

一関市議会 総務常任委員会 記録

会議年月日	令和5年8月7日(月)			
会議時間	開会	午前11時00分	閉会	午後0時01分
場 所	第1委員会室			
出席委員	委員長 沼倉 憲二		副委員長 佐藤 幸淑	
	委員 小岩 寿一	委員 千葉 栄生		
	委員 佐々木 久助		委員 武田 ユキ子	
遅刻	遅刻 なし			
早退	早退 なし			
欠席委員	欠席 佐藤 浩 委員 千葉 幸男 委員			
事務局職員	石川主査			
出席説明員	まちづくり推進部長、まちづくり推進課長 ほか1名			
本日の会議に付した事件	所管事務調査 ・岩手県交通からの路線廃止届申出に係る今後の対応について			
議事の経過	別紙のとおり			

総務常任委員会記録

令和5年8月7日

(午前11時00分 開会)

委員長 : 大変御苦勞さまでございます。

ただいまの出席委員は6名であります。

定足数に達しておりますので、これより本日の委員会を開会します。

佐藤浩委員、千葉幸男委員より欠席の旨、届出がありました。

それでは、録画、録音、写真撮影を許可しておりますので御了承願います。

本日の案件は御案内のとおりであります。

本日の委員会には、説明員としてまちづくり推進部長の出席を求めました。

これより、所管事務調査を行います。

それでは、岩手県交通株式会社からの路線廃止申出に係る今後の対応についてを議題といたします。

当局の説明を求めます。

小野寺まちづくり推進部長。

まちづくり推進部長 : おはようございます。

本日は、岩手県交通株式会社からの路線廃止の申出に係る今後の対応について説明の時間をいただきまして、ありがとうございます。

岩手県交通株式会社が運行しております一ノ関駅から摺沢駅前までを区間とします、げいび溪線、それから、ここ竹山町から花泉の涌津下町までを運行区間とする一関花泉線につきまして、令和5年9月30日をもって全区間を廃止するというのを、昨年度、令和4年度末に申出を受けたところであります。

現在、その対応について内部それから外部と調整などを行っているところでありますが、げいび溪線については、本年10月1日から東磐交通株式会社が運行することで進めております。

また、一関花泉線については、令和6年3月31日まで6か月間延長して、岩手県交通株式会社に運行を維持していただき、令和6年4月1日から市営バスとして路線を引き継いで運行することを想定し、現在協議を進めているところであります。

詳細について担当課長から説明をさせていただきますのでよろしく願いいたします。

委員長 : 後藤まちづくり推進課長。

まちづくり推進課長 : それでは詳細につきましては、私から資料に沿って説明をさせていただきますと思います。

本日の資料につきましては、3ページのものでございますけれども、まず1ページ目の岩手県交通株式会社からの路線廃止申出に係る今後の対応についてというところでございます。

まず、1でございますが、今、まちづくり推進部長からお話がありましたように岩手県交通株式会社からの申出の内容でございます。

内容といたしましては、げいび溪線、それから一関花泉線、この二つの路線を令和5年9月30日をもって全区間廃止するという申入れがございました。

路線廃止の理由でございますけれども、利用者の減少、それから運転士不足、それに伴いまして経営状況が悪化しているというようなことから、今後も収支改善の見通しが立たない路線ということで、この二つの路線を廃止するというようなこととございました。

2の路線の状況でございます。

まず、げいび溪線でございますが、経路は一ノ関駅前から磐井・南光病院を經由いたしまして、その後千歳橋を渡りまして相川、それから、げいび溪前を通過いたしまして摺沢駅前までの路線となっております。

現在の便数は、平日、往路・復路5便、それから、土日祝日につきましては、往路・復路ともに4便となっております。

輸送人員の状況ですけれども、令和元年度につきましては3万7,000人ほどでしたが、令和4年度につきましては1万8,000人というようなことになってございます。

また、一関花泉線でございますが、竹山町を出発いたしまして一ノ関駅前を經由し、国道342号に沿って花泉町に入りまして、涌津下町までの区間となっております。

現在の便数は、平日のみの運行でございます。往路、復路ともに4便となっております。

こちらの輸送人員ですけれども、令和元年につきましては4万6,000人ほど、それが令和4年度につきましては1万2,000人ほどということで、新型コロナウイルス感染症の影響ですとか、あるいは減便そのものをしておりますので、輸送人員が半数以下というような状況となっております。

それから、3番でございますが、げいび溪線についてということで今後の対応等について記載してございます。

令和5年9月30日の路線廃止後の代替運行についてでございますが、東磐交通株式会社が新規に路線を設置して、10月1日から引き続き運行を行う予定としてございます。

路線名につきましては、げいび溪線ということで引き続き同じ路線名となります。

それから運行区域、バスの停留所につきましては、現在、岩手県交通株式会社で運行しているげいび溪線と同じ経路、同じ乗降場所というようになります。

運行時刻と運賃につきましては、別紙1ということで3ページ目の資料を御覧いただきたいと思っております。

別紙1には、げいび溪線の10月1日以降の時刻表を上の方に記載してございます。

現行につきましては、平日は往路・復路合わせてともに5便としてございますが、現行に比べて利用者の少ない日中の運行を減便いたしまして、平日・祝日ともに往復3便で運行するというところで伺っております。

それから、資料の下のほうにげいび溪線の運賃表を記載してございます。

運賃につきましては、この表のとおりでございますけれども、初乗りの地域は300円

ということで、その後、地域を越えるごとにプラス200円ということで、一関地域で地域内を乗られる方は300円、それから一関地域を越えて東山地域まで行く方につきましてはプラス200円の500円、さらに一関地域から大東地域まで行かれる方につきましては、500円から200円加算して700円というような運賃体系となっております。

それでは、資料の1ページに戻っていただきまして3(2)でございます。

路線廃止に係る周知についてでございます。

げいび溪線が9月30日に廃止され、10月1日からは東磐交通株式会社が運行することにつきまして、市広報8月号、こちらのほうはもう7月25日に発行されておりますので、既に皆さんに届いているかと思えますけれども、こちらのほうに路線廃止について掲載をしているところでございます。

また、路線の沿線地区であります一関地域の狐禅寺地区、舞川地区、それから東山地域、大東地域におきましては、路線の廃止と代替運行に関する周知文書をそれぞれ8月下旬から班回覧をお願いする予定としてございます。

また、岩手県交通株式会社におきまして、運転手から直接バス利用者に対して、乗車中に路線廃止と代替運行について周知をしていただくということで調整を進めているところでございます。

加えまして代替交通の時刻表を岩手県交通株式会社のバス車内に掲示して周知することということで予定してございます。

続きまして、2ページを御覧いただきたいと思えます。

一関花泉線についてでございます。

こちらの路線につきましては、岩手県交通株式会社では、令和4年10月から令和6年3月までの赤字補填分を条件といたしまして、令和5年9月末で路線を廃止せず、令和6年3月まで継続して運行することができるというようなことで申出をいただいております。

市といたしましては、一定の利用がある状況での突然の路線廃止につきましては利用者に混乱が生じること。

それから、代替運行するとしても、その検討や準備等に時間を要することから、令和5年9月末での廃止ではなく、令和6年3月まで路線を維持するため、赤字補填の想定額を補助金として、補正予算として計上させていただきたいと考えているところでございます。

代替運行につきましては、令和6年3月までは岩手県交通株式会社で引き続き運行していただきまして、その後の4月以降となりますけれども、令和6年4月1日からは市営バスとして同路線を運行していきたいということで進めているところでございます。

路線廃止に係る周知につきましては、先日、地元新聞にも掲載されたところでございますけれども、花泉地域で8月4日から公共交通等に関する住民説明会、懇談会を開催しておりまして、その説明会、懇談会の中で、路線廃止についても併せて説明をしているところでございます。

また、関係する地域といたしまして、一関地域の真柴地区につきましては、8月9日に開催する同懇談会において路線廃止について説明をする予定としております。

現時点では、その路線を廃止して市営バスとして4月1日以降も運行していくという

ところまでしか御説明できない状況でございますが、運行時刻などの代替運行の詳細につきましては、令和6年2月以降に順次懇談会等を通して説明を行った地域等に説明を周知していきたいというように考えてございます。

説明については以上でございます。

委員長：ありがとうございました。

それでは当局の説明が終わりましたので、これより質疑を行います。

千葉栄生委員。

千葉（栄）委員：お疲れさまです。

私から3点ほどお伺いいたします。

まずは、この2路線の対応が違っているという経過というか、理由を教えてくださいたいのと、げいび溪線は懇談会を行わないのはなぜかということの一つ聞きたいと思えます。

最後に、東磐交通株式会社のげいび溪線の時刻表が出ているわけですけれども、このJR大船渡線との時間帯の兼ね合いも検討に入れてあるのか、検討したのかというところをお聞かせください。

委員長：後藤まちづくり推進課長。

まちづくり推進課長：それでは、1つ目の二つの路線で対応が異なる理由でございますけれども、まず、路線廃止の時期につきましては、二つの路線とも同じ時期というようなことで申出を受けたところでございますが、げいび溪線につきましては、東磐交通株式会社のほうに、そういう路線廃止後の対応について御相談、協議していく中で、対応できるというようなお話をいただきましたことから、そちらのほうの対応に絞って調整をすぐに進めて、地元の方、利用者の方に不便がかからないような形で進めていくというようなことで対応しているところでございます。

一方、一関花泉線につきましては、なかなかそういった事業者がすぐ対応できるというような状況でもございませんでしたし、市といたしましても、すぐに市営バスとしての対応も準備等がございますので難しいというようなことで、今年度末までは運行を継続していただくように岩手県交通株式会社とも調整をさせていただいたところでございます。

それから、2つ目につきましては、懇談会を行わない理由でございますが、住民の方等への説明につきましては、げいび溪線につきましては、それぞれの東山地域、それから大東地域の行政区長の会議の中で一旦お話をさせていただいたところでございます。

そういった中で、懇談会の開催についても行政区長にお話しいたしましたところ、懇談会あるいは説明会を開催したとしても、なかなか利用者の方が直接その場に来るということも難しいのではないかというようなお話をいただきまして、そういった中で、班回覧というような形でよろしいのではないかというような御意見を行政区長の会議の中で頂戴したところでございます。

そういったことから、げいび溪線につきましては、懇談会という形での説明ではなくて、班回覧での周知というようなことで対応させていただくことにしております。

続きまして、大船渡線との時刻表との兼ね合いの関係でございますが、こちらにつきましては、現時点では、基本的には現在運行しているげいび溪線を東磐交通株式会社のほうで引き継いでいただくというような考え方を基本的に進めて行っておりまして、大船渡線との時間的な調整の部分までは、すぐ東磐交通株式会社のほうでも、運輸支局等への手続の関係でそこまでの検討は難しいというようなことでしたので、現状としては大船渡線との時刻の兼ね合い、調整というものは行っておりません。

今後、利用者の状況等を見ながら、運行経路であったり時刻表であったりというものの見直しは出てくるのかというように考えております。

以上でございます。

委員長：佐々木委員。

佐々木委員：1 ページ目の現在の便数、げいび溪線が5往復、一関花泉線4往復というようにございますが、令和元年利用者、新型コロナウイルス感染症前、それぞれげいび溪線3万7,000人、一関花泉線4万6,000人という、この令和元年の便数は現在の便数と同じだったのでしょうか、それとも多かったのでしょうか。

委員長：後藤まちづくり推進課長。

まちづくり推進課長：令和元年度時点での便数については手元にすぐ資料はございませんが、令和4年に減便が行われたわけですし、令和4年に減便されたときに現在のげいび溪線であれば平日5往復、それから、一関花泉線については4往復となったわけですがけれども、それ以前につきましては、げいび溪線は平日7往復、土日祝日が6往復でございました。一関花泉線につきましては、平日が6往復、土日祝日が2往復というような状況でございます。

令和元年度もこの便数だったかどうかというのは定かではないのですが、令和3年あるいは令和2年の段階ではこの便数であったと、今お話ししたげいび溪線であれば、平日7往復、一関花泉線であれば平日6往復というようなことでございます。

委員長：佐々木委員。

佐々木委員：現在、新しい時刻表が出ておりますが、今お伺いしましたところ、令和4年より前は7往復、一関花泉線が6往復と。

それぞれげいび溪線には摺沢地域に県立大東高等学校、一関花泉線に県立花泉高等学校があるかと思うのですが、その通学の利用状況というのは、把握はされていたのでしょうかということと、今度の3便に変わっていくときの時間の発着を見ると、通学には利用ができないような状況を想定されますが、そういったところはどのように把握、判断されているのでしょうか。

委員長：後藤まちづくり推進課長。

まちづくり推進課長：時刻表の関係でございますけれども、本日お示しましたのは、あくまでもげいび溪線のみでございます、一関花泉線につきましては、令和6年4月からということで市営バスとして運行を想定してございまして、時刻表につきましては今後検討していくというようなこととなりますので、一関花泉線については、通学の状況等も含めて今後運行時刻については検討させていただきたいと思っております。

それから、げいび溪線につきましては、乗降調査等を行った中では、朝、通学で使われている方というのは基本的になかったと、乗降調査の範囲内では確認できなかったというような部分もございましたので、東磐交通株式会社のほうでも、そういったところも踏まえた中での運行時刻表というようなことと思っております。

以上でございます。

委員長：千葉栄生委員。

千葉（栄）委員：今、佐々木委員から話を聞いた中で、げいび溪線は減便になるわけですが、始発の時間は、最初の摺沢駅発のほうは8時発なわけですが、こっこの時間帯は最初と変わっていないという認識でいいのかと、通学に現在は使われていないという話でしたけれども、今後使われる可能性もあると私は思うのですけれども、そこら辺の調査も含めて行ったのかということももし分かるのであればお聞かせください。

委員長：後藤まちづくり推進課長。

まちづくり推進課長：げいび溪線の摺沢駅前発の運行時刻でございますが、10月1日からは8時というようなことでございますが、現在の運行時刻は始発が8時33分、その後10時33分というような状況でございます、30分少し早めたような状況となっております。

それから、今後通学で利用される可能性の部分についてでございますが、こちらにつきましては、先ほどもお話ししましたように、今回につきましては、基本的には現在の運行時刻、路線等を引き継ぐというのが基本的な流れとなっております。

今後利用者の状況を見ながら、東磐交通株式会社のほうでそういった運行経路であったり、時刻の見直しというのが必要に応じてなされていくというように考えてございます。

以上でございます。

委員長：佐藤幸淑委員。

佐藤（幸）委員：私からも何点か確認です。

今後の対応についてというようなところで二つの路線、げいび溪線、そして一関花泉線なのですが、げいび溪線については、廃止路線の代替バス補助金を出しますというよ

うなお話です。

一関花泉線に関しては赤字額の補填を補正予算として計上する予定ということなのですが、これは二つとも1回だけと考えているのか、それとも今後バスが運行する間は、数年といたしますか、数年にわたって補助金というのを考えているのかちょっとお聞かせ願いたいと思います。

あともう一つが、市のほうで策定をしております一関市地域公共交通網形成計画、今年度で一通り、区切りになるわけなのですが、今回の岩手県交通株式会社の申出を受けて、今作成中だとは思いますが、今後のこの計画への影響というのはどのようなになっているのか教えてください。

委員長：後藤まちづくり推進課長。

まちづくり推進課長：それでは1つ目の補助金の関係でございますけれども、げいび溪線の廃止路線の代替バス補助金、これにつきましては、今後もげいび溪線を運行していただくという部分におきまして、その補助金として経費から収入分を引いた赤字部分を今後も支出していくというような考えでございます。

それから、一関花泉線の赤字補填につきましては、こちらのほうは今年度、令和6年3月までの運行に対しての補助、赤字補填というようなことでございますので、こちらのほうは1回きりの補助金というようになります。

それから、現在見直し作業を進めております公共交通網形成計画の関係でございますけれども、こちらのほうは、今回路線の廃止の申出があった2路線につきましては、どちらも地域間をまたぐ主要な幹線の経路でございます。

計画の見直し自体は、現在進めているところですので、影響がないかと言われればないわけではないのですが、そういった状況も踏まえた形で今後新しい地域公共交通網形成計画を策定していくということになります。

委員長：佐藤幸淑委員。

佐藤（幸）委員：ちょっと順番逆になりますけれども、地域公共交通網形成計画ですね、非常に難しいところだと思うのです。

予算の都合等もあるでしょうし、デマンド型といっても果たしてそれがというような部分もあるとは思いますが、いずれ地域公共交通網形成計画の中にしっかりと反映させていただきたいというように思っております。

補助金の関係でございます。

げいび溪線の廃止路線の代替の補助金は今後ともというようなところなのですが、これは今の時点で、これは一般会計として考えているのか、それとも特別会計として考えているのか、あとは額的にはどれぐらいを見込んでいるのか、もし分かればお願いしたいと思います。

委員長：後藤まちづくり推進課長。

まちづくり推進課長：一つ、計画の見直しについては、こちらのほうでも十分検討して、そういった内容を踏まえた計画として策定していきたいというように思っております。

それから2つ目の補助金の関係でございますが、支出するとすれば一般会計からの補助金というようなことで執行いたします。

それから、額につきましては、現在ちょっとまだ積算できていない状況でございます。

といいますのも、今回の路線の廃止に伴いまして、東磐交通株式会社のほうで便数自体も若干変わった形での便数というようなことになりまして、利用者数がどのくらいなのかというのがちょっと見込めていない状況でございますので、その赤字額というのが収支としてまだ出せていない状況でございますので、金額としては、見通したもののというのは、現在はないところでございます。

委員長：武田委員。

武田委員：いろいろな対策とか、いろいろな事業者のやり方で何とか足の確保をしていただいているというのは理解をしておりますが、民間事業者のほうで運行していただくときに赤字は当然そのとおりでと思いますが、乗車人数とか、何か補助要綱の中の、この辺まで行けばもう補助を出しても無理だということが出てくるのではないかと思います。

結果的に足の確保はしてあげなければならないということと、空気を運んでいるのではないかという、そういう別の角度からの指摘も出てくるわけです。

そうしたときの基準はどういうようになっているのかをお尋ねしたい。

委員長：後藤まちづくり推進課長。

まちづくり推進課長：現在、市営バスからデマンド交通への切替えというような部分での目安といたしましては、1便当たりの平均乗車数が2人未満となった時点で市営バスからデマンド交通への切替えというようなものを検討しているというような状況でございます。

ですので、今回は東磐交通株式会社のほうに運行をお願いしているので市営バスをそのままということではないのですが、あまりにも乗車数が少ないというような状況になってくれば、いずれ市としても無限に赤字分を補填するというような形にはなりませんので、今回、岩手県交通株式会社のほうで廃止したのと同じように、どこかの時点では東磐交通株式会社でもやはり運行継続が難しいというようなことになれば、その次の段階というようなことに進んでいくと思います。

委員長：武田委員。

武田委員：実は、まちの中でもかなり足の確保が難しい地域があります。

団地とかそういうようなところはかなり大変なのです。

そういう中で、以前私がいろいろお聞きした中で、記憶にあるだけですから現実性が担保できませんが、例えば年間通して乗車数がこれくらいあれば補助としては、例えば

岩手県交通株式会社なり何なりに補助を出していれば運行してもらおうと。

それを下回れば、その補助要綱から外れるので市営バスなり何なりに切り替えるみたいな、そんな話には私は捉えているところがあるのです。

実際はそういうことで、そうすると冬場の高校生とかがわたわたと乗車したので、普通は満たないのだけれども、年間を通すと、例えば乗車率2人とかに何とかかんとかなるので、民間事業者のほうに補助を出しているが、地元の人たちは早く市営バスにしてほしいと、きめ細かな対応はしていただいているから、なのでそういったところは市営バスに切り替えてもらえないかというような話があって、今のやり取りがあったように聞きますが、いずれこのような広範なところもあれば、細やかなところでも、今かなりやはり自分たちが利用できる時間帯になっていないと、1日に2便しかない、午前と午後しかない、朝病院に来ればかなりの時間をまちの中で過ごしてうちに帰らなければならないというのが今の民間事業者の運行状況だというようなところもあるのです。

それで今聞いたのは、基準はどこをもってどうするのですかと。

それから、今のような利用者の方々のそういう意向も踏まえながら、やはり事業の在り方を検討していく必要があるのではないかとこのように思いますが、どうなのでしょう。

委員長：小野寺まちづくり推進部長。

まちづくり推進部長：貴重な御意見ありがとうございます。

運行業者、それから市営バスだというようなことの話のところ、やはりまず基本は民間事業者が運行すべきものだろうというようには考えますが、その中で国庫補助が対象になる路線がありますし、あとは、国庫補助対象にならなければ県補助と、それにもまた人数が少なければ対象にならなくてというようなことで、補助が入らなくなれば、どこの事業者も運行できなくなるので、結果として市営バスというようなことに考えざるを得ないのだろうというように思います。

それが、市営バスがバスなのか、デマンド型のタクシーなのかというような基準は先ほど申し上げたとおりでございます。

この辺はやはり需要がどれだけあるか、今武田委員からお話があった需要がどれだけあるか、それから、どれだけ利用していただけるかというようなところもあり、それから公金をどれだけ投入できるのかというようなところ、やはり全体のバランスをよく考えていかなければならないことなのだろうというように思います。

この辺がやはり人口減少と相まって急激に進んでいることでありますので、やはり何らかの、今までどおりの考え方というのはどうも通用しなくなってきている時代だと思いますので、やはり今策定しております新しい公共交通計画の中でどういう形のものがいいのかということは少し議論していかなければならないことなのだろうというように思っております。

また、先進地でありますと公共交通がいいのか、民間事業者の小型のいわゆるタクシーみたいなものをどういうように使っていくかというようなこともありますので、そういうところのいろいろなところで話題は出るのですけれども、どういような税の負担

を考えていくのか、バスで行くのか、それから民間事業者へのそういう利用に行くのか、それから、高齢者であれば、高齢者の支援というところもあるかと思しますので、そういうところの全体のやはり、市として公共交通だけではなくて、全体の施策として考えていかなければならない時期になってきたと思しますので、いろいろなことで皆さんに御意見をいただきながら、一つでも解決できるようなことを考えていきたいなというように思います。

回答になっていないかもしれませんが、そのような考え方が必要になってきたのだなというように思っております。

委員長：武田委員。

武田委員：今、お話の中に国のほうからの補助があると。

今のお話の民間事業者に対しての補助を、赤字補填というのですか、その中で全ての今の路線で市の補助というか赤字補填をしてあげている部分のところは国庫補助対象になっているのですか。

それとも、それを下回っても何とかしなければならぬ状況というのと、どういうバランスでどうなっているか、もし分かれば教えていただきたい。

国庫補助とはどれぐらいのペースで、その辺りなのか、交付されるものか。

委員長：菅原公共交通係長。

公共交通係長：今武田委員のほうからお話がありました国庫補助路線でございます。

国庫補助路線は、市の関係では、岩手県交通株式会社が運行しております4路線、げいび溪線、一関花泉線、一関前沢線、本郷線の4路線が国庫補助対象路線となっております。

いわゆる地域と地域を結ぶような幹線交通が国庫補助対象路線となっておりまして、こちら国庫補助対象が全て赤字補填というわけではなくて、やはり国で決めた計算式で出ておりますので、経常費用から経常収益を引きました欠損額に対しての補助金額になります。大方半分も補助されていないような形で、かなり事業者の負担は国庫補助路線でもあるような形にはなっております。

具体的な計算式については、手持ち資料がございませんので、申し訳ございません。

そういった形になっておりますし、市で赤字を補填している路線というのは、東磐交通株式会社が運行しております路線、今市でいえば廃止路線代替バスというものについては赤字補填という形で市の補助金を支出しております。

そのほか岩手県交通株式会社が町なかを運行しております、例えば、武田委員がおっしゃっていた関が丘線とか巖美溪線といったものについては、市から補助を出しているわけではなく、岩手県交通株式会社の自主路線という形になっております。

線引きとすればそういった形で運行しております。

以上です。

委員長：この際、委員として質疑をしたいので、暫時、副委員長と交代いたします。

副委員長：それでは、暫時、委員長の職務を行いますのでよろしくお願いいたします。

質疑を行います。

沼倉委員。

沼倉委員：何点かお聞きしますけれども、まず、今利用している方はどういう方が利用しているのか、先ほど佐々木委員からお話があったように、高校生が利用する時間ではなかなか利用しづらいようなダイヤだと思うのですけれども、今の利用者の実態を一つお聞きしたいと思います。

それからもう一つは、東磐交通株式会社の料金が現行どう違うのか。

300円から500円、700円と区分しているけれども、今の料金と比べて違うのかどうか確認したいと思います。

それからもう1点は、公共交通という話になるから、非常に何か公の色が強いものだけれども、これは、実は住民の足を確保するという視点で考えていけば、今各地域で住民が自ら地域の足を確保するために取り組んでいるという動きが全国的に広がっていると思うのですけれども、公共交通で市がどうこうすると、あまりそれが前面に出ると、なかなか選択肢がないと思うのですけれども、そういう住民発の地域の足を守るという視点をどのように考えているか、この3点をお伺いしたいと思います。

副委員長：後藤まちづくり推進課長。

まちづくり推進課長：それでは、まず利用者の点でございますが、一関花泉線につきましては、花泉から一関に通院の利用割合が多いです。

あと一部一関と花泉の間にあります福祉施設のほうに通勤として使われている方もいらっしゃいます。

それから、げいび溪線につきましては、それぞれの地域内の買物に利用されている方が一部おられますし、やはり一関地域までの通院の方というような方がおられます。

続きまして、料金についてでございますが、現在のげいび溪線の料金につきましては距離に応じた料金となっております、今回東磐交通株式会社のほうでお示したような地域ごとの料金よりはさらに細分化されてございます。

ただ、現在の岩手県交通株式会社の料金を見ますと、初乗りが現在は150円でございます。

それから、一ノ関駅を出ましてげいび溪の入り口のところまで乗りますと630円、それから摺沢駅前まで乗りますと700円というような状況でございます。

ですので、一関地域の部分でいいますと、あと舞川の職業訓練センターの辺りですと420円というようになってございまして、現在の料金に比べると、区間によっては高くなる、近距離の場合ですと高くなる場合もありますし、逆にちょっと長くなった場合に、地域内の中で300円という料金で逆に安くなる方もいらっしゃるというような状況でございます。

副委員長：小野寺まちづくり推進部長。

まちづくり推進部長：3つ目の地域住民発のというような足を守る運行形態だと思いますけれども、ほかの自治体ではそのようなことも実際実施されております。

昨年度、試行的にたしかデマンド型でそのような試行をしてみたことはありますけれども、結果としてこれが事業化されなかったというようなことでありますので、これについては、組立てがよくなかったのか、それともやはりエリア的な問題があったのかどうかわかりませんが、いろいろなことを検証していかなければならないだろうと思いますし、住民発という、この一関市に合うようなものというのとは何なのかというの、少しずついろいろなことを試しながら研究していかなければならないことだろうというように思いますので、引き続き何らかの形を考えながら取組を進めて、公共交通計画ではないのですけれども、やはりそういうものも含めて、議論しながら考えていかなければならないというように思います。

副委員長：沼倉委員。

沼倉委員：私が聞いたのは、例えばげいび溪線は、令和4年度に1万8,000人という利用者がいると、すると、利用者を単純に365日で割ると1日四十何人ぐらいいる。

猊鼻溪に観光などで行く、要するにどういう人が利用しているのですかということを中心に大きな傾向で説明いただきたいと思いますが、いかがなものでしょうか。

例えば高齢者の方が多いとか、あるいは観光客が多いとか、そういう利用者の分析というのはされているのですか。

副委員長：後藤まちづくり推進課長。

まちづくり推進課長：利用者につきましては、こちらのほうとしても、常日頃、毎日確認という調査はできておりませんので、今回、廃止というようなことを受けまして、1週間程度乗降調査をさせていただいたところでございます。

そういった中では、げいび溪線につきましては、やはり県立磐井病院等への通院、あるいは一関地域への買物の利用で、年齢的にはやはり免許等を返納したと思われるような高齢者の方が多いというようなことでございますし、ただ土日につきましては観光客の利用も一部見られているというようなことでございます。

傾向としては、観光客のほうが多いのかと言われたら、それよりは日常の利用のほう、げいび溪線につきましても多いというような、乗降調査の状況では感じているところでございます。

副委員長：それでは委員長と交代いたします。

委員長：そのほかありませんか。

武田委員。

武田委員：今、市のほうで赤字補填をしてやっている部分がある、あるいは国のほうからの補助対象になっているところは、その地域をまたいだところの部分は国のほうからの手だてもあるといいますが、それらのどこまで詳細にまでは残せますけれども、ちょっと私たちもそのことをもう少し細かく数字的なものを資料として出していただけないかと私は思うのですが、お諮りいただいて、もしよければお願いをしていただけないでしょうか。

委員長：武田委員。

武田委員：今じゃなくていいですよ。

委員長：国・県の補助金路線との内容について資料を頂戴したいという申出がありますので、これにつきましては、先ほど答弁がありましたけれども、なかなかそれだけでは実態がつかみ切れませんので、ひとつまちづくり推進部長のほうで提供できる資料の準備をお願いしたいと思います。いいでしょうか。

小野寺まちづくり推進部長。

まちづくり推進部長：当方で押さえられるものは出せるかと思えますけれども、あと岩手県のほうの数字というのもあるので、ちょっと県のほうにも確認しながら出せるところまで、県に照会して資料をちょっとまとめてみたいと思います。

委員長：よろしくをお願いします。

武田委員。

武田委員：赤字補填をしてやらなければならないというような状況というのは、まさしくやはり足を確保しなければならない最後のとりでなのです。

それを市単独のお金をどんどん出していかなければならないということになるのは、これ結構大変ですし、やっていただける業者さんがそうやって積極的にサービスを提供しながらやっていただけるならば、やはり国なり県なりにもっとそういった対応を迫っていくべきだと私は思いますので、内容が分からないので、まず内容を確認しながら、議会としても何らかの動きをしていく必要があると思いますので、よろしくをお願いします。

委員長：そういう趣旨で資料のほうの提供をよろしくお願ひしたいと思いますので、岩手県の分もできれば含めてひとつお願ひしたいと思います。

千葉栄生委員。

千葉（栄）委員：私からもお願ひなのですが、やはり赤字路線に補填をしていく、公金を使っていくわけですが、やはり民間業者が利用率を高めるような取組も必要だと

思うのですけれども、やはり補助するからには、市としても利用率を上げるような取組
というか、お考えを持って取り組んでいただきたいと思います。

これはJR大船渡線も同じことなのですから、やはりそういう取組があつてこそ、
この公金を入れていくということが必要だと思うのでよろしく願いいたします。

委員長：今のは要望というか意見ですので、その動きもひとつ盛り上げるように対応をお願い
したいと思います。

そのほかありませんか。

(「なし」の声あり)

委員長：なければ、以上で質疑を終わります。

以上で、岩手県交通株式会社からの路線廃止申出に係る今後の対応についての調査を
終了します。

まちづくり推進部長をはじめ、当局の皆さんにはお忙しいところありがとうございました。

ここで職員退席のため暫時休憩します。

(休憩 11:58~11:59)

委員長：それでは再開します。

次に、その他に入ります。

次回の委員会の開催について協議いたします。

暫時休憩します。

(休憩 11:59~12:00)

委員長：再開します。

次回の委員会は、8月29日、火曜日午後1時30分から、調査項目について、各委員か
らの所見等を集約した内容について協議することといたしたいと思いますが、これに御
異議ありませんか。

(「異議なし」の声あり)

委員長：異議ありませんので、さよう決しました。

以上で予定した案件の協議は終了いたしました。

皆さんから何かございますでしょうか。

(「なし」の声あり)

委員長 : ないようですので、以上で本日の委員会を終了いたします。
大変御苦労さまでした。

(午後 0 時 01 分 終了)