

第2回男鹿市地域公共交通活性化協議会総会会議録

日時：平成20年10月8日（水） 午後2時00分

場所：男鹿市役所 3階第一会議室

## 出席委員(19人)

会 長	木 村 一 裕		
副 会 長	伊 藤 正 孝		
幹 事 長	石 垣 〆 之 輔		
監 事	諸 橋 磯 光		
監 事	二 田 良 英		
1号委員	大 滝 和 彦		
2号委員	保 坂 啓 一		
3号委員	佐 藤 正 美		
4号委員	貝 田 裕	三 浦 源 蔵	佐 々 木 明
	鎌 田 栄 三		
5号委員	齊 藤 登	飯 澤 信 夫	石 黒 茂 雄
	仲 村 盛 吉	仲 村 英 典	
6号委員	大 森 勝 美	安 田 健 次 郎	

## 代理出席(7人) (委員名) (代理者)

副 会 長	大 高 秀 雄	大 高 誠 悦
4号委員	下 村 直 樹	加 藤 俊 文
4号委員	齊 藤 芳 博	佐 々 木 崇 成
4号委員	山 本 次 夫	佐 藤 豊
5号委員	佐 々 木 一 義	武 田 進 芳
5号委員	高 桑 繁	倉 貫 由 雄
5号委員	鈴 木 俊 治	笠 原 萬 良

## オブザーバー(2人)

①東北運輸局秋田運輸支局 運輸企画専門官 保 坂 浩 昭

②秋田県建設交通部交通政策課 主査 眞 柄 幸 治

## 出席事務局職員

- ①総務企画部長 板 橋 継 喜
- ②企画政策課長 下 間 秀 春
- ③企画政策課主幹 杉 本 光
- ④企画政策課課長補佐 原 田 良 作
- ⑤企画政策課主査 伊 勢 谷 毅

## 第 2 回 男鹿市地域公共交通活性化協議会総会

日時：平成 20 年 10 月 8 日 午後 2 時

場所：男鹿市役所 3 階 第 1 会議室

### 次 第

#### 1. 開 会

#### 2. 会長あいさつ

#### 3. 報告事項

平成 20 年度事業の経過報告について

資料 1

#### 4. 議 事

(1) 議事録署名委員の選任について

(2) 平成 20 年度事業計画の変更（案）について

資料 2

(3) 平成 20 年度収支予算の補正（案）について

資料 3

(4) 男鹿市公共交通総合連携計画検討案について

資料 4

#### 5. その他

#### 6. 閉会

午後 2 時 00 分開会

○下間課長（事務局長）

ご案内の時刻前ではありますけれど、ご案内の皆様御揃いになりましたので、本協議会を始めるに先立ちまして、この 4 月以降に人事異動等によりまして 5 名の委員の方に変更がありましたので、委嘱状の交付をさせていただきます。本日、市長が別の公務で不在のため副市長より委嘱状の交付を行います。副市長が各委員の前に伺いまして交付させていただきます。

初めに、秋田県地域振興局建設部 企画道路課長 貝田 裕 様。

○伊藤副市長

委嘱状、秋田県地域振興局建設部 企画道路課長 貝田 裕 様、あなたを男鹿市地域公共交通活性化協議会委員に委嘱します。委嘱期間は、平成 20 年 10 月 8 日から平成 22 年 3 月 31 日までとします。平成 20 年 10 月 8 日 男鹿市長 佐藤一誠 代読。どうかよろしくお願いします。

○下間課長（事務局長）

次に、東日本旅客鉄道株式会社秋田支社 総務部長 下村 直樹 様ですが、本日代理で 加藤 俊文 様が出席しておられます。

○伊藤副市長

委嘱状、下村 直樹 様、よろしくどうかお願いします。

○下間課長（事務局長）

次に、男鹿市議会総務委員会 委員長 大森 勝美 様。

○伊藤副市長

委嘱状、男鹿市議会総務委員会 委員長 大森 勝美 様、よろしくどうかお願いします。

○下間課長（事務局長）

同じく、副委員長の 安田 健次郎 様です。

○伊藤副市長

男鹿市議会総務委員会 副委員長 安田 健次郎 様、よろしくどうかお願いします。

○下間課長（事務局長）

次に、男鹿市老人クラブ連合会 会長 仲村 盛吉 様です。

○伊藤副市長

委嘱状、男鹿市老人クラブ連合会 会長 仲村 盛吉 様、よろしくどうかお願いします。

○下間課長（事務局長）

以上で委嘱状の交付を終わらせていただき、次に協議会規則第 21 条の規定に基づきまして、会長の指名により幹事会を組織し、総会に先立ちまして 10 月 1 日に幹事会を開催しております、幹事会では総会に提出する案件等について協議いただいております。ここで、幹事になられました委員の方をご紹介いたします。

まず、幹事長の北浦地区郷中会長連合会 会長の石垣様でございます。

○石垣委員

石垣です。よろしくどうか。

○下間課長（事務局長）

幹事の男鹿市商工会 事務局長の二田様でございます。

○二田委員

二田です。よろしくお願いいたします。

○下間課長（事務局長）

同じく、東北運輸局秋田運輸支局 首席運輸企画専門官の大滝様でございます。

○大滝委員

大滝です。よろしくお願いいたします。

○下間課長（事務局長）

同じく、秋田県建設交通部建設交通政策課 上席主幹の保坂様でございます。

○保坂委員

保坂です。よろしくお願いいたします。

○下間課長（事務局長）

同じく、秋田中央交通株式会社 営業部長の齊藤様でございますが、本日は代理といたしまして、課長の佐々木様が出席しております。

○佐々木代理

佐々木です。よろしくお願いいたします。

○下間課長（事務局長）

同じく、男鹿交通株式会社 取締役の鎌田様でございます。

○鎌田委員

はい、男鹿交通の鎌田です。どうもよろしくお願いいたします。

○下間課長（事務局長）

同じく、男鹿市観光協会 副会長の山本様でございますが、本日は代理といたしまして専務の佐藤様が出席しておられます。

○佐藤代理

佐藤です。よろしくお願いいたします。

○下間課長（事務局長）

同じく、若美地区町内会長連絡協議会 会長の石黒様でございます。

○石黒委員

石黒です。よろしくお願いいたします。

○下間課長（事務局長）

同じく、男鹿市 副市長の伊藤でございます。

○伊藤副市長

伊藤でございます。よろしくどうかお願いします。

○下間課長（事務局長）

以上の１０名に私事務局長の企画政策課長の下間であります。私を含めた１０名の幹事会組織となっております。

次に、事務局の紹介をさせていただきます。私の左手になりますけれども市総務企画部の板橋部長でございます。

○板橋部長

板橋です。よろしくお願いします。

○下間課長（事務局長）

右手に同じく企画政策課の杉本主幹でございます。

○杉本主幹

杉本です。よろしくお願いします。

○下間課長（事務局長）

同じく原田課長補佐でございます。

○原田補佐

原田です。よろしくお願いします。

○下間課長（事務局長）

伊勢谷主査でございます。

○伊勢谷主査

伊勢谷です。よろしくお願いします。

○下間課長（事務局長）

また本日、説明員といたしまして福山コンサルタントから、伊藤課長、倉成課長補佐が出席をしております。

○福山コンサルタント（両名）

よろしくお願いします。

○下間課長（事務局長）

なお、本日の資料につきましては、事前に配布し内容確認いただくべきところ資料調製の関係から当日配布となってしまうまい。今後、このようなことのないよう留意いたしますので、どうかご了承くださるようお願い申し上げます。

それでは、ただいまから、男鹿市地域公共交通活性化協議会 総会を開催いたします。次第に従い進めさせていただきます。初めに、会長よりごあいさつをお願いいたします。

○木村会長

木村でございます。本日はお忙しい中お集まりいただきましてありがとうございます。秋田県内の公共交通の確保については、ここ男鹿市を始め、県内各地で取り組みが始まっておりまして、秋田市や大仙市あるいは五城目町で色々取組まれているのですが地域の実情で異なっておりまして、男鹿市の場合でも人口密度が低いですが観光地を憂慮していますとか、それぞれ色々な取組みがございますけど、地域の実情に合ったものを考えていかなければならないということでは共通していると思います。本日の議題ですけれども、昨年度行っていただきましたアンケート調査、それから乗降調査そういったことを踏まえまして、男鹿市公共交通総合連携計画検討案ということで案を出していただきましたので、本日は皆様からの忌憚のないご意見、積極的なご発言をいただきました。

いと思います。どうぞよろしくお願いします。

○下間課長（事務局長）

ありがとうございました。この後の進行については規約により会長よりお願いいたします。

○木村会長

それでは、次第の3の報告事項に入ります。事務局から平成20年度事業の経過報告についてということで説明をお願いします。

○原田補佐

それでは、私のほうから平成20年度事業の経過報告についてご説明いたします。資料の1をご覧ください。座って説明させていただきます。

本協議会は平成20年2月20日設立総会を開催いたしておりますが、それ以降、本日の協議会総会までの経緯についてご説明いたします。資料1に沿ってご説明申し上げます。

平成20年2月20日協議会設立総会を開催し、規約の承認、廃止路線の承認、事業の概略説明等を行っております。3月27日には、連携計画策定調査実施計画の認定申請を国土交通大臣あてにおこなっております。4月15日には、同実施計画の認定式が秋田運輸支局において行われ、会長代理として、伊藤副市長が出席いたしております。同月16日には地域公共交通活性化・再生総合事業補助金の交付申請を国土交通大臣あてにおこなっております。申請額は993万4千円でございます。同月22日は本補助事業の交付決定がありましたが、決定額は550万円であります。5月16日には、本補助事業に基づく公共交通総合連携計画策定支援業務の入札を執行いたしました。参加業者は4社であります。その結果、㈱福山コンサルタント秋田事務所が落札し、同月20日には同社と委託契約を締結しております。契約額は504万円であります。6月1日からは市内7,378世帯を対象に路線バスに関するアンケート調査をおこなっております。アンケート用紙作成及び集計分析は福山コンサルタントが行いましたが、アンケートの回収につきましては集計地区の特定など調査票の内容確認の必要があるため、事務局である男鹿市企画政策課で行っております。7月1日の市広報には、10月1日からの市内路線バスの一部廃止・減便の内容について記事を掲載しPRをいたしております。7月から8月には、路線バスのアンケートの集計を行いました。これは、昨年度国土交通省実施分とあわせて8,890件となっております。6月末住民基本台帳上の人口34,203人と比較しますと、回収率は約26%となっております。8月11日及び25日には、福山コンサルタントより提示されました連携計画全体方針案について協議するため、庁内関係課の課長で組織する庁内検討会を開催いたしました。9月18日には9月定例会市議会総務委員会にアンケート調査等これまでの経過についてご報告いたしております。10月1日には幹事会を開催し、本日の総会に提案すべき案件について協議をいただいております。以上の経過を踏まえまして、本日協議会総会開催の運びとなっております。

以上が平成20年度事業の経過報告についてであります。ひとつ、よろしくお願いいたします。

○木村会長

はい、ありがとうございました。ただ今、平成20年度事業の経過報告について事務局より説明がございましたが、何かご質問、ご意見等はございませんでしょうか。

よろしいでしょうか？

～「はい」との声あり～

それでは、次の議題に入りたいと思います。次に、次第4の議事に入りますが、まず、最初に(1)議事録署名委員の選任についてでございます。協議会規約第20条第3項により2名の議事録署名委員を選出となっておりますが、いかがいたしましょうか。

～「会長一任」との声～

会長からとの声ですが、事務局の方でお考えありましたらお願いします。

○下間企画政策課長（事務局長）

はい、それでは、事務局からご提案申し上げます。男鹿市商工会の二田委員と男鹿市建設課長の三浦委員を推薦いたしたいと思います。

○木村会長

事務局より二田委員と三浦委員を推薦する声がありましたので、ここでお諮りいたします。両名を議事録署名委員とすることにご異議ございませんか。

～「異議なし」との声～

異議がないようですので、議事録署名委員は、二田委員と三浦委員に決定いたしました。よろしく願いいたします。それでは次は、(2)に入りたいと思います。平成 20 年度事業計画の変更（案）について、事務局から説明願います。

○原田補佐

それでは、平成 20 年度事業計画の変更（案）についてご説明いたします。すみませんが座って説明させていただきます。資料の 2 をご覧下さい。両面で作ってしまして 2 ページは変更後のもの、3 ページは当初のものとなっておりますので、比較しながらご覧になっていただきたいと思います。本件は事業計画のうち、1. 会議の内容に係る変更であります。資料 2 の事業計画変更後、2 ページですが、の案のうち⑥の第 2 回協議会総会までにつきましては、先ほど経過報告を申し上げたところであります。それ以降の大きな変更点といたしましては、当初の事業計画では、平成 20 年 10 月総会の後、平成 21 年 2 月総合連携計画の承認のための総会を開催することとなっております、設立総会と合わせまして、協議会総会は 3 回といたしておりました。変更案では、本日の総会では連携計画検討案を委員の皆様にご提示し、その後地区説明会や幹事会、庁内検討会等でさらに検討を加えて計画素案を策定し、平成 20 年 12 月計画素案の承認のための総会 1 回を加えることにより、よりきめ細かな手段で連携計画策定に取り組んでまいりたいというふうな内容であります。内容はご覧になっていただくとわかると思いますが 10 月、11 月に素案の策定に入りまして⑬平成 20 年の 12 月中旬を目処に計画素案の承認のための総会を開催をしていきたいと、その後、その内容に沿いまして総合連携計画を策定いたしまして、平成 21 年の 2 月中旬には総合連携計画の承認をいただきたいという内容であります。

以上が平成 20 年度事業計画の変更（案）であります。よろしくお願い申し上げます。

○木村会長

はい、ありがとうございます。平成 20 年度事業計画の変更（案）につきましてただ今説明をいただきました。具体的な計画策定のスケジュールについての説明でございましたが、何かご質問やご意見はございませんでしょうか。

～「ありません」との声～

それでは、平成 20 年度の事業計画の変更（案）については、ただいまの案で決定してよいでしょうか。

～「異議なし」との声～



ご異議がないようですので、この案で決定いたしました。

次の議事に入りたいと思います。(3)平成 20 年度収支予算の補正(案)について、事務局から説明願います。

○原田補佐

それでは、平成 20 年度収支予算の補正(案)についてご説明を申し上げます。座って説明させていただきます。資料 3、ページで言うと 4 ページをご覧ください。最初に収入についてであります。収入につきましては、当初市負担金 58 万 9 千円、国庫補助金を 934 万 5 千円、合計 993 万 4 千円を見込んでおりましたが、先ほどの経過報告でも申し上げましたとおり、国庫補助金が当初見込みより 384 万 5 千円減額の 550 万円の交付決定をいただいておりますので、収入につきましては、その減額分を補正するものであります。また、支出につきましては、会議費においては、幹事会の構成が決定したことに伴う報償費及び旅費を補正しております。旅費につきましては、申請を仙台で行うとのことにより組んでおりましたが、秋田運輸支局に提出とのことで減額しております。事務費においては、需用費のうち連携計画などの P R 用の市広報印刷代、だいたい 3 回くらい見込んでおまして、その増額であります。また路線バスに関するアンケートの回収を事務局で行うこととしたことに伴う役務費のうち郵券代の増額しております。事業費におきましては、連携計画策定支援業務委託契約の締結に伴う委託料の減額などを措置したもので、この結果、収入及び支出より 384 万 5 千円を減額し、予算の総額を 608 万 9 千円とするものであります。

以上が平成 20 年度収支予算の補正(案)についてであります。よろしくお願いいたします。

○木村会長

はい、ありがとうございます。平成 20 年度収支予算の補正(案)につきましてただ今説明をいただきました。予算額が削減になったということと、それに併せた支出構成ということでありました。何かご質問やご意見はございませんでしょうか。

○倉貫代理

はい、この中で委託契約の金額が足りなくなったとのことですが、コンサルタントの方にお聞きしたいのですが、その際、調査の場合足りなくなるとか、どういう所が簡単になるとか、そういうことがあると思いますが、その辺りありましたらお願いします。

○伊藤課長(福山コンサルタント)

当初の案の中では、アンケート調査とか実態調査とかでかなり見込んでいるところはございました。先ほどもご照会ありましたが、一部市の方に肩代わりというか内部対応をお願いしましてお手伝いいただくということで少しでも絞ろうとしております。それから、それ以外のところに関しましては、基本的に検討項目といたしましては減らすところはまったくございません。内部の調整の中で減額分を何とか吸収していきたいというふうに考えております。

○倉貫代理

はい、わかりました。

○木村会長

その他ございますか。

○大高代理

はい、国庫補助金が大幅に減額されている理由は。

○原田補佐

国庫補助金の減額でございますが、この補助金につきましては国が予算の範囲内ということになっております。当初申請が確か6市町村程度だったかと思いますが、蓋を開けましたらかなり多かったということで、ほぼ半額ということになったというのが実際の内容でございます。

○大高代理

はい、了解しました。

○木村会長

その他ございますでしょうか。

限られた予算ではありますが、その中で色々事務局でご協力いただけるなど執行していきますのでよろしくお願いします。

それでは、お諮りいたします。ただ今の収支予算案につきましてご異議はございませんでしょうか。

～「異議なし」との声～

ご異議がないようですので、この案で決定いたしました。

次は、議事の(4)に入りたいと思います。男鹿市公共交通総合連携計画検討案について、事務局から説明願います。

○倉成課長補佐（福山コンサルタント）

はい、それでは男鹿市公共交通総合連携計画検討案についてご説明させていただきます。お手元に資料4というものが、こちらのA4版、そしてA3版でございます。A3版につきましては、冒頭にご説明がありましたけれど、市民意向調査、乗降調査の基礎データを提示しておりますので資料の説明は割愛させていただきますのでご了解いただきたいと思います。

では、こちらのA4版の資料につきまして座って説明させていただきたいと思います。まず表紙ですけれども、検討案といたしましては4章構成で整理させていただいております。1. といたしましてはじめにですけれども、こちらでは計画の目的、検討の経緯について整理しています。2章につきましては、本市の現状と課題を、3章ではそれらを踏まえての基本的な方針を提案させていただいております。それから4章なんですけれども、こちらは基本方針を踏まえまして、事務局で現時点では検討の熟度は低いんですけれども、今後こういうものを検討していこうという項目を整理させていただいておりますので本日合わせてご照会させていただきたいと思います。

では、皆さんにつきましては基本的に読む形でご説明させていただきたいと思います。1ページをご覧ください。まず計画の目的ですけれども、生活バス路線は、通勤や通学、通院等の日常生活を支える重要な役割を担っており、特に交通手段を有していない通学児童や高齢者等の交通弱者にとっては必要不可欠な交通機関です。しかし、本市では全国でも希にみる少子高齢化の急速な進行やマイカー依存型社会の進展等により、その利用者は減少の一途を辿っており、採算性低下によるバス路線の廃止・減便が行われるなど、地域の公共交通を取り巻く環境は極めて厳しい状況となっています。バス事業者に対しては、補助金により助成を行うことで路線維持に努めていますが、バス事業者にも一部、負担をお願いしている状況です。本市の財政状況が厳しい中、バス事業の赤字解消は難しい状況であり、今後、更なる少子高齢化に対応した新たな公共交通システムの構築が早急に求められています。この様な状況のもと、本計画は、市民生活を支える公共交通のあり方として、地域ニーズを踏まえた効果的、効率的、かつ持続可能な基本方針を策定し、その実現に向けた市民、交通事業者、行政の相互連携による具体施策の方向性を示すものです。

続きまして検討の経緯ですけれども、乗合バスの運行に対しては、昭和47年度に発足

した国の地方バス路線維持費補助制度で助成されていました。しかし、国の規制緩和の一環として、乗合バス事業の需給調整規制廃止を内容とする道路運送法改正法が平成 14 年 2 月 1 日から施行され、乗合バスの運行は免許制から許可制へ移行し、バス事業への新規参入や撤退・廃止などが原則的に自由化されました。さらに、同法の一部改正により、地域ニーズに応じた交通体系の整理が求められ、秋田県では本市を含む 3 都市をモデル地区として指定され、バス利用状況の把握に努めてまいりました。括弧書きではございますが本市では利用状況調査、市民意向調査を実施いたしました。また、翌平成 20 年 2 月には、行政だけではなく、市民、交通事業者を含めた本市の地域公共交通のあり方を検討するため、「男鹿市地域公共交通活性化協議会」を設立いたしました。以降、今後協議を重ねるに伴いまして文言等は追記していきたいと思っております。

続きまして、男鹿市における公共交通の現状と課題についてですが、4 つの視点から整理させていただいています。まず人口の推移ですけれども、平成 17 年国勢調査によると、本市の人口構成は、高齢者が 30.4%と全国平均、県平均を大きく上回る一方で、若年齢層が 9.9%と全国平均、県平均を下回っています。また、人口問題研究所における将来人口の推計結果からは、全国、県平均を上回るスピードで人口減少、高齢化が進行するものと見込まれており、さらなる「超高齢社会」の到来を見据えた公共交通の堅持が課題となっております。

次に公共交通の概要といたしまして、まず路線バスの状況ですけれども、本市のバス路線は、(株)秋田中央交通により 7 路線 15 系統、これは 10 月 1 日以降の系統になります、運行している他、市北東部の一部（五明光地区）において(株)秋北バスが運行を行っています。バス路線網は、市街地中心部に位置する男鹿みなと市民病院を中心に、市域内全方向に放射状に配置されていますが、運行本数が多い区間は、市役所周辺の市街地部と船越地区のみであり、全体的に運行本数は少ない状況です。本市のバス事業を中心的に担っている(株)秋田中央交通のバス利用者は、年々減少しており、最近 10 年間では 1/3 近くにまで減少しています。これに伴い、運送収入も減少を続け、補助金による助成は行っているものの、バス事業者にも一部、負担をお願いしている状況です。このため、地域の実情に即した事業規模・形態の適正化が課題となっております。

続きまして、鉄道でありますけど。本市の鉄道は、JR 男鹿線が南部の海岸沿いに配置されており、本市と県都秋田市間を 1 日 17 往復（5～22 時の時間帯で概ね 1 時間に 1 本）運行していますが、市内 4 つの駅利用者はいずれも減少傾向にあり、路線バスと同様、厳しい経営状況が伺えます。本計画を策定する上では、引き続き、路線バスと相互連携を図っていくことが重要であると考えております。

続きまして、路線別バス利用状況調査の結果のご報告であります。平成 19 年度に夏期、冬期の路線別バス利用状況を調査した結果、全体の平均乗車人員は 3.4 人/本となっております。概観いたしますと、平日は、通学、通院を目的とした乗客数が多い一方で、それら日常的な交通行動がない休日は、乗客数が非常に低密な状況となっております。また、利用状況に着目すると、平日の午前中は日常的な交通行動に対応して市街地周辺や鉄道駅周辺区間を中心に乗客数が多いものの、平日の午後や休日では乗客数がゼロといった区間も多く確認されています。このことから、地域の実情に即した運行サービスの適正化が課題と考えています。

最後に市民意向調査のご報告であります。平成 19 年 12 月と平成 20 年 6 月に市民意向調査を実施した結果、市全体人口の約 1/4 に相当する 8,890 人の方から回答が得られ、この中で、後ほどご説明いたしますけど今後のバスのあり方といたしましては、地域生活者の足として堅持が望まれています。個別の内容 3 点ご紹介いたしますけど、まず回答者の属性等、回答者の約 5 割を占める 20～64 歳の方々の大半は運転免許を持っていますが、65 歳以上の高齢者ではその 6 割が免許を保有しておらず自動車を自由に利用できない環境にあります。次に、主な外出目的別交通手段ですが、路線バスは、主に児童の通学や高齢者の買物・通院時の交通手段として利用されている一方で 20～64 歳ではマイカーに大きく依存している状況が覗えます。最後に先ほども申しましたが、今後のバスの在り方についてですが、グラフをみていただきますと、オレンジ色のですね「減便でも現行の路線を維持」というバス路線を維持してほしいという声が全体の 62%に相

等しております。

これらの現状を踏まえまして、6 ページ 7 ページで基本方針、本市の連携計画の基本方針を整理しております。まず基本目標ですけれども、地域ニーズを踏まえ、現状と同様、「公共交通空白地帯を作らない」ことを前提といたしますが、現行のバス路線につきましては、利用者が減少していくなか、これまでと同水準の公共交通サービスの維持は困難な状況です。従って、現行の公共交通網の維持は基本としますが、地域需要と供給量のバランスを調整した効率的な公共交通システムの構築、並びに利用者の確保に努めていく必要があります。また、公共交通システムを維持していく上では、フレキシブルな運行形態の見直しが必要であり、今後の需給バランスや採算面での精査を行っていく必要があります。そのため、「地域全体で支え合う効率的、かつ持続可能な地域公共交通の形成」を基本目標とし、以降の基本方針を踏まえて行政、市民、交通事業者が一体となって取り組んでいくものとします。

次に基本方針ですけれども、基本目標の実現を図る上で、本市の公共交通手段である「路線バス」と「鉄道」の役割を次のとおり明確化し、各々の基本方針を以下のとおり設定しました。まず生活路線バスですけれども、本市域内を移動する際の交通手段として位置づけ、需要に応じ幹線輸送とフィーダー輸送とに分離します。幹線輸送につきましては、本市の基幹バス路線として、地域生活に欠かせない公共公益施設、フィーダー輸送との乗り継ぎ拠点、及び市域外への広域交通拠点である鉄道駅間を定期定路線型で運行し、市民生活の利便性確保に努めます。次にフィーダー輸送につきましては、基幹バス路線が運行しない地域を対象に、幹線輸送との乗り継ぎ拠点までの交通手段の確保に努めます。但し、特定少数輸送が想定されますので、地域需要に応じた運行形態、例えばスクールバスですとか乗合タクシーこういったものの活用について検証していきます。

次に観光バスですけれども、平成 19 年 3 月に策定いたしました本市の総合計画では、本市の将来像として「自然・文化・食を大切にする観光交流都市」を掲げており、公共交通からも観光産業の振興を支援する基盤づくりに努めます。

次に鉄道ですけれども、バスとの明確な分担ということで、本市と市域外とを連絡する交通手段として位置づけ、路線バスとの相互連携を図り、本市の生活利便性向上、定住化の促進を図ります。

次に市民協働による輸送システム、地域全体で支え合う公共交通実現に向け、地域のオピニオンリーダーを育成する他、地域ボランティア等を活用した輸送システムの確立・導入を目指します。

以上が基本方針になりまして、本計画の区域といたしましては、男鹿市全体を対象といたします。また計画期間ですけれども、概ね 5 年間を基本とします。平成 21 年度～平成 25 年度こちらの 5 年間といたします。ただし、更なる高齢化の進行等に応じ、適宜、見直しを行うことといたします。

以上が基本方針の案ですけれども、これを踏まえまして、冒頭にもご紹介いたしました事務局での現時点の個別施策の方向性（案）を提示しております。こちらもまず読まさせていただきますと、基本方針（案）を踏まえ、今後、実証実験へ向け、運行サービス内容や採算性検討等の検討熟度を高めていく予定です。ということですから現時点ではこちら辺の検討をまだ行っていないということです。

個別施策の案ですけれども、5 点ほど提案させていただいております。まず 1 点目は、バス路線における運行形態の検証についてですが、現行バスサービスの維持は需要面・採算面で困難であるものの、沿線住区から一定程度の需要が想定され、地域生活を営む上での沿線住民の足を確保する観点から、バス路線の運行携帯について検討を行います。下に対象地区とございますけど、後のページですね A 3 の図面をご覧いただきたいのですが、今ご説明させていただいておりますバス路線における運行形態の検証についてですが、図中のピンクで示していますところ門前～船川地区、それから本市の北東部野石～鶴木地区、こちらの 2 つの地区につきまして今後検証を行っていきたいと考えております。

次に、定期定路線型デマンドバスについての記述ですけれども、この図面でいきます

ところの本市西部、水色で囲っております入道崎地区、戸賀地区に対しての検討項目をご紹介します。こちらにつきましては、主に、朝・夕ピーク時を中心とした日常的な通勤・通学需要や月1～2回程度の通院需要への対応性から、事前予約制を前提といたしまして、基本路線、運行ダイヤを設定した定期定路線型のデマンド運行の導入可能性について検討を行っていきたいと考えております。導入車両につきましては、この地域の需要に応じましてジャンボタクシーやマイクロバス等を想定しています。

続きまして3つ目の施策といたしまして、図面でいきますところのオレンジ色の4つの地域を対象といたしました提案ですけれども、定期型デマンドバス等の導入検討について検討を考えております。現行バス路線の運行本数が少なく、また不特定多数というよりは概ね特定のバス需要者に限定されている地区であり、事前予約制を前提としたデマンド運行についての検討を行う他、申請によるタクシー補助制度の導入ですとか、地域住民を主体とした移動交通手段確保の仕組みづくり等について検討を考えております。

続きまして4つ目の施策ですけれども、こちらにつきましては現状では、地区特定はいたしておりませんので図面の中では表現をしておりません。公共交通空白地帯における公共交通の導入検討、現行交通網で既に公共交通空白地帯となっている地区に対しては、その地区の人口構成や流動特性、更には地理的な条件等を考慮した上で、新たな公共交通の導入について検討を行っていきたいと考えております。

最後の施策ですけれども、図面の中の門前から水族館の間の緑色のラインで表しているところですが、観光遊覧船と一体となった定期バスの導入検討について提案いたします。本市の主要観光拠点の1つである男鹿水族館を起点として門前・戸賀間を夏期に運行しています観光遊覧船、これと連携することによりまして海路・陸路から本市の魅力を発信する定期バスの運行導入について検討を行っていきたいと考えております。以上5点が個別施策として現時点で検討している項目です。

また最後に実証実験のスケジュールについてご紹介させていただきます。先ほどもうしました施策の1～3につきましては、下記スケジュールに基づいて実証実験を行い、将来的に導入するか否かの検討を行っていききたいと思います。まず平成21年度ですけれども、④、⑤、⑥、⑧の4つの地区、それから平成22年度には①、②、③、⑦の4つの地区について図面に示しているような施策を実証実験していく予定となっております。

以上で資料4の説明を終わらせていただきます。

#### ○木村会長

ありがとうございました。総合連携計画検討案ということで資料4に基づいて説明がございました。これについて、ご質問、ご意見いただいいていいますが、まず2つに分かれていますので、最初に前半の現状と課題の部分について何かございましたら伺いたいと存じます。

#### ○安田委員

はい、アンケートの結果はどこにあるのでしょうか。どういう計画を組むにもアンケートの動向がわからなかったもので、あ、これですか。このアンケートに基づいて計画を組んだと思いますが、それは解かるのですが、財源の問題とかはどう捉えていますか、大仙市とか色々やっているとありますが金銭の問題で計画どおりいかなかったというのが結構あったと、もう一つは、利用者が減少ということであるけどアンケートの情報に基づいてやったということだけど財源問題をどう捉えるか、ここが一番ネックになると思う、ここら辺をどう捉えているのでしょうか。

#### ○下間課長（事務局長）

はい、8ページの個別施策の方向性の案でも触れさせていただいておりますけど、「運行サービス内容や採算性検討等の検討熟度を高めていく予定です。」ということで、本日現段階におきましては、まだ地域にも落としておりませんので、その辺のところは試算しておりません。ただこの後、早急に8ブロックくらいになるかと思いますが、ブロックで地域に落としまして検討しながら、具体的に今9千万くらいの補助金があるわけで

すけれど、それらに恐らく見合ったところで伺っていただければと考えておりますけれども、それも適に考え方もございますし、その辺の対応は今後のところで考えていきたいと思います。

○木村会長

よろしいでしょうか。

○安田委員

はい。

○木村会長

後、何か他の都市の事例とか情報をお持ちでしたら。運行システムの効率化ということで、費用は削減しながら、当然、補助金とか工夫も変わってきますけれども、そういうところを狙いとしながらということだと思います。後は、事業計画を立てながら進んでいくということだと思います。

○諸橋委員

前回の会議の際に、私の方からの要望として、いずれ色んなプランニングする際に道路運送法上の色んな奨励金など熟知した方に、色んなプランニングをしていただきたいと話しておきました。今回のコンサルト会社の提案をお伺いしましたが、はっきり言えば総論だけですね。あえて失礼を承知で申し上げれば、この程度の総論であれば誰でも出来ます。当然、こういう公共的な会議に出すのであれば、市の財政負担が大変だという前提の中であるとすれば、デマンド型であれどうであれ、これによってかかる費用見込み、あるいは補填しなければいけない財政補助の見込み、だからこの提案をするんだ、デマンドの維持にあるいは定期デマンドでも何でも、そういうものが何も無いとは普通はありえない。多分、きっとコンサルト会社ではおありだと思いますので、ぜひ今ご紹介いただきたいと思います。

○木村会長

答えられる範囲でお願いします。

○伊藤課長（福山コンサルタント）

はい、私どもの方で今回ご提示させていただきましたものは確かに総論というところで、今ご照会いただきましたとうり、具体的に試算を今しているところであります。デマンドで他都市の事例等で現行のシステムの60%くらいまで落とせるみたいなところで、事例等は整理させていただいております。それを今度、男鹿市で実際に運行しようとした時に、どれくらいの経費がかかるか、それからどれくらいの負担を求めて、どれくらいの市の負担が必要になるのか、といったところを今試算しているところです。次回には、その具体の施策案という形で、例えば小型のバスを市で購入して委託運行した場合どれくらいかかるのか、そのために需要予測といたしまして何人くらい乗ってくれるのか、料金収入として最終的な費用負担としてどれくらい、といったところを含めてご報告させていただきたいと思います。

○諸橋委員

はい、受託契約なさってからもう5ヶ月、調査が始まってからの5ヶ月のこの段階であるとすれば、この後の12月の議会に対してその具体的な内容を提示なされると、時間的にそれは間に合うのですか。

○伊藤課長（福山コンサルタント）

はい、常に平行して作業を進めておりますので、12月の議会にはご提示させていただきたいと思います。

○諸橋委員

その前提は、現在市が現在の運行に対する補助金の確実な減額があつて、かつ市民の交通需要に対するほぼカバーも出来る、そういう具体案が財源的な裏づけも含めてなされるということですか。

○伊藤課長（福山コンサルタント）

はい。

○木村会長

そういうことでよろしいですか。

○仲村委員（老人クラブ会長）

先ほどから色々説明されているわけですが、何か結論を急いでいるような感じが私はしておりますね。今日は総会ということで、先ほどの質問者も話されたように、12月の中旬にはですね計画の素案を承認していただくということで進んでいるわけで、この期間に何ら協議もなく承認してくれと協議会がいうのは、非常に中身が十分論議されないで、そういうふうな結論を急ぐ感じがいたしますので、その辺は、先ほどの人も話しましたが、アンケートの内容すら今日は時間が無いのか説明されない中、今日の資料も先ほど課長も申しましたように本日渡すという、次回からはこういうことが無いとのことですが、大変まあ初めて見る資料で内容を検討して良い方向に持っていけるのでしょうか疑問に思います。結論は急ぐことなく十分な論議をお願いしたいと思います。

○木村会長

はい、十分な議論をするということで、総会としては一回ですが幹事会の開催などとかその他で十分議論されているかどうか、その辺はどういったものなのでしょうか。

○下間課長（事務局長）

今、ご指摘受けました中で幹事会等での協議についてですが、今回、冒頭にも会長が申しましたとおり骨子的な部分でありまして、一番なのは確かに時間も経過しているわけですが、その間、発注から時間も立っておりまして予算の報告もしないといけないことから十分でないのを承知しながら提案させていただきました。この点の一つ申し訳なく思っています。確かに2月までの素案の策定ということで時間がございません。その中で時間を押しながら、計画策定に努力してまいりますので、検討会もこの後またあり説明をしまして意見を集約した中で検討会を開催してまいりますのでよろしくお願いします。

○木村会長

はい、ありがとうございました。総会としては中々回数も限られていますけれども、今日の報告を受けまして、また個別委員の方に入っていただいたりとか、個別にご説明していただくとか、そういった形で色々なご意見をいただきながら、それをまた幹事会、総会にあげていただくとかして論議していくことが出来るのではないのでしょうか。

○石垣委員

はい、今幹事会の話しがでましたので、私、幹事の方をやらせていただいておりますが、財源についての話しが出ましたのですけど3ページの表を見ますと県の支出と一般市の方とあるわけですが、バス事業者等にも一部負担を考えなければということもありますので、そういうことが将来的に計画は5年計画だけれども22年までの路線のことが出ていますが、その将来的展望に立ってそういう負担もできるのでしょうか、ということと、補助金は減るといふか全然なくなるということはないと思いますが、中身を

ちょっと県の方もいらっしゃっているのでお話しただければありがたいです。

○木村会長

事業者の負担の見通しと、県の、県だけではないですが補助金の額がどう動いていくのかということですね。

○佐々木代理

今まで、バスをご利用いただきましてありがとうございました。補助制度の改正というもの、事業者の負担が実際どのくらいかということですね。中央交通全体で補助金をもらっても一億円以上の事業者負担としてあるわけです。そのうちの男鹿の占める割合は40%、今までは当然、黒字の路線もあるわけで補助金をもらって残った赤字を埋めて事業が成り立っている、高速でも貸切りでもひっくるめてなんですけど、今全体的に赤字にもあるとおりの部分も減ってきている、赤字は膨らんできているし維持する体力が正直かなり切迫した状況にあるというのが事実です。事業者自体、運行している者としては、補助制度で補助金が単純に少なくなるというただそれだけではなくて、それをきっかけに、乗らない人がいれば空っぽのバスにお金を払っているというのはどうなのかという意見が聞こえてくるんですけれども、そういうところを大きいバスでなくてそこに合ったものに変えていけるようなきっかけになるんじゃないかなと思います。そういう検討する場だと思っていますので、出来ること、手伝えることがあれば私達も入って行きたいですし、現実はかなり厳しいものがあるのですが、かなり急な話しになると思いますが非常に苦しいという部分もあるし、そういう意味では余裕は無いです。

○木村会長

実際、廃止という申請も出来るわけですし、そういう意味ではバス事業者さんの苦しい状態もわかります。補助金の方については、県の方でお答えしますか。

○保坂委員

補助金の前にですね、今中央交通さんがお話しした内容に若干、県の補助として言っているのかということもありますけど、県の今の補助制度、生活交通というのをやっているんですけど、これでいきますと1/4、赤字の欠損補填の1/4を事業者さんが自前でやらなければならない、こういうスタイルになっております。で今、中交さんからお話しありましたように、これは確かに以前はですね貸切りバスとかそういったバス部門以外のところの収益でカバーしてまいりました。これはもちろん同じ路線でも黒字のところもありますので、そういったところの収益でカバーしてきたものです。ですけれども、これでいきましたも25%赤字路線にかかる、これは自分で中交さん自体が負担している、これが現状の制度です。これで単純にいきますとですね、だいたいバス会社さんによってそれぞれ違いますが県内のバス会社の平均乗車密度と言いまして、最初から最後まで乗った、この区間だいたい6人〜7人乗っていないと、それくらい乗っていないと採算とれないのですよ通常ですと、ところが今の県内のバス事業者さんの状況からいきますと3人、3人辺りのところまでは大体そういった内部補填と言っていますが、内部補助の格好で今何とか辛うじて欠損を25%分を黒字で代替している、それ以下のところになると実際には補填しきれないので、それを全部やっていると欠損、自分の自己負担25%でやっていけないというのが実情なのです。こういうふうな実情ですので県もここら辺で補助制度の見直しをしなければならぬというふうに考えました。去年あたりからやっているわけです、もう一つ、一時県は3人未満のところは全部補助制度を無くするのではないかと報道されていましたがそういう事はございません。平成22年度から、言葉がまだ確定していないので適切かわかりませんが、3人未満のところには条件不利地域、つまりバス事業者さんが自主運行するには採算の面からいってこれは条件が非常に厳しい、そういった場所につきましては新しい補助制度を作ります。今もマイタウン制度というのはありますけど、これとはまたちょっと違った観点から補助制度を必ず作ります。そういうふうなことで議会にも話しをしてあるんですけど、と



いうことで県はそちらについても従来どおりやる、ただしこれは1人以上乗っている、全区間、ただ従来のように一日何往復しなければならぬとか、そういった条件は無くしてももう少し利用し易いようなスタイルに形を整えていきたいと思っています。それから、そういうふうな事をやりますとどうしても、先ほど小型化というお話しありましたよね、こういったバスだけではなくして乗用車でもよろしいわけですよね、こういったものの運行も必要になります。そういったものにつきましては、この購入費について補助します。それは、そちらの方法を拡大したいと思っています。基本的には、大型のバスはやめていただきまして、市町村さんが購入してもいいし、それからもう一つは事業者さんがやっても補助します。それから大型バスで採算がもう少し合わないのだけでもというところは小型にさせていただいて、今まではバイパスとかそういった大きな道路を走って狭いところに入って行けなかったんです、小さい集落には入って行けなかった、そういったところはもう少し、必ずしもバスでなくてコンピューターとかそういった形のもので良いと思う。そういうものを用意していただき、そちらの方を周るようにして利用者を増やしてもらおう。そういった工夫をしていただきたいというのもあります、改変の狙い、私どもそういったものを改変と言っていますが、必ずしも路線を無くすとかではなく基本的には従来の路線を維持していきたい、それは乗っても乗らなくてもその路線を維持するためにいくら補助しますというやり方ではなく、利用するそういったところから新しく路線は振り替わるかもしれません。こちらの路線、乗らない路線ですね例えばバイパスは人がいみせんので乗りません。これが街中を通ると、街中というか集落を通るようにすることによって利用者が出てくる。そういったものは振り替える、そういった形にさせていただきたいというのが県が平成 22 年度から実施していきたいと思っています。ですからこれについては、そういった意味の支援もしますし、バスの購入費も支援します、自動車の購入費も支援します。それはもちろん市町村さんからも1/2出していただきますし、自己負担はだいたい20%程度に抑えたいと今検討しているところですがこの数字はまだ確定しておりません。そういった形での補助を考えております。それから、もう一つは運行費の補助はどうなるのかということですが、これについては、一つはですねバス事業者さんについては3人以上のところに補助します。3人未満のところには条件不利地域というのを導入したい、その導入する時の考え方ですけど、従来は欠損費に対していくらというのが主体でしたけれども新しい制度では、負担の上限というのを取り入れたい、例えばですね10km. あたりが一つのキーになります。バスで、現行のバスでみるとだいたい千円前後ですね、それを超えたら、500円前後ですねすいません、それを超えた部分については支援していこうと、こういうふうな制度を今検討しています。逆に言いますと男鹿市さんのようなこうゆうところからすると負担はかなり楽になります。そういうふうな要素を盛り込んだ形の制度を今作っています。だいたいそのような感じですけど、もう一つ皆さんにお知らせしておきたいのは、この制度は従来は県は3年しか補助しない3年間で打ち切りという誤解をされて報道されていきました。それは誤解です、3年で打ち切りは別の制度です。その制度はですね今回、実は今皆さんに検討していただいています連携計画の検討案というのは、これは国の補助制度をいただくためには実証運行をやるためにはまず作らなくてはならないし、でこれを2年間でやると平成21年度から平成22年度にかけてやるためにこれを今年度中に仕上げなければならない。ですけれども、今後の新しい運行のスタイルというものは今後も出てくる可能性もありますしやっつけいかなければならないですしよね、条件が変わってくるかもしれないですし、そういった場合にどうするかと言いますと、いきなり運行するのがどうなのかなという地区があると思います。そういった場面では県単で試験運行、そういったものを試験運行、この制度もつくりまします。それが3年間の間は、1年間ではなく、3年間の間は出来るだけ自由な形で路線運行であれば、そのような形で変更していただき結構です。そういうふうな仕組みを今検討しています。これが県の方では平成22年度から始まります。一部今年からモデル地区につきましては、そういう事業を取り入れていただきよろしいのですが、まあ国さんの制度もございまして、どちらか条件をご検討なされて有利な方をご利用なされれば良いかと思います。ただし、平成22年度からは県ではそういうふうなものを正式に行いますので、かなり色んなも

のを組み合わせますと柔軟な形でやっていけるのかなと思います。あともう一つですね、じゃあ残った市の財源についてどうするのってことですけど、色々ありますけど国の方では、これに対して交付税を下さる、そういったことも考えた上でですね、どういうやり方でやった方が一番良いのか、出来るだけ効率的で無駄の無い方法を考えていただければと思います。こういった感じでよろしいでしょうか。

#### ○石垣委員

それからアンケートの表がありますけど参考までに、乗合タクシーとかマイカーとか検討とありますが、現在スクールバスも走っているわけですよね、こういうものを中身にも書いていますが混乗といいますか一般の人も乗れるような方式にすれば、ここ2・3年は現状でも有効ではないかなと、ただ、たて割り行政なものですから空バスが走ってくると一般市民が乗れないと、そういう状態なのでこれを何とか改善して、やはりスクールバスがある以上は一般の人も、何ぼもない路線ですから乗せたほうが良いのではないかということ1点と、それから今タクシーの会社の方にもいますので、乗合タクシーなどをやった場合に限度額への補助500円と今おっしゃいましたけど、千円払うから私のこと乗せて歩いてくれと言われた場合に、どのくらいの頻度で、乗る人がいくらいて、どのくらい動けるものか、採算取れるのか取れないのかですね。現在、羽立駅からは温泉まで千円で、何でも良いから乗せるとこういうことで男鹿観光さんで走ってもらっています。そういうことを活用して、このアンケート見ますとお金少し出しても良いから路線バスを残してくれと、こういうことが多く出されていますから何とか検討していただければなど、まだ今すぐ決めるというわけにはいきませんが補助とか色々関わることなので、まあ業者の皆さんにも一つよろしくお願ひしたいと思います。

#### ○木村会長

はい、一つはスクールバスの混乗ということですね。色々なところで試みられていたり検討されているところですが、これも今、当然事務局の方で考えられていることでしょうからもし何か情報ありましたお願いします。可能性とか検討とかされているのでしょうか。

#### ○下間課長（事務局長）

現在4台あるのですが、教育委員会といたしましてはちょっと、現在やはり日中ですね行事等に使ったりいたしましてその辺の調整と、後まあ帰りについてはクラブ活動の生徒さんを待つ時間も設けたりしないと、30分程度待つ時間を設けたりしまして、その辺の調整等もありまして、一番なのは日中の行事というか費用面も考えながら再度、教育委員会と協議していくこととしています。

#### ○木村会長

市としては、2次案的なものなのですね。補助的な案、需要があればということなんですかね。

#### ○諸橋委員

秋田市とかで試験運行というか本運行に入りました。それは定額で、1人定額でデマンド方式、注文があれば運行する。決算して赤字の分は秋田市が財政補助をする、だから事業者は赤字の負担が無いという形で、ちなみに10月から本運行になりましたが多分1年間で2千万近い、わずかな小さな地域の運行なんですけど、お客の少ない、市の負担が2千万近い、それだけの補助をしないと運行が難しい。さらに10月からは五城目町でデマンド型の運行が始まりました。それは、地区によって300円、500円、600円という料金設定で、それも最後には五城目町の方が町当局の補助で事業者に対して赤字負担がないというもので試験運行が始まっています。秋田市に限らず、秋田県内ではデマンドタクシー、バスみたいに大きな箱ではないのですが9人乗りあるいは8人乗り程度の中でのお客様の都合によって戸口からお乗りいただける新しい試みが始まっ

ています。続けて発言してよろしいでしょうか。私、先ほど県の交通部の方からお話しいただき大変嬉しく思っています。もう一つ嬉しかったのは、男鹿市の方で前回2月の会議の中で、市の方が財政的なこの後の赤字の補填もあると考え方向が打ち出されて、一つの明るい光が射したかなと思っています。そもそも、この地域公共交通会議がスタートしたのは中央交通さんが減便を申請されて、市民の輸送サービスが低下する、そのための新しい交通システムをどう作るかというのがこの会議の本旨だった訳です。現在の路線をどうこうするわけではなくて、抜本的にこのシステムを変えようじゃないか、作りあげようじゃないか、そのためには中央交通さんを始め運送事業者の赤字負担を無くする形にすれば市の財政的な負担は当然あるべきじゃないかというのが前提かと思う。今回出たコンサルとか会社とかが出したプランは抜本的に作り直して新しい平成22・23年度を含めた、財源的な裏づけの可能性も含めてやれることになったかなと、こういう総花的なものじゃなくて2ヶ月後までにはこれとまったく違った形の公共運送のシステムを含めた具体的な提案にきつとなるんじゃないかと思って、三位一体となった新しい提案が次回されることに強く期待しています。

#### ○保坂委員

関連ですけれど、今回のコンサルさんの提案ですけれど、前回の幹事会の時はここまでは出ていますし、ですけれども今日の見せていただきまして私は計画としては、序論としてはこんなものなのかなと、後今後、具体的なものが実証運行のあれが出てくるかな、そういったものが解析された段階でこの計画そのものが一年かけて二年かけて三年かけて進化して行くんじゃないか、そのための序論を今回は見せて下さったのかなという感じで受け止めたのですけれども、ではないのでしょうか。

#### ○木村会長

計画については、改めてOKをしてもらおうわけですけど、ここまでの私の感想というか意見なんですけど、やはり財源の問題、お金の問題はもちろんあるんですが、そこに終始してしまいますと、やはり本来あるべき交通とかの議論が無くなって如何に維持しようか、運行できるかとかに、当然、お金の財源の担保が保証が無ければ中々計画は立たないのですが、そこは県さんの方でも国の方でも補助制度は充実してくると見てますし、その点を他のことも合わせて構造改善にそっちの方と合致しながら、無くなったらどうしようかということだけじゃなくて、広くというか本来の交通サービスの姿として考えていくというふうに思っていますのでよろしくお願いします。先日、ちょっと新聞で見ただけですが、町で無料バスを走らせる、無料バスシャトルというのは確か秋田市周辺の町で有ったと思うのですが、ああいうことを考えても本来どういうサービスが有ってそれをどう使うのかというのは、その地域の考え方があって、無料で作れば良いのかと若干疑問も有りますけど結局はその地域にどういうサービスが必要か地域の方がどう考えるかということなんじゃないかなと、そういう感じがいたしました。何か他にご意見ございますか。

#### ○鎌田委員

まずこの会を進めていくためには、まず事業者、事業者がこのぐらい赤字出したら止めるよと、このぐらいだったらまだ黄色で何とかいけるよと、後ここは青でこれはいけるよと、その線をまずはっきりしないと。そうして地域住民のこのアンケートもありますけれども、それに対する答えは行政ですねお金絡むから、そのアンケートに対しては答えてやる、あと答えられないとか。利用者、事業者、行政、意見をはっきりして下さい。これだったら止めるよ、これだったら継続するよと、またこのぐらい補助してもらえたらやっていけるよ、という線を出さないどうしても平行線でこれは進行しない。

#### ○木村会長

よろしいですか、その辺はやはり大事なところでお金でここで切れるかな、じゃどうしようかではなくて、そうではなくて、そういう可能性もあっていかに変えていって誰

が変える。

○鎌田委員

地区の地区長さんもきているから地区の要望としてはこうだとだす。それに対して行政では予算が無くて答えられない、じゃあ中央交通では予算が無いとやれないと、そういうものに持っていけないと絶対決まらない三者でもって。

○木村会長

あの手順はですね、その計画の基本認識だと思うんですね。

○鎌田委員

それではいつまでたっても決まらない。

○木村会長

どうでしょう、それは事務局の方に任せてもらっても。

○二田委員

私は、事業者が赤字になるという考え方は私もこれは無いと思う。やはりちゃんとした経営の中で、やはりこういう時代だと思いますから、ちゃんと採算の取れるようなシステムを組んでやられるべきだと思います。そういう意味では、市は交通弱者を助けることはこれから当然必要になってくるし、一つの福祉という考え方を持っても良いと思うし、当然増えていくのは当たり前の話でこれからの高齢化などを考えれば、そういう意味では、市もスタンスですけど完全にそういうものを無くさないで何とかするんだという気構えを持って運行形態とか色々なものを決定していくという形をとってもらいたいというのが一つ。で今言った事業者の赤字というのは考えられないことであって、やはり事業者は儲けがなければいけない、そういう地域ボランティアではないと思うし、当然商売として成り立つようなシステムをきちっとやらなければならないと思うし、そこで従来以上の支出が出るとすれば、やはり行政としては何らかのそれを捻出するというのは議会も当然必要になるし色々な形でそれをやっていきながら民に不安を与えないような形をとっていくのが良いと思います。今、県の方から色んな補助金の話がありましたので、そういうのを積算出すのは大変苦勞するかと思いますけど、やはりスクールバスの問題とかそういう時間の問題とか本数の問題とか十二分に検討しながら、無くすというのではなくて有るというのを前提に考えていただければありがたいと思います。

○木村会長

スクールバスの問題とは、ようするにスクールバスはスクールバス、路線バスは路線バス、これはもう譲れないと、それで赤字が出るんだということで止めましょうというのが従来どおりで。それを何とかもっと使いやすくしようと思ったら、スクールバスの方に混乗しようとか路線バスを使おうとか、そういう創意工夫で費用を削減するということが出てこないとか現状は打破出来ないわけですね。ただ今までのこと、今の運行システムを変えること、従前のものに縛られていては中々抜本的なとか新しいものは出来ないというのが基本前提ではないかなと思います。

○大森委員

私ども所管ですけれども、9月議会にこれらの協議会の検討会の協議の報告があったわけですけど、その際に今までのアンケートの結果があつて中身に出てきたのは65歳以上の方々が運転免許も無い、しかも出来るだけバスを利用したいという内容のものであったわけです。それが今日示されているわけですけど、それらに対応するために検討会を作って、幹事会を作っているわけですね。何とかこういう形を作らせていただきたいものだなと、出来るだけそういう高齢者のニーズに合うような運行形態を作ってい

ただくように私ども希望してまいりたいと思っているわけですが、この後ですね幹事会の方では今この対象地域があるわけですね個別パターンというのが出している、この地域に対して今後どのようにして12月までその地域と協議の場を持つという考えなのか。それから私ども普段考えているのは、このアンケートを見ていきますと利用したい時間帯が出ていないようでしたけど、例えば日中だと殆ど利用者が少ないというけど通院、お買い物そういう関係で利用するピークがあると思うんですよね、そういう時に不便を感じないようにしてどのようにして配慮していくのかというところが必要じゃないかなと感じておりますし。またもう一つは、今道路網が整備されておりまして、もっと交通規制がないとすればスピードをどんどん改良していただいでですね、限られた時間内に目的地に到着できるような、そしてお年寄りがあまりバスの中で長い時間乗車していなくても良いような、そういう工夫などが今後この中で検討していけるのではないかなという感じがいたします。それと先ほど、スクールバスの混乗の問題がありましたけれども、これはですね出来るだけ今までのたて割りという働きもありましたけれども、実質的には前は色々危険があるという私どもへの説明でしたけれども、今日のお話しではそういう規制は緩和されているということですので、もしできましたら12月の議会までには市の利用計画などきちんと出してですね、いただければありがたいと感じます。来年に向けての問題ですけれども、先ほど商工会さんの方から市的な要素ということがありましたので、出来るだけ財源、財源と言わないでニーズにどう答えるかということの基本的な考え方に立ってまとめ上げていただければと思っています。

#### ○石垣委員

この計画ですと10月中旬から地区の意見を集約するという計画になっているので、そのまま、このアンケートこれだけでものを進めるという訳にはいかない。アンケートの頻度数にも出ていますけど、必ずしも市民全体が意見言わないだろうし。バス路線の業者の内容ですけども、今お話し有ったとおりもっと多く乗っているところもあるし。私はまず運転を止めてバス専門に乗って歩いているわけですけど、それこそ朝と昼と夕方ぐらいは相当多く乗っている。中間は1人か2人より乗っていない。だから、そういうものは前の資料では中央交通さんの方からバス路線毎の細かい資料で出ています。それが集約されたもので大まかにはこういうものですけど、そういう内容についてもやはりもう少しこの次の総会までには検討していったら良いのではないかと思いますし。老人に対することなどについても色々お話し有りますが、スピードアップするとか、今の中交バスはお止めになったけれども、拠点路線はどっからどこまでは乗る頻度によっては走るということを考えても良いのではないかと、その代わり今は、昼は買い物券といって4割引の券を作っています。私はそれに乗って来るわけですが、4時過ぎると普通のバス券を買うわけですね、そういうのも、もう少し負担してもバス路線あれば良いという意見があるわけですから、まずあまり割引しなくてもですね、乗る人にはやはりちゃんとした料金を払ってもらおうと、その代わりバスは運行しますよというふうにした方が私は良いといつも考えています。ですから、このアンケートにもこういうふうに出ています、バス止められれば大変だというようなことで。一つ今後のこの委員会でもあるわけですが、そういうものも頭に入れてやりたいなと思います。

#### ○木村会長

こういう意見を踏まえてですね、これから具体的なことを皆さんと検討していければと、この資料でいうとですね今高齢化率30%を超えている、平成32年度には41%になっているということと言うと、こういう公共交通が必要な方というのは増えてくる。そういう意味で維持というわけではなくて、丁寧に分析しながらこの計画案を精査し、やりながらですね検討していければ良いと思います。

#### ○下間課長（事務局長）

事務局の立場でお答えすべきところを、幹事長の立場で答えていただきまして大変恐縮ですけれども。今後、地域の説明これが大切でありまして会長をはじめ近隣住民が、

隣の母さん何のために船川に出て来るとか殆どの状況を把握していると思いますので、今のアンケート調査よりさらに詳しい実態が出てくるものと思います。その辺の中で効率的なものが出せるのではないかなと考えております。後スクールバスについても、スクールバス以外で活用できるものが手段があれば、それらを考えながら12月までに議会、協議会等もございますのでお示しできれば良いと考えておりますのでよろしくお願い致します。

#### ○大森委員

先ほど県の方から非常に明るい見通しなどご説明あったわけですけど、出来るだけやはり国、県の制度をですね、出来るだけ見通して計画を決めていただければありがたいなということ。それから、もう一つはこういうアンケートを見てみますと、まだまだバス路線を、あるいはバスを利用したいという方はたくさん潜在的にいるのではないかなという感じがするわけです。ただそれが、時間帯に合わなかったり色々な面であると思われ、今後出来るだけ地域の中から色々な問題点を把握して、より良い計画を作って我々に示していただければありがたいなとこのように思っております。

#### ○仲村委員

先ほど来、大変皆様から高齢者のことを思ったご発言をいただき、私もその方の立場から特に老人クラブ連合会としてはね、このことについて今回のアンケートの中にも相当数の会員の方が答えていると思います。最近、聞くことによりますとですね、既に10月から一部変更になっておりますね、そういう中で耳にしておりますのはですね、やはり高齢者については、特に65、後期高齢者の75以上になるとね、殆ど運転免許を返納している方も相当数います。これは、一つは交通事故防止関連しておりますね、事故防止に協力する立場にいる。会員の中にはバスを利用する以外には交通機関が無いという方がいてですね、切実な問題として耳に入っております。そういう点には、一つ皆様からも色々な形でこれからそういうものは無くさないで替わるものとか色々考えていかなければという話で、とにかく無くさないで色々な形、代替的なものとか足を確保するということですね。特に高齢者の場合は、繋ぎが大切だと耳にするのが多くあります。後はだいたいスクールバスにとかと話しによれば可能かもしれません帰りはだいたいお昼前後か、そのころになりますと日中かなり時間帯が長いと申しますか、間があるということもありましてその点大変苦労されていると、そういう方が言うのはとてもバスは待ってられないのでタクシーを呼ぶと、それは大変でバスの4倍か5倍なるんじゃないですかおそらくね、大変医療費も負担になるけどもそういう交通費の負担も大変だということで話しをされていますので、一つ高齢者の皆様の思う気持ち大変ありがたいわけですし、ぜひ一つそういうことを考えてですね、お願いしておこうと思っております。

#### ○諸橋委員

先ほど石垣さんから、バスの利用者からお金を出しても乗りたいという意見が、受益者負担ということを経営者から言われたので感服いたしました。ともすれば何でもかんでも無料が一番良い、タダが一番良いという流れが、実はこの10月から井川町で巡回無料バスというのが始まりました。隣の医療機関まで、さらにスーパーマーケットを回って無料バスを運行いたしております。はたしてそれが良いのかどうか、もちろんそのためには町当局が大量な財政負担をしている。それは業務委託で中央トランスポートさんの方に出されていて、ですから事業者さんの方はそれで良いとして、町では大変な負担をしている。そうすると、先ほど石垣さんがおっしゃったように受益者負担というものも加味したものが今回の行政サービスの有り方かなという感じがしております。それが一つ。付け加えると、先ほど免許証返納という話がありましたが、私どもの宣伝になるようですが、我々タクシー協会では運転免許返納割引という制度を昨年よりスタートさせておりますし、この際皆様には知っていただければ、将来的には高齢者の方達の一律割引という方向に多分我々業界も進むと思っておりますし、それは

やはり行政が補うべき地域交通サービスの一環として、タクシー業界の一環の一つとして様々な形で利用者が利用し易い、財政が、懐が厳しくないということでやっておりますので色んなこれからの公共交通サービスを作る際にも、ぜひ我々ブロック会とも色んな話し合いの場を持っていただければ喜んで無い知恵を絞ってでも考えていきますので、そういうことを含めてよろしくお願いいたします。

○木村会長

私付け加えますと、先ほどの需要の調査で、例えばこの今回の現状課題の中で男鹿市の方々がどこに向かって、どこで降りて、どこに行っているのか判らないと。例えば、病院であればみなと病院に行っているとか、そういうところの資料とかは有るのですか。あるいは、秋田市に勤めている方が車で行ってしまっているとか男鹿線に乗って行っているとか、そういうふうにバスだけでなく交通の実態としての地域の交通の実態が判れば色々検討が出来るのかなと思いますので、そういうところの情報がもう少し欲しいかなと思ったんですが。

○石垣委員

アンケートの個表の中段の方に載っています。

○木村会長

そうすると、資料としてはあるわけですね。

○伊藤課長（福山コンサルタント）

補足させていただいてよろしいでしょうか。データの右側の中段に主な行き先がありまして把握させていただいております。ただあの、あくまでバスを使っただけという聞き方をしていますのでマイカーで移動されるとかそういうところは把握しておりません。あくまで今バスを使われている方が、だいたい何処にお住まいの方が何処へ行くのかというところは判るかと思います。

○木村会長

道路が良くなっていて車での移動も出来る。男鹿には鉄道というものも有ってそれは高速で、そこをもっと活性化してもらえれば良いというか、今後とも公共交通を考える上では一つの視点かと思います。

○保坂オブザーバー（秋田運輸支局）

委員では無いですけどよろしいでしょうか。秋田運輸支局の保坂と申します。今回の実証実験のスケジュールの案のところに2年度に分かれて実証実験を行いますと書いてありますが、これは路線バスの廃止代替と絡めていないという考えでよろしいでしょうか。仮に路線バスの廃止がありまして、その廃止の結果を受けて実証実験を行おうとした場合に1年間のブランクがあればその方達はもう交通手段が無くなるわけなので、そうならないかどうかの確認です。

○大滝委員

それは色々なやり方があって、大丈夫です。私の方の制度と県さんの制度と事務局さんと色々調整させていただいて今後の計画を練っていくと、皆様の意見を聞いてどういったものやりたいという部分とその制度のあり方と国の補助制度と色々な組み合わせで皆様の要請に答えられるような形でうちの補助制度も使えるような形で決めさせていただきたいと思います。

○木村会長

その他ございませんか。

○諸橋委員

来年度の廃止代替路線に伴う国庫補助的なものは、次年度もまた国から出るものでしょうか。

○大滝委員

あの、廃止代替という感じでは無いのですが、活性化再生法の説明をさせていただきますけど、まず活性化再生法の中でこういった色んな方々のご意見を伺って地域の交通政策を揉む協議会設置していただきます。その活性化再生法に沿って総合事業という制度が有ります、その総合事業という補助制度は、今も男鹿市さんでやっていますように連携計画を策定するための調査の部分、それとその策定された連携計画に基づいて今度具体的に事業を行う、その二つが柱になります。連携計画策定の方は1年間になります、その策定された連携計画に基づいて具体事業、これについては策定後3年間のカバーがあります。この3年間の中である程度骨格を作ってください、それ以降については県さんの方の補助制度を利用されたり、あるいはそれなりの収入負担でやっていければ一番良いわけですね、そういうところまで持っていけるのであれば持っていく、という形で地域の足を守るという形を構築していただきたいというのが活性化対策の趣旨であります。先ほども申しましたが、うちの方は3年間という限度がありますのでその辺はご了承ください。

○木村会長

よろしいでしょうか。その他にご質問、ご意見ございますでしょうか。

○大滝委員

あの、普通のこういった形でですね色んな方々が集まって、今の男鹿市の交通の現状やこれからの目的とかどういった改善策を用いるかなど検討しているわけですけど、一番利用される末端と申しますか一般市民の方、この方達が今のバス路線、中央交通さんがこんな苦しいことになっているよと、このままいくと無くなるかもしれないという情報がいつているのかなんです。お願いしたいところでは、ぜひそういう市はこんなに補填しているんだよとか、自分が乗るために市から一杯補助が出ているんだよというような感じを持っていただくために、ぜひ情報を一般市民の方に解かるように流していただければと思います。ご承知のとおり内陸線の方もああいう状態ですけども、今地域というか沿線住民の方々が躍起になって頑張っているわけですね、それは危ないという無くなるかもしれないということにやっと気づいたということなんです、それと同じく男鹿市さんの方でも地域の方々が、市に任せていればやってくれるだろうという安心感ではなくてですね、うちらが1週間に1回でも乗らなければ危ないんだという感じでの意識付けといいますか、そういうところも一つ必要かなと思っていますのでそこら辺のご検討もお願いしたいと思います。

○木村会長

事務局の方から何かございますか。

○下間課長（事務局長）

今言ったバス事業者の営業の状況については、市民代表の方々と行政との接する機会というのは、市政協力員会議、それから町内会長会議等がございます。そういう時において現状等を報告したりしております。それから、広報でも減便についてですとか利用促進について載せておりますけども、十分な周知がされているかとなると十分とは言えないかもしれませんが今後も周知に努めてまいりたいと思います。

○木村会長

この計画の中に載せるというか、バスの事業の中に組み込むというのはどうなんですか。

○大滝委員



それは啓蒙策として当然含まれますので、計画に入れ込んで良い部分であります。

○木村会長

確かに一つは、公共交通の実態を理解する、知ってもらうということと、後は無くなるんじゃないかなということに対してですね、一方で自分らが頑張らないとそのまま無くなるんだと不安も一方である。というのは、秋田市の場合にはもうビジョンを策定しているということで公共交通のモデルが出来ているわけです。ビジョンあるいは基本方針をきちっと定めて、それを市民に知ってもらうということもまた一つの安心でもありますし、それから方策事業で考えなければならないものなのかなと思います。バスの現状を他人事ではなく厳しいんだという認識を、参画しなければならないんだというところまで含めて色々検討していかなければいけないので、ぜひこれから検討案の中で考えていただければと思います。

○倉貫代理

今、非常に対価と申しますか金銭、いわゆる補助金が少なくなる、あるいは人が乗らない、まず男鹿市の現状は緊迫していると思うのですよ。今の高齢者社会が進んでいつて水口とかああいう所が廃村になる恐れがあるわけです。男鹿に行ったら嫁でも婿でもとても暮らしていけないと、そういうことになると本当大変なんです。それで、残る、継続できるバス路線ってあるものですか中央交通さん。はっきり言って下さい。ジェンコあれば、手伝いあれば何とかなるといふそういう状況ですか。この辺り腹を割ってですね。

○鎌田代理

そうなんだよ。後、行政側が間に合わなかったら金出すよと、そういう腹割って話しないと駄目なんだ。やるならやる、止めるなら止める。

○倉貫委員

5年計画で5年の後どうなるか判らないですこれ。今、我々は70でしょ75で免許無くなれば、どこの人だって免許ある人も無い人も車乗って歩けない時代が来るわけです。

○鎌田委員

まず、考えと意見を言ってくれればいいんだよ、会社の計画を。採算合わなければ止めるよと、だけれどもちょっと力を貸してくれればやるよと、ここはやるよと、住民はここはやって欲しいよと、市の方では足りないものは補助すると、出来ないなら出来ない。それを言わないと全然進まない、私は3回来てるけど。事業者の考え分からない、役所の考え分からない、住民はやってもらいたいんだもの、それに対して答えを出して下さい、役所も事業者も。それによって、皆で話し合えば色々な方法あるんだから知恵があるから。コンサルさんが計画した計画書ですけど、この計画どおり自分の方で企業努力すれば何とかやっていけるよと、否々やっていけないよと、これだけの立派な資料あるんだからそれ言ってくれば良いんだ。良い資料なんだこれは。

○倉貫代理

いや正直言って、コンサルっていうのは高いお金払って、コンサルさんは男鹿市の現状を見てこれさえやれば出来るよってところまでいくのがコンサルさんなんだよ。こんな概要なんて誰でも出来るんだよ。今日は総会なんだから、その辺り加味してこれからのこの人達、私は今日特別参加ですけどこれだけ立派な人がいるんですから。

○鎌田委員

これで何とかなるなら良い。それなら誰も心配しなくて良くて一件落着なんだから。

○佐々木代理

企業努力は限界になっています。正直言ってもうこれ出たってことは、うちのバスを一旦ご破算にして新たに考えるということによって来ています。行政のちょっとした努力では、事業者の負担を賄えるというのは5千万もの上積みは非常に厳しいと思います。車の維持もありますし諸々バスは大きいので維持がかなりかかります。それでここの場というのは、今も言ったとおりどこを残すかと言うよりも、どこを、県の制度が変わるに当たって今後どのように男鹿市の交通を考えるかと。いずれ今の制度だと現行の路線バスはほぼ全部無くなるという状況です。

○鎌田委員

無くなる。それによって住民利用も行政も皆で代替を考えれば良い。

○佐々木代理

なので、新しい制度になった時にまたバスとしてどこまで行けるかというのは今検討している段階です。これは、バス利用者の意向によって大幅な見直しがあってと注釈がありますけど、意向、私どもの意向というよりも流れを見ながらということも、その前に、このままでは全部の路線は維持できないというのははっきりしています。

○鎌田委員

それによって話し合えば良いんだ。それだと方法は色々あるからね、止めるのを前提にしてね。それが分からないから、やるのかやらないのか宙ぶらりんだから話し合いが出来ない。

○佐々木委員

一概にそうではないと思うんですが、やはり地区に合った一番良い交通を、住民の足を守るために、さっき白ナンバーという話しも出たし、タクシーの他バスも小型化とか色々な面、やはりこの協議会が出来たのはそれを何とか維持していくためのものであって、せばバス会社が赤字ですから廃止しますよと、確かにそれも現実的にはあるかもしれませんが、やはり地域の足を守るのが前提であって、一番良い方法を皆で考えて出しましょうというのがこの協議会の本筋だと思いますね。やはり、せば間に合わないから止めるのか、せば何とすっていうのはそれはちょっと違うと思うんですけど。

○鎌田委員

後、行政がどのくらいバックアップできて維持していくか、また維持していけないよと、バックアップできないよと、であれば次の手も考えるだろうし、方法も考え易くなるだろう。私、今まで3回会合に出たけど、何言って何考えたら良いかさっぱり分からなかった。このコンサルタントの資料だけが素晴らしい良いものだった。これでもって事業者が努力するかしないかだ。

○木村会長

その現状を踏まえてですね、バスでは難しいと、あるいはデマンドで走らせると、あるいは場合によってはタクシーであって、タクシーにお願いした方がサービスも赤字も良いかもしれません。そういうことも含めて、ここで色々な交通実態を踏まえてこれから考えていく必要があるのではなかと思います。バスでなければ、中央交通さんでなければ駄目だというわけではなくて、やはり全体を一から見直してみて、それで望ましい交通は何かを、費用も含む、だけれどもサービスは、交通のサービスとしてはきちんと守れよ、何とか守るという意味を、あるいはもっと良いものにしようというような考え方をしてその認識としてやっていく。まだ、もちろんはっきりしたものは中々、色々な案によっては変わっていくのでは。次回以降というか、色々な分科会なり幹事会を含め

て、そういうことでご理解いただければと思います。

○鎌田委員

行政の方からも説明して下さい。このぐらいは補助の予定だとか、そうすれば、また事業者の方で計画を練り直すかとか。

○板橋部長

先ほどからご説明申し上げていますとおり、中央交通さんでも補助制度の中で1/4、もちろん県からも補助をいただいておりますし市でも負担しております。その中でバスの負担も1億1千万、市では9千万程度になってございますが非常に膨らんできている状況にあります。この中で、ただ事業者が何とかということではなく、私どもは基本的にはここに書いてございますけども公共交通の空白地帯、空白地域は現在殆どの地域をカバーしてございますので、これについては基本的には守っていきたい。買い物客あるいは高齢者の方々、これらの生活の足は確保していきたい。そのための手段、方法これらについて現在、今この場で協議されている内容におきましてこうでありますのでどの程度まで出せるのかという話しではなく、より良い方法というのを見出していきたい。ただ、基本的に事業者にとっても市にとっても出せる限度があるかと思うので、その中でより良い計画をこの場でご協議いただきたいということですのでご理解いただきたく存じます。

○鎌田委員

社長に報告して、社長がやるかやらないかっていうのを早いとこ皆心配しているんだから。社長が一声でやるよと言えばそれで良いのだから。

○二田委員

9ページのところの(5)の観光遊覧船と一体となった定期バスの導入検討ということで大変嬉しく思っています。行政も振興会も観光協会もそうなんですけど、やはり西海岸周り、男鹿の綺麗な海を見せたいということで今年も重点的に力を入れながら遊覧船をやっていきまして、大分好評のうちに売上も乗る人も増えています。そういう中で、今ここに定期バスの運行導入というのがありまして、ぜひ私は採算採れる採れないは判りませんが、ぜひ実証実験で来年度に土日だけでもやってみるという、期間の部分をぜひこの平成21年度の実証実験のスケジュール案の中に入れてもらえれば大変ありがたいなと思います。この間も遊覧船の社長さんとお話ししましたが、やはりそういうバスが必要だと団体客とか色々な場合も連携すれば採算は以外と採れる可能性もあるかなと感じますので、来年度即急に、日曜日だけでも良いので1回実験的にバスの運行出してもらえれば、さらに男鹿の西海岸の海も素晴らしいところも見せられるのかなと思いますので何とか一つ入れてもらえるような形をとってもらいたいなと思います。

○下間課長（事務局長）

確かに今年度は利用客が沢山おまして、観光客の望んでいる声をもう少し私ども直接伺ってみまして検討してまいりたいと思います。

○木村会長

その他、何かございますでしょうか。

○倉貫代理

今までこう話し合いしてきましたけれども、悲観的な意見が多いように、題目が活性化ですのでみんなで元気出して、この協議はこれからも続いていくと思いますので一つ元気のある案を多く得た方が良くと思います。それから、観光課、商工会の方からお話しがありましたが、男鹿は何と言っても観光地でありますので、この観光バスのことも

十分検討しながらその辺りの兼ね合いですね、それと鉄道の方も来ていますので、いわゆる男鹿線のバスとの連携具合とかそういうものも話しの題材と上がってですね。ただ今日は、路線バス路線バスと偏った感覚ですので一つ今後もう少し広く話し合いを進めてもらいたいと思います。

○木村会長

鉄道の話しは確かに、支社の加藤さんの方からこのことについて何かございますでしょうか。

○加藤代理

J R の加藤と申します。鉄道に関しましては、1 時間に 1 本という形で今現在運行させていただいてますし、これは今後も当然続けていかなければいけませんし、こまちとの連携といった部分で観光の拠点として男鹿市というのは大きな市でございますから、それ等含めながらも当然やっていかなければいけないかなと思います。さらには、先ほど会長の方からもありましたけれども、いわゆる通勤、秋田市等への通勤といったところで鉄道を利用させていただく、鉄道を利用させていただく前段でバスを利用させていただいて駅まで来てもらうといったような事柄をもうちょっと進めていく必要もあるのかなと、それによってバスそのものの運行の方にもかなりの恩恵が被られるという形にもなる。そういった意味で、鉄道の利用客を私どもとしては多くしていただくという部分での我々もそれなりのお手伝いをさせていただきたいなと思っています。活性化、先ほど活性化というお話しがございまして、やはり駅なりそういった所の周辺、それらの活性化といったものがひいては地域全体にも繋がっていくかなということもございまして、男鹿市の方ではずっと計画色々ございまして、男鹿駅周辺ですとか船越周辺の整備といったものもございしますので、そういった部分でも鉄道として、いわゆる公共交通の立場で色々お手伝いをさせていただくことによって、色々のバス需要なり鉄道需要の方に色々増やしていけるような形で活性化を進めてお手伝いさせていただきたいなと思いますのでよろしくをお願いします。

○木村会長

バスと鉄道の連携を密にするということで、例えばパークアンドライドということで、バスは使わないんだけど駅に車でアクセスするというのは可能ですか。駐車場の問題はございますけど。

○加藤代理

そういった意味では、男鹿市なり男鹿駅も含めてなんですけど、未利用時ということもございしますので、そういった部分を今後パークアンドライドという形で今後整備していくというのは男鹿市さんの方とも協力しながらやっていければ良いことかなと思います。

○木村会長

その他、何かご質問等ありませんでしょうか。

○二田委員

この間、会議の中で J R さんのお話しが出まして、今普通便で秋田から男鹿まで 1 時間ですね。急行 1 本でも走らせてもらえないかという意見が出ていました。秋田市内からの誘客とか色んなこと考えればそういうことが出来るのか出来ないか判りませんが話しがございましたので。

○加藤代理

急行というか快速というか途中駅をとばすという形になることが、住民の方達にどの程度理解いただけるのかという部分もありますので、そういう点ではかなり難しいかなということはあるんですけど、色々なご意見をいただきながらそういったことも今後考えなければいけないのかなと思います。

○二田委員

電車で30分ぐらいで来られるのは良いことかと、色んな意味で。

○加藤代理

確かに、秋田―男鹿だけで途中が無ければ。途中もあることですし、利用者も。ただある程度本数としては1時間に1本というのは最低条件なのかなという部分はありますので、その中にさらにもう1本快速を入れるということになるとダイヤ的には単線ということで辛いものがあるかなと思います。

○保坂委員

参考のために教えていただけますか。船川と追分の区間の間で行き違い施設を持つ駅というのは。

○加藤代理

二田と船越、いえ脇本です。二田と脇本です。

○木村会長

その他ございますでしょうか。もし後なければ、この件につきましてはまだ色々ご意見もあると思いますので、あらためてこの方法はどうなんだとか、提案などいただければと思います。一応ですね、今日いただきましたご意見を踏まえまして今回の公共交通総合連携計画検討案に基づいて作業を進めていただきたいと思います。そして、今後ですね委員の皆様、各地域の皆様の意見を伺いながら必要な修正を行い、11月下旬を目処に計画素案を策定することになりますのでよろしくお願いいたします。それでは、他に無ければこれもちまして、本日の会議を終わらせていただきたいと思います。本日はお忙しい中、大変ありがとうございました。

午後4時20分閉会

署名

会議の次第を記載し、これに相違ないことを証明するためここに署名する。

平成 20 年 11 月 25 日

会 長      木 村 一 裕

委 員      二 田 良 英

委 員      三 浦 源 藏