

協議 1

幹線バス路線等調査検討業務の結果について

1 概要

鉄道とバスの連携やまちづくりとの整合が図られた持続可能なバス路線網の形成を目指すため実施していた、将来にわたり維持すべき幹線バス路線等についての調査検討が完了したことから、その結果を報告するものである。

2 幹線バス路線等の特定について

(1) 幹線バス路線

各系統を1バス路線として評価し、74系統を幹線バス路線に特定した。

(2) 幹線バス区間

幹線バス路線のない2つの拠点連携軸を幹線バス区間として特定し、マイタウン・バス等により、移動手段の確保を図ることとした。

3 交通結節点等の特定について

(1) 交通結節点（6 駅）

土崎駅、泉・外旭川新駅(仮称)、秋田駅、羽後牛島駅、新屋駅、和田駅

(2) 乗継拠点（7 施設）

北部市民サービスセンター、西部市民サービスセンター、雄和市民サービスセンター、秋田厚生医療センター、秋田大学医学部附属病院、秋田赤十字病院、イオンモール秋田

4 特定結果の見直しについて

幹線バス路線等および交通結節点等は、立地適正化計画の見直し結果に基づき、必要に応じて見直すこととする。

5 支援策の方針

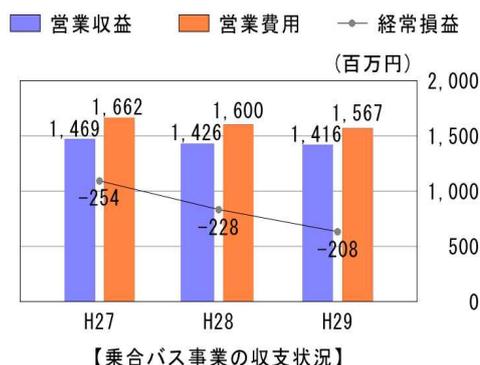
本市のバス路線網は、まちの発展に応じ、秋田駅を中心として放射状に広がりながら、利用者にとって最も利便性の高いかたち形成されてきた。

一方で、乗り換えなしで市中心部に到着できる利便性と引き替えに、経路が長く重複系統が多いため、第2次秋田市公共交通政策ビジョンにおける少系統多頻度運行による効率化を実現することは、乗継回数の増加による利便性の低下から極めて困難となっている。

バス事業者の近年の経営状況は、継続的な経営努力によって経常損益は減少傾向にあるものの、平成29年度では乗合バス事業全体の経常損失額が2億円を超えており、補助金を充当しても年間約5,200万円の赤字となっている。

このうち、幹線バス路線だけをみても約4割の路線が赤字運行であり、平成29年度は補助金を充当してもなお、年間約2,900万円の欠損額を交通事業者が負担している。

この状況が今後も継続していけば、廃止・減便をせざるを得なくなり、まちづくりと整合しないバス路線網が形成されていく可能性があることから、幹線バス路線を維持・確保していくための財政的支援が不可欠である。



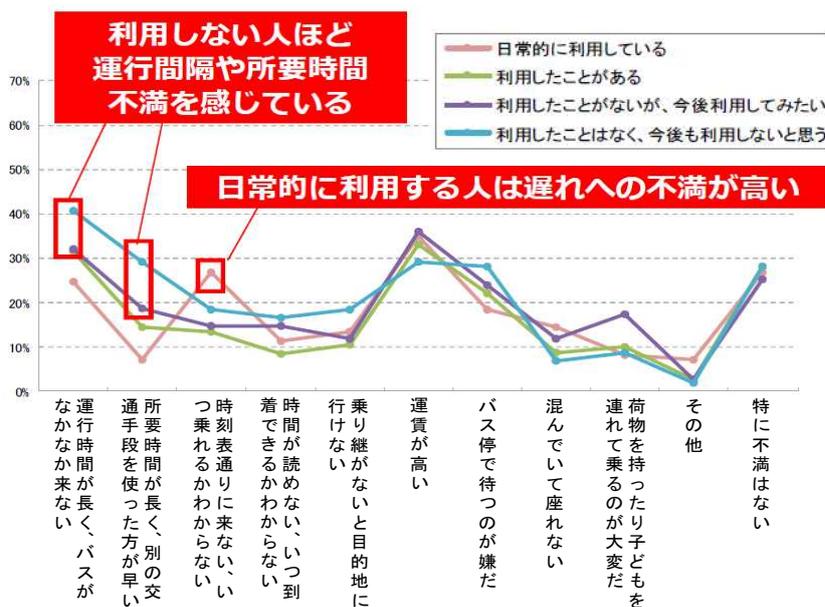
項目	記号	金額 (百万円)
営業収益	a	1,416
営業費用	b	1,567
営業損益	c=a-b	-151
営業外損益	d	-57
経常損益	e=c+d	-208
補助金	f	156
補助金充当後損益	e+f	-52

6 バスの利用促進に関すること

本業務で明らかとなった利用実態やイメージ、運行特性調査、乗降調査の結果について、今後のバス利用促進に資する。

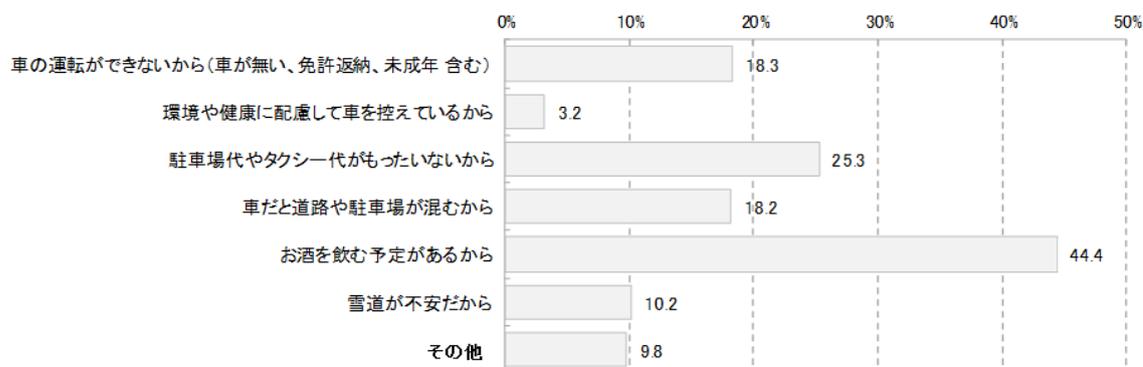
(1) バスを利用しない人は、利用している人に比べ、バスの所要時間を長く感じる傾向にあり、運行間隔や所要時間に対して不満を感じる割合も、利用頻度が低いほど高い。

バスを利用しない人は、実態よりも利便性について負のイメージが先行しているものと考えられる。



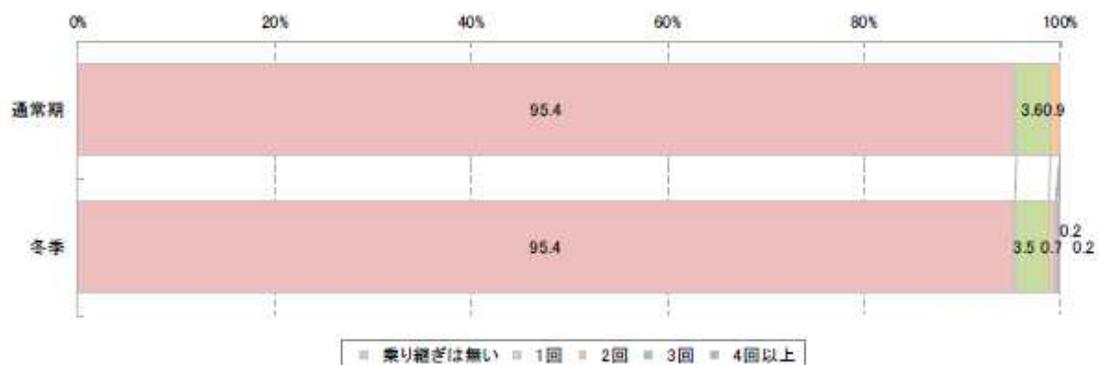
【路線バスへの不満内容】

(2) バスを利用したいと感じる最も多い理由は、「お酒を飲む予定があるから」が44.4%となっており、最も積極的にバスを利用していると考えられる「環境や健康に配慮して車を控えているから」は3.2%と最も少なくなっている。



【バスを利用したいと感じる理由】 ※複数回答のため合計が100%とならない。

(3) 乗り継ぎ利用者はほとんど存在せず、乗り継ぎがあるならバスを利用しないという人が多い。



【乗り継ぎ回数】



【乗り継ぎとバス利用】

(4) 全路線のバス停間ごとの運行速度、遅れ時間についての調査および広域的な乗降調査の結果を共有する。