

第2次秋田市総合交通戦略（素案）に対する意見の概要

No.	意見（要約）	対応方針
1	<p>(P28:1.2市街地形成の課題)</p> <p>駅周辺であれば、屋根付きアーケードをご検討いただきたいです。</p> <p>駅周辺をよく利用するものとして、廃墟のホテルやビルがあることがおかしいと思います。再開発により、低層階は商業施設や金融機関（駅前に郵便局、銀行の窓口がない、もしくは距離がある）にし、中～高層階はマンションにできないのでしょうか。</p> <p>トピコ駐車場の、今の30分を一時間無料にするだけでも、簡単な買い物はできるのでいいのではないかと思います。</p> <p>木内は今後どうしたいのでしょうか。あの敷地に若者向けのモールができればいいと思います。</p> <p>全ての街づくりが中途半端なので、東京などのコンサルタントに見ていただいて、ご意見を頂戴してはどうでしょうか。文化施設を作る構想より、観光客を呼び込める構想を練っていただきたいです。文化施設は、人がいなければ成り立ちませんし、人口が減少している昨今で、新たに作る必要性を感じません。</p>	<p>中心市街地の歩行者ネットワーク形成における環境整備については、第2期中心市街地活性化基本計画の策定において検討してまいります。</p> <p>なお、屋根付きのアーケードについては、商店街が設置するものであり、商店街の合意形成がなった場合には、支援してまいります。</p> <p>駐車場や利用していないビル等に関するご意見については、第2期中心市街地活性化基本計画の策定において参考とさせていただきます。</p>
2	<p>(P31:1.3 交通環境向上に向けたこれまでの主な取り組み)</p> <p>住宅街から駅へのアクセス道路について整備すべき。住宅街と駅とを結ぶアクセス道路は、歩道、除雪、夜間の照明をしっかりと整備してほしい。</p> <p>例をあげるとJR四ツ小屋駅ですが、乗降者数が多い駅のわりに、御所野住宅街から四ツ小屋駅までの整備がされていない。狭い道に車、歩行者、自転車がぎりぎりで行き通っているのが、危険を多く感じます。</p> <p>特に冬季は急坂が凍結、除雪もまったくされない状態なので、歩行路はぬかるみ最悪の状態です。駅入口の階段は、氷の坂になるため、転倒する人も多くいます。</p>	<p>本市では、交通環境向上に向けた取り組みとして、利用者の多い公共施設周辺などについて「秋田市交通バリアフリー基本構想」や「秋田市バリアフリー基本構想」を策定し、歩行者等の安全性の確保やバリアフリー化などの機能性の向上を進めております。</p> <p>四ツ小屋駅周辺の道路については、当該基本構想の対象地区とはなっておりませんが、地域から寄せられた情報や現地の状況などを見極めながら、除排雪を含めた適切な維持管理や道路整備の検討を行うなど、安全性の確保や機能性の向上に努めてまいります。</p> <p>なお、いただいたご意見を参考に、<u>第2次ビジョンにおける「バス乗継拠点の整備」の項目において、乗継拠点周辺における安全な通行環境の確保について盛り込むことといたします。</u></p>

3	<p>(P71:自転車ルール・マナー) モデル校以外の児童生徒学生（小学校や専修学校、大学等含む）にも指導が必要だと思ふ。高齢者の危険な自転車利用も見られる。何か対策ができないか。</p> <p>(P83:交通事故対策（自動車運転者について）) 横断歩道や狭い生活道路において歩行者を無視した無謀な運転をしたり、歩道・点字ブロック上に駐車したりする自動車運転者が少なくない。現状の警察や行政の取り組みでは、甘い。交通戦略の範囲外かもしれないが、啓発・指導や規制等を強化していただきたい。</p>	<p>いただいた意見は、秋田市交通安全実施計画の参考とさせていただきます。</p>
4	<p>総合交通戦略素案の主に第2章、第3章では、秋田駅周辺を「都心・中心市街地」と位置付け、住宅や商業施設をこの地域に向けて集中させようとしているように見受けられる。しかし、現状では商業的な求心力は御所野を中心とした南部に偏重している。そのため、市北部及び周辺市町村から南部に向けて市内を通過する交通が相当発生しているとみられる。</p> <p>この不均衡を是正するため、秋田北ICに程近い外旭川への建設が計画されている大型商業施設を活用すべきと考える。この施設から中心市街地への公共交通を整備し、外旭川を北部、御所野を南部のハブとしたパーク&ライド体制を確立して、交通の分散と市中心部への自家用車流入の抑制を図るべきだ。</p> <p>交通政策の検討にあたっては民間資本を積極的に活用すべきと考える。現在の市政は理念先行で、民間と正反対の方向に動いているように見受けられるが、官民が別々に動くのと官民が歩調を合わせるのと、どちらが良いかは明白だ。市民以外も含めた民間の意見に耳を傾け、民間の動きを後押しするような政策を採るべきだ。行政主導の政策に拘泥し、民間の行動を妨げることはあってはならない。そうした行動は投資意欲の委縮を招き、ひいては地域全体の衰退にも繋がる。</p>	<p>本市では、コンパクトで成熟した市街地形成を支援し、市民のマイカーへの過度な依存を見直し、マイカー以外の交通手段の選択を可能にするため、都心と地域中心等を結ぶ公共交通軸および骨格道路網の形成を促進し、地域特性に応じた交通手段が確保された交通体系を目指しております。</p> <p>また、まちづくりにおいては、民間活力の活用も重要な視点として捉えておりますが、本市のまちづくりの方針であるコンパクトシティ形成においては、人口減少や高齢化社会への対応を念頭に、市街地の拡大を抑制した上で、地域中心などへ都市機能の集積を行うこととしており、民間投資についても、そうした土地利用方針に沿って促してまいります。</p>

第2次秋田市公共交通政策ビジョン（素案）に対する意見の概要

No.	意見（要約）	対応方針
1	<p>（P71:2-1 泉・外旭川地区への新駅設置検討） 現状のJRは運行頻度が少なく不便なので利用者が少ないのではないかと。不便な駅を多額の費用で建設しても意味がないのではないかと。 LRVを導入し、新駅ではなくLRV専用停留所を複数箇所設置した方がよいのではないかと。</p>	<p>新駅の設置により、鉄道軸とバス交通との連携による公共交通サービスが提供されることで、人口の低密度化の抑制や市民生活の質の向上が図られるものと考えられることから、多核集約型コンパクトシティにおける公共交通ネットワークの強化を目指す施策として、第2次ビジョンに位置づけた上で、引き続き設置を検討してまいります。 LRVにつきましては、参考とさせていただきます。</p>
2	<p>（P75:3-1 乗継場所の集約等によるバス乗継拠点の整備） （P88:4-1 ゾーン制料金等の導入の検討） ①バスについてゾーン運賃制やハブ&スポーク方式は進めていただきたい。秋田駅乗り継ぎとなる場合、県庁方面等へは直通バスより高い料金を払うこととなる。最低限乗り継ぎ券などは用意してもらいたい。 ②中心部や幹線系のバスについては、アデレードなどで行われている競争入札方式（バスや施設は市が保有する）での運営事業者を募集するような形はとれないかと。 ③福井県での京福電鉄の運行休止等の事例を積極的に広報することによって、「公共交通を維持すること」「公共交通に税金を投入すること」のコンセンサス作りを進めてもらいたい。</p>	<p>①ICカードの導入およびバス路線の再編と合わせて、ゾーン制料金等の利用しやすい運賃体系や、割引制度の導入について、バス事業者と共に検討してまいります。 ②いただいたご意見については、参考とさせていただきます。 ③ご意見のとおり、機会を捉えて、公共交通を維持すること等の重要性について啓発を行ってまいります。</p>
3	<p>（P80:2 バス運行情報提供の充実） ①観光やビジネスも意識した目的地別、方面別の路線マップがあった方がよい。 ②バス案内サービスは、バス停名からの検索では、そもそも土地勘がなければどのバス停がどこに近いのかすら分からない ③ICTを活用したバス運行状況等の提供 他市の事例に習い、待ち時間を有効に使えるサービスを提供できるとよい。そこで新たな収益モデルも考えられる。（待ち時間にワンドリンク、プッシュ型広告等）</p>	<p>①③いただいたご意見については、事業を進めていく上での参考とさせていただきます。 ②より利便性の高いバス案内システムとなるよう改修経費を平28年度予算案に計上したところであります。</p>

<p>4 (P86:3-3 鉄道およびバスで利用可能なICカードの導入検討)</p> <p>①スイカ・パスモ等が相乗り利用できることが望ましい。ただし、秋田市で発行する新たなICカードはJR等鉄道への相乗り機能は不要。地域利用に特化したカードにすべき。</p> <p>②地域商店街のポイントカード(ほっぺちゃん)との機能統合や市民サービス向上につながるコンテンツの検討が必要。</p>	<p>①②ICカードの導入に当たっては、利用者のニーズを踏まえつつ、形態について交通事業者と共に検討してまいります。</p>
<p>5 ①駅のバリアフリー化をすすめるべき 階段でしかホームに行けない電車の駅が多いことから、高齢化社会にむけて、駅のバリアフリー化を進めるべきだと思います。四ツ小屋駅を「秋田新都市駅」として整備すべき。</p> <p>②将来構想としてパークアンドライドを進めるべき 秋田市の駅はロータリーや駅前駐車場の整備がまったくできていない。整備して行ってほしいです。</p>	<p>①②いただいたご意見につきましては、鉄道事業者と共に事業を進めていく上での参考とさせていただきます。</p>
<p>6 (P100:推進体制と進行管理) 第1次ビジョンの53.8%が未実施とのことだが、第2次ビジョンでは一つでも多く実現させる努力をしてほしい。</p>	<p>いただいたご意見のとおり、努力してまいります。</p>
<p>7 (P69:中心市街地循環バス) タイトなダイヤ設定による恒常的な遅延発生、駅～大町通りにかけて一般路線バスと競合してしまう、秋田駅の乗り場が駅舎からいちばん遠い位置で分かりづらい、広小路や通町でのイベントによる迂回運行時には、肝心のイベント会場付近を通らないので、利用者が少ない。十分に検討してほしい。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、事業を進めていく上での参考とさせていただきます。</p>
<p>8 (P78～79:バス走行環境)</p> <p>①現在のダイヤ設定には、全般に無理がある。秋田駅西口発のバスが通町等の時点で既に数分遅れることも珍しくない。遅れを取り戻そうとして乱暴な運転にならないとも言い切れない。まずは実情に即したダイヤ設定をするべきである。</p> <p>②バス停発車時に、周囲の一般車両がそれを妨害していることがある。道路形状やバス停位置の変更や運転者への啓発を検討してはどうか。</p> <p>③イベントが開催時、例えば、路線バスとタクシーに限り低速で通行止め区間を走行させたり、臨時停留所を設けるなど、極力影響が出ない方法があるのではないだろうか。また、道路工事なども含めた迂回運行時に、迂回そのものや、迂回区間で乗降を扱うかどうかの告知がない場合があり、乗客は不安である。事前の停留所、車内、ホームページ、広報あきた等での周知を確実に行ってほしい。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、事業を進めていく上での参考とさせていただきます。</p>

9	<p>(P80:系統番号)</p> <p>番号表示実施により行き先の文字が減少し、経路が区別しづらくなった。経路地や路線名も大きく表示したほうが良い。番号表示を否定しないが、文字での分かりやすさにも配慮してほしい。また、行き先表示器の輝度が暗かったり、LEDのドット欠けが発生したりして、表示が見づらい車両もある。機器の適切なメンテナンスをお願いする。</p>	<p>いただいたご意見につきまして、事業を進めていく上での参考とさせていただきます。</p>
10	<p>(P81:バスマップ)</p> <p>他の都市では行政や事業者が路線図を無料配布するのが一般的なので、違和感もある。本ビジョンには、バスマップの「配布」とあるが、具体的にどのような方法で行うつもりか。</p>	<p>手法につきましては、バス事業者と共に検討してまいります。</p>
11	<p>(P82:ICT活用)</p> <p>高齢者などスマホを持たない乗客もいるし、旅行者は都度アプリを探してインストールしなければならないと思われる。そうした人にも、十分な情報提供をしてほしい。また、イベント、工事、大雪等による迂回運行の情報も、提供してもらえるとありがたい。</p>	<p>ご意見のとおり、ICTを最大限活用しながら、幅広く情報提供を行う手法について検討してまいります。</p>
12	<p>(P86:ICカード)</p> <p>バス事業者の営業エリアは秋田市外にもまたがるので、エリア内の他の市町村も巻き込んではどうだろうか。各市町村が同社へ委託するコミュニティバス等でも使えるようになるはずで、利便性が高まる。さらに、秋田県内の他のバス事業者や東北地方の各事業者と連携して、共通のカードを導入することも考えられないだろうか。</p>	<p>いただいたご意見につきまして、事業を進めていく上での参考とさせていただきます。</p>
13	<p>(P92:持続可能な公共交通の確保)</p> <p>ビジョンに盛り込まれていないが、一般路線バスでも、もっと利用者の意見・要望を反映させてほしい。現在のバス事業者には「利用者の声を聞くこと」「会社内で意思疎通すること」が不十分。苦情を伝えても、その場限りで終わってしまい、営業所全体、企業全体、幹部まで伝わっていないように感じる。さらに、停留所名称変更や運行経路変更時に、変更点が利用者に伝わらないのは非常に困る。事業者には確実に十分な周知をしてほしいし、秋田市も広報に掲載するなど協力してやってほしい。</p>	<p>ご意見はバス事業者に伝えるとともに、市においても運行に関する変更などについて周知に努めてまいります。</p>

14	<p>(P59:3.2 施策の体系)</p> <p>泉外旭川地区への新駅設置検討について次により反対する。</p> <p>①市の人口減少をみても平成52年には人口が23万5千人と大幅に減少が見込まれる中で、新駅は本当に必要なのだろうか？</p> <p>②仙台駅から利府駅までは12.3Kあり、利用者も多いと思われませんが、泉外旭川駅より秋田駅までは、わずか3Kしかなく、利用者も少ないと見受けられます。</p> <p>③上記の結果新駅設置に15から20億円の税金プラス毎年の維持管理に多くの税金を必要とする。費用効果を考えても設置不要と考えます。尚バス路線等の充実を図った方がより効果的ではないだろうか。</p>	<p>①②③新駅の設置により、鉄道軸とバス交通との連携による公共交通サービスが提供されることで、人口の低密度化の抑制や市民生活の質の向上が図られるものと考えられることから、多核集約型コンパクトシティにおける公共交通ネットワークの強化を目指す施策として、第2次ビジョンに位置づけた上で、引き続き設置を検討してまいります。</p>
15	<p>秋田市の国際化を進める上で、日本語・英語・中国語・韓国語の4カ国語に対応するようなバス停・バスになるよう、秋田中央交通とも連携した行政施策がとられることを「第2次秋田市総合交通戦略(素案)」および「第2次秋田市公共交通政策ビジョン(素案)」に盛り込んでくださるようお願いいたします。</p>	<p>いただいたご意見を踏まえ、第2次ビジョンにおける「乗継拠点施設の機能の充実」および「より使いやすいバスマップへの更新」の項目において多言語化対応について盛り込むことといたします。</p>
16	<p>(P86:鉄道およびバスで利用可能なICカードの導入検討)</p> <p>鉄道・バスへのICカードの導入は早期に実現すべきである。カード1枚(携帯)だけで市内周遊や近郊の観光地まで足が伸ばせ、人の流れにつながるよう、行政・JR・中央交通は一致して取り組んでもらいたい。</p> <p>(導入するカード方式は未定であると思われるが、前述の点から、首都圏からの人の流れにつなげやすくするためにも、JR東日本のSuicaをベースに考えてもらいたい。)</p>	<p>ICカードの導入に当たっては、利用者のニーズを踏まえつつ、形態について交通事業者と共に検討してまいります。</p>