

第50回秋田市地域公共交通協議会

議 事 要 旨

日 時：令和8年8月27日（木）10時00分から11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7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1】秋田市マイタウン・バス北部線の運行内容見直しについて

事務局	（資料に沿って説明）
委員	ネットスーパー配送の対象エリアは、マイタウン・バス北部線の運行区域と同じという認識でよろしいか。
事務局	そのとおりである。
委員	資料1－6に記載の基本的な方針において、旅客の移動に影響を及ぼさない範囲で実施するとあるが、AIデマンドシステムの中ではどのように判断されるのか。 例えば、乗車予約が入ったときに、配送の順番や流れも含めてAIが自動で効率的に判断するのか。

事務局	認識のとおり、システムの中でA Iが旅客の移動予約と、荷物の配送予約を組み合わせ、同一の枠組みの中で最も効率的な運行ルートを自動で組み立てる仕組みになっている。 また、現在の北部線の利用実績を確認すると、午後の時間帯に比較的使用が少ない状況であり、こうした時間帯や運行の合間を活用して配送を行うことで、旅客の移動には影響を及ぼさない範囲での実施が可能になると考えている。
委員	ナイス側の想定される配送個数なども、ある程度見込みとして把握しており、現在のマイタウン・バスの余力で充分対応可能であるという認識でよろしいか。 また、配送状況や運転士への負担などはどのように調整するのか。
事務局	ナイス側とも打合せをしており、初めから多くの個数を配送するのではなく、1日数件程度からスタートしたい。 実証運行を通して、利用実績や配送状況、運転士の負担などを見極めて、段階的に対応していきたいと考えている。
委員	現在の北部線のジャンボタクシーの台数は5台だが、これに変更はあるのか。
事務局	5台で変更はない。 そのうち1台は予備車両として確保する運用となる。
委員	予約の仕組みについて、利用者によって出発時間を重視する、あるいは到着時間を重視するなど、重視するポイントが異なると思うが、今回のデマンドシステムでは、その両方のニーズを上手く汲み取って配車計画を組めるシステムになっているのか。

事務局	予約の際に出発希望時刻または到着希望時刻のどちらか一方を指定して予約できるシステムとなっており、鉄道や路線バスの出発時間に合わせて駅などに到着したい場合は、到着時刻を指定するといった柔軟な使い方が可能であるため、より利用者の生活に合わせた利用が可能になると考えている。
委員	今回の見直し後も、これまで通り車内での現金による支払いは可能なのか。
事務局	これまでと同様に現金での支払いも可能となっている。
委員	資料１－６において、ナイスから運行事業者に対して店舗から利用者自宅までの運賃相当額を支払うとあるが、これは貨物運賃としての取り扱いではなく、あくまでマイタウン・バスの旅客運賃の１つとして計上し、処理するということか。
事務局	認識のとおり、貨物専用の運賃を設定するのではなく、あくまでマイタウン・バスの区域運行における移動需要の１つとしてカウントし、旅客と同様の運賃相当額を手数料としてナイスから支払っていただくという整理にしている。
会長	ナイスの配送連携について、ネットスーパーの配送で使用する商品を入れる箱など、資材の回収は発生するのか。
事務局	資材の回収は発生する。 現在のナイスのネットスーパーでも、次回配送時などに空き箱等の資材を回収する仕組みとなっているため、マイタウン・バスによる配送においても同様に資材の回収を行う。

	運用については、今回商品を出荷するナイス外旭川店の近くを通る際に立ち寄り、回収した資材をまとめて店舗に返却するという効率的な運用を予定している。
会長	今回の実証運行を通じて、利用者の視点はもちろん、協力いただくナイス側にとってもどのような利点や課題があるのか、効果や評価が他地区でも分かりやすいようにデータを整理して示していただきたい。
事務局	実証運行だけで終わらせるのではなく、利用実績や関係者の声をしっかりと分析・検証し、より持続可能なシステムとなるよう検討を進めていく。

【協議２】秋田市エリア交通の運行について

事務局	(資料に沿って説明)
委員	面的に市内をカバーする拡充策としては、今回の１０地区で一通り終了したと捉えてよろしいか。 また、今後は既存の路線バスなど他の公共交通機関との役割の差別化をどのように図っていくのか。
事務局	今回の新規地区の追加により、エリア交通の面的な拡充としては一通り終了したと考えている。 この後はさらに利用しやすい運行形態を目指しつつ、運行に協力いただいているハイヤー協会・タクシー事業者にとってもなるべく負担のかからない、持続可能なシステムへと見直していく段階に入ると考えている。 路線バスとの差別化および役割分担については、路線バスは固

定された路線を走るため、そこから外れた場所の移動には対応ができない。

寺内・八橋・泉地区を例に挙げると、新国道など、主に南北方向に伸びる路線バスは多く走っているが、東西方向の移動手段が弱いと捉えている。

そこへエリア交通が面的に入ること、地域内移動を補完し、移動の幅を広げることができると考えている。

今後も地域の声や移動状況をみながら、調整を続けていきたい。

委員

なかなかWEB予約の割合が伸びていかないという話もあるが、実際にエリア交通を使われている方々の年齢層はデータとして把握しているのか。

事務局

現在の予約システムの利用者登録において、年齢の登録項目を設けていないため、実際の利用者の中に占める年齢層の割合は把握できていない。

委員

他自治体のデマンド交通の事例を見ると、WEB予約を推進するための取組として、WEB予約をした場合は料金を割引する、あるいは独自のポイントを付与するといったインセンティブを設けているケースがある。

また、高齢者の方々に対して、スマホ説明会を繰り返し開催し、実証運行の中で習慣化させていく取組もある。

今回の説明会でもWEB予約について説明するとのことだが、利用が伸び悩むようであれば、割引やインセンティブ、手取り足取り教える説明会の仕組みなども、今後の運行の中で検討してみてはどうか。

事務局

電話予約だけでなくWEB予約の方法についてもしっかり説明

を行い、電話が繋がりにくい時間帯でも予約できるといったWEB予約ならではのメリットを丁寧に伝えていきたいと考えている。

ポイントの付与や割引などのインセンティブ制度については、今後の利用促進に向けた重要な課題として検討していく。

会長

オンライン予約のシステムには、ブラウザからアクセスして行うものと専用のアプリをダウンロードして行うものの2つのタイプがあるが、他都市の事例を見ると、アプリ版を導入している自治体の方が、圧倒的にオンライン予約の利用割合が高く、若い世代の利用も多くなっているという傾向が見られる。

秋田市でもアプリによる予約機能を導入できればオンライン化がより進むのではないかなと思うが、仮にアプリを導入しようとした場合、現在のシステムをそのまま追加できるものなのか。それとも、システム全体を新しく構築し直さなければならずコストが膨大にかかってしまうというハードルがあるのか。

事務局

システム会社に確認したところ、現在のシステムをベースに後からアプリを導入することは可能であるが、アプリを構築・維持するためのコストが高額になる可能性があり、その費用負担をどうクリアするかが大きなハードルとなっている。

委員

乗降場所の設定について、実証運行を進めるなかで利用者の方々から、「ここに乗降場所を追加してほしい」といった具体的な要望が出てくると思うが、乗降場所の追加や検証などは今後どのようなプロセスで進めていくのか。

事務局

乗降ポイントの追加等については、利用者の方々から直接寄せられる要望をベースに検討・調整を行っている。

具体的には、今後通年運行へ移行する地区、および新規の実証運行を行う地区において、チラシやポスティング資料を配付する際に利用者アンケートを同封するほか、スマホやWEBの登録画面から要望を入力していただけるような簡易な仕組みを構築したいと考えている。

【協議3】 秋田市マイタウン・バス南部線における移動円滑化基準の適用除外車両の導入について

事務局 (資料に沿って説明)

委員 車椅子スペースを設置しないマイクロバスを導入することだが、近年は技術開発も進んでおり、同程度の大きさで座席数を確保しながら車椅子に対応した車両も存在している。

今後の車両更新にあたっては、単に除外認定で済ませるのではなく、車椅子に対応した車両の導入も検討していただきたい。

事務局 車椅子に対応した車両を導入する場合、車椅子を車内で固定するための専用スペースの確保や通路の幅を広く取る必要があるため、車内の座席数が減ってしまう。

座席数を減らしてしまうと、これまでの運行実績に基づく必要な輸送力が維持できなくなる一方、輸送力とバリアフリースペースを両立するために車両自体を大きくしようとすると、南部線の狭隘な道路を走行することが困難となる。

また、利用者の約8割が高齢者・障がい者であることを踏まえ、着座による安全を確保することが重要であると判断している。

今後の車両更新の際は、車椅子に対応した車両の導入も検討していく。

【協議４】秋田市地域公共交通協議会運賃協議分科会において協議が調っているとする見なし事項一覧の設定について

委員 今回の運賃協議分科会の見なし事項について、事前に運輸支局の輸送監査担当などへ確認はしたのか。

事務局 事前確認はしていなかった。

委員 承知した。

運賃協議分科会が改めて設定されることになった経緯は、独占禁止法上の問題により、運賃の協議について、法定協議会の中で行ってしまうと、公平さが確保できないという観点から、事業者ごとに適正かどうかを審議してもらうため、運賃協議会を設定するという事になった。

最初に説明のあった、同一の運行内容で運行事業者を変更する場合だが、運行事業者が変わったのであれば、新しい運行内容かつ新しい運賃で事業を行うことになるので、運賃協議分科会を設置していただきたい。

見なし事項の要件の文面として特段変更は求めないが、運行事業者を変更する場合やバス停の設置の場合、エリア交通およびマイタウン・バスは距離制やエリア制であることから、新しいバス停に対する運賃の設定について、別途協議を必要とする場合が出てくる。今後、新しい事業を進める時は事前に運輸局にご相談をいただければと思う。

会長 確認だが、運輸局としての趣旨は『みなし規定の適用についてその都度確認しながら進めればよい』ということか。

それとも『事前に適用できるケースとできないケースをしか

り確定させてから進めるべき』ということか。

委員

できれば事前をお願いしたい。

運輸局へご相談いただければ、適用事例など般的な考え方をご説明できる。

我々の解釈と今回設定した見なし規定に基づいて、運用をお願いできればと考えている。

会長

文面は問題無いということだったので、後ほど運輸支局に対し事務局で確認してもらい、適用できる場合とできない場合の事例を整理し、委員の皆様に情報共有して、確認いただくということ为前提として協議４については承認するという事でよろしいか。

事務局もそのような対応でよろしいか。

事務局

承知した。

4 そ の 他

委員

協議１について、北部線はジャンボタクシー車両で運行することだが、車椅子の方が利用される場合、運転士による介助等はどのように行っているのか。

事務局

車椅子の方が利用される際は、南部線と同様に介助者に同行していただく必要がある。

委員

今回の北部線の運行内容見直しは、地域の生活者にとって格段に利便性が向上する取り組みだと思うが、どんなに素晴らしいシステムでも住民の方に浸透しなければ意味がないので、説明会等

を実施し、周知を徹底していただきたい。

事務局

周知方法については、チラシを配布するほかにも説明会の実施を予定している。

また、今までの電話予約に加えてアプリ予約も可能になることをより丁寧に周知していく必要があると考えている。

5 閉 会 （略）