

第1回男鹿市地域公共交通活性化協議会会議録

日時： 令和3年11月26日（金） 午前10時00分

場所： 男鹿市役所 5階 大会議室

第1回男鹿市地域公共交通活性化協議会

令和3年11月26日(金) 午前10時00分

出席委員(16人)

2号委員 三浦 一成

4号委員 草薨 克昌 敦賀 文雄 武内 信彦 糸井 博
島山 博幸

5号委員 船木 宏 高野 進 高桑 和雄
藤田 隆一 小玉 正富 三浦 金悦 佐藤 毅

6号委員 日野 智

7号委員 佐藤 博 薄田 修一

代理出席(4人)

(委員名) (代理名)

1号委員 鈴木 喜輝 中山 雅俊

3号委員 橋本 正治 原田 智徳

4号委員 酒井 宏彰 清水 大

5号委員 吉田 勇之助 加藤 善光

欠席委員(5人)

4号委員 鈴木 英一 旭谷 明 鈴木 弘郷

5号委員 敦賀 強 齊藤 健三

出席事務局職員

総務企画部長 八端 隆公

企画政策課長 杉本 一也

企画政策課 刈谷 俊太

令和3年度第1回

男鹿市地域公共交通活性化協議会総会

日時 令和3年11月26日

10時00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3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4年度の路線バス運行方針について

3. その他

4. 閉 会

(午前10時00分開会)

○事務局（杉本）

それでは第1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。初めに資料のご確認をお願いいたします。担当から確認いたします。

○事務局（刈谷）

事前に配布している資料のほか、お手元に委員名簿、協議会設置要綱追加資料を次第、委員名簿を配布しております。また、男鹿市のトピックスをまとめた「おがトピ」も配布しております。

協議会の開催が久々ということ、初めて委員になられた方もいらっしゃるということで協議会がどういうものかお話しさせていただきます。この協議会は地域公共交通の活性化及び再生に関する法律、道路運送法に基づく法定協議会であります。この協議会では、今後の公共交通をよくしていこうということで、公共交通に関する計画の策定、推進についての協議、実際の運行の内容について具体的な議論及び決定をしていくものになっております。

○事務局（杉本）

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（杉本）

事務局からは、畠山委員と敦賀委員を推薦したいと思います。

○日野会長

事務局より畠山委員と敦賀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、畠山委員と敦賀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3年度地域公共交通確保維持改善事業の評価について」になります。事務局から説明願います。

○事務局（刈谷）

資料1をご覧ください。令和3年度の地域公共交通確保維持改善事業の事業評価となります。男鹿市の公共交通は国の補助を受けているところで、その補助制度の中で認定を受けて事業を行っておりますが、国の基準の中で自己評価を実施しなければいけないことになっております。

基礎データは男鹿市の現況ですので記載のとおりです。前回の評価結果について、男鹿北線、船越線、男鹿南線、五里合線、潟西線の5路線で国のほうに申請しておりますが、前回の時点で潟西線は国の補助申請をしていませんでしたのでこちらの評価はありません。その他4路線について、ダイヤ編成、路線制度の周知、現在実施している定額運賃制のPRのところで利用促進を図っていく、併せて男鹿南線では沿線に高校がありますのでそちらの通学利用を促すための利用促進PRを実施していくという評価結果でありました。

それを踏まえまして生活交通確保維持改善計画に記載のとおり事業を実施したところです。確保維持する系統の概要につきましては、先ほどの5路線から変更ありません。事業内容としましては、地域公共交通網形成計画に基づいた事業を実施していくということで、令和2年10月にバス路線の再編、見直しにより利便性の向上を図りました。そのほかJRに配慮したダイヤ設定、時刻表の全戸配布、HP掲載で再編後のバス路線や定額運賃共通乗車券の周知を図ったところです。

定量的な目標を記載のとおり定めておりましたが、地域公共交通網形成計画の中で定めている人口1人当たりの年間の公共交通利用回数4.1回に合わせて設定をさせてもらっております。実施状況ですが、実際に実施したものは記載のとおりとなりますが、JRとの接続を改善するようダイヤを設定したほか、定額運賃、共通乗車券実施の周知、時刻表、バスマップの設置等、路線の周知を実施しました。その結果、高校生の通学をはじめ、利用の増加が見られました。新型コロナウイルス感染症の影響もあり利用が減少した期間もありましたが、男鹿北線、船越線、潟西線については目標を達成することができました。男鹿南線、五里合線では目標を達成できませんでしたが、昨年度から利用者数が増加しておりますので一定の成果はあったものと考えております。

今後の改善点としまして、再編して1年というところでありますので、ダイヤ編成について接続を維持しつつ、新たに運行を開始している循環系統としっかり連携をして利便性を増加させていきたいところでもあります。路線再編、運賃施策についてさらなる周知を行って利用促進に努めていきたいと考えております。地域公共交通確保維持改善事業の評価については以上になります。

○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。

○中山委員代理

運賃制度のPRということで記載がありますが、実施した内容では時刻表の全戸配布、市内各施設への時刻表バスマップの設置ということで説明がありました。評価のほうには運賃制度の周知と記載があり、時刻表やバスマップに運賃制度の記載をすることで周知が

なされたということでしょうか。

もう1点、事業を行ったことでその上がった効果について、事務局としてどのように分析していますか。

○事務局（刈谷）

1点目の運賃の周知ですが、基本的には時刻表の中に入れていきたい、HPでもしっかりと利用を促すような記載をして運賃設定、共通乗車券の周知を分かりやすくやっていけたらと考えておりますが、具体的なところは今後検討していきたいと考えております。

2点目の効果ですが、資料2でも説明いたしますが、全体で利用者数が増加している状況もありますので運賃制度が一律200円、共通乗車券でずっと乗れるということで、利用者が増えているのは運賃施策、路線再編等の今回の事業の効果が出ているものと認識しております。

○日野会長

事業の今後の改善点について、記載がほとんど同じであります。総括を見る側としては、同じものをぺたぺた張っている印象を受けます。B評価のところも、前年より利用者数が増えてきていることなので維持していくという考えからこのような記載となっていると思うので、そうであればあえて同じ記載と分かるように記載したほうがいいのかと思います。事務局のほうで記載内容について検討いただければと思います。

○事務局（杉本）

会長から話のあったとおり事務局で検討したいと思います。

○日野会長

ありがとうございます。それでは他に無いようでしたら、一部書き方のところで修正は必要ですが大きなところでは変更ありませんので本案についてご異議ございませんでしょうか。

～異議なしの声～

○日野会長

ご異議がないようですので、「令和3年度地域公共交通確保維持改善事業の評価について」は、一部検討いただく内容もありますが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4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（刈谷）

資料2になります。はじめに、こちらに記載の年度の期間ですが、補助事業の年度となり令和2令和元年の10月から9月までの集計、令和3年が令和2年10月から9月までの1年間での集計となります。

利用者数の合計が 97,602 人です。令和 2 年と比較して 11,308 人増加しております。男鹿市の網形成計画の基本目標にある指標で市民 1 人当たり平均利用回数がありますが、こちらに換算すると 3.8 回となります。計画における目標値は 4.1 回ですのでまだ少し足りないところです。利用者数に換算すると 105,198 人が目標値になりますので 7,500 人程度足りない状況になります。

利用者数が増加した路線が 6 路線、減少した路線が 2 路線となります。内容としては新型コロナウイルス感染症の影響もあると思いますが、人口減少もあり、利用者数が増加したのは一定の成果と考えています。しかし、計画における目標値には届いていないため引き続き利用促進について検討が必要と考えております。共通乗車券の利用割合は令和 3 年度は 46.2%、令和 2 年度は 33.5%ということで、市民の周知が広がった結果と考えております。実利用者数はこちらでカウントしたところ 241 人、学生がうち 75 人。実数のほうをどんどん増加させるように取組みを考えていかなければいけないと思っております。循環線 2 路線につきまして、船川の循環線は 1 便当たり 1.5 人、脇本船越循環線は 1.2 人。目標値は 2.0 人としておりましたが、目標には届いていない状況です。駅や商業施設へ P R チラシも設置しましたがこれからも利用促進をやっていかないと考えております。

これを踏まえまして来年度の運行方針ですが、基本的には今年度と同様のダイヤ編成を実施し、併せて網形成計画に基づいた事業を実施して利用促進を進めていきたいと考えております。また、今後の観光利用の拡大であるとか、船越のいとくの開業がありますので、それを機に路線を変更し、利便性の向上効率性についても考えさせていただいて令和 4 年度の事業を実施したいと考えております。

まず脇本船越循環線を変更させていただきたいと考えております。新規にオープンする船越のいとくに停留所を設置いたします。いとくの正面に置かせてもらうようなイメージでいとくと協議を進めさせてもらっています。併せて、できる限り多く商業施設を通過させるために路線も変更させていただきたいと思っており、多くの地域からきてもらうために船川からの便も設定しております。運行会社が船川地区にありますので、今まで回送していた部分について、そこを実車運行にするという効率的な運行という側面もあります。詳細な位置については、安全面も含めまして協議して決定したいと思っておりますので、大枠正面側に設置させてもらうところをご了承いただければと思います。路線ですが紫色がこれまでのルート、赤色が新ルートとなります。船越の旧道、脇本の図でいうと左側が通過しないルートとなります。ダイヤ案ですが、みなと市民病院から脇本駅までが今の船越線と同一のルートになります。船越から脇本までいく便とみなと市民病院まで行く便が設定されることとなります。

脇本船越循環線について乗降調査を実施しまして、調査日が 11 月 8 日から 11 月 19 日で実際に乗降した人数をカウントいたしました。期間中の乗車人数が 71 人。1 便当たり乗車人数 1.1 人。乗降回数 142 回となります。新しいルートとなった場合に通らない停留所での乗降回数が 32 回。そのうち船越線と同じ停留所での乗降が 12 回、ルートから外れたが近い停留所での乗降は 6 回のため、新ルートになった場合にカバーできない利用が 14 回、全体の 9.9%となっています。この中でも船越の旧道側であれば歩いて行ける範囲もありますので実際にはカバーしていない範囲は少なくなると考えております。

アマノ前での乗降が最も多く 49 回ということで駅や最寄りのバス停から買い物での利用が多いものとみて取れました。利用者数をもともと目標に届いていない状況でありまして、利用者を増やす取組みが必要ですので、今回の変更を実施させていただきたいと考えております。また、今回の変更についてはこれから脇本地区、船越地区に説明したいと考えておりますのでお知らせいたします。

次に安全寺線になりますが、観光利用を増やせないかというところで今まで平日運行と平日のみ運行とに分けていましたが、すべての便において土日祝日を予約制で運行するものに変更します。これによって今までなまはげ館は土日に利用しにくい状況でしたが、多少改善する状況になります。また、安全寺から浮田商店、北浦からニコットへ路線バスでは行くことができませんでしたので利便性向上のため、路線を延長します。それに伴って途中経路に寄っていたニコット前が始発点になるので、途中のニコット前を寄らないルートにしたいと考えております。

加茂線ですが、上り 1 便が、利用回数年間で 19 回という状況です。そのため 1 便に利用を集約させたいというところで 1 便を削除させていただきたいと考えております。地域のほうには事前に説明しつつ、実際の利用者のところにはこれからしっかりと説明をしようと考えているところです。

入道崎線ですが、一つ目に北磯という停留所がありますが、現在近くに民家もなく利用がないため廃止させていただきたいと考えております。二つ目に入道崎停留所ですが、現在の位置で利用する方がいないため、地図の位置に観光用の乗合タクシーの停留所がありまして、そちらに置くことで灯台に近くなりますので利用のしやすさはあがるものと考えております。

次に男鹿北線、男鹿中線もおりますが、バス停の位置になります。上りのいとか前ですが、距離が非常に離れているというところのできる限り近くに置きたいという考えから移動したいものです。実際に置く位置は安全上の意見等協議したうえでこの範囲で移動することでご了承いただきたいと考えております。上りの滝川バス停ですが、現在のバス停は郵便局の社用車の通路の前にあるので、安全面について問題があるということで郵便局から話がありましたので入り口側に移動したいというものになります。

その他、ダイヤ編成の話も書いていますが、共通乗車券の購入促進のところで、車内での共通乗車券発行を可能にしたいと考えております。イメージとしては事前に申込書を書いてもらい電話連絡をして受け渡しの日を決めてもらい車内で券の販売を行うという簡単な流れで考えております。

検討事項をいれさせてもらっていますが、1 人でも多く、1 回でも多く市民がお出かけすることによってまちの活性化や健康増進に繋がるものと考えております。そのためできる限り共通乗車券を購入していただきたいところであり、積極的に取り組んでいきたいと考えております。それに繋がるいい案がもしあれば一緒に考えていきたいと思っておりますので何でもいいのでご意見いただければと思います。

事業の実施時期ですが、例年 3 月にある J R ダイヤ改正の時点ではそのダイヤ改正のみ実施いたします。全体時刻表を作成して全戸配布し、その中に今検討している事業の内容を変更予定としてのお知らせを記載する予定です。4 月 21 日にいとかが開店する予定ですので、こちらに合わせて今回協議案件を全て実施する予定です。全体時刻表を作成し、全

戸配布、市のHPへ掲載いたします。

以上で資料の説明を終わります。

○日野会長

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

○糸井委員

循環線について、今まで3便であったので2つ増えるということによいでしょうか。

○事務局（刈谷）

現在は右回り左回りそれぞれ3回の計6回運行しています。いとく等の商業施設の通過は往復で10回あるので、買い物利用で見れば増えていると言えます。

○糸井委員

船越線は現在6便だと思います。循環線も船川から2便あるので、船越線とは言わないが同じような便が2便増えるという感じで間違いないですか。

○事務局（刈谷）

停留所がかぶる場所で見れば実質2便増えるイメージで問題ないです。

○高桑委員

男鹿中郵便局からの要望で滝川のバス停を移すということでしたが、移動する前より移動した後のほうが危険であると思います。というのもバスが入り口側にきますと寒風山線は交通量がありますので今まで以上に危険になると考えますのでよろしくお願いします。

○事務局（刈谷）

郵便局、運行事業者とも協議しまして、バスの車体が交差点にかからないように郵便局側に入り込む形で停車することで後ろの寒風山線からくる車に影響がない形で停車したいと考えております。

○高桑委員

バスがいると交差点で見通しが悪く危険。郵便局の荷物量より寒風山線の交通量は多く、信号もないので一時停止をしない車がいれば大きな事故になる可能性もあります。

○事務局（杉本）

現地も確認しますが、再度運行事業者等と協議を行い調整させていただければと思います。

○日野会長

変更があれば随時情報をいただくという形でお願いします。バスを使って検証するというのは難しいかもしれませんが、できるだけ色々な状況を想定して安全について検証して

もらえればと思いますのでお願いいたします。

他にご質問ご意見ございませんでしょうか。

○中山委員代理

共通乗車券の利用者数が倍くらいに増えているが、周知について工夫した点等ありましたらお知らせいただけないでしょうか。

○事務局（刈谷）

共通乗車券につきましては基本的な広報でのPRになっております。その他、もともとの金額がお得な設定ですので利用している人の口コミで広まった部分もあるものと考えております。

○三浦委員

県のほうでバス補助制度全体の施策の見直しをしています。方向性としては従来の欠損を補填しているものは今後も続けていきますが、さらにより乗っていただくような利便性をあげる取組みについても支援してまいりたいと考えております。具体的には、要望があればということになります。これまでマイタウンバスでは路線型でしか補助対象になっていませんでしたが、区域型も補助対象に広げるといったものや、バスロケーションシステム等そういったもののご要望があれば県として対応していければと思っているところであります。

○事務局（刈谷）

県の補助制度をしっかりと活用して事業を進めていきたいと思っておりますので、デマンドや新たに変わっていく運行形態に対応した補助制度になっていただけると助かりますのでよろしくお願いいたします。

○中山委員代理

滝川バス停につきまして、ご覧になっていただくと、バス停の近くに横断歩道がございます。横断歩道から停留所を離すということは安全の観点からいいものかなと感じたところ。といいますのも国土交通省ではバス停留所における安全確保対策を実施しております。例えば車両がバス停に停車した際に横断歩道にかかってしまう場合はバス車両に死角が生じてしまい危ないというところで、そのような危険なバス停を公表させていただいております。現在、県内のバス停は危険度に応じて対策を講じてもらっているという状況であります。今回議題のバス停も安全対策が必要なバス停となっておりますので、今回移設することで改善されるということになります。今後もほかのバス停も含めて改善していくようお願いしたいと思います。

○事務局（刈谷）

資料には記載しませんでした。滝川は優先度Aの横断歩道にかかるバス停となっております。横断歩道から離すことにはなりますが、移動先も交差点にかかる場所ですので完全

な対策ということにはなりません。優先度は下がる形になります。いづく前バス停も横断歩道から離すことになります。

順次危険バス停については検討していきたいと思っておりますので、その際はまたみなさまからご意見を頂戴することになるかと思っておりますのでその際はよろしくお願いたします。

○日野会長

加茂線の利用者が前年からすごく減っていますが、その原因がわかれば教えていただけますか。

○事務局（刈谷）

再編前は男鹿北線が温泉郷まで、戸賀加茂線が温泉郷から戸賀を通過して加茂まで行っていました。再編後は、男鹿北線が戸賀の水族館まで行き、加茂線が戸賀の水族館から加茂まで行くという形で路線の組み換えを行っております。単純な比較は難しいですが、令和2年の男鹿北線と戸賀加茂線を足して31,800人程度。令和3年が33,700人程度というところです。男鹿北線の部分で増えている部分もありますが、単純に戸賀加茂線の部分が減ったという判断は難しいかなというところです。

○日野会長

脇本船越循環線ですが、循環線が循環じゃなくなりますが、名前を変えるのも分かりにくくなってしまいますのでそのままでもいいかと思っておりますが、路線を変えるメリットというのは実質的な便数が増えることでデメリットは一部カバーできない地域ができるということでしょうか。

○事務局（刈谷）

商業施設の前をより多く回数として通すのが今回の一番大きなところにしております。デメリットとして通過しない部分があるのでその部分が影響はあるかと考えております。しかし、それより循環線がもともと買い物をしてもらうための路線としてメインにして設定しているのでより買い物しやすい環境をつくることで利用者数の増加につなげたいと考えています。

○日野会長

カバーできないのはどのあたりになりますか。

○事務局（刈谷）

図の赤い線が通っていない紫色だけのルートがカバーしていないエリアになります。船越線は通っているルートになります。

○日野会長

紫色だけの部分も何も走っていないわけではなく船越線が走っているということですね。船越線と循環線で乗り換えはできるんでしょうか。それができれば手間はかかります

が乗り換えていけるということですね。

○事務局（刈谷）

これまで船越線と循環線の接続はあまり考えてきていないので、必要なダイヤ調整をしたうえで、可能な限り設定できればと思います。

○日野会長

もう一点、ニコット前を通過しないことにしていますが、安全面等あるかもしれませんが、問題がなければニコット前を通過してもいいのかなと思います。高齢者にとってはちょっとの距離でも大変というのもあるのではないかなと思うので可能であれば寄ってまた行けばいいのかなと思います。

○事務局（刈谷）

途中寄ったほうがよいというお話がよければそちらで検討進めるということでもよいかと思っております。

○日野会長

地元の方に意見を頂戴してどちらがよいか決めるのが良いかと思います。

○中山委員代理

検討事項につきまして、共通乗車券についてですが、1か月2千円という設定だと思います。例えば期間が長いものを設定して1か月のものより割安に設定するといったものも一つ手法としてあるのかなというところで意見いたしました。

○日野会長

一部ご検討というところはございますがおおよそのところで本案についてご異議ございませんでしょうか。

～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4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、その他について事務局よりお願いいたします。

○事務局（刈谷）

全員の意見をこの場だけでいただくのは難しいかと思いますが、地域の声だとか要望等ありましたら企画政策課までいただければと思います。

事務連絡になりますが、初めて協議会に参加される委員のみなさまから源泉徴収の関係でマイナンバーを確認させていただく必要があります。その関係書類のやり取りで郵送等させていただきますのでよろしくをお願いいたします。

○日野会長

ただいまの事務局からの説明について、質問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、どうもありがとうございました。

○事務局（杉本）

これで本日の男鹿市地域公共交通活性化協議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。

（午前11時15分閉会）