

令和 8 年度第 1 回秋田県地域公共交通活性化協議会

県南・由利地域部会の概要

日 時 令和 8 年 6 月 8 日（月） 午後 1 時 3 0 分～午後 3 時 3 0 分
場 所 平鹿地域振興局 第 3 会議室

【概 要】

1 開 会

委員 2 8 名中代理を含む 2 4 名が参加し会議が成立

2 あいさつ

秋田県観光文化スポーツ部交通政策課地域交通対策監があいさつ
地域交通対策監が議長として議事進行

3 議 題

（１）県内公共交通の現況について

資料 1 に基づき、事務局が説明

《意見・質疑等》

特になし

（２）道路運送法・地域交通法の概要について

資料 2-1 ～ 2-2 に基づき、東北運輸局秋田運輸支局が説明

《意見・質疑等》

特になし

(3) 道路運送法の概要について

資料3-1～3-2に基づき、事務局が説明

《意見・質疑等》

利用者代表委員

資料3-1の4頁に関して、チャレンジ事業にはどういう事業含まれているのか教えていただきたい。

事務局

令和7年度の実績を説明すると、8団体が採択され事業が実施されている。主に、デマンド交通の運行実施や乗合タクシーへの転換に向けた運行内容の検討、地域公共交通策定ビジョン等の計画策定に係る事業が採択されている。

利用者代表委員

申請した8団体のうち、デマンドの実証運行は何団体あったのか、内容を知りたい。

事務局

鹿角市は八幡平地区を運行する路線バス廃止に伴う移動手段確保のため、デマンド交通の実証運行を開始している。秋田市や男鹿市の船川地区においてエリア型のデマンドタクシーの実証運行の事業を実施している。

利用者代表委員

デマンド交通が令和7年度に実証運行を実施したとすれば、いつ申請されたものか。

事務局

県の事業が6月補正予算により事業化したため、令和7年度7月に申請して令和7年度いっぱい実証している。

利用者代表委員

令和7年度以前の経過を確認したい。実証運行後に本格運行まで運行している事例があれば伺いたい。

事務局

実証運行の取り組みは自治体によって異なり、当該年度に実施した自治体がある一方で、その年度は運行計画の立案にとどめ、次年度に開始した自治体もある。鹿角市においては、昨年度に実証運行を行い、今年度もそれを継続しているが、一部では本格運行へと移行している。

利用者代表委員

鹿角市のような事例が令和7年度より前にもあるのか伺いたい。

事務局

チャレンジ事業は毎年内容が変わっており、デマンド交通の実証運行を例に挙げると、自治体ごとに取り組みのパターンが分かれている。大館市は実証運行を経て令和7年度から本格運行へ移行している。県南地域では、大仙市が昨年度に実証の運行計画を策定し、今年度実証運行する予定である。また、由利本荘市は市街地区域にて昨年度に実証運行を開始し、今年度も時期を変えて実施する予定となっている。一方で、にかほ市は過去に実証運行を実施した経緯があるものの、今年度は予定していない。

利用者代表委員

実証運行を実施する自治体は着実に増加しているという事だが、実証運行以外にはどのような取組があるか。

事務局

主にデマンド交通と計画策定が主なものである。

議長

地域公共交通計画策定も含めて、ご意見があればいただきたい。

利用者代表委員

令和9年度から例外的に補助金がなくなるとの説明があった。その点については懸念している。今回の計画には改善策を盛り込む必要があると考える。そうした場合に、どのくらいの補助金が対象になるか、把握しているか伺いたい。

事務局

資料1についての説明に続き、このあとも解説する予定であったが、内容を先取りして資料5―3をご覧ください。これは補助対象の系統を示したものである。赤字表記は補助要件を下回った輸送量の実績値、黒丸のある系統は要件緩和の終了に伴い補助対象外となる可能性が高い系統である。特に県南地域に関しては、6系統のうち4系統が厳しい状況にあるため、沿線自治体と早急に協議を重ね、対応方針を検討する必要があると認識している。

利用者代表委員

DXの推進に関して、具体的にどのようなことを想定しているのか。補助金の減少、担い手不足、さらには路線バスの縮小と地域公共交通の現状は厳しいとのことだが、県として、これらを打破するような妙案を何か持っているのか。

事務局

県独自で実施する事業を想定しているわけではない。交通事業者をはじめとする当事者の方々が、今後こういった形で進めていくのかという点が重要になると考えており、県としては、国の補助金要綱などの動向を確認しながら、先行事例などを市町村へ確実に情報提供し、地域の実情に応じた適切な判断ができるように支援していく。仮に導入する場合には、国の補助金も活用しながら支援したいと考えている。

(4) 地域公共交通計画（地域公共交通確保維持事業）の承認について

資料4-1～4、5-1～3に基づき、事務局が説明

《補足説明》

羽後交通株式会社

本荘象潟線や横手大曲線などについて、JR路線と並行していることによる利用客の伸び悩みや、日中の利用が少ないこと、JR運休時の代行輸送を見据えた大型車両維持の必要性などが課題となっている。

乗客数に合わせて車両の小型化を進めているが、中東情勢等を受けた燃料やエンジンオイルの価格高騰および調達難、深刻な運転手不足、熊被害によるバス利用の減少、新車価格の高騰に伴う古い車両の更新負担など、厳しい経営課題に直面している。

利便性の向上や観光客の利用促進に向け、3年ほど前からQRコード決済を導入したほか、一部地区では主要なクレジットカードによるタッチ決済も可能としており、今後の拡大を検討している。

《意見・質疑等》

特になし

《議 決》

「地域公共交通計画（地域交通確保維持事業）」は承認された。

4 その他

《意見・質疑等》

北海学園大学日野教授

チャレンジ事業については、各自治体が具体的にどのような取り組みを行ったかという点について、県から自治体へのフォローは行われているのか。

事務局

利用実績や成果物を確認している。また、事業計画の申請時や市町村の協議会において、県としての意見を伝えている。実証運行時に関しても、運行ルートやダイヤ等の運行計画に対する質問や意見を述べている。

北海学園大学日野教授

県の取組に関する広報は実施されているのか。

事務局

申請事業募集の広報はしているものの、事業自体は自治体が展開しているため、県としての広報を実施していない。

北海学園大学日野教授

知られていない状況があるのだとすれば、少しもったいないと思う。また、次期計画に関しては、話を聞いているとバス交通が中心になっているように見受けられるが、タクシーや鉄道といった他の交通機関も必要不可欠なものだと思うので、そうした部分も次期計画の中で考えて欲しい。

事務局

計画自体はバスだけでなく他の交通機関も位置付けており、今後はそれらも一体的に考えていく。

利用者代表委員

コミュニティバスからデマンドに切り替えた場合、運行経費等の差異はあるのか。

事務局

一概に経費が上下するという傾向はない。ただ、総額の範囲内で利便性を高める工夫をしている面はある。コスト抑制と利便性向上とのバランスをどこで取るかについては、実証運行を行いながら住民の意見を聞きながら、進めていくことが一番のポイントになる

利用者代表委員

コミュニティバスを維持しながら、運行曜日を限定するなどしてデマンド交通も組み合わせるような形は可能なのか。停留所が遠いために利用できない住民がいることから、そうした手法が導入できるのか伺いたい。

事務局

併用している例もある。