

「秋田市公共交通政策ビジョン(案)に対する意見等の概要と協議会の考え方について(案)」

<処理区分の凡例>

- A 意見の趣旨等をビジョンに盛り込むもの 28件
- B 意見の趣旨等は既にビジョンに盛り込み済みと考えるもの 30件
- C ビジョンには盛り込まないもの 0件
- D その他、意見・要望 7件
- 合計 65件

No	該当ページ	意見・提案等(原文の趣旨を損なわない範囲で要約)	協議会の考え・対応	修正の可否
1	P62	ICカード導入はコスト面で秋田中央交通(株)のみで可能だろうか。JRと共有することで可能か？	ICカード導入については、P36及びP37、P62において「市内バス・公共交通で利用可能なICカードの導入検討」として記載しているように、バス事業者のみならず、鉄道事業者との共通利用も含めまして、各関係者間で導入方法について検討し、実証実験・効果検証を行い、効果を確認したうえで本格導入を行うこととしております。 P36、P37、P62の「市内バス・公共交通で利用可能なICカードの導入検討」の関係を「バス事業者」から「バス・鉄道事業者・協議会」に修正いたしました。	A
2	P66	バストリガー方式はいいと思うが、その人数だけ利用する地域路線があるのか？	バストリガー方式については、市が市民・地元関係者とバス事業者の仲介を行うこととしております。実証実験・効果検証を行い、効果を確認したうえで本格導入を行うこととしております。	B
3	P71	モビリティ・マネジメントの実施は、秋田では無理だと思う。公共の交通へ乗り換えるまでの交通手段が車だったり。	本市では、2/3の市民が公共交通を利用可能な環境にあり、公共交通を利用できる環境にあるのに利用していない方々がかなりの数にのぼるものと考えております。今回提案しているモビリティ・マネジメントにおけるコミュニケーションアンケートでは、こうした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に対し、公共交通の利用を働きかけていくこととしております。 ご意見を踏まえ、P75に「モビリティ・マネジメントは公共交通を利用できる環境にありながら利用しない市民を中心に実施し、その効果を検証した上で中長期的に実施可能かどうか今後検討していく。」旨追加いたしました。	A
4	P71	市街地では自転車にしても道路幅が狭いところが多く危険。秋田市の新国道、横山金足線はどうしてあんなに道路が狭いのでしょうか。また、自転車・歩行者の優先歩道が少ない。	自転車・歩行者通行環境の向上や道路整備については、現在策定中の「秋田市総合交通戦略」(素案)において施策を提案しております。	D
5	P55	秋田市におけるバスの行き先表示(案)でナンバリングを採用し、わかりやすくするとあったが、ナンバリングは英数字ではなく、東西南北と数字にしたほうがいい。例：新屋線秋田駅西口発大町経由新屋案内所行→(行き先表示)「西—1大町新屋」とする。「西」は新屋地区が西部にあるため。1は秋田駅前発新屋方面には新屋線、新屋西線の2線があり、1を新屋線。2は新屋西線にするため。下手に英数字でやるより、県外の人にも方向がわかりやすいと思う。また、54ページの神田旭野線表示案に大きく行先が先あり、そのあと小さく経由地、小さくナンバリング(英数字)の順であったが、私が上で述べたように「西—1大町新屋」と「大きくナンバリング(東西南北、数字)・小さく経由地・大きく行先」と表示したほうがわかりやすい。外国人にも分かるように行き先表示の「西」の下には「west」と入れること。また側面表示も行き先表示と同じく「ナンバリング(東西南北、数字)・経由地(側面なので詳しく)・行先」の順で入れること。	バスの行き先表示(案)については、本ビジョンの中では、「バス路線・系統の記号や番号統一化によるわかりやすいバス路線・系統表示」の一案として英数字によるナンバリングを例示しております。 ご提案の「東西南北(英語併記)と数字」による行き先表示については、P54,55に例として「方面別路線で色分け、記号、番号分類(案2)」として追加掲載いたしました。	A
6	P75	モビリティマネジメントに関すること。文章の中で住民利用者向けプログラムの対象：市民・郊外部における活動で、私は西部地区に住んでいる者なので、西部マイタウン・バス利用者増加のために運営の担い手になりたいと思う。短期的対策ではなく長期対策でモビリティマネジメント(手法はワークショップで住民参加のまちづくり)を行ってほしい。ワークショップ手法でやると意見がどんどん出やすい。これはバスに関心を持つきっかけになる。	ご意見を踏まえ、P75に「モビリティ・マネジメントは公共交通を利用できる環境にありながら利用しない市民を中心に実施し、その効果を検証した上で中長期的に実施可能かどうか今後検討していく。」旨追加いたしました。	A
7	全般	よく考えられています。 秋田の車社会を活かして、ポイントとなる箇所に駐車場をつくり、そこまでは車で、それ以外はバスでということがあれば利用するかもしれませんが、バスの利用は難しいと思われま。す。(いくら考えても需要は増えない) いっそうのこと、全て廃止し、ジャンボタクシー等にした方が利用率は上がると思いますが。(つまり、個別利用) バスは観光用だけで十分のような気がします。(無駄がない)	本市では、2/3の市民が公共交通を利用可能な環境にあり、公共交通を利用できる環境にあるのに利用していない方々がかなりの数にのぼるものと考えております。今回提案しているモビリティ・マネジメントにおけるコミュニケーションアンケートでは、こうした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に対し、公共交通の利用を働きかけていくこととしております。 ご意見を踏まえ、P75に「モビリティ・マネジメントは公共交通を利用できる環境にありながら利用しない市民を中心に実施し、その効果を検証した上で中長期的に実施可能かどうか今後検討していく。」旨追加いたしました。 なお、ジャンボタクシー等の導入拡大により、どこに住んでいても利用が可能になると、市街地拡大が助長され、低密度で非効率な市街地形成が促進されてしまう弊害も指摘されております。	A
8	P62～	現在のバス回数券をバスカード化していただきたい。回数券だと、はじめての場所だった時など行先の料金表を見たりして降りる時まごついて人によっては時間がかかり、バス停の通過時間通りいなくなっている。首都圏のPASMO、suicaみたいにはいかないだろうが。 秋田市の中心部だけでも料金を一律にすれば、これから増えるであろう免許返上した高齢者も市の中心部にカードで気軽に出かけられるようになると思う。	本ビジョンでは、現在の現金及びバス回数券による運賃の支払いに代わるものとして「市内バス会社・公共交通で利用可能なICカードの導入」を施策として挙げております。ご意見を踏まえ、P62に「ICカード導入の際、各種バス回数券の割引等の現行の割引制度の適用や乗り継ぎ割引、商店等のポイントカードとの融合などの新たな割引制度の適用も検討する。」旨追加しました。 また、中心部のバス料金一律化等については、本ビジョンにおける施策の一つであるP67の「バスのゾーン制料金の導入によるバス運賃支払いの単純化」において検討することとしております。今後、バス路線の再編とあわせて幹線バスへの導入を検討し、幹線バスで実証実験を行い、その結果を踏まえて本格導入を検討することとしております。	A

No	該当ページ	意見・提案等(原文の趣旨を損なわない範囲で要約)	協議会の考え・対応	修正の可否
9	P37	郊外部代替交通の導入について、「中心部と郊外部のスムーズな乗り継ぎを確保し利便性を図る。」とあるが、導入済地域はうまくいっているのか？	現在、西部地域と北部地域において代替交通が導入されており、中心部のバスや鉄道へできるだけスムーズに乗り継ぎできるようなダイヤ設定に努めております。 また、平成21年2月10日より、西部市民サービスセンターがマイタウン・バス西部線と中心部のバスや鉄道との乗り継ぎ拠点となっておりますが、これまでのところ特に問題なく運用されております。	B
10	P35	現在の秋田市内の民間バス事業者はダイヤ作成、案内などにおいて、旧秋田市交通局と比較して、レベルが低いと思わざるを得ない点が多々ある。秋田市には交通局時代のノウハウを持った職員が残っていると思われるので、それを提供することも行政の役割の1つとして検討してほしい。	バス路線の再編を行う際には、協議会の枠組みを通じて市とバス事業者が一体となって取り組むことになっており、市が有するノウハウも提供していきます。 ご意見を踏まえ、P39の「バス路線再編」にその旨追加いたしました。	A
11	P39～44	幹線バスの新国道、牛島方面などは、現行では、10分以下の間隔で空のバスが運行する時間がある一方、長い空白時間帯もある。極力待ち時間が均等になるようダイヤを考慮してほしい。乗車機会の増加と共に収支の向上にもつながる。 また、工場地帯である茨島地区西側を運行している新屋線を、両側が住宅地である卸町との境の東側を通す、千秋・保戸野・大町・中通等を結ぶ市街地循環バスを新設するなど思い切った路線変更も必要ではないか。例えば、大町地区の高齢者で中通病院へ向かう公共交通機関がなく困っている人がいる。 既存の事業者が消極的なら、別事業者を募っても、市民の需要に応じた路線設定をしてほしい。	P33に示しておりますように、幹線バスについては、サービス水準として朝・夕ピーク時には1路線あたり15分に1本以上の運行を目指します。 ご意見を踏まえ、P42に「幹線バスは系統を集約し、朝・夕ピーク時には1路線あたり15分に1本以上の運行本数を確保する。また、極力待ち時間が均等となり、わかりやすく利用しやすいダイヤ設定とする。」旨追加いたしました。 ご提案いただいた新屋線の経路変更や市街地循環バスの新設については、貴重なご意見としてP39～の「バス路線再編」の中で今後バス事業者との協議へ反映することとします。	A
12	P 54～55	記号・番号表示は旅行者や外国人には便利だが、地名と番号の対照が必要であり、時々バスに乗る程度の市民には不便なので、文字表示の統一・充実も両立できるようお願いしたい。 例：現行のLED表示の「秋田駅」と「秋田駅前」の混在。新国道経由・寺内経由とも後部に「土崎・飯島」としか表示されず区別できない等。	ご意見のバスの行き先表示(案)については、本ビジョンの中では、「バス路線・系統の記号や番号統一化によるわかりやすいバス路線・系統表示」の一案として英数字によるナンバリングを例示しております。 ご意見を踏まえ、P54に「バスの行き先表示の文字情報(地名等)は、利用者が混乱しないように表現の統一を図る。」旨追加いたしました。	A
13	P54	記載はあくまでも例だとは思いますが、「空港と山王」、「臨海と泉」が同記号では、秋田市の地理を把握している者にはかえって分かりづらく、混乱しそうです。実際の記号付与時には、慎重な検討をお願いします。 同時に秋田駅西口のバス乗り場の割り振りが無秩序で分かりづらく、抜本的な見直しが必要。	バスの行き先表示(案)については、本ビジョンの中では、「バス路線・系統の記号や番号統一化によるわかりやすいバス路線・系統表示」の一案として英数字によるナンバリングを例示しております。 ご意見を踏まえ、バスの行き先表示については、他の方からご意見を参考に英数字以外に東西南北と数字による表示例をP54,55に「方面別路線で色分け、記号、番号分類(案2)」として追加掲載いたしました。 また、秋田駅西口のバス乗り場の割り振りについては、P54に「同時にバス路線の多くが発着する秋田駅西口及び東口のバス乗り場のバス路線の割り振りについてもよりわかりやすくなるように見直しを検討する。」旨追加いたしました。	A
14	P56～57	バス停の路線図掲示以前の問題として、時刻表を見やすくしてほしい。例えば上りの通町では、秋田駅行きしか通過しないのに、現在は路線毎に別の表になっており、直近の便を探しづらい(交通局時代は1枚の表になっていた)。バス利用の根本的な案内なので、わかりやすくしてほしい。	市ではバス運行情報提供の充実のため、バス停の時刻表に加えて、平成20年4月から、バス出発時刻等の検索を秋田駅前周辺に設置された情報端末機で行う「秋田駅前バス案内サービス」と、携帯電話で行う「携帯版バス案内サービス」を開始しました。また、秋田中央交通(株)のインターネットホームページも平成20年10月からバス出発時刻・料金等を検索できるよう大幅にリニューアルされています。 ご意見を踏まえ、P57の後ろに「＜参考＞現在、秋田市で実施されているバス運行情報提供の充実サービス」として上記サービスの紹介を追加いたしました。	A
15	P60	強風・吹雪を考慮した上屋にしてほしい。現在の茨島三丁目など、乗客がバス接近を、バス運転士が乗客の有無を、それぞれ確認しにくい構造のものもあるので、考慮してほしい。	ご意見を踏まえ、バス停上屋については、P60に「冬の強風や積雪を考慮し、歩道幅員など構造上問題が無ければ風除けのついた冬でも使いやすいバス停上屋の設置を検討する。」旨追加いたしました。	A
16	P60	停留所の除雪体制を作してほしい。ドアの幅だけで良いので、車・歩道の境を除雪してもらえれば利用者は非常に助かる。道路管理者やバス事業者に限らず、付近住民・企業・地域団体に無償で委託することも可能ではないか(全国的に見られる無人駅の清掃のように)。	市では、平成18年度から、バス路線を「主要幹線」に位置づけ、優先的に除排雪を行うこととしております。また、バス停のすみやかな除排雪を実施するために各代表の方々が協議会の委員である各PTA連合会、老人クラブ、町内会の皆様にバス停付近の除排雪状況の確認及び市への情報提供にご協力をいただくこととしておりますので、その旨をP60に追加いたしました。	A
17	P62～65、69	ICカードを導入するのならば、JRと共通利用できるようにしてほしい。JRでの通勤・通学者や旅行者のバス利用増加が見込める。 また、割引(現行の買物回数券、富山ライトレールの高齢者割引などのような)や他路線乗継割引、商店のポイントカードとの融合など、他都市の制度を参考にし使いやすいものを希望する。	ICカード導入については、P36及びP37、P62において「市内バス・公共交通で利用可能なICカードの導入検討」として記載しているように、バス事業者のみならず、鉄道事業者との共通利用も含めまして、各関係者間で導入について検討し、実証実験・効果検証を行い、効果を確認したうえで本格導入を行うこととしております。 P36、P37、P62の「市内バス・公共交通で利用可能なICカードの導入検討」の関係者を「バス事業者」から「バス・鉄道事業者・協議会」に修正いたしました。 また、P62に「ICカードの導入の際、各種バス回数券の割引等の現行の割引制度の適用や乗り継ぎ割引、商店等のポイントカードとの融合などの新たな割引制度の適用についても検討する。」旨追加いたしました。	A

No	該当ページ	意見・提案等(原文の趣旨を損なわない範囲で要約)	協議会の考え・対応	修正の可否
18	P69	「買物回数券」が例に含まれていないが、割引率の高さや時間以外に利用制限がないため、非常に使いやすい制度だと思っている。もっとPRすれば利用促進につながると思う。 名古屋の「ドニチエコきっぷ」の施設割引は、金沢市(北陸鉄道バス)、熊市、鹿児島市では紙の一日乗車券でも類似制度があるので、秋田でも検討してほしい。	ご意見を踏まえ、「買物回数券」等、現在秋田中央交通(株)で利用可能な各種回数券の例をP69、P70に追加いたしました。各種回数券については、秋田中央交通(株)のインターネットホームページ等で情報提供しておりますが、さらなるPRに努めます。 名古屋の「ドニチエコきっぷ」のような施設割引については、P69に「商業施設と連携した割引サービスの拡大」において導入を検討することとしておりますが、より具体的な表現となるようP69の「現在の一日フリー乗車券の土・日・休日割引による休日利用促進」を「現在の一日フリー乗車券の土・日・休日割引の導入と現在の一日フリー乗車券の提示による沿線商業施設割引の導入による休日利用促進」に修正いたしました。	A
19	P69	割引よりもさらに踏み込んで、高齢者などが買物しやすいよう、住宅地と市街地間の循環バスを設定してほしい。商工団体の協力も必要ではないか(弘前市では商工会議所が積極的に運行開始に尽力した)。	P39のバス路線の再編において、循環バスについても検討することとします。	B
20	P104等	マスコミの取り上げ方もあるが、秋田市は、「自転車だけ」に偏って利用を促進しているように受け取られかねないPRをしていることがある。冬期など悪天候時、傷病者や障害者、旅行者など自転車を利用できない場合も多いのだから「公共交通・徒歩・自転車」の利用促進になるよう心がけてほしい。	市では、自転車だけでなく、徒歩や公共交通の利用促進も考えており、自転車以外の歩行者、公共交通についても、「総合交通戦略」において一体的に検討しております。 PRの方法について、ご意見を踏まえ、誤解を招かないよう工夫します。	B
21	P34	関係者の基本的役割の中で交通事業者が路線の維持に責任を負わせているが、本来行政と共に責任を負うならまだ分かるが、1民間企業にそこまで責任を負わせるのは酷ではないか。表現を変えるべきである。	中心部については、P34に示しておりますように「行政」が「バス事業者」を支援し、一体となってバス路線の維持に取り組むこととしております。	B
22	P35～38,71	きめ細かく施策が実施される予定のようであり頼もしい計画と感じられる。一番大事なのは、市民の意識改革であり、計画の中での「モビリティ・マネジメント」がとても重要と思われる。行政の積極的な働きかけを期待している。	本ビジョンにおきまして、協議会が主体となってマイカーから公共交通への転換に向けた市民への啓発を目的としたモビリティ・マネジメントを実施することとしております。市民の皆様も実施にご協力ください。	B
23	—	我々も、公共交通としてのバス路線の多くが廃止されている現状は深刻な問題として認識しており、情報工学の視点からの対処策を検討しています。	今後、ビジョンを進めていくにあたり、ご意見を伺えればと考えております。	D
24	—	ビジョンを拝見しての第一印象は、「何をするか」の前に「何が求められているか」をもう少し具体的に示すべきだということです。特に、利用者の視点に立ち、ニーズの把握を行った上で方策を考えることが重要です。バスや道路といった「器」だけに着目するのではなく、トランザクションとしての利用者(公共交通を利用して移動したい人々)のニーズや行動様式にもっと目を向けて考えるべきです。ニーズ(デマンド)の把握や流通(伝達)といった部分で、情報工学の技術が生かせるのではないかと考えています。	本ビジョンにおいて、市民の皆様のニーズ及び行動様式については、郊外部4地区(西部、北部、東部、南部(河辺、雄和地区))におけるバス利用実態調査、中心部における「中心部市民アンケート」、「中心部バス利用実態調査」、さらには協議会の委員である市民の方々よりご意見をいただくことにより、把握に努めております。また、南部地域、郊外部については、市民・地元関係者に対してグループインタビューを実施し、ニーズを把握しております。 こうして得られた市民のニーズ及び行動様式をもとに、将来にわたり持続可能な公共交通の実現に向け、本市が目指すべき公共交通のサービス水準を設定し、ハード・ソフトが一体となった施策を実証実験により検証しながら実施していくこととしております。 将来的には、ICカード導入により市民の移動ニーズの把握が容易になると考えており、その際に情報工学の技術の活用も検討していければと考えております。	B
25	P36～38	P36～38の事業内容(アクションプラン)の多くに、達成目標が設定されていないのが気になります。すべて数値で示すのは困難でしょうが、各事業の目的(ねらい)と期待する成果をもう少し具体的に示す必要があると感じます。	P33に示しておりますように、目標として「関係者の連携により、将来にわたり持続可能な公共交通を実現」を掲げ、さらに現状と同等のサービス水準を確保し、幹線バスにおいてはピーク時に15分に1本以上の運行を目指すという目標を掲げております。その目標を達成するために行う施策として個別の施策を挙げております。個々の施策ごとに達成目標を設定するのではなく、個々の施策を総合的に実施することで目標を達成するという考えです。 各事業の目的と期待する成果など事業の詳細については、P39以降にできる限り記載しておりますのでご参照下さい。	B
26	P32、35他	資料中では「中心部」についての記述が多く、「郊外部」及び「空白地域」に関するものが少ないように感じます。具体的方策を示すことの難しさは理解しますが、基本的なスタンスとして、まだある程度の利用者が見込める中心部よりも、郊外部や空白地域において持続可能な公共交通のあり方を探るのが先決ではないでしょうか。このままでは、利便性の低下によるバス利用者離れによって、郊外部の大半が空白地域になってしまう恐れがあります。 P32で「公共交通は不可欠な移動手段」とありますが、P35では空白地域において「必要に応じて導入の検討」とあり、その間に齟齬があるように思います。	P34に示しておりますように「目標を達成するための関係者の基本的役割」として、交通事業者は「中心部のバス路線の維持及びサービス向上に責任を持つ」、行政は「郊外部における廃止路線について、地域住民の移動手段確保に責任を持つ」というように、現在の公共交通網を維持し、公共交通空白地域を増やさないという方針をとっております。その前提として、P27に示しておりますように市では公共交通は現在でも市民の約2/3が利用可能という特徴があるからです。 公共交通空白地域(H17年9月時点で中央交通・市交通局の路線が入っていない地域)に関しては、バス路線は無いがあえてその場所に住まわれており、公共交通沿線にお住まいの方とは違ったアプローチの仕方になるものです。	B

No	該当ページ	意見・提案等(原文の趣旨を損なわない範囲で要約)	協議会の考え・対応	修正の可否
27	—	現在、多くの事業者や自治体で乗り合いタクシーやデマンドバス(DRT)といった代替交通が検討されています。しかし、乗車前の電話予約が煩雑であるなど従来のバスの置き換えには至っていないのが現状です。情報技術を活用し、利用者の利便性を損なわないデマンド把握方法と、それに基づく効率的なバス運行システムについて、検討を始めようとしております(総務省に研究提案申請中)。	市では現在、廃止となった北部地域郊外部の4路線(堀内線、下新城線、小友線、上新城線)の代替交通として予約式乗合タクシー「北部ふれあい号」を運行しており、検討結果を参考にさせていただきたいと考えております。	D
28	全般	<p>ビジョンに対する意見及び提言</p> <p>・政策のテーマ: 公共交通のあり方を考える…「まちは人である」 分野…バス 政策の手段…公共交通としての「バス」利用促進 キーワード…車、家族、CO2削減、人と人を結ぶまちなか賑わい</p> <p>・政策の目的: ●中長期まちづくりの中で行政・企業・市民は本気で公共交通をささえる意識を持つこと。</p> <p>どの世代に対しても生活を支えるための公共交通は必要である。</p> <p>●発想の転換「関わりある部門が支え合う」 公共という立場から、交通という枠組みだけでなく、政策にかかわりのある部門が支え合う必要がある。高齢者、福祉、子育て、教育、スポーツ振興、商工支援など。</p> <p>●まちづくりの中で「環境にやさしいことをしたら得をする仕組み」を作っていくこと。</p> <p>・背景及び現状の問題点: 交通弱者の声が活かされていない現状を踏まえ、まちづくりと公共交通の位置づけを明確にし、行政、企業・市民が共に支え合うという意識が欠如している。例えば駐車料金を負担したくないために、郊外へ客を奪われている駅前商業地域の活性化の必要性を多くの県民が危惧している。そのため駐車料金を商業施設が負担して県民の利用を促進しているが、その駐車料金は商品価格への転嫁として上乗せされ、結果、車を利用しない買い物客も負担していることになっている。しかも自家用車の利用拡大は地球温暖化問題など環境問題と深くかかわっている。秋田駅東口と西口商業施設へあるいは公共施設へバス移動により、バス利用の低迷にも歯止めがかかる。また、通学やスポ少・部活動など子供の送り迎えに使われる車と時間とを考えると親たちの負担軽減により、CO2削減につながり、時間に追われる暮らしも緩和され、それらのために車を持つ必要がなくなる。バスを利用したくなるように、わかりやすく、割安感のある料金設定をし、利便性を高めるための方策は重要である。</p>	<p>ご提案いただいた「中長期まちづくりの中で行政・企業・市民は本気で公共交通をささえる意識を持つこと。」「発想の転換「関わりある部門が支え合う」」は、本ビジョンの目標である「関係者の連携により、将来にわたり持続可能な公共交通を実現」とまさに合致するものです。</p> <p>また、「まちづくりの中で「環境にやさしいことをしたら得をする仕組み」を作っていくこと。」については、ご意見のバスの利便性を高める施策として、「バス走行環境の向上」や、「バス運行情報提供の充実」、「バス利用環境の改善」、「利用しやすいバス運賃の設定」などをビジョンに盛り込んでおります。</p>	B
29		<p>・政策の概要: ●「歩く」「自転車」「公共交通」=「得するように」 ① バスに乗って駅東西の商業施設や公共施設へ行こう。 ② バス利用者優遇として、利用毎にポイントを与え、商業施設での買い物に利用できるようにする。 ③ 東西の駐輪場は無料とし、蛇腹をとりはらう等使いやすいうようにする。 ④ 小中高校生のバス利用促進 ・小中学生のバス利用は原則無料にし、スポ少、部活動などバス移動を促進し、親の送迎の負担及びCO₂削減 ・高校生の通学定期券を現在の半額にし、バス移動を促進し、親の送迎を減らす。 ・中学総体、高校総体で主催者が無料シャトルバスを運行し、利用促進を図る。 また、会場の平時の駐車場は駐輪場に、周辺への車の乗り入れを制限する。 ・児童生徒自らバス利用に参加することにより、地域作りに貢献出来る体験をする。 ⑤ 100円均一バスの運行 ・JRの駅を基点として市内の主要公共施設に向かう均一100円料金体制を設け、割安感・利便性を高める。 (旧市街地の鉄道駅である秋田駅、土崎駅、追分駅、和田駅、新屋駅を想定) ・秋田市内の大学を結ぶ100円均一バス(単位互換制度の利用拡大と交流が促進) また、県立大学の本荘と秋田間の移動にはバスは不可欠。 ⑥ バス専用レーンは原則他車の出入りを禁止し、時間通りの運行を妨げないようにする。 イベント主催者は事前告知をし、シャトルバスを運行し、場合によってはバスレーンを自転車専用にし、車線の利用を変更するなどの対応をする。</p>	<p>貴重なご意見として参考にさせていただきます。</p> <p>市では、「歩く」、「自転車」について、「秋田市総合交通戦略(素案)」において、「歩行者、自転車が安全・安心かつ快適に利用できる交通環境の実現」という目標を立て、各種の施策を実施することにしております。</p> <p>ご提案のうち①については、P35に「市民・地元関係者」の役割として「バス及び鉄道を利用することにより、路線の維持に協力する」等の形で盛り込んでおります。</p> <p>②については、P69に「商業施設との連携による割引制度の拡大」に盛り込んでおります。</p> <p>④については、P71～の「マイカーから公共交通への転換に向けた市民への啓発を目的としたモビリティ・マネジメントの実施」のP75において、「生徒自らがバス利用に参加することで、地域づくりに貢献できる体験をすることを目的として、小中学生、高校生によるバス利用促進策を検討していく。」旨追加いたしました。</p> <p>⑤については、P67の「バスのゾーン制料金等の導入によるバス運賃支払いの単純化」の中で検討することにしております。</p> <p>⑥については、P50の「幹線バス区間でのバス専用レーンの再導入検討」に盛り込んでおります。</p> <p>なお、③については、自転車に関する施策ですので、秋田市総合交通戦略(素案)に対するご意見として参考にさせていただきます。</p>	A

No	該当ページ	意見・提案等(原文の趣旨を損なわない範囲で要約)	協議会の考え・対応	修正の要否
30	全般	<p>自動車交通を抑制し公共交通の分担率を向上させることについては、当然で賛同すべきものと考えます。</p> <p>ただし、一般的に欧州での事例をやや過大に取り入れようとしていると思われる部分があり、さらなる研究が必要と考えます。</p> <p>また、パークアンドライドなどの「流行」を取り入れようとする姿勢は評価できますが、逆にそれを言い訳にして、肝心の部分の検討がやや筋違いと思われる点や、過大評価と思われる部分があるように感じられます。</p>	<p>事例については、国内外を問わず市の実情にあったものを積極的に取り入れております。</p> <p>施策の選択は、Ⅰ. 実施が不可欠なもの、Ⅱ. 低コストで効果が見込まれるもの、Ⅲ. 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ものを基準に行いましたが、特にⅢについては、今後実証実験により効果を確認し、評価していくことになっております。</p>	B
31	全般	<p>交通局の中央交通移管に関して、そろそろ反省点や改善点が検討されるべき時期ですが、それについての記述がないことも疑問です。移管により、赤字路線の撤退など本来「起こらない」とされていた事態が実際に起こっていることについて、市民に対して必要な説明がなされていない点が今後の交通再編に影響を与える可能性を考慮するべきです。</p>	<p>交通局から秋田中央交通(株)への移管については、市交通局の全路線を移管し、競合路線の整理・統合を行うとともに、バスが集中する区間や利用者が少ない時間帯を中心に減便を行い、スリム化を図りました。しかしその後、利用者の減少が当初の予想以上に進んだことから、郊外部の不採算路線については、秋田中央交通(株)では維持が困難となり、市が代替交通を導入することにより地域住民の移動手段を確保しております。</p> <p>こうした経緯を踏まえ本ビジョンでは、秋田中央交通(株)は中心部の再編強化に注力し、不採算の郊外部路線を市が主体的に維持することで、両者が一体となって秋田市全体の公共交通を維持することとしております。</p>	B
32	P19	<p>■交通局の民間移管について</p> <p>移管後に収益が悪化して補助金額が大きくなったのなら、結果的に交通局直営となりが違うのかということになります。そもそも赤字を抱える事業者が赤字路線を移管すれば費用が増加し収益が悪化するのとは当然の話で、なぜ、その状況で移管を行ったのか非常に疑問です。</p> <p>また、交通局が存続していれば、市が自ら必要と考えるバス路線を自由に設定することも可能であったのですから、移管を間違えとはいませんが、市街地内の競合しない新設路線などについて交通局一部復活又は運輸連合の構築等の検討をするべきと考えます。</p>	<p>交通局から秋田中央交通(株)への移管により、交通局による事業継続により毎年約10億円以上になると見込まれた市の負担が大幅に軽減されました。</p> <p>その後、利用者の減少が当初の予想以上に進んだことから、郊外部の不採算路線については、秋田中央交通(株)では維持が困難となり、市が代替交通を導入することにより地域住民の移動手段を確保しております。</p> <p>このようななかであっても、平成19年度の市の負担額は1.6億円にとどまっていることから、今後は、協議会の枠組みを通じて市とバス事業者が一体となってバス路線の再編及び地域住民の移動手段の確保に努めてまいります。</p>	B
33	P31	<p>■秋田市の目指すべき将来交通体系について</p> <p>地域間相互を公共交通で結ぶという点については賛同すべきものと考えます。</p> <p>ただし、現提案では、「需要の新規開拓」という点がなく、「定時性」の概念はあっても「快適性」と「所要時間」という概念が見られない点が検討課題と考えます。</p>	<p>「需要の新規開拓」については、「モビリティ・マネジメント」による「公共交通利用促進」や「利用しやすいバス運賃の設定」といった施策を挙げております。また、「快適性」については、「バス運行情報提供の充実」や「バス利用環境の改善」を、「所要時間」については、「バス走行環境の向上」という施策をそれぞれ挙げております。</p>	B
34	P32	<p>■検討対象地域について</p> <p>秋田市全域を対象にするのは当然といえますが、秋田市市街地と郊外部では公共交通の役割が根本的に違うため、両者を別々の計画として検討することも必要と考えます。</p>	<p>利用者の移動に中心部と郊外部の区別はないため、スムーズに乗り継ぎができるよう両者を一体的に計画することが必要と考えておりますが、ご意見の通り両者の性格の違いを踏まえ、中心部と郊外部にアプローチを分けて記述しております。</p>	B
35	P33	<p>■公共交通のサービス水準について</p> <p>概ね賛成すべきと考えますが、15分間隔では、一部の研究によると移動需要の約6割しか満たすことができず、10分間隔では9割満たすことができるとされる。(路面電車ルネッサンス 宇都宮浄人 P77)</p> <p>新国道ルートや竿灯大通りルートについては、「12分間隔」とすべきです。15分以上なので12分間隔も含まれると考えますが、一部地域については、さらに踏み込んだ目標時間を設定すべきです。</p>	<p>幹線バスのサービス水準は、朝・夕15分以上に1本の運行を目標としており、それ以上の本数の運行については、利用状況を踏まえて設定することとします。貴重なご意見として参考にさせていただきます。</p>	B
36	P33	<p>また、鉄道に関する記述がまったく存在しないことは非常に問題です。秋田市は鉄道利用者は秋田市内の移動に使っていないと考えている節がありますが、追分～和田・新屋の各駅間相互の利用は明らかに秋田市内の移動であり、検討対象であるにも関わらずまったく検討されていないのは異常ともいえます。</p> <p>秋田市は公共交通はバス以外存在しないと考えているように見受けられます。</p> <p>秋田市は「富山市」型のコンパクトシティを目指していますが、富山市は路面電車・LRT・JR線の鉄軌道を公共交通の主軸として計画していることが配慮されていません。</p> <p>秋田市内の鉄道各線は、富山市の富山ライトレールや富山地方鉄道各線より条件が非常に有利であり、それらの事例を考えれば沿線人口から勘案して秋田市内に限り15分間隔での運行することが検討されてしかるべきです。現実に青森市が新幹線開業後の在来線について15分間隔の運転及び新駅設置を検討していることを考えれば過大とも思われず、人口規模・沿線人口ともに青森より有利な秋田市が実行できない理由はありませぬ。</p>	<p>鉄道については、P36に示しておりますように、鉄道事業者が鉄道路線の維持と利用状況に応じた運行本数を確保していくこととしており、施策としては、P81～「泉・外旭川地区への新駅設置と鉄道用地を活用したパークアンドライドの導入検討」やP62～「市内バス・公共交通で利用可能なICカードの導入検討」、P71～「マイカーから公共交通への転換に向けた市民への啓発を目的としたモビリティ・マネジメントの実施」、P93～「中心部のバス路線や鉄道へのスムーズな乗り継ぎの確保」を挙げております。</p> <p>なお、市内の鉄道のダイヤは、朝夕の通勤通学時間帯については、現在もほぼ15分間隔となっております。</p>	B

No	該当ページ	意見・提案等(原文の趣旨を損なわない範囲で要約)	協議会の考え・対応	修正の可否
37	P33	JRは新駅設置を提案するなど積極的であるのに、市側がそれを拒絶している現状は「公共交通を活性化する」といいながら、本音では活性化する気がないのではないかという印象を覚えます。 秋田市内の鉄道線の活性化について、早急かつ具体的に検討を始めるべきです。鉄道の整備は現状の設備を活用でき、列車の増発のみである程度対応可能であり、大規模な設備投資が必要ないため、「予算が無い」「費用がかかる」等の理由は検討しない理由にならないものと思われます。現に、富山市は列車増発の社会実験を行っており、その費用は道路整備やバスへの補助金額よりも相当低い額で行われていることを考慮すべきです。	「泉・外旭川地区への新駅設置と鉄道用地を活用したパークアンドライドの導入検討」については、検討会を1回開催しただけであり、依然として不確定な部分が多く、引き続き市と鉄道事業者が協議することとしております。また、P81に「市は鉄道事業者と導入について協議していく」旨追加いたしました。 列車増発の社会実験については第2回協議会で提案したところ、鉄道事業者から前向きな見解を得られなかったことから、ビジョンへの掲載を見送っております。	A
38	P50	■幹線バスルートのバス専用レーンについて バスレーンの設定は当然なので、賛同すべきと考えます。ただし、以下の点に配慮すべきと考えます。 新国道等では、中央線に物理的な障害が無い場合、交差点以外の箇所において右側車線で後方の通行を遮断する形で右折待機する車両が多く渋滞の原因になっているほか、追突の危険性が高くなっています。これでは専用レーンを設置しても、右折待機車の影響で侵入車が発生し、定時性・安全性共に問題になります。よって通行量が多い区間では、他都市のように中央線にポール・フェンスまたは分離帯を設置し、交通全体の通過速度を向上させるべきと考えます。	中央線にポール等を設置するご提案について、今後バスレーンの設定を検討するにあたり、参考にさせていただきます。	B
39	P60	新国道等では、バス停留所において風雪や陽射しから逃れる設備がなく、利用者に著しい負担を強いています。これは公共交通から個別交通への逸走を促す結果となっています。また、シェルターがある箇所でも、シェルターとバスとの間に歩道があり、自転車などの通行と輻輳し危険であるので、近隣県庁所在地の事例にあわせ、バスレーン区間にあってはシェルターないし屋根を道路側に前進させ、輻輳を解消すべきです。これらの問題点は全国的に公共交通から個別交通への逸走の原因となっています。	バス停の上屋については、P60に示しておりますように、今後徐々に数を増やすこととしております。 ご意見を踏まえ、P60に「バス停上屋を設置する際には、歩行者・自転車の通行との輻輳を考慮し、乗客が安全に乗降できる位置に設置する。」旨追加いたしました。	A
40	P56	■運行情報の提供について 運行情報の提供について、マップや時刻表を配布しても、住民以外には理解不能と考えられますので、それよりも、主要路線において盛岡市と同様な案内設備を少数整備したほうが有効と考えます。	バスマップについては、主に住民向けと位置づけ、P56に示しておりますように試作とモニターによる使いやすさの検証を行った上で作成することとしております。また、住民以外向けとしては、市では平成20年4月から秋田駅周辺に設置した情報端末機や携帯電話によるバス案内サービスを実施しており、観光ガイドブック等でPRすることにより一層の周知を図ります。ご意見を踏まえ、P57の後ろに「＜参考＞現在、秋田市で実施されているバス運行情報提供の充実サービス」として上記サービスの紹介を追加いたしました。	A
41	P61	秋田市では不思議なことにノンステップバスの導入事例がありませんが、雪国においてもノンステップバスにより支障が生じた事例はありません。 低床車ではなく、はっきりと「ノンステップ」とすべきです。	ノンステップバスは床面の地上面からの高さが概ね30cm以下で、積雪のある地域では、積雪状況によっては走行が困難になる場合があります。本市ではどちらかといえば不向きとされています。 このため、床面の地上面からの高さが通常バスより低く、積雪でも問題なく走行できる低床バス・ワンステップバスを中心に導入することとしております。しかし、市では平成18年以降、バス路線を優先して除排雪することとしていることや、乗降時に車高を下げる機能のついたノンステップバスなども開発されていることから、ノンステップバスの導入についても検討していくこととします。	B
42	P62	■ICカードについて 秋田市単独で運用することは費用の面から好ましくないほか、他県、特に仙台・関東からの来訪者にまったく利点がないため、単独事業とはせず、JRのsuicaを採用すべきと考えます。JRは将来東日本全域での採用を検討しており、秋田市内各駅での鉄道利用を認めれば鉄道利用者の増加も期待でき、バス・鉄道相互のシームレスな乗り継ぎが可能になります。秋田市内でもすでに使用可能な箇所が多く、新幹線の改札機で使用実績があるため設備的には問題ないものと考えます。JRにあっても秋田市内の利用に限れば、運賃計算は単純であるので採用可能であると考えます。	ICカード導入については、P36及びP37、P62において「市内バス・公共交通で利用可能なICカードの導入検討」として記載しているように、バス事業者のみならず、鉄道事業者との共通利用も含めて、各関係者間で導入について検討し、実証実験・効果検証を行い、効果を確認したうえで本格的に導入することとしております。 P36、P37、P62の「市内バス・公共交通で利用可能なICカードの導入検討」の関係者に「鉄道事業者・協議会」を追加いたしました。	A

No	該当ページ	意見・提案等(原文の趣旨を損なわない範囲で要約)	協議会の考え・対応	修正の可否
43	P81	<p>■泉・外旭川への新駅設置について 検討をしている段階ではすでになく、直ちに設置すべきものと考えます。</p> <p>他都市においては自治体が鉄道事業者に請願する立場であるのに、秋田では、鉄道側が設置を提案しているのだから、非常に恵まれた環境といえます。にもかかわらず、駅舎の建設費と既存駅の改修を理由に新駅設置を渋るというのは理解に苦しむ事態です。JR側がやる気であるうちに建設しなければ、今後は逆に市がお願いする立場になってしまい、建設が困難になる可能性があります。</p> <p>既存駅の改修は現在の利用者に対するもので、それ自体での利用客の増加はあまり見込めないのに対し、新駅設置は新たな利用者の純増を期待でき、公共交通への転移を大いに期待できるものです。市は「列車は駅がなければ乗車できない」という単純な事実を忘れてるように思われます。</p> <p>また、新駅についてパークアンドライドを研究するとありますが、新駅は既存に市街地に所在し、中心部への隣接地域なのだから、パークアンドライドの設備など一切不要です。</p> <p>単純な駅舎とホームがあれば十分であり、盛岡市の例(IGR 青山駅)を見ても、市街地の新駅にパークアンドライド設備を設置した例はほとんど存在しません。</p> <p>東京や仙台にもそのような例はありません。</p> <p>大都市にも存在しない贅沢な設備を設置しなければならない理由は理解できません。</p> <p>新駅を設置したくない理由としてパークアンドライド設備の検討をあげているのであれば市民の利便性を無視しているにほかなりません。</p> <p>バス事業者の反発を危惧しているのであれば、はっきりと明記すべきです。ただし、バス事業者に影響があることは新駅設置の拒否の理由にはならないものと考えます。</p>	<p>泉・外旭川地区への新駅設置については検討会を1回開催しただけであり、依然として不確定な部分が多く、鉄道事業者と市が今後協議することとしております。</p> <p>P36、P81の関係者に「市」を追加いたしました。また、P81に「市は鉄道事業者と導入について協議していく」旨追加いたしました。</p> <p>本市は人口の約2/3がバス及び鉄道によりカバーされているため、バスと鉄道のどちらで対応することが、ランニングコストも含めてより効率的か、住民ニーズに合っているか等について検討する必要があり、鉄道事業者から新駅設置構想を打診されたことのみを持って可否を判断するのは早計であると考えております。</p>	A
44	P39	<p>■バス路線の再編について 少系統多頻度運行は当然の施策であり、賛同すべきと考えます。市街地地域で1日5便以下のバス路線は、公共交通とは言えず平行路線ないし鉄道駅が存在する場合、その路線については廃止・統合で問題ないと考えます。</p>	<p>中心部におけるは路線再編の検討にあたり、貴重なご意見として参考にさせていただきます。</p>	B
45	P39,42	<p>■幹線バスについて 考え方は概ね賛同できますが、5往復以上のバスが全て基幹的な路線であるとは言いきれません。</p> <p>よって、さらに都市の基幹交通軸を形成させる目的の路線については新たに「基幹バス」の分類を設定し、準LRTと呼べるような路線を検討すべきとかがえます。</p> <p>■サービス水準について すべての路線において15分以上とする理由はなく、上記の「基幹バス」を設定し、基幹バスについてのみ15分間隔以内という目標を設定しても差し支えないように考えます。</p>	<p>路線再編を行う中で、先行して幹線バスに位置づける、施策を重点投入するなどの形で基幹バスの設定についても検討することにしております。</p> <p>その旨P39に追加いたしました。</p>	A
46	P67	<p>■バスのゾーン制料金等の導入によるバス運賃支払いの単純化について ゾーン制料金については賛同すべきと考えます。同時に、バスチケットないしICカードによる信用乗車制度についても、乗り継ぎの簡略化・乗降時間短縮・料金収受にかかる費用削減の観点から、広島・富山の事例を参考にしつつ検討することを考えるべきと考えます。</p>	<p>ご提案していただいたICカードの導入については、P62～に「市内バス会社・公共交通で利用可能なICカードの導入」として挙げており、他都市の事例も参考にしながら導入を検討することにしております。P67に「ICカードの導入の際には、ICカードを活用した割引運賃も検討していく」旨追加しました。</p>	A
47	P93	<p>最寄りにJRの駅があるにもかかわらず、バス同士の接続により中心市街地への接続を図る考え方にはまったく賛同できません。所要時間・運賃共に倍以上のコストを市民に負担させることになり、結果的に公共交通の逸走につながる危険な考え方と思われれます。</p> <p>飯島以北の路線を飯島のバスターミナルで接続する考えは賛成できません。目の前にJR上飯島駅があり、道路から至近にあり、かつ駐輪場の設備が設置済みで、コンビニエンスストアなどで待機することができ、秋田中心地や秋田駅以南への移動はJR線が有利であるにもかかわらず、接続がまったく考慮されていません。JR・バス相互の乗り継ぎには、必ずしもバスターミナルが必要なわけではなく、飯島のバスターミナルについては操車待機に利用し、乗り継ぎは他都市の多数例に順じ、現行施設による上飯島駅での連絡・乗り継ぎに変更すべきです。秋田市内の移動はバスのみで行うという硬直した考え方は改めるべきです。</p>	<p>「郊外部の代替交通」については、鉄道との乗り継ぎも考慮しており、JR新屋駅やJR上飯島駅での乗り継ぎを想定しております(P93参照)。さらに、北部ふれあい号については、マイタウンバス北部線運行協議会においてJR土崎駅までの延伸を検討しているところです。ご意見を踏まえP37及びP93の「中心部のバス路線へのスムーズな乗り継ぎの確保」を「中心部のバス路線や鉄道へのスムーズな乗り継ぎの確保」に修正し、その他文言も併せて修正いたしました。</p>	A

No	該当ページ	意見・提案等(原文の趣旨を損なわない範囲で要約)	協議会の考え・対応	修正の可否
48	P93	<p>御所野へのバス路線についても、必ずしも秋田駅から直通しなければならないわけではなく、連絡バスがあるならば、秋田駅～御所野間の移動はJR四ツ小屋駅での乗換がもっとも最速かつ安価であるのだから、路線再編も同様にすべきです。</p> <p>四ツ小屋駅周辺には、バスターミナル用地が確保可能であり、御野場方面との路線を統合し、御野場～四ツ小屋駅～御所野という経路のバス路線を設定の上、全便をJR線接続とすれば、パークアンドライド設備を設置しなくても、キスandライドが可能であり、現有設備のみで直ちに実行可能です。運賃も200円程度であればバス利用よりも有利であり、距離が短いので、少ないバスで多頻度運行が可能です。現に、休日のみ連絡バスを運行しているのだから、これを平日も運行させ、時間を拡大し、商業施設・市で補助を行えば、特段の設備投資無しに実行可能です。</p> <p>秋田市内の移動は全てバスのみで完結させるという硬直した考えを改め、他都市のように鉄道～バス相互の連絡にもっと考慮すべきです。</p> <p>羽後牛島・泉新駅についても、現行設備または簡易な設備で十分にバスとの乗り継ぎ拠点として活用でき、通学輸送などの需要と乖離している現状を早急に改善すべきです。</p> <p>鉄道並行路線で片道5キロを超える移動についてはバスではなく鉄道に担任させ、鉄道の無い地域と鉄道駅間及び片道5キロ以内の移動に関してはバス、というようなはっきりした任務分担を図るべきです。現状ではバス・鉄道の利便性にあいまいさがあり、個別交通への逸走を招いています。</p>	<p>秋田駅と御所野間のバスについて、秋田駅からの利用者だけでなく、その沿線の方々も利用されており、即座に廃止することは困難な路線となっております。</p> <p>御所野と四ツ小屋駅間のバス運行や羽後牛島駅や泉新駅の乗り継ぎ拠点の活用については、バス路線の再編にあたり貴重なご意見として参考にさせていただきます。</p>	B
49	P104	<p>市職員のみならず、山王周辺の官公庁・企業・住民の通勤・通学をさらに公共交通に転移するため、県庁・市役所バス停を鉄道駅に準じた設備(飲料の自動販売機等サービス機器の設置、空調機つきの待合室、バス近接表示機などであって改札や窓口などを含まないもの)に更新すべきかと考えます。また、当該バス停は、バスと待合室との間に歩道があり、自転車などと導線の輻輳があるため、歩道をバス停の後に後退させ、待合室を前進させ、通過自転車や歩行者を排除すべきと考えます。バス停後の敷地を舗装する、または開放するだけで直ちに実行可能です。</p>	<p>県庁・市役所前バス停の機能向上につきましては、市庁舎の建替え検討の中で併せて検討することとします。</p> <p>なお、平成21年5月に開設予定の西部市民サービスセンターにおいては、バスターミナル機能を併設しており、また、(仮称)北部地域市民サービスセンターにおいても、同機能を整備することとしております。</p>	D
50	P89	<p>赤字路線への対策ですが、NPOによる運営など他県で実績のある方法を導入することはとても良いと思います。しかし、スムーズに導入するためにも、説明会などで県民に正しく理解してもらい、県と住民双方にとってベストな形で導入することが望ましいです。</p>	<p>P88に示しておりますようにNPO等による住民主体の運営に当たっては、公共交通の運営ノウハウを丁寧に伝えるよう、そのノウハウ、制度等について市で職員派遣による説明会や公共交通の情報及び資料提供等の支援を行い、住民の理解を深め、運営の担い手を養成することとしております。</p>	B
51	P67	<p>バスの利用率が少ないのは料金の高さも関係していることと思います。まずは一部の路線を定額化し、十分な成果が得られたら範囲を拡大していくのはどうでしょうか。</p>	<p>料金の定額化については、P67の「バスのゾーン制料金等の導入によるバス運賃支払いの単純化」の中で検討することとしております。</p>	B
52	P69	<p>バス割引サービスですが、秋田駅でも駐車券のように買い物額に応じた割引券を配布してはどうでしょうか。</p>	<p>現在も「ほっぺちゃんカード」や「イオンモール買い物割引制度」があり、周知に努めます。また、P69「商業施設と連携した割引サービスの拡大による買物客の利用促進」の中で買い物額に応じた割引券の配布等を検討することとしております。</p>	B
53	P18 (戦略素案 P9)	<p>バス路線についてですが、太平線や岩見三内線などの赤字路線も廃止すれば確実に困る人がいるので、なんとか続けてほしいです。低燃費車の導入なども視野に入れて検討してはどうでしょうか。</p>	<p>P34に明記しておりますように、郊外部における廃止路線沿線については、市が地域住民の移動手段の確保に責任を持つこととしております。</p> <p>低燃費車の導入については、すでに秋田中央交通(株)がグリーン経営取得認定による環境面の配慮(燃費の向上)に取り組んでおりますが、そもそもバスの運行経費は、燃料費よりも人件費が多くを占めており、車両の小型化によるコスト削減効果は限定的と考えております。</p>	B
54	P35	<p>「中心部」の「市民・地元関係者」の役割に「バス及び鉄道を利用することにより、路線の維持に協力する。」とあるが、これは無理、便利だから利用する。協力的精神では長続きしない。</p>	<p>本市では、2/3の市民が公共交通を利用可能な環境にあり、公共交通を利用できる環境にあるのに利用していない方々がかなりの数にのぼるものと考えております。今回提案しているモビリティ・マネジメントにおけるコミュニケーションアンケートでは、こうした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に対し、公共交通の利用を働きかけていくこととしております。また、同時に「バス走行環境の向上」や「バス運行情報提供の充実」、「バス利用環境の改善」、「利用しやすいバス運賃の検討」などサービス向上に努めることとしております。</p>	B
55	P39,40	<p>すごく有効かと思えます。 多くの乗継拠点は効率がいいと思えます。</p>	<p>市は、今後、中心部のバスや鉄道と郊外部の代替交通の乗り継ぎ拠点を整備することとしております。具体的な箇所としては、市民サービスセンターや鉄道駅、病院などを考えております。その旨P93に追加いたしました。</p> <p>また、バス・鉄道事業者は、バス事業者が運行する中心部のバスや鉄道事業者が運行する鉄道と郊外部の代替交通のスムーズな乗り継ぎを確保するためのダイヤ及び乗り継ぎ地点の調整、代替交通のルート延伸へ柔軟に対応することとしております。</p>	A

No	該当ページ	意見・提案等(原文の趣旨を損なわない範囲で要約)	協議会の考え・対応	修正の可否
56	P54～59	普段、バスを利用していないと、自分のいきたい所を経由するのかわからないようです。	P56に示しておりますように、試作とモニターによる使いやすさの検証を行った上で、わかりやすいバスマップを作成することにしてありますが、普段利用していない方や住民以外向けに、秋田駅周辺に設置した情報端末機や携帯電話、インターネットによるバス案内サービスの利用を促してまいります。ご意見を踏まえ、P57の後ろに「＜参考＞現在、秋田市で実施されているバス運行情報提供の充実サービス」として上記サービスの紹介ページを追加いたしました。	A
57	P66,67	(P66の「地元関係者からの利用者確保を前提とした提案を受けた試験的な料金の値下げ(トリガー方式)」及びP67の「バスのゾーン制料金等の導入によるバス運賃支払いの単純化」は、)有効かと思いません。	貴重なご意見として参考にさせていただきます。	D
58	—	安い・わかりやすい・多頻度運行・目的地までの効率がよい・時間が読める 今秋田で1人1台車をもっているのが普通になってきているので、費用対効果でもっとメリットがあれば(公共交通の)利用は増加すると思う。	バス利用の費用対効果の向上については、P66～に掲載しております「利用しやすいバス運賃の検討」の中で主に検討することにしてあります。 また、公共交通利用は、費用面だけでなく、交通渋滞の緩和や環境負荷の低減などの効果も期待されるので、それらの効果について、P68～のモビリティ・マネジメントにより周知することにしてあります。	B
59	P39 (戦略素案 P36,58)	バスの小型化、多頻度運行化が必要	北部地域郊外部では、ジャンボタクシーによる予約式乗合タクシーを運行(北部ふれあい号)しておりますが、そもそもバスの運行経費は、燃料費よりも人件費が多くを占めており、車両の小型化によるコスト削減効果は限定的と考えております。 また、多頻度運行化については、ビジョンのP35等に示しておりますように、中心部のバス路線を幹線と支線に分け、幹線の少系統多頻度運行により利便性を高めることとなっております。	B
60	P99 (戦略素案 P58)	「高齢者バス優遇乗車助成制度」について 当事業は平成8年～10年にかけて「路線バス高齢者優遇措置の早期実施における試行について」等の市長要請について取り組んだものであります。この事業の認知度は利用している人が47%知っているが、利用しない人が42%と市民に広く理解されております。素案15④、14②等の導入は高齢者対策として評価いたします。 一方高齢者プランにより、高齢化が進み対象者が増加することから、財源的にも実施方法、助成内容を見直す必要があるとしております。この事業は高齢者の福祉としての社会参加の位置づけとし、生きがい、健康づくりと合わせ、消費の拡大に結びつくものであります。市の再開発事業、中心部活性化、周辺商業施設の利用度の高まりなど経済活性化効果も期待されるものであります。今後高齢者の通院、運転免許返納、生涯学習の向上等による文化施設への利用等、高齢者の社会参加は増加するものであると分析されます。以上の事由から現行制度の維持を強く要望いたします。	高齢者バス優遇乗車助成制度については、「第6次秋田市高齢者プラン」(案)にも記載しておりますように、高齢者が社会参加や生きがいづくりに取り組むためのきっかけとして、継続して事業を実施することとしております。	B
61	P7,35,37	郊外部の赤字路線は、郊外と秋田駅・市役所を運行しているが、追分駅、土崎駅、新屋駅などの、近い駅までの短距離運行にして、バスをマイクロバスにして、さらに、退職者による、低賃金で低燃費、短距離運行で運行提案をしたい。 バス路線がないために、車を運転できない人は、病院や買い物に行けなくて、困っている話をよく聞きます。 中央交通の中に、そういう、部門を作ることは、できないだろうか、旧昭和町のように、たった1台のバスでも、町の中を、町の委託を受けたバスが、活躍していたようです。 市の補助を受けた会社を作り、中央交通の余剰のバスを、払い受けて、低賃金で、運営できないだろうか？車はワゴン車(8～10人)を使ってもいいと思うのですが。 JRバスの使用も出来ないだろうか？ 各駅と郊外を結ぶ短距離バスです。 郊外の人にとって、お金の安い高いよりも、バスがあることが、問題だと思います。	郊外部の赤字路線については、近い将来に廃止が見込まれており、市としては代替交通を導入する方針です。これまでも西部地域を運行する豊浜ふれあい号を、JR新屋駅に近接する新屋案内所を起点として運行しており、北部地域を運行する北部ふれあい号についても、3ルートのうち2ルートを上飯島駅に近接する飯島二区を起点として運行しております。ご意見を踏まえ、P37及びP93の「中心部のバス路線へのスムーズな乗り継ぎの確保」を「中心部のバス路線や鉄道へのスムーズな乗り継ぎの確保」に修正し、その他文言も合わせて修正いたしました。 郊外部の代替交通の運営については、今後、住民組織や地元関係者(企業等)が参画した組織による代替交通の運営への移行を促すこととしております。 市としては、代替交通の車両購入やグループインタビューによる市民・地元関係者のニーズを踏まえた代替交通の検討、代替交通の運営に関する支援制度創設、運行事業者、関係機関との仲介などにより支援することとなっております。	A
62	—	ビジョンは多面的に記述されており、これを土台にビジョンを策定することに異論はない。 ただ(案)を通読して感じたことを申し述べたい。 1. 市の公共交通はマイカー普及により利用者が減少し70%の路線が赤字となっている一方、超高齢化社会の到来により交通弱者が年々増加し、公共交通の充実が求められている。 2. この課題をクリアするため、(案)では過度なマイカー依存から脱して持続可能な都市を実現するため公共交通軸集約型のコンパクトシティ像が適していると提唱している。 3. この考え方に異論はないが、現在の秋田市をこの将来都市像に変えていくためには相当の年月と大胆な施策の遂行が必要となる。 4. 従って、当面P33に記述されているように関係者の連携により将来にわたり持続可能な公共交通を実現することが緊急の課題である。特に赤字の主体である郊外部のバス路線については、地域住民の積極的な参加を求め、啓発活動を強力に実施すべきである。	貴重なご意見として参考にさせていただきます。 郊外部のバス路線については、P87～に明記しておりますように、「住民組織や地元関係者(企業等)が参画した市民団体やNPO法人等の組織を設立して代替交通を運営し、交通事業者へ運行委託を進めていくこととなっております。代替交通の運営への市民・地元関係者の積極的な参加を促すため、市は運営の担い手養成を目的としたモビリティマネジメントの実施や、運営に関する支援制度の創設、運行事業者、関係機関との仲介等により支援することとなっております。	B

No	該当ページ	意見・提案等(原文の趣旨を損なわない範囲で要約)	協議会の考え・対応	修正の要否
63	—	<p>私達は二人暮らしの老夫婦ですが、牛島のかかりつけ医院へ通院(前は電車を利用していましたが膝が痛く階段の上り下りが苦痛のため)長年住み慣れた新屋からバスの便の良い(新屋環状線の通る)現住所にようやく住み替えました。ところが昨年、朝1番のバスに乗ろうと待っていたが、いくら待っても来ずバス停の時刻表を見て朝1番が無くなっていることを知りびっくりしました。市の広報や新聞にも一切掲載されず、この様なことで良いのでしょうか？</p> <p>今回の意見募集も、たまたま手術入院で「国保限度額適用認定書」申請のため支所に行き見つけたものでそうでなければ知る由もありませんでした。もっとみんなが分かるように広報や町内会等に広く知らせしてほしいものです。</p>	<p>バスのダイヤ改正については、現在、秋田中央交通(株)のインターネットホームページ等にてお知らせしておりますが、ご意見を踏まえ、「バスの運行情報提供の充実」の中で、市の広報(広報あきた)や地元紙の市の広報枠、市のインターネットホームページでもバスのダイヤ改正について情報提供を行うことにします。その旨P54に追加しました。</p> <p>今回のビジョンに対する意見募集については、市広報板(秋田魁新報 平成21年1月17日(土)付 朝刊)及び広報あきた(平成21年2月6号)に掲載しました。また、市広報板(秋田魁新報 平成21年1月21日(水)付 朝刊)において周知したうえで、同月23日(金)にビジョン素案に関する説明会を市庁舎で実施、意見募集の周知に努めております。</p>	A
64	—	<p>バス時間の件ですが通院だけでなく施設利用者(回生会等)や通勤者などのためにも是非朝1番バスの復活を強く望むものです。</p>	<p>バス路線再編を行う際に、貴重なご意見として参考にさせていただきます。</p>	D
65	—	<p>茨島環状線を通院などで利用している者ですが、昨年何の通知もなく突然朝一番のバスがなくなり、とても不便を感じています。あまりにも突然だったのでバスが来ないのをしばらく待ち続けていました。</p> <p>以前は無くなる前に広報などで告知があったと思いますが、今回はまったくの突然でした。何故一番利用者の多い時間帯のバスを廃止したのかどうしてもわかりません。ぜひぜひ再開をお願いいたします。</p>	<p>バス路線再編を行う際に、貴重なご意見として参考にさせていただきます。</p>	D