

第3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22年1月29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 (21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		
4号委員	浅 野 英 樹	糸 井 博	二 田 良 英
	佐 々 木 明	鎌 田 栄 光	山 本 次 夫
	三 浦 源 蔵		
5号委員	石 垣 禮 之 輔	齊 藤 登	高 桑 繁
	大 淵 俊 三	佐 々 木 一 義	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 (2人) (委 員 名) (代 理 者)

4号委員	齊 藤 芳 博	児 玉 了
5号委員	大 高 秀 雄	目 黒 清 勝

欠席委員 (3人) (委 員 名)

3号委員	小 松 伊 太 郎
4号委員	下 村 直 樹
5号委員	飯 澤 信 夫

出席事務局職員

①総務企画部長	佐 藤 誠 一
②企画政策課長	下 間 秀 春
③企画政策課主幹	原 田 良 作
④企画政策課係長	吉 田 悟
⑤企画政策課主査	伊 勢 谷 毅

第3回 男鹿市地域公共交通活性化協議会総会次第

日時：平成22年1月29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. 議 事

(1) 議事録署名委員の選任について

(2) 経過報告について

資料 1

(3) 男鹿市公共交通総合連携計画の変更について

資料 2

(4) 平成22年度市運行路線の協議について

資料 3

(5) 平成22年度事業計画（案）について

資料 4

(6) 平成22年度収支予算（案）について

資料 5

3. そ の 他

4. 閉 会

午後 2 時 2 8 分開会

○事務局 下間企画政策課長（事務局長）

皆さんお揃いですので若干早いですけど、ただいまから第 3 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。早速ですが、お手元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。会長にはご挨拶の後、宜しく願い申し上げます。

○木村会長

本日はご多忙中にもかかわらずご参集いただきまして、誠にありがとうございます。さて、新年を迎え早いもので一ヶ月になろうとしております。いよいよ今年 4 月 1 日から、男鹿市公共交通連携計画に基づき、新たな路線がスタートすることとなり、事務局におかれましては、その準備を進めてきており、大変難儀をかけておりますことに対し、感謝申し上げます。

本日は、男鹿市公共交通総合連携計画の変更についてなど 5 件について、ご協議をいただくこととしており、皆様の活発なご発言を期待いたします。

それでは、次第 2 の議事に入ります。

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。秋田観光バス株式会社の鎌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っております。宜しくお願いします。

○木村会長

事務局より鎌田委員と三浦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、鎌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。

次に、(2) 経過報告について事務局から説明願います。

○事務局 吉田係長

それでは、(2) の経過報告についてご説明させていただきます。資料 1 ページの資料 1 と書いてあるページをお開きいただきたいと思います。こちらは第 2 回総会以降の経過をまとめたものでございます。①は市単独運行バスに関する地域説明会の開催でございます。

全部で 5 回ほど開催しております。1 回目は 1 月 12 日若美コミュニティセンターで開催してございます。同じく 14 日は脇本公民館、18 日は五里出張所、19 日は男鹿中公民館そして 21 日は馬生目公民館で開催をしてございます。次に②の幹事会の開催でございます。こちらは去る 1 月 20 日に本総会の案件の協議をさせていただいております。③といたしまして、本日の第 3 回協議会総会でございます。よろしく願いいたし

ます。

○木村会長

はい、ただいま事務局から第2回総会以降の経過報告について説明がございましたけれども、何かご質問ございませんでしょうか。

説明会については何か補足するところはございますか。

○安田委員

参加人員とか、特長とか教えてください。

○吉田係長

今回の地域説明会は具体的な経路、ダイヤ等をご説明させていただいております。参加人員を記載している資料がございますので、少々お待ちください。

○木村会長

参加人員だけでなく大体会議の内容も紹介していただけますか。

○吉田係長

手元にあるのは男鹿中地区と馬生目地区のものがありますのでご紹介したいと思えます。男鹿中公民館は参加人員が11名で6時から1時間ほど質疑応答等をしております。男鹿中線の場合は特にデマンドタクシーを予定しておりますので、住民の方からは電話で依頼できない人はどうするのかという声が出ており、みなと市民病院を利用した帰りの方は病院に依頼して、心配なく利用できるようにしたいということが質疑の中でありました。馬生目公民館の場合は合計で10名でございましたけれども、こちらは6時から開催いたしましたけれど30分くらいで終了しました。こちらから提示した料金の案に対して、現在より少し高めになっているのではないかという意見がでました。あとは、バスではなくてジャンボタクシーを予定していることもお話ししましたが、高齢者が多いので乗降に際しては安全を確保してほしいという声もありました。ちなみに1月12日からの21日までの参加延べ数が194名でございました。若美コミュニティで説明会をした際はやはり乗り継ぎがないということに対しまして、非常に安心を持っているという意見がありましたし、市単独運行バスになっても回数券を発行するかという質問もございました。回数券は今のところ考えていないということもお話しております。

五里合の公民館で開催した際はゴールデンウィーク等で県外から来るお客さんがいる場合JRとの接続をもう少し配慮してほしいとか、病院の患者さんが乗り継ぎが発生するということで減少するのではないかと意見もありました。高齢者の乗降の際には極力安全には配慮をさせていただくというお話をしております。以上概略につきましてご説明いたしました。

○木村会長

はい、ありがとうございました。そうしますとこういう説明会を経て、この先もう少し具体的に運行計画を詰めていくということでよろしいでしょうか。

○吉田係長

はい。

○木村会長

他に何かご意見ありませんでしょうか。

それでは、特にないようですので只今提出された案で了承してよろしいかお諮りいたします。ご異議がないようですので、経過報告については、この案で了承いたしました。ありがとうございました。

次に、(3)の男鹿市公共交通総合連携計画の変更について、事務局から説明願います。

○吉田係長

それでは、議事の(3)市公共交通総合連携計画の変更についてご説明をいたします。2ページの資料2の1をお願いいたします、

こちらは、男鹿市公共交通総合連携計画の新旧対照表をのせた表でございます。右側が新と書いてありますがこちらが変更後であり、左側が旧、変更する前ということでございます。こちらは当初男鹿北線から浜間口、中間口地区が1地区で三ツ森、開、馬生目、滝川の2地区に分けての運行を予定してございました。その後、地元の説明会等を踏まえまして、一つの大きな地区という考え方に立ちまして羽立駅前を乗り継ぎの地点にするという形にまとめてございます。乗り継ぎ拠点も当初は「公民館前」「五輪台」そして「船川北公民館」の3つの拠点で乗り継ぐという形態を予定しておりましたが、今回の変更によりまして「羽立駅前」1箇所に変更をしております。

右のページ3ページ資料2-2をご覧くださいと思います。こちらは年次計画の中の事業のスケジュールのページでございます。ちょうど中ほどのフィーダー輸送区間に⑩⑪のところに下線が引いてございます。こちらが変更になった部分です。

次の4ページをお願いいたします。資料の2-3です。こちらは先ほどの部分、変更をした部分であります。2つの地区が1つの地区にまとめられたという形でございます。右の資料の2-4という大きな図面をお願いいたします。こちらは連携計画の変更前の状態でございます。ちょっと見にくくて恐縮でございますが、黒い太い線が引いてある部分に変更ということでございます。変更の部分といたしましては、浜間口、中間口地区⑩番のエリア、⑪の三ツ森、開、馬生目、滝川地区が一つになるということで下線を施してございます。乗り換え拠点は「公民館前」「五輪台」「船川北公民館」が「羽立駅前」になりますのでこちらも下線を施してございます。

右の表にはフィーダー輸送のところに下線を施しております。こちらが変更ということでございます。

次の6ページをお願いいたします。見比べていただければ分かりやすいと思いますが、男鹿中地区一つの大きなエリアに切り替わっております。乗り換え拠点も羽立駅前ひとつという形になっております。右のフィーダー輸送のところにデマンドの導入も検討とこちらの部分に変更ということでございます。以上でございます。よろしくをお願いいたします。

○木村会長

はい、ありがとうございました。連携計画の新旧対照表での変更と文章上での変更について、説明いただきましたが、ご質問ご意見ございますでしょうか。

そうしますとこれは、まずはフィーダーと呼ばれる道路沿いを運行してそこだけ走ると、そしてデマンドについては将来需要があれば、可能性を検討するという計画でしょうか。

○下間事務局長

デマンドについては、この後料金・時刻表を資料の中でご説明しますが、地域要望により帰りの一便だけを考えております。

○木村会長

ありがとうございます。その他、ありませんでしょうか。

前の会議の時に確か、フィーダーなどの横文字は分かりにくいので使わないようにという意見があったような気がしますが、地域に入ってまた言葉使うとフィーダーはなじみがないということになるのではないかと思いますのですがいかがですか。

住民の皆さんにフィーダーと言葉を使うより、日本語のほうがよいのではないかと。例えば、幹線輸送とか地域輸送という言葉の方がよいと思うのですが。

○原田主幹

すみません、地域説明会ではフィーダー輸送あるいは幹線輸送という言葉は直接的に

は使っておりません。何々線何々線と名称と呼んでおります。今まで長い間路線運行しておりましたので、幹線とかというよりは実際の名称で呼んだほうが分かりやすいですので、地域説明会では地域公共交通総合連携計画で使いましたフィーダー輸送あるいは幹線輸送という文言は使わず、こうなりますこのように変更しますといったような説明をしております。

○木村会長

そういったことであれば、会議上の話として一般的には使わないということですね。その他なにかございませんでしょうか。それでは男鹿市公共交通総合連携計画の変更についてお諮りいたします。只今の案で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はこの案で決定いたしました。ありがとうございました。

それでは、議事の（４）平成２２年度市運行路線の協議についてを議題といたします。事務局より説明をお願いします。

○吉田係長

議事の第４番、平成２２年度市運行路線の協議についてご説明させていただきます。７ページ資料の３－１をお願いいたします。こちらは潟西北部線の運行経路図でございます。潟西北部線は現在の若美総合支所よりも北の部分を目指します。経路につきましては、現在の潟西線の一部と全く同じ経路をたどる予定でございます。若美総合支所よりも南側は秋田中央交通が現在と同じように運行する予定であります。若美総合支所前が乗り継ぎ拠点ということでございますが、乗り継ぎがないようにしていただきたいという地元の強い要望もございまして、こちらは同じ車両で下五明光までを往復するという計画でございます。ただ運行便数につきましては、若干の減便という形で運行するという計画にしております。便数につきましてはこの後ご説明をさせていただきます。また、運賃につきましては乗り継ぎに伴う初乗り料金の加算ということがありますが、通しで船越駅まで乗った場合、現在の運賃とあまり変更がないようにとの配慮で料金体系を計画をしております。

次のページ８ページをお願いします。こちらは潟西北部線の時刻表でございます。上りが６便下りが５便という形でございまして、※の印は土日休日が運休という形でございます。現在潟西線は往復８便が運行しております。若干の減便という形でこちらの方は地元の説明会でもご説明しております。９ページをお願いいたします。こちらは潟西北部線の料金表でございます。現在の潟西線を利用し船越駅に行った場合、そんなに大きな変動がないように考えて作っております。次のページ１０ページをお願いします。申し訳ございません。先ほどの料金の表に戻っていただきまして、現在との比較をさせていただきます。現在の下五明光、潟西線の一番の出発点から船越駅まで利用した場合、料金８８０円となっております。同じように下五明光から船越駅まで行った場合、若美総合支所までは４００円を一旦お支払をいただきまして、若美総合支所から船越駅まで４７０円ということで現行８８０円で市単独運行バスを利用した場合は、合計８７０円ということで極端に変動はないという形で考えております。

それでは次のページをお願いいたします。１０ページでございます。資料の３－２と書かれておりますページをお願いいたします。こちらは五里合線の運行経路図でございます。現在は中石の回転地を出発いたしまして、五里合地区をぐるりと回って、脇本第２小学校区を経由しまして、脇本踏切を渡りそして本村の方に入りましてぐるりと回りまして、脇本小学校の坂を上りまして県道とぶつかるＴ字路を右折して脇本駅に行くという経路でございます。現在の運行経路は脇本踏切を渡ってすぐ右に行くという経路と２種類ある訳ですが、今回市の単独運行バスは１本１種類だけを考えております。そし

て、大きな変更点は脇本駅止まりというバスになります。こちらには横方向で船川方面に来る船越線との連絡を脇本駅前でさせていただくことを想定しております。

運賃につきましても先ほどの潟西北部線と同じように、乗り継いでも大きく変化しないという前提に立って料金の設定をしてございます。バスの時刻につきましては、船越線そしてＪＲとの連絡に十分配慮した形で設定をしてございます。

１１ページをお願いいたします。こちらは五里合線のバス時刻表となっております。便数につきましては現在と変わっておりません。同じ便数で運行いたします。時間帯が若干変更しております、午前の便中石を６時４５分からお昼前の１０時４３分の便は脇本駅で船越線にスムーズに乗り継ぎができるということを優先した形でダイヤを編成しております。逆に下りの場合は午後の便が五里合線とうまく接続できるように乗り継ぎの時間がないように配慮してダイヤを編成してございます。次のページをお願いいたします。１２ページでございます。こちらは五里合線の料金表でございます、中石から脇本駅まで連続で乗った場合４００円という設定でございます。これが現在であります、中石から脇本駅まで乗った場合５００円という形でございます。五里合線を乗り継いだ場合でございますけれど、中石から男鹿みなと市民病院まで利用される方は現在８６０円を支払うというかたちでございます。新しい五里合線になった場合は脇本駅まで中石の方は４００円で男鹿みなと市民病院までは脇本駅から乗った場合、４２０円ということで合計８２０円ということで若干お安く利用できるということでございます。よろしくをお願いいたします。

資料１３ページをお願いいたします。こちらは男鹿中線の経路図でございます。男鹿中線は現在とほぼ同じルートで羽立駅まで運行いたします。ただ大きく違うのは今度はバスではなくジャンボタクシーが朝夕定時定路で運行されるということです。浜間口を出まして牧野入口を通りまして山田から中間口回転地に入ります。また山田に帰りまして今度は滝川、藤巻台、五輪野、島田、三ツ森、開というかたちで仁井沢、馬生目、馬生目入口、仁井山、田中を経まして羽立駅前に到着という経路であります。あと特徴の２つ目といたしまして、デマンドで一便だけタクシーの運行を予定しております。これはお昼一便のみというかたちでございます、この図面でいきますと破線部分がデマンドの経路ということでございます。馬生目入口、五輪台、それと公民館前の３箇所からそれぞれの地域にデマンドタクシーで輸送をするという想定をしてございます。こちらもうやはり羽立駅前止まりの定時定路のジャンボタクシーということで、バス、ＪＲへの乗り継ぎがスムーズにできるようにダイヤ編成をしております。次のページ１４ページをお願いします。

男鹿中線の時刻表を掲載しております。黒く塗りつぶしているところが男鹿中線でありまして、上りが浜間口７時２２分発車でございまして羽立駅前には８時１０分に到着という朝の便が一便と下りの方は羽立駅前が１６時５５分出発ということで、浜間口に１７時４３分に到着という２便がジャンボタクシーが走るということでございます。お昼の男鹿北線と書いてありますみなと市民病院発１２時７分発の便、こちらは馬生目入口までまいりますと予約によりまして、タクシーがこのバス停にて待機し、そこからそれぞれの地域まで運行するという形でございます。五輪台も同じでございまして１２時３５分で公民館前が１２時４１分、公民館前からは中間口、浜間口の地域の方から利用していただくという形で想定をしております。

次のページ１５ページをお願いいたします。こちらが男鹿中線の定時定路のジャンボタクシーの料金表でございます。これもやはり浜間口下丁からご利用されている方が、男鹿みなと市民病院まで利用される場合、現在６３０円をご負担いただいているというのが、羽立駅前まで４００円、羽立駅前からみなと市民病院まで２５０円となり、合計６５０円という形で考えております。

次のページをお願いいたします。１６ページは予約運行分でございます。さきほどご説明いたしましたお昼の便、それぞれの男鹿北線の停留所からタクシーでそれぞれの地域へ輸送するという形で一応３箇所予定をしております。こちらはどちらに行かれまして３００円という設定で考えております。

次のページ１７ページをお願いいたします。こちらは市の単独運行バスの定期乗車券料

金一覧ということでございます。左側の部分、運賃が100円の場合往復1ヶ月の場合は4200円で片道の場合は2100円ということでございます。こちらの一覧表ですが、申し訳ございませんが半月の設定は想定してございませんので、往復と片道ということであります。

一番上の表は一般の人の通勤定期というかたちでございます。中段は学生及び生徒さんの通学定期券、下の段は小学生以下という設定で考えてございます。

次のページお願いいたします。上段は身体障害者の通勤定期運賃表ということで割引がきいているということでございます。下の方は通学の身体障害者の定期券の料金表ということでございます。以上説明を終了いたします。

○木村会長

はい、ありがとうございました。ただいま、22年度市運行路線の協議についてご説明がございました。市単独運行バス五里合線、男鹿中線、潟西北部線でしたがご質問ご意見等お願いいたします。

○大森委員

男鹿中の地域についてご説明されたと思いますが、デマンドのこの沿線の路線がありますけれどもこれは通常タクシーだと思いますが中間口、浜間口の人が利用するデマンドだと思うんですよ。その場合この上の路線でなくて下にちょっと出ていると思いますが中間口を通過して浜間口に行く立派な市道があるんですけどそれがデマンド路線になって浜間口と中間口で両方の人が乗った場合、中間口の人を降ろして下を回っていくとそういう路線にしておいたほうがいいと思いますが、上を利用する人はいないんですよ、これはバス路線ですから、

○原田主幹

ただいまのご意見ですけれどもデマンド区間というのは区間運行ということになると思います。その際には最短距離を走ることができるはずですので、例えば中間口、浜間口の方のみの利用ということになると可能と思われそうですが、今回路線として示さなければならなかったということですからこのようになりました。

○大森委員

そうすると規則でいうと今設定されている路線以外は設定できないということですか。

○原田主幹

デマンドはエリアで指定されることになるので、決まった路線ということはございません。したがって、最短コースを走ることも可能と思われそうです。

○大森委員

そういうシステムで運用できるのであれば問題がないが、このデマンドというものがよく分からないけれど、こういう長い路線で契約するから300円という料金の設定になり、もっと短い路線であればそんなに高くならないのかなという感じがする。市が業務委託する場合に長い路線であれば契約額が高くなるのではないかと思ったので、お話をしたが、差しつかえなければ下の路線にした方が委託契約の段階で有利になるかと思った。しかしそれは当局の方で考えることである。

○原田主幹

デマンドの運行方法につきましては、今後よりよい方法を検討してまいりたいと考えております。

○下間企画政策課長

原則的には委員がおっしゃったとおり、浜間口に行くとすれば最短コースを通るよう

にまた単価の設定につきましても何百メートル、キロメートル単位ではないので初乗り料金の半分以上ということで300円を設定いたしました。

○保坂委員

このコースの設定にあたりましては、支局さんにご相談なさっていると思いますけれども、ひとつだけ区域運行という考え方についてお話をさせていただきます。私最初にこの案を見せていただいたときは、同じ路線の同じ系統の中で一定のもの、定路線の中のデマンドでおもしろい方法を考えたなと思いました。ですけれども、完全な区域運行の形、こういった形のデマンドとなりますと、県のほうではもしかしたら補助できないという可能性もございますのでもう一度確認していただきたいと思います。

○大森委員

もう一点だけお聞きしますけれど、先ほど現在の運行料金と市が運行した場合の運行料金がありましたけれど、五里合線の場合は現行では860円が820円のところ、鴻西北部線の場合には10円より安くならないという料金表の設定のようだけれども、鴻西の方から特別、五里合の方は示さなかったから問題なかったでしょうけれども、こういう具合に示されるとうちの方は変わらないので五里合の方は安いということになるので何か今後問題点が出てこないのかなという感じがしております。みなと市民病院で乗った場合に今の説明でいくと五里合線が今より40円安くなる。鴻西線は10円より安くならない。このような点を比較しなかったでしょうか。

○原田主幹

あの地域ではもう少し簡単な表ですけれどお示ししております。男鹿中線に関しては中央交通さんが運行されているときも、他の路線よりも若干安い設定となっております。というのも男鹿中線は全線走りますと浜間口から羽立の駅前まで23キロメートルあります。現行の料金表を拝見しますと男鹿中線の場合は、羽立駅前まで8.9キロメートル10キロないとこれはなぜかと申しますと、浜間口から牧野入口、男鹿北線と共通する区間、そこからの料金と変えないという前提で料金体系を作っているからであります。男鹿北線に乗りますと約9キロで牧野入口から羽立駅前まで到着しますが、男鹿中線ですと23.9キロですが料金は同じと大変複雑な料金体系をとっております。乗り継ぎがある方にはご不便をかけないようにと計算をしたんですけれど、割り引き率が大変大きくなりますのでお示しした料金体系をとったということでございます。同じような料金表は地域の説明会でもお示ししてあります。

○大森委員

鴻西線のほうで特に短くした場合になんと五里合の方が安くて、男鹿中の方が高いということで問題にならないようにした方がよい。

○伊藤副市長

鴻西線の場合は通常総合支所に用事ある人は降りるが直接来る人は乗り降りなく、便利に来れるという部分がひとつあるが、五里合線は必ず乗り継ぎしなくてはならないというこの不便さがあるということがひとつ、これを理解していただかなければならないというを強調しておくことが必要でないのかなと思われます。なんとかそういうことでよろしく願いいたします。

○保坂委員

あともうひとつあるんですけれど、県で廃止代替路線、昔で言えばですね。これに代えて地域が自分たちで作る、そういった路線というのは、新しいマイタウン制度をこの4月から実施しますけれども、その段階で私どもが市町村の皆さんあるいは地域公共交通会議で説明されている事業者さんが10キロ走ると500円かかります。そしてそれを超えた場合、今度は市町村さんがやることになるんでしょうけれども、その場合は残

りの10キロも500円を超えないようにしてくださいというお願いをしたんです。5キロ未満でしたらおよそ300円程度それと10キロは500円程度両方あわせて1000円前後の間に収まるような形の料金設定というのがよろしいでしょうかという形で今県の制度は考えております。ですから男鹿市さんの場合も確かにこの部分だけを見れば400円とか300円とかってなっているように見えますけれども、全体的なトータルでいくらになるのか、あるいは乗り継ぎの不便などを勘案した料金設定で事業者さんも圧迫しない、県の制度も受けやすいという形で構成されたものかなと私は理解しておりますけれども、いかがでしょうか。

○木村会長

その他、ご質問ご意見はございますでしょうか。この4月1日から運行で事業者はこれから選定ですか。

○下間事務局長

現在今、委託をかけていまして、3日の日の入札です。

○木村会長

その他、ご質問ありませんでしょうか。このデマンドの場合には男鹿中線でいうとジャンボタクシー1回ですか。

○原田主幹

デマンドに関しましては1日1便と考えています。定時定路に関しましては乗降調査を1週間行いましたけれど、男鹿中線固有のバス停で乗る方につきましてはジャンボタクシーで間に合うのかなと思われます。デマンドに関しましては帰りの下りのバスからの乗り継ぎということを前提にしていますので、大きな数にはならないだろうと考えます。各バス停には小型のタクシーで輸送するという事で考えております。

○木村会長

他にご意見ございますか。

○大淵委員

単純な質問なんですけど、潟西北線と五里合線ですが、潟西上り6本下り5本五里合は上り9本下り6本です。これは男鹿市主体のバスが脇本駅それから若美の場合は総合支所まで行って中央交通と連絡するということですが、若美の場合は同じバスで行くということですが、大変いいことなんですけれど、この場合中央交通との関係はどうなるのか。若美総合支所から五明光までは男鹿市の運行するバスで同じバスで乗り換えなくやるとすれば、男鹿市の委託したバスで船越まで行くというわけを教えてほしいことがひとつと、各路線がありお客さんの利便はいいが、これと中央交通のバスとの連絡はよいか。今まではすべてのバスが船川方面に集中していたが、今後はどうなるのか。待合いの関係とか。脇本は脇本駅で終わる。船越は船越駅で終わる。これに中央交通のバスが極力合ったような時間帯で待っていると、もし待っているとしたならばどのくらいの待ち時間があるのか。分かっている範囲で教えてほしいと思います。

○原田主幹

まず潟西線ですが、同じバスを使うということが前提となることから中央交通さんに委託をするという方向で進めております。ただ若美総合支所で料金の精算が必要となつてまいります。これは中央交通さんともいろいろ協議いたしましたが、この路線が県の補助対象路線となるということを考えますと、収入と支出というのは明確に切り分けなければならないということになりまして、若美総合支所で五明光から来たお客さんは一旦お金を支払っていただいた上で、中央交通の料金に従って例えば船越で降りた場合は船越までの料金を再度お支払いいただくというような手間は出てまいります。中央交通

のバスが船越駅から船川まで運行しますのでその点は比較的スムーズに行くのかなと思います。五里合線に関しましてはバスも通れば JR さんも通ると2つの交通機関が交錯するところですが、両方に時間を合わせるのはまず無理です。コンセプトとしては、市内の中心部である船川に向かう方に関しましては脇本駅での乗り継ぎは基本的にバスに時間を合わせております。市外に出る方のために JR さんと待ち時間があまりないように乗り継げるというあたりを最大限考慮して、今回の時刻表の案をつくっております。男鹿市もこういったバス事業をするのは初めてですので、やってみた上で支障があればその都度変更させていただくという風にしたいと思います。また本数ですけれどもこの後の乗降調査を実施した上であまり利用客の少ない時間帯は、考えさせていただくということも必要なのかなと考えております。それも含めまして、平成22年度はこの3路線に関しましては実証運行ということでどういうことが起こるのかやってみる一年間ということで位置づけしておりますことをご理解いただければと思います。

○大淵委員

このあと PR の方をよろしくお願いします。

○原田主幹

今回、料金は条例事項となりますので議会のご了解をいただいた上で各路線ごとのチラシを作成しまして配布したいと考えております。最終的には広報にも掲載をして周知をはかりたいと考えておりますのでよろしくお願いいたします。

○木村会長

そのほか何かございませんでしょうか。料金は一旦払ってからまた、そこから始まるということでしょうか。

○原田主幹

路線としては切り分ける必要があります。県の方へ補助申請する際にも曖昧な数字が出て行ってしまいます。もうひとつ料金箱を置いていう風なやり方しかないかなと思います。

○木村会長

そのほかご意見ございませんでしょうか。もし他になれば、ただいまの平成22年度市運行路線の協議について、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年度市運行路線の協議について本案のとおり決定いたしました。ありがとうございました。

それでは議事の(5)に移ります。平成22年度事業計画(案)について、事務局より説明をお願いします。

○吉田係長

平成22年度事業計画(案)につきまして、ご説明させていただきます。

19ページをお願いいたします。資料4と書かれているページでございます。平成22年度の事業計画案でございます。幹事会、総会は3回を予定してございます。1回目の幹事会は7月中旬を予定してございます。1回目の協議会の総会は7月の下旬を予定しております。2回目の幹事会は10月中旬でございまして、第2回目の協議会総会は10月下旬でございます。こちらで廃止路線の審議、平成23年度の市の運行路線の原案をご説明させていただきいと存じます。3回目の幹事会は12月の中旬でございます。こちらは総会の議案の決定、第3回の総会でございますが、平成23年度の路線の内容

の協議という形で23年度の事業計画、収支予算案、総会の議案を予定しております。下の欄の2の事業でございます。こちらは平成22年の実証運行路線、男鹿中線、五里合線、潟西北部線の運行開始が4月1日という形でございます。②が平成23年度の市運行バスの計画のとりまとめということで、来年度は入道崎、西黒沢地区および戸賀、加茂地区、安全寺、真山、西水口地区の3つの路線を実証運行という形で予定をしております。こちら各各地域の説明会等を想定しております。その下④と書いてございますが、申し訳ございません③でございますして訂正をお願いいたします。先ほどお話しした3路線の平成23年度市運行バス路線の委託事業者さんの決定が来年1月ということで予定をしております。よろしくをお願いいたします。

○木村会長

はい、ありがとうございました。事務局から平成22年度事業計画（案）が示されましたが、この件につきまして何かご意見ご質問ございませんでしょうか。特にご質問がなければお諮りいたしたいと思いますが、平成22年度事業計画（案）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年度事業計画（案）は本案のとおり決定いたしました。ありがとうございました。

次に(6)平成22年度事業計画（案）について、事務局より説明をお願いします。

○吉田係長

それでは平成22年度収支予算（案）についてご説明いたします。資料20ページをお願いいたします。資料5と書かれているページでございます。こちらは平成22年度男鹿市地域公共交通活性化協議会の収支予算案でございます。収入の部からまいります。1項の負担金は男鹿市で50万円でございます。補助金は0円でございます。繰越は平成21年度会計からの繰越でございますして、14万円を予定しております。諸収入は0円でございます。歳入総額が64万円となつてございまして、前年比6万円減というかたちでございます。支出の部にまいります。1款運営費の中の（1）会議費でございます。こちらは総額53万2千円となつてございます。内訳といたしまして、報償費39万円、旅費11万6千円、需用費2万6千円、トータル53万2千円となっております。事務費は需用費9万5千円、役務費1万3千円、トータル10万8千円となっております。事業費、予備費ともに0円となっております。支出総額が64万円となつてございまして、前年予算額との差額は6万円の減となつてございます。よろしくをお願いいたします。

○木村会長

ただいま、事務局から収支予算（案）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。

それでは、平成22年度収支予算（案）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年度収支予算（案）については本案のとおり決定されました。

次に、次第3のその他に入らせていただきますが、事務局から何かございますか？

○下間事務局長

事務局からは特にございませんけれども、県の方から何かあるようです。

○保坂委員

県の公共交通政策課の保坂と申します。以前この会議を開かれましたときに、今後県はバス制度の見直しをする。という風なことで県が見直しをするから、公共交通が再編になるのではないかとそういうことは色々問いただされました。でありますけれども、私どもはそういった形で地域公共交通というものを考えたのではなくて逆に地元が実態に即してどのようにしたら使いやすくなるのかそれを市民の皆様で考えていただく、という風なこともありましてまず制度を見直しました。その代わりというとなんなんですが、従来は随分使いにくい県単の制度でございました。マイタウン、この制度を大幅に見直します。生活バスも見直しましたけれど、そういったものをじゃあどういった方向で見直すかといったことをこういった協議会とか幹事会とか男鹿市さんの場合は十分に参考にさせていただきました。次にできますマイタウンの県の制度が十分男鹿市さんの使いやすさそういったものに堪えうるもののができたと思います。また、男鹿市さんもそういったものを先取りするような格好で大変いい地域公共交通計画を作ってくれたのだと思います。ただこれは男鹿市さんは今後、市の方の事務も大分増えるんですけれども、男鹿市さんもそうですけれども、私どもの想像していた以上にバス事業者さんやタクシー事業者さんが協力してくれたのだと思っております。実はみなさんお気づきになったと思いますが、さきほど来、話題になっております中で男鹿中線、それから潟西の北部線これなんですけれども、従来バスが運行されていた経路それとバスが認可されたり路線が認可されたりそういった制度から見ると随分、毛色の違ったものとなりました。これは、全く男鹿市さんが考えた出した新しい仕組み、これを指導してくださった支局さんに感謝したいと思います。これは従来やってなかった、あの同じバスを使ってという風なやり方。ひとつ路線が通っているのにその間にデマンドを通す。そういった発想とかそういったものはございませんでした。これはおそらく全国でも始めてじゃないかなと皆さん自慢してくださっても結構だと思います。そういったことと、あとはそれ相当の負担を考えてくださったことも感謝したいと思います。地域公共交通はこういう風な格好でマイタウンというのは私どもは見直しを進めてまいりましたけれども、こういった市さんがおやりになったやり方、これを十分対応できる内容を4月から実施しますので、今後22年、23年とある訳ですが、そういったものを実行する段階でぜひご活用いただければありがたいと思う次第であります。ただ私どもは市町村の皆さん、バス事業者さん、タクシー事業者さんもそうなんです、これをやる段階で今後一番問題になっていくのが、何かというとバス事業者さんが運行を援助する段階、タクシー事業者さんが新しい定時定路線といったものを開拓していく場合、そういった段階で一番問題となるのが車両だと思います。という風なこともございまして、これは以前にもお話しましたが、県の新しい制度ではこういった事業者さんが購入する車両、それから市さんが市町村有償のためにご使用になる車両、こういったものに対する支援は特に強化してございます。財源が厳しい厳しいと言われておりますけれども、実はこれには特別交付税を使える仕組みになってございます。市さんがお使いなる場合は市さんも特別交付税を使える、であります。県はその他に来年度「地域活力基盤創造交付金」という交付財源がバスのこういった制度にも使ってもいいようになりました。そういったものを使いながら今時点でバスをどうにかしていかないと、車両をどうにかしていかないと、車両が古くなる、古くなると買い替えしなければならない。そういったものがだんだんと迫ってきますと、自然に事業者さんはやっていけなくなってしまう。同じようなことが市さんでもいえるのかなと思いますので、できるだけ皆さん運行の方も大事なんです。運行の基盤となるバス、車両ですね、こういったものもあるんだということを地域にお帰りにになりましたら、地域の皆様にもお話いただければありがたいと思います。県はこういったものに対して支援をいたします。事業者さんがやる場合には市も支援しなければできないような仕組みになっていきますので、そういう風なことがございましたらご理解をいただきますようお願いいたします。あともうひとつは今後のことになると思うんですけれども、今後男鹿市さんが公共交通計画の中で、次に考えていただきたいと思っているのはスクールバスです。スクールバスは大変いいことではあるんですけれども、公共交通という観点から見た場合、スクールバスは利用者が限定さ

れます。ところが公共交通でこれを利用するとスクールバスを利用なさっている生徒さんも充分県単補助の対象になっております。平均乗車密度というのがあるんですけど、こういったものに換算されることになる訳で、そのほかに一般の方々の利用できる公共交通を利用してスクールバスの的なものをお考えになるのか、スクールバスということで特例的なものにして混乗をお考えになるのか、そこ等へんも検討していただきたいと思います。どうもありがとうございました。

○木村会長

その他、何かございますか。

○樫尾委員

秋田運輸支局の樫尾と申します。ただいま県の保坂主幹から支局を持ち上げていただきましたけれど、実際特に男鹿中線、潟西線等につきましては、このアイディアの原点は男鹿市さんで私ども運輸支局はただ単にこうすることでやりたいんだけど、技術的にどうで制度的にはどうですかということを照会を受けて、それにお答えしただけですから、このアイディアの原点は男鹿市さん独自のものですから、これは本当に男鹿市さんと中央交通さんもちろんタクシー業者さん含めてですね、男鹿市さん全体でお考えになったオリジナルのアイディアであってその点については本当にご努力に対して敬意を表したいと思います。以上でございます。

○木村会長

はい、ありがとうございます。ということで結局は男鹿市さんのアイディアとして非常に柔軟なアイディアを出していただいたということなんですが、4月1日はそのオープニングセレモニー、式典のようなものは予定しているんですか。

今お話があったように市民の皆さんへのPR、市民の皆さんへ色んなことやってもらったなということをお知らせいただきたいし、報道でも取り上げていただけるようにやっていただきたいと思います。その他何かございますか。

それでは、本日色々協議いただきましたけれど、いよいよ来年度4月1日から運行がございしますが、本日のご意見を踏まえまして今後の事業を進めさせていただきたいと存じます。それではこれで議事を終了いたします。長時間に亘る審議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22年3月1日

会 長 木 村 一 裕

委 員 鎌 田 栄 光

委 員 三 浦 源 藏