

第25回秋田市マイタウン・バス北部線運行協議会

日時 令和8年5月18日（月）

午後2時

場所 北部市民サービスセンター

3階 大会議室

次 第

1 開 会

2 議 事

【協 議】 マイタウン・バス北部線の運行内容見直しについて

3 その他

4 閉 会

第25回
秋田市マイタウン・バス北部線運行協議会
議事要旨

日 時：令和8年5月18日（月）14時から15時まで
会 場：北部市民サービスセンター 3階大会議室
出席委員：8名
事務局：交通政策課職員3名
内 容：下記のとおり

1 開 会 （略）

2 議 事

事務局	（マイタウン・バス北部線の運行内容見直しについて説明）
会長	事務局の説明に対し、質問や意見はあるか。
委員	貨客混載のイメージについて教えてほしい。
事務局	買い物に行けない方が電話やネットで注文し、自宅やその近くまで荷物が届くという配送支援の形を想定している。
委員	運行区域の境界付近に住んでいる人が、区域内に行きたい場合の利便性はどうか。
事務局	この区域は居住地を限定するものではないため、近隣の方も区域内のバス停まで来ていただければ利用可能である。
委員	乗降場所の具体的な地点は次の協議会で教えてもらえるのか。
事務局	その予定である。ジャンボタクシーが走行可能な道路状況を考慮しつつ、現在の交通空白地を埋める形で乗降場所を追加したいと考えている。
委員	実証案（資料3）を見ると、区域内なら「追分駅」から「さとぴあ」までダイレクトに行けるようになるということか。また、追分駅近くのスーパー「ナイス」は潟上市だが、そこは利用可能か。

事務局 区域内であればダイレクトな移動が可能である。「ナイス」については、協議が必要となる。以前行った金足コースの延伸で潟上市側の停留所を設置した際も、潟上市と協議し同意を得た経緯があることから、今回も必要に応じて他市町村と協議を進め、柔軟に対応できるよう検討する。

委員 行政の区分けのせいで住民が不便を強いられるのは避けてほしい。柔軟な対応を強くお願いする。

委員 65歳以上のシニアアキカは、どのような扱いとなるのか。

事務局 引き続き利用可能である。

委員 AIオンデマンド交通の他都市での事例や、秋田市の予算措置について教えてほしい。

事務局 AIオンデマンド交通については、他都市のほか、秋田市エリア交通でも導入されている。予算については、今年度AIシステムの導入費用等の予算を確保している。

委員 運行する車両台数は足りるのか。

事務局 現在は平日4台で運用しており、実証においても対応可能と見込んでいるが、実証での利用状況を見て、増車やスケールダウンも含めて柔軟に検討し、来年4月の本格運行に繋がりたいと考えている。

委員 実証運行については、以前実施したマイタウン・バスに関するアンケートの回答内容にもあった「通院・買物・電車の接続」に対する不安を踏まえた、利便性の高まる非常に良い案だと捉えている。その上で、実証運行の際に3点ほど検討してもらいたい。

1点目は、予約の締切り時間について、朝の便の当日予約を可能とすることや、休日の受付時間の延長などを実証の際に検討してもらいたい。

2点目は、電車との接続について、通院・通学で利用される方の多い北部線にとって、接続の改善は最も重要なポイントになると思うので、電車の発着に合わせた時間の設定や、電車が遅延した際の

利便性の担保についても検討してもらいたい。

3点目は、待ち時間の上限について、お年寄りの方は特にバスを待っている時間を不安に感じると思う。最大待ち時間を教えるなど、不安を減らす工夫ができないか検討してもらいたい。

事務局 1点目については、現在は朝9時までの予約は前日18時まで、それ以外は出発の1時間前までとしているが、予約を受ける運行事業者の負担とならない範囲で、今後調整をしたい。

2点目については、乗換不要で駅まで向かうことができるようになり、利便性の向上は図れていると考えている。電車の発着に合わせた予約については、到着時間の指定が可能となることから、改善される見込みである。電車の遅延に対する対応については、難しい課題ではあるが検討していく。

3点目については、乗合での運行のため、ピンポイントで乗車時間を伝えることが難しい状況ではある。予約の際に、ある程度の幅を持たせた乗車時間をお伝えするので、不安が払拭できればと思う。

委員 本日欠席した委員より提出された意見書の内容を共有してほしい。

事務局 (欠席委員より提出された意見書の内容を読み上げ、それに対する見解を述べる)

(委員) 「本来の目的は、路線バスの代替ではなかったのですか？まるでバスの代替というよりは、タクシーそのもののような気がします。」

委員のおっしゃるとおり、マイタウン・バスは路線バスの代替交通として始まった。しかし、運行を続けていく中で定時定路での運行が難しくなり、A I オンデマンド交通の導入を検討しているところである。

タクシーは、個人または同一グループでの乗車がある一方、A I オンデマンド交通は乗合による効率的な運行が可能という点で異なっており、限られた資源の中で移動ニーズに対応していく必要があるため、市として取り組んでいきたいと考えている。

(委員) 「貨客混載は反対です。北部エリア内では、例えば「コープの配達」やスーパーなどでも配達サービス(有料)を行っているところもあるので、どうしても取り入れるとしたらそれなりの料金を考えないといけないと思います。」

既存のサービスとの関係性を踏まえ、料金や運送の体系について検討を進めていく。

(委員) 「今回の見直しに関しては、実際に業務についてるドライバーの方がメンバーに入っていないことが、特に気になります。今までのコース別からエリア全体になることで、どのようなことが予想されるのか、知る必要が有る。」

運行事業者であるキングタクシー(株)が運行協議会に参加しているため、ドライバーの方の意見を吸い上げていただくことは可能だと認識している。AIを導入することで運行事業者の業務効率化に繋がると考えているが、生じる影響については、実際の運行内容や利用状況、利用区間のニーズなど、実証運行を通して見定めていきたいと考えている。

委員 やはり1番の問題は「貨客混載」について、既存の宅配業者がやっているところに、市が運営するマイタウン・バスが割り込む形となることではないか。仮に業者に影響が及ぶようであれば、地域住民としては、貨客混載の実施はあえては望まないという姿勢を示すべきだと思う。

事務局 既存のネットスーパー等があるが、やはり「買物に困っている」という声は一定数いただく。限られた運転手や車両の中で、そのニーズに応えるための導入だが、既存の事業者と競合しないよう、協議・調整を行っていく。

委員 了解した。路線を固定せずにフリーに走らせるという全体的な方向性は、空のバスを走らせる無駄も省けて、持続可能な社会の実現に向けた非常に素晴らしい取組である。ぜひ地域住民にしっかりとPRをして、どんどん利用してもらえよう進めてほしい。

会長 ほかにないようなので、進行を事務局に戻す。

- 3 その他 (略)
事務局 | (次回の開催について報告)
- 4 閉 会 (略)

以上

協議 マイタウン・バス北部線の運行内容見直しについて

1 概要

マイタウン・バス北部線は、路線バスの廃止に伴う代替交通として運行しているが、近年は目的地の多様化や高齢化の進行により、従来の定時運行・地区ごとの運行では地域住民の移動ニーズに十分対応できない状況となっている。また、マイタウン・バスの運行開始後も路線バスの廃止・減便が続き、地理的および時間的な「交通空白」が発生しており、通院や買い物等の日常生活に必要な移動手段の確保が課題となっている。

こうした課題に対応するため、**AIオンデマンド交通**を導入し、予約に応じた柔軟な運行とすることにより、交通空白の解消と効率的な運行を図る。また、**貨客混載**を組み合わせることで利便性と持続可能性の向上を目指すこととしており、今年度実施する実証運行の内容について、協議するものである。

※AIオンデマンド交通とは

利用者からの電話やアプリ等からの予約に応じて、AIがリアルタイムで最適な運行ルートや配車計画を決定する交通サービスのこと。

従来の定時運行・地区ごとの運行と異なり、需要に応じて運行経路や運行時刻が変化するため、利用者の目的地や利用時間に応じた効率的な相乗り運行による移動が可能となる。

※貨客混載とは

バスやタクシー等の旅客輸送サービスを活用し、利用者の移動と併せて貨物を同時に輸送する仕組みのこと。

マイタウン・バス北部線においては、地域のスーパーマーケットと連携し、食料品や日用品の配送を行うことで、移動手段の確保だけでなく、日常生活の支援を一体的に実施する。

2 実証運行の内容

実証予定期間：令和8年10月～令和9年3月

項目	【現行内容】	【実証内容】
運行方式	区域運行	
運行区域	金足、下新城、上新城、外旭川地区	現行地区に加え、將軍野、土崎、飯島地区
運送の区間	地区ごとに4つのコースを設定 (地区をまたぐ運行は不可) ※資料2のとおり	地区ごとにコースを設定しない (地区を越えた移動が可能) ※資料3のとおり
運行便数	【金足コース】 平日：上下各9便 土日祝：上下各3便 【下新城コース】 平日：上下各8便 土日祝：下り2便・上り3便 【上新城コース】 平日：上下各8便 土日祝：上下各3便 【外旭川笹岡循環コース】 平日：上下各9便 土日祝：上下各6便	予約状況に応じて運行するため、運行便数は固定しない。 運行日：全日 時間帯：7時～19時
乗降場所	バス停のほか、路線上にフリー乗降区間を設定	現行バス停に加え、現在バス停がない場所や医療機関等を乗降場所に追加
予約方法	電話予約 9時までに起点を発車する便は前日18時、以降は起点発車の1時間前までの予約に応じて運行	電話およびアプリ予約 従来同様、予約に応じた運行（予約締切時間は変更の可能性あり）に加え、出発・到着時間の指定が可能となる
配車方法	運行事業者がルートを決定	AIがルートを決定
運行車両	【金足・下新城・上新城コース】 ジャンボタクシー車両5台 （うち予備車両1台） 【外旭川笹岡循環コース】 普通タクシー車両	ジャンボタクシー車両5台（うち予備車両1台）

項目	【現行内容】	【実証内容】
運賃	4コースごとのゾーン制運賃(※) ※バス停をいくつかのゾーンに分類し、乗車から下車までに通過するゾーンの数で運賃を決める方式)	現行の運賃形態をベースとした、運行区域全体でのゾーン制運賃
貨客混載		スーパーと連携し、注文に応じて、食料品や日用品の配送を行う。

3 期待される効果

(1) 利用者

- ・ これまででは不可能であった地区を越えた移動（例えば、下新城小学校前から追分駅までの移動など）や目的地に合わせた最適なルートでの移動が可能となる。
- ・ 現在バス停がない場所や医療機関等が新たな乗降場所として追加されることで、より目的地の近くまでの移動が可能となる。
- ・ アプリ予約も導入されることで、時間や場所を問わずスムーズな配車予約が可能となる。
- ・ 貨客混載による食料品や日用品の配送により、買い物に行くことが困難な状況でも日常生活に必要な物資の確保が可能となる。

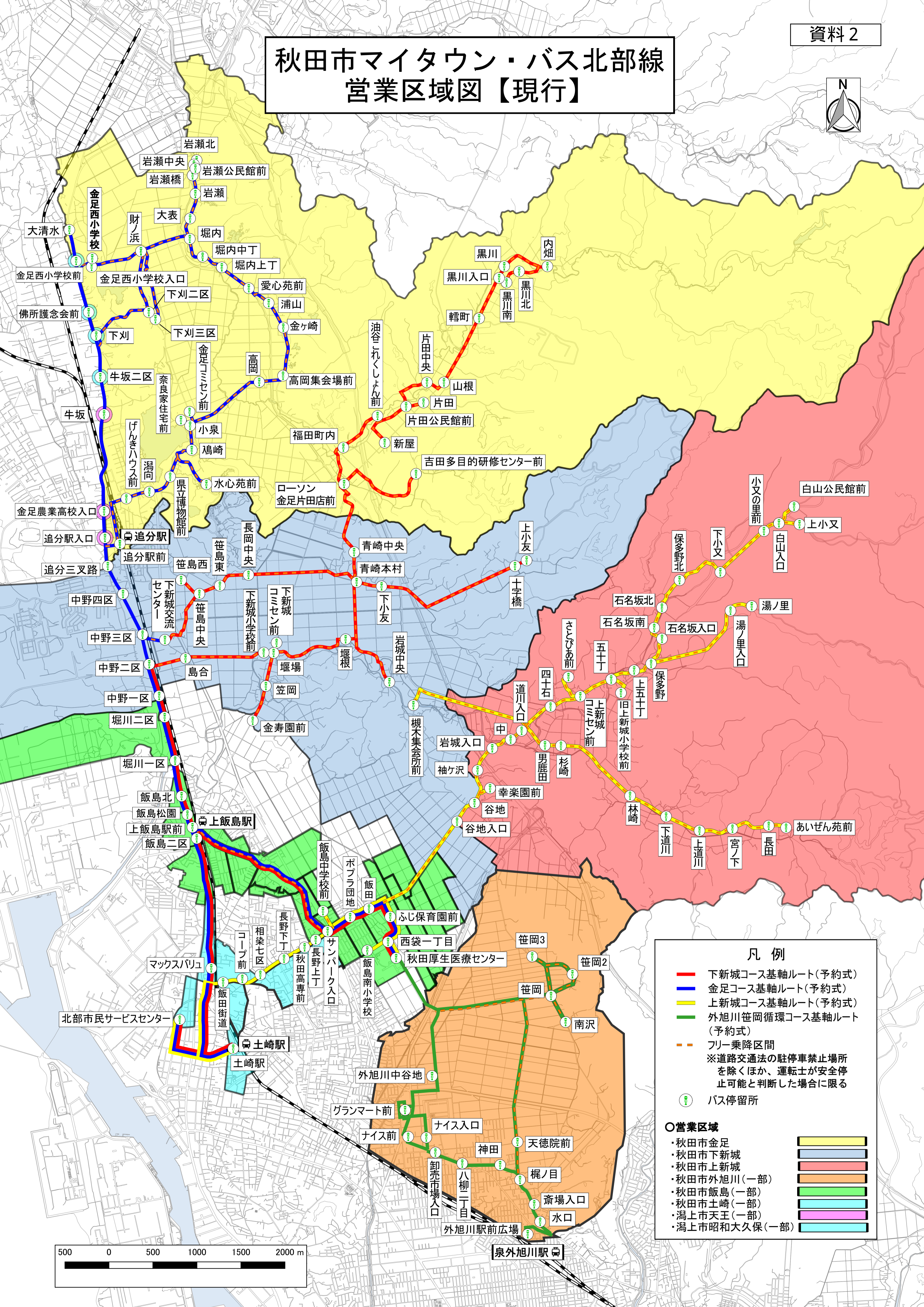
(2) 市

- ・ 従来決められたコースによる運行ではカバーしきれなかった交通空白の解消が図られる。
- ・ 高齢者等の外出機会の増加を促進し、地域経済の活性化が期待される。
- ・ 限られた運転手や車両等の輸送資源を有効活用するため、貨客混載A I オンデマンド交通の導入による、買い物支援サービスなどの実施により、持続可能な地域交通の事業モデルを構築できる。

4 今後のスケジュール

令和8年8月	本協議会開催（実証内容の詳細について協議）
9月	地域住民に対する周知
10月	実証事業開始
令和9年3月	実証事業終了
4月	通年運行開始（予定）

秋田市マイタウン・バス北部線 営業区域図【現行】

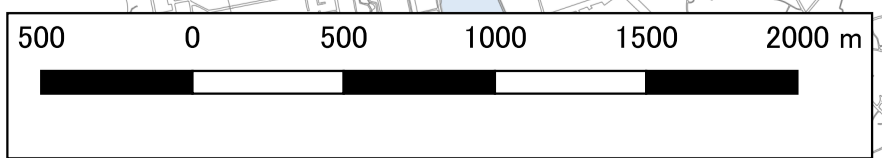


凡例

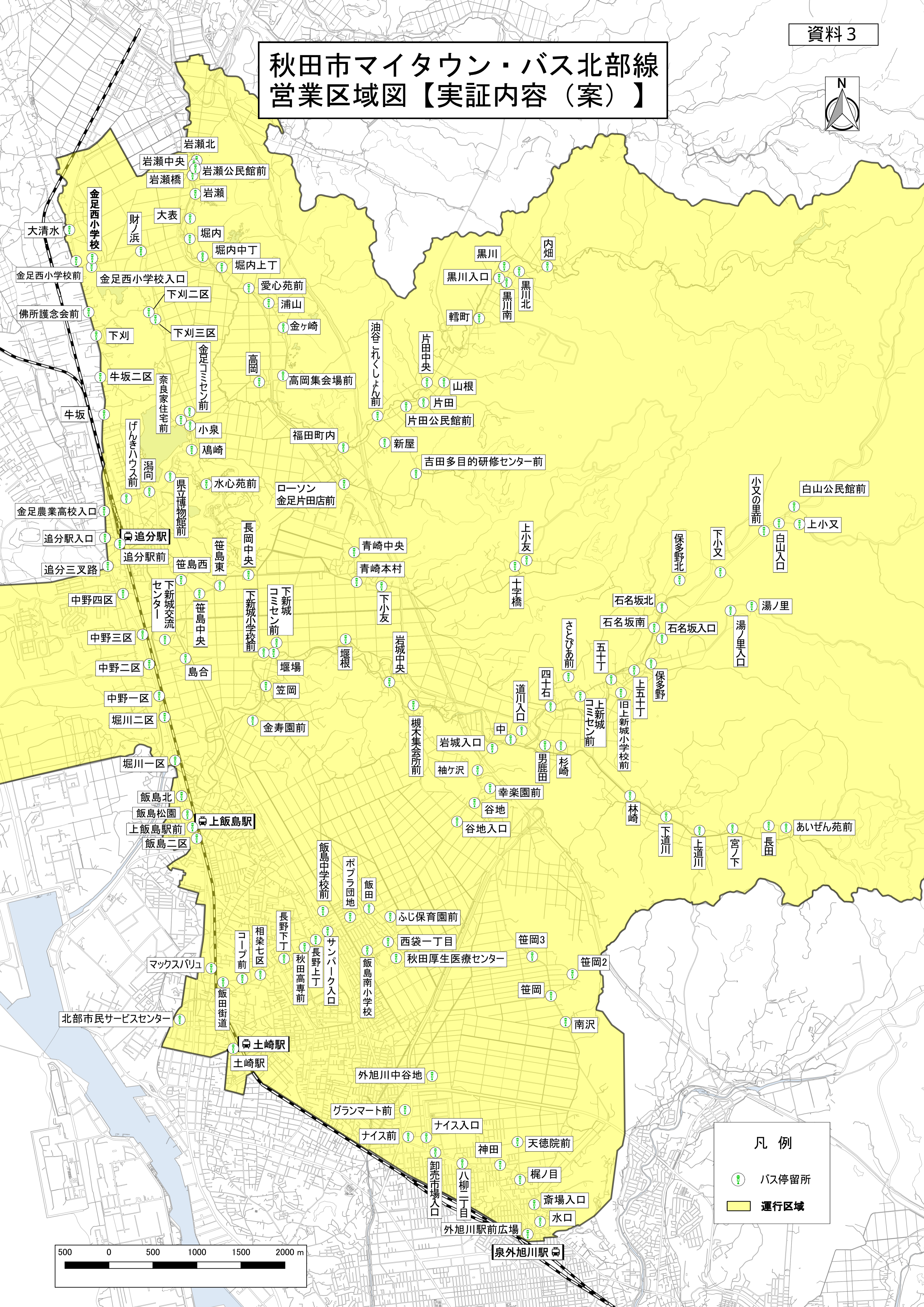
- 下新城コース基軸ルート(予約式)
- 金足コース基軸ルート(予約式)
- 上新城コース基軸ルート(予約式)
- 外旭川笹岡循環コース基軸ルート(予約式)
- フリー乗降区間
※道路交通法の駐停車禁止場所を除くほか、運転士が安全停止可能と判断した場合に限る
- バス停留所

○営業区域

- 秋田市金足
- 秋田市下新城
- 秋田市上新城
- 秋田市外旭川(一部)
- 秋田市飯島(一部)
- 秋田市土崎(一部)
- 潟上市天王(一部)
- 潟上市昭和久保(一部)



秋田市マイタウン・バス北部線 営業区域図【実証内容（案）】



凡 例

- バス停留所
- 運行区域

