

第19回秋田市地域公共交通協議会 議事要旨

開催の日時 平成27年12月3日(木) 午後3時から4時40分

開催の場所 秋田市役所2階「正庁」

委員の定数 23名

出席委員 22名(うち代理出席7名)

会議内容
・議事
(1) 第2次秋田市公共交通政策ビジョンについて
・現計画の施策評価とりまとめ
・現計画からの見直し点について
・計画の骨子(案)

会長	1 開会 2 会長あいさつ 3 議事 議事1「第2次秋田市公共交通政策ビジョンについて【資料1】」を、事務局等から説明願う。
策定業務受託者	(資料に沿って説明)
会長	質問等はないか。
委員	資料1の6ページにある「歩行者自転車分担率」とはどういう指標か。 「歩行者対自転車の死傷者数」は指標にはならないのか。
策定業務受託者	「歩行者自転車分担率」とは都心5箇所における歩行者+自転車+自動車交通量に対する歩行者と自転車の比率である。 「歩行者対自転車の死傷者数」は現在公表されている区分にないため現行の計画では設定していない。数値確認が可能であれば、新計画においては指標への追加を検討したい。
委員	資料1の18ページにあるパークアンドライドの導入検討について

は、具体的な場所は想定されているのか。

マイカー利用の制限についても計画の中で取り上げてはどうか。

事務局

これまでパークアンドライドの実証実験は行ったことがあるが、具体的な内容は今後の検討課題としたい。

公共交通利用の促進の中で、「秋田市役所における公共交通機関や自転車等による通勤によるCO2削減」の一環として、毎月第4金曜日にノーマイカーデーを実施している。

協力企業も増えてきているので今後も推進していきたい。

委員

資料1の12ページ第2次ビジョンの目標Iにある「多核集約型の都市構造」とは資料1の15ページで示された図のイメージか。

資料1の9ページにある現計画では「中心部幹線バス」、「中心部支線バス」、「郊外部」という表現であったが、新計画では「幹線軸」、「支線軸」、「域内交通」という表現に変更されているため、違いを教えてください。

資料1の18ページにある福祉バスが市民団体やNPO法人等が運行する代替交通と認識しているが、マイタウン・バスという表現で良いのか。

事務局

資料1の15ページにある図が多核集約型のイメージであり、各地域中心を核にして、コンパクトシティー化を進めることを想定している。

「幹線軸」を青い実線、「支線軸」は青い矢印の破線で示している。

市民団体やNPO法人等が運行する代替交通は、交通空白域を市民が中心となって運行する有償運送をイメージしている。

委員

支線軸のうち、郊外部がマイタウンバス、中心部が支線バスという区分か。

事務局

郊外部の支線軸については、路線によって交通事業者による路線バスとマイタウン・バスが運行している。

利用実態を考慮しながら、バス路線の整備を進めていきたい。

委員

戦略とビジョンを一緒に説明しているが、2つの計画の相互の関係を整理するページが必要ではないか。各ページのタイトルに戦略かビジョンの単語がない場合、どちらの内容か分からないため混乱する。

資料1の16ページでは道路管理者としての立場で、戦略の3つの目標の施策パッケージと施策の関係性が、目標によって大きく異なっている。目標IIIについては、施策パッケージと施策が一对一で対応し

ているため、パッケージを集約するか、施策をさらに具体的にするかどちらかにするべきではないか。

事務局

総合交通戦略の3つの目標のうち、目標Ⅱにあたる部分がビジョンの基本的な方針と位置付けている。

今回一体的に策定しているので、関係性を明確にしたい。

施策パッケージと施策については、現行計画の体系を継承している。複数の施策パッケージに該当する施策及び事業の重複があるため、関係性を再整理したい。

委員

資料の中に「都市部」、「都心部」、「中心部」、「中心市街地」といった似たような表現が見られるが統一するべきではないか。

策定業務受託者

同じ意味なので、今後統一したい。

委員

資料1の15ページにある総合都市計画の都市構造イメージ図と戦略の将来都市像の図の地区名の表現を統一するべきではないか。

北部SC（北部市民サービスセンター）についても愛称である「KITASKA」で表現した方が分かりやすいのではないか。

策定業務受託者

分かりやすくかつシンプルに表現を統一したい。

委員

資料1の15ページにある戦略の目標Ⅱの内容はビジョンに委ねられているのか。

戦略の目標Ⅰ「中心市街地における歩行者、自転車環境の改善」の指標については、施策の成果に整合しているのか。

「市街地循環バスの利用者数」や「コミュニティサイクルの利用者数」でいいのではないか。

資料1の18ページにあるビジョンにおいても施策パッケージがあったほうがいいのではないか。

戦略の目標Ⅱに関する指標については、ビジョンで細分化された目標に対応した指標ではないのではないか。

策定業務受託者

戦略の目標Ⅱはビジョンに委ねられている内容であり、ビジョンではさらに目標を3つに細分し掲げているという体系になっている。

「市街地循環バスの利用者数」や「コミュニティサイクルの利用者数」を採用しつつ、まちのにぎわいを評価できる指標について検討していきたい。

戦略の目標Ⅱに関する指標はビジョンで細分化された目標に対応した指標ではないので、今後対応させる方向で検討したい。

委員 公共交通政策とは、歩行者と車の関係も考慮した内容にするべきではないか。

横断時間の調整や交差点の改良等も施策として検討してもらいたい。

事務局 戦略の目標Ⅰにおいて、「歩行者、自転車及安全安心かつ快適に通行できる空間の整備」の中で整理している。ただし、現行計画の施策の中では交差点の改良は示されていないので、交通管理者と協議しながら検討していきたい。

会長 戦略の目標Ⅰに快適性をはかる指標の追加を検討してほしい。

事務局 了解した。

委員 歩道内において自転車が走ると歩行者が危ないため、自転車と歩行者に関する内容を追加してほしい。

バス運営の財政健全度とは秋田中央交通の財政状況を発表するのか。

事務局 現行計画においても「自転車通行環境の整備」は施策に含まれているので、今後も推進していきたい。

バス健全度については、補助率等での表現を想定している。

委員 コミュニティサイクルの導入も挙がっているが、加えて中心部に駐輪スペースがあれば自転車の利用がしやすいので、計画の中に駐輪場整備に関する内容を示してほしい。

事務局 新計画の中では、施策にコミュニティサイクルの導入検討を追加している。

駅前の駐輪場については、放置自転車の影響から西口と東口に有料の公営駐輪場を設けている状況である。

今後は事業者、商業施設と連携して、ポケット駐輪場を設置できればよいと考えている。

委員 人口減少社会の中で、現在利用していない方の掘り起こしが重要である。

高齢者コインバスで高齢者の利用は増えているが、他の世代の利用は進んでいないため、計画の中で利用促進施策を記載できないか。

事務局	<p>戦略の目標Ⅲの円滑な走行を実現するための施策として、「TDM(交通需要マネジメント)による渋滞緩和施策」を掲げており、実現に向けてはマイカーから公共交通に切り替える啓発活動が必要と考えている。</p>
委員	<p>資料1の4ページ、8ページにある現行計画の戦略、ビジョンの事業数は参考資料のどこを足せばよいか。</p> <p>ビジョンについて、未実施が半数以上というのはあまり恰好が良くない結果であり、新計画の施策については実現可能なものにするべきではないか。</p> <p>資料1の16ページにある「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」は手段であって目標ではないのではないか。</p>
策定業務受託者	<p>戦略の事業については、複数の項目に重複している事業もあるため、重複を除いた数字が資料に掲載している進捗状況である。</p> <p>ビジョンの事業は重複していないため、参考資料に記載した合計値が資料に掲載している進捗状況である。</p> <p>ビジョンの進捗状況が良くないということについては、予算が伴うものなので、その関係で実施できないものが出てきたと認識している。</p> <p>「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」は現計画で住民組織等による運営などの啓発活動等が行われていなかったため、指標として提案している。</p> <p>新計画の指標については、各関係機関と協議した上で決定したい。</p>
委員	<p>社会情勢の変化もあるため、現計画で上がっている施策も必要に応じて見直していくべきではないか。</p> <p>新計画で設定している指標について、毎年更新可能な指標という割には更新できないものも含まれているのではないか。</p>
事務局	<p>再度検討し内容を見直したい。</p>
委員	<p>資料1の18ページにある鉄道とバスの連携強化は必要なので、施策も縦割りではなく連携強化を掲げてほしい。</p>
事務局	<p>計画の中で連携強化に関する内容を追加したい。</p>
会長	<p>ビジョンについて未実施の事業が多いということであったが、事業によって実現性が異なり、同一に評価することは難しいのではないか。</p> <p>実現性が高い事業と将来的に実現したい事業等の分類し、評価をすれば分かりやすくなるのではないか。</p>

バス路線における幹線軸の少系統多頻度運行とは交通結節点で支線から乗り継ぐイメージを想定しているのか。

事務局

未実施の事業については、新計画において各施策を設定する際に精査をしたい。

少系統多頻度運行については、地域中心をハブとしては考えているが、現時点で全面的な再編は想定していない。

将来的にはより良い路線のあり方として、継続的に検討する必要があると考えている。

会長

乗継ぎに関しては大きな点なので、計画の中で明確に表現するべきではないか。

事務局

了解した。

会長

戦略の基本的な方針にある「誰もが複数の移動手段を選択できる交通体系の実現」は重い言葉ではないか。

誰に対しても最低限の交通手段の確保をするといったニュアンスの方がいいのではないか。イメージはいいとは思うが。

事務局

誰もが自転車・歩行者、公共交通、マイカーを選べるのが市民の利便性向上に繋がると考えている。

現行計画でも基本的な方針として掲げており、新計画においてまちづくりの要素を加えてはいるが、基本的な内容は踏襲している。

会長

議事1については、わかりやすく見直す前提で承認してもよいか。

委員一同

承認する。

司会

その他、事務局から何かあるか。

事務局

1月中旬に向け資料確認、提供等を年末年始にお願いすると思うがご協力いただきたい。

以上で本日の協議会を終了する。