
◇鈴木正洋議員

○議長（森元淑雄） 次に、3番、鈴木正洋議員の一般質問を許可いたします。鈴木正洋議員は登壇願います。

（3番 鈴木正洋議員 登壇）

○3番（鈴木正洋） 通告に従いまして、公共交通の在り方について、一般質問をいたします。

公共交通の路線維持には、さらなる利用促進が不可欠です。しかし、現状の情報発信は十分と言えるでしょうか。湯沢市はバスと乗合タクシーの情報をまとめたA4サイズ24ページの冊子「ゆざわの時刻表」を全世帯に配布しています。これは、主要な停留所の時刻や運賃表などを整理した、誰もが分かりやすく「公共交通を使いこなすためのガイドブック」となっています。また、岐阜県中津川市は、高校生向けのバス利用案内を作成しており、バスではありませんが、仙北市も秋田内陸線の時刻表を全世帯に配布しています。

羽後交通も毎年春のダイヤ改正期に、バス時刻表を新聞折り込みで配布していますが、最近では新聞を購読していない家庭も多く、情報が届いていない人も多いと考えられます。加えて、大仙地区全体の時刻表であるため、文字サイズが小さく、美郷町内のバス停留所はごく一部しか掲載されていません。これでは使いやすい紙面とは言えません。

交通弱者の中には、バスに関する情報がないため、移動手段としてのバスの利用を思いつかない方もいます。美郷町も湯沢市に倣い、バスと乗合タクシーの利用につながる情報をまとめた冊子の配布を検討すべきではないでしょうか。町長のご見解をお聞かせください。

続いて、美郷町の公共交通のグランドデザインについてお伺いします。町民の皆さんから公共交通に関する様々なご意見をいただきます。「多くの人が乗るわけでもないのに、なぜあのバスは遠回りをするのか」「バス停をもう少し近くに移動できないか」「土曜日の乗合タクシーも、もう1便あれば助かる」など、妥当な内容のものも多いと受け止めています。

その個別部分だけを見れば改善できそうなこともあります。公共交通網は多くの要素が結びついたネットワークであるため、全体を見渡した上での解決策が求められます。美郷町の公共交通が、今後も「みんなの大切な足」として機能し続けるためには、その全体像を描き直す時期が来ていると強く感じています。

「美郷町地域公共交通計画」には、「乗合バスや鉄道、タクシー、乗合タクシーなどの交通手段の連携」「乗合タクシーは鉄道や乗合バスにつなぐ交通網の支線的役割を担う」といった記述があります。しかし、誤解を恐れずに言えば、現在の美郷町の公共交通網は幹線と支線の位置づけが明確でないため、乗合バスとタクシー及び乗合タクシーの事業者同士が、限られた乗客を奪い合

っている状況にあるのではないのでしょうか。本来は交通空白域を埋めることが目的だった乗合タクシーがかえって路線バスの利用者を減少させているように思います。

関係者全員が納得できる公共交通のグランドデザインとするには、まず「背骨」に当たる幹線をきちんと決め、それに「肋骨」となる視線をつなげ、両者の役割は明確に分けることが重要です。

まず幹線として位置づけるべきは、JR本線と羽後交通の路線バス「横手・大曲線」です。これらは町外の自治体とつながる路線であり、通学や通勤、買物など、町民の日常生活における重要な移動手段となっています。今後も営業を続けてもらえるよう、利用率の向上を図る必要があります。

それに次ぐ「準幹線」となるのは、美郷町内の主要な公共施設を結ぶ「千畑・六郷・仙南のライン」です。千畑の「みさと福祉センター」から、六郷の町部中心を通り、仙南の「公民館」までを結ぶこのルートの近くには、乗合タクシーの目的地となっている「拠点施設等」の多くが位置しています。町民の移動ニーズを捉えた社会的便益性の高いルートだと言えます。

しかし、町内を縦断するこのルートは、千畑と六郷の間を羽後交通の路線バス「角館・六郷線」が結んでいるものの、六郷と仙南の間はバスが走っていない空白域となっています。このルートを一気通貫でつなぐ場合、民間事業者による路線バスよりも町が運営するコミュニティバスのほうが適していると考えられます。

「角館・六郷線」の現在の運行ダイヤは、1日5.5往復で、全便が平日だけの運行となっています。これでは準幹線としての機能を果たすことができません。幹線及び準幹線となる鉄道とバス路線が毎日休まず運行し、それに支線となる乗合タクシーなどが接続することで、初めて公共交通ネットワークが成立します。既存路線の維持ありきではなく、地域内の公共交通がどうあるべきかというゼロベースで考えなくてはなりません。

羽後交通の路線バスには、このほか「角館・六郷線」の千畑以北ルートと「千屋線」の路線がありますが、特に「千屋線」は平均乗車密度が約1人であるため、今後の営業継続はかなり厳しい状況にあると予想されます。このような民間事業者による路線バスの営業が成立しにくいところこそ、支線となるコミュニティバスや乗合タクシーで対応すべきだと考えます。

全国的に見ても、バス路線の廃止は増える一方です。路線がなくなる前に、公共交通の将来像を考えておく必要があります。現在の「美郷町地域公共交通計画」は、計画年度が令和8年度までとなっています。交通事業者との協議に際し、町は未来を見据えた公共交通の在り方を描いたグランドデザインを示すことで、積極的に議論をリードしてほしいと考えます。今後どのような

方向性で取り組んでいくのか、町長のお考えをお聞かせください。

○議長（森元淑雄） 答弁を求めます。町長は登壇願います。

（町長 松田知己 登壇）

○町長（松田知己） ただいまのご質問にお答えいたします。

はじめに、バスと乗合タクシーの利用につながる情報をまとめた冊子の配布についてですが、美郷町地域公共交通活性化協議会が実施主体である予約制乗合タクシーの情報発信は、毎年４月に全戸配布しております「美郷町まちづくりガイド」で、制度の概要、利用方法、地域乗降所、拠点施設等、利用料金、時刻表をお知らせしており、同様の内容は町ホームページ及び広報美郷にも掲載しております。また、専用のパンフレットを作成し、拠点施設、乗降可能施設に持ち帰り可能なものとして配置しているほか、運行委託しているタクシー事業者にも配布を依頼し、制度の周知と利用の促進を図っているところです。

一方、民間の交通事業者が運行する路線バスに関する時刻表は、議員ご説明のとおり事業者が新聞折り込みで配布されているほか、事業者のホームページにも周知されております。

こうした中、議員ご提案の冊子の配布についてですが、路線バスを利用することを前提に、乗合タクシーを利用しようとする方には双方の時間を１つの冊子で確認することができるため、異なる事業主体が連携した利用促進策の一つとして、一定の効果が考えられる一方で、美郷町には連携できる公共交通手段に路線バスのほかに鉄道や町内事業者が独自運行している町外行き乗合タクシーもあり、公平性の観点を踏まえて各事業者情報を網羅しますと、多様な接続が可能であるがゆえに、煩雑で分かりづらい冊子になる懸念があるほか、鉄道時刻やバス時刻、町内事業者の乗合タクシー時刻が変更された場合、その都度の修正が必要となることから、冊子の作成及び配布は難しいものと考えております。

次に、公共交通のグランドデザインについてですが、町では、令和４年３月に策定した美郷町地域公共交通計画において、「地域公共交通による移動・交流する機会の更なる創出」を基本方針として３つの目標を掲げ、５つの施策の目標達成に向けた取組を推進しております。

それを踏まえ、現在、乗合タクシー制度を実施しているわけですが、議員ご提案の民間事業者の路線見直しを含む町の未来を見据えたグランドデザイン策定と、それに基づく公共交通体系の構築は、見方を変えると町内全域を対象に運行している現在の乗合タクシー制度を根幹から見直すこととなり、路線見直し等に伴う財政支出を想像しますと、かなり難しさが伴うものと存じます。

また、民間バス事業者の路線について、そもそもなぜ利用されていないのか、その理由が重要

であり、議員がおっしゃいます路線バスとタクシーや乗合タクシーが、利用者を取り合っているとの認識は、利用者の視点に立てば違うのではないかと認識しております。また、空白地域においてコミュニティバスを運行する旨のご提案もさきに申しました乗合タクシーの見直しが伴いますので、現実的ではないものと認識いたします。

将来の公共交通の在り方は大切なことであり、議論すること自体はやぶさかではありませんが、複数の民間事業者を交える議論については、それぞれの利用促進がそれぞれの利用抑制にもつながる懸念があるほか、不要な混乱を生じさせる懸念もありますので、発言にはかなりの慎重さが求められます。

そのため、将来の公共交通の在り方については、町内利用者の利便性向上を意識し、まずは交通事業者の事業見通しや課題などについて意見交換するところから始めてまいりたいと存じます。

以上です。

○議長（森元淑雄） 再質問ありますか。（「はい」の声あり）鈴木正洋議員の再質問を許可いたします。

○3番（鈴木正洋） 一言で言いますと、現状のままというお答えであったかのように思いますが、次なる計画を策定することに向かうことは確実だと思いますので、その際に少しでも改善に向かうように考えていただきたいと思いますと思います。

現在、町が交通政策に対して出している補助金としては、3つあるのではないかなと。1つはまずは路線バスの維持、続きまして、乗合タクシーの運行、これにそれぞれ1,000万円以上が出ています。もう一つあるのが、シニア元気いきいき券、高齢者へタクシーやバスなどに使えるその券を出しているわけで、こういう3つの施策が継ぎ足されて今の町内の移動が何とかなっていると、こういう状況ではないかなと。この3つの施策を別々の頭で考えるのではなく、施策として一体的に捉えて考えていくことが重要ではないかなと。総額で見た場合に、果たして、例えば今現在の交通網であり続けるのがベストな選択なのかどうかという、そういう根本的なところからも検討していただきたいと思います。

乗合タクシーについてはなんですが、ちょっと価格がサービス内容と見合っていないのではないかなと。それが先ほど私申し上げました、乗客を奪い合っているのではないかなという理由です。私、大曲や秋田市などで会合があるときは、バスや鉄道など公共交通機関を使うようにしていますけれども、可能な限りですね。六郷上町から大曲のバスターミナルまで乗って550円です。時々タクシーで六郷から飯詰駅まで行くことがありますけれども、これが2,000円かからない1,

800円ぐらいですかね。ただ、乗合タクシーの場合、町の一番北、例えば千畑の黒沢から目的地としてはリリオスまで乗っても400円になるわけです。こういうような価格のバランスというのがちょっと崩れているのではないかなと。これだと、利用者としては安くて便利なほうがいいですから、タクシーよりも乗合タクシーに流れる、バスよりもそっちのほうがいいのではないかということになり、巡り巡って従来からある公共交通網の利用減少につながっていくと、私はそのように考えています。

通告書の中には、みんなの大切な足というところ、かぎ括弧で書きましたけれども、美郷町民の意識としては、あんまり公共交通のことにに関して意識がないのではないかなと。マイカーを使えない交通弱者だけのものという意識が強いのではないかなと思ひまして、そうではなく、公共交通はみんなの大切な足なんだよというそういう啓蒙活動まで含めて、公共交通施策には取り組んでいただきたいなど。個人としては便利でも、社会全体で見ると移動に関する労働力を使うこととなりますし、エネルギーも多大に使うこととなりますから、社会全体で見ると効率が悪いと、行き先が同じ方向だったらなるだけ同じ公共交通に乗って向かったほうが社会全体のためになるんですよという、こういう公共交通利用の啓蒙活動まで含めて、次なるプランには取り組んでいただきたいと思いますが、松田町長のご所見をお伺いいたします。

○議長（森元淑雄） 答弁を求めます。町長は自席でお願いします。

○町長（松田知己） ただいまの再質問にお答えいたします。

まずは、それぞれご紹介いただいた制度が継ぎ足しでというご認識のようですが、美郷町としては継ぎ足しという概念ではなくて、補強してという概念であります。

それから、乗合タクシーの利用料金が安いのではないかというご指摘ですが、今後の乗合タクシーの乗降の在り方の検討の中で、利用料金についても併せて検討していかざるを得ないのではないかと議論がありますので、必然的にその方向に行くだろうと認識しております。

また、社会全体の価値観と個人の利用価値観の差については、難しい概念だろうと思います。ただ、現実の問題として、住民の利便性向上という観点で考えた場合に、立つべき最初は町民の利便性向上となりますので、社会全体は、全てが個人の積み重ねにおいて社会の仕組みになりますので、そのバランスの取りようという部分が重要になるだろうと思いますので、次の計画策定に当たっては、公共交通機関とは一体何ぞやという部分についての意識啓発はしつつ、美郷町としてあるべき公共交通体系のありようについてもよく議論をしてまいりたいと思います。

以上です。

○議長（森元淑雄） 再々質問ありますか。（「ありません」の声あり）

これで、3 番、鈴木正洋議員の一般質問を終わります。