

第 1 回 秋田市総合都市交通戦略協議会 議事要旨

平成 20 年 9 月 8 日(月)

場所：秋田市役所 正庁

1. 総合都市交通戦略全般について

ご意見	事務局回答
<p>総合都市交通戦略は初めて策定することになるが、これは日本全国においても初めてのことなのか。それとも参考になるような事例があるのか。(会長)</p>	<p>総合都市交通戦略という体制は秋田市が初めてではない。全国各地で、策定済み、又は策定中である。東北では青森市、盛岡市が策定中で、県内では横手市が今年度から策定に入る。具体的には、参考資料として添付している『熊本都市圏都市交通アクションプログラム』のようなイメージになるのではないかと考えている。</p>
<p>戦略策定にあたって、施策パッケージの検討を行う際、コントロールをどのように行うのか。(委員)</p>	<p>複数の関係する事業主体があるため調整は難しいが、ワーキンググループの中で公共交通以外を重点的に調整していきたい。道路整備や道路の有効利用等を検討していく上で、関係する団体を集めて何度も調整していくという形の進め方。目標の設定の仕方については、街路交通調査である程度絞り込まれている中で、実現可能性の高いものを選択して進めていきたいと考えている。</p>
<p>目標設定について、実現性の高いものと必要性の高いものは違ってくる。短期・中期で関係機関で調整しながら設定していただきたい。(委員)</p>	
<p>総合交通戦略は地方都市での策定が多い。人口減少する秋田市においてうまく策定されれば地方都市の中で先進的事例となるが、うまくいかなければ都市交通が大変なことになる。</p> <p>今後、薄く広い市街地になるおそれがある中、これ以上広げないという意味では土地利用規制が有効。しかし人をある場所に集約させるのは難しい。公共交通軸を設定すれば、その便利な軸上に人が住むのではないか。</p> <p>財政制約がある中で市街地全体で施策を打つのは困難なため、どういうところにどういった対策を重点的に施すか決める必要がある。</p> <p>今まではマスタープラン的な計画を作りがちだったが、本戦略では重点的に集中的に、どこにどういったことをやっていくのかということ、これから総合交通戦略という形でやっていかなければならない。できるもの、できないものはあるだろうが、5年10年でできるものも目標として設定するべきである。(オブザーバー)</p>	

2.自動車について

ご意見	事務局回答
<p>自動車依存からの脱却とあるが、国道13号等では未だに渋滞がある。渋滞対策として熊本都市圏の事例にTDM施策がある。道路事業者の視点からソフト施策を提案していきたい。(委員)</p>	
<p>安全・安心という言葉をよく耳にするが、総合交通戦略として交通事故対策はどのような観点で取り組むのか。今までと違った大きな視点からの対策になるのか。警察関係の方にお聞きしたい。(会長)</p>	<p>現在事故防止対策は、交通取り締まり、交通規制、安全教育の三つの柱で取り組んでおり、一つも欠けてはいけないと考えている。市街地では重体や死亡に至るような大きな事故は少ないが、郊外のスピードを出しやすい道路では無謀運転、対向車線にはみ出すなどといった形で大きな事故が起きやすい。これからも規制、道路整備が必要。(委員)</p>
<p>郊外部は交通量が少ないことからスピードが出しやすく事故に結びつきやすいが、自然とスピードが出ないような道路構造はどうか。交差点部にラウンドアバウトを取り入れると、信号機を設置することなく、速度低下を促し、事故の起きない空間ができる。また信号ではなく自分の意志で止まることから、ストレスのない交通空間が作られる。施策として出せるなら取り入れてもらいたい。(会長)</p>	

3.自転車について

ご意見	事務局回答
<p>資料5 P8 原油高騰は話題となっており、これから政策目標を立てる中では大きな問題。秋田市の中で原油価格等高騰対策に関する研究会を立ち上げたいと考えており、その中にある歩行者と自転車が便利なまち、公共交通を利用するまちという項目について、総合交通戦略の中に位置づけていきたいと考えている。(委員)</p>	
<p>去年の原油高から、自転車交通をいかに活性化させるかというのが大きな課題となっている。道路空間の中に自転車をどう位置づけるかが重要。(会長)</p>	

4. バスについて

ご意見	事務局回答
<p>秋田市ではバスについて雪の問題がある。秋田市でバスを利用してもらうための雪対策について取り組みがあれば参考に教えて欲しい。(オブザーバー)</p>	<p>資料 3 P10 公共交通利用可能人口は 64%で、それ以外は不便な状況にある。 主要なバス路線の中では県庁市役所前では屋根を設置し、バスを待ちやすい環境作りが進められている。先進事例では新潟市ではバス環境検討会というものを立ち上げている。そういった例からも、今後さらに設置を進める必要があると考える。 バスロケーションシステムは以前は設置していたが、施設の老朽化に伴い廃止となった。</p>
<p>積雪時はバス停に屋根も必要だが、定時性を確保する対策が必要。コスト等様々な問題があるが、バス事業者だけでなく、道路インフラ等様々な面からの検討が必要である。(会長)</p>	
<p>バス停の屋根の設置は事業者が設置する場合と、郊外では地元の人が設置する場合とがある。秋田市の中心部は補助を受け設置しているが、コスト的に厳しく年に 1、2 箇所にとどまっている。 バスロケーションシステムについては、主要なバス停はインターネットから通過時間が確認できるし、秋田駅には端末を置いているが、それより定時性の確保が重要だと考えている。本戦略で定時性の確保に向けたソフト面での施策が出ることを期待している。(委員)</p>	
<p>バスの定時性確保には道路渋滞緩和が必要。(会長)</p>	