

平成 29 年度 第 4 回新潟市地域公共交通会議 会議録

日時：平成 30 年 2 月 7 日（水） 午前 10 時から

会場：新潟市役所本館 6 階 第 2 委員会室

【進 行】

ただいまから、平成 29 年度第 4 回新潟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、また大変天候が悪い中、皆様お集まりいただきまして、大変ありがとうございます。

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丸田と申します。どうぞよろしくお願いたします。

本日の会議ですが、これまでと同様に公開で運営させていただきます。また、議事録を作成する関係上、会議を録音させていただきますとともに、議事の内容を公表させていただきますので、あらかじめご了承くださいと思います。

続きまして、本日の委員の出欠状況と会議の成立の有無についてでございます。本日は、新潟県バス協会の高橋委員と、新潟市土木部長の本多委員のお二人が急遽所用のため、欠席となっております。出席者 8 名で委員総数の過半数を超えておりますので、本市会議規則第 5 条第 2 項の規定により、本会議が成立していることをご報告申し上げます。

次に、議事に入ります前に配付資料の確認をさせていただきます。まず、事前に送付させていただいている紙ファイルの資料でございます。頭紙に両面印刷の会議の協議事項の概要、その後インデックス付きで資料 1 から資料 9 - 1 まででございます。これが事前に配付させていただいている資料でございます。また、当日配付資料といたしまして、皆様の机上に配付させていただいている、会議の「次第」と「出席者名簿」、「座席表」、さらに県警本間委員からの A 4 の 1 枚もので「運転免許証の自主返納」、の以上 4 点が当日の配付資料でございます。資料の過不足等はありませんか。配付資料がかなり多くなっております。会議の途中でも落丁等のお気づきの点があれば、都度、事務局にお知らせいただきたいと思います。

本日の会議はおおむね 2 時間程度を予定しております。ただ、事前にお伝えさせていただいておりますが、今回、案件が非常に多くなっております。場合によっては延長の可能性もございますのでご了承くださいと思います。

また、本日の進め方ですが、案件ごとに質疑応答の時間を取らせていただきますので、よろしくお願いたします。

これより議事に入らせていただきますが、この後の議事進行を会長であります都市政策部の

大勝部長よりお願いしたいと思います。

【大勝会長】

おはようございます。以降の進行を務めさせていただきます新潟市都市政策部の大勝でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

委員の皆様におかれましては、本日、非常にお足元の悪い中、またご多忙の中、新潟市地域公共交通会議にご出席いただきまして誠にありがとうございます。また、今年はこのような非常に大雪の中でございます。そういう中において、新潟市民にとってかけがえのない地域公共交通の安定した運行にご協力いただいている事業者をはじめ関係者の皆様に、この場を借りましてお礼を申し上げたいと思います。

早速でございますが、本日もご審議いただく案件の概要について事務局より概要説明をお願いいたします。

【事務局】

事務局を務めます新潟市都市交通政策課長の今井でございます。本日もご審議いただく案件の概要についてです。

お手元の資料、第4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。今回ご協議いただく案件は全部で9案件となります。まず一つ目、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。1日当たりの運行便数やダイヤを見直し、より利便性を向上させていくものです。

二つ目も、北区の案件で、デマンド交通運行計画の変更（案）についてです。利用者から要望のあった乗降場所を増設することで、より利便性を向上させ、利用者の増加を図っていく変更でございます。

三つ目は、東区区バス運行計画の変更（案）です。社会実験として運行している紫竹・江南ルートにおいて、長期にわたる道路工事が行われますので、運行ルートを変更するとともに、変更したルート上にバス停を新設し、利便性向上を図るものです。

四つ目は、江南区茅野山・早通地区住民バス運行計画の変更（案）です。最初に、資料の訂正をお願いします。点線の四角囲みの中、「小学生以下の運賃を無料に変更し」とございますが、「小学生以下」のところを「未就学児の運賃を無料に変更し」ということで訂正をお願いしたいと思います。茅野山・早通地区住民バスの変更については、江南区バスや江南区内の他の住民バスと同様に未就学児の運賃を無料に変更し、区内で子ども料金の統一を図ることで、子供の皆さんが更なる利用を図っていただけるような利便性向上を目指すものです。

五つ目、江南区横越地区住民バス運行計画の変更（案）です。地元地域や沿線地域からの声を受け、一部運行ルートを変更するとともに、あわせてバス停を増設することで利便性向上を図って利用者を増加させていく計画変更になります。

六つ目、秋葉区区バス運行計画変更（案）です。今年度4月より社会実験として実施している早朝の増便でございますが、利用者の増加があまり見込まれないことから、平成30年3月31日、年度末までの運行とし、春からは運行便数の変更を行うものです。

七つ目、南区区バス運行計画の変更（案）についてです。本市ではバス利用環境の整備により、バス利用者のさらなる増加を図っていくために、今年度から生活交通のバリアフリー化を重点的に推進することとし、その一環として区バスへの小型ノンステップバスの導入を順次進めていくこととしております。今年度は3台の製造を進めておりまして、今年の4月から南区で2台、西蒲区で1台の運行を予定しています。これに伴いまして、南区バスでは現在使用している特殊車両CNG車両のガスボンベの使用期間が期限を迎えることもあり、新たに導入する小型ノンステップバス車両に変更して、また利用実態に合ったダイヤ変更を行うことで利便性向上を図り、利用者の増加を目指していくものです。

八つ目、西蒲区区バス運行計画の変更（案）です。今年度4月から通学時間帯の便を巻高校までルート延伸して運行しておりますが、下校時間帯についても対応し、巻高校前を経由するルートに変更することで利便性向上を図っていくものです。また、先ほどの南区同様、小型ノンステップバス車両を1台導入して車両変更を行い、より乗り降りしやすいバリアフリー化対策に取り組むことで利用者の増加を目指していくものです。

最後に九つ目、西蒲区角田地区住民バス運行計画の変更（案）です。平成27年度から社会実験として運行を始め、利用者の増加に向けて逐次ダイヤ変更や沿線施設との連携サービスなど、さまざまな取り組みを行って利用者の獲得を目指してまいりましたが、結果として利用が低迷しており、運行の継続が困難という判断のもと、路線の廃止を行うものです。

各案件、議題の詳細につきましては、各区バスを所管します各区地域課より説明させていただきます。

【大勝会長】

次第に沿いまして進めていきたいと思っております。

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】

北区の地域課長の佐々木と申します。よろしく申し上げます。私からご説明させていただきます。

陽光・松浜・濁川地区の住民バスの運行計画の変更についてでございます。資料はお手元の資料1が概要版、詳細版が資料1-1、赤字の箇所が変更箇所となります。まず、資料1ですが、住民組織である「はまなす『地域交通』研究会」が主体となって住民バス「おらってのバス」を運行しておりますが、収支率が低下してきていることから、持続可能な公共交通とする

ため、所要の見直しをするものでございます。なお、住民バスの補助金につきましては、要綱により、補助金の限度額が 80 パーセントまでとなっております。したがって、収支率が 20 パーセントを下回った分は、その住民組織が負担することになっております。

資料 1-1 の 1 ページ目ですが、一番下の平成 29 年度の運行の実績でございます。4 月から 11 月までの利用者数ですが、1 便当たり 6.4 人で収支率は 17.9 パーセントとなっております。今年 3 月までの平成 29 年度の年間の収支率は 18.6 パーセントと見込んでおります。ちなみに平成 28 年度の 1 便当たりの平均利用人数は 7.1 人で収支率は 21.7 パーセントでした。

資料 1 に戻っていただきまして、「2. 変更内容」「(1) 運行便数の変更」でございます。現在、道路運送法第 4 条届け出により、通常便 13 便と社会実験便 1 便の計 14 便を運行しております。変更後は通常便 2 便を減らしまして 11 便とし、社会実験便を本格運行に移行し、通常便へ組み入れますので、差し引き 12 便となります。

具体的には、資料 1-1 の 6 ページをご覧ください。利用者の比較的少ない第 2 便と第 13 便が赤色の枠の便ですが、これを廃止いたします。それによって経費の節減を図ります。そして、これまで社会実験便として行ってきた青色の枠の便を本格運行といたします。それから、右から二つ目の欄、新崎駅発の第 12 便、赤字で(変更)となっておりますが、利用者のニーズ、利用者の声を受け、発車時刻を 20 時 45 分発から、赤字の 21 時 10 分に変更いたします。なお、この 3 月の JR のダイヤ改正に伴いまして、このバスの運行ダイヤが変更となる可能性がありますので、ご了承いただきたいと思っております。

次に、運賃の変更についてです。これも資料 1 の「2 (2) 運賃の変更」をご覧ください。市内在住の 65 歳以上の方を対象といたしました「シニア半わり」の制度が平成 28 年 9 月から導入され、「りゅーとカード」の手続きをしますと、正規運賃が 200 円だった場合、半額の 100 円となります。この 100 円安くなった分は市が補てんしているということでございます。この「シニア半わり」制度はすでに北区の区バスをはじめ、各区の区バス、それから住民バスにおいても導入されております。今回の北区の住民バスについては、これを導入しておりませんで、65 歳以上は 100 円となっております。4 月からは 65 歳以上の正規運賃を 100 円から 200 円に引き上げますが、同時に「シニア半わり」を導入することにより、実質的な運賃はこれまでどおり 100 円となります。今年 4 月から 12 月までの利用者数は 1 万 6,000 人余りでありまして、そのうち 65 歳以上が占める割合は約 37 パーセントであります。この間の収支率は 18.5 パーセントと 20 パーセントを下回っておりますけれども、「シニア半わり」を導入していたと仮定しますと 23.1 パーセントとなり、来年度の利用者数が今年度並みであったとしても、この住民組織の負担が発生しないと見込まれるところでございます。住民組織と一緒に、この「シニア半わり」の周知に努めてまいりたいと思っております。

最後に、去る 1 月 24 日に新潟運輸支局、北警察署、市消費者協会、それから北区の公共交

通の事業者などからなる北区地域公共交通に関する意見交換会を開催しています。その際に出た意見なのですが、「シニア半わり」を受けるには、「りゅーとカード」を新潟交通の営業所等へ行って作成する手続きを行う必要があります、現在の 65 歳以上の利用者全員が、この手続きをするかは疑問であるという意見がありました。これに対しては、住民バスの運営組織である「はまなす『地域交通』研究会」が地域住民に対し、営業所までの送迎サービスを行うこととしましたけれども、これまで希望者はゼロとなっており、65 歳以上の住民バスの利用者の多くが、すでに「りゅーとカード」を持っているのではないかと考えられますと、この意見交換会では回答したところでございます。

そのほか質問がいくつかございましたが、意見はこの一つだけとなっており、今回の案件についてはご理解をいただいたものと思っております。

【大勝会長】

ありがとうございました。

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。

【竹村委員】

資料 1 の中で「(2) 運賃」の回数券の項目がございますが、変更として、11 回券が高校生以上と中学生以下に分かれている。お聞きしたいのは高校生以上の 2,000 円と、中学生以下の 1,000 円のデザインは同じものなののでしょうか。なぜこれを聞くかというと、今、「シニア半わり」のお話の中で、運賃 200 円が 100 円で乗ることができるという話ですから、65 歳以上の方も中学生以下の 1,100 円のプレミアムがついている回数券が使えるのかどうかということが聞きたかったのです。

【北区地域課】

回数券につきましては、「シニア半わり」でのご利用はできません。

【竹村委員】

重ねて質問させてもらいますが、高校生以上の方が、この 11 回券 1,000 円を買って、100 円券を 2 枚出して運賃を支払うことはできるのですか。デザインが違うのであれば、多分それは難しいのかなと思ったのですけれども。

【北区地域課】

基本デザインは一緒ですが、高校生とか分かるように、目印を付けています。

【竹村委員】

ここで謳われている区分でしか購入して使えないということですね。大人の方が 11 回券 1,000 円分だけを買って、100 円券を 2 枚使って支払うことはできないわけなのですか。

【北区地域課】

1,000 円の 11 回券というのは中学生以下しか使えませんので、その 100 円券を 2 枚使って、

実質は2枚出せば200円になるわけですが、そういう使い方はできないということです。

【松川委員】

最初の資料1の「1 経過」のところに、運行経費の増加とありますが、この理由をお聞かせいただきたいと思います。

【北区地域課】

運行経費につきましては、人件費等、車両代や毎年、運行事業者、運営主体は住民組織がやっており、実際にはアイ・ケーアライアンスという事業者が運行しておりますが、毎年運行経費が年々増加する傾向がございます。平成29年度は、運行経費は13便と社会実験便を合わせて1,850万円ほどかかっております。先ほど2便削減するという事を申し上げましたが、これによって220万円ほど経費が削減されるということで、利用者が少ない便を減らして収支率を上げようということでございます。

【松川委員】

豊栄に延長している便の利用状況をお聞かせいただきたいと思います。これは距離が長いので、当然経費がかかると思うのですが、便ごとの収支がここに載っていないので。こちらが伸びていけばいいのですけれども、伸び悩んで経費が増えているようでしたらやめてしまって、前にも申し上げましたけれども、例えば新崎駅からリハビリテーション病院まで延長するという事はできないかと。あそこはバスが玄関前まで入ってくれますので、そういった形にできないかどうか、まずは豊栄延長便の利用状況をお聞かせいただきたいと思います。

【北区地域課】

確かに、それは検討材料の一つでございますが、当初始めたころは乗っていなかったという現状だったので、今は四、五人くらいが乗っているのを見掛ける状況でございます。ただやはり距離があるということで検討課題ではあるのですが、旧新潟市の北地区と葛塚地区を結ぶ重要な線ということで、「おらってのバス」の会で、そこだけはまだ1往復守りたいということから、今回のような形での見直しということに至ったということでございます。

【村山委員】

先ほどの「シニア半わり」の件ですが、このバスはICカードは使えないと思いますが、どのようにして見分けるのですか。

【北区地域課】

「りゅーとカード」を提示していただくことで「シニア半わり」を適用するという事でございます。

【村山委員】

先ほど、「シニア半わり」を導入することで収支率を上げるとの説明がありましたが、理屈はどういうところからなのですか。

【北区地域課】

先ほどもご説明いたしましたが、現在 65 歳以上の正規運賃は 100 円でございます。これを 200 円に上げます。そうすると 65 歳以上の運賃収入は 2 倍になるわけです。一方、シニア半わりとすることによって本人負担は 200 円から 100 円になります。その 100 円分は市から補てんされるということでございます。

【村山委員】

実際はデータが残るわけではないと思うのですが、その辺りはどのようにして精算するのですか。

【北区地域課】

今現在の利用者の中で、統計調査によりますと、利用者の約 37 パーセントが 65 歳以上でございます。その方々が引き続いて利用してくれるということであれば、先ほど申しましたように収支率が 18.5 パーセントから 23.1 パーセントに改善するということでございます。

【村山委員】

そうすると、一律定率でやってしまうのですか。

【北区地域課】

実際は、カードを提示していただくので、一人ひとりカウントはいたします。

【村山委員】

それは運転手がカウントするということなのですね。

【北区地域課】

そうです。「りゅーとカード」の機械が、このバスには導入されておきませんので提示によって、その人数をカウントしていくということになります。

【村山委員】

分かりました。そうすると、利用者からすると、これまでも 100 円、今度も提示をすれば 100 円ということで、運賃としては同じなのだけれども、そういった理屈で市の財政負担を増やすことで収支率を上げていこうということなのですね。

【北区地域課】

結果的にはそうなります。

【村山委員】

分かりました。

【竹村委員】

「シニア半わり」の関係で重ねての確認なのですが、先ほど回数券は「シニア半わり」では使えませんというお話でした。ということは、「シニア半わり」を使う方は現金のみということになるのでしょうか。

【北区地域課】

そうなります。

【竹村委員】

分かりました。

【大勝会長】

ほかに、ご質問、ご意見等いかがでしょうか。もしないようであれば、ただいまの陽光・松浜・濁川地区住民バス運行計画案についてご審議いただいたということで同意についていかがでしょうか。

(同 意)

よろしいですか。ありがとうございます。ただいまの案件について同意が得られたものいたします。

次に移ります。(2) 北区デマンド交通運行計画の変更(案)について、北区地域課より引き続き説明をお願いいたします。

【北区地域課】

引き続き説明させていただきます。資料は概要版の資料2と、詳細版の資料2-1でございます。赤字箇所が変更箇所でございます。資料2の「1 経過」をご覧ください。北区の一部の地域におきまして、平成24年10月から、社会実験としてデマンド交通(相乗りタクシー)の運行を実施してまいりました。具体的には、資料2-1の5ページをお開きください。緑色の区域Aが北区のデマンド交通を実施しているエリアでございます。利用するためには事前に登録が必要ですが、この区域Aにお住まいの方が、赤い色の区域のB、下の表の、豊栄駅、公共施設、あるいは医療機関、スーパーなどに行く際にこのデマンド交通を利用できるというものでございます。このたび、下の表の赤字の4か所の医療機関を新たに乗降場所として追加してほしいという声がありましたので、これも4月1日から新たな乗降場所と追加したいということでございます。

この件につきましても、先ほどの意見交換会でご説明したところですが、幾つか質問はありましたが、特段、意見といったものはございませんでした。

【大勝会長】

ありがとうございました。ただいまの説明について、ご意見、ご質問等いかがでございますか。

【松川委員】

とても簡単な説明だったので幾つか質問したいのですけれども、資料2-2の7ページです。ここに月別1日当たり利用者、その他等、収支率まで載っていますけれども、昨年5月の会議で、「平成28年度が1日当たり16.4人の利用で、今後24.7人を目指す。」という話でした

が、実際は、1日当たり大体6人台、4割り程度にまで減りました。収支率は2割程度上がっています。乗合率は劇的に変わっています。ただ、利用者が4割以下になってしまったという状況をどう考えておられるか。さらに言うと、補てん額、前回もかなり足が出ているということで、予算をオーバーしているという話がありました。今回も、昨年度と今年度の変更を見ますと、昨年度は約700万円の補てんが必要な状況が、このままでいくと年間でも140万円と、5分の1にはなりません。予算は減りました。でも乗る人がいなくなりました。これをどう、激悪ではないかと考えたのですけれども。このままでいいのかどうか。

例えば、乗合率を高めるために停留所を設置しました。時刻表を作りました。一人乗りを1,000円に上げました。停留所方式も、時刻表もいいと思うのです。減った利用者の中には、一般のタクシーのような使い方をしていた人がある程度は含まれていたとは想像するので、そういった利用が減って、乗合率が上がったのはいいのですが、新しい計画を見ても、1時間ごとの時間帯がすぼんと抜けているところがある。例えば、行きを増便して、10時、12時、15時を設定して1時間おきにする。帰りの便を15時と17時を設定すれば、これも1時間おきになると。それから、例えば一人乗り1,000円ですけれども、運転免許返納者、障がい者の割引なしとなっていますが、運転免許の自主返納といったことを進める意味でも、例えば65歳以上は一人乗りでも700円に設定するとか、そういった体制が取れないか、激悪の緩和策として提案したいと思うのですが、いかがでしょうか。

【北区地域課】

一つだけ、今ほどのような質問の中で停留所を設置したというお話がございましたが、停留所はまだ設置しておりませんので、引き続き自宅まで迎えにいったり、乗車いただき目的地まで行くという形式でございます。

今ほどのようなお話の中で、まず利用者人数が大幅に減っているということですが、この辺は、昨年7月にご説明いたしまして、制度変更いたしまして、朝8時から夜6時までの間であれば、いつでも利用できる形式から、1時間か2時間に1本くらいの形でダイヤを設定するような制度に変更いたしました。そのほか、一人乗車の料金を600円から1,000円に値上げしたというようなこともあり、改正したところ大幅に人数が減りました。

この辺につきましては、今、盛んに周知をして、こういった改正の趣旨をご理解いただけるように、周知に努めてきたところではございます。

12月も利用者数が伸びなかったということで、7月の大幅な変更後、すぐ10月に、これではだめだろうということで、利用者増を図るため、2便を増便し、そのほか、利用者の少ない便の時間を変更するというような利用者増の対策を打ったところでございます。

あわせて、予約方法も、7月の改正以前は、乗車する1時間前までの予約でいいというものを、改正後は、前日までの予約に変更しました。これも、利用者が減った大きな原因であると

思われますので、昨年 10 月に、再度これも元に戻す形で改正し、利用の 1 時間前までに予約していただければ良いですということで、10 月の更なる改正も含め、何とか利用者増を図る努力は行ってきており、PR 等にも努めてまいりました。それにもかかわらず、10 月からもご覧のとおり、あまり利用者が伸びていないという状況でございます。

さらに増便、あるいは利用者の少ない便の時間変更を行うとか、地域に対していろいろな PR を現在も続けております。何とか利用者増に結びつくような形で今後とも PR をしていきたいと思っております。

料金等につきましても、ご提案がございましたが、その辺も、利用者増にどの程度結びつくのか、いろいろな調査を行いまして、検討を進めていきたいと考えています。

【松川委員】

10 月の改正で、予約を 1 時間前までに戻してもらったのはいいのですが、結果に結びついていないので、それは何が原因なのか。

一つ明るい材料は、登録者数が、前回の資料で 1,596 人だったのですが、今回の資料を見ると 1,622 人と、24 人増えているので、関心がある方、使いたいという方はいるはずなのです。でも使えないという事情をお酌み取りいただいて、今申し上げたような提案も含めて、もう一回、何を求めているのか、どうなったら使えるのか、その点を掘り起こして、柔軟に見直しをかけていただきたいというのが、私の切なる願いです。よろしくお願いします。

【大勝会長】

ご意見ということで承ってよろしいですね。ありがとうございました。

ほかにご意見、ご質問等はいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは北区デマンド交通の計画変更（案）について、本会議の同意が得られたものとしてよろしいでしょうか。

（ 同 意 ）

ありがとうございました。では同意が得られたものといたします。

続きまして、（3）東区区バス運行計画の変更（案）について、東区地域課より説明をお願いいたします。

【東区地域課】

東区地域課長の清水と申します。よろしくお願いいたします。

それでは（3）東区区バス運行計画変更（案）について、資料に沿って説明させていただきます。資料 3 をご覧ください。

「1. ルート変更について」です。下の図をご覧ください。東区バス紫竹・江南ルート of 紫竹 3 丁目バス停と江南 2 丁目バス停間のルートとして、バイパス下のボックスを通行しておりましたが、新潟国道事務所の栗ノ木道路・紫竹山道路の高架化工事に関連した、（仮称）南紫

竹インターチェンジの側道整備工事に伴いまして、平成 30 年度、平成 31 年度の各年度に、それぞれ 3 か月から 4 か月程度、運行に支障が出る見込みとなったために、迂回ルートを設定するものです。

次に、「2. バス停の新設について」です。今ほど説明いたしました迂回ルート上には、新潟交通株式会社の南紫竹 1 丁目バス停がすでにあり、東区バスでも南紫竹 1 丁目バス停を新設して、利便性の向上を図っていきます。また、竹尾小学校付近へのバス停設置について地域住民からの要望が寄せられていたほか、平成 29 年 8 月に実施しました利用者アンケートでも複数の方から同様の要望があったことから、竹尾小学校前バス停を新設し、利便性の向上を図っていきます。

次に裏面をご覧ください。「3. 運行便数及びダイヤの変更について」です。これまでの利用実績から、利用者の少なかった越後石山駅行き第 1 便のダイヤを見直し、越後石山駅を通勤通学で利用する方に対応する早朝便に変更し、帰宅時間に対応する最終便を増便いたします。早朝便を設定することで、現在は利用者の少ない東区役所行き第 6 便の利用者の増加も期待できると考えております。また、紫竹踏切の影響を受けていました東区役所行き第 1 便後の越後石山駅までの戻りを回送とし、定時性の確保と収支向上のための効率化を図っていきます。

その下に、運行ダイヤの変更点を、現行のダイヤに対応した形で表にして掲載しております。運行便数の変更は、今ほどご説明させていただいたとおりですが、迂回ルートを設定したことにより運行距離が伸びたこともありまして、ルート全体としての時間を調整した結果、1 便当たりの所要時間が 2 分ほど延び、32 分が必要となっております。また、試験的に走行した結果、朝の交通渋滞などを考慮しまして、東区役所行きの第 1 便をさらに 2 分延長しまして 34 分の所要時間としております。

次に一番下の「4. 変更日」です。今、ご説明させていただいた変更を平成 30 年 4 月 2 日より実施させていただきたいと考えております。

続きまして、1 月 29 日に開催いたしました東区地域公共交通に関する意見交換会でいただきました、この変更内容に関する主な意見を 4 点ご報告させていただきます。

まず迂回ルートとして、渋滞の多い道路である亀田・横越線を通行することに対し、定時運行が可能なのかとのご意見をいただきました。この点については、今ほどのご説明のとおり、迂回ルートを何回か試験的に走行し、2 分の延長とさせていただきます。また、東区役所行きの第 1 便は、朝の渋滞を考慮してさらに 2 分延長してございまして対応ができていると考えております。

2 点目に、東区役所行き第 1 便後に越後石山駅まで回送となることについて、お客様を乗せて運行したほうがよいのではないかとのご意見をいただきました。これにつきましては、この時間帯は紫竹踏切で長時間通行できない場合があり、定時性確保を目的として回送とさせてい

たきます。

3点目です。道路整備工事終了後に、もとのルートに戻す予定なのかどうか。そしてこの迂回ルートを恒常的な正規ルートにすることはできないかのご意見、ご質問をいただきました。また、この迂回ルートをもとに戻すかどうかの判断を、変更後の利用状況や交通への影響などを確認しながら検討してもよいのではないかとの意見も頂戴しております。これにつきましては、今回は、あくまでも道路整備工事に伴い運行に長期の支障が出ることを起因としたルート設定ですので、工事終了後は元のルートに戻すことを前提とした調整を、関係各所とさせていただいておりましたが、今回、道路整備工事後のルートへのご意見をいただきましたので、引き続き、利用者からのご意見を伺いながら、再度検討していきたいと考えております。

最後に料金につきまして、通学にも対応する便を設定するという事で、学生の料金を半額の100円にしてはどうかとの意見をいただきました。これにつきましては、当面、現状の200円での運行を考えておりますが、今後の学生の利用状況を確認しながら検討していくことといたします。

【大勝会長】

ただいまの説明について、何かご質問、ご意見等ございますでしょうか。

【松川委員】

今のお話し、最後にありましたけれども、学生を割り引く、割り引かないというお話し。便によっては利用者層がだいぶ変わってくると思うのですが、小学生、中学生も利用していますか。それですと、ほかの地区であります例えば定期券とか回数券とか、運賃は割り引かないけれども、恒常的に使っていただく方にはこういう方法もありますといった方向は考えられないかということで、一点お伺いいたします。

【東区地域課】

今回のダイヤ変更で、早朝便や、夜遅い便を増便し、通勤通学の方がどれくらい乗られるかということを確認しまして、これまで想定していなかった高志中等教育学校の方も、南紫竹1丁目近くから利用できる可能性もありますので、そういった利用状況も見ながら検討していきたいと思っております。

【松川委員】

高志中等教育学校はいろいろな地区から通っているのです、そういった方法があれば助かると思います。よろしく申し上げます。

【本間委員】

事前の協議ということで、管轄する警察署等はまだ話はされているということで承知しております。確認不足で申し訳ないのですが、一点だけ。

竹尾小学校の前にバス停を増設するという事ですが、具体的にはどの場所、どの位

置になるのでしょうか。

【東区地域課】

越後石山駅から出て竹尾小学校前のバス停へ行くルートの場合、竹尾小学校の敷地から道路を挟んで一つ隣の敷地にバス停を設置する予定です。

【本間委員】

それであれば、小学校のすぐ脇に交差点がありまして、横断歩道などもありますけれども、そういったところとは違う場所ですね。

【東区地域課】

そのとおりです。

【本間委員】

分かりました。小学校の前と聞くと、子どもは交通事故がすごく心配されるところで、小学生がまたはねられた、大けがをされたとなると、全国版に載るほど皆さん注目を集めるような事故になります。そういうところで、交差点の角付近にバスを停めるとなると、これは見通しも悪くなるし困るということと、また、横断歩道に掛かるような形で止められると困るということがありまして、確認させてもらいました。ありがとうございます。

【大勝会長】

ありがとうございました。ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、東区区バス運行計画変更（案）について、本会議の同意が得られたものとしてよろしいでしょうか。

（ 同 意 ）

それでは、同意が得られたものといたします。

続きまして、（４）江南区茅野山・早通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】

江南区地域課長の塚本でございます。私のほうから、茅野山・早通地区住民バス運行計画変更（案）につきまして、ご説明させていただきます。

資料４をご覧いただきたいと思います。今回の茅野山・早通地区住民バス（仮称）カナリア号の変更内容は、小学生未満の一部運賃の改定でございます。運行開始当初から一定の収支率を確保するために、３歳以上中学生未満につきましては、100 円の運賃を設定してございました。10 年以上運行を継続していることで、利用者も増加し、現在は一定の収支を確保できていることから、このたび、区バスやほかの住民バスと同様に、未就学児の運賃を無料にいたします。その他の見直しとして、新たに障がい者割引を設定いたします。内容につきましては記載のとおりで、江南区の区バスと同様の取り扱いとなっております。また、より利用者が使い

やすいものとするために、ダイヤ等の一部を変更したいと考えております。

続きまして、資料4-1をご覧くださいと思います。1ページ、現在の運行概要ですが、運行区間は記載のとおりで、右側2ページにルートに記載しておりますが、亀田駅を出発し、五月町から江南区役所、アスパーク方面へ時計回りに循環するものと、イオンモール新潟南方面へ反時計回りに循環するものがございます。運行距離から運行事業者までは記載のとおりでございます。昨年度の運行実績は、収支率が21.4パーセントですが、今年度は1月末現在で24.1パーセントと大きく伸びております。

続きまして、3ページの新運行計画でございます。変更箇所のみご説明いたします。先ほどご説明しましたとおり、運賃が小学生100円均一、未就学児を無料に変更いたします。実施予定日は4月1日を予定しております。

最後に、6ページに変更後の運行ダイヤを記載してございますが、イオンモール新潟南先回りにつきまして、現在の5便はイオンモール新潟南で乗車して、亀田駅で降りるというお客様がほとんどということから、ここにつきましては、アスパーク亀田先回りに変更するというところで、変更後はアスパーク亀田先回りが1便増の6便、イオンモール新潟南先回りが1便減の4便となります。

本日の会議に先立ちまして開催しました区の分科会では、この件について特に意見をいただくことはございませんでした。以上で茅野山・早通地区住民バスの変更内容について説明を終わります。

【大勝会長】

ただいまの説明について、ご質問、ご意見等いかがでしょうか。

【松川委員】

提案なのですけれども、回数券はずっとあるのですが、ほかの地区でやっている定期券はできないかということが一つ。もう一つが、これは南区役所でもらってきた月潟住民バスだよりですが、施策と利用状況、収支率を載せて、利用の促進を図っているそうですけれども、こういうものを毎月というわけにいきませんが、半年に1回くらい発行し、ショッピングセンター、病院、アスパークという公共施設などに置いて周知、利用喚起を図っていくのはいかがかと、この2点を提案したいと思いますがいかがでしょうか。

【江南区地域課】

おっしゃるとおりです。まず情報の提供につきましては、やはり広範囲に情報を提供することによって利用者の拡大も考えられるところがございますので、協議会のほうと調整しまして、なるべく多くの方からバスの存在と運行状況を知ってもらえるような仕組みについて話をしたいと考えております。

また、併せまして、定期券につきましても、これは運行状況に大きく影響する部分もござい

ますので、収支率が非常によくなってきたとはいえ、一気に定期券までいくかということとは協議会のほうも一定の見込みが立ってからということも考えられますが、そういうご提案があったということで、持ち帰って、今後、継続的に話をしていきたいと思っております。

【鈴木委員】

新潟市の方針で、できれば女性の目でというようなことで、私どもの女性課長を選出したのですけれども、退職することになりました。もう一人女性はいるのですけれども、まだ経験不足ということで、6月から私が久々に復帰させてもらいました。将来は、その者も推薦できるよう努めるとともに、意見反映についてはいろいろ相談しながらしてまいりたいと思っておりますので、引き続きよろしく願いいたします。

今、発言したのは、私どもも公共交通の一員ということで、地域の足を守るため、役に立ちたいなと思っておりますし、いろいろな提案もさせていただきましたし、県内での経験・実績もあります。また私どもの上部団体の全タク連では、乗り合いタクシー全国の事例集を作成しています。県内は、県も含め 31 自治体ありますけれども、各自治体にお届けし、その中から、こういうことで、いいものがあるのではないか、これをヒントにやってくれないかといったような相談をいただくとか、こちらからも出前に行って提案をし、地域の交通の確保のために微力ながら力を出したいと思っております。

そういう面では、新潟市のほうでもいろいろ、私どもにも目を掛けていただき、感謝いたしております。

ここで発言したのは、ちょうどタクシーの関係では、資料2と3、北区と東区です。それから今の資料4の江南区は、タクシーという分類ではないのですけれども、私どもの会員のさくら交通がやっているといったところで、ちょうど区切りがいいかと思ったからです。今、松川委員からいろいろご提案、ご提言、ご心配をいただいて、前々からいろいろなことで、もちろんタクシーだけではなくて公共交通全般についてご提言いただいているのですけれども、私どものほうにもいろいろ示唆に富むご指摘をいただいております。ぜひ私どもも会員も含めて、教訓にしていきたいと思います。

私どもも、各地域のお話も聞いていただいているのですけれども、地域交通の安全確保の一環として、事業者も携わっておりますので、そちらの意見も吸い上げていただいて、地域の感覚、そういう意見も言えないような事業者では、これは皆さんが委託するのに不十分だと思いますので、ぜひ取り上げていただければと思います。

一つの約束として、例えば、デマンドの予約の際に、非常にやり取りがまずかったとか、あるいは車内で不快な思いをさせたとか、あるいは単なる運転だけで、そういうことの周知のようなことも、PRとか、あるいはお客様の意見を聞いてそれを反映させるといったようなことがないというようなことだけは、絶対に避けさせて、指導してまいりたいと思っておりますので、

お気づきの点があれば、これ以外のタクシーに関しても、いろいろご指導いただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

【江南区地域課】

実は今回のご提案のルート変更につきましては、まさに運行事業者のほうから、実態を把握して、こういうルートのほうがいいのではないかというご提言が協議会にあって、今回、改定ということに結びついておりますので、引き続き、実際に運転されている運転手からの声とか、お客様の声を吸い上げて、より良い運行になるような形で私どもも一緒にやりたいと思いますので、今後ともよろしくお願いいたしますと思います。

【鈴木委員】

ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

【大勝会長】

ほかにご質問、ご意見等、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(同 意)

それでは、江南区茅野山・早通地区住民バス運行計画変更（案）について、本会議の同意が得られたものといたします。

続きまして、（５）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】

引き続きご説明させていただきます。

横越地区住民バス運行計画の変更（案）につきましてご説明します。資料５をご覧ください。

今回の横越地区住民バス、通称横バスと申しますけれども、この変更内容は、さらなる利用者の拡大、利便性の向上を目的としたルートの変更及びバス停の新設等でございます。

はじめにルート変更ですが、裏面の下の部分です。変更後のルート図をご覧いただきたいと思います。黒線の北ルートですが、ルートの沿線の新潟中央卸売市場への乗り入れを行うということでございます。これにつきましては、市場内で勤務されている方や、市場を利用する市民、事業者への対応として、乗り入れの要望が市場側から横バス協議会にあったものでございます。横バス協議会としましても、市場は青果、生鮮品の販売や飲食店、金融機関等、地域の住民にとっても重要な施設であることから、利用者の拡大が見込まれるということで、乗り入れをすることとしました。

次に青線の南ルートでございます。現在、「プラント５」から「木津３丁目」にかけて、図の真ん中辺りの赤い点線部分、住宅地のない農道を運行して循環しているのですが、この協議会の構成地区でもあります沢海地区の住民から、利用する際に不便だという声が多数あがっており、その声に基づいて見直しをするものです。循環する際に、人のいない農道を通る

のではなくて、住宅の多い沢海地区を再度運行することで利便性の向上と利用者の拡大による収支の改善が見込まれるということでございます。

また、今回の見直しに伴いまして、「二本木5丁目」という緑色の部分でございますが、こちらの利用者が、正直、ほとんどいらっしゃらないということで、この経路を廃止いたします。これらにつきましては、当然のことでございますが、二本木地区の住民の皆様のご理解は頂戴しているということでございます。

次にバス停の新設についてです。変更後のルート図の黄色で示したバス停、北ルートで三つ、南ルートで五つを新たに追加いたします。平成 29 年度からスタートしたシニア半わり制度による高齢者の利用が今後増加していくことが見込まれますが、一方で、バス停の区間が長い部分がございます。高齢者の利用しやすい環境が整っていない部分があったため、バス停を新たに設置いたしまして、子供から高齢者の方まで、より地域が利用しやすい環境整備を図るものでございます。

続きまして、資料5-1をご覧くださいと思います。1ページ、現在の運行概要ですが、運行区間は記載のとおりでございます。右側、2ページにルートを記載しておりますけれども、黒線の北ルートは亀田駅東口を出発し、横越地区の北側を時計回り、反時計回りで循環するルート、南ルートは荻川駅前を出発し、横越地区の南側を時計回り、反時計回りで循環するルートとなっております。運行距離から運行事業者までは記載のとおりでございます。昨年度の運行実績は、収支率で北ルートが20.2パーセント、南ルートが12パーセントとなっております。南ルートの収支が厳しい状況でございますが、今回のルートの見直しにより、一定の収支の改善が図られるものと見込んでおります。

続きまして、3ページ、新運行計画ですが、変更箇所のみご説明いたします。先ほどご説明したとおり、運行区間では北ルートが中央卸売市場への乗り入れ、南ルートは沢海地区を循環の際に再度運行いたします。運行距離についてでございますけれども、北ルートの最長距離が19.3キロメートル、南ルートの最短距離が9.2キロメートルから23.5キロメートルに変更されます。実施予定日は4月2日を予定してございます。

最後に6ページ、8ページに、ルートごとの変更後の時刻表を掲載しておりますが、これらは参考としてご覧くださいと思います。

なお、本日の会議に先立ちまして開催しました区の分科会におきましては、先ほど同様、この件について特段のご意見は頂戴いたしませんでした。以上、横越地区住民バスの変更内容について説明を終わります。

【大勝会長】

ありがとうございました。ただいまの説明についてご質問、ご意見等、いかがでしょうか。

【山崎委員】

先ほどバス停の新設ということがあったのですけれども、利用者にとってはありがたいことなのですが、どういった調査を行い、意見を吸い取って、バス停の場所が決められたのか、お聞かせいただけますか。

【江南区地域課】

バス停の増設につきましては、当然、協議会の総会のご意見もいただいておりますし、実際にどこに設置するかにつきましては、地元の自治会と話をし、ここがいいよということで今回、提案させていただいた場所を増設という方向で意見は頂戴していました。

【松川委員】

提案なのですけれども、今も経由している北方文化博物館のところは、単純に増便の形になります。中央卸売市場に乗り入れます。今、北方文化博物館のアクセスという欄に横バスが載っていません。ですから、まずそこに載せてもらえるように働きかけていただきたい。新たに乗り入れる中央卸売市場のホームページにも、今は載っていないのですけれども、乗り入れにあたってホームページに載せていただけるように働きかけを行っていただきたいと思います。というのは、住民バスというのは住民のためのものなのですが、例えば北方文化博物館の庭と場外のおいしいもの等と横バスをInstagramに載せます。そうすると、全世界から見られます。外国の方が乗ってくるかもしれません。「インスタ映え」という言葉が昨年流行りましたが、外国の方だけとは言いませんが、全国から来てもらえるように、乗ってもらえるようにできないかなと思ったのです。

訪日外国人がものすごい勢いで増えていますけれども、アクセス手段がないと、逆SNS効果で、あそこは行きづらいという情報があつという間に広まって、人が引いていくということも聞いたことがありますので、今、南ルート of 収支というのが正直厳しいので、住民の方にも乗っていただく、プラスほかからも来ていただけるような形に、ソフト面の政策ですけれども、ホームページをいじるだけでもできないかという提案なのですが、いかがでしょうか。

【江南区地域課】

おっしゃるとおりだと思います。北方文化博物館のホームページ、それから市場のホームページにつきましては、アクセスの方法として横バスの表記を喫緊にお願いしたいと思っておりますし、実際、私どもの地域課のほうにも、たまに「北方文化博物館に行きたいのだけれども」というようなお電話を頂戴して、「どうやって行ったらいいの」という声もいただいております。そういった方に対しても、積極的に、待ちの姿勢ではなくて、いろいろな機会をとらえて、アクセスはこういう形ですということを広報すると同時に、将来型ではございますけれども、多言語の対応なども横越協議会などとも相談しながら、お客様が増える、乗車が増えるというようなウィンウィンの関係を作り上げるような仕組みに参加していきたいと思っております。

【大勝会長】

非常に大切なポイントだと思いますので、全市的にそういうふうにはPR等はしっかり進めていただきたいと思います。

ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(同 意)

それでは、横越地区住民バス運行計画の変更(案)について、本会議の同意が得られたものといたします。

次に(6)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】

秋葉区地域課の松屋と申します。よろしく願いいたします。

資料6に基づいてご説明いたします。

はじめに、「1. 経緯」でございます。秋葉区区バスは、平成18年度から運行を開始し、利用者数は年々増加しています。これは区バスが地域の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。昨年、区バスのさらなる利便性の向上と利用者拡大を目指し、バス停4か所の新設などと合わせ、早朝便の社会実験を開始いたしました。朝の通勤通学にも区バスを利用していただくとともに、帰宅を想定して運行している7便の利用者増につなげるため、平成29年4月1日から開始したものです。

「平成28年度・平成29年度 1便当たりの人数」という表をご覧ください。最終便の7便の利用者数が他の便と比べてかなり低いものとなっています。この7便の利用者増を目的とした早朝便でしたが、残念ながら、利用者数の増加には至りませんでした。なお、7便のみ利用者数が減っている原因は今のところ判明しておりませんが、来年度、アンケート調査を行い、より多くの方に乗っていただけるようなダイヤに変更するなど、検討していく予定としております。

続いて、「2. 区バス利用状況」についてです。まずは「早朝便 平成29年度利用者数・収支率」の表をご覧ください。5月以降、1便当たりの利用者数が1人にも満たない状況でございます。社会実験継続のためには、収支率15パーセントを超える必要がありますが、早朝便の収支率は6パーセントということで、平成30年3月31日をもって社会実験を終了することとなりました。なお、「本運行(1便～7便) 利用者数・収支率推移」の表を見ていただきますと、本運行では、平成25年度から平成29年度まで、順調に1便当たりの利用者数が増加しています。

最後に「3. 変更内容」についてですが、資料6-1の2ページ、運行ルート図をご覧ください。秋葉区の区バスは、本運行として、緑色のルートを走っています。1台のバスで新津駅

西口を出発し、反時計回りに新津駅東口へ向かい、次の便として、東口を出発し、時計回りで西口に帰ってくる、これを繰り返して運行しております。早朝便は、オレンジ色のルートで運行しております、下のほうの横川浜というところを出発し、新津駅西口に向かって運行しております。3ページの現在の時刻表をご覧ください。始発となる早朝便は、右側の表の横川浜を6時50分に出発しまして、新津駅西口に7時28分に到着する、JRとの乗り継ぎを想定したダイヤとしております。平成30年4月1日からは、早朝便の社会実験終了に伴い、本運行のみとなり、運行ルートと時刻表を5ページ、6ページのとおりに変更いたします。

以上で説明を終わります。よろしくお願いいたします。

【大勝会長】

ただいまの説明についてご質問、ご意見等、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(同 意)

それでは、ただいま説明がありました、秋葉区区バス運行計画変更(案)について、本会議の同意が得られたものといたします。

次に、(7)南区区バス運行計画変更(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】

南区地域課の川瀬です。よろしくお願いいたします。

南区区バス運行計画変更(案)についてご説明いたします。資料7をご覧ください。

「1 運行手段及び運行事業者の変更について」です。現在、南区区バス6ルートとまちなか循環ルート「ぐるりん号」の一部の便は、市が所有する車両3台で運行しており、そのうち2台は圧縮天然ガスを燃料とした特殊車両「CNG車両」を使用しています。このCNG車両に使用されているガス燃料タンクの耐用年数が平成30年10月までとなっていることと、併せてバス車両のバリアフリー化を推進するため、平成30年4月2日からこの2台を小型ノンステップバス車両に入れ替えます。また、車両の大幅な入れ替えにあたり、継続して安定的な運行が必要となることから、区バス6ルートの運行事業者を北区住民バスで小型ノンステップバス車両の運行実績を持つ、アイ・ケーアライアンス株式会社に変更します。なお、同社は秋葉区区バスで、小型ノンステップバス車両の運行実績を持つ泉観光バス株式会社のグループ会社でもあります。また、まちなか循環ルート「ぐるりん号」につきましても、区バス6ルートとの一体的な運行が必要であるため、アイ・ケーアライアンス株式会社に事業者を変更し、同社所有の車両に変更いたします。

次に、「2 まちなか循環ルート「ぐるりん号」のダイヤの変更について」です。まちなか循環ルート「ぐるりん号」は区内の公共交通全体の利便性向上などを目的とし、区中心部を循環するバスで平成27年12月より新潟市の社会実験として運行を開始し、現在は午前7便、午

後2便の1日9便を運行しています。「ぐるりん号」は一周30分で運行する利用しやすさ、医療機関や商業施設、公共施設敷地内など目的地近くにバス停がある利便さなどから、利用者からは好評いただいているルートです。しかしながら利用者の少ない時間帯の運行などによる収支率の低迷が課題となっています。

中段にあります「平成29年度（4月～12月）ぐるりん号 便別利用者数」をご覧ください。その中でも、午後の第8便と第9便の利用者が少ないことが分かります。また、第1便の出発が8時50分であることから、通院や通勤、通学などに利用しにくい状況にあります。そこで、実際に「ぐるりん号」を利用されている方から聞き取りもさせていただきました。病院を利用されている方からは、意見として、「病院へ行って受診したいのだが、予約時間と合わないの、行きは歩いて受診して、帰りは「ぐるりん号」を利用している。」などのお声をいただきました。また、黒崎や南区の北部方面から路線バスに乗って通ってくる高校生も多く、路線バスからの接続に対応できるようにしたいとも考えました。

資料の7-1の53ページをご覧ください。以上のことから、記載にありますように、利用者の少ない午後の第8便と第9便を減便し、早朝に1便増便することで、利用者の増加につなげたいと考えています。

また、今回の変更計画（案）につきましては、区民、行政機関、交通事業者等で構成される南区意見交換会を開催させていただき、ご意見をいただきましたので、主なものをご報告させていただきます。

1件目は、まちなか循環ルート「ぐるりん号」の午後の第8便と第9便をなくすのは困る人もいるのではないかと。例えば、第4便から第7便をもう少し長い間隔にして1便減らし、その減らした便を午後に運行したらどうかのご意見をいただきました。「ぐるりん号」は、1周30分で運行することが利用しやすい理由の一つであると認識しています。また、資料7にもありますとおり、第4便からのお昼の時間帯は比較的用户の方が多く、一定の利用者に定着が図られていると思っています。ただ、実際にぐるりん号の第8便、第9便の利用者の声をお聞きしますと、「やはりなくなってしまうのは困る。」といったご意見もいただいているのも事実です。今後、利用者の方へは、さらに丁寧に説明をし、収支率の改善を図り、本格運行に向けた持続可能な路線を目指していきたいと考えています。

2点目は、運行手段、運行事業者等の変更等についてですが、運行事業者が東区一日市と遠方であり、運転にあたって応急的な対応が素早くできるのかというご意見をいただきました。新しい運行事業者であるアイ・ケーアライアンス株式会社におきましては、運転手や車両の応急的な対応は常に行っていること、また、過去には西蒲区住民バス社会実験路線「シーサイドエクスプレス」を運行していたという、長距離の回送・運行の実績も持っていること、さらに、現在も北区住民バス「おらってのバス」を運行していることなどから、適切に対応していただ

けるものと考えています。以上で、南区区バス運行計画変更（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、ご意見等いかがでしょうか。

【松川委員】

朝の便で、通勤、通学というお話がございましたが、これに対応するためには、例えば、夕方4時ごろの通学、6時ごろの通勤用の便が必要になってくるのかと思いました。その辺の意見はございませんでしたでしょうか。

【南区地域課】

限られた便の中で、通勤、通学も大きいのですが、今まで使っている固定のお客様の統計を取りますと、やはり午前のほうが多いので、すべてできれば一番いいのですが、あえてどこを選ぶかと、色々検討した中で、朝早いのであれば、先ほど申しましたように学生とかお医者さんが、大体8時半から始まりますので、そこをターゲットとしました。お医者さんに通った方については、大体、朝一で行けばお昼前くらいには終わるのでないかと。高校生の方につきましては、これからの状況を見ながら、もし、そういうニーズが非常に多いようであれば検討していきたいと思っています。

【松川委員】

限られた中でのやりくりは当然大変なのですが、私も乗ってみて、通院のおばあちゃんがやはり多く、もしそういうニーズがあるのでしたら。前回か、前々回の見直しで、停留所を大幅に増やして、白根第一中学行きですとか、そういった名前のついた停留所ができていますので、夕方、夜に対しては、30分おきは到底望むべくもないのですが、何便かの設定ができるのかどうかをこれから継続して検討していただきたいという願いです。

【南区地域課】

ありがとうございます。前回、松川委員から、路線バスとのつながりが分かるようにしていただきたいというお話がありまして、今回も、例えば路線バスで能登に降りた高校生がそのまま高校に行けるようにということで、路線バスがどこを通っているかということを視覚的に分かるように、今回、公共交通ガイドで工夫したいと考えています。ただ、バス停をすべて入れるということになると非常に今でも複雑になっていますので、その辺はやり方を工夫したいと思うのですが、改善できればと思っております。

【大勝会長】

よろしいですか。ぜひ、改善できるところは改善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。ほかにご意見、ご質問いかがでしょうか。

【村山委員】

まちなか循環ルート、新たなダイヤ変更をするということと、運行事業者を東区の会社にされるということだったのですが、ダイヤを拝見するに、午前中だけのダイヤなのですけれども、1台のバスで運行されているのだと思うのですが、連続運転が長いような気がするのですけれども、そのあたりどのように事業者が工夫されているのか、教えていただきたいのですが。

【南区地域課】

全て同じバスではなくて、先ほどお話ししました区バスとの連携の中で車両も市が所有しているものと、それから事業者が所有しているものを使いますし、運転手の体制につきましても、きちんと勤務時間の規制がありますので、そこにも配慮して計画をしています。

【村山委員】

分かりました。

【大勝会長】

ほかに、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(同 意)

それでは、南区区バス運行計画変更(案)について、本会議の同意が得られたものといたします。ありがとうございました。

次に、(8)西蒲区区バス運行計画変更(案)について、西蒲区地域課より説明をお願いいたします。

【西蒲区地域課】

西蒲区地域課長丸山と申します。よろしく願いいたします。それでは、私から、西蒲区区バスの運行計画変更(案)について、ご説明をさせていただきます。資料8をご覧ください。

「1. 経緯」に記載されておりますが、西蒲区の区バスについては、今年度から、通学利便性の向上を目的に、朝の第3便を乗り越し可能として、巻高校前まで延伸をしたところです。昨年度のこの会議でも、下校時間の便の延伸について意見をいただいたところでしたが、この第3便の状況を見たくて検討したいとお答えをしていたところです。このたび、資料8の「3. 運行状況」のところにも記載をしておりますが、利用者数の増加が数字にしっかりと表れたこと、そして聴き取り調査を行ったところ、下校時間帯の巻高校前までの延伸を望む声が大変多くあったということから需要があると判断しまして、平成30年度は午後の二つの便についても巻高校前まで延伸をするものでございます。なお、巻高校前への延伸に伴いまして、西蒲高等特別支援学校前に堀山停留所というものもありますが、これが現在、学校の校門の反対車線側のほうにありまして、生徒が横断する際、非常に危険が伴うというお話をいただいていることから停留所の位置を校門側のほうに移動しまして巻高校で折り返した後、この堀山停留所のほうに停車するという見直しも行う予定です。

さらに、先ほどの南区と同様に新たに小型ノンステップバス車両に変更することでバリアフ

リー化の推進等を図り利便性の向上と利用者の増加を目指すところでございます。

次に、「2. 運行概要」について説明をいたします。「(5) ルート概要」ですが、第3便から第4便と同様に第9便から第10便、そして第11便から第12便の二つを巻高校前経由として乗り越し可能とするものでございます。なお、高校生の下校時刻に合わせるため、ルートを短縮する便が発生してしまいますが、動態調査において、この便の短縮部分については利用者が全くなかったという状況ですので、影響は少ないものと考えております。西蒲区区バスについての説明は以上となります。ご審議よろしく願いいたします。

【大勝会長】

ただいまの説明についてご質問、ご意見等いかがでしょうか。

【松川委員】

前回、提案させていただいた午後の便が実現するということが大変ありがたいと思っております。運賃ですが、こちら対キロ制で、170円から五百いくらまでです。収支率確保の点ではしょうがないのですが、例えば、高校生でしたら定期券が欲しいといった話はないかと思っておりますが、そういうご要望はなかったでしょうか。

【西蒲区地域課】

定期券については、すでに区バスについての用意はしておりますが、聴き取り調査を行ったところ、朝の3便であっても定期券を買っているという生徒もいるのですけれども、帰りの便が巻駅まで歩いていかないとということで、定期券の購入を躊躇している生徒もいらっしゃるようでしたので、今回、帰りの便も延ばすことによって、またさらなる定期券の購入が増えてくれるのではないかと期待をしているところです。

【本間委員】

すみません。一点確認です。先ほども同じような確認をさせてもらったのですが、バス停の位置を移動させるということで、西蒲高等特別支援学校校門前と書いてありますけれども、具体的に大体どのあたりでしょうか。特別支援学校の校門を出るとすぐ右のほうに横断歩道があったり、橋などもありますけれども、その横断歩道に近いところですか。

【西蒲区地域課】

横断歩道が2か所あるかと思うのですが、ちょうどその中間くらいが学校の校門になりまして、その横断歩道を使おうとすると、やはり50メートルくらい遠回りするような形、どちらの横断歩道使うにしても。ということで、学校側に右折をして、降りたらすぐ道路を横断することなく敷地に入れるようにしております。バス停そのものは、反対のほうに移設するというので、片方向だけ降りられるような形のバス停です。

【大勝会長】

ほかに、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(同 意)

それでは、西蒲区バス運行計画変更(案)について、本会議の同意が得られたものといたします。

それでは、最後となりますが、(9)西蒲区角田地区住民バスについて、引き続き西蒲区より説明をお願いいたします。

【西蒲区地域課】

引き続き、角田地区住民バスについて説明をいたします。資料9をご覧ください。

「1. 経緯」についてですけれども、記載のとおり西蒲区の公共交通のあり方に関する検討会で、角田地区と内野駅、越後赤塚駅などに接続するバス路線の必要性が提言され、その後、市長ミーティングでの要望、アンケートなどを経て、平成27年度に住民バスの社会実験として開始をいたしました。今年度は、道路運送法第4条許可を受けての実験となりましたが、実績は、「2. 社会実験の概要」の表の「(8)収支率」に記載のとおり、今年度の収支率が11.1パーセントということで、結果として目標とする収支率20パーセントには届かず、今後の運行継続が困難となったことから路線を廃止するものでございます。

運行期間中、住民の声を反映したダイヤ変更の実施、また運行主体である角田地区コミュニティ協議会では、住民バス利用向上委員会を設置し、乗車証明書発行による地域内施設でのサービス実現など利用向上に努めましたが、利用者は増加せず角田コミュニティ協議会も廃止はやむなしという結論を出したところでございます。角田地区住民バスについての説明は以上です。ご審議よろしくをお願いいたします。

【大勝会長】

ただいまの説明につきまして、ご意見、ご質問等いかがでしょうか。

【松川委員】

月別収支率を見ますと、平成29年9月だと、15.6パーセントまでいっているのです。年単位でも徐々に伸びていたのですけれども、20パーセントいかなかったのはすごく残念だと思っています。私も住民バスに乗って、カーブドッチまで行ってきたのですけれども、住民バス等を使った施設の利用の仕方みたいのところまで踏み込んで、店舗側が協力してくださったのに、廃止は非常に残念だと思っています。今回の廃止では、この年間収支率11.1パーセントではやむを得ないのですが、それでできた住民、行政、民間事業者のつながりがぷつと切れないようにどうか保って、また次回、新たな立ち上げに関して財産にできるように、つながりを残しておいていただきたいというのが、私のお願いです。

【西蒲区地域課】

今回の社会実験を受けて、地域のほうでも住民バス利用向上委員会というものを設置して、本当に真剣に地域の交通のことを住民の皆さんが考えたということでは非常に大きな成果だっ

たのではないかと考えております。今後も、このコミュニティ協議会とも意見交換、情報共有をしっかりと進めて地域の交通環境改善につながるように、区としても取り組んでいきたいと考えております。

【大勝会長】

確かに収支率の問題につきましては、悩ましい問題で、我々としても残念なところがあります。ぜひまた得た経験や地域とのつながりを大切にして、また次につなげていただければと思います。よろしくお願いします。

ほかに、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(同 意)

それでは、西蒲区角田地区住民バス運行計画変更（案）について本会議の同意が得られたものといたします。

予定より早く終わったようですが、最後に全体を通して、何かご質問、ご意見等があれば、せっかくの機会ですので受けたいと思います。よろしくお願いします。

【山崎委員】

全体を通してお願いなのですが、私どもが所属しております、新潟県の消費者協会が、県内の1,000人以上を対象に、運転免許の返納に関するアンケートを採りまして、今分析に取りかかっているところなのですが、そこで、返納を考えていないという人の圧倒的な理由がやはり利便性なのです。その中でも60代、70代、80代もかなりの年齢だけでも、利便性ということで免許返納ができないと回答していますので、できたら各地域で収支率とか、1日当たりの乗降者数、表に出ている数字もそうなのですが、陰に隠れている部分も配慮していただいて、何とか利便性を図るよう何かいい策があったら入れていただきたいと思います。よろしくお願いします。

【事務局】

ありがとうございます。高齢者の事故といったところが非常に大きな問題になっていて、高齢者の方からしてみれば、もう少し利便性が高くあれば、免許を返納してもいいかというお声は私どもも承知しております。そういった中で、やはり市民の皆様、特に高齢者や交通に対して弱者と言われる方々がより利用しやすい環境を皆さんと一緒に作っていかねばいけないと考えております。当然、持続可能な公共交通としていくためには、交通の不自由な方だけではなくて、市民みんなで支えて育てていく必要があるといったことも、私ども行政もリードしながら、地域の皆さんと一緒に取り組んでいきたいと思っております。ありがとうございました。

【船山委員】

私たちは、労働者の集まりという連合新潟から、この会議に出席をさせていただいているのですが、その連合新潟地域協議会で、新潟市民の声をもう少し上にあげられるパイプと

どうか、ルートを作れないかということで、昨年から新潟市議会議員の方々と何回か会議を重ねてまいりまして、忌憚のない末端の意見だとか、そういったものを吸い上げて、市議会議員の方を通して、働きかけていこうといったようなことをやり始めているところなのです。地域公共交通に関しましても、市民の方からアンケートいただきまして、いろいろな意見を頂戴しているところで、街路樹一本から、信号機の長さから、交差点の状況とかいろいろなそういった意見を、すべて叶うとかすべてうまくいくというわけではないのですけれども、何かしら上に、また地域課の皆さんに、市のほうにということで届けられるようになればということで、地道な活動を連合新潟地域協議会ということでやらせていただいているので、今後、何かありましたら、いろいろと話し合いにご協力いただけたらという点が一点。

それと個人的なことなのですが、私は今、新潟の区バスと住民バスの運転士に昨年なりまして、実際に運転をさせていただいています。まだ、なって4か月なのでなかなか本当に思うような運転ができないところなのですが、実際の運転をしておりますと、本当に地域住民の方のお声をダイレクトにいただく立場の者といたしまして、今回の雪害に関して、6年ぶり、7年ぶりといったような雪の中で運行会社、市、そういったところに責任どうこうではないのですけれども、急遽運行が中止になったり休便になったり、運行をやめたりといったようなことで、私たちもいろいろと動き回ったりもしたのですが、実際それが届かない高齢者の方々が、運行が休便になったことを知らずにバス停でずっと待っているとといったような姿を目の当たりにしたりしたこともあったので、新潟という豪雪地帯の地域公共交通ということで、今後もそういった何か非常に特別なことがあったときに、どのように周知徹底といったことも含めて、今回のことを踏まえて、次年度以降に生かしていただけるようなことになってくれればということも、ひとつお願いということでお話をさせていただきました。うまくまとまらないのですが、以上のことを少しお話をさせていただきました。ありがとうございました。

【大勝会長】

ありがとうございます。貴重なご意見だと思います。

【事務局】

ありがとうございます。船山委員におかれては、現場でも区バス、住民バスの運行に携わっていただけるということで、ありがたいと思っております。

今回の豪雪のお話もいただきまして、確かに新潟市内でも道路状況の都合から迂回運行をしたり、やむを得ず運休したりということは、だいぶ報道でも取り上げられたり、まずは利用されている市民の皆様によくの迷惑がかかったということを承知しております。先ほど言われた、バス停で待たれている方も確かにいらっしゃったという事実。一方、区バスなどでやむを得ず、途中から運行を中止したといったときには、区バスの運行を担当している者、あるいは住民バ

スの運行団体が、残って待っていらっしゃる方に対して、きちんと案内をするためにバス停を回ったということも情報として私ども聞いておりますので、もう少し俊敏な対応ができればよいのですが、最大限、今の段階でやれる範囲のことはやらせてもらっているということで、また皆様のお力添えや工夫の仕方などについても、ご意見いただきながら今後も改善できるところは改善していきたいと思っております。今後ともよろしく申し上げます。

【本間委員】

お手元に資料を配らせていただいております。運転免許証の自主返納ということで、私ども担当ではないので、詳しいことは分かりませんが、免許センターから細かい資料をいただいて、皆さんが興味を持たれるかと思われるところについてだけ、加工してこのような形で作らせてもらいました。免許センターにおきましては、新潟センターから長岡支所、上越というところありますけれども、昨年9月25日開業しました古町出張所では、昨年9月からすけれども165件の自主返納があったということです。その中で、備考欄のほうに書いておきましたけれども、日曜日の申請件数は12件ということで思ったより少なかったと思っておりますけれども、このような結果になっております。

新潟市内の警察署では、平成29年は2,192件ということであります。年々、増加してきてはおりますけれども、昨日も夕方テレビで放映がされましたけれども、全体の高齢運転者、免許証を持っている方のほんのわずかの数だというようなことを言っておりました。それでも、全国的に高齢者の方が運転しての悲惨な交通事故が、次から次と後を絶たないような状況なものですから、やはり皆さん高齢者の方も、免許証を返納する方も増えてきております。でも、地域的に返納すれば生活ができないということで、返納したいけれども、返納できないという方も多くあります。先ほどのお話もありましたけれども、公共交通が充実するということが一番ということでできるだけ、私たち警察としても協力できることは協力していきたいと考えております。

私ども警察の立場といたしましては、高齢者の方が関係する交通事故というのは後を絶ちません。人身事故だけでなく、物損事故も多くあります。一人の方が何度も複数回事故を起こしているということも多くあります。そういった場合につきましては、その事故を担当した者、そのまた上の係長がその本人とご家族の方と直接面談をして免許証の返納が必要な方については、返納の勧めをしたりもしております。

それと一般の方から、あそこのおじいちゃん、あそこのおばあちゃんが運転が危ない、怖いという情報をいただければ、運転免許センターが中心になって、直接お会いしたり、必要に応じて臨時の適正検査などをさせてもらったり、場合によっては免許の返納、免許の取り消しということもやっております。皆様にお願いですけれども、もしそういった危険だと思われるような運転行為を見かけましたら、警察のほうにお知らせしていただければ、運転免許センター

のほうで対応することにしておりますので、どうかご協力のほどよろしく申し上げます。

【鈴木委員】

先ほど、消費者協会さんと連合新潟さんからお話しありましたけれども、私どもも、高齢者事故防止ということで、非常に興味を持っております。消費者協会さんのアンケート調査の項目などもお知らせいただいておりますし、この3月8日には県の消費者協会と懇談会を開催いたします。また消費者協会さんにもお邪魔をして、交流・懇談をさせていただいて、そこでもいろいろな話をお聞きして、私どもの事故防止はもちろんですけれども、サービス改善につながっているわけであります。今回のアンケートについても非常に期待をしておりますし、そこで出てきたものもきちんとつかんで、足の確保、あるいは事故防止といったことに役立てていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

また、連合新潟さんは私どものほうでいうと、全タク労組・全自交労組を通じていろいろな交流もさせていただいておりますし、労働関係全般にわたるご指導を得ております。特定及び準特定地域協議会を新潟市他でも作っております。それ以外にも、直接色々な話でご指導・ご支援いただいたり、情報交換をさせていただいておりますので、また労働組合の観点からもいろいろご指摘をいただければ努力してまいりたいと思っております。

県警さんからも話がありましたけれども、県の県民生活課が事務局になって、警察だとか、バス協、私ども、自治体の方等が入って、高齢運転者の事故防止協議会というものも作って、一定の提言が出る予定になっておりますけれども、物理的な事故防止ということも当然あって、これは警察が中心となると思うのですけれども、やはり出てくるのは足をしっかり守ってもらわないと、返したはいいいけれどもどうしてくれるのだというような話がありました。バス協と連携をし、また地域によっては、私ども青ナンバーで頑張ろうと思うのですけれども、もしできないということであれば、しっかりしたところの自家用有償旅客運送事業者とも場合によっては提携して、いずれにしても地域の足をしっかり守っていききたいということを申し添えたいと思っております。

最後に一つだけお願いです。私ども、高齢者とか障がい者等の手助けが必要な方々のためにタクシーの外出支援サービスをケア有償サービスと呼んでいるのですけれども。国のほうもバリアフリーという基本方針を立てて、私どものタクシー業界では福祉タクシーと、それから最近ジャパンタクシーだとか脚光を浴びておりますけれども、全国でユニバーサルデザインタクシー2万8,000台を平成32年度までに導入したいということで、目指して取り組んでおります。特に東京などはオリンピックもあって、かなり進んでいるのですけれども、福祉タクシーだとなかなか高額になるということと、タクシー会社から言わせると福祉タクシーの導入は大事なことなので一生懸命取り組むのだけれども、使用目的が障がいのある方の輸送に限定されるということがあります。そういう意味では、ユニバーサルタクシーは、健常者も含めて全て

の方にやさしいと言いますか。今のジャパントクシーでいうと安全装置も完備しておりますし、現在、かなり導入をしていて、非常に人気があります。300万円以上しますので、高額なのだけれども何とか入れようということで、入れることが出来て1両、2両と注文がきて、またリクエストが来ても対応ができなくてということで、増車をしたいといったような声に、できるだけ応えたい。車そのものが大きく乗りやすいので、例えば、ゴルフバッグだったら四つ入る、スーツケースの大きいものも入るということで、外国の体の大きい人たちも天井が高いので乗りやすいということもあります。訪日外国人の誘致など、活用も図っていけば、新潟市の活性化にもつながるだろうということで、これから努力してまいります。

そこで、福祉タクシーの導入については、制約もありますので、昨日の福祉有償運送協議会でもお話ししましたがけれども、高額でなくてもけっこうなのですから、支援していただくことで事業者も頑張らせて入れて、お客様のためになろうかという力も発揮できるだろうと思いますので、将来的にご検討いただければと思います。

それから、特にユニバーサルデザインタクシーについては、全国的にも、先ほど東京と言いましたけれども、千葉県や富山県などでも導入されておりまして、自治体でも独自の補助をしております。そういう形で補助をしていただければ助かります。それから国土交通省も努力しているのですが、何しろ希望が多すぎて予算が大変ということもあって、例えば、新潟市の場合は政令指定都市で運輸局の所在地でもあるということで、4台導入出来たのですけれども、新潟市以外のところはあまりにも殺到しているものですから、条件として、例えば、自治体と連携しているところは、補助対象の候補として上がりますということになっております。自治体が補助してくれる、あるいは共同の駐車場を設置してくれる、一緒に事業をPRしてくれるといったこともありますので、そうしたことも含めてご努力いただければ、すぐこの場ではないのですけれども、今後、ご検討いただければということと、委員の皆様にはそういうご理解をいただければと思います。また色々ご注文などもいただければと思います。

【大勝会長】

ありがとうございました。

色々貴重な意見をいただいてありがとうございます。私ども、生活交通については、路線によっては区と地域の方々の努力もあり、非常に数字が伸びてきているところもありますが、全部満足できているかということ、なかなか、収支率の問題等の課題もあるところです。また、単純に路線を走らせるだけではなくて、車両についてのサービス、今ほど鈴木委員から話がありましたけれども、よりサービス性の高い公共交通にして、また、どうしても税金を使うという部分では、どうしてもお金の問題が出てきますので、経済性、効率性という視点の中で、新しい技術や仕組みなども見ていかなければならない、さまざまな新しい課題が出ております。引き続き、地域の方々の声も聞きつつ、どのような生活交通を作り上げていくのか、この会議だ

けではなく、さまざまな場を通じて取り組んでいきたいと思いをします。

委員の皆様には、任期が今年度末ということで一旦切れると聞いております。これまで生活交通の確保について貴重なご意見、それからご指摘いただいたことについて、この場を借りて、私から深く感謝申し上げたいと思いをします。本当にありがとうございました。

それでは、本日の議事案件についてはすべて同意されたものとして、今後、対応させていただきたいと思いをします。

以上をもちまして、本日の議事はすべて終了となります。ここで事務局にお返ししたいと思います。

【進 行】

ありがとうございました。

円滑な議事の進行、活発なご議論をいただきまして、ありがとうございました。

最後、次第の「3. その他」ですけれども、当日ご提案いただいたようなことをここでご紹介申し上げたらいいかなということで用意しておりましたが、今の意見交換の中でひとつおとりご案内いただきました。

では、これで本日予定していた案件はすべて終了しました。

次回ですが、今のところ、新年度の開催を予定しています。今ほど都市政策部長からもお話がありましたが、現在ご就任いただいている委員の皆様におかれましては、今年度末をもって任期が終了ということになっておりますので、新年度については委員改選後の開催になりますので、よろしく願いいたします。

また、先日、書面協議させていただいた生活交通の改善事業計画ですけれども、これはまた国の補正予算の関係もありまして、再度変更を行う可能性があるということです。その際には書面等でまたご案内させていただきますので、よろしく願いいたします。

このほか、現在検討を進めている社会実験等もあります。内容が固まり次第、書面等にてご報告させていただきたいと思いをしますので、よろしく願いいたします。

以上をもちまして、平成 29 年度第 4 回新潟市地域公共交通会議を終了させていただきます。本日は、どうもありがとうございました。