

秋田県地域公共交通計画(案)に関する意見募集の結果について

資料 2

意見募集期間: 令和4年1月14日(金)～令和4年2月13日(日)

頁番号	意見内容(要旨)	意見への対応	計画・施策への反映
目次	目次の第三章 課題1に下記のとおり誤植がある。 「エラー! ブックマークが定義されていません。」	正しくは「146」であり、修正いたします。	◎ 計画へ反映(一部反映、趣旨のみを反映するものも含む。 ※既に反映済みも含む)
P29	通勤、通学、買い物、通院の4つの需要が分析されている。P127の不満の上位にある、運賃の高さ、駅・バス停までの移動、時間と見比べた場合(ただし新型コロナウイルス感染症に関わるものは除く)、4つの需要に対する施策はどれか。	通勤、通学、買い物、通院といった日常生活の移動を支える地域公共交通については、利用が減少傾向にある中、まずは現在ある交通ネットワークを維持・確保していくことが重要と考えております。 そのためには、国や県、市町村が連携し、運行経費などについて厳しい経営状況にある交通事業者を継続的に支援してまいります。 その上で、P127にある利用者からの不満の声については、今後、交通事業者や市町村とも解決のための協議を継続して行っていくとともに、デジタル技術等の活用により利便性の向上が図られるよう取り組んでまいります。	個別に回答
P63	文中には言及がないと思われるが、観光地点別入込客数 上位 30 地点(2020 年度)は本計画上、何を意味しているのか。 また、2020年度は新型コロナウイルス感染症の影響があったとP62で述べられているのに、ここには影響のあった2020年度を掲載し、影響の少なかった2019年度を掲載していないのはなぜか。	P62の「圏域別の観光地点等入込客数」の内訳として、P63に「観光地点別入込客数 上位 30 地点(2020 年度)」を掲載しています。 どの観光地点の入込客数が相対的に多いのかを示すものであり、最新の情報として2020年度の数字を掲載しています。	個別に回答
P73	「特に本県は高齢化が顕著となっていることから、免許返納後の高齢者が地域公共交通を利用しやすい環境づくりが求められています。」とあり、本県の免許返納者数の上昇は図により分かるが、返納の割合も上昇しているのか。	免許保有者に占める免許返納者の割合については、計画には記載していませんが、2016年の0.37%から2020年は0.61%と増加傾向にあります。	個別に回答
P111	変化率の説明がないが何を表しているのか。 また、山形県は人員の変化が横ばいだが、これは利用者が最低まで達したため、横ばいになっているのか、それとも何か対策をした結果横ばいに抑えられているのか。 利用者数がどれくらいになると、公共交通機関は維持できるのか。公共交通機関の維持に必要な具体的な数字がわかると、イメージしやすいと思う。	変化率は、1995年の輸送人員数を1.0とした場合の各年度の割合を表しています。 山形県における輸送人員の変化の要因については把握していません。 ご質問の「公共交通機関の維持に必要な具体的な数字」については、各社の事業規模や交通以外の経営状況等にもよるため、共有している目標数値等はありませんが、本計画上、地域公共交通の維持・活性化に向けた目標はP180以降にまとめています。	◎ 計画へ反映(一部反映、趣旨のみを反映するものも含む。 ※既に反映済みも含む)
P122	主要なコンテンツでこの5つを挙げているが、ほかのコンテンツと比べてなぜこの5つを主要としているのか。	経路検索事業者等にデータを提供する際のプロセスや留意点をまとめた国土交通省の『経路検索事業者等へのデータ提供の手引き(2019年9月30日)』において、計画に掲載しているコンテンツプロバイダー5社が主要な事業者に位置づけられており、国の記載に準拠しています。	個別に回答

頁番号	意見内容（要旨）	意見への対応	計画・施策への反映
P126	雄勝や湯沢では下りの鉄路において、山形新幹線を利用して奥羽本線に乗り継ぐという利用方法があり、その場合、ICカードの利用に不便があると思うが、導入の検討はあるのか。	JR 東日本では、鉄道駅でのキャッシュレス化の拡大を予定しており、秋田エリアでは、2023年春以降に奥羽本線（和田～追分）、男鹿線（追分～男鹿）、羽越本線（新屋～秋田）において、ICカードに対応する予定としていますが、公表されている内容以外の検討状況は把握していません。	個別に回答
P127	新型コロナウイルス感染症に関わる不満事項を除外した場合、バス⇄鉄道の乗換え時間が合わないは上位に挙げられる。これはダイヤの乱れの結果時間が合わないのか、ダイヤは通常だが各社の接続時間が考慮されていないのか。 また、出発する時間帯が運行時間と合わないという意見も同率で上位に挙げられる（利用していない人でも上位）。これについては、どのように考えているか。	「バス⇄鉄道の乗換え時間が合わない」という回答には、ご指摘どおり、季節や地域事情等によって「ダイヤの乱れの結果時間が合わない」と「ダイヤは通常だが各社の接続時間が考慮されていない」の2つの意味が含まれているものと考えられます。 「出発する時間帯が運行時間と合わない」という回答については、バス本数が少ない地域において早朝の出発時間に間に合わないとの声が多くあり、今後開催を予定している交通事業者による運行ダイヤ等の情報共有の場において、協議してまいります。	個別に回答
P131	14%（1割）で需要の取り込みが期待できるとしているが、（2）にある意見をもとに施策を考えないと残り84%（8割）の需要が失われる可能性があると思われるが、どのように考えているか。 「本県は特に厳しい積雪環境となるため、冬期の悪天候時での鉄道・バスの遅れなどが発生していますが、リアルタイムでの運行情報やわかりやすい情報提供を行うことにより、利用者の安心感を確保することも考えられます。」とあり、確かにスマートフォンなどで運行状況を確認してから家を出ることは安心だが、遅れの原因となっている、除雪や交通渋滞の解消については、どのように考えているか。 要望には料金や遅刻・遅延や始業時間までの利便性について心配の声があるにも関わらず、それに対する施策が情報提供というのは物足りなさを感じてしまう。	まずは、通学時の公共交通利用を促したいとの意向を持っている高等学校にアプローチし、少しでも通学時の公共交通利用を増やしたいという趣旨であり、今後、高等学校キャラバン等を実施する中で、関係者のご意見をいただきながら、利用促進に取り組んでまいります。 バス路線を含む道路の除雪や交通渋滞対策については、本計画には記載がありませんが、本計画を策定する協議会に参画している道路管理者等がそれぞれ取り組んでおり、バスロケーションシステム等の新たな交通サービスの導入促進等を通じて、連携して冬期間における利便性の向上に取り組むほか、その他の不満・要望の声等を踏まえて別途具体の施策が必要となった場合には計画期間の中で関係者と連携して講じ得る施策を検討してまいります。	個別に回答
P134	本県の公共交通機関は沿線開発や投資などの他事業は可能なのか。 利用者数増加だけで運営基盤の強化が難しい場合、沿線開発などで資金の獲得が必要だと思うが、コンパクトシティなどにおいては制約が生じるものか。	公共交通機関のうち、コミュニティバスについては市町村が運営主体となっているほか、第三セクター鉄道についても公的関与の強い法人として、新たな事業展開には制約があるものと考えております。 その他の路線バス等については民間事業者であり、各社の意向にもよりますが、新たな事業展開等について手続きを踏めば法令上の制約はないものと考えています。	個別に回答
P151	図において、雨や雪の時に移動しにくいという意見は県内で第3位に入っている。上位に入っているが、赤枠表示されていないのはなぜか。	ご指摘の「雨や雪の時に移動しにくい」についても赤枠表示するよう修正します。	◎ 計画へ反映（一部反映、趣旨のみを反映するものも含む。 ※既に反映済みも含む）
P195	地域特性や要望に、積雪について言及があるが、その解決のために、遅延はある程度容認したうえで、バスロケーションシステムによる交通状況の発信という施策をとる、という理解でよろしいか。 積雪による遅延に対して、他の施策があれば教えてほしい。	本県の積雪特性や、これまでの道路除雪等の対策を踏まえた場合、今後飛躍的な改善を見込むことは難しいことから、県の交通政策としては、バスロケーションシステムによる情報提供が最も効率的な施策と判断したものです。	個別に回答
P204	運営基盤の強化において、補助金など財政的支援については検討されているか。	例えば、乗合バス運行路線の維持経費や第三セクター鉄道の運営経費に対して、従来から支援を行っており、それらについては、基本目標1において各種施策を整理しています。 基本目標6に掲げる「運営基盤の強化」については、当面は、市町村担当職員向けの勉強会や交通事業者の乗務員不足に対応したリクルート活動等のソフト事業中心としていますが、今後、デジタル技術の導入による業務効率化などについて、必要に応じて補助金等による支援も検討してまいります。	個別に回答