

## 第26回秋田市地域公共交通協議会 議事要旨

開催の日時	平成30年6月6日(水) 午後2時00分から午後3時00分
開催の場所	ふきみ会館
委員の定数	23名
出席委員	21名(うち代理出席9名)
会議内容	・協議 (1) 平成29年度秋田市地域公共交通協議会決算(案)について (2) 平成30年度秋田市地域公共交通協議会予算(案)について (3) 移動手段の確保に関する先進事例調査について (4) 幹線バス路線等特定の基本方針について (5) 秋田市マイタウン・バス北部線上新城コースの一部便における利便性向上策について

	1 開会
	2 会長あいさつ
司 会	これより、次第3の協議に入る。協議会設置要綱第4条第2項の規定により、協議の進行を会長にお願いする。
会 長	3 協議 協議1の平成29年度秋田市地域公共交通協議会決算(案)について、事務局から説明願う。
事 務 局	(資料に沿って説明)
会 長	協議1について意見等はないか。なければ協議1を承認してよろしいか。
委員一同	異議なし

会 長	では、協議 1 を承認する。次に、協議 2 の平成 3 0 年度秋田市地域公共交通協議会予算（案）について、と協議 3 の移動手段の確保に関する先進事例調査について事務局から一括で説明願う。
事 務 局	（資料に沿って説明）
事 務 局	（資料に沿って説明）
委 員	協議 2 について、今年度は 3 回分の分科会開催費用が予算として計上されているが、分科会とはどういった議題について協議を行うものなのか。また、負担金が昨年度から大幅に増加している理由はなにか。
事 務 局	分科会はバスに関連する議題に特化して協議を行う場であり、今年度はバスに関連する協議が複数あるため、3 回分の開催費用を予算として計上している。また、協議会の開催回数の増加に伴い、負担金も増加したものである。
会 長	協議 3 について、視察先案としていくつか他都市が挙げられているが、この中の一都市に行くという理解でよろしいか。
事 務 局	予算内で調査先を決める。一都市に限るものではない。
会 長	予算内で複数の都市を調査する可能性もあるのか。
事 務 局	可能であれば複数の都市を調査したいと思っている。
会 長	ほかに意見等はないか。なければ協議 2、協議 3 を承認してよろしいか。
委員一同	異議なし
会 長	では、協議 2 および協議 3 を承認する。協議 4 「幹線バス路線等特定の基本方針について」事務局から説明願う。
事 務 局	（資料に沿って説明）

委 員	対象とする路線は、秋田市内で完結する路線のみか。
事務局	秋田市内の路線が対象である。
委 員	市内から市外へ出て行く路線は対象外か。
事務局	秋田市内の走行距離が過半となる路線は対象とする。
会 長	視点2と視点3をいずれも満たした場合は、他の要素は勘案せず、自動的に幹線と特定されるということによいのか。
事務局	あえて、他要素を勘案することは極力避けたいと考えている。ただし、完全にとということではない。
会 長	様々な要素を勘案してしまうと、特定できないというのわかるが、自動的に点数で特定した場合、立地適正化計画との整合性が取れないという課題が出てくるのではないか。
事務局	ご意見はわかるが、現状利用者数が多い路線であり、今後も利用されるであろう路線を幹線として特定しないと、市民への影響が大きい。 今回特定される幹線バス路線が未来永劫というものではなく、今後、立地適正化計画の見直しに伴い、幹線バス路線についても見直しが必要であると考えます。
委 員	評価の視点について、「点数化し、平均値以上のものを選定する」としているが、平均値にやや届かないようなボーダーラインのものについては、切り捨てるという考えなのか。
事務局	どこでラインを引くかについては、どの決定場面であっても議論が生じるものであるが、平均値より低ければ完全に切り捨てるということではない。 例えば、評価の結果、幹線バス路線として特定されなかった路線であっても、立地適正化計画における拠点連携軸として必要である場合などは、特定することもあり得る。
委 員	平均値から何%以内の点差であれば、一旦はまな板にのせて、改めて議論する、としても良いのではないか。

事務局	ご意見を踏まえ、点数の評価に幅を持たせるような方向で考えてまいりたい。
委員	幹線バス路線を特定することによるメリット・デメリットを教えてください。「利用者の思い」を汲まないと、よりよい公共交通の理想像とはならないのではないかと。
事務局	第2次秋田市公共交通政策ビジョンにおいて、全ての地域住民の移動手段を確保するとしているが、現状、本市の公共交通への依存度は非常に低く、バス事業者も頑張ってもらってはいるが、路線廃止もやむを得ない状況となっている。さらに、運転手不足など新たな課題も生じてきていることから、バス路線全てを維持していくことは非常に難しい。こうしたことから、幹線バス路線を特定し、重点的な支援を行いながら、立地適正化計画との整合性を図り、持続可能なバス路線網の形成を目指したい。
委員	性格の異なる評価視点で点数化することについては、選定において配慮していただきたい。
事務局	そのように努めてまいりたい。
会長	ほかに意見はないか。なければ、評価の視点について、「平均値以上のもの」を「概ね平均値以上のもの」とすることで、協議4について承認してよろしいか。
委員一同	異議なし
事務局	では、協議4を承認する。
会長	協議5「秋田市マイタウン・バス北部線上新城コースの一部便における利便性向上策について」事務局から説明願う。
事務局	(資料に沿って説明)
会長	変更予定日を10月1日としている理由は何か。早めることはできないのか。

事務局	<p>運行内容を変更するには、運行開始の1ヶ月前までに国への届出を要する。加えて本変更については、利便性の向上に伴って便数の減やダイヤ変更が生じるため、利用者への影響を考慮すると、利用者に対し十分な告知期間を設ける必要がある。</p> <p>こうした準備期間を考慮したスケジュールである。</p>
会長	ほかに意見がなければ、協議5について承認してよろしいか。
委員一同	異議なし
会長	では、協議5を承認する。以上で今回の協議を終了し、進行を事務局に戻す。
司会	<p>4 その他</p> <p>それでは、次第4のその他に入る。委員からなにかあるか。</p>
事務局	国土交通省では公共交通に関する様々な施策の推進や課題の解消に取り組んでいるところであり、交通環境の向上や効率化に向け、秋田市内の各団体においても積極的に取り組んでいただければと思う。
委員	昨今、高齢ドライバーによる交通事故が増加しており、秋田県警でも事故の予防に向けて様々な取組を実施しているところである。各団体の皆様にも、交通の安全に向けてご協力いただきたい。
委員	先ほどの協議4における評価の視点について、基本的には事務局から説明のあったとおりの評価方針でかまわない。ただ、わずかに平均値を下回る路線があった場合は、利用者への影響についての配慮をお願いしたいという意味で発言したもので、「概ね」ではなく「基本的に」や「基本とする」などの表現が適していると思う。
司会	事務局からなにかあるか。
事務局	なし。
司会	以上で、第26回秋田市地域公共交通協議会を終了する。