

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26年11月20日（木） 午後1時33分

場所： 男鹿市役所 3階 第一会議室

第2回男鹿市地域公共交通活性化協議会

平成26年11月20日（木） 午後1時30分

出席委員（18人）

2号委員 真壁 善男

3号委員 加藤 大輔

4号委員 佐々木 崇成 佐々木 明 鎌田 栄光

糸井 博 畠山 千萬城

5号委員 菅原 新悦 白幡 克見 石垣 禮之輔 大高 誠悦

佐々木 一義 高桑 繁 太田 文博 佐藤 清

仲村 盛吉

6号委員 日野 智

7号委員 伊藤 正孝

代理出席（4人）

（委員名） （代理名）

1号委員 武内 伸之 五十嵐 誠

4号委員 菅生 伝 佐藤 尚志

山口 徹也 平川 誠一郎

7号委員 三浦 秋広 佐藤 透

欠席委員（3人）

4号委員 菅原 純 山本 次夫

5号委員 吉田 喜継

出席事務局職員

① 総務企画部長 山本 春司

② 企画政策課長 菅原 信一（事務局長）

③ 企画政策課主幹 柏崎 潤一

④ 企画政策課主査 三浦 大成

平成 26 年度第 2 回

男鹿市地域公共交通活性化協議会総会

日時 平成 26 年 11 月 20 日 午後 1 時 30 分
場所 男鹿市役所 3 階 第 1 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事業の実施状況及び平成 27 年度市単独運行バスの運行方針について（資料 1、2）

3. 報告事項

- (1) 平成 26 年度上半期における市単独運行バスの利用状況について（資料 3）
- (2) 地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）に係る生活交通ネットワーク計画（地域内フィーダー系統確保維持計画）の認定及び補助金の内定について
- (3) 男鹿市地域協働推進計画に基づく地域協働推進事業の進捗状況について
- (4) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正に係る今後の対応について（資料 4）

4. その他

- (1) 今後のスケジュールについて

5. 閉 会

(午後 1 時 3 3 分開会)

○ 菅原事務局長

それでは、ただ今から、平成 26 年度第 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。この総会ですけれども、終わりの時間帯、バスの時刻に合わせて、14 時 30 分を目途に終わりたいと思っておりますので、御協力の方、よろしくお願いいたします。

そうすれば、次第により進めさせていただきます。議事については、会長が進行するという会議規則ですので、進行の方は日野会長よりお願いいたします。

○ 日野会長

はい、それでは議事を進めてまいりたいと思います。

それではまず議事の 1 番としまして、議事録署名委員の選任について、ということでございます。協議会の規約の規定によりまして、2 名の署名委員を選任することとなっておりますが、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～

○ 日野会長

よろしいですか。それでは事務局からというお話ございましたので、何か案があればお願いいたします。

○ 事務局（三浦）

それではご提案させていただきます。議事録署名委員ですけれども、今般の会議につきましては、畠山委員様、それと本日代理出席でありますけれども、男鹿市産業建設部建設課長の三浦委員からお願いしたいと思います。ご提案については以上でございます。

○ 日野会長

はい。事務局から、畠山委員と三浦委員を御推薦する声がありましたので、ここで諮りをいたします。お二方に議事録署名委員をお願いすることに、御異議はございませんでしょうか。

～異議なしの声～

○ 日野会長

はい、ありがとうございます。御異議がないようですので、議事録署名委員は、畠山委員と三浦委員に決定いたしました。どうぞ、よろしくお願いいたします。

それでは続きまして、議事の 2 番目ということで、「男鹿市公共交通総合連携計画事業の実施状況及び平成 27 年度市単独運行バスの運行方針について」ということで、事務局から御説明をお願いいたします。

○ 事務局（三浦）

はい、では事務局から説明させていただきます。座って説明させていただきますので、よろしくお願いいたします。お配りしております資料の中で、本議案に関わりますのは資料 1 と資料 2、それと時刻表が細かく載ったダイヤなんですけれども、こちらご覧いただければと思いますので、あらかじめよろしくお願いいたします。では資料 1、資料 2 に従いまして進めさせていただきます。

まず資料 1 をご覧いただければと思います。議事の「実施状況」というところから御

説明いたします。資料に書かれております連携計画につきましては、今年の3月に、協議会での御承認を踏まえまして策定しております。それで、計画年度1年目ということで、今年度の取組状況について御説明いたします。まず、主な事業としましては、この資料にあります、「(1)男鹿北線起終点改編関連」というところがございます。計画の内容としましては、(1)のところで、今は湯本の駐在所のところでバスが終わっていると。起終点になっておりますけれども、これを男鹿市の北浦市民センターのところに移すという内容でございました。これを移すことによって、北浦と戸賀地区を走っているバスの連結点を一つにまとめるということと、あとはスクールバスを路線バスに統合するということを見据えた計画となっております。

取組状況でございますが、「(2)実施状況」というところをご覧くださいと思います。「①地区説明会の実施」とあります。今年の8月に、計画の内容、計画の策定されている内容で、ここに関連するものを、北浦と戸賀の会長さんに御説明に伺いました。起終点は湯本から北浦市民センターに変えると。さらには、将来的には路線バスとスクールバスを、同じような路線を走っておりますので、統合していきたいというような方針でございます。こちら説明に上がりましたところ、地元の方から、起終点の改編については取りやめてほしいという要望が出ております。といいますのは、湯本までの間に男鹿温泉があつて観光拠点を含んでいると。それが北浦市民センターで止まることによって、温泉までバスが一本で行けなくなるということになりまして、それに対する懸念ということで、観光振興策の中で、それは現状を維持するべきではないかという御異議でございました。あと、利用者の利便性の面からも、現在の起終点の方が使い勝手がいいということで、是非とも現状の路線を維持していただきたいということでございました。これが「関係地区からの要望」というところです。これを踏まえまして、市の方でも、27年度から起終点を変更するかどうかということについて、庁内で検討を重ねております。やはり観光振興上ということ、さらに過疎対策ということで、主にこの2点を考えているわけですが、地域から強い反対と言いますか、現状を望む声がある中での来年度の実施は難しいのではないかとということで、その点については、後で御説明いたしますが、27年度以降の連携計画の策定替えがおそらく必要になってきます。そこに併せて北部の公共交通のあり方については、再度考えていこうと。時間をいただいて考えていきたいということで、27年度の改編は行わないということで検討していきたいと考えております。今、「対応方針」というところを申し上げますけれども、2点ある中で、二つ目の方、計画では北浦市民センターに起終点を移して、さらに北部でフルデマンドということで、デマンド方式を主体に再編しようという計画になっておりますけれども、そもそも湯本から北浦市民センターに起終点を改編するということを前提にフルデマンドの導入を考えてきておりますので、来年度にこれを行わないとなると、フルデマンドの実証実験も、現状では実施できないということになる、ということでございます。

2番目「スクールバスの路線バスへの統合」というところを御説明いたします。関連するスクールバスですが、男鹿中地区を走っているものと、入道崎方面を走っているもの、北磯地区、そして戸賀加茂地区、この3点で連携計画上、計画事業となっております。似たような路線をスクールバスが走っておりますので、スクールバスを取り

やめながら、児童の輸送は路線バスで対応していくという内容でございます。当然、地元との協議が調ったところから着手するということでございますが、実施状況、(2)です。まず男鹿中線の関係については、今年度、船川南小学校と船川第一小学校の統合の事案が進めてこられておりまして、男鹿中も船川第一小学校に通っている児童ということで、同じ学区の児童になります。あと、男鹿南中学校の生徒さんです。その動きを見ながら、路線バスにできるかどうかを検討していきましょうということで教育委員会と連携して進めてきておりますけれども、今年度については、地域の方にお話しするまでに機が熟していないということで、男鹿中線につきましては動きがございません。

2番目の北磯、加茂・戸賀線ということで、入道崎方面と、戸賀加茂筋ということですけれども、先程と関連しますが、地区説明会をやる中で、湯本から北浦市民センターに起終点を改編できないとなると、もし今の状態でスクールバスを取りやめて路線バスで対応するとなると、湯本で乗り換えが発生するような形になります。その点について、来年度の改編を取りやめるという決定をする中で、地域の方に、1回乗換が発生する中でスクールバスに統合するというお声掛けはできる状態ではないということで、引き続き教育委員会の方では、進めるべきかどうかという点も含めて検討しているところです。

「(3)対応方針」ということは、今お話ししたところと関わりますが、この3路線は、例えば男鹿中線については、スクールバスを止めて路線バスで学校まで生徒を輸送するとなりますと、今は、男鹿中からきて、羽立で男鹿中線は終点を迎えます。そこで男鹿北線という中央交通さん運行のバスに乗り換えをして、船川の本町の方に向かってくるんですけれども、もしスクール対応をするということになると、男鹿中からきて羽立で止まらずに学校までは乗換なしで運行してほしいとか、そういった声も聞かれるのではないかと、というふうな点も踏まえて路線を設定する必要があると考えております。そうした場合、やはり財政的にも、路線バスに統合した場合に今よりもかかるといいますし、また、中央交通さんの男鹿北線、幹線と男鹿市が走らせる男鹿中線、これが同じ路線を走るといことで、別の事業者同士が重なって走らせるような路線が生まれてくると。重複路線が生まれるということです。ですので、そのあり方も含めてここは慎重に見ていかなければならないと考えております。あと、北磯線、加茂・戸賀線につきましても、児童生徒さんの利便性と、統合することによる、例えば財政的なメリット、これらを十分勘案して、どちらがいいのかということを含めながら、やはり統合すべきという路線については地域と協議をもって進めていかなければならないと考えております。

「その他」というところで上げておりますのが、潟西北部線、若美の北の方を走っている路線です。これは市の単独運行バスですけれども、現在、野石小学校と美里小学校が来年の4月に統合をする予定で進んでおります。現野石小の児童さんについては、スクールバスを新たに出すのではなくて、学校まで通っている潟西北部線でスクール対応ができればということで、保護者の方とも協議を進めてきております。ですので、協議が正式に調って、来年の春に、野石小学校の児童さんが潟西北部線で小学校まで通うということが調いますと、やはりそれに合わせたスクールバスの時間帯の路線を組まなければいけないということで、現在我々の方でも、来年4月につきまして、ダイヤで、朝、夕の児童の輸送に合わせた、デマンドではなくて定時定路で、必ず時間になれば来るバスで、本数を増やすような形でダイヤの調整を進めております。すでに走っているスク

ールバスと路線バスの統合というところ、これは慎重なところがあるのですが、今後進む統合の事例につきましては、可能な限り路線バスで対応できないかということで協議してまいりたいと考えております。

続きまして、資料の2をお願いいたします。今お話したのは今年度の取組状況でして、資料の2番、来年度の市の単独バスのダイヤの決め方、編成方針についてでございます。現在市では、ここに太字で書いている6路線を市の単独運行路線として走らせておりますけれども、その中で1から5、潟西北部線を除いた5路線につきましては、今年度と基本的には同じ運行を考えております。ダイヤの編成に当たっては、当然JRの鉄道路線との接続をやはり優先して、切れ目のないようなダイヤの編成を考えていきたいと考えております。あと路線によっては、小学校に通う児童さんが使っている場合もありますので、学校とも協議をしながら、JRとも乗継がいい、通学の時間にも合っている、というようなダイヤの編成を目指していきたいと考えております。残り一線、潟西北部線につきましては、先程お話いたしましたように、スクール対応もこの路線で考えていかなければいけないということで、すべてこの資料を読み上げることはしませんけれども、まずは美里小学校に野石から通う児童に配慮したような時間帯とバスの大きさ、こういったところを意識してダイヤを編成してまいります。例えば2ページ、裏側ですけれども、裏側にこう書いてあります。朝と夕、午前と午後2便程度、これを通学の対応便ということで、決まった時間に決まった路線を来る路線としてダイヤを組みまして、あとは児童さんの住んでいるところ、乗る場所に対応して、今のところでは、美里小学校というバス停と、美野という幹線からちょっと離れた地区がありますので、そちら、2箇所新たにバス停を設置したいと考えております。可能な限りこうした対応を取りながら、路線バスの中でも、確実に児童を学校までお運びできるようなダイヤ編成で臨みたいと思いますのでよろしくお願いいたします。あと、これに伴って、美野という新しい系統が潟西北部線の中にできますので、新たにその点については、美野までいくということで料金を定める必要が出てこようかと思っております。これは路線が決まる中でお示ししますけれども、すでにある料金表の基準に従って料金を決めるような流れになるかと思っております。今のところ見ておりますと、基準によると、美野を出て、玉の池を経由して若美支所に来るんですけれども、これで300円程度になるんじゃないかな、ということで試算しております。またこちらにつきましては、また正式なところがまとも次第、次回の総会になろうかと思っておりますけれども、お示しすることとなると思いますので、よろしくお願いいたします。あと、時刻表ということで、時刻がいっぱい書いてあります横長の資料、これは読み上げいたしません、来年度、今の状態のJR線の時間が変わらないという前提で来年度のダイヤを組むとなると、概ねこういったダイヤの編成になろうということでお示しするものです。あくまで参考資料ですけれども、御参考までお願いいたします。事務局からの説明は以上になります。

○ 日野会長

はい、ありがとうございます。それでは質問等ございましたらお願いいたします。

○ 糸井委員

ちょっとよろしいでしょうか。市単独の五里合線ですけれども、今、脇本の駅前の踏切から、飯の森の手前からバイパスを作って角間崎まで、間もなく完成するようすけ

れども、あれ完成した暁には、路線はやはり今までの集落の、狭い百川とかをやっぱり通るんですか。それとも向こうも走らせる計画はあるんですか。

○ 事務局（三浦）

お答えいたします。現状の計画では、現状の路線を維持したいと考えております。といいますのは、五里合線、どういった方が乗っていらっしゃるかと申しますと、旧脇本第二小学校地区の住民の方、それとその先の五里合方面の方ということで、メインは二つの地域ということになります。脇本第二小学校の地区につきましては、脇本第一小学校、今通っている統合校ですけれども、そこまでのスクール対応バスにもなっております。ですので、百川、樽沢、浦田の地域の子どもが乗れるような路線となっている必要があるということになりますと、新しい道路、新線といいますか、バイパスの方になりますと住宅からも離れておりますので、やはり道が細いながらも現状の路線を維持した系統にしなければならないと考えております。

○ 糸井委員

よく分かりました。

○ 日野会長

ほかにごさいましたらよろしくお願ひいたします。

私から質問させていただくんですけれども、資料1のところで、男鹿北線の起終点の改編関係なんですけれども、地元の方たちについても観光施設があるので、起終点を変えるのは困るところが一番強い、ということではよろしいでしょうか。

○ 事務局（三浦）

そうですね。その点と、もう一つということで、観光と、地域の住民の方の動き方ということで、北浦の入道崎方面の方、あるいは戸賀の方面もそうなんですけれども、北浦市民センターという北浦地区の中心的な、行政的な場所なんですけれども、日常では、街中に入っていくことがなかなか少ないと。買い物にしても、なまはげラインを通過して、船川方面に行くことも多いということで、なかなか北浦市民センターの方まで入っていくことになると都合が悪いというお話も受けております。ですので、今の住民の方の足の向き方と言いますか、買い物の仕方ですとか、生活上の動き方ともなかなか合わないという御指摘も受けております。

○ 日野会長

そういう意味ではこの先ちょっと抜本的にこういった計画を立てはしましたけれども、見直した方がいいかなというのは、事務局としては考えているということではよろしいですか。

○ 事務局（三浦）

今回法律が新しく変わった、これは後で報告ということで御説明いたしますが、それでも交通については、観光地、観光対応を視野に入れて面的なネットワークを作っていきますということになってきますと、観光のところで弱くなるということで、なかなか公共交通としても難しいと思いますので、御指摘のあった観光対応の部分についても含めて考えながら、次の新しい計画に向かっていくのがいいのではないかなというのが、事務局としての考えでございます。

○ 日野会長

はい、ありがとうございます。ほかに何か御意見御質問等ありましたらよろしく願ひいたします。

では、資料2の市単独運行バスのダイヤ編成方針は今年度と同じようにということですが、地元から何か気づいた点ですとか、今のバスダイヤで何か気が付いた点があれば、折角ですのでこの場で、27年度の、細かい点でも構わないと思いますので、何かありましたら是非よろしく願ひします。

それほど不都合は、あまりないでしょうか。以前の総会では、JRとの接続のことがありましたけれども、そこさえしっかりしていれば現状であまり問題はないと考えてよろしいでしょうか。

よろしいでしょうか。それではこの議事の2番目についてお諮りしたいと思います。本案に御異議はございませんでしょうか。

～異議なしの声～

○ 日野会長

よろしいでしょうか。では御異議はございませんので、本件については、案のとおり承認されました。

それでは3番目、報告事項に入ります。報告事項の1番目としまして、「平成26年度上半期における市単独運行バスの利用状況について」ということで、こちら事務局から御説明をお願いいたします。

○ 事務局（三浦）

はい、では報告事項1番目でございます。関連する資料は、右上に資料3と書いているものでございます。4月から9月まで運行した市単独運行バスの乗降実績の速報値ということでご覧いただければと思いますが、利用状況を御説明できる段になりましたので、御報告したいと思います。資料の上の方の段には25年度の同時期、中ほどには26年度の同時期ということで、二段書きさせていただいております。その下には、前年度対比の数と率を書いておりますが、概ね6線とも、全体的に見ますと若干の落ちは見られますけれども前年度並みで来ておりますが、安全寺線については、大きく落ちております。前年度に比べて千人ほど少なくなっていると。これは確定値ではありませんで、速報ですが、4月から9月まで数をとったときに、こういった数字になっております。事務局でもその要因を探っているのですが、やはり一番大きいところは、通学児童が少なくなっていることが影響しているのかな、という風に見ております。昨年の4月と今年の4月で、沿線であります安全寺と西水口の小学生の数を確認してみますと、前の年は8人で今年は5人という数字になっております。中学生になりますと、基本的に自転車で通われている子も多いのかなと思います。ですので、バスを利用されている方を見ますと小学生の方が多いのですが、やはり何人か減ることで、通学児童の場合、週5日として、一か月、さらに1年と計算していくと、延べ人数では、何人か違うだけで数百人の違いが出てくるということでございます。例えば3人減ったとして一週間が五日、一か月は4週間、そして12か月、途中夏休みとかありますけれども、単純に考えて700人程度の開きがでてまいります。ということで、こういったところも要因としてあるのかな、とみております。ですので、通学対応のところについては、児

童の数によって波が激しく出てくるという傾向があるのかな、というふうに見ております。市としては、こういったところを維持確保しながら、さらに乗っていただけるような呼びかけですとか、そういったところを継続して進めてまいりたいと思いますので、まずは上半期の利用状況ということで御報告申し上げます。以上でございます。

○ 日野会長

はい、ありがとうございます。ただ今の説明に御質問や御意見などございますでしょうか。

ちょっと全体として減少傾向にあるということで、なかなか難しいところもあるんですけども、安全寺線のところの児童の話がございましたけれども、いろいろと大変とは思いますが、事務局の方で調査、確認をできるだけしていただければ、原因を確認するということは大事なことだと思いますので、よろしくお願いいたします。

よろしいでしょうか。特に御意見などございませんでしたら、次に移らせていただきます。

それでは報告事項の２番目としまして、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）に係る生活交通ネットワーク計画（地域内フィーダー系統確保維持計画）の認定及び補助金の内定」について説明をお願いいたします。

○ 事務局（三浦）

はい、では報告事項の２番目でございます。ただ今会長から読み上げいただきました事項についてでございます。資料の中で、東北運輸局長からの公印をついた写しがあるかと思います。大きな公印をついたもので写と書いたものです。こちらですけれども、先の総会で御説明申し上げました国の制度、新たな制度によって、これまで市の単独補助金で対応してきた路線がございますが、そういったところも、国の補助金を活用しながら維持確保が図れるというような路線がございました。国の補助金が、「地域公共交通確保維持事業費補助金」と。先の総会で御承認いただきまして、国に認定申請をしておりましたところ、補助を受けるための計画も認定されまして、補助金についても内定通知をいただいております。この写が内定通知でございます。３系統というふうに下に書いてございますが、これは船越線と男鹿南線と男鹿北線、いずれも中央交通さんが運行されている３線でございます。これは県の県単補助の対象になりませんで、市の単独補助ということで、３，５００万円程度、前の年にはそれくらいの金額をお出ししながらこれまでも維持してきたところです。それで、人口規模等によって上限額が決まっているのですが、男鹿市につきましては内定額ありますとおり、１，１００万ほど、この金額を内定いただいております。ですので、これまで市単で対応してきたところに国庫補助を新たに入れながら、市の負担もなるべく軽くしながら路線を維持していきましようということでございます。まずは補助内定を得たということで今回御報告させていただきますのでよろしくお願いいたします。

○ 日野会長

はい、ありがとうございます。ただ今の御説明に御質問や御意見はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

～なしの声～

○ 日野会長

運輸支局からもいろいろ御尽力いただき、どうもありがとうございました。

それでは報告事項の３番といたしまして、「男鹿市地域協働推進計画に基づく地域協働推進事業の進捗状況」について、事務局から御説明をお願いいたします。

○ 事務局（三浦）

はい、では報告事項の３番目の内容でございます。男鹿市地域協働推進計画に基づく地域協働推進事業の進捗状況です。先程お話ししました国庫補助金、これをいただくにあたって、男鹿市は特例的な要件を使って申請しているのですが、特例というのが、協働推進事業の実施ということでございます。これを実施することで、男鹿市の路線を国庫補助の対象にすることができます、というような作りになっております。関連する資料、時刻表というもの、こちらでございます。男鹿市では協働推進事業の内容として具体的に何をやったかと申しますと、情報周知事業ということでございます。具体的に言いますと、分かりやすい時刻表を作って情報周知をします。そうした事業をしていくということでございます。その一環として市では今回、ダイヤの改正はなかったんですけれども、市の広報で、こちらの時刻表をお作りして、全戸に配布しております。あとは、公共施設への備付けを実施しております。こちらにつきましては、異なるバス間の乗継を、どうすればうまく見えるのかというところを考えて作ったものです。実験的な意味合いもありまして、今回お作りした中で、いつもお配りしている時刻表の方が見やすいというような正直な意見も頂いております。また、こうした方が見やすいというような意見もいただいております、両論でございます。例えば若美船越方面ですと、潟西北部線、南武線、船越線と、３線乗り継いでみなと病院まで来なければならないわけですが、出来る限り一目で何時に乗れば最後にみなと病院に着くんだ、というようなところを意識して作らせていただいたんですけれども、何分不慣れで、至らない点もあるかと思えます。そういったところを、次に作る機会に活かしながら事務を進めてまいりたいと思いますので、まずは御報告ということでよろしくをお願いいたします。説明は以上になります。

○ 日野会長

はい、ありがとうございました。ただ今の御説明に対しまして、御質問御意見などはございますでしょうか。もし時刻表について御意見ございましたらよろしくをお願いいたします。

○ 石垣委員

北線ですけれども。北浦・入道崎と書いてあります。その湯本駐在所から７時４６分と、８時６分があるすな。これ、８時６分のバスがずっと羽立駅に着くのが９時２分だすもの。汽車は９時にもう経ってるすものな。９時４分だけれどもなかなか。１０時の列車に間に合うようにすればここは７時４５分のバスあるわけだから、８時６分がなくとも、９時のバスがあれば１０時の汽車さ行くにいいと。ということで、そこ要望があるわけですが。ダイヤがまだ国鉄の方が決まらないから何とも言えないけれども、そこですね。そこら辺を検討してもらいたいと思っております。

○ 日野会長

ありがとうございます。時刻表ですね。時刻の、ダイヤのお話ですね。

○ 石垣委員

はい。

○ 事務局（三浦）

先程の２７年度のダイヤの編成方針というところに関わるかと思いますが、北浦の石垣会長をはじめ住民の方からも、確かに男鹿北線、これは中央交通さんの運行路線ですけれども、７時５０分湯本駐在所発の上りですね、さらに８時１０分にもまたあると。近い時間に２本あるんだけれども、そのあと１０時半まで９時台のバスがないということで、ここで使われる一般の利用者も多いと。ということで、何とかそのうち一本を９時台にさせていただけないか、というお声があるのは承知しております。こちら運行事業者として運行を担っているのは中央交通さんになりますので、こうした声があるということ踏まえまして、中央交通さんにお話をさせていただければと思います。これまでの利用実績ですとか、あるいは従業員の差配の関係で時刻を組まれていると思いますけれども、その点をクリアすることができることなのかどうか、こうした声があるということ踏まえながらお話を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。

○ 日野会長

ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

他に何か、御意見御質問がありましたらよろしくお願いいたします。

ちなみにこれ、見方が分からないという意見はないですか。私実は、縦と横とを見間違っしてしましまして。パッとこう、縦で見るということが分かればすごくよく分かりやすいんですけれども。

○ 事務局（三浦）

おっしゃる通りでございまして、一番最初に来た問い合わせが、門前の方でしたけれども、６時２５分に門前を出ると、最後着くのが１６時４５分でしょうか、というものでした。その通りでして、市で例年配っている時刻表は横書きですが、今回は紙面の都合上もありまして、縦書きになっております。その点については、確かにその通りで、どちらかに統一するのが便宜だろうというふうに考えております。

○ 日野会長

それとですね、ちょっと仕事の手間を増やして申し訳ないのですが、見方みたいな、説明をする紙のようなものをですね、こういうふうに見ると便利、というような説明するようなものがもしあれば便利ではないかと思います。ほかに何か御意見御質問があればよろしくお願いいたします。

では私から。これの中に、例えばＪＲと接続する路線の場合は、ＪＲのダイヤを合わせて載せるというのは厳しいものなのでしょうか。

○ 事務局（三浦）

事務局でも、当初はＪＲ線のダイヤも合わせて載せることはできないか、ということで検討いたしました。ただ、ＪＲ線はバスに比べて本数が多いものですから、バスと合わせたときに、一本のバスに接続する列車が２本あったりとかですね、逆に分かりづらくなるのかな、ということがありました。そういうことで、ＪＲ線だけ離れた形で載せることといたしました。

○ 日野会長

誤解を招くかもしれませんが、バス時間に合ったものだけを載せたりですとか、そういったことができないかと思ったのですけれども、情報量が減れば減ったで分かりづらいということになるということですね。

○ 事務局（三浦）

その点も踏まえながら、また次回に活かしていきたいと思います。

○ 日野会長

何か御意見などございませんでしょうか。

○ 佐々木（明）委員

ちょっといいですか。会長がおっしゃったことも確かにいいと思うんだけど、そうすれば要は、ＪＲに関しての情報が少なくなる場合があると。例えば羽立に行って用を足してからＪＲで行くということになれば、私はこれが一番ベストでないかな、と思います。選択肢が出てくるから。もしやるんだったら全部載せた方がいいです。これがベストでないかな、と思いますけれども。

○ 日野会長

はい、ありがとうございます。ほかに何か、御質問御意見はありますでしょうか。

～なしの声～

よろしいでしょうか。何かですね、また使い勝手でですね、いい意見があればですね、また御意見を出していただければ、またこれから改良していくというのがいいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは次に移ります。報告事項の４番といたしまして、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正に係る今後の対応について」ということで、事務局からお願いいたします。

○ 事務局（三浦）

はい、では報告事項の４番でございます。地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正に係る今後の対応ということでございます。

この協議会自体もともと連携計画を作っているということで、ここに書いてある法律に深くかかわっている会でございますので、その点について御説明させていただきたいということで今回上げさせていただきました。

法律のお話ということで分かりづらい点もあるかと思いますけれども、かみ砕いて分かりやすいように説明するよう努めますので、よろしくお願いいたします。資料の４と書いてあるものを御用意していただければと思います。法律を改正しますという公布を国でしたのは今年の５月でしたが、ある程度の期間を経て、それを発効させるというふうなつくりになっておりまして、それがちょうど今日、改正法の施行日ということになります。番号が付いてないですけれども、資料の方で、国土交通省と書いた資料をお付けしていたかと思います。この中程にありますとおり、法律を施行する日を１１月２０日にするというようなアナウンスがなされておりました。１回目の総会でも内容を御説明したのですけれども、変わるとどうなるのか、ということでございます。資料４にお戻りいただいて、中ほど、「主な内容」と書いていますが、大きく分けて、この３点があげられるかと思います。一つ目は、今この協議会でも協議してきました連携計画と

いうもの、これが新たな法律になれば連携計画というものがなくなりまして、市町村は形成計画というものを作ることができる。従いまして、名前が「地域公共交通網形成計画」というものになると。これを、今後国の支援を受けたりする上では、これを作っておく必要があるということです。この形成計画を作るにあたっては、そこに付属するような、地域公共交通再編実施計画という具体的な計画を立てることができる、ということであります。３点目として、これらの計画が大臣に認定されますと、道路運送法上の特例がいくつかありますが、これを受けられるということとなっております。(4)、この協議会にどう影響するのか、ということですが、この協議会は、連携計画を作ることによって法定の協議会ということでしたが、連携計画がなくなっていくということで、形成計画をもっていないうちは、法定協議会ではないような形になります。ただ、改正前の法律に基づいて受けている特例措置、例えば先ほど申し上げた、時刻表を作ることによって国の補助金を受けられた、というような、これは改正前の法律に基づく特例措置ですけれども、これは引き続き特例を受けられると。ただ、３点目として、先程も申し上げましたが、今後新たな国支援を受けていくに当たっては、形成計画という新しい計画をもっていなければ受けられないんじゃないか、ということです。こうした中で市ではどう対応していくかということになりますと、その下にある案というところですが、連携計画はこの春の３月に定めたばかりですので、これをまたすぐに形成計画に、ということにはならないと考えております。調査をして皆さんとお話し合いをして決めたこの計画事業をまず実施すると。当面のうちは実施していきませんが、２点目で、市では総合計画ということで、市の大きな計画をまた新たに策定する時期を控えております。今回の改正された法律でも、まちづくりというところを重視して公共交通のあり方を考えていきたいと思いますというような内容となっておりますので、総合計画でまちづくりのことを考えていく中で、もう一度市の方でも、これから先の地域公共交通はどうあるべきかところを並行して進めていきたいと。そして連携計画をやっていきながら、できるものとできないものがおそらく数年で出てくると思います。計画の事業であっても、これは難しい、これはできるというところを見極めていき、事業評価をしながら、２７年度もしくは２８年度、このあたりで事業評価をした上で、今の連携計画から形成計画に策定替えをするということで進めていきたいと。今のところの案ではこういうところで考えております。あと、一番下にお付けしているイラストのついたこちらの資料、これは法律の改正が難しい内容になりますので、国の方でも分かりやすい資料ということで作って配られているのですけれども、こちらの写しもお付けしますので、御参考までをお願いいたします。報告については以上になります。

○ 日野会長

はい、ありがとうございました。ただ今の御説明につきまして、御質問御意見はありますでしょうか。

～なしの声～

よろしいでしょうか。それでは次に移らせていただきます。次第の４番目ですね、「その他」ということで、今後のスケジュールにつきまして、事務局から御説明をよろしくお願いいたします。

○ 事務局（三浦）

はい、今後のスケジュールでございます。資料、こちら御用意しておりませんけれども、今年度中のこれから先の予定を申し上げます。まず、27年4月からは新しい年度が始まって、年度替わりになりますので、来年度運行する市の単独バスの委託契約の準備の事務は、これから控えております12月議会に関連の予算の措置をする予定でありますので、それを待って、年度内に契約の事務を進めてまいります。もちろん、JRさんのダイヤの改正も入ってくるかと思っておりますので、それに合わせてダイヤを詰めながら確実に運行できるように進めてまいります。この総会ですけれども、ここ数年は年度内3回ほど開催させていただいております。ですので、次の開催は2月か3月頃に開催することとなろうかと思っております。それに先立って、幹事の皆様には、幹事会があると。3回目の総会では、来年度の運行形態の正式なものがお示しできるような段になろうかと思っております。そういったところをお示しして来年度に備えていくような流れになろうかと思っております。あともう一つは、前回の総会の時にもお話申し上げました、今1線、市内の中央交通さんの運行路線、これをさらに廃止できないかと、市で打診を受けている状況です。路線としては男鹿南線ということでの打診をいただいておりますが、仮に男鹿南線が廃止の路線となったとしても、出来る限り同じ運行形態で、市の方で廃止代替を当面したいと考えておりますが、まずは路線の確定ですとか、そういったところをこれから協議を進めまして、もしかしたら次回になるのか、皆様にまた協議の進捗状況をお示しすることになるかと思っております。それについては市と中央交通さんで十分にこれから協議してまいりますので、その時々で報告させていただくということで、よろしくお願いいたします。スケジュールについては以上になります。

○ 日野会長

ありがとうございます。スケジュールについて、何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。事務局の方で他にはございますでしょうか。

○ 事務局（三浦）

もし、せっかくの機会ですので、自由にご意見等おありの方がいらっしゃいましたらお聞きできればと思いますが、いかがでしょうか。

○ 日野会長

事務局からの御提案がございました。何でもかまいませんので、何かありましたらぜひお願いいたします。

○ 石垣委員

北線のことで、案が修正されたことですがけれども、前は、北浦の市民センターの前のバス停を改修して、あそこには電話もありますし、非常に好都合だということであったので、予算がつけられなくて延ばしたもののやら、そこらへん、見通しですね。あそこを改修して、寒くないようにバス停を改修すると。そして電話もあそこにありますから、便利だということであったわけです。現状維持になると、駐車場のところですから電話もないし、家もないわけですから、非常にうまくないと。できれば観光ホテルとか、観光ということになればですね、温泉地内に引継所を作ったりすれば観光にも活きるでしょうけれども、あそこは観光地からずっと離れている場所だし家もないし、寂しいところですね。だから改修した方がいいという意見だったけれども、地域の要望から不

便になるからという話なので、私もなるほどそうかな、と思ったけれども、原因は改修する予算とかも絡む内容であったので、少し難しいかなと。将来の見通し、できれば教えてほしいということであります。

○ 菅原事務局長

北浦市民センター前のバス停の改修については、この連携計画、平成27年度から湯本駐在所前をなくして、27年から北浦市民センターから行きましょうという計画で、それに対応するために、事務局の方でも考えてきましたが、今回担当の方から説明があったとおり、地域からの要望、利便性、それらを考えたとき、やはりまだ市民センター前を連結点にするのはまだ早いと。今までのまま湯本の駐在所前、というお声もありまして、今回総会にお諮りしたとおり従来通りの運行形態、今回のままの運行形態で27年度も進めましょうということにしております。今現在のバス停の改修計画は、まず連結点が変わった場合ということで事務局では考えておりましたので、今回は連結点が変わらないということでしたので、改修は考えておりません。湯本駐在所前がどのような不便さがあるのかどうかということ、これからまた地元の方の声も聴きながら、対応できるところは対応していきたいというふうにして考えておりますのでよろしくお願いいたします。

○ 石垣委員

明日、私の地区の会長会議があるすものな。このことを説明しなければいけないから、私が言った今までの考え方と変わるわけですので、温泉までの乗客が何人いるのか、ほとんど乗る人がいないんです。それで北浦市民センターがいいのではないかという意見であったわけです。ただし、入道崎の部落、それから黒崎、湯本もそうだと思いますけれども、あと野村とか、センターまで、デマンドとしても何にしても、そうなるわけですけれども、果たしてどうなのかな、という。というのは、スクールバスも一本化するわけだから、そこらへんの絡みもあって、明日会長会議があるので、今日の内容を私説明したいと思いますが、今までの考え方と変わるわけですから、要望出した人は出しているけれども、町内なり、説明会ではどうであったかということを確認しなければならぬからですね。そこらへんちょっと、私、見通しが立たないなと思って。折角バス停を改修して、それを寒くないように戸を付けてちゃんと改修するというものであったものを、本町の、多く乗るところの意見ではなくて、何人か乗るか乗らないかのところの意見をとっておくと。観光ということですが、観光はですね、ほとんど乗りません。バスに。ホテルは迎えで羽立まで出るし、ホテルは全然、予報なく来るお客さんは、そういないわけです。だから観光とは言っても、男鹿温泉と言うけれども、实际的に路線バスに乗る人はほとんどいないわけです。ですからそのあたりの実態をもう少し考えた方がいいのではないかというのが私の意見です。

○ 菅原事務局長

石垣委員さんの方からお話ありましたけれども、来年4月からは、今回の要望等も踏まえて事務局の方でもいろいろ協議して、今年度と同じ運行形態ということでお願いしたいと思います。次の年、平成28年度からは再度地元の方々と話し合いをして駐在所前がいいのか、それともまた別の場所がいいのか、ということについては、また再度地元の方々と協議しながら、使い勝手のいいバスの運行形態にしたいと考えておりますの

でよろしくお願いいたします。

○ 日野会長

はい、他に何かございますか。

○ 菅原（新）委員

よろしいですか。男鹿南線を中央交通さんの方で廃止したいという打診があったということなのですが、現時点で分かっていることがありましたら。

○ 事務局（三浦）

中央交通さんから打診があった内容は、春くらいですか、もう1線ほど、管内で路線を廃止できないかということで社で考えているということでした。今船越線、男鹿南線、男鹿北線、あと国庫補助路線で潟西南部線の4線を中央交通さんで運行されていますけれども、その中でも男鹿南線ということでとりあえず考えているというようなことです。実はそれ以上の詰めはまだ進んでいない状況でして、ただ時期としては28年の4月から廃止するという希望をもっていられたいということです。ですので、来年度の1年間は中央交通さんとしても維持されるかと思いますが、その先については現時点では廃止を視野に入れて考えていると。仮に28年4月にやめるとなりますと、当然男鹿南線は幹線ですので、JRから降りて門前まで行くこの路線の維持ということで、当然市でも考えていかなければならないということがございます。ですので、今の時点では、男鹿南線ということで考えられていると。あとタイミングとしては28年の4月というこの2点でのお話でございます。もしそれが決まるとすれば、廃止という流れになりますと、今度は市でも地域の方とお話合いを持ったりしながら、こういった形で廃止代替をするかと、廃止になった後でもこういった形で走らせるかということ、樺地区の方々ですとか、沿線の町内の方と話し合いをもつようなスケジュールになろうかと思っておりますので、その時にはまたよろしくお願いいたします。

○ 日野会長

はい、ありがとうございました。

他にございましたらよろしくお願いいたします。よろしいでしょうか。事務局からも他にございませんでしょうか。はい、では以上をもちまして本日の日程を終了したいと思います。進行に御協力いただきまして、どうもありがとうございました。

○ 菅原事務局長

以上をもちまして、総会を終わらせていただきます。ありがとうございました。

（14時31分終了）

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 6 年 月 日

会 長

委 員

委 員