

第3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21年2月27日(金) 15:00~16:23 | | | | | | |
| 開催場所 | 下北文化会館 大集会室 | | | | | | |
| 出席委員 | 12名 | 欠席委員 | 3名 | オブザーバー | 5名 | 傍聴人 | 0名 |
| 議事次第 | <p>1 開会</p> <p>2 協議事項 (1) 市役所本庁舎移転に伴う路線の新設について [JRバス東北] (2) 中央クリニックモール循環線の路線変更(一部廃止)について [下北交通]</p> <p>3 報告案件 (1) 市内線等の減便について [下北交通] (2) 廃止代替バスに関する協議の進め方について</p> <p>4 その他</p> <p>5 東北運輸局青森支局から</p> <p>6 閉会</p> | | | | | | |
| 議事概要 | <p>1 開会 企画課長</p> <p>2 協議事項 (1) 市役所本庁舎移転に伴う路線の新設について 【JRバス東北より説明】 昨年の12月に、市総務部長から新庁舎への移転に伴うバスの乗り入れをしてもらえないかということで、検討した結果、往復8便の乗り入れをすることで決定し、市へ報告した。市からも、それでいいのではないかと報告をもらい、これに沿って、9月24日移転に伴い、乗り入れをしたいと思っている。今のところ進行中であり、(運賃表示機、放送案内等路線変更に係る)経費等については市で負担していただくということで、了解をもらっている。 本来であればもう少し住民のために乗り入れを多くしたいと思っていたが、何分経費等がかかるので、最大限努力した結果であり、皆さまの御了承を得たいと思っている。 [議長] JRバスさんから説明があったが、市とのやりとりの中では、運行の経費について補助することではなく、あくまでも1つ停留所を増やすことに伴う諸経費、例えば表示看板や時刻表関係に伴う所用の経費に限ったものであるもので、あらかじめお断りしておく。 [委員] 泉沢から市庁舎までというコースになるようだが、脇野沢や川内の方たちは市役所に用事がある場合、どうなるのか。</p> | | | | | | |

【JRバス東北】

脇野沢方面からのお客様については、乗務員の勤務時間並びに車輛運用があり、難しいので、市内便のみとした。脇野沢方面については、来年度また考えるということにしている。

【議長】

田名部側からの起点は田名部駅になり、宇曾利川方面の起点はどこになるのか。

【JRバス東北】

泉沢と宇曾利川になる。

【委員】

市役所が休みの土日祝日についての運行はどのような予定か。

【JRバス東北】

土日祝日は乗り入れしない。月曜日から金曜日までの間に限ったの運行となる。

【委員】

バス停が中央二丁目と県営住宅前にあるが、新市役所の構内にバス停を設ける予定はあるのか。

【JRバス東北】

アークスプラザが使っていたバス停があり、名称を変更してそれと同じ場所を利用して運行する。入ってからの（転回するための）コースについては協議中である。

【委員】

川内庁舎、脇野沢庁舎は、本庁舎の市民課、税務課くらいの用務はほとんど出来ると思うが、特に普通の方が本庁舎に来るということはありませんかと考えていいのか。

【川内庁舎管理課長】

4月から新システムとして窓口相談システムが構築するために予算計上しており、本庁舎に足を運ばなくても分庁舎で処理が出来るようにということで進んでいるので、ほとんどなくなると考えている。

【委員】

（異議なし） ※全会一致で承認

(2) 中央クリニックモール循環線の路線変更（一部廃止）について

【下北交通より説明】

中央クリニック線、正式名称クリニックモール循環線の一部路線の廃止及び系統の廃止に伴う、それに変わる系統新設の申し出である。もう一つ、市内線を走る分の減便運行については、次の報告事項でお話させていただく。

中央クリニックモール循環線は、平成16年3月1日から運行し、開設した最大の理由は、むつ総合病院と中央クリニックモールの医療施設との医療連携という趣旨から、中核の医療施設からリクエストがあったことである。平成16年から今に至るまで4年強運行したが、モール内において駐車場の手狭さから運行に支障を来している場面が常態化しているということと、クリニックモール循環線内にサンデーむつ中央店の前から（モール内へ入り込まず）素通りするバスとの判断に迷うとの利用者の苦情等、運行の不都合

も出てきたため、その解決を図りたく、既存の市内線の路線と距離も離れておらず、利用者にも著しい利便低下には繋がらないと考えることから、現行モールへ乗り入れしている分のみ、キロ数にして150メートル区間についてだけを路線廃止したいという申し出である。

協議する前に、こういった路線であるか説明したい。具体的には、むつバスターミナルを起点とし、むつ総合病院に入れ込みし、栄町を經由しアツギの前を通り、下北駅から右折運行をし、中央クリニックモールに入れ込みして、そしてさらに、むつ総合病院をもう一度經由してバスターミナルに入り込むという形の運行路線である。

路線と系統についてもこの際説明させていただくと、(例えば) 路線については、むつバスターミナルから野辺地を經由して青森まで行っている便がある。この便の走るのが路線である。この1つの路線に対して、むつバスターミナルから横浜の車庫で止まっている系統及びむつバスターミナルから野辺地の駅まで行く生活路線の系統、同じように野辺地駅を起点として青森まで行っている系統及び浅虫まで行っている系統、つまり1路線4系統が走っているということである。

そこで中央クリニックモールについて、むつ総合病院と中央クリニックモールの連携だけを考えると、むつ総合病院を回り、中央クリニックモールに直接来て、それを循環して折り返しするのが一番手短なコースかと思うが、なぜこういった遠回りをするかという、むつ総合病院から中央クリニックモールに、むつ市立図書館前を通過して来た場合に、大湊方面から来ている対向車線をふさぐ形になり事故の発生に起因するという公安委員会、つまりむつ警察署からの指導等を得て、中央二丁目の交差点を右折し、大湊興業さんの旧大湊ホテルとファミレスのガストの間を左折し、モールに入れ込み、JRバスさんの運動公園から下りてくる路線に出て、むつ総合病院に向かうという、多少非効率的な運行をしている。そこで、この系統についての利用状況だが、直近の18、19、20年度で、運行回数がそれぞれ7回、6回、4回で、輸送人員がそれぞれ10,682人、6,596人、2,649人に利用していただいている。このうちの中央クリニックモールに乗り込んでいる分、0.15キロを廃止することによって、この系統自体も廃止することになる。ただし、この0.15キロを入れ込みしない形で、従来のクリニック循環線という形で運行したいという意味合いである。

[委員]

輸送人員はクリニックモールの中に入り込んだ分の輸送人員か。

[下北交通]

この路線の系統を使ってご利用いただいたお客様すべての人数であり、この輸送人員の中には、むつバスターミナルからアツギナイロンまでご利用いただいたお客様もこの中に含まれている。

[委員]

中央クリニックモールを經由する線と、經由しないでいく線があるようだが、中央クリニックモールからではなく、サンデーの前から乗る人が増えたということではないのか。

[下北交通]

中央クリニック線については、先ほどお話したとおり、平成18年の7回の運行から順

次、6回、4回というように運行回数も減っている。それによって、今現在サンデー中央店の前を運行するそれ以外の市内線があと2系統あるが、そちらについては昨年の12月以前は縮減していないので、お客様が流れ込んだことは間違いないかと思う。ただどれくらいという数字は出していない。

【委員】

(異議なし) ※全会一致で承認

3 報告案件

(1) 市内線等の減便について

【下北交通より説明】

昨年の12月に市内線の大幅な減便運行を手掛けたものに引き続き、減便になる部分については、むつ市内線の①が1便、②で3便、下北・大畑線の1便、バスターミナル・下北線の2便、合計7便の減便と、増便が2便、時刻の変更が2便という形で、平成21年4月1日からの時刻改正で運行したいと思っている。

【委員】

大畑線は、大畑から7時30分に乗って下北駅に8時15分に着くが、今度は下北駅を18時10分と19時35分発で帰れるが、それまで大畑へは帰れないのか。

【下北交通】

そもそも、下北・大畑線は平成13年の鉄道を廃止したものに代わるバス代行ということでこの系統を作った。つまり旧大畑駅からまっすぐバスターミナルを経由して下北駅までという経路である。乗り換えがなく下北まで行けるという系統だが、これ以外に下北駅まで行くには、バスターミナルまで来ていただき、市内線に乗り換えていただく、不便さはあるが、資料に記している以外にも下北駅に行ける時間帯の便はある。

【議長】

利用の度合いという点では、それなりのものがあるが故の減便かと思うが、その辺の実態はどのような感じか。

【下北交通】

詳細の資料は持ち合わせていないが、前回の会議でむつ市内線の状況を説明したが、残念ながら昨年の12月に減便を行って、多少なりとも収支率については改善したものである。しかしながら、利益を計上するような収支には至っていない。よって、このままの状態が続くと、さらに減便への拍車がかかることが予想される。

【企画課長】

減便が続く中、2便増便になっているが、この部分については利用者からの要望等があるのか。

【下北交通】

その通りである。それと、先般開催された生活路線に関する協議、下北地域分科会で、生活路線を減便したために、それを補完する意味で増便したことでもある。

【下北交通オブザーバー】

増便した原因は、むつ市内線②の7時25分から7時45分については、もともと前に

系統の廃止をしている便である。栄町回りの下北行き（市内線⑤）であるが、それを減じて（系統廃止）、合同庁舎回りに戻して運行するというこで増便という形をとった。

下北・大畑線の18時10分から18時55分については増便となっているが、（先般開催された県バス交通等対策協議会下北）分科会で、下北駅発18時10分、大畑駅18時55分、佐井19時何分か佐井線を減便している。なぜかという、大畑から先はお客さんがほとんどいなく、1、2名の利用者がたまにある。ただし下北駅から大畑までは満車の状態で走っているの、大畑までの間を切ることはできない。よって、むつから佐井までは切ったが、常時15人から25人利用しているの、むつから大畑までの利用者には不便をかけられない。そのための増便であって、形は名称を変えた増便だが、（下北）分科会で生活路線を減便していることから、その代わりにということ効率化を図ったという意味の増便である。決して何もないのに新たな増便ということではない。

（2）廃止代替バスに関する協議の進め方について

【事務局より説明】

これまで開催してきた2回の協議会では、公共交通に関する法制度、先進事例の紹介、市内交通の現状等について紹介してきたほか、バス事業者側からの提案により利用の少ない路線の廃止、減便などについて協議してきたが、今後についてはさらに一歩進んで、協議会として具体的に個別の路線について協議し、利便性の高い交通体系を作り上げることに主眼をおいた作業に入っていきたい。これには相当な議論を積み重ねる必要があると考えており、特に旧町村部を運行している廃止代替バス等については、先に開催した協議会でも説明しているが、順次地元の方々と交えた分科会をこの会とは別途設け、協議、検討を進めていきたい。その中である程度具体的な案を取りまとめた上で、再度皆さまからの意見をいただき調整するというこで検討を進めていきたい。

また、本日一部JRバスさんが運行する部分について協議、了承されているが、本庁舎の移転が決まっていることや、個人病院の開業、新規の土地の分譲等に伴って住民の行動が変化してきているといったこともあり、地域の住民や病院の利用者等から停留所の設置について様々な意見が聞かれているということもあり、市内線の見直しについても急いで行かなければならないので、これについても廃止代替の部分と含めて同時進行的に、ある程度のたたき台となるようなものを取りまとめた上で、皆さまに提示して協議を進めていきたいと考えている。

分科会の運用例はさまざま、他の先進地等においてこのような形をとっているところもあるようである。地元の方の意見を聞いて、今現在、定路線で運行しているものを、もう少し弾力的な運行にした方が、利用者の利便に繋がっていくこともあるかもしれないという意味も含めて、まずは地元に入り込んで地元の方の意見を聞く、ある程度その中でどのような方法があるのか意見を聞き、取りまとめをして再度この協議会に持ち上げてくるという形で進めていきたい。

【企画課長】

これまではなかなか地元の方の意見を聞くという機会が少なかったの、分科会を設置して進めていきたいということで、分科会の構成等についてはこれから選考、お願いしていくわけだが、沿線の各集落の町内会長さん、いわゆる代表の方、それから地域の

生活者、あるいは現にバスをご利用されている方、できれば地域の活性化に積極的に取り組んでいる方がいれば、そういう方も含めていければと思っている。また、薬研、湯野川地区においては、温泉地ということで観光関連、地元の温泉の旅館組合等からも参加していただければと考えている。それに加えて、バス、タクシー事業者、分庁舎の職員等を交え、7、8人、多くても10人程度で分科会を構成していきたい。

〔JRバス東北〕

先日も市の総務課、企画課と話をしたが、新幹線が来年の12月開業になり、それに向かって大湊線は存続されるが野辺地までということで、その後青い森鉄道になった場合に今のように八戸まで行くのかは別として、七戸開業してもこちらにアクセスがないのでどうするかということ議論してもいいのではないかと。

〔議長〕

JRバスさんから新幹線の開業を見据えた意味合いで、七戸仮称駅からの当地へのアクセスは、行政の内部の情報だが、21年度において県が主導してこちらの地域も二次交通のあり方を、(当地域も)会議の構成者として輪を広げて議論を深めていき、煮詰めていくという情報で、それに対処すべく身構えをしている。20年度は青森市と七戸町が県といろいろ議論に入っているようで、それをさらに21年度に広げていくという予定である。

〔川内交通(代理)〕

湯野川線という路線を1本やらせていただいている、現実利用されるお客様は沿線の6つの集落の方々が9割以上であるが、当初はJRバスさんの代替バスということで、今年度いっぱい21条という枠で貸切バスとしてやらせてもらっていて、4月からは4条の乗合バスということで本格的に路線バスという形で運行するが、どうしても沿線住民の人たちだけではなかなかまかなえるものではなくて、終点が湯野川の温泉になるわけなので、地元の旅館の方や市で所有している温泉施設をうまく利用して、時間帯を配分して、観光客または川内町本町に住んでいる方々はなかなかこの路線を使うことがないので、両方の利便性が良くなり、少しでも使えるようにしてもらえれば、なんとか維持していけるとは思う。そのためにはやはり市の温泉施設または地元の旅館の方々の分科会への参加はどうしても必要かと思う。

地元の方々と公共交通という問題で話し合う機会は直接はないが、いろいろな要望、例えばむつ病院に通院される方だとJRバスさんの乗り換えで使われるが、どうしても7時台のバスを利用するためには湯野川温泉の始発が6時台になるので、最終までの時間帯にすれば、路線バス乗務の人員を今1.3人くらいで計算しているが、時間帯が長くなって2名以上ということになってしまうので、どうしてもむつ病院に通うために湯野川から出るためには、JRさんの一番のバスに合わせてタクシーを使わなければいけないのでどうにかならないかとか、多方面から声は聞こえてくる。ただどこかで意見をまとめて事業者と利用する側とが一緒に話をしたことは今まではない。

4 その他

〔委員〕

脇野沢、川内方面の方がバスの本数が少なくなって大変困っているという話が聞こえ

てくる。バスを小型化して回数を多くできないものか。

[JRバス東北]

事実減便はしていて小型化もしているが、悪循環で乗らないからまた減便となっている。小型化をしてもそんなに経費は変わらず、やはり人件費が一番高いので燃料が少し安くなるくらいで経費は落ちない。

[委員]

観光関係だが、むつ市で夏頃に下北半島全体の観光地を回るようなルートバスのようなものが計画されているという話を聞いたが、何か情報があれば教えてもらいたい。

[JRバス東北]

下北観光協議会と協議していて、補助が出るということで5月から9月末までの土日祝日運行で、本数は今のところは教えることができないが、暫定的に決まっている。この前、青森支局に行って、どういう形態で運行したら違反しないで走れるかを聞きに行き、大丈夫だろうということだった。今は計画に沿ってやっているところである。まだ協議会でも公表はしていない。貸し切り方式でやり、下北観光協議会の事業である。募集形態は、「びゅう」を使って募集をするということだったが、この構想が始まったのが10月の段階で、こちらに話がきたのが1月なので、1月中旬がチラシを作る締め切りであり、間に合わなくて、募集をどうするかということが今の一つの難点になっている。二次の夏から秋の段階の「びゅう」のチラシを作るので、その中に入れようと思っている。それとエージェント関係を、観光協議会の方が東京方面を回るということなので、それでやっていくということが決まっている。

[委員]

公共交通会議自体が単純に地域住民の足を守るというだけではなくて、当然観光振興という面も協議できるわけだから、そういうものをどんどん議論していった方がいいのではないかと思う。路線を廃止するからどうしようとかだけではなくて、この地区をどうするかが今大事なことだと思う。

5 東北運輸局青森支局から

最後に観光関係の話も出たが、いろいろと国の方で支援できるものも結構あるので、そちらをいくつかお話したい。

下北半島全体で見れば、昨年の11月で東日本フェリーが撤退するというので、とりあえず今年の12月までは関係自治体がいづらか調整して、系列会社の道南フェリーが運行を継続して今は動いているが、実際的にこのままの状態ではお客さんがいないわけなので、地元の住民だけが利用するというのではなく、観光客についても利用してもらうにはどうしたらいいかも含めて、国の活性化総合プログラムという制度があり、その中での支援を受けながら検討会等を開いている。1月にも第1回が開かれ、今日も第2回目がアスパムで開かれていて、当然下北地区の部分もあるし、フェリーの相手方である函館の関係も入ってやっている。ちなみに今年は350万くらいの予算がついているようなので、その中で検討しているということが一つある。

その他に地域公共交通の活性化ということでは、再生総合事業という事業が20年度から始まっているが、約30億円の予算規模で全国で事業をしていて、青森県内で見れば、

十和田市と平川市と八戸市が 450 万から 600 万くらいの予算がついて調査事業をしている最中である。これは 3 月でまとまるので、21 年度からについてはその次の段階の、いわゆる実証実験をしながらやっていくという連携計画を定めている。合わせて、活性化の総合事業については、新たに 21 年度から三沢市、七戸町、大鰐町も応募して、21 年度に活性化に向けての調査事業をしたいという形で作業を進めていると聞いている。ちなみに 21 年度は 44 億円くらいの予算がついたようであり、そういう形でやっているものもある。

むつの観光のルートバスの話聞いたが、昨年 10 月に公共交通の外局として観光庁が設置されているが、その中の施策として 2 泊 3 日以上滞在型の観光の促進ということで、整備事業をいろいろやっている最中である。21 年度については 2 月 20 日で募集は締め切りになったが、青森県では十和田市が中心になり、青森市、八戸市、三沢市、七戸町、六戸町、東北町、おいらせ町の 4 市 4 町が、十和田湖の広域観光協議会を立ち上げて、21 年度に補助制度を使って実証をしていくというものが始まるようである。観光、地域の活性化について、国が支援できるものも結構ある。先ほどの今年の実証実験は違うところの支援を受けてやるのだと思うが、使えるものは使って、いろいろな形の運行形態を調べていくことが大事になると思う。

6 閉会

企画課長

(終了 16:23)