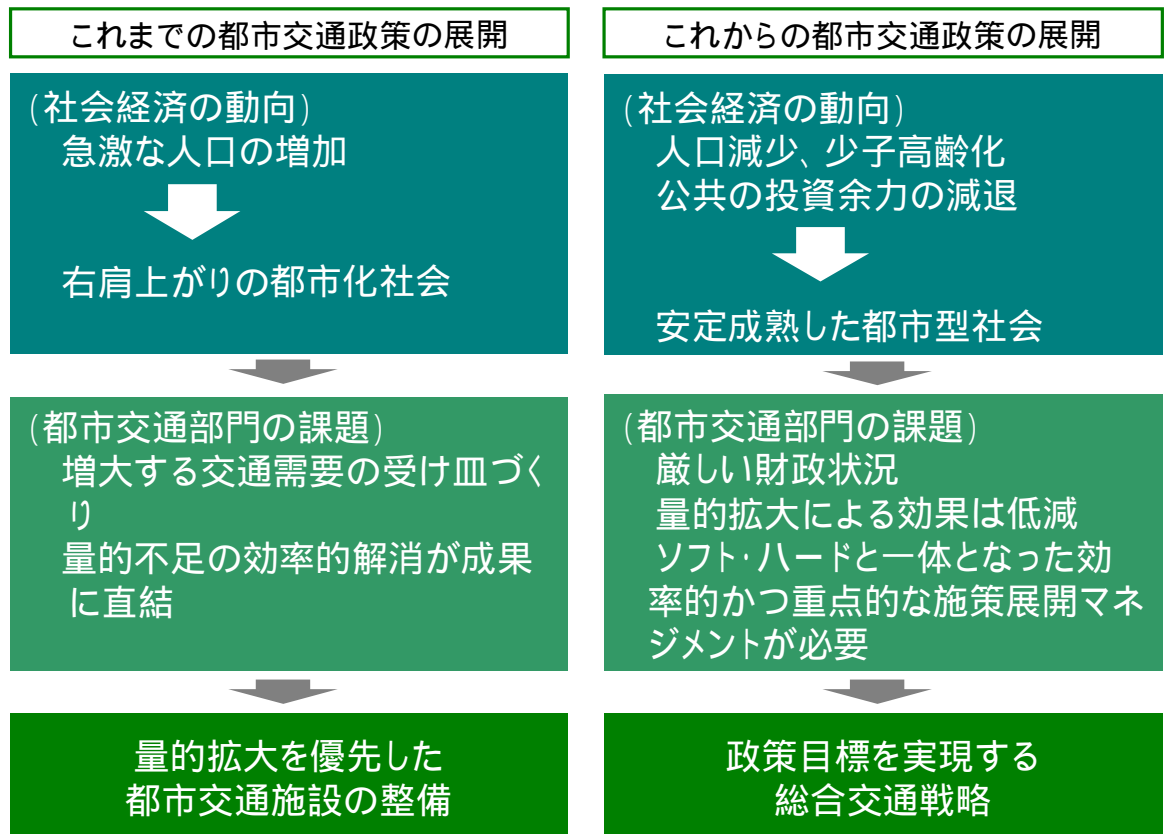


#### 4 本計画の位置付け

##### 4.1 戦略的な交通施策展開の必要性

(1) 成熟した都市型社会に対応して政策目標を実現する『総合交通戦略』実施への転換が必要



(2) 市民の視点に立った成果を重視した行政マネジメントが必要

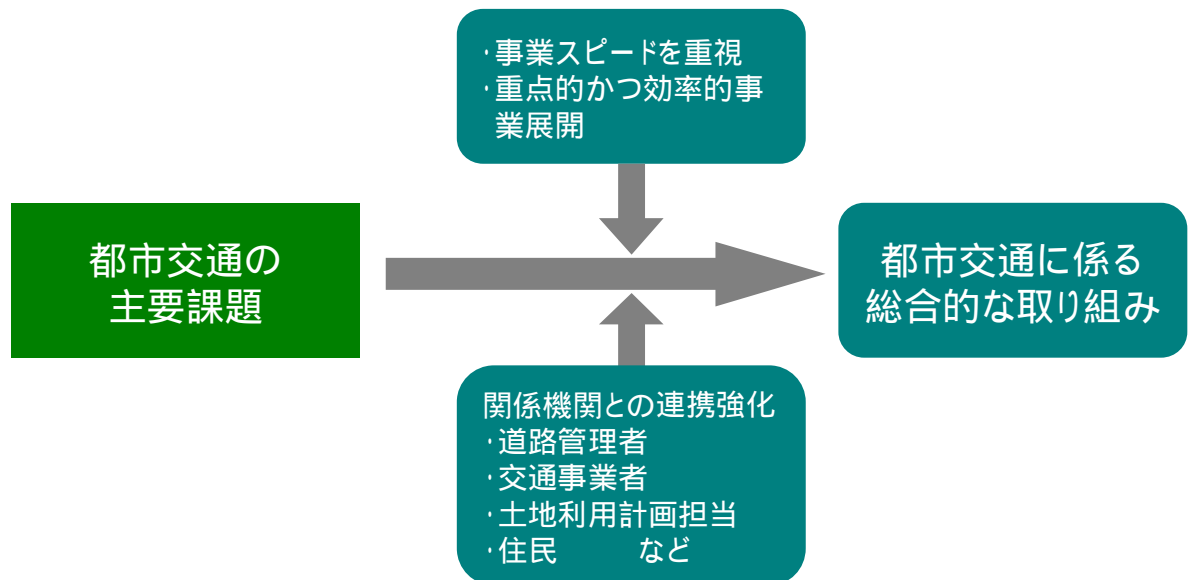
行政の取り組み全般に対する市民の関心が高まってきており、都市交通分野においても成果（アウトカム）と効率性、わかりやすさを重視した行政マネジメントを実施することがこれまでに増して重要



成果(アウトカム)を重視した行政の効率性の向上 Plan-Do-Check-Action(PDCA)サイクルの確立 行政の透明性の向上
---

(3) 都市交通施策の総合的な取り組みが必要

- ・都市交通の課題に適切に対応するには、関係機関との連携を強化し、都市交通に関連する複数の施策を組み合わせる総合的に取り組むことが必要
- ・その際、事業スピードを重視しつつ、重点的かつ効率的な事業展開を図ることが重要



(4) 「マスタープラン重視」から「戦略重視」への転換

既往のマスタープランの再点検

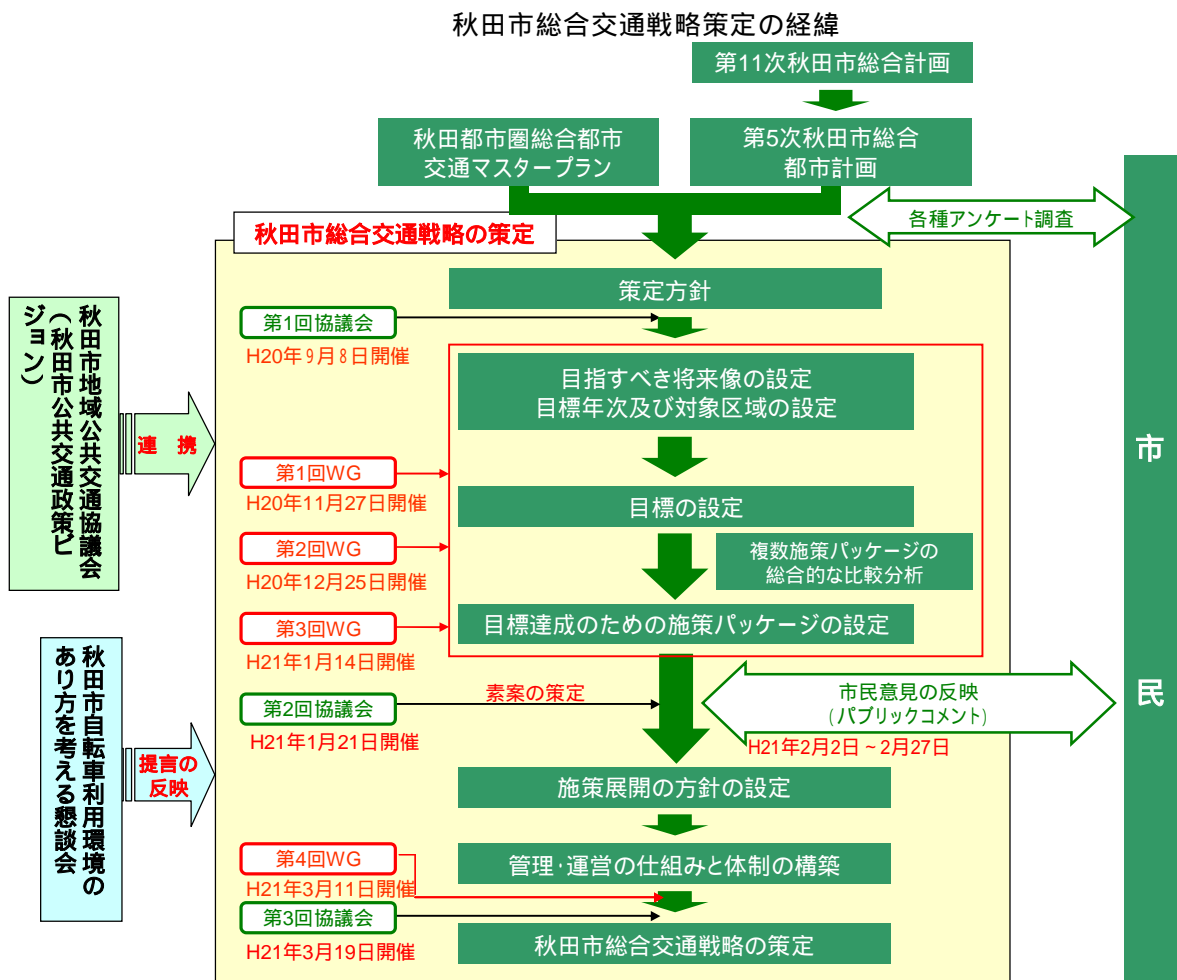
都市交通計画の策定作業	
従来	これから
右肩上がりを想定 長期を目標に需要の伸びを予測 その結果から不足する交通施設を都市交通マスタープランに追加	将来の社会経済状況の変化への対応 既存ストックの有効活用等の視点から既存のマスタープランを再点検



総合交通戦略の検討

短期・中期に達成すべき政策目標を明示し、その実現に必要な交通施設と関連する施策を組み合わせた「総合交通戦略」に重点を移す

## 4.2 本計画の位置付けと策定経緯



戦略の策定にあたっては、「秋田市地域公共交通協議会<sup>1</sup>」（平成19年9月設立・平成21年2月までに8回開催）が定めた「秋田市公共交通政策ビジョン」と連携を図っている。

また、平成20年10月から平成21年1月までに4回開催した「秋田市自転車利用環境のあり方を考える懇談会<sup>2</sup>」（終了）からの施策を秋田市総合交通戦略に反映するものとしている。

1 秋田市地域公共交通協議会とは、地域の関係者が総力を挙げて、地域公共交通の活性化および再生に向けて、あらゆる課題について議論し、合意形成を図る場として、設立した協議会である。この協議会の目的は以下のとおりである。

地域公共交通の活性化および再生に関する法律に基づく協議会として、同法に定められた「地域公共交通総合連携計画（秋田市公共交通政策ビジョン）」の作成および変更に関し協議し、関係する事業を実施する。

道路運送法の規定に基づいた地域公共交通会議として、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議する。

2 秋田市自転車利用環境のあり方を考える懇談会とは、秋田市の自転車を取り巻く現状を明らかにしたうえで、今後の自転車利用環境のあり方について検討し、秋田市総合交通戦略協議会や秋田市原油価格等高騰対策検討委員会へ提言することを目的に設立されたものである。

## < 参考 > 秋田市公共交通政策ビジョンの概要

### ➤ ビジョン策定の目的

本ビジョンは、将来にわたり持続可能な公共交通を実現するために、本市の公共交通の将来像を示し、その実現に向かって市民・交通事業者・行政各々の役割を定めるものである。

本ビジョンは、平成 19 年 10 月に施行された「地域公共交通の活性化および再生に関する法律」に基づく地域公共交通総合連携計画として策定する。

### ➤ 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。

### ➤ 基本的な方針

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  
より快適で使いやすい移動手段の実現  
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

### ➤ 対象区域

秋田市全域を対象とする。

### ➤ 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および効果検証、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。

### ➤ 目標

#### ・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**

#### ・公共交通のサービス水準

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。

・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およびサービス向上に責任を持つ

鉄道路線の維持およ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

・目標を達成するための関係者の地域別役割

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	・バスおよび鉄道を利用することにより、路線の維持に協力する。	・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。	・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	・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。	・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。	・必要に応じてバス路線の新設を検討する。
行政	・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。	・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。	・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** 地域住民が主体となることによって、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ることができる。

**行政の役割** 市は住民の活動に対して、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、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うことによって、生活交通の維持を図る。