

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2年12月18日（金） 午後1時30分

場所： 男鹿市役所 5階 大会議室

第2回男鹿市地域公共交通活性化協議会

令和2年12月18日(金) 午後1時30分

出席委員(18人)

1号委員 鈴木 喜輝
4号委員 門間 兵悦 鈴木 弘郷 敦賀 文雄 武内 信彦
 糸井 博 久保市 隆
5号委員 船木 宏 白幡 克見 高野 進 佐沢 篤
 吉田 勇之助 小玉 正富 三浦 金悦 齊藤 健三
6号委員 日野 智
7号委員 船木 道晴 薄田 修一

代理出席(4人)

	(委員名)	(代理名)
2号委員	橋本 裕巳	吉尾 千秋
3号委員	橋本 正治	原田 智徳
4号委員	酒井 宏彰	外山 章
	旭谷 明	畠山 義法

欠席委員(3人)

4号委員 草薨 克昌
5号委員 藤田 隆一 渡部 玉緒

出席事務局職員

総務企画部長	佐藤 透
企画政策課長	伊藤 徹
企画政策課主任	加賀 有陽

令和2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2年12月18日

13時30分より

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) 令和2年度地域公共交通確保維持改善事業の評価について
- (3) 再編、見直し後の路線バス運行状況及び令和3年度の路線バス運行方針について

3. その他

- (1) 今後のスケジュールについて

4. 閉 会

(午後 1 時 3 0 分開会)

○事務局 (伊藤)

定刻前ではございますが、皆さまお揃いですので、ただいまから令和 2 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)

事前に配布している資料 1 及び 2 のほか、席上には、次第、委員名簿を配布しております。委員名簿について、ご出席の方のお名前を記載させていただいておりますが、JR 東日本秋田支社様、代理で外山様のご出席となっております。所用のため清水様がいらっしゃっております。

○事務局 (伊藤)

それでは次第に従いまして進行します。ここからは日野会長より進行をお願いします。

○日野会長

それでは進行を務めさせていただきますのでよろしくお願いいたします。はじめに、議事録署名委員の選任についてということで、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。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)

事務局からは、久保市委員と薄田委員を推薦したいと思います。

○日野会長

事務局より久保市委員と薄田委員を推薦する声がありましたので、ここでお諮りいたします。お二方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

異議がないようですので、議事録署名委員は、久保市委員と薄田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)「令和 2 年度地域公共交通確保維持改善事業の評価について」に移ります。事務局から説明願います。

○事務局 (加賀)

令和 2 年度の地域公共交通確保維持改善事業、地域内フィーダー系統確保維持計画の実施状況について説明いたします。実施期間は、令和元年 10 月から令和 2 年 9 月までとなっ

ております。本計画につきましては、国へ計画申請し、国庫補助金を受けているものとなりますが、計画に記載の路線は、男鹿北線、船越線、五里合線、男鹿南線、潟西線の計 5 路線となっております。潟西線につきましては、令和元年度の第 3 回協議会において承認され追加された路線となります。それぞれの項目についてですが、各路線の目標として利用者数の増減率というものを掲げておりました、昨今の人口減少等に伴う利用者の減少というのが課題としてありますが、利用促進策を行うことで減少を抑えていくということで設定しておりました。

男鹿北線については、目標増減率マイナス 1.2 パーセントとしていたところ、実績はプラス 12.1 パーセントとなっております。利用者数でいきますと 23,215 人から 26,022 人となっております。船越線につきましては、目標増減率マイナス 1.8 パーセントとしていたところ、実績はプラス 30.1 パーセントとなっております。利用者数でいきますと 8,398 人から 10,924 人となっております。五里合線は、目標増減率マイナス 1.8 パーセントとしていたところ、実績はプラス 3.2 パーセントとなっております。利用者数でいきますと 11,419 人から 11,780 人となっております。男鹿南線は、目標増減率マイナス 5.0 パーセントとしていたところ、実績はマイナス 14.0 パーセントとなっております。利用者数でいきますと 16,001 人から 13,764 人となっております。潟西線については、目標増減率マイナス 1.8 パーセントとしていたところ、実績はプラス 19.5 パーセントとなっております。利用者数でいきますと 6,430 人から 7,686 人となっております。

すべての路線についての総括ですが、5 路線中 4 路線において利用者の増加がみられたということをございますけれども、今後説明もいたしますが、定額運賃制、共通乗車券の存在が非常に大きかったと認識しております。特に、船越線、潟西線については、昨年度から比べても高校生の利用が多くなっております。男鹿北線につきましても、乗務員からのヒアリングによれば、共通乗車券を利用して乗る方が非常に増えたと伺っております。男鹿南線については、唯一減少となった路線となりますが、もちろん利用の多い高校の生徒数自体が減っているということも一つの要因としてはあるのですけれども、それ以外の生徒が利用しない便についても減少がみられておりました。新型コロナウイルス感染症の影響によるお出かけを控えるといった状況も考えられますが、本路線については、重点的に調査を行っていきながら利用促進に向けてどのような運行のしかたができるかということを考えていきたいと思っております。全体としても、引き続き接続や利用者意見を考慮したダイヤ編成を行ったり、周知策を実施するなどして利用促進を図っていくとしておりますが、このあとの議事の中で詳しく説明させていただきます。説明は以上となりますのでよろしく願います。

○日野会長

ただいま、事務局から説明がありましたが、質問や意見がございましたらお願いします。私から確認なのですが、実績の利用者数は、4 月から 3 月までの年度のものとなりますか。

○事務局（加賀）

利用者数実績は、いわゆる補助年度となっております、10 月から 9 月までのもので集計しております。

○日野会長

ありがとうございます。それでは他に質問や意見はございませんでしょうか。ないようでしたら、本案についてお諮りいたします。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、「令和 2 年度地域公共交通確保維持改善事業の評価について」は、本案のとおり承認されました。続きまして、議事の(3)「再編、見直し後の路線バス運行状況及び令和 2 年度の路線バス運行方針について」に移ります。事務局より説明願います。

○事務局（加賀）

はじめに、再編、見直し後の運行状況というところでございます。本年 6 月の協議会において皆さまからご審議いただき、10 月 1 日から運行を開始してございますけれども、まず、滑り出しは順調に動き出しております、修正等が必要なダイヤもございましたけれども、今時点では順調に運行をしております。まずは数値について、再編後と昨年同期とで比較をしていきたいと思っております。既存の路線については、全 7 路線のうち、増加 3 路線、変化なしが 1 路線、減少が 3 路線となっております。特に船越線と潟西線において、大きく増加があったところでございます。新規運行の 4 路線についてはご覧のとおりとなります。

利用者数の合計でいきますと、昨年は 9,932 人、今年は 16,748 人となっております。もちろん、新規で運行を開始した路線がございますので合計は増えなければ困るところでございますけれども、のちほど説明もいたしますが、共通乗車券を利用されるお客様が非常に増えたというのがみられるかと思っております。運賃収入についても同様に増加しておりますが、共通乗車券の収入が大きくなっております。収支率に関しても、そもそも全体の費用が大きいということもありますけれども、昨年 7.4 パーセントのところ今年 8.6 パーセントとわずかながら改善したという状況になっております。

1 点報告事項ということで、期間中の臨時のダイヤ改正について、関連する事案なので併せて報告いたします。こちらにつきましては、接続改善のためのダイヤ改正であり協議会で協議が整ったとみなすことができる事項として処理させていただきました。まず、男鹿北線、船越線、五里合線、加茂線については、バス停間の運行時間を確保し鉄道への確実な接続を図るため改正をしております。理由としましては、男鹿水族館から戸賀郵便局前まで、みなと市民病院前から男鹿駅前までのそれぞれで乗降に要する時間を加味するとバス停間の時間が足りないといったことがございまして、起点の発車時刻を早めることで対応いたしました。このため、男鹿北線に接続する加茂線も改正したところです。脇本船越循環線については、商業施設での買い物時間確保および他路線との接続性改善のため改正を行っております。こちらについては、利用者の方、また、商業施設のご担当の方を通じてご意見をいただいたもので、当初、商業施設での買い物時間を 40 分程度見込んで編成

を行っていたところ、それでは足りない、もう少し見て回る時間が欲しいとのご意見を多くいただいております。現在は、買い物時間を1時間から2時間程度とれるように改善いたしました。また、循環線については既存路線の時間的空白を埋めることを優先してダイヤを組んでおりましたが、鴻西線や船越線、五里合線との接続を改善していかなければ地区外からの買い物利用につながらないのではないかとという利用者意見をいただきまして、待ち時間を減らし時間効率を高めるよう改善を行っております。

これらを踏まえて来年度の運行方針をどうするかということでございますけれども、まず総括として、集計期間中の利用者数の合計は16,748人と、昨年度と比較して6,816人の増加でした。内訳としては、五里合線等の既存路線の増加分が665人、男鹿北線等新規路線の増加分が6,151人となっております。形成計画の基本目標に係る指標である「市民1人あたり平均利用回数」は見込みで3.8回となりますが、計画における目標値は4.1回となりますので、現状ですと1人あたり0.3回足りない状態であります。具体的な利用者数の数値で申し上げますと、年間でおよそ6,000人増えなければ目標達成にならないというところでございます。引き続き利用促進策を十分に行っていかなければいけないということになります。また、利用者数が増加した路線がある一方、減少した路線もあります。これについては、新型コロナウイルス感染症の影響でお出かけを控えるといった状況があったことも要因の一つではあると考えられますが、その他の要因については継続的に調査分析を行っていかなければならないと考えています。再編後の路線は、運行開始してからまだ2か月しか集計できていない状況ですので、引き続き利用の状況を乗降調査等も実施しながらさらに深掘りしてみたいかと思っております。続いて、2つの循環線については、1便あたりの利用者数が1.1人でありました。船川循環線が1.5人、脇本船越循環線が0.8人でありました。ここで、1便あたりの利用者数2.0人を目指したいと書いておりますけれども、将来的に脇本船越循環線については地域内フィーダー系統として計画に記載していきたいので、基準値である2.0人を目指していきたいということでございます。一方で、2つは完全に新規の路線であり、利用者の皆さまには今までなかった路線ということで、利用者の方からのお電話や直接伺う内容、乗務員から聞く利用の状況から推察すると、どのように乗れば便利に使えるかというのが今一步浸透しきらないでいると思われまます。今後は、利用方法の周知というのを、ダイヤ改正も控えておりますけれども、強化して実施していかなければならない、今までどおりのダイヤを掲載して乗ってくださいというのではなくて、例えば循環線の中に利用ガイドを設置するなどして、市民の皆さまの目に触れるようにして周知を行っていかなければならないと考えております。共通乗車券の利用についてですけれども、令和元年度は利用割合が31.4パーセントとなっていたところ、今年度同期は43.9パーセントとなっており、昨年度から継続して実施してきた周知が効果を発揮してきていると思われまます。特に、高校生をはじめとした利用が増加しております。令和2年の1月から3月は実人数で7人の購入となっていたところ、令和2年4月以降は、実人数で20人となっております。3倍近くの高校生が利用されている状況です。引き続きぜひ利用いただけるよう、学校等への周知も含めて継続していきたいと考えております。

これらを踏まえての来年度運行方針ですけれども、まず利用者への周知、継続的なアピールを行っていくためにも、現在の経路および便数を維持しながら運行しつつ、利用者ニ

ーズを調査し、乗降調査や利用者意見を踏まえた分析を行い、利用促進に必要な対策を検討していきたいと考えております。路線や制度の周知については、さきほど申し上げましたとおり、時刻表を置くだけでなく、より利用者に分かりやすい手法を検討し、実施していかなければならないと思います。ダイヤ改正については、例年であれば3月にJR様のダイヤ改正があるのでそれに合わせて改正を実施しておりますが、今年度を基本としながら、通学対応系統については通学時間に、また、鉄道への円滑な接続に極力配慮してやってまいります。次ページの一覧のとおり、今年度と同様に運行を行ってまいりたいと考えておりますので、皆さまからはよろしくご審議のほどお願いいたします。

○日野会長

ただいま、事務局から説明がありました。質問や意見はございましたらお願いします。

○吉尾委員代理

男鹿北線について、新規という扱いになっておりますが、事業者から市町村運営路線に変わったと認識しております。10月から11月の2か月間という比較は難しかったのかもかもしれませんが、どこかの時点で比較を行って、利用者の動向がどうだったかというのをつかんでいただければと思います。先ほど、羽立駅から乗車してみました。10名くらいの乗車があり、利用されているなという感触がありました。市役所前で3名降りましたが、2名は共通乗車券を利用していましたので、普及も進んでいると感じたところです。

○事務局（加賀）

男鹿北線の運行状況の比較ですが、現時点で月毎の輸送人員を持ち合わせてないので正確な比較は難しいのですが、先ほど地域内フィーダー系統説明に用いた資料ですが、年度のずれ等もあります。年間合計で26,022人となっておりますので、単純に6で割ると4,000人強となります。一概に今年は2か月で1,000人増えましたという訳にはいかないのですが、着実に共通乗車券の効果等もあって利用者数の増加にはつながっているものと考えてよいのではと思います。また、お越しの際に男鹿北線をご利用いただいたということでありがとうございます。男鹿北線については鉄道接続、通院、買い物ということで朝昼晩多くの方に利用いただいております。1便あたりの平均利用者数も1人2人になることがないような路線でありますので、引き続きダイヤ編成等善処して参ります。

○日野会長

ありがとうございます。他にございましたらお願いします。

私からの意見ですが、定額運賃、共通乗車券というものが大分定着してきた、市民の方に周知されて利用されてきているなというのが分かりました。特に、収支率が1パーセントではあります。改善しているというのは非常に大きなところであると思います。運賃を下げていながらもかわらず、補うだけの利用者の方が増えているということが言えると、そういう意味でいい状況にあるのかなと思っています。ただし、男鹿南線については減少があったということですが、特定の月のみ減っているものではなくて満遍なく減っているのでしょうか。特徴があれば教えていただきたいのですが。

○事務局（加賀）

手元にある月毎の同期比較資料ですが、4月から9月のものが手元にありましたので、そちらを確認しますと、4月から5月にかけてが非常に減少率が大きかったところです。要因としては新型コロナウイルス感染症の影響によって、高校が休校になっていたことが一つとして挙げられると思います。生徒さんたちは、多いときは1便に30名ほども乗られることもありますので、減少の大きな要因になっていると思われます。6月から9月にかけては、増えたり減ったりといった状況で、数値だけでは読み取れない部分があるのかなど、そういった状況です。新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の減少というのが男鹿南線については間違いなくあるというのは言えるのですが、その他の部分については申し訳ございませんが、この場で説明できる資料がない状態であります。

○日野会長

他の路線と比較すると、確かに理由はそれだけではなく、男鹿南線の沿線の方がお出かけを控えることが多かったというだけではないと思います。難しいところと思いますが、できる範囲での調査をしていただけたらと思います。

○事務局（加賀）

会長のおっしゃるとおり、他の路線ではコロナウイルス感染症の影響がありながらも増加しているところがありますので、生徒さん以外の利用のところで、手法は検討しなければならぬと思いますが、分析をしていきたいと思っています。

○武内委員

今回の再編、難儀してやってくれたところと思いますが、おかげさまで観光のお客様にも利用していただける状況になってきているところではあります。ただ、お客様からの交通手段に関する質問に対し、系統名、我々はすぐに分かりますけれど市外のお客様にはやはり分かりづらいといったことがございます。系統名は残しつつも、番号をつけるなどして、観光のお客様への案内もしやすいものと思いますので、できることであれば検討していただきたいと思っています。今後、インバウンドへの対応としても有効と思いますので、よろしく願います。

○事務局（加賀）

ご意見ありがとうございます。ご指摘の観光でいらっしゃるお客様への周知、分かりやすい表示の仕方ということでございますけれども、確かに当課へも観光利用に関する質問がくることはあります。ご提案の路線毎に番号を振るなどして市外の方に分かりやすい表示をするのは良い方法だと思いますので、まずは次回の時刻表から表示できないか事務局でも検討してみたいと思います。

○日野会長

確かに良い案であると思います。ただし、番号が増えすぎると訳が分からなくなるとい

ったこともありますので、市内の方は今までの呼称の方が分かりやすいでしょうから、うまく使い分けをするなどしていけばよいかなと思います。今後、事務局の方で、表示の仕方は考えてもらうということをお願いします。

○事務局（加賀）

観光協会やDMOの方で、そのような対応について知見が深いと思いますので、そちらとも協議しながら進めてまいります。

○高野委員

来年度の対応について、フリー乗降区間を現在何か所か設定しておりますが、現在の利用状況と今後の区間増設の考え方を伺いたいと思います。

○事務局（加賀）

フリー乗降区間についてでございますが、現在は男鹿北線、入道崎線、男鹿中線、加茂線の一部で運用しております。乗務員へのヒアリングによる確認では、乗車の際はバス停で待っているお客様が多いと、一方で降車時、帰りの際は買い物の荷物などもお持ちですから、ご自宅の付近で降りるなど、そのような利用状況であると伺っております。当初の予定であれば乗車時も区間内で、という利用の方法を想定しておりましたが、バス停で待っていないとバスが停まらないのではないかとと思われる方もいらっしゃると思いますので、継続的な分かりやすい周知、運用の仕方が必要であると考えております。区間の増設については、現時点ではありません。利用の状況、実態、安全性を踏まえて今後の増設については検討してまいります。

○糸井委員

2つの循環線について、特に脇本船越循環線は1便あたり利用者数0.8人となっていました。今回このような路線ができるということで、都会的なものができるなあと思いましたが、数値的には残念なところがあったと、今後周知を継続していくとありますが、ぜひ頑張ってくださいと思います。例えば船越駅でもこれまでの路線と循環線との接続がよろしくなかった。乗継ぎの面を工夫するなどして、ぜひ盛り上げていっていただきたいと思います。よろしくをお願いします。

○事務局（加賀）

循環線、特に脇本船越循環線についてのご意見ということでありがとうございます。脇本船越循環線については、委員ご指摘の乗継ぎ時間等、利便性を高めなければならないということで改善を行ってきたところでありますので、まずはこのダイヤを基本としながらも利用者の方のご意見を踏まえて、よりよくしてご利用いただける路線を目指していきたいと思います。

○日野会長

循環線については、利用者がなかなか伸びないのは残念なところがあったと思いますが、

先ほどバスの中でも周知を、という話があったかと思います。商業施設等の沿線施設に協力いただいてちらしを置いてもらうなど、乗らない方にも分かるような周知の方法を考えていただきたい、先方のご都合もあるので調整が難しいところもあるかもしれませんが、検討していければよいのではないのでしょうか。

○事務局（加賀）

現状、商業施設等においては時刻表の掲示しかお願いしていない状態でございますので、ちらし等の周知について、市民の目に触れる機会が増えるよう、ご協力をお願いしながらやっていきたいと思っております。

○日野会長

よろしく申し上げます。それでは他に質問や意見はございませんでしょうか。ないようでしたら、路線への番号付け等は事務局で検討を進めるとして、それらも含めまして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、「再編、見直し後の路線バス運行状況及び令和 3 年度の路線バス運行方針について」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）

今後のスケジュールについて説明いたします。例年どおりであれば、このあと 2 月末から 3 月にかけての間で定例の総会を開催しております。状況を踏まえて開催の手法について検討してまいりたいと思っております。2 点ほど報告事項がございまして、1 つがバス停に関することとございます。現在、国の方で交通安全上問題があると思われるバス停というものを調査しておりまして、各運行事業者において確認し、国でとりまとめが行われているところでありますけれども、具体的な例をあげると、停車時に横断歩道に車体がかかるなどするバス停が対象となっております。男鹿市内においても、既設のバス停を活用して運行を行っておりますが、いわゆる昔ながらの場所にバス停が継続しておかれているといった状況でありますので、該当するバス停が何十箇所かございます。来週以降には秋田運輸支局様から公表の予定があると伺っておりますが、市としても調査を踏まえまして、バス停の移動には事業計画の変更が必要でありますので、道路管理者様、男鹿警察署様、地域の方々とも協議しながら順次できる対策を実施していきたいと考えております。まずはソフト対策といたしまして、バス車内への注意喚起の表示を予定しております。もう 1 つについてですが、JR 男鹿線について、来年のダイヤ改正以降に全便 ACCUM になるということと伺っておりますので、今後ますますの利用にもつながると思いますから、こちらといたしましても鉄道との連携を十分にやっていきたいと思っております。

○日野会長

ただいまの事務局からの報告について、質問や意見はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。それでは以上をもちまして、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、誠に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 3 0 分閉会）