

## 第 2 回秋田市地域公共交通協議会議事要旨

開催の日時 平成20年 2 月20日（水） 午後 1 時30分～ 3 時50分

開催の場所 秋田市役所 正庁

委員の定数 24名

出席委員 20名（内代理出席 9 名）

議 事 秋田市の公共交通における現在の課題等について

## 会長の挨拶

今回の議事は公共交通の課題についてである。前回は協議会の設立と、公共交通の現状について説明があったが、課題にはあまりふれなかった。

これからの秋田市にふさわしい公共交通を考えるため、様々な分野の方のそれぞれの立場から意見を出していただき、さらに積極的に参画していただきたい。

会長	議事の前に、第 1 回協議会の内容について、事務局から説明をお願いします。
事務局	（議事資料 1：「第 1 回秋田市地域公共交通協議会議事要旨」により説明）
会長	事務局から報告のあった、第 1 回協議会の議事要旨について質問や意見はあるか。 意見や質問がないようなので、議案に入る。 第 1 回協議会后、委員から活発な議論を期待していたという意見があったので、今協議会では各委員からの発言を中心に進める。 事務局から、各委員がヒアリングに回答した公共交通に関する課題について、共通認識を得たいという申し出もあったので、全委員から積極的な発言を期待する。 始めに、議事資料 2 の「公共交通に関して抱えている課題・問題」に対する認識を、利用者、事業者、行政の順に発言をお願いします。 始めに、利用者の立場として、発言をお願いします。
委員	公共交通に関して抱えている問題・課題として、大きく二つ意見を述べた。 一つは中心市街地の渋滞問題と、交通サービス低下の根底にある、多系統少運行のバス運行についてである。多くの路線が秋田駅の西口に集中しているが、これを小系統多運行とするためにも、循環型の交通システムやパークアンドライドなどを考える必要がある。 もう一つは土地利用と交通システムとを整合させることである。交通問題はまちづくりと一体として考えなければならない。また、歩行者の安全性と交通の利便性の両立や、市街地の拡大によるサービスの低下をさけるためにも、コンパクトシティを実現する必要がある。
会長	バスの運行形態を見直すことと、交通計画と土地利用との整合を図る必要性についての意見だった。 次の発言をお願いします。
委員	現在のような秋田駅の西口を発着点とする運行ではなく、中心部に15分間隔の循環バスを運行してはどうか。さらに、3～4箇所の二次的なターミナルを設け、郊外路線の発着点としてはどうか。また、男女差や、健康な人と体の不自由な人とが差別なく利用できるようなサービスを求める。

- 会長 期待するサービスや、サービスの公平性を求める意見だった。  
次の発言をお願いします。
- 委員 自家用車から公共交通へ利用の転換を図ることと、バス乗務員のマナーの向上、定時運行ができない場合の対応などについて検討していただきたい。  
また、かつて秋田市には路面電車があったが、再びこのような路面電車の運行はできないものか。
- 会長 公共交通の乗客の確保と、乗務員のマナー向上、運行方法についての意見と、路面電車の復活に対する期待であった。  
次の発言をお願いします。
- 委員 北部地区の路線バスの代替交通において、土日や祝日など運行に余裕がある場合に、ミニ観光に活用できないか。県立博物館周辺に様々な施設があることや、山菜採りの季節は人出が多い。これらに合わせて、地域の人はもちろん、地域外からの利用者も受け入れできる体制の構築を望む。
- 会長 当初は「公共交通に関して抱えている課題・問題」について意見を話し合うこととしていたが、との関連が強く、両方を含めた発言が多いので、ここからは課題や問題に関わる事に範囲を広げて発言を求めることとする。  
次の発言をお願いします。
- 委員 大町地区のバス利用者は、昔と比べて随分減った。空洞化した中央地区のまちづくりが進まないことが原因だと考える。バス利用者を増やすため、大町地区と秋田駅を中心とした循環バスの運行が考えられるが、現時点では運行しても乗客は少ないと思う。本日はバス交通の話が主であると思うが、まちづくりの進展なくして、バス利用者は増加しないと考えるので、今後のまちづくりに期待する。
- 会長 大町周辺への循環バス運行と、バスを積極的に利用してもらうために中心市街地のまちづくりを含めて考えるという意見だった。  
次の発言をお願いします。
- 委員 通学で公共交通の利用が多いのは、郊外部に居住する生徒だが、和田、四ツ小屋、牛島、新屋駅などの利用圏内に居住していながら、公共交通を利用していない場合があるので、これらの実態を把握するべきである。また、郊外への路線バスの維持、保護者の負担軽減のため運賃の値下げ、JRや学校との時間的連携の確保を望む。  
また、冬期はバスが定時運行されず、これが原因で遅刻が増えるので、運行時間を改善できないものか。
- 会長 高校生は公共交通による通学が多いと感じていたが、これ以外の通学も多いのか。
- 委員 河辺や雄和地区からは、保護者の通勤する自家用車に同乗し、最寄りの交通機関の停車場まで送る場合が多い。
- 会長 次の発言をお願いします。
- 委員 公共交通には季節を問わず定時運行が求められており、時間規制しているバス専用レーンなど対策がなされている。また、提案のあった循環バスは、かつて商工会議所の協力を得て大町地区で試験運行を実施したこともあるが、バス事業者が単独で実施するには、コスト的に難しい。  
また、市が郊外部の路線バスの乗合タクシーによる代替運行を、4月から始めようとしているが、これにはパークアンドバスライドや、快適な乗り継ぎ拠点の確保が重要である。

- 会長 次の発言をお願いします。
- 委員 乗り継ぎ拠点をどこに設けるかが重要である。仙台はバス運賃の100円区間を4～5kmに設定している。秋田市で表現すると秋田駅から臨海十字路あたりまでである。  
仙台とは人口密度が違うため一概にはいえないが、西は山王十字路、北は千秋トンネルの北側あたりに拠点を設けるのが妥当ではないか。そこからは自転車などを使用することも一考ではないか。
- 会長 サービスの質の向上を、土地利用と合わせて実施するという意見だった。  
先ほど、乗務員のマナーについて指摘があったが、これに対する発言を求める。
- 委員 乗務員に対して「おはようございます」や「ありがとうございます」など最低限の挨拶ができるよう徹底するため、定期的な指導を行っているが、なかなか期待されるサービスを実施できていない。
- 委員 バス協会に加盟している県内の乗務員とバスガイドのうち、毎年1回100人程度を対象に、マナー向上のためのプログラムを実施するなど、努力していることをご理解願いたい。
- 会長 マナー向上のための対策について発言があったが、快適にバスを利用してもらうという観点から、バス停を快適に整備することも考えられる。  
利用者に対し、事業者として希望することはあるか。
- 委員 回数券を金額が分からないように折って運賃箱に投入する例が報告されている。適正な運賃を確保するためにも、このような利用は遠慮していただきたい。
- 委員 公共交通をなくしては大変な事態になるため、維持する必要があるが、利用がなければ事業は成立しない。行政から支援を受けているが、今以上の力添えを望む。各交通事業者は赤字で厳しい経営を強いられている。今後これ以上のバス路線の廃止が進めば、公共交通に頼らざるをえないお年寄りに、ますますしわ寄せがいつてしまう。どうか環境に優しい公共交通を愛し、利用されるよう切に願う。
- 会長 次の発言をお願いします。
- 委員 現在の経営を取り巻く環境は、事業に関する規制が緩和され、事業への参入が容易になった一方で、安全面の基準が厳しくなっている。この安全対策にコストアップが生じている。  
また、乗務員のマナー向上は長年のテーマであり課題である。しかし、乗務員の賃金が低ければ、良質な労働力は得られないし、賃金を上げるには運賃の値上げが伴う。こうした問題があるが、少しずつ改善しなければならない。  
同時に、乗務員登録制度の導入も視野に入れ、悪質な乗務員の排除を検討するなど、一歩ずつ安全で快適な事業とするために努力したい。
- 会長 乗務員登録制度とは何か。
- 委員 乗務員に関する情報を管理し、乗務員の教育や、利用者からの苦情の受付も行う。この制度へ登録しなくては、乗務員として営業できない仕組みである。
- 会長 通常のタクシー事業についての意見だったが、乗合で運行するタクシー事業に関して何か問題があるか。
- 委員 小型タクシーを乗合方式で運行する場合に、「乗客同士で仲が悪い」や「通

っている病院を知られたくない」などを理由に相乗りを拒むケースが報告されている。ジャンボタクシーで運行する場合はこの限りではない。

会長 今後ジャンボタクシーが増える可能性はあるか。

委員 平成元年頃から観光が少人数化してきた事を背景に導入が始まったが、現在は観光利用はあまりなく、乗合タクシーに利用されており、この動向次第である。

会長 妥当な料金で事業性を確保することは、事業者の課題でもあり、公共交通の課題でもある。  
次の発言をお願いします。

委員 青森市などが進めるコンパクトシティーのように、密度の高い、駅を中心としたまちづくりがさげばれているが、秋田市は密度の低いまちが広がり、効率の悪いバスの運行を強いられている。その結果、どこかに歪みが生じると思う。まちづくりを含めた中長期的な展望の中で、交通事業者がどのような役割を担えるかが重要になる。また、パークアンドライドや新駅の設置が必要となった場合は、積極的に協力したい。

会長 先ほど、バスと鉄道との連携が悪いという指摘があったが、どうか。

委員 鉄道のダイヤは一度決定すると簡単に変更できない性質があり、バスダイヤの変更に頼らざるをえない。

会長 パークアンドライドの実施には駐車場の確保など施設面での課題が生じる。また、広い意味で公共交通をとらえると、運用面でのサービスの向上が考えられるが、たとえば電車内に自転車の積み込みを認めるなどの考えはないか。

委員 観光地でそのようなサービスを実施している例はあるが、秋田市で可能かどうかは今後の課題である。  
鉄道は車よりも輸送人員あたりのCO<sub>2</sub>排出量が少ないので、積極的に利用していただきたい。パークアンドライドは事例も多く、今後も進めたい。

会長 次の発言をお願いします。

委員 乗務員の労働環境は悪く賃金の水準も低いため、乗務員を募集しても応募が少ない。秋田県のタクシー会社の賃金の水準も、全国でワースト5に入るほど低いという現実である。

会長 これまで、利用者、地域住民、交通事業者の順に意見を述べていただいたが、次に行政側からの意見として、発言をお願いします。

委員 公共交通は定時運行が重要だという意見があったが、当事務所で実施した国道7号と13号の調査では、朝夕の渋滞は明らかで、定時性は確保されていないことがわかっている。渋滞が発生すると、バスよりも自家用車での通勤が多くなる傾向にあると当事務所では認識している。  
また、現在の交通量を10～20%減らすことで渋滞は解消される計算になる。すなわち、自家用車で通勤する10人のうち1～2人がバスに転換することで渋滞は発生せず、バスの定時性も確保されることになるが、どうやって転換を図るかが問題である。転換策としては、運行方法や運賃の見直しによる利便性の向上や、バス利用が渋滞の解消につながるというデータを用いたPRが重要と考える。秋田県が実施した街路交通調査では、仁井田地区から中心部までの交通需要は非常に高いが、自家用車の利用率も高く、バスが利用されていないという現実が浮き彫りになった。このような地区は先に述べた転換策により、バスの利用率を高めることが可能であると思う。

- 会長 20%の交通量を削減することで得られる経済効果は。
- 委員 渋滞時間から損失効果を算出する手法によれば、渋滞の解消による経済効果は、渋滞する時間帯に無料でバスを運行する費用よりも高いという結果が得られた。
- 会長 次の発言をお願いします。
- 委員 公共交通の活性化と再生は、いかにして自家用車から公共交通へ利用を転換していただくかが重要である。自家用車内は自室のように自由な空間であり、これに対して公共交通の利用には多くの制約がある。転換策は公共交通の優位性を訴えることが必要である。移動手段を全て公共交通によらなくても、自家用車と公共交通が互いに持つ良さを組み合わせた移動形態も一考ではないか。また、バス輸送は、路線バスを始めスクールバス・福祉バス・企業の送迎バスなど多岐におよび、それぞれ特定の目的を持つ人を個別に輸送している。この中で、秋田市が部署別に管理しているバスについて、運行に自由度を持たせた効率的な運用を図ってはどうか。
- 会長 自動車や公共交通など各交通機関の持つ長所を、連携によりいかす事。目的別に運行しているバスを統合的に見て、地域の交通としていかす事などの提案だった。次の発言をお願いします。
- 委員 当建設部に勤務する職員とその家族からの意見を集約した結果、通勤や通学、休日の行楽後の時間帯に利用できるバス便があれば利用したいなど、運行時間に関する意見の他、土崎地区と新屋地区を結ぶ路線設置の提案があった。また、悪天候時にバスの定時性が損なわれることが多く、こうした事態に対応できるように、バス停に屋根をかけるなど快適化を求める意見もあった。また、運賃が高いと感じている人が多く、特に学割などの割引率を引き上げて欲しいという要望があった。サービスの向上という意味で、通勤通学時に車内にラジオのニュースを放送してはどうかという提案もあった。また、秋田市建設部が貢献できることとして、市道に設置されているバス停付近の除排雪が挙げられるが、全てのバス停の積雪状況を市が確認することは難しいので、確認作業は地域の方の協力をお願いしたい。
- 会長 利用者から見たニーズの他、行政として地域との連携を図って公共交通に貢献しようという意見だった。次の発言をお願いします。
- 委員 当社では高速道路利用料金の割引を実施している。市街地を通過する交通を高速道路に誘導することが、渋滞の解消につながるということをPRしてはどうか。また、秋田中央道路の開通後、秋田中央インターチェンジの出入り交通量が増加したことから、秋田中央道路を活用した施策を講じてはどうか。
- 委員 秋田中央道路の開通により、交通の流れが変わり、運行時間が短縮された。この4月から大学病院と桜方面から朝夕1便ずつ県庁方面へ運行したいと考えている。
- 会長 次の発言をお願いします。
- 委員 秋田中央道路の開通により、手形陸橋と南通の渋滞が改善された。その分バスは定時運行に近づいたのではないかと。定時性が確保されれば利用が増えることが想定されるが、そうならないように見受けられる。私的な意見になるが、1時間に4便程度運行していれば、利用する気になる。
- 会長 サービス水準の意見があった。私も手形方面のバスを利用する機会があり、

秋田中央道路の開通後はバスを待つ時間が短縮したと感じている。時間はかかるがこのメリットが知り渡れば、バスの利用者も増加すると思う。

また、公共交通の運用方法を考案する過程で、社会実験を試みる必要もあると思うが、どう考えるか。

委員

市から社会実験の実施を打診されたことがあるが、車線を潰して行うものなどは道路のユーザーから賛同が得られるとは思えない。私的な意見になるがバス版の山手線のような循環バスなどは実験してみる価値があるのではないかと。バスを利用した現実性のある社会実験であれば実施も可能だと思ふ。

会長

次の発言をお願いします。

委員

公共交通の再生には個人の努力も必要だが、組織としての取組みが不可欠である。

会長

次の発言をお願いします。

委員

交通を管理するうえで重要なのが、安全と円滑という二つの柱である。この協議会で警察署が単独でできることは挙げられないが、公共交通機関に対して貢献できるようなことがあれば検討し、協力したい。

会長

次の発言をお願いします。

委員

第1回協議会后、暮らしを考える女性の会の高橋委員から、もっと発言する機会がほしかったという指摘を受けた。今回はヒアリングの結果をもとにして話し合う形にさせていただいたところ、各委員から活発な意見が出されたことに感謝している。このような協議会を設置してまで公共交通に関することを進める理由は、現時点では市として確たる方向性を持っていないことにある。昭和40年代から公共交通の利用者が減り続け、現在はピーク時の15%（85%減）にまで減少している。また、県と共同で行った街路交通調査では市内の移動手段に占めるバスの分担率は3%未満にすぎないことがわかった。そのような環境のなかで公共交通をどうしていくかを、各分野の皆様方から意見をいただきたく協議会を設置したところである。

秋田市の人口が今後も減少し、高齢化が進んでも、行政サービスを提供し続けられるようにする責任を負う立場としては、公共交通サービスとまちづくりとを一体的に捉えて政策を進めていくべきで、長期的な取組みとして考えている。まちづくりは10年20年という期間で進めていくものであるが、公共交通の利用者が毎年6%ずつ減少して行く現状では、まちづくりが追いつくまで公共交通が持ちこたえることができるかという点に率直な疑問を持っている。今後の議論では皆様方にそれぞれの立場から、さらに半歩前に踏み出すような取組みや意見をお願いしたい。私ども行政側からは公共交通に関する情報を提供することから始めてみたい。

また、先ほどLRTの話題があったが、その整備には1km当たり20~40億円の整備費を要するとされており、現状で市が公共交通（バス）にかけている費用（年間2.5億円）と比較して大分開きがあると認識している。この件については他都市の例も参考にしながら考えていきたい。

循環バスの話題もあったが、循環することと、ワンコイン（あるいは無料）であることが固定観念のように認識されてはいないか。10年程前に秋田商工会議所が実験運行を実施したが継続につながらなかった経緯もある。なぜ循環しなければならないのか、なぜワンコインでなければならないのかなどについて、冷静な議論を求めたい。

最後に、JRにおいては、富山の高山線で増便や終発時間を延長するなどの社会実験を行っており、バス事業においては金沢でトリガー方式という、利用者側と交通事業者とが互いに需要と利便性確保を約束する実験的な取組みを行っている。これらを秋田市で導入する可能性について伺いたい。

会長

質問があったので、回答をお願いします。

- 委員 既存のJRへの乗り継ぎとして、整備されるLRTへ接続することは可能であると思うが、LRTを整備するならば、まちづくりと含めてどこに走らせるのが先決ではないか。最近の事例として北海道でデュアルモードビートルを整備中であるが、そちらの方がまだ現実味があるのではないかと。
- 委員 バストリガー方式については、具体的に検討をしたことはない。
- 会長 本日はヒアリング結果一覧の「期待の実現にどのように貢献できるか」まで議論したかったが、時間の都合で次回に持ち越す。それぞれが公共交通に対して期待することを実現するためには、中澤委員から提案があったとおり、それぞれが今の取組みから半歩踏み出し、様々なことに横断的に協力し合わなければ達成できない。  
各委員から発言していただいたが、加えて最後に発言したい事はあるか。
- 委員 先ほど、15分間隔でバスが運行されるなら、バスを利用するという意見があった。そういうニーズもあるかと思うが、まずはバスの定時運行が重要と考える。その対策として、新国道などで時間規制によるバス専用レーンが設けられているが、その時間帯に一般車を取り締まっているか。この規制が確実に機能していれば定時性は確保できるのではないかと。  
また、中央道路の開通により手形陸橋や南通の渋滞が解消されたとのことであったが、その後南通の朝の一方通行が解除された結果、西方向への渋滞が激しくなったと聞いている。意見を伺いたい。
- 委員 新国道の時間規制ではバス優先レーンとなっているが、同方向の車線が2車線しかないため、交通量に対して車線数に余裕がなく、全ての侵入車を取り締まってはバス優先レーン以外は相当混雑することが予想される。
- 会長 その他の発言はないか。
- 委員 主婦であるため、通勤時間にバスに乗ることはないが、この時間帯の乗車率はどれくらいか。自分の学生時代は、バス待ちで到着したバスが満員で乗車できないケースが多々あったものだが。
- 委員 9時以降に座れない状況になることはほとんどない。混雑する時間帯もあるが、座れない状況になることは希である。
- 会長 本日の協議会の内容は事務局が議事要旨としてまとめ、秋田市のホームページに掲載する他、本日参加できなかった委員を含めて各委員に配付する。また、今回の議論で新たに気づいた点があれば、事務局へお知らせ願う。以上で議事を終了する。