

第2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10月30日（金） 午後2時30分

場所：男鹿市役所 3階第一会議室

出席委員 (22人)

会 長	木 村 一 裕			
副 会 長	伊 藤 正 孝			
1号委員	檜 尾 浩 司			
4号委員	糸 井 博	二 田 良 英	三 浦 源 藏	
	齊 藤 芳 博	佐 々 木 明	鎌 田 栄 光	
	山 本 次 夫			
5号委員	齊 藤 登	高 桑 繁	大 淵 俊 三	
	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)

2号委員	保 坂 啓 一	山 田 敦 史
3号委員	小 松 伊 太 郎	佐 藤 政 利
4号委員	下 村 直 樹	種 藤 清 隆
5号委員	石 垣 禮 之 輔	関 向 多喜雄
5号委員	飯 澤 信 夫	武 田 與 市
5号委員	石 黒 茂 雄	船 橋 正 熙

欠席委員 (4人) (委員名)

4号委員	浅 野 英 樹
5号委員	大 高 秀 雄
	佐 々 木 一 義
	仲 村 盛 吉

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2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10月30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. 議 事

(1) 議事録署名委員の選任について

(2) 幹事の指名について

(3) 平成21年度事業報告について

資料1

(4) 一般乗合旅客自動車運送事業の路線一部廃止の承認について

資料2

(5) 男鹿市公共交通総合連携計画の変更について

資料3

(6) 平成22年度市委託運行路線の概要について

資料4

(7) 今後のスケジュールについて

資料5

4. その他

5. 閉会

午後 2 時 3 7 分開会

○事務局 下間企画政策課長（事務局長）

大変お忙しい時間だとは思いますが、もう少しお待ちいただけますでしょうか。

○事務局 下間企画政策課長（事務局長）

恐れ入りますけれど、市長より 2 名の委員が代わられておりまして、ただいま委嘱状の交付をさせていただいたところであります。それでは、ただいまから第 2 回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。お手元に配布の次第により進めさせていただきたいと存じますが、この後の進行につきましては、規約の第 9 条第 1 項の規定によりまして木村会長よりお願いいたします。会長にはご挨拶を含めまして宜しくお願い申し上げます。

○木村会長

どうも、予定より遅れまして申し訳ありませんでした。ちょっと道路が違う経路を来たので渋滞してましたのですけれど。

今日は、第 2 回目公共交通活性化協議会ということで、本日の議題、21 年度事業の経過報告についてということですか、一般乗合旅客自動車運送事業の路線一部廃止の承認についてということ、それから男鹿市公共交通総合連携計画の変更について、まあそういったことが議題となります。大分時間も経ちましたけれども、本日も活発なご意見をお願いしたいと思います。

ちょっと、息が上がっております。申し訳ありません。

それでは、議事の方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あったと思います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願いいたします。

○下間事務局長

それでは、事務局からご提案申し上げます。秋田県ハイヤー協会の糸井委員並びに協本振興会長の高桑委員を推薦いたしたいと思います。宜しくお願いします。

○木村会長

事務局より糸井委員と高桑委員を推薦する声があったので、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、糸井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。

次に、(2)幹事の指名についてお諮りいたします。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。それでは、私の方から指名したいと思いますが、鎌田栄三委員の後任である鎌田栄光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、鎌田栄光委員に決定いたしました。宜しくお願いいたします。

それでは次に、平成21年度事業の経過報告について、このことについて事務局から説明願います。

○事務局 原田主幹

事務局の原田でございます。私から事業の経過報告についてご報告いたします。すいませんが座ってご説明させていただきます。

まず資料の確認の方をお願いしたいと思います。本日の資料は左とじて冊子にしております。一番上からまず次第が一枚であります。その次のページが本日のご出席された皆様の名簿をつけております。先ほど委員の方に交代がございましたので、その裏が今日現在の協議会委員の名簿となっております。その次が資料1としまして経過報告、これが1ページであります。次から、前回の会議でもご提案したんですけれども、路線の1部廃止の承認ということで2ページから、ずっと長くなりまして6ページまでがこの資料2でございます。次に男鹿市公共交通総合連携計画の変更について、こちらを本日ご提案いたしてまいります。でこの資料3が7-1から7-2ということになります。次に男鹿市委託運行路線の概要ということで、4月からの実証運行をにらみましてこちらの概要をご説明したいということで、資料4であります。こちらは、8ページから11ページまでということになっております。最後にこれからのスケジュールをご説明したいということで、こちらが資料5、12ページとなっております。もし落丁等ございましたら取替えますのでお話しいただきたいと思います。

それでは、議事の順番に従いまして(3)の平成21年度の事業の経過報告についてご報告を申し上げます。1ページをご覧ください。資料1であります。前回の会議であります協議会総会を平成21年5月27日に行っております。この総会におきましては、平成20年度事業報告について、そして平成20年度決算の認定、さらに平成21年度予算の補正について、秋田中央交通からの路線廃止案の概要について、以上の案件についてご審議をいただいております。その後、事務局企画政策課の方では、路線バス再編に関しまして地域説明会を開いております。7月14日若美コミュニティセンターを始めとしまして、7月17日旧脇本第2小学校におきまして脇本地区への説明まで7回に渡って地域説明会を開催いたしております。その後、番号が同じ②になっておりますが、こちらから③④⑤ですのでこちらはご訂正お願いいたしたいと思います。7月29日に男鹿中地区のスクールバス転換説明会、スクールバスのこの地区に運行しておりますので、こちらは路線バスに転換できないかといった説明会を7月29日に開催しております。残念ながら、この、残念ながらと言いますか、このスクールバスの路線バスへの転換に関しましては、皆様からは、バスが今非常に余裕がない、座席の余裕がないということで走っていると、また平成18年までは2系統あったものが1系統にまとめられていると、そういった中でスクールバスの維持のためにPTAも頑張っているんだというお話をいただきまして、路線バスへの転換につきましてはご理解を得られなかったという内容であります。次の8月12日、地域説明会とこのスクールバスの転換の説明会の内容を庁内の関係課長による検討会の開催し説明しております。次に10月26日ですが、本日の総会に提案する議案を審議いただくために幹事会を開催しております。次に10月29日、昨日でありますけれども、本日ご提案したいと思っております公共交通総合連携計画の変更について、こちらのメインが男鹿中地区の路線バスの運行経路の変更であります。この変更につきまして、昨日ですが地域の皆様に説明をいたしてご了解を得ております。それを受けまして本日、10月30日協議会総会といった流れとなっております。以上が事業の経過報告であります。宜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。5月27日の総会から、その後の経過報告について説明いただきました。何かご質問等ございますでしょうか。

それでは、平成21年度の経過報告については、この案で了承したいと思います。あ

りがとうございました。

それでは議事の４番目。一般乗合旅客自動車運送事業の路線一部廃止の承認について、事務局から説明願います。

○原田主幹

議事の第４番であります、一般乗合旅客自動車運送事業の路線一部廃止の承認についてご説明申し上げます。こちらは、先ほど事業経過の報告でも申し上げましたが、前回総会５月２７日にも一度ご提案いたしております。でさらにまず一度地域に持ち帰っていただいて本日ご承認いただくというふうな流れになっております。資料として添付いたしましたものは、実は今回この協議会で承認を受けますと、こういった書類を、県で組織しております生活交通対策秋田ブロック協議会といったところに提出する必要があるとございます。この雛形がこちらの資料であります。２ページから６ページまでというところになっております。廃止路線の案の詳しい内容は前回と共通しますので、あまり詳しくはご説明もしあげませんけれども、今回５件は、４月１日以降の廃止となります①の船川線、②の五里合線、③の男鹿中線、④の男鹿南線、⑤の潟西線であります。こちらの４月からの対応につきましては、船川線につきましては、秋田までの路線であったものを船越駅を起点としてみなと市民病院まで、短縮された路線ということで、中央交通さんが再編されることとなっております。五里合線に関しましては、これは男鹿市が実施主体となって路線運行するというふうに計画でなっております。男鹿南線に関しては、もう一系統ございまして実質廃止ではございません。潟西線に関しましては、若美総合支所を起点といたしまして、その北部を男鹿市が事業主体として実証運行を行う路線と、若美総合支所から船越駅までこちらを中央交通さんが運営する路線ということで再編するというふうな中身となっております。今回地域ではいろいろご相談されたかと思えますけれども、この内容でご承認いただきたいということで今回ご提案を申し上げました。以上で説明を終わらせていただきたいと思います。宜しくお願いします。

○木村会長

はい、ありがとうございました。ただいま、一般乗合旅客自動車運送事業の路線一部廃止についてということで、事務局から説明いただきました。何かご質問、ご意見ございますでしょうか。前回の時は、廃止まではお話があって、そしてその代替運行なんですけれども、これについては今回初めてということではよろしいでしょうか。

○原田主幹

というようなことは、連携計画の中に全て盛られておりまして、前回は廃止の報告だけさせていただいたということになります。まだ、この協議会としての態度、承認いただきますと、計画どおりということになります。

○木村会長

中央交通の案として出てきたもので、これでよろしいかということでございますね。ご意見ありませんでしょうか。

それでは、ご意見ないようですので一般乗合旅客自動車運送事業の路線一部廃止については、本案のとおり決定されました。なお本廃止案の決定については、先ほど説明にありましたように県の生活交通対策ブロック協議会に報告することとなっておりますのでお願いいたします。

それでは、次の議事に移りたいと思います。（５）男鹿市公共交通総合連携計画の変更について事務局から説明をお願いします。

○原田主幹

議事の５番の男鹿市公共交通総合連携計画の変更についてご提案をいたしたいと思えます。７－１ページをご覧ください、資料３と書いてあるところからであります。こちら新旧対照表と路線の変更、こちら新旧対照となるんですけれども、こちらでご説明し

たいと思います。男鹿中線につきましては、従前、浜間口、中間口につきましては男鹿中公民館バス停までのフィーダー輸送、また藤巻台のバス停から滝川までについてもフィーダー輸送、開、三ツ森、島田地区につきましては五輪台バス停までのフィーダー輸送、仁井沢、馬生目地区は船川北公民館（田中）までのフィーダー輸送ということで計画を策定しております。次の7-2ページをご覧ください。それを図面で表したものが左図の部分であります。この計画どおりということで、地元説明会もやったわけですが、男鹿中線に関しては朝夕一本ずつということで、再度乗降調査を行うことといたしました。こちら中央交通男鹿営業所さんのご協力を得て実施したものであります。10月14日、今月中旬ですけれども乗降調査を実施いたしましたところ、男鹿北線との重複区間が若干ありますので、そちらを除きますと最大乗客数が朝の便で8人という結果が得られております。10人以上いますと、なかなか普通のタクシー、ジャンボとか無理でございますので最寄のバス停までということで、フィーダー輸送を予定していたわけですが、8人であればジャンボタクシーで人員的には間に合うのではないかと、そのあたり地元の皆様からも7月の説明会の時に路線としては一体として運行してはいいかというふうなご提案をされておりました。それらを併せまして、今回こちらに関しては見直しをしたいなということでご提案を申し上げました。新たな案というのは、どういう案かと申しますと、新旧対照の新の方をご覧くださいと思います。まず運行経路に関しましては、現行の男鹿中線の経路とほぼ同じところを走ると、ただし周辺につきましては、この計画そのものが駅を起点としたJRさんとの連携といったものも前提としておりますので、これまで男鹿中線の起点でありました浜間口から羽立駅前までというような路線を一本で運行すると。利用する車種はジャンボタクシーということにさせていただきたいなというふうに考えております。今、朝夕便ずつ通っておりますので、こちらはジャンボタクシーで定時定路運行したいなと、ただここに書いてございませんが男鹿中線と北線と一部バス停が重複する場所がございます。こちらから乗る方は極めて少ないという乗降結果も得られております。重複するバス停については回送区間、いわゆる通過方ということにさせていただいて若干のスピードアップを図らせていただくということで、今のバスですと浜間口から羽立駅前まで50分程度かかります。大変時間的にも長いということで、地元の皆様にも時間的なもの短縮出来ないかという話もありましたので、その辺はバス停をある程度つめさせていただいて対応してまいろうと。さらに昼一便ですが、こちらは病院利用される方がおられます。そうしますと、朝の受付が終わりまして診療が終わりますと、だいたいお昼になると。その辺で帰って来る便が今無いということで、その辺も乗降調査の結果で馬生目、五輪野、男鹿中公民館の辺りから乗られる方がいらっしゃるのではないかとということで、こちらは、デマンド運行、予約をしていただいて、五輪台や男鹿中公民館にタクシーが待機していて、五輪台からは島田、三ツ森、開までを運行する。男鹿中公民館からは中間口、浜間口までを運行する。いわゆる2本立ての運行形態に直した方がより効率的ではないかということで今回ご提案をいたしました。2枚目の図面でいきますと右の表であります。連携計画の当初におきましては、男鹿北線を軸としましたバラバラな路線となっておりましたが、浜間口下丁から羽立駅前までは一連の一本の流れになっているというような変更を今回ご提案申し上げております。以上でございます。

○木村会長

はい、ありがとうございました。この連携計画の変更について、旧と新の案にいたった経緯ということで説明ありましたが、ご質問等ございますでしょうか。

○大森委員

遅く来て申し訳ございません。地元の立場で少し、朝、バスを利用する、ジャンボタクシーを利用する方は概ね病院に来る方々が多いのではないかなと、というようなことから、なんとかストレートに、羽立駅で止めないで病院まで入ってみて、そしてまた帰りの一便も病院から運行して、そして後のものについては、中央交通さんを利用した場合に一便だけデマンド方式でいいというような要望もあるので、というようなことをお

話されて来たんですけれども、やはり延長というのは難しい、財政的に厳しい状況にあるものでしょうか。そのことをお願いします。

○下間事務局長

あの、財政事情はさておきまして、今皆様この会議で連携計画策定時点ですすね、一つの北線を幹線としまして、将来的にも残してまいりたいというような大きな柱もありまして、それと先ほどうちの原田からも説明ありましたが、連携計画の中で船越、脇本、羽立となるわけなんですけれども、駅で一定の他との整合性と言いますか、そういうものを図りながら一つ新しい形態を作っていきたいというのがございまして、おそらく、またここを拠点で繋がないと北線も存続的に近い将来難しくなるということは皆さんからご理解いただいて、この北線にフィーダーで接続していただく案でご了解していただいたものと事務局としては捉えております。急遽でありましたけれども、地域の説明会でもこのような話しも地域の会長さんから出ましたけれども、その旨説明してご理解いただいたのかなと思っていたのですが、また今日このようなご質問が出ましたので、皆さんにおはかりしてもらっても結構なんですけれども、事務局としては、そのような考えで説明させていただければと考えております。

○木村会長

ありがとうございます。宜しいでしょうか。その他、ご意見ご質問、はいどうぞ。

○大淵委員

はじめてなんですけども、フィーダー輸送と、それからデマンド運行というのは具体的に説明いただければ。

○木村会長

事務局の方からお願いします。

○原田主幹

横文字に関しては、大変計画当初から苦情がありまして、漢字に直しておきたかったんですけど、フィーダーというのは幹線がまず一本あると、そちらに繋げるための枝線という意味です。あくまでも枝線輸送というふうなことで解釈していただければよろしいかと思います。デマンドとありますのは、これはもう注文があれば運行する、いわゆる予約運行というふうな運行形態のことです。例えば、今回ご提案した昼一便の件に関して言いますと、事前にここのバス停に乗りますよと、ある時間帯のバスから降りて来ますよというふうな連絡をいただいた上で、市から委託を受けた事業者になると思いますが、待機させておいて目的のところまでというふうな形態であります。

○大淵委員

悪っすけど、フィーダー郵送というのをもうちょっと説明してもらえますか。

○原田主幹

この場合ですすね、男鹿北線という路線が男鹿北の方を一本通ってるんです。これは、みなと病院を発しまして今は湯本の駐在所まで、さらにその先、入道崎あるいは加茂までといった男鹿北線という大きな幹線路線が一本ございまして、いずれの路線も今赤字で運行されてますので、辛いところなんですすが、この男鹿北線というのは男鹿市の幹線輸送の幹だということで今位置づけしております。男鹿中線はそれに繋ぐための枝線という枝のような線だということで位置づけさせていただいたというのが、この計画当初の形なわけでありまして、そういう意味で枝線というふうな位置づけなのでございます。

○木村会長

するとこれは、当初はまず乗って幹線、男鹿北線で乗り換えて、さらに羽立駅で乗り

換えてですか。

○原田主幹

羽立駅の乗り換えは当初無いです。

○木村会長

ああ、無いですか。そうするとその後はずっと病院まで行っていたと。

○原田主幹

乗り換えした後の男鹿北線というのは、従前どおり病院まで行くというものです。病院までは、男鹿北線は病院まで行く路線です。新しい路線は乗り継ぎ拠点が羽立駅前にただけで、男鹿北線は当然ですけども病院までは運行するということです。

○糸井委員

羽立駅前の到着時間とみなと病院まで行く男鹿北線は時間は、そんなに待たなくても良いような状態で合わせる、でなければすごい不便なことになる。

○原田主幹

そのへんは、駅を起点としていますので、列車も利用できる、男鹿北線も利用できるといったふうな時間帯に羽立駅に到着するといったような運行ダイヤは当然組んでいくことになります。

○木村会長

その他、ご質問等ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。特にご意見もしなければ、男鹿市公共交通総合連携計画の変更について、本案のとおり承認して良いとおはかりしたいと思いますが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、男鹿市公共交通総合連携計画の変更について本案のとおり承認いたしました。

それでは、次の議題に移りたいと思います。6番、平成22年度市委託運行路線の概要について事務局より説明をお願いします。

○原田主幹

議事の第6番ですが、平成22年度市委託運行路線の概要についてご説明したいと思います。資料の4、8ページをご覧ください。これは当面、来年度実証運行を予定しております、潟西線、五里合線、男鹿中線、こういったところの概略ということでご説明したいと思います。実際これからの業者選定等はいってまいりますので、これを中核として仕様書を作成し、業者を募集するといった流れになってくるかなと考えております。まず、委託運行の実施理由に関しましては説明させていただいておりますので省かせてもらいたいと思います。利点としては、安価な運行業者の選定が可能となると運行経費が削減される。あるいは、秋田県単独補助金の対象となり、市の負担が軽減されると。また市が委託するという事で、いろいろご要望があっても市の方でいろいろ対応が出来るというふうな利点があるというふうに考えております。委託運行の期間につきましては、平成22年4月1日から原則1年間を予定してございます。路線につきましては、最前申し上げました潟西線北部、潟西線と書いてありますが、これは市で運行する部分といたしましては、若美総合支所以北のことです。五里合線につきましては、現在五里合線、中石を発車しまして病院まで行っておりますが、こちらも経費的な面から、去年コンサルさんから試算をいただきまして、中石を出発をして脇本駅までというふうな路線を想定しております。次に男鹿中線でございますが、今ご承認を

いただきました内容で、浜間口を出発しまして今の男鹿中線の経路を辿り、終点は羽立駅といったふうな内容を考えております。運行時間に関しましては、いずれ運行時間は路線別に仕分けいたしますけれども平日始発一番早いのが5時55分になります。終発が18時47分この辺の範囲で設定をしてみたいと思います。休日に関しては、始発が6時41分、終発が18時47分であります。この範囲内で一番利用者の方が多い、利便性の高いところを選びながらダイヤを組んでというふうな形にしたいと思います。運行車両に関しましては、委託事業者さんをご用意していただいて運行委託、全部に委託するというふうな方法にしたいと。運行運賃に関しましては、ただいま現在、中央交通様が路線運行しております、あまり差が出ると乗客の方に影響が出ますので、現行のものをベースとしながら考えていく、予定していくことになろうかと思っております。委託の事業者さんでございしますが、これは今のところ委託運行開始時点、ということは4月1日であります。この時点で市内に事業所を有する道路運送法第4条の許可を取得した事業者というふうにさせていただきます。次に、次のページから概略図が3枚ございます。こちら新旧対照になっておりますが、今の路線運行の範囲とそれから変更後どうなるかということ概略としてご説明しております。まず9ページですが、これは潟西線の沿線でございます。現在、潟西線は下五明光、若美総合支所から船越駅まで、さらに延伸をしてみなと病院まで行っている便もでございます。これが4月1日からは、若美総合支所を起点といたしまして、若美総合支所から下五明光まで、これを男鹿市が分担すると、若美総合支所から船越駅まで、こちらを中央交通さんが分担されると、さらにこの路線には船川線といわれる路線が走っております。これは距離を短縮しまして船越から男鹿駅を経由してみなと市民病院まで、こちら当面中央交通さんをお願いするというふうな形で運行をする予定となっております。ただこの運行経路としていきますと、下五明光から来られる方、例えば男鹿駅、みなと病院まで来られる方というのは乗り継ぎが2回発生します。これは大変不便でございます。現在の案としましては、下五明光から若美総合支所まで、この路線に関しましては、中央交通さんのバスで委託運行が出来ないかなということで今準備を進めているところでございます。そうしますと、運行主体は違うことになるわけですが乗り継ぎの問題は当面回避されるのかなと考えているところであります。次に10ページが男鹿中線であります。いろいろ経由地が多いので複雑な図面になっておりますが、今の男鹿中線は浜間口から牧野入口を経由しまして中間口、男鹿中公民館から藤巻台に上りまして五輪野から開、仁井沢、羽立、男鹿駅というような経路を辿っております。先ほどの案でこれはそのとおりの経路を通るんですけども終着は羽立駅までとさせていただきます。こちらは、男鹿市が実施主体として路線を運行するという形にしたいと思っております。最後11ページですが、こちらは五里合線です。現在の五里合線は中石を出発しまして百川、浦田を経由し、脇本駅、本村を経由して、脇本第1小学校を経由しましてさらに男鹿駅、みなと市民病院に来ているわけですが、こちらコンサルさんに頼んでいろいろ調査していただいたんですけども、乗客の方はいるわけですが、そのかわりいずれも薄いという状況があります。あまり長い路線ですと平均乗車密度が下がってくるということで、こちらは当初計画で中石から脇本駅までの幹線輸送ということにさせていただいたというわけです。以上で男鹿市の委託運行路線の概要ということでご説明いたしました。今後、資料4の8ページですが、こちらに基づきまして仕様書を作成し運行します運行業者を選定してみたいと考えておりますので宜しく願いいたしたいと思っております。

○木村会長

はい、ありがとうございました。ただいま、4月1日から委託する路線の概要についてご説明いただきましたが、何かご質問等ございますでしょうか。

○船橋委員

潟西線のことですが、若美総合支所から下五明光まで中央交通さんの方へ委託するというような話でしたけれども、すると下五明光から若美総合支所まで乗ってくると一度切符を払って、それからまた新たに切符を買うというふうな形になりますか。

○原田主幹

清算の方法のことだと思います。これは実は、実施主体が分かれるということは、県で補助制度があるわけですが、やはり4月1日からの路線運行をこの形にいたしますと若美総合支所から下五明光までは男鹿市が補助金を申請し、若美総合支所から船越駅までの関係が中央交通さんが補助金をするという形に最終的になってまいります。そうしますと、経費的なもの、どのくらい経費がかかって、どのくらい収入があったかと完全に切り分けなくてはいけないという条件が出てまいります。ただ乗り継ぎは回避されるものの、一旦清算するのは大変だという話だと思います。このへん、どうかならないものかということは今中央交通さんと詰めている段階です。ようは、収入が切り分けられれば何とかありますので、そのへんを上手く整理していくということになります。

○木村会長

その他、いかがでしょうか。

○大渕委員

若美行く場合、若美支所までは中央交通さんのバス乗って、支所から先は委託ですか、そういうような違うバスということですか。

○原田主幹

この場合、先ほど申しました中央交通さん、同じバスで市が委託していけないかなとこととなります。同じもので、同じ車で、乗る人が乗り換えなくても良いように。

○木村会長

何かありませんでしょうか。

○安田委員

潟西線の船越駅での乗り継ぎはどうなっているのか。船越駅で、ここで必ず乗り継ぎあるわけでしょう。

○下間事務局長

今のところ、乗り継ぎで考えていますけれども、そのへん横軸で船川線、これは中央交通どういう形で走らせるか判りませんが、それが通して行って、行く先だけ変わって、みなと病院行きに出来るのか、その辺も出来れば乗り継ぎしないで何便かはという形で船川線も行けないかなというところも中央交通さんと協議しているところであります。

○安田委員

最初から、総合支所からみなと病院に直行だと思っていたんだけど、今見たら矢印おかしいから、あれと思って。これだと引継ぎ3回なるからな。五明光から来て3回も乗り継ぎだと大変だなという感じするから、せめて船越だけは直行して下さい。

○木村会長

中央交通さんの方、何かコメントとかありますか。いまのところでは。

○齊藤委員

いわゆる、車両と人のやりくりの中で、それが可能性は、ちょっと協議させていただいてますので、ちょっとお時間いただいて、ただやりくりの中でやはりここで止まらざるを得ないのも発生してくる可能性はあります。ただ実際、やはり営業所がみなと病院のところにありますので、車両として戻ってくるのだったら、ということもやれるように思えばやれるので、そのへんちょっと恐縮ですけども検討させて下さい。ただご要望

は承りました。そういうふうな形になるように何か出来ないか考えたいと思います。

○木村会長

その他いかがでしょうか。

○大淵委員

市が事業主体になるというのは委託という形なんですけども、事業者の関係で費用が膨らんだ場合はどうするのですか。

○下間事務局長

そういうことも含めての実証運行という形で1年間やってみると、そういう中でジャンボは運行したものの、2人しかいなかったりすればセダンのタクシーとか、そういうふうな方向で切り替えていくとかですね、潟西線、船川まで伸ばしたところでやはり全然いなかったと、そうなればまたやはり駅で止まるとかですね、いろんな修正をこの協議会に図りながら変更していく考えであります。

○木村会長

その他いかがでしょうか。

○佐々木（明）委員

運行運賃に関してですけど、私あのこちらの方の人でないですけど、利用者の立場からいけば、やはり現行の運賃に沿った形をとってもらえれば、利用者も今のままでいいのではないかなということが言えると思います。何故そういうことを言うかというのは、この間、秋田市の方の雄和とか河辺の運賃の關係を見たら、バス乗った方はわかると思いますけれど、中央交通は買い物回数券って千円で千四百円のものを買えるのですが、それを使うと雄和の奥の方から秋田の駅前まで千円で往復できる時がありました。ただ今回、こうなった場合に2.5倍ぐらいの料金かかるのですよね。利用者もかなり減っているようなことも聞いてますので、そういうことはちゃんとやってもらえればいいのかと思います。

○下間事務局長

その件に関してですけど、地域いろいろ距離的なものもありまして、男鹿中線を試算したところ、やはり乗り継ぐとなると初乗りの關係もありまして、そういうところ、増えるところが結構出てきます。そういう中で、中央交通さんにも今後お願いしていかねばいけないうことですけれども、そのへん高くない、現行で抑えていただければ、そちら様だけでなく市の方もその分は努力しながら、あまり現状料金から変更の無い形でできないかなというところは考えておりますので、改めてまた中央交通さんには初乗り部分についてお願いしたいと思いますので、この席をおかりして申し訳ございませんけれども一つ宜しくお願いしたいと思います。

○木村会長

初乗りの2回払うというあたりは。

○原田主幹

バス料金というのは、初乗りは今だいたい160円で男鹿市内を走っているわけですけども、1.4キロから1.6キロですか、それが160円なんですけれども、長い距離を乗ると同じ距離でも安くなるのです。例えば一例からいきますと、昨日の説明会に出させてもらったのは、浜間口というバス停があります、ここからみなと病院まで行った場合630円かかるんですけれども、羽立の駅からだけ単純に計算しますと150円程度しかかかっていない。ただ羽立の駅から初乗りで乗ると250円かかる。その差が百何十円出てくるといったふうな場合、長く乗れば乗るほど得になると申しますか安

上がりになるという料金体系ですので、乗り継ぎが発生するとどうしてもその分は割高になるということになります。それに関しては一応、市の路線運行と中交さんと調整な
てくることが、今後。

○佐々木（明）委員

何故そういうことを言ったかというのは、秋田市の場合は、うちの場合は500円超えればこう割引なる感じになってるんですけど、秋田市さんのは、キロ数と基準の運賃をかけてまっすぐやったもんだから2.5倍ぐらいの高くなったんですよ。利用者にしてみれば、昔それこそ秋田駅から通して雄和の奥まで行っていたこと考えれば。こないだまでは、雄和のユーグルといって市内100円でしたが、その前のことを考えれば2.5倍以上になっているから、そうなればやはり皆自家用車を頼むと思う。そういうことが無いようにしてもらえれば、一つの良い回数券みたいなものを考えるとか、うちの会社と提携して、乗り継ぎあるんだけど定期で割合の分担を考えるとか、そういう方法がないかということであって、秋田市のようになってしまえば大変だと思います。

○木村会長

秋田市の方は私も関わってまして、やはり地域間のバランスみたいなところもありまして、そういう意見もあったんですが。今回の場合は料金とかそういう、デマンドの方式とか予約の方式とか、そのへんのところはある程度また案を、スケジュールの中になるのかもしれませんが、ある程度案を作ったらまた説明するというところでよろしいでしょうか。

○下間事務局長

はい。

○木村会長

その他、ご質問ありませんでしょうか。

○大淵委員

実は私、船越に住んでいるんですけど、高校生の関係、乗り降りですか、汽車に送って来たり迎えに来たりね、結構バス利用するより送り迎えがかなり余計で、中央交通さんのバスの方で、逆に自分の停まるところに自家用車が止まったに、そのぐらい並ぶわけですよ。そういうのを、なるべくバスの方に異動するようにですね、乗ってもらうような方策を市としても活性化協議会推進の関係からいっても、普段からできるだけバスに乗るようなPRですな、これを強化していただかなければ段々今もかなり厳しいですけど、ますますというように追い込まれるというふうに、私はあまりバス乗る機会はありませんですけど、結構なるべく遠くに行く時はバスで行ったりしていますけど。そういうのを考えていただきたいと思います。

○木村会長

この点いかがでしょうか。何か高等学校にお願いとかそういうことは。

○下間事務局長

特に高等学校とかにはお願いしていませんけども、今始めているのは、職員が最終の金曜日ですけどもノーカーデーということで、エコ部分も考えながら取り組みをやっていることで実施させていただいております。成果のほどは、横ばいということで中々伸び悩んでいるわけですけども、実際に職員がいるわけですけど、入道崎でありまして往復2千円かかるんですよ、それがマイカーでくれば4、500円で来ると、そのような実態もありまして中々強制は出来ない部分がありまして。これらについても企業さんにも声をかけたりして実施できれば良いのかなとは考えておりますけども。何分このように社会環境も経済不況でもありまして、そのへんも捉えながら見ていきたいと思いま

す。

○木村会長

行政の方だけではなく、企業等もですかね。高等学校の場合は高校生も割りと忙しいから中々ゆっくりする人はいないのかもしれませんが。

○安田委員

時間とお金な。親はお金いたわしい、息子は時間いたわしい。朝間ラッシュの時、警察官いるから言われないうか、相当バスのこと追い越ししていくからな。

○木村会長

それぞれいろんな環境ありますので、ただ少なくとも発信は良いと思いますので、これからいろんな意味でPR、声かけみたいなことは考えていったほうが良いかなと思いますので。

その他いかがでしょうか。もし他になれば、ただいまの平成22年度市委託運行路線の概要について、本案のとおり可決してよいか諮りたいと思います。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22年度市委託運行路線の概要について本案のとおり承認いたしました。ありがとうございました。

それでは7番目ですが、今後のスケジュールについて、これについて事務局より説明をお願いします。

○原田主幹

それでは、議事の7番であります。今後のスケジュールについてご説明を申し上げます。資料の5番、12ページをご覧ください。これは21年度、22年度の両年度のものを載せております。手堅く言えば10月の下旬地域公共交通活性化協議会総会、これは今日でございます。先ほど、路線の廃止についてご承認をいただきましたので、それを受けまして県で設置しておりますブロック協議会の方に廃止が承認されたというふうな報告をいたします。ブロック協議会はまだ日程的には決まっておりますが12月中には開催されると伺っておりますので、そちらで承認されれば4月からの廃止が決まるということになります。今回、委託運行路線の概要ということでご提案申し上げました。こちらの資料4の中身を膨らませて仕様書を作成しまして、今後、事業者の、来年の4月1日からの運行委託業者の選定に入ってまいりますけれども、実は今、予算の無い段階でそういった事を進めております。市の予算的なもので、債務負担行為という翌年以降の支出額の予定を立てる、その設定を行うといった提案を11月定例会で行ってまいらなければなりません。それが承認された、公的な場で、議決いただいた後で業者の選定をしていくというふうな流れになっております。委託業者さんが決まりますと、運輸支局さんの方に路線の申請をすることになるわけですが、その路線の申請の際に、当協議会で路線のダイヤ、運行経路、運賃ですね、こういったものが承認されたという証明が必要になってまいります。そのために1月中旬、総会を開いていきたいと考えております。幹事会をその時に開きますので上旬が幹事会、そして総会といった日程案を今のところ事務局では考えております。その後、4月1日からは新路線の実証運行が開始されます。契約締結はあくまでも新年度になりますので4月1日ということになります。その後、おそらく新しい路線運行になりますので、いろいろな課題等、問題点が出てくると思います。そういったものがありまして年3回くらい総会できないかなとなってくると思います。経過報告もございますので、7月には22年度第1回目の総会を開催いたしたいのと、その間、6月には地域説明会、スクールバス転換説明会等ございますが、今度は23年度実証運行の経路というのは、ほぼ男鹿北線沿

線の北部になってまいります。安全寺線、湯本駐在所から入道崎に行く路線、湯本駐在所から水族館を経由しまして加茂の方まで行く路線、この3本となっております。当然こちらにもスクールバスが入っております。その後、23年の4月から廃止路線がありますので、今年度と同様、10月中旬に幹事会、下旬に総会といった流れになります。今回とほぼ同じような議題が10月の総会ではあがってくることとなります。その後、12月委託事業者が決定から1月中旬の総会までの流れとなります。今回は、総会、活性化協議会の事務局ということで、スケジュールを作りましたが、国県との補助申請等いろいろこまごましたことは出てまいります、市のバスの運行は市が実施主体となると、協議会がやるという手もあるんですけど中々予算的な面とか動きづらい面もありますので当面市が実施主体になるということになると思いますので、後は路線運行にしましては路線の4案、市の当局が行うということになります。そういうことで、今後協議会スケジュールはこういうふうなところまでということですので今回ご提案申し上げました。

○木村会長

はい、ありがとうございました。本日の総会の後のスケジュール、23年度、22年度の分も含めてお話いただきましたけれども、何かご質問等ございますでしょうか。

○糸井委員

若美と五里合は、仮にみなと病院まで行くとすると今度は必ず一回は、最低は一回は乗り換えが必要になりますな。直通は後、無くなりますね。男鹿中線の方は北線に乗れば、幹線、今までの路線に乗れば直通に来ますけれども、五里合と若美は必ず最低一回は脇本か船越駅で乗り換える形になるんですよな。

○下間事務局長

潟西線は、先ほど中央交通さんからもお話しいただいたように、何便かは乗り換えなしでの可能性は残っておりますけれども、五里合線については船川線なり、列車の男鹿線に。

○糸井委員

我々、タクシー業界とか、既存のバス業界とか、JRにもありがたいことですが、お客さんからみれば凄く不便。それに男鹿市の市の病院の経営にも影響があるのではないかと思います、患者さんが直接行けないとなれば、ちょっと影響あるのではないかと思います、そっちもちょっと心配になるっすな。我々ありがたい方のあれですけどね。

○下間事務局長

その辺、正直な話し痛し痒しのところがあるわけですが、実際に乗降調査をやってみますとね、大変少ない人数でありまして、費用に対する効果のあれですね、先程うちの原田も申しあげましたけれども、距離が伸びることによって補助対象からも外れるとかですね、いろいろわかんない部分もまたありましたりして、その辺は痛し痒しのこのであります。

○木村会長

その他、スケジュールについて何かございますか。

○安田委員

一つだけ、スクールバスの転換説明会で、男鹿中方面で22年度廃止路線の関係の説明会で、主なダメだった点は、理由はなんですか。

○原田主幹

男鹿中で一回、PTAの方々にご説明会をしたわけですが、その中で出された話では、まず統合の条件だったということが一番根っこにまだあります。男鹿中の場合

は実は2系統、18年度から走っていたんですね。それが、市内で潟西中学校と五里合中学校の統合がありました。それにもスクールバスを出すということで、教育委員会の方でもバスの台数を増やさないで一台男鹿中と言ったあたりで男鹿中線が、子どもの数が、人数が間に合う程度であったということで一台になったわけです。その時点で満席状態だと、例えば部活とかあれば、いろんな野球のバットとかミットとかですね、そういった物が積まれると、そうなる则他の方の座る余裕は今のところ無いという形ですね。それから、これ言っているのかなと思いますけれども、生徒さん以外の方が乗るということに対してちょっと抵抗がある。という話がありました。ということでまず統合条件で学校あるうちは出すという話しだったはずだということで生徒専用のバスを残して欲しいと、かなり強い要望がありましたので、今回、男鹿中線に關しましてはスクールバスの転換は断念したということでもあります。

○木村会長

また、23年度の話しは別の時期にあると。

○原田主幹

これは、北線沿線では旧戸賀小学校、旧北磯小学校から北陽小学校、北中までの2系統、これが走っております。こちらも今の男鹿北線の路線とほぼ被りますので、その辺、変えれないか、いずれ市でやるということでは、教育委員会でやっても、我課の方で所管しても同じことですので、路線バス転換させてもらえれば経費的にもかからないのかなと、当然座席の空き具合もありますけれども、実はスクールバス、相当古いバスが走っております。そろそろ更新の時期もかかってまいります。そういったものも合わせながら可能であれば、地元の父兄の親御さんですな、その辺の理解が得られれば、じいさんばあさんとか乗せれるのかなと考えております。

○木村会長

今後のスケジュールですけれども何かございませんか。

○山本委員

私、温泉なんですけど、私どもの方の路線の方は具体的にいつ頃から話しが提案されてきますか。気がかりですから、私どもも計画はある程度覚悟しなければならないということになろうし、いつ頃からこうあれですか。お話しされるわけですか。

○下間事務局長

今、今後のスケジュールの中でも触れましたけれども、22年度の予定でいきますと6月中旬ころから説明会に入りたいと考えておりまして、今年のことも踏まえまして、なるべく前々では行きたいんですけども中々いろいろな日程も入りますので、いまのところ予定では6月中旬を考えていますの。

○山本委員

結局あれでしょ、実績等々矛盾も出てくるだろうし、ある程度方向転換しなければいけない場合もね、ありますわね。どんなもんですか、市はお金ないって言うし、民間はないって言うし、どうもならないもんですか、やはり、あそこに副市長いたから、あんたあれだすべ、予算としてはやはり応分な負担をやはり市、市民の方に見られれば確保すると。

○伊藤副市長

問題は、観光協会の副会長さんだすども、今さっきも言われたとおり皆にバス、公共交通を使って行くという市民をね、そういう体制に持っていけない限りは、市で支援していったって乗る人が少ない、ただ便数だけ同じにしていくという、こういうやり方っておかしいんですもの、やはりこういうふうに皆集まっていたらいいけども、やはり何

として皆でバスに乗るか、汽車に乗るか、これさえやらないで金だけ出して一人、二人乗せてあるくという、この時代ではないものだから、そこにいかない限りは改善できないわけです。だから、どうなるのかって言えば地域住民方、今男鹿中の問題もいろいろでたわけだけど、やはり皆で使うでと、今まで私どもの市では、職員方やるんですけど、地域でも一日バスに乗る日作るでというような声が大勢、例えば温泉だってそのとおりだと思うし、そういうでなければこのやつは進んでいかないのではないかなという考えは持っています。やはり地域で、問題は大変だと、今ジャンボでなく普通のタクシーでも良いのではとなってくることになる可能性もある。皆ジャンボ一杯で乗ってあるくよというようなそういうふうな地域の皆が協力して、やはりこのバス利用というのは今の環境にも良いというようなことも合わせながらやっていくということではないかと感じしますが、そうしていかない限りはやはり減便、減便といかなければならなくなってくるという感じがしますよね。だから皆でまずバスを利用する、月に一回でも良いからということで皆でそういう日セットしていくとか、何かかんか、それは行政が音頭取りしながらやっていかなければならないわけけれども、そうではないかなと思っています。

○山本委員

そのとおりだよ、だから私この前提案しましたね、職員からね一回乗ってくれば、それは実施していただいたそうで、ありがたいろいろ、男鹿市がねもうちょっとリーダーシップをね、我が市は、とにかく乗るんだと、乗せるんだと、それが副市長が言われることだと思います。乗る日というのを決めてなんかねするなり、ただ人いない、乗らないではいけない。

○伊藤副市長

せっかく、こういうようなメンバーが活性化協議会が集まっていたいてるんだったら、行政だけやっても誰もついてこない、振り向いたら誰もいなかったなんてことでなく、皆で連帯としてやるとして、やってもらわなければならないわけけれども、そういうような協議会、これだけの協議会で何かそっちを盛り上げご参考を言ってもらえればありがたいわけけれども。これは私ども行政も積極的に取り組んでまいりますので、その節は協議会の皆様方からもご支援をお願いしたいということになるかと思しますので、どうかその節は宜しく願いいたします。

○安田委員

特別決議あげなきゃいけないな、特別決議あげるか。提案するか。

○木村会長

一部、その他のところにも入ってきてますけども、このスケジュールについては本案のとおり決定いたしましたということで承知いたしたいと思います。引き続きその次第の4ですね、その他に入らせてもらいますが、事務局の方から何かございますでしょうか。

○下間事務局長

事務局からは特にございません。

○木村会長

そうですか、はいありがとうございます。ただ今のような、バスに乗る、バスという公共交通に乗ることについてのご発言もありましたけれども、その他、皆様から何かございますでしょうか。樫尾さんの方から何かこういうのがあるとか特にないでしょうか。

○樫尾委員

副市長さんが仰ったとおりなんです。地域の交通が何でこういう状態になったのかというと、まずもう一回原点に立ち返って考えていただきたいということだと思えます。ですから、こうなった以上は市が自らどういった市に合った地域公共交通をどう維持していくか、それをまず考えていった場合、地域住民の皆さん、企業の皆さんが知恵を絞ってですね、より良い方向へ持っていくことは当然肝要ですので、そのための協議会なわけですから、まず今の状態、やはり住民の皆さんの意識としましては現状維持を望むのは当たり前のですから、運賃の関係におきまして出来るだけ現行維持にして欲しい、出来れば安くして欲しい、あるいは回数券とかですね得々切符みたいな感じで安価なリーズナブルな商品を作り出して欲しいとか、そういった要望は当然出てくると思えます。だけれども、それを全部受け入れたんじゃ当然運行費がかかってしまう。じゃあどうするんだということで、皆さん知恵を絞って考えていくしかありません。ですから、そういったことをやっていかないと、これからは尻すぼみになっていくことが懸念されます。

○木村会長

ありがとうございます。私も先ほど、雄和のお話しが出てきたんだけどね、やはり行政的というか法的にやるとやれる範囲に限られていて、やはり民間とか住民とかいろいろ組み合わせ、ここがこうなっていたらもっと乗れるのになって所は、おそらくあるんだと思えます。それが汲み上げられたり、そこを何とか調整してっていうところが無いとやはり段々減っていくところなので、いろいろな意見でるので組み合わせでお互いにアイデアを出し合っていくようなところですかですね、適材適所でこういうところはタクシーとか、場合によっては有償運送もあるかも知れないですけど、そういうところは、時間無い中では本当にやれるところからというところは無計画になっちゃいますけれど、そういうところをいろいろ知恵を集めてというか、住民の皆さんの方からも盛り上がってくるような仕掛けも欲しいなと思えます。

○大森委員

今、私ども深く反省している点があるんですよ。ということは、地域の町内のリーダー達が住民の足確保ということで、行政に再三お願いをして無い財政の中で道路は整備し、今バス路線に昇格させてやつのことで運行してもわずか10年経たないうちに廃止になってしまう。この現況を考えていくと、ただ高齢化だとか少子化というだけではなくて、もっと何か利用する方法は無いのかなということをいつも考えるのですが、例えば北海道函館市のようにショッピングの商業の活性化のために100円で市内を全部乗れると、どこでもスーパーでもどこでも止まって歩いてというような、どこで行政で出しているかわからないけれども、そういうことを考えていくと今それをすぐに行政に委ねるということではなくて、その地域であれだけ行政にお願いして道路も立派にしてもらった、路線も確保してもらった、ですからその地域で何か工夫してねバスを利用する人に支援対策を、その地域の方々の理解で出来ないのかなということを、これからまた私ども地域の人と組織に投げかけてですね、それを利用したらその町内会で何か支援していくという方法をこれから考えてということが、それがこれからの活性化策ではないかなと感じがして、一つ地域からの活性化のためにならないかなと今感じております。そういうわけで、県内にもそういう事例あればこれから一つ提供していただいて我々がそれを参考にして勉強すべきだなと感じております。

○木村会長

いろいろな動きがありますので、やり方によっては地域に合ったものということでですねあるみたいなので、これから、この会もそうなんですけども、市民の方の意見とかですね、もう一つは事例も含めてですね、何か新しい運行計画みたいなものも出してもらえればいいのかと思いますので宜しくお願いいたします。

その他ご質問ご意見ありますでしょうか。

それでは、もしなければですね、その他無いようですので本日の日程を終了したいと

思います。私ちょっと遅れましてご迷惑をおかけして申し訳ございませんでした。本日は様々なご意見をいただきましたけれども、それらを踏まえ、今後の事業を進めさせていただきたいと思います。また、委員の皆様や各地域の皆様のご意見などを伺いながら、平成22年度実証運行に向け準備を進めてまいることとしますので、宜しくお願いいたします。それでは、これで議事を終了いたします。長時間に渡る審議どうもありがとうございました。お疲れ様でございました。

○下間事務局長

どうもありがとうございました。

午後3時58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12月 日

会 長 木 村 一 裕

委 員 系 井 博

委 員 高 桑 繁