

## 第2回男鹿市地域公共交通活性化協議会会議録

日時： 平成27年11月30日（月） 午前10時03分

場所： 男鹿市役所 3階 第1会議室

第2回男鹿市地域公共交通活性化協議会

平成27年11月30日（月） 午前10時03分

出席委員（14人）

2号委員 真壁 善男

3号委員 梶原 恵一

4号委員 鎌田 栄光 糸井 博 畠山 千萬城

5号委員 白幡 克見 石垣 禮之輔 高桑 正夫 佐々木 一義

高桑 繁 太田 文博 佐藤 清

6号委員 日野 智

7号委員 三浦 秋広

代理出席（4人）

（委員名）

（代理名）

4号委員 中嶋 敬子 高橋 紀晴

山口 徹也 有谷 浩

齊藤 芳博 児玉 樹

山本 貴紀 山本 次夫

欠席委員（7人）

1号委員 武内 伸之

4号委員 佐藤 幸悦 佐々木 明

5号委員 菅原 新悦 仲村 盛吉 吉田 喜継

7号委員 杉本 俊比古

出席事務局職員

① 企画政策課主幹 伊藤 徹

② 企画政策課主査 三浦 大成

平成 27 年度第 2 回

## 男鹿市地域公共交通活性化協議会総会

日時 平成 27 年 11 月 30 日 午前 10 時

場所 男鹿市役所 3 階 第 1 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) 市単独運行バスの利用状況及び平成 28 年度の市単独運行バスの運行方針について（資料 1～10）
- (3) 男鹿南線の路線廃止申出について（資料 11～16）

#### 3. その他

- (1) 今後のスケジュールについて

#### 4. 閉 会

(午前 10 時 03 分開会)

○ 事務局 (伊藤)

ただいまから、平成 27 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。開会前に、本日の総会でございますが、11 時頃の閉会を予定しております。開会に当たりまして、資料の御確認をお願いいたします。担当から確認させていただきます。

○ 事務局 (三浦)

おはようございます。お手元に配布してございます資料は、次第、委員名簿、出席者名簿、そして事前にお届けしておりました資料 1 から資料 16、そして関連資料でございます。落丁等ありましたら、事務局までその都度お申し出くださいますようお願いいたします。資料の確認については以上でございます。

○ 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、早速、議事を進めてまいりますのでよろしくお願いいたします。それでは、議事の 1 番目といたしまして、「議事録署名委員の選任について」ということですので、こちら、いかがいたしましょうか。

～事務局一任の声～

○ 日野会長

ただ今、事務局一任とのことでしたが、事務局に一任することとしてよろしいでしょうか。

～異議なしの声～

○ 日野会長

それでは、事務局案をお願いいたします。

○ 事務局 (伊藤)

それでは、事務局から御提案申し上げます。署名委員としまして、鎌田委員と三浦委員とを推薦したいと思います。よろしくお願いいたします。

○ 日野会長

ただ今事務局から、鎌田委員と三浦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。お二人に議事録署名委員になっていただくことに御異議はございませんでしょうか。

～異議なしの声～

○ 日野会長

それでは、御異議がないようですので、議事録署名委員につきましては、鎌田委員と三浦委員をお願いしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。続きまして、議事の 2 番目といたしまして、「市単独運行バスの利用状況及び平成 28 年度の市単独運行バスの運行方針について」を議題といたします。こちら事務局から御説明をお願いいたします。

○ 事務局（三浦）

それでは、議事「市単独運行バスの利用状況及び平成２８年度の市単独運行バスの運行方針について」、御説明させていただきます。

まず、資料１をお願いいたします。資料１は、市単独運行バスの運行概要を示したものでございます。市単独運行バスとして、現在市では６路線を運行しておりますが、それらを総括したものでございます。

まず、左側上段をご覧ください。平成２４年度から平成２６年度にかけて、利用人数は右肩下がりに減少しておりましたが、平成２７年度には、大きく伸びる推計となっております。ちなみに、平成２７年度の実績につきましては、まだ年度途中でございしますので、上半期の実績を２倍した推計値をお示ししておりますが、大まかな傾向はおつかみいただけるかと思います。

平成２７年度に利用人員が増となっている要因ですが、これは潟西北部線での大幅な増によるものでございます。潟西北部線では、今年度より、旧野石小学校と美里小学校の統合があり、旧野石小学校の児童は、５０名ほどおりますが、潟西北部線で通学することとなり、それにより、日常的な利用が増え、全体として利用人数が増えております。

次に、左下をご覧ください。こちらは、市単独運行バスの運行実績でございます。こちらからは、運行費用が年を追うごとに増えているものの、運行収入は減っている様子が分かるかと思います。ただし、平成２７年度につきましては、先程申し上げましたように、児童の通学による利用人数の増により、こちらは定期収入の増でございしますが、運行収入が伸びております。

次に、右上は、月ごとの利用人数の推移でございます。これによりますと、平成２５年度、平成２６年度は、概ね同じ山を描きながら推移している様子が分かるかと思いますが、平成２７年度については、大きく利用が伸びております。８月の利用人数がぐっと落ちていますが、これは通学対応便に特徴的な傾向で、夏休みの期間があるため、利用が減ることによるものです。

次に資料２をご覧ください。資料２は、五里合線の運行概要でございます。各路線の概要につきましては、すべて読み上げることはしませんが、特徴的な部分をかいつまんでお示ししたいと思います。

資料２の右下に、各月の利用人数を表した表がございします。こちらからは、８月に利用が落ちることがお分かりかと思いますが、その理由としては、五里合線は、旧脇本第二小の児童が通学で使う通学対応便であることによるものでございます。右上には、乗降の多い停留所をまとめておりますが、上り便、上りは、五里合中石から脇本駅前に向かってくる便ですが、こちらで一番乗る停留所は、浦田、百川、続いて樽沢と、やはり旧脇本第二小学校区が上位を占めており、通学利用が多いことが推測されます。降りる停留所としても、脇本小学校前がトップで、続いて脇本駅前となっており、脇本駅前の、鉄道や船越線への乗換も多いと考えられます。もう一つ特徴的な点は、上り、下りとも、石館停留所の利用が多い点です。石館はマックスバリューがあるショッピングエリアに最も近いバス停ですので、買い物での御利用も多いものと推測されます。

続いて、資料３をご覧ください。資料３は、男鹿中線の概要です。男鹿中線は、上りは男鹿中から羽立駅前への朝１便、下りは秋田中央交通運行の男鹿北線の３つの停留所

からの乗継によるデマンド便という路線でございます。資料右上の乗降の多い停留所からは、三ツ森、馬生目、開、このあたりでの御利用が多いことが分かります。この路線では、概ね冬の御利用が多いようです。通学は、教育委員会が運行しているスクールバスが別途ありますので、通学対応はしてございません。

資料4をご覧ください。こちらは安全寺線の運行概要でございます。安全寺線は、五里合線と同様、定時定路線でございます。通学対応便でもございまして、資料右上にありますように、北陽小学校前での乗降も多くございます。他に特徴的な点は、温浴ランドの利用者による利用も多いことでございます。こちらの御利用にも配慮したダイヤの設定をしていく必要がございます。右下には月ごとの実績をグラフ化しておりますが、こちらでも8月と1月に利用が落ち込んでおり、通学対応便の傾向が出ているかと思えます。

続いて、資料5と資料6を併せてご覧ください。こちらは入道崎線と戸賀加茂線の運行概要でございます。両線は、運行の形態や傾向が似ておりますので、一括で御説明させていただきます。右下のグラフは各月の利用人数の状況でございますが、山の描き方が似ているかと思えます。いずれも8月が利用のピークでございます。これは、右上の乗降の多い停留所のデータからも分かるように、観光客の利用によるものと推測しております。いずれも入道崎、男鹿水族館という観光地を通る路線ですが、戸賀加茂線の場合は、湯本から加茂に向かう下り便で一番降りる停留所が男鹿水族館となっており、観光客の利用が多いことが分かるかと思えます。したがって、観光客の需要に合わせたダイヤの設定が望まれると考えております。

続いて、資料7を御用意願います。こちらは潟西北部線の運行実績でございます。こちらは、これまでの5路線とは傾向が異なっておりまして、それは先ほども申し上げましたように、小学校の統合によって、今年度の利用が大きく伸びていることによります。左下でございますように、運行費用は、通学に対応するため系統を新設したこと等により、増えておりますが、通学による定期券収入の増から、運行収入も増えております。右下のグラフからは、今年度の傾向として、8月には利用が落ちるという通学対応便の傾向がご覧いただけるかと思えます。

以上、6路線について御説明いたしました。続いて資料8では、参考資料として、市内路線バス利用者数の推移を補助年度によりまとめております。平成25年に減少したものの、平成26年にはやや持ち直していることが分かります。それは、市単独運行バスでは、潟西北部線での利用が伸びたこと、また、民間事業者運行路線では、男鹿北線の輸送人員が増えたことによるもので、他の路線はおおむね横ばいか微減という状況です。

以上、市単独運行バスの運行概要を御説明してまいりましたが、これに基づき、また、男鹿市公共交通総合連携計画に基づいて、平成28年度の運行方針案をお示ししたものが資料9でございます。案としましては、資料上段に掲げている3点でございます。一つは、平成28年度の運行に当たっては、平成27年度のダイヤを基本としたダイヤ編成を行うこと、一つは、通学対応系統については、通学時間に極力配慮したダイヤ調整を行うこと、一つは、JR男鹿線のダイヤ改正に合わせて、鉄道への円滑な接続に極力配慮したダイヤ調整を行うこと、としております。こうした方針としつつ、例ね3月に

はＪＲのダイヤ改正がありますので、それに合わせてダイヤ調整を行います。ＪＲのダイヤ改正で減便等があった場合には、それに接続する市単独運行バスの減便もあり得るわけですが、方針としては現状の維持という内容でございます。

資料１０は、今年度の時刻表でございますので、参考としていただければと思います。説明は以上でございます。

○ 日野会長

ありがとうございました。ただ今事務局から御説明がありましたが、御質問御意見などはございますでしょうか。

○ 真壁委員

秋田県交通政策課の真壁でございます。こちらからは二点お尋ねしますが、まず一点は、潟西北部線で学校統合により運行費用が増えているというのは分かるのですが、他の路線でもすべて増えている、その要因をお教えいただければと思います。もう一点は、通学対応路線で、乗降の多い停留所を見ますと、朝の登校時の利用人数に比べて、帰りの利用人数が少ないように見えるのですが、実態はどうなっているのか、お教えいただければと思います。

○ 事務局（三浦）

お尋ねの点についてお答えいたします。まず、運行費用の増加の要因ですけれども、これは一つには、近年の燃油費の増加傾向によるものであります。運行事業者にうかがいますと、他の要因としては、人件費の増や、車両の老朽化に伴う更新による減価償却費の増が影響しているとのことでございます。ただし、今年度は、２～３年前ほどの燃油費の増加傾向は一服し、下がっておりますので、今後の運行経費にどのように反映されるかということとはございます。

もう一点は、児童の通学の実態でございますが、事務局で詳細を把握はできていない点もございますが、全体的な状況として、朝は登校班を組んでみんなでスクールバスや路線バスで通学し、帰りは、学年によって下校時間も違いますし、保護者の仕事の都合等もありますので、自家用車で迎えに行く御家庭もあると伺っております。

○ 日野会長

はい、ほかに御質問御意見等はございますでしょうか。では私から質問させていただきますが、先程下校時間が学年違う、という説明がありましたけれども、それぞれの下校時間をすべて路線バスで対応しているのでしょうか。

○ 事務局（三浦）

通学対応便については、基本的には登下校の時間に合わせて調整しておりますが、場合によっては、一斉下校の日ですとか、イベントによる早退等がある場合がございます。その際は、路線バスでは対応できないこともやはりございます。そうした場合、路線バスですべてを対応することはできないわけですが、市内で、統合の経緯からスクールバス対応としている学校もあり、教育委員会では一定数のスクールバスをもっておりますので、それをうまく使って下校に対応しております。

○ 日野会長

ほかに御質問御意見等はございますでしょうか。何か地域の皆様からもありますでしょうか。ダイヤに関する要望ですとか。

○ 太田委員

船越振興会の太田でございます。資料２の五里合線のことですけれども、五里合線の内容を教えてもらいたいのと、平成２７年度の運行費用が、通学対応で増加しているというような説明がありましたが、五里合線で増えている要因は何なのか、教えてください。

○ 事務局（三浦）

お答えいたします。五里合線は、五里合の中石と脇本駅前を結ぶ路線でして、これはもともと中央交通が運行していた路線が廃止されたことから、代替運行として市単独運行バスを運行しているものです。市単独運行バスの中では、比較的利用の多い路線で、旧脇本第二小学校の学区の子どもが通学目的で利用しております。経費につきましては、ここはもともと通学対応便で、運行本数も変更がありませんので、平成２７年度の増加の要因は、潟西北部線のように、通学対応によってダイヤを増やした等の事情によるものではなく、あくまでも、先程御説明したように、燃油費の増や、人件費、減価償却費の増によるものでございます。

○ 日野会長

よろしいでしょうか。

○ 太田委員

はい、分かりました。

○ 日野会長

よろしいでしょうか。ほかに御質問御意見等はございますでしょうか。なければ次に移りますが、よろしいでしょうか。

～異議なしの声～

○ 日野会長

御異議がないということなので、本案については案のとおり承認されました。ありがとうございました。

続きまして、議事の３「男鹿南線の路線廃止申出について」事務局からお願いいたします。

○ 事務局（三浦）

では、議事の３「男鹿南線の路線廃止申出について」、御説明いたします。使用する資料は、資料１１から資料１６、それに秋田中央交通から男鹿市長あての公文書の写しでございます。

まず、資料１１と資料１２を御用意願います。こちら、男鹿南線と一言で申しまして、そこには２系統ございまして、資料１１は男鹿海洋高校系統、資料１２は門前系統の概要でございます。これらは、秋田中央交通からの資料を市側でまとめ直したものでございます。

まず、資料１１でございます。こちらは、男鹿駅と男鹿海洋高校を結ぶ系統でして、男鹿海洋高校の生徒の通学対応便として運行されているものでございます。２．３キロの短い系統で、朝８時頃の１便だけの運行となっており、輸送実績をご覧いただければお分かりかと思いますが、経常経費に対して経常収益が大きく上回っております。もともと、経常経費と経常収益は、路線バス事業全体から、ある一定の算定方法で按分し



て求めますので、実際の収入額や経費額とは違うわけですが、こういった実績となっております。平均乗車密度を見ますと、こういった数字はめったに見られないような数字でございます。これだけ見ると、経営は大丈夫であるように思われるわけですが、資料12をご覧ください。本系統である門前系統の輸送実績では、平成26年度ではこれだけの赤字となっております。グラフをご覧くださいいただければ分かるかと思いますが、輸送人員の減少に伴って経常収益も減少している状況でございます。

資料13は、参考までにお付けした資料ですが、秋田中央交通運行の男鹿北線、男鹿南線の門前系統、船越線、そして市単独運行バスの五里合線を、平均乗車密度の点から比較しております。

続いて、資料14、15は、男鹿南線の現在の系統図です。資料14をご覧くださいいただければと思いますが、門前系統は、みなと市民病院を出発して、船川の市街地を周回し、さらに男鹿南中学校や男鹿海洋高校、船川南小学校がある地区、越名坂方面に上がってから、海沿いに鵜崎を通って門前に向かう路線でございます。

続いて、資料16は、男鹿南線の廃止申出を受け入れた場合の、路線廃止及び代替運行に向けたスケジュールを記したものでございます。大まかな項目に分類し、今後どのような手続が必要となるか、事務局側の案をまとめてございます。

まず、地域公共交通活性化協議会とあるのは、この総会のことでございます。11月の廃止協議は、まさに現在の協議でございまして、例年、3月、7月頃に総会を開催しておりますので、その機会を捉えて、運行方針の協議や、ダイヤ案等の協議をしてみたいと思います。

運行方針検討の項目としては、運行形態、使用料の検討を、1月から3月を目途に行ってまいります。代替運行を行うためには、予算が必要となりますので、来年6月市議会で、関連予算と関連条例を提案することとし、それに向けて準備を進めてまいります。

地域説明会としては、春を目途に、運行方針に関する意見交換を行い、その内容を反映して運行ダイヤ等を検討し、夏には実際の運行ダイヤ案等を説明する流れを考えております。

運行準備としては、現在事業者が管理しているバス停留所等の財産を、市に引き継ぐ必要も出てまいりますので、その洗い出しや、必要な経費等の算出を行ってまいります。その上で、夏には運行业者を選定し、10月以降の実証運行に向けて準備を進めてまいります。

あくまでもこちらは現在の案ということで、今後取り組みを進めながら、適宜修正してまいります。

男鹿南線については、市の観光地である五社堂もあり、観光客にも少ないながらお使いいただいている路線ですので、路線廃止後の代替運行につきましては、そうした点も勘案してしっかりと進めてまいりたいと考えております。

なお、今回の総会の開催に当たって、男鹿南線の運行地区である椿地区の菅原委員が欠席しております。代理の方でも、と考えておりましたが、他の会議との都合で欠席となったことから、事務局で、11月27日に、菅原委員の御自宅に伺い、総会に諮る議案の説明と、26日の幹事会での意見等をお伝えし、御意見を伺ってきたところでございます。

菅原委員からは、これまでも男鹿南線の廃止については、椿地区の各町内会長にもアナウンスしてきたところであり、現在の利用状況や経営状況からは、廃止の申出はやむを得ないとのことでございました。ただし、廃止に当たっては、まずは、廃止後の代替運行を確実にお願いしたいというお話を受けております。また、現在門前に向かう下り便について、夕方4時台以降の便がなく、特に高校生で利用できず困っている方もいるため、廃止後の運行では、この点も考慮して頂ければありがたい、とのお話も受けております。

いずれといたしましても、昭和27年ですか、そこから秋田中央交通のバスがなくなるのは非常に残念ではあるけれども、廃止後も代替運行をよろしくお願いしたいとのことで、総会に議案を付すことには異存のない旨をいただいておりますので、よろしく御協議願います。

事務局の説明は以上でございます。

○ 日野会長

ありがとうございます。ただ今、事務局から御説明いただきましたけれども、御質問御意見等はございませんでしょうか。

○ 山本氏（山本委員代理）

男鹿市観光協会の山本でございます。一つ意見を申し上げたいと思います。今回、男鹿南線の廃止ということで、議題となっておりますけれども、事務局から説明がありましたけれども、現在地区の代表と話をしていると。しっかり説明をされているということで、安心したわけですが、男鹿の観光からすれば、非常に、南線の廃止は、驚いたわけです。来年には、五社堂八百年祭が予定されておまして、その矢先に、バスがなくなるとするのは非常にショックといいますか、驚いたわけでございます。ただ、廃止になっても、観光客にはしっかり対応していくとの御説明がありましたので、安心しております。

五社堂では、現在駐車場の整備が進んでおります。長楽寺の入口のところは、具合が悪くてなかなかバスが入っていけないということであつたわけですが、これも解消される予定です。やはり、男鹿の観光は、赤神神社と、北浦は真山の真山神社ということで、何としてもこの2つを中心にやっていかなければいけません。

北浦の方には、男鹿北線ということでバスが走っているわけですが、今は湯本の駐在所、誰もいないところに待合所があつて、そこで乗り換えをしております。トイレも電話もない。今、観光の方では、男鹿の観光には二次交通の整備が何としても必要だということで、これを温泉中央にもってこれないか、ということを確認しております。私も、温泉郷として協力していきたいと思っております。

そこで、一つ要望でございますけれども、今の湯本駐在所の待合所を、なんとか温泉中央にできないか、これは中央交通さんへの要望になるかもしれませんが、そこを一つ考えていただければと思います。

それから、今も、男鹿駅の脇の観光協会で、観光客に、どのバスに乗ればいいのか、という相談をよく受けますが、待ち時間が短くて、とても説明できません、3分もすればバスが行ってしまう。とすればトイレにもいけない。ということで、これは、生活路線として、羽立駅からの乗換というのがあるわけですが、何とか観光路線としても

考えていただきたいと思うわけです。よろしくお願いいたします。

○ 日野会長

ただ今お話がありましたけれども、要望ということで、中央交通さんはいかがでしょうか。なかなかすぐにどう、というのは難しいかもしれませんが。

○ 児玉氏（齊藤委員代理）

中央交通の児玉でございます。本日は、齊藤が欠席ということで、代理で出席しております。湯本駐在所のお話がありましたが、男鹿北線は、今は湯本駐在所のバス停で、入道崎線と戸賀加茂線に接続しておりますけれども、現在は赤字の路線で、県や市から補助をいただきながら運行しております。

湯本駐在所から温泉中央に乗り換える場所を変えるとすれば、系統の変更の手続きが必要になりますので、キロ程の変更や、ダイヤへの影響などを考えながら、運輸支局との手続きを進めていく必要があります。ですので、すぐに来月から待合所を変えるというのはできないわけですが、実際に現地を見て、乗り換えができるかどうかなども確認する必要がありますので、市さんとも協力しながら進めていければと思います。

今日ここですぐにできるということは申し上げられないのですが、社内に持ち帰って、検討が必要になると思いますので、よろしくお願いいたします。

○ 日野会長

ありがとうございます。よろしく御検討願います。ほかに御意見御質問などはございますでしょうか。

○ 糸井委員

資料13に、平均乗車密度とありますが、これはこういった数字なのでしょうか。

○ 事務局（三浦）

こちらは、平均乗車密度という、公共交通ではよく用いる数値の一つでして、算式の説明になってしまうのですが。

○ 真壁委員

県交通政策課の真壁でございます。平均乗車密度は、バスの利用状況を見るために使われる理論的な数値でして、運送収入全体から、実車走行キロを使って、さらに平均賃率という数字を使って、何人乗っていたかを割り出した数字です。運送収入を実車走行キロで割って、さらに、平均賃率、これは、ある系統の乗客1人の1キロあたりの運賃ですけれども、これで割って出す数値となっています。ですので、実際に何人乗っている、という数字ではなくて、あくまでも、料金箱に入った運賃収入全体から何人程度乗っていたかというのを出していくようなイメージです。

○ 事務局（三浦）

御説明ありがとうございます。補足ですけれども、今説明がありましたように、実際に何人が乗っていた、という数字ではなく、収入から利用人数を割り出すような流れで算出する理論値なわけですが、同じ算式を用いて比較した場合、このような比較になる、という比較をするため、資料8をお出しさせていただいたところでございます。

○ 日野会長

ありがとうございます。よろしいでしょうか。では、ほかに御意見御質問などはございますでしょうか。一つ、私からですが、やはり男鹿海洋高校系統も廃止ということに

なるのでしょうか。男鹿南線のくくりで見ると、確かに赤字なのですが、男鹿海洋高校系統だけで見るとですね。

○ 児玉氏（齊藤委員代理）

はい、こちらといたしましては、確かに海洋高校系統だけ見ると黒字ということになるわけですが、やはり門前系統が大幅な赤字となっております。海洋高校系統の黒字で、門前系統の赤字をカバーできればいいのですが、とてもそのような状況ではなく、路線全体として大きな赤字ですので、廃止ということで申出をさせていただいたものでございます。路線を維持できれば一番いいのですが、そのような事情がありますので、御理解いただければと思います。

○ 事務局（三浦）

補足しますと、今回の廃止の申出は、確かに、男鹿海洋高校系統という部分だけ見ますと、経常収益が大幅に経常費用を上回っており、黒字だということになるわけですが、主系統である門前系統を加味して考えると、男鹿南線全体としては、大幅な赤字ということで、運行事業者として、廃止申出にあるような事情で廃止、ということに至ったものと理解しております。

ですので、これは男鹿南線としてはいったん全て廃止した上で、男鹿海洋高校系統をどうするか、という点は、また別途検討が必要であると考えております。その点につきましても、男鹿南線の廃止後の代替運行を考えるに当たって、併せて市として検討してまいります。

今回の廃止の件につきましては、男鹿海洋高校にも速やかに、こうした申出があったということをお伝えする必要がありますし、その中で、高校側ともお話をさせていただきたいと思います。

○ 日野会長

分かりました。ありがとうございます。他によろしいでしょうか。

それでは5番目の「その他」ということで、今後のスケジュールということで、事務局からお願いします。

○ 事務局（三浦）

では、今後のスケジュールについて、事務局から説明させていただきます。

まずこの総会についてですけれども、例年3回程度開催しており、次は昨年度と同様に3月頃の開催を予定しております。

あとは、先程の議案で御説明させていただきましたが、男鹿南線の廃止に向けたスケジュールがございますので、こちらは運行事業者と話を詰めながら、適宜御説明させて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。よろしくお願いいたします。

○ 日野会長

はい、ただ今事務局から御説明いただきましたけれども、この件に関しまして御質問や御意見はございますでしょうか。他に事務局から何かございますでしょうか。

○ 事務局（三浦）

特段ございません。

○ 日野会長

分かりました。以上をもちまして、本日の議事日程を終了いたします。進行に御協力

いただきましてありがとうございました。

○ 事務局（伊藤）

これで本日の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。

（午前 11 時 06 分終了）

会議の次第を記載し、これを相違ないことを証明するためにここに署名する。

平成 2 7 年      月      日

会      長

委      員

委      員