

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2年2月28日（金） 午後1時30分

場所： 男鹿市役所 3階 第一会議室

第3回男鹿市地域公共交通活性化協議会

令和2年2月28日（金） 午後1時30分

出席委員（19人）

1号委員 長澤 秀博

4号委員 近藤 雅 鈴木 弘郷 敦賀 文雄 武内 信彦
糸井 博 久保市 隆

5号委員 船木 宏 白幡 克見 高野 進 佐沢 篤
吉田 勇之助 小玉 正富 三浦 金悦 齊藤 健三
高橋 静香

6号委員 日野 智

7号委員 船木 道晴 畠山 喜美

代理出席（5人）

（委員名） （代理名）

2号委員 橋本 裕巳 吉尾 千秋

3号委員 阿部 哲也 遠田 一彦

4号委員 佐藤 徹 佐藤 正
酒井 宏彰 小林 昭宏
旭谷 明 伊藤 祐

欠席委員（1人）

5号委員 藤田 隆一

出席事務局職員

総務企画部長 柏崎 潤一

企画政策課長 伊藤 徹

企画政策課主幹 杉本 一也

企画政策課主任 加賀 有陽

令和元年度第3回

男鹿市地域公共交通活性化協議会総会

日時 令和2年2月28日（金）

午後1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. 議事

- （1） 議事録署名委員の選任について
- （2） 令和2年度男鹿市地域公共交通活性化協議会予算（案）について
- （3） 男鹿市地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について
- （4） 男鹿北線の廃止代替運行を含む市内公共交通の再編方針について

3. その他

- （1） 今後のスケジュールについて

4. 閉 会

(午後 1 時 30 分開会)

○事務局 (伊藤)

定刻になりましたので、ただいまから令和元年度、第 3 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、資料のご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、出席者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ご説明いたしますので、不足等ございましたら進行の途中でも構いませんのでお申しつけください。

○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、議事を進めてまいります。はじめに、議事録署名委員の選任についてでございます。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が、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 (伊藤)

それでは、事務局からご提案申し上げます。男鹿市商工会の久保市委員と男鹿市建設課の畠山委員を推薦いたします。

○日野会長

事務局より久保市委員と畠山委員を推薦する声があったので、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

ありがとうございます。ご異議がないようですので、議事録署名委員は敦賀委員と畠山委員をお願いいたします。よろしく申し上げます。それでは、議事の(2)、令和 2 年度男鹿市地域公共交通活性化協議会予算(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)

それでは私の方から説明させていただきます。令和２年度男鹿市地域公共交通火星化協議会収支予算書（案）をご覧ください。来年度の予算について、基本的には例年と大きく変わるところはございません。特に変更のある箇所のみ説明申し上げます。収入については、男鹿市負担金が 65 万円、補助金が 1 千円、繰越金が 27 万円の見込みで、諸収入が 1 千円となっております。収入合計は 92 万 2 千円となっております。負担金の増額分については支出の項において改めて説明させていただきます。

続きまして支出についてですが、はじめに運営費が会議費と事務費を合わせまして 51 万 4 千円となっております。それぞれの項目で若干の減額としておりますが、印刷費や郵送費等の見直しを行った結果となっております。事務費の中に旅費として 2 万 5 千円をしておりますが、こちらにつきましては毎年度補助金の関係等のヒアリングがあった場合に備えて仙台までの旅費を計上しておったところです。近年では旅費の使用がなかったため見直しとしての削減を検討していたところ、先だって地域公共交通活性化再生法の改正が閣議決定されており、今後、地域公共交通網形成計画や本協議会で協議しておりますフィーダー系統の補助金の内容が変わる可能性があるということでございます。先日の幹事会において、秋田県より情報提供があり、仙台で行われる担当者会議の際に説明が予定されているとのことでしたので、今回はそれら説明会へ出席するための旅費としておかせていただき、再来年度以降につきましては状況をみながら削減等見直しを図っていきたいと考えております。次に事業費についてですが、こちらは 40 万 7 千円を計上しております。今年度、国庫補助金手続きの関係で予算を市において作成しておりました時刻表等を、協議会で作成していくということで予算を増額しておいております。また、来年度は網形成計画に基づく路線の再編が 10 月に予定されておりますので、それらの周知用のリーフレット等の作成費を合わせて計上した形となります。予備費に 1 千円をおきまして、支出合計は 92 万 2 千円となっております。説明は以上となりますのでご審議のほど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。

時刻表等の予算を来年度からまた協議会におく理由をもう一度ご説明いただけますか。

○事務局（加賀）

今年度は国庫補助金を活用して時刻表等を作成していたところでしたが、その国庫補助金が網形成計画策定に関連する補助金であったことから、計画策定に引き続き対象事業者を市として実施したものです。

○日野会長

それでは今後は基本的に協議会で時刻表作成等を行っていくということでよろしいですか。

○事務局（加賀）

その予定でおります。

○日野会長

他にご質問がないようでしたら、ここでお諮りいたします。本案にご異議ございませんか。

～異議なしの声～

○日野会長

ご異議がないようですので、「令和２年度男鹿市地域公共交通活性化協議会予算（案）について」は本案のとおり承認されました。次に、議事の(3)、男鹿市地域内フィーダー系統確保維持計画の変更についてに移ります。事務局から説明をお願いします。

○事務局（加賀）

それでは説明させていただきます。こちらにつきましては、今年度、昨年４月から実証運行として運行しております潟西線をこの４月から本格運行に移行することに伴い、本路線を地域内フィーダー系統確保維持計画に記載していくという内容の変更になっております。まず潟西線の運行実績についてですけれども、４月から運行を開始いたしまして、500人から600人程度の月利用数で推移していたところです。実証運行期間の途中から定額運賃制及び共通乗車券の実証実験を開始いたしましたところ、現金による乗車の方はそこまで増えなかったのですが、共通乗車券を利用されて乗車される方が非常に増えたということでございました。これにつきましては、利用者アンケート等の状況から推測しますと、高校生等の通学利用が増えたことが理由として挙げられると思います。12月には実証実験を終了し、1月から再開していた訳ですけれども、共通乗車券が利用できなかった期間では現金乗車の方もそこまで増えず、1月に再開してからはまた大幅に利用者が増えたということで、共通乗車券の利用促進効果があったということも見えた結果でありました。今回の実証運行を踏まえまして、この運行形態で通学利用や駅との接続、船越線との接続への需要も十分に満たされていると判断いたしまして、４月から本格運行を実施していくということで考えております。

計画の変更の内容についてですけれども、今回の潟西線を計画に記載するというのに加えまして、前回の認定申請時から変化した状況を追加して記述しております。まず一つが、路線バスの本数について、秋北バス運行の五明光線が廃止され、三種町運営の自家用有償運送に切り替わっていることからその旨を記載しております。そのほか、潟西線を計画に記載するために必要な追加の記述を行っております。次に、定量的な目標・効果についてですが、潟西線についてはこれまで潟西北部線と潟西南部線が運行していたところを再編して運行しておりますけれども、例えば潟西北部線における小学校児童の利用がスクールバスに振り替わったことや、これまで潟西南部線を運行しておりました秋田中央交通と市の方で利用実績の算出方法に違いがあるということから、前年までの実績は今回の目標設定には用いませんでした。何をもって目標の設定をしたかといいますと、潟西線という路線が、各地域からJR駅までを結んでおり、JR駅において船越線と接続していること、沿線の人口が同規模であるという３つの理由から、五里合線と同程度の目標増減率を見込む

ということで設定をしております。参考として記載しております目標増減率に基づく輸送人員数については、令和2補助年度分は半期分となりますので今年度見込み実績に目標増減率をかけ、さらに2分の1ををかけて算出しております。令和3補助年度からは1年間の輸送人員を記載しております。以降の記載については、潟西線の追加に伴う記述の追加や変更となっております。

併せまして、令和元年度の計画の実施状況について本日追加で資料を配布しておりますので報告をさせていただきます。現在の計画については男鹿北線、船越線、男鹿南線、五里合線の4路線が記載されているところでございます。本補助年度の目標増減率の達成状況等はお配りの資料のとおりですが、減少幅の大きかった船越線については、当初ダイヤ変更等により周知が行き渡っていなかった可能性があり、前半では昨年度に比べて利用者が少なかったということがございました。その後は、周知も十分に行き渡り、10月にはJR男鹿線への接続改善を目的としたダイヤ改正を行ったこともあり、現在は徐々に利用者数が伸びているといった状況です。他に減少があったのは男鹿北線と男鹿南線ですが、男鹿北線については沿線人口の減少というのがやはり大きい理由であると推測されます。併せて、今年度から沿線児童の通学がスクールバスに振り替わっているといった状況もありましたので、これも一つの理由であると思われます。男鹿南線については、前回協議会でも説明申し上げておりましたが、男鹿海洋高校生徒の通学時の公共交通利用者数が、昨年度に比べて大分少なくなっており、他に沿線人口の減少も影響はあると思われますが、通学利用の減少が大きな要因であると推測しております。既に令和2補助年度の運行は始まっておりますが、接続に配慮したダイヤ編成や、時刻表等による路線の周知、定額運賃制及び共通乗車券の制度周知を改めて実施しながら利用の促進につなげてい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

それでは本件について質問やご意見等はございませんでしょうか。

○吉尾委員代理

潟西線のフィーダー移行ということでございますけれども、全体の路線についても接続性向上等行って利用促進を図っていくという話がございました。JR男鹿線とのダイヤ調整は随時行っていると思いますが、接続が改善されて利便性があがっているという周知を行っていかねばなかなか利用促進につながらないのではないかと、そのあたりの対策は考えていらっしゃいますか。

○事務局（加賀）

JRとの接続に関する周知については、まずは時刻表でということで市広報3月号へ折込み、全戸配布していくことで周知を図っていく予定であります。一方で、個別具体的に、例えばこの列車にはこのバスに乗れば接続しますよというところまでは対応しきれていない部分はあるかと思えます。今後何らかの方法でそのような周知ができないか検討してまいります。

○日野会長

他にご質問やご意見有りましたらお願いします。

○糸井委員

他の路線が目標達成できなかった中で、五里合線は目標値に対してプラスになっている。沿線人口の減少等、状況はどの地区も同じだと思いますけれども、要因としてはどういったことが考えられるものですか。

○事務局（加賀）

五里合線については、毎年増減ある中ではありますが、市単独運行バスの中では利用者数の維持ができていた路線でありました。その中で、今年度は目標値を達成できていたということですが、利用者アンケート等から推測すると、今年度は買い物利用が非常に好調であったということでもあります。また、昨年度においては目標値を達成できていなかったところでもありますけれども、その際は、工事による迂回運行の影響もあって期間中の利用者の減少がみられたところでもあります。今年度も工事による迂回運行はありましたが、可能な限り集落に近い箇所に設置する等した結果、昨年度ほど減少がみられなかったということもあり、今年度は目標値に対してプラスの結果が出たものと考えております。

○日野会長

他にご質問やご意見有りましたらよろしくお願いします。よろしいでしょうか。

そではここでお諮りいたします。本案にご異議ございませんか。

～異議なしの声～

○日野会長

ご異議がないようですので、「男鹿市地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について」は本案のとおり承認されました。次に、議事の(3)、男鹿北線の廃止代替運行を含む市内公共交通の再編方針についてに移ります。事務局から説明をお願いします。

○事務局（加賀）

男鹿北線の廃止代替運行を含む市内公共交通の再編方針についてということで議事にあげておりますけれども、はじめに皆さまにご承知おき頂きたい点が、今回最終的にご承認いただくのは男鹿北線の廃止についてのご承認をいただく形になりますのでよろしくお願いします。全体の再編に係る事項については協議事項として取り扱わせていただきたいと思います。関連する事項ですので一つの議事であげさせていただきましたけれども、ご承知くださるようお願いいたします。

それでは順に説明をいたします。まずは男鹿市の北西部のエリアからです。このエリアを運行しておりますのが男鹿北線、入道崎線、戸賀加茂線、安全寺線となっております。はじめに、男鹿北線と入道崎線の接続拠点を男鹿温泉といたします。現在は湯本駐在所前

で接続しておりますが、これを男鹿温泉とすることで特に観光方面での利便性の増加、なまはげシャトルとの連携を図っていきたいと考えております。現在の湯本駐在所前バス停については、近隣に何がしかの施設がある訳ではなく、男鹿北線の廃止以降はそこで乗り継ぎをしなければならない理由はなく、接続拠点を変更することで利用者の皆さまに不利益が生じることもないと考えられますので、まずは北部の結節点として男鹿温泉を接続拠点にしたいと考えております。次に、男鹿北線の一部の便を男鹿水族館まで延伸したいと考えております。現在、男鹿北線は上下 9 便運行しており、戸賀加茂線は上下 5 便の運行となっていることから、男鹿北線の 9 便のうち 5 便を男鹿水族館まで運行させていきたい考えです。こうなると、戸賀加茂線の一部が男鹿北線に統合されることとなりますので、男鹿水族館から加茂地区まではデマンドタクシーによる運行を実施してまいります。定時定路でなくデマンドタクシーによる運行とすることで、運行の効率化を図っていききたいと思います。続いて、入道崎線において住宅が多くある入道崎地区において、フリー乗降区間を設けたいと考えております。各地区で高齢化の進展が予測されますので、バス停までの距離をいくらかでも短くし、利用促進を図ることを目的としております。フリー乗降についてはこの後も設定区間が出てまいります。基本的には幹線となるような路線では実施は今回の実施は見送り、枝線となっている路線上で実施を検討していきたいと思っております。幹線で実施することとなると、乗客数の多さから JR 駅での接続等に支障がでるのではないかという懸念がありますので、まずは枝線での実施の状況をみて、場合によっては幹線での実施も検討してまいりたいと考えております。それでは説明に戻しまして、入道崎線の運行区域にある西黒沢地区を運行範囲に追加することを検討しております。こちらの状況についてですが、現在、入道崎線は走行しやすい県道上を経路としております。西黒沢地区というのが県道から海側に下っていった少し狭い道の中にございまして、これまでは冬期間の積雪の状況等から運行は困難であるとして集落内は運行しておりませんでした。この度、地域からの要望として夏季、要は積雪のない時期だけでも運行できないかというお話があり、年間通じての運行は難しいかもしれませんが、例えば 4 月から 11 月までの時期に予約があった場合に集落の中に入っていくデマンド型での運行を検討していきたいと考えております。次に戸賀地区においては、戸賀の戸賀地区から塩浜地区にかけてフリー乗降区間の設定を検討しております。併せて、戸賀加茂線の運行区域に、比較的大きな集落のある漁港方面を追加したいと考えております。以前、市単独運行バスになる前はこちらの方面へもバスが運行していたということもあり、地域からの要望も踏まえまして、運行範囲の追加を行っていききたいところです。運行範囲の追加については、西黒沢地区、戸賀の漁港方面ともそこまで距離のあるものではないので、ダイヤへも大きく影響しないものと思われます。最後に、安全寺線において、運行範囲に真山神社方面、なまはげ館を加えていきたいと考えております。一般の住民の方にはほとんど利用がないものと思われますが、先に説明いたしましたようになまはげシャトルとの連携を図り、観光客の方の選択肢を増やしていくことが目的となっております。こちらに関しましても、利用は観光客の方にはほぼ限られると思われるので予約型での運行で検討しております。

続いて、男鹿中から船川にかけてのエリアでございます。こちらは主に男鹿中線に関することとなっております。はじめに、男鹿中線の浜間口から中間口にかけての運行経路を見直したいと考えております。理由といたしまして、浜間口地区から中間口地区までの運

行経路の大半が男鹿北線と重複しており、一方で経由しない経路上においても集落が存在することからより効率的に運行するための経路の見直しを検討するものです。また、男鹿北線と重複しない区間の一部においてフリー乗降区間を設定したいと考えております。

次に、船川から脇本にかけてのエリアになります。今回の再編の目的の一つである快速性・速達性の向上を目指すため、男鹿中線の上りをみなと市民病院まで延伸し、併せて五里合線も一部をみなと市民病院まで延伸します。男鹿中線については、下り便、すべて予約型となっておりますけれども、現在乗降できるバス停が3か所存在しているところ、これらのすべてで予約が入った場合に最大で車両が3台必要になるという状況があることを踏まえまして、下り便をすべて羽立駅前からの発着とすることで車両を1台で運行できるようにし、効率化を図りたいと考えております。説明が戻りますが、五里合線の一部をみなと市民病院まで延伸することについては、現在、脇本駅前で船越線に乗り換えて船川方面に向かう状況となっていたところ、ヒアリング等を通じての利用者の方からのご意見、及び交通ネットワーク全体の速達性、アクセス改善を実施していくという方針を踏まえまして実施を検討しております。一部の便と申し上げておりますが、具体的には上りは朝と昼の何便かを、下りは昼と夕方の何便かを延伸する方向で考えております。五里合線のその他の便については、この後の資料で説明させていただきます。

続きまして、船川エリアの再編案であります。船川エリアにおきましては、今回の再編の目玉でもありましたまちなか循環を設定していきたいと考えております。現在、船川エリアに乗入れている路線としましては、男鹿北線、男鹿南線、船越線が、再編後は五里合線も乗入れるかたちとなりますが、それらを経路変更等することにより、すべての路線がまちなかにおいては同じ経路を運行するように設定します。併せて、乗入れしている路線のダイヤ調整等を行っていくことで、現状ある交通資源を振り分け、小型車両による交通空白帯を解消できるような循環ルートを設定し、時間的な空白と地域的な空白を埋めていきたいと、そうすることで各施設へのアクセス改善、利便性の向上が図られるものと考えております。具体的にどのような経路で動くかというのは図中にお示ししております。拠点はみなと市民病院になると思われますが、道の駅、スーパー、金融機関、市役所、JR 男鹿駅、を経由しつつ、地区の北東部にあるスーパーまでも向かえるようにしたいと思えます。小型車両によって運行することのメリットについては、乗入れ路線のみでまちなか循環を検討した際に、待ち時間がかなり発生するなど十分な効果が得られない可能性があるということがございましたので、路線バス側の資源を再配分することで時間的な空白を解消して目的施設間の移動を可能にし、まちなかでの用事を済ませて自宅へ帰ることができるようにする案で考えております。図中の経路については、まちなか循環として運行予定の経路のみ記載しておりますが、乗入れしている男鹿北線等の路線が運行しなくなる訳ではございませんのでご承知おきください。

もう一つのまちなか循環系統というのが、脇本地区から船越地区にかけての住宅街やスーパー等を結ぶ系統として網形成計画でも検討しておったところですが、こちらにつきましても図に記載の経路で運行を検討していきたいと考えております。脇本・船越エリアにつきましても、船川エリアと同様の考え方で、乗入れしている路線の資源の再配分を行うことで一定程度小型車両による循環系統もつくっていきたいと思っておりますけれども、各地域からの乗入れ路線である五里合線、潟西線が現在の終点である JR 各駅に到着後に

効率よく循環系統を形成できるような構造になっておりますので、船川エリアほど小型車両による運行は必要でないのではと思われます。すべて乗入れ路線のみで運行すると時間的空白が発生してしまいますので、一部において導入していくといったかたちで検討してまいります。今回、まちなか循環を取り入れていくことで、新たに行けるようになるエリアが広がってまいりますので、現在実施しております定額運賃制や共通乗車券と併せまして更なる利用促進につなげていきたいと考えております。

まずはこの案をベースにしながら関係機関とも協議を重ねながら細部のダイヤ等を決定し、再編に向かっていくこととなります。お示ししたものはあくまでベースとなる案であるということを踏まえたうえで、ご協議いただければと思います。併せまして男鹿北線の廃止についてもご審議いただくこととなりますので、よろしくお願いいたします。

○日野会長

ただいまの事務局の説明について、ご質問やご意見等がありましたらお願いします。

○佐沢委員

男鹿中地区での経路変更の関係で、浜間口と中間口の間は道路が狭くなっておりますので行き違う場合に大変かもしれません。そこについての考え方と、羽立からのデマンドの場合、運行距離が相当伸びることとなりますが運賃変更等は考えているのか、2点について伺います。

○事務局（加賀）

男鹿中線の経路変更についてですが、ご指摘の経路については建設課担当とも話しておりましたが、ジャンボタクシー車両であれば大丈夫でないかというお話はいただいております。ただ、正式にお示しの経路を運行することが決定しているものではございませんので、安全性等考慮して適切な経路設定は行ってまいります。次に、運賃の変更については、現在行っている定額運賃制がございますので、変更する予定はございません。男鹿中線を利用される方を効率的に集約して乗車いただける地点が羽立駅前ということで運行形態の変更を検討しているところです。

○吉田委員

路線の変更等についての地域から要望を聴く機会ですとか、説明会ですとか、そういった機会を設ける予定はありますか。

○事務局（加賀）

地域に対しての説明会、意見交換会についてですけれども、基本的には網形成計画策定時に地域との意見交換会を踏まえて再編案を検討しておりますので、改めてまったくのゼロベースから意見を求めて考えていきたいと思いますといったように進めることは考えておりません。一方で、今回お示した案で皆さまに協議いただいて、あとはすべて事務局で考えますということにはならないと思いますので、どこかのタイミングで再編案を地域の皆さまに説明する機会は設けなければならないと考えております。その際には大きな変更を要

するものは難しいですが、ダイヤ調整等のご意見は伺えるかと思います。

○吉田委員

最終決定の前にある程度の意見は聴けそうかどうかということですか。

○事務局（加賀）

路線を決めた後に利用されるのは地域の皆さまなので、地域説明会等をさせていただき、その中でということになると思います。

○糸井委員

今回の案はよくできていると思う。西黒沢地区や戸賀地区の漁港方面のことなど、世間では盛んに免許返納を進める雰囲気になっており、このあとますます増えていくと思われるので、きめ細かいところに配慮していくことは大事だと思います。ぜひそのような方向で進めていただきたい。

○吉尾委員代理

再編に伴って運行経費はどのように考えておりますか。見込みでも構いません。

○事務局（加賀）

運行経費につきましては、現在はおおよそ1億3千万程度かと思いますが、ここに男鹿北線分が乗ってくることとなります。男鹿北線の運行につきましては、現行各路線のキロ単価から推測するに、現状のまま運行するとして約5千万円程度かと考えております。全体ではおおよそ1億8千万円程度かかってくるのかなと思いますが、その中で個別の路線だけで考えるのではなく、全体をみながら必要なところに資源を配分していくことでネットワーク全体の利便性向上を図りたいと思います。費用については試算、現状見込みとして1億8千万円からとなるだろうと考えております。

○吉尾委員代理

継続性を考慮した運行計画を検討していけるようお願いします。

○長澤委員

観光客の方への取り組み、なまはげシャトルとの連携というのはこのあと進めていくと思いますが、利用の仕方や連携の状況などを明確に出していただけるようお願いいたします。フリー乗降の考え方ですが、まったくフリーに乗降させる方法、ある程度区間を決めて乗降させる方法、地域に合ったやり方ができるよう皆さんのご意見を聴きながら調整いただければと思います。利用される方はある程度乗降する場所が決まってくるとしますので、運行する側とすればそれが分かっていた方が運行しやすいと思いますし、乗る側も安心感のようなものがあるかと思いますが、それら含めてご検討くださればと思います。

○日野会長

男鹿温泉での接続にあたって、待合施設のようなものはありますか。

○事務局（加賀）

接続地点については温泉組合とも協議していくこととなると思いますが、現在案としてあるのは、一つは温泉地の最も奥のバス停で、こちらは回転地になっており待合所もございます。もう一つは温泉の中に男鹿温泉交流会館五風という施設がございまして、そこらは観光客の方も多く利用されると伺っておりますので、施設の近辺で乗降させることも検討できるのではないかと考えているところでございます。いずれにしろ、生活路線である入道崎線との接続については、現状と同様に待ち時間なく接続できるよう設定していきたいと思っており、問題となるのは観光客の方等の利用の際にどうするかということなので、観光協会とも協議しながら検討を進めていきたいと思っております。

○日野会長

ありがとうございます。もう1点ですが、循環を検討する際に、同じような時間帯に車両が回ってしまうのではないかという懸念がありますが、どのように考えていらっしゃるのか。ある程度やむを得ない部分もあるかと思いますが、いかがでしょうか。

○事務局（加賀）

いわゆる団子運行についてであります。これまでの計画でも団子運行の解消は一つの目的として進めてきたところです。当然、同じ時間帯に同じところをバスが運行しているのは効率面から考えると非常によろしくないことでして、可能な限り回避できるような設定はしていきたいと考えています。現在の状態でも、時間帯によっては路線バスが集中したりしていることがあったり、需要に対してまったく運行が少ないといった状況が見受けられますので、うまく利用者の方の需要に合わせて調整できるように系統の設定をしていきたいと思っております。

○鈴木委員

観光客の方、最近は外国人の方も多く来ていらっしゃると思いますが、各バス停等への外国語表記というのはやっておりますでしょうか。

○事務局（加賀）

現状は日本語表記のみです。もちろん観光客の方、インバウンド対応というのも重要になってくると思いますが、網形成計画の中でも施策案に含まれていることでもございますので、すでに様々な対応をなされている観光協会の方とも相談しながら、どうすれば分かりやすいのかといったところを検討していきたいと思っております。

○齊藤委員

ジャンボタクシー車両での運行も行っていくということで説明ありましたが、何十人という人数で利用がある際には現在のサイズのバスも引き続き必要だと思うがどうで

しょうか。

○事務局（加賀）

小型車両による運行は一部にとどめ、幹線となるようなところでは基本的に路線バス車両での運行をしていきたいと思っております。

○日野会長

他にご意見等がございますでしょうか。それでは、お諮りいたしますが、事務局から説明があったとおり、ご承認いただくのは「男鹿北線の廃止について」となります。本案にご異議ございませんか。

～異議なしの声～

○日野会長

ご異議がないようですので、「男鹿北線の廃止について」は本案のとおり承認されました。それでは、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）

ご審議のほどありがとうございました。このあとのスケジュールであります。今年度につきましては、本協議会で終了となります。来年度につきましては、4月になりましたら、改めまして委員の皆さまへの就任依頼を出させていただき、5月の中旬から6月の上旬にかけて協議会総会を開催する予定でありますので、どうかよろしくお願いします。併せて、3月14日に予定しておりますダイヤ改正について、この場で時刻表をお配りしたかったのですが、議事録送付の際に併せてお送りするようにいたします。基本的にはJR男鹿線に合わせた微調整となっておりますので、大きな変更はございませんでした。

また、情報提供となりますが、現在話題になっている新型コロナウイルスへの対応についてですけれども、市内を運行しております公共交通の事業者におかれましても車内の消毒や乗務員のマスク着用等感染予防対策を独自にやってらっしゃるとのことです。運輸支局からも各事業者へ通知を出して注意喚起されているとのことでもあります。現在は県内で感染者はでておりませんが、各事業者においても可能な限り対策を行っているということで報告いたします。

○日野会長

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りまして、大変ありがとうございました。

○事務局（伊藤）

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 2 時 4 0 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。

令和 年 月 日

会 長

委 員

委 員