

令和5年度 第5回横手市地域公共交通活性化協議会

日 時 令和5年11月22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 横手市地域公共交通計画の素案について 資料1

4. そ の 他

JR北上線運賃無料キャンペーンの実施報告について

「乗って当てよう！北上線スタンプラリー」の実施状況について

5. 閉 会



令和 5 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 令和 5 年 11 月 22 日（水）13：30～15：05
- 場 所 横手市役所本庁舎 2 階 第一会議室
- 出席者 委員 8 名、代理出席 5 名、随員 5 名、事務局 4 名、
オブザーバー 2 名 計 24 名
- 欠席者 9 名

【概 要】

1. 開 会

2. 会長あいさつ

お忙しいところ集まっていただき感謝申し上げます。本年 5 回目の協議会ということで、例年に比べて倍以上やっているようなかたちだが、あと 1、2 回開催することになると思うのでよろしく願います。

本日案件としては 1 件となっているが、来年度から新たに展開する公共交通計画の全容が今回見えてきたので、中身をご覧ください忌憚のないご意見を頂きたい。本計画は、この場でご協議いただいた後、議会に諮りパブリックコメントまで持っていき、最後に成案となるといった手続きを 2～3 月までの間に行うというかたちになるので、ぜひともよろしく願います。
（会長）

3. 議 事

（１）横手市地域公共交通計画の素案について

事務局より資料に基づき説明。その後質疑応答。

Q. 地域公共交通計画は法律に基づいて作成することになっている。地域交通法の第 5 条に書かないといけないことが規定されており、私のほうで事前にチェックをした。一通り見たところでは法律で書かなければいけないことは概ね記載されているが、補助制度との連動の部分で記載漏れがある。素案については、東北運輸局でも記載漏れがないか確認したうえで最終版にもっていくという流れになるので、後ほど電子データで提供いただきたい。

それと地域公共交通活性化協議会というのは、市町村の公共交通を自ら決める場ということで、今回の地域公共交通計画の審議は横手市の公共交通にとって非常に重要な位置づけとなるものである。横手市が今後 5 年間、公共交通にどのように取り組んでいくのかということとを、特に地域住民の皆様の声を聞きながら、そういった点を今回の計画にしっかり盛り込んでいければということで、皆様からのご意見もよろしく願いたい。先ほど申し上げた

補助制度との連動の部分の修正点については、この協議会の終了後に事務局・コンサルに伝えるので、パブリックコメントの時点で若干追記されている部分もあるかもしれないが、その点についてはご承知おきいただきたい。(秋田運輸支局(代理出席))

A. ご指摘のあった部分、後ほど計画の内容を一定の形式を踏まえ修正することについて、ご了承ください。(会長)

Q. 49 ページの地区交流センター事業との連携という部分について、先ほどの説明の中でサポートが必要な地域があれば、話し合いに行き支援していくという話があった。2024 年度から進めていって 2026 年度から実施するというスケジュールになっているが、このことを地区交流センターの方に周知させるために、地区交流センターにこのようなことをやっていきます、というお知らせをしていくのか、または市報等にこのような形で必要な地域には話し合いの場でサポートしていくとか、周知の方法はどのようにしていくのか。今の時点で構想があれば伺いたい。

それと、横手市全体を眺めても、サポートが必要な地域はある程度分かると思う。そのようなサポートが必要だと思われる地域に、公共交通について勉強会を行うのでいかがでしょうかと投げかけながら進めていくのか、その辺りの考えがあればお願いしたい。(横手地域利用者代表)

A. 地域での公共交通に関する取組については、自発的な動きが出てくるのはなかなか難しいところもあるかと思う。地域によって、公共交通の問題や抱えている悩みも違うので、そのようなところについて、自発的に取り組んでいただけるのであればそれが理想的な形ではあるが、地区交流センターを所管する地域づくり支援課と意見交換をしながらそれぞれの地域の状況をこちらでも把握して、ある程度こちらからも働きかけを行い、少しずつ地域の中に入っていくというやり方をできればと考えている。

周知については、現時点では具体的な方法までは考えていないが、公共交通に関する取組がもし出てくれば我々も入っていくということは地域づくり支援課にも伝えており、そういう情報があれば我々としても関わっていきたいと考えている。例えば出前講座の開催なども十分取組の一つといえるので、そういったものもできるということについては、地域づくり支援課を通じて、地区交流センターの定例の会議などで周知していければと考えている。(事務局)

Q. 51 ページに北上線の利用促進について記載してもらい感謝申し上げる。一応の確認ではあるが、54 ページの各プロジェクトの数値目標に北上線の数値目標がないという点について伺いたい。あとはお願いとなるが、51 ページに今回実施した北上線運賃無料キャンペーンについての記載をしていただきたい。それと参考までに、44 ページについて、公共交通に関する情報をスマートフォンで見られるというのは非常にいいシステムだが、高齢者の方というのは、だいたい何歳くらいまでスマートフォンで閲覧しているのか、という情報があれば教えていただきたい。(東日本旅客鉄道株式会社秋田支社(代理出席))

A. 1 点目の北上線に関する数値目標の記載がないという点について、現状としては横手市の計画の中に北上線の数値目標等を掲げるということはない予定である。51 ページに記載のとおり、北上線に関しては沿線の西和賀町、北上市、秋田県、岩手県含め、利用促進協議会という形をとって、沿線自治体が連携して取り組んでおり、まずはそちらの関係する自治体と一緒に今後も利用促進なりを進めていきたいというところで、横手市単独の計画の中ではこういった記載に留めたいと思っている。51 ページのところに、今回実施したキャンペーンを、これまでの取組の例として記載してはどうかというご意見だったが、そちらについては一旦事務局で検討させていただきたい。

また 44 ページの情報入手環境プロジェクトに関しての質問については、市の中でも福祉部局であったり、情報政策課であったり、高齢者と言われる世代の方々にもスマホを活用していただいて、色んな情報を自ら積極的に入手していただきたいということで、高齢者向けのスマホ教室とか、スマホの使い方の講座のようなことにも取り組んでいる。具体的に、何歳以上で何割が保有しているのか、何割が使いこなしているのか、そういった情報に関する手持ち資料はないが、今回の交通計画に係るアンケート調査の中で聞き取りした部分はある。36 ページの方に、あくまで今回のアンケート調査に回答いただいた方々の中ではあるが、スマートフォンの保有状況が示されており、かつ、下のグラフでは利用状況として、よく利用しておりキャッシュレス決済を行う等そういったところまで使いこなしている方、それとは逆にほとんど通話しか使っていないという方、そういったところは当然、年齢が上がってくるとグラフの色合いが変わっているのは見て取れるかと思う。ただ、JR の遅延情報でもスマートフォンのアプリに誘導されていると思うし、今後リアルタイムで公共交通に関する情報を見られることや、どこでも見られる・確認できるという部分では、紙ベースよりも利便性が上がっていくと考えられるので、是非年代問わずスマートフォンを使いこなしていただきたいと思う。そういったところを市側としても我々の部局に限らず、進めていければと思うので、よろしくお願いいたします。(事務局)

Q. 今年度第 1 回目の協議会で議案となった角間川線の代替交通について、今現在は乗合タクシーの試験運行を行っているが、今回の計画の中にその試験運行が反映されていないというのは、あくまでも試験運行なのでこの計画に挙げていないということなのか、もし今後も継続するようであれば、この後計画が策定された後でもそのまま運行するという方向で行くのか、まずこの計画の中に反映していないというのは、どのような理由だったのか伺いたい。
(県振興局 建設部)

A. その点のご推察のとおり、試験運行を始めたばかりであり、協議会の方でも説明しているが、まずは 3 か月スパンで利用状況を見ながら、最長でも 1 年ということで試験運行を 10 月から開始した段階である。そのため今後 5 年間の計画の中には、現状では記載出来ないということで、角間川線という名称については記載していない。10 月から試験運行が始まって、今 1 か月半くらいの状況であるが、今までの利用状況を見ると、やはりあまり芳しくな

いというか、数字的にはそういう状況でもあるので、まずは利用実態をこの後も見ていきたいと思う。(事務局)

Q. もう 1 点確認だが、38 ページの緑のベクトルというか、緑の線で十文字の西側にある植田から浅舞に向かった矢印について、こちらの方は今現在運行されていない路線だと思ったが、この矢印の意味合いは何なのか教えていただきたい。(県振興局 建設部)

A. おそらく、浅舞とゆっぶるの方に行っている平鹿地域のコミュニティバスについて、図示化する際にまとめ方が若干乱暴になったものかと思うので、再度確認させていただきたい。(事務局)

Q. 54 ページの民間路線バスの年間利用者数について、現状値と目標値のパーセンテージからいくと、61%ぐらいになり数字的にかなり落ちるように見える。これは過去 5 年の平均の減少率から考えたということで、計算上はそのような数値になると思われるが、過去 5 年間というのはコロナの関係でだいぶお客様が乗らなかったところを含めての減少率であり、その減少率をもって数値として挙げているというところで、現状からいくと目標の 20 万人ちょっとの利用者数というのは、非常に利用者数が少ないように感じるが、目標値としてはこのくらいの数値しか見込めないということなのか伺いたい。(県振興局 建設部)

A. 数字を見ると、確かにそのような印象を受けるかなというのもご意見としては分かる部分である。実際、5 年前との比較ももちろんだが、ここしばらくの数字を見てみると、平成 25 年当時では 70 万人を超える数字があった。そこからの落ち込みというのはコロナ禍を抜きにしても、相当な減少でここまで来ている。既にその当時からすると、半分どころではない数字まで落ちている。もちろん、直近ではコロナの影響が大きかった部分もあると思うが、その煽りを受けてというか、事業者側の運転手不足やそれに伴う減便等の状況もあるので、その傾向を加味すると、なかなか難しいだろうなというところが実際の見立てである。先ほど 55 ページで指標の考え方というところを説明させていただいたが、いくらかでも減少幅を抑えていきたいという意味で、直近の減少幅よりももう少し加算してというか、減少を抑えるというような計算をして、なんとかそういった考え方をもって、それでもこの数字ということで事務局として算定した部分なので、そういったご認識をお願いできればと思う。(事務局)

A. なかなかこの辺の目標値は高すぎてもおかしいところもあり、低い目標値でそのくらいのものか、とも思いたくない部分もあるが、何らかの考え方、計算に基づいて求めざるを得ないためこうなったということをご理解いただければと思う。(会長)

Q. この機会に一つ伺うが、10 ページ記載の雄物川地域と大森地域を結ぶ柏木・大森病院線は、スクールバスにより運行している。教育委員会部局との話だと思うが、全国的にバスの運転手が不足しているということで、このことを考えたときに、学校もなくなれば大変な話ではあるが、スクールバスの運転手、例えば個々の公共交通と結んでいるところは、特に考えなければならないが、近未来的に運転手の確保状況や需要など、教育委員会部局との協議

がされているかどうか伺いたい。運転手のことだけでなく、スクールバスを公共交通と結んでいるようなところを考えたときに、その部局との協議がされているか教えていただければと思う。(横手地域利用者代表)

A. スクールバスの運転手に関しての教育委員会部局との協議に関して、実際のところ、教育委員会では今スクールバスの運転手としてかなりの人数を雇っているが、当然ながら皆さん70代の方である。要は、一旦そういった職をリタイアされた方をお願いしている状況である。柏木・大森病院線の運転手も事情によって途中でやめた方がいらっしゃるが、補充する際には教育委員会にも相談して、過去にスクールバスを運転していた方や、どなたかそういうまだ運転できそうな方がいないかどうか等、そういったところでの連携はさせてもらって何とか運転手を確保している状況である。いずれ教育委員会としては、当然スクールバスなので児童・生徒の登下校のために確保し、なんとか回している状況であるため、その方々をまたさらに他の公共交通に回してもらうことやプラスの時間従事してもらうのは、なかなか難しいというのが現状である。教育委員会とその当時もかなり協議した経緯はあるが、まずスクールバスの運行としては当然、登下校や学校活動が最優先であるため、その部分と車両も含めて空きの部分をどう活用できるかということで、なんとか柏木・大森病院線は実現できたところである。そのため、これをさらに拡大するというのは、現状を見ると難しいなというのが、教育委員会側との話の中での実態であり、そういったところの色々な情報交換は随時行っている。運転手の部分については本当に年々難しくなってきているが、まずはそういう実情である。(事務局)

Q. 54ページの民間路線バスの目標値が非常に気になるというところで、羽後交通として経営的な部分も含めて、どう思われるか伺いたい。こういう数字になりそうだと事務局は試算しているが、どうなのか。(県振興局 総務企画部)

A. バスの利用者が年々減っているのは確かである。コロナ禍前でも、自然減というのがあった。3%くらいは自然減となっている。コロナ禍に入ってから、2割減となっている。路線バスでは、コロナ禍前の50%を割っている、角間川線もそうだったが、そういう数字も今出てきている。全部が全部、50%を割っているわけではない。9割のところもある。ただ、やはり60%を割っている路線がだんだん増えてきた。この目標値が正しいかということは、はっきり申し上げられない。違うとも言い難いが、事業者としてはこうならないように、色々なあの手この手で、例えば、スーパーマーケットと乗車券のタッグを組むことや温泉施設とタッグを組んで乗車券を販売すること、もしくは免許返納者に対して、年齢制限なしで定期券を発行すること、あらゆる方法、すぐにやれる手段で利用客を増やそうと取り組んでいる。増やすということは今使っている方以外に使っていただかないと増えないわけで、これを何とか掘り起こしをしようということで、ここ数年私自身も様々な取組を行ってきた。ただ、なかなか利用者は増えない。そのうえで、この資料を見ていただきたいのだが、34・35ページをご覧くださいと、グラフがあり、「どちらでもない」とか「見たことがない」という

方々がすごくいらっしゃる。我々の努力不足も当然あるが、知らない・見たことがない・関係ない・関心がないという方々だと思われる。要するにこの方々に、公共交通の良さ、危うさを知っていただいて、乗って残すということを自覚、自覚というとおかしいかもしれないが、大変なことになるということに気が付いてほしい、分かっていたきたい。それをやっていかないと、今利用いただいている方がいくら利用しても利用者は増えない。そして、人口減少、少子高齢化、横手市人口ビジョンで令和 42 年には 3 万 5 千人まで減るだろうと、こういう中でバス事業以外でもあらゆる事業が成り立たなくなってくる。その中でいかに公共交通を守って育てるか。乗って守るしかないと思っている。乗って守るということとはどういうことか、それは 2 つある。お金を払って、乗って守る。それと運転手になって乗って守るということである。しかし、この 2 つとも非常に危うい時期に入っている。お願いではあるが、市民・県民に対して路線バスのことは、HP やチラシ等々、色んな手段で周知はしているものの、なんとか公の力を借りて、市民の方々にバス・タクシー・鉄道という公共交通を守らなければ大変なことになるというか、守っていきましょうということ、啓蒙というわけではないが、宣伝というか、なんとかお知らせしていただきたい。今ご指摘の目標値については、こういう風にならないように頑張っていきたいと思っている。とはいえ、このまま減っていくと、この数字になってしまう。そうならないように、なんとかやっていきたいという覚悟で、毎日頭を悩ませているが、特効薬がない状態である。かといって、自然に任せているといずれ公共交通は不要になるという話もあるので、自然に任せるのではなく、やはりそれは落ちるスピードを遅くする、ブレーキをかける、この協議会で皆さんの知恵を借りて、なんとかバス・タクシー・鉄道を存続させていく、そしてそのような心構え、それはやはり市民の意識にかかっていると思う。今は必要ない、でもいずれは使うかもしれないという方が非常に多いと思われるが、その時にはもう遅い。なくなってから考え始めても遅い。今からそういう認識を持っていただいて、不安を煽るわけではなく、現状を分かっていたきたいというのが、私からのお願いなので、答えになっていないかもしれないが、よろしくお願いしたい。(羽後交通株式会社(代理出席))

A. 目標値であるため、これは決めようだと思う。もし、この約 21 万 2 千という数字がちょっと低いなど、もうちょっと数値が高くてもいいのではないかという風に皆さんが思われるのであれば、計算の仕方を変えて、修正するというのは可能であると考えて。(会長)

A. こちらの公共交通計画の数字であるため、経営的な数字とはまた違うというのは、当然のことである。こういった場で皆さん集まっていらいっしゃるので、そういった数字を囲んでお話をちゃんと出しておくということが重要な事なのかなと思い、話をさせていただいた。(県振興局 総務企画部)

Q. 菊地委員から提案なされたが、このままでいいのではないかという線と、もう少しあげた方が良い、あるいはもう少し下げた方がいいということもあると思われるが、委員の皆さんはどう思われるか。いずれ、必ずそこを狙ってそこにもっていくというものでもなく、目標

値が現状より高い数字の場合は、そこを狙っていくということになるが、今回のように下がっていく場合は、そうならないようにするという、そういう目標値にならざるを得ない。ただ、今より高い数字を出すのは、現実的ではない。下降線のカーブを少しでも緩めていくという話かと思う。そういう線での目標値として、こうならないようにというところをもう少しあげておいた方がよいか。それとも、このままにしておくのか、いかが思われるか。(会長)

Q. 皆さんの言うとおり、私も気になった部分であるが、一方できちんとした積算根拠があって、それに基づいて機械的にはじくとかこういう数字になると。煽るわけではないが、現状を知っていただきたいという意味で生々しい数字をわざと出して、皆さん乗らないと、これよりもっとひどくなりますよということや、乗って 25 万まで持っていきましょうということ等、この数字を使って煽るっていうのはどうなのかとも思ったが、その点についてご意見伺いたいと思う。(秋田運輸支局(代理出席))

Q. この数字、54 ページでいうと上から 3 つの目標値となる。民間路線バス、循環バス、デマンド交通は、目標値が下がっている。下げざるを得ない状況にずっとあるので、こういう数字になるが、こうなってはいけないという数字として見せていくということによいか。(会長)

A. 目標値をどうするかについては、事務局なりの根拠があって出した数字だと思う。一方、この目標値ではなくもう少し大きい数字を出して、向かおうじゃないかという考え方もあるかと思うが、その過程として、こういう風なことがあればもっと利用が増えるのではないかという具体的な構想があればいいのだが、それがなければ特別多くもない、少なくもないという数字にせざるを得ないと思われるので、このままで良いと考える。(大雄地域利用者代表)

Q. 他の委員の皆さんはいかがか。(会長)

A. 専門的な根拠に基づいて出された目標値なので、これで良いと考える。(横手地域利用者代表)

A. この数字で良いと思う。なぜならば、一つの根拠を持って示すことが必要で、どれが多いとか少ないとか、にわかに判断のつく話ではない。やはり大事なことは、再三話があったように、こういう議論があったということを、ちゃんと数字を挟んで、記録に残してそういった議論があるということを市民の方に分かってもらうことが一番大事だと考える。(県振興局 総務企画部)

A. それでは、目標値としてはこの数値だが、小林委員からお話いただいたとおり、この 3 つはこのままいくとこうなってしまう、そうならないようにしていくための数字だということを、きちんと注釈を付けられれば良いと思われる。そうでなければ、市民の皆さんに説明していく際に、目標値というのはこうしたい数字と捉えられてしまうため、こうなってはいけない、これよりきちんと増やしていかなければいけない、放っておくとかこうなってしまう

数字という意味合いで注釈をつけるということで、うまい注釈をつけられるかということもあるが、そういうことでご理解いただきたい。

では、本日議事はこの内容で、いくつかご意見いただいたが、方向性としてはこの形ということで、ご了承いただけるか。また、この後、お気づきの点があった場合は、事務局に直接、是非意見していただきたいと思う。説明にもあったとおり、12 月中旬から計画の内容を公開し、パブリックコメントを実施する。それに対しての意見を市民の皆さんからもらい、もらった意見の中でのなるほどというものがあれば、この計画に組み込んでいくし、そうではない場合は、こういう理由で組み込むことができないということをきちんと発表させていただく。その間も時間を取ることができるので、じっくり見たらばちょっとおかしいとか、こういう言い回しの方が良い等あれば、事務局の方をお願いしたいと思う。

素案については、本日示した原案の方向で進めさせていただくことにご了承いただけたということで、議事を終了させていただく。(会長)

→以上の質疑応答を経て、原案のとおり承認。

4. その他

・ JR 北上線運賃無料キャンペーンの実施報告について

○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. 大好評ということで、全国的にも JR 北上線が注目されたなと思っている。さきほど説明あったが、乗車された方のアンケートで 93%の方が普段は北上線に乗らないということについて、なぜ乗らないかという設問はあったのか。(県振興局 総務企画部)

A. 乗らない理由を尋ねる設問はなかった。その代わり、公共交通機関に求める利便性は何か、また普段何を使っているかということに関する設問はあった。(東日本旅客鉄道株式会社秋田支社 (代理出席))

Q. 新聞で赤字路線に関する記事が掲載されていて、花輪線や奥羽線の能代から先のあたり、赤字額が大きい路線というかたちで結構派手に載っていたが、あの話の中で北上線の位置付けはどのような感じになっているのか。路線がたくさんあって、いくつか今言ったような厳しい路線、羽越線も確か名前が挙がっていたが、その中で北上線の位置づけはどのようなものなのか。(会長)

A. 利用の少ない路線の経営情報ということで、3 回目の公表になる。データをみていただくと、線区の赤字額、また営業係数といって 100 円稼ぐのにいくら使っているか、あとは一日の通過人員というのが出ている。一つ一ついろいろな特徴があって、北上線のほつとゆだ駅～横手駅間の線区の赤字額は大体 5 億円、他の線区をみるとまだまだ大きい赤字額の線区もある。しかし、100 円稼ぐのにいくらかかるかという営業係数は 4,000 円強である。これに関しては東日本の線区の中でもかなり上位である。10,000 円ほどの線区もあるが、4,000 円というのはかなり多い方である。利用者は一日 90 人だが、これもかなり少ない数という

意味でトップのほうになっている。私もずっと言ってきたが、鉄道は大量輸送が特性であるところ、今回の発表は 2,000 人以下の線区、国交省が示す危機的水準は 1,000 人以下、それが今回 90 人という実態である。数字を見ていただいてどのようにとらえるか、皆さんそれぞれだと思われるが、そのような状況である。（東日本旅客鉄道株式会社秋田支社（代理出席））

・「乗って当てよう！北上線スタンプラリー」の実施状況について

○事務局より説明

Q. スタンプラリーの応募が 1,400 弱あると聞いた。スタンプラリーの予算はこの協議会の予算からということだったと思うが、このスタンプラリーを目当てに、またこのスタンプラリーがあるからということで、北上線の運賃無料キャンペーンに応募したということも相当あると思われるが、そのあたりはいかがか。（大雄地域利用者代表）

A. まだ把握できていないが、いずれお出しすることはできる。アンケートにおいて、今回の運賃無料キャンペーンに参加した理由の選択肢に「キャンペーンに伴う企画・イベント参加」があるので、その数字は出すことができる。動機付けにはある程度なっていると考えている。（東日本旅客鉄道株式会社秋田支社（代理出席））

・「重点支援地方交付金」について

○ 協議会と関係のない話ではあるが、全く無関係なわけでもないので、私の方から支援制度の話をしていただきたい。この計画素案でも国や県の補助制度を活用しながら支援を継続していくとあったが、県庁や市町村の交通部局に都度お知らせはしているが、重点支援地方交付金というものがある。こちらについて、よく人材不足の話、毎回この協議会でも出ているが、例えば乗務員等の人材確保支援やその他各種いろいろな支援についても、運輸交通事業者でもおそらく活用できるものと思われる。かつて横手市は臨時交付金を活用いただいている旨は聞いているが、ぜひこういった各種支援制度を活用いただき、公共交通の維持、乗務員の確保など、交通事業者の支援に引き続き取り組んでいただきたいところである。詳しい活用の方法や要項の類は、追って担当の者から担当部局の方に連絡があると思うが、政府としてそういった取り組みをしているので、是非ご活用いただければと思う。（秋田運輸支局（代理出席））

5. 閉 会

以上