

令和元年度 第2回 中央区地域公共交通検討会議 会議概要	
開催日時	令和2年1月24日（金曜）午前10時00分から午前11時40分まで
会 場	中央区役所5階 対策室
出席者 （敬称略）	中央区自治協議会 第4部会 佐藤 雅之, 竹田 良性, 松川 由人 新潟島に循環バスを走らせる会 事務局長 野本 孝 国土交通省北陸信越運輸局新潟運輸支局 運輸企画専門官 塩原 隆太郎 新潟交通株式会社 乗合バス部企画調整課 係長 坂井 拓磨, 稲家 雄太 新潟交通観光バス株式会社 乗合バス課 課長 松田 英憲 新潟警察署 交通課長 本間 義昭 新潟中央警察署 交通管理係長 裏田 伸二 新潟市ハイヤータクシー協会 専務理事 佐々木 紀彦 新潟市都市政策部 都市交通政策課 課長補佐 丸田 喜之 中央区建設課 課長 鈴木 直純 中央区地域課 課長 岩渕 武紀 中央区地域課 課長補佐 中島 正裕
事務局	都市交通政策課1名 中央区建設課1名 中央地域課3名
議 事	1 開会 2 議事 中央区生活交通改善プランの策定について （1）中央区生活交通改善プラン（案）について（資料1） 第1回の会議でいただいた主なご意見とその対応（資料2） ○ 中央区地域課長より、資料1及び資料2について説明。 （2）意見交換 主な質疑は、以下のとおり ①自治協議会（第4部会） ・バス停分散地区（具体的なバス停位置示す）の写真を示し、乗り場マップを貼り、わかりやすくしてはどうか？ ⇒（回答）新潟交通 バス停が全部で約1,500か所ある。ダイヤ改正時には時刻表を未明までかかって貼り替えている。マップともなると正直手が回らない。 2年後に新潟駅全面高架化を控え、ダイヤ改正・路線変更等でまた、全面貼り替えが必要なので、その際に検討していくことだと思っている。 ②新潟市ハイヤータクシー協会専務理事 佐々木氏 ・榎谷小路ではBRT開業後もバス停が連続し、バスが団子状態で停車しており、タクシーを目的の場所で止めることが難しくなっている。 ・バス停を集約する、さらに進めて古町にもバスターミナルを設けてほしい。 ・歩道側にタクシー乗降しやすい道路の形状にし、後続車の進行を妨げずお客様の乗り降りができるような配慮も欲しい。

⇒（回答）都市交通政策課

BRT 開業で路線が再編され、砦谷小路を運行するバスの本数は減少している。
道路空間の再構築を含む利活用方策については、新潟駅高架化後の更なる路線再編の状況なども踏まえ、検討する必要がある。

③自治協議会（第 4 部会）

- ・ 運転免許証返納者へ、チラシの配布など、シニア半わりの PR を強化してほしい。

⇒（回答）新潟中央警察署

警察としては免許返納者に対し、「区バス運賃半額、タクシー運賃 1 割引き」のチラシを配布してきたが、前回の会議の提案を受けて、この度、チラシの裏面に「シニア半わり」と、高齢者向けフリー定期券「おでかけ 65/おでかけ 70」も印刷して配布することとした。これからも免許返納と公共交通への誘導を積極的に行っていきたい。

④自治協議会（第 4 部会）佐藤部会長

- ・ 自治協議会の委員から 11 月の全体会議で質問がありましたのでお伝えしたい。
- ・ 「自動車教習所のオーナーが受講者送迎用に走らせているバスを、利用時間外に役立ててほしいという話があった。」そういう活用の仕方是可以できるのか？
- ・ 例えば NPO 法人を立ち上げることで法的、制度的な課題はクリアできるか？

⇒（回答）国土交通省新潟運輸支局

活用はできなくもない。但し、遅延発生や転倒事故発生、忘れ物への対応をどうするかなど課題はある。

自家用車に不特定多数を乗せると、車検証にある「自家用自動車」の範疇を超える可能性もある。慎重な検討が必要。今後も相談してほしい。

⑤自治協議会（第 4 部会）松川委員

- ・ これは毎日新聞に掲載されていたのだが、福岡県小郡市の事例を紹介したい。
- ・ 高齢化が進んだ地域で路線バス廃止により公共交通が無くなった住民が取り組んでいる。コミュニティバス導入も考えたが、買い物に行く商業施設がお隣の筑紫野市にあり、「市外に出るのは難しい」と言われてしまったため、商業施設が提供した 7 人乗りワゴン車を利用して無償運行している。

平成 23 年 4 月 1 日から導入され、初年度は 4,000 人だった利用者が 4 年後には 8,300 人と倍以上になった。これにより 7 人乗りでは手狭になったため、市が 10 人乗り車両を購入して提供している。市はガソリン代や任意保険料など年間 66 万円を補助し、自治会費や寄付金も活用している。運転士は住民 17 人が交代で担当し、1 時間当たり 500 円の謝礼を受け取っている。

- ・ 前出の自動車教習所の送迎バスの活用を提案してくれた委員の選出母体は下町で特に高齢化率が高く、移動は大きな課題だ。国土交通省はノウハウを積極的に開示し、移動の確保について動いてほしいと思う。

⇒（回答）国土交通省新潟運輸支局

小郡市の例はよく調べたい。国土交通省としても地域住民の移動確保のため、ノ

ウハウを提供していきたい。

⑥新潟市ハイヤータクシー協会専務理事 佐々木氏

- ・前回「協働」の取り組みが必要と言ったのは、デマンドや乗り合いタクシーといった方法でタクシーも貢献したいということだ。タクシーに対する補助金やスキームを考えてもらいたい。
- ・この計画ではタクシーの位置づけが曖昧に見える。タクシーも重要な公共交通と位置付けていると考えて間違いないか？

⇒（回答）都市交通政策課

タクシーも重要な公共交通の一つであると認識している。

北区バスや江南区の住民バスでは乗合タクシーが導入されており、また、北区や南区ではデマンドタクシーも実験として行っている。タクシー業界からは、今後ともこういった施策に参画してもらいたい。

⑦自治協議会（第4部会）松川委員

- ・「協働」に関連して申し上げたいが、マイカーに慣れた方を公共交通に取り込むには利用することにより、得られるインセンティブの提供が必要。
- ・「利用者よし」「事業者よし」「地域よし」が理想的である。
- ・以前より、地域で買い物するとバス券が貰える「お帰りバス券」の制度があるが、全く広がりを見せず、代わりに「クルマでふるまち」が拡大している。
- ・例えば「お帰りバス券」をタクシーや JR にも使えるようにするなど、公共交通利用拡大の為もう一度、改善・見直しできないか？
- ・中心部の駐車場は台数を抑制する、料金を高止まりさせるなどの政策的配慮が必要。以前聴いた講演会ではアメリカ、ダラス市の例として、無秩序に駐車場を造った結果、市中心部の半分が駐車場と化し、益々衰退していったという例があるそうだ。

⇒（回答）都市交通政策課

公共交通の利用促進を図る上でモビリティ・マネジメントは重要な視点と考えており、市では、高齢者のおでかけ支援やバスの利用促進策として、「シニア半わり」を実施している。登録者は4万人を超え、月20万回以上の利用がある。

シニアが街へ出かける際に活用されていると思う。

今後とも、公共交通の利用促進が図られる取り組みを推進していきたい。

⑧自治協議会（第4部会）佐藤部会長

- ・前回の会議でも申し上げたが、古町で全てが揃い古町しか目的地が無かった昔とは違い、今や出かける動機と行先が細分化している。
バスではカバーしきれず、しかし免許を返納してマイカーも使えない人が今後ますます増えていくと思う。
- ・タクシーを廉価で利用できるような仕組みも必要ではないかと考える。

⑨新潟島に循環バスを走らせる会事務局長 野本氏

- ・この計画で利用が増えるとは思えない。3月には三越が閉店する。既に大和も無

く、古町に魅力がなく来る目的が無い。

- ・交通だけでなく、まちづくりを並行して進めなければならないと思うがどうか？

⇒（回答）中央区地域課

市としては、公共交通の充実以外にもまちづくりに資する施策は当然必要と考えている。資料 1 にあるように、このプランの最上位計画として「にいがた未来ビジョン」があり、このビジョンにおいて魅力ある街づくりを進めていく様々な施策を盛り込んでいく。

3 その他

- 自治協議会第 4 部会で新潟交通に座談会を申し出たところ、本会議で質問をしてほしい旨、回答があったため、部会でまとめた質問等に対して各関係者から回答ももらった。

① 自治協議会(第 4 部会)佐藤部会長

- ・運賃制度はどのように決まっているか？ずっと均一の路線もあれば、駅南はどんどん上がっていくのは、なぜか？

⇒（回答）新潟交通

均一区間はどこまで乗っても均一で、そこから外れると距離によって運賃が変わる。お尋ねの女池地区だと女池桜木町までが均一区間なので 210 円。そこから先は距離によって変わる。

② 自治協議会(第 4 部会)松川委員

- ・均一区間が「新潟島」に偏りすぎていると思う。駅南は人口が増えている地域であり、鳥屋野潟南部地区は BRT 第 2 期整備計画に含まれる重要な地域である。但し単純に均一区間を拡大すれば減収になる。一方で新潟交通の社長は平成 27 年のシンポジウムで「路線再編後はゾーン運賃制度の導入を検討したい」と述べておられる。
- ・先ほども新潟駅高架化開業の話があったが、それを機に「均一区間はどの範囲が適当なのか」を検討し、その外はゾーン運賃制度に移行するなど、抜本的な見直しを行ってはどうか？

⇒（回答）新潟交通

どのような運賃制度が最適であるかは検討したい。

③自治協議会(第 4 部会)佐藤部会長

- ・新エネルギー車両を導入して「環境に優しい会社」としてイメージアップを図ってはどうか？

⇒（回答）新潟交通

昨年、燃料電池バスの試乗会を行った。環境問題は大切ではあるが、価格が 1 企業の手におえるものではまだない。量産化して価格が下がればまた話は違ってくる。

④自治協議会(第 4 部会)佐藤部会長

- ・新潟駅高架化後のターミナルや路線はどのようになるか？

⇒（回答）新潟交通

大まかなイメージ図は既にあり、25 バース（乗降場）ができるなど決定事項もあるが、ターミナルの細部はこれから。新潟市との共同作業なので話し合いも必要。路線再編後の姿もまだ具体化していない。例えば古町方面から弁天線を突き抜けていくとすると折り返しのバス本数が減るなど、不便や利便性の低下が考えられる。いろいろな面から案を考えていきたい。

⑤自治協議会（第4 部会）佐藤部会長

- ・車内の Wi-Fi 環境の整備や充電など、ネット環境の充実に関する貴社の考えは？

⇒（回答）新潟交通

現在設備があるのは高速バス、空港リムジンバス、観光循環バスのみ。最近は高速バスで充電が供給電力を上回りバスが動かなくなってしまう事例もある。進化したものを可能な範囲で今後取り付けていきたい。

⑥自治協議会（第4 部会）佐藤部会長

- ・古町などバス停がたくさんある地域はバス停毎に至近の店舗名などを入れてわかりやすくしてはどうか？

⇒（回答）新潟交通

検討の余地はあるが、バス車内の表示や車内音声のアナウンスも全て設定しなおすなど、1 回あたり 100 万円単位のお金がかかる。

現在、バスの行き先表示器において方面別にサインを色分けしているが、バス停も色分けで分かりやすくできないか、とも考えている。

⑦自治協議会（第4 部会）松川委員

- ・八戸市の事例を参考に、一目で今自分がいる位置と目的バス停が分かるよう工夫している地域もある。駅高架化は路線網の抜本的な再編もあるはずなので、その際に全面的に「バス停」を見直してはどうか？

⇒（回答）新潟交通

すぐ応えられることではないが、検討していきたい。

⑧自治協議会（第4 部会）松川委員

- ・前回会議でも伺ったが、バス停の「上屋」は多くの方が設置を望んでいる。一方、1 か所あたり 1,000 万円という工事費用は巨額。

全国的に上屋の設置を民間会社「エムシードゥコー」が行う例が増えている。同社は建設と管理を行い、収入は広告、という仕組みになっている。広告の効果が見込める地域でないと設置が進まないのが都会でしか無理ではないか、という見方もあるが、新潟市もこの手法を取り入れて設置を拡大してはどうか？

⇒（回答）都市交通政策課、新潟交通

新潟市でもエムシードゥコーにより上屋が設置されている。

広告が自動で次々に切り替わるバス停は同社によるものだ。オムニバスタウン事業の一環で導入された。

	広告収入が見込める停留所でないと設置が難しい面もある。 ○今後のスケジュール 今回の会議の内容と自治協議会での意見を参考にし，3 月に完成プランを，構成員に書面送付する旨，事務局より報告がありました。 4 閉会
傍 聴 者	0 名
報 道 機 関	0 社