

令和6年度 第1回横手市地域公共交通活性化協議会

日 時 令和6年6月27日（木）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. 委 員 紹 介

3. 会長あいさつ

4. 副会長・監査委員の指名

5. 報 告

令和5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

6. 議 事

認定第1号 令和5年度横手市地域公共交通活性化協議会決算について

資料1

議案第1号 令和6年度横手市地域公共交通活性化協議会予算(案)について

資料2

議案第2号 令和7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3

7. そ の 他

乗合タクシー角間川線（試験運行）について

参考資料1

横手オンデマンド・空港送迎サービスについて

参考資料2

8. 閉 会



令和 6 年度第 1 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 6 年 6 月 2 7 日（木） 1 3 : 3 0 ~ 1 5 : 0 0
- 場 所 横手市役所本庁舎 2 階 第一会議室
- 出席者 委員 1 5 名、代理出席 5 名、随行 1 名、事務局 4 名、計 2 5 名
- 欠席者 2 名

【概 要】

1. 開 会

2. 委員紹介

3. 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。公共交通については、本年 4 月から新しい地域公共交通計画がスタートしている。本日は、昨年度の決算についての認定をいただくとともに、この新しい計画に則った令和 6 年度の予算案等を審議していただくことになっている。

市の公共交通については、バスについても、それから鉄道関係についても乗客数が非常に厳しい状況になっており、人口減少だからと言ってしまうとそれで済むのかという問題もあるが、それだけではなくやはり住民の皆さんに利用していただきたい。鉄道、バス、タクシーのほか、市が独自に運行しているものを組み合わせて、ぜひご利用いただければと思っている。本日の会議はよろしくお願い申し上げます。（会長）

4. 副会長・監査委員の指名

副会長：秋田県観光文化スポーツ部交通政策課 小野寺 智康 委員

監査委員：秋田県ハイヤー協会横手湯沢雄平支部 赤川 諭 委員

平鹿地域利用者代表 菊地 利徳 委員

5. 報 告

（1）令和 5 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。

Q. 7 ページの横手市循環バスの運行実績の月別乗車人数を見ると 12 月の乗車人数が突出しているが、12 月の乗車が多いことについて考察はあるか。（横手地域利用者代表）

A. 12 月の乗車が多いことについては、循環バスに限らずデマンド交通の実績についても同

様の傾向であり、過去の実績を確認したところどの年度も同じ傾向であった。やはり 12 月は年の瀬ということもあり、外出する用事が他の月に比べて多いのではないかと考えている。(事務局)

Q. 11 ページの公共交通利用回数券の利用状況について、令和 4 年度と比較して令和 5 年度の使用額が少ない理由は何か。(大雄地域利用者代表)

A. あくまでも予測ではあるが、令和 5 年度から 75 歳以上の市民への福祉施策として年間 3,000 円分の交通助成券を交付している。当協議会で交付している交通回数券は利用期限がなく、福祉部門で交付している交通助成券には利用期限があり年度内に利用しなければならないため、そちらを先に利用する方が多いのではないかと思われる。(事務局)

6. 議 事

(1) 認定第 1 号 令和 5 年度横手市地域公共交通活性化協議会決算について

事務局より資料に基づき説明。

監査委員より会計監査報告。

Q. 予算額に対して決算額が増となっている横手市負担金について、もう少し詳しく説明いただきたい。(雄物川地域利用者代表)

A. タクシーのメーター料金が昨年 7 月に改定され、それに伴ってデマンド交通運行負担金が当初予算で見込んでいたところよりも大きく増えたことが予算を補正した 1 番の要因である。また、北上線スタンプラリーについても、当初予算に計上していなかった事業である。3 月に補正予算を組むためには、12 月頃の試算となり、おおよその見込みで補正予算を組んだが、1～3 月のデマンド交通利用者があまり伸びなかったため結果として残額が発生したところである。(事務局)

→ 以上の質疑応答を経て、原案どおり承認。

(2) 議案第 1 号 令和 6 年度横手市地域公共交通活性化協議会予算(案)について

事務局より資料に基づき説明。

Q. 昨年度の修繕料の予算は 10 万円であったが、今年の予算は 50 万円となっている。これは劣化等による修繕を予測して計上したと捉えてよいか。(横手地域利用者代表)

A. 具体的な修繕場所については現在羽後交通株式会社へ調べていただいている。今年度については、経年劣化に対処し修繕したいと考えている。(事務局)

Q. 昨年度は地域公共交通計画の策定に 1,300 万円ほど予算計上していたが、今年はこの部分の経費がなくなり、デマンド交通運行負担金が昨年度よりも 900 万円ほど増えている。これは今後このような形で金額が増えていくと推定しているのか。(大森地域利用者代表)

A. 先ほどの説明と重複する部分があるが、タクシーのメーター料金が上がったことによる負担金の増大について昨年は当初予算には計上しておらず、また利用者は増える見込みの

ものと計算すると、このような金額となる。次年度以降もどんどん増えていくかという、基本的には利用状況を見ながら計算していくため、必ずしも増えるとは考えていない。なお、昨年度は年度途中でデマンド料金自体も見直しているという経緯がある。(事務局)

Q. 横手市が直接行う事業と当協議会で行う事業の線引きを教えてください。(県振興局 総務企画部)

A. 路線バスの補助金や路線バスが廃止になったところを補う代替交通の運行、増田町狙半内の有償旅客運送の取り組み、柏木・大森病院線のスクールバスを利用した代替交通については市が実施主体となっていて行っている。本日の議案第2号の地域公共交通計画(地域内フィーダー系統)認定申請等の国や県に対する補助金の申請者が当協議会であるため、補助対象事業となっているデマンド交通や循環バス、また、免許返納者に対する公共交通利用回数券の交付については当協議会が実施主体となっている。(事務局)

Q. 歳出について、循環バス車両ラッピング施工業務委託で約290万円が計上されているが、この主な目的は何か。(県振興局 建設部)

A. 循環バスについてはピンクのラッピングを施しているところ、ここ数年手をかけてこなかったため経年劣化してきており、手当てしていきたいと考えている。(事務局)

Q. 修繕的な要素が大きいということと理解した。ラッピングに関して、例えばそこに広告を掲載して広告収入を得て歳入にすることは検討していないか。(県振興局 建設部)

A. 現在の協定において、広告に係る収入については羽後交通株式会社に帰属するとしているため、広告の掲示等の裁量権は羽後交通株式会社にあり、当協議会としては検討していない。(事務局)

A. 現在、循環バスは1日3台を使わないと間に合わないところであり、うまく組み合わせて運行している。循環バスの運行をスタートしたときにピンクのラッピングをした2台を主に使っているが、ラッピングの劣化に加え、車両自体が古くなってきており、この春に1台が廃車となっている。そのため、現在実質ラッピングされたバスは1台のみであり、その車両も年式が古いことから、年式の新しいバスにラッピングを行いたい。また、赤いバスでバス停に行くと循環バスではないと思われて乗れなかったという意見があり、なるべくラッピングされたピンクのバスを走らせる時間帯を増やしたいと考えているので、ご理解願いたい。(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。

(3) 議案第2号 令和7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。その後質疑応答。

Q. 地域内フィーダー系統とはどういったものか説明いただきたい。(会長)

A. 横手大曲間や横手湯沢間などの地域間を結ぶ幹線等と接続し、地域内や幹線を支線の役割をもって運行されるものがフィーダー系統である。(事務局)

Q. 本計画はフィーダー系統に対する補助金を申請する計画ということであるが、幹線系統に対する補助はないのか。(会長)

A. 横手湯沢線や横手大曲線などの幹線系統に対する国庫補助金がある。(事務局)

Q. 幹線系統については、なぜこの協議会で協議をしないのか。(会長)

A. 幹線系統は地域間を結ぶ路線ということで、横手市でいえば横手湯沢線や横手大曲線があるが、そういった地域間を結ぶ路線は秋田県内全域にあるため、県のほうで計画を作成してとりまとめ、県の協議会として申請を出している。(県交通対策課(代理出席))

Q. 昨今の運転手不足という状況があると思うが、資料をみるとだいぶ路線の本数が多いと感じる。いままでバス運転手を確保できずに時刻表どおり運行できなかったということはあるのか。(県高校 PTA 連合会横手地区協議会 会長)

A. 報道のとおり、全国各地で運転手不足による減便や廃止の話が出ているが、当社も当然、状況的にはその報道が出ている会社ともう同じレベルか、もしかすればそれより悪いような状況になっていることは確かである。ただ、横手営業所に関して言えば、それなりに走っていると今ご指摘いただいたが、それでも数年前の時刻表と比べられると、もうこんなになくなっているのかと思う人も、もしかすればいると思う。なお、横手市管内では急きょ減便したことや路線を廃止という事例はない。限られた本数を限られた人数でやっているというのが現状であり、例えば、ちょっと前は高速バスが毎日仙台に行ったり東京に行ったりしていたが、今は週末しか行っていないし、東京行きは先月も今月もストップしている。そのようにして運転手を確保したり、貸切バスや観光バスに対応できない場合、他の事業者へ依頼したり、そもそもお客さんにお断りしたり、というので、何とか工夫してやっているというのが現状である。運転手募集については、新聞広告を出したり、indeed などネットで求人したりするなど、全国的に募集をかけて、来ていただいた人に対する手当を充実させて、県外からも幅広く募集はしているが、それでもなかなか応募が集まらない。運転士体験会を羽後町で来月行う予定であり、そういったもので PR してもなかなか人は集まってこない。今は訓練している乗務員が実際にいないので、厳しい状況ではあるものの、それでもなるべく頑張って地域の足は守っていきたいという気持ちはあるので、減便で対応できる部分は何とか対応して、廃止してなくなるよりはと思ってギリギリのところをやっている。(羽後交通株式会社(代理出席))

Q. 参考までにお聞きするが、女性ドライバーはいるのか。(横手地域利用者代表)

A. 横手営業所に女性ドライバーは 1 名いる。女性ドライバー向けというわけではないが、採用方法の拡大をしており、毎日勤務する正社員だけでなく、何時間限定とか、何曜日限定、週何日というような雇用の仕方もここ数年、当社で採用している。興味さえもっていただければ働き方は充実しているものと考えている。(羽後交通株式会社(代理出席))

○いまのお話をお聞きし、減便でもなんとか地域の足を維持していくということで、山内線の時刻表をご覧くださいいただければお分かりになると思うが、山内のほうから横手に向かう始発は9時台であり通学や通勤では使い勝手が悪いというのがちらほら聞こえている。南郷の利用者の中には、利便性という点では、例えば病院に行って帰ってくるときにちょうどいい便がなく不便であるという声もあるが、バスがあるだけでありがたいという声も確かに聞こえているのでお伝えしたい。(山内地域利用者代表)

→ 以上の質疑応答を経て、原案どおり承認。

7. その他

(1) 乗合タクシー角間川線（試験運行）について

事務局より資料に基づき説明。質疑は特になし。

(2) 横手オンデマンド・空港送迎サービスについて

事務局より資料に基づき説明。

Q. 道路運送法における許可または登録を要しない運送に関するガイドラインであるが、今年の3月にこのガイドラインが新しく策定されたばかりであり、このガイドラインに沿った運用が全国でも行われているところもあるかと思うが、事例的にはそれほど多くないものとなっている。先ほどお話もあった運転手不足というところで、地域の足の確保をするというのは非常に難しい中で、横手市がいろいろ勉強されて、我々の方にもご質問いただいて、今こういう形に至っているというふうに承知している。なかなか国の基準に基づいて、一律でその地域の足の確保というところを国のルールだけで決めても難しいというところで、横手市が主体となって検討していただいて本当に理想のお話であるというふうに思っている。ただし、先ほども申し上げたとおり、これまで自治体においてガイドラインに沿ったサービスの提供を行ったという事例がなく、横手市から秋田空港までは距離もあり、横手市直営で市役所職員が運転をして300円を徴収するというのは、全国でもない事例であると認識している。実際はこのガイドラインの許可・登録を要さない事案について、個別に総合的に勘案して判断するとされている。ある程度横手市とはやり取りしてこのようなかたちに至っているところではあるが、運輸支局としては引き続き検討状況や運用状況を見ていかないといけないという思いもある。1点、あらかじめ聞いてはいるが、この事業は地域の公共交通計画のほうには載せるものではないという理解でよろしいか。(秋田運輸支局(代理出席))

A. この事業については観光おもてなし課が担当課であり観光施策であることから、地域公共交通計画に載せる取り組みではない。(事務局)

○さきほども申し上げたとおり、総合的に勘案して判断するものであるところ、これから注目を集める取り組みであることから、しっかりと検討していただいたうえでこういった運

用を行うことは問題ないが、ほかの自治体があまり検討せずに模倣し始めてしまう懸念があるので、道路運送法の趣旨を考えるとそこは慎重に行わなければならぬ運用であることをこの場をお借りしてお伝えしたい。引き続き、ご相談があれば随時ご連絡いただきたい。
(秋田運輸支局（代理出席）)

Q. 横手市民が利用したいという場合でも利用できるのか。あまり市にはメリットがないように思う。飛行機を利用して横手に来たとしても横手以外に宿泊するような場合は、市にお金落ちないと思うが、対象者を制限しないのか。(大森地域利用者代表)

A. 現状の設計としては、秋田空港利用者であれば誰でも利用できるものである。(事務局)

Q. 横手を素通りして隣市に宿泊されることもあると思われるし、横手市から数人で乗っていくと空港の駐車料金も要らないなど利便性は高いが、市にはメリットが見えず効果的ではないように思う。(大森地域利用者代表)

A. もともとの目的としては、横手市から大阪・関西万博への出展も決まっており、ターゲットを関西方面もしくはインバウンドとして、そちらからの観光誘客を主たる目的としている。当然ながら、横手市民にも利用していただきたいと考えている。(事務局)

Q. 公共温泉施設に関しては、ゆとりおん大雄の維持・管理を引き受ける業者がいなければ今後継続できないと聞いている。市全体として、お金をかけて空港送迎するのは、これに逆行しているのではないかと感じる。(大雄地域利用者代表)

A. 予算額は車両のリース代、高速代、燃料代で合計 500 万円ほどである。(事務局)

Q. 羽後町でも 10 年以上前に秋田空港との連絡線事業を行い、1 年で終わってしまった。羽後町の事業は沿線から離れたところにも迎えに行くような事業と認識しているが、そのようなケースですら続かなかったことから、よくて WARP も長く続かないのではないかなと思う。(雄物川地域利用者代表)

A. 現在、問い合わせが多数寄せられていて、関心は高いようである。いずれターゲットとしては、これまで交通の便が悪かったために横手市で観光したいと思っていても来なかった方々であり、インバウンドや関西からの観光客に対して、空港からの二次交通が取り残されていたことも事実である。2 年はトライしたいところであり、大阪・関西万博を契機に足を運んでいただければという施策であるのご理解いただきたい。(市総務企画部 部長)

Q. 運輸局としては旅客運送に関しては、本来は緑ナンバーが基本である。問い合わせが多数寄せられているということだが、運用に関しての問い合わせがあれば共有いただきたい。
(秋田運輸支局（代理出席）)

A. いまのところ、自分が利用できるのかといった利用方法についての問い合わせであると聞いている。(市総務企画部 部長)

Q. せっかくこういった取り組みをするのであれば、デマンド交通や循環バスに関して周知徹底していただきたい。インバウンドや関西から来る人たちは市内の移動手段が分からな

いと思うので、観光スポットや市内の移動手段について案内があればよいのではないかと。

(秋田県ハイヤー協会 横手湯沢雄平支部 事務局長)

- A. 車内では観光案内やデマンド交通、循環バスなど横手市内での移動手段について案内すると担当課からは聞いている。(事務局)

8. 閉 会

以上