

第2回男鹿市地域公共交通活性化協議会会議録

日時： 令和元年11月7日（木） 午後1時30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

令和元年11月7日(木) 午後1時30分

出席委員(18人)

4号委員	佐藤 徹 久保市 隆	鈴木 弘郷	敦賀 文雄	糸井 博
5号委員	船木 宏 藤田 隆一 齊藤 健三	白幡 克見 吉田 勇之助 高橋 静香	高野 進 小玉 正富	佐沢 篤 三浦 金悦
6号委員	日野 智			
7号委員	船木 道晴	畠山 喜美		

代理出席(2人)

	(委員名)	(代理名)
2号委員	橋本 裕巳	宮川 健一
3号委員	阿部 哲也	遠田 一彦
4号委員	酒井 宏彰 旭谷 明 武内 信彦	小林 昭宏 門脇 隆幸 佐藤 豊

欠席委員(6人)

1号委員 長澤 秀博
4号委員 近藤 雅

出席事務局職員

総務企画部長	柏崎 潤一
企画政策課長	伊藤 徹
企画政策課主幹	杉本 一也
企画政策課主事	加賀 有陽

令和元年度第2回

男鹿市地域公共交通活性化協議会総会

日時 令和元年11月7日(木)

午後1時30分より

場所 男鹿市役所3階 第一会議室

次 第

1. 開 会
2. 委員紹介
3. 議事
 - (1) 議事録署名委員の選任について
 - (2) 定額運賃制・共通乗車券の実証実験について
 - (3) 男鹿北線の廃止に係る報告及び令和2年度男鹿市単独運行バスの運行方針について
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 0 分開会)

○事務局 (伊藤)

定刻になりましたので、ただいまから令和元年度、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。開会にあたりまして、資料のご確認をお願いいたします。担当から確認させます。

○事務局 (加賀)

事前にお届けしております資料のほか、本日お手元には、出席者名簿及び追加の資料を配布しております。追加の資料は、8 月に秋田大学の学生が、男鹿市内の路線バスに係るアンケート調査を行った結果の抜粋となっております。内容につきましては議事の中で改めてご説明いたしますので、不足等ございましたら進行の途中でも結構ですので遠慮なくお申しつけください。

○事務局 (伊藤)

それでは、次第により進めさせていただきます。ここからの議事進行につきましては、会議規則により、日野会長よりお願いいたします。

○日野会長

それでは、議事を進めてまいります。はじめに、議事録署名委員の選任についてでございます。協議会規約の規定により、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～

○事務局 (伊藤)

それでは、事務局からご提案申し上げます。秋田観光バス株式会社の敦賀委員と男鹿市建設課の畠山委員とを推薦したいと思います

○日野会長

事務局より敦賀委員と畠山委員を推薦する声がありましたので、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～

○日野会長

ありがとうございます。ご異議がないようですので、議事録署名委員は敦賀委員と畠山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、議事の(2)、定額運賃制・共通乗車券の実証実験についてに移ります。事務局から説明願います。

○事務局（加賀）

説明の前に、本日は冒頭で申し上げましたアンケート調査を実施した秋田大学の学生の方が協議会を傍聴したいとのことでお越しいただいております。本協議会について設置要綱においても原則公開とされていることから傍聴に問題はないことを申し添えます。

それでは説明に移ります。前回の協議会でもご協議いただきましたが、実証実験ということで8月より定額運賃制及び共通乗車券制度を実施しております。ここまでの実証実験の経過を報告し、このあとの方針を皆さまにご協議いただきたいと思います。集計は開始日の8月19日から10月27日の70日間となっており、項目によって昨年度同期、または実証実験開始前と比較しております。

はじめに利用者数について、こちらは昨年同期と比較しております。全体のうち5路線は昨年度より増加し、3路線は減少しております。減少した路線について、まず男鹿南線については、男鹿海洋高校生徒の利用が減少していることが挙げられます。こちらは生徒数及びJR男鹿線利用者の減少が影響しているものと推測しております。生徒数が昨年から29名の減、JR利用者が17名の減と伺っております。JRを利用している生徒が毎日路線バスで通学していたと仮定すると、それだけで340人の輸送人員減となりますので、推測ではありますが要因の中では最も大きいものと考えております。次に、船越線と潟西線について、昨年度は秋田中央交通様で運行していたことから、集計方法の差異などにより一概に実数でこれだけの数が減少したとはいえないものです。潟西線で大きな減少がみられますが、こちらは旧潟西北部線において美里小学校のスクール利用がスクールバスに振り替わったことで2千人から3千人程の減少となっているものと推測されます。また、男鹿東中学校に通学されている生徒の定期利用者の減少も要因として挙げられます。併せて、昨年度は潟西北部線から潟西南部線に乗り継いで利用されていた方が今年度からは乗り継ぎ不要になったため、乗車カウントが減少していることも若干の影響があるのではと推測されます。

続いて、1日当たりの利用者数を実証実験前後で比較したものです。こちらは、現行の路線体系で運賃が変わった場合にどれだけ利用に変化があるのかをみるために比較を行っております。数値をみますとすべての路線において実証実験を開始する前よりも利用者数が増加している状況となっております。この数値について、過去3年における4月から8月の平均と9月から10月の平均を比較すると、後者の方が増加する傾向にあります。しかしながら、過去3年における平均増加人員が10人程度だったのに比べて、今年は28人ほどとなっており、18人の増加効用が実証実験を行うことであったものと思われれます。

次に、1日当たりの運賃収入を実証実験開始前後で比較した資料になります。実証実験を行うことで1日当たりの利用者は増えたようですが、運賃収入はどうなったのかというところをみてまいります。全体のうち3路線は運賃が増加、5路線は運賃が減少しております。増加した3路線については、もともとの初乗り運賃が100円だったため増加したものと推測されます。全体の収入を見ていきますと、全8路線で1日当たりマイナス1千16円となっており、年間換算ですと約36万円の減少になる見込みとなっております。減収については共通乗車券の実施及び現金運賃の低廉化のため予測されていたことではありましたが、1日当たり約1千円、年間で36万円ということでそこまで大きな減収ではないのではないかと考えております。

ここまで実績に関する報告をいたしました。続きまして 10 月 23 日から 24 日にかけて行った利用者アンケートの結果を報告いたします。実施状況につきましては、2 日間で計 34 便、重複なしの 172 名の方から回答を得ております。

初めに回答者の居住地についてはあえて報告する内容でもございませんが、市外の方が全体の 5 パーセントほどおりました内訳について、観光客の方の利用が確認できたほか、市外在住者で親族が男鹿市にいる方が月に何回か電車およびバスで来ているということがありました。

次に利用者の年代についてです。網形成計画策定時のアンケート調査でも概ね同様の結果が出ておりましたが、利用者の 72 パーセントが 60 代以上の方でありました。また、高校生等の通学利用は全体の 10 パーセント程度となっております。利用目的は複数回答可能な設問といたしましたが、最も多いのは通院および買い物となっております。美里小学校の通学スクールバス化によって、通学・通勤の割合は前回の網形成計画策定時のアンケートよりは減少しておりました。

続いて、実証実験の内容について伺った設問に移ります。運賃の支払い方法はどうか伺ったところ、78 パーセントの方が現金、残りの 22 パーセントの方が共通乗車券と回答されました。全体の約 4 分の 1 の方が共通乗車券を利用されているということで、制度について一定程度は浸透しているものと伺えます。一方で、調査の中で共通乗車券の存在を知らなかった方もいらっしゃったので、今一步周知が必要だったと感じる場面もありました。

次に利便性についての設問です。全体の 78 パーセントの方は便利になったと回答されました。残りの 20 パーセントの方は変わらない、2 パーセントの方は不便になったと回答しております。不便になったという方の理由ですが、運賃が前より高くなったことを挙げられておりました。その一方、運賃は前より高くなったが、小銭を多く出して支払いしていたものが支払いやすくなったのでその点は便利になったと思われる方も数名いらっしゃいました。変わらないと回答された方は、前と同じ運賃だからという理由のほかに、前より安くなったがダイヤ・便数等が変わってくれないと便利になったとは言えないという理由をおっしゃっておりました。

次に、1 人当たり 1 か月平均利用回数についてです。実証実験開始前は 1 か月あたり 5.9 回だったものが実証実験開始後は 7.0 回となっており、全体平均で 1.1 回の増加がみられたものであります。この理由について併せて伺ったところ、最も多かったのは買い物に行く回数が増えたという回答でした。また、少数ではございましたが共通乗車券ができたことで毎日の通学に利用しているという生徒の方や、習い事等趣味にバスを活用するようになったという方もいらっしゃいました。実証実験の主な目的としてバスに乗ってもらう回数を増やす、特に生徒の通学利用を促すというものがございましたが、目的の達成に効果がみられたものと考えております。

最後に、制度の継続について伺ったものをお示ししております。こちらは 92 パーセントの方がこのまま継続したほうがよいと回答されております。残りの 8 パーセントは、内容を変えて継続したほうがよい、元の運賃に戻したほうがよいと答えられた方が半々の割合でいらっしゃいました。内容を変えて継続したほうがよいとされた方は、実証実験の運賃が安すぎるのではないかと思う、また、運賃が安い分にはありがたいが、実証実験の結果

から収入のバランスをみて考えてほしいという意見でありました。元の運賃でよいと回答された方は、前より高くなったからという理由のほかに、収入が減少してバスがなくなると困るので元の運賃でも構わないという理由を挙げる方がいらっしゃいました。

アンケートの結果報告は以上になりますが、これを踏まえて今後の方針をどうしていくかという案を次にお示ししております。実績からみると、昨年度同期比では利用者の増加した路線、減少した路線それぞれありますが、実証実験開始前後比ではいずれの路線においても利用者数は増加しています。また、収入について1日当たりですと約1千円の減少となっております。アンケート結果からは、利用者の皆さまから概ね好意的な意見をいただいているものと考えております。制度が開始したことで新たにバスの利用を開始したり利用回数が増えたりした例がみられました。今後、運転免許証の返納を考えておられる方への訴求効果もあるのではと思われれます。一方で、共通乗車券についてご存知の方は非常に効果的に利用しておりましたが、先に申し上げましたようにもう一つ周知が足りなかったという面もあったと感じております。

これらを踏まえた今後の方針についてであります。制度の継続により更なる利用者の増加が見込まれること、減収幅もそこまで大きくなく収入に多大な影響を与えるものではないと思われること、さらに収入については今後利用者数を増やしていけるのであれば減収幅はさらに圧縮していける、場合によっては現状維持・増加までもっていけると考えられることから、定額運賃制及び共通乗車券制度につきましては今後も継続して実施する方向としたいと考えております。以前より運賃が高くなったと感じている方や、共通乗車券を知らなかった方もいらっしゃったことから、再開に当たっては周知を充分に行い、皆さまにより便利に公共交通を使っただけのようにしていきたいと考えております。本日の協議会で承認をいただけた場合のスケジュールですが、12月市議会に関連する条例案を提出・可決となりましたら、直ちに共通乗車券の再開及び定額運賃制の継続実施に関する周知を行ってまいります。共通乗車券制度の再開は来年1月1日からとしていく方針で、年内に販売開始、年明けから使用可能としていく想定です。

今回の実証実験については、ここまで比較的良好な結果を得られていると考えており、事務局としては制度を継続していく方針といたく、皆さま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、事務局から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。
現時点での共通乗車券の販売枚数はいかがでしたか。

○事務局（加賀）

10月27日までの期間では、合計で186枚となっております。また、1枚当たりの利用回数は23.18回、往復換算で約11回となっております。延べ利用者数は4千312人でした。

○日野会長

利用回数の集計はどのようにしましたか。

○事務局（加賀）

ドライバーの方にカウントをお願いしておりますので、実数での集計となっております、

○日野会長

利用者数を販売枚数で割って1枚当たり利用回数を出しているということですが、個別の乗車券ごとに何回利用されたかまでは分からないということですね。それでも利用された方は購入額分以上の利用をされていることとなりますか。

○事務局（加賀）

平均すると購入額の倍以上は利用していることとなりますが、割合が少ないものの児童生徒の利用がありますので一般の方は購入額の1.5倍程度の利用回数ではないかと推測しております。

○日野会長

もう一点よろしいですか。1日当たりの運賃収入や今後の収入年間推計には共通乗車券販売額を含んで算出していますか。

○事務局（加賀）

期間中の販売額は含んで計算しております。

○小林委員代理

市外の方も乗っているとのことですが、その方たちにもぜひ利用してもらった方がいいのでは。市外の方への周知はどのように考えておりますか。

○事務局（加賀）

市外からきて利用される方は、ほとんどがJR男鹿線を利用してこられていると思われるので、引き続き列車との接続を重視したダイヤ編成等を行いJR様と連携していくことで利用に結び付けていきたいと考えています。また、市外の方で多くバスを利用される方は主に海洋高校生徒でありますので、学校への周知を実施してまいります。併せて、制度を再開する際にはJR様へ各駅での周知のご協力をお願いしたいと考えております。

○日野会長

市外の方も共通乗車券を購入することは問題ないということですが、例えば観光でこられた方も場合によっては効率的に乗れるということですか。

○事務局（加賀）

観光客の方もご利用いただくことは可能ですが、なまはげシャトルと組み合わせてご案内していくこととなるかと思えます。

○吉田委員

利用状況について、学校等の夏季休暇中の利用カウントはどのようにしましたか。

事務局（加賀）

今回の集計では、夏季休暇中の利用人数、収入等調整せずにそのまま集計しております。

○日野会長

他にご質問がないようでしたら、ここでお諮りいたします。本案にご異議ございませんか。

～異議なしの声～

○日野会長

ご異議がないようですので、「定額運賃制・共通乗車券の実証実験について」は本案のとおり承認されました。次に、議事の(3)、男鹿北線の廃止に係る報告及び令和2年度男鹿市単独運行バスの運行方針についてに移ります。事務局から説明願います。

○事務局（加賀）

はじめに、男鹿北線の廃止に関することであります。先だって、秋田中央交通様より男鹿北線の廃止に関する届けが県協議会へ提出されており、当方へも通知がなされております。男鹿北線については秋田中央交通様とも再編等の協議を重ねてきたところであり、けれども、この度、路線を廃止し市で代替運行を行っていくということで来年の再編に向けてさらに協議をしていくこととなると思っております。

男鹿北線の概要についてですが、男鹿みなと市民病院を起点とし、男鹿温泉を經由し湯本駐在所前までを結ぶ路線となっております。終点では入道崎線、戸賀加茂線と、また、途中では安全寺線、男鹿中線と接続しており、男鹿市の北部の交通を担う重要な幹線となっております。現在は平日9往復、休日も4.5往復運行しており、便数でも男鹿市内の路線の中では最大となっております。実績といたしましては、輸送人員の減少から経常収支が年々悪化し、毎年300万円ずつ赤字が増加しているという状況です。ここで秋田中央交通様より簡単に説明をお願いしたいのですがよろしいでしょうか。

○日野会長

それではお願いします。

○門脇委員代理

事務局から説明ありましたとおり、男鹿北線は昭和27年から運行を開始し、当時は現在の入道崎線および戸賀加茂線が一体となった形態でありました。昭和50年ころをピークにして自家用車の普及等を理由として利用者の減少、収支の悪化がみられるようになり、終点地の変更や便数の調整を行って走行キロの削減を行い収支の改善を図ってきましたが、黒字に転換することなく現在に至っているといった状況です。今後、収支の改善は厳しい

見込みであることから、男鹿市との協議のうえで市単独運行バスの運行へしていくこととし、廃止申出をさせていただいたところです。

○事務局（加賀）

ありがとうございます。男鹿北線については、これまでの路線と同様に廃止の代替運行を検討してまいりますが、そのスケジュールについて説明いたします。本協議会での説明を行ったのち、運行方針の検討および現行事業者である秋田中央交通様と代替運行に関する協議を重ねてまいります。併せて、12月には沿線地域での意見交換会を実施していきたいと考えております。以降は、網形成計画のスケジュールで来年10月から予定されている路線再編を含む作業になってまいります。地域での意見交換を踏まえて事務局で路線再編案を検討し、2月に開催予定の協議会総会で男鹿北線の廃止及び路線の再編方針についてご協議をいただきたいと思います。ダイヤについては設定に時間を要する可能性があることから来年度の6月協議会でご承認いただくこととし、同時期に6月市議会へ関連する予算・条例案を提出してまいります。議決を経て、7月には運行事業者の選定を行い、10月より男鹿北線の廃止代替運行を含む市内バス路線の再編に係る実証運行を実施してまいりたいと考えております。

本日、追加でお配りしております秋田大学の学生が実施したアンケート結果抜粋資料をご覧ください。まず男鹿市のバスに対する満足度アンケートについて、今回の実証実験では運賃の分かりやすさについての満足度向上を図るため実施してきたところでございます。このあと、アンケート中でも不満度の高い路線の経路、ダイヤ、便数の改善を図っていくこととなりますが、費用等の効率面も考慮しながら検討していきますので、難しいこととは思いますが利用者の利便性を可能な限り向上させながら効率性と利便性のバランスをとっていくこととなります。アンケートからも読み取れるとおり、運賃だけでなく路線形態の改善も行っていかなければやはり全体の満足度向上にはつながりづらいということもございますので、利用者の増加、ひいては市内バス路線の維持確保を目標に皆さまのご協力を得ながら進めていきたいと考えております。

このことを踏まえ、来年の4月から9月までの運行方針につきましては、今年度の運行を基本としながらJR男鹿線のダイヤ等に合わせたダイヤ改正を行うのみとして、現在の運行形態を継続していきたいと考えております。その後10月から再編された路線網での運行を行っていくというスケジュールであります。10月以降の運行方針については先に申し上げましたとおり来年2月開催予定の協議会でご審議・ご承認いただき準備を進めていきたいと考えております。議事では令和2年度と標題をつけておりますが、本協議会においては令和2年4月から9月までの運行について、現行の路線体系を基本的に維持するということについてご審議いただきたいということになりますので、よろしく願いいたします。

○日野会長

アンケートについてお話ありましたが、当大学で実施した路線バスに関するアンケートについては、皆さまにご協力いただきありがとうございます。今回、バスを利用する回数を増やすには今まで行けなかった場所にどうやっていくか、新しい行先、使い方をどのよ

うに見出していくかということが非常に重要であると調査結果をみて感じたところです。まだ先の話になるかもしれませんが、再編の際には新しくこのような使い方ができますといった提案などができるとよりよいものになると思います。それでは、今の説明に対してご質問やご意見はございますでしょうか。ないようでしたら、ここでお諮りいたします。本案にご異議ございませんか。

～異議なしの声～

○日野会長

ご異議がないようですので、男鹿北線の廃止に係る報告及び令和2年度男鹿市単独運行バスの運行方針については、本案のとおり承認されました。それでは、今後のスケジュールについて事務局より説明願います。

○事務局（加賀）

このあと12月になりましたら男鹿北線沿線の地区で意見交換会を実施してまいります。会長の皆さまにはご協力のほどよろしくお願いいたします。また、報酬をお受け取りになっている皆さまへは税手続きの関係でこちらからマイナンバーの確認等ご案内申し上げますのでこちらもよろしくお願いいたします。

先に説明申し上げているところではございますが、来年の協議会総会につきましては男鹿北線の廃止を含む再編の関係がありますので例年より早い2月の開始を予定しております。近くなりましたら改めてご案内させていただきますので、どうかよろしくお願いいたします。

○日野会長

ただいまの説明についてご質問等はございますか。ないようですので、以上をもちまして、本日の議事日程を終了いたします。進行にご協力くださいますと、大変ありがとうございました。

○事務局（伊藤）

これで本日の男鹿市地域公共交通活性化協議会総会を終了させていただきます。大変ありがとうございました。

（午後2時20分閉会）