

第3回秋田市マイタウン・バス北部線運行協議会議事録

開催の日時 平成20年11月27日(木)午後2時から午後4時まで

開催の場所 北部公民館

委員の定数 17名

出席委員 10名

議 題 (1) 秋田市マイタウン・バス北部線の運行状況について(報告)
(2) 秋田市マイタウン・バス北部線の冬期対策について
(3) 秋田市マイタウン・バス北部線の利用促進策について
(4) 秋田市マイタウン・バス北部線の来春のダイヤ改正に関する要望
について

事 務 局 開会の言葉

会 長 挨拶

議事に入る。

事 務 局 「(1)秋田市マイタウン・バス北部線の運行状況について(報告)」について説明

委 員 マイタウン・バス北部線の運行形態について、ダイヤを変更するとか車両の小型化を図るとか、もう少し工夫する必要があるのではないのか。
私は、秋田中央交通株式会社がこの地区の運行を放棄したのであるから、バス運行事業者として、交通空白になった地区の利便性の向上を図るために、行政からの働きかけに応じて、もう少し地区住民の要望を了承してもいいのではないのかと考える。
その結果、北部線が路線バスと多少の区間で競合することはやむを得ないのではないのかと考える。

委 員 北部線の運行地域はどここの集落を見ても少子高齢化が進んだために、人口は減少している。
また、秋田市の財源は無限ではないと思うので、現在の運行本数で運行を続けていけるのかどうか不安である。

委 員 先日、金足地区で市主催の対話集会が開催された。地区へ工業団地を誘致するなどいろいろな話が出されたが、今後進展する可能性は低いと思われ、人口減は避けられないので、危機感を持っている。
北部線は運行本数を減便するのではなく、より一層地区住民が利用するよう呼びかけたりするなど地区や町内での取り組みが必要である。
また、土崎地区に建設予定の北部市民サービスセンターへの乗り入れを含めて、土崎駅前までの延長運行が絶対に必要である。

会 長 この協議会においても、バス利用者がなぜ少なくなったのかを考える必要がある。
それは、地区内の居住者を増やすことができれば解決する問題であると思う。
しかしながら現実には、農林業が成り立たなくなったために担い手がいなくなったことや市街化調整区域であるため一般市民が住居が建てられないようになっていることの2つの理由のために地区の人口を増やすことができないのである。

委 員 北部線のこれまでの運行率が50%であるようであるが、そのことを理由にして減便をしないでほしい。
また、先日NHKで放送されていた安曇野市の成功例を見習ってほしい。
その内容としては、一筆書きで運行するとか、市の中心部まで運行するとか、地域の地理に精通しているオペレーターを採用するとかである。

事 務 局 「(2)秋田市マイタウン・バス北部線の冬期対策について」について説明

会 長 今説明があったように、該当する4町内の利用者に対し、利用方法が変更になることを周知する方法をどうするのかを皆様に諮りたい。

委員 黒川地区は確かに狭隘であるが、地元住民が率先して除雪をしているため、冬期間でも通行は可能と思うので、夏期間と同様に運行してほしい。

事務局 除雪を所管している道路維持課では、この区間をランク4としている。ランク4とは、除雪がなかなか困難である区間であるためこのような措置をとったものである。

委員 住民が相互協力して除排雪している町内もあるので、運行事業者は現状を確認して、対応することとしたらどうか。

会長 このような意見が出ており、他の3カ所も含めて通行できなくなるまで現状維持を希望する。
また、迂回運行するような道路状況になった場合の周知方法については、オペレーターを通じて周知することとしたらどうであろうか。

事務局 了解した。
次の件であるが、路線バスとの接続については、5分待っても予約者が来ない場合には出発することとする。
また、最終便については、携帯電話を所有していて、バスが遅れてタクシーの出発に間に合わない旨の連絡が出発前にあった場合には、同乗者の了解を得て、接続を図ることとしていいか。

委員一同 了解した。

委員 この会議の出席者であるが、ほとんどがバスや乗合タクシーを利用していない人たちである。
公共交通の利用者の立場に立てば、発車時刻から5分後に出発することに関しては、間に合わなければ出発されてもやむを得ないと考えていると思う。
また、当初の説明では遅くなってもキャンセルは必要であるとしていたが、このように、5分間経過すれば自動的にキャンセルになるとなれば、「電話をかけなければ他人に迷惑をかける。」とする義務感がなくなり、気持ちが少しでも楽になるのではないのか、このように物ごとを簡素化することは利用者増につながると思う。

会長 最後に、「(3) 秋田市マイタウン・バス北部線の利用促進策について」また、「(4) 秋田市マイタウン・バス北部線の来春のダイヤ改正に関する要望について」の2題については、資料なしでディスカッションすることとする。
皆様から建設的な意見を出していただき、次年度以降の改善につなげていきたい。

委員 北部線の飯島二区と組合病院に設定している乗継場所を土崎方面まで延長できないのか。バス事業者との協議がどうなっているのか教えてほしい。

委員 土崎延伸については、秋田市地域公共交通協議会で討議している最中であり、その席上で運行事業者に対して理解を求めている。

委員 路線バスの市民サービスセンター乗り入れの件についてはどうなっているのか。

会長 市民サービスセンターの青写真を見せてもらった際の記憶では、バスターミナルを設置することになっているはずだが。

委員 運行に関しては、1時間に何本かは経由して運行すると聞いている。

委員 新屋駅前に設置する西部市民サービスセンターには、設置される予定であるが、北部に関しては、バスが回転する場所があるだけで、ターミナルは設置する予定はないはずである。

会長 市民サービスセンターへ北部線が乗り入れることは可能なのか。

委員 今後、市と秋田中央交通株式会社で協議することとしている。

委員 そうならば、これから乗り入れが可能になるように、会として、運行事業者に働きかければいいのか。

- 委員 北部地域の各振興会や町内に呼びかけるなど、何か行動が必要ではないのかと
考えている。
別の話題であるが、私が利用する下新城コースは所管の金足地域センターまで
は運行コースとなっていないので、乗換なしでは行けないのである。
下新城コースと金足コース両方のコースで乗降できるようにならないものか。
- 事務局 そのような件についてはこの協議会で決定する事項である。
一般論として、コースエリアが広くなれば、利便性は向上するが、利用者本人
に直接関係のないコースに付き合わされることや所要時間が延びるなどのデメ
リットもある。
- 委員 岩城町内は現在は、下新城コースとなっているが、上新城コースの方が便利な
ので、変更できるのか。
- 事務局 コースエリアが広がる弊害はご理解いただいたと思う。
コースの変更は問題がないと思うが、両方のコースを利用できるようにするか
どうかは、他の地区との関係があるので、相当な議論が必要と思う。
- 会長 終発が早いことや土曜日祝日ダイヤの運行本数が少ないとの話もある。
- 委員 そのような利用者に対して、北部線を運行しているキングタクシーが独自で、
登録者に対して、乗用タクシーの値段を割引くようなサービスは出来ないのか。
- 委員 道路運送法で認可運賃が決まっているので値引きは出来ない。
- 委員 飯島二区の施設は本当に貧弱であるので、どうにかならないのか。
- 事務局 将来の市民サービスセンター乗り入れも考慮しているので、施設の改善は困難
である。
- 委員 今後どの程度まで運行率が下がった場合には、減便などを実施するなど現状維
持が出来なくなるのか。
- 事務局 1本や2本程度運休しても、運行経費は大きくは減額にならない。
10月から翌年9月までの契約期間の中途では、基本的には減便しない。
しかし、ほとんど利用のない便は、減便などの見直しの対象とするものである。
- 会長 私には、下り便の電話予約の廃止や、予約が必要としても余席がある場合には、
予約なしで乗せてほしいなどの要望が耳に入ってくるが、運行事業者として、
現在の運行形態の評価はどう考えているのか。
- 委員 実施して約半年しか運行していないが、効率よいシステムであり、現在の運行
方法を大きく変更する必要はないものと思う。
- 委員 土崎延伸は本当に困難なのか。
- 委員 地域公共交通協議会の承認が必要である。
- 会長 他にないなら、これで議事を終了する。
- 議事終了 -
- 事務局 次回は2月に、春のダイヤ改正に関する運行協議会を開催する。