

大間・函館航路地域公共交通総合連携計画

平成 22 年 3 月

大間町

むつ市、東通村、風間浦村、佐井村

函館市

目 次

はじめに	1
第1章 大間・函館航路の課題	2
1 . 大間・函館航路の位置づけ	2
2 . 大間・函館航路の課題.....	3
3 . 大間・函館航路のまとめ.....	10
第2章 地域公共交通総合連携計画.....	11
1 . 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針	11
2 . 地域公共交通総合連携計画の区域.....	13
3 . 地域公共交通総合連携計画の目標.....	14
4 . 目標を達成するために行う事業及びその実施主体.....	15
5 . 計画期間.....	16
6 . 地域公共交通総合連携計画の実施に関し必要と認める事項	16
第3章 計画の推進体制.....	17
1 . 推進体制図	17
2 . 大間・函館航路活性化協議会規約.....	18
3 . 大間・函館航路活性化協議会委員名簿.....	21
4 . 大間・函館航路活性化協議会開催経過.....	22

はじめに

本州の最北端に位置する大間町と北海道函館市を結ぶ大間・函館航路（以下、「同航路」という。）は、昭和 39 年から現在までの 40 年以上にわたって運航されてきた。同航路は、青森・函館航路を補完して本州と北海道を結ぶ物流の動脈の一翼を担ってきただけでなく、下北地域住民の生活航路として重要な役割を果たしてきた。

同航路の運航は長年にわたって、東日本フェリー(株)が行ってきたが、平成 20 年の世界的な原油高の影響等で運航継続が困難となり、平成 20 年 11 月末をもって同航路からの撤退が表明された。これを契機として、大間町、青森県及びフェリー事業者の 3 者による協議が行われた結果、平成 20 年 12 月から平成 21 年 12 月末までの間、道南自動車フェリー(株)（現在の津軽海峡フェリー(株)）が暫定的にフェリーの運航を行うことで合意がなされた。

同航路は、下北地域住民にとって重要な生活航路であり、安定的な運航の確保が将来にわたって図られなければならないことから、航路事業者、関係民間事業者、各種団体、学識経験者、関係行政機関等で構成される「大間・函館航路活性化協議会」を平成 21 年 5 月 11 日に設置して、同航路が持続可能な運航を確保するための基本方針並びに具体的計画を示す「大間・函館航路地域公共交通総合連携計画（以下、「同計画」という。）」を策定することとした。

なお、同計画を策定するに当たっては、航路・船舶の運航形態等について検討を行う「船舶分科会」及び、観光活性化方策について検討を行う「観光分科会」を設置して議論を行ってきたものである。

今回策定した同計画は、上記の協議会や 2 つの分科会において議論がなされてきたことの集大成である。今後、同計画に基づいて住民・民間事業者・関係機関等が連携して、一体となった取り組みを進めることにより、同航路の継続的な運航を図っていくこととする。

第1章 大間・函館航路の課題

1. 大間・函館航路の位置づけ

(1) 下北地域住民の生活航路と地域間交流航路

- ・ 下北地域住民にとって、特に医療面での利用が多く、生活航路として必要不可欠であり、「命の航路」とも呼ばれている。
- ・ 下北地域の出身者が就職・進学等で函館地域に移住したり、函館地域の企業が下北地域に進出する等、また、函館地域に親戚がいる下北地域の住民も多く、両地域は古くから人的・文化的交流が盛んである。

(2) 産業航路

- ・ 北海道から下北地域に対する商業活動（仕入れ、卸小売業販売等）、建設業・製造業の進出等の産業活動航路である。

(3) 広域観光航路

- ・ 国際観光都市「函館市」と癒しの里「下北地域」を結ぶ広域観光は、乗用車の利用客を中心に年々増加傾向にあり、今後の取り組みにより大きな可能性を持っている航路である。

(4) 防災航路

- ・ 下北地域は国道279号、338号が半島を一周し、むつ市を經由して上北地域に連結する路線であり、近年、落石事故等による交通遮断が発生している。特に建設工事中の「大間原子力発電所」立地に伴う、原子力防災航路として、風向きによっては重要な航路となる。

(5) 国土軸として重要な航路

- ・ 本州と北海道を最短距離及び最短時間で結ぶ大間・函館航路は青森・函館航路と共に、国土軸を形成する重要な航路である。

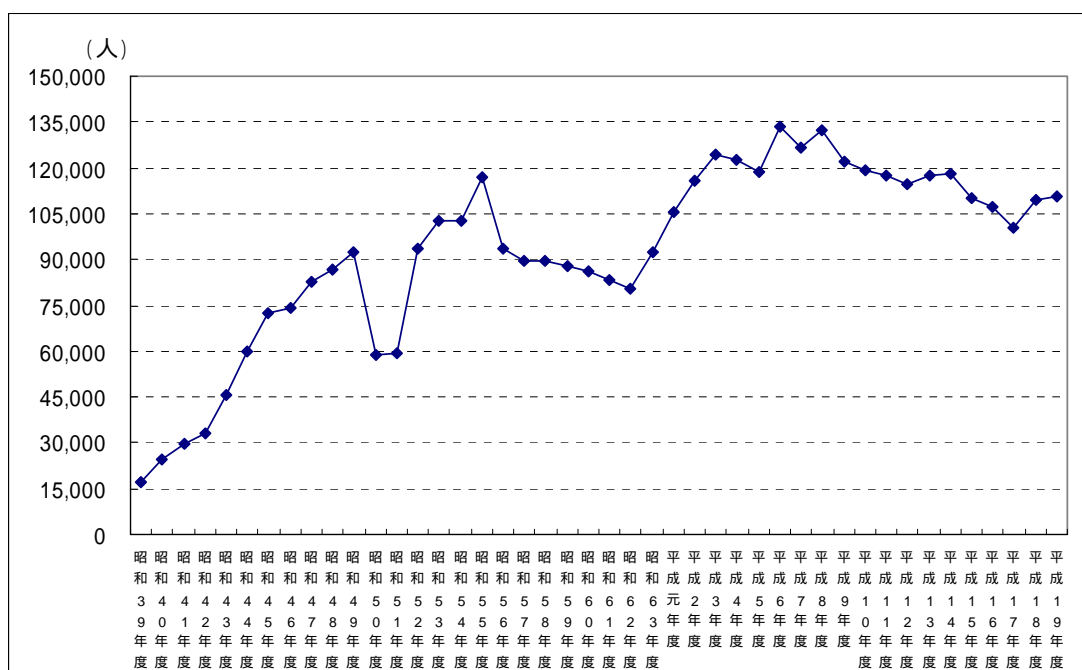
2. 大間・函館航路の課題

(1) 利用者の伸び悩み

大間・函館航路における昭和39年度の就航から平成19年度までの、年間の輸送旅客数、航送トラック台数、航送バス台数、航送乗用車台数、特殊手荷物の輸送実績について、それぞれ図に示した。(資料：大間町史、下北総合開発期成同盟会資料より)

輸送旅客数

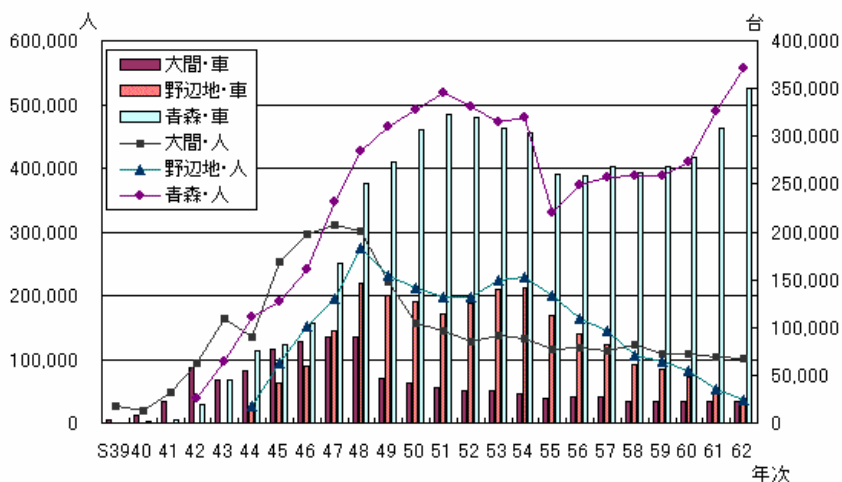
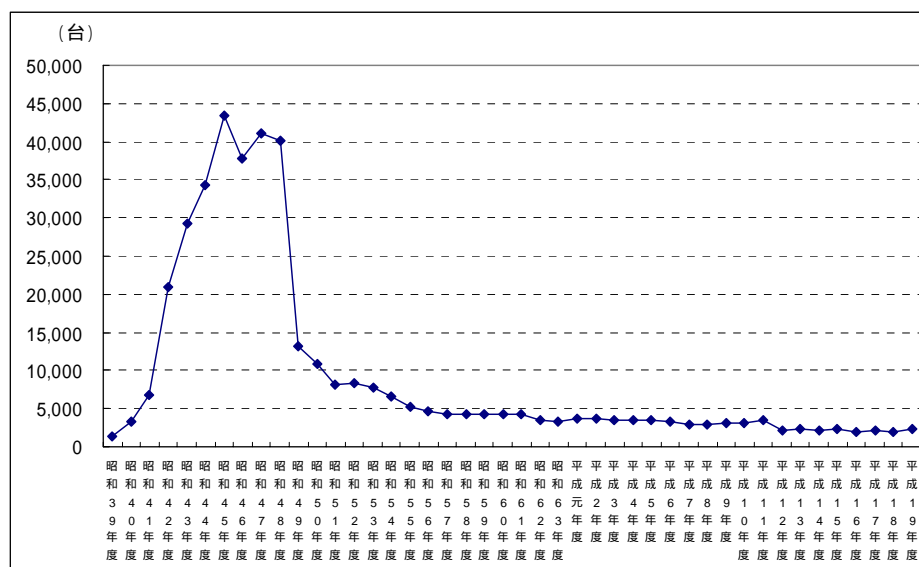
輸送旅客数については、増減の波があるものの、全体としては就航以来、増加傾向であるが、近年では横ばい、伸び悩みの傾向にある。なお、旅客数は年間10万～12万人程度である。



航送トラック台数

航送トラック台数については、就航からピークの昭和45年度までは台数が急激に増加し、昭和45年度は約4万3千台に達している。その後、台数は昭和49年度に著しく減少し、昭和55年度には最盛時の約9分の1の5千台程度に減少している。また、減少は続き、近年の年間航送トラック台数は最盛時の約20分の1の2千台程度となっている。

この昭和49年度の急激な減少については、大間町役場によると、昭和48年度の第一次オイルショックの影響で原油価格が高騰し、大間・函館航路を利用するトラック輸送の採算が合わなくなったことが影響しているとのことであるが、青森・函館航路の車両数が増加していることから、大間・函館航路から青森・函館航路に転換したと思われる。

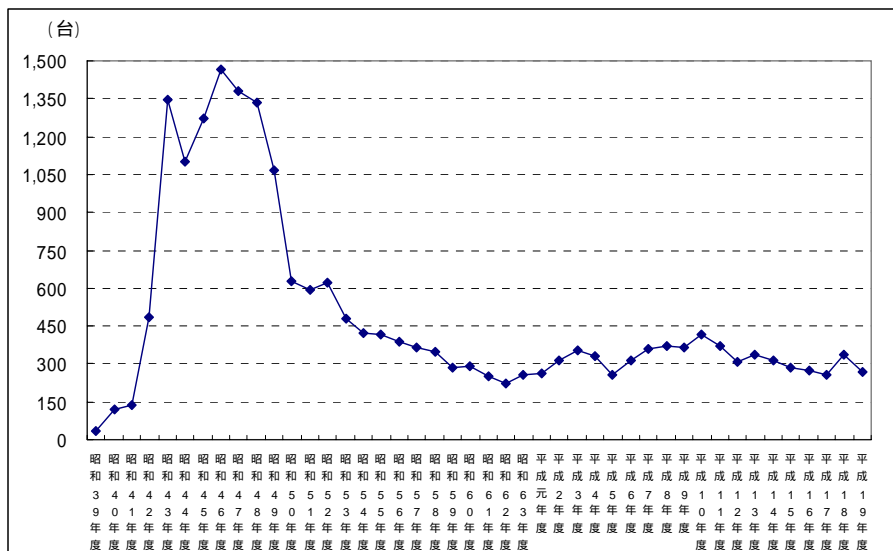


東日本フェリー株式会社『社史』より作成

資料：函館市史より

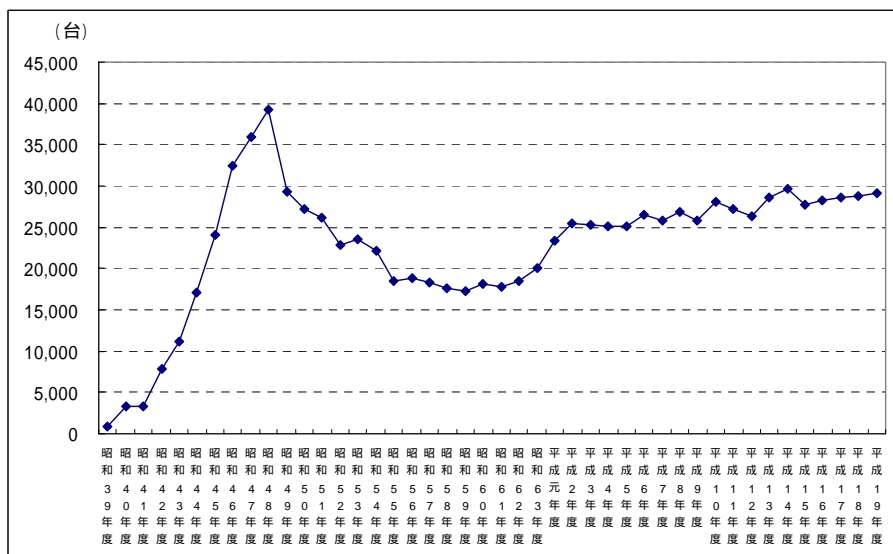
航送バス台数

航送バス台数は、航送トラック台数と同様に就航からピークの昭和46年度までは台数が急激に増加しており、昭和46年度は約1千5百台に達している。その後、台数は昭和49年度、50年度にかけて著しく減少し、昭和59年には最盛時の約5分の1の3百台程度に減少し、現在までほぼ横ばいとなっている。



航送乗用車台数

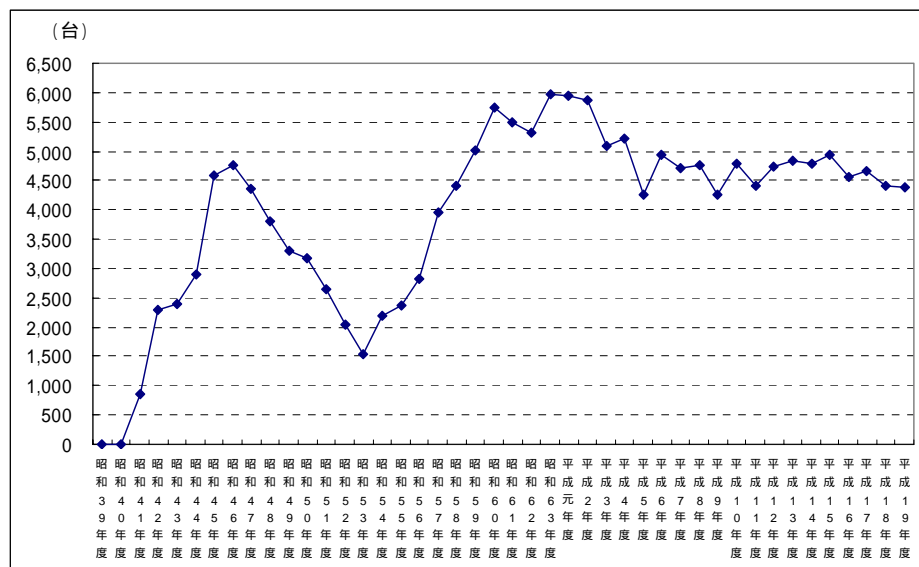
航送乗用車台数については、就航からピークの昭和48年度までは台数が急激に増加しており、昭和48年度の台数は約4万台に達している。その後、台数は昭和48年度から55年度にかけて著しく減少して、1万8千台程度に落ち込み、昭和62年度から増加し、近年の年間の航送乗用車台数は約3万台程度となっている。



航送特殊手荷物台数（自転車・バイク等）

航送特殊手荷物台数については、就航から昭和46年度までは台数が急激に増加しており、昭和46年度の台数は約5千台に達している。また、昭和53年度まで急激に減少し、昭和60年度までは急激な増加に転じている。

平成3年以降の年間の台数は4千から5千台程度の横ばい状態となっており、現在までほぼ同程度である。



(2) 慢性的な赤字

大間・函館航路については、平成20年の原油高の影響により、航路事業者が撤退を表明したが、道南自動車フェリー(株)(現在：津軽海峡フェリー(株))が、青森県と大間町の財政支援を受け暫定運航を行うことに合意した。支援額については、平成21年の大間・函館航路の損益の赤字見込額の1億2千万円を上限とし、赤字圧縮のため、運賃の値上げ及び減便などの対策を講じながら暫定運航を行うことにした。

なお、大間・函館航路の航路損益については、利用客が伸び悩み、原油価格や社会の景気動向に左右されるなど厳しい経営状況が続いてきた。

平成14年以降の大間・函館航路損益状況

平成14年4月～平成15年3月	5,900万円
平成15年4月～平成15年7月	5,700万円
平成15年8月～平成16年7月	7,100万円
平成16年8月～平成17年7月	12,400万円
平成17年8月～平成17年12月	270万円
平成18年1月～平成18年12月	8,300万円
平成19年1月～平成19年12月	9,400万円
平成20年1月～平成20年12月	16,900万円

*平成15年8月～平成17年7月更生手続き中

(3) 人口の減少

- 「日本の都道府県別将来推計人口(平成19年5月推計)」によれば、
- ・ 将来人口は下北地域及び函館市ともに全国の総人口指数(平成17年国勢調査時の人口を100.0とした場合の割合)よりも低くなっている。
(例えば、現在の約10年後にあたる2020年では、全国では平成17年の96.1%であるが、下北地域は84.9%、函館市は84.5%となっている。)
- 現状のままでは、将来の大間・函館航路の住民の利用増は見込めない。**

(4) 運航船舶「ばあゆ」と大間ターミナルの老朽化

運航船舶「ばあゆ」の耐用年数

減価償却資産の耐用年数等に関する省令(昭和四十年三月三十一日大蔵省令第十五号)により、船舶の耐用年数が示されている。

現状の運航船舶「ばあゆ」は、すでに21年目船齢であり、船体の修理の部品さえもない状態である。

減価償却資産の耐用年数等に関する省令

船舶法(明治三十二年法律第四十六号)第四条から第十九条までの適用を受ける鋼船

細目	耐用年数
1 漁船	
(1) 総トン数が五百トン以上のもの	12年
(2) 総トン数が五百トン未満のもの	9年
2 油そう船	
(1) 総トン数が二千トン以上のもの	13年
(2) 総トン数が二千トン未満のもの	11年
3 薬品そう船	10年
4 その他のもの	
(1) 総トン数が二千トン以上のもの	15年
(2) 総トン数が二千トン未満のもの	
しゅんせつ船及び砂利採取船	10年
カーフェリー	11年
その他のもの	14年

船舶「ばあゆ」の諸元

船種	カーフェリー	
船型	総トン数	1,529トン
	全長	83.44m
	主機関出力	4,600PS×2
	型幅	14.50m
	型深	10.18m
	平均喫水	3.80m
	定員	470名
	輸送車両数	トラック15台又は乗用車60台
	乗組員	14名
	就航	昭和63年
船速	航海速力	16.25ノット
	最高速力	18.7ノット
その他の構造・設備・機能	トイレ・洗面台・案内所・売店・展望室・ロビー・自販機コーナー・婦人室(2等)・喫煙所・トラックドライバー室・テレビ	

大間ターミナルの耐用年数

減価償却資産の耐用年数等に関する省令(昭和四十年三月三十一日大蔵省令第十五号)により、建物の耐用年数が示されている。

現状の大間ターミナルは、昭和63年7月から使用されており供用年数は20年を超え、ほぼ最長の耐用年数となっており、老朽化への対応と耐震性やバリアフリー化が求められている。

機械及び装置以外の有形減価償却資産の耐用年数

木造又は合成樹脂造のもの 最長で24年

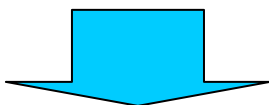
木骨モルタル造のもの 最長で22年



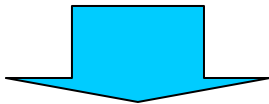
3. 大間・函館航路のまとめ

大間・函館航路は、函館市及び下北地域住民の生活を支えている航路のみならず、国土軸として青森・函館航路と共に重要な航路である。

- ・ 函館市及び下北地域住民の生活航路と地域間交流航路
- ・ 産業航路
- ・ 広域観光航路
- ・ 防災航路
- ・ 国土軸として重要な航路



利用者の伸び悩み
慢性的な赤字
人口減少
運航船舶「ばあゆ」と大間ターミナルの老朽化



“大間・函館航路の存続” が下北地域及び函館市の大きな目標となる

慢性的な赤字の解消
運航船舶「ばあゆ」と大間ターミナルの老朽化

継続的な運航形態の構築
が必要

通過交通の減少による航路利用の減少
人口の減少により住民の利用増は見込めない

観光の活性化等による
交流人口の拡大 が必要



さらなる利用促進のための
利便性の向上 が必要

第2章 地域公共交通総合連携計画

1. 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

以下に示す基本理念、基本的な方針に基づき、目標の達成を目指して、公共交通の連携強化や観光施策等を実施する。

(1) 基本理念

大間・函館航路の存続

大間・函館航路は、函館市及び下北地域の日常的な住民生活を支え、交流をつなぐ重要な移動手段としてはもとより、国土軸として青森・函館航路と共に重要な航路である。

大間・函館航路が、住民や地元事業者、更には観光客などの足として、将来にわたって存続し、快適な住民生活と持続可能な地域の発展を支えることが必要である。

(2) 基本的な方針

継続的な運航形態の構築

運航主体に過度の負担がかからない継続的な運航形態の確保を目指し、「運航主体の自助努力」、「適正な受益者負担」、「地域社会の支援」など適切な運航形態の仕組みを構築する。

交流人口の拡大

運航主体の収支バランスの改善を目的として、収入増のために交流人口の拡大について、あらゆる面から検討・検証し、実施する。特に利用促進を目標とし、観光活性化策等を積極的に導入するとともに、住民の潜在ニーズの掘り起こしや新たな物流事業の開拓等、下北地域及び函館市が一体となった大間・函館航路を目指す。

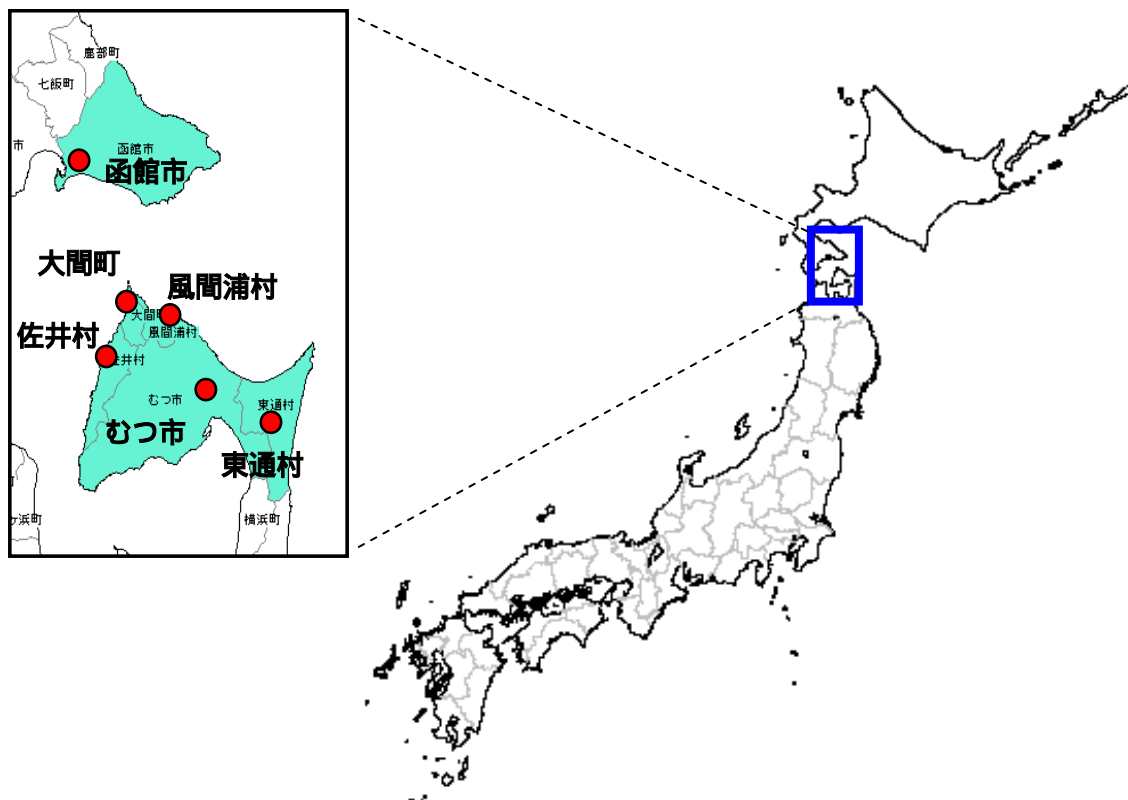
また、下北地域及び函館市の地域全体のモビリティを高め、将来にわたり住民や観光客等の移動手段を確保するためには、効果的、効率的な地域公共交通ネットワークの構築が求められる。そのためには、大間・函館航路のフェリーを基幹としてつ、二次交通のアクセスとして民間の路線バス、乗合タクシー、レンタカーなど、多様な移動手段を地域の状況に応じて最適に組み合わせた交通体系を構築する。

利便性の向上

大間・函館航路の利用促進を図るため、大間・函館航路の公共交通のサービス水準や利便性の向上により、利用者の満足度を高める。

2. 地域公共交通総合連携計画の区域

地域公共交通総合連携計画の地域は、下北地域及び函館市を対象とする。



3. 地域公共交通総合連携計画の目標

1. 利用者の増加

観光客、住民、物流に対する利用促進策の実施等により、下記の利用者数（台数）を目指す。

全体（観光客利用、住民の利用、物流の利用）

	2009年度（推計）		2015年度	対2009年度比（%）
旅客（人）	109,100	➔	112,700	103.3
トラック等（台）	1,350		1,308	96.9
乗用車（台）	26,000		27,040	104.0
バス（台）	260		260	100.0

2. 利用者満足度の向上

大間・函館航路において、公共交通の連携強化、交通拠点となるターミナルなどの施設整備を推進し、利用者の利便性を向上させ、**利用者満足度の向上**を目指す。

4. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体

事業名称	個別事業・施策	事業概要	2010年度（平成22年度） 【1年目】	2011年度（平成23年度） 【2年目】	2012年度（平成24年度） 【3年目】	2013年度（平成25年度） 以降	実施主体
1-1. 公共交通機関の連携強化による総合的な交通体系の構築	大間・函館航路と他の公共交通機関との連携による総合的なダイヤ編成及びアクセス向上策導入	大間・函館航路の発着ダイヤと路線バスダイヤ等の連絡を強化、乗合タクシー・バスの導入等を検討する事業。また、その他のアクセス向上策を導入する事業。	路線バスのフェリーターミナルへの乗り入れ実施の検討 航路ダイヤと陸上ダイヤの連絡強化を検討	航路ダイヤと陸上ダイヤの連絡強化についての関係者間の協議	(採算が合えば)実証運航の計画立案、準備 (新造船投入後) 検証、見直し		・航路事業者 ・関係6市町村 ・バス事業者、鉄道事業者
	函館ターミナルと医療機関や空港等を結ぶ新たな公共交通ネットワークの検討	下北地域の住民のニーズが高い函館ターミナルから医療機関や函館空港等を結ぶ公共交通ネットワークを検討する事業。	潜在ニーズを含めた住民ニーズを把握し、公共交通ネットワークを検討 需要予測	医療機関や函館空港までの路線バス等の導入について、運賃設定や採算性を検討	(採算が合えば)実証運航の計画立案、準備 (新造船投入後) 検証、見直し		・航路事業者 ・関係6市町村 ・バス事業者、鉄道事業者
1-2. 地域住民と観光客のニーズを踏まえ、利用増を実現する総合的な「ダイヤ編成」	下北地域住民の函館での通院、買物等に配慮したダイヤ編成及び観光客に配慮したダイヤ編成	大間・函館航路の地域住民、観光客のニーズを踏まえ、増便を含めた総合的なダイヤの見直しを行う事業。	新造船の投入を見据えた総合的なダイヤの見直しを含めた検討	新造船のダイヤ編成の決定			・航路事業者
1-3. 利用頻度の増大を実現する利用者ニーズに対応した運賃形態、各種サービスの導入	下北地域住民向け利用促進策の推進及び物流事業者等への優遇制度の導入	新造船の投入を前提とし、生活航路としての利用拡大に向け、住民割引制度や医療割引等の利用促進策を検討し、利用増を図る事業。また、物流事業者や進出企業等へ回数券等を導入し、利用増を図る事業。	住民割引制度や医療割引等の利用促進策を検討 物流事業者等への優遇制度の検討	関係者間の協議 収支バランスの検討	(採算が合えば)実証運航の計画立案、準備 (新造船投入後) 検証、見直し		・航路事業者
	リピーターの獲得・利便性の向上のためのポイントシステム、周遊乗船券等の各種割引制度の導入検討	新造船の投入を前提とし、リピーター獲得と利便性の向上のために、下北地域及び函館市共通のポイントシステムの開発や、周遊乗船券等の開発を行う事業。	下北地域及び函館市共通のポイントシステムの開発や、周遊乗船券等の検討	関係者間の協議 収支バランスの検討	(採算が合えば)実証運航の計画立案、準備 (新造船投入後) 検証、見直し		・航路事業者
	高齢者・障害者・家族連れ・団体（特に修学旅行）等に対する割引商品等の導入検討	新造船の投入を前提とし、交通弱者である高齢者や障害者に加え、家族連れや団体等を対象とした割引商品の導入により、航路の利用促進のみならず外出機会の拡大による健康増進も視野に入れた事業。	交通弱者である高齢者や障害者に加え、家族連れや団体等を対象とした割引商品の検討	収支バランスの検討	(採算が合えば)実証運航の計画立案、準備 (新造船投入後) 検証、見直し		・航路事業者
1-4. 観光活性化策による利用拡大の方策の展開	大間・函館航路を利用した下北地域と函館市の一体となった旅行商品の造成、旅行会社との提携等による着地型観光地づくり及び新たな観光サービスの実施検討	下北地域の観光振興を目指し、函館市との連携による観光クルーズや体験型観光プログラム等の造成を図り、着地型観光地づくりを推進する事業。また、観光協会や民間の旅行業者等との連携を図り、大間・函館航路や津軽海峡等を活用した新たな観光サービスを実施検討する事業。	観光協会、旅行事業者等へのニーズや連携方法等の意見聴取 新たな観光サービスの検討	新造船の投入と合わせた観光活性化策を検討	(採算が合えば)実証運航の計画立案、準備 (新造船投入後) 検証、見直し		・航路事業者 ・関係6市町村
1-5. 市民団体等の広域連携による情報発信、観光イベントの支援強化	下北地域と函館市が一体となった観光資源等の魅力の総合的な情報発信	航路、空路、鉄道、バスなどの交通機関、ホテル等の宿泊施設、観光資源等の総合的な情報発信やPR活動をする事業。	全ての交通手段、ホテル等の宿泊施設、観光資源等を対象に、総合的な情報発信やPR活動の検討	情報媒体、提供方法等の検討	検証、見直し		・航路事業者 ・関係6市町村 ・バス事業者、鉄道事業者
	下北地域及び函館市の市民団体の連携した観光イベントや活動の支援強化	下北地域及び函館市の市民団体等の連携によるイベントや交流活動に対し、行政側が支援を強化する事業。	下北地域及び函館市の市民団体等へのニーズを聴取	支援制度の検討	支援制度の創設		・関係6市町村
	地域グルメマップ等の身近な情報発信の強化、観光客の受け入れ態勢・意識の改革	地域のグルメマップやポケット時刻表の作成など、身近な情報発信の強化を図る事業。また、観光客の受け入れ態勢や意識の改革により地元の一歩を指す事業。	下北地域及び函館市の市民団体等へのニーズを聴取 観光地のあり方の検討	市民団体等と協働で製作 観光の意識啓蒙	冊子の配布等		・関係6市町村
	観光イベント、冬季期間の運賃割引による利用促進	利用促進を図るため、観光イベント時や冬季期間に運賃を一律値下げする等の割引を実施し、下北地域及び函館市の親交をさらに深めることを視野においた検討事業。	利用促進を図るため、観光イベント、冬季の運賃割引の検討	収支バランスの検討	(採算が合えば)実証運航の計画立案、準備 (新造船投入後) 検証、見直し		・航路事業者 ・関係6市町村
1-6. 新たな物流事業の開拓	進出企業、地元企業、物流事業者、漁業組合等と連携した物流事業の拡大	新造船の投入を前提とし、進出企業、地元企業、物流事業者、漁業組合等と連携した新たな人流・物流事業の開拓などにより収益拡大を図る調査事業。	進出企業、地元企業、物流事業者、漁業組合等からの船舶、大間・函館航路へのニーズを聴取	新たな人流・物流事業に関する詳細調査及び実現化			・関係6市町村
1-7. 安定的な運航のための計画的なリプレースの検討	老朽船舶の計画的なリプレースの検討	安全・安心・安定・快適な運航を目指し、老朽化が著しい船舶を対象として、適正な規模・性能でのリプレースを検討する事業。	計画的且つ適正規模でのリプレースの検討				・航路事業者
2-1. ターミナルの機能・サービス強化と情報発信、案内の仕組みづくり	観光案内看板・誘導看板の検討と整備	大間港ターミナルを対象に、誰もがわかりやすいユニバーサルデザインの総合案内板・誘導サインの改善・設置を行う事業。	総合案内板・誘導サインの改善・設置案作成	段階的に整備	段階的に整備	段階的に整備	・関係6市町村
	大間ターミナル整備及び観光拠点機能の強化	利用者の利便性向上と老朽化による耐震性への不安から大間ターミナルの整備を検討する事業。また、観光拠点機能についての強化を検討する事業。	大間ターミナルの整備計画及び周辺の整備の検討 観光拠点機能の追加の検討	大間ターミナルの整備計画立案	段階的に整備	段階的に整備	・航路事業者 ・関係6市町村
2-2. 安全な運航と快適な船内環境の創造	快適な船内環境と環境向上ルールづくり	船内禁煙化のルールや船内アナウンスの改善など、主にソフト面での改善を通じ船内環境の向上を図る事業。	船内禁煙化のルールや統一した船内アナウンスの改善	船内環境ルールの導入及び船内アナウンスガイダンスの導入	検証、見直し		・航路事業者

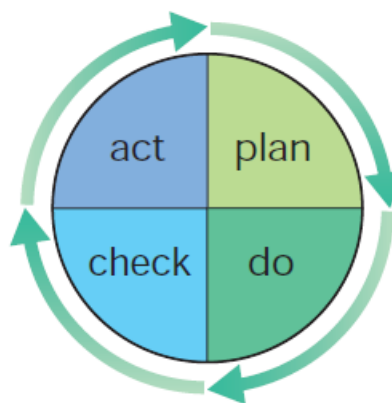
5. 計画期間

計画期間は2010年度(平成22年度)から2015年度(平成27年度)の6年間とする。

- ・ 2010年度(平成22年度)から2012年度(平成24年度)までの3年間については、さまざまな施策等を試験的に導入する重点期間とする。
- ・ また、2013年度(平成25年度)から2015年(平成27年度)までの3年間については、効果の継続検証及び本格的な導入と新たな施策等を検討する期間とする。

6. 地域公共交通総合連携計画の実施に関し必要と認める事項

本計画の推進にあたっては、計画期間である2015年度(平成27年度)まで、毎年の進捗状況の確認を行うとともに、『plan(計画)』し、『do(実施・実行)』し、『check(点検・評価)』し、『act(処置・改善)』をする、という段階を順次行って1周したら、最後のactを次のPDCAサイクルにつなげ、螺旋を描くように一周ごとにサイクルを向上(スパイラルアップ)させて、継続的な業務改善をしていく方式とする。



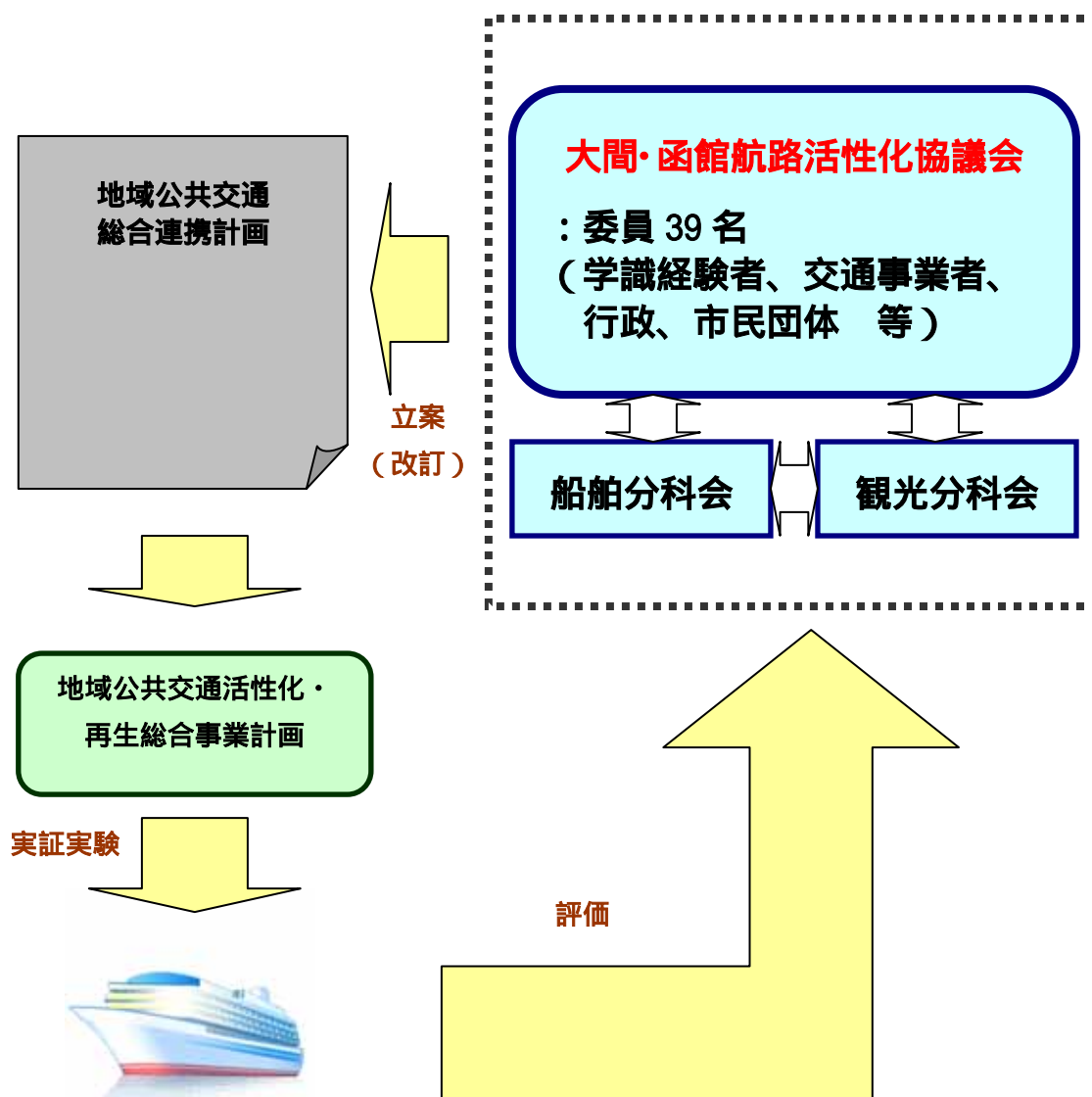
そのためには、「大間・函館航路活性化協議会」により、進捗管理を行うとともに自己評価を行い、次年度以降の方針を決定する必要がある。

第3章 計画の推進体制

1. 推進体制図

地域公共交通総合計画を策定するにあたっては、航路・船舶の運航形態等について検討を行う「船舶分科会」及び、観光活性化方策について検討を行う「観光分科会」を設置して議論を行い、法定協議会である「大間・函館航路活性化協議会」において、承認を得ることとした。

なお、地域公共交通総合連携計画を踏まえた地域公共交通活性化・再生総合事業計画により、様々な実証実験を行い、客観的に実現の可能性を評価することとした。



2. 大間・函館航路活性化協議会規約

大間・函館航路活性化協議会規約

平成21年5月11日制定

(目的)

第1条 大間・函館航路活性化協議会(以下「協議会」という。)は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号。以下「法」という。)第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通総合連携計画(以下「連携計画」という。)の作成に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整を行うため設置する。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を青森県下北郡大間町大字大間字大間104番地に置く。

(事業)

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 連携計画の策定及び変更の協議に関すること
- (2) 連携計画の実施に係る連絡調整に関すること
- (3) 連携計画に位置づけられた事業の実施に関すること
- (4) 前3号に掲げるもののほか、当協議会の目的を達成するために必要なこと

(組織)

第4条 協議会は、会長、副会長1名及び委員をもって組織する。

(会長及び副会長)

第5条 会長及び副会長は、次条第1項の規定に基づき、委員となるべき者の中から、これを選任する。

2 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

3 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故あるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

(協議会の委員)

第6条 協議会の委員は次に掲げる者とする。

- (1) 市町村の首長、副市町村長及び職員
- (2) 港湾管理者
- (3) 交通事業者
- (4) 旅行事業者
- (5) 各種団体の役員又は職員
- (6) 学識経験者
- (7) 国又は県の行政機関の職員

(会議)

第6条 協議会の会議(以下「会議」という。)は、会長が招集し、会長が指名した者が議長となる。

- 2 会議の議決方法は、出席委員の過半数の同意によってこれを決するものとする。
- 3 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 4 協議会は、必要があると認めるときは、会員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言を求めることができる。
- 5 前4項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

第8条 協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(幹事会)

第9条 協議会に提案する事項について、協議又は調整をするため、必要に応じ協議会に幹事会を置くことができる。

- 2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

第10条 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。

- 2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第11条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

- 2 事務局は、大間町企画経営課に置く。
- 3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。
- 4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第12条 協議会の運営に関する経費は、負担金、補助金、繰越金及びその他の収入をもって充てる。

(監査)

第13条 協議会に監査委員を2名置く。

- 2 協議会の出納監査は、会長が別に定めた委嘱する監査委員によって行う。

3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第14条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第15条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第16条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、平成21年5月11日から施行する。

3. 大間・函館航路活性化協議会委員名簿

(順不同)

	氏名	所属	職	分科会
学識経験者	末永 洋一	青森大学	学長	
	山本 恭逸	青森公立大学	教授	観光
	岸 良彬	元高等海難審判庁長官		船舶
	烏野 慶一	北海道大学名誉教授		船舶
	志賀 秀一	(株)東北地域環境研究所	代表	観光
交通事業者	杉山 毅	下北交通(株)	常務取締役	観光
	舟越 勝美	JR東日本旅客鉄道(株)青森支店	支店長	観光
	関根 二夫	道南自動車フェリー(株)	社長	船舶
	工藤 利夫	函館地区バス協会	事務局長	観光
	川野 雄一	JR北海道旅客鉄道(株)函館支社	営業次長	観光
港湾管理者	加藤 清和	青森県県土整備部	港湾空港課長	船舶
	藤田 淳一	函館市港湾空港部	港湾課長	船舶
旅行者	阿部 昌孝	(株)JTB東北	地域交流ビジネス推進部長	観光
市民団体	島 康子	あおぞら組	組長	観光
	中嶋 達朗	下北観光協議会	事務局長 (むつ市商工観光課副理事)	観光
	折谷 久美子	NOP法人スプリングボードユニティ21	理事長	観光
	和田 幸彦	(社)函館国際観光コンベンション協会	事務局長	観光
国	長町 哲次	東北運輸局海事振興部	海事振興部長	
	高岡 純一	東北運輸局海事振興部	海事産業課長	船舶
	菊池 憲満	東北運輸局企画観光部	計画調整官	観光
	中本 隆	東北地方整備局青森港湾事務所	所長	船舶
	樋口 道雄	北海道運輸局海事振興部	旅客・船舶産業課長	船舶
	城 賢次	北海道運輸局函館運輸支局	首席運輸企画専門官	観光
	中村 篤	北海道開発局函館開発建設部	築港課長	船舶
	横山 純	北海道開発局 函館開発建設部 函館港湾事務所	所長	船舶
県・道	北山 功三	青森県企画政策部	新幹線・交通政策課長	船舶
	八桁 幸男	青森県商工労働部観光局	新幹線交流推進課長	観光
	宗万 正樹	北海道渡島支庁地域振興部	地域政策課長	観光
	丹羽 章雄	北海道渡島支庁産業振興部	商工労働観光課主幹	観光
市町村	谷澤 廣	函館市	副市長	
	國安 秀範	函館市企画部	企画管理課長	観光
	平井 尚子	函館市観光コンベンション部	観光振興課長	観光
	伊藤 道郎	むつ市企画部 (下北総合開発期成同盟会事務局)	企画課長	船舶
市町村	金澤 満春	大間町	町長	
	菊池 武利	大間町	副町長	船舶
	野崎 尚文	大間町	産業振興課長	観光
	田中 政明	東通村	経営企画課長	観光
	五十洲 和彦	風間浦村	産業建設課長	観光
	藤田 隆	佐井村	産業建設課長	観光

4. 大間・函館航路活性化協議会開催経過

	開催日・会場	議題等
第1回 協議会	平成21年5月11日(月) 青森市共同ビル	協議会規約(案)について 協議会役員の決定について 議長の指名について 協議会事務局規程(案)について 協議会財務規程(案)について 分科会の設置について 地域公共交通総合連携計画策定調査 実施計画について
第2回 協議会	平成21年10月1日(木) 青森県観光物産館(アスパム) 5F あすなろ	地域公共交通総合連携計画(素案)の 原案内容 今後の予定について
第3回 協議会	平成22年1月13日(水) 青森県観光物産館(アスパム) 6F 八甲田	地域公共交通総合連携計画(素案)に ついて その他