

第7回秋田市地域公共交通協議会議事要旨

開催の日時	平成21年1月15日(木) 午後1時30分~3時30分
開催の場所	秋田市役所 第3・4委員会室
委員の定数	24名
出席委員	20名(内代理出席11名)
議 事	(1)秋田市公共交通政策ビジョン(素案)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	前回承認いただいた骨子を元に個別施策案を盛り込み、ビジョンの素案を提示した。今回、ビジョン案をとりまとめることとなるため、活発なご議論をお願いしたい。
会 長	秋田市公共交通政策ビジョン(素案)について、これは前回の協議会において、公共交通政策ビジョン骨子として、目標や関係者の役割、地域別基本方針などを案としてお示しし、委員の皆様からご了承をいただいたことから、具体的な施策を盛り込みながら、秋田市公共交通政策ビジョンの素案として取りまとめたものである。 なお、資料を事前に配布した際に、掲載を希望しない施策又は追加したい施策がある場合は、ご回答いただくこととしていたが、特に無かった。 議事開始
委 員	たくさんの方向性が示されており、これらがつつがなく実現すれば、公共交通はよりよくなると思う。この数々の施策の中で今すぐ出来ること、時間のかかることを振り分け、目標年次を設けて、実現できたか否かを示せば、市民にとって分かりやすいだろう。 現行の道路事情の中でPTPSが即実現可能あれば、ボトルネックの交差点というものがなくなり定時走行に寄与するだろう。早急実現できるか、市民の共同という視点があるとすれば、第3者的なNPO等が注視していくといった行動もできるのではないか。 バスマップについて、今回配布されたものは家で見るのならばいいが、持ち歩くという点では不便である。持ち歩けるような小さく簡便なものもあるとよい。

委員	<p>P24 「個別施策の実施方針」の考え方についての質問かと思うが、今回のビジョン案を作成するにあたり、事務局で考えられる施策の一覧をまとめており、P24 の注釈にある「 .実施が不可欠なもの」「 .低コストで効果が見込まれるもの」「 .一定のコストを要するものの、効果が期待され、社会実験により検証を行う施策」という3つの基準で選んだものを掲載している。いつまでどの段階まで進めるかについては、「実施計画」の項目にて、色分けして示している。「短期コスト」「総コスト」の項目では、向こう7年で全部やりきった場合のコストが「総コスト」、3年間分だけをやった場合のコストが「短期コスト」である。</p> <p>市で今年度予算化を検討しているものとしては、バスマップの作成やモビリティ・マネジメントがある。これが皮切りになってビジョンを動かしていくことになる。</p> <p>PTPS については、市でも一定の負担を考えているが、第一義的には交通管理者である警察にお願いしたいと考えている。</p> <p>バスマップについて、携帯性を高めるとするのはいいアイデアだと思うので取り入れていきたい。</p>
委員	<p>PTPS、バス専用レーンの再導入については、これからバスがもっと増えるのであれば、専用レーンも考えていかなければならないが、片側2車線の現在の状況では難しい。朝は土崎～山王へ3車線、夕方は山王から土崎まで3車線にするなど、中央線変移も検討が必要になってくるだろう。</p> <p>PTPS 導入についてはよいことだとは思いますが、あくまでバスが増加した際のことである。予算が絡むことなので、充分検証していかなければならない。</p>
会長	<p>新国道でのバスの運行本数はどうなのだろう。事務局にうかがいたい。</p>
事務局	<p>P6 にバスの運行本数を図にしたものがある。新国道では100～200程度運行されている。市内の中でも多い路線である。</p>
会長	<p>運行本数はあるが、実際に乗れるものがあるかどうかという問題もあるだろうし、モビリティ・マネジメントなど他の施策を展開していくとともに、PTPSを導入していくなどしていかななくては、動かないのではないだろうか。いろいろな施策が絡み合って、よいスパイラルになっていくのではないだろうか。</p>
委員	<p>将来公共交通を利用するであろう子供たちに対して、モデル団体向けプログラムというものがあるとP66に説明あった。具体的に山王中学校が対象とされている。環境保護の面での公共交通の使い方を教えるのであれば、中学校を選んだ理由は分かるが、公共交通の利用というものを教えるのであれば、「低年齢時から学習することによって～」とあるように、むしろ小学校を対象にした方がよいのではないだろうか。</p>
委員	<p>具体的にどの小中学校で実施するかについては、まだ教育委員会の方々とすり合わせができていない。低年齢時から理解を深めるという方向でいきたい思いはもちろん持っているが、必要性の高い順にモデル的に実施していき、他の学校へ展開していくというのが基本的な方針である。</p> <p>なぜ山王中学校をモデルとしたのかというと、同校の建て替え後、校区を廃止した結果、朝夕に保護者による送迎が増え、山王十字路周辺の渋滞に拍車をかけているのではないかという指摘があり、緊急性が高いと考えたからである。</p>

委 員	よいプランだと思うので教育関係者等、横の連動もうまくつけながら、実施してほしい。
委 員	<p>利用しやすい運賃について、「地域住民の理解と協力によって人数が確保できれば」という表現は非常に消極的である。最初の投資は大変かもしれないが、利用しやすい交通機関になれば利用者が増えてくるのではないだろうか。</p> <p>秋田市の公共交通の変化が目に見えないことには、利用者が増えない。見やすいマップを作る、バス専用レーンを設けて定時の運行ができるようになる等の施策を実施していったほうが分かりやすく、利用者は増えるのではないだろうか。是非早めに行動していき形で見せていただきたい。</p> <p>料金体系についてあまり踏み込んだビジョンでないように感じる。例えば駅からスケート場まで一律300円などといった具体的なことも含めた検討があってもよいのではないだろうか。</p>
委 員	<p>前回の協議会でバス事業者から今後の経営方針について説明していただいたが、客観的に見て、バス事業者は今難しい状況にあり、単に運賃が安くなれば利用者が増えるだろうという見込みだけでは、値下げにはなかなか踏み切れないだろうと思われる。ご指摘のあったトリガー方式は、このような事態を打開するため、市が利用者とバス事業者の橋渡しをして、料金の設定について実験的に動かしていこうとするもの。料金に関しては、その他にもP23にあるようにゾーン料金制の検討や、運賃そのものの値下げではないが、ICカードの導入により小銭を出す手間が省け、高齢者や女性などターゲットを絞った割引も比較的自由にできるようになり、商業施設との連携による割引制度との連携もやりやすくなるなど、これらの施策の組み合わせによって、実質的な値下げや利便性の向上を目指していきたい。</p>
会 長	P53のバスのゾーン料金制のように、料金を分かりやすくし、上限をつけたほうがよいと思う。
会 長	P47の松江市の「まちかど研究室」とはどういったものか興味がある。事業者や、ユーザー、NPO等、公共交通に関心のある組織が意見を言い合える仕組みや、公共交通をサポートする組織を作ることを考えるべきではないだろうか。いろいろな意見が出てくると思う。
委 員	<p>昨年6月に「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」を取りまとめるにあたり、掲載してほしい事業を公募したところ、応募は1件だった。そのため、今後、公共交通を支援してくれる団体が急増することは期待できないと考えているが、来年度モビリティ・マネジメントの予算が付けば、モビリティ・マネジメントの協力団体の公募を改めて行いたいと考えている。さらに、環境部で進めている市民環境活動推進員（あきたエコふれんど）制度のように、公共交通に関心のある市民にモビリティ・マネジメントについて研修を受けていただき、モビリティ・マネージャーとして協力していただくことも考えている。</p>
委 員	<p>マイタウン・バス北部線は北部ふれあい号としての運行が始まってから、1年経過しようとしている。利用者は行きの予約には慣れてきたが、帰りの予約が出来ずに戸惑っているようだ。行きは自宅から電話をかければいいが、都市部に出てから帰るとき、電話をかける場所をみつけにくい。帰りについては路線バスの定時運行があると便利である。</p> <p>また、仕事などで帰りが遅くなるとバスが無くなってしまうので、中央交通やキングタクシーのほうでタクシー券を用意していただければ助かる。</p>

委 員	マイタウン・バス北部線の帰り便についての話はよく聞いている。運行協議会での議論を踏まえて、少しでも使いやすい形にしていきたい。
委 員	P12 表 秋田市における見直し案の影響のなかのマイタウン・バス運行費補助（西武線）のその他の項目のところに「補助対象期間を補助開始後3年間で打ち切り」とあるが、この表現だと、試験運行3年間に関する補助制度であると伝わらず、補助そのものが3年間で打ち切りであるように取られてしまう。なぜこのような表現になっているのかお聞きしたい。
事 務 局	3年間は試験運行を実施する場合の補助の期間である。文言を訂正したい。現在県は条件不利地域として過疎の地域を手厚く補助していくという方針であり、秋田市の場合それに該当せず、通常の補助をなかなか受けられないことが考えられる。
委 員	P26 を見ると7年間で総コストとして37億円かかるとされているが、これは秋田市が捻出する予定のコストなのか。
委 員	総コストは関係者それぞれに負担していただくこととしており、市のみがすべて負担するわけではない。 「 」で書かれているコストは現時点では把握できておらず、さらにコストが発生することもある。
委 員	コストは基本であり、欠けると施策の実現も難しくなる。これから現時点では見えてこない補助金や、新たな国の政策がでてくるかもしれない。そういったものを利用しながら、施策を実施していただきたい。
委 員	新法が制定されたことを踏まえ、国の新しい施策も出てきている。この協議会自体も新法に基づくものである。情報を集めて最大限利用していきたい。昨今、国では条件に合うだけでは補助金を出さず、先行して独自の取り組み、意欲のあるところのみ支援をしていくようになった。本市でも、できることから進めていって、実際に動いている様子を見せて、市民の理解を得ていきたい。
委 員	NHK の番組で、島根県の集落支援員制度が取り上げられていた。支援員が各集落の生活状況を調べていた。 私は仁別の9月末廃止路線の一番奥に住んでいるのだが、郊外部では交通手段だけを考えても、根本的な解決にはならないと思う。生活そのものも併せて調査していくべきではないか。
委 員	南部3路線の見直しでは、北部3路線の見直し時に実施した実証運行に代えて、個々の小学校区ごとに数人ずつ集まっていただき、生活交通のニーズを調査していくグループインタビューを年度末にかけて行うこととしている。そのなかではおそらく、生活交通の話にとどまらず、日々の生活の悩みや課題がたくさんでてくるのではないかと考えている。そのため、グループインタビューの結果を福祉部局等さまざまな方面と共有し多角的にアプローチしていけるようにしたい。 ただ、今年の9月末で廃止になってしまう路線について、すべての課題に同時に解決策を提示するのは難しいことも事実であり、代替交通の導入検討を優先させていただくことにご理解をお願いしたい。

委 員	員	<p>自宅からバスを利用する場合より自動車を利用した方がずっと割安である。高齢者の免許返上という声のあるなか、バスがなくなれば大変ではあるが、冬場寒いときなど、10分以上待たされるのであれば利用したくてもできない。私どもの団体で出席率が一番低いのは北部である。なぜならば移動手段の確保ができないためである。</p> <p>我々が公共交通に対して協力できることは、自宅近くのバス停の清掃・除雪などをすることくらいだろう。</p> <p>我々の周りでは、料金が安くなれば利用者が増えるだろうという声が多い。</p>
会	長	<p>料金もだが、使いやすさ、サービスの向上など、やはり生活の部分での理解が必要だろう。</p>
委 員	員	<p>今回のビジョンの進め方、考え方だが、秋田市のバスの利用者数はピーク時に比べて1/6～1/7の水準にある。おそらく、バスを利用できる環境にあるのに利用していない人がかなりの数いるであろうと予想している。今回提案しているモビリティ・マネジメントは、まずはバスを利用できる環境にありながらマイカーを選択してしまっている方々にバスの利用を働きかけていこうと考えている。</p> <p>モビリティ・マネジメントにおけるコミュニケーションアンケートの中では、通勤通学をマイカーで行った場合と公共交通で行った場合をデータをもとに冷静に比較していただくと考えている。車を買えば、購入費、ガソリン代、車検・保険代等もかかる。このような様々なコストを上乗せしたときの車の1回あたりの利用額と公共交通機関の利用額の比較や、所要時間の比較によって、公共交通を利用できる環境にありながら利用しない方々を少しでも振り向かせようと考えている。</p> <p>マイカーしか移動手段のない社会は、不安な社会と言えるのではないだろうか。そのような社会を是認するような政策には疑問を呈さざるを得ないと考えたことが、ビジョンのそもそもの出発点である。</p>
委 員	員	<p>P12 バス路線補助金の必要性についてだが、路線バスに対する補助の合理性・必要性が直感的に分かりづらいということが市議会でも何度か話題になったことを踏まえ、今回、今までの路線バスへの補助を止めて交通弱者の移動支援をタクシーで行うと仮定して、おおまかな試算をしたものである。</p> <p>試算の条件として、現在秋田市に住んでいる、家族の移動支援を期待できない75歳以上のみの世帯の人口(約1万人)に対し、往復交通費3,000円を市が半額、週2回分負担し、年間52週利用することを想定している。式にあるように、試算結果は15.6億円となる。</p> <p>往復交通費を3,000円と仮定したのは、現在、秋田空港～土崎駅間で乗合タクシーを利用した場合に片道1,500円であり、全市内においてこの料金でサービス提供していただくと想定したものである。</p> <p>15.6億円というものがどれくらいのボリュームかということ、今の路線バスに対する補助の市の負担額1.5億円の10倍を超えている。現実的に、ここまでの予算増は困難である。さらに、75歳以上のみ世帯の方以外の交通弱者はどうなるのか、タクシー業界が1,500円でのサービス提供が困難となった場合はどうするのか等、試算の仮定が破綻していくと、ますます現在の予算額との乖離が大きくなっていく。</p> <p>このように、公共交通に対して一定の負担を続けることが、市民の方々にとっても理にかなっているのだと試算が示している。</p> <p>それと併せて、P17以降にサービス水準の話が出てきている。市がバス事業者に対し1.5億円の補助金を出し、さらに高齢者向けのゆうゆう券等、諸々合わ</p>

せると公共交通関連で総額約 5 億円の支出をしているが、このお金が何に対して支払われているのかということ、P17 に示した運行状況、P19 に示したサービス水準にかなう移動サービス提供のためであると説明できる。

今回このビジョンに了解いただくとなると、委員の皆さんもなぜこのサービス水準に合意したのかと市民に問われることもあると思うが、説明が不安な方は、P17 以降の説明のとおり、現行のサービス水準を割り込まないことを市の目指すサービス水準として設定しており、さらに幹線バスでピーク時には 15 分に 1 本以上の運行を目標として掲げている旨を説明していただければよろしいのではないかと思う。

支出をしているが、このお金が何に対して支払われているのかということ、P17 に示した運行状況、P19 に示したサービス水準にかなう移動サービス提供のためであると説明できる。今回このビジョンに了解いただくとなると、委員の皆さんもなぜこのサービス水準に合意したのかと問われることもあると思う。説明が不安な方は、P17 以降の説明の通り、現行のサービス水準を割り込まないことを市の目指すサービス水準として設定しており、さらに幹線バスでピーク時には 15 分に 1 本以上の運行を目標として掲げていることを説明していただければよいかと思う。

委員 私どもはバス・タクシー事業者の指導・監督をしている。皆さんの意見はもっともだと思う。

バスには適正運賃という制度があり、初乗り 2km まで 140 円、あとは距離制ということで遠距離ほど高くなっていくことになる。この制度でバス事業者はある程度の乗客を確保し成り立っているのだが、これが市内各地で上手くいかず路線廃止となっている。

赤字の場合に県・国がやる場合もあるのだが、市でも赤字補填している。実は赤字の 25% については事業者が貸し切りバスや高速バスの収益等から負担しているという実態がある。

事業として成り立たないということで路線の廃止をしたのだから、そこに今までのバス運賃を維持し代替交通を走らせるとなると、やはりまた事業として成り立たなくなるのではないだろうか。

今まで市で補填していた分と同じか、それより安い額でやりたいということでも様々な方策を考えているのだろうが、バスもタクシーも労働集約型ということで、タクシーの方が運転手のコストが若干安いものの、大差はないことをご理解いただきたい。

バス並みの運賃でタクシーのように目的地から目的地へ行きたいという要望もあるだろうが、タクシーでは運賃の値上げを行っている。委員の話にあった空港まで 1,500 円というのは乗り合いタクシーであることを仮定して計算した料金であり、1 人の乗客では事業は成り立たないということをご理解いただきたい。

会長 補助金の試算の話に関してはコストがもっと大きな額になることが予測される。皆さんにも了解していただきたい。

会長 これまで、いろいろとご意見を頂戴したところだが、秋田市公共交通政策ビジョンの素案については、基本的に皆様にお示しの案で了承することとしてよろしいだろうか。

委員一同	異議なし
会長	それでは、秋田市公共交通政策ビジョンの素案については了承し、今後は秋田市公共交通政策ビジョンの案として、パブリックコメント等意見募集を行わせていただく。
	議事終了