

## 第6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12月2日(火) 午後1時30分～3時30分

開催の場所 秋田パークホテル ゴールデンルーム

委員の定数 24名

出席委員 19名(内代理出席10名)

議 事 (1)秋田市公共交通政策ビジョン骨子(案)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 今回は第5回秋田市地域公共交通協議会の後行ったヒアリングの結果を反映した基本方針案等について議論していきたい。

会 長 秋田市地域公共交通政策ビジョン骨子(案)は、前回の協議会において基本方針案としてお示ししたものに、委員の皆さんから頂いたご意見をもとに改めて更正を加え、簡潔により分かりやすく取りまとめさせていただいたものである。ビジョン策定においてバス事業者の意向が極めて重要であるということから、秋田中央交通株式会社の委員からバス事業者としての基本方針について話をさせていただきたい。

委 員 当社の社訓の中に、「企業の使命を自覚し、安全な輸送を通じて、社会の信頼に応える」というものがある。その理念のもとに、「安全の確保が最重要課題であり、運輸の安全マネジメントに基づき改善を図りグリーン経営を進め安全・安心で、環境にやさしい交通をめざす」「路線バスあるいは代替交通は街づくりの核として必要不可欠であり、市との緊密な連携のもとに、路線統合によるスケールメリットを活かし、負担軽減を図りまた、市の単独補助制度も活用し、市内中心部を主体に維持する」を実行していきたいと考えている。  
現状、路線バスについては補助金をいただいても赤字である。負担軽減を図るためには不採算路線をどうするかが課題となる。少子高齢化、あるいは車社会の進展により利用者が減少し、さらに補助金の赤字額の4分の1が事業者負担であるというのが事業として成り立たない要因だろう。これまでは高速バスや貸し切りバス等の付帯事業の収益により赤字を埋めながら経営を維持してきたが、事業者負担がこれまでになく経営状況を圧迫している状況。人件費、運行経費削減も限界に近く、このような中で現状の運行形態を維持するのは難しい。秋田市の南部・東部についても秋田市の方針に基づいて進めていく。  
H22年度から予定されている補助金制度の改正については、これを契機として地域交通をよりよいものに変えていくことが重要であると考えている。市と協議の上、当社にできることがあれば関わっていきたい。路線廃止がマイナスなイメージだけではなく新たに地域の実情に根ざした地域交通網を作るうえで必要なきっかけととらえ、市の方針に基づき関係者と協議していきたい。

会 長	<p>どちらかというと経営的な観点からのものが多いように感じる。最後にある、「新たな地域の実情に根ざした交通網をつくる」という観点で協議していきたい。</p> <p>議事開始</p>
事 務 局	議事(1)秋田市公共交通政策ビジョン骨子(案)について説明
委 員	<p>説明が不足した部分について補足したい。</p> <p>P1 の目標年次について、なぜ H27 年度なのかと疑問に思った方もおられるかと思う。昨年度から第 11 次総合計画が始っており、その目標年次がスタートから 9 年後の H27 年度末とされているため、それに合わせた形としている。H23 年度末の必要に応じた見直しというのは、始まって 3 年くらいは色々実験的に動かしてみないと分からないこともあることから、3 年後に見直すことにしたものである。</p> <p>前回の資料は総じて漠然とした表現が多かったが、今回はエリア別、主体別に役割を明記した。一般に地方都市では行政に依存しがちであるといわれているが、秋田市でこういった役割分担が実際に可能なものかどうか、委員の方々からご意見を頂きたい。</p>
委 員	<p>P3 秋田市におけるコンパクトシティのイメージとして富山市型を目指して再構築したいとあり、実際に富山市で運用されている公共交通システムのメリットとデメリットは検証したことと思うが、その内容について具体的にお聞きしたい。</p> <p>また、秋田市では具体的な施策としてタウンビークルを例として挙げているが、富山市にはそういったものはあるのか。</p>
委 員	<p>コンパクトシティを掲げている都市で、うまくいっているか否かの評価がまだ固まっていない。富山市と青森市は都市構造が類型として明らかに異なる形をしているため取り上げた。先行している他都市のコンパクトシティのうち、青森市の一極集中型と富山市の公共交通軸集中型のどちらを選ぶかという視点からいけば、本市の置かれている状況は富山市に近く、平野部が広く農村地域が市の中で大きなウエイトを占めるという本市の特徴から、富山市のような公共交通軸に沿ったコンパクト化が妥当だろう判断した。</p> <p>また、タウンビークルに近い施策として、富山市では LRT(次世代型路面電車)がある。これは、廃止予定だったローカル線を路面電車として再生させたものである。</p>
委 員	<p>タウンビークルが実現された場合、それがパークアンドライドシステムに繋がるのだろうか。市民がどこに駐車するのか等、さらに大きなまちづくりという観点から進めていかなければならないと思われる。</p> <p>P10 公共交通空白地域とは、現状で空白地域があるということなのか、将来的にそういった地域が発生したときにこういった対処を取ることなのか、お聞きしたい。</p>
会 長	<p>パークアンドライドについて、富山市型のコンパクトシティを見ると LRT 等の公共交通軸を重視することを想定している。秋田市におけるコンパクトシティのイメージでは幹線バスの線があるが、今以上にサービスレベルを上げ、多頻度で高速なものでないと、富山の公共交通軸に相当しないのではないだろうか。パークアンドライドやトラムの規模が、イメージしているコンパクトシティとは違うように感じるのだが、その点についてご説明いただきたい。</p>

- 委員 議論の前提として、市の交通局を廃止して中央交通へ路線の移管をしたという経緯から、バス事業者の補完をするのが市の役割であると考えている。その中で中央街区の活性化を図るため、今のバス路線を補完する移動手段の検討をした結果、タウンビークルという、路線バスとは異なる形で人を輸送するシステムという発想に至り、中心市街地活性化計画に位置づけられた。都心部の公共交通はバス事業者に担っていただくという役割分担をしており、都心部の細かい修正をする役回りをタウンビークルが担っている。全体の骨格をこのタウンビークルが担うという意味ではない。
- 公共交通空白地域について、横山金足線沿線の大規模住宅団地等、人口はあるのにバスの通っていないところがある。そういったところを公共交通空白地域と称して記載している。H17年9月時点で中央交通・市交通局の路線が入っていた地域に関しては、将来にわたって市が責任を持って移動手段の確保をするが、バス路線はない地域をあえて選んで居住している方に対しては、違ったアプローチの仕方になるだろうということから、公共交通空白地域という類型を別の対応の仕方に行っている。
- 委員 P5 にバス運行情報提供の充実・バス利用環境の改善とある。秋田市の人口が減少している中で、市民だけを対象にして利用者を増やすというのは現実的でない。他県の人でも路線バスを利用しやすいような状態になればよいと思う。多くの他県の方に秋田駅前バスターミナルが使いにくい、分かりにくいと言われる。
- ソフト面について、秋田駅と、市の案内所、バス事業者がうまく連携できているのだろうか。どこに行っても同じレベルの案内ができるのだろうか。その点についての記載が欠けているように感じる。
- 委員 バス運行情報提供については、この春から、秋田駅前にバス案内システムの端末を設置したり、携帯電話からバスダイヤを見たりすることができるようにしたところである。また、秋田中央交通のホームページも大幅にリニューアルし、乗車バス停と降車バス停を入力して時刻表の検索を簡単にできるようになっている。しかし残念ながら年配の方は、携帯電話やインターネットを利用したがない傾向にあるため、こうした方々のニーズに十分応え切れていない状況である。このため、次の手として、バス路線・系統の記号・番号の統一化を「考えられる施策の例」として提案をしている。本日の協議会の目標は、この「考えられる施策の例」の前段として、「必要な設備投資を行うことにより利用者サービスを改善する」という交通事業者の役割、それに対して行政が必要な支援はする等、元となる考え方に合意していただくことである。次のステップとして、利用者の反応を見ながら施策を動かしていくという進め方でやっていきたい。
- 委員 確かに秋田駅前はホームを横断しなければならない等、危険な状態である。他県を見るとバスターミナルの形状がU字型で、横断をしなくてよい形が基本となっている。ただ秋田駅前では場所が無く、実現は難しい。系統の記号・番号の統一化については、電照式の方角幕が整えば簡単に表示を変えられるため、検討していきたい。
- 委員 目標年次について、資料に書かれている施策について、長期、中・短期で行うものなど、時系列で示していただけると、リアルさが出るのではないだろうか。

委員	過去に類似する方針・計画を2回つくった。いずれも中・長期的に取り組むとされていたものが、結果的に置き去りにされてしまっており、反省している。いろいろな方の理解を得て実現にこぎ着けるのは、大変だからといって中・長期的な施策に分類して置き去りにするようでは困る。やるべきことは今すぐにも着手し、少しずつでも議論を進めて、いろいろな人を巻き込み理解を得ていかなければ、いつまでたっても実現しない。 資料の施策の例で特に時系列の表現をしていないが、特に向こう3年で結論を得る・実施する等の区分はきちんと入れていきたいと考えている。
委員	今のお話を聞くと、目標年次というものが必要なのが疑問である。
委員	すべての市の施策が総合計画の目標年次を区切りとしている。新しい総合計画がどういった姿になるか分からないので、計画を作るのであれば、今ある総合計画の期間の中でできることをやって、それ以降は新しい総合計画で示された方向と整合をとった政策をつくっていくこととなるものと考えている。 また、連携計画に位置づけられる事業への国の支援が3年間に限られており、その3年間を実行してみたら、その次の手立てを考えたい。H23年度末以降のことは、そこまでいって見ないと見通しにくい状況にある。
委員	P8で「すでに代替交通が導入され、市が運営しているマイタウン・バス西部線、マイタウン・バス北部線についても、順次、市民・地元関係者による運営へ移行する。」とあり、さらにP4の内容で、郊外部・公共交通空白地域において交通事業者による運営で無ければ弾力的に運営できると読んでしまえるが、どうなのだろうか。 また、安全の確保にはコストがかかる。利用するお客様の数で安全のためのコストが下がってはならないということをご理解いただきたい。
委員	前段の説明が抜けており、誤解を招いたことをおわびしたい。運営とはルート、料金、ダイヤ、運行方法を設定することであり、それらを市民・地元関係者などの事業主体が行い、運行は運行主体に委ねるものである。郊外部・公共交通空白地域において、運営については市民・地元関係者が、運行については利用者の安全確保のためにも地域のタクシー会社等の事業者に行ってもらおうというのが本市の考え方である。例えば、北部で予約式の乗合タクシーを運行しているが、この場合事業主体が市で、運行主体は地域のタクシー事業者である。この事業主体の部分市民・地元関係者に担っていただくという趣旨である。 北部で運行している予約式乗合タクシーについて、導入当初から、路線バスに比べて改善された点もあるとPRしているが、利用者が伸び悩んでいた。しかし、いただいたご要望で着手できるものについては着手していく等の取り組みの結果、10月の利用者数が過去最高を更新し、運営を軌道に乗せていける兆しが見えてきた。ビジョンの案として、市民の皆さんがこういった役割分担を規定することについてどう感じるのか、率直な意見をいただくと参考になる。
会長	マイタウン・バス北部線に関して、多様なニーズが分かるのは住民自身であり、こういったやり方は大切である。行政だけでなく交通事業者も代替ルートの延伸への柔軟な対応をする等しっかりサポートすべきである。
会長	マイタウン・バス北部線について、事前に予約する場合に、病院や店などの目的地の人が予約してくれるとありがたいという住民の声もある。予約が面倒な方々のために、店先にタクシーの予約を承る旨のポスターを貼ってもらうなど、細かい配慮をしていかなないと高齢の方が使いづらいだろう。

委 員	員	P1では「将来にわたり持続可能な公共交通の実現」とあるが、P2では「本市の地域公共交通を持続可能性の高いものへと再構築する」となっており、落差を感じる。この表現を変えていただきたい。
委 員	員	P1とP2は同じことを意図して書いており、そこまで印象が変わるとは思っていなかった。意図としては、P1の「将来にわたり持続可能な公共交通の実現」である。これをそのまま目標へ書くこととする。
会 長	長	その点については私も気になっていた。「持続性」の中身をもう少し噛み砕いて表現したほうがよいのではないだろうか。
会 長	長	今回の骨子（案）についてご協議いただき、いろいろな意見をいただいた。目標、関係者の役割、地域別基本方針について、お示しの案でよろしいだろうか。
委 員	一 同	異議なし
会 長	長	それでは、目標、関係者の役割、地域別基本方針について了承し、ビジョン策定を行うこととする。次回は具体的な施策について提案できるように作業を進めていきたい。 以上で議事を終了する。
		議事終了