

第1回男鹿市地域公共交通活性化協議会会議録

日時： 平成30年6月27日（水） 午後1時30分

場所： 男鹿市役所 3階 第一会議室

第1回男鹿市地域公共交通活性化協議会

平成30年6月27日（水） 午後1時30分

出席委員（18人）

1号委員 長澤 秀博

2号委員 藤原 亨

4号委員 佐藤 徹 藤谷 学 旭谷 明 佐々木 明

敦賀 文雄 北嶋 透志雄 久保市 隆

5号委員 船木 宏 白幡 克見 佐沢 篤 小玉 正富

三浦 金悦 仲村 盛吉 海道 利夫

6号委員 日野 智

7号委員 畠山 喜美

代理出席（2人）

（委員名） （代理名）

3号委員 阿部 哲也 遠田 一彦

4号委員 酒井 宏彰 笹渡 豪

欠席委員（4人）

4号委員 武内 信彦

5号委員 高野 進 佐々木 一義

7号委員 笠井 潤

出席事務局職員

総務企画部長 船木 道晴

企画政策課長 八端 隆公

企画政策課主幹 沼田 弘史

村井 千鶴子

企画政策課主事 加賀 有陽

平成30年度第1回

男鹿市地域公共交通活性化協議会総会

日時 平成30年6月27日

13時30分より

場所 男鹿市役所3階 第一会議室

次 第

1. 開 会

2. 委員紹介

3. 議事

- (1) 会長の選任について
- (2) 監事の選任について
- (3) 副会長の指名について
- (4) 幹事の指名について
- (5) 議事録署名委員の選任について
- (6) 平成29年度決算の認定について
- (7) 男鹿市地域内フィーダー系統確保維持計画（案）について
- (8) 湯西南部線・船越線の廃止代替運行について

4. 報告事項

- (1) 市内公共交通機関の利用状況等について

5. その他

- (1) 男鹿市地域公共交通網形成計画の策定について
- (2) 今後のスケジュールについて

6. 閉 会

(午後 1 時 3 0 分開会)

○事務局（八端）

それでは定刻になりましたので、ただいまから平成 30 年度、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。開会にあたりまして、資料の御確認をお願いいたします。担当から確認させます。

○事務局（加賀）

事前にお届けしております資料のほか、本日お手元には、委員名簿及び追加の資料を配布しております。内容につきましては議事の中で改めて御説明いたします。落丁等ございましたら、お申し出ください。

○事務局（八端）

それでは、次第によりまして、委員の御紹介をさせていただきます。

本年度は、2 年に 1 度の委員の改選の年度でございますが、昨年度に引き続き委員をお引き受けの方も多くいらっしゃいますことから、このたび、新たに本協議会の委員となられた方を御紹介させていただきます。

東北運輸局秋田運輸支局首席運輸企画専門官の長澤様でございます。

男鹿警察署署長の阿部様でございます。本日は代理で遠田様が御出席されております。

秋田地域振興局総務企画部長の佐藤様でございます。

東日本旅客鉄道株式会社秋田支社総務部長の酒井様でございます。本日は代理で笹渡様が御出席されております。

秋田中央交通株式会社取締役営業本部長の旭谷様でございます。

秋田県ハイヤー協会男鹿南秋支部長の北嶋様でございます。

協本振興会会長の吉田様でございます。

男鹿市 P T A 連合会会長の海道様でございます。

男鹿市産業建設部建設課長の畠山様でございます。

なお、本日、男鹿市観光協会会長の武内様、北浦地区郷中連合会会長の高野様、五里合振興会会長の佐々木様、男鹿市副市長の笠井は所用のため欠席となっております。

本年度以降の任期に係る委嘱状につきましては、お手元に御用意させていただいておりますが、こちらをもって交付式に代えさせていただきたいと思っておりますので、御了承願います。次に、事務局の紹介をさせていただきます。

男鹿市総務企画部長の船木様でございます。

同じく企画政策課主幹の沼田様でございます。

同じく企画政策課主幹の村井様でございます。

同じく企画政策課主事の加賀様でございます。

そして私は、同じく企画政策課の課長の八端と申します。よろしくお願いいたします。

本日の総会は、お手元の次第により進めさせていただきます。会長が決まるまでの間、事務局で進行を務めさせていただきます。まず、議事の(1)「会長の選任について」でございます。協議会設置要綱では、「委員の互選により定める」と規定されておりますが、いか

が取り扱いますでしょうか。

～事務局一任の声～

○事務局（八端）

それでは、事務局から日野委員を推薦したいと思いますがいかがでしょうか。

～異議なしの声～

○事務局（八端）

それでは、御異議ございませんので、会長には日野委員を選任することに決定いたしました。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

会長を務めさせていただくことになりました、秋田大学の日野と申します。委員の皆様の御協力を得ながら、会議を進行していきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、議事を進めてまいります。「(2)監事の選任について」でございます。監事2名は、協議会規約の規定により委員の中から選任することとされております。いかがいたしましょうか。

～事務局一任の声～

○事務局（八端）

事務局からは、久保市委員と小玉委員を推薦したいと思います。

○日野会長

事務局から久保市委員と小玉委員が推薦されました。ここでお諮りいたします。両名を監事とすることに御異議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、異議がないようですので、監事は、久保市委員と小玉委員が選任されました。よろしくお願いいたします。

次の議事です。「(3)副会長の指名について」でございます。副会長2名は協議会設置要綱及び協議会規約の規定により、会長が指名することとされております。そこで、私の方から指名させていただきます。船木委員と笠井委員の両名を副会長に指名させていただきますので、よろしくお願いいたします。

次は「(4)幹事の指名について」でございます。協議会規約の規定により、幹事会は、事務局長及び会長が指名する 10 名以内をもって組織することとされております。そこで、このたびは、本日の会議資料に添付しております幹事会名簿に掲載の方々を、指名させていただきました。また、幹事長につきましては、第 1 回幹事会の席上で選任する予定としておりますのでよろしくお願いいたします。

次に、「(5)議事録署名委員の選任について」お諮りいたします。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（八端）

事務局からは、吉田委員と畠山委員を推薦したいと思います。

○日野会長

事務局より吉田委員と畠山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。両名を議事録署名委員とすることに御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、吉田委員と畠山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、「(6) 平成 29 年度決算の認定について」に移ります。事務局から説明願います。

○事務局（加賀）

昨年度の決算状況について御説明いたします。まず、収入の部では男鹿市負担金が 75 万円、繰越金が 31 万 7 千 516 円、諸収入が 7 円、合わせまして 106 万 7 千 523 円となっております。なお、諸収入はすべて預金利子であります。

次に、支出の部です。運営費のうち会議費は 37 万 3 千 587 円で、会議を欠席された委員の方への報酬及び旅費や、資料の印刷費分の減となっております。事務費は 2 万 2 千 357 円で、こちらは説明会用の旅費や切手代の節約のための減となっております。つづきまして事業費であります。こちらは時刻表及び利用促進チラシの作成をしたものであります。予備費より 6 万円の充用をいたしまして、31 万 1 千 40 円となっております。支出の合計は 70 万 6 千 984 円であり、次年度への繰越金は 36 万 539 円となります。

続いて平成 29 年度協議会事業の報告になります。昨年度は総会を 3 回、幹事会を 3 回実施したところであります。内容といたしましては、地域内フィーダー系統確保維持計画の協議承認や、運行計画、潟西南部線及び船越線の廃止代替運行等について協議を実施しております。また、時刻表やバスの乗り方等を示した周知用のチラシを作成して市内全戸

に配布したほか、病院等の施設に掲示しております。説明は以上となりますのでよろしくお願いいたします。

○日野会長

ただいま、事務局から説明がありましたが、監事の久保市委員から監査報告をお願いいたします。

○久保市委員

男鹿市地域公共交通活性化協議会の平成 29 年度の会計執行状況を監査したところ、関係帳簿、通帳、現金とも適正に管理され予算執行されておりましたので、御報告いたします。

○日野会長

ありがとうございます。以上につきまして、質問や意見はございませんでしょうか。ないようでしたらお諮りいたします。本案に御異議ございませんか。

～異議なしの声～

○日野会長

御異議がないようですので、「平成 29 年度決算の認定について」は、本案のとおり承認されました。それでは、「(7) 男鹿市地域内フィーダー系統確保維持計画（案）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）

それでは、今回初めて出席なさっている委員の方もいらっしゃることから、本計画について簡単に説明申し上げます。地域内フィーダー系統とは、幹線系統に接続する支線のこととされております。幹線系統とは、その域内での移動に重要な役割をもっている系統とされており、男鹿市内では、ＪＲ男鹿線等が該当します。本計画は、幹線系統に接続する地域内フィーダー系統について国庫補助金を申請する際に必要な計画となっております。計画の対象期間は今年の 10 月から来年の 9 月までとなっており、対象路線は男鹿北線、船越線、五里合線の 4 路線となっております。

内容について、要点のみ説明申し上げます。本計画については基本的に路線を持続的に運行していくことを目的としております。また、本計画内での路線ごとの目標については、輸送人員の減少率の低減としております。これは、人口減少やマイカーの普及等の理由から、公共交通の利用者数を今後大幅に増加させることは難しいと考えられるため、利用者数の減少を抑え、皆さまに利用いただける路線の確保を目指すという理由から設定しているものであります。目標値につきまして、過去の実績から五里合線を昨年度より上方修正しております。なお、実績上はプラスの数値が出ているのに、マイナス数値で目標値を算出しておりますのは、今後五里合線を利用する児童が減少することを見込んだものであります。

事業の効果といたしましては、市内の交通手段の確保や、主に高齢者の方の外出機会の増大による社会参加や地域活性化の促進、また、病院や商業施設等への交通手段の確保による生活環境の向上が見込まれます。

目標達成のために行う事業といたしまして、まずはＪＲ男鹿線との円滑な接続に配慮したダイヤ設定を行いながら、住民の皆さまからのご意見の反映や、時刻表や周知ちらしの作成、配布を行うなどにより、利便性の向上や利用の促進を図ってまいります。

以降に添付しております資料は、運行計画や、国庫補助上限額、対象系統の系統図、時刻表となっております。

本計画に記載しております船越線についてですが、来年度３月３１日をもって廃止され、４月１日より市単独運行バスとして運行を開始いたします。このあと説明いたしますとおり、船越線の基本的な路線方針については維持していく予定としておりますが、市単独運行バスへの移行に際し運行内容の変更があった場合、軽微な変更の申請若しくは、委員の皆さまへの書面協議に基づく変更の申請をさせていただきたいと考えております。説明は以上となりますのでよろしくお願いいたします。

○日野会長

ただいま、事務局から説明がありましたが、質問や意見はございませんでしょうか。それでは本件についてお諮りいたします。本案に御異議はございませんか。

～異議なしの声～

○日野会長

御異議がないようですので、「男鹿市地域内フィーダー系統確保維持計画(案)について」は、本案のとおり承認されました。それでは、「(8) 潟西南部線・船越線の廃止代替運行について」に移ります。事務局から説明願います。

○事務局（加賀）

潟西南部線及び船越線につきましては、本年２月に秋田中央交通様より路線廃止の届出がされ、同月の協議会総会内において、２路線のコミュニティバス化に向けて協議を行っていくこととしておりました。この度、路線沿線での住民説明会を実施してまいりましたので、その内容も踏まえまして、運行方針について協議いただきたいと思います。

潟西南部線は船越駅前から若美支所前までを結んでおり、若美支所で潟西北部線と、船越駅前でＪＲ男鹿線及び船越線と接続しております。また、船越線は、船越駅前から脇本駅を経由し、脇本駅及び男鹿駅にてＪＲ男鹿線と接続したのち、みなと市民病院へ向かう路線となっております。

地区説明会の実施状況についてですが、全８か所にて、５日間にわたって説明会を実施し、計６１名の方に参加いただきました。参加者のバス利用の有無についてはおおむね半々程度といったところでありました。事務局からの説明内容についてですが、まず現在の男鹿市公共交通総合連携計画に基づき、基本的には路線を維持する方針であるものの、代替運行の実施に当たっては、利便性と効率性のバランスを考慮し、現行の路線をそのまま運

行できるとは限らない旨を説明しております。例えば、減便やダイヤの振替えは当然にあり得るものだと考えております。また、他路線との兼ね合いや他地域とのバランスを考慮すると、すべてのご要望を叶えることは難しいですが、可能な限り利用者の皆さんのご意見を反映して、利用しやすい路線としたい、ただし、すべての路線を直通で病院等へというのは難しいため、乗り継ぎの発生はご理解いただかなければいけない部分もあるということも説明させていただいております。

各路線の方針案についてですが、潟西南部線及び船越線ともに基本的な経路は現行を維持していきたいが、潟西南部線については潟西北部線との統合を検討する旨の説明をさせていただきました。また、船越線につきましては、船越地区の商業施設を経由するような巡回型運行を検討してみるのはいかがでしょうかという提案をさせていただいたところです。細かい部分にはなりますが、いずれの路線においても、船越出張所付近のバス停を、潟西南部線ではなく船越線に振替えることを検討しております。

これらの説明に対して住民の皆さまからいただいたご意見でございますが、まず、主な利用目的として多かったのが通院でありました。みなと市民病院への通院に加え、ＪＲ駅接続を利用して秋田市方面へ通院される方も多くいらっしゃるようです。みなと市民病院までの通院の際、ＪＲ男鹿線ですと駅から徒歩になるので、施設前まで行けるバスを利用しているという声が多く聞かれました。また、買い物での利用も多く、沿線のスーパーへの買い物の際に利用されているとのこと。船越地区のスーパーへは、ＪＲ船越駅から徒歩やタクシーで移動されるといった声もありました。さらに、船川地区からバスで脇本、船越方面へ買い物に行く方も少数ながらいらっしゃいました。その他、通院、買い物、通学の際にＪＲ男鹿線を利用するため、駅まで乗車する場合も多くあるようです。

そういった利用者の声がある一方で、普段乗らないので乗り方もよくわからない、利用がないのなら廃止もやむを得ないというご意見もございました。しかしながら、便数が減っても路線を維持してほしい、今は利用していないが今後免許返納する予定があるので、将来にわたってバスだけでなく公共交通を維持してほしいというご意見も多数いただきました。

なお、船越線での巡回型運行については、移動販売の存在により現時点だと需要が見えないのではないかというご意見や、乗り継ぎの発生が心配だというご意見をいただいております。

これらを踏まえました路線運行の方針でございますが、まず潟西南部線については船越駅前から若美支所までの運行を維持してまいりたいと考えております。その中でダイヤ編成や便数の調整を行っていくこととなります。潟西北部線との統合については、利便性及び効率性の向上のため実施に向けた検討を行ってまいります。潟西南部線と潟西北部線を別々に運行委託した場合、委託費用が高額になることが見込まれます。費用面での効率性と路線統合に伴う乗り継ぎの解消による利便性の向上、これらの理由から統合を検討していくこととしたものであります。なお、潟西北部線において美里小学校児童のスクール利用がありますが、統合に当たってスクール対応の便を設けると非常に変則的なダイヤになってしまうということもあり、教育委員会とスクールバスでの対応等について協議しながら進めてまいります。

つづいて船越線についてですが、こちらでもダイヤ編成や便数の調整を行いつつ、みなと

市民病院から船越駅前までの運行を維持するという方針で考えております。なお、巡回型の運行につきましては、近年の買い物需要の増加から、網形成計画策定の中でさらに検討してまいります。最後に、船越出張所付近のバス停については、潟西南部線から船越線へ移管することで利便性を高めることができないか検討したいと考えております。説明は以上となりますのでよろしくお願いいたします。

○日野会長

ただいま、事務局から説明がありましたが、質問や意見はございませんでしょうか。

○仲村委員

潟西南部線と船越線は船越駅前で乗り継ぎになると思うが、高齢者の立場からすると非常に難儀である。船越線が船越駅前から出て船越出張所付近を通るようにしてみないと市民病院へ行けるようにした方がよい。

○事務局（加賀）

船越線については、船越駅前とみなと市民病院を結ぶという方針はまず維持し、運行経路については乗降の状況等を見ながら、船越出張所付近を経由できる形を検討していきますのでよろしくお願いします。

○佐々木委員

船越駅前付近は一方通行となっている箇所もあると思うので、そこに注意しながらわかりやすい経路を検討してみてもいい。

○日野会長

他にご質問やご意見はございますか。1点よろしいでしょうか。先ほど船越地区のスーパーへ徒歩やタクシーで買い物に行かれるという説明がありましたが、それは主に潟西南部線の利用者になりますか。

○事務局（加賀）

潟西南部線、船越線ともそういった利用がなされています。スーパーの形態、販売物によっても、やはり船越地区のスーパーに行かなければならない場合もあるようです。

○日野会長

買い物の利用が多ければ、利便線の向上のため潟西南部線をスーパーまで一部延伸するという事は考えられますか。

○事務局（加賀）

路線延伸については検討を行っていませんでしたが、住民の方から同様の意見はございました。巡回型運行と合わせて、実際のニーズや効率性について網形成計画策定調査の中で検討していくこととさせていただきたいと思っております。

○仲村会長

移動販売も週に何回も来るわけではないので、買い物需要を満たす路線も検討してもらいたい。

○佐々木委員

秋田中央交通でも以前そのような形で運行していたことはある。現在廃止されていることを考えるとそこまで需要があったということは考えにくいかもしれない。

○北嶋委員

タクシーの立場からは、駅とスーパーの間のタクシー利用なども調査してもらって、今後の計画に生かしていただければと思う。

○事務局（加賀）

当然、巡回型運行についてはタクシーと範囲がかぶるおそれがあり、双方の兼ね合いを考えていかなければならないと思っております。

参考までの情報ですが、船越地区のスーパーではタクシーで買い物にいらっしゃった方へタクシー割引券を配布するなどしており、利用促進の一助となっていると伺っております。

○日野会長

ありがとうございます。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、本件についてお諮りいたします。路線の一部経路については検討を行っていくということを踏まえうえて、本案を承認することに御異議はございませんか。

～異議なしの声～

○日野会長

御異議がないようですので、「潟西南部線・船越線の廃止代替運行について」は、本案のとおり承認されました。引き続き、次第４の報告事項に入ります。市内公共交通機関の利用状況等について、事務局より説明願います。

○事務局（加賀）

はじめに、市内路線バスの補助年度別推計乗車人員について説明いたします。推計乗車人員は平成25年から平成29年までで、おおよそ3万7千人ほどの減少となっております。乗車人員を維持できているのは五里合線のみであり、その他の路線はすべて減少傾向となっております。つづいて、JR各駅の利用人数についてです。集計がなされている男鹿駅、船越駅を合計すると、一日平均利用人数は1千100人ほどとなっております。これを年間ベースにすると約38万人の方が利用されていることとなります。市内と市外を結ぶ幹線として、重要な役割を果たしているものと思われます。次に、市内スクールバスの利用人数でござ

いますが、期間中、学校の統廃合によりかなり人数の上下がありますので、参考までに御覧ください。現在、スクールバスは合計 6 系統が運行しております。

つづいて、市内を運行する路線バスの維持にかかる費用の推移でございます。市単独運行バスにつきましては、路線の増加や人件費の高騰、車両の更新費の発生等により、平成 25 年度から平成 29 年度まででおよそ 2.2 倍となっております。市の補助金については民間バス路線数の減少に伴い、減少傾向となっております。市単独運行バス運賃収入につきましては、市単独運行バス路線数の増加に伴って増えているもので、収支を大きく改善できているものではございません。収支比率でいうと平成 29 年度で 85 パーセントとなっており、市が路線維持に係る費用の 85 パーセントを支出しているという状況です。簡単ではございますが、説明は以上です。

○日野会長

ただいま、事務局から説明がありましたが、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。それでは次に進めます。

引き続き、次第 5 のその他に入ります。男鹿市地域公共交通網形成計画の策定にあたっては、まちづくりや観光などの分野と連携し、将来にわたって持続可能な公共交通のネットワークの構築を目指していく必要があります。今回は、委員の皆さまにさらに理解を深めていただくために、事務局からの提案で、計画策定に際しての意見交換の場を設けております。それでは、はじめに事務局より説明願います。

○事務局（加賀）

網形成計画につきましては、今年度策定を行っていくことで昨年度より説明申し上げておりまして、2 月の協議会総会では策定方針について報告をさせていただいたところであります。改めて内容を説明いたしますと、1 つ目として現計画である「男鹿市地域公共交通総合連携計画 改訂版」の策定時から変化している状況への対応をし、また、将来の状況変化を見込んだ、新たな交通マスタープランとしての計画とすること、2 つ目として利用者ニーズの分析とそれを踏まえた路線の設定を行い、地域特性を踏まえた、まちづくりと一体となった公共交通網の整備を行うこと、3 つ目として、市民の公共交通への意識及びニーズの調査を踏まえ、市全体で「自分たちの公共交通」という意識を共有できるような環境づくりにつながる施策の検討を行い、持続可能な公共交通網の形成を目指すこと、4 つ目として、様々な観光資源を有する本市においては、快適な観光のためのわかりやすい公共交通サービスの提供や充実した二次交通の整備が不可欠ですので、観光分野と連携しながら実施に向けた検討を行うこと、以上 4 点の方針を挙げておりました。

今回、参考資料として、市単独運行バスにどの程度費用がかかっているかというところで試算を行っております。例として、五里合線では運行 1 回当たりおよそ 5 千円の費用がかかっております。また、運行 1 回当たりの人数は 3 人、1 人当たりの収入は 200 円となっておりますので、五里合線で 1 人を運送するのに 1 千 460 円を市が負担しているという状況です。これは補助金を除いた金額ですので、一概に同額を市が負担しているということではありませんが、これだけ負担が大きくなっているということでございます。市単独運行バス全体で見ますと、1 人を運送するのにおよそ 1 千 700 円がかかっていることとな

っています。こちらの資料は、現状市の負担額がこれだけ大きくなってしまっているということをお示しするために作成いたしました。そのほかこちらの資料では、1人当たり運賃収入は180円となっておりますが、平均して運賃収入がその程度なのであれば、市内一律の運賃設定も考えられるのでは、といった検討材料にもなるのではないかと思います。

つづいて、本総会開催に当たって皆さまからいただいたご意見と地区説明会であったご意見を共有させていただきます。運行についてですが、最も多かったのは、利用している高齢者の実情から、路線を維持してほしいということでした。また、利用者が限定的である地区であれば、その便に予約があれば自宅から目的地のバス停等まで運送するドア・ツー・ドアのデマンド型も効率がいいのではといったご意見もございました。そのほか、利用の実態に即したダイヤを設定することや、接続の案内を分かりやすくすることで利用しやすくなるといった声をいただいております。

サービスについてですが、高齢者が乗降しやすい形を検討してほしい、乗り継ぎが発生する路線も多いので、全線共通のフリーパスを導入できないかというご意見がありました。また、運賃と別に収入を得る手段として、広告の掲示や、貨客混載事業の導入も視野にいられてはどうかという案をいただいております。

観光分野との連携については、現在運行しているなまはげシャトルと連携し、利用の促進を図っていければという案がございました。また、キャリーケースや土産品等を駅から宿泊地までバスで輸送する手ぶら観光への活用、運送事業者の服装をそろえたおもてなしアピールなどのご意見をいただきました。今回、なまはげシャトルの定期便の運行について、JR様から資料をいただいておりますので、簡単に説明をお願いできますでしょうか。

○笹渡委員代理

9月から11月にかけて展開する大型観光キャンペーンのリーフレットを用意しておりますが、裏面にて従来からのあいのりタクシーなまはげシャトルに加えまして、今年実証実験的に運行するなまはげシャトルバスをPRしております。国内国外の観光客の皆さまに対し、安心して観光を楽しんでいただけるような環境を整備していく方針です。以前より男鹿の二次アクセス整備推進協議会の中で二次アクセスの強化について検討しておりましたが、予約が必要であったなまはげシャトルを、日付は限定されますが当日乗車可能に、併せて乗り放題券を販売するなどして、観光客の流入、地域及び地域交通の活性化につなげていきたいと考えております。

○事務局（加賀）

ありがとうございます。今回の計画策定に当たっては、現状の路線の維持を図りつつも、地域の実情に合った交通モードの導入も併せて検討していかなければなりません。利便性と費用面での効率性はどうしてもトレードオフになってしまうので、それらのバランスをとった、将来にわたって持続可能な交通ネットワークの形成を行っていかなければならないと考えております。

○日野会長

ただいま、事務局から説明がありました。公共交通全般に関することなどでも、質問や

意見はございませんでしょうか。

○長澤委員

今日の説明や皆さまのお話を伺って、男鹿市でも公共交通に対する取り組みは行われつつも、実情としては厳しいということを再確認しました。今回の計画策定に当たっては、事業者への委託となる部分もありますが、住民の方のご意見をいかに拾い上げるか、どう反映していくか、ということが重要になってきます。皆さんに利用していただける交通網を作っていくにはどうするのがベストなのかということを考える良いタイミングとなりますので、積極的に地域のニーズを調査し、意識と需要を喚起しながら計画策定を行っていただきたいと思います。

○事務局（加賀）

事務局側としても住民の皆さまのニーズ把握は重要だと考えておりますので、そこはしっかりと行いながら、市の広報誌でも問題の共有、意識の喚起を実施し、市全体で公共交通について考えていきたいと思っています。

○遠田委員代理

運転免許返納につきまして、昨年男鹿市では100を超える返納件数となりました。今年に入ってから昨年と同等かそれ以上の件数となっております。協議会作成のちらしを返納者に配布しておりますが、割引等の制度がまだ知られていないようですので、今後も周知を継続しながら返納者への配慮を行っていただければと思います。

○久保市委員

貨客混載事業を現在実施しているのは男鹿北線か。

○旭谷委員

C02削減、環境保全という面での効果もあるが、実際に収益を上げるという点では、貨客混載事業の実施だけでは厳しいところではある。座席を荷物で占有し、乗客が座れない状態になることに対する批判も一部ではある。

○日野会長

今回提示された資料の中で、1人当たり運賃収入が180円とありますが、これだけ低い理由はなんですか。利用距離の長短等についても調査してみてもどうでしょうか。

○事務局（加賀）

市単独運行バスは運行に当たって運賃を分かりやすくし、かつ乗り継ぎ負担を軽減するため、民間バス路線に比べて低廉な運賃設定をしております。利用距離については未調査ですので、今後乗降の状況を確認していきます。

○吉田委員

幹線道路だけでなく、集落内へもバスが入れるような仕組みがあればよいが。

○事務局（加賀）

路線型であれば難しいですが、デマンド型にしたり、自家用有償運送を活用したりするなどの方法が考えられます。地域の利用の実態を勘案しながら、場合によってはこちらからそのような仕組みを提案させていただくこともあり得るとは考えております。

○日野会長

他の自治体でも、地域内からバス停までが遠い場合など、そのようなニーズはよく聞かれます。路線バスだけでなく様々な交通モードを組み合わせでよりよい形をつくっていくことが重要だと思います。

乗り継ぎが多いと伺いますが、その状況と解消策はいかがですか。

○事務局（加賀）

目的地がみなと市民病院だと仮定すると、乗り継ぎなしで到着できる路線は男鹿北線、男鹿南線、船越線の3つしかないので、その3路線の沿線外の方は基本的には乗り継ぎをされます。路線統合については、再編の中で検討していく形になるかと思いますが、長大な路線になると安定した運行が難しくなるおそれもあるので、ある程度の延長で運行を実施していくのがよいのではと現時点では考えております。

○旭谷委員

乗り継ぎをなくす方向で行くと、人件費等のコストが増える場合があります。乗り継ぎを作ると、接続時間への配慮が課題になってきます。路線の延長は長すぎず短すぎず、地域の方と協議しながら検討していただきたいと思います。

○日野会長

他にご意見等がございませんでしたら、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）

今年度は網形成計画策定に関する協議が必要になりますので、11月末の定期総会前に一度、臨時総会を開催したいと考えております。日程につきましては、追って御連絡させていただきます。

○日野会長

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。進行に御協力くださりまして、誠にありがとうございました。

○事務局（八端）

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 3 時 2 5 分閉会)

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 3 0 年 月 日

会 長

委 員

委 員