

第3次秋田市公共交通政策ビジョン
(秋田市地域公共交通計画)
(素案)

令和2年11月

秋 田 市

目次

第1章 第3次秋田市公共交通政策ビジョンの策定	1
1 - 1 第3次秋田市公共交通政策ビジョン策定の目的	1
1 - 2 計画の区域	3
1 - 3 計画の期間	3
1 - 4 計画策定の背景	4
1 - 5 第2次公共交通政策ビジョンの評価	5
1 - 6 法改正を踏まえた新たな役割分担	12
第2章 目指すべき将来都市像	15
2 - 1 公共交通政策ビジョンが目指す将来都市像	15
2 - 2 都市交通に係る上位・関連計画の整理	15
2 - 3 上位・関連計画の概要と市街地形成の方針	16
2 - 4 上位・関連計画の概要とまとめ	30
2 - 5 交通を取り巻く社会情勢・環境変化	31
2 - 6 第3次秋田市公共交通政策ビジョンが目指す未来の姿	33
2 - 7 本計画での取組により実現を目指す公共交通の利用環境	34
第3章 基本的な方針と目標の設定	35
3 - 1 計画の基本的な方針	35
3 - 2 計画の目標	36
3 - 3 計画の実現に向けた取組の視点	37
3 - 4 施策の体系	38
第4章 目標の実現に向けた取組	41
4 - 1 多核集約型の都市構造を形成する公共交通ネットワークの整備	41
4 - 2 利便性向上、バス路線運営適正化に向けた取組の推進	44
4 - 3 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	48
第5章 推進体制と進行管理	50
5 - 1 推進体制	50
5 - 2 本計画の策定経緯	51

第1章 第3次秋田市公共交通政策ビジョンの策定

1-1 第3次秋田市公共交通政策ビジョン策定の目的

本市では、地方都市共通の課題である高齢化や人口減少の進行とともに、市街地の拡散と低密度化というまちの変化によって、地方生活を支える交通・商業・医療福祉等の都市機能の維持が困難な状況になることが懸念されています。

このような都市構造上の課題に対応するため、本市では、総合都市計画において、多核集約型コンパクトシティの実現を目指すこととしており、平成29年度には「秋田市立地適正化計画」を策定し、居住を含めた都市機能の適切な誘導を図るため、地域間の連携を図る骨格道路網の整備や、持続可能な公共交通網の形成とその維持・確保のための公共交通の利用促進・効率化を進めることとしております。

近年の都市内交通環境改善のための実践的な取組により、渋滞対策や中心市街地活性化については一定の効果は確認できるものの、公共交通の持続可能性という観点では、公共交通利用者が減少傾向にあるなど依然として厳しい状況にあります。

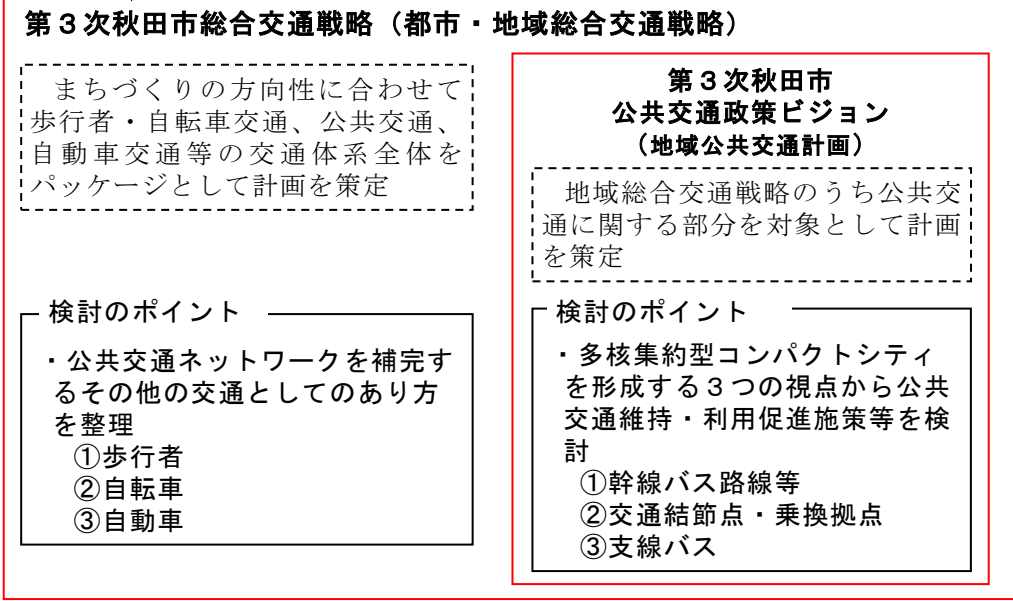
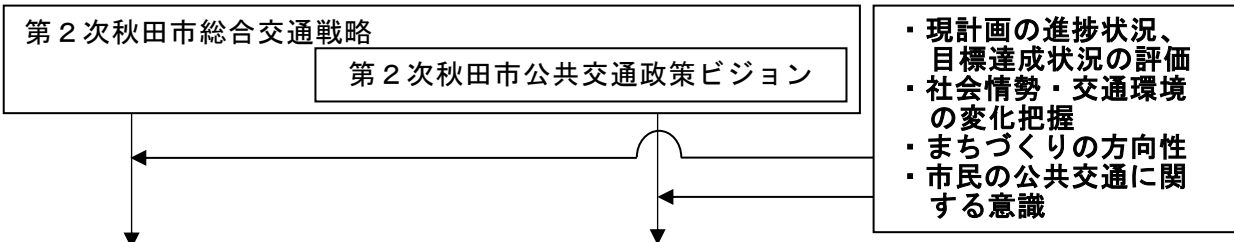
今後、更に人口減少・高齢社会が進むことを見据え、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークを構築し、地域における移動手段の確保を図りながら、多核集約型コンパクトシティの実現に向けた取組を進めていく必要があります。

そのためには、これまで以上に関係者の連携を密にしながら、ハード・ソフト両面から公共交通関係施策を戦略的に進めていくことが求められております。

また、「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。以下、「地域公共交通活性化再生法」という。）」が令和2年6月に改正され、「地域が自らデザインする地域の交通」の実現のため、地方公共団体による地域公共交通計画の作成が努力義務化されるとともに、地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実が図られております。

本市が目指す多核集約型コンパクトシティの形成に向けた公共交通網や、市民の足としての持続可能な公共交通のあり方も含め、誰もが自由に最適な移動手段を選択できる秋田市の実現に向けて、秋田市公共交通政策ビジョンを策定するものです。

なお、第3次秋田市公共交通政策ビジョンは、地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画として策定します。



秋田市地域公共交通協議会で検討・策定

持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律 <予算関連法律>

地域が自らデザインする地域の交通【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

○地方公共団体による「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成
 ・地方公共団体による「地域公共交通計画(マスタープラン)」の作成を努力義務化
 ⇒国が予算・ノウハウの支援を行うことで、地域における取組を更に促進(作成経費を補助 ※予算関連)
 ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け
 ⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細かく対応(情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)
 ・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
 ⇒データに基づくPDCAを強化

○地域における協力の促進
 ・乗合バスの新規参入等の申請があった場合、国が地方公共団体に通知
 ・通知を受けた地方公共団体は、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、地域の協議会で協議し、国に意見を提出

地域公共交通形成計画(H26改正)
 地域公共交通事業者(民間)と共同で作成
 まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成の促進

地域公共交通計画(今回改正後)
 (市町村又は都道府県、市町村と共同)で作成
 まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成
 地域における輸送資源の総動員
 メニューの充実やPDCAの強化により、持続可能な旅客運送サービスの実現の確保

地域公共交通サービス
 地域公共交通形成計画の策定状況
 現行の目標(2020年度末500件)は達成
 (件)
 2015年 30
 2016年 119
 2017年 273
 2018年 418
 2019年 500

地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

輸送資源の総動員による移動手段の確保

地域に最適な旅客運送サービスの継続

継続強化されるメニュー例

- ① 乗合バス事業者など他の交通事業者による継続(縮小・変更含む)
- ② コミュニティバスによる継続
- ③ デマンド交通(タクシー車両による乗合運送(区域運行))による継続
- ④ タクシー(乗用車)による継続
- ⑤ 自家用有償旅客運送による継続
- ⑥ 福祉輸送、スクールバス、病院、商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

○路線バスの維持が困難と見込まれる段階で、地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者を選定する「地域旅客運送サービス継続事業」を創設
 ⇒従前の路線バス等に代わり、地域の実情に応じて右の①～⑥のいずれかによる旅客運送サービスの継続を実現

自家用有償旅客運送の実施の円滑化

交通事業者協力型自家用有償旅客運送
 道路運送法の交通事業者(バス・タクシー)による運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設
 ⇒運送の安全性を向上させつつ、寒地対応

○道路地帯等で市町村等が行う自家用有償旅客運送について、バス・タクシー事業者が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設
 ⇒運送の安全性を向上させつつ、寒地対応

○地域住民のみならず観光客を含む訪客も対象として明確化
 ⇒インバウンドを含む観光ニーズへも対応

貨客混載に係る手続の円滑化

○鉄道や乗合バス等における貨客混載を行う「貨客運送効率化事業」を創設
 ⇒旅客・貨物運送サービスの生産性向上を促進

既存の公共交通サービスの改善の徹底

利用者目線による路線の改善、運賃の設定

○[現状]地方都市のバス路線では、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃が見直されにくく、利便性向上や運行の効率化に支障
 また、独占禁止法のカルテル規制に抵触するおそれから、ダイヤ、運賃等の調整は困難

○[改正案]「地域公共交通利便増進事業」を創設
 ⇒路線の効率化のほか、「等間隔運行」や「定額制乗り放題運賃」「乗組員割引運賃(通し運賃)」等のサービス改善を促進
 併せて、独占禁止法特例法により、乗合バス事業者間等の共同経営について、カルテル規制を適用除外する特例を創設

等間隔運行
 定額制乗り放題運賃

MaaSの円滑な普及促進に向けた措置

○MaaSに参加する交通事業者等が決定する前記MaaSサービス事業者の認定制度を創設
 ⇒交通事業者の運賃設定に係る手続をワンストップ化

○MaaSのための協議会制度を創設
 ⇒参加する幅広い関係者の協議・連携を促進

交通インフラに対する支援の充実【地域公共交通活性化再生法・物流総合効率化法】

○鉄道建設・運輸施設整備支援機構による資金の貸付制度の対象として、LRT・BRT等のほか、以下の交通インフラの整備を追加(※予算関連)
 ・地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた鉄道の整備
 ⇒交通ネットワークを充実
 ・物流総合効率化法に基づく認定を受けた物流拠点(トラックターミナル等)の整備
 ⇒複数の事業者の連携による物流効率化を促進

▲法改正の概要(国土交通省資料)

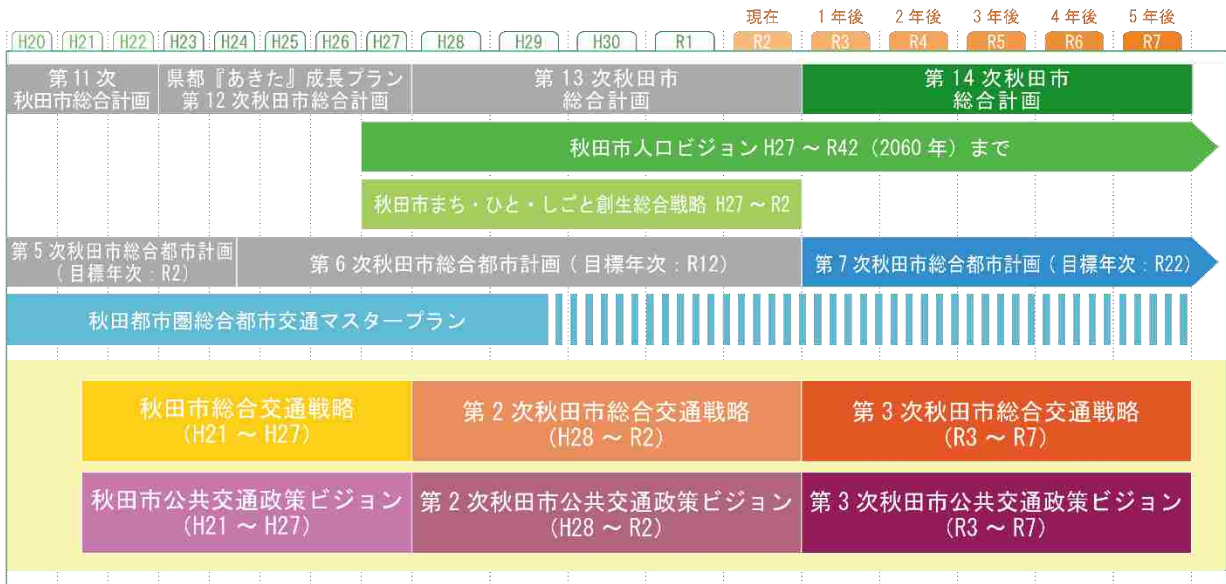
1 - 2 計画の区域

本計画の対象とする区域は、秋田市全域とします。



1 - 3 計画の期間

計画期間は、令和3年度から令和7年度までの5年間とします。



1 - 4 計画策定の背景

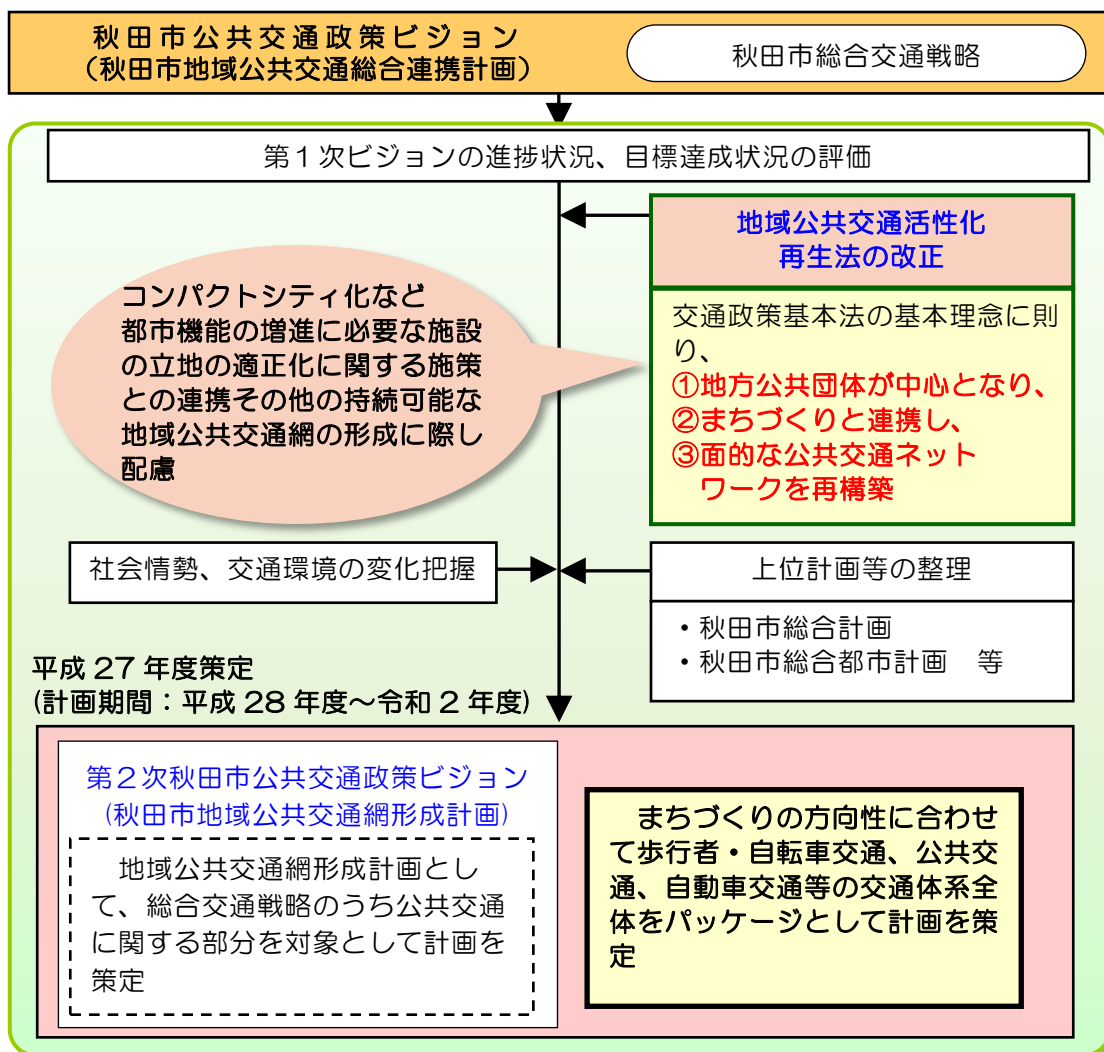
(1) 公共交通政策ビジョンの策定経緯

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、安全で円滑な交通の確保と将来を見据えた持続可能な都市づくりについて、総合的な都市交通のあり方や必要な施策・事業に関して目標を定め、ハード・ソフトの両面から取組を進めてまいりました。

平成 28 年 3 月には、持続可能な多核集約型都市の形成に向けて、まちづくりと連携した都市交通の再構築も含め、関連する施策を総合的に展開していくことを目的として、「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。）を策定し、都市交通課題へ継続的に取組んでまいりました。

なお、第 2 次ビジョンは、地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通網形成計画として、秋田市地域公共交通協議会において、「第 2 次秋田市総合交通戦略」と一体的に検討し、策定したものです。

平成 20 年度策定(計画期間：平成 21 年度～平成 27 年度)



1 - 5 第2次公共交通政策ビジョンの評価

第2次ビジョンでは、関係者の連携のもと、総合的に公共交通関連施策を進めてまいりましたが、バスの利用者数や運送収入は策定時の現況値より減少となっており、市民の満足度も低下していることから、これまで以上に関係者の連携により持続可能な公共交通ネットワークの実現に向けて施策を進めていく必要があります。

(1) 成果指標

第2次ビジョンで設定された成果目標に対し、バスの利用状況等については達成できていないものが多くあり、改善の必要があります。

▼第2次ビジョンにおける成果目標指標のモニタリング結果一覧

基本的な方針	目標	該当指標名	指標達成状況					
			年次	策定当初 現況値	目標と する方向	計画期間 達成値		
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	多核集約型の都市構造を形成する公共交通網の整備	路線バス利用者数	H26	7,672千人	現況値より増加	7,080千人	592千人減	未達成
		マイタウン・バス利用者数	H26	195千人	現況値より増加	166千人	29千人減	未達成
	利便性向上、バス路線運営適正化に向けた取り組みの推進	市民による「バス、電車などの利用しやすさ」満足度	H26	46.6%	現況値より増加	41.5%	5.1ポイント減	未達成
		市内のバス運送収入	H26	1,526百万円	現況値より増加	1,364百万円	162百万円減	未達成
	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	公共交通に関する協議会や検討会に参加した機関・団体数	H26	64団体	現況値より増加	67団体/88団体(76%)	3団体増	達成

【「計画期間達成値」の着色の凡例】

■ 目標とする方向に対して達成 ■ 目標とする方向に対して未達成

(2) 市民アンケート調査結果

本計画の策定にあたり、市民ニーズを把握するためのアンケート調査を実施しました。

アンケート結果からは、

- ・高齢になった場合に免許返納を考えている市民は 15%。
 - 一方で「運転に不安を感じていない」と回答した市民は 40%。
- 高齢者の安全な移動手段の確保が必要
といった傾向が見て取れます。

▼令和2年度市民アンケート調査結果 (1/5)

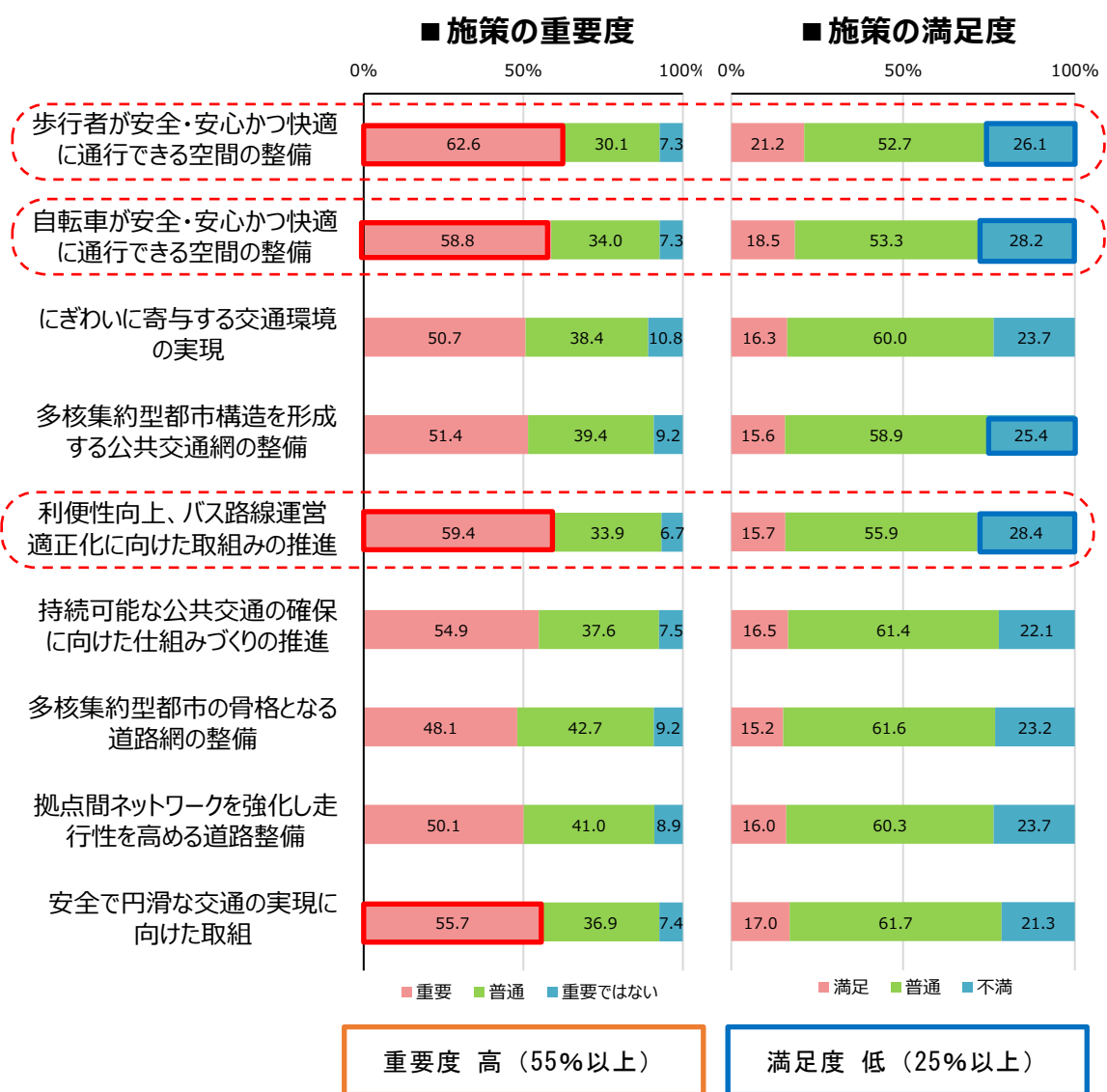
令和2年度市民アンケート 実施概要

- 1) アンケート配信対象エリア
 - ・秋田市在住の WEB アンケート調査会社登録者 (15 歳以上)
- 2) サンプル数
 - 回収目標 1,200 サンプル
- 3) 調査期間
 - ・令和2年9月11日(金)～
(目標サンプル数に達したため、9月15日(火)で終了)
- 4) 設問項目

項目		主な把握事項	備考
1. 利用特性	回答者属性	・年齢、性別、職業、居住地、居住年数、出身地、出身地の都市規模、家族構成、運転免許証および自家用車保有状況、送迎状況、高齢者になった場合の運転状況	
	日常的外出行動	・外出目的、目的地、外出時間帯 ・外出時利用交通手段 ・バス・鉄道の選択理由 ・公共交通未利用理由	コロナ前後を把握
	バス・鉄道利用状況	・頻度、目的、利用区間、満足度	
2. 施策ニーズ	公共交通をより良くする取組	・バス路線のサービス向上の取組について良いと思う内容	
	今後の施策への活用	・普段の生活における移動環境の評価 ・不満を感じる交通手段および移動目的 ・バスの乗り継ぎに関する意識、乗り継ぎをしても良い理由	
3. 現計画評価		・重要度・満足度の5段階評価	
4. 自由意見		・秋田市の交通政策に関する意見等	
回収サンプル：1,254 サンプル (無効回答除く)			

▼令和2年度市民アンケート調査結果（2/5）

- ・「歩行者が安全・安心かつ快適に通行できる空間の整備」への市民の重要度が高く、かつ不満度も高い
- ・「自転車が安全・安心かつ快適に通行できる空間の整備」への市民の重要度が高く、かつ不満度も高い
- ・「バスの利便性向上や路線運営適正化等」への市民の重要度が高く、かつ不満度も高い

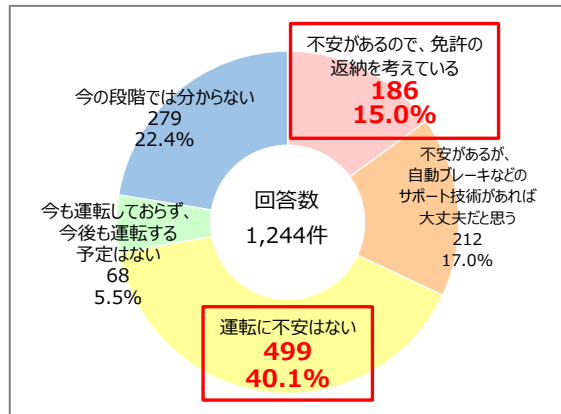


※端数処理の関係で合計が100にならない場合がある。

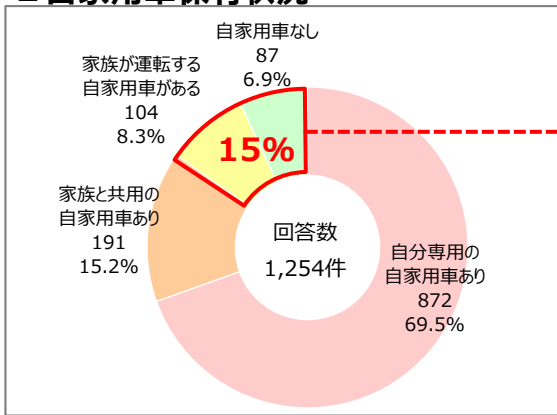
▼令和2年度市民アンケート調査結果 (3/5)

- ・高齢になった場合に免許返納を考
えている市民は 15%にとどまり、
一方で「運転に不安を感じていな
い」と回答した市民は 40%存在
- ・日常的に利用可能な自家用車を持
たない市民は 15%、送迎も難しい
人は 37% (高齢化により交通弱者
は今後増加する見込み)

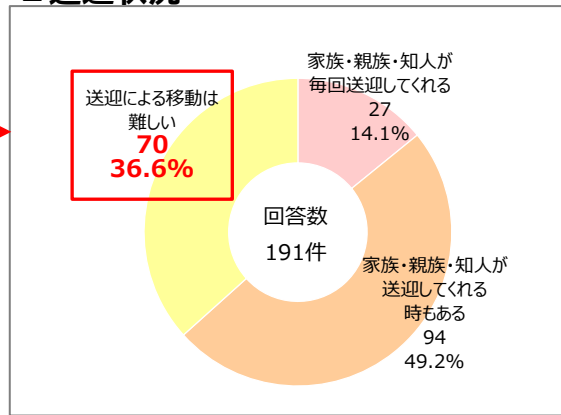
■高齢者になった場合の運転の不安



■自家用車保有状況



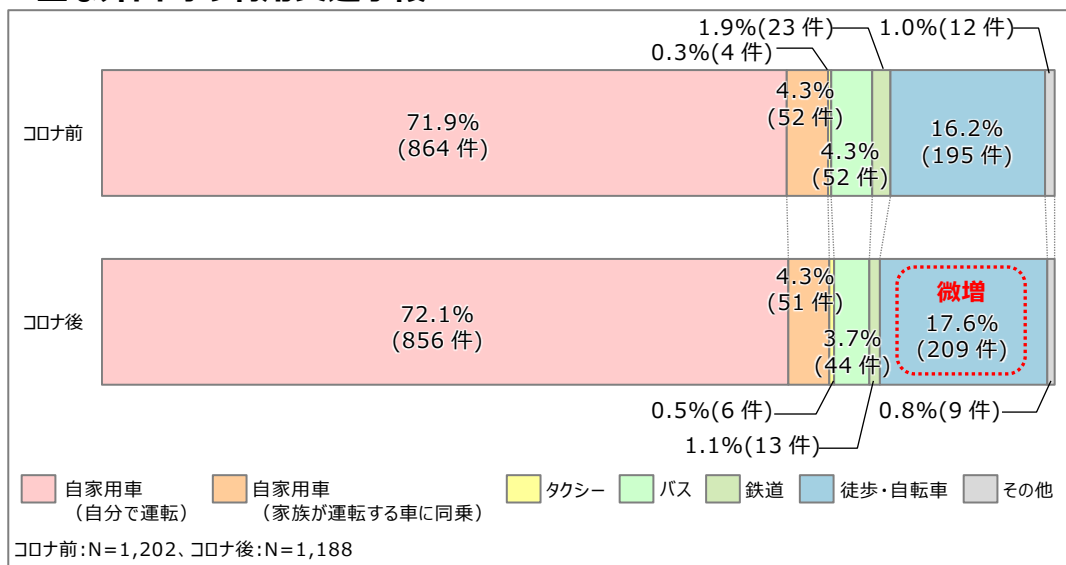
■送迎状況



※端数処理の関係で合計が 100 にならない場合がある。

- ・コロナ前後で日常的な外出を控える傾向がみられたほか、公共交通利用は微減、徒歩・自転車・自家用車利用が微増

■主な外出時の利用交通手段

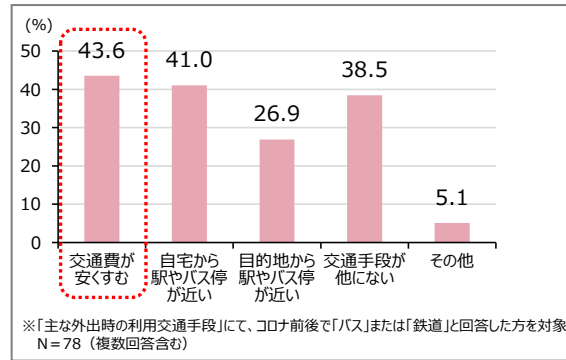


※端数処理の関係で合計が 100 にならない場合がある。

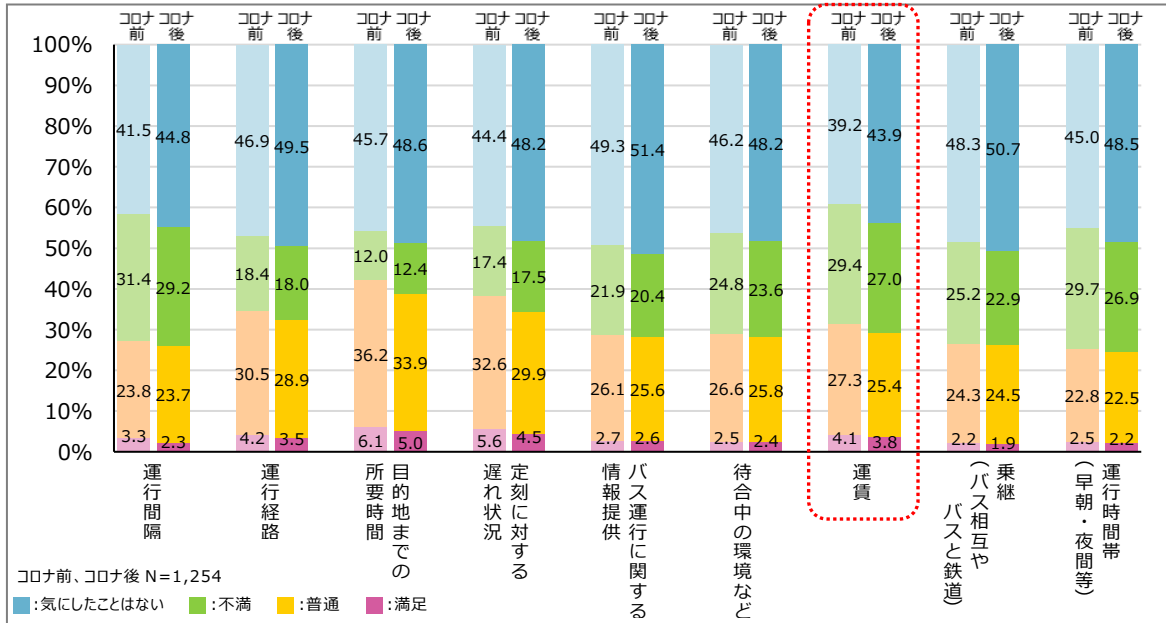
▼令和2年度市民アンケート調査結果（4/5）

- ・公共交通を利用する理由は「交通費が安くすむ」が最多であるものの、運賃に不満を感じている人は3割

■バス、鉄道の選択理由



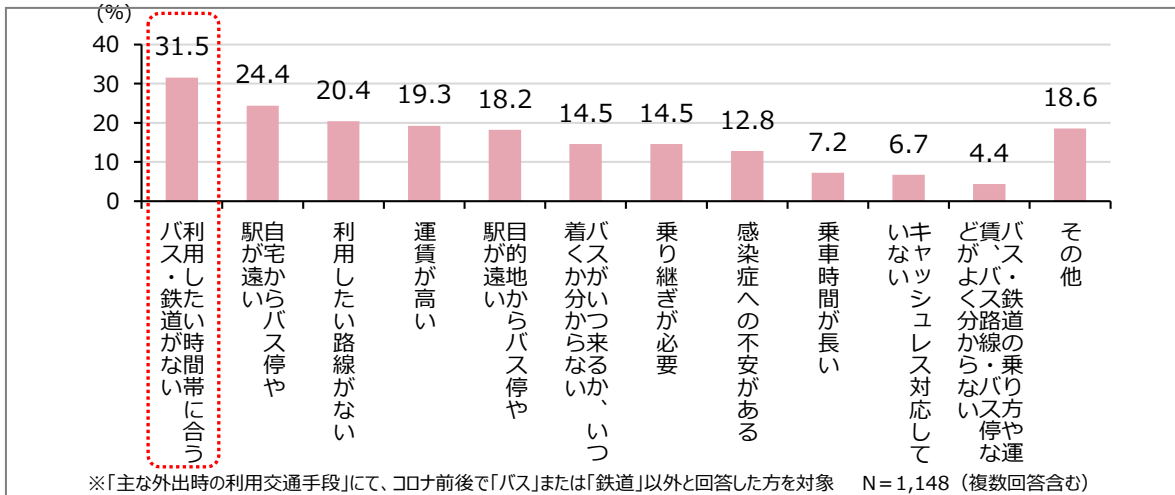
■満足度



※端数処理の関係で合計が100にならない場合がある。

- ・公共交通を利用しない理由は「利用したい時間帯に運行していない」が最多

■公共交通を選択しない理由



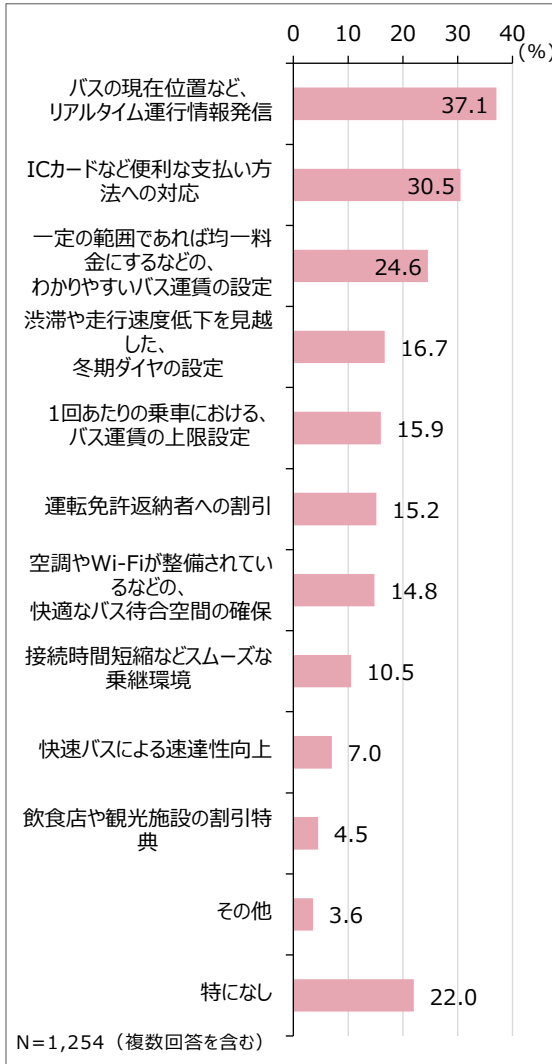
▼令和2年度市民アンケート調査結果 (5/5)

- ・市民が望むサービスとして「リアルタイム運行情報」「ICカード」「わかりやすい運賃設定」への要望が高い

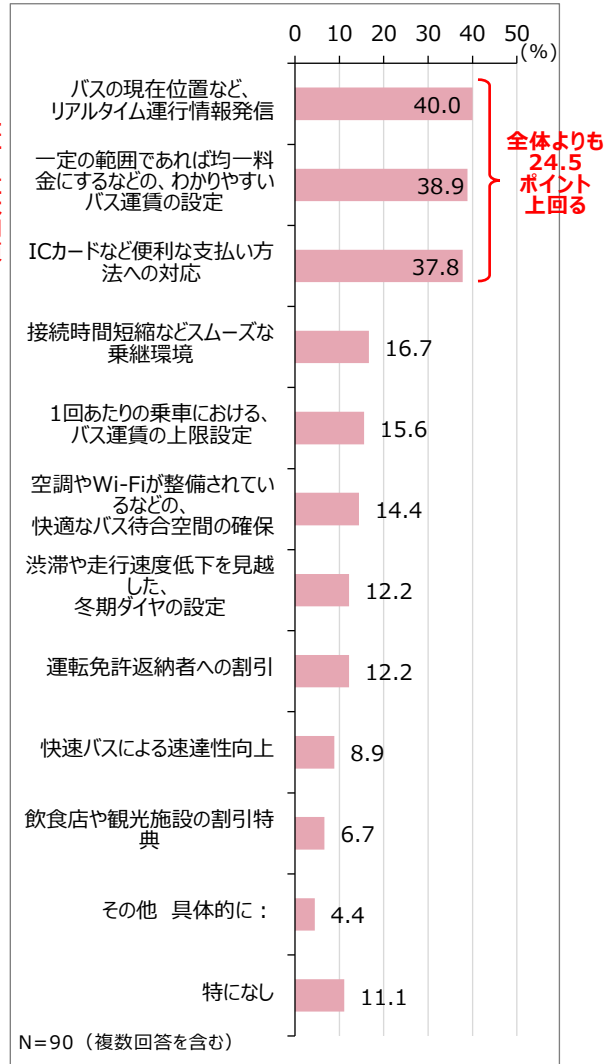
■バス路線のサービス向上の取組について良いと思う考え（上位3つまで）

（全体）

（秋田県外出身者・秋田市より規模の大きい街）



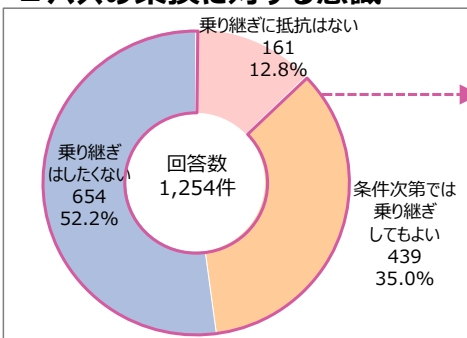
上位3位は同項目



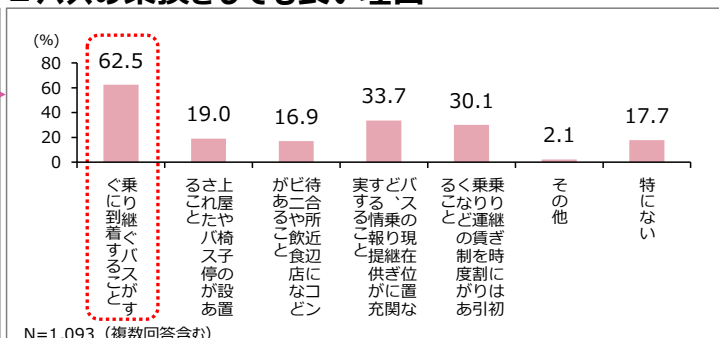
全体よりも24.5ポイント上回る

- ・市民の乗換への抵抗意識は高く「乗り継ぐバスがすぐ到着する」ことが重視されている

■バスの乗換に対する意識



■バスの乗換ぎしても良い理由



▼アンケート調査により得られた市民ニーズの概要

- ・「バスの利便性向上や路線運営適正化等」への市民の重要度が高く、かつ不満度も高い
⇒**持続可能な公共交通への転換が求められている**
- ・日常的に利用可能な自家用車を持たない市民は 15%、このうち送迎も難しい人は 37%
⇒**このような交通弱者は高齢化により今後更に増加する見込み**
- ・コロナ前後で日常的な外出を控える傾向がみられたほか、公共交通利用は微減、徒歩・自転車・自家用車利用が微増
⇒**新たな生活様式への対応が必要**
- ・公共交通を利用する理由は「交通費が安くすむ」が最多であるものの、運賃に不満を感じている人は 3 割
⇒**利用促進に向けた運賃に対する改善が必要**
- ・公共交通を利用しない理由は「利用したい時間帯に運行していない」が最多
⇒**利用ニーズに応じた運行間隔や運行頻度への見直しが必要**
- ・市民が望むサービスとして「リアルタイム運行情報」「IC カード」「わかりやすい運賃設定」への要望が高い
⇒**利便性向上のための各種施策が求められている**
- ・市民の乗換への抵抗意識は高く「乗り継ぐバスがすぐ到着する」ことが重視されている
⇒**バス到着時間の見える化やダイヤ見直しによるスムーズな接続などが求められている**

1 - 6 法改正を踏まえた新たな役割分担

第2次ビジョンでは、「目標を達成するための関係者の基本的役割」として、関係者が地域別に定められた役割を果たすこととしていましたが、地域公共交通活性化再生法において、地域の輸送資源を総動員することとされたことから、以下のとおり、関係者の新たな役割分担を設定します。

新たな役割分担においては、地域別の役割とはせず、

- ・市民・地元関係者は、公共交通を積極的に利用する。
- ・交通事業者は、それぞれが持つ車両の特性に応じたサービスを提供する。
- ・行政は、地域住民の足の確保に向けて積極的に関与する。

と設定し、それぞれが与えられた役割を積極的に果たすことで、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークの構築を図ります。

なお、第2次ビジョンまでは、公共交通として鉄道およびバスを位置づけておりましたが、本計画では新たにタクシーを公共交通として位置づけ、

- ・骨格としての鉄道路線
- ・大動脈としての幹線バス路線
- ・毛細血管のように面的に走行するタクシー等小型車両の活用を進めることとします。

▼目標達成に向けた役割分担（これまで）

第2次ビジョンにおける「目標達成のための関係者の果たすべき役割」				
関係者	役割	中心部	郊外部	公共交通空白地域
市民 地元 関係者	地域公共交通に積極的にかわることに協力	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	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、積極的な利用により支える。	必要に応じて自ら生活導入を検討
交通 事業者	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	バス路線は幹線と支線を分け、幹線の小系統多頻度運行による利便性向上とともに、支線を含めたバス路線網全体の維持 必要な設備投資を行い、利用者サービスを改善 鉄道路線の維持と利用状況に応じた運行本数の確保	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 鉄道路線の維持と利用状況に応じた運行本数を確保	必要に応じてバス路線の新設を検討
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	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	必要に応じて市による生活導入の支援

▼法改正を踏まえた役割分担

本計画における「目標達成のための関係者の果たすべき役割」		
関係者	役割	具体的な取組
市民 地元 関係者	<p>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</p> <p>地域公共交通を積極的に利用することにより、安全安心な暮らしの実現</p>	<p>必要に応じて自ら生活交通の導入を検討</p> <p>公共交通を利用した日常生活の実践</p> <p>支線バスの積極的な利用により支える</p> <p>目的地周辺では徒歩や自転車、バスなどの積極的な利用によりにぎわいを創出</p>
交通 事業者 鉄道 バス タクシー 等	<p>鉄道路線の維持およびサービス向上</p> <p>幹線バス路線の維持およびサービス向上</p> <p>タクシー等小型車両の利点を活かした、きめ細かな移動ニーズへの対応</p>	<p>公共交通利用を促す呼びかけ</p> <p>鉄道駅周辺の環境整備</p> <p>鉄道路線の維持と利用状況に応じた運行本数の確保</p> <p>維持が困難な路線バス区間における新たなサービス導入等への柔軟な対応</p> <p>必要に応じた支線バスのサービス維持</p> <p>幹線バス路線の小系統多頻度運行による利便性向上</p> <p>必要な設備投資を行い、利用者サービスを改善</p>
行政	<p>地域公共交通協議会において推進状況を把握（毎年）し、関係者間の調整によりビジョンの実現に努める</p> <p>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</p> <p>公共交通空白地域等について、地域住民の移動手段の確保に責任を持つ</p> <p>市民への適切かつ高度な情報提供に努める</p> <p>地域住民の足の確保に向けて、積極的に関与する</p>	<p>必要に応じて市民による生活交通の導入を支援</p> <p>新たなサービス導入における実施方針の検討</p> <p>公共交通を身近に利用するための情報サービスの確保</p> <p>市民および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</p> <p>バス事業者への支援の継続により、路線の維持を図る</p> <p>バス事業者が行う設備投資を支援する</p> <p>循環バス路線や幹線バス路線に必要なまちなか空間の確保に努める</p>

第2章 目指すべき将来都市像

2-1 公共交通政策ビジョンが目指す将来都市像

本計画では、上位計画である秋田市総合計画および秋田市総合都市計画で示された将来都市像を目指すこととし、その実現に向けて、関係者の連携のもと、計画期間内での着実な取組を進めることとします。

2-2 都市交通に係る上位・関連計画の整理

本計画が目指す秋田市の将来像を明確にするため、上位計画および関連計画における本市の交通に係る位置づけを確認し、本計画に反映すべき方針を整理しました。

対象とした上位計画および関連計画は次のとおりです。

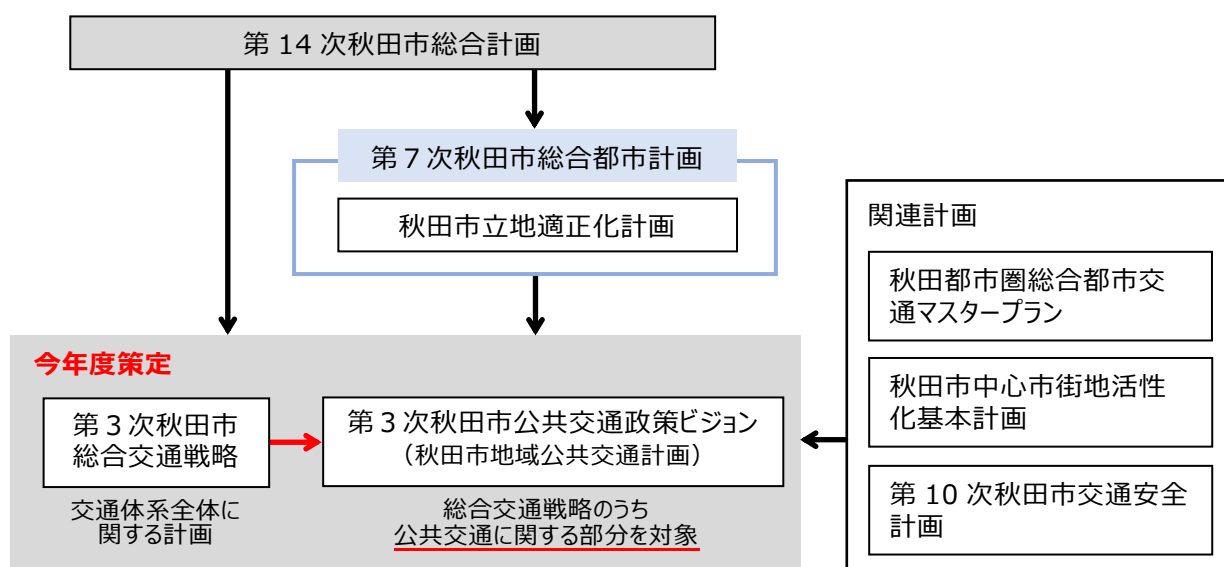
上位計画

- 1) 第14次秋田市総合計画（策定中）
- 2) 第7次秋田市総合都市計画（策定中）
- 3) 秋田市立地適正化計画（平成30年3月策定）

関連計画

- 4) 秋田都市圏総合都市交通マスタープラン（平成21年3月策定）
- 5) 秋田市中心市街地活性化基本計画（第2期）（平成29年4月策定）
- 6) 第10次秋田市交通安全計画（平成28年策定）

なお、第14次秋田市総合計画および第7次秋田市総合都市計画については、現在策定中の計画内容に基づき、将来都市像の検討を行います。



▲上位計画および関連計画の体系

2 - 3 上位・関連計画の概要と市街地形成の方針

(1) 第14次秋田市総合計画（策定中 以下、原案より引用）

計画期間

令和3年度から令和7年度までの5年間

基本理念

- 年齢や性別を問わず、自分らしくいきいきと輝いている「人」
- にぎわいにあふれ、多彩な魅力に満ちている「まち」
- 四季の移り変わりのように彩り豊かで、心うるおう「暮らし」

市と市民が協力しあいながら、そのような人・まち・暮らしの実現を目指していくこととし、本市の基本理念を次のように定めます。

ともしつくり ともしきる
人・まち・暮らし
～ 元気と豊かさを次世代に 人口減少を乗り越えて ～

将来都市像

- 1 豊かで活気に満ちたまち
- 2 緑あふれる環境を備えた快適なまち
- 3 健康で安全安心に暮らせるまち
- 4 家族と地域が支えあう元気なまち
- 5 人と文化をはぐくむ誇れるまち

将来都市像 2 緑あふれる環境を備えた快適なまち

「政策 2 都市基盤の確立」より抜粋

○市街地形成

【取組の方向】

今後の人口減少・少子高齢化を見据え、市民が将来にわたり生活に必要なサービスを容易に享受できるよう、市街地の拡大を抑制するとともに、これまで市街地内で蓄積してきた都市基盤施設や都市機能を有効活用しながら、都心・中心市街地を本市の顔となる各種高次都市機能の集積を図る拠点として、また、6つの地域中心を地域特性を踏まえた生活サービスの拠点として、都市機能や居住の誘導を図り、持続可能なコンパクトな市街地形成を目指します。

○道路整備

【取組の方向】

市民生活と社会経済活動を支える骨格道路のネットワークの整備を引き続き推進するとともに、道路ストックの予防保全型の維持管理を計画的に行い、安全安心な道路の保全と長寿命化を推進します。

○交通機能

【取組の方向】

陸・海・空の優れた広域交通機能を活用した、東北を代表する交流拠点となる求心力の高い魅力的なまちを目指します。
また、公共交通は、地域のニーズや特性に配慮した公共交通ネットワークの再構築やICTの活用を図るなど、市民の利便性の確保と効率性の両立を目指します。

将来都市像3 健康で安全安心に暮らせるまち

「政策1 災害に強いまちづくり」より抜粋

○災害に強いまちづくり

【取組の方向】

秋田市国土強靱化地域計画に基づき、無電柱化や治水対策の推進など、防災・減災に対応した都市機能の充実を図り、道路、公園、河川、下水道などの都市空間が有する多様性を活用した災害に強いまちを目指します。

○雪に強いまち

【取組の方向】

冬期における雪対策については、市民協働の推進や高齢者支援策などの充実を図るとともに、除排雪車両運行管理システムなどを活用した、市民への的確な情報提供と迅速かつ効果的な除排雪体制を強化することにより、安全で円滑な道路交通が確保された雪に強いまちを目指します。

○交通安全対策

【取組の方向】

交通安全に対する意識啓発や交通安全運動の推進を図るとともに、道路や交通安全施設の整備などにより、すべての道路利用者が安全で快適に利用できる道路空間を確保目指します。

(2) 第7次秋田市総合都市計画（策定中 以下、素案より引用）

計画の目的と対象区域、目標年次

【計画の目的】

本計画は、都市計画法第18条の2の規定に基づいて策定する計画であり、本市の都市計画に関する基本的な方針を定めるものです。

計画では、市全体のまちづくりの具体性ある将来ビジョンを確立するとともに、7地域のあるべき市街地像を示し、地域別の課題に応じた整備方針、地域の都市生活、経済活動等を支える諸施設の計画等をきめ細かく、かつ総合的に定めます。

【対象区域、目標年次】

本計画は、都市計画マスタープランとして都市計画区域を重点的に扱いますが、都市づくり全体に目を向けた総合的な指針として、都市計画区域外の農地や森林地域を含む秋田市全域を対象とします。

目標年次は、20年後の令和22年（具体の整備は10年後の令和12年）とします。

まちづくりの基本理念

暮らしの豊かさを次世代につむぐ
持続可能な活力ある都市

～「市民の生活」や「地域の文化」を守り、未来へ引き継ぐまちづくり～

まちづくりの目標(政策テーマ)

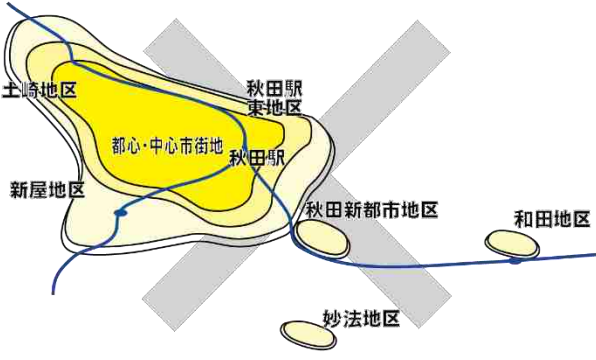
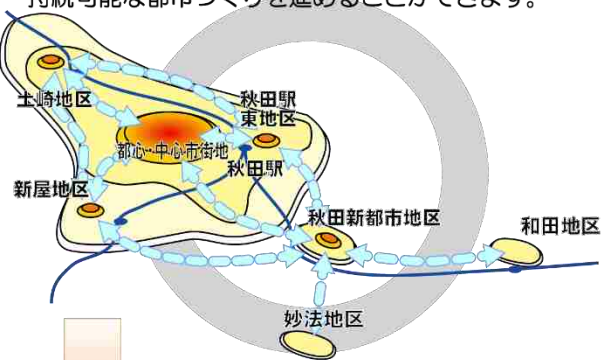
- 目標1 市民生活を支える 持続可能な多核集約型コンパクトシティの形成
- ①拠点性を生かした都市の魅力と活力の創出
 - ②移動しやすい道路網や公共交通の形成
 - ③既存ストックの有効活用
 - ④エリアマネジメントによるまちづくりの展開
- 目標2 環境の保全・創造による低炭素型まちづくり
- ①温室効果ガスの排出抑制に向けた多核集約型の市街地の形成
 - ②低炭素に配慮した市街地・都市施設の整備
 - ③都市の緑の保全・創出
- 目標3 多様な資源を生かした緑豊かな都市環境の形成
- ①都市と農村の共生
 - ②自然環境・田園環境の保全・育成
 - ③地域の魅力を生かした景観の形成・育成
- 目標4 安全・安心な暮らしを守る生活環境の形成
- ①災害に強く・しなやかなまちづくり
 - ②空き地・空き家等低未利用土地の適切な管理・活用
 - ③人口減少、超高齢化に対応した暮らしの安全・快適性の確保

1) 第7次秋田市総合都市計画で目指す将来都市構造

将来都市構造は、都市を形成する上で骨格となる土地利用、拠点、道路網の構成を可視化したものです。

将来都市構造は、面的な土地利用を誘導する「ゾーン」、各地域の中心となる「都心・中心市街地」「地域中心」、骨格的な構造を形成する「道路網」で構成し、これらによって多核集約型の都市構造を形成します。

特に、「都心・中心市街地」「地域中心」は、多核集約型コンパクトシティの拠点地域となるため、市民生活の利便性の維持・向上、サービス産業の生産性向上による地域経済の活性化、行政サービスの効率化等による行政コストの削減などの実現に向け、これらの拠点に医療・福祉・商業・子育て支援等の生活サービス施設や住宅を誘導し、各拠点が有機的に連携した都市構造の形成を目指します。

【避けるべき将来の都市構造】 拡散型都市構造	【目指すべき将来の都市構造】 多核集約型コンパクトシティ
<ul style="list-style-type: none"> ● 一定の人口に支えられてきた医療・福祉・商業・子育て支援等の生活サービスの提供や、地域コミュニティの維持が困難になることが懸念されます。 ● 低密度の市街地がさらに拡大し、公共建築物や道路、橋りょう等の社会基盤施設の急速な老朽化への対応が困難になることが懸念されます。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 多様な生活サービス施設や住居等がまとまって立地し、地域住民が公共交通等により、各生活サービス施設等を容易に利用することができます。 ● 拠点間を円滑に移動することができる道路網や公共交通が確保され、拠点間の連携・交流が活発化されます。 ● 拠点となる地域に都市機能や開発を計画的に誘導・集約することで、将来にわたり財政面・経済面において持続可能な都市づくりを進めることができます。 
<div style="writing-mode: vertical-rl; position: absolute; left: -40px; top: 50%; transform: translateY(-50%); font-weight: bold;">「密度の経済」の発揮</div> <p>【生活サービス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 生活サービス施設へのアクセス向上による、生活の質の向上 ● 外出機会、滞在時間の増加による消費拡大 ● 生活サービス機能の維持 <p>【移動】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自動車を利用できない人々の移動しやすさの向上 ● 交通費の低減 ● 自転車や徒歩利用の増加による健康改善 	<p>【地域活動】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 高齢者の社会参画、コミュニティの維持 <p>【経済活動】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 通勤時間短縮による労働生産性向上 ● サービス産業の投資誘発 <p>【環境】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 環境負荷低減 <p>【行政運営】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 公共建築物・社会基盤施設の維持管理の合理化 ● 行政サービスの効率化

▲多核集約型コンパクトシティのイメージ

2) 「都心・中心市街地」「地域中心」の形成

① 都心・中心市街地

全県全市を対象とする広域的な行政、金融等の中核業務、商業、文化、教育、アミューズメント等の高次都市機能の集積した地域を「都心・中心市街地」とします。

都心・中心市街地では、多様な目的を持った、多様な世代の人々の集い・にぎわい・活動を促進する買い物や娯楽、飲食、散策、文化活動機能のほか、居住機能の維持・増進を図ります。

都心・中心市街地	中央地域	中心市街地を含む秋田駅から山王地区
----------	------	-------------------



▲都心・中心市街地のイメージ

② 地域中心

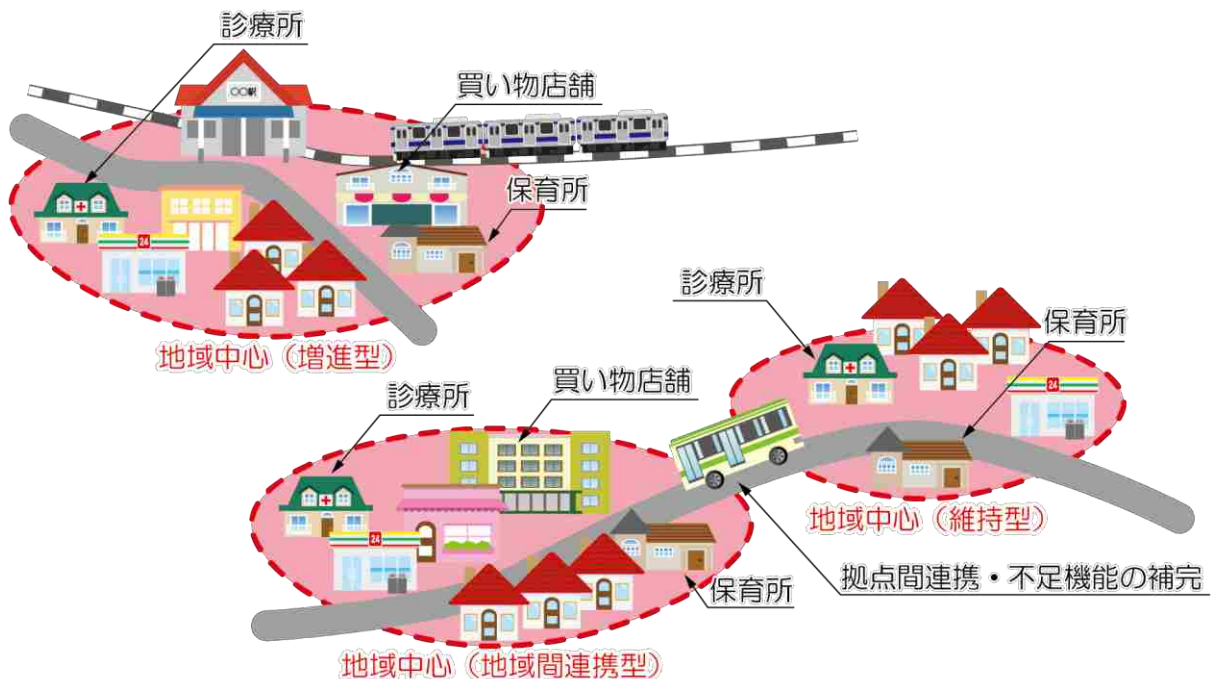
地域ごとに、歴史的な背景や人口集積、主要な公益的施設の分布、交通結節機能などの観点から、生活拠点としてふさわしい地区を「地域中心」とします。

東部・西部・南部・北部の各地域における地域中心では、買い物や通院など、日常の暮らしの中で必要な機能や居住機能の維持・増進を図ります。特に南部地域の地域中心は、河辺・雄和の各地域の地域中心と連携し、不足機能を補完します。

河辺・雄和の各地域における地域中心は、現在保有する生活サービス機能の維持を基本とするとともに、居住機能の維持・増進を図ります。なお、不足機能は南部地域や南部地域を経由した中央地域との連携により不足機能を補完します。

また地域中心は、近郊の農村集落居住者にとっても、機能集積による質の高いサービスを最も身近に享受できる生活拠点となります。

地域中心	増進型	東部地域	秋田駅東地区
		西部地域	新屋地区
		北部地域	土崎地区
	地域間連携型	南部地域	秋田新都市地区
	維持型	河辺地域	和田地区
		雄和地域	妙法地区



▲地域中心のイメージ

3) 拠点間連携交通網の形成

① 環状道路網

市内の交通の円滑化と、市街地に流入する通過交通を迂回・誘導する道路網（外周部環状道路、市街地環状道路、都心環状道路）の形成を進めます。

種別	役割
外周部環状道路	■ 広域的な移動に関し、市街地に流入する通過交通を排除するための道路
市街地環状道路	■ 周辺地区間の移動に関し、都心に流入する通過交通を排除するための道路
都心環状道路	■ 周辺地区から都心への移動に関し、発着する交通に対処するための道路

② 放射道路網

環状道路網へのアクセスを強化するため、放射道路網の形成を進めます。

③ 分散導入路

交通量の分散を図るため、都心・中心市街地と地域中心、および環状道路相互を結ぶ分散導入路の形成を進めます。

④ 交通結節点アクセス路

高速道路インターチェンジや秋田港、秋田空港などの広域的な交通を担う結節点へのアクセスを強化するため、交通結節点アクセス路の形成を進めます。

⑤ 交通結節点

市内外からの出入口となる秋田空港、秋田港、秋田駅および各インターチェンジは、利用者が市内を切れ目なくスムーズに移動できるような交通機能の維持・充実を図ります。

利用者が多い秋田駅以外の鉄道駅については、バリアフリー化やバスの相互利用の促進を図ります。

4) 第7次秋田市総合都市計画における「将来都市構造イメージ図」

将来都市構造においては、旧3市町が一体となった都市構造の形成を目指しています。



▲ 将来都市構造図（市街化区域の拡大図）

資料：第7次秋田市総合都市計画等策定委員会資料

5) 交通体系の整備方針

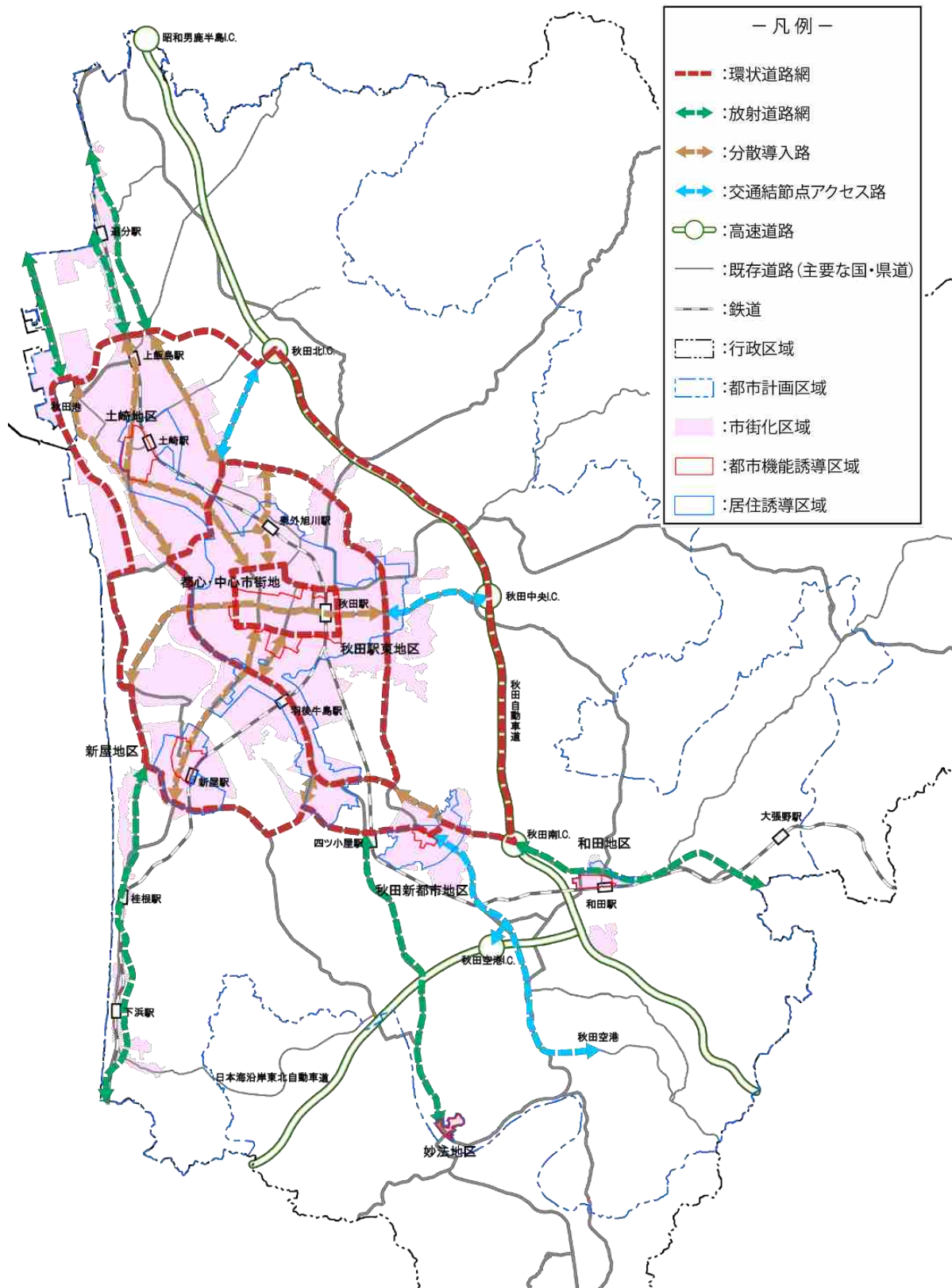
交通体系の整備方針に示された方向性のうち、本計画に関わりのある項目を次のとおり確認しました。

※都市交通に関連する記述があるものを抜粋

- (1) まちづくりと連携した交通体系の構築
- (2) 拠点間をつなぐ効果的・効率的な道路網の整備
 - 3環状放射型道路網の形成
 - その他の都市計画道路の整備
 - 既存道路の管理・活用
 - 渋滞を緩和する道路整備
- (3) 広域連携機能の充実
 - 高速道路網の充実
- (4) 安全で利用しやすい道路づくり
 - 命を支える道路網の充実
 - 歩行者・自転車利用環境の整備
 - バリアフリー化および交通安全対策
 - 冬期の安全性の確保
- (5) 低炭素社会の実現に向けた交通環境の整備
 - 移動しやすい環境づくり
- (6) 将来にわたり持続可能な公共交通の実現
 - 過度にマイカーに依存しない交通体系の再構築
 - 基幹的な公共交通を担う鉄道や路線バス等の維持・充実
 - フィーダー（支線）交通の確保

6) 第7次秋田市総合都市計画における「道路整備の基本方針図」

「道路整備の基本方針」ではまちづくりと連携した交通体系を構築するため、拠点間をつなぐ効率的・効果的な道路網を示しています。

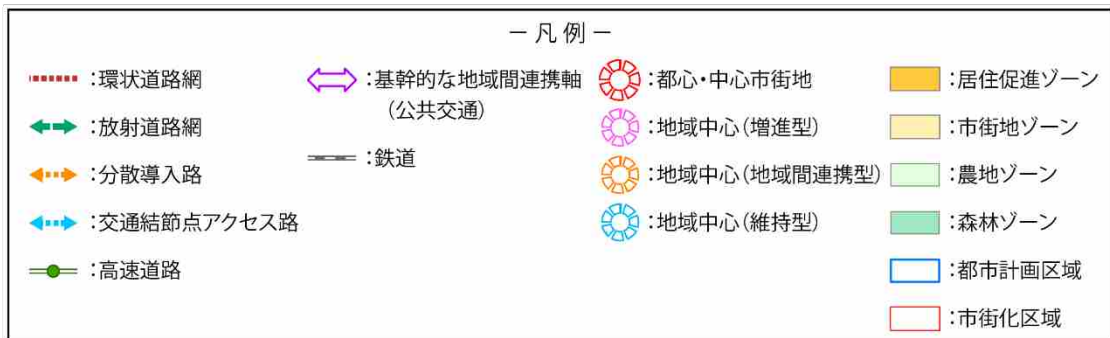
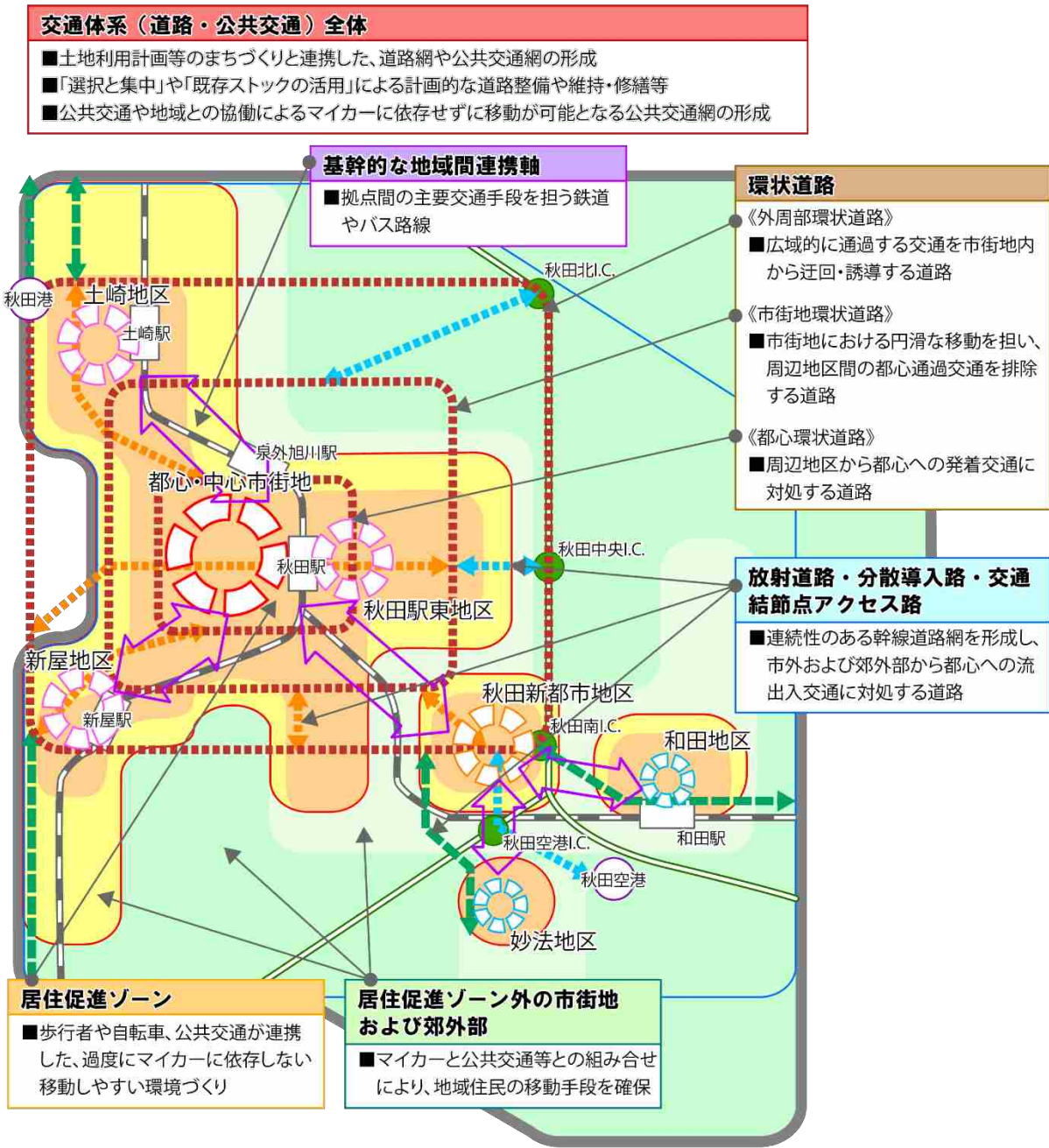


▲道路整備の基本方針図

資料：第7次秋田市総合都市計画等策定委員会資料

7) 第7次秋田市総合都市計画における「将来交通体系イメージ図」

「将来交通体系」では、交通体系全体や環状道路等基幹的な地域間連携軸のあり方を示しています。



▲ 将来交通体系イメージ図

資料：第7次秋田市総合都市計画等策定委員会資料

(3) 秋田市立地適正化計画

まちづくりの基本理念 ※第6次秋田市総合都市計画と同一

暮らし・産業・自然の調和した持続可能な都市

～ 豊かな自然と共生した人にも地球にもやさしい
都市づくりによる元気な秋田の創造 ～

取組の方向【一部抜粋】

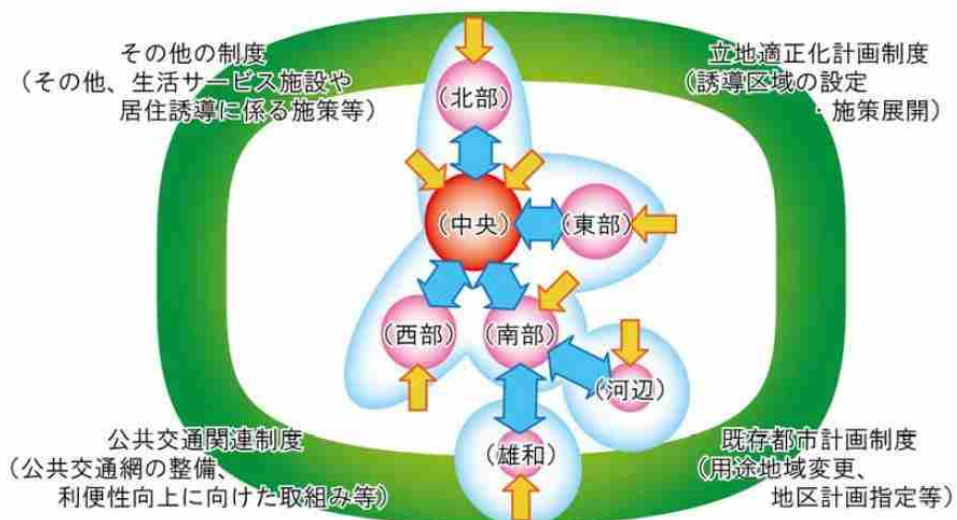
【移動】

- ・公共交通は、地域のニーズや特性に配慮しつつ、都心・中心市街地と6つの地域中心へのアクセス性の向上を目指す
- ・農山村の生活利便性を確保するため、地域のニーズや特性に配慮した交通モード（地域主体で運行する生活交通を含む）の選択等により、最寄りの交通結節点までの移動手手段の確保を目指す

計画の目標

- 目標1：高齢者が健康で、活動・活躍できる「場」の創出による、生きがいのある暮らしの実現
- 目標2：子育て世代が時間効率メリットを得られる「場」の創出による子どもとの時間を大切にできる暮らしの実現
- 目標3：集い・にぎわい・交流が生まれる「場」の創出による、県都『あきた』の新たな都市型生活の実現

1) 秋田市立地適正化計画における「拠点連携の考え方」



- 凡例
- ：都心・中心市街地
 - ：生活拠点
 - ↔：拠点間の連携
 - ⇨：医療・福祉・商業・子育て支援・居住等の各種機能の緩やかな誘導

2) 秋田市立地適正化計画における居住促進エリアの位置づけ

① 徒歩生活利便エリア（高次・広域拠点や生活拠点の周辺）

《計画で目指す暮らしのイメージ》

- 自動車に頼らずとも、買い物や診察など、日々の生活に必要な生活サービスを受けることができます。
- 自動車を運転しない・できない方にとっては、公共交通を活用することで、他地域の拠点にアクセスすることができます。
- 高齢者にとっては、自動車に頼らない生活環境の中で、日常の行動範囲の中に自らが活躍できる場もあり、健康的で生きがい・やりがいを感じながら暮らすことができます。
- 子育て世代にとっては、居住地・職場・子育て支援サービス施設の近接した「時間効率メリット」により、日々の子どもの時間を大切にすることができます。



② 公共交通利便エリア

《計画で目指す暮らしのイメージ》

- 買い物や診察など、一定の生活サービスを比較的容易に受けることができます。
- 戸建て・持ち家志向に対応した、良好な居住環境を備えています。
- 公共交通の利用により「過度に車に頼らない生活」が可能で、各地域の拠点にアクセスすることができます。



資料：秋田市立地適正化計画

(4) 秋田市中心市街地活性化基本計画（第2期）

中心市街地活性化の基本コンセプト

千秋公園（久保田城跡）と連携した
城下町ルネッサンス（中心市街地再生）
～ 新たな市民文化を育む多世代が交流する
にぎわい拠点の形成 ～

中心市街地活性化の基本戦略

A 既存地域資源の活用促進

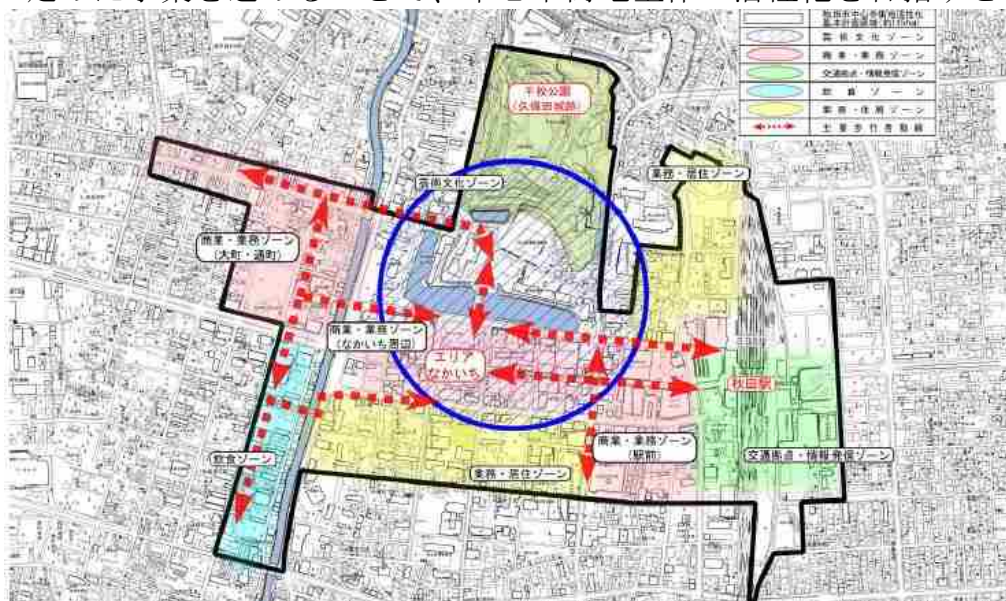
- ① 中心市街地活性化を牽引する「エリアなかいち」の更なる利用促進と活性化効果の波及誘導 → 前計画事業の効果拡大
- ② 低未利用地や空きビル等の利用促進による、新たな都市機能施設、住宅等の導入 → 潜在資源の活用
- ③ 「にぎわい交流館AU」、「秋田拠点センターアルヴェ」等を拠点とした多彩な市民活動の更なる活性化 → 「市民力」の活用

B 新たなまちの魅力・価値の創出

- ④ あきた芸術劇場や既設芸術文化施設等で構成する「芸術文化ゾーン」の形成による新たなまちの魅力とにぎわいの創出 → 新たなまちの魅力・価値の創出
- ⑤ 日本版CCRC構想の推進や集いの場の創出による、多世代交流のまちづくりの推進 → 元気な高齢者の移住促進
- ⑥ 秋田杉等の地域資源を活かした木目調建築物の普及など「ぬくもりのある街」づくりの推進 → 景観・美観の形成

■ 秋田市中心市街地活性化基本計画における「歩行導線とゾーニング」

中心市街地を複数のゾーンに分類し、各ゾーンごとにターゲットを定めた事業を進めることで、中心市街地全体の活性化を目指すとして



▲ 中心市街地のゾーニング

資料：秋田市中心市街地活性化基本計画（第2期）

2 - 4 上位・関連計画の概要とまとめ

秋田市の都市交通に係る上位計画および関連計画の概要について、公共交通に関する記載内容を整理し、各計画からの共通項を抽出しました。

▼秋田市の都市交通に係る上位計画および関連計画の整理

計画名および策定年月	上位・関連計画の目標等		公共交通に関する事項
	基本理念・目標・コンセプト	将来像・基本方針 等	
第14次秋田市総合計画 ・県都『あきた』創生プラン (策定中)	ともにづくり ともに生きる 人・まち・くらし ～元気と豊かさを次世代に 人口減少を乗り越えて～	1 豊かで活力に満ちたまち 2 緑あふれる環境を備えた快適なまち 3 健康で安全安心に暮らせるまち 4 家族と地域が支えあう元気なまち 5 人と文化をはぐくむ誇れるまち	・地域のニーズや特性に配慮した公共交通ネットワークの再構築やICTの活用を図るなど、 市民の利便性の確保と効率性の両立
第7次秋田市総合都市計画 (策定中)	暮らしの豊かさを次世代につむぐ 持続可能な活力ある都市 ～「市民の生活」や「地域の文化」を守り、未来へ引き継ぐまちづくり～	1 高齢者にやさしい都市づくり 2 環境に配慮した都市づくり 3 市民・事業者・行政の協働による都市づくり	・まちづくりと連携した交通体系の構築（公共交通サービスの 維持増進 、地域輸送資源の 十分な活用 ） ・（低炭素社会の実現に向けた） 移動しやすい環境づくり ・ 過度にマイカーに依存しない 交通体系の再構築 ・基幹的な公共交通を担う鉄道や路線バス等の 維持・充実 ・フィーダー（ 支線 ） 交通の確保
秋田市立地適正化計画 平成30年3月	暮らし・産業・自然の調和した 持続可能な都市 ～豊かな自然と共生した 人にも地球にもやさしい 都市づくりによる元気な秋田の創造～	1 高齢者が健康で、活動・活躍できる「場」の創出による、生きがいのある暮らしの実現 2 子育て世代が時間効率メリットを得られる「場」の創出による子どもとの時間を大切にできる暮らしの実現 3 集い・にぎわい・交流が生まれる「場」の創出による、県都『あきた』の新たな都市型生活の実現	・多核集約型都市構造の形成に向けた拠点間を結ぶ 持続可能な 公共交通路線網の形成 ・公共交通サービスの維持・確保のため利用者の拡大と運行の効率化
秋田都市圏 総合都市交通マスタープラン 平成21年3月	どこでもだれもが 自由に使いやすい 交通環境の実現	1 活力を支える交通体系 2 快適な暮らしを支える交通体系 3 安全で安心な生活を支える交通体系	・バスサービスの 利便性向上と維持 、代替交通の確保 ・鉄道サービスの 利便性向上と維持 ・自動車を利用できない 高齢者等の交通弱者 向けの利便性向上
秋田市中心市街地活性化 基本計画（第二期） 平成29年4月	千秋公園（久保田城跡）と連携した城下町ルネッサンス（中心市街地再生） ～新たな市民文化を育む 多世代が交流するにぎわい拠点 の形成～	1 多様な人々が行き交い、新しい文化を育む舞台の形成 2 快適な居住環境の形成と既存ストックの有効活用 3 店舗を主とした事業所の立地促進と市民活動の推進	・循環バスの運行による中心市街地の回遊性の向上 ・高齢者コインバス事業による 高齢者の外出を促進
第10次秋田市交通安全計画 平成28年	①人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない秋田市を目指す。 ②「人優先」を基本とし、交通社会を構成する「人間」、「交通機関」および「交通環境」の相互の関連を重視しながら、施策を総合的かつ継続的に推進する。 ③成果目標を設定し、市民の理解と協力のもと、関係機関・団体が連携・協働して施策を推進する。		—
各計画の共通項			・ 高齢化社会に対応した公共交通 ・ 利便性が高く持続可能な公共交通

2 - 5 交通を取り巻く社会情勢・環境変化

上位計画に定める将来都市像の実現に向けて、交通事故発生状況や人口配置、市民意向調査結果の分析から、現状課題を抽出し、次のとおり公共交通の課題を整理しました。

▼社会情勢・交通環境の問題抽出と課題の認識（まとめ）（1/2）

項目	社会情勢・交通環境の変化から抽出した問題点の整理結果	問題の整理結果から導かれた都市交通の課題認識
高齡化と交通事故の状況	<p>高齡化の進展と高齡者事故の増加</p> <ul style="list-style-type: none"> ・過去25年で高齡化率は2倍以上、高齡者世帯数は4倍以上と高齡化が進展 ・土崎駅周辺や市役所西側で高齡化率50%超の地区が存在するほか、周辺集落でも高齡化率の高い集落が広範囲に点在 ・交通事故は減少傾向にあるものの、高齡者事故の割合は増加 ・高齡になった場合に運転免許証の返納を考えている市民は15%にとどまり、一方で「運転に不安を感じていない」と回答した市民は40%存在 <p>将来の見通し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生産年齢人口の減少と老年人口の増加が著しく、令和22年には全市で高齡化率44%の超高齡化社会を迎える ・運転免許証返納者など、公共交通を必要とするニーズの増加および広域化が見込まれる 	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齡者をはじめとしたあらゆる世代の安全な移動手段の確保
中心市街地の状況	<p>恒常的なにぎわいが不足する中心市街地</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「エリアなかいち」の整備や「ぐるる」の運行により、新たな歩行者の流れを創出、駅前商業地の地価は上昇 ・過去5か年の歩行者自転車通行量は横ばいであり、恒常的なにぎわい創出には至っていない ・第2期秋田市中心市街地活性化基本計画策定後、令和元年度に休日通行量が増加に転じており、新たな人の流れの創出および定着につなげる取組が急務 <p>取組効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 効果あり ● 効果なし <ul style="list-style-type: none"> ○ 「歩行者・自転車通行量」は微増、「芸術文化施設利用者数」は増加 ● 「人口の社会増加数」は減少傾向⇒CCRCによる新規分譲マンション供給で達成を目指す ○ 「商業集積促進関連制度利用件数」や「市民活動施設等利用件数」は、目標達成済み ● 「中心市街地の観光入込客数」は横ばい ● 商業環境や居住環境、公共交通網をはじめとする交通環境についての市民の評価が低い ● 低未利用地の9割が平面駐車場に活用されているにも関わらず、市民・商業主・居住者・来訪者のいずれも駐車場に対する不満を挙げている 	<ul style="list-style-type: none"> ● 中心市街地の来訪を促すとともに回遊性を高め恒常的なにぎわいの創出に寄与する交通環境の整備
人口と市街地構造	<p>市街地の拡散・低密度化の進行</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総人口はH17をピークに減少、DID人口はH12をピークに減少に転じており、市街化区域全域で減少がみられる ・DID人口密度45.8人/haは全国ワースト6位の低水準 ・中心部の秋田駅西口周辺や新屋駅周辺、河辺や雄和の集落全域で低密度化が顕著 <p>将来の見通し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・R22年には秋田市総人口が約24.5万人となり、H22年からの30年で約24%減少する見通し ・低密度化の進行により、市民1人当たりのインフラ維持・更新費が高くなるなど、投資効果の低い都市が形成 <p>市民の交通に関する意識</p> <p>路線維持への要望が強い一方で、日常的に利用されない路線バス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「バスの利便性向上や路線運営適正化等」への市民の重要度が高く、かつ不満度も高い ・西部地域や北部地域、河辺地域を除く地域でバス路線の維持への要望が強い ・河辺地域では道路交通網の整備に対する要望が強い ・年代別では70歳以上の高齡者でバス路線維持への要望が強い ・バスや電車の利用しやすさの評価は6割が不満と回答 ・バスを日常的に利用する人は少なく、特に雄和地域では7割が「バスを利用したことはない」と回答 ・日常的に利用可能な自家用車を持たない市民は15%、このうち送迎も難しい人は37%（高齡化により今後増加する見込み） 	<ul style="list-style-type: none"> ● まちづくりと連動し多核集約型の都市構造の形成を促進する交通環境の整備 ● 地区の実情や利用者属性を考慮した適切な交通施策の検討と新規利用者の獲得

青字：過年度アンケートからの記載 緑字：今年度アンケートからの記載

▼社会情勢・交通環境の問題抽出と課題の認識（まとめ）（2/2）

項目	社会情勢・交通環境の変化から抽出した問題点の整理結果		問題の整理結果から導かれた都市交通の課題認識
公共交通の状況	<p>公共交通のサービス水準の維持と利用者確保が課題</p> <p>鉄道</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道利用者は年々減少し近年は1万7千人/日を割り込む ・秋田駅と土崎駅の間に令和3年3月泉外旭川駅開業予定 <p>路線バス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バス利用者はH25をピークに年々減少 ・秋田駅から放射状ネットワークを形成、特に中心部⇔北部で高頻度運行 ・基幹的公共交通路線利用圏人口は総人口の4割程度 ・路線バスの運送収入は減少傾向にあり、赤字規模が拡大傾向 ・郊外の長距離系統で赤字がみられ、赤字系統利用圏の人口密度は28人/ha、黒字系統沿線に比べて低密度 ・公共交通を利用する理由は「交通費が安くすむ」が最多であるものの、運賃に不満を感じている人は3割 ・将来的にもバスを利用しないとと思っている人は「運賃が高い」イメージを持つ人が多い（7割） ・公共交通を利用しない理由は「利用したい時間帯に運行していない」が最多 ・待ち時間の長時間化、定時性の悪化、待合環境の悪化などで冬期に不満が増大 ・市民が望むサービスとして「リアルタイム運行情報」「ICカード」「わかりやすい運賃設定」への要望が高い ・市民の乗換への抵抗意識は高く「乗り継ぐバスがすぐ到着する」ことが重視されている <p>マイタウン・バス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市の負担額は増加傾向 ・南部線や西部線の県補助を受けていない長距離系統で経常欠損額が大きい ・路線別でみると利用者は西部線の利用者が最も多い ・収益は南部線と西部線で同程度 		<ul style="list-style-type: none"> ●まちづくりと一体となった公共交通利用者維持に向けた取組の推進 ●バスの利便性を高め利用促進をはかる料金体系の見直し ●バスの円滑な利用を支援する運行計画、運行状況に関する情報発信、待合環境の改善 ●効果的かつ効率的な運行による赤字の縮小
自動車利用と渋滞状況	<p>高い自動車依存率、中心部に集中する交通と渋滞の発生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自家用車利用率は通勤通学時で6割と東北6県でも高水準、買物時は8割と更に自家用車依存の傾向が顕著となる ・自動車利用の発着をみると中心部関連が半数を占め、中心部と土崎・広面・仁井田方面の往来が多い ・主要渋滞箇所は市内35箇所、うち29箇所（83%）が中心部に集中 ・各種対策実施により市内各拠点と中心部との移動時間は短縮傾向 ・運輸部門の大半を占める自動車交通による二酸化炭素排出削減が目標 		<ul style="list-style-type: none"> ●マイカーから公共交通への転換等による交通渋滞の緩和と二酸化炭素排出量の削減
関連法改正	<p>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（R2年度施行）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の多様な輸送資源の総動員による移動手段の確保 ・運賃やダイヤなど既存の公共交通サービスの改善の徹底 		<ul style="list-style-type: none"> ●地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律への対応
新たな課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ前後で日常的な外出を控える傾向がみられたほか、公共交通利用は微減、徒歩・自転車・自家用車利用が微増 		<ul style="list-style-type: none"> ●Withコロナ・Afterコロナを踏まえた新たな生活様式への対応

青字：過年度アンケートからの記載 緑字：今年度アンケートからの記載

2 - 6 第3次秋田市公共交通政策ビジョンが目指す未来の姿

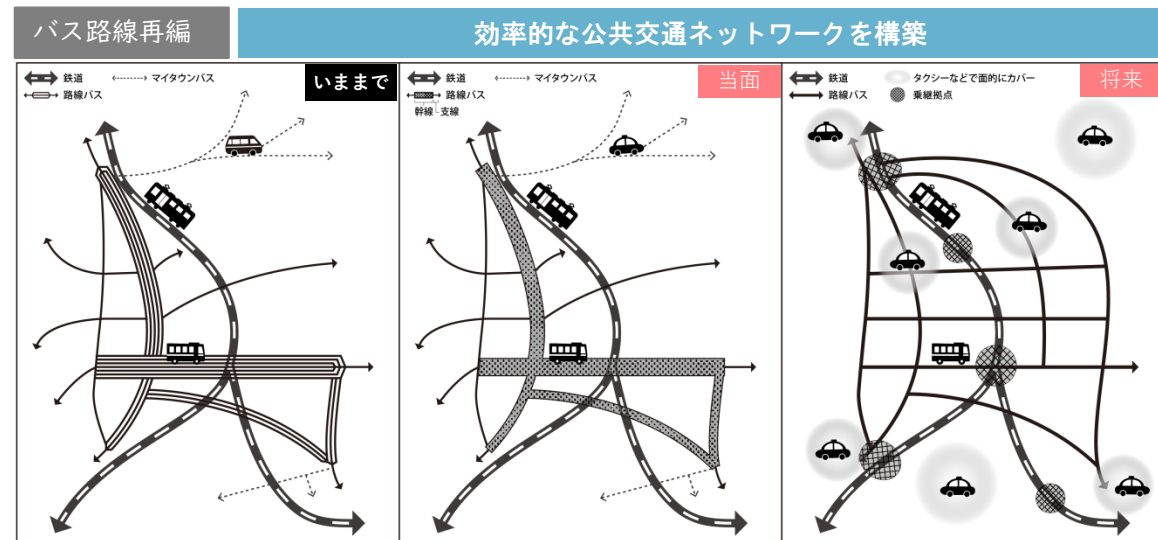
上位計画に示された将来都市像と社会情勢の変化から導き出された課題をもとに、本計画で目指す未来の姿を示します。

3環状放射型道路網と、中心部の歩行者専用道路や公共交通に対する基幹的な地域連携軸により、都心と各地域中心を結ぶ多核集約型都市構造を形成します。

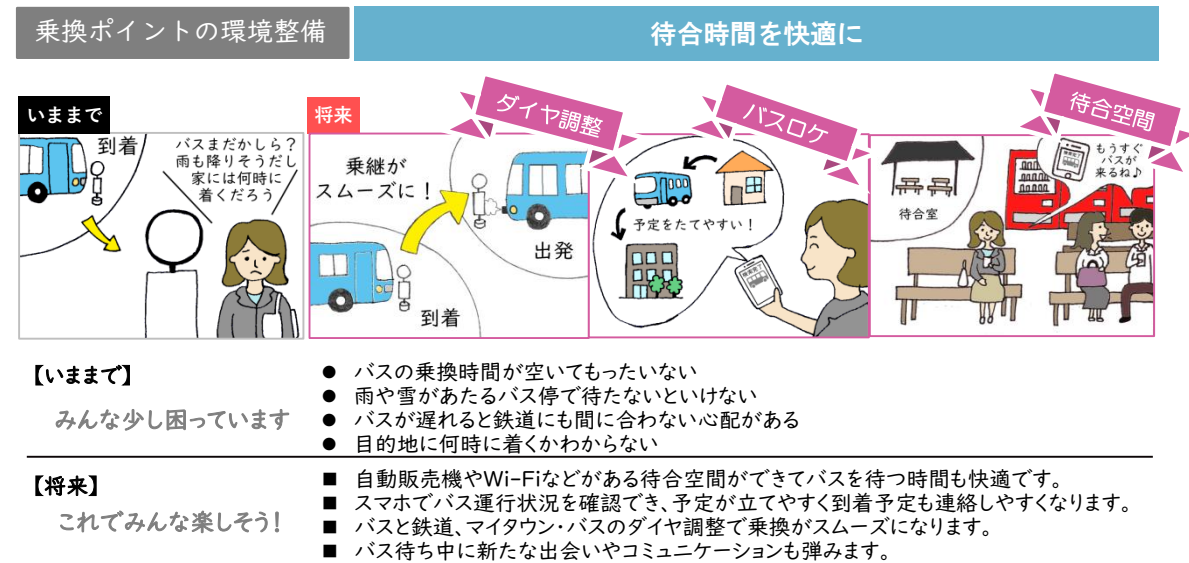
この多核集約型都市構造に応じた交通体系や交通サービスを構築しながら、便利で快適な地域内外の移動環境を維持していきます。



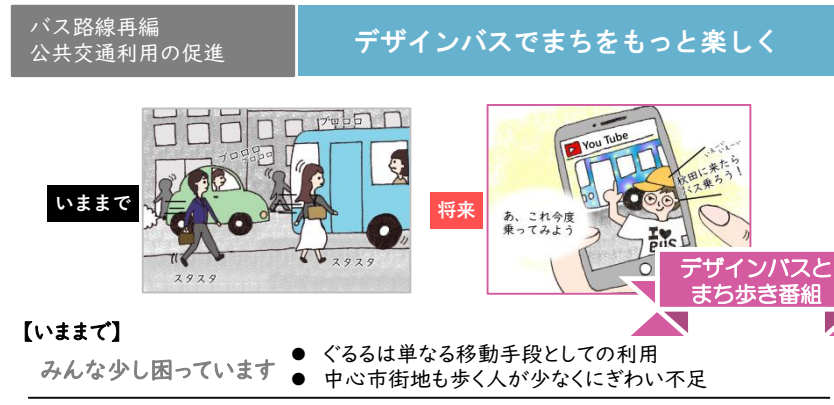
2 - 7 本計画での取組により実現を目指す公共交通の利用環境



- 【いままで】**
- 複数の系統が重複
 - 郊外部の広範囲を支線やマイタウンバスでカバー
- 【当面の取り組み】**
- バスにおける運行頻度の適正化
 - マイタウンバス区間のタクシー車両による運行
- 【長期的な取り組み】**
- 鉄道とバスの乗換拠点の強化
 - 乗換を前提とした公共交通網への見直し
 - タクシーの機動力を活かした面的な運行



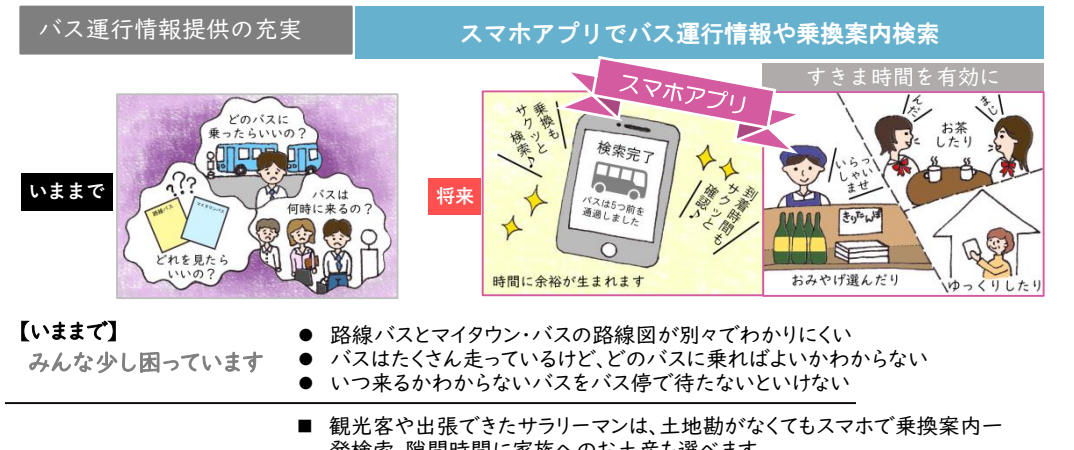
- 【いままで】**
- みんな少し困っています
- バスの乗換時間が空いてもったいない
 - 雨や雪があたるバス停で待たないといけない
 - バスが遅れると鉄道にも間に合わない心配がある
 - 目的地に何時に着くかわからない
- 【将来】**
- これでみんな楽しそう！
- 自動販売機やWi-Fiなどがある待合空間ができてバスを待つ時間も快適です。
 - スマホでバス運行状況を確認でき、予定が立てやすく到着予定も連絡しやすくなります。
 - バスと鉄道、マイタウンバスのダイヤ調整で乗換がスムーズになります。
 - バス待ち中に新たな出会いやコミュニケーションも弾みます。



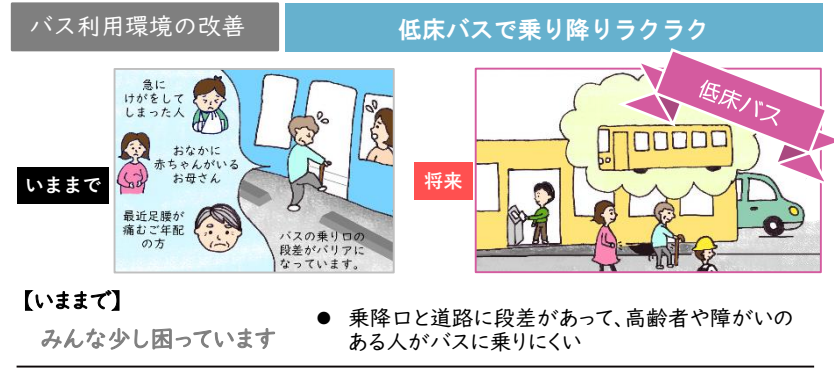
- 【いままで】**
- みんな少し困っています
- ぐるるは単なる移動手段としての利用
 - 中心市街地も歩く人が少なくてにぎわい不足
- 【将来】**
- これでみんな楽しそう！
- 乗って楽しいバスでバスをつかったまち歩きが楽しめます。
 - バスを使ったまち歩き番組を放送し市民に呼びかけます。
 - バスに乗ることをきっかけとして街なかに来る人が増えます。



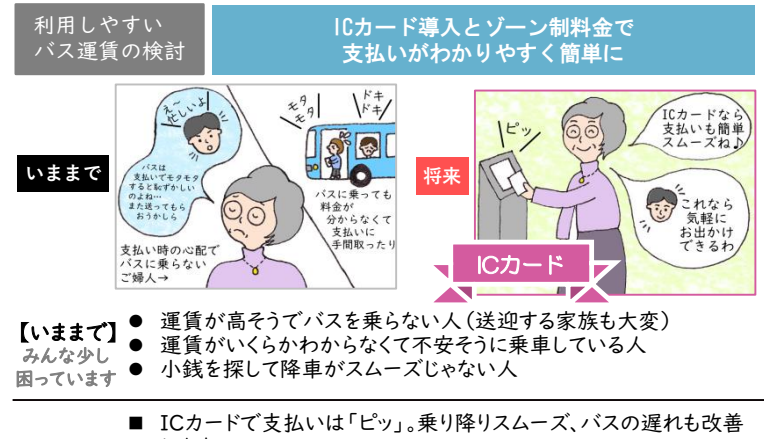
- 【いままで】**
- みんな少し困っています
- バスがあまり利用されていない
- 【将来】**
- これでみんな楽しそう！
- タクシーなら少人数で楽しく乗合、車内のおしゃべりも弾みます。
 - タクシー車両の活用で小回りがきくようになります。
 - 道ばたを歩く児童や住民も安全です。



- 【いままで】**
- みんな少し困っています
- 路線バスとマイタウンバスの路線図が別々でわかりにくい
 - バスはたくさん走っているけど、どのバスに乗ればよいかわからない
 - いつ来るかわからないバスをバス停で待たないといけない
- 【将来】**
- これでみんな楽しそう！
- 観光客や出張してきたサラリーマンは、土地勘がなくてもスマホで乗換案内一発検索、隙間時間に家族へのお土産も選べます。
 - 郊外部の高齢者は、家からデマンドを予約して気軽に出かけ。隙間時間でお茶がもう1杯飲めちゃいます。
 - 高校生や大学生は、バスの到着がスマホでわかれば、隙間時間で友達とゆっくりおしゃべりできちゃいます。
 - バスマップも路線バスとマイタウンバスがひとつになってわかりやすくなります。



- 【いままで】**
- みんな少し困っています
- 乗降口と道路に段差があって、高齢者や障がいのある人がバスに乗りにくい
- 【将来】**
- これでみんな楽しそう！
- 低床バスで車いすやベビーカー、妊娠中の方や足の上げにくいお年寄りも、みんなバスの乗り降りが楽になります。



- 【いままで】**
- みんな少し困っています
- 運賃が高そうでバスを乗らない人(送迎する家族も大変)
 - 運賃がいくらかわからなくて不安そうに乗車している人
 - 小銭を探して降車がスムーズじゃない人
- 【将来】**
- これでみんな楽しそう！
- ICカードで支払いは「ピッ」。乗り降りスムーズ、バスの遅れも改善します。
 - ゾーン制や乗換割引などで、料金がわかりやすくなり、小銭を探す心配もありません。
 - バスに乗る不安が軽くなり、送迎する家族に気兼ねせず自由にかけられます。



- 【いままで】**
- みんな少し困っています
- 高台に開発された住宅地
 - バス停までは遠くないけど坂道
 - その結果、家族の送迎に頼ることに。
 - バスが入りにくい狭い道
 - タクシーは使うと高い
 - 一人暮らしの老人は外出しにくい
- 【将来】**
- これでみんな楽しそう！
- タクシーなら重い荷物も自宅まで運べます。
 - 買物額に応じた割引でお得に移動できます。
 - 買物客が増えて商業施設にもぎわいます。
 - 家族の送迎の負担も減ります。

第3章 基本的な方針と目標の設定

未来の姿の実現に向けた施策の実施に当たり、次のように基本的な方針および目標を定めます。

なお、本計画は、秋田市の上位関連計画と整合を図り、社会情勢や環境の変化を踏まえて、「まちづくりとの連携」の観点を取り入れた基本的な方針・目標等を設定します。

3 - 1 計画の基本的な方針

超高齢・人口減少社会を見据え、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けて、上位・関連計画におけるまちづくりの方向性や交通を取り巻く社会情勢・環境変化から導き出された課題を、「公共交通関連」の視点から整理し、本計画の基本的な方針を設定しました。

上位関連計画が示す公共交通の方向性

・高齢社会に対応した公共交通 ・利便性が高く持続可能な公共交通 など

社会経済情勢・交通環境の変化から見た課題

- ・高齢者をはじめとしたあらゆる世代の安全な移動手段の確保
- ・地域の実情や利用者属性を考慮した適切な交通施策の検討と新規利用者の獲得
- ・バスの円滑な利用を支援する運行計画、運行状況に関する情報発信、待合環境の改善
- ・まちづくりと連動し多核集約型の都市構造の形成を促進する交通環境の整備
- ・まちづくりと一体となった公共交通利用者の維持に向けた取組の推進
- ・中心市街地の来訪を促し、回遊性を高め恒常的なにぎわいを創出するための交通環境の整備
- ・マイカーから公共交通への転換等による交通渋滞の緩和と二酸化炭素排出量の削減
- ・効果的、効率的な運行による赤字の縮小
- ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律への対応
- ・With コロナ・After コロナを踏まえた新たな生活様式への対応

など

持続可能な公共交通
の実現に向けた
取組が必要

本計画における基本的な方針

まちの変化に柔軟に対応し、誰もが自由に移動できる、将来にわたり持続可能な公共交通サービスの実現

▲課題およびまちづくりの方向性と基本的な方針の対応

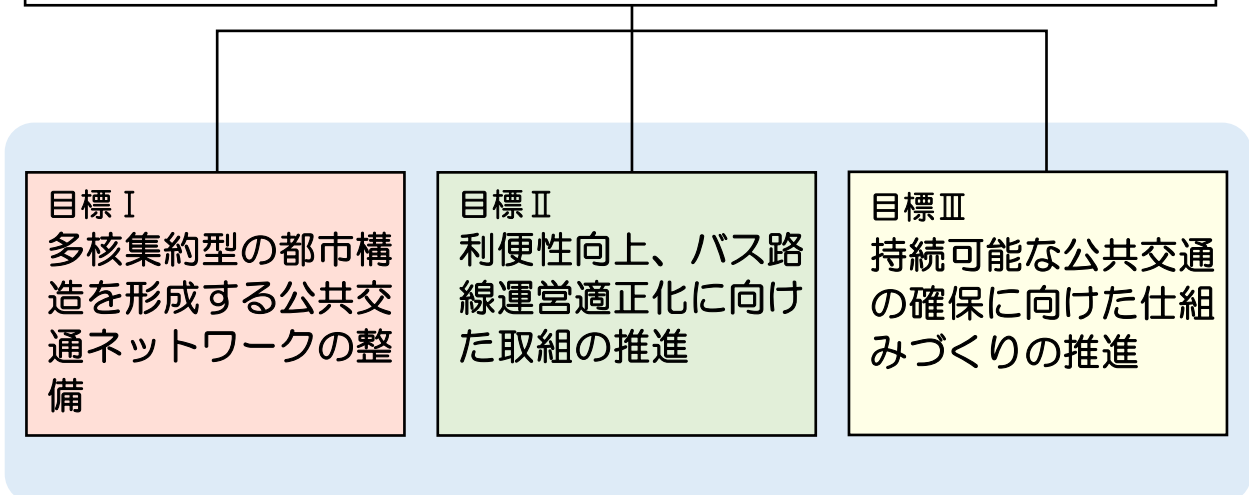
【参考】第1次・第2次ビジョンにおける基本的な方針

秋田市公共交通政策ビジョンの基本的な方針	
第1次ビジョン 平成21年3月策定	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
↓ 「多核集約型のまちづくり」の考え方を反映 ↓	
第2次ビジョン 平成28年3月策定	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

3 - 2 計画の目標

上位計画に定められた将来都市像に柔軟に対応し、高齢者や未成年などのマイカーでの移動に制約がある人でも、日常生活を営むための必要不可欠な移動を円滑に行うことができる持続可能な公共交通の実現のため、基本的な方針のもと、次の3つの目標を設定しました。

基本的な方針 まちの変化に柔軟に対応し、誰もが自由に移動できる、将来にわたり持続可能な公共交通サービスの実現
【取組の視点】 多核集約型の都市構造を形成する公共交通網を整備し、運行の適正化による幹線軸の利便性向上を図るとともに、マイタウン・バスを含む支線軸の確保、にぎわいの創出等に資する域内交通の充実、交通結節点における鉄道とバスの連携強化を図る。 また、利便性向上施策とあわせ、交通事業者、地域住民、行政が一体となって、タクシー等小型車両の活用も含めた、地域の特性に応じた持続可能な公共交通サービスの確保に向けた取組を進める。 特に、コロナ禍における市民の公共交通離れが懸念されるなか、未来の姿の実現に向けた公共交通サービスの維持や適正化に向けた取組を進める。



3 - 3 計画の実現に向けた取組の視点

各目標の実現に向けた施策の推進に当たっての取組の視点を次のとおり整理しました。

基本的な方針 まちの変化に柔軟に対応し、誰もが自由に移動できる、
将来にわたり持続可能な公共交通サービスの実現

● 目標Ⅰ 多核集約型の都市構造を形成する公共交通ネットワークの整備

【取組の視点】

鉄道を骨格、路線バスを大動脈とし、タクシー等小型車両による面的な移動手段（毛細血管）を位置づけ、乗換を前提とした路線網の構築に向けた検討を進める。

高齢社会への対応・低炭素化のため、効果的・効率的な運行を図り、将来にわたり、持続可能な公共交通サービスの実現を図る。

● 目標Ⅱ 利便性向上、バス路線運営適正化に向けた取組の推進

【取組の視点】

ICT技術の活用などにより、バスの位置情報など運行情報の提供やキャッシュレス決済の導入など、バスの利便性向上に向けた取組を行うとともに、バスの利用に関する情報提供を行うことで、公共交通を活用した新たなまちの魅力の発見や、ライフスタイルの実現を図る。

● 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

【取組の視点】

マイタウン・バスについて、小型車両の活用を含む効率的な運行形態を検討し、郊外部における持続可能な移動手段の確保と利便性向上を図る。

公共交通空白地域なども含め、貨物車両などの地域の輸送資源の総動員を図り、将来にわたり持続可能な公共交通の確保に向けた検討を行う。

また、交通事業者等による共同経営の検討やICT等の活用による効率的な運行方法の検討を進める。

3 - 4 施策の体系

未来の姿の実現に向けて、前述の3つの目標に基づき、複数の施策を一体的に取り組むことで、効果的かつ効率的な事業の推進を図ります。

目標別の施策は次のとおりです。

基本的な方針

まちの変化に柔軟に対応し、誰もが自由に移動できる、将来にわたり持続可能な公共交通サービスの実現

目標	施策	内容
1 多核集約型の都市構造を形成する公共交通ネットワークの整備	(1)バス路線再編	幹線バス路線の利便性向上や支線バスにおける効率化に向けた検討を継続するとともに、長期的には、乗換を前提とし、鉄道と連携したバス・タクシーによる公共交通網の再編を検討する。 中心市街地循環バスの利用促進のため、利便性向上策を検討する。
	(2)鉄道の利便性向上	泉外旭川駅を起点とした新たなバス路線をバス路線全体の再編と合わせて段階的に検討する。 既存鉄道駅等におけるバリアフリー基準に基づくバリアフリー化を実施する。
	(3)乗換ポイントの環境整備	乗換ポイントにおいては、乗換の負担を軽減するための環境整備を検討するとともに、スムーズな乗換のためのダイヤ調整を実施する。
2 利便性向上、バス路線運営適正化に向けた取組の推進	(1)バス運行情報提供の充実	ICTを活用した、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など、より使いやすくなるよう継続的に検討する。 バスロケーションシステムの導入等、ICTを活用した運行情報の提供について検討する。
	(2)バス利用環境の改善	低床バスの導入や安全なバス停など、誰もが利用しやすいバス利用環境の構築を継続的に検討する。
	(3)利用しやすいバス運賃の検討	ICカードの導入を踏まえ、利用促進のための各種ポイントとの連携や、ゾーン制料金等わかりやすい料金制度等の導入を検討する。 また、既存の高齢者コインバス事業や障がい者に対する助成を引き続き継続する。 乗換時の利便性を確保するため、ICカード導入後において乗換時における割引等を検討する。
	(4)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、バスを使ったまち歩き紹介などにより、潜在的なバス利用ニーズの掘り起こしを目指す。 「日常生活を楽しむ手段としてのバス」という切り口で利用促進に向けた多様な視点からの広報活動の展開を検討する。

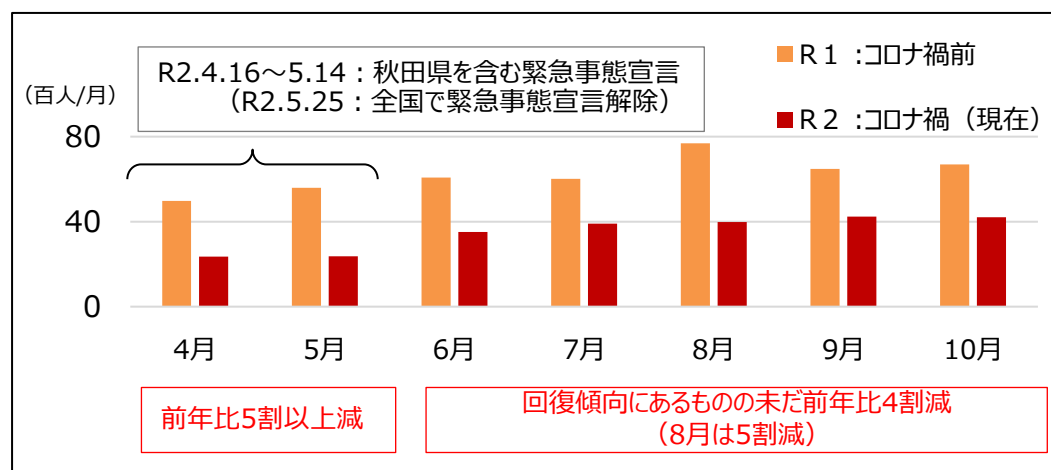
目標	施策	内容
3 持続可能な公共交通の確保に向けた仕組みづくりの推進	(1) マイタウン・バスの持続的な運営	既存のマイタウン・バスの利用実態を把握、分析し、利便性向上について検討する。 マイタウン・バス車両をタクシー等小型車両に変更するなど、効率的な運行を検討するとともに、郊外部における持続可能な運行形態の検討を行う。
	(2) 新たな交通手段等の検討	郊外部や公共交通空白地域においては、タクシー等小型車両の利点を活かし、きめ細かな移動ニーズに対応可能な交通サービスの確保を検討する。 貨客混載等の新たな方策による公共交通の持続可能性を検討する。 交通事業者、自治体等による共同経営のあり方を検討する。 公共交通の円滑な乗換と負担軽減のために、バスロケーションシステムや乗換案内等利便性向上に向けた情報の提供を実施する。

■コロナ禍における公共交通サービス維持の必要性

新型コロナウイルス感染症の流行拡大に伴い、インバウンド観光客の落ち込み、県を跨ぐ移動の自粛、感染を警戒する出控え等、人々の移動行動は大きく減少しています。

このため、公共交通を利用する市民の割合も大幅に落ち込み、交通事業者にとっては運送収入の減少に直結し、これまで以上に厳しい状況となっています。

令和2年4～5月にかけての緊急事態宣言期間中に、大幅に落ち込んだ公共交通の利用者数は、緊急事態宣言が解除された6月以降、若干ではありますが、回復の兆しが見られます。しかし、新しい生活様式への対応を受けたリモートワークの増加など、交通需要の減少が見込まれるなか、コロナ禍以前のレベルまで利用者数が回復するには、相当な時間を要すると考えられます。



▲中心市街地循環バス「ぐるる」の利用者数（コロナ禍の落ち込みの状況）

これまでも、自家用車の普及等による利用者の減少が続き、交通事業者にとって厳しい状況が続くなか、路線の廃止や運行本数の減少など、徐々にサービスが低下し、ますます利用者が減少するといった負のスパイラルに陥ってしまうと言われておりました。

それに加えて、コロナ禍における急激な需要の減少により、公共交通事業者のサービス提供力が大幅に減少、もしくは喪失してしまう状況も危惧されております。

今後迎える、超高齢・人口減少社会において、運転免許証返納者など、日常生活を営むために必要な移動に制約を受ける人の増加が予測されるなか、日々の人々の移動を支え、公益性を有する公共交通については、簡単にサービスを止めることはできません。

新型コロナウイルス感染症が収束した後（After コロナ）において、誰もが自由に移動できる将来にわたり持続可能な公共交通サービスを実現するためには、地域住民等利用者も含めた関係者が主体的に関与し、総力を挙げて取り組んでいく必要があります。

第4章 目標の実現に向けた取組

目標ごとに、計画期間中における各施策・事業の展開について、実施内容等を明確化します。

具体的には施策・事業の実施時期、実施主体を示します。

4 - 1 多核集約型の都市構造を形成する公共交通ネットワークの整備

(1) バス路線再編

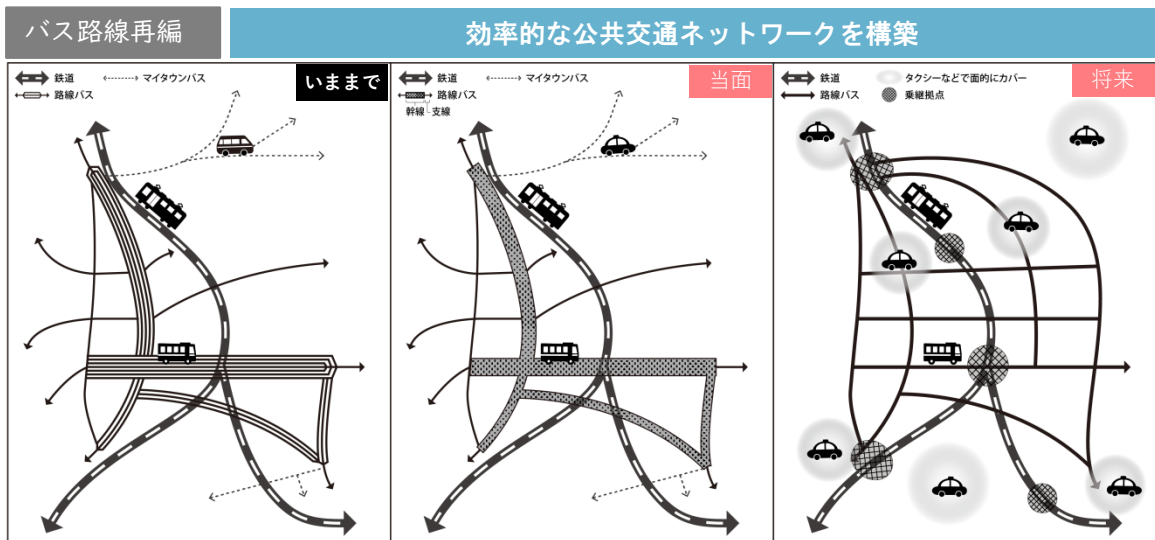
幹線バス路線の利便性向上や支線バスにおける効率化に向けた検討を継続する。

長期的には、乗換を前提とし、鉄道と連携したバス・タクシーによる公共交通網の再編を検討する。

中心市街地循環バスの利用促進のため、利便性向上策を検討する。

● 主な施策の内容

- ・ 運行頻度の適正化等による利便性と収益性の向上
- ・ 地域中心におけるバスおよび鉄道の乗換拠点の利便性向上
- ・ 乗換を前提としたバス・タクシーによる公共交通網の再編の検討
- ・ 中心市街地循環バスの利用促進と利便性向上



【いままで】

- 複数の系統が重複
- 郊外部の広範囲を支線やマイタウン・バスでカバー

【当面の取り組み】

- バスにおける運行頻度の適正化
- マイタウン・バス区間のタクシー車両による運行

【長期的な取り組み】

- 鉄道とバスの乗換拠点の強化
- 乗換を前提とした公共交通網への見直し
- タクシーの機動力を活かした面的な運行

(2) 鉄道の利便性向上

泉外旭川駅を交通結節点として、新たなバス路線を運行する。
既存鉄道駅等における、バリアフリー基準に基づくバリアフリー化を検討する。

● 主な施策の内容

- ・ 泉外旭川駅を起点とした新たなマイタウン・バスを運行
- ・ 既存鉄道駅における、バリアフリー基準に基づくエレベーターの設置等バリアフリー整備

(土崎駅こ線橋へのエレベーター設置)

鉄道事業者が行った特定事業の中の1つで、土崎駅のこ線橋改築工事と併せ、新たにエレベーターを上りホームと下りホームにそれぞれ1基ずつ設置した。



こ線橋の改築とともに、新たに設置されたエレベーター(上りホーム側)



出入口部分



エレベーター室内

(3) 乗換ポイントの環境整備

乗換ポイントにおいては、乗換の負担を軽減するための環境整備を検討するとともに、スムーズな乗換のためのダイヤ調整を実施する。

● 主な施策の内容

- ・ 乗換拠点となる鉄道駅やバス停における、待合施設の整備
- ・ バス相互やバスと鉄道などの乗換がスムーズとなるよう、事業者間でダイヤを調整
- ・ バス路線再編に伴う、乗換ポイントの整備を検討する

乗換ポイントの環境整備	待合時間を快適に
<p>いままで</p> <p>到着</p> <p>バスまだかしら？ 雨も降りそうだし 家には何時に 着くだろう</p>	<p>将来</p> <p>ダイヤ調整</p> <p>バスロケ</p> <p>待合空間</p> <p>乗継が スムーズに！</p> <p>出発</p> <p>到着</p> <p>予定をたてやすい！</p> <p>待合室</p> <p>もうすぐ バスが 来るね</p>
<p>【いままで】</p> <p>みんな少し困っています</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● バスの乗換時間が空いてもったいない ● 雨や雪があたるバス停で待たないといけない ● バスが遅れると鉄道にも間に合わない心配がある ● 目的地に何時に着くかわからない
<p>【将来】</p> <p>これでみんな楽しそう！</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 自動販売機やWi-Fiなどがある待合空間ができてバスを待つ時間も快適です。 ■ スマホでバス運行状況を確認でき、予定が立てやすく到着予定も連絡しやすくなります。 ■ バスと鉄道、マイタウン・バスのダイヤ調整で乗換がスムーズになります。 ■ バス待ち中に新たな出会いやコミュニケーションも弾みます。

4 - 2 利便性向上、バス路線運営適正化に向けた取組の推進

(1) バス運行情報提供の充実

現行のバスマップをベースとして、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など、より使いやすくなるよう継続的に検討する。

バスロケーションシステムの導入等 I C T を活用した運行状況の提供について検討する。

●主な施策の内容

- ・ 路線バスとマイタウン・バスが一体となった、秋田市全体のバス路線を網羅したマップの作成を検討
- ・ スマートフォンなどでバスの運行状況を把握できる、バスロケーションシステムの導入



【これまで】

みんな少し困っています

- 路線バスとマイタウン・バスの路線図が別々でわかりにくい
- バスはたくさん走っているけど、どのバスに乗ればよいかわからない
- いつ来るかわからないバスをバス停で待たないといけない

【将来】

これでみんな楽しそう!

- 観光客や出張してきたサラリーマンは、土地勘がなくてもスマホで乗換案内一発検索、隙間時間に家族へのお土産も選べます。
- 郊外部の高齢者は、家からデマンドを予約して気軽にお出かけ。隙間時間でお茶がもう1杯飲みちゃいます。
- 高校生や大学生は、バスの到着がスマホでわかれば、隙間時間で友達とゆっくりおしゃべりできちゃいます。
- バスマップも路線バスとマイタウン・バスがひとつになってわかりやすくなります。

(2) バス利用環境の改善

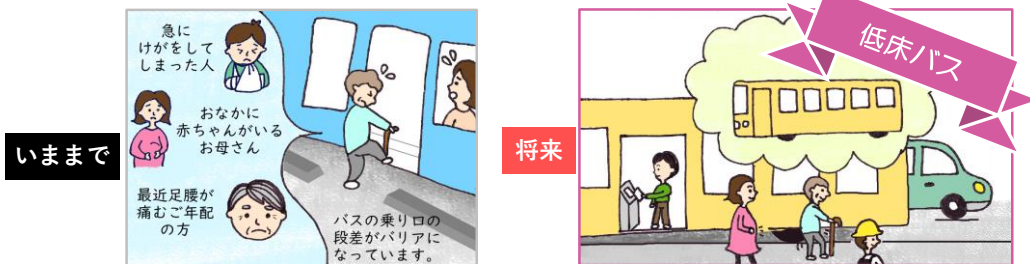
低床バスの導入や安全なバス停など、誰もが利用しやすいバス利用環境の改善

● 主な施策の内容

- ・ 歩道上とバス乗車口の段差が小さい低床バスの導入
- ・ 利用しやすく安全なバス停の設置に向けた改善検討

バス利用環境の改善

低床バスで乗り降りラクラク



【いままで】

みんな少し困っています

- 乗降口と道路に段差があって、高齢者や障がいのある人がバスに乗りにくい

【将来】

これでみんな楽しそう!

- 低床バスで車いすやベビーカー、妊娠中の方や足の上げにくいお年寄りも、みんなバスの乗り降りが楽になります。

(3) 利用しやすいバス運賃の検討

ICカードの導入を踏まえ、ゾーン制料金等わかりやすい料金制度等の導入を検討する。

また、既存の高齢者コインバス事業や障がい者に対する助成を引き続き継続する。

乗換時の利便性を確保するため、ICカード導入と連携した乗換時における割引等を検討する。

● 主な施策の内容

- ・ ICカードによるバス運賃支払の簡素化
- ・ ゾーン制によるバス運賃の単純化や乗換時の割引運賃等の検討



【いままで】
みんな少し困っています

- 運賃が高そうでバスを乗らない人(送迎する家族も大変)
- 運賃がいくらかわからなくて不安そうに乗車している人
- 小銭を探して降車がスムーズじゃない人

【将来】
これでみんな楽しそう!

- ICカードで支払いは「ピッ」。乗り降りスムーズ、バスの遅れも改善します。
- ゾーン制や乗換割引などで、料金がわかりやすくなり、小銭を探さ心配ありません。
- バスに乗る不安が軽くなり、送迎する家族に気兼ねせず自由にかかけられます。

(4) 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、バスを使ったまち歩き紹介の広報などにより、潜在的なバス利用ニーズの掘り起こしを目指す。

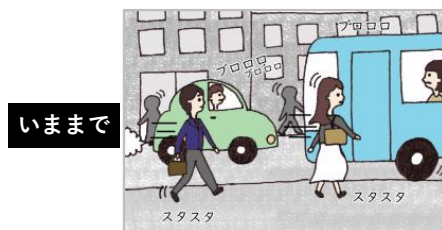
「日常生活を楽しむ手段としてのバス」という切り口で利用促進に向けた多様な視点からの広報活動の展開を検討する。

● 主な施策の内容

- ・ バスを使ったまち歩きの広報番組制作
- ・ バス利用促進を呼びかける講演会などの実施

バス路線再編
公共交通利用の促進

デザインバスでまちをもっと楽しく



いままで



将来

デザインバスと
まち歩き番組

【いままで】

みんな少し困っています

- ぐるるは単なる移動手段としての利用
- 中心市街地も歩く人が少なくなりにぎわい不足

【将来】

これでみんな楽しそう!

- 乗って楽しいバスでバスをつかったまち歩きが楽しめます。
- バスを使ったまち歩き番組を放送し市民に呼びかけます。
- バスに乗ることをきっかけとして街なかに来る人が増えます。

4 - 3 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

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。

マイタウン・バス路線をタクシー等小型車両に変更するなど、運行経費の削減を検討する。

● 主な施策の内容

- ・ 既存マイタウン・バスの運行継続と利用ニーズの把握継続
- ・ タクシー等小型車両への変更など、効率的な運行の検討

マイタウン・バスの持続的な運営

デマンドタクシーで安全快適

The illustration is divided into two panels. The left panel, labeled 'いままで' (Until now), shows a blue bus with a driver and a passenger, with a speech bubble saying 'しーん...' (Silence...). The right panel, labeled '将来' (Future), shows a blue taxi with a driver and a passenger, with a speech bubble saying '相乗りで楽しくおしゃべり' (Ride together and chat happily). A pink arrow labeled 'デマンドタクシー' (Demand taxi) points from the bus to the taxi.

【いままで】
みんな少し困っています

- バスがあまり利用されていない

【将来】
これでみんな楽しそう!

- タクシーなら少人数で楽しく乗合、車内のおしゃべりも弾みます。
- タクシー車両の活用で小回りがきくようになります。
- 道ばたを歩く児童や住民も安全です。

(2) 新たな交通手段等の検討

郊外部や公共交通空白地域においては、タクシー等小型車両の利点を活かし、きめ細かな移動ニーズに対応可能な交通サービスの確保を検討する。

貨物事業者(郵便局、宅配便等)による旅客運送の可能性を検討する。

交通事業者、自治体等による共同経営のあり方を検討する。

公共交通の円滑な乗換による乗換負担軽減のために、バスロケーションシステムや乗換案内等利便性向上に向けた情報の提供を実施する。

● 主な施策の内容

- ・ 郊外部におけるタクシー等によるバス停間運送の検討
- ・ 公共交通空白地域における買物タクシーの検討
- ・ 郵便・宅配便等貨物事業者による旅客輸送の検討
- ・ 公共交通における新たな共同経営体を検討
- ・ バスロケーションシステムや乗換案内等、利用者の利便性向上に必要な情報の提供

新たな交通手段の検討

買物タクシーで暮らしを便利に



【いままで】

みんな少し困っています

- 高台に開発された住宅地
- バス停までは遠くないけど坂道
- その結果、家族の送迎に頼ることに。
- バスが入りにくい狭い道
- タクシーは使うと高い
- 一人暮らしの老人は外出しにくい

【将来】

これでみんな楽しそう!

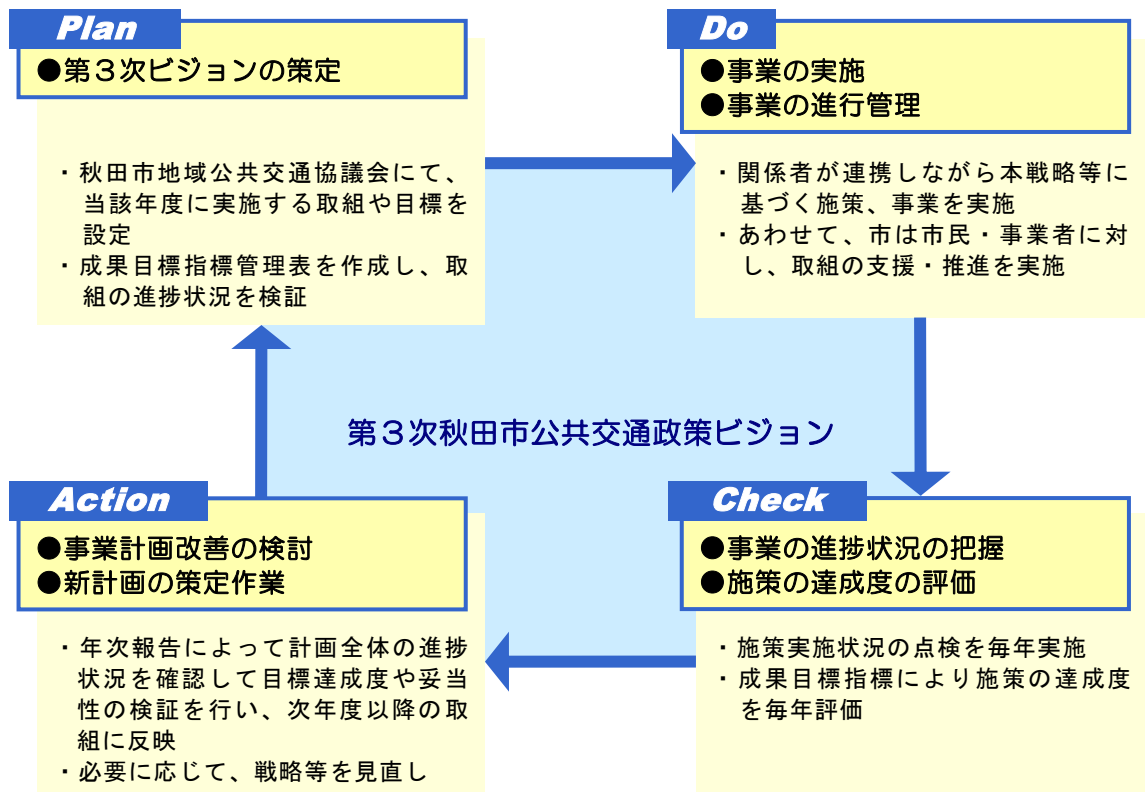
- タクシーなら重い荷物も自宅まで運べます。
- 買物額に応じた割引でお得に移動できます。
- 買物客が増えて商業施設もにぎわいます。
- 家族の送迎の負担も減ります。

第5章 推進体制と進行管理

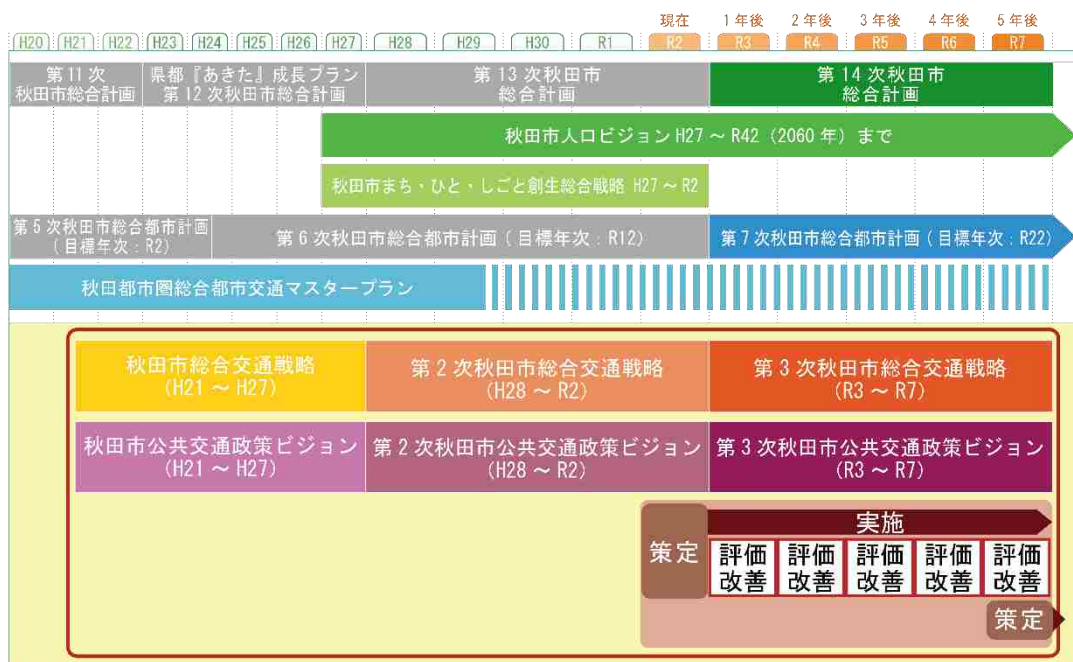
5-1 推進体制

本計画(Plan)を策定後、施策の実施・管理(Do)、評価(Check)、計画の改善(Action)の管理・運営の仕組みとそれを実施する体制を確立する。

各施策・事業については毎年進捗状況および成果目標指標の達成度を確認し、その結果にもとづき必要に応じて改善を行ってまいります。

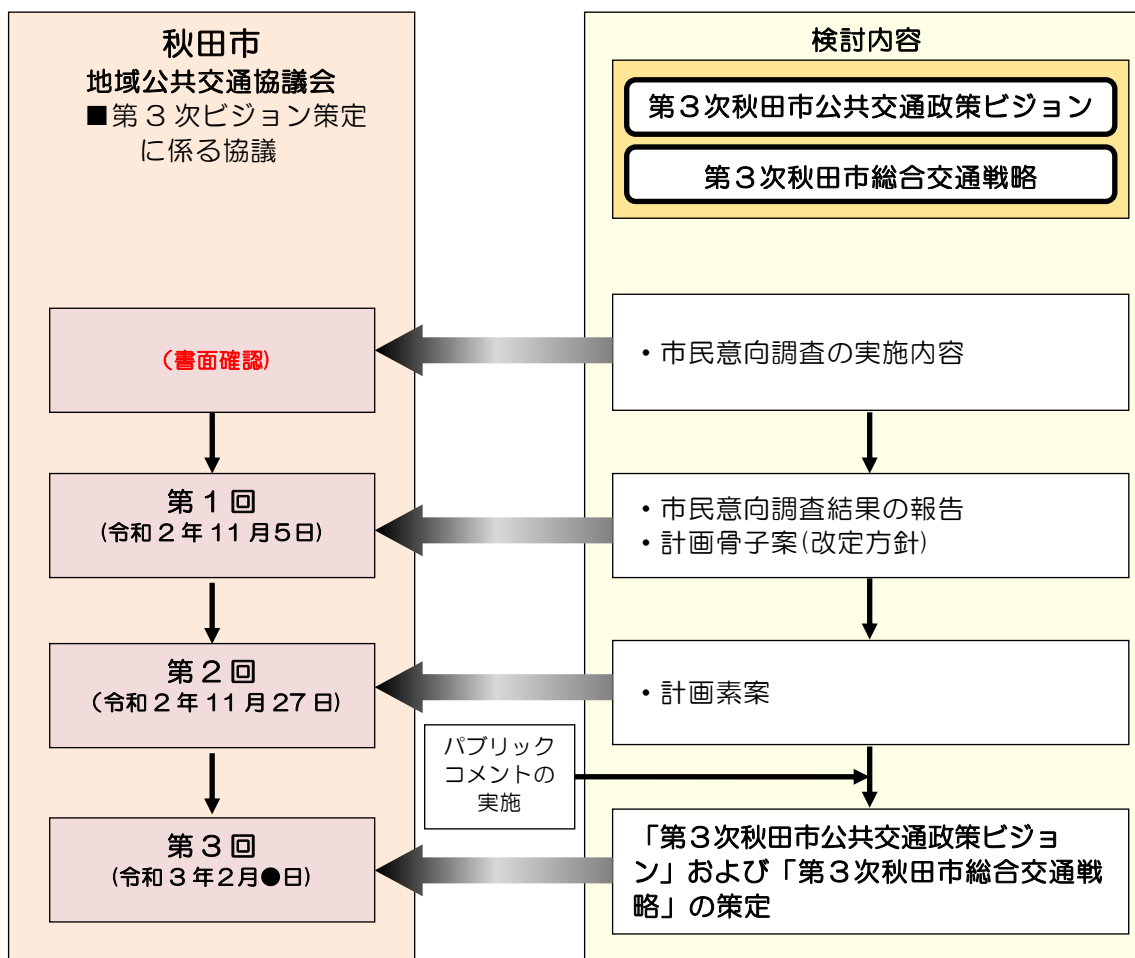


▲PDCA サイクルの内容



▲進行管理のスケジュール

5 - 2 本計画の策定経緯



第3次秋田市公共交通政策ビジョンは、「秋田市地域公共交通協議会※」(平成19年9月設立)において「第3次秋田市総合交通戦略」と一体的に策定しました。

※ 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。

- ① 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「地域公共交通計画(第3次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。
- ② 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。

第 3 次秋田市公共交通政策ビジョン
(秋 田 市 地 域 公 共 交 通 計 画)
(素 案)

令和2年11月

発行：秋田市地域公共交通協議会
編集：秋田市地域公共交通協議会事務局
(秋田市都市整備部交通政策課)
〒010-8560
秋田県秋田市山王一丁目1番1号
電話 018-888-5766
