

1.秋田市地域公共交通ビジョン骨子（案）について

ご意見	事務局回答	対応
<p>説明が不足した部分について補足したい。 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次総合計画を始めており、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なっている。H23年度末の必要に応じた見直しというのは、始まって3年くらいは動かしてみないと分からないこともあることから、見直し時期を明示している。 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が、秋田市でこういった役割分担の中で、魅力的な公共交通をつくりあげていくことが可能かどうか、委員の方々からご意見を頂きたい。(秋田市 副市長 代理 中澤 委員)</p>	<p>—</p>	<p>—</p>
<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。 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。(暮らしを考える女性の会 会長 高橋 委員)</p>	<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変わった形をしているため大きく取り上げた。先行している他都市のコンパクトシティのうち、どれが秋田市に近いだろうかという選択のなかで進めていく。青森市の一極集中型か富山市の公共交通軸集中型という類型からいけば、秋田市の置かれている状況は富山市のものに近く、平野部が広く農村地域が市の中で大きなウェイトを占めるという秋田市の特徴があるため、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。 富山市ではLRT(次世代型路面電車)という、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例がある。(秋田市 副市長 代理 中澤 委員)</p>	<p>—</p>
<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。 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。(暮らしを考える女性の会 会長 高橋 委員)</p>	<p>パークアンドライドについて、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前提条件として、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に掲げている。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。</p>	<p>—</p>
<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。(秋田大学 工学資源学部 木村 会長)</p>	<p>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。バス路線はないがその場所を好んで居住しているという方に対しては、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なっている。(秋田市 副市長 代理 中澤 委員)</p>	<p>—</p>

ご意見	事務局回答	対応
<p>P5 ②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のバスターミナルが使いにくい、分かりにくいと言われる。</p> <p>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。(秋田県高等学校 PTA 連合会 会長 代理 工藤 委員)</p>	<p>バス運行情報提供については、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ることができるようにしている。また、秋田中央交通のホームページが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、時刻表の検索が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る傾向にあるため、うまくニーズに答えられていない状況である。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「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。</p> <p>(秋田市 副市長 代理 中澤 委員)</p>	<p>対応</p> <p>—</p>
<p>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、電照式の方向幕を整えば簡単に表示を変えられるため、検討していきたい。(秋田中央交通株式会社 伊藤委員)</p>	<p>—</p>	<p>—</p>
<p>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くと、リアルさが出るのではないだろうか。(秋田市 PTA 連合会 会長 渡辺 委員)</p>	<p>過去に類似する計画を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、置き去りにされてしまったということがあり、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でも着手し、少しずつ議論を進めて、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。</p> <p>資料の施策の例で特に時系列の表現をしていないが、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。(秋田市 副市長 代理 中澤 委員)</p>	<p>個別施策の実施方針の中に実施計画を明記した。</p>
<p>今のお話を聞くと、目標年次というものが必要なのか疑問である。(秋田市 PTA 連合会 会長 渡辺 委員)</p>	<p>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を考えている。</p> <p>また、連携計画に位置づけられる事業への国の支援が3年間であり、その3年間実行してみたら、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。(秋田市 副市長 代理 中澤 委員)</p>	<p>—</p>

ご意見	事務局回答	対応
<p>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。</p> <p>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。(秋田県ハイヤー協会秋田支部 支部長 佐藤 委員)</p>	<p>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、それらを運営主体が行い、運行は事業主体が行うものである。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秋田市の考え方である。例えば、北部で予約式の乗合タクシーを運行しているが、この場合運営主体が市で、事業主体は地域のタクシー事業者である。</p> <p>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。(秋田市 副市長 代理 中澤 委員)</p>	<p>対応</p> <p>—</p>
<p>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。(秋田大学工学資源学部 木村 会長)</p>	<p>—</p>	<p>—</p>
<p>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いと高齢の方が使いづらだろう。(秋田大学 工学資源学部 木村 会長)</p>	<p>—</p>	<p>—</p>
<p>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。(暮らしを考える女性の会 会長 高橋 委員)</p>	<p>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。(秋田市 副市長 代理 中澤 委員)</p>	<p>「将来にわたり持続可能な公共交通を実現する」という表現に修正した。</p>
<p>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。(秋田大学 工学資源学部 木村 会長)</p>	<p>—</p>	<p>—</p>
<p>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。(秋田大学 工学資源学部 木村 会長)</p>	<p>—</p>	<p>—</p>
<p>異議なし(委員一同)</p>	<p>—</p>	<p>—</p>
<p>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。</p> <p>以上で議事を終了する。(秋田大学 工学資源学部 木村 会長)</p>	<p>—</p>	<p>—</p>