

第3回男鹿市地域公共交通活性化協議会会議録

日時： 令和6年1月25日 午前10時00分

場所： 男鹿市役所5階 大会議室

第3回男鹿市地域公共交通活性化協議会

令和6年1月25日 午前10時00分

出席委員（19人）

1号委員 小林 弘典

4号委員 佐藤 徳司 鏡 誠一 浮田 忠勝 敦賀 文雄 武内 信彦
糸井 博

5号委員 船木 宏 敦賀 強 高野 進 高桑 和雄 村井 一仁
高橋 郁雄 松井 等 児玉 守美 新藤 清隆

6号委員 日野 智

7号委員 佐藤 博 三浦 昇

代理出席（4人）

（委員名） （代理名）

2号委員 小野寺 智康 佐藤 大輝

3号委員 古屋 建一 伊藤 陽子

4号委員 尾上 さやか 外山 章

4号委員 三浦 達也 伊藤 健一

欠席委員（2人）

4号委員 渡部 寿

5号委員 江島 昭光

出席事務局職員

総務企画部長 鈴木 健

企画政策課副主幹 吉田 平

企画政策課 三浦 哲也

その他

株式会社ケーシーエス 増子 翔太

令和5年度第3回

男鹿市地域公共交通活性化協議会総会

日時 令和6年1月25日 午前10時00分
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6年度男鹿市単独運行バスの運行方針について
(資料1)
- (3) 男鹿市地域公共交通計画骨子案と施策の方向性について
(資料2、3)

3. 報告事項

- (1) 車両の乗り合い事業と貸切事業での契約 (報告資料1)

4. その他

- (1) 今後のスケジュールについて

5. 閉 会

(午前 10 時 00 分開会)

○ 事務局

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は、会議規則により、日野会長にお願いいたします。

○ 日野会長

本日はよろしくをお願いいたします。

まず、議事の 1、議事録署名委員の選任について、協議会規約の規定により 2 名の議事録署名委員を選任します。選任方法について特に意見がなければ、事務局から提案をお願いします。

○ 事務局

事務局から秋田中央トランスポートの鑑委員と脇本振興会の高橋委員を推薦いたします。

○ 日野会長

事務局から鑑委員と高橋委員を推薦する声がありましたのでお諮りいたします。両名を議事録署名人とすることにご異議はございませんか。

～異議なしの声～

○ 日野会長

異議がないようですので、議事録署名委員は鑑委員と高橋委員に決定いたします。どうぞよろしくをお願いいたします。

次に、議事の 2、令和 6 年度男鹿市単独運行バスの運行方針について、事務局から説明願います。

○ 事務局

資料 1 について、前回の総会で報告しておりました利用者等からのご意見等を踏まえ、来年度以降の運行に反映させる内容についてご説明いたします。現在策定中の新規計画に基づく期間の中で利用者の要望に応えた運行計画にする必要があることを前提にご協議をお願いいたします。

まずは、脇本駅を通過する経路中のバス停「脇本病院前」の取り扱いの変更についてです。変更対象路線「五里合線、脇本線、おがぐる」は過去にも経路変更があり、現状はバス停「脇本病院前」の上りと下りの両方を經由しています。しかしながら、利用者から『わかりづらい』『通過するのであれば両方から乗りたい』との要望があり、両方で乗降できるように調整するものです。現状の運行時刻に上りと下りの両方でバス停「脇本病院前」を經由するため、事業者と相談しながら時刻を検討いたしました。

2 ページ目は、男鹿北線における期間限定の一部便の土日祝日の運休取り止めについて記載しています。雲昌寺のあじさいの期間（6 月・7 月）に設定され、非常に多くの

観光客に来訪いただいています。高野委員からのご提案も踏まえ、資料中の赤枠で囲っている男鹿北線の土日祝日運休便の下りの3便及び上りの5便を対象に、雲昌寺のあじさいの期間中（6月・7月）の合計19日間を運行可能にしたいと考えております。この2つの便の運行により、雲昌寺や水族館に向かう観光客利用の増加を目指します。

3ページ目は、新たに『マックスバリュ前のバス停を店舗に近い場所に移設できないか』というご要望が利用者を含め各所から上がっており、マックスバリュ関係者（本店および男鹿店）との協議が整い次第、移設したいと考えております。まずは本要望をマックスバリュに上げることについて協議会で諮らせていただきたいと考えております。現在は店舗から少し離れた横断歩道を渡った先のバス停が利用されていますが、移設によって悪天候時に店舗内で待つことが可能になりますので、買物利用者の利便性の向上に繋がると考えております。説明は以上となります。

- 日野会長
事務局からの説明の内容に、ご質問ご意見などございませんか。

- 進藤委員（男鹿市PTA連合会）
マックスバリュ以外の商業施設で敷地内に乗り入れている路線はありますか。

- 事務局
おがぐるが「いとく男鹿店」などに乗り入れています。

- 進藤委員（男鹿市PTA連合会）
これは良い取組だと思えました。また、地域の高齢者から「1路線で買物と通院の両方を済ませられれば楽だ」という要望がありましたが、この路線は商業施設のみで折返しになるのでしょうか。

- 事務局
買物需要をメインに経由していますが、経由できる個人医院やみなと市民病院も経由しています。今後も、もっと利用しやすい形に見直していきたいと思っています。

- 古屋委員（男鹿警察署）
店舗施設内への乗入れは良い取組と思えます。しかし、広い駐車場のため利用者のスピードの出し過ぎによる事故も想定されます。しっかりと周知を行い、事故の抑制に取り組んでいただきたいです。

- 事務局
バス車両が駐車場で転回する必要がある、バス専用の駐車場であることを示すライト・ポール等の目印の必要性は店舗とも話しています。乗越えるハードルがあることは認識しており、今後は警察署にも相談しますので、協力いただきたいです。

- 日野会長
ちなみに「現在のバス停位置のほうが利用しやすい利用者がいないこと」は確認していますか。移設で店舗を利用しない利用者の歩行距離が伸びる心配はありませんか。
- 事務局
買物利用に用いられることが多いバス停であり、またマックスバリュ敷地内のほうがより民家が多い地域に近くなるので、利便性は高まると考えています。
- 日野会長
路面の表示等にかかる費用は誰が負担する想定ですか。
- 事務局
基本的な費用はこちらが負担することを想定していますが、除雪等の問題もありますので、一部は施設にも協力をお願いしたいと考えています。
- 日野会長
他にご質問やご意見がないようでしたら、この件につきましてお諮りいたします。本案にご異議はございませんか。

～異議なしの声～

- 日野会長
ご異議がないようですので、令和6年度男鹿市単独運行バスの運行方針について、本案のとおり承認されました。
次に議事の3、男鹿市地域公共交通計画骨子案と施策の方向性について、事務局から説明願います。
- 事務局
事務局からの説明の前に、計画策定にあたってJRから、現状の男鹿線の状況についてご説明いただけるとの申し出がありましたので、モニターを使って説明いただきます。
- 外山委員（東日本旅客鉄道株式会社秋田支社）
前回の協議会では公共交通計画の策定にあたって市内の公共交通との連携について触れていただきましたので、本日は弊社から男鹿線の現状について説明をさせていただきます。動画を流しますので、ご清聴お願いいたします。
- 動画音声
現在の男鹿線の利用状況について、協議会の皆様にご説明させていただきます。2022年7月に利用の少ない路線の経営状況を初めて開示させていただきました。その目的は、

鉄道の現状について地域の皆様と共通認識を構築し、持続可能な交通体系のあり方について建設的な議論をさせていただくことです。近年の男鹿線の経営状況は表のとおりとなっております。収支的には約8億円の赤字であり、100円の収入を得るために要した費用である営業係数は非常に厳しい状況にあり、弊社の全体収益の中で維持している状況です。このように、弊社が経営状況を皆様に発信する理由は利用の減少が続き、このままではさらなる利用減少が見込まれるローカル線の問題に対して2022年の国土交通省の検討会で、今後地域交通が進むべき方向性を示したことを一つのきっかけとしています。その後、2022年10月には改正地域公共交通活性化再生法が全面施行されました。この法改正にはローカル鉄道の再構築に関する仕組みの構築、拡充が含まれます。地域公共交通の将来像を考える上で間違いなく転機を迎えているのは事実です。グラフは秋田支社管内の各路線について一日当たりの利用者数の移り変わりを表したものです。緩やかな回復途上にあるものの、全体像としてはJRが発足した1987年と比較し、利用者数は半分以下にまで減少しています。秋田県を含む東北エリアの人口減少は今後も着実に進行すると考えられ、鉄道に限らず現在の交通体系を現状のままにすることが選択肢ではないはずです。今後も変化する地域の形に即し、将来にわたって持続可能な公共交通を構築しながら、活力のある地域社会の姿を皆様と見出さなければならないと弊社は考えております。

男鹿線の平均通過人員は1日あたり1,438人となっております、秋田市側からのご利用が多いことが特徴です。特に船越駅を境として輸送段差と呼ぶご利用の大きな違いがあります。内訳として、9割近くが通勤、通学を目的とした定期券の利用者となっております。秋田県を代表する観光地である、男鹿半島の玄関口である男鹿駅でも鉄道の利用は日常での利用者が主体となっております。また前回の法改正に置いて平均通過人員1,000人未満の鉄道路線については、危機的な利用状況と位置付けられており、大量移動機関である鉄道の特性が十分に発揮できていないことは事実です。

JR発足後の利用状況は一様に減少しています。人口減少、少子高齢化、道路整備の進展、マイカー利用率と都市構造の変化、コロナ禍をケースとしたライフスタイルの変容等、鉄道を取り巻く環境が大きく変化した結果であり、かつてのような優位性を発揮できていない状況にあります。また、生活利用を主体とした路線であるため、コロナ禍による影響はあまり受けていません。将来にわたって持続可能な交通体系構築に向けて、地域の皆様の期待と現状を改めて分析する必要があると考えております。公共交通に対する地域のニーズをしっかりと把握し、今後持続可能なサービスを構築したいと考えております。

各鉄道路線は長年地域のシンボルともいえる交通実態があり、利用が大きく減少した今日においても、地域に欠かせない存在としてたくさんの方々から支持を頂いております。しかし、現在では存在意義も果たすべき社会的役割も変化していることは否定できません。地域の皆様のニーズを探求し、現行のサービスレベルを向上する視点を持ちながら持続可能な交通体系を皆様と議論させていただき、あらゆる形で地域のお役に立ち続けたいと考えます。今後も地域に求められている移送サービスを持続的に提供するために、建設的な議論と各施策に関するご協力をお願いします。

以上を持ちまして動画による説明を終わります。

○ 外山委員（東日本旅客鉄道株式会社秋田支社）

ご清聴いただきありがとうございます。赤字が出ていると説明がありましたが、男鹿市だけではなく交通協議会に参加させていただいている自治体には説明をさせていただいています。厳しい数字ではありますが、今後すぐに何らかの取組を行うというものではありません。しかしながら、これから公共交通計画を策定するにあたって、支社管内全ての路線が赤字となっている中で、バスやタクシーがメインの日常的な移手段になることは頭の隅に入れておいていただきたいと思います。

○ 事務局

男鹿線の状況を踏まえ、計画に利用促進策などを記載していきますので、今後よろしくお願いいたします。

A3の男鹿市地域公共交通計画骨子案の資料をご覧ください。現行の男鹿市地域公共交通網形成計画が本年度で期間満了となり、新たな計画として公共交通計画を策定することとなります。前回配布した資料について、皆さんから頂いた意見等を踏まえて、指標を変更しております。施策は「利用者も伸びており、現在の方向性は間違っていない」という認識から現状を基本とし、新しいものを追加しています。

課題は4つ提示しており、市街地路線の役割整理や郊外部の地域ニーズに合った路線の見直し、あらゆる関係者との連携の強化、市民および観光客の公共交通の定着について記載しております。この中から3つの基本方針と関連する評価指標を提示しております。指標1は現計画でも達成している「一人当たりの平均利用回数」を継続指標とさせていただきたいと思っております。

前回ご意見をいただきました指標2について、前回は「売上金額」を設定しましたが、運賃の値上げと勘違いされかねないため、共通乗車券の販売枚数と共通乗車券（3ヶ月・6ヶ月）利用割合を記載しております。より地元の方にご利用いただくために共通乗車券を沢山ご購入いただき、定期的な公共交通利用者を増やすことが第一と考え「共通乗車券の販売枚数」を指標2として設定させていただきました。次に指標3「共通乗車券（3ヶ月・6ヶ月）の利用割合」ですが、長期間の乗車券をご利用いただけているということは、日常的に公共交通をご利用いただける環境を提供できていると認識しているため設定させていただきました。

なお、指標3はこれまで基本方針3に含まれていましたが、基本方針2に含んでおります。そして、基本方針3には新たに指標4として「支援・企画の実施件数」、指標5には番号は4から5に繰り下げとなりましたが「公共交通に対する満足度」を引続き設定させていただきました。指標4「支援・企画の実施件数」は、現在利用してない方や小学生等への公共交通の乗り方講座、バス教室等、利用促進につながる企画を件数として設定し、計画期間に実施していきたいです。

次に基本方針に基づき14の施策を設定しております。文字だけでは分かりづらいかと思しますので、A4縦の資料「6目標達成するための推進体制等」の資料をお渡ししております。共同で計画策定しているKCSから、施策の説明をしていただきますので、よろしくお願いいたします。

○ 増子（KCS）

施策と推進体制等にてご説明いたします。全部で14の施策がありますが、基本的に前回共有した施策の内容からは大きく変更はありません。今回は前回ご指摘いただいた「鉄道との連携の仕方」が協議のポイントになりますので、重点的にお話をさせていただきます。

施策1「中心部の交通サービスの役割の再設定」は数多くの路線が集まってきている市の中心部の3地区を運行する路線に対して、フィーダー系統補助がある路線は特に維持・確保していくため各路線の役割を再検討しながら、路線重複にならないように適宜時間帯や経路を分けて、ターゲットを見極めます。3地区をJR男鹿線や船越線、おがぐるが運行しています。その他に地区間の細かい移動や、船川地区のみを運行する路線、主要な男鹿みなど市民病院に直行できるような路線が運行します。大きな見直しポイントは、新設の商業施設に対して路線を延伸すること、船越線はバスが通過していなかった海岸付近の道路を経由することで、他の路線との差別化を図ることです。

施策2「郊外部の適切な移動手段を住民と共に検討」は、郊外部の適切な移動手段を住民とともに検討することで、現状デマンドバスが運行している地域を引き続き運行するか、バスの形態やニーズが合わないのであれば「自助共助による取り組みの推進」や「ドアツードアのデマンドサービス」「移動販売」などで、主要な定時定路線バスを残しつつ、地域にとって便利な移動サービスを検討していきたいと考えています。

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」は、男鹿駅から先の公共交通に安心して乗り換えられる「10分から30分程度の乗り継ぎ時間」を意識しながら、路線の運行時間を見直していきたいと考えています。鉄道に限らず、バスについても「なまはげシャトル」との接続性を強化しますが、ダイヤ上で検討したとしても利用者に伝わらなければ利用しにくいいため、モデルコースも併せて検討していきます。

施策4「男鹿駅と男鹿みなど市民病院を結ぶ短距離交通の導入を検討」は、男鹿駅から市民病院までの短い経路である、ラストワンマイルをドライバーが限られている中で、問題を解決する新たな移動手段として「自動運転車両の導入」を今後検討していきます。

基本方針2に基づく施策は「運行事業者の事業体制や資金繰り」が主になってきますが、施策5「運行経費の削減と新たな資金源の確保」は、効率的な運行で費用を抑えていきつつも、新たに資金を得る方法として「企業版ふるさと納税」などを活用しながら財源を確保し、返礼品の中で公共交通を使っただけのような取組も併せて実施することで、利用者を増やしたいと考えています。

施策6「移動手段の担い手確保に向けた支援」は、全国的にドライバーの確保が急務となっている状況の中で、秋田県の取組と連携しながら男鹿市でも取り組むことを想定しています。

施策7「他分野の公共交通以外の移動サービスとの連携」は、公共交通計画では公共交通以外の移動サービスとも連携して「地域における移動手段を提供する」ことが大きなポイントの一つとなっております。そのため、公共交通だけではなくNPOや商業施設が運行する送迎車両とも積極的に連携をしながら、お互いに助け合い、利用が多い時間帯はできるだけ公共交通を利用していただきながら、公共交通が対応できない部分を施

設の運行等でサポートしていただけるような環境を、今後は検討していきたいと考えています。

施策8「効率的な利用実績データの収集と活用」は、すでに電子決済サービスが一部で導入されている状況ですが、新たに電子的な利用実績のデータを収集するための環境を整備するとともに、膨大なデータを適切に精査・活用することで、新たに使っただけのサービスの構築に活用する目的で掲載しております。

基本方針3に基づく施策が施策9以降の内容です。

施策9「やさしい車両の導入」は、全国的にバリアフリー関連の車両や自動運転、低環境負荷車両等、様々な車両の導入が検討されている中で、本市でも現在運行している車両の入れ替えのタイミングに合わせて、最もふさわしい車両をその都度検討しながら導入を進めていくものです。

施策10「公共交通の利用方法・運行情報の発信強化」は、これまでホームページ等でダイヤが公開されていますが、設定されているフリー乗降区間を明確化して利用者に安心して手を挙げて乗降していただける環境を整備します。また「バスロケーションシステム」といったバスの位置情報発信や、交通拠点での運行時刻表の表示や車両の接近・遅れなどを示す「デジタルサイネージ」の導入によって、利用者の皆様に安心して公共交通を使っただけの環境整備も併せて検討しております。

施策11「公共交通に関する意識醸成の実施」は、様々な公共交通サービスを整えていても、利用者に理解していただかなければ利用していただけないこともありますので、出前講座を開催しながら、公共交通を自分事として守っていただけるような意識醸成も検討していきたいと考えております。

施策12「共通乗車券のデジタル化および新たな企画券の発行」は、現状、紙で存在している共通乗車券をデジタル化することによって、販売窓口の負担軽減や時間・場所に関わらず購入していただける環境づくりを目指します。さらに、先ほどの施策8にもありましたが、利用データの収集を容易にすることで、利用者の属性と使い方を把握するための手段を整備していきたいと考えております。また、これまで共通乗車券は1、3、6ヶ月分の期間での販売でしたが、観光客や突発的な利用のように「短期間での利用」を想定した「24時間券や2日間券」のようなものも新たなデジタルチケットとして販売できるよう検討していきたいと考えております。

施策13「わかりやすいバス停の導入」は、路線バスとなまはげシャトルのバス停が1つの施設にそれぞれ設置されていたり、観光資源の名前に直接バス停名が付いていなかったりすることがあり、バス停の分かりやすさやどの路線に乗ったらいいのかという点を、利用者目線に立ち不安を解消できるようなものの導入を検討していきます。

最後に、施策14「公共交通と連携したイベント等の実施」は、前回話題にも上がりましたバス停の盤面のリニューアルにあたって「様々なデザインがあるのでコレクションできたら良いのではないか」といったご意見も踏まえ、代表的なバス停に対してデジタルスタンプラリーで読み込んだバス停を取り込むようにし、公共交通を利用することがただの移動手段ではなく、観光等に繋がる取組になるよう、入れさせていただいております。

施策についての説明は以上です。今後5年間、どのような形で進めていくのかについて

て、施策体系とスケジュールを 65 ページに記載しております。1 年目は数多くの取組の基本的な検討を進め、公共交通マップに落とし込みまでを行います。実際に運行が始まるのが令和 7 年度となっておりますが、それ以降は基本的に利用状況を検証しながら、より良い形に磨き上げを行っていくものです。

施策の路線を図面上に落とし込んだものが、スケジュールの次のページの「ネットワークの将来イメージ」です。主に地域内フィーダー系統に係る路線の詳細を記載しつつ、男鹿市全体の公共交通の方向性をお示ししています。

67、68 ページは、計画の内容を取り組んだだけではなく、効果検証を行いながら、より良いものに見直していくため、PDCA サイクルについても記載しています。

先ほど事務局からもご説明があった評価指標を記載していますが、最後の 68 ページでは短期的指標の 1 から 4 までの内容となっております。毎年把握できる状況では、どの程度目標値に設定した部分に近づいているのか検証していきます。最終年に、指標 5 の「公共交通に対する満足度」について、5 年間の取組が市民の皆様にとどれだけ満足いただけたかを評価させていただき、次期計画を検討する流れとなっております。各年度の実施事項については、あくまで予定ですが、毎年事業の予算要求等が設定されており、状況に合わせて変更していく形ですが、概ねこのような流れで進めさせていただきます。

○ 事務局

ありがとうございました。現状の骨子案や施策等についての説明は以上となります。最後に KCS から説明いただいた部分が現在策定している計画の最終章である 6 章に掲載される部分となります。皆様のご意見等がありましたら、反映させながら素案を策定しますので、どうぞよろしくお願いいたします。以上です。

○ 日野会長

ありがとうございました。ただいまご説明いただきました内容についてご質問、ご意見がありましたらよろしくお願いいたします。

○ 高橋委員（協本振興会）

JR の検討課題として、男鹿東中学校のグラウンドの向かい側に駅を作って欲しいという話が 30～40 年前から出ています。実施に至っておらず、学校の前は多くの生徒の送り迎えの車で混雑しています。中学校があるうちは利用があると思います。費用がかかるとは思いますが、無人でもいいので市と JR でまずは協力して検討いただきたいです。

○ 外山委員（東日本旅客鉄道株式会社秋田支社）

JR が新駅を作るのはハードルが高いです。男鹿市から必要だという依頼があれば検討させていただきます。

○ 松井委員（船越振興会）

昔 600 人いた生徒も 60 人に減少しています。

- 高橋委員（脇本振興会）
大変な予算がかかるのは理解しています。協議だけでもしていただければと思います。
- 佐藤委員（男鹿市副市長）
学校の前に新駅を設置する検討は統合した時にすべきで、少子化が進む今の時期ではないと思います。また、将来的には小学校は2校、中学校は1校という構想を持っています。東中学校がその1校になるかは結論が出ていない状況なので、検討するのは難しいのではないかと思います。
- 高橋委員（脇本振興会）
すぐ結論を出すということではなく、今後検討をお願いしたいです。
- 日野会長
中学校の周辺道路はバスが入れないような狭い場所なのでしょうか。
- 高橋委員（脇本振興会）
ダンプが入れるような広い道路です。
- 事務局
現状ではバスが運行しており、乗り継いで行くことは可能です。他にも合併で遠くなった生徒にはスクールバスも運行しており、役割分担をしながら運行しています。
- 日野会長
バスが走っているとの説明がありましたが、学校前の混雑は近所の保護者の送迎車両であると推察します。施策7にあるように、分担しながら通学の問題を解決に向けて検討いただきたいと思います。
- 古屋委員（男鹿警察署）
施策4の自動運転について、スケジュールを見ると本格的な検討はまだ先のようですが「どのような車両を導入するか」など、まだ具体的に決まっていることは無いのでしょうか。
- 事務局
男鹿駅と男鹿みなと市民病院間のラストワンマイルの解消につながるのではないかとこのところ計画書には検討案の1つとして掲載しております。今後は技術の発展に合わせて情報収集を進めながら、チャンスがあれば実施に向けて取組みたいという意味合いを込めております。
- 松井委員（船越振興会）
施策の方向性について説明がありましたが、この内容を振興会から住民に向けて説明

する必要はありますか。

○ 事務局

振興会の皆様には地域の代表として参加していただいていますので、機会があればぜひ共有していただきたいです。なお、2月中に今回頂戴したご意見を踏まえて作成した計画書冊子を委員の皆様にご共有させていただき、ご意見を頂戴した後、パブリックコメントにて住民の皆様から意見を募集し、反映したものを最終版として公表したいと考えております。機会があればぜひ地域からの意見も吸い上げていただければ幸いです。

○ 進藤委員（男鹿市PTA連合会）

公共交通だけでなく市全体のことに対して申し上げますが、施策14に示されるスタンプラリー以外にどの程度、観光客を呼び込む取組をしているのでしょうか。有名所のイベントは日本海花火、男鹿フェス、柴灯まつりの3つがあると思いますが、観光地としては乏しいと思います。毎月1回はイベントを行い、人を呼び込んでいかなければならないと思います。そうでなければこの施策も難しいと思います。私は小規模ではありますがイベントに取組んでいます。たとえ小規模でも取組まなければ観光客の増加は難しいと考えているからです。勝手なことばかり言って申し訳ありませんが、毎月どの程度の観光客を呼べるか考えれば、もっと取組めることはあると思います。

○ 事務局

市全体への提言として受け取らせていただきます。ご指摘いただいたように、何万人を呼ぶ大きなイベントもあれば、そうでないものもあります。現状の取組としては決して少なくはないと思っていますが、これで十分だとも思っていないです。全てのイベントを市で取組むことは難しいので、民間とも連携しながら地域の交流人口の増加・公共交通の活性化に繋がるような施策を継続的に検討していきます。

○ 日野会長

施策5についてお聞きします。企業版ふるさと納税については市内外の企業から集めるというイメージでよいですか。

○ 事務局

企業版ふるさと納税は既にバス停のリニューアルなどに活用しているものですが、より活用していきたい施策として記載しています。広告などは市の運営するもののため、多少の精査は必要かと思いますが、企業のインセンティブに繋がるものを検討していきたいと考えております。企業版ふるさと納税は、納税の際に使用方法の選択肢を提示し、要望があったものに対応した事業に活用しております。

○ 日野会長

現在、市内外から何社か協力いただいているのでしょうか。

- 事務局
市外の企業3社から協力いただいております。
- 日野会長
もう一点、移動販売の記載がありますが、市内で既に実施している事例はありますか。
- 事務局
スーパーセンターアマノが既に実施しています。他には個人事業者や農協、コープが物資の運搬をしている実態があります。
- 日野会長
市の立場としては、住民と業者の間に入ってサービス実現に向けて調整をしていくイメージでしょうか。
- 事務局
これまで買物に行きたくても行けない人の解消を目的に記載しております。どこまでできるかは事業者と調整になりますが、案の一つとして取組んでいきたいと考えております。
- 日野会長
他にご質問ご意見ございましたらよろしく申し上げます。
本案につきまして、お諮りをいたします。様々なご意見をいただきまして、検討する項目はありますが、本案につきましてご異議はございませんでしょうか。

～異議なしの声～

- 日野会長
ありがとうございます。それではご異議がないようですので、男鹿市地域公共交通計画骨子案の方向性につきましては、原案どおり承認することになります。
続きまして、議事の3、報告の報告資料1車両の乗り合い事業と貸切事業での契約に移ります。事務局から説明をよろしく願いいたします。
- 事務局
事務局の方から説明いたします。報告事項という資料をご覧ください。乗合事業車両の併用についての要望が秋田中央トランスポート株式会社男鹿営業所と浮田産業交通株式会社北浦営業所から上がっております。現在、秋田中央トランスポートのバス車両で貸し切りのみで有しているものがあり、「いざという時に予備的に使用できるよう、併用させていただきたい」と申し入れをいただきました。何かあった際に走れる車両が増えることはありがたいことですので、ぜひお願いしたいと思っております。また浮田産業交通株式会社北浦営業所からも「予備車のバス車両に貸し切りの需要があれば使用さ

せていただきたい」という申し入れをいただきました。こちらも路線の運行に差し支えない範囲であれば問題がないと事務局は考えております。また「トヨタの10人乗りハイエスコミューターバスも2台貸し切り用として所持されており、路線でいざというときに動けるように併用させていただきたい」と申し出をいただきましたので、こちらもぜひお願いしたいと思います。まず協議会としてご承知いただければと考えましたので、報告事案として挙げさせていただきました。報告は以上です。

○ 日野会長

ただいま事務局から説明がありましたが、ご質問ご意見がございましたらお願いいたします。

○ 進藤委員（男鹿市PTA連合会）

コミューターは路線併用になった場合、また貸し切りにすることはできるのでしょうか。

○ 浮田委員（浮田産業交通株式会社北浦営業所）

兼用になります。

○ 日野会長

これはどこかに届け出が必要になるのでしょうか。

○ 事務局

運輸支局に相談したところ、協議会で了承して届け出を出すように指示を受けております。

○ 日野会長

他にご質問ご意見ございましたらお願いいたします。

最後に議事の4、その他へ移ります。事務局から説明をお願いいたします。

○ 事務局

今後のスケジュールについて、まず2月中に本日いただいたご意見を反映させた素案として、最終版のたたき台を皆様にお配りし、意見収集をさせていただきます。2月中は会議の開催が難しいため、書面对応を考えております。申し訳ございませんが、ご理解いただければと思います。頂戴したご意見を反映させた計画書案をパブリックコメントとして一般の方からの意見を集め、最終的な計画書案に反映させていただき、3月中旬以降の最後の協議会で皆さんにご承認いただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。以上になります。

○ 日野会長

ありがとうございます。ただいま説明がありましたが、ご質問等はございませんか。

～異議なしの声～

○ 日野会長

それでは以上をもちまして、本日の議事は終了ということになります。進行へのご協力誠にありがとうございました。

○ 事務局

会長ありがとうございました。以上をもちまして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。

(午前 11 時 25 分閉会)