

令和7年度第1回涌谷町地域公共交通会議 議事録

1 日時

令和7年5月28日（水）午前10時30分から11時30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1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。では、会議の開始に先立ちまして、会長の涌谷町長遠藤稔雄からご挨拶をお願いしたいと思います。

（遠藤会長）まず、本会議も昨年度から6回目の開催となりますが、委員の皆様のご協力をもちまして、昨年度末には涌谷町地域公共交通計画を策定することができました。皆様には大変感謝を申し上げます。また本日も昨年度に引き続きまして、宮城大学の徳永幸之（とくなが よしゆき）特任教授をはじめ、委員の皆様に御出席いただきましたことに厚くお礼申し上げます。

ただいま人口減少と少子化・高齢化の中で、運転免許を持っていない人いわゆる交通弱者の方々の移動手段の確保、これを交通関係事業者の方々と連携しながら、町としてどう確保していくか、その具体化に向けて今後さらに検討が必要であると考えております。

今年度は計画の重点施策に位置付けている「町民バスの最適化」に向けたダイヤの見直しなどの検討をお願いしたいと思いますし、昨年度実施したアンケート調査などから利用実態とニーズを把握した上で、地域住民に寄り添った公共交通のより一層の最適化を求めていきたいと思っておりますのでこれまで以上のご協力をお願い申し上げまして挨拶とさせていただきます。

（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、遠藤会長をお願いしたいと思います。遠藤会長お願いいたします。

（遠藤会長）それでは皆様よろしく願いいたします。それでは、次第の3の協議事項に入ります。

（1）令和6年度収支決算案について 事務局より説明をお願いいたします。

（事務局）協議事項1「令和6年度収支決算案について」事務局よりご説明いたします。協議資料1をご覧ください。

まず歳入といたしまして、1負担金として涌谷町からの負担金493万5,682円を、2補助金として、後述します「計画策定支援業務」の経費の1/2を国からの補助金として受けた493万9千円を、3雑収入として預金利息4,198円となっており、歳入の合計が987万8,880円となっております。

歳出といたしましては、合計が歳入と同額の987万8,880円となっております。内訳については、1運営費として委託業者への完了払に係る振込手数料として880円を、2委託料として昨年度策定した涌谷町地域公共交通計画策定に係る「計画策定支援業務」の委託経費987万8千円となっております。なお予算額との差額の要因としましては、歳出における請け差や予備費の支出がなかったこと等により歳入・歳出ともに減となっているものです。

よって歳入から歳出を差し引いた金額は0円であるため、翌年度への繰越金はありません。以上で、涌谷町地域公共交通会議における令和6年度収支決算案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？

【質疑、意見等なし】

(遠藤会長) よろしいでしょうか。では、決議を取りたいと思います。皆様よろしいでしょうか。

【全委員賛成】

それでは、令和6年度収支決算について承認いたします。

(遠藤会長) 次の議題に移ります。

報告事項(1) 委員及び監事の変更について 事務局より説明をお願いいたします。

(事務局) 報告事項1「委員及び監事の変更について」事務局よりご説明いたします。お手元に配布しております名簿をご覧ください。人事異動などにより4月から新たに委員をお願いする方を名簿の上から順に紹介します。

まず遠田警察署より、高橋交通課長様に代わりまして同じく交通課長の鈴木様になります。次に、宮城県企画部地域交通政策課より、加藤様に代わりまして、木村様になります。次に、宮城県北部土木事務所より、留目(とどめ)次長様に代わりまして、佐々木主任主査班長様になります。次に、涌谷町行政区長会より、小野会長様に代わりまして、新田会長様になります。委員の変更につきましては以上になります。また、監事につきましては、企画財政課熱海課長から、建設課岩渕課長に変更になります。

改めまして、新たに委員をお願いする方々も、昨年度に引き続いてお願いする方々におかれましても、どうぞよろしくお願いいたします。以上で、報告事項1「委員及び監事の変更について」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？

【質疑、意見等なし】

それでは、次の議題に移ります。

(2) 町民バスにおけるダウンサイジングの実施について 事務局より説明をお願いいたします。

(事務局) 報告事項2「町民バスのダウンサイジングの実施について」事務局よりご説明いたします。報告資料2をご覧ください。

1 概要についてですが、本事業は涌谷町地域公共交通計画の重要施策である、「利用実態・ニーズに応じた町民バスの最適化」に係る取り組みになります。バス事業者である仙北富士交通様に車両手配の御協力をいただき、昨年度末に開催した前回公共交通会議で箕岳山線の全便で実施の検討をしている旨報告していた案件になります。資料裏面に前回資料を添付しておりますのでご参考ください。

2 導入にあたってですが、箕岳山線の現状の乗車実績では問題ないと考えておりますが、ダウンサイジング化することで積み残しなどの支障が生じないか、箕岳山線の4月の1か月間の乗車人数実績を確認することとしておりました。確認の結果、最大の同時乗車人数が10名だったため、乗車定員内に収まることから今回導入を決定したことになります。

3 導入日についてですが、令和7年6月2日(月)から実施いたします。周知にあたっては、6月分の町広報に記事掲載するとともに、5月下旬から箕岳山線のバス車内そして各停留所にチラシを掲示し、また涌谷高校生の利用があるため涌谷高校にチラシを配布しております。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) ダウンサイジング化自体は賛成ですが、次の報告事項の資料に目を通して気になった点があります。町民バス等の再編検討に係る資料の4ページに、箕岳山線の乗客者数などがまとめられており、そちらを見ると1日でも3人くらいの乗車数に見える。それを踏まえると、最大乗車人数10名の時が4月にあったというのは何か理由があるのでしょうか。

(事務局) 今ご覧になられておりました再編検討に係る資料の4ページ、箕岳山線の乗車実績についてですが、箕岳山線は1日に全部で6便運行しているのですが、再編検討に係る資料ではあえて2便を除いた実績となっております。なぜ除かれているかと言いますと、2便は朝の時間帯の路線でその主な利用者が涌谷高校生になりますが、この便だけ箕岳山線の中で唯一箕岳山を通過しない路線となっているからになります。一方で運行するバスは2便含めた1～6便で同じバスになりますので、ダウンサイジングの検討にあたっては2便を含めた乗車人数を確認しており、その結果高校生の最大乗車人数が10名、平均しても4～5名程度でしたので、積み残し等の問題は生じないだろうというところで導入を決定したことになります。

(徳永委員) ダウンサイジング化で導入した車両は箕岳山線専用バスという認識でよろしいですか。運行時間の空いた時間帯で他の路線でも走っていることはありますか。

(遠藤委員(仙北富士交通)) 簗岳山線のみ運行となっておりまして、別ルートを運行するといった対応はしておりません。

(徳永委員) 最後にこれは要望になりますが、普通のマイクロバスからワゴン車に変更になった際に、バスだと気づかず素通りされて後から苦情が来るというような事例も聞きますので、資料の写真を見るとバスと認識しづらいような印象ですが、もう少し町民バスと分かるようにする工夫とかは何か考えておりますか。

(事務局) 事前周知としてバス利用者が困惑しないようバス停に写真付きチラシを掲示するなどしていましたが、それでも今お話しいただいた事例が発生した際は随時対応させていただきます。また、今年度すぐにとというのは難しいかもしれませんが、計画に定めた施策の中に、愛着が生まれるための町民バスのラッピングの実施もございますので、そういった取組でバスだと分かりやすくしていきたいと考えております。

(遠藤会長) ほかに何かございますか。なければ次の議題に移ります。

(3) 町民バス等の再編検討について事務局より説明をお願いいたします。

(事務局) 報告事項3「町民バス等の再編検討について」事務局よりご説明いたします。報告資料3をご覧ください。

町民バスの目指すべき姿と再編の方向性として、涌谷町地域公共交通計画で重点施策に定めた町民バスの最適化などを達成するため、今後の町民バス再編の方向性を設定するものです。昨年度実施した住民アンケート等では、「人がほとんど乗らない便・区間があり運行効率が悪い」、「共通区間内では便数は多いが、重複した時間帯が多く利便性が損なわれている」、「鉄道との乗り継ぎが考慮されていない」といった調査結果及び意見などがございました。このような課題・不便さを今後見直し、解消していくことで、公共交通の効率化・利便性の増進を図っていききたいと考えております。

そこで、これらの課題を解決するため、再編にむけた方向性を、①簗岳山線の廃線の検討、②往復で利用できるバスの構築、③鉄道との乗り継ぎ利便性の向上、④広域路線の検討、⑤共通区間内の利便性の向上 の5つに設定し取り組んでいきたいと考えております。方向性について説明してまいります。3ページをご覧ください。

方向性①簗岳山線の廃線の検討についてです。簗岳山線は年々利用が低迷しており、特に共通区間外(JA 簗岳支店前～涌谷高校前)での利用がほとんどない状況です。このため、簗岳山線を廃止することで、財政面での改善を図ることを目的として設定しております。また、ただ廃止するだけでなく、簗岳山沿線に住む方々の移動を担保するため、デマンドタクシーなどの新たな交通モードの導入も同時に検討してまいります。また補足になりますが、資料(2) 簗岳山線全体の概要について、全6便のうち第2便を除いた実績を記載しております。これは(1) 簗岳山線の経緯②高校便への移行 に記載のとおり、簗岳山線の2便だけは、共通区間である町の中心部及び国道346号線経由で登米市との境目である岸ヶ森大橋と涌谷高校を結

ぶ路線となっており、本路線は篋岳山を通過していないことから別枠にしているものです。また2便における利用者のほとんどを涌谷高校生が占めております。

4ページをご覧ください。篋岳山線の現状について御説明します。各便における利用状況は表のとおりであり、特に表中央右側の共通区間外乗車数においては、5便を足しても一日に0.4人となっており、2日に1人も乗らない状況となっております。また、表中央左側の共通区間内における乗客者数についても5便で一日に6名ほどとなっております。

財政負担状況について、経常収益は年間の運賃収入を、経常費用は年間委託費を全路線の走行距離から篋岳山線の走行距離分に按分した金額としております。収支は△4,519千円で、これに上の表の乗客者数1,474人を踏まえた一人当たりの経費は3,065円、収支率は約5%となっております。

5ページをご覧ください。(5)廃止における新たな交通モードの検討として、デマンドタクシーやタクシー助成などの導入を今後検討してまいります。デマンドタクシーは電話予約などに応じて複数の乗客が乗り合いで利用する公共交通です。通常のタクシーより安く、自宅前まで迎えに行くため足腰が弱くバス停までなかなか行きづらい方も利用できるようになります。一方で事前に電話予約が必要な点や予約を忘れるといった懸念事項、通常のタクシーと異なるため違いの説明、及びタクシー事業者との調整が必要となります。また財政面でも、国からの補助金などがありますが利用率に応じた助成のため、利用率が低いと補助金が少なくなり収支が悪くなる点も考慮する必要があるかとございます。

タクシー助成については、例として1枚500円のタクシー券を対象者へ配布するといった内容になります。券を配布して使って貰うだけなので運用は簡単ですが補助金等の財源がないため、町の財政を考慮した対象者の選定が必要になります。また昨年度は国の実証実験事業として、運転免許を自主返納した65歳以上の高齢者を対象に500円タクシー券を毎月8枚配布するタクシー助成券事業を9月から2月まで実施しました。実績として33名から申し込みがあり、利用枚数は782枚で391千円となっております。(6)廃止に向けて、これらの新たな交通モード導入における財政面や事業者との調整を行い、今後実施する路線再編も踏まえながら今後検討してまいります。

6ページをご覧ください。「方向性③往復で利用できるバスの構築」についてです。中央下の表をご覧ください。各路線における、上り線での乗車人数を①、下り線での降車人数を表示しております。これらを比較した際に、往路で使われるが復路では使われない路線があり、多いところでは花勝山線では約80%、篋岳線（大谷地）は約42%、二の袋線は通学利用を除くと約35%となっております。この利用状況を踏まえ、通学や買い物などの際に往復で利用いただけるダイヤを検討し、利便性の向上を図っていくことを目的としております。

7ページをご覧ください。(2)改善案として、路線ごとにどのような利用が多いのか想定しながら運行ルート及び時刻表を設定します。昨年度バス利用者を実施したアンケート調査では、バス利用の目的として買い物が39.4%、病院が30.9%とこれらが全体の7割近くを占めております。また国交省の資料によりますと、高齢者の生活特性として、買い物と通院については午前中の移動が多いとなっていることから、目的先での所要時間を考慮した帰り便を設定します。また高齢者だけでなく、高校生の終業時間を考慮した、夕方の帰り便も設定し

ます。これらの設定にあたって、運行できる便数は限られているため、今の本数をベースに最大効率化を目指して検討してまいります。

8 ページをご覧ください。「方向性③鉄道との乗り継ぎ利便性の向上」についてです。

(1) 現状及び改善案について、午前中はバスの上り便で町外に、午後は町外からバスの下り便を使用すると想定すると、6割以上の便で乗り継ぎに15分以上待ち時間が発生することから、二次交通としては活用しづらい状況であるため、他の方向性について検討していく中であわせて改善を図ります。また、特に高齢者にとっては、バスと鉄道それぞれの時刻表を踏まえた乗継利用は困難であると考えられるため、他自治体例を参考に、乗換案内の資料作成を検討します。

9 ページをご覧ください。「方向性④広域路線の検討」についてです。昨年12月に開催しました住民懇談会で、「広域移動の導入」について意見があったことから、実施の有無を今後検討していくものになります。(1) 導入の検討として、広域移動として考えられるのは①小牛田駅、②道の駅米山の2つが想定されますが、他自治体の公共交通との乗り継ぎや、利用目的などを踏まえたニーズ調査を今後実施するなどして、検討をしていきたいと考えております。

10 ページをご覧ください。「方向性⑤共通区間内の移動利便性の向上」についてです。町民バス7路線全ての便が発点及び終点をヨークベニマルとしており、そこから涌谷高校前までを共通して通過することからこの路線間を「共通区間内」と呼称しております。共通区間内には、日常的な用足しができる主要施設が集積しているため、区間内の運行間隔を等間隔とすることで、町中であれば時刻表を気にすることなく移動できるようなダイヤ改正を行うことを目的としております。

11 ページをご覧ください。(2) 共通区間内の移動の問題点として、特定の時間に偏りがあること、5分以内に複数便が運行している時間帯があり、利用者目線ではどれがどこ行きのバスなのか分かりづらい点が挙げられます。(3) これらの改善案として、できるだけ時間が重複しないダイヤ作成、具体的には現在の便数を運行時間で均すと1時間に4回程度の運行が可能と考えられるため、時刻を気にすることのない町内移動の実現に向けた改正、また既存の路線とは別に、鉄道との交通結節点となる共通区間内のみを走る路線の創設といったものも今後検討してまいります。(4) これら改善案に取り組むにあたっての課題として、他の方向性との調整が必要であること、また学生の通学利用等により変更ができない路線を考慮する必要があります。

これらを踏まえたダイヤ改正や路線再編は考慮する事項が多岐に渡るため、専門家に検討支援いただきながら実施していきたいと考えております。

12 ページをご覧ください。これまでの設定を踏まえた町民バスの最適化に向けて、専門家としてNPO法人いわて地域づくりセンターさんと委託契約を予定しております。本日の会議にも出席依頼をお願いしておりましたが、残念ながら都合が叶わず欠席となっているため、簡単にですが事務局より説明いたします。

(2) に記載のとおり、他自治体における公共交通の改善業務や、町民バスの最適化について豊富な実績を有している法人になります。また、本会議の委員である徳永教授も加入されて

おります、東北運輸局が定めた「地域公共交通東北仕事人制度」に、当法人の常務理事である若菜様が在籍しておりますことから、町民バスの最適化に向けて、その実績に基づく専門知識とノウハウが非常に有効であると考えております。6月より本格的な検討を開始し、今後公共交通会議にて調査状況・検討結果などを報告できればと考えております。

13 ページをご覧ください。最後に「その他」としまして、今年度町民バスの路線再編・ダイヤ改正以外に取り組んでいく事業を記載しております。

(1)「定期券の発行」です。近隣自治体などの導入事例、発行手続き等を調査し、定期券発行に係る規定を策定など、導入に向けた検討を行ってまいります。

(2)「バスのダウンサイジング」についてです。先ほどの報告事項2でも報告いたしましたが、引き続き他の路線においても、利用実績等を踏まえて段階的に実施を検討してまいります。

(3)「バス停時刻表の整備・更新、バスの行先表示の改善」です。バス路線の再編にあわせて、他自治体の好事例なども踏まえながら分かりやすい表示に改善してまいります。

(4)「GTFS データの整備による運行情報のデジタル化」です。GTFS データを整備することで、Google マップなどで路線バスが経路検索で表示されるようになります。こちらもバス路線の再編にあわせて、今後整備を予定しております。

(5)「高齢者や学生等を対象とする乗り方教室や講座の実施」です。バス利用者の増進に向けて、涌谷町社会福祉協議会に協力いただき町民バスを利用するイベントの開催を今後検討してまいります。以上で「町民バスの再編検討について」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) 3点ございまして、まず1点目に方向性1の廃線の検討ということですが、もう少し検討を重ねてからの判断になるかなと感じました。方向性2で挙げている往復で利用できるバスを踏まえますと、例えば箕岳山線の上り3便⇒下り4便はすぐ折り返すダイヤになっているので、それでは買い物などを済ませてから帰るといった利用ができないダイヤになっているのかなと。これらのダイヤ改正や路線見直しをしてからでもよいと思います。また、箕岳山線は箕岳線とルートが一部重複しているので、単一路線で見のではなく一体的に見て議論していかないと、箕岳地区にお住まいの方の利便性が見えてこないのかなと思いましたので、併せて検討をお願いします。

2点目に、資料7ページに“今の本数をベースに最大効率化を目指す”とありますが、今のダイヤを見ると空き時間がそれなりにある路線もあるように見受けました。また、本数から考えるのではなく、バス会社の車両数と運転手の人数から考えていくのが良いと思います。

3点目に、共通区間についてですが、共通区間の特徴として主要施設をくまなく回っている点が挙げられると思いますが、これらの施設を全時間帯ですべてのバスが回る必要があるのかどうか、再考の余地があると思います。共通区間内といっても、便別でどのバス停利用があるのかしっかり見ていく必要があると思います。あまり利用のバス停まで迂回して回るのはサービスの低下にもつながるので、時間帯に応じて行き先やルートを変えることも一つの選択

肢になるかなと思います。また課題として“5分以内に複数のバスが通過する時間帯がある“と
のことですが、JRとの乗り継ぎや、商店の開店時間にダイヤを合わせると、みんなその時間に
目的地に行きたい訳なので、必然的に集中することはあると考えられます。なのでそこらへん
はバランスを見ながら検討する必要がありますね。

(遠藤会長) 様々なご意見ありがとうございます。次回の会議では、今頂いた話も踏まえながら、事務局
として説明してもらいたいと思いますが、今の意見に対して現時点で事務局側から何かあり
ますか？

(事務局) 今後検討を進める中で、今頂いた意見も踏まえながら対応していきたいと思います。

(遠藤会長) 他に何かございますか？

(岩渕委員) 道路管理の立場からになりますが、資料4ページの箕岳山線における1便の利用者数が年
間で14名、月に1人程度乗る状況で出発が朝6時30分となっています。特に冬場だと丁度
除雪が入る時間帯ですが、安全運航の観点から、利用者が少なければ便数を減らす、又はダイ
ヤを後ろにずらすといった対応も検討いただきたい。

(遠藤委員(仙北富士交通)) 参考まで、箕岳山線の1便については、冬の期間は前日夜間や早朝の天
候によって運行中止を判断する場合もあります。

(徳永委員) 恐らく1便のダイヤについては、朝7時22分涌谷駅発の電車に間に合うように設定され
たものと思いますが、高齢化や自動車の普及したことで利用減の現状なのかと思う。ダイヤ設
定した当時と事情が変わってきている点が多々あると思うので、いきなり廃止というわけでは
なく、もう一度使い勝手を吟味したうえで、路線再編やダイヤ改正を第一弾として取り組んで
いくのがいいと思います。

(関澤委員) ダイヤの間隔が短くなると、バス運転手の休憩時間も短くなったりと、影響が出る懸念が
ある。バス運転手の労働時間に関する法令改正が2024年に施行されているので、運行事業者
とも十分協議して検討してほしい。また国土交通省では、バス事業者による自家用車を活用し
たライドシェアなど、今までにない仕組みも可能性として模索しているので、今ある資源も活
用しつつ、町内にある協力いただけるような人の意見も集約していただければと思う。まずは
運転手の労働環境についても配慮いただきたい。

(遠藤会長) 様々な分野、視点からご意見をいただいたところですが、こちらについて事務局側から何
かございますか？

(事務局) 今頂いた意見も検討の中に入れていきたいと思います。

(遠藤会長) 他に何かございますか？

(徳永委員) 追加でこれは確認になりますが、中学生はどこに進学するのか、あるいは高校生がどこから来ているのか、そこら辺の情報を学校側から貰えますか。また大崎市民病院等の病院の方で、患者がどこからお越しになっているか、病院の受付データなど協力を得られればより細かいニーズが見えてくると思います。町民がどこにいきたいのか、何時に行って何時に帰りたいのかというのは、今後の検討で重要になってくると思いますので。

(事務局) 中学校については進路希望調査の兼ね合いで教育委員会がデータを持っていたと思いますので、確認したいと思います。また高校については学校に掛け合う等して対応できるか検討したいと思います。

(遠藤会長) データをもとに大崎市民病院の東側に住む方を町の国保病院に誘導できるようになったり、涌谷高校に学生が来てもらえるような取組もできるのかなと思う。利用する人が増えれば町民バスを次の段階にステップアップというのも視野に入ってくると思うのでお願いしたい。他に何かございますか？

(遠藤委員(民生委員)) 涌谷から古川や仙台に通院・通勤・通学している方もいると思うが、どうしても小牛田で乗り換える必要がある。その乗り換えの時間がいまいち合っていないのかなと、小牛田駅まで迎えに行く親御さんがいる事態が発生している点から思っている。通勤と通学の利便性があがるような取組を検討いただきたい。

(鈴木委員(遠田警察署)) 交通事故の情勢を見ると、高齢者の事故割合が全国的に多い傾向です。そのため警察としては高齢者の免許返納を促しており、涌谷町でも既に実施していると思いますが、免許返納した方が生活しやすい交通網を作成いただければと思うのでよろしくお願いします。

(新田委員) 資料5ページにあるデマンドタクシー、田舎には有効なのかなとも思う。デマンドタクシーのデメリットで挙げられている電話予約等について、公共交通に限った話ではないが、いろいろな報道なんかでは、デジタル化の予約は高齢者には難しいと言われる。自分も高齢者だが、やりもせずに最初からそれを言っていたら何も進まないと感じている。

もし導入するなら、対象となる人にスマホの使い方を教えながらでもやっていかないと普及しない。韓国ではかなり前から国を挙げてデジタル化を推奨しており、高齢者もスマホやネットが使えるよう取り組んでいるようだ。一方で日本は最初に高齢者は無理ではないかと配慮しているので中々進まない。もちろん急に出来るようになるものでもないので、十分に使い方を教えてあげて、そしてデジタル化を普及していけば高齢者の方もデマンド交通とか利用してもらえると思うので、導入の際はそこら辺も検討してほしい。

(徳永委員) 今お話しがあったデジタル化について、例えば GTFS データの活用については宮城県の方で積極的に支援していく方向で動いていると聞いているので、行政の間で連携をしっかりとって進めてほしい。

また IT 関連については、多賀城市でデジタル化の予算の中で、スマホ画面で提示すれば無料にするといい取組をやっていると聞いた。また利府町でデマンド交通を導入した際、対象者を訪問して登録説明会を実施するなど、かなり時間をかけて対応しているようでした。

(遠藤会長) 今デマンドタクシーの話題がありましたが、実施にあたっては事業者の協力が不可欠であり、また細かい調整等が必要だと思います。町としてはデマンドタクシーも検討の中に入れているものの、実際に対応するにあたってタクシー事業者である南郷タクシーさんとしてはどのようにお考えでしょうか。

(佐々木委員 (南郷タクシー)) 町内全部をデマンド化というのは正直厳しいです。まず一路線くらいを試してやってみて、利用ニーズなどを見ながらになると思います。バスと違いドアツードアなので利便性は上がりますが、輸送量がタクシーで十分なのか等検討が必要だと思います。

(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。今後検討していく中でいただいた意見も踏まえながら進めていきたいと思っています。では最後に、次回の会議については令和7年12月頃をめどに考えておりますが、若干前後することもありますので、御了承いただきたいと思います。

以上を持ちまして、令和7年度第1回涌谷町地域公共交通会議を終了します。

皆様ありがとうございました。