

平成25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25年7月4日（木） 午後1時30分～午後3時30分
開催場所	平川市役所本庁舎3階 応接室
案件	<p>1) 新屋・尾崎直行便及び新屋尾崎線の運行実施結果報告及び今後の運行について</p> <p>2) 杉館・松崎線及び岩館・大坊線の祝日運休について</p> <p>3) その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・循環バス乗り込みヒアリング調査結果について ・周辺市町村の公共交通の取り組みについて
出席者	<p>【出席者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・櫻庭 利光委員 ・船水 徳生委員 ・木村 忠委員 ・大橋 忠宏委員 ・田中 和男委員 ・古川 敏夫委員 ・鳴海 和正委員 ・木村 雅彦委員 <p>出席者13名</p> <p>【欠席者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・豊嶋 修委員 ・葛西 幸夫委員 ・沢田 和毅委員 <p>欠席者3名</p> <p>【事務局】</p> <p>事務局長：西谷 司 事務局：對馬 謙二、佐藤 崇、清藤 裕太</p>
事務局長	<p>それでは時間となりましたので、ただいまより平成25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。まず、本日の協議会から人事異動等によりまして委員並びに事務局に交代がありましたのでご報告いたします。</p> <p>青森県中南地域県民局地域整備部の今井委員は道路施設課長の櫻庭利光様に、それから平川市社会福祉協議会の白戸委員は総務課長に船水徳生様に、黒石警察署の福田委員は交通課長の沢田和毅様に、沢田様は本日ご欠席でございます。それから平川市建設部長の中田委員は、鳴海和正様へ交代となっております。</p> <p>本来であれば、委嘱状を市長から伝達すべきところではございますが、今回はお座席のうえに配布してありますこと、大変ご恐縮ではございますがお許し下さいますようお願いいたします。</p> <p>なお、事務局でございますが、企画財政課長の私、西谷と、企画調整係の佐藤が新しく配属になりましたので併せてご報告いたします。</p> <p>それでは本日の出席状況についてご報告いたします。本日の欠席者は、青森県バス協会の豊嶋委員、黒石警察署の沢田委員、平賀ハイヤーの葛西委員の3名が欠席となっております。本日の出席委員は16名中13名となっております、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>それでは協議会開催に先立ちまして、佐藤会長よりご挨拶をお願いいたします。</p>

佐藤会長	<p>皆さんこんにちは。</p> <p>7月に入り、新年度の事業もようやく軌道に乗る月となりましたが、皆様におかれましては公私ともにご多忙のところご出席いただきまして、心から厚く御礼申し上げます。</p> <p>さて、昨年度は杉館・松崎線及び岩館・大坊線の日曜運休の実施、また、今年で四年目となる新屋尾崎直行便の実証運行等が実施されたところでございます。</p> <p>本日の協議会では、4年目を迎えた新屋尾崎直行便の実施結果報告ならびに新屋・尾崎線の運行内容を一部変更した運行の結果報告、また、杉館・松崎線及び岩館・大坊線の祝日運休の協議等について行う予定となっております。</p> <p>皆様からのご意見と慎重なるご審議をお願い申し上げまして、一言ご挨拶に代えたいと思います。</p>
事務局	<p>ありがとうございました。それではこれよりの議事進行につきましては、佐藤会長にお願いいたします。</p>
佐藤会長	<p>それでは、座ったままで議長をしばらくの間務めたいと思います。よろしく願います。だいた分厚い資料ではございますが、次第に従いまして本日の議事を進めて参りたいと思っております。</p> <p>次第にありますとおり、案件1 新屋尾崎直行便並びに循環バス新屋・尾崎線の運行実施結果報告及び今後の運行について、事務局より説明をお願いします。</p>
事務局	<p>事務局の清藤です。先に資料の方を確認したいと思います。</p> <p>まず、次第が1枚、次に協議会の名簿が1枚、平川市における公共交通計画への取り組みの経緯というのが1枚、左閉じで平成25年度第1回平川市地域交通協議会会議資料と書いた綴りが一部、平川市循環バス運行系統図が1枚、平川市循環バス時刻表が1枚、左上で閉じている平成25年度循環バス利用実態調査報告書の綴りが1部、周辺市町村の公共交通の取り組みについての綴りが1部となっております。資料が足りないという方はいらっしゃいませんか。</p> <p>よろしければ、説明に入っていきたいと思います。すみませんが、座ったまま説明させていただきます。</p> <p>まず案件1に入る前に、次第にはありませんが、今回の協議会から新しく委員になられた方も数名おられますので、今までの交通協議会の取り組みの経緯について簡単に説明させていただきたいと思います。資料に、平川市における公共交通計画への取り組みの経緯という資料がございますので、そちらの方をご覧ください。</p> <p>上の方から順に説明していきたいと思います。初めは平成16年4月に社会実験として、4路線のコミュニティバス「平賀町循環バス」の運行を開始しました。平成16年の社会実験では運賃は100円、約1時間間隔で1日各15便が運行し、年間10万人を超える利用がありました。しかし、事前の予測ほどの利用者が伸びなかったことに加えまして、運行のための町の費用負担が想定より多かったことなどから、平成17年4月には、新屋・尾崎線、唐竹・広船線を8便に、杉館・松崎線、岩館・大坊線は4便に減便することになりました。</p> <p>平成18年1月には合併により名称を平川市循環バスへと改称し、運行を続けて</p>

きましたが、その後も市の財政負担が増えたことなどから、平成 19 年 10 月には運賃を 100 円としたまま、新屋・尾崎線と唐竹・広船線は 5 便に、杉館・松崎線と岩館・大坊線は 3 便に減便いたしました。

そうした中で、平成 20 年 3 月には「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」に基づく法定協議会・平川市地域公共交通協議会が組織され、平成 20 年度には同法に則って「平川市地域公共交通総合連携計画」を策定いたしました。

その一環として、公共交通計画を住民とともに考えていくことをすべての町会長に呼びかけたところ、それに呼応した新屋地区において住民懇談会を開催し、住民の意見の把握などを行ったところ、運賃が 200 円になってもいいので増便を望む声が寄せられたことに対し、平成 21 年 10 月には新屋尾崎線、唐竹広船線を 7 便に増便するとともに、実証実験として新屋地区から平賀駅に直行する新屋直行便を実施いたしました。

平成 22 年 10 月には、循環バスの便数の見直しを再度行い、新屋尾崎線及び唐竹広船線を 7 便から 6 便に減便しております。

また、平成 22 年の 12 月には尾上地区の「金屋線」、「日沼線」の運行を実施いたしました。隔日運行で 1 日 2 往復運行しております。

平成 22 年 12 月には新屋直行便を尾崎地区まで延伸した「新屋尾崎直行便」の実証運行を実施いたしました。

平成 23 年 11 月には、実証運行「金屋線」「日沼線」について、利用率が著しく悪かったことから、本格運行には移行せず、運行を終了することとなりました。

平成 23 年 12 月には、3 年目となる新屋尾崎直行便の実証運行を継続して運行いたしました。また、新屋尾崎線及び唐竹広船線に比べて利用が少ない、「杉館・松崎線」「岩館・大坊線」について、日常生活に支障のない範囲で運行経費の節減を図り、収支率の改善を図ることをねらいとして、利用が少ない日曜日を運休とした実証運行を実施いたしました。

平成 24 年 12 月には日曜運休に一定の節減と収支率の改善成果があったことから、運休を継続して本格的に日曜運休としております。

また、同 12 月には実証運行「新屋尾崎直行便」について、利用の少なかった夕方の方の 2 便を廃止し、乗車料金を 100 円から 200 円に変更することで収支率の向上を目指した 4 年目の実証運行が今年の 3 月まで実施され、現在に至っております。

以上が簡単ですが、これまでの取り組みの経緯となっております。この内容を踏まえ、案件 1 に入っていきたいと思っております。

会議資料の 1 ページをご覧ください。

まず、新屋尾崎直行便についてですが、このバスは積雪により自転車が利用出来ない冬期間に高校生の通学時間帯に合わせて新屋尾崎地区から平賀駅に直行するバスでございます。尾崎公民館を 7 時 10 分に出発し、平賀駅に 7 時 30 分に到着しますので、7 時 36 分の弘前行き、7 時 43 分の黒石行きの電車に連絡する便となっております。運行内容につきましては、1 ページの上段に書いてありますが、平成 24 年 12 月 3 日から平成 25 年 3 月 22 日までの平日のみの運行とし、朝 7 時 10 分発の 1 日 1 便で、乗車料金は 200 円としています。

なお、冬休み期間である12月22日から1月14日までの期間は運休としています。前回での協議会でも説明したとおり、昨年度からの変更点は、乗車率のあまり良くなかった夕方17時50分発と19時50分発の便を廃止とすることと、採算性の向上を図るために乗車料金を100円から200円に変更しているという点でございます。

中段左側にある時間別月別利用者数の表をご覧ください。

12月では15日の運行で、利用者は16名おり、1日あたりの乗車数は1.1名、1月では13日の運行で20名の利用があり、1日あたりの乗車数は1.5人、2月は19日の運行で35名の利用があり、1日あたりの平均利用者は1.8人、3月は18日の運行で32名の利用があり、1日あたりの平均利用者は1.8人となりました。路線合計では、65日間で103名の利用がありましたので、1日あたりの乗車数は1.6人となっています。路線合計の運賃収入が20,600円で、運行経費111,097円となっておりますので、運行経費に対する収入の割合である収支率は18.5%となっております。

次の2ページをご覧ください。

こちらが平成23年度の直行便の利用実績となっております。

上段の時間別月別利用者数を見ていただくと、朝7時10分発の利用者合計は309人となっております、24年度の乗車数103人と比べると24年度は3分の1となっております。黄色の色をつけたところは、過去3年間の1日あたりの利用者計を載せてありますが、23年度は1日あたり7.7人、22年度が6.6人、21年度が9.7人となっておりますので、24年度の1日あたり1.6人という数字は非常に少ない数値と言えると思います。

収支率では、24年度からは乗車料金を100円から200円にしたために、利用者数が大幅に少なくなっているものの、23年度と同じ18.5%になっています。

資料の1ページに戻っていただいて、下段に記載のある利用者の内訳と支払方法の表を見ていただくと、利用者は12月では学生が15人で大人が1人、1月では学生が19人で大人が1人、2月では学生が27人と大人が8人、3月では学生が26人で大人が6人と、利用者の大半が学生であり、そのほとんどが回数券を利用していることが分かります。

次に資料の3、4ページをご覧ください。3、4ページには日ごとの乗車結果表を載せてありますが、この表を見る限りでは、いつも同じ1~2人が回数券を利用して乗っているのではないかということが予測されます。

以上が新屋尾崎直行便の運行結果になります。

続けて、新屋・尾崎線の実施結果報告について説明いたします。

資料の5ページをご覧ください。

資料の上段が23年度、下段が24年度の年間の利用実績となっております、時間別、月別の利用者集計表となっております。

先ほど説明しました新屋尾崎直行便の夕方の便廃止に伴いまして、12月から直行便の利用者の帰りの乗車を救うことを目的としまして、循環バス新屋尾崎線の最終便の時刻を16時20分発から17時20分発に延長いたしました。

上段の23年度と下段の24年度を比較してみると、新屋尾崎直行便の運行を開始した、12月から3月の合計では23年度の4,663人に対して24年度は4,763人と利

	<p>用者は増加しているものの、時間帯を変更した最終便の合計では 23 年度が 642 人に対して 24 年度が 467 人と利用者が大きく減少しています。</p> <p>これは、直行便の利用者が少なかったことに加え、今まで 16 時 20 分を利用して来た人達も時間が合わず利用しなかったとも考えられます。</p> <p>下段には直行便の運行が終了した 25 年の 4 月と 5 月の最終便の利用者数を載せてあります。これを見ましても、4 月は 64 名、5 月は 51 名と時間帯を変更する前に比べても、利用者は減少傾向にあります。</p> <p>また、案件 3 で報告予定ではありますが、4 月～5 月にかけて、循環バスの乗り込みヒアリング調査も行っており、その調査項目の中の「運行時間について」の調査では、以前の 16 時台の方が良かったという意見や、13 時 50 分～17 時 20 分間の時間が空きすぎているのもう一本ほしいという意見も多くございました。</p> <p>これらのことから、直行便に合わせて運行した 17 時 20 分の便のニーズというのはそれほどないと考えられます。</p> <p>先ほど話しました新屋尾崎直行便の 25 年度の運行をどうするかとも合わせまして、循環バス新屋・尾崎線の最終便の時刻についても、今までどおり 17 時 20 分のままでいくのか、もしくは以前の 16 時 20 分に戻すなどの時間を変更した方がいいのかを、皆さんで協議していただきたいと思っております。</p> <p>以上です。</p>
佐藤会長	<p>ただいま案件 1 の新屋尾崎直行便の実態、さらに循環バス新屋・尾崎線の時間帯について担当の方からご説明がありましたけれども、まず、両方一緒にご意見を伺ってもいいわけですけど、新屋尾崎直行便の 7 時 10 分を実施した結果の実績がただいまのご説明のとおりでございます。過去の 21 年度から 23 年度の実績からみても極端にパーセントが減少しているということかと思えますけど、まずこの直行便について、皆さんのご意見をお伺いしたいと思っております。資料をご覧になりながら一つご意見を頂戴したいなと思っております。</p>
大橋委員	<p>ちょっと教えて下さい。運行経費が計算されているんですけど、運行経費っていうのは、何が現数になっているかわかりますか。</p>
事務局	<p>これは、キロあたりの単価かける運行距離数かける運行日数で経費が計算されています。</p>
大橋委員	<p>距離と日数だけになるんですね。</p>
事務局	<p>距離と日数とキロ単価です。</p>
大橋委員	<p>特に燃料費が変わったとかとか、客が増えた、減ったで費用が変わることはないんですね。</p> <p>それともう一点、23 年に比べて 24 年になると高校生の数が 76 人から 63 人に減少しているわけですけど、今後の高校生の数の見通しっていうのは、やっぱりこのペースで減り続けるものなのですか。それとも増えるものなのでしょうか。</p>
事務局	<p>今後の高校生の数までは把握していませんが、22 年度もだいたいこれくらいの数字でしたので、その年によって変わったり、少なかったりというのはあります。大</p>

	幅に減るといのではないかと思われませんが。
事務局	減っていくことは間違いだと思います。増える要素はないです。
大橋委員	<p>そうすると 23 年から比べると、17 時 50 分と 19 時 50 分が 24 年度は運行されなくなっているの、単純に 7 時 10 分発だけみると、運賃が 100 円の時のの方が利用者数多くて、収入は 100 円の時のの方があったんですよね。そういう要素と、高校生の数が減り続けているという要素をどういう風にみればいいか。高校生の数が変わらないのであれば、7 時 10 分だけを今後例えば継続しようとするのを考えれば、運賃を 200 円じゃなくて 100 円の方が収支率の改善が見込めそうな感じも、この頂いている資料だけだとそう判断されるんですけど。</p> <p>そこについての見通しについては事務局の方でお持ちでしょうか。</p>
佐藤会長	<p>ただいまのご意見いかがでしょうか。高校生の人数は増えるというよりは減る、または横ばい、横ばいとなれば上々かと思えますけど。</p> <p>7 時 10 分の直行便について、その他に事務局の方にご質問なりご意見がありましたらお願いします。</p> <p>なければ、新屋尾崎直行便については、現状の高校生の人数等から勘案して、25 年度の運行はちょっと難しいということで、実施なしということで進めてよろしいでしょうか。あまり結論が早いですか。</p>
鳴海委員	私も前この係をやっていたのですが、まずこの減り方がすごいというのが第一印象で、いってみれば 1 台のバスに一人か二人しか乗っていないという状況であれば、その一人か二人の利用している人には気の毒ですけど、もう役目は終わったのかなという感じがしました。
佐藤会長	今鳴海委員から意見があったとおり、平均して 1 人か 2 人弱というようなバスが運行しているという実態がわかったわけですが、その他に意見がありましたらお願いします。
佐藤会長	<p>それでは、今年は 7 時 10 分の 1 便のみ直行便を実証したわけですが、この便については 25 年度実施しないということでよろしいでしょうか。</p> <p>(異議なし)</p> <p>よろしいですか、それではそのように決定いたします。</p> <p>それでは 25 年度の循環バスの新屋・尾崎線についてですけど、先ほど事務局からお話がありましたとおり、直行便の利用者を考慮して 16 時 20 分発を 17 時 20 分発に時間を延ばして最終便としたわけですが、その後の乗り込み調査では待つ時間が長すぎるので従来どおりの 16 時台に戻して欲しいなどの意見も若干はありました。事務局の先ほどの説明ですと、17 時 20 分発の最終便を以前の 16 時 20 分発に戻してはどうかとのご意見と、それから今までどおり 17 時 20 分の時刻を継続するというような、いずれかを選ぶかということになるわけですが、これについてももう少しご意見をいただきたいと思えます。</p>
大橋委員	単純な確認なんですけど、5 ページの一番右側の列に 1 日あたりの利用者数と書いてあって、聞きそびれたのかもしれないんですけど、この 1 日あたりの利用者数

	と右から 3 列目の一日当たりの利用者数は何が違うのでしょうか。
事務局	一番右の一日当たりの利用者数は、診療所を利用した方の利用者数になります。診療所に行くと無料券がもらえますので、それを使用した方になります。
佐藤会長	その他にご質問ありますでしょうか。 ご意見がないようですので、事務局の案で出ました 17 時 20 分の最終便のバスを以前の 16 時 20 分に戻すか、それともまた今までの時刻を継続するかご意見をお願いしたいと思いますがどうでしょうか。 では、どちらがいいか挙手をお願いしましょうか、その前にご意見ありましたらお願いします。
鳴海委員	17 時 20 分発の利用者の中で、学生だとか大人の区分はあるのでしょうか。
事務局	学生と大人では区別はしていないんですけど、昨年度の直行便の利用では 17 時 50 分の便を利用していた方が朝の 3 分の 1 程度でした。今年の直行便の朝の利用が全体で 103 人ということでしたので、そのうち乗ったとしても 30 人くらいなのではないかなと予測しています。
事務局	私からも一つ。乗り込み調査を先ほどアンケート 1 か月間行つたと説明しましたが、その時に 17 時 20 分の便にもいくらか乗ったのですが、その時高校生はいませんでした。大人だけでした。
鳴海委員	当初そういう学生さんの利便性を考えて 16 時 20 分から 17 時 20 分に 1 時間ずらしたと思っていましたけども、その効果がほとんどないとなれば、一般のお客の方がただ減っただけと考えるので、戻した方がいいのかなというような感じがいたします。
田中委員	今のこととほとんど同じなんですけど、たとえば鉄道の連絡とかで 16 時 20 分よりちょっと遅くしてもいいのかなのか、17 時 20 分に取り組んだ人のところの部分での時間っていうのもちょっとわからないんですけど、結局 16 時 20 分にするべきか、たとえば 30 分、35 分とかでもなんとかなるかなのかということこの調査というのはどうなんでしょうか。乗り込む人っていうのはほとんど弘南鉄道を降りて行かれるんだと思うんですけど、その列車との絡みでの時間というのは、16 時 20 分がベストなところの時間で前は選定していたのでしょうか。
事務局	電車はですね、平賀駅に着くのが、16 時 13 分と 16 時 43 分があります。 平賀駅から学生が降りるのが前弘南鉄道の下山委員から前に聞いたときは、16 時 43 分の方が学生は多いという話でしたので、伸ばすとしても 16 時 50 分というのももしやるのであれば可能かと思います。ただ、弘南バスさんとの調整もありますので、そちらも出来ればの話ですけど。
下山委員	16 時、16 時 30 分、17 時といった列車の接続の関係あるんですけど、16 時 30 分というのは今までの子は多かったですけど、最近部活やってない人たちが増えてくると、また 16 時とかに乗ってきたりもします。今の傾向ですと、16 時の方が結構乗っているのかなという感じがします。 それから 17 時 20 分というと、仕事して 17 時に終わると家が遠い人は自家用で

	<p>駅に迎えに来る人がいたりします。また、相変わらず朝の方は送ってくる人も 30 台、40 台とかなり多くなっています。ほとんど冬と変わらないくらい送ってきている状態です。だから直行便の方もなかなか伸びてこないのかなという風に考えていますけど。状況としては今言ったように、16 時 20 分に戻した方がいいのかなというような感じがしています。</p>
<p>佐藤会長</p>	<p>直行便の利用者を考慮して利用が時刻を延ばしたけれど、その割に実績が伸びていないとなれば、16 時 20 分の以前のように最終便を変更した方がいいというようなご意見が多いようではございますけどいかがでしょうか。</p> <p>(異議なし)</p> <p>それでは、循環バス新屋・尾崎線 17 時 20 分の最終便を、前のように 16 時 20 分に戻すということで決定いたします。</p> <p>続きまして、案件 2 杉館・松崎線ならびに岩館・大坊線の祝日運休について事務局の方から説明をいただきたいと思っております。</p>
<p>事務局</p>	<p>では、案件 2 杉館・松崎線及び岩館・大坊線の祝日運休について説明いたします。先に、資料の 1 枚紙にある平川市循環バス運行系統図をご覧ください。</p> <p>まず、杉館・松崎線及び岩館・大坊線の路線について簡単に説明したいと思います。</p> <p>杉館・松崎線については、オレンジ色で書いてある路線で、平賀駅前から診療所を経由して、大光寺神社前、杉館、松崎温泉、苗生松を通過して、館田駅前で U ターンし、市営住宅前、大光寺、本町を通過して平賀駅前に戻ってくる路線です。</p> <p>岩館・大坊線は、緑色で書いてある路線で、平賀駅前から診療所を経由して柏木町、吹上、原田、岩館、大坊、小杉を通過して、館田駅前で U ターンし、石郷を通り、平賀駅前に戻ってくる路線です。</p> <p>杉館・松崎線及び岩館・大坊線については、弘前市街方面の西側の平野部に位置している路線であり、弘前市街にも近いことから、買い物や通院においても弘前市内を目的地とする人が多く、東側に位置する山手の新屋・尾崎線、唐竹・広船線に比べても利用者が少ないという状況にあります。この両便につきましては、平成 23 年 12 月 1 日より、利用の少なかった日曜を運休として運行しておりますが、前回の協議会において、利用が少ないと思われる祝日についても運休にしたかどうかとの意見もあり、祝日の運行状況について調査いたしました。</p> <p>会議資料の 6 ページをご覧ください。</p> <p>こちらに杉館・松崎線、岩館・大坊線の両便の平成 23 年度、24 年度、25 年度の途中までの祝日利用状況を載せてあります。</p> <p>上段の左側が平成 23 年度、右側が 24 年度、中段の左側が平成 25 年度の 5 月までの利用実績です。</p> <p>23 年度では祝日が 14 日あり、杉館・松崎線では 57 人が利用し、祝日一日平均の乗車数は 4.1 人となっています。平日も含めた 23 年度の日あたり平均利用者数が 8.5 人となっていますので、約半数以下となっています。</p> <p>岩館・大坊線では 120 人が利用し、祝日 1 日平均は 8.6 人となっており、平日も含めた 23 年度の日あたりの平均 15.1 人と比べると、杉館・松崎線よりは利用が</p>

多いものの、約半数となっています。

24年度も祝日が14日あり、杉館・松崎線では年間33人の利用があり、祝日1日平均は2.4人、平日も含めた24年度の平均利用が7.6人となっていますので、約3分の1の利用となっています。

岩館・大坊線では64人の利用があり、祝日平均は4.6人、24年度の平均利用は15人となっていますので、こちらも3分の1以下となっています。

25年度では4月は両便とも祝日の利用は0人で、25年度の5月は杉館・松崎線が4人、岩館・大坊線が8人となっており、前年及び前々年の同時期と比較しても減少傾向にあることがわかります。

下段には参考までに祝日運行にかかった費用を載せてあります。

平成23年度では杉館・松崎線が120,711円、岩館・大坊線が128,295円となり、合計で249,006円となっています。平成24年度では杉館・松崎線が127,423円、岩館・大坊線が141,698円となり、合計で269,121円となっています。仮に祝日を運休にしていた場合、年間約250,000円の節減となります。

次に資料の7ページをご覧ください。

先ほども循環バスのヒアリング調査については少し触れましたが、祝日運休について検討するにあたり、杉館・松崎線及び岩館・大坊線の利用者の方へ、祝日運休にする計画があるが、不便になる、困ることはあるかとの質問も実施しました。

杉館・松崎線では回答者16名のうち、困ると答えた人が6名。その理由は、祝日のイベント等に行けなくなる、乗っているときもあるので困るとの意見がありました。また、特に困らないと答えた人は10名で、その理由は、バスがあるだけで助かっている。休みは家の人がいるので大丈夫。特に困らないが、あればいいという意見もありました。

岩館・大坊線では回答者12名のうち、困ると答えた人が7名いて、その理由は、祝日も通勤に利用しているので困る、祝日は買い物に行くために利用している、免許を持っていないので子供と一緒に出掛ける時に困る、イベント等に行く楽しみが減る、などの意見がありました。

特に困らないと答えた人は5名で、その理由は、人があまり乗ってないのでしょうがない、祝日は利用しない、なくなってもいいが出来れば運行してほしいとの意見でした。

杉館・松崎線では主に病院目的での利用が多く、病院が休みである祝日は運休にしても特に差支えない印象ですが、岩館・大坊線では、休みの日に買い物やイベント時に利用するという人が多く、運休することで困るという声が多くありました。

次に8ページをご覧ください。

これは、平成23年度、24年度の杉館・松崎線の年間の運行実績です。時間別、月別に利用者数を記載してあり、上段の平成23年度の右側に記載のある、利用者の合計は2,955人の利用があり、かかった費用が3,324,443円。運賃収入が536,200円でしたので、市の負担額は2,788,243円となり、収支率は16.1%となっています。また、下段の24年度の利用者合計は、2,366人で、利用者が減少したこともあり、24年度の収支率は12.6%と低い数値となっております。

	<p>続いて9ページをご覧ください。</p> <p>こちらが、岩館・大坊線の平成23、24年度の運行実績です。</p> <p>上段の23年度では、右側に記載のある利用者合計は5,273人、収支率は25.6%、下段の24年度では、利用者合計が4,674人で、収支率は22.9%となっております。杉館・松崎線では、実績をみても利用率が非常に低くなっていますが、岩館・大坊線については、決して良い数値ではありませんが、他の新屋・尾崎線、唐竹・広船線と比べても特別悪いわけでもありません。</p> <p>これらの結果を踏まえて、杉館・松崎線及び岩館・大坊線の祝日運休について、どうするか協議していただきたいと思います。</p> <p>また、仮に運休にする場合の開始時期については、利用者への周知として7月か8月の広報紙等に掲載することを踏まえまして、早くても10月からになるものと考えています。</p> <p>以上です。</p>
佐藤会長	<p>ただいま説明がありました、杉館・松崎線と岩館・大坊線の23年度と24年度実績と利用者の生の声をそこに記してありますけど。まずそれでは杉館・松崎線の方から進めていきたいと思います。まあ両方でも結構ですけども。どうぞご意見をお願いします。</p>
大橋委員	<p>まず、両方に関する質問なんですけど、ヒアリング調査を実施されているのですが、それで期間が1か月近い長い期間で行われているのですが、それに対して回答者が16名、12名と異常に少ないように感じるんですけども。そもそも回答者っていうのは、実数になるんでしょうか、それとも延べ人数になるのか、そこがこのデータからは全然読めないんですけど。例えば複数回答した方が混ざってないとか、その辺は確認されているかどうかお聞きしたいというのが一点。</p> <p>それともう一つが、今日曜日がなくなっていて、祝日どうするかっていう話をされていますけど、平川市の場合の平日っていう扱いは月曜から土曜までが平日なのか、何が言いたいのかと言えば土曜日は一般的に普通の月曜から金曜と同じような活動をされているのかどうか、特に学生とかだと土曜日は学校が休みになって大分変わると思いますし、役所も休みになっていたり、病院だと半日空いているとかそういう違いがあると思いますけど。祝日だけを対象にするということがどういった意図で考えられているのか少し教えて下さい。</p>
事務局	<p>まず、最初のヒアリング調査の実施期間で回答数が少ないのではないかという質問でしたけれど、この乗車の便は、新屋・尾崎線等全部で4路線調査しまして、各路線の時間帯ごとに3~4回ずつ乗車して、平日も3回、土日も1回と均等に乗るようにしました。ただ杉館・松崎線や岩館・大坊線は乗っている方がほぼ重複して同じ人が乗っていましたので、同じ人には聞かないように心掛けて回答していただいた方がその数です。その中でも拒否していた方も何名かいらっしゃいました。</p>
大橋委員	<p>拒否された方は何割くらいなんですか。</p>
事務局	<p>数少ないですけども。</p>

事務局	杉館・松崎線ですと、1か月で乗った便数は12便あります。12便に乗って40人おりました。その中で回答をいただいた方が16人です。前に聞いたのに分からないでもう一度アンケートをお願いしますと言った時に、こないだ答えましたと言われたり、後はあまり人数が多くないので、顔を見たことがあって、この前聞いたなと思ってこちらから聞かない人もいて、そういう感じで16人からの回答となっています。
大橋委員	ほぼ重複はないと考えていいですね。
事務局	いいと思います。
事務局	それから2つ目ですけど、平日というのは月曜から金曜までのことを我々は想定してしまっていて、土曜日にも休みにすればどうかという考え方もあるのですが、日曜日にも運休にして土日もどっちも休みになるとなれば乗っている方も不便に感じるというのも考えて、土曜の方はまだ残している状況です。祝日に関しては年に15日程度しかありませんので、こちらの方から徐々に減らしては行ってはどうかという考えで今のところでは祝日の方から手を付けているような状況です。
櫻庭委員	日曜日やめると考えた時に、祝日は最初から考えなかったんですか。今の祝日というのは日曜日とセットで休みを考えるのが一般的なんだけど。
事務局	その時は特に考えていなかったです。
大橋委員	あとおそらくアンケート調査をする時、日祝休みに抵抗が大きいみたいですけど、普通便数がある程度あるところだと、この便のこの時間帯については土日や祝日が休みだけど、他は毎日土日にかかわらず動いているとかというのが対して、ここだとある路線が突然日曜とか祝日が全くなくなってしまって、間引くとかといった中間みたいなのがなくて、あるかないかみたいなそういう状況なので少し極端な回答になっているのかなというような感じもします。 その日運行するか、やめるかという方が適切だと考えられたんですかね。
事務局	3便しかないのです。
佐藤会長	ただいま杉館・松崎線と、岩館・大坊線の両方を考えながら共通点をお話になっていますけど。いかがでしょうか。事務局の方としてもう一度何か案がありましたら出してもらいたいと思います。
事務局	事務局の案としては、先ほども説明したとおり杉館・松崎線は利用の実績が悪く、ヒアリング結果を見ても病院の利用がほとんどでしたので、祝日運休にしても差支えないのではないかなど。岩館・大坊線では収支率等を見てもそこまで悪い状況ではないと思われますし、ヒアリングの回答者数は少ないですけれども、数少ないいつも利用している方の答えを見ますと祝日に買い物やイベントで使っているという人が多くいらっしゃいましたので、現段階では杉館・松崎線だけ運休にして、岩館・大坊線については少し様子を見てから、もっと利用者が減るようであればその時に再度協議してもいいのではないかと考えております。

佐藤会長	<p>ありがとうございました。人数や利用者の声からいって、杉館・松崎線では祝日を取りやめにしてはどうかと。岩館・大坊線では利用者が多いわけではないけど、乗車実績や利用者の声からいくと、もう少し様子を見てみましょうというような案のようですけど、これに対して委員の意見をお伺いしてみたいと思います。</p>
櫻庭委員	<p>一つ聞いていいですか。9 ページ見ますと、岩館・大坊線の市の負担金というものがあって、その前のページの杉館・松崎線も同じくらいの額なんですよ。</p> <p>だから市の事務局とか市の考え方で、いくらくらいだったらさせるのかな。同じくらいですよ、負担額が。これが杉館・松崎線が 100 万くらいで岩館・大坊線が 300 万とかであれば変わるんだろうけど、あんまり差がないですよ。その辺はどうなんでしょう。それでそれ位かかっているから、今回一つやめて、来年また一つやめるとかなのかな。</p>
事務局	<p>杉館・松崎線では距離数が 14.4 キロで、岩館・大坊線は 16.6 キロとなっていますので、2.2 キロほど違います。費用を計算するにあたってキロ単価に距離数をかけていますので、2 キロの差で岩館・大坊線の方が多くなっているという状況です。市の負担がどれくらいまでならという話でしたけど、そこは非常に難しい問題です。</p>
櫻庭委員	<p>一番はそこなんだよね。負担金が多くなるから我慢してもらうのか、それとも皆に公平にサービスするからその分は負担しますよと考えるのか、その二つなんですよね。市の負担金が苦しいから皆さん協力して下さいというなら、この際だから二つ一緒にやめてもいいと思うんですよ。自家用車や、乗合あるでしょうし。</p> <p>なんか話聞いていると負担金がどこの自治体もそうなんだろうけど、ないから我慢させますよとするのか、考え方を改めて、もっともって皆にサービスするからいっぱい乗ってくださいとするのかどちらかだと思うんですけど、今の話だけ聞いていると負担金がないので、あたりが強いほうだけ今は残しますというような考えだと先細りなので、二つ一緒にやめてしまってもいいと思うんですよ。片方助けて片方やるというのでなくて、こういう考えだからパッとやめる方がいい。日曜やめるといったときになんで祝日残したかって、なんか変だなと思って。</p>
事務局	<p>一ついいですか、すみません。</p> <p>やっぱり交通弱者を救済しなければならぬというのが私どものところでして、今委員が言われた内容もないわけではないんですけど、やはり収支率というところで基準が 25%前後というところも考えていました。あと岩館・大坊線もという話の内容もあったんですけど、どうしても杉館・松崎線は商圈が弘前の部分が結構あるもので、利用率が少なくなっているのかなという状況もありました。</p> <p>それで、この数字でいけば市の負担が大きいからという理由だけでこちらはなかなか判断が難しいので、やはり委員の皆さんで協議していただければと思ひまして。負担が大きいからというのは理由付けにならないわけではないんですけど、そこだけでは交通弱者を救済するという部分ではこちらでは想定していないという風な状況になっておりますのでよろしくお願ひいたします。</p>
鳴海委員	<p>7 ページのヒアリングの意見を見ますと、杉館・松崎線ですと困ると答えた人が 6 名で、困らない方が 10 名なんですけど、その中でバスがあるだけで助かっている</p>

	と回答されている方を見ますと、忍びないといえますか。決してその困らないのではなくて、困るんだけど自分としては病院に行かせてもらっているのだから仕方ないという消極的な困らないなんですよ。こういうのを見ますと年間 25 万というお話ありましたけど、私も前同じ立場で財政の方でやっていましたけど、もしやるのであれば先ほど櫻庭委員も申されたとおり、両方一緒にやるべきではないかなと思います。やらないのであれば一緒にやらないと。
佐藤会長	<p>だいぶ意見が固まってきたようですけど、もう一回整理しますと、杉館・松崎線は運休にし、岩館・大坊線はもう少し継続してみてもどうかという意見と、それから人数、経費にかかわらず、廃止するのであれば両方廃止、継続するのであれば両方継続というようなご意見かと思えます。</p> <p>では、岩館・大坊線の方はもう少し様子を見て継続をした方がいいという方ちょっと挙手願います。(一人挙手)</p>
古川委員	もう少し様子を見た方がいいと思います。
事務局	杉館・松崎線の方を重ねて意見を伺います。杉館・松崎線はいかがでしょう。
田中委員	二つのどちらかで選ぶのではないのでしょうか。まだ意見というだけですか。
佐藤会長	<p>岩館・大坊線の方は大方継続して、現状の様子を見ると。ただ、杉館・松崎線は実績からいって事務局の原案どおり取りやめるかということでございます。</p> <p>進行が不慣れで申し訳ありません。岩館・大坊線の方は祝日運休を現状どおり様子を見ておきましょうということが大方決めましたので、杉館・松崎線の方をどうするかということです。</p>
大橋委員	一つだけ質問してもいいですか。今櫻庭委員と鳴海委員からの話だと路線で市の負担金と同じだからという話がありましたけど、杉館・松崎線の沿線の人口と岩館・大坊線の沿線の人口というのは同じくらいなのでしょう。考え方として利用者一人あたりどれくらい負担するかっていう話もあるでしょうし、地域住民一人あたりどれくらい負担するかっていう話もあると思うんですね。もし人口が同じで路線での金額も同じだと、住民一人あたりは同じというような見方もあると思いますし、一方で目的地とかも違いますから今の路線だと使わないからって利用者一人あたりの負担額でいうとちょっと違いますねって話と、たぶんそこを今決めないといけないと思うんですけど。
事務局	確定的な数字は今言えませんが、杉館・松崎線の方が人口的には多いはずですよ。
大橋委員	そうすると、人口は多いけど乗らないということですね。
事務局	そうですね、やっぱり商圈がどうしても弘前に流れる部分が多いので、その辺が大きいのかなと思います。
大橋委員	杉館・松崎線のバスがあるだけで助かっているということをどういう風に評価するかで私の中で考え方変わるのかなと思ったんですけど。
福地委員	杉館・松崎線と岩館・大坊線の日曜運休については同時期にやったわけですよ。今回やろうとしていることは祝日やめようかとのことなので、私としては地域差を

	<p>なくして同じように運休にしたらどうかと思います。運休しないのであれば両方という風に偏った地域差をなくした方がいいと思います。</p> <p>アンケートによると皆無くなれば不便ですので、皆困るとというのが本音ですので、こういうアンケートの結果だけでなく、アンケートはアンケートですけど。私としてはやっぱり両方運休にするかしないかどちらかで決めた方がいいと思います。</p>
佐藤会長	<p>ありがとうございました。</p> <p>では、両方とも祝日運休を現状のままとするということではよろしいんですか。</p>
田中委員	<p>やるとすれば3つの選択肢があると思うんですよ。</p> <p>まず、現状どおり祝日をやるというのと、両方廃止、杉館・松崎線だけをやめると3つの選択肢があると思いますので、その選択でやっていただければ非常にありがたいと思います。</p>
佐藤会長	<p>今案として3つの案があるということを委員からご指摘されました。</p> <p>では、事務局の方の案の杉館・松崎線は現状で廃止して、岩館・大坊線はもう少し様子を見た方がいいと思う方举手願います。(1人举手)</p> <p>次にそうすると、祝日を両方とも現状維持で運行する方がいいという方举手願います。(6人举手)</p> <p>両方とも祝日については運休した方がいいという方举手願います。(5人举手)</p>
田中委員	<p>一つちょっと意見いいですか。理由だてがちょっとわからないんですよ。運休する理由と、継続する理由っていうのがわからなくて。たとえば市の方は負担が多いからというわけではないと、では何のためにアンケートとって出てきたのかなど。要は負担を軽減したいというのが基本にあるんだと思うんですけど、それならそれで言うていただければ、それなりの反応するんですけど、そうでもないとなってくると非常に手を挙げづらいとか。手を挙げるための資料が少なすぎるというか、ただ判断だけになってしまうので、私のいる立場上基本的にはどうしても廃止せざるを得なければ、廃止せざるを得ないと手を挙げられるのですが、ただ漠然とやるかやらないかとなれば、やっぱりうちらは出来る限りは公共交通を守らなくてはならないという立場からいけばやっぱり続けた方がいいという風になってしまいます。この会議の中での資料の提出がもうちょっと理由があって、こういうことでもっとこれを減らしたい、基準的に例えば1便あたり何人を切ったので、市としてはこのくらいを最低限保ちたいとかそういうのが明確にあれば、これが減ってきているので弘南バスに負担をかけるのも大変だということでカットしたいとか続けたいとかいう風な提案があると非常に手を挙げやすいです。</p>
櫻庭委員	<p>次第を見ると杉館・松崎線及び岩館・大坊線の祝日運休についてとなっている。これを見た感じだと、2路線止めたいからこういう案件で提案したのではないのでしょうか。一つでいいのであれば、最初から一つで良かったと思います。</p>
佐藤委員	<p>私はお年寄りの方とよく関わっているので、本当はやめてほしくはないですけど、やっぱり杉館・松崎線でも日曜日休みだからって言えば、いろんな方法で出て来ているので、祝日が休みでもまたそれなりに出て来るんでないかなど。</p> <p>財政が厳しいのであれば、あまり乗らないのは恥ずかしがっても意味ないかなど。</p>

	私がそういったいえば私がお年寄りから言われて困るんだけども。
櫻庭委員	平川市の財政が厳しいから協力するというのであれば、我々は協力するんですよ。それを個人のお年寄りのためを考えてとなればじゃあやめないでとなるし。どっちかなんですよ。
事務局	正直言って費用対効果というのはどうしても市としては否定できませんので。ただそこだけに執着してしまうと非常にやりにくいというか。正直そこは検討の中に入っていましたので、こういう次第になった状況は事実です。
古川委員	私は議員の立場でいうと、地域住民のサービス弱者の味方ですから、やめたくないですけど、財政のことやアンケートを見ますと、今は継続してもいずれこれは両方やめないといけない結果になると思うんですよ。その時は私たちにやめるかやめないかでそうして決をとっていただきたい。どちらかをやめるとなれば差別化になるんですよ。私も杉館の方は私の地域ですので、言いにくいですが。次の時までには継続して少し様子見て、結果を私たちにもう一度教えてその時にまた決をとって下さいよ。
鳴海委員	一年様子見ればいいですよ。岩館・大坊線もダメになるようであれば両方やめればいいですし。
事務局長	そうすれば今話を集約すれば、こちらの提案の仕方も中途半端だったものから、皆さんに困惑させたと思います。もう少し資料のデータ取りもやってみて、そのうえで再度来年でもその辺のところをご協議いただければと思いますので、今回はこのまま継続するという事で様子をみたいと思いますのでよろしくお願いたします。
佐藤会長	そうすれば双方とも祝日の運休については、現状維持ということで次回の時にもう少し説得する資料を提示して、そこで決定したいと思います。ちょっと時間が長くなりましたけど、案件の3に入りたいと思います。
事務局	次に案件3 その他 循環バス乗り込みヒアリング調査の結果についてと、他市町村の公共交通の取り組みについて報告いたします。 まず資料の別冊の平成25年度平川市循環バス利用実態調査報告書をご覧ください。 この調査は、平川市循環バスの現在の利用実態を調査し、今後も引き続き市民の足として循環バスを維持していただくための方策を検討する資料とするため実施しました。調査期間は、平成25年4月22日から5月21日までの間で実施し、乗車便数は全体で69便、うち平日が56便、土日祝が13便乗車しました。 調査期間中の乗車人数は348人いまして、そのうちアンケート等の有効回答数は102名分となっております。 調査項目としては、①性別、年齢、②バスの利用目的、③利用状況・頻度、④運行本数について、⑤運行時間について、それから杉館・松崎線及び岩館・大坊線では、祝日運休についての質問等も行っております。 全体の調査結果としては、性別では、女性が約9割、男性が1割でした。年齢別では、70～80代の利用が過半数を占めています。利用目的は、買い物及び病院が約40%ずつの割合となっており、残りが通勤、遊びや、その他という風になっていま

す。利用頻度では、週 1~2 回や月 1~3 回が主に多く回答されています。運行本数では、ちょうどいいという方が約 6 割、少ないが約 4 割となっています。

次のページには利用者からの意見等を載せてあります。

要望的なものでは、反対回りの便があればいいという意見や、新屋・尾崎線・唐竹・広船線では午後 1 番の便を逃すと、夕方まで長時間バスを待つことになるので解消して欲しいなどの意見、料金が高くてもいいから本数を増やしてほしいとの意見等がありました。また、苦情的なものでは、毎回調査しているが改善が見られない、日曜運休になり楽しみが減ったなどがありました。その他の意見では、バスがあるだけでありがたいという意見や、バスの回数券の購入場所がわかりにくいなどがありました。

3 ページからは路線ごとに同様の集計結果をまとめており、停留所ごとの乗降者数等も記載してありますので、後で各自見ていただければと思います。

また、調査結果のほかに、窓口や電話でもバスに対する要望やご意見なども数件ありましたことをご報告いたします。

以上簡単ではありますが、循環バスの乗り込みヒアリング調査結果の報告とします。

次に、その他の 2 点目である、周辺市町村の公共交通の取り組みについてもいくつか調査しましたので簡単に報告いたします。別冊の資料をご覧ください。

まず、弘前市では交通空白化地帯である沢田地区から五所局前バス停までの区間をデマンド型の乗合タクシーとして平成 24 年 3~5 月までの間実証運行しています。

乗降場所は申し込みした自宅から最終点である五所局前のバス停までで、途中下車は出来ないとのこと。運行本数は沢田地区発が 1 日 4 便、五所局前発 1 日 5 便で、車両はジャンボタクシー 1 台を使用しています。乗車料金は、沢田地区から五所局前までの 8 k m 区間が 500 円、大助・山田地区から五所局前までの 5 k m 区間を 300 円で実施しています。

実証運行は 3 か月間実施しましたが、利用が 3~4 人程度しかなく、想定より著しく少なかったことから、5 月いっぱい運行を一旦休止しているそうで、現在相馬地区全体の公共交通と合わせて再検討中しているとのこと。この運行にかかった弘前市の負担額は、月に約 65 万円だとのこと。資料については、次のページ以降に添付してありますので、参考までに見ていただければと思います。

次に黒石市では、コミュニティバスぷらっと号を運行しています。

西部コース、中部・東コースでは毎日 1 日 9 便、長坂コースでは平日 1 日 4 便、日・祝は 3 便、北コースは毎日 1 日 3 便、ちとせ・南コースは毎日 1 日 4 便で計 5 コースの運行をしています。乗車料金は、すべて 100 円としています。利用者数は全体で約 4 万 5 千人となっているそうです。これらにかかる黒石市の負担額は、年間 1,500 万から 1,600 万だとのこと。

次に大鰐町ではデマンドバス・タクシー スネカラバスを運行しております。

路線は高野新田線、島田線、平成 24 年 10 月からは駒の台線も運行し、合計で 3 路線運行しております。乗車料金は全路線 200 円となっており、車両はジャンボタクシーを各路線 1 台ずつ使用し、予備としてもう 1 台使用しています。

	<p>利用者数は高野新田線が 14,000 人前後、島田線、駒の台線では各 10,000 人前後の利用があるとのこと。藤崎町の負担額では 1 路線約 600 万前後の費用がかかっており、デマンド前と比較しても費用はあまり安くはなっておらず、むしろいくらか増えているとのことでした。</p> <p>続いて、藤崎町では町内巡回するコミュニティバスを運行しています。バスは町所有のもので、運行を業者へ委託しています。</p> <p>常盤線が 1 日 4 便、中野目線が 1 日 2 便運行し、平日のみの運行としています。乗車料金は無料で実施しており、利用者数は年間約 24,000 人で町負担額は約 430 万円となっているそうです。</p> <p>以上が周辺市町村の公共交通の取り組みとなっております。</p> <p>当市としましても、これらの取り組みを参考としながら、市民のニーズに合った公共交通のあり方を今後検討していければと思っております。</p> <p>また、弘前圏域における複数市町村間を跨る路線バスや鉄道などの、公共交通ネットワークの現状と課題の抽出等をまとめた、弘前圏域地域公共交通計画を今年の 3 月に弘前圏域にて策定しております。当市のホームページにも先日掲載いたしましたので、興味のある方はホームページをご覧になっていただければと思います。</p> <p>以上です。</p>
<p>佐藤会長</p>	<p>ありがとうございました。このことについて、ご質問等ありましたらお願いいたします。なければ、お帰りになってそれぞれもう一度資料をご覧になりながら、次回の時でもまたご質問があればお願いします。</p> <p>長時間に渡りましてそれぞれ我々が話し合った内容は、非常に地域住民の悩みの解消のためにどう取り組んでいけばいいのか、また大変難しい交通関係の現状とこれからのあり方について大変貴重な意見をお伺いすることが出来まして、本当にありがとうございました。長時間本当にお疲れ様でした。</p> <p>司会が右往左往しましたが、貴重なご意見でどうやらまとまったようですので、事務局の方でよろしく願いしたいと思います。</p> <p>なお、次回の協議会については改めて事務局の方からご連絡がありますのでよろしく願いいたします。どうも今日はお疲れさまでした。</p>

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