

令和5年度 第3回横手市地域公共交通活性化協議会

日 時 令和5年7月26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. 議 事

議案第1号 自家用有償旅客運送「上畑線」の変更登録について 資料1

議案第2号 横手デマンド交通の利用料金の改定について 資料2

4. そ の 他

バス利用に関する状況説明（羽後交通株式会社より）

タクシー利用に関する状況説明（秋田県ハイヤー協会 横手湯沢雄平支部より）

5. 閉 会



令和 5 年度第 3 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 7 月 26 日（水）13：30～15：10
- 場 所 横手市役所本庁舎 2 階 第一会議室
- 出席者 委員 11 名、代理出席 5 名、随員 3 名、事務局 4 名、
オブザーバー 3 名 計 26 名
- 欠席者 6 名

【概 要】

1. 開 会

2. 会長あいさつ

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

この暑さだが、月、火、水と 3 日続いており、この会議室自体もスッキリ涼しいといえない状況かもしれないが、委員の皆様においては水分をしっかりと取りながらご審議していただきたいと思う。

皆様ご存知のとおり今から約二週間前、大雨が降り県内が大変な状況の中、当市については難を逃れたというかそこまで大変な状態にはならなかったが、秋田市そして五城目町などはいまだに大変な状況にあり、復旧に向けて動いているところである。当市からも給水支援や職員の派遣により現地での対応にあたる予定である。当市についても何もなかったわけではなく、土砂災害や高齢者等の避難はあったものの、それで収まって今回については助かったというのが正直なところだ。そうは言いながらも、皆様も先日の新聞を見てご存知かと思うが、北上線の線路沿いの法面が崩れて不通ということになり、このまま廃線になってしまうのではないかと心配したところであったが、来月の中旬くらいには復旧できるという話を伺ったので非常に安堵したところである。JR には御礼を申し上げたい。

本日の協議会については、議事 2 件、そしてその他についても前回の鉄道の利用状況の説明に引き続いて、バスとタクシーの利用状況などを説明していただくということになっているが、現状をしっかりと把握し、現在策定中の交通計画に結び付けていければと思う。委員の皆様からの忌憚のないご意見を頂戴しながら議事進行していきたいと思うので、よろしくお願いいたします。（会長）

3. 議 事

（１）自家用有償旅客運送「上畑線」の変更登録について

事務局より資料に基づき説明。また、往路（十文字地域行き）に関して、乗車不可エリアにおいて車内に乗客がない場合、運転手の負担軽減や効率的な運行という観点から一部の停留所を省略してショートカット運行を行っていくことについて説明。その後質疑応答。

Q. 滝ノ下地区について、世帯数、人口、個人所有の車両数を教えていただきたい。それと、ショートカット運行した場合で、省略された停留所に乗車したい方がいたらどのように対応するのか教えていただきたい。（県振興局 総務企画部）

A. 滝ノ下地区の世帯数と人口は、令和 2 年度のデータであるが、10 世帯 22 人となっている。また、車両数は把握していない。ショートカット運行については、乗車不可エリアの停留所を省略するものなので、乗車したい方が待っているということはない。（事務局）

Q. この上畑線の利用者の主な利用目的は把握しているか。（横手地域利用者代表）

A. 利用目的に関して直接利用者の方から聞き取りなどを行ったことはないが、ルート上に病院や、増田地域も十文字地域もスーパーがあるので、基本的には買い物や通院が主な目的であると考えている。（事務局）

Q. 資料 1-1 を見ると、運転手が 1 名追加、運転者講習受講済とあるがこの運転者講習はどういった講習なのか教えていただきたい。（大雄地域利用者代表）

A. この運転者講習については自動車学校で行うものだが、自家用有償旅客運送用の運転者講習がある。その中身としては、特別な内容ではないと思われるが、こちらを受講したことがないので詳細までは把握していない。いずれにしても、その受講済証をもって運転手として従事できることとなっている。（事務局）

Q. 運転手が急遽運転できないような状況になった場合、普通運転免許を持っている人が代わりに運転する、というようなシステムではないということか。（大雄地域利用者代表）

A. そのとおりである。（事務局）

Q. 冬期間、菅生地区についてはバイパスを経由するルートに変更するとのことだが、これにより冬期間、例えば高齢の方などが橋を渡って上吉野まで行かないといけなとか、そういった利便性を損なわれるような状況にならないか確認したい。（秋田運輸支局（代理出席））

A. 菅生地区の停留所で止まらないという意味ではない。資料 1-2 の赤いルートに曲がる手前の方で菅生地区の方には乗っていただきたいと考えている。いずれ、滝ノ下から上吉野まではフリー乗降区間という扱いをしており、冬期間については菅生の集落のほうには入らずに、菅生地区の方にはバイパスに向かって曲がる手前で乗車していただく予定としている。（事務局）

Q. そうであれば、特に橋を渡ったりはせず、菅生地区の方にとっては乗降場所が少しだけ移動するようなイメージでよいか。（秋田運輸支局（代理出席））

A. そういった運用を予定している。（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 横手デマンド交通の利用料金の改定について

事務局より資料に基づき説明。その後質疑応答。

Q. デマンド交通の 1 人乗車と複数乗車の割合について教えていただきたい。(横手地域利用者代表)

A. 1 人乗車が約 8 割、複数乗車が約 2 割のところでは例年推移している。なお、質問の意図とは違うかもしれないが、複数乗車が増えると協議会の負担金も増えてしまうものの、制度をうまく活用していただくという意味では、複数乗車による効率的な移動を推進していきたいと思っているので、複数乗車については料金を据え置きとした次第である。(事務局)

Q. 改定料金案において、料金区分を細分化した部分の利用者の割合を教えていただきたい。また、改定後料金案について、例えば 15 キロまで 2,500 円のデマンド料金で移動できたものが 3,800 円となっている。この料金案の設定にあたり利用者からの意見聴取などは行ったのか。(県建設部)

A. 令和 4 年度実績では、10 キロを超えてデマンド交通を利用される方は、1 人乗車の利用者の方のうち、10%強となっている。また、料金案の設定にあたっては時間的な制約もあり、利用者からの意見聴取等は行っていない。(事務局)

Q. 資料 2-1 にデマンドからバス等への乗り継ぎへ誘導したいとあるが、デマンド交通を利用し 10 キロ程度移動した場合、路線バス等に乗り継ぐことが可能かどうか教えていただきたい。(県建設部)

A. デマンド交通を利用されるお客様で 10 キロくらいだとそのまま目的地まで行かれるのがほとんどだと思われる。乗り継ぎするお客様は料金区分でいうと 600 円、800 円あたりの方方で、バスに乗り継いで横手市内や大曲に行っているように思う。10 キロくらいだと大体目的地に着いているような印象だ。(秋田県ハイヤー協会 横手湯沢雄平支部 事務局長)

A. 10 キロというわけではないが、デマンドの構造上、デマンド料金で 500 円から 800 円くらいかければほとんど路線バスに乗り継ぐことができる。それ以上かかるようなところは、先ほど議案にも上がった上畑線や大森地域で言えば別の形のものを走らせて、乗り継ぎできるようにしている。そもそも、そういったものがないと上畑の場合、20 キロはいかないまでも、10 数キロ移動しないと路線バスに乗り継ぎできないので、そういったところには別の手立てをしつつ、そうでないところについては 5 キロ程度の範囲内でデマンド交通をご利用いただいて、路線バスに乗り継いでいただきたい。その範囲を超えてデマンド交通を利用されたいという方については、これまでより利用料金が若干高くなるというのが今回の料金改定である。(会長)

Q. 長距離で利用される方の地域というのは大体どのような場所になるのか。(県振興局 総務企画部)

A. 自分の会社の例で行くと、大森地域から平鹿病院や横手病院に行く方がいて、距離としては乗り継ぎ点(中心部バスゾーン)まで 13 キロ程度である。それと、大曲駅まで行く方がいて、その方だと川西の外れまでデマンド交通を利用して、そこから普通のタクシーの切り

替えるという形だがそれで約 10 キロ程度である。(秋田県ハイヤー協会 横手湯沢雄平支部 事務局長)

- A. 委員が説明してくれた内容について、平鹿病院へ行くまでの間にバス停はあるが、そこで乗り換えをせず、まっすぐ目的地まで行くとなると 10 キロから 15 キロ程度の距離になってしまう。一番近いバス停に行けば 3 キロから 5 キロ程度の距離になり、そこからバスに乗って目的地まで行く、という使い方をするかどうか、こちらとしてはそのように乗り継いでいただきたい、2 つの交通モードを使って目的地まで行っていただきたいところだが、乗り継ぎをせず、そのままデマンド交通を利用し続けた方が楽という方については、今回お示ししている利用料金を負担していただく形になる。こちらの想定と違ってというか、なかなか乗り継ぎというのは浸透しておらず、単純にデマンド交通だけを利用されると、協議会の負担金が増えてしまう要因にもなるため、それぞれの交通モードをうまく活用していただきたいと思っている。(会長)

→質疑応答を経て、原案どおり承認。

4. その他

・バス利用に関する状況説明

○羽後交通株式会社より説明

- Q. 非常にわかりやすい説明だった。これを機会に国土交通省にお聞きしたいのだが、バスに乗車する人だけでなく、運転手、整備士も少なくなり、事業者も苦しい状況になっている現状に対して、技術的・制度上の運用による革新が、国土の広い利用につながってくるなど、地域公共交通に大きな影響を及ぼすことは自明だと思う。今見えている自動運転化をはじめとした技術的革新に関する今後の国の進め方は粗々であっても決まっており、地域公共交通に資するものが今後でてくると思われる。そういったスケジュールや、こういった話し合いが行われている、というようなことで今わかることがあれば教えていただきたい。(県振興局 総務企画部)

- A. 自動運転の実証実験はいたるところで行われており、秋田でも自動運転の実証実験があるというのは聞いている。しかし、バスとなるとお客様を乗せるということではなかなか難しいところもあるが、各地で様々な取り組みが進められているところもあるので、状況を見ながら乗務員不足なども対応していくことになると思われる。ただちにバスで自動運転というのは難しいと思うが、各地で色々な実証等も行われているし、我々としても自動運転に関する働きかけや取り組みを行っているので、実用段階になった際は活用していただきたい。乗務員不足について、我々も周知等は行っている。乗務員不足を補う取り組みは秋田県や秋田県バス協会などに対して働きかけをしつつ、自動運転への支援などを並行して行っていくということになる。中々、すぐに解決できる問題ではできないが、対応していきたいと思って

いる。(秋田運輸支局 (代理出席))

Q. 輸送人員に関して、コロナ禍で出歩かなくなり減っていると思うが、平成 30 年度から令和元年度にかけて、例えば山内線で大きく減っているのは、どのような原因があるのか教えていただきたい。(秋田運輸支局 (代理出席))

A. 山内線に関しては、山内中学校の閉校（横手南中学校への統合）によって定期券の利用がゼロになり、生徒の移動手段がスクールバスになってしまったということが大きな原因である。由利本荘市では、学校の統合によって路線を廃止せざるを得なくなったこともあった。生徒しか乗らない路線であったため、廃止するほかなかった。市の準備したスクールバスで、生徒を送迎することを条件として統合することに判を押す保護者も実際にいるようだ。以前もお伝えしたが、横手北中学校ができる時に路線バスを使ってほしい、学校に乗り入れても構わない、始業時間に合わせてダイヤを変えても構わないということで、教育委員会と学校長に申し入れたところ、スクールバスがあり、またマイカーによる送迎もあって、危ないからバスは敷地内に入らないでほしいと言われ、結局バスの乗り入れはあきらめてしまった。このように学校が統合されるとなると、我々としては路線の存廃が懸念されるというか、生徒はスクールバスで通学するようになり、山内線についてもこのような事情を背景に輸送人員が大幅に減少してしまった次第である。(羽後交通株式会社 (代理出席))

・タクシー利用に関する状況説明

○秋田県ハイヤー協会 横手湯沢雄平支部 事務局長より説明

Q. 先日の秋田市の大雨によるタクシー会社の被害をわかる範囲で教えていただきたい。(横手地域利用者代表)

A. タクシー車両の水没は、9 事業者で 20 両、営業所、車庫の浸水は 2 事業者、大雨の際に営業を中止したのは 8 事業者であった。大雨のために帰ってこられなかった車両が 1 事業者 1 両、また、運行不良として動かなくなってしまった車両が 3 両で、運賃料金メーターのトラブルが 1 両あった。(秋田県ハイヤー協会 横手湯沢雄平支部 事務局長)

● 先日、東京に行った際、3 つの共創、官民の共創、事業者の共創、鉄道、バス、タクシーと同じ公共交通を担っている者でも他事業者との共創、それから広域の共創、横手市だけではなく大仙市、湯沢市、場合によっては岩手県と、そのように様々に共創して、公共交通という移動の利便性を維持するというのが大事だというパネルディスカッションをしてきた。やはり自分たちだけではどうにもならない状況にそれぞれの事業者がなっているというのは、ここにいる皆さんは様々な会議で既に知っていただいていると思う。そういった中で横手市は隣の湯沢市や大仙市、由利本荘市と一緒にあって、この地区の移動をどう確保していくかという、壮大なプロジェクトになると思うが、やはり横手市のことだけを考えるのではなく、バスのことだけでなく、タクシーも鉄道も全部を含めた総合的な判断が必要にな

ってくる非常に高度な議論をしていかなければならない。これから将来にわたってどうしていくかという都市計画も絡んでくる話ではあるが、こういった公共交通会議も福祉分野も教育分野もあらゆるセクションがいっしょになって、企業誘致も然り、そういった全体の話をしていかないと、そもそも人がいなくなってしまう話であって、それだけに共創というのは大事だと思う。やはり、お互いにできることを持ち合ってひとつ前に出るという、そのようにしていかないと先には進めないと思った次第である。（羽後交通株式会社（代理出席））

・鉄道利用に関する状況説明に対してご質問をいただいていた事項の回答及び補足説明

○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. 確認だが、現在貨物の利用はなくなっていると思うが、横手駅で貨物を利用しようと思えば、できるのか。（県振興局 総務企画部）

A. 荷物の積み込みは恐らくできると思われる。（東日本旅客鉄道株式会社秋田支社（代理出席））

・横手市地域公共交通計画策定に係るアンケート調査の実施状況、意見交換会について説明

○アンケート調査の実施状況についてランドブレイン株式会社より説明

○意見交換会について事務局より説明

Q. 意見交換会について、どのくらいの人数で行うのか、コーディネーターは用意するのかなど現時点で想定している規模感や概要について教えてほしい。（秋田運輸支局（代理出席））

A. 規模感については、各会場 10 名から 15 名程度集めたいと考えていて、各地域の地域課に依頼し、参加者を募っている状況である。そのほかにも、広く市民の方に参加していただけるよう「市報よこて」の 8 月号においても参加者募集の情報を掲載する予定である。（事務局）

5. 閉 会

以上