

第3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3月18日（火） 午前10時00分～午後0時10分
開催の場所	秋田拠点センターアルヴェ 多目的ホール
委員の定数	24名
出席委員	19名（内代理出席12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 （③期待の実現にどのように貢献できるか）

会長の挨拶

今回は地域に必要な公共交通とはどうあるべきかを議論した。また、みんなが利用することで公共交通を支えるという共通認識ができた。今回は、期待の実現にどう貢献できるかを議論していただきたい。今後の地域公共交通は、作りあげ、維持するとことだけでなく、過度に車に依存せずに、普通に乗りこなさなければならない。結果的に歩いて暮らせるまちを実現していく。そこへ至るには環境の整備が必要であり、そこにどう貢献できるか知恵の出どころであるので、具体的な提案や、積極的な発言をお願いする。

会長	これより議事に入るが、議事の前に、第2回公共交通協議会の内容について、事務局から説明をお願いする。
事務局	（議事資料1：「第2回秋田市公共交通協議会議事要旨」、議事資料2「秋田市地域公共交通協議会委員ヒアリング結果一覧（抜粋版）」により説明）
会長	事務局から報告のあった第2回協議会の内容について、質問や意見はあるか。意見や質問がないようなので、議案に移る。 第2回協議会で事前のヒアリング結果に基づいた議論をしたが、時間がなく積み残しとなった「③期待の実現にどのように貢献できるか」を中心に議論をお願いする。この議論をするにあたり、事前に各委員へ追加アンケートをお願いした。そのなかで「秋田市公共交通の活性化・再生に向けたアクションプログラム」についても聞いているが、これについて事務局から説明をお願いする。
事務局	（議事資料2、議事資料3「秋田市地域公共交通の活性化・再生に向けたアクションプログラム（第一弾）」について（案）」、議事資料4「秋田市地域公共交通の活性化・再生に向けたアクションプログラム掲載申請書」により説明）
会長	議事資料3別表に具体的な取り組みの記載があるが、空白が多いので、そこをどう取り組むのか議論したい。また、議事資料2に前回から新たに加わった項目をアンダーラインで記載しているので、これについて説明をお願いする。
委員	当会長がいうとおり、公共交通の活性化にはまちづくりが重要であると考えられる。目的を持たずに公共交通を使うことはない。公共交通の活性化には、魅力あるまちづくりが欠かせない。
会長	次の発言をお願いする。
委員代理	今回は高速バスの有効利用を訴えた。高速バスも含め高速道路の利用者は、有

料でも見合う対価があると判断して利用している。この対価には定時性を期待しているところが大きいと思われる。こうした期待に対し、通行止めが発生すると代替え道路となる国道7号、13号やICへのアクセス道路に渋滞が発生し、定時性が損なわれ、期待に応えることができなくなるので、特に冬期は通行止めが発生しないよう、または仮になったとしても短時間で解除できるよう道路管理に努める。

会長 次の発言をお願いします。

委員 県道秋田天王線、通称新国道で、現在バス専用、優先レーンの規制があるが、車線数が少ないため、取り締まりを強化しては渋滞を招くのではないかと心配する。しかし手を打たなければバスの交通流が確保できないままなので、街頭指導を強化することで、専用、優先レーンの確保に努める。

会長 前回から新たに加わった項目について説明があった。
次は、議事資料3について発言をお願いします。

委員代理 取り組みとして、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と、マイカー相乗りの啓蒙運動の展開について記載した。当会員6千名に対して月1回発行する所報に、これらの展開を記載して働きかけている。また、様々な会議が行われる際にも、これらの運動を啓発したい。

会長 運動の啓発に対する効果の検証はできないか。

委員 一度、啓蒙運動を展開して、それを促進するためのアンケートを実施する。

会長 そういった具体的な運動の展開を、今後も継続して検討していただくことを各委員にもお願いします。
次の発言をお願いします。

委員 以前はバス時刻表が新聞折込で配付されていたが、それがなくなり、公共の施設で時刻表を入手する形になった。どこで入手できるか分からない人も多いと思うので、広報誌でPRするなどして利用促進につなげてはどうか。
また、バス停付近の除排雪状況の確認については、バスを利用する時間帯で違ってもいいかもしれないが、私の場合、朝の早い時間に出かけることがあまりなく、利用する時間には、バス停付近は除排雪されている状況である。

会長 利用促進策としてバス時刻表の普及方法について提案があった。時刻表を各戸に配付したり、車内に配備する方法もあると思うがどうか。

委員 バス時刻表は中央交通で4万7千部を作成し、秋田駅西口と東口、中央交通の各営業所に配備しており、無料で入手できるが、各家々まで配付することは難しい。どこで入手できるか周知できていないと思う。

委員代理 除雪は行政が実施するが、バス停にスコップを配備して、住民や利用者が除雪するという試みを、青森市で実施していたと記憶している。

会長 ボランティアや商店から寄付を受けたスコップをバス停に設置し、除雪で積みあがったバス停付近の雪を、バスを待つ人や周辺住民が除雪するというものである。
委員 低床バスの導入が進んだことで、これに乗車するためにかなり低いところまで除雪が必要になった。

会長 次の発言をお願いします。

委員 活動の一環として十数年来、まちなかの各種調査を行っている。分かりやすさをテーマとした調査で、バス停の表示について検討した。木内前のバス乗り場で

は、当時、市営バスと中央交通のバス停が20mほどの区間にそれぞれ複数混在し、非常にわかりにくい状態であったため、改善を提案した。また、バスブースの必要性や使い勝手についても調査し提案した。

車いす利用者は少数であると思い込み、車いすに対応するための設備投資に対し費用対効果の疑問を持つ声が聞かれるが、それは認識不足である。車いす利用者が少ないのではなく、まちの設備が車いすに対応できていないためまちに出られないのである。対応の進んだ北欧の買い物街では、車いす利用者が40%という報告もある。今後調査をする際には、こうした人達の利用を掘り起こすようなアンケートを実施してはどうか。使えないから使わないという回答を得るのではなく、どうしたら使うのかを探り出すような手法を提案したい。特に秋田の人は遠慮深いので、そのあたりも考慮に入れなければならない。

私共には大したことはできそうにないが、分かりやすさや使い勝手に関する助言はできる。なぜバスが利用されないかということに、いくつか提案できることがある。ひとつは降車のため走行中に座席を立ち、ブレーキやカーブでバランスを崩して転倒するのを回避することである。停車後に座席を離れるよう促すアナウンスや、次のバス停への到着を予告するアナウンスをしてはどうか。もうひとつはバス停での待ち時間について、おおよその到着時刻を知らせる方法があればよい。こうした改善に必要な調査への協力や助言ができる。

委員

乗客が停車を待たずに席を立つという報告があったが、車内で発生する事故のうち、こうした行動が引き起こす事故がかなりの割合を占め、全国的に問題となった。全国バス協会がこれを受け、全国の路線バスの着座した視線から見えやすいシート背面に、停車後に席を立つよう促すシールを貼り付けたり、ポスターを掲示するなどの対策を施した結果、事故が減ったと聞いている。

委員

情報が不足しているという意見があったが、2年前の豪雪で交通機関が麻痺し、除雪が済んだ路線から運行を再開する際、復旧を市民に周知する手段がなく、対処に苦慮したことがあった。結果的に新聞紙上に復旧のお知らせを掲載して対応した。このように情報を的確に伝える手段があれば改善できる。

会長

平常時の一般利用において、目的地に行くためのバス路線や時刻などの情報提供についてはどうか。

委員

ホームページに行き先の情報や、一部の時刻表について掲載しているが、電話での問い合わせが多い。また、数は多くないが路線マークを導入するなど、分かりやすさへの対策も講じている。

会長

インターネットで、出発点と行き先を入力することで時刻や運賃を知らせるシステムがあればよい。システム構築に費用がかかることではあるが。
次の発言をお願いします。

委員代理

公共交通機関の利用促進活動については、お互いに利用を促進し合うことが重要である。バス停付近の除排雪状況の確認については、あまり問題はない。
北部地区など郊外路線バスの廃止や代替交通に関する新聞記事を目にするが、自家用車を持たず、また運転ができない老人は多く、通院や買物などのための移動の頼りはバスなどの公共交通機関しかなく、心配である。公共の乗り物という意味からも、できるだけ存続を希望する。

会長

次の発言をお願いします。

委員代理

これまでも継続してきたことだが、今後もパークアンドライドという車と鉄道を組み合わせたシステムづくりに具体的に取り組む。環境面でも鉄道は二酸化炭素排出量やエネルギー効率も優れており、更に利用を促進する取り組みとして進める。バスと鉄道のそれぞれの役割を果たすためにも進めたい。
駅舎合築などまちづくりへの協力については、場所の提供が主となるが、まちづくりの一環として駅前広場の整備など、公共的なスペースを組み込んで進めた

い。当然にバリアフリー対策も考慮する必要がある。

新駅の設置協力については、鉄道は東京を中心として連携を図った輸送機関として構成されており、地方の新駅設置について事業者が主体となる例は少ない。秋田市からは新駅について過去に具体的な提案が何回かあった。地域の活性化、住民の利便性確保、地方自治への貢献という観点から、事業者の設備投資や費用対効果といった問題はあるが、進めたい。窓口となる協議会を設置していただき、具体的な提案を受けながら計画的に進めたい。

会長 駅舎合築に合わせたまちづくりへの協力について、具体的に検討している駅はあるか。

委員 JRに組織が変わって20年経つが、この間に秋田支社で20数件の駅舎を改築した例がある。費用負担など既存のルールがあるので、そういった条件が合致すれば、計画を進めるというスタンスは変わらない。設備投資が伴うので、優先順位をつけた中長期的な計画の提示があれば、我々からも具体的な提案ができる。

会長 次の発言をお願いします。

委員 前回指摘があった乗務員のマナー向上対策については、社内の講習などを含め、あらゆる機会を利用して実施したい。
乗り継ぎダイヤの設定については、十分な打合せをして進めたい。
安全、安心で環境に優しいバスの運行については、昨年、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するなど、環境面での配慮に努めており、今後も継続する。
小系統多運行方式の検討については、北部4路線の4月の廃止に伴い、秋田駅から飯島北間を増便して運行するので、その効果を検証しながら進める。
始、終発の時刻見直しの検討については、需要の把握が難しいが検討したい。
バスの待合環境の改善検討については、年間に何箇所か待合所の更新を行っており、継続する。
土崎と新屋を結ぶ新規路線の検討についてだが、この路線は便数は少ないが運行がある。しかし、路線が長い割には利用者が少ない。

会長 小系統多運行方式の検討について再度説明をお願いします。

委員 北部の4路線を廃止することに伴い、秋田駅と飯島北間について、これまで以上に便数を増やして運行し、どのような効果があるかを検証する。

会長 土崎と新屋を結ぶ路線などは、小系統多運行方式と逆の流れである。バス路線の設定方法として、ある程度区切って階層化した方がよいと思うが、このように拠点駅を経由せず、目的地を直接結ぶような路線の可能性はどうか。

委員 土崎と新屋を直接結ぶ路線は利用がかなり少ない。また、市営交通時代は土崎と商業高校を結ぶ路線は便数が多くあったが、現在は取りやめている状況である。

会長 安全、安心で環境に優しいバスの運行について、費用のかかる話であるが、従来のディーゼルに変えて、環境に配慮したものに転換する可能性はどうか。

委員 そうするべきだが、車両の更新をする場合も中古車両で対応している現状であり、難しい問題である。

委員 乗務員のマナー向上については、事業者独自のマナー向上対策の実施や、県内の22事業者を会員に持つ当協会が、全県の会員である乗務員とバスガイドに対し、毎年1回100人程度を対象に、中央から講師を招いて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し、来年度も実施する予定である。
バス停留所の整備については、路線バス事業者が停留所を建築する際に補助をしている。今年度は新築5棟、移築1棟を実施した。秋田市内では、今年度は山

王二丁目、昨年度は御所野のY K K前、一昨年度は市立病院前のバス停上屋の整備に補助をした。予算の都合から、年に1棟程度の整備に留まっている状況である。バス停上屋の新築には建設用地の問題があり、要望どおり設置できないことが多く、事業者は苦慮している。用地の提供があれば円滑にできると思う。バス協会では、このようにバス停の整備に対して補助を実施している。

会長 市内のバス停にはベンチがないという印象があるが、整備するには費用の問題があると思うので、寄付を受けて設置するという仕組みはないか。

委員 企業の協力を得て設置した経緯はある。ベンチを設置する場所的な問題があるが、必要に応じて検討する。

委員 横浜の地下鉄はプラットホームが狭いという制約から、ベンチではなくもたれかかる棒を設置している。バスや電車を待つ時間は1時間に満たないことから、休憩目的のベンチではなく、寄りかかる程度のものがあればよい。設置場所も費用も少なく済む。

会長 次の発言をお願いする。

委員 タクシー事業は公共交通を補完するように機能してきた。路線バスや鉄道の発達がないと、私共の事業も継続できない。報告資料の小中学生の通学方法に関するアンケートで求めるような需要に対するタクシー利用の可能性を考える。タクシー料金は統一されており、料金面のサービスは難しい。利用の拡大を図るには、乗り合いにより利用者の負担を軽減する方法が考えられる。大人同士の乗り合いは難しいので、小中学生の通学に乗り合いタクシーを利用できないか考える。

会長 小中学生の通学にタクシーを乗り合いによって利用してもらうということか。

委員 子供の部活動のため保護者が送迎している場合があるので、そうした部活動の帰りに、タクシーを乗り合いで利用してもらう方法を考える。

会長 世帯別に送迎することは、家庭にも環境にも負担がかかる。タクシーの乗り合い利用と、この小中学校のアンケート調査は何か関連するか。

委員 報告資料1-1のアンケートでは、雄和中学校の生徒にどのような条件ならばバスを利用するか訪ねており、希望する運賃の上限を500円に設定している。この上限でタクシーに4人乗ってもらうことができれば合計2000円の料金になり、結構な距離を運行できる。

会長 次の発言をお願いする。

委員 会社と労組の取り組み内容で重複する部分については、伊藤専務から報告があったとおりであり、これについて労使ともに協力する。
安全、安心で、環境に優しいバスの運行に関しては、アイドリングストップバスを導入するなど環境に配慮している。
始、終発時刻の見直し検討については、労働環境の悪化が懸念されるが、具体的に運行を希望する時間帯を知らせて欲しい。
土崎と新屋を結ぶ路線は便数は少ないが運行がある。以前は多くあったが利用が少なく、減便されたようだ。利用の実態がつかめず具体的な回答はできない。

会長 安心安全で環境に優しいバスの運行についての説明を、再度お願いする。

委員	アイドリングストップバスを導入しており、バスが信号で停車し、その際クラッチを切るとエンジンが自動的に停止する構造で、環境に配慮したバスである。
会長	次の発言をお願いする。
委員	昨年、地域の方や交通事業者や行政が連携して公共交通の活性化を図ることを目的として、公共交通活性化再生法が施行され、これに対する支援策として地域公共交通活性化・再生総合事業が創設された。この協議会で検討されているビジョンの策定や、そのビジョンに基づいた各種事業に対し、こういった支援制度を活用しながら協力する。
会長	次の発言をお願いする。
委員代理	バスなどの公共交通への転換を図る様々な施策のPRには、具体的な調査を踏まえたデータを用いることが必要であり、そういったPRを来年度実施したい。シャトルバスやパークアンドライドなど、公共交通への利用転換の手法は、状況に応じて検討する。
会長	次の発言をお願いする。
委員代理	公共交通機関を利用する条件として定時性が一番の課題であると思う。TDM施策として以前から秋田市と協力して実施してきたが、県が実施する時差出勤は参加人数の問題で、効果が見えない。民間企業は社員の勤務時間をずらすなど対策を講じている。今後もこのような取り組みを広げるための検討をする。 昨年秋田中央道路が開通し、鉄道を横断する交通が大きく変化した。秋田中央道路は1日平均約1万9千台の通行がある。便利な道路が開通すると交通を誘導してしまう側面もあるが、全体として非常に良い効果がでており、交通渋滞も緩和している。高速道路利用も秋田ICが顕著に増えるなど、交通の流れが変化した。現在、国道、県道、市道を問わず、全体を通して将来の市街地の道路網がどうあるべきかを、時期的なことを含めて検討している。
会長	次の発言をお願いする。
委員	バス停の屋根設置にかかる占用許可基準の弾力運用については、これまでも速やかに許可をしてきたところであるが、これまで以上に迅速に対応する。また、バス停の上屋設置にかかる占用料には二分の一減免制度もある。 バス停周辺の除排雪については、バス停留所部分は事業者が行い、その周辺は道路管理者が実施するという取り決めがある。地域の方や利用者と連携して、通行の障害にならないよう、これまで以上にきめ細かな除排雪を行う。 バス停周辺の歩道整備については、停留所はあるが人が立つ場所が狭いというケースが多く、そのような場所については、人溜まりのようなスペースを設けることを、用地の提供が得られるのであれば協力したい。
会長	次の発言をお願いする。
委員	公共交通と高速道路との直接的な関係は、高速バスが高速道路上を走っていることである。高速バスも含め、通行止めが発生すると、高速道路を利用していた車両が国道に迂回することで国道7号、13号やICから国道までのアクセス道路が渋滞するなど、迷惑がかかるので、通行止めが発生しない、あるいは発生しても早く回復する道路管理に努める。
会長	次の発言をお願いする。
委員代理	臨港警察の管内には専用レーンはなく、優先レーンとして新国道の操車場入り口まで約3km区間が規制されている。優先レーンであることを明示するため、路

面表示や案内標識が設置されているが、現状はあまり守られていない。規制がある以上、集団取り締まりの体制を組み、公共交通機関の進路確保に努めたい。

会長

次の発言をお願いする。

代理委員

議事資料3の最後に、市の取り組みを5件掲載した。前回の協議会で出された意見が3件、市が独自に提案したもの2件で構成されている。一つ目はこの協議会の適切な運営と公共交通政策ビジョンの策定である。二つ目はバスの活用策を、市内連絡会で部局横断的に検討することである。三つ目は情報提供について、従来から中央交通がホームページで情報を提供するのに加え、秋田駅周辺にバス総合案内システムの端末の設置と、携帯電話でバス時刻表を検索できる仕組みとを合わせ、来年度から供用を開始する予定である。従来新聞の折り込みにあった時刻表が配付形式になり、入手が煩わしくなったことを補完するものとして利用していただきたい。四つ目は高校生の通学手段の実態把握についてであるが、第一義的には県教育庁と県高等学校PTA連合会で実施するものと認識しており、これに対する協力をしたい。最後はバス待合い環境の改善検討について、中央交通やバス協会と協力して、模索検討する。

機会を得たので発言するが、私は地域公共交通の担当部長という立場から、あえて皆様のおしかりを受けることを覚悟のうえで、耳障りの悪い話をする。昨年から県の補助金制度見直しの話があり、なぜ見直しをするのか訪ねたところ、空バスに対する批判が非常に大きく、納税者の理解が得られないという回答だった。秋田市にとっても同様で、黙っていてもバスは走り続けるという状況ではなく、郊外部の15路線の見直しが進んでいることや、廃止される路線もあるということ、皆さんも感じていることと思うし、それが現実である。利用者側から自発的な取り組みの提案が乏しいことが、非常に残念である。協議会の委員がやる気にならない限り、誰が地域公共交通について真剣に議論をし、行動するのか疑問である。この協議会を設置する際、各方面の方に相談し、委員としてお願いしたが、この委員以外で問題意識を持つ方があれば、ぜひご紹介していただき、追加補充をしたいと思うので、そのことを含めて今一度考えていただきたい。前回の協議会で提言があったように、乗って支えるのが公共交通である。誤解を恐れず申しあげるが、空バスを許容するかのような空気があることに、若干懸念を感じる。利用者側として、今まで以上の努力は難しい、あるいはできないということであれば、その実態や理由を子細にこの場で説明していただいた方が、また新たな展開を模索できるのではないかと。今回提案したアクションプログラムについて、今実施していることを、改めて掲載することも非常に大事である。市民にバスや鉄道など公共交通に関する取り組みの全体像が伝わっていないことが、大きな問題を抱えているのではないかと。これまでの取り組みを促進することを、あえてアクションプログラムとして取り上げることも非常に大事である。自ら主体的に取り組める部分を少しでも示さないと、他人の行動に対して意見を述べているだけという印象を、市民に与えてしまいかねないので、考えていただきたい。

また、アクションプログラムをご覧になり、なぜこう書いてあるのか分からないという発言があったが、プログラムには前回の意見を踏まえ、それを記載しただけである。発言した方も、それを受け止められなかった方も、お互いに不本意であると思うので、発言の意図を確認し合ってはどうか。また、他の委員からの意見を採用しない方もあるが、採用しない理由を明らかにするべきである。秋田市の場合は、コンパクトシティーや中心市街地の活性化など、すでに取り組んでいることは市民に周知されており、当然に取り組んでいる課題であるので、あえて載せる必要はないと判断し、記載していない。細かいことを申しあげているが、こうした課題を一つずつ丁寧に解くことで始めて、市民の広範な理解と指示が得られ、国、県、市の公費を投入してまでも、地域公共交通を支えることに対する理解を得られるのである。公共交通は大事だという雰囲気だけで議論が進んでしまうと、大きな禍根を残すことになりかねない。

会長

市の取り組みと、議事内容の具体性、積極性について指摘があった。この種の議論は、発言者自身が所属する部署が所掌する業務は取り組みとして実施できると即答できるが、他の部局と関連があり調整が必要な部分は、即答できないと思う。そういった部分をどう解消していくか、そのために誰の協力が必要かという

レベルまで踏み込んだ議論をしなければ、具体的なアクションプログラムにならない。中澤部長の発言のとおり、辛口のことでも我慢して述べなければならない部分がある。そういう認識に立ち、様々な提案や取り組みの具体化に、この協議会あるいは協議会とは別に意見を聞くことも必要である。

その他、利用者から事業者や行政へ、意見や質問があれば発言していただき、具体的なアクションプログラムとして深めていきたいので、発言を求める。

委員

バス専用、優先レーンについて、他都市ではタクシーの乗り入れを認めている都市もある。なぜ秋田市では認めないのかを調査、報告していただきたい。

会長

この件について、次の協議会までに確認していただきたい。このように即答できないこともあると思うが、発言をお願いしたい。

委員代理

バス停での待ち時間の表示があればよいという話があったが、自身の記憶では以前市営バスが運行していたころ、バス停にランプの点灯表示があり、バスがどこまで来ているかが分かる仕組みがあったが、いつの間になくなってしまった。

委員

そのシステムは、市交通局から引き継いだが、維持管理費が非常に高くまた、かなり老朽化しており、新しいシステムを導入する必要があった。最終的には資金の都合で見送った。利用者に待ち時間を知らせるためだけに、多額の資金を投入することに、それほど効果があるのか若干疑問もあった。

会長

バスロケーションシステムという運行状況を知らせるシステムがあり、市役所や市立病院など建物内から運行状況が分かるという新しい取り組みであった。

これまでの議論から、バスに対する様々なニーズがあることは分かったが、それよりも積極的な顧客満足度のような、利用者がどこまで満足しているかまで踏み込んだ把握をする必要があるのではないか。簡単なアンケートではつかめない部分が多いと思うので、そういった積極的な利用を掘り起こすような、サービスの改善のための調査などを実施していれば紹介していただきたい。

委員代理

お客様の声をインターネットで公開したり、社内で共有している。寄せられた声にはなるべく回答する姿勢である。これが全社で毎日何万件にのぼり、データとして蓄積している。お客様の声を駅員が直接聞いた場合は、それも同様に蓄積している。要望には設備の改善など費用がかかるため、対応が難しい場合もあるが、優先順位をつけ、なるべく要望に添うよう努力している。サービス業であり、そういった取り組みを実施しているものの、お客様が100%満足しているということはありませんので、取り組みを継続する。

委員

苦情などの多くは電話で受け付けるが、最近はインターネットを経由してメールで寄せられることも多い。乗務員とお客様の行き違いのようなこともあるので、乗務員に確認するなどし、お客様に説明、報告している。対応ができないものはその場で断ることもある。そういった様々な苦情や要望は、社内で対話をしながら全体の目標にしていく。

会長

次の発言をお願いします。

委員

盛岡市ではバスロケーションシステムを、国、県、市が膨大な費用を負担して実施している。現在システムの更新時期に来ており、多額の費用がかかると聞いている。このように多額の費用を要するので、事業者が独自では実施できず、国、県、市などからの補助がなければ成り立たない。秋田市で導入しようとしているバス案内システムについて、費用対効果の試算をしていると思うので、そのことについて教えていただきたい。

委員代理

第1回協議会の開催時に、これまで市や事業者などが公共交通に関して取り組んできたことを資料にしてご覧いただき、市議会定例会の答弁でも申しあげたこ

とでもあるが、効果があるだろうから実施してみようという考えで、その全てを実施するという余裕はない。これまで取り組んだ施策の実績と評価や、今回のアクションプログラムのような社会実験の結果を踏まえながら、行政が持つ経営資金を、どの施策の組み合わせに投入するか判断したい。そのなかでバス案内システムの導入が合理的な施策であったと判断できれば継続される。案内システムの事業効果の試算はしていないが、かつて実施したロケーションシステムが継続できなかったという事実は無視できないので、この施策に経営資金を投入することによる効果を見極めながら選び抜き、協議会の議論の場に載せたいと思う。

委員 市交通局時代のバスロケーションシステムは、秋田市営だからこそできたものである。システムの完成時は全国から多くの視察があったと聞いていおり、それだけすばらしい施策であり、画期的なシステムであったと思う。このような状況であるので、できれば秋田市が思い切って実施していただきたい。

委員 バス案内システムや、バス関係の他の施策に回す予算がなくなるとか、そういう経済的なバランスのなかで決めていくことになると思う。

会長 商店街では車での来客に駐車券を発行するサービスを実施しているが、バスでの来客に対して何らかのサービスはあるか。自家用車を使わず環境にも貢献しているのだから、それに対して還元する意味で、買い物割引をするなどの考えはないか。パークアンドライドでの来客に対しても同様である。何らかのインセンティブがあり、お互いに利用しあうことで、その結果バスの方が使い勝手がよかったとか、あるいはバスに乗ってみようと思わせる、そういったアイデアがあれば、あまり費用をかけずに、従来の車に対する補助をバス利用者に転換することができないのではないか。そのような具体的な例はないか。

委員代理 具体的にそういったサービスを提供している事業者はないが、私共が組織する36の商店街が加盟する商店街連盟があるので、そういう組織のなかでそういった提案や議論をしたい。お客様を引きつける力になると思うので、進めたい。

会長 次の発言をお願いする。

委員代理 十数年来申しあげていることがあり、それは土地利用と交通体系との整合性についてである。中心市街地は、基本的には歩いて暮らすことができ、歩行者が安心して安全に買い物などを楽しむことができ、人が集まってくるような場所であるべきである。しかし、土地利用と交通体系との不整合が感じられ、その一つとして、交通信号での歩行者の待ち時間が挙げられる。仲小路で十数年来観測して分かったのが、中央通り3車線の赤信号は30秒であるのに対し、これを横断する歩道の赤信号は120秒もあることである。土地利用と交通体系とを整合させるのであれば、こういう部分も視野に入れなくてはならない。単に信号の時間が悪いだけでなく、安全でなくてはならないはずが、かえって危険な状態を生むことに結びつく。人間には時間に対する受忍限度というものがあり、建築分野では60秒とされ、エレベーターの待ち時間をこの時間内に設計する。120秒という時間は、待つことができない時間であるといえる。結果として車が来ないとき、信号を無視して渡ってしまう。こういったことをもう少し調査する必要がある。

会長 交通安全のための信号が、待ち時間が長くなることで、逆に危険な状態を発生するという意見であった。大変難しい問題であるが、交通管理者側で検討する余地があればお願いしたい。

委員代理 席次表の名前の上に肩書きがあればありがたい。今頃になって、どういう立場の方からの発言だったかが分かってきた。私は今回代理で始めて出席したから感じるかもしれないが。

会長 次回から事務局で対応願う。

料金体系が難しいと感じているので、ある程度のブロックに分けた3～4段階のゾーン運賃を設定して運行実験をしてはどうか。公共交通を使わない理由として、料金体系が分かりづらいことや、乗り継ぎで新たな料金が発生することなどが挙げられるが、その不合理的を改善するための実験をして、どれだけ快適にバスに乗れるようになるかを検証してはどうか。

また、地域性を活かしたデザイン性の高いバス停を自分たちで作るような試みや、それを自分たちで管理するといった制度の創設など、公共交通に親しみを持ってもらおうという意味でおもしろいのではないか。

委員

ニューヨークでバス停の設計コンペがあり、そこで与えられた条件は、安いこと、掃除をしなくて済むこと、安全性が高いことなどであった。ここに参加した設計のなかから簡単に綺麗な作品があり、これを真似て試作したことがあった。通常は約150万円かかる経費を50万円に抑えることができ、中央交通に設置についての相談をしたが、用地の問題で建築できなかった。実現できたのは西仙北のジャスコや秋田総合組合病院への設置だった。このように必ずしも事業者が設置しなければならないものではない。上屋は利用者、市民団体、住民などが建築し、用地は地主からの協力を仰ぐことで設置も可能である。

会長

次の発言をお願いする。

委員代理

バス停の表示に、路線ごとに地域の特徴を表した絵文字を使用している例がある。先程発言のあった、バス停が輻輳して分かりづらいといった問題も解決できると思うので実験してみる価値があるのではないか。

会長

議事資料3別表の取り組みの具体的な内容の欄に、もう少し具体的な内容の記載と、新しい提案としてアクションプログラムに盛り込める内容を検討してもらいたい。

議事資料4は、広く市民から具体的な提案をいただいてはどうかという、事務局からの提案であるが、これでよいか。

各委員

異議なし

会長

ではこの事務局からの提案を採択する。
議案は以上であるが、何か他に意見はあるか。

委員代理

アクションプログラムを社会実験として実施すると申しあげたが、実験を評価、検証するための指標や目標値があればよいと思うが、事業者のJR、中央交通から、これらの指標や目標値の設定について提案願えないか。

委員代理

内容によると思うが、協力できるところは当然に協力する。アクションプログラムから話題が離れるが、協議会の今後の展開が見えにくい。その都度協議の場でアクションプログラムのような計画の提示や、それに対する回答を次回までに求められたり、そういったことを繰り返しているように思われる。活性化の展開に向けたスケジュールを示していただければ、事業者としても協力しやすい。正直なところ、協議会へは合間をぬって参加しているため、考慮して欲しい。

委員代理

スケジュールは第1回協議会で説明したとおり、来年度の中頃に中間とりまとめをし、年度中にビジョンとしてまとめる予定である。これまでに策定されたビジョンや計画の類に対して私が問題意識を抱えているのは、効果のありそうなものを全て計画に掲載するという形式であり、施策の羅列に過ぎないビジョンや計画を策定してしまうことである。今回策定するビジョンの精度を高めるため、日頃からできることに着手し、その効果を検証する取り組みとして、アクションプログラムを考案したものである。冒頭の事務局の説明が誤解を与えてしまったようで申し訳ない。アクションプログラムはビジョン策定へ向けた取り組みの一つであり、第一弾としたのは、必要に応じて第二弾も実施するという意思表示であ

る。指標についてはあまり難しいことを要求しているのではない。対前年同月比や過去50年間の実績との比較などのために用いる根拠となるデータを私共は持っていないので、協力していただけないかという趣旨で申しあげたものである。

会長 各委員から取り上げてもらった取り組みについて、実施にあたって指標を設けるということか。

委員 アクションプログラム自体も、実施した結果、指標から見て下げ止まるのかどうか、効果が分かるようにしたい。たとえば西部地域でマイタウンバスを運行しているが、時刻表を配るなど、秋田中央トランスポートから努力してもらった結果、全市的には利用者数が11%減少したが、西部の3路線では2.4%の減少に留まっているなど、約10%の効果があったことが分かる。こうした検証ができないと、やっても効果がなかった、あるいはあったとしても限定的だったとか、手間の割には効果が薄かったとか、そういった効果が見えてこない。

今回アクションプログラムとして取り組むものは、着手して検証した結果、効果がない、もしくは薄いと判断されたものは、外したいと考えている。

会長 その他に発言はないか。

各委員 発言なし

会長 アクションプログラムについて本日結論が出なかった部分は持ち帰り、具体的な検討をお願いします。協議会としてできることから始めようという取り組みであり、ぜひ前向きな検討をお願いします。その結果をまとめ、来年度のなるべく早い段階で次回の協議会を開催したい。

本日の協議会の内容は、事務局が議事要旨としてまとめ、今回参加できなかった委員を含めて、各委員に配付する。

以上で議事を終了する。