

第19回秋田市地域公共交通協議会バス路線再生分科会

議事要旨

日時：令和6年2月13日（火）14時から14時35分まで

会場：秋田市中心市民サービスセンター洋室4

委員定数：23名

出席委員：21名（うち代理出席3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】秋田市マイタウン・バス西部線における運行時刻の変更について

会長職務代理 議事に入る。協議事項である秋田市マイタウン・バス西部線における運行時刻の変更について、事務局より説明願う。

事務局 （協議事項について、資料に沿って説明）

会長職務代理 説明のあった内容について質問等はないか。

会長職務代理 今回は学校側からダイヤを変更してほしいという要望があったとのことだが、一般の利用者からダイヤについて要望があった場合はこういった流れで対処しているのか。

事務局 マイタウン・バスは、利用者から日々、ご意見を頂く機会がある。意見を頂いた際には、事務局で整理し、対応可能なものであれば地域での協議会を経て、随時対応していくということにしている。

委員 西部線の平均の乗車人数、利用率はどうか。

事務局 | 令和4年10月～令和5年9月までの1年間で、約6万5千人が乗車している。1運行あたりの乗車率データは手元にはないが、朝の時間帯は乗車率が高く、通勤通学の時間帯でない日中は乗車人数が減っている状況である。

委員 | このように大幅に変更になったというのは、昨年の秋田西中学校統合に伴い、強い要望があったということか。

事務局 | 統合に伴い、登校・下校時間に合わせたバスの運行や、秋田西中学校までの路線延伸について要望があった。現在は、教育委員会を通じて要望を受け、対応を行っている。

委員 | 運行時間の変更だけでなく、増便となっているコースも見受けられる。中学校が統合したことで利用者のニーズが変わり、そのニーズに対応したきめの細かい改正になっているのだろうと思う。しかし、増便することによる採算性や労力等のバランスが経営上問題ないかが気になる。また、西部線の増便対応は秋田市全体のバス運行において優遇されていると感じる。こういったダイヤの改正は各路線で公平になればよいと感じている。

事務局 | ご指摘のとおり、今回の時刻変更には便数の増便も含まれている。利用者にとっての利便性向上を考慮しダイヤを調整していく中で、運行事業者とも相談し、運行可能か確認しながら進めてきた。また、収支のバランスについては、マイタウン・バスはバス事業者が撤退した地区を運行するため、高い収支とすることは難しい部分がある。他の路線とのバランスも考慮しつつ、引き続き安定した運行に努める。

会長職務代理 | その他、質問や意見はないか。

	(なし)
会長職務代理	質問等がなければ、本協議事項について承認することとしてよろしいか。
	異議なし。
会長職務代理	それでは、本協議事項について承認する。
4 そ の 他	
司会	委員の皆様から、質問等はないか。
委員	北部線の外旭川笹岡循環コースについて伺いたい。白いワンボックスで、ダッシュボードには「マイタウン・バス」と掲示しているが、車体には表示がないため一見しては何の車なのか分からない。泉外旭川駅の駅前広場が発発地だが、ドライバーの声かけもなく、時間が来れば出発してしまう。自分が見る限り、乗車している人はほぼ見かけないが、乗車人数の目標はあるか。あるとすれば達成しているのか。また、乗車人数を増やすために何か工夫していることはあるのか。
事務局	車体への表示は検討させていただく。外旭川笹岡循環コースの利用者は一か月に100人程度であり、目標人数は特に定めていない。当該コースは泉外旭川駅が開業した際に路線バスの乗入れができなかったため、駅と地域をつなぐための路線として運行を開始した。現在は、神田旭野線が乗入れしている。今後は運行経路の見直しやエリア交通の配置も含めて、運行のあり方について検討したい。
委員	バスの運転士が不足し、路線が削られているが、上小阿仁村や

大館市では自動運転の実証実験がされている。秋田市は、今後路線を維持していくために、どのようなことを検討しているのか。

事務局　ご指摘のとおりバス運転士は減少傾向にあり、その影響を受けて便数も減っているというのが実情である。秋田市では令和5年6月以降、バス事業者に対して担い手確保のための支援を行っており、プロモーションや体験会に係る経費を補助する予算を計上し、事業者とともに人材確保に向けて取り組んでいる。本支援は今後も継続する考えである。タクシー事業者も同様に、連携しながら進めていく。

委員　ただいま説明頂いた内容は、秋田市の公共交通政策ビジョンの見直しや改訂の中で実施することになるのか。今後のスケジュールも分かれば伺いたい。

事務局　ビジョンは令和3年度に策定し、7年度までの5年計画となっている。その中で持続可能な公共交通を確保していくという目標を立てている。その取組の一環として担い手確保や、コロナ禍を経て表面化した経営の困難な部分についての対応を合わせて、ビジョンの方針に基づいて対応していくものと考えている。

委員　A k i C Aを導入したときの目的の一つとして乗り継ぎしやすいバス路線というのがあったはずだが、今のところ乗り継ぎが便利になった感じはしない。この件は今後どのように進むのか。

事務局　現在、秋田中央交通株式会社と再編に向けた協議をしているところである。この後の2月議会で再編案を説明する予定だが、実際の路線再編の具体化については、事業者側でも協議が必要だと伺っている。現行のバス路線は長距離のものが多いが、短距離の路線に再編し、近くの駅等の拠点につなぐことで、運行頻度を多

くしようと考えている。

委員 つまりバス路線を短くし、拠点を増やして、利用者は乗り換えをするということか。

事務局 長距離路線の場合、運行頻度は落ちてしまうため、便数が少ない現状を変えるのは難しくなる。現状、路線バスは各地域から秋田駅に向かう運行となっているが、例えば近隣の駅を拠点とし、そこまでバスで行き、電車に乗り換えて秋田駅へ向かうなど、鉄道・バス・タクシーで役割分担し、短く乗り継いでいく公共交通網の構築を進めているところである。

委員 乗り換えするのは大変である。健康な方ならよいが、そこから振り落とされる方もいる。秋田は雪も多いため、バス利用について負担が増すのではないかと感じている。

事務局 現在ビジョンの中で進めようとしている鉄道・バス・タクシーで役割分担した公共交通網は、なるべく歩く距離を短くし、自宅の近くに配置した乗車場所から病院やスーパー等へつなぐことで日常生活を支えるセーフティネットを作るという考えである。なるべくお困りの方が少なくなるように再編を進めていく。

司会 ほかに質問はあるか。質問がなければ、これで第19回秋田市地域公共交通協議会バス路線再生分科会を終了する。

5 閉 会 (略)

以上