

第 5 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 10 月 6 日 (月) 午後 2 時 30 分 ~ 4 時 30 分

開催の場所 秋田市役所 第 3 ・ 第 4 委員会室

委員の定数 24 名

出席委員 21 名 (内代理出席 11 名)

議 事 (1)秋田市地域公共交通ビジョンの策定について

報告事項 (1)秋田市地域公共交通の最近の動向について

事 務 局 委員の交代の紹介
代理出席の紹介
欠席委員の紹介

会 長 第 4 回協議会において、今すぐに実施できることをアクションプログラムとして取りまとめた。今後は公共交通の将来のあり方や、基本方針、具体的な施策など議論がいたりきたりすると思うが、議論を重ねてビジョンの内容を深め策定していく。基本方針案等を示しているので活発なご議論をお願いしたい。

議事開始

事 務 局 報告事項 (1) 秋田市地域公共交通の最近の動向について報告

委 員 9 月 6 日、7 日に行われた仲小路 JAZZ フェスティバルにおけるパーク&ライドについて、どのような実績があるのか。

事 務 局 実績はまだ把握していない。次回までには具体的なものをお知らせしたい。

委 員 東部地域の 5 路線について、今後南部地域と同じように研究会を設立して見直していく。
北部地域の予約式乗合タクシー(マイタウン・バス北部線)について、予約もさることながら、今までなかった乗り換えが飯島で発生することで何か影響はなかったのか。

事 務 局 飯島北、組合病院の二箇所で乗り換えが発生した。特に上新城地域から土崎方面へ行きたいという方から不便を感じているという声があった。土崎方面への路線の延長ということも、視野に入れている。

委 員 マイタウン・バス北部線のうち上新城コースが組合病院で止まるのは中途半端。できるのなら土崎駅まで延長してもらえれば、その他の中央交通の各路線にも繋がり JR にも乗りやすい。検討をお願いしたい。

委 員	員	今まで乗り換えなしで行きたいところに行けた人にしてみれば不便を感じると思う。だが、飯島北のバス停の近くには上飯島駅があり、在来の JR に乗れば一駅で土崎に着くことができる。飯島二区のバス停からは、秋田駅等へ行ける路線バスがある。そういったものに乗り換えるという不便さはある程度負担しなければならない。公共交通として不便さの解消という点だけで対処してよいのだろうか。
委 員	員	上新城だけは袋小路。路線バスを使わなければ出口がないという実状。是非とも土崎まで延長していただきたい。
委 員	員	組合病院から、その路線に関しては土崎駅まで延長してほしいということか。
委 員	員	組合病院だけに用事があるわけではない。土崎支所などの北部地区の行政の拠点がそろっている土崎に行くのも大変である。既存の路線があるため、延長できないということであろう。 上新城地区の住人にしてみれば、中央交通さんに見放されたように感じる。上新城コースの土崎駅前までの延長について、中央交通さんに異議を唱えられるのはおかしいと思う。
委 員	員	不採算路線についてどう維持していくかは、秋田市さんとも十分話し合った上、これがベターな対応だろうということで進めた。利用人員が少ないという中で、駅まで乗り入れるとなるとますます我々事業者が圧迫される。一箇所競合を認めると、他のところに拡がる恐れがあるのでどうか乗り継ぎという現状の形でお願したい。
会 長	長	まず第一は、使用する方の利便性を考えなければならない。その中でどれほどお互いが歩み寄れるかということだと思う。
委 員	員	先ほどの中央交通さんの意見には異議あり。いまキングタクシーさんが引き受けてやっているのは有り難い。しかし、なぜ協議の段階で中央交通さんが手を挙げてくれなかったのか。中央交通さんが手を挙げてくれていたら、我々は親しみを持って迎えていた。
委 員	員	代替交通に関しては、中央交通が路線を廃止したのにまた中央交通が運行し維持することは困難であると判断された。そのため、中央交通の子会社の秋田中央トランスポートが入札したが、コスト面でキングタクシーさんのほうに決まった。こういった経緯があり、中央交通の方で全く関与しなかったわけではない。ご理解いただきたい。
会 長	長	過去のことについてだけでなく、これからのことについてもお聞きしたい。
事 務 局	局	議事(2) 秋田市地域公共交通ビジョンの策定について説明
会 長	長	資料1 P11 高齢者世帯の増加について、秋田市の人口は減るが65歳以上の人口が増えるとある。こういう方々の公共交通に対するニーズに応えなければならない。図のような数字を見たときに、高齢の方が使いやすいサービスを提供しようという考え方もできるだろう。

委員	資料 2 P14 基本方針に対する具体的展開について、資金的な裏付けは一切ない。その点についてどのように考えているのか。
事務局	掲げている事業について、当然お金がかかるものもあると思う。その中で短期的にできるというものについては、できることからやっていく。国の補助等を活用しながらやっていく必要があると考えている。
委員	資料 1 P14 例えば割引制度の導入といった場合、こういった制度に移行したという話を具体例では聞いたことがない。利用者の利便促進という考えはわかるが、制度を導入する際どういった組み立てでやっていくか、かなりの時間と裏づけがなければ難しい。 バス待ち環境の向上等についてはできることは取り組んでいきたいが、仕切りの中のことについては、秋田市さんとも十分に相談していきたい。
会長	資料を見ると、IC カード等いろいろお金がかかる。できることから詰めていくべき。
委員	中心市街地の部分では低床トラムについて検討に入っているはずだが、公共交通との連携は考えているか。
事務局	中心市街地のタウンビークルについては、それをどのような形になるか見据えながら、担当の方と打合せしていきたい。
委員	資料には市民が中心市街地にできるだけ来やすくなるような視点が入っていて大賛成。それとも関連があるだろうから充分検討願いたい。
委員	これから学区再編成という話があり、北部では金足東小学校、上新城小・中学校がいち早く取り上げられるだろう。その後、豊岩などその周辺部もそういった事態が予想される。スクールバス運行がありながらも徐々に路線バスに移行してしまった男鹿市の例がある。そうなった場合、マイタウン・バスで通学させることが可能なのか。マイタウン・バスは定員が 10 名。定員がオーバーしてしまった場合、統合された学校の生徒はどのようにして通学すればいいのか。そういった事態は充分予想できることとして考えていただきたい。
会長	北部では、定員オーバーで小学生がバスに乗れないということがあるのか。
委員	競技会が八橋で行われる場合等、イベントがあると乗合タクシーでは定員オーバーになり、他の車で行くことになる。
委員	資料 2 P1 市で定める政策ビジョンと活性化再生法との連携計画の区分について、政策ビジョンが全体像で、連携計画が 5 年間の具体的計画なのか、政策ビジョンの短期の部分が連携計画となるのか。教えていただきたい。 最後の行の『支援を得られるが本制度立ち上げからの 3 年間に限定』の『本制度』は活性化再生法に捉えられる可能性がある。『連携計画に基づいた事業開始から 3 年間』という記載にしていきたい。 資料 2 P11 『より快適で使いやすい移動手段の実現』に『公共交通にとどまらず、市民が多様な移動手段を状況に応じて利用できる、総合的な交通システム』とあるが、具体的なイメージがわからない。こういったものをイメージしているのか。

事務局	資料 2 P1 連携計画は、政策ビジョンの中の短期的な実施計画という位置づけ。地域公共交通活性化・再生総合事業を活用しながら実施に向けていきたいと考えている。 資料 2 P11 生活する上では当然公共交通だけでなく自転車、自家用車、その他様々な手段があるため、このような表現を用いた。
委員	秋田中央道路によって、人の流れが変わったように感じる。公共交通には活かせないのか。
事務局	秋田中央道路を利用したバス路線を設置するなどして活用している。
委員	市では「過度なマイカー利用の抑制」という言葉を使っている。マイカー自体が単なる移動手段を越えて所有者の自己実現の手段になってしまっているということとを考慮すると、あまりマイカー否定をしても仕方がない。むしろマイカー以外の移動の選択肢がないということが、交通弱者にとって問題なのだという認識から出発した方がいいのではないだろうか。 具体的にすぐに着手しようとしているものとして、自転車の利用促進がある。原油価格高騰対策の市の基本方針の中で、公共交通に並んで自転車の利用促進を強く推している。これを秋田市地域公共交通協議会における公共交通政策ビジョンの検討と並行して進めていき、普段自転車を利用しており冬に利用できなくなる方で、今までマイカーに流れていってしまっていた方をバスが拾うことができればよい。公共交通が移動の選択肢になりうるように用意していくことが、基本的な政策の方向性ではないか。マイカー以外の選択肢を準備することが必要であると思う。 資料 2 P14 具体的な展開については、協議会のメンバーで協議し、これしか出なかったものであるため、それはそれとして進めていかなければならない。こちらでも覚悟を持って進めているものである。 資料 1 P23 平成 14 年に、一度、公共交通に関する基本的考えをまとめた経緯がある。残念ながらその中の殆どが実現できずに今日に至っている。今回の法律に基づく枠組みであれば、安定的に実効性を担保できるだろうと考えている。 ただ資料 1 P14 でつづったような公共交通を実現するために、残された時間はそれほどないという認識もあるため、やりながら、考えながら、進めていく考えである。 「地域総掛かりでやれば何とかなる」と考えるのは危険。 持続可能な公共交通体系の構築が大事。
会長	公共交通を使うばかりでなく、マイカーの方がいい場合もある。やはり選択肢というキーワードが大事になる。
委員	資料 1 P23 公共交通というのは秋田市におけるバスであろう。そのバスが市民に対して提供するシビルミニマムというのが平成 14 年度と現在では大きく違っているだろう。さらにこれから補助金等の見直しがあるなかで、行政が市民にサービスできる最低限度のものの具体的イメージ、経済的許容量がわかれば、市民は折り合いをつけながら不便さの解消・便利さの向上をめざしていける。今、市が市民に提示できるシビルミニマムはいったいどの辺なのだろうか。

委員	<p>まだ作業中だが、資料 1 P18、19 に直感的にわかりやすいものとして、運行本数と運賃を掲載している。運行本数の格差を見ながら、市としてはシビルミニマム的な最低限の水準と望ましい水準を出していきたい。運賃についても『平均 400 円で秋田駅まで行ける』という基準を参考に、市民に納得していただけの最低限の水準と望ましい水準を出していきたい。</p> <p>資料 1 P20 利用者の方からこういった条件なら乗りたいのか、それを示していただかないと、バス事業者としてもなかなか思い切った取り組みに踏み出せないのではないだろうか。</p>
会長	<p>シビルミニマムを運行本数では示しづらい。本数の問題ではなく、必要なときに必要なものがあればいいということもある。水準を表現するのは難しいところであるが、次回以降考えていくべきだろう。</p>
会長	<p>予算の関係で、いろいろな社会保障費の増加ということを考えても公共交通の維持は難しいが、環境面等での優れている点もあるので、今後より総合的で高い次元の検討をしていきたい。</p> <p>これまでいろいろとご意見等頂戴したところだが、今回、ご出席いただいている委員の方もおり、後ほど事務局より説明があると思うが、基本方針に対するご意見や施策についてご検討の上、後日提出いただきたい。</p> <p>事務局におきましては、とりまとめの上、次回の協議会において提示を願う。</p> <p>議事終了</p>
会長	<p>以上で議事については終了するが、9 月 30 日付けで秋田中央交通株式会社より路線の廃止の申し出がなされた。</p> <p>路線廃止の承認について、バス路線再生分科会において協議されることとなるが、せっかくのこの機会なので、秋田中央交通さんより廃止の経緯等についてご説明いただきたい。</p>
委員	<p>岩見三内線、雄和線、ユーグル(北循環・南循環)について、秋田市代替交通導入計画に対応して秋田市南部地区の路線を廃止するものである。利用実態を見ると、行政による多額の補助金を加えてもなお負担が多く、今後も収支改善が難しいということから廃止し、秋田市による代替交通への移行を図ることとした。</p> <p>仁井田四ツ小屋線、仁井田日赤病院線、県立大学線、五城目線(坂本経由)について、運行経路のうち、極端に乗降者数が少ない部分を廃止し、一部は他路線においてダイヤ再編・路線再編を行うことによってカバーすることによって、運行経路の削減と運行路線の削減を目的として廃止したものである。</p> <p>御所野ニュータウン線(横森・城東日赤)、城東消防署経由大学病院線については、市内の短系統のため収支状況が極端に悪くはないが、運行経路やダイヤの設定において、非効率的である。また、他路線でも代替が可能のため、廃止することによって運行の効率化を図ることができると考えた。</p>
会長	<p>について、運行状況は極端に悪くはないのに廃止したのはなぜか。</p>
委員	<p>短系統ということで、ある程度乗車があれば黒字になることもある。城東消防署経由大学病院線については、一部区間ほとんど乗車がない。他の路線に関しては、他の路線でカバーでき、お客様にご迷惑にならないということで廃止した。</p>

会	長	ただ今、秋田中央交通さんよりご説明いただいたところだが、廃止に関して秋田市として現在のところどのように考えているかお聞きしたい。
事	務	局
		まず、岩見三内線、雄和線、ユージュル(北循環・南循環)については、郊外部における不採算路線ということで、現在のところ、各々の地域で研究会を設置し今年度中に路線のあり方について方向性を見いだすこととしている。 仁井田四ツ小屋線については、郊外部における代替交通導入計画になかった路線であり、今後早急に対応を検討しなければならないものと考えている。 その他の路線については、代替可能なバス路線があることから廃止によって市民の移動手段の確保に問題は生じないと考えている。なお路線によっては乗り換えが必要な場合もあることから、その際にはバス利用者の方に不便が生じることがないように、秋田中央交通さんへ働きかけていきたい。
会	長	中央交通さんは、西部、北部、南部と路線を廃止してきているが、今後の路線についての予定を次回に示してほしい。