

令和5年度第4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10月5日（木）13：30～15：00
- 場 所 横手市役所本庁舎 2階 第一会議室
- 出席者 委員13名、代理出席5名、随員4名、事務局4名、
オブザーバー2名 計28名
- 欠席者 4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、本日まで出席いただいたことに御礼申し上げます。

今年度4回目ということで、毎回ピッチの短いところでお集まりいただいて恐縮ではあるが、またこのあと5回目ということにつながっていくので、よろしくお願い申し上げます。

前回の際に大雨のお話を申し上げたが、その後もまた同じ場所で雨が降っていて、たまたま当市は難を逃れているが、大変な思いをしている自治体がある。この夏は39°という気温も記録し、雨も降り気温も高く、雪も非常に降るといって、どう表現していいかわからないような地域になってきた。また、この後は台風のシーズンと続いてくるので、気を付けて対応してまいりたいと思う。ここ一週間くらいで急激に冷え込んできたというか、通常気温に戻ってきたということで、朝方は皆様、寒いということを感じていると思われるので、体調には十分気を付けていただきたいと思います。

今回、議事としては1件だけとなっている。今年度、策定しなければならない交通計画の骨子案ということで示しているが、実際、その内容をご覧いただいて、この後来年から5年間、どのような形で進めていけばよいかということ、明確にしなければいけないので、ぜひとも忌憚のないご意見を頂ければと思う。今回は、まず骨子案の審議ということで、次は中身の件でまたお願いすることになるので、是非ともよろしくお願い申し上げます。（横手市 村田副市長）

3. 議 事

（1）横手市地域公共交通計画の骨子案について

事務局より資料に基づき説明。その後質疑応答。

Q. 27 ページの地図の四角で囲った凡例の中に、公共交通カバーエリアという楕円形のものがあるが、これはデマンド交通を含む公共交通という意味か。（羽後交通株式会社 井上事

業本部長)

A. こちらはあくまでバス停からの半径のエリアをプロットしているため、路線バスになっている。(ランドブレイン株式会社 鈴木)

Q. 31 ページのグラフの題目で、利用転換の可能性とあるが、転換というのは今持っているマイカーを辞めてでも転換するという意味合いでよいか。(羽後交通株式会社 井上事業本部長)

A. こちらの転換という意味については、公共交通を利用していない理由が解消されれば公共交通を使う可能性はあるか、というアンケートの聞き方をしているため、すべて変えるということではなく、日常の中で少しでも公共交通を利用するということを含めた回答になっている。(ランドブレイン株式会社 鈴木)

Q. 26 ページの関係で、どのような意図で設問を設定したのかということをお願いしたいのだが、赤枠の下段「分かりやすい運賃の設定」という設問について、運賃の表示の仕方や理解されやすい運賃の設定というのであれば理解できるが、「分かりやすい運賃の設定」というのは何を意味しているのか。(県振興局 菊地委員)

A. こちらについては、設問の文章を少しカットしてしまっただけでこのような表記になっているが、実際の設問では、10 円単位の端数が出ない 100 円単位で区切られている「分かりやすい運賃の設定」という設問の書き方をしている。(ランドブレイン株式会社 鈴木)

Q. 28 ページの通院先について、「お住まいの地域内の」または「お住まいの地域外の」病院・クリニックとあるが、病院とクリニックはどのように分けたのか。(県振興局 菊地委員)

A. 病院とクリニックというのは、特に分けたわけではなく、●●病院もあれば、○○クリニックという名称もあるので、平鹿総合病院、横手病院、大森病院以外について、病院・クリニックと表記した。(ランドブレイン株式会社 鈴木)

Q. 29 ページについて、526 停留所の内、約 73%の 385 停留所で利用者がいない状況というのは実際に調査した結果だと思うが、これは計画として公表されたときに「○○日の調査結果」ということをはっきりと謳わなければ、利用者が 0 人ということだけが独り歩きして、そこで私乗っているのに、ということになるが、その点の表記についてはどのようにするつもりか。(県振興局 菊地委員)

A. 現状、骨子案ということで言葉が足りないところもあるため、ご指摘のとおり表記の仕方は検討した上で、○○日の調査日における結果、というところをしっかりと表記したいと思う。(ランドブレイン株式会社 鈴木)

Q. 31 ページについて、公共交通を利用していない理由というところで、「利用する必要がないから」という理由が 48.7%で一番多いが、これは他の理由に対してやや粗い理由で、要するに他は利用していない理由が詳しく聞かれているにもかかわらず、「利用する必要がないから」というのは例えば、免許がないとか息子が送ってくれるとかそういった理由を全部含めたことになるので、回答数が多くなるのは当たり前と思う。分析として、いさ

さか粗いと指摘せざるを得ない。そこに関して先ほどの話のように、実際は少し細かく設問を設定したのか。(県振興局 菊地委員)

A. これについては、これ以上細かく設定していないが、例えばそのほかの理由、時間や運賃等に係る選択肢については、公共交通というものを過去に利用したことがある方や公共交通を知っている方を前提とした理由になっている。そのため、シンプルに公共交通を使ったことがない方や公共交通を分からないという方は、「利用する必要が特になから」という理由を選んでいただく誘導になっている。(ランドブレイン株式会社 鈴木)

Q. 33 ページについて、目的やターゲットに応じた情報提供環境の形成とあるが、これは●にあるとおり、誰にとっても分かりやすく、必要な情報を入手できる環境を目指すということで、目的やターゲットに応じたということを行っているのではなくて、誰にとっても分かりやすくいつでも必要な情報提供するというところに主眼があるように思った。それについては、2つ目の○で読み取れるとおり、これは例えば路線図だとかの入手方法は統一されるべきだという考えのもと書かれていると思うが、これとリアルタイムの情報が入手できない状況ということは別々の話であって、この一文はそれぞれ違う内容をくっつけていると思われる。そのため、前半と後半が呼応していない。このように考えると、最終的に「誰にとっても分かりやすく、いつでも必要な情報を入手できる環境を目指す」のであれば、「目的やターゲットに応じた情報提供環境の形成」というタイトルは違うのではないかと思われる。(県振興局 菊地委員)

A. ○と●の意味が若干違っているが、●が最も伝えたい部分であるため、ご指摘のとおりタイトルの変更は検討したいと思う。(ランドブレイン株式会社 鈴木)

Q. 最後に26ページについて、市民の方が読むという前提で言うと、シンプルで分かりやすい方がよしいかと思う。課題②公共交通機関同士の相互連携機能強化とあるが、同士と相互と意味が重複しているので、公共交通機関相互の連携機能強化という、そのような意味でよいか。(県振興局 菊地委員)

A. そのとおりである。(ランドブレイン株式会社 鈴木)

Q. 現行計画における施策の実施状況について記載されているが、これらの施策はこれから策定する計画の方にも取り組む施策として反映されるのか。(雄物川地域 宇佐美委員)

A. こちらについては、現行計画の評価及び今回実施した様々なアンケートや意見交換会を行ったうえでの課題の整理、その両方を合わせて検討した上で、最終ページにある基本目標やプロジェクトを練り上げたという格好であるため、個別具体的に1つ1つこれを実施する、実施しないというところまでは、現時点では記載していないが、考え方としてこの現行計画に対する評価も、次の計画のための検討に加えているところである。(事務局 神原)

Q. これまで取り組んできた施策なのだから、次の計画にも反映してもらいたい。それと、非常にこの地域の特徴的な事を申し上げるが、意見交換会するときデマンド交通を買い物で使う方から出た話で、行きはデマンド交通を使うが、帰りは一回降りて買い物するか

らタクシーになってしまう。要はデマンド交通の予約の仕方が分かってない。それとデマンド交通のチラシや情報を見たことがない人が数多くいるというのは、アンケート結果にもあるとおりだが、新聞や行政のチラシを配ったはいいが、それを日中在宅している高齢の人たちが片付けてしまうという事例がある。若い人たちが、ちょうど見ようとする時間にほとんどなくなっている。これはなんでもそうだが、行政から出た情報とか様々な情報が各家に配られるが、各家の方でその情報の扱い方がきちんとしていない。自分が見れば終わり、というような形だから情報がほかの家族に届かない。そういうことで、必要な情報が行き届いていないこともあるので、もう少しその辺は考えてもらい、必要な情報はきちっと行き届くよう心がけてもらえるとありがたい。

それと、32 ページの地域別意見交換会における主な意見の中の、段階③地域で運行する公共交通の取り組みについて、今から3年前に買い物支援を雄物川の協議体で行った。車両は福祉事業所から借り、また、共助組織の人たちにも呼びかけして協力をお願いした。実際に買い物支援を行ったのは、1日だけでそれ以降は全く行われていない。一度だけでも活動したから良いというわけではない。非常に難しいところだけど、地域で協力してなんだかんだやろうかという気概がない。あっても、薄いというか全部誰かが率先して段取りしないとイケない。そういうことがあるので、さっき言ったチラシの件もそうだし、それぞれの地域の現状を踏まえてもう少し考えていただきたいと思う。(雄物川地域 宇佐美委員)

A. 宇佐美委員からお話しあったような状況は、今から3年前のお話ということだったが、確かにそういった実情もあるのだろうと思われる。一方で、それぞれの地域における状況や地域で運行する公共交通への取り組みの度合いが異なるということも、皆さんご承知のとおりだと思う。今回実際に4地域で意見交換会を行った中で、それぞれの地域によって温度差もあるが、なかには積極的にというか、地域で運行する公共交通に関するご提案をさせていただいたところもあった。地区交流センターの自主運営組織の状況は、利用者代表の皆様もよくご存じだと思うが、そういう取り組み自体もまだ走り始めのところであるし、そういったところだといきなり日常的に運行するようなレベルまではいかないだろうなと考えている。そういうところはやはり、地域の進み具合に合わせてというところが当然あり、いずれにせよ、やはり地域の中からやりたいという声が、雰囲気というか醸成されていかなければ、行政サイドがどこまでも段取りしなければいけないというやり方だとスタートさせても続かないと思うので、意識醸成のところから進めていかなければいけないというところは感じている。そういったところは、地域づくりの部署とも連携しながら、次の計画の中で方向性を示していければと思っているので、そういった面では引き続き地域の皆様のご協力を頂きたいと思う。(事務局 神原)

Q. 23 ページに表記されている年齢3区分別の人口推移と将来人口ということで、国勢調査等のデータを用いて、また令和7年以降は国立社会保障・人口問題研究所の数値を用いて令和22年まで表記されているが、地域のことを考えるということを基準としているのであれ

ば、最初から生産年齢人口を 70 歳までにした数値で計算していくと、若干結果も変わってくるのではないかと思う。そういった部分を加味して表記した方が計画の進行等を考える場合にもいいと思うので検討していただきたい。

それともう一点、27 ページの医療施設へのアクセスについて、各病院、各地域の医療施設等のデータがあると思うが、平鹿総合病院の例を挙げると、来年の 4 月をもって循環器内科を辞めることを、現在お知らせ・周知しているようだが、例えばほかの医院も来年で閉院するといったような情報があった場合に、デマンド交通にしる、公共交通に関する情報に反映されているものなのか、とても気になった。いざそうなってからじゃあどうする、というように足踏みしている状態だと、全く対応できない状況になってくると思うので、そういった部分の情報収集をきっちりやっていただきたいと思う。(平鹿地域 菊地委員)

A. 現状確かに、医療施設関係の情報が公共交通側に入ってきているかということ、必ずしもそうでない部分もあるかもしれない。例えば、デマンド交通だと毎月タクシー事業者からどこからどこまで利用したという報告をもらっているが、そういった情報の中で、ここもう辞めたからここに行く人がグッと減っているというような情報は掴むことができると思うし、事業者との情報交換の中で、そのような情報を反映させていくということは可能ではないかと感じているところではある。路線であれば、停留所の指定などに影響してくる話になるかと思うが、これは当然、医療施設に限らず利便性という意味でも重要な要素になってくると思うので、そういった点を踏まえ事業者や地域の方からの情報を取り入れるような連携体制についてもこの後の検討において、考えていきたいと思う。

23 ページの人口のところ、生産年齢人口として 70 歳まで入れるような形で見せたらどうかというご提案については、確かに世の中の流れるにはそういった年代まで稼いでもらうというか、そういった意味合いもあるかと思うので、ご意見についてはそのとおりの部分もあるかなと思う。一方で、国立社会保障・人口問題研究所の予測については、これまで市としても人口ビジョン等で示している中では、こういった区切りでデータを作っていたと思うので、データを再集計することによって、そういう表示ができるような状態なのかということも確認しつつ、もしかすると今回の計画には反映できないかもしれないが、改めて我々の方でも分析してみたいと思う。(事務局 神原)

Q. 鉄道に関しては、運行情報の案内の満足度が低いという記載があって、書いていただいているとおりに思う。本日示された骨子案は抜粋であって総論というような形で、各論はこれからという風に認識しているが、鉄道について具体的なところでもっともっと触れていただきたいと思うし、29 ページに持続可能な公共交通体系を構築という言葉もあるので、また、第 1 回目の協議会から我々はそのように提案しているので、鉄道に関する記載についてよろしく願いたい。(東日本旅客鉄道株式会社秋田支社 外山経営戦略ユニットリーダー)

A. 今お話のとおり、この後素案に向けて、基本目標・プロジェクト以降の具体的な施策やそ

ういった部分の検討作業に入る。引き続き JR 秋田支社含めて協議しつつ、策定作業を進めていきたいと思うので、よろしく願いたい。(事務局 神原)

Q. 骨子案を拝見し、持続可能な公共交通の維持と確保という言葉で括られているが、先日の魁新聞で秋北バスが 11 路線廃止という報道があり、当社についても角間川線を廃止させて頂いたように、秋田県に限らず各企業における路線バスの維持というのは非常に困難になってきている。持続可能なということは利用者が一番を考えるわけだが、その次に運転手の確保に各社とも悩んでいる。利用者がいても運転手がいないと路線バスも走らせられないという昔では非常に考えられないような理由で、路線改廃という話が進んでいるわけだが、これはバスに限らずタクシー事業者も同様の状況だと思われる。運転手の確保が非常に難しくなっている時代にあって、このような公共交通に関する会議で、運転手募集というわけにはいかないが、公共交通を維持するために要員確保に向けた取り組みが少しでもできればと思う。まずこれはお願いになってしまうが、利便性向上やダイヤの改廃など様々なことがあるものの、運転手がいないと何をやっても良くない結果になってしまうということを社内で危惧しており、公の立場でも公共交通を守るという観点から、要員確保に向けた取り組みをしていただければと思う。(羽後交通株式会社 井上事業本部長)

A. まさにここ 1、2 年、急激にそういった乗務員不足ということを事業者の方から伺っているところであり、今後公共交通を考えていく上での課題として認識している。これに関して言えば、現状としては秋田県を主導に、取り組みを少しずつ、バス会社の見学会のようなことや高校に対しての職業として選んでもらえるような取り組みというものを少しずつ始めているような状況もある。この件について、市単独で何ができるかということは難しいところになってくるが、秋田県をはじめとしてバス協会も含めて、連携した形で、担い手確保という部分については、ご指摘の通りだと思うので、しっかりと課題として取り組んでいただければと思う。(事務局 神原)

A. 関連して、秋田県の方から。人材不足については、秋田県の方でも様々な事業を行っており、この度小学校向けの職業 PR ということで、市内の事業所に加わっていただき、横手南小学校で職業体験ができる企業説明会というものを行った。そうしたところ、バス会社のところには人だかりができて、小学生が 20 名以上集まって運転のシミュレーション体験をしていた光景を見ると、これから先何とかなればよいなと思っているところである。その一方、自動運転については、一部関連業界誌でも今年から実証実験が始まるというところが出てきている。先の協議会でも、この場で自動運転に関するお話をしていただけませんかとお願した経緯はあるが、国土交通省からそういった話題が出てくればよいと思うところであり、自動運転は地域の公共交通の起爆剤になってくるのではないかなと思う次第である。(県振興局 菊地委員)

Q. 羽後交通で働くうえでの要件について、何歳以上や大型二種免許保有とか、そういった条件はどのようになっているか教えていただきたい。(横手地域 加賀谷委員)

A. 現在は、高校卒業というか中学校卒業でも構わないが、大型免許を取得できる歳まで、他の部署で働いてもらって、21歳になって、大型二種免許取得にかかる費用を当社で負担し、免許取得後、研修を受講した上で運転手採用となる。(羽後交通株式会社 井上事業本部長)

Q. 菊地委員がおっしゃったように、自動運転などそういった取り組みについて、秋田県というのは少子高齢化が進行し、出生率も全国で最も低いと思うが、そういった中で、この秋田県でやるのがこの国の将来のためになると思うので、秋田県で行っていることをまず推進するような形で、国に要望できないのかと思う。(秋田県ハイヤー協会 横手湯沢雄平支部 赤川事務局長)

A. この取り組みについては、秋田県だけで行われているわけではなく、国全体で行われている。(県振興局 菊地委員)

A. 秋田県の方でも、各自治体の取り組みについて研究しており、県内だと、他の市町村で実証実験を国に申し込んでいるところも多くあるので、秋田県の方で主催している各市町村の担当者を含めた会議で、そういった先進事例などを共有し、秋田県全体でそういった意識を醸成していけるように努め、また、自動運転等に関する情報があつた場合は、秋田県の方から各市町村の方に情報提供していきたいと思うので、引き続きよろしくお願ひしたい。(県交通政策課 佐藤主事)

→質疑応答を経て、原案どおり承認。

4. その他

・乗合タクシー角間川線に係る予備車両の追加登録について

○事務局鈴木より説明

➡特段の質疑なし。

・協議会予算の執行事務に係る方式変更について

○事務局田口より説明

➡特段の質疑なし。

・JR北上線スタンプラリーの開催について

○事務局田口より説明

Q. スタンプラリーの開催日程を教えてください。(平鹿地域 菊地委員)

A. 北上線スタンプラリーは、あくまでもJR北上線利用促進協議会が行う利用促進イベントにタイアップした形で行うものであり、その利用促進イベントの詳細が公表されていない現段階においては、スタンプラリーの日程もお伝え出来ないことをご理解いただきたい。(事務局 田口)

Q. この場合は、予備費を執行することに関する採決の場という捉え方でよいか。(県振興局 菊地委員)

A. あくまでもスタンプラリーを協議会の事業で行うとした場合の、その方向性について了

承していただきたいものである。(事務局 稲川)

Q. スタンプラリーの予算について約 150 万円と説明があったが、その内訳について大まかでもいいので教えていただきたい。(県振興局 菊地委員)

A. 約 100 万円が景品代、残りの 50 万円が業者への入力委託費や応募はがきの購入費用等をはじめとした事務費となっている。(事務局 田口)

Q. J R 北上線利用促進協議会とはどのような組織か教えていただきたい。(羽後交通株式会社 井上事業本部長)

A. 横手市、西和賀町、北上市、また観光団体などが加盟した組織であり、以前より J R 北上線の利用促進に努めているところである。今年委員になられた J R 秋田支社からも再三話があったように北上線の利用状況が厳しいということで、やはり利用促進していかなければならない中、本日スタンプラリーについて提案したわけだが、J R 北上線利用促進協議会のイベントのプレスリリースの都合上、スタンプラリーの詳細をまだお伝えできないことについてはご容赦いただきたい。(事務局 稲川)

Q. J R 北上線利用促進協議会の予算の負担はどのようになっているか。(羽後交通株式会社 井上事業本部長)

A. 横手市、西和賀町、北上市が負担金として支出し、その予算をもって J R 北上線利用促進協議会の事業を行っている。(事務局 稲川)

➡以上の質疑を経て「北上線スタンプラリーを横手市地域公共交通活性化協議会の事業として行うこと」及び「北上線スタンプラリーに係る費用は横手市地域公共交通活性化協議会の予算をもって負担すること」について、了承していただいた。

5. 閉 会

以上