

むつ市地域公共交通活性化協議会
平成24年度第1回川内地区分科会
会 議 概 要

(平成24年4月27日)

1. 日 時 平成24年4月27日(金) 開会 午後2時00分
閉会 午後3時15分

2. 場 所 川内庁舎1階 談話室

3. 出席者

委員

中 村 巧 三 委員	上 山 壽 郎 委員
徳 直 義 委員	板 井 弘 巳 委員
野 里 岩 雄 委員	岡 崎 秀 夫 委員
橋 本 敬 司 委員	八 戸 敏 久 委員

事務局

布 施 恒 夫 川内庁舎所長	松 本 大 志 川内庁舎管理課長
吉 岡 実 川内庁舎管理課総括主幹	
高 橋 聖 市企画調整課長	岩 瀬 圭 吾 市企画調整課主任主査

4. 欠席者3名

片 岡 孝 一 委員	岡 村 昇 委員
笹 沼 正 悦 委員	

1. 開会

(事務局：岩瀬主任主査の進行により、以後、会議の進行は高橋企画調整課長が進める。)

2. あいさつ

(企画調整課長)

昨年度一度お集まりいただき、「川内～湯野川線」のお話をさせていただいております。

今回は正式に、この路線について、皆様の意見を聞いて、どのような交通体系が望ましいのか、どのようなことができるのか、決めていきたいと思っております。

ご存じのようにJRバスさんがこの路線を撤退して、川内交通さんがその後を引き継ぎ、現在、むつ車体工業さんがそれを引き継いでいる、という状況です。

バス路線はいずれも同じで利用者が減少していますが、それを予測しながら新しい交通体系をどう構築していくのかが、この会の求めるものになりますので、よろしく願いしたいと思います。

同じように、むつ市内では、大畑地区の薬研で、下北交通さんが撤退して、その路線をデマンドタクシーという形で公共交通としています。

むつ市は今、このデマンドタクシーに取り組んでいますが、他に、脇野沢～源藤城と脇野沢～九艘泊の2路線に対して、市が負担をして路線を継続しております。しかし、将来的なことを考えていかないと、急に路線が無くなった場合、足が無くなり地区の皆さんが困るわけですので、このような協議会を設置して、地元の声を聞きながら、交通体系を作っていくということが必要になってきますので、よろしく願いしたいと思います。

3. 案件

案件①むつ市公共交通活性化協議会の概要及び川内分科会の設置について

案件②平成23年9月以降の「川内～湯野川線」の状況について

案件③公共交通システムについて

(案件①、②、③について、事務局：岩瀬主任主査から配付資料に基づいて説明)

案件④今後の「川内～湯野川線」について

(企画調整課長)

今日、設置している川内分科会の上に活性化協議会というものがあります。

この活性化協議会の議論を経たか経ないかによって、国の手続きも簡単になりますし、申請した場合に許可を得る期間も短くなります。したがって、今回、分科会を設置して、協議会に意見をあげるという形をとることになります。

現在むつ車体工業さんがこの路線を運営していますが、これも赤字で維持するのが、なかなか難しい状態です。

市も補助していますが、むつ車体工業さんも赤字を出しながら、地元の足を残すために、頑張っている状況です。

ただし、今は一年間の試験運行期間で、8月でこれが終わってしまいますので、その後どうするのかを考えなければなりません。この分科会を6月頃にもう一度開きながら、今の免許が終わった後の考え方をまとめていきたいというのが、この会の趣旨でございますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

説明の中で色んな運送形態を出しましたが、これはあくまでも、こういう事例があるということです。

その中でも薬研地区のデマンドタクシーにつきましては、何回か協議を繰り返してきて、今年の4月から本格運行に入りました。

薬研線も湯野川線と同じように、川沿いを走り、温泉と庁舎とバス停を結ぶ路線です。

当初は、なかなか使ってもらえませんでした。が、診療所に行くために使う、買い物に行くために使う、そして想定していませんでしたが、温泉に来た客が、旅館で送迎の車を出せないために、この車で帰っていくという利用もされています。

湯野川線の現状ですが、今は1便あたり、2人いかないくらいですが、確実に人は乗っています。この便がなくなれば、この人たちが困るということです。

(委員)

今言ったように、通う術が無くなるわけだから、路線を無くすることはできないということ考えていかなければならない。

先ほど説明があったとおり、市からの補助があるとのことだが、赤字のまま運行していくことは、誰が考えても好ましくない。

この辺は、増額されないものか。なぜこんなに下がってきたのか。

(企画調整課長)

利用客が減ると、便数も減っていく。はじめは、もっと便数もあったと思う。

走る距離に単価を掛けて補助金を出しているのです、便数が減ると補助金もその分減っていく。

人件費も上がっているし、燃油も上がっているのです、その部分は赤字を補填した形になっているとは言えない。

(委員)

一つの手段は、補助金を増額してもらうこと。

もう一つは、利用客の運賃を上げてもらうこと。

それ以外に、赤字を解消していく方法は無いと思う。

(企画調整課長)

利用客を増やしていかないと、赤字全部を市がカバーしていくのは、非常に難しい。生活交通路線のバスとしてだけで、5路線に数百万の補助金を出している。

そのほか、廃止代替路線として、脇野沢～源藤城線、脇野沢～九艘泊線、湯野川線、デマンドの薬研線に数百万の金を支出しているため、補助金を上げることも難しい。

(委員)

地域の現状をみると、畑の場合、年金暮らしの人が約7割、実際働いて給料を得ている人が3割くらいしかない。

その中で、年金も多ければまだしも、ギリギリのところまで押し込まれている。

バス路線を止めないために運賃を上げることに賛成したいが、厳しいと思う。そして、上げたことによって、今まで利用してきた人が乗りたくても乗れないということになって、結果として意味が無いことになる。

(企画調整課長)

今、利用している人は、主に病院、買い物でしょうか。

(委員)

買い物は、ほとんど個人の車で行っている。

(委員)

診療所に行くための利用が多い。

むつに行くための接続が30分もずれがあるそうだ。

それを待っていると大変だ。だから、個人、親戚にお願いして送ってもらっているという話を聞いてきた。

病院への利用客がメインだから、土日の病院が休みには、買い物客がなければ乗らないということになる。

(事業者)

運行回数とか、曜日に手を掛けるよりは、現金収入を増やすのが一番手っ取り早い。

現在は、町の駅で折り返しになっていますが、例えば、マエダあたりまで路線を延ばしても、買い物に来る人たちが利用する時間帯とどうしてもかみ合わない。マエダが開かないうちに来て、待ってもらうことになる。社内で話をしているのは、今回、沿線の町内会長さんに集まってもらっていますが、本町から診療所に行く、例えば、新町あたりから130円で診療所に行けるということを、町中の会長さんに話をしあって、少しでも現金収入が増やせればという考えがあるわけですけども。

(企画調整課長)

今動いているバスのルートがありますが、これが8月までなわけですが、もう1回試験運行を行わせてくれということで申し込むことはできる。ただし、申し込む上では、試験なので、中身を変えなければいけない。

ルートを変える、時間帯を変えるという方法をとって、申請すれば通るのではないかと考えている。

ですので、今、事業者さんからあったのは、利用客を上げる、現金収入を上げるという部分で、ルート上にスーパーを取り込んでいけば、利用が増えるのではないかとということです。現在は338号の沿線を通っていない。町の駅から町の西半分を通って、上に上がってしまう。ではなくて、例えば、湯野川に上がるバイパスから1本入ることで、診療所に行く人も乗ってくれるのではないかと、というふうなのが今の案でよろしいですね。

(委員)

赤字解消のために運賃を上げるという話だが、乗客がなければ解消にならない。年金暮らしでも、運賃が倍になったとしても乗らなければならないということもある。それよりも、今の課長の話のようにルートを変える、今の時間にこだわらず、1便は診療所回りで行く、2便は診察が終わった人が帰る時間帯にマエダが開いている。そうしていけば利用する人も増えていくのではないかとということだと思ふのだが。

(企画調整課長)

街を東から西、または西から東への流れを作ることによって、利用が増えてくるのかなと思っている。なんとか今の状況を維持しながら、もう一回試験運行をやりたいとも思っている。

このままだと、この路線が無くなってしまうので、もう一回試験運行して、その調子が良ければ本格免許となる。乗合の免許が必要となってくる。そのためにどういう方策があるのか、皆さんの意見をお聞きしたい。

(委員)

むつ車体さんが今やっているように、50人乗りとかのバスでなければならないのか。それとも、もう一回り小さいバスでも認められるのか。乗客はともかく、経費の節減がある。

現在の試験運行の形態であれば、解消されない。時間的なものもそうだし、バス停の経路もそうである。例えば、診療所に9時に着いても、昼の1時頃でなければ診療所を出られない。そうなれば、診察が終わった人は待っているのが大変だから何人かで組んでハイヤーで帰る。1人では大変でも、何人かで乗れば、3分の1とか4分の1の料金で済む。

(企画調整課長)

バスの大きさは、自分のところで持っている車を使うことになるので、それに合わせるということは難しいと思う。

(事業者)

現在29人乗りを使用している。15人乗り位までは申請できることとなっている。

(企画調整課長)

今、各集落を回って、同じような人数が乗っている感じですか？

(事業者)

その集落によって大体同じです。

(委員)

乗る人は固定化されている。家族の中で自家用車を持っていれば、運転する人が休みであれば、家族が乗せて、待っていて乗せて帰る。だからバスの利用者は、そういう体制が無い人であり、バスに乗っている人は大体決まっている。

(委員)

大体バスに乗る人は決まっているから、本町にバスを走らせるとかしない限り、利用者が無ければ同じなわけだ。

下小倉平は4 kmしか離れていない。バスを使う人はいない。病院に来ると言っても、何人か組んでタクシーを使う。

(委員)

タクシーの利用を見ると、近場の人が多い。下小倉平、上小倉平がほとんどである。近場の人は、何人かでタクシー使った方が、待ち時間も考えると割安である。

(川内庁舎所長)

むつへの接続が悪いという話があったが、どうにかならないものか？

(事業者)

朝一の病院へのお客さんだと思うが、JRの7時への接続を考えると、湯野川発6時となる。

現在、乗務員の配置が2人までいかないが、それをやるとなると2人を超える配置となる。

極力人員を少なく運行するためには、早朝の便を出した場合、3便を出せなくなる。

(川内庁舎所長)

その辺が増やす鍵になると思われるが。

(委員)

前回の会議で、最終的な話は、むつに行く病院のことは考えないでくださいという意見であった。川内診療所を中心とした編成ということであった。

その1便の話もあったのはあった。

(企画調整課長)

昨年、むつ車体工業さんがこの路線を運行するに当たり協議したときは、免許を今申請しなければいけないという状況の中で、買い物を優先する、診療所を優先する、むつの病院を優先すると、いろいろあったが、会長さん方が意見をまとめてくれて、川内の診療所を中心に考えましょうということに落ち着いた。そして、今まで川内交通さんが使ってきた時間帯というのが、結局一番良かった時間帯であるということまで今に至って

いる。

(川内庁舎所長)

そうすると、先ほど下小倉の会長さんがいったように、近場の人はタクシーに乗り、バスに乗る人が少ない。タクシーさんには申し訳ないけど。

むつまでのことを考えて行けば、改善されてくるのかとも思われるが。

(委員)

むつに行くときだけの接続を考えられない。向こうから来るバスが、2時間も3時間も待つことになっていて、むつ病院に通っている人は、帰ってくるのに何時間もかかって大変だと。昼1時くらいに終わって帰ってこれると良いのだが。

(委員)

ハイヤーさんに聞きたいが、路線変更ということで、マエダ、団地、熊ヶ平、板子塚から診療所までの利用者はあるのか？

(委員)

利用はある。仲崎のお客さんよりは、離れているところの方が乗っている。もしバスが通ったとすれば利用はある。

(委員)

利用者を増やすのであれば、団地の人も取り込んで行く必要もある。

(企画調整課長)

この会議は、交通事業者も全部入らなければならないという会議なので、むつ車体工業さんも、川内ハイヤーさんもいますが、一定の客を取り合いすることになるで、非常に心苦しい。

タクシーを使うにせよ、使わないにせよ、どうしても距離の長い人は、バスに頼らざるを得ないので、この路線を無くするわけにはいかないと思う。

こうやって、どんどん意見を出してもらうことで、それぞれ納得できる部分できない部分があるんでしょうけど、公共交通という部分で、バスもタクシーも利用していかないといつか消えてしまう。それを未然に防ぐために、こうして皆さんに集まってもらって意見を聞きながら、何とか生かしていきたい。ハイヤーさんにもむつ車体さんにも迷惑掛けない形で、公共交通を残していきたいというのが、私たちの目的です。

ここにいる人たちも、10年もすれば運転できなくなる。今は元気で運転できるが、そのうち、そういった年代の人たちが増えていく中で、公共交通を無くしてしまうと、そのときに困ってしまう。これは何とか生かしていきたいということで、皆さんから意見をいただきながらまとめていきたいと思えます。

(川内庁舎管理課長)

9月以降の実績をみると、2、3月に利用が伸びているが、これは何か要因はあるのか。

(事業者)

例えば、23年は雪が少なく、違う方法で来られたという積雪の影響もある。

(委員)

大体話は出尽くしと思うが、将来的に市役所でどうしますということはないのか。

大畑のようにデマンドタクシーを導入するのであれば、我々地区の代表としては受け入れることはできない。

今まで話があったとおり、超老人化している。耳が聞こえない人もいる。

導入したとしても、普通のハイヤーの方がいい気がしますね。

(企画調整課長)

大畑の場合は、このような分科会をもったが一年くらい動きがなかった。

そして、このデマンドというやり方はどうだろうかと出して、みんなで話をしたところ、大畑タクシーさんがやりますと。そして、試験運行を2年やって、この4月から本格運行になった。

会議の場では、利用するという話だったが、実際運行したらなかなか利用されなかった。というのは、一年間動かなかったため、近所、親戚にお願いしていて、その方が便利だからそのまま続けられている。

ただ、何人かずつだが、固定した利用客が増えてきた。

あとは、薬研のホテル、旅館で、お客さんを迎えには行くが、朝の送りは忙しくて対応できないため、これを使ってもらっている。

この路線は、大畑駅に繋がっているので、そこから下北駅に行ける、大間に行ける、というふうな時間設定をしている。

さっき担当の説明にもあったが、それぞれの地域が違うので、いろんな形がある。周遊する形、往復する形、大きい街に繋がって集落を回るバスもあるし、条件が全部違うので一概にこれらを当てはめることができるかと言えば、みんな違う。

なので、それをみんなで話していかなければならないということである。

(委員)

デマンドタクシーを取り入れるということであれば、沿線の我々としては、受け入れることはできません。これだけは今日沿線の我々が言えることです。

後のことは、行政から方法があれば検討していきますが。

(事務局)

それはもちろん一つの意見ですから。

ただ、これを導入するかどうかは、また先の話であって、今、8月で終わってしまうので、なるべく早く決めて、次のステップに行きたいというのがこちらの気持ちです。

(川内庁舎管理課長)

7～8月の実績について詳細説明。

◇1便下り：乗車が少ない。駅から診療所までの利用が若干ある。

◇1便上り：各集落からの乗客があり、診療所と駅で半々が降りる。

駅では、むつ行きのバスで約40分の待ちがある。

7時頃発のJRは、8時発の電車に接続する。

駅で降りた人の行き先は、①整骨院

②むつ病院（むつ行） ①とあまり差はない

③買い物

むつに行く人もあるが、町内での利用もある。

駅発9時38分のJRバスを若干早くしてもらえれば助かるのだが。

◇2便下り：1便上りで利用者した約100人のうち、約6割が駅で乗っていると思われる。そのうち約半数が畑で降車する。

◇3便下り：むつに行って昼に帰れなかった人が、最後のセーフティーネットという形で、湯野川方面に帰るという状況になっている。

1便は上りの利用（約3.8人/1便）、2便（約7.1人/便）3便は下りの利用というのが主な利用状況となっている。

（委員）

9時38分のJRでむつに行くと、約1時間掛かるから、病院の順番が100番とかになる。そうすると帰りは5時とかになってしまうので、親戚に送ってもらって、むつ病院に行くことになる。

（川内庁舎管理課長）

7時8分でいっても整形とかだと、昼には終われないようだ。結局は夕方に帰ってきている。

（企画調整課長）

現在は、あくまでも川内診療所を中心にしての運行で設定していますので。

今日は、まずはこういう状態なんですよ、そして8月で終わりになりますよと、試験運行が終わってしまうので、今後を考えていかなければならない。

申し訳ないが、皆さんもあまりバスには乗っていないと思うので、町内の人から状況をいろいろ聞いてもらえると助かる。

目指すのは9月以降どうするかということと、9月以降これまでのように動いても、さらにその後どうするのか、2、3年先を見据えて動いていかなければならないので、この協議会は少し長いですが、しばらく設置されることになりましたので、よろしくお願ひします。

（委員）

今後のスケジュールは？

（事務局）

今の免許は8月末までで、許可に最低2ヶ月かかる。今の試験運行でやり方を変えるにしても、6月末までに決めなければならないので、できれば5月末には再度この会議

を開きたい。

こちらから何らかの案も出して、またご意見をいただきながら、事業者の方で継続してもらえるならば、それを申請してもらおうという流れになる。

(委員)

集落で人が少なくなってきたのも一要因として認識して欲しい

(午後 3 時間 15 分終了)