

# 令和3年度第3回秋田県地域公共交通活性化協議会

## 地域部会の概要

### 【県南・由利地域部会】

日 時 令和3年11月25日（木） 午後1時30分～午後3時10分  
場 所 各委員の職場・自宅等からのリモート開催  
参 集 委員29名中24名参加（5名については後日書面協議）

### 【概 要】

#### 1 開 会

委員29名中代理を含む24名が参加し、残り5名についても後日の書面協議について承諾があり会議が成立

#### 2 あいさつ

小松・県交通政策課長があいさつ  
小松課長が議長として議事進行

#### 3 協議事項

##### （1）秋田県地域公共交通計画の素案について

資料1～3に基づき、事務局が説明

資料1の前半部分（1～4）を事務局から説明

《質疑等》

議長

ここまででコメント等あるか。

吉川委員（秋田運輸支局）

資料1の4の課題6「地域公共交通を担う主体の運営体制の確保・強化が必要」中の「バス事業者においては、人員の減少、職員の高齢化が顕著になっている」について、運転手の不足や高齢化を意図しているという認識でよいか。

事務局

そのとおりである。

吉川委員（秋田運輸支局）

そうだとすれば「職員」ではなく「乗務員」や「ドライバー」と記載した方が分かりやすいのではないか。計画でも、乗務員不足や運転手不足など記載が

混在しているのでまとめた方がよい。「運転手」という呼称はあまり好ましくないと聞いたことがあるが、統一した表記を検討いただきたい。

議長

まだまだ表記のブレなどが目立つが、ご指摘の点も含め改善に務めたい。バス事業者に伺いたいが、ドライバーという表記ではどうか。

金谷委員代理（羽後交通）

運転手やドライバーよりは「乗務員」の方がよい。

議長

ハイヤー協会はどうか。

小石委員（秋田県ハイヤー協会本荘由利支部）

「乗務員」でよいと思う。

青山委員（秋田県ハイヤー協会大曲仙北支部）

「乗務員」という言葉をよく使っているため問題ない。

議長

鉄道では「乗務員」という記載で違和感はないか。

清水委員代理（JR東日本秋田支社）

弊社でも「乗務員」という呼び方をしている。

太田委員代理（由利高原鉄道）

肩書き上では「運転士」としているが、計画上の記載では「乗務員」として問題ない。

議長

「乗務員」で名称を統一したい。

他にここまででコメント等ないか。（なしとの反応）

資料1の後半部分（5～9）を事務局から説明  
《質疑等》

議長

施策等について説明があったが、ここまででコメント等あるか。

議長

市町村からご意見等はないか。

「地域公共交通トップが乗って応援Day」など施策や現状の整理などについてお気づきの点はないか。こういう施策が必要だという提案でも良いし、市町村でこういう取組があるが掲載してほしいという要望でも構わない。

仙北市はどうか。

齋藤委員（仙北市企画政策課）

当市では、Ma a Sの推進が課題だと感じており、今後よろしく願いしたい。

議長

仙北市から発言のあったMa a Sについては、資料2のP213に「新たなモビリティサービスの導入」として記載している。JR東日本が仙北市を対象に「角館Ma a S」として展開しており、今後どう継続していくか、どういったサポートがあり得るかといった視点で記載している。

羽後町はどうか。

坂田委員（羽後町町民生活課）

特に問題ない。

議長

他の市町村からご意見等はあるか。（なしとの反応）

続いて交通事業者はどうか。羽後交通はどうか。

金谷委員代理（羽後交通）

内容については、事前にお送りした意見をある程度反映いただいております特に問題ない。

ICカード導入については、弊社では導入できるような状況ではないが、キャッシュレス決済の導入ということであれば、一部路線にPayPayを導入しており、関連の取組として計画に位置づけていただきたい。

議長

ICカード導入については、資料2のP213に記載している。ICカードのみの記載となっているが、キャッシュレス決済という視点で対象を広げて記載するよう検討したい。

続いてハイヤー協会はどうか。まずは本荘由利支部はどうか。

小石委員（秋田県ハイヤー協会本荘由利支部）

計画のボリュームがかなり多く、県として力を入れて取り組むべき施策はなにか、少し分かりにくいと感じている。

議長

ハイヤー協会大曲仙北支部はどうか。

青山委員（秋田県ハイヤー協会大曲仙北支部）

これまで現金の扱いが多かったが、最近はPayPayなどのキャッシュレス決済の導入も増えている。全国的にはアプリによる事前確定運賃や相乗りタクシーの事例も出てきており、タクシーを取り巻く環境もかなり変化している。

観光客を含めて、今までよりも利便性の高いサービスを提供できているのではないかと考えている。

議長

計画のボリュームが大きく、重点的に取り組むべき事項がぼやけてしまっているというご指摘については、事務局としても非常に悩んだところである。県全体の計画ということで取り込めるものは全て掲載したいと思う一方で、どこに焦点を絞って進めていくのかという点で難しさを感じている。

他方で、県民に広く読んでもらう計画を作成する必要があることから、読みやすい、分かりやすい内容となるように改善に努めたい。

事務局としては、どうやって公共交通の利用を伸ばしていくのかが一番のポイントだと考えており、そのような狙いがはっきり分かるようにしたい。

事前確定運賃などの料金制度に関する動きも計画に落とし込めればよいと思うが、具体の検討の動きには至っていないという印象である。5年間の計画期間の中で位置づけられるような状況になれば、計画の見直しもあり得ると考えている。

議長

続いてJRはどうか。

清水委員代理（JR東日本秋田支社）

全体的に鉄道についても記載いただきありがたい。細かな部分については個別にご相談させていただきたい。

太田委員代理（由利高原鉄道）

特にない。

議長

前回の地域部会で萱場社長から、高校生の定期利用について、ダイヤや運行頻度だけでなく、家庭の運賃負担を考慮した施策展開が必要ではないかのご指摘をいただいたが、課題にも運賃の負担軽減の観点を記載させていただいたのでご確認いただきたい。

それでは利用者代表からコメント等ないか。

佐々木委員（にかほ市利用者代表）

課題4「過度な自家用車依存からの脱却」について、計画なのでこれはこれでよいと思うが、自分が住んでいる地域のように、バスや電車がなく、停留所や駅まで遠いなど、公共交通を利用する環境が十分ではないために自家用車に頼らざるを得ない事情もあることを理解いただきたい。

議長

「依存」という文言については、事務局としても悩んだところである。過度な自家用車依存というと、自家用車を使っている側に問題を投げ掛けているようにも見えてしまうが、自家用車を使わなければならないような状況になっている環境をしっかりと改善していくというメッセージが伝わるようにしたいと考えている。

この議論は、交通事業者が設定する運行便数やダイヤが少ないから利用できないという視点と、乗ってくれないから便数・ダイヤを増やせないという視点とに二極化しがちであるが、お互い歩み寄り、自家用車を使わなければならない状況と過度に自家用車を使ってしまう状況の双方を解消していこうという趣旨であり、文言についてももう少し工夫したい。

齊藤委員（大仙市利用者代表）

目標も指標もきめ細かで、実現には長い時間はかかるだろうが、このとおりに実現できたら素晴らしいことだと思っている。

大仙市の地域公共交通会議に10年以上参加しているが、これまでは地域公共交通は買物や通院などの移動手段がない人のためのものという認識であった。キャッシュレスなど我々には馴染みがない新たな取組もあり、県外からの観光客にとっても便利になるのだなと感じた。

議長

計画に位置づけた取組はしっかり実施していかなければならないと認識しており、絵に描いた餅にならないようにしたい。

今、発言のあった公共交通の位置づけであるが、各地域では生活の足という印象が強いが、広域になればなるほど観光や県外からの流動といった様々な役割を担っているのが公共交通だと思っている。ICカードなどデジタル技術を活用したサービスについても、観光利用だけでなく日常の公共交通利用にも可

能な限り浸透させ、県全体で交通サービスの質を向上できるようにしたいと考えている。

坂本委員（美郷町利用者代表）

このような立派な会議に参加させていただきうれしく思っている。

議長

今回は、もう少し整理された資料で説明できるようにしたい。

菊地委員（横手市利用者代表）

自家用車依存からの脱却について、平鹿・雄勝圏域だと現状9割以上が自家用車を利用しているが、5年後に何%を目指すのか、この計画に示す予定はあるのか。

議長

公共交通利用の実態については、県民アンケート調査をかなり時間をかけて集計したものであるが、時間的にも予算的にも手間が掛かるため、5年ごとに県民アンケート調査を行うことはなかなか難しいと考えている。

計画では、県民一人当たりの公共交通利用回数や利用者数などを指標として設定しており、これらの指標に基づき、毎年度の成果をチェックしていきたいと考えている。不十分な点やお気づきの点があればご指摘いただきたい。

宮原委員（湯沢市利用者代表）

今日の説明を聞き、デジタル技術について自らも勉強しなければならないと非常に刺激を受けた。

議長

運行便数の維持やバリアフリーの推進といった視点も重要であるが、全国的にみると交通の分野でデジタル技術の活用が進んでおり、秋田県もそれに乗り遅れないよう取り組んでいく必要があると考えている。

続いて道路管理者の立場から計画へのコメント等はないか。

鎌田委員（由利地域振興局建設部）

素案のP203に記載の施策④「生活バス路線維持費補助制度による継続的な支援と、効果的な実施のための見直し」について、平均乗車密度1未満の系統を補助対象外とする旨の説明があったが、内容やスケジュールについて詳しく説明いただきたい。

議長

先ほども説明の中で触れたが、補助対象外にすることを決定した訳ではなく、今年度末に市町村に県の案をお示しし、ご理解を得た上で進めたいと考えている。スケジュールについても、各市町村で路線の見直し等を検討する移行期間をしっかりと取りたいと考えている。

鎌田委員（由利地域振興局建設部）

それを聞いて安心した。

議長

ほかにご意見等はないか。（なしとの反応）

最後に運輸支局から意見等ないか。運輸支局には、計画策定後に法定要件を満たしておらず計画に認定されないといった事態にならないのはもちろん、地域間幹線系統の補助をもらう上で必要なもので作成していることから、補助要件に合致しているかどうかも含めてしっかり内容をご確認いただきたい。

吉川委員（秋田運輸支局）

運輸支局としてしっかり確認をさせていただきたい。

議長

以上ないようなので案について現時点で承いただいたということで良いか。  
（然りとの反応）

4 その他  
特になし

5 閉 会

## 【県北地域部会】

日 時 令和3年11月26日（金） 午後1時30分～午後3時5分  
場 所 各委員の職場・自宅等からのリモート開催  
参 集 委員31名中19名参加（12名については後日書面協議）

### 【概 要】

#### 1 開 会

委員31名中代理を含む19名が参加し、残り12名についても後日の書面協議について承諾があり会議が成立

#### 2 あいさつ

小松課長があいさつ

小松課長が議長として議事進行

#### 3 協議事項

##### （1）秋田県地域公共交通計画の素案について

資料1～3に基づき、事務局が説明

資料1の前半部分（1～4）を事務局から説明

《質疑等》

議長

先に開催された県南・由利地域部会では、計画中の「運転手」や「職員」という記載について、交通事業者の委員の方々からの意見に基づき、「乗務員」で統一することとした。

また、目標2「乗って守る意識を育み、過度な自家用車依存からの脱却」という表現について、計画への記載自体は理解するが、周辺に地域公共交通がないから車に頼らざるを得ないということも理解してほしい、との意見があった。事務局としては、自家用車を過度に利用している状況を是正する必要があると同時に、地域公共交通へのアクセスが難しい環境も併せて改善していく必要がある、という趣旨であったが、あたかも利用者側に責任があるかのように受け取られてしまいかねない表現になっており、県の意図がしっかり伝わるよう文言を再検討したい。

コメント等なければ先に進みたいと思うがよろしいか。（なしとの反応）

資料1の後半部分（5～9）を事務局から説明

《質疑等》

議長

市町村からご意見等はないか。藤里町はどうか。



淡路委員（藤里町総務課）

「地域公共交通トップが乗って応援Day」については、当町長も興味を持っており、ぜひ参加したいとのことであった。

また、当町と能代間を運行している真名子・能代線の再編等について、今後協議していく必要があると考えている。

議長

三種町はどうか。

工藤委員（三種町企画政策課）

「地域公共交通トップが乗って応援Day」について、当町でも公共交通を再編した際に、町長と副町長にふれあいバスに乗車してもらったが、これはPRというよりも、町長等が実際に乗ってみてどう感じるかという目的意識で実施したものである。

PRも重要だが、普段は公共交通を利用することのない方々に体験いただき、問題点を感じてもらったり、利用者の生の声を聞いてもらうということも意義があると思う。当町では、町長が試乗した際の写真を毎月の広報紙に使っている。

議長

「地域公共交通トップが乗って応援Day」については、説明の中では地域公共交通の利用のPRという点を強調したが、今いただいた意見のとおり、各市町村において公共交通に関する議論を促したり、交通関連施策の注目度を上げるためにも活用できる取組だと思う。

他の市町村からご意見等はあるか。（なしとの反応）

続いて、交通事業者からご意見等はあるか。秋北バスはどうか。

棚谷委員（秋北バス）

「地域公共交通トップが乗って応援Day」について、市町村の首長に乗っていただけるとすれば弊社でも喜んでPRしたい。

デジタル技術の導入について、弊社でも県の支援をいただき、来春、高速バス「大館・盛岡線」に地域連携ICカードを導入することとしている。今後、一般路線への拡大も目指しており、何らかの形で計画にも付け加えていただけるとありがたい。

議長

ICカード導入については、秋田中央交通やJRの取組を記載しているが、ご紹介いただいたとおり、秋北バスでも高速バスの一部に導入を予定しており、この点についても触れるような形で検討したい。

JRはどうか。

清水委員代理（JR東日本秋田支社）

地図上にICカード導入エリアを示すと分かりやすいのではないかと。

資料1において、交通機関同士の「接続が悪い」とあったが、鉄道の接続なのか、鉄道からその他の交通機関への接続なのかなど、具体的にどの部分なのかが分かれば検討しやすいのではないかと。

議長

接続の問題については、交通事業者間で調整や擦り合わせをするような機会はあるのか、もしくは既に十分行われているのか。今後何かしらの取組の余地があるのか伺いたい。

棚谷委員（秋北バス）

通常はJRの時刻改正に合わせて、接続可能となるようなバスダイヤを検討している。積極的にJRと話し合いを持っているかと言われればそうではない。

議長

そういった調整が可能となるような仕組みづくりができればよいと考えている。お互いやれること、やれないことはあるかと思うが、問題意識を共有しながら取り組んでいければと考えている。

続いて利用者代表はここまででコメント等ないか。

銭盛委員（小坂町利用者代表）

今年度から地域の代表を務めており、地域をどのように活性化するか、地域の人たちの考えなどこれから勉強していきたい。

石川委員（北秋田市利用者代表）

首長などに公共交通を利用してもらうことは大変よいことだと思うが、昔からノーマイカーデーはあったものの長続きしなかった。時間的な余裕がないことも要因だと思うが、朝や夕方などより多くの人利用しやすい時間帯に合ったダイヤになればよいと思う。

また、高齢者の方から通院の時間帯に合った公共交通がないという話を聞く。北秋田市民病院の場合だと、7時30分からの受付時間に間に合うような路線バスがないので困っているとのことだが、米内沢から大館行きのバスの方が便利なので、北秋田市民病院ではなく大館市立病院に通っている方もおり、こういった面からも利用しやすい時間帯での運行の確保が重要だと感じる。

議長

「地域公共交通トップが乗って応援Day」にしても、ノーマイカーデーに

しても、継続できるようなやり方を考える必要がある。今回の県民アンケート調査でも、通院時の移動手段について、地域公共交通がほとんど利用されていないという実態が明らかになった。どの圏域でも、自家用車（「自ら運転」と「家族の送迎」）が大半を占めている状況であり、利用促進の面から何かしらできないかと考えている。

市町村域内で完結する地域公共交通については、各市町村の計画にバトンタッチせざるを得ない部分もあるが、しっかり連携して県全体としてよい計画にできればと考えている。

#### 渡邊委員（能代市利用者代表）

いただいた資料を読み込み地域公共交通の現状などよく分かった。冊子の厚さに圧倒されたが、おそらく一般の利用者には概要版のようなもので見てもらおうと思うので、誰が読んでも分かりやすいものにしてほしい。

また、概要版と素案冊子とで整合性・記載の統一が図られていない部分がある。例えば、「維持・確保」と「確保・維持」が混在していたり、「三セク」が「3セク」となっていたりなど用語の統一をお願いしたい。

#### 議長

文量の多さについては、県全体について記載しているためであり、ご理解いただきたい。記載の文言についても、まだまだチェックしきれていない部分があり、改善に務めたい。

概要版の作成に当たっては、地域公共交通の現状や今後の施策について広く県民に知ってもらう必要があることから、十分に分かりやすく、伝わりやすいものとなるようにしたい。

#### 齋藤委員（藤里町利用者代表）

本日も、地元の真名子線を利用して会議に参加した。二ツ井駅から11時10分発が一番早く、普段も買物に利用しているが、もう少し早い便がほしい。帰りは藤琴大町から15時20分発だが、それ以降の便はない。米田線や町のデマンド交通もあるが、真名子線と時間帯が重なっている（いずれも15時30分前後に通過する）ため、改善の余地があると思う。

#### 事務局

市町村を跨ぐ幹線バスと藤里町内のコミュニティ交通の役割分担やダイヤの擦り合わせをどう行っていくかということだと思う。調整や話し合いができる機会を設け、不便を感じている部分が少しでも解消できるよう県としても役割を担ってまいりたい。

#### 三浦委員（三種町利用者代表）

計画では直接触れられてはいないが、三種町では今年10月から住民の共助によるふれあいバスの本格運行を行っており、可能であれば計画に掲載していただきたい。

議長

三種町のふれあいバスの取組は我々も優良事例であると認識している。

事務局

三種町では、住民の方が自らハンドルを握り、地域の移動手段を確保する自家用有償運送の取組を町内全域で行っているが、町内の一部ではなく全域で取り組んでいる点については、県内のみならず全国的にも数少ない取組だと認識しており、計画でも県内の取組事例の紹介などで触れるようにしたい。

議長

道路管理者からコメント等はないか。

佐々木委員代理（能代河川国道事務所）

自家用車依存からの脱却のためには、幹線やフィーダーだけでなく、ラストワンマイル対策も重要になってくると思うので、小型モビリティのシェアリングなどの記載も必要ではないか。県の計画であり、そのような取組に対し補助のスキームがあれば市町村も取り組みやすいのではないか。

今は通信販売やウーバーイーツなど移動しなくても物が届く時代であり、これからは移動に付加価値がないと公共交通を維持できないのではないかと感じている。

議長

ラストワンマイル対策の重要性は認識しており、ラストワンマイルを補う区域型デマンド交通を県の補助対象として検討していくことを計画に位置づけることとしている。

また、チャレンジ事業などを通じて、デジタル技術の活用による利便性向上に向けた取組を市町村や交通事業者に促しながら支援することを計画に位置づけることとしている。

ほかに道路管理者から意見等ないか。（なしとの反応）

最後に運輸支局から意見等ないか。

鈴木委員代理（秋田運輸支局）

地域公共交通を確保・維持していくためには、いかに利用してもらうかだと思う。知事や市町村長に利用してもらうことと合わせて、公共交通を利用するメリットや効果、二酸化炭素の排出削減や渋滞緩和にも繋がることをPRしながら進めていくのがよいと思う。

議長

以上ないようなので案について現時点承いただいたということで良いか。  
(然りとの反応)

4 その他  
特になし

5 閉 会

## 【中央地域部会】

日 時 令和3年11月30日（火） 午後1時30分～午後3時10分  
場 所 各委員の職場・自宅等からのリモート開催  
参 集 委員23名中16名参加（7名については後日書面協議）

### 【概 要】

#### 1 開 会

委員23名中代理を含む16名が参加し、残り7名についても後日の書面協議について承諾があり会議が成立

#### 2 あいさつ

小松課長があいさつ

小松課長が議長として議事進行

#### 3 協議事項

##### （1）秋田県地域公共交通計画の素案について

資料1～3に基づき、事務局が説明

資料1の前半部分（1～4）として事務局から説明

《質疑等》

議長

ここまででコメント等あるか。

議長

先に開催された2つの地域部会では、計画中の「運転手」や「職員」という記載について、交通事業者の委員の方々からの意見に基づき、「乗務員」で統一することとした。

また、目標2「乗って守る意識を育み、過度な自家用車依存からの脱却」という表現について、計画への記載自体は理解するが、周辺に地域公共交通がないから車に頼らざるを得ないということも理解してほしい、との意見があった。

事務局としては、自家用車を過度に利用している状況を是正する必要があると同時に、地域公共交通へのアクセスが難しい環境も併せて改善していく必要がある、という趣旨であったが、あたかも利用者側に責任があるかのように受け取られてしまいかねない表現になっており、県の意図がしっかり伝わるよう文言を再検討したい。

コメント等なければ先に進みたいと思うがよろしいか。（なしとの反応）

資料1の後半部分（5～9）を事務局から説明  
《質疑等》

議長

それでは、市町村からご意見等はないか。秋田市はどうか。

栗林委員（秋田市交通政策課）

「過度な自家用車依存からの脱却」という表現について、自家用車を利用した生活レベルを享受している人にとっては、車をやめて公共交通にシフトした場合に生活の質が大きく変わってしまうことになる。公共交通のネットワークも以前よりも十分とは言えず、「脱却」とまで書いてよいのかと感じている。脱却できないから車を手放せない方が多いのであって、運転免許を返納する方が増えてきた場合に備えて環境を整えていくという視点での表現が適当ではないか。

議長

ご指摘の点については、事務局でも悩んだところである。自家用車依存からの脱却は困難だが、県民アンケート結果では、通勤、通学、買物や通院に8～9割の方が自家用車を利用しており、「過度」な依存からは脱却していきたいという考えで記載したところである。

いただいたコメントは、修正しようとしている方向性と一致するものであり、ご意見を踏まえて記載内容を再度検討したい。

続いて五城目町はどうか。

伊藤委員代理（五城目町まちづくり課）

特段意見はない。

川口委員代理（八郎潟町総務課）

区域型デマンド運行が新たに補助対象となるとの説明があった。当町でもデマンド型タクシーの利用が増えていると感じているが、デマンド型運行が増えることによってバスの乗車率がさらに下がってしまうのではないかと懸念を持っている。

議長

デマンド型運行の導入に当たっては、もちろん既存のバス事業者との関係は最大限留意していただく必要があるが、既存の公共交通と利用者を取り合うような形での導入を進めるのではなく、利用が低密であるために段々とサービス水準を下げざるを得ない中での手法の一つとして、現行では補助対象となっていない区域型デマンド運行をしっかりと支えられるよう、県の支援スキームを変更しようとするものである。今後、市町村に支援制度の詳細をお示しして、ご

意見を頂戴しながら進めてまいりたい。

大潟村はどうか。

薄井委員（大潟村総務企画課）

計画についてはよくまとまっており特に意見はないが、もう少しいろいろな方に乗ってもらう工夫が必要だと感じている。知事や首長のトップセールスによる利用に加えて、県内企業や事業所にも参加を呼びかけるのはどうか。また、お酒を飲んだ後は公共交通を使って帰ろうと呼びかけることで、夕方から夜にかけての利用促進に結びつけられるのではないか。日常生活の中でどのように公共交通を利用するのか知恵を出し合って考えることで、利用の掘り起こしにつながるのではないか。

議長

「乗って応援Day」は、県のノーマイカーデーの実施時期でもあることから、首長だけが乗って終わりということにはしたくないと考えている。ノーマイカーデーの実施率を市町村ごとに競わせることや、商工会議所や民間団体にも一緒に取り組んでもらうことで、全県規模のイベントとして打ち出せるのではないかと感じている。もう少し実施内容や巻き込み方などを考えてまいりたい。

他にコメント等ないか。

吉川委員（秋田運輸支局）

自家用車「依存」だとマイナスのイメージがあるため、「利用」が適切ではないか。

また、運転免許自主返納高齢者支援サービスの継続について、実施主体が秋田県警察本部となっているが、警察本部は運転経歴証明書を交付しているだけで、具体の支援策を実施しているわけではないため、実際のサービスを実施している事業者や市町村等を加えるべきではないか。

議長

自家用車「依存」については他に適当な言い回しがいいか検討したい。

運転免許自主返納高齢者支援サービスについては、実施主体が多岐にわたり、銭湯や観光施設、理髪店などは協議会の構成員にも含まれていないことから、施策を推進しようとしている警察本部を代表して記載したものであり、ご理解いただきたい。

他に市町村からコメント等ないか。

刈谷委員代理（男鹿市企画政策課）

事前に相談のあった「トップが乗って応援Day」への参画について、市長



は毎日JRで通勤しており、問題ないと考えている。当市では、市長の発案により、今年度から市職員を対象にノーマイカーデーを始めたが、参加率が段々と下がっているのが現状である。自家用車を持っていると公共交通を利用するメリットを感じられないため、ただノーマイカーデーをやりますと言ってもなかなか参加してくれない。

男鹿市内のバス路線は、民間事業者が全て撤退し、市が運営しているが、マイカー利用が多く採算が取れないため、路線の維持が非常に厳しい状況である。健康増進や地域のためといっても、市民には届きにくく、全市町村を対象にチャレンジデーとして実施率を競うといった目に見える目標を示しつつ、PRも兼ねて実施すれば効果が上がるのではないかと。

議長

「乗って応援Day」の実施手法については、今いただいたご意見も含めて今後も引き続き協議していきたいと考えている。

他に市町村からコメント等ないか。(なしとの反応)

続いて交通事業者として参加されている秋田中央交通はどうか。

塚田委員代理（秋田中央交通）

バス事業においては、乗務員の不足、高齢化が一番の課題であると考えている。乗務員が不足する中でこれからこういったサービスが提供できるのか、皆様のご協力をいただきながら進めてまいりたい。

議長

少し補足すると、計画において取り組むべき施策については、それぞれ実施主体を明確にしており、県の計画だから県が全部やるということではなく、記載の主体がみんな一緒になって取り組んでいくという意味合いで記載している。基本目標6の達成のために取り組むリクルート活動などについては、交通事業者と業界団体に引き続き頑張ってもらいたい必要があるが、県や国もしっかりサポートしてまいりたい。

他のバス事業者からも乗務員不足が深刻な課題であるという話は伺っており、一緒に知恵を出し合っていければと考えている。

秋田中央トランスポートはどうか。

金野委員代理（秋田中央トランスポート）

弊社はマイタウンバスの運行が中心であり、計画に掲げている方向性や目標の達成に向けて市町村等と協力して進めてまいりたい。

議長

ぜひよろしくお願ひしたい。

J Rはどうか。

清水委員代理（J R東日本秋田支社）

当社でも取り組んでいるM a a Sや地域連携 I Cカードの導入等について、計画に位置づけていただきありがたい。

議長

それでは利用者代表からコメント等ないか。

高橋委員（秋田市利用者代表）

公共交通の持続的な運行に向けて、利用し続けることが重要だと感じている。地域にとって必要な公共交通を乗って守るという意識をどのように県民に持ってもらえるか。どうしたら利用喚起できるのか、ワクワクするような仕組みや使命感を共有できるような取組が必要だと思う。

議長

「乗って守る」という視点は重要であり、本計画でも目標や課題中に位置づけを行っているところである。

また、計画において、行政、交通事業者、県民それぞれの役割分担について整理しているが、交通事業者や行政だけが頑張るのではなく、県民の積極的な利用を促す施策がないと不十分であるため、計画においてこの点を強く強調したいと考えている。

工藤委員（五城目町利用者代表）

いつまでバス利用を続けられるかが自分の目標である。

議長

道路管理者からコメント等はないか。

今野委員（秋田地域振興局建設部）

特段意見はない。

基本目標の中で、バリアフリー実施率について現況値と目標値ともに100%となっているが、現状維持の目標という理解でよいか。基本的には全ての駅はバリアフリー化しているものと思うが、あえて目標指標としている理由は何か。

議長

利用環境改善としての目標指標をどう位置づけるかなかなか難しいが、よく

ある指標として、バリアフリー化の実施率を位置づけている。

国の指針では、全ての鉄道駅が対象ではなく、一日当たり3,000人以上が乗降する駅をバリアフリー化する必要があるというルールになっている。この基準に基づけば県内の実施率は100%となるが、これまでも要件を一日当たり5,000人から3,000人に引き下げられた経緯もあり、今後引き下げられ実施すべき箇所が増えた場合でも100%を維持していくことを目標として設定している。

最後に日野委員からコメント等ないか。

日野委員（秋田大学大学院理工学研究科）

基本目標の目標値について、「幹線的な」と入っている意図は何か。

議長

目標1と2の関係性が分かりづらいこともあり、「幹線的な」や「広域的な」という記載を削除し、県内の地域公共交通全般についてまとめるよう内容の修正を考えている。

日野委員（秋田大学大学院理工学研究科）

了解した。もう一点、公共交通への公的資金投入額が評価指標となっているが、どのように評価すべき指標なのか。

事務局

県や市町村の交通事業者への支援については、R2年度はコロナ禍の影響を受けた交通事業者への支援などを行ったことにより例年よりも増加していることから、H30年度から令和2年度までのコロナ対策費用を除いた3か年の平均額を維持するものとして目標値の設定を行っている。現状の記載ではそういった部分が不明であり記載について改めたい。

日野委員（秋田大学大学院理工学研究科）

この指標は、お金さえ出しておけばよいと捉えかねない。補助金は何か目的を達成するために支出するものであって、お金を使うこと自体が目的ではない。県としてしっかりサポートしていくという意図で記載しているとは思いますが、誤解を招いてしまうのではないか。

また、減らせるのであれば減らしていく方がよいが、何が何でも減らせばよいというものでもないため、目標値をどう設定するのか難しいのではないか。

他の指標に代えた方がよいのではないか。

議長

国の策定マニュアルでは、計画に記載すべき指標として、公共交通の利用者

数や公的資金の投入額などを挙げているが、事務局としても目標値をどう設定すべきか悩んだところである。ご指摘のとおり、お金をかければよいというものではなく、今ある地域公共交通ネットワークをしっかりと守っていくために必要な額をキープしつつ、県民一人当たりの利用回数などの指標の伸びと相まって、効果を検証していくものと考えており、誤解が生じない内容となるよう再度検討したい。

議長

以上ないようなので案について現時点で承いただいたということで良いか。  
(然りとの反応)

4 その他  
特になし

5 閉 会