

第41回秋田市地域公共交通協議会

議事要旨

日時：令和6年4月25日（木）14時から15時30分まで

会場：秋田市役所5階 正庁

委員定数：23名

出席委員：21名（うち代理出席9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

司会 | 議事に入る前に、この後の協議事項にも関係する内容である公共交通網の再編について、秋田市交通政策課から説明させていただく。

交通政策課 | （公共交通網の再編について、資料に沿って説明）

司会 | 本件の質疑については、議事終了後の次第4、その他のなかでお願いする。

【協議1】令和5年度秋田市地域公共交通協議会決算（案）について

会長 | それでは議事に入る。協議1の令和5年度秋田市地域公共交通協議会決算（案）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 | 説明のあった内容について質問等はあるか。

委員一同 | （なし）

会長 | それでは、本協議事項について承認する。

【協議 2】 令和 6 年度秋田市地域公共交通協議会予算（案）について

- | | |
|------|--------------------------------------------------|
| 会長 | 協議 2 に入る。令和 6 年度秋田市地域公共交通協議会予算（案）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 | 説明のあった内容について質問等はあるか。 |
| 委員一同 | （なし） |
| 会長 | それでは、本協議事項について承認する。 |

【協議 3】 バス路線廃止の意向の申出について

- | | |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 会長 | 協議 3 に入る。バス路線廃止の意向の申出について、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 | 説明のあった内容について質問等はあるか。 |
| 委員 | 「廃止やむなし」という言葉の意味はなにか。また、協議 3-2 の概要に「検討を進めている再編路線網」とある。例えば、秋田駅の西口と東口で利便性が大きく違うと思うが、どのように検討を行ったのか。 |
| 委員 | 近年、バス路線の本数が大きく減少していることもあり、複数系統をもつバス路線については系統を一部廃止し、まとめていきたいという意向である。秋田中央道路を経由する路線は片道を回送して運行する路線であるが、昨年の水害により使用できない期間中、乗客には他の路線を使用して頂き、問題なく運行できた。このことから従来いくつかあった直通路線はすべて乗換えとし、 |

区切ることで検討している。区切ることで運行頻度が確保できる。今後については秋田市の再編計画にもよるが、回転地や待機場所等を確保できた場合は短距離・多頻度の運行を目指していく方向である。また、運転士不足については、昨年より状況は改善された。今後急激な退職がなければではあるが、今年10月には廃止する系統の効果も含めて、総運行本数は市の交通局と合併してから初めて増加に転じる予定である。

事務局 事務局から補足させていただく。「廃止やむなし」の表現について、事務局としては、やむを得ず廃止を可とするという意味合いである。秋田駅西口・東口の利便性に関しては、従来であれば乗換えをせずに移動できるものが、路線廃止に伴って乗り継ぎしていただかなければいけないという点については確かに利用者にとって利便性が損なわれるということになると思う。できる限りそうならないようにしたいと思うが、運転士不足が深刻化してきているという状況の現時点では、やむを得ないと考えている。

委員 目が見えない方、足の悪い方がいらっしゃるが、自分としては基本的には乗換え・乗り継ぎをする交通網には賛成である。しかし、乗り継ぎの定義が難しい。どこまでを乗り継ぎとするのかということのを早い段階で考えなければいけないと思う。

事務局 乗り継ぎの明確な定義について、具体的な検討はこれからということになる。また、乗り継ぎするバス停の環境改善というのも再編案のひとつの課題として盛り込んでおり、交通結節点やバス停の環境整備等や情報の提供も併せ、具体的な検討をこれからしていきたいと思っている。頂いたご意見は参考にさせていただき、配慮したい。

委員 検討の際には「乗り継ぎ」と「乗換え」の違いを明確にしてい

ただきたい。乗換えの際に料金が考慮されるようなものは乗り継ぎだとか、料金が考慮されないものは乗換えだとか、分かりやすいように定義していただければと思う。

委員 バス事業者としては厳密な定義というのではない。私見にはなるが、定期券を持っている方で、直通のバスがない場合は乗り継ぎになると考える。どうしても直通ではなくバスを乗り継ぐ・乗換える状況だと、ＩＣカードもしくは現金で払う方は若干料金が高くなる。つまり、多頻度でバスを使う方は乗換えの手間が増えてしまい、使う頻度が少ない方については若干の負担増となっている。この点、人件費の上昇や運転士不足等経営の厳しさもあり、ご理解頂ければと思っている。

事務局 事務局から補足させていただく。このたび本市では乗換えを前提とした再編を進めているが、今まで直通路線で行けたものが乗換えによって初乗り料金が２回発生することになると、単純に負担増になってしまう。その点については乗り継ぎ割引等の新たな料金制度を考えていかなければいけないと考えている。ＩＣカードの利用が前提になるかもしれないが、バス事業者とともに連携して、今後協議していきたいと考えている。

会長 乗り継ぎ・乗換えの言葉の定義は確認が必要だと思う。再編においても、言葉の使い分けをしていければ、より分かりやすい内容になるのではないか。今後検討していただければと思う。また、協議３－２のバス系統廃止について利用者数のデータがないが、どうか。先ほどからの話を聞くと、④や⑤の路線はある程度乗客がいたように思うが。

委員 １０名程度だと思う。２０名までは使っていないようだった。

会長 承知した。接続の時間はどうか。朝の時間帯なので本数も多く、待ち時間も少ないのか。

委員 現状の運行だと、県庁・市役所方面は非常に本数が多いので全く問題はない。今後の再編によって、一部の秋田駅発着について方向がバラけることを考慮する必要が出てくる。また、今回直通系統はなくなるが、そのぶん他系統で運行を行うため、影響は緩和できると考える。

会長 時間帯も空きができるわけではなく、同じような時間帯で乗り継げるのか。

委員 本数を増やし、間隔を少し狭めている。

会長 御所野学院経由の広面御所野線の路線廃止について、通学している生徒にとっては少し歩くことにはなるが、すごく早く登校する必要はなく、同じような時間に通学できるということか。

委員 その点も考慮し、10月の時刻改正に向けて検討を進めていく。

会長 よろしく願います。また、環境整備の話についてであるが、障がいのある方にとって乗り継ぎは非常に大変だと思う。そういった視点も入れていかないと、使いにくくなったと言われるのではないか。特に秋田駅西口・東口の乗り継ぎは移動距離も長く、人がたくさんいるなかを移動しなくてはいけないので非常に大変だと思う。やむを得ない部分もあるかとは思いますが、なるべくスムーズに乗換え・乗り継ぎできるように考えていく必要があると思う。地域公共交通協議会だけでなく、バリアフリーに関する協議会とも協力しながら進めた方が良いのではないかと個人的には感

	じた。
	ほかに質問等はあるか。
委員一同	(なし)
会長	それでは、本協議事項について承認する。

【協議 4】 運賃協議分科会の設置について

会長	協議 4 に入る。運賃協議分科会について、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	説明のあった内容について質問等はあるか。
委員一同	(なし)
会長	それでは、本協議事項について承認する。

【報告 1】 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	報告 1 に入る。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	本内容については各学校に提示し確認いただいたのか。
事務局	学校には教育委員会を通じて提供している。
会長	承知した。ほかに質問等はあるか。
委員一同	(なし)

会長 | それでは報告1については以上とする。

【報告2】令和5年度公共交通に関する先進事例調査について（調査研究費）

会長 | 報告2に入る。令和5年度公共交通に関する先進事例調査について、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 | 乗継割引制度は、定期を持っている人はどのような扱いとなるのか。例えば、定期で乗り継ぎをしている場合は割引はないということになるのか。

事務局 | おっしゃるとおり、定期には割引制度はない。

会長 | 宇都宮市民から、定期も割引してほしいという要望はなかったのか。視察の場でそのような話題は出たか。

事務局 | そのような話題は出なかった。

会長 | トランジットセンターの自動車駐車場が非常に混雑しているとのことだったが、使用しているのは自動車駐車場に車を停めて中心部へ出かける人なのか、学生の送迎等に使う人なのか。どちらが多いのか。

事務局 | 視察の時間帯が午前中だったが、その時間帯でも駐車場は混雑していた。そのことから、駐車場からLRTに乗って宇都宮駅方面へ向かう方が多数ではないかと推測する。

会長 | 承知した。ほかに質問等はあるか。

委員一同 (なし)

会長 それでは報告2については以上とする。それでは、以上で今回の議事を終了する。

4 その他

司会 それでは、次第4のその他に入る。会議冒頭に説明した、公共交通網の再編について質問等はあるか。

委員 乗換えポイントの環境整備についてどのように考えているのか。市で整備するのか、または地域から寄贈されたものを活用していくのか。地域から寄贈を受ける場合、手続が多く民間だけでは非常に難しい部分が多いので、市で手続を行うことを条件に寄贈を募るなど、整備が進みやすい方法を考えていただきたい。また、今後市とバス事業者で具体的な協議進めていくとのことだが、例えば、泉外旭川駅の朝の時間帯においてはバスが発車してから電車が到着する状況となっている。JRともよく協議していただき、乗換えしやすいような再編をぜひお願いしたい。

事務局 乗換えポイントの環境整備については、一般の方々からの寄贈に対しては市で受入れ態勢を整えるなど、民間を巻き込みながら事業者と市が一体となり、整備を進められるよう検討していきたい。環境整備にはデジタルサイネージやベンチの設置等、様々なかたちがあるが、鉄道・バス・エリア交通の運行時間等も含め、いろいろな交通体系について配慮しながら検討していく。

委員 乗換えポイントはこの再編の中では大きな話だと思っている。JRも関係すると思うが、乗換えポイントの環境はどのように決めていくのか。

事務局 環境整備は、バス停留所を新しく整備するのもひとつの方法で

はあるが、既存のものを生かし、周辺の商業施設と連携して利用者に対し情報提供をすることによって、長時間バス停で待たなくても良いような環境を作るという方法もある。バス停のハード整備はなかなか難しいため、デジタルサイネージやバスロケーションシステムを活用し、バスや電車の到着時刻や乗換えに関する情報提供も含めたかたちで環境を整備していきたいと考えている。

委員 それは秋田市が作るということか。

事務局 事業者単独で作るとするのはなかなか難しいところがある。今までも市と事業者が連携しながらやっていたが、事業者まかせな部分もあったので、今後は事業者とも協議し、行政側でも手伝える部分については支援の枠内で整備することも検討していく。

委員 乗換えポイントについては市で整備していただきたい。バス事業者としてはベンチですら受入れはしていない。導入の初期費用は抑えられるが、その後の管理はすべて当社が行うことになるからである。一部の拠点以外は、現状では当社で整備はしない意向である。運転士だけでなく事務方も不足している状況で、長期間管理していくのは困難だと感じている。

委員 再編はこれから先に向けて必要なことであることから、ぜひよりよい再編としていただきたいと思っている。交通結節点に「山王」とあるが、「山王」というバス停はなかったと思う。山王という表記は、エリアとしてはとてもあいまいであるため、もっと明確にすべきではないか。例えば、県庁市役所前のバス停であればベンチも屋根もあり、環境としては非常に良いと思うが、山王二丁目バス停だと結節点として想像しがたい。質問ではなく、一意見である。

事務局 | お示しした資料は令和5年度に市として再編案を作成したものであり、今後事業者側で検討を進めていくものである。山王と表記しているが、回転地やバスの待機所等の問題があるため、市役所前にするのか他の地点になるのか、具体の検討は今後行うものである。その点ご了承いただきたい。

司会 | ほかに質問等あるか。

委員一同 | (なし)

司会 | 質問がなければ、これで第41回秋田市地域公共交通協議会を終了する。

本日の協議内容は、議事要旨としてまとめ、秋田市のホームページ上に掲載する。

5 閉 会 (略)

以上