

令和7年度 第2回東成瀬村地域公共交通活性化協議会 議事録

○日時：令和7年 10 月 20 日(金) 午後1時30分～

○場所：東成瀬村防災情報センター 301、302 会議室

○出席者名

- ・ 東成瀬村副村長 谷藤登 会長
- ・ 村内有識者 佐々木哲男氏
- ・ 東成瀬村社会福祉協議会 佐藤正二郎氏
- ・ 東成瀬村観光物産協会 谷藤司氏
- ・ 東成瀬村商工会 古谷秀克氏
- ・ 田子内地域づくり推進委員会 高橋 義行氏
- ・ 岩井川コミュニティ推進委員会 佐々木 孝氏
- ・ 椿川三部落推進委員会 鈴木 充氏
- ・ 秋田運輸支局 平太志氏
- ・ 秋田県交通政策課（代理） 高橋一也氏
- ・ 横手警察署 平野井貴樹 委員
- ・ 羽後交通株式会社（代理） 金谷文之氏
- ・ 羽後交通株式会社 （随員） 佐藤悟氏
- ・ 秋田県雄勝地域振興局総務企画部地域企画課 吉田美央氏
- ・ 秋田大学 日野智氏
- ・ 東成瀬村教育委員会 佐々木清志氏
- ・ 東成瀬村健康福祉課 高橋弘克氏
- ・ 東成瀬村建設課 高橋与志雄氏

○事務局

東成瀬村役場企画課 参事 高橋悟史

主査 土谷昂平

事務員 鈴木勇人

開 会

【高橋】

定刻となりましたので、始めさせていただきます。本日は、大変お忙し中お集まりいただきましてありがとうございます。ただいまから、令和7年度第2回東成瀬村地域公共交通活性化協議会を開催します。本日の司会進行を務めさせていただきます、東成瀬村役場企画課の高橋でございます。どうぞよろしくお願いいたします。議事に先立ちまして、本村では本協議会につきましては、原則公開で行うこととしております。本日の議事内容につきましては、非公開に該当するような個人情報を取り扱うようなものが無いことから、公開にて進め

させていただきます。本日の次第等の資料につきましても後日、 村のホームページにて公開します。

続きまして、配布しております資料について確認いたします。議事次第が1部、出席名簿が1枚、こちらはお手元に配布しております。資料1が1部、横置き上部綴りの資料2が1部、資料3が1部、こちらは前日に郵送又はメールにて事前にお送りしております。資料は以上となります。お手元に資料が無いなど、ございませんでしょうか。ありましたらお知らせください。また、本日は、オブザーバーとして交通空白解消に向けた調査検討業務を受託しております KPMG コンサルティング株式会社から小林さんが出席しておりますので、お知らせします。

それでは、次第に沿って進行してまいります。

次第1:開会

【高橋】

開会に先立ちまして、会議の成立要件を確認します。東成瀬村地域公共交通活性化協議会設置要綱第7条の規定には「会議は、委員の過半数の出席がなければ開くことができない」とあります。本日は委員23名に対し、18名のご出席をいただいております、過半数の12名を満たしているため、会議の成立要件を満たしていることをご報告します。

はじめに次第1開会(1)「会長挨拶」です。会長、よろしくお願いいたします。

【会長】

本日はご多忙の中、第2回東成瀬村地域公共交通活性化協議会にご出席いただきまして、厚くお礼申し上げます。また日頃より本村の交通行政に関しましては、ご支援、ご協力を賜りまして重ねてお礼申し上げます。さて、本日は今年度第2回目の協議会となります。主に地域公共交通計画の策定にあたり、これまで委託業務事業として実施しております、調査事業の共有と、調査結果を踏まえた上での計画に盛り込む基本理念、および、基本方針の素案につきまして、皆様にご審議いただきたいと思います。限られた時間ではございますが、皆様の立場から忌憚のない意見を賜りますようお願い申し上げ、簡単ではございますが、開会に先立ちましての挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

次第2:議題

【高橋】

続きまして次第2「議題」に移ります。なお、ここからの進行につきましては、東成瀬村地域公共交通活性化協議会設置要綱に基づき、会長である副村長にお願いしたいと思います。それでは会長よろしくお願いいたします。

【会長】

それでは、規定に基づき、東成瀬村副村長の谷藤が以後の会議進行を行います。皆様よろしくお願いいたします。

議題 2 (1): 令和 7 年度東成瀬村地域公共交通活性化協議会補正予算(第 1 号)(案)について

【会長】

はじめに議題 2 (1)「令和 7 年度東成瀬村地域公共交通活性化協議会補正予算(第 1 号)(案)について」です。事務局から説明をお願いします。

【土谷】

事務局の土谷です。それでは、議題 1「令和 7 年度東成瀬村地域公共交通活性化協議会補正予算(第 1 号)(案)について」ご説明いたします。資料 1 をご覧ください。歳入歳出総額共に、補正前額から増減なく 20,500,000 円となっております。補正の詳細について、下部の「【補正の項目】」をご覧ください。本補正予算は、歳入に関する補正はなく、歳出における組み替えを行うものとなっております。2 款 1 項 1 目事業費です。こちら全体で 49,000 円の減額となっております。委託料において、当初予算額 2,000 万円としておりましたが、プロポーザルによる契約を行った結果、請け差が発生しましたのでこちらを契約金額に基づき 200,000 円減額しております。減額幅内にて、協議会における各種書類による案内を行う際に使用する封筒作成費を 21,000 円追加するほか、後ほど詳細にご説明いたします、公共交通にかかるワークショップを開催するにあたっての講師等謝礼を、130,000 円追加してございます。追加補正予算の小計が 151,000 円、減額補正予算の小計が 200,000 円となり、こちらの目内にて 49,000 円の減額補正となります。こちらの減額分を 3 款予備費に 49,000 円増額しまして、歳出予算全体で組み替えを行うこととしております。説明は以上です。

【会長】

事務局からの説明が終わりました。ご質問のある方はいらっしゃいますでしょうか。いらっしゃいましたら、挙手のほどよろしくをお願いします。

【会長】

ご質問がないようですので、「令和 7 年度東成瀬村地域公共交通活性化協議会補正予算(第 1 号)(案)」について、事務局案で承認することよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【会長】

ありがとうございます。「異議なし」ということで、「令和 7 年度東成瀬村地域公共交通活性化協議会補正予算(第 1 号)(案)」は、事務局案のとおり承認します。

議題 2 (2): 東成瀬村地域公共交通計画策定状況について

【会長】

続きまして、議題 2 (2)「東成瀬村地域公共交通計画策定状況について」です。本議題は

3つの小項目に分かれておりますが、一括して事務局から説明をお願いします。

【土谷】

事務局の土谷です。続きまして、引き続きこちらの方の説明をさせていただきます。資料は右上に資料2と記載しております、令和7年度第2回資料、こちらの方をご参照ください。それでは具体的な説明に先立ちまして、これまでの大まかな状況についてご説明いたします。5月30日の第1回協議会において承認されました具体的な進め方に基づきまして、公募型プロポーザル方式により、こちらの契約候補者の選定を行いました。2事業者からの提案がありまして、プロポーザル審査委員会にてKPMGコンサルティング株式会社を候補者として選出し、委員の皆様にお諮りさせていただいた上、当該事業者を契約者として決定し、調査事業の契約を行いました。契約後は既存交通の利用状況調査、既存交通の現況の再分析を行いましたほか、村における地理的状況、財務状況の整理なども行いまして、持続可能な公共交通の方向検討に向けた各種分析も行っていたところでございます。こちら各種調査を踏まえまして、村における地域公共交通の目指すべき姿と、基本方針がまとまりましたので、本日皆様にお諮りする次第でございます。

それでは改めまして、詳細な内容を資料に沿ってご説明いたします。初めに3ページをご覧ください。現状の課題分析を行うために、既存交通の実態と利用状況の実態を調査しました。既存交通については、羽後交通さん、マルシメバスさん、役場関係部署へ、路線バス、民間買い物バス、輸送支援事業の各種利用者、その属性情報、利用時間帯について調査しました。利用状況調査では、各種交通手段における利用したニーズを確認するため、いきいきサロンの参加者や路線バス、買い物支援バスの乗客へのヒアリング、こういったものを実施してございます。その結果が4ページから続きます。既存交通の分析ですけれども、既存交通手段3種ごとに分析しております。路線バスでは朝夕の時間帯の利用率が最も高いことから、高校生の通学が中心であり、通学手段の確保を行うこと、こちらを継続していくことが必要である、また、それ以外の時間帯は、他のモビリティサービス導入による、交通手段の創出が必要であることなどが検討できました。買い物、民間買い物支援バスですが、コロナ禍における利用減少がありつつも、利用数は一定数認められたところから利用効果があること、また買い物による需要を満たしつつも、より買い物需要に機動的に対応するため、利用数の多い停留所をハブ拠点として生活サービスの簡易提供、こういったことが行えるのではないかとということを検討しました。下段の輸送支援事業ですけれども、他手段による移動が困難な方々の利用ニーズを満たすための代替方法がない、なかなか難しいというのが認められた一方で、買い物支援の部分につきましては、他手段による代替の可能性があることが確認できました。

5ページをご覧ください。利用者状況ヒアリングの結果についてです。結果の概要ですが、主に利用者のうち、買い物需要により十文字、横手に移動する方が多いこと、また年代が上がるにつれ、十文字への買い物需要、横手の通院需要が増加する傾向にあることが認められました。6ページ以降ですが、利用した状況ヒアリングの詳細資料となります。主立ったと

ころを取り上げて説明させていただきます。8ページ目です。こちらですが、年代別に目的地回答数を色別で表示してございます。先ほど申し上げましたとおり、年代が上がるにつれ、紫と水色の十文字への移動の合、緑色の横手への移動の割合が増加していることが認められます。9ページをご覧ください。9ページにつきましては、移動手段別の目的地を色別に表示しておりますが、左から3つ目、家族、知人による送迎では6割以上が、横手が目的地となっておりますほか、一番右側、路線バスにおいても、6割以上で十文字、増田が目的地となっております。これら調査からの分析を踏まえまして、現状の課題についてまとめた部分を12ページに掲載してございます。

12ページをご覧ください。調査、分析を踏まえまして、主にヒト、モノ、カネ、情報の4区分から課題を整理してございます。ヒトの部分ですけれども、利用者ごとに適切な交通手段を提供するための役割分担、整理不足、こちらが挙げられております。現状は、運行時間、エリアが重複しており、減少する利用者の取り合いが発生しているというような状況になっております。モノの部分ですが、生活に必要なサービスへのアクセス性不足と、既存のもの利用不足という点がございます。以前から確認しているとおりでして、村内で生活サービス行動を完結することができない状況にありまして、他市町村へのアクセス性が本村では重要になります。しかし、既存の交通状況、こちらに関しては利便性の高い体系的な行動、交通モードが構築されているとは言えない状況になっております。また、今後利用潜在性を持つスクールバスや公用車等の資産が十分に活用できていないと、こういった現状がございます。カネの部分ですけれども、各種交通手段間の負担軽減不足による持続性の保守という点です。再三になりますが、各種交通手段における役割分担や利用者の整理が不十分でありまして、持続性のある交通体系が現状構築できていない状況にあります。情報の部分ですけれども、持続可能な交通の分析、評価、設計を行うには、行うためのデータが不足しております。各種交通手段における利用者の属性データや収集方法にばらつきがあるため、効果的な方針、施策を策定するためのデータが不足しているというような状況がございます。以上の課題を踏まえまして、作成した基本理念、方針、こちらが14ページになります。

14ページをご覧ください。基本理念です。基本理念については、移動に困らない地域の形成としてございます。各種交通手段との有機的な連携により、移動に困らない、移動がしやすい村の形成を目指すこととして掲げております。この基本理念を達成するべく、3本の基本方針、今あるものの連携役割分担、新しい交通手段の導入、村内拠点を核とした村づくり、こちらの3つを基本方針として掲げております。基本方針1、今あるものの役割連携分担です。こちらでは、今ある手段や資源を有効活用し、連携を図ることで交通ネットワークの維持を目指すこととしてございます。基本方針2、新しい交通手段の導入では、連携、役割分担ではカバーしきれない部分を、新しい交通手段の導入により保管することを目指しております。基本方針3、村内拠点を核とした村づくりでは、生活機能を具備した村内拠点の整備を図ることにより、地域公共交通と連携した住み良い環境づくりの形成を目指します。ここまでが基本理念に対する大きな考え方、基本方針になります。15ページをご覧ください。

ださい。15 ページ以降は、これら基本方針に対応する今後の具体的な施策案についてお示ししております。こちらのページでは、前出の課題に対しまして、どの基本方針がどのように対応し、基本方針ごとにどのような具体的な施策で取り組むかを示しております。今あるものの連携、分担では、新事業の継続、路線バスの維持、民間買い物の支援バスの有効活用を記載しております。他の交通手段に頼ることができない方々を、既存の輸送支援事業の大まかな流れを継承しつつ、路線バスの継続により通学手段の維持、確保を目指します。同時に民間買い物支援バスの利用時間帯調整を行いながら、交通手段間の効率的な役割分担を目指していくこととしております。新しい交通手段の導入につきましては、村内ライドシェアの導入、公用車カーシェアの導入、こちらを目指します。既存の交通手段の地理的・時間的空白を補完するべく、オンデマンド形式のライドシェア導入を目指します。短期的にはエリアを小規模にかつ無償運行で普及を進め、長期的には近隣自治体との広域連携によるエリアの拡大、有償運送による持続性の創出、こちらを目指します。その他、潜在利用価値のある公用車のカーシェア導入により、村来訪者の足確保、こちらを目指していくこととしております。そんな拠点を核とした村づくりでは、路線バスの維持と、地域中核モビリティハブの検討を行います。地域中核モビリティハブを交通結節点とした路線バスの運行エリアの調整や、生活サービスのニーズに応えるモビリティハブを核とした公共交通の検討を行います。これら各政策を行うことで、村内の交通空白の解消を目指します。

16 ページですけれども、こちらは現状の時間的・交通空白を示しております。既存は左側の平日、土日祝日の各時間帯において、路線バスや買い物支援バスが走らない時間帯、交通区画がありますが、各施策を行うことにより、17 ページ、こちらに図示した状態を目指すこととしております。こちらは買い物支援バスと路線バスとの役割分担により、交通空白の時間帯を減らすこと、また村内ライドシェア、公用車カーシェアの導入による、既存交通の空白解消を目指すこととしてございます。18 ページをご覧ください。地域的空間に関してです。現状左側ですけれども、各政策の部分的な作用により、村南部に行くにつれて交通空白地域が顕著となっている状況ですが、左側政策の導入による将来像につきましては、各政策が連携し、村南部まで交通手段によるエリアのカバーを目指すこととしております。19 ページをご覧ください。左側各施策の導入により、短期的には既存交通の維持を行いながら新しいモビリティサービスの導入により、交通空白エリアの解消を目指すこととしておりまして、右側、中長期的には各関係各所との連携により、近隣自治体との連携を行いながら利便性の高い交通ネットワークの形成を目指すこととしております。長くなりまして大変恐縮ですが、以上が基本理念、基本方針、施策の案になります。

最後に今後の動きです。21 ページ、こちらをご覧ください。こちらの調査事業ですけれども、先ほどお示した基本理念や政策の実現性を整理するため、これらに関する村民アンケートを実施するほか、新たなモビリティサービスの導入に関するワークショップを今後実施する見込みとしております。アンケートとワークショップの結果をもとに、こちらの内容を踏まえて最終的な政策案を取りまとめ、1月から2月に開催します第3回の協議会に

において、計画の素案として皆様にお示しさせていただき見込みとなっております。資料の 22 ページ以降は資料編となっております。お手隙の際にご参照いただければと思います。説明については以上となります。

【会長】

事務局からの説明が終わりました。駆け足でしたので、詳しく説明してほしい箇所がある方や、ご質問のある方がいらっしゃいましたら、挙手のほどよろしくお願いします。

【村内有識者 佐々木哲男】

説明の中で、年代別の目的地の移動があるんですけど、現状ではこういう状況なんですけど、今後の方向性といったものはどんなことが予想されますか。

【土谷】

年代の目的地別のご指摘の部分としましては、おそらく 8 ページに関する部分なのかなと思っていますが、現状、年代が上がるにつれまして、横手十文字への交通の需要というのは上がっていること、こちらは調査において十分に確認しております。これからもこの比率というのは大きくなっていくのではないかと思慮しておりますが、こちら、年代が上がるにつれて、自家用車に依存するところも非常に目立っていることが調査によって確認されております。ですので、やはり自家用車依存せずとも移動できる、目的の交通手段の目的地というのは、ある程度十文字と横手で固定されるものだと思いますけれども、そこに行く交通手段としての自家用車の比率を減らしていくことを目指しまして、各施区村内のライドシェアですとか、公用者のカーシェア、役割分担、そういった部分を目指していきたいというところで、事務局としては考えているところでした。

【村内有識者 佐々木哲男】

一種の大事な部分だと思うのですが、調査ではこういう風になってるんですけども、羽後交通さんやマルシメ様のお考えがあればお聞きしたいです。

【羽後交通 金谷】

いつもお世話になってます。羽後交通の金谷です。

将来的な考えということで、回答とさせてもらってもよろしいですか。

ご存知のとおり、本数も岩井川線、だいぶ減らさせていただいてます。当然バスからスクールバスに変わったという経緯もありますけども、それが無くてもやっぱり利用者っていうのはやっぱり人口の減少と同じで、どんどん毎年すごいスピードで減っていつまでも維持できるのかなっていうのは不透明で、はっきり、5 年後も頑張ります 10 年後も頑張りますとは、実際言えません。だからと言って来年辞めますとか、再来年辞めますみたいな話も当然出てませんので、まず、一応、目の前のことと言ってはあまりにも短絡的ですけど、とりあえず東成瀬村さんからも結構多大な補助をまだいただいておりますので、私たちも歴史のある路線ですので、本数が減ろうとも、たとえ距離が短くなろうとも、なんとなくやっぱり村と外を繋いでる大事な路線だっていう認識はありますので、できる限り続けたい

たいなとは思っております。ということでよろしいでしょうか。

【マルシメ 遠藤】

いつもありがとうございます。マルシメの遠藤です。うちもコロナで利用者が減りつつも、ある一定のニーズはまだあるのかなと思っていますし、分析してみると、大体村の方は普通のお客さんの倍ぐらいの買い物をしてくれてます。要するに客単価としてはです。なので、できるだけ続けていきたいというのが本音でして、今回のこの取り組みにつきましても、まあ単純にうちのシャトルバスだけで単体でどうこうというところではなくて、是非、この取り組み自体で、そこで例えばお金を作っていったりだとか、ちょっとそういう前向きな取り組みができないのかなというので、ここに参加させていただいているという今の現状です。

【村内有識者 佐々木哲男】

私はマルシメさんによく行くのですけれども、マックスバリューもあって、それから、グランマートもあり大きなスーパーが3つぐらいあると思ってるのですけれども。見ると、お客さんは、マルシメさんが特に多い感じがするんですよ。品数なのか、あるいは買い物バスのせいもあるかもしれません。けれども、そういったことから言っても、需要はあるんだけれども、お客さんは激減してるってことじゃないわけですよ。将来的には例えば、自家用車を運転しない人はだんだん増えてくるだろうと思いますし、少なくなっていくと思うんですが、こういった点に対して、どのような見方をするんでしょうか。

【マルシメ 遠藤】

個人の意見として、おそらく資料なんかを見ていると、当然なんですけれども、年齢が上がるにつれて、自家用車を手放したり乗らなくなるっていう人が増えるのかなというのは思ってます。おそらく若い世代は基本的にはあまり増えないっていう認識ですよ。とはいえ、やっぱり住んでる方がいらっしゃるわけで、僕らの社員だとか、お客さんもそうなんですけど、東成瀬の村民の方っていうのは非常に多いです。なので、僕たちの重要な1つの商圈というか、エリアだと思ってますし、あとこの中にも色々書かせてもらいましたが、売れる商品というか、色んな特産品だとか、そういうものを通じて、まだまだ貢献できる、かつうちの売り上げとか、そういうところにも繋がれるようなものっていうのはいっぱいあるんじゃないかなと思って、そういうのを事前の打ち合わせの中で、少し話させていただいた次第でした。

【土谷】

事務局から補足させていただきます。先ほどからお話上がっているとおり、本当に人も少なくなっていて、高齢者の方々も増えてきて、足をどうするかというようなところ、これが本村の一番の最たる課題になっております。こちらの14ページの基本方針にも記載させていただいたんですけれども、我々としては、有機的な連携と、具体的に何をというような話なんですけれども、やはりその交通手段を担っている、交通事業者の方々だけではなくてですね、こういった買い物事業者さんのご支援、そして貨客混載というようなお話もありまし

たけれども、例えばマルシメさんの仕入れ品を、マルシメバスに乗せながら、利用者さんも移動しながら、商材も卸すような形になる。こういった形で、様々な部分が有機的に連携していくことで、村の持続可能な交通体系を目指したい。そういった形で基本理念の方を挙げさせていただいたところです。ですので、基本理念ですが、その中に付随しているところで記載させていただいているとおりでして、各々の役割を十二分に発揮した上で、本村の交通をみんなで担っていききたいと、そういった形の基本理念と基本方針を記載させていただいているところでございました。

【有識者 佐々木哲男】

基本的にはよく理解できます。できますけれども、やっぱり将来的にね、人口が減少していく、高齢者は増えていく、運転免許証を返還する人は増えていくっていうこと。いずれにしてもやっぱり非常に厳しい、日用品を充足するために買い物に行きたいということは間違いないわけなんです、それをどういうふうに、今後に結びつけて、どういうふうな対応をしていくかっていうことが、時代の中心になるんじゃないかなと思うんです。例えば何ページかに記載がありますが、商品をこちらに運んできて販売するという対策も考えるような内容のこともありましたけれども。買い物する人の立場からすると、果たしてそれでいいのか。やはり行ったついでに、他のものも欲しいということが当然お客さんにはあると思う。そういった点を補填するためには、やっぱりこちらに商品を販売することと同時に買い物に行く手段もきちんと方向付けをして、今回の計画では示していく必要もあるのかなというような感じをしておりますので、今後はそういったところにも向けた検討をしていただければありがたいと思います。以上です。

【会長】

ありがとうございます。事務局からは何かありますか。

【土谷】

貴重なご意見ありがとうございます。こちらの分析をしていた中で、我々が分析した内容ですけれども、本村は村内で生活サービスをすることができないので、やはり近隣市町村に、そういった部分をお願いせざるを得ないような状況になっております。そういった中で、主立った交通の目的としては、やはり通院と買い物、この2軸であったと、こちらの方では整理しております。通院はどうしても村外の病院の方に現状行かなければサービスを受けられないわけですが、買い物の部分につきましては、直接そこに行かなくても、より機動的な対応として、案として、ハブですとか、停留所の部分に例えばこう買い物ができるような自動販売機ではないですけれども、日用品ですとか、生活雑貨、そういったものが手軽に手に入れることができるようなもの、こういったものを設置しながら、交通と連動して対応できないかというようなところ、我々の方で基本方針として考えているところでございます。

まずこちらを目標として掲げまして、各施策を打ちながら、トライアンドエラーを行いながら、何が良くて何がダメなのかというようなことを取り組みの中で検証しながら、皆さん

の交通だけではなく、生活のサービスの向上、こちらも同時に目指しながら、村の公共交通の実現を図ってまいりたいと考えているところでございます。

【会長】

ありがとうございます。他の委員の方々、ご意見ございませんでしょうか。

【秋田運輸支局 平】

秋田運輸支局の平と申します。よろしくお願いいたします。本当に基本的なところを確認するようで申し訳ないんですが、最初取っているこのヒアリングとかアンケートが10代と、それから50代以降の方にだけアンケートを取っているようなんですけれども、そうすると今後の交通計画は、主にこの50代以降の方を対象とした移動手段を考えるという、そういう方向性でよろしいでしょうか。

【土谷】

ご質問ありがとうございます。今回ご覧いただいてご指摘いただいたとおりで、年代として10代からその次となると50代というような形で、偏りが見られるような調査結果にはなっております。こちらの調査を行った調査先の団体さんが、もともと高齢者関係の方々が多かったというところと、やはり利用者の方々がこの年代が固まっているような状況になっておりまして、一定の方向性と言いますか、意識としてはこういった方々の交通手段を確保するというようなところを、ある程度潜在的に考えておりますが、何もこの方々のためだけというのだけではなくて、自家用車を持っておられるその他の年齢の方々も、こういった我々がこれから今後打っていく政策の交通網ができた暁には、利用していただきたいなというような思いを込めつつ、現状はこういった形で挙げさせていただいているところです。

【秋田運輸支局 平】

ありがとうございます。そうですね、例えば11ページの資料なんかを見ると、50代の方はほぼ移動手段として100%自家用車を使ってるんですけれども、だんだん60代70代、そして80代になってくると、自家用車じゃない移動手段を使って、主に移動されてるっていうのが、分かってきたということなので、おそらく今50代の方は、もう10年もすれば60代、70代の方も今運転されている方は、そのうち80代になって車を手放すということなので、また今後、これもちょっと計画に加えていただければと思います。自家用車を運転されている方にも、この新しい交通っていうのを広めていっていただいて、いざ自分が車を手放しても、移動手段はあるということを、村民の皆さんに広めていっていただければと、思ったところでございます。

【秋田県交通政策課 高橋】

秋田県交通政策課の高橋と申します。よろしくお願いいたします。

まず一点目ですが、先ほどの説明の中で、十文字平鹿方面に通院等で行かれる方が多くて、かつ自家用車が多いということですが、私は通院のイメージからすると、中央病院さんが近くにあって路線バスも湯沢の方に直通があるので、それを使っているかと思われるんです

が、現状村の方が平鹿総合病院に行くとなる際に、今自家用車で行っているとなると、それに代替する公共交通、今路線バスの直通がないとなると、こういった具体的なイメージがあるのかなと。代替として、通院支援バスで果たして、他市町村まで一定数を運ぶことが可能なのかなというところですね。二点目が新しい3つの基本理念についてです。新しい公共手段と交通手段という中でいくと、公共ライドシェアがイメージ的には近いかと思うんですが、具体的に村内で、今後公共ライドシェアを広げていく可能性と言いますか、潜在的な需要供給体制と言いますか、そういうのがどうなるのかっていうのを教えていただければと思います。

【土谷】

ご質問ありがとうございます。まず初めに平鹿方面、横手方面に通院するための代替案ですが、現状公共交通の部分では具体的にこういったルートでというようなところ、なかなか確立できていない状況です。やはりそういった方面に現状こういった手段で行っているかというとはとんどの方々が自家用車、そして知人の方々の送迎による部分だと認識しております。ですので、この公共交通計画の中で、こういった形で担っていくのかというところ、これは精緻に設計していかなければなりません、現状やはり通院する方々には、村側である程度、今後の政策で移動手段として確保することが必要かと思います。ただ一方で、政策にも記載させていただきましたけれども、こういった連携ができるかはまだ分かりませんが、近隣市町村さんとの連携がもし可能なのであれば、例えば村のモビリティハブもありましたけれども、村内の一部分まで、村出入り口の近隣市町村の一定の区間まで、本村の交通手段で担いまして、そこから市町村との連携をするですとか、そういった形でゆくゆくはの話ですが、できればと思います。おそらく2、3年でどうにかなるような話はないと思うんですけれども、そういった方向で機動的な政策を視野に入れつつ、現状は足に困らないような形で今後の施策で対策を打っていきたいというふうに考えております。2つ目の村内ライドシェアの部分で一事業を広げていくことができるかの可能性の部分ですけれども、やはりここは他の市町村さんでも多分悩んでいる部分だと思いますが、担い手の不足というところ、漏れずしてある部分もございます。現状は今の、移送支援事業の方々にこれからお声がけさせていただきながら、担い手の方々の指示母体として担っていただけるかどうか、こういった部分を聞き取りさせていただきますほか、事務局の方へも公共交通の事業者さん、様々なソリューションをお持ちになっている事業者さんもいらっしゃいますので、そういったリソースの部分で十二分に確保している事業者さんがいらっしゃいましたら、そういった方々から供給していただけるような体制、こういったものも検討しながら、幅広い可能性を見ながら検討していきたいというようなところで考えているところでございます。

【会長】

ありがとうございました。他に何か質問、意見等ございませんでしょうか。

【秋田大学 日野】

今後の予定のところで、村民アンケートというのが確かあったと思うんですけども、先ほ

どのご質問とも関連するのかなと思いますが、今後の村民アンケートについては、全世代を対象に行うという形式でよろしいですか。

【土谷】

はい、今後のアンケートにつきましては、全戸配布ですとか、あとは村の公式 LINE がありますので、そういった形で全戸、そして全村民向けにアンケートを取る予定ですので、特定の年齢ですとか、特定の属性の方々に個別でというような形では想定していない状況です。

【秋田大学 日野】

今回は世代に偏りがありますけども、次の調査では、ある程度全体を通してできるのかなと。先ほどのご意見にもありましたけども、そういう意味では、将来を考える上では、おそらく今車を持っていて、特に自家用車を使ってる方が、今どこに行ってるかというのが結構大事なのかなと。それを例えば、年齢的に車が使えなくなったから、目的を全部ガラッと変えますって言われると、やっぱり非常に抵抗がある。だったらやっぱり頑張って車を運転するってなると思いますので、そこにどういう違いがあるかというのは調べてみないと分からないですが、そういう意味でも、今自家用車を使っている世代の方の動向を知るとというのが、将来を考える上で必要なのかなというのはお聞きして思いました。

【土谷】

ありがとうございます。ちょうど今時点ですね、そのアンケート項目の設計を行っていただきましたので、委員の方のご意見を参考にさせていただきながら設計してまいりたいと思います。ありがとうございます。

【会長】

他にございませんでしょうか。ご質問がないようでしたら、いただいた意見を参考にしながら、議題 2(2)「東成瀬村地域公共交通計画策定状況について」は、事務局が示した案で引き続き進捗することよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【会長】

ありがとうございます。「異議なし」ということで、東成瀬村地域公共交通計画策定にかかる進捗及び今後の方向性は、いただいた意見を加味しながら進めて参ります。

議題 2(3)村民向けワークショップ(案)について

【会長】

続きまして、議題 2(3)「村民向けワークショップ(案)について」です。

事務局、説明をお願いします。

【土谷】

はい。引き続き説明させていただきます。

資料は、縦長の資料3、こちらをご参照ください。

先ほど資料2でも今後の動きの中で説明させていただきましたが、今後、先ほどお示した基本方針、そして基本理念に基づきまして公共交通計画を形作っていきますが、この施策、将来仮説の検証を参加者に体験してもらうことで、施策案の実現の可能性ですとか、そういった具体的な手法などについて検討、整理、そして共有を行うことを目的としまして、村民向けのワークショップ、こちらを実施したいと考えているところでございます。2番の開催日程ですけれども、現時点で、令和7年の11月下旬から12月上旬のうち、平日の1.5時間を利用して実施する予定としております。最終的な日時につきましては、現在講師の方と調整を行っておりますので、決定次第、皆様にもお知らせしたいという風に考えております。テーマにつきましては、現時点での案ということで、みんなで考えよう新たな地域公共交通のこととしております。参加者につきましては、村民の方々、最大で100人程度を予定しているところでございます。想定プログラム、現時点での案ですが、表に示させていただいてるとおりです。本日皆様にお示ししております基本方針、そして施策案を簡単に当日説明させていただきまして、施策案のうち、新ビリティサービスについての導入可能性、例えば料金ですとか利用方法、運行形態について、こういったものが考えられるのかというようなワークショップを考えております。また、ワークショップの2番では、停留所を含むハブ拠点の機能として、待ち合いや地域交流の機能などについて、こういったものが必要かというような部分について、参加者の方々から意見出しをしていただきまして、その意見を参考にしながら最終の計画案を練っていききたいと、そういうようなワークショップを検討してございます。裏面をご覧ください。今回の講師、アドバイザーですが、株式会社国際研究所の宮代氏に依頼をしているところでございます。宮代氏におかれましては、資料の方に記載しているとおりでして、令和5年度、6年度と本村の地域公共交通のワークショップ、講義などに参画していただいている方でございまして、引き続き本村の公共交通のためにお呼び立てさせていただき、ワークショップを実施していただくと、こういった形で見込みを持っているところでございます。

資料3につきましてはの説明は以上となります。

【会長】

事務局からの説明が終わりました。ご質問のある方はいらっしゃいますでしょうか。

いらっしゃいましたら、挙手のほどよろしくお願いします。

(「ありません」の声あり)

ご質問がないようでしたら、議題2(3)「村民向けワークショップ(案)」は、事務局(案)に承認することよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【会長】

ありがとうございます。「異議なし」ということで、議題 2(3)「村民向けワークショップ(案)」は事務局案のとおり承認することとします。

議案は以上になりますが、これまでの件で全体的に何かご意見、ご質問等ございましたらお願いします。

(「ありません」の声あり)

議案は以上になりますので、進行を事務局にお返ししたいと思います。委員の皆様におかれましては、長時間にわたり、円滑な議事進行にご協力いただきまして大変ありがとうございます。

その他

【高橋】

会長、委員の皆様、活発なご意見ありがとうございました。

【土谷】

事務局から追加で 1 点、本日基本施策や将来像案についてお示しさせていただきましたが、非常に長期にわたった説明になりましたため、すぐにご理解していただくことがなかなか難しい部分もあったかと思います。本日以降で資料参照いただきまして、何かご指摘事項やご質問事項がありましたら、お気軽に事務局の方までご連絡いただければ、こちらで今後の計画の策定の参考とさせていただきますので、何かありましたらご連絡いただければと思います。

【高橋】

その他、委員の皆様から何かご発言等ありましたらお願いします。

閉会

【高橋】

よろしいでしょうか。

それではこれを持ちまして、令和 7 年度第 2 回東成瀬村地域公共交通活性化協議会を閉会いたします。本日は、ありがとうございました。