1-1 関係者ヒアリング調査（交通事業者）

○運営上の課題は、乗務員不足及び乗務員の確保などが挙げられている。
○路線バスに関しては、燃料費の高騰やコロナウイルスの影響などによる利用低迷が要因となり路線の確保・維持が難しくなっている。

表 交通事業者ヒアリングの結果概要（路線バス）

事業者名	会社概要		路線バス及び乗合タクシーの現状の問題点・課題・改善に向けた考え		自治会が主体の乗合交通の現状の問題点・課題・改善に向けた考え	交通拠点や待合環境の整備
	運行上・運営上の課題	ダイヤ・運行ルートなどの問題・課題	小中学校の統廃合に伴う路線再編による効果・課題	一般乗用タクシーの現状の問題点・課題・改善に向けた考え		
株式会社 十和田タクシ- （令和4年8月24日（水）実施）	<p>■人員不足</p> <p>○乗務員の高齢化と運転手不足が課題であるが、それに加え道路関係の法律（道路運送法、道路交通法、道路運送車両法、労働基準法）の規制が厳しくなっている。その影響で、今まで1運行1人体制で問題無かった状況が2人必要となるケースも増え、運行継続に支障をきたしている。</p> <p>■臨時便対応</p> <p>○先日の豪雨の影響で鉄道がストップしたため、市内の交通事業者で代行バスを走らせるなどの対応をしているが、ここにも人員が必要となるので市内の交通事業者はみな大変な思いをしていると感じている。</p>	<p>■路線バスの場合</p> <p>○運行環境としての課題は冬期間の積雪による路面凍結である。特に根市大湯線は雪が多い上に道路幅も狭いため、車両のすれ違いが難しい。またスリップの危険性も常に感じており、細心の注意を払いながら運行している。ぜひ、除雪対策を強化していただきたい。</p> <p>○大湯花輪線の最終便の利用が月に5人未満となっていることから、デマンド方式に切り替えても良いかと思う。</p> <p>○車両と人員の関係から、これ以上路線数を増やすことは厳しい。</p> <p>■乗合タクシーの場合</p> <p>○特に課題はない。</p> <p>○一般乗用タクシーとの競争に関して、路線バスの運行を第一優先、乗合タクシーの運行を第二優先、一般タクシーを第三優先として業務に従事しているため、一般タクシーとの競争も感じていない。</p>	<p>■大湯小学校、草木小学校の学校再編に合わせ根市大湯線の経路見直し</p> <p>■根市大湯線における柴平小学校への乗り入れ</p> <p>○利便性の向上と効率化という意味では効果があったと感じている。しかし利用者数の増加に結び付いているかは不明。</p>	<p>■コロナ禍による利用の変化</p> <p>○特に変化はない。</p> <p>■公共交通の運行による一般乗用タクシーへの影響</p> <p>○特になし。</p>	<p>■利用状況</p> <p>○毎週水曜日に利用されている。土曜日にも若干の利用が見られる。</p> <p>○属性は高齢者のみであり利用目的は買い物や銀行である。</p> <p>○運行本数が少ないこともあり、ユニバースに乗合交通で移動し、そこで友人やご近所さんと乗り合わせて帰りは一般タクシーを利用し帰宅している利用方法が多い。</p> <p>■課題</p> <p>○特になし。</p>	<p>■利用実態からみる乗り継ぎ拠点</p> <p>○特になし。</p> <p>■ハブ拠点の設定による効果</p> <p>○特になし。</p>

	会社概要	路線バス及び乗合タクシーの現状の問題点・課題・改善に向けた考え	交通拠点や待合環境の整備	今後の取り組み	その他	
事業者名	運行上・運営上の課題					
秋北バス株式会社 (令和4年8月25日(木)実施)	<p>■人員不足</p> <p>○大きな課題はないが、乗務員不足は課題としてある。他の営業所(主に能代)から応援してもらって営業所を維持している。</p> <p>○乗務員の平均年齢は50代と高齢化が進んでいる。</p>	<p>■ダイヤ・運行ルートなどの問題・課題</p> <p>①広域路線バスの場合</p> <p>○広域路線バスは原則維持が前提である。コロナ後だけの利用者数で見ると令和4年度4月時点では増加傾向であるが、それでもコロナ前令和元年度実績と比較すると8割から9割程度しか回復していない。</p> <p>○小坂線に関して、小坂高校が閉校になるためその影響で小坂町と協議の上、今後の小坂線の在り方を検討することとなる。</p> <p>②市内路線の場合</p> <p>○燃料費が高騰した影響で減便を検討せざるを得ない状態となり、利用実績をみると土日午後の利用者数がほとんどみられないことから、八幡平大環状線、志張線の土日祝日運休という運びになった。</p>	<p>■花輪高校へのアクセス手段の検討</p> <p>○高校の統廃合に合わせて、花輪駅～花輪高校間へのアクセス(特に運行本数)について検討する必要がある。スクールバスが1往復/日で運行しているが利用がほとんど見られず、既存の路線バスの運行経路を見直し花輪高校へ延伸する案も含めて検討する。</p> <p>■花輪営業所を維持する上で必要な路線</p> <p>○幹線の維持は必須である。ここの運行本数が多いので少なくなると営業所存続にも影響する。</p> <p>○運行自体は花輪営業所と小坂町にも営業所があってその両営業所で併用して運行している。このため、路線数が極端に減少すると、営業所存続にかかわってくる。</p>	<p>■重要と考える交通拠点</p> <p>○鹿角花輪駅や厚生病院は拠点と考える。</p> <p>■十和田南駅、八幡平駅、湯瀬温泉駅、鹿角花輪駅のハブ拠点設定による効果</p> <p>○鹿角花輪駅の駅前広場整備に伴い、販売所を設置した。そこにはお手製のサイネージを設置している。鹿角花輪駅の整備は運行上も待合の整備場も良かったと考える。</p> <p>■今後、交通拠点として機能性を強化する拠点や新たに拠点となる可能性がある施設</p> <p>○特になし。</p>	<p>■バス停環境、待合所の環境など、バリアフリー化に向けた取り組みの実施状況</p> <p>○低床バスの導入を進めている。冬期間において低床バスは側面が雪に接地し、除雪材が付着しそのまま放置すると錆びるというデメリットがあるが、利便性向上の観点から導入を進めている。</p> <p>■ Shuhoku Orange Pass の拡大</p> <p>○国・県の予算を確保できたため、令和4年度中にはサービスを拡大したいと考えている。また、花輪営業所にICカード処理機を導入しカードの発行やチャージ等ができるように準備を進めている。</p> <p>■オープンデータ化の取り組み</p> <p>○令和4年10月までにオープンデータを県に提出するよう求められているため、対応中。</p>	<p>■委託を受けている高校や病院などの送迎サービス</p> <p>○十和田中学校のスクールバスを運行している。</p>