

## 令和7年度第2回涌谷町地域公共交通会議 議事録

### 1 日時

令和7年12月15日（月）午前10時30分から11時45分まで

### 2 場所

涌谷町役場 西庁舎1階 第一会議室

### 3 議事録

（事務局）本日はお忙しいところお集まりいただきありがとうございます。

ただいまから令和7年度第2回涌谷町地域公共交通会議を開催いたします。

出席者の紹介につきましては、大変恐縮ですが、時間も限られておりますので、お手元に配布しております出席者名簿にて代えさせていただきます。

なお、今回より新たに委員としてご参加いただく方がお二人いらっしゃいますので、ここでご紹介申し上げます。涌谷町民生委員児童委員協議会の新会長佐々木宏様、涌谷町教育総務課宮まどか課長兼給食センター長でございます。また、オブザーバー参加としまして、涌谷町社会福祉協議会様、そして今年度町民バスの再編検討業務を委託しております（特非）いわて地域支援センター常務理事若菜千穂様に参加いただいております。どうぞよろしくお願いいたします。

では、会議の開始に先立ちまして、会長の涌谷町長遠藤积雄からご挨拶をお願いしたいと思います。

（遠藤会長）委員の皆様におかれましては、年末のお忙しい中、地域公共交通会議に集まりいただきまして感謝申し上げます。皆様の暮らしを守る・支える公共交通でございますが、通勤・通院・通学そして買い物、それから高齢者等の孤独の防止策など、町民の皆様の日常生活に欠かせない重要な機能となっております。

人口減少や高齢化が進む中で、持続可能な交通体系をどのように構築していくかは、今や町におきまして、大きな課題となっております。本日の会議では既存路線の見直しや乗り合いタクシーの導入についてご議論をいただきたいと思っております。特に、町民バスの一部ルートにつきましては、道路も狭く、見通しの悪い狭隘な道路環境にありまして、安全運行の確保が難しいことから廃線を検討せざるを得ない状況でございます。その一方で、町民の皆様の移動手段を確保するため、廃止に伴い新たに乗り合いタクシーを導入し、安全な交通サービスの提供を目指す方向で考えております。皆様方の豊富な知見と率直なご意見を賜りながら、今後皆様に安心して快適な暮らしを支える公共交通について議論を進めてまいりたいと考えておりますので、本日の会議におきましても、これまで通りよろしくお願いいたします。

(事務局) ありがとうございます。それでは今後の進行につきましては、遠藤会長にお願いしたいと思っております。遠藤会長お願いいたします。

(遠藤会長) それでは、早速次第の3の協議事項に入らせていただきます。(1) 町民バス箕岳山線及び小里循環線(成沢地区)の廃止について及び、(2) 乗合タクシーの導入について、事務局より説明をお願いいたします。

(事務局) 協議事項1「町民バス箕岳山線及び小里循環線(成沢地区)の廃止について」及び協議事項2「乗合タクシーの導入について」、関連する内容のため連続して事務局よりご説明いたします。資料1の2ページをご覧ください。

まず、これまでの経緯について、昨年度末に策定した涌谷町地域公共交通計画、その重点施策に位置づけした「利用実態・ニーズに応じた町民バスの最適化」への取り組みとして、計画策定時に実施した住民アンケート結果や運行事業者への聞き取り等を踏まえ、ダイヤ・路線の再編の分析を実施してまいりました。その結果、今回事務局から、町民バスの最適化案として「小里循環線(成沢地区)と箕岳山線を乗合タクシーに転換する」を協議事項として提案させていただきます。

3ページをご覧ください。町民バスの最適化に向けた検討のうち、路線の分析結果をまとめております。

左側の図1をご覧ください。昨年度における路線毎の乗客者数をオレンジの棒グラフで表示しております。このうち路線廃止の箕岳山線と、一部路線廃止の小里循環線の2路線を赤枠で囲っております。箕岳山線については、昨年度の利用者が1,366人と他路線と比較しても利用が少ない状況です。なお、その上灰色の棒線グラフで2,642人となっているのは、箕岳山線の2便が、岸ヶ森大橋というバス停から涌谷高校前までの、高校生通学の直通便となっていることから別カウントとしているものです。

それからもうひとつ青い折れ線グラフがございまして、こちらは区間内率を表示しております。区間内率とは、町民バスのバス停のうち、涌谷高校からヨークベニマル前までの町中心部の区間はどの路線も共通して通過することから、共通区間内と呼称しております。乗客者数のうちこの共通区間内で乗り降りの利用があった割合を区間内率としており、例えば箕岳山線の92%という数字は、乗客者数1,366人のうち町中心部でバス利用をした方が92%ということになり、逆を申しますと1,366人と他路線と比較しても利用が低だけでなく、そのうち箕岳山地区でバス利用されている方はさらにその中の8%に留まるということを示しております。

次に図2、図3をご覧ください。過去5年間における、路線毎の一日当たり、1便あたりの平均乗客者数をグラフにしたものです。昨今の人口減少などの影響もあり、バス利用者は全ての便において右肩下がりとなっている状況です。

次に4ページをご覧ください。今回バス最適化案で提案した2地区のうち1地区目、小里循環線における成沢地区についてご説明いたします。中央上の図4が小里循環線の運行ルートとなっております。図のうち下の方の黒い路線が先ほどご説明した町中心部の共通区間内の走行ルートで、その上ピンクの路線が小里方面を循環するルートとなっております。バス停大崩を起点

に反時計回りの運行を成沢廻りとして1日3便、反対に時計回りの運行を菅の沢廻りとして2便の計5便を運行しております。このうち青枠で囲った成沢地区については、山間部のため、左下の写真のとおり道幅が狭く見通しが悪いことから、バスによる運行では安全運行に懸念がございます。また、右側の図5小里循環線における昨年度のバス停別乗降数を見ますと、小里循環線としては一定のバス利用がございますが、このうち成沢地区、バス停で申しますと黄金橋及び成沢での利用が少ないことも踏まえまして、成沢・黄金橋のバス運行を廃止し、代替交通として乗合タクシーを導入することで、普通車になることでバスと比較して安全運行が確保されること、また成沢地区の住民への公共交通を持続していくことを今回提案しているものになります。また成沢地区のバス廃止に伴い、循環運行から菅の沢を経由した直通運行になることから、1日5便だったものを4便に減少するものになります。

次に資料5ページをご覧ください。続いてもう1地区の篔岳山線についてご説明します。ページ中央の図6に篔岳山線の運行ルートに掲載しております。先ほどの小里循環線と同様に図下部の黒い路線が町中心部の共通区間内、その上の青色の路線が篔岳山線のみが運行するルートとなっております。なお、地図中央に青色のキトリ線のルートがございますが、こちらは篔岳山線の2便のみ運行するルートとなっており、朝の時間帯における涌谷高校生の通学便として岸ヶ森大橋から涌谷高校まで直通便として運行しているものになります。

篔岳山線の利用状況については、1日に6便、3往復で運行しておりますが3ページのグラフにもあったとおり利用が少ない水準になっていることに加えて、図7バス停別の乗降者数を見ますと利用のほとんどが涌谷駅・岸ヶ森大橋から涌谷高校への通学利用が占めており、今回乗合タクシーへの転換を想定している篔岳山地区にある4つのバス停での1日あたりの平均利用者数は2便を除いた5便走って0.7人となっております。

また、本路線についても、先ほどの小里循環線のように山間部を走る路線であり、バスによる運行ですと安全運行に懸念があるため、成沢地区及び篔岳山地区において町民バスから乗合タクシーに転換することが最適化になると考えました。

続いて協議事項2「乗合タクシーの導入について」続けてご説明いたします。資料7ページをご覧ください。ただいまご説明しました成沢地区・篔岳山地区の町民バスの代替交通として、事前予約式の乗合タクシーを導入するものになります。

運行内容については表1のとおりで、乗降場所については2地区内にある既存のバス停から、病院やイオン、ヨークのある町中心部の共通区間内のバス停までの運行で、営業日は町民バスと同様に平日営業、便数は2地区それぞれで午前・午後で1往復ずつの1日2往復、運賃は町民バス同様大人片道100円、予約方法は事業を行うタクシー事業者にて電話で予約することとし、予約締切を利用日前日の午後4時までとしております。また車両は普通車のタクシーのため、運転手を除いて最大4名の乗り合いが可能ではありますが、利用人数が集中する場合は、別日や別の便をご案内して対応を予定しております。

資料8ページをご覧ください。ダイヤ案については資料のとおりです。利用例として、午前中に篔岳山地区から町中心部に買い物等で利用したい場合、朝8時半に地区内のバス停で乗合タクシーに乗車、9時頃に目的地に到着後、用足しを済ませて11時半に

町なかのバス停から篁岳山地区のバス停まで帰ってくるというイメージであり、それを利用日  
前日午後4時までにはタクシー事業者で電話で予約する、といった利用イメージとなります。

利用見込みについて、表2で2地区の年齢別人口を整理しており、うち乗合タクシー利用が  
見込まれるであろう70代80代はそれぞれの地区で50名弱おります。一方でこれまでのバ  
ス利用者数は表3のとおり低調となっていたため乗合タクシーで対応可能と考えておりま  
すが、導入後の利用状況等を踏まえながら、配車図やダイヤについては柔軟に対応してい  
きたいと考えております。

また、高校生通学で利用されていた町民バス篁岳山線2便については、岸ヶ森大橋からつ  
うがくする生徒だけで10名ほどいるため、引き続きバスでの運行が必要です。こちらにつ  
いては、篁岳山線に代わって、成沢地区廃止後の新・小里循環線にて引き続き対応いたし  
ます。

以上で、協議事項1及び2の説明を終わります。御審議のほどよろしくお願いいたします。

(遠藤会長) ただいま説明のありましたことについて、何かございますか？

(徳永委員) 基本的にこの乗合タクシーに移行するという内容については問題ないですが、1つ提案と  
しまして、資料4ページの図5にある利用状況を見ますと、今回対象とする成沢、黄金橋以外  
にも、隣接地域と思われる脇、下針田、八幡堤防の3箇所も非常に利用が少ないことが見える  
ので、今後の成沢地区の乗合タクシーにこの3つのバス停を加えることで、バス路線小里循環  
線の移動時間の短縮化などの対応も可能なのかなというふうに思っていたりします。おそらく  
その他の路線においてもこういうところがあると思いますのでその辺も含めてですね、今回と  
いうことではないですが、将来的に各路線の短縮化と、そこから漏れたところに対してデマン  
ドで対応していくというやり方を考えていかなければいけないのかなと思います。

それともう1点ちょっと心配なのが、料金の方が町民バスと同じ100円で利用できるの  
ことですが、他の自治体ですと、大体がバスより割高に料金設定しているのが普通なのかな  
というふうに思っています。というのが、自宅まで送迎してもらえる等サービスが通常のバス  
より上という認識、あるいは普通のタクシーとの競合ということも考えてデマンドタクシーは料  
金を高めに設定していると。逆に言いますとバスとデマンドタクシーが同じ料金でやるとな  
ると、うちの地域も路線バスではなくてタクシーにしてくれ、という意見が出てきたりして収  
拾がつかなくなる危険性も若干懸念しておりますが、そのあたりは町として考え方を整理して  
おいた方がいいと思います。

(事務局) 今お話しいただきました2点のうちまず1点目の提案についてですが、乗合タクシーの導  
入は今回が町として初めての試みというところもございまして手探りな部分もございませ  
ぬので、まずは先ほどご説明させていただきました成沢地区と篁岳山地区、この2つのエリアにス  
ポット的に対応していきまして、来年度利用状況などを踏まえながら、また利用ニーズや事業  
を実施いただく交通事業者がどこまで対応いただけるか、キャパシティの部分もあるかな  
と思いますので、そこを見ながら、今回導入して終わりではなくて、対象地域の拡大や、もし  
くは別な地域に置き換えるといったことも今後継続検討したいと思っております。

2点目の料金形態につきましては、他の自治体で実施しているデマンドタクシーの場合ですと、自宅前まで送迎するなど通常のバスよりサービスレベルが上がるところで料金を差別化するというのが事例としてあるとは思いますが、今回導入を予定している乗合タクシーについては、これまでのバス同様、既存のバス停まで利用者本人がお越しただいて、そのバス停からタクシーに乗って町の中心部まで送迎しますといった利用方法なので、バス停まで自身で向かう点は町民バスも乗合タクシーも変わりませんので、今回同じ料金設定を案として提示させていただいております。

ただ今後の利用状況や、昨今の物価高騰などの状況も見ながら、必要に応じて料金の見直しはかけていきたいというふうには思っております。

(徳永委員) 回答いただいた今後対象地域を広げていくとのことなのですが、一方で現在の町民バス利用状況を見ますと、デマンドタクシーは良くて2日に1回ぐらいしか稼働しないのではないかと。とはいえタクシー会社との契約の中では毎日運行する業務内容で見積もりをして契約することになると、逆に効率が悪くなることにもなりかねないので、デマンドタクシーに転換する中で利用率を上げていく取組も今後検討課題になってくると思います。

それから、バス停でしか乗れない取り扱いでは、ほとんどバスということになるので、そういう意味ではデマンドタクシーという表現が合っているのか、デマンドバスという表現の方が、誤解が少ないのではなどと考えてしまいます。それを踏まえるとデマンド交通とだけ言った方が無難なんじゃないかなと思います。

(事務局) 事業の名称については、町で初めての事業ですのなるべく分かりやすい名称にしたいと思っておりますので、そこは別途検討したいと思います。

また補足になりますが、乗合タクシーの契約方法は、現時点の事務局案になりますが、利用実績に応じて支払う単価契約で今回まず試験運行中は実施したいと考えております。

運行期間中ずっと運転手1名とタクシー車両1台を常に確保するとなると経費も多くなりますし、利用状況が少なければそれだけ効率も悪い形になりますので、もともとバス利用が少ない地区への導入ということで、まず利用回数に応じて支出する単価契約でスポット的に実施させていただければと。

逆に今後想定以上の利用率ですとかエリア拡大となってくると、単価契約だと逆に経費が高上りになる場合も考えられますので、そこは利用実態を見ながら契約形態を変えていくといったところも柔軟に対応していく必要があると考えております。

(徳永委員) 一方でタクシー会社の目線だと、決まった時間にちゃんと運行できるように準備しておかなきゃいけない。そしてデマンド運行中は通常のタクシー営業はできないので、デマンド用に車両とかドライバーを用意しなければいけないので、運行しなくても準備はしなければいけないのでそこは契約の中で行政側が経費等の面倒を見るのが一般的なんですよね。

ですので今後どういう契約手続きになるかはわかりませんが、タクシー事業者側の都合もあると思いますので、そのあたりは注意して事業を進めていただかないといけないかなと思いま

す。

あとは今後の調整になると思いますが、事業財源となる補助金というか、特別交付税は確か実走分しか出ないので、待機料金等はありませんのでそこらへの財政的などころも気を付けるべきと思います。

(遠藤会長) 多角的な意見ありがとうございます。昔は町内にもタクシー会社は何社かありましたが、今は南郷タクシーさんだけというところで、今委員からご意見のあったように事業者側の意見も汲みながら考えていかないとなかなか成立しないだろうというところでしたが、事業者側の意見としていかがでしょうか。

(佐々木委員) 現状で言えば出来るとは思います。便数も限られていますし、これまでの利用者数でいけばタクシーでも対応はできると思います。ただあとは1年間実証運行してみてその結果がどうかということだと思います。

(遠藤会長) まず来年1年間は実証試験期間となっておりますが、細かいところもちゃんと積み上げていかないと、本格運行に向けての課題解決なども見えづらくなると思うので、そこは試験期間中にしっかり対応する必要があると思っております。

(関澤委員) 小里循環線の今後の運行ルートについては、成沢・黄金橋のバス停があった道路はもうバスでは通過しないという認識でよろしいですか。篁岳山線についても、例えばカントリークラブ前の道路も今後バスは通過しないという認識になりますかね。

また、篁岳山線2便の高校生通学利用については小里循環線で引き続き対応していくとのことですが、その新小里線の方も直通便になるのでしょうか。

(事務局) ご質問のあった運行ルートについては、小里循環線も篁岳山線もご認識のとおりです。また篁岳山線廃止による高校生の通学便については、既存の小里循環線がもともと同じルートを通りますので、あとは通学利用できるようにダイヤを合わせて、直通便ではございませんがこれまでと同じような時間帯にバスに乗ってそして高校まで間に合うように、途中停車が極力ない形でダイヤ改正にて対応予定です。

(関澤委員) 廃止となる篁岳山線ですが、JA 篁岳支店前と白山小学校前のバス停が今回乗合タクシー対象地域に含まれておりませんが支障はありませんか。

(事務局) 今ご指摘いただきました2つのバス停については、篁岳線(大谷地・猪岡)という別の路線バスで運行しているルートになりますので、元々複数のバスが通過するバス停でした。今回篁岳山線を廃止しても他路線のバスを引き続き利用できますので、乗合タクシーの対象華原外しております。

(若 菜 氏) 皆様からのご指摘に重ねての発言にはなりますが、委託の方法についてはご指摘あったように、願うタクシ事業者様の実態に合わせた契約という形がやはり一番だと思います。協力いただく事業者さんの今後の経営にもマイナスにならない制度設計が必要と考えておりまして、今回の実証試験期間は、恐らくこれまでの利用実態を見ても、今のタクシーの乗務の仕方を変えずに配車するのが、事業者様と確認をした上で、契約としては1回毎の契約としたほうが良いかと。

ただこの形がうまくいって、他の地域でも同じ形態が望ましいとなった場合、またはドアツードアの方がいいですねということになれば、じゃあやっぱりタクシー1台、乗務員1人きちんと雇用をしなければならないとなった時点で、それにあった契約に見直していくという形がやっぱり望ましいのかなと思います。

あとご指摘の中の名称についてですが、乗合タクシーが良いかデマンドバスが良いかは本当に悩ましいところで、ただ今回乗合タクシーが良いんじゃないかというのは、実は十分議論した上で提案しております。

今回はドアツードアではなくバス停での乗降ですが、今後横展開していくときにいずれドアツードアになっていく可能性ももちろんあるので、そうなった時にこっちがデマンドバスで次が乗合タクシー、じゃあ路線バスもとなると名前が多様化されて苦労している自治体が結構多いので、今回乗合タクシーの方が望ましいかなというところで提案しております。

(徳永委員) そうするとやっぱり「デマンド交通」にした方が良いような気もしてきますね。

(若 菜 氏) 名称については地域性もあると考えておりまして、デマンドという言葉がどれくらい年配の方などに伝わるかなという思いもありました。

(徳永委員) ただ乗合タクシーというと完全にタクシーと思われてしまうのも難点ですよね。

車両はタクシー車両なんですけどね。あと時刻表を見るとダイヤをしっかり設定しているので、そこはどうでしょうか。

(関澤委員) 予約があれば運行し、逆に予約が無ければ運行しない部分もデマンドですし、希望する場所に迎えに行くのもデマンドとなっているので、ただ捉え方によってはデマンドというのは家の前まで行くというケースも多いので、デマンドという言葉は使わない方が良いかもしれません。あくまで感想ではありますが、ドアツードア方式を導入される時にデマンドという言葉を使う方が分かりやすいのかなと。

(遠藤会長) その他にご意見はございませんか。なければ、次の議題に移ります。

協議事項(3) 町民バスのダイヤ見直しについて 事務局より説明をお願いいたします。

(事務局) 協議事項3「町民バスのダイヤ見直しについて」事務局よりご説明いたします。資料10ページをご覧ください。

浦谷町地域公共交通計画で掲げた「利用実態・ニーズに応じた町民バスの最適化」の取り組みとして、先ほどの乗合タクシーへの転換だけでなく、利用しやすいバスダイヤの見直しも今回取り組みました。目的としては、全国的にバス運転手不足が問題となっている中で、町の公共交通を維持していくためのバス路線の見直しを行っていくこと、先ほどの協議事項のとおり、道路事情によりバス車両による走行が困難な区間・路線を乗合タクシーに切り替えていくこと、その他の路線についても通学や買い物・通院などの利用ニーズを踏まえて、ダイヤの見直しをしていくこととしております。

目的達成のためのダイヤ見直し全般のポイントとしましては、乗務員の拘束時間を短縮する、こちらは全国的なバス運転手不足の中、運転手の拘束時間を削減し処遇を改善していかねば運転手が確保できず、今後の町民バスの継続がより困難になっていくことを懸念しての見直しです。具体的には、利用の少ない夕方の便を日中に前倒しすることで、1日の運行時間を短縮します。また前倒しにより、上り便と下り便の運行間隔も短縮されるため、往復利用の利便性向上が期待されます。

通院と買い物については、利用の多い午前中の利便性向上のため、午前中に行って帰れるように配慮することと、また午後の外出にも対応できるよう、往復利用を意識したダイヤ見直しを行うこととしております。

次に表1をご覧ください。一般的な見直しのポイントを踏まえつつ、各路線の利用状況など特徴を踏まえた路線別のダイヤ変更のポイントをそれぞれ記載しております。

左から、花勝山線については、朝と夕方の便は小学生及び高校生の通学利用があるため現状維持としつつ、日中便は利用が少ないため、ダイヤの前倒しと上下便の間隔を短縮させ買い物利用等の往復利用向上を図ります。続いて二の袋線及び上郡循環線の2路線は、朝と夕方は小学生・高校生の通学利用が、日中も買い物利用等で一定の利用があることからダイヤ変更の必要性が低いいため現ダイヤのままとしております。

箕岳線（猪岡方面）は、利用の多い午前中の便は現行ダイヤを維持し、利用少ない午後便については、往復利用向上を意識した上下便のダイヤ見直しに加え、病院の午後の診療時間等にも対応したダイヤ見直しとし利用向上を図ります。最後に箕岳線（大谷地方面）は、全体的に利用が少ないですが、より少ない夕方便を午前中に前倒しし、通院・買い物等の往復利用向上を図ります。

続いて11ページと13ページをご覧ください。11ページが今現在の町民バスの交番表、13ページがダイヤ見直し後の新たな交番表になります。まず11ページですが、現行のバス6台体制による運行交番表で、路線毎に色分けしておりますが、ご覧のとおり1台のバスが1路線を往復するのではなく、時刻表にあわせて複数の路線を分担して運行しております。

また、各便で箱枠内に数字がありますが、これは昨年度における各便の1日当たりの平均乗客数で、平均4名以上の利用があった便はオレンジに着色されております。時間帯毎の利用傾向として、朝は通学利用と、通院・買い物へ向かう利用が、正午前後に通院・買い物から帰る利用が、夕方4時前後に下校利用による利用が多い傾向となっております。

続いて13ページをご覧ください。先ほどご説明申し上げたバスダイヤ変更のポイントを踏まえ、利用の多い便は現状維持、利用の少ない便は午前中に前倒しすることで往復利用等の向

上を狙い、また夕方の便が前倒しになったことで運転手の拘束時間も削減しております。来年度よりこのダイヤにて運行予定としておりますが、交通計画にてダイヤ見直しは今後も行っていくこととしておりますので、来年度以降の利用状況も経過確認しながら、引き続き町民バスの最適化に向けた取り組みを実施してまいります。

以上で、協議事項3「町民バスのダイヤ見直しについて」の説明を終わります。

(遠藤会長) ただいま説明のありましたことについて、何かございますか？

(徳永委員) 籠岳線（大谷地）の新しい時刻表を見ていった時に、午前中で10時半くらいに帰れる便があるんですけど、たぶん病院だとそこまでに終わらなくてお昼近くに帰りたいと、だけどその時は14時半の次の便までないという感じに見えたんですが何かもう少し何とかできないかなというようなこともあるんですけど、今の利用状況はどうなっているのでしょうか。

現行ダイヤだと11時半位の下り便はありますが利用者は少ないので、このあたりの本当に使いたい時間帯ってどこなんだろうという、現状の利用者だけを見ていてもわからないことがあるんですよ。朝はバスで行って帰りは送迎で帰る方も結構多いと思うので、そこら辺の人数は今後利用者数だけ見ていくという事ではなく、需要がどこにあるのか注視していく必要があると思います。

(事務局) バスの利便性向上となるよう、ご指摘あったようにこれまでの利用実態だけでなく、何時にどこに行きたいか、そして用足しをして何時に帰りの便があればよいか等の需要の把握も引き続き行っていきたいと思います。

なお補足としまして、今回の会議資料には細かい数字まで載せておりませんでした。事務局としましてはバス停別の乗降者数、つまりどこで乗る人が、又はどこで降りる人が多いのかという数字も把握はしておりましたので、例えば今ご指摘いただきました籠岳線（大谷地）のこれまでの午前中の便の利用ではイオンやヨークなどで降りる方が多かったので、買い物利用により利便性が向上できるよう考えておりました。そのため今後も利用者数だけでなく、どこへ行くためにバスを利用したか等といった部分含めて引き続き利用しやすい、最適化に向けたダイヤの見直しなどを実施していきたいと考えております。

(事務局) 事務局から補足の説明をさせていただきます。今回のダイヤの見直しと合わせて、新しい時刻表（案）を作成しております。

これまでの時刻表は、路線毎のバス停別時刻表のみの記載と非常にシンプルな作りだったのですが、今回ダイヤ改正を周知していくために分かりやすい時刻表として、冊子の形にして時刻表のボリュームを増やしました。まだ（案）ではありますが、参考まで当日資料として配布させていただいております。

(徳永委員) 地元の方は問題ないと思いますが、外部から来た人が見ることも考慮すると地名にふりがなは欲しいと思います。そういった配慮もお願いします。

(遠藤会長) バス事業者の目線で構いませんので、時刻表についてこうしてほしいといったような要望があれば伺いたいのですが、仙北富士交通様いかがでしょうか。

(佐藤委員) これまでは A4 サイズの紙 1 枚だったので、字が小さくて見えないという声がありました。冊子で複数ページになると文字にも余裕があると思うので、文字サイズなど調整してもらえると。

(徳永委員) バス停の数が結構多いと思うので、町中心部にある涌谷駅前とかは地図からバス停探るのが意外と大変な気がします。なので、そういう利用が多いバス停は太字にするとか、ちょっと工夫するだけでより見やすくなると思います。あとは JR の時刻表を入れるとかどうでしょうか。乗継利用として、例えば 8 時にバスで駅前に着くと何時の電車に乗れるとか。接続のある便だけで良いと思うので。

(事務局) 様々なご意見ありがとうございます。ふりがな、文字サイズ、主要なバス停は強調する等より見やすくするために参考にさせていただきます。

また JR の時刻表については、今回の(案)では調製が間に合いませんでしたが、冊子の最終ページに電車の時刻を掲載する予定です。バスと電車の接続については今後検討したいと思います。

(遠藤会長) その他にご意見はございませんか。なければ、次の議題に移ります。

協議事項(4) 周知方法について 事務局より説明をお願いいたします。

(事務局) これまで協議いただいた乗合タクシーの実施や町民バスダイヤ見直しに係る町民への周知方法について事務局よりご説明いたします。資料 15 ページをご覧ください。

今後のスケジュールとしまして、今月は本日の第 2 回涌谷町公共交通会議を開催し、その後町の方で来年度の乗合タクシー業務委託及び町民バス業務委託の入札手続きを進めてまいります。年明け 1 月には町の入札手続きを経て交通事業者と契約締結いたします。

また事業者確定後、第三回涌谷町地域公共交通会議を開催し、確定した事業者の報告をさせていただければと思います。これは、この後の許認可申請をする中で、事業主体が誰なのかを交通会議にて明らかにする必要があるためです。対面開催ではなく、書面での開催とした上で、報告事項として文書を発出させていただければと考えております。

3 回目交通会議を経て、運行事業者から運輸局様に対し、許認可申請の手続きを実施いただきます。2 月からは申請手続きと並行して町民への周知を行ってまいります。

2 月上旬には乗合タクシーを導入する成沢地区・箕岳地区のそれぞれの区長に対し説明を行います。また 2 月中旬に開催される区長会議にて、全地区の区長に対して説明を実施します。その後、3 月 1 日に発行する町広報にあわせて、チラシを全戸配布する予定としております。なお、乗合タクシーを導入する 2 地区の方々への説明は、町で初めての乗合タクシーの導入とい

うこともあり、丁寧に実施していく必要があると思っております。2月上旬にまず2地区の区長に報告したうえで、2地区の方々への説明について相談しながら対応していきたいと思いません。

その後、4月よりダイヤ変更後の町民バス運行、乗合タクシー事業を実証運行として開始いたします。

そして5月に来年度第一回目の交通会議を開催予定です。

内容は今年度5月に開催した第一回交通会議と同様に、前年度の決算報告など予定議事としておりまた、導入から2か月弱時点ではございますが導入当初の経過確認等も報告できれば考えております。

以上でご説明を終わります。

(遠藤会長) ただいま説明のありましたことについて、何かございますか？

(徳永委員) 導入する2地区の区長さんへの説明についてですが、今の時点である程度の方向性が見えているので、なるべく早めに区長さんぐらいにはお知らせした方が良いと思います。

(事務局) 事業者が決まってから、確定してからのご説明かなと考えておりましたが、おっしゃる通りなるべく早めに周知した方がいいというのももちろんその通りだと思いますので、会議後の早い段階、区長会議などの際にまず2地区の区長さんに頭出ししたいと思います。

(遠藤会長) これにて、本日の協議事項全てが終了しました。

それでは、協議事項について、決議を取りたいと思います。

協議事項(1) 町民バス小里循環線(成沢地区)及び箕岳山線の廃止について、及び協議事項(2) 乗合タクシーの導入について、皆様よろしいでしょうか。

**【全委員賛成】**

それでは、協議事項(1)と(2)について承認いたします。

続きまして、協議事項(3) 町民バスのダイヤ見直しについて、皆様よろしいでしょうか。

**【全委員賛成】**

それでは、協議事項(3)について承認いたします。

最後に、協議事項(4) 周知方法について、皆様よろしいでしょうか。

**【全委員賛成】**

それでは、協議事項(4)について承認いたします。

(遠藤会長) 本日の協議事項については以上となりますが、協議の中でご指摘のございました、早期の周知については、本会議で事業の方向性を確かなものにしたということで、町民へのお知らせは早速対応をお願いしたいと思います。

(事務局) 本日の協議事項について、承認いただきありがとうございます。

ご指摘ございました乗合タクシーの周知について、1回チラシを配って終わりというのではな

く、やはり町で初めて導入する事業ですので、幸い2地区のみのスポット対応というところもございますので、複数回足を運んで丁寧に説明するなど、なるべくスムーズに公共交通が転換できるよう、事務局としてやっていきたいと思っておりますので、委員の皆様におかれましては、引き続きご指導いただければと思います。

また早速明日区長会議がございますので、2地区の区長さんには区長会議のあとに方向性だけでも早速お話をさせていただきたいと思っております。

(遠藤会長) 最後に次第4その他と題しまして、今後のバス事業について、仙北富士交通様より報告事項がございます。仙北富士交通様よろしく願いいたします。

(仙北富士交通) 仙北富士交通です。本日はお時間をいただきありがとうございます。

弊社ですけれども、これまでスクールバス、町民バスなど地域の皆さまの移動を支えてきたところですが、さきほどの協議の中にもありました全国的なバス運転手不足が非常に深刻な問題となっております、弊社もその例外ではなくてこのドライバーの高齢化なんかも相まってですね、人材確保が困難な状況が続いております。

現状はなんとか業務に対応できておりますが、今後も同じ路線数ですとか規模でずっと続けていけるかは正直保証ができないという言い方をしたら無責任なのかもしれませんが、そういう状況になっているというところでした。

町内のバス会社は弊社のみとなっておりますので、今後もこの公共交通を守っていききたいという思いに変わりはないのですが、この問題の中で継続していくのに今後バス路線の縮小なども検討していただければと、1事業者の気持ちではあるのですが、そういう思いがあります。来年度以降の公共交通会議などでできれば、地域の皆さまにとって必要な路線を優先しつつ、現実的に運行可能な体制を整えていければと、会議の中で相談ができればと考えており本日お時間をいただきました。今後も引き続きよろしく願いいたします。

(遠藤会長) 今のご発言を受けて事務局から何かございますか。

(事務局) 仙北富士交通様におかれましては、長年町民バスを受託しており、町の公共交通の一役を担っていただいておりますが、今ご発言のあった全国的な問題が、身近なところでも起きていることを今回共有いただきました。

事務局としましては、公共交通を考えていく上で、学生の通学や町民の生活に必要な移動手段を確保することは、町としての重要な責務であると考えております。

そのため持続可能な公共交通を維持していくために、利用者のニーズの声だけでなく事業者の声も踏まえながら、必要な路線を優先し、継続可能な運行体制を整えていけるよう、今後も公共交通会議において、検討させていただければと思いますので、引き続きよろしく願いいたします。

(遠藤町長) そのほかございませんか？なければ、事務局にお返しします。

(事務局) 委員の皆様から様々な意見をいただきありがとうございました。

では最後に、次回の会議については協議資料最終ページのスケジュールでもお示ししたとおり、年明けに書面での開催を予定しております。

以上をもちまして、令和7年度 第2回涌谷町地域公共交通会議を閉会いたします。

皆様、お疲れ様でした。