

むつ市地域公共交通活性化協議会  
平成26年度第1回大畑地区分科会  
会 議 概 要

(平成26年12月22日)

1 日 時 平成26年12月22日(月) 開会 午後2時00分  
閉会 午後3時00分

2 場 所 大畑庁舎第1会議室

3 出席者 小 綿 徳 治 委員  
若 佐 慶 司 委員  
濱 田 栄 子 委員  
越後林 達 巳 委員  
乙 部 文 夫 委員  
酒 井 義 夫 委員

事務局

大畑庁舎	所長	畑 中 恒 治
大畑庁舎管理課	課長	山 村 英 樹
大畑庁舎管理課	総括主幹	佐 藤 時 男
むつ市企画調整課	課長	光 野 義 厚
むつ市企画調整課	主任主査	岩 瀬 圭 吾

4 会議概要 別紙のとおり

## 1. 開会（大畑庁舎所長あいさつ）

本日は年末の大変お忙しい中にも関わらず、むつ市地域公共交通活性化協議会平成26年度第1回大畑地区分科会にお集まりいただきありがとうございます。

皆様御承知のとおり田名部高校大畑校舎が今年度をもって閉校となりますが、これに伴って、下北交通さんが大畑駅から関根橋地区にかけて運行しております「大畑校舎線と関根橋線」が来年3月末をもって廃止される予定とのこととなります。

当該路線は元々大畑高校の開校によって開設されたものであり、利用者のほとんどが高校生であるという実状から、下北交通さんとしては、現在の経営環境においては、採算性の悪い路線を継続していくことは難しいとのこととなります。

地方の路線バス事業は、全国的に大変厳しい経営状況にあり、市でも国、県とともに幹線路線への補助金支出等を通して公共交通の確保に努めておりますが、モータリゼーションの発達と人口減少下においては、全ての路線を維持していくことは困難であり、下北交通さんとしては、交通事業者の使命として地域の足を維持することについて重く受け止めてはいるものの、厳しい判断をせざるを得ないとのこととなります。

本日はこの後、路線廃止について事業者からの説明となっており、御意見等いただきたいと存じますので、よろしく願いいたします

## 2. 案件 下北交通㈱「関根橋・大畑校舎線の廃止」について

### 【事務局】

はじめに、この会議の位置づけについて御説明いたします。

本日の会議は、下北交通の大畑校舎線と関根橋線の廃止についてが案件ですが、バス路線を廃止するためには、6ヶ月前までに運輸局へ届出があれば廃止できるとされています。ただし、運輸局では、できる限り地域の下承を得ていることが望ましいとしており、下北交通としても、地域の皆様から下承を得た上で廃止手続きを進めたいということから、本日の会議が開催されております。

本日の会議結果については、この大畑地区分科会の親会議として設置しておりますむつ市地域公共交通活性化協議会に諮りまして、そこで意見集約が整えば、路線廃止の手続きが進められることとなります。

それでは、本日の案件である下北交通㈱「関根橋・大畑校舎線の廃止」について、事業者から説明をお願いします。

### 【事業者】

大畑校舎線は昭和63年4月1日から、関根橋線は平成3年4月1日から運行を開始しています。当初はこの間に大畑病院線も運行されていましたが、利用実態が芳しくないということで、現在は大畑校舎線と関根橋線の2系統となっております。両系

統とも運行回数の見直しを繰り返す中で今日に至っています。

直近3年間の営業収支実績について

◎大畑校舎線（2.7km 往復1回の運行）

○営業収支実績

文字通り大畑高校の生徒で、旧大畑町内そして旧むつ市内からも多くの生徒に利用していただいている。路線としては黒字の系統になっているが、校舎閉校に伴って生徒数が減少しているため、年々収入等も下がっている。

○輸送実績（H26.9.1～H26.9.30の30日間の実態調査による）

- ・大畑駅 15時48分発～4人
- ・大畑校舎 15時55分発～1名

※大畑校舎線は日曜祝日運休のため実質19日間での実績(大畑校舎生徒を除く)

◎関根橋線（3.9km 往復2回の運行）

○営業収支実績

この3年で経常損益はいずれもマイナスになっているが、過去10年で見てもマイナスの結果になっている。

○輸送実績（H26.9.1～H26.9.30の30日間の実態調査による）

- ・大畑駅 7時55分発～11人
- ・関根橋 8時11分発～19人
- ・大畑駅 12時40分発～ 8人
- ・関根橋 12時50分発～ 4人

※関根橋線は、日曜祝日も運行のため30日間での実績(大畑校舎生徒を除く)

利用実態の結果について、曜日、時間帯についても分析して存続が可能か検討しましたが、現在の会社の体力では2系統を維持することは困難であるということで、今回の申請に至っておりますのでご理解をお願いします。

**【事務局】**

ただ今の説明について、ご質問等ありませんか。

**【委員】**

利用実態の数値について、大畑校舎線は19日間での人数でしょうか。

**【事業者】**

大畑校舎線については学校が開校している時だけの運行ですので、調査日数は30日ですが、休校の期間が11日間あったのでデータとして取れたのは19日となります。

**【委員】**

1便に1人ずつ乗ったとしてもあとの15日間は空の状態ということで、関根橋線も同じ考え方でしょうか。

**【事業者】**

はい。関根橋線の場合は土日祝日運休という枠がないので30日間の利用実態となります。

**【委員】**

高校が閉校になるということであれば、やむを得ないという気持ちです。

**【委員】**

この資料だけ見るとやむを得ないのかなという気がしないわけでもない。

しかし、この中には、駅前からお年寄りの病院通いの人もいるはずなので、何らかの方法で足を作ることを考える必要があるのではないのでしょうか。下北交通さんではやむを得ないとしても地域でやるとか。私も大畑中学校の前でバスが通るのを見っていますが、ほとんど乗車がないという感じを持っています。

**【事務局】**

事業者からの説明にもありましたが、例えば曜日で残していただけると大変ありがたいが、そうすると人件費も掛かるわけでなかなか難しいということです。

事業者の資料の中に「平均乗車密度」とありますが、バス路線にどれだけ人が乗ってるかとの目安になるものです。

バスの補助金には国の制度もありまして、複数の市町村にまたがるバス路線、例えばむつから佐井まで行く路線などが対象となっています。そして、平均乗車密度が5人以上というのが要件の一つになっています。地方のバス路線では5人を切るのは珍しくないですが、その数字が1台となると本当に厳しいというのが実情だと思われま

**【事業者】**

国庫補助路線として、国・県それから市町村から補助をいただいて運行している路線があります。むつ線、むつ佐井線、泊線、野辺地線と4系統あります。この他にも尻屋線、尻労線、六カ所線等ありますが、それらは国庫補助の対象にならず市町村から補助を受けて運行しております。

市町村補助について、例えば六カ所線では、乗車密度は3.0ですが、3.0でもおぼつかなくなってきたので今2.0にしようかという話も出てきております。文字通り1.いくらというものについては市町村単独としても、負担はかなり厳しいものと事業者としては思っております。

**【事務局】**

行政として支援するにしても財源が限られている中では、ある程度の利用が必要であるということをご理解いただきたいと思っております。

**【大畑庁舎管理課】**

私も兎沢地区に住んでいますが、現在の利用状況からは廃止もやむを得ないのかなと。

地域の足が無くなることでの影響は懸念されますが。

#### 【委員】

現在、高橋川、小目名でデマンドタクシーがあり、観光の方もあるので考え方は別になるかもしれませんが、デマンドは考えているのか。あるいは今のデマンドの現状はどうなっているのかお知らせください。

#### 【大畑タクシー】

今、大畑庁舎が始点で大畑駅、病院、高橋川、小目名線、薬研、奥薬研の路線を予約制によるデマンド型乗合タクシーを運行しております。試験運行も入れると5年くらいになります。地区住民の利用について、高橋川はほとんどありません。小目名地区については特定の同じ方が利用していただいている。その他に1月に何件か利用するくらいで実質の利用者は本当に少ないです。あとは薬研、奥薬研の観光客の方で、年々増加傾向にあります。

薬研線の利用実態としては、市の補助があるから運行できるというのが現状です。

#### 【事務局】

デマンドタクシーについては、地元の方からいろんな声が出て地区の方と話をしに行く中で今の形を作ったという経緯があります。

薬研線は薬研温泉を抱えていて、距離的にも街中から行くと15～6キロくらいあり、タクシーだけでは利用者の負担が大きいと考えられました。大畑駅から小目名、高橋川でも7～8キロくらいあります。

関根橋で約3.5キロくらいあります。デマンドも考えてみましたが、業者1社との契約になります。今地元タクシー会社が2社あり、デマンドタクシーの方が料金を安く抑えられますので、片方のデマンドタクシーの業者だけが利用されて、一般のタクシーの利用がなくなってしまうという偏りが想定されます。公共交通ということではタクシーも考えていく必要があります。

今年の春には、市内でタクシー会社が2社倒産して一気にタクシーの台数が減ってしまったということもあり、実はバスだけではなくてタクシーを維持していくことも行政として今後考えて行かなければならない状況になっています。もちろんタクシー会社を守るためということではありませんが、まずは今ある交通の資源を守るということも考える必要があります。まずは既存の交通機関を利用していただくということを考えてデマンドタクシーについては提案しておりませんでした。

#### 【大畑タクシー】

先ほど駅から病院まで乗る方が不自由するのではないかという話がありましたが、デマンドタクシーは、大畑庁舎、大畑駅から病院までの利用客は乗れないことになっています。タクシー会社がもう1社あるから、病院までの利用者に乗せれることになれば1社に集中しますので業者間に不均衡が出てきます。それで庁舎と駅と病院間の3つの区間を乗車することは出来ないようになっています。

#### 【委員】

資料の2枚目、関根橋運行便の30日のところを見たら大畑駅から大畑病院前に、

これだけの人が利用しています。それから8時11分発の関根橋から15人乗車して大畑駅前で14人降りているということですが、ここはもしかしてむつ方面の病院に行くのに乗り継ぐのにここで降りているということも考えられます。ですから一番の交通弱者というか、車のない方、高齢者、年金暮らしとその辺のところを加味していろんなものを決定して欲しいと思います。本当はタクシーに乗りたくても負担になる人もいます。タクシーがなくなれば雇用も減るので困りますが、お年寄りで、施設にも入らずにがんばっている人たちの状況も把握しながらいろんなことを決定していただきたいと思います。

**【委員】**

現在の高橋川、小目名、薬研線の補助額は年間おいくらですか。

**【事務局】**

去年までで約30万円弱です。

**【委員】**

下北交通さんが運行していたときの半分くらいでしょうか。

**【事務局】**

当時のバスの補助額は、100万単位はいていたと思います。

**【事業者】**

当時、夏期と冬期で変則で運行しております。夏期は奥薬研まで、冬期は小目名までで、奥薬研の方を入れると100万の単位になると思います。

**【委員】**

要するに問題は生活者の足が無くなるんです。本当にそういう人たちを切り捨ててもいいかと。高橋川、小目名、関根橋の人たちは地域間のコミュニケーションが非常に素晴らしいものがあると思いますので、みんな助け合いでもってやっていると思うのですが、それがこれからも継続されて心配ないということなのか、あるいは将来は懸念があるということなのか。その地区の方でないちょっとわからないのでどうですか。

**【大畑庁舎所長】**

実態としては、今は地域のコミュニティーが保たれています。小目名地区では、60代の方が結構多くて車も持っており、ほとんどの人が病院に来るにも顔見知りなので曜日を合わせて乗せてもらっています。買い物についても一緒に乗せてもらうと。それと介護認定等を受けて車いすでないと病院に来れない人は事業者が送迎していますので、デマンドは必要ない状況です。健常者については、ほとんど地元の顔見知りに頼んでいるというのが現実です。今のところもう少し先までは、という体制はあるのかなと思います。

**【委員】**

10年くらい大丈夫だと。

**【大畑庁舎所長】**

今、60代の人が多くいて、関根橋もある程度は運転が出来る人や奥さんとかも結構運転ができるので、そういう意味では共助というのは保たれているかと思われま

す。

**【事務局】**

今、共助という話があつて、理想的ではありますが、そのように助け合っていければ今後いろんなものが限られてくる状況になってくる中で、そのようなつながりが残っていることが本当は地区にとっては一番いいのかなと思います。

話題を戻して、今回事業者が路線を廃止することに対しては、市が補助して存続することは難しいと思わます。まずは路線の廃止ということについては皆さんご理解いただいたということでよろしいでしょうか。

今後につきましては、まずは、既存の交通機関を利用していただいた中でその利用状況をみながら地元の方から要望があれば、是非それは届けていただいて検討していかなければならないと思います。

**【委員】**

例えば、279号から山手にある高梨とか新田とかはどうなっているんですか。

**【事務局】**

そこは昔から何も入っていません。

**【委員】**

何もない。住民からもそういう要望は何もない？

**【事務局】**

同じように地域の中で助け合っているんだと思います。小目名だけでなく高梨、新田もずっと前から路線バスとかはないと思います。

**【委員】**

その問題提起が何もないというのが逆に問題ではないか。状況も悪い地域ではないでしょうか。

**【事務局】**

何らかの交通手段があれば大変便利だということで私達も承知しております。

大畑タクシーの社長さんの話にもありましたが、最初は地域住民の方の利便性ということでスタートしたが、それもほどなく観光が主流だということでなかなか地域の方から利用されていない。そうなると思えばせつなくデマンドを作っても今度は事業者には負担がかかってしまうという状況もありますので、その辺を考えながらこの後のことも検討していかなければならないと考えています。



**【委員】**

福祉関係で協議の場を設けて話し合いすることはできないか。福祉バスが運行されているという話も聞いていますが。

**【事務局】**

具体的にどういうものをイメージしての福祉バスかわかりませんが、例えば今のよう状況で行政がで無償でやるとしても、やはり地元のタクシー会社があるのでできないというのが実情です。

行政で福祉バスを運行しているケースもありますが、交通事業者さんがまったく無かったりといった場合があります。

**【委員】**

例えば関根橋地区までの補助を出して、不便な方を助けるというだけの需要がない、見込まれないと。現状ではないという判断で良いのか。

あと問題は補助を出すにしても、薬研線に関根橋線も加えるとなった場合に民営を圧迫するという事になればこれはまずいということです、その点は両社さんどうでしょうか。

**【下北ハイヤー・大畑タクシー】**

もし関根橋にデマンドタクシーが運行されれば、デマンドを運行しない会社には当然影響が出ます。

そういうことを踏まえて市としては乗合タクシーの運行には消極的だということです。

**【事務局】**

今、事業者からのご意見をいただきましたが、まさにその通りで、やはり行政としては積極的にはできないのかなと考えております。

幸い関根橋地区は距離が近いので現状を見ていきたいと考えております。

**【委員】**

大畑高校線が出来て、お願いをして関根橋まで運行してもらってきた経緯があり、下北交通でも経営上路線を維持することが難しいのであればやむを得ないというところではあります。

**【委員】**

先ほど小目名地区の地域のコミュニティーの話がありましたけども、関根橋地区もそういうコミュニティーのまとまりのある地域だと思いますので、そういう方面の活動を広げるような形にしていけばいいのではないのでしょうか。

**【大畑庁舎管理課】**

地域のコミュニティーは大丈夫だと思っています。

会長だけじゃなくて、もしこの場に関根橋の誰かが来たら無いよりはあった方が

良いのは当然だと思いますが、病院に通っている人を街中に出てくる際に乗せてくるのは全然問題ありません。ただ今までバスが運行している以上は、あえて乗せてくることが出来ないという部分もありました。

【委員】

結論みたいなのが出ましたね。

【委員】

結束が強くなりますね。

【事務局】

ただ今、地元の方が支援していくという発言もありましたので、まずは今後については現状を見ながら、考えていきたいと思いますがよろしいでしょうか。

【委員】

そうすれば、バスがなくなるということですね。わかりました。その後はまた考えていくということですね。

【事務局】

では最後にもう一度確認しますが、下北交通さんの大畑高校線と関根橋線については来年3月31日をもって路線廃止ということでご理解いただいたということでしょうか。その後につきましてはまずは現状のまま見守りながら、何かあったら地元の方と検討していくということでご理解をいただきたいと思いますがよろしいでしょうか。

「異議無し」

### 3. 閉会

【事務局】

本日はお忙しい中また悪天候の中ご出席いただきましてありがとうございます。今日お話があったとおり下北交通さんの路線の廃止ということでご理解をいただきましてありがとうございます。今後何かまたいろいろご不便な点がありましたら、私どもの方にお話いただいて、その時は協議しながら進めて参りたいと思っております。今日はどうもありがとうございました。

(午後3時00分終了)