

会議録

日時	令和7年1月23日(木) 10:00~11:45	場所	本荘由利広域行政センター 「学習ホール」
会議名	令和6年度 由利本荘市地域公共交通活性化再生協議会 分科会		
出席者	委員:(委員24名中)18名出席 ※代理出席5名含む 随行者:羽後交通(株)(1)、由利本荘市婦人団体連絡協議会(1) 事務局:地域づくり推進課(3)、各支所振興課担当者(7) ※詳細は別紙のとおり		

案件及び会議要旨

1 開会

2 協議

(1) 由利本荘市地域公共交通計画の実施の実施状況と次年度以降の計画について 【プロジェクト1】「公共交通幹線軸構築プロジェクト」について

<質疑>一般社団法人秋田県ハイヤー協会 本荘由利支部長 小石委員

・プロジェクト1施策③のバスロケーションシステムの導入について記載があるが、路線の長さによろと思うが、実際どれくらい掛かるのか?

⇒路線の長さではなく、導入台数によって変わるが、コミュニティバス18台で積算し、導入費用で730万円ほど、ランニングコストで360万円ほどであった。全体で1千万円を超え、かなり高額となったため、路線距離が長い路線から導入するなどの検討と、システムが普及すれば価格が下がる可能性もあるので、状況を見極めながら導入を検討していきたい。

<質疑>秋田県立大学 星野副委員長

・AI オンデマンド交通への転換はどういった内容を想定しているのか?バスロケーションシステムのランニングコストの360万円は年間ということか?

⇒ランニングコストの360万円は年間である。AI オンデマンド交通の導入については他市町村での導入事例もあり、かねてから検討してきたが、導入検討の大きな理由としては、羽後交通(株)の運転士不足が深刻化しており、現在市が委託して運行しているコミュニティバスの循環バスと路線バス「市内線」の2路線の運行継続が難しいと相談を受けたことから、この2路線のエリアを包括したエリアで、路線型ではなく区域型で対応できるAI オンデマンド交通の導入を検討した。AI オンデマンド交通は、タクシーと路線バスの中間のイメージで、タクシーをバスのように複数人で乗り合うことで、安価に利用することができ、区域型とすることで細かなニーズへの対応ができるもの。このAI オンデマンドに切り替えることで、路線バスの運転士不足への対応ができると考えた。また、定時定路線型ではバス停の近くでなければ利用しにくい状況にあり、運行ルートの延伸・拡大を町内会等から要望を受けていたが、ルートが複雑化してしまう状況から対応できなかった部分に対しても、AI オンデマンド交通で対応できるのではないかと考え、導入を進めたいと考えている。

・AI オンデマンド交通の「AI」は何に活用されるのか？

⇒ハイエースなどの大型車両に乗り合っていただくことを前提に、複数の予約に対して、「AI=人工知能」が効率的なルートを設定し、目的地への最適なルートを計算するものである。

＜質疑＞秋田大学 日野委員長

・AI オンデマンドに関して、利用される想定人数によってはAI やシステムを無理に導入する必要がない場合もある。利用者が非常に多くて、利用が集中する場合は有効であるが、他自治体では利用が少なくオペレーションだけで対応できているケースも見受けられる。必ずしもAI にこだわらなくてもよいのではないか？また、循環バス・市内線エリアに関しては、通学での利用が少ない路線なのか？オンデマンドにした場合、通学時間帯に利用が集中すると利用しきれない場合が起きてしまうと考えたが、対策は検討しているのか？

⇒ご指摘の通り、利用が少ないと通常タクシーと変わらないが、導入エリアとして由利本荘市の中心地である旧本荘市街地と、住宅が密集している石脇エリアとなっているので、広域なエリアを対象としている。また、地形的にも旧本荘市街地と石脇エリアは子吉川を挟んでおり、川を渡るためには橋が3本しかないことから、その行き来を含めて、AI の活用が必要と考えている。運行時間帯については、基本的に買い物や通院などの日中の時間を想定しており、朝の通勤・通学の時間帯の運行は考えていない。

・通学時間帯の運行を行わないのは実証時のみか？最終的に循環バス・市内線の廃止を検討しているが、通学等に支障はないのか？

⇒循環バスはもともと9時から17時過ぎまでの運行となっていたので、循環バスエリアは切り替えても影響はないものと考え。市内線に関しては通学の利用があるため、市内線が廃止となる際に、通学に特化した路線を同時に検討しなければならないと考えている。

・通学への対応等を検討しているのであれば、その旨も記載した方が不安に思われることもないと考える。

⇒そのように対応する。

＜質疑＞国土交通省東北運輸局秋田運輸支局 松原委員（代理出席）

・AI オンデマンドを区域型のエリア運行を検討するとのことだが、導入車両のイメージはどのようなものか？台数は何台程度か？

⇒車両については、ハイエースやコンピューターを採用し、バスをダウンサイジングすることを想定している。石脇地域は道路が狭い上、坂も多く、バスで入り込めなかった地域へも対応したいと考え、小型化を行う。実証運行を2回実施と想定しているが、1回目は2台で実施し、2回目の実証では2台で対応できないケースに関してスポットでタクシーを応援配車することを想定。実証の中で必要台数を検討していくこととなるが、2～3台程度で本格運行となるのではと見込んでいる。

＜質疑＞羽後交通(株) 事業本部 金谷委員（代理出席）

・現在、循環バス18便、市内線を8便運行しており、運転士は3～4名程度必要としている。それがAI オンデマンドに切り替わることで、仮に当社でも運行するとなっても、単純に今より少ない運転士で対応できることになる。「市内線」の通学の利用に関しては、由利高校・由利工業高校で利用は見受けられるが、夏場は自転車通勤で通学されている。現在本荘高校に関しては冬期間のみ

の路線を運行しているので、同様に冬期間は直通の路線を検討していけると考えている。

【プロジェクト2】「地域内交通再編プロジェクト」について

＜質疑＞ 秋田県観光文化スポーツ部交通政策課 佐藤委員（代理出席）

- ・P13 施策②の6年度の実施状況に「社会福祉法人が所有する車両の空き時間」とあるが、「空き時間」とは具体的にどのような時間帯を想定しているのか？

⇒社会福祉法人とはデイサービス等の事業所のことであり、介護サービス利用者を朝に迎えに行き、夕方送り届けるまでの日中の時間帯、車両が使われていない実態があるとのことだった。以前、社会福祉協議会からその「空き時間」の活用について相談があったところだが、今回は松ヶ崎地区の町内会が独自に社会福祉協議会と共同することとなり、事例として紹介させてもらった。

- ・社会福祉協議会から「空き時間」の活用について相談があったということだが、社会福祉協議会側から相談があったのか？

⇒その通りである。社会福祉協議会と社会福祉法人が開催している会議の中で、「地域貢献活動として何かできないか？」と検討した結果、日中車両が使われていないことから、車両の活用は可能であると検討され、その活用についてご相談いただいたところである。

＜質疑＞ 国土交通省東北運輸局秋田運輸支局 松原委員（代理出席）

- ・施策③の実施状況に「乗り[逢い]交通」事業の地区ごとの実績が掲載されているが、「乗合タクシー」と「互助による輸送」は法制度的にも異なるものだが、同じような取り扱いをしているように見える。料金負担だとか、取り扱いについて説明して欲しい。

⇒由利本荘市の独自事業として、コミュニティバスがなかなか運行できない状況下で、地域の方々に取り組んでいただくこととして「乗り[逢い]交通」事業を立ち上げている。導入時の運行形態に違いがあり、1つ目が町内会等の団体自身がコミュニティバスを運行する、2つ目はタクシー事業所が近くにある場合は町内会等がタクシーを借上げて、乗り合うことで安価に利用ができるようにする乗合タクシー事業、3つ目が「互助による輸送」ということでボランティア輸送を自分たち運行してもらう形をとっており、各団体の取り組みに対して補助を行うこととしている。

- ・石脇地域についてはタクシー事業所があるということで、「乗合タクシー」に取り組んで事業所に対して料金を払っていると思うが、他の取り組みについての料金設定はどのようになっているのか？

⇒現在地域でコミュニティバスを運行している実績はないが、ボランティア輸送に関しては、運行形態に応じて利用料金の設定が行えるので、利用料を支払ってもらって利用頂いている。大体が1回50円や100円であるが、目的地や距離に応じて料金を設定している。

- ・「乗合タクシー」とは違う金額設定になっているのか？

⇒タクシーを100円で乗ることはできないので、「乗合タクシー」では1乗車700円、乗合になることで「割引き」を行うなどの料金設定を行い、利用して頂いている。

＜質疑＞ 由利本荘市PTA連合会 会長 寺田委員

- ・施策①の実施状況に「コミュニティバスの通学定期料金の見直し検討」について、「具体的な取り組みには至らなかった」ということで、引き続き検討と説明があったが、この検討は大内地域のコミュニティバスの通学定期料金ということか？

⇒市のコミュニティバスの通学定期料金は、市全体で決まっているので大内地域に限定するものではない。ここで載せさせてもらったのは、路線バス「岩谷線」で通学している児童がいるので、コミュニティバスで通学便を確保したことを紹介させてもらった。

- ・定期料金の見直しについてはまだということか？令和7年度に実施する予定か？

⇒令和6年度には改定に至らなかった。由利本荘市ではスクールバスが対象の児童でも、路線バスがある場合は路線バスに乗ってもらっており、対象児童に市から定期券を支給しているのですが、実際は負担されていないが、対象外の児童についても利用の検討ができるような料金設定を検討していきたいと考えている。

<質疑>秋田大学 日野委員長

- ・施策①の計画内容に「予約型運行への変更」があるが、地元の方々へ説明や意見の聴取などは行ったのか？

⇒今の所、まだ具体的にどの路線でといった所まで検討が進んでいないので、説明にまで至っていない。今後どの路線で検討していけるかなども、令和7年度以降検討していくこととしている。

- ・全面的に予約制に転換する訳ではなく、転換するものとししないものと検討していくのか？

⇒その通りで、比較的利用が多い路線については、予約制にすることで不便になる可能性もあるので、予約制とせず運行を続けたい。利用の少ない路線に関しては、予約制とすることで運行経費を削減することもできるので、そういった路線で検討を進めていきたい。

- ・施策②で事業所アンケートを実施し、連携した取り組みに可能性があるかどうかを確認した経緯があるようだが、そのアンケート結果については、それを活用していこうといった部分がない。折角のアンケートが聞いて終わってしまっているが、その辺はどのような検討をしているのか？

⇒公共交通計画の策定の際に、各事業所への通勤方法などをアンケートで伺ったところであるが、最後の質問項目に具体的な問いかけを行ったわけではないが、多くの事業所から「地域公共交通との連携」についてご賛同を頂けた。ご指摘の通り、具体的な取り組みの検討には至っていないが、今後検討していきたい。

【プロジェクト3】「安心して乗れる環境転換プロジェクト」について

<質疑>秋田大学 日野委員長

- ・施策③の「子ども見守りサポート」だが、学校に端末が置いてあって、登校時や下校時に端末にマイナンバーカードをタッチすると、保護者に連絡が届くというもので間違いはないか？

⇒その通り。計画を立てる際には、マイナンバーカードとICカードとの連携を想定して、ICカードを利用した際に保護者へ通知されるシステムを検討していたが、ICカードの機器の導入費用等が高額であることや、多くの児童・生徒が「徒歩」による通学をしていることから、学校への据え置き型が良いかと判断した。また、マイナンバーカードの利活用においては、公共交通だけに限らず、市役所業務の多岐に活用が見込まれることから、費用対効果も含めて市としての導入を検討している。

- ・保護者としては、子供にマイナンバーカードを持たせることは不安と感じられると思うが、別の対応はあるものか？

⇒マイナンバーカードの代わりにQRコードを読み取らせることも可能なので、必ずしもマイナンバーカードを持ち歩く必要はないことを確認している。

＜質疑＞由利本荘市老人クラブ連合会 事務局 高橋委員(代理出席)

- ・バスロケーションシステムの導入について、費用対効果を考えて、導入台数を検討すると説明があったが、全路線の何%に導入を検討しているのか？

⇒パーセンテージ化していないのではっきりとお答えできないが、バスロケーションシステムが必要な状況を見ると、距離の長い路線については遅延により待ち時間が長くなる傾向にあるので、長距離路線で検討したいと考えている。

- ・1日10本走っている路線のうち、2本しかできないとなれば、導入する意義が問われると思うがいかがなものか？

⇒導入に関しては路線で考えてるので、その路線の全便を対象として導入していきたい。

＜質疑＞秋田大学 日野委員長

- ・路線で優先する・しないについて、プロジェクト1にバスの待合環境などの計画もあったので、コンビニでの待合環境整備が可能な路線なども優先してはどうか？

⇒路線の長さだけで検討していたので、その考えも含めて検討していきたい。

【プロジェクト4】「お出かけ機会創出プロジェクト」について

＜質疑＞秋田大学 日野委員長

- ・乗り方教室が開催できなかった要因は何か？

⇒これまで取り組み経験がなかったので、開催方法の検討が具体的にできなかったことが要因であるが、他市の状況なども報道等で見かけたので、参考に検討していきたい。

【プロジェクト5】「次世代技術活用プロジェクト」について

＜質疑＞国土交通省東北運輸局秋田運輸支局 松原委員(代理出席)

- ・中心市街地へのAIオンデマンドの導入について、タクシー事業者との調整はどのように検討しているのか？他市では上手くいっていない事例も見受けられる。

⇒具体的な実施については検討中で実施の決定に至っていないため、タクシー事業所との調整は行っていない。タクシー事業所においても運転士不足の状況で、運行時間を短縮するなどしており、タクシー事業所の負担も減るものと考えている。実際のところを、ハイヤー協会本荘由利支部長の小石委員からもお伺いしてよろしいか？

＜質疑＞一般社団法人秋田県ハイヤー協会 本荘由利支部長 小石委員

- ・事業者としては共存できるのかなと感じている。循環バスを導入する際に、利用者が多く流れてしまうのではと懸念があったが、実際のところはタクシーを使用する人とバスを使用する人と住み分けができていた。新たな「住み分け」もできると思うが、実施していないので分からないところが現状である。

⇒小石委員、ありがとうございました。こちらでもタクシーとAIオンデマンドは別のものであると考えており、個人のニーズで即時性を持つものに関してはタクシーが対応されるべきであり、AIオンデマンドは複数の予約に対して対応するものなので、時間的に制約があるものに関しては対応できないなど、利用形態の違いを周知しながら、実施に向けて進めていきたい。

＜質疑＞秋田大学 日野委員長

- ・他市の事例を見るとお客の取り合いも懸念されているが、「住み分け」は生まれていると感じる。タクシーのスポット配車など、タクシー事業所の協力は欠かせない。またタクシー事業所へのメリット、収入が増えるなど、上手く回せる仕組みを検討して欲しい。

⇒AI オンデマンドの導入に際して、導入の実態を既導入市町村から聞き取りしたが、市町村からタクシー事業所への委託事業とすることで、定期的な収入を事業所が得られるため、歩合制タクシーから AI オンデマンド専門に切り替えられる運転士もいたとのこと。能代市の事例としては、日中の実証運行を現在行っているが、夜間のタクシーが少ないことから、夜間帯にも AI オンデマンドの実証運行を追加で行うなど、タクシーの負担軽減策として取られている状況にある。基本的な利用状況としては「日中の買い物」「通院」などで利用されているが、デジタルの動きに強い若者達での利用も見受けられ、朝の通学時間帯は使用できないが、下校時に雨が降ったので利用される場合もあるし、保護者が迎えに行けない代わりに配車のみを行い、送迎に利用されたりもしており、本市でも同様の使われ方は想定できるので、色々などところでの活躍の場はあるのではと感じたところである。

＜質疑＞秋田県立大学 星野副委員長

- ・施策①のマイナンバーカードについて、マイナンバーカードの活用によりどこに住んでいる人がどこへどのようにどの時間に移動したかの情報を把握できればと言うことで、交通系 IC カードへの紐付けを想定しているようだが、マイナンバーカード単体でそういった情報が取れるのか？個人情報の問題もあるので、群馬県前橋市でどれほど連携されているのか？由利本荘市の人口で、情報を活用するほどデータを取ることができるのか？

⇒マイナンバーカード自体に決済機能がついてはいないため、支払いには使用はできないが、現在市で発行しているコミュニティバスの「無料利用者証」は、障がい者や介護認定等を受けている方を対象に発行しており、ご本人もしくは代理人の方に窓口まで来てもらった上で、申請してもらい紙で発行している。マイナンバーカードに搭載されている市民属性情報で無料利用に該当するか判断できるので、窓口での申請が不要となるので、読み取り機があれば「無料利用者証」の代わりに利用できる。IC カードについては支払い機能があるので、マイナンバーカードとの連携により所属市を判別し、「市民割り」などの実施ができるようになる。IC カードであれば、乗車地と降車地で料金が自動計算されるので、「どこで乗った」「降りた」の情報を取ることができ、乗降データを基に路線の再編等を検討してるものと考えられる。また、個人が特定されるほどのデータ連係はしないものである。

【評価指標の検証内容】「計画の達成状況の評価指標」について

＜質疑＞由利本荘市老人クラブ連合会 事務局 高橋委員(代理出席)

- ・由利高原鉄道の延べ利用者数は R4 から R5 で増加しているが、数値は-7,149 人の「マイナス標記」されているのは何故か？

⇒項目が「減少者数」となっており、実際は増えたので減少の「逆」と言うことで「マイナス標記」とした。計画策定時は人口減少により利用者は減少傾向にあると見込んだが、実際は増加したので喜ばしい状況である。

<質疑>国土交通省東北運輸局秋田運輸支局 松原委員（代理出席）

- ・計画策定時に言えれば良かったが、この評価指標は計画全体の評価となっており、プロジェクト毎の評価指標が立てられていないため、どれがどれにつながるかを整理しておいた方が良いのではないか？提案としたい。

⇒次回の計画策定時に参考としたい。

<質疑>秋田大学 日野委員長

- ・評価指標について、利用者数を評価指標としているが、今後バス路線が廃止となった際やAI オンデマンドが導入された際に、評価指標をどう捉えたら良いかと言うところで、路線廃止などは利用者数が大きく変わってしまうので、指標の中でどう捉えるかを今後検討しておく必要があると感じた。

⇒路線が維持されるものとして計画を策定しているので、路線等の状況を踏まえて計画の評価指標も変更するなど検討したいと思う。

<質疑終了>

<総括>秋田大学 日野委員長

- ・各評価指標の実績と検証内容については、基本的にこの内容で分科会として承認することとして、一部（プロジェクト1の路線の廃止後について）「通学利用」の部分など追記をお願いしたい。事務局として追記が必要な部分はあるか？

⇒AI オンデマンド交通の説明が足りなかったなので、概要が分かる資料等を追加したい。

- ・追記部分も踏まえて、分科会として承認することによろしいか？

<質疑>由利本荘市 PTA 連合会 会長 寺田委員

- ・先ほど言うべきだったが、由利鉄の利用人数は増加傾向にあり今後も続くと振り返られている。今後も増加傾向にあるとすれば計画の令和10年度には15千人減ると予測しているのは矛盾しているのではないか？インバウンドや観光需要で増える部分もあるが、自然減が多いのでトータル的には減少するということが良いか？

⇒計画を立てる際に、過去の直近の数値を参考に指標を設定したが、コロナ禍もあり減少傾向にあった。実際はコロナ禍も明けて利用者が増えていった実績もあるが、人口減少などで最終的には減っていくのではないかと見込んでいる。

<総括>秋田大学 日野委員長

- ・どちらかという、「いい方」での見込み違いであって、表現が難しい所もある。そこも修正し、一部追記部分なども含めて、承認としてよろしいか？また、修正内容については、私（日野委員長）の方で内容を確認するということにさせていただきたい。また、今回協議した内容等については、次回開催される協議会の場において、本分科会として答申するものである。

以上により「各評価指標と検証内容」については承認された。

(2) 地域公共交通確保維持改善事業に関する評価について

<質疑なし>

質疑なしにより「地域公共交通確保維持改善事業に関する評価」については承認された。

3 閉 会