

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 25 年 7 月 18 日（木） 午後 2 時 26 分

場所：男鹿市役所 5 階 大会議室

出席委員 (21人)

1号委員 高橋 浩也

2号委員 高橋 邦武

4号委員 糸井 博 三浦 泰茂 佐藤 秀治  
鎌田 栄光 山本 次夫 畠山 千萬城  
佐々木 崇成

5号委員 大高 誠悦 松野 美智子 **石垣 禮之助**  
飯澤 信夫 佐々木 一義 佐藤 清  
高 桑 繁 太田 文博 齊藤 登

6号委員 日野 聡

7号委員 伊藤 正孝 三浦 秋広

代理出席 (1人) (委員名) (代理者)

4号委員 山口 徹也 菅原 学

欠席委員 (2人)

3号委員 渡辺 聡

5号委員 仲村 盛吉

出席事務局職員

① 総務企画部長 山本 春司

② 総務企画課長 原田 良作

③ 総務企画課副主幹 吉田 悟

# 第 1 回 男鹿市地域公共交通活性化協議会総会

日時：平成 2 5 年 7 月 1 8 日 午後 2 時 3 0 分

場所：男鹿市役所 5 階 大会議室

## 次 第

### 1. 開 会

### 2. 委嘱状交付

### 3. 報告事項

(1) 市内を運行するバス、列車の利用状況

資料 1

資料 2

資料 3

(2) 男鹿市公共交通総合連携計画策定業務について

資料 4

(3) 美濃市公共交通視察研修による報告について

資料 5

### 4. 議 事

(1) 会長の選任について

(2) 議事録署名委員の選任について

(3) 平成 2 4 年度決算の承認について

資料 6

(4) 今後のスケジュール

資料 7

### 5. そ の 他

### 6. 閉 会

午後 2 時 26 分開会

○事務局 原田総務企画課長（事務局長）

皆様お忙しいところ、ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。定刻となりましたので、第 1 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。

本日の資料はお手元に配布してございますが、まず、内容の確認をお願いいたします。本日の資料は、次第と資料 1 から資料 7 までの 13 ページでございます、落丁等ございましたら、お申し出ください。

申し遅れましたが、私は、総務企画部 総務企画課長の原田でございます。よろしくお願い申し上げます。今回は会長の選任がございましたので、会長が決まるまでの間、私が進行を努めさせていただきます。

本日の総会は、お手元の次第により進めさせていただきます。

まず、次第 2. の委嘱状の交付でございますが、このたび新たに委員になられました皆様には、お手元に委嘱状を置いてございます。新たに委員になられました皆様をご紹介します、委嘱状の交付に替えさせて頂きたいと存じますので、よろしくお願いいたします。

まず、秋田大学大学院工学資源学研究科 准教授の日野 様でございます。

東北運輸局 秋田運輸支局長の高橋 様でございます。

秋田地域振興局 総務企画部長の三浦 様でございます。

秋田地域振興局 建設部 企画調査課長の佐藤 様でございます。

東日本旅客鉄道株式会社 秋田支社 総務部長の山口 様でございますが、本日は代理として企画室長の菅原 様にご出席されております。

船越振興会長の太田 様でございます。

男鹿市 P T A 連合会長の松野 様でございます。

男鹿市 産業建設部 建設課長の三浦 様でございます。

次に、事務局の紹介をさせていただきます。

男鹿市総務企画部の山本部長でございます。

同じく総務企画課の吉田副主幹でございます。

次に、次第 3. の報告事項でございます。

事務局から（1）市内を運行するバス、列車の利用状況について、ご説明いたします。

○事務局 吉田

それでは、報告事項 1 市内を運行するバス、列車の利用状況についてご説明いたします。お手元の資料 1 ページ資料 1 をお願いいたします。市内を運行するバスの平成 23 年～平成 25 年 3 か年の 4 月期の延べ人数でございます。表の上段は秋田中央交通バス路線、中段が市単独運行バス路線そして下段がスクールバス路線の 3 種類が市内を運行しております。

別添の平成 25 年度運行路線図というカラーの図面と比較してご覧いただきたいと思います。この

図面上の赤い線は市内のバス路線のうち民間事業が運行している路線であります。①の男鹿北線から④の船越線までそして若美北部の五明光線を秋北バスが民間路線として市内1.1kmを運行しており、合計5路線であります。乗降者の推移は、秋田中央交通路線といたしましては、平成23年4月10,492人の延べ人数が平成24年4月には8,444人、平成25年4月には8,412人というように右肩下がり減少をしております。

次に市単独運行バスですがこの図面上の黒い線が市で単独運行しているバス路線ということになります。⑤の男鹿中線から⑩の安全寺線まで6路線であります。こちらも推移表をご覧くださいと、平成23年4月2,919人の延べ人数が平成24年4月には2,519人、平成25年4月には2,732人でほぼ横ばいの状態です。下の段スクールバスでございますが、図面で黄色い線、こちらは市の教育委員会で運行しておりますスクールバスの路線ということになっております。⑪男鹿中線から⑭加茂・戸賀線の4路線で運行しております、市で購入したマイクロバスに市で雇用した運転手で運行している状況であります。

平成23年4月3,840人の延べ人数が平成24年4月には3,400人、平成25年4月には3,192人となっており、減少の原因は児童生徒の減少であると推察されます。

なお、下の※は中央交通路線の乗降人数は1週間のデータを1ヶ月に換算した計算値であり、また、スクールバスの人数におきましては、利用者数の往復分に平日日数を乗じて得た計算値であります。

次のページをお願いいたします。

こちらは資料2ということで、1日平均乗車人員の推移表であります。市内には男鹿駅、羽立駅、脇本駅、船越駅の4つの駅があり、平成17年当時にはそれぞれの駅に駅員が常駐しておりましたが、平成20年に羽立駅が、平成22年度には脇本駅が無人駅となり、現在、男鹿駅と船越駅の2つの駅のみには駅員が常駐しているという状況となっております。こちらも右肩下がりに乗降客が減少している状況となっております。こちらのデータはJR東日本のホームページに掲載されておまして、この一日平均乗車人員数は、乗車券発売数と定期券発売数をたして365で除して得られた数値であり、利用者数ということではありませんが、利用の傾向は把握できるものと考えておるものであります。

次のページは資料3でございますが、A3横の資料でございます。こちらは左半分が平成20年度の市内バス路線に係る経費補助金を整理したものであり、公共交通連携計画策定時の状況であります。また右半分が平成24年度の状況でございます。

まず左側、平成20年度の状況ですが、上段国庫補助路線は五明光(1)が1系統であり、補助対象経費は81万1千円でこのうち国庫補助金は24万2千円、市補助金は56万8千円、事業者負担は1千円です。

県単補助路線は10路線23系統であり、補助対象経費としましては、秋田中央交通が1億5628万8千円、秋北バスは2万5千円、これに対する県の補助金は秋田中央交通(株)2千166万4千円、秋北バス(株)で9千円、市町村の補助金は秋田中央交通9千554万1千円、秋北バスが9千円となっており、事業者負担はそれぞれ3千908万3千円、7千円となっております。

つづきまして、右側をお願いします。同じく平成 24 年度の状況であります。

上段国庫補助路線は秋北バス株式会社の五明光（1）と秋田中央交通の潟西南部線の 2 系統であります。補助対象経費は 612 万 9 千円でこのうち国県補助金は 206 万 6 千円、市補助金は 395 万 9 千円、事業者負担は 10 万 4 千円であります。

県単補助路線は 4 路線 5 系統であり、補助対象経費としましては、秋田中央交通㈱が 6752 万 7 千円、これに対する県の補助金は 167 万 5 千円、市町村の補助金は 4 千 896 万 8 千円、事業者負担はそれぞれ 1 千 688 万 4 千円となっております。

次のページ 4 ページをお願いいたします。

こちらは平成 24 年度 市単独運行バス路線に係る財源内訳であります。さきほどご覧いただきました表から市単独運行となった路線を抜き出した表であり、市が民間事業者へ委託して運行していただいている路線であります。合計 6 路線を運行しておりまして、運行費用が 4 千 487 万 7 千円、運賃収入 479 万 8 千 850 円、県補助金が 744 万 9 千円、市負担分のうち地方債が 3 千 200 万円、一般財源が 62 万 9,150 円となっており、市負担金ベースで比較しますと、平成 20 年度に 9 千 554 万 1 千円が平成 24 年度には 8 千 159 万 7 千円に減少しております。

次のページ 5 ページをお願いいたします。

こちらは市単独運行バス路線運行費用・料金収入・乗車実績の推移を表した表でございます。

平成 22 年度当時、市単独運行路線は五里合線、男鹿中線、潟西北部線の 3 路線でございました。運行費用は 2525 万 2 千円、料金収入が 385 万 4160 円、乗車実績は 1 万 9731 人となっております。平成 23 年度にはこれに入道崎線、戸賀線、加茂線、安全寺線が加わり合計 7 路線として運行をしております。運行費用は 4222 万 1550 円、料金収入が 593 万 70 円、乗車実績は 3 万 8754 人となっております。一番右の欄、平成 24 年度には戸賀線と加茂線が 1 路線となり、戸賀加茂線となりました。運行費用は 4487 万 7 千円、料金収入が 479 万 8850 円、乗車実績は 3 万 2136 人という状況であります。

以上で(1)報告事項 ①市内を運行するバス、列車の利用状況についての説明を終わります。よろしくをお願いいたします。

○事務局長 原田

以上担当より説明がございましたが、何かご意見、ご質問はございませんでしょうか。

○高橋委員（運輸支局）

秋田運輸支局の高橋です。2 点ほど質問したいと思います。まず 1 ページですけれども秋田中央交道路線として 4 行書かれてございますけれども、補助金の支出の状況を見ますと、秋北バスの路線に対しても補助しているのにこの中には入らないのかということが 1 点目です。2 点目ですが、3 ページですけれども、市の補助金額ということで民間事業者への補助金が資料 3 に記載していると思いますけれども、補助金額が 1 億 4 千万ほどになると思うんですけれども、正確なトータル金額はいくらかということと、市の歳出金額全体に対して何パーセントの割合になっているかを教えていただきたいと思います。

○事務局長 原田

2点ありました。1点目は秋北バスの件であります。確かに秋北バス路線が市内を運行してございます。ただ路線そのものは23キロという路線ですが、市内を走行している距離が1.1キロ五明光から下五明光であり極めて短い距離でございますので、乗降調査をしていないという状況であります。実は申し遅れましたが今年、総合連携計画21年策定したものが最終年度を迎えます、次でご説明しようと思うんですけど、策定の際には秋北バスの関連も含めて調査しなくてはならないのかなと考えておりますが、距離的にかなり短いところなので調査には入れていないという状況であります。

次の点でございます。民間バス路線に対する補助金の内容であります。まず20年度Bという欄がございます。こちらが市から出ている総額です。内訳としましては、県から補助金が入ってまいります。そうしますと市の方の持ち出しは9千554万1千円となります。これが24年度になりますと補助金総額としましては5千64万3千円、このうち県から市に入ってくる補助金が167万5千円です。市の補助金としましては4千896万8千円というのが正味出た額ということでございます。一般財源の割合ですがこちらは計算しておりませんので後ほどご報告いたしますので、よろしくお願いいたします。他にはございませんでしょうか。

○三浦委員(地域振興局)

地域振興局の三浦と申します。資料の3ですが右側の表の網掛け部分ですが、路線が廃止されたという意味ではなくて、県単補助の対象路線が対象外になったということでしょうか。

○事務局長 原田

お答えいたします。20年度と24年度の比較ということでお出しした資料でございます。平成20年度民間バス路線は23系統ありました全ての系統に対応し、その比較をしたいということで載せたものでございます。平成22年度県の補助制度が大幅に見直しされております。平均乗車密度が3人を切る路線につきましては、対象外ということで市の方で補助制度をつくりまして、市が単独に補助しているという状況でございます。その結果、24年度におきましては4番の男鹿北1それと男鹿南の③それと船越線というこの3本は県の補助はないと、市の補助で維持しているということであります。20年度は23系統を走っていたということで、路線の統合、系統の廃止がありまして、これだけの路線となったということであります。

よろしいでしょうか。最後にその他というものも設けておりますので、そちらの方でお願いします。では議事を進めてまいります。本日の次第の報告の(2)でございます。男鹿市公共交通総合連携計画策定業務についてであります。先ほども申し上げましたが、男鹿市公共交通総合連携計画は来年以降どうするかこれまでの経緯を踏まえて策定するわけですが、調査及び本体の策定は業者に委託をして策定することにしております。その仕様書等をお付けしておりますの担当者から説明いたします。

○事務局 吉田

それでは、②男鹿市公共交通総合連携計画の策定についてをご説明いたします。

お手元の資料6ページ、資料4をお願いいたします。男鹿市公共交通総合連携計画の策定業務

の概略が示されております。委託料として1,014万円を予算計上して進めておるものでございます。1の事業の目的ですが、市が平成21年3月に策定した「男鹿市地域公共交通総合連携計画」の骨子は、市域外への移動交通手段は「鉄道」を基本とし、市域内の生活路線バスを、市の中心部に位置する病院や市役所などの公共施設、鉄道駅などの周辺をカバーする「幹線バス路線」と、基幹バス路線が運行しない地域を対象に、各地域から幹線輸送との乗り継ぎ拠点までを運行する「フィーダー輸送区間」との2方式に分け、生活バス路線の維持を図るとするものであった。計画期間は平成21年度から平成25年度までの5か年である。

しかしながら、利用者の減や平成22年度の県の補助制度見直し（平均乗車密度3人以上）による影響のため、基幹バス路線を運行する中央交通路線4路線のうち、男鹿北線（湯ノ尻経由の1系統を除く。）、男鹿南線、船越線の3路線が県単独補助路線の対象から外れ、市単独補助により維持している状態である。

市の単独運行バス路線6路線についても、乗客数はほぼ横ばい（若干減少傾向）となっているものの、今後、人口の減や、児童生徒数の減に伴い、利用者数の推移については不透明な状況である。

現在、市内の小中学校では、「男鹿中線」、「加茂・戸賀線」、「五里合線」、「北磯線」の4路線についてスクールバスを運行している。既存の公共交通バス路線と重複する路線も多く、スクールバスについても保護者や地元の理解を得ながら、公共交通への転換を図っていく必要がある。このような情勢を受け、市内の公共交通の在り方について、より住民の利便性に配慮した効率的な公共交通について、費用対効果の観点も踏まえながら、再度抜本的な見直しを加えるものであります。

2の計画期間は平成26年度から平成30年度までの5年間

3の委託業務の内容としましては、

(1)前回連携計画の考察と現状との比較、(2)路線バスの調査・路線ごとのOD調査・利用者意向調査、(3)バスを取り巻く環境の整理・問題点の整理、(4)デマンド交通などの先進事例の整理と検討、(5)バス運行費用の試算と運行形態別検討、(6)バス運行補助金に対する検討、(7)バス路線整備モデル計画検討と費用の試算

ひとつとしては、路線別(地区別)整備計画の検討、二つ目は、スクール混乗路線モデル計画の検討、三つ目は、観光振興を目指したモデル計画検討、(8)その他本業務に必要となる調査・作業であります。

4の中間報告の成果物及び提出期限は、計画素案及び各路線の運行費用試算結果は平成25年10月31日、計画書等成果物提出期限は平成26年2月28日の予定でございます。

○事務局長 原田

以上が、男鹿市公共交通総合連携計画の策定についての説明でありましたが、何かご意見、ご質問はございませんでしょうか。

○高橋委員（秋田県）

秋田県交通政策課高橋でございます。今の説明でスクールバスでございますが、これにつま



しては県におきましても、スクールバスの活用ということで、一般住民も乗れるような混乗ということを様々な方からも提案されております。男鹿市さんの場合もスクールバスを使わなくするということで具体的には路線の方へ乗っていただくということが読めるのですが、実際にスクールバス何台くらいあって、具体的に地方交付税などで財源をみておられると思いますが、直接運転手も雇っておられ、人件費もかかっておられる。スクールバスの今後の計画につきましてお聞きしたいということと、公共交通に転換するということだとすれば、児童生徒さんも乗るということでしょうから、定期券の補助とか今まで無料だったが有料という場合におきまして、どういう措置を考えているか教えていただきたいと思います。

○事務局長 原田

お答えいたします。スクールバスに関しましては資料 1 でお示した通り、4 路線走っております。統合条件ということで走らせたものです、学校統合の際、市から路線バスの無料定期券の児童もおられます。これは統合の時どちらに乗っていただけますかと伺っております。その際、路線バスがなかなか来ないところはスクールバスで対応したということでございます。今市内でも 4 校は路線バスを利用し、定期券の方は教育委員会で補助するというように対応が分かれています。スクールバス混乗につきましては、毎日乗る子供たちでございます。先ほどの比較表をご覧くださいてもわかるとおり、延べ人数としては多い、一部同じ路線を路線バスが走っております。あとスクールバスも走っていると、いわゆる重複して走っている路線があります。この件に関してはこの場合できれば路線バスを利用していただきたいと考えております。具体的には教育委員会とこれから詰めるわけですが、内容としましては乗り継ぎがある路線とか、PTA に提示すればどうかなという路線もありますが、いろいろな問題的を解消しつつできれば子供たちも、路線をご利用いただくと、やり方に関しましては今無料の定期券を配布しておりますので、そのような方向でできないのかなと考えておるところであります。

○高橋委員（秋田県）

県でもですね、全県的に同じ課題があるということで、今回あたらしく会議を設けまして市町村の課題を検討する予定です。通院バスとか買い物バスですとか、目的別バスと乗合バスを集約化していかなければいけないということもございます。全県的なことも踏まえまして、男鹿市の事例も参考にさせていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

○三浦委員（地域振興局）

振興局の三浦です。来年から 5 か年の計画ということですが、前の連携計画とか前はこうだったとか、いわゆる実績の作業とかは進めているのか。

○事務局長 原田

お答えいたします。実績につきまして先ほどお示した概略的なもの、ただデータの的にはございますので、策定業務の入札は来週予定しております。今回市長選があったということで当初予算ではなく 6 月補正で対応するということになっております。契約に関しましては来週契約を締結した上で、選定して比較検討をしてみたいと考えております。われわれが手元に持っているもの、今回の資料 3、途中で調査をしたものしかございません。市が単独運行したもの平成 22

年からやっておりますけれども、例えば利用状況に関しましては、バス停ごとの乗降、業者さんには迷惑かもしれませんがバス停ごとに何人乗った、何人降りた。そういうかなり簡単な OD 調査はしていただいております。そういうものを検討しながらこれからどういう風に変えていくかは検討していきたいと考えております。全体的に見て、計画では利用者は減らさないという方向でございましたが、さきほどから資料でお示した通り利用者は、どっかで下げ止まりあるいは上昇に転換したいなということがございます。そのためにはどうしたらよいかを、専門家の目も交えながら検討していきたいということでございます。よろしくお願いいたします。

よろしいでしょうか。それではこの件はこれで、さきほど申しましたが、契約に関しましては電子入札で 22 日が開札日というように財政の方で進めております、来週中に契約できるものと思っております。

情報につきましては、委員の皆様にも情報をお伝えしたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。次に (3) の美濃市公共交通視察研修による報告についてであります。実は美濃市の方でデマンド交通相当広くやっているということで、担当者の方が視察に行っております。その報告です。よろしくお願いいたします。

○事務局 吉田

(3) 美濃市公共交通視察研修による報告について、ご説明いたします。

美濃市公共交通視察研修による報告についてをご説明いたします。資料 5、8 ページをお願いいたします。資料は左が美濃市、右が男鹿市のカラーの図面です。

この美濃市では乗り合わせタクシー「のり愛くん」という予約式のタクシーが運行されております。今回の視察研修は議会の会派より予約型乗合タクシーの提案がありまして、その実態を研究する目的で視察したものであります。

視察日時は平成 25 年 6 月 28 日 14:30-17:00 でありました。視察場所は岐阜県美濃市役所、総務部総合政策課であります。左側、美濃市は面積 117.05 km<sup>2</sup>、可住地面積が 24.16 km<sup>2</sup>で 20.6 パーセントであり、山間部に位置しております。運行路線は山と山の間というイメージであります。一方男鹿市は面積 240.8 km<sup>2</sup>、可住地面積が 100.14 km<sup>2</sup>で 41.6 パーセントとなっております。

こののり愛くんの運行の着手はひとつには、バス補助予算が高すぎることで、ふたつには利便性を向上させる必要があるという理由から市議会議員の提案によって事業に着手しました。

現在、この「のり愛くん」の実施により、利用者が以前の 1.5 倍となっております。運賃は一般 300 円、小中学生と 65 歳以上の高齢者は 100 円となっております。この「のり愛くん」と通常のタクシーとの違いは、乗車の 30 分前までに予約をしなければならないこと、停留所はきめ細かに設置しているが、自宅までは直接は行かないこと、見ず知らずの人と同乗するケースもありうることなどであります。

システム導入については当初、商工会議所から東大方式を勧められていたが、事前に登録が必要となるため、観光客には向かないとのことから採用しなかったとのことであります。

また、山口市のグループタクシーのようなタクシー補助制度は、高齢者が気軽にお出かけでき

なくなる。②利用回数が制限されてしまう。とのことから採用しなかった。

次のページ 9 ページをお願いいたします。こちらの表も左側美濃市、右側男鹿市の状況を記載しております。人口規模は平成 25 年 4 月 1 日現在、美濃市は 22,087 人、男鹿市は 31,339 人です。運行面積はさきほどご説明しましたとおり、美濃市 117.05 km<sup>2</sup>、男鹿市 240.8 km<sup>2</sup>です。その下の欄、平成 24 年度路線、美濃市にはご覧のとおり 3 種類のバスが運行されており、美濃市内のみを運行するコミュニティバス、自主運行バスという隣接する市までを運行するバス、それと乗り合わせタクシーといういわゆる予約式タクシーであります。平成 24 年 11 月からこの乗り合わせタクシーの実証運行を市内 3 地区で開始した関係で、それまで市内を運行していましたコミュニティバス、自主運行バスの系統数、便数に変更となっております。平成 25 年 4 月からは 5 地区に範囲を拡大して運行しております。

一方、右側の男鹿市では運行路線としましては、市単独運行路線 6 路線 7 系統 63 便、秋田中央交通 4 路線 5 系統 57 便、秋北バス 1 路線 2 系統 19 便となっております。

次に、その下の欄、平成 24 年度延べ利用者数ですが、左側、美濃市ですがコミュニティバスは 14,501 人、こちらは平成 23 年 10 月 1 日から平成 24 年 9 月 30 日の実績です。その下の自主運行バスは 17,484 人こちらも平成 23 年 10 月 1 日から平成 24 年 9 月 30 日の実績であります。乗り合わせタクシー 13,932 人こちらは平成 24 年 11 月 1 日から平成 25 年 3 月 31 日の実績で合計 45,917 人です。

右側男鹿市の利用者数であります、

市単独運行 32,136 人そのうち定期利用 9,472 人、秋田中央交通 149,281 人そのうち定期利用が 64,035 人、これは推計値であります。秋北バス 2,344 人そのうち定期利用 249 人、こちらも推計ということであり、合計 183,761 人、定期利用者は 73,756 人ということであります。

次に、その下の欄、平成 24 年度運行費用ですが、左側、美濃市の乗り合わせタクシーの財源内訳であります。運行費用 1722 万 9 千円、運行マップ等 226 万 7 千円 合計 1949 万 6 千円であり、財源内訳としましては、料金収入 133 万 8 千円、市の負担 1815 万 8 千円、合計 1949 万 6 千円となっております。なお、システム初期費用は 68 万 5 千円でございます。

右側の男鹿市の運行費用ですが、市内を運行しているバスの経費合計は 1 億 5841 万 4 千円であり、財源内訳としまして、料金収入 4468 万円、業者負担は 1698 万 8 千円、国と県の補助 1119 万円、市の負担は 8555 万 6 千円となっております。

その下の欄は、一人あたりの輸送単価を記載しております。左側美濃市では輸送人員 13,932 人、事業経費 1949 万 6 千円 一人当たり輸送単価は 1,399 円 運行便数 12,045 便であり、乗り合わせタクシーの H24.11.1～H25.3.31 までの内訳であります。

右側、男鹿市における市内運行バス輸送における単価ですが、年間輸送人員 18 万 3,761 人、年間事業経費 1 億 5841 万 4 千円で一人当たり輸送単価は 862 円／人です。年間運行便数は 1 万 2,218 便となっております。

次のページをお願いします。こちらはメリットとデメリットを表にまとめております。まず左側美濃市の乗り合わせタクシーのメリットは、車両の小型化や定路線がないことで自由な設定がで

きるため、きめ細かな停留所の配置ができるということ。隔日運行から毎日運行への変更により需要が増加ということ。ダイヤがないため希望時間に乗車できる。などです。

デメリットとしましては、予約状況によっては希望通りの時間に乗れないこと、乗り合わせが発生すると経路により降車時間が読めないということで、通学・通勤には不向きであること、時間帯で利用が偏ること、予約電話に対する抵抗感があること、停留所以外での乗車希望が発生するこれは使用している車がタクシー車両であるため、などが挙げられます。

右側男鹿市のメリットとしましては、到着する時間が確実であること、一度に多くの利用客を輸送できるなどです。

また、デメリットとしましては、バス停留所まで移動が必要、時間帯で利用が偏ること、となっております。以上美濃市公共交通視察研修による報告についての説明を終わります。よろしくお願いします。

○事務局長 原田

何かご意見、ご質問はございませんでしょうか。

次に、次第の4. 議事に入ります。

まず(1)「会長の選任について」でございますが、協議会設置要綱の第5条第2項では、「委員の互選により定める」となっております。いかが取り計らいいたしましょうか。

○畠山委員

秋田大学の日野委員を推薦したいと思います。

○事務局長 原田

ただいま、畠山委員から、日野委員を推薦する声がありましたがいかがでしょうか。

それでは、日野委員を会長とすることにご異議ございませんか。

～異議なしの声～

異議なしという声がありますので、会長には日野委員を選任いたすことに決定いたしました。

これ以降の議事進行につきましては、協議会規約第9条により、会長が努めることとなっておりますので、日野会長よりお願いいたします。

○日野会長

ただいま会長に選任いただきました秋田大学の日野でございます。

生活にとって出かけるということは非常に大事なことです。やっぱりその行動するにあたって、外にでるということは大切なことでもあります。そういう意味では地域の公共交通というのは生活の行動を保証するという非常に重要な役目を持っておりまして、この協議会の地域の方々に非常に重要な役割を担っているものと認識しております。私今会長に選任いただいたわけですが、この会自体も今年度から委員になりましたし、色々と不慣れな点もあると思います。委員皆様のご協力をいただきながら会長として職務を果たさせていただきたいと思います。今後ともどうぞよろしくお願いいたします。

これ以降の議事に関しましては、私が進行させていただきます。

(2) 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任することとなっております。選任方法について、いかがいたしましょうか。

～事務局一任の声あり～

○日野会長

事務局一任ということですが、事務局案がありましたらお願いいたします。

○事務局長 原田

それでは、事務局からご提案申し上げます。事務局からは、若美地区町内会長連絡協議会会長の佐藤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。

○日野会長

事務局より、佐藤委員と三浦委員を推薦する声がありました。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、佐藤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。

それでは、次に（３）の平成 24 年度決算の承認について、事務局から説明願います。

○事務局 吉田

それでは平成 24 年度の決算の認定についてご説明させていただきます。11 ページ、資料 6 をお願いいたします。平成 24 年度男鹿市地域公共交通活性化協議会の決算書でございます。上半分が収入の部、下半分が支出の部ということになってございます。収入の内訳といたしまして、1 款 1 項 1 目男鹿市負担金は予算額が 50 万円決算額が 50 万円であります。3 款繰越金は予算額 14 万円が決算額 8 万 929 円であり、5 万 9071 円の減、4 款諸収入では決算額が預金利息の 56 円でございます。

下の段でございますが、支出の部でございます。1 款運営費の予算額 64 万円、決算額が 46 万 6,476 円であり、17 万 3,524 円の減となっております。1 目会議費は予算額 53 万 2,000 円であり決算額は 37 万 2,951 円となっております。内訳としまして、報償費が 27 万 5,000 円、旅費が 7 万 6,940 円、需要費は、2 万 1,011 円でございます。

報償費といたしましては、総会及び幹事会の出務報償費、旅費は費用弁償、需用費は会議に係る資料の印刷費等であります。

1 款運営費の(2)事務費は予算額 10 万 8,000 円が、決算額としまして、9 万 3,525 円、需要費が 85,525 円でございます。こちらは印刷費あるいは広告等にかかる費用でございます。役務費の 8,000 円は切手等の郵送費でございます。収入の部の決算額が 58 万 985 円でございます。支出の部の決算額が 46 万 6476 円でございます。歳入から歳出を引きました分 11 万 4509 円は、次年度への繰越金ということでございます。よろしくお願いいたします。

○日野会長

ありがとうございました。以上の件につきまして何かご質問ございませんでしょうか。

○佐藤委員

些細なことですが、需用費の要は用いるではないでしょうか。

○事務局 吉田

需用費の要は用いるでございます。お詫びして訂正いたします。

○山本委員

監査の報告は後からということでしょうか。

○日野会長

私の方で監査の報告をすることを忘れておりました。申し訳ございませんでした。

平成 24 年度決算の承認について、監事の畠山委員から監査報告をお願いいたします。

○畠山委員

それでは私の方から監査報告いたします。

男鹿市地域公共交通活性化協議会の平成 24 年度の会計執行状況を監査したところ、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、ご報告いたします。平成 25 年 6 月 26 日男鹿市地域公共交通活性化協議会 監査委員 糸井博、畠山千萬城

○日野会長

ありがとうございました。ご意見やご質問がございましたらお願いいたします。

それでは、平成 24 年度決算については本案のとおり承認してよいお諮りいたします。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 24 年度決算については本案のとおり承認されました。

それでは、次に（4）今後のスケジュールについて、事務局から説明願います。

○事務局 吉田

それでは議事の（4）の今後のスケジュールにつきましてご説明いたします。13 ページの資料 7 をお願いいたします。今後のスケジュールということで 4 月からのスケジュールを記載してございます。4 月 1 日から平成 25 年度運行が開始されております。今年は市単独運行バスは 6 路線ということで、開始をしてございます。4 月の下旬に幹線バス路線の調査を実施してございます。

6 月下旬には庁内検討会、7 月上旬には地域公共交通活性化協議会幹事会を開催しており、中旬の地域公共交通活性化協議会総会は本日の開催の総会でございます。

8 月の下旬には庁内検討会を予定しております。10 月には、庁内検討会、幹事会、総会を予定しており「男鹿市公共交通総合連携計画」の概要をご検討いただく予定となっております。

11 月の中旬には議会総務委員会へ計画の概要をお示ししてまいります。

1 月には 26 年度の委託事業者を決定いたしまして、幹事会、総会に諮りたいと考えております。よろしくお願いいたします。

○日野会長

ただいま、事務局から今後のスケジュール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。

○高橋委員（秋田県）

10月に総合連携計画の概要を示すというお話でしたけれども、資料4の関係で行くと成果物の提出が10月31日ということになっておりますけれど、これは計画の素案が10月より前に出てくるのか、それとも実際、総会等については10月31日以降になるのか、具体的に日程等について教えていただきたいと思います。

○事務局長 原田

お答えいたします。さきほど策定業務の方でお答えいたしました。あらあらの計画素案、各路線の運行試算これは10月31日までというような仕様でございます。これは翌年度以降路線運行する場合、どうしても12月定例会で債務負担行為の設定が必要となって参ります。そのためにタイトな日程ではございますが、その辺に設定しております。資料編等は成果物の方に加えさせていただきますが、男鹿市の交通体系をどうするかというようなあらあらのものはこの辺までに出していただいて協議会の方でご審議いただきたいと思います。あくまでも2月28日には計画書が百数十部、そういった成果物に関してはそこまでの期間といたしたものです。来週契約というタイトな日程であります。今後業者さんはいってまいりますとこちらからデータと突き合わせて、いろいろと資料が出てくると思います。委員の皆様は情報提供してまいります。今吉田の方からスケジュールの提案がございましたが、必要であれば途中で幹事会等開催する機会のあるかと思われまふ。ご多忙とは存じますがご協力をお願いいたします。10月31日めどということですが、後の方へずれ込む可能性もありますが、大体のめどとしてこのような来年度以降の男鹿市の公共交通を出していきたいという計画でございます。

○日野会長

ありがとうございます。他に質問やご意見などございませんでしょうか。

○高橋委員（運輸支局）

今日席上で資料を見たので間違っているのかもしれませんが、今回24年度の収支決算の承認がりましたが、平成25年度の事業計画と予算の部分はこの協議会の規約を見ますと第16条に事業計画及び収支予算の設定または総会で決議することになっているのですが、平成25年度の事業計画と収支予算のご提案はいつなされたのでしょうか。

○事務局長 原田

お答えいたします。これは前後しますが3月に前年度最後の協議会を開いておりその場で、予算と事業計画をご提案させていただいております。前回の分は後でお届けいたしますので、前回3月13日に前年の最終の協議会を開催しております。そちらの内容は後でご提供したいと思ひます。

○日野会長

他にご質問ご意見ございませんでしょうか。

それでは、今後のスケジュールについて本案のとおりと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、今後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。ただ、さきほど事務局からご説明がありましたとおり、スケジュール等その辺状況にあわせて柔軟にご連絡いただいて、皆様にもぜひご協力をお願いいたします。次に、次第の5. その他でございますが、本日の報告・議案以外に何かご質問・ご意見等ございませんでしょうか。

○三浦委員（振興局）

この規約の中に法律がございますけれど、この協議会は法律で定められたことにより、市町村に設置しなさいという義務的なものとして位置付けており、平成20年に設置したものでしょうか。

○事務局長 原田

お答えします。この男鹿市の協議会につきましては、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき設置されたものであります。こちらの法律によりますと設置することができることになっております。県内ではたしか8でしたか9でしたか協議会があると伺っております。協議会がないところもあります。公共交通会議という名前をつけているところもございます。全てがこの法律に基づく協議会ではないということでございます。男鹿市の場合、この法律に基づく協議会という位置づけで20年以降やっておりますので、よろしくお願いいたします。

○日野会長

よろしいでしょうか。他にご意見ご質問ございませんでしょうか。

○高橋委員（運輸支局）

今日すみませんとんちんかんな質問で申し訳ないと思っております。さて、お願いなのですが、こういう決議を必要とする会議の資料については、当日配付ではなく、少なくとも1週間くらい前に配付いただいて各委員に検討する時間をいただきたいと思います。

○事務局長 原田

ご指摘の件は次回から充分注意して事前にお送りしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。協議会に必ずしも開催しなくとも、途中で資料等が出てまいりました時には、必ず委員の皆様にお届けするようにいたしますので、よろしくお願いいたします。

それから、一番最初にご質問ありました市の予算に対する割合ですけれども、市の持ち出し分のみということで計算しました大体前年度の決算額が180億と見込まれます。そうしますと、今年度4千890万円ほど市からの負担がございます。こちらは一般会計ですけれども0.33パーセント程度と見積もっております。

○日野会長

ありがとうございます。他にご意見ご質問ございませんでしょうか。

○事務局長 原田

事務局からお願いでございます。予定で行きますと年数回もできない協議会となっております。皆様いろんな立場で来られていると思いますので、できれば今走っているバスあるわけですが、そういったものへの、ご意見等お伺いできればと思っております。なんとかよろしくお願いいたします。一言ずつでも結構ですので。



#### ○山本委員

観光協会の副会長の山本です。スクールバスに非常に関心を持ちました。私の自宅前がスクールバスの経路となっており、北磯と戸賀方から走って参ります。うちの孫が3人います。温泉郷で7人くらい乗るが、北磯や戸賀から何人乗ってくるか問題ですが。

だんだん乗ってくる子供が少なくなってきました。一般のローカル線に乗せることが絶対に必要になる時期がくると思います。事務局はどういう考えをもっているか。男鹿温泉という大きな宿泊拠点があります。先日も県の三浦部長が来られた際の申し上げました。人口が減になるわけですからそういうことを考えますと、観光客といっても非常に不便だとお叱りを受けているわけです。1時間前に予約はとてもでないができない。もう一回再検討していただいて観光客によい旅をしていただかなくてはなりません。これからはどんどん意見もだしていきますし、考慮していただきたいという希望もあります。以上です。

#### ○畠山委員

私が日頃走っておりますと市が運行しているバスと出会う場合があるんですが、朝夕の時間はよくわからないが日中はバスを見ますとほとんど乗っていない。やむを得ないのかなと思います。デマンド方式というのも最近あるということですが、通常の路線で走っていてもなかなか厳しいのかなという実感をしております。デマンドは今山本さんがおっしゃったようにどうしても、事前に予約というのがありますので、その辺がどうなのかなというように思います。この運行に関しては難しい面がいっぱいあるのかなと感じております。以上です。

#### ○斎藤委員

私は椿地区の六部落会の会長ということで、男鹿市のなかで唯一、中央交通が始発から終点まで動いている地区です。皆さんからお話されている予約とかいろんなことについては地区の住民もあまり関心がないというかまだ分からないという状況で、話を聞くと不便だなという話はされております。それから、さきほど観光協会の会長さんがおっしゃいましたスクールバスのことですが、私の方も何人かスクールバスを利用しているようです。学校統合の話合いをしたのが我々の年代ですのでその時に出した統合条件とか合併条件がスクールバスを出してくださいというような条件をだしていたようです。地区の年配者で学校の統合条件がスクールバスだという考えをもっている人がまだいるようです。私どもの地区で限ってみると児童生徒数がかなり減少しているので、当時のことを振り返りながら検討する時期にきているのかなと思います。

#### ○飯沢委員

戸賀地区の区長会の飯沢でございます。皆さんお話しているとおり、スクールバスについては市でも我々も会議に出て一番良い方法だということで、スクールバスを運行していただいているわけですが、戸賀地区では中学生が1人、小学生3名の合計4名。来年は小学校入学生0名ということで、ますます減っていくわけなんです。子供もどんどん減っていく、人口も減っていくということで、将来的には何と言いましても一般のお客さんと混乗することが非常に大事ではなかろうかと地区の住民も文句はないだろうと思います。ただ時間の問題があります。これは市の方から考えてもらわないとならないと思いますが、小学生4、5人のためにバスの時間を

とるかという問題がありますが、ご検討をお願いいたします。以上です。

○佐々木委員

五里合地区の佐々木でございます。うちの方ではこのとおり、延べ人数をみますと年々伸びておりますので、ただ今後心配されるのはさきほど説明にもございましたけれども、公共交通とスクールバスの問題につきましてはこれからの課題でございますので、できるだけ現状を維持していただきたいと思います。

○佐藤委員

若美地区の佐藤でございます。若美地区は一本道であり大変長い路線です。只今、五里合からも申し出がありましたように、これから小学校の合併、中学校の合併もできます。スクールバスと公共交通を考えてもらって、住民の負担のないような方法をとっていただきたいと思います。

○高桑委員

脇本地区です。うちの方は JR の駅がありますのでこのあいだは脇本第 2 小学校と合併しまして、小学校はひとつですが五里合線を利用して一般のバスで定期券を買って通学しています。登校時と下校時は学校の方へ回ってくるので特別支障がありませんので、このままでよいと思います。

○太田委員

船越地区です。船越の場合は小学校も徒歩で行ける場所にあります。中学校も男鹿東中学校がありまして自転車で通える場所にあり、スクールバスの必要はございません。やはり少子化の時代になってきておりますので、さきほどのように岐阜の乗り合いタクシーなど検討していただければと思います。

○石垣委員

私、北浦の方の連合会の会長をやっております。ご要望を申し上げて無理をいっているわけですが、唯一の交通機関でありますし、私は車でなく、しょっちゅうバスで移動しておりバスの宣伝をして病院に行く人にも、息子が送っていくといっても息子だって忙しいんだから、みなと病院もバスの時間に受付を合わせて、診断の方も合わせるようにしてもらいたいと昼頃のバスが大変多く乗っておりますし、朝のバスも沢山乗っております。10月の終わりのバスも大変乗っております。ただ、バスは乗る人がすくないのでその中でも、列車に合わないということもあります。バスの時間を決める時期と列車の時間を決める日程とずれているのでやむを得ないなと思いますけれども、1時間も差がないのに1分で変わったりすることもありますので、時間的に見ていただきたいと思います。私、北の方ですけれども北浦から温泉で乗り換えるということがありますけれども、1時間前には予約するということ。羽立に降りる観光客がたまにいるわけですが、そのデマンドに間に合わない場合があります。バスの運転手さんに電話して待ってもらいようお願いできないかという風にして、電話しようとしても電話の時間がない時刻が早くなっているから。この点を考えてもらいたいと思っています。スクールバスとクラブ活動の件ですが、路線バスに乗せますとクラブ活動の時間と差があるわけですが、そこは路線バスの方に合わせる

ようにすれば、スクールバスの問題は解決すると思います。ほとんど子供が少なくなったから、乗る生徒が少ないので一般の住民からバス走っていて、私の子どもをのせないのかという意見ありましたが、前々から検討するということになっておりましたが、そろそろ新しい検討時期に入ったので考えていけたらと考えます。

クラブ活動に合わせていただいているバスの路線もありますけれども、一般路線に混乗しているスクール路線については、一般のお客さんもいるし、いいのではないかと思いますので、よろしくご検討をお願いいたします。

○大高委員

男鹿中振興会の大高です。私の方の地域は小学校も中学校ありません。廃校になっております。児童生徒も非常に少なく小学校と中学校あわせても 10 人いるかどうかというところです。そのようなこともあって父兄の方々はスクールバスが運行してくれて喜んでおります。

○伊藤委員

どうもご苦労さまでございます。私よりこちらの委員の方々が実情がよく分からないと思います。地域の方々から色々なご指摘、質問等があったわけですが、いま事務局からお話されたとおり、このあとの 5 か年計画に反映させていくような委託業務業者との調整をさせていただきますので皆様からもよろしくご協力をお願い申し上げます。

○佐々木委員

どうも今日はご苦労さんでございます。ちょっとだけ発言させていただきます。バスがなくなって全部デマンドになると、町がかなり寂れていきます。男鹿だけは最低でも今の状況にする。地元の区長さんたちが頑張っていたきたい。やっぱり北浦の方、3 回目の時でしたか、バスに乗ってきましたと言いました。そうでないともっと寂れて行ってしまう。これだけは皆さんでかんばっていただきたい。

○日野会長

他に何かございますでしょうか。

色々ご意見いただきましたけれども、なかなか今までの状況がわからない。地元の意見が協議会に反映できているのかという点ですがどうでしょうか。総会は限られた場でしかないのでしょうか。

○事務局 吉田

昨年まではきめ細かく地元説明会を開催しておりました。地元の説明会に対してもまとめたものをその都度提案しておりました。今年は地元説明会は開催しておりませんのでお示しはできませんでした。

それでは、ここで議事を終了いたします。どうもありがとうございました。

午後 4 時 03 分閉会

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25年8月5日

会 長      日 野   智

委 員      佐 藤   清

委 員      三 浦   秋 広