

4. 秋田市地域公共交通総合連携計画

公共交通の現状と課題、秋田市の将来都市像を踏まえて基本的な方針、目標等を設定し、関係者の役割を明確化する。

4.1 基本的な方針

①市民生活を支える交通機関として、地域に応じた市民の多様な移動手段の確保

自家用車の普及にともない公共交通の利用者は年々減少を続けているが、少子高齢化が進む中で高齢者などマイカーの利用が難しい市民にとって公共交通は不可欠な移動手段となっている。市民生活を支える交通機関として、地域ごとの需要、利用特性をふまえ、持続可能性を考慮した上で多様な移動手段により市民の生活交通の確保を図っていく。

②より快適で使いやすい移動手段の実現

公共交通を維持していくためには市民にとって公共交通が快適で使いやすい交通手段となり、市民の利用拡大を図ることが必要である。そのために利用者のニーズを的確に把握し、ニーズに合った方策を積極的に推進していく。

方策の検討にあたっては、公共交通にとどまらず、市民が多様な移動手段を状況に応じて利用できる、総合的な交通システムを考えていく。

③市民・地元関係者、交通事業者、行政の連携によるビジョンの推進

公共交通の活性化は交通事業者と行政、さらに市民が一体となって進めていく必要がある。

公共交通の維持が困難な郊外部については行政が市民の生活交通確保の役割を担うとともに、その他の地域については、交通事業者が公共交通活性化に効果的な施策を推進することなどにより公共交通の維持を図る。さらに、市民の積極的な公共交通の利用や市民、事業者の参画による創意工夫を促していく。

4.2 対象区域

秋田市全域を対象とする。

4.3 計画期間

本ビジョンの計画期間は、上位計画である「第11次秋田市総合計画」の全体計画期間に合わせて、平成21年度から平成27年度とする。

なお、当初3年間は実証実験の実施及び効果検証、検討を要する施策の期間と位置づけ、平成23年度に各施策の見直しを行う。

4.4 目標

(1) 目標

将来実現すべき公共交通の姿を以下のように設定する。

関係者の連携により、将来にわたり持続可能な公共交通を実現する

(2) 公共交通のサービス水準

- ・ 中心部のバス路線については、公共交通軸を形成する幹線バスでは、系統を集約し、利用者がストレスを感じることなく、時刻表を気にせずバスが利用できる高いサービス水準として 1 路線当たりピーク時には 15 分に 1 本以上の運行本数の確保をめざす。
- ・ 幹線バス以外の支線バスでは、多系統の運行となるため、各利用目的に応じて必要とされる時間帯について一定の運行本数を確保し、全体として現状と同等程度の運行本数を確保する。
- ・ また、郊外部のバス路線については、現行の路線バスの維持が困難となっていることから、市民・地元関係者と市が協力して代替交通を導入し、引き続き移動手段を確保していくこととする。

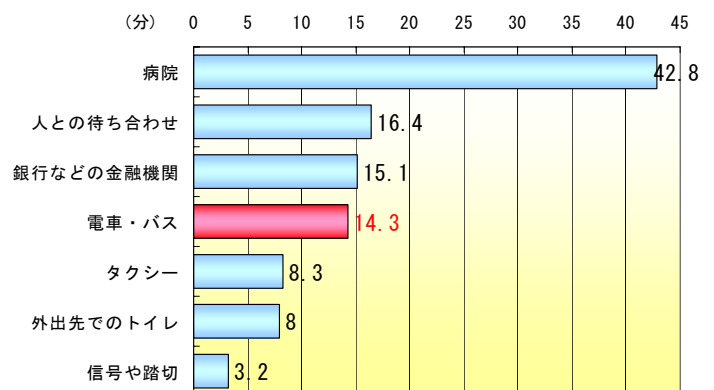
▼公共交通サービス水準の設定

地域	分類	公共交通サービス水準(平日)	考え方
中心部	幹線バス	系統を集約し、朝・夕のピーク時には 1 路線当たり 15 分に 1 本以上の運行本数を確保する。	利用者がストレスを感じることなくバスを待つことができ、時刻表を見なくともバスが利用できる。
	支線バス	支線全体として現状と同等の 1 系統あたり往路 4 便、復路 4 便以上の運行本数を確保する。 (現在の 1 路線あたりに換算すると 14 往復)	市民の行動パターンとして、通勤・通学、買い物、通院、社交・娯楽のピーク時にバスサービスを提供する。
郊外部		現在バスが運行している路線について、路線廃止後も代替交通を導入して移動手段を確保する。	市民の外出機会を確保し、今後ともバス利用可能圏を維持する。

▼将来バス路線網



▼イライラせずに待てる時間の平均



資料：電通消費者研究センター(インターネットによるアンケート)

※支線バスの表示は数が多いため省略

(3) 目標を達成するための関係者の基本的役割

目標達成に向けて各関係者が果たすべき役割を以下のように設定する。

【市民・地元関係者】

地域公共交通に積極的に関わることにより、その維持に協力する

【交通事業者】

中心部のバス路線維持及びサービス向上に責任を持つ
鉄道路線の維持及びサービス向上に責任を持つ

【行政】

地域公共交通協議会において定期的にビジョンの推進状況を把握し、関係者間の調整によりビジョンの実現に努める
地域公共交通の維持および利用者サービスの改善に要する予算の確保に努める
郊外部における廃止路線沿線について、地域住民の移動手段の確保に責任を持つ

(4) 目標を達成するための関係者の地域別役割

目標達成に向けて以下に示す地域別基本方針のもと具体施策を設定し来年度より順次実施する。

▼地域別役割

関係者	中心部	郊外部	公共交通空白地域
市民・地元関係者	<ul style="list-style-type: none"> バス及び鉄道を利用することにより、路線の維持に協力する。 	<ul style="list-style-type: none"> 廃止バス路線の代替交通をより弾力的に運営できるよう、自らが運営するとともに、積極的に利用することにより支える。 	<ul style="list-style-type: none"> 必要に応じて自ら生活交通の導入を検討する。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> バス路線については、幹線と支線に分け、幹線の少系統多頻度運行により利便性を高めるとともに、支線を含めたバス路線網全体を維持する。 必要な設備投資を行うことにより、利用者サービスを改善する。 鉄道路線の維持と利用状況に応じた運行本数を確保する。 	<ul style="list-style-type: none"> 廃止バス路線の代替交通の導入および運営に柔軟に対応する。 鉄道路線の維持と利用状況に応じた運行本数を確保する。 	<ul style="list-style-type: none"> 必要に応じてバス路線の新設を検討する。
行政	<ul style="list-style-type: none"> 引き続きバス事業者を支援することにより、路線の維持を図る。 バス事業者が行う設備投資を支援する。 	<ul style="list-style-type: none"> 市民・地元関係者による廃止バス路線の代替交通の公的側面を重視し、その導入および運営を支援することにより、地域住民の移動手段を確保する。 	<ul style="list-style-type: none"> 必要に応じて市民による生活交通の導入を支援する。

【郊外部における市民・地元関係者と行政の関係】

市民・地元関係者の役割

四日市市(三重県)、舞鶴市(京都府)、山口市(山口県)等では、既存バス路線の廃止をきっかけとして、自らの生活交通を確保するために計画立案から運営まで地域住民が主体となって展開されている。

その結果、地域のニーズをきめ細かく取り込むことが可能となり、生活に密着した路線やダイヤの編成、需要に応じた運行形態が実現し、運営ボランティアの導入等によって運行経費も抑えられる結果となっている。山口市では実証実験の計画・実施も住民によって行われ、より使いやすい交通手段への変更も進められている。

本市においても、地域の住民等が自ら考え、実行していくことが地域ニーズに即した生活交通の実現に必要と考えられる。

行政の役割

山口市では住民の活動に対して、市が積極的な情報提供、市民勉強会へのオブザーバー参加、有識者の紹介等活動を側面から支援するとともに、実証実験における赤字分の全額補填など、費用面の支援も行っている。(四日市市、舞鶴市も同様。)

本市においても、市民の活動を積極的に支援し、生活交通の維持を図るものとする。

4.5 目標を達成するために行う施策およびその実施主体

本市における個別施策は以下のとおりとし、実施計画に沿って進めていくものとする。

また、協議会において各年度ごとに進捗状況の確認を行っていくものとする。

地域	目標を達成するために行う事業		関係者	事業内容	施策の評価 ^(注1)			短期コスト ^{※1} (百万円) (H21～H23)	総コスト ^{※1} (百万円) (H21～H27)	実施計画(年度) ^(注2)								ページ 番号					
					I	II	III			21	22	23	24	25	26	27	28～						
中心部	バス路線再編	幹線(運行頻度が高く利用者の多い路線)については、少系統多頻度運行により利便性向上を図るとともに、支線については、収支状況、利用状況に応じて系統数、運行頻度を見直すことによる効率化	交通事業者	少系統多頻度運行を実現し、利便性が高く、持続可能な路線への再編 都心循環バスの検討	●			—	—											P38～			
			県・市	赤字バス路線維持に向けた支援制度の充実	●			490	1,060														
			市	バス事業者の使用する土地・建物の減額貸付	●			40	90														P44～
	バス走行環境の向上	TDM施策等の渋滞緩和策の導入や冬期走行性向上 幹線バス区間でのバス専用レーンの再導入検討	国・県・市・市民	時差出勤、ノーマイカーデーの拡充等		●		—	—													P45～	
			県警	(主)秋田天王線(新国道)山王十字路～土崎臨海交差点区間での再導入検討			●	150 ^{※2}	150 ^{※2}														P49～
			県警	(主)秋田天王線(新国道)山王十字路～土崎臨海交差点区間での導入検討			●	30 ^{※2}	30 ^{※2}														
	バス運行情報提供の充実	バス路線・系統の記号や番号統一化によるわかりやすいバス路線・系統表示 わかりやすいバスマップ作成及び配布、幹線バスのバス停での掲示	交通事業者	行先表示のLED化、バス路線の再編と合わせた路線・系統の見直し、表示内容の変更	●			80 ^{※3}	80 ^{※3}													P53～	
			市	設備導入費用の支援制度の拡充				2	2														P55～
			協議会・市	バスマップの試作とモニターによる使いやすさの検証		●		5	15														
	バス利用環境の改善	バス停へ上屋及びベンチの整備等	交通事業者	幹線バス路線の主要バス停での整備、交通バリアフリー特定事業計画に位置づけられた各事業の推進	●			20	40													P57～	
			市	施設整備費用の支援制度の拡充、交通バリアフリー特定事業計画に位置づけられた各事業の推進																			
		低床バス、ワンステップバスの導入	交通事業者	低床バス、ワンステップバスの導入	●			20 ^{※4}	50 ^{※4}														P58～
			協議会・市	バス導入費用の支援制度の拡充																			
			市	ICカードの導入検討			●	60	230～ 350 ^{※2}														P59～
	利用しやすいバス運賃の検討	地元関係者からの利用者確保を前提とした提案を受けた試験的な料金の値下げ(トリガー方式)	交通事業者	市民・地元関係者との協議・協定締結		●		—	—													P63～	
			市民・地元関係者	交通事業者との協議・協定締結																			
			市	市民・地元関係者とバス事業者との協定締結を仲介																			
		バスのゾーン制料金等の導入によるバス運賃支払いの単純化	交通事業者	バス運賃支払いの単純化の検討			●	—	—														P64～
	市		ゾーン制料金導入の支援(実証実験への補助等)																				
	商業施設との連携による割引制度の拡大	商業施設との連携による割引制度の拡大	交通事業者	割引クーポン等の配布、割引運賃の設定等		●		—	—														P66～
商業施設			割引制度の割引費用負担																				
公共交通利用の促進	マイカーから公共交通への転換に向けた市民への啓発を目的としたモビリティマネジメントの実施	協議会・市	市民、児童・生徒、従業員を対象としたマイカーから公共交通への転換を促す働きかけ		●		4	4													P68～		
鉄道の利便性向上	泉・外旭川地区への新駅設置と鉄道用地を活用したパークアンドライドの導入検討	交通事業者	泉・外旭川地区への新駅設置と鉄道用地を活用したパークアンドライドの導入検討			●	—	—													P78～		

注1) 施策の評価について

- I. 実施が不可欠なもの
- II. 低コストで効果が見込まれるもの
- III. 一定のコストを要するものの、効果が期待され、社会実験により検証を行う施策

注2) 実施計画について

- 検討
- 実証実験・効果検証
- 本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)
- 本格実施

- ※1 全て現時点での金額であり、今後 圧縮していく予定である
基本的にH21～H23もしくはH21～H27での金額を計上
- ※2 H24の本格導入時の金額
- ※3 H23以降の本格実施の金額
- ※4 H21以降の本格実施の金額

地域	目標を達成するために行う事業	関係者	事業内容	施策の評価 ^(注1)			短期コスト ^(注1) (百万円) (H21~H23)	総コスト ^(注1) (百万円) (H21~H27)	実施計画(年度) ^(注2)								ページ 番号	
				I	II	III			21	22	23	24	25	26	27	28~		
郊外部	代替交通の導入 住民組織や地元関係者(企業等)が参画した組織による代替交通の導入、運営準備	市民・地元関係者	代替交通導入の検討組織として研究会を設立、運営(東部地域)	●			—	—	→									P79~
		市	研究会の設立、運営を支援															
		市民・地元関係者	代替交通の運営検討組織としての運行協議会の設立、運営(南部地域)	●			—	—	→									
		市	運行協議会の設立、運営を支援															
		市民・地元関係者	代替交通の運営検討組織としての運行協議会の設立、運営(東部地域)	●			—	—	→									
		市	運行協議会の設立、運営を支援															
		市民・地元関係者	代替交通として導入されたマイタウン・バスの運営検討組織としての運行協議会の運営(西部、北部地域)	●			—	—	→									
		市	運行協議会の運営を支援															
		協議会・市	車両導入に関する支援制度の創設	●			20	20	→									
	市	グループインタビュー等による市民・地元関係者のニーズの把握とこれを反映した代替交通の検討を支援	●			—	—	→										
	協議会・市	代替交通の運営の担い手養成を目的としたモビリティマネジメントの実施		●		2	2	→										
	市民・地元関係者	市民団体やNPO法人等の組織を設立して代替交通を運営				—	—											
	市民・地元関係者	商業施設などの沿線施設、地域住民による利用促進活動や資金協力																
	市	運営に関する支援制度の創設		●														
	市	運行事業者、関係機関との仲介																
	交通事業者	運行の受託及び運営への協力																
	代替交通の運行	市	代替交通の費用負担	●			440	1,210	→									P89~
	バス事業者の使用する行政財産使用料の減免	市	バス事業者が使用する行政財産使用料を減免する。 対象:雄和市民センター内のバス専用レーン・バス乗り継ぎ敷地等	●			2	5	→									P89~
	中心部のバス路線へのスムーズな乗り継ぎの確保	市	中心部のバスと郊外部の代替交通の乗り継ぎ拠点整備		●		—	—	→									P90~
		交通事業者	中心部バス路線と郊外部の代替交通のスムーズな乗り継ぎを確保するためのダイヤ及び乗り継ぎ地点の調整	●			—	—	→									
バス運行情報提供の充実	わかりやすいバスマップ作成及び配布、幹線バスのバス停での掲示	協議会・市	バスマップの試作とモニターによる使いやすさの向上		●		2	2	→								P55~	
	市・市民	継続的なバスマップの作成・配布		●		※2	※2	→										
バス利用環境の改善	中心部バス路線と共通で利用可能なICカードの導入検討	交通事業者	ICカードの導入検討			●	※2	※2	→								P59~	
	市	ICカード導入費用の支援制度の検討																
公共交通利用の促進	マイカーから公共交通への転換に向けた市民への啓発	協議会・市	マイカーから公共交通への転換に向けた市民への啓発を目的としたモビリティマネジメントの実施		●		※2	※2	→								P68~	
利用しやすいバス運賃の検討	地元関係者からの利用者確保を前提とした提案を受けた試験的な料金の値下げ(トリガー方式)	交通事業者	市民・地元関係者と協定を締結		●		—	—	→								P63~	
		市民・地元関係者	交通事業者と協定を締結															
		市	市民・地元関係者とバス事業者との協定締結を仲介															

注1) 施策の評価について

- I. 実施が不可欠なもの
- II. 低コストで効果が見込まれるもの
- III. 一定のコストを要するものの、効果が期待され、社会実験により検証を行う施策

注2) 実施計画について

- 検討
- 実証実験・効果検証
- 本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)
- 本格実施

※1 全て現時点での金額であり、今後 圧縮していく予定である
基本的にH21~H23もしくはH21~H27での金額を計上
※2 中心部のコストに含む

地域	目標を達成するために行う事業		関係者	事業内容	施策の評価 ^(注1)			短期コスト ^{※1} (百万円) (H21~H23)	総コスト ^{※1} (百万円) (H21~H27)	実施計画(年度) ^(注2)								ページ 番号					
					I	II	III			短期			中期			長期							
										21	22	23	24	25	26	27	28~						
公共交通空白地域	必要に応じて市民・地元関係者が参画した組織を設立し、自ら生活交通の導入を検討する。	住民組織や地元関係者(企業等)が参画した市民団体やNPO法人等の組織を設立して代替交通を運営し、交通事業者には住民ボランティアが運行	市民・地元関係者	市民団体やNPO法人等の組織を設立して生活交通を運営																P91~			
			市	運営組織設立・運営を支援		●		-	-														
			市	導入への補助制度の創設																			
			市	運行事業者の仲介																			
			市民・地元関係者	商業施設などの沿線施設、地域住民による利用促進活動や資金協力																			
			交通事業者	運行の受託及び導入検討、運営への協力																			
			交通事業者	市民・地元関係者と協定を締結																			
		地元関係者からの利用者確保を前提とした提案を受けた試験的な料金の値下げ(トリガー方式)	交通事業者	市民・地元関係者と協定を締結																P63~			
			交通事業者	交通事業者と協定を締結																			
			市民・地元関係者	市民・地元関係者とバス事業者との協定締結を仲介																			
全地域	利用しやすいバス運賃の検討	高齢者バス優遇乗車助成事業	市	高齢者が増加している現状を踏まえ、高齢者の社会参加の促進助成事業や生きがいを支援するため実施している高齢者バス優遇乗車助成事業の実施方法や助成内容について検討	●			310	720											P96~			
		障害者バス運賃助成事業	市	障害者の交通手段等の実態や将来的な変化に対応した「福祉特事業別乗車証」の交付をすることにより、継続して通院等の交通費軽減や積極的な社会参加を図る	●			230	530												P97~		
	バス利用環境の改善	児童福祉施設整備推進事業(保育所バス更新経費)	市	新市建設計画により予定している河辺および雄和地域保育所の老朽化が著しい通園バスを年次計画により更新	●			10	30												P98~		
		福祉有償運送	地元関係者	公共交通機関の状況等を勘案しながらNPO等が実施する福祉有償運送により移動制約者の交通手段を確保	●			-	-												P99~		
	公共交通利用の促進	秋田市役所における公共交通機関や自転車等による通勤によるCO2削減	市	市役所職員が自動車でなく、公共交通機関や自転車等による通勤を実施	●			-	-												P101~		
	代替交通の導入	既存のスクールバスや福祉バス、病院送迎バス等の公共交通としての利活用の検討	市	既存のスクールバスや福祉バス、病院送迎バス等の公共交通としての利活用の検討			●	-	-												P102~		
合計								1,917	4,390														

注1) 施策の評価について

- I. 実施が不可欠なもの
- II. 低コストで効果が見込まれるもの
- III. 一定のコストを要するものの、効果が期待され、社会実験により検証を行う施策

注2) 実施計画について

- 検討
- 実証実験・効果検証
- 本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)
- 本格実施

※1 全て現時点での金額であり、今後 圧縮していく予定である
基本的にH21~H23もしくはH21~H27での金額を計上

バス路線再編

1. 幹線(運行頻度が高く利用者の多い路線)については、少系統多頻度運行により利便性向上を図るとともに、支線については、収支状況、利用状況に応じて系統数、運行頻度を見直すことによる効率化 中心部

関係者	事業内容	短期コスト※1 (百万円) (H21～H23)	総コスト※1 (百万円) (H21～H27)	実施計画(年度)								
				短期			中期				長期	
				21	22	23	24	25	26	27	28～	
交通事業者	少系統多頻度運行を実現し、利便性が高く、持続可能な路線への再編 都心循環バスの検討	—	—	→	→	→	→	→	→	→	→	→
県・市	赤字バス路線維持に向けた支援制度の充実	490	1,060	→	→	→	→	→	→	→	→	→

※1 全て現時点での金額であり、今後 圧縮していく予定である
基本的にH21～H23もしくはH21～H27での金額を計上

※2 H24の本格導入時の金額

※3 H23以降の本格実施の金額

※4 H21 以降の本格実施の金額

→ 検討

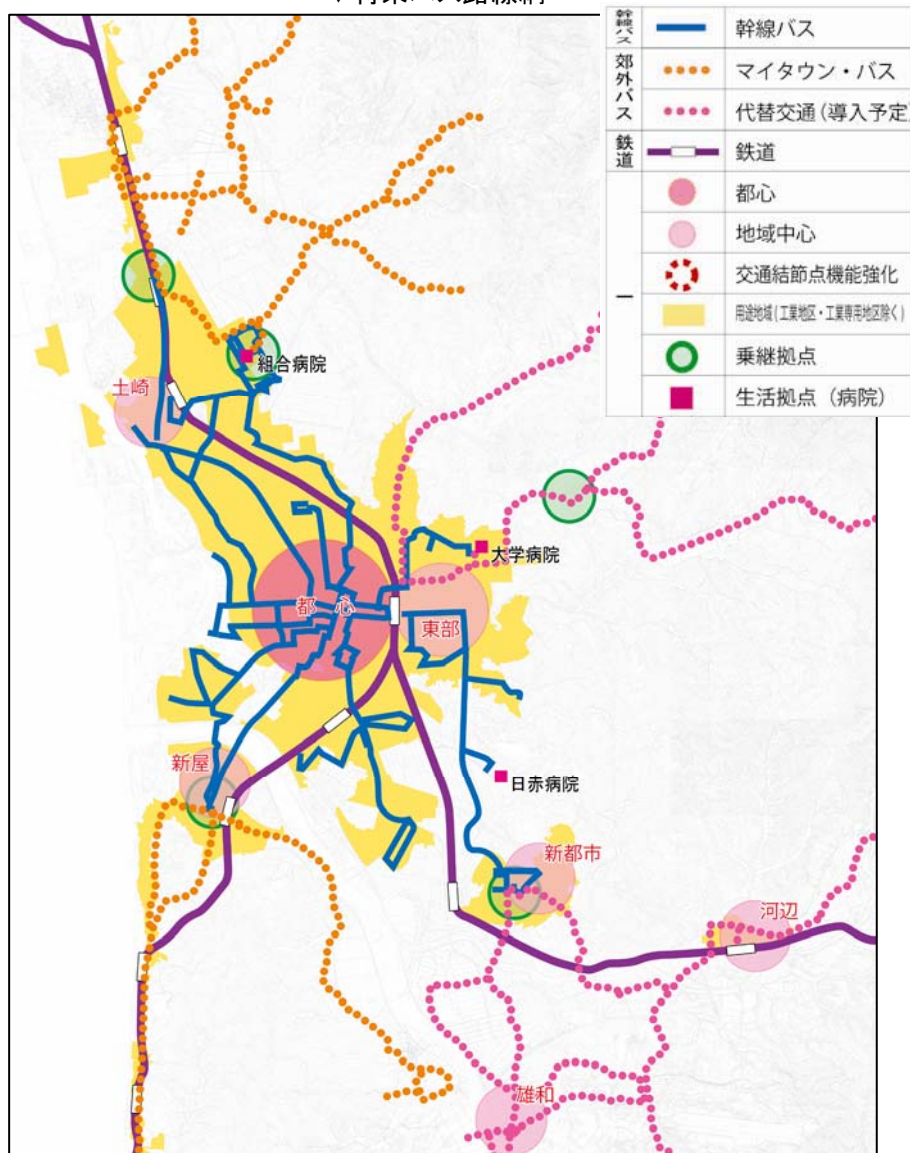
→ 実証実験・効果検証

→ 本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)

→ 本格実施

- 中心部は地域中心及び生活拠点(病院等)、乗継拠点と都心を連結する「幹線バス」の利便性向上により「公共交通軸」を形成し、その他支線バスを含めたバス路線網全体を維持する。
- 幹線バスのうち、多車線道路を通り一定の走行速度が見込める路線については、ハード、ソフト面で走行性の向上に努め、多頻度運行化を目指す。
- 公共交通軸の利便性向上により、公共交通軸沿線への居住を誘導する。
- 県・市が生活バス路線の維持を費用面で支援していくとともに、バス事業者のサービス改善を促すものへと補助制度を見直していく。

▼将来バス路線網



※支線バスの表示は数が多いため省略

具体的な検討方針

【幹線バス・支線バスの設定】

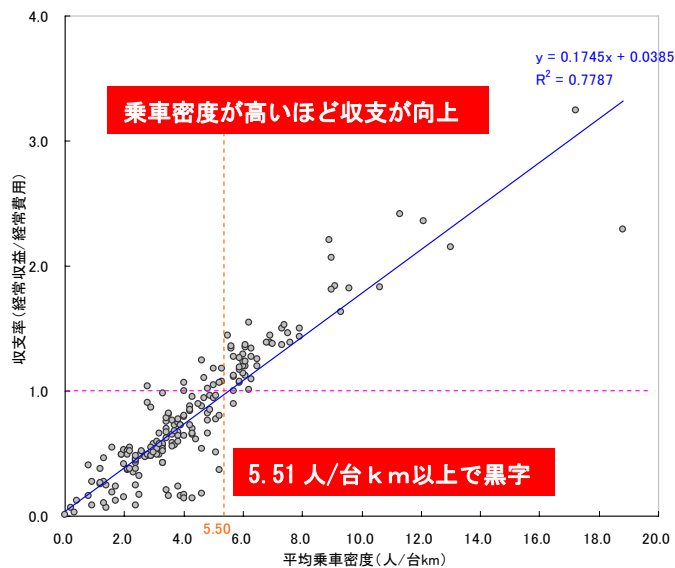
市内バス路線のうち、以下の要件に適合するバス路線・区間を「幹線バス」とし、少ない系統で多頻度の運行を行なう。

- ① 運行頻度が多く利用者が多い路線(概ね平均乗車密度 5.5 人/台 km 以上、平均運行回数は概ね 5 往復以上)
- ② 地域中心と都心を結ぶ路線
- ③ 生活拠点（病院等）と都心を結ぶ路線

▼幹線バス一覧表（運行実績は H19 年度）

方面	起 点	経由地	終 点	系統扣程km	路線名	平均乗車密度(人)	平均運行回数(回)	①運行頻度が高く利用者が多い路線(平均乗車密度 5.5人以上)	②地域中心と都心を結ぶ路線	③生活拠点(病院等)と都心を結ぶ路線
都心	大川反車庫	八橋市民広場	秋田駅西口	5.0	中央交通	1.9	54.7		○	○
都心	臨海営業所前	県庁	秋田駅西口	5.0	臨海営業所	2.0	24.9		○	○
都心	秋田駅西口	商業高校	南浜回転地	9.0	川尻割山	5.9	28.0	○	○	○
土崎	秋田駅西口	高野	飯島北	11.1	新国道土崎	6.0	21.3	○	○	○
土崎	秋田駅西口	県庁・青交セ	飯島北	11.3	寺内経由土崎	4.6	28.0		○	○
土崎	秋田駅西口	高野	セリオン	11.3	新国道土崎	H20.10~	H20.10~		○	○
新屋	秋田駅西口	大町	新屋案内所	7.6	新屋	6.0	24.8	○	○	○
新屋	秋田駅西口	市町村会館	新屋案内所	8.3	新屋西	6.0	26.3	○	○	○
大学病院	秋田駅西口	大町	大学病院前	4.3	手形山大学病院	6.2	14.0	○		○
大学病院	秋田駅西口	手形山北町	大学病院前	5.1	手形山大学病院	5.5	11.2	○		○
外旭川・組合病院	土崎駅前	自衛隊	組合病院	3.7	神田土崎	3.3	9.7		○	○
外旭川・組合病院	秋田駅西口	天徳寺	外旭川市宮住宅	6.8	神田旭野	6.1	24.4	○	○	○
外旭川・組合病院	秋田駅西口	天徳寺	組合病院	9.1	神田旭野	6.8	4.9	○	○	○
外旭川・組合病院	秋田駅西口	高野	組合病院	9.1	新国道土崎組合病院	H20.10~	H20.10~		○	○
外旭川・組合病院	土崎駅前	自衛隊	組合病院	3.7	組合病院	H20.10~	H20.10~		○	○
外旭川・組合病院	秋田駅西口	県庁・青交セ	組合病院	12.1	将軍野	4.9	12.9		○	○
泉	秋田駅西口	千代田町	秋操駅	4.1	泉秋操	4.6	18.9			○
日赤・御所野	秋田駅東口	明田	大平台	4.8	桜方丘	5.6	16.5	○		○
日赤・御所野	秋田駅東口	日赤病院	中央シルバー	12.1	広面御所野	5.1	24.2		○	○
仁井田	秋田駅西口	牛島東五丁目	二ツ屋中丁	5.1	二ツ屋福島	3.5	14.7		○	○
仁井田	秋田駅西口	有楽町	牛島西四丁目	7.1	大住団地	4.3	18.9		○	○
仁井田	大川反車庫	長崎・上新田	御野場団地	12.9	御野場団地	3.7	11.6		○	○
幹線バス計	—	—	—	168.6	—	—	—	—	—	—

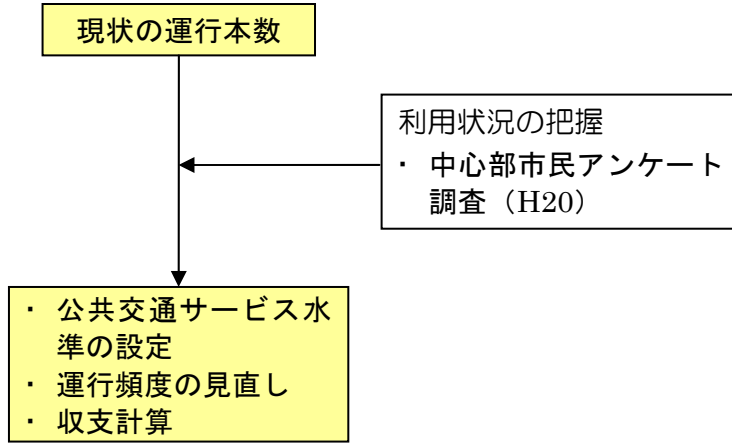
▼平均乗車密度と収支率の関係



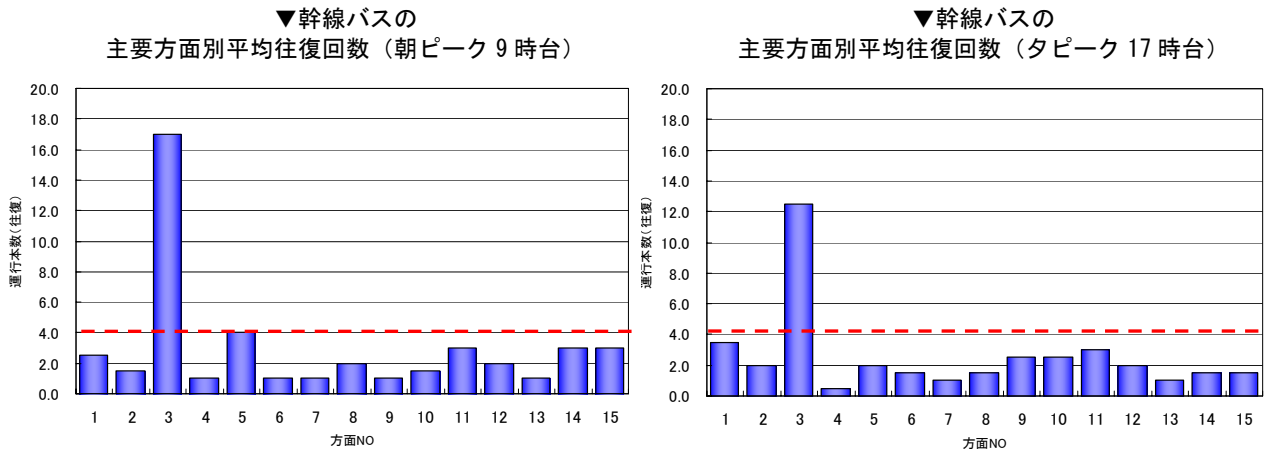
【幹線バスの公共交通サービス水準の設定方針】

幹線バスの公共交通サービス水準は以下のフローに従って設定する。

▼設定フロー



幹線バスの現在の主要方面別平均往復回数を見るとほとんどの方面で朝・夕ピーク時に15分に1本（1時間当たり4往復）間隔を満たしておらず、運行本数の増加が必要である。



※朝・夕ピークの中で15方面の合計値が最大の時間帯を表示

※平均往復回数を集計した主要方面は以下の通り

(15方面：幹線バスの起終点となる秋田駅⇔地域中心、病院、郊外代替交通との乗り継ぎ地点)

NO	方面	運行本数 (往復)	系統 数	NO	方面	運行本数 (往復)	系統 数
1	秋田駅西口⇔新国道⇔飯島北	37.0	1	9	秋田駅西口⇔新屋案内所	24.0	1
2	秋田駅西口⇔寺内(旧国道)⇔飯島北	23.5	1	10	秋田駅西口⇔県庁・市役所⇔新屋案内所	22.5	1
3	秋田駅西口⇔県庁・市役所前	196.5	5	11	秋田駅西口⇔二ツ屋下丁	32.5	2
4	秋田駅西口⇔寺内(旧国道)⇔組合病院	15.0	1	12	秋田駅西口⇔秋田貨物駅入り口	20.0	1
5	土崎駅⇔組合病院	25.0	2	13	秋田駅東口⇔大平台	16.5	1
6	秋田駅西口⇔天徳寺⇔組合病院	12.5	1	14	秋田駅東口⇔新都市交通広場	26.0	1
7	秋田駅西口⇔天徳寺⇔外旭川市宮住宅前	18.0	1	15	秋田駅東口⇔日赤病院	26.0	1
8	秋田駅西口⇔大学病院	28.5	2				

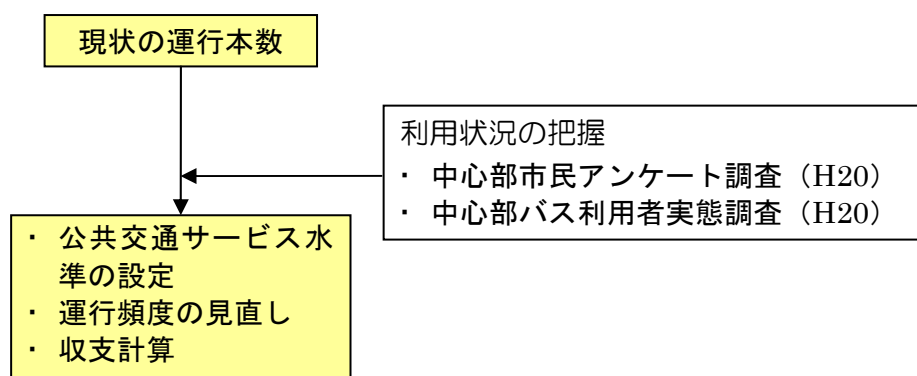
※往復回数 = (上り本数 + 下り本数) / 2

※H20.10時点（廃止予定系統は除く）

【支線バスの公共交通サービス水準の設定方針】

- 黒字路線
 - 1日4往復を基本とし、現状の運行本数を維持とする。
- 赤字路線（運行頻度少（4往復未満））
 - 利用者が少ないため、増便もできない一方、運行頻度が少なくこれ以上の減便もできないため、現状の運行本数を維持する。
- 赤字路線（運行頻度多）
 - ①設定方針
 - 以下のフローに従って設定する。

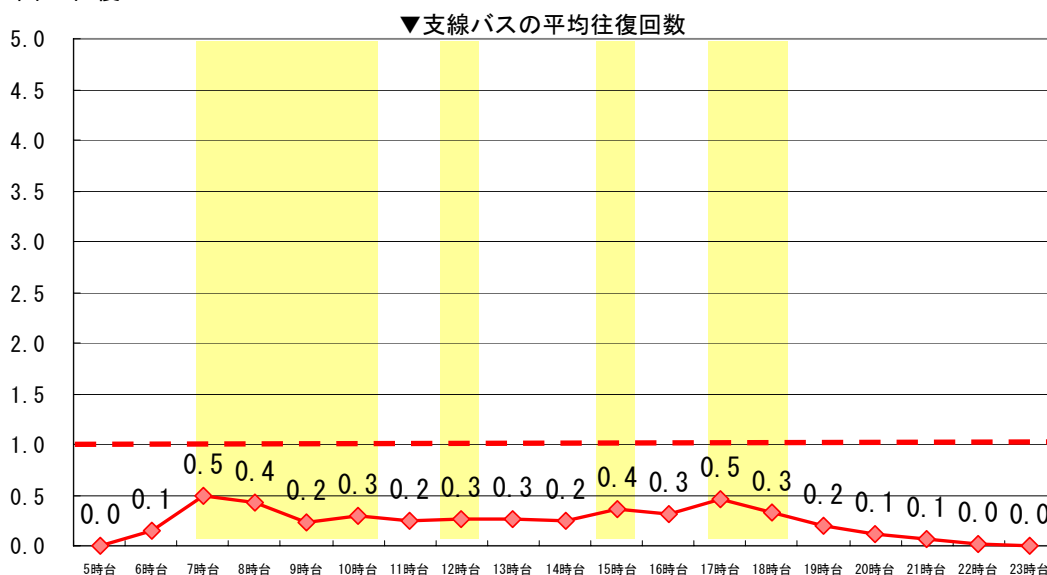
▼設定フロー



②現状の運行状況

- ・ 支線バスは行き先が同じでも通るルートが異なる系統が多いため方面別ではなく、全系統の平均往復回数を見ると、ピーク時であっても1往復以上の運行頻度が確保されていない状況にある。さらにピーク時とオフピーク時に運行本数の差がないことから、利用状況及び収支に応じた運行頻度の見直しが必要である。

単位：往復



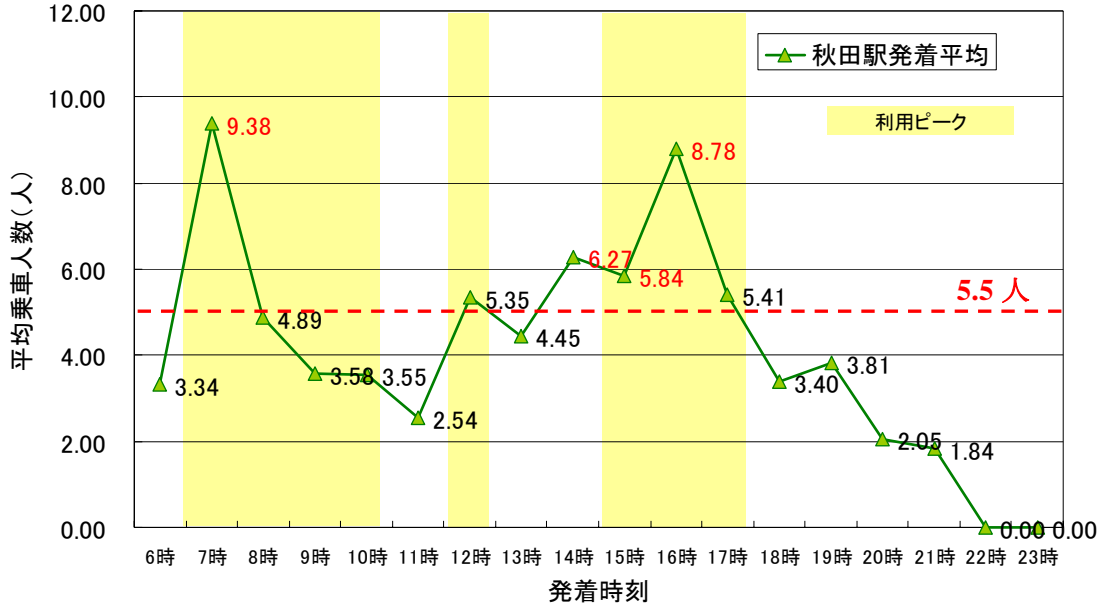
※往復回数 = (上り本数 + 下り本数) / 2

※H20. 10時台（廃止予定系統は除く）

③運行頻度と収支

- 平均乗車密度と収支率の関係をみると秋田市では平均乗車密度が概ね5.5人で収支が黒字となる。しかし、秋田駅発着のバスを見たときにピークの時間帯でも平均乗車人数が秋田駅発着平均で5.5人を下回る時間帯があり、その時間帯は需要と運行頻度のバランスが取れていない。
- 公共交通サービス水準である1日4往復（ピーク時7～10、12、15、17～18時台）を基準とし、ピーク時は、利用状況に応じた運行区間の短縮、その他の時間は利用状況に応じた運行頻度の見直しにより経費削減を図っていき、収支改善を図っていく必要がある。

▼「支線バスの赤字路線（運行頻度多い）」の時間帯別平均乗車人数



※6, 8, 11, 13, 16, 18 時台の各 1 便を調査

資料：バス利用実態調査結果（H20, 12）

【バス路線再編のスケジュール】

中心部のバス路線は平成 21～22 年度に具体的な再編方法を検討し、平成 23 年度より順次実施していくものとする。郊外部については、平成 21 年 9 月のバス路線廃止に合わせて代替交通の運行を開始するよう検討を進める。

2. バス事業者の使用する土地・建物の減額貸付 中心部

関係者	事業内容	短期コスト※1 (百万円) (H21～H23)	総コスト※1 (百万円) (H21～H27)	実施計画(年度)								
				短期			中期				長期	
				21	22	23	24	25	26	27	28 ～	
市	バス事業者が事業用として使用する市有財産(旧交通局用地・建物等)の貸付料について、平成20年度から3年間にわたり貸付料を2分の1に減額	40	90									

※1 全て現時点での金額であり、今後 圧縮していく予定である
基本的にH21～H23もしくはH21～H27での金額を計上

※2 H24の本格導入時の金額

※3 H23以降の本格実施の金額

※4 H21以降の本格実施の金額

検討

実証実験・効果検証

本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)

本格実施

- バス事業者が事業用として使用する市有財産(旧交通局用地建物等)の貸付料減額について、平成20年度から3年間にわたり貸付料を2分の1に減額している。

▼対象となる用地・建物

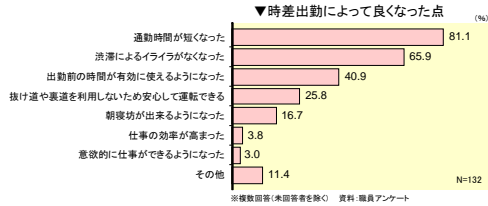
用地名	所在地	地目
旧交通局	寺内字蛭根	雑種地
旧交通局東営業所	広面鍋沼	宅地
秋田温泉線、添川線のバス回 転地	添川字蓬田	雑種地
神田土崎線(笹岡経由)のバス 回転地	外旭川字南沢	雑種地

▼対象となる建物

建物名	所在地
事務所及び油脂庫	寺内字蛭根
事務所、整備棟及び油脂庫	広面字鍋沼

時差出勤の効果について(秋田市内)

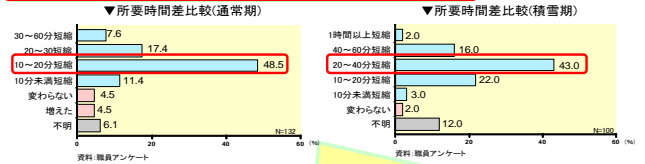
■参加者の8割が通勤時間の短縮を実感



- 時差出勤参加者の約8割が通勤時間の短縮効果がありました。
- 約7割が通勤時のストレス軽減を実感しています。
- 通勤時間の短縮により、朝の生活にゆとりが生まれています。

- 時差出勤参加者の約8割が通勤時間の短縮効果がありました。
- 約7割が通勤時のストレス軽減を実感しています。
- 通勤時間の短縮により、朝の生活にゆとりが生まれています。

■積雪時の通勤時間の短縮に寄り効果が大きい



時差出勤による通勤時間の変化は

- 積雪期(冬期)では、参加者の約4割が20~40分短縮し、最大60分以上の短縮効果もありました。
- 通常期(無雪期)においても、約5割が10~20分短縮し、最大30~60分(約1割)の短縮効果がありました。

<参考> 他都市における TDM 施策による渋滞緩和策とその効果

種類	内容	効果
時間の変更(時差通勤) <広島市>	平成7年より国の交通対策本部申合せを受け、官公庁職員のほか、民間企業も含めた時差通勤が浸透しつつある。	ピーク時の交通量がやや平準化し、最大渋滞長についても平成6年の5.8kmから平成9年には3kmに減少。
経路の変更<浜松市>	平成9年に車を利用する通勤者に通勤ルートを変更してもらい、渋滞緩和状況を把握する通勤経路変更実験を行った。 その結果、右記のような渋滞緩和効果があり、本格実施に向けた検討が進められている。	・渋滞時間帯が・・・90分→40分 ・最大渋滞長が・・・810m→730m ・走行時間が・・・15分→8分 ・バス運行時間が・・・14分→5分
共同集配<福岡市>	福岡市天神地区では、平成6年から35社の事業者からなる「天神地区共同輸送株式会社」により共同集配が行われている。 地区内に49箇所(平成13年時点)の専用駐車スペースを設け、専用車両により荷さばきが行われている。	・トラック台数・・・65%減 ・エリア内走行距離・・・87%減 ・総駐車時間・・・17%減
交通情報の提供<広島市>	公共交通機関の利用促進のために、路面電車やバス等の運行状況等の情報を提供している。 ・移動体インテリジェントロケーションシステム ・モビリティセンター	—
手段の変更(パーク&バスライド) <金沢市>	金沢市では、郊外の商業施設等の駐車場でマイカーからバスに乗り換えて都心に通勤する「K.Park」と呼ばれるシステムを平成8年度から実施している。 また、ゴールデンウィークには高速道路インターチェンジ周辺に臨時駐車場を設け、兼六園までのシャトルバスを運行することで市内の交通渋滞の緩和を図っている。	平成5年の試行実験では、5分から10分程度の所要時間短縮効果があった。
バスの利用促進とバスレーンの工夫 <札幌市、長岡市>	交通渋滞の緩和とともに、環境負荷の軽減や交通弱者の利便性を向上させるため、各地でさまざまなバス利用促進策が実行されている。 ●札幌市 昭和50年よりバスレーンが設置されているが、平成5年に一部レーンカラー舗装した。また、北海道警察は、一部の路線に公共車両優先システム(PTPS)と車両運行管理システム(MOCS)を導入した。 ●長岡市 バス利用の促進と商店街の活性化をめざして、平成7年12月の試行を経て、平成8年4月よりお買い物バス券を導入した。このシステムは、市内の商店で2,000円以上の買物をした利用者が、バスの中で取ることができる引換券と引き替えに、その商店からバスの回数券(150円)を受け取れるというもの。	●札幌市 一般車混入率は国道5号で24ポイント、国道12号で8ポイント減少した。 導入の結果、平均所要時間が1分26秒短縮し、また路線バスの乗客が12.7%増加した。 ●長岡市 平成9年度には月平均7,000枚の利用があった。 ・新たなバス需要の喚起(バス以外からバスへの転換、新たな外出)・・・12.1% ・自動車利用からバスへの転換・・・3.9% ・新たな買物客の創出(新たな外出、他の商業地からの吸引)・・・12.0%
自転車利用の促進 <藤沢市、名古屋市>	藤沢市では、自転車道、自転車歩行者道などの自転車走行空間の整備を図っている。また、自転車駐車場等を整備し、大量公共交通機関との連携を図ることにより、一層の自転車利用の促進を図っている。	—
大量公共交通機関の連結強化 <豊橋市>	大量公共交通機関等の連結を強化するため、JR豊橋駅前ペDESTリアンデッキを整備するとともに、この下まで路面電車を延伸した。	路面電車、鉄道、バス等と自動車の相互の連結が強化され、利用者の利便性や安全性が向上した。

(3)道路管理者と連携によるバスの冬期走行性向上

- ▶ 秋田県では、除雪の車線確保ランクを設定している。(補助国道、県道対象)
- ▶ 秋田市では、緊急輸送道路指定、バス路線、公共施設配置等から道路を重要度に応じて区分し、さらに豪雪に対応するため、積雪深に応じた作業優先順位を定めている。(市道対象)
- ▶ これらを着実に実施していくことで、冬期のバス路線の走行性向上を図る。

▼秋田管内(秋田市・男鹿市・潟上市・南秋田郡)車線確保マップ(平成19年12月4日現在)



出典：あきたのみち情報 HP

▼秋田市道路の重要度と優先順位(除雪)

道路種別	道路の区分	重要度	作業優先順位		
			平常時 (レベル1)	警戒時 (レベル2)	豪雪時 (レベル3)
車道	主要道路	緊急路線	1	1	1
		主要幹線	2	2	2
	生活道路	生活幹線	3	3	3
		一般生活道路	4	4	4
		狭あい道路	5	5	5
歩道	主要歩道	緊急路線	1	1	1
		幹線歩道	2	2	2
	通学歩道	3	3	3	
	一般歩道	一般歩道	4	4	4

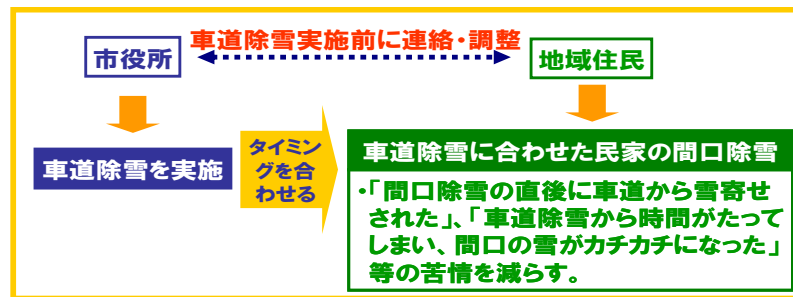
- 平常時(レベル1): 秋田地方气象台発表の積雪深が30cm未満
- 警戒時(レベル2): " 30cm以上50cm未満
- 豪雪時(レベル3): " 50cm以上

＜参考＞官民が連携した冬期交通向上への取り組み

- 秋田河川国道事務所では、秋田県、秋田市、秋田県警、東日本高速道路(株)、バス事業者、(社)日本自動車連盟とともに「秋田地区道路サービス向上検討会」を組織し、「冬期道路サービス」の向上に向けて官民が連携した取り組みを平成15年度から行っている。

○地域との連携強化

- 地域住民ボランティアの協力による狭隘な生活道路の除雪。
- ハンドガイド式小型除雪機や排雪用トラックの貸与、燃料・点検の費用負担などで行政が支援。
- 空き地を小堆雪場として確保。
- 民家の間口除雪と車道除雪のタイミング調整



【ボランティアサポートプログラム】

行政

- ・機械・用具の貸し出し
- ・消耗品の提供
- ・安全指導
- など

協定など

住民・企業など

- ・活動の実施 (清掃美化活動、植栽管理、除雪など)

Volunteer Support Program

2. 幹線バス区間でのバス専用レーンの導入、幹線バス区間でのバス優先信号システム (PTPS) の導入 中心部

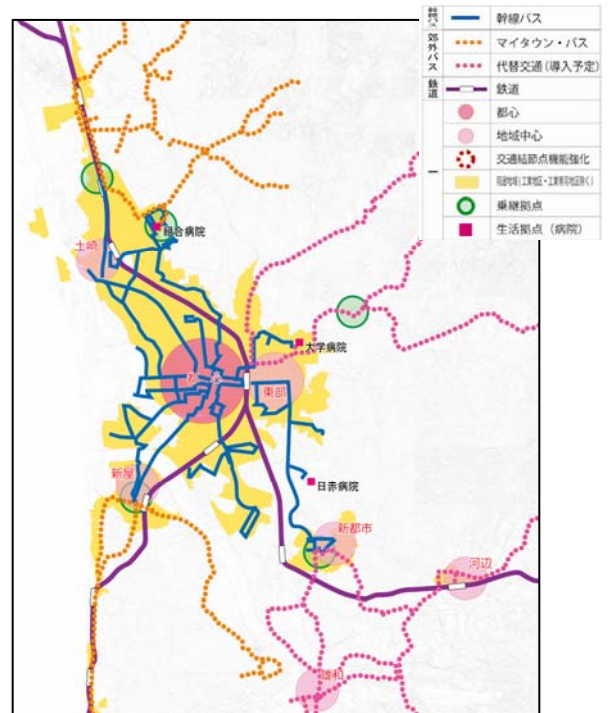
関係者	事業内容	短期コスト※1 (百万円) (H21～H23)	総コスト※1 (百万円) (H21～H27)	実施計画(年度)							
				短期			中期		長期		
				21	22	23	24	25	26	27	28 ～
県警	(主)秋田天王線(新国道)山王十字路～土崎臨海交差点区間での再導入検討	150※2	150※2								
県警	(主)秋田天王線(新国道)山王十字路～土崎臨海交差点区間での導入検討	30※2	30※2								

※1 全て現時点での金額であり、今後 圧縮していく予定である
基本的にH21～H23もしくはH21～H27での金額を計上

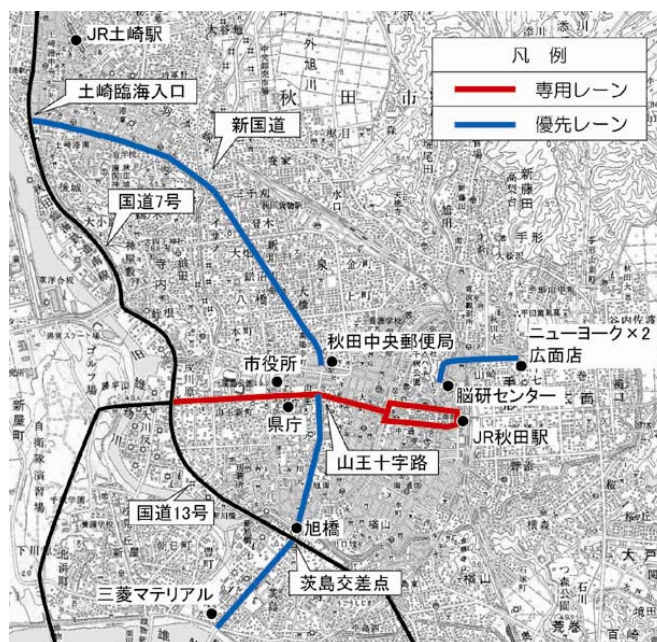
※2 H24の本格導入時の金額
※3 H23以降の本格実施の金額
※4 H21以降の本格実施の金額

→ 検討
→ 実証実験・効果検証
→ 本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)
→ 本格実施

- 幹線バスのうち、多頻度運行をめざす、「幹線バス」運行区間への導入を検討する。
- 導入にあたってはバスの便数の増加を前提とする。
- 秋田市内では下図の路線にバス専用・優先レーンが設定されている。秋田駅から臨海十字路までの区間は道路の車線数が片側 3 車線以上あり、比較的専用レーンが守られている。しかし、新国道・手形方面は優先レーンでかつ車線数が片側1ないし2車線であるため十分に機能しておらず、バスの遅れも著しい。左折車の進入を排除することができないなど、運用面での問題を抱えているが、県警の協力のもと実証実験も視野に入れた導入を検討する。
- 社会実験により効果を検証する。
※秋田市内ではバス優先信号システム (PTPS)は導入されていない。



▼秋田市内のバス専用・優先レーン設定状況



▼わが国で適用されているバス優先方策一覧

名称	説明
バス専用レーン	多車線道路で1車線を指定時間帯にバス専用とするもの。歩道よりの1車線を指定するのが普通だが、歩道から2車線目(大阪市)や中央寄り車線(名古屋市)を指定することもできる。中央線変移を用いた往復3車線以上道路で適用可能。
バス優先レーン	実質的には指定時間帯でもバス以外が走行できる点異なる。(バス接近時に車線変更できる場合のみ車線変更するという規定)
バス感知器	交差点手前の車両感知器により、大型車(バス)の接近に応じて、交差点の信号制御での青時間延長や赤時間短縮を行う。
バス優先信号制御	連続する信号機間で、バスの平均的な運行速度にあわせて、あらかじめ青信号になるタイミング(オフセット)を調整しておくものと、交差点などで、バスのみ右左折の信号制御をあらかじめ設定しておくもの(専用レーンと併用)がある。
PTPS(公共交通優先信号)	対象バス車両に車載器を搭載し、光ビーコンのアップリンク機能で、対象バス車両を認知し、交差点の信号制御での青時間延長や、赤時間短縮を行う。バスレーン整備、バス優先信号制御や、違反車両警告装置などをあわせて導入することで、総合的なバス優先方策として機能させる。
バス専用道路	道路交通法による片側1車線の道路で時間帯によりバス以外の走行を禁止する道路(大阪市、奈良市、東京都など)ものと、道路運送法による運輸事業者が保有する終日バス以外走行禁止の道路(北九州市、富山市など)がある。トランジットモールは前者に該当する。名古屋のガイドウェイバスは専用道路の一種に区分して解釈することもできる。(法的には軌道法専用軌道)

<参考事例1>4車線道路のリバーシブルレーン運用(金沢市)

【金沢市市道】

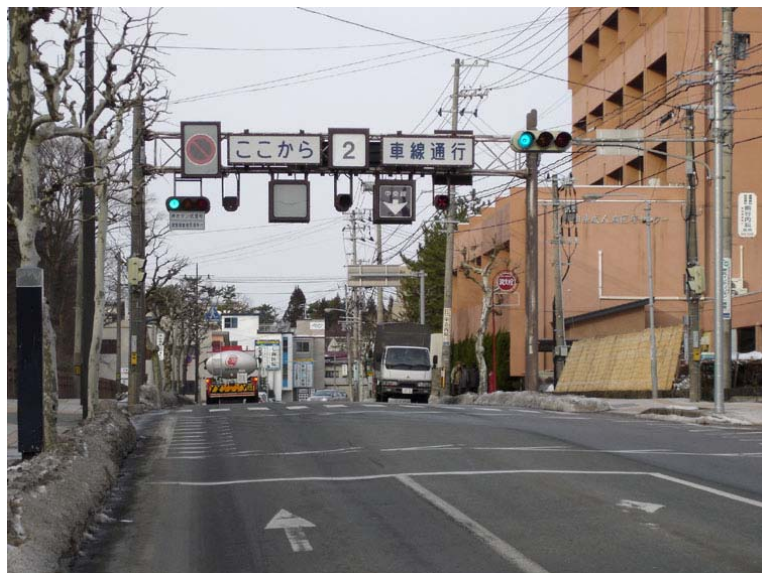
- ・ (菊川2丁目交差点～鱒町交差点間)
- ・ 規制区間延長:550m
- ・ 朝ピーク時(7:00～9:00)都心部方向へ3車線運用
- ・ 現在運用中



<参考事例 2>3 車線道路のリバーシブルレーン運用(秋田市)

【(主)秋田岩見船岡線】

- ・ 秋田県脳血管研究センター～(手形陸橋)～New York×2
- ・ 規制区間延長 1,500m
- ・ 午前 0:00～正午 都心方向へ 2 車線運用
- ・ 現在運用中



＜参考3＞新国道の基幹バス導入に向けた車線運用(リバーシブルレーン)社会実験案

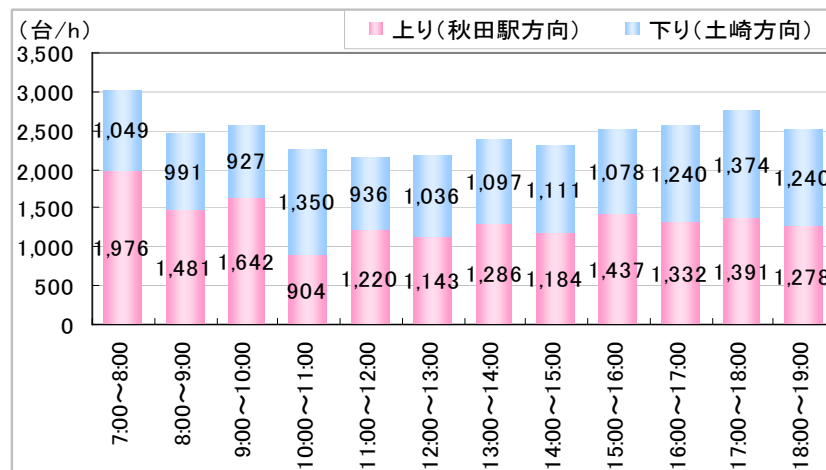
- ・ 新国道の時間帯別上下線別交通量を見ると、7:00～10:00 で上り線の交通量が下り線の交通量を大きく上回っている
- ・ そのため、新国道基幹バスの定時性確保に向け、時間帯で車線運用を変更する社会実験を実施
- ・ 車線運用は、朝ピーク時 7:00～10:00 で上り 3 車線(うち 1 車線をバス専用レーン)・下り 1 車線運用、その他の時間帯については従来どおりの片側 2 車線運用とする。

【課題】

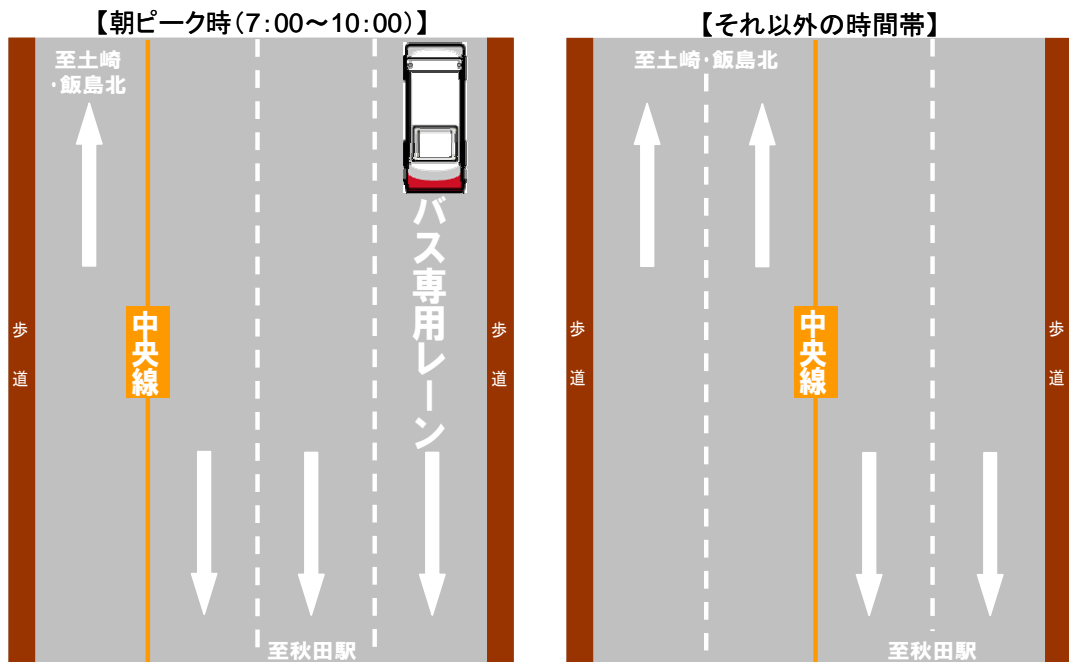
- ・ この車線運用で、現行の交通量を処理可能かの詳細な検討が必要。
- ・ 社会実験を実施するにあたり、現在の各交差点での流出入交通量調査等を実施し、それらの結果を用いて、マイクロシミュレーションによる検討を実施。
- ・ 車線運用上の課題、交通処理面から見た精査を実施する。



▼H17 新国道時間帯別上下線別交通量 ((主) 秋田天王線寺内三千川)



▼車線運用イメージ



バス運行情報提供の充実

1. バス路線・系統の記号や番号統一化によるわかりやすいバス路線・系統表示

中心部
郊外部

関係者	事業内容	短期コスト※1 (百万円) (H21~H23)	総コスト※1 (百万円) (H21~H27)	実施計画(年度)							
				短期			中期			長期 28~	
				21	22	23	24	25	26	27	28~
交通事業者	行先表示のLED化、バス路線の再編と合わせた路線・系統の見直し、表示内容の変更	80※3	80※3								
市	設備導入費用の支援制度の拡充										

※1 全て現時点での金額であり、今後 圧縮していく予定である
基本的にH21~H23もしくはH21~H27での金額を計上

※2 H24の本格導入時の金額

※3 H23以降の本格実施の金額

※4 H21 以降の本格実施の金額

→ 検討

→ 実証実験・効果検証

→ 本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)

→ 本格実施

- 秋田市のバス路線・系統は基本的に放射状になっており、方面別に分類しやすい。
- こうした特徴を踏まえ、利用者がわかりやすくなるよう、各方面別路線で色分けし、記号、番号を決める。さらに系統別に番号分けを行う。
- バス行き先表示として行き先に加えて路線記号を表示させる。
- 現在、秋田中央交通では、行き先表示を LED 表示へ切り替え中であり、近い将来、路線記号の表示も容易に行うことができるようになる見込みである。(現在、247 両中 131 両が LED 表示)
- 切り替えに対し、市が設備導入費用の支援制度の拡充を検討する。

▼方面別路線で色分け、記号、番号分類例(一部路線のみ例示)

秋田駅西口				
記号	乗り場	NO	路線名	路線記号
A	①番	1	中央交通線(県庁・八橋・大川反車庫方面)	A-1
		2	空港リムジン	A-2
		3	泉山王環状線(山王回り)	A-3
B	②番	1	泉ハイタウン線	B-1
		2	臨海営業所線	B-2
		3	県立プール線	B-3
C	③番	1	神田旭野線	C-1
		2	神田土崎線	C-2
		3	添川線	C-3
		4	泉山王環状線(泉回り)	C-4
D	④番	1	秋田温泉線	D-1
		2	仁別リゾート公園線	D-2
		3	手形山経由大学病院線	D-3

▼秋田市 秋田中央交通におけるバスの行き先表示



▼福岡市 西鉄バスにおけるバスの行き先表示



▼秋田市 秋田中央交通におけるバスの行き先表示

(LED 表示)



▼秋田市におけるバスの行き先表示(案)

神田旭野線 表示案



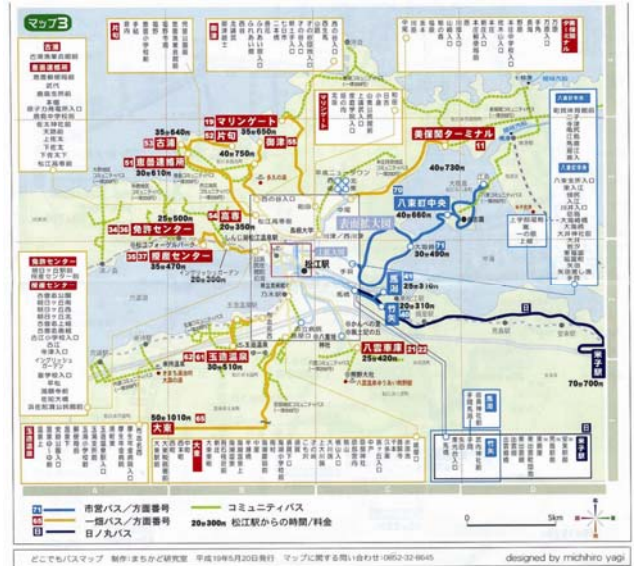
＜参考事例＞松江市における分かりやすいバスマップ作成

- ・市内のバス路線再編に伴い、松江市内のバス路線をわかりやすく1枚にまとめた「どこでもバスマップ」を地元の市民団体「まちかど研究室」が作成した。3事業者が運営するすべての路線を網羅し、1日の本数や運賃などもビジュアルに示されている。広告を通じて無料配布され、7年継続している。
- ・市民にアンケート(50通)したところ、半分の25通が「バスマップを利用して利用回数が増えた」と回答しており、効果を上げている。

▼どこでもバスマップ(市街地)



▼どこでもバスマップ(市街地)

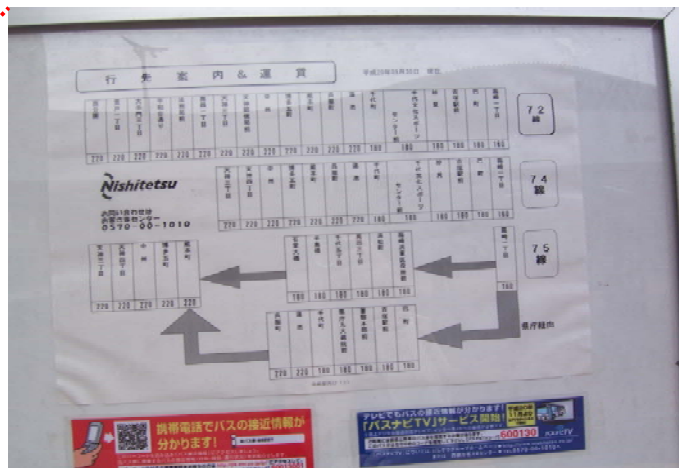


＜参考事例＞福岡市におけるバス停でのバス路線・系統図の掲示

- ・福岡市内でバスを運行する西鉄バスではバス路線の方面別に番号・色分けをおこなっている。インターネットHP及び携帯サイトでバス停時刻表検索可能な他、市内の全バス停に写真のような停車するバス路線・系統の路線図(停車バス停+料金)を掲示している。



▼バス路線・系統図



バス利用環境の改善

1. バス停へ上屋及びベンチの整備等 中心部

(1)事業概要

関係者	事業内容	短期コスト ^{※1} (百万円) (H21～H23)	総コスト ^{※1} (百万円) (H21～H27)	実施計画(年度)								
				短期				中期				長期
				21	22	23	24	25	26	27	28～	
交通事業者	幹線バス路線の主要バス停での整備、交通バリアフリー特定事業計画に位置づけられた各事業の推進	20	40	▶▶▶▶▶▶▶▶▶▶								
市	施設整備費用の支援制度の拡充、交通バリアフリー特定事業計画に位置づけられた各事業の推進			▶▶▶▶▶▶▶▶▶▶								

※1 全て現時点での金額であり、今後 圧縮していく予定である
 基本的にH21～H23もしくはH21～H27での金額を計上
 ※2 H24の本格導入時の金額
 ※3 H23以降の本格実施の金額
 ※4 H21 以降の本格実施の金額
 検討
 実証実験・効果検証
 本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)
 本格実施

- ▶ 現在、秋田市内のバス停 1,505 箇所中、149 箇所(約 1 割)でバス停上屋が設置されている。(概ねベンチとセットで設置)
- ▶ 基本的に交通事業者が設置することになっているが、近隣の施設が設置する場合もある。
- ▶ 幹線バスの利便性向上のため、幹線バス路線沿線のバス停のうち上屋やベンチの未設置で学校や役所などのバス利用の見込まれる施設に隣接するバス停への導入を促進していく。(路線バス等活用調査結果より 22 箇所で設置可能)
- ▶ 設置には一定の費用がかかることから、市が交通施設整備費用の支援制度の拡充を検討する。
- ▶ 秋田市交通バリアフリー基本構想の特定事業計画に基づく秋田駅、土崎駅周辺における各種事業の推進を図る。また、中通二丁目バス停広場の修繕を随時実施していく。

▼北都銀行前のバス停上屋



▼秋田大学医学部附属病院のバスターミナル(平成 19 年 12 月完成)



※ 秋田大学医学部附属病院が設置

2. 低床バス、ワンステップバスの導入 中心部

関係者	事業内容	短期コスト※ ¹ (百万円) (H21～H23)	総コスト※ ¹ (百万円) (H21～H27)	実施計画(年度)							
				短期			中期				長期
				21	22	23	24	25	26	27	28 ～
交通事業者	低床バス、ワンステップバスの導入	20※ ⁴	50※ ⁴								
協議会・市	バス導入費用の支援制度の拡充										

※1 全て現時点での金額であり、今後 圧縮していく予定である
基本的にH21～H23もしくはH21～H27での金額を計上

※2 H24の本格導入時の金額

※3 H23以降の本格実施の金額

※4 H21 以降の本格実施の金額

検討

実証実験・効果検証

本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)

本格実施

- 「移動等円滑化の促進に関する基本方針」(平成 18 年 12 月 15 日国土交通省告示)においては、バス車両(現時点においては、総車両数約 6 万台)に関し、「平成 27 年までに、原則として総車両数約 6 万台のすべてについて、低床化された車両に代替する。また、総車両数の約 30 パーセントに当たる約 1 万 8 千台については、平成 22 年までに、ノンステップバスとする。」とされている。
- 秋田中央交通(株)の保有車両約 247 両中、低床バス車両は 76 両(約 35%)となっている。
- ノンステップバスについては車高が低く、積雪地では降雪による走行困難、歩道の堆雪による乗降困難が発生するため、秋田県内においてノンステップバスの保有数はゼロである(首都圏を抱える関東運輸局管内では 18,441 両中 5,778 両(31.33%))。
- 本市は超高齢社会を迎え、高齢者の利用もますます増えることが予想され、また、平成 16 年 8 月「秋田市交通バリアフリー基本構想」の特定事業計画において秋田中央交通(株)による「ノンステップ・ワンステップバス等低床車両の導入」が位置づけられており、秋田中央交通(株)の低床バス(ワンステップバス)導入を随時行っていく。
- 秋田中央交通(株)では、車両更新時に低床バス(ワンステップバス)の導入を進めているが、導入促進に向けて、市が導入費用の支援制度の拡充を検討する。

▼バリアフリー対応のバスの種類

低床バス	床面の地上面からの高さは 65 cm 以下であって、スロープ板及び車いすスペースを 1 以上、乗降口と車いすスペースとの間の通路の有効幅は 80 cm 以上であること等、バリアフリー新法の移動等円滑化基準に適合するバスをいう。	
ワンステップバス	乗客が乗降しやすいように乗降口のステップを 1 段だけとしたバス車両である。中ドアに車いす用スロープを設けることにより、車いすでの利用が可能となる。	
ノンステップバス	床面の地上面からの高さが概ね 30 cm 以下であって、バリアフリー新法の移動等円滑化基準に適合するバスをいう。	

3. 市内バス会社・公共交通で利用が可能なICカードの導入 中心部・郊外部

関係者	事業内容	短期コスト※1 (百万円) (H21~H23)	総コスト※1 (百万円) (H21~H27)	実施計画(年度)							
				短期			中期				長期
				21	22	23	24	25	26	27	28 ~
交通事業者	ICカードの導入検討(中心部)	60	230~350※2								
市	ICカード導入費用の支援制度の検討(中心部)										
交通事業者	中心部バス路線と共通で利用可能なICカードの導入検討(郊外部)	中心部のコストを含む	中心部のコストを含む								
市	中心部バス路線と共通で利用可能なICカード導入費用の支援制度の検討(郊外部)										

※1 全て現時点での金額であり、今後 圧縮していく予定である
基本的にH21~H23もしくはH21~H27での金額を計上

※2 H24の本格導入時の金額

※3 H23以降の本格実施の金額

※4 H21 以降の本格実施の金額

検討

実証実験・効果検証


本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)

本格実施

- 利用者は現金の準備もせず、カードをかざすだけで楽に乗降ができて乗降時間の短縮につながる。また、事業者も割引等の様々な形でのサービス提案が可能になる。
- 利用者の多い特定路線にて実証実験を実施し、利用者の意見や利用状況を把握し、導入効果を検証する。
- 実証実験の効果をふまえて、一定の効果が見られれば、本格導入を実施する。
- 導入にはかなりの費用がかかることから、市が導入費用支援制度の拡充を検討する。

【ICカード(パス)の概要(山梨交通)】

・ ICカードとは



- ICカードは、ICカード読み取り装置を搭載したバスでご利用いただける、ストアードフェア型乗車券(運賃積み増しのできるプリペイドカード)です。磁気カードのように装置にカードを挿入する必要はなく、バスに搭載した、ICカード読み取り装置にかざすだけの簡単なそさでご利用いただけます。
- 使い方は、乗車の際に入口の読み取り装置にかざしていただき、降車の際には出口の読み取り装置にかざしていただくだけです。
- ICカードは積み増しにより、1枚のカードを繰り返しご利用いただけます。

■ ポイント式サービス【by Point】

積み増し購入時の金額100円毎に1ポイント。1ポイントあたり3円換算で、次回積み増し購入時に加算。

初回購入		1000円 +100 =10ポイント	3000円 +100 =30ポイント	5000円 +100 =50ポイント	10000円 +100 =100ポイント
2回目積み増し		10×3円 =30円加算	30×3円 =90円加算	50×3円 =150円加算	100×3円 =300円加算

■ 乗り継ぎ割引【by Joint】

ICカードを使用し、1時間以内に乗り継いだ場合、2回目の運賃を一律30円(小児20円)定額割引。



● 甲府駅・韮崎駅周辺部で実施中の100円運賃区間は乗り継ぎ割引適用外です。

▼ICカード(パス)の概要(山梨交通)

・ ICカードの使い方

●バスICカードを使って、バスに乗ってみましょう！






1

■バス中央(または、後部)より乗車して下さい。

すると



2

■乗車口右側に、このような読み取り装置があります。

■読み取り装置にICカードをかざしてみましょ
う。”ピッ”と音が鳴り、残高と整理番号が表示され、読み取り完了です。

では、



3

もちろん



4

■カードケースに入れたままでもO.K.

●バスICカードを使って、降車してみましょう！






1

■運転席横に読み取り装置があります。

では、



2

■読み取り装置にICカードをかざしてみましょ
う。

■”ピッ”と音が鳴り、運賃・残高・整理番号が表示され、読み取り完了です。

すると



3

もちろん



4

■カードケースに入れてたままでもO.K.

■定期券の場合は、有効期限と券種が画面に英語表記されます。
 ■残高の確認をお忘れなく。

＜参考＞他都市の導入事例

①関西圏

- ・平成18年より、民鉄・地下鉄・バスによる「PiTaPa」とJR西日本による「ICOCA」の相互利用が可能。
- ・「PiTaPa」では、各事業者ごとに利用回数、利用額、利用区間の指定やキャンペーンに応じた割引を実施。また、京阪電気鉄道、阪急電鉄等では、「PiTaPa」に対応した自社グループのクレジットカードで乗車した場合、運賃に応じたポイントを付与する施策を実施。

②首都圏

- ・平成19年3月よりJR東日本による「Suica」と民鉄・地下鉄・バスによる「PASMO」の相互利用が開始された。

③高松琴平電気鉄道

- ・ICカード「IruCa」では、利用回数に応じた割引(1回目から)や鉄道・バスの乗継割引を実施。また、高齢者、学生、身体障害者・介護者用に割引率を高めた種類も発売。

④伊予鉄道

- ・ICカード「IC い〜カード」では電車・バスを利用した場合、通常の運賃から10%を割り引いた運賃が自動的に精算される。市内電車(坊っちゃん列車を除く)及びバス(都心循環東南線・東西線・平和通り線)の利用については1日300円(小児150円)で1日フリー乗車券のサービスを自動的に受けられる。
- ・デパートなどの加盟店での使用も可能。

▼「PASMO」



▼「IruCa」



▼「IC い〜カード」



⑤鹿児島市(鹿児島県)ほか 5事業者

- ・かごしま共通乗車カード「Rapica」と「いわさき ICカード」は各社路線バス、市電、一部フェリー等旅客船で利用でき、主に以下のサービスが受けられる。

(i)発売・積み増し時のプレミア: 発売時及び積み増し時に1割のプレミアが付加される。

(ii) ICカード導入に伴う新たなサービスとして、乗継割引(バスとバスの場合は5%割引、市バスと市電の場合は40円(小児20円)を割引。ただし、同一事業者の場合に限る。

(iii)利用運賃額の1%がポイントとして積み増し時に付加される。

((ii)、(iii)は「ラピカ」のみ)

- ・鹿児島市交通局におけるICカード導入費用は、車載機器、ソフト開発等に計2億1,800万円(うち、バス1億3,900万円、市電7,900万円)で、このうちバスに対して国・県・市から3,299万円の補助。

バスも電車もらくらくピッ!

かごしま共通乗車カード

ラピカ Rapica

Ride and Pay Intelligent Card

平成17年4月1日スタート!

3月22日(火)発売開始

乗る時

降りる時

「Rapica」は、カードリーダーに触れるだけで精算(運賃差引)ができます。

今までの紙製回数券がICカードに変わります。

★整理券は必要ありません。★バスケースに入れたままでもOK!

ICカードの導入にあわせて紙製回数券の販売は終了します。

Rapica(かごしま共通乗車カード)は、鹿児島市交通局・南国交通・JR九州/バスの共通乗車カードとしてご利用いただけます。また、いわさきコーポレーション・林田バスでもご利用できますが、サービス内容が一部異なりますのでご注意ください。

図.「かごしま共通乗車カード ラピカ」パンフレット(表紙)

出典:鹿児島市交通局資料

▲「Rapica」

＜参考＞他都市における実施効果

①伊予鉄道での実施効果

- ・ 運賃値下げ等の総合的な施策の効果により、利用者が増加。
- ・ 顧客満足度としては、特に高齢者の方に小銭が不要、残額保障などが好評。
- ・ 現金客が依然として多いが、バス停留所ごとの乗車人員の把握可能。

②鹿児島市ほか 5 事業者での実施効果

- ・ 鹿児島市交通局の市バス・市電における収入額に占める回数券・定期券(紙製から IC カード化した券種)の割合が増加しており、IC カードの普及拡大が見られる。
- ・ また、紙製回数券の発売中止により、精算に係る人件費や販売委託店手数料などの経費節減が図られた。

③札幌市の実証実験での実施効果

- ・ 交通型 IC カード導入による一人当たりの乗降時間短縮効果
現金等利用時の一人当たりの乗降時間:約 2.67 秒
交通型 IC カード用時の一人当たりの乗降時間:約 1.78 秒

利用しやすいバス運賃の検討

1. 地元関係者からの利用者確保を前提とした提案を受けた試験的な料金の値下げ（トリガー方式） 中心部・郊外部・公共交通空白地域

関係者	事業内容	短期コスト※1 (百万円) (H21～H23)	総コスト※1 (百万円) (H21～H27)	実施計画(年度)							
				短期			中期				長期
				21	22	23	24	25	26	27	28 ～
交通事業者	市民・地元関係者との協議・協定締結	—	—								
市民・地元関係者	交通事業者との協議・協定締結										
市	市民・地元関係者とバス事業者との協定締結を仲介										

※1 全て現時点での金額であり、今後 圧縮していく予定である
基本的にH21～H23もしくはH21～H27での金額を計上

※2 H24の本格導入時の金額

※3 H23以降の本格実施の金額

※4 H21以降の本格実施の金額

→ 検討

→ 実証実験・効果検証

→ 本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)

→ 本格実施

- 金沢市で実施されている「金沢バストリガー方式」の秋田市版である。
- 市民・地元関係者と交通事業者が協定を結ぶことで、交通事業者が積極的かつ継続的に事業展開しようとする際のリスクを軽減する一方で、利用者には利便性が向上する代わりに、積極的かつ継続的にバスを利用してもらうという一定の責任を担うものである。
- 大学だけでなく、その他地元関係者との実施可能性もある。

<参考>金沢バストリガー方式(石川県金沢市)

- ・ 北陸鉄道、金沢大学、金沢市の産官学連携により、旭町周辺～金沢大学角間キャンパス間の路線バス運賃を100円とする実証実験を、平成18年4月より実施中
- ・ バス事業者による積極的な利便性向上施策の導入を促し、利用者に積極的かつ継続的なバス利用を促すため、バス事業者がバス料金の低減や路線の新設・延長・増便など実施する場合には、事前に設定した採算ラインを満たさなければ元に戻すことを約束する協定(バストリガー)をバス事業者と地域住民等との間で締結している
- ・ 平成19年11月30日時点で、対象区間の運賃収入額が基準年度である平成17年度の運賃収入額を超えたことから、平成20年度も継続して路線バスの100円運行を実施していくことが決定している

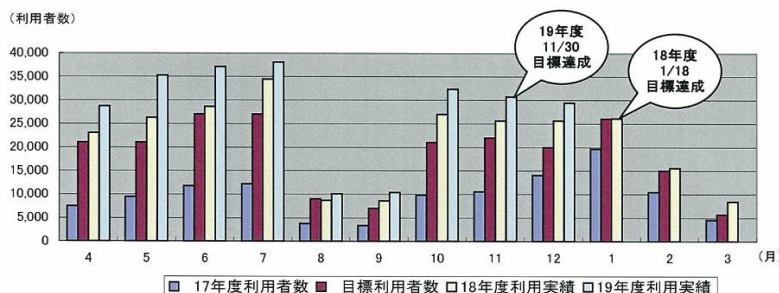
【バストリガー利用実績】

■平成19年度目標利用者数

- ・ 対象区間内における平成17年度の運賃収入額を上回るために必要な利用者数

目標利用者数	221,687人(189%)
平成17年度推計利用者数	117,090人

■達成状況



※平成20年11月12日時点において目標を達成(222,543人)し、平成21年度も継続実施

2. バスのゾーン制料金等の導入によるバス運賃支払いの単純化 中心部

関係者	事業内容	短期コスト*1 (百万円) (H21~H23)	総コスト*1 (百万円) (H21~H27)	実施計画(年度)						
				短期			中期			
				21	22	23	24	25	26	27
交通事業者	バス運賃支払いの単純化の検討									
市	ゾーン制料金導入の支援(実証実験への補助等)	—	—	→	→	→	→	→	→	→

※1 全て現時点での金額であり、今後 圧縮していく予定である
基本的にH21~H23もしくはH21~H27での金額を計上

※2 H24の本格導入時の金額

※3 H23以降の本格実施の金額

※4 H21 以降の本格実施の金額

→ 検討
→ 実証実験・効果検証
→ 本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)
→ 本格実施

- 秋田中央交通(株)の路線バスは、現在、基本的に対距離料制の運賃体系を採用している。
- バス路線の再編が終了後、幹線バスへの導入を検討する。
- 幹線バスで実証実験を行い、その結果を踏まえて本格導入を検討する。

<参考>京丹後市(上限対距離制)

- ・ バス利用者の減少に伴い補助額は増加を続けたことから、市は大規模な市民アンケートを行い、ニーズを調査、分析。思い切った低額運賃の導入により、乗車人員を増加させ、財政支出を抑制するとの方針を決め、利用者、運行事業者、国、県との協働で、従前最高 700 円の区間を含め、200 円定額バスの運行を開始。
- ・ 職員の営業活動の効果もあり、利用者は倍増し、収入は従前と同額を確保。さらに、市は、「公共交通の発展を図ることが、あらゆる発展につながる。」との考えのもと、短期、中期、長期の公共交通施策に取り組んでいる。⇒H19 年 10 月 1 日市全域に拡大

★実証実験結果(3 路線)

- ・ (実施前) 9.3 万人 ⇒ (実施後) 15.2 万人 1.6 倍に増加
- ・ (実施前)H17.10~H18.9 (実施前)H18.10~H19.9

上限200円バス 市内全路線に拡大しています

前年利用者9万3千人から
実証後15万人を突破!!

市民の夢と希望を叶えて

実際に、こんな利用が増え、ますます喜ばれています

乗車人員と運賃収入の伸び率(対前年同月対比)

路線拡大で便利になりました

9月30日までの
久美浜線～峰山線区間
880円が
10月1日から
200円に

上限200円バスの基本運賃

拡大路線の一例～早速、利用者がますます増えています～

区間	利用人数	17年度前年同月対比	18年度前年同月対比	19年度前年同月対比
久美浜線～峰山線区間	4,400人	14,300%	40,800%	17,700%
久美浜線～久美浜線区間	1,100人	20,500%	23,300%	23,700%
久美浜線～久美浜線区間	800人	22,300%	22,300%	21,000%
久美浜線～久美浜線区間	700人	21,400%	21,400%	21,400%

遠隔地にもさらに安く(一例)

＜参考＞国内のバス運賃体系一覧

- ・ 国内のバスの運賃体系は以下のとおりであり、路線バスは対距離区間制や対距離制運賃が主流となっている。
- ・ 均一制運賃は主に大都市部や地方中核都市の中心市街地の路線バスや一部のコミュニティバスで用いられている。

運賃体系	概要
対距離制	距離あたりの賃率と距離を掛け合わせて料金を算定。これに基礎運賃額を加算する場合があります。 金額端数は多くの場合、四捨五入、五捨六入、24捨25入等で調整します。
対距離区間制	短距離と同様だが、距離を区間帯(たとえば10～15kmなど)単位で料金を設定
上限対距離制	対距離制であるが上限金額が決まっているもの
均一制	料金が一律
部分均一制	一定エリア内(もしくは一定額)は均一、それ以外は対距離となる料金設定
ゾーン制	エリア(ゾーン)均一料金とゾーンまたぎ料金の組み合わせで料金を設定。乗り換えは何度でも可能で時間制限を設定するのが一般的。
ゾーン区間制	ゾーン制を基礎に、距離区間帯を設定する。

<参考>他都市における割引サービス

①名古屋市

- ・平成 18 年 4 月より通常の 1 日乗車券と比較して安価な、土・日・休日、毎月 8 日(名古屋市環境保全の日)等のみ利用可能である「ドニチエコきっぷ」を導入。
- ・発売額 大人 600 円、小児 300 円 (通常発売額 大人 850 円、小児 430 円)
通用区間 市バス、地下鉄全線
- ・「ドニチエコきっぷ」の提示による沿線施設の割引も実施され、平成 18 年度には当初の予測を大幅に上回る 1 日あたり 18,500 枚、全 241 万枚を発売した。



②八戸市

- ・八戸市郊外の岬台団地と市内の 2 つの大型ショッピングセンター「ラピア」・「ピアドウ」を結ぶ路線として平成 19 年 4 月 1 日に従来の路線、運賃を見直して開設した。
- ・両ショッピングセンターのバス停で降車する旅客に、乗務員が「得とくチケット」を配布し、それらを店内で提示すると割引等のサービスを受けることができる。
- ・ダイヤは買物時間を想定し、岬台団地発が 9 時～15 時台に 1～2 本/時、ショッピングセンター発が 12 時～17 時台に 1～2 本/時設定されている。
- ・「得とくチケット」の割引分はそれぞれのショッピングセンター負担。ショッピングセンターとしては来店客増と駐車場不足への対応を目的として協力している。
- ・2 つのショッピングセンターとバス事業者は毎月会議を持ち連絡をとっており、「得とくチケット」の他、共通イベントの開催などでも連携している。
- ・本事例では NPO がアイデアを出し、バス事業者とショッピングセンターが連携して利用促進に取り組んだ。
- ・その結果、同路線の月間利用人員は約 5,600 人(平成 19 年 4 月)から約 8,900 人(平成 19 年 11 月)に増加した。(もともと利用人員の月変動はほとんどなく、増加分は今回の施策効果によると考えられる。)併走する市営バスからの転移に加えて、マイカーからの転移や誘発需要があったと見られる。

公共交通利用の促進

1. マイカーから公共交通への転換に向けた市民への啓発を目的としたモビリティマネジメントの実施 中心部・郊外部

関係者	事業内容	短期コスト※1 (百万円) (H21~H23)	総コスト※1 (百万円) (H21~H27)	実施計画(年度)								
				短期			中期				長期	
				21	22	23	24	25	26	27	28~	
協議会・市	市民、児童・生徒、従業員を対象としたマイカーから公共交通への転換を促す働きかけ	4	4	▶								

- ※1 全て現時点での金額であり、今後 圧縮していく予定である
基本的にH21~H23もしくはH21~H27での金額を計上
 - ※2 H24の本格導入時の金額
 - ※3 H23以降の本格実施の金額
 - ※4 H21以降の本格実施の金額
- ▶ 検討
▶ 実証実験・効果検証
▶ 本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)
▶ 本格実施

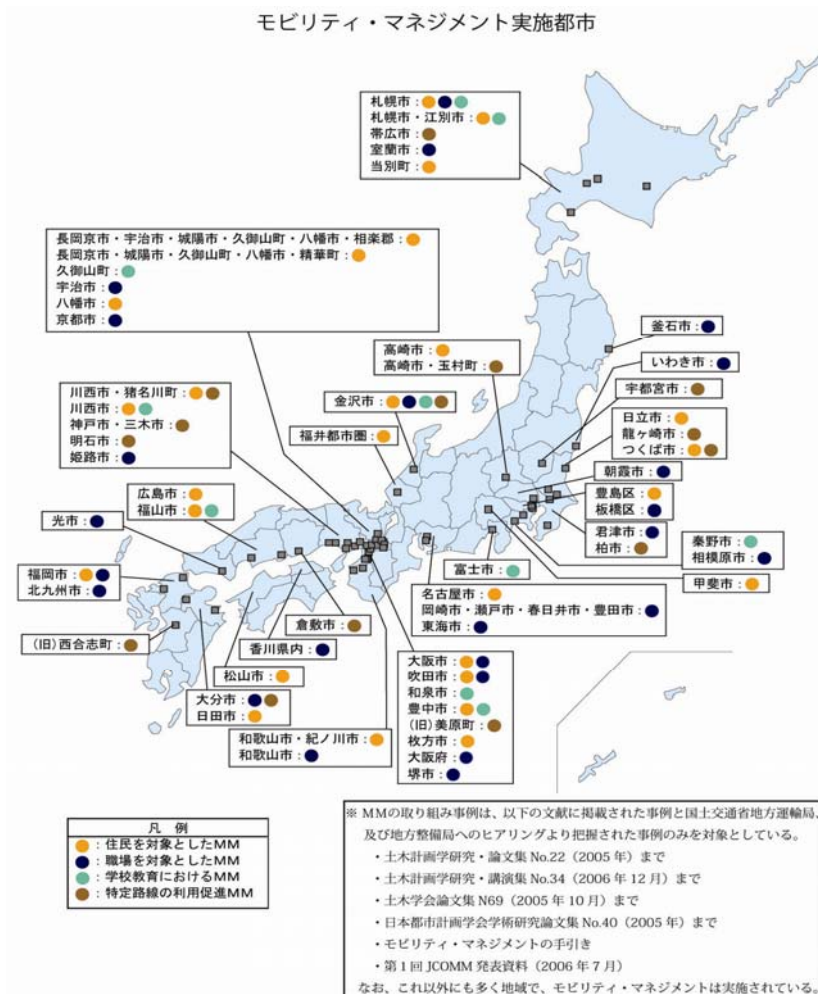
【モビリティ・マネジメントとは】

(1)モビリティ・マネジメント (MM)の定義

一人一人のもモビリティ(移動)が、社会にも個人にも望ましい方向※に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策。

※過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向

▼国内のモビリティ・マネジメントの実施事例



(2)モビリティ・マネジメント (MM)の対象

- 居住地における MM
 - 「世帯」を対象としたコミュニケーション(狙い：全般的な交通行動変容)
- 職場における MM
 - 「職場の職員」を対象としたコミュニケーション(狙い：通勤+業務交通の行動変容)
- 学校における MM
 - 「小学校・中学校」の MM 的授業の実施(狙い1：児童の長期的行動変容)
(狙い2：児童の家族の即時的な行動変容)
- 特定路線における MM
 - 利用促進をねらいとしたコミュニケーション

(3)モビリティ・マネジメント施策の種類

モビリティ・マネジメントは、先に説明したように、「自発的な行動の変化」を導くための、「コミュニケーションを中心とした交通施策（政策）」である。しかし、「自発的な行動の変化」をサポートするものであるなら、コミュニケーション以外の次のような様々な交通運用施策も含まれる。

1) コミュニケーション施策

「自発的な行動変容」を導く最も基本的な方法で、人々の意識や認知にコミュニケーションを通じて直接働きかけ、それを通じて行動の変容を目指す施策である。

① コミュニケーションの要素技術

MM の基本となるコミュニケーション施策は、次のようないくつかの技術の「組み合わせ」で実施することが一般的である。

■ 依頼法

単なる「呼びかけ」であり、こうした呼びかけを行うだけで行動変容の意図が活性化される。

■ 行動プラン法

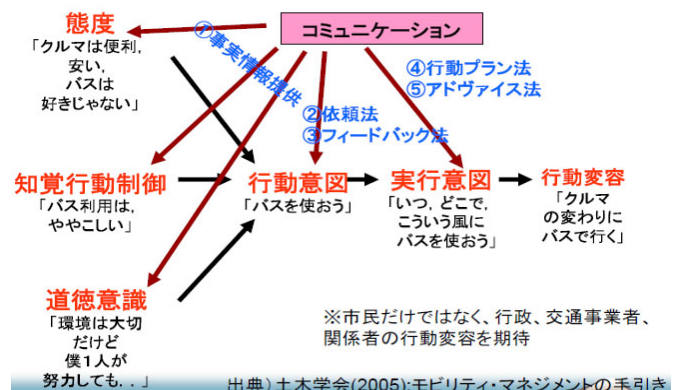
行動変容をすとしたら具体的にどの様に行うかの「行動プラン」の策定を要請する方法で、極めて有効な技術であることが様々な研究によって明らかになっている。

■ アドヴァイス法

行動変容にとって必要な情報を「アドヴァイス」という形で提供する方法である。これにはひとり一人個別のアドヴァイスを提供するもの（個別アドヴァイス法）と複数個人から構成される集団を対象にアドヴァイスを提供するもの（集団アドヴァイス法）がある。

■ フィードバック法

ひとり一人の行動や状況を測定し、それを「フィードバック」することで、自分自身の行動についての注意を喚起し、それを通じて行動変容の契機とするものである。これもまた、集団的なものと個別的なものがある。



出典：モビリティ・マネジメント交通をとりまく様々な問題解決に向けて 国土交通省

②トラベル・フィードバック・プログラム

モビリティ・マネジメントの代表的なコミュニケーション施策として、トラベル・フィードバック・プログラム（Travel Feedback Program：以下TFP）と呼ばれる施策が挙げられる。TFPとは、「大規模、かつ、個別的」なコミュニケーション施策の一種であり、複数回の個別的なやりとりを通じて、対象者の交通行動の自発的な変容を期待する施策である。

TFPのプログラム形態の代表的なものとして、フルセットTFP、簡易TFP、ワンショットTFPの3つがある。

各TFPの基本的な流れは下図に示すとおりである。

■フルセットTFP

いわば「フルセット」のTFPであり、後述する簡易TFPに事後のフィードバックを加えたもの。最も大きな効果が期待できるが、参加率が低下する傾向にある点に注意する必要がある。

■簡易TFP

一定の参加率と一定の効果の双方を期待できる。最も基本となるTFP。

■ワンショットTFP

簡易TFPから事前調査を削除したもので、予算が限られている場合や、事前調査がなくてもある程度、個別的な情報が提供可能な場合に得策。

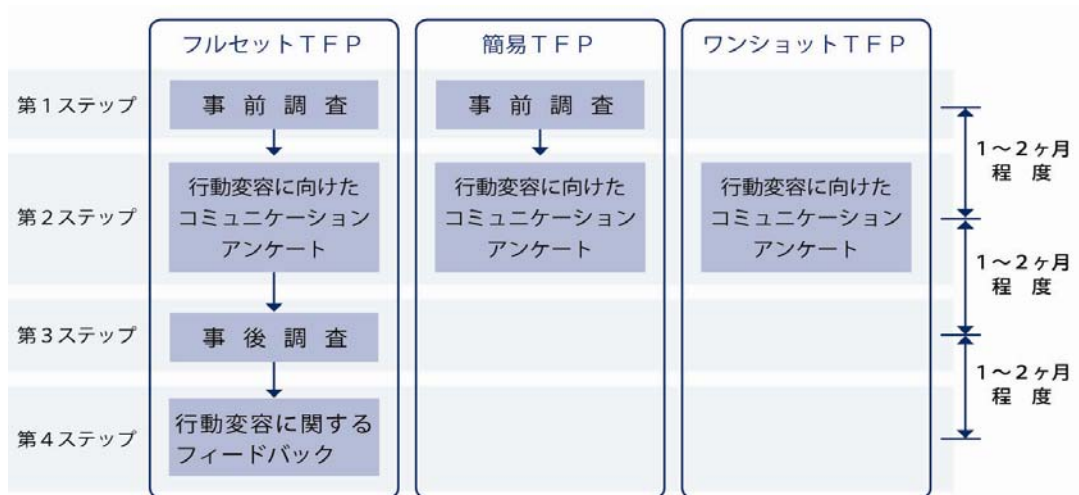


図 各TFPのプログラム構成

出典：モビリティ・マネジメント交通をとりまく様々な問題解決に向けて 国土交通省

③その他のコミュニケーション手法

その他のコミュニケーションの手法としては、次のものがあり、TFP やこれらの手法を組み合わせることで自発的な行動変容を促すことが重要です。

【ニュースレター】

当該地域の交通問題や、交通に関わる一般的な問題についてのコラムなどから構成されています。過度な自動車利用からの行動変容についての基本的な意識に働きかけるものです。

【講習会】

参加できる人数が限られたものとなる傾向がありますが、ニュースレターやマスメディアよりも、より説得的に、多面的な情報、メッセージを提供することができます。

【ワークショップ】

参加できる人数が限られたものとなる傾向がありますが、地域社会や当該組織における、社会学で言われるいわゆる「オピニオンリーダー」の方達の参加が期待できるのなら、「ロコミ」による情報伝達がなされる可能性があり、集計的なレベルにおいても影響が生ずる可能性は大いに期待できます。

【マスメディア】

ニュースレターと同様に、新聞、ラジオ、雑誌などを通して、過度な自動車利用からの行動変容についての基本的な意識に働きかけるものです。

2) 交通整備・運用改善施策

「自発的な行動変容」をサポートすることを目的とした、公共交通の利便性の向上や料金施策など（pull 施策）や、自動車の利用規制や課金施策など（push 施策）を意味します。コミュニケーション施策と適切に組み合わせることで、「自発的な行動変容」をより大きく期待できるモビリティ・マネジメントの展開が可能となります。

3) “一時的” な交通運用改善施策

財源や合意形成の問題などのために、しばしば、上記の様な「交通運用改善施策」の実施が難しい場合があります。その場合には、それらの施策を「一時的」に実施するだけでも、「自発的な行動変容」をサポートすることができます。

(4)国内外から得られた知見

- ほとんど全ての事例において、以下の結果が得られている。
 - ・ 自動車利用が約 1~3 割削減
 - ・ 公共交通利用が増加

出典：モビリティ・マネジメント交通をとりまく様々な問題解決に向けて 国土交通省

【実施内容】

市民、児童・生徒、従業員を対象とした自動車から公共交通への転換を促す働きかけを行っていく。

① 住民利用者向けプログラム

- ・対象：市民(中心部)

プログラム内容：100名の市民を対象に使いやすいバスマップを作成・配布するとともに、コミュニケーション・アンケートを実施する。その検証結果を次年度以降の施策内容へ反映する。

効果：過度なマイカー依存を脱却するため、移動手段の選択肢として公共交通を市民のライフスタイルへ位置づける。

- ・対象：市民(郊外部)

プログラム内容：マイタウン・バスが運行する地域(西部、北部、南部、東部地域)の住民へ公共交通を利用するライフスタイルを提案し、地域住民の一層の活用を図るとともに、運営の担い手を養成する。

効果：マイタウン・バスの利用者が増加し、将来にわたり路線を安定的に維持することができる。

② モデル団体向けプログラム

- ・学校向け

対象：市内小中学校

プログラム内容：自家用車でできるだけ依存せずに生活することが、社会にも個人にも望ましいことを周知する教材を用意し、それによる交通環境学習を実施する。

効果：低年齢時から学習することにより、公共交通利用の意識の形成を図る。

- ・職場向け

対象：市内事業所(市役所)

プログラム内容：公共交通利用を促す資料を作成・配布するとともに、通勤手段別コスト比較や通勤手段の変更意向に関するアンケートを実施することにより、マイカーからマイカー以外の移動手段への転換を促し、その定着を図る。

効果：交通渋滞の緩和、環境負荷の低減などの効果を市内企業にアピールし、同様の取組みを促す。

③ MM 協力団体の公募

モビリティ・マネジメント実施にあたっては、協力団体の公募を行うとともに、公共交通に関心のある個人に研修を受けてもらい、モビリティ・マネージャーとして協力してもらえるような運用を検討していく。

<参考> 利用者にわかりやすい系統番号の共通化

- ・ 実施地域
 - 大分県・大分市
- ・ 実施主体
 - 大分県・大分市・大分県バス協会
- ・ 実施対象
 - 市内全世帯
- ・ 実施規模
 - 約 19 万世帯
- ・ 実施時期
 - 2006～2007 年度

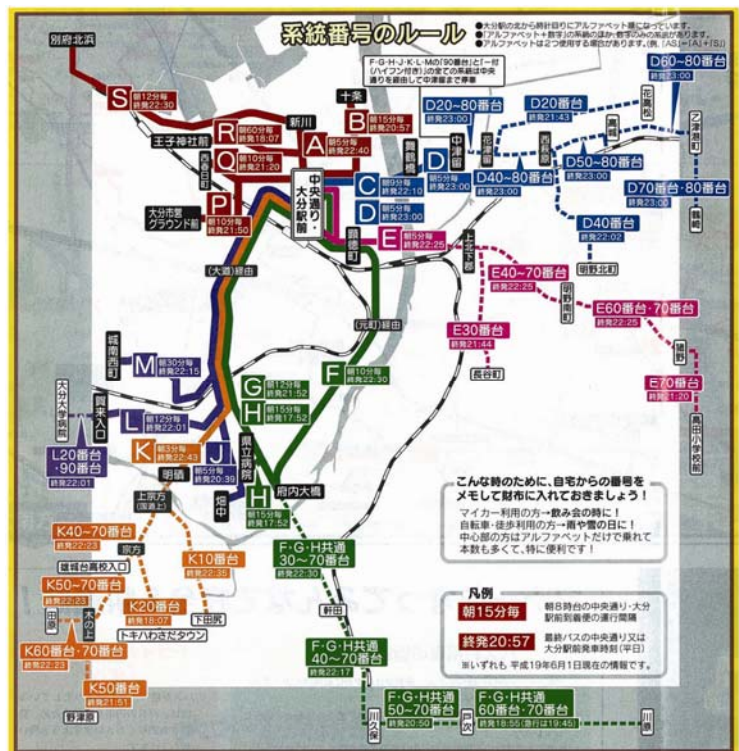
【内容】

大分市を中心とする地域では、主に2つのバス事業者が路線バスを運行しているが、事業者毎に行先番号の体系が異なる上、利用者によるその存在や意味があまり知られていなかった。そのため、大分県・大分市とバス業界の連携により、共通のルールに基づき、利用者にとって走行経路がわかりやすい系統番号の共通化を行い、車両、路線図、時刻表、バス停に使用した。さらに、市内全世帯(約19万世帯)に、共通の系統番号を用いた公共交通マップを配布した。

共通化された系統番号は、市内中心部の走行経路(基幹経路)を示すアルファベットと行先と示す2桁の数字からなっている。また、公共交通マップは酒造メーカー等の協賛を得て平成19年度から広告収入により約10万部が発行され、大分市の転入届受付窓口等で配布されている。

【効果】

バス事業収入が約1.5%、年間で約5000万円の増加が見込めるとの結果となった。また、便益として省エネルギー効果のみを用いて費用便益比を求めたところ、3.48となった。



▲利用者向けパンフレット

出典:モビリティ・マネジメント 交通をとりまく様々な問題解決に向けて 国土交通省

<参考> 交通運用改善と合わせた職場モビリティ・マネジメント

- ・ 実施地域
京都府京都市南区久世工業団地周辺
- ・ 実施主体
久世工業団地周辺地域共同運行システム構築検討会議(国・京都府・京都市・学識経験者・京都商工会議所・工業団地協同組合・地元企業等)
- ・ 実施対象
久世工業団地及び周辺の事業所
- ・ 実施規模
対象者約 1,700 人・ツール配布対象者約 500 人
- ・ 実施時期
2005～ 2006 年度

【内 容】

京都市南区の久世工業団地及びその周辺においては、最寄り駅への公共交通サービスが希薄なことが要因となって、多くの従業者は通勤をマイカーに依存している。また、いくつかの事業所では独自に送迎バス等の運行を行っているものの、利用率は低いものとなっていた。

2006年1月に、京都府では、府南部地域(京都市南区・伏見区、久御山町)の企業経営者を対象とした通勤交通マネジメントに関する研究会(21社が参加)を設置して、地域の交通サービスを考え、自動車通勤から公共交通への転換を促すための具体的な施策を検討し、久世工業団地周辺における送迎バスの共同化が提案された。

第1ステップとしては、2006年9月に、久世工業団地内及び周辺に立地する企業・事業所に勤務する従業員(約1,700人)を対象に、通勤交通の実態や「新しい通勤バス」の利用意向及び個人属性について、アンケート調査を実施した。

第2ステップとしては、同年10月から11月にかけて、共同送迎バスの試験運行の準備として利用者数を推定し、試験運行ルート及び乗降位置や運行ダイヤ、運行車両を検討するとともに、以下のコミュニケーションを実施した。

- ニュースレター発行:当該地域の通勤事情や共同送迎バス試験運行の内容、動機付けを目的としたコラムなどを掲載したニュースレターを対象事業所に複数回配布。
- 記念講演:「かしこいクルマの使い方を考える企業の取り組み～職場モビリティ・マネジメントを考える～」をテーマに企業の職員研修として実施
- ホームページ・問い合わせ窓口の設置:ホームページと共同送迎バスの運行に関わる問い合わせのための電話を設置し、運行便の混雑状況や利用状況を提供
- グッズ・チラシの配布:対象事業所の全従業員に共同送迎バスの時刻表と実験への申込用紙を兼ねたチラシや、「利用に関するご注意(裏面に車輛の写真)」、「乗り案内(のりば案内、時刻表など)」、「乗車チケット(60 回分)」、「かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト(動機付け冊子)」、「バンドエイド」のグッズをA5サイズのホルダーにワンセットにして配布
- 通勤プランの配布:申込者に送迎バスを使った通勤方法を情報提供
- 交通診断の実施:希望者を対象に面談方式で、通勤行動の改善策をアドバイス

▼対象地域の位置図

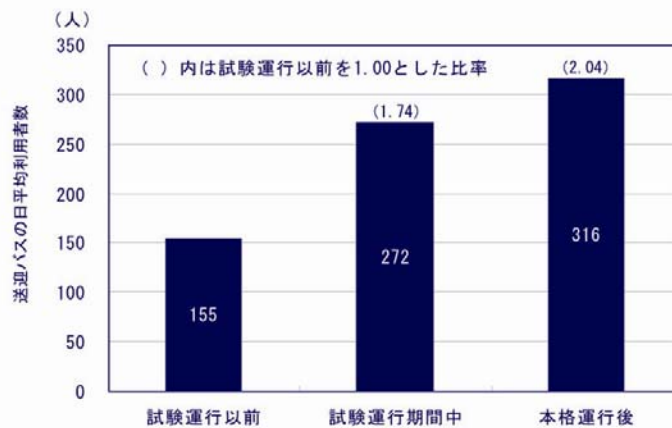


▲ 共同送迎バスの乗り案内(裏面は鉄道時刻表)

【効果】

試験運行以前から送迎バスを利用していた対象者の試験運行期間中の平均利用人数は1日当たり155人であり、試験運行期間中全体の平均利用人数は1日当たり272人となっていることより、約1.74倍の利用増があったと考えられる。

また、この共同送迎バスは、「試験運行」の成功を受けて、共同運行の期間が延長され、さらに、2007年5月14日から「久世共同運行バス」として、地元企業により本格運行が始まっており6月末現在では316人と試験運行以前と比べ倍増している。



出典:モビリティ・マネジメント 交通をとりまく様々な問題解決に向けて 国土交通省

＜参考＞簡易プログラムによる学校モビリティ・マネジメント

- ・ 実施地域
神奈川県秦野市
- ・ 実施規模
5年生3クラス
- ・ 実施主体
神奈川県秦野市都市計画課
- ・ 実施時期
2004年度
- ・ 実施対象
神奈川県秦野市立堀川小学校

【内容】

秦野市は人口約17万人の都市であるが、自動車の交通機関分担率は、平成10年パーソントリップ調査において約40%となっており、交通渋滞は朝夕のピーク時、秦野駅周辺や国道246号において慢性的なものとなっている。

学校教育へのモビリティ・マネジメントの実施にあたっては、TDM教育の位置付けや時間的制約などより実施が困難な場合も多くある。そのため、短期間(1回2時間)で実施可能な、簡易プログラム(授業カリキュラム)の構築を目的として、小学生を対象に学校教育におけるモビリティ・マネジメントを実施した。

簡易プログラムによるモビリティ・マネジメント授業は、2005年3月上旬に3-4時限を用いて、教諭ではなく交通の専門家が授業を行った。

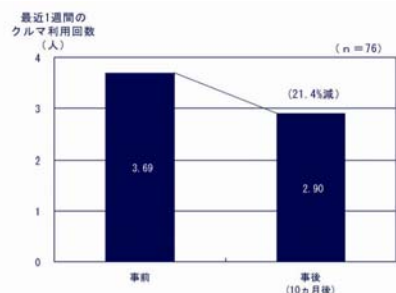
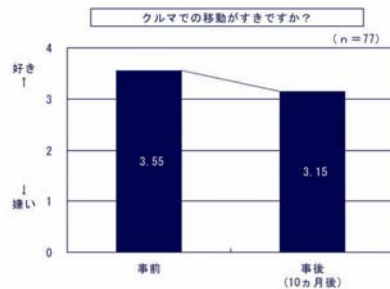
授業では、まず、利用コスト、環境、交通事故の観点から、これまで何気なく同乗していた自動車のデメリットを指摘すること、そして、その上で身近な秦野市の交通の現状を示すことで「かしこいクルマの使い方」への動機付けを試みた。休憩後、実際にかしこいクルマの使い方を考えてもらうため、行動プラン票を5-6名のグループに1枚、秦野市のバス路線図と併せて配布し、あらかじめ準備した仮想的な「秦野市内の自動車利用トリップ」を、公共交通や徒歩・自転車に変更する行動プランの策定を課題として作業を行った。各グループで話し合いながら行動プラン策定作業を行い、その後、策定した行動プランの発表を行った。最後に、保護者とこの授業内容について話し合うための資料を配付して授業を終了した。



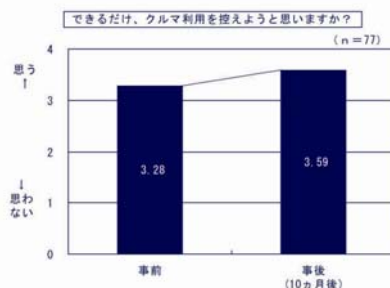
▲行動プラン票の作成風景

【効果】

カリキュラム実施日の朝とカリキュラム実施から一週間後及び10ヵ月後に、児童に対して効果計測のためのアンケート調査を行った。その結果、「クルマでの移動がすきですか?」と「できるだけ、クルマ利用を控えようと思いませんか?」の2つの心理指標において、事前と10ヵ月後の2時点間で、望ましい方向に統計的に有意な差がみられた。また、児童自身がクルマに同乗しての利用回数についても事前の3.69回/週から10ヵ月後には2.90回/週と改善がみられ、簡易プログラムにおいても、長期的な効果が継続している。



▲最近1週間のクルマ利用回の変化



▲心理指標の平均値の変化

出典:モビリティ・マネジメント 交通をとりまく様々な問題解決に向けて 国土交通省

＜参考＞コミュニティバスの利用促進のためのモビリティ・マネジメント

- ・ 実施地域
茨城県龍ヶ崎市
- ・ 実施主体
東京工業大学(龍ヶ崎市が協力)
- ・ 実施対象
コミュニティバス沿線の住民
- ・ 実施規模
5000 世帯
- ・ 実施時期
2005 年度

【内容】

茨城県龍ヶ崎市のコミュニティバス(龍・ゆうバス)は、導入当初から利用者数は順調に伸び続けていたが、導入4年目にあたる平成17年度では、前年度からの増加は低い水準に留まっており、おおよそ需要増も頭打ちの状況に近づいてきた。

2005年8月に、市内の全世帯に「コミュニティバス通信」と題したニューズレターを配布し、コミュニティバスに関する情報や、一般的な交通に関する話題を提供してコミュニティバスに対する関心を喚起させた。(以降、コミュニティバス通信は第6号まで発行されている。)その後、コミュニティバスの循環ルートの沿線全世帯(約5,000世帯)を対象に、以下のような簡易TFP を実施した。

第1ステップとして、同年9月上旬に、バスや自動車利用に対する心理・行動指標や交通行動について把握するため事前調査を実施した。

第2ステップとして、第1ステップの回答者に対して、同年10月中旬に、動機付け冊子、コミュニティバスの路線図・時刻表、コミュニティバスの乗り方などの情報提供と行動プラン票を配布するコミュニケーション・アンケートを行った。なお、一部の対象者については、寄せられたコミュニティバス等に関する意見や要望に対して、11月上旬に、個別に回答の返信を行った。なお、効果測定のための事後調査は、同年12月中旬に実施した。



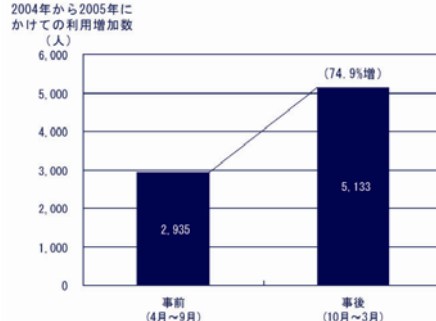
▲コミュニティバスの乗り方



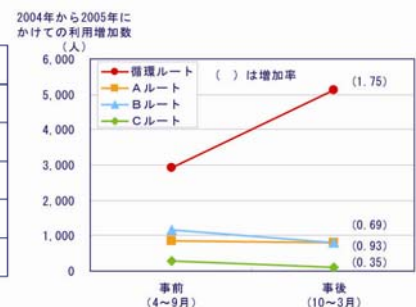
▲あなたのバス利用プラン

【効果】

モビリティ・マネジメント対象路線の龍・ゆうバスの2004年度から2005年度にかけての利用増加数は、モビリティ・マネジメント実施前(4月～9月)では前年同期より2,935名の増加であったが、実施後(10月～3月)では前年同期より5,133名の増加と利用増加数が約75%増加した。しかし、モビリティ・マネジメントを実施しなかった路線ではこうした傾向がみられなかったことから、対象路線の上述の需要変化はモビリティ・マネジメントによるものと考えられる。



▲循環ルートの利用増加数の変化



▲路線別の利用増加数の変化

出典:モビリティ・マネジメント 交通をとりまく様々な問題解決に向けて 国土交通省

鉄道の利便性向上

1. 泉・外旭川地区への新駅設置と鉄道用地を活用したパークアンドライドの導入検討

中心部

関係者	事業内容	短期コスト※1 (百万円) (H21～H23)	総コスト※1 (百万円) (H21～H27)	実施計画(年度)							
				短期				中期			長期
				21	22	23	24	25	26	27	28 ～
交通事業者	泉・外旭川地区への新駅設置と鉄道用地を活用したパークアンドライドの導入検討	—	—	→							

※1 全て現時点での金額であり、今後 圧縮していく予定である
基本的にH21～H23もしくはH21～H27での金額を計上

※2 H24の本格導入時の金額

※3 H23以降の本格実施の金額

※4 H21以降の本格実施の金額

→ 検討

→ 実証実験・効果検証

→ 本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)

→ 本格実施

- ▶ 住民アンケート調査等により整備効果を検証しながら、泉・外旭川地区への新駅設置と鉄道用地を活用したパークアンドライドの導入を検討する。

代替交通の導入

1. 住民組織や地元関係者(企業等)が参画した組織による代替交通の導入、運営準備

郊外部

関係者	事業内容	(注) 短期コスト※1 (百万円) (H21~H23)	総コスト※1 (百万円) (H21~H27)	実施計画(年度)									
				短期			中期				長期		
				21	22	23	24	25	26	27	28 ~		
市民・地元関係者	代替交通導入の検討組織として研究会を設立、運営(東部地域)	—	—										
市	研究会の設立、運営を支援			▶									
市民・地元関係者	代替交通の運営検討組織としての運行協議会の設立、運営(南部地域)	—	—										
市	運行協議会の設立、運営を支援												▶
市民・地元関係者	代替交通の運営検討組織としての運行協議会の設立、運営(東部地域)	—	—										
市	運行協議会の設立、運営を支援												▶
市民・地元関係者	代替交通として導入されたマイタウン・バスの運営検討組織としての運行協議会の運営(西部、北部地域)	—	—										
市	運行協議会の運営を支援												▶
協議会・市	車両導入に関する支援制度の創設	20	20										▶
市	グループインタビュー等による市民・地元関係者のニーズの把握とこれを反映した代替交通の検討を支援	—	—										▶

※1 全て現時点での金額であり、今後 圧縮していく予定である
基本的にH21~H23もしくはH21~H27での金額を計上

※2 H24の本格導入時の金額

※3 H23以降の本格実施の金額

※4 H21以降の本格実施の金額

▶ 検討

▶ 実証実験・効果検証

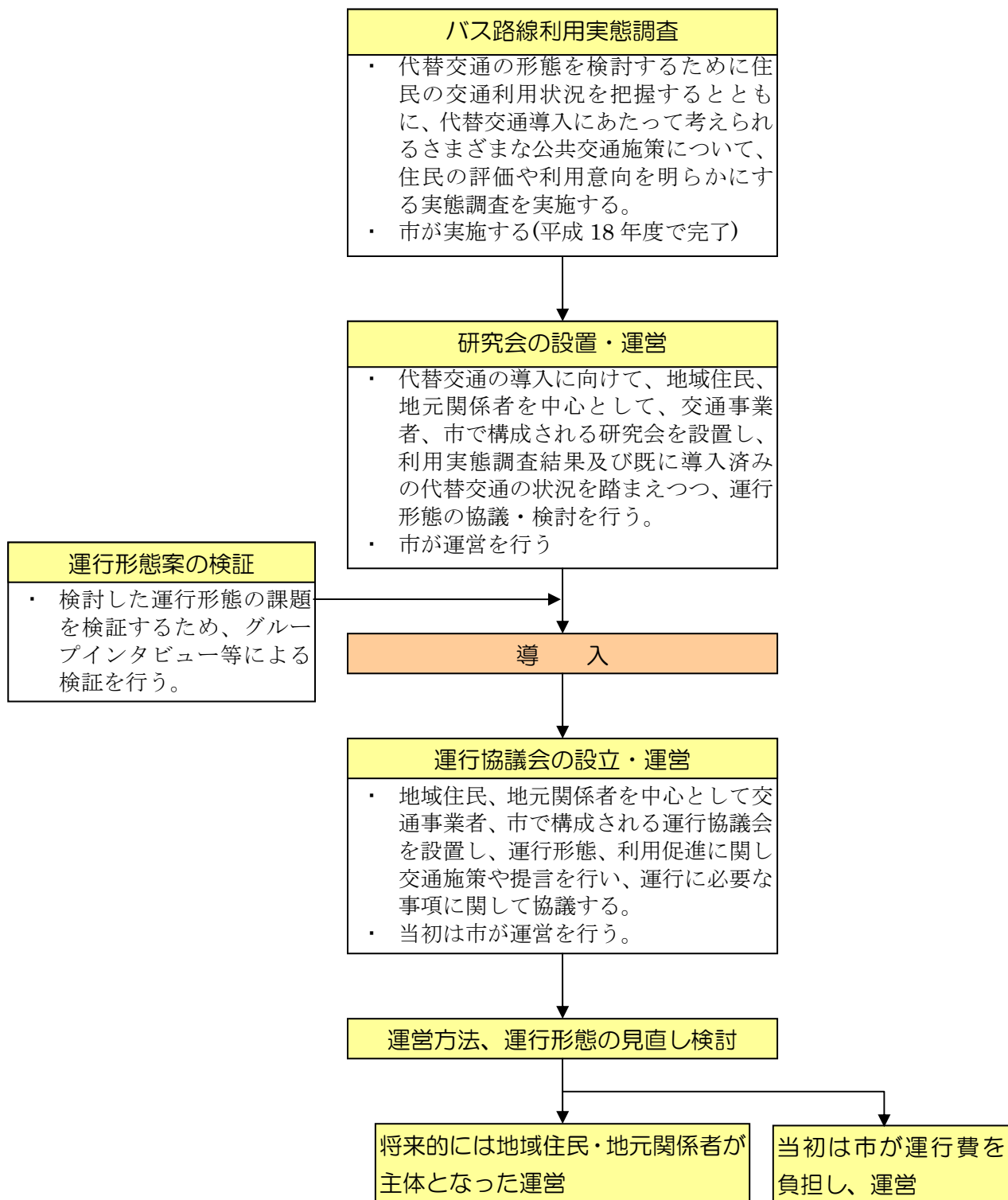
▶ 本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)

▶ 本格実施

(1)導入、運営準備の実施

- 秋田市における郊外部既存バス路線の廃止に伴う住民組織や地元関係者(企業等)が参加した組織による代替交通の導入、運営準備は以下のフローに従って行う。
- 研究会、運行説明会の設置、運営は市民、地元関係者が主体とするが、その設立・運営は市が支援する。

▼代替交通の導入、運営準備の実施フロー



➤ 現在の代替交通の導入、運営準備状況は以下の通りである。

▼代替交通導入、運営準備状況

	西部地域	北部地域	南部地域	東部地域
利用 実態調査	平成 15 年度実施	平成 16 年度実施	平成 18 年度実施	平成 17 年度実施
研究会	—	終了 (平成 15 年度)	運営中 (平成 20 年 5 月～)	設立予定
導入	導入済 (委託運行) (平成 17 年 10 月)	導入済 (平成 20 年 4 月～)	導入予定 (平成 21 年度)	導入予定 (平成 21 年度)
運行 協議会	運営中 (平成 18 年 2 月～)	運営中 (平成 20 年 6 月～)	設立予定	設立予定

▼マイタウン・バス西部線



▼マイタウン・バス北部線



(2)グループインタビュー等による市民・地元関係者のニーズの把握とこれを反映した代替交通の検討を支援

- ▶ 東部地域では、不採算バス路線となっている下北手線、上北手線、木曾石線、仁別線、太平線の5路線が平成21年度末に廃止される見通しである。
- ▶ このため平成22年度の代替交通の導入に向けて、平成21年度に地域住民・地元関係者を中心として、交通事業者、市で構成される研究会を設置し、平成17年度に実施された利用実態調査及び北部地域の取り組みを踏まえつつ、運行形態の協議・検討を行う予定である。
- ▶ 地域住民・地元関係者に対してグループインタビュー等を実施し、そのニーズを把握し、研究会での検討を支援する。

▼地域住民の移動ニーズ調査例

○移動実態把握調査

市民の移動実態(目的、目的地、交通手段、交通手段など)や公共交通の現状に対する改善要望や代替案(新規サービスや路線再編案)の利用意向などをアンケートやヒアリングにより把握します。

○グループインタビュー調査

数名の住民に対してインタビューを実施し、現状の公共交通の改善点や代替案等に関する意見を把握します。アンケート調査に比べ、本音の意見を聞けることから、より正確な需要を把握できます。

〈事例：三重県鈴鹿市「C-BUS」グループインタビュー調査〉

『千枚のアンケート(建前)よりも、ひとりの切実な思い(本音)』

- ・鈴鹿市では、アンケートなどの定量的なデータを取得するとともに、「一人の本音」を重要と考え、グループインタビュー調査を実施
- ・地域の代表者ではなく、実際に移動に困っている人、例えば、運転免許のない高齢者、自分で移動できる手段が公共交通しかない学生の保護者などをグループインタビュー調査のメンバーに選定

〔三重県鈴鹿市グループインタビュー調査状況写真〕



(3)運行車両購入費の補助による運行事業者への運行支援

- 北部地域では、ジャンボタクシーによる運行を行っている。
- また、現在、河辺および雄和地域公共交通研究会において、平成 21 年 10 月 1 日からの代替交通導入に向けて運行形態等について検討中である。
- 両地域において利用状況に応じた現在の代替交通の運行形態案で必要な車両はジャンボタクシー 4 台、マイクロバス 2 台となる見込みである。
- 市内の運行事業者はマイクロバス車両については余裕はあるものの、ジャンボタクシー (24 台)はすべて使用中であり、現在、市が示している代替交通案に使用できる車両はなく、運行事業者も新たな車両を購入できる状況にはない。
- さらに、東部地域でも平成 22 年度に代替交通導入を検討しており、これまで以上にジャンボタクシーが必要になる可能性もある。
- そこで、市が代替交通導入に際し、運行事業者に対して運行車両の確保を支援する。

2. 住民組織や地元関係者(企業等) が参画した市民団体や NPO 法人等の組織を設立して代替交通を運営し、交通事業者に運行委託 郊外部

関係者	事業内容	短期コスト※1 (百万円) (H21~H23)	総コスト※1 (百万円) (H21~H27)	実施計画(年度)										
				短期			中期				長期			
				21	22	23	24	25	26	27	28~			
協議会・市	代替交通の運営の担い手養成を目的としたモビリティマネジメントの実施	2	2	▶										
市民・地元関係者	市民団体やNPO法人等の組織を設立して代替交通を運営	—	—											
市民・地元関係者	商業施設などの沿線施設、地域住民による利用促進活動や資金協力			▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶
市	運営に関する支援制度の創設													
市	運行事業者、関係機関との仲介					▶								
交通事業者	運行の受託及び運営への協力					▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶

※1 全て現時点での金額であり、今後 圧縮していく予定である
基本的にH21~H23もしくはH21~H27での金額を計上

※2 H24の本格導入時の金額

※3 H23以降の本格実施の金額

※4 H21以降の本格実施の金額

▶ 検討

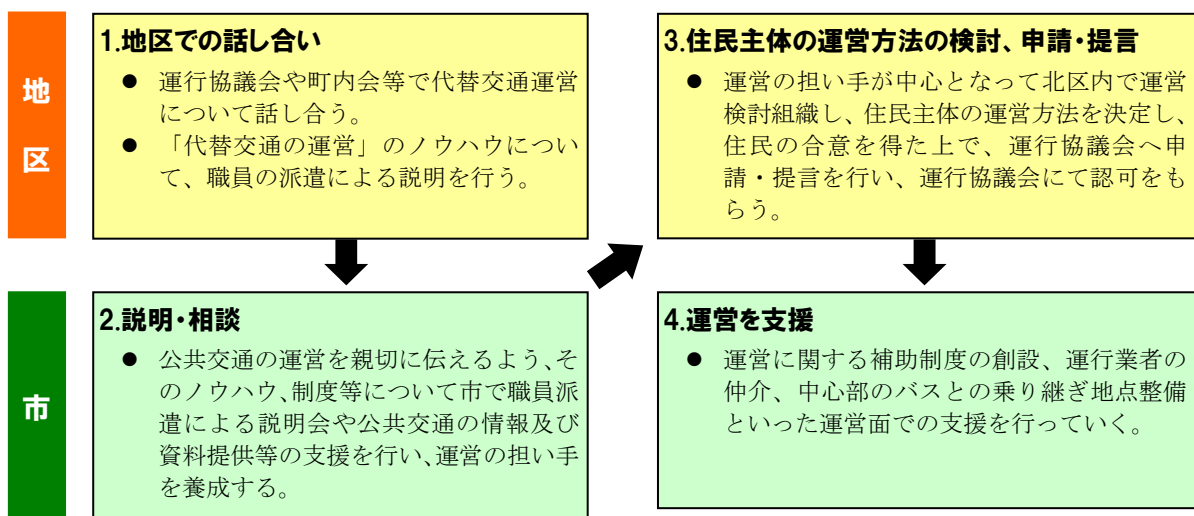
▶ 実証実験・効果検証

▶ 本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)

▶ 本格実施

- ▶ 導入、運営に際しては、既存の運行協議会、自治会、町内会、商工会、振興会等が主体となるほか、新たな住民組織や地元関係者(企業等) が参画した市民団体や NPO 法人等の組織を設立して代替交通を運営し、交通事業者に運行委託する方法が考えられる。
- ▶ 導入、運営にあたり、商業施設など沿線施設、地域住民による利用促進活動や資金協力が考えられる。
- ▶ 今後、各地域の運行協議会において導入、運営方法について検討していく。
- ▶ 市は地域住民による運営の担い手の養成、運営に関する補助制度の創設、運行事業者の仲介、中心部のバスと郊外部の乗り継ぎ地点整備といった支援を実施していく。
- ▶ 交通事業者は、交通事業者が運行する中心部のバスと郊外部の代替交通のスムーズな乗り継ぎを確保するためのダイヤ及び乗り継ぎ地点の調整、代替交通のルート延伸への柔軟な対応により、代替交通の導入、運営に協力していく。
- ▶ 代替交通の運営の担い手養成を目的としたモビリティ・マネジメントの実施
市民を対象としてプログラム内容：マイタウン・バスが運行する地域(西部、北部、南部、東部地域)の住民へ公共交通を利用するライフスタイルを提案し、地域住民の一層の活用を図るとともに、運営の担い手を養成する。
効果：マイタウン・バスの利用者が増加し、将来にわたり安定的に路線を維持することができる。

▼運営の担い手の養成の仕組み、手順



＜参考事例1＞NPOによる運営(三重県四日市市「生活バスよっかいち」)

【経緯】

- ・ 四日市市の羽津地区には、三重交通により近鉄名古屋駅へのアクセス路線としての「羽津山線」と近鉄四日市駅を結ぶ「垂坂線」の2路線が運行されていた
- ・ しかし、維持困難の理由から2002年5月31日をもって垂坂線は廃止
- ・ 地元である羽津地区においては、アンケート調査を行ったところ、バスがなくなるとは困るという意見が多くを占めた
- ・ このため、自治会と一部住民が中心となり「生活バス」として運行できないかの検討が行われることとなった
- ・ その過程において、新たな公共交通機関のニーズを創出する事を目標として、費用は、地域企業からの協賛金を得て、地域住民が主体である公共交通機関の運行、企画に携わる事となった
- ・ 試験運行開始当初は、任意団体「生活バス四日市運営協議会」(2002年9月設立、地域住民と協賛企業、三重交通からなる)を設立し、地元企業から協賛金をあつめて、無償による運行を行っていた
- ・ その後、2003年4月からは本格運行に移行することとなり、新たに運営主体としてNPO法人「生活バス四日市」が発足することとなった
- ・ この際、1乗車100円の運賃をとることと、新たに行政から支援を受けることとなった。

【運行主体】

- ・ NPO法人「生活バス四日市」が主体となって運営

【運賃】

- ・ 運賃は一乗車100円

【利用者数】

- ・ 無償試験運行時には、平均70～80人程度の利用であった
- ・ その後、本格運行に移行しても減少は見られず、平均90～100人程度と増加傾向にある

▼運行説明会の様子



▼生活バスよっかいち



<参考事例2>地域住民主導のバス運行(京都府京都市醍醐地区コミュニティバス)

【経緯】

- ・ 醍醐地区は丘陵地区に広がる住宅地
- ・ 市営バス路線が廃止となり、京阪バスが幹線道路を走るのみとなった
- ・ 住民が「醍醐地域にコミュニティバスを走らせる会」を組織し、ルート及びバス停も協議した

【醍醐コミュニティバスのコンセプト】

1. 真に「コミュニティ」のためのバスシステムに
2. これまでの公共交通とは異なるニーズに対応
3. 地域全体をカバーしたネットワークに
4. 気楽に乗れる運賃体系に
5. コミュニティを活かした市民本位・市民参加の仕組みづくりにつながる重要です

【運行主体】

- ・ 醍醐地域にコミュニティバスを走らせる市民の会

【運行業者】

- ・ ヤサカバス

【運賃】

- ・ 均一 200 円(小児 100 円)
- ・ 1 日乗車券 300 円

【路線】

- ・ 9 系統

【利用者数】

- ・ 当初の目標利用者数の約 1.6 倍の利用(H17 実績)があり、利用者要望により土日の運行本数を増やすなど、積極的な運行が行なわれている

【効果】

- ・ 市民が主導となることで市民が望むバス路線を設定でき、さらに市民のニーズが的確に反映される

【運行補助】

- ・ 国や自治体からの財政支援無し
(運行経費は運賃収入、病院・寺院・商業施設等の「コミュニティバスパートナーズ」や個人応援団による募金によりまかなわれている)

病院構内で折り返す→



←拠点である醍醐駅

<参考事例3>NPOによるデマンド型乗り合いタクシーの導入(岩手県雫石町)

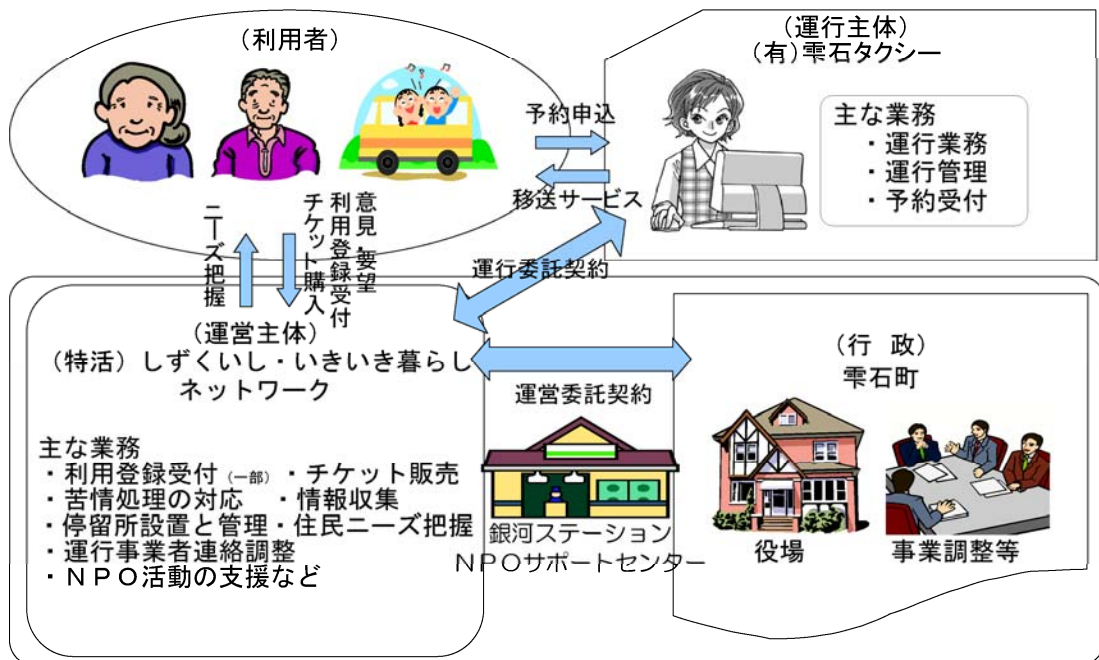
【実施経緯】

- ・ 県交通のバス路線廃止の方針を受けて、町内バス 8 路線全てを廃止することになったため、生活交通対策提言委員会を設置し、市民ニーズを満たす新たな交通網整備を検討してきた。NPO 法人による運営は県内初の試み。
- ・ デマンド型タクシー(予約型)で、9 人乗りワゴン型タクシー1 台で運行
- ・ 平成 16 年 4~6 月までの 3ヶ月間は試験運行し、7 月以降は試験結果を踏まえ住民の要望などを取り入れながら段階的に本格運行とし現在に至っている

【施策概要】

- ・ 運行日:平日と土日祝祭日
- ・ 運行本数:平日⇒「上り」1 便、2 便、3 便
「下り」2 便、3 便、5 便
予約がない場合には運行しない

あねっこバス運行事業の概要



【運賃】

- ・ 一般利用者、高齢者、障害者:一律 200 円
- ・ 小学生以下:一律 100 円

【特色】

①予約代行サービス

- ・ 高齢者や障害者など予約が不便な方には、目的地の停留所から帰宅する際に役場や郵便局、病院、銀行など主な施設で「あねっこバス」の予約電話をかけることが可能

②あねっこバス予約専用直通電話

- ・ 役場、病院など町内の 10 箇所に、「あねっこバス」の予約専用直通電話を設置した。料金は無料。

③運営は NPO、タクシー会社が予約受付

- ・ NPO が運営し、運行しているタクシー会社が予約センターとなっている。

5. 中心部のバス路線へのスムーズな乗り継ぎの確保

郊外部

関係者	事業内容	短期コスト※1 (百万円) (H21~H23)	総コスト※1 (百万円) (H21~H27)	実施計画(年度)							
				短期			中期				長期
				21	22	23	24	25	26	27	28~
市	中心部のバスと郊外部の代替交通の乗り継ぎ拠点整備	—	—	→							
交通事業者	中心部バス路線と郊外部の代替交通のスムーズな乗り継ぎを確保するためのダイヤ及び乗り継ぎ地点の調整	—	—	→							

※1 全て現時点での金額であり、今後 圧縮していく予定である
基本的にH21~H23もしくはH21~H27での金額を計上

※2 H24の本格導入時の金額

※3 H23以降の本格実施の金額

※4 H21以降の本格実施の金額

検討

実証実験・効果検証

本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)

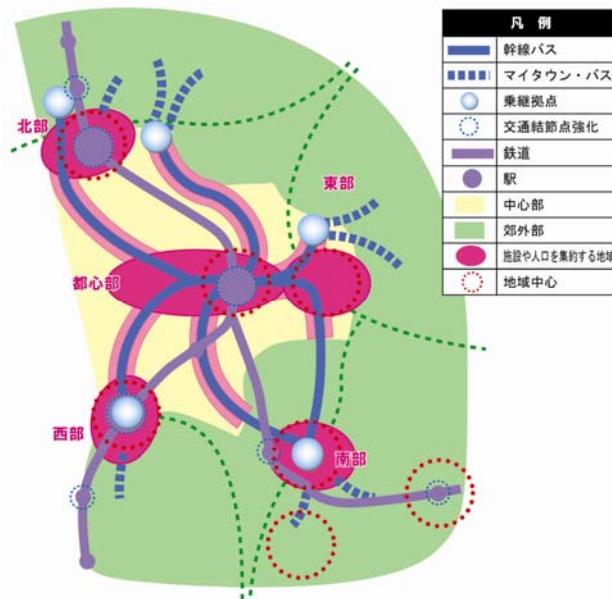
本格実施

➤ 中心部のバスと郊外部の代替交通の乗り継ぎ拠点整備

市は中心部のバスと郊外部の代替交通の乗り継ぎ拠点整備の支援を実施していく。

▼秋田市の目指すべき将来都市像における

乗継拠点



▼乗り継ぎ拠点整備イメージ

(秋田大学医学部附属病院の上屋付きバス停)



➤ 中心部バス路線と郊外部の代替交通のスムーズな乗り継ぎを確保するためのダイヤ及び乗り継ぎ地点の調整

交通事業者は、交通事業者が運行する中心部のバスと郊外部の代替交通のスムーズな乗り継ぎを確保するためのダイヤ及び乗り継ぎ地点の調整、代替交通のルート延伸への柔軟な対応により、市民・地元関係者による代替交通の導入、運営に協力していく。

必要に応じて市民・地元関係者が参画した組織を設立し、自ら生活交通の導入を検討する

1. 住民組織や地元関係者(企業等)が参画した市民団体や NPO 法人等の組織を設立して代替交通を運営し、交通事業者に運行委託もしくは住民ボランティアが運行

公共交通空白地域


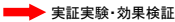
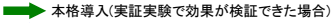
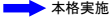
関係者	事業内容	(注) 短期コスト※1 (百万円) (H21~H23)	総コスト※1 (百万円) (H21~H27)	実施計画(年度)								
				短期			中期				長期	
				21	22	23	24	25	26	27	28~	
市民・地元関係者	市民団体やNPO法人等の組織を設立して生活交通を運営	-	-									
市	運営組織設立・運営を支援											
市	導入への補助制度の創設											
市	運行事業者の仲介											
市民・地元関係者	商業施設などの沿線施設、地域住民による利用促進活動や資金協力											
交通事業者	運行の受託及び導入検討、運営への協力											

※1 全て現時点での金額であり、今後 圧縮していく予定である
基本的にH21~H23もしくはH21~H27での金額を計上

※2 H24の本格導入時の金額

※3 H23以降の本格実施の金額

※4 H21 以降の本格実施の金額

 検討
 実証実験・効果検証
 本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)
 本格実施

- 地域として生活交通が必要でその導入を検討する際には、市民・地元関係者が参画した市民団体や NPO 法人等の組織を自ら設立して検討し、導入後の運営も行う。
- 運行方法としては、交通事業者に運行委託もしくは住民ボランティアが運行する方法が考えられる。
- 導入、運営にあたり、商業施設など沿線施設、地域住民による利用促進活動や資金協力が考えられる。
- 市は、導入への補助制度の創設、運行事業者の仲介といった支援を実施していく。
- 交通事業者は、運行受託及び導入検討、運営への協力といった役割を果たしていく。

<参考事例1>住民が運行費の一部を負担(青森県鱒ヶ沢町・相馬町)

- ・ 青森県鱒ヶ沢深谷線、弘前市(旧相馬村)藍内線の 2 路線バスの運行費の一部を地域住民が負担(回数券を購入)
- ・ 住民の負担額 2,000 円/月(1 戸当り)
- ・ 当初住民負担は 1,000 円/月(1 戸当り)であったが、利用者減少が進んだことから 2,000 円に増額されており、今後の更なる負担増が懸念される状況

【経緯】

- ・ 深谷地区は同町の中心部から約 20km 離れており、路線バスの運行が切望されていたものの、採算性の問題から当初実現に至らなかった。
- ・ 地域社会の衰退→公共交通の衰退→地域社会の衰退を一層加速するといった悪循環に対する自治体の危機感から、地域内の路線バス(弘南バス)の維持を図るため、平成 2 年に弘前市を中心とした津軽地域 28 市町村により、路線バス懇談会(平成 5 年 3 月に津軽地域路線バス維持協議会に改組)が設立。
- ・ この中で弘南バスがバス交通を担当する、自治体が地域交通の維持に責任を負う、地域住民も応分の責任を負う、ことが基本合意された。
- ・ その結果同協議会の「ワーキングチーム」から運行費用の住民の一部負担が提案され、具体的な路線として鱒ヶ沢町深谷地区(62 世帯すべて賛同)に深谷線が開設された。

▼藍内線(弘前市)



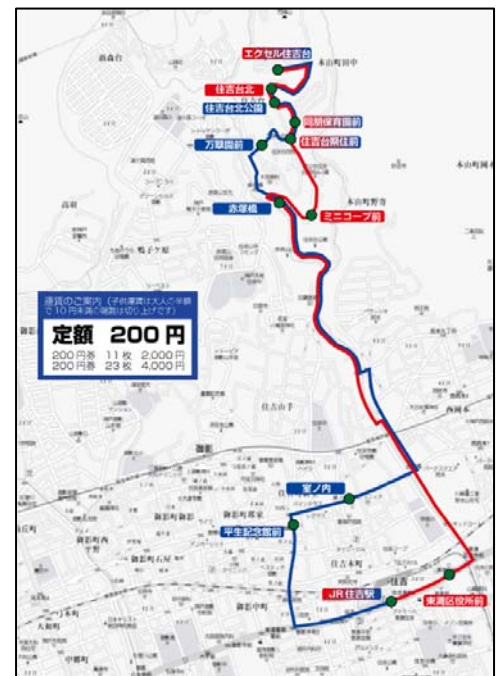
＜参考事例2＞高齢化の進んだ郊外住宅団地における住民誘致による乗合バス「住吉台くるくるバス」(神戸市)

【実施経緯】

- ・ 住吉台は1970年代に六甲山の南傾斜に造成された分譲住宅地で、最寄り駅から4kmの急坂を介している。
- ・ 入居当時は住民も若かったが、近年は高齢化し、住民から坂道や階段の上下の苦情が訴えられるようになった。
- ・ 地区の入口までは御影・住吉と甲南山手から渦森台を結ぶ神戸市営バスが走っているが、住宅地まではさらに急な坂を数百m上らなければならない。
- ・ 住民は市バスの乗入れを要望したが、地区内の道路幅と急傾斜のため別地区と共用できる大型バスが入れないとして実現しなかった。
- ・ このため住民たちは自らバスを走らせようと2003年ごろから活動を開始した。
- ・ 国の「全国都市再生モデル調査」に選ばれたことから、2004年2月にNPO法人が主体となり実験運行が行われ、その実績をもとに東灘区内の住民や学識経験者、実験運行を行ったみなと観光バスなどで構成する「東灘交通市民会議」が組織され、関係機関やバス事業者との調整と住民の相互理解を図り、ルートやバス停を住民たちで決定、申請も行った。
- ・ 2005年1月23日から「住吉台くるくるバス」が本格運行を開始した。

【施策概要】

- ・ 運行主体
東灘地区市民会議
- ・ 運行事業者
みなと観光バス
- ・ 運行車両
後部リフト付き小型バス3台(28人乗)
- ・ 運行経路駅
JR住吉台駅⇔住吉台住宅地
- ・ 運賃
均一200円
- ・ 運行時間帯
6時～21時(15分ヘッド(一部時間帯を除く))
- ・ 利用者数
2005年6月には1日平均750人(座れないことも多い)
- ・ 運行補助
自治体からの財政支援無し



<参考事例3>住民によるコミュニティバスの導入(千葉県市原市)

【実施経緯】

- ・ 市原市青葉台地区は JR 内房線姉ヶ崎駅から 1.5～2km 程度離れた住宅団地であるが、団地内に起伏があることや道路形態などからバス運行がなく、近くの街道まで出ないと路線バスを利用できなかった。
- ・ 地元自治会は、平成 8 年からバス会社に運行を要望してきたが、現実に至らなかった。
- ・ 平成 15 年度には、市が「バス交通調査」を実施し、公共交通空白地域における住民主体のバス等の運行を検討することとし、市内の町会などに説明を行った。
- ・ 平成 16 年 8 月に、地元 3 町会が「青葉台地区に市民バスを走らせる研究会」を発足させ、地元住民アンケート調査の実施、ルート・運行形態・運行ダイヤ・運賃・収支等を見当し、実現に向けた検討を行った。
- ・ 平成 17 年には、町会が「青葉台コミュニティバス運営協議会」を設置し、運行委託先を決定し、平成 17 年 11 月に運行を開始した。

【施策概要】

- ・ 運行主体
青葉台地区コミュニティバス運営協議会(町会の組織)
- ・ 運行事業者
小湊鉄道(株)
- ・ 運賃
100 円～210 円
- ・ 運行時間帯
6 時～23 時
- ・ 運行本数
21 本/日(内、急行 13 本/日)
- ・ 利用者数
21 日当たり 250～300 人(5.9～7.1/便)
- ・ 運行補助
市からの補助あり。(運行経費の半分以上)

出典:バス・タクシーの地域住民ニーズ中間モード、システム新市場 地域科学研究会

<参考事例4>住民主導型乗合タクシー「やぐちおもいやりタクシー」（広島市）

【実施経緯】

- ・ 安佐北区口田地区のふじランド・上矢口地区を循環運行する住民主導型の乗合タクシーである。
- ・ 地元の方々が中心となり、急な坂道が多く、住民の高齢化が進んでいるにもかかわらず、路線バスの乗り入れがない地域の生活交通を何とか自分たちの手で確保しようと活動され、地元のタクシー会社の協力のもと、平成 15 年 8 月から運行されている。

【施策概要】

- ・ 運行事業者
地元タクシー業者
- ・ 運行経路
ふじランド矢口地区～梅園団地～商業施設・医療機関～JR 安芸矢口駅～ふじランド
(1 週約 8km、30 分)
- ・ 停留所
14 箇所(一部フリー乗降区間あり)
- ・ 運行回数
15 便/日(日祝は運休)
- ・ 運賃
1 回 300 円(当日限り往復 400 円(復路 100 円))
やぐちおもいやりタクシーを利用し、協賛商業施設で 2 千円以上の買い物をした人の復路運賃は商業施設が負担
- ・ 利用者数
運行当初は 1 日平均 15 人程度だったが、検討委員会を設置しアンケートを実施した頃から増え始め、平成 17 年 4 月・5 月は 35 人/日を超え、目標とする 40 人/日にほぼ届く程度になっている

出典:バス・タクシーの地域住民ニーズ中間モード、システム新市場 地域科学研究会

利用しやすいバス運賃の検討

1. 高齢者バス優遇乗車助成事業 全地域

関係者	事業内容	(注1) 短期コスト※1 (百万円) (H21~H23)	総コスト※1 (百万円) (H21~H27)	実施計画(年度)																
				短期			中期				長期									
				21	22	23	24	25	26	27	28~									
市	高齢者が増加している現状を踏まえ、高齢者の社会参加の促進助成事業や生きがいを支えるため実施している高齢者バス優遇乗車助成事業の実施方法や助成内容について検討	310	720																	

※1 全て現時点での金額であり、今後 圧縮していく予定である
 ※2 H24の本格導入時の金額
 ※3 H23以降の本格実施の金額
 ※4 H21以降の本格実施の金額

→ 検討
→ 実証実験・効果検証
→ 本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)
→ 本格実施

- 高齢者が増加している現状を踏まえ、高齢者の社会参加の促進助成事業や生きがいを支えるために実施している高齢者バス優遇乗車助成事業の実施方法や助成内容について検討していく。
- 現在、秋田市に住民登録又は外国人登録している満70歳以上のかたは、1冊1,000円分の高齢者専用回数券(ゆうゆう乗車券)を600円で毎月7冊まで購入できる。申請により「高齢者バス優遇資格証明書」の交付を受け、販売所で回数券を買うことができる。中央交通バス、マイタウン・バス西部線、北部線(予約式乗合タクシー)で利用できる。
- 高齢者バス優遇資格証明書の交付窓口
 介護・高齢福祉課、土崎支所、新屋支所、市民サービスセンター、河辺市民センター、雄和市民センター
 ※各地域センターおよび岩見三内、大正寺連絡所で取り次ぎをしています。
- 高齢者専用回数券販売所
 32カ所
- 利用可能交通機関
 秋田中央交通(株)が運行する市内バス路線
 秋田中央トランスポート(株)が運行するマイタウン・バス西部線
 キングタクシー(株)が運行する北部線(予約式乗合タクシー)
 ※観光バス、高速バスなどは除きます。
- 利用状況
 70歳以上の高齢者のほぼ半数が高齢者バス優遇資格証明書の交付を受けている。

区分	18年度	19年度	20年度(見込み)
回数券販売枚数	242,219	240,879	241,100
証明書交付件数(新規・更新)	5,586	5,794	8,097
資格証明書保有者数	26,069	26,927	27,713
保有率(%)	48.96	49.12	49.22

バス利用環境の改善

1. 児童福祉施設整備推進事業(保育所バス更新経費) 全地域

- ▶ 新市建設計画により予定している河辺地区及び雄和地域保育所の老朽化が著しい通園バスを年次計画により市の負担で更新する。

関係者	事業内容	(注) 短期コスト※1 (百万円) (H21～H23)	総コスト※1 (百万円) (H21～H27)	実施計画(年度)																
				短期			中期				長期									
				21	22	23	24	25	26	27	28 ～									
市	新市建設計画により予定している河辺および雄和地域保育所の老朽化が著しい通園バスを年次計画により更新	10	30																	

※1 全て現時点での金額であり、今後 圧縮していく予定である
基本的にH21～H23もしくはH21～H27での金額を計上

※2 H24の本格導入時の金額

※3 H23以降の本格実施の金額

※4 H21 以降の本格実施の金額

→ 検討

→ 実証実験・効果検証

→ 本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)

→ 本格実施

2. 福祉有償運送

全地域

関係者	事業内容	短期コスト※1 (百万円) (H21~H23)	総コスト※1 (百万円) (H21~H27)	実施計画(年度)							
				短期			中期				長期
				21	22	23	24	25	26	27	28~
地元関係者	公共交通機関の状況等を勘案しながらNPO等が実施する福祉有償運送により移動制約者の交通手段を確保	—	—								

※1 全て現時点での金額であり、今後 圧縮していく予定である
基本的にH21~H23もしくはH21~H27での金額を計上

※2 H24の本格導入時の金額

※3 H23以降の本格実施の金額

※4 H21以降の本格実施の金額

検討

実証実験・効果検証

本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)

本格実施

- 平成 18 年に道路運送法が改正され、要介護者や障害者など自力での移動が困難な方々が通院などをしようと考えても、地域の事情からタクシーなどの公共交通機関による輸送サービスが必ずしも十分に提供されていない場合には、対象地域において地方公共団体が道路運送法に基づく運営協議会を設立し、合意が得られたときは、NPOや社会福祉法人といった非営利活動法人等によって、自家用有償旅客運送（福祉有償運送や過疎地有償運送）を行えることになった。
- 秋田市では現在、特定非営利活動法人あきた NPO センターが福祉有償運送を実施しており、登録会員が電話で依頼して病院、学校等施設へ送迎してもらうサービスを実施している。（秋田市で発着する移動が対象で料金：20 円／100m）
- 公共交通機関の状況等を勘案しながら NPO 等が実施する福祉有償運送により移動制約者の交通手段を確保していく。

▼特定非営利活動法人 あきた NPO センター使用車両



<参考> 自家用車有償旅客運送の登録及び留意点

NPO等の方が行う自家用自動車を用いた有償旅客運送については「登録」が必要となります。

平成18年10月1日に改正道路運送法が施行され、自家用自動車を使用して有償にて旅客の移送サービスを行っている又は行おうとするNPO等の方は、サービスを行う地域を管轄する運輸支局長の行う登録を受ける必要があります。

登録の種類

福祉有償運送

〔福祉有償運送とは〕
NPO等が実費の範囲内であり営利とは認められない範囲の対価によって、自家用自動車を使用して行う原則ドア・ツー・ドアの個別移送サービス

〔運送対象者の範囲〕
身体障害者、要介護者、要支援者等
※会員制

過疎地有償運送

〔過疎地有償運送とは〕
過疎地において、NPO等が実費の範囲内であり営利とは認められない範囲の対価によって、自家用自動車を使用して行う移送サービス

〔運送対象者の範囲〕
過疎地域の住民及びその親族等
※会員制

(登録が可能なもの)

- ・ NPO
- ・ 公益法人
- ・ 農業協同組合
- ・ 消費生活協同組合
- ・ 医療法人
- ・ 社会福祉法人
- ・ 商工会議所
- ・ 商工会

登録までの流れ

- ① 地域の関係者からなる「**運営協議会**」にて有償運送の必要性、対価等を協議
※運営協議会の主体者は市町村等が地方公共団体となります。
- ↓ 合意 ↓
- ② 有償運送を行う地域を管轄する運輸支局長に対して「**登録の申請**」
※申請に必要な書類については、各運輸支局長にお問い合わせ下さい。
- ↓ 運輸支局長における審査 ↓

審査クリア

 - ▶ 運営協議会において協議が行われているか。
 - ▶ 福祉有償運送の実施に必要な自乗車の保有がなされているか、もしくは保有する計画があるか。
 - ▶ 必要な条件を満たした運転者の確保がなされているか。
 - ▶ 運行管理体制及び安全管理体制が適切に確保されているか。
 - ▶ 車両の安全かつ適切な運行に適合しているか。
 - ▶ 対象車両の全てが任意加入者等に加入しているかもしくは加入する計画があるか。

- ↓ 審査クリア ↓
- 登録**

自家用有償旅客運送を行うことができます！！

(運営協議会構成)

- ・ 主催する地方公共団体の長
- ・ 交通事業者
- ・ 上記事業者の組織する団体
- ・ 住民又は利用者
- ・ 地方運輸局
- ・ 事業用自動車の運転者が組織する団体
- ・ 現に区域内で有償運送を行っているNPO法人等

【任意構成員】

- ・ その他、必要と認める者

福祉有償運送の留意点	
概要	NPO法人等が、実費の範囲内であり営利とは認められない範囲の対価によって、自家用自動車を利用して、公共交通の利用が困難な高齢者等の通院・レジャー等の送迎サービス
運行主体	NPO、市町村、公益法人、農業協同組合、消費生活協同組合、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会
対象者	※会員制 身体障害者、要介護者、要支援者など公共交通機関を使用して移動することが困難な方
使用車両	定員11人未満の自家用自動車（白ナンバー）で、リフト等の特種な設備等を備えた自家用自動車（軽自動車を含む）又はセダン型の一般車両が使用可能です
運転手の要件	<ul style="list-style-type: none"> ・ 普通2種免許を有することが要件になります ・ なお、困難な場合は、普通1種免許所持者で、一定期間運転免許停止処分がなく、安全運転、乗降介助等に関する講習を受けるなど十分な能力・経験を有していることを要件として認めています
運賃の設定	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運賃は、営利を目的としない範囲とする必要があります ・ 福祉有償運送、過疎地有償運送ともに、当該地域におけるタクシーの上限運賃の概ね2分の1以下を目安として、地域の特性等を勘案して定めることとされています

出典:なるほど!!公共交通の勘どころ 平成19年度版 国土交通省 九州運輸局

公共交通利用の促進

1. 秋田市役所における公共交通機関や自転車等による通勤による CO2 削減 全地域

関係者	事業内容	(注1) 短期コスト※1 (百万円) (H21~H23)	総コスト※1 (百万円) (H21~H27)	実施計画(年度)								
				短期			中期				長期	
				21	22	23	24	25	26	27	28 ~	
市	市役所職員が自動車でなく、公共交通機関や自転車等による通勤を実施	—	—									

※1 全て現時点での金額であり、今後 圧縮していく予定である
基本的にH21~H23もしくはH21~H27での金額を計上

※2 H24の本格導入時の金額
※3 H23以降の本格実施の金額
※4 H21 以降の本格実施の金額

検討
 実証実験・効果検証
 本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)
 本格実施

- 秋田市では、原油価格等高騰対策の中長期的な視点として打ち出した低炭素型都市への転換において、「歩行者と自転車が便利なまち」を掲げ、公共交通及び自転車利用の促進に重点をおき、継続的に取り組むこととしている。
- 平成 20 年度の主な取り組みとしては以下のものが挙げられる。
 - ①市職員による自転車通勤等の奨励に伴う二酸化炭素の削減効果調査実施（6月）
 - ②市外勤業務における公用自転車の導入（7月～）
 - ③毎月第3週をエコ通勤ウォークを設定し、公共交通や自転車通勤の推進に取り組む（11月～全職員）

代替交通の導入

1. 既存のスクールバスや福祉バス、病院送迎バス等の公共交通としての利活用の検討

全地域

関係者	事業内容	短期コスト※1 (百万円) (H21~H23)	総コスト※1 (百万円) (H21~H27)	実施計画(年度)							
				短期			中期				長期
				21	22	23	24	25	26	27	28~
市	既存のスクールバスや福祉バス、病院送迎バス等の公共交通としての利活用の検討	—	—	→			→				

※1 全て現時点での金額であり、今後 圧縮していく予定である
 ※2 H24の本格導入時の金額
 ※3 H23以降の本格実施の金額
 ※4 H21以降の本格実施の金額

→ 検討
 → 実証実験・効果検証
 → 本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)
 → 本格実施

➤ 既存のスクールバスや福祉バス、病院送迎バス等の公共交通としての利活用の検討を行う。

▼送迎バスを運行している施設、企業（アンケート結果）

()は秋田市外

分類	施設・企業名			
教育施設	日新小学校 河辺小学校 岩見小学校 種平小学校 太平小学校 大正寺小学校 雄和中学校 栗田養護学校	杉の木園 (天王みどり学園) 秋田養護学校 ノースアジア大学 明桜高校 さくら幼稚園 太平木曾石スクールバス 秋田東幼稚園	(追分幼稚園) 太平幼稚園 仁井田幼稚園 上新城幼稚園 御所野幼稚園 カナリア保育所 こまどり幼稚園 太平山自然学習センター	ひがし幼稚園 手形幼稚園 山王幼稚園 カトリック幼稚園 くれよんハウス 白百合保育所 白百合学童クラブ
福祉施設	清和病院 いなにわクリニック 外旭川病院 秋田東病院 (斉藤整形) 稲庭クリニック 御所野病院 今村病院 杉山病院 城東整形 いしやま内科クリニック 緑ヶ丘病院 能登谷整形外科医院 八橋デイサービスセンター	川口デイサービス 秋田ワークセンター つどいの家 ユートピア ほっと松崎 河辺荘 小又の里 あいぜん苑 幸楽園 千秋苑 友愛の郷 桜の園 新成園 旭南デイサービス	ウェルビュー泉 リンデンバウ泉 中央シルバーエリア ドリームカンパニーあゆみ 松寿会 ニコニコ苑 サンハウス 竹生寮 三楽園 大平荘在宅介護支援センター 金寿園在宅介護支援センター 河辺せせらぎ苑在宅介護支援センター (特別養護老人ホームつくし苑) ケアホームさつき	ゆうわの里ケアセンター 愛心苑 清遊園 緑光苑 ツクイ 山盛苑 緑水苑 湯楽館
商業施設	生協 セントポーリア教会 (中三)	(サンルーラル大湯) ウェディングヒルズ御所野 イオン	秋田パークホテル ホテルクリプトン ベルコ	イヤタカ 第一会館 せきや
レジャー施設	アイビーボウル ファンキーボウル ロックンボウル アルヴェ ボートピア河辺 オーパス 雄和交流館ヴィラウローラ サイクリングターミナル ユーランド八橋 あつたまりーな	樺台カントリークラブ 太平山カントリークラブ 秋田カントリークラブ サブーン ユフォーレ ユアシス 華の湯 大滝山温泉 貝の沢温泉 さとみ温泉	秋田温泉プラザ 秋田温泉こまち 岩見温泉 (温泉ゆぼぼ) (くらら) (JCユナイテッド) (サンルーラル大湯) (花葉館) (ユメリア) (神の湯温泉)	(男鹿温泉) (滝温泉) (八郎沼ハイツ) (サテライト男鹿) (ウェルサンピア) (フォレスト島海) (ハーブワールド西目)
工場等	東北フジクラ 東北ダイケン 住友ベーク 秋田製錬(株) 工藤興業	たけや製パン 猿田興業 いなふく米菓 小坂製練所 珍田工業	秋田海陸運送 イトヨーカ堂 東北電力秋田火力発電所 藤隆商事 ファッションサリー	日総工 (TDK)
その他	秋田アスレチッククラブ 秋田モーターズスクール プラザクリプトン まんたらめ	南自動車学校 割山自動車学校 太平自動車学校 (北日本自動車学校)	秋田県庁 エスポルチ秋田 サンバル秋田 秋田県青少年交流センターユースパル	JSS秋田スイミングスクール セントラルスポーツクラブ (若美観光)

資料 平成19年度 路線バス等活用調査 通学方法実態調査 全校を対象としたアンケート調査結果 秋田市
 ※アンケート結果によるものなので全数とは限らない。
 ※上記のほか、仲小路タウンビークルが検討されている。