

第3次秋田市総合交通戦略（素案）および第3次秋田市公共交通政策ビジョン（素案）へのご意見と ご意見に対する市の考え方

- 1 第3次秋田市総合交通戦略（素案）および第3次秋田市公共交通政策ビジョン（素案）のパブリックコメントの実施について
 - (1) 意見募集期間 令和3年1月8日（金）から1月28日（木）
 - (2) 意見募集方法 市ホームページ、各市民サービスセンターに閲覧用素案を設置
 - (3) 意見の提出 3名（意見数28件）
- 2 意見および市の考え方について
意見および市の考え方については、以下のとおりです。

第3次秋田市総合交通戦略（素案）に対する意見と市の考え方

番号	意見本文（原文ママ）	市の考え方
1	今回の大雪で国道・県道・市道で管轄の違いからか除排雪作業で差ができていた気がしたので国や県と連携してほしい。歩道、側道に除雪の雪がたまり歩行者、自動車双方に支障が生じました。	<p>国道・県道・市道については、主要幹線道路や交差点部において連携を図って除雪作業を行うこととしております。</p> <p>今後も、除排雪時のタイミングをあわせ、道路に段差が生じない作業に努めてまいりますので、ご理解とご協力をお願いします。</p>
2	歩車分離式信号、ラウンドアバウトの導入や道に迷わないように主要地点標識などを増やす	<p>信号や案内標識については、状況を見ながら整備を検討してまいります。ラウンドアバウト（環状交差点）については、用地確保等の課題があるため、他都市の事例等について研究を進めてまいります。</p>

第3次秋田市総合交通戦略（素案）に対する意見と市の考え方

番号	意見本文（原文ママ）	市の考え方
3	<p>車は商店や医院利用者に対して駐車料金の割引があるので鉄道やバスなど公共交通機関利用者に対する、割引などの政策が必要</p>	<p>駐車料金の割引については、商業施設等が独自に行っているサービスですので、公共交通に対して、ただちに同様のサービスを行うことは困難ですが、ICカードの導入を踏まえ、利用しやすい運賃等の検討は進めてまいります。</p>
4	<p>計画に示された以外にも、歩行者が車に遠慮して歩かなければならない道路は多数ある。歩道がない通学路や車が多く狭い踏切周辺など、危険性が高い場所もある。 それらの早急な道路整備は無理でも、優先的な除雪と排雪、運転者への啓発等、多角的に対策してほしい。</p>	<p>ハード面での整備については早急な対応は困難ですが、交通安全に関する啓発活動や必要に応じた除排雪の実施などにより、安全の確保に努めてまいります。</p>
5	<p>融雪歩道にはとても助かっている。しかし、経年のためか部分的もしくは全面的に機能していない道路が散見される。保守や更新の費用は少なくないと考えられ、やみくもに増やすのは不安がある。既存設備の保守更新については、どうなっているのか。 また、例えば地域住民や企業団体に除雪作業を委託（有償無償問わず）するような、設備に頼らない仕組みも必要ではないか。装置では対応しづらい、横断歩道やバス停部分の車道境界部の除雪についても、配慮願いたい。</p>	<p>歩道消融雪設備の維持管理および更新については、多額の整備費等が必要となるため、歩行者通行量、経年劣化による機能低下および周辺施設の状況等を考慮し、優先順位を付けながら更新等を行っているところです。 歩道で消融雪設備を設置していない箇所については、民間事業者に委託して除雪を行っております。また、一部の区間においては、町内会等において市が貸与する機械または個人等が所有する機械を利用し除雪作業を行っております。 また、横断歩道を安全に利用できるよう、除排雪時に幅員確保等を行っておりますが、今後も、適切に業者指導を行ってまいります。 バス停部分の除雪については、ご意見を踏まえ、ビジョンP61の12番「利用しやすく安全なバス停の設置に向けた改善」の取組内容に「除雪状況」について追記しました。</p>

第3次秋田市総合交通戦略（素案）に対する意見と市の考え方

番号	意見本文（原文ママ）	市の考え方
6	<p>バリアフリー化された歩道に駐停車する事例があるし、県外で起きたような暴走車が入り込む危険性は多少高くなると思う。車が入りづらい対策も整備してほしい。</p> <p>ブロックやタイル敷きの歩道では、経年でガタツキや段差が生じて、かえって歩きづらい所もあるので、施工や継続的な管理に配慮してほしい。</p>	<p>歩道のバリアフリー化については、段差解消に併せ、歩車道境界ブロックの設置により、歩道と車道の物理的な分離を図るものです。<u>ご意見を踏まえ、戦略 P57 にもセミフラット方式の図面を追記しました。</u></p>
7	<p>歩道が十分に整備されていない場所があり、双方の安全が不十分なところがある。仁別のサイクリングロードについては整備が不十分だが費用面から見送り？事故防止のためヘルメットの着用や自転車保険の加入を義務付ける。</p>	<p>自転車利用環境の整備については、ハード面での安全対策と併せ、マナー向上やルールの遵守に向けた啓発活動と併せて進めてまいります。サイクリングロードの整備、ヘルメットの着用、自転車保険の加入については、秋田県自転車活用推進計画および今後策定検討を進める秋田市自転車活用推進計画の中で検討してまいります。</p>
8	<p>横山金足線 交通量が多い、手形山～添川間で車線が減少してしまう、手形トンネルの構造上からか事故が発生し通行等止め、隣接する区間は住宅地があるが自動車では直接行けず遠回りする必要がある。計画時では想定されていなかったかもしれない。外旭川のスタジアムやイオンモールなどの開発が進んだ場合渋滞の悪化が懸念されます</p>	<p>外旭川地区の開発については、具体的な計画が示されているものではなく、現時点で対応すべきものではないと考えますが、今後何らかの方針が示された場合には参考とさせていただきます。</p>
9	<p>本年始の大雪では、除雪後の排雪が進まず、特に市道2か所において2週間以上迂回運行が続いた。</p> <p>秋田市では除排雪体制の原則として「バス路線優先」を掲げているが、これで実現できているのか。県道でも、バス路線の除雪が遅い箇所もある。</p> <p>バス路線はバスが通れるように維持してほしい。無理であれば、平常時から広い道路へ経路変更することを検討するべきだと思う。</p>	<p>バス路線については、バスが安全に走行できる道路幅員および路面状況の確保について、降雪による路面状況の悪化も含めた災害等に対応できる路線への見直しも含め、検討してまいります。</p>

第3次秋田市公共交通政策ビジョン（素案）に対するご意見および市の考え方

番号	意見本文（原文ママ）	市の考え方
1	<p>紙ベースでいえば、駅などで配布している時刻表にマイタウンバスも掲載し周知を図る。バス停の時刻表に連絡先を記載してほしい（市営バス時代は記載されていた。連絡先は羽後交通、秋北バス、旧男鹿営業所（営業所の方針？）など他社では載せてある。）時刻表のレイアウトを見直して見やすくする（駅時刻表タイプや通過停留所、運賃を掲載するなど）</p> <p>ICTを活用した運行状況等の提供</p> <p>秋田中央交通の公式サイトでの時刻表検索は不便な点や使いにくい点がある。（50音順でしか検索できない、印刷するとはみ出すなど）</p> <p>それ以外にもデザインが古く感じる、スマホに対応、レイアウトを見直すなど他社を参考してほしいです。</p> <p>https://transfer.navitime.biz/sankobus/pc/map/Top https://transfer.navitime.biz/miyagikotsu/pc/map/Top https://www.navi.kotsu.city.sendai.jp/</p> <p>秋田市総合バス案内サービススマートフォン版 JRのデータも入れて鉄道との乗り継ぎも考慮できるようにしてほしい</p> <p>隣接しているのに路線バスとマイタウンバスの停留所名が別々なためか、例えば土崎駅前（路線バス）、土崎駅（マイタウンバス）、北部サービスセンター（路線バス）、北部市民サービスセンター（マイタウンバス）など出発バス停（路線バス）到着バス停（マイタウンバス）と検索すると遠回りさせる結果が出てしまうなど改善点があります。</p> <p>Googleはナビタイム、ジョルダンなどのサービスは使いやすい。</p>	<p>以上については、今後の事業実施にあたり参考とさせていただきます。</p>
2	<p>減便はしかたないが、パターンダイヤの導入による運行間隔の均一化と利便性向上してほしいです。</p> <p>例：手形山崎方面 秋田温泉 00 30 手形山経由大学病院 15 45 赤沼 20 50 大学病院発 00 20 40 みたいにして途中区間の利便性確保と待ち時間の削減する</p> <p>最終バスが繰り上がってしまい、秋田着 21:04 のこまち 39 号に接続できない。</p> <p>路線バス 神田旭野線 外旭川市営住宅～秋田厚生医療センター間に新規停留所の設置や新規路線や経路変更などで利便性を上げる</p>	<p>今後の路線再編検討のなかで参考とさせていただきます。</p>

第3次秋田市公共交通政策ビジョン（素案）に対するご意見および市の考え方

番号	意見本文（原文ママ）	市の考え方
3	<p>1.「多頻度運行」とはどの程度の運行間隔を指すのか。近年は減便が著しく主要路線でも毎時1～2本が珍しくないが、それでは多頻度とは言えないと感じている。</p>	<p>多頻度の間隔については、地域や路線により状況が異なるので一概に示すことは困難ですが、今後の路線再編にあたり、距離の短い路線・系統を検討し、現状よりも高い頻度での運行が可能となるよう検討してまいります。</p>
4	<p>2.再編で利用者は増える余地はあると思うが、令和8年以降も「検討」レベルでは遅すぎる。その間にさらに減便と市民のバス離れが加速し、再編できる余力（資金、車両、乗務員等）がなくならないか。もっと迅速に進めてほしい。また、近年は新しい広い道路もできており、大雪でも迂回しなくて済む（混乱が少なくて済む）よう、通常時からある程度は広い道路を経路にしておいたほうがいいのではないか。沿線の人口分布も変化していると思われるので、現行にこだわらない経路を検討してほしい。</p>	<p>路線の再編については、机上での検討だけでなく、実証運行などを実施しながら、全体の網を検討していく必要があると考えています。部分的な再編を実施しながら全体としての検討を進めてまいります。</p>
5	<p>上飯島駅、羽後牛島駅にバス広場を整備や鉄道とバスの乗継割引の実施既存車両の更新やSuicaの導入 JR東日本のサービスの利便性を向上（えきねっと、JREポイント、モバイルSuica,viewSuica）IDとパスワードが複数必要になるので簡便化する。</p>	<p>バス広場の設置については、用地の確保等の課題があり困難です。また、鉄道とバスの乗り継ぎ割引およびJR東日本のサービスについては、本市だけの課題ではないため、ご意見があったことを事業者にお伝えいたします。</p>
6	<p>鉄道を「骨格」に位置づけている割に、全体を通して言及が少ない。バスは、高齢者コインバス事業対象者以外（若年者や市外在住者高齢者等）には運賃負担が大きく、移動時間もかかる。秋田市内相互であっても、低料金・短時間で移動できる手段であり、環境負荷の面でも、鉄道は価値が大きい。充実させ利用促進してほしい。具体的には、</p> <p>1)ICカード（Suica）の導入。</p> <p>2)北部～西部／南部といった秋田市中心部を越えた地域間の移動手段としての利便性向上。例えば秋田駅を越えて乗り換えなしで運行する列車の設定。</p> <p>3)秋田臨海鉄道廃止後の土崎～秋田港間の奥羽本線貨物支線の活用。例えばクルーズ船だけでなくセリオン周辺の観光、定期フェリー客や通勤通学輸送向け定期旅客列車の運行。</p>	<p>ICカードについては、本市だけでなく、一定の範囲での導入が求められることから、ご意見があったことを事業者にお伝えいたします。</p> <p>直通列車については、現在も通勤・通学の時間帯に運行しており、利便性が高いことは承知しておりますが、今後の公共交通に関しては、乗換えを前提とした公共交通網全体の見直しを行うとしていることから、快適に過ごせる乗換え環境の整備等により、乗換えがあっても快適に利用できる公共交通の実現に向けて取り組んでまいります。</p> <p>秋田臨海鉄道廃止後については、臨海鉄道の跡地利用方針が明らかになっていないため、現時点で方針を示すことは困難ですが、今後の参考とさせていただきます。</p>

第3次秋田市公共交通政策ビジョン（素案）に対するご意見および市の考え方

番号	意見本文（原文ママ）	市の考え方
7	<p>バス事業者・市が、「主要施設や乗換ポイントにおいてバス運行状況を把握できるバスロケーションシステムを導入するとともに、スマホでも同様の情報を閲覧可能にする」とありますが、民間バス会社が多額の初期投資が必要なバスロケーションシステムの導入に踏み切るのは大変な決断と考えます。</p> <p>一方で、秋田のように冬場のバス遅延などが多い地域では利用者の利便性向上を図る上で同システムの導入が必要不可欠であると考えます。令和3年1月の大雪の際も、バス遅延や迂回運行を知らない利用者が停留所で長時間立っている所が見受けられました。</p> <p>バス事業者・市が一体となって取り組むという姿勢は大いに理解できますが、ここは是非、市側がバス事業者よりも一歩先に立ち、主導となってバス事業者に支援・提言を行うスタンスで実施を進めて欲しいと思います。幸いな事に、本市には秋田市交通局時代に培ったバスロケーションシステムのノウハウがあると思います。交通局時代は先進的技術の導入や利用者サービスなど、他県の模範となるような大変高いサービス水準であったと感じます。移管当時、民間1社への一本化により、サービス水準も維持・向上可能との意見がありましたが、現状は必ずしもその通りにはなっていないように感じます。</p> <p>そんな中でも近年のICT技術は目覚ましい進歩を遂げており、クラウド型・ASPサービス型など、交通局時代の方式と比べてイニシャル・ランニングコストとも安価なサービスが各社から提供されております。</p> <p>既に有識者を通じた調査・検討や他市の事例見学等進められている所に恐縮ではありますが、低コスト・容易な導入とうたわれているサービスを以下に紹介させていただきます。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. バスロケーションサービス「Bus-Vision@バスロケ」 （株式会社両備システムズ） https://www.ryobi.co.jp/products/busvision 2. バスロケ ASP サービス （クラリオン） https://www.clarion.com/jp/ja/newsrelease/index_2007/070308_01/index.html 	<p>バスロケーションシステムの運用体制については、今後市とバス事業者で検討を進めてまいります。事業実施の際に参考とさせていただきます。</p>

第3次秋田市公共交通政策ビジョン（素案）に対するご意見および市の考え方

番号	意見本文（原文ママ）	市の考え方
8	<p>今回の大雪で運休が発生しましたがホームページだけではなく Twitter や LINE などでも周知してほしい。高齢者世代への考慮も必要デジタルサイネージや自動音声案内サービスの導入</p>	<p>SNSやデジタルサイネージ等を利用した情報発信についてはICTを利用した情報発信として検討を行ってまいります。</p>
9	<p>今年始めの大雪では、バス事業者のホームページにアクセスが集中し、つながらないことがあった。情報提供体制を必ず整えてほしい。また、道路工事や祭り等による計画的な迂回運行も網羅し、一元化したものを希望する。大雪時には、運休を知らず、バス停で待ち続けた客がいた。ICT だけの情報提供では、どうしても伝わらない箇所や利用者が出てしまう。そこで、近隣住民を「連絡員」として、緊急時にバス停に掲示を貼ってもらったり、日頃のバス停の維持管理を依頼したりしてはどうか。</p>	<p>今冬の長期間にわたる迂回運行を踏まえ、バスロケーションシステムの導入と合わせ、ICTを活用した一元的な情報提供のあり方およびICT以外での情報提供について検討してまいります。<u>ご意見を踏まえ、ビジョンP60の10番「スマートフォンなどでバスの運行状況を把握できる、バスロケーションシステムの導入」の取組内容に「運休や迂回運行等の情報提供」について追記しました。</u></p>
10	<p>屋根の設置、色褪せたり、停留所名が判別できないポールの更新 停留所周辺でクマが出没したり、襲われた怪我したりした事例もあるので対策が必要かもしれない 景観面や安全面から複数のポールが設置されている場所（川反入口や山王、県庁など）は一本化してほしい。 系統番号を放送でも案内する。 フルカラーLEDの導入、既存のLEDのドット抜けを解消して方向幕を見やすくする。</p>	<p>利用しやすく安全なバス停の設置に向けて検討してまいります。 なお、車内放送やLEDについては、ご意見として事業者にお伝えいたします。</p>

第3次秋田市公共交通政策ビジョン（素案）に対するご意見および市の考え方

番号	意見本文（原文ママ）	市の考え方
11	<p>既存のバス停位置にこだわらず、より安全な位置への移設、近すぎるバス停の統合も必要ではないか。</p> <p>積雪時には雪山をかき分けて乗降しなければならないバス停も多いが、近隣住民が除雪してくれる箇所もある。後者のように、あらかじめ近隣の人に除雪をお願いするような制度も検討してはどうか。</p> <p>自転車のすり抜け、後続車による発進妨害の対策も必要。</p>	<p>バス路線の再編に併せ、バス停位置の検討も進めてまいります。除排雪についても前述のとおり、バスの安全な乗降のため、地域との連携を含めて検討してまいります。</p> <p>バス利用促進に関する啓発活動や交通安全に関する啓発活動の中で、ルール遵守とマナーの向上についてPRしてまいります。<u>ご意見を踏まえ、ビジョンP61の12番「利用しやすく安全なバス停の設置に向けた改善」の取組内容に「除雪状況」について追記しました。</u></p>
12	<p>一日乗り放題券をスマホやネットで事前に購入できるようにする。</p>	<p>将来におけるMaaS等による利便性向上策の一環として検討してまいります。</p>
13	<p>現状のバス路線は秋田駅に一極集中していて、中央地域を越えた移動がしにくい。そのような移動の需要は一定数あると思うので、実現してほしい。</p> <p>“お得感”のある運賃制度、乗り継ぎバス停について柔軟な運用（例えばバス停名で一律に決めるのではなく、徒歩移動距離や道路横断を含めた動線等を考慮してほしい）を希望する。</p>	<p>秋田駅を經由しない移動については、携帯電話の位置情報等ビッグデータを活用した分析を行い、乗換えを前提とした路線網の再編の中で検討してまいります。</p> <p>お得感のある運賃制度についても、ICカードの導入を踏まえて、これまでの運賃制度にとらわれず検討を進めてまいります。</p>
14	<p>以前も三平バスや、デザインバスが走行していたが、PR不足が否めなかったのとさよなら運行は支障生じる恐れがあるのか告知せずひっそりと一般塗装に戻っていった。また、市営バスの塗装を復刻させる予定がないのでしょうか</p>	<p>アートぐるる実施の際には、広く周知し、乗ってみたいと思えるバスとなるよう取り組んでまいります。なお、旧市営バスの塗装を復刻させる予定はありません。</p>
15	<p>バス祭りのテコ入れ、デザインバスもリバイバルカラーとして市営バスや秋田中央交通の旧塗装を実施</p> <p>EVバスやGMGバスの導入 既存バスの見栄え向上（錆や補修跡が目立つ）</p> <p>高速バスやJR利用者向けに秋田駅にあったこまち駐車場のような駐車場を導入</p>	<p>旧市営バスや中央交通の旧塗装の実施は予定しておりませんが、乗って楽しいバスの実現に向けた取組を検討してまいります。</p>

第3次秋田市公共交通政策ビジョン（素案）に対するご意見および市の考え方

番号	意見本文（原文ママ）	市の考え方
16	<p>上北手線 新興住宅地～アマノ～イオンモールのようにしてバス空白域を解消する。 マイタウンバス専用一日乗車券や中央交通でも使用できる一日乗車券の導入</p>	<p>今後の路線再編の中で検討してまいります。交通事業者や自治体等による共同経営の実現に向けた検討と併せて進めてまいります。</p>
17	<p>タクシー Googleのレビューを見ますと、接客がよくない、運転手とのトラブル、オペレーターの態度など否定的な評価が目立ちますので評判を向上するための政策を実施してほしいです。 労働環境の改善</p>	<p>そのような意見があることは把握しておりますが、それとともに接客が素晴らしい運転手もいらっしゃいますので、タクシー事業者や協会等と連携を図り、全体として接客マナーの向上が図られるよう取り組んでまいります。</p>
18	<p>本年始の大雪では、除雪後の排雪が進まず、特に市道2か所において2週間以上迂回運行が続いた。 秋田市では除排雪体制の原則として「バス路線優先」を掲げているが、これで実現できているのか。県道でも、バス路線の除雪が遅い箇所もある。 バス路線はバスが通れるように維持してほしい。無理であれば、平常時から広い道路へ経路変更することを検討するべきだと思う。</p>	<p>バス路線については、バスが安全に走行できる道路幅員および路面状況の確保について、降雪による路面状況の悪化も含めた災害等に対応できる路線への見直しも含め、検討してまいります。</p>
その他	<p>近年の路線の改廃や経路変更、バス停名称変更時には、事前に利用者に十分に伝わっていないケースが多いと感じる。地域公共交通協議会の内容も、ほとんど報道されない。もっと情報を公開してほしい。また、運行事業者ではなく協議会として、日頃から幅広く利用者の意見を受け付ける制度はできないものか。</p>	<p>秋田市地域公共交通協議会については、その議事は公開しているとともに、秋田市のホームページで議事要旨や協議資料等を公表しております。路線の改廃等に関しては、運行事業者に対し事前の周知を図るよう協議会として働きかけてまいります。 また、利用者からのご意見については、地域公共交通協議会の事務局である秋田市交通政策課において随時受け付けているとともに、今後幅広く意見を伺う方策についても検討してまいります。</p>