

令和5年度 第2回横手市地域公共交通活性化協議会

日 時 令和5年6月28日（水）13:30～15:00

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. 報 告

令和4年度デマンド交通・循環バス・公共交通利用回数券の実績について

報告①

4. 議 事

議案第1号 令和6年度横手市生活交通確保維持改善計画(案)について

資料1

議案第2号 横手市地域公共交通計画策定に係る具体的なスケジュール

及びアンケート調査の概要について

資料2

5. そ の 他

鉄道利用に関する状況説明（東日本旅客鉄道株式会社秋田支社より）

タクシー運賃改定に伴う横手デマンド交通の利用料金に関する対応方針について

参考資料

6. 閉 会



令和 5 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 5 年 6 月 28 日（水）13：30～14：53
- 場 所 横手市役所本庁舎 2 階 第一会議室
- 出席者 委員 14 名、代理出席 4 名、随員 4 名、事務局 4 名、
オブザーバー 3 名 計 29 名
- 欠席者 4 名

【概 要】

1. 開 会

※「横手市地域公共交通計画策定業務委託」の受託者であるランドブレイン株式会社からの出席者 3 名を紹介

2. 会長あいさつ

まず、委員の皆様には大変お忙しい中、本日まで出席いただいたことに御礼申し上げます。

世の中がアフターコロナに向かって進みだし、行動制限もなくなりこれからだと思っていたが、先日の新聞報道によれば第 9 波がきているという話もあり、簡単に終わったという話にはなかなかならないものだなと感じるので、委員の皆様におかれても十分気を付けていただければと思う。

また、梅雨の時期であるが、ここ数年はどんより雨雲の空が続くというよりも晴れている日に急激な雨が降りそれによって水害等が発生することがあり、万が一そういった災害となると公共交通にとっても難しい問題が出てくると思われるので、その際は対応をよろしく願いたい。

さて、その公共交通だが、先日の G7 交通相会合でも地域公共交通の話題が出たようで、テーマは「誰もがアクセス可能で持続可能な交通」とのことだった。主催国の日本としては、このテーマについて他の国々がどのように取組んでいるかをまとめたかったものと思われるが、過疎地の公共交通に特化した意見というのは特になかったようだ。専門家の話によれば、日本以外の国々では過疎地の公共交通対策というのは既に国主導で実施しているとのことで、そういった立ち位置の違いもあり、危機感は日本が一番高かったようだ。そのような中で、我々は公共交通を今後どうしていくかを形としてきちんとまとめていかなければならないわけだが、その内容について委員の皆様からぜひとも意見を頂戴したいと思う。

本日の協議会については、報告 1 件、議事 2 件、そしてその他についても案件があるとのことで長時間にわたるが、協議をよろしく願いたい。（会長）

3. 報 告

(1) 令和4年度デマンド交通・循環バス・公共交通利用回数券の実績について

事務局より資料に基づき説明。

事務局からの説明の後、羽後交通株式会社 井上事業本部長より循環バスの利用促進に係る取組に関して説明。

⇒循環バスの利用促進策として、2つの取組について報告させていただく。

一つ目は、スーパーマーケットのよねや様とグランマート様で実施している循環バスの割引サービスについて、導入の経緯としては、令和4年2月以降、よねや南店が建て替え工事のため10か月程度休業するとのことで、お客様をハッピーモール店へ循環バスを使って誘導できないかという打診がよねや様からあり、運賃もよねや様で負担するとのことだった。

割引利用の流れとしては、よねやハッピーモール店の前でお客様が降車する際に運転士から「乗車証明書」を配布、お客様は買い物をした後、サービスカウンターに「乗車証明書」と「レシート」を提示すると循環バスの割引券がもらえる、という仕組みになっている。

よねや様でこのサービスを開始してまもなく、グランマート様でも同様のサービスを導入したいとの打診があり、今現在「よねやハッピーモール店」と「グランマート横手店」の2店で循環バスの割引サービスを継続して実施いただいている。このサービスの利用者について、詳細な人数はこの場で申し上げられないが、相当数のお客様に利用していただいている。

次に、循環バスに特化したものではないが、路線バスのキャッシュレス決済 PayPay 導入についても報告させていただく。他社では、ICカードの導入を進めているところもあり、当社にも各方面から声掛けがあったものの導入費用等があまりに高く、その一方で PayPay であれば QR コードをバスの車内に設置するだけでよいとのことで導入したものである。利用者数は想定以上に伸びており、令和4年度は、当社の全路線のお客様の中で、延べ人数であるが、28,802人のお客様に利用していただいた。令和3年度は約7,000人程度だったが、そこから約4倍増えており、非常に好評をいただいていると認識している。

このような利用促進策をもってなんとか利用者数を増やそうと取組んでいるが、これからもお客様の利便性が高まるよう様々な利用促進策を実施し、その周知徹底に努めるが、ここにいる皆様にもぜひ循環バスを利用していただければと思う。

Q. デマンド交通について、以前国交省の勉強会に参加した際、デマンド交通がただの格安タクシーになっているのではないか、という指摘があった。そういった視点も踏まえ、この実績を見たが、横手市では高齢者の移動手段になっており、非常によい高齢者支援策になっていると思った。その一方で、利用者の中には幼児・小学生、その同伴者も見られデマンド交通は、子育て支援策としても機能しているのではないかと考える。子育て支援策として、デマンド交通を生かす、それを経営企画課だけでなく他課も含めて協議する余地があると思われるがいかがか。(雄物川地域利用者代表)

A. 幼児・小学生の利用者数は、他の年代に比べるともちろん少ないが、横手市の場合は、

横手地域以外ではスクールバスが運行しており、横手地域での利用が多いのではないかと考えている。デマンド交通をもっと有効に活用してもらう意味では、高齢者だけに向けた制度というわけではないし、それこそ横手市地域公共交通計画の策定の中で子育て部局と協議するひとつのきっかけになると考えられるため、委員ご指摘のところは内部で部局連携しながら協議を進めていければと思う。そのほか、お気づきの点があれば引き続き教えていただければと思う。(事務局)

Q. デマンド交通の利用者数は減少している一方、循環バスの利用者数は回復してきているとの説明であったが、その要因等について分析はしているのか。(秋田運輸支局(代理出席))

A. まず、デマンド交通について、資料のとおり平成30年度から令和4年度にかけて5,000人ほど利用者数が減少している。現段階においては、やはり人口減少がその主たる要因ではないかと考えているが、今年度計画策定する中においてもその要因についてはしっかり分析していきたいと思う。

循環バスについては、タクシーに比べて新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受け、コロナ禍においては利用者数が大きく減少したものの、少しずつコロナ禍以前の生活様式に戻ろうとする世の中の動きもあり、そのような状況で循環バスを利用しやすい環境が整い、また羽後交通様の利用促進策も相まって、利用者数が回復してきたものと考えている。(事務局)

→ 以上の質疑応答を経て、報告終了。

4. 議 事

(1) 議案第1号 令和6年度横手市生活交通確保維持改善計画(案)について

事務局より資料に基づき説明。

Q. さきほど、報告で説明のあった令和4年度のデマンド交通の利用者数と今回の計画案に記載されているデマンド交通の令和4年の実績値が異なっているのはなぜか。(県建設部)

A. 報告でお伝えした令和4年度のデマンド交通の利用者数は令和4年4月から令和5年3月までの利用者数の合計であるが、今回の生活交通確保維持改善計画案に記載している令和4年の実績値については令和3年10月から令和4年9月までの利用者数の合計であるためそれぞれの数字が異なる。(事務局)

Q. 生活交通確保維持改善計画案には各公共交通の利用者の目標値が記載されているが、人口が減少していく中で公共交通の利用者数も減っていくと考えられるが、そういった状況の中で年々利用者数が増えていくという目標値はおかしいのではないか。非現実的であり、見直すべきと考えるがいかがか。(雄物川地域利用者代表)

A. さきほどの報告においてもデマンド交通の利用者数が減少していることは説明したばかりであり、委員ご指摘のとおりではあるが、生活交通確保維持改善計画における利用者数の目標値については、横手市地域公共交通網形成計画に基づいて設定したものである。仮に年々利用者数が減少するような目標値を設定した場合は、網形成計画自体の存在意義も問わ

れることになるため、あくまでも生活交通確保維持改善計画における利用者数の目標値については、網形成計画を遵守し設定することをご理解いただきたい。今年度策定する横手市地域公共交通計画においては、委員ご指摘の点も踏まえ、目標値の設定の仕方を検討していきたいと思う。(事務局)

Q. 事務的な面も踏まえて理由は良く分かるが、現実を把握していないと思う。今、直せる部分は直さないといけないのではないか。目標を達成する、しない以前の問題であって、虚偽の数字で国に申請することになるのではないか。(雄物川地域利用者代表)

Q. 網形成計画を策定した時点において、それをどのように説明したのか、その点について再度説明していただきたい。(県振興局 総務企画部)

A. 目標値の設定の仕方について記載された網形成計画の P.31 を抜粋して、本日資料としてお配りしているが、例えばデマンド交通について、網形成計画を策定した平成 30 年頃はデマンド交通の本格運行から 4 年が経過し、その間約 3% ずつ利用者数が増えていたこともあり、それを維持していきたいという思いで 3% 増加させるという目標値の設定の仕方とし、現状もそれに準じて目標値を設定している。これまでの制度というのは、例えば対象期間が 5 年間の網形成計画がある一方で、生活交通確保維持改善計画のように毎年、補助金に係る計画を国に提出していたが、それが今、我々が策定しようとしている地域公共交通計画と補助制度を連動させなければならないと国からアナウンスされ、実際にそのような法改正もされているので、これから策定する地域公共計画においては、そのような観点から、また委員ご指摘のことも踏まえて目標値の設定の仕方について検討していきたいと思う。(事務局)

→以上の質疑応答を経て、原案どおり承認。

(2) 議案第 2 号 横手市地域公共交通計画策定に係る具体的なスケジュール及びアンケート調査の概要について

事務局より資料に基づき説明。その後質疑応答。

→質疑応答は特になく、原案どおり承認。

5. その他

・鉄道利用に関する状況説明

東日本旅客鉄道株式会社秋田支社より動画を用いて説明

Q. そもそもの北上線の本来の目的とは何だったのか、そこに立ち返るべきではないだろうか。その目的を忘れて各駅の乗降人数だけ取り上げているようにみえる。先日、勉強会に出席したときに聞いた話だが、JR 東日本管内の赤字路線で、廃止が検討されている沿線人口は約 1 割しか減少していないにも関わらず、利用者は約 3 割減っているということを聞いた。つまりこれは、JR 側の運営の仕方が悪いのではないか。本来の目的に即して運行しているのか、また、運営の仕方も再度考えた方が良いと思うがいかがか。(雄物川地域利用者代表)

A. 北上線の開通当時の目的というのは当然あるが、沿線地域の人口減少の割合よりも利用者数の減少割合が大きいという話については、確かにそのようなデータもある。この点については再考したいと思う。状況としてはまさに負のスパイラルに陥っていて、利用者数に応じて運行ダイヤを組んでいるが、それによってむしろ不便になって、さらに利用者数が減少している。こういった点も踏まえ、皆様からの意見も頂戴しながら様々な検討をしていきたいと思う。それとやはりマイカーの利用というのが、鉄道利用者数減少の要因であることは否めないと考えている。(東日本旅客鉄道株式会社秋田支社(代理出席))

Q. 北上線の高校生などの通学による利用実態は把握できているか。(横手地域利用者代表)

A. 相野々駅から横手に通学されている方は8人程度であり、ある程度利用実態は把握している。(東日本旅客鉄道株式会社秋田支社(代理出席))

○ 今の動画をみると非常に厳しい数字が並んでいると思ったところだが、先ほど議案第2号で説明のあった公共交通計画の市民アンケート概要に関連して、公共交通の効果的な利用促進策という観点で市民のニーズをうまく把握して、選択制のある利用促進策を進めていくというのが必要ではないかと思った次第である。

また、小中高生の利用実態をある程度、把握されているとのことだったが、我々としても学校を回りながら鉄道の利用実態を把握して、鉄道の利用促進につながるような方策を検討していかなければならないとも思った。(県交通政策課)

・タクシー運賃改定に伴う横手デマンド交通の利用料金に関する対応方針について

○事務局より説明

⇒タクシー運賃の改定に伴うデマンド交通の利用料金に関する対応方針について、2点了承していただきたい。1点目について、具体案は次回の協議会で示す予定であるが、デマンド交通の利用料金を改定すること、2点目は、デマンド交通の利用料金の改定は、利用者への周知期間及びデマンド交通運行事業者への協定期間が9月末までであることを考慮し、10月1日から実施すること。このことにより9月30日までのタクシー運賃改定によるメーター料金の値上がり分は、協議会の予算で負担することについても併せて了承していただきたい。

➡委員からの意見は特段なく、了承いただいた。

○秋田県ハイヤー協会 横手湯沢雄平支部 事務局長より

⇒タクシー運賃改定の概要については、事務局から説明のあったとおりだが、タクシー運賃については平成19年から改定を行ってこなかった。この間、燃料代からすべてのものが値上がりし、そういった事情も考慮し、東北運輸局の方でも運賃改定を認可したものと思われる。

これにより協議会の方にも負担を強いることになると思われるが、まずはその点について了承していただきたい。

デマンド交通の利用者に関して負担が増えるとの話があったが、自分の会社のお客様は7割以上が70歳以上の高齢者であり、年金生活の1人暮らしのお客様も半数近くいる。そういつ

た中でデマンド交通を利用していただいているが、今デマンド交通を利用しているお客様は必要に迫られて利用している方と、銀行、農協、郵便局そういったところに行くために利用されている方で8割くらいを占めている状況である。お客様によっては、デマンド交通がなくなったら移動の手段がなくなってしまうのではないかとと思われるような方もおり、制度を続けられるよう、料金改定の協議をよろしくお願いしたい。

6. 閉 会

以上