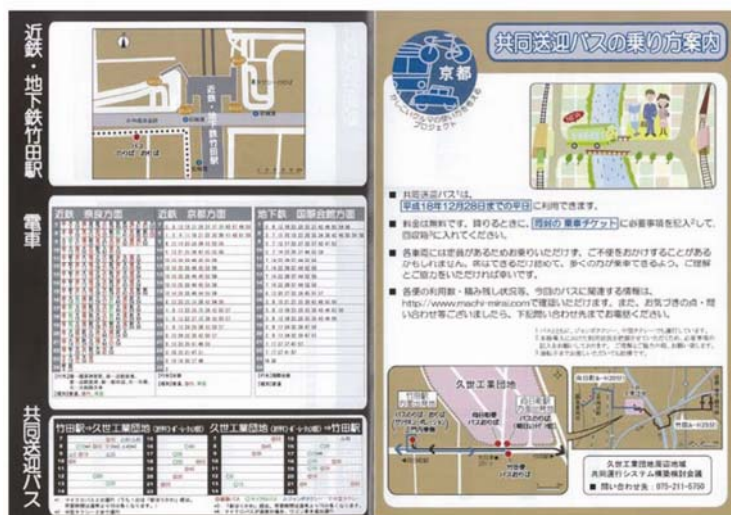




▲ 共同送迎バスの乗り方案内(裏面は鉄道時刻表)

【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

＜参考事例3＞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。

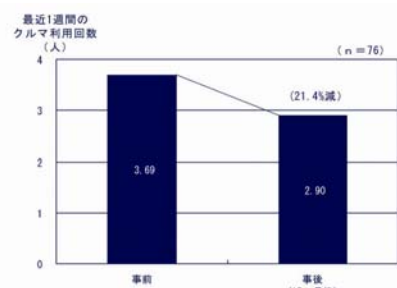
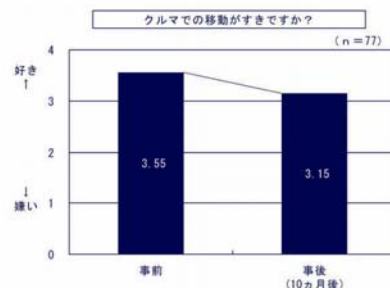
授業では、まず、利用コスト、環境、交通事故の観点から、これまで何気なく同乗していた自動車のデメリットを指摘すること、そして、その上で身近な秦野市の交通の現状を示すことで「かしこいクルマの使い方」への動機付けを試みた。休憩後、実際にかしこいクルマの使い方を考えてもらうため、行動プラン票を5-6名のグループに1枚、秦野市のバス路線図と併せて配布し、あらかじめ準備した仮想的な「秦野市内の自動車利用トリップ」を、公共交通や徒歩・自転車に変更する行動プランの策定を課題として作業を行った。各グループで話し合いながら行動プラン策定作業を行い、その後、策定した行動プランの発表を行った。最後に、保護者とこの授業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



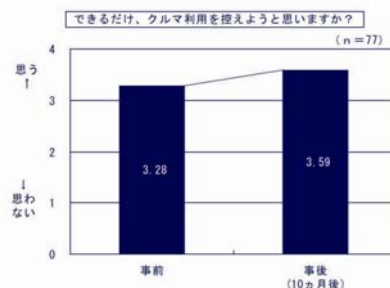
▲行動プラン票の作成風景

【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および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すか?」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

<参考事例4>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
- ・ 実施規模
5000 世帯
- ・ 実施主体
東京工業大学(龍ヶ崎市が協力)
- ・ 実施時期
2005 年度
- ・ 実施対象
コミュニティバス沿線の住民

【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」と題したニュースレターを配布し、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

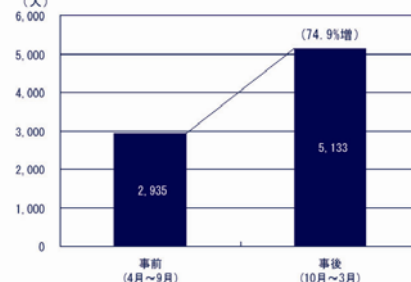


▲あなたのバス利用プラン

【効 果】

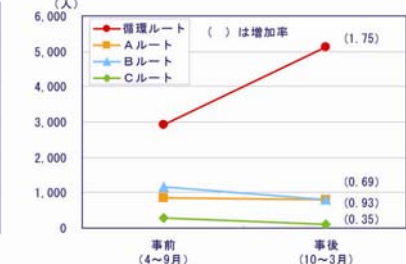
モビリティ・マネジメント対象路線の龍・ゆうバスの2004年度から2005年度にかけての利用増加数は、モビリティ・マネジメント実施前(4月～9月)では前年同期より2,935名の増加であったが、実施後(10月～3月)では前年同期より5,133名の増加と利用増加数が約75%増加した。しかし、モビリティ・マネジメントを実施しなかった路線ではこうした傾向がみられなかったことから、対象路線の上述の需要変化はモビリティ・マネジメントによるものと考えられる。

2004年から2005年にかけての利用増加数 (人)



▲循環ルートの利用増加数の変化

2004年から2005年にかけての利用増加数 (人)



▲路線別利用増加数の変化

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 28 ～
				21	22	23	24	25	26	27	
鉄道事業者・市	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。
- 市は鉄道事業者と導入について協議していく。

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			
				21	22	23	24	25	26	27	長期 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	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

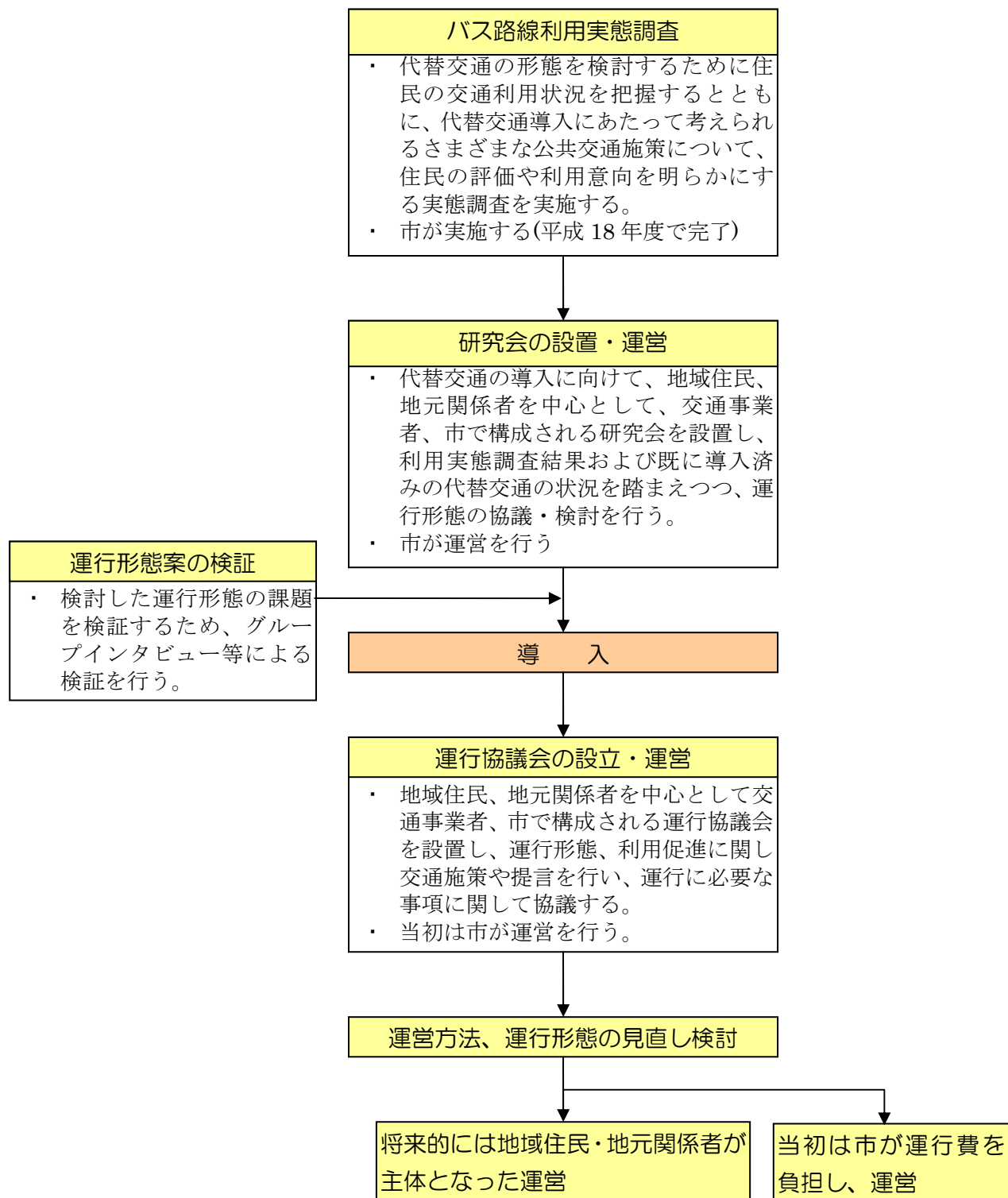
本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)

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)	設置済 (平成 20 年 5 月～)	設立予定
代替交 通導入	導入済 (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 22 年度)
運行 協議会	設置済 (平成 18 年 2 月～)	設置済 (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、木曽石線、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およ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、ジャンボタクシー車両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予定しており、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、協議会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、運行事業者に運行委託 郊外部

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	～
協議会	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					■						
運行事業者	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

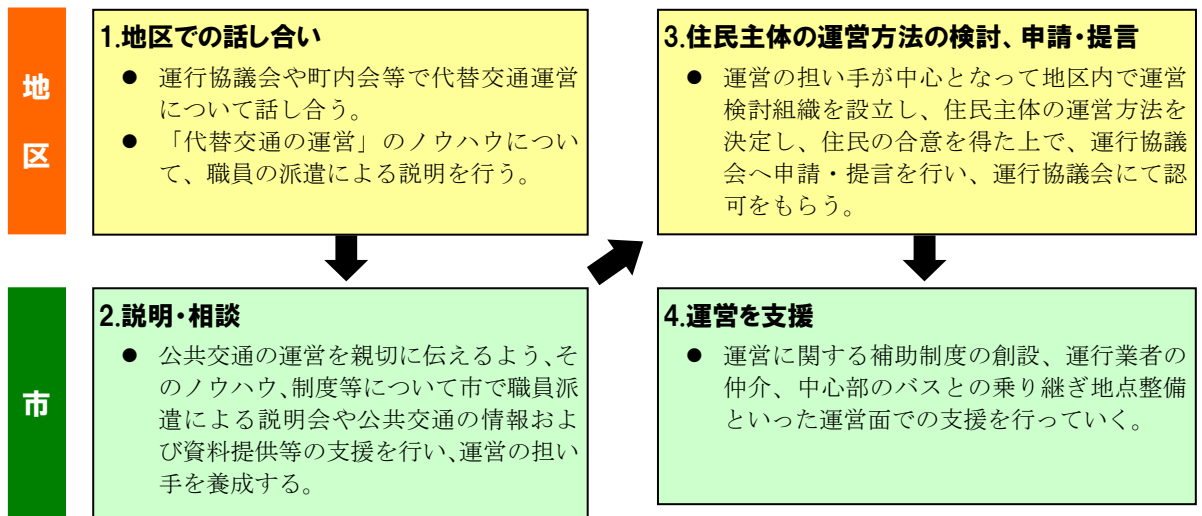
■ 実証実験・効果検証

■ 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、運行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、運営に関する支援制度の創設、運行事業者の仲介を実施していく。
- 代替交通の運営の担い手養成を目的としたモビリティ・マネジメントを実施し、市民の代替交通運営への積極的参加を促す。
 - ・ 市民を対象としたプログラム内容
 - 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。
- 運行事業者は運行の受託および運行への協力といった役割を果たしていく。

▼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、ルートおよ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)

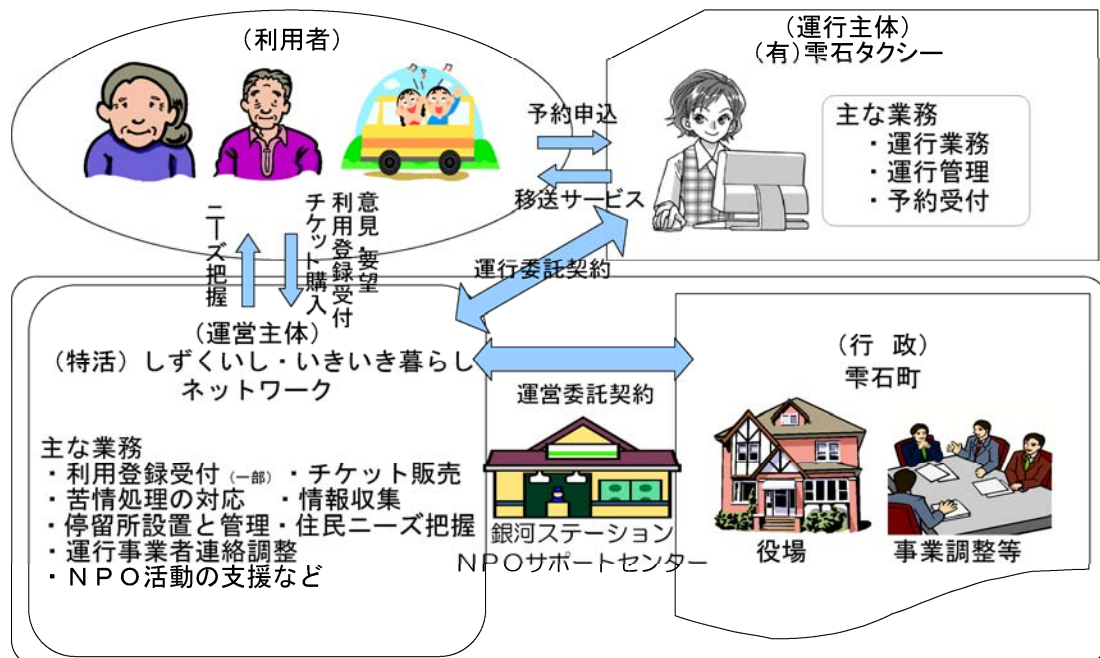
【実施経緯】

- ・ 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。

3. 代替交通の運行 郊外部

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	～

※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

- 郊外部における赤字額の大きな不採算路線は、赤字路線からの脱却が難しいので、市では地域住民の移動手段を確保するため、市が事業主体となり、運行費用を負担して代替交通の「委託運行」を行っている。
- 秋田市が事業主体となる。
- 市は、運行主体となる貸切バス事業者とマイタウン・バス運行に係る運行協定を締結し、負担金を交付している。

▼郊外部不採算路線一覧

平成 17 年度(導入済み) (西部地域)	豊岩線、下浜線、浜田線	豊浜ふれあい号 (H17.10～)
平成 20 年度(導入済み) (北部地域)	堀内線、小友線、下新城線、上新城線	北部ふれあい号 (H20.4～)
平成 21 年度(予定) (南部地域)	雄和線、岩見三内線、ユーグル	検討中
平成 22 年度(予定) (東部地域)	下北手線、上北手線、木曽石線、仁別線、 太平線	検討中

4. バス事業者の使用する行政財産使用料の減免 郊外部

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	～

※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

- 代替交通と中心部のバスの乗り継ぎ地点および代替交通のバス待合所が市の所有施設の場合には、市はバス事業者が使用する行政財産使用料の減免による支援も実施している。現時点では、下表のような土地・建物で実施されている。

▼バス事業者が現在減免を受けている土地・建物

所在地	使用用途・目的
雄和市民センター内のバス専用レーン・バス乗り継ぎ施設	ユーグル運行
雄和バスターミナルおよびその敷地	ユーグル運行
雄和地域内バス待合所(6箇所)	ユーグル運行
浜田・八田バス回転地	マイタウンバス西部線運行

5. 中心部のバス路線や鉄道へのスムーズな乗り継ぎの確保

郊外部

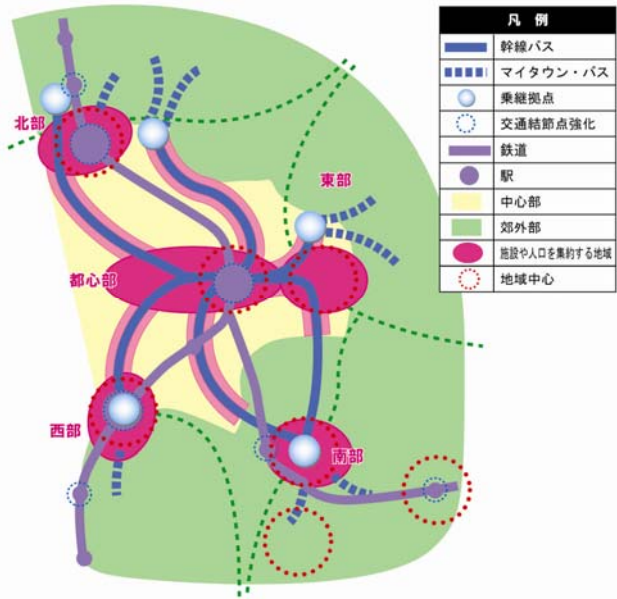
関係者	事業内容	(注1) 短期コスト※1 (百万円) (H21～H23)	総コスト※1 (百万円) (H21～H27)	実施計画(年度)							
				短期			中期				長期 28 ～
				21	22	23	24	25	26	27	
市	中心部のバス路線や鉄道と郊外部の代替交通の乗り継ぎ拠点整備	—	—	→							
バス・鉄道事業者	中心部バス路線や鉄道と郊外部の代替交通のスムーズな乗り継ぎを確保するためのダイヤ及び乗り継ぎ地点の調整	—	—	→							

※ 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

- 中心部のバス路線や鉄道と郊外部の代替交通の乗り継ぎ拠点整備
- 市は中心部のバスや鉄道と郊外部の代替交通の乗り継ぎ拠点整備(地域の拠点となる市民サービスセンター、鉄道駅、病院等)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)



- 中心部バス路線や鉄道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および乗り継ぎ地点の調整
- バス・鉄道事業者は、バス事業者が運行する中心部のバスや鉄道事業者が運行する鉄道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およ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の検討

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											
運行事業者	運行の受託および導入検討、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、運行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。
- 運行事業者は、運行受託および導入検討、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（青森県鰺ヶ沢町・相馬町）

- ・ 青森県鰺ヶ沢深谷線、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せず
- ・ 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
- ・ 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鰺ヶ沢町深谷地区(62 世帯すべて賛同)に深谷線が開設

▼藍内線(弘前市)



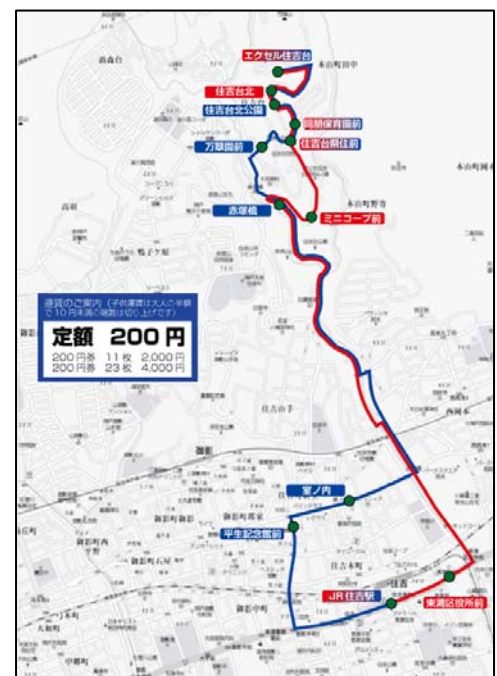
＜参考事例2＞高齢化の進んだ郊外住宅団地における住民誘致による乗合バス「住吉台くるくるバス」（神戸市）

【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・収支等を検討し、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	29
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
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

- 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
- 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)が運行するマイタウン・バス北部線(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

2. 障害者バス運賃助成事業 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 28 ～		
				21	22	23	24	25	26	27			
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										

※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

- 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削減や積極的な社会参加を図っていく。
- 身体障害者手帳・療育手帳を持っている人は現在以下の割引を受けられる。

	第1種身体障害児(者)または療育手帳Aをお持ちのかた	12歳未満の第2種身体障害児または療育手帳Bをお持ちのかた	12歳以上の第2種身体障害児(者)または療育手帳Bをお持ちのかた
割引対象	本人および介護者	本人および介護者	本人
市内路線バス リムジンバス 高速バス	割引率：50%		
割引を受ける方法	バスを降りる際に手帳を提示する。 ※高速バスは、乗車券購入時に手帳を提示する。		

※福祉特別乗車証

秋田市に居住するバス利用が可能な在宅で、身体障害者手帳または療育手帳を持っている人は、申請により福祉と区別乗車証の交付を受けることができる。乗車証の交付を受けられたかたは、手帳による割引との併用で、秋田市内の路線バスに限り、無料でバスに乗車することができる。

バスで通学、通所、通院しているかたで、一週あたり3日以上介護者が付き添っている場合に限り、別途申請により、介護者の運賃も助成の対象になる。

- 精神障害者保健福祉手帳を持っている人は現在以下の割引を受けられる。

バスに乗車した時に手帳を提示することにより、運賃が50%割引になる。

さらに、秋田市に居住し、通院や通所にバスを利用する在宅のかた(生活保護を受けている方は除く)は、福祉特別乗車証の交付申請をすることにより、秋田市内の運賃が無料になる。

割引対象者	本人
○秋田中央交通(株) ○秋田中央トランスポート(株) ○マイタウン・バス北部線(予約式乗合タクシー)	秋田市内全区間無料※1 市内区間・リムジンバス・高速バスは割引率：50%※2

※1 精神障害者保健福祉手帳、福祉特別乗車証の提示が必要である。

※2 精神障害者保健福祉手帳の提示が必要である。

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域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市の負担で更新する。

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	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

▼保育所通園バス(川添保育所)



2. 福祉有償運送

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 28～
				21	22	23	24	25	26	27	
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)

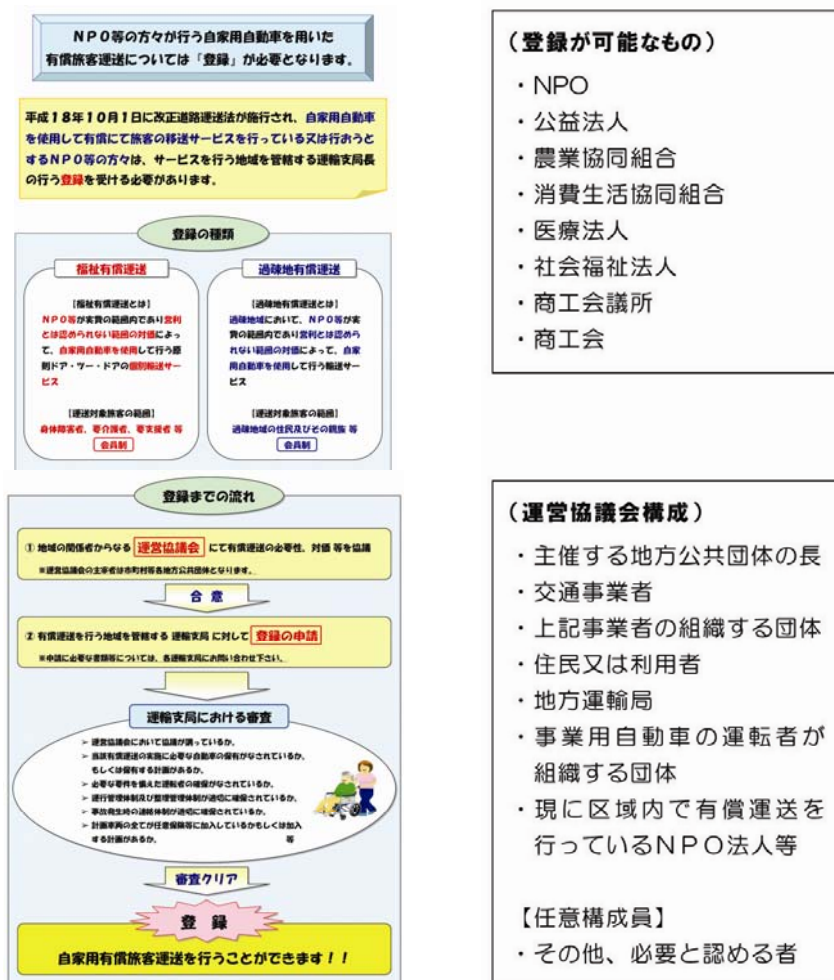
本格実施

- 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および留意点



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	・ 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	・ 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、公共交通およ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 週をエコ通勤ウィークに設定し、公共交通や自転車通勤を推進（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	(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			
				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
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

- 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 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 あったまりーな	椿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) (八郎沼ハイソ) (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 イーヨーカ堂 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 まんだらめ	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 サンパル秋田 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、仲小路タウンピークルが検討されている。

秋田市地域公共交通協議会委員名簿

平成21年2月現在

		分野	所属団体等	氏名	①	②
学識者	1	学識経験者	秋田大学工学資源学部 教授	木村 一裕	○	○
	2	旅客鉄道事業者	東日本旅客鉄道(株)秋田支社 総務部長	下村 直樹		○
公共交通事業者	3	一般乗合旅客自動車運送事業者	秋田中央交通(株) 専務取締役	伊藤 博	○	○
	4		秋田県ハイヤー協会秋田支部 支部長 あさひ自動車(株) 社長	佐藤 武義	○	○
関係団体	5	一般乗合旅客自動車運送事業者団体	社団法人秋田県バス協会 専務理事	栗澤 富雄	○	
	6		秋田県ハイヤー協会 専務理事	佐藤 武彦	○	
	7	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	秋田中央交通労働組合 執行委員長	伊藤 正志	○	
	8	その他団体	秋田商工会議所 専務理事	佐藤 貞治		
市民団体等	9	住民又は利用者	暮らしを考える女性の会 会長	高橋 敦子	○	○
	10		秋田県高等学校PTA連合会 会長	菅原 広二	○	○
	11		秋田市PTA連合会 会長	渡辺 正宏	○	○
	12		NPO秋田バリアフリーネットワーク 代表	佐々木 孝	○	○
	13		秋田老人クラブ連合会 会長	和田 清恵	○	○
	14		秋田市マイタウン・バス北部線運行協議会 会長	永田 賢之助	○	○
	15		旭北地区町内会連合会 会長	中谷 久之助	○	○
関係行政等	16	国土交通省東北運輸局秋田運輸支局長又はその指名する者	国土交通省東北運輸局秋田運輸支局 支局長	菊田 善昭	○	
	17	道路管理者	国土交通省秋田河川国道事務所 所長	柴田 久	○	○
	18		秋田県建設交通部 次長	檜森 悦朗	○	○
	19		秋田市建設部 部長	鎌田 金作	○	○
	20		東日本高速道路株式会社東北支社秋田管理事務所 所長	相原 英治	○	○
	21	都道府県警察（公安委員会）	秋田臨港警察署 署長	小田島 久夫	○	○
	22		秋田中央警察署 署長	伊東 幸博	○	○
	23		秋田東警察署 署長	佐々木 清孝	○	○
	24	秋田市	副市長	大山 幹弥	○	○

注 ①②の丸印は、①が道路運送法施行規則第9条の3に該当、②が地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条に該当

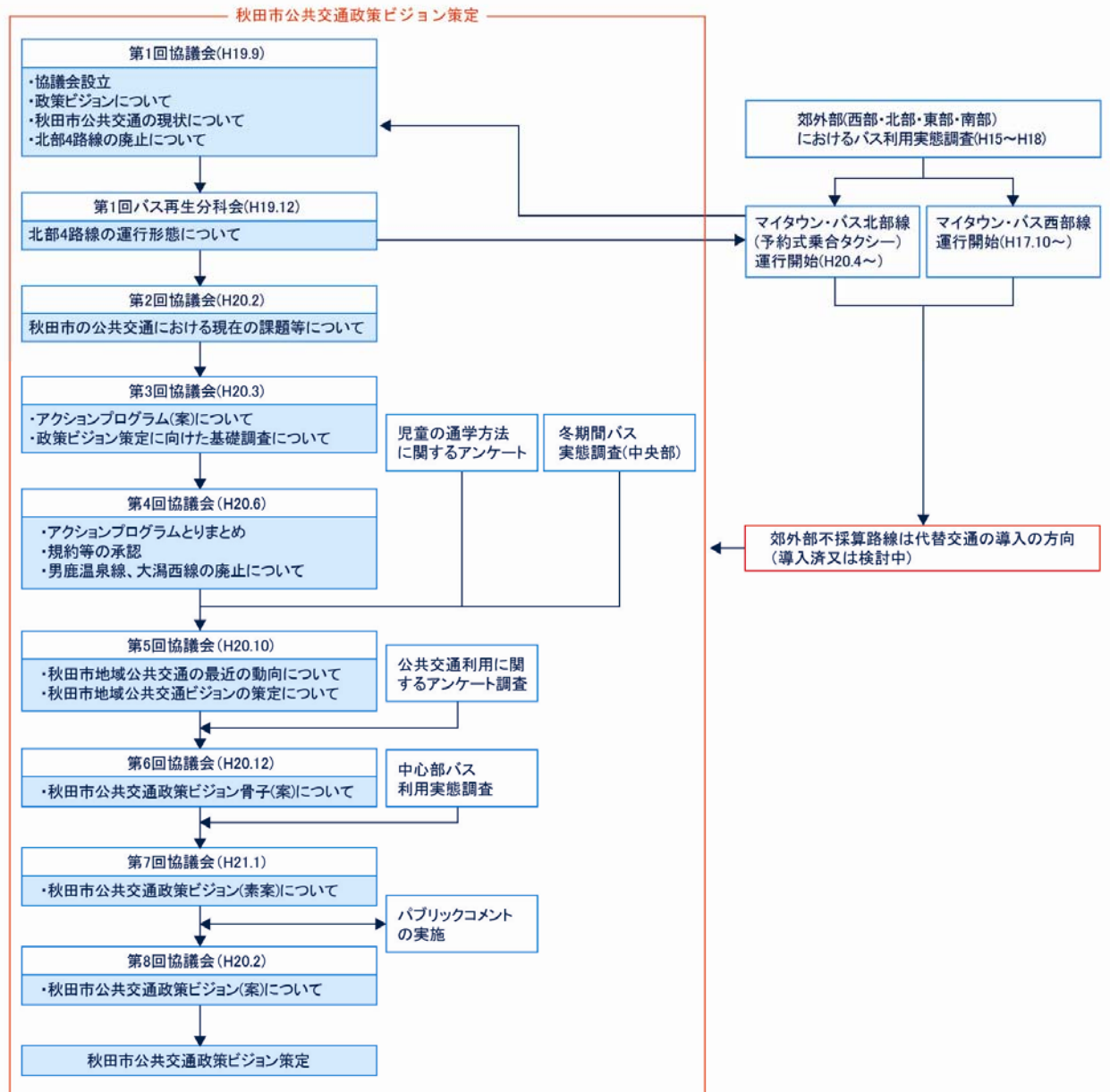
道路運送法施行規則第9条の3（地域公共交通会議の構成員）

主宰する市町村長、一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体、住民又は旅客、地方運輸局長、一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体、主宰する市町村長が必要であると認める者、道路管理者、都道府県警察、学識経験を有する者

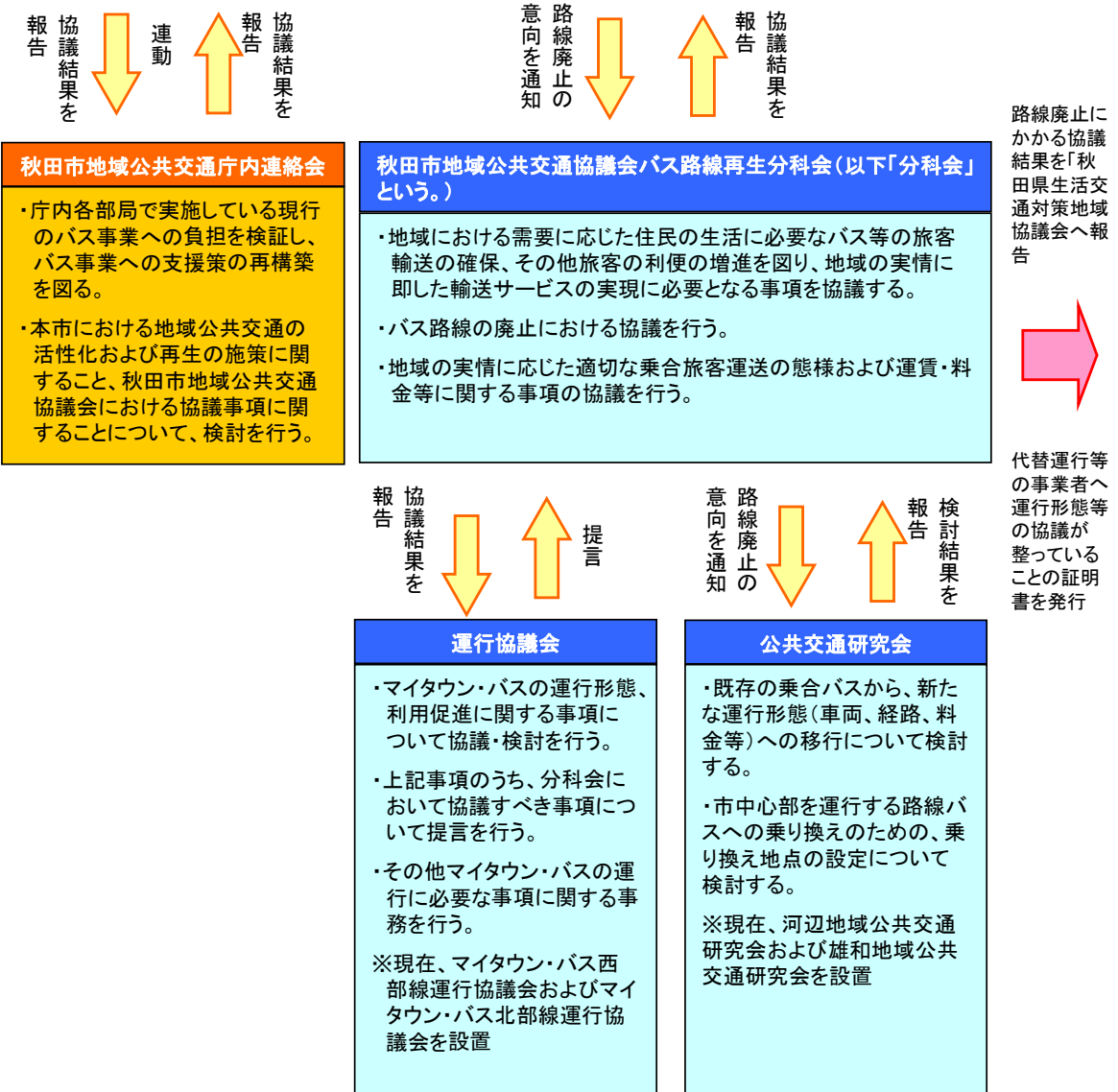
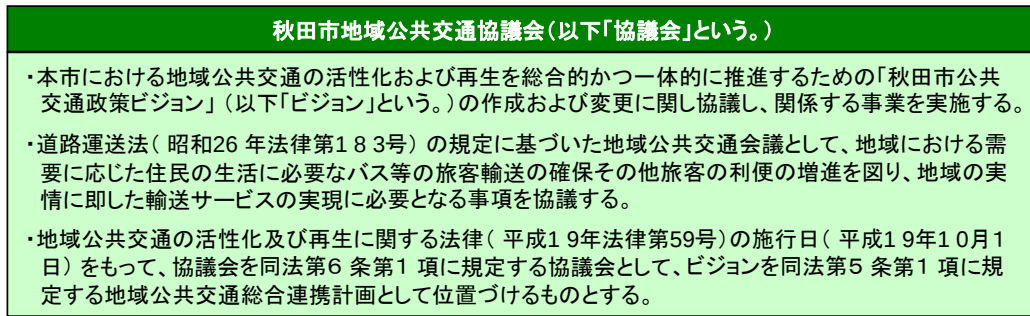
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条（協議会の構成員）

地域公共交通総合連携計画を作成しようとする市町村、関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者、地域公共交通総合連携計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者、公安委員会、利用者、学識経験者、その他の当該市町村が必要と認める者

▼秋田市地域公共交通協議会の経緯



▼秋田市における地域公共交通の活性化および再生に関する組織体系



▼秋田市における公共交通に関するこれまでの取り組み

年次	取り組み内容
昭和49年～	バス専用レーン(JR秋田駅西口～臨海十字路)、バス優先レーン(土崎臨海入口～旧三菱マテリアル(新国道(一部指定が無い区間有))、脳研センター～手形方面)の設置
昭和56年～平成16年 (現在廃止)	バスロケーションシステムの導入 (システムの老朽化、市交通局の廃止に伴う路線の整理に伴い、平成16年に廃止)
平成9・10年度	秋田商工会議所が事業主体となった中心市街地における循環無料買い物バスの試験運行
平成11年度	四ツ小屋駅パークアンドライド社会実験
平成12年～18年3月	秋田市交通局の廃止、路線を民間バス事業者(秋田中央交通(株))へ移管
平成14年度	「秋田市の公共交通(バス)に関する基本方針」の策定
平成15年～18年	秋田市郊外部4地区(西部、北部、東部、南部(河辺・雄和地区))における不採算バス路線利用実態調査の実施
平成17年9月～平成18年	「秋田市の明日の公共交通を考える懇談会」の開催
平成17年10月～	不採算により廃止となった西部3路線(豊岩線・下浜線・浜田線)に代わる代替バスとして「西部マイタウン・バス」を運行
平成17年度～	「秋田市生活バス路線維持対策費補助金」見直しによるバス補助制度の整備
平成19年9月～	「秋田市地域公共交通協議会」の設置
平成19年～20年	「秋田市公共交通政策ビジョン」の策定
平成19年7月	「秋田市の公共交通に関する調査・研究の相互協力に関する協定」を秋田市と秋田大学工学資源学部土木環境工学科が締結
平成19年9月～	「秋田市地域公共交通庁内連絡会」の設置
平成19年11月	「地域公共交通の活性化・再生に関するセミナー」の開催
平成19年12月～	「秋田市地域公共交通協議会バス路線再生分科会」の設置
平成20年2月	冬季間における乗合バス輸送サービスの現状と課題に関する調査の実施
平成20年3月	路線バス等活用調査の実施
平成20年4月～	不採算により廃止となった北部4路線(堀内線・下新城線・小友線・上新城線)に代わる新たな運行形態として予約式乗合タクシー「北部マイタウン・バス」を運行
平成20年4月～	バス総合案内システムの整備(秋田駅周辺への情報端末機設置及び携帯電話からの情報取得)
平成20年10月	中央部市民アンケートの実施
平成20年12月	中央部バス利用実態調査の実施

＜参考＞地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 第三章 第一節 第五条 地域公共交通総合連携計画において定める事項

第三章 地域公共交通総合連携計画の作成及び実施

第一節 地域公共交通総合連携計画の作成

(地域公共交通総合連携計画)

第五条 市町村は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、単独で又は共同して、当該市町村の区域内について、地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画（以下「地域公共交通総合連携計画」という。）を作成することができる。

2 地域公共交通総合連携計画においては、次に掲げる事項について定めるものとする。

- 一 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針
- 二 地域公共交通総合連携計画の区域
- 三 地域公共交通総合連携計画の目標
- 四 前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項
- 五 計画期間
- 六 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通総合連携計画の実施に関し当該市町村が必要と認める事項

3 前項第四号に掲げる事項には、地域公共交通特定事業に関する事項を定めることができる。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)

— 主体的に創意工夫して頑張る地域を総合的に支援 —

地域公共交通の活性化・再生の必要性

住民の足の確保、ユニバーサル社会の実現

活力ある都市活動、観光振興

環境問題等への対応

スキーム概要

基本方針 (国のガイドライン)

主務大臣(国土交通大臣・総務大臣)は、地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針を策定
※国家公安委員会、環境大臣に協議

1. 計画の作成・実施

協議会

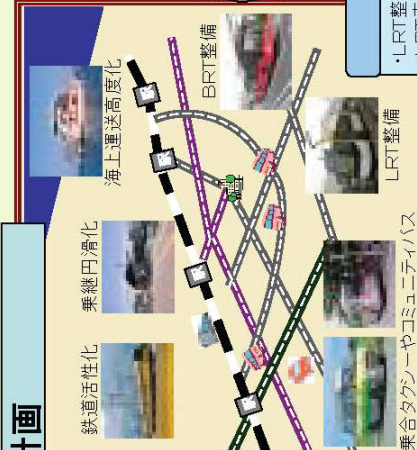
市町村 公共交通事業者※ 道路管理者 港湾管理者 公安委員会※ 住民※ 等
※鉄道、軌道、バス、タクシー、旅客船等

地域公共交通総合連携計画

地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、地域の公共交通の活性化や地方鉄道の活性化など地域住民の移動手段の確保、都市部におけるLRTやBRTの導入や、バスの定時性・速達性の向上、乗継の改善等、地域公共交通のあらゆる課題について、当該地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って推進。国は、これを総合的に支援。

【地域公共交通特定事業】

・LRTの整備 ・BRTの整備、オムニバスタウンの推進
・海上運送サービスの改善 ・乗継の改善 ・地方鉄道の再構築、再生



国による総合的支援

予算等
・計画策定経費支援
・関係予算を可能な限り重点配分、配慮
・地方債の配慮
・情報、ノウハウの提供
・人材育成 等

法律上の特例措置

・LRT整備に関する軌道事業の上下分離制度の導入
・LRT車両購入費、BRTの車両購入費、オムニバスタウン計画に基づき施設整備事業等について自治体助成部分の起債対象化
・鉄道再生実施計画作成のための廃止予定日の延期
・鉄道事業における「公有民営」方式の上下分離を可能とする特例※
・関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化 等

2. 新たな形態による輸送サービスの導入円滑化

関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化等

DMV(デュアル モード ビークル)
・軌道と道路の両方の走行が可能な車両

IMTS(インテリジェント マルチモード トランジット)
・磁気誘導による専用道路部分と一般道路の両方を走行する車両

水陸両用車

等

注1 LRT(Light Rail Transit)
低床・リアフリー設計の新車の投入、屋根付きの快適な停留所、高速・定時性の確保等を組み合わせた機能を備えた次世代型路面電車システム
注2 BRT(Bus Rapid Transit)
輸送力の大きなノンステップバスの投入、バス専用レーン、公共車両優先システム等を組み合わせた高次の機能を備えたバスシステム
注3 公有民営※
地方公共団体が鉄道線路を保有し、これを運行事業者が無償で使用するもの