

会長	副会長	事務局長	事務局員

平成24年度第1回平川市地域公共交通協議会会議録

開催日時	平成24年5月31日（木） 午前10時00分～午前11時40分
開催場所	平川市役所本庁舎3階 応接室
案件	1) 会計監査報告 2) 平成23年度事業報告 3) 平成23年度収支決算 4) 平川市地域公共交通総合連携計画総括について 5) 新屋尾崎直行便の本格運行・廃止協議について 6) 平成24年度事業計画案について
出席者	【出席者】 ・佐藤順一会長 ・下山敏則委員 ・佐藤成子委員 ・福地 順委員 ・成田修治委員代理・福田寛委員代理・白戸一好委員 ・木村 忠委員 ・大橋忠宏委員 ・古川敏夫委員 ・田中和男委員 ・木村雅彦委員 出席者12名 【欠席者】 ・豊嶋 修委員 ・葛西幸夫委員 ・今井 卓委員 ・中田博光委員 欠席者4名 【事務局】 事務局長：鳴海和正 事務局：對馬謙二、山田一敏、清藤裕太
鳴海課長	<p>ただいまより、平成24年度第1回平川市地域公共交通協議会を開催いたします。</p> <p>本日の協議会から、人事異動等により委員の交替がありましたので報告をさせていただきます。青森県中南地域県民局地域整備部の浅利委員は道路施設課長の今井卓（たかし）様に、それから行政委員連絡協議会の黒黒委員は木村忠様に、また平川市建設部長の八木橋委員は、新建設部長の中田博光様へと交代となっております。</p> <p>また、本日は、株式会社平賀ハイヤーの葛西委員、社団法人青森県バス協会の豊嶋委員、中南地域整備部の今井委員、平川市建設部の中田委員が欠席で、黒石警察署 福田委員の代理といたしまして、奈良巡查部長が出席、青森県交通運輸産業労働組合協議会 成田委員の代理といたしまして、玉田裕明様が出席しております。本日の出席委員は16名中12名が出席となっております、過半数の出席委員がありますので会議は成立いたします。</p> <p>なお、本日は、平川市地域公共交通総合連携計画の総括といたしまして岸野都市交通計画コンサルタントの岸野様にもご出席していただいておりますので、ご報告させていただきます。</p> <p>それでは、議事に先立ちまして佐藤会長よりあいさつをお願いします。</p>
佐藤会長	<p>どうも皆さんおはようございます。</p> <p>皆さんにおかれましては、4月の異動、それから新年度ということで、ちょうど軌道にのりつつある今日、ご多忙のところご出席いただきまして本当にありがとうございます。かえりみますと昨年度は尾上コミュニティバスの金屋、日沼線の廃止、更にまた12月からは新屋尾崎直行便の運行、加えて杉館・松崎線、岩館・大坊線の日曜運休の実証運行が実施されて今日に至っております。今日はご案内のよ</p>

	<p>うに、前年度の収支決算並びに報告、更にはまた、21年から行われておりました平川市地域公共交通総合連携計画の総括ということで非常に本日の会議が貴重なわけですけど、とりわけ新屋尾崎直行便の本格運行を継続するか更にはまた廃止するかというような皆さんの意見を頂戴しまして最終決定をしていきたいと思っております。慎重なる審議をお願い申しあげまして本日のあいさつとさせていただきます。よろしくお願いたします。</p>
鳴海課長	<p>ありがとうございました。それでは議事進行については佐藤会長にお願いいたします。よろしくお願いたします。</p>
佐藤会長	<p>それでは、若干の間議長を務めさせていただきます。さっそくそれではご案内の様に次第に従いまして本日の議事を進めていきたいと思っております。それでは次第にあるとおり議事1 会計監査報告について、監事の佐藤委員から監査報告をお願いいたします。</p>
佐藤監事	<p>平成23年度平川市地域公共交通協議会収支決算について、関係帳簿・書類等を照合審査した結果、その内容は適正なものと認めます。 平成24年5月31日 平川市地域公共交通協議会 監事 株式会社平賀ハイヤー 代表取締役 葛西幸夫、 監事 NPO法人ひらかわマイバスの会 理事長 佐藤成子。</p>
佐藤会長	<p>ありがとうございました。 続きまして、議事2平成23年度事業報告、ならびに議事3平成23年度収支決算について事務局から説明をいただきます。</p>
事務局	<p>資料に基づき説明</p>
佐藤会長	<p>只今、事業報告と収支決算について事務局のほうからご説明がありました。なにかこの件についてご質問がありましたらお願いしたいと思います。 なければ23年度の事業報告並びに収支決算については承認されたものとしてよろしいでしょうか。 (異議なし) では承認されたものといたします。 次に議事4平川市地域公共交通総合連携計画総括としまして、岸野都市交通計画コンサルタントの岸野様にご報告していただきたいと思っております。 岸野様よろしくお願いたします。</p>
岸野 コンサル	<p>どうも岸野でございます。 私はですね京都でもお世話になってやっているのでありますが、平成19年にある学会のプロジェクトで平川市のマイバス会の取り組みにご協力する形で唐竹、広船線の地元の懇談会に参加させていただいて以来、ずっと平川市の公共交通のお手伝いをしておりまして、平成20年度には平川市地域公共交通総合連携計画を策定させていただきました。そういうことでこういうおはちが回ってまいりまして、これまでの経過について報告させていただきます。約15分ぐらいで説明させていただく予定ですが、緑色の冊子をご覧いただきたいと思っております。</p>

目次がございまして、これまでの経緯について書いてあります。目次をめくると、はじめにということでございます。これは皆さんご承知のとおりかと思いますが、平川市では旧平賀町の時代に平成16年に社会実験としてコミュニティバスが運行されて、10台の路線を組み替えるような形でクローバー状の4路線を運行をされ、ということを手始めにそれが今の形ですと引き続き運行されていると。その中で先ほども申しましたように平成20年に地域公共交通協議会が組織されまして、連携計画が策定された。その内容に基づいて3か年の実証運行等を23年度まで行われたということでございます。

その経緯でございまして、2としてこれまでの経緯ということでございます。これを文章で読むと大変ですので、めくっていただきますと、②ページに表がございまして、16年度以降ざっとまとめてあります。主要な所だけ申しますと、最初に平成16年4月に社会実験として運行されました。この時は備考欄にもあります様に今の現状の4路線、一時間に1本ですね、15便一乗車100円で始まりましたが、その時は確かにたくさん乗られたのですが、採算性が思ったほどということで、以降減便されております。その経緯が書いてありますので、まあご承知のとおりかと思いますが、目を通していただければと思います。21年以降いろいろな実証運行がされて来た、これについてもご了解のことと思います。

それで3ページに図がございまして、これが平成16年実験以降の利用者の推移です。残念ながらずっと減少傾向にあるのですが、当然バスですので便数が多いと利用が多いというのは当然のことでありまして、ただ採算性が思ったほどうまくいかなかったので、当初15便が8便、と5便になり、5便から3便となりという形のなかで減少していったということになります。が、16年はやや特逸ですので、17年を基準にしますと、現状では50～60%ぐらいの水準になっている状況でございまして。

めくっていただきますと、4ページに補助金の推移という図の2というのがございまして。これはですね、ちょうど私が平川市に初めてまいりました平成19年が突出してあります。その時の企画財政部長のお話として、平川市としてコミュニティバスを維持していく必要性は感じているが、出来れば2千万以下に抑えたいというお話がございまして、それでいろいろ計画をした結果、20年度以降は当時の部長さんがおっしゃっていた2,000万以下というレベルでは収まっております。利用者は減少しているんですが、決して平川市の持ち出しが増えているわけではないという形になっております。

というようなことがございまして、5ページには3.1、連携計画におけると書いてありますが、平成20年に平川市地域公共交通総合連携計画というのを策定しました。その時の目標としては、表の2にある①～⑤を掲げております。これが皆さんで議論されて、こういう方向で平川市の公共交通を維持していこうということであります。①にはあらゆる人に対するモビリティの確保ということで、車を使えない高齢者の方なんかの日常生活に必要な移動手段を確保するといことが最も大きな目標ということでございました。地域を人の体になぞられて、ひと・まち・自然の健康増進という概念でこのような目標が定められたということでございます。

その中で、当時の4つのクローバー状のコミュニティバスは走っていたんですが、いくつか実証運行をしようということで、その中で一番最初に具体化されたのが新屋直行便でございます。この詳細については後ほど資料にあるようですので、そこに至る経緯だけ簡単に説明しておきますと、5ページの下の方に書いてありますが、地域公共交通連携総合計画を20年度に策定する時に、問題意識のある町会は一緒にやりましょうという呼びかけを平川市の方からされました。これは41の町会長が一堂に集まっておられる中で呼びかけをされましたら、一つの町会、新屋町会が手を挙げられました。それで、市役所の方とマイバスの方にもご協力を頂いて、新屋の地元に入りまして、6ページに図がございますが、これは何を表すかという、将来高齢者が、これ新屋地区の人口なんですがめちゃくちゃ増えますよと。そうした時にバスがなくなったら、今は皆さん元気で車を運転出来ますけど、どうしますかということで住民懇談会をやりましたら、非常に問題意識を持たれて、今は大丈夫だけど後々バスがなくなったら困ると。なんとかならないかということで、新屋直行便というのはむしろ地元の方からの発案でございます。そしたら高校生が今車で平賀駅に送っているのを、バス走らせてそれに乗せよう。そして、それによって黒字を生み出すことが出来たら循環バスも助かるじゃないかということで始まったんですが、やや思惑と違うというのが後の内容です。

ただこの時は新屋の町会長さんが先頭を切って、高校生の親御さんを集めていて懇談会をやって、各家をまわって、皆これを走らすから送っていくな、乗せろということで始まりました。

その実証運行の内容等は7ページ以降に書いてありますが、後の報告と被ると思いますので、後でお聞きいただくとして、一つだけ申しておきますと、朝の一番については皆さん協力して乗って下さった。これは行く時間が決まっているからです。帰りがなかなかうまくいかなかったんですね。親御さん達がお話しになってこの時間がいいということで2便を設定したのですが、あまり乗らなかった。なぜかという、高校生の帰る時間があまりにもバラエティに富んでいる。早い方は夕方3時くらいに帰って行って、一番遅い人はクラブをやったりアルバイトをしたりして9時くらいになってしまって、その中で非常に分散しちゃいまして、なかなかうまく乗らなかったという経緯がございます。

結果についてはまた後ほど説明があると思いますので、しばらく割愛させていただきます。21年度には新屋で始めて、尾崎にも声をかけてという形で進んでいきます。

しばらく進むと13ページにはもう一つの実証運行、金屋・日沼線の運行というのがございます。これは20年度に連携計画を策定する時に尾上地区の自治会さんから、当時さとちようでしたっけ？が潰れてマックスバリュが出来て、だったら直接マックスバリュに行きたいので、合併して一つの市にもなったことなので、平川市の中心部に向けたバスが欲しいという意見がありました。

それで、14ページにルート図がございますが、これも地元の方からこういう風に走って欲しいというご希望がありまして、それにほぼ準じるような形で金屋線・日沼線を運行したということです。

1 ページ戻っていただくと、13 ページに表の7 ということで実証運行の概要が
ございます。ご承知のとおりかと思いますが、金屋線が月水金、日沼線が火木土の
週3日の運行で1乗車大人200円、日に行きが2便、帰りが2便という形で、尾
上地区から平賀地区まで運行したということでございます。

で、その結果が15 ページ以降に書いてありまして、16、17 ページの見開き
の所で、収支状況が書いてあります。グラフの一番上に書いてある破線が収支の目
標とされている25%のラインだったのですが、残念ながらこの折れ線がその収支
率でございますが及ばなかった。また、利用者数につきましても当初の想定よりも
ずいぶん低いということで、たとえば全体の運行費用に対する収入の割合というの
が年間通じて金屋線で12.6%、日沼線で6.6%ということで25%には遥か
届かなかったということです。

これに対して、18、19 ページには懇談会の報告がございまして、逐一のご説
明は省略しますが、さきほどもありましたように昨年の9月に地元の方にいきまし
て、こういう風にお話しをさせていただきましたが、なかなかその後も大きな改良
が見られないということで、この2路線につきましても1年間の実証運行を経て、
昨年の11月30日で運行を終えるということになっております。

20 ページには昨年度の実証運行の実施結果ということで、新屋尾崎直行便さら
に出ています。これは昨年の9月に新屋の町会長さんと尾崎の町会長さんと市
役所の方と会議を持ちまして、2年間やってみてなかなか目標達成出来なかつたけ
ど更にどうしますかということで、新屋の町会長さんはもう1年頑張ってみよう
ということになりまして、更に実証運行をしたということでございます。これにつ
きましても後ほど報告があると思っておりますので、説明を省略させていただきます
が、22年度と同じようなスキームで新屋尾崎地区から直行便を運行したというこ
とでございまして。

24 ページの表は報告書作成時点で1月のデータしかなかったのですが、2～3
月分のデータについても後ほど報告があると思っておりますので省略します。

25 ページからは杉館・松崎線、岩館・大坊線、クローバー状の西側の2路線で
ございます。この地区はですね、どちらかというと弘前に近い地区でございまして。
車で弘前までいけばすぐですので、あるいは平賀駅までバスで乗って、弘南鉄道で
弘前に行こうと思うと一回戻るような形になるので、もともと利用が少なく便数も
少なかったところですが、そのこの運行の効率を改善するというので、実証運行を
実施して現在も進行中ということでございます。

26～27 ページに昨年の8月に実施した懇談会の内容が書かれております。逐
一の説明は省略しますが、大きな違いがこの2路線にありまして、杉館・松崎線は
どちらかというと、買い物とか通院に使っておりまして、平賀の駅に行くのになん
とかしてほしいという現状であります。岩館・大坊線は遊びに行ったり、人のとこ
ろへ訪問するために乗っておられるということでありまして、温泉まで乗せて欲し
いというような意見がございまして。そういう違いもございまして、この2路線をな
んとか効率化出来ないかという話をしましたところ、こちらの地区でしたら別に毎
日じゃなくていいよと、多少運行日数が少なくても採算性が向上されるならいいで

すよというような話がありまして、28ページにありますように実験内容としてはそれまで日曜も含む毎日運行だったんですが、日曜を運休にして週6日にすることによっていくらかの経費節減を図るということでございます。

その結果29ページにありますように、表11にありますように、黄色になっている部分が運行経費の差額でございます。22と23年の差を見ている訳ですが、運行経費としてそれぞれの路線で12月と1月の2か月間で約10万ずつぐらいの費用の削減になっているということ。あるいは目標とする25%という収支率についても概ね達成しているということで現在継続されております。

最後に長くなって恐縮ですが、30～31ページで少し私の思いも含めて、今後についてお話させていただきたいと思っております。

30ページにグラフがあります。人口ピラミッドと言われているものなのですが、最近ではピラミッドが逆になっていっております。これは国立社会保障人口問題研究所というところで、国勢調査のデータに基づいて市町村別に将来の人口推計されております。その中位推計と言われている一番平均的にはこうなるだろうという問題で、それを年齢別に書いてみたものでして、赤いものが女性で、青いものが男性で、濃いのが10年後の平成32年、薄いのが22年という形になっております。薄い色と濃い色を比べていただくと、特徴的なのが女性の85歳以上の方が、今後10年間にすごく増えます。女性につきましては人口のかなりの部分が70歳以上になってくる超高齢社会になるということがおそらく不可避だと思っております。

一方で、見づらいいんですが若い世代が人口が減っています。50代ぐらいの人口が減ります。これはどういうことかということと70～80歳ぐらいを介護するのが50代ぐらいの人です。世話する人が減って、世話される方が増えるというアンバランスな状況になるというのが一つでございます。そういう時に公共交通がなくなっていたらどうなりますかとことは少し考えていただきたいと思います。

もう一つ、書いてないのですが、ある過疎地域でアンケート調査をしたところ、80歳を過ぎると車の運転が出来なくなります。男性で車の運転免許を持っておられる方が約半数が80歳を過ぎると運転出来なくなります。もちろん85歳でも運転される方はいるんですけど、こういう年齢階層になってくるとおそらくバスを必要とされる方は増えるだろうと思われまして。その前提で、31ページの(2)に書いてあることは、もう少しきめ細かく運行されたらどうでしょうか。この地域でいきなり乗合いタクシーに替えましょうというのはこれは出来るかどうか分かりませんが、たとえばバスの車両のサイズをもう少し小さくして、今行けてないところまで運行してもらおうとかですね、それによってバス停を増やして、仮にバス停から乗るとしても家の近くから乗れるような方向性というのも今後検討していく必要があるのではないかとこの風にも考えております。

それともう一つ運行経費の負担につきまして、平川市さんは平成19年度に私が来ましたが、トータル2,000万以下に抑えて欲しいということと、収支率、目標ということで、自治体でもお金を出すけれども利用者や地域の方でも一定割合は負担してほしいということになっております。それを受けて、100円だった運賃を200円に上げるということも住民の方もご理解されて今こういうような数字

	<p>になっておりますので、この数字につきましては今後よくご検討されて、このままいくのか少し数字を変えるのかということだと思いますが、乗ってないからやめてしまうというのではなくて、こういう決めてルールに則って公共交通サービスを維持していただければと勝手に考えている次第です。</p> <p>長くなりましたが、報告については以上でございます。</p>
佐藤会長	<p>ありがとうございました。</p> <p>この機会ですので、コンサルタントの岸野様に何か只今のご説明のなかでも、それからまた、それからまた陰に隠れているいろんなものがあるかと思いますが、何かご質問ありましたらお願いしたいと思います。</p>
大橋委員	<p>いくつか教えていただきたいことがあるんですけど。</p> <p>まず、資料の4ページ目を見ると図の2で循環バスに対する補助金の推移ということで、平成19年が突出しているというお話があったと思うんですけど、一方で3ページ見てみるとバス利用者の推移では19年に極端に減っている訳ではなくて、トレンドとしては年々減少しているんですが、これは何で上がったのか原因があれば教えていただきたいのが一点と、次ですが新屋直便の話が出ていますが、資料で7ページの表で、新屋直便を作る理由として高校生が積極的に利用することで黒字を生み出しという表現があるんですけど、一方で実際には使われてなかったと思うんですけど、収支率も非常に低い状況になっているんですけど。様は具体的に高校生がどれくらいいて、何割くらいしか使ってないからこんな低いのか教えていただきたいのが2点目です。</p> <p>それと、資料の16ページを見ると目標ラインと言われる収支率25%のラインが引かれているんですけど、この25%の算定根拠はここに書いてはあるんですけど、その実現出来そうだという根拠は何かあったのかというのを教えていただきたいと思います。以上です。</p>
佐藤会長	<p>ただいま3点についてご質問がありましたけれども、これはおそらく岸野様だけじゃなくして、事務局の方から後でまた報告がダブる面があるかと思いますがけれども、岸野様のところでご回答ありましたらお願いいたします。</p>
岸野コンサル	<p>まず、19年につきましてはですね、便数が多かったことと運賃が100円であったので収入が少なかったんですね。19年は10月に5便、3便減りましたらその前の8便4便運行でしたので、もう少し具体的に言いますと、費用にかかわるものとしては、バス会社に係る運行費用。これは平川市さんでは経常経費単価と言われている1キロあたりの走行の単価に走行キロをかけて成立されるわけですけども、その大小と、便数が多ければ費用が増えるということ。それと運賃収入として当時は100円でしたので収入が少なかった。それらの結果19年が突出しております、20年には運賃が200円になっておりますのと、便数が5便3便にしたからかな。</p>
大橋委員	<p>そうすると表の1のこの内容が、平成20年に上がっているんですね、料金が。これも見ていると21年から見えるので。</p>
岸野コンサル	<p>そうですね、そしたら減便の方ですかね。</p>

大橋委員	その割には20年に減便の情報があんまりかかれてないんですけど。
岸野コンサル	<p>ちょっと細かいデータを後で見させていただけますか。</p> <p>すみません、先に2つ目と3つ目の方から説明してよろしいですか。一つ目歯切れが悪くて申し訳ありません。</p> <p>新屋尾崎直行便につきましてはですね、まず理念というか目標としたら直行便によって黒字にして、循環バスの赤字を減らそうということでスタートしました。その過程でいくつか話を進めていく中で変わってきたことがあります。</p> <p>最初に直行便で収支をとるといった時は一人200円頂戴して、高校生が対象となる方が35人位おられて、そのうち20人乗っていただいたらプラスになるといった試算だったんですが、地元で話をしていく過程で、高校生から運賃を200円とるのは忍びないということになっていて、100円になったんですね。その時点でもしかしたら黒字になるという目標とは外れてしまったのかもしれない。それが一つです。</p> <p>30人の高校生のうち20人はじゃあ何かといいますと、平賀駅に行かない高校生の方、柏木農業高校に通う方は電車に乗らない方がいまして、その人たちは全員乗るように町会長さんが、各家を回られました。が、7割しか乗らなかった。その理由はなにかというと、朝7時半の電車に乗るといった想定で作ったんですが、クラブ活動の朝練等それよりも早く行かれる方がおられて、全員乗る努力はしてくれただけ乗らなかったということがもう一つです。</p> <p>更に先ほども言いましたように、帰りの便の利用が悪かった。これは帰りもきつとこの時間に帰るはずだということで、高校生にとって都合のいいダイヤを設定したのですが、先ほども言ったように3～9時頃まで時間がばらけるので、バスの時間に帰ってきてくれる高校生は一生懸命乗ってくれたのですが、それ以外のところがやっぱりそういう風になってしまったということで、結局黒字にするという目標からは少し離れてしまったということになります。</p>
大橋委員	帰りに乗りそうになかったというのは予測出来なかったんでしょうか。
岸野コンサル	<p>やってみてわかったんですね。鈍くさいことなんですけども。</p> <p>帰りの便についてはですね、一番偉い子はですね、循環バスに乗れる時は循環バスに乗ってくれて、直行便に乗ってくれる時は直行便に乗ってくれて、あるいはその時通学日誌を一カ月間書いてくれたんですけど、それを見ますと、直行便の前後に帰ってくる子は少ないんですけど、直行便の所がびよこっと出ているんですね。</p> <p>ですから一生懸命直行便に合わせて帰って来てくれているんですけど、でも8～9時に来る子はそれが出来ない。あるいはそういう日は出来ない。ということで帰りが分散したんですね。言われてみれば最初から分かったことかもしれませんが、やってみてよく分かったということです。</p>
大橋委員	実は、私は弘前市に住んでいるんですけども、弘前でもこういった通学用の直行便みたいなものも運行されているんですけど、朝しかないんですね。というのも夜はどうせ使わないだろうという前提のもとで設定されてるんだと思うんですけど、あ

	<p>れくらいの人口密度の所でも帰りは見込めないと思ってるところで、どうして帰りを設定したのかなとところが疑問に思いました。</p>
岸野コンサル	<p>それと、この時はですね、非常に地元主導で話をしてもらいました。ですから齋藤町会長さんが頑張って高校生の親御さんを集めてこられて、当時弘前大学の山下先生にも来ていただいて、住民懇談会を開いてどういう風にしようという話をして、そういう中でこういう朝晩便数でいこうという経緯がございます。それを最初からどうせ乗らないからやめようとは言わなかったということです。</p> <p>あと収支率25%の根拠ですね。これは約自治体さんが3で75%ですね、利用者が1の割合になります。これは何がいいのか良く分かりません。根拠があるかというの分かりませんが、一つの目標数値として達成出来そうな値ということで。</p> <p>尾上についてそうされる時に、循環バスの4路線は25%という採算性を目標でやっておられますので、それに準じたといいますか連携計画にもそういう目標でやると書きましたので、尾上についてもそれを結局目標としています。それが出来なかったら、連携計画に書いてあることは運賃を上げて、利用者の負担を増やして25%を達成するか、更に水準を切り下げて25%になるように費用を落とすかということになっています。</p>
佐藤会長	<p>補足というか、事務局で何か追加のご説明ありましたらお願いします。</p> <p>よろしいですか、では後で説明のときにそれでは答えてもらいたいと思います。その他ご質問ありましたら、お願いしたいと思います。</p> <p>それでは、なければ議事5新屋尾崎直行使の本格運行・廃止協議について事務局より説明お願いいたします。</p>
事務局	(資料に基づいて説明)
佐藤会長	<p>ただいま新屋尾崎直行の現状について、ご説明がありました。継続か廃止かの意見をまとめる前にもう少し皆さんのご意見を伺いたいと思いますので、ただいまのご説明についてご質問なりご意見がありましたらお願いいたします。</p>
大橋委員	<p>さきほど、岸野さんのした質問とほぼ同じことなんですけど。</p> <p>まず新屋尾崎直行使の存続か廃止かっていう二者択一みたいな考えしか出来ないのかな、それとも例えば、すみません。この資料の見方は朝の7時10分発っていうのは往復じゃなくて、行きだけってみるのですか？夕方は駅から集落方面にということでしょうか？</p>
事務局	そうです。
大橋委員	<p>それで、まずもう一つ確認は直行使の中には高校生以外に大人が乗っているみたいなんですが、途中の話を聞いてるとこの直行使だけは100円で運行されてるってことだったんですけど、これは大人と高校生は区別してないんですね？</p>
事務局	そうです。区別はしていません。
大橋委員	<p>例えばですけど、朝7時10分発というのは継続していたここ数年のトレンドをみても特別に減っている訳でもなくて、例えば朝1便だけで収支率を再計算してみるとどれくらいになりそうなのか。二つはものすごく低いので、ここで挙げられて</p>

	<p>いる収支率よりはたぶんもっと低くなりますよね。朝1便は収支率を上げていると思いますので、たぶん10%いくかいかないくらいだと思いますし。</p> <p>だから、部分的にどうかも含めて議論される方がいいのかなと思いますし、あとあんまり100円にする根拠が分からないですけど。大人も高校生も乗せるなら200円でもいいのかなという印象もありますけど。ま、系統が違うから料金違う、でも標準的な考えをすると、乗るバス停と降りるバス停が一緒に料金が違うというのも変な話かなと感じますので。</p> <p>その辺についてはどのように考えたらよろしいでしょうか。</p>
佐藤会長	<p>これはどなたに回答お願いしたらよろしいでしょうか。</p> <p>ちょっと余談ですけど、2~3日前に私16時20分の循環バス新屋尾崎線に乗りました。私の他に黒高の学生が一人、一般の主婦が一人駅を出発しまして、マックスバリュでもう一人主婦が乗って、結局3人で尾崎で降りました。私は往復400円払って駅までまた来ましたけど。これは循環バスで先ほどの直行便とはまた違いますけど、なかなか考えさせられるなと思いました。</p> <p>今後の高齢化のことを考えればとか、自分の子供が高校生に入ればとかそういう風なことまで、まあ私も柏農と黒高の校長を何年もやっていたので、高校生の帰りの時間帯については大橋先生の言うとおりにまちまちですし、バイトはほとんど許可してないですけど中にはまたやっている生徒がいるかもしれません。そのあと尾上の校舎も通信制も出来ていますし。</p> <p>まあ、いろいろとご意見があろうかと思いますが、こういう風なテーマを出したのはまた市の方の考え方もあろうかと思います。市の考え方を聞く前にもう少し委員の皆さんからご意見を伺いたいと思っております。</p> <p>その他ございませんでしょうか。</p>
岸野コンサル	<p>先ほど先生から収支率朝の1便だけでどれくらいになるかという質問がありましたけど、たとえばこの資料の8ページの23年度実績でいきますと、朝の1便が309人乗っておられますので、運賃収入はおそらく30,900円ですね。で、運行費が1日3便で27万ですから3で割ったら9万円ですね。という楽な計算をしますと、30,900÷9ですから30%強位になるのではないのかというのがラフな試算です。</p>
大橋委員	<p>30%強ですか、そうすると運賃を200円に上げたとすると、この人たちが非弾力的な需要でしようから60%くらいが見込めるということですね。</p>
事務局長	<p>今大橋先生の方から100円でなくて200円でもいいのではないかというようなお話しなんですけども、資料の17ページをご覧いただきたいんですけど、これは新屋町会のアンケートなんですけど、運賃設定について聞いておりますが、いままでどおり100円であれば利用するが11名、200円でも利用するが5名、運賃に関係なく利用しないが13名ということで利用する方が3分の1になるということもありますので、200円に設定した根拠というのは私も途中から来たのでちょっとわからないんですけど、もし料金を上げて逆に利用者が減ってしまうということになれば、まあその辺はどう考えるかですけどね。</p>

大橋委員	そっか、7kmだからガソリン10という計算をしているんでしょうね。
事務局長	これはこの会でそういう風に決まれば、実証運行というのは可能ですので、この場で方向性を出していただければと。
佐藤会長	ただいま高校生の100円、並びに200円というような学割で半分にした感じですけど。何かもう少しご意見を伺いたと思います。 ご意見ありましたらお願いしたいと思います。
下山委員	当初懇談会やった時、バスが全然なくなると一番困るというようなことでありまして、100円で少ないのであれば200円でもいいから残して下さいというような当初の考え方、住民の方からの説明会の方も当初聞いていたんですけど、高齢者にとっては、また学生にとってはバスを残して欲しいという関係で、200円でも利用する、200円でもいいから残して欲しいという方が住民の方が大分あったようなんですけども、学生ですので100円という風になったんでしょうけど。200円という額にしてでも、まあ廃止というか元に戻すということは出来るか出来ないか大変難しいと思うんですけど、今出たように200円にしてでも、市の財政負担はかかるんですけども、もう1年くらい実証運行してみた方がいいんじゃないかと私思っているんですけど。 通学の生徒を今4月に調べてみたんですけど、電車に乗っている学生たちが新屋の方が20名で、尾崎が13名。この方たちが電車の方を利用しております。33名利用しているんですけど、電車は利用するんですけど、駅まで車で送迎する方も大分多いと思うんですけども、夏冬そう変わらないんですけど、だいたい40～50台の送迎があります。この中で新屋尾崎がどれくらいあるのかこの辺はまだ把握してないんですけど、かなりの送迎があります。学校まで行かないでも駅までは送迎しているという風になっていますので。
佐藤会長	ただいま弘南鉄道の下山委員からはそのような経緯とご意見がございましたが、その他にご意見がありましたらお願いします。
大橋委員	教えて下さい。直行便に対して住民の方たちはどういう風に思っているのでしょうか。今までのサービスそのまま残して欲しいのか、多少こういう風になっても必要最低限のところは残して欲しいと考えているのか、なくてもいいやと考えているのかその辺はどこか資料で分かるところがあるのでしょうか。
佐藤会長	これはおそらく大橋先生はご存じだと思うんですが、直行便と循環バスと2本ありますから、事務局の方でもう少しご説明お願いしたいと思います。
事務局	新屋尾崎線と新屋尾崎直行便というのは別であるんですが、新屋尾崎線に関しての一番最初の便が8時20分という風になっていまして、朝通学するには少し遅い時間帯になっています。また終わりが16時20分ということで、これについても通学する方に関してはどうしても帰りの便には間に合わないという形になっていますので、学生が通学して帰宅するという風に考えたときに、どうしてもこの時間に合わせた便を運行しているのが、新屋尾崎の直行便ということになります。 先ほど見た収支率を見ても朝の便に関してはそこそこの収支率はあるのですが、夕方どうしても乗車率が各学生部活等ありますので分散されて、乗車数が少なく

	なっているというのが今の結果です。
佐藤会長	それから地域の懇談会の空気をもう少しお願いします。
事務局	懇談会のなかでは、最低限運行廃止だけはして欲しくないというのが一番ですね。
大橋委員	それは直行便に対してですか？
事務局	そうです。どうしても高齢になっていったり、学生たちもあればあったで便利だという意見がありますので。
大橋委員	高齢者になったりというのはどういうことですか。
事務局	アンケートを見ても高齢者の方が今後利用するというのが多かったんですが、結局大人の利用者数が少ないという状況です。
事務局長	<p>たぶんですけど、このアンケートとったんですけど、町会の方に配布していただいて、町会の方にまた回収したんですけど、これ循環バスと勘違いして回答された方もいると思うんですよ。アンケートとったのはあくまでも直行便ということとったんですけど、受け取られた方が高齢者の方がいる世帯で循環バスがなくなると困ると答えていた方もいらっしまったので、たぶん混同して答えた方もいるのではないかなと思います。ですから、正確なアンケートにはなれなかったのかなと。</p> <p>先ほども申ししたんですけど、資料の17ページにあるとおり、200円でも乗ると答えた方はこれは本当に切実な方なんですよね。送迎等を出来ない方がここにいらっしまったということですので、下山委員の方からも意見が出ましたけど、もしこの場でそういう方向性が出るのであれば、大橋先生の言うとおりの朝の1便だけ継続するという事も出来ますので、この場でいろんなご意見を出していただければなと。本当に切実な方をどう考えるかですよね。</p>
佐藤会長	<p>今、継続か廃止かの二者択一だけじゃなくして、継続の場合に何かこう模様を変えて乗車数が増えるようにするか、または収入が増える方法でも構わないと。いずれにしても現状よりも何かして困っている人達の住民を救うと同時にまた併せて収入も上げたいという風なご意見、市の方の方針だろうと思いますけど。</p> <p>何かその他にありますでしょうか。</p>
大橋委員	<p>もう一つ、朝に欲しいという話であると、朝1便を残すというのは一つの方法だと思いますし、あともう一つの方法は循環バスの時間を早められないのかということも考えられなくはないんですけど。そもそも一番最初の時間が8時20分になった根拠は想像すると通院とかに間に合うようにということなのかなと思うんですけど。たぶん時間を早めるか、朝だけ残すか、結局なくすかだと思うんですけど。</p>
事務局長	<p>今大橋先生がおっしゃったとおりですね、事務局でも今後の対策といいますか、話し合った際にそのような意見も出ておりました。</p> <p>つまり帰りの便が2便ありますけど、1便にするか、さもなければ循環バスの一番最後にある便をもう少し遅く1時間くらいずらして、高校生の帰りの便として利用させられないかというのも話題にはなったんですけど、ただ弘南バスさん等とも了解が取れるのかというその辺もことあったもんですから、もしこの場でそういう</p>

	方向性が出るのであれば、弘南バスさんとも協議に入りたいと思いますけど。
大橋委員	あともう一つだけ、たとえば帰りの便を使ってないっていう話で、じゃあ帰りの便に間に合わない、乗らない人はほとんどが送迎なのか。たとえば歩いて帰る人達っていないんですかね。距離が7km くらいだったら1時間くらいかけたら歩けそうですけど。
佐藤会長	今の学生は3キロでも歩くのが珍しいので、それは無理でしょうから、おそらく家族等に送られているかと。
下山委員	自転車を車に朝積んでくるという方もいるんですよ。たぶん帰りは迎えに来ることが出来ないからという形で自転車をつけてきていると思うんですけど。
大橋委員	11月とか12月とかはあれですけど、それ以降は厳しいですよ。
下山委員	冬はないですけどね、夏場はそういうのもありますね。
佐藤会長	私もこないだ乗ったときは雨降りでしたので、30分~1時間待っていると、やっぱり電話をして、軽トラックに自転車を帰る家族が2~3人ありました。臨機応変に通学しているかと思います。 時間も大分経過しましたので、この辺で事務局の方から何かまとめのご意見ございましたらそれらについて各委員にお計りしたいと思いますのでお願いします。
事務局	事務局の案としてなんですけど、新屋尾崎直行便については本来当初から収支率を100%目標として運行としていましたので、現在の収支率も目標からかけ離れている点や、一年のうちで利用が多いとされていた冬期間でも収支率が他の循環バスよりも低くなっているんで、あえてこの地区だけ通学バスを走らせる理由も弱いんじゃないかと考えています。で、事務局案としては運行廃止が妥当ではないかと考えていたんですけども、新屋尾崎町会もいろいろな乗車促進や協議会の設立など頑張っていることも踏まえてですね、それから住民の方からの廃止だけは避けてほしいという要望もいろいろ含めて考えますと、先ほども出ていた朝1便を残すとか、運賃を200円にするとかそこらへんも含めるともう一年実証運行をやってみるのも一つの手かなと考えております。 このどちらにするかは皆さんの意見を聞いて決めたいと思っております。
佐藤会長	ただいま担当としてのご意見が挙げられました、それから各委員からは循環バスと直行便の時間をもう少しお互いに譲り合って、循環バスのなかに直行便の時間帯を入れるかどうかしてもう一個必要なんじゃないかということ。 そういった弘南鉄道の下山委員からは是非残しておいた方が今までの経過からいっても妥当ではないかというご意見もございましたけれども。 それではただいま担当から説明のあった案のもう少し一工夫して継続して、更に弘南バスと折衝をしてみましようというような結論ではないかなと思いますけど。それでよろしいんですか。この件について各委員のまとめに入りたいと思いますのでよろしいでしょうか。 それでは新屋尾崎直行便については継続するという事で、更に継続の方法について循環バスと直行バスの時間帯を一工夫しながら弘南バスの方と再度折衝して基

	<p>本線としては、継続していくことでよろしいでしょうか。いかがでしょうか。</p> <p>直行便については廃止して、循環バスに時間を替えるというようなことも案もあろうかと思えますけど、どういう風な意見がよろしいでしょうか。</p>
福地委員	<p>あの、この件については弘南バスとしては廃止にしてもらいたい。というのは、営業距離7キロというのは実車ですね。実車に対する運行費用でいきますので、これは3往復というよりも3回片道ですので、片道の実車しか当社としてはもらっていないと。というので本音をいうと弘南バスにとっては赤字なんです。</p> <p>委員としては、朝だけは継続してもらえれば新屋尾崎地区の方はいいのではないかと思います。というのは朝だけは全体的に乗っていて、放課後についてはばらつきがある。このばらつきはどうしても循環バスに乗っている子も何人かいると思うので、朝1本よりも放課後の2本の方が全く悪いというので、朝だけは残していただいて、実証運行などやっていただければと、一応委員の立場としてそちらがいいのではないかと思います。会社の立場としては廃止にして欲しいですけど。</p>
佐藤会長	<p>各会の委員がご出席しておりますので、改めて弘南バスの方の折衝をする前に福地さんの方から会社としての考えと委員としての考えが出ましたけれども、もう少し直行便の朝の方の時間帯を活かして、そして後半の方はなくすると。</p> <p>ただ朝だけの直行便は出来るんでしょうか？</p>
福地委員	<p>これは今までどおりやっておりましたので、お付き合いとしてやります。</p>
佐藤会長	<p>特別のご配慮のご意見がありましたけれども、それでは直行便は継続する。その内容は朝の今までを活かしたものの、後半の方は省略し、その分を循環バスで利用させてもらうということでもよろしいでしょうか。事務局の方でもよろしいでしょうか。</p>
事務局長	<p>大変ありがたいなという感じです。まだ弘南バスさんの方にお伺いしてなかったもんですから、はたして朝だけでもいいのかなと思っておりましてので、今お付き合いというありがたいご回答がありましたので、そうすれば朝だけでも救えることが出来ますので。で、帰りの便については当方、11ページにありますとおり、新屋尾崎便につきましては6便の一番最後の便が16時20分があるわけですけど、この便あんまり乗車率が良くない。なのでこの辺1時間30分とかずらすことが可能なのか、またずらすことによって乗車される方が増えるのかというその辺の見込みがつかみませんので、どういう方向で持っていったらいいかこの場でちょっとお聞きしたいなと思います。</p> <p>ちなみに直行便については先ほど出てましたけれども、17時50分と19時50分と。これを比べると19時50分の方が乗車率の方が若干いいんですね。ただ循環バスについては19時まで延ばすというのはなかなか困難だと思いますので、その辺の時間帯を含めてご協議いただきたいと思います。</p>
佐藤会長	<p>事務局の方から、朝の方はいいとしても帰りの17時と19時を比べるとどちらかという19時の方が乗車数が多いということで、これらも含めて少し結論めいたご意見ありましたらお願いします。</p>
大橋委員	<p>これって16時20分になっている理由は会社の関係じゃないんですか？</p> <p>だとすると後ろに持ってくるというのは難しそうな印象がありますし。バス会社</p>

	の事情が一番影響してくると思いますので、まずはバス会社の意見を聞いた方がいいと思いますけど。
佐藤会長	福地さんの方では今すぐはわからないでしょうか？
福地委員	今ちょっと即答は出来ません。というのはダイヤの関係もありますので、時間表等も見ないとわからないですね。
佐藤会長	そういうようなことで、各委員のご意見はどちらかというと廃止よりも継続で、その継続はそういった内容で変更した継続ということでご意見がありましたけれども、そのようにしてそれでは事務局の方で今後更に、今日は弘南バスの福地さんが委員としておいでですけど、直接の乗車の事情等については具体的に話を進めていかないとなんとも言えないでしょうから、そのように集約して決定してよろしいでしょうか。よろしいですか？
事務局長	料金については、先ほど200円という意見もありましたけれども200円ということではいけばよろしいでしょうか。
佐藤会長	さきほど収入アップの為に200円はいかがでしょうかというようなご意見がありましたけど、あわせて料金のことを聞いて、そして意見としてまとめていきたいと思っております。
古川委員	やはり料金は200円でいいと思います。
佐藤会長	高校生も一般と同じく200円で直行便の継続をすると。 皆さんそれでよろしいでしょうか。ご意見がないようですので、そのように事務局の方で更に各委員のご意見を踏まえて更に弘南バスとの折衝をお願いするということをお願いしたいと思います。 それでは新屋尾崎直行便については条件付の継続ということで、具体的なことは弘南バスの方と更に打ち合わせをして変更していくということではよろしいですか。 (異議なし) では、次に平成24年事業計画案について事務局の方からご説明をお願いしたいとおもいます。
事務局	(資料に基づいて説明)
佐藤会長	ただいま事務局から24年度の事業計画案についてご説明がありましたが、何かこの件についてご意見ございましたらお願いします。 (異議なし) それでは平成24年度事業計画案については承認されました。 本日は非常に大事な案件にも関わらず、熱心な各委員の長時間にわたりますご意見をたくさんいただきましてありがとうございます。10月には次回の開催予定になっております。その節もまたよろしく願いいたします。 本日は本当にお疲れさまでした、ありがとうございます。

以上会議顛末を報告するものである。

(報告者氏名) 事務局員 清藤 裕太