

第 1 回男鹿市地域公共交通活性化協議会会議録

日時：平成 21 年 5 月 27 日（水） 午後 2 時 30 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		
1 号 委 員	檜 尾 浩 司		
2 号 委 員	保 坂 啓 一		
3 号 委 員	小 松 伊 太 郎		
4 号 委 員	糸 井 博	二 田 良 英	浅 野 英 樹
	三 浦 源 蔵	佐 々 木 明	鎌 田 栄 三
5 号 委 員	石 垣 〆 之 輔	齊 藤 登	飯 澤 信 夫
	佐 々 木 一 義	高 桑 繁	鈴 木 俊 治
	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(5人) (委 員 名) (代 理 者)

4 号 委 員	下 村 直 樹	種 藤 清 隆
4 号 委 員	齊 藤 芳 博	児 玉 了
4 号 委 員	山 本 次 夫	佐 藤 豊
5 号 委 員	大 高 秀 雄	目 黒 清 勝
5 号 委 員	石 黒 茂 雄	船 橋 正 熙

欠席委員 な し

## オブザーバー(1人)

- ① 秋田県建設交通部 建設交通政策課 主査 高 橋 昭

## 出席事務局職員

- ① 企 画 政 策 課 長 下 間 秀 春  
② 企 画 政 策 課 主 幹 原 田 良 作  
③ 企 画 政 策 課 係 長 吉 田 悟  
④ 企 画 政 策 課 主 査 伊 勢 谷 毅

## 第1回 男鹿市地域公共交通活性化協議会総会次第

日時：平成21年5月27日 午後2時30分

場所：男鹿市役所3階第一会議室

### 次 第

#### 1. 開 会

#### 2. 委嘱状交付

#### 3. 市長あいさつ

#### 4. 議 事

(1) 議事録署名委員の選任について

(2) 監事の選任について

(3) 幹事の指名について

(4) 平成20年度 事業報告について

資料1

(5) 平成20年度 決算の認定について  
・監査報告（監査委員：二田良英）

資料2

(6) 平成21年度 予算の補正について

資料3

(7) 秋田中央交通からの路線廃止案の概要について

資料4

#### 5. その他

#### 6. 閉会

午後 2 時 28 分開会

○事務局 下間企画政策課長（事務局長）

定刻前ではございますけれども委員の皆様お揃いでありますので、ただいまから第 1 回男鹿市公共交通活性化協議会を始めたいと思います。まず、去年の 4 月以降、人事異動等に伴いまして 4 人の委員の方に変更がございましたので、市長より委嘱状の交付を行います。委嘱状は、市長が各委員の席を回り交付いたしますので、お名前を読み上げましたら恐れ入りますが、その場にご起立をお願いいたします。

はじめに、東北運輸局秋田運輸支局 首席運輸企画専門官の檜尾浩司様です。

○渡部市長

委嘱状、東北運輸局秋田運輸支局 首席運輸企画専門官の檜尾浩司様、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 21 年 5 月 27 日から平成 22 年 3 月 31 日までとします。平成 21 年 5 月 27 日男鹿市長渡部幸男。どうぞよろしくお願いします。

○事務局 下間企画政策課長（事務局長）

次に、男鹿警察署 地域兼交通課長 小松伊太郎 様です。

○渡部市長

委嘱状、男鹿警察署 地域兼交通課長 小松伊太郎 様。以下同文です。どうぞよろしくお願いします。

○事務局 下間企画政策課長（事務局長）

次に、秋田県地域振興局建設部 企画道路課長 浅野英樹 様です。

○渡部市長

委嘱状、秋田県地域振興局建設部 企画道路課長 浅野英樹 様。以下同文です。どうぞよろしくお願いします。

○事務局 下間企画政策課長（事務局長）

次に、秋田県ハイヤー協会 男鹿・南秋支部長 糸井博 様です。

○渡部市長

委嘱状、秋田県ハイヤー協会 男鹿・南秋支部長 糸井博 様。以下同文です。どうぞよろしくお願いします。

○事務局 下間企画政策課長（事務局長）

ここで、市長よりごあいさつがございます。

○渡部市長

皆様こんにちは。今日は男鹿市地域公共交通活性化協議会の総会にこのようにお集まりをいただきまして、ありがとうございます。公共交通機関いわゆるバスと鉄道がございます。男鹿にとって大変大きな問題であります。まずひとつ、車がこれだけ普及してはおりますが、だんだん高齢の方が増えてきて車の運転が難しいという方もだんだん増えてまいります。そうした場合、公共交通機関が無い場合、生活が成り立たないという状態にまで置かれることもまた事実であります。一方、いわゆるバスを運行されている方あるいは、鉄道の方からすればそれなりの利用がなければ民間企業でやっている以上は維持が難しいという面がございます。それがかえって利便性をだんだん本数が減っていくことによって、尚更使いにくくなるというような大変言葉は悪いのですが、悪い循環に入っていくつつある感じがいたしております。またこの公共交通機関というの

は交通の便だけではなくて、これから地球全体を見ますと、環境問題に大変大きな要素を占めておるわけでございまして、男鹿市はぜひ環境の面で意識を高めて進めたいという気持ちもあります。わたしは今簡単にマイクロバスか何かで移動するのではなく路線バスをあるいは鉄道を使って色んな行事をやってもらえないかということで、男鹿市でやっている行事はできないか検討しているところでございます。とにかく、バスに乗っていただければ利便性というか一旦乗れば何も気にしなくて乗っていける、車ですと色んなイベントでも駐車場がないとかということがありますので、男鹿市の中で公共交通は絶対必要なものだと思いますので、今日は残念ながら、廃止路線の話も最後に出ておりますが、皆様からご意見をいただいて、この廃止路線の話は今日は別といたしまして、バスであれ、ＪＲであれ、活用する方法を皆様からぜひ色んなお立場からご意見をお伺いして本当に公共交通の活性化に向けて皆様から前向きなご提言をいただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

○事務局 下間企画政策課長（事務局長）

ここで市長は所用のため退席させていただきますのでよろしくお願いいたします。

～市長退席～

○下間事務局長

議事に入る前に事務局職員に４月の人事異動で異動がございましたので紹介をさせていただきます。

企画政策係長の吉田悟でございます。

○吉田係長

吉田でございます。よろしくお願いいたします。

○下間事務局長

以上であります。次に議事に入らせていただきますけれども、ここからの進行は協議会規約第９条第１項によりまして、木村会長よりお願いいたします。

会長それでは、ごあいさつを含めてよろしくお願いいたします。

○木村会長

木村でございます。本日はお集いただきまして、ありがとうございます。今年３月に総合連携計画を皆様のご協力によりまして達成させていただきまして、いよいよこれから実施に移るということでございまして、２１年度は準備段階、それから２２年度からは短期、中長期に移るわけでございますけれども、ただいま市長さんからもお話ありましたように公共交通はいよいよ地域にとっても逼迫した抜き差しならない状況でもございますし、長期的な地域の持続ある発展を考えたとき、いよいよ活用して活性化していかなければならないということでございますので、皆様からご忌憚のないご意見をいただきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

本日は、人事関係のほか先ほどお話がありましたように廃止路線案もございますが、それも含めまして活発なご議論をお願いいたします。それでは進めてよろしいでしょうか。

次第４の議事に入りたいと思います。まず、(１)議事録署名委員の選任についてお諮りいたします。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。いかがいたしましょうか。

～事務局一任の声あり～

○木村会長

只今、事務局一任という声がございましたがよろしいでしょうか。それでは事務局の

方からよろしくお願いいたします。

○下間事務局長

それでは、私からご提案申し上げます。戸賀地区区長会長の飯澤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

事務局より飯澤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。

～異議なしの声あり～

異議がないようですので、議事録署名委員は、飯澤委員と三浦委員に決定いたしました。よろしくお願いいたします。

次に、(2)監事の選任についてお諮りいたします。当協議会の監事である秋田県ハイヤー協会 男鹿南秋支部長が諸橋委員より糸井委員に交代となりましたので、協議会規約第8条第2項により委員の中から新しい監事を選任することとなっております。

諸橋委員の後任である糸井委員を、監事に選任することにご異議ございませんか。

～異議なしの声あり～

異議がないようですので、監事は、糸井委員に決定いたしました。よろしくお願いいたします。

次に、(3)幹事の指名についてお諮りいたします。4月1日の人事異動により、東北運輸局秋田支局 首席運輸企画専門官が大滝委員より樫尾委員に交代となりましたので、協議会規約第21条第2項により会長が委員から幹事を指名することとなっております。

大滝委員の後任である樫尾委員を、幹事に指名することにご異議ございませんか。

～異議なしの声あり～

異議がないようですので、幹事は、樫尾委員に決定いたしました。よろしくお願いいたします。

次に、(4)平成20年度事業報告について、事務局から説明願います。

○吉田係長

議事の(4)の、平成20年度事業報告からご説明いたします。

説明が長くなりますので座ってご説明させていただきます。

資料につきましては事前に配布しておりますので、そちらをご覧ください。

それでは、資料1に基づきまして、平成20年度事業の経過報告について概要をご報告申し上げます。ページは1ページをお願いいたします。

平成20年2月20日に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。

同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。

また、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ました。

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。

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。回収率は約26%となっております。

8月11日及び25日には、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。

また、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。

平成20年10月8日に第2回男鹿市地域公共交通活性化協議会総会を開催しました。この

中では、収支予算の変更、男鹿市公共交通総合連携計画検討案の説明等を行っております。

さらに 10 月 29 日から 11 月 6 日まで、市内 12 会場で連携計画検討案に基づき、今後の男鹿市の公共交通体系について説明会を開催しております。説明会には 268 名の参加がありました。活発な意見交換がなされております。

11 月 1 日の市広報には、連携計画検討案の概要を掲載しております。市民の皆様からご意見を募集いたしました。残念ながら意見の申し出はございませんでした。

11 月 12 日には、庁内関係課長からなる庁内検討会を開催して、連携計画検討案の内容について協議いたしました。

また、11 月 12 日から 12 月 12 日までの 1 ヶ月、市のホームページに連携計画検討案を掲載いたしました。この際も市民の皆様からご意見を募集いたしました。残念ながらご意見の申し出はございませんでした。

12 月 10 日には、12 月定例会総務委員会に連携計画検討案の概要を説明しております。

12 月末には、これまでの説明会や市議会等からの意見を基にいたしまして検討案を修正して、連携計画素案という形で取りまとめました。

年が明けまして、平成 21 年 1 月 16 日には市の関係課長からなる庁内検討会を開催し、連携計画素案の内容について協議をいたしております。

1 月 26 日には、活性化協議会の幹事会を開催いたしまして、連携計画素案について協議しております。

1 月 30 日には、市議会臨時会の後、総務委員会に連携計画素案の内容を説明し協議をいただいております。また、同日付けで、東北運輸局長あてに今回の補助事業であります計画策定調査事業の事後評価表を提出しております。

2 月 16 日には、市議会全員協議会において連携計画素案の内容を説明し協議をいただいております。

3 月 3 日には、これまでの素案に対する意見や東北運輸局のご指導等を反映して「男鹿市公共交通総合連携計画（案）」として取りまとめております。

3 月 9 日には、3 月定例会総務委員会に連携計画（案）を提示し内容を説明いたしております。

3 月 13 日には協議会幹事会を開催いたしまして、連携計画（案）を含む議案件について事前に内容を協議いただいております。

3 月 18 日には協議会総会を開催いたしまして、連携計画（案）を含む議案件について承認をいただいております。

以上、平成 20 年度事業報告についての説明を終了いたします。

#### ○木村会長

ただいま、事務局から平成 20 年度の事業報告について説明がありましたが、質問や意見はございませんでしょうか。

平成 20 年度の事業報告については、ただいまの案で了承してよいとお諮りいたします。ご異議ございませんか。

～異議なしの声あり～

ご異議がないようですので、平成 20 年度の事業報告は、この案で了承いたしました。

それでは議事の(5)に移ります。平成 20 年度決算の認定について、事務局から説明願います。

#### ○吉田係長

それでは、平成 20 年度決算の認定についてご説明いたします。

お手元の資料の 2 をご覧ください。資料のページは 2 ページです。

収入の部であります。1 款負担金 1 項負担金 1 目男鹿市負担金は事業に対する市からの補助金であります。予算額、決算額ともに 58 万 9 千円であります。2 款補助金 1 項補助金 1 目補助金は国からの補助金であります。予算額、決算額ともに 5 百 50 万円であります。4 款 1 項 1 目諸収入は預金利息で 358 円あります。収入総額は予算額 6 百 8 万 9 千円に對しまして決算額が 6 百 8 万 9358 円となっており、差額は 358 円となっております。

支出の部であります。1 款運営費 1 項会議費 1 目会議費は予算額が 59 万 2 千円で決算額

は 34 万 5257 円であり、24 万 6743 円の減となっております。内訳といたしましては、報償費が 25 万円、旅費が 4 万 8420 円、需用費が 4 万 6837 円となっております。

1 款運営費 1 項事務費 1 目事務費は予算額が 45 万 7 千円で決算額は 43 万 9945 円であり、1 万 7055 円の減となっております。内訳としましては、需用費が 21 万 7665 円、役務費が 22 万 2280 円となっております。

2 款事業費 1 項事業費 1 目事業費は予算額が 504 万円で決算額は 504 万円であり、増減はございません。内訳としましては、連携計画策定支援業務委託費であります。

3 款予備費 2 項予備費 1 目予備費は予算額、決算額は 0 円でございます。

支出総額は予算額 6 百 8 万 9 千円に對しまして決算額が 5 百 82 万 5202 円となっており、26 万 3798 円の減となっております。

したがいまして、歳入総額から歳出総額を差し引いた額、26 万 4156 円は平成 21 年度に繰越をいたします。以上、平成 20 年度決算についての説明を終了させていただきます。

○木村会長

はい、ありがとうございました。次に、平成 20 年度決算に関して、監事の二田委員より監査報告をお願いいたします。

○二田監査委員

はい、先般、監査委員でありました諸橋さんと共に会計監査を実施してございます。ご報告申し上げます。当協議会の平成 20 年度の会計執行状況を監査しましたところ、関係帳簿、通帳、現金とも適正に管理され予算執行されておりましたので、ご報告申し上げます。平成 21 年 5 月 12 日監査委員 諸橋磯光 二田芳英 以上です。

○木村会長

はい、ありがとうございました。ただいま、事務局から平成 20 年度決算について説明があり、また、二田委員より監査報告がありましたが、質問や意見はございませんでしょうか。

それでは、平成 20 年度決算については本案のとおり認定してよいかお諮りいたします。ご異議ございませんか。

～異議なしの声あり～

ご異議がないようですので、平成 20 年度決算は本案のとおり認定されました。

それでは、議事の(6)平成 21 年度予算の補正について、事務局から説明願います。

○吉田係長

はい、それでは、平成 21 年度 予算の補正についてご説明申し上げます。資料 3 をご覧いただきたいと思います。ページ数でいきますと 4 ページをお願いします。

今回の予算補正は平成 20 年度会計の決算によるものでございます。最初に収入の部についてであります。収入につきましては、負担金を 50 万円、繰越金を 20 万円、収入合計 70 万円を見込んでおりましたが、平成 20 年度決算により当初見込みより 6 万 4156 円増額となり、その分を補正するものであります。また、支出につきましては、会議費におきまして、4 千円の増額補正、事務費におきましては 6 万円の増額補正、予備費では 156 円の増額補正であり、予算の総額を収入、支出ともに 76 万 4156 円とするものでございます。

以上が平成 21 年度予算補正の説明であります。よろしくお願いいたします。

○木村会長

ありがとうございました。事務局から平成 21 年度予算の補正説明がありましたが、質問や意見はございませんでしょうか。無いようですので、平成 21 年度予算の補正については本案のとおり決定してよいかお諮りいたします。ご異議ございませんでしょうか。

～異議なしの声あり～

ご異議がないようですので、平成 21 年度予算の補正は本案のとおり決定されました。

次に、議事の(7)にうつります。秋田中央交通からの路線廃止案の概要について、事務局から説明願います。



○児玉部長

中央交通の児玉と申します。委員の齋藤が急用で出席できません。変わりました私が概要を説明させていただきます。路線廃止案の概要について報告させていただきます。平成22年4月、県単補助制度が改正されます。現時点では男鹿市内を運行する路線のほぼ全てが補助金の対象外となります。男鹿市地域公共交通会議に参加させていただいておりますが、20年度に作成された総合連携計画に基づき、船川線、五里合線、男鹿中線、潟西線、男鹿南線の一部、5路線11系統の廃止申出でを県の建設交通部あてに提出しております。内容として、船川線いちおう22年3月に全系統を廃止し、4月からみなと市民病院から脇本駅経由船越駅区間を新設し当社が運行する予定となっております。続きまして、五里合線も同様3月には全系統を廃止し、4月からは代替運行市町村輸送または委託運行の予定としております。続きまして、潟西線は船越駅から若美総合支所間を新設し当社で運行し、若美総合支所から下五明光は委託運行の予定をしております。いちおう若美総合支所を乗り継ぎ拠点と予定しておりますが、運行車両は当社同車両で運行予定を今のところ検討しております。男鹿北線については現状を維持し、系統及びダイヤを再編し運行経費を削減し、当社の負担の軽減を図りたいと思っております。再編と一部廃止案はみなと病院から湯本までの区間を減便調整する予定で検討しております。入道崎行きは大幅に減便し、加茂行きは減便か現状維持を考えているところであります。男鹿中線については男鹿中単独区間は代替交通で対応予定であると思います。安全寺線は現状を維持し系統及び再編調整が可能であれば実施したいと思っております。男鹿北線の重複区間についてはダイヤをできるだけ調整し効率化を図りたいと思っております。安全寺の新拠点として北浦市民センターが可能であればクリアができると思います。男鹿南線は一部系統の廃止を実施し、ダイヤの再編、調整を只今検討しているところであります。以上です。

○木村会長（議長）

ありがとうございました。ただいまのご説明は資料では6ページ以降になりますか。

○原田主幹（事務局）

資料では5ページ以降です。

○木村会長（議長）

5ページ以降ですね。只今、廃止案についてご説明いただきましたけれど、只今のご説明について何かご質問がございましたら、お願いいたします。

○安田委員

質問なのですけれど、資料をこの間少し読ませていただきましたが、ちょっと分からないので、お知らせ願えればと思います。私は北部の方、旧若美町におりますけれど、興味があって潟西線を見ましたが往復路線が他の路線に比べて廃止案多いように思われるがその点についてどの程度まで採算の合わなさというか、ほとんど他の路線、秋田市内も含めて添付しているのだけれど、完全に潟西線のどの程度大変なのかなということ、バス路線廃止されてそのままかと言われるのですけれど、少しぐらいの赤字だったら、総体で1億2千万円も赤字があるようすだけれど、潟西線はどの程度なのか、他の方例えば、南線とか北線については往復路線がかえって少ないが、潟西線はけっこう多い。その点についてどの程度の赤字でとてもじゃないけど運行できないですよという風に説明を求められている。私もも知らなくてはならない。共通した課題のようにも思うし、表の大変さなのか中央交通さんにそこらへんお知らせ願えればと思います。もうひとつ。公共交通機関の100人という問題があります。ここにも

中央交通さん相当の赤字を食いながら社長さんの意向で赤字でもやるというお話を伺っておりますが、そういう責任感の強さというかしきやっぱり採算性には勝てないということで採算が合わなければやめざるを得ないそのためにこういう会議をやるわけだが、せいぜい一般住民からすると景気の良い時期はなんとか運行されていても、ちょっ

と、不景気になれば運行されなくなるというたまたまのものではないということもあるそこらへんについて報道機関も伝えているわけけれども、例えば、儲けたところがあれば、ちょっと大変なところに援助してやるとか、いう考え方は一般企業として成り立たないのか。秋田県はみんな赤字かもしれないが、そういう考え方について私たちに知らせていただければ、ありがたいと思います。

○児玉委員（秋田中央交通）

数字的には年間潟西線だけで 660 万の赤字です。あと、ちなみに参考までに男鹿中線は 78 万 1 千円ですけれども、こちらは本数少ないのでこのような数字になっておりますけれども、ダイヤの本数が増えれば増えるほど赤字が増加していくというのが現状になります。五里合線も 650 万ほどの赤字です。そういった現状で潟西線だけではないのですが要するに乗客数が極端に減少しているというのが事実なので、これをどう打開していくかという私どもは給料を削ってまで維持するということかと逆にお聞きしたいところなのですけれども、それはそれとして現状としましてはそこまで、一路線 600 万ほどの赤字があるということを認識していただいて、利用客が増加すれば増加するほど私どもも走って足りがいがあるでしょうけれども、現状ではひとりふたりの世界では経営上成り立たないというのが、今のところのお話でこういう風な形の廃止ということになっております。

○下間課長

児玉部長さん、今の数字ですね、4 半期とか 4 分の 1 分の事業主負担の数字ではないでしょうか。

○児玉委員

すいません。補助金後のです。

○下間課長

連携計画の中でも 4 ページということで、この中に 20 年度の市内バス路線に係る補助金の状況ということで、補助対象経費が赤字ということでありまして、この数字を見ますと、潟西線が 2 系統ありまして、ジョイフル、それから宮沢経由で下五明光までで 2 千 2 百 5 1 万 8 千円ほど。それから 2 系統目の船越駅～角間崎経由で下五明光までこの路線で 3 百 3 7 万 5 千円ほど。あと一部五明光の 1.5 k この部分については 2 万 5 千円ほどです。この数字が正しい数字であります。

○安田委員

あえて私の言い方が百姓弁で申し訳ない、べつに給料カットとかそういうの言いたいのではない。逆に言えば、ひとりのおじいさん、おばあさんを大事にしなければいけないとのことで、この会議をやっていると思うんですよ。運転手さんの給料をゼロにするとかは一つも考えていないんですよ。ただ逆に、交通機関というのは一人一人をどうするかということでやっていると思うんだ。それは誤解の無い様にしていきたい。ただ私が聞いたかったのは、この間の資料にも出ていたと思ってど忘れしていたんだけど、潟西線だけ八路線もあるのに赤字額が少ないもので、減便だけで止まらないものかなと野暮な考え方で申し訳ない、他の方、二路線、五路線で五百万補助金貰ってね、だいたいどっこいどっこいなわけですよ。他の方は六百万の赤字なんですよ、潟西線は路線一杯あるわりに赤字額がそんなに多くないんで減便したら何とかならないかなと淡い期待あったものだから聞いたわけです。

○下間課長

この件に関しまして再度補助金の絡みもございますので県の方から。

○保坂委員

県の交通政策課の保坂です。私の方でバスの補助を担当しているのですが、県の方で、ここに書いてありますが県の補助制度を22年度から見直す予定です。皆様の方にもだいたい前からお話ししていると思いますが、この時にも若干説明したと思いますが、大体県内のバス事業の83.4%ぐらいが赤字で、その中の平均乗車密度3あるいは5未満のこういった所は、県も市さんも補助しているんですけども、実はこれバス事業者さんの自己負担がございます。その自己負担が4分の1自己負担をして行っているのが現在の補助金の状況です。見方を変えると、バス事業者さんはどっかの利益でその路線の欠損分を補填しながらやってきた、あるいは従来は観光路線とかかなり良かったので、そこいら辺の利益ではがみしてきたというのが最近までの状況です。ですけれども、近年の状況からいたしますと、平均乗車密度3というのは最初から最後までいつも3人は乗っているくらいでないとならない人数なんですけど、その平均乗車密度3になりますとバス会社さんが補填しきれないんです。黒字部分でですね。そういった所が平均乗車密度3とあってくださればありがたいです。ちなみにバス事業者さんが運行しまして、地区によっても若干違いますが、大体県内の場合は5ないし7人ぐらい乗っていただかないと採算が取れないというのが現状です。ですから、先ほど中交さんがおっしゃいましたが、利用状況がうんと少なくなってきましたと採算が取れない、採算が取れないのはいいのですが、県と市も現状の制度でやっていきますと、これは中々、中交さんも赤字を増やしながらやっていかなければならない状況になりますから。ここに中交さんの申請書に書いてあるのとはちょっと違いますが、私どもはこういった状況のシステムをやっていきますと、バス事業者さんが補填していけなくなると全部駄目になるから、これはそうしますと、先ほどお話しありましたが元々が無くなるわけですね。そういったこともございまして、何かやれる制度を考えなくてはならないんじゃないかと言うので提案したのが22年度からの制度改正です。これは、極端に言いますと何かというと今ある路線を見直していただきまして、2系統通っていて1系統にまとめるとか、路線を変更するとか、やっていけるところはやっていただきまして、では、やっていけない所はどうするのかと言いますと県も市も補助します。それでも尚且つやっていけない所が出てくる、平均乗車密度3以下の所はかなりきついですけど、そういった所には新しい制度を導入いたします。これはバス事業者さんが直接やるのか、あるいはバス事業者さんやタクシー事業者さんに委託するのか、あるいは助成でやるということになるかもしれませんが、その部分につきましては今のところあまり良い名称ではないのかもしれませんが、私ども条件不利地域と、バスの運行条件が非常に不利な地域、そういった場所には新しい補助制度を導入して行きたいと考えています。と同時にですね、今かなりですね、1路線潟西の場合は8便走っているわけなんですけど、8便が必ずしもいらぬのか、あるいは本数減らすとかですね、あるいはかなり車両の大きい物を走らせておいてそれを小さくした方が良いのかということもありますので、そういったところも考慮いたしまして、バスを交換する、小型でしかも老人なり子どもが乗り易い低床のバス、こういった物を、小型低床バスをバス事業者さんが購入する、あるいは市が購入する、そういった場合に新しい制度をかなり強化するつもりでいます。これにつきましては、県で1/3を補助します。それと市が1/3を補助していただき、そうするとバス事業者さんは1/3の自己負担で間に合います。その他に条件不利地域という所は、今度は市さんが中心になっていただいて、同じ様な路線と制度を保っていただくわけですが、そういった場合の車両購入、これにつきましても県は補助します。これも小型低床というような考え方なんですけど、この場合は必ずしもバスとは限定いたしません。これはワゴンというような形でも結構です。その場合のワゴンの私どもの補助のMAXと言いましょか、上限どの辺りの物までだったら買えるのと言った場合に、小型の乗用車タイプの場合には、今皆さんご存知だとは思いますが、今ハイブリッド、環境を考慮いたしまして、ハイブリッドでエスティマのそういった物が買える、田舎でありましょうが、都会でありましょうが、ご老人の方々、あるいは女性の方々が乗り易い車、利用し易い車、かなりハイグレードと言われてますけど、そういった物が買える、十分買えるそこ辺りまでは県で補助したいと考えています。したがって、前回ちょっと男鹿市の公共交通会議の総合連携計画に載っておりますけれども、これはもう一度事務局さ

んの方から説明あるかもしれませんが、この13ページ、14ページをご覧になっていただきますと、男鹿市内の公共交通計画短期事業計画というものが載っております。この中では、こういった意味で、すでに今回廃止というようなことで上がっております。次どうしようかという事まで、すべてこの連携計画に記載されております。これをご覧になりますと、私も見たんですけれども、これで全体が通れなくなる路線は無いと私は認識しております。でそのスケジュール的なものが13ページに載っております。短期でやるもの、23年度までにやるもの、24年度までにやるものというような形になっておりますし、この連携計画のとおりにいきますと後は皆さんに如何に利用していただくかということと、地域にどういうふうな形の交通体系ですね、そういったものを導入していくことになるのか、それによってはかなり良い計画になるのではないのかなと期待しております。後は、もう一つなんです、男鹿市さんの方でもあるかと思っておりますけれども、従来、市長さんもおっしゃっていましたが、公共交通を皆で利用する、そういったところで平均乗車密度とかを上げていく、こういったものも現在、マイクロバスや福祉バス、こういったものを利用しながら、あるいはスクールバスと競合しながらやっていきますとどうしてもお客さんが分散していく。こういったところを、地域によって色々事情があると思いますが、そういったものを皆でもう一回公共交通を使えるようにしてきた場合、今この計画の中で新しくまた公共交通として復活できるんじゃないか、そういったこともございますので、そういったものをおやりになる場合は、そういった実証運行の試験のため費用、これは県では平成22年度から強化して導入したいと思っています。これはすぐ別の、上手くいったんですぐ補助本体の条件不利、あるいは生活交通と私らは言っていますが、その制度に戻っていただいても結構でありますし、その実験をもう少しやりたいというふうにお考えでしたら3年ぐらいはやっていただく、そういった制度をかなり用意しているつもりでございますので、皆さんがご心配なさっているような県の補助制度が無くなるというふうなことはございません。ですから今後もこの地域公共交通会議におきまして、そういったものを併せてご討議いただければ、地域公共交通会議が認めた市が運行しますものにつきましては、そういったものも考えていますので宜しくお願いしたいと思います。

○木村会長

その他ご質問ご意見伺えないでしょうか。それではもし質問等ありませんでしたら路線廃止の後の運行計画、ただいま連携計画の話も出ましたけれども、あとの運行計画の概要について事務局の方から説明お願いしたいと思います。よろしくお願いします。

○原田主幹（事務局）

座ったままで失礼致します。本日の配布資料の中の14ページ、中央交通さんの現在の路線とありますけれども、その資料の一番最後にちょっと重複するとは思いますが、昨年度作成しました連携計画の短期事業計画の図をあげております。この二つを比べながら見て頂きますと今後どうなるのかというようなことがある程度ご理解頂けるのかなというふうに思っております。ただいま児玉部長様より説明がありましたが路線バスの廃止について、ただ廃止ではないということ、こういった内容なのかをご説明したいと思います。19ページの表ですが、これは男鹿市公共交通計画連携計画の短期事業計画とあります。まずは船川経由ですけれども19ページの短期計画の図の右に表があります。幹線輸送と書かれている表の④の路線であります。男鹿みなと市民病院から脇本駅前を経由しまして船越駅前の路線となっております。こちらは中央交通さんが引き続き運行する路線と位置づけております。次に五里合線ですけれども、まあ今回廃止の計画がでております。これはなかなか運行していくのが難しいということでこれは市の方で運行していくと位置づけておりますが19ページの表でいきますと⑤の路線であります。中石から脇本第一小学校を経由致しまして脇本駅前まで、こちらを運行するという予定をしております。次に男鹿中線ですが、これは現在は朝1便夕1便しか走っておりませんので変更後の県の補助条件であります3回以上と、3回以上の運行といったものに入って参りませんのでこちらも市が運行する路線と位置づけをしております。

19ページの表でいきますと下のフィーダー輸送と書かれた表がありますが、そちらの⑩、⑪の路線であります。こちらに関しましては連携計画におきましては最寄の男鹿北線のバス停まで枝線輸送という計画をたてておりますが連携計画の長期の方でもし地元の合意を得られれば公共交通の転換も視野にいれながら再建を図りたいなというふうには考えているところではあります。次に男鹿南線につきましては23年度でありましたので一年早く始められたということで理解してよろしいでしょうか。現在は3系統運行しているはずであります。これを1系統に統合するという形で運行していく、というふうな形だと思います。男鹿南線につきましては今後とも中央交通さんの方に運行をお願いしたいというふうに思っております。と、位置づけております。次潟西線でありますけれども19ページの表でいきますと③と⑥であります。こちらは非常に長い路線でございます。若美総合支所を中間といたしまして北の方を市が運行することに、南の方を中央交通さんが運行するというように位置づけをしましたがこちらは沿線の中に学校等多々あります。当然通学などに使われるケースがあらうかと考えられます。そういったことを考えますとここで乗り継ぎというのはちょっとなかなか大変だなということで出来れば同じバスでいけないのかなと、若美総合支所から船越駅までは中央交通さんが運行する路線、北の方は市の運営する路線と位置づけをしておりますけれども、市と中央交通さんが運営する中で同じようなバスで運行できないのかなということで今検討をしているところではあります。今後、市では関係する地区の住民説明会、あるいは市の広報とかホームページ、そういったもので周知を図って参りまして廃止だけではないと、改定する部分もあるといったことをご理解頂いた上で平成22年度から運転の再建、実証運行を実施して参りたいと思っておりますのでよろしくお願い致します。それから児玉部長さん先ほど男鹿北線の話と安全寺線の話があったかなと思うんですけどもこれに関しては開始は平成23年度だったかと思いますがどういうふうに。

○児玉委員

大丈夫です。ただ今ちょっとあれですけどもゼロにしている部分もありますので重複している所もございますので、そこをどうやるのかといった観点から先ほどお話を頂いたというようなことです。

○原田主幹（事務局）

連携計画におきましては湯本駐在所あるいは北浦出張所の2つが位置づけられていますがこれに関しても今後変更される可能性が出てくるということでしょうか。

○児玉委員

まあよりよい拠点施設があればという形で考えているというところでは。

○原田主幹（事務局）

いずれ23年からですのでそれまで詰めたいと思います。それでは以上です。

○木村会長

ありがとうございました。ただいま市の方から新たな運行計画の説明がありましたけれども質問ご意見等ございませんでしょうか。

○石垣委員

この説明のところに、市職員、企業、住民に対し、公共交通の利用促進を図る仕組みを検討と書いていますが、今朝の新聞を見ればあるところでは是非ひとつバスを利用して頂きたいということを学校訪問したりしてPRしているというのがあったのでこれは我々は広報にあげたとか、市報にあげたとか、今言った話のように内容がわからないひとが多いのですよ。ですからもっとわかりやすく、わかりやすくするにはどうしたらいいのかなというのが、ちょうど今日の新聞にそういうことが載っていたので、今日は幸いこの会議があるからあの通り真似しなくてももう少しこう地域住民に実情を明らかに

する方法をもっと考えなければならないのではないのかと。この前の方の資料を見ると説明会でわかっている人は非常に少ないわけですから実際にはピンときていないと。ところがアンケート色々見ると少し料金が高くてもいいから運行してくれとか、減らさないでくれとか、住民のみなさんは一生懸命言います。どのくらい赤字でどのくらい困っているとかはまだピンとこないのです。だからはっきりわかればこの説明会とかも人がたくさん集まるのだと思うのですが実際はほとんど来てないと。だからこれから来年まで期間迫ってきているわけだからもっとPRする方法を考えなければならないのではないのかなとそういう風に思いましたのでちょっと。

○木村会長

PRに関しては関連してご意見ありましたら。どうぞ。

○下間課長

ご指摘の通りでありまして、事務局といたしましてはPR不足ということもありますので、今後様々な手法の中で努力して参りたいと思います。今そういう促進の中で今一つ考えておりまして、まだ決裁も貰ってないわけでありまして、この間の幹事会でもお話をさせて頂きましたけれども、まあ職員からも率先して利用してもらうという形の中で自主制という形の中でしか今のところ出来ないのかなという考えではありますけれども、来月あたりから第4金曜日あたり、1日ノーマイカーデーを設定しましてですね、その日は出来る職員から公共交通、バス、JRを利用して頂ければということで実施してみたいと考えておるところです。それから市長も挨拶の中で言っていましたけれども、様々なイベント等でも活用して頂きたいということで、一例を挙げますと、例えばお山かけ行事をやるということで市役所からバスで目的地に行くという、そういうものもこれから色々考えながら、出来るものからやってみたいと考えておりますので、よろしくお願いしたいと思っております。

○木村会長

ありがとうございます。今日の新聞の報道は秋北バスさんでしたっけね。ああいう住民の方の、実際利用されている方の意見を聞いていたというのはやはり大事だと思いますので、色んな方向をこれからまた検討してまいりたいと思います。関連した、あるいはそれ以外でも結構です。なにかお話ありますでしょうか。

○原田主幹（事務局）

ご紹介忘れておりました。中央交通の労働組合の方、キャンペーンということで、お手元に資料とメモ帖なんですけれどもありますので。

○佐々木委員（中央交通労働組合）

ありがとうございます。労働組合も黙っていることは出来ないもので、なにより公共交通を守ることが組合員の雇用確保につながるということで、昨年から年一回ですが全国キャンペーンを行っております。まず全国的に4月から6月に行動してくださいということで、秋田の場合は6月22日に予定しております。ただ6月1日の会議でいつやるかというのははっきり決まる予定になっております。今言われていた通り儲けるとき儲けてと、確かに組合の方から言うのも変ですけど、過去は儲けました。その儲けた分も全部排出してこういうものが出てきているわけです。今路線バスに関しても昨年に比べて、はっきりした数字は言いませんけれども、1億を超える赤字がでているはずですよ。当然、貸切り部門も景気が悪いこともあって1億近いマイナスと若干高速がとんとんかプラスにいくかいかないかという瀬戸際でありましたが、政府がやりました高速土日の千円でたぶん今年はマイナスになると思います。会社としても大変苦しいところにありまして、また従業員の方もエンジンは何回転以内とか、待機中はエンジンをきるとか、すごい努力はしています。昨年で2千万くらいの経費の削減にはなりましたが、この赤字を考えれば全然及ばないということで、みなさんに利用者にこういうパンフレッ

トとかこちらのメモ用紙となっております。去年はクリアファイルを配布しましたがけれど、今年もこういう形で利用者に配布をお願いするということで、そういうことに取り組んでいる状況であります。地域みなさんにおかれましてはひとつバスを利用するようにお願いいたしております。

○木村会長

ありがとうございます。その他ご質問ご意見はございますでしょうか。各地域の説明会がこれから始まるわけですが、ホームページとかに意見はないけれども地域に入っていくと色々な意見が出てくると。世帯主さんだけというわけではなく色々なユーザーの方の意見も聞くというそういう配慮をして頂ければなと感じるわけであります。その他、ご意見ありませんでしょうか。

○保坂委員

せっかく今日ここで東北運輸局の方がお見えになっておりますので、実はこの事業をおやりになりました総合連携計画、これも国の支援をうけて行ったものなのですから、計画をお立てになった時点で国の総合事業というものが利用できるようになっております。それにつきまして運輸支局さんの方からみなさんにご紹介して頂ければなと思いますのでお願い致します。

○樫尾委員

総合事業の関係ですけれども男鹿市さんの場合は連携計画を策定されたわけですが、実を申しますとこの連携計画の策定というのは、調査事業というのですけれども、調査事業を上手く利用されたということでございます。で、連携計画を作成しまして、これから実際の、一年の準備期間を置かれるようなのですけれども、計画事業で、実証事業を中心とした計画事業に移行されるのだろーと思いますけれども、その計画事業を実行する段階にあたりまして、総合事業における補助は受けられますので、そこらへんはこの総合事業をうまく利活用して頂ければと思います。この総合事業というのは、あくまでも計画をたてて補助申請して頂いた計画について、まず認定を受けて頂くところから始まります。認定を受けられまして、実際にやって頂く。そのやって頂いた内容でもって自己評価して頂く。その自己評価によって私ども国の運輸局の立場で何かご意見があれば、ちょっと見直して頂けませんかというような意見を申し上げる。その意見を参考にして頂いて一年度の計画を見直して頂きながら、次年度の実証運行等に繋げて頂く。そういう PDCA サイクルをうまくやって頂きながら3年度以降のですね、持続可能な、せっかくの公共交通ですから、みなさんの生活の足を守っていく為の持続可能なバス運営を、バスに限らず JR もすべてなんですけれども、そういったものを目指してやっていただきたいというものでございます。以上でございます。

○木村会長

総合事業とは具体的にこういうものが該当しますよというのは。

○樫尾委員

なんでもいいんですよ。例えばバスでいいですと待合室を整備するとか、環境整備とか、あるいは PR とかですね。それから実証運行にかかる、例えばバスの車両を購入するのであればその購入費でもいいんですよ。

○木村会長

それが2分の1の。

○樫尾委員

そうですね。2分の1を限度としますけれどもあくまでも予算の範囲内ですから、二分の一を割る可能性もございます。

○木村会長

なるほど。で、その申請は、今年度の早い時期とか？

○樫尾委員

そうですね。申請時期というのは決まっていますのでいずれ募集時期が決まりましたらお知らせ致します。

○木村会長

わかりました。ありがとうございました。ということでございますので、また情報入りましたらみなさまにご連絡します。その他ご発言ありませんでしょうか。この7番の廃止案については今回の総会では概要を説明頂いたということでございまして、次回の総会で廃止案に対する当会認定、了承するか否かということを決定して県の生活交通対策ブロック協議会に報告することになる予定でございます。委員のみなさまには今回の廃止案の内容を持ち帰ってご検討頂きたいと思います。また、男鹿市でも今後、市内各地で予定しておるようでございますので日程調整にご協力頂きたいということでございます。よろしくお願い致します。引き続き次第5、その他に入らせて頂きます。事務局からありますでしょうか。

○下間課長

今会長からもお願いして頂きましたけども、このあと、廃止路線等への対応について連携計画に基づきまして、地域説明会等を開催させて頂きます。日程等が決まり次第、通知申し上げますので、その際は一つよろしくご協力のほどこの場をお借りしてお願い致します。事務局からは以上でございます。

○木村会長

それでは私の方は議事の4で終わりになってますね、事務局にお返しいたしますので宜しくお願いします。

○下間課長

本日は忙しい中、様々なご意見ご指摘等頂いて大変ありがとうございました。今日頂いたご意見等を参考にしながら、市民の生活の足であります公共交通を守っていきたいと思いますのでこの後ご協力もお願い申し上げまして、本日の会議を終わらせて頂きます。本日はどうもありがとうございました。

午後3時46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21年7月24日

会 長      木 村 一 裕

委 員      飯 澤 信 夫

委 員      三 浦 源 藏