

令和6年度第4回横手市地域公共交通活性化協議会 会議録（概要）

- 日 時 令和7年3月14日（金）15:25～16:40
- 場 所 横手市役所本庁舎 2階 第一会議室
- 出席者 委員18名（うち代理出席5名）
- 欠席者 委員4名

【概 要】

1. 開 会

2. 会長あいさつ

本日はお忙しいところお集まりいただき御礼申し上げます。

やっと春らしくなってきた、もう朝早くに除雪しなくてもよさそうな状況であり、安心して
いるところではあるが、本日は今年度4回目の協議会ということで、規約等の改正についてご
協議いただきたい。大きく何か動くというわけではないが、今後、運賃協議を行うにあたっ
てこれまでと協議の仕方が大きく変わるということで、若干ややこしい内容かもしれないが、
担当から説明させてもらうので、委員の皆様においては理解していただいたうえで、前に進め
てもらえればと思う。また、その他の案件「横手市循環バスの運行ルートの見直しについて」
は、本日運行ルートを決めるわけではない。こういった方向性で見直していかなければならな
いのではないか、ということをご説明するので、この点もご理解いただければと思う。本日は、
ご協議についてよろしくお願い申し上げます。（横手市 村田副市長）

3. 議 事

（1）横手市地域公共交通活性化協議会規約等の一部改正等について

事務局より資料に基づき説明

○議案第1号と議案第2号は、大きく関連しているため、委員の皆様からの質問については、
議案第2号の説明のあと一括して頂戴することとする。（横手市 村田副市長）

（2）横手市地域公共交通活性化協議会運賃協議分科会設置規約について

事務局より資料に基づき説明

Q. 新しい路線を設定しようとする場合は、どのような協議の仕方になるのか。

（横手市 村田副市長）

A. 運行ルートの設定や運行ダイヤの設定などについては、こちらの地域公共交通活性化協
議会において協議を行い、運賃及び料金については、運賃協議分科会で協議することとな
る。（事務局 細谷）

Q. 横手デマンド交通の運行事業者は 8 者ということで、今後料金改定する際は、事業者ごとに 8 回も運賃協議を行うとのことだったが、複数の交通事業者がいる場で運賃協議すると独占禁止法に抵触してしまうからこのようなかたちになるのか。

(秋田県ハイヤー協会 横手湯沢雄平支部 赤川委員)

A. 複数の交通事業者がいるなかでの運賃協議が確定的に独占禁止法に抵触する、というわけではないが、そのような状況について公正取引委員会から指摘される可能性もあるため、交通事業者とは個別に運賃協議を行うのが得策である、といったような背景で法律が改正されたものと伺っている。(事務局 田口)

A. これまでも運賃に関しては、この協議会の場で決を採っていたが、実際は事前に自治体側が交通事業者などの関係者と調整して、そこである程度の合意形成ができてからこの協議会の場でその内容を決定していた。地域交通会議ではずっとそのようなやり方であったが、活性化法に基づく活性化協議会に鞍替えした際に、地域公共交通計画を作成するというので、鉄道事業者をはじめとして様々な交通事業者が協議会のメンバーに加わった。会議体の構成員がこれまでのようにバス事業者とタクシー事業者だけであれば独占禁止法に抵触するといった感覚はなかったが、多種多様な交通事業者がいるなかで運賃を決めるとするのは、カルテルにあたるのではないかと指摘を受けた経緯があり、国土交通省としては、このような協議会の場で、交通事業者が結託して不当な運賃を設定するといったようなことはないとわかってはいるものの、そういった指摘を外部からされないように、法律を改正したところである。なお、この協議会でも運賃に関して決を採ることはできないものの、意見を聞くことは可能である。協議会において、このくらいの運賃が妥当ではないかと意見交換することも可能ではあるが、その内容を決定することはできないということをご理解いただきたい。

横手デマンド交通に関しては、複数事業者により運行されているものであり、その点事業者同士が結託して決定した料金ではないということを担保するために、一者ずつ運賃協議を行うことになる。

(秋田運輸支局 會田委員：代理出席 松原首席運輸企画専門官)

→以上の質疑応答を経て、議案第 1 号、議案第 2 号ともに原案のとおり承認。

4. そ の 他

(1) 横手市循環バスの運行ルートの見直しについて

事務局より資料に基づき説明

Q. このルート見直しというのは地域住民から要望に基づくものか。

(雄物川地域 宇佐美委員)

A. 追廻地域などから循環バスのルートを当該地域まで伸ばしてほしい、といった要望はいただいている。(事務局 大友)

Q. 要望する側の気持ちもわからなくはないが、時として現実的でないものを望む場合もある。要望を聞くのは大切なことではあると思うが、交通事業者の状況など諸般の事情を解決しなければならない場合が多く、要望を実現するというのは本当に大変なことだと思う。

(雄物川地域 宇佐美委員)

A. 横手地域に限らず、様々な地域から、こういったものがあると便利だと、そういったお話はいただいている。では、それを手当てしたところで本当に利用するのか、といったことに関しては、過去にほとんど利用されなかった事例もある。昨年度、地域要望に基づいて運行を始めた乗合タクシー「角間川線」について言えば、要望はあったもののほとんど利用されなかったため、一年の運行期間をもって廃止したところである。今回の循環バスの運行ルート見直しについては、将来を見据えてどういったかたちがいいのかを探る実験的な側面もあり、今であれば横手北中・北小周辺は非常に住宅が増えているが、比較的年齢層が若く、一方で南側については比較的高年配の方が多く住んでいるということで、そういったことを踏まえながら循環バスを動かしてみて、どの程度需要があるのか掘り起こしをしたいと考えている。羽後交通からは運転士不足ということも聞いているので、今回の実証実験に関しては運行本数を増やすのではなく、現行の 10 便のうちの一部を別のルートにしてみ、状況を見極めたいと考えている。その結果によっては、現状の運行体制に戻す可能性もあり、そういったところも含めて実証実験を行わせていただければと思う。我々としても、乗っていただいて初めて投資する価値が見いだせるものと考えているので、その点はシビアに見定めていきたいと思う。

(事務局 大友)

Q. 循環バスについては、1 月にフィーダー系統の国庫補助に係る事業評価を行ったところであるが、現状において目標を達成できている路線であった。そういった状況であっても、将来を見据えて実証実験を行うのは大事なことだとは思いますが、本格的にルートを見直すことになった場合は、フィーダー補助の路線が変わるため、場合によっては補助要件を満たさなくなるといったリスクがあることも認識していただきたい。また、今年度、国土交通省としては「交通空白」解消本部を設置し、交通空白の解消に力を入れて取り組んでいる。その一環で交通空白のリストアップ調査を各自治体をお願いしているところであるが、今説明のあったエリアをリストアップしてもらって、現状は緊急対策事業として補助メニューもかなり拡充しており、実証実験の財源としても活用できるため、もしエントリーしていないようであれば実証実験に係る補助金の活用も検討していただきたい。

(秋田運輸支局 會田委員：代理出席 松原首席運輸企画専門官)

A. 活用できる補助メニューはぜひとも活用させていただきたいと思う。交通空白ということに関しては、時間的な側面からの交通空白もあると考える。当市においては、いわゆる夜の時間帯が交通空白のような状態になっているので、そういったところも含めて市の公共交通全体についてこれからも議論していければと思う。(事務局 大友)

(2) 東北新幹線と秋田新幹線の車両分離に関するお詫び

奥羽本線新庄～院内間の運転再開についてのご報告

東日本旅客鉄道株式会社秋田支社 小田原担当部長より説明

(3) 路線バスの運賃改定について

羽後交通株式会社 金谷営業担当次長より説明

5. 閉 会

以上