

## 平成30年度 第5回横手市地域公共交通活性化協議会 会議録（概要）

日 時 平成31年1月25日（金） 13:30～15:00

場 所 横手市役所本庁舎 2階 第一会議室

出席者 19名（随行者3名）

欠席者 3名

事務局 3名

### ○開 会

事務局 これより第5回横手市地域公共交通活性化協議会を開会する。

### ○会長あいさつ

大変お忙しい中、ご出席いただき、感謝申し上げます。

前回の協議会では地域公共交通網形成計画案について、活発なご意見をいただいたが、今回はその際の発言内容を踏まえた資料を準備している。本日の協議会の中で計画の素案を取りまとめ、来月からのパブリックコメントや議員説明につなげていきたい。

地域公共交通網形成計画案について、忌憚のないご意見を出していただきたく、よろしくご審議のほどお願いする。

### ○議事

議案第1号 「横手市地域公共交通網形成計画（案）」について  
（事務局から計画案や資料1に基づき説明）

会長 ただいまの事務局の説明に対し、ご質問、ご意見等をお願いしたい。

井上委員代理 前回の資料と比較すると路線バスの目標値が下方修正されているが、この目標値はあくまでも計画上の数値であり、羽後交通としては、今より一人でも多くの方に乗車していただきたい意向であるため、その点については、ご理解いただきたい。

長澤委員代理 「事業例」という言葉に対して、市民の皆様がどのようなイメージを抱くか気になる。「想定事業」や「検討事業」など、別の表現にした方がいいのではないか。

事務局 「想定」や「検討」などの表現も考えたが、そこまで踏み込んだ記載はできないと判断し、事業例とした。本来は調査等を経てある程度の方向性ま

で盛り込んだ計画がいいとは思いますが、まずは現状の課題等を整理し、今後課題の解決に取り組んでいくという内容となっている。

会長 「事業例」という表現にすると、具体的に実施するものとして捉えられる懸念があることから、「参考事業例」などの表現にしてはどうか。

伊藤委員 「事業例」という記載では、実際に検討や実施しているのかという意見が出る可能性がある。検討する案として、このような例があるということが分かるような表現にした方がいい。

事務局 記載内容の表現について検討する。

高橋忠信委員 P 1 3 に赤字路線の 1 人当たり送迎費用が 3 9 円となっているが、これで赤字になるのはどうしてか。パブコメを実施すれば数字に疑問を持つ方もいると思うので、確認をお願いしたい。

事務局 再度数字を検証し、表現を修正する。

高橋忠信委員 P 1 5 の代替交通で上の表の 1 人当たり送迎費用が 2, 9 3 9 円となっているが、下の文章では 3, 7 0 0 円と記載されており、問題はないか。

事務局 市の代替交通は計 4 路線あるが、大森線は予約に基づいて運行しており、他の定時定路線とは違う形態となっている。そのため、上の表は 4 路線の平均費用で、下の文書では定時定路線の 3 路線の平均費用として記載している。なお、ただの誤植とも捉えられかねないため、見せ方を工夫したい。

伊藤委員 P 1 5 の最後の文書で「2 1 ページ」とあるのは、「2 2 ページ」の間違いではないか。

事務局 参照先のページが間違っている箇所が他にもあるので、あわせて修正する。

宇佐美委員 具体的な対策に関する記載が少ないと感じるが、計画としてはこれで完了となるのか。

事務局 計画として記載する内容はお示しのとおりで、来年度以降に具体的な対策を実施していきたい。

- 長澤委員代理 来年度は実施すべき事項が多くかなり大変な作業になる。本来は計画策定前に調査等ができれば良かったのかもしれないが、立地適正化計画などの策定スケジュールとの関係もあるので、これから具体的な対策を実施し、現行制度も含め、市民の皆様への幅広い情報発信に努めることで、理解していただけるようにすればいいのではないかと。
- 井上委員代理 P 3 2、3 3の事業例については、実施する場合にはこのような例があるという参考資料にとどまるのか、それとも事業例から優先順位を付けて実施していくというものなのか。
- 事務局 優先順位を付けて実施していくものではなく、参考事業例として記載したに過ぎないので、表現を修正する。
- 伊藤委員 交通不便エリアについては、何か特別な交通手段を取り入れない限りは、解消されないのではないかと。
- 事務局 全体を俯瞰したときに公共交通の網がかかっている交通不便エリアがあるが、その交通不便エリアについては、何らかの手段により解消を図っていきたいと考えている。
- 伊藤委員 そもそも交通不便エリアの解消を目指すのではなく、デマンド交通などもあるので、交通不便エリアはそのまま残してもいいのではないかと。
- 事務局 デマンド交通という制度はあるが、長距離になるとその分お金も必要となるので、新たな交通手段の導入も検討し、交通不便エリアの解消を図っていくという趣旨で記載させていただいた。
- 高橋俊貴委員 P 2 7の事故の件数について、6 5歳以上の運転者が関わっている事故ではなく、6 5歳以上の運転者が起こした事故という意味であれば、数字に問題はない。
- 事務局 「6 5歳以上の運転者が起こした」という表現に修正する。
- 柴田委員 大雄から大森に行く際にデマンド交通は利用できるのか。
- 事務局 利用できる。

- 柴田委員           また、利用者がタクシーを利用する際に、デマンド交通を知らない方に、デマンド交通という制度の案内やアドバイスはしているのか。
- 佐藤委員           1時間以上前の予約が必要とはなるが、デマンド交通についても案内はしている。
- 柴田委員           デマンド交通についても周知をすれば、もっと利用者が増えてくると思うので、広報にも力を入れていただきたい。
- 事務局             今年度から集落ごとにデマンド交通の説明会を実施している。いきいきサロンなど集まる機会に声をかけていただければ、出向いて説明をするので、よろしくお願ひしたい。
- 高橋誠一委員      山内でも何回か説明会を開催してもらい、その説明を受けて何人かで実際にデマンド交通を利用して見たそうだが、横手地域のタクシー会社に三又から山内の診療所までの短距離の利用でお願いするのは、大変申し訳ない気持ちだったと伺っている。また、コミュニティやデマンドなどのカタカナにも抵抗があるようだ。さらに、現在では家の玄関から病院の玄関までの移動に慣れてしまっており、家からバス停まで歩いて行き、バスを降りてから病院まで歩いていくという習慣がなくなっている。
- 事務局             デマンドという仕組みが分からないという話はよく聞くが、その場合にはまずはタクシー会社に電話をして利用していただきたいと説明している。また、近距離の利用では申し訳ない気持ちになるのかもしれないが、是非皆さんで利用していただきたい。バス停まで歩くこともお願ひしたい。
- 高橋忠信委員      P31の交通不便エリア数の削減で、「雄物川北エリア」を最優先解消エリアと位置付けとあるが、この表現では雄物川住民は何か新たな交通手段が導入されると期待するだろうし、他のエリアの住民は何番目になるかなど反応があることが予想されるが、その際はどのように対応するのか。
- 事務局             意見があった場合には、検討課題としか回答ができないと思うが、誤解を与えかねない表現になっているので、修正する。
- 会長               以上を持って、本日の審議は終了する。

○その他

事務局 今後のスケジュールについて、本日のご意見を踏まえ計画案を修正した後、パブリックコメントや議会説明を実施し、次回の協議会は3月19日(火)を予定しているので、よろしく願います。

加賀谷委員 提案一覧の資料の中にも、運転手不足が問題である旨が記載されているが、現状はどうなっているのか。

井上委員代理 運転手不足は5年ほど前から続いており、県内のバス会社3社では運転手不足の他、運転手の高齢化も進んでいる。羽後交通では、健康管理として高齢者には年2回の健康診断の義務付けや夜間運行、長距離運行への配慮など、様々な対策を実施している。また、最近の採用は20代から40代の若い方からの応募がなく、50代が中心となっている。大型免許の取得費用を全額助成し、3か月の研修を積んで、現場で働いてもらっている。新聞等でバスの事故が大々的に報じられることで、バスの運転手は3K(きつい・汚い・危険)というイメージが植え付けられてしまっているため、学校側は生徒にバスの運転手は勧められないという話も聞く。スクールバスの運転手の高齢化により、バス会社間のみならず、行政とも運転手の取り合いになっている。あらゆる業界で人手不足に陥っているため、他の業種との人材の取り合いになっており、深刻な問題である。運転手は人の命を背負って安全第一で運転しており、昔は使命感やプライドを持っている方が多くいたが、今はそこまで命がけで運転しようとする方が少なくなった。東京で運転免許を取る方はほとんどいないし、田舎でも大型2種免許を取る方も少なくなり、昔と環境が大きく変わった。運転手は365日いつでも募集しているので、よろしく願いたい。