

## 第46回秋田市地域公共交通協議会

### 議事要旨

日 時：令和7年11月27日（木）14時から16時まで

会 場：秋田市八橋運動公園球技場 1階会議研修室

委員定数：23名

出席委員：16名（うち代理出席6名）

会議内容：以下のとおり

#### 1 開会（略）

#### 2 会長あいさつ（略）

#### 3 議事

### 【協議】第4次秋田市公共交通政策ビジョン等の素案について

事務局	(資料に沿って説明)
委員	運賃に関する部分について、「利用しやすい運賃」「わかりやすい運賃」という表現があるが、「利用しやすい運賃」という表現に統一したほうが分かりやすいのではないか。
事務局	「わかりやすい運賃」という記載は、定額運賃やゾーン制運賃等、制度として分かりやすい運賃をイメージしている。一方、「利用しやすい運賃」という記載は、割引運賃等の導入により、利用者促進となる運賃をイメージしている。
委員	定額運賃やゾーン制運賃は届出が必要であり、認可までの期間を考慮すると現実的ではないため、統一が難しい場合は、適用範囲から路線バスを除外していただき、市民の方々が理解しやすい記載に

	していただきたい。
	また、路線バス利用者と運送収入の目標値について、10月1日付けて運賃を値上げしたため、利用者数が横ばいである場合、運送収入は増加することが見込まれる。そのため、その点を考慮し、目標値の再設定を行っていただきたい。
事務局	承知した。
委員	<p>当社が運行を受託しているぐるるについて、記載されている利用促進施策の実施により利用者数が変動した場合、当社が負担をしなければならない可能性があるため、契約の際は配慮していただきたい。</p> <p>また、危険なバス停という表現は避けていただきたい。</p>
事務局	承知した。
会長	運賃の表現について、「利用しやすい」と「わかりやすい」という言葉に含まれた意味を考慮すると、統一はできないと認識しているため、表現の仕方を工夫していただきたい。
委員	当社を含め、地方では距離制運賃を使用しているが、決して分かりづらいとは思えないし、会社としてこの制度を変えることは難しい。
事務局	「わかりやすい運賃」に関する取組については、路線バスという表記は入れておらず、実施主体が市であるコミュニティ交通に限定した取組であることを示している。
委員	事務局や委員の方々は、そのような認識が可能だと思うが、一般市民の方々には、同様に認識されない可能性があるため、記載を工

	夫していただきたい。
事務局	承知した。
委員	<p>I Cカードを利用することにより、バス運賃が分かりやすくなる、バスを利用しやすくなるという表現がいくつか見られたが、支払い額や残額の認識が難しい方にとって、分かりやすくなるということは当てはまらないのではないか。</p> <p>また、資料を読むだけでは、路線バス、コミュニティバス、エリア交通の区別ができなかったため、それらの部分をもう少し掘り下げた表記にしていただきたい。</p>
事務局	<p>I Cカード利用については、どこまで分かりやすくできるかという点について検討する。</p> <p>路線バスとコミュニティバス等の区別については、一般市民の方々が理解しやすいよう表現を修正する。</p>
会長	<p>わかりやすい料金制度と I Cカードは関係がないのではないか。「わかりやすい料金制度等や I Cカードを活用した乗換割引等」という表現の方が正しいと思う。</p> <p>また、ここでコミュニティ交通という表現をあえて使っているのは何か意図があるのか。下の方に説明は書かれているが、必ずしも市民の方全員に理解していただける言葉ではないと思う。</p>
事務局	コミュニティ交通の定義は、市町村が主体的に計画し運行するものとなっているため、定額運賃やゾーン制運賃の導入の対象は、あくまでも市が運営するバスだということを表現するために使用している。
会長	マイタウン・バスやエリア交通とはっきり書いた方が、本質的に

	は分かりやすいのではないかと思った。その点も含めて表現を検討していただきたい。
事務局	承知した。
委員	自動運転について、レベル4とはどのようなものなのか。併せて、現在の導入状況についても教えていただきたい。
事務局	レベル4は完全自動運転、レベル3は運転士が乗車するが操作はしない状態、レベル2は運転士が乗車した状態で非常時のみ運転士が操作する状態である。 現在、秋田市では自動運転は導入していない状況であり、今後、自動運転導入に向けて検討をしていく。
委員	モビリティハブについて、秋田市の人口等を考慮し、実用性があるのか教えていただきたい。 また、どのような設備になるのかイメージについても教えていただきたい。
事務局	これまでと同様に駅周辺を乗換拠点として想定している。JRとバスが結節しているが、加えてシェアサイクルやカーシェア等も導入し、乗換の選択肢を増やすことを考えている。
委員	資料5のP26に掲載されている連携協定締結式の写真の必要性について教えていただきたい。
事務局	事例として掲載している。必要性については、再度検討する。
委員	資料3について、「都市計画道路の整備率」は上がってきているが、「市民による「道路の整備状況」満足度」が下がっているほか、

「拠点間のピーク時間帯所要時間」が伸びていることの要因について、把握されていれば教えていただきたい。

また、路線バスの運転士不足に関して、今回から新規事業として、担い手確保に対する支援が挙げられているが、秋田中央交通（株）と連携し、力強い支援を実施していただきたい。

事務局

「拠点間のピーク時間帯所要時間」については、各市民サービスセンターから秋田駅間の所要時間を算出しており、この区間に必ずしも整備をしている箇所が含まれているわけではないため、短縮していないと認識している。

所要時間の目標については、道路整備の進捗に加え、公共交通への転換なども影響する可能性があると考えており、必ずしも整備率が連動するわけではない。

「市民による「道路の整備状況」満足度」の低下については、道路整備の進展により管理が必要な道路が増加しており、維持管理の観点からの満足度も影響していると認識している。

満足度の低下については、今後、分析を進めていく。

会長

所要時間等について、道路整備事業を実施しているにもかかわらずに改善が見られない状況は、市民の方々から疑問に思われる可能性があるため、要因についてはしっかりと把握をしていただきたい。

委員

自動運転の導入について、検討をするのは令和8年度だけで、令和9年度より実施する予定となっているが、現在想定されている導入区間等を教えていただきたい。

また、貨客混載A I オンデマンド交通について、県内の市町村の中では初めて見る取組だが、実際にニーズがあつて掲載しているのかどうかを教えていただきたい。

事務局

自動運転の導入条件として、車道と歩道が区分されていること、

信号で制御されていること、歩行者の横断が制御されていることがあり、これらを満たす区間での導入を検討する。

また、自動運転の導入により、運転士不足への対応も可能であると考えており、実証に留まらず令和13年度以降も継続できるよう検討する。

貨客混載AⅠオンデマンド交通については、新たな利用者の確保を目的としており、マイタウン・バスの郊外部での活用を想定している。

会長　　自動運転導入の検討が令和8年度だけの1年間となっており、他都市の事例と比べるとかなり短い期間だが大丈夫なのか。

事務局　　あくまで導入検討の着手が令和8年度であるという意図で記載している。そのため、自動運転レベル2からの実証を含め、予算が確保できれば令和9年度から実施する方針である。

会長　　資料のような書き方だと、令和9年度からレベル4の自動運転を導入すると読み取れるため、レベル2からの実証も含めて行うことが分かるように表現を直していただきたい。

事務局　　承知した。

委員　　資料5について、スクールバスと書かれているが、これは教育委員会が管理しているスクールバスという認識でよろしいか。

事務局　　その通りである。

委員　　シェアサイクルの導入検討について、秋田市のように雪が降る地域での導入例があれば教えていただきたい。

事務局	山形市では本格的に導入しているが、冬期は稼働が低下し、経費もかかるため、営業を中止している。
委員	もし導入をするのであれば、冬期間は利用できないということも含めて、市民の方への詳細な説明を行っていただきたい。
事務局	シェアサイクルについては、検討も始まっていない段階であるため、もう少し具体的な検討ができる状況になったら、今伺った意見も踏まえて整理していく。
会長	雪の多い地域の例として、札幌市でも導入されている。システムが同じであれば、他都市のシェアサイクルの利用者がそのまま利用することができるため、来街者が利用可能という点でもメリットがあると考える。
委員	指標の選択や目標値について、第3次戦略・ビジョンからの継続および変更理由について説明していただきたい。 また、若年層とは具体的にどの年齢を想定しており、なぜ新規で追加するに至ったのか教えていただきたい。
事務局	第3次戦略・ビジョン策定後、バスの利用者数や運送収入は、コロナ禍の影響を大きく受けたが、影響が小さくなつた今ならば、指標を向上させていけるのではないかと考えているため、目標値を見直したうえで、前計画の指標を引き続き利用していく。 若年層という表現は、新しく社会人になった方や大学に入った方などを指しており、生活スタイルに変化がある若い方に、公共交通機関を利用するきっかけを与えることを目的としている。 現状、高齢者コインバス等の高齢者向けの施策はあるが、それ以外の方々を対象とした施策についても幅広く検討していくということであり、具体的な年齢層は想定していない。

会長	第3次計画を継続する妥当性の検証結果が十分に記載されていないため、考え方や理念の段階で記載を増やしていただきたい。
事務局	承知した。
会長	第4次戦略の成果目標指標の「公共交通の人口カバー率」について、現状は97.9%と非常に高い値だが、100%にすることは現実的に可能なのか。現実的ではない場合、現状維持を目指してもよいのではないか。
事務局	<p>現状より上を目指すという意味で記載したが、おっしゃるとおり、人口カバー率100%は現実的ではないと考える。</p> <p>現状は、エリア交通等の面的な交通手段で範囲を拡大しているが、郊外部等の離れたところまでカバーすることが難しいため、少しでもカバーできる範囲を拡大していくという方向を示すために記載している。</p>
会長	<p>路線バスの運送収入を市の計画の目標として位置付けている意図を教えていただきたい。</p> <p>また、タクシーや鉄道の運送収入を除外している理由についても教えていただきたい。</p>
事務局	<p>秋田市の場合はバス事業者が秋田中央交通1社だけであり、路線バス事業としての持続可能性を確保するためにも、指標として把握しておきたいと考えている。</p> <p>また、JRは広域であること、タクシーは事業者数が多くそれぞれの規模も異なることから、指標から除外している。</p>
会長	バリアフリーに関して、点字ブロックなど既存施設の維持・補修

についての記載を加えることはできないか。新規整備も重要であるが、整備後に破損している箇所もあるため、維持・補修についても記載していただきたい。

事務局 調整のうえ、記載を追加する方向で進めていく。

会長 ご意見を踏まえ、修正したものを会長が確認のうえ、協議について承認するということでおろしいか。

委員一同 異議なし。

4 そ の 他 (略)

5 閉 会 (略)