

1.秋田市の目指すべき将来像について

| ご意見 | 事務局等回答 |
|--|--|
| <p>代替交通の拠点から中心部を結ぶ線が、結果として放射線状になると思う。 富山市は非常に道路が広いので、秋田市とイメージを重ねることが難しい。 中心部と土崎を結ぶことを考えた場合、新国道、旧国道、国道 7 号線等が使われると思うが、これらの道路の使用目的を明確にし、住み分けをすれば、拠点と拠点を結ぶことも上手くいくのではないだろうか。 バスの待ち時間、目の前を 1 人しか乗っていないマイカーが走行しており、道が渋滞しているのを見たことがある。こういったことも、道路の住み分けを行うことにより解決するのではないだろうか。(委員)</p> | <p>道路のサービスレベルを明確に分けていくことが重要である。 1 人しか乗っていないマイカーが走行しているというのは、道路空間を非常に無駄にしているように感じる。渋滞してしまうことでバスの定時性の確保も難しくなるため、柔軟な対応を取る必要があるのではないかと。 バスレーンを設けてサービスレベルを上げようという案も出てくるかと思うが、バスレーンでも、複数人乗車しているマイカーは走行してもよいことにすれば、新国道のような片側 2 車線の道路でも渋滞することなく、交通をさばくことができるのではないだろうか。(会長)</p> |

2.施策パッケージについて

歩行者・自転車交通関連

| ご意見 | 事務局等回答 |
|--|---|
| <p>自転車を利用する際、駐輪場の数が少ないため不便である。駐輪施設の整備についても、資料のなかに項目がほしかった。 バスの乗降所を自転車が通過することがあり、危険を感じる。バス停と自転車の走行空間の区分をつけるべきではないか。(委員)</p> | <p>資料『素案』P33 の自転車の利便性向上にて触れている。また、バスの乗降所については、資料『自転車に乗りたくなる輪快都市を目指して ~ 秋田市自転車利用環境に関する提言 ~』概要版の P1 の課題『利用しづらい環境と事故の増加』という項目において、自転車走行空間が不明瞭であることに触れている。資料『素案』P29 下段にあるように、自転車通行空間の整備について車の交通量や道路の幅員構成によって自転車の安全快適な通行空間の位置づけが変化するため、どのような自転車通行空間を創出すべきか検討していく必要があると考えている。</p> |
| <p>これからは自転車をもっと利用できるような環境にしていこうという気運が高まっているなか、自転車に対するデメリットがあるようではいけないだろう。(会長)</p> | |
| <p>昨年、自転車を利用する市民からなる『秋田市自転車利用環境のあり方を考える懇談会』が発足し、秋田市に対して自転車のあり方について提言している。その内容について、詳しく教えていただきたい。 また、戦略において、この提言をどのように位置づけて対応していくのかも教えていただきたい。(委員)</p> | <p>『秋田市自転車利用環境のあり方を考える懇談会』の提言書の内容について説明 『秋田市自転車利用環境のあり方を考える懇談会』から秋田市に対して提言された内容は、原則この戦略の中の施策に組み込んでいる。</p> |
| <p>自転車については、今後の対策・方針が資料としてまとまっているため、それをもとに施策に反映させていきたい。(会長)</p> | |
| <p>歩行者・自転車のための道路空間の整備と中心市街地活性化の施策は並行して行うことになると思う。中心市街地活性化のための施策の中で、仲小路タウンビークル環境整備事業、買い物ポイントによる駐車場無料利用システムの導入の 2 つが、歩行者・自転車が安全・快適に利用できる環境の実現にとって非常に効果的であるとしてパッケージされているのだが、これでよいだろうか。(会長)</p> | <p>大変いいアイデアだとは思いますが、これを支えるのはやはり地元の商工業者の協力である。商業者、利用者、バス事業者がうまくメリットを享受できるような仕組みを作らないと実現は難しいのではないかと。(委員) 資料『素案』P37 の内容をもとに議論を重ねていくと、歩行者・自転車にとって安全な環境ができるのではないだろうか。(会長)</p> |
| <p>資料『自転車に乗りたくなる輪快都市を目指して ~ 秋田市自転車利用環境に関する提言 ~』P4 に自転車道を示す標識と道路標示の写真があるが、秋田中央署管内に自転車道を示す標識はない。あるのは道路標示のみである。ご理解いただきたい。(委員)</p> | |
| <p>住宅街を歩いていると、乗用車が入り込んできているのを見かける。歩行者・自転車が守られているのは、車の侵入が禁止されている学校周辺くらいである。車が渋滞を避けるために住宅街に入り込み、結果として歩行者や自転車が危険にさらされていることをご理解いただきたい。あえてコストをかけて自転車道を作るのもよいが、住宅街を通過する車を規制するだけでも、歩行者・自転車の安全は確保できるのではないかと。コストをかけない方法も考えていただきたい。 昨年の原油高騰によって自転車利用者が増えており、自転車に当て逃げをされたことがある。また、高齢者や障がい者が危険な目に遭っているところを何度も見ている。車と歩行者・自転車の住み分けと同時に、歩行者と自転車の住み分けも考えていただきたい。(委員)</p> | <p>自転車は歩行者よりも速度が速く、自動車よりも速度が遅いという、中間的な位置づけであるといえる。車道の上を走行させると車と接触する危険があり、歩道の上を走行していると歩行者と接触する危険があるため、自転車をどのような位置づけにするかというのは非常に重要な論点になるだろう。渋滞対策を行っていかないと、あらゆる面で問題が起きてくるのではないかと。(会長)</p> |

| ご意見 | 事務局等回答 |
|--|--|
| <p>資料『自転車に乗りたくなる輪快都市を目指して～秋田市自転車利用環境に関する提言～』P4の短時間無料駐輪場の検討、無料駐輪券サービスの充実は非常に素晴らしいことだと思う。</p> <p>秋田駅前には地下の駐輪場があるが、自転車を持ち出す際に急な坂を登らなければならないため、荷物を抱えた高齢者等には不便である。平坦な場所に、2時間程度の買い物であれば気軽に駐輪できるような駐輪場があれば便利だと思う。</p> <p>また、これから自転車の増加が予測されるのなら、快適な走行のために、歩道の激しいアップダウンや段差は解消していくべきである。</p> <p>幅広歩道について、幅員3mにこだわっているが、コストのかかる問題であるため、3mにこだわらなければ整備が早くできるのではないだろうか。</p> <p>中心市街地の活性化は、市の発展のために必要だと考えている。活性化のためには、土日の買い物客をいかに秋田駅前に呼び込めるかが重要である。住宅密集地である泉・外旭川地区の買い物客の取り込みがポイントになってくるのではないだろうか。以前、泉地区の新駅構想があったように、この周辺に駅ができれば、買い物客をもっと呼び込むことができると思う。(委員)</p> | <p>地下の駐輪場の不便さに関しては懇談会でも話が出てきている。空き店舗を活用した駐輪場の整備、地元の商店街と連携して青空駐車場の一部に小規模な駐輪場を設ける、各店舗が自ら少しでも駐輪場を設けるようにしていくといった対策が、意見として出てきている。</p> <p>整備は地元商店街や関係者の協力なしには進めていけない。行政は関係者と協力して整備を進めていけるように働きかけていきたい。</p> |
| <p>自転車について、秋田駅から概ね5km圏内において自転車の利用を促す表現をもっと強くしていただきたい。(委員)</p> | |
| <p>自転車とタクシーが連携できるようなアイデアはあるだろうか。(会長)</p> | <p>秋田市内で1社、自転車を積んで走れる器具を積んだタクシーを運行しているところがあり、それは自転車で通勤・通学をした人が飲酒して帰る場合等に使われている。</p> <p>幹線はバスが運行し、そのかわり支線については自転車やタクシーが運べる施策もよいのではないだろうか。</p> <p>JRの駅には駐輪場が充実しているように、バス停近くに駐輪場を作り、その駐輪場からバスに乗ってもらう。帰りはまたそこから自転車に乗って帰ってもらうようにすれば、もっと渋滞が減るかもしれない。(委員)</p> |
| <p>『連携』が非常に重要なキーワードになってくる。うまく連携のとれるような交通体系をこれから考えていかなければならないだろう。(会長)</p> | |

(1)公共交通関連

| ご意見 | 事務局等回答 |
|--|---|
| <p>資料『素案』P39には幹線は多頻度運行等の利便性向上、資料『素案』P21には『多車線道路を通り一定の走行速度を～』とある。</p> <p>我々は多車線というのは片側3車線以上であると認識している。現在の幹線道路で多頻度運行をした場合、先頭のバスで乗客の乗降があると、2番目3番目のバスが走行できず、同じ方向へ行くバスが連なってくることが予測される。したがってバス専用レーン、バス優先信号システム(PTPS)等は、少なくとも3車線以上なくては、有効な運用はできないと考えられる。</p> <p>低床バスについては、秋田では雪が降るため、踏切の通過が不安である。また、車体の下に雪を巻き込んで燃料系統、ブレーキ系統に支障を及ぼすことがある。</p> <p>利用しやすいバス運賃の検討とあるが、バス運賃はすべて国土交通省の認可制であり、試験的な料金の値下げや、商業施設との連携による割引制度の拡大、高齢者バス優遇乗車助成制度などといったものが、法的に可能なものかも検討していただきたい。</p> <p>秋田駅前バスターミナル案内板の整備についてだが、バス協会は秋田駅西口・東口にバス案内機を設置する等、案内設備の充実に努めている。しかし、秋田駅前でバスの案内板をじっくり見る人はいるだろうか。もう少し秋田県の実態を考慮すべきである。(委員)</p> | <p>本日出た公共交通に関する意見は、現在、議論中の地域公共交通協議会へ伝えたい。</p> |
| <p>案内板は作ればいいだけではない。ニーズはあるだろうが、利用したいシーンがあってないところに問題がある。(会長)</p> | |
| <p>資料『素案』P8(6)バス路線の赤字拡大に、『市街地の拡大に対応し、バスサービスを拡大(営業キロが増加)してきたが、低密度地域のバス営業の増大に伴いバスサービスが低下』とあるが、営業キロの増大とバスサービスの低下が結びつけづらい。バスサービスの低下は、定時運行がなされていない、冬期の待ち時間が寒い、バス停が遠い等、利用者ニーズの多様化が一番の要因ではないだろうか。(委員)</p> | |

(2)自動車関連

| ご意見 | 事務局等回答 |
|--|---|
| 資料『素案』P22の自動車環境の整備方針について、公共交通を支援する道路整備を優先的に推進するとあるが、資料『素案』P45の図だと、非常に混雑するとされている新国道には手をつけず、周辺の道路の整備を行うことによって新国道の渋滞を緩和する方策と見受けられる。これでどの程度の効果が得られるか検証しているのなら教えていただきたい。新国道にバスレーンをもう1本設けるよりも効果があるのだろうか。(委員) | 交通量推計作業の技術の関係もあり、現時点で新国道の部分についてバスの遅延を何分カットできるか等の検証はできていない。 |
| おそらくバスレーンを整備するとなると、バスの遅延時間がほぼゼロになり、バス利用環境が非常によくなると考えられる。ただ一方で、朝のラッシュ時に1車線をバス専用にしてしまうと渋滞が更に激しくなるだろう。渋滞がどの程度激しくなるのか、教えていただきたい。(会長) | |
| 仮にバスレーンを設けたとすれば、渋滞がひどくなるのが考えられるため、複数乗員がいる車はバスレーンを走行してよいことにする等の対策をすれば、少しは自動車の渋滞も解消でき、相乗りを推奨することで自動車交通量が減り、別の効果も期待できる。これはただのアイデアであり、まだ日本のどこでも取り組まれてはいないが、先進的に取り組んでみるのもよいのではないだろうか。(会長) | |
| 資料『素案』P47の渋滞箇所はH17年のCO ₂ アクションプログラムのデータであるそうだが、中央道路開通後の検討もしたほうがよいのではないか。(委員) | 県や我々のデータを含めて、渋滞箇所の位置づけ等、来年度以降見直す機会を設けたいと考えている。(委員) |
| 中央道路開通後、幾度か調査はされているかと思う。以前の渋滞ポイントがどのように変化したか、教えていただきたい。(会長) | |
| 秋田中央道路は渋滞対策に非常に貢献しており、その効果を調べることは今後の渋滞対策の効果を見る上でも重要である。 市・県・国で協同して、将来の対策についても考えていただきたい。(会長) | |
| 資料『素案』P46の渋滞緩和に向けた道路整備や、資料『素案』P48の市内外の連携を強化する道路整備において道路新規整備が挙げられているが、私どもの方で毎年要望を出している、秋田港から秋田北ICを結ぶ(都)大浜上新城線の整備が挙がっていない。(都)大浜上新城線に対する考えをお聞きしたい。(委員) | (都)大浜上新城線について県が調査し、将来交通量が多くはならないと予測されている。また、秋田港から搬出される荷物の終点は秋田市が多いため、現時点ですぐに作ることはない。今後シーアンドレール構想の状況や、交通量の推移を見て考えたい。(委員) |

(3)全般

| ご意見 | 事務局等回答 |
|--|--|
| 今回の総合交通戦略は、CO ₂ 対策が少ないように感じる。もう少しCO ₂ 対策を見据えた目的を強く書いてもよいのではないだろうか。(委員) | CO ₂ 対策が少ないといった意見があったが、CO ₂ 対策が重要であるという認識はある。この戦略に載っている施策のほとんどはCO ₂ の削減に寄与すると考えられる。事務局としては、歩行者・自転車・公共交通・車、それぞれの視点から成果目標を設定したいと考えているので、あえて、CO ₂ 削減の目標は用いていない。 |

3.総合交通戦略(素案)全般について

| ご意見 | 事務局等回答 |
|--|---|
| この戦略には、限られた財政の中、環境、少子高齢化等様々な問題を考慮し、対応を考えていかなければならないという時代背景がある。施策パッケージとして適切な内容を組み込んでおり、すばらしい。しかし、具体性・実効性の面で問題があるものもある。戦略の見直しを行い、実際に事業として動くかチェックをかけていく必要があるだろう。適切な時期にフォローアップを加え、なぜ実現できなかったのか、あるいはどのようにしたら実効性が高まるのかを検証していただきたい。(委員) | 具体性、実効性についてのチェックを十分にできていない部分もあるかと思う。今後、再確認を行い、すべてにおいて実効性が高くなるようにしていきたい。(会長) |
| 交通戦略の素案について、本日皆さんにご意見いただいた内容を踏まえ修正していくという形でよろしいだろうか。(会長) | 異議なし(委員一同) |
| それではご了解を得たということで、議事を終了する。(会長) | |