

# 地方都市におけるタクシーを活用したオンデマンド交通 —秋田市エリア交通について

日野 智 秋田大学大学院理工学研究科

## 1. はじめに

令和3年3月、秋田市は「第3次秋田市公共交通政策ビジョン（秋田市地域公共交通計画）」を策定した。地方都市の多くと同様に秋田市も高齢化や人口減少の進行、市街地の拡散と低密度化といった課題を抱えている。市の総合都市計画では多核集約型のコンパクトシティの実現を目指すこととしており、平成29年度には「秋田市立地適正化計画」を策定し、その中では持続可能な公共交通網の形成とその確保・維持のための公共交通の利用促進・効率化を進めることとしている（図1）。

このような状況で、「第3次秋田市公共交通政策ビジョン」は多核集約型コンパクトシティの実現に向けた公共交通網や市民の足としての持続可能な公共交通のあり方も含め、誰もが自由に最適な移動手段を選択できる秋田市の実現に向けて策定されたものである。ビジョンでは、鉄道を骨格、路線バスを大動脈とし、タクシー等小型車両による面的な移動手段（毛細血管）と位置づけた乗換を前提とした路線網の構築に向けた検討を進めることとしている。すなわち、バスのみで公共交通網を支えるのではなく、鉄道やタクシーなど、多種多様なモードを組み合わせることで持続可能な公共交通ネットワークを再構築することを意図している。その一つとして、タクシーを活用したオンデマンド交通を導入している。



図1 第3次秋田市公共交通政策ビジョンにおける交通網の全体像

## 2. タクシーを活用した秋田市のオンデマンド交通

タクシーを活用した新たな交通手段として、秋田市では「買物タクシー」事業を実施し、令和3年11月から実証運行を開始している。これは、タクシー事業者やスーパーマーケット等と連携し、自宅と商業施設までの間に乗合タクシーを運行するものである。

買物タクシーに続き、秋田市で導入されたオンデマンド交通が「秋田市エリア交通」である。買物タクシーと同様に、

タクシー事業者と連携した乗合タクシーであるが、特定の施設を目的地とするのではなく、あらかじめ定められた乗降場所の間を予約に応じて運行されるものである。バス路線が縮小された秋田市大住・仁井田・御野場地区を対象とし、令和5年2月に実施した実証実験を経て本格運行に至っている。

買物タクシーもエリア交通もそれぞれの運賃（300円/人・回）と正規のタクシー運賃との差額を秋田市が負担している。エリア交通ではAIによる配車を導入しており、当初は乗車直前まで予約が可能であった。その後、運行時刻を設定し、乗車1時間前までに予約をする方法へと変更された。一般的なAIオンデマンド交通とは異なる運用であるが、タクシーは予約がある場合はエリア交通として運行し、予約がない場合は通常のタクシーとして営業することを可能としている。このように、タクシー事業者がエリア交通に参画しやすい仕組みを取り入れている。

買物タクシー・エリア交通のいずれも乗合交通であるが、乗合による利用はさほど多くない。これまでに実施した意識調査の結果からは、市民がエリア交通を「安価に利用できるタクシー」と認識している可能性が示唆される。そのため、エリア交通を従来とは異なる交通手段として認識してもらい、新たな利用方法を開拓し、周知する必要がある。

## 3. おわりに

秋田市では第3次秋田市公共交通政策ビジョンに基づき、小型車両による地域の面的な移動手段として、エリア交通を市全域に拡大する意向であり、現在、複数の地区で運行が開始されている。また、ビジョンではバス路線網の再編も掲げられており、新たなバス路線網の検討も進められている。鉄道や路線バスとエリア交通とを合わせた新たな公共交通ネットワークの構築が求められており、今後、エリア交通は地域における重要な交通手段となる。

令和7年5月に秋田市の大手タクシー事業者が事業を停止し、自己破産申請の準備に入った。それに伴い、当該事業者が運行を担っていた地区における買物タクシー・エリア交通の運行が休止され、早期の運行再開が求められる事態となっている。地方都市における公共交通にとって、事業の継続性も重要な要素であり、利用者と同時に、運行事業者にとっても望ましい交通であることも期待される。

### <参考資料>

- 1) 第3次秋田市公共交通政策ビジョン（秋田市地域公共交通計画）：秋田市，2021年3月