

第3回秋田市マイタウン・バス西部線運行協議会議事要旨

日 時 平成20年5月17日(土) 午前10時00分～午前11時20分

場 所 新屋支所 2階大会議室

委員の定数 11人

出席委員 8人

議 事 (1) 秋田市における公共交通の現状と取り組みについて
(2) 平成19年度秋田市マイタウン・バス西部線の輸送実績について
(3) マイタウン・バス西部線の利用促進策について

事 務 局 それでは、次第に従って、進めていく。
次第4の要綱の制定等についてである。
この要綱は、2期目の改選にあたり新たに制定したものである。市役所の機構改正に伴い一部改正したが、先の規約とほぼ同じ内容である。
なお、新たな要綱の制定に伴い、従前の規約については、廃止の手続きをとらせていただく。

委員一同 (異議なしの声)

事 務 局 次に、次第5の会長の選出であるが、会長が選出されるまで、事務局で仮議長をつとめさせていただきます。

事 務 局 再度、お手元に配付の「秋田市マイタウン・バス西部線運行協議会設置要綱」をご覧ください。第4条第2項の規定であるが、会長は委員の互選により定めることとしている。皆様、どなたか推薦者はいないだろうか。

委 員 1期目の実績により、委員を推薦したい。

事 務 局 委員の推薦があったが、皆様、異議はないだろうか。

委員一同 (異議なしの声)

事 務 局 異議はないと判断します。よって、会長に選出されました。会長には、ご難儀をおかけするが、よろしく願います。

なお、設置要綱第4条第3項の規定により、会長がこれからの議事を進めることとなります。

恐れ入りますが、ここで、会長と議事進行につきまして、打合せを行いますので、少々時間をいただきたい。

(会議の運び方について、会長と事務局が打合せをする。)

(議長席に着く)

会 長 浜田線の場合は多くて2～3人しか乗っていない車両を見かけることが多いが、下浜・豊岩線は小学生の利用が多い時間帯もあると聞いている。また、北部ではタクシーを使用した運行形態をとっているとのことである。

その点を踏まえながら、西部線の今後の対応を協議していきたいと考えているが、利用者の多い小学校の関係者であるPTA会長が、今日全員が欠席されたのは非常に残念である。

今後、事務局には開催する日時について配慮をお願いする。

西部3地区を含めて、1家庭で乗用車を2台3台と持っている世帯も多いが、高齢者の方々が市内に買物や通院の際には、その自家用車両に乗せてもらっている方もいるが、バスがなければ困る方も多くいる。

しかしながら、バス1両に1人、2人乗せるだけではバス会社も困るので、地区住民とバス会社双方が成り立つような運行形態をめざして協議をしていきたいと考えているので、皆様からの協力をお願いしたい。

事務局 ありがとうございます。要綱第4条第4項の規定により、会長があらかじめ会長の代理者を指名することとなっておりますので、会長よろしく申し上げます。

会長 それでは、次第7の会長の職務代理者委員をご指名させていただきます。豊岩の委員をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

会長 それでは議事に入る。(ア)秋田市における公共交通の現状と取り組みについて、(イ)平成19年度秋田市マイタウン・バス西部線の輸送実績について、(ウ)マイタウン・バス西部線の利用促進策についての説明を事務局からお願いする。

事務局 (ア)、(イ)、(ウ)について説明する。

会長 以上の説明についての質問、ご意見があればお願いする。

委員 豊岩線の件であるが、先ほどの発言があったように、豊岩小の登・下校時間には、タクシー車両を使用することは無理と思われるが、それ以外の便は小型車両で十分と思うが、市ではどう判断しているのか。

西部線を継続運行する方策として、車両を小型化することも考えられるが、北部線をタクシーで運行する際にバスに比較して、料金はどの程度値上げしたのか。

事務局 現在運行しているバスはほとんどが50人乗りで、やや小さいバス1両は36人乗りである。また、建設会社が現場との送迎に使用しているバスはマイクロバスであり、29人乗りである。北部線で導入しているジャンボタクシーは9人乗りである。今後、どの大きさの車両を使用するのは利用者人数の実態調査を実施して検討することになる。

また、料金の関係であるが、設定方針としては現状維持とすることとしたが、利用区間によっては、多少の金額の値上げや値下げとなったところもある。

委員 例えば、下浜線でいえば、新屋から桂根を通過して終点の名ヶ沢まで行っているが、利用者が途中で全員降車した場合でも名ヶ沢まで行くのか。バスは帰りも定時に運行することになるが乗合タクシーはどうなっているのか。北部の乗合タクシーの運行形態を詳しく説明してほしい。

また、電話で予約するのは大変だと考えるが実態はどうか。

事務局 乗合タクシーが下浜線を運行したと仮定する。例えば、羽川までに利用者が全員下車したとすれば、その時点で運行は終了する。また、帰りにも利用者がいなければ、羽川から新屋まで回送することになる。利用者が途中で乗り降りしない場合には、ショートカットすることもある。

また、電話予約がおっくうであるとの意見は北部地域でも出されていたが、自宅から電話する場合には、受付者がやさしく対応するので慣れていただくことが必要であると説明した。また、帰りや予約変更などで外から電話する場合には、数カ所の病院や店に電話かけ代行をお願いし、利用者の負担増にならないよう配慮したものである。

委員 通勤者が毎日毎日電話で予約するのは大変なのでないのか。

事務局 1か月単位や往復を一緒に予約することも可能にするなど、電話予約を簡素化して対応している。

委員 他の地域の情報収集も大事ではあるが、西部は西部であり、今後はその地域にあった運行形態を検討していくことになる。

委員 下浜線が予約式乗合タクシーに切り替わったと仮定した場合であるが、山形県余目の横転事故の関係があり、多少の強い風が吹けば、羽越線の電車は運休することが多くなった、その場合には、バスの利用者が多くなるようであるが、運休がわかった時点で予約が可能であるのか。

事務局 代行バスを運行しない場合においては、鉄道利用者が代替交通機関を求めることになる。
例えば、西部線を北部線と同様のシステムにした場合には、上りの始発は前日17時まで、その他は始発地点の出発1時間前までは予約が可能で、利用できる。

委員 西部線を代替運行に切り替えるのはいつを目標とするのか。

事務局 西部線は、平成17年10月に既に代替交通に移行済みである。
概ね5年間は現行の運行形態を維持することとして、コミュニティバスを導入している。運行車両や運賃を変更するなどの運行形態が大きく変わる場合は、平成22年以降になる。

委員 北部路線の切り替えはスムーズにできたのか。地元の反応はどうか。

事務局 金足、下新城地区の代替交通の運行は、当初計画では、平成18年度を予定していたが、本市では初めての運行形態であり、実験運行などを行い、1年間運行開始が遅れたものである。

会長 いずれにしても、住民の意向調査が必要である。住民がマイタウン・バスについて、集まって話し合いをすることも必要かもしれない、市では各地域の住民意向を把握しているのか。

事務局 掌握しきれていないので、地域の意向はどう考えているのかを掌握するため、市と地域との連絡体制の構築を検討したいと考えている。

委員 私も経験があるのだが、地区住民の話を聞いて、集約するのは大変である。

委員 私は、現在のマイタウン・バスの運行状況が赤字で大変になっていて、何とかしなければならぬ状況になっているとの認識はない。今後も住民に対してPRが必要なのではないのか。

事務局 危機感を持ちながら、取り組んでいきたい。

会長 浜田地区では、自家用車の所有者は子どもや孫であり、足がない高齢者は買物に支障を来すこともある。また、日赤病院に通院したい方も多いが、新屋からのバスが2本しかなく、利用したい時刻がないという意見もある。地区住民がどのような考えをしているのか調査をしてみる必要があるのではないだろうか。

委員 私も、地区住民に対しての意向調査について、実施を検討した方がいいと思う。

委員 それぞれの地区の意見を持ち寄り、この会議で今後目指す方向性を見つけたい。

会

長

以上をもって今日予定していた議題はすべて終了した。