

1.秋田市地域公共交通の最近の動向について(報告)について

ご意見	事務局回答	対応
「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。(国土交通省秋田運輸支局 支局長 代理 大滝 委員)	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。	主催者である「秋田タウンマネージメント」の回答では参加人数は不明とのことである。
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、今まで無かった乗り換えが発生することで何か影響はなかったのか。(秋田市 副市長 代理 中澤 委員)	飯島北、組合病院の二箇所でも乗り換えが発生した。特に上新城区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。	
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。できれば土崎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。(秋田市マイタウン・バス北部線 運行協議会 会長 永田 委員)	同上	
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ぬ。不便さの解消という点だけで対処してよいのだろうか。(暮らしを考える女性の会 会長 高橋 委員)	同上	
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。(秋田市マイタウン・バス北部線 運行協議会 会長 永田 委員)	同上	
北部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。どうか乗り継ぎという現状の形をお願いしたい。(秋田中央交通(株) 専務取締役 伊藤 委員)	同上	
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歩み寄れるかということだと思う。(秋田大学 工学資源学部 木村会長)	同上	
先ほどの中央交通さんの意見には異議有り。今キングタクシーが引き受けてやってくれているのは有り難い。しかし、なぜ協議の段階で中央交通が手を挙げてくれなかったのか。もし、手を挙げてくれていたら、我々は親しみを以て迎えていた。(秋田市マイタウン・バス北部線 運行協議会 会長 永田 委員)	代替交通に関しては、中央交通を廃止に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加味しなかったわけではない。ご理解いただきたい。(秋田中央交通(株) 専務取締役 伊藤 委員)	

2.秋田市地域公共交通ビジョンの策定について

ご意見	事務局回答	対応
<p>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。こういう方々の公共交通に対するニーズに答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。(秋田大学 工学資源学部 木村 会長)</p>		<p>高齢者が使いやすいサービス提供についても考慮する。</p>
<p>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。(秋田中央交通(株) 専務取締役 伊藤 委員)</p>	<p>挙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。</p>	
<p>資料1 P14 例えば割引制度の導入という提案があった場合、こうした制度にすぐ移行したという話を聞いたことがない。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取り組んでいきたいが、敷居の高い問題については、秋田市さんとも十分に相談していきたい。(秋田中央交通(株) 専務取締役 伊藤 委員)</p>		<p>施策については、第6回協議会資料で提示した3つの視点から絞りこんでいきたい。施策導入にあたっては、関係者と十分協議を行ってきたい。</p>
<p>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。(秋田大学 工学資源学部 木村 会長)</p>		<p>同上</p>
<p>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。(秋田商工会議所 専務理事 佐藤 委員)</p>	<p>中央街区のタウンピークルについては、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。</p>	
<p>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。中心市街地活性化基本計画とも関連があるだろうから充分検討願いたい。(秋田商工会議所 専務理事 佐藤 委員)</p>		<p>充分検討を行う。</p>
<p>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。その後豊岩等その周辺部もそういった事態が予想される。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。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。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。(秋田市マイタウン・バス北部線 運行協議会 会長 永田 委員)</p>		
<p>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実態があるのか。秋田大学 工学資源学部 木村 会長)</p>	<p>競技会が八橋で行われる場合等、イベントがあると定員オーバーになる。(秋田市マイタウン・バス北部線 運行協議会 会長 永田 委員)</p>	
<p>・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年間の具体的な計画なのか、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、市民型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。(国土交通省秋田運輸支局 支局長 代理 大滝 委員)</p>	<p>・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。</p>	<p>・後日、大滝委員からのヒアリングの回答において、連携計画は短期に限ったものではなく政策ビジョンと連携計画を分ける必要はないとのご意見をいただいた。そこで政策ビジョン=連携計画という位置付けに変更した。 ・その他ご指摘については、整理の仕方を変えたため、内容が変わっている。</p>

ご意見	事務局回答	対応
<p>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。公共交通には活かさないのか。(秋田商工会議所 専務理事 佐藤 委員)</p>	<p>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。</p>	
<p>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自己実現の手段になってしまっているということを考慮すると、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、交通弱者の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。</p> <p>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。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。これを総合交通戦略で受けとめて、秋田市地域公共交通協議会における公共交通の件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。</p> <p>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いう目論見がある。</p> <p>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。(秋田市 副市長 代理 中澤 委員)</p>		
<p>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。(秋田大学 工学資源学部 木村 会長)</p>		
<p>資料1 P23 公共交通というのは秋田市においてはバスであろう。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なイメージ、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。(暮らしを考える女性の会 会長 高橋 委員)</p>	<p>資料1 P18、19 作業途中のものを掲載している。直感的にわかりやすいものとして、運行本数と運賃がある。運行本数の格差を見ながら、秋田市ではシビルミニマム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る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 市民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。(秋田市 副市長 代理 中澤 委員)</p>	<p>バスのサービス水準については現在検討中である。</p>
<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。(秋田大学 工学資源学部 木村 会長)</p>		<p>今後の検討にあたり参考にさせていただく。</p>
<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。(秋田大学 工学資源学部 木村 会長)</p>		

3.路線の廃止について

ご意見	事務局回答	対応
<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> <p>(秋田中央交通(株) 専務取締役 伊藤 委員)</p>		
<p>御所野ニュータウン線(横森・城東日赤)、城東経由大学病院線について、運行状況は極端に悪くはないのに廃止したのはなぜか。(秋田大学 工学資源学部 木村 会長)</p>	<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、一部区間については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、お客様のご迷惑にならないということで廃止した。(秋田中央交通(株) 専務取締役 伊藤 委員)</p>	
<p>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。(秋田大学 工学資源学部 木村 会長)</p>	<p>まず、岩見三内線、雄和線、ユーグル(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、おのおのが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べきだと考えている。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	