

# 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)



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	5
(1) 第2次秋田市公共交通政策ビジョンの策定の目的	5
(2) 計画の位置づけ	5
第1章 交通をとりまく環境	7
1.1 現状と課題	7
(1) 秋田市の人口と市街地の状況	7
(2) 中心市街地の状況	9
(3) 自動車利用と渋滞状況	11
(4) 高齢化と交通事故の状況	13
(5) 歩行者および自転車を取り巻く環境	15
(6) 公共交通の状況	16
(7) 秋田県の二酸化炭素排出量の状況	22
(8) 冬期交通条件の悪化	23
(9) 秋田市民の交通に関する意識	24
1.2 市街地形成の課題	26
(1) 人口減少と市街地拡散、低密度化	26
(2) 中心市街地の求心力の低下	28
1.3 交通環境向上に向けたこれまでの主な取り組み	29
(1) 歩行者・自転車利用環境向上に向けた取り組み	29
(2) バス路線の維持と利便性向上に向けた取り組み	35
(3) 道路の走行性向上に向けた取り組み	40
第2章 秋田市の目指すべき将来像の検討	42
2.1 上位・関連計画の概要と市街地形成の方針	42
(1) 第13次秋田市総合計画	42
(2) 第6次秋田市総合都市計画(都市計画マスタープラン)	44
(3) 秋田都市圏総合都市交通マスタープラン	49
(4) 秋田市中心市街地活性化アクションプラン	50
2.2 秋田市の目指すべき将来都市像	52
2.3 秋田市の目指すべき将来交通体系	53

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
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	62
1 バス路線再編	62
2 鉄道の利便性向上	70
3 乗継拠点の整備	74
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	77
1 バス走行環境の向上	77
2 バス運行情報提供の充実	79
3 バス利用環境の改善	83
4 利用しやすいバス運賃の検討	87
5 公共交通利用の促進	90
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	91
1 マイタウン・バスの持続的な運営	91
2 必要に応じた代替交通(マイタウン・バス)の導入	93
3 新たな代替交通の検討	95
第4章 推進体制と進行管理	99
4.1 推進体制	99
4.2 成果目標指標による実現状況の把握	100
4.3 本計画の策定経緯	101



# 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><b>【市民・地元関係者】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p><b>【交通事業者】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・鉄道路線の維持およびサービス向上に責任を持つ</li> </ul> <p><b>【行政】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>
--

(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"> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・必要に応じて自ら生活交通の導入を検討する。</li> </ul>
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・必要に応じてバス路線の新設を検討する。</li> </ul>
行政	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・バス事業者が行う設備投資を支援する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・必要に応じて市民による生活交通の導入を支援する。</li> </ul>

## (2) 事業の進捗と成果目標の達成度

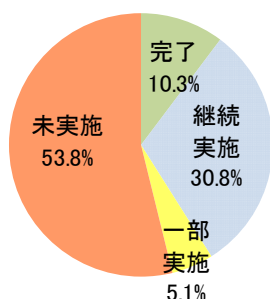
### ① 事業進捗状況

- ・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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
公共交通空白地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・料金値下げの検討は未実施。</li> </ul>
全地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者コインバス及び福祉特別乗車証の交付を実施。</li> <li>・通園バスの更新及び福祉有償運送を実施。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>

## 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

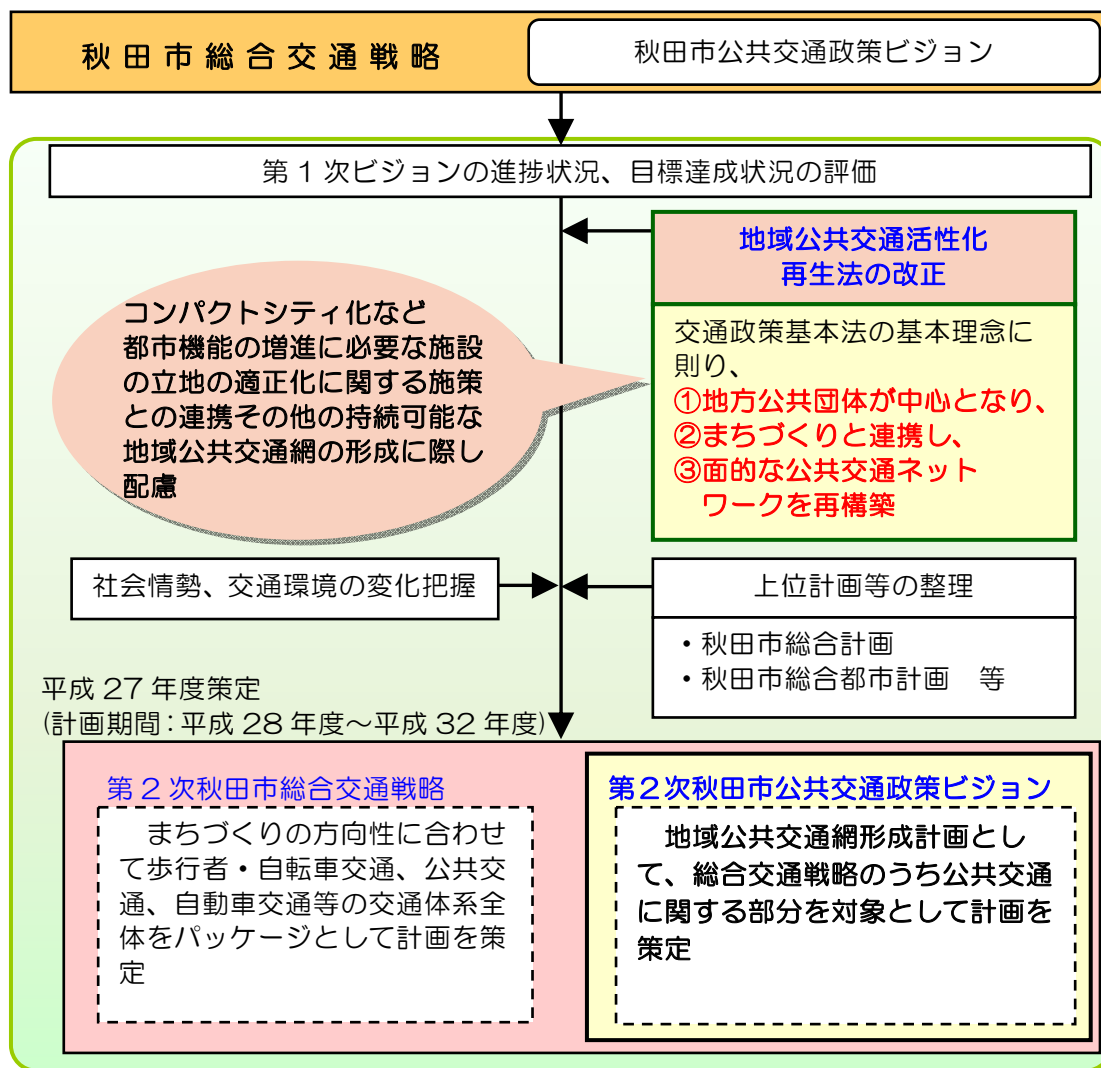
本ビジョンは、超高齢社会を迎え人口減少が進行するなかで、持続可能な多核集約型都市の形成を目指すに当たり、まちづくりとの一体性をもった総合的な公共交通ネットワークについて将来の姿を明らかにするものである。

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)



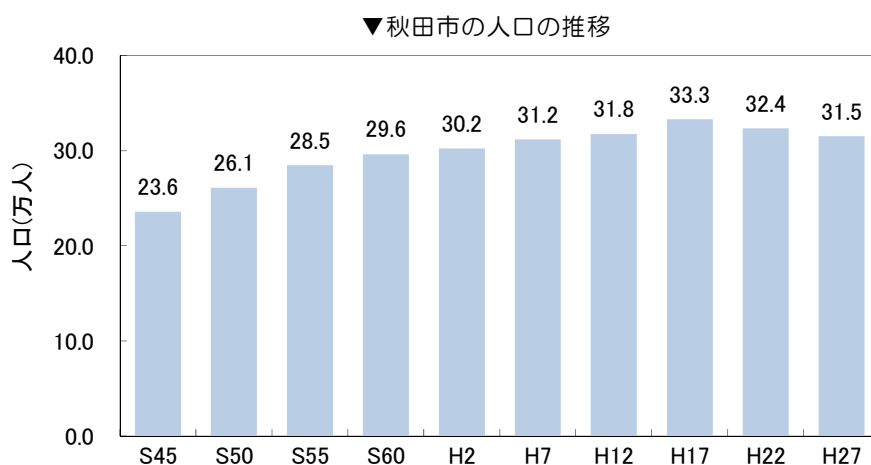
秋田市地域公共交通協議会で検討・策定

# 第1章 交通をとりまく環境

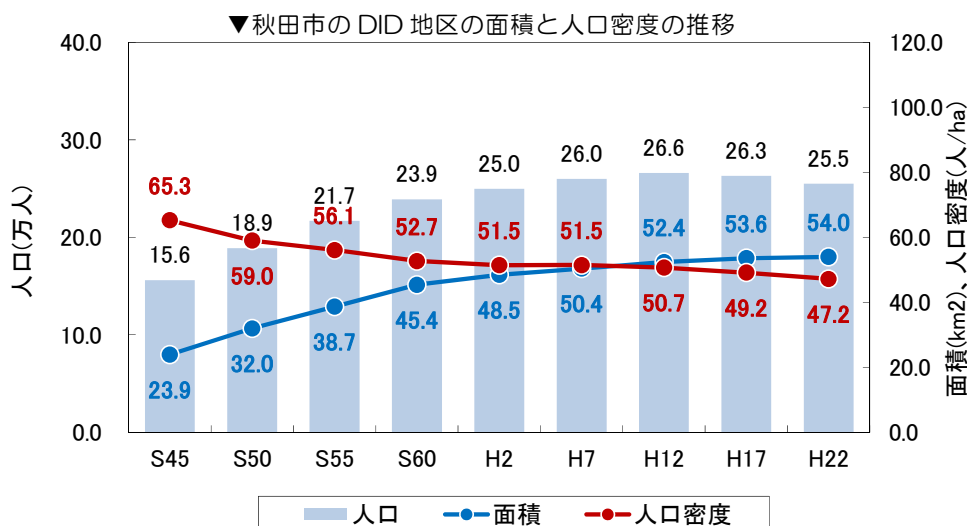
## 1.1 現状と課題

### (1) 秋田市の人口と市街地の状況

- 本市の人口は、平成 27 年時点で 315,374 人である。また、人口集中地区(DID 地区 ※)では昭和 45 年から平成 27 年の過去 45 年間で面積が約 2.3 倍、人口密度が約 0.7 倍となり、低密度な市街地形成が進行している。
- 本市の DID 地区の人口密度は、47.2 人/ha であり平成 22 年時点で全国の県庁所在地 47 都市中 41 位であり、全国全市町村平均である 67.6 人/ha をも下回る状況にある。

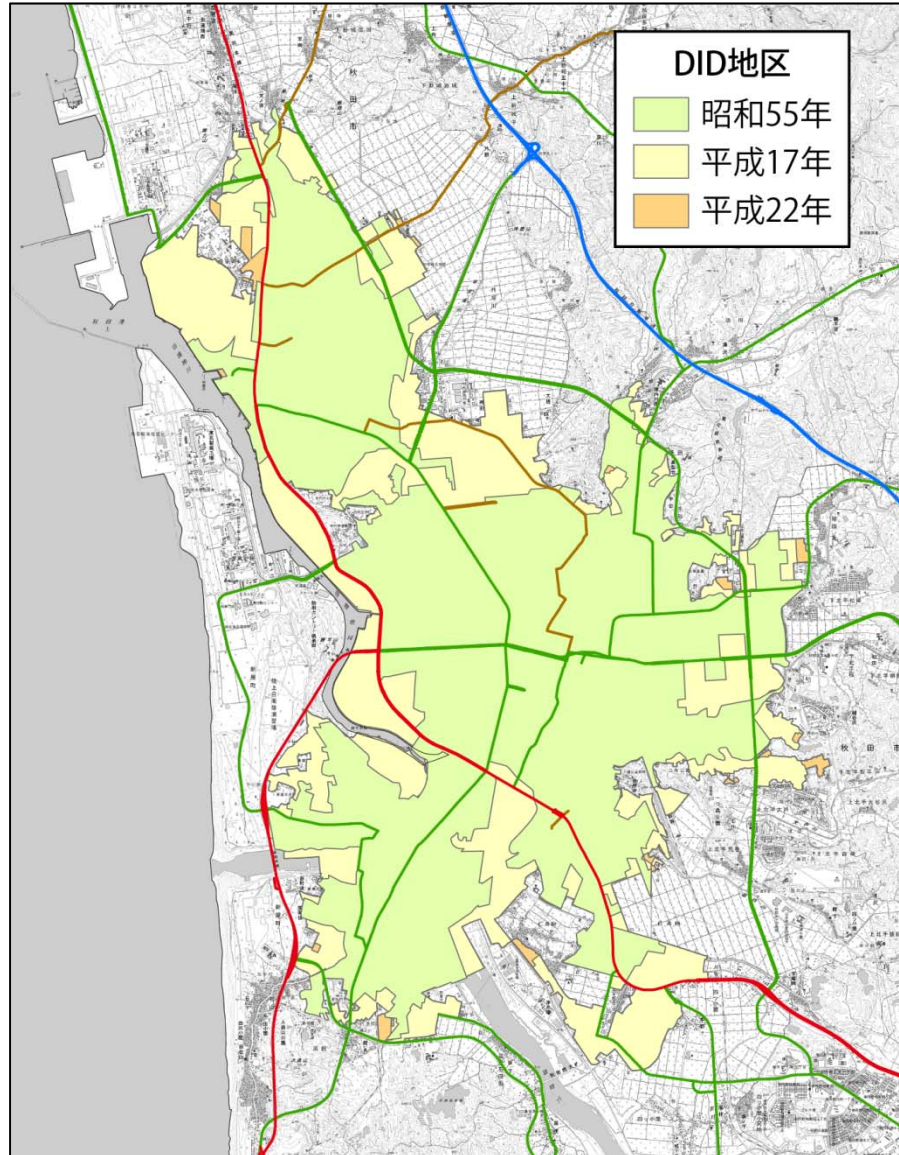


資料：国勢調査  
※平成 27 年は国勢調査(速報値)



資料：国勢調査  
※人口は秋田市 DID 地区内人口





▲秋田市 DID 地区の推移

資料：国勢調査

※DID 地区とは、市区町村の境域内で人口密度の高い基本単位区(原則として人口密度が  $1\text{km}^2$  当たり 4,000人以上の国勢調査区基本単位)が連たんで、その人口が5,000人以上となる地区のことである。



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が必要



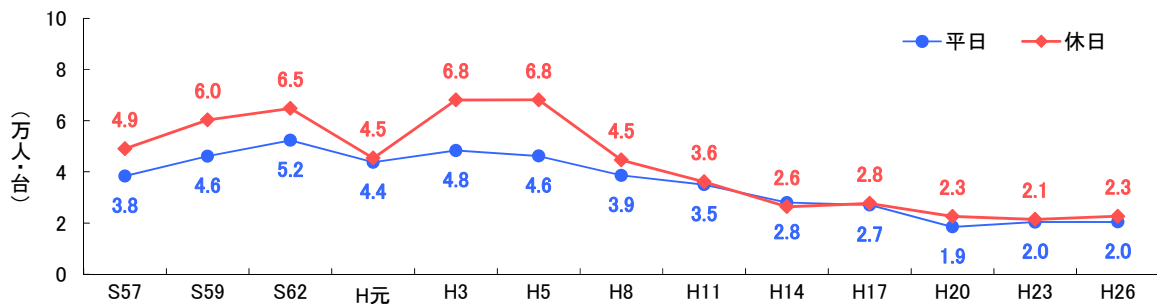
## (2) 中心市街地の状況

- 中心市街地の歩行者・自転車交通量は平成3年以降、減少傾向にある。また大型店舗の撤退や郊外型店舗への消費の流出などの影響などにより、小売業年間商品販売額についても年々減少を続けている。



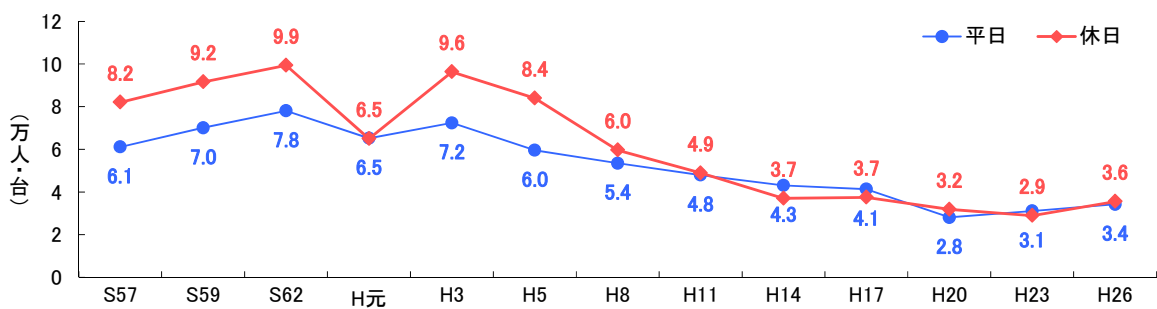
▲ 中心市街地区域と歩行者・自転車交通量の調査地点

▼ 歩行者・自転車交通量(区域内)【駅前】計6箇所



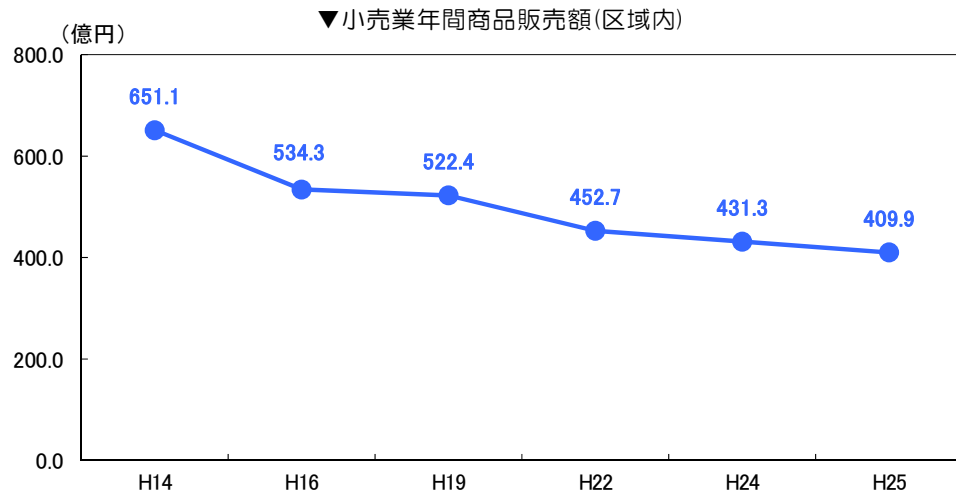
※ S57 から継続して調査している6箇所の合計

▼ 歩行者・自転車交通量(区域内)【中心市街地(駅前含む)】計14箇所



※ S57 から継続して調査している14箇所の合計

資料：市内主要商業地通行量調査 報告書



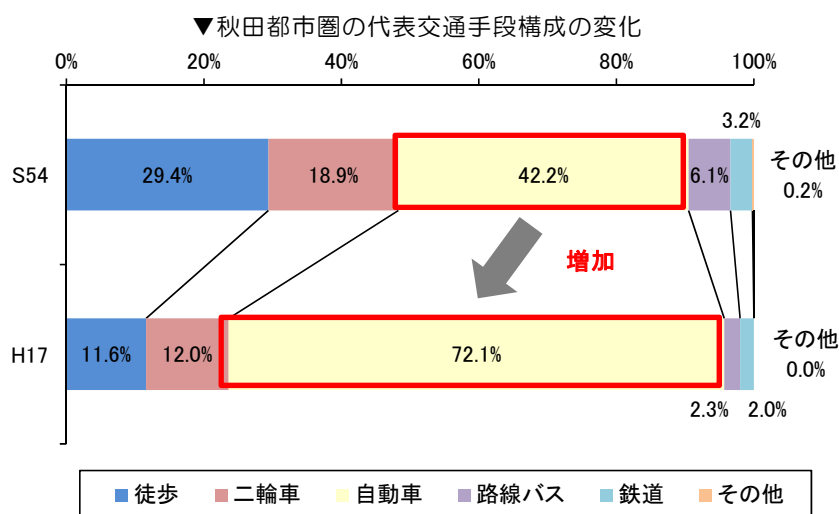
資料：「認定中心市街地活性化基本計画の最終フォローアップに関する報告」(平成 26 年 8 月)



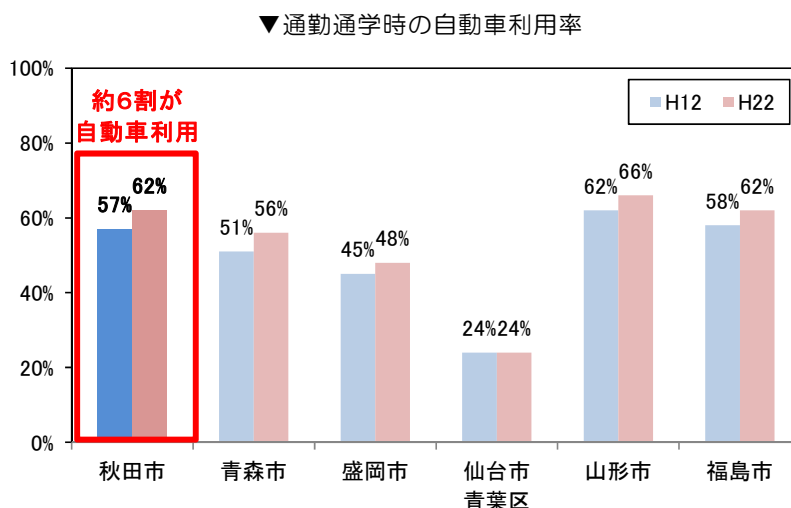
中心市街地ににぎわいを取り戻すための交通環境の整備が必要

### (3) 自動車利用と渋滞状況

- 本市では自動車依存が進行しており、通勤通学における自動車利用率は、東北6県の県庁所在都市の中でも高い水準である。
- 秋田県渋滞対策推進協議会において検討された県内の渋滞箇所について、最新の交通データを基に渋滞が多発している箇所や特定日に混雑している箇所を抽出し、一般の皆様や民間事業者(トラック協会、バス協会、ハイヤー協会)、道路管理者(県・市町村)の意見を踏まえ、「秋田県の主要渋滞箇所」が特定された。秋田市内の主要渋滞箇所は、以下に示すとおりである。
- 今後、主要渋滞箇所については、最新交通データおよび地域の交通状況を踏まえ、随時見直しが図られるものである。



資料：昭和54年パーソントリップ調査  
秋田都市圏街路交通調査  
平成17年簡易パーソントリップ調査



※当地区に常住し自市または自区で従業・通学する人を対象  
(利用交通手段「不詳」を除く(複数回答あり))  
※「自家用車」、「ハイヤー・タクシー」の合計

資料：国勢調査



凡例	
<主要渋滞箇所>	
●	箇所
◆	箇所(踏切)
■	区間
■	エリア
<道路種別>	
—	高速道路
—	一般県道以上
—	市町村道

区間: 交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

エリア: 都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域

■エリア

区間名	箇所名
4 主要地方道秋田岩見船岡線 久保田街交差点～手形山崎街交差点	久保田町交差点、千秋城下町交差点、手形山崎町交差点
5 主要地方道秋田停車場線 緑屋前交差点～臨海十字路交差点	緑屋前交差点、久保田町交差点、広小路西交差点二丁目橋交差点、山王十字路交差点、臨海十字路交差点
6 一般国道7号 臨海十字路交差点～土崎公民館入口交差点	臨海十字路交差点、市立体育館前交差点、土崎臨海十字路交差点
7 一般国道13号 臨海十字路交差点～仁井田新田交差点	臨海十字路交差点、若葉町交差点、茨島交差点、古川添交差点、牛島駅入口交差点
8 主要地方道秋田天王線 土崎臨海十字路交差点～新屋駅入口交差点	土崎臨海十字路交差点、野村交差点、操車場入口交差点、鉄砲町交差点、山王十字路交差点、山王五丁目交差点、旭南1丁目交差点、茨島交差点
9 主要地方道秋田岩見船岡線 古川添交差点～二丁目橋交差点	古川添交差点、五丁目橋交差点、二丁目橋交差点
10 一般県道秋田操車場線 操車場入口交差点～仮貨物駅入口交差点	操車場入口交差点
11 主要地方道秋田北インター線 野村交差点～中谷地交差点	野村交差点
12 主要地方道秋田岩見船岡線 手形山崎町交差点～石動神社前交差点	手形山崎町交差点、堤敷交差点
13 主要地方道秋田八郎潟線 手形山崎町交差点～境内川原交差点	手形山崎町交差点、境内川原交差点
14 主要地方道秋田北野田線 城東十字路交差点～下北手交差点	城東十字路交差点
15 主要地方道秋田昭和線 手形山北町交差点～横山立体交差点	堤敷交差点、城東十字路交差点、桜大橋北交差点、桜五叉路交差点

■区間

区間名	箇所名
16 一般県道上新城土崎港線 飯島長野交差点～相染跨線橋北交差点	虎ヶ山路踏切
17 一般国道7号 秋田市下浜羽川～秋田市下浜長浜 地内	下浜 (観光期速度低下区間)

■箇所

箇所名	
③ 秋田駅前交差点	⑧ イオン秋田西交差点
④ 市民市場入口交差点	⑨ イオン秋田東交差点
⑤ 明田地下道西交差点	⑩ 御所野団地交差点
⑥ 羽州街道踏切	⑪ 和田坂本交差点
⑦ 新屋跨道橋交差点	

資料：秋田県渋滞対策推進協議会

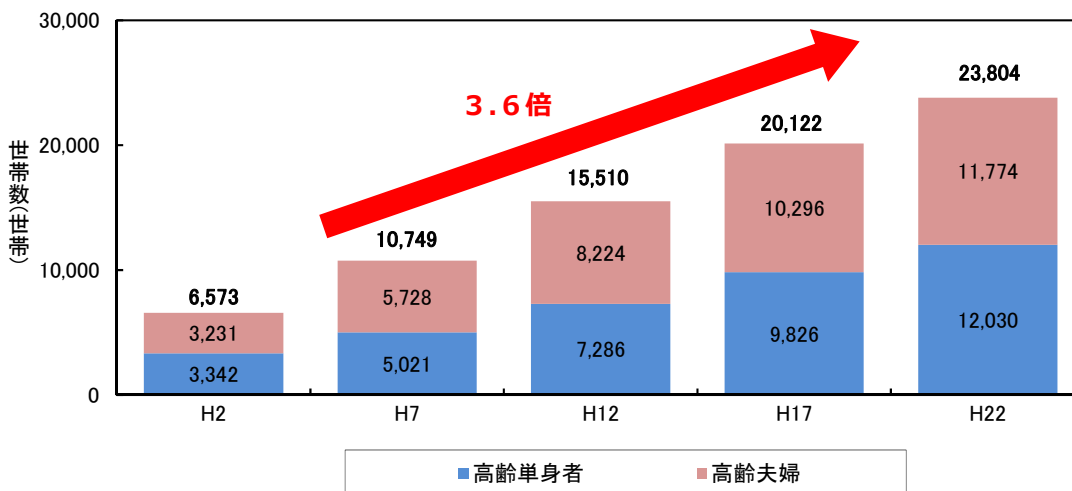
▲秋田市中心部の主要渋滞箇所(平成25年1月)

マイカーから公共交通利用への転換による交通渋滞の緩和が必要

#### (4) 高齢化と交通事故の状況

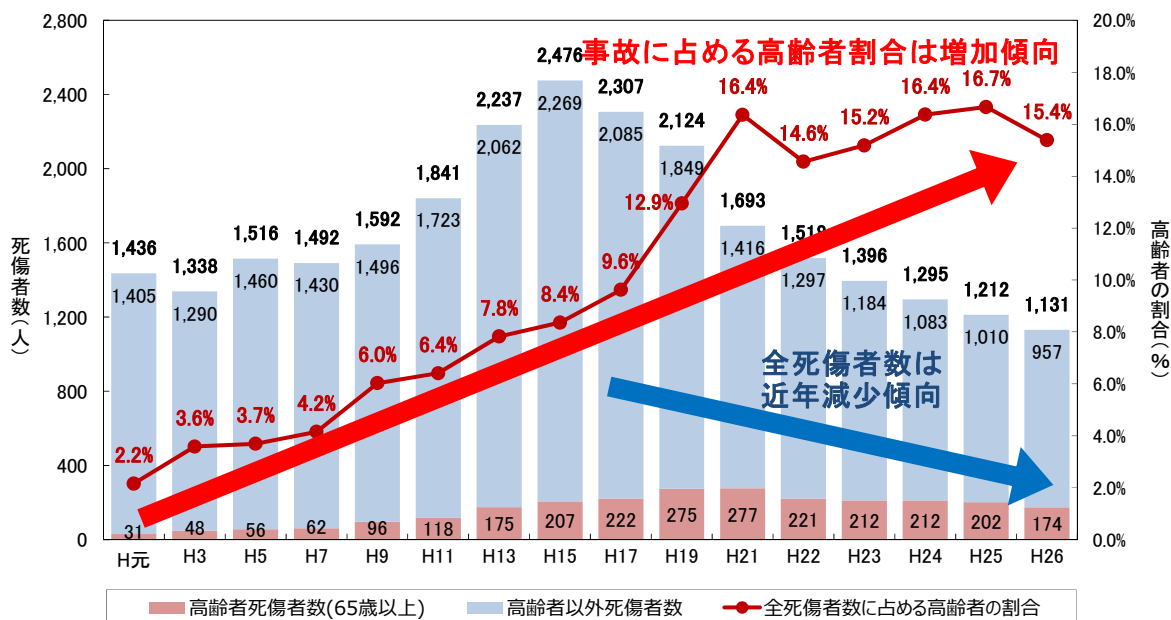
- 秋田市の高齢者世帯数は年々増加傾向であり、平成 22 年は平成 2 年の約 3.6 倍であり、今後もさらに増加することが想定される。
- 秋田市内の交通事故死傷者数は近年減少傾向にある一方、死傷者数に占める高齢者の割合は増加傾向である。
- 死傷事故者数を種別でみると、車両対車両および車両対歩行者は減少を続けているが、車両対自転車は近年横ばいである。

▼65 歳以上の高齢者単身および高齢者夫婦世帯数の推移



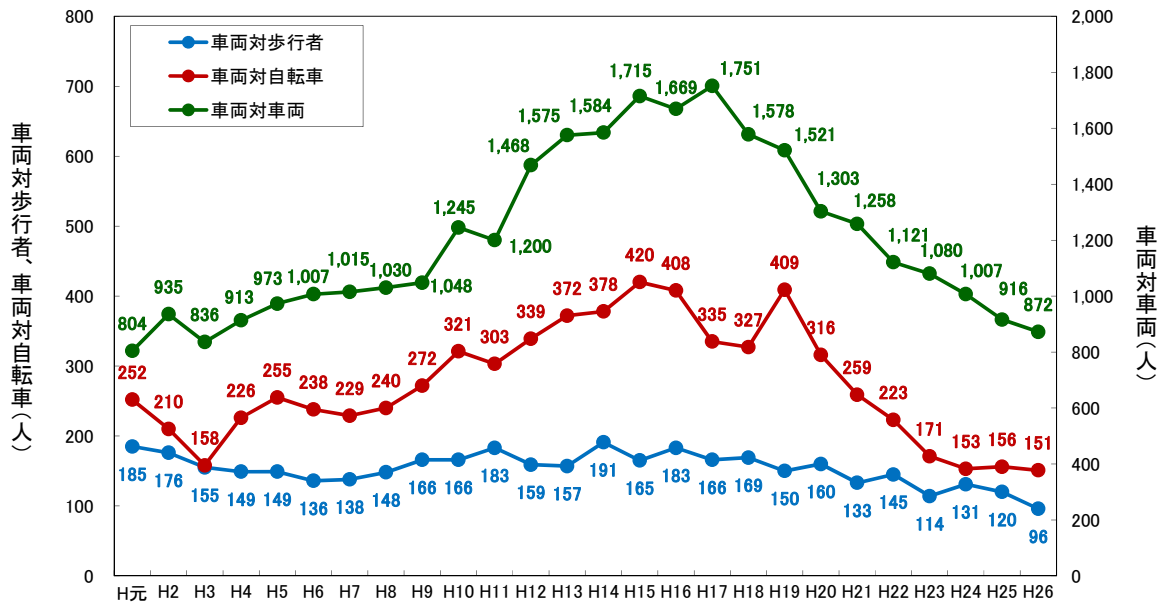
資料：国勢調査

▼秋田市における交通事故死傷者数の推移



資料：交通統計(秋田県警察本部)

▼秋田市内車両対歩行者・自転車・車両事故死傷者数



資料：交通統計(秋田県警察本部)

高齢者が利用しやすい道路空間の整備や安全な移動手段の確保が必要

(5) 歩行者および自転車を取り巻く環境

- 第1次戦略が策定された平成20年度以降、自転車の通行空間や利用環境について「自転車は車両」であることが前提とされた。
- 平成24年度には国土交通省・警察庁による「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が策定され、平成25年度の道路交通法の一部改正では、自転車の通行方法が明確にされた。

平成23年10月

「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」

(警察庁)

- 自転車は「車両」であるということの徹底
- 「車道を通行する自転車」と「歩道を通行する歩行者」の双方の安全を確保

平成24年4月

みんなにやさしい自転車環境

—安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言—

(安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会)

- 自転車通行空間の計画
- 自転車通行空間の設計
- 利用ルールの徹底
- 自転車利用の総合的な取組

平成24年11月

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

(国土交通省・警察庁)

平成25年12月 道路交通法の一部改正

路側帯の通行方法、警察官による自転車の検査 等

平成27年6月 道路交通法の一部改正

自転車の運転による交通の危険を防止するための講習に関する規定

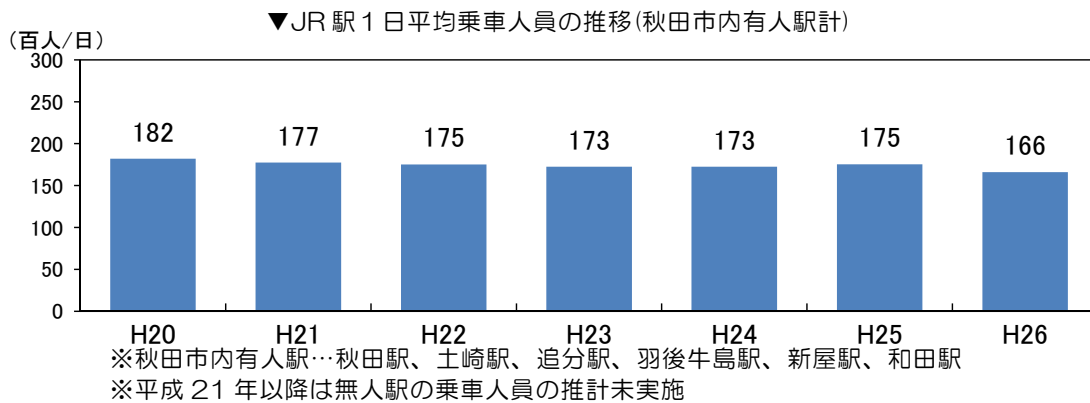
歩行者・自転車が共に安全で快適に利用できる通行環境の創出が必要



(6) 公共交通の状況

① 鉄道

- 本市の公共交通のうち鉄道については、秋田駅を主要駅として秋田新幹線、奥羽本線、羽越本線、追分駅から男鹿線が運行されており、市内外の交通を分担している。
- JR 駅 1 日平均乗車人員の推移では、近年横ばいである。



資料：JR 東日本旅客鉄道株式会社ホームページ



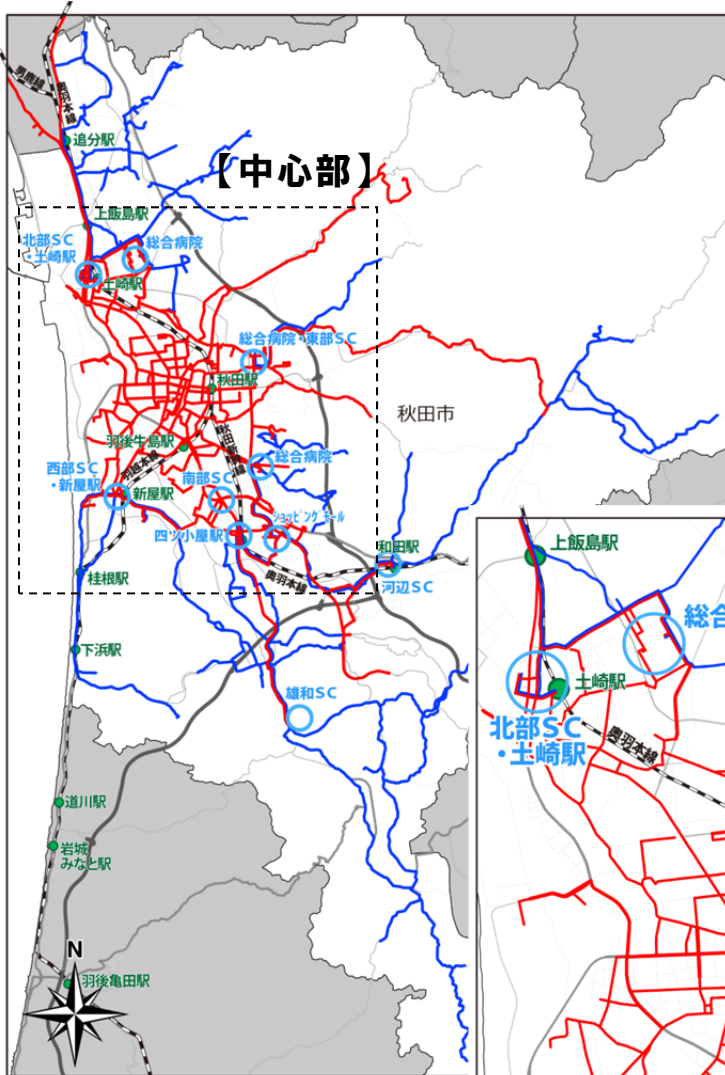
▲秋田市内鉄道網図



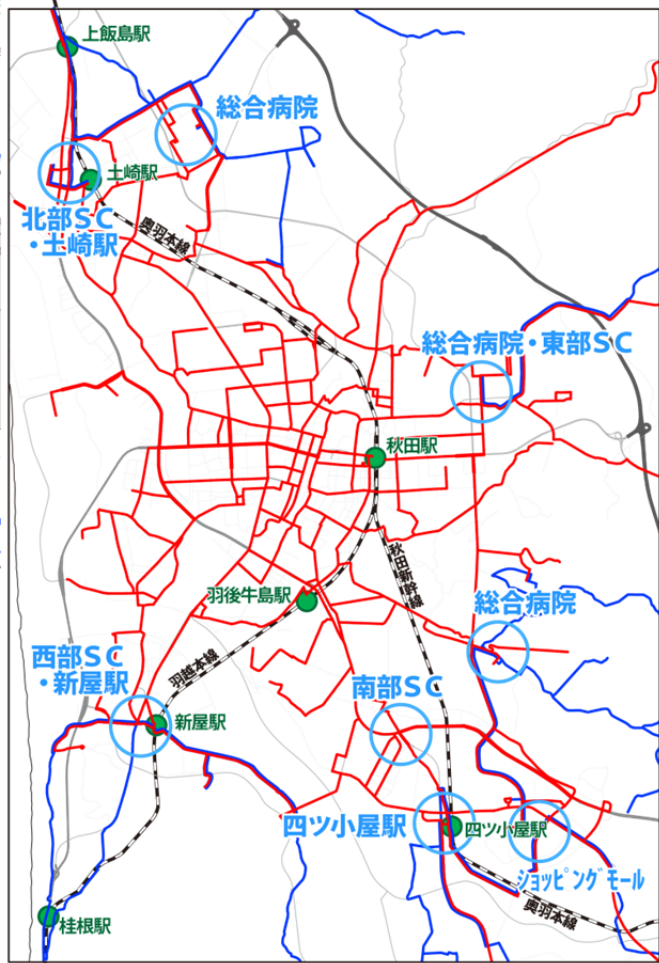
②バス路線

- 路線バスは 53 路線 126 系統、マイタウン・バスは 16 路線 49 系統、合計 69 路線 175 系統が運行されており、秋田駅を中心に放射状のネットワークを形成している。(路線・系統数は平成 26 年度(平成 25 年 10 月～平成 26 年 9 月)時点の公表値)

【市全域】



【中心部】

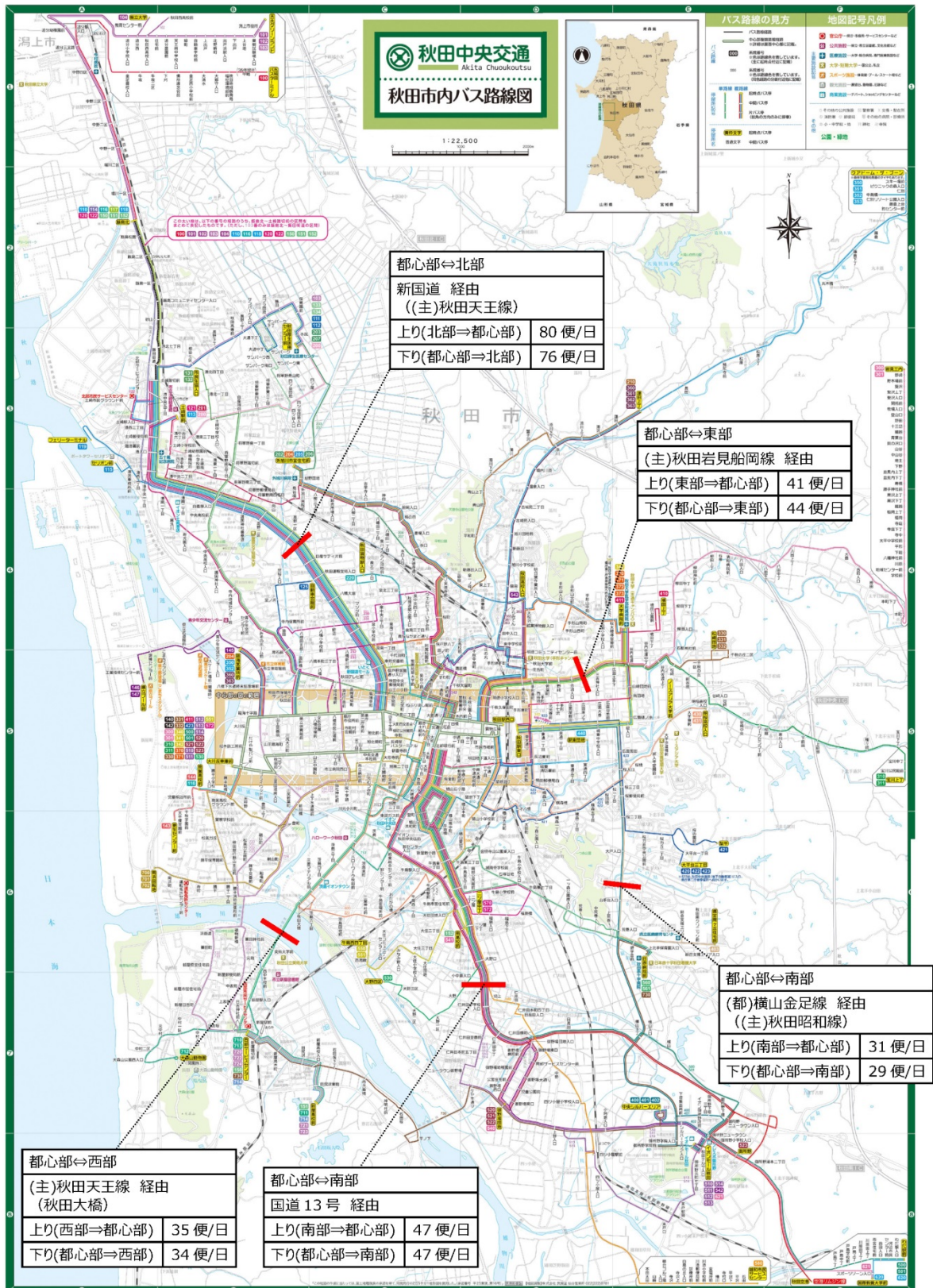


※路線図は平成 27 年 10 月現在

凡 例	
	乗継拠点
	路線バス
	マイタウン・バス
	鉄道

▲秋田市のバス路線図(路線バス、マイタウン・バス)

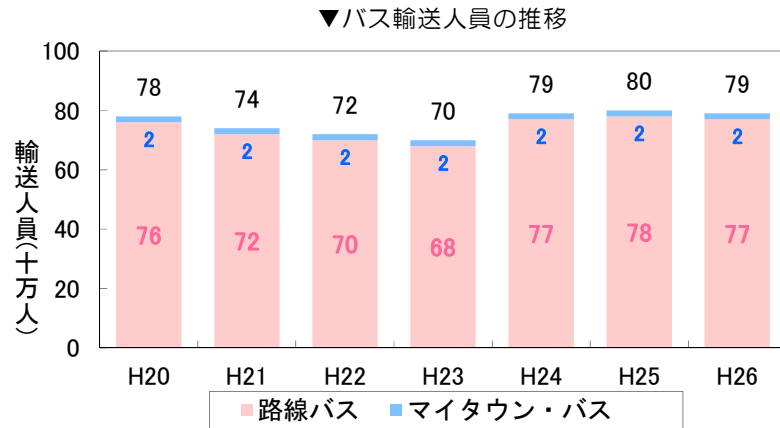
- 路線バスは都心部と地域中心を結ぶ重要な交通手段となっている。
- 最も路線が集中している都心部⇔北部の新国道((主)秋田天王線)経由は一日に約80往復しており、幹線としての高いサービス水準が確保されている。



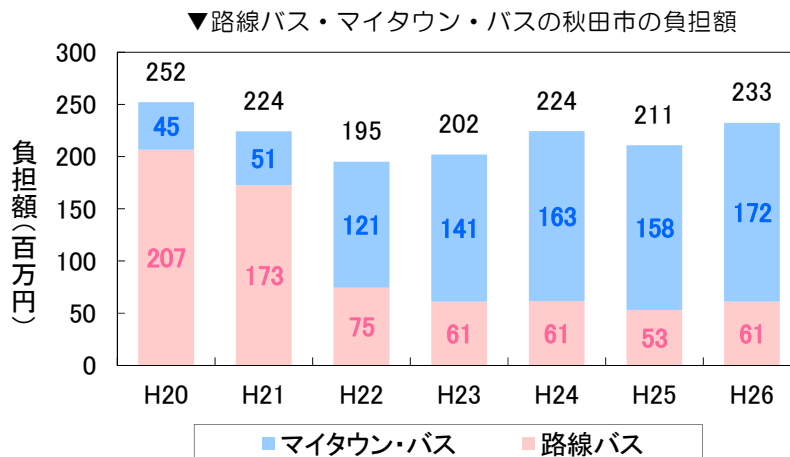
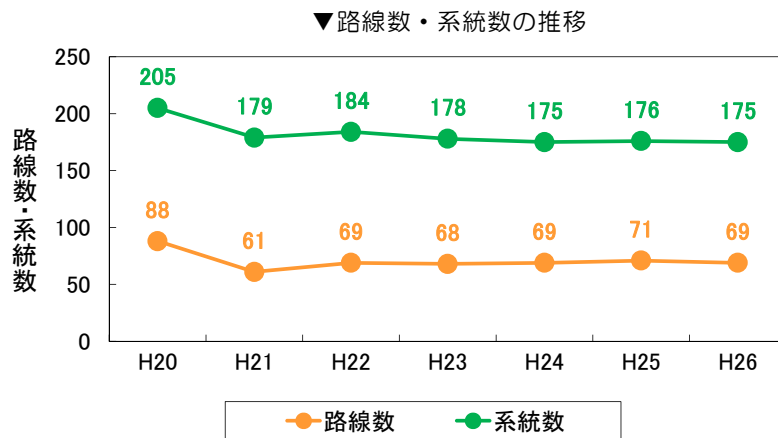
※路線図は平成27年10月現在

▲秋田市内の主な路線の運行本数(都心部⇔地域中)

- バス輸送人員については平成 23 年 10 月から開始した高齢者コインバス事業の効果もあり、平成 23 年から平成 24 年にかけて増加している。
- バス路線の再編により、平成 20 年から平成 21 年にかけて路線数と系統数は減少しているものの、平成 21 年以降は横ばいである。
- バスの損益は赤字であり、秋田市の負担額は年次ごとに若干のばらつきはあるものの、毎年 2 億円強で概ね横ばいである。



※輸送人員は市内推計値(広域路線を距離按分)。  
 教養大学バス,リムジンバス,スクールバスを除く  
 ※期間はバス補助年度(10/1~9/31)



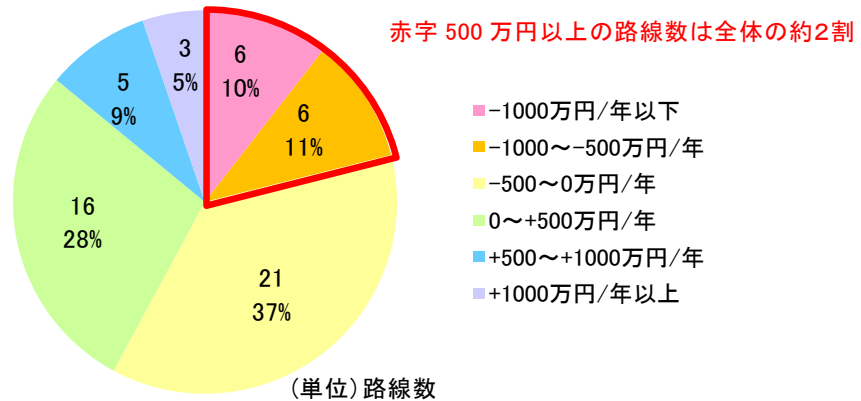


③バス路線の収支状況

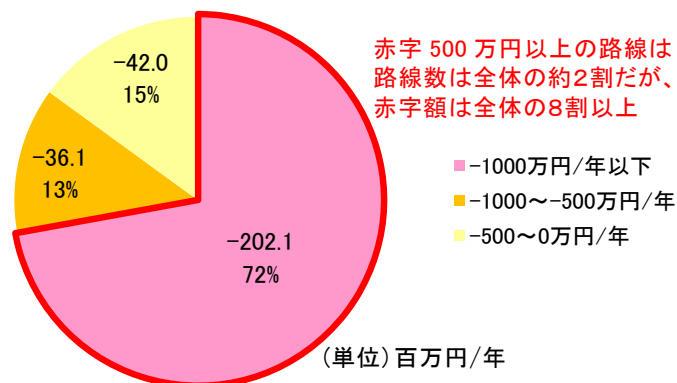
●路線バスの路線別収支状況

- 平成 26 年度において、秋田市関連の秋田中央交通路線バス 57 路線(高速バス、空港リムジンバス、スクールバス除く)全体での赤字額約 1.9 億円/年であり、赤字 33 路線、黒字 24 路線と半数以上が赤字路線となっている。
- 赤字が 500 万円を超える路線は全体の約 2 割(12 路線)であり、該当する路線だけで全体の赤字額 2.8 億円/年の 8 割以上を占めている。

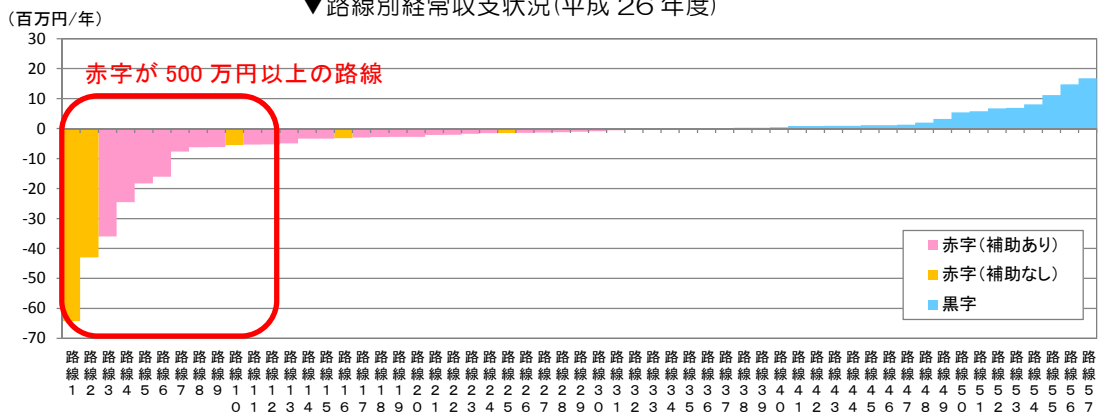
▼経常収支状況別路線数(平成 26 年度)



▼経常収支状況別赤字額(平成 26 年度)



▼路線別経常収支状況(平成 26 年度)



●マイタウン・バスの路線別収支状況

- ・平成 26 年度において、経常欠損額はマイタウン・バス全体で 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。
- ・路線別に見ると、雄和 A、雄和 B の経常欠損額が大きく、系統キロが長いことが大きな要因であり、路線バスと同様の問題を抱えている。

▼路線別運行実績

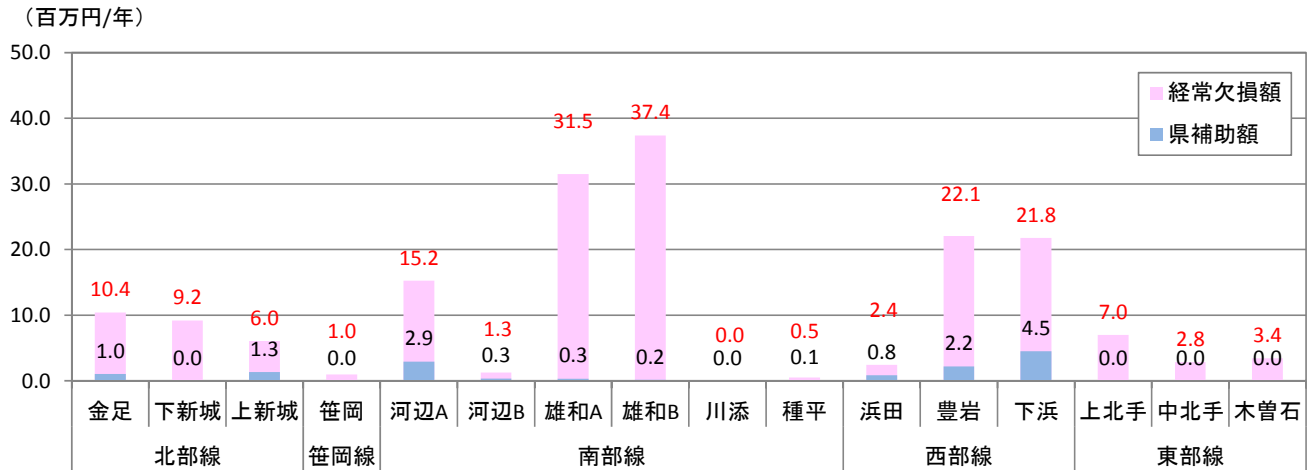
系統 no.	路線名	系統名	運行形態	H26運行実績						H26利用者数				
				系統キロ (km)	総運行回数 (回/年)	経常費用 (百万円/年)	経常収益 (百万円/年)	経常欠損額 (百万円/年)	県補助申請額 (百万円/年)	収益率	年間 (人/年)	月平均 (人/月)	日平均 (人/日)	便平均 (人/便)
1	北部線	金足	デマンド型	14.4	1868.5	11.9	1.5	10.4	1.0	13%	11,559	963	32	3.1
2		下新城	デマンド型	12.6	1812.5	10.2	1.0	9.2	0.0	10%	7,176	598	20	2.0
3		上新城	デマンド型	12.4	1509.5	7.6	1.5	6.0	1.3	20%	6,053	504	17	2.0
4	笹岡線	笹岡	デマンド型	4.8	495.0	1.0	0.0	1.0	0.0	2%	104	9	0	0.1
5	南部線	河辺A	定時定路線型	22.6	4372.0	20.4	5.2	15.2	2.9	25%	29,207	2,434	80	3.3
6		河辺B	デマンド型	31.8	1000.0	1.7	0.4	1.3	0.3	25%	2,512	209	7	1.3
7		河辺C	デマンド型		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0	0	0	
8		雄和A	定時定路線型	31.4	5344.0	36.2	4.7	31.5	0.3	13%	19,320	1,610	53	1.8
9		雄和B	定時定路線型	41.6	5059.0	39.9	2.5	37.4	0.2	6%	8,949	746	25	0.9
10		川添	デマンド型	14.3	26.0	0.0	0.0	0.0	0.0	40%	49	4.0	0	0.9
11		種平	デマンド型	28.2	229.0	0.6	0.0	0.5	0.1	9%	291	24	1	0.6
12	西部線	浜田	定時定路線型	4.3	2063.0	5.1	2.7	2.4	0.8	53%	19,122	1,594	52	4.6
13		豊岩	定時定路線型	13.9	3573.5	26.6	4.5	22.1	2.2	17%	38,466	3,206	105	5.4
14		下浜	定時定路線型	14.1	4124.5	28.6	6.9	21.8	4.5	24%	48,599	4,050	133	5.9
15	東部線	上北手	定時定路線型	8.4	2425.0	7.3	0.3	7.0	0.0	4%	2,261	188	6	0.5
16		中北手	定時定路線型	7.7	851.0	2.9	0.1	2.8	0.0	3%	578	48	2	0.3
17		木曾石	定時定路線型	8.9	911.0	3.6	0.2	3.4	0.0	5%	1,276	106	4	0.7
合計					35663.5	203.6	31.6	172.0	13.7	16%	195,522	16,293	536	2.7

※笹岡線は平成 26 年 4 月からデマンド型に変更。

※南部線河辺 C は平成 26 年 10 月から運行。

※総運行回数は、1 往復(2 便)を 1 回とした。

▼路線別経常欠損額と県補助額

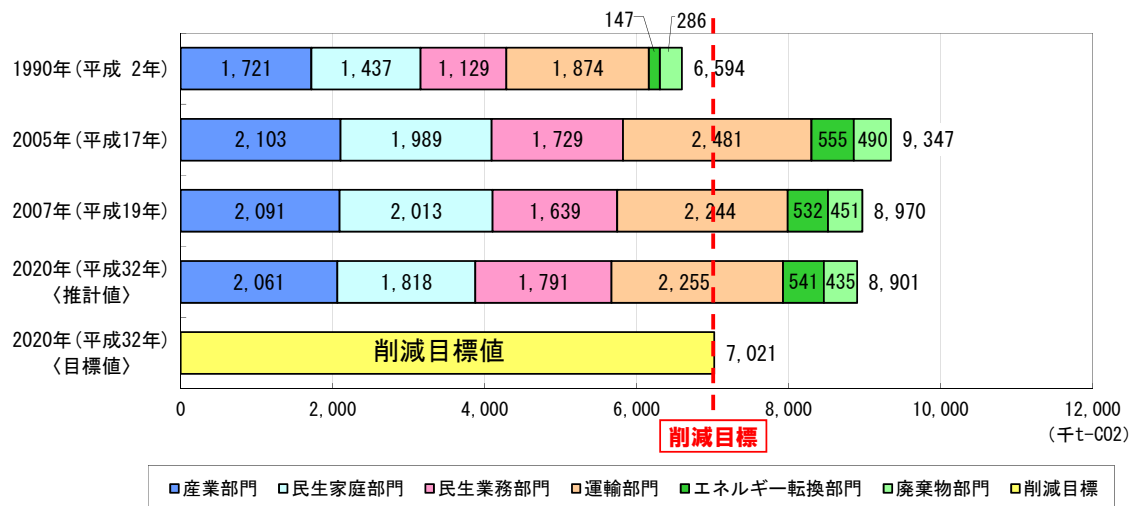


利用者拡大に向けた取組み推進および効率的な運行による赤字の縮小が必要

(7) 秋田県の二酸化炭素排出量の状況

- ・ 運輸部門における二酸化炭素排出量のうち、大半は自動車交通によるものであり、このままいけば平成32年においても横ばいであると想定されている。

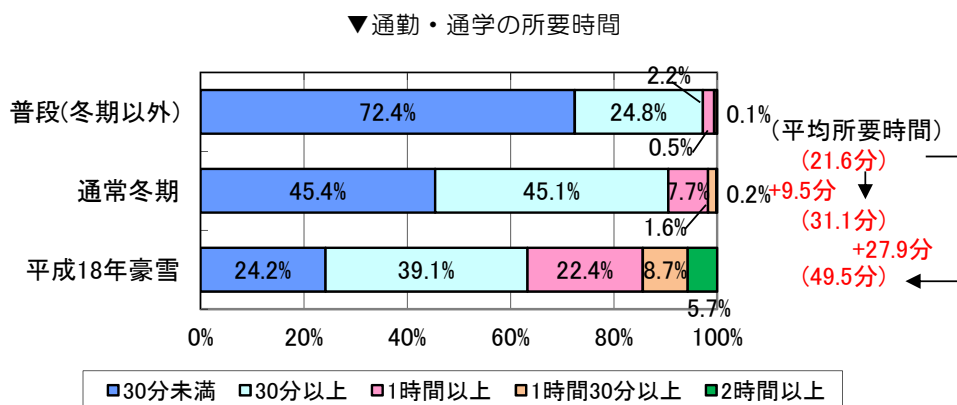
▼秋田県の二酸化炭素排出量と削減目標値



マイカーから公共交通への転換等による二酸化炭素排出量の削減が必要

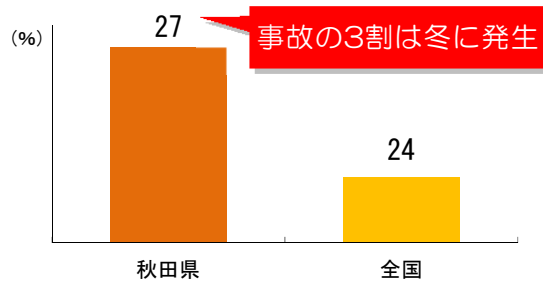
(8) 冬期交通条件の悪化

- 秋田市においては、冬期の積雪時には道路交通の速度低下が発生しており、通常期と比べ渋滞の悪化や通勤・通学時間の増大が見受けられている。
- また、秋田県では雪の多い12月～2月の事故発生が多く、冬期の道路走行環境の改善は地域的な課題となっている。



資料：平成17年度都市OD冬期交通特性に関するアンケート調査

▼12～2月の事故発生割合(平成26年)



資料：秋田県警察本部資料、警察庁資料

冬期でも安全に利用できる道路環境の整備が必要

(9) 秋田市民の交通に関する意識

- ・ 住み心地の評価のうち、交通関連項目では「バス・電車などの利用のしやすさ」の評価が低く、特に河辺、雄和地区で顕著である。
- ・ 施策で力を入れてほしいもののうち、交通関連項目では「バス路線の維持」「道路交通網の整備」が多く、河辺、雄和地区、高齢者は「バス利用の維持」若者は「道路交通網の整備」が必要と考えている。

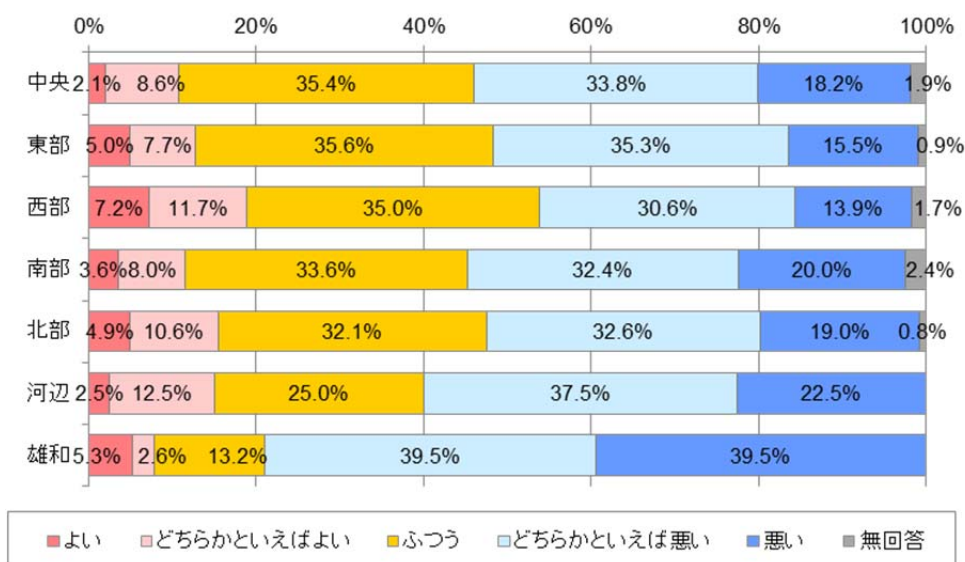
● 秋田市の分野別住み心地の評価(全30分野)

秋田市全体で評価が低い分野

1)産業や雇用の状況	79.3%
2)まちなぎわい	69.7%
3)冬期の除雪	68.1%
4)観光地としての魅力	60.5%
5)バス、電車などの利用のしやすさ	51.7%

[評価が低い分野]30 分野中 5 位まで  
(「どちらかといえば悪い」「悪い」の計)

バス電車などの利用しやすさの地区別評価



資料：「秋田市しあわせづくり市民意識調査Ⅲ」平成 26 年 9 月～10 月実施



●秋田市の施策で力を入れてほしいもの(全32施策)

**市全体** (全 32 施策中上位 10 位)

1位	冬期の除雪	74.5%	6位	子育て支援	28.4%
2位	雇用対策	54.5%	7位	バス路線の維持	22.8%
3位	中心市街地の にぎわい創出	36.9%	8位	道路交通網の整備	20.5%
4位	高齢者福祉	35.7%	9位	観光振興	17.4%
5位	商工業の振興や 地元経済の活性化	31.2%	10位	健康づくり・医療 ・保健衛生	15.5%

**地区別** (全 32 施策中上位 3 位)

	1位	2位	3位
河辺地区	冬期の除雪	雇用対策	バス路線の維持
雄和地区	冬期の除雪	雇用対策	バス路線の維持

**年代別**

	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代以上
1位	冬期の除雪	冬期の除雪	冬期の除雪	冬期の除雪	冬期の除雪	冬期の除雪	冬期の除雪
2位	雇用対策	雇用対策	子育て支援	雇用対策	雇用対策	雇用対策	高齢者福祉
3位	中心市街地の にぎわい 創出	中心市街地の にぎわい 創出	雇用対策	中心市街地の にぎわい 創出	中心市街地の にぎわい 創出	高齢者福祉	雇用対策
4位	道路交通網の整備	子育て支援	中心市街地の にぎわい 創出	商工業の 振興や 地元経済の 活性化	商工業の 振興や 地元経済の 活性化	中心市街地の にぎわい創出	バス路線の 維持
5位	観光振興	道路交通網の整備	乳幼児医療・ 児童福祉	子育て支援	高齢者福祉	商工業の 振興や 地元経済の 活性化	商工業の 振興や 地元経済の 活性化

資料：「秋田市しあわせづくり市民意識調査Ⅲ」平成26年9月～10月実施

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が必要

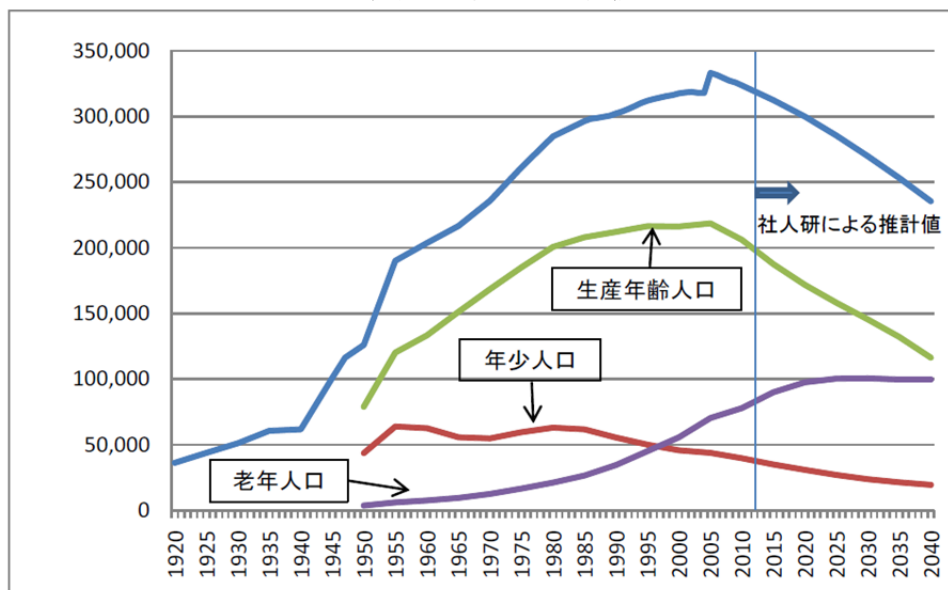
## 1. 2 市街地形成の課題

### (1) 人口減少と市街地拡散、低密度化

#### ① 将来推計人口

- 平成 26 年 1 1 月に施行された「まち・ひと・しごと創生法」に基づき、秋田市においても地方人口ビジョンを策定している(平成 28 年 1 月現在)。
- その中で、国立社会保障・人口問題研究所(以下「社人研」という。)によると、秋田市の総人口は、2040(平成 52)年には、約 23 万 5 千人(2010(平成 22)年から約 27%減少)になると推計されている。
- 年齢 3 区分別では、生産年齢人口の減少と老年人口の増加が著しい。

▼年齢3区分別人口の推移



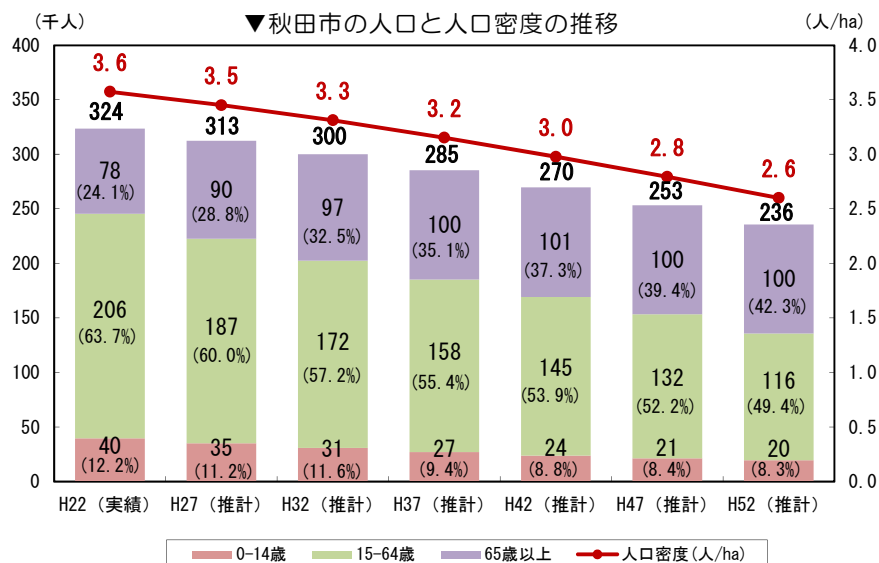
※年少人口：15歳未満、生産年齢人口：15歳以上65歳未満、老年人口：65歳以上

※2010年までの総人口は国勢調査および秋田市情報統計課推計人口より作成

※2010年までの年齢3区分別人口は国勢調査より作成

※2015年以降は社人研「日本の地域別将来推計人口(平成 25 年 3 月推計)」より作成

資料：「秋田市人口ビジョン(修正案)」(平成 27 年 11 月版)より抜粋

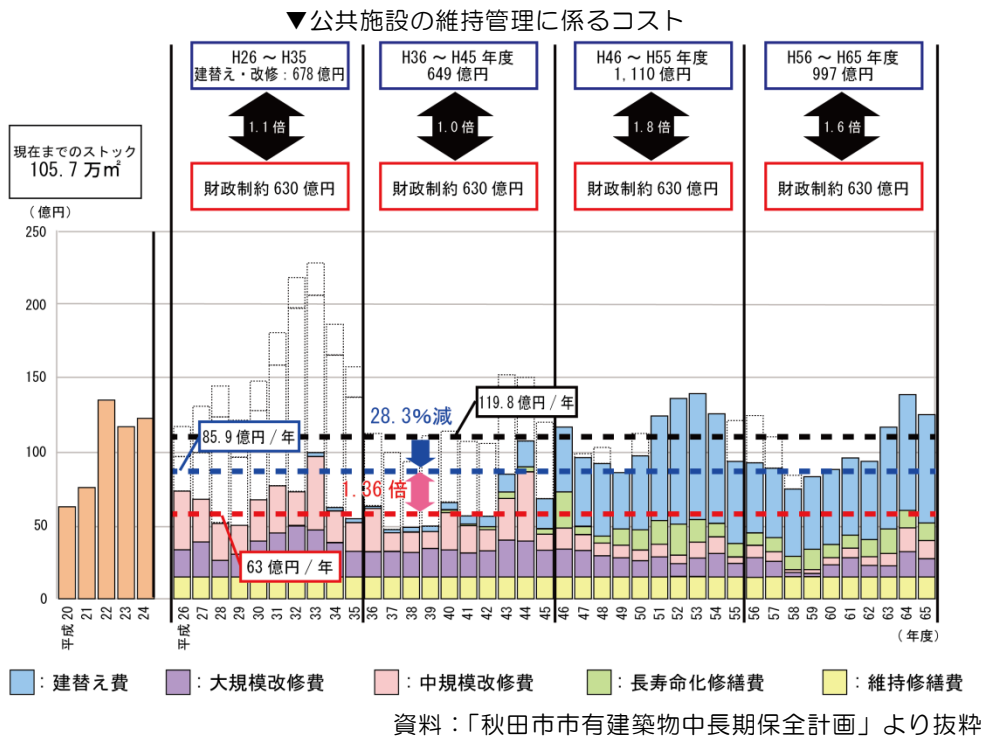


## ②人口の変化が地域の将来に与える影響

- ・国立社会保障・人口問題研究所の「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」をもとに、人口減少が市政運営や市民生活等に与える影響を分析した。
- ・今後も市街地が拡大すると、インフラの維持・更新費など行政コストが増加するとともに、人口密度の低下により1人当たりの維持・更新費が高くなるなど、投資効果の低い都市が形成されることとなる。

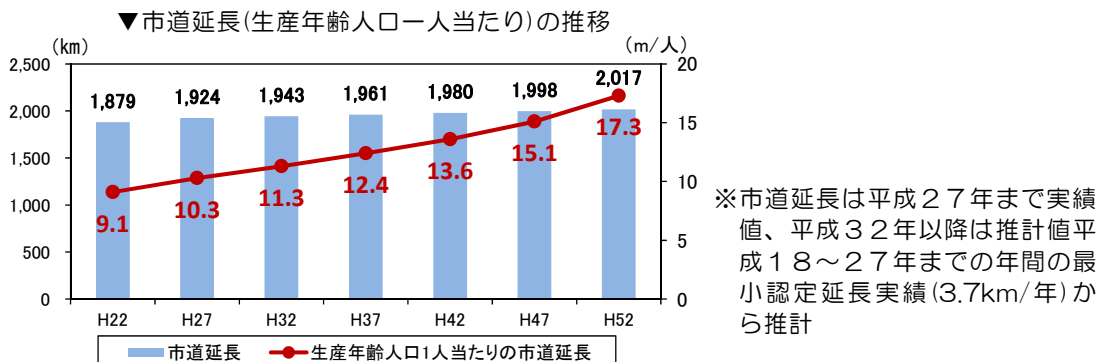
### ●公共施設の維持管理

- ・秋田市が所管する公共施設は、昭和50～60年代に集中的に整備された施設が多いことから、今後、一斉に更新時期を迎える状況にある。



### ●道路の維持管理

- ・地域の人口減少が進展し、生産年齢人口1人当たりの市道延長が増えることから、新たな維持管理経費の増加が見込まれる。
- ・除雪作業や道路ストックの老朽化対策など継続的な維持管理が必要となり、費用対効果が非効率な路線や施設が増加する。



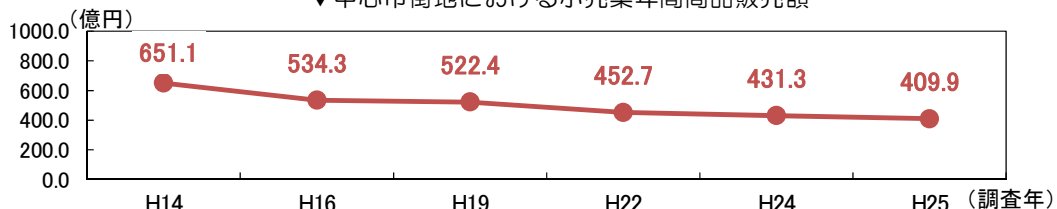
(2) 中心市街地の求心力の低下

- ・秋田市では、平成 20 年に認定された中心市街地活性化基本計画により、中心市街地の活性化に前進が見られるものの、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。
- ・これからの中心市街地においては、子育て世代から高齢者までが、車がなくても質の高いサービスを楽しむことができるまちなか居住の実現や商業地としての求心力を取り戻し、郊外店とは一線を画す「エリアとしての魅力」の創出や、芸術・文化ゾーンの魅力向上、イメージの確立が必要である。既に整っている芸術・文化イメージの確立が必要である。

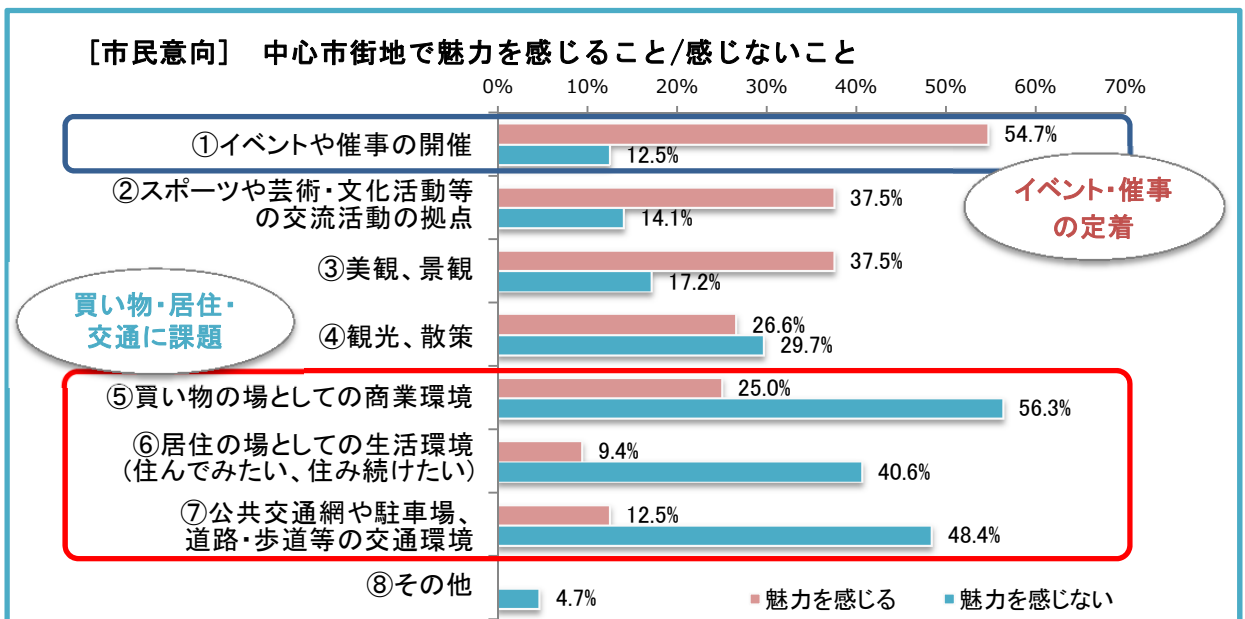
▼中心市街地活性化基本計画(平成 20 年 7 月～平成 26 年 6 月)の進捗状況等

基本コンセプト 千秋公園を中心とした城下町ルネッサンス			
「賑わいづくり」の項目	主要な事業の実施状況 ○;実施 or 継続 ▲;未実施	目標指標の達成度	目標達成度から見た今後の取組の方向性
訪れる人	○エリアなかいち整備 ○中心市街地循環バス運行 ○イベント支援	[歩行者・自転車通行量] 目標値超	・多様な取組の連携による相乗作用の発現
住む人	○エリアなかいち住宅棟 ▲公的住宅整備	[定住人口] 事業進捗・目標値に及ばず	・住宅の確保 ・住みやすさを具現化する施策パッケージの整理
商店街の活力	▲秋田駅前北第一地区市街地再開発事業 ○出店促進融資	[小売業年間商品販売額] 事業進捗・基準値に及ばず [空き店舗]目標値超	・商業地としての求心力の向上

▼中心市街地における小売業年間商品販売額



※調査対象：中心市街地に所在する大規模小売店舗へのアンケート調査に基づき推計した販売額  
資料：「認定中心市街地活性化基本計画の最終フォローアップに関する報告」平成 26 年 8 月(秋田市)



資料：中心市街地の活性化に関するアンケート調査

## 1.3 交通環境向上に向けたこれまでの主な取り組み

### (1) 歩行者・自転車利用環境向上に向けた取り組み

#### ① 市街地におけるバリアフリー化

・「秋田市バリアフリー基本構想」(平成23年6月)における重点整備地区は以下の3地区である。

- 土崎駅周辺地区
- 新屋駅周辺地区
- 市立病院・山王官公庁周辺地区



▲秋田市バリアフリー基本構想重点整備地区

・主な実施状況については以下のとおりである。

- 道路特定事業



▲段差等の解消



▲点字ブロックの改善



### (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で併せ、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

### (心のバリアフリーの取組)

東北運輸局秋田運輸支局では、誰もが高齢者・障がい者等に対し、自然に快くサポートできる「心のバリアフリー」社会の実現を目指し、あらゆる世代に高齢者や障がい者等に対する介助の方法などを知ってもらうため、毎年、バリアフリー教室を開催している。

以下は平成22年度に小学校の4年生を対象に秋田駅で実施したバリアフリー教室の様子。



疑似体験と介助の様子



盲導犬による駅利用体験の様子



### ③自転車ルール遵守や自転車マナー向上の取組み

#### ●自転車等放置禁止・規制区域の指定

- ・「秋田市自転車等放置防止に関する条例」(平成元年11月18日施行)により、秋田駅前周辺を自転車等放置禁止区域および放置規制区域に指定し、指定区域内に放置された自転車および原動機付自転車の撤去・保管を行っている。



▲自転車等放置禁止・規制区域図

#### ●自転車安全利用モデル校の指定

- ・秋田市では、6校が「自転車安全利用モデル校」の指定を各警察署より受けている。
- ・自転車安全利用モデル校とは、自転車通学を行うにあたり、自転車の安全利用や自転車事故防止を図るために指定するものである。
- ・秋田県警による自転車街頭指導の実施を始め、二重ロックの徹底や反射材の貼付、マナー遵守による安全な自転車利用についての認識を高めている。

【秋田市内における自転車安全利用モデル校指定(平成27年度)】

- ・土崎中学校
- ・城南中学校
- ・秋田東中学校
- ・秋田中央高校
- ・秋田商業高校
- ・秋田高校



#### ④レンタサイクル事業

- 秋田市観光案内所にて、平成 22 年から「秋田市レンタサイクル」として自転車の貸し出しを行っている。
- 貸出台数は当初の 5 台から 8 台となっており、貸出数は増加している。

##### ▼秋田市レンタサイクルの概要

実施事業者	秋田観光コンベンション協会		
貸出場所	秋田市観光案内所(秋田駅中央改札口前)		
営業時間	4月～10月 : 9:00(貸出)～18:00(返却時間 18:30 まで) 11月 : 9:00(貸出)～17:00(返却時間 17:30 まで)		
料金	無料	貸出台数	8 台



▲秋田市レンタサイクル

##### ▼秋田市レンタサイクルの貸出数の推移

	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年
台数	5	5	5	5	8
貸出数	443	574	746	787	1,075

### ⑤自転車駐輪場サイン貸出事業

- 平成 24 年 7 月のエリアなかいちオープンを機に、中心市街地の継続的なにぎわい創出を目的として、秋田商工会議所内に「まちなかプロジェクトチーム」が設置された。その企画のひとつである「まちなかカフェ」の取組において、秋田市は平成 25 年度から、なかいちレンタサイクル事業や自転車駐輪場サイン貸出事業などを行っており、その活動を支援した。



▲まちなかプロジェクトワークショップの様子と  
装飾されたテーブル・椅子(平成 25 年 7 月 14 日)



▲自転車駐輪場サインの貸出

## (2) バス路線の維持と利便性向上に向けた取り組み

### ① 路線バスへの支援

- ・秋田市内の路線バス維持のために、補助金による支援を行っている。

#### ▼ 路線バスへの支援

年度	補助金交付額(千円)	
		(うち 県補助金)
平成 20 年度	206,757	(62,600)
平成 21 年度	172,737	(54,968)
平成 22 年度	74,514	(25,082)
平成 23 年度	61,105	(19,526)
平成 24 年度	61,485	(18,221)
平成 25 年度	53,064	(9,250)
平成 26 年度	61,041	(15,409)

### ② マイタウン・バスの運行

- ・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いる。
- ・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ており、随時運行内容の見直しを行っている。

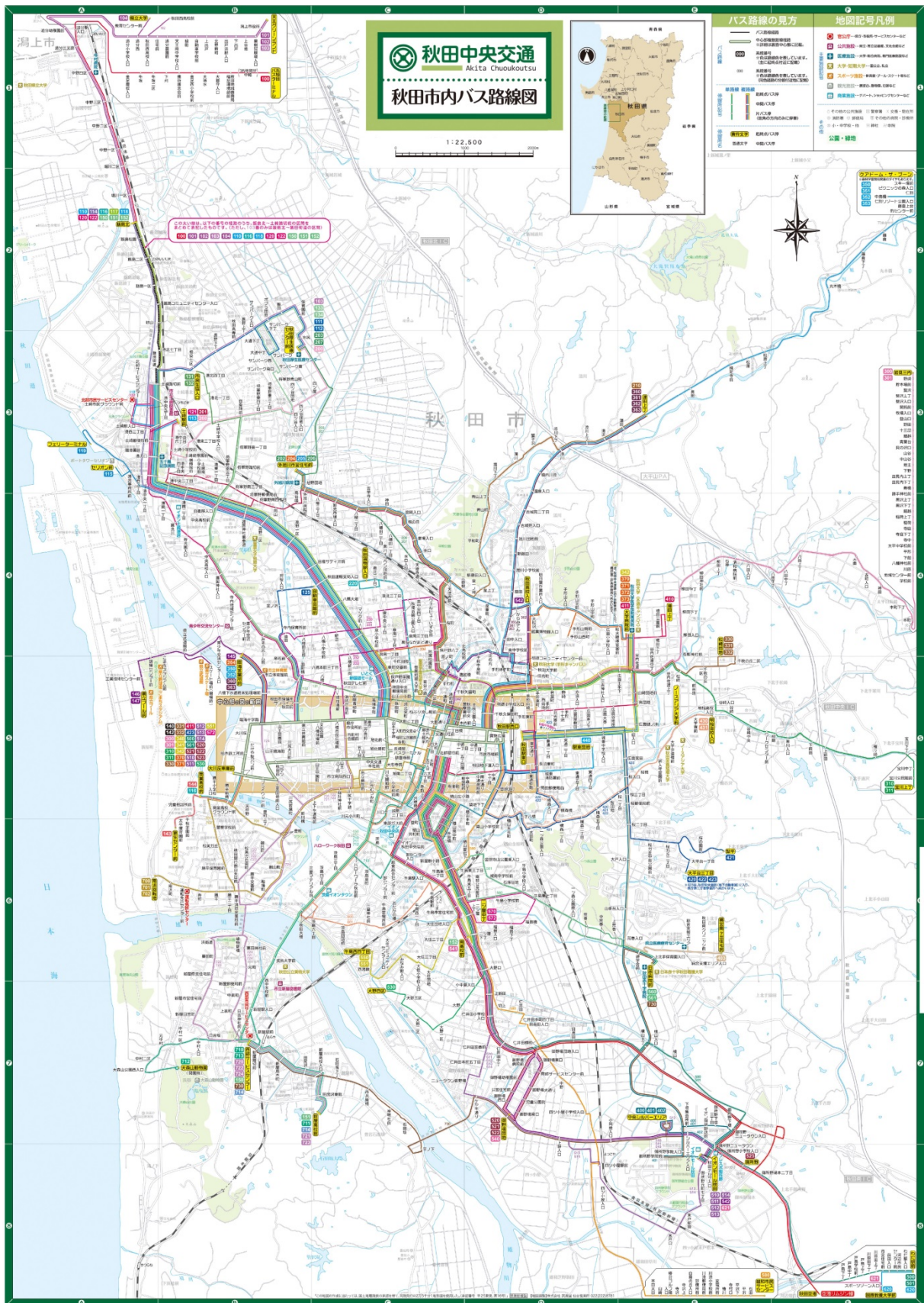
#### ▼ 現在運行中のマイタウン・バスの概要(平成 27 年 10 月現在)

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、木曾石	定時定路線型	東部地域 (上北手線、中北手線、 木曾石線)
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)



### ③バスマップの作成

- 平成 23 年 7 月に「秋田市内バス路線図」が作成され、随時更新されている。



▲秋田市内バス路線図(平成 26 年 4 月 1 日現在)

資料：秋田中央交通株式会社

#### ④バス路線・系統の記号や番号の統一化

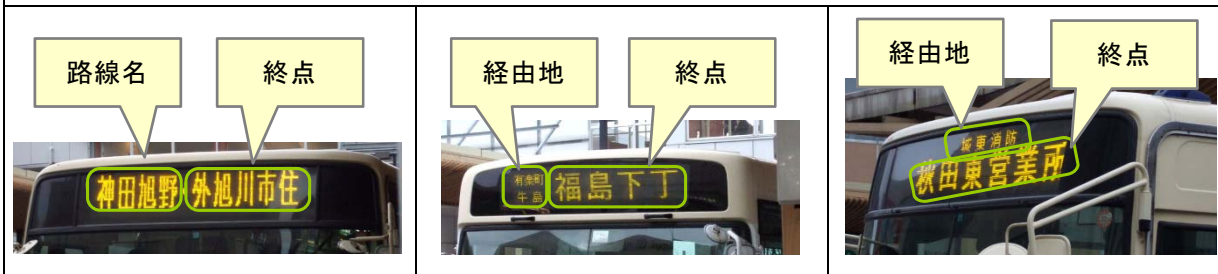
- 路線バスの行先表示は、第1次ビジョン策定当時は路線名や経由地の表記が混在し系統番号の表示が無く、文字のみであった。また、順次LED式の表示に切り替えている段階であった。
- 平成23年10月より、バス事業者によって、バス路線や系統番号が整理され、車両の行先表示に導入された。系統番号と経由、終点の組み合わせによる表示で統一されるとともに、全車両(小型車を除く。)でLED式となり、行先のわかりやすさが向上した。

##### ▼バスの行き先表示変更前の状況

- 行先表示が巻き取り式の車両とLED式の車両が混在。



- 表示内容および表示位置が不統一であり、番号表記が無い状況。



##### ▼行先表示変更後の状況

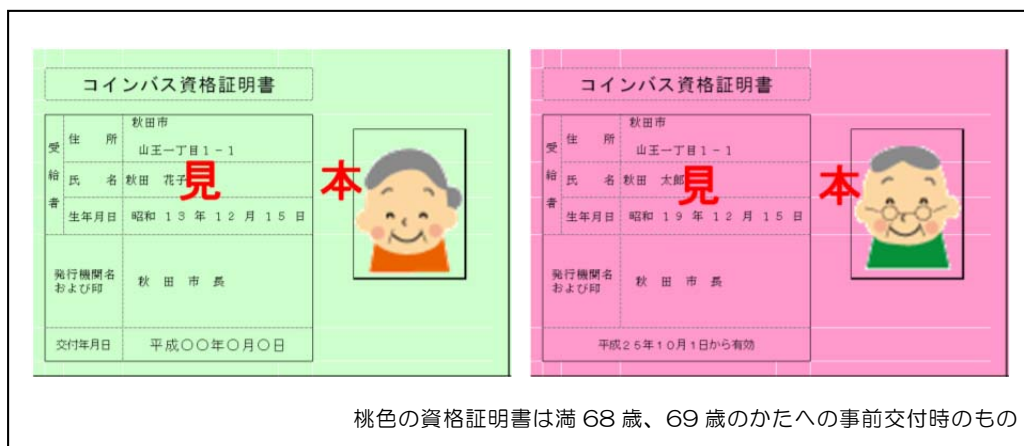
- LED式による表示に変更。系統番号と経由、路線名、主要施設の表示で統一された。





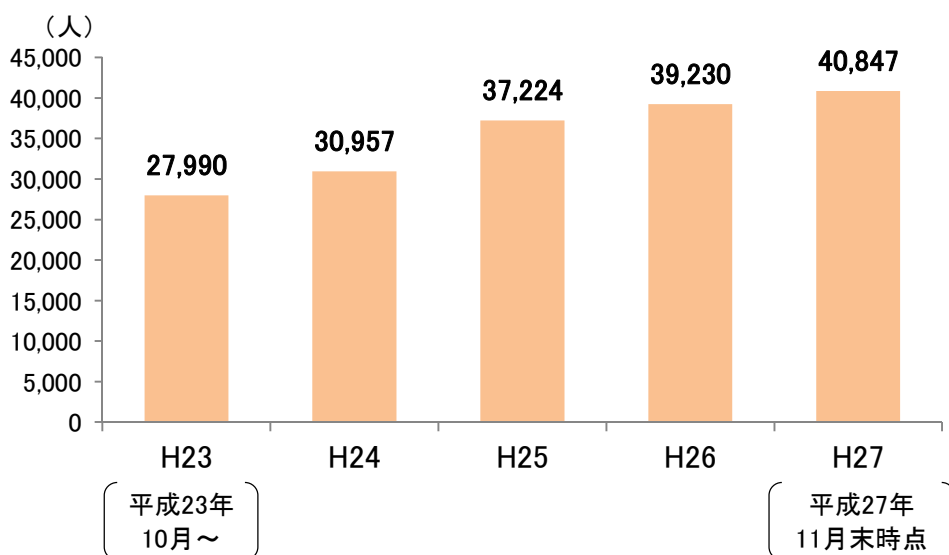
### ⑤高齢者コインバスの導入

- 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。



▲コインバス資格証明書

### ▼高齢者コインバスの資格証発行数(累積)



(秋田市長寿福祉課まとめ)

## ⑥ 中心市街地循環バスの運行

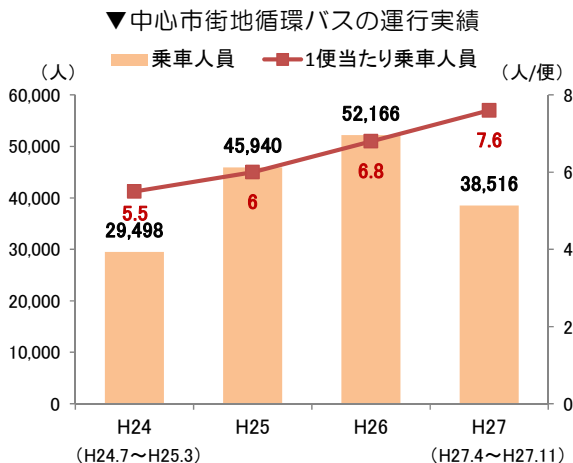
- 中心市街地循環バス(ぐるる)とは、秋田市中心市街地の主要スポットを巡回するバスである。
- 秋田駅周辺と「エリアなかいち」で創出されたにぎわいを中心市街地全体に波及させるため、平成24年7月21日から実証運行を行い、平成25年4月1日から本格運行を開始した。

### 運行概要

運行時間：午前9時～午後5時(8時間)  
 運行本数：1日に21本(各バス停には基本的に20分間隔で停車)  
 運賃：乗車1回または1周につき100円(小学生以下は無料)  
 1日乗り放題乗車券は300円



▲ 中心市街地循環バスの運行ルート図



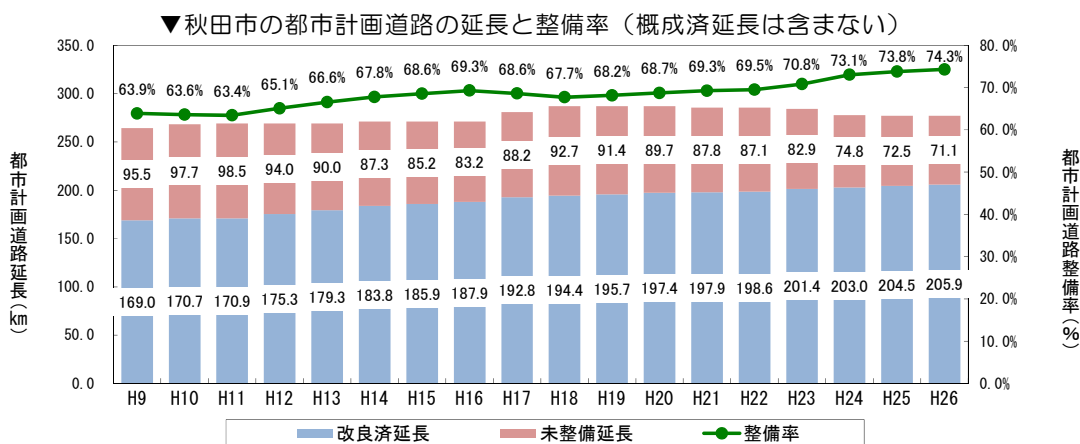
▲ 中心市街地循環バス「ぐるる」



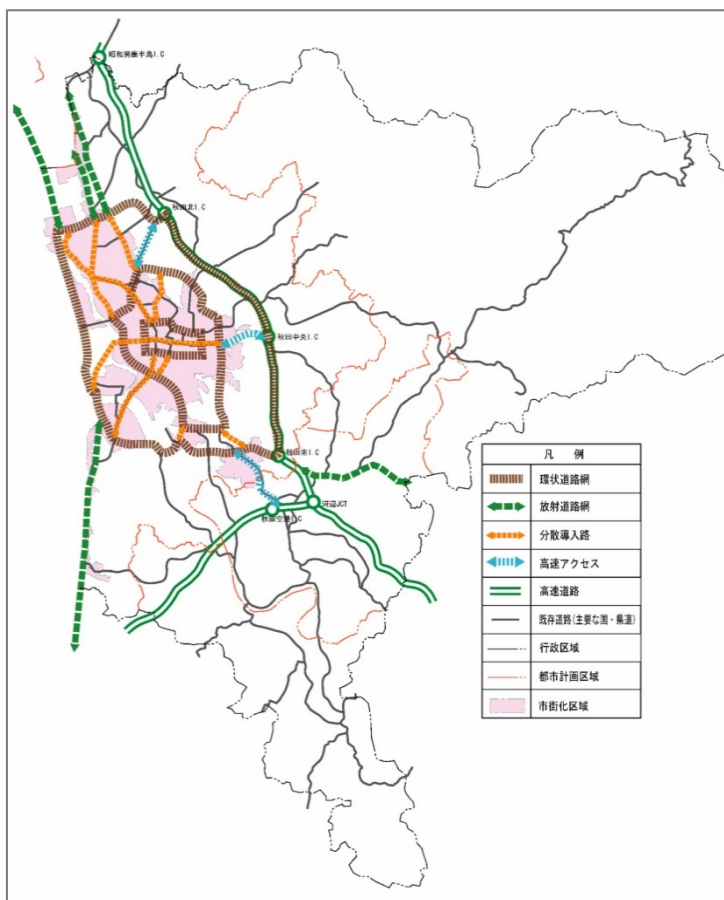
### (3) 道路の走行性向上に向けた取り組み

#### ① 道路整備の推進

- 昭和 32 年 3 月より秋田市総合都市計画(最新：第 6 次、平成 23 年 3 月策定)を策定し、「骨格的道路網の形成」を目指し、広域幹線道路、地域高規格道路、都市内幹線道路、都市内準幹線道路、市道の整備を進めてきた。
- 秋田市内は平成 17 年から平成 26 年までの 10 年間で約 13km の都市計画道路が整備され、平成 26 年時点での都市計画道路の整備率は 74.3%となっている。
- 拠点間をつなぐ効率的・効果的な道路網として、環状放射型道路網の形成が進められている。



資料：秋田市都市計画課



資料：第6次秋田市総合都市計画

#### ▲道路整備の基本方針図

## ②ノーマイカーデーの実施等

- ・秋田市では、渋滞緩和や温室効果ガス削減といった都市環境を改善する一歩として、日ごろマイカー通勤されている方を対象に、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。
- ・この取組は、平成21年のノーマイカーデー社会実験を経て、平成22年から定期的に実施している。

### 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

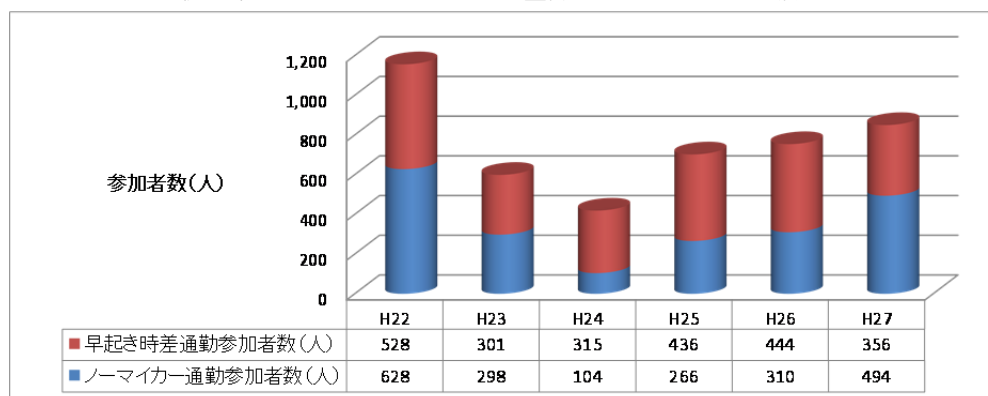
この1日で **約1.6トンのCO<sub>2</sub>** を削減

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14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CO<sub>2</sub>を吸収する量：14kg-CO<sub>2</sub> (環境省/林野庁資料)
- ・自動車によるCO<sub>2</sub>排出量原単位：172g-CO<sub>2</sub>/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

### 自転車通勤応援イベント「Bike to Work」

BEJ 秋田支部(特定非営利活動法人バイシクル エコロジー ジャパン Bicycle Ecology Japan (B.E.J))と秋田市が協働し、自転車通勤応援イベント「Bike to Work」を行っており、千秋公園内大手門東側ポケットパークにバイクーズオアシスを設置し、自転車通勤者へ飲食物や啓発グッズを配布するなど、イベントを企画している。今後も様々なイベントを継続的に実施し、自転車通勤の方々ばかりでなく、多くの方々に呼びかけ、「Bike to Work」の認知度を高め、秋田市内での自転車通勤者数の増加を目指していく。



▲平成27年6月26日(金)開催の様子

## 第2章 秋田市の目指すべき将来像の検討

### 2.1 上位・関連計画の概要と市街地形成の方針

#### (1) 第13次秋田市総合計画

第13次秋田市総合計画は、基本構想をつぎのとおり示している。

#### 計画期間

平成28年度から平成32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。

とものつくり とともに生きる  
人・まち・暮らし  
～ ストップ人口減少 元気と豊かさを次世代に ～

#### 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(1/2)

「政策2 都市基盤の確立」より抜粋

##### ○市街地形成

###### 【現状と課題】

本市は、人口減少の進行とともに、市街地の低密度化が進んでおり、この状態がさらに進んだ場合、インフラの維持・更新費など都市経営コストの増大とともに、公共サービスの低下が危惧されます。

###### 【取組の方向】

今後の人口減少・少子高齢化を見据え、あらゆる市民が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誘導や居住誘導を図り、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

###### 【現状と課題】

都市計画道路など骨格道路のネットワークの構築が遅れており、また、高度経済成長期以降に整備した橋りょうなどの道路ストックの老朽化が深刻となっています。

###### 【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進めるとともに、道路ストックの予防保全的な維持管理を計画的に行い、安全・安心な道路づくりを進めます。

## 将来都市像 2 緑あふれる環境を備えた快適なまち(2/2)

### 「政策 2 都市基盤の確立」より抜粋

#### ○交通機能

##### 【現状と課題】

市内には秋田港や秋田空港、秋田駅、高速道路のインターチェンジがそろっており、これらの交通拠点により人流・物流を広域的に結んでいます。

一方、鉄道やバス、タクシーなどの公共交通については、超高齢・人口減少社会にあって利用者は減少傾向にあるものの、市民の移動手段として将来にわたって持続させる必要があります。

##### 【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ながらネットワークの構築を図るなど、市民の利便性の確保と効率性の両立を目指します。

## (2) 第6次秋田市総合都市計画(都市計画マスタープラン)

第6次秋田市総合都市計画(都市計画マスタープラン)の概要を以下に示す。

### 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年後の平成42年(具体の整備は10年後の平成32年)とします。

### まちづくりの基本理念

## 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 ～

### まちづくりの目標(政策テーマ)

#### (1) 旧3市町が一体となった都市構造の形成

- ① 一体的な都市構造と地域拠点を核とした集約型都市構造の実現
- ② 効果的・効率的な交通ネットワークの形成と公共交通の充実

#### (2) コンパクトな市街地を基本としたにぎわいのある中心市街地と地域中心の形成

- ① 拠点地域への都市機能の集約化
- ② “顔”づくりによる都市の魅力と活力の創出
- ③ エリアマネジメントによる都市環境形成

#### (3) 環境の保全・創造による低炭素型まちづくり

- ① 都市と農村の共生
- ② 温室効果ガスの排出抑制に向けた集約型市街地の形成
- ③ 低炭素に配慮した市街地・都市施設の整備

#### (4) 市民の暮らしを守る安全・安心なまちづくり

- ① 防災・減災に向けた環境整備
- ② 人口減少、超高齢化に対応した暮らしの安全性・快適性の確保

#### (5) 秋田の風土・文化を映し出す緑豊かなまちづくり

- ① 魅力ある都市環境の形成・育成
- ② 自然環境・田園環境の保全・育成
- ③ 地域特性を活かした個性的な景観づくり



## 交通体系の整備方針(抜粋)

### (1) 拠点間をつなぐ効率的・効果的な道路網の整備

#### ■ 3環状放射型道路網の形成

- ・将来減少する交通需要を考慮しながら、市外、交通拠点および「地域中心」と「都心・中心市街地」を相互に連結した骨格道路網を形成する、3環状道路とこれらを結ぶ放射状道路の形成により、市街地から通過交通を排除することで、歩行者・自転車の安全性の確保とバスの利便性を高めます。

### (2) 高速交通ネットワークの充実

#### ■ 高速道路網の充実

- ・日本海沿岸東北自動車道の全線開通を進め、交流人口の拡大、物流の効率化に寄与する高速道路ネットワーク化を促進します。

### (3) 低炭素社会の実現に向けた交通環境の整備

#### ■ 鉄道交通の利便性の向上

- ・鉄道駅の交通結節点機能強化と、利用状況に応じた運行本数を確保し、定時性の高い移動手段としての充実を図ります。
- ・パークアンドライドなどにより鉄道駅の交通結節点としての機能強化を図り、鉄道利便性の向上と都心へのアクセス性の向上を図ります。
- ・都市計画道路泉外旭川線による交通環境の変化を見極め、JRとの連携を図りながら、泉・外旭川地区への新駅を検討します。

#### ■ バス交通の利便性の向上

- ・中心部は、地域中心および生活拠点・乗継拠点と都心を連結する「幹線バス」の利便性向上により「公共交通軸」を形成し、その他支線バスを含めたバス路線網全体の維持を目指します。
- ・幹線バスのうち、多車線道路を通り一定の走行速度が見込める路線については、ハード、ソフト面で走行性の向上に努めます。また、遅延の多いバス区間の混雑を緩和し走行環境の改善を図るために、バス路線となっている道路の拡幅およびバス路線への交通量の集中の緩和を進めます。
- ・公共交通軸の利便性向上により公共交通軸沿線へ施設や人口の集約化を進めます。
- ・郊外部については、廃止バス路線の代替交通(マイタウン・バス)を市民・地元関係者が主体となって運営を行い、市がその導入・運営を支援することにより地域住民の移動手段の確保を図ります。

#### ■ 渋滞を緩和する道路整備

- ・渋滞ポイントとなっている箇所への解消に向けた道路整備を推進します。

### (4) 安全・安心で利用しやすい交通体系の整備

#### ■ 歩行者・自転車利用環境の整備

- ・超高齢社会の到来を見据え、歩行者が多い都心および中心部の鉄道駅周辺を中心として、安全で快適な歩行環境づくりを進めます。
- ・自転車は秋田駅を中心とした概ね5 km圏内で利用率が高いことから、この圏内について自転車の利用環境の改善に取り組み、自転車が安全・安心かつ快適に走行できる環境づくりを進めます。

#### ■ シームレス化、バリアフリー化の推進

- ・秋田市バリアフリー基本構想に基づき、利用者の多い鉄道駅周辺などを重点整備地区に定め、高齢者や障がい者等の公共交通を利用して移動する際の安全性や利便性の向上を図ります。
- ・身近な生活道路については、交差点の改良、通学路や福祉施設へのアクセス路等の主要経路での歩道の確保を行い、交通安全対策の充実を図ります。

#### ■ 冬期間の安全性の確保

- ・冬期の積雪・凍結による交通への影響を低減させるために、行政と市民、事業者が連携し除排雪の効率化を図るとともに、消融雪機能を備えた歩道のネットワーク化を図ります。
- ・歩道や通学路の除排雪を充実し、安全な歩行空間の確保に努めます。

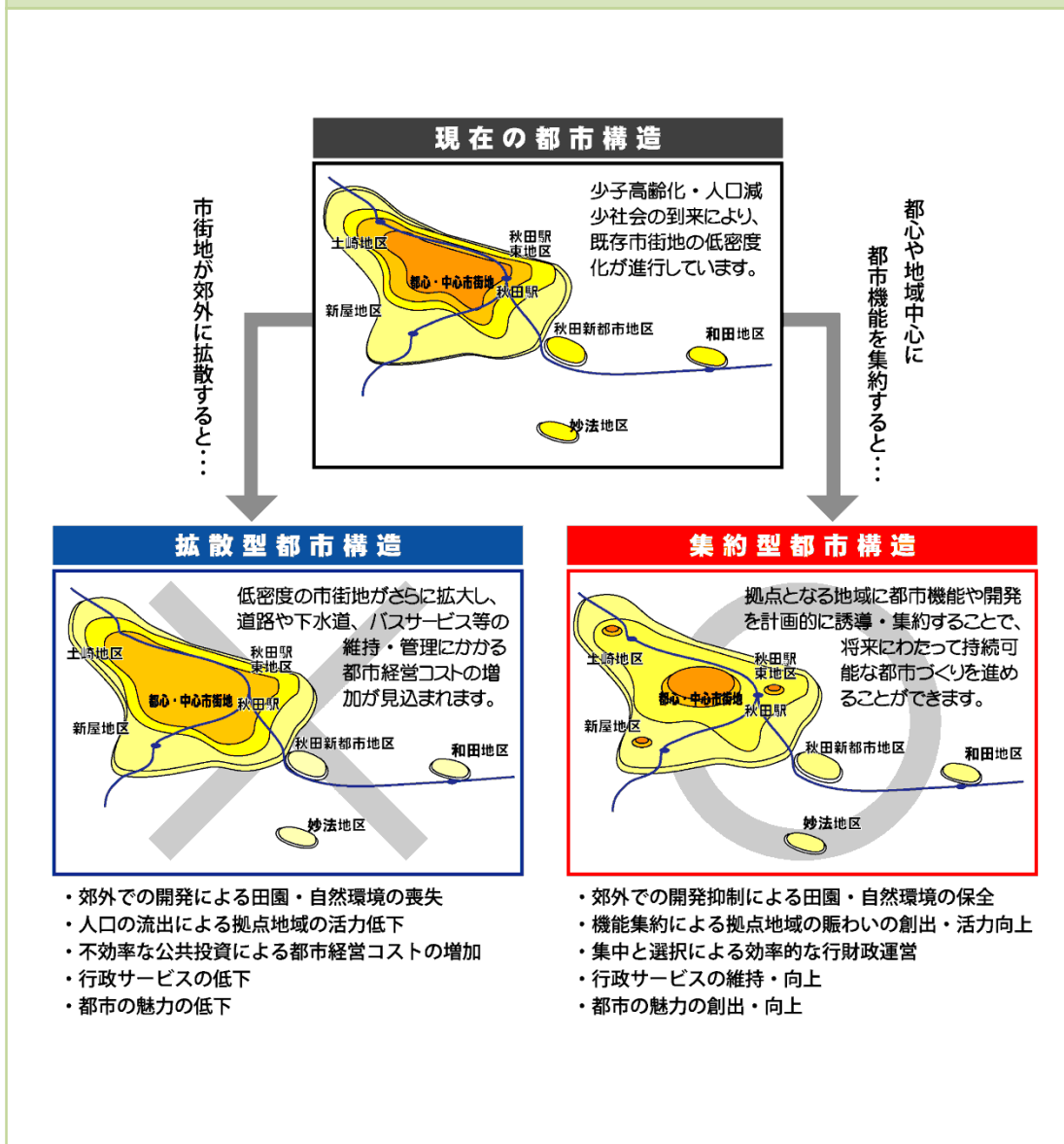


## 住環境・市街地整備の方針（抜粋）

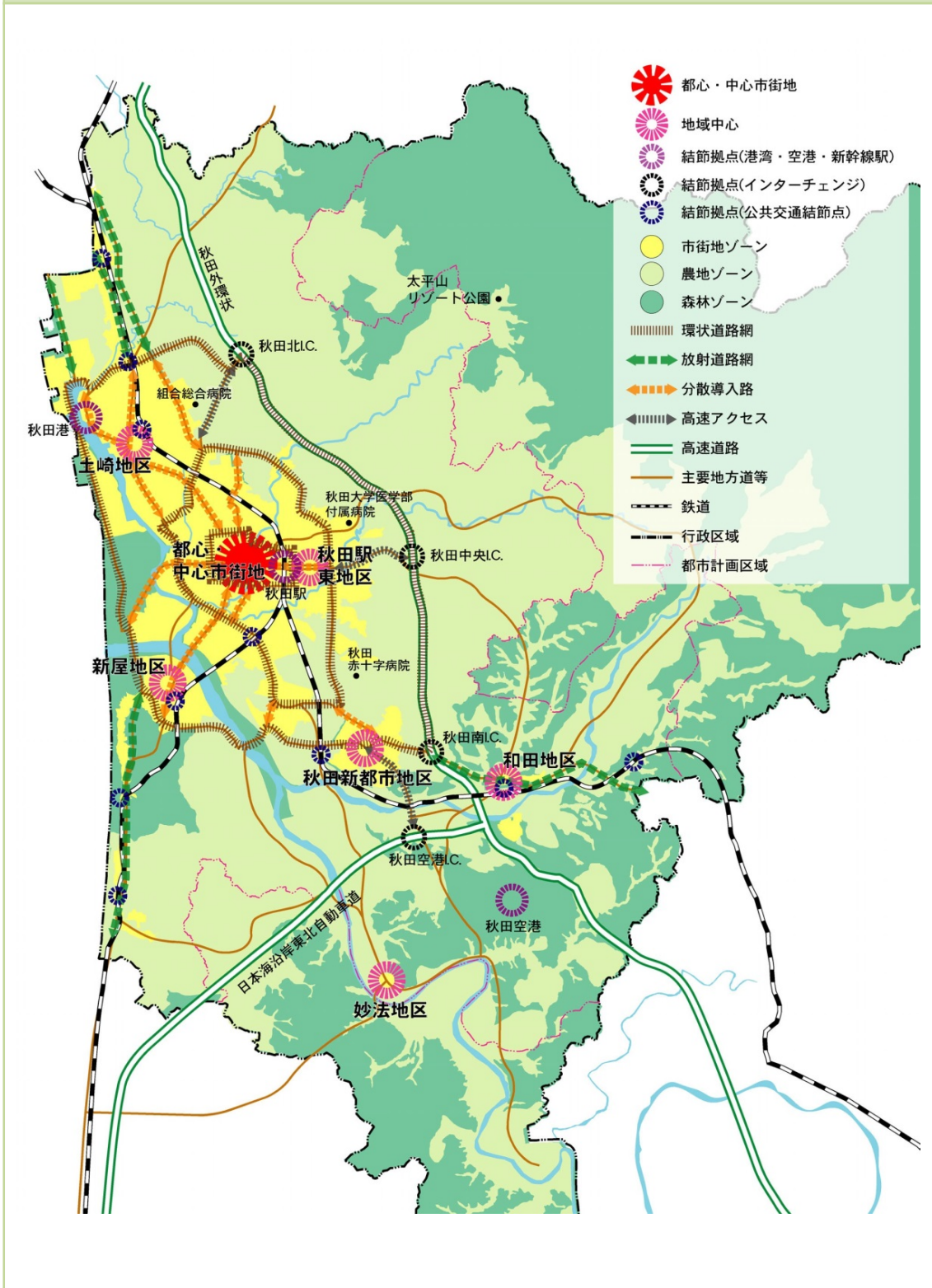
### (1) 集約型都市構造の実現に向けた街なか居住の促進

- ・本市の拠点地域となる「都心・中心市街地」および「地域中心」では、人口密度の高い集約型の市街地形成による活力向上や効果的・効率的な都市経営を目指し、居住人口の集約化に向けた、街なか居住への誘導の取組を進めます。
- ・拠点地域においては、財政的な優遇措置などの必要な施策を展開しながら、老朽建築物の建て替えや複合化・共同化、市街地の低未利用地の活用による中層マンションの供給などを誘導し、良質な住宅の確保による郊外部から拠点地域への住み替え促進に取り組みます。

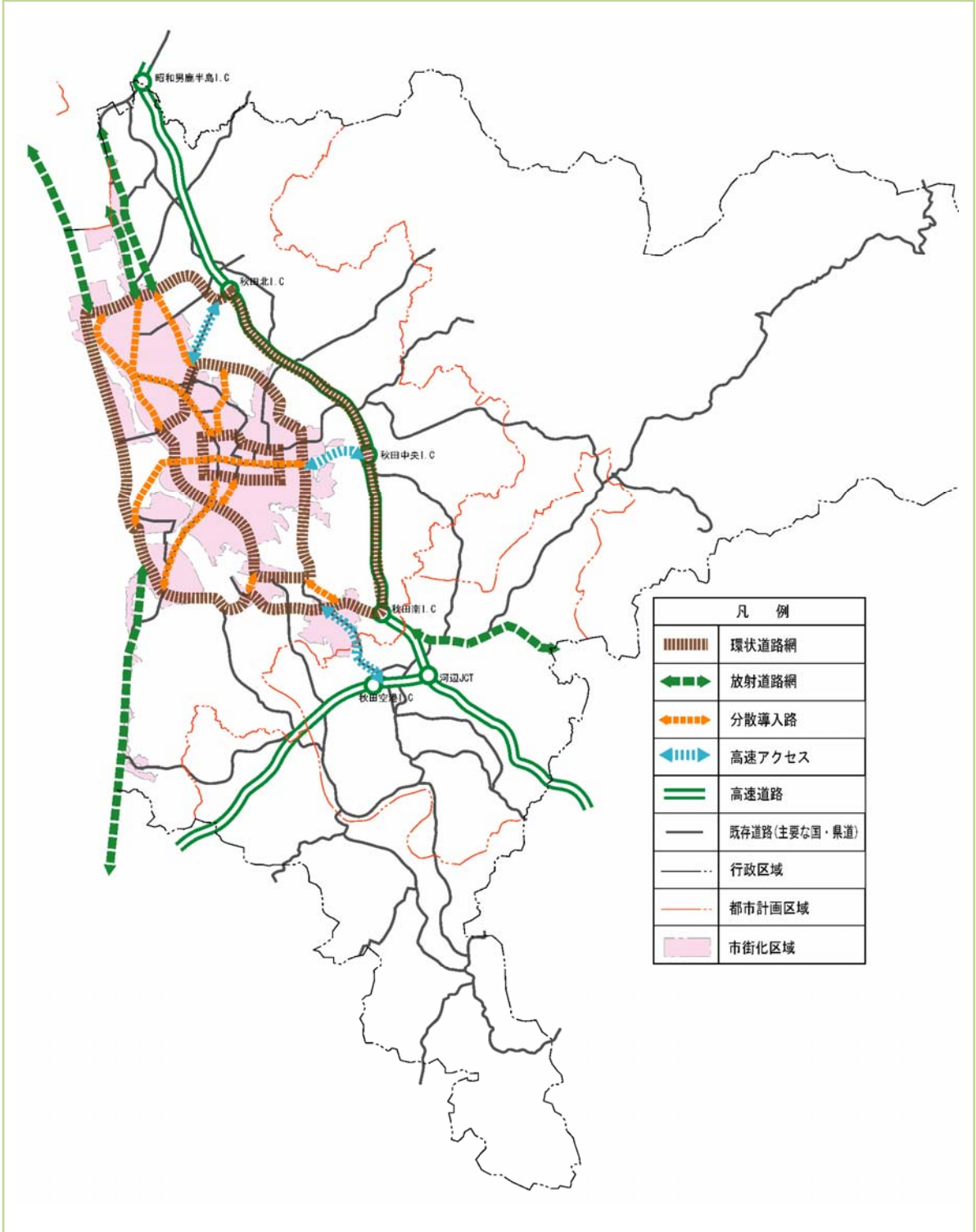
### 【多核集約型の都市構造のイメージ】



【将来都市構造図】



【道路整備の基本方針図】



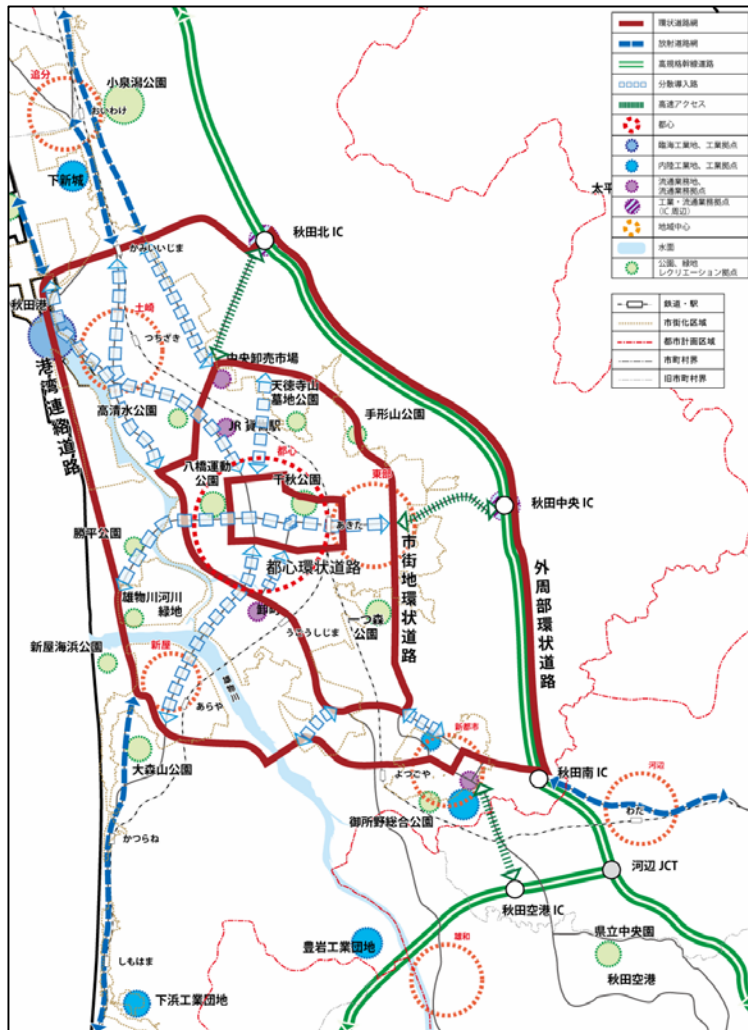
### (3) 秋田都市圏総合都市交通マスタープラン

#### ① 集約型市街地の形成とその方向性

- ・市街地の活性化、公共交通利用促進、道路交通問題の解消および都市財政の健全化を図るために、まちなかの利便性・快適性を向上させ、自家用車に過度に依存しない集約型の市街地形成を図ることとしている。

※計画期間 平成21年度～平成42年度

<b>土地利用</b>	<b>骨格道路網の見直し</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・高次都市機能の集積促進</li> <li>・まちなか居住の推進</li> <li>・市街地拡散の抑制</li> <li>・土地利用の高度化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通需要に見合った道路整備</li> <li>・渋滞・交通混雑の緩和</li> </ul>
<b>公共交通機能の利便性向上と維持</b>	<b>都心部の活性化</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスサービスの利便性向上と維持、代替交通の確保</li> <li>・鉄道サービスの利便性向上と維持</li> <li>・自動車を利用できない高齢者等の交通弱者の利用しやすさを高める</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都心居住の促進</li> <li>・歩行者自転車空間の整備</li> <li>・駐輪スペースの確保</li> </ul>
	<b>冬期交通対策の充実</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・冬期道路空間の確保</li> <li>・冬期歩行空間の確保</li> <li>・冬期交通の安全性向上</li> </ul>



▲骨格道路網の連結方針



#### (4) 秋田市中心市街地活性化アクションプラン

##### ① 目的と位置づけ

- 秋田市中心市街地活性化アクションプランは、平成20年7月内閣総理大臣に認定された「秋田市中心市街地活性化基本計画」が平成26年6月で終了したことから、新たな中心市街地活性化基本計画を策定するまでの計画として、中心市街地における賑わい創出および地域活性化をはかることを目的に策定したものである。※実施期間 平成27年度からの3年間

##### ② 「秋田市中心市街地活性化基本計画」の総括

- 中心市街地活性化基本計画に基づき各事業を実施した結果、中心市街地における歩行者・自転車通行量の底上げや定住人口の増加が図られるとともに、空き店舗の改善等、賑わいのある街並み形成に向けた兆しも見られ、人の流れを中心とした賑わい創出も進んでいる。
- 一方、小売業年間商品販売額は年々減少を続けており、商業環境は厳しい状況が続いている。
- 多様なニーズに対応した活性化に向けては、商業環境の活性化を始め継続的な課題が残っている。

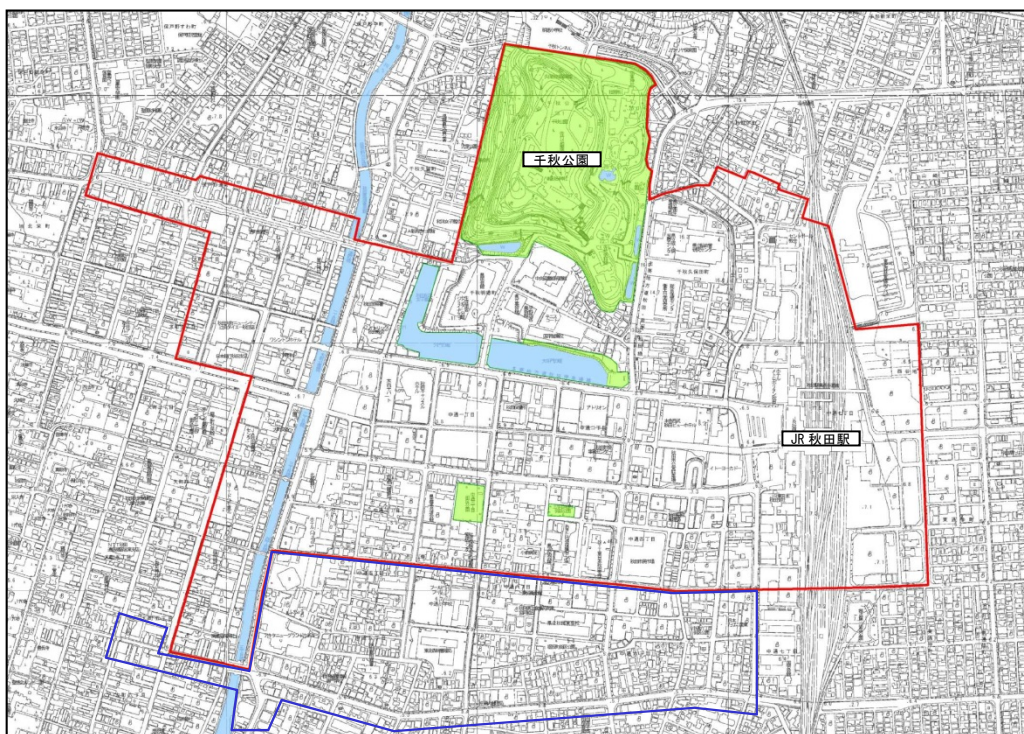
▼旧基本計画の目標指標および達成状況

目標指標	基準値 (H19年)	目標値 (H25年)	最終値 (調査年月)
①歩行者・自転車 通行量(休日)	31,157 人	42,000 人	46,282 人 (H25.7)
②定住人口	3,381 人	3,600 人	3,579 人 (H25.10)
③小売業年間商品 販売額	522.4 億円	610.0 億円	409.9 億円 (H25.12)
④空き店舗数	25 店	7 店	5 店 (H25.10)

※秋田市中心市街地活性化基本計画の計画期間は、平成26年6月までと期間延長になっているが、目標値、最終値(最終フォロー)

### ③計画区域

- ・秋田市中心市街地活性化基本計画で設定した中心市街地の区域(下図の赤線内側の約 119ha)に南通商店街、有楽町および横町の区域(下図の青線の内側の約 40ha)を加えた区域とする。



▲「秋田市中心市街地活性化アクションプラン」の計画区域

### ④基本方針等

#### 基本コンセプト

千秋公園(久保田城趾)と連携した城下町ルネッサンス(中心市街地再生)

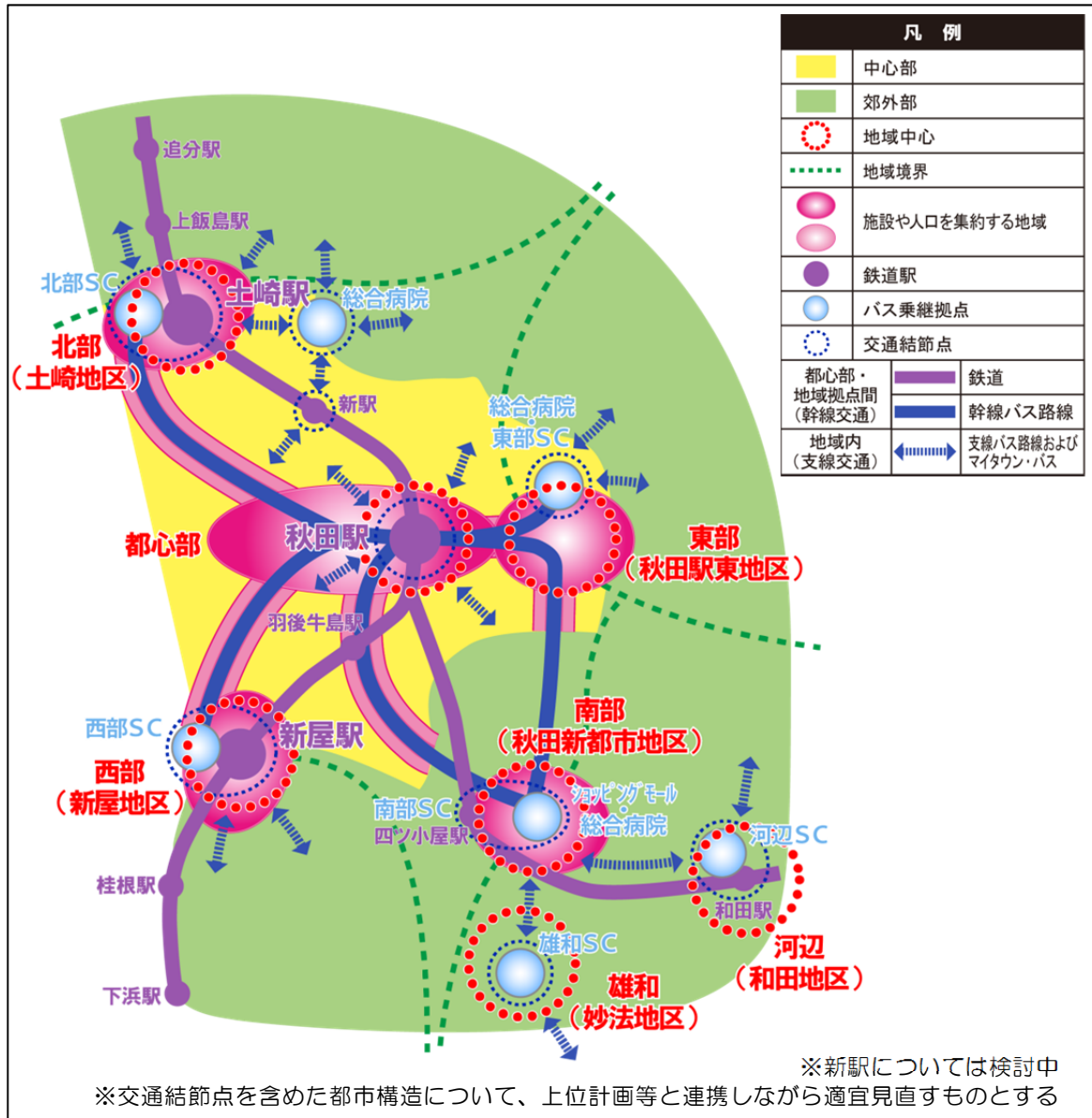
基本方針 1	買い物、イベントなどでリピーターの多い街づくり
基本方針 2	住みやすく、住み続けたいと思える街づくり
基本方針 3	商業活動に活気ある街づくり

目標	目標指標
訪れる人による賑わいづくり	歩行者・自転車通行量(平日)(人) 年間観光客入込数(人)
住む人による賑わいづくり	定住人口(夜間人口)(人)
商店街の活力による賑わいづくり	小売業年間商品販売額(円)



## 2. 2 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の形成を図る。

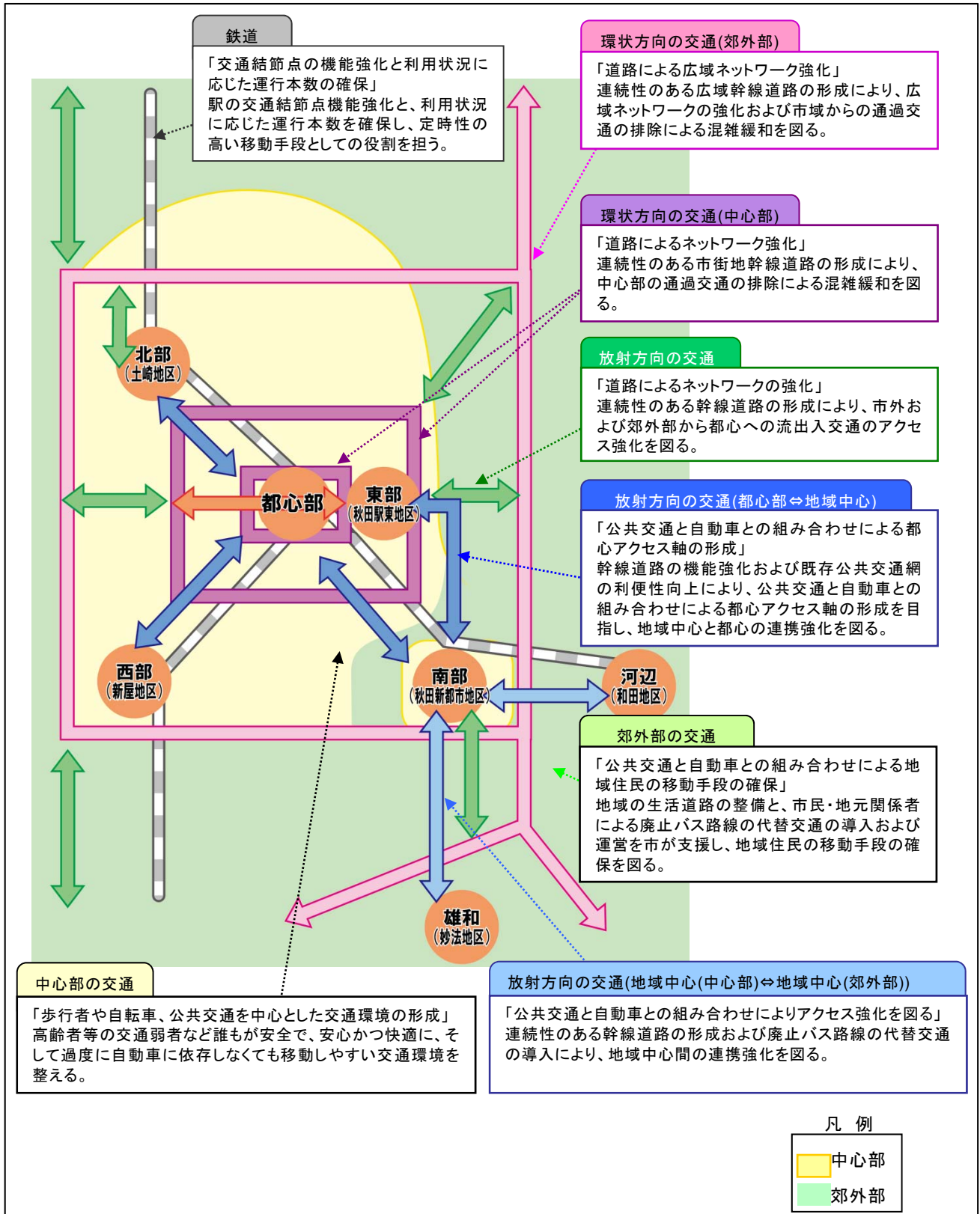


▲現在の交通結節点を基本とした秋田市の目指すべき将来都市像

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。

## 2.3 秋田市の目指すべき将来交通体系

コンパクトで成熟した市街地形成を支援し、市民のマイカーへの過度な依存を見直し、マイカー以外の交通手段の選択を可能にするため、都心と地域中心等を結ぶ公共交通軸および骨格道路網の形成を促進し、地域特性に応じた交通手段が確保された交通体系を目指す。



▲秋田市の目指すべき将来交通体系

# 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

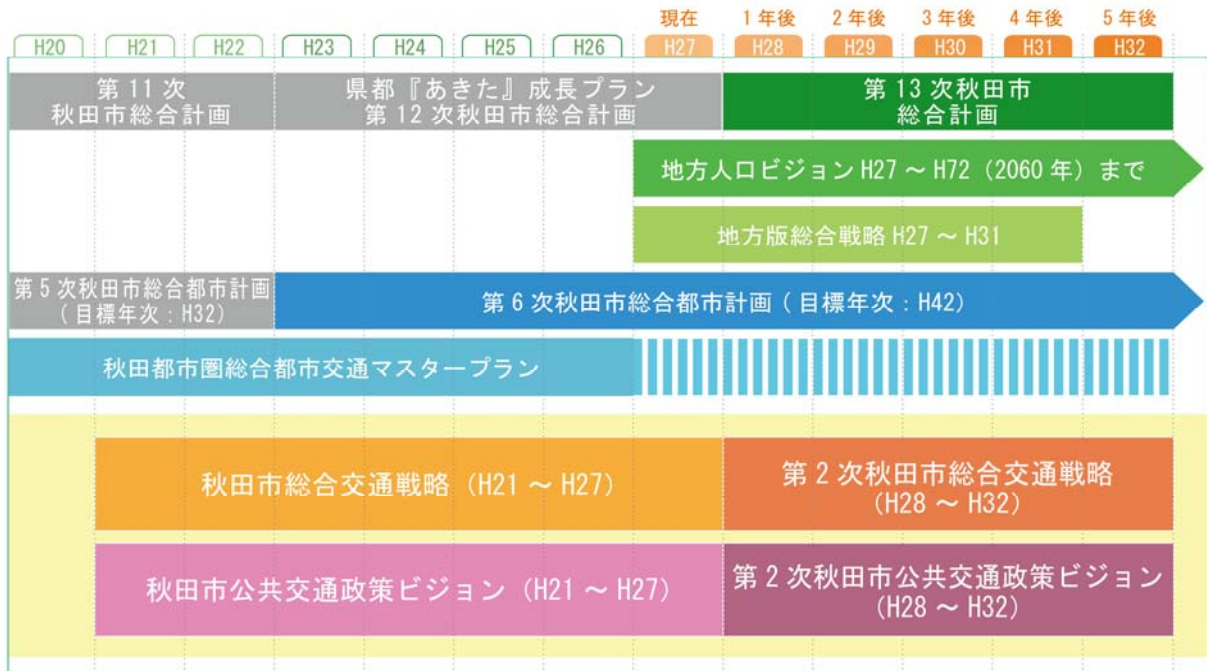
**【基本的な方針】**  
 まちづくりと一体となった、将来にわたり持続可能な公共交通網の実現

#### (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。

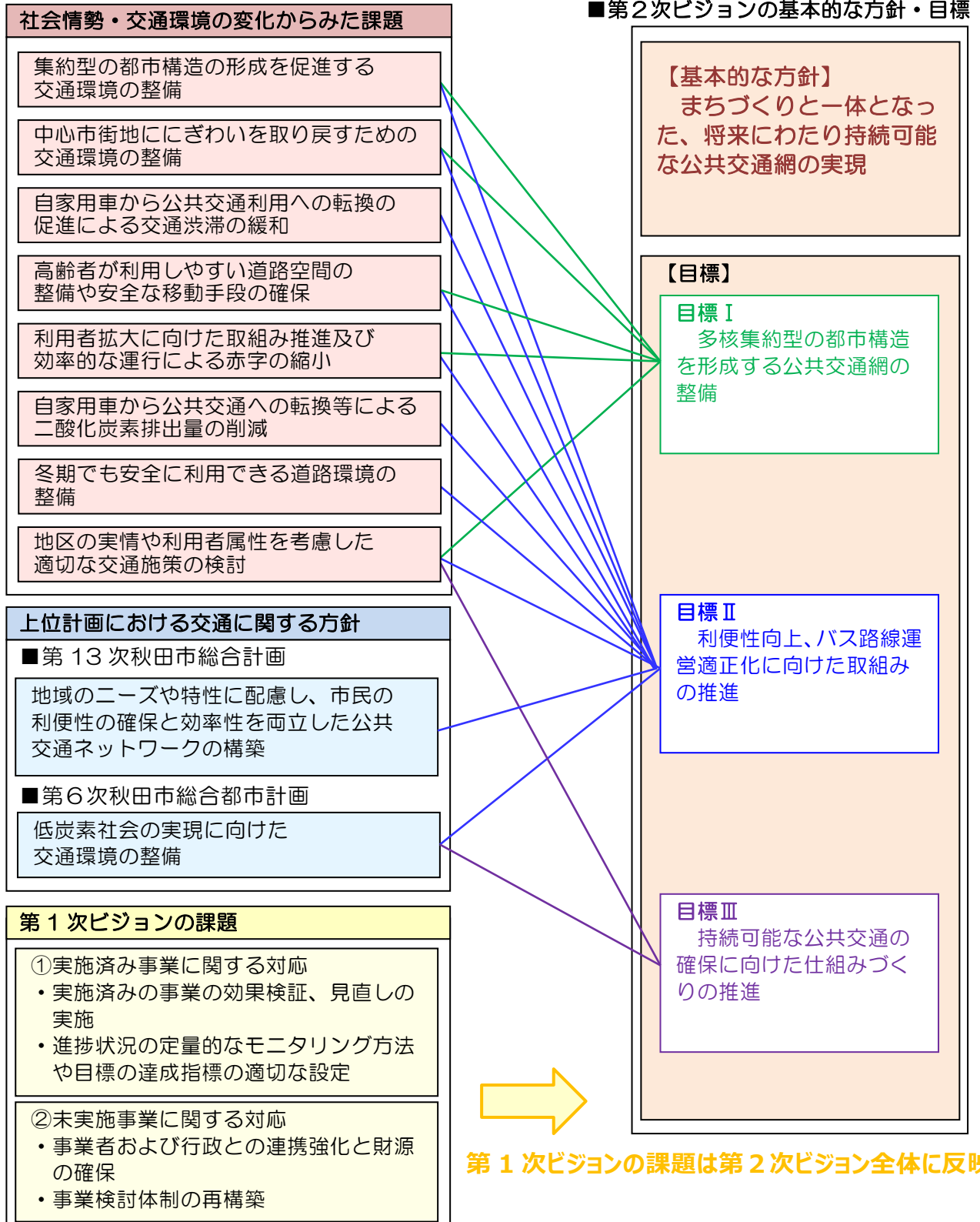
**目標Ⅲ 持続可能な公共交通の確保に向けた仕組みづくりの推進**

**【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	<b>【基本的な方針】</b> 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	
	<b>【目標】</b> 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"> <li>■ 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</li> <li>■ 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"> <li>・ コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携</li> <li>・ 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</li> </ul> </li> </ul>
--------	--



第2次ビジョン	<b>【基本的な方針】</b> 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		
	<b>目標Ⅰ</b> 多核集約型の都市構造を形成する公共交通網の整備	<b>目標Ⅱ</b> 利便性向上、バス路線運営適正化に向けた取組みの推進	<b>目標Ⅲ</b> 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"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ にぎわいの創出等に資する域内交通の充実を図る。</li> <li>・ 交通結節点における鉄道とバスの連携の強化を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>

### 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	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	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	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便性向上を図る。	中心部	継続	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。 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。	
		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	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。	
		乗継拠点の整備	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	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	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	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"> <li>渋滞緩和策の導入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	全地域	継続	市民	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>		
		<ul style="list-style-type: none"> <li>冬期におけるバスの走行性向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>除雪の着実な実施により、冬期のバスの走行性を高める。</li> </ul>	全地域	新規	市 県 国	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>		
	バス運行情報提供の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス路線や系統のわかりやすい向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	全地域	継続	バス事業者	バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>より使いやすいバスマップへの更新</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	全地域	継続	市 バス事業者	市 バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>ICTを活用した運行状況等の提供</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	全地域	新規	市 バス事業者	市 バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>ICT活用に係る支援制度の導入を検討する。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	

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"> <li>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。</li> </ul>	中心部	継続・新規	市 バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>施設整備費用の支援制度の導入を検討する。</li> <li>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。</li> </ul>
		誰もが利用しやすい車両の導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>低床バスの導入を進める。</li> </ul>	全地域	継続	市 バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>低床バス導入に係る支援制度について検討する。</li> <li>低床バスの導入を進める。</li> </ul>
		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"> <li>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。</li> </ul>	全地域	継続	市 バス事業者 鉄道事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>ICカード導入に係る支援制度について検討する。</li> <li>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。</li> </ul>
		ゾーン制料金等の導入検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	全地域	継続	バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス運賃支払いの単純化について検討する。</li> </ul>
	利用しやすいバス運賃の検討	乗継時の運賃の検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗継時の利便性確保のため、乗継割引について検討する。</li> </ul>	全地域	新規	市 バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
		高齢者や障がい者等に対する運賃の助成	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	全地域	継続	市	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
	公共交通利用の促進	公共交通利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の利用促進について、広く市民に啓発する。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。</li> <li>市民は公共交通を積極的に利用する。</li> </ul>	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"> <li>公共交通の利用促進について、広く市民に啓発する。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>市民は公共交通を積極的に利用する。</li> </ul>

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。	

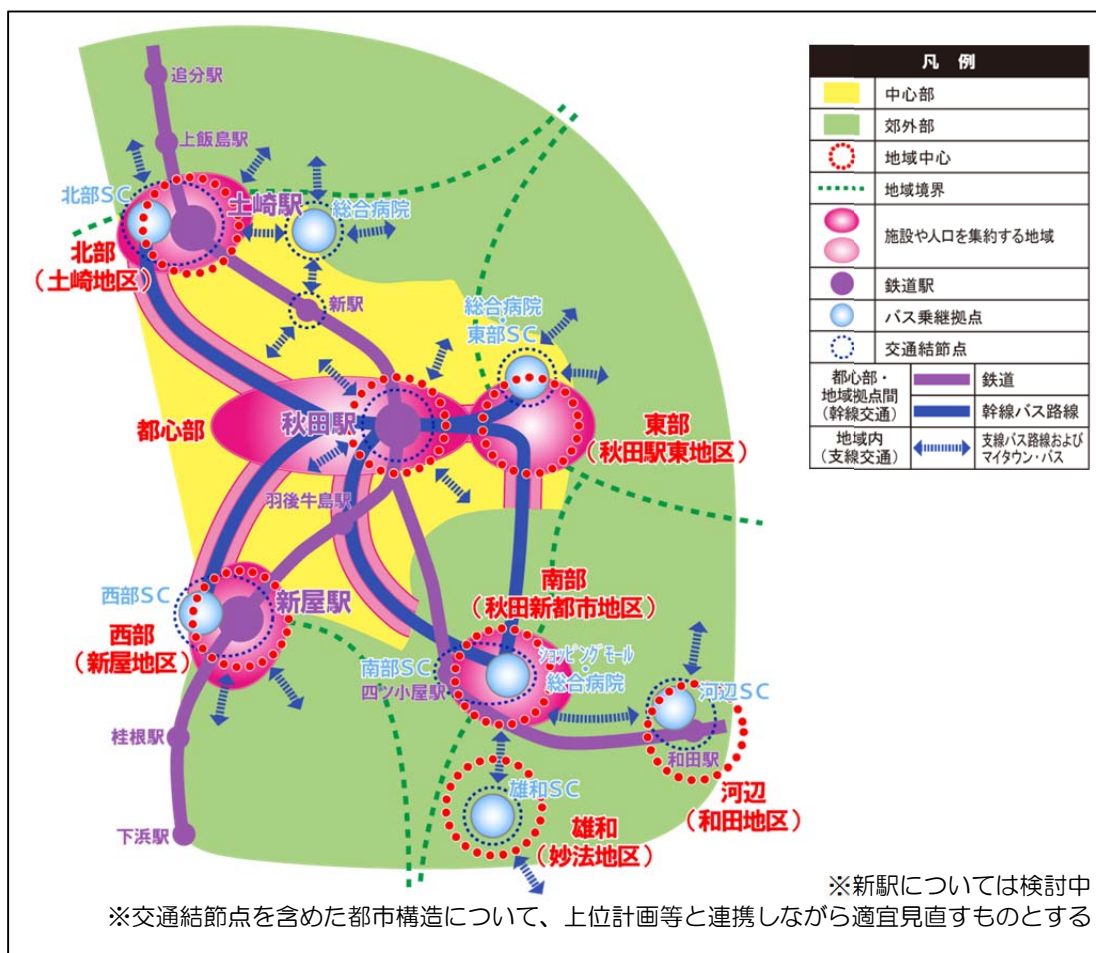


### 3. 3 施策の内容

## 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

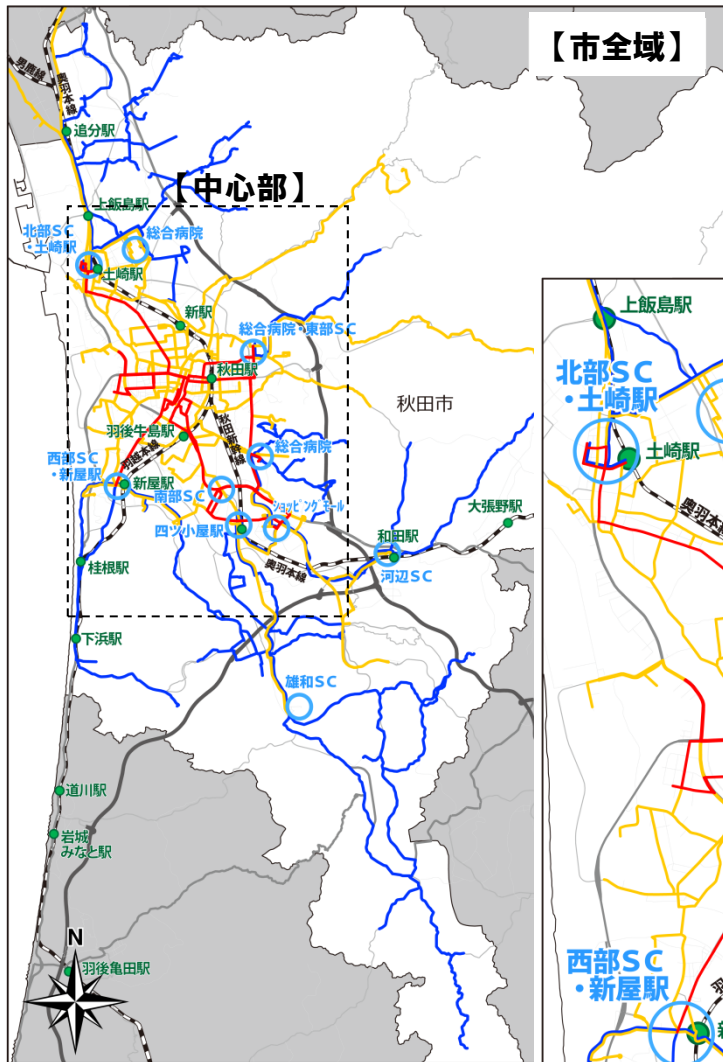
### 1 バス路線再編

- ・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

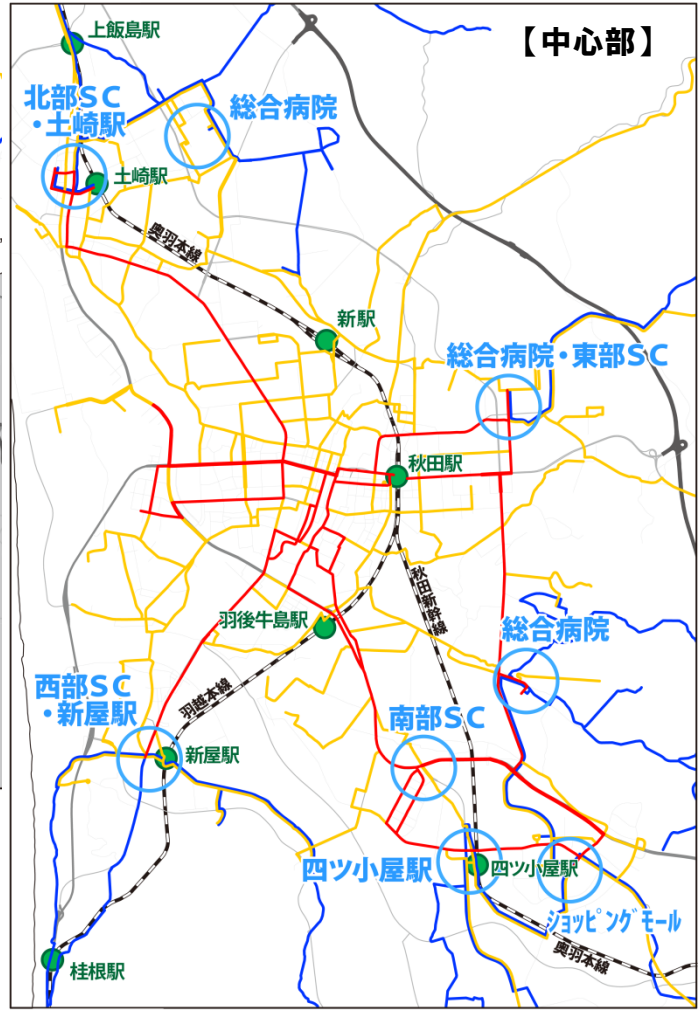
中心部：「第6次秋田市総合都市計画」の「将来都市構造」における「市街地ゾーン」を基本としている。  
 地域中心：「第6次秋田市総合都市計画」の「将来都市構造」における「地域中心」を基本としている。



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

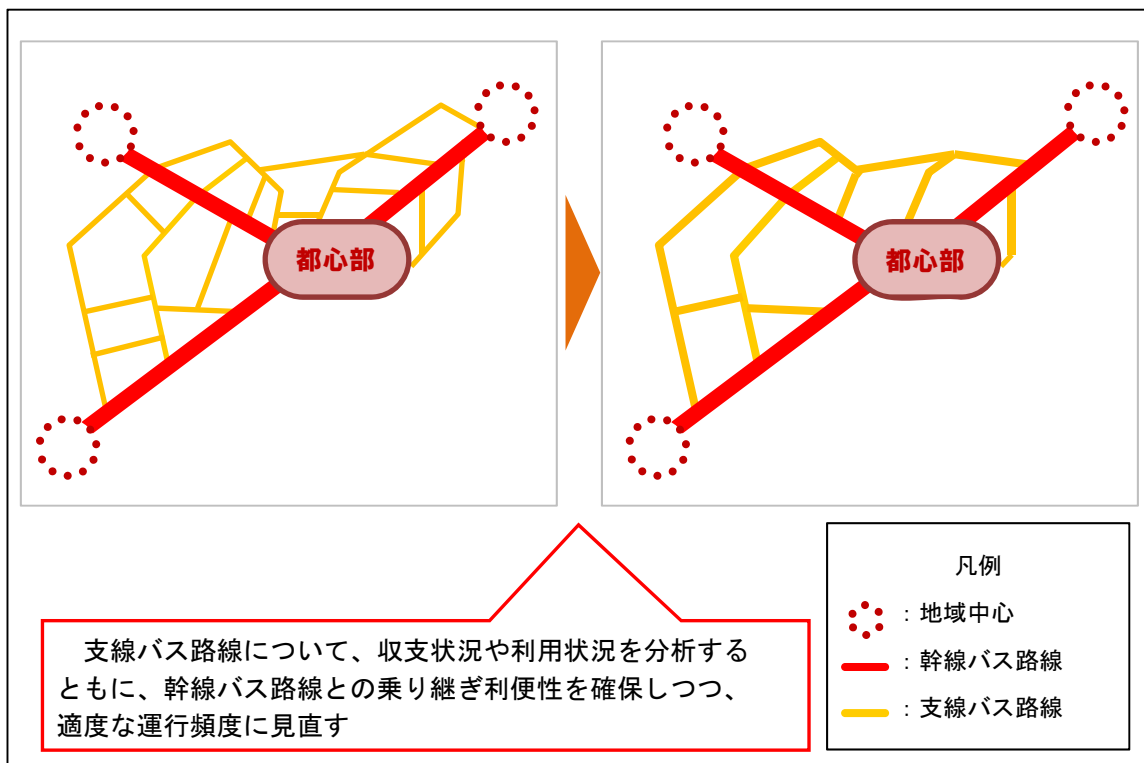
主な関係者	関係者の役割分担による取組内容
バス事業者市	・少系統多頻度運行を実現し、利便性が高く、持続可能な路線への再編を実施する。
バス事業者	・収支状況、利用状況に応じて系統数、運行頻度を見直すなど、効率的な運行を実施する。
県・市	・赤字バス路線維持に向けた支援制度を継続する。

## 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

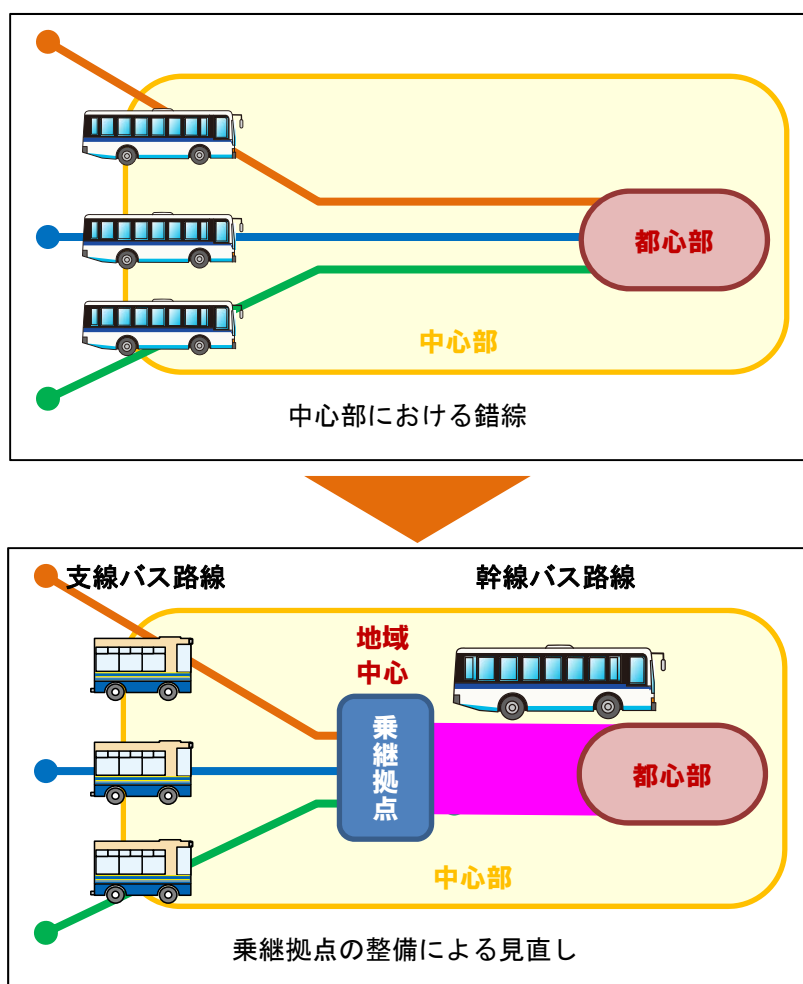
主な関係者	関係者の役割分担による取組内容
バス事業者	・ 収支状況、利用状況に応じて系統数、運行頻度を見直すなど、支線の効率的な運行を実施する。
県・市	・ 赤字バス路線維持に向けた支援制度を充実させる。

### 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。

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

- ・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。



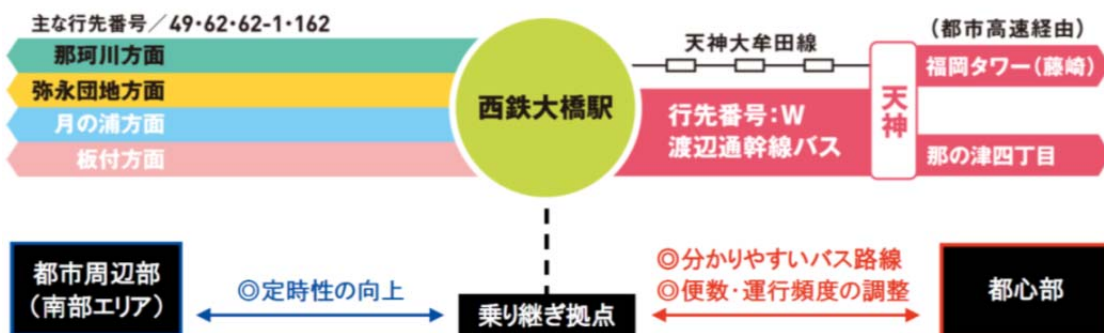
＜参考＞「西鉄大橋駅」を乗継拠点とした路線再編(福岡市)

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。

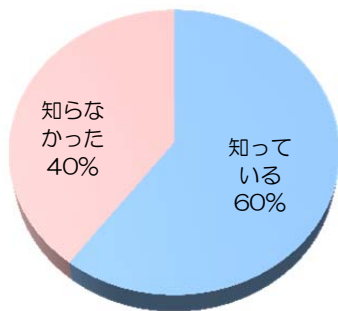
実施地域	中心部	実施期間	検討			実施	
			H28	H29	H30	H31	H32

- 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。

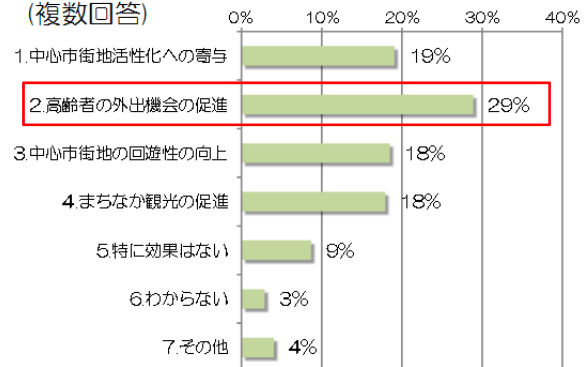
### [中心市街地循環バスについての市民意識]

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

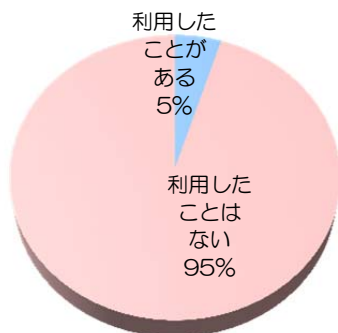
- あなたは循環バス「ぐるる」についてご存知ですか。



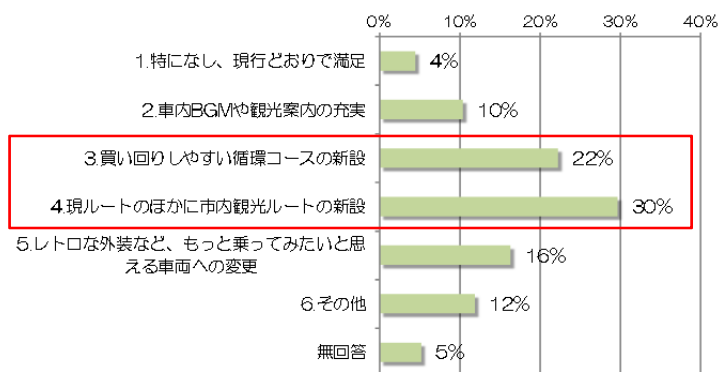
- 循環バス「ぐるる」が中心市街地を運行することで、どのような効果があると思いますか。(複数回答)



- 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>

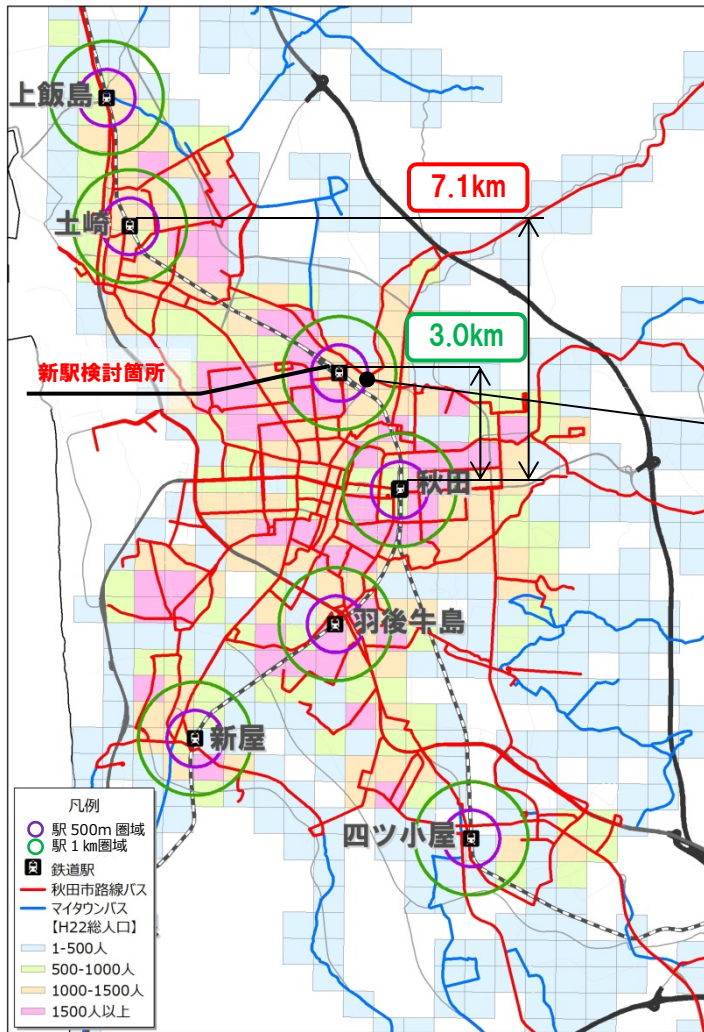
- ・本市総合都市計画では、多核集約型都市構造のまちづくりを掲げ、地域中心の機能強化と公共交通ネットワークの確保が必要とされており、中心市街地と各方面の地域中心を鉄道とバスの連携による公共交通軸でネットワークを強化し、誰もが移動可能な交通手段を確保することが重要とされている。さらに、公共交通軸の充実は軸上への居住誘導に有効であり、メリハリのある都市構造の形成に寄与する。

##### <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

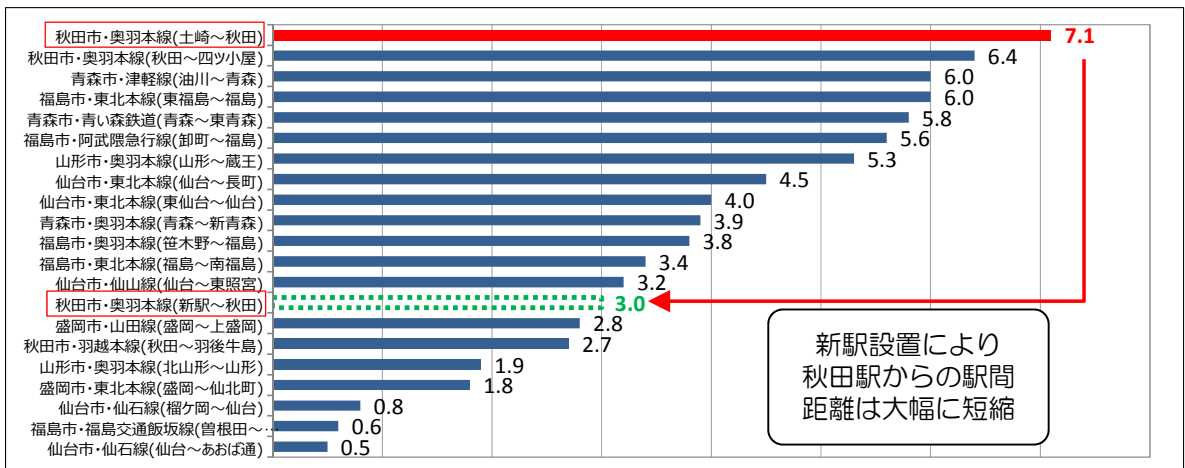
泉・外旭川地区に新駅を設置すると、駅500m圏域の約4,100人が徒歩圏内となる。

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I79)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35(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35(セルパ)の利用ができなくなるから、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する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~
			→			→		

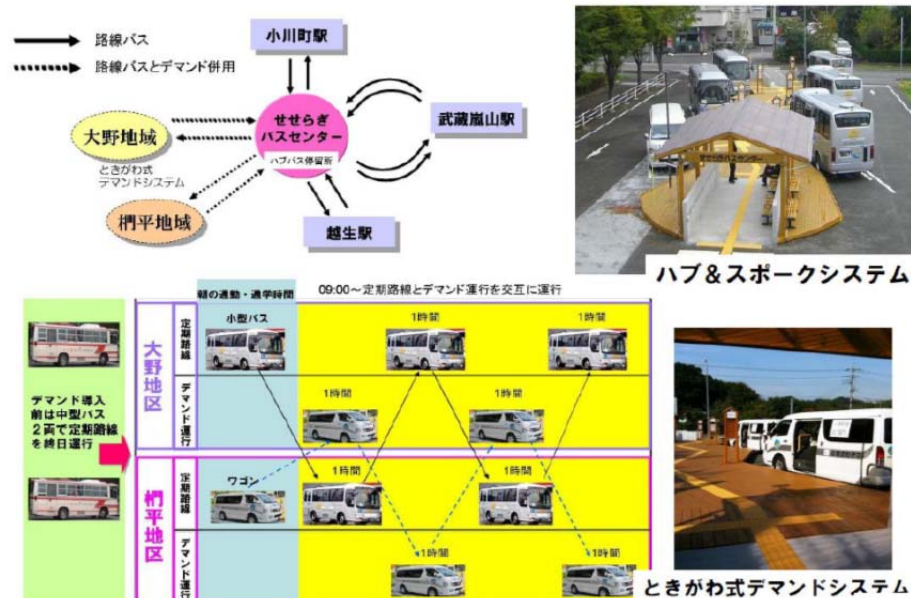
- ・現状において、市内の各地域中心では鉄道駅とバス停および公共施設や集客施設が必ずしも徒歩圏内に位置していないことから、市内の各地域から都心部に向かうバス路線を各地域の乗継拠点で集約するためには、最適な乗継拠点を設定し、乗継場所の集約について検討する必要がある。
- ・各地域中心の特性を踏まえ、既存施設を活用しながら、乗継の利便性向上について検討するとともに、乗継拠点周辺における安全な通行環境の確保に努めていく。

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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>

#### <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

まちなか再通(会津若松市街)


**ハイカラさん 全日運行**

1日乗車 大人 210円 子供 110円(税込)

発着駅	8:00	8:30	9:00	16:30	17:00	17:30
七日町駅前	8:08	8:38	9:08	16:38	17:08	17:38
郡二里北青柳駅前	8:14	8:44	9:14	16:44	17:14	17:44
志保丸大湯口	8:18	8:48	9:18	16:48	17:18	17:48
藤ヶ城三ツ丸口	8:20	8:50	9:20	16:50	17:20	17:50
藤ヶ城三ツ丸口	8:24	8:54	9:24	16:54	17:24	17:54
藤ヶ城山	8:32	9:02	9:32	17:02	17:32	18:02
会津若松駅前	8:37	9:07	9:37	17:07	17:37	18:07
藤ヶ城山(※)	8:41	9:11	9:41	17:11	17:41	18:11
藤ヶ城山下	8:50	9:20	9:50	17:20	17:50	18:20
藤ヶ城山	8:55	9:25	9:55	17:25	17:55	18:25

※1日フリー乗車 大人800円 子供400円 ※2 子供乗車は小学生までの対象。  
問合せ@会津バス 0242-22-5555

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

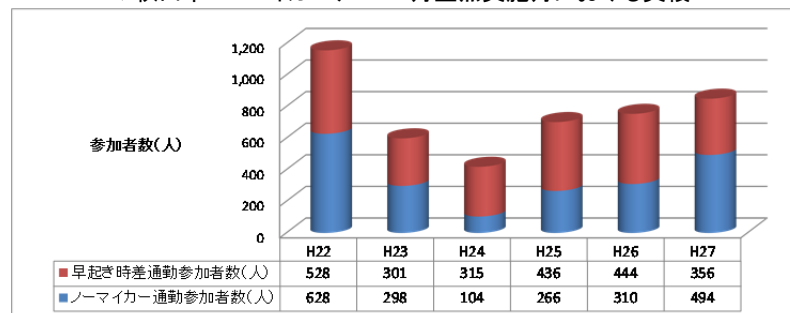
この1日で **約1.6トンのCO<sub>2</sub>** を削減

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CO<sub>2</sub>を吸収する量：14kg-CO<sub>2</sub> (環境省/林野庁資料)
- ・自動車によるCO<sub>2</sub>排出量原単位：172g-CO<sub>2</sub>/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

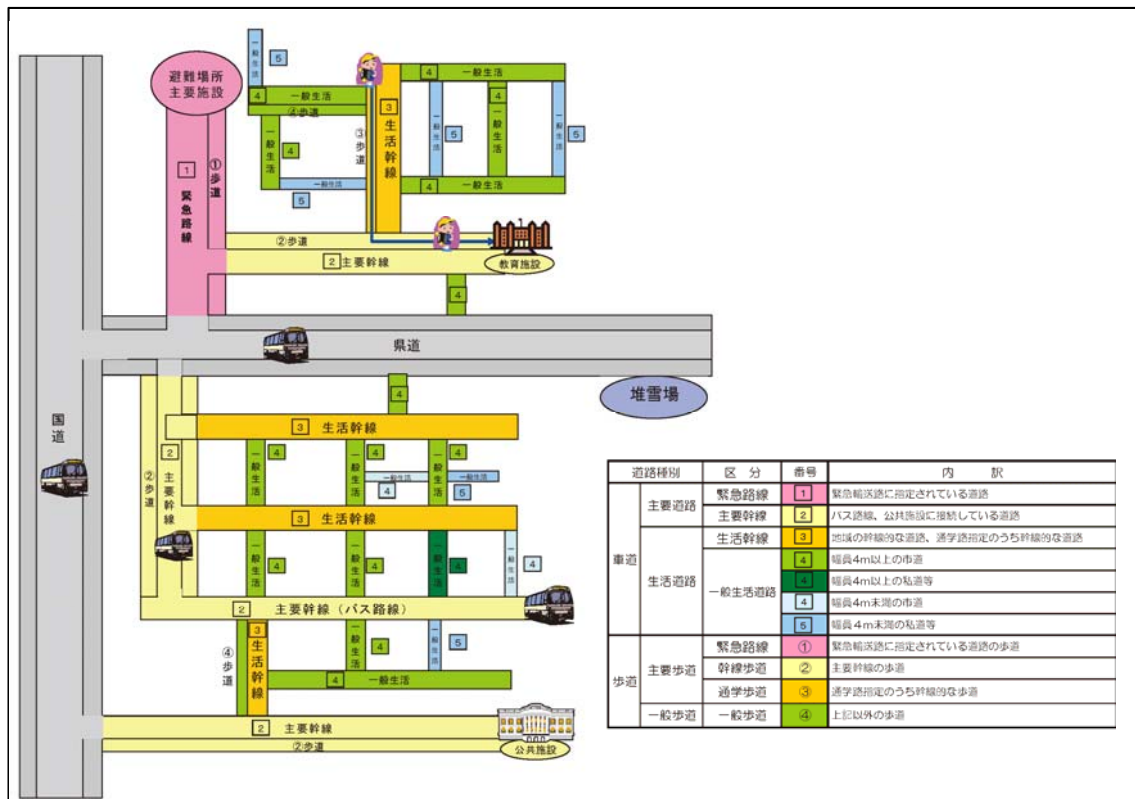
主な関係者	関係者の役割分担による取組内容
市民	・マイカー通勤を控え、バスや鉄道等の公共交通や自転車の利用に転換する。
市・県・国	・公的機関での時差出勤やノーマイカーデーの実施を拡充するとともに、民間企業等に対する啓発を推進する。

## 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。

		→ 検討		→ 実施				
実施地域	全地域	実施期間	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

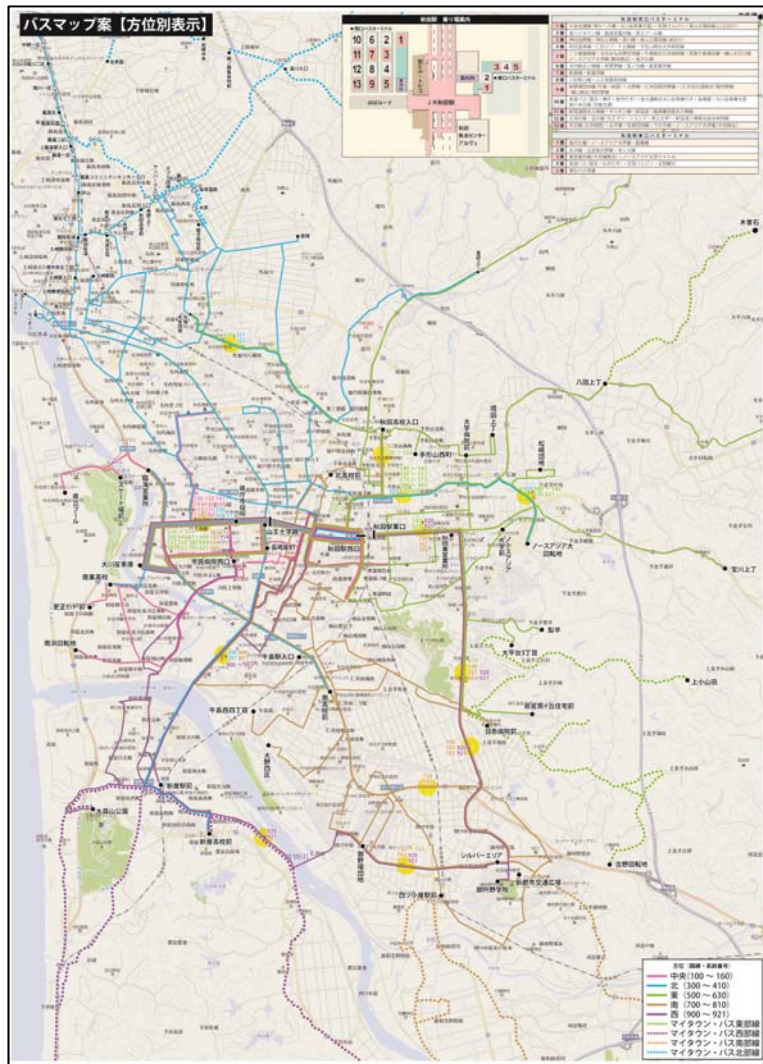
## 2-2 より使いやすいバスマップへの更新

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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>



## 2-3 ICTを活用した運行状況等の提供

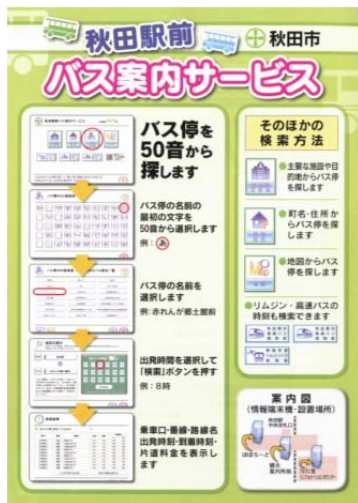
スマホ利用者向けのアプリの作成やバスロケーションシステムの導入等、ICTを活用した運行状況の提供について検討する。

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

- ・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。

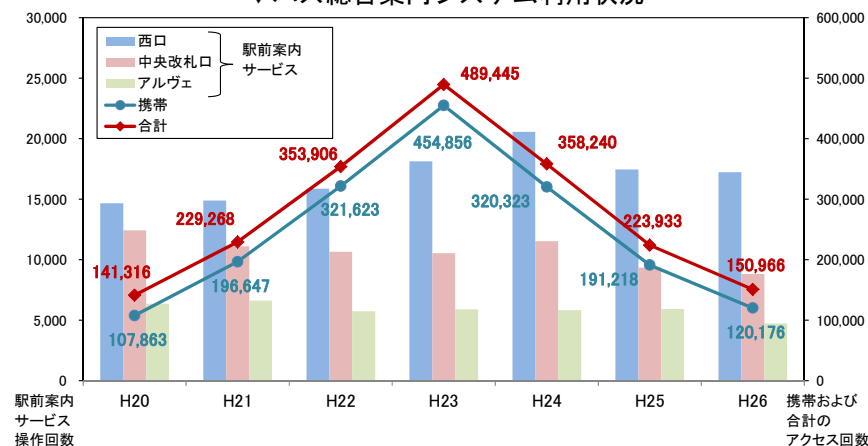
### <秋田市で実施されているバス案内サービス>



▲秋田駅前バス案内サービス（平成27年3月現在）

▲新しいバス案内サービス（イメージ）

### ▼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。

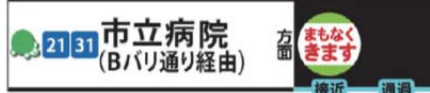
■安価な導入・維持コスト

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。

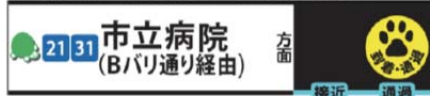
《あしあとランプ》

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所には、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

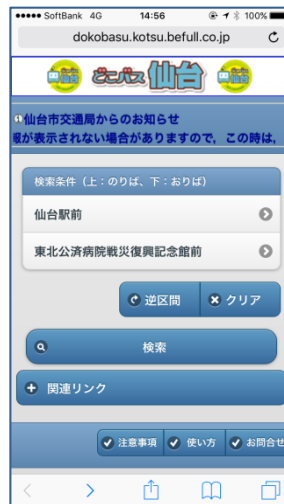


資料：三沢市「みーばす」乗り方案内

<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により、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。

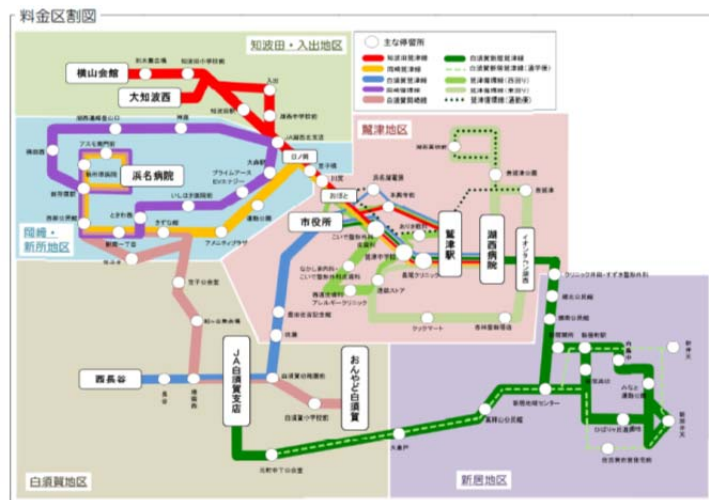
#### <参考> 国内のバス運賃体系一覧

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「リ्यू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

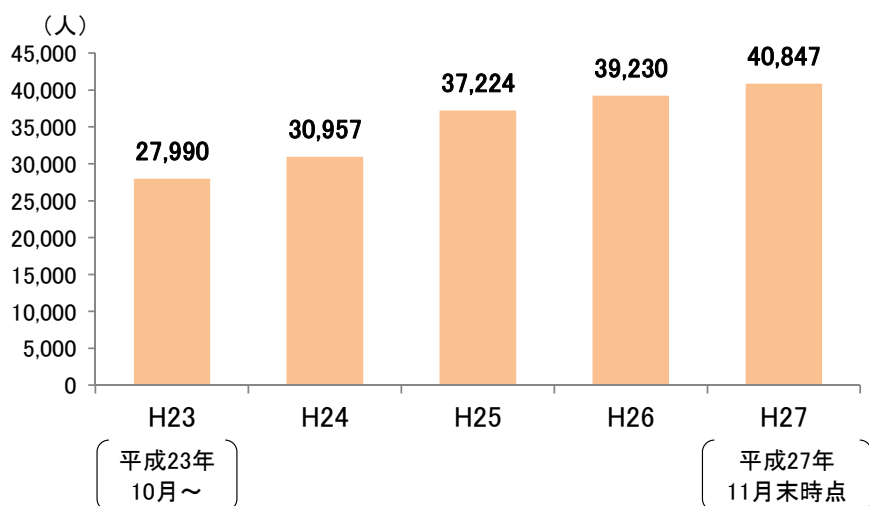
### 4-3 高齢者や障がい者等に対する運賃の助成

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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>

## 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。

		検討				実施	
実施地域	全地域	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"> <li>・公共交通の利用促進について、広く市民に啓発する。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・市民は公共交通を積極的に利用する。</li> </ul>

## 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

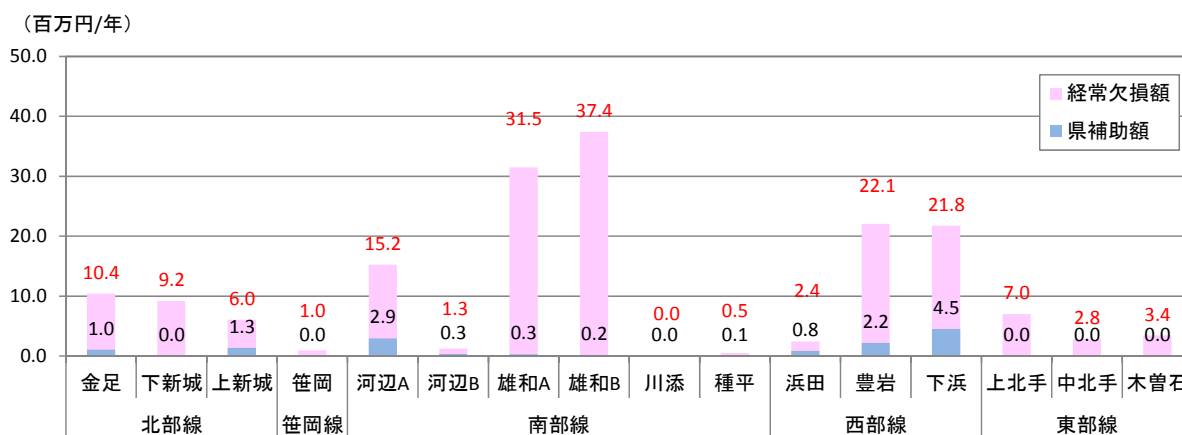
#### 1-1 マイタウン・バスの継続的な運行

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"> <li>・運行協議会の運営を支援する。</li> <li>・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。</li> </ul>
市民	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行協議会を運営し、利便性向上について検討する。</li> </ul>

### ▼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)

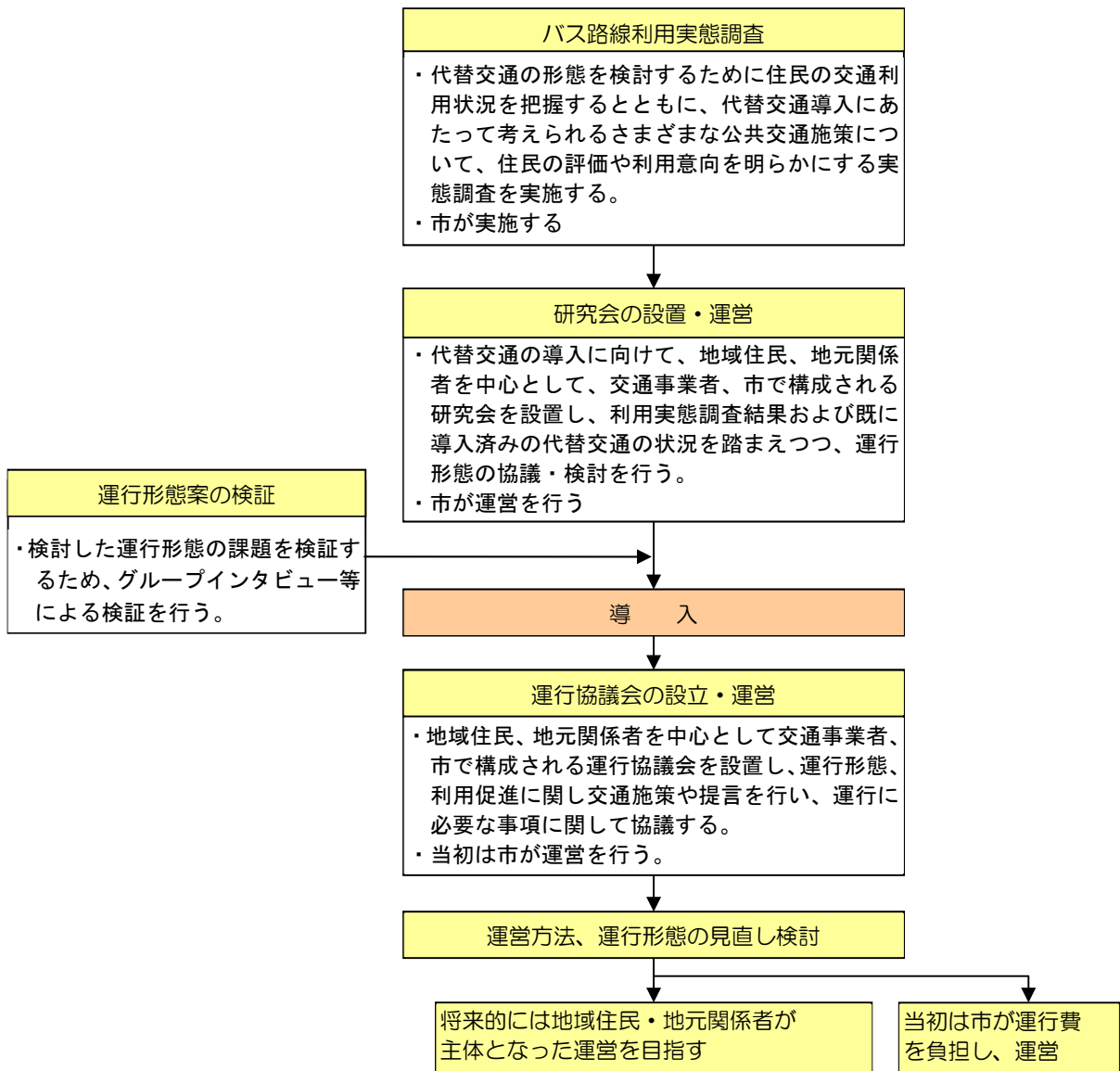
## 2 必要に応じた代替交通(マイタウン・バス)の導入

### 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】

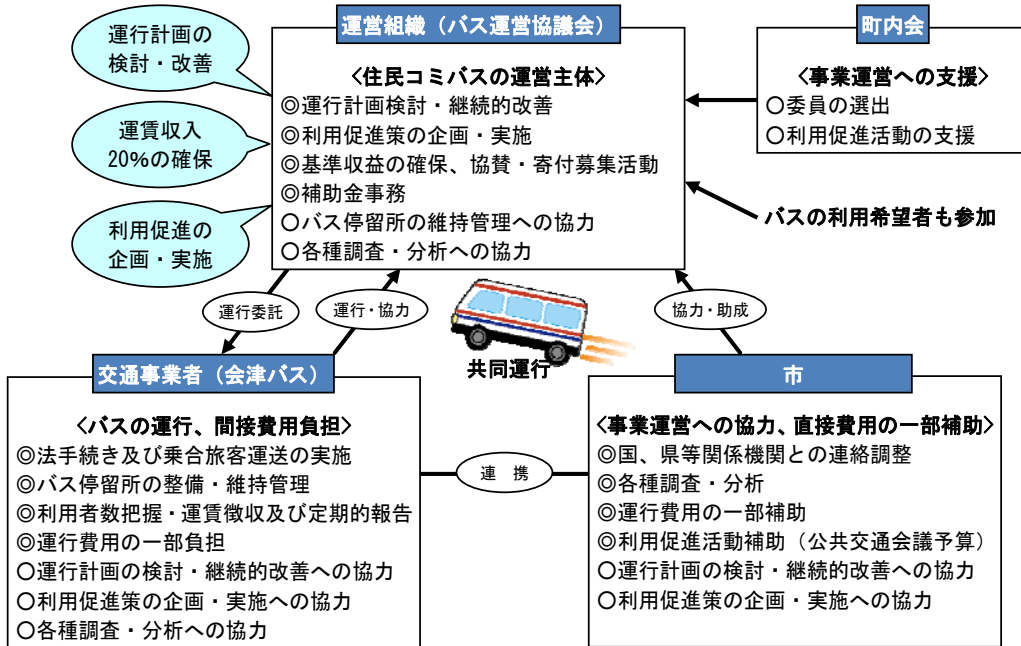
- バス事業者によるコミュニティバスの実証実験運行(平成23年7月～平成24年7月)  
 地元地域は“運行支援委員会”という形で事業者をサポート  
 ⇒利用者低迷によりバス事業者による本格運行には至らず
- 実証実験運行結果の検証(平成24年8月～平成25年7月)  
 利用者ヒアリング、高齢者への全数アンケート調査・分析に協力
- 運行方式の検討  
 利用希望者との度重なる意見交換や口コミによる利用希望者の拡充活動

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

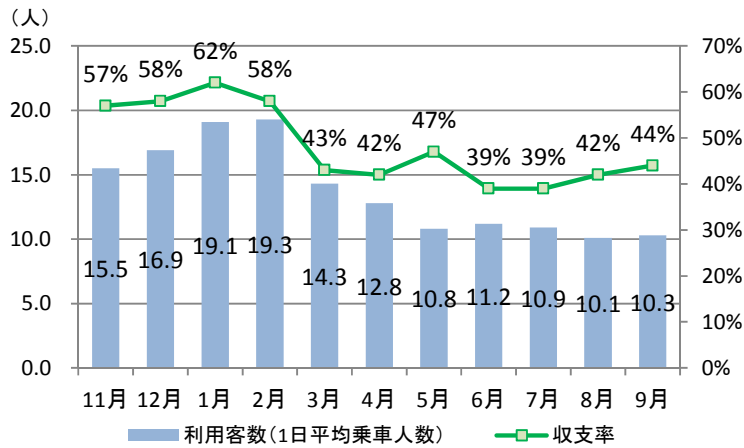
継続したバスの運行を図っていくためには、バスに乗せてもらうという受身の姿勢ではなく、地域が主体的に取り組んでいく必要がある。

【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"> <li>・運営組織設立および運営の支援を行う。</li> <li>・運行事業者を仲介する。</li> <li>・導入への補助制度を創設する。</li> </ul>
市民	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
運行事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行の受託および導入検討、運営への協力をを行う。</li> </ul>

### 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	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <span style="color: #00AEEF;">→</span> 検討           <span style="color: #0056B3;">→</span> 実施         </div>					
			H28	H29	H30	H31	H32	H33~
			<div style="border: 1px solid #00AEEF; width: 100%; height: 15px; background-color: #ADD8E6;"></div>					

- ・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)

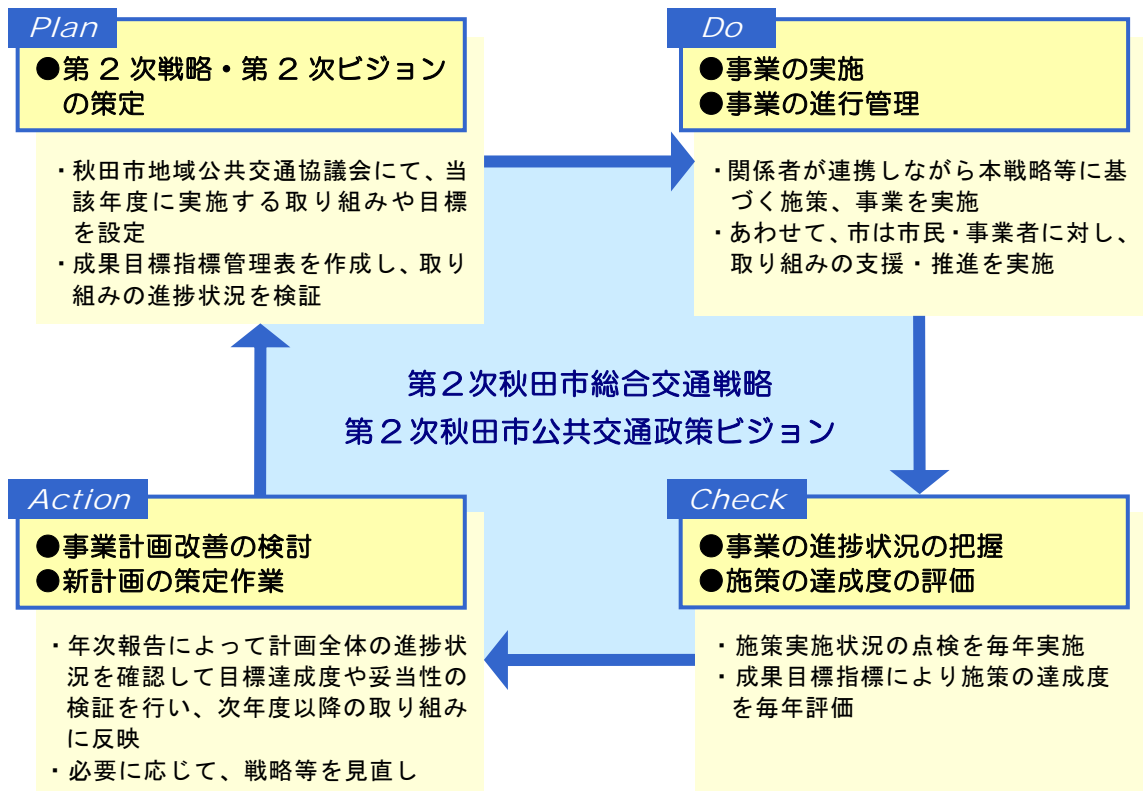
- ・市内の自動車教習所や病院、大学、市の福祉施設への送迎のために運行しているバスの空席を活用して、高齢者や障がいをもつ方が買い物などに利用できる外出応援事業を実施している。
- ・病院、大学、自動車教習所、福祉センター等の送迎バスが参加している。
  - 利用対象者：市内在住の65歳以上の方、身体に障害のある方。
  - 運賃：無料
  - 原則として月曜日から金曜日、午前9時から午後5時(各送迎バスの運休日を除く)



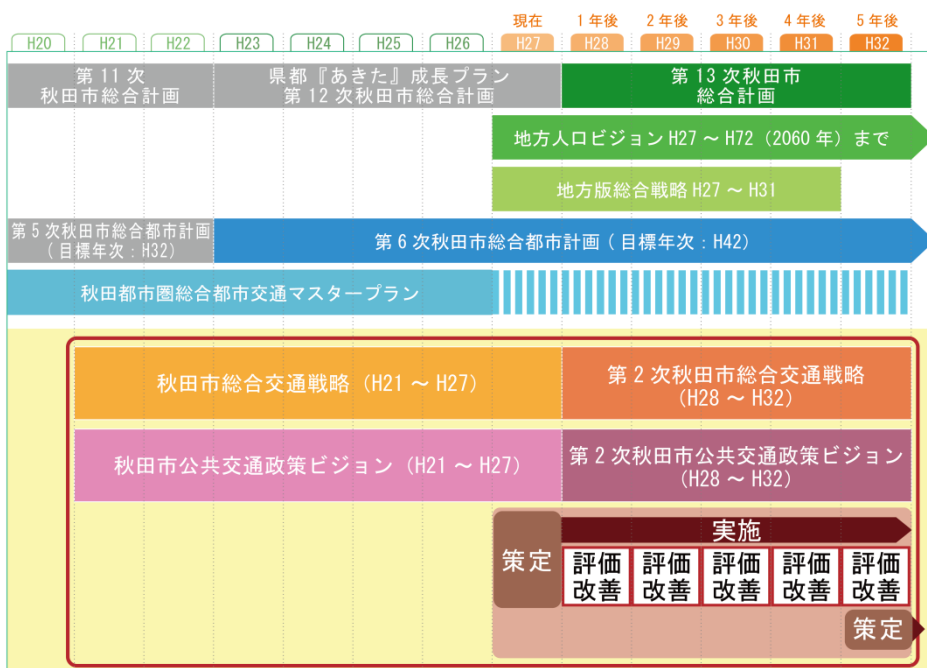
# 第4章 推進体制と進行管理

## 4.1 推進体制

- 第2次戦略および第2次ビジョン(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う。



▲PDCA サイクルの内容

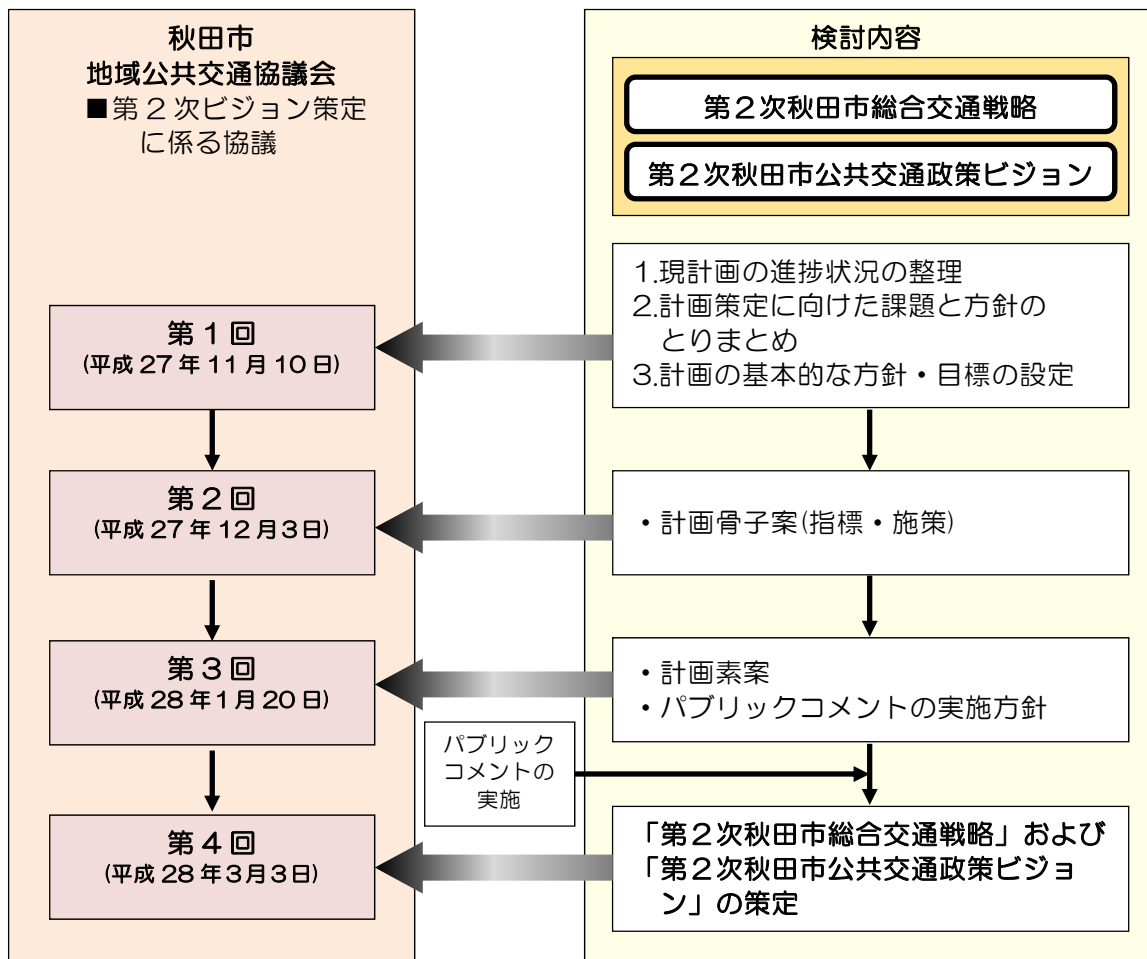


▲進行管理のスケジュール

4.2 成果目標指標による実現状況の把握

基本的な方針	目標	該当指標名	データ定義	データ出典	調査頻度	現況値年次	現況値
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	市内の路線バス輸送人員	秋田市交通政策課作成資料	毎年	H26	7,672千人
		マイタウン・バス利用者数	市内のマイタウン・バス輸送人員	秋田市交通政策課作成資料	毎年	H26	195千人
	利便性向上、バス路線運営適正化に向けた取組みの推進	市民による「バス、電車などの利用しやすさ」満足度	「バス、電車などの利用しやすさ」が「よい」「どちらかといえばよい」「ふつう」と回答した割合	しあわせづくり市民意識調査	5年毎	H26	0.466
		市内のバス運送収入	路線バスの運送収入	秋田市交通政策課作成資料	毎年	H26	1,526百万円
	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	秋田市地域公共交通協議会及びマイタウン・バスの各運行協議会に参加した機関・団体数（重複は除く）	参加状況を独自に集計	毎年	H26	64団体

#### 4. 3本計画の策定経緯



・第2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※1」（平成 19 年9月設立）において「第2次秋田市総合交通戦略」と一体的に策定した。

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

- 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「地域公共交通網形成計画(第2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。



# 秋田市地域公共交通協議会委員名簿

平成 28 年 3 月現在

		分野	所属団体等	氏名 (敬称略)
学識者	1	学識経験者	国立大学法人秋田大学大学院 工学資源学研究所 准教授	日 野 智
事業者	2	旅客鉄道事業者	東日本旅客鉄道株式会社秋田支社 総務部長	山 口 徹 也
	3	一般乗合旅客自動車運送事業者	秋田中央交通株式会社 常務取締役	齊 藤 芳 博
	4		一般社団法人秋田県ハイヤー協会 秋田支部 支部長	佐 々 木 宏 行
関係団体	5	一般乗合旅客自動車運送事業者団体	公益社団法人秋田県バス協会 専務理事	佐 藤 景
	6		一般社団法人秋田県ハイヤー協会 専務理事	佐 藤 武 彦
	7	一般旅客自動車運送事業者の 事業用自動車の運転者が組織する団体	秋田中央交通労働組合 書記長	佐 々 木 明
	8	その他団体	秋田商工会議所 専務理事	柴 田 誠
市民団体等	9	住民又は利用者	暮らしを考える女性の会 会長	高 橋 敦 子
	10		秋田県高等学校 PTA 連合会 事務局長	澤 井 康 孝
	11		秋田市 PTA 連合会 副会長	青 木 巖
	12		NPO 法人秋田バリアフリーネットワーク 理事長	佐 々 木 孝
	13		秋田市老人クラブ連合会 副会長	高 橋 多 智 巳
関係行政等	14	国土交通省東北運輸局秋田運輸支局長 又はその指名する者	国土交通省東北運輸局 秋田運輸支局長	武 内 伸 之
	15	道路管理者	国土交通省東北地方整備局 秋田河川国道事務所 所長	渡 邊 政 義
	16		秋田県秋田地域振興局建設部 建設部長	佐 藤 秀 雄
	17		秋田市 建設部長	小 野 智
	18	都道府県警察	秋田臨湾警察署 署長	若 狭 武 志
	19		秋田中央警察署 署長	齊 藤 良 隆
	20		秋田東警察署 署長	遠 藤 保 夫
	21	秋田県	秋田県観光文化スポーツ部交通政策課 交通政策課長	杉 山 徹
	22		秋田県秋田地域振興局総務企画部 総務企画部長	中 嶋 敬 子
	23	秋田市	副市長	鎌 田 潔

---

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)

平成28年3月

発行：秋田市

編集：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 018-866-2085 (平成28年5月5日までの電話番号)

018-888-5766 (平成28年5月6日からの電話番号)

---