

第3回 秋田市総合交通戦略協議会 議事要旨

平成21年3月19日(木)
場所：秋田市役所 職員研修棟

1 秋田市の目指すべき将来像の検討について

ご意見	事務局等回答
<p>資料「秋田市総合交通戦略素案に対する意見等の概要と協議会での考え方について(案)」のNo.4.で、目指すべき将来像の検討として一極集中型を図るべきという意見が出ている。資料「秋田市総合交通戦略(案)」P35で富山市の「公共交通軸集約型」、青森市の「一極集中型」が掲載されており、秋田市では富山市の「公共交通軸集約型」が適当であるとされているが、2つの都市像の違いの説明がないため、わかりにくい。もう少し詳しい説明がほしい。(委員)</p>	<p>将来都市像は、全国的に見て概ね富山市型の公共交通軸集約型と青森市型の一極集中型の2つに分かれる。 一極集中型は、同心円状に市街地が広がっていき、一番内側にコンパクトにまとまる形である。 資料「秋田市総合交通戦略(案)」P2の図 DID 地区の推移を見ると、秋田駅を中心とした同心円型に推移しているのではなく、土崎、新屋等といった昔から地域中心からも放射状に市街地が形成されていることが分かる。また、資料「秋田市総合交通戦略(案)」P34にあるように、道路や公共交通網、人の動きも秋田駅を中心とした放射型となっている。このように、秋田市は同心円状に市街地が形成されているわけではない。今後の超高齢化社会において車を運転できない方の移動手段として、公共交通利便地域を維持するという意味でも、「一極集中型」ではなく、「公共交通軸集約型」が秋田市には適しているといえる。 P35の青森市の「一極集中型」の表現については、事務局の方で検討していきたい。</p>

2 施策パッケージについて

(1) 歩行者、自転車関連

ご意見	事務局等回答
<p>資料「秋田市総合交通戦略(案)」P32で「中心市街地活性化基本計画」を紹介しているが、ここに記載されている目標値というのは、どのようにして設定したのか。「中心市街地活性化基本計画」を策定したときに交通論的な観点から決めたのだろうか。教えていただきたい。(委員)</p>	<p>「中心市街地活性化基本計画」は平成19年に、中心市街地の再生とにぎわいの創出を目的として作成したものである。P32の図「計画区域と個別事業」にある赤いラインの内側約119haを「秋田市中心市街地活性化基本計画区域」と設定し、「千秋公園(久保田城跡)と連携した城下町ルネッサンス(中心市街地再生)」を基本コンセプトに40の個別事業を掲載している。本基本計画は、中心市街地活性化法に基づいて作成し、内閣総理大臣より認定を受けたものである。目標値を算出する定量指標として、「歩行者・自転車通行量」、「定住人口」、「小売業年間商品販売額」、「空き店舗数」を設定した。 あくまで中心市街地のにぎわい創出の観点から設定したものである。</p>
<p>何か所か調査地点があるということか。(会長)</p>	<p>「秋田市中心市街地活性化基本計画区域」内に11箇所の調査地点を設定している。</p>
<p>街路の整備と関連づけて分析していると、目標値が変わってくるかもしれない。今後フォローアップをする際、道路整備や中心市街地活性化のための事業を数値として捉えることができれば、精度の高い予測となるだろう。(会長)</p>	<p>「中心市街地活性化基本計画」における「歩行者・自転車通行量」の目標値は、再開発事業、土地区画整理事業やソフト事業などによる増加を個別に試算して設定したものであり、整備による変化については、特に踏み込んではいない。</p>
<p>資料「秋田市総合交通戦略素案に対する意見等の概要と協議会での考え方について(案)」のNo.24の意見に、タウンビークルについての記述がある。仲小路だけでなく、循環バスとして無料で運行するとあるが、その内容は資料「秋田市総合交通戦略(案)」には反映されていない。このタウンビークルについての記述はどのような扱いなのか。(委員)</p>	<p>現在は導入検討を終えたばかりで、事業化に向けた協議・調整は今後行うこととなっている。事業の進み具合を注視し、本戦略の中間年次に秋田市中心市街地活性化基本計画が変更認定されているようであれば、その際に資料への記載の仕方を変更したい。</p>
<p>タウンビークルのルート変更の可能性もあるという意味合いを含めた記載にすることは可能か。資料の内容が決定事項として変えられないとなると、将来よい結果が出たときにも変えられなくなる。(会長)</p>	<p>資料「秋田市総合交通戦略(案)」P64に、参考としてタウンビークルは現在検討中である旨の記載をしている。</p>
<p>タウンビークルが中心市街地を無料で運行するのなら、既存のバス事業者、タクシー事業者と協議を進めていくべきだ。 「公共交通政策ビジョン」にはバスの活性化が挙げられている。無料のバスの運行は中心市街地の活性化にはなるが、バスの活性化には背くこととなる。(委員)</p>	<p>資料「秋田市総合交通戦略(案)」P64にあるように、商業者や駐車場事業者、交通事業者からなる「駐車場無料利用ポイントカードシステム構築事業調査検討委員会」(P検討委)および「仲小路タウンビークル運行事業調査検討委員会」(R検討委)が設置されており、その中で、協議・調整を行ってきているものである。今後とも、両事業化調査結果を基に、関係機関、団体等と慎重に協議・調整を行っていく。</p>
<p>バス事業者として、タウンビークルの運行は死活問題へ繋がるため、反対である。前回のR検討委に出席し初めて知った話であり、資料にはっきりと記載されていることに不安を感じる。(委員)</p>	<p>資料「秋田市総合交通戦略(案)」P63にあるタウンビークルの環境整備事業は、平成20年7月9日に内閣総理大臣認定を受けた秋田市中心市街地活性化基本計画に掲載されている。本基本計画認定に当たり、商工会議所、総合振興公社が共同設置者となり設立された「中心市街地活性化協議会」において意見をいただき作成したものである。なお、協議会の委員には、交通事業者も入っている。まだ検討段階であり、今後、話し合いを行いながら事業化に向けて検討していく。</p>
<p>資料「秋田市総合交通戦略(案)」P63の記載は、タウンビークルの運行を仮定して道路環境の整備を行うという意味か。(会長)</p>	<p>そうである。あくまで事業化となった場合を想定して掲載した事業である。</p>

ご意見	事務局等回答
資料「秋田市総合交通戦略(案)」P63を見て、タウンピークルの実施が決まっていると、誤った認識を与えるかもしれない。少し修正をお願いしたい。(会長)	関係機関と協議し、記載を訂正したい考えである。
「中心市街地活性化基本計画」へ申請する際の記事である旨を記載したほうが、誤解がないかもしれない。(会長)	
よりよい交通規制を行っていきたい。皆様の意見をいただきながら、よりよい方向へ進めていく考えである。 自転車対自転車、自転車対歩行者の事故を防ぐには、広い道が必要。城東十字路～マルダイ間のような道路がもっとできれば、快適になるのではないかと。(委員)	スライドに表示されている城東十字路付近の整備事例は、秋田地区のなかでモデル事業を行った際の最初の整備事例である。 事前・事後比較を行い、どの程度安全が高まったか調査していけば、今後整備する上での参考になる。(会長)

(2)公共交通関連

ご意見	事務局等回答
資料「第2回 秋田市総合交通戦略協議会 ご意見と対応」の「1. 秋田市の目指すべき将来像について」にバス専用レーンの検討についての記述がある。公共交通政策ビジョンの中で、自動車からバスに転換してバス利用者が増加し、バスの運行本数が現在の状況から増えて運用が困難になった段階で、バス専用レーンの設置を検討すると以前から話しているが、この記述の仕方だと、すぐにバス優先レーン・専用レーンを設置するかのよう誤解を与えてしまう。山王十字路から臨海十字路までが片側2車線である現状では、不可能である。ご理解いただきたい。(委員)	バス専用レーンの再導入の検討については、地域公共交通協議会で議論された。地域公共交通政策ビジョンでは、単純に現在のバス優先レーンを専用レーンにする方策ではなく、リバーシブルレーン等も含めて検討することとしている。 また、誤解を与える記述は修正したい。
バス専用レーンの再導入は、バスの利用者が増えたら考えるのか。道路を1車線増やし、それをバス専用レーンとする考えもあるのか。(委員)	現在の「秋田市総合交通戦略」に挙げられている道路整備だけでは、道路を拡幅し、バス専用レーンを設けることは難しい。 リバーシブルレーンや、バス専用レーンを走行できる車種を増やすといったソフト施策の検討が必要と考える。
バス専用レーンは、3車線あって初めてできる規制である。また、バス専用レーンを走行できる車種を増やすという意見があったが、規制が理解しにくく、混乱を招く。現段階でバス専用レーンによる規制は難しいだろう。(委員)	
まちづくりから見た交通体系と、交通安全から見た交通体系は違うだろう。私も、街づくりの観点から、中央街区の一方通行等の交通体系の見直しを検討したい考えである。今後、いろいろな方の意見をうかがいながら、進めていきたい。(委員)	
資料「秋田市総合交通戦略素案に対する意見等の概要と協議会での考え方について(案)」のNo.26、No.27の「協議会の考え・対応」では、低燃費車の導入あるいはバスの小型化によるコスト縮減は限定的であるとされている。しかし、現在バス事業者で運行しているバスのほとんどが中古の大型車であるため、これらを新車に変えるだけでも、低燃費・コスト縮減へ繋がると考えられる。バスの小型化については、一定の台数があれば、小回りのきく特性を活かし、新たな路線を開拓することもできるだろう。特に利用者の少ない郊外部では便利ではないか。 県では来年度、低床小型バスに関する新規の支援事業を作った。県としては車両の小型化を促進したい考えである。コスト縮減は限定的であると言い切らずに、工夫してほしい。(委員)	公共交通に関しては、地域公共交通協議会において、この考え・対応で了承を得ているため、本協議会で表現を変えることはできないが、地域公共交通協議会は今後も施策を行っていくので、この意見を伝えたいと思う。
資料「秋田市総合交通戦略素案に対する意見等の概要と協議会での考え方について(案)」のNo.26で挙げられている赤字路線では、バスではなく自転車にしたらいかがと、個人的には考えている。電動アシスト自転車は、現在2倍のアシストまで認められており、国内でもペロタクシーを作ることができるようになった。 バス停にあたる場所までは歩いていき、そこから自転車を借りるというやり方も面白いのではないだろうか。秋田のどこかで社会実験したい。 興味のある方と共同で研究したいと考えている。(会長)	
資料「秋田市総合交通戦略(案)」P45の「秋田市公共交通政策ビジョンの概要」では、「路線廃止後も代替交通を導入して移動手段を確保する。」とあり、またP46では「廃止バス路線の代替交通」という表現がある。しかし、バス事業者としては、バス路線を廃止することを前提として考えてはいいない。市民・地元関係者には、現在のバス路線を維持する方策をとっていただきたい。営業区域を減らし、バス事業が成り立つはずがない。採算のとれない路線は事業者が切り捨てていくというという意味で取られそうだが、それは違う。協議を重ねた上で、廃止を決めるべきである。現在のバス路線を維持する施策を考えていただきたい。(委員)	資料「秋田市総合交通戦略(案)」P45、46は、地域公共交通協議会の結果の記載であるため、文章の修正はできない。 郊外部の北部地域では、すでに廃止の申し出が出され、代替交通を運行している。南部地域においてもすでに廃止の申し出が出されており、それを前提とした記載である。(委員)
資料「秋田市総合交通戦略(案)」P45、46の文章は訂正できないかもしれないが、今後こういった文章を書く機会があったときには、もっと「路線維持」を表に出した表現にしていきたい。(会長)	郊外部の代替交通については、平成17年に、北部、南部、東部、西部それぞれで、導入計画を立てており、順次進めている。廃止の申請がある前に、バス事業者はもちろん、地域住民からなる公共交通研究会において、代替交通を研究し、移動手段の確保に努めることとなった。地域住民と一体となって考えた結果であることをご理解いただきたい。(委員)
事業者と行政の関係についてだが、バス路線維持が立ち行かなくなり廃止の申請をする前に、話し合いの場を設けるべきだ。事業者と行政の間で何のやりとりもなく、廃止が申請されてから対策を考えるようでは遅い。利用者に対しての責任を持つべきだ。(委員)	
まだ路線廃止とは関係のないような場所でも、早くからバス事業者、住民、行政と議論を行っていけば、これからもバス路線を維持することができるだろう。利用者が減ったことに気づいてから議論を始めたのでは遅いということではないか。 研究会を設けて話し合いをするのはよいことである。これからも継続し、バスサービスの維持に繋げるべきである。(会長)	

(3) 自動車関連

ご意見	事務局等回答
資料「秋田市総合交通戦略(案)」P84 に挙げられている TDM 施策は、渋滞解消、CO2 削減のために重要である。秋田河川国道事務所では、既存の交通データ、アンケート等のデータの整理を行っており、データの提供ができる。TDM の本格実施に向けて、関係の皆様と気運を高めていきたい。(委員)	交通渋滞の対策をするに当たって、道路整備だけでは限界がある。公共交通と連携し、現在ある道を最大限に利用するのはよいことである。オフピーク通勤等、様々な対策が考えられる。ぜひ検討をお願いしたい。(会長)

3 総合交通戦略全般について

ご意見	事務局等回答
<p>管理・運営の仕組みについて、パッケージに組み込まれている道路は、都市計画道路であったり、事業主体が県、市、国であったりと異なるため、進捗管理を1本1本行っていくことになると思うが、事務局の工夫が見られたのは、短期、中期、長期を定め、進捗管理をしていくという点である。</p> <p>ただし、現在、道路事業は厳しい冬の時期を迎えており、1本1本の事業を計画通りに進めることは難しいだろう。</p> <p>こういった背景もあり、国では街路事業において新たな交付金制度を設けており、地方に重きを置いた施策・政策を行えるようになる。パッケージの組み方を時代の変化に併せ、柔軟に見直しをしていくことが必要だろう。</p> <p>さきほどの事務局の説明の中であったような、定期的に見直しを行うことも大切だが、トラムのような特別な案件がある場合、状況の変化に応じて個別のテーマで議論する機会があってもよいのではないだろうか。</p> <p>計画を作って終わりにせず、事務局には状況の変化に応じた柔軟な対応、検討、情報交換をすることができる場を、設定していただきたい。(委員)</p>	
意見も出尽くしたようなので、本日の議題である、「秋田市総合交通戦略(案)」について、この内容で進めていくということによろしいだろうか。(会長)	
異議なし(委員一同)	
<p>それでは、「秋田市総合交通戦略(案)」について了承いただいたこととする。</p> <p>今後、資料「秋田市総合交通戦略(案)」P49「管理・運営の仕組みと体制の構築」にある体制で進めていく。(会長)</p>	