

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 22 年 7 月 15 日（木） 午後 1 時

場所：男鹿市役所 3 階第一会議室

出席委員 (24人)

1号委員	檜 尾 浩 司		
2号委員	山 添 匠		
3号委員	菊 地 陽 司		
4号委員	糸 井 博	二 田 良 英	菅 原 龍 一
	齊 藤 芳 博	鎌 田 栄 光	山 本 次 夫
5号委員	石 垣 禮 之 輔	齊 藤 登	飯 澤 信 夫
	佐々木 一 義	高 桑 繁	大 淵 俊 三
	仲 村 盛 吉	仲 村 英 典	大 高 秀 雄
	石 黒 茂 雄		
6号委員	佐 藤 巳次郎	蓬 田 信 昭	木 村 一 裕
7号委員	伊 藤 正 孝	渡 辺 敏 秀	

代理出席 (2人) (委員名) (代理者)

4号委員	下 村 直 樹	小日山 宏
4号委員	佐々木 明	佐 藤 勝 則

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 内田鉄嗣

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 山本春司
③ 企画政策課課長補佐 柏崎潤一
④ 企画政策課主席主査 吉田 悟
⑤ 企画政策課主席主査 畠山隆之

第 1 回 男鹿市地域公共交通活性化協議会

日時：平成 22 年 7 月 15 日 午後 1 時から
場所：男鹿市役所 3 階 第 1 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) 会長の選任について
- (2) 副会長の指名について
- (3) 議事録署名委員の選任について
- (4) 監事の選任について
- (5) 秋田中央交通からの路線廃止案の概要について

資料 1

5. 報告事項

- (1) 平成 22 年度市単独運行バスの利用状況について
- (2) 平成 23 年度市単独運行バスの概要について

資料 2

資料 2 - 2

資料 3

資料 4

資料 2 - 1

資料 2 - 3

資料 3 - 1

6. その他

7. 閉会

午後 1 時開会

○事務局 山本企画政策課長（事務局長）

それでは定刻になりましたので、ただいまから、男鹿市地域公共交通活性化協議会を開催いたします。はじめに委嘱状の交付でございますが、皆様のお手元に委嘱状を置いてございます。時間の都合によりご出席の皆様のご紹介により委嘱状の交付に変えさせていただきますのでご了承願います。それでは、委員になられた皆様をご紹介させていただきます。

はじめに、秋田大学工学資源学部 教授の木村様でございます。

木村です。よろしくお願いいたします。

引き続きまして、男鹿市議会総務委員会 委員長の佐藤様でございます。

佐藤です。よろしくお願いいたします。

同じく総務委員会 副委員長の蓬田様でございます。

蓬田です。よろしくお願いいたします。

船越振興会 会長の大淵様でございます。

大淵です。よろしくお願いいたします。

協本振興会 会長の高桑様でございます。

高桑です。よろしくお願いいたします。

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。

石黒です。よろしくお願いいたします。

男鹿中振興会 会長の大高様でございます。

大高です。よろしくお願いいたします。

北浦地区郷中会長連合会 会長の石垣様でございます。

石垣です。よろしくお願いいたします。

戸賀地区区長会 会長の飯澤様でございます。

飯澤です。よろしくお願いいたします。

男鹿市市老人クラブ連合会 会長の仲村様でございます。

仲村です。よろしくお願いいたします。

男鹿市PTA連合会 会長の仲村様でございます。

仲村です。よろしくお願いいたします。

東北運輸局秋田運輸支局 首席運輸企画専門官の樫尾様でございます。

樫尾でございます。よろしくお願いいたします。

秋田県建設交通部建設交通政策課 交通政策班主幹兼班長の山添様でございます。

山添です。よろしくお願いいたします。

男鹿警察署 地域兼交通課長の菊地様でございます。

菊地です。よろしくお願いいたします。

秋田地域振興局建設部 企画調査課長の菅原様でございます。

菅原と申します。よろしくお願いいたします。

東日本旅客鉄道株式会社秋田支社 総務部長の下村様の代理で、総務企画室副課長の小日山（こひやま）様でございます。

お疲れ様です。下村の代理の小日山です。よろしくお願いいたします。

秋田中央交通株式会社 営業本部長の齊藤様でございます。

齊藤でございます。よろしくお願いいたします。

秋田県ハイヤー協会 男鹿・南秋支部長の糸井様でございます。

糸井です。よろしくお願いいたします。

秋田中央交通労働組合 書記長の佐々木様代理の佐藤様でございます。

秋田中央交通労働組合佐々木の代理の佐藤です。よろしくお願いいたします。

秋田観光バス株式会社 専務取締役の鎌田様でございます。

鎌田です。よろしくお願いいたします。

男鹿市商工会 事務局長の二田様でございます。

二田と申します。よろしくお願いいたします。
男鹿市観光協会 副会長の山本様でございます。
山本です。よろしくお願いいたします。
椿地区六部落会長会 会長の齊藤様でございます。
齊藤です。よろしくお願いいたします。
男鹿市 副市長の伊藤でございます。
伊藤です。よろしくお願いいたします。
男鹿市産業建設部 建設課長の渡辺でございます。
渡辺です。よろしくお願い申し上げます。
それでは、渡部市長よりあいさつがございます。

○渡部市長

皆様こんにちは。今日は大変ご多用のところ男鹿市公共交通活性化協議会の総会にお越しいただきましてありがとうございます。男鹿市において、路線バスをぜひ残してもらいたいという根強い声があります。しかし、一方現在、男鹿市内の路線バスの乗車率と申しましょ。うか。実証実験を含めまして大変低い水準で推移しているのも事実であります。私は今の男鹿市の年齢構成、これからの高齢社会そして冬場の安全、いろんなことを考えてぜひ路線バスはあるいは環境面を含めましてぜひ路線バスは残すべきだと残したいと考えておりますが、現在の利用状況ではこれも大変厳しくなるということは充分認識しております。なんとかそのバスに乗るような方向性を考えなければいけない。せめてイベントのある時だけでもバスを利用するこういう習慣がつけられないものか、あるいは今日お越しの皆さんの総会やイベントがある時に、バスの時間に合わせたそういう行事ができないものか。いろんな行事をやっておりますが、例えば8月14日大変混雑する男鹿日本海花火、秋田中央交通さんにご無理をお願いして毎年臨時バスを出していただいておりますが、その利用状況ですら、あれだけ人がきている中ですら充分ではありません。なんとかバスを利用するという動きを作っていく限り、バス路線の維持は絶対不可能なことであります。あるいは朝夕の子供たちのバス通学の状況を見ても、この子供たちは毎日通学するわけだから、ぜひ路線バスにならないのか、今男鹿市の中で動いている人の中でバス路線にいかにか結びつけるか、ということが一番男鹿の中でやるべきことだと思っております。

今日はいろんなお立場の方がこの総会にお越しいただいて今委員ということで委嘱させていただきましたけれども、ぜひおのおの立場でどうすれば具体的にバスを利用するか、また自ら団体関係者の皆さんにバスに乗っていただくような具体的な案をぜひ出していただいて男鹿市の路線バスの維持を何とかしていきたいという風に思っております。こういうことは繰り返してやっているわけでありましてけれども、実際の結果が出ないことにはなんともなりません。結果で何人かでも乗るようなそんな皆さんから案をいただいて、それを実現できますこと、今日の総会、前向きなご意見をいただいていい成果がいただけますことを願います。

○事務局 山本企画政策課長（事務局長）

市長は所用のため、ここで退席いたしますのでよろしくお願いいたします。

～市長退席～

それでは遅くなりましたけれども事務局の紹介をさせていただきます。

はじめに総務企画部長の佐藤でございます。

佐藤でございます。よろしくお願いいたします。

同じく総務企画部企画政策課の柏崎課長補佐でございます。

柏崎です。よろしくお願いいたします。

同じく吉田主席主査でございます。

吉田です。よろしくお願いいたします。

そして、私本日、進行を務めさせていただきます総務企画部企画政策課長の山本でございます。よろしくお願い申し上げます。

次に「次第」4の議事 に入ります。

(1)の会長の選任についてでございますが、要綱では第5条第2項で「委員の互選により定める」ことになっております。いかが取り計らいいたしましょうか。

○事務局 山本企画政策課長（事務局長）

従来どおり秋田大学の木村教授を推薦します。（二田さん）

木村委員を推薦する声ございましたが、ここでお諮りいたします。木村委員を会長とすることにご異議ございませんか。

ご異議がないようですので、会長は、秋田大学工学資源学部教授の木村様に決定いたします。ここで、木村会長から会長就任のご挨拶を賜りたいと思います。会長お願いいたします。

木村会長 （ 就任あいさつ ）

ありがとうございます。本協議会の会長が決まりましたので、ここからの議事の進行は、本協議会設置要綱第5条第4項により会長からお願いいたします。

（会長）

それでは、議事を進めてまいります。次に、(2)副会長の指名でございますが、副会長2名は本協議会設置要綱第5条第3項及び協議会規約第8条第2項により、会長が指名することになっております。私は、男鹿中振興会会長の大高委員と副市長の伊藤委員の両名を副会長に指名いたします。副会長は、このお二人をお願いいたします。

次に、(3)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。

若美地区町内会長連絡協議会の石黒委員と
市建設課の渡辺委員を推薦します。（二田さん）

石黒委員と渡辺委員を推薦する声ございましたので、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

異議がないようですので、議事録署名委員は、石黒委員と渡辺委員に決定いたしました。よろしくお願いいたします。

次は、(4)監事の選任についてでございます。監事2名は、協議会規約第8条第2項で、委員の中から選任するということになっております。いかがいたしましょうか。

ハイヤー協会の糸井委員と商工会の二田委員を推薦します。（建設課長）

糸井委員と二田委員を推薦する声ございましたので、ここでお諮りいたします。両名を監事とすることにご異議ございませんか。

異議がないようですので、監事は、秋田県ハイヤー協会男鹿・南秋支部長の糸井委員と男鹿市商工会事務局長の二田委員が選任されました。よろしくお願いいたします。

次に、議事の(5)秋田中央交通株式会社からの路線廃止案についてでございます。申し出の内容について、秋田中央交通株式会社の齊藤委員から説明願います。

○齊藤委員

中央交通の齊藤でございます。いつも皆さまには大変お世話になっております。それでは恐縮ですが座って説明させていただきます。資料の3ページをご覧くださいと思います。

このたび平成22年3月26日付けで平成23年3月31日をもって男鹿北線の一部と安全寺線を廃止させていただきたいということで申し入れをさせていただいております。中身について若干説明させていただきます。この廃止する系統、路線と申しますのは、実は平成21年に作成されました男鹿市公共交通総合連携計画に基づいて申し出するものであります。今回この関係する部分について、ここに書いてありますけれども読ませていただきます。概略については、現行男鹿北線のみならず市民病院から湯本駐在所までの系統、こちらの方を私どもで幹線という形で走らせています。ただし、この湯本駐在所から先、入道崎に行く系統、それから加茂に行く系統、こちらの区間については計画に基づきましてフィーダー運送ということで、代替運行区間という形で計画にもられております。また、安全寺線につきましてもいわゆる男鹿北線を幹線と位置づけられている部分との一部分、その途中経路を重複して走っているものですから、それ以外の安全寺線単独の部分を計画に基づきフィーダー運送という形で輸送を計画しているものですから、要はダブって走っている部分は非効率的なのでその部分についてはフィーダー路線という形で代替交通で走ると。それでいわゆるもともと計画にありますカン単位、男鹿北線の幹線の部分については当社のバスで走らせていただくというような形でやるための廃止の申し出であります。具体的には5ページのところがございますけど、先ほども申しましたが、上の二つが男鹿北線湯本駐在所から入道崎まで、それから湯本駐在所から水族館を経由して加茂に行くこの2系統、安全寺線につきましては北浦を経由して上丁へ行く部分とそれからもう一つ西水口を経由して安全寺上丁へいくこの2系統を廃止させていただくことになります。6ページご覧くださいとこのそれぞれの単独の部分の収支が書いてあります。まず湯本駐在所から入道崎までの部分につきましては直近の平成21年度の補助年度いわゆる平成20年の10月1日から平成21年の9月30日まで、補助年度は10月からとなっておりますので、こちらの方を見ますと収入が117万1千504円、経費のほうはその前のほうに書いてありまして744万638円、結果といたしまして626万9千134円の赤字、それで県、市町村のほうから補助金をいただきましてこれが470万1千円、それでその差額、補助金をいただいても156万8千134円の赤字と、この部分については当中央交通の内部でのやりくりのなかで赤字の部分を負担しているという状況になっております。2番目湯本駐在所から加茂まで、それから3番目のみならず病院から安全寺上丁、4番目のみならず病院から西水口を経由して安全寺上丁、この4系統についても同じように見ていただきますと、それぞれ補助金をいただきながらも赤字で走っていると、それでこの部分については当社の内部的なやりとりのなかで赤字を補填しているということで、非常に厳しい路線ということでご相談させていただいたなかで男鹿市連携計画ができて、これについてこれで対応するということで廃止の申し出をさせていただきました。よろしくご協議の方をお願いします。

○木村会長

ありがとうございました。ただいま齊藤委員から説明がありましたが、皆さまから質問や意見を伺う前に事務局から補足説明させます。お願いします。

○事務局 吉田主席主査

企画政策課の吉田でございます。補足して説明を申し上げます。7ページをお願いします。

今回の廃止路線を色別で示しております。入道崎から湯本駐在所までの間は橙色でございます。黄色の部分は加茂青砂から湯本駐在所まででこちらも廃止でございます。安全寺線でございますが安全寺上丁、これと西水口を経由して北浦までの間が廃止ということでございます。廃止の経緯は連携計画等に記載しているとおりでございますが、入道崎から発車するバス、こちらもストレートにみなと市民病院へ向かう形で運行しております。それから安全寺から発車するバスも西水口を経由してみなと市民病へ来ており、さらに戸賀、加茂のバスも同じような形でまっすぐみなと病院へ行くという形態をとっております。従いまして朝の便は同じような経路を3台のバスが今までは通行していたとそういう形です。そうしますとその乗降状態を見ますと3台のうち先頭を走るバスに乗客が集中して後の2台はほとんど空と、そういう非効率な状態となっております。そちらを男鹿北線一本にまとめて効率的に運行するというための、秋田中央交通からの今回の申し出であります。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。それではただいまの議案につきまして質問、ご意見等いただきたいと思います。いかがでしょうか。これは連携計画の中でこの後どういう対応になるのでしょうか、フィーダー交通ということですか。

○事務局 吉田主席主査

そうです。連携計画での位置づけとしましては、それぞれの地域から乗り継ぎ拠点となる湯本駐在、あるいは北浦市民センター、こちらまでの運行をいわゆるフィーダー輸送という形で位置づけております。よろしくお願いします。

○木村会長

なにかご質問等ございませんか。

○山本委員

観光協会の山本です。今日の話は大体理解しているつもりですが、気になるのは、地元との話し合いは何回かされているわけですね、そこで何か問題はなかったですか、あるいは「何としても困る」というような話はなかったですか。それともう一つは男鹿温泉という大きなエリアが一つあって、これは観光ということで泊まっていただく職業です、何回も説明を受けました。そういうことで1年延ばしましょうと、そういうことで来年3月ですか、実施するということでしたね、そういうことももっと具体的に話をいただいて、私はやむをえないという判断に立っていますけど、その点どうなのでしょう。

事務局 吉田主席主査

お手元の資料の最後のページ25ページ、すでに連携計画で廃止ということが決まっております地域をまわっております。5月31日から6月3日までの間、ご覧のとりの開催場所、参加人数で、昨年の実証運行の地域よりは参加人数が多くて生活に密着した路線であるなという感覚を受けております。そこでは「なくしては困る」という意見が殆どでありましたが、こちらのほうで前もって、それぞれの地域において一週間ほどの乗降調査を秋田中央交通男鹿営業所へお願いをして、乗降の状況を調べさせていただきました。そしてそれらのデータを整理してそれぞれの地域へ持っていきましたところ、乗降客が思ったよりも少ないということで、「全くなくしては困るのだけれども利用されていないものであれば、いたしかたない」という意見でありました。ただやはり地域の人の交通の足ということでございましたので、それは絶対なくしてはならないという方向で説明をさせていただいております。

二点目でございますが、温泉のほうで不便性を感じていることと1年延ばすという経緯についてですが、いきなり路線廃止ということではなく、まず1年の実証運行ということで、この実証運行期間をとおしてどこでどれくらいの人数が利用して、どういう季節にどのような方が利用しているかという詳細な調査をする実証運行という期間が必要になります。その実証運行の期間は1年でありまして、来年4月1日から次の年の3月いっぱいまでというこ

とで、お話にあったように1年延ばすということではなく、その期間を実証運行させていただくという説明でなかったかなと思います。いずれにしても、この後どれくらい需要があるのかポイントになると思っていますのでこちらとしても詳細に調査したいと考えていますのでご理解のほどお願いします。

○木村会長

このほかご質問等ありませんか。

○佐藤（巳）委員

議会の総務委員会の佐藤といいます、今回、初めての委員でわからないわけですが、乗車するお客さんが非常に少ないという原因の一つとして、市内の開業医による送迎が、自宅まで来てくれるということだからの方々が、これを利用しているという実態があるのではないかなと思いますが、市のほうでは今後バスを続けていくのかあるいはやめたらいいのかなどそういった実態などを調べたことはあったのかお聞きします。

○事務局 吉田主席主査

連携計画を策定するにあたり平成19年12月と平成20年6月に市民アンケート調査を行ってございます。どういう目的でどういう年代の方が利用されているのか、ということとあわせて、今後利用するのかどうかということを含めましてアンケート調査を行っております。しかしながら、アンケート調査の客体となっている方々がバスを利用している方でしたので、全体的なものをそれで推し量るということはなかなか難しいのかもしれませんが、その結果、高齢者の方、通学をしている子供さんが主に利用されているということでございました。高齢者の方であれば買い物と通院が大部分を占めています。今後のバスということですが、このアンケート調査によれば減便されてもバスが運行されれば利用したいという方が6割を占めていました。傾向としては今のまま使っていきたいという方がかなりの割合を占めているという状況ですのでよろしく願いいたします。

○佐藤（巳）委員

そうすれば開業医がやられている患者の送迎の実態は調査しておられないのか、現在どれくらいの乗車状況かわからないものではないでしょうか。

○事務局 吉田主席主査

開業医の送迎の具体的調査についてであります、その時点ではしておりませんし、その後もしていません。

○木村会長

ただいまのご意見、この議題とは若干違いますけども、やはり交通の中で福祉関係、医療関係、買い物関係だけでなく、あと教育関係の通学交通とかいまでも色々できてきたなかで、やはり交通は多くの分野とかなり関連します、そういう意味では前の協議会からもうこういう多様な交通をどのように整理するか、ということは出ていた点でもあります。さきほど市長様からのお話にあったとおりイベントでの利用とか、そういった意味では連携計画を策定はしたけど、これからの新しい課題といったものをもう一回色々見なければならぬし、積極的に問題を掘り下げて検討しなければならないと私自身がそう思っております。それはそれとしていろいろなところで、いろんな方から言っていただくこととして、検討していただくということによろしいでしょうか。このほかこの議案についてなにかありませんか。

○仲村（英）委員

市PTA連合会会長の仲村でございます。保護者の立場から若干伺いたいのですが、今回廃止対象となる地域の学区は北陽小学校と北中学校と非常に学区が広いわけですが、重複して運行している部分を見直し効率的な運用を図るということですが、ちょっと私、現状が分からないのですがその方向にいくとして支障とか何か意見等はなかったのでしょうか。

その辺分かる範囲で結構ですので教えてもらえればと思います。

事務局 吉田主席主査

この連携計画を策定するにあたりまして、地元説明会ということになりますけども過去に連携計画の素案を作る段階で地元の説明会を開催しております。今のバス路線を長く維持するということを念頭にいれまして、男鹿北線の湯本駐在所の部分で乗客を集めると、そういう形になったわけでありまして、乗り継ぎという一つの大きな問題がありますが、今回の地元説明会では、この地域におきましてはこれまでも湯本駐在所のところで乗り継ぎがございましたので、そんなに、大きな支障を感じているとか意見はなかったように聞いています。ただやはり安全寺線については、これまでストレートに市の中心部に來られていたものが、北浦出張所で乗り継ぎという、今までになかったことがありますので、その部分で高齢者がバスを使うにあたって、転倒とかそういうことが起きないかという意見はありました。

○石垣委員

〇〇団地の場合はスクールバスが走っています。そのバスを路線バスとどうするのかということが懸案となっているわけで、そのことに関連して、一般のバスに乗せるとすれば、それなりに考えに違いがあるし、料金がかかるという問題が関係してくるが、今のところは計画のなかにもあるわけで、スクールバスと路線バスの関係を検討することとなっているわけですから検討事項としていただきたいのです。安全寺線については、これは県の方へお伺いしなければわからないのですが、廃止すれば市の方で何か運行するわけですが、なまはげラインという新しい道路ができています。そこは男鹿中の三ツ森とか神田、開、安全寺、西水口まで船川から走らせると、男鹿中線の間口の方へ曲がる、神田のほうへ来るところを工夫すれば良いのではないかと、私はそう考えるけど、農免道路と路線バスがどのような関係にあるのかわからないが、私の方では船川から来て、仁井山、馬生目、開、三ツ森、安全寺、真山、西水口、真山へ行けばなまはげ館へ一回行ってもらおうと、それから西水口から温泉へ行くという路線を作れば大変良いのではないのではないかという意見があるわけですから、「会議があるので意見を申し述べてお願いしたい」と思って今日来たのですが、農免道路と路線バスがどのような関係になっているものなのか、お伺いしたいと思います。安全寺線の廃止と男鹿中路線の神田とか三ツ森、開、間口のラインの方へ現在運行していますが、非常に複雑なので、なまはげラインを走ると大変効率的になるし観光路線でもあるからなまはげ館へちょっと寄ってもらえれば大変お客も喜ぶわけですから、懸案のことですのでちょっと伺いたいと思います。

○事務局 山本企画政策課長（事務局長）

一点目のスクールバスと路線バスとの関連でございますけど、これについては学校統合の条件として、スクールバスを運行しております。これを路線バスに移行することによって乗車密度がアップするということは私どもも理解しているわけですが、何せ学校統合の条件ということで今教育委員会とも協議を行っているところでございますのでよろしく願いいたします。それからなまはげラインへ生活バス路線を走らせるということでございますが今現在男鹿北線として幹線を走っている路線がありますので、そことの競合が懸念されます。その辺につきましては、中央交通さんと十分協議しながら進めていかなければならない問題でないかと考えております。

○石垣委員

路線バスを走らせていいとなれば、今のラインで行けば大変集客率もあるし、大変いいコースだと思いますし、地元からも要望があります。私、連合会の会議のときも「わかったと、私会議にでるからお願いしてみる」と言っていますが、ただ農免道路というのはどのようなになっているのかその辺わからないものですから。

○伊藤委員（副市長）

会長さん、農免道路と言っていますが、現在、あれは市道ですのでその辺は何も問題はな

いのです。

○石垣委員

そうであれば1日に1本か、2本、3本でもあそこを通すラインを作ったほうがいいと私は思います。

○伊藤委員（副市長）

問題は、駅前、馬生目、三ツ森、開と停留所を作るとして、真山があつてそれからなまはげ館を経由してといいますけど、その乗車密度、男鹿北線との兼ね合いがまた出てくるので、男鹿北線と完全に切り離れたバス路線として考えた場合、一路線として乗車密度などでどれだけ効果がでるのか、非常にいい案だとは思いますが、その辺不安ではありますが十分検討される余地はあると思います。

○山本委員

石垣さんとの関連になりますけど、どうも行政の方々というのは合併条件がどうのこうのと、これは私に言わせるとその当時はそうであっても、北浦が鹿山という名前を使えなくなって、そして戸賀、加茂、北磯、合併して北陽という名前にしてそれはそれでいいですけど、問題は今のスクールバスの件なんです。合併条件として、私、雄山閣という旅館ですから、家の前がちょうど戸賀と北磯から来るバスの接点で、私、孫3人がいて毎日送っています。これね、普通であれば湯本地区の子供をスクールバスに乗せてもらえればいいけど、合併がわざわざしているのです。私、離れてもいいですよ合併から、これは冗談ですが。そういうような感じで、この方がまだ合併がどうのこうのと、もう何年になりますか、それをまず変えていきませんか、世の中どんどんいいものはやりましょう、だめなものはやめましょうというのが現在の世の中なので、企画課長あなたどう思いますか。

○事務局 山本企画政策課長（事務局長）

先ほど申し上げましたようにスクールバスを路線バスに移行することは私どもにとってはとても望ましいことではありますが、ただ、教育委員会の学校統合の関連でなかなか進めない状況にあります。

○山本委員

教育委員会の関係だということであれば、この場に教育委員会を呼んだらどうですか。

○事務局 山本企画政策課長（事務局長）

すみません、説明不足でした。地元の反対でどうしても進めないできているのが現状ですので、ご理解いただきたいと思います。

○山本委員

誰が反対しているの、PTA？

○伊藤委員（副市長）

ちょっと補足させていただきますけど、先ほど局長が話したとおり私どもの市長就任以来スクールバスに一般乗車ができないかということなどを検討してきた経緯がありますが、今、五里合地区とか男鹿中地区、入道崎、戸賀方面がスクールバスになっているわけですけど、私どもは一緒になって使えるようにしたいという気持はあるけど、やはり子供たちとの時間帯と合わないなどのこともあり、この後も地域からの理解を得ながら山本さんが話したとおり、スクールバスについては結構な年数がたっているので、このように厳しいバス路線を維持するのも大変な状況になっているので、この協議会は会長会の方々が委員になっておられますので、そのあたり地元でも話をしながらバス利用のほうへ、スクールバスも一緒にこのあと話しをしていただければ大変ありがたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

○石垣委員

私、連合会ですけど連合会のほうでも前から何で野村とか湯ノ尻の子供を乗せないでスクールバスが空で走っているんだと、前から言われている訳です。要望しているんです。

○伊藤委員（副市長）

あと、やはりスクールバスでなく一般の人がスクールバスと併用したような形のもので活用していくと・・・・・・

○石垣委員

いやいや、そこまでは言っていないけど、それはこの会で決めることなので、スクールバスそのものに途中の子供達を乗せて来られないかということなのです。それを合併条件だからだめだと言われて、バスが通るのを見ているのです。何人も乗っていないバスを見ているのです。山本さんのように送っていけるような人であればいいのだけど、そうでなければ一般バスに乗せるとすれば定期を与えて乗れと、これはこの後の話になるので、今のところはスクールバスが走っているのに待っている子供たちを乗せないのか、安全寺から来るバスに真山の子が乗れないということになれば、真山の人、みんな北陽小学校まで送ってきたり、普通のバスに乗ってくるわけだから、スクールバスが空に近いようななかで走っているのに、その辺を改善できないかということなのです。

○伊藤委員（副市長）

早急に対応させていただきます。

○木村会長

それではほかに意見がないようですので、よろしいでしょうか。

○石垣委員

さきほど開業医の話が出ましたが、私は開業医にお客がとられるのをみているのはうまくない、病院の会のときもバス路線に乗せたいので、バスに乗った人はみなと病院へ行く人は病院の受付をしてやるとこれが一つと、市としても開業医に負けないような病院行きのバスを特別になんぼか走らせると、そうすれば開業医にも負けないようになるし、私は普通のバスについてもみなと病院へ行くという場合は受付をしてやると、そういう手を使えばバスに乗ると思います。開業医の話があったので、もしできればその辺工夫してもらえれば負けないようになると思います。

○木村会長

今の件について事務局から何かありますか。

○事務局 山本企画政策課長（事務局長）

この件についてと、買い物難民のこれからの対策について事務局としてはその他のところで皆さまから意見を伺いたいと考えています。

○木村会長

まずは議事の４の（５）の廃止案について検討するということで、それでは、あと、ほかになければ議事の（５）の廃止案について採決をするということでよろしいでしょうか。

（異議なしという者あり）

それでは秋田中央交通株式会社からのバス路線の一部廃止等の申し出について、当協議会としてこれを止むを得ないものと認めることにご異議ございませんか。

（異議なしという者あり）

ご異議がないようですので、バス路線の当該バス路線の一部廃止等の申し出について止むを得ないものとして決定しました。

これで議事を終了いたします。次に、次第の第5、報告事項にはいります。まず、(1)の平成22年の市単独運行バスの利用状況についてですが事務局から説明をもらいます。

○事務局 吉田主席主査

それでは次第の5、平成22年度市単独バスの利用状況について説明をいたします。座って説明させていただきます。平成22年度は男鹿中線、五里合線、そして潟西北部線、若美総合支所から下五明光までのルートを実証運行しております。こちらの資料はその実績表でございます。8ページの資料をお願いします。こちらは男鹿中線における各停留所の4月の1ヶ月分を累計した乗降人数でございます。1ヶ月間で乗降された方は90人ということでございまして朝の上りの便に殆どの方が集中しております。そして下りの夕方の便は1ヵ月間で10名、そしてデマンド、要するに注文して乗った方は1名という形で収入金額は2万5千350円です。次のページをお願いします、これは同じく5月でございまして同じ見方をさせていただきます。乗降人数が1ヶ月で69名、デマンドの利用は2件、料金収入は1万9千300円です。次の10ページをお願いします、こちらは6月分の合計で72名、料金収入が2万1千900円となっておりまして、大体の傾向といたしましては朝の上り便は60ないし80名くらいの利用であると、夕方の下り便は10名以下の利用にとどまっています。そしてデマンドの利用につきましては4月1名、5月2名、6月5名と6月になって少しずつ利用が上がってきているという状況であります。11ページをお願いします、こちらの資料は同じく4月分の五里合線の運行状態でございます。左の時刻表の黒く塗りつぶされているところは土日祝日が運休便という状態です。これでいきますと17時10分中石初、そして下り7時33分脇本駅発は1ヵ月間で乗降はございませんでした。乗客総数972名で収入が15万1千350円でございます。次のページをお願いします。同じく5月分でございます。総乗降客数は929名で収入13万3千600円、やはり中石発登り17時10分と18時33分、こちらの乗降はございません。下りの朝一の便は1ヵ月で1名乗っております。次のページをお願いいたします。こちらは同じく6月分の状況であります。乗降人員総数は1千78名、収入15万5千400円、こちらやはり17時10分、18時33分それぞれ乗降客はございませんでした。次のページをお願いします。同じく潟西北部線、若美総合支所から下五明光まで4月分の状況です。乗降客人員が561人、そして収入が8万4千800円、さすがに0ということはありませんが朝一の下り便は少し少ないという傾向はあります。次のページをお願いいたします。同じく5月分でございます。総乗降客人員は595名、収入が9万2千円でございます。大体、乗降客の形態は4月と同じような状況となっております。次のページをお願いします。こちらは同じく潟西北部線の6月分です。総乗降客587人、収入8万1千950円、次のページをお願いします。こちらは今までのデータを路線ごとに3ヵ月分を累計したものであります。3ヶ月間でどれくらいの方が乗ったかということ、男鹿中線で231人、殆どが朝一の便に集中していることが分かると思います。こちらのほうで運行便数と1便あたりの利用人数を単純に計算しました。男鹿中線は休日は運行しませんので3ヶ月間で128便が運行されております。これを累計231で割ると1便あたりの乗客数が1.8人ということになります。次のページをお願いします。こちら3ヵ月分の累計で五里合線でありまして、運行便数が1千246便、1便あたりに換算しますと2.39人が乗車しております。19ページも同じ考え方で運行便数は881であります。こちらの便は1便あたり1.95人、2人を少し切るという状況になっております。20ページをお願いします。こちらは市民やバス事業者の意見、苦情等を整理した表であります。路線ごとにまいりますと、男鹿中線ではバス停間の時間が少し短いという意見がバス事業者からありました。これは冬期間になりますと乗車される方で高齢者の方が転倒したりとかケガしたり、そういう危険性がありますという事で、今回ダイヤの改正を議案としていまして、この後ご説明いたします。男鹿中線の下りの便、さきほど一覧表でご覧になったとおりでございますが、下りの便の乗客が極端に少ない、さらにはデマンド便も用意しておりましたが、使う人が少ないということもあわせて考えますと、下りの定時定路、ようするに同じ時間に同じ経路を走るという今の定期バスの形態ではなく、下り便のみデマンド化をしたらよいのではないかとということが先般の庁内検討会ででてまいりました。次の段ですが、五里合線でござ

います。こちらの地元の方から再三ご指摘をいただいた点ですが、バスの接続時間に合わせるがために、J Rとの連絡が良くないという意見がございましてこちらに書かれております。J R脇本駅に船越駅からの下りの列車が15時29分に到着しますと、脇本駅の本スは既に15時22分に発車している状態で、こちらは15時30分にバス時間を変更させていただきたいと思っております。したがってこちらの右側に書かれてありますとお待ち時間が現在よりもちょっと多めになってしまうという支障がでますが、そういう意見が多かったので変更したいと思っております。その下も同じ考えでございまして脇本駅に18時29分に列車が到着すると、中石行の本スは既に行ってしまうという状況でございますので、これも18時30分に連絡できるような時間に変えたいということでございます。あとバスの中石発の脇本駅行の朝一の便なんです、J R秋田行の列車が7時31分に発車するというので、バスを利用して駅に着いたら、もう列車が出てしまったと、これは何とかならないかという意見がありまして、7時29分という形で変更させていただきたいと思っております。こちらこのあと資料で説明させていただきます。その下でございますが、先ほどのデータにありますとおり、全く1人も乗らない、あるいは3ヶ月間4人しか乗らないという便は減便ということも考えていかなければならないのかなということでございまして、中石発の夕方17時10分あるいは18時33分、あとは脇本駅発7時33分、こちらの3便は乗降客が少ないので減便も検討したいと考えております。ただし、この後のダイヤ改正によりまして、この低密の状態がいくらかは改善される傾向が見られるかもしれませんので、そちらの方は慎重に検討してまいりたいと思っております。その下の欄ですが潟西北部線でございます。こちらは電話でしたが、若美荘とひまわり苑という施設が宮沢地区にございますが、そちらの方へ入所している方に、ご家族の方が面会に行きたいが、土日の便数が少なく利用できないと、あと乗降状態を見ますとバス停間でバスに乗っている方が最大でも7名くらいでございましたので大きい車両でなくても間に合うのではないかと考えております。あとは夕方6時代、ようするに秋田方面からの高校、大学から帰ってきてバスに乗ろうとしても、6時代のバスは若美総合支所止まりであるから、これを何とか下五明光まで行ってもらいたいという意見がありました。

来年度は同じダイヤでジャンボタクシーを導入する形で、もう1年実証試験をお願いできないか検討しております。県との協議が必要になりますが、バス停間の中で特に大勢の方が利用する場所がなかったものですから、それでも良かったのかなと考えています。また、夕方の便をたまに使うという方もいらっしゃるということを考えますと、この際デマンド方式、ようするに注文して運行するというのも検討していかなければならないと考えております。

その下の船越線です。今までは船川線と呼んでおりました、船越駅からみなと病院まで、現在、船越線は森山歯科医院の交差点を左側に入りましてマックスバリュの十字路を右に入り本村を経由しない路線ということで五里合線が本村を経由しております。それで船越線の方を本村経由にしてももらえないかという意見がありました。そちらの方も脇一小の通学路線ということになります。同じく本村を経由しなくても脇一小の前を通りますので、こちらのルートを検討しております。こちらの対応につきましては各地域で説明会を開催したうえで慎重に行いたいと考えています。次のページをお願いします。こちらは先ほど課題のところの対応策のところでありましたが、男鹿中線の時刻表の新しいものであります。変更前は羽立駅前に登りで8時10分、ようするに男鹿北線と同時刻に到着するというのでございましたが、そこで6分の時間差が出たということになりまして各バス停間の時間をゆるくしております。こちらのほうは実際に運行されております事業者と協議のうえ検討しております。下りの便も変更前は17時00分で羽立駅で連絡でございました。こちら16時55分と5分ほど余裕のあるダイヤに切り替えてございます。5分余裕見てゆっくり連絡していただくという形になるかと思います。

次のページ22ページになります。資料の2-3です、先ほどの五里合線の本ス時間の変更であります。脇本駅前、現在は7時32分に脇本駅に到着ということでJ Rの上りが7時31分に出てしまうということで7時29分にしております。こうすることによりましてJ Rとの連絡がスムーズにいきます。下のほう、下りの便でございますが現在こちらは15時22分に脇本駅を発車しているのを15時30分に、J Rの下りが15時29分でありますから、これで間に合うということであります。同じく下の部分は、現在18時16分のものが18時30分へ変更、J R下りの18時29分に合わせる形となっております。以上で説明を終わらせていただ

きます。よろしくお願いします。

○木村会長

平成 22 年度の市単独バスの運行状況について説明がありましたが、何か質問、意見等ございませんでしょうか。

○仲村（盛）委員

老人クラブ連合会の仲村でございます。先ほど説明がありまして接続を考えていただいたことについて大変ありがたいわけですが、私、老人クラブですけど高齢者の立場からすると、せっかく変えてもらうのであれば 1 分と言わず、もうちょっと、高齢者なので電車の中で走らなければならなくなるので、もうちょっと 5 分くらいあればいいんじゃないかという要望ですので、これは各路線でも同じでございます。よろしくお願いいたします。

○事務局 吉田主席主査

バスの会社の方へも乗客を必ず待つて発車するようにとこちらでも依頼をします。時間的には、見た感じ冷たい時間かなという気もしますが、必ず待つようにと強くお願いいたしますのでよろしくお願いいたします。

○仲村（盛）委員

高齢者であれば、足が痛いとか、手が痛いとかそういったことがあろうかと思しますのでよろしくお願いいたします。

○木村会長

このほかいかがでしょうか。

○山本委員

デマンド便の需要が少ない、大きな課題でしょうね。これは上手く住民に周知されているのでしょうか、住民に浸透しているが残念ながら利用が少ないということで受取ってよいのでしょうか。

○事務局 山本企画政策課長（事務局長）

このデマンドについての P R につきましては、導入当時の地元の説明会や広報で折り込みを配布したり、そのほか全戸配布しておりまして、これが十分なのかどうかわかりませんが、まだ浸透していない部分もあるのかなと感じがしておりますので、この後広報等で P R してまいります。

○山本委員

積極的にすすめてください。ありがとうございました。

○木村会長

私も質問したかったのはそこなのですが、導入前はもう少しデマンドに乗っていたということなのですか。そうするとやはりデマンドの抵抗感ということになってくると思うのですが、そのうえで、下り便にデマンドを導入するということですが、原因がわからずにデマンドを入れてもどうなのかなと。デマンドについては予約をするのは面倒だということなのか、その辺は何か工夫することは考えていませんか。

○事務局 吉田主席主査

デマンド導入の経緯についてですが、当初は秋田中央交通さんでは朝 1 便、夕方 1 便の 2 便が 1 往復運行されておりました。しかしながら、市の方でみなと市民病院の乗降客調査をデマンドを導入する前に行いまして、あわせまして患者さんの要望、意見等をまとめまして、その結果、男鹿中線の各地域に診療を終えて帰るときに非常に不便であると、男鹿北線に乗

って行って最寄のところからさらに徒歩で帰るということでしたので、その要望に応えたものです。それは1件だけの要望なのか、その実態がはっきりわからなかったので、実証運行によって実態が浮き彫りになってくるのではないかという事もありましてデマンドという実証運行をとりいれました。

○木村会長

デマンドというのは今まで走っていない区間を走っているんですかね。私の勘違いでしたか。

○事務局 吉田主席主査

あくまで北線の最寄の所まで幹線で行きまして、そこからその停留所まで迎えに行くという形です。

○木村会長

デマンドで思うところは、やはり高齢の方は予約が大変とか面倒とかですね、そういう意味では、予約をするためのサポートとか、そういうことはどうですか。

○事務局 吉田主席主査

それも考慮に入れまして、市でできる範囲は限られている部分もありますが、みなと市民病院の受付の方へ行きまして、こちらの方にデマンド方式の運行を行うので患者から要望があれば対処していただきたいということでパンフレットを置きましたし、病院のほうへ再三伺って説明をさせていただきました。それぐらいしか、まずできなかったわけですが。

○樫尾委員

私もちょっとその部分は気になっていた部分なんですけど、要は本当に需要がないかどうかということは、まさしくもう一回調査しなければわからないと思うのですよ。連携計画を作る以前に意向調査を行って、その結果を検証したうえでの形だと思うのですけど、結果的に実証運行を行ったところ極端にニーズが少ないと、本当にニーズが少ないのか、あるいは先ほど先生がおっしゃったように、単にやり方が良くわからない、面倒だというものであれば、それを解消する策を考えていただきたいということが一つと、あとは市の広報だけでなく地域の住民の方の理解と、実際に利用されている方の体験談を人づてに伝えていって「こんなに便利だよ」ということをもっとPRしたほうがいいのかと思います。あとひとつ、体験的に使ってみようという機運づくりが必要かなと個人的には思っております。ですから、まずは本当は利用したいんだけど面倒くさいから利用しないという方はいらっしゃると思うんですよね、そういった方にまずは体験して使ってみてよという機会を作るというのはいかがですかね。

○事務局 吉田主席主査

今までデマンド方式というのは男鹿市民にとってなじみのない方式という事で、事前のPR不足ということがあったかもしれませんが、けれどもやれるところは精一杯こちらの考えでは、やったつもりでいます。先ほどの男鹿中線の乗降調査の結果を見てもおわかりだと思うのですけど、段々尻上がりにデマンドの需要が出てきているということで、いきなり新しい方式に飛びつくものではないと。しかしながらやはりデマンド方式の良さというのは、これからの時代の主流になると思いますので、PRに力を入れてまいりたいと考えています。

○齊藤（芳）委員

ちょっとよろしいですか。

○木村会長

はいどうぞ。

○齊藤（芳）委員

参考になればと思うんですけど、実は当社が男鹿中線を廃止する直前の１年間の純然たる運送収入は１年間で６５万円だったんです。とうことは１ヶ月では１２で割りますと５万ちょっと、かつ、これは男鹿中線ということで、ようは途中で北線でなく、たまたまちょうど良くみなと病院へ向かう男鹿中線が来たから乗ったというお客さんもはさまった金額での額です。ですので、もともと男鹿中線の純然たる人数はもしかするとこの人数だったかもしれない。その中で空白地域をなくそうといった形でやった経緯を考えると、やはり利用する方々がどういう時間帯、どういう方法が一番利用しやすいのかという、そういう交通難民を作らないという部分で、今おっしゃったとおり、その辺、１回実際にお使いになる方、こうであれば使えるといったものを１回調査することが大切でないかなと、実はこれを見て感じています。実際経済的なことからすればペイしないものなののですが、それだけでおさまらないという事でフィーダー輸送を導入したことを考えれば、やはりその辺１回実際の言葉を聴くことがすごく大切でないかと感じました。

○木村会長

その件は検討していただくこととして、多少しょうがないかもしれませんが新しいシステムを入れた時に、やり方がわからないわけですね、それについては例えば、利用するためのサポートする人がいて、何かこうその人も一緒に乗ってあげて、その分運賃をとらないでね、できれば。そうやって乗る練習をしてもらうようなサポーター的なものがあるというところやってみたら、これだったら乗りやすいとか、そうすると予約についても代わって予約をするとか、そういった慣れるための仕組みがあると大分慣れるスピードが早くなるのじゃないかと。その辺、住民ボランティアや制度的なことがあるかと思いますが、そういったちょっとした工夫を、もしできるのであれば検討していただきたいと思います。そのほか今の（１）について何かございませんか。よろしいでしょうか。

（はいと言う者あり）

それでは、次の（２）の平成２３年度市単独運行バスの概要についてということで事務局から説明願います。

○事務局 吉田主席主査

次第５番報告事項（２）平成２３年度市単独運行バスの概要についてご説明させていただきます。おそれいます、座って説明させていただきます。資料のページ２３をお開きください。さきほども説明させていただきましたけど秋田中央交通さんが路線を廃止したあとの代替路線の概略を書いております。破線で書かれているのが男鹿市の運行路線という形で、実線が中央交通の路線と、こちらでいきますと湯本駐在所前から入道崎、あるいは湯本駐在所前から加茂、安全寺から北浦市民センターまでの間を男鹿市が運行するという形態になります。次のページ２４ページを、こちらは来年４月１日からのこちらで考えている運行計画、それを実施するにあたっての課題を路線ごとに載せています。実を言いますとこれを作る前に４月１７日から２３日までの１週間、秋田中央交通株式会社男鹿営業所さんの方へ依頼して、湯本駐在所までのバス停間の運行調査を行っております。それを踏まえて地元の説明会に行きまして大体説明をしております。夏の観光時期がこのあたきですので、それらもあわせて１週間ほど調査してからもう一度検討したいと考えております。一覧表ですけども入道崎線、こちらは湯本駐在所からまでのあいだの経路で、こちらは乗降調査をした結果、車両をジャンボタクシーに変更しても対応できるのではと、そして今の路線バスをジャンボタクシーにして湯本駐在所で待っている中央交通のバスへお客さんが乗り継いでもらうことを検討しています。ただ、湯本駐在所から入道崎の間、タクシー業者あるいはバス事業者さんがそこを運転してくださるのかどうかというのが新たな課題と考えます。下の欄が戸賀線です。これは今の中央交通の系統からいきますと、男鹿北線の加茂青砂、戸賀の系統をさらに水族館まで継続した路線とすることを考えています。考え方といたしまして、男鹿水族館 GAO への観光客の足を確保するという面から、現在の潟西北部線と同じ形の実証運行を考えていま

す。ようするに男鹿北線で湯本駐在所へ来まして、同じ車両をそのまま市の単独運行バスとしまして水族館 GAO まで運行するという形態をとりたいと考えています。こちらは潟西北部線でもそうだったんですけども、このバス内で一旦精算しなければならないという新たな問題が発生いたします。その下ですけど加茂線を区分けしたのは戸賀の水族館から加茂までの間は非常に低密な、お客さんが少ないという路線ということでございまして、ここはあえて切り離して考えております。こちらの方は普通の小型タクシーでも間に合う、そういう人数でありますのでそのように検討しています。帝水前に大きなターミナルというか大きな駐車場があるのですが、そこで乗り継ぎをしていただくということを想定しています。ただし加茂から乗ったお客様は帝水前と湯本駐在所と二つの箇所では精算が発生する可能性がありますので、これを解消してあげなければなかなか難しい、乗ったのはいいが支払いが難しいということになっては困りますのでそちらを別立てで考えていく必要があると考えています。3 点目は、同じことなのですが定時定路で運行した場合、それを受けてくれるタクシー会社さんがあるのかなというのが大きな課題の一つになります。一番下の欄でございまして、安全寺線であります。現在の安全寺線ルートで北浦出張所までの間を運行する予定としております。こちらでも乗降調査をしましたところ非常にお客様がすくないというふうな路線であります。ただし、北陽小学校あるいは男鹿北中学校の生徒さんが時間帯によっては利用されていることを考えますとジャンボタクシーだけでは考え方としては厳しいかなと、これもまた、もう 1 回詳しい乗降調査をした上で検討して参ります。通学バス、朝の 1 便だけは結構な人数が乗るという事実がありますのでそちらを配慮したダイヤ編成をしたいと考えています。あと 2 点目にありますが、季節や天候によってはジャンボタクシーでは乗り残しが発生する可能性があります。ようするに雨降りの日は乗客がかなり増えるという傾向がありまして、特に子供達は晴れていれば自転車か徒歩で行けるかもしれませんが、雨となるとどうしても乗るということではやはり中型バスを走らせないといけないのかなと考えています。そういうことを考えますと中型バスとジャンボタクシー両方に対応できる業者がでてくるかどうかというのが課題であります。次のページ 25 ページをお願いします。さきほどご覧になっていただいたものでありますが企画政策課でバス路線沿線の町内をまわって説明した状況であります。以上であります。

○木村会長

ありがとうございます。それではただいまの件について何かご質問、ご意見等ございませんか。

○仲村（盛）委員

加茂青砂線ですけど、これは加茂青砂線に限ったことではありませんが、ここに既に課題として、支払いが複雑となると書いていますね、これは私は先ほどから老人クラブの立場で言っていますが、「何とあれに乗れば支払いが面倒くさくて乗られねな」ということになれば大変なので、今後検討されるということなので、高齢者に親切的な対応がされるようにお願いします。要望でございまして。

○木村会長

ありがとうございます。そのほかいかがでしょうか。この検討については今後どのようにされていきますか。

○事務局 吉田主席主査

検討の一番大きな問題は、受託してくださる事業者があるのか、ないのかが課題としてございまして、実はこの受託する事業者があるのかというアンケート調査を行っております。アンケートは 20 日にとりまとめるのですが、現在は市内の事業者さんなどへどうでしょうかとだしたところ、ほとんどの業者さんが検討してもいいと、前向きな回答でしたので心配したほどでもないかもしれないなという感じがしております。

○木村会長

そうすると運行計画について、アンケート結果をふまえて改めてやり方を考えるということになりますか。

○事務局 吉田主席主査

この後、この協議会を踏まえまして現在 22 年度に実証運行しております。路線の沿線の町内に行きまして説明会を開催いたします。8 月に入りますと 23 年の実証運行にかかる乗降調査をもう 1 回やりましてそれを踏まえたうえで最終的にこちらの考えをきめまして、10 月に協議会を考えています。

○木村会長

それでは 23 年度の概要についてはよろしいですね。

(はいと言うものあり。)

それでは次第のその他のところに入りますが、まず、仲村員からお願いします。

○仲村（盛）委員

今日のこの公共交通活性化協議会に東日本旅客鉄道株式会社さんの方が委員に入られている、要望でございますので特に回答はいりませんが、まあ男鹿市ということで見れば、我々男鹿市、秋田県、あるいは首都圏との関係もございまして、鉄道という名前を使わせてもらえれば、鉄道男鹿線とか田沢湖線とかいろいろ利用させてもらっているなかで、男鹿線からこまち、いわゆる東京方面へいく際に少し待ち時間が長い、逆に東京から帰られる場合は最後に到着する少し前に男鹿線が発車するケースがあるようです。この辺は今後のダイヤ改正の際にご検討していただければと思います。秋田駅のこまちの駐車場を利用して男鹿線は利用しなくてもということがあるかもしれませんが、やはり高齢者には J R を利用したほうが何かと安全な面もありますので、今後のダイヤ改正等でご検討していただければと思います。要望でございます。

○木村会長

それではその他のことでまず事務局のほうからお願いします。

○事務局 山本企画政策課長（事務局長）

それでは特別に資料の用意はしてございませんが、さきほど申し上げましたとおり、今、買い物難民という問題を抱えておりましてこれは今後対応していかなければならないものと考えております。そのほか、みなと市民病院の送迎の件について、色々ご意見をいただいておりますが、ここで改めて皆さんのご意見をお伺いしたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

○二田委員

今、買い物難民の話がありましてので、今、現状あるいはこれから取り組んでいかなければならないことについてお話させていただきますと、最終的には今のバス路線と同じ考え方なんですけど、一緒にやっていきたいと言うのが最終的な結論なんですけども、要は私はこの買い物難民という言葉が大嫌いで、要は商店の衰退はバイパスにあるというのとおり、バイパスが出来れば全部の商店がみんなだめになるというのはこれは仕方がない現象なんですけど、実際男鹿も船越、脇本あるいは北浦というところもバイパスが出来て町内の店が影響を受けてほとんどが経営が困難な状態で今まで頼りにしていた小売商店がほとんどなくなってきている。それは船越地域だけでもバイパス周辺が栄えて地域の商店がなくなると、それで高齢者が生活用品を買えずに困っている現象を買い物難民という言葉で捉えていますけど、今、全国でも色々な活動が出てきましてそれに対する言葉としてコミュニティビジネスというもののほうの捉え方なんですけど、要はその方々を支援するビジネスというものが非常に盛んに出てきている。その中で例えば単純に宅配するとか、バスをスーパーが出すとか、地域に色々な商品を持って行って販売するとか、実は男鹿の現状を考えれば、実は私の父も 40 数年

間、魚の外壳をやっておりました。今、またそのような時代に入ってきたのかなという感じがしますが、今、男鹿市内では移動販売車というのが若美地区 2 カ所と男鹿で 1 カ所と 3 カ所の方が車で外壳をしています。何で採算がとれて今でも残っているのかというのは生鮮に頼って今やっていますので、ある程度はやっていけると、今生き残りをかけてやっています。その一つが私どもで展開している朝市、今、船川でやって、船越でもこの間やりました、最終的には北浦地区にもやってみたいと、特に北浦なんかはバイパスが出来て中に入っている業者さんも少なく、町なかから農協さんも撤退するというふうな状況の中で、何とか週 1 回くらい高齢者の方々が歩いてこれるようなコミュニティの場を何とかつくってあげたいなと、北浦を盛り上げたいという計画を実は今しています。そういう中で、果たして高齢者の方々、これから、警察の方もいますけど免許を返納した方へのメリット、サービスということについて今、男鹿署と商工会で連携してやっていますが、ますますこれから買い物難民が増えていくことが目に見えていますので、うちのほうでもようやく先週から大型店とそういう話し合いの場を持っていくことで協議が進んでいまして、やはりスーパーでも買い物にこれない人びとに対してどう支援していくかということを考え始めているスーパーが出てきているということは我々にもありがたい話で、これからは地域の店はなくなるというのが当たり前のことになってきているのでなんとか手助けをしたいと考えていますが、我々団体とかスーパーだけの問題ではないと思いますので、今、病院の送迎の問題とか色々出ていますので、何とかこの協議会の中で買い物難民とあわせた形でバス路線の計画、デマンドの問題とか一挙にやっていきたいと、それが新しい町づくりの全てだと私も考えていますので、何とかこの協議会で買い物難民も一緒にしてスーパーの吸い上げも行って我々も出来るだけの展開をしていきたいという考えも十二分に持っていますので、行政も一緒に取り組んでいただければ大変ありがたいです。ただ、スーパーもこれから大変な時代に入ってきました。お互いに競争していますので男鹿でもこれから撤退する業者もこの数年でかならずでできます。ジョイフルも色々な話がありながら決まっておらず、見えない状況にあります。地域を高齢者の方が歩き、話が出来て店の人とコミュニティが持てなくなるというのは寂しいことであるので、私どもも朝市とかを継続していきたいし、何とかそういう人に対して宅配システムとかそういうのも考えて生きたいと思いますので、なんとかバス路線にあわせて買い物難民も取り上げていただければ大変ありがたいと思います。以上です。

○木村会長

ありがとうございます。今までもでてきたお話で、医療とか買い物などを総合的に考えるということでのご提案でございましたが、何か関連してご発言ございませんでしょうか。

○石垣委員

朝市のことで北浦という話があり、大変歓迎をしたいと思いますが、農協もなくなるということなので大変ありがたいと思っています。私は日本海花火の寄附などでまわるわけですが、北浦に商工会というものがあるものですか。

○二田委員

商工会というのは市全体のものであります、前は北浦支部というものがありませんでしたが現在は市が一つの地区となっています。ただ、北浦の役員はいます。この間も役員会を開きまして、これは山本さんも出席しております。その際、ちょっと朝市の話をしました。ただ、ちょっと揃わないところもございまして、ちょっと足踏みをしている状況にあります。

○石垣委員

北浦に会員が何人いるのか知りたかったものですから。

○二田委員

北浦は 100 人ちょっといます。建設業も含めてです。

○山本委員

今しゃべった市場ね、かなり具体性を持った話ですから、じゃあ場所をどうするか、商工会でどのくらい支援できるのかということで検討しているところです。農協が 8 月いっぱいでなくなれば北浦には魚屋も肉屋も全くなくなるのでこれでいいのかと、北浦地域の商工会、まだ、2 回しか開いていませんが、場所の問題などもありますがお協力をお願いします。

○二田委員

うちのほうから、農商工連携ではありませんが、地域の農協さん漁協さんと話し合いをしてみたいと、我々だけでなくみんなで一緒にやるというのがベースにあるので、そこでどんな反応がでるのか、また、来月集まりがありますので、年寄りの人が集まる場所を 1 週間に 1 回くらい作ってみたいと考えていますのでよろしくお願いいたします。

○高桑委員

二田さん、私は八峰町の観光市場に 1 ヶ月に 2 回くらい行くんですが、そこでは地場でとれた魚でもなんでも、例えば男鹿市で大謀網で採れたといってもそこに買いに行くと値段も入札してから、明日持っていくというふうな、八峰町の市場に行けばそこでとれたものをそのまま漁師さんが売っていて、えり好みして色々なものを非常に安く買ってきているので、あそこは相当流行ってますよ。ああやってやればいいですよ。

○二田委員

ただ、漁協さんとの取り決めとかがあって十分に踏み込めませんが、そこは十二分に話をして前にもっていきます。

○木村会長

ありがとうございます。そのほかいかがでしょうか。

○大淵委員

ちょっと J R の関係ですけど、今日の 8 時 40 分頃から NHK のあさイチで男鹿の関係、かなりお金に換算したら何千万もの、雄山閣さん、萬盛閣さん、男鹿のなまはげ館など男鹿の P R のために放送したようなもので、これはやっぱり市役所のほうで、企画でこういうようなものがあるよということを防災でちょっと流してもらえればいいと私は感じたので、知らない人が結構いると思うんだけど、それともう一つは私、時々秋田から昼頃 J R で病院から帰るんだけど、結構、観光客の年配の人が乗っていますので、せめて船越水道のあたり寒風山の見えるところで車内で放送していただければと思います。

○石垣委員

関連になりますけど、なまはげ祭が 2 月にやってますけど、その時バスが本町をまわらないんです。温泉からまっすぐ、船川からまっすぐ行ってしまっていて途中の人々、地元の人が祭に参加しなければ盛り上がらないと、観光客だけの祭ではないので、私はいつもそう思っています。実際、本町へは山行きのバスが来ないのです。それを温泉から本町を通って行くとか、船川からバスを男鹿中とか通って山へ行くとすれば山へ行く人もいるだろうけど、そのあたり地元の要望としてはバスの配車を、乗る人がいなければ仕方ないけど、どっちが先かわからないけど、バスが来ないから行かないと、お客が減りました、前から見れば。なまはげの地元で盛んにユネスコにすると騒いでいるその市の祭がですよ、観光客って、まあそんなに多く来るわけでもないし、やっぱり地元の人が参加してもらうようにしなければならいいのかと感じました。

○山本委員

私、実行委員長、市長の代わりではないけど、その話は充分煮詰まって、もう結論が出せますね。今、石垣先生が言ったとおり、祭というのは地元が盛り上がらないと、そのあたり十分踏まえて職員と徹底的に議論しましてもう少しでその結論を出していただくようです。

○事務局 山本企画政策課長（事務局長）

先ほどのNHKの放送のことでございますけど、今回こちらの方には情報は入っておりませんで、私どももわからなかったというのが現実で、今後関係機関と連携を図りながら情報の収集に努め、広報活動を進めていくのでよろしくお願いします。

○糸井委員

ちょっとよろしいですか。私、タクシーの者なんですけど、人口減少、需要の減でジャンボタクシーにシフトするようなニュアンスが大分あるんですけど、男鹿市内のタクシー会社はほとんどが10台以下の零細企業なわけなんですけど、もしジャンボタクシーが路線になると毎日になるわけなんですけど、少なくとも複数の台数のジャンボタクシーを準備していなければ、例えば観光で一泊二日というのがたまにあるんですよね、そういうものを一切断るということになるんですよね。複数台数といえば今日出席されている秋田観光さんくらいで、あとはほとんど1台の会社なんですけど、これがまず一旦ジャンボタクシーを使用するとなれば、恒久的と言わないまでも5年くらいは最低、次の年になって需要がないからやめたということもできないので、仮に複数、2台目を導入しても大変なことなので、先ほどのアンケート、私の会社ではまだ返送していないんですけど、そこを躊躇しているわけです。少なくとも5年間くらいジャンボタクシーを確実に使うとか、そういう明確なものがあれば、もう1台増やすとかそういう事も出てきますので、このままでは複数台数を持っていない会社では躊躇すると思うので、そのあたり答弁を申し述べていただきたいんですけど。

○木村会長

これについては、車両の購入のための補助とか色々おそらくやり方があると思うので、その辺はこれから研究していただくということでよろしいですかね。

（はいと言う者あり）

それでは大分時間もたちましたが、今日は第1回目の協議会ということで計画に基づいて試験運行等をしたなかで、新たな問題があきらかになって多方面にわたる議論をいただいて、また、提案をいただいたということで買い物難民などいろんなものをこの場で議論していただいたということで大変感謝しております。それでは以上をもちまして、第1回男鹿地域公共交通活性化協議会を終了いたします。どうもありがとうございました。

午後2時58分閉会

署名

会議の次第を記載し、これを相違ないことを証明するためにここに署名する。

平成22年8月24日

会 長 木 村 一 裕

委 員 石 黒 茂 雄

委 員 渡 辺 敏 秀