

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

< 処理区分の凡例 >

|                            |     |
|----------------------------|-----|
| A 意見の趣旨等を戦略に盛り込むもの         | 6件  |
| B 意見の趣旨等は既に戦略に盛り込み済みと考えるもの | 14件 |
| C 戦略には盛り込まないもの             | 5件  |
| D その他、意見・要望                | 5件  |
| E 秋田市公共交通政策ビジョンで対応したもの     | 3件  |
| 合 計                        | 32件 |

1. 戦略策定の目的について

| 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                                                                                                                                                                                                            | 処理区分 |
|----|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 1  | P1    | 「総合交通戦略」と「公共交通政策ビジョン」の関係が不明確である。<br>文言からすると「交通戦略」が上位計画かと思えるが、内容を見ると連携計画と並列であり、位置付けが不明確である。 | 秋田市総合交通戦略と秋田市公共交通政策ビジョンはそれぞれ法令等に基づくものであり、並列の関係にあります。<br>総合交通戦略の策定の目的は、総合的な都市交通のあり方や必要な施策・事業に関して目標を定めることであり、公共交通施策については、平成19年度から「秋田市地域公共交通協議会」において検討を行ってきたビジョンでの検討内容をそのまま受けることとしたものです。<br>ビジョンとの関係について、P44～46に追記しました。 | A    |
| 2  | P1    | 「交通戦略」であるのだから他の公共交通、飛行機や船舶、タクシーも含め課題分析、将来提案をすべきでないか。                                       | 本戦略では、都市交通を都市内の移動手段と定義しているため、飛行機や船舶のような長距離移動を目的とした交通機関については対象外としました。なお、タクシーについてはその特性から自動車に含まれるものとしております。                                                                                                             | C    |

2. 交通をとりまく環境について

| 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                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 処理区分 |
|----|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 3  | P16   | 交通環境向上に向けた取り組み<br><br>秋田駅周辺の自転車等の放置防止については、景観保全には貢献しているが、現状は自転車による中心市街地活性化の足かせ、既に時代と適応しない規制となっている。取り組みとして記載すべき内容かどうか疑問である。<br>現状は逆に自転車利用環境を阻害している。 | 「秋田市自転車等の放置防止に関する条例」により、JR秋田駅周辺は、自転車等の放置禁止区域および放置規制区域に指定されております。この条例は、市民の生活環境の保全と都市機能の維持を図り、もって良好な都市環境を確保することを目的に設定したものです。放置自転車の禁止の目的は、景観保全だけでなく、歩行者の安全で円滑な通行を確保する目的もあります。たしかに条例施行前と比較し秋田駅周辺の放置自転車は着実に減少していますが、良好な都市環境を維持するためには、今後も条例による規制が必要であると考えます。<br>なお、本市ではP15の自転車利用環境向上に向けた取組を実施してきております。また、Weロードの改修に伴う市の働きかけにより、秋田駅周辺の無料駐輪券サービス制度が拡充されております。今後は、空き店舗を活用した駐輪場の整備を検討するなど、自転車通行環境の整備(P58)を進めていくこととしております。 | B    |

### 3. 秋田市の目指すべき将来像の検討について

| 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                                                                                                                                                                                                       | 処理区分 |
|----|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 4  | P34   | 秋田市における市街地形成の方針<br>「広い市街地の中に都心と各地域中心が存在する」は現状認識が甘いのではないか。正確には「大規模小売店舗の乱立と公共施設の分散により、都心地域が衰退し、都市機能が全域に分散、広い市街地の中に各地域中心のみが存在している。」と記載すべきではないか。<br>この現状を踏まえた場合、この部分の結論は、公共交通軸集約型が適当であるという記載は分析として十分ではないように感じる。一極集中型への転換を図ったうえで、公共交通軸集約型を目指すことが望ましいと記載することが適当ではないか。 | 現状認識においては、第11次秋田市総合計画等関連する各種計画や、総合交通体系調査の結果等をもとに記述しております。ご意見を踏まえ、P25以降に上位計画等との関連性を追加いたしました。<br>また、一極集中型への転換を図ったうえで、公共交通集約型の都市構造を目指すことについては、本戦略が中心市街地活性化基本計画および郊外部における大規模集客施設の立地規制を前提に策定していることから原文どおりとさせていただきます。 | C    |
| 5  | P36   | 市街地の外延的拡大は「基本的に」ではなく、「一切」に訂正すべき。既存市街地への都市機能の誘導を、「中心市街地」への都市機能の誘導と訂正すべき。<br>今後も郊外に都市機能を誘導する可能性があるのか？                                                                                                                                                             | 上位計画である第5次秋田市総合都市計画の市街地形成の基本的な考え方と表現の統一を図ったものです。                                                                                                                                                                | C    |
| 6  | P36   | 中心市街地の活性化なく、公共交通軸集約型とした場合の事例と、一極集中を図ったうえで公共交通軸集約型とする場合を追加するべき。                                                                                                                                                                                                  | 中心市街地の活性化については、平成20年7月に認定された「秋田市中心市街地活性化基本計画」において既に実施が決定しており、同計画を前提としております。                                                                                                                                     | C    |
| 7  | P36   | 都心という表現は現状とそぐわない。中央地域と改めるべき。                                                                                                                                                                                                                                    | 本市では、依然として官公庁や企業の事務所が秋田駅～山王地区の間に集中していることから、都心という表現を用いています。                                                                                                                                                      | C    |

#### 4. 戦略の進め方について

##### (1) 基本的な方針について

| 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                                                                                                                                                                                                                                 | 処理区分 |
|----|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 8  | P47   | 基本方針を「誰もが複数の移動手段を選択できる～」としているが、内容を見ると道路整備を実現するための目標であり、ふさわしくない。「持続可能な公共交通体系の実現」がよりふさわしいと思える。                                           | 持続可能な公共交通体系の実現については、「関係者の連携により、将来にわたり持続可能な公共交通の実現」として戦略に位置づけております。<br>本戦略は、公共交通についての施策だけでなく、歩行者・自転車環境や、道路網整備など、総合的な都市内交通に対する施策を検討しております。                                                                                                  | B    |
| 9  | P47   | 基本的な方針『過度なマイカー依存から脱し、誰もが複数の移動手段を選択できる交通体系の実現』について、<br>1. よく理解できなかった<br>2. 歩道の整備だけなのか                                                   | 現在本市では、全移動手段のうち自動車の占める割合が72%以上ときわめて高い状況です。今後、高齢化がますます進むと、自動車を運転できないいわゆる交通弱者が増加すると予想されることから、自動車に限らない交通手段を選ぶことができるよう、基本的な方針として定めたものです。<br>2については、P69以降にあるとおり、公共交通の利便性向上策や、渋滞緩和等のための道路網の整備も位置づけております。                                        | B    |
| 10 | P39   | 秋田駅から概ね5kmという設定が広すぎる。まずは中央を中心に2km程度に重点を置き実施すべきではないか。<br>自転車が使用する道は連続性が必要で、まずは2km圏内程度の整備に重点を置くべきではないか。<br>5kmという広範囲で虫食い整備されても利便性は向上しない。 | 「概ね5km」については、調査の結果、自転車の利用が比較的多い区域をカバーする範囲とすることで設定しております。さらに、短・中期的施策として、平成20年1月に「自転車通行環境整備のモデル地区(秋田駅を中心とした概ね2.5km圏内)」として指定された区域を集中的に整備していくこととしております。<br>ご意見を踏まえ、自転車施策については、P39に短・中期的に、平成20年1月に自転車通行環境整備のモデル地区として指定された区域を集中的に整備する内容を追加しました。 | A    |

##### (2) 目標について

| 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                                                                                                                                  | 処理区分 |
|----|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 11 | P47   | 目的地までの移動が公共交通の方がメリットが多くなるようにする。                                                                                                                                                                                                    | ご指摘の目的地までの移動における公共交通のメリット向上については、公共交通政策ビジョンの「利用しやすいバス運賃の検討」の中で検討していくこととしております。                                                             | B    |
| 12 | P47   | この素案の目標は<br>1. 歩行者・自転車の快適利用可能な交通環境の実現<br>2. 持続可能な地域公共交通の実現<br>3. 誰もが複数の移動手段を選択できる交通体系を支援する道路網の実現<br>4. 交通渋滞、交通事故対策の実施<br>いずれも緊急の課題であるが、これをクリアするためには市民に対する啓発と、多額の経費、相当の年月が必要と思われるので、推進役である市当局は、横断的な組織のもとに強力に目標達成に向かって施策を実施していただきたい。 | 関係機関との連携を強化し、都市交通に関連する複数の施策を組み合わせることで総合的に取り組むため、国、県、市、公共交通事業者等の全ての都市交通関係主体が参画した「総合交通戦略協議会」により施策を実施してまいります。<br>戦略の管理運営体制として、P49以降に追加いたしました。 | A    |

##### (3) 目標達成のための施策パッケージについて

###### 目標達成のための施策パッケージ全般について

| 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                                                                                                                   | 処理区分 |
|----|-------|------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 13 | —     | 国道7号秋田市下浜地区に国道のバイパス工事の実現。<br>(仮名)国道7号下浜バイパスの早期建設と早期完成と早期供用の実現。                     | 下浜バイパスについては、本戦略の施策パッケージ「市街地の通過交通抑制による安全・安心な歩行者・自転車交通環境向上」や「渋滞を緩和する道路整備」、「市内外の連携を強化する道路整備」の中の施策「20.一般国道7号 道路新規整備」として挙げております。 | B    |
| 14 | —     | 川尻広面線の北都銀行明田支店前の交差点から桜大橋前までの交差点間の電線地中化と歩道に凍結防止のためのロードヒーティングの設置。                    | 今後に向けたご要望として承ります。                                                                                                           | D    |
| 15 | —     | 東大通り(明田外旭川線)の秋田駅東口交差点から北都銀行明田支店前の交差点の間の歩道の電線地中化と歩道に凍結防止のためのロードヒーティングの設置と車道の舗装改良工事。 | 今後に向けたご要望として承ります。                                                                                                           | D    |
| 16 | —     | 川尻広面線の横町から寺町間の2車線化道路の早期完成と早期供用の実現。                                                 | 寺町部分の整備完了が中期まで予定されており、その整備状況を見極めた上で、事業手法を検討することとしています。今後に向けたご要望として承ります。                                                     | D    |

、歩行者、自転車が安全・安心かつ快適に利用できる環境の実現について

| 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                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 処理区分 |
|----|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 17 | P62    | レンタサイクルですが、東京都内などでは放置自転車や盗難などが減少したと聞きます。秋田市内も自転車を利用する人は多いので、利便性向上のためにも前向きに検討してほしいと思います。                                                                                                                                                                                  | 本戦略の施策パッケージ「歩行者、自転車が安全・安心かつ快適に通行できる空間の整備」の施策の一つである「自転車利便性向上」(P58)において検討することとしております。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | B    |
| 18 | P7     | 自転車道の充実                                                                                                                                                                                                                                                                  | 現在、秋田市内では、大規模自転車道路(サイクリングロード)(P60参照)が整備されています。また、本戦略の施策パッケージ「歩行者、自転車が安全・安心かつ快適に通行できる空間の整備」の施策の一つである「自転車通行環境の整備」の中で走行位置の明示等を進めることとしております。                                                                                                                                                                                                                                                                                          | B    |
| 19 | P58    | 新国道を始め、自転車で移動するとあぶない。                                                                                                                                                                                                                                                    | 自転車での通行の安全性向上施策については、本戦略の施策パッケージ「歩行者、自転車が安全・安心かつ快適に通行できる空間の整備」の中の施策として、既存及び新規整備道路における「幅広歩道の整備」、「無電中化による歩道の広幅員化」、「自転車通行環境の整備」、「自転車利用促進のための啓発活動」を実施していくこととしております。                                                                                                                                                                                                                                                                   | B    |
| 20 | P62    | レンタサイクルを使った画期的な施策が並ぶ割に、これにより利用が増えると期待している秋田駅周辺において、自転車の放置防止条例の見直し記載されていないので、結局、これでは誰も中央で買い物はしないだろう。<br>レンタサイクル利用者が秋田駅前で買い物をする場合、有料で、手間のかかる地下駐車場に止めなければ買い物できないとすれば、一体誰が利用するだろうか。                                                                                          | 「秋田市自転車等の放置防止に関する条例」により、JR秋田駅周辺は、自転車等の放置禁止区域および放置規制区域に指定されております。この条例は、市民の生活環境の保全と都市機能の維持を図り、もって良好な都市環境を確保することを目的に設定したものです。放置自転車の禁止の目的は、景観保全だけでなく、歩行者の安全で円滑な通行を確保する目的もあります。たしかに条例施行前と比較し、秋田駅周辺の放置自転車は着実に減少していますが、良好な都市環境を維持するためには、今後も条例による規制が必要であると考えます。<br>なお、本市ではP15の自転車利用環境向上に向けた取組を実施してきております。また、Weロードの改修に伴う市の働きかけにより、秋田駅周辺の無料駐輪券サービス制度が拡充されております。今後は、空き店舗を活用した駐輪場の整備を検討するなど、自転車通行環境の整備(P58)を進めていくこととしております。                   | B    |
| 21 | P39    | 成果目標の測定を中央地区5箇所(半径2km程度)としながら、P39において、なぜ半径5kmを自転車利便性向上に向けた整備範囲とするのかが不明。<br>半径2km程度の成果の測定箇所とするなら、整備範囲も2kmとするべきでないのか。                                                                                                                                                      | 「概ね5km」については、調査の結果、自転車の利用が比較的多い区域をカバーする範囲と言うことで設定しております。さらに、短・中期的施策として、平成20年1月に「自転車通行環境整備のモデル地区(秋田駅を中心とした概ね2.5km圏内)」として指定された区域を集中的に整備していくとしております。<br>ご意見を踏まえ、自転車施策については、P39に短・中期的に、平成20年1月に自転車通行環境整備のモデル地区として指定された区域を集中的に整備する内容を追加しました。                                                                                                                                                                                           | A    |
| 22 | P67    | 自転車交通事故死者数の削減を成果目標としているが、目標として疑問。<br>これは自転車の数の増加を踏まえた成果検証でなければ意味がない。これでは人口減等で事故が減った場合も成果となりえてしまい、容易に達成可能とならないか。                                                                                                                                                          | 成果目標としては、「第8次秋田市交通安全計画(平成18年度～平成22年度)」における目標値を踏まえて設定しています。今後、自転車の利用者数の推移を見ながら、次期「秋田市交通安全計画」における目標値を踏まえて、成果目標を見直すこととしています。                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | B    |
| 23 | P58～62 | 自転車「だけ」を優遇しているように感じてしまう。雨天・積雪時や傷病・障害者のことを考慮すれば、徒歩が最も有効な手段であるはず。自転車を否定するわけではないが、徒歩第一で考えてほしい。<br>また、無灯火や路面凍結時の自転車は歩行者・自動車いずれにとっても、迷惑で危険。十分なマナーの啓発をお願いしたい。                                                                                                                  | 自転車については、ソフト面での施策が多く掲載されているため、ご指摘のように感じられることもあるかと思われますが、施策の第一に「幅広歩道の整備」をあげているように、歩行者環境の整備も同様に重視しております。<br>また、自転車のマナー向上のための啓発活動についてはP61に掲載しております。                                                                                                                                                                                                                                                                                  | B    |
| 24 | P63    | タウンビークルは距離が短すぎる。事業自体が成立するか疑問であり、自家用車を持たない高齢者など本当に移動手段を必要とする人にとっては不十分な交通手段だと思う。<br>この計画では、中通一丁目で人の流れが途切れ、秋田中央道路出口と旭川を挟んだ対岸の通町・大町の商業地域の地盤沈下に拍車をかけないだろうか。<br>中通・千秋・大町・保戸野など高齢者の多い地区まで運行する循環バス(有料)にはできないだろうか。かつての中心市街地の賑わいをよみがえらせるため、中通一丁目だけでなく、「秋田市中心市街地」という広い視点で再考をお願いしたい。 | 本市では、中心市街地での円滑な移動と回遊性確保策として、中心市街地全体での駐車場無料利用ポイントカードによるネットワーク化に加え、公共交通機関や駐車場利用者のエリア内における乗り降り自由の無料運行循環交通として、タウンビークルの導入を検討し、今般、その事業化調査(運行ルートや導入車両、初期投資額・年間維持管理経費、コスト面での実現性等についての検証)を実施しました。<br>そのうち、運行ルートに関しては、仲小路往復ルートではなく、認定秋田市中心市街地活性化基本計画の区域内を循環するルート(秋田駅西口前→広小路→通町→大町一丁目→竿燈大通り→中央通り→秋田駅西口前)としたところです。<br>なお、今年度の調査結果を基に、21年度以降、関係機関・団体等とタウンビークル運行の事業化に向けた協議・調整を行い、24年度からの運行を目指します。<br>平成20年度における中心市街地パーク＆ライド推進協議会等での検討概要を追加しました。 | A    |

、関係者の連携により、将来にわたり持続可能な地域公共交通の実現について

| 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                                                                                                                                                     | 処理区分 |
|----|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 25 | —     | 「高齢者バス優遇乗車助成制度」について<br>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P70の1.5、P69の1.4等の導入は高齢者対策として評価いたします。<br>一方高齢者プランによりますと、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」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。                                                          | E    |
| 26 | P10   | 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。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 本戦略のP70およびP72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。<br>また、低燃費車の導入については、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。  | E    |
| 27 | P69   | バスの小型化、多頻度運行化                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 車両の小型化については、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。<br>また、多頻度運行化については、P69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にしております。 | E    |

、誰もが複数の移動手段を選択できる交通体系を支援する道路網の実現について

| 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                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 処理区分 |
|----|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 28 | P76   | 道路の安易な拡幅が更なる郊外型店舗を呼び込んでいる。これらに対する規制等なくこれを実施することは更なる都市機能の分散、無秩序な都市計画を生み出す。<br>この環境整備が整わないまま道路整備計画を成果として載せることは、更なる郊外型店舗の進出を呼び込むことになるため、現時点で掲載することは適切ではない。 | 平成18年に都市計画法が改正され、大規模集客施設が立地可能な区域は大幅に制限されました。本市ではさらに、平成20年7月に「大規模集客施設制限地区」を設定し、より厳しい制限を課したところですが、これらの経緯をP32以降に追加しました。                                                                                                                                                                                                         | A    |
| 29 | P80   | 渋滞緩和の道路整備と公共交通機能の活性化というより、これでは逆に自家用車が更に便利になる。さらに利用者を増やす結果に繋がる。記載する必要はないのではないか。<br>例えばバス専用道路の整備検討のほうが好ましくないか。                                            | P41の自動車環境の整備方針として、道路の混雑緩和を図ることで、バスの走行性向上によりバスの利便性を高めることとしております。また、公共交通を支援する道路整備を優先的に推進し、その後、渋滞緩和に向けた道路整備を推進することとしております。<br>これら以外にも、公共交通の利便性向上のために、P69の「バス路線再編」、「バス走行環境の向上」、「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」、「鉄道利便性の向上」といった施策も実施していくこととしております。<br>なお、例示されたバス専用道路については、P69にバス専用レーンの再導入・バス優先信号システム(PTPS)の導入検討を挙げております。 | B    |

## 5. 計画全般について

| 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                                                                                                                                                        | 処理区分 |
|----|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 30 | 全般    | <p>このまま商業面で中央地域が復権しない状況では秋田市は都市、街としての機能は完全に失い、もはや都市としては後戻りできないところまで衰退してしまう。全国の県庁所在地において、ここまで「衰退」してしまい、かつ復興に向けた将来性すら未だ見えないのはこの市だけといってもおそらく言い過ぎではないだろう。</p> <p>このまま一切の改善なく、無秩序な都市計画の道を突き進むのであれば、私を含め多くの市民が、この市から転出(県外)するだろう。歴史ある街並みも文化もその多くが喪失する(もはや多くはないが)、積み重ねた歴史と文化が消失した地域はもはや街とはいえない。一体誰が愛着を持って住もうと思うだろうか。既に都市計画は無秩序状態に陥る直前である。</p> <p>残念ながら本計画ではこの未来を変えるような期待感、現実味を市民に提供できるとは思わない。どうか現実を直視し、より踏み込んだ施策、将来計画の提案と本計画の大幅な見直しを期待する。</p> | <p>「中心市街地の現状認識」については、P24に中心市街地活性化基本計画の要約を記載し、本戦略での現状認識としております。</p> <p>「踏み込んだ施策」については、P48以降にできる限り具体的な記載に努めており、P47に記載しているとおり、平成23年度末を目途に必要な応じて見直しを行うこととしております。</p> | B    |

## 6. その他、意見・要望について

| 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                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 処理区分 |
|----|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 31 | P11   | 秋田市の渋滞ですが、秋田駅東口側の中央道路との合流点は流れが悪いと感じています。これは交通量もさることながら、信号機の切り替えのタイミングも起因しているものと考えます。このように信号機の設定を変えることで緩和される渋滞もあると思うので、そうした点もご一考下さい。                                 | <p>交差点の交通整理を効率的に行うために信号機の果たす役割は大きく、信号機は重要な交通安全施設の一つです。ご意見のとおり適切な信号サイクルの設定は渋滞対策上、とても大切なことであります。</p> <p>これまでも住民の皆さんから頂いた意見を参考にしながら適切な運用に努めてまいりました。</p> <p>中央道路東口から城東十字路まで、8基の信号機(1基は押しボタン式信号機)がありますが、信号機は相互に連動し、高齢歩行者の方々が横断に必要な秒数を確保しながら適切なサイクルで運用していると考えております。</p> <p>今後、交通の流れが変化し、見直しの必要があると認められる場合は、これまで同様にご意見を頂ければ、調査して適切な運用に努めていきたいと思っております。</p> | D    |
| 32 | その他   | このような重要なビジョンに関する意見公募が秋田市のトップページにわずかの期間しか掲示されなかった。2月上旬にトップページで意見募集を見ていたので、こうして提出できたが、アドレスを確認しようとしたところ、2月下旬にはこの意見公募がトップページからは消えていた。果たして、この意見公募記事を知っている人はどのくらいいるのだろうか。 | 本戦略素案のパブリックコメントについては、市のホームページの他、市内全戸配布の「広報あきた」2月6日号、秋田魁新報の「秋田市広報板」(2月19日)で周知を図りましたが、ご意見を踏まえ今後実施するパブリックコメントにおいて改善いたします。                                                                                                                                                                                                                              | D    |