

第2回秋田市雄和地域公共交通研究会議事録

開催の日時 平成20年8月6日(水)午後2時から3時30分まで

開催の場所 雄和公民館 2階和室

委員の定数 18名

出席委員 14名

議 題 (1) 本市の財政状況について  
(2) 生活バス路線維持費補助金等の推移について  
(3) 雄和線・雄和循環バスに関するシミュレーションについて  
(4) 他都市の事例について

事務局 開会の言葉

事務局 有識者を紹介  
初めて出席する委員を紹介

会 長 挨拶

事務局 「本市の財政状況について」の説明

「生活バス路線維持費補助金等の推移について」の説明

有識者 「雄和線・雄和循環バスに関するシミュレーションについて」の説明  
前回の研究会で、委員から意見のあった、ユーグルの存続を模索するため、均一料金の値上げ、対キロ運賃の導入等による収支をシミュレーションしてほしいと発言があったと伺っている。  
そこで、平成18年度に秋田市と本大学で共同で実施した雄和地域の実態調査やアンケート調査を元に分析し、作成したものが資料3である。  
資料3の表では、案1から3まで、運行本数は同じにして料金をそれぞれ200円均一、300円均一、対キロ運賃にしてシミュレートしている。平成20年度の予想利用者数は、基本的に近年の減少傾向を反映して93%で試算しており、また、アンケート調査の際の料金の値上げに関する意識調査を加味して算出している。その利用者数の予想を元に平成20年度の予想収入額を出している。  
経費については現行は現状での数値、案1から3は、マイタウン・バス西部線の運行事業者の経費を参考に積算した。最後の収支は、収入から経費を引いた赤字額で、現行では6,530万円、案1では3,010万円、案2では3,640千円、案3では3,500万円となり、現行よりは赤字額が少なくなるものの、約3,000万円の赤字は解消できないものとなっている。

会 長 3つの試算結果の説明が終わった。先のアンケートにおける利用者の意見等を踏まえ、値上げにより乗車人員が減少すると予測されることから、収支に大きな変化が望めないという説明であった。  
また、今後、秋田県の補助制度が見直しされ、減額になると市の財政負担も大変になるようである。  
このことについて委員の皆様から何か意見はないか。

委 員 アンケートの結果が必ずしも正しいものではないと思っており、現在のガソリンの高騰などの環境の変化、高齢者の増加などによりバス利用が増えるのではないかと考えている。先を見た考え方をした方がよいのではないだろうか。

事務局 現状の原油高騰などによりバス利用が増えるのではないかと期待は持っているところではある。シミュレーションに使用している利用者減少率は昔のアンケート結果なので必ずしも現状を反映していないかもしれないが、現在これ以外の数値はないことからこれに基づき試算したものである。

委 員 この利用者数は、年間の利用者数へ区間距離などの割合をかけて算出しているものか。まんべんなく乗っているという前提で試算したものか。

事務局 そのとおりである。

会長 他に何かあるか。  
シミュレーションの結果、利用者が大幅に増加しない限り、雄和地域を運行する路線バス等の収支は変化しないといったことについて、共通の認識を得たものと思う。  
委員に秋田中央交通の営業本部長がおいでであるので、運行事業者として雄和地域の路線バスについて、今後をどう考えているをお聞かせ願いたい。

委員 原油高騰でバス利用が増えることはプラスの方向に働くものと考えている。先ほど質問した件は、全体キロ数を按分したものではありません。実態の乗っているところと乗っていないところが人口動態によって偏りがあるのでバス利用の実態とかい離しているのではないかと思ったため質問をしたものである。現実のバス利用の実態をみてこの路線について考えていただきたい。この路線を運行してきた中央交通としても、今後の路線については考えていかなければならないものと考えている。現在、御野場団地から御所野交通広場を結んだところあたりで、路線の区切りを考えている。これ以降については代替交通で考えていただきたいと思う。この代替交通に関しては、運行していた事業者として協力をしなければならないものと考えている。

会長 委員から雄和地域内を運行する路線バスについての、運行事業者としての今後の考え方をお話しいただいた。  
皆様から質問、意見等はあるか。

委員 本田橋は現在通行止となっているが、バスが通れるようになる見込みはあるのか。

委員 橋の通行に関しては運行事業者の管轄ではないのでお答えしかねるが、いずれそのエリアの運行も代替交通で考えていただくことになる。

会長 他に何かあるか。

委員 この地区のバスの運行に市として赤字なしで運行してほしいと考えているのか。市としていくらなら出せると考えているのか。シミュレーションを3パターン見せてもらい、赤字額をみせてもらった。この結果から考えるに案1が妥当なのではないかと考えている。それ以外の案では利用者の減少が大きくなるようでは地域住民として厳しいものがある。バス交通は福祉的側面があるのでその方向で考えることはできないのか。

会長 大変貴重な意見があったようであるが、事務局としての考えはどうか。

事務局 市としてこの程度の負担なら良いというラインはない。先ほど委員からも話があったが、御所野交通広場までは中央交通、それ以降を代替交通となると御所野交通広場で乗換が発生し、現行のユーグルの路線に乗る場合は市民センターでも再度乗換が発生する。どのような運行形態がよいのかに関してこの研究会で研究して、決めていきたいと考えている。

会長 前回の研究会でも、現行のユーグルベースで料金、路線、運行の3つを改良した形で検討した方が良いとの意見があった。これも今後検討していく必要がある。

委員 6月5日の河辺の研究会の新聞記事で雄和、ユーグル、岩見三内など廃止の方向性を示したと報道されたが、これは本当なのか。

委員 代替交通の導入を年度別の秋田市の不採算路線の取組みということで示したものである。秋田市では不採算路線に関する取組みを年度別で検討しているので、その計画に合わせて中央交通でも考えていきたいということである。このことを考える際に、県の補助制度の改正の問題があり、これは平成22年度から行われるものであるが、この改正がなされると雄和、ユーグル、岩見三内、上北手、下北手、木曽石、仁別の各路線は代替交通にさせていただきたいということである。今のままでは採算が取れず路線を維持できないので、秋田市の計画ののっとっているものである。路線の廃止は、基本的に地域協議会に1年前に申し出ることになっており、例外もあるがそれより事前にお知らせし、対応していただくという意味も含めて1年前に路線廃止を申し

出ることとしている。この日程からスケジュールを逆算すると平成21年3月までに廃止の申し出をしなければならない。したがって、段階的に行うこととすると雄和、河辺地区も今、進めていかなければならないものである。

会 長 他に何かないか。

委 員 日程上近いうちに運行事業者としての意見は出さないといけない。先ほど話した1年前に廃止の申し出を行うということであれば、平成21年9月が廃止の期日だとすると1年前の平成20年9月ということになるし、あまり時間がないという状況を理解していただきたい。

委 員 前回の研究会を受けて、今回のシミュレーションの案1から3までが出されたものと思う。運行形態や料金設定などからしても、秋田市の全部の路線から見ても、ユーグルが一番の赤字であるのは当然と認識している。したがって、中央交通が御所野まで運行し、そこで乗換を経て雄和までくるのは仕方ないことと考えている。路線や料金を見直しをし、雄和にどれくらいバスを走らせるかが問題となる。市としてどれくらい出せるのかがあれば、具体的な検討ができるようになると思うがどうか。

委 員 先ほども言ったとおり、市としてどれくらい出せるのかは決まっているものではない。他で行っている西部線や北部線も赤字である。どのような運行形態であっても必ず赤字部分が発生するものと考えており、赤字部分については秋田市は負担していかなければならないものと考えている。今後は乗り継ぎ拠点を含めた運行形態を提示し検討していかなければならないものと考えている。

会 長 他に何かないか。  
ないようなので、他都市の事例について事務局から説明を求める。

事 務 局 「他都市の事例紹介」の説明

委 員 白ナンバーでも運行できるとのことであるが大丈夫か。交通事業者の路線認可手続きは難しいと考えていたが、簡単に許可はなるものなのか。

事 務 局 白ナンバーでの運行は市町村有償運送という運行形態である。バス事業者が撤退した路線で、市町村が事業主体で運輸局へ申請をして許可をもらえば運行できるものである。NPOでもできるようにしたいという動きがあるが現状では無理である。市町村が白ナンバーの車両を準備して運行を事業者へ委託するということも可能である。

委 員 撤退するということであるが、ユーグルを含め全部撤退するということなのか。一部でも残せる可能性はないのか。赤字が大きいのはユーグルと考えているがどうか。

委 員 シミュレーションにもあったが、四ツ小屋駅をすぎるとバスには乗客がいけないものである。免許事業者である路線バス運行事業者と代替交通事業者が一部でも路線で重なっていると、面倒な手続きが生ずると考えられるので、結節点までで区切ってここまでは路線バス、以降は代替交通とはっきり区切った方が良く考えている。

委 員 トランスポートという会社のバスというものがあるようだが、これは中央交通の関連会社か。

委 員 これは、貸切やタクシーなどを運行している事業者で中央交通の子会社である。中央交通は路線バス事業者として制約が多いので、そういった制約を受けずに運行することができるものである。現在、西部線などで運行しており、北部線立ち上げの際にも運行したい旨の意思表示をしたところであった。

会 長 他に何かないか。  
ないようなので、以上で本日予定された議題は終了する。先ほど、運行事業者である中央交通さんから雄和地域内を運行する路線バスについての、会社としての考え方を聞いたところである。公共交通機関の空白は、是が非でも避けたいと考えているので、次回から代替交通に関する具体的な協議をしたいと考えている。事務局には、地域の実情に適した代替交通の運行形態等を模索し、次回の研究会に提示できるよう作業を進めることをお願いする。

他に何か意見あるか。

委員 ユーグルは大型車両で運行しているが、なぜ大型車両のままなのか。子会社のトランスポートへ車両を譲渡するなどし、ユーグルは小型車両で運行し経費を下げようという考えはないのか。

委員 現在、車両を購入するような余裕が中央交通にはない。バスは一台2,000万円もするものである。ユーグルで使用しているバスは国庫補助金を活用して購入したものであり、ユーグル以外の路線で活用できないという制約がある。したがって、廃車するまでユーグルで活用するほかないものである。

委員 区切りをつけて廃止すべきだと思う。ユーグルが利用されていないということは地域住民に必要とされていないことである。したがって、廃止すべきものと考えており、その後どう対策をしていくかということだと思う。

委員 病院や学校へ通う人でバスを活用せざるを得ない人、いわゆる交通弱者をどうするかが問題であり、これが今後の課題であると思う。

委員 すべてなくしてしまえということではなく、別の形の公共交通を検討しようという意見である。

会長 前回スクールバスとの関連の話があった。これを活用できるのかできないのか議論できるような検討資料を事務局へお願いしたい。地域住民の様々な意見を取り入れて最終案にしてほしいと考えている。

委員 6月の県の交通対策会議で男鹿市ではスクールバスを活用して一般の乗客を乗せているような話があった。雄和地域で聞いていた話では、スクールバスは、教育関連のバスなので一般のバス利用者は別の路線バスを活用してほしい旨聞かされていた。これについても上手く活用できればと思う。

委員 国の縦割り行政の弊害で仕方ないのではないだろうか。

委員 活用しているところがあるので、できないことはないものとする。

会長 他に何かないか。  
以上をもって、予定していた議事をすべて終了する。

事務局 雄和地域で行ったスクールバスのアンケート調査結果の報告。  
次回の研究会開催は10月頃とすることを確認。