

第2回男鹿市地域公共交通活性化協議会会議録

日時： 令和4年11月29日（火） 午後1時30分

場所： 男鹿市役所 3階 第一会議室

第2回男鹿市地域公共交通活性化協議会

令和4年11月29日（火） 午後1時30分

出席委員（16人）

1号委員 小林 弘典

4号委員 小玉 博文 渡部 寿 鎧 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
藤田 隆一 小玉 正富 齊藤 健三

6号委員 日野 智

代理出席（4人）

（委員名） （代理名）

2号委員 三浦 一成 大塚 智哉

3号委員 古屋 建一 川井 巧

4号委員 尾上 さやか 渡邊 剛

5号委員 児玉 守美 佐藤 正基

欠席委員（5人）

4号委員 畠山 博幸

5号委員 高橋 郁雄 泉 和人

7号委員 佐藤 博 薄田 修一

出席事務局職員

総務企画部長 八端 隆公

企画政策課主幹 佐藤 誠

企画政策課 刈谷 俊太

令和４年度第２回

男鹿市地域公共交通活性化協議会総会

日時 令和４年１１月２９日（火）

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．議事

- （１） 議事録署名委員の選任について
- （２） 令和４年度地域公共交通確保維持改善事業の評価について
・・・資料１
- （３） 再編、見直し後の路線バス運行状況
・・・資料２
- （４） 令和５年度の路線バス運行方針について
・・・資料２

３．その他

４．閉 会

(午後 1 時 3 0 分開会)

○事務局

それでは第 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。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たいと思います。まず、議事録署名委員の選任についてということで、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。

特にご意見が無いようでしたら、事務局にお任せすることにしたいと思いますがよろしいでしょうか。

～はいの声～

○事務局

事務局からご提案申し上げます。椿地区六部落会長会「船木委員」と秋田観光バス「敦賀委員」を推薦したいと思います。

○日野会長

事務局から船木委員と敦賀委員を推薦する声がありました。ここでお諮りいたします。お二方に議事録署名委員をお願いするということでご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、船木委員と敦賀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、議事の(2)「令和 4 年度地域公共交通確保維持改善事業の評価について」に移ります。事務局から説明願います。

○事務局

資料 1 の用紙に沿って説明させていただきます。令和 4 年度の地域公共交通確保維持改善事業の事業評価となります。男鹿市の公共交通は、まず国の補助を受けているという状況で、その補助制度の中で国の認定を受けて路線が走っているということで、その国の補助制度の基準の中で、自己評価をしなければいけないと定められております。

まず対象路線、補助対象事業者①②の部分ですが、男鹿市では 5 路線、補助対象路線となっております。続きまして改善事業の概要ということで、こちらの欄につきましては、昨年度のタイミングで申請した時点の、実施する事業の内容をそのまま記載しています。③前回の評価結果につきましては、令和 2 年度に事業評価を受けたものが記載されていま

す。評価結果の反映状況としまして、改善事業の概要と基本的にはそのとおりで、ＪＲ男鹿線、接続する路線の、乗り継ぎに配慮したダイヤを設定、時刻表の全戸配布、各市内の各施設時刻表やバスマップ設置による路線の周知、市広報掲載による定額運賃、共通乗車券制度の周知を行いまして、利用促進を図ったところであります。

④事業実施の適切性についてですが、こちら全部Ａになっておりますが、計画した運行内容のとおり走ったかというところで、計画どおりの運行を行いましたので、Ａという評価になっております。

⑤達成状況について、目標値について、網形成計画の中で人口１人当たり年間の公共交通利用回数４．１回という設定をしており、それに合わせて路線ごとに出した数字がこの予想人員の目標値になっております。

男鹿北線については達成している状況。続いて船越線についてですが、Ｃという形になっておりますが、大分落ちているというところで、今、男鹿市で実証運行している「おがぐる」というものがあり、重複している部分が多くその影響と考えております。男鹿南線、五里合線、潟西線はＢという形の達成率になっております。概ねといったところ。この認定申請時点で、出したこの輸送人員は、当時の人口からはじき出した輸送人員で、その当時出した人口予測の人口から今男鹿市の人口が、８００から９００ぐらい少ないといった状況。その部分で達成率が思ったより低いというような状況になっております。

⑥事業の今後の改善点といたしまして、男鹿市の場合人口は減少しておりますけれども、高齢化が進み、免許返納者も毎年一定数いる状況ですので、引き続き再編後の路線、運賃施策等、こちらの周知を行いまして、今まで利用していない人にも利用してもらえるよう努めてまいりたいと思います。

評価Ｃとなっている船越線については、「おがぐる」の実証運行の経過を見まして、今後の路線のあり方も含めて検討が必要だろうと感じているところです。

地域公共交通確保維持改善事業の評価については以上になります。

○日野会長

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

○小林委員（秋田運輸支局）

人口が減少している中で男鹿北線が増えているようですが、これは何かしら取り組みをしてその結果があったと思いますが、その部分を教えていただければと思います。

○事務局

令和２年１０月に路線の再編を行いまして、全体的に見直しを行いました。特に男鹿北線については、これまで駅、みなと市民病院から温泉郷までという路線であったものを別の路線と組み合わせて、一本で水族館まで行けるようにしたというところで、地域の方の利便性が非常に上がったという部分があります。周知の取り組みは他の路線も含めて同じようにやっていますが、他の路線よりも非常に利便性がよいと感じてもらっているといった、そういう状況が数値に出ているというふうに考えております。

○小林委員（秋田運輸支局）

引き続き事業を行っていくと思うのですが、例えばもう目標を達成しているその目標値を見直すといったものも出てくるのでしょうか。

○事務局

男鹿北線自体は目標を達成しておりますが、利用者数全体の合計数は目標値に達していないところで、フィーダー計画内の目標値において男鹿北線の配分を変えていくというのは検討できるものと思います。

○小林委員（秋田運輸支局）

船越線ですが、おがぐると重複しているということで、実証運行路線と船越線を足すと例えば同じぐらいの数字になるのか、上積みとかあるのか、分かれば教えていただきたいのですが。

○事務局

おがぐるは、令和2年の10月に運行開始しまして、令和4年4月に市内の大型スーパーの移転に伴って、運行形態を見直したところであります。数字自体は3年と4年と比べると若干落ちています。全体的に減っている部分もあるが、おがぐる自体は非常に伸びているというところで、この部分がどのようになっていくかをみて今後の検討が必要かと考えているところです。

○小林委員（秋田運輸支局）

男鹿南線や潟西線で、③のところを見ると高校の通学利用と書いてあるが、いろいろ取り組みしていく中で、時刻表全戸配布や病院への配布などは書いてありますが、高校とか子供たちに、バスを使ってくださいといった取組みなどはされているのでしょうか。

○事務局

男鹿海洋高校にバスの取組み内容の周知は毎年、やらせてもらっています。あとは今年の4月から共通乗車券の金額を、今まで1ヶ月2000円、6ヶ月でも1万2000円という設定でありましたが、1ヶ月で2000円、6ヶ月を買うと8000円といった形の長期購入で割引になるような制度に変更しまして、そういったところで、通勤通学に利用しやすいような、購入してもらえるような形に、変更したというところがあります。

○小林委員（秋田運輸支局）

そうするとその共通乗車券の変更だとかによって高校生の利用が増えていって、目標値を達成していないものもありますが達成していっているということで、ある程度高校生が下支えをしているイメージでよろしいですか。

○事務局

学生の実際の利用自体をしっかり把握しきれていない部分がありますが、共通乗車券の

購入では小学校、中学校、高校それぞれ購入いただいております。通学に使うというところで、固定で使っていただけるというところがありますので、男鹿市の公共交通の下支えをしていただいているというところで間違いないと考えております

○日野会長

おがぐるが実証運行路線ということで書かれていますが、事務局の方は分かると思いますが、それ以外の方が見たときにちょっと分からないかなと思ったので、例えばもう一つの資料に簡単な説明を書き加えられるようでしたら書き加えると、知らない方が見ても分かるかなと思います。

説明の中で、想定よりも人口減少が多かった話があったと思いますが、外部要因として、人口をもとに設計をしているところもあるので、ずれた一つの要因として書いたほうがいいのかなと思います。

男鹿北線も見直しをして、サービス水準が上がって多分利用者が増えたという話があったので、そのプラスの方ももう少し説明を書き加えた方がわかりやすいですし、書かないと効果が出た部分が伝わらないのかなという気がしました。

○事務局

いただいた内容を資料に落とし込みまして事業評価の資料を提出したいと思います。

○日野会長

ありがとうございます。それでは他に無いようでしたら、一部修正する点はあると思いますが、本案についてご異議がないということでよろしいでしょうか。

～異議なしの声～

○日野会長

ご異議がないようですので、「令和４年度地域公共交通確保維持改善事業の評価について」は、一部修正する点もありますが本案のとおり承認されました。続きまして、議事の（３）「再編、見直し後の路線バス運行状況」に移ります。事務局より説明願います。

○事務局

資料２になります。まず資料右上に記載のとおり、年度の期間について、こちらは補助事業の年度となりまして、１０月から９月までを１年間として特に表現がなければ令和４年であれば令和３年１０月から令和４年９月のことを指しています。

１、２ページ目についてはそれぞれ実績をグラフでお示ししててる形になります。３ページ目に男鹿市の方としてのまとめを記載しています。

利用状況につきまして、利用者数の合計が９万７０７９人ということで、昨年度と比較して、５２３人減少しております。網形成計画の基本目標に係る指標として市民１人当たりの平均利用回数というものを設定しておりまして、こちらで計算すると３．８回、昨年度も３．８回ということで、目標値としては横ばいという状況になっております。なお、

計画における目標値は4.1回となっております。利用者アンケートによれば利用者からは満足度が非常に高いということで、今後、市としては新規利用者の増加に繋がる利用促進の取り組みが必要ではないかというふうに考えているところです。

続きまして共通乗車券の利用割合につきまして、令和4年度が44.1%。令和3年度は46.2%となっています。4月から乗り継ぎ割引制の実施をしております、その乗り継ぎ割引が、一つの減少の原因ではないかと考えております。アンケートにおいては運賃関係の評価は非常に高いというところで、共通乗車券の利用者を拡大できるよう周知を引き続き行っていきたいと思っております。

続いておがぐるになります。運行内容の変更を行ったのが令和4年4月ということで、令和4年4月から9月の1便当たり利用者数が1.8人。4年4月以前では、1.2人から1.5人といった状況でした。当時の目標値1人当たり利用者数2.0人に近づいているというところで、引き続き利用者数増加に向けて取り組んでいきたいと考えております。

この状況を踏まえて、来年度は男鹿市の網形成計画最後の年になりますが、計画に基づいてバスの利用促進に資する事業を実施していきたいと考えております。

運行状況につきましては以上です。

○日野会長

ただいま、事務局から説明がありましたが、質問や意見ございましたらよろしくお願ひします。

参考資料で利用者アンケートの集計結果をつけてありますが、利用している運賃の種類は聞いてないでしょうか。

○事務局

ただ車内に置いてもアンケートの回収率が悪いだろうということで、車内に置かせてもらうほか、職員が乗り込んで直接聞き取りによる手法をとりました。車内に乗っている時間にすぐ聞き取れるような範囲ということで設問を絞りまして、運賃の種類は聞いていないところです。

○日野会長

なかなか難しいところですが、利用する運賃を聞くことで頻度の高い方がちゃんと共通乗車券を使っているのか、もしかしたら頻度が高いのに使っていないとかですね。

もっと乗車券を使っていただくにはどうしたらいいか、もしかしたらその結果から何かでてくるかもしれないと思ったので聞いたところです。

○小林委員（秋田運輸支局）

住民説明会について聞きたいのですが、どういう形でやられたのか紹介いただければと思います。

○事務局

住民説明会については、協議会で決まった運行内容について、関係する地域に説明に直

接行っておりまして、それが住民説明会というところになっております。事前に広報や町内会長を通じて周知を行い、集まってもらっています。

○日野会長

なかなか分からないところかもしれませんが、共通乗車券の市民の方の認知度は高くなっていますでしょうか。

○事務局

普段利用している方は、そういうのがあるっていうのはもうすでに認知されているところだと思います。バスを普段使っていない方はそういうのがあるっていうのを知る機会も少ないところだと思いますので、そういうところには周知がされてないのかなというふうに思います。

○日野会長

難しいところではあると思いますが、使っていない方にこそ知っていただいて、そうすることで使ってみようかなという部分も出てくると思うので、いいアイデアがぱっと思いつかないところですが何とかしていく必要があるところかなと思っています。

それでは他に無いようでしたら、本案につきましてお諮りをいたします。本案に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

ご異議がないようですので、「再編、見直し後の路線バス運行状況」は、本案のとおり承認されました。それでは、議事の(4)「令和5年度の路線バス運行方針について」に移ります。事務局から説明をお願いします。

○事務局

先ほどの資料の続きとなります。資料4ページ、フリー乗降の実施箇所追加になります。フリー乗降とは、路線バスであれば決まった路線のとおり走り停留所で止まり人の乗り降りを行います。フリー乗降では、路線上であれば停留所でなくても自由に乗り降りができるという仕組みになります。高齢化の進展に伴い乗降に関するニーズも多く出てきている状況でして、今回、そういった状況も踏まえてフリー乗降箇所を追加したいと考えているところです。新たに実施する箇所につきまして、比較的交通量の少ないところや、利用者、車両等を勘案して選定しております。安全寺線の全線、男鹿中線の上り、入道崎線の全線、潟西線の全線、五里合線の三本松から中石までの五里合地区。すでにフリー乗降箇所がありまして、男鹿中線の一部、入道崎線の一部、男鹿北線の戸賀の一部になります。導入はしているところですが、利用もあまりされていないところもありまして、もう少しフリー乗降ができるということを、強く利用者に周知していきたいと思っております。実施はJRダイヤ改正の日から実施したいということです。

5 ページ、フリー乗降もすべてできるということではなくて、交通量が多いところや、その時々で状況が変わるというところで、運転手の判断で危険だと判断する場合には乗降はできないといった形で実施したいと思います。あとは道路交通法で規定された駐停車禁止場所は、当然ながら安全面において危険がありますのでフリー乗降はできません。また、安全面へ配慮が必要であると思いますので、後方の車両に周知できるような方法も何かしら検討していきたいと考えております。

続いて6 ページ。スクールバスへの混乗を実証的に実施したいと思います。

こちらは入道崎地区の方から、船川地区まで直通で行きたいという強い要望が前々からありまして、今回この地区で運行しているスクールバスがあるということで、こちらに市民混乗できないかということで進めてきているところであります。運行内容については記載のとおりですが、スクールバス自体は登校時1 便、下校2 便ありますが、市民が混乗するのは登校する1 便のみとしています。前日までの予約制、混乗する市民については事前に利用登録をしていただき、混乗の対象者は入道崎地区の、70 歳以上の市民の方という形で今回は限定させていただきたいと考えております。運賃につきましては、スクールバスなので当然学生は無料。混乗する市民の方は市単独運行バス、通常の200 円、あとは共通乗車券をお持ちの方が乗車できるという取り扱いといたします。

実証期間をスクールバスが2 年契約で運行するという部分を踏まえて2 年間としたいと考えております。運行開始は4 月1 日と考えております。

続いて、7 ページ。おがぐるの土日の運行になりますが、今まで平日のみ運行となっておりまして。市民から土日も運行して欲しいという要望が非常に多いことから、全部運行するのはなかなか厳しいというところで一部の便について土日祝の運行を行うといったところで考えております。こちらの実施も、JR のダイヤ改正日から実施したいと考えております。

続いて、男鹿中線の路線変更につきまして、男鹿中線からおがぐるへの接続が悪いということで、もう少し接続を良くしようという部分から男鹿駅前を追加することで接続を良くしようとするものです。

続いて、8 ページ。脇本駅の経路変更です。現在は駅に向かいU ターンして戻るという状況ですが、図だけでは分かりませんが、駅に入っていく道路が坂道になっていまして、U ターン後は上りになることから、坂道での一時停止でエンジン音が非常に大きくなりやすい場所です。市民からもエンジン音への配慮という部分で要望があり、運行側もU ターンするよりは回った方が走りやすいということもありますので、今回こういう変更をしたいというふうに考えております。

続いて9 ページになります。男鹿北線の系統変更ですが、今まで上りの第6 便が別邸ツバキ前発でありましたが男鹿水族館発に変更しようとするものです。これによって、男鹿水族館にいきやすくなりますので、少しでも観光利用を促進させるというところでの変更になります。

続いて加茂線の運行本数変更です。接続路線の時刻が早まり帰りの便が早くなったことで、みなと市民病院の午後の診察を受けるときに、診察が終わるころに帰りの便に間に合わない場合もあると話を受けたところで、朝も秋田市の病院に行けないといった声もでてきていました。そうであれば予約に応じた運行というところで、朝の便と帰りの遅い便も

設定はしようということですので今回あげたところです。

続いて10ページ。入道崎線の休日予約運行です。上りの2便は平日のみの運行でしたが、接続する男鹿北線の便は土日祝日運行している便で、入道崎線利用者から運行してほしいという要望があり、こちらで検討した結果、フルに走ってもそこまで利用は見込めないところだったので、休日は、予約すれば運行しますよという方式に今回変えて運行しようというものです。併せて、現状それほど土日祝日の利用がない下りの4便も休日は予約すれば運行するという形態に今回変更したいと思います。

続いて11ページですね。これは議案というよりこのようにやっていきたいというところで、バス停のデザインを今年度作りました。バス停自体、劣化が進んでいるという状況で、新たなデザインを考えようかというところで、元地域おこし協力隊の大谷こころさんの方から提案いただきまして地域のなまはげをベースにしたデザインを作成しました。

これには各地域の皆様にご了解とご協力いただきまして、大谷こころさんにも、今回68地域のなまはげのデザインと、温泉郷用のデザイン、また通常版のデザインを作っていただきました。対象のバス停が104ヶ所、温泉郷のバス停が5ヶ所、通常バス停が129ヶ所となっています。このデザインに順次、来年度から変更していきたいというふうに、考えているところです。

資料の説明につきましては以上です。

○日野会長

ただいまの説明につきまして、質問や意見ございましたらよろしくお願いします。

スクールバスの混乗の話ですが、よい試みだと思いますが、予約が必要ということで、予約をしないと難しいものですか。

○事務局

今回のスクールバスの市民が乗れる席ですが、教育委員会と調整して3席になっています。3席で早いもの勝ちとなると、その場で乗れなかった人が出るようなことがあるとよろしくないというところがあります。あとは、メインはスクールバスということで、学生のみなさんに影響が無いようにする必要があります。こちらと教育委員会で事前に確認をし、事前登録をさせていただいて、こちらで確認をした人だけが乗れるような形態ということで、予約制というのをとっています。

○日野会長

あと帰りがないのは、何か理由があるのでしょうか。

○事務局

基本的に病院に乗り換えなしで向きたいという要望をベースに考えておりまして、そういった方々が下校のスクールバスに乗って帰るとなると、下校は夕方なので、朝に病院へ行って、夕方までその人たちがそこで待つことになります。そうすると実際には現実的ではないというところで、行きのところだけ今回やらせてもらおうと考えているところです。

○日野会長

バス停のデザインについて、結構重要な部分なのかなと思っていて、何かうまくPRしていくと非常に注目を集めるようなコンテンツになりそうな気がしている。どうするかというアイデアまでは出てきませんが、何かうまく、市内もですが市外の方にもこういうデザインのバス停で1個1個もデザイン違うので、あまりそういう事例はないのかなと思います。集めるとか全部見たいという、そういう好きな方には非常に興味を持ってもらえるようなものじゃないかという気がしていて、そういう意味では、PRなのかなと思いますが、何かそういう宣伝について考えていますか。

○事務局

まだそこまで至っていないくて、来年度バス停を変えていきたいと考えているところですが、まずはこの予算がつかないとバス停も変えられないという部分もありますので、今回日野会長からそういう話があったということも含めて、バス停をぜひ変えられるよう財政局に説明をしていきたいと考えております。

○日野会長

もし役に立つようであれば名前を使っていただいても構わないのでぜひ進めて欲しいということ saying 言っていたと伝えていただければと思います。

他に、ご質問、ご意見ございましたらございませんでしょうか。それでは本件につきまして、お諮りをいたします。本案に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

ご異議がないようですので、「令和5年度の路線バス運行方針について」は、本案のとおり承認されました。次に、その他について、事務局から何かありますでしょうか。

○事務局

まず今回の議事内容について後日質問意見等ありましたら個別で構いませんのでご連絡ください。よろしくお願いいたします。

次に男鹿市の地域公共交通網形成計画についてです。こちらの計画期間が令和5年度までとなっておりますので、来年度に現計画のまとめと、次期計画となる地域公共交通計画の策定を予定しております。この協議会の中でまた計画の内容も含めて協議して参りたいと考えておりますので引き続き協力の方よろしくお願いいたします。

次に事務連絡になりますが、協議会で報償費としてお渡しさせていただいた部分で、初めて協議会に参加された委員の皆様から源泉徴収の関係でマイナンバーを確認させていただく必要がございます。その関係書類のやりとりを今後、郵送等でやらせていただき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

ただいまの事務局からの説明について、質問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います、どうもありがとうございました。

○事務局

これで本日の男鹿市地域公共交通活性化協議会を終了させていただきます。お忙しい中ありがとうございました。

(午後 2 時 3 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 日野 智

委 員

委 員