

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 25 年 11 月 15 日（金） 午後 2 時 30 分

場所：男鹿市役所 5 階 大会議室

出席委員(16人)

4号委員	糸井博	佐藤秀治	佐々木崇成
	鎌田栄光	山本次夫	佐々木明
5号委員	大高誠悦	松野美智子	石垣禮之助
	佐藤清	高桑繁	齊藤登
	仲村盛吉		
6号委員	日野智		
7号委員	伊藤正孝	三浦秋広	

代理出席(5人) (委員名) (代理者)

1号委員	高橋浩也	佐々木修
2号委員	高橋邦武	金子優紀
4号委員	山口徹也	有谷浩
4号委員	三浦泰茂	信田真弓
5号委員	佐々木一義	畠山廣蔵

欠席委員(4人)

3号委員	渡辺聡	
4号委員	畠山千萬城	
5号委員	太田文博	飯澤信夫

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
- ④ パシフィックコンサルタンツ 佐久間良
- ⑤ パシフィックコンサルタンツ 高味亮太

第2回 男鹿市地域公共交通活性化協議会総会

日時：平成25年11月15日 午後2時30分

場所：男鹿市役所 5階 大会議室

次 第

1. 開 会

2. 議 事

(1) 議事録署名委員の選任について

(2) 男鹿市公共交通総合連携計画改訂（たたき案）について

3. そ の 他

4. 閉 会

午後 2 時 30 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 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。

本日の資料はお手元に配布してございます次第と出席者名簿、そして事前に配布しておりました「男鹿市公共交通総合連携計画改訂（たたき案）」72 ページの資料でございます。落丁等ございましたら、お申し出ください。

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。議事進行につきましては、会議規則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

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。

本日は、男鹿市公共交通総合連携計画改訂（たたき案）について、ご協議をいただくこととしております。皆様の活発なご発言を期待いたします。

はじめに、次第 2 の（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～

○事務局長 原田

それでは、事務局からご提案申し上げます。秋田中央交通株式会社の佐々木委員と男鹿市建設課長の三浦委員とを推薦いたしたいと思います。

○日野会長

事務局より佐々木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、佐々木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、(2)の「男鹿市公共交通総合連携計画改訂（たたき案）について」を事務局から説明願います。

○事務局 吉田

男鹿市公共交通総合連携計画につきましては、去る 7 月 26 日にパシフィックコンサルタンツ㈱と業務委託契約を締結しまして、策定作業を進めているところであります。内容につきましては、パシフィックコンサルタンツからご説明申し上げます。

○事務局 パシフィックコンサルタンツ 佐久間

こんにちは。パシフィックコンサルタンツの佐久間でございます。本日の資料でございますけれども表紙をめくっていただきますと次第がございます。本日ご説明させていただきたいのは 3 つございまして、1 つ目は目次の 1 つめにございます現在の運行利用状況、路線バスを利用されました方のバスの評価です。9 月に実態調査を行った結果概要についてご報告をさせていただきます。

たいと思います。2 つ目ですが目次の 3 にありますとおり、利用実態やアンケート調査等を踏まえまして、現在の男鹿市のバス交通の課題を挙げさせていただいたものをご説明させていただきます。3 つ目でございますけれども、目次の 4 といたしまして連携計画の改訂版ということで基本方針、路線の見直しにつきまして計画の案ということでご説明をさせていただきます。

資料は事前にお配りしておりましたので概要を端折りながらご説明をさせていただきます。まず男鹿市の路線バスの運行状況でありますけれども、民間事業者 4 路線、市単独運行バスが 6 路線であり、ここで特記しておりますのは、この他にスクールバス路線が運行されており 76 人の児童生徒が利用しております。もう一路線、五明光線がありますが市域の中で完結しておりませんので、この表の中からは除外しております。2 ページがこれらの路線の路線図ということになります。3 ページは利用状況ですが現在市内でのバス利用者は平日で 431 人、休日で 161 人、休日は平日の 37% 位しか利用がない状況であります。最も利用が多い男鹿北線が 142 人、次いで男鹿南線の 107 人になっております。調査は 1 日だけですが、もしこれを年間あたりに換算すると 3 ページ目の下にありますが、平日では約 10 万 3 千人ほど、休日で 2 万人ほどが利用しているだろうという結果になりまして、年間では約 12 万 3 千人という利用が考えられるということになっております。めくっていただきまして 4 ページでございます。各路線 1 便あたりの利用者を表したものでございます。上の方にありますグラフの一番右側の全体というところではありますが、一番右側の線 3 つあるうちの一番左側が上り便、男鹿駅の方に向かっているもの、真ん中が下り便で各地区に向かうもの、右側が合計ということでございます。男鹿市全体の平均として棒グラフでは 1 便あたり 4.6 人の利用があるということであります。一番左側の男鹿北線が一番多く 1 便では 8.4 人の利用があるということであります。男鹿北線、男鹿南線は比較的多い利用ですけれども、その他の路線は 1 便当たり 2 人か 3 人くらいしか利用していないという状態でございます。次に 5 ページでございます。こちらは各バス停にどれくらいの人が乗り降りしているかということでございます。5 ページにありますのが平日、6 ページが休日ということでございます。平日でご説明いたします。平日で一番人が乗ってくるバス停は一番上にあります男鹿駅前であり、一日当たり 44 人であります。真中にありますのが降車であり、どこで降りたかということになりますと、みなと市民病院でありまして、一番下の表は乗降者合わせると男鹿駅前の 64 人で一番多いバス停ということになっております。男鹿市内で 250 弱のバス停がありますけれども、この表ではそれぞれ上位 10 位のバス停を抜き出したものです。この 10 位までのバス停だけで全体の利用者の約半分くらいの人が乗り降りしている状態でございます。その他のバス停は残念ながら利用されていないという状態であります。次に 7 ページはバス停間の利用ということで、どこのバス停とどこのバス停の利用が多いかということでございます。真中にありますのが平日のものでありまして、一番多いのは海洋高校前から男鹿駅前のバス停間では 13 人の人が利用していたということであります。同じく安全寺上丁から北陽小学校までも 13 人の人が利用していたということでございます。2 ケタあるのは上から 4 つ目までで、5 位の湯本駐在所～みなと市民病院間は平日でも 7 人だけが利用していたという状態になっております。

これらの状況を男鹿市の地図に記したものが 8 ページ、9 ページであります。8 ページが平日、平日で 4 人以上の利用があったもの、9 ページは休日で 1 日 3 人以上の利用があったものを記した

ものですが、残念ながら少ない状況でありまして、表にありましたとおり中心部と地区間に多くに人が行き来しているという状況ではないようであります。10 ページは年間のバス停ごとの利用状況ですが 11 ページに年間の乗車、12 ページに同じく降車した人数を記したものでございます。この数字は推定値でございまして、さきほどの一日の調査では確認できませんでしたので、今年の 5 月 7 日から 14 日までの一週間に民間の事業者さんが調査されたデータ、それと市運行路線の実績を組み合わせる乗車人数、降車人数の平均値を年間に換算してプロットしたものです。図でご説明いたしますと、赤くて比較的大きい○これが 1500 人以上使っているバス停でございます。同じ赤でも少し小さいものが 1000-1499 人、年間ですから一日に 5 人くらいの利用となります。緑色の○になると 250 人以下となり、このようなところになると一日に 1 人乗るかどうかなということになり、路線の中間にかなり見られるという状態であります。10 ページの下の方には年間の運行経費ということでご案内のことと思いますが、掲載させていただきました。安全寺線から入道崎線までの経費の合計は 44,877 千円であります。これに対しまして運賃の収入は約 4,800 千円になっておりますので財政からの支出は運行経費の約 9 割にあたる約 40,000 千円になるという状態であります。

13 ページにまいりまして、路線バスを利用している方々の評価というところに入らせていただきます。今利用しているバス路線に対して評価しているかという質問であります。平日については、「とても評価している、評価している」という良い評価をしている人を合わせると 75.9%でした。下のグラフの左側になりますけど、約 76%の方が良いと評価していただいています。休日については約 55%の方が良いと評価していただいています。一方、評価していない人は合計で 10%くらいしかいらっしやなくて、今使っている方からはそれなりに評価をいただいたという結果です。しかし 14 ページにありますように、平成 22 年に大幅な路線とダイヤの組み替えを行いました。それ以前のバスと比べるとどうですかという質問に、「悪くなった、とても悪くなった」という方が平日で 47.1%、休日で 62.1%という評価をいただいております。残念ながら低いレベル仕方がないから今のバスを評価しているという状況なのではないかと考えているところです。15 ページには路線バスの各サービスの内容に対する満足度について、よいでしょうか、悪いでしょうかという質問をさせていただいております。15 ページの下のグラフは平日、休日合計ですけれども、左側からとても良い、ふつう、紫になりますと悪い、薄い青になりますととても悪いとなります。この中で悪い、とても悪いというマイナスの評価が多くなっていますのは、上から 2 つ目の平日の昼間の運行間隔、それから 4 つ目の最終バスの時間、一番下にあります休日の運行間隔、この 3 つについてはかなり悪い方にふれてるという結果であります。16 ページの下は利用しやすい運賃に対する回答です。平日の回答者の中では 300 円か 100 円とお答えになった方が一番多い状態です。休日ですと 100 円上がりまして 400 円が一番多かった数字になってございまして、全体で支払いやすい運賃だと回答いただいた値を加重平均いたしますと、一人当たり 358 円という結果になってございます。17 ページは予約式バス、現在は男鹿中線でありますとか入道崎線とか一部の路線の中で、ダイヤは決まっておりますけれども予約をして電話をかけて「乗ります」というふうに予約をした場合だけバスが運行される仕組みになっておりますけれども、これについて利用しやすいと答えていただいた方は全体の約 3 パーセントしかいないという結果で

した。利用したことがないので分からないと答えられた方が多かったわけですが、やはり電話予約が面倒であるとか行動範囲が限定されるなどのマイナスの評価もいただいております。

18 ページにまいりましてバス交通に関する課題でございます。今回 5 つの課題を整理させていただきました。1 つ目は公共交通の利用者が絶対的に少ないということ、2 つ目は移動のニーズと提供するサービスとの整合が十分ではないということ、3 つ目はバス交通全体が残念ながら財政支出に支えられている状態であるということ、4 つ目は多様な交通手段の有効活用が必要ではないかということ、最後 5 つ目は交通政策と関連する政策や施策の連携が必要ではないかということの 5 つを挙げております。課題の 1 つ目ですが 19 ページに数値的な資料を載せさせていただきました。平成 22 年の国勢調査で男鹿市全体では 65 歳以上の方は 10,995 人いらっしゃいます。例えばこの高齢者の方々が 1 週間のうち 2 回外出をしていただいたとすると 1 週間では往復 4 回の移動が生まれるわけですが、4 回の移動ですと 10,000 人かける 4 回で全体では約 40,000 回の移動になります。1 日分に換算すると約 6,300、それが例えば 10 パーセントでもバスを使っただけで 600 人位の方がバスを使っているはずなんですけれども、残念ながら現在は 400 人位の方しかバスを使っていないです。高齢者の移動手段確保が大事だと言われているんですが、そこだけを考えても今の男鹿市のバスの利用状況は少ないと言わざるを得ないということでひとつの数字をあげさせていただきました。20 ページにいきまして「利用者の移動ニーズとの整合が不十分」ということで 1 つ目はバスによる自由な往復の移動を選択することが難しいということです。20 ページの評価の部分は先ほどもご説明したとおりです。21 ページの上のグラフは白黒で恐縮ですが男鹿北線のバス停別の乗降者数のグラフでございます。例えば一番右端のみなと市民病院のバス停、数字が小さくて恐縮ですが 25、16、9 と数字がございます。25 はみなと市民病院での総乗り降りの人数です。16 は降りた方的人数、9 人は乗った方的人数です。みなと市民病院に来るときにはバスを使っているけれども乗って帰る人は少ないということが読み取れるかと思います。例えばこの路線だけ見ても往復利用されていないということになります。帰りの便がないので帰りは奥さんや家族の送迎に頼っていて、利用者をバスとしては失っている、また帰りの便がないので行くのもやめている人もいるだろうということで公共交通の利用者を残念ながら失っている可能性が考えられることをあげております。21 ページの下はバスと鉄道、バスとバスを乗り継いだ移動を選択することが難しいという点でございます。21 ページの下には湯本駐在所の乗り場の写真ですが、かなり野原に近い所にバスがやってきて、寒空の下で利用者がバス間を乗り継いでいる。もし待つ場合にはこの右側の写真のような小屋で待つしかない、電灯もないという状況でして、これで現在の乗継を前提としている路線を利用者の方々に与えているのがサービスと言えるかどうかということかと思っております。現在利用している方にとっても乗継がし難い、ましてバスをたまにしか使わない人だとか、観光者にとっては非常に乗り継ぎがし難いのではないかとということであげてございます。23 ページには買い物に対してのサービスについてなかなか支援できていないのではないかとということで、アンケートの中でご回答いただいた方は利用者全てではないので少し偏っているところがあるかも知れませんが、平日の利用者の 65 歳以上の方の割合は約半数の 49 パーセント、休日だとさらに増えて 62 パーセントということになっております。これらの方を性別で見ますと女性が殆どになりまして割合が平日で 63

パーセント、休日で 65 パーセントということになります。これらの方の目的をみてみますと 24 ページの上の方にございますが、通院、買い物というのが一番多い目的となっているという状態です。いま男鹿市の路線は鉄道駅でありますとか、学校とかへのサービスを基本として路線設定されていますので、商業施設を回るような路線設定となっていないと思います。次に 25 ページです。上の方の段は財政のお話ですので先ほど申し上げたとおりです。下の段の多様な交通手段の有効活用ということです。現在男鹿市の路線バス以外では、旅行関係、観光関係の送迎バスあるいは商業施設等の送迎バスがかなりたくさん運行している実態があります。これについては充分把握はできていない状態ではありますが相当の方が利用していらっしゃると思います。それから小中学生のためのスクールバスがあり、色々なサービスが乱立している状態です。乗合公共交通の男鹿市が提供するものに対して単独で利用者を確保していくことはなかなか難しい状態でありますけれども、色々なサービスを効率的に使って財源も節約してやっていきたいところなのですが、サービス業が提供する交通はそれぞれの目的が異なっていますので、それをうまく束ねることは中々難しいところがあります。そうしますと男鹿市がやっているスクールバスは、行政主体でもありますので、学校の統廃合計画と併せて住民の意向とも配慮しながら効率化を図っていくことがまずは考えられるのではないかをいうことであげさせていただきました。26 ページは色々な施策との連携ということでございます。非常に一例になってしまいますが、26 ページの下の写真は男鹿駅長さんのお名前前で駅に自動車の駐車場があるので沢山使ってくださいという案内です。バスと電車を使って移動、バスをうまく使って公共交通を使って移動して欲しいという施策を柱にしているわけですが、その一方で駅まではマイカーで来てくださいということがあるということは実はうまく整合されていないのではないかとということがございます。それから、みなと市民病院に向かって色々な路線が走っていますが、市民病院の診療時間は 9 時から、受け付けは 7 時からという中で沢山の利用者が集中することになっておりますが、そこに全部のバスをあてがうことは現実的には無理なわけでございまして、もし可能であるならば少し診療時間をずらすとか、受付時間をずらす等、目的施設側でも工夫していただくことによって公共交通との連携が図れるのではないかとということで課題としてあげております。

28 ページにまいります。これらの現状と課題を踏まえまして連携計画改訂のたたきということで策定いたしました。基本方針でございますが、基本的にはこれまでの連携計画の内容を踏襲しつつ考えたものですが、中々、公共交通の維持確保が難しくなっている状況の中でどうしていいかということを考えて時に、行政と交通事業者さんと市民の方々も含めて、もっともっと今まで以上に皆で一体的に行動することが必要になるのではないかとということで、行政の方は市民の方々に満足と信頼が高まるように必要な支援を行っていく、交通事業者さんは安全確実な運行を提供していただく、市民の方は積極的に利用していただくということから、基本方針としては「市民・交通事業者・行政が一体で考え行動し、地域に必要な公共交通を守り育てていく」として考えております。2 番目の計画区域については男鹿市全域として、これまでどおりで変更はございません。3 番目の計画期間は 5 年間ということで今の計画では短期、中長期と分けておりましたけれども今回は生活交通維持確保の緊急性が高くなっているということも踏まえまして、平成 26 年度から取り組み可能な事業には順次着手をしていくということで、特に 5 年間の中の区切りは

設けずに、出来るところからやっていき、必要であれば適宜見直しをしていくという考え方で臨みたいと考えております。29 ページの頭のところには取り組み施策の目玉となるようなことを載せておりますが、この内容につきましては後程ご説明をさせていただきます。連携計画の目標であります大きく 3 つあげております。1 つ目は「地域生活者の公共交通手段の維持」ということで今回生活路線バスを男鹿市の中で移動交通手段の基本としますが、当然いままでどおり鉄道とは役割分担して交通体系全体を守っていくということでございます。今までは幹線の輸送区間とそれから少し幹線よりも需要が落ちる区間をフィーダー区間として区分してございましたけれども、さらにもう一つ付け加えまして利用のニーズが分散しているようなところではデマンドの輸送地区という設定をして地域の生活者の移動利便性を確保したいと考えております。これらの計画の目標としては、数値的なものはあげておりませんが、公共交通に対する利用者の満足度、市民の移動利便性に対する満足度、それと小中学生の意識の向上ということを目指してあげたいと思っております。2 つ目の目標としては「観光振興に資する公共交通基盤の充実」ということで観光産業の振興は男鹿市の重要な施策のひとつでありますけれども、今は路線バスについて観光利用は殆どない状態でございます。できるならば観光客にも使っていただけるような路線バスとしていくのも重要な施策かということで、観光に使われている交通手段あるいは貸切の観光バスともうまく連携ができるような仕組みを作っていきたいと考えております。その目標については路線バスにおける観光の利用拡大と観光客における移動手段としての路線バスの認知度の向上ということが挙げられます。3 つ目の目標は市民協働による持続可能な公共交通システムの構築ということです。先ほどの基本方針にも申し上げました通り、市民と共に創ってゆくということで市民の意識改革でありますとか、行政ですとか地域の企業が公共交通の維持確保に関わっていくということを挙げてございます。目標としては PR ですとか説明会等の開催、地域主体の交通の運用ということを挙げております。具体的な内容でございますけれども、31 ページに漫画の絵を載せております。黒い実践で描いてございますのは、先程の目標のところでも申し上げましたが、これはこれまでのとおり民間のバス事業者さんから担っていただくものと考えております。男鹿駅を中心に男鹿南線、男鹿北線、船越線、潟西南部線といった路線でございます。二重線で描いておりますのは男鹿市の中では骨格的幹線ではありますけれども、少し需要が落ちますのでなかなか民間事業者さんでは担っていただけない路線でありますので、行政が主体的に関わっていく区間ということで五里合線と潟西北部線を挙げております。それから、フィーダーの輸送区間はこれまでどおり男鹿中線、安全寺線、戸賀加茂、入道崎の 4 つでございます。これに今回新しく加えさせていただきましたのが、北浦地区と戸賀加茂地区にデマンドの輸送地区というものをイメージとして加えさせていただきました。32 ページに各路線の概要を書いてございます。まず幹線輸送区間のところですが、男鹿北線については、市の単独運行路線であります入道崎線とスクールバスの北磯線、それからスクールバスの戸賀加茂線の統合を念頭にいたしまして、スクールバスを利用する生徒さんが今までの考え方では湯本駐在所前で乗り換えということになってしまいますので、小学生が乗り換えて学校に通うということはなかなか考えにくいので、フィーダーの方を伸ばして幹線であります男鹿北線を縮めるという形で、男鹿北線を駐在所前まででなく北浦市民センター止まりということで提案したいと考えております。下の段にあります五里合線と潟西北部線については基本的に現状維持でございますけれども、潟西北部線については

現在小学校の統廃合計画があるところでありますので、その熟度でありますとか地域の需要の度合いを勘案しながら必要に応じて路線の見直しを図っていくという位置付けをさせていただいております。33 ページはフィーダーの輸送区間です。先に触れましたけれども、フィーダーについて市の単独運行路線と 4 つのスクールバス路線を統合していく方向で整理をさせていただいております。スクールバスの男鹿中線、北磯線、戸賀加茂線についてはそれぞれ男鹿北線、男鹿中線、入道崎線、戸賀加茂線と統合する方向であります。ただし、五里合線については、現在のところ、生徒の利用人数がかなり多いということと、市民の方は五里合の地区から脇本駅の方に向かってゆく流動になっていますので、スクールバスと路線バスのルートは少し異なることになりますので当面は現状のスクールバスを運行することで整理をしております。しかし、これについても路線の効率化、一本化や路線バス化について引き続き検討を行っていくということで整理をさせていただきます。それから、安全寺線についてであります。安全寺線は現在、安全寺上丁から温浴ランドを経由して北浦市民センターを結ぶルートになっておりますけれども、スクールバスとの統合を考えた場合に、学校に行く時間帯の需要と温浴ランドを利用するような方が利用する時間帯とはずれることになりますので、全部を回るのは非効率と考えてございます。ですので、温浴ランドに回るものについては、安全寺線から分離をしまして後程ご説明しますデマンド輸送の方で対応をしていきたいと考えてございます。34 ページにはデマンド輸送地区について書いてございます。戸賀地区と北浦地区についてですが、朝晩いわゆる通学の時間帯については一定の需要がありますけれども、先ほどの現況調査でも把握できましたとおり、一日を通してはなかなか需要が少ないというところでございます。ただ、集落はそれなりに有りますし、観光の需要もあるということもありますので、これらも見越しながら、なるべく質の高いサービスを提供していくことが望ましいのではないかと考えてまして、朝と下校時以外はなるべく戸口から戸口へ、利用者のできるだけ家の前から運べるといったようなデマンドタイプの交通を導入してはどうかということで提案をさせていただいております。今日はたたきの段階でございますので、さらに検討を進めなくてはなりませんけれども、おおよそ 1 時間に 1 便程度の頻度で予約に応じて利用者の戸口戸口を回りながら運行する、地区間をまたぐような交通は北浦市民センターを拠点に 1 回乗り換えていただくという方法で考えたいということでございます。36 ページにまいりまして、施策の中の鉄道との連携です。利用者からも鉄道とバスを連続して利用し難いというご指摘をいただいておりますので、これから運行ダイヤの調整を図るといった利便性の向上を考えてまいりたいと存じます。それから乗継施設の整備についてです。今回幹線輸送とフィーダー輸送、さらにデマンド輸送の 3 つの異なるタイプのものがそれぞれ乗り継ぐということになりますので、現状以上に乗り継ぎ施設の整備をしていく必要があるであろうと考えております。特に北浦市民センターについては新たな拠点となりますので、この写真にありますように、北浦市民センターの利用者の駐車場が前にあり、その横に今のバスの待合所があるという状況でありますけれども、例えばここで路線バスが転回をするとか、寒い中利用者が待たなくてもいいように市民センターの中で待てるとか、バスの情報がそこで得られるとか、というような様々な工夫をするといった方策が考えられるのではないかと考えております。その下の観光交通手段の拡充であります。今でも観光アクセスバスが運行していますけれども、さらに充実が図られるように要望を図るとか、これらの交通手段と連携が図れるようにバスの在り方について取り組んでいくという方針で

あります。36 ページの下からは「地域が協働して公共交通を守り育てる取り組みの実施」ということでありますが、これから男鹿市の中で公共交通を永続的に確保していくためには市民と様々な関係者、交通事業者をはじめ地元企業でありますとか教育機関、医療機関、観光機関とかが一丸となって取り組んでいく必要があるだろうということを考えておりまして、そのための取り組みをこの平成 26 年度からはより積極的に取り組んでいきたいということでございます。その取り組みにあたっては国土交通省の地域協働推進事業費補助金等を活用させていただきながら取り組んでいく必要があるのではないかとということで計画に盛り込ませていただいております。その中身につきましては議論が必要でありますけれども、一例といたしましては、37 ページの下になりますけれども、まずは公共交通の情報の提供ということで市とか交通事業者、市民が関わり合いながら、例えば市の広報紙に毎号公共交通に関するコラムとか関連記事を掲載してアピールを発信していく、あるいは寄合ですとかイベントごとに公共交通の利用を促すようなかわら版を配布してみるとか、そういう小さな努力が必要かと思います。38 ページには利用しやすい環境づくりですけれども、利用者が精神的ですとか身体的、経済的になるべく負担が少なくなるように考えていきたいということで、先ほどの乗継拠点の整備も重要でありますけれども、その他にバスの利用の仕方のガイドマップのようなものを配布するだとか、今のバス路線はバス事業者のカラーになっておりますけれども、バスを見ただけでこのバスどこに行くのかが判るような仕掛けづくりでありますとか、バスの利用者はとくかく使っていただくということを念頭に置くと利用者が多い地区でありますとか、沢山利用していただく方には何らかのメリットが得られるような形で、例えば温浴ランドの利用券がもらえとか、市の指定のごみ袋が配布されるとかといった恩恵があってもいいのではないかと考えさせていただいております。モビリティマネジメントという横文字でありますけれども、自動車を使うことは便利で確かに楽ですけれども色んな将来のことを考えると、公共交通を積極的に使っていただきたいということでそういう機会ですとか理解していただきたいということでシンポジウムを開催したり、色んな利用状況の調査を継続的に実施したりということを考えていきたいと思っております。平成 26 年度にこの計画に盛り込んでいるものを順次取り組んでいくということにしておりますので、平成 27 年度以降はそれらについて必要であれば実験をやる、それを検証する、それらの結果に基づいて継続的にやるのか、廃止するのか、もっと拡充して見直しを図っていくのかを行政、市民、事業者さんと継続的に話し合いをしていながら必要な行政判断もさせていただき考えていくというように書いてございます。40 ページ、41 ページにはこれまでご説明させていただいた計画について表と図に整理したものでございます。41 ページの図は小さいのでお手元に A3 版の大きな地図で具体的な路線、どことどこが接続されているかということを図示したものでございます。それぞれの路線ごとの色分けになっておりますけれども、今回新しく追加になりましたのは黄色で濃く塗られているところがフルデマンドバスの導入地区ということで、ここの地区については予約をすると地区間の移動と、他の地区への移動は北浦市民センターを経由して移動するというサービスを提供できる形を導入したいと考えているところでございます。

計画の中身は以上ですけれども、これに関わる費用ということで非常に概算ですが参考資料の頭のところに載せてございます。46 ページのところにまとめた表がございまして、こちらで説明をさせていただきます。上の表でありますけれども、4 つ行がございまして 1 番上がサービ

スレベルを拡大したものです。今現在もサービスが少し物足りないということでご意見をいただいておりますので、今あるダイヤが一部予約便もありますので、全部フルダイヤで必ず運行するというように考えた場合はどうだろうかという設定です。次はお金が沢山かかっているので予約の便はいつそのことやめてしまってサービスレベルを落として節約したらどうだろうかというのが2番目。3番目は今回の計画のベースでございまして、今回の計画の中でデマンドバスを除きたいいわゆる路線バスだけのお金は幾らか、一番下はそれにプラスしてフルデマンドバスを導入したら幾らかということを試算したものでございます。民間の運行路線につきましては、基本的に男鹿北線で路線を縮小しておりますがその他は変更がないという想定にさせていただいております。全体で約85,000千円ということになってございます。男鹿市の単独運行分だけにつきましては、それぞれサービスレベルが上がると約93,000千円かかります。逆に切り詰めると43,000千円です。今回の計画のベースですと約53,000千円です。ベースは同じですがフルデマンドバスの分が26,000千円ありますのでこれを足し算すると男鹿市の分は79,000千円という試算値になっております。細かい数字が後ろの方に載っていますがそれぞれの路線の運行延長と1km走るのに幾らかかるかというのを掛け算したものでございます。そのような計算の積み上げにより幾らかかるかを試算したものでございますので、細かい数字の方は見ていただければと思います。さらに後ろの資料につきましてはデマンドバスの簡単な概要と他の地区導入されている事例を掲載させていただきましたものでございます。非常に雑駁な説明でございまして申し訳ありませんでしたがご審議のほどよろしくお願いいたします。

○日野会長

ただいまご説明がありましたが、内容につきまして質問や意見はございませんでしょうか。

○秋田運輸支局 佐々木

秋田運輸支局の佐々木でございます。まず第1にお話ししたいことは運輸支局としての考えでございますけれども、フルデマンドバスを導入するという点では目新しいものがありますが、全体的な計画といたしましては既存の路線をベースに考えたマイナーチェンジ的な構想になってしまっていると思っております。一部の改善策になっていまして利用者の利便向上効率的な運行につながらないのではないかと感じておるところでございまして、もっと抜本的なフルモデルチェンジ的に計画を構想していただきたかったと思っております。以上でございます。

○日野会長

他になにかご意見ご質問がありましたらよろしくお願いいたします。

○秋田地域振興局 佐藤委員

秋田建設部の佐藤といいます。さきほどの説明ですが費用のところですが計画のサービスレベル向上でフルデマンドをやろうとしているわけですね。

○事務局 パシフィック 佐久間

いまやろうとしているのは46ページの表の一番下の欄になります。

○秋田地域振興局 佐藤委員

そうしますと課題のところにも書いておりますが財政的な話をかなりされていますよね、今45,000千円の予算がこれでいきますと80,000千円ということで倍近くなってしまうよね。その差額はこの国交省の補助制度を使えばクリアできるという考えでの計画なのでしょうか。

○事務局 パシフィック 佐久間

基本的には補助制度の活用なしでは考えられないということでありまして、より一層経費の削減でありますとか、さらに実験はしてみるけれども需要が少なくお金がかかるメリットが得られないのではないかという結論に達すれば、そこを打ち切るあるいはどうしても必要ということであれば、地元の方の運行主体にお任せするといった対策を順次講じていく必要があると考えております。

○日野会長

よろしいでしょうか。他に何かありましたらよろしくお願いいたします。

○北浦地区会長 石垣委員

36 ページに北浦の新しく考える写真載ってますけれど、今現在は個人の自家用車がこのセンターの前に駐車して行事があるごとに、下にも駐車場ありますけれども取次ということになりますとバスが交換しているのに狭くないのかなと今から考えられておりますので、そこら辺の拡充とか改善とか話がありましたけれども、どの程度までできるものでしょうか。

○事務局 吉田

北浦市民センター前の乗継拠点が狭いという問題でございますが、こちらは前に駐車場がございまして行事等があった場合は、車が多く停まっておりますバスを乗り継ぐということが困難なのではないかということも重々承知をしております。現在代替拠点は探せない状況でありますのでバスの運行等の時間差によって乗継をするとか、バスをある一定の場所に待機させておいての乗継を想定しております。以上でございます。

○日野会長

ありがとうございました。他にございますでしょうか。

○秋田地域振興局 佐藤委員

38 ページのところだったんですけども、モビリティマネジメントの実施ということで自動車からの交通手段の転換ということでこれをしていきたいと思いますという話あったんですけども、現実的に自家用車で利便性を享受するために、皆さん年間多額の維持費を払ってそれを確保しているわけなんですけど、そんな中で自動車からそちらの方に移ってくださいますと気持ちはわかるんですけど実行性があるものかという点が疑問に思いました。それと併せてですが、男鹿駅の前に月極め駐車場がありますよと書いてあるんですけど、個人的にあれがあるから悪いとは思わないです、あれがあるから逆にどう JR さんが使ってもらえる、なければ秋田市まで真っ直ぐ行ってしまってマイカーだけになってしまいます。個人の移動に対するニーズは非常に多様化していますので、そのあたりをいかにうまく抑えるかということと、今回のこの実際たぶん一番大変な方は 65 歳以上の方で夫婦でいるけれども、夫婦で免許持っていない方とか、たぶんそういう方々が一番大変なのかなと、そういうことを考えれば 65 歳以上の免許保有率とか、そういうことを考えていけば大体のニーズの必要としている方々の比率というものがでてくるのかなと、見ていけば大体どれくらいの方々が利用していて、そういう方々が逆になんで利用しないのかというのも今後色々検討していく中でそういう見方もあっていいのかなと思いました。

○日野会長

ありがとうございました。事務局何かございますか。

○事務局 吉田

モビリティマネジメントのご質問だったと思います。現実的に自動車を利用されている方が公共交通の方へ移っていただくことはなかなか厳しいところがあるかと思います。しかし、全国的に見ますと、子供たちの通学の足を親の自家用車で送り迎えをしていたのを、色々な宣伝によってバスに乗り換えてもらったという実例がありますし、それによって路線を延命化させているという事例もございます。その宣伝効果がどこまで浸透できるかということも未知数ではございますが、やはりそのような可能性も辿りながら、路線の維持というものを図っていきたいと思っております。あとは高齢者の免許を持っておられない方への対応ということでございますが、こちらは公共交通のみならず、高齢者施策の一つとして、買い物支援等の切り口からも探っていきたいと考えておるところでございます。

○秋田運輸支局 佐々木

モビリティマネジメントの話でありますけれども、やはり簡単には転換は難しいと思うわけですが小さな子どもたちも含めまして長期的な目で、公共交通を知ってもらうシンポジウムなりイベントを開いていただきまして、その運動はしていただきたいなと私も運輸支局としては思います。その上にもう一つこの上に利用しやすい環境づくりとありますけれども、市民モニターの制度、バス利用者の優遇ですね、なかなか私とってもいい取り組みじゃないかと思っております。よりバスに乗っていただくために 優遇の部分、ゴミ袋がいいのか何がいいのかわかりませんが、さらに色々工夫をしていただきたいと思います。以上です。

○日野会長

はいありがとうございました。私の方からといってあれなんですけど、モビリティマネジメントでいうとさっきおっしゃっていたように完全に自動車からバスに転換するというのは難しいだろうなと。ただ月に何回かだけでも時間に余裕があるときとかにちょっとでもいいから乗ってもらっても私は効果があるかと思います。完全に転換するというよりは年に数回でもいいので、今まで全く 0 回だったものを 1 回 2 回に増やしてですね、意外とそれで利便性がいいのかなと思ってもらえればそこから段々と増やしていくというのが必要なのかなと思います。そういう意味では全部転換するのも必要ないかなとも思います。

もうひとつ高齢者の方の話でいくとですね、どれくらいの方がいらっしゃるのかわからないんですけども、今車を運転されていてもやむなく運転されている方がけっこういらっしゃるのではないかと思います。やっぱり車がないとどうしても病院にいけないとか買い物にいけないとか、本当は車はお金もかかりますし運転も自信もなくなってきた、できれば車は使いたくないんだけどやむなく使っている人がいらっしゃるのではないかと、そういう人がどれくらいいらっしゃるのかわからないですけど、そういう方がいらっしゃればやっぱり自分が車を手放しても大丈夫だと思えるようなそういう環境を整備していくのがモビリティマネジメントとして必要なのかなと言葉でいうと簡単なんですけれども実際にやるとなると難しいことなんでしょうけれども、そういう所からやっていくのかなと今お話を聞いて思った次第です。あと他にご質問ご意見ございませんでしょうか。

○若美地区町内会長連絡協議会 佐藤委員

只今会長さんのお話にもありましたとおり、ちょっとしたことですけれども、みなと病院との

絡みですね。私ちょっと市民の方から聞いたのですが、朝早く病院に行って帰ってくるバスがなくなるまで待たせられる、予約した人はいいんですけど、予約のない人は後回しとなり最後になって帰るバスがなくなってしまうというような話もちょっと聞いています。利用しやすいように考えていただきたいと思います。以上です。

○男鹿市観光協会 山本委員

全くその通りなんですよ。例えば眼科を例にとってみますと、診療時間とバスの時間の関連というのは切っても切れない密接な関係を結んでいけば利用する方が増えます。その点、事務局は考えはありますか。朝 8:30 から 9:00 頃行きますと 14:00 頃そしてあそこに病院の中で待つのもいいのだから、ひとつ解決策を考えていただければ利用が増える可能性が出てくると思います。そういう判断をみなさん考えたことはありませんか。病院の診療の時間とそれともうひとつは秋田大学から医師が来ています。週 1 回ですがこれを週 2 回くらいにしていいただければと、そういう考えが起るわけです。どう考えていますか。

○事務局長 原田

今のお話です。みなと市民病院とバスの連結については、朝に行き、お昼までには終わるであろうという前提で今のバスの時刻を設定しています。

そこで終わらない方はどうするかについては、今、実はそこまで手が回っていないのが実際です。さらにこれは、みなと病院の診療時間とも密接な関係がありますので、その辺はこれから病院の方とまたいろいろ詰めていかなければならないところかと思っております。

病院では、例えば派遣されたお医者さんが何時に来ていただけるかなど、医師の方のスケジュールをベースにして診療時間を組んでいるという話もあります。それは無視できないところだと思います。ただし、午後以降までかかると帰りのバスが無いということについては、実は当方でも把握しています。その辺は、この連携計画と国の補助制度が無くてもできる話なので、連携計画とは切り離し、病院のほうといろいろ詰めていくことにさせていただきたいと思うので、その辺はよろしく願いいたします。

○日野会長

ありがとうございました。他にございますでしょうか。

○北浦地区会長 石垣委員

私は車を返上して、その後は一切バスを利用させていただいております。

今日のこの会議も私のバスに合わせてもらって 2 時半にしてもらっています。

そうやって私は会議に来ているわけです。バスの時間に合わせて会議をやってもらう、このような願いをしますと、マイカーの方々は、それに合わせてきてくれますから、やはり、バスを利用する生活も不可能ではない。

病院にも行きますけれども、予約なしでお願いしても、バスで来たから帰りはこの便に乗りたいとお願いすれば、それにあわせて診療を受けられるように調整してもらえることもある。

バスをもっと使いやすいものにすればいいのではないかと感じている一人です。

○東北運輸局 佐々木

アンケートについて、全体調査されたわけですが、これはいろいろ興味深い結果になっていると思います。やはり、この中で一番思ったのは、JR さんの電車との連結がダメだよという意見が

一番大きいですね。22 ページにあるように、乗り継ぎできないダイヤ設定、これはやはりすぐに改善してもらわなければいけないと思います。

特に今後のいろいろな計画のところにも、この JR さんとの接続については、良くしてもらわなければいけないのかなというふうに思います。以上です。

○事務局 吉田

ご指摘のことは重々承知しておりまして、大変申し訳ございません。

乗り継ぎができないダイヤが 1 便あったという状況でございます。

実際ダイヤの編成につきましては、市の単独運行バスにつきましては、幹線が秋田中央交通のバスとの連絡ということで、中央交通のダイヤに合わせるような形を当方ではとっておるわけですが、JR のダイヤの決定の時期が 2 月の中旬ぐらい。完全に決定するのが 3 月改正でございます。秋田中央交通と、私共の市単独運行バスの路線バスの時刻は 4 月 1 日改正ということで少しタイムラグがございます。

たまたまこの 1 便はおそらく前年度の時刻に合わせた形での設定で行ってしまったのかなというふうな気がしていますけれども、年度中でも JR さんのほうでダイヤ改正なされる場合がまれにございますので、改正になったらすぐにあわせるような形で、中央交通とも連携をとっていきたいなというふうに考えております。

○東北運輸局 佐々木

今事務局さんのご説明のとおり、事情は分かりますが、22 ページの中で、船越踏切のところで列車が通過してしまうという意見があります。やはりこういうのは無くすよう努力していただくことは、必ず必要だと思います。今後ともよろしくお願いしたいと思います。

私共もできることがあれば仲立ちなど是可以できるかと思っておりますので、よろしくどうぞお願いします。

○事務局 吉田

わかりました。

○日野会長

ちなみにですね、JR さんのほうから、なんとなくそういう変更があるときに、早めに教えてもらうとかいうのは可能なのでしょうか。答えづらいだろうとは思いますが。

○JR 東日本 有谷

JR 東日本 有谷です。確かにおっしゃる通り、ダイヤ改正は毎年 3 月を予定しています。

東日本だけで完結するダイヤ改正もありますが、JR6 社すべてに関係してくるダイヤ改正では、全国的に改正するのが 3 月ということになっています。

今年については、新幹線のダイヤ改正があり、9 月にダイヤ改正を実施しましたがこれについてはちょっと異例の事態であります。そういう事態であっても、早めにダイヤをお知らせしながら、自治体さんを中心に関係の運輸団体とも協議をしまいたいと思います。

出来る限り早めにとすることはこれからも努力をしまいたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

○日野会長

もしも可能であれば、たとえば大きく変わるときとか、今年はなんか大きく変わりそうだよと

か。まだ決まってないけども、多分がらっと変わるよとか。今年はそんなに1分2分くらいしか変わらないよとか。多分、そういうのが分かるだけでも、バス事業者さんや自治体さんからすると、早めに対応ができる部分もあるのかなと思いますので、非常に難しいところだと思いますが、よろしくお願いします。

○男鹿市老人クラブ 仲村委員

今 JR 東日本さんから話があった件について。それともう1つ、冒頭に話されていたことに関連して2つばかり。1つはダイヤ改正のこと。市として、男鹿市内の交通の関係の話をされていますが、今、JR 東日本さんの方では新幹線に関するお話がありましたね。

秋田駅での男鹿線と新幹線の接続がどのような状況か知っていますか。

甚だしいのは、男鹿線の車両が秋田駅に到着する3、4分前に新幹線が発車しています。次の新幹線まで1時間以上待たなければならない場合もあります。

私はこのことを、公共交通活性化協議会で、2年か3年前にも話しています。そのときも JR 東日本さんがみえていましたが、一向に変わっていません。今後ダイヤ改正に協力するという話、期待していますのでよろしくお願いします。

もう1つ。今日の総会の一番初めにご発言された方と、私もほとんど同じ意見です。今日出されているものを見ますと、ほとんどが、今の制度ありきのような形で、それに部分的な修正を加えたような形ですね。どうも私も高齢者から見ると、はたしてこれがどうかなという疑問を持っています。

ここで、私、前にもちょっと話したことあるかもしれませんが。秋田市あたりは、これはもちろん人口とかいろいろ状況違うでしょうし、地域が違うわけですから、同じようにはいかないかもしれませんが。市内を循環バスのようなものが走るような形で計画されますと、高齢者にとっては大変ありがたいです。

前の日予約しなくても、帰りは何時ですよ、どこどこに行きますよ、どこどこには何分で着きますよ、乗り継ぎがありませんよという利便性の高いものがほしい。

バスと電車の乗継では、バスがつくのは電車が発車する4~5分前ですね。ほとんどがそうです。高齢者はいろいろな障害を持っている人もいます。バスから降りて、発車まで4~5分です、走って行きなさいということでは、利用しかねる場合もあります。

そうではなく、やはり循環バスのようなものがあって、駅へも最寄りの停留所に行けば、何時に出発して駅には何時につきますよとなれば、行く人もあるいは日中用事がすんで帰る人も、安心して利用できるようになるのではないのでしょうか。

これも経費的なものはあるでしょうけれど、そういうふうなシステムに、もう少し見直しできないのでしょうか。冒頭に話していた方と同じような意見ですので、今後検討していただければありがたいと思います。

○日野会長

他にご質問ご意見がありましたらお願いいたします。ちょっとご質問させていただきたいのですけれども。アンケートのところで、予約式のその話があったかと思います。

その中で予約は手間がかかるとか、電話予約が面倒とかですね、その利便性について質問がありますが、これは利用したことがある人も利用したことがない人も、入ったうえでのこの回答だと

と思いますが、よろしいですか。

○事務局

はい、そうです。

○日野会長

これ例えば利用したことがある人だけで集計すると何か結果が変わるとかそういうことはないですか。

○事務局 パシフィック 佐久間

今回は、市民全体にアンケートを取ったわけではなくて、バス利用者にアンケート票を配ってやっています。

非常に簡便的なアンケートになっているので、バスを利用した人だけで集計ができたかどうかはわからないため、後ほど確認いたします。

○日野会長

そういうご質問をしたのは、他の地域の話で、電話予約が非常に面倒だ、それが大変だという話も聞きますが、実際使ってみると、1回やってしまえば思ったより簡単だとなることがあります。使う前は、わざわざ連絡するのは大変だと思っているけれども、実は電話してみると、自分の住所とかも登録してもらえば、もう自分の名前と予約時間を言うだけで予約が済むとかですね。そういうことがあるので。

それをしたことがある人となない人で、何かその感じ方が違うのかなというのが1つとあとは、やはり、今回フルデマンドを入れるというときに、予約をしなければならぬというところが1つのポイントです。電話予約が面倒だと思われてしまえばせっかく導入しても、利用が全然進まないとかいうことになりかねないので、そこら辺の分析によりやはり問題があるようであればその対策とかも必要なのかなと思ひまして、ご質問したわけなのですけれども。

もしもわかるようでしたらまたデータを見てみてください。

お願いいたします。

○事務局 パシフィック 佐久間

データをもう一度精査させていただきます。

○北浦地区郷中連合会 石垣委員

デマンドのことで1つお聞きします。

現在のデマンドバスは、予約が1時間前までとなっていますが、観光客が羽立駅や男鹿駅で降りて、水族館に行きたいと思った場合、羽立駅から北浦へは25分くらいでバスが到着するため、羽立駅で降りた時点で北浦から水族館までのデマンドバスを予約した場合でも北浦で30分以上の待ち時間が発生してしまいます。

だから、そこらへんをどうにかできないかなと、私は前から考えていたのですが。

また、以前温浴ランドに行くバスがなかったので、センターの自家用車を借りて、観光客を温浴ランド、なまはげ館から北浦市民センター前まで送ってもらったことはあります。

今回の計画は、西水口からすぐ安全寺の方行って、温浴ランドとなまはげ館は別にフルデマンドで行くということですから、予約時間を工夫できないかなと思ひまして申し上げました。よろしく願います。今までのように1時間前ということになりますと間に合わないわけであります。

○事務局 吉田

予約する前の時間の件についてであります、これを1時間くらいと設定するにあたりしても、いろいろな事例等を参考にして決めたわけでございますが、この新しいフルデマンドの予約の時間等につきましてはまだ白紙でございます。

ただし、先進事例、他のデマンドをやっている所の事例をみますとさまざまでございます。前日から予約してもらわないと走らないという市町村もございますし、30分ぐらい前でもいいよというところもあります。

ただ、私どものほうでは、事業所が船川地区にしか存在しておりませんので、予約をしてからその北浦あるいは湯本駐在所まで行く時間は、必ず見ていないといけないということがありまして、1時間ということで設定をさせていただきました。

おっしゃる通り北浦市民センターに変わるとやはりその時間を短縮しなくてはならないということも、まあわかるわけではございますが。

この予約時間の設定につきましては今後いろいろな事例を参考にしながら検討していき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

私の方からご質問させていただきたいのですが、聞き漏らしたかもしれません。多分バス同士の乗り継ぎもあると思うのですが、それに関して自由回答とかで意見は見られますか。

○事務局 パシフィック 佐久間

バス同士の乗り継ぎについても自由回答では2、3あがっています。

ここで例にあげたのはバスと電車についての意見だけですけれども、バス同士も乗り継ぎしにくいというご意見はいただいております。

○日野会長

今回提案された話だと、よりバスの乗り継ぎが増えるのかなと思いますので、そういう意味では、そこら辺をしっかりと検討しておかないと、逆に評価が下がる可能性はありますよね。

○事務局 パシフィック 佐久間

ありがとうございます。

○日野会長

他になにかご意見ご質問がありましたらよろしくお願いいたします。

○東北運輸局 佐々木

39 ページ、デマンドのところで、NPO の話が出てきていますが。

これはなにか具体的に NPO 法人さんで、どこが担うというのは何かあるのでしょうか。

○事務局 吉田

具体的な NPO 法人は、現在のところございません。

○東北運輸局 佐々木

方向的にその NPO も巻き込んでいきたいということなののでしょうか。

○事務局 吉田

基本的には、NPO 法人で担っていただける方が出てきた場合は、その方向で考えています。

○日野会長

はい、ありがとうございました。他にご意見ご質問がありましたらお願いいたします。私からで申し訳ないですけどもアンケートのところで、最初のほうに評価しているという文言がありました、これは具体的にどういう聞き方をしたのですか。

○事務局 パシフィック 佐久間

今現在利用になっているバスについてどのようにお考えですかという設問に対し、評価している、評価していないと選択肢を並べて、回答していただいたものです。

○日野会長

そういう意味では、評価しているけど、満足はしていないということですよね。多分。

○事務局 パシフィック 佐久間

その通りだと思います。

○日野会長

そういう意味では評価しているというのはどういう解釈なのかということですね。

やっぱりさっきここでおっしゃったように、走ってくれるのはありがたいというか、そういうことなのですかね。

○事務局 パシフィック 佐久間

アンケートのその他の質問でありますとか、各サービスに対する満足度なんかの回答も、総合的に見ますと、やはりかなり低いレベルで、我慢して利用してらっしゃるのかなというふうに理解をしています。

○日野会長

わかりました。ありがとうございます。他にご意見ご質問がありましたらお願いいたします。

○男鹿市観光協会 山本委員

観光振興ということですから、少し関係しているのですが。

前々から男鹿の観光については、行政の支援をいただいて、いろいろ工夫されていましてね、今回も観光も考慮してバス運行を検討しているということは重要で大変ありがたいお話です。

観光客が男鹿温泉に来る場合には、新幹線乗ってきます。秋田から1時間かけて男鹿駅で降りたあと、男鹿温泉の旅館に行きたいとなると、バス路線で乗り継ぎがちょうど合う時でも、ローカル路線なのでだいたい男鹿駅から温泉まで40分くらいかかります。

そうなると、やっぱり利便性考えて、現状では観光協会でマイクロバスを運行して、お客さんを約25分かつからないで温泉までお送りしています。

例えば、男鹿温泉、グランドホテル、観光ホテル、駐在所と回って、雄山閣で戻っていくバスがあれば理想ですが、秋田観光バスさんからも中央交通さんからもOKができません。そういう検討を積み重ねていくのも大事ななと思っております。いろいろ協議されて、なんとしてもやっぱり、市の持ち出しが何千万というお金を投資していくわけでしょうし、その中で検討していってもらえればと思います。質問にならないかもしれませんが、その辺を考慮して進めてください。

○事務局 吉田

生活路線バスのさらに観光振興への活用ということでございますから、先ほど北浦市民センターから公用車に乗せてもらったという実例があったというお話がありましたけれども、実際今回の計画案では、デマンドバスにより、温浴ランドやなまはげ館等の観光拠点へのアクセス

が可能になるということを通して、観光振興というところに結びつけることができればいいなというふうにして考えてございます。

○男鹿市老人クラブ 仲村委員

さきほど質問というか意見を出しましたけれども。

端的に今後循環バスのご検討はされていくでしょうかどうでしょうか。

他の方からも計画案を見直した方がいいのではないかという意見がありました。

○事務局長 原田

循環バスの件でございます。

具体的に今回図面に落としていくことはございませんでしたが、計画の 38 ページに若干ですが触れさせていただいています。平成 27 年度以降というくくりではございますけれども、38 ページ下の方の、社会経済情勢、市街地の動向を見極めながら、男鹿駅周辺の中心地域における循環交通などといったところで若干触れております。ただ、具体的にどういったものが適しているか、その辺の分析はまだこの段階では終わっていないということです。

もちろん時間かかりますけれども船川の町内といいますか、ここ実は男鹿北線、男鹿南線、それから船越線、3 路線バスが走っています。船川の町内をどういうふうに通っているかといいますと、市役所前を通過して、駅を通りまして、男鹿テクノの向こう側にずっと行ってから帰ってくると。いわゆる極めて循環的な動きは実はしております。ただ、先ほどのアンケート結果でもありましたとおり、船川の町内は極めて乗降が少ない。最終的にはその病院まで行く方しか乗っていないという状況がございます。その辺でいろいろ、実は議員の方からも船越でやらないかとかというようなご提案を受けている事実はありますけれどもその辺でなかなか乗っている方の動向がつかみづらいということで、この一文を入れさせていただいたという形になっております。

横手の方では、市内全部循環バスだと、羽後交通さんが全部請け負って、自地域から乗り継ぎ拠点までは乗れるような方向でお客様を運ぶというやり方で、この 10 月から走らせております。

市内循環ということに関して、向こうは市街地の形成もそこそこ進んでおります。男鹿市の場合、こういった地形ですので、船川から船越までなかなか市街地形成が進んでいない部分があるなかで、どういうふうな形態がいいのかなというところがちょっと、具体的なところはなかなか出せないでいるあたりです。

原案はあくまでたたき台ですので、これから委員の方からいただいた意見等を集めまして精査をしてみたいです。その中でもし循環バスの可能性が出てくれば、次回はなんらかのお示しできるかもしれませんので、その辺は一つ検討時間をいただきたいと思いますと考えております。

○男鹿市老人クラブ 仲村委員

ありがとうございました。

私が言っているのはね、船川なら船川だけじゃなくてね、男鹿市全体としてみた場合の循環バスをイメージしています。若美の五明光から病院へ来る場合、船越で乗り換えて、そしてまた電車なり使ってこっちへ来るなど、病院に来るためには 2 回も 3 回も乗り換えしているわけですが、そういうことはやっぱり高齢者にとっては大変苦痛になっているわけです。

あまりにも乗継が多いものだから、基本的には乗り継ぎが無い形で、高齢者なりが利用できるようなシステムを作ってもらえばありがたいと思いますので、よろしく今後お願いいたします。

○日野会長

ありがとうございます。他にご意見ご質問がありましたらお願いいたします。

○北浦地区郷中連合会 石垣委員

今、路線バスの中央交通さんには、10時から16時までの昼間時間帯の料金を4割程度安くしてもらっています。バスの利用促進に向けて、バス利用者に温泉や病院等の割引券を発行するなど、検討したらどうかというのが1つ提案です。

今は買い物券で中央交通さんには大変頑張ってくださっているけれども、そういう点をもう少しお願いできればと思う。東京あたりでは75歳以上になれば、博物館でも何でも無料です。

バスなども割引されるのですけれども、秋田はまだそのまですべてありません。この際検討してはいかがでしょうか。

○日野会長

ではよろしいでしょうか。

さまざまご意見いただきましたけれども、先ほど事務局からご説明いただきましたように、それらを踏まえて、本日いただいたご意見、ご質問等踏まえて、男鹿市の公共交通総合連携計画の改訂のたたき台ということですので、それに基づきまして、今後作成作業を進めていきたいと、そのように考えておりますので、よろしくお願いいたします。

もしも何か後でまたご意見があれば。あまり後からになりますと、あまり検討できないかと思いますが、あとでまた家に帰って、もしも気づいた点とかあれば、またそちら事務局の方にご連絡いただければと思います。そういうことでよろしいですか。

それではここで議事を終了いたします。長時間にわたる審議、お疲れ様でございました。

○事務局長 原田

ありがとうございました。引き続き次第にその他とありますが、実は昨日議会の方の総務委員会と、この件に関しての同一の資料を用意しまして協議をしております。その際、あまり計画全体の内容が変わらないといった点ですとか、経費試算も出しておりましたので、市運行バス路線、平成25年度で50,000千円程度ですが、そのレベルでなんとか全体を出来ないだろうかとか、乗り継ぎとかの利用しやすいようなものを考えられないことか。というような厳しいご意見もいただいております。

そういったものを踏まえながら、これからさらに検討を重ねたうえで、たたき台にさらに肉付けをしながら、年明けになると思いますけれども、改めてお示しできればなと思っております。よろしくお願いいたします。ではこれで特別他にございませんか。

ではこれで以上をもちまして男鹿市地域公共交通活性化協議会総会を終了いたします。

大変今日はありがとうございました。

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 07 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 2 5 年 1 2 月 1 8 日

会 長 日野 智

委 員 佐々木 崇成

委 員 三浦 秋広