

■ 平成 28 年度 第 3 回地域公共交通会議

日時：平成 29 年 2 月 9 日（木）午前 10 時から

会場：新潟市役所本館 6 階 第 1 委員会室

【司 会】

それでは、定刻となりましたので、只今から平成 28 年度第 3 回新潟市地域公共交通会議を開催させていただきます。本日はお忙しい中、お集まり頂きまして、誠にありがとうございます。議事に入るまでの進行を務めさせていただきます、事務局の新潟市都市交通政策課の桑原と申します。宜しく願いいたします。本日の会議につきましては、公開で運営させていただきますので、よろしく願いいたします。また、議事録を作成する関係から、会議を録音させていただきますとともに、議事内容を公表させていただきますことを予めご了承いただきたいと思います。ご理解とご協力を宜しく願いいたします。

続きまして、本日の委員の出欠状況と会議成立の可否についてです。本日は委員全員出席ですので、新潟市地域公共交通会議規則第 5 条第 2 項の規定により、本会議が成立することをご報告いたします。

次に議事に入ります前に、配布資料の確認をさせていただきたいと思えます。事前に郵送にてお送りしております、「次第」、「席次表」、「出席者名簿」、両面印刷の「第 3 回新潟市地域公共交通会議 協議事項の概要」、インデックス付きの資料が資料 1 から資料 8-1 までを、事前に配布させていただいております。また、本日、事前配布資料の差し替えを皆様のお手元に配布しております。内容をご確認いただきたいと思いますと思えますが、まず資料 2-1 の「横越地区住民バス運行計画（変更）（案）」のルート図が書かれた 2 ページ、3 ページの差し替えが 1 枚。次に、資料 3-1 「秋葉区バス運行計画（変更）（案）」の 4 ページから 9 ページの 3 枚。4 ページの運賃表から 9 ページまでの 3 枚。資料 7 「西蒲区区バス運行計画（案）について」が 1 枚。以上が差し替えとなります。ご確認のうえ、資料の差し替えをお願いいたします。

この他、本間委員からの提供資料として、「交通事故発生状況（平成 28 年 12 月末）の概要」という資料を皆様に配布しております。

以上が、本日の資料となりますが、資料の不足等はないでしょうか。よろしいでし

ようか。

それでは、次に、本日の会議の時間についてでございます。本日は概ね2時間程度を予定しておりますが、事前にお伝えさせていただいたとおり、今回、非常に案件が多くなっているため、延長の可能性があることをご了承ください。

また、本日の進め方ですが、次第の議事の(1)から(7)までの各案件ごとに質疑応答の時間をとる形で進めたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、これより議事に入らせていただきます。この後の進行を会長の大勝都市政策部長にお願いしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【大勝会長】

皆様おはようございます。以降、進行を務めさせていただきます、新潟市都市政策部長の大勝と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

まずもって、今日、足元の悪い中、会議に参加いただき、誠にありがとうございます。本日、議案が多いということでございますので、早速ですが、これからご審議いただく案件の概要について、事務局から概要説明をお願いしたいと思います。

【事務局】

新潟市都市交通政策課長の今井でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日、ご審議いただく7つの案件の概要についてご説明いたします。「第3回新潟市地域公共交通会議協議事項の概要」をご覧ください。

まず、1つ目でございます。【北区】陽光・松浜・濁川地区住民バス運行計画の変更案についてです。下水道工事に伴い、一部区間で迂回運行をしておりましたが、工事の完了に伴い、従前のルートに復旧するものでございます。

2つ目、【江南区】横越地区住民バス運行計画の変更案についてです。平成26年11月より社会実験として運行していた横越地区住民バスの阿賀野ルートについて、利用者の低迷などにより運行継続が困難と判断いたしまして、このたび路線の廃止を行うものです。

3つ目、【秋葉区】区バス運行計画の変更案についてです。さらなる利用者増加を図っていくため、バス停の新設とルート変更そして早朝の増便を社会実験として行い、利便性を向上させていくものです。

4つ目、【南区】区バス運行計画の変更案についてです。利用実態調査等を踏まえ、4つのルートにおいて運行ルートや便数、ダイヤ等について一部見直しを行い、運行

の効率化を図るものです。

5 つ目、【西区】坂井輪地区住民バス運行計画の変更案についてです。これまで社会実験として実施していた土曜日の運行を本格運行とし、あわせて通勤や通学の利用にも配慮した運行ダイヤに見直し、さらなる利用者の増加を図っていくものです。

6 つ目、【西蒲区】区バス運行計画案についてです。通学時間帯の便の運行ルート巻高校まで延伸させ、さらなる利用者の増加を図るものです。

7 つ目、【西蒲区】角田地区住民バス運行計画の変更案についてです。平成 27 年度から道路運送法第 21 条の許可により、社会実験として運行していますが、この度許可期限を迎えることから、新たに道路運送法第 4 条による継続運行を行うもので、併せて運行ダイヤやルートの変更を行い、利用者の増加を図っていくものでございます。

以上、各議題の詳細につきましては、担当する各区地域課より説明をさせていただきます。よろしく申し上げます。

【大勝会長】

ありがとうございました。

それでは、次第に沿いまして、各区より説明をお願いします。

まず、最初に (1) 【北区】陽光・松浜・濁川地区住民バス運行計画の変更案について、北区地域課より説明をお願いいたします。

【北区地域課】

おはようございます。北区地域課の清水と申します。

それでは、【北区】陽光・松浜・濁川地区住民バス運行計画（変更）（案）についてご説明いたします。資料 1 をご覧ください。まず、経過でございます。下水道工事のため、平成 27 年 3 月 23 日から迂回して運行している箇所が北区松浜 6 丁目地内にあります。迂回運行にあたっては、工事期間が 2 年間と長期に及ぶため、影響する路線及び停留所の廃止・移設の手続きを行いました。平成 29 年 5 月中に下水道工事が終了することから、従前の運行ルートに戻すため、廃止した路線及び停留所を復旧するものでございます。停留所につきましては、「松浜みなと」、「松浜中学校前」を元の位置に戻し、廃止した「市営住宅前」を再度同じ位置に設置します。復旧の時期につきましては、平成 29 年 6 月 1 日を予定しております。

以上で、【北区】陽光・松浜・濁川地区住民バス運行計画（変更）（案）について

説明を終わります。よろしくお願いいたします。

【大勝会長】

それでは、ただいまの説明について、何かご質問等ございますでしょうか。

【松川委員】

よろしくお願いいたします。

今回の変更の計画ではないのですが、全体を少し見ていくつか申し上げたいのですが、けれども、収支率がこの資料によると 21 パーセントにとどまっているということで、引き続き利用増が課題になっていると思います。先々週乗ってきたので幾つか提案させていただきます。収支率を上げる、お客様を増やすということで、一つは利便性の向上、一つは収入を増やす取組み、もう一つが認知度の向上が必要と思われます。

利便性の向上としては、今、新崎駅に 8 時 35 分に到着している第 4 便と、新崎駅を 11 時 20 分に出る第 6 便をリハビリテーション病院まで延伸できないかということ。病院の通院需要を取り込むということができないかというのが一つ提案です。

それから、路線の沿線には三幸製菓や栗山米菓、せんべい王国などがあります。新崎駅に「おらってのバス通信」というガリ版刷りの手作り感満載の紙が貼ってありまして、いろいろな取組み、これからの要望等が出ていました。貼ってあったものは 2 年近く前の平成 27 年 3 月 12 日の創刊号だったので、その後が少し心配なのですけれども、沿線の企業、三幸製菓や栗山米菓など、大きな企業の協賛をもらって、車内、あるいは車体に広告を展開し、こういった「おらってのバス通信」みたいなものにその取組み状況を掲載して、住民の皆さんに周知をするということで、広告収入を得られないかというのが一つ。

認知度向上という 3 点目なのですが、以前にも申し上げていたのですが、北区内の JR、路線バスを包含した公共交通マップというのがまだできていないようです。南区などは全部の時刻表を書いたものができていて、いろいろな問い合わせが来ているようです。こういったものを作成し、各戸に配付することで認知度を上げて、利用の増加を図っていただけないか。この 3 点を提案したいと思います。

【大勝会長】

北区お願いします。

【北区地域課】

ご提案ありがとうございます。

まず、最後の認知度アップの件につきましては、北区でも住民バスと区バスを一緒に掲載した時刻表とマップの全戸配布を今行っております。こういう形でご提案の趣旨をさらに活かしていきたいと思っております。

また、各駅につきましては、豊栄駅には路線図と時刻表を設置済みでございます、今年度中に新崎駅に設置できるように今作業中でございます。そういった意味で、このご提案につきましても運営会社と相談しまして、ご提案の趣旨が一つでも叶うように取り組んでいきたいと思っております。

【大勝会長】

松川委員よろしいですか。

【松川委員】

はい。

【大勝会長】

ほかに、何かご質問等いかがでしょうか。

もし、よろしければ、陽光・松浜・濁川地区住民バス運行計画の変更案について、本会議の承認が得られたものしたいと思います。よろしいでしょうか。

(承 認)

ありがとうございました。

それでは、次に、(2) **【江南区】**横越地区住民バス運行計画の(変更)(案)について、江南区地域課より説明をお願いいたします。

【江南区地域課】

おはようございます。江南区地域課の堀越と申します。よろしくお願いたします。私からは**【江南区】**横越地区住民バス運行計画(変更)(案)について、ご説明させていただきます。お配りした資料2によりまして、ご説明させていただきますが、あわせて資料2-1の2ページの路線図もご覧いただきたいと思っております。

資料2に戻りますが、今回の運行計画の変更については、江南区横越地区住民バスのうち、阿賀野ルート廃止についてでございます。

まず、1番、経緯ですが、この路線については、公共交通の空白域である横越焼山地区、これは阿賀野川を挟みまして飛び地になっている地区でございますけれども、

ここでの移動手段を確保するため、平成 26 年 11 月より道路運送法第 21 条の許可を受けまして試験運行を開始いたしました。運行ルートの詳細はお手元の路線図に赤い線で記載をさせていただいております。翌年の平成 27 年 11 月には道路運送法第 21 条の許可期限が終了することを受け、同法第 4 条の許可を受けまして運行を継続いたしました。この間、利用者増加に向けて増便を図るなどの見直しを行ってきたものの、思うように利用者が伸びず、今後も継続した運行が困難と見込まれることから、このたび路線を廃止することとさせていただきました。

続きまして、2 番のこれまでの運行概要についてでございます。基本的には平日のみの運行で 1 日 7 便の運行。運賃については大人 200 円、小中学生 100 円、未就学児は無料。ルートについては先ほどの路線図に記載のとおりでございます。焼山地区からの阿賀野上バス停を出発しまして、横越出張所、砂岡などを通りまして、亀田駅の東口までを運行しています。焼山地区から亀田駅方面が 1 日 4 便、反対側が 1 日 3 便となっております。なお、2 番のうち (7) その他に記載のとおり、試験運行開始時 1 日 4 便で開始をしましたが、利用者を増やすため、平成 27 年 9 月から 7 便に増便して運行しておりました。

次に 3 番、これまでの利用状況についてです。平成 26 年 11 月から 27 年 8 月までの 1 日 4 便の運行時につきましては 1 便平均 2.4 人。それ以降、7 便に増便してからは平均 1.4 人の利用となっております。収支率については記載のとおり通算で約 4.5 パーセントでございました。ちなみに欄外にありますとおり、平成 27 年 9 月から 3 便増便をしたのですけれども、その間、利用者 1,314 人のうち増便したその 3 便の利用者は合計で 33 人に留まったということでございます。参考までに資料 2 の裏面には、利用者と収支率をグラフで示させていただきました。参考にご覧ください。

横越地区住民バスの運営団体である横バス協議会では、これまで運行を継続するために地域への利用の呼び掛け、あるいは運行内容の見直しなど、さまざまな努力を行ってきましたが、残念ながら利用者増加に至らず、運行継続が難しいと判断いたしまして、このたび路線の廃止を行うということにさせていただきました。なお、路線廃止につきまして、横バス協議会ではすでに横越地区全体に周知を図り、地域としての了承を得ていることをあわせて申し上げます。

最後に、この横越地区住民バスの運行事業者について、今年 1 月に株式会社に移行し、社名がフィールド観光株式会社に変更になりましたので、こちらをあわせて申し

上げます。

以上で、横越地区住民バス運行計画の変更案について説明を終わります。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

【大勝会長】

それでは、ただいまの説明について、ご質問等ございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

【松川委員】

この阿賀野ルート廃止はやむを得ないかなと思うのですが、頂いた資料を見ますと、従来の北ルート、南ルートもそれぞれ収支率が 19.7 パーセント、10.6 パーセントで 2 割を切っているということで、非常に厳しい状況に置かれていると認識しています。この地図を見ていただくと分かるのですがけれども、現在は巡回ルートになってしまっていて、北ルートですと「ひらせいホームセンター」から「うぐいすタウン」まで、民家がないところを走っています。南ルートも同様で、「プラント 5」から「木津 3 丁目」までの斜めの直線も人家が全くないところを走っていて、停留所もない。私は 1 月 31 日に乗ってきたのですが、限られた中で最大限の利便性を確保するためには、巡回ルートで少し無駄が多いのではないかと考えました。例えば北ルートでしたら、亀田駅から小杉の方をぐるっと回って、横越を終点にする往復運行にする。あるいは、南ルートでしたら、横越出張所から沢海の方を回って、荻川駅を終点とする往復運行にする。そういうことで、便数を増やさず乗車チャンスが増えるのではないかと。少し便数過剰だと思ったら、それは間隔を空け過ぎないように、利用実態を見ながら適正化を図ることで、コスト削減ができるのではないかと考えました。南ルートの場合、直線を廃止して全部沢海の方を回ると、増える所要時間は 6 分です。北回りですと、この直線を廃止して、横越から全便小杉の方に回るようにすると 12,3 分増えます。多少乗車時間は延びるのですが、乗車チャンスが増えるということで、お客様、地元の方のご了解を得られるのではないかと。北ルートにつきましては、横越止めにしますと、「茜ヶ丘」と「ひらせいホームセンター」を経由しなくなります。私が乗ったときも、それぞれおばあちゃんが一人ずつ乗降があったので、どうかなとは思ったのですが、歩いて 200 メートルくらいなのです。何とかご理解いただけるかと考えました。この辺どのようにお考えいただけるか。少し伺ってみたいと思います。

【大勝会長】

よろしく申し上げます。

【江南区地域課】

大変貴重なご意見ありがとうございました。横バス協議会でも利用者増に向けて、バス停の位置ですとか細かく検証するなど、いろいろな工夫を今まで繰り返しているのですけれども、今、委員からご指摘いただいた良いアイデアにつきましては、そういう観点から見直し等もできないかということで、私が責任を持って協議会に、届けさせていただきたいと思います。ありがとうございました。

【大勝会長】

非常に鋭いご指摘だと思いますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

松川委員ありがとうございました。

【高橋委員】

関連しての話になろうかと思ひますけれども、この阿賀野ルートの廃止につきましては、やむを得ないと思ひているところでございます。収支率、利用者数がかかり減ったということでございますけれども、このルートの廃止については、一定の基準などは何か設けられているということなのではないでしょうか。状況に応じて判断しているということになるのかもしれませんが、何か基準がありましたら教えていただければと思ひます。

【大勝会長】

よろしく申し上げます。

【江南区地域課】

市の基準ですと、目標の収支率が 20 パーセントということで、この度ほぼ 2 年間かけて、そこに向けて努力をしてきたところではあります、今、大分かけ離れた状況ということで諦めざるを得ないという判断をさせてもらったということでございます。

【大勝会長】

ほかに、ご質問等いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(承 認)

それでは横越地区住民バス運行計画の変更案について、本会議の承認が得られたもの
としたいと思います。ありがとうございました。

次に、(3) 【秋葉区】区バス運行計画の変更案について、秋葉区地域課より説明
をお願いいたします。

【秋葉区地域課】

おはようございます。秋葉区地域課の長崎と申します。よろしくをお願いいたします。

それでは、資料 3 に基づいて、ご説明をいたします。

はじめに、1、バス停新設等についてです。平成 18 年度から運行を開始した秋葉区
の区バスですが、利用状況のとおり、利用者数、収支率は年々向上している状況でご
ざいます。これは、現行の秋葉区の区バスが公共交通機関として定着してきたことが
要因だと考えております。このことから、さらなる利便性の向上と利用者の拡大を図
るため、全体の時刻とルートを変更しないまま、バス停を 4 か所新設したいと考えて
おります。

続いて、2 の早朝増便社会実験についてでございます。まず、平成 27 年度秋葉
区・区バス便別利用者数という表をご覧ください。1 便から 7 便の利用者数と便ごと
の利用者数の平均を 100 としたときの指数を記載しています。このうち 7 便ですけれ
ども、新津駅から通勤・通学からの帰宅を想定して運行しているものですが、この 7
便の指数はご覧のとおり 23 ととても低くなっているという状況です。これは、現行
の始発である 1 便が新津駅西口を 7 時 50 分に出発するため、朝の新津駅発電車への
通勤・通学利用に対応できていないという状況が要因と考えまして、今回、社会実験
として 1 便より早い早朝便の増便を運行しようと考えたところでございます。朝の通
勤・通学にも秋葉区の区バスを利用させていただくとともに、7 便の利用者数の増加に
もつなげたいと考えての変更でございます。

なお、資料 3-1 の 3 ページを見ていただきたいと思います。時刻表が載っていま
すが、朝の 7 時台、8 時台に新津駅に着くバスが今のところありません。そのため早
朝便の増便で通勤・通学利用のバスを新津駅に向けて運行したいという社会実験でご
ざいます。

以上のことから、今回の変更内容、真ん中の 3 番の表でございますけれども、
(1) としまして、バス停については現状の 35 か所から 4 か所新設して 39 か所に。
この新設に伴いまして、バス停の名称変更と移設を 1 か所ずつ予定しております。

(2) としまして、ルートについてです。利便性向上と定時性確保のために 2 か所のルート変更を計画しております。3 番目、ダイヤについては全体のものは変えずに、社会実験としての 1 便の前の早朝便の増便分を追加したということでございます。

これらの変更内容について、具体的にご説明したいと思いますので、資料 3-1 【秋葉区】区バス運行計画（変更）（案）の 6 ページをご覧くださいと思います。変更後の内容を書かせていただいておりますけれども、現在の区バスは、西口から反時計回りの 4 便と東口から時計回りの 3 便を、1 周 80 分かけて、1 台で運行しているという状況でございます。今回のバス停の新設については、区バスをご利用のお客様に毎年行っているアンケートや、さらには自治協議会をはじめ地域の方々、そして昨年度の地域公共交通会議の場でもいただいているご意見をもとに検討をしたということでございます。

新設の「程島ショッピングセンター前」、名称を変更した「タウン 403 前」、ルート変更しました「区役所ショッピングセンター前」につきましては、図の上のほうの四角囲みのところになりますけれども、昨年度、この地域公共交通会議でのご意見としまして、「新津駅西口を出た区バスが、区役所のあと、ショッピングセンターを素通りする形で古田二丁目まで止まらない。消防署の前、あるいはホームセンターコメリの前にバス停を作ると、より利便性が上がるのでは。」というご意見をいただいております。そこで検討しまして、消防署の前は緊急車両が出庫するための停車禁止エリアとなっており、交差点に近いということ。また、a u ショップなどがあるタウン 403 というショッピングセンターに出入りする車両で常に渋滞が発生しているポイントということから、この場所よりも区役所側に戻り、バスルートを青囲み線のように変え、区役所から見て消防署より手前の大阪屋、蔦屋書店の間に程島ショッピングセンター前というバス停を新たに設けたいと考えております。なお、7 ページに詳細図がございますので、こちらでもご確認いただければと思います。

続いて、「ショッピングセンターパルス前」、移設した「古田二丁目」ですけれども、6 ページ地図の上側の中ほど、403 号フラワーロードを挟んで左側にコメリなどのショッピングセンターパルスというエリアがあります。図ですと、オレンジの四角がちょうどコメリの外周になっております。そこで、買い物の利便性を高めるために、「ショッピングセンターパルス前」というバス停を、ちょうどコメリとショッピングセンターパルスの間、近接地に新設しまして、これに伴い既存の古田二丁目バス停

を、地図上左側のほうに移設しまして、より住宅地に近づける形で、地域の皆様、あるいはお買い物にご利用の皆様に使っていただけるように考えたということでございます。

地図の左下、ルート変更になります。「小須戸出張所前」と「小須戸小学校前」の間は現在青色のルートで運行しておりますが、信号のある交差点2か所で曲がっていたものを、新たなルートとして、信号のある交差点1か所を直進するルートに変更し、定時性の確保につなげようというものでございます。なお、変更後のオレンジ色のところになりますけれども、道路の幅員もさらに広く確保できるということでございます。

地図の右下、新設になりますが、「花の湯館坂下」というバス停です。現在、花の湯館という坂の上にある温泉施設の前と、この施設に行くための坂の下に、ともに同じ「花の湯館前」という名前のバス停があります。花の湯館をご利用のお客様から間違えて坂の下で降りてしまったという苦情をいただきましたので、混同しないように、今回、坂の下のバス停を「花の湯館坂下」と名称を改めまして、新設するものです。

続きまして、新設の「中金津」というバス停です。図のちょうど真ん中あたり右側になります。地元の金津の自治会の皆様から長年ご要望いただいていたものでございます。近くに「金津寺前」と「金津・石油の里前」というバス停があります。今までは、その二つのバス停をご利用いただいていたのですが、ご高齢の方にはこのどちらかに歩いていくのも難儀だということ。また、現在、新潟交通観光バスが「中金津」というバス停を設けているため、同じ場所をお借りしてバス停を設置させていただきたいと考えたところでございます。なお、新潟交通観光バスの路線とのバス時刻の重複はございません。

最後に、社会実験についてです。早朝便の増便と冒頭申し上げましたけれども、社会実験として行う早朝便の増便は、6ページのルート図の左側オレンジ色のルートでございます。左下の「横川浜」を6時50分に出発し、「新津駅西口」に7時28分に到着するダイヤとしております。これによって、朝の利用が多い7時33分新津駅発のJR信越線新潟行きへの接続が可能となり、今回、社会実験として実施したいということでございます。

以上の変更を、4月1日から実施させていただきたいと考えております。また、「程島ショッピングセンター前」のバス停新設とそれに伴う経路変更については、先

月、秋葉区の公共交通に関する意見交換会において、「渋滞または交通事故が比較的多いところなので、バスベイを整備すべき。」というご意見をいただいております。これより、バスベイ新設に係る設計や工事を行うこと、予算確保等の関係上、4月1日に間に合わないことが想定されますので、運用開始につきましては今後と考えております。

本日、協議をお願いしたい点につきましては以上でございます。説明を終わりますが、よろしくご審議いただきますよう、お願い申し上げます。

【大勝会長】

それでは、ただいまの説明について、ご質問等ございましたらよろしくお願いたします。

【松川委員】

ショッピングセンター前のバス停の移設等は、以前、私がお願いしていたことなのですが、実現できて大変うれしく思っています。そのうえで、幾つか申し上げたいのですが、朝の増便社会実験で、横川浜から小須戸などの秋葉区の西側を通過して駅に着くとなると、東側の金津や矢代田、東島のほうは対象外になるということです。少し大胆な提案になるのですが、先程、「現在の第7便が乗車が非常に低い。」とおっしゃっていましたが、この7便も簡単に言ってしまうと「横川浜」止まりでもいいのではないかと。先ほど、江南区の方にも申し上げたのですが、循環ルートというのは全部の需要を取れるように思われるのですけれども、停留所、地区によってこの時間は需要がある、この時間は需要がない、この時間は全くないというようなばらつきがあると思うのです。ですので、例えば、7便を横川浜で切ってしまうということでは収支率の改善を図るというやり方もありますし、循環ルートにこだわらず、それから1便から7便に対してももう一度需要の精査を行って、循環ルートでいいのか、直線ルートのほうがいいのか。その辺をもう一度精査していただければというのが私の提案です。

【秋葉区地域課】

貴重なご意見ありがとうございます。区バスにつきましては、毎月、便ごと、バス停ごとの乗降人数を確認しております。今回の社会実験によって当然、今、委員がおっしゃられるように影響が出てくるものと思われま。おっしゃるように東側ルートまで回す必要がないのではというものにつきましては、実績データを基に検証したい

と思いますので、ぜひ参考にさせていただきたいと思います。ありがとうございます。

【大勝会長】

ぜひ社会実験につきましてはしっかり検証していただいて、施策に反映していただければと思いますので、私からもよろしくお願いいたします。

【村山委員】

少し確認なのですが、バス停の増設ということでお聞きしましたけれども、それによつての全体の所要時間に変更なしということだったのですが、そのあたりの定時性の確保はどのような確認をされているのかということと、先ほど1台の車両でこれをすべて運行するというお聞きしましたが、増便分があるということで、乗務員の労務上の問題は大丈夫なのかというところが少し心配になりました。

【秋葉区地域課】

まず、定時性の確保につきましては、現行ルートの子バス停の発着時間の中に組み込む形で入れております。今のところの想定ということになりますけれども、運行事業者との確認の中では充分吸収できると確認をしております。

また、労務上の問題につきましても、現行の運行事業者とは確認をしておりますので、今のところ社会実験ということですが、今後、事業者とともに運行実態ですとか、あるいは定時性の確保等検証していきたいと思っております。今回の増便社会実験については、運行事業者の理解のうえで今回やらせていただくということをご報告させていただきます。

【大勝会長】

ほかに、ご質問等いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(承 認)

それでは、(3)【秋葉区】区バス運行計画(変更)(案)について、本会議の承認が得られたものとさせていただきます。ありがとうございました。

次に(4)【南区】区バス運行計画の変更案について、南区地域課より説明をお願いいたします。

【南区地域課】

おはようございます。南区地域課長の川瀬と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

します。

それでは、【南区】区バス運行計画の変更につきましてご説明します。資料4に沿って進めますが、変更内容につきましては主に資料4-1を使ってご説明いたします。

1、変更の経緯についてです。南区の区バスは前回の変更から3年が経過しましたが、区の南側を走る3つのルートは生活の足として定着しつつある一方、区の北側を走る3つのルートは分かりにくい、利用しづらいなどの理由で、利用者離れが進んでいるのが現状です。

資料4-1の5ページをお開きください。現在の区バス運行ルート図です。区の北側では青色の北部ルート、茶色の大鷲ルート、緑色の白根・さつき野駅ルートを運行しています。記載にはございませんが、4月から12月までの期間、昨年度比で北部ルートがマイナス893人、白根・さつき野駅ルートがマイナス950人と大きく利用が減少しています。大鷲ルートは昨年度よりやや増加していますが、平成26年度から平成27年度にかけて約1,400人減少しており、その落ち込みを回復できていません。

資料4の3番、ルート別利用者数をご覧ください。青色で示した各ルートの大人利用者数を比較しますと、区の北側を走る北部、大鷲、白根・さつき野駅の各ルートは大人利用者が少ないことが分かります。区の南側を走る3つのルートの大人利用者数を合わせますと約4,000人となりますが、北側の3つのルートの大人利用者数を合わせても約2,400人に留まります。

資料4の4番、ルート別収支率をご覧ください。利用者減少や運転手不足などを背景とした運行コストの上昇が加わり、区の北側を走る3つのルートでは収支率が約14パーセントから18パーセントと特に悪化しています。

このような状況も踏まえ、主に区の北側を走る3つのルートについて、今回、ルートや時間帯などの変更により、改善を図ります。

それでは、資料4の2番、主な変更点の表をご覧ください。ルートごとの主な変更点を一覧表にしたものです。ここからは資料4-1を使いまして、変更内容を詳細にご説明いたします。

24ページをお開きください。まず北部ルートです。白根中心部発着の循環型ルートから、白根中心部と鷲巻地区をつなぐルートに変更し、これに伴う停留所の新設・廃止を行います。小学生の通学利用がある三ツ屋から区役所までの区間を第1便とカウントすることで、1日あたり4便の運行となります。25ページをご覧ください。大

驚ルートです。現ルートは白根中心部の発着ですが、これを大郷地区と白根中心部を結ぶルートに変更し、これに伴う停留所の新設・廃止を行います。

25 ページ下の表をご覧ください。白根・さつき野駅ルートです。詳しくは後述しますが、第2便のみルートを変更します。また、停留所の新設・廃止を行います。次に、白根中心部を午後5時頃に出て、さつき野駅に向かう現在の第3便は、ここ数年利用が低迷し、今年度の1日当たりの利用者数も1.2人と、大変少ないことから運行を取りやめます。現在の利用者には、北部ルート第4便や路線バスの白根線、乗合タクシーに利用を転換していただきます。

26 ページをご覧ください。上の表は新飯田・茨曾根ルート、下の表は庄瀬ルートです。走行経路の変更はありません。

27 ページをご覧ください。上の表は東部ルートです。走行経路の変更はありません。下の表はまちなか循環ルートです。走行経路の変更はありません。また、現在の運賃は、大人100円均一ですが、今年度の収支率は約5パーセントでワンコインの運賃のまま運行を継続していくのは難しく、他の区バスと同じ運賃体系に変更します。なお、運賃変更と同時に、同ルートを65歳以上の市民のバス運賃を半額にするシニア半わり制度の対象に含めます。アンケート調査によりますと、まちなか循環ルートの利用者の8割以上の方が65歳以上ですので、同制度のPRを行い、参加を働きかけたいと考えています。

次に、運行ルートについて変更箇所を中心にご覧いただきます。29ページ、30ページをご覧ください。

北部ルートです。第1便は現ルート、三ツ屋から南区役所の区間を引き継ぎます。第2便から第4便の新たな運行経路は32ページにかけて記載してあります。現在の北部ルートは、全3便中2便が時計回り、もう一つの1便が反時計回りで、走行ルートも大通地区で1周し、さらに大野仲町にも乗り入れるなど複雑な動きをしています。これを驚巻地域生活センター前を起点とし、大通・根岸の両地区を経由して白根中心部に向かうルートに変更します。また、大野仲町への乗り入れと根岸地区の一部区間の走行を取りやめます。この変更により30ページに黒い丸で示しました5か所のバス停で、区バスが利用できなくなります。しかし、調査した結果、5か所の区バスの利用は合わせても1日あたり1人未満、大体0.97人でした。なお、停留所からは、これまでどおり乗合タクシーを利用できますので、そちらの方に転換を促していき

いと考えております。また、住民の方から、「鷲巻地区では小柳真柄医院に通う人が多く、バス利用が見込める。」とのご意見もいただきましたので、経路上の同医院前にバス停を新設し、PRのうえ、新規需要の取り込みを図りたいと考えています。

33 ページ、34 ページをご覧ください。大鷲ルートです。白根中心部発着のルートが大郷地区と白根中心部を結ぶルートに変更します。小学生の利用が多いルートですが、この変更による通学利用への影響はありません。

35 ページ、36 ページをご覧ください。白根・さつき野駅ルートです。36 ページの復路第 1 便を大郷南から東笠巻新田まで、35 ページを見ると、ひらがなの「ひ」のような形なっていますが、その字のような突出した形状の区間を短縮するルートに変更いたします。なお、この便の同区間で 30 日間調査を行いました。利用者はゼロでした。これは、同じ時間帯に大鷲ルートの第 1 便が白根中心部に向けて走っており、乗車時間が少なく済む同ルートのほうを住民の方が選択するためと考えられます。なお、復路第 1 便以外は同じ変更を加えると利用者に影響が出るため、今回走行経路は変えません。また、白根・さつき野駅ルートの全便で、白根大通病院前にバス停を新設します。これにより、新潟交通のバス路線、大野・白根線の急行便と区バスとの接続が可能となります。

次に、38 ページから 42 ページにかけてですが、新飯田・茨曾根、庄瀬、東部、まちなか循環の各ルートに走行経路の変更はありません。なお、北部、白根・さつき野駅、新飯田・茨曾根、東部の各ルートでは現在フリー乗車区間を設けていますが、これをフリー乗降区間へと変更します。ただし、午後 4 時よりも遅い時間帯はフリー降車、降車のみといたします。

次に、43 ページをご覧ください。運行ダイヤについてです。主な変更点のみご説明します。

北部ルートは全便で若干ダイヤを変更します。今回、新潟交通観光バスと連携し、区バスと路線バス大野・白根線とのダイヤ接続について可能な限り調整を行っていきます。

45 ページをご覧ください。白根・さつき野駅ルートです。同ルートの復路第 3 便もここ数年利用が低調でしたが、今回、利用者に聞き取りを行い、さつき野駅を出発する時間を早めまして午後 5 時台に変更します。

49 ページから 51 ページにかけまして、運行手段の詳細を記載してあります。変更

はありません。

資料の説明は以上です。今回の変更で、区の北側の区バスの分かりにくさ、利用のしづらさの解消を図りますが、分かりにくい、利用しづらい区間と言いましても、現在、利用者が全くゼロというわけではありません。そこで、変更への理解を得るために、自治会長それから住民の方向けに地元地域への説明会を開催いたしました。区バスの利用実態・収支などの現状、変更による影響の程度などをお示しし、事前に地域のご理解を得て今回変更するものです。

最後に、2月2日に開催しました南区地域公共交通に関する意見交換会で、委員の方からいただいた区バスに関する主なご意見をご報告します。

1 点目。白根・さつき野駅ルート復路のダイヤについて、変更後も引き続きアンケートを行い、より使いやすい形を目指してほしいというご意見がありました。

2 点目。フリー乗降制度について、ご高齢の方に分かりやすい周知をしてほしいというご意見や、終日フリー乗降できないかというご意見がありました。また、今後、新たなフリー乗降区間の拡大は慎重にというご意見もありました。

3 点目。高齢者の利用に考慮して、区バスの待合環境を整えてほしいというご意見がありました。

4 点目に、区バスの土日祝日運行も検討してほしいというご意見がありました。

以上で、区バス運行計画の変更の説明を終わります。ご審議のほどよろしく願いいたします。

【大勝会長】

大変盛りだくさんの内容となっておりますが、何かご質問等ありましたら、よろしくお願いたします。

【松川委員】

説明会を各地で行われたということなのですが、その際に合わせて、デマンドタクシーの説明や、新潟日報の1月17日朝刊に、南区地域課ではマイ時刻表というのを提案されて提供が始まっているということで掲載されていましたが、この辺も説明会でご案内されたのかどうか。結局、コスト削減、分かりやすさという点で、この改正はやむを得ないし、やむを得ない中でも前向きな部分も見られますので、その部分をカバーするのと、少し利用が低調だという乗合タクシーの利用促進でカバーしていく、あるいは路線バスとの接続で広域の移動を確保するというのが必要なかと思えます。

その際に、このマイ時刻表というのがどんどん広がっていけば、今まで送迎しか移動手段がなかったという人も乗ろうかなとなるかと思います。この辺の説明もされたのかどうか。

あと、マイ時刻表は今のところどのくらいの方に発送して提供されているのかも伺いたいたいと思います。

【南区地域課】

ありがとうございます。

まず、説明会ですが、各地区に関係するところを回らせていただきました。そのときに、今、委員からお話がありましたように、ただ単に区バスの経路が変更することではなくて、総合的にどうなるかということを知っていただきたいということで、今ほどお話がありましたマイ時刻表の話もしました。特に、住民説明会で多く意見があったのが、いろいろな変更があるのですけれども、「私の場合はどうなるでしょうか。」というお話がありました。大きな話よりも、自分が病院に行くのは今度どうなるのでしょうか、どう行ったら一番早く行けるのか、どう行ったら安く行けるのか。そういう意見を受けまして、よく交通機関でどう行ったら一番早く行けるかを調べる検索システムとかあるのですけれども、私どもにはまだそこまでないので、お問い合わせいただいたときに、その方にとって一番いい移動手段の組み合わせを考えて、時刻表をお作りしますということで、マイ時刻表を今、PRしています。併せて、「大人のためのバス教室」ということで、例えば老人クラブなど原則5人以上の何か集まりがあったときに、こちらから出向いて、出前講座のような形で説明し、また質問を受けるということをしています。そういう形で、ただ単に「変わりました。」ではなくて広く周知し、その方に合った時刻や経路についてご説明するというので今、PRしています。実際のマイ時刻表の現在の実績なのですけれども、今、申し込みが10件来ております。今のところ10件なのですけれども、これからどんどん広めていくと、いろいろな問い合わせが来るのかなと思っております。

(大勝会長)

ほかに、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(承 認)

それでは、(4)【南区】区バス運行計画(変更)(案)について、本会議の承認が得られたものとさせていただきたいと思えます。ありがとうございました。

それでは、続きまして、次に(5)【西区】坂井輪地区住民バス運行計画の変更案について、西区地域課より説明をお願いします。

【西区地域課】

おはようございます。

西区役所地域課長の永井と申します。私からは、西区坂井輪地区を運行しております住民バス、坂井輪コミュニティバスと申しますが、通称Qバスという愛称もつけて運行をしております。こちらの運行計画の変更概要をご説明いたします。

今回の変更点は、1つ目としては運行便数の変更。2つ目としてはダイヤの変更ということでこの2点ということになります。運行開始は、平成29年4月1日ということで予定をしております。

それでは、資料6をご覧くださいたく思います。1番の経緯からご説明いたします。ただ、資料6-1の2ページに運行経路等もございますので、そちらも参照いただきながら、ご確認をいただければと思っております。よろしく願いいたします。

坂井輪コミュニティバスは、平成26年1月から、それまでの平日の通常運行70便に加えまして、土休日に社会実験として20便運行してまいりました。当初、社会実験便の利用者はあまり伸びがなかったのですが、平成27年9月に平日休日とも亀貝商業地域に全便乗り入れを開始してから、増加傾向にあるということでございます。とりわけ土曜日については、日・祝日より多くの利用がございまして、昨年10月には、目標としていました収支率30パーセントを土曜日単独で達成するといったことができたところでございます。また、平日及び土曜日単独の平成28年4月から10月の平均収支率が32パーセントとなっており、30パーセントを上回っている状況でございます。このことから、土休日のうち土曜日につきましては、社会実験から本格運行に移行したいと考えてところでございます。しかしながら、土曜日の本格運行にあたりまして、本格運行全体での効率的な運行を行うことが必要となるため、平日の通常運行につきまして、利用者の少ない外回りの第1便、内回りの第7便を削減し、効率化を図りつつ、利便性を損なわないように、通勤や通学の利用に配慮をした新たなダイヤ編成にしたいと考えております。一方、休日の利用につきましては、土曜日よりも利用者が少ないものの、昨年9月にシニア半わり制度が導入されたこと

を契機としまして、さらに利用者が増加している傾向が見込まれるため、引き続き社会実験として運行を行い、利用動向をさらに確認をしていきたいと考えているところでございます。

それでは、資料6の2番、変更内容をご覧ください。まずは上段の便数についてでございます。今ほどご説明をしたとおり、効率化を行うため、現在通常運行をしている平日については、外回りの第1便、それから内回りの第7便を削減し、1日14便から12便に変更することといたします。また、土曜日は本格運行に移行し、1日10便の通常運行となります。通常運行は平日の1日12便、土曜日の1日10便合わせまして週70便となります。ここに、社会実験として運行する休日の1日10便を合わせまして、週80便での運行を予定しているところでございます。

下段のダイヤについてでございます。変更内容の①は、現行の外回り第1便を削減し、変更後は現行の第2便を第1便とし、今まで間に合わなかった新潟工業高校の始業時間などに間に合うように調整を図ったものでございます。

変更内容②は、外回りの最終便を流通センターや沿線企業の勤務終了後にもご利用いただけるように調整をしたところでございます。

また、変更内容③については、外回り、内回り、日中の便におきまして、主に亀貝の商業地域で丁字路の交差点の混雑により、遅延が生じるということがありましたので、定時性の確保を図るため調整をしているところでございます。

資料6の裏面には根拠となる利用状況等をまとめてございます。ご確認いただければと思います。

資料の説明は以上となります。続いて2月6日に開催をいたしました、西区地域公共交通に関する意見交換会でこちらの内容を説明し、委員の方々よりいただきました主な意見をご報告させていただきます。関係住民の代表の方から、「減便は地域住民にとってサービスの低下につながるけれども、安定的な経営のためにやむを得ない面もある。しかしながら、社会実験の終了などにより利便性が損なわれるといったことがないように、今後もさまざまな手段を検討いただきたい。」というご意見。それから、「経費削減や交通渋滞の解消の面から、住民バスにおける小型バスの導入についても検討してみたらどうか。」というご意見を頂戴したところでございます。

以上で、西区坂井輪地区住民バス運行計画の変更につきまして説明を終わります。よろしくお願いたします。

【大勝会長】

それでは、ただいまの説明について、何かご質問があればよろしくお願いします。
いかがでしょうか。

【松川委員】

先程の南区などと比べると、人口の集積はかなり高い地区であり、Qバスに関しては会報なども定期的に発行し、企業の協賛、個人会員まで確保して一生懸命やっておられるのですが、ここで減便というのは少し厳しいと思っています。私も一昨日乗ってきたのですけれども、私が乗ったのが外回りの第4便で、最大で23人乗りまして、確かに小新地区から五十嵐地区の流動もきちんとあり、乗り換えの案内もできていましたけれども、同時に最大乗ったのは14人なのです。全体で23人なのですけれども、乗って降りて、また乗って降りてということで、最大14人です。先ほども意見交換会があったということですが、小型バスで十分座って行ける。先ほど申し上げた会報のようなものにも、「小型バスへの取組み」ということがきちんと明記されていますけれども、この辺でコストを下げ、収支率を上げる。プラス利用者そのものを増やす方法として、これだけ人口も集積があるので、認知を上げていくしかないかと。沿線の病院、福祉施設、商業施設のホームページを全部見てみたのですが、各施設へのアクセスというところでQバスが乗っていたのが清心学園だけです。企業会員になっているアピタ、医療センター病院、西新潟中央病院、そして起点・終点になっている済生会第二病院のホームページにもアクセス手段として載っていないのです。建物そのものへの掲示を増やすことも含め、インターネットでの周知も上げていく。先程、いろいろな区の方に申し上げましたし、前回も申し上げたのですが、西区もぜひ、南区の様な全体をまとめた公共交通マップを作って、置いておくのではなくて各戸に配るのです。そこで、南区が先程言っていたマイ時刻表とも、マップを配ったら分からないということで、反応があって始められたということなので、西区も殺到したら相当な事務作業になるとは思いますが、こういった手段もあります。私にとって使いやすいのはどれというものに即座に対応できるような形で、掘り起こしていただきたい。コストを下げ、認知を上げて、今まで使っていなかった方を掘り起こす。収益率を上げて、便数を増やして、お客様の利便性を上げていって、さらに収益率を上げていく。そういった流れにできないかということが私が一昨日乗ったの提案です。これからも前向きな取組みをお願いしたいと考えています。

【大勝会長】

ただいまのご意見に西区の方から、もしご意見あればどうぞ。

【西区地域課】

ありがとうございます。

確かに私どもも、時刻表を、先程お話が出た病院、その他にも置かせていただくという努力もさせていただいたところですが、確かにインターネットの各施設のアクセスについては、非常に私どもも盲点でございましたので、そういったところのご協力も一つお願いしてまいろうかなと思っております。

また、先ほどのマイ時刻表の関連で言いますと、私どももそんなに頻繁ではないのですけれども、やはり、「どういうルートでどう行ったらいいでしょうか。」というお問い合わせをいただくことがございます。丁寧に対応はしておりますけれども、そういった先行事例がありますので、研究をさせていただきながら、そういったところをどのように対応していくか、掘り起こしの部分をごんばってまいりたいと思います。

【本間委員】

警察本部交通規制課の本間と申します。

少しお聞きしたいのですけれども、済生会第二病院まではバスが通っておりますけれども、その先の黒埼病院までというのは検討したことはありますでしょうか。

【西区地域課】

今までそこまでの延伸については検討したことは特段ございません。

【本間委員】

実は私ども警察本部のほうに、ある高齢者の方から相談がありました。その内容は、その方は黒埼病院のほうに通院されているのですけれども、60代後半の方で、実はもう運転に自信がない。でも、黒埼病院に通院するのにバスがない。交通事故を起こすのも怖いのですが、インターネットで調べたら、すぐ近くに木場にバス停があります。そこから1.5キロくらい離れているようです。田んぼの中にある病院なのですけれども、冬は特にあのような田んぼの中を歩いて行くこともできないし、どうにかそこまでバスが通らないかということで、警察本部のほうに相談がまいったのですけれども、そういった声もありますので、今後、参考にしていただければと思います。お願いします。

【西区地域課】

免許返納後の高齢者の方々の生活交通をどうしていくかというのは、非常に大きな問題だとは認識しております。ただ、その中で今いただいたご意見なども参考にしながら、今後、考えてまいりたいと思っております。

【大勝会長】

ほかに、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

区バス、住民バスにつきましては、本当にきめ細かな対応も必要になってきます。その一方で、収支率等の問題や地元の合意形成の問題もあると思います。我々新潟市全体としていただいたご意見、住民からの声に耳を傾けながら、いいシステムになっていくようにやっていきたいということで、私どもは考えています。

それでは、ただいまの(5)【西区】坂井輪地区住民バス運行計画(変更)(案)については、本会議の承認が得られたものとさせていただきたいと思っております。

(承 認)

ありがとうございました。

次に、(6)【西蒲区】区バス運行計画(案)について、西蒲区地域課より説明をお願いいたします。よろしく願います。

【西蒲区地域課】

西蒲区地域課丸山と申します。よろしく願います。

資料7に沿って説明をいたします。西蒲区の区バスについてということで、1番の経緯でございますが、政令市移行に伴いまして、平成19年3月から区バスの運行を開始しております。これまで、新潟交通観光バスの自主運行路線と同一ルートということで、この地域公共交通会議での協議はお願いはしておりませんでした。今後、地域の声を聞きながら、地域の実情に合わせて運行計画の見直しができるよう、協議路線ということでこの会議における協議をお願いするというものです。

次に、2の運行概要の表をご覧ください。平成29年度の変更点として、(5)ルート概要の欄に書いてありますけれども、朝の通学時間帯に当たる第3便において、巻駅前が終点だったのですが、それを巻高校前まで延伸をするというものでございます。巻高校前停車の後、そのまま第4便として巻湯東インターチェンジまで運行するとい

うことで、第3便から第4便は乗り越し可能としております。また、第3便のルート延伸に伴いまして、始発の第1便、あるいは第2便のバス時刻も若干早めております。

(4)の運賃ですけれども、対キロ運賃制でありまして平成29年度も同様となっております。なお、配付資料には含まれておりませんが、一昨日、運行事業者から延伸後の運賃の案の送付がありましたので、ご説明をさせていただきます。現在運賃は初乗り150円、そして最大で550円となっておりますが、今回のルートの延伸に伴いまして、巻駅前で降りていただく方が巻高校前まで延長して乗ったという場合に、初乗り区間は同額ですけれども、それ以降、大体バス停によりまして20円から30円の増額ということで、最大料金は570円となる予定です。

そして、3番の運行状況をご覧ください。今回のルートの延伸の理由ということで、昨年度通学時間に合うような形でダイヤの見直しができないかということで、巻高校の生徒の保護者の方から要望が入りまして、今年度試験的にその第3便の時間を5分ほど早めた。そうしたところ、その図に書いてあるとおり、赤線が平成27年度、青の線が今年度で、乗車人数の増加が確認できたということで、通学利用のニーズがやはり大きいということが分かりましたので、平成29年度については時間の見直しだけではなくて、ルートも延長しようということで考えました。

以上、西蒲区バスについての説明となります。ご審議のほどよろしく願いいたします。

【大勝会長】

それでは、ただいまの説明につきまして、何かご質問がありましたらよろしく願いいたします。

【松川委員】

今回、巻高校まで延長ということで、これも一昨日第6便に乗ってきたのです。運転手さんとも話をしたのですが、利用者はやはりほとんど高校生だと。昼間の利用はあまりないということでおっしゃっておられました。となると、今回は朝の便の延長で実験的に行うということですが、これがもしうまくいけば、帰り、例えば巻駅発15時13分の第10便を巻高校まで延長できないか。あるいは、部活動の生徒ですと帰りが遅いので、巻駅発6時半の第12便の延長なども視野に入れておられるのか。行ったはいいけど帰れないでは困ってしまいますので。それが一つ。

それと、西蒲区も広大なエリアに人口が散らばっていますので、それで可能な限り

需要を拾おうと思うと、やはり高齢者のお買い物需要に対応することが必要になると
思います。例えば、巻駅に今 10 時 4 分に着いている第 5 便、それから巻駅を 12 時
15 分に出る第 8 便を、巻駅から以前循環バスを走らせていた旧 116 号沿いのひらせ
いや清水フードなどがある地域を経由させることで、お買い物需要を掘り起こせない
かというのが私の提案です。以上、2 点伺いたいと思います。

【西蒲区地域課】

まず 1 つ目の高校生の帰りの便ということですが、今ほど委員のおっしゃっ
たとおり、部活ですとか授業の関係で、朝の通学时よりは、時間帯がばらつく可能性
があるということ。あと、巻高校と巻駅の間が約 1 キロ程度ということで、まず朝の
便の状況をしっかり見極めて、利用人数が見込めるようであれば、帰りですとかその
他の時間帯などについても、また検討していきたいと思っております。

あと、昼間の買い物客の利用を見込んでということで、昨年度までまちなか循環バ
スという社会実験をやっていたのですけれども、収支率が目標には届かないというこ
とで、ニーズが見込めなかったという状況があります。ただ、やはり今後さらに高齢
者が増えていくということで、また昨年終わった社会実験に代わるものとして、区全
体の交通関係を総合的に検討していきたいと思っております。

【大勝会長】

他に、何かご質問等いかがでしょうか。

(承 認)

よろしければ、それでは (6) 【西蒲区】区バス運行計画 (案) について、本会議の
承認が得られたものとさせていただきたいと思えます。どうもありがとうございます
た。

引き続き、(7) 【西蒲区】角田地区住民バス運行計画 (変更) (案) について、
西蒲区地域課より説明をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

【西蒲区地域課】

それでは、引き続き角田地区の住民バスについて説明をいたします。資料 8 になり
ます。1 の経緯をご覧ください。記載のとおり、西蒲区の公共交通の在り方に関する
検討会で、角田地区と内野駅、あるいは越後赤塚駅に接続するバス路線の必要性が提

言され、その後、市長の地域ミーティングといった場でも要望、あるいはその後のアンケートなどを経て、平成 27 年度、住民バスの社会実験ということで運行を開始しました。

運行期間やルートなどは、2 番の社会実験の概要の表に記載のとおりとなっております。実験にあたりましては、シーサイドエクスプレスというネーミングと、あと周辺の各種施設などを繋ぐことで、地域住民の足というだけではなく観光利用による収支率の向上を期待しておりましたが、実験初年度となる昨年度の収支率は、表に記載のとおり 5.5 パーセントということで、目標の 20 パーセントには及びませんでした。2 年目となる今年度は、じょんのび館まで走らせていたルートを、角田浜海水浴場まで短縮し、また、便数なども見直しを行いまして経費削減に努めたところですが、結果としては収支率 7.2 パーセントということで目標には達しませんでした。来年度、29 年度は実験の 3 年目になりますが、今回は、越前浜集落内を通るルート設定にしたり、あと、一番大きなところは運行事業者を変えることで、大幅な経費削減が見込めるということで、目標の収支率 20 パーセントを達成していきたいと考えております。

角田地区住民バスについての説明は以上です。ご審議よろしくお願いたします。

【大勝会長】

それでは、ただいまの説明についてご質問がございましたら、よろしくお願いたします。

【松川委員】

私が少し疑問に思ったのは、資料 8-1 の 5 ページにもありますけれども、角田浜からカーブドッチ、越前浜と通ってから内野駅までのルートが非常に長い。私も一昨年 10 月に乗ってみましたけれども、この間の利用がほとんどなかったということです。要望は内野駅が多かったと、アンケートでもそうだったということなのですが、アンケートの結果が実際に反映されるのは 3 割以下なのです。例えば、越前浜から巻駅につなぐルートを短縮して経費を削減すると。この間、新潟交通の路線バスもありますけれども、1 日 7.5 往復ということで極めて少ない。ここを通ることで、沿線の需要も拾えないかと。巻駅につないで J R 越後線に乗ってもらうということで、一昨年、J R 越後線の増便社会実験がとん挫してしまいましたが、J R 越後線の利用にもつなげ、巻駅の拠点化を高めるという目標も達成できるのではないかとということが一

つ。あと、さらに私が考えたのは、角田浜地区から巻駅を通過して、例えば岩室まで伸ばす。例えば巻駅で降りた方が商店街を回って、カーブドッチでワインを楽しみ、岩室温泉に泊まると。翌日、巻駅に戻って帰って行くと。そのために、例えば日帰り温泉を使う方用に1日乗車券を発行する。例えば、お泊まりの方には2日間用の乗車券を発行する。定額で、例えば1日で800円。それ以上は取られませんと。何回乗ってもいいです。回遊性を高める試みです。これを提示するとカーブドッチで割り引きや優待が受けられるとか。観光客の利用が割と多かったということなので、そういった取組みでコストを減らしつつ、回遊性を高め、需要を掘り起こせないかというのが私の提案です。それに際しては1日乗車券、2日乗車券にモデルコースを一緒につけるとか。こういう回り方はどうですかと提案をこちらから仕掛けていくのです。そういったことでより利用が増えないかというのが私の提案です。次回の見直しのときに前向きに考えていただけると助かります。よろしくお願いします。

【西蒲区地域課】

今、委員のおっしゃったとおり、角田地区と巻駅をつなぐバスというのは、既にバス事業者で走らせております。少しデータが古くて申し訳ないのですが、平成26年度でこの路線の収支率が23パーセント程度となっております、やはり、ここの巻駅と角田地区をつなぐルートは、ニーズという部分では苦戦しているという状況です。それで、角田地区の方々、あるいは越前浜の方々が普段大きな病院に通院したり、あるいは買い物なども内野駅周辺での買い物という要望が強かったことから、そのルートについてのニーズを調べてみようということで、この社会実験を行っているという状況です。また、今現在は社会実験ですので、まずはバスの乗車というところで、どのくらいの利用ニーズがあるのかを調べておりますけれども、これが本格運行に移行するとなった場合には、やはり周辺の施設などの割引券とかそういった連携というものを積極的に考えていきたいと。それによって収支率を確保することで継続的な運行につながるように思っております。ご提案ありがとうございました。

【高橋委員】

先ほど運行事業者を変えることによって、大幅な経費節減が見込めるというようなことをおっしゃっていたのですが、経費節減は非常に結構なことだと思うのですが、運行事業者を変えることによって経費節減ができたというのは、どういう意味になるのでしょうか。少し教えていただければと思います。

【西蒲区地域課】

平成 27 年、平成 28 年の 2 年間の社会実験のときには、東区のバス会社から運行をお願いしておりましたが、越前浜まで非常に距離が長いということで、今回平成 29 年度は、西蒲区の隣の燕市に所在するバス会社が手を挙げてくれました。要は運行そのものというよりも、車両を回送する経費といったものが非常に節減できたということで、金額的には 400 万円ほど節減できそうな見込みであります。

【大勝会長】

ほかに、いかがでしょうか。

(承 認)

よろしければ以上で (7) 【西蒲区】角田地区住民バス運行計画 (変更) (案) について、本会議の承認が得られたものとさせていただきたいと思います。ありがとうございました。

以上で、本日用意しました議事につきましては、すべてのご審議をいただいたところでございます。本日は、平成 29 年度に向けた区バス住民バスの変更について、主にご審議をいただいたところでございます。この区バス住民バスにつきましては、非常にバスのサービスがなかなか難しいところ、営業という目線で見たところでは、なかなかバスを運行し続けるということが困難な地域において行っている取組みでございます。その分、地域の中では困っている方々も多い中で、その足をいかに確保していくかという点で、本日、委員の皆様からは、非常にきめ細かな利用者の目線、観光の目線、またその経営の効率化といったような目線の中での運行方法についてもご意見いただいたところでございます。私どももこの委員会の場合だけでなく、また、今後ぜひ委員の皆様からは何か気づくことがあれば、市の方にいろいろアイデアを含めて、ご意見等お寄せいただければと思っていますので、引き続きよろしく願いいたします。

会議の予定時間としましては 2 時間ということでお話をさせていただきましたが、皆様のご協力で非常に早く終わりました。

せっかくの機会でもございますので、その他ということで、最後に全体を通してご質問等あれば、お受けしたいと思います。いかがでしょうか。

【本間委員】

各区役所の皆様にお願ひがあります。関係する警察署との連携を密に図ってもらいたいというお願ひです。私たち交通警察に携わっている人間としては、こういった会議に出まして、交通の安全と円滑を図るという目的で出席させていただいております。例えばバス路線の再編につきましては、まず事前に関係する警察署へ照会して、それに基づきまして、私たち警察としては安全に対する説明を聞きまして、それに対して私たちは必要な意見を述べて、安全対策を講じてもらうということ。そして、最終的にこの会議で決定すると私どもは認識しております。昨年このような席でお話させてもらったと思うのですが、新潟市以外のところで、ルートは既に決めて、警察に全く何の意見を求めることもなく、会議で決定しようというようなところがありました。それは少し違ふだろうということで、ストップをかけたことがあります。新潟市ではそういったことはないのだろうと思っておりましたけれども、それに近いものがありました。区民の皆様公表した後に、初めて具体的な説明を受けたというところがあります。公表する前に具体的な相談をしてもらいたいということです。警察はいただいた計画案、新しいルートや新しく設置するバス停については、実際に現場を確認します。交通量はどのようなものなのか、その周辺の交通事故の発生状態、発生形態はどのようなものなのかといったもの。あとはバス停の位置が問題ないかどうか。全部現場を確認して、そのうえで意見を述べることでしてあります。これが基本です。それが公表後に「こういうふうになりました。」と言われても、もうどうすることもできないです。こんなことはもう本当に新潟市では考えられない。絶対ないことだと思っていたのですけれども、そういったことがあったようです。新潟市と警察は、やはりいろいろな面で連携を密に図っていかねばならないのですけれども、そういったことが図られていないということは、事業を進めるうえでもスムーズにいきませんので、今後は言いたいことを言い合って、何かあったらすぐ相談に行く。私たちも相談に行かせてもらいますけれども、区役所の皆様も、市の皆様も気兼ねなく相談に来てもらいたいとお願ひしたいと思ひます。それができないと、4月1日に運用開始といつても、できない。だんだん延びていく。そういったことはまた区民の皆様にも影響を与えることとなりますので、この辺しっかりと願ひしたいと思ひます。よろしくお願ひします。

【大勝会長】

言われることは、私も含めて、関係者との信頼関係もとの協議というのは絶対必要なことだと思いますし、そのようなことがあれば、私の方も後で状況を聞きたいと思っています。とりあえず事務局から今のことについて、非常に重要なポイントだと思いますので、これからの取組みも含めてお話ししてもらえればと思います。

【事務局】

本間委員におかれましては、やはり交通の安全管理といったところで日ごろからご尽力いただいております、私どもも今、本間委員がおっしゃってくださったとおり、事前相談をしっかりとやったうえで計画を練り上げていくということは大切だと認識しておりましたが、まさに今回の案件なのか、その前の案件なのか分かりませんが、そういったことがあったというご指摘がございましたので、私どもはその辺を肝に銘じまして、今後、各区ともそういった情報共有をしながら、本当に気軽な相談といったところで受け入れていただけるのであれば、ぜひさせていただきたいと思っております。どうもありがとうございます。

【大勝会長】

区の皆さんもぜひそういうところは注意して進められればと思いますので、よろしくをお願いします。本間委員どうもありがとうございました。

【竹村委員】

本日も大変分かりやすい資料でご説明いただきました。ありがとうございました。

運輸支局の立場としては、基本的には各区、新潟市が出される提案については、ほとんど賛成です。今、本間委員からもご指摘がございましたが、手前どもとしてはその協議に図る前に道路管理者、あるいは警察、関係方面にすべて事前の照会があって、私どもにもご説明いただいて、そのうえで協議が整えばということでございます。

それとは別の話になるのですが、新規でここを通そう、あるいは利用促進のためにダイヤを変更しよう、あるいは停留所を設けよう、これはみんな賛成でございます。昨日、別の自治体の方が支局においでになったのですが、その自治体でもやはり同じように住民の意見を聞きながら移動手段の確保に尽力をされているのですが、なかなか利用者が伸びない、収支率が伴ってこないということで悩んでいらっしゃいました。ともすれば自治体の担当者だけが考えて路線を引いたところだから、あまり伸びないのかな、などとお話をされていたのですが、その自治体でも住

民の方々には意見を聞いたり、いろいろされているのです。どのようにお答えを
いいか少しとまどったのですけれども、やはり今なくてはならないということで、住
民のための路線なのですけれども、ともすれば今の利用者だけにしかお話が聞けてい
ない。そういう側面が少しあるのかなと思いました。高齢者になるとこれから免許返
納ですとか、いろいろなものがあります。あるいは、高校生とか小学生がバスを利用
していたのだけれども、そのうち運転免許が取れるようになるとバスを利用しなくな
る。そういったことがあります。何が言いたいかというと、今利用されている方だけ
ではなくて、数年後利用するような方々もやはりヒアリングの場においでいただいて、
自分たちの地域のバスなのだと、絶対なくしてはならないのだというような思いがそ
れぞれの地域に芽生えてきたら、尚良いのだろうと感じました。そういった機運はき
っとどこの区でもあるのだと思うのですけれども、ぜひそういったご努力も加えてい
ただいて、存続に向けてご尽力いただければと思いました。

【大勝会長】

まさに言われるようなポイントを、我々も交通政策を担う者として、肝に据えつつ
がんばっていきたいと思います。

【本多委員】

先ほどフリー乗降ができるという路線もあったのですけれども、フリーで乗ったり
降りたりするというのは、どの路線でも可能なのでしょうか。例えば、私は北区に住
んでいるのですけれども、北区の「北陽」から「豊栄ショッピングセンター」までの
間は全然バス停がないわけなのですけれども、こういうようなところはフリーで乗り降り
ができるものかどうか。それができると、バスが使いやすいのではないかなと思うの
ですけれども、その辺はどうでしょう。

【事務局】

フリー乗降区間ということで、ある区間を設定したところが、バス停ではないとこ
ろでも乗ったり降りたりできるという制度を活用させてもらっておりまして、どこで
もということではなく、今回、案件があがっております中でもそういった区間を設定
しているところは可能となっています。今おっしゃっていただいた区間が設定されて
いるかとなりますと、各区の区バス担当におつなぎしますけれども、全てにおいてで
はなく、ある一部区間だけ、特に交通量等の問題や、視認性の問題もございます。あ
る一定の要件を満たした中で、許可が下りたものについては、フリーの乗降ができる

区間ということで、私ども取り入れさせてもらっているという状況でございます。

【本多委員】

私先ほど聞いたところは、フリー乗降ができますか。

【北区地域課】

北区でございます。北区はバス停を設けても、なかなか皆さん距離がある場所が多いということ、私どもも実感しております。そういった意味では、本庁の方とまた協議しながら、そういった要望があれば、フリー区間が設定できる場所、また安全面で可能な場所、そういった場所は今後地域の方と相談しながら設定できればと思っておりますし、そういったフリー区間というのは今後乗車率を上げる一つの方策ではないかとも認識しております。

【本多委員】

機会があったらお考えくださるとありがたいと思います。私たち消費者もなるべくこういう区バスや公共交通機関を利用するように勉強するといえますか、乗り方などを教えていただいたりすることも大事なのだということが分かりました。ありがとうございました。

【松川委員】

1月11日の新潟日報の新聞記事で、新潟三越伊勢丹社長の浅田さんのインタビューが載っているのですが、今年、バスでの来店者にエムアイカードのポイントをつけるサービスも始める予定だとありました。バスと商業施設のコラボで、お互いウィンウィンになっていこうという取組みが一つ芽が出てきたなと思って、とてもうれしかったのですが、前から私も、商店街や商業施設、その他とのコラボで全体として上げていこうというのは申し上げているのですが、他にはこういった取組みはあるのかどうか。ここでも書いていますけれども、伊勢丹を優先して三越が縮小する可能性もあると、少しきな臭いことも書いてありますので、街の活力がまた下がってしまわないうちに全体で底上げ。その前にどんどん仕掛けてほしいというのが私の希望ですが、他に今のところそういったものがあるかどうか。発表できる部分でけっこうですのでお伺いしたいと思います。

【大勝会長】

新潟市におきましても、新潟交通がリゅうとカードというものを持って、未来ポイントの付与など、健康づくりという中でご協力いただいたような取組みもあります。

また、いろいろなところでただ単に現金の支払いだけでなく I C カードの利活用を、その地域の活力創出とか、先ほど言った商店街の連携みたいな取組みでやっている例というのは、全国的にも出ております。当然新潟市の中でも多様な活用の方法について検討していかなくてはならないという中で、例えばそういうものを研究する研究会みたいな集まりですとかは始まっています。

ただ、なかなか実際にそれをすぐ入れられるかとなりますと、例えば、商店街に入れる場合その I C カードの読み取りをする機械の問題ですとか、支払いをするカードの中のシステムを作るためのお金も出てきますし、また、パテントといういろいろな特許の問題もあると。いろいろクリアしていかなくてはならないという課題もセットで議論されているような状況でございます。

それでは、もしよろしければ、予定していた時間も近づいてきましたので、ここで質問等なければ、一度切りたいと思いますが、いかがですか。よろしいですか。

それでは、本日、本当にありがとうございました。審議案件につきましては、すべてご承認いただきました。改めまして感謝申し上げます。

以上をもちまして、本日の議事はすべて終了となります。一旦ここで進行を事務局へお返しします。よろしく申し上げます。

【司 会】

委員の皆様、長時間のご審議ありがとうございました。

以上をもちまして、平成 28 年度第 3 回新潟市地域公共交通会議を終了させていただきます。

なお、本日、本間委員から提供いただきました資料につきましては、皆様、後ほどご確認くださいませようお願いいたします。

また、次回の当会議の開催ですが、新年度の開催となりますが、第 1 回目につきましては 5 月末から 6 月上旬の開催を予定しております。審議案件のほか、各区における区バス住民バスなどの運行状況ですとか、あるいは取組状況などについても報告させていただければと思っております。

本日は、どうもありがとうございました。