

令和8年度 第2回横手市地域公共交通活性化協議会

日 時 令和8年6月25日（木）15:00～16:30

場 所 横手市役所本庁舎2階 第一会議室

次 第

1. 開 会

2. 会長あいさつ

3. 議 事

議案第1号 横手市地域公共交通計画の一部改訂について

資料1

議案第2号 令和9年度地域公共交通計画（地域内フィーダー系統）
認定申請（案）について

資料2

4. そ の 他

① 横手市循環バス運行ルート等の見直しについて

資料3

② タクシー運賃改定に伴う横手デマンド交通の対応について

資料4

5. 閉 会



令和 8 年度第 2 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 8 年 6 月 2 5 日（木） 1 5 : 0 0 ~ 1 6 : 3 0
- 場 所 横手市役所本庁舎 2 階 第一会議室
- 出席者 委員 1 1 名、代理出席 5 名、随員 1 名、事務局 4 名、計 2 2 名
- 欠席者 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。つい先日、第 1 回を開催したように思うが、今年度はこのペースで開催することになるので、ご協力をお願いしたい。今回の議事は公共交通計画の改訂と地域内フィーダー系統認定申請についての 2 件となる。初めてお聞きになる委員の方もいると思うので、フィーダーとはということもご説明させていただく。その他として、循環バス運行ルートの見直しについて、実際にバスを走らせてみて不具合のあった部分を修正したものをお示し、10 月からの運行開始に向け議論を深めていきたい。また、タクシー運賃が改定されており、デマンド料金の改定に向けて、委員の皆様から忌憚のないご意見をいただきたい。（会長）

3. 議 事

議事に先立ち、「フィーダー系統」の概要について事務局より説明。

（1）議案第 1 号 横手市地域公共交通計画の一部改訂について

事務局より資料に基づき説明。

Q. 今回削除する「朝日が丘上台 9・10」は路線として廃止になるということか。（県交通政策課（代理出席））

A. 「朝日が丘上台線 9・10」は起点が横手駅東口、終点が横手バスターミナルとなっている。「朝日が丘上台線」は朝日が丘から上台を結ぶ路線となっており、今回廃止となる系統はそれよりも短い区間であるため、減便という扱いになる。（事務局）

Q. 循環バスのルートに組み込まれるため、将来的にも補助を受ける見通しはないということでしょうか。（県交通政策課（代理出席））

A. お見込みのとおり、「横手市循環」に組み込まれるため、「朝日が丘上台線 9・10」として補助を受けることはないという認識である。（事務局）

Q. 「ふるさと村線」についても同様に「横手市循環」に組み込まれるということか。(県交通政策課(代理出席))

A. お見込みのとおり。(事務局)

Q. 「ふるさと村線」という名称自体は残るのか。(県交通政策課(代理出席))

A. 廃止となるので名称は残らない。羽後交通からは、有事の迂回路として使用する可能性があるため、運輸支局への廃線の手続きは行わないと伺っている。(事務局)

Q. 県の施設を冠した直通の路線がなくなること、検索してもヒットしないなど、観光客にとってわかりづらくなってしまう懸念がある。(県交通政策課(代理出席))

A. 現在の「ふるさと村線」は土日祝日のみ、1日4本運行しており、増便の相談をいただいたこともあった。今回、循環バスのルートに組み込むことで、毎日、かつ1日10本とこれまでの倍以上運行することができる。おっしゃるとおり、PRの方法については工夫する必要があるので、会社HPやふるさと村での周知など、今後ご協力いただきたい。(羽後交通株式会社(代理出席))

→ 以上の質疑応答を経て、原案どおり承認。

(2) 議案第2号 令和9年度地域公共交通計画(地域内フィーダー系統)認定申請(案)について

事務局より資料に基づき説明。

Q. フィーダー補助対象の系統が減少するため、市負担額のR9目標値も減少すると説明があった。廃線になる系統を除いたR7実績値とR9目標値を比較したいので、把握していれば教えていただきたい。(県交通政策課(代理出席))

A. 議事録と合わせて後日お示しする。(事務局)

→ 以上の質疑応答を経て、原案どおり承認。

<回答>

R9目標値 30,743 千円に対し、廃線になる系統を除いたR7実績値は 35,560 千円。

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. 羽後交通金谷次長へ質問する。見直し後のルートでの運転手の負担が増えるように感じるが、率直なご意見を伺いたい。(雄物川地域利用者代表)

- A. 1本の所要時間について、現在のルートは1時間40分だったのに対し、見直し後は1時間以内に短縮され、運転手の負担が軽減される。さらに議案第1号であったとおり、廃止する朝日が丘上台線の分の運転手が確保できるようになるので、現在よりも運行の負担は減る見込み。(羽後交通株式会社(代理出席))

(2) タクシー運賃改定に伴う横手デマンド交通の対応について

事務局より資料に基づき説明。質疑は特になし。

補足：デマンド交通及び循環バスの運行主体は法定協議会であるが、運賃については運賃分科会での決定となる。運賃分科会では、各地域代表8名＋各タクシー事業者入れ替わりで協議を実施する。

(3) 今後のスケジュールについて

事務局より説明

次回は7月30日(木)を予定している。運賃分科会を開催した後、法定協議会を開催する。

5. 閉 会

以上