

令和元年度 青森市自動車運送事業運営審議会 会議概要

【日 時】令和元年10月30日（水）9：30～10：40

【場 所】市役所議会棟第2委員会室

【出席者】井上隆委員、大櫛寛之委員、葛西房子委員、千葉敏彦委員、藤原浩平委員、柳谷章二委員、竹内慎司委員、奈良浩明委員

【欠席者】神山昌則委員、竹山美虎委員

【事務局】中川公営企業管理者、赤坂部長、工藤次長、今課長、菅原主幹

【会議次第】

1 委嘱状交付式

- (1) 委嘱状交付
- (2) 市長挨拶

2 組織会

- (1) 委員紹介
- (2) 会長選出 ⇒ 互選により井上隆委員を選出
副会長選出 ⇒ 会長指名により柳谷章二委員を選出

3 諮問

4 会議

- (1) 「経営戦略」について
- (2) これまでの経営改善等の取組について
- (3) 経営状況について

会議概要

(1) 「経営戦略」について

資料に基づき事務局より説明。経営戦略の検討体制として、運営審議会の中に具体的・専門的な検討を行うためのワーキンググループ（WG）を設置し、その検討内容を運営審議会で審議する。なお、WGでは検討過程の不確定な情報を多く扱うため非公開で行うこととする事務局案を提案し了承。

《質疑応答等なし》

(2) これまでの経営改善等の取組について

資料に基づき事務局より説明

《質疑応答等》

○委員

昭和 42 年から経営改善に取り組んだことは早いことと思う。全国的には公営バスは増えている時期。大都市よりも地方都市の方がモーターゼーションの速度が早かったことから、バス利用者の減少速度が早かった。このことから経営改善に取り組んだ流れかと思う。

○委員

私は委員を長く務めており、過去の考え方から脱皮しなければならないと意見してきた。

- ・数年前に交通部で学歴詐称があった。中卒者が運転手をやるのが問題だとのこと。それは今の時代で通じない。どのような者が運転手に適するのかが検討すべきと、当時、意見した。
- ・女性運転手を採用すべきと提案した。
- ・こうした私の意見や提案がどのように取り扱われたのか示していただきたい。

○事務局

- ・学歴詐称については、あまり制限を設けず、広く人を集めた方が良いという趣旨と思うが、現在、正職員の退職者不補充を継続しているところ。嘱託職員の採用については、制限を設けず、採用しているところ。
- ・女性運転士は現在 2 名従事しているところ。
- ・チャレンジプラン 2017 策定にあたり、前回の運営審議会で委員の意見を反映して、実のある計画としたところ。今回の審議会においても同様に進めて参りたい。

○委員

冬ダイヤの導入について、過去にも冬ダイヤを導入していたが通年ダイヤに切り替えたと認識している。過去の冬ダイヤの導入及び廃止、並びに今年度からの導入について、経過及び理由等を説明いただきたい。

○事務局

過去の冬ダイヤは、夏ダイヤを基本として、それに冬の便を追加するものであった。今年度からの冬ダイヤは、夏と冬で利用状況や所要時間が変わることなどの実情をとらえて、ダイヤをトータル的に再編するもの。

○委員

「路線名・系統名の見直し、記号化（ナンバリング）」の内容を説明いただきたい。

○事務局

現行も数便実施しているが、記号（ルート）、数字（行き先）を用いることで、行き先名称を知らない市外の方や本市に住み始めた方にも分かりやすく案内できるもの。

(3) 経営状況について

資料に基づき事務局より説明。

《質疑応答等》

○委員

- ・輸送人員と乗車料収入の推移をみると、平成 26 年度からは横並びで利用者ニーズがあるということで、市営バスの役割は重要だと再認識したところ。
- ・民営で可能な事業者がないというか、そういう経済的脆弱性のようなものが地区によってあるもの。
- ・全国の公営バスは民営化が進み、現在十数団体と聞いているが、青森市もその一つということか。

○事務局

公営バスは、全国 18、東北では、青森市、八戸市、仙台市である。以前は、公営バスも多かったが、公営バスとしっかりとした民営バスが、一緒に公共交通を担っていた地域は、例えば、秋田市などになるが、公営バスが廃止していくということが全国的な流れか。

○委員

- ・私自身バスを多く利用している。一般論として、利用者側には不満があるもの。運営側としては大変なこともあるもの。限られた中で、選択と集中による運営が必要。多様なことを勘案して淘汰していくことになると思うが、ワーキンググループ (WG) に私も入ることになるが、大変なことだと認識している。
- ・ノンステップバスの導入は高齢者等にとっては乗りやすいので良いことだが、前の座席が荷物置場になるなど座席数が減ってしまう。乗車時の利便性をとるのか、車内空間の快適さをとるのかなど、そういうことがあると思う。
- ・冬に国道に除雪が入ると、置き雪でバス停から乗れなくなる。バス待合所の整備等ハード面は充実しているようだが、そうした乗車困難な事態に対応するソフト面の工夫等が必要と思う。
- ・以上、声なき声を代弁して申し上げたことだが、WG で色々と意見を出して参りたい。

○委員

現在、公営バスが全国 18、東北 3 のみということだが、民間に路線を一部移管、あるいは全体を民営に移管している。民営化して成功している事例があるはず。そういうところを勉強してから、議論するべきではないか。成功事例から学んでいかないと、WG で議論しても、その中でアイデアが出ると思えない。成功事例から学ぶということを取り入れて WG を進めることを提案する。

○委員

30～40年の間、ピーク時に60程度あった公営バスが近年では20弱になっている。公営バスが減る背景は、都市や時期によって色々であるもの。同じ公営交通が競合してバス事業をやめていく、具体的には、札幌市、仙台市、京都市などがあり、公営地下鉄事業を展開することにより、ドル箱路線が地下鉄に利用客がシフトしていきバス事業を廃止するという例もある。また、東京都のように民営バスの路線網の敷き方が非常にうまく、民営と競合しながら、当該路線の公営バスを廃止するような形もある。青森の場合、公営交通同士の競合があまりなく、少しだけだが、最近はやい森鉄道と部分的にエリア的に競合するようになった程度。民営バスとの競合も少ししかないが、その民営バスに路線を移管することは、選択肢さえ出てこないもの。これから先も難しいだろうと思っている。

○委員

商工会議所会員で函館市へ視察に行った。函館バスは黒字とのこと。函館市と何の事情が違うのか分からないが、私は分からないで済ませず、きちんと同規模でやっている函館市や岩手県北バスなど、黒字にしているという事実を、もっと突っ込んで聞いて、見ていくという姿勢が大事と認識している。経営とは、その中身に魂を込めて調べる姿勢が必要であり、一般論のみで片付けるのではなく、函館バス等を徹底して調べる、成功事例を調べる、学ぶ姿勢で臨んでいただきたい。