

秋田市地域公共交通協議会委員ヒアリング結果一覧

	①公共交通に関して抱えている課題・問題	②今後の公共交通に期待すること	③期待の実現にどのように貢献できるか	④今後予定している市民アンケートで伺いたい内容
東日本旅客鉄道(株)秋田支社 総務部長	意見なし			
秋田中央交通(株) 専務取締役	<p>路線移管により市内全域の一元的な管理が可能となった。スケールメリットを発揮し市の財政負担軽減など市の要請にもかなったものと評価する。しかし、移管に伴う新たな施設(営業所)、車両等の負担の増大と、路線バス収入の大幅な減収が経営を悪化させている。</p> <p>・路線バス部門の負担軽減が課題である。</p> <p>委託運行計画の促進</p> <p>1.市郊外部の委託路線については、乗り継ぎ場所の確保が重要であり、地域の協力も得たい。委託運行により受託者が増えることにより管理コストの上昇が懸念される。</p> <p>2.営業所の確保 営業所施設を一部市から賃貸しているが、3年後買い取りの契約である。現状買取は難しく、また、賃貸料の負担も重い。市の便宜供与を！</p> <p>3.定時走行確保が最重要。</p>	<p>1.安全・安心で最低でも10年程度は持続可能な交通であること。</p> <p>2.交通空白地域がないという、住民に対する安心感の醸成が必要。代替交通については、シビルミニマムと受益者負担の視点での取り組みと必要によっては福祉制度を活用した福祉タクシーによる個別の対応も選択肢の一つ。</p>	<p>1.受託事業者との乗り継ぎダイヤの設定による円滑な運行確保。関連会社の秋田中央トランスポートとの連携による代替交通の確保。</p> <p>2.運輸の安全管理マネジメントの取り組みと「グリーン経営」に基づき、安全・安心で、環境にもやさしいバスによって地域に貢献する。※平成19年1月30日付、交通エコロジー・モビリティ財団の「グリーン経営認証」を取得した。</p>	<p>1.バスを利用しない、バス利用の阻害要因は何ですか？</p> <p>運賃が高い 時間があてにならない(定時性) 車両(乗り降りに支障、古い) 乗務員の態度が悪い(接客サービス) 自家用車等代替手段がある</p>
秋田県ハイヤー協会秋田支部 支部長	秋田市が運営していた「路線バス」が民間に受け継がれたら廃止が課題になる	H19.12.20日に協議会が開催され、翌年1月の新聞には代替運行が確保されない旨の報道(アンケートの指定期日を過ぎたから感じる事ができたのだが)がなされた。何かすっきりしない。個人的な感情か、TAXI事業者故か		
秋田県バス協会 専務理事	<p>バスは市民生活を支える公共交通機関であり、少子高齢化と環境の時代を迎え、その役割は益々重要なものとなっている。</p> <p>しかし、バス事業の現状は、事業者の能率的経営による懸命な努力にもかかわらず、バス利用者の減少に歯止めがかからず、更に軽油価格の高騰等もあり厳しい経営状況が続いている。</p>	<p>市民にとっては、バスが快適で使いやすい交通手段であることを期待している。</p> <p>快適で使いやすいバスであるためには、交通事業者と行政は協力して、利用しやすいバス路線の整備等を図らなければならない。また、市民は公共交通機関の重要性を今以上に認識し、積極的な利用を心がけていく必要がある。</p>	<p>交通事業者は、公共交通機関を支える中心的組織として、快適で使いやすいバスの実現のために、積極的、主体的に各種施策を確実に実行していく必要がある。</p>	<p>バス利用促進のためのアイデアをアンケートの中で求めたら良い。(どのようにしたらバスを利用するか一どんな内容でも良いから書いていただく)</p>
秋田県ハイヤー協会 専務理事	<p>公共交通を利用する側は、低運賃を希望するであろう。しかし、昨今の旅客運送事業者の経営を取り巻く環境は、承知のとおり厳しい状況下にあります。利用者にも「コスト意識」を持っていただき、「低価格で安全は買えない」ことを認識してもらわなければならないか。</p> <p>また、行政も旅客運送事業者も「利益」が生じなくとも、「コスト割れ」しない事業費を算出することが必要であると考えます。</p>			<p>利用者(受益者)は「運賃」という形で負担することになる。その「負担」は、どの程度まで可能なのか？</p>
秋田中央交通労働組合 執行委員長	意見なし			
秋田商工会議所 専務理事	<p>公共交通として最低限のサービス水準を維持すべきであるが、バス路線の採算性の悪化が廃止路線の拡大を招いていることは問題。</p> <p>・市民の移動手段として、マイカーと公共交通サービスのすみわけをどうするのか、また、公共交通機関に依存せざるを得ない市民に対して公共交通サービスをどう提供するのが課題。</p>	<p>・交通弱者の買い物、通院等での移動に対して公共交通サービス機能を維持する事への期待。</p> <p>・環境問題への対応という観点からも、公共交通機関の利便性が高まり、市民の移動手段としての役割を高める事への期待。</p>	<p>・公共交通機関の利用促進とマイカー通勤自粛運動の展開</p> <p>・マイカー相乗りの啓蒙運動の展開</p>	<p>・公共交通機関を利用する目的(現状と希望)</p> <p>・市民がマイカーから公共交通機関に切り替える要因(どんな場合に、どの程度のコストであれば、どのような公共交通機関を利用したいか等)</p>

秋田市地域公共交通協議会委員ヒアリング結果一覧

	①公共交通に関して抱えている課題・問題	②今後の公共交通に期待すること	③期待の実現にどのように貢献できるか	④今後予定している市民アンケートで伺いたい内容
暮らしを考える女性会 会長	冬期間(降雪)の定時走行性と安全性の確保が全路線の優先課題 低床バスの導入により、バス停付近とバスの乗降口との環境整備が必要。バス停の除排雪がスムーズな運行の為に必要。 公共機関が供用する利便性ができるだけ均等であること。利用者負担の不公平感もあってはならない。	JRや飛行機を利用して秋田市を訪れた観光客やビジネスマンの二次アクセスとしての機能性も検証されなければならない。 既存のJR各駅と連携して秋田版パークアンドライド方式を確立して欲しい。 現行の秋田駅西口東口への乗り入れはいかがなものか。複合的な視点で中心市街地の双方の循環バス(料金は一律)を走行はどうか。その路線の数カ所のバス停を各地域への系統バスのターミナル化も一考ではないか。		代替交通手段の地域間格差をどう感じているのか。郊外部での予約式乗り合いタクシーの利用ガイドの周知方法の是非。高齢者所帯(独居老人等)や体の不自由な方たちへのきめ細かい住民サービスはどのように行うべきか等
秋田県高等学校PTA連合会 会長	通学生徒の交通手段の実態についてどこまで把握しているか、正確な調査を実施してほしい。状況に応じては、郊外バス路線の現状維持	・保護者の負担軽減面を考えるとバス運賃を低く抑えてほしい。 ・JR利用生徒との連動が密接と考えますが、各高校の始業時間との関連が十分満たされているか。運行時間帯と運行量が妥当であるかそれらを含めて工夫してほしい。		・現況のバスで良いか、それとも乗り合いタクシーを希望か ・バスがなくなればどうするか ・高齢により車の運転免許を警察に返した場合、足の確保をどのようにするか ※アンケートを行う場合、中央部よりなるべく郊外を実施
秋田市PTA連合会 会長	未回答			
NPO法人秋田バリアフリーネットワーク 代表	1)秋田市のバス交通は、殆どの路線が秋田駅に集中する典型的な多系統・小運行型のサービス体系となっている。このため、都市周辺部のサービス低下、都心部近くの交通渋滞を招き、公共交通としての利便性ひいては信頼感の低下を招く悪循環の要因となっている。 全国多くの都市で試み、成功しつつあるように、まず、小系統・多運行方式に切り替えることが先決である。都心部は歩行者優先のポリシーのもと、都市内における代替循環型交通システムやパーク・アンド・ライド方式などの秋田型のシステムの開発が必要であろう。 2)基本的に、土地利用システムと交通システムの整合性を図ることが前提となる。自動車優先の地域と歩行者優先の地域の交通システムが運営面で整合していないと、歩行者の安全性・快適性が脅かされ、交通の利便性も損なうことにつながる。 たとえば、駅前の歩行者優先地区における横断歩道信号の待ち時間設定において、車が30秒、歩行者が110～12秒あるいはそれ以上の待ちの“矛盾”をどう見るかというスタンスの問題である。	様々な工夫がなされていることを評価する。この場合、地域の特性をよく反映すること。そして、新しい方式の採用に際しては一定の供用期間の後、第三者による事後評価を行う行政システムを備えることが必要である。	評価システムの実効性において市民の立場から貢献できる。	基本は本音の市民ニーズをいかに引き出すかである。サービスの悪い、或いは、無い地域で「必要ない」と応える結果がでては、本音ではないであろう。「ないから期待しない」の悪循環の好例である。したがって、有識者(あまりバスを利用しない)のアンケートは効果が期待できず、むしろ、「こんなバス、あるいは、交通手段があればいいな」という提案型アンケートが有効ではないか。
秋田老人クラブ連合会 会長	1)一台あたりの乗車人員の確保。 2)乗務員の乗客に対するマナーの向上。 3)間引きと疑われるような運行があり、遅れの場合の連絡方法についての検討。	1)新聞紙上によれば、富山市で市内中心部の賑わい創設に、路面電車を導入したところ、当初の計画より乗車人員が多く、今後、私鉄あるいはJRに乗り入れるとかとありましたが、秋田市でも検討しては如何か？		
北部地区公共交通研究会 会長	・冬季運行計画について今後の検討課題 ・接続、乗継拠点上下線「飯島二区」の拠点の明確化	土日祝祭日など非運行時の有効利用を地域で活用できるか。	有効活用できるとすれば、休日のレクリエーション地域内のミニ観光・山菜採レクなど地域内の移動に貢献できる	買い物・医療その他、北部および北部地区以外への行動先を知りたい。 例 病院→飯島地区・土崎地区への移動先

秋田市地域公共交通協議会委員ヒアリング結果一覧

	①公共交通に関して抱えている課題・問題	②今後の公共交通に期待すること	③期待の実現にどのように貢献できるか	④今後予定している市民アンケートで伺いたい内容
	大町周辺の実情からの見解になりますが、現在審議途中？で遅々として進まぬ中央街区の開発が公共交通の改善を妨げる要因と考えます。			
旭北地区町内会連合会 会長	秋田中央道路の開通により車両の流れに大きな変動があったと思いますが、それによる効果を活かした施策として、広小路の全面一方交通を改正し、南側一車線だけでも秋田駅方面に進行は如何か？と考えますが、現在中央街区(日赤跡地周辺)の開発とともに検討し、可能性は……	バスの小型化を進め、中型とバランスのとれた運行を望む	中央街区の開発を早急に計画されることが先決。その発展に繋がる公共交通が望ましい。	回遊バスの運行について イ. 範囲(コース)の設定 ロ. 料金の単純化(百円1コイン)など
国土交通省東北運輸局秋田運輸支局 支局長	マイカーの普及を主要因として乗合バスにおいては利用者減少傾向に歯止めがかからず、また、これまで路線を支えてきた事業者、自治体の財政的体力が減少している中、効率的・効果的な交通システムが求められている。まちづくり計画の一要素として公共交通をどう整備するか、自家用車との共存を踏まえつつ市担当部署横断的に考えていく必要がある。	・まちづくり計画と一体となった交通施策の推進。 ・大量輸送範囲と少量機動的輸送範囲に区分し、それらを有効的に組み合わせた交通体系の構築	交通連携計画策定及び交通システム整備への支援	自家用車から公共交通利用への転換意向
国土交通省秋田河川国道事務所 所長	秋田都市圏の主要幹線道路の渋滞解消の為には、自動車からバス・鉄道へのシフトが一定の効果を有すると考えられる。そのためにも、公共交通の利便性向上が不可欠。		公共交通への転換が渋滞解消につながることに、データを用いたPRが可能	現在のバス・鉄道がどのように改善されれば、自動車からバス・鉄道の利用に切り替えますか？(自動車を利用している人を対象として)
秋田県建設交通部 次長	とりわけ降雨時や冬期には、バスの定時性が確保されていないことも一因となって通学者を自家用車で送迎する傾向が多く見られ、その結果バスの定時性が確保できず悪循環となっている。	通勤時間帯のバスの定時制が確保されればバスの利便性が向上し、それによってバス利用者の増加につながり、交通混雑の緩和も期待できる	時差出勤の取り組みを行政機関をはじめ企業、団体へと拡大することで、通勤時間帯における交通量が減少し、バスの定時性確保に大いに貢献すると考えることから、県・市・関係機関が協調のうえ広く民間へも働きかける必要がある。 《県の取り組み》 ①平成18年7月から県職員のマイカー通勤者を対象に時差出勤を実施 ②(主)秋田昭和線の手形山地区における通勤時間帯の渋滞緩和対策 現在の道路幅員内で2車線を3車線化	時差出勤に対する市民の意向について ①通勤時間帯の交通渋滞緩和への寄与度 ②自らの参加の意向等
秋田市建設部 部長	・バスの運行時間および運行路線について 始発(通勤・通学時を含む)便、最終便の時間帯が合わないため、やむを得ずにマイカー通勤や家族による送迎に頼ざるを得ない市民が多くいると思われることから、改めて利用者ニーズの調査を実施し、より利便性の高い運用を図る必要がある。 例えば、すべての路線ではないが、利用者がある程度見込まれる路線の週末の最終便の運行時間を23時以降に見直すことによって、バスの潜在的利用者増が期待されるのではないかと。 また、運行路線についても、土崎から大川反・商業高校方面への直通便を運行することによって、通勤や通学利用者の確保が図られるのではないかと。 ・停留所の整備について 降雨時や降雪時はバスが遅れることが多く、長時間歩道で待機している状況である。そのため、すべての停留所に屋根を設置するなど、利用者側の利便性を考えた停留所の整備が必要である。	・バスの運行体制および料金設定を見直すことによって、利用者増が図られ、交通渋滞の緩和と、主に交通手段をバスに頼っている学生や高齢者の行動範囲が広がり、街に活気が生まれることが期待できる。 ・広範囲な循環バスを運行することによって、乗り継ぎなしで目的地に行くことが期待できる。	・降雪時におけるバス停留所周辺の除排雪(市道の場合) ・バス停留所周辺歩道の整備および屋根設置の際の占用許可発行(市道の場合)	・潜在的利用者が望むバス料金の範囲 ・バスの運行経路および運行時間帯(特に最終便)

秋田市地域公共交通協議会委員ヒアリング結果一覧

	①公共交通に関して抱えている課題・問題	②今後の公共交通に期待すること	③期待の実現にどのように貢献できるか	④今後予定している市民アンケートで伺いたい内容
東日本高速道路株式会社東北支社秋田管理事務所 所長		<ul style="list-style-type: none"> ・高速バスについて、能代方面、湯沢方面に運行しているところですが、料金が安価なこと、運行時間も大きな差がないことを、さらに積極的にPRし、集客につなげてはどうか？ 例) 秋田～能代 高速バス 所要時間 1時間 料金 900円 JR 所要時間1時間15分(東能代乗換え)料金1,110円 ・秋田中央道路が開通し、秋田中央ICの出入り交通量は、約3,000台/日⇒約3,500台/日に増加している。このことは、秋田市内に行くために、時間短縮や渋滞回避を考えてお客様が判断した結果と思われるので、これらも含め、秋田中央道路を活用した施策を検討されてはどうか？ ・現在ETC料金割引社会実験を実施中であり、秋田市に近い「昭和男鹿半島IC～秋田北IC」は、5割引(通勤割引)、3割引(深夜割引)になっている。また「能代南IC～岩城IC」間は3割引(平日夕方割引)を実施している。このような施策を活用して、高速道路への交通転換を図り、国道等の渋滞解消になることを、PRしてはどうか？ 		
秋田臨港警察署 署長	交通管理者として、バス路線廃止に伴う代替運行に関して、客の乗降時の安全確認、発進時の安全確認等、安全面に配慮していただければ、特に問題はありません			
秋田中央警察署 署長	意見なし			
秋田東警察署 署長	意見なし			