

第48回秋田市地域公共交通協議会

議事要旨

日時：令和8年2月5日（木）14時から15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：18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1】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	自動運転について、令和8年に検討を行い、実証を含めた実施が令和9年からと記載されているが、国土交通省の支援に関しては、令和9年までに全区間でレベル4を達成しなければいけないということになっており、何か意図があってこのスケジュールにしているのか。
事務局	自動運転については、第4次秋田市公共交通政策ビジョン（以下「ビジョン」という。）で検討も含め、計画策定を行うこととしており、実施期間についてはまだ確定はしておらず、これから検討していく。
会長	もう少し早い段階で動き出していないと、国からの支援が受けら

れないという理解でよろしいか。

委員

現在、実証運行しているところが全国に多数あり、おそらく国の方は、その中で全区間をレベル4で運行できる場所をピックアップして支援をするということで、予算を今までの倍以上つけているため、今から新規で入っていくことは厳しいと思う。

また、降雪地帯でのレベル4の実証運行については、まだ厳しいところがあるが、自動運転の車両については、かなり進化が早く、半年サイクルくらいで新しいものが出てきているため、それを見ながら、一番安価なものを導入することがいいのではないかと考えている。

委員

資料1-1で、パブリックコメントへの対応が案となっているが、まだ公表されていないということによろしいか。

事務局

そのとおりである。

今後市のホームページで、パブリックコメントへの意見対応という形で公表する。

委員

ビジョン中に記載することは大丈夫だが、パブリックコメントへの対応案の中で、いくつか市と事業者との間で協議が必要な内容が含まれている。

乗換拠点を設けるという部分については、時間がかかるし、都市整備にも関わってくるため、すぐにはできないことである。

また、このように答えてしまうと、秋田市が言ったことだから既に決まったことだろうと思う方も出てくるのではないかと、という懸念もある。

事務局

ビジョンの方でもそれぞれの事業に対して、実施主体という形で関係者は記載している。

市だけでなく、事業者の協力が必要なところもあるため、全体的に見直した上で必要な修正について検討する。

会長

意見No.5に対する回答について、口頭での説明では、秋田市自転車活用推進計画で検討するものではないかという話があったが、対応案にもそのような記載を追加した方が適切なのではないか。

意見No.12について、ビジョンの中に地域公共交通利便増進実施計画（以下「利便増進計画」という。）に関する説明がほとんどないが、利便増進計画とはそもそもなにか、その位置付けがどういうものかということについて、追記したほうがいいのではないか。

また、基本的に利便増進計画で行う事業については、ビジョンで位置付ける必要があるとのことだが、現在記載しているものしか行わないということか。

それとも、追加するとなったときにしかるべき手続きをとれば、追加して事業を位置付けるということはできるのか。

事務局

意見No.5に対しては、自転車活用推進計画という個別計画で検討していくということで、こちらについては記載する方向で修正を検討していく。

利便増進計画については、資料1-2、1-3の1ページ目に戦略・ビジョンとの関係を示しているが、ここでしか利便増進計画の説明をしていない状況の中で、資料1-3の28ページでいきなり利便増進事業という言葉が出てきているため、計画書上で利便増進計画についてわかるような記載を追加する形で修正を検討する。

また、利便増進計画に位置付ける施策については、ビジョンに利便増進事業として位置付けた上で利便増進計画を策定し、認定を受ける必要がある。

資料1-3の30ページのPDCAサイクルに記載のとおり、計画期間は5年間となっているが、毎年施策の進捗状況の確認や達成度の評価を行うため、新たに利便増進事業として加えたいものが出

てくれば、ビジョンを一部変更という形で改めて協議をした上で、ビジョンに位置付けた施策として、利便増進事業を追加することは可能となっている。

会長 利便増進計画については、修正が大変な部分だと思うが、ぜひ追記していただきたい。

可能であれば、利便増進計画に位置付ける施策を追加するときの流れについても記載していただきたい。

委員 意見No.4に反則通告制度についての記載があるが、この制度は、今まで刑事手続によって処理していたものが、反則金を払えば刑事手続に移行しないという制度である。

対応案を見ると、徐行義務違反にも反則金が課されるという書き方になっており、処分が重くなっているように見えてしまうため、反則通告制度が始まるため気をつけてほしいというような表記に変えてほしい。

事務局 改めて確認し、必要な修正をしていく。

委員 合理的な自転車通勤制度という記載があるが、市役所における自転車通勤制度について教えていただきたい。

また、公用自転車というものもあるようだが、その他に手当が出る制度があるということか。

よく分からないので教えてほしい。

事務局 市役所で使っている自動車、いわゆる公用車もあれば、移動が近い場合は公用自転車というものもあるため、そちらも使っている状況である。

通勤手当制度については、会社などで、車で通勤される方に手当を支払っている制度があると思うが、その対象を自転車まで拡大し

て、自転車通勤に対しても手当を払う制度になっている。

委員

そもそも自転車の移動範囲は大体決まっているし、通常の通勤手当では2km以上からが対象になると思う。

例えば、市役所の業務で税金の徴収をするために、2km前後の範囲を公用自転車で移動する。

これを民間に置き換えると、銀行の関係であれば、顧客のもとへ自転車で移動することなどが想定される。

これらに対しても手当が出るということは、私個人としてはありえないと思う。

【協議2】 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

(資料に沿って説明)

会長

ダイヤ改正の際には、毎回地元の方から意見をもらっていると思うが、改正後の事後評価をしたことはあるのか。

事務局

毎月の運行実績を事業者から提出してもらっているため、改正後については、実績を見て変化を確認していく。

会長

事後評価はやっていくべきだと思う。

要望に合わせてダイヤ改正をしたが、実際走ってみると自分の利用したいものと違ったなどの意見があるかもしれない。

その場合、利用者としては、自分たちの意見を反映してもらったのにまた変えてほしいということは言いづらいと思う。

ダイヤ改正後に利用者からの意見をもらうことで改善点が見えてくることもあると思うため、事後評価の方法について検討していただきたい。

【協議3】 秋田市マイタウン・バス南部線における運行時刻の変更について

事務局

(資料に沿って説明)

【報告1】 秋田市マイタウン・バスにおける運賃改定について

事務局

(資料に沿って説明)

会長

運賃については、運賃協議分科会（以下「分科会」という。）で承認するものであるが、可能であれば地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）で報告をし、意見をもらった後に、分科会で議論していただきたい。

委員

協議会で議論の場を設けるのであれば、分科会そのものが必要なくなるのではないか。

事務局

これまでは、運賃の設定と合わせてダイヤを変えることが多かったため、運賃表も含めたダイヤ改正の内容を協議会に諮って意見をもらい、その後に運賃の部分だけ分科会に諮るという流れが多かったことから、自然と協議会の中で運賃について意見をもらう機会があった。

今回は、消費税の改定以来初めて運賃を値上げするため、単純に運賃のみの案件が初めてとなる。

手続としては、分科会でのみ協議をすれば問題ないが、意見聴取する場として協議会があるため、どのような運用方法とするのか検討していく。

道路運送法改正において、運賃を協議する会議を別に定めることになったため、法律に基づき確認をした上で検討していく。

会長

法改正については、独占禁止法などとの兼ね合いだったと思う。

法律で決まっているため、分科会での協議はせざるを得ないが、協議会でも意見聴取をするなど、協議会の運用の仕方について検討してほしい。

4 そ の 他 (略)

5 閉 会 (略)