

第3回秋田市地域公共交通協議会バス路線再生分科会議事要旨

開催の日時 平成21年11月30日(月)午後2時～午後4時

開催の場所 秋田市職員研修棟2階 第1研修室

委員の定数 19名

出席委員 18名(内代理出席5名)

議 事 (1)バス路線廃止の意向の申出について
(2)上北手地区、太平木曾石地区における代替交通について
(3)秋田市マイタウン・バス西部線の運賃の改定について
(4)秋田市マイタウン・バス南部線の路線の一部変更について
(5)秋田市マイタウン・バスの乗車券の発行等について
(6)バス路線再生分科会 協議調整見なし事項の新設について

－議事開始－

会 長 さっそく議事(1)に入る。路線廃止の意向の申出のうち、船川線、木曾石線、上北手線、中北手線、仁別リゾート公園線(一部系統)、フェリーターミナル線、臨海経由土崎線、茨島経由御野場団地線について秋田中央交通(株)より説明願う。

秋田中央交通(株) 船川線については、秋田市内については追分線と路線が重複しており、空白地域は発生しないので、影響はないと考えている。
木曾石線、上北手線、中北手線、仁別リゾート公園線(一部系統)は平成22年度の県の補助制度の対象外と見込まれるため、事業者の負担のみでは運行は不可能。木曾石線は八田上丁～木曾石まで、上北手線は日赤病院～古野回転地、中北手線は大平台三丁目～上小山田、仁別リゾート公園線ではザ・ブーンから先が空白地域となる。なお、廃止を予定していた太平線については木曾石線と重複している八田上丁までは利用者が多い。木曾石線の廃止により、今のところ継続可能と判断し、廃止の申出はしなかったが、今後の状況によっては廃止の可能性もある。
フェリーターミナル線、臨海経由土崎線、茨島経由御野場団地線についても補助対象外と見込まれ、フェリーターミナル線はセリオン～フェリーターミナル間、臨海経由土崎線は蛭根交差点～土崎臨海交差点、茨島経由御野場団地線は茨島交差点～若葉町交差点までが空白地域となる。

会 長 まず船川線について協議する。

委員 追分線と重複しているので影響はないとのことだが、時刻等で不便にならないのか。利用者が少ないからということではないのか。

秋田中央交通(株) 現行船川線は1日4往復で、追分線は12往復ある。また飯島北までであれば土崎線も便数が多いので、時刻についてはダイヤ編成で対応可能である。重複する部分も減り効率性も高まると考えている。

会長 この路線について、廃止にあたってはやむを得ないものとし、地域住民の生活に必要な乗合旅客運送の観点から利便性を阻害するおそれがないと認めてよいか。

委員一同 承認

会長 次に、木曾石線、上北手線、中北手線については、秋田市が代替交通を運行するというので今回協議の申出があるため、議事2と一緒に協議することとし、仁別リゾート公園線について協議する。
空白地域の交通手段はどうなるのか。

秋田中央交通(株) 2週間乗降調査したが、その間の利用者はいなかった。ザ・ブーンまでは利用があるので運行する。

委員 廃止の申出では中島橋より先が廃止となっているが。

秋田中央交通(株) 中島橋までは黒字路線であったため、当初は中島橋以降の廃止を考えたが、乗降調査の結果、時間帯にもよるがザ・ブーンまでは需要があることから、最終的にザ・ブーンまでは運行することとした。

会長 調査はいつ頃したのか。

秋田中央交通(株) 6月である。

会長 この路線について、廃止にあたってはやむを得ないものとし、地域住民の生活に必要な乗合旅客運送の観点から利便性を阻害するおそれがないと認めてよいか。

委員一同 承認

会長 次にフェリーターミナル線、臨海経由土崎線、茨島経由御野場団地線について協議する。

		空白地域が出るようだが、影響はないか。
秋田中央交通(株)		フェリーターミナル線については、セリオンからフェリーターミナルまでは歩いて行ける距離である。乗車実績も少なく、フェリーが着くまで待っていなければならず非効率的である。事前にフェリー会社にも廃止の申出をすることを伝えてある。臨海経由土崎線については、空白地域には民家がほとんどなく、乗降調査でも朝1、2名の利用者があるのみで夕方はいなかった。朝の通勤のみ利用しているかもしれないが、それだけでは厳しい。茨島経由御野場団地線も朝夕1往復のみで利用実績がほとんどない。
委 員	員	フェリーを利用してきた一般客が交通手段がないのでは困るのではないか。フェリー会社と調整して代替交通に連絡をとるとか考慮すべきではないか。
会 長	長	フェリー会社からその様な話はあったか。
秋田中央交通(株)		その交通手段がバスである必要があるのかというところもある。セリオンまでは十分歩いて行ける。
委 員	員	廃止やむなしと思う。ただ、利用者の利便性には配慮しなければならない。秋田市がセリオンを道の駅として整備するという話も聞いているので、交通手段について連携を図るよう検討してほしい。
会 長	長	フェリーターミナルから市内への交通手段については今後の課題となるが、生活交通として考えるとどうかというところもある。 この路線について、廃止にあたってはやむを得ないものとし、地域住民の生活に必要な乗合旅客運送の観点から利便性を阻害するおそれがないと認めてよいか。
委 員 一 同		承認
会 長	長	議事(1)の路線廃止の意向の申出のうち、秋田角館線について羽後交通(株)より説明願う。
羽後交通(株)		仙北市角館～秋田駅間を1日5往復している。角館～大仙市協和境間では児童の通学にも利用されているが、境～秋田駅間では通院に使う利用者が数名いるようだが、毎日利用するという人はいない。急行系統ということもあり、県と関係3市からの補助はなく、100円稼ぐのに200円の経費がかかっている状態。空白地域は大仙市協和地区の下船沢～古野ま

		でとなる。
会	長	では、この路線について協議する。 空白地域の利用者の影響はないか。
羽後交通(株)		角館から協和間の利用者が9割程であり、ほとんど影響はないと考える。
会	長	この路線について、廃止にあたってはやむを得ないものとし、地域住民の生活に必要な乗合旅客運送の観点から利便性を阻害するおそれがないと認めてよいか。
委 員 一 同		承認
会	長	続いて、議事(2)上北手地区、太平木曾石地区における代替交通について事務局より説明願う。
事 務 局		説明
委 員		運行本数について再度確認したい。
事 務 局		平日1日あたり上北手7.5本、中北手と木曾石線は、それぞれ現行の2.5本、3本程度を考えている。
会	長	議事(2)の代替交通の各項目について、調整がとれたものとして承認してよいか。
委 員 一 同		承認
会	長	これを踏まえて、議事(1)の木曾石線、上北手線、中北手線の廃止にあたってはやむを得ないものとし、地域住民の生活に必要な乗合旅客運送の観点から利便性を阻害するおそれがないと認めてよいか。
委 員 一 同		承認
会	長	これで上北手、木曾石両地区の生活交通は確保されることになったが、バス路線の廃止と代替交通への移行がスムーズに行われるよう、また、既存路線バスへの接続について秋田市と事業者が連携を図り、利便性の向上に努めるようお願いする。
		議事(3)秋田市マイタウン・バス西部線の運賃について事務局より説明

		願う。
事務局		説明
会長		質問等ないか。
委員一同		(質疑なし)
会長		議事(3)の運賃の改正について協議が調ったものとしてよいか。
委員一同		承認
会長		運賃の値上げは地域住民の生活に直結する事案である。十分に住民への周知を行って進めるようお願いする。
		議事(4)秋田市マイタウン・バス南部線の路線の一部変更について事務局より説明願う。
事務局		説明
会長		質問等ないか。
委員一同		(質疑なし)
会長		議事(4)について協議が調ったものとしてよいか。
委員一同		承認
会長		今回の変更が利用者の増加につながるよう、十分周知を行うようお願いする。
		次に、議事(5)秋田市マイタウン・バスの乗車券の発行等について事務局より説明願う。
事務局		説明
委員		定期券の往復割引というのは、秋田中央交通(株)の額から更に25%安くなるということか。
事務局		そのとおりである。

委員	定期券の計算式は片道と考えてよいのか。
委員	往復であればそれを2倍することになる。
委員	計算式の普通運賃というのは片道の運賃ということか。
委員	そのとおりである。
会長	南部線の利用状況はどうか。
事務局	10月の実績は河辺コース1,869人、雄和コース2,164人にご乗車いただいた。運行形態等変わっているので、従来と比較するのは難しい。
委員	回数乗車券等については当社が認可を得たものである。共用化については前向きに協議していくが、制度的に回数乗車券の共用に問題はないか。
委員	協議することが前提だが、秋田中央交通(株)の設定した回数券であるので、法令上他の路線で使用できるかどうかは即答を避けたい。確認し、事務局へ回答する。
会長	この分科会で承認されれば、事務的な調整をして具体的な実施方法を決めていき、特に問題がなければそのまま進めるということか。
事務局	そういうことでお願いしたい。
委員	当社と秋田市で協議して合意してからであればよいが、ここで承認されたからよしとするのはどうか。当社の方針に関わることであり、回数券については別に協議するべきではないか。
事務局	共用化に伴う経費等や手続きのこともあり、実施時期については秋田中央交通(株)やマイタウン・バス運行事業者と今後協議していく。まずもって回数券を共用化することを承認いただくために提案した。
委員	マイタウン・バス運行事業者が再度申請しなければならないということか。
事務局	そのとおりである。
委員	マイタウン・バス運行前はその区間で乗りほうだい乗車券を使っていた

		人もいると思うので、公平性という観点からするとマイタウン・バスでは使用できないというのはいかがか。
事務局		例えば南部線と秋田中央交通(株)の路線バスを乗り継いで秋田駅まで行く場合、運賃が片道で1,000円を超えるケースもあり、乗りほうだい乗車券の販売額の900円で補うのは厳しい。料金を上げるとすれば、現在の利用者の負担が増える。マイタウン・バス独自に券を作成するとしても、4地域で路線の距離が違うため、距離により額を算出し、それぞれ発行するとなると経費もかさむ。今のところ要望等もないので、その様に取り扱いたい。
委員		状況は理解した。利用者に不利益が生じるのであれば、十分な説明をして納得してもらおうようお願いする。
会長		乗りほうだい乗車券の利用状況はどうか。
委員		通常の方は定期券を利用しており、観光等で秋田市に来た人が利用することを想定している。だから安くしている。もし生活に使われるとなればそれなりの負担が必要になるのではないか。決して儲かる事業ではない。ただ先日行ったノーマーカーデー実験の際は、通常マイカーを利用している人にバスを利用してもらおうよう利便性を高めるため周知はした。
委員		運賃の統一はよいが、今後の値上げの見通しはどうか。
事務局		公平性ということもあり市の中心部を運行する秋田中央交通(株)と歩調を合わせるよう検討していこうと考えている。
会長		採算がとれないので見通しを立てるのは難しいと思うが、利用者に対して考慮してもらいたい。 では、議事(5)について協議が調ったものとしてよいか。
委員一同		承認
会長		次に、議事(6)バス路線再生分科会 協議調整見なし事項の新設について事務局より説明願う。
事務局		説明
委員		この事項はマイタウン・バスの運行に限るものでよいか。

事務局	そのとおりである。
委員	国土交通省への届け出等なしで、協議会で認められている事項ということで取扱うのか。
事務局	調整が調っているという証明を付して届け出は必ずする。
委員	基本的には全て協議事項というのが前提だが、事務局から提案された事項について、ここで承認されれば調整が調ったとみなすということだと思う。行政庁への届け出が省略されるというものではなく、手続きは必ず踏んでもらう。それが省略されるという規程はないので、誤解の無いようにしていただきたい。
会長	臨時乗車券や臨時運行について期間が3ヵ月程度とあるが、3ヵ月より長いのか短いのか。
事務局	最長でも3ヵ月ということである。
委員	通常の運行経路とは違う経路で運行するということか。
事務局	地域内で運行時刻以外の運行を考えている。路線については上級官庁と協議しなければならないが、運行事業者がどういう許可を得ているかということも関係してくる。
委員	具体的にはどの様なものか。
事務局	花見便等を考えている。
委員	拡大解釈して運行するということはないか。
事務局	その様なことはない。
会長	では、議事(6)について協議が調ったものとしてよいか。
委員一同	承認
会長	それでは、(案)を削除し、平成21年11月30日決議事項とする。 以上で議事を終了する。

—議事終了—

- 事務局 次第3のその他として、9月に委員の皆様书面で審議していただいたマイタウン・バス南部線の定期券の発行状況について報告する。河辺地域で5人、雄和地域で6人、金額にして140,600円となっている。
- 委員 マイタウン・バス北部線について、料金は上がっていないのか補助金等の増加はないか。
- 事務局 運行開始から1年半ほど経つが、利用者が月2,500人前後で推移し、運賃や負担金は運行開始当初と同じ状況である。
- 委員 定期券発行に係る書面議決の際、その他の意見を徴したが、その意見は方向性としてどう反映されているのか、際立って良い助言等はなかったのか、今回とりまとめて報告すべきではなかったか。
- 事務局 おっしゃるとおり。今回議事案件も多く、どの様な形で報告するか思案中であった。
- 委員 今後反映されるということを期待し、よしとする。
- 委員 色々ご意見をいただき感謝している。市の対応に問題があれば遠慮無くご指摘いただきたい。声をいただかないとわからないもある。今回議事にあった南部線の路線変更についても運行開始直後に指摘され、今まで時間がかかってしまったことがあるため、協議の調整見なし事項について承認いただき、感謝する。
- 国の事業仕分けの関係だが、バス関連事業でも廃止等が出ている。ただマイタウン・バスには影響がなさそうだと考える。しかし、事業者にとっては要求したものがなくなったり、一次補正の執行停止などで影響が出ているものもある。秋田市、バス事業者も含めた公共交通を良くしていこうということについては国の施策の転換もあり、見直しの状況が発生している。ただ、今まで考えていた地域を良くしていこうということに変わりはないし、我々が思っていない所があれば皆さんにご相談し、混乱が起きないようにやっていきたい。
- 市長公約でもあった、バスの行先案内表示の改善を秋田中央交通(株)の協力のもと実証実験を行う。少し遅れているが、順調にいけば年明けに進めていくことになるので、そちらについても忌憚のない意見をいただきたい。

委員 国・県の補助と事業者負担で県内初となる中型ノンステップバスを2両購入した。来年1月から追分線等で運行するのでぜひ乗っていただき、ご感想をお願いしたい。

委員 ノンステップバスは利用者にとっては便利でよいが、バス停付近の除排雪等の環境整備を関係各位でクリアしていただきたい。

—分科会終了—