

令和8年度第1回秋田県地域公共交通活性化協議会

中央地域部会の概要

日 時 令和8年6月5日（金） 午前10時00分～午前11時30分
場 所 秋田地方総合庁舎 総601会議室

【概 要】

1 開 会

委員23名中代理を含む16名が参加し会議が成立

2 あいさつ

秋田県観光文化スポーツ部交通政策課長があいさつ
交通政策課長が議長として議事進行

3 議 題

（1）県内公共交通の現況について

資料1に基づき、事務局が説明

《意見・質疑等》

利用者代表委員

資料1のp2の「観光利用等の促進(インバウンド含む)」との記載があり、観光需要の増加が期待されているものと理解したが、中央地区ではどんな系統や路線あるのか。

事務局

インバウンドに関しては、セリオンに向かう路線バスが特に観光利用されているものと認識している。

議長

補足だが、バスは通常のバス路線だけでなく貸切バスも存在している。例えばクルーズ船が寄港した際、貸切バスで県内各地の観光地を巡る動きも確認しており、外部からの需要を呼び込んで地域の活性化に寄与している。

（2）道路運送法・地域交通法の概要について

資料2-1～2に基づき、東北運輸局秋田運輸支局から説明

《意見・質疑等》

秋田市都市整備部交通政策課

最近の熊対策として、公共交通による移動支援や移動環境の整備を求める意見もある。これらを実施する場合、道路運送法上の手続きにおいて「災害のための緊急を要する輸送」として取り扱うのかを確認したい。

東北運輸局秋田運輸支局

今よりも移動距離を長くするのか、あるいは交通空白地帯においてドアツードアの輸送にするのかなど、具体的にどのような内容を検討するのかにより取り扱いは異なる。

秋田市都市整備部交通政策課

学校の送迎に関して、登下校の際の手助けの声が大きい。公共交通として利用者が限定される中で補うのは難しいと考えているが、もし実施すればどういう手続きになるのか。事前の防止として災害対応、それで読み解くことができるものなのか。

東北運輸局秋田運輸支局

国でも熊対策については承知しているが、現状では対応できる新しい取り組みや制度はない。具体的にどのような運行を想定しているのかも含めてご相談いただければ、本局にも確認して取り組めるようにしたいと考えている。

秋田市都市整備部交通政策課

承知した。詳細は個別に相談させていただきたい。

八郎潟町総務課

交通空白の定義について、これまでと同様に自治体の判断により交通空白に該当するかを定めるという認識で相違ないか。

東北運輸局秋田運輸支局

国による自治体への調査を踏まえ、自治体において交通空白に該当する地域を定義したものであり、国はその定義に基づく取り組みに対して支援を行っていく。

八郎潟町総務課

資料２－２の「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクトに記載の「２．共同化・協業化促進タイプ」について確認したい。南秋地域公共交通活性化協議会では、タクシー事業者と契約して乗合型デマンドタクシーを運行している。一方、地域によっては当該サービスが運行されておらず、交通空白となり得る区域があると考えられるが、この場合に「２．共同化・協業化促進タイ

プ」に該当するのかを確認させていただきたい。

東北運輸局秋田運輸支局

後ほど個別に相談させていただきたい。

利用者代表委員

資料 2－2 の p4 の交通空白対象として、「地域の足」×「観光の足」の総合的な確保(ハイブリッド化)も推進とあるが、具体的に中央地区で該当するものはあるのか。

秋田市都市整備部交通政策課

秋田市として、中央地区における交通空白と認識している地域は、河辺和田字式田の近辺や国道 13 号周辺である。これらの地域ではマイタウンバスが運行しているものの、一部エリアでは公共交通が利用できない状況にあると認識している。また、国際教養大学の周辺もカバーしきれていないとの認識である。さらに、北部の飯島周辺もマイタウンバスは運行しているものの、カバーしきれていない区域があると認識している。

議長

観光客が多い一方で交通網が十分に整備されていない、いわゆる交通空白に該当し得る地域について、秋田市で認識されているか。

秋田市都市整備部交通政策課

観光面ではあまり認識できていない。

議長

秋田県南部では、観光地でデマンドタクシーを運行している地域もあるため、そうした地域であれば今回の制度の活用も考えられると思われる。

利用者代表委員

道路運送法の概要に「福祉限定タクシー」という記載がある。免許返納後の高齢者が不便を感じないようにする地域交通活性化の取り組みであると思われるが、一般タクシーと福祉限定タクシーの違いについて確認したい。

先日、地域の民生委員からチラシの案内があった。チラシには利用してみたいと思える項目が複数記載されていたため、通院の際に普段は一般タクシーを利用するが、そのタクシーを依頼した。実際に利用したところ、チラシから受けた印象とは異なり、往復料金も一般タクシーと変わらなかった。高齢者施設等が複数台保有しているタクシー車両の一つと考えていたが、実際には個人で運営されていると聞いており、このような形態で福祉限定タクシーの許可を取得することが可能なのか確認したい。

東北運輸局秋田運輸支局

「福祉限定タクシー」は、利用できる対象者が限定されているものであり、料金は一般タクシーと変わらない。福祉限定タクシーであることをもって、料金が安くなるものではない。

一般タクシーの場合は、最低車両数の基準や運行管理に関する厳格な要件が設けられている。一方で、福祉限定タクシーは利用対象者が限定されていることから要件が緩和されており、1台からでも事業を開始できる場合もある。

福祉限定タクシーは、一人で乗り降りができない方や、身体が不自由な方に限定して利用可能なタクシーであるため、誰でも乗せられるわけではない。

利用者代表委員

子育て中の方が空いている時間を活用し、福祉限定タクシーの許可を取得して事業を始めるという働き方も可能ではないかと感じたが、実際にそのような事例はあるのか確認したい。

東北運輸局秋田運輸支局

福祉限定タクシーは個人が車両1台から開始できる事業である。一般タクシーとは別に設定することも可能だが、基本的な料金水準は変わらない。ただし、利用者が介護認定を受けており、介護サービスに係る費用が別途発生する場合には、取り扱いが異なる可能性がある。

利用者代表委員

今後、運転が困難な高齢者が増加する中、地域交通として福祉限定タクシーの利用も増えていくと思われるが、利用対象者や運行に関する制限・要件がどのようになっているのか確認したい。

議長

乗降時のサポートを必要としない場合に、病院等への移動費用を抑える手段として、地域ごとに運行されているデマンド型タクシー等を利用することで、料金が安くなる可能性はある。ただし、利用できるサービスや料金は、居住地区によって異なるものと考えられる。

(3) 秋田県地域公共交通計画の策定について

資料3-1～2に基づき、事務局・KCSが説明

《意見・質疑等》

利用者代表委員

資料3-1のp5にある「鉄道駅やバスターミナル等におけるバリアフリー

整備実施率」について、令和5年度に75%へ低下した理由を確認したい。

また、バリアフリー化といっても整備の段階や規模には違いがあると考えられるが、例えば段差がないというだけで100%の評価としているのかなど、評価基準についても確認したい。

さらに、熊の出没被害に関する話が出たが、バス停についても非常に危険な場所になり得る。単にバス停が設置されているだけで、身を守る設備がない場合や、危険を知らせるブザー等が設置されていない場合もある。今後はバリアフリーの観点だけでなく、鳥獣被害への対応という視点も取り入れていただきたい。地域を取り巻く環境の変化や新たな危険についても、少しずつ考慮していただきたい。

議長

後半のご意見は今後の検討に反映させていきたい。バリアフリーの定義や整備実施率については事務局から回答をお願いします。

事務局

整備実施率については、平均利用者数が1日3,000人以上いる駅を母数として算出している。なお、県内では、バスターミナルは対象となる場所がないため、鉄道駅のみが対象となっている。1日平均利用者数が3,000人以上の駅は、年度によって対象が変動しており、令和5年度に関しては、新たに対象となった駅が加わったことによる影響と考えられる。

議長

1日平均利用者数3,000人以上という基準は、国レベルの基準であるため、県内の比較的小規模なターミナルについては対象として把握されておらず、実態と異なる部分があるものと思われる。

また、次期交通計画の改定にあたり、今後実施する調査や計画内容についてご意見があれば伺いたい。

利用者代表委員

高齢者にとって利用しやすい公共交通であることが望ましい。

利用者代表委員

バスターミナルまで移動するよりも病院の方が近いため、通院時は主にタクシーを利用しているが、中心部へ行く際にはバスを利用している。

議長

買い物や通院でも便利になるように公共交通計画に反映していきたい。

(4) 地域公共交通計画（地域間幹線系統）の承認について

資料4－1～5－3に基づき、事務局・が説明

《補足説明》

秋田中央交通株式会社

乗務員不足による減便：昨年度および一昨年度は便数を維持してきたものの、運転手不足が深刻であり、4月から五城目線、10月から追分線、太平線で減便せざるを得ない状況である。

現状では退職者と採用者の人数が均衡しているため、これ以上の減便を避けるべく努めている。路線の維持に向けて、積極的な利用により協力をお願いしたい。

秋田中央トランスポート株式会社

乗務員不足と高齢化：依然として乗務員不足と高齢化が課題であり、これが五城目線や八郎潟・五城目線の減便の要因となっている。また、若手乗務員（30代）の退職もあり、高齢の乗務員が退職した際の人員を補うため、継続して募集を行っている。

不足していた運行管理補助者については、年明けから各営業所で1名ずつの採用があり、状況は落ち着いてきている。今後は講習等を経て戦力となることが期待されている。

主に中古車両を運用しており、乗りやすいと好評なノンステップバスの割合はまだ少ないものの、今後も中古市場に条件に合う車両が出た際には導入を進めていく方針である。

《意見・質疑等》

特になし

《議 決》

「地域公共交通計画（地域間幹線系統）」は承認された。

4 その他

《情報共有・質問等》

特になし

5 閉 会