

第 2 回 むつ市地域公共交通活性化協議会 議事概要

開催日時	平成20年10月24日（金） 14:00～15:44						
開催場所	下北文化会館 大集会室						
出席委員	14名	欠席委員	1名	オブザーバー	3名	傍聴人	0名
議事次第	<ol style="list-style-type: none"> 1 開会 2 協議事項 <ol style="list-style-type: none"> (1) 松山団地循環線の廃止及びその他路線の減便について (2) 基礎情報の提供（高校スクールバス）について (3) 検討課題の整理及び意見交換 (4) その他 3 東北運輸局青森支局から 4 閉会 						
議事概要	<p>1 開会</p> <p>企画課長</p> <ul style="list-style-type: none"> ・前回欠席委員、委員代理、オブザーバーの紹介 <p>2 協議事項</p> <p>(1) 松山団地循環線の廃止及びその他路線の減便について</p> <p>【下北交通より説明】</p> <p>平成19年度の一般乗合旅客自動車運送事業の経常損益は、約220,000千円の欠損額が生じている。うち、約99,863千円を生活交通路線等補助金として、国並びに県、そして沿線自治体から交付を受けているが、収支が均衡するには遠く至っていない。</p> <p>経費の削減についても、17、18年度の2年間において人件費の大幅なカット及び諸手当の廃止等を実施し、更に今年度においても退職金の大幅な減額を行うこととしている。また、その他経費についても様々な削減努力をしているが、平成17年度より高騰している燃料価格は、企業努力のレベルを超えており、収支率の低下に歯止めをかけるには及ばず、年々疲弊しているのが現状である。</p> <p>これまでも地域の足を守るべく、不採算路線についても自助努力により運行を継続してきたが、これ以上欠損を生じたままの運営は、乗合事業並びに当社の存続についても危うい状況となり、事業全体の埋没にも繋がりがねない。</p> <p>以上のようなことから、欠損を生じている運行系統のうち、国、県並びに沿線自治体からの補助金をいただいている以外の非補助対象の運行系統について、廃止・減便を行うこととし、合わせて一部路線並びに停留所の廃止を予定している。よって、むつ市地域公共交通活性化協議会での協議をお願いしたい。</p> <p>路線廃止の松山団地循環線について、沿革等から説明していきたい。運行開始の時期は、昭和63年6月21日に事業の免許申請を行い、当時の青森陸運支局並びに東北運輸局の方からのヒアリング等を受け、同年8月19日に事業免許がおり、同年9月1日から</p>						

事業を開始している。運行するに至った経緯並びに経営免許申請書の申請理由については、当時の申請書の朗読により説明する。

当該路線申請は、昭和 59 年頃から地域住民の強い要望により、定期バスを運行してほしい旨の陳情がなされていた。そこで、地域の要望に応え運行するため、道路調査等を行ったところ、市道の整備並びにむつ総合病院の T 字路の右折等の問題がある旨、各関係機関より指摘され、問題点が解決されるまで一時保留していた経緯がある。しかし、当時の昭和 59 年と比較するとかなり松山団地内の住民のニーズ及び要請等が増え、また、市道の整備もなされていることから、むつ総合病院前の T 字路を右折しない運行系統を設定し、市街地より離れている地域住民の利便を図るため申請した、という申請理由となっている。

当時は、現行 2 便の倍の 4 便の運行で、下北交通が 4 便の運行、J R バス東北さんも同じ 4 便の運行、合計 8 便で運行していたと聞いている。先ほど話した経過とともに、国道 338 号の開通によって、当該路線地区は住宅地として発展し、当然ながらバスの利用客の増客を期待していたところであるが、残念ながら右肩下がり利用客が減少し、利用の低迷に歯止めをかけるに及ばず、ここに至った次第である。

利用客の推移、現状の利用状況について、資料をご参照いただきたい。松山団地線については、過去 3 年間の営業収支実績では、平成 17 年度の経常収入が 452,413 円、経常費用が 986,073 円、因るところの経常損益 533,660 円、平均乗車密度が 1.5 人、18 年においては、経常収入が 389,769 円、同じく経常費用が 901,272 円、因るところの経常損益 511,503 円、平均乗車密度が 1.3 人、平成 19 年度の直近においては、329,034 円の経常収入に対して、経常費用は 871,729 円、因るところの経常損益 542,695 円、平均乗車密度 1.0 人となっており、事業者としても利便性とリーズナブルな価格での輸送サービスの提供という観点から、割引回数券の拡大、あるいはむつ総合病院の外来時間診療に合わせたダイヤの編成等により、増客を期待し、今まで継続運行してきたが、先ほど話した 17、18、19 年の経常収支率については、平成 17 年度の 45.9%、平成 18 年度の 43.2%、平成 19 年度の直近においては 37.7% で、悪化の一路をたどり改善には至らなかった次第である。

以上が松山団地線についての説明であるが、今お話したような状況から、資料 2 ページ目の一番下に記載している松山団地循環線、左側に記載しているのが現行の運行であるが、むつバスターミナルを 11:05 が 1 便目、2 便目が 16:55、いずれも第二田名部小学校、むつ総合病院を経由し、松山団地に入れ込み、そして 338 号をクロスして市役所前、公済会薬局、そしてむつ病院へ再度入れ込みし、むつバスターミナルへ帰っていくという循環系統であり、1 便、2 便とも路線を廃止するという趣旨である。

同じくむつ市内線、上の方からむつ市内線①系統、及び②系統、③系統、④系統、そしてむつ総合病院循環線及び中央クリニック循環線について、資料に記しているように減便をし、また、減便によって利用客の皆様へ不便をお掛けするようなものについては、一部、むつ市内線②系統については 1 便を増便、むつ総合病院循環線についても 1 便の増便をしており、なるべくお客様へのご不便をかけないようにしたつもりではあるが、全体の運行便数 29 便のうち、完全に運行を取りやめる便数 9 便、一部減便が 3 便、それから松山団地循環線のように路線廃止 2 便、合計 29 便の運行便数に対して、14 便の減

便をし、現行の 48.2%を減便したいという事業者としての考え方である。

【委員】

前回の資料で、平成 19 年 4 月から 20 年 3 月輸送実績見込みという一覧が出ていて、1 番から 9 番まで番号がふってあった。それに高校生がどれくらい乗っているかというのを各校から調査してもらった手前、どの番号にあたるのかというのをお知らせいただきたい。むつ市内線①、②、③、④、松山循環というところまでは、この順番かと思うが、そのあとがちょっと分からないのでお知らせいただきたい。

【下北交通】

資料の 2 ページですが、むつ市内線①については、先般の第 1 回目の協議会で資料提出した、番号 1、市内 1 の系統がそれにあたる。同じくむつ市内線②については、番号 2、市内 2 の運行系統、同じく 3 番、4 番についても同じで、番号 5 番の松山団地、こちらが松山団地循環線にあたる。それからむつ総合病院循環線については、先般の資料の中には記していない。つまり先般の資料提示は、むつ市内を運行している赤字系統路線ということで抽出したもので、むつ総合病院循環線については、貴重な黒字系統であるので外した。中央クリニック循環線については、先般の資料の 9 番目がそれにあたる。

【委員】

そうすると、番号の 6、7、8 については減便の予定はないということか。

【下北交通】

その通りである。

【下北交通オブザーバー】

松山団地循環線については、当時いろいろな要望があった。特に市役所からは是非通してほしいということで、たしか J R バスさんは松山団地の中に入り込みをしないで、本線だけを通っていたけれども、我々から見ると 1 分か 2 分の松山団地の狭いところに入り込みするのはどうかとは思ったが、是非中の方に入って運行してほしいということで、同じ松山団地でも J R バスさんとは若干違った経路で、中まで入って運行した経過がある。要望はそれなりにはじめはあったと思うが、やっぱりいろんな道路状況等で今の現状になったかと思う。

【委員】

(異議なし) ※全会一致で承認

(2) 基礎情報の提供（高校スクールバス）について

【バス事業者より説明】

【下北交通】

高校生のスクールバスの運行状況について報告したい。

日常 8 台のスクールバスで、1 日の生徒利用者数 315 人をスクールバスという形で、市内 3 校、田名部高校、むつ工業高校、大湊高校まで通学の足に利用してもらっている。内訳は、大湊高校の生徒を対象にし、乗車生徒については田名部地区の大湊高校の生徒に限った会員制の大湊高校スクールバス、それから大畑地区を対象にしたむつ工業高校スクールバス、大湊高校スクールバス、この 2 両を大畑地区に運行している。それ以外

の5両については、東通村内から市内3校に通学のバスとして利用してもらっているバスが5両ある。ルートについては、大湊高校スクールバスについては、田名部地区から大湊高校、それから大畑地区のむつ工業高校、大湊高校についてはそのとおりである。東通村地区からの5両分については、朝は東通村の南部地区にある白糠地区から市内3校に、帰りについては、柳町のむつバスターミナルまで利用してもらい、そこからはスクールバスから路線バスに乗り換えて帰宅してもらっている。残りの3、4、5両については、路線バスで、かつ時間の埋めることができない等不便をかける、要するに補講や部活動で遅くなる生徒の路線バスの空白地帯にこのスクールバスを運行している。

基本的に運行便数については朝1便で一斉登校、帰りについては、大湊高校スクールが最大の3便、それから大畑地区においては帰りは2便、東通スクールバスについては、1便から最大2便まで、学校等の行事に合わせて運行している。なお、運行開始時期については、大湊高校スクールバスについては平成5年から、大畑地区のむつ工業高校、大湊高校スクールバスについては、旧大畑鉄道の廃止とともに運行したので、平成13年の4月から、東通スクールバスについては、そもそも昭和48年から運行しているように聞いているが、先ほど言ったような形態になったのは、平成19年の4月からとなっている。

利用状況については、お客様の乗車人数に合った車両の提供及び学校行事ごとのタイムリーな時刻の変更等を行っているので、利用していただく生徒にとっては概ね好評のようである。

[JRバス東北]

会員バスとして田名部地区から大湊高校まで1台で、人数は42名。始まったのは平成5年だったと思う。それ以外のスクールバスは前回言ったとおり教育委員会から委託を受けているものだけなので、これ以外はない。

[川内交通]

川内から大湊高校、むつ工、田名部高校のむつ方面が53名、むつから川内校舎へ14名。川内出発は朝は7:05で、帰りに関しては1便、2便とあり、1便が田名部高校を16:30、2便目が今年から部活の関係で遅くなり、田名部高校を18:50発で交渉によりこうなった。川内校舎に関しては、帰りは17:00の1便のみ。いつからというのは資料がないため分からないが、今年から日曜日だけ運行を休むということにしており、行事がある場合にのみ、日曜日でも運行することとしている。

[脇野沢交通]

高校のスクールバスは昭和62年から、当時乗合許可というものを得て、一応は路線バスだが利用者は高校生のみで、運賃は月額運賃のみという形の変則的な乗合バスで運行している。朝、むつ管内の田名部、むつ工、大湊へ7時台に脇野沢出発、大湊高校川内校舎へ7時半すぎに1台、朝は2便。帰りについては、始発が田名部高校で、むつ工、大湊、川内校舎の全部で4校に寄り、概ね午後4時台と6時台の2便運行している。利用者は高校生をみの契約とすることで当然限定されていて、ピークは平成4年の137人の高校生の契約者があったが、今年度は54人の契約者数ということで、赤字と言うよりは赤字という状況である。

〔青森県タクシー協会むつ支部オブザーバー〕

当社で運行しているのは、六ヶ所村泊地区から、むつ工業高校及び田名部高校へのスクールバス利用者、今年度 23 名。免許も特定の免許をいただき、1 台のみ認可をいただいて運行している。契約者は泊地区の保護者の会との締結により運行している。当社も登校便、下校便さらに部活便という 3 便で運行しており、なおかつ夏休み、冬休みの補習、部活、諸々の行事等に、当初から契約で年間の運行日数を定めていなかったため、利用者が例えば全員でなくてもバスを出すということで、ほぼ 300 日以上を余儀なくされている状況にある。これは六ヶ所村からの補助もなく、全額受益者負担で利用者から年度の利用者人数により単価を割り出し、ご負担をいただいているという形態で、これまで各事業者さんがお話ししたのとは若干形態が違い、どうしても利用者のリクエストに応じていくという運行形態になっているが、他の事業者さんに倣って足並みを揃えてできるものであれば、利用者にもその説明をしたいということでは、一つの課題として、これから共通認識を持った運行に取り組めればと思っている。

〔委員〕

私は昭和 57 年からむつ工業高校に 20 年ほど勤めていたので、スクールバスの運行がどのような形になってきたかというのは承知しているが、現在のスクールバスの運行については、事業者さんにはかなり子どもたちのために配慮していただいていると思っている。当初は、帰りが 1 便しかなかったスクールバスを、部活で遅くなる生徒のために、それから講習を受ける生徒のために 2 便出していること、土曜日、日曜日、講習等突然の行事等にも対応していただいているということに、大変ありがたく思っている。

しかしながら、各校から何か要望はないかということで聞いてきたので、そのことについて可能であれば配慮していただきたいということでお話させていただく。

まず、むつ工業高校は、これまでの対応を是非続けていただきたいということであった。土日、祝日の学校行事が行われる場合の臨時について、これまでも対応していただいているが、今後も引き続きお願いしたいということである。むつ工業高校の場合は、土日の学校行事、それから平日でも、田名部高校、大湊高校と日程が違う場合も一部対応していただいたことがあるので、これもお願いしたいということの 2 点であった。

大湊高校は、大畑地区から来ているスクールバスについての要望があった。休日はすべて運休ということになっているが、他の地区からのバスと同様の対応をお願いしたいということで、部活、講習等がある場合に、なんとかバスを出していただけないかということである。

田名部高校は、2 便の時間帯が、先ほど脇野沢交通さんが大赤字と言っている中でこういうお願いは大変恐縮ではあるが、2 便が 18:20 に田名部高校を出発する。本校は通常 3 時半から 4 時頃授業が終わり、そのあと 2 時間ほど講習をやっている。講習の終わる時間が 18:30 なので、18:20 の 2 便に脇野沢の生徒は利用できないということになるので、もう少しずらしていただけないものか。

以上、配慮していただきたいと注文も申し上げたが、これまで本当に良く対応して、配慮していただいているので、これを引き続きなんとかお願いしたいというのが高校側の意見である。

〔下北交通〕

乗合事業と、事業区分でお話しすれば、スクールバス自体が貸切バス事業だが、それを兼業している私どもとしてもジレンマが、つまり路線バスと同時刻にスクールバスも運行させるということで、路線バスはガラガラの状況で、スクールバスは満員の状況で走らせるという状況にジレンマがある。従来スクールバス自体の運行について、当初は東通のスクールバスを始めた昭和48年、もう35年くらい前になるが、その時の状況を考えると、単純に路線バスでは通学できなかったが故に、スクールバスを仕立てたというのがそもそもの経緯だったと思う。あるいは、路線バスに乗りきれない、そういう時代もあったようだ。当時は路線バスに続行便などが頻繁な時代でもあったので、特に通学が集中する時間帯においては、生徒のみで占められて、一般客が乗車できないというような弊害が生じるので、それをクリアすべくスクールバスにした、これが二つ目に想定される。あとは、鉄道を止めたことによって、生徒に不利益、不便を与えたので、それを解消したいがためにスクールバスの運行をして、その時その時で最良の運行の選択をしてきたつもりではあるが、それが時代が変わっても改善できない、戻せないというようなことに対して、常日頃ジレンマを感じている。

〔下北交通労働組合〕

いわゆる安全対策について、これから冬季を迎えるにあたって大湊高校に行くまでの坂道、それからむつ工業高校前、運動公園前での路線停車というか、一番朝夕混む時間帯で、一般の市民の方に、我々自身もご迷惑をかけているという部分があり、子どもたちもこれから冬季を迎えるにあたって、雪の積もっている歩道の中に埋もれて立って待っているような状況なので、何とか打開策とか、いい方法がないかと思っている。会社の事故防止委員会などで協議はしているが、なかなかいい妙案が浮かばないという状況である。このような地域公共交通活性化協議会の中で何か妙案があれば、子どもたちにも安心してスクールバスを利用していただけるような場所などを確保できればと思っている。そのへんを協議事項として、加えていただくようよろしくお願ひしたい。

(3) 検討課題の整理及び意見交換

【事務局より説明】 ※JRバスを幹線として見た場合の廃止代替バス路線の接続に関する説明

〔JRバス東北〕

今接続等に関し説明をいただいたが、冬のダイヤを作るにあたっては、大体8月の段階で決定する。そうすると、それ以降にこうしてほしいと言われても、現場で決める訳ではなく、現場では案を作るが、本社の仙台において決定されるわけなので、早い時期に要望を言うてくだされば、現場の方でも出来る限り対処していきたいと思っている。来年の夏のダイヤについては、遅くても今年中に意見をいただければ助かる。

〔委員〕

ちょっと体に不自由を感じるような人は福祉バスを利用するということで、市の支援をいただいているし、バスを利用している人についてはそれぞれあるかと思うが、今のところ、老人クラブが集まったときなどで話は出ていない。これから集まるたびに機会をとらえて要望を吸い上げていきたいと考えている。

〔委員（代理）〕

今日は代理で来たが、なかなかこのような機会はないので今日の課題に合うかどうか分からないが、日頃考えていることをお話したい。

私は現在大湊に住んでいるが、自家用車がないのでほとんどバス、タクシーを利用して動いている。地域の老人クラブにも入っているが、ご存知のように大湊というところは上通り地区と下通り地区があり、バスは上通りを走っている。下通りに住んでいらっしゃる方で、例えば病院に出掛けるとか田名部に出掛けるといっているので、バスに乗りたいが、坂を上まで上がってこれない。それでどうしているかという、例えばタクシーで駅まで出るとか、タクシーでバス停まで来て、バスに乗り、用を足して戻ってきて、またバス停からタクシーで帰るといの方が何人かいる。今タクシー関係の方もいるが、値上げ前のように65歳以上の老人、今で言えば75歳以上の老人にタクシー料金の1割サービスという制度は大変助かったもので、あのような制度をまた復活していただけたらいいなと思う。

それから、JRさんのバスしか通っていないが、申し訳ないぐらいに乗客が少なく、本当に貸切バスのように家まで送っていただいているわけだが、乗ってみると田名部駅から大湊駅の区間というのは料金は割といいのだが、大湊駅を過ぎると一停留所ごとに料金が上がっていく。例えば青少年ホームまでの料金とその次の上町バス停まで何メートルもないが、そこまでまたバス料金が上がる。同じ上町の中に住んでいて、乗る場所によって料金の違いがあったりして、細かいことだが配慮をお願いしたい。

〔委員〕

先ほど話にも出たが、安全性の問題、むつ下北地区というと冬場、ましてや大湊地区になるとバスが停留所に止まっている場合や、バスを下車して、歩道を渡ったりする危険性等が絡んでくる。私個人の意見ということではなく、青年会議所に持ち帰って、協議案件等も含めて意見を集約し、また第3回、第4回と続いていくと思うので、そちらの方で協力できればと思う。

(4) その他

【事務局より説明】 ※今後の協議の進め方について説明

廃止代替バスについては、第3者を委員とする行政評価の対象となっており、費用対効果といった部分で、改善すべきと判断されていることを踏まえ、まずは廃止代替バスの協議を進めていきたい。これには、地域の声を聞くことが必要となることから、分科会による検討を行い、この協議会へ報告または協議することとしたい。

その他、市内循環線や交通空白地帯に関する検討など、今後順次テーマを定め、展開していきたいと考えている。

3 東北運輸局青森支局から

先ほど、バス路線の接続ということで資料もあったが、私は今は青森市に住んでいるが、もともとは大畑の出身で、私の住んでいたときは、まだ大畑まで国鉄の列車がある時代だったので、先ほどのスクールバスなどは無くて、例えば大湊高とかむつ工高に行く場合は駅から歩いて通った。バス路線、特に脇野沢方面の接続を見たけれども、やは

り遠いと改めて感じた。

今、青森では約2年後に新幹線が来るので、その二次交通をどうするかということかなり議論はされているが、下北の地域から見れば、また違う話になるような感じを受けた。

また、この協議会は単純にバスの路線をとということではなく、将来的には脇野沢の方には船も走っているし、また青森、脇野沢を走っているシィラインは来月から高速船、新しい船ができるということで、かなり乗り心地も良くなるということなので、そういうことを考えれば、脇野沢地区から見れば、むつに来るのはバスを使うのがメインになると思うが、青森に行くのであれば船という選択肢も一つあるのではないかと思う。実際的に今日の案件の中では、下北交通さんの路線の廃止ということが出ていたが、合わせて減便の話があった。今日の東奥日報を見ても、弘前の弘南バスさんがかなり大幅に減便するという記事が出ていた。あれは弘前の地域公共交通会議があり、その場で弘南バスさんが発表したわけだが、なかなか従来の路線バスの感じでは維持できないというのは明らかで、弘南バスさんの説明でいっても、会社の赤字を圧縮しなければならないということもあり、減便についてなんとか了解してほしいということでの発言があったが、利用者からの意見は昨日はかなり出ていた。実際、利用するかと聞くと利用すると言うが、利用者を見るとかなり少ない。1日合わせれば5人、6人という便がかなりある。そのところは当然路線バスの事業者さんから見ると、自分のところの経営を考えながら路線を維持していくとなるわけなので、ある程度の減便についてはいたしかたないと思うし、ますます、今日の松山団地線と同じように路線自体がなくなっていくというのは、これから進んでいくのではないかと思う。現に、青森、八戸、弘前などでは顕著ではないが、それ以外の郡部の方だとかなり路線廃止をしており、それを誰が担当するかとなると、やはりそれぞれの自治体がコミュニティバスという形のもので補って、住民の方の足を確保するという形になっている。青森県内でも18の自治体でコミュニティバスが23路線走っている。自治体自ら行っているところもあるし、バス会社に委託するかタクシー会社に委託するという形態もある。前回お話をあつた下北交通さんの平内の町民バスもその一つと思う。ある程度路線バスについては幹線の部分をしっかり維持していただき、それに付随するところはコミュニティバスなり乗合タクシーなり、いろいろな方策があるので、そういうものを使いながら住民の足を確保するという公共ネットワークを構築することが大事だと思う。これから議論する時にはそのへんのところを頭に入れて議論していただければよろしいのではと思う。

最後に、昭和45年くらいがバス利用者数のピークになっているようで、それから見ると大都市圏を除く地方では3分の1くらいになっていると言われているが、青森県の資料で見ると、平成18年度で比べると23.4%ということなので、4分の1以下に減っている。それは人口が少なくなっているとか、運転免許を持っている人が増えてマイカーを使うようになったとか、いろいろなパターンがあると思うが、通勤とか通学でバスを利用する方の違いもあるだろうし、若い方とか高齢の方から見ればバスの利用の仕方も大分違ってくると思っている。先ほど婦人会の方がおっしゃっていたが、若い方であれば早く行きたい、待てないということを重視するが、年配になってくると、それよりも近くまでの足があった方がいいという考えになってくる。そのへんのところも頭に入れ

て、いろいろ方策を練っていただくのがいいと思う。

4 閉会

企画課長

(終了 15:44)