

第1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9月26日(金) 14:00~16:00				
開催場所	むつ市立図書館 集会室				
出席委員	14名	欠席委員	1名	傍聴人	0名
議事次第	<p>1 開会</p> <p>2 市長あいさつ むつ市長 宮下 順一郎</p> <p>3 むつ市地域公共交通活性化協議会設置要綱について</p> <p>4 協議事項</p> <p>(1) 副会長の選任</p> <p>(2) むつ市地域公共交通活性化協議会設置の趣旨及び概要説明</p> <p>(3) むつ市のバス交通の現状について</p> <p>(4) 新たな公共交通システムについて(事例紹介)</p> <p>(5) 市町村運営有償運送について</p> <p>(6) JRバス東北下北線(並川町線)の一部廃止について</p> <p>(7) その他</p> <p>5 その他</p>				
議事概要	<p>1 開会</p> <p>企画課長</p> <p>2 市長あいさつ</p> <p>皆様どうもご苦労様でございます。</p> <p>第1回目ということで、皆様をお願いを申し上げましたところ、お忙しいところお集まりをいただき、誠にありがとうございました。</p> <p>この協議会は、地域に必要な、自分たちの足をどう利用していくかといったことについて、協議、検討する場と位置づけており、皆様には、形としては、委員としてのご参画をお願いしておりますが、ご依頼の文書にも記載しておりますように、行政と事業者、利用者が、一緒になって地域交通を創り上げる、言わば、ワーキンググループの構成員としてのご参画をお願いしたところであり、趣旨にご理解をいただき、今日の運びとなりましたことに、心から感謝申し上げます。</p> <p>当市のバス交通につきましては、地域住民の足として、これまで事業者の方々の企業努力を賜りながら、何とか維持して参ったところでございますが、モータリゼーションの普及や人口の減少等による利用者の減少、更には、昨今の燃料高騰による運行コストの上昇といった要因により、路線の維持が困難な状況となってきているということは、承知しているところであります。</p> <p>当市といたしましても、これまで、路線維持のため、廃止代替路線等に対し、補助してきたところでありますが、費用対効果という面に着目いたしますと、利用者の少ない状況での公共交通維持に対する財政負担は、非常に厳しいものがあるということも、ご理解い</p>				

ただけるものと思います。

こうした中で、平成18年10月に改正道路運送法が施行し、「地域公共交通会議」という制度が新設され、地域に必要なサービスを、地域自らが協議検討していく場を設けることが可能となっております。

また、昨年には、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が施行され、鉄道、航路を含む公共交通に関する「総合連携計画」を策定することにより、国の支援を受けての計画の実証運行等が可能となっております。

当市は、JR大湊線、むつ湾内の離島航路、フェリー航路も抱えておりますことから、当協議会は、将来的には、その「総合連携計画」の策定も見据えた組織として、設置することとしたものであります。

公共交通の活性化、とりわけバス交通は、環境問題、老人福祉問題、市街地の活性化など、あらゆる分野において、重要な役割を担っております。

皆様におかれましては、地域の実情に応じ、利用者のニーズにあった、自分たちの公共交通、利用したい公共交通を創り出していただきますようお願い申し上げます、御挨拶とさせていただきます。様々な、大きな、また重い課題もあります。じっくりと皆様方のご協議をいただきますよう、心からお願いを申し上げます。

(企画課長が委員及び事務局を紹介した後、要綱第4条第2項の規定に基づき、企画部長が会長及び議長を務める旨を説明し、阿部企画部長が議事を進行)

【議長：企画部長】

3 むつ市地域公共交通活性化協議会設置要綱について

【事務局より説明】 ※資料1

むつ市地域公共交通活性化協議会設置要綱について、設置目的及び要綱に規定する内容を説明

(主な内容)

- ・ この協議会は、地域需要に応じた住民の生活に必要な交通手段の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するものであること。
- ・ 当面は、道路運送法に基づく、「地域公共交通会議」としての協議を進めることとし、将来的には、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に規定する、鉄道、航路等も含めた「総合連携計画」の策定も視野に、両方の法律の趣旨を兼ね備える要綱、組織としているものであること。
- ・ 会長については、「会議は、市が主宰する。」という法の趣旨に鑑み、「市長又はその指名する者」を充てることとしていることから、阿部企画部長が会長及び議長を務めるものであること。
- ・ 必要に応じ、地域住民及び関係者による分科会を設置することができるものであること。
- ・ 協議会の庶務は、企画課が処理するものであること。

(特に委員からの質疑なし)

4 協議事項

(1) 副会長の選任

- ・ 要綱第4条要綱第4条第2項の規定により、会長がむつ商工会議所布施専務理事を副会長に指名

副会長：むつ商工会議所専務理事 布施 昭則氏

(2) むつ市地域公共交通活性化協議会設置の趣旨及び概要説明

【事務局より説明】 ※資料2

(主な内容)

- ・ 本協議会は、地域公共交通会議と公共交通活性化・再生協議会の2つの目的を兼ねた組織としているが、当面、道路運送法に基づく「地域公共交通会議」としての位置づけで、地域のニーズに即した乗合輸送サービスの運行形態、サービスの水準、運賃及び市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項についての協議を進めていく旨を説明
- ・ 道路運送法による事業等の区分について説明
 - 旅客自動車運送事業の区分、自家用有償旅客運送の区分について
- ・ 地域公共交通会議と運営協議会、公共交通活性化・再生協議会の相違点について説明
 - 根拠法令、目的、構成員等について
- ・ 当協議会で協議する内容等について説明
 - 路線の運賃、停留所の位置、ダイヤ等が自由に設定可能
 - 申請や届出等の処理期間も、事業許可の場合では、3か月程度掛かるものが2か月程度に、運賃や路線休廃止等の届出については30日前までに簡素化（運行路線の変更（延長）の場合は届出のみ）
- ・ 交通システムの態様によるメリット・デメリットについて説明
 - 路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、デマンド型、過疎地有償運送のメリット、デメリットについて
 - 福祉有償運送の概要説明

【委員】

福祉有償運送に関する説明のところで高齢者とあるが、高齢者とは何歳以上の方を指すのか。高齢者の定義は？

【事務局】

福祉有償運送という高齢者とは、何歳以上という定義は特にはない。要介護者など、1人では移動が困難である高齢者という括りで記載している。

(3) むつ市のバス交通の現状について

【事務局より説明】 ※資料3

(主な内容)

- ・ 廃止路線代替バス等について説明
 - 合併前の旧川内町、旧大畑町、旧脇野沢村が廃止代替バスとして運行してきた5路線を引き継ぐ形で、継続して補助

→ 1日平均乗車人員、補助実績等について説明

この路線の利用者を増やす又は運行の態様の変更といったことについて検討が必要である。また、補助の算定方法についても、合併前の算定方法をそのまま採用していることから、検討していく必要がある。

・ 生活交通路線について説明

→ 一定の条件の下、原則、国と県が2分の1ずつ負担するものであるが、平均乗車密度が5人に満たない場合は市の負担が生じてくる。

→ むつ・佐井線など6系統があり、全て平均乗車密度が3.3人から4.4人と5人を下回っていることから、全路線について市の負担あり。

・ 市内スクールバスの状況について説明（参考）

奥内小、近川中に対して、大室平と中野沢地区の2路線、第一川内小、川内中に対して、蛸崎と湯野川、戸沢地区の3路線、大畑小、大畑中に対して、赤川、小目名地区の2路線、脇野沢小、脇野沢中に対して、源藤城、小沢、九艘泊地区の3路線を運行

→ 学校の統廃合に伴うもので、利用児童、生徒は無料

※ 市から事業者へ運行委託（H19年度実績 計49,099千円）

【下北交通から説明】 ※平成19年4月～平成20年3月輸送実績（見込み）資料配布

・ 事務局から説明のあった補助対象路線以外の路線について説明

→ 系統数は9系統

→ 経常費用は、平成19年度のキロ当たりの営業費用に実車キロを乗じたもので、経常収益から経常費用を差し引いたものが経常損益であり、簡単にいうと会社の負担で公共性の利便のために運行している部分この額となっている。

【川内交通】

（廃止路線について、川内交通は）キロ当たりの補助金の単価が他に比べ安い、市ではどのように考えているか。

【事務局】

合併協議の場でも補助単価の算定方法については継続協議として、持ち越しとなっている。補助の算定方法については、統一する方向で検討していきたい。路線そのものの運行については、今後、分科会を設け、地域の方を含めて、どれだけの利用者があるのか、どの程度の料金であれば適当かということも検討する場を設けたい。

【下北交通】

補助金の額について報告されたが、運行に係る経費等がどのくらい掛かっているか、算定はどのような計算によるものか説明がないと、（事業内容の分からない委員には）誤認識されてしまう恐れもある。（薬研線は経費の2分の1補助で運行している。）

【運輸支局から補足】

（各事業者の）補助金の額等についての議論は、会議の趣旨にあわない。あくまでも路線バスと、違う交通網との連携をどうしていくのか、その中で利用者からの料金をどうするかなどの事項を協議する場にしたいほうがいいのではないかと。

【議長：企画部長】

今回は、初回につき、補助金の額をどうするというのではなく、市からの情報提供

として言及したものである。

【下北交通から説明】

- ・ 路線について、こういった利用者が、こういった目的をもって利用しているのかを、まとめて説明したい。市内路線について、柳町にあるバスターミナルを発着とした路線が9割を占めるが、通勤通学には非常に使われ方が薄い路線である。使われ方としては、むつ総合病院等へ通院のための利用がほとんどで、便数としては、朝2回、昼過ぎに1回、つまり病院に午前中行き、病院が終わってから帰るという、通勤、通学の利便性を基本にしているダイヤ編成となっており、医療施設の循環に特化した路線となっている。

【JRバス東北から説明】

- ・ 大湊営業所は、昭和18年9月に営業を開始
- ・ 一般路線は田名部駅を起点に脇野沢間53.8キロを営業し、系統数では12系統で、1日44便運行している。うち4系統が10人以上の平均乗車密度となっているが、ここ数年はマイカーの普及等による利用者の減少により赤字経営が続いており、主力であった一般乗合バスは過疎化、少子高齢化等によって低迷を続けている。また、規制緩和等でバス事業を取り巻く経営環境は急激に変化しており、貸切事業でも事業者急増により単価の下落が止まらない状態。加えて原油価格の高騰により燃料費の負担の増加もある。これからは利用者の利用実態、乗車人員調査に即した系統、効率的なダイヤを策定していきたい。

【委員】

JRバスの接続について、JR大湊線大湊駅からの列車との乗り継ぎに配慮してほしい。

【JRバス東北】

12月1日からダイヤ改正があるので、それに向けて検討してみる。

(4) 新たな公共交通システムについて（事例紹介）

【事務局より説明】 ※資料4

(主な内容) ※1例として、平川市（旧平賀町）の取組事例を紹介

- ・ 患者送迎バスと廃止代替バス路線を統合した循環バスを運行
- ・ 全路線を駅（商店街）、役場、病院を經由するように変更
- ・ 大人100円、小人50円に設定

→ 今後の検討の際の参考事例として紹介。事例を真似ることが成功するとは限らないので、当市にあった方法を検討していただきたい。

【下北交通から「平内町民バスについて」説明】

- ・ 青森市営バスが撤退したことを受け、平成16年4月から運行を開始して4年目になる。
- ・ 利用者の利便を考慮し、青森市交通部のダイヤをそのままとし、運賃については100円から200円として設定して、運賃の差額を平内町に負担していただいている。
- ・ このバスについては、毎年、前年を超える利用者がある。これは行政が年2回のダイヤ改正に合わせ、町内レベルで意見を吸い上げ、反映させていることが利用者

の伸びに繋がっていると思う。

(5) 市町村運営有償運送について

【介護福祉課より「外出支援サービスについて」説明】

平成17年4月1日から実施している外出支援サービスについて、介護福祉課長から事業概要の説明及び事業継続の申請をすることについて協議

- ・ 市が行っている外出支援サービス事業は、公共交通機関を利用することが困難な高齢者等に対して行う福祉輸送として実施している。
- ・ 老衰、身体の障害、傷病等の理由により、外出が困難な高齢者及び障害等を有する方に対して、リフト付きストレッチャー装着ワゴン車等の利用を提供する外出支援サービスを実施することにより、住み慣れた地域社会の中で引き続き生活していくことを支援し、高齢者等の保健福祉の向上とその家族の身体的、精神的及び経済的負担の軽減を図ることを目的としている。
- ・ 対象者は、市の区域に住所を有し、むつ市福祉輸送車両会員登録証兼会員登録料領収書の交付を受けた方であり、①おおむね65歳以上の高齢者であって、寝たきり又はこれに準じると認められる方、②おおむね60歳以上の高齢者であって、車いすを利用しなければ移動することが困難な方、③身体に障害又は傷病がある方であって、車いす又はストレッチャーを利用しなければ移動することが困難な方としている。
- ・ 法的な根拠は、平成18年9月27日付東北運輸局長発公示第80号で、道路運送法第78条、道路運送法施行規則第49条をふまえた東北運輸局からの処理方針が市町村に出されており、公示第80号1の②、「市町村福祉輸送」の規定で、身体障害者、要介護認定者等であって、市町村に会員登録を行った者に対する外出の支援を行う態様のものを市町村有償運送とする旨が記載されており、これに基づいたもの。
- ・ 会員の登録については、会員登録料を年間1,200円として徴収しており、利用の流れとしては、利用者には介護福祉課で会費1,200円を納めて会員になってもらい、その後、利用者自らが、市が事務を委託している社会福祉協議会に対して利用の予約を行い、予約後に介護福祉課で利用分の切符（利用券）を購入、その利用券で走行キロに応じ社会福祉協議会に支払うという流れとしている。
- ・ 現在は外出支援車7台を運行（本庁、川内、大畑に各2台、脇野沢に1台を配置）
- ・ 利用料金は、営利にならない程度のもを設定
- ・ 受付時間は、原則、午前8時30分から午後5時15分、車両の運行時間は、午前9時から午後5時としている。
- ・ 事業は、平成17年度から実施し、むつ市社会福祉協議会に委託している。委託料は、人件費ほか損害保険料等で、20年度予算で約16,940,091円となっている。
- ・ 平成20年度の会員の登録は、8月末現在で、障害者が43人、高齢者が290人、計333人が登録している。
- ・ 合併前のむつ市では、タクシー会社に事務費を支払って実施しており、単価もそれなりに高かった。経費的にも車両7台というと7人の運転手が必要であり、それに加え、応援の職員も乗るといった状況もあるので、営利を目的としたものではない。

- ・ 民間でこの事業をやるとしても、このような事業費で行えるとは考えにくく、市全域をカバーする組織は今のところ見当たらないことから、改めて（この事業を）やらないかという呼びかけはしていない。民間の経営以外の部分での事業であるので、市として継続していければと考えている。

【委員】

（異議なし） ※事業継続で意見集約

(6) JRバス東北下北線の一部廃止について

【JRバス東北から説明】

平成21年3月31日をもって廃止する下北線の一部（並川町線）について、利用者数等について説明

- ・ 平成21年4月1日から、技術専門学校前から山根（大湊浜町）までの2.6キロの区間、並川線を廃止したい。
- ・ 利用者の利用実態、乗車人員調査を見て廃止を決定し、この部分については他の系統への効率的なダイヤを策定することで対応したい。

【議長：企画部長】

廃止区間については、運行から何年経過したのかなど、経過説明がほしい。

【JRバス東北】

平成8年頃からで、バイパスと新興住宅街ができ、高校生等が乗車することを見込んで路線を設定したが、ここ数年は1～2人しか乗車しない状態である。

技術専門学校からの利用者があるが、この路線を廃止しても、近接する他の路線を利用することで、不便なく対応可能である。

【委員】

（異議なし） ※廃止は、やむを得ないとして了承

(7) その他

【下北交通からの要請】

- ・ 原油価格の高止まりについては、企業の自助努力の範疇を超えている状況であり、平成20年12月1日のダイヤ改正時に合わせ、松山団地線を廃止する方向で検討している。また、それ以外の路線も大幅な運行の減便を考えている。
- ・ 直近の利用実態を把握するため、乗り込み調査を行っているが、統計が間に合わなかったため、青森運輸支局に提出する廃止届けが（公共交通会議で合意が得られた場合）30日前まで（12月1日ダイヤ改正のため10月末日まで）となるので、10月中旬に再度、ご参集いただき、廃止及び減便について協議をお願いしたい。

【委員】

（特に意見なし）

【事務局】

下北交通と調整を図りながら、10月中旬以降に開催するよう準備したい。

【その他委員から】

【委員】

市町村運営有償運送の協議の際、意見集約が諮られたが、事業者に対して諮ったもの

ではないのか。路線の廃止についても、この場で決定してしまっているのか。

【企画部長】

法律上、この会議の権能として、この場での議決が必要となっているものである。

5 その他

【運輸支局から報告】

- ・ 地域公共交通会議は、現在、県内 40 自治体のうち、今年 5 月末段階で 19 自治体に設置されている。今年度中に設置する自治体はむつを含めて、6 自治体が予定している。
- ・ 今日の案件中に路線の廃止の件があったが、民間企業が実施しているものである以上、採算の合わないところについては、減便や廃止をせざるを得ないということがある。そのときに地域の交通弱者の足をどうするかを議論するのがこの場である。
- ・ 事務局から県内の各地の事例の説明があったが、失敗しているところもたくさんある。公共性と公平性がごっちゃ混ぜになっている場合もあり、利用者のニーズがどこにあるのかを把握しないで、単に公平性だけを優先していることがあるようだ。市町村合併に絡み、地域に合わせる（バランスをとる）ため、無理矢理、路線を設置するなど、色々なパターンがある。
- ・ コミュニティバスについては、人口密度や産業の集積の具合によって、いろいろなパターンがあるので、むつ市としてどのような利用のニーズがあるのか実態を把握することが重要である。
- ・ （総合連携計画の策定に絡み、アンケート調査や実証運行などについて）国の支援制度も平成 20 年度から始まっている。本年度は第 1 回目の募集で平川市と十和田市が、第 2 回目では八戸市が補助金を受けている。来年も支援はあるので、むつ市として、どういうところに利用者がいるのか、どういう形で、どういう回数で、どの経路がいいのか、実態を調べていくことが早急に必要ではないか。ある程度の形が見えたら、相談してほしい。

閉会

企画課長

(終了 : 16:00)