

第2次秋田市公共交通政策ビジョン (秋田市地域公共交通網形成計画)

原 案

平成28年3月

秋 田 市

目次

序章 第2次秋田市公共交通政策ビジョン策定の背景と目的.....	1
1 秋田市公共交通政策ビジョン.....	1
(1) ビジョンの方針および目標等.....	1
(2) 事業の進捗と成果目標の達成度.....	3
2 第2次秋田市公共交通政策ビジョンの目的等.....	6
(1) 第2次秋田市公共交通政策ビジョンの策定の目的.....	6
(2) 計画の位置づけ.....	6
第1章 交通をとりまく環境.....	
	「第2次秋田市総合交通戦略」と同内容を挿入
第2章 秋田市の目指すべき将来像の検討.....	
	「第2次秋田市総合交通戦略」と同内容を挿入
第3章 第2次秋田市公共交通政策ビジョン(秋田市地域公共交通網形成計画).....	54
3.1 基本方針等.....	54
(1) 基本的な方針.....	54
(2) 計画の区域.....	54
(3) 計画期間.....	54
(4) 計画の目標.....	55
3.2 施策の体系.....	58
3.3 施策の内容.....	62
第4章 推進体制と進行管理.....	
	「第2次秋田市総合交通戦略」と同内容を挿入

序章 第2次秋田市公共交通政策ビジョン策定の背景と目的

1 秋田市公共交通政策ビジョン

(1) ビジョンの方針および目標等

- 秋田市では、平成21年3月に「秋田市公共交通政策ビジョン」(以下「第1次ビジョン」という。)を策定し、将来にわたり持続可能な公共交通を実現するために、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・行政が連携して取り組んできた。
- 第1次ビジョンの方針および目標等は以下のとおりである。

(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
- ②より快適で使いやすい移動手段の実現
- 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

(2) 対象区域

秋田市全域を対象とする。

(3) 計画期間

計画期間は平成21年度から平成27年度とする。



(4) 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

(5) 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。

<p>【市民・地元関係者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>【交通事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中心部のバス路線の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 <p>【行政】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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
--

(6) 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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<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。

(2) 事業の進捗と成果目標の達成度

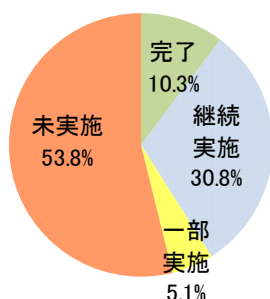
① 事業進捗状況

- ・第1次ビジョンの進捗状況は、事業が進捗している「完了」「継続実施」の合計が約4割で、未実施が53.8%となっている。
- ・未実施の事業については、社会情勢の変化等を考慮した事業の必要性の再検討や実施体制の構築等を進めていく必要がある。

▼「秋田市公共交通政策ビジョン」の事業進捗状況

	完了	継続実施	一部実施	未実施
事業数 (全78事業中)	8	24	4	42
(%)	10.3%	30.8%	5.1%	53.8%

進捗状況



- ・「中心部」における施策について、「バス路線の再編」「バス走行環境の向上」「バス運行情報提供の充実」の事業進捗度が高い。
- ・「バス利用環境の改善」「バス運賃の検討」「公共交通利用の促進」は未実施の事業が多い。
- ・そのほか、マイタウン・バスの導入や高齢者コインバス等の導入が実施されたが、地域主体での代替交通の運営等は実施に至っていない。

▼事業の進捗状況の整理

	事業の進捗状況(概要)
中心部	<p>(バス路線) 少系統多頻度運行を実施。また「中心市街地循環バス」を運行。</p> <p>(走行環境) ノーマイカーデーを実施。市民啓発のモビリティマネジメントは未実施。</p> <p>(情報提供) 路線・系統の記号や番号統一化、バスマップ作成及び配布を実施。バスマップの使いやすさの検証を継続。</p> <p>(利用環境) 低床バス・ワンステップバスは車両更新時に導入予定。バス停の上屋やベンチは未整備。ICカード、バスロケーションシステムは導入は未実施。</p> <p>(料金) 値下げ及びゾーン料金制、商業施設との連携割引検討は未実施。</p>
郊外部	<ul style="list-style-type: none"> ・運行協議会を設立し代替交通としてマイタウン・バスを導入。 ・地域の関係主体による代替交通(マイタウン・バス)の運営への取り組みは未実施。 ・バス・鉄道乗継の確保は、事業者と行政の情報共有及び拠点整備の調整を継続中。
公共交通空白地域	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の関係主体による代替交通(マイタウン・バス)の運営への取り組みは未実施。 ・料金値下げの検討は未実施。
全地域	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者コインバス及び福祉特別乗車証の交付を実施。 ・通園バスの更新及び福祉有償運送を実施。 ・市役所職員の通勤時における公共交通機関等の利用を実施。 ・既存のスクールバスや福祉バス、病院送迎バス等の利活用検討は未実施。

②目標達成度

- ・第1次ビジョンで設定された公共交通サービス水準は、いずれも概ね達成された。

▼公共交通サービス水準の達成度

公共交通サービス水準(平日)		達成状況
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。	○ (概ね達成)
中心部支線バス	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。	○ (概ね達成)
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。	○ (概ね達成)



事業実施上の課題

- ・実施済みの事業については今後、効果検証による見直しが必要。
- ・未実施の事業については、事業者及び行政との連携、必要性や財源確保についての再検討が必要。
- ・進捗状況の定量的把握によるモニタリングや、目標の達成度を検証するための指標設定などが不足。
- ・地域の関係主体による代替交通(マイタウン・バス)の運営・導入の推進については、検討体制の構築が必要。

2 第2次秋田市公共交通政策ビジョンの目的等

(1) 第2次秋田市公共交通政策ビジョン策定の目的

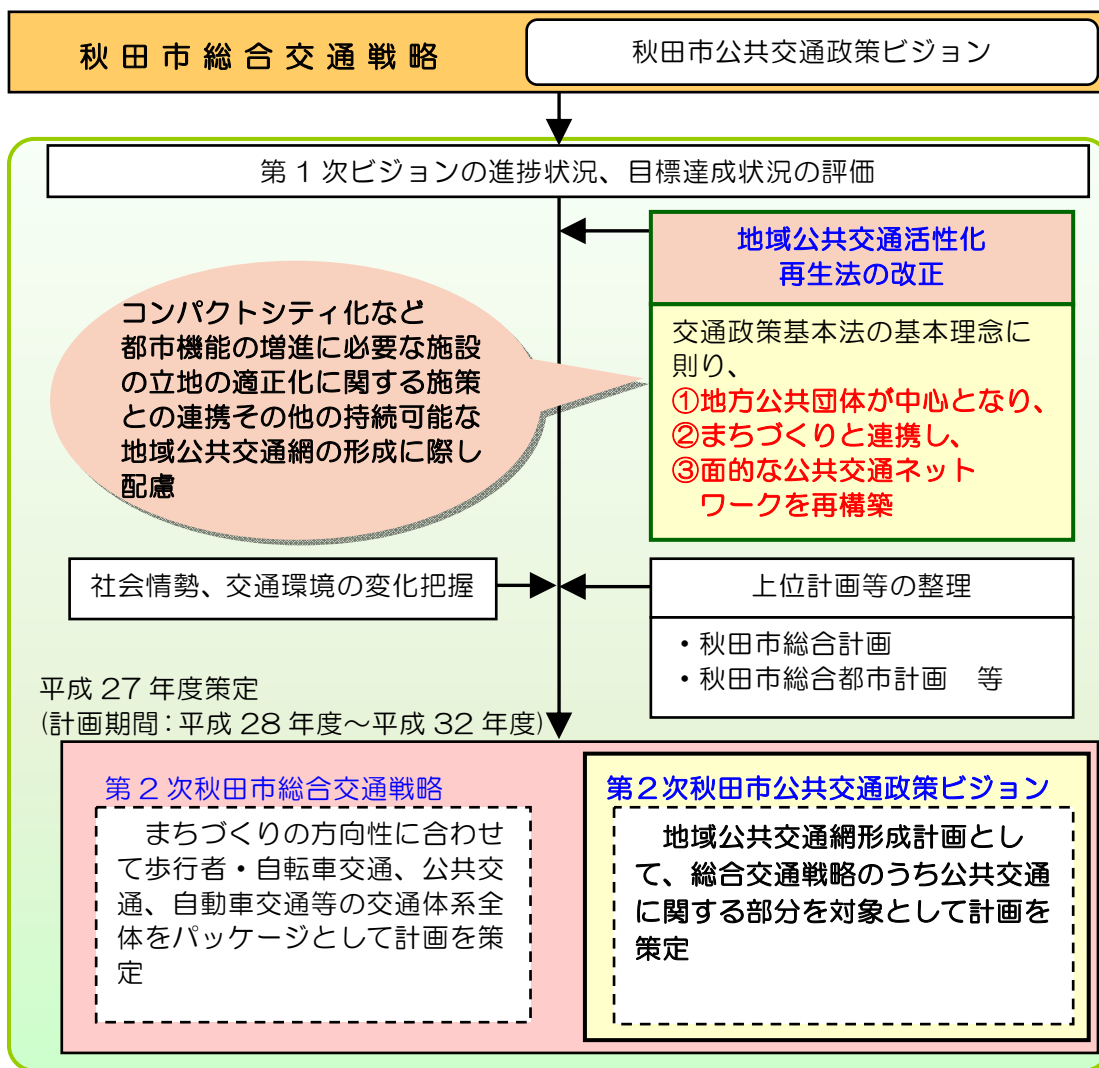
本ビジョンは、超高齢社会を迎え人口減少が進行するなかで、持続可能な多核集約型都市の形成を目指すに当たり、まちづくりとの一体性をもった総合的な公共交通ネットワークについて将来の姿を明らかにするものである。

本市が将来にわたり快適な生活環境を確保していくためには、それぞれの地域中心において生活に必要な機能を集約するとともに、都市機能の集積を有する都心部との連携を支える交通サービスとして、持続可能な公共交通ネットワークの形成を推進する必要があることから、その実現に向けて、市民、交通事業者、行政をはじめ関係者の連携により、限られた資源を有効に活用しながら各地域の特性に応じた交通サービスの確保に取り組むものである。

(2) 計画の位置づけ

- 平成21年3月策定の第1次ビジョンが平成27年度末に計画期間終了を迎えるにあたり、関連法の改正をはじめとした公共交通を取り巻く環境変化を踏まえ、「第2次秋田市公共交通政策ビジョン」(以下「第2次ビジョン」という。)を策定する。
- 第2次ビジョンは「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通網形成計画として策定する。
- 第1次ビジョンは、秋田市の都市交通の総合的なあり方を示す「秋田市総合交通戦略」と一体的に検討しており、第2次ビジョンについても「第2次秋田市総合交通戦略」と一体的に秋田市地域公共交通協議会で検討し、策定する。

平成 20 年度策定(計画期間：平成 21 年度～平成 27 年度)



秋田市地域公共交通協議会で検討・策定

第3章 第2次秋田市公共交通政策ビジョン

(秋田市地域公共交通網形成計画)

3.1 基本方針等

第2次ビジョン策定に必要な「まちづくりとの連携」の観点を取り入れた基本的な方針・目標等を設定する。

(1) 基本的な方針

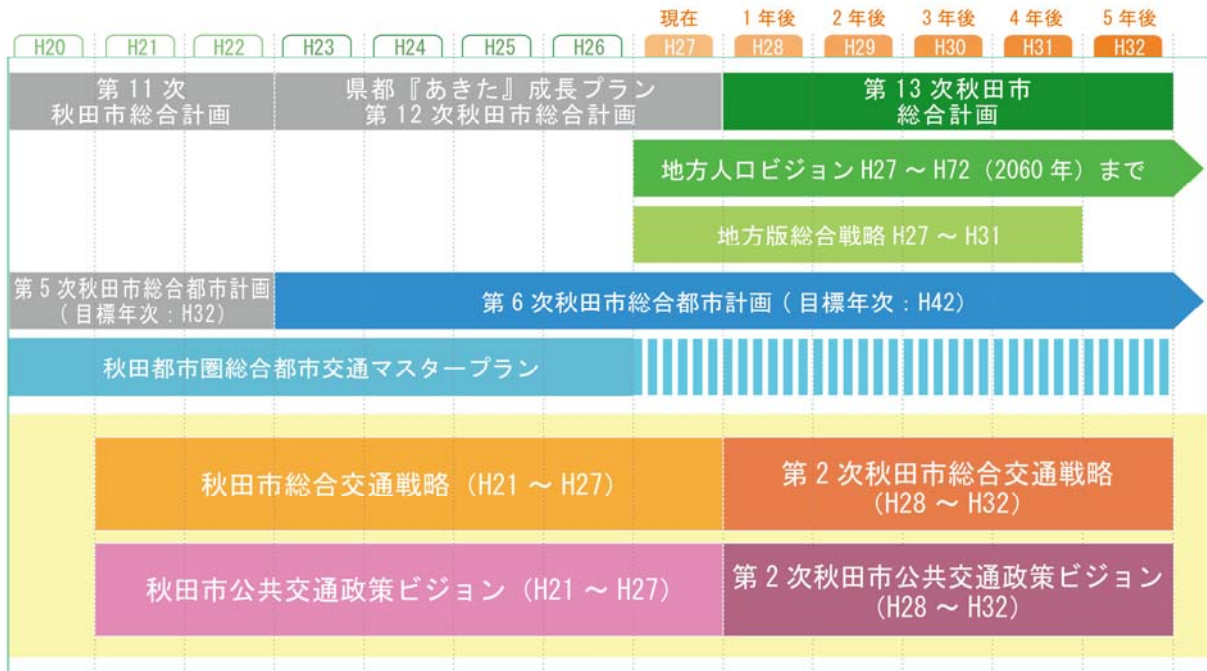
【基本的な方針】
 まちづくりと一体となった、将来にわたり持続可能な公共交通網の実現

(2) 計画の区域

- ・計画の区域は、秋田市全域とする。

(3) 計画期間

- ・計画期間は、第13次秋田市総合計画と整合を図るため、平成28年度から平成32年度までの5年間とする。



(4) 計画の目標

- ・計画の目標を以下のように設定する。

【基本的な方針】

まちづくりと一体となった、将来にわたり持続可能な公共交通網の実現

目標Ⅰ 多核集約型の都市構造を形成する公共交通網の整備

【取組みの視点】

- ・目指すべき都市構造から適切な交通結節点を設定し、幹線軸、支線軸、域内交通の明確化を図る。
- ・都心部と地域中心間を結ぶ幹線軸におけるバス路線については、少系統多頻度運行で利便性の向上を図り、支線軸については全ての地域住民の移動手段を確保するため、地域特性に応じた適切な運行を行う。
- ・にぎわいの創出等に資する域内交通の充実を図る。
- ・交通結節点における鉄道とバスの連携の強化を図る。

目標Ⅱ 利便性向上、バス路線運営適正化に向けた取組みの推進

【取組みの視点】

- ・利用者拡大のため、利便性向上施策や情報提供方法、料金体系・支払方法の改善を行う。
- ・広告収入等の増収施策や赤字路線の再編の継続的な検討を行う。
- ・市民は公共交通の積極的な利用によりその維持に協力する。

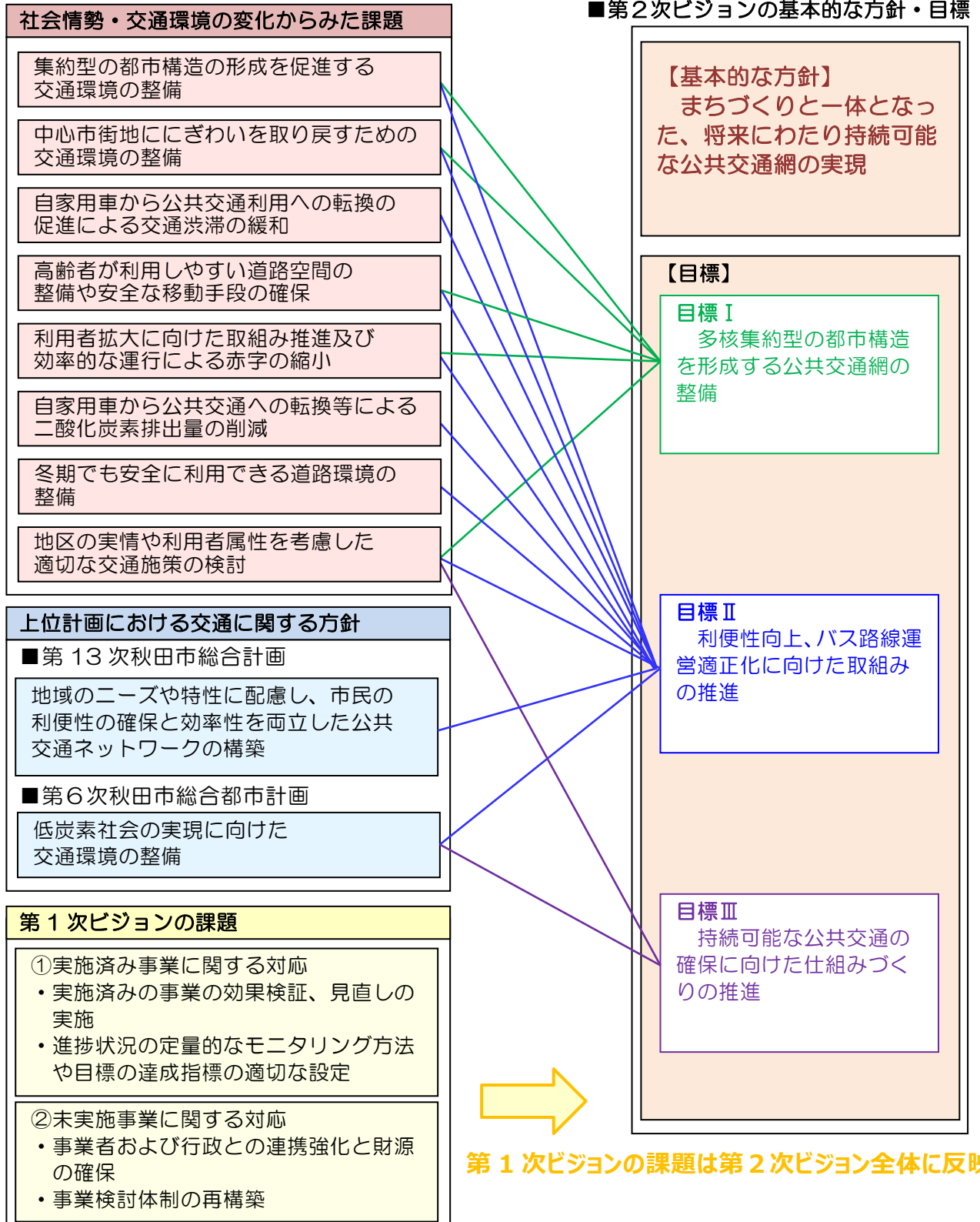
目標Ⅲ 持続可能な公共交通の確保に向けた仕組みづくりの推進

【取組みの視点】

- ・行政、交通事業者、地域住民が一体的な検討体制を構築し、地域の実情に応じた対策に取り組む。
- ・地域交通を維持するために、住民へ公共交通利用を促す啓発活動を実施する。

●現状の課題および上位計画の方針と第2次ビジョン目標の関連付け

- ・「社会情勢・交通環境の変化からみた課題」および「上位計画における交通に関する方針」、「第1次ビジョンの課題」のとりまとめと、第2次ビジョンの基本的な方針・目標との関連性は以下の通りである。



● 第1次ビジョンからの見直しの視点

- ・ 第2次ビジョンは、第1次ビジョンの施策体系を踏襲しつつ、多核集約型のまちづくりの考え方等を反映する。

第1次ビジョン	【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 ②より快適で使いやすい移動手段の実現 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	
	【目標】 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	▶目標を達成するための関係者の基本的役割 →※第2次ビジョンに引き継ぐ
		▶目標を達成するための関係者の地域別役割 →※第2次ビジョンに引き継ぐ

見直しの視点	<ul style="list-style-type: none"> ■事業との関係性を明確にするため「基本的な方針」と「目標」を再構築 ■地域公共交通活性化再生法の改正により、計画検討において下記視点を追加 <ul style="list-style-type: none"> ・コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携 ・地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築
--------	--

第2次ビジョン	【基本的な方針】 まちづくりと一体となった、将来にわたり持続可能な公共交通網の実現		
	目標Ⅰ 多核集約型の都市構造を形成する公共交通網の整備	目標Ⅱ 利便性向上、バス路線運営適正化に向けた取組みの推進	目標Ⅲ 持続可能な公共交通の確保に向けた仕組みづくりの推進
	<ul style="list-style-type: none"> ・目指すべき都市構造から適切な交通結節点を設定し、幹線軸、支線軸、域内交通の明確化を図る。 ・都心部と地域中心間を結ぶ幹線軸におけるバス路線については、少系統多頻度運行で利便性の向上を図り、支線軸については全ての地域住民の移動手段を確保するため、地域特性に応じた適切な運行を行う。 ・にぎわいの創出等に資する域内交通の充実を図る。 ・交通結節点における鉄道とバスの連携の強化を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者拡大のため、利便性向上施策や情報提供方法、料金体系・支払方法の改善を行う。 ・広告収入等の増収施策や赤字路線の再編の継続的な検討を行う。 ・市民は公共交通の積極的な利用によりその維持に協力する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・行政、交通事業者、地域住民が一体的な検討体制を構築し、地域の実情に応じた対策に取り組む。 ・地域交通を維持するために、住民へ公共交通利用を促す啓発活動を実施する。

3. 2 施策の体系

【基本的な方針】 まちづくりと一体となった、将来にわたり持続可能な公共交通網の実現

目標	施策	事業	事業内容	実施地域	新規/継続	主な関係者	関係者の役割分担による取組内容
I 多核集約型の都市構造を形成する公共交通網の整備	バス路線再編	幹線バス路線の見直し	幹線バス路線において、一定の走行速度が見込める路線では多頻度運行を行い、利便性向上を図る。	中心部	継続	バス事業者 市 バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> 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を実施する。 収支状況、利用状況に応じて系統数、運行頻度を見直すなど、効率的な運行を実施する。 赤字バス路線維持に向けた支援制度を継続する。
		中心部における支線バス路線の見直し	支線バス路線において、収支状況や利用状況を分析し、適正な運行頻度とするとともに、赤字の縮小を図る。	中心部	継続	バス事業者 市	<ul style="list-style-type: none"> 収支状況、利用状況に応じて系統数、運行頻度を見直すなど、支線の効率的な運行を実施する。 赤字バス路線維持に向けた支援制度を充実させる。
		乗継拠点を軸としたバス路線全体の見直し	幹線バス路線と支線バス路線を乗る継ぎにより接続させ、バス路線全体の見直しを図る。	全地域	新規	バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> 乗継拠点を整備し、幹線バスと支線バス全体の見直しを行う。
		中心市街地循環バスの利便性向上	中心市街地循環バスの利用者増に向けた利便性向上を図る。	中心部	継続	市	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地循環バスの継続に向けた効果検証および、利便性向上策を検討する。 中心市街地循環バスの利便性向上策を検討する。 泉・外旭川地区での新駅設置を検討する。
	鉄道の利便性向上	パークアンドライドの導入検討	パークアンドライドの導入の可能性について協議し、候補地における社会実験実施等を検討する。	郊外部	継続	市 市民 バス事業者 鉄道事業者	<ul style="list-style-type: none"> パークアンドライドの導入の可能性について協議し、候補地における社会実験実施等を検討する。
		乗継場所の集約等によるバス乗継拠点の整備	地域中心における鉄道とバス、バス相互の乗継拠点について、集約を含めた乗継の利便性向上について検討する。	全地域	新規	市 バス事業者 運行事業者 鉄道事業者	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅や各地域の市民サービスセンター等を活用し、地域中心における鉄道とバス、バス相互の乗継拠点の集約や待合施設の導入等、各拠点の状況に応じて、乗継の利便性向上について検討する。 物理的に集約が困難な場合においても、施設間で乗継利用が可能な環境整備について検討する。 施設整備に係る支援制度の導入を検討する。
	乗継拠点の整備	乗継拠点施設の機能の充実	待合施設について、乗継による負担を減らすための施設整備を行う。	全地域	新規	市 バス事業者 運行事業者 鉄道事業者	<ul style="list-style-type: none"> 待合施設の屋内化やバスの遅れ情報等の乗継に関する情報提供、休憩所の併設等、乗継による負担を減らすための施設整備を行う。
		円滑な乗継の確保	幹線バス路線と支線バス路線、およびバスと鉄道の円滑な乗継と負担軽減のために、事業者間でダイヤを調整する。	全地域	継続	バス事業者 運行事業者 鉄道事業者	<ul style="list-style-type: none"> 幹線バス路線と支線バス路線の円滑な乗継と負担軽減のために、事業者間でダイヤを調整する。

目標	施策	事業	事業内容	実施地域	新規/継続	主な関係者	関係者の役割分担による取組内容	
Ⅱ 利便性向上、バス路線運営適正化に向けた取組みの推進	バス走行環境の向上	<ul style="list-style-type: none"> 渋滞緩和策の導入 	<ul style="list-style-type: none"> 公的機関での時差出勤やノーマイカイカーの実施を拡充するとともに、民間企業等に対する啓発を推進し、通勤時間帯の渋滞緩和を図る。 	全地域	継続	市民	<ul style="list-style-type: none"> マイカー通勤を控え、バスや鉄道等の公共交通や自転車の利用に転換する。 	
		<ul style="list-style-type: none"> 冬期におけるバスの走行性向上 	<ul style="list-style-type: none"> 除雪の着実な実施により、冬期のバスの走行性を高める。 	全地域	新規	市 県 国	<ul style="list-style-type: none"> 公的機関での時差出勤やノーマイカイカーの実施を拡充するとともに、民間企業等に対する啓発を推進する。 冬期の除雪について、定められた作業手順もしくは作業優先順位に基づき着実に実施する。 	
	バス運行情報提供の充実	<ul style="list-style-type: none"> バス路線や系統のわかりやすい向上 	<ul style="list-style-type: none"> 系統番号表示について、引き続きよりわかりやすい路線・系統や系統番号となるよう、継続的に検討する。 	全地域	継続	バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> 系統番号表示について、バス路線の再編に合わせて変更するとともに、よりわかりやすい路線・系統や系統番号となるよう、継続的に検討する。 	
		<ul style="list-style-type: none"> より使いやすいバスマップへの更新 	<ul style="list-style-type: none"> 現行のバスマップについて、地域別マップや路線バスとマイタウン・バスが一体となったバスマップの作成等により、より使いやすいよう継続的に検討する。 	全地域	継続	市 バス事業者 バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> 現行のバスマップについて、秋田市全域版に加え、地域毎に表示した地域別マップの作成を検討する。 路線バスとマイタウン・バスが一体となったバスマップとして、秋田市全体のバス路線を網羅したマップの作成・配布を検討する。 更新版バスマップを試作するとともに、モニタリングの実施により、さらに使いやすいバスマップを作成する。 	
			<ul style="list-style-type: none"> ICTを活用した運行状況等の提供 	<ul style="list-style-type: none"> スマホ利用者向けのアプリの作成やバスロケーションシステムの導入等、ICTを活用した運行状況の提供について検討する。 	全地域	新規	市 バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> ICT活用に係る支援制度の導入を検討する。 バス路線検索等のバス案内サービスをスマホに対応可能なものとする。 主要施設や乗継拠点においてバス運行状況を把握できるバスロケーションシステムを導入するとともに、スマホでも同様の情報を閲覧可能にする。

目標	施策	事業	事業内容	実施地域	新規/継続	主な関係者	関係者の役割分担による取組内容	
Ⅱ 利便性向上、バス路線運営適正化に向けた取組みの推進	バス利用環境の改善	バス停における施設の充実	<ul style="list-style-type: none"> バス停施設等のバリアフリー化や、ベンチの整備等により、待ち時間の負担を軽減するとともに、バスシエルトア広告等の導入を検討する。 	中心部	継続・新規	市 バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> 施設整備費用の支援制度の導入を検討する。 幹線バス路線の主要バス停において、ベンチの整備や待合施設の屋内化を行う。あわせて、バスシエルトア広告等の導入について検討する。 	
		誰もが利用しやすい車両の導入	<ul style="list-style-type: none"> 低床バスの導入を進める。 	全地域	継続	市 バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> 低床バス導入に係る支援制度について検討する。 低床バスの導入を進める。 	
		鉄道およびバスで利用可能なICカードの導入検討	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道およびバスで利用可能な共通ICカードの導入に向けた検討を行う。 	全地域	継続	市 バス事業者 鉄道事業者	<ul style="list-style-type: none"> ICカード導入に係る支援制度について検討する。 鉄道およびバスで利用可能な共通ICカードの導入に向けた検討を行う。 	
	利用しやすいバス運賃の検討	ゾーン制料金等の導入検討	<ul style="list-style-type: none"> ゾーン制料金等、利用しやすい運賃体系の導入について検討する。 	全地域	継続	バス事業者	バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> バス運賃支払いの単純化について検討する。
		乗継時の運賃の検討	<ul style="list-style-type: none"> 乗継時の利便性確保のため、乗継割引について検討する。 	全地域	新規	市 バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> 乗継時の利便性確保のため、ICカード導入とあわせて乗継割引について検討する。 	
		高齢者や障がい者等に対する運賃の助成	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者コインバス事業を継続し、引き続き利用状況の検証・評価を行うとともに、障がい者に対する助成を継続する。 	全地域	継続	市	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者コインバス事業の継続と利用状況の把握を実施する。 障がい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。 	
	公共交通利用の促進	公共交通利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用促進について、広く市民に啓発するとともに、潜在的な利用希望者の掘り起こしを行う。 市民は公共交通を積極的に利用する。 	全地域	継続	市 県 市民 バス事業者 鉄道事業者	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用促進について、広く市民に啓発する。 自家用車を利用して高齢者等、公共交通への転換見込みについて調査し、啓発を行う。 地域の懇談会の実施やモバイルマネジメントの実施等、市民が主役となり公共交通を利用し、将来に向け維持していくための活動を行う。 市民は公共交通を積極的に利用する。 	

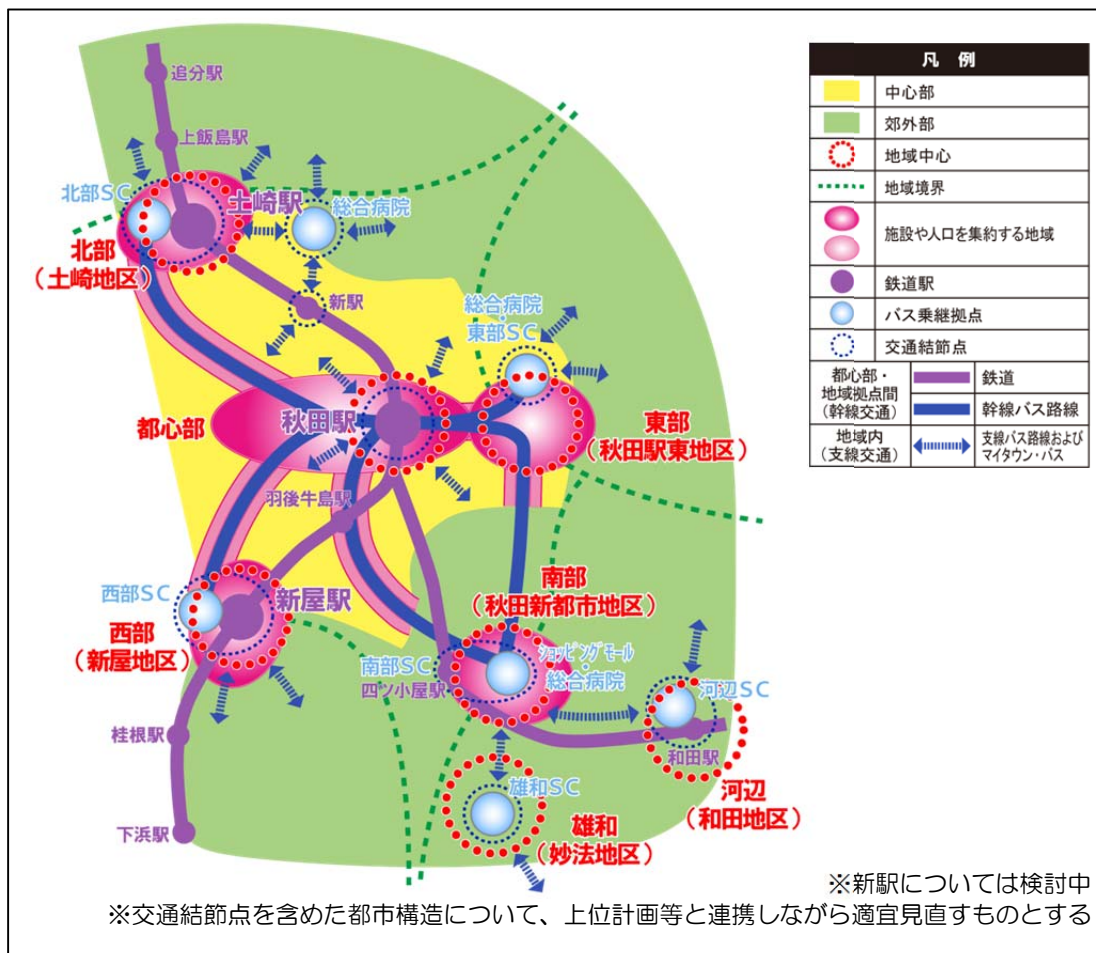
目標	施策	事業	事業内容	実施地域	新規/継続	主な関係者	関係の役割分担による別取組内容	
Ⅲ持続可能な公共交通の確保に向けた仕組みづくりの推進	マイタウン・バスの持続的な運営	・マイタウン・バスの継続的な運行	・市がマイタウン・バスの運行費用の負担を継続するとともに、市民・地元関係者が自ら利用促進に取り組む。	郊外部	継続	市 市民	・マイタウン・バスの運行費用を負担する。 ・自らマイタウン・バスの利用促進に取り組む。	
		・マイタウン・バスの利便性向上の検討	・既存のマイタウン・バスの利用実態を把握、分析し、利便性向上について検討する。	郊外部	継続	市 市民	・運行協議会の運営を支援する。 ・マイタウン・バスの利用実態を把握し利便性向上について検討する。 ・運行協議会を運営し、利便性向上について検討する。	
	必要に応じた代替交通(マイタウン・バスの導入	・代替交通(マイタウン・バスの新規導入の検討	・郊外部の路線廃止に伴う代替交通(マイタウン・バスの導入の必要性を検証し、導入のための検討および準備を行う。	郊外部	継続	市 市民	・研究会の設立および運営を支援する。 ・代替交通導入の検討組織としての研究会の設立や、運営を行う。	
		・新たな運行形態に向けた地域組織の設立	・生活交通の運営を目的として、協議や関係者間の調整の実施等、新たな運行形態の確立に向けた検討を行うための市民団体やNPO法人等の組織を設立する。	郊外部	継続	市 市民 運行事業者	・マイタウン・バスから地元主体による運行形態への移行を見据えた地域組織を設立し、地域が主体となった公共交通の維持を検討する。 ・運営組織設立・運営を支援する。導入への補助制度の創設や運行事業者の仲介を行う。	
	新たな代替交通の検討	・公共交通空白地域における生活交通の導入検討	・公共交通空白地域において、生活交通の必要性を検証し、市民団体やNPO法人等の組織による運営について検討する。	・公共交通空白地域において、生活交通の必要性を検証し、市民団体やNPO法人等の組織による運営について検討する。	公共交通空白地域	継続	運行事業者	・運行の受託および導入検討、運営への協力を行う。
							市	・運営組織設立および運営の支援を行う。 ・運行事業者を仲介する。 ・導入への補助制度を創設する。
							市民	・市民団体やNPO法人等の組織を設立して、生活交通を運営する。 ・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をを行う。
							運行事業者	・運行の受託および導入検討、運営への協力を行う。
							市	・運営組織設立および運営の支援を行う。 ・運行事業者を仲介する。 ・導入への補助制度を創設する。
							市民	・市民団体やNPO法人等の組織を設立して、生活交通を運営する。 ・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をを行う。
						運行事業者	・運行の受託および導入検討、運営への協力を行う。	
						市 市民	・公共交通を利用できない地域において、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を検討する。	

3. 3 施策の内容

目標 I 多核集約型の都市構造を形成する公共交通網の整備

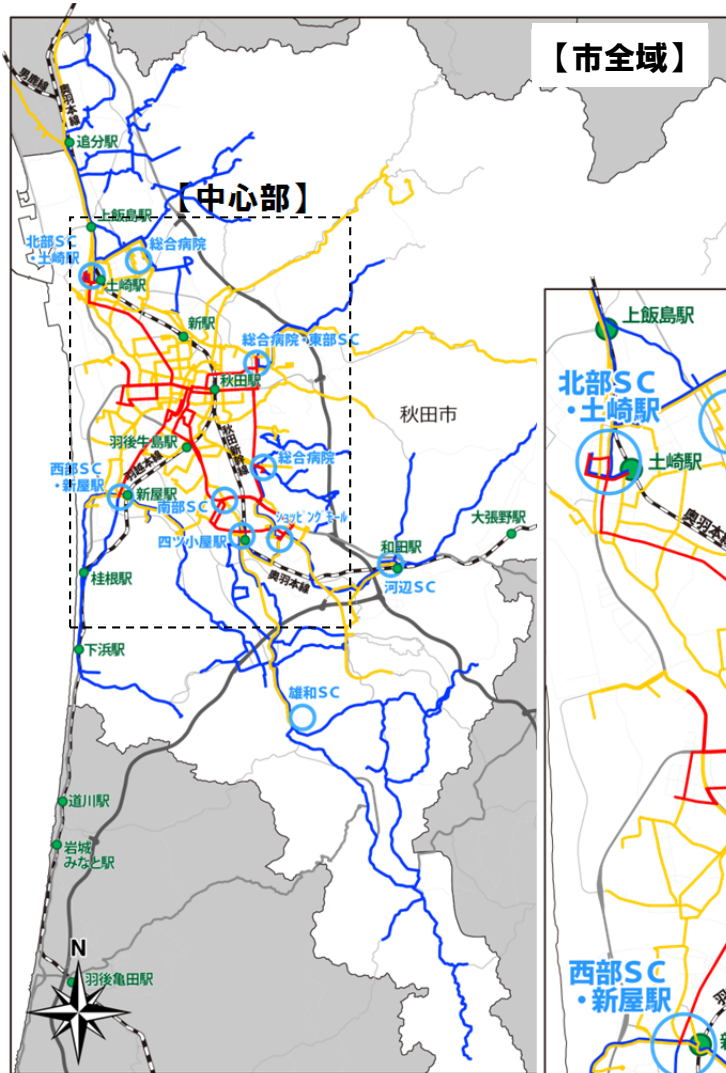
1 バス路線再編

- ・多核集約型のまちづくりを進めるに当たり、各地域中心を結ぶネットワークとして、鉄道とバスの連携による公共交通軸の充実が求められる。
- ・現在、バス路線のほとんどが秋田駅を起終点としているが路線および系統が多いことから複雑であり、さらに同じ区間に多くの系統が重複している。
- ・バス路線については、路線ごとの役割を明確化するとともに、利便性が高く持続可能な路線網への再編が必要である。
- ・都心部と地域中心を結ぶ路線(区間)については「幹線バス路線」として位置付け、多頻度運行化を目指す。
- ・その他の「支線バス路線」は、路線網を再整理し効率的な運行を進める。

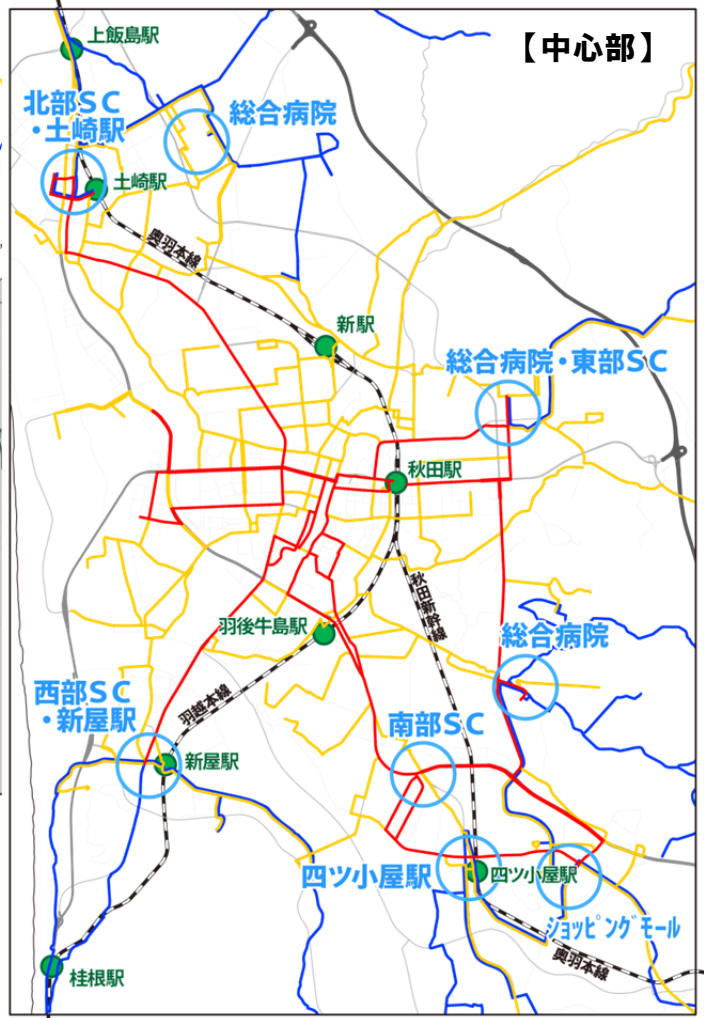


▲現在の交通結節点を基本とした秋田市の目指すべき将来都市像

中心部：「第6次秋田市総合都市計画」の「将来都市構造」における「市街地ゾーン」を基本としている。
 地域中心：「第6次秋田市総合都市計画」の「将来都市構造」における「地域中心」を基本としている。



凡例	
	乗継拠点
	幹線バス路線
	支線バス路線 (バス事業者)
	支線バス路線 (マイタウン・バス)
	鉄道



※路線図は平成 27 年 10 月現在

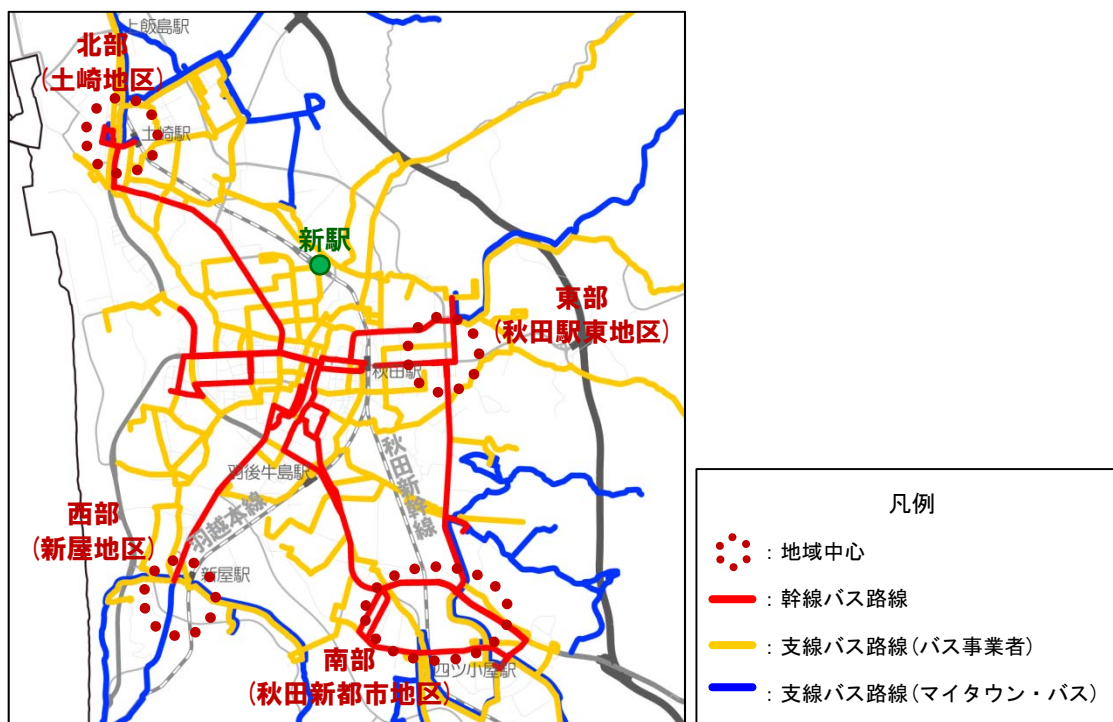
▲将来のバス路線網

1-1 幹線バス路線の見直し

幹線バス路線において、一定の走行速度が見込める路線では多頻度運行を行い、利便性向上を図る。

実施地域	中心部	実施期間	検討			実施		
			H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			→			→		

- ・市内のバス路線では都心部と各地域中心を結ぶ区間において、運行頻度が高く利用者が多い路線が存在し、多くの系統が走っている。
- ・このような都心部と地域中心を結ぶ路線(区間)を「幹線バス路線」として位置付け、ハード、ソフトの両面で走行性の向上に努め、多頻度運行化を目指すとともに、利便性が高く持続可能な路線への再編を実施する。



▲幹線バス路線の多頻度運行化

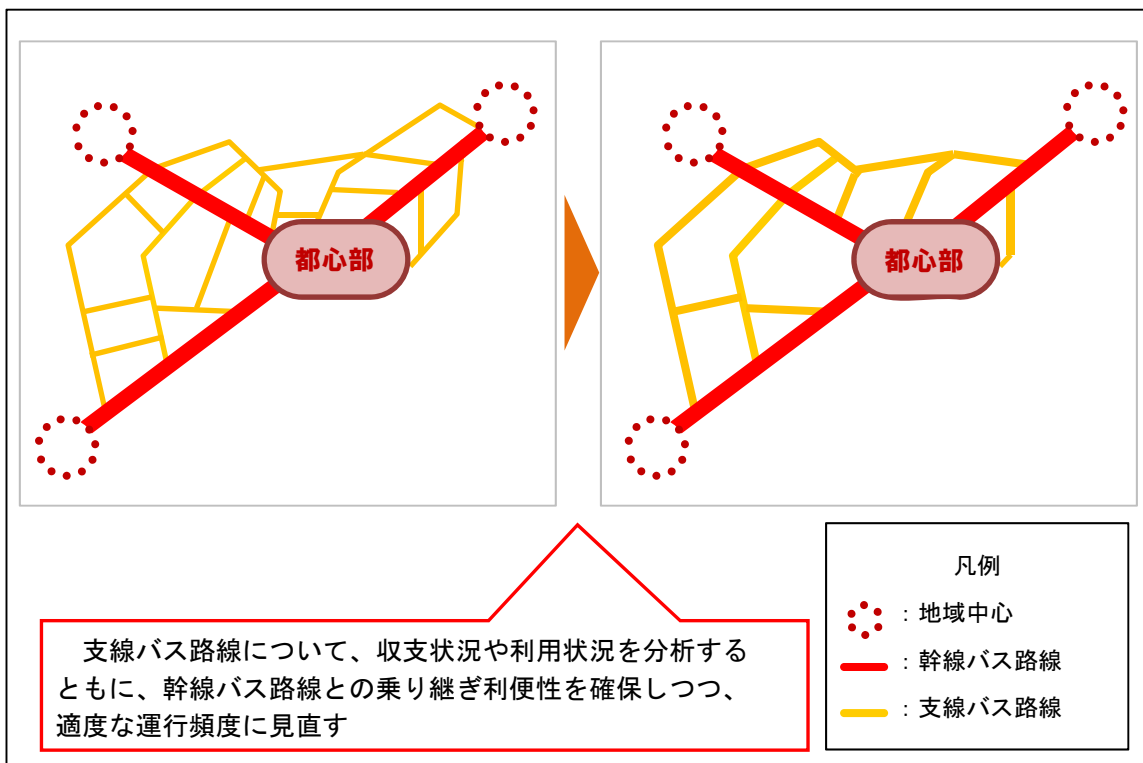
主な関係者	関係者の役割分担による取組内容
バス事業者市	・少系統多頻度運行を実現し、利便性が高く、持続可能な路線への再編を実施する。
バス事業者	・収支状況、利用状況に応じて系統数、運行頻度を見直すなど、効率的な運行を実施する。
県・市	・赤字バス路線維持に向けた支援制度を継続する。

1-2 中心部における支線バス路線の見直し

支線バス路線において、収支状況や利用状況を分析し、適正な運行頻度とするとともに、赤字の縮小を図る。

実施地域	中心部	実施期間	検討			実施		
			H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			→			→		

- ・ 幹線バス路線を除く路線である「支線バス路線」は、現在、中心部において網の目状に広がっており、路線・系統が多いことから複雑で分かりにくい状況である。
- ・ これらの支線バス路線について、路線の重複の見直しや収支状況、利用状況の分析により、適正な運行頻度を実現するバス路線の再編について検討する。
- ・ 中心部路線バスの非効率性の改善と、赤字の縮小を図る。



▲中心部における支線バス路線の見直しのイメージ

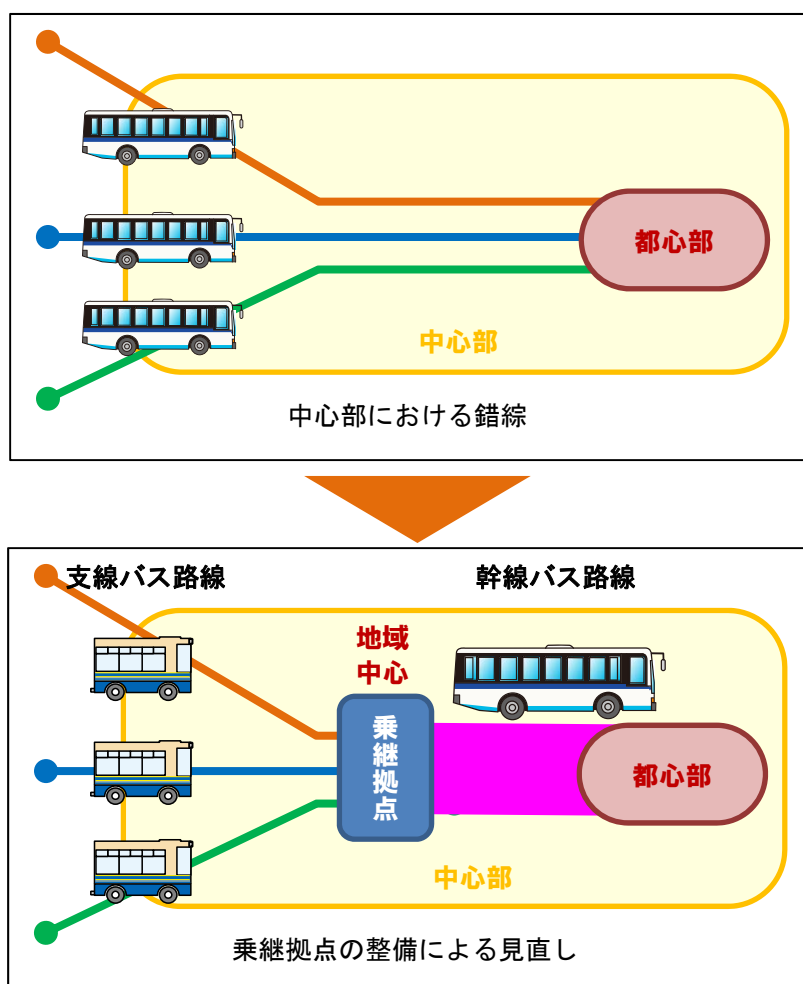
主な関係者	関係者の役割分担による取組内容
バス事業者	・ 収支状況、利用状況に応じて系統数、運行頻度を見直すなど、支線の効率的な運行を実施する。
県・市	・ 赤字バス路線維持に向けた支援制度を充実させる。

1-3 乗継拠点を軸としたバス路線全体の見直し

幹線バス路線と支線バス路線を乗り継ぎにより接続させ、バス路線全体の見直しを図る。

			→ 検討			→ 実施		
実施地域	全地域	実施期間	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			→			→		

- ・市内のバス路線網は、一部の区間で鉄道と並行しながら秋田駅を中心として放射状に広がっており、拡散した市街地内を網羅する形となっていることから、市内全体で体系化された効率のよい公共交通体系の構築が求められる。
- ・市内の各地域から都心部に向かうバス路線を各地域の乗継拠点で集約することで、都心部に向かうバス路線をわかり易く統一し効率的な運行を目指すとともに、乗継拠点から郊外部に向かう路線では各地域の実情に合わせたサービスを維持するなど、バス路線全体の見直しを行う。



▲乗継拠点を軸としたバス路線全体の見直しのイメージ

主な関係者	関係者の役割分担による取組内容
市バス事業者	・乗継拠点を整備し、幹線バス路線と支線バス路線全体の見直しを行う。

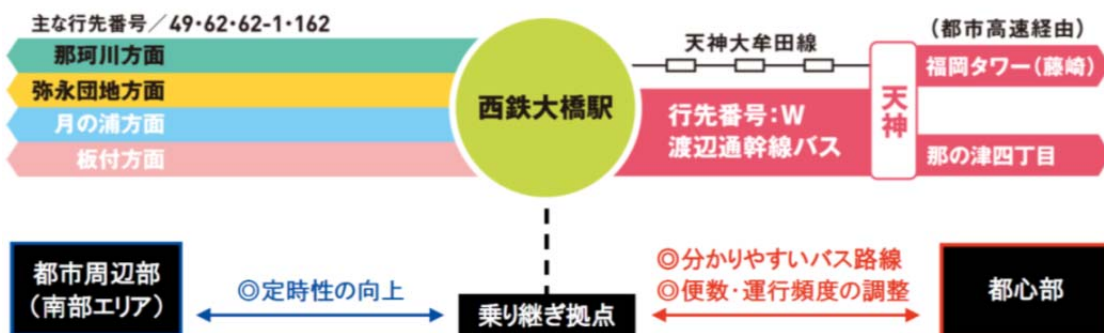
＜参考＞「西鉄大橋駅」を乗継拠点とした路線再編(福岡市)

西日本鉄道(株)では、平成25年11月より、都心から郊外への多数の路線の分岐点であり、福岡の副都心に位置する西鉄大橋駅を乗継拠点としたバス路線再編を実施している。路線重複による非効率性、定時性悪化などの問題に対応するため、これまで天神エリアから福岡市南部エリアまで直通運行していたバス路線の大部分を「西鉄大橋駅」起終点への切り替え、天神エリアの「都心部路線」と南部エリアへの「都市周辺部路線」をそれぞれ運行する形態に変更した。

都市周辺部路線の運行本数は原則維持し、都心部路線の運行間隔を約8分間隔(ラッシュ時は4分間隔)と、等間隔にすることで分かりやすい運行ダイヤとし、定時性・利便性の向上を図った。

また、従来の乗り継ぎ割引サービス90分以内80円)に加えて、交通系ICカード「nimoca」を活用し、「乗り継ぎポイント」を付与することで、乗継利用の場合、従来(直通で利用)と比較して実質安価に設定することにより乗継抵抗を緩和させている。

■「西鉄大橋駅」を乗り継ぎ拠点とした路線編成の概要



資料：西日本鉄道(株)広報室ニュースリリース，平成25年10月18日

資料：地域公共交通網形成計画および地域公共交通再編実施計画作成のための手引き(詳細編)

1-4 中心市街地循環バスの利便性向上

中心市街地循環バスの利用者増に向けた利便性向上を図る。

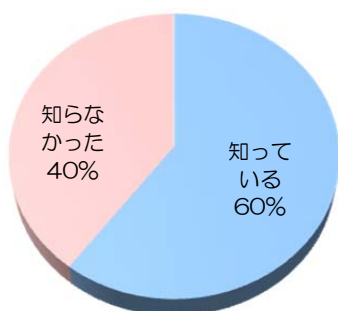
実施地域	中心部	実施期間	検討			実施	
			H28	H29	H30	H31	H32

- 中心市街地循環バス「ぐるる」は平成24年から運行されているが、市民の認知度や利用状況は未だ低い水準にあるため、市民や来街者のニーズをふまえつつ、利便性向上施策を検討し、サービスの充実を図る。

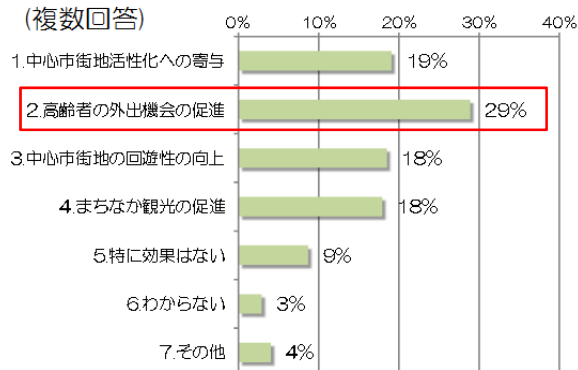
[中心市街地循環バスについての市民意識]

中心市街地循環バス「ぐるる」に関するアンケート調査	
調査時期：平成27年7月	調査対象・実施方法：市民100人会会員(106名)へ郵送

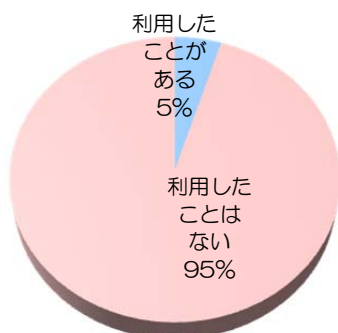
- あなたは循環バス「ぐるる」についてご存知ですか。



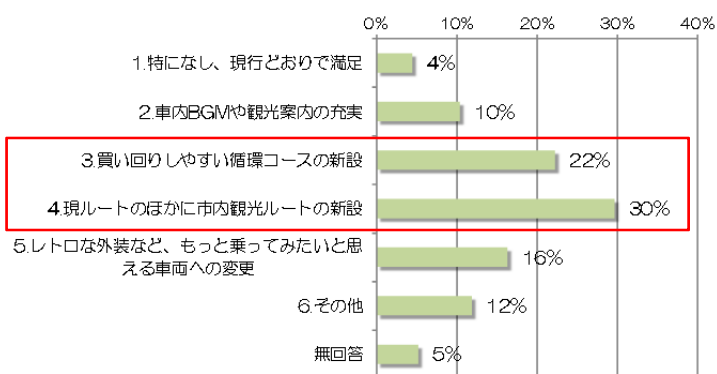
- 循環バス「ぐるる」が中心市街地を運行することで、どのような効果があると思いますか。(複数回答)



- あなたは循環バス「ぐるる」を利用したことはありますか。



- 今後の循環バス「ぐるる」に求めるものはなんですか。(複数回答)



主な関係者	関係者の役割分担による取組内容
市	・ 中心市街地循環バスの継続に向けた効果検証および、利便性向上策を検討する。
運行事業者	・ 中心市街地循環バスの利便性向上策を検討する。

<参考> るーぷる仙台 (仙台市交通局)

- ・「るーぷる仙台」は仙台駅前を起点に市内中心部の観光スポットを循環する路線バスで、レトロ調の外観と内装が特徴。
- ・平成11年5月に運行を開始し、観光客を中心に年間約35万人が利用している。利用者数の累計が、平成27年9月14日に500万人に達した。

▼「るーぷる仙台」の乗車料金

	一回乗車	るーぷる仙台 一日乗車券	るーぷる仙台・地下鉄 共通一日乗車券
大人	260円	620円	900円
小児	130円	310円	450円



▲「るーぷる仙台」のルートマップ

資料：「るーぷる仙台」ホームページ

2 鉄道の利便性向上

2-1 泉・外旭川地区への新駅設置検討

泉・外旭川地区での鉄道の新駅の設置を検討する。

実施地域	中心部	実施期間	検討					
			H28	H29	H30	H31	H32	H33~

●新駅の位置づけと必要性について

<多核集約型都市構造への転換における公共交通軸の重要性>

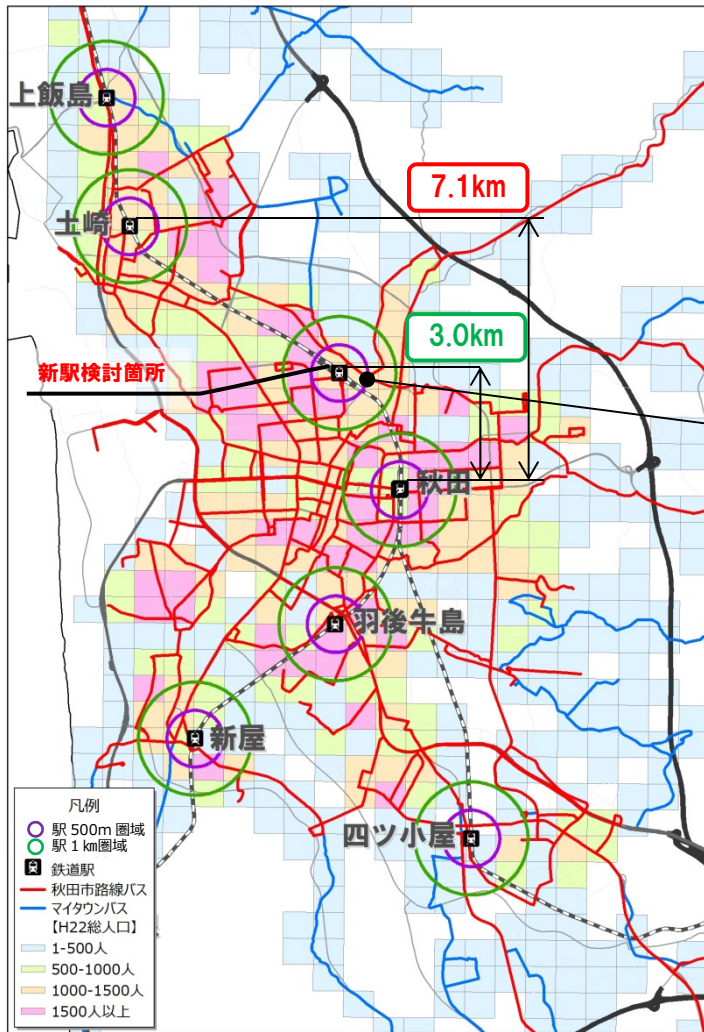
- ・本市総合都市計画では、多核集約型都市構造のまちづくりを掲げ、地域中心の機能強化と公共交通ネットワークの確保が必要とされており、中心市街地と各方面の地域中心を鉄道とバスの連携による公共交通軸でネットワークを強化し、誰もが移動可能な交通手段を確保することが重要とされている。さらに、公共交通軸の充実は軸上への居住誘導に有効であり、メリハリのある都市構造の形成に寄与する。

<都心～北部(土崎地区)の公共交通軸の現状>

- ・秋田市の地域中心として、都心部、北部(土崎地区)、西部(新屋地区)、東部(秋田駅東地区)、南部(秋田新都市地区)がある。
- ・連担する市街地内に公共交通軸を充実させ居住誘導を図るべき地域中心のうち、都心部と南部、西部を結ぶ公共交通軸として秋田駅～新屋駅の間に羽後牛島駅がある。
- ・一方で都心から土崎地区を結ぶ公共交通軸は、JR奥羽本線および並行する県道新屋土崎線(通称：新国道)と県道土崎港秋田線等のバス路線であるが、秋田駅～土崎駅間は7.1kmであり、東北地方の各県の中心駅を含む区間では最も駅間距離の長い区間であることから鉄道の利用者が限られている現状であり、当該の軸上では人口集積が進んでいない地域も存在している。
- ・泉・外旭川地区は、都心部に隣接する良好な住宅地が形成され、市内でも比較的人口の集積が進んでいる地区であるものの、鉄道沿線地域でありながら公共交通手段はバスに限定されている。

<新駅設置による効果>

- ・新駅の設置によって、定時性・速達性・遠達性を有する鉄道軸ときめ細かな生活路線をカバーするバス交通との結節点として相互の連携が図られることにより、泉・外旭川地区をはじめ周辺部も含めた地域住民の利便性が向上し、都心部までの移動時間短縮、高齢者等の社会参加活動等の外出機会の増加や中心市街地への来街のきっかけに大きな役割を果たすことが期待される。
- ・さらに新駅の設置は、本市の目指す多核集約型都市における都心・地域中心と鉄道・バス路線沿線への居住機能誘導の推進に寄与するものであり、高い公共交通サービスによって人口集積の後押しとなるものである。
- ・泉・外旭川地区は、地方卸売市場や斎場といった公共施設や事業所等の商業・業務施設が立地する複合系市街地としての一面を有しており、新駅の設置は全市域からのアクセス機能強化による都市活動や市民生活の質の向上に資するものである。



▲秋田市中心部における駅間距離と駅勢圏の状況

▼駅からの圏域人口 (人)

駅名	500m	1km
秋田駅	3,456	18,516
羽後牛島駅	4,925	16,514
新屋駅	2,302	9,832
四ツ小屋駅	546	3,056
土崎駅	3,635	13,877
上飯島駅	3,329	9,428
新駅	4,104	15,548

泉・外旭川地区に新駅を設置すると、駅500m圏域の約4,100人が徒歩圏内となる。

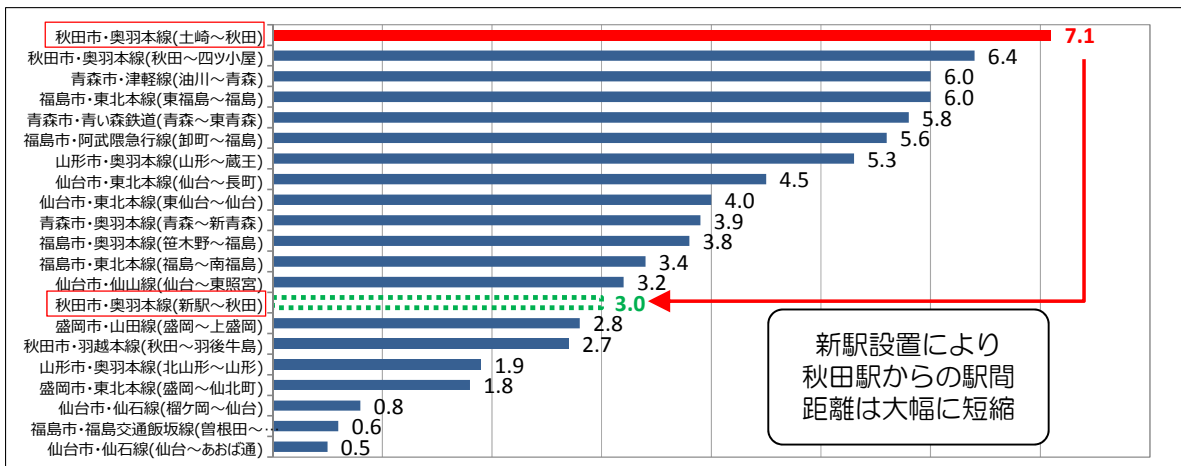
東北地方6県の中心駅(青森駅・秋田駅・盛岡駅・山形駅・仙台駅・福島駅)を含む区間の駅間距離は、現在の「土崎駅～秋田駅」が7.1kmで最も長い。
 新駅設置後は、平均以下となり、鉄道の利便性が確保される。

- ・より多くの市民が鉄道を利用
 - ・アクセス性の向上により都心部の求心力が向上
- ⇒コンパクトシティの形成に寄与

資料：平成22年国勢調査

▼東北地方の県庁所在地における中心駅からの駅間距離

(km)



新駅設置により秋田駅からの駅間距離は大幅に短縮

主な関係者	関係者の役割分担による取組内容
市 鉄道事業者	・泉・外旭川地区での新駅の設置を検討する。

2-2 パークアンドライドの導入検討

パークアンドライドの導入の可能性について協議し、候補地における社会実験実施等を検討する。

実施地域	郊外部	実施期間	検討				実施	
			H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			→					

- ・通勤・通学のピーク時間帯における自家用車利用による渋滞を緩和するとともに、鉄道利用の促進を目的として、市内の鉄道駅におけるパークアンドライドの導入の可能性について検討する。



▲秋田市内の鉄道駅

主な関係者	関係者の役割分担による取組内容
市 市民 バス事業者 鉄道事業者	・パークアンドライドの導入の可能性について協議し、候補地における社会実験実施等を検討する。

<参考>パークアンドライド等の実施(仙台都市圏)

仙台都市圏における渋滞等の緩和および宮城県内の鉄道等利用者利便の向上のためにパークアンドライドやパークアンドバスライド等を積極的に実施。

▼仙台都市圏における主なP&R等実施状況

地域	東 部			南 部			西 部	北 部	利用合計台数	
地区名	①多賀城駅北地区	②国府多賀城駅地区	③利府駅地区	④東部(霞の目)地区	⑤杜せきのした地区	⑥長町南	⑦中山地区	⑧富谷大清水地区		⑨泉中央駅地区
種別	P&R	P&R	P&R	P&B R	P&R	P&R	P&B R	P&B R	P&R	
乗換公共交通機関	JR仙石線	JR東北本線	JR利府線	市営バス(既存バス路線)	仙台空港アクセス鉄道	地下鉄南北線	市営バス(既存バス・快速バス路線)	宮交バス(既存バス路線を増便及び延伸)	地下鉄南北線	
駐車場位置	SC(生協多賀城店)駐車場の一部	駅前市営駐車場(無料)	駅前町営駐車場	交通局霞の目営業所内駐車場	SC(名取I7)駐車場の一部	SC(ラカーテン長町)駐車場の一部	SC(イオン中山店)駐車場の一部	SC(イオン富谷店)駐車場の一部無料・駐車場内に新設した始発(終点)バス停を利用	泉区役所北側駐車場・七北田公園・泉図書館・イオンカマヤパーク335(セルパ)・泉中央駐車場	
導入年度	13年度	13年度	14年度	15年度	20年度	21年度	13年度	15年度	15、16年度	
利用可能枠数	11	0	311	21	100	150	50	20	220	883
H24.10.15現在	9	0	287	21	21	89	4	12	197	640
	81.8%	0.0%	92.3%	100.0%	21.0%	59.3%	8.0%	60.0%	89.5%	72.5%
利用可能枠数	11	0	311	14	100	150	50	20	220	876
H25.11.7現在	10	0	288	14	25	90	5	9	204	645
	90.9%	0.0%	92.6%	100.0%	25.0%	60.0%	10.0%	45.0%	92.7%	73.6%
利用可能枠数	11	0	311	12	100	150	50	20	200	854
H26.12.24現在	10	0	299	12	33	86	3	9	190	642
	90.9%	0.0%	96.1%	100.0%	33.0%	57.3%	6.0%	45.0%	95.0%	75.2%
備考	来年度からの予約があるため空きなし	震災の影響により当面の間休止	H24.2.15に利用可能台数297台→311台に増加	事務所スペース確保のため利用可能枠21台→12台に減少					開発に伴いパーク335(セルパ)の利用がでなくなることから、220台→200台に減少	

※1：実施状況は、平成11年度に行った仙台都市圏における「P&R、P&B Rの交通実験」の後から本格的に導入している地区(箇所)であり、以前から駅周辺の民間駐車場を利用して鉄道や地下鉄に乗り換えしている実態は把握していない。

※2：利府駅地区の町営駐車場を利用しているP&Rについては、利用者を特定していないので、2~3ヶ月の利用実績(集計)を基に1日あたりの平均利用台数を算出している。

資料：国土交通省資料



■パークアンドライド優待サービス

ICカード乗車券 icscA の乗降履歴を利用したパーク&ライド優待サービスを実施している。地下鉄の乗降で利用した icscA を、同じ日に駐車場出口精算機の IC カード読み取り部分にタッチすることで駐車料金が割引されるサービス。



資料：仙台市交通局ホームページ

3 乗継拠点の整備

3-1 乗継場所の集約等によるバス乗継拠点の整備

地域中心における鉄道とバス、バス相互の乗継拠点について、集約を含めた乗継の利便性向上について検討する。

実施地域	全地域	実施期間	検討			実施		
			H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			→			→		

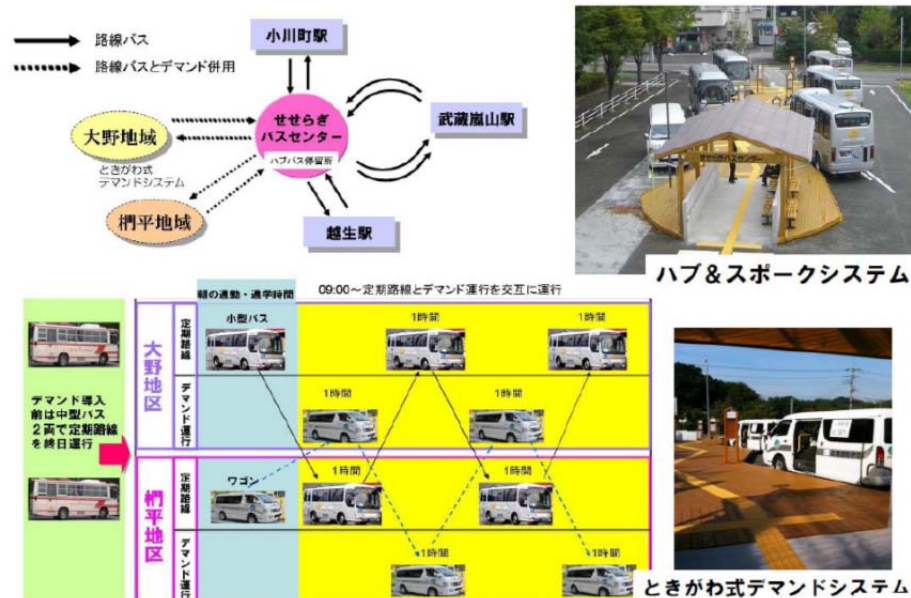
- ・現状において、市内の各地域中心では鉄道駅とバス停および公共施設や集客施設が必ずしも徒歩圏内に位置していないことから、市内の各地域から都心部に向かうバス路線を各地域の乗継拠点で集約するためには、最適な乗継拠点を設定し、乗継場所の集約について検討する必要がある。
- ・各地域中心の特性を踏まえ、既存施設を活用しながら、乗継の利便性向上について検討するとともに、乗継拠点周辺における安全な通行環境の確保に努めていく。

主な関係者	関係者の役割分担による取組内容
市 バス事業者 運行事業者 鉄道事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅や各地域の市民サービスセンター等を活用し、地域中心における鉄道とバス、バス相互の乗継拠点の集約や待合施設の導入等、各拠点の状況に応じて、乗継の利便性向上について検討する。 ・物理的に集約が困難な場合においても、施設間で乗継利用が可能な環境整備について検討する。

<参考>路線バスのハブ&スポーク化と交通空白地域の解消(埼玉県ときがわ町)

ときがわ町内のバス路線を統合再編する際に、各系統の中心に位置するときがわ町の施設にせせらぎバスセンターを新たに設置し、全ての系統のバスをせせらぎバスセンター発着とした。

また、ときがわ町の山間地域の2系統においては、定期路線バスと予約時のみ運行のデマンドバスを交互に運行することにした。このデマンドバスは定期路線よりさらに山間の交通空白地域に停留所を設置し、交通空白地域の解消を図った。



資料:地域公共交通網形成計画および地域公共交通再編実施計画作成のための手引き(詳細編)

3-2 乗継拠点施設の機能の充実

待合施設について、乗継による負担を減らすための施設整備を行う。

実施地域	全地域	実施期間	検討			実施		
			H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			→			→		

- 乗継拠点施設では、待ち時間を快適かつ有効に過ごすための工夫として、屋内休憩施設、運行情報案内や乗車券等の券売機、トイレ、自動販売機などの整備、駐輪場の設置等が考えられる。
- 乗継拠点は、鉄道駅や各地域の市民サービスセンター等の活用を想定しているため、各施設の既存機能を活用しつつ、更なる施設整備の可能性検討および、事業者間の連携による情報提供の充実等のソフト施策について検討する。
- 情報提供にあたっては、多言語化対応について検討する。

主な関係者	関係者の役割分担による取組内容
市	・施設整備に係る支援制度の導入を検討する。
市 バス事業者 運行事業者 鉄道事業者	・待合施設の屋内化やバスの遅れ情報等の乗継に関する情報提供、休憩所の併設等、乗継による負担を減らすための施設整備を行う。

<参考> 仙台市地下鉄泉中央駅

- バスターミナルと隣接する市営地下鉄の構内にて、バス情報が提供されている。



3-3 円滑な乗り継ぎの確保

幹線バス路線と支線バス路線、およびバスと鉄道の円滑な乗継と負担軽減のために、事業者間でダイヤを調整する。

			→ 検討	→ 実施				
実施地域	全地域	実施期間	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			→					

- ・現在、鉄道事業者とバス事業者の情報共有により、乗継に配慮したダイヤ調整を行っている。
- ・今後のバス路線再編により大幅なダイヤ変更が想定される上、鉄道とバスの乗継の円滑化が重要な課題となることから、連携の強化を図る。

主な関係者	関係者の役割分担による取組内容
バス事業者 運行事業者 鉄道事業者	・幹線バス路線と支線バス路線の円滑な乗継と負担軽減のために、事業者間でダイヤを調整する。

<参考> 交通事業者間の連携(福島県会津若松市・郡山市)


関係市町村、鉄道事業者、沿線バス事業者が連携し、二次交通マップやフリーパスを作成、乗り継ぎの円滑化や地域の活性化を推進。

会津鉄道観光アクセス時刻表(会津・野岩鉄道利用促進協議会)


会津鉄道と沿線観光地等を結ぶバス路線との乗継時刻や路線図等を盛り込んだ二次交通マップを作成。

【事業実績】 7,000部発行


- ・会津鉄道の快速列車「AIZU マウントエクスプレス」の車内等に設置して配布することで、利用者の乗継ぎ利便性の向上を図る。



二次交通の時刻表を掲載



沿線の見どころを紹介



資料:「東北公共交通アクションプランの取組状況」国土交通省

目標Ⅱ 利便性向上、バス路線運営適正化に向けた取組みの推進

1 バス走行環境の向上

1-1 渋滞緩和策の導入

公的機関での時差出勤やノーマイカーデーの実施を拡充するとともに、民間企業等に対する啓発を推進し、通勤時間帯の渋滞緩和を図る。

実施地域	全地域	実施期間	検討			実施		
			H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			→					

- ・秋田市では、渋滞緩和や温室効果ガス削減への一歩として、公共交通や徒歩、自転車など環境にやさしい通勤手段へ転換するきっかけづくりとなるよう、毎月第4金曜日のノーマイカーデーを実施している。
- ・この取組を拡充するとともに、市民が自発的にマイカー通勤を控えるよう民間企業をはじめ広く一般への意識啓発を推進する。

秋田市ノーマイカーデー 平成27年度の実績

実施日：平成27年10月23日(金)

実績：ノーマイカー通勤参加者494名、早起き時差通勤参加者356名

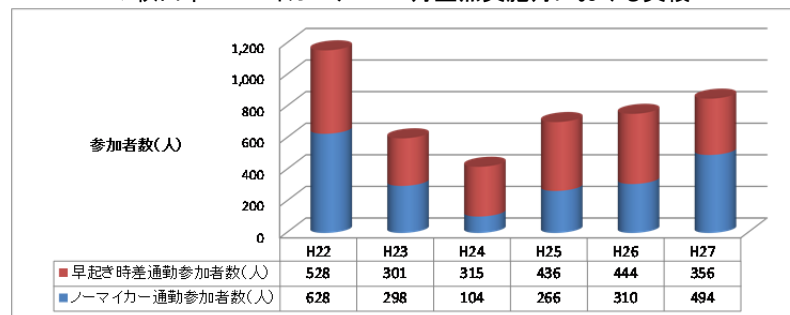
この1日で **約1.6トンのCO₂** を削減

この削減量は、樹齢50年(高さ20~30m)ほどのスギの木100本が、およそ1.4ヶ月かけて吸収・固定する量に値する。(参考資料：国土交通省・環境省・林野庁資料)

<計算条件>

- ・50年生のスギ1本が1年間にCO₂を吸収する量：14kg-CO₂ (環境省/林野庁資料)
- ・自動車によるCO₂排出量原単位：172g-CO₂/人・km (国土交通省資料)
- ・ノーマイカーデー参加者の平均通勤距離：片道9.8km×2 (個人アンケート調査結果より)

▼秋田市ノーマイカーデー10月重点実施月における実績



資料：秋田市交通政策課

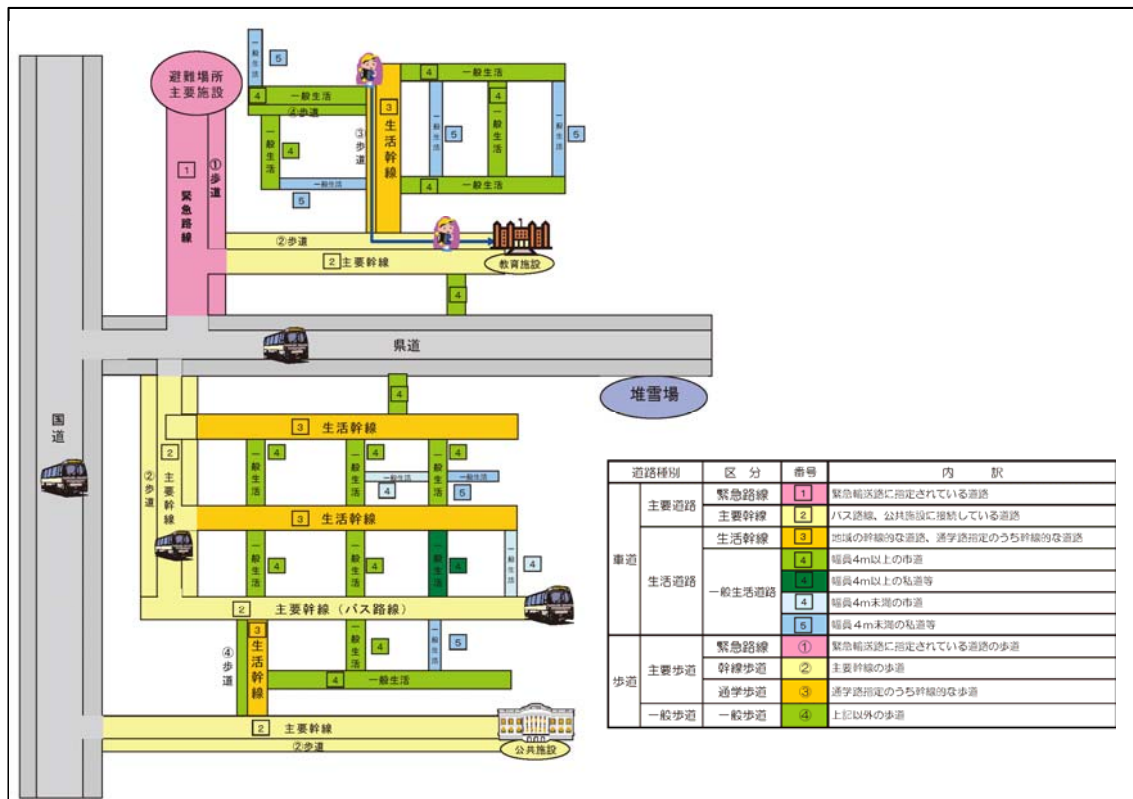
主な関係者	関係者の役割分担による取組内容
市民	・マイカー通勤を控え、バスや鉄道等の公共交通や自転車の利用に転換する。
市・県・国	・公的機関での時差出勤やノーマイカーデーの実施を拡充するとともに、民間企業等に対する啓発を推進する。

1-2 冬期におけるバスの走行性向上

除雪の着実な実施により、冬期のバスの走行性を高める。

実施地域	全地域	実施期間	検討 → 実施					
			H28	H29	H30	H31	H32	H33~

- ・「秋田市ゆき総合対策基本計画」(H25.10)において、「効果的な道路除排雪の推進」として、「県との連携をさらに強化し、管理区分にとらわれず一体的に作業を行う路線や堆雪場周辺道路の除雪体制や狭い市道との交差部の雪処理方法などについて協議する」としている。
- ・各道路管理者が定められた除雪の作業手順もしくは作業優先順位に基づき着実に実施するとともに、連携を図っていく。



▲除排雪における道路種別、区分の概念図

資料：「秋田市ゆき総合対策基本計画」(H25.10)

主な関係者	関係者の役割分担による取組内容
国・県・市	・冬期の除雪について、定められた作業手順もしくは作業優先順位に基づき着実に実施する。

2 バス運行情報提供の充実

2-1 バス路線や系統のわかりやすさの向上

系統番号表示について、引き続きよりわかりやすい路線・系統や系統番号となるよう、継続的に検討する。

実施地域	全地域	実施期間	検討		実施			
			H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			→					

- ・現在、車両の行先表示は、整理された系統番号と経由、路線名、主要施設の組み合わせによる表示で統一されるとともに、LED式となっている。
- ・今後のバス路線再編に合わせて、バス路線や系統のわかりやすさの向上を目的として随時、路線や系統の整理を行うとともに、情報提供の際の表示方法を検討する。

主な関係者	関係者の役割分担による取組
バス事業者	・系統番号表示について、バス路線の再編に合わせて変更するとともに、よりわかりやすい路線・系統や系統番号となるよう、継続的に検討する。



▲LED式による系統番号と行先表示

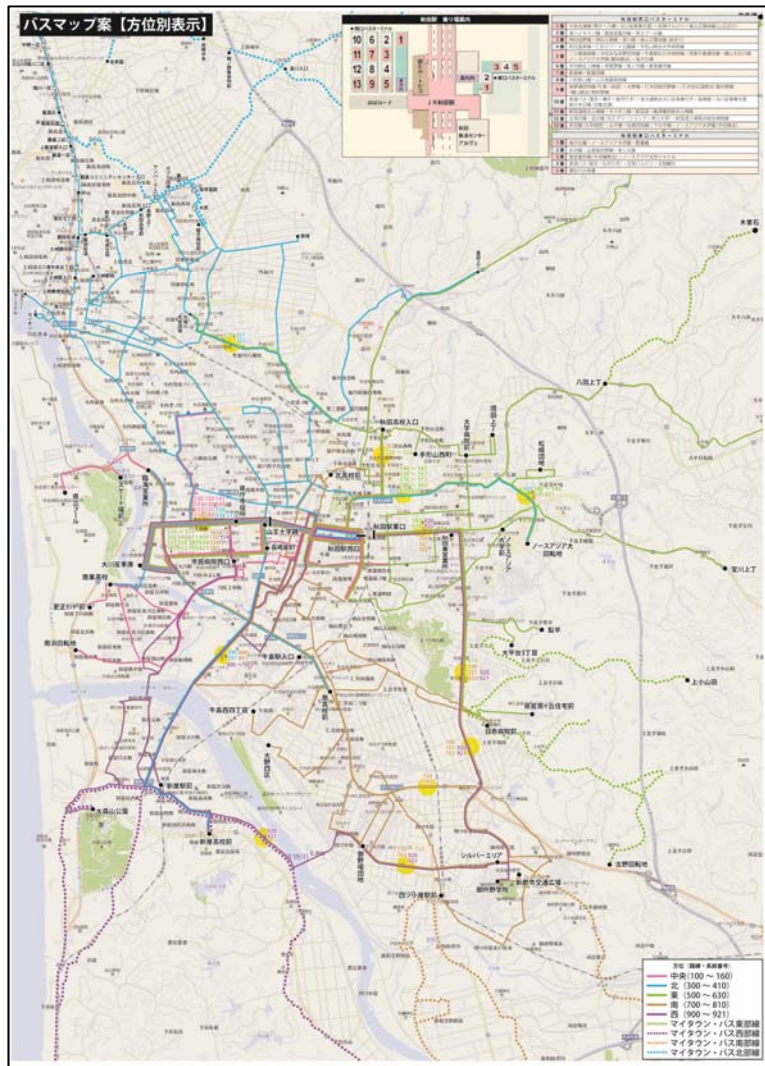
2-2 より使いやすいバスマップへの更新

現行のバスマップについて、地域別マップや路線バスとマイタウン・バスが一体となったバスマップの作成等により、より使いやすくなるよう継続的に検討する。

実施地域	全地域	実施期間	検討 → 実施					
			H28	H29	H30	H31	H32	H33~

- ・前項のバス路線、系統の記号や番号統一化との連携により、地域別マップをはじめよりわかりやすいバスマップの作成について検討する。
- ・バスマップは、秋田駅や乗継拠点での掲示や配布、インターネットやスマートフォンなどでの情報提供についても検討する。

- わかりやすいバスマップとするために
 - ・地域住民、観光客等全ての利用者を対象とする
 - ・地域別図を作成する
 - ・路線の表示を集約し、見やすくする
 - ・多言語表記とするなどの工夫を行う



▲バスマップの検討例

主な関係者	関係者の役割分担による取組
市 バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・現行のバスマップについて、秋田市全域版に加え、地域毎に表示した地域別マップの作成を検討する。 ・路線バスとマイタウン・バスが一体となったバスマップとして、秋田市全体のバス路線を網羅したマップの作成・配布を検討する。
バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・更新版バスマップを試作するとともに、モニタリングの実施により、さらに使いやすいバスマップを作成する。

2-3 ICT を活用した運行状況等の提供

スマホ利用者向けのアプリの作成やバスロケーションシステムの導入等、ICT を活用した運行状況の提供について検討する。

実施地域	全地域	実施期間	検討			実施		
			H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			→			→		

- ・バス利用者への質の高いサービスの提供として、バスの運行情報等をリアルタイムに提供できるよう、ICT を活用した各種運行情報サービスの導入を検討する。

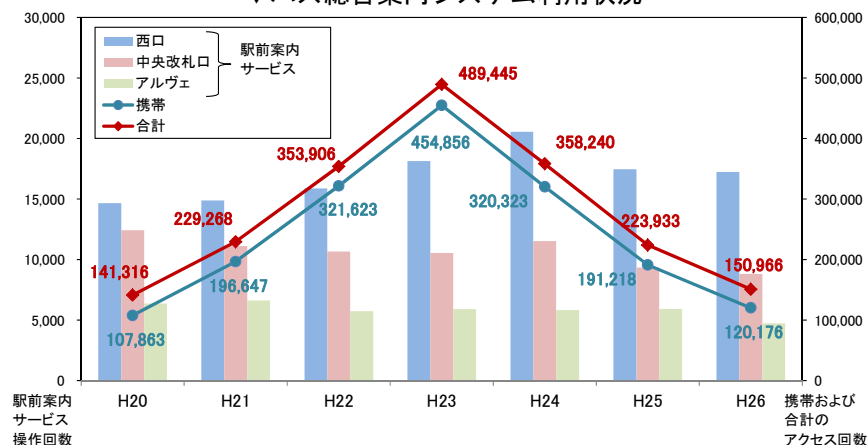
主な関係者	関係者の役割分担による取組内容
市	・ ICT 活用に係る支援制度の導入を検討する。
市 バス事業者	・ バス路線検索等のバス案内サービスをスマホに対応可能なものとする。 ・ 主要施設や乗継拠点においてバス運行状況を把握できるバスロケーションシステムを導入するとともに、スマホでも同様の情報を閲覧可能にする。

＜秋田市で実施されているバス案内サービス＞



▲秋田駅前バス案内サービス

▼バス総合案内システム利用状況



<参考> 三沢市コミュニティバス(みーばす)(青森県三沢市)

積雪の影響によるバス遅延への対応および市立病院での快適なバス待ち環境の実現を図るため、バスロケーションシステムを導入した。

【導入による効果】

■「あしあとランプ」導入によるバス待ち環境の向上

バスの接近と発車を「まもなくマーク」と「あしあとマーク」で伝える「あしあとランプ」を市内の主要なバス停4ヶ所に設置したことにより、利用者がその場ですぐに知りたい直近のバスの状況を伝達することが可能となった。

■「あしあとランプマルチ」導入による、病院施設内でのバス待ち実現

系統毎のバスの時刻やバスの接近情報、発車情報を伝える「あしあとランプマルチ」を市立病院待合室に設置したことにより、病院施設内でのバス待ちを実現した。

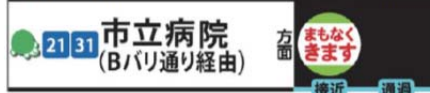
■安価な導入・維持コスト

システムの導入および維持が安価で可能なことから、今後も利用者の多いバス停への追加設置を検討している。

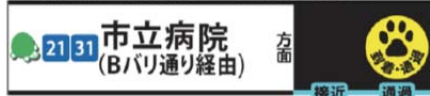
《あしあとランプ》

利用者がその場ですぐに知りたい直近のバスの位置を「まもなくマーク」と「あしあとマーク」で伝えます。設置停留所は、市役所・公会堂前②、三沢駅、ミス・ビールドームです。

○到着数分前から「まもなくマーク」でお知らせ



○出発後は「あしあとマーク」でお知らせ



《あしあとランプマルチ》

利用者の多い市立三沢病院の待合室には、市立病院バス停の発車情報を知らせる「みーばす発車案内モニター」を設置しています。

■あしあとランプ



■あしあとランプマルチ

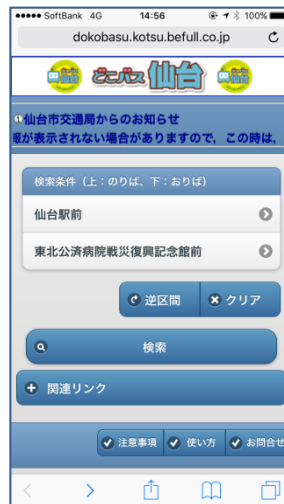


資料：三沢市「みーばす」乗り方案内

<参考> 「どこバス仙台」バスロケーションシステム(仙台市)



▲バス接近情報の表示



▲バス情報検索アプリのスマホ画面

3 バス利用環境の改善

3-1 バス停における施設の充実

バス停施設等のバリアフリー化や、ベンチの整備等により、待ち時間の負担を軽減するとともに、バスシェルター広告等の導入を検討する。

実施地域	中心部	実施期間	検討		実施			
			H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			→					

- ・ 幹線バス路線の利便性向上のため、幹線バス路線沿線のバス停のうち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において、上屋やベンチの導入を促進していく。その際、歩道幅員などの構造上、設置可能な場合は、冬期の強風や積雪を考慮し風除けのついたバス停下屋の設置を検討する。
- ・ 広告付きバスシェルターの設置により維持管理費等への広告収入の活用が可能であることから、導入について検討する。

主な関係者	関係者の役割分担による取組内容
市	・ 施設整備費用の支援制度の導入を検討する。
バス事業者	・ 幹線バス路線の主要バス停において、ベンチの整備や待合施設の屋内化を行う。あわせて、バスシェルター広告等の導入について検討する。



▲バス停下屋(秋田市内)



▲広告付バスシェルター(仙台市内)

3-2 誰もが利用しやすい車両の導入

低床バスの導入を進める。

実施地域	全地域	実施期間	検討				実施	
			H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			→					

- ・バス乗降時において、高齢者をはじめ誰もが利用しやすいよう、低床バスの導入を進める。

▼一般路線バスにおける低床バス導入の状況(平成27年12月現在)

一般路線バス 総台数 182両	低床バス 82両	ノンステップ	32両
		ワンステップ	50両
	その他		100両

資料：秋田中央交通株式会社

▼低床バス資料

床面の地上面からの高さは65cm以下であって、スロープ板およ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80cm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。



主な関係者	関係者の役割分担による取組内容
市	・低床バス導入に係る支援制度について検討する。
バス事業者	・低床バスの導入を進める。

3-3 鉄道およびバスで利用可能なICカードの導入検討

鉄道およびバスで利用可能な共通 IC カードの導入に向けた検討を行う。

実施地域	全地域	実施期間	検討 → 実施					
			H28	H29	H30	H31	H32	H33~

- ・秋田市では交通系 IC カードが未導入のため、料金支払い時の手間等の利用者負担や降車時間増によるバス定時性の低下等の状況が見受けられている。
- ・IC カード導入によるメリットは、公共交通利用のバリア軽減、旅行者の移動の円滑化、ポイント制度などの地域経済活動に加え、正確な旅客データの入手および分析に基づく効果的・効率的な輸送の実現が挙げられる。さらに、バス路線の再編について検討するに当たり、IC カードを導入し旅客データを入手することは、的確な再編案を導くためにも大変重要である。
- ・現在、全国で47種類の交通系 IC カードが導入されている。カードの種類は、三大都市圏や地方拠点都市で多く普及している10種類の交通系 IC カード(以降10カード)と地方独自カード37種類に区分される。平成27年4月1日時点において、秋田市を含む6県がICカードの空白地域であり、地域独自カードは導入されているが10カードが未導入の地域は4県である。
- ・ICカードの導入検討に当たっては、市民や利用者のニーズを踏まえつつ、10カードと地方独自カードの別等について、導入費用を考慮しながら比較検討するとともに、各種支援制度を活用する。

10カード
Suica、PASMO等全国で相互利用可能な10種類のカード

【利用エリア】

相互

相互

大阪 ←→ 東京

➢ 他の10カードの利用エリアでも利用可能

【サービス】
あらかじめパッケージ化されたサービス

➢ 乗車ポイントや乗継割引等の標準サービスの変更や追加には、他事業者との調整が必要

地域独自カード
Iruca(ことでん)、NORUCA(福島交通)等、導入地域でのみ利用可能なカード

【利用エリア】

独自

相互

高松 → 東京

➢ 当該カード利用エリアでのみ利用可能
➢ 当該カード利用エリアでは他のカードは利用不可

【サービス】
地域のニーズに合ったオーダーメイドなサービス

➢ 乗車ポイントをはじめ、回数や曜日、時間帯、乗継等多様な割引制度等を、独自の判断で設定可能

▲10カードと地域独自カードの違い

資料：国土交通省総合政策局作成

主な関係者	関係者の役割分担による取組内容
市	・ IC カード導入に係る支援制度について検討する。
市 バス事業者 鉄道事業者	・ 鉄道およびバスで利用可能な共通 IC カードの導入に向けた検討を行う。

<参考>交通系 IC カードのサービス

■高松琴平電気鉄道株式会社の地域独自カード「IruCa(イルカ)」の割引制度

1)電車バス乗継割引サービス

- ・同日中に電車とバスの中で乗継ぎをした場合に乗継先の運賃を割引
- ・IruCa 定期券(電車のみ)でバスを利用した場合に割引品)

2)回数割引サービス

- ・1カ月間の利用回数に応じた割引率を適用
(電車:5%~最大40%、バス10%~最55%)

■福島交通株式会社の地域独自カード「NORUCA(ノルカ)」の割引制度

1)回数券

- ・NORUCA(普通)回数券±1,000円ごとに10%のプレミアを付与。
- ・NORUCA 学割回数券±学生に限り1,000円ごとに20%のプレミアを付与。
- ・NORUCA ちょこっとエコ回数券(ちょこエコ)
=エコ通勤を推進するため1,000円ごとに40%のプレミアを付与
(毎月1日、11日、21日の3日間のみ利用可。)

2)乗継割引

- ・NORUCA 回数券で降車後60分以内にバス・鉄道に乗り継いだ場合に、大人50円、小児30円を自動で割引。
- ・「乗り継ぎ定期券」により通常の定期券より割引。

3)乗継割引

- ・休日100円サービス・通勤定期券があれば休日は家族も含めて大人1人100円、小児1人50円で乗車可。

0D データの活用による生産性の向上

■福島交通株式会社の取組事例

- ・NORUCAにより得られるODデータを居住人口や就業人口、あるいは地理的なデータと重ね合わせることで、線的、面的な分析を実現し、便数の増減や経路変更等の可能性の検討に活用している。

■西日本鉄道株式会社の取組事例

- ・nimocaのODデータを活用するとともに、乗継割引やポイント付与制度と組み合わせて利用者の乗換抵抗の抑制を図ることにより、福岡市内におけるバス路線再編を実現した。

資料:国土交通省総合政策局作成

4 利用しやすいバス運賃の検討

4-1 ゾーン制料金等の導入の検討

ゾーン制料金等、利用しやすい運賃体系の導入について検討する。

実施地域	全地域	実施期間	検討 → 実施					
			H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			→					

- ・路線バスおよびマイタウン・バスは、現在、基本的に対距離料金制の運賃体系を採用している。
- ・ICカードの導入およびバス路線の再編と合わせて、ゾーン制料金等の利用しやすい運賃体系や、割引制度の導入等について検討する。

主な関係者	関係者の役割分担による取組内容
バス事業者	・バス運賃支払いの単純化について検討する。

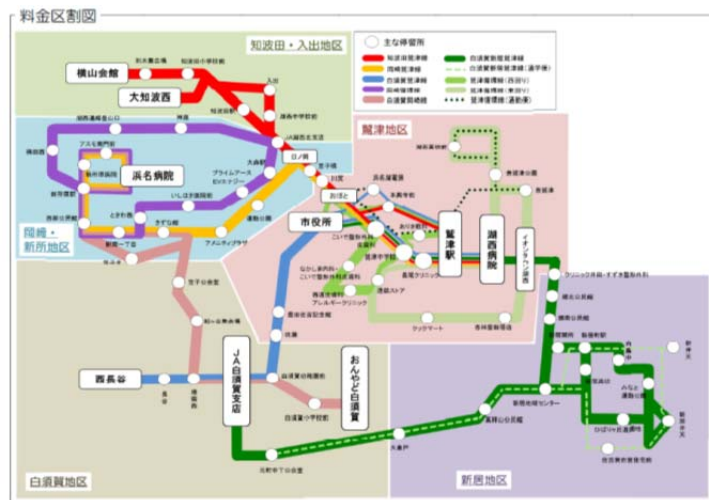
<参考>国内のバス運賃体系一覧

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。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導入。

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。

湖西市コミュニティバス ”コーちゃんバス“ (静岡県湖西市)

- ・市内を5つのゾーン(地区)に分け、ゾーン制運賃を導入している。
- ・1つのゾーン内を利用の場合は100円、ゾーンを1つまたいだ場合は200円。



4-2 乗継時の運賃の検討

乗継時の利便性確保のため、乗継割引について検討する。

実施地域	全地域	実施期間	検討		実施		
			H28	H29	H30	H31	H32
			→		→		

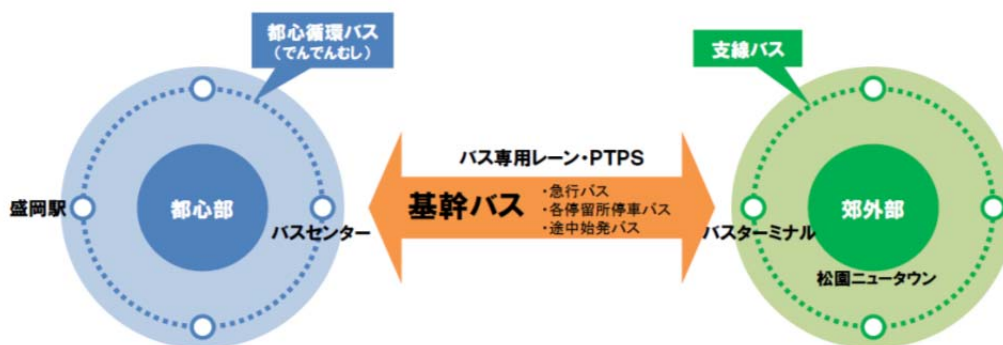
- 乗継拠点を軸としたバス路線全体の見直しにより、郊外部と都心部との移動の際に乗継拠点での乗換えが必要となる。ICカードの導入と合わせて、乗継の円滑化に加え料金負担を軽減するために、乗継割引について検討する。

主な関係者	関係者の役割分担による取組
市バス事業者	乗継時の利便性確保のため、ICカード導入とあわせて乗継割引について検討する。

<参考>ゾーンバスシステムの導入(岩手県盛岡市)

盛岡市では、郊外から都市中心部へのマイカー通勤者の増大で朝夕の交通渋滞が激しさを増し、バスの走行環境が悪化、更にバス利用者が減少するという悪循環に陥っていた。

ゾーンバスシステムは主に住宅地を運行する支線バスと市中心部へ向かう基幹バスから成り立ち、途中に設置するミニバスターミナルで乗り換えるシステムである。盛岡市内では、松園地区において最初に導入され、支線バスとして6ルートが設定するとともに、都心部では循環バス「でんでんむし」を設定して、盛岡駅を起点とした5つの中心商店街を結ぶ循環路線を設定した。また、基幹バス区間については、速達性と定時性を高めるため、市道に設置されていたバス専用レーンを延伸しました。合わせて、利用者の乗り継ぎのデメリット感を緩和するため、乗継割引運賃を設定した。



資料：国土交通省 地域公共交通支援センターホームページ

新潟交通株式会社の乗継割引(新潟市)

新潟市においては、持続可能なまちづくりの実現に向け、平成27年9月からBRTを導入するとともに、乗換拠点を整備してバス路線を再編することとしている。これにより、例えば、現在は新潟駅前から乗換え無しに到達できる場所へも乗換えが必要となることがあるが、平成23年から導入している「リゅーと」を利用した場合には乗換が無い場合と同一の運賃とするなど、乗換抵抗が小さくなるように努力している。

資料：国土交通省総合政策局作成

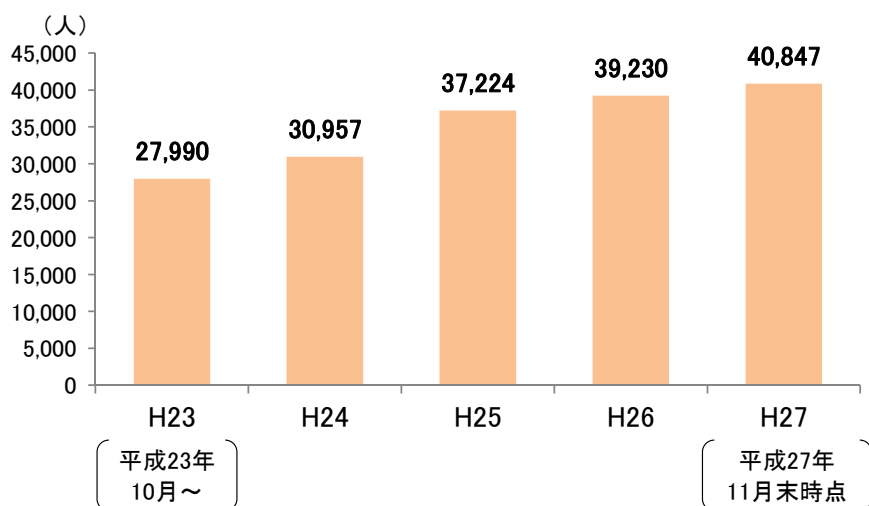
4-3 高齢者や障がい者等に対する運賃の助成

高齢者コインバス事業を継続し、引き続き利用状況の検証・評価を行うとともに、障がい者に対する助成を継続する。

		⇨ 検討			⇨ 実施			
実施地域	全地域	実施期間	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			⇨					

- ・平成23年10月より、秋田市では高齢者の外出機会の促進、社会参加・生きがいづくり支援のほか、移動手段の確保と公共交通の利用促進の観点から、秋田市に住民登録をしている70歳以上の高齢者が1回100円で路線バスを利用できる「高齢者コインバス事業」を開始し、平成25年10月からは68歳以上を対象としている。コインバス資格証明書の発行数は、年々増加している。
- ・秋田市の住民基本台帳に登録されているバス利用可能な在宅の障がい者(身体障害者手帳または療育手帳の交付を受けている人)は、申請により「福祉特別乗車証」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。なお、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、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となる。

▼高齢者コインバスの資格証発行数(累積)



主な関係者	関係者の役割分担による取組内容
市	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者コインバス事業の継続と利用状況の把握を実施する。 ・障がい者の交通手段等の実態を把握し「福祉特別乗車証」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。

5 公共交通利用の促進

5-1 公共交通利用の促進

公共交通の利用促進について、広く市民に啓発するとともに、潜在的な利用希望者の掘り起こしを行う。

実施地域	全地域	実施期間	検討		実施			
			H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			→					

- ・秋田市では毎月第4金曜日のノーマイカーデーを継続して実施している。
- ・これらの取り組みを拡充するなどモビリティ・マネジメントを実施するとともに、広く市民に啓発を行っていく。

■モビリティ・マネジメントとは

環境や健康などに配慮した交通行動を、大規模、かつ、
個別的に呼び掛けていくコミュニケーション施策

■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す。

■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。

■“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。

資料：「モビリティ・マネジメント(交通をとりまく様々な問題の解決にむけて)」国土交通省

主な関係者	関係者の役割分担による取組内容
市 県 市民 バス事業者 鉄道事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用促進について、広く市民に啓発する。 ・自家用車を利用している高齢者等、公共交通への転換見込みについて調査し、啓発を行う。 ・地域の懇談会の実施やモビリティマネジメントの実施等、市民が主役となり公共交通を利用し、将来に向け維持していくための活動を行う。 ・市民は公共交通を積極的に利用する。

目標Ⅲ 持続可能な公共交通の確保に向けた仕組みづくりの推進

1 マイタウン・バスの持続的な運営

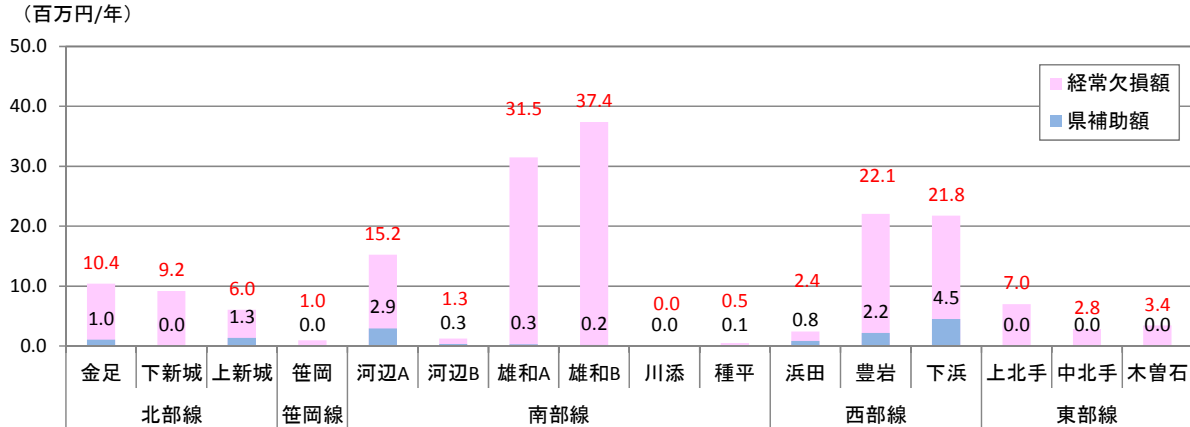
1-1 マイタウン・バスの継続的な運行

市がマイタウン・バスの運行費用の負担を継続するとともに、市民・地元関係者が自ら利用促進に取り組む。

実施地域	郊外部	実施期間	検討 → 実施					
			H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			→					

- ・平成26年度におけるマイタウン・バス全体での経常欠損額は1.7億円/年であり、そのうち秋田県のマイタウン・バス運行費補助を1,400万円/年受けている。
- ・平成25年に実施したマイタウン・バス北部線に関するアンケートでは、マイタウン・バスの運行路線沿線の世帯では、回答者のおよそ8割が日頃自家用車で移動している。
- ・利用者拡大に向けた取組み推進や効率的な運行の検討を継続しつつ、マイタウン・バスの運行確保には、市による運用費用負担が不可欠である。

▼マイタウン・バスの路線別経常欠損額と県補助額



主な関係者	関係者の役割分担による取組内容
市	・マイタウン・バスの運行費用を負担する。
市民	・自らマイタウン・バスの利用促進に取り組む。

1-2 マイタウン・バスの利便性向上の検討

既存のマイタウン・バスの利用実態を把握、分析し、利便性向上について検討する。

				→ 検討	→ 実施			
実施地域	郊外部	実施期間	H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			→					

- ・平成21年以降、南部地域と東部地域の郊外部不採算路線についても代替交通としてマイタウン・バスを新たに導入し運行しており、導入後も各地区においてマイタウン・バス運行協議会を開催し、随時運行内容の見直しを行っている。
- ・今後、利用実態の把握、分析と合わせてバス路線再編の検討と連携しながら、マイタウン・バスの利便性向上について検討する。

主な関係者	関係者の役割分担による取組内容
市	<ul style="list-style-type: none"> ・運行協議会の運営を支援する。 ・マイタウン・バスの利用実態を把握し利便性向上について検討する。
市民	<ul style="list-style-type: none"> ・運行協議会を運営し、利便性向上について検討する。

▼現在運行中のマイタウン・バスの概要(平成27年10月現在)

運行開始	路線名		運行形態	廃止路線名
平成17年 10月	西部線	浜田線、豊岩線、下浜線	定時定路線型	西部地域 (豊岩線、下浜線、浜田線)
平成20年 4月	北部線	金足、下新城、上新城	デマンド型	北部地域 (堀内線、小友線、 下新城線、上新城線)
平成21年 10月	南部線	河辺A、雄和A、雄和B	定時定路線型	南部地域 (雄和線、岩見三内線、 ユージュル)
		河辺B、河辺C、川添、 種平	デマンド型	
平成22年 4月	東部線	上北手、中北手、木曽石	定時定路線型	東部地域 (上北手線、中北手線、 木曽石線)
平成23年 4月	笹岡線	笹岡線	デマンド型	外旭川地区(笹岡地区)

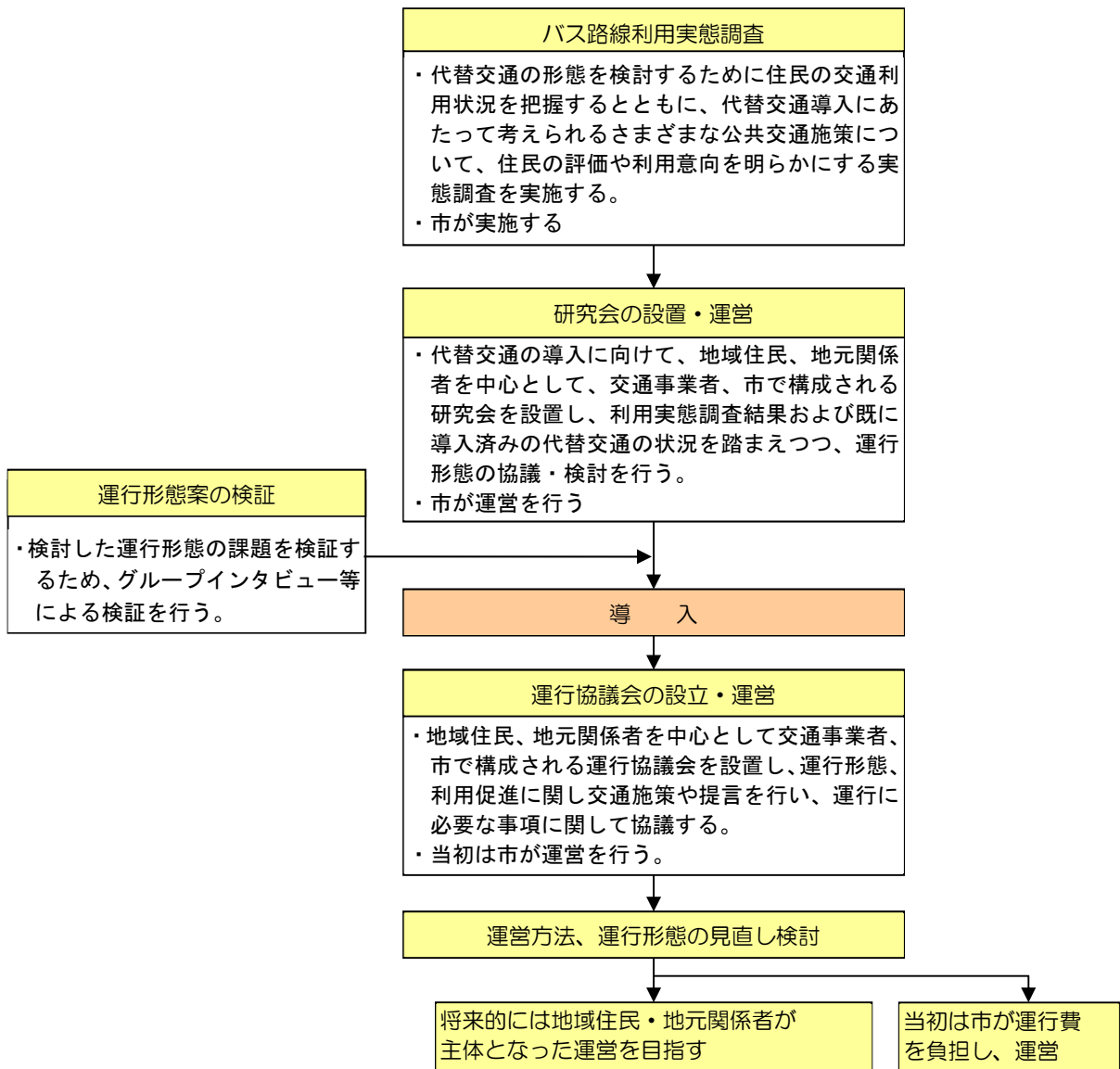
2 必要に応じた代替交通(マイタウン・バス)の導入

2-1 代替交通(マイタウン・バス)の新規導入の検討

郊外部の路線廃止に伴う代替交通(マイタウン・バス)の導入の必要性を検証し、導入のための検討および準備を行う。

実施地域	郊外部	実施期間	必要に応じて検討					実施
			H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			→					

- ・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。また、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することによりそのニーズを把握し、研究会での検討を支援する。



▲代替交通の導入、運営準備の実施フロー

▼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する。

○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対する意見を把握する。アンケート調査に比べ、本音の意見を聞けることから、より正確な重要を把握できる。

主な関係者	関係者の役割分担による取組内容
市	・研究会の設立および運営を支援する。
市民	・代替交通導入の検討組織としての研究会の設立や、運営を行う。

3 新たな代替交通の検討

3-1 新たな運行形態に向けた地域組織の設立

生活交通の運営を目的として、協議や関係者間の調整の実施等、新たな運行形態の確立に向けた検討を行うための市民団体や NPO 法人等の組織を設立する。

実施地域	郊外部	実施期間	検討		実施			
			H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			→					

- 生活交通を維持していくためには、地域が一体となって取り組んでいく体制が必要であることから、地元が主体となって生活交通を支えていくための地域組織を設立する。

主な関係者	関係者の役割分担による取組内容
市 市民 運行事業者	・マイタウン・バスから地元主体による運行形態への移行を見据えた地域組織を設立し、地域が主体となった公共交通の維持を検討する。
市	・運営組織設立・運営を支援する。導入への補助制度の創設や運行事業者の仲介を行う。
市民	・市民団体やNPO法人等を設立して、代替交通を運営する。 ・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を 行う。
運行事業者	・運行の受託および導入検討、運営への協力を 行う。

<参考>住民主体のコミュニティバスの運行(福島県金川町・田園町)

【取組みの経過】

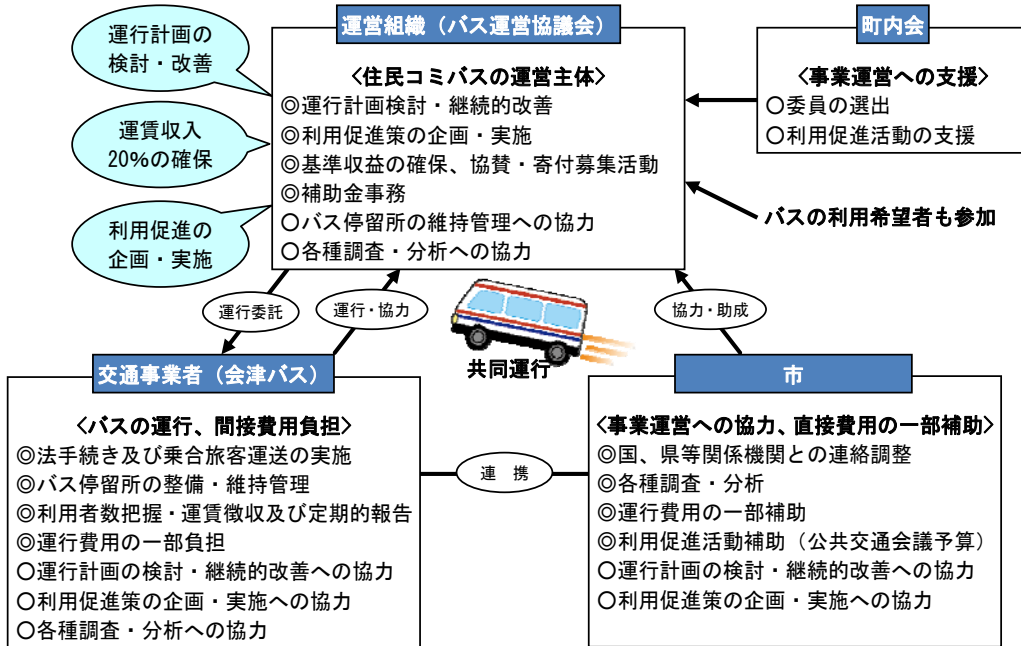
- バス事業者によるコミュニティバスの実証実験運行(平成23年7月~平成24年7月)
 地元地域は“運行支援委員会”という形で事業者をサポート
 ⇒利用者低迷によりバス事業者による本格運行には至らず
- 実証実験運行結果の検証(平成24年8月~平成25年7月)
 利用者ヒアリング、高齢者への全数アンケート調査・分析に協力
- 運行方式の検討
 利用希望者との度重なる意見交換や口コミによる利用希望者の拡充活動

↓ これらを通じ

「金川町・田園町住民コミュニティバス運営協議会」を設立

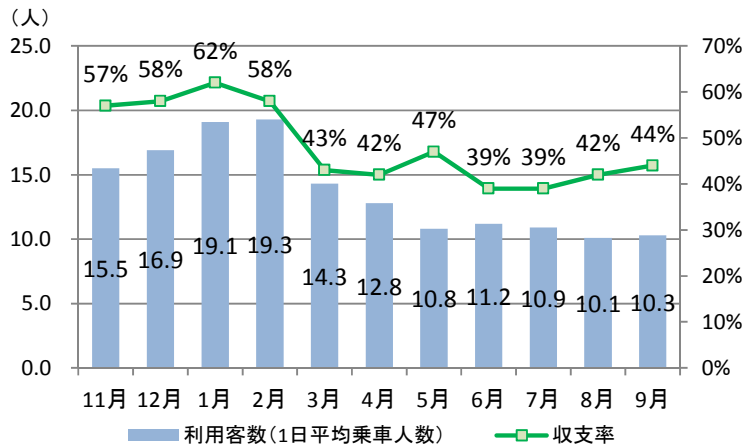
継続したバスの運行を図っていくためには、バスに乗せてもらうという受身の姿勢ではなく、地域が主体的に取り組んでいく必要がある。

【住民コミバス「さわやか号」運営の枠組み】



【運行実績】

便数：3便(1コース)1日当り：13.7人、収支率：48%



資料：「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム」資料

3-2 公共交通空白地域における生活交通の導入検討

公共交通空白地域において、生活交通の必要性を検証し、市民団体や NPO 法人等の組織による運営について検討する。

実施地域	公共交通空白地域	実施期間	検討		実施			
			H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			→					

- ・公共交通空白地域においては、地域の実情を踏まえながら生活交通の必要性について検証を行う。
- ・検証の結果、生活交通の導入を検討する際には、地域が一体となって取り組んでいく体制が必要であることから、地元が主体となって生活交通を支えていくための地域組織を設立する。

主な関係者	関係者の役割分担による取組内容
市	<ul style="list-style-type: none"> ・運営組織設立および運営の支援を行う。 ・運行事業者を仲介する。 ・導入への補助制度を創設する。
市民	<ul style="list-style-type: none"> ・市民団体や NPO 法人等の組織を設立して生活交通を運営する。 ・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をを行う。
運行事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・運行の受託および導入検討、運営への協力をを行う。

3-3 スクールバス等の活用の検討

既存のスクールバスや福祉バス、病院送迎バス等について、公共交通としての活用の可能性を検討する。

実施地域	公共交通 空白地域	実施期間	→ 検討 → 実施					
			H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			→					

- ・公共交通を利用できない地域において、既存のスクールバスや福祉バス等を対象として、空席および送迎時間帯以外の時間帯における車両を公共交通へ活用することについて、その可能性を検討する。

主な関係者	関係者の役割分担による取組内容
市 市民	・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を検討する。

<参考>送迎バスの空席を活用した高齢者等外出応援事業(千葉県我孫子市)

- ・市内の自動車教習所や病院、大学、市の福祉施設への送迎のために運行しているバスの空席を活用して、高齢者や障がいをもつ方が買い物などに利用できる外出応援事業を実施している。
- ・病院、大学、自動車教習所、福祉センター等の送迎バスが参加している。
 - 利用対象者：市内在住の65歳以上の方、身体に障害のある方。
 - 運賃：無料
 - 原則として月曜日から金曜日、午前9時から午後5時(各送迎バスの運休日を除く)

