

第４次秋田市総合交通戦略（素案）および第４次秋田市公共交通政策ビジョン（素案）に対する意見と対応

期 間：令和７年１２月２３日（火）から令和８年１月１９日（月）まで

提出者：１２人

意見数：３０件

※第４次秋田市総合交通戦略を「戦略」、第４次秋田市公共交通政策ビジョンを「ビジョン」と表記

提出者 No.	意見 No.	関連ページ	寄せられた意見	対応
1	1	[資料編] P9	バスの利用促進を図る講演や広報など生ぬるい手段ではなく、各駅を拠点とするならば各駅を発着点とするようなバス路線に再編せよ。例えば県立大⇄追分、厚生連医療センター⇄土崎上飯島、御所野日赤南ヶ丘⇄四ツ小屋牛島、動物園⇄新屋、秋田空港⇄和田など。JRとの連携を図っていないからバスが利用しにくい。 リムジンバスも秋田駅にしか向かわない。和田駅と連携させることによって安価に速く秋田駅や他の駅に行けるようにすべきである。バス利用はこれにより増加する。	鉄道とバスの連携については、ビジョンにおいて「乗換を前提とした公共交通ネットワークへの再構築」として事業に位置付けております。 個別の再編や運行形態等に関するご提案については、今後の再編に向けた検討の中で参考とさせていただきます。
	2	[資料編] P13	中心市街地の回遊性向上について、広小路と中央通りの一方通行を廃止し、相互通行の復活をせよ。必然的にバス路線が一方通行になっているので広小路が「帰りの方向」になっているので面白くない。 人口減や秋田中央道路トンネルの開通により渋滞も減少しているのでお堀の側も「秋田駅に行く方向」に戻すことにより活性化を図るべきである。	広小路などの一方通行の解除については、秋田駅西北地区などの周辺の道路整備による中心市街地における交通状況の変化を注視していく必要があるものと考えております。

提出者 No.	意見 No.	関連ページ	寄せられた意見	対応
2	3	[戦略] P10-12 [ビジョン] P9	(1) 交通渋滞の緩和について 「交通渋滞の緩和」について、市民の実感としては特に降雪期の渋滞が深刻であり、生活の利便性に悪影響を与えています。 「戦略」の10ページと12ページに目標の一つとして「冬期も安全に利用できる道路環境の整備」が挙げられていますが、目標Iと目標IIIに十分に反映されていないようです。 「交通渋滞の緩和」のためには道路網の整備と公共交通への代替のみならず、非降雪期の自転車通勤の促進（自転車通行帯の道路標示の実現、自転車通勤手当制度の整備など）、降雪期のネットスーパー（イオンやイトクなどのネット配送サービス）の利用促進、降雪期のリモートワークの推進が効果的と思われます。 上記を踏まえ、「ビジョン」の9ページの「交通渋滞の緩和」を「交通渋滞の緩和（特に降雪期）」にあらため、「戦略」の11ページと12ページの「交通渋滞の緩和」もそれぞれ「交通渋滞の緩和（特に降雪期）」にあらため、同じく「戦略」の12ページの「バスの走行性向上および市街地への通過交通の流入回避による混雑緩和を図る」を「バスの走行性向上および市街地への通過交通の流入回避（特に降雪期）による混雑緩和を図る」にあらためることを提案します。 さらには、そのように降雪期の交通渋滞の緩和の施策の重要性を明確にした上で、本件両文書に直接に記載せずとも、将来、自転車通勤手当制度の整備、降雪期のバス運賃の割引、ネットスーパーを生かした降雪期の買い物問題の解消、降雪期のリモートワークの推進などを図っていただければと願っております。	冬期の交通は、降雪量などの気象条件により、渋滞の状況が大きく変化することから、降雪期の施策を一律に示すことは難しいものと捉えております。そのため、戦略では、降雪期を含む年間を通じた取組として、道路整備のほか、ノーマイカー通勤や時差出勤、公共交通等の利用促進などの渋滞緩和施策を推進していく必要があるものと考えております。

提出者 No.	意見 No.	関連ページ	寄せられた意見	対応
2	4	[戦略] P28, 30	(2) 速度制限の遵守について 高齢社会においては歩行者が歩道を安心して歩行できることが重要です。そのために自転車は歩道でなく、車道を走るというルールを徹底していくことが望まれますが、その障害の一つが車道における自動車の速度違反です。 自動車の危険な走行により、自転車の車道走行が阻まれています。多くの生活道路においては最高速度が時速30kmに設定されていますが、そうした生活道路を自転車が時速30km弱で走行していても（私は自転車に速度計を設置しています）、十分なスペースをとることもなく無理に追い越していく乗用車が多数あります。幹線道路での速度制限の遵守も重要ですが、生活道路での速度制限の遵守についても、例えば旧羽州街道など自転車交通の要路となっている主な生活道路については速度超過の取り締まりを行うなどして制限速度の遵守の徹底を図るべきと考えます。 あわせて、歩道を歩行者が通行しているにもかかわらず時速8km以上で歩行者の脇をすり抜けようとする自転車も散見されます。自転車についても歩道での速度制限の徹底を図っていくことで、快適な歩行空間が実現するものと考えます。 上記を踏まえ、「戦略」28ページの「自転車利用環境の整備」に「自家用車による生活道路での速度制限の遵守の徹底を図り、自転車と歩行者が安全に通行できる環境を確保する。」を加えることを提案します。 また、「戦略」30ページの「主な事業内容」に「歩道における歩行者優先と自転車の徐行（おおむね時速6～8km）の徹底」を加えることを提案します。	自動車の速度違反などについては、関係機関と連携し、引き続き、交通安全啓発活動を実施してまいります。 また、自転車については、交通事故の抑止を図るため、道路交通法の改正により令和8年4月1日から「交通反則通告制度」（青切符）が導入されます。 秋田市においても、「秋田県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」や今後策定を予定している「（仮称）秋田市自転車活用推進計画」に基づき、マナー向上、ルール認識のための啓発活動に努めてまいります。
	5	[戦略] P30	(3) 自転車通勤手当の拡大について 多くの企業や団体が自転車通勤手当制度を設けておらず、そのためにやむを得ず自家用車通勤をしている市民も少なからずいるものと思われます。秋田市役所で導入しているような合理的な自転車通勤制度（制度そのものが合理的のみならず、申請手続きも合理的です）の導入を促していくべきものと考えます。 以上のことを踏まえ、「戦略」30ページの「主な事業内容」に「市内の企業や団体への自転車通勤手当制度の導入の呼びかけ」を加えることを提案します。	企業等による自転車通勤手当制度の導入については、自転車の利用促進に寄与する取組の1つとして捉えております。 一方で、具体的な利用促進策については、今後策定を予定している「（仮称）秋田市自転車活用推進計画」の中での検討が必要であることから、現時点で戦略の取組として位置付けることは難しいものと考えております。

提出者 No.	意見 No.	関連ページ	寄せられた意見	対応
3	6	[戦略] 目次, P13 [ビジョン] 目次, P11	・「KPI」の表記について 目次第3章3-3 KPIの設定とあるが、成果目標指数とするほうが良いと思う。 戦略P13第3章3-3で成果目標指数（以下「KPI」という。）とある。 ビジョンP11も同上である。	ご指摘を踏まえ、「KPI」の表記を削除し「成果目標指標」に修正いたします。
	7	[戦略] [ビジョン] P6-7	・DIDについて 戦略とビジョンに共通 P6、P7の表中、DIDをDensely Inhabited Districtと瞬時に理解できないのではないか。 表の枠外に語句の説明が必要と思われる。	ご指摘を踏まえ、「DID」（人口集中地区）の説明を追記いたします。
4	8	—	どの部分に対する意見か判断しかねる内容ですが、高校生の保護者の立場の意見として記入します。平常時は徒歩または自転車通学が可能な生徒も、雨天時や降雪期はバス等の公共交通機関の利用を考える場合も多くなりますが、平常時のダイヤ、運行本数に対して柔軟な増発は難しいのが現状ではないかと思えます。そのため、雨天時や降雪期は自家用車による送迎が多くなり、交通渋滞がさらに進むという悪循環が起きているのではないのでしょうか。この点についての対応策として現在実施していることや検討できることがあれば、書き加えていただければと思います。	路線バスなどは、あらかじめ決められた時刻・経路で運行する「路線定期運行」方式であるため、制度上、柔軟な増発は難しいものでありますが、通勤・通学時間帯を考慮しダイヤを設定しているものと認識しております。 また、ビジョンでは、公共交通ネットワークの再構築を事業として位置付けており、季節や天候にかかわらず、多頻度運行による幹線バス路線の利便性向上に取り組むとともに、公共交通利用促進の啓発を進めてまいります。

提出者 No.	意見 No.	関連ページ	寄せられた意見	対応
5	9	[ビジョン] P22	「安全性確保のためのバス停の設置環境の改善」及び「▼安全性を確保したバス停設置環境の改善」という表現については、従前、「危険なバス停」となっていた表現を修正したものであるが、その際に指摘された趣旨を踏まえると、「安全性確保」という表現は、現時点では多くのバス停周辺の環境の安全性が確保されていないとも受け取られることから表現を変更してはどうか。 代案としては、次のとおり 現 在：安全性確保のためのバス停の設置環境の改善 修正案：安全性向上のためのバス停環境の改善、又はバス停環境の安全性向上	バス停の設置環境に関する表現については、安全性の継続的な向上を図るという取組の趣旨がより適切に伝わるよう、ご指摘を踏まえ、「安全性確保」を「安全性向上」に修正いたします。
6	10	[ビジョン] P16	マイタウン・バスの運行を現状維持すべきである。地方は、通院、通学、買物等に必要。かかわざるをえない。変更減便等はすべきではない。	マイタウン・バスは、日常生活を支えるセーフティネットとして重要な役割を担っていると認識しており、今後も利用状況や地域のニーズを把握しながら、安定的な運行に努めてまいります。
7	11	[資料編] P79	・公共交通の人口カバー率 「バス停から300m圏内」は国の基準に従ったのかと思われる。1日1本～数本しか運行がなく、極めて利用しづらいバス停も存在するが、それもカウント対象なのか。そうだとすれば、実感としては97.9%よりも低い値になる。 今後は、各バス停の運行本数を勘案し、真の意味で利用可能なバス停の人口カバー率も算出し、その拡大を目指してはどうか。	バス停300m圏内の人口カバー率については、バスの運行本数にかかわらず、既存の全てのバス停を対象とし、算出した数値となっております。運行本数を考慮した成果目標指標のあり方については、定量的な設定が難しいことから、今後の検討課題といたします。

提出者 No.	意見 No.	関連ページ	寄せられた意見	対応
7	12	[ビジョン] P14	・公共交通ネットワークの再構築（その他全体を通して） 鉄道も路線バスも、具体的な施策・事業に乏しいように感じたが、今後の「秋田市地域公共交通利便増進実施計画」に任せるとのことか。同計画の作成時期等には触れていないようだが、掲載したほうがいいのではないか。	今後作成を予定している「秋田市地域公共交通利便増進実施計画」（利便増進計画）は、ビジョンに位置付けた事業について、その具体的な内容を示すアクションプランとなります。 利便増進計画については、対象とする事業の関係者との具体的な協議等を経て、事業内容や実施時期等を公表する予定であるため、現時点でビジョンに計画作成時期を掲載することは困難であります。
	13	[ビジョン] P24-26	・持続可能な公共交通の確保に向けた仕組みづくりの推進 マイタウン・バスでは、運行協議会が存在し、利用者の要望がある程度反映されているようだが、一般路線バスではそのようなものがない。路線改廃があっても、地域公共交通協議会の存在や議題について知る利用者は多くなく、直前に一方的に示されるのが実情である。 令和6年のシティプロモーションに関する10～20歳代のアンケートにおいて、「秋田市に住み続けるとしたら、何が重要ですか」の質問に、「公共交通の充実」との回答が43.9%でトップであった。若い人たちが公共交通の将来に期待していることを意味するのではないか。公共交通の現状を多くの市民に知らせるとともに、学生などを含めた一般路線バス利用者の要望を聞いて、路線やダイヤに反映される仕組みはできないものか。期待に応えるべく、市も各事業者も本気で取り組んでほしい。	路線バスについては、マイタウン・バスと比較し、より広範で多様な利用者が想定され、一概に同様の仕組みを設けることは難しいものと考えられることから、今後の検討課題とさせていただきます。 なお、秋田市では、ホームページにおいて、秋田市地域公共交通協議会の協議資料や議事要旨を公開しているところであり、利用者からの意見については、ホームページからの問い合わせや電話などで随時受け付けているほか、利用者アンケートを適宜実施しております。

提出者 No.	意見 No.	関連ページ	寄せられた意見	対応
7	14	[ビジョン] P18	・ 中心市街地における回遊性の向上 循環バス ビジョンP. 18で運行間隔が「 ～40分」とあるが、12時台は1本しかない。「20分～60分」が正当ではないか。ぐるるの利用者数は増えているようだが、多くの便で空席が目立つのが実情で、一般路線バスと競合する区間も多く、供給過剰に感じる。運行効率化や乗車機会増加の観点からは、既存一般路線バスを市街地内相互で乗降した場合に限り、運賃をぐるる相当額に値下げすることができないか。一方で、ぐるるは一般路線バスとの重複を極力減らした独自ルートとし、一般路線バスとの棲み分けを明確化してはどうか。また、一般路線バスと同区間で倍以上の運賃差が生じ、その差分が税金から補填されているのは、改善の余地があると思う。全国的な傾向を踏まえても、多少の値上げがあってもやむを得ないのではないか。	ぐるるの運行間隔については、ご指摘のとおり、「20分～60分」となりますが、60分間隔となる便は1本のみであり、基本的には「20分～40分」間隔であることを踏まえ、表記を削除いたします。 また、循環バス事業は、中心市街地の回遊性向上によるにぎわいの面的波及効果の創出を目的としたルートを設定し運行しております。 そのため、路線バスとはその性質が異なりますので、路線バスの運賃値下げやぐるるのルート変更などによる棲み分けは、現状考えておりません。 なお、ぐるるの値上げについては、昨今の物価高騰や人件費上昇などの影響も踏まえ、今後の検討課題といたします。
	15	[ビジョン] P21	・ 運行情報提供 一般路線バスの運行情報提供が始まって、バスを待つストレスが大幅に減った。イベント、工事、積雪等による迂回運行表示には非対応だが、そんな時こそ必要である。今後の充実に期待する。 西口乗り場には、乗り場内とぼぼろ一ど上に2つの発車案内があるが、両者で表示形式が異なる上、どちらも地理や路線網に不案内な人には分かりづらい場合もありそうである。見やすさと分かりやすさを追求してほしい。東口乗り場には案内はないし、そもそも東西どちらを利用すればいいか分からない人もいる。駅中央改札口周辺などに、総合案内的な表示を設置してはどうか。	イベントや工事、積雪等による迂回・運休については、秋田市バス案内サービスなどで情報提供を行っているところですが、突発的な事案に関する情報提供が課題であると認識しております。 デジタルサイネージなどの発車案内については、表示形式や設置場所も含め、引き続き、利用者にとってわかりやすい運行情報提供となるよう、交通事業者とも連携し検討してまいります。

提出者 No.	意見 No.	関連ページ	寄せられた意見	対応
7	16	[ビジョン] P23	・わかりやすく、利用しやすい運賃の検討 わかりやすい料金制度は、マイ・タウンバスのみで一般路線バスでは導入しないのか。高齢者コインバス対象者以外は青天井の運賃で、負担感が非常に大きい。八戸市周辺や弘前市の一般路線バスでは、距離に関わらず610円や500円以上に運賃が上がらない、上限運賃制度を導入している。負担軽減と利用促進につながると思うので、秋田市でも検討してほしい。 乗換割引導入は、絶対に、早急に導入してほしい。乗り換えなしで山王と各方面を結んでいた系統は、2024年にすべて秋田駅西口で分断された。分断自体は理解できるが、それによって運賃がかかり増しになることへの配慮が一切されず、実質値上げとなったのは、やることの順番が違ったと思う。	新たな料金制度の導入は、運送収入に大きく関わる見直しとなることから、秋田市が運営するマイタウン・バスでの導入について検討し、その影響や効果を検証することとしています。 乗換割引については、乗換を前提とした公共交通ネットワークには必須であると考えておりますので、早期の導入に向けて検討を進めてまいります。
	17	[ビジョン] P24	・運賃助成、利用促進 東北各地のバスにICカードが導入された際、割引率が高い回数券が廃止された。青森県や山形県では利用累計額に応じたポイント付与等、一定の代替措置があるが、秋田では一律3%のポイント付与となり、実質値上げとなった。これによりある程度利用減があった可能性があるが、そうした検証は行っているのか。さらに、シニアアキカと正規運賃では、初乗り時点で倍以上の差が生じており、格差が大きすぎる。 以前、若年者への運賃軽減を求める意見が、秋田市「市民の声」や地元紙投稿欄に掲載されたが、市やバス事業者の回答は、乗り気でないものだった。正規運賃の長距離乗車客、通院等で市内で乗車する市外在住高齢者等も相当数いるはずである。秋田市に住む人、秋田市を訪れる人、すべてが利用しやすい公共交通であってほしい。せめて学生など若い人だけでも、運賃割引やポイント付与による負担軽減をしてほしい。バス利用促進のインセンティブになり、子育て支援や移住促進にもつながる。	ICカードの導入による影響については、導入時期がコロナ禍の期間とも重なるほか、人口減少などの社会情勢の変化もあるため、一概に評価することは難しいものと考えております。 若年層への助成等については、ビジョンの事業に位置付け、検討することとしており、地域社会の将来を担う世代の利用促進を図ることで、持続可能な公共交通の確保に努めてまいります。
8	18	[ビジョン] P21	4-2 利用しやすい公共交通サービスの提供に向けた取組の推進 11 バスロケーションシステムによるリアルタイム運行状況の提供 →当システムが導入されて利便性が向上したが、時々不具合なのかページの更新を何度もしても到着予想時刻が止まっているときがあるので改善してほしい。冬場にバスが遅れていると思い歩いていたら急に時刻が更新されバスに間に合わなかった事があった。停留所選択ボタンは、のりば1・2でなく上り・下りなどの表示にできるとわかりやすいが変更は出来ないのか？	ご要望については、「バス来るTIME」を提供している秋田中央交通（株）にお伝えいたします。

提出者 No.	意見 No.	関連ページ	寄せられた意見	対応
8	19	[ビジョン] P21	12 多様な交通モード間における複合経路検索が可能な乗換案内サービスの導入検討 →実施主体が市という事は、バス事業者（秋田中央交通）HPにある時刻表検索を改修するのではなく新たに作る計画なのか？グーグルマップのような外部のサービスを指しているのか？また、バス事業者のシステムはそのままなのか？ バス事業者の現行の検索システムは2009年頃に出来たものでありそこから大幅な改修はされていない。現在はスマホ版表示があるサイトがほとんどなのに対し、当サイトは対応していないためお世辞にも利用しやすいとは言えない状況である。数年前、市民の声システムから当事業者HPをスマホ版表示ができるよう改修して欲しいと要望を出したが、事業者からは多額の費用がかかるため予定はないとの回答であった。 現在、多くの人がバス事業者HPで経路検索や時刻表を調べていると思うので、市が独自に新しいシステムを導入するのであれば大いに賛成である。事業者がHPを改修にしてくれるのが理想だが、難しいのであれば市が現行のシステムを置き換えるような形にできないか？もしくは事業者がHP改修できるよう支援などはできないか？せっかく新しいシステムが出来ても事業者の古いシステムが残り続けるのは避けて欲しい。 ※現在運用されている秋田市スマートフォン版バス案内サービスがある事は承知していますが、「秋田市 路線バス」などと検索して上位に出るのは事業者のサイトなので認知がされていないのと使い勝手もいまひとつなのであまり利用していません。グーグルマップでの経路検索は知らない場所で使うと便利な場合もあるが、路線バスに特化しているわけではないため、いつも事業者のシステムを使っています。	当該事業については、秋田市が提供している既存の「秋田市バス案内サービス」の後継となるものとして、複合経路検索が可能な乗換案内サービスの導入検討を行うものであります。 なお、現時点では、バス事業者などのサービスに対し秋田市として改修の支援等を行う予定はありませんが、民間の経路検索サービスも含め、利用者の方それぞれの用途に応じて使いやすいものをご利用いただきたいと考えております。

提出者 No.	意見 No.	関連ページ	寄せられた意見	対応
9	20	[資料編] P43	策定された戦略を読むと” 公共交通機関は、限界にきており課題解決のために秋田市が実施しようとしていることは、地域の身の丈にあったサービス・価格水準を真に困った住民と共に模索し、形にしていける活動が差し迫っていること” を改めて感じた。一方で、今回策定にあたって ①市民の声をどのように聴取したか。 直前の令和7年9月3日から6日間実施した市民アンケートが示されている。回答者の年齢構成を見ると交通弱者である15歳以上から19歳以上が3%、運転免許証を返納する70歳以上が13%となっており、市が取り組むべき施策の真の利用者からの声をよく聞いた上で策定する必要があるのではないかと感じた。特に15歳から19歳までの世代は中学、高校、大学で通学に公共交通機関を利用することが必要な世代であり、この世代で自分が住む秋田市において不便な思いをすること（自分たちの世代を現役世代は大切にしてくれているのか）は、秋田市での将来へ希望を持つことができるのか強く疑問を感じる。人口減少に悩む秋田市として、α世代である中学生、高校生、大学生などからSNSなどを利用し、ブロードリスニングの手法を利用し、多様な意見、考えを聞き、秋田市の施策について意見を求め、賛同を反映することができれば、より効果的な施策を実施できるのではないかと感じる。学校などで秋田市の施策を説明し、将来住みたい、生活したい秋田市か、住むために公共交通機関はどうあるべきかを聞くことは、秋田市の将来を考える上で重要と考える。 また、70歳以上の高齢者は、身体能力の低下により自動車が難しくなることから、買い物、通院、趣味などの教室通院などに鉄道、バス、タクシーなどを利用することになるが、利用上の障害（バス、鉄道などのバリアフリー化、運行情報、停留所の設置、交通機関毎の垣根を越えて利用できるICカードなどの決済システムなど）ペインポイントの解消として聴取し、改善することは、短時間で利用者の増加を一定増やすことに繋がり、収益改善となる可能性が高い。シニアアキカの利用の徹底、医業、商業などとの連携も重要である。	計画策定にあたり実施した市民アンケート調査については、秋田市在住の1,200人から回答を得ており、広くご意見をいただいたものと認識しております。 一方で、ご指摘のとおり、20代以下と70代以上の方からの回答割合が少なくなっておりますが、同市民アンケートだけでなく、本パブリックコメントも含め、今後もSNSやバス車内でのアンケートなど、多様な世代の意見聴取に努めるとともに、施策への反映を検討したいと考えております。

提出者 No.	意見 No.	関連ページ	寄せられた意見	対応
9	21	[戦略] P50	②変化が大きい今の交通施策として適切な作成か、対象期間、見直しの時期については疑問を感じる。 自然・経済などの取り巻く環境が一年もたたないうちに変化する時代に私たちは生きていることから、長いスタンスで計画を策定することも必要であるが、短い時間で施策を見直すことを考えておかないと経済環境の変化により交通事業者の倒産、自主廃業などにより公共交通機関の混乱などが生じ市民に迷惑をかける場合が想定される。	本計画は、交通に関するマスタープランであり、位置付けた施策について、一貫した基本方針のもと、中長期的な視点で継続的に取り組む必要があることから、計画期間を5年間としております。 また、計画策定後は、計画の検討主体である秋田市地域公共交通協議会において、事業の進捗状況の確認や施策の達成度の評価を毎年実施することとしており、社会情勢の変化なども勘案し、計画の見直しが必要と判断した場合は、随時見直しを行うこととしております。
	22	—	③秋田市域外からの利用者からの声が反映されていない。 秋田市域外から秋田市へ通勤、通院、買い物などで秋田市へ隣接する市町村から来られる方からの考えが反映しているのか。外国人旅行者向けには、バスの表記、アナウンス、スマホでの案内機能の向上が早急に求められている。秋田市スポーツ観戦などで本市をおとづれてくれる観光客の方にも公共交通機関を利用して移動していただけるようにイベント主催者、興行主ともよく話をしながら秋田市に外部の金が落ちるような仕組みの検討も必要。（観光収入により収益拡大により路線維持費用の捻出）公共交通行政は、これまでの拡大路線から縮小期に入り、民間事業者へ委託して補助金を投入する程度ではもはや公共交通機関を維持していくことは不可能であり、行政が主体的に運営・管理していく対応（バスであれば、車両、整備などを行政が負担し、従業員などの管理を事業者へ委託する等）を取らなければ、地域の衰退は加速化するのではないかと考える。 対処方法は、秋田市民と一緒にあって明日の秋田市はどうあるべきかを考え、作っていくことであり、一緒に行動するための仕組みを早期に考え実行することが必要ではないか。	秋田市の公共交通については、バス路線の減便や廃止が発生するなど、厳しい状況が続いているため、まずは市民の移動手段の確保が最優先であると考えております。 そのため、計画策定にあたり実施したアンケート調査でも、秋田市内在住のかたを対象にご意見を伺ったところでもあります。 ビジョンでは、事業者協力型による公共ライドシェアや上下分離方式等による公設民営化など、秋田市が主体的に関わる仕組みづくりを検討するとともに、市民を含む関係者と連携・協働して取組を進めることとしており、来街者にとっても利用しやすい、将来にわたり持続可能な公共交通サービスを目指してまいります。

提出者 No.	意見 No.	関連ページ	寄せられた意見	対応
10	23	[ビジョン] P14	第4章4-1(1)①-2 多頻度運行による幹線バス路線の利便性向上 運行頻度を上げるためにはハブ拠点を中心にエリア内を短距離運行することが有効と考える。そしてハブ拠点間をつなぐルートに接続させることで利便性が高まる。長距離ルートは遅れの発生が常態化して利用者の不満が大きい。この点は利用者がマイカーからシフトしない大きな要因と考える。現在、秋田駅と買い物広場に集中しているが、拠点を数か所設けて循環型やピストン型を組み合わせて定時運行と頻度増をはかるべき。	ビジョンでは、鉄道・バス・タクシーによる乗換を前提とした公共交通ネットワークへの再構築を事業として掲げており、乗換拠点を設けた上で、秋田駅を中心に広がる現在のバス路線網を見直し、多頻度運行による幹線軸の利便性向上や効率化に向けた検討を継続してまいります。
	24	[ビジョン] P20	(3)乗換拠点の環境整備 スーパー等の商業施設や商店街と連携してハブ拠点のバス停を設け、待ち時間の快適性につなげていくべき。屋根、トイレ、待ち時間などの問題解決と集客の利点を結びつける。中小企業庁の商店街等の活性化事業への補助や観光庁の補助などの活用も検討すべき。	ビジョンでは、公共、民間施設等のスペースを活用した乗換拠点や多様な交通モードに対応したモビリティハブの整備検討を事業として位置付けておりますが、公共交通ネットワークの再構築と合わせて進める必要があるため、今後、国等の補助金の活用も含め、具体的な検討を進めていきたいと考えております。
	25	[ビジョン] P23	4-2(3)わかりやすく、利用しやすい運賃の検討 ①わかりやすい料金制度の導入 市が事業主体となっているマイタウン・バスが検討対象となっているが、マイタウン・バスは枝葉であって幹である中央交通が運行する路線バスに導入しなければ根本的な課題解決につながらない。公共交通の維持、確保のための最大の課題は利用者の拡大です。利用頻度もですが普段全く利用しないマイカー利用の市民にはバスの存在は重要ではない。その人たちにバスの利用を呼び掛けても効果は期待できない。マイカーからバスへの誘引には、①わかりやすい路線・ダイヤ、②お得な料金といった利用メリットを具体的に提示すべき。私自身マイカー族でほとんどバスを利用していなかったが、高齢者バスをきっかけに利用するようになった。京丹後市の取り組み事例を参考に思い切った定額上限制を導入すべきと考える。 「ぐるる」の運行はよい試みと思う。利用者の増加は全体のバス利用者増につながると思われるので、ルートを拡大した線を増やすことで利便性を高めてほしい。現在のルートでは待っている時間に歩けばつく距離間の運行なので、利用メリットが限られており、利用増は望めない。	新たな料金制度の導入は、運送収入に大きく関わる見直しとなることから、秋田市が運営するマイタウン・バスでの導入について検討し、その影響や効果を検証することとしています。 また、「ぐるる」については、中心市街地の回遊性向上によるにぎわいの面的波及効果の創出を目的に運行しており、引き続き、利用促進と利便性向上を検討してまいります。

提出者 No.	意見 No.	関連ページ	寄せられた意見	対応
10	26	[ビジョン] P26	4-3(2) 支援制度の充実 ①財政的支援の実施 番号24 バス路線維持に係る支援 定額上限運賃の導入等によって利用者増をはかる施策にともなって当面の間、減収が拡大する可能性があるため、支援を厚くする必要がある。事業者に対する補助金を大幅に拡充すべきである。運転手増や車両の更新、増車も順次進めていけるよう資金の重点配分をすべき。バス利用者の拡大、マイカーからのシフトは脱炭素や道路整備費の減少にも効果がある。交通弱者への福祉的な個別対応の施策を主に考えるのではなく、大きくて重要な街づくりのための社会インフラの維持、整備であるとの考えをもって対応していただきたい。貧弱な公共交通は都市の魅力を大きくそぎ、青少年の大都市への流出に拍車をかけている面があると思われる。かつて秋田市交通局がはたしてきた役割を民間事業者に投げて、面倒なことを避けてきたつけが今、回ってきている。少し補助して事業者の自助努力を見守る程度では無責任で、もっと大きな予算を組んで主体的にかかわるべき。秋田市の補助額は他の自治体より少ないのではないか。少子高齢化先進地の秋田は他の同規模の自治体より多く助成して然るべきとかがえる。改正地域公共交通活性化再生法による取り組みを県との連携を密にして、市長のリーダーシップのもと集中し強力に推進してもらいたい。	バス路線維持に係る支援については、施策に応じて国の補助制度などを活用しながら、実施したいと考えておりますが、財政上の制約もあることから、事業者協力型による公共ライドシェアや上下分離方式等による公設民営化など、秋田市が主体的に関われる仕組みづくりについても、検討を進めてまいります。
11	27	[ビジョン] P23	秋田市内のバスは秋田駅にて系統が分かれており、駅を前後すると、運賃面における負担が大変大きく感じています。よって乗換割引制度の導入を求めます。	ビジョンでは、利用しやすい公共交通サービスの提供に向けた取組の一環として、「ICカードを活用した乗換割引の導入検討」を位置付けており、計画策定後、関係者とともに実施に向けた検討を進めてまいります。
	28	—	運行係数を開示するなど、どのくらい赤字なのか市民にも広く知ってもらう必要性があると思います。	公共交通に関する取組を広く周知することは重要であると認識しておりますが、公共交通の維持にかかる費用などについては、情報提供のあり方を検討する必要があると考えております。 なお、市内のバス運行に対する年間の秋田市負担額は、資料編P34のとおり令和6年度で約2億4千万円となっております。

提出者 No.	意見 No.	関連ページ	寄せられた意見	対応
11	29	[ビジョン] P24	分かりやすい公共交通に関するパンフレット（リーフレット）など、利用を促進する取り組みが今まで以上に必要と考えます。	ビジョンでは、持続可能な公共交通の確保に向けた仕組みづくりの一環として、「市の広報や市民向け講演会による公共交通等利用の意識醸成」を位置付けており、広報あきたやホームページ、SNSなどを活用したわかりやすい情報発信に努めるとともに、公共交通を「乗って守る」という市民の皆様の意識醸成を図ってまいります。
12	30	[ビジョン] P19	・エリアタクシーとてもいいと思いますが、電車の最終とか夜の遅い時間、病院（救急）、車ない人、飲んだ後など、利用出来たら尚良いと思います。 ・公共の交通なのに1時間に1本あるかないか。3本くらいあると違うと思います。 ・エリアタクシー御所野のイオンとか救急の病院は入れて欲しいです。乗る人いると思います。	秋田市エリア交通については、スーパーや病院、鉄道駅、バス停など、地域内の日常生活に必要な施設を結ぶセーフティネットとなる生活交通として、令和4年度より実証運行を開始したものであります。そのため、夜間の運行は考えておりませんが、運行頻度や乗降場所については、利用状況や要望なども踏まえ、引き続き検討してまいります。