

## 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 2 5 年 1 0 月 3 0 日（水） 1 4 : 0 0 ~ 1 5 : 0 0				
開催場所	むつ市役所 第 3 会議室				
出席委員	1 0 名	欠席委員	5 名	傍 聴 人	0 名
議事次第	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 開会</li> <li>2 協議案件               <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 下北交通(株)市内線の再編について</li> <li>(2) その他</li> </ol> </li> <li>3 閉会</li> </ol>				
議事概要	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <b>1 開会</b>            （事務局進行により開会）         </div> <p>【会長あいさつ】</p> <p>本日はお忙しい中お集まりいただき、誠にありがとうございます。          総務政策部長の伊藤です。どうぞよろしくお願いいたします。</p> <p>今年度 2 回目の協議会となりますが、7 月に開催いたしました第 1 回目の協議会で皆様に協議していただきました「川内～湯野川線」については、青森運輸支局様のご配慮をいただき、運行の許可を得て、予定どおり去る 9 月から路線延長と大幅なダイヤ改正のもと運行されているところとです。皆様のご協力に改めて感謝申し上げます。</p> <p>同路線の利用状況は、運行からまだ 1 ヶ月しか経っておりませんが、かなり厳しい状況であり、市としても可能な部分での支援をしてみたいと考えております。</p> <p>さて、本日の協議案件は、下北交通さんの市内線の再編についてですが、その中で一部バス系統の廃止も予定されているとのこととあります。</p> <p>先般の会議でもお話しさせていただきましたが、人口減少と高齢化が進む中で、いかに公共交通を維持していくかということは全国共通の課題となっております。</p> <p>このような状況においても、住民が安心して生活できるための公共交通の維持を図っていかなければならないわけですが、一方では安全な運行が提供されるために交通事業者の安定した経営についても考えていく必要があります。</p> <p>本協議会は、公共交通に関係する様々な立場の皆様にお集まりいただ</p>				

いておりますので、忌憚の無いご意見をいただき、協議案件の調整に努めて参りたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

## 2 協議案件

### (1) 下北交通(株)市内線の再編について

#### 【会長】

早速ですが、下北交通さんから概要について、ご説明をお願いします。

#### 【下北交通】

下北交通の小原でございます。この度はこのような機会をいただきありがとうございます。今回の再編については、平成20年以来の大きなものとなっています。

それでは資料に基づいてご説明いたします。

#### ◇資料【むつ市内線乗降調査結果】について

- 本年5月27日から6月2日の一週間で調査したものです。年間52週の内1週間ですが、年間の傾向が反映されているものと考えています。
- 平均乗降人数については、各便の1週間の運行日数でそれぞれ割ったものです。
- これをもとに弊社で協議し、「×」については廃止、「※」については何らかの方法でこの系統を考えていく、「○」については現行どおり継続するという方向で考えている、という内容です。
- 市内線②の「7：30」と「7：50」の便については、下北駅までの利用が多く、利用時間帯からも必要と考えられるため、下北駅までの路線とします。
- 市内線②の「9：20」、市内線③の「9：40」、中央クリニック線の「11：00」と「12：30」の便については、現行のむつ総合病院循環線という路線があるので、現在の運行ダイヤと調整を図って、そこに組み入れます。

#### ◇廃止する市内線①「6：45」について

- この路線については、平成20年7月には5便運行していましたが、同年12月の改正で2便となり、現在は1便となっています。
- この廃止により、現行の「南赤川」「赤川」「北赤川」というバス停がある部分でバスが運行されなくなります。乗降調査では、「北赤川」からの利用者が1名でした。その他の停留所については、他の系統でバスが運行されることとなります。

◇資料【系統図／廃止②】について

この系統については、平成20年4月に3便運行していましたが、同年12月から運行していません。その後、状況変化による復活も視野に入れて廃止していませんでしたが、その兆しも見えないため、廃止の申請をすることとしました。

廃止に関しては、平成20年4月に松山団地循環線という路線を2便運行していましたが、同年12月に路線自体を廃止した経緯があります。

◇資料【系統図／新設】について

現行の市内線②（7：30と7：50の便）で、下北駅までの利用が多いので、下北駅までの路線を新設して、利用者の利便性を確保します。

◇資料【改正後時刻表】について

○むつ総合病院～中央クリニック廻り線について

・「8：05」の便のみとなります。

○市内線①について

・廃止となります。

○市内線②について

・「7：30」と「7：50」の便については、むつBT～下北駅までの系統を新設します。

・「9：20」と「8：25」の便が、減便となります。

○市内線③について

・「9：40」と「7：40」の便が、減便となります。

・むつ総合病院行きの系統で減便する部分は、むつ総合病院直通便を増便して対応します。

今回の改正に際して、高校生等の通学の不便になることは無いものと考えております。

**【会長】**

どうもありがとうございました。ただ今の説明を整理しますと、

○ むつBT発着で大曲方面と下北駅を経由するバス系統については、利用者数が少ないため廃止する。

○ 朝の時間帯で、むつBTと下北駅間で利用者が多い便については、むつBT発～下北駅着の新しいバス系統を新設して、その中に再編する。

○ 各バス系統で、むつ病院への利用者が多い便については、むつB

T～むつ病院循環線に再編する。

- その他、各バス系統で利用者が少ない便については廃止する。
- 現在、事実上運休状態となっている路線については、今回の再編に併せて廃止する。
- 以上の路線の変更等は、本年12月1日から実施する。

簡単ですが、このような内容ということでよろしいでしょうか。

⇒（【下北交通】そのとおり。）

**【会長】**

私から一つ質問です。資料1枚目で、利用者の減少が如実に感じられるようになったとのことですが、数値的なものはあるのでしょうか。

**【下北交通】**

数値的なものは、乗降調査の結果となりますが、運転手の実感としてそのような声が多く聞かれているということです。

**【会長】**

その要因等は特別なものとして何かあるのでしょうか。

**【下北交通】**

市内線①については、平成20年4月に5便だったのが、平成20年12月に2便となっています。通勤で乗っていただいていたが、職場が無くなった、企業の送迎バスを利用するようになったということが考えられます。

**【会長】**

今回の改正により、高校生に不便になることは無いとのことでしたが、田名部高校の前を通る路線が無くなるということではないのでしょうか。。

**【下北交通】**

バスターミナルから下北駅へ直接行く路線があります。

これは、平成13年3月31日に鉄道を廃止した際に、代替路線として、大畑駅から下北駅への路線を設置したもので、便数は少なくなりましたが高校生に迷惑を掛けることはないと考えています。その路線がバスターミナル、むつ郵便局、田名部高校、下北駅を通っています。

また、期間運行ですが、恐山線についても下北駅からむつバスターミナルまでは同じ系統を運行しています。

**【委員】**

今回は、系統の廃止であって、路線の廃止では無いということでしょうか。(⇒【下北交通】そのとおり。)

今回は、運行回数を減らすということでしょうか。(⇒【下北交通】そのとおり。)

平成20年にも大幅なダイヤ改正をしたとのことですが、このときも運行回数を少なくしたのでしょうか。

**【下北交通】**

はい。市内線1については5回を2回に、市内線2については10回を9回に、市内線3(届出上の)については3回を0回に、松山団地循環線については路線を含めての廃止としました。

**【委員】**

市内線は、午後に走っていないのでしょうか。

**【下北交通】**

はい。市内線について、午後は走っていないのかという問合せをいただきますが、平成20年の段階でも午後の便は数えるほどしかない状況でした。

**【委員】**

運行回数が減っていくことで、便利が悪い、利用者が離れる、また回数が減るといふ負の循環が怖いと考えられます。

その対策については、事業者というよりむつ市として、このような状況をどのように考えるのかということになると思います。

先ほど川内地区が厳しいという話でしたが、一方で無料のバスを走らせたりしており、その前に何か対策は無かったのでしょうか。

川内地区については、伸びる要素があるのか、ということであり、それでは今後どうするのか、というところを市に伺いたいと思っています。

むつ市として、全体の話として公共交通を維持していくために、どのような対策をとるのか、考えを聞かせていただきたいと思っています。

**【会長】**

むつ市として、ということですが、事務局として何か考えがあればお願いしたい。

**【事務局】**

まずはPRに取り組んでいます。もちろんそれだけでは、利用者が伸びるとは考えていませんが、その先については、検討段階です。まずは、

できるところからということで機会を捉えてPRに取り組んでいるところ  
です。

**【会長】**

具体的な方法は検討中ということですが、このままですと、さらに減  
便ということにつながって、先が見えないということになりますが、皆  
様から何か考えがあったらお聞かせ願いたいと思います。

**【委員】**

市役所職員の通勤にバス利用を考えたことはないのでしょうか。

**【委員】**

職員に利用しなさいと言うことはできませんが、環境対策に併せて年  
に2回2週間ノーマイカーデーという取り組みをしています。それは、  
公共交通機関を利用してという強制ではないので、それぞれ歩いてきた  
り、相乗りしてきたりという状況です。

**【事務局】**

昨年の結果では、普段マイカー通勤している人が、他の何らかの方法  
で通勤するという形で、ノーマイカーデーに参加した人は、職員の4～  
5割ですが、公共交通を利用したのは、1人とか2人しかいなかったと  
いう結果でした。

**【委員】**

職員にバスによる通勤を促していくことはできないのでしょうか。

また、自衛隊、県職員等公共機関の職員にバスを利用してもらうこと  
はできないのでしょうか。

**【会長】**

最近、残業も多くなっており、公共交通の時間に合わせてとなると  
なかなか難しいところもあります。JRさんが市役所に入っていますが、  
一般の来庁者を対象にしている（ダイヤ）ということもあります。ただ  
し、事務局から職員に対してバス利用の呼びかけをすることはやぶさか  
ではないと思いますのでお願いしたい。

その他に何かございませんでしょうか。

**【委員】**

新設系統についての時刻はどのようになるのでしょうか。

**【下北交通】**

市内線②において「7：30」と「7：50」の便が下北駅までの系統として新設となります。

#### 【委員】

新設系統については、むつバスターミナルから下北駅のうち、サンデーむつ中央店までが、(JRバスと)ほぼ競合路線となります。運行時間をダブらないようにすれば利用促進につながると考えています。同じバスが2台走っても意味がないので当社でも考えていきたいと思いません。

無料バスについてですが、角違方面でも走っており、湯野川線から脇野沢方面に来ることも考えられます。そうすると、いくら利用促進といっても、お客さんは無料の方を利用するので、負の連鎖となります。利用促進ということであれば、ただ乗ってくださいということではなく、役所が先頭を切って乗っていただくのが一番いいのかなと思います。

ノーマイカーデーについても、公共交通を利用しての取り組みにしてはいかがでしょうか。

運行便数については、減便傾向の中で増便は考えられません。現行の時間に合わせていただくしかないと思います。

例えば、川内からむつの会社に通っている方がいますが、バスの時間に合わせてもらっています。ノーマイカーデーについても残業を無くするとかしなければ、利用にはつながりません。

乗せるためにどうするかを考えていかなければならないと感じています。

#### 【会長】

無料バスについて規制はないのでしょうか。

#### 【青森運輸支局】

自家用、無料なので道路運送法の範疇外です。

一切うちでは何もできない。自家用バスなので、お金をとらない限り違法ではなく、対抗する手段がありません。

そこで一番怖いのは、無料バスにお客さんをとられて路線バスが撤退した後に、無料バスを止めた場合、一切足がなくなる。そうなってからでは遅いので何らかの対策が必要であるということです。

そこで何が良いのかは、皆さんで考えていくしかありません。

#### 【会長】

協議案件に戻りますが、系統の廃止、新設等についてはよろしいでしょうか。意見集約が図られたということで意義ありませんでしょうか。

⇒異議無し

ご意義無しということですので、下北交通さんには12月1日の改正に向けて手続きを進めていただきたいと思います。

## (2)その他

### 【会長】

協議案件については以上ですが、その他で何かありますでしょうか。運輸支局さんから先ほど話をいただきましたが、もう少しお話いただけませんかでしょうか。

### 【青森運輸支局】

今週月曜日にトラック事業者が3日間の事業停止となりました。

これは旧処分基準に基づくもので、11月からは処分基準が重くなって全ての運送事業者に適用されます。1月からは悪質違反をすると一発で30日事業停止となります。

仮にこの事業者を1月以降に監査をしていけば30日の事業停止になったと思われるくらい悪質な違反をしていました。運送事業者の皆さんには十分注意していただきたいと思います。

3日の営業停止なので今後も事業継続は可能と思われませんが、30日であれば事業存続は難しいものと考えられます。十分注意して安全な運行をお願いします。

2点目は黒石のタクシー事業者の破産です。黒石では大手の事業者でした。これにより黒石のタクシー車両は20台ちょっとになりました。黒石の人口36,000人くらいに対してタクシー車両が20台くらいしかないということです。

マスコミからも人口36,000人に対して適正なタクシー台数についての問合せがありましたが、適正台数については、単純に人口比から算出できるものではありません。

ただし、一般的に考えてこの人口に対して20台ということは、例えば、夜の飲食時にタクシーがないということは考えられます。このタクシー会社は80・90年の歴史があり、関連会社からの支援を受けながらの経営をしても倒産したということです。黒石市のタクシーの実績は、1日の1社当たりの実績は上がっていて、1日当たりの運送収入も平成14年2月の規制緩和後より上がっています。1日1社当たりの実車キロも上がっています。それでも破産しました。

なぜかという、それだけ、減った車が動かない。台数は規制緩和のときより半分くらいに減っています。車が減った分1台当たりの運送収入は増えますが、全体としては減っていく。そうした収支のバランスから、結果的に事業として存続していけないということになりました。



これはタクシーだけに限ったものではなく、バスについても同じです。ただ、一般的に路線バスは倒産したとか破産したとか聞きませんが、それは、危機的状況になる前に大手の資本が入るからで、実際に東北管内でも（大手資本が）入っています。

これはタクシーに限らず全てにおいて同じです。負の連鎖ということを見ると、事業者だけではどうにもならない部分もあります。それで「むつ市さんはどう考えますか」といったことを聞きましたが、自治体も一緒になって取り組んでいかなければなりません。一番良いのは、そういったことに取り組んでいる他の市町村を見ることです。一番成功しているのは南部地方だと思われます。五戸、三戸でコミュニティバスをやっていますが、町で運行していた患者送迎バス、スクールバスをコミュニティバスに一元化し、南部バスに委託しました。例えば、スクールバスを利用していた学生にとっても本数が増えることになります。もちろんただで。一般の人でも一回100円とかで利用しやすい。町にとっても、自分のところで患者送迎バス、スクールバスを運行していたときより、人件費、車両維持費等を全て考えると結果的に負担が少なくなります。

弘前市では、フィーダーの補助をもらいながら乗合タクシーの導入を検討しています。

青森市であれば、市営バスの路線を切り離して民間に移譲しています。

そういった各地区の取組を参考にしながら、むつ市にあったやり方を検討していく必要があるのかと思います。

それは、むつ市に限ったことではなく、近隣の市町村も交えてバスに限らずタクシーも混ぜて、どういった公共交通体系がこの地区にふさわしいのか、こういった運賃体系が望ましいとか、場合によっては再編も考えながら今後取り組んでいく必要があります。

いずれ、このままの状態ではいけばもっと悪くなることは目に見えています。

幹線については国が1/2補助により維持を図っていますが、それでも将来的に危ないところがあれば、今後は各市町村の出番がさらに多くなると思います。

自家用有償旅客運送、79条登録ですが、過疎地有償運送、市町村有償運送、福祉有償運送の三つについては、来年春、希望する市町村に権限事務を移譲することが本決まりになると思われます。現在、青森県内で29市町村が有償旅客運送を行っていますが、権限移譲について意向調査をしているところです。

今後はそのような青ナンバーを補完する意味の白ナンバーについても、市町村が自ら主体的に取り組んでいくことになるので、なおのこと地域の住民の足の確保は、市町村の責任が重くなることも踏まえて検討してもらえればと思います。

**【会長】**

ありがとうございました。

スクールバスについて、混乗というものがありますが、むつの場合、抵抗感があるように思われます。(住民への)説明等について良い手立てはないでしょうか。

**【青森運輸支局】**

住民への説明会については幾度となくやったということは聞いています。

患者送迎バスが無くなるといった場合でも、逆に、運行本数が増える、今までバスが走らなかったところを走るようになる、運賃も安くなるといったメリットがあります。そういったところで、周知を図って納得してもらうこととなります。

**【会長】**

貴重なお話どうもありがとうございました。

以上をもちまして終了いたします。

3 閉会