

会議の名称	平成18年第4回 鳥海地域協議会
開催日時	平成18年11月29日（水） 午後6時
開催場所	由利本荘市鳥海総合支所 講堂
出席者氏名	「出席者名簿」のとおり
欠席者氏名	（次葉 取消線の者）
（会議次第） 1. あいさつ 鳥海地域協議会会長 鳥海地域自治区長 2. 協議事項 （1）振興課関係事項について ①生活バス路線関係について ②行政協力員制度の改正について （2）教育事務所関係事項について ①教育課関係事項について ②生涯学習課関係事項について （3）協議継続事項について （4）その他 3. 総括 鳥海総合支所長	
会議の経過	別紙のとおり

(委員30名)

[illegible]

(会議の経過)	
第4回 鳥海地域協議会	
平成18年11月29日(水) 午後6時 開会	
	(開会) (資料確認・説明)
村上振興課長	「ただ今より、平成18年度第4回鳥海地域協議会を開会いたします。 はじめに、松田 鳥海地域協議会長よりご挨拶申し上げます。」
会長	「どうも、おばんでございます。本日は3分の2の委員の出席いただきまして、本庁の商工振興課、羽後交通さん、市議会議員のお二人にご出席いただき、いろいろと生活に密着した協議を行う訳ですが、色々な会議など非常にご多忙の中にご出席いただきましてありがとうございます。昨年の11月30日にはドカ雪が降りまして、今年も心配しているところですが今のところ大丈夫のようです。夜分の開催でありますので、大体8時頃を目処にみなさんにご審議いただきたいと思いますので、ご協力よろしくお願いします。」
村上振興課長	「佐藤 鳥海地域自治区長よりご挨拶申し上げます。」
佐藤区長	「どうも、みなさん、おばんでございます。日中のお仕事でお疲れのところご出席いただき、誠にありがとうございます。前回の地域協議会の際に、ふるさと鳥海の会から20周年事業として鳥海地域に何か贈りたいという事で、国体開催地のモニュメントをお願いしていた訳ですが、11月12日にふるさと鳥海の会の総会がありまして、そこで、このモニュメントを贈るという事を決めて、そのための募金活動に入るという事に決定いたしましたので報告させていただきます。また、25日に行われました峠サミットの際にはみなさんからご出席いただき、ご協力いただきまして誠にありがとうございました。天候にも恵まれ、有意義に、かつ盛会裡に終了させていただきました。来年で2巡目が終了するという事で、お昼の時間を利用して2巡目以降どうするかという話し合いがありましたけれども、前向きにこの地域を全国にPRしていくという事と、更には民間のみなさんの協力を得て民間交流等も含めて前向きに検討していくというような事に決定されております。今日は協議事項として、振興課関係の生活バス路線関係で、非常に乗車数が少なくなっているという事で、羽後交通さんのほうから廃止についての協議をしたいという申出等もありまして、その点について詳しく説明いただくという事でお願いしているところであります。また更には、教育事務所関係と、今までの継続協議となっている鳥海ミュージアムの件につきましてご協議をいただきたいと考えておりますので、よろしくお願いします。私は本日退引きならない用事がございまして、1時間ぐらいで退席させていただきたいと思いますので、なんとかご了承願います。」
村上振興課長	「続いて協議に入らせていただきますが、会議の議長は条例第9条第4項の規定により会長が努めます。」
議長	「それでは協議に入らせていただきます。(1) 振興課関係事項の①生活バス路線関係について議題に供したいと思います。説明願います。」
村上振興課長	「これにつきましては、9月28日付で羽後交通株式会社取締役社長から由利本荘市長宛に、一つは笹子線の単独補助区間、上笹子から皿川区間の輸送契約

解除について協議という形で、内容としましては19年9月末で路線を廃止したいという事に同意いただきたいという事と、二つ目は中直根線・猿倉線の路線廃止についてですが、これも19年9月末限りで廃止したいので同意くださいという申出がありました。この事につきまして市の商工観光部長ほか、関係者が当総合支所に参られまして、矢島の総合支所長も含めて、今まで矢島島海生活バス路線協議会を立ち上げてずっとやってきた訳ですが、16年度末でこれを廃止しておりますが、一緒になって市の説明を伺いました。この中で、交通弱者が大変困るだろうと。羽後交通さんの経営からいきますと限界だというようなお話であります、その代替路線等について市と地域が一体になって頑張っていかなければという観点から今日の議題とした次第であります。」

議長

「今、振興課長から申されましたように、生活バス路線について羽後交通から申し入れがあり、協議題に供するまでの経緯を説明されましたが、それでは、内容につきまして羽後交通のほうからお出でいただいておりますので説明をお願いします。」

羽後交通

「羽後交通営業部の輸送課長をしております田口と申します。本日は矢島営業所長の高貝と2人でお邪魔しております。どうぞよろしくお願いいたします。廃止申し入れの件につきまして、当社の実情からちょっとお話をさせていただきたいと思えます。バス離れという言葉が聞くようになって久しいのですが、当社の輸送人員の最高を記録したのが昭和44年で2,400万人ほどお客様がいらした訳ですけど、平成17年度、昨年度ですけども370万人、最盛期の15.3%という数字になっております。もちろんこの原因はありきたりですが、マイカーの普及、少子高齢化、過疎化というような複合的な要因による訳ですが、当社としてもお客様の減少をそのままにしておく訳にはいかないという事で職員の削減、再雇用につきましては臨時雇用で、また中古車両の導入という事で精一杯努力をしてきた訳なんです、現在路線数としては85路線ありますが、系統と申しまして川熊へ行く、下百宅に行くというような、これを別々の系統として275の系統があるんですが、その中の228系統が赤字という事で、かなりの財務内容が悪くなっているという事であります。お客様が多い時代であれば黒字路線のほうから内部補助という形で補填もできた訳ですが、このところの落ち込みからするとなかなかそれできなくなって、貸し切り事業、整備や高速バスなどのほかの事業からの補填もなかなか厳しくなっておるというような状況でございます。今回申し入れさせていただきました中直根線・猿倉線、この中直根線につきましては記録を調べてみますと昭和18年に伏見バス合資会社を統合して運行という事で、六十有余年の歴史がある路線であります。また猿倉線についても昭和43年11月の開通という事で40年近く運行してきたという事ですけれども、市役所さんのほうで用意していただいた資料で数字がびっしり埋まっている資料があると思えますが、この中で乗車密度という事で数字が出ております。中直根線については平成18補助年度、昨年の10月から今年の9月までの事をいいますけれども、中直根線が1.0、猿倉線が0.7人という事でございます。聞き慣れない言葉だと思いますけれども、これは中直根線1年間全員の平均値として1km当たり何人バスに乗りしているのかを数値化したものであります。ですから中直根線1km当たりを平均してみますと、1人しか乗っていないという事になります。これがバスの乗車定員、まあ大きいバスから小さいバスまで色々ある訳ですが、当社の矢島営業所管内のバスの平均の乗車定員が約64名ですので、これで割ると乗車効率1.6%、つまりほとんどガラガラであるという事になります。ダイヤによってはお客様のご利用の多いダイヤもありますし、悪天候の時、また冬期間についてはそれなりに乗っているんじゃないかというような事になるかと思えますが、

ガラガラのバスも相当ある訳で1年間全ダイヤを平均しますとこういう数値になるという事でございます。また商売として、一切補助金を頂戴しないで事業として運行するためには、15人以上という数字が必要になりますので、15人という乗車密度を確保している路線は当社でも何路線もありませんけれども、市町村、県に一切ご迷惑かけないで商売としてやっていくためには15人必要だという事でございます。A4のグラフ化した資料をご覧ください。この3枚目と4枚目に中直根線と猿倉線の収支、最近6年間のものをグラフ化しておりますけれども、紫の部分が経常収益、赤い部分が経常費用、この差引の黄色い部分が差引欠損額という事でございます。ですから、中直根線の18年度をみた場合に経常収益5,788,000円に対して経常費用が22,944,000円かかっており、差引欠損額が17,156,000円。2年前、3年前につきましても、同様の欠損額が出ております。県の生活バスの補助制度によりますと、この欠損額の25%、4分の1は事業者負担で維持していくという事になっておりますので、18年度でみた場合に約17,200,000円の25%、4,300,000円は羽後交通が自腹を切って路線を維持しなさいという事になります。次に猿倉線になりますが、こちらは若干金額は小さいんですけど、本来18年度は約1,500,000円の事業者負担が発生する訳ですが、これにつきましては旧鳥海町さんから現在の由利本荘市さんに事業者負担分を肩代わりしていただいて現在まで運行を続けております。この路線だけ見ますと430万とか150万というような数字になりますが、前段で申し上げましたとおり、私たちには228系統が赤字路線でありますので、この事業者負担分と最初から赤字補填をお願いできないような路線というものについては、全体としまして約2億円近くを自腹を切るという事になります。最近10年間、ほぼこの状態が続いておりますので、ここ10年で約18億資産を減らしておるといような計算になります。加えて最近の原油の高騰によりまして、4月から9月だけで3千万円の負担増になっております。資料の1枚目に経常費用比較表がありますけれども、18年度私のほうの1kmの単価184円53銭。前年度よりも約6円下げております。油の負担だけで3千万増えておりますけれども、主に人件費、もちろん昇級はゼロ、ボーナスのカット等人件費を切り詰めまして単価で6円下げております。それを持っても、これだけの赤字を出してしまうという事で、当社としてはこれ以上路線を続けていく事は無理だという判断で、やむなく9月28日由利本荘市さんに廃止申し入れをさせていただいた次第であります。経常費用184円53銭というのは、その下の羽越ブロックの302円61銭という数字がありますけれども、秋田・山形・新潟のバス会社の平均が302円と。これの6割程度のレベルでやっても追いつかないという実情であるという事をご理解賜り、ご協議願いたいと思います。」

議長

「どうもありがとうございました。資料の説明を含めての内容でしたが、引き続きまして商工振興課の課長さんがおいでですので、市のほうからの説明をお願いします。」

石川商工振興
課長

「ご苦労さまです。商工振興課の石川といいます。隣が、同じく商工振興課の主席参事の齊藤であります。よろしく申し上げます。座って説明させていただきます。バス路線についての羽後交通さんからの申し入れにつきましては、ただ今羽後交通の田口課長さんのほうからお話があったとおりでございます。それで、具体的な路線の関係につきましては、A4版のカラーの資料をご覧くださいと思います。矢島営業所からバスが出ておりまして、路線を黄色に塗った部分と赤く塗った部分の2種類があります。この黄色の部分が来年の10月1日以降も継続して運行する路線でありまして、赤の部分が今回羽後交通さんから来年の9月末をもって運行を廃止したいと言われている路線であります。」

中直根線につきましては、4系統ありまして、いずれも矢島営業所から下百宅や川熊方面に行く路線でございます。収支の状況につきましては資料に記載されておりますので、あとでご覧いただきたいと思います。それからもう一路線、猿倉線は矢島営業所から鳥海荘方面に出ている路線であります。そしてもう一本が、合併前から旧鳥海町さんの方で羽後交通さんの事業主負担分を肩代わりしながら運行を続けてきておりました皿川までの部分で、上笹子から皿川まで行く部分であります。このバス路線図の中の、赤で示してある部分が今回廃止したいという申し入れの内容となっております。羽後交通さんからの申し入れを受けまして、さっそく庁内でも検討をした後に、先ほど振興課長さんのほうから報告がありましたように、関係するところで矢島地域、鳥海の担当職員、支所長、区長さんにもご出席いただきましたけれども、その中で羽後交通さんからの申し入れの状況について私のほうから報告させていただいたところでもあります。それで、今後の流れにつきましてですが、道路運送法という法律がございます、その中で路線を廃止したり、新たに設けたり、あるいは運行時間を変更したりする場合には運輸局へ届出が必要になってまいります。廃止したいという6ヶ月前になりますと、運輸局のほうにバス事業者が届け出を出すことができます。ですから、来年の4月1日になりますと、羽後交通さんのほうで運輸局のほうに廃止したいという届出を出せば、10月1日から廃止されるという事になる訳です。羽後交通さんとしても、これまで地域の公共交通機関として色々支えてきた関係もございまして、1年前に当たります9月末に市のほうに、こういった事を考えているので、なんとか協議をさせてほしいという申出があった訳でございます。これを受けまして、来年の3月31日までは当然地域の中で普段バスを利用される方々との協議も必要になってきますし、それを踏まえてこれだけ赤字幅が増えており、羽後交通自体としても生活交通路線の赤字部分を他の部門から、例えば観光部門とか貸し切り部門から収益をまわしてどうかこうにか運行してきた訳ですけれども、そういった中でもどうしても地域としてこのバス路線は必要だと、実際どのくらい利用が見込めると、そして路線としてはこういった所を走らせてほしいと、時間帯としては何時くらい、午前2便ですとか午後2便ですとか、そういった部分の内容を今後詰めさせていただきながら、当然羽後交通さんのほうに協議を行っていく訳ですが、同時並行的に代替の方向も検討していかなければと考えています。この地域については、路線廃止というのは初めての事だと思いますけれども、旧本荘市の中でも路線を廃止したいという事でこういった事例が何件かありました。その際も、当然一番関係してきます地域住民の方達との協議を最優先に行い、進めてきた経緯がございますので、今回の件につきましても今日ここでもこうという結論は出ないと思いますけれども、とりあえず今日はこういった状況にあるという事を皆様方のほうから共通認識いただきまして、このあと今年度中、来年の3月末までにはどうするのか、どうしても羽後交通さんの方にお願ひして運行してもらうのか、それとも代替をとった方がいろんな面でメリットが出てくるのか、それら含めまして色々検討していきたいと思っております。繰り返しになりますけれども、現実的に羽後交通さんといましては、県内のバス事業者3社ありますけれども、その中で一番キロあたりの単価を低くおさえながら運行していただいております。そういった状況のなかで、今回の羽後交通さんの申し出というのは非常に重い決断であると認識しておりますので、いわゆる代替というものにつきましても非常にこれから具体的に検討して参りたいと考えております。加えて、この廃止の路線の中には鳥海荘に行くバス路線も含まれております。当然バス路線というのは、特に由利本荘市が合併して広くなった訳ですので、車を持っている若い方々は別としましても、高齢者の方達とか、子供さん達が日常生活のいろんな場面で移動手段がないという事になりますと大変なことになると考えております。まして、観光施設な

どもありますので、そういった地域住民の生活の足の確保という面と、それから鳥海山をはじめとする観光の面でのバス路線をいう事も含めて検討していきたいと考えております。最後になりますけれども、今回生活バス路線の廃止という事で集まっていた訳ですが、実は由利高原鉄道に関しましても同じような状況にあります。新聞報道等でご存じの方もいるかと思いますが、由利高原鉄道の年間の赤字幅が今年度ベースで7, 500万円ほど赤字を生じております。その7, 500万円の赤字を、秋田県が半分、合併前は旧本荘と由利と矢島で残りを負担しておりましたが、現在は由利本荘市という事ですので、県が半分、市が半分という形で負担してきております。ただ、ここに来まして秋田県の方からいつまでも由利本荘市につきあって半額の補助をしていくのは非常に困難だという申出もされておまして、由利高原鉄道の再生計画というものも先般策定しております。ですから、由利高原鉄道とそれに連携した形の中で、この地域の中の公共交通機関としてのバスというものの確保という事で、今後検討していきたいと思っておりますので、みなさま方からも特段のご理解・ご協力を賜りたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。」

議長

「はい、ありがとうございました。今、会社の方からはここまでに至る経緯につきまして、比較表などを示しての説明でありました。それをうけて市の商工振興課長さんからは、いわゆる生活の足あるいは観光客の重要な路線、更には高校生の通学の問題もあると思っておりますけれども、ひとつみなさんからご理解をいただきながら、代替の交通手段等についても検討していきたいという説明があった訳でございます。突然の事でみなさん戸惑っていると思っておりますけれども、今日はせっかく羽後交通さんや商工振興課の方がいらしておりますので、質問等ありましたらよろしくお願いいたします。特に直根方面のバスは全部なくなるという事で、地域にとって重大な不安要素となると思いますが。赤字というのが根っこにある訳で、赤字を増やすというのも問題だと思っておりますけれども、このあとどうなるという事も含めて質問していただきたいと思っております。直根方面のバスが無くなるということで、地域の不安があると思っております。赤字というものが根っこにあるわけで。」

A 委員

「質問というかお願いになりますけれども、ただ今の羽後交通さんからの説明は、私共のほうも常日頃バスを見て、本当に気の毒だなあという感じはしております。試算表を見させていただいても、非常に大変だなあ。ただ、運行してもらいたいという気持ちはありますけれども、そういう中で、先ほど市の商工振興課長からお話があったように代替のお話がありました。特に直根地区はバスが全線なくなるという事で、いろんな面で影響が出てくると思いますが。鳥海荘に行く猿倉線、百宅に行くバスがまるっきり無くなるという事で、これから観光施設に行く観光客にとっても、マイカーの人は問題ないと思いますが、お年寄り、免許のない方、子供さん、学生さんにとっては大変な問題が発生してくると思っておりますので、前向きに代替の考えを、今より便数等はこれから協議しなければならないと思っておりますけれども、あまり不便にならない方法を考えていただきたいというお願いでございます。」

議長

「このことについて、今答えられる範囲内で課長さんの方から…。」

石川商工振興
課長

。今の件でございますけれども、由利本荘市の中の岩城地区では合併前から路線が廃止されたという事で旧岩城町が主体となって、コミュニティバスを運行しております。現在、岩城タクシーさんの方に委託している系統が一つと、旧町のほうで自前のバスと運転手を、今は由利本荘市のバスになっておりますけれども、運行している路線もありますので、決して今回の件につきましてはマ

イナスの面だけで捉えないで、むしろ羽後交通さんが後ろにおりまして非常に言いづらい部分もありますが、これまでは生活バス路線、民間業者が入っているところには自治体のほうでは入っていく事ができませんでした。というのは、民間を官が圧迫するという事で、やりたくてもできなかったという部分がございます。それで、今回につきまして、一路線上野宅までの路線は残る訳ですけども、ほかは廃止したいという意向ですので、むしろ今までよりも利便性等を考えた形で、コミュニティバスで代替できないかという事をもちろん考えていきたいと思っております。繰り返しになりますけれども、代替バスを走らせたとしても乗る方がいなければ、いずれそれも税金を利用する訳ですので継続は難しくなるので、できるだけ地域の方々の要望等、実際に利用する路線ですとか、時間帯等含めて色々お聞きしながら、代替の線を考えていきたいと思っておりますのでよろしくお願いしたいと思います。」

議長

「今、他の例を出しながらコミュニティバスを含めて代替を考えるという事でしたけれども、その場合、事業者負担が今の羽後交通さんと大体同じ範囲内で行えるのかどうかという事も含めて聞きたいと思っておりますけれども。」

石川商工振興
課長

「実は道路運送法の改正が先般ありまして、この10月1日から施行されております。そのコミュニティバスの部分についても大分こういった事情で、全国の至るところで民間のバス事業者さんがおやりになっている路線から撤退するという事例が非常に多くなっておりまして、自治体はその空白になった路線を運行するというコミュニティバスが増えております。今回の道路運送法の改正の中でも、利用料金につきましては、これまで運行されていたバス料金を元にして、当然それを上回ることはないと思いますが、その範囲内で地域の利用する方の不便にならない料金設定という事になりますので、その点につきましても今後具体的に地域の皆様方と協議する中で検討していきたいと思っております。」

議長

「ありがとうございました。はい、Bさんどうぞ。」

B 委員

「説明を聞きまして、本当に大変だと思います。前々からそういう話は聞いておりましたけれども、地域の方達は40年・50年と利用したものが無くなるというのはショックだと思います。先ほどの真坂さんと同様に、なんとか市で代替・運送計画を無くすことの無いよう強く強く要望します。来年の9月という期限がありますが、これから議会や先ほど課長さんからお話がありました地域の方々とのコミュニケーション等、そういう計画というか、これからどう理解を得るように進めていくのかという構想がありましたらお願いします。」

議長

「今、Bさんから来年の9月末までどういう順序をふんで、更には代替の事も示してもらいながら、この後のプロセスについて説明をお願いします。」

石川商工振興
課長

「ただ今の件について、スケジュール的に言いますと来年の9月末迄という事で、羽後交通さんのほうで市のほうに協議書を提出しておりますけれども、羽後交通さんが単独で来年の4月1日以降になれば、市が補助するのでどうか運行を継続してほしいという事があっても、やろうと思えば運輸局のほうに廃止届が出せるというような状況です。従いまして、時間的にはあまり猶予はないというふうな状況であります。当然この鳥海総合支所振興課を中心に地域住民との協議を進めなければと思っております。まず一番は、羽後交通さんをお願いして継続してもらうのか、それとも今のこういった状況からして羽後交通さんへのお願いが難しいとすれば、それに替わる代替の交通手段をどうするのか

という話し合いをもっていかなければならないと思います。これは市のほうで勝手に判断するものではなく、その地域の住民の方々の声を最優先しなければいけないと考えております。従いまして、来年の3月までにはそういった部分の見極めをしなければいけません。代替にもっていくのか、それともこれまで通り残していただけたところも含めて、羽後交通さんをお願いするのかという事になると思います。それで、その結果このまま残していただけるのであれば、特別それ以降ない訳ですが、どうしても羽後交通さんのほうをお願いして運行するのが無理だという事になれば、当然代替の手段を考えなければなりません。それは、一つには例えば市が直営で市のバスと市の運転手をそれにむけて運行するというのが一つです。もう一つは地域のバスを運行できる事業所に代替の運行を委託してやるというふうな二つの方法があります。いずれ、9月末まではいいとして、10月1日から走らない事には途切れてしまいますので、10月前にそういった予算的な事もやらなければなりません。そうしますと、最低でも市の議会というのが6月・9月・12月・3月というふうに関われますけれど、来年の4月以降の議会というのが、6月の市議会、9月の定例の市議会という事ですので、その議会に、運行を継続してやっていくための補正予算を計上していかなければなりません。という事ですので、とりあえずは今年度中に方向性を見いだしながら、早急に補正が必要であれば来年の6月議会とか9月議会に必要な経費を精査してあげていくという事になります。」

議長

「これはまだ、はっきり完全に廃止するという決定ではないので、羽後交通さんからの要望にどう答えていくかという事と、更にはお願いできるのであればお願いしていこうという要素も含んでいる訳ですが、みなさんから忌憚の無いご意見、ご質問があれば。」

C 委員

「せっかく羽後交通さんがいらしているのでお尋ねしますが、(図の)黄色の路線は存続すると言っていますが、経営面から将来、これも廃止という申請をする可能性はありますか。」

羽後交通

「今回由利本荘市さんにつきましては、中直根線と猿倉線、2路線を廃止申し入れさせていただきましたが、雄平地区で2路線、大仙・仙北地区で2路線、合わせて6路線申し入れさせていただきました。この今回廃止申し入れさせていただいた路線は、先ほど申し上げたように収支バランスが極端に悪い路線と、ここ何年間の利用実態を考えて厳選させていただいての結果の路線でありまして、実質的にこれより悪いという路線もないではないんですけれど、私のほうの事業者負担分を肩代わりしていただくとか、単独で補助していただいている路線等もございまして、本来ならそちらのほうが先なのかなという気もいたしますが、ただ現在の会社の状況からしますと、この先第二弾、第三弾がないとは言いきれませんが、本荘から笹子という路線につきましては、ほかのローカルの線に比べればかなりまだいいほうなので、当座はそういうご心配はないと思います。特に本荘矢島間についてはいわゆる幹線的要素があり、その延長線である野宅組合病院間はドル箱的な路線でもありますので、今すぐどうこうというご心配までには及ばないと思いますが。」

議長

「ほかにどなたか。こういう方法もあるというような点も含めて。」

D 委員

「お話を聞いていますと、赤字はなんともならないと思いますが、ただ矢島営業所から野宅線は今も走っておりますし、これからも走りますが、羽後交通さんがこの赤字路線から完全に手をひいた場合、市でやったら本当の赤字路線だけをやる事になる訳です。やはり代替でやる場合、野宅から矢島営

	業所に行く線も含めれば市の負担もある程度請け負うところで請け負うと思うんですよ。羽後交通さんだけでそこを運行するんですか？それも含んで市がやる予定ですか？」
石川商工振興課長	「矢島営業所から上野宅までにつきましては、黄色のラインですが羽後交通の田口課長さんからお話がありましたように、利用実態からしてすぐ廃止という事にはならないだろうという事ですので、ここは羽後交通さんが運行するという事で。最初にお話しましたけれども、既存の民間のバス事業者さんが運行している路線につきましては、自治体のほうでは入っていく事ができないというような状況であります。従いまして、今回市で代替を考えた場合には、羽後交通さんが撤退する路線の代替輸送を考えていかなければと思っております。ただ、これはみなさんをお願いなんですけれど、乗らないバスを走らせても全く税金の無駄遣いになります。今、代替とか継続運行という事でお話している訳なんですけど、この羽後交通さんが継続して運行していきますという黄色のライン、それから仮に赤のラインを代替でやった場合に、地域の方々に乗っていただかない事にはどんどん乗車密度も悪くなりますし、赤字の負担も増えていきますので、市としては羽後交通さんをお願いして残してほしい、それがダメなら代替を積極的に考えていくという考えですが、地域住民の方々からは、ぜひバスに乗っていただきたいという事を切にお願いしたいと思います。代替を考えるにしても、地域住民の方が利用しやすい路線・時間帯という事を考えて行きたいと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。」
議長	「重要な事でございますが、赤字路線から羽後交通さんが撤退して、そこだけを市がやれば、当然大変な赤になるという事ですが。代替運行するというのは、例えば直根線。これは伏見までしかできないんですね？伏見からは路線バスがあると。代替は伏見から直根まで、そういう事でしょうか？」
石川商工振興課長	「私はこの地域の土地に詳しくないもので、分かりにくい部分あるんですけれど、ただ、これから遅くとも3月までにはどっちの方向に向くのかを判断して、それが代替となった場合には、こちらを走らせてもらえるか、こっちはどうなのかという具体的な部分につきましては今後地域の方々と話し合いをもちながら進めていきたいと思います。」
議長	「羽後交通さんのほうでは、この事については今まで係わっていると思いますので…。」
羽後交通	「廃止代替と申しますのは、私共が廃止した部分について、由利本荘市さんがタクシー会社も含めて、他の事業所さんなど別の交通機関で維持しようという事で、基本的には中直根線でいいますと、鳥海総合支所までというような事が原則になると思います。今現在の運送法から言いますと、鳥海総合支所から矢島駅・矢島営業所については、この地図でいった場合、黄色い私共の路線が笹子線という形で営業しておりますので、原則的には廃止になった先の部分が運行になるかと思いますが、現実的に総合支所でいいのかなという事になった場合、それではおそらく使いにくいのではないのかなという気がいたしますので、その点につきましては、由利本荘市さん、住民のみなさま、陸運支局の見解等を織り交ぜまして、できればいくらかでも便のいいような形で調整できればなと思っております。」
議長	「今、廃止路線の箇所だけという事でなくて、検討も考慮しなければならないとの事でしたが。」

D 委員

「結局直根行きが鳥海総合支所前でストップという、そういう事になりますと、あらかじめ営業所から野宅に行くバスしかないという事になる訳ですよ。直根行きが伏見で停まるのでなくして、結局野宅行きが一本になると。そういう事になりませんか？」

議長

「今、路線バスは野宅線一本になってしまうという事で、その途中から発車するのはないのかという。」

石川商工振興
課長

「今、いろんな具体的な話になっておりますけれども、この黄色の路線につきましては先ほどお話があったとおり羽後交通さんが運行しておりますので、ダブってやるという事は現実的には難しい部分があります。ただし、この中で工夫したり、いくつか重なりあう所が出てくる場合、羽後交通さん、運輸支局の方とも相談しながらやっていきたいと思っております。まずとりあえずは、私のほうでこうやって走らせたかどうかという事の前に、みなさんの希望を聞きたいと思っております。ただし、希望通りに100%路線になるという場面は難しいと思いますが、極力お願いしながら、せっかくもし代替を走らせるとなれば、利用する方が増える形にもっていかない事にはなかなか継続して運行していく事は難しくなると思っておりますので、まず今の時点ではそれ以上の事を詳しくは言えませんが、今回羽後交通さんのほうから提示がありました廃止につきまして、市の考えは先ほど述べた内容ですので、よろしくご理解願います。」

議長

「こういう方向でも検討していただきたいという意見がございましたら、せっかくの機会ですので出していただきたいのですけれども。いずれにしても交通弱者の方々が不便にならないようにといいながらも、一方でみなさんバスに乗ってくださいという事になる訳でございます。こういう方法もあるんでないかというのありましたら、或いはご質問でも結構です。まあ、今日私達初めて聞きましたけれども、今後またこういう形で会議をもつとすればいつ頃になるのかなと。また、その時点で更にこういうお願いをしてというのが受け入れられるのかという事を含めてひとつ。」

石川商工振興
課長

「今後につきましては、皆様方に対しましても今回初めてこういった内容という事をお知らせした訳ですので、更に実際バスを利用して一番影響を受けられる地域の皆様方のほうにこういった内容を伝えながら、それに向けたどういった解決策があるのかという事で進めていきたいと思っております。それを踏まえて今後の展開を考えていきたいのですが、時期的には非常に厳しいものがございますので、年度内にはそういった方向付けを出していきたいと考えておりますので、よろしくお願いします。」

議長

「まだはっきり分かる状態ではない訳ですけれども、では住民の理解を得るためには例えば直接直根なら直根地域に入ってみなさんに来ていただいて相談するという事も有り得るでしょうな？」

石川商工振興
課長

「このまま羽後交通さんをお願いするにしろ、代替を考えるにしろ、繰り返しになりますけれども、どれだけの人が本当に利用してくれるのかというところから入っていききたいと思います。代替、代替という声が先行しておりますけれども、代替というのは一つの案にしか過ぎません。地域におられる方々に本当にバスが必要なのかどうか、必要だとすればどういった時間帯にどれだけ必要なのか、乗っていただけるのはどういった路線なのかというような事を詰めていきたいなと思っております。」

議長	「代替も住民の利便性を考えると更に負担が多くなるし、まあみなさんが乗ってくればいいんですけれども、それがはっきりしない場合もありますんで、難しい要素がいっぱいあるんですが、皆さんから質問あればお受けしたいと思います。」
A 委員	「確かに地元の人が乗る乗らないが原則だと思うんですけど、例えば猿倉線につきましては、猿倉の人が乗るからどうのこうのというのだけでなく、例えば矢島の駅から鳥海荘に来る人達が乗るというそういう事も考えなければいけない訳です。だから、そのあたりも考慮していただきたい訳です。」
議長	「全てを地域の住民に下駄をあずけないで、観光の面もありますから、万端にわたって配慮していただきたい、ということですね。」
E 委員	「今いろいろと廃止問題の協議してる訳ですが、やっぱり客を乗せる為には、羽越線から奥羽線、横堀方面に結んで、松ノ木トンネルを越えて買い物等歩く人が結構いるので、逆にその路線を延ばしてみてもどうかという事を羽後交通さんに対してできればという事で。由利本荘市しか走られないとなれば、話は別ですが、これもお客をひく一つの方法じゃないかなと思います。」
議長	「今、広域の運行という事でお話でしたが。こういうケースは他にもあると思いますけど。」
羽後交通	「今のお話は以前にもこちらの方だったか申出がありましたが、当社としては現時点でまとまった需要という事には考えにくいと言わざるを得ないんですけど。」
議長	「考えにくいという事案だという事です。」
E 委員	「これから考えればいい。」
羽後交通	「こちらの線という事ではないんですが、高校生がいるからバスを通してくださいとお願いされるケースがあるんですが、そのお子さんが卒業したらパッタリいなくなってしまうというような事では…。一旦路線をひいてしまうと、交通事業者としては10年20年はどうしても続けていかなきゃいけないような状況になってしまうものですから、よほどまとまった継続安定的な需要が確保できないとなかなか難しいのではないかと思いますけれども。」
E 委員	「それに関して、新幹線とかそういうものも大曲方面まできてるもんだから、やっぱりこっちより向こうに行った方が、横堀の駅から新幹線に乗るための大曲方面という経路もあるから、ただダメだではなく、いい方向に結びつくのではないかという事も考えて聞きました。」
議長	「今、赤字補填というケースの路線を走る町村が関係するのは由利本荘市と湯沢市が関わるとは思いますが、そういう事の可能性というのも含めて、市のほうから一つ。」
石川商工振興課長	「いろいろと発言の趣旨は分かりますが、現実的には厳しいと思います。いわゆるバス路線を開通して運行する為には、原則±0という見通しがないと、今の状況のなかで新たな路線を設けるという事は非常に難しくなっております。」

	加えまして、バスの赤字の補填というのは結構な額になっておりまして、平成１８年度の生活路線バス関係の補助が由利本荘市全体で１億３千万くらいになっております。今日の説明資料の中でも、赤字が１千万という補填のところもありますが、そういったものは合併して由利本荘市になった訳なんですけれども、財政基盤にとっては大きな負担になりかねないという状況の中で、新規にとなりますと非常に厳しいものがあるという事でご理解いただきたいと思います。」
E 委員	「分かりました。」
議長	「そうあればいいのだけど、±０という訳にはいかないというのが予想されます。またこのことについては、本日は聞くだけという事になりますが、また相談する機会があると思いますのでその際もよろしくお願いします。この案件については、代替などに配慮いただきたいということで、この辺のところで打ち切ってよろしいでしょうか。羽後交通さん、商工振興課のみなさん、ありがとうございました。」 （区長・商工振興課・羽後交通 退席）
議長	「暫時休憩いたします。」 ～休 憩～
議長	「それでは、再開します。②の行政協力員制度の改正についての説明をお願いします。」
村上振興課長	（由利本荘市行政協力員制度改正について資料説明）
議長	「今、由利本荘市行政協力員制度改正についての説明がありましたが、みなさんからご質問等お願いしたいのですが。」
A 委員	「質問と言ったって、決まった事だべさ。」
議長	「市の条例改正が行われて、まあ決まった事ですけれども、例えば平根の場合は平根という大きな町内会があるわけですが、その中に３０戸くらいで上・中・下と別れていて、行政協力員が３人でている訳です。その他に町内会とした場合に、３つはそのまま認めてもらえるという解釈でよろしいでしょうか。」
村上振興課長	「現行の通りいくと私共は解釈しております。町内会等でありますので、そういうふうに解釈していかないと大きい部落は容易でないと思います。」
議長	「今現在、行政協力員の人数は？」
村上振興課長	「７６です。」
議長	「７６はそのまま継続されるという解釈ですね？」
D 委員	「行政区３軒か５軒でも、猿倉のように８０あっても一つの行政区という、ある程度１０軒以上とか２０軒以上というのならいいが。３～５軒というのは。」
議長	「団体割が１００軒あっても３万５千円、５～６軒でも３万５千円というのが問題ですな。」

村上振興課長	「この事については、市議会の総務常任委員会でも大分もめたようですけれども、まず決まったことなので。」
議長	「適正規模というのが検討されるのかなという。」
村上振興課長	「行政協力員の制度改正については、総務部の部長が来て全部説明するそうです。この次の行政協力員会議を１２月の２０日以降、議会が終わってからを予定しておりますけれど、その節に強い要望というのを。今回決まった事をすぐ変えるというのは難しいですけれども。」
F 委員	「行政協力員は非常勤特別職という事になっておりますが、報酬がない。その代わり、町内会に交付金として支給する。そこらへんの考え方が分からないなあ。それから、町内会に交付する金額がこれでいくと、３年経てば現在いただいている報酬から比較すれば町内会の戸数によるんだろうけど、大幅に目減りする。非常に残念だなと思う訳です。」
議長	「このことについては、このあと行政協力員会議がある訳ですので、その際にお願ひします。次に（２）の教育事務所関係事項についてお願ひします。①の教育課関係事項と②の生涯学習課関係事項について。」
佐藤教育事務所長	「はい。今年の藤里町の事件以降、皆様には毎日のように子供の安全・安心の確保というような事で、地域のパトロール等多大なるご支援・ご協力をいただき、これまで子供達に事故等なく元気に登下校できているという事に対しまして厚く御礼申し上げたいと思います。また、今年は大変熊が多く人里に出た年で、春からこれまで私共に１５０件の通報がありました。その中で１３頭が捕獲された訳ですが、熊出没の情報がある度に、私共も学校に連絡しながら被害防止に努めてきた訳ですが、これもおかげさまで子供達に被害がなく、喜んでおると共にみなさまにお礼申し上げたいと思います。子供の安心安全の確保につきましては、この後も引き続き継続していきますので、皆様方のご協力等よろしくお願ひします。以上です。」
佐藤生涯学習課長	「生涯学習課の佐藤でございます。みなさまには、身近な社会教育施設として、人づくり或いは地域づくりと色々ご協力・ご支援をいただき、この場をお借りして厚く御礼申し上げます。私達の一番メインの生涯学習講座も、先般１６の講座を計画した訳ですが、１５の講座に受講申込が１７０名ございました。生涯学習に対する意欲が年々高まっている中で、大変ありがたいと思っております。この後も、みなさんからいろんな面でご支援・ご協力いただきますようお願い申し上げます。なお、ただ今教育事務所長からもお話ありましたが、児童虐待・いじめ・自殺等、私達と関連あるものでございます。家庭教育という部門で、私達も幼児から小中学校の方々に対しまして教育講座を行っている訳であります。幸いにして、この地域からはそういう声は聞こえておりませんが、その点についても力を注いで参りたいと思います。どうぞよろしくお願ひします。」
議長	「子供の安心・安全というのは地域のみんなで支援しなければならないという事です。教育事務所関係で聞きたい事がありましたらどうぞ。子供１１０番というシールがありますが、大体何力所くらい？」
佐藤教育事務所長	「これは防犯という事で市民課の管轄になりますが、大体子供が飛びこんでいきやすいところに。」

議長	「全部の町内にあるという事です。あとは特に聞きたい事がなければ、進行していきたいと思います。次の協議継続事項についてですが、これは鳥海地域総合ミュージアムについてだと思いますが、説明をお願いします。」
振興課	（「(仮称) 鳥海地域総合ミュージアム建設に係る要望事項」の検討状況について説明)
議長	「事務局から説明ありましたが、施設の必要性につきましてはここに書かれてある通りですが、この事については今まで協議しておりますので、できる限り実現してもらえようという文言・または内容にしていこうという協議会の申し合わせでありました。この事につきまして、確認する事、質問ありましたらお願いします。」
D 委員	「この件については質問はありませんが、この資料について説明していただきたいんですが。」
振興課	「これは、その他のところで説明しようと思っていましたが、それでは説明いたします。」(「住民自治活動支援交付金要綱の運用及び周知方について」説明)
D 委員	「支援交付金の限度額は？」
振興課	「限度額そのものは18年度と変わらず世帯単位で2万とか3万5千円とか決まっていて、総額が鳥海地域で18年度で210万。交付金の最低額が2万円。最高が猿倉あたりで5万。」
議長	「去年の(会議の)資料としても配布されておりますが、再確認という事で。除外される経費もあって厳しくなっております。先ほどの鳥海地域総合ミュージアムについては、こういう形で要望していくという事でよろしいでしょうか。」
B 委員	「今の状況はどのような状況ですか？分かる範囲内で。」
村上振興課長	「分かる範囲でと申しますか、このあと各地域からあがった大きい事業について、観光振興課あたりからもう少し詳しく聞かれると思うので、なるべく早くまとめておいたほうがいいという事を聞いています。」
B 委員	「まだあんまり進んでないという状況ですな。若干意見があるのだが。」
議長	「これから市に要望していくという事でありますので、よろしくお願いします。次、その他という事です。次の会の予定ですが。」
村上振興課長	「1月中旬ということで。」
G 委員	(鳥海地域にカントリーエレベーターの設置を要望) 「今日笹子の集落営農の立ち上げに行って来ました。私どもの集落営農16箇所、面積で600町歩にまでなった。農家の皆さんの理解をいただきながら作業も進捗している。低米価を反映し、1500町歩の水田面積で、農家が成り立つような担い手支援、ソフト事業に対してはそれなりの施策があるのだが、ハードの面での施策をお願いしたい。農協、農業振興協議会並びに受験組合が、この地域へのカントリーエレベーターの設置について努力する旨決議した。コス

	ト低減、有利販売推進のため、現在ＪＡ管内４箇所に加えて、１箇所１０億の事業費となるが、行政の支援が得られるように協力願いたい。米中心農業が将来的に成り立つように、総合発展計画などには無いけれども、その設置方について要望したい。」
議長	「Ｇさんのほうから、カントリーエレベーター設置の要望がありましたが、これについてはこの後またいろいろと協議する機会があると思いますけど、本日は話を承っておくだけにとどめて、次の機会にまたこういう問題に取り組まなければいけない時が来ると思いますので、その際にはよろしくお願いします。そのほか何か。」
B 委員	「本日は担当の課が来てないので、分からないかもしれませんが、今、下水のくみ取り料金を値上げするような事を聞きましたので、この次の会議の際には担当の方にご出席いただいて説明いただきたいと思います。」
議長	「これは、総合支所の方をお願いします。」
村上振興課長	「分かりました。」
議長	「では、今日はどうもありがとうございました。」
村上振興課長	「それでは、本日の会議の総括を含めて、鳥海総合支所長より締めのご挨拶を申し上げます。」
鷹島総合支所長	「本当に長時間大変ご苦労さまでした。本日は、この地域にとっては非常に生活に密着した重大な生活バス路線という案件で、皆さん方からご意見を承りまして、これはまだ本庁の方から答弁がありましたように、どういう方向に行くのかはまだ定かではありませんが、しかし時期も迫っておりますので、今日の皆さん方のご意見を踏まえて、私共のほうで商工観光部と話し合っていきたいと思います。更にはカントリーエレベーターの話、或いは今の下水料金の話とありますが、私共が担当と話をして、皆さん方に伝える情報があればこの次の際にあげたいと思います。Ｇさんからお話がありましたカントリーエレベーターにつきましては、実際には建設計画に載っていない訳ですが、建設計画に載っていない部分のものをあげるとすれば、ほか部分との調整が必要だということになります。ただ、ここの部分については市全体の問題でありますから、ここが市の統一的な事業としてやっていいかという問題も一つあるかと思いますので、ここの部分についてはいろんな情報を得ながら協議をしていきたいと思いますのでよろしくお願いします。本日は本当に長時間ご苦労さまでした。ありがとうございました。」
村上振興課長	「長時間に亘り、大変ご苦労さまでした。第５回地域協議会は、明春１月中旬に予定させていただきます。 委員の皆様には繰り合わせの上ご出席いただきますよう、よろしくご理解とご協力をお願いします。 これをもちまして、第４回鳥海地域協議会を閉じます。」 （閉会 午後８時２０分）