

秋田市公共交通政策ビジョン

概要版

平成21年3月 秋田市

秋田市における公共交通の現状・課題とビジョン策定の目的



公共交通の現状

- 自動車依存が高まる一方で、公共交通利用が減少
- バス事業者は郊外部の不採算路線から撤退意向
- 県は生活バス路線維持費補助金を大幅に削減する意向

公共交通の課題

- 超高齢社会を迎え、市民の移動手手段の確保が急務
- コンパクトシティ実現の観点から、公共交通の再生・充実が必要
- 市民・事業者・行政からなる関係者の役割を明確化し、その実効性を担保する必要

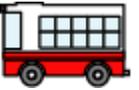
ビジョン策定の目的

- ◆ 将来にわたり持続可能な公共交通の実現をめざして、本市の公共交通の将来像を示す「秋田市公共交通政策ビジョン」を、「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

ビジョンの策定組織

- ◆ 平成19年9月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき設置した「秋田市地域公共交通協議会」により策定
- ◆ 構成員:市民、交通事業者、学識者、行政等
- ◆ 協議会参加者は、協議結果であるビジョンを尊重することが法令上義務づけられる

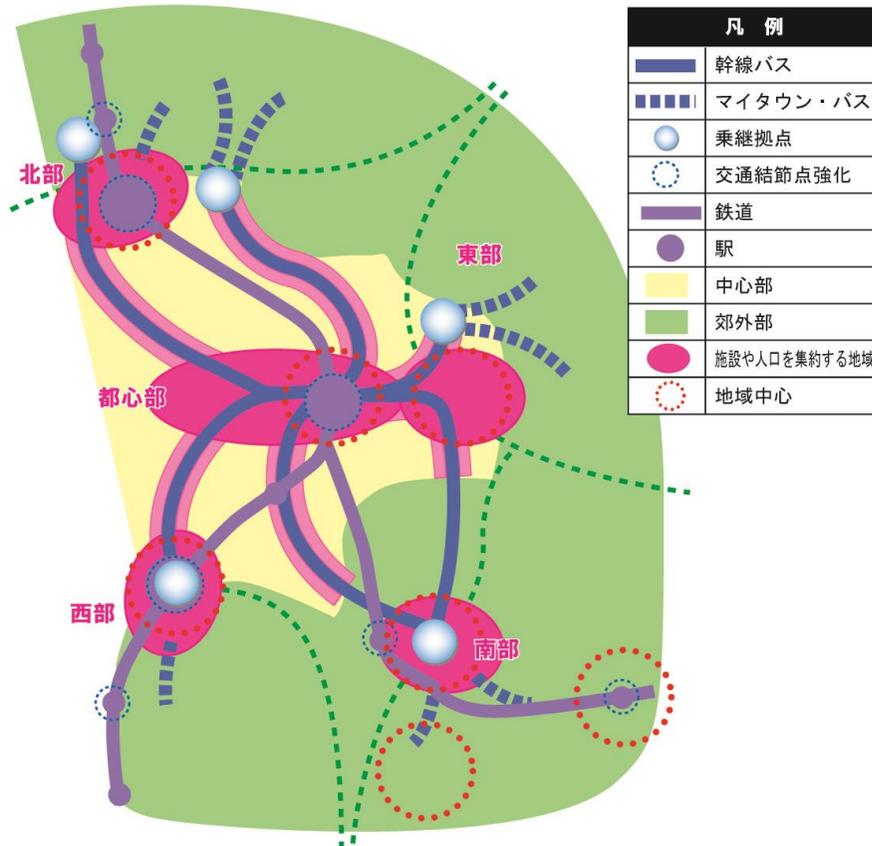
秋田市の将来像



1. 秋田市の目指すべき将来都市像

市街地の外延的拡大は基本的に行わないこととし、既存市街地への都市機能の適切な誘導や、都心部、地域中心および公共交通軸沿線への施設や人口の集約、歩行者・自転車が安全・安心かつ快適に利用できる交通環境の構築などにより、コンパクトで成熟した市街地形成を図る。

▼秋田市の目指すべき将来都市像



秋田市地域公共交通総合連携計画



1.基本方針

1 市民生活を支える交通機関として、地域に応じた市民の多様な移動手段の確保

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

2 より快適で使いやすい移動手段の実現

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

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

3 市民・地元関係者、交通事業者、行政の連携によるビジョンの推進

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

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

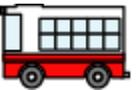
2.対象地域

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年度までの7年間とする。
平成23年度末に各施策の見直しを行う。

4.目 標

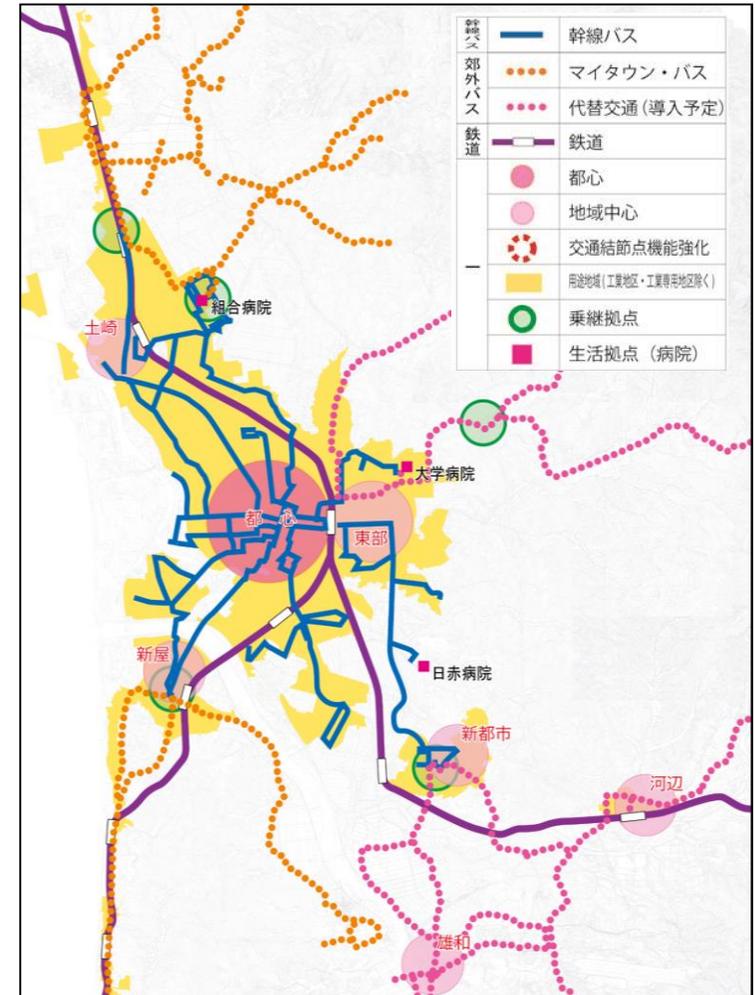


(1) 目標

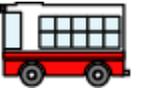
関係者の連携により、将来にわたり持続可能な公共交通を実現する

(2) 将来都市像を支える公共交通のサービス水準

分類	公共交通サービス水準 (平日)	考え方
中心部の幹線バス	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。
中心部の支線バス	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。



※支線バスの表示は数が多いため省略



(3) 目標を達成するための関係者の基本的役割

【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

【行政】

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

(4) 目標を達成するための関係者の地域別役割



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。

5.目標を達成するために行う事業およびその実施主体



地域	目標を達成するために行う事業	関係者	事業内容	施策の評価 ^{注1)}			短期コスト ^{※1)} (百万円) (H21~H23)	総コスト ^{※1)} (百万円) (H21~H27)	実施計画(年度) ^{注2)}											
				I	II	III			短期			中期				長期				
									21	22	23	24	25	26	27	28~				
中心部	バス路線再編	バス事業者	少系統多頻度運行を実現し、利便性が高く、持続可能な路線への再編 都心循環バスの検討	●			—	—	→											
				県・市	赤字バス路線維持に向けた支援制度の充実	●			490	1,060	→									
	バス事業者の使用する土地・建物の減額貸付	市	バス事業者が事業用として使用する市有財産(旧交通局用地・建物等)の貸付料について、平成20年度から3年間にわたり貸付料を2分の1に減額	●			40	90	→											
				国・県・市・市民	時差出勤、ノーマイカーデーの拡充等		●		—	—	→									
	バス走行環境の向上	県警	(主)秋田天王線(新国道)山王十字路~土崎臨海交差点区間での再導入検討			●	150 ^{※2)}	150 ^{※2)}	→											
				県警	(主)秋田天王線(新国道)山王十字路~土崎臨海交差点区間での導入検討			●	30 ^{※2)}	30 ^{※2)}	→									
	バス運行情報提供の充実	バス事業者	行先表示のLED化、バス路線の再編と合わせた路線・系統の見直し、表示内容の変更	●			80 ^{※3)}	80 ^{※3)}	→											
				市	設備導入費用の支援制度の導入					→										
				協議会	バスマップの試作とモニターによる使いやすさの検証		●		2	2	→									
	わかりやすいバスマップ作成および配布、幹線バスのバス停での掲示	バス事業者	継続的なバスマップの作成・配布				5	15	→											
				バス事業者	幹線バス路線の主要バス停での整備、交通バリアフリー特定事業計画に位置づけられた各事業の推進	●			20	40	→									
				市	施設整備費用の支援制度の拡充、交通バリアフリー特定事業計画に位置づけられた各事業の推進					→										
	低床バス、ワンステップバスの導入	バス事業者	低床バス、ワンステップバスの導入	●			20 ^{※4)}	50 ^{※4)}	→											
				協議会	バス導入費用の支援制度の導入					→										
				バス・鉄道事業者・協議会	ICカードの導入検討					→										
	市内バス・公共交通で利用可能なICカードの導入検討	市	ICカード導入費用の支援制度の導入検討			●	60	230~350 ^{※2)}	→											
				バス事業者	市民・地元関係者との協議・協定締結					→										
				市民・地元関係者	交通事業者との協議・協定締結	●			—	—	→									
	市民・地元関係者とバス事業者との協定締結を仲介	市	市民・地元関係者とバス事業者との協定締結を仲介						→											
				バス事業者	バス運賃支払いの単純化の検討			●	—	—	→									
市				ゾーン制料金導入の支援(実証実験への補助等)					→											
商業施設との連携による割引制度の拡大	バス事業者	割引クーポン等の配布、割引運賃の設定等	●			—	—	→												
			商業施設	割引制度の割引費用負担					→											
公共交通利用の促進	マイカーから公共交通への転換に向けた市民への啓発を目的としたモビリティ・マネジメントの実施	協議会	市民、児童・生徒、従業員を対象としたマイカーから公共交通への転換を促す働きかけ	●			4	4	→											
鉄道の利便性向上	泉・外旭川地区への新駅設置と鉄道用地を活用したパークアンドライドの導入検討	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			●	—	—	→											

注1) 施策の評価について

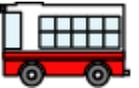
- I 実施が不可欠なもの
- II 低コストで効果が見込まれるもの
- III 一定のコストを要するものの、効果が期待され、社会実験により検証を行う施策

注2) 実施計画について

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

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

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



地域	目標を達成するために行う事業	関係者	事業内容	施策の評価 ^{注1)}			短期コスト ^{注1)} (百万円) (H21~H23)	総コスト ^{注1)} (百万円) (H21~H27)	実施計画(年度) ^{注2)}														
				I	II	III			短期			中期				長期							
									21	22	23	24	25	26	27	28~							
郊外部	代替交通の導入	住民組織や地元関係者(企業等)が参画した組織による代替交通の導入、運営準備	市民・地元関係者	代替交通導入の検討組織として研究会を設立、運営(東部地域)	●			—	—	▶													
			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	●				—	—	▶													
	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	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	運行に関する支援制度の創設																				
	代替交通の運行	市	代替交通の費用負担		●		440	1,210	▶														
	バス事業者の使用する行政財産使用料の減免	市	バス事業者が使用する行政財産使用料を減免 対象:雄和市民センター内のバス専用レーン・バス乗り継ぎ敷地等		●		2	5	▶														
	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	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および乗り継ぎ地点の調整	●		—	—	▶													
バス運行情報提供の充実	わかりやすいバスマップ作成および配布、幹線バスのバス停での掲	協議会	バスマップの試作とモニターによる使いやすさの向上		●		※2	※2	▶														
		市・市民	継続的なバスマップの作成・配布		●		※2	※2	▶														
バス利用環境の改善	市内バス・公共交通で利用可能なICカードの導入検討	バス・鉄道事業者・協議会	ICカードの導入検討		●		※2	※2	▶														
		市	ICカード導入費用の支援制度の検討				※2	※2	▶														
公共交通利用の促進	マイカーから公共交通への転換に向けた市民への啓発を目的としたモビリティ・マネジメントの実施	協議会	マイカーから公共交通への転換に向けた市民への啓発を目的としたモビリティ・マネジメントの実施	●		※2	※2	▶															
利用しやすいバス運賃の検討	地元関係者からの利用者確保を前提とした提案を受けた試験的な料金の値下げ(トリガー方式)	バス事業者	市民・地元関係者と協定を締結		●		—	—	▶														
		市民・地元関係者	交通事業者と協定を締結																				
		市	市民・地元関係者とバス事業者との協定締結を仲介		●		—	—	▶														

注1) 施策の評価について

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

注2) 実施計画について

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

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

※2 中心部のコストに含む

