

男鹿市地域公共交通計画

令和 6 年 3 月

[目 次]

1. はじめに	2
1-1 計画の背景と目的	2
1-2 計画の位置づけ	3
1-3 計画の対象区域	4
1-4 計画の期間	5
1-5 計画の対象となる交通手段	5
2. 地域特性等	10
2-1 地勢等	10
2-2 市内の主な施設	11
2-3 人口動態	22
2-4 自家用車保有状況	30
2-5 道路網の状況	31
3. 公共交通の現状等	34
3-1 公共交通の運行状況等	34
3-2 公共交通ネットワークの現状等	35
4. 公共交通の課題	48
4-1 網形成計画の振り返り	48
4-2 公共交通の課題	52
5. 計画において目指す方向性	54
5-1 計画の基本理念と基本方針	54
5-2 計画の基本方針	55
5-3 目標の評価指標	57
6. 目標を達成するための施策と推進体制等	60
6-1 目標を達成するための施策	60
6-2 事業体系とスケジュール	67
6-3 公共交通ネットワークの将来イメージ	68
6-4 計画の推進体制と推進方法	69
6-5 地域公共交通確保維持改善事業の必要性	70
6-6 計画の推進方法	71

1. はじめに

1.はじめに

1-1 計画の背景と目的

- 本市では、公共交通に係る方針や、それらを踏まえた具体的な取組の方向性を示す、「男鹿市地域公共交通網形成計画」（以下、「網形成計画」という）を平成31年3月に策定し、これらの計画に基づき、各種取組を進めてきており、市内における住民の利便性向上を図ってきたが、令和5年度を最終年度として計画期間が終了した。
- 今後も人口減少・少子高齢化が加速していく中、市民生活の足である地域公共交通を維持確保していくためには、地域の実情や特性に応じた利便性が高く効率的な公共交通を整備していくことが重要であり、地域、交通事業者、行政が同じ課題や方針を共有し、交通資源の有効活用や利用促進などの取組を進めていくことが必要である。
- また、令和2年度の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正などにより、地域公共交通網計画の後続的位置付けとなる地域公共交通計画の策定が努力義務化されるとともに、計画の策定と国の補助制度が連動することとなった。
- 施策・事業の進捗及び効果検証を行い、また本市の公共交通の現状・課題を再確認するとともに、市民ニーズなどの調査を行い、それらの情報を基礎材料として、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく次期計画「男鹿市地域公共交通計画」を策定する。

1-2 計画の位置づけ

- 地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン（ビジョン+事業体系を記載するもの）」としての役割を果たすことが求められている。
- 「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」とは、言い換えれば「地域の将来像の実現に向けた公共交通のあるべき姿」であると考えられる。本計画においては、地域の公共交通を最大限活用するとともに、地域の輸送資源を最大限有効活用する具体策を盛り込むことで、まちづくり全般（都市計画、福祉、観光、教育等）とも連携・整合を図り、地域が一丸となって推進することが重要となる。

「健康・教育・環境でみんなが夢を実現できるまち」

図 男鹿市の将来都市像（「男鹿市総合計画」より）

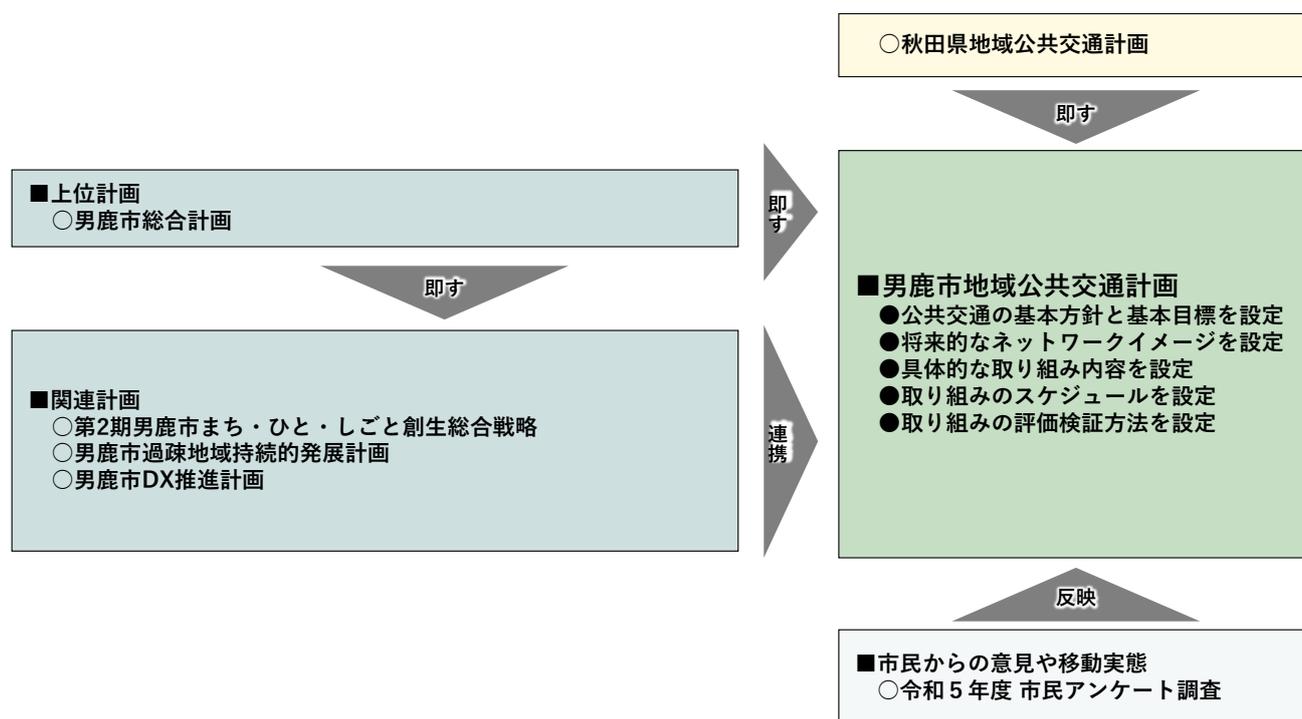


図 計画の位置づけ

1-3 計画の対象区域

○本計画の対象範囲は、男鹿市全域とする。



図 対象区域

1-5-1 男鹿市総合計画における考え・位置づけ等

○移動に関する考え方について、最上位計画では以下のように示されている。

表 移動環境等に関する考え方の記載（男鹿市総合計画より）

分野	内容
観光	<p>■おもてなしの心を込めた受入態勢の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光地としての受入態勢を構築するため、二次アクセスを整備し、交通拠点と観光スポット、観光施設、宿泊施設間の移動の利便性向上を図る ・交通拠点、観光スポット等の整備を図り、バリアフリー観光を推進
道路	<p>■道路・交通網の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本市の点在する居住地区及び産業活動地域と数多くの観光地との一体性の確保を図るため幹線道路の整備による連続的で回遊性のある交通ネットワークの形成の整備を推進
交通	<p>■交通確保対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ＪＲ男鹿線は、市域外への極めて重要な移動手段として、利用促進による維持確保を図るとともに、利用者の乗車目的に合う適切な運行ダイヤの設定を働きかけ、利便性の向上に努める ・路線バスは、現在の公共交通サービスの水準を極力維持することを前提に、需要を踏まえた効率的な公共交通システムの構築を図り、生活バス路線の維持確保に努める。また、ＪＲ男鹿線との連携を図るため、鉄道との乗り継ぎに配慮した生活路線バスの運行ダイヤを設定し、乗客の利便性の向上と利用促進に努める ・男鹿半島へのアクセスや半島内周遊など観光客のための二次交通について、生活路線バスとの連携を図りながら、関係団体、交通事業者等と一体となって整備を図る
健康・福祉	<p>■「健幸都市」づくりと生涯スポーツ活動の普及推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・他分野との連携・協力により、体育施設来場者数の増加を図るほか、スポーツ参画人口の拡大に努める
まちづくり	<p>■市街地活性化による賑わいの再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既成市街地が有している地域コミュニティの活動を促進することにより、地域内の連帯感を強めるとともに、市街地へのアクセスの利便性向上や居住環境、生活道路の整備に努め、市街地機能が利用しやすい環境の整備を図る ・ＪＲ男鹿駅の移設開業、オガーレのオープンにより、男鹿駅周辺は新たな賑わいの創出が期待されることから、駅前周辺に人が集い、滞留できる環境・設備等を整備するとともに、駅前周辺が本来持つ求心力の回復を図り、既存商店街にも駅前周辺の賑わいを呼び込み、エリア全体、男鹿市全域での新しい賑わいの創出を図る

1-5-2 関連計画に記載される事項

○移動に関する考え方について、関連計画では以下のように示されている。

表 取組内容（一部抜粋）

計画名	内容
第2期男鹿市 まち・ひと・しごと 創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・観光施設や観光拠点等の適切な維持管理、なまはげシャトルや遊覧船などの二次アクセスの改善による観光客の足の充実、情報提供設備や決済システム等の整備を推進するとともに、接遇研修等によりホスピタリティ向上に取り組む ・民営路線の廃止代替運行を実施するとともに、多様な主体と連携しながら利便性と効率性のバランスがとれた交通体系を構築し、公共交通の維持確保を図る ・居住機能や医療・福祉・商業施設並びに公共施設などの様々な都市機能が集積した男鹿駅周辺の特性を活かして、歩いて暮らせるまちづくりを推進するとともに、市民が集い居心地の良い時間を過ごせる環境整備に取り組む
男鹿市過疎地域 持続的发展計画	<ul style="list-style-type: none"> ・観光地としての受入態勢を構築するため、二次アクセスを整備し、交通拠点と観光スポット、観光施設、宿泊施設間の移動の利便性向上を図る ・交通拠点、観光スポット等の整備を図り、バリアフリー観光を推進 ・本市の点在する居住地区及び産業活動地域と数多くの観光地との一体性の確保を図るため幹線道路の整備による連続的で回遊性のある交通ネットワークの形成の整備を推進 ・J R 男鹿線は、市域外への極めて重要な移動手段として、利用促進による維持確保を図るとともに、利用者の乗車目的に合う適切な運行ダイヤの設定を働きかけ、利便性の向上に努める ・路線バスは、現在の公共交通サービスの水準を極力維持することを前提に、需要を踏まえた効率的な公共交通システムの構築を図り、生活バス路線の維持確保に努める。また、J R 男鹿線との連携を図るため、鉄道との乗り継ぎに配慮した生活路線バスの運行ダイヤを設定し、乗客の利便性の向上と利用促進に努める ・男鹿半島へのアクセスや半島内周遊など観光客のための二次交通について、生活路線バスとの連携を図りながら、関係団体、交通事業者等と一体となって整備を図る ・市街地における地域コミュニティ活動を促進することにより、地域内の連帯感を強めるとともに、市街地へのアクセスの利便性向上や居住環境、生活道路の整備に努め、市街地機能の向上を図る ・J R 男鹿駅の移設開業、オガーレのオープンにより、男鹿駅周辺は、更なる賑わいの創出が期待されることから、駅前周辺に人が集い、滞留できる環境・設備等を整備するとともに、駅前周辺が本来持つ求心力を回復させ、賑わい創出の効果を周辺商店街のみならず、エリア全体、男鹿市全域へ波及させるように、各地域間が連携した取組を促進
男鹿市 DX 推進計画	<ul style="list-style-type: none"> ・デジタル技術の活用による地域公共交通の利便性向上

2. 地域特性等

2. 地域特性等

2-1 地勢等

2-1-1 地勢

- 本市は、秋田県臨海部のほぼ真ん中に位置し、日本海に面しながら男鹿半島の大部分を占め、北側は三種町、東側は大潟村、南東側は潟上市と接している。
- 市の西部には男鹿を代表する観光拠点が多く集積しており、平成 23 年 9 月に認定された男鹿半島・大潟ジオパークの地域資源を活かした観光振興や、平成 30 年 11 月にユネスコ無形文化遺産に登録された「男鹿のナマハゲ」、「道の駅おが オガーレ」の開業など、秋田県の観光拠点として、また東北でも有数の観光地となっている。



図 地勢

2-2 市内の主な施設

2-2-1 公共施設

○市内には男鹿市役所、若美庁舎をはじめとしてコミュニティセンターが8施設、公民館・交流施設が3施設、文化施設が6施設立地している。



図 公共施設位置図

表 公共施設一覧

No	施設種類	施設名称	所在地
1	市役所	男鹿市役所本庁舎	男鹿市船川港船川字泉台66-1
2	市役所	若美庁舎	男鹿市角間崎字家ノ下452
3	コミュニティセンター	北浦コミュニティセンター	男鹿市北浦北浦字杉原9-1
4	コミュニティセンター	脇本コミュニティセンター	男鹿市脇本脇本字前野8-1
5	コミュニティセンター	船越コミュニティセンター	男鹿市船越字船越40
6	コミュニティセンター	五里合コミュニティセンター	男鹿市五里合神谷字下石27
7	コミュニティセンター	男鹿中コミュニティセンター	男鹿市男鹿中山町字家口144-2
8	コミュニティセンター	戸賀コミュニティセンター	男鹿市戸賀浜塩谷字大水沢15-2
9	コミュニティセンター	椿コミュニティセンター	男鹿市船川港椿字東27
10	コミュニティセンター	若美コミュニティセンター	男鹿市角間崎字家ノ下54
11	公民館・交流施設	船川北公民館	男鹿市船川港比詰字大沢田44-4
12	公民館・交流施設	船川港公民館	男鹿市船川港船川字外ヶ沢126-1
13	公民館・交流施設	男鹿市民ふれあいプラザ (ハートピア)	男鹿市船川港船川字外ヶ沢126-16
14	文化施設	男鹿市立図書館	男鹿市船川港船川字外ヶ沢126-1
15	文化施設	若美ふるさと資料館	男鹿市野石字大場沢下1-48
16	文化施設	男鹿市民文化会館	男鹿市船川港船川字海岸通り2号14-5
17	文化施設	男鹿市歴史資料収蔵庫	男鹿市脇本樽沢字刈沢156
18	文化施設	加茂青砂ふるさと学習施設	男鹿市戸賀加茂青砂字山道添38
19	文化施設	民俗資料収蔵庫	男鹿市北浦西黒沢字戸沢76-1

資料：男鹿市 HP

2-2-2 医療施設

○市内には病院が1施設、一般診療所が16施設、歯科医院が10施設立地している。

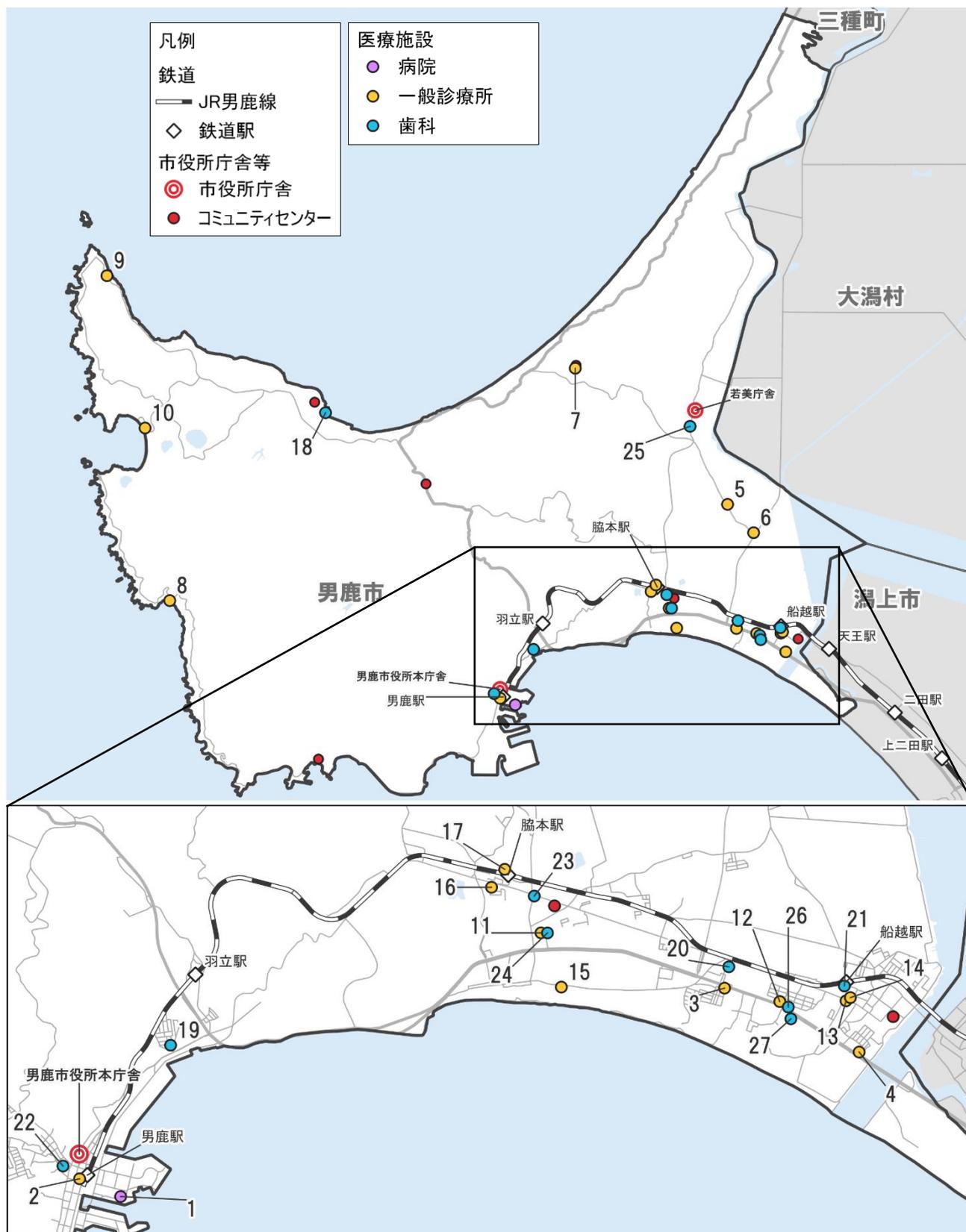


図 医療施設位置図

表 医療施設一覧

No	施設種類	施設名称	所在地
1	病院	男鹿みなと市民病院	男鹿市船川港船川字海岸通り1号8-6
2	一般診療所	医療法人幸佑会長谷川医院	男鹿市船川港船川字新浜町26-2
3	一般診療所	たかぎ眼科クリニック	男鹿市船越字内子1-560
4	一般診療所	男鹿整形外科	男鹿市船越字一向67-180
5	一般診療所	香曾我部医院	男鹿市払戸字渡部15
6	一般診療所	佐藤医院	男鹿市払戸字中樋146-3
7	一般診療所	男鹿市国民健康保険五里合出張診療所	男鹿市五里合箱井字町屋田40-3
8	一般診療所	男鹿市加茂青砂へき地出張診療所	男鹿市戸賀加茂青砂字鴨34-3
9	一般診療所	男鹿市入道崎へき地出張診療所	男鹿市北浦入道崎字嶋畑81
10	一般診療所	男鹿市国民健康保険戸賀出張診療所	男鹿市戸賀浜塩谷字大水沢15-2
11	一般診療所	ふるやファミリークリニック	男鹿市脇本脇本字石館16
12	一般診療所	たむら船越クリニック	男鹿市船越字内子224-9
13	一般診療所	よしだ内科クリニック	男鹿市船越字本町12-1
14	一般診療所	長沼医院	男鹿市船越字本町13-17
15	一般診療所	男鹿加藤診療所	男鹿市脇本脇本字下谷地39-1
16	一般診療所	脇本クリニック	男鹿市脇本脇本字上野110-4
17	一般診療所	社会医療法人正和会 男鹿クリニック	男鹿市脇本富永字南前田72
18	歯科	小林歯科医院	男鹿市北浦北浦字栄町3-1
19	歯科	志田歯科医院	男鹿市船川港金川字金川台1-2
20	歯科	児玉歯科医院	男鹿市船越字前野98-90
21	歯科	医療法人清水歯科医院	男鹿市船越字本町1-29
22	歯科	森山歯科医院	男鹿市船川港船川字船川51
23	歯科	もりやま歯科医院	男鹿市脇本富永字野田12-2
24	歯科	わきもと歯科医院	男鹿市脇本脇本字石館31-1
25	歯科	わかみ歯科クリニック	男鹿市角間崎字百目木48-1
26	歯科	まきた歯科医院	男鹿市船越字内子224-73
27	歯科	ふただ歯科クリニック	男鹿市船越字内子187-2

資料：地域医療情報システム

2-2-3 商業施設

○市内には大型商業施設が5施設、スーパーマーケットが2施設、ホームセンターが3施設、ドラッグストアが6施設立地している。



図 商業施設位置図

表 商業施設一覧

No	施設種類	施設名称	所在地
1	大型商業施設	スーパーセンターアマノ男鹿店	男鹿市船越字内子156
2	大型商業施設	男鹿ショッピングセンター (DCMホームマック男鹿店、マックスバリュ男鹿店)	男鹿市脇本脇本字石館16
3	大型商業施設	コメリホームセンター男鹿店	男鹿市船越字内子289
4	大型商業施設	トー屋ドジャース男鹿店	男鹿市船川港船川字外ヶ沢125-4
5	大型商業施設	男鹿なまはげモール (いとく男鹿ショッピングセンター店)	男鹿市船越内子220-1
6	スーパーマーケット	おがよし	男鹿市脇本脇本字脇本198
7	スーパーマーケット	うきた商店	男鹿市北浦北浦忍田78-1
8	ホームセンター	コメリホームセンター船川店	男鹿市船川港船川字海岸通り1号10-2
9	ホームセンター	DCM ニコット男鹿北浦店	男鹿市北浦北浦字五輪野156-5
10	ホームセンター	DCM ニコット野石大潟店	男鹿市野石字下夕谷地11-3
11	ドラッグストア	薬王堂男鹿SC店	男鹿市船越字内子218- 1
12	ドラッグストア	薬王堂男鹿船川店	男鹿市船川港船川字海岸通り1号8-3
13	ドラッグストア	さかえ薬局	男鹿市船川港船川字栄町24
14	ドラッグストア	ツルハドラッグ男鹿店	男鹿市脇本脇本字石館16
15	ドラッグストア	ツルハドラッグ男鹿船川店	男鹿市船川港比詰字大巻144-1
16	ドラッグストア	ツルハドラッグ男鹿払戸店	男鹿市払戸字大堤127-1

資料：各店舗 HP

※調剤薬局は非掲載

2-2-4 教育施設

○市内には小学校が6施設、中学校が2施設、高等学校が2施設立地している。

○今後、払戸小学校と船越小学校、船川第一小学校と北陽小学校の統合（令和7年4月）をはじめとして、県立男鹿工業高等学校と県立男鹿海洋高等学校が統合予定となっている。



図 教育施設位置図

表 教育施設一覧

No	施設種類	施設名称	所在地	備考
1	小学校	船川第一小学校	男鹿市船川港船川字漆畑36-1	統合予定 (R7.4)
2	小学校	北陽小学校	男鹿市北浦北浦表町字表町19	
3	小学校	脇本第一小学校	男鹿市脇本脇本字上野1-1	—
4	小学校	船越小学校	男鹿市船越字本町7	—
5	小学校	払戸小学校	男鹿市払戸字渡部97	統合予定 (R7.4)
6	小学校	美里小学校	男鹿市鷓木字松木沢境90	—
7	中学校	男鹿南中学校	男鹿市船川港南平沢字上大畑台30	—
8	中学校	男鹿東中学校	男鹿市船越字根木169	—
9	高等学校	県立男鹿工業高等学校	男鹿市船越字内子1-1	統合予定 (時期未定)
10	高等学校	県立男鹿海洋高等学校	男鹿市船川港南平沢字大畑台42	

資料：男鹿市 HP、男鹿市立小・中学校再編整備計画、第七次秋田県高等学校総合整備計画

2-2-5 主要観光施設

○市内には観光施設が 10 施設、観光地が 3 地点、景観地が 3 地点、史跡が 1 つそれぞれ立地している。

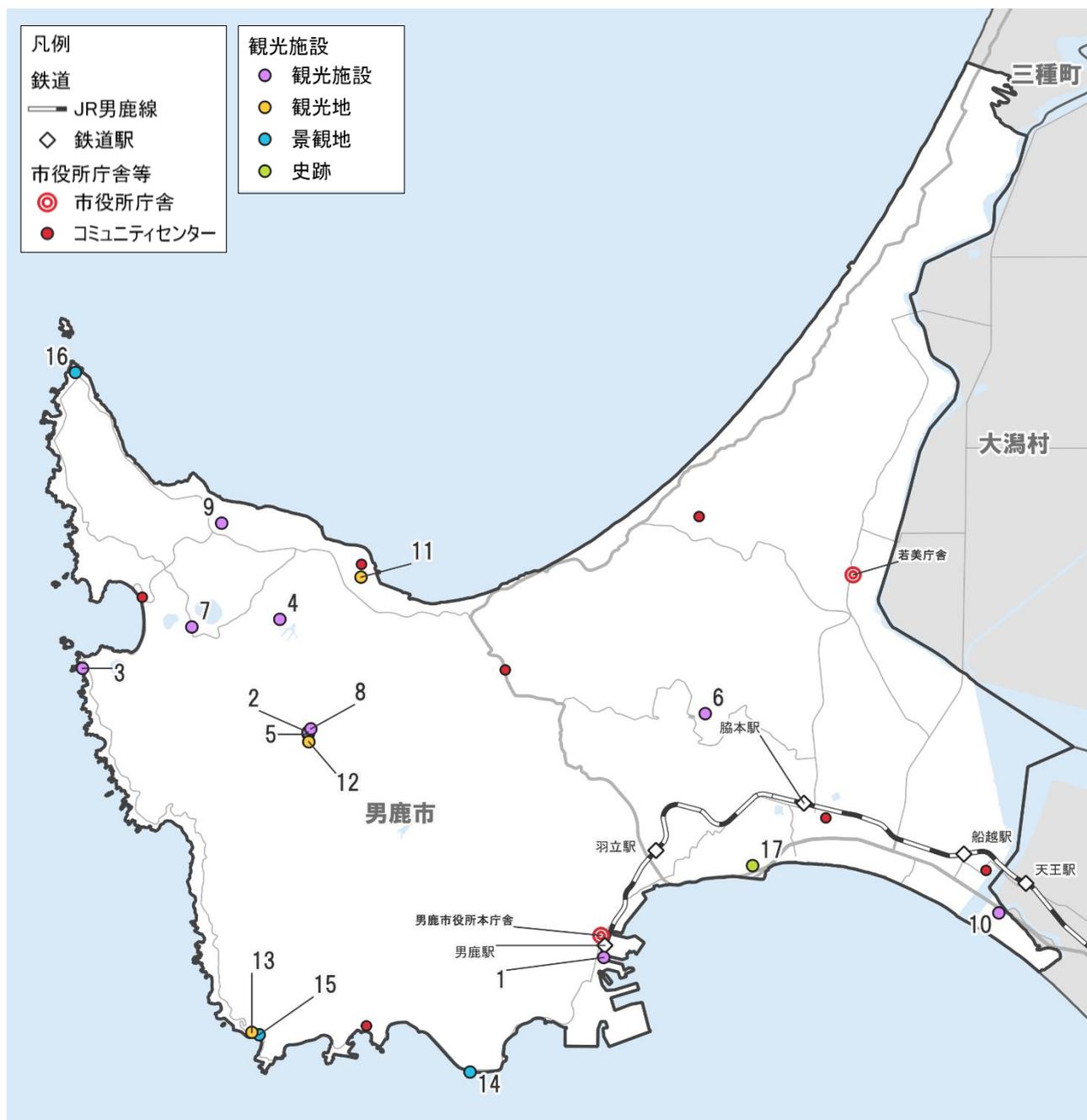


図 主要観光施設位置図

表 主要観光施設一覧

No	施設種類	施設名称	所在地
1	観光施設	道の駅おが オガーレ	男鹿市船川港船川字新浜町1-19
2	観光施設	なまはげ館	男鹿市北浦真山字水喰沢
3	観光施設	男鹿水族館GAO	男鹿市戸賀塩浜字壺ヶ沢93
4	観光施設	なまはげオートキャンプ場	男鹿市北浦北浦字平岱山1-2
5	観光施設	男鹿真山伝承館	男鹿市北浦真山字水喰沢97
6	観光施設	寒風山回転展望台	男鹿市脇本富永字寒風山62-1
7	観光施設	八望台展望台	男鹿市北浦西水口字館沼5-1
8	観光施設	里暮らし体験塾	男鹿市北浦真山字水喰沢（なまはげ館となり）
9	観光施設	男鹿温泉郷	男鹿市北浦湯本字草木原21-2
10	観光施設	男鹿総合観光案内所	男鹿市船越字一向207-219
11	観光地	雲昌寺	男鹿市北浦北浦字北浦57
12	観光地	真山神社	男鹿市北浦真山字水喰沢97
13	観光地	五社堂	男鹿市船川港本山門前字祓川28
14	景観地	鶺ノ崎海岸	男鹿市船川港台島字鶺ノ崎
15	景観地	なまはげ立像	男鹿市船川港本山門前字垂水9-3
16	景観地	入道崎	男鹿市北浦入道崎字昆布浦2-14
17	史跡	脇本城跡	男鹿市脇本脇本字七沢外

資料：男鹿市 HP、各施設 HP

2-2-6 観光入込客数

- 観光入込客数の推移では、新型コロナウイルスの影響によって令和2年は令和元年と比較して大幅に減少していたが、令和3年以降は回復傾向にある。
- 地点別観光入込客数の推移では、「道の駅おが オガーレ」、「男鹿水族館 GAO」の2地点の令和4年の観光客数は新型コロナウイルス以前の令和元年よりも増加している。



図 分類別観光地点等入込客数の推移 (延べ人数)

資料：秋田県観光統計 (平成30年～令和4年)

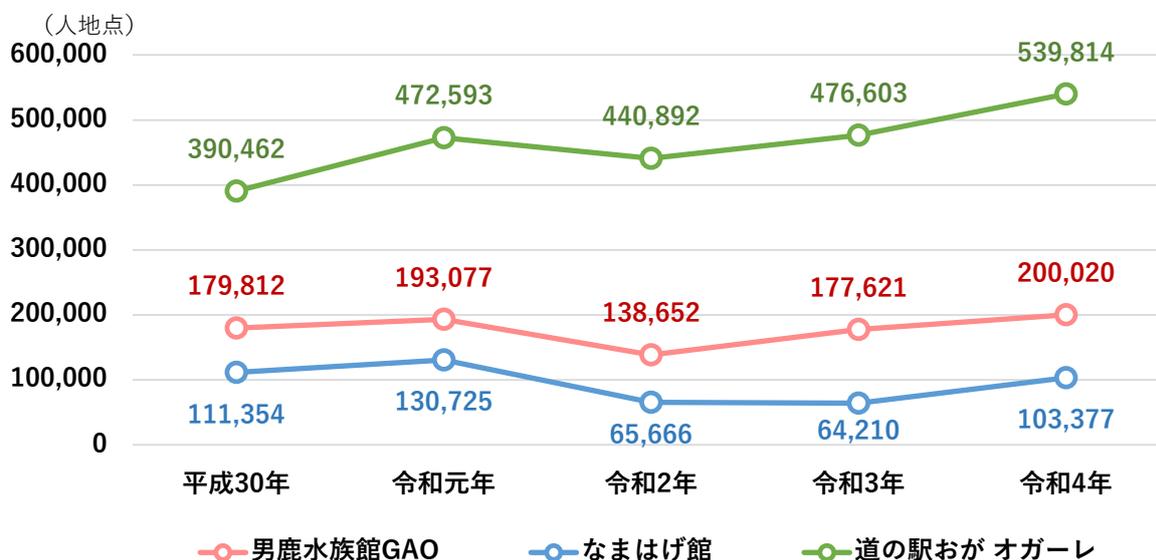


図 地点別観光入込客数の推移 (延べ人数)

資料：秋田県観光統計 (平成30年～令和4年)

2-3 人口動態

2-3-1 人口の推移

- 本市の総人口は一貫して減少傾向にあり、平成2年から令和2年までに約18,000人が減少している。
- また、65歳以上の人口割合が令和2年の時点で15～64歳の人口割合を超えており、令和7年には50%を超える予想となっている。

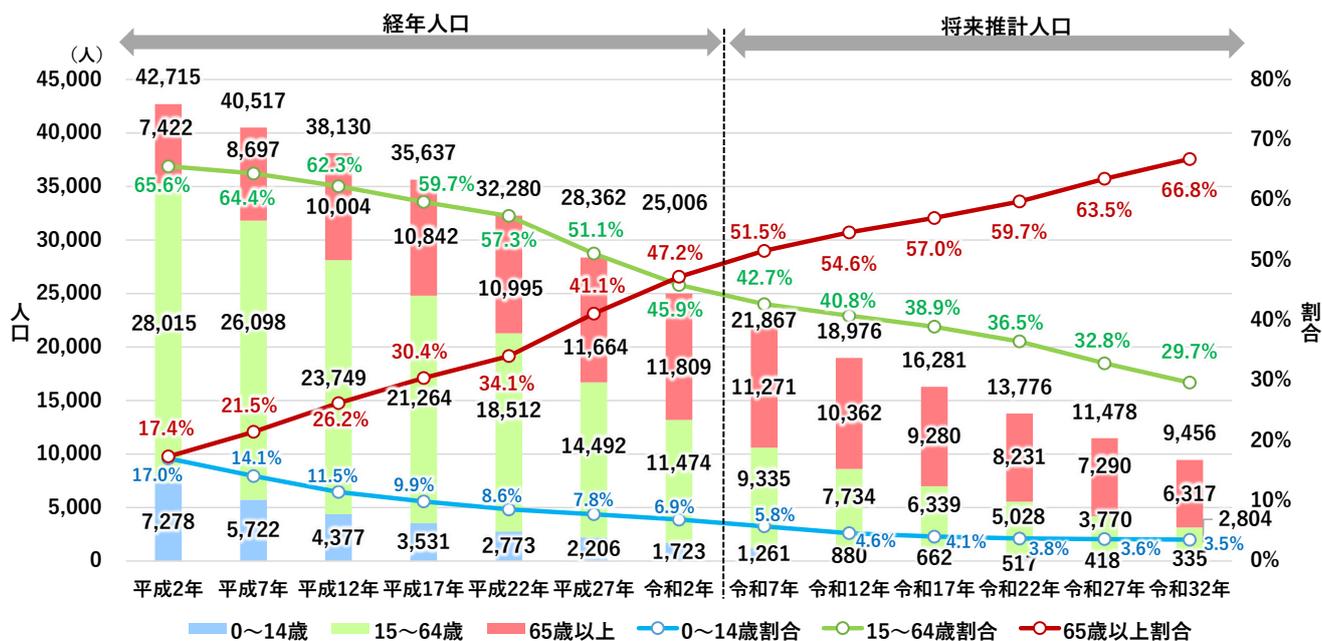


図 人口の推移及び将来人口推計

※年齢不詳人口は含まない
 ※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100とはならない
 資料：経年人口/国勢調査（平成2年～令和2年）
 将来人口推計/国立社会保障・人口問題研究所（令和7年～令和32年）

2-3-2 世帯数の推移と1世帯あたり人口の推移

- 世帯数、1世帯あたり人口はともに微減傾向となっている。

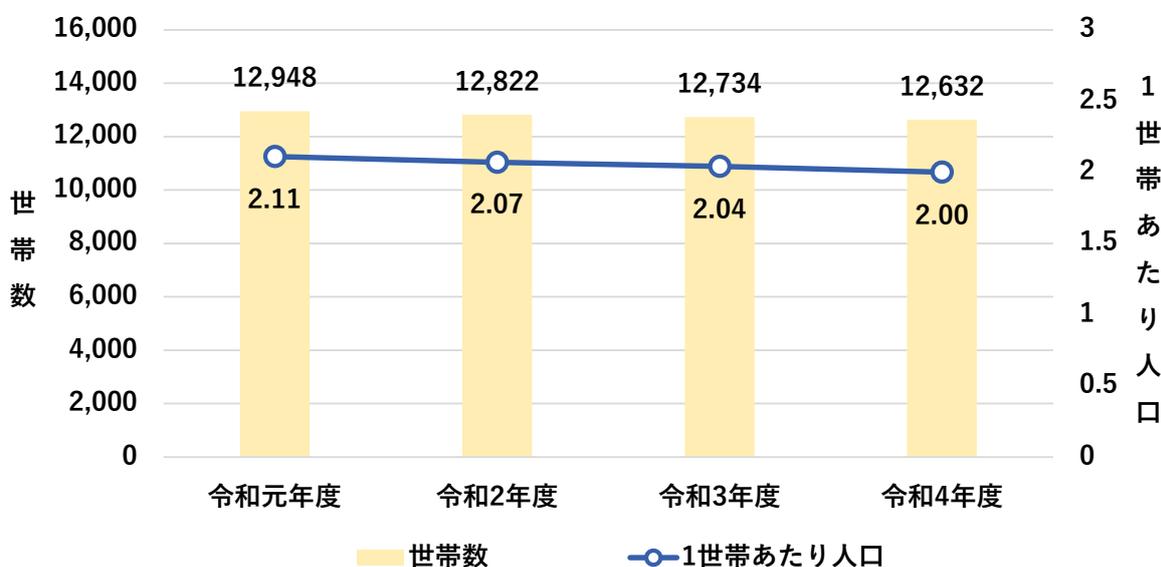


図 世帯数と1世帯あたり人口の推移

資料：男鹿市「市勢統計要覧」

2-3-3 地区別人口

○地区別人口は JR 男鹿線が運行する地区の「船川地区」、「脇本地区」、「船越地区」に集中しており、約 6 割を占めている。

○年代別人口割合では船越地区を除く全ての地区で、65 歳以上の割合が最も高くなっている。



図 地区区分 (9 地区)

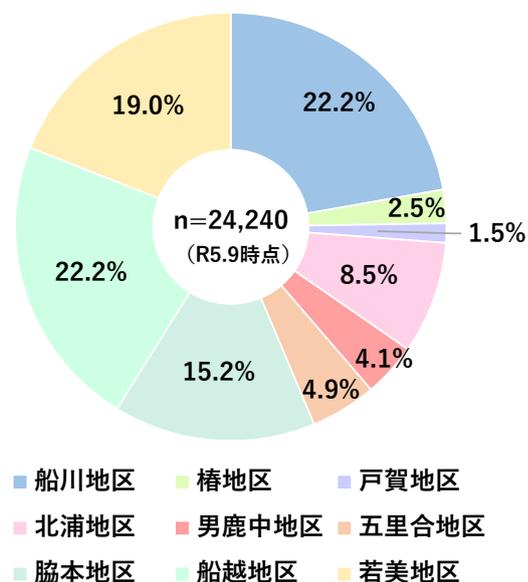


図 地区別人口割合 (9 地区)

※構成比は小数点以下第 2 位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも 100 とはならない

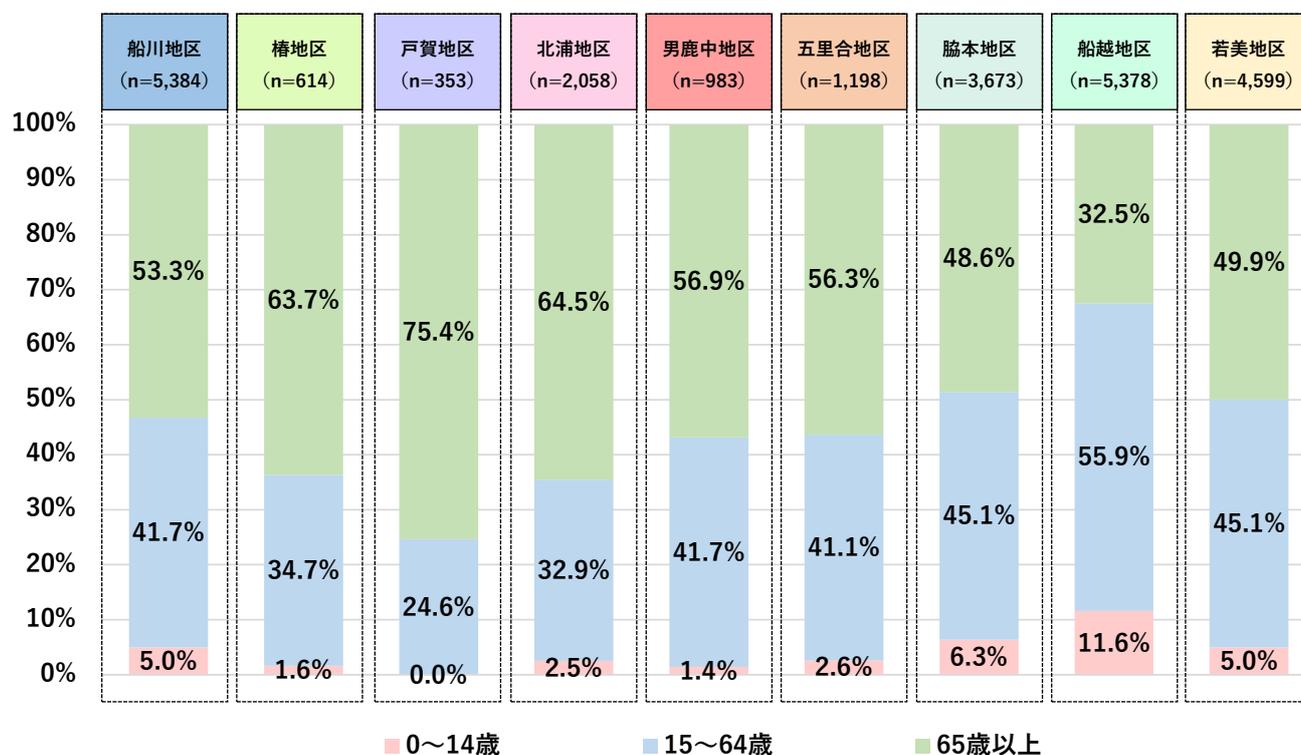


図 年代別人口割合 (9 地区)

※構成比は小数点以下第 2 位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも 100 とはならない
資料：男鹿市データ (令和 5 年 9 月時点)

2-3-4 人口分布

○人口分布は男鹿駅や船越駅、男鹿なまはげモール周辺において人口の集積が多くみられる。

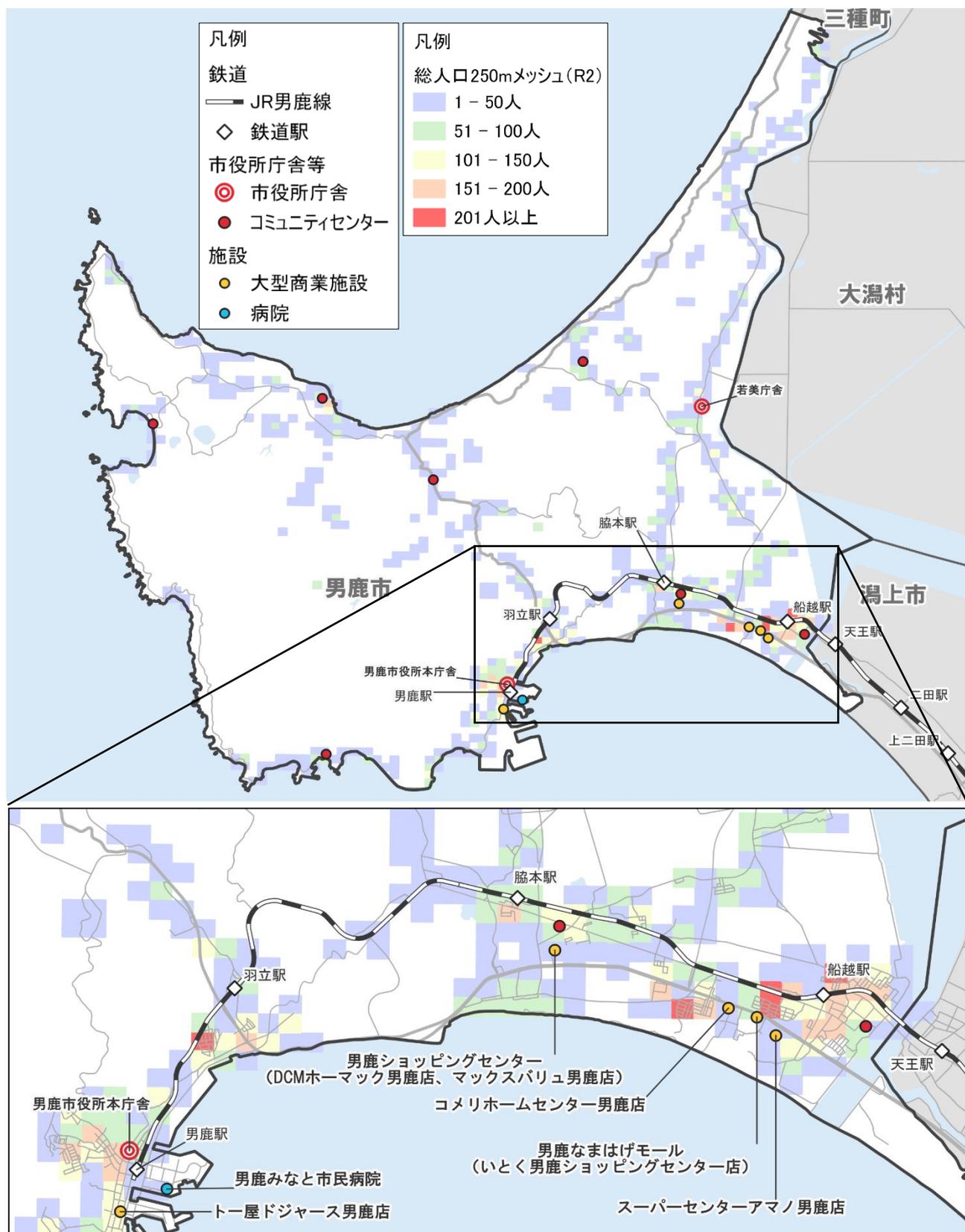


図 人口分布図 (令和2年)

資料：国勢調査 (令和2年)

2-3-5 高齢者（65歳以上）人口分布

○高齢者人口分布は船越駅付近に立地する男鹿整形外科と隣接する介護老人保健施設たちね周辺において集積がみられる。

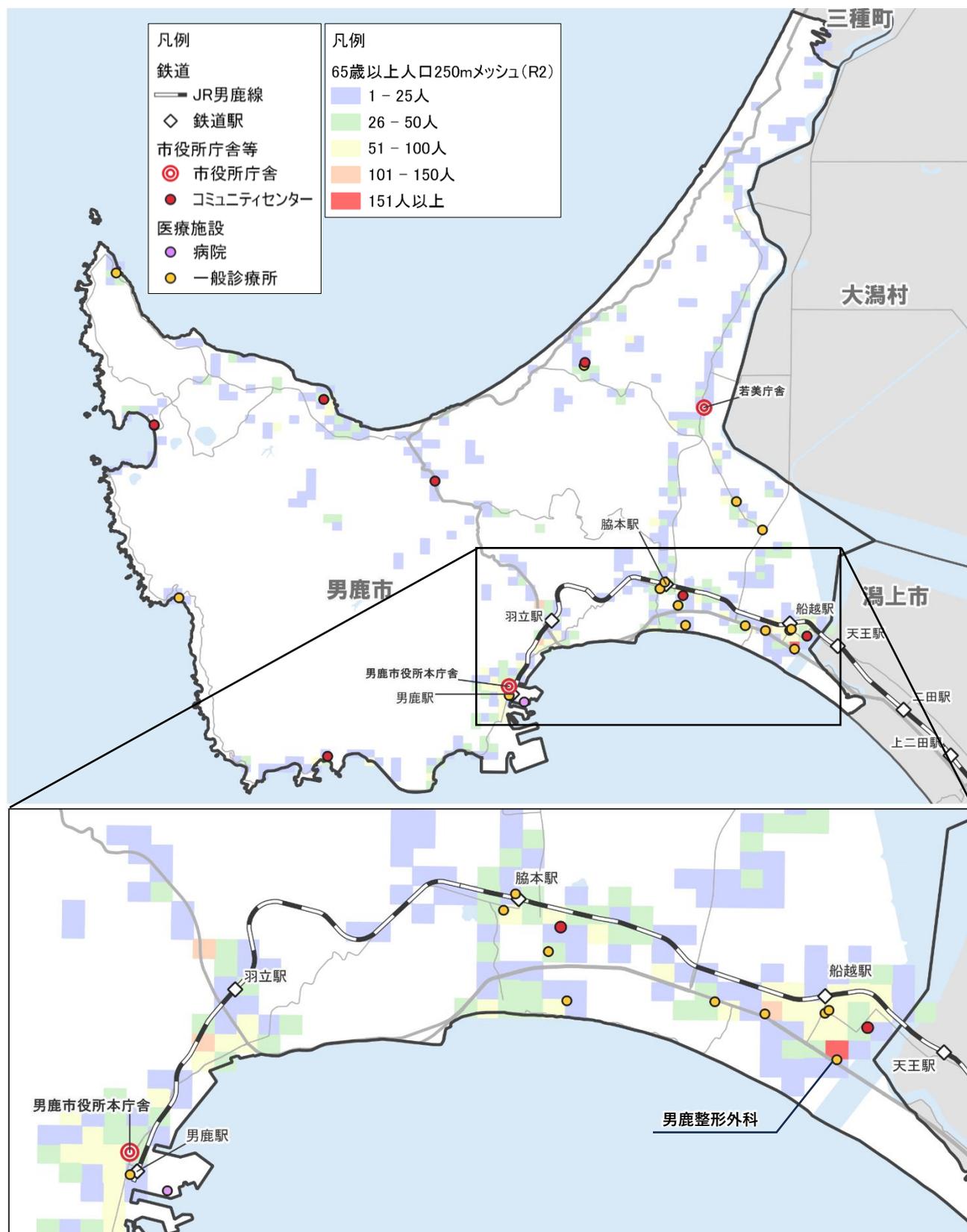


図 高齢者（65歳以上）人口分布図（令和2年）

資料：国勢調査（令和2年）

2-3-6 通勤・通学等の移動状況

(1) 通勤流動

- 通勤者の7割が市内での移動となっている。
- 市外への移動として最も多いのが「秋田市」で約1,700人、市外からの移動は「潟上市」が最も多く約1,100人となっている。

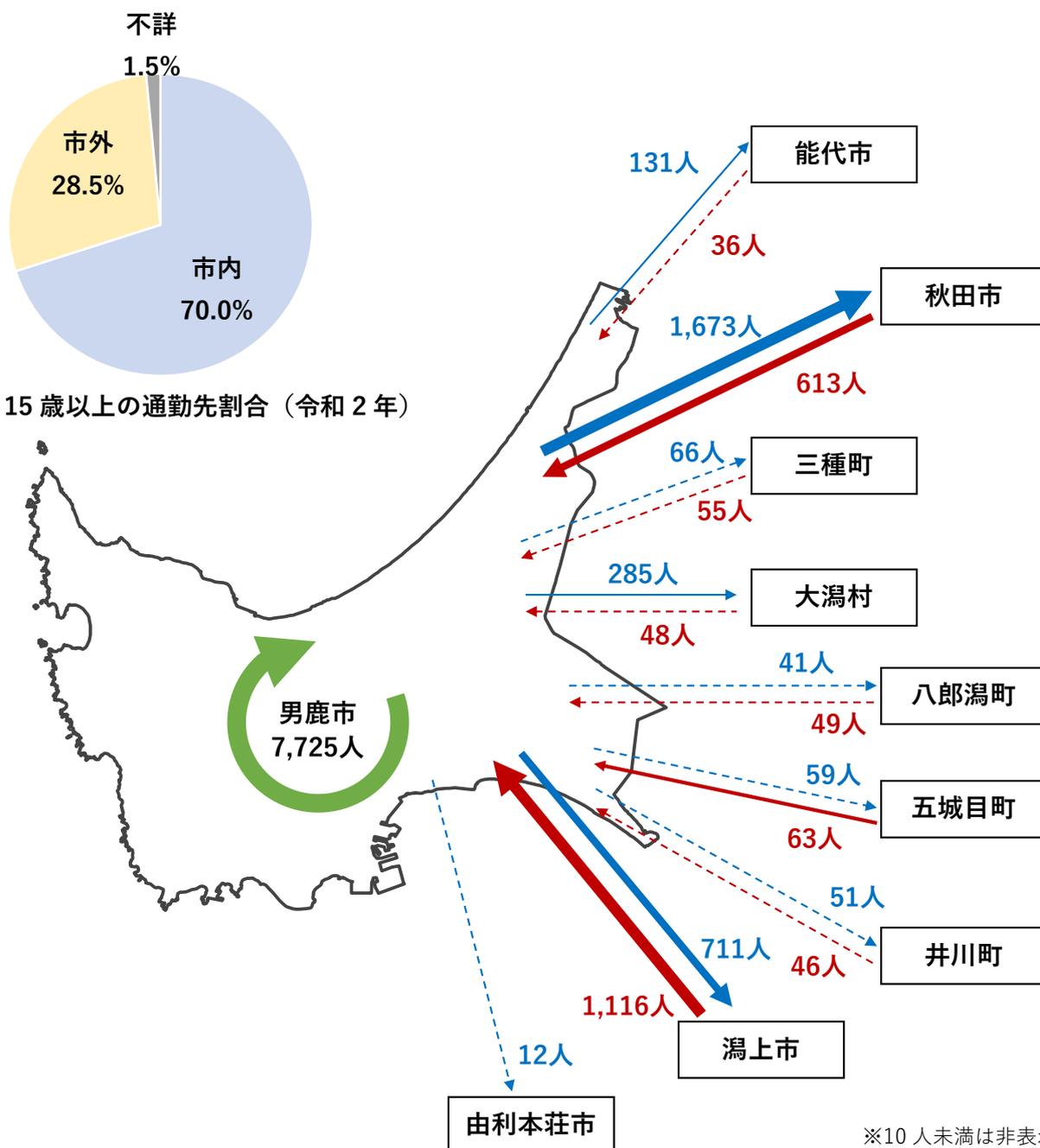


図 15歳以上の通勤先割合（令和2年）

通勤移動	100人未満	100～300人	301～500人	501～1,000人	1,001～3,000人	3,001人以上
市から他市町村への移動	→	→	→	→	→	→
他市町村から市への移動	→	→	→	→	→	→

図 15歳以上の通勤流動図（令和2年）

資料：国勢調査（令和2年）

(2) 通学流動

- 通学者の約4割が市内での移動となっている。
- 市外への移動として最も多いのが「秋田市」で約350人となっている。
- 前項で記述のとおり、市内に2校ある高等学校が1つの校舎で統合校として開校予定（時期未定）。

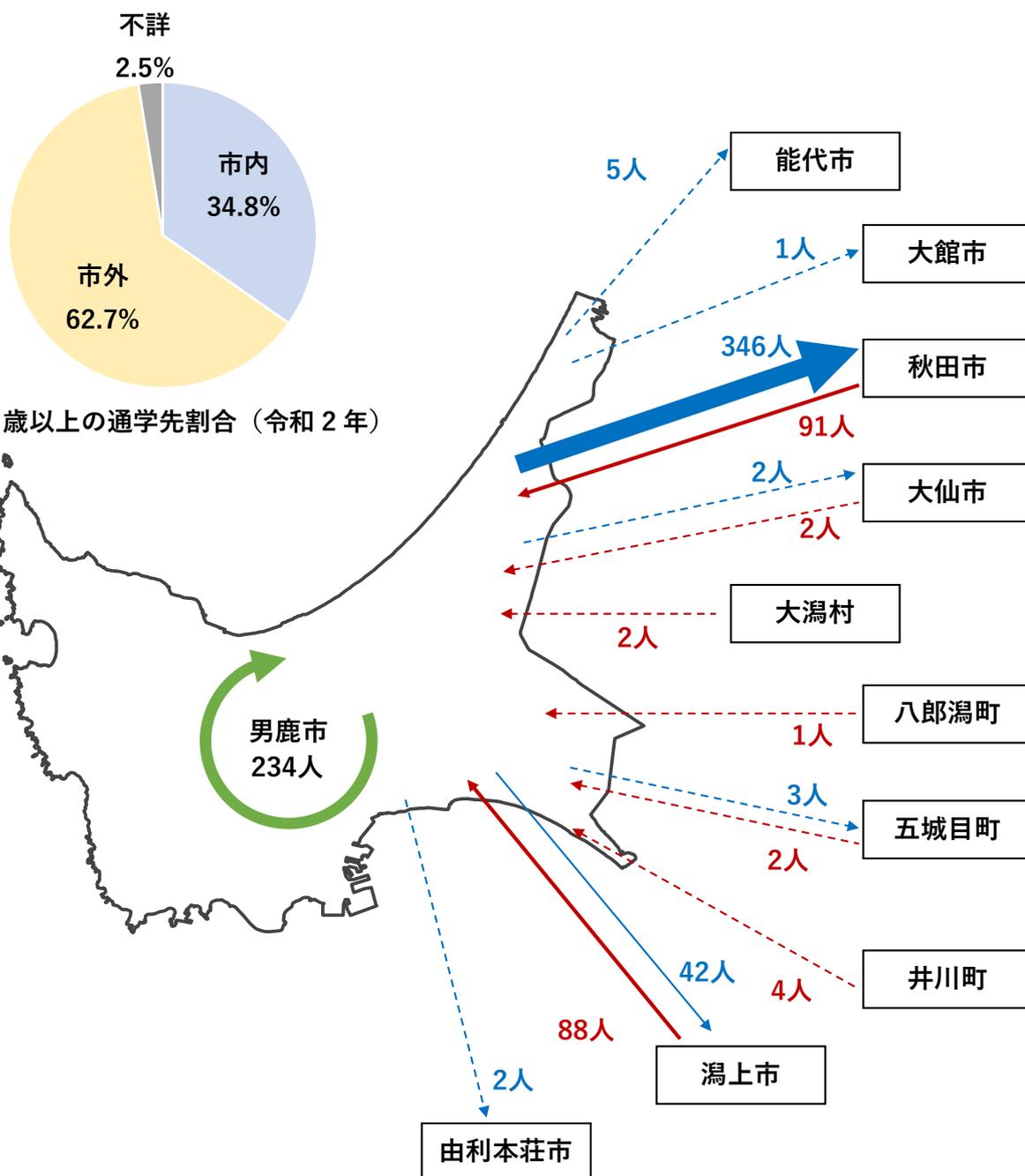


図 15歳以上の通学先割合（令和2年）

通学移動	10人未満	10～50人	51～100人	101～200人	201～300人	301人以上
市から他市町村への移動	→	→	→	→	→	→
他市町村から市への移動	→	→	→	→	→	→

図 15歳以上の通学流動図（令和2年）

資料：国勢調査（令和2年）

(3) 買い物流動

○9割強が市内で日常的な買い物を行っており、『船川・椿地区』の住民は他の地区と比べると船川・椿地区内での買い物移動があるものの、全体の傾向としては7割が『船越地区』に移動している。

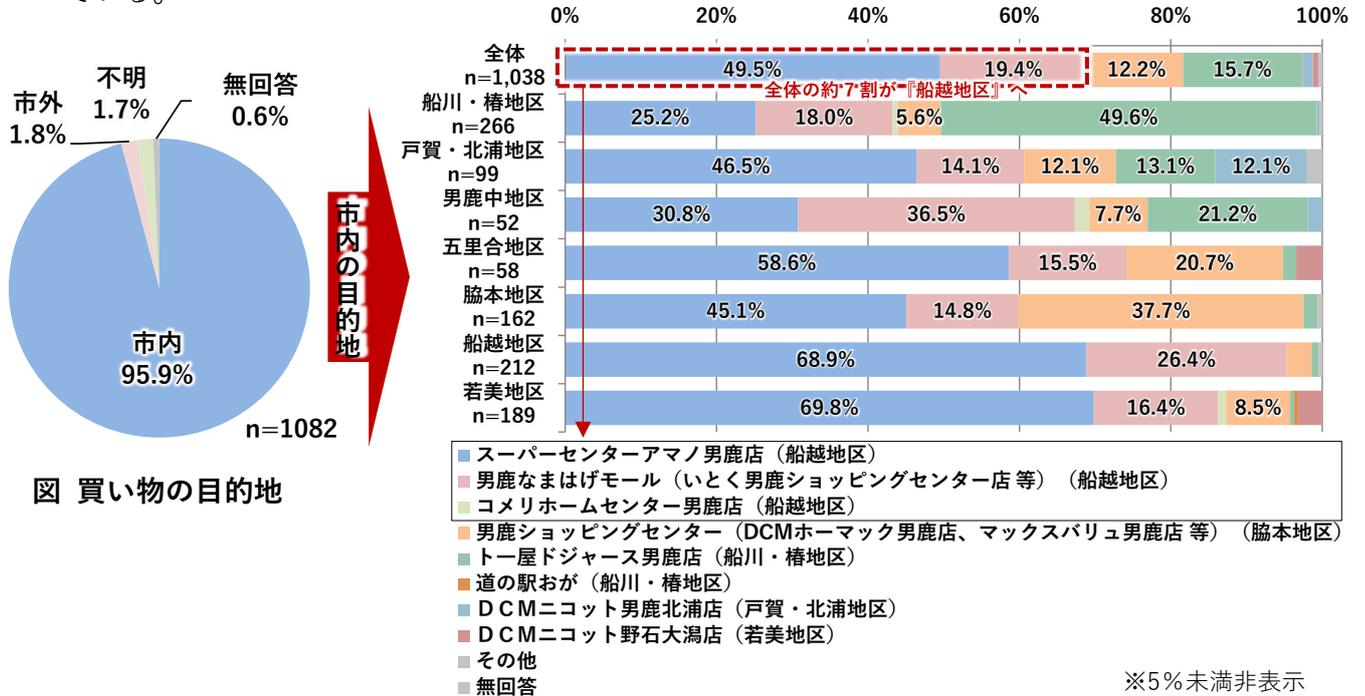
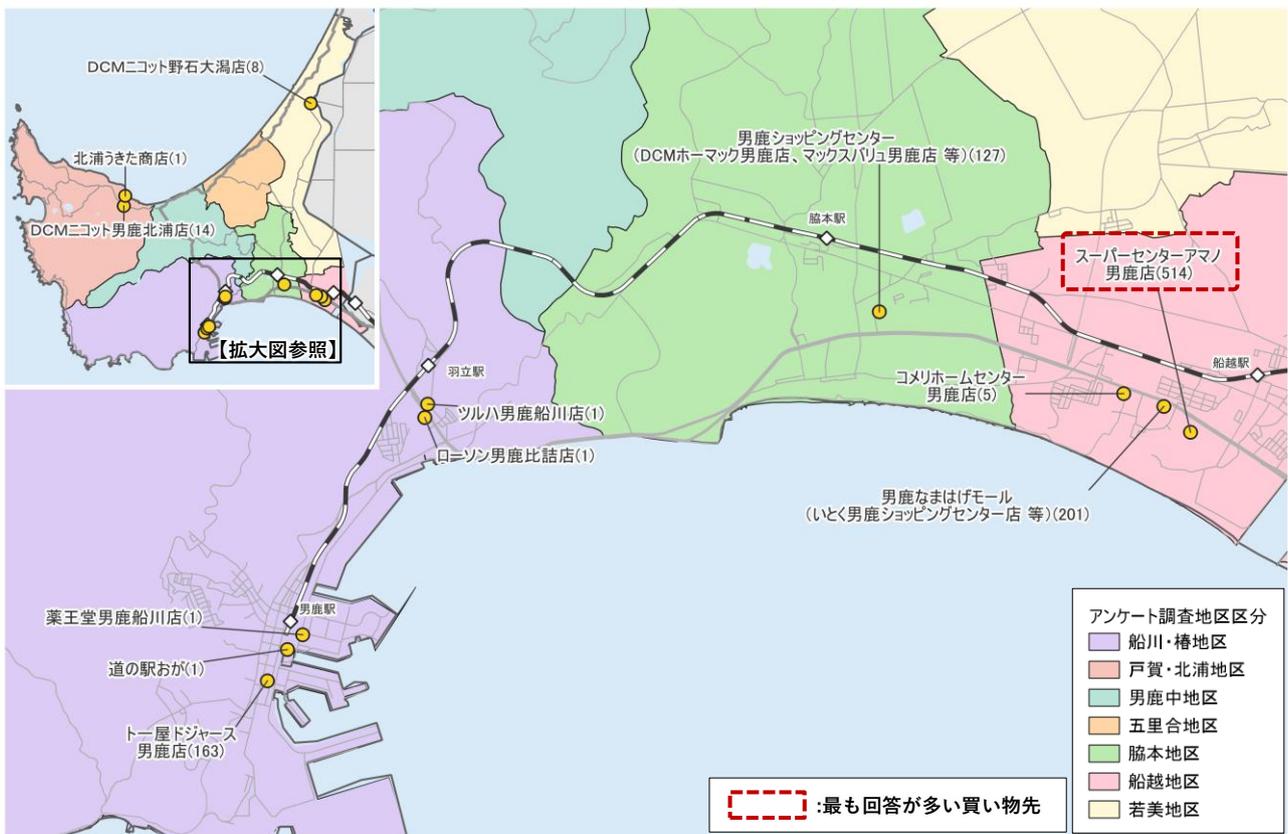


図 買い物の目的地

図 市内の買い物の目的地

※5%未満非表示



※前項の地区別人口で掲載している地区区分の「船川+椿」、「戸賀+北浦」はセットとして7地区で集計

※ () 内は市民アンケートで回答のあった人数

図 市内の買い物先 (7地区区分)

資料：市民アンケート (令和5年度)

(4) 通院流動

○市民の約6割が市内に立地する医療施設に通院しており、中でも『男鹿みなと市民病院』が立地する「船川・樺地区」に通っているが、歯科・眼科も含めた小規模クリニックが多く立地する「脇本地区」「船越地区」に通う住民も存在している。

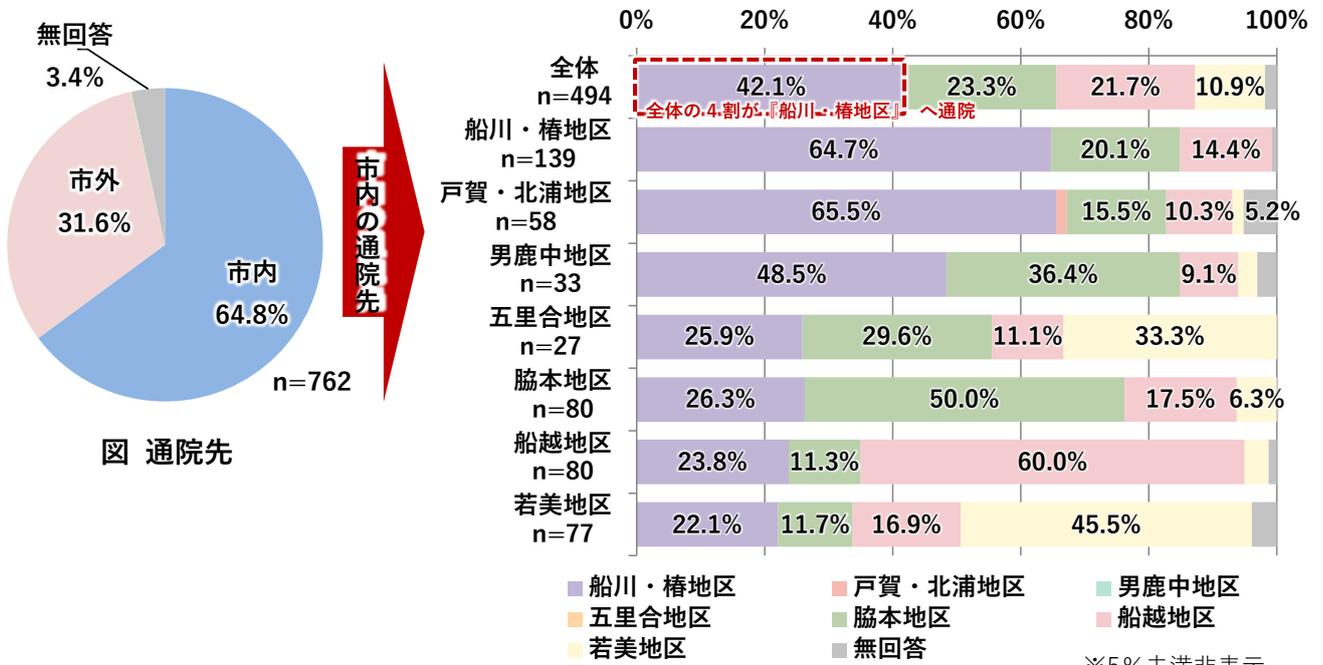
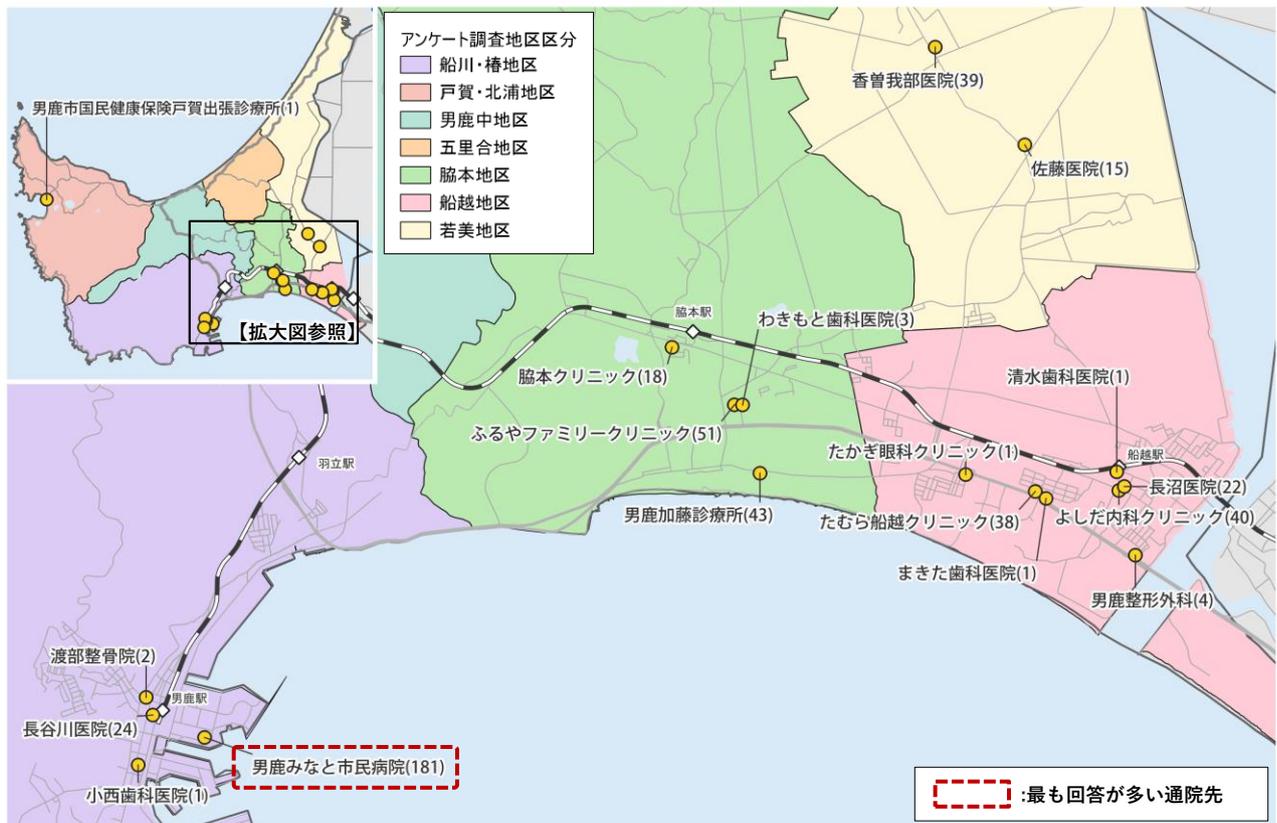


図 市内の通院先 (地区別)



※前項の地区別人口で掲載している地区区分の「船川+樺」、「戸賀+北浦」はセットとして7地区で集計
 ※ () 内は市民アンケートで回答のあった人数
 ※小西歯科医院はR5.12に閉院

図 市内の通院先 (7地区区分)

資料：市民アンケート (令和5年度)

2-4 自家用車保有状況

2-4-1 自家用車保有台数の推移

○自家用車保有台数はほぼ横ばいではあるものの、令和元年度に約 800 台減少し、以降は毎年約 250～300 台の減少が続いている。

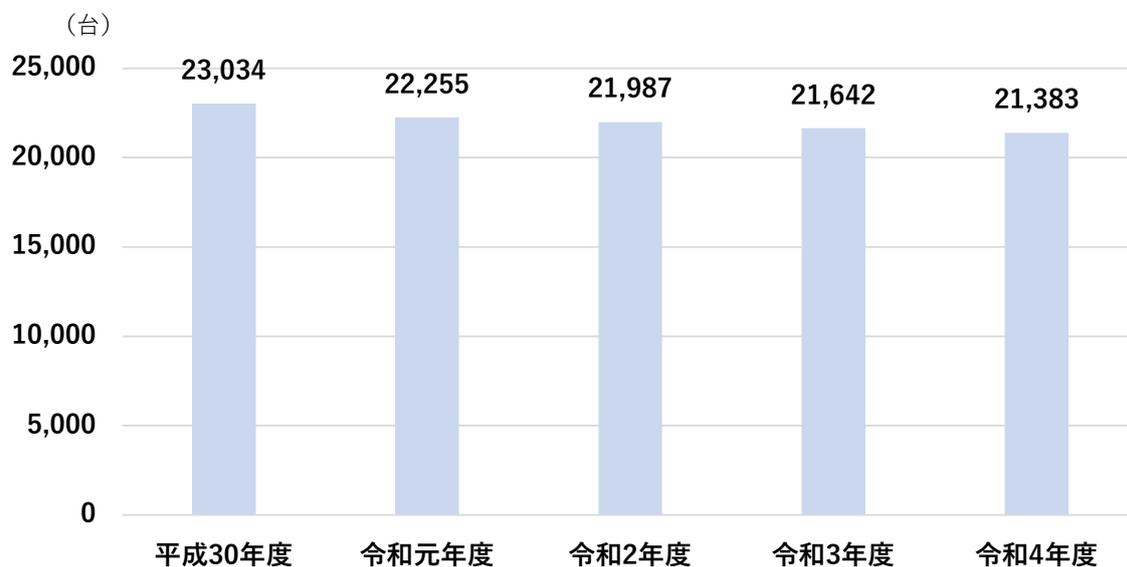


図 自家用車保有車両数の推移

資料：東北運輸局「市町村別保有車両数」

2-4-2 免許保有者数の推移

○運転免許保有者の推移は大きな増減はないものの、毎年約 300～500 人が減少しており、運転免許返納者は 100 人弱となっている。免許保有者数に対する自家用車保有車両数が 125% を超えており、マイカー依存が高い状態となっている。

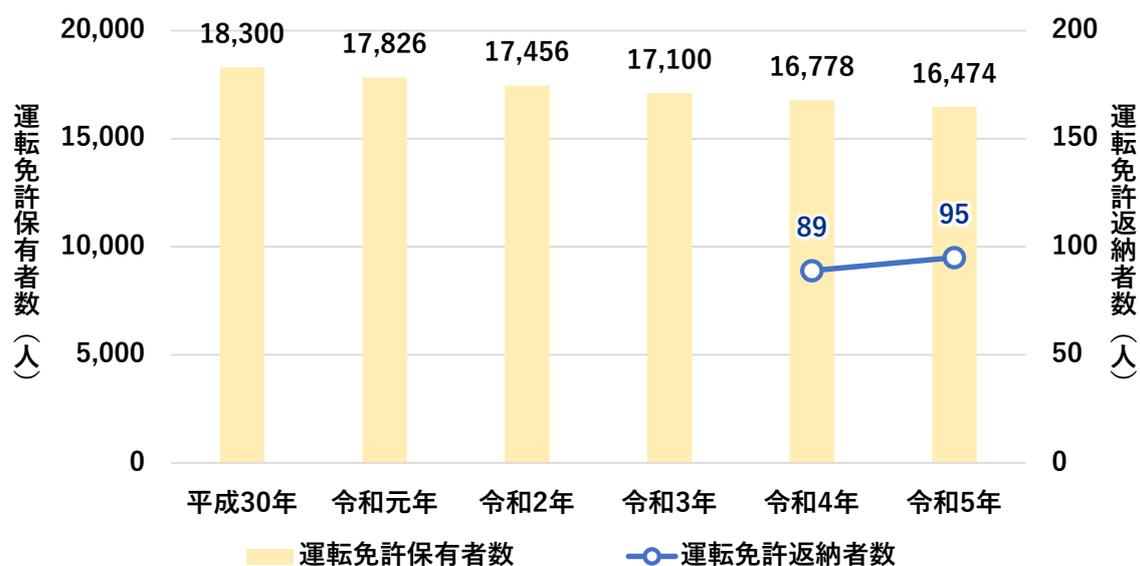


図 運転免許保有者数の推移

※運転免許保有者数のデータは各年 12 月末
資料：男鹿市「市勢統計要覧」、男鹿市データ

2-5 道路網の状況

- 国道 101 号が市の中心部を横断しており、隣接市町村にある高速道路の秋田自動車道に接続している。
- また、市の南部沿岸に広域移動の重要な幹線軸である JR 男鹿線が運行している。
- 令和 5 年に発生した土砂災害の影響により、県道 59 号の茶臼峠が全面通行止めとなっている。
(令和 6 年 3 月時点)

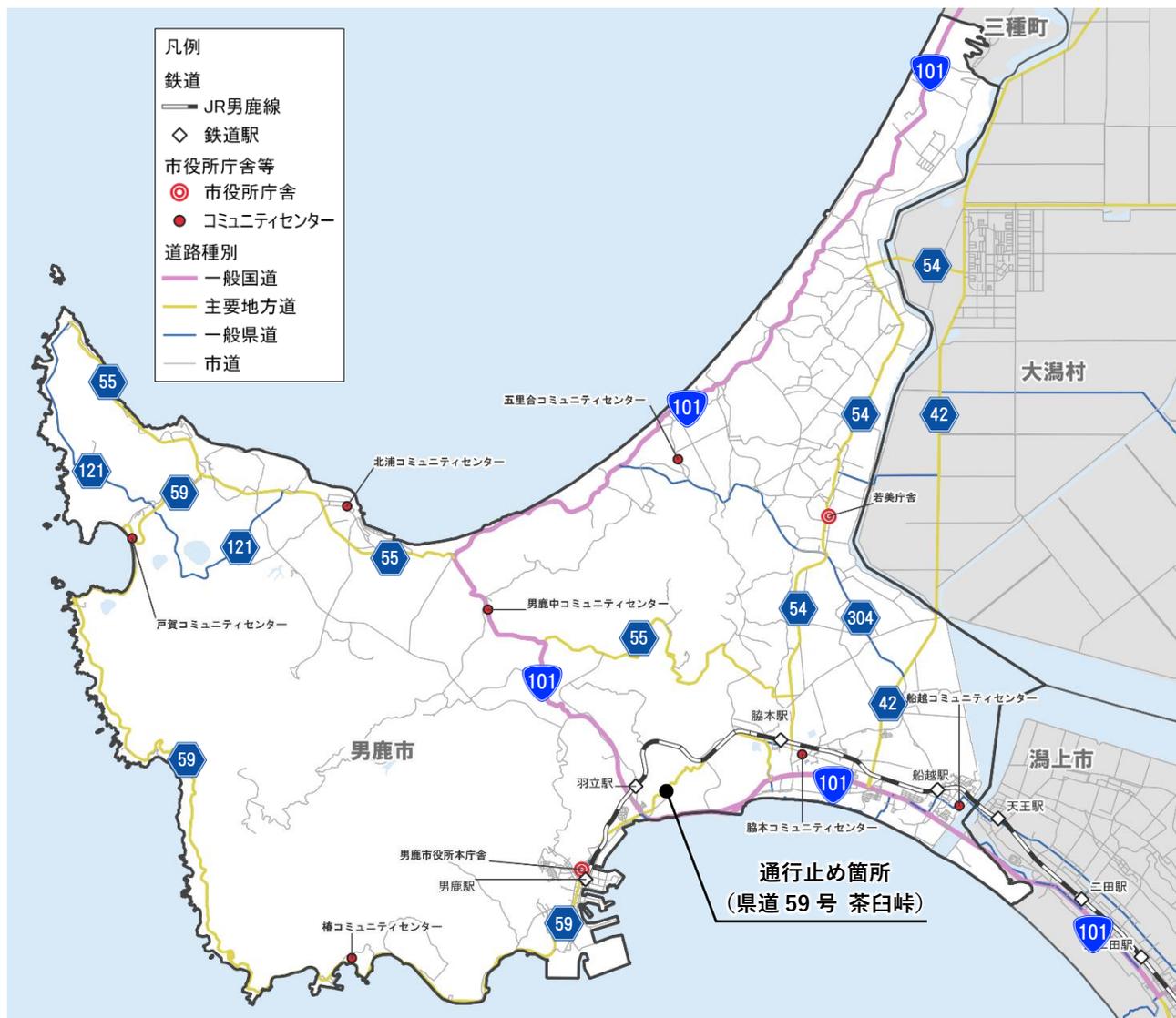


図 道路ネットワーク図

資料：(一財)日本デジタル道路地図協会(令和3年)

3. 公共交通の現状等

3. 公共交通の現状等

3-1 公共交通の運行状況等

- 現状の公共交通ネットワークは以下のとおり。
- 前項にて記述の通り、県道 59 号茶臼峠が災害による通行止めのため一部路線において迂回路での運行となっている。(令和 6 年 3 月時点)



図 市内を運行する公共交通

3-2 公共交通ネットワークの現状等

3-2-1 市内を運行する公共交通の概要

- 市内を運行する公共交通は以下のとおり。
- 次ページ以降に各路線の個別概要を示す。

表 市内を運行する公共交通

サービス名	概要
JR 男鹿線	<ul style="list-style-type: none"> ○追分駅（秋田市）から男鹿駅を結ぶ広域鉄道路線 ○市内には「男鹿駅」、「羽立駅」、「脇本駅」、「船越駅」の4駅が立地 ○2023年5月よりSuicaを導入
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ○市内を10路線が運行しており、うち7路線がフリー乗降制度、4路線が予約制 ○料金は1乗車200円 ○市役所や事業者等の窓口で購入可能な共通乗車券利用で、市内の路線バスが乗り放題（全路線で乗車可能） ○2022年4月より共通乗車券が3種類（1か月（2,000円）、3か月（5,000円）、6か月（8,000円））に券種を拡張、一部路線で乗り継ぎ乗車無料 ○2023年6月より「おがぐる」でSuicaを導入
男鹿半島 あいのりタクシー 「なまはげシャトル」 「寒風山ライナー」	<ul style="list-style-type: none"> ○「なまはげシャトル」は、市内の主要観光地を結ぶ予約型あいのりタクシー（通年運行） ○「寒風山ライナー」は、2023年6月より男鹿駅と寒風山エリアを結ぶ予約制乗合タクシーとして運行（期間限定） ○JR男鹿線のSuica利用開始に伴いSuicaを導入
一般タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ○市内では5事業者が運行

3-2-2 鉄道

○鉄道の運行概要は以下のとおり。

表 運行概要

路線名	起点	終点	沿線市町村	運行本数				関連する公共交通
				平日		休日		
				上	下	上	下	
JR 男鹿線	追分駅	男鹿駅	秋田市 潟上市 男鹿市	15	15	15	15	路線バス

※「ひなびなまはげ号（なまはげ柴灯まつり号）」は除く

資料：JR 東日本 HP

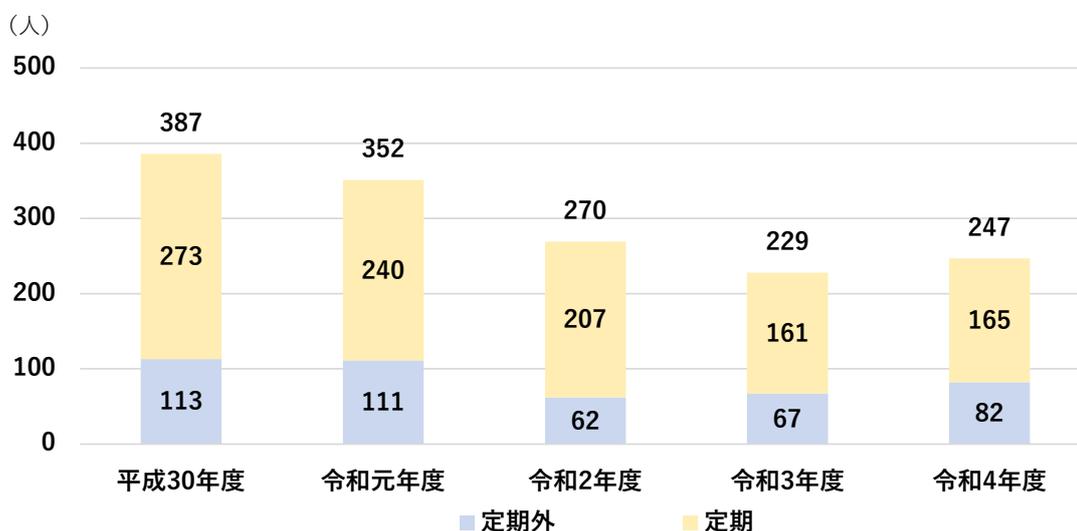


図 男鹿駅の定期利用別利用者数（1日平均）の推移

※「羽立駅」、「脇本駅」、「船越駅」は無人駅のため除く

資料：JR 東日本 HP

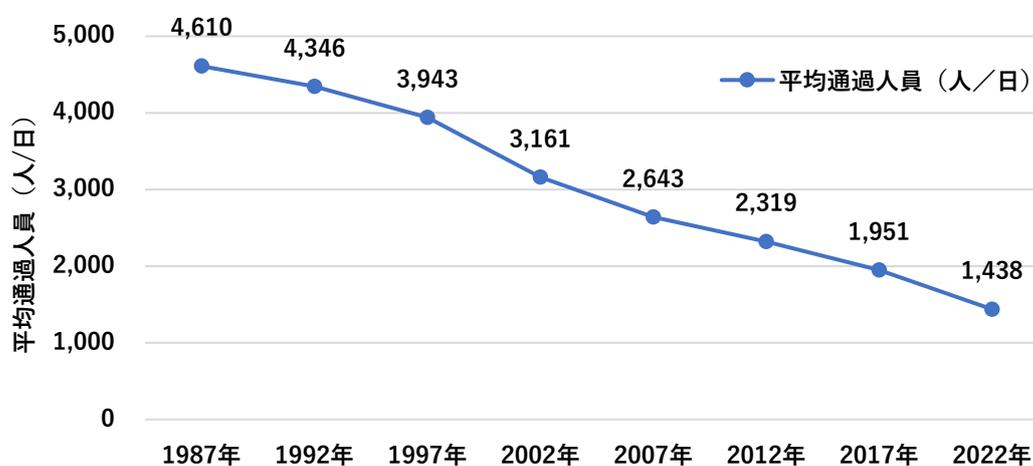


図 男鹿線の利用状況（1987～2022年（5年毎））

資料：JR 東日本 HP



図 運行路線

3-2-3 路線バス

○路線バスの運行概要は以下のとおり。

表 運行概要

路線名	起点	終点	運行形態	運行本数				関連する公共交通
				平日		土日祝		
				上	下	上	下	
五里合線	中石	みなと市民病院前	一部フリー乗降	7	6	4※2	3	JR 男鹿線
男鹿中線	浜間口下丁	みなと市民病院前	フリー乗降※1 一部予約運行	1	3	0	0	JR 男鹿線
安全寺線	安全寺上丁	ニコット前	フリー乗降 一部予約運行	3	4	3※3	4※3	—
入道崎線	入道崎	別邸つばき前	フリー乗降 予約運行	6	6	4※3	3※3	—
男鹿南線	門前駐車場	みなと市民病院前	定時定路線	5	7※4	3	5※4	JR 男鹿線
船越線	船越駅前	みなと市民病院前	定時定路線	5	5	3	2	JR 男鹿線
潟西線	下五明光	船越駅前	フリー乗降	5	5	2	3	JR 男鹿線
男鹿北線	男鹿水族館	みなと市民病院前	一部フリー乗降	7	7	4	4	JR 男鹿線
加茂線	加茂	男鹿水族館	予約運行	3	4	2	3	—
おがぐる	船越駅前	みなと市民病院前	定時定路線 循環バス	8	8	3	3	JR 男鹿線

※1：下りは一部のみ、※2：一部脇本駅止、※3：便によって予約運行、※4：1便2便は海洋高校直通・休校日運休

資料：男鹿市 HP



※令和5年7月の土砂災害により「五里合線」、「船越線」、「おがぐる」の一部で迂回運行

※男鹿中線のフリー乗降区間は上りが全区間、下りは一部区間のみ

図 運行路線図

3.公共交通の現状等

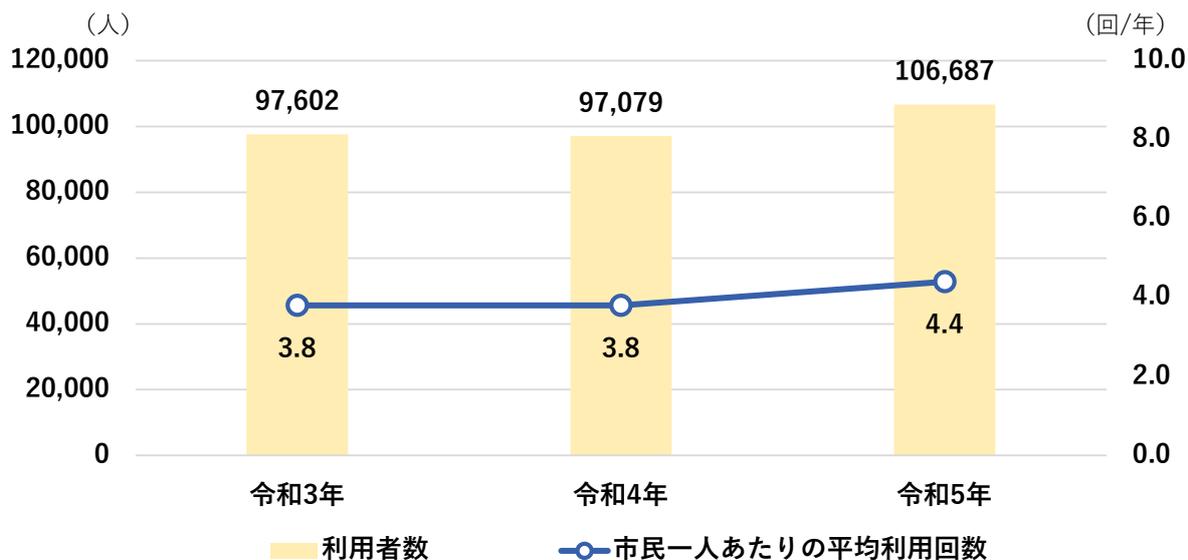


図 年間利用者数と市民一人あたりの平均利用回数の推移

資料：男鹿市データ

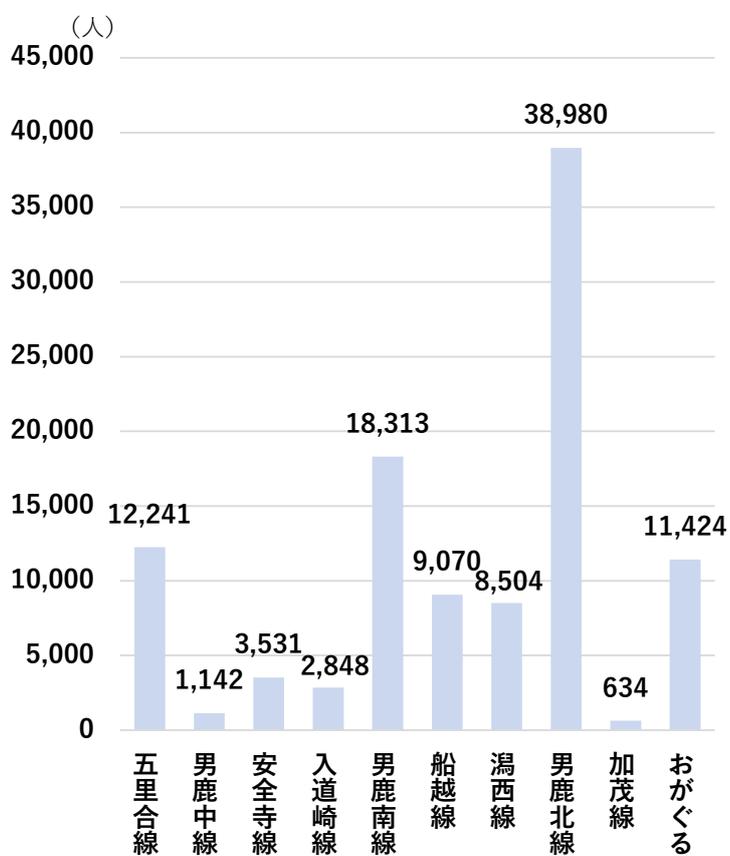


図 路線別利用者数 (令和5年)

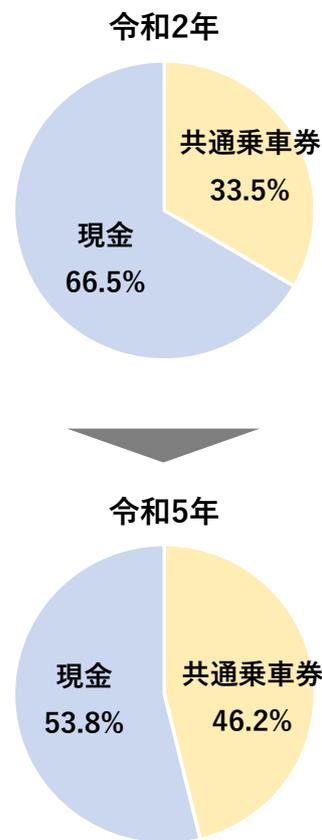


図 共通乗車券の利用割合の比較 (上段：令和2年 下段：令和5年)

資料：男鹿市データ

3-2-4 男鹿半島あいのリタクシー「なまはげシャトル」

○男鹿半島あいのリタクシー「なまはげシャトル」の運行概要は以下のとおり。

表 運行概要

路線名	発着所	運行期間	関連する公共交通
男鹿半島あいのリタクシー「なまはげシャトル」	男鹿駅 男鹿温泉郷 男鹿水族館 GAO 真山エリア 入道崎 雲昌寺	通年運行 ※完全予約制	鉄道 路線バス

資料：なまはげシャトル予約サイト



図 利用者数の推移

資料：男鹿市データ

3-2-5 男鹿半島あいのリタクシー「寒風山ライナー」

○男鹿半島あいのリタクシー「寒風山ライナー」の運行概要は以下のとおり。

表 運行概要

路線名	停車地	運行本数	運行期間	関連する公共交通
寒風山方面	男鹿駅 回転展望台 滝の頭	3	夏～秋期間運行※予約制 (状況により期間変更あり)	鉄道 路線バス
男鹿駅方面		3		

資料：なまはげシャトル予約サイト

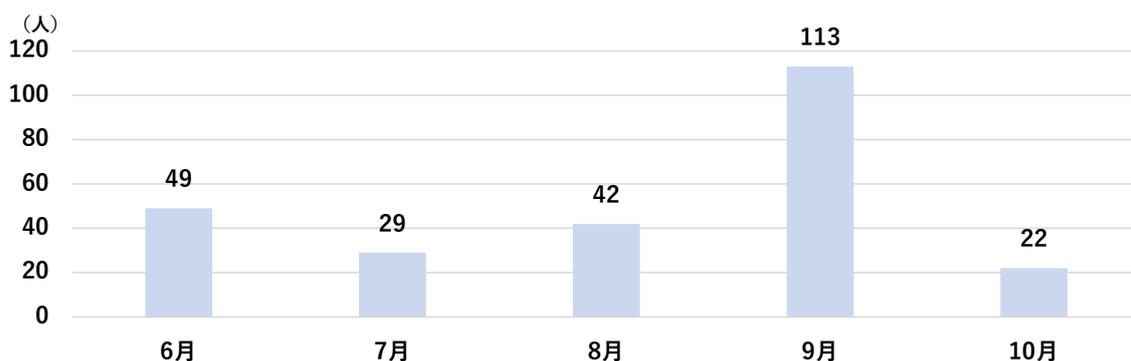


図 利用者数の推移 (令和5年)

資料：男鹿市データ

3-2-6 その他サービス

(1) 一般タクシー

○市内で営業するタクシー事業者は以下のとおり。

表 市内を運行するタクシー事業者の一覧

事業者名	住所	保有車両
秋田観光バス（株）	男鹿市船川港比詰字大巻 76-4	・特大車両
（株）船川タクシー	男鹿市船川港船川字海岸通り 1号 8-5	・特大車両 ・普通車両
（株）みさき観光タクシー	男鹿市船越字狐森 109-9	・普通車両
浮田産業交通（株）北浦営業所	男鹿市北浦北浦字忍田 78-1	・特大車両 ・普通車両
（資）三十五番タクシー	男鹿市船越字本町 1-8	・特大車両 ・普通車両

資料：（一社）秋田県ハイヤー協会 HP

3-2-7 移動に係る支援サービス

表 移動に係る支援サービス一覧

サービス名	内容
スーパーセンターアマノ	・株式会社とくし丸と提携し、移動販売サービスを実施
男鹿加藤診療所 男鹿整形外科 長谷川医院 佐藤医院 香曾我部医院 わかみ歯科クリニック 志田歯科医院 もりやま歯科医院	・各医療機関が独自に運行している患者送迎サービス（医療機関によって利用条件あり）
もりやま歯科医院 ふただ歯科クリニック	・通院が不可能な患者宅への訪問歯科診療
別邸つばき 雄山閣 温泉旅館ゆもと SKOグループ※ 帝水 きららか	・宿泊者限定の送迎サービス ・男鹿駅⇄各宿泊施設を無料で運行（別邸つばき：往路2便、復路1便（3日前予約）、雄山閣：往復路1便、温泉旅館ゆもと：送迎は要相談、SKOグループ：往復路2便、帝水：往路2便、復路1便（事前予約）、きららか：往復路1便（3日前予約）
秋田・男鹿おさんぽきっぷ （デジタルフリーパス）	・フリーエリア内のJR線が2日間乗り降り自由のデジタルフリーパス

※男鹿ホテル、男鹿観光ホテル、セイコーグランドホテル

資料：各事業者・企業等HP

3-2-8市の財政負担

○運行収入は令和元年度から概ね横ばい傾向にあるものの、令和2年度から運行費用が大幅に増加し、令和2年度以降は年間で約1億8,000万円の財政負担となっている。

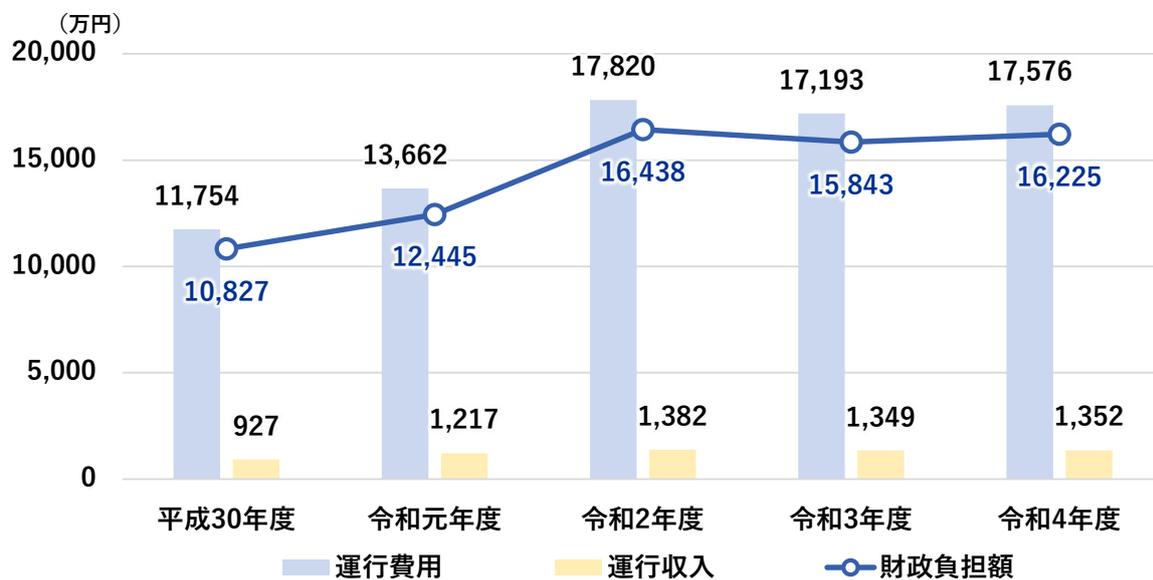
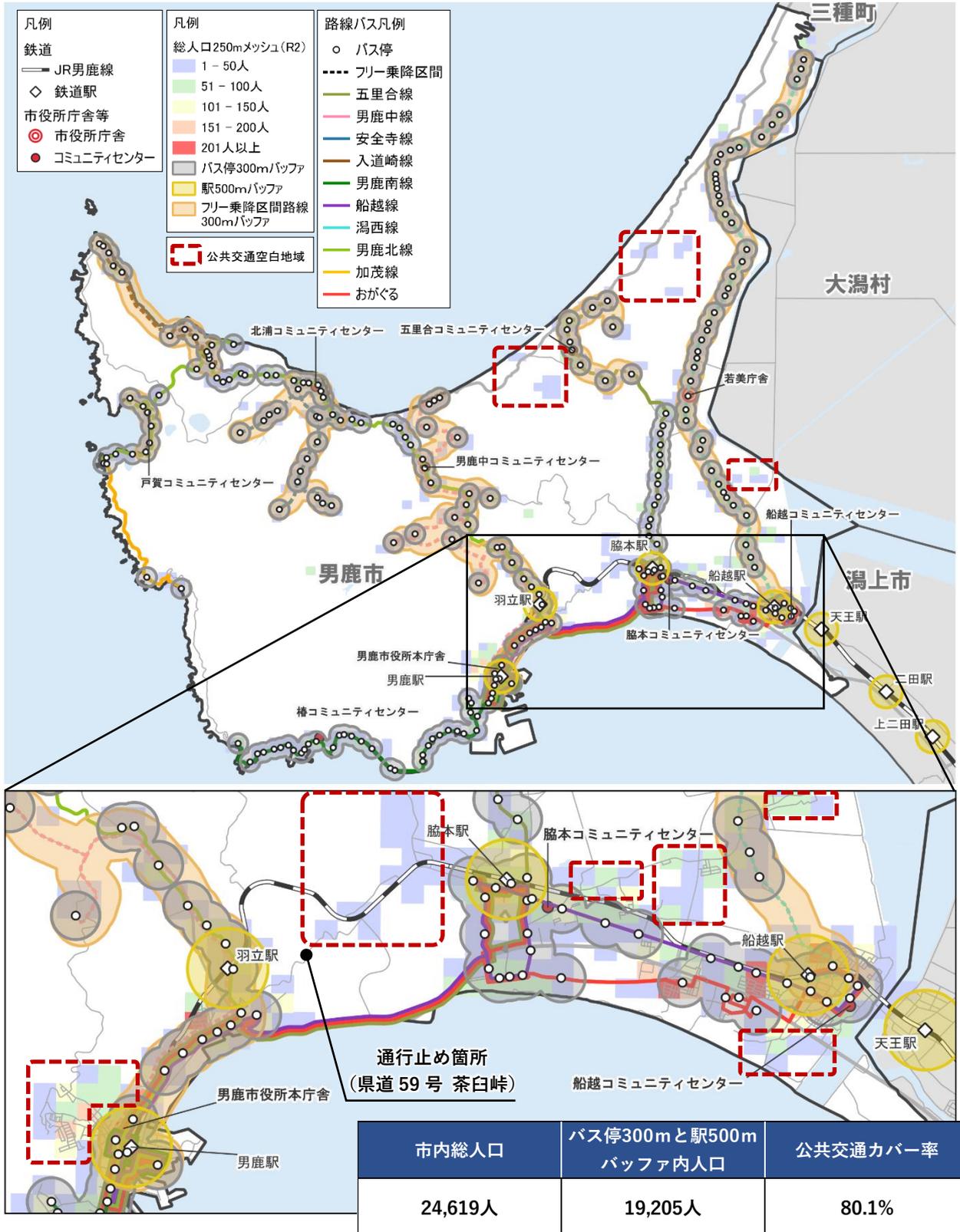


図 市の財政負担額の推移

資料：男鹿市データ

3-2-9 市内の公共交通空白地域

- 市内の公共交通のカバー率は 80.1%と、国道などの主要な沿線はカバーされているが、男鹿駅の西側や、五里合地区・若美地区・脇本地区・船越地区の一部において空白地域がみられる。
- 県道 59 号茶臼峠の通行止めとなっている区間の空白地域は規制解除後には概ね解消される想定となっている。



※人口メッシュ（人口分布）を市域で按分して総人口を算出している為、国勢調査等の数値とは合致しない。
公共交通カバー率は「バッファ内人口/市内総人口」で算出。

図 市内の公共交通空白地域

4. 公共交通の課題

4. 公共交通の課題

4-1 網形成計画の振り返り

4-1-1 網形成計画の基本理念と基本方針

○本計画と同様に男鹿市における「将来のまちづくりの方向性」や公共交通を取り巻く現状・課題などを踏まえ、網形成計画の基本理念と基本方針を以下のとおり設定している。

<本計画の基本理念（目指すべき将来像）>

男鹿市民の生活に貢献し、各地域の活性化を結ぶ交通網の形成

～市民・交通事業者・行政みんなで守り育て良くする公共交通～

- ・男鹿市の上位計画の基本理念を踏襲し、目指すべき将来都市像の実現に向け、観光振興・健康増進等、まちづくり関連施策と連携し、暮らしの基盤となる公共交通ネットワークを再構築する。
- ・地域住民の行動特性・ニーズに対応した持続可能な公共交通の方針を示し、誰でも安心して利用できる交通環境づくりを推進する。
- ・持続可能な公共交通体系を形成していくため、市民・交通事業者等と連携し、地域公共交通の見直し・改善が行える仕組みも併せて構築していく。

基本理念を実現するための4つの柱（基本方針）

- 基本方針1 各公共交通の接続性向上によるネットワークの形成・再編
- 基本方針2 需要に対応した公共交通サービスの提供
- 基本方針3 誰でもわかり、安心して使える公共交通づくり
- 基本方針4 分野の連携による持続可能な運営の仕組みづくり

4-1-2 網形成計画に示される施策の実施状況

○網形成計画における基本方針の内容の基づき、本市では公共交通の問題点・課題などの解決に向けて以下の施策に取り組んできた。

表 網形成計画における施策の実施状況

区分	主な施策の実施状況
運行内容に関する施策	<p>■中心市街地を巡る「おがぐる」の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民の公共施設、商業施設、金融機関等の移動利便性の向上を目指して、新たに船川循環線と脇本船越循環線が運行を開始 ・新設の商業施設への経路変更やニーズに合わせたダイヤの見直しを行うなど、定期的に効率化を図りながら、まちづくりの変化に対応 ・令和4年に上記2路線を統合することで「おがぐる」としての運行を開始し、統合後も徐々に利用者が増加中
	<p>■予約制の定時定路線型運行の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・男鹿北線の枝線（安全寺線、入道崎線、加茂線、男鹿中線）において、利用状況に応じて効率化を図りつつ、日常生活に最低限必要なセーフティネットの確保や観光移動手段を維持していくために、定時定路線型の予約運行に切り替え
	<p>■フリー乗降制度の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・郊外部に伸びる路線（入道崎線、安全寺線、潟西線、男鹿北線、加茂線、男鹿中線、五里合線）において、バス停まで歩く距離を少しでも短くし、利用者の負担を軽減するために、交通量が少なく安全に乗降ができる区間に限り、バス停以外の場所でも乗り降りできるフリー乗降制度を導入
	<p>■スクールバスの混乗化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民の朝の通院ニーズに対応するために、入道崎地区→船川地区間の通学専用の移動手段として運行しているスクールバスで混乗の実証運行を実施することで限りある移動手段を有効活用 ・利用時に様々な条件（入道崎地区に居住する70歳以上で事前登録制の予約運行かつ座席制限ありなど）を設けることでトラブルを事前に回避し、安心な生徒の移動手段として実施
	<p>■JR 男鹿線と接続する移動手段の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内外の利用者の広域的な移動を支える手段である JR 男鹿線に対して、観光分野で運行している「なまはげシャトル」とも連携し運行経路・ダイヤを調整しながら移動手段を確保
利用環境に関する施策	<p>■利用しやすい運賃の設定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内の路線バスを誰もがわかりやすく、安心して利用できるよう定額運賃制（200円）と共通乗車券（1ヶ月 2,000円、3ヶ月 5,000円、6ヶ月 8,000円）を導入 ・中心部との移動に男鹿北線を乗り継ぐことが必須な枝線（安全寺線、入道崎線、加茂線、男鹿中線）に対しては乗継運賃を無料化することで市内のどこでも200円で移動できる環境を構築
	<p>■路線情報の検索性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本市を運行する路線バスの情報を標準的なバス情報フォーマット形式（GTFS-JP 準拠）で公開することで、各社が提供する運行情報アプリで活用可能な環境を構築 ・併せて、国際教養大学との連携により、同データを Google Map 上で確認できるように反映させ、検索性を向上
	<p>■運行情報の周知強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内を運行する路線バスの運行情報を網羅的に周知する運行時刻表や運行内容の変更、利用者の声を届ける広報誌など、運行内容に関する情報を全戸配布にて周知
	<p>■交通拠点『男鹿駅』の待合環境の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・男鹿駅が「エコステ」モデル駅としてリニューアルされたことに合わせて、駅舎内に運行情報の設置や接続する移動サービスが集まる乗降場所に屋根・ベンチ付きの待合環境を確保

4-1-3 網形成計画の目標指標の達成状況

○網形成計画に示される目標値の達成状況は下表のとおり。

表 目標指標の達成状況

	目標指標	策定時	目標値	現況値	達成状況
目標①	男鹿市内運行路線バスの一人当たり平均利用回数（年間）	1人当たり 4.1回 (平成29年度)	1人当たり 4.1回 (毎年度)	1人当たり 4.2回 (令和4年度)	達成
目標②	主要な拠点となる交通結節点強化	—	2拠点 (令和5年度)	3拠点 (令和4年度)	達成
目標③	新規運行方法の実証実験運行実施路線数	—	4路線 (令和5年度)	4路線 (令和4年度)	達成
目標④	公共交通利用者の公共交通全般に関する満足度	62.6% (平成30年度)	72.6% (令和5年度)	82.3% (令和5年度)	達成
目標⑤	観光・福祉等、他分野との連携施策の実施件数	—	4件 (令和5年度)	4件 (令和4年度)	達成
目標⑥	交通事業者支援の実施件数	—	4件 (令和5年度)	4件 (令和5年度)	達成

4-1-4 公共交通の磨き上げに必要となる要素

- 網形成計画に示される目標の実施状況を踏まえて本計画に必要な要素の整理を行った。
- また、網形成計画に示される目標の内容に含まれないものの、社会的な状況の変化に伴って考慮すべき事項についても併せて整理を行った。

表 網形成計画の目標に対して今後対応が必要な事項

網形成計画の目標	更なる磨き上げに向けた要素
基本目標 1 各公共交通の接続性向上によるネットワークの形成・再編	<p>路線バスの見直しを行い、船川地区に立地する男鹿駅を起点とした各公共交通の接続性を高めてきたが、脇本・船越地区での商業施設の立地等により他地域でも拠点性が向上。</p> <p>また、船川⇄船越間の移動を支えるサービスが重複して運行しており、利用者が分散してしまっていることから、各路線の役割を明確にしつつ利用実績に応じて適宜、運行頻度・形態の調整が急務となっている。</p>
基本目標 2 需要に対応した公共交通サービスの提供	<p>郊外部では予約制の定時定路線型運行やフリー乗降区間を設けることで需要に応じたサービスの提供を行っており、さらなる利用方法の共有により地域への浸透が求められる。</p> <p>また、運行手段を効率化したものの、交通事業者の担い手の不足が問題視されているが、市民アンケートでは『地域主体の取組意向が高い地域』が存在しており、担い手確保のターゲットになりうる。</p>
基本目標 3 誰でもわかり、安心して使える公共交通づくり	<p>路線情報の Google Map への掲載や、定額運賃・共通乗車券の導入、交通拠点の整備など利用者が安心して利用できる環境づくりを行ってきた。</p> <p>しかし、フリー乗降区間が地図上に明記されていないことや、同じ施設でも移動サービスごとにバス停が異なること、短期滞在する観光客向けの運賃施策がないこと、車両のバリアフリー対応や車両の走行位置・混雑状況が確認できないこと等、利用者の安心感を高められる要素が存在している。</p>
基本目標 4 分野の連携による持続可能な運営の仕組みづくり	<p>観光分野で運行している「なまはげシャトル」や教育分野で運行している「スクールバス」との連携によって市民の移動利便性を高めてきたが、将来的にも人口減少や運転手不足が予測されている。</p> <p>そのため、継続的な交通事業者の体制維持に向けた支援だけでなく、学校の統廃合・部活動の地域移行による移動手段の対応や施設の送迎、移動を伴わない宅配・訪問サービスとの共創の必要性も高まっている。</p>
その他の考慮すべき事項	<p>近年、MaaS や DX に関する取組が盛んとなっており、利用者の利便性や情報の伝達性、業務の効率性などの向上のために国・県が積極的に導入を推進している。</p> <p>本市では 2050 年までに二酸化炭素排出量実質ゼロを目指しており、市民の移動手段を自家用車から少しでも公共交通に切替えられるように意識醸成を行うとともに、運行車両においても環境に優しいものが求められている。</p>

4-2 公共交通の課題

○先述の目標の達成状況等を踏まえて、本計画における公共交通の課題を次に示す。

課題 1：市内中心部を運行する路線間の連携強化が必要

本市の中心部は男鹿駅や市役所、道の駅おがオガレが立地する船川地区だが、脇本・船越地区にもなまはげモール等の都市機能の充実化が進行している。

そのため、船川⇄船越間の移動ニーズが高まり、多様なサービスを設けて対応してきたが、一部では地域内フィーダー系統と重複する路線も運行しており、路線間で利用者を奪い合う状況が散見される。

この状況を解消すべく、路線間の連携を強化することで各路線の役割を明確化し、サービス量を落とすのではなく効率的な運行へ切替えていくことが必要となる。

課題 2：郊外部の地域ニーズに合った路線見直しが必要

運転手不足や非効率な運行の解消に向けて、予約制の定時定路線型運行やフリー乗降区間を設けることで小規模需要に応じたサービスを提供してきた。

一方、高齢世帯の増加や免許返納の推進等によって、自由な移動手段を持たない市民の増加とともに公共交通の必要性は高まることが懸念される。

今後も郊外部の地域と密に協議を行い、その地域ごとのニーズに合った移動サービスの見直しが必要となる。

課題 3：あらゆる関係者との連携強化が必要

「なまはげシャトル」や「スクールバス」など、他分野の移動サービスと連携し、市民の移動利便性を高めてきたが、さらなる利用促進や新たな行政以外の移動サービスとの連携も必要となる。

また、公共交通を守り・支えていくきっかけづくりとして、多くの市民が自家用車、観光客はレンタカーを用いている状況の中で、少しでも「公共交通を活用できないか」と考えてもらえるような、連携策の検討が必要となる。

課題 4：市民・観光客の公共交通の定着が必要

ニーズに合わせた路線見直しや路線情報の Google Map への掲載、定額運賃・共通乗車券の導入、交通拠点の整備など、利用しやすい環境づくりに取り組んできた。

一方で、特に高齢者においてはサービスの変化に利用者が追いつけていない状況も散見され、一定程度の見直しが終了した本市の公共交通を市民・来訪者に定着させていく段階となっている。

そのため、あらゆる媒体・手段を用いて公共交通に関する情報を届け、本市の公共交通を定着させる取組が必要となる。

5. 計画において目指す方向性

5. 計画において目指す方向性

5-1 計画の基本理念と基本方針

- 男鹿市地域公共交通網形成計画において、基本理念（地域公共交通のあるべき姿）を「男鹿市民の生活に貢献し、各地域の活性化を結ぶ交通網の形成～市民・交通事業者・行政みんなで守り育て良くする公共交通～」とし、各種施策を展開してきた。
- この基本理念は、現在においても本市の公共交通の将来目指すべき方向と一致していることから、本計画においても引き継ぐこととして、地域公共交通に関する問題点や課題の克服に向けて次のとおり基本理念を設定する。

■男鹿市の公共交通の基本理念

男鹿市民の生活に貢献し、各地域の活性化を結ぶ交通網の形成
～市民・交通事業者・行政みんなで守り育て良くする公共交通～

5-2 計画の基本方針

○基本理念に基づき、計画の基本方針を次のとおりとする。

基本方針 1

どの地域に住んでいても「安心・便利な移動手段」の構築

中心部の商業・医療・教育施設へ定時定路線で運行する身近な生活路線を利用状況やニーズに合わせた最適で利便性の高いものに磨き上げる。

また、郊外部から中心部への移動や市民の市外への移動、観光客の市外からの移動を支えるために適切な路線を設定するとともに乗継利便性の確保を目指す。

基本方針 2

将来的にも持続可能な「体制・交通モード」の構築

持続可能な公共交通を確保し、安定的かつ長期的に提供していくため、行政に加え、交通事業者、地域が一体となって交通資源を有効活用していくための体制を構築する。

基本方針 3

市民および来訪者が「理解・活用できる環境」の構築

これまで公共交通を利用してきた人だけでなく、これから公共交通を利用したいと考える人が理解できるように情報発信の手段や内容について磨き上げる。

また、公共交通に触れてもらうための支援や企画などを検討・実施し、活用できると思う多くの機会を創出する。

○基本方針と課題の関係性は以下のとおり。

参考 基本方針と課題の関係性

	方針1	方針2	方針3
	どの地域に住んでいても「安心・便利な移動手段」の構築	将来的にも持続可能な「体制・交通モード」の構築	市民および来訪者が「理解・活用できる環境」の構築
課題1 市内中心部を運行する路線間の連携強化が必要	●	●	
課題2 郊外部の地域ニーズに合った路線見直しが必要	●	●	
課題3 あらゆる関係者との連携強化が必要	●	●	●
課題4 市民・観光客の公共交通の定着が必要	●	●	●

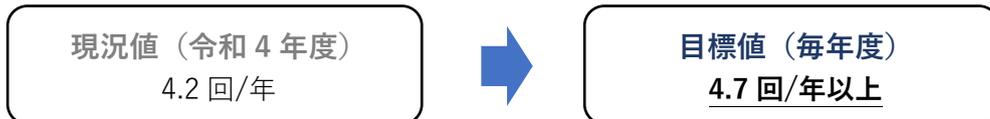
5-3 目標の評価指標

○計画の達成状況を評価するために、次に示す目標評価指標を設定し、計画事業の推進を行う。

■基本方針1に関わる指標

→市内の公共交通の利便性を向上させ、利用者を増やすことで、どの地域に住んでいても「安心・便利な移動手段」の構築が達成されたと判断する

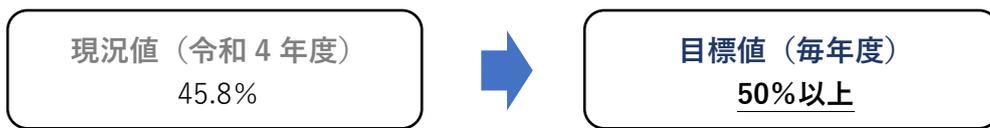
指標①：男鹿市内運行路線バスの一人当たり平均利用回数



■基本方針2に関わる指標

→共通乗車券をより多くの利用者に購入いただくことで、安定的な収入源を確保し、将来的にも持続可能な「体制・交通モード」の構築が達成されたと判断する

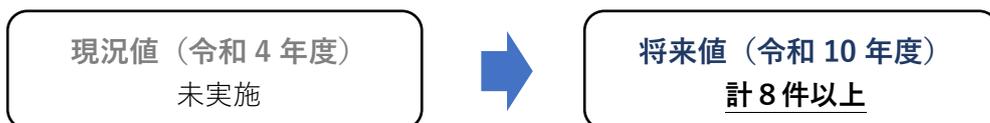
指標②：共通乗車券の利用割合



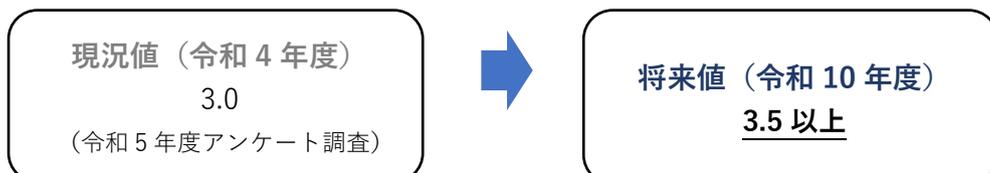
■基本方針3に関わる指標

→多くの方が公共交通を利用しやすくなるような支援・企画を実施し、これまで以上に満足いただけたことで、市民および来訪者が「理解・活用できる環境」の構築が達成されたと判断する

指標③：支援・企画の実施件数



指標④：公共交通に対する満足度



6. 目標を達成するための施策と推進体制等

6. 目標を達成するための施策と推進体制等

6-1 目標を達成するための施策

基本方針1に基づく施策（1～4）

施策1：市中心部の交通サービスの役割の再設定

○重複発生している市中心部の各路線について、ターゲットを見極めた役割を設定し適切に運行経路・時間を調整

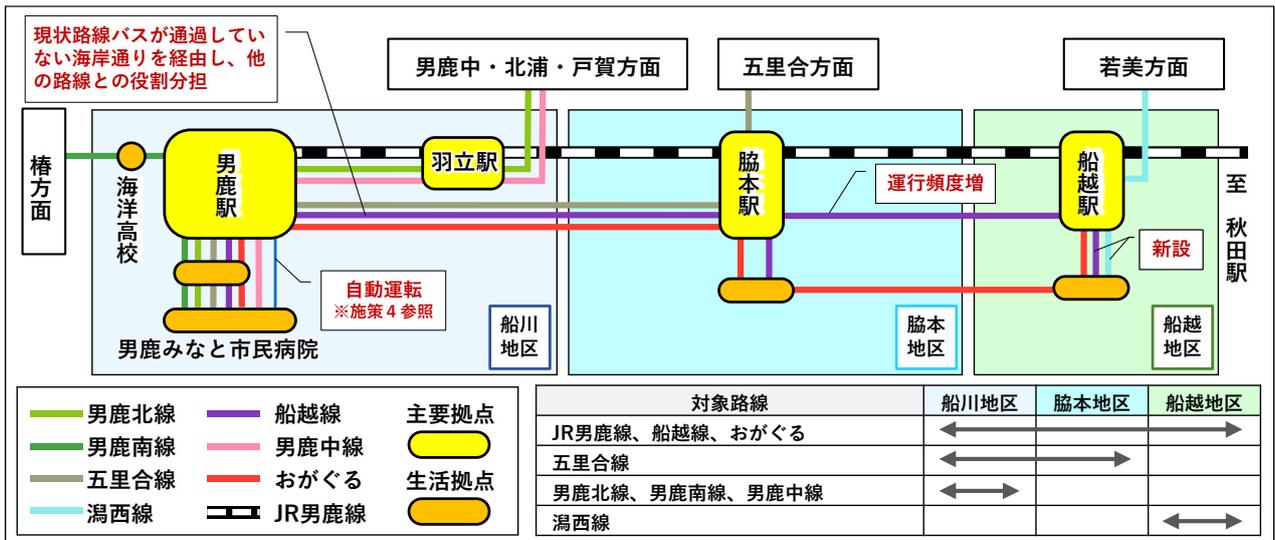


図 中心市街地の路線再編イメージ

施策2：郊外部の適切な移動手段を住民と共に検討

○郊外部との移動手段を維持しつつ、著しく利用が少ない地域に対して、住民とともに生活に必要なサービス（ドア to ドア、移動販売等）を検討

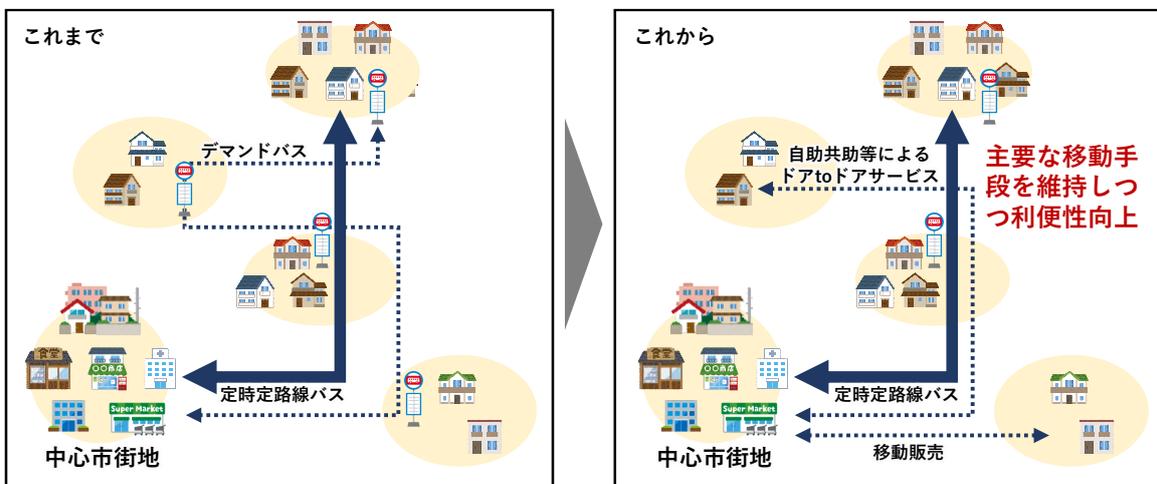


図 利用状況に合わせた郊外部の再編イメージ

施策3：交通拠点における接続性の強化とモデルコースの提案

○公共交通拠点での鉄道⇄バス、バス⇄バス間の接続性を強化するとともに、活用方法としてモデルコースもセットにして利用者に提案



図 接続性の強化イメージ

施策4：男鹿駅と男鹿みなと市民病院を結ぶ短距離交通の導入を検討

○男鹿駅と男鹿みなと市民病院を結ぶラストワンマイルに対応するため短距離型の自動運転車両の導入を検討



図 自動運転の走行経路イメージ

基本方針2に基づく施策（5～8）

施策5：運行経費の削減と新たな資金源の確保

○運行経費の緩やかな上昇に向けた効率的な運行見直しや、運行維持に係る支援金、車内広告掲載やラッピング広告などの受け入れ態勢を構築

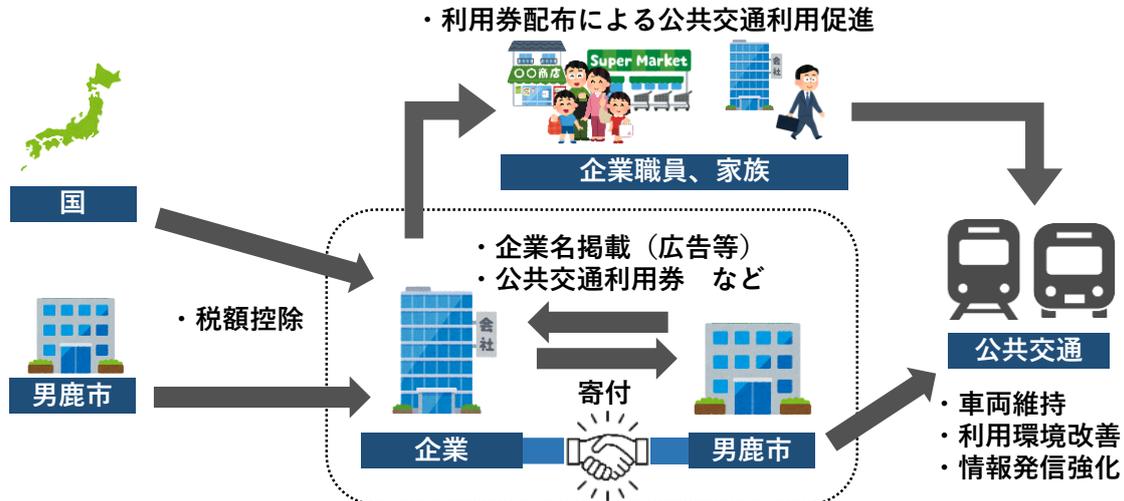


図 企業版ふるさと納税の活用イメージ

施策6：移動手手段の担い手確保に向けた支援

○地域住民同士の自助共助の支援や、県の取組とも連携しながら交通事業者の従業員の雇用確保の取組に対する支援策を検討



■バス運転体験会



■職場見学・説明会



図 地域公共交通への就業に向けた取組事例（秋田県）

施策7：他分野の公共交通以外の移動サービスとの連携

○他分野で運行している観光・通学向けの移動手段と引続き連携を図るとともに、宿泊施設や買物・医療施設など、目的地となる施設が運行している移動サービスとも適切な連携を検討

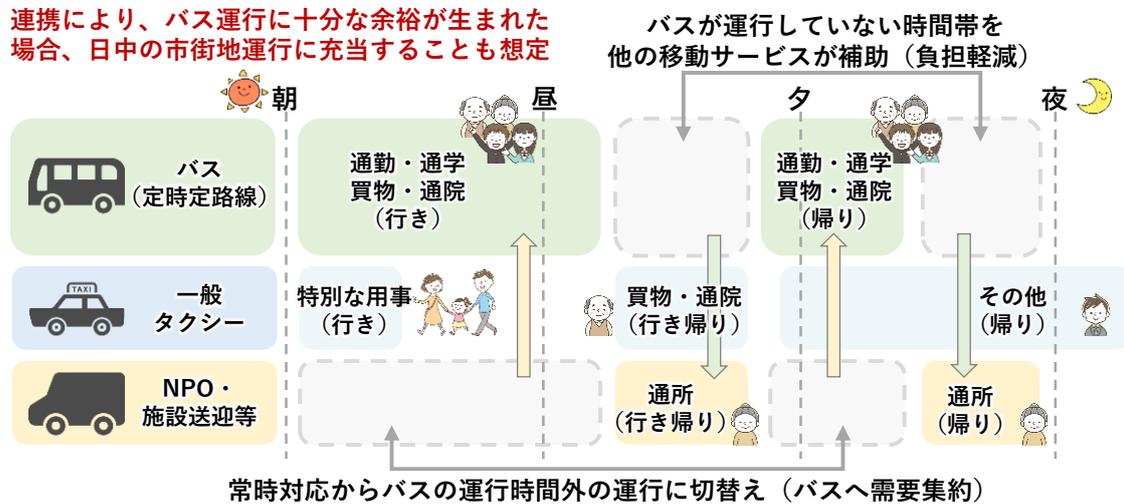


図 移動サービス間の連携イメージ

施策8：効率的な利用実績データの収集と活用

○電子決済サービスや後述するデジタルチケット等の活用によって効率的に利用実績データを収集できる環境と、膨大なデータを適切に精査・活用する環境の構築を検討

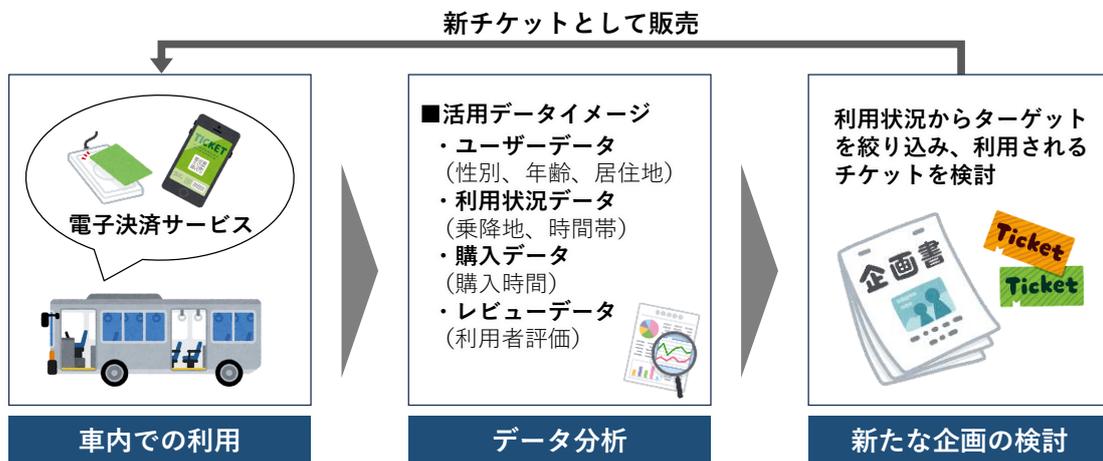


図 利用実績データの活用イメージ

基本方針3に基づく施策（9～14）

施策9：やさしい車両の導入

- 利用する人が安心・安全に利用できるだけでなく、運行経費や環境負荷、運転手不足などあらゆる面でやさしい車両の導入を検討



導入時の技術発展の状況に合わせて適切な車両を検討

図 やさしい車両のイメージ

施策10：公共交通の利用方法・運行情報の発信強化

- 網羅的な交通網やダイヤの公開だけでなく、フリー乗降区間の図示など利用方法のわかりやすさを強化
- バスロケーションシステムや交通拠点にデジタルサイネージを導入し、バスの接近・遅れなどの状況が把握しやすい環境を構築

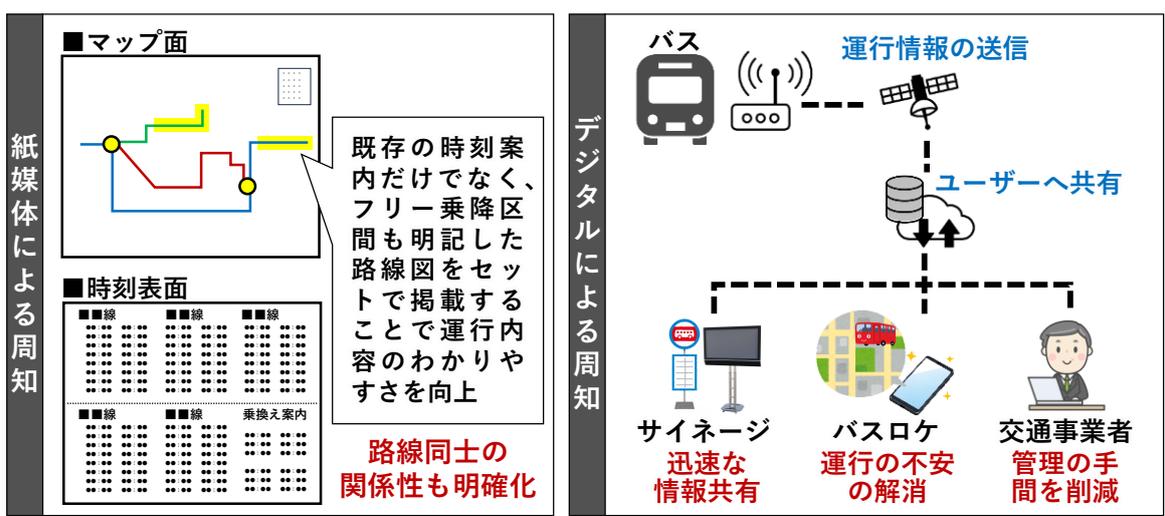


図 公共交通の情報発信イメージ

施策 1 1：公共交通に関する意識醸成の実施

- 公共交通の利用方法や必要性など、公共交通を自分事として守り支える意識の醸成を図るため、男鹿駅前の広場を活用した体験乗車会など交通事業者と連携した出前講座を開催



図 公共交通に関する出前講座イメージ（左：深浦町 右：三沢市）

施策 1 2：共通乗車券のデジタル化および新たな企画券の発行

- 現状の共通乗車券をデジタル化することで、販売窓口の負担軽減、非対面かつ時間・場所に制限されない購入機会の構築
- 併せて観光客や突発的な利用者のための短期間（24 時間、2 日間など）の共通乗車券の設定や、鉄道往復券とのセット販売を検討

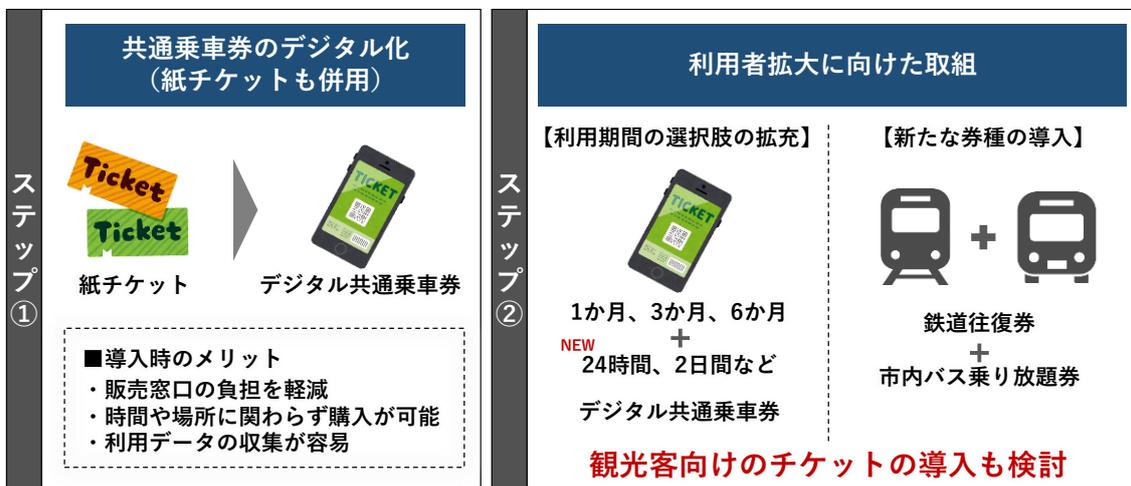


図 共通乗車券のデジタル化および新たな企画券の発行イメージ

6-2 事業体系とスケジュール

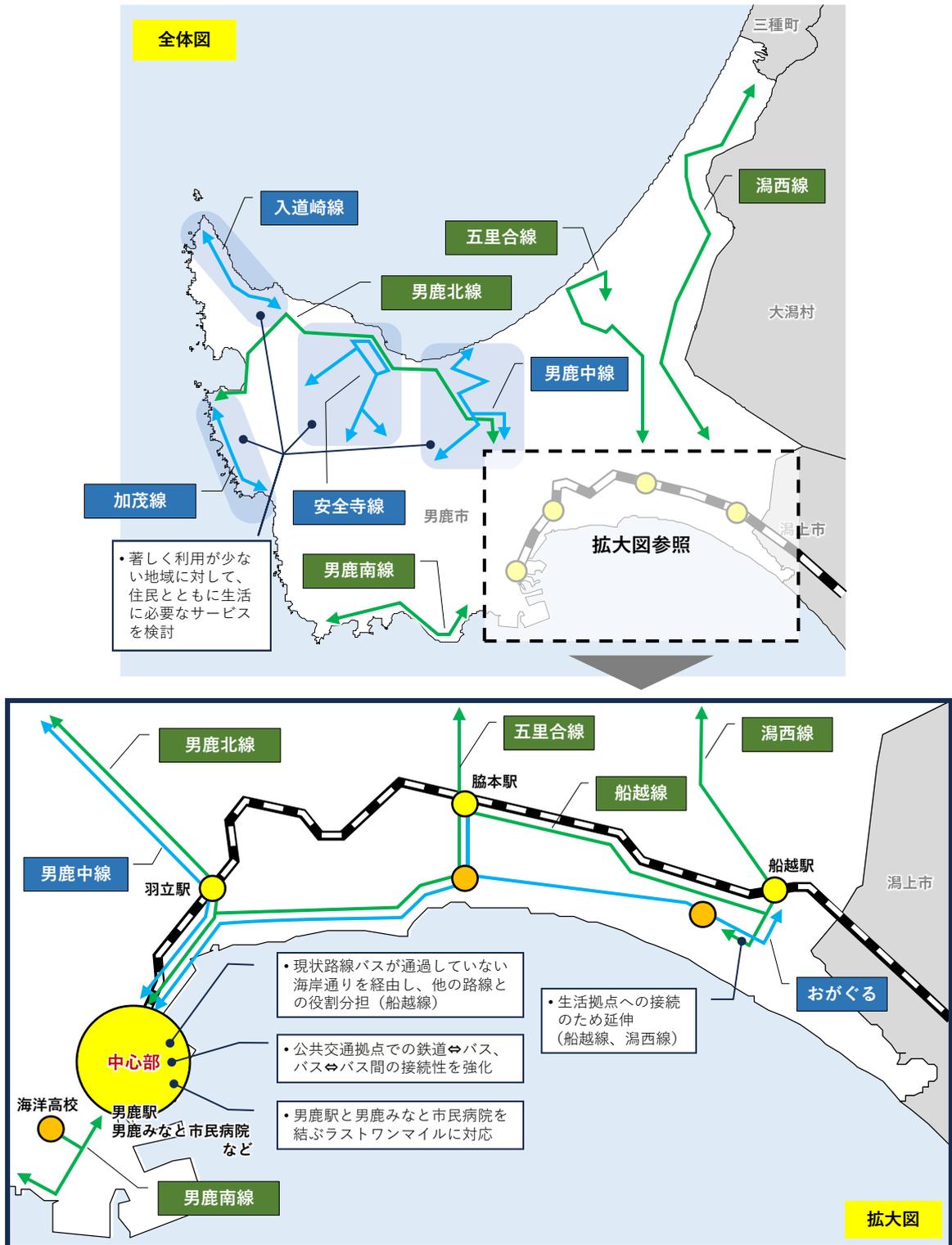
○前章で定めた本市における公共交通の基本方針および基本目標に基づき、以下に示す事業・スケジュールでの実施を検討する。

表 事業体系とスケジュール

区分	施策	施策内容	R6			R7			R8			R9			R10			関係団体		
			前期	中期	後期	前期	中期	後期	前期	中期	後期	前期	中期	後期	前期	中期	後期	市	事業者	地域・施設
基本方針1に基づく施策	1	市中心部の交通サービスの役割の再設定	運行計画の検討			運行開始 (必要に応じて実証運行)			評価検証(利用者数・収支・効率性など)を行いながら運行内容を定期的に見直し									●	●	●
	2	郊外部の適切な移動手段を住民と共に検討	対象路線の検討→住民協議			運行計画の検討→運行開始 (必要に応じて実証運行)			評価検証(利用者数・収支・効率性など)を行いながら運行内容を定期的に見直し									●		●
	3	交通拠点における接続性の強化とモデルコースの提案	運行計画の検討			運行開始 (必要に応じて実証運行)			評価検証(利用者数・収支・効率性など)を行いながら運行内容を定期的に見直し									●	●	●
	4	男鹿駅と男鹿みなと市民病院を結ぶ短距離交通の導入を検討	自動運転車両の調査・検討															●	●	●
基本方針2に基づく施策	5	運行経費の削減と新たな資金源の確保	歳出削減に向けた運行見直し 資金受け入れ方策の検討			資金受け入れ開始			評価検証(利用者数・収支・効率性など)を行いながら運行内容を定期的に見直し									●	●	●
	6	移動手段の担い手確保に向けた支援	関係者と協議が整い次第、随時実施															●	●	
	7	他分野の公共交通以外の移動サービスとの連携	関係者協議の場を構築 将来的な方向性を協議			関係者と協議が整い次第、随時実施									●	●	●			
	8	効率的な利用実績データの収集と活用	既存データの整理 電子決済サービスの導入			利用実績を踏まえて路線見直し(施策1~4)や新規チケットの検討(施策12)									●	●				
基本方針3に基づく施策	9	やさしい車両の導入	関係者と協議が整い次第、随時実施															●	●	
	10	公共交通の利用方法・運行情報の発信強化	公共交通マップの作成			バスロケ・サイネージの導入検討			評価検証(理解度、速達性など)を行いながら運行内容を定期的に見直し									●	●	●
	11	公共交通に関する意識醸成の実施	関係者と協議が整い次第、随時実施															●	●	●
	12	共通乗車券のデジタル化および新たな企画券の発行	関係者と協議が整い次第、随時実施															●	●	
	13	わかりやすいバス停の導入	関係者と協議が整い次第、随時実施															●	●	●
	14	公共交通と連携したイベント等の実施	取組企画の検討			取組企画の実施			関係者と協議が整い次第、随時拡大									●	●	●

6-3 公共交通ネットワークの将来イメージ

○男鹿市の将来的な交通ネットワークを以下に示す。



● 交通拠点
● 生活拠点
 広域・地域内連携軸（鉄道）：市町村間を跨ぐ広域路線のうち、運行形態が鉄道であるもの
↔ 地域内路線（フィーダー系統）：広域・地域内連携軸に定時定路線で接続するもの
↔ 地域内路線：地域内を定時定路線で運行するもの（予約制・フリー乗降制を含む）

※図は男鹿市が目指す地域公共交通の将来イメージであり、今後、具体的な運行ルートや運行時刻、運賃などの調整を進める。また、今後の社会情勢などの変化によっては、将来イメージが変わる場合がある。

6-4 計画の推進体制と推進方法

- 計画の推進にあたっては、本市が中心となって市民・交通事業者・関係主体等と連携・協働しつつ取り組むとともに、それぞれの主体に基本的な役割を分担する。
- 今後も引き続き下記の関係主体等から構成された『男鹿市地域公共交通活性化協議会』のもとで会議による管理のもと、計画全体の推進および事業の進捗状況の確認、目標の達成状況の確認等を行い、計画の着実な推進を図る。

表 関係する主体と基本的な役割

区分	基本的な役割
男鹿市	<ul style="list-style-type: none"> ○計画全体を進行する役割を担い、主体的に計画の管理および推進を図るとともに、公共交通の確保・維持に向けた検討を行う。 ○また、他の分野との連携を図るための“橋渡し”となる役割を担い、市全体での取組の推進を図る。
地域住民	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通の利用者の目線から、公共交通の改善に向けて積極的な意見・アイデアを提案する役割を担う。 ○また、行政とともに公共交通を支えるなど、協働の取組による公共交通の確保・維持に向けた取組の展開を図る。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通の運営・運行主体として、本計画に基づいた事業の展開を実施し、市とともに持続可能な公共交通に向けた検討を進める。
関係機関	<ul style="list-style-type: none"> ○行政や交通事業者等と連携した取組の検討を行う。
国・県	<ul style="list-style-type: none"> ○全体的な統括の視点や、他地域での事例等を踏まえながら計画の推進に対して助言するとともに、監査としての判断をする。
道路管理者・ 交通管理者	<ul style="list-style-type: none"> ○道路行政の視点から公共交通運営の正当性・妥当性について判断する。
有識者	<ul style="list-style-type: none"> ○本計画に示す事業の実施方針等について、多角的な視点から助言等を行う。

6- 5 地域公共交通確保維持改善事業の必要性

- 地域内路線（フィーダー系統）は、市町村間を跨ぐ広域・地域内連携軸である JR 男鹿線に接続する役割だけでなく、本市の地形的条件のもと、限られた平地や海岸段丘に点在する少子高齢化が進行する集落の通勤、通学、買い物、通院等、市民の日常生活に必要不可欠な地域内及び地域間の移動手段を補完する生活交通としての役割を担う重要な路線である。
- しかしながら、自治体や事業者の運営努力だけでは維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。

表 男鹿市の地域公共交通の機能等

連携軸	地域公共交通	系統名	実施主体	路線の役割	
広域・地域内連携軸	鉄道	JR 男鹿線	東日本旅客鉄道株式会社	<ul style="list-style-type: none"> ● 市内唯一の地域間幹線。 ● 県の中心地である秋田市及び圏外への移動を支える広域的な交流・連携を担う交通。 	
地域内ネットワーク	市内バス路線	五里合線	男鹿市 ※運行は交通事業者等へ委託	<ul style="list-style-type: none"> ● 市内の主な居住地域と地域間幹線である JR 男鹿線を繋ぐ、日常生活の足を担う交通。 ※フィーダー補助事業活用 	
		船越線			
		潟西線			
		男鹿南線			
		男鹿北線			
		おがぐる			<ul style="list-style-type: none"> ● 地域間幹線、地域内フィーダー系統と接続しつつ、市内の主要商業施設への足として日常生活を支える交通。 ※フィーダー補助事業活用
		男鹿中線			<ul style="list-style-type: none"> ● 地域内フィーダー系統である男鹿北線の支線として、点在する集落と生活路線を繋ぐ交通。
	安全寺線				
	入道崎線				
加茂線					
タクシー	市内全域	各タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none"> ● バス路線ではカバーできない個別の移動需要を支える交通。 		
乗合タクシー	なまはげシャトル 寒風山ライナー	協議会 ※運行は交通事業者等へ委託	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域内ネットワークと連携しつつ、観光需要に特化した移動を担う交通。 		

表 地域公共交通確保維持改善事業の
補助対象路線（フィーダー補助系統）に係る事業及び実施主体の概要

系統区分	系統名	起点	終点	接続する地域間幹線	運行事業者	事業許可区分・運行態様	補助事業の活用区分
（フィーダー系統） 地域内路線	男鹿北線	男鹿水族館	みなと市民病院前	JR 男鹿線	男鹿市 ※運行は交通事業者等へ委託	4 条乗合・路線定期運行	フィーダー補助
	男鹿南線	門前駐車場	みなと市民病院前				
	五里合線	中石	みなと市民病院前				
	潟西線	下五明光	船越駅前				
	船越線	船越駅前	みなと市民病院前				

※おがぐるについては令和 5 年度時点でフィーダー補助事業は活用していないが、今後補助路線に加えることも視野に入れ協議していく。

6- 6 計画の推進方法

- 本計画における基本目標の達成状況・事業の効果を検証するため、指標・目標値を設定する。
- 各基本目標の達成状況について継続的にモニタリングを行い、事業ごとにPDCAサイクル（計画（PLAN）・実行（DO）・評価（CHECK）・改善（ACTION）の循環検討手法）の考え方に基づき、検証を実施する。
- 具体的に示す事業・事業内容を踏まえて指標及び目標値を設定し、本計画による定量的な効果について把握する。



図 PDCA サイクルイメージ

※PDCA サイクルとは、計画→実施→検証・評価→改善・見直しを繰り返しながら、継続的な改善を行う仕組みのこと。

6.目標を達成するための施策と推進体制等

表 計画の推進方法

項目	本計画の計画期間					次期計画
	R6	R7	R8	R9	R10	R11
事業実施 (D)	[Blue arrow from R6 to R10]					[Light blue arrow from R11]
モニタリング・評価 (C)	データ取得	データ取得	データ取得	データ取得	データ取得	次の目標
個別事業の検討・見直し (A・P)	[White arrow]	[White arrow]	[White arrow]	[White arrow]	[White arrow]	
計画全体の見直し (P)					[Blue arrow]	改定

表 各年度の実施事項 (予定)

実施事項	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
協議会の開催			●				●			●		
庁内調整							●					
事業評価		● 評価	● 報告					●	● 評価	● 報告		
公共交通計画のPDCA	D											
	C・A 前年度事業評価に基づく改善・見直しと反映			P 事業計画の検討				C 補助事業の検証			C・A	

男鹿市地域公共交通計画

策定：令和 6 年 3 月

発行・編集：男鹿市