

■ 令和元年度 第1回新潟市地域公共交通会議

日時：令和元年5月15日（水） 午前10時から

会場：新潟市役所分館1階 1-101会議室

（司 会）

ただいまから令和元年度第1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、お集まりをいただきまして、大変ありがとうございます。

議事に入ります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丸田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の会議でございますが、これまでと同様、公開で運営をさせていただきます。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、後日、議事内容を公表させていただきますことをあらかじめご了承くださいと思います。

続きまして、本日の委員の出席状況と会議の成立の可否についてでございます。本日の会議の出欠でございますが、新潟市消費者協会会長の山崎委員が所用のため、欠席となっております。したがって、委員総数10名のうち出席者9名ということで、過半数を超えてございますので、本市地域公共交通会議規則第5条第2項の規定によりまして、本会議が成立することをご報告申し上げます。

続きまして、春の人事異動に伴いまして、4名の委員の方が変更になってございますので、ご紹介を申し上げます。まず、お一方目でございますが、国土交通省北陸信越運輸局新潟運輸支局首席運輸企画専門官の近藤委員でございます。

（近藤委員）

近藤でございます。よろしくどうぞお願いいたします。

（司 会）

続きまして、新潟市土木部長の吉田委員でございます。

（吉田委員）

吉田でございます。よろしくお願いいたします。

（司 会）

続きまして、新潟県警察本部交通部交通規制課の桜井委員でございます。

（桜井委員）

桜井です。よろしく申し上げます。

(司 会)

最後でございますが、新潟市都市政策部長の柳田委員でございます。

(柳田委員)

柳田です。よろしくお願いします。

(司 会)

皆さまどうぞよろしくお願いいたします。

なお、本市地域公共交通会議規則第4条の規定に基づく本会議の会長でございますけれども、昨年度の委員改正時に、委員の互選により、新潟市都市政策部長を会長と定めてございます。昨年度に引き続き、都市政策部長を会長とし、会議の進行をお願いしたいと考えております。

また、同規則第4条第3項の規定に基づく会長の代理でございますが、これも昨年度、新潟運輸支局の首席運輸企画専門官ということになってございますので、今年度も引き続き、首席運輸企画専門官をお願いしたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

続きまして、配付資料の確認をさせていただきます。委員の皆さまには事前に配付をさせていただいております資料となります。簡単に確認をさせていただきたいと思っております。次第がございまして、委員出席者名簿、座席表、その後に会議の規則があつて、委員名簿と続いております。その後、次第に記載がございます各協議事項、報告事項の資料一式ということで、枝番も含めると、資料1から11まで。その後に参考資料1から3ということでございます。大変資料が多くなってございますが、不足、あるいは落丁等ございましたら、お気づきのときに会議の途中でもかまいませんので、私ども事務局にお声がけをいただければと思います。

それでは、議事に入らせていただきます。この後の議事の進行を会長でございます、柳田都市政策部長をお願いしたいと思います。

(柳田会長)

改めまして、都市政策部長をこの4月から拝命してございます柳田です。よろしくお願いいたします。

今日は、新潟市地域公共交通会議にご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。よろしくお願いいたします。案件も多いことから、早速ですが議事に入らせていただきたいと思います。

次第の「2 議事」となります。

はじめに本日の議事内容について、事務局から説明をお願いします。

(事務局)

都市交通政策課長の坂井でございます。どうぞよろしくお願いたします。

本日の議事事項につきましてご説明を申し上げます。

はじめに区バス、住民バスの取り組み概要等について説明をさせていただきます。

まず参考資料1をご覧くださいませでしょうか。新潟市で実施しておりますコミュニティバスは、大きく分けて区バスと住民バスがございます。区バスは政令指定都市移行による区制の導入を背景に、区役所への移動等、区制に伴う新たな移動ニーズやまちづくりへの対応を目的として、現在7区14路線を本格運行しております。また、住民バスにつきましては、平成14年の道路運送法改正に伴う路線バスの廃止問題を背景に、地域住民の必要最低限の生活交通の確保や公共交通の空白・不便地域における生活交通の確保を目的に、現在10地区14路線を本格運行しております。さらに、本格運行に至る前の社会実験運行としまして、区バスで1路線、住民バスで1路線を運行しているほか、タクシー車両を活用した区域運行、いわゆるデマンド型交通を北区及び南区において実施しております。

続きまして、参考資料2をご覧くださいませでしょうか。こちらは、今年度運行しております区バス・住民バス・社会実験の路線図となります。赤色の実線が区バス、青色の実線が住民バス、緑色の実線が社会実験、加えて紫色の囲みがデマンド型交通の区域を示しております。

次に、ご審議いただきたい協議事項と、報告事項の概要についてご説明を申し上げます。お手数ですが、戻りまして次第をご覧ください。

まず、協議事項といたしまして、1. 区バス・住民バス夏休みこどもワンコインバスについて(案)につきましては、昨年度に引き続きまして、夏休み期間中の小学生以下を対象として運賃の変更を行うものです。

2. 【秋葉区】秋葉区バス運行計画(変更)(案)につきましては、工事に伴い運行ルート等を変更するものでございます。

協議事項3以降につきましては、参考資料3もあわせてご覧ください。昨年度から、路線バスの運転手不足を背景としまして、利用実態が大型バスでの運行を必要としない路線につきまして、マイクロバスやジャンボタクシー車両を活用しながら運行事業者を他社へ移行する取り組みを行っております。本日の協議事項は、3. 【秋葉区】路線バス(下新～大安寺～新津駅線)運行計画(案)について及び4. 【秋葉区】路線バス(新津駅～朝日～金津線)運行計画(案)について、現在、新潟交通観光バスが運行するバス路線を、他事業者による運行に変更するものでございます。また、5から7の案件につきましては、昨年度、新潟交通観光バスが運行するバス路線を他事業者による運行に変更した路線でございますけれども、

こちらの回数券の設定等について変更を行うものでございます。

続きまして、8. 新潟市地域公共交通会議規則第9条の規定に基づき定める事項について（案）は、「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」及び「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」を受けまして、新潟市地域公共交通会議が軽微と定める変更事項等について定めるものでございます。

続きまして、報告事項として、1. 【北区】デマンド交通運行計画（変更）について、2. 【秋葉区】山の手地区住民バス運行計画（変更）について、3. 【西蒲区】観光周遊バス運行計画について、以上の3件についてご報告を申し上げます。

協議事項の1及び8につきましては都市交通政策課からご説明し、協議事項の2から7及び報告事項の1から3につきましては、担当する各区担当課からご説明申し上げます。以上でございます。

（柳田会長）

各々の協議事項の詳細について、事務局より説明をお願いしたいと思います。

はじめに、1. 区バス・住民バス夏休みこどもワンコインバスについて（案）の説明をお願いいたします。

（事務局）

1. 区バス・住民バス夏休みこどもワンコインバスについて（案）をご説明申し上げます。資料1をご覧ください。

区バス・住民バスの利用促進に向けた取り組みといたしまして、例年どおり小学生以下の子供を対象に、夏休み期間の運賃について、1乗車につき、通常運賃を50円とするものでございます。実施期間及び地域公共交通会議での協議対象となる路線については、資料1に記載のとおりでございます。

続きまして、資料1-1をご覧ください。黒い網掛けをした欄に○印を記載した区バス・住民バス路線で夏休みこどもワンコインバスを運行いたします。このうち、黄色の網掛けしてあります路線につきましては、地域公共交通会議で協議した運賃で運行している路線のため、運賃変更の手続きをする場合、本会議の同意が必要となるものでございます。実施期間につきましては、新潟交通が実施するこどもりゅーと50円バスにおける夏休み期間の7月20日から8月31日に合わせることにしまして、区バス・住民バスも7月20日から8月31日の期間、現金精算の子供運賃を1乗車50円とするものでございます。説明は以上でございます。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

(柳田会長)

ありがとうございました。

委員の皆さまからご意見、ご質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、1. 区バス・住民バス夏休みこどもワンコインバスについて(案)は、本会議の同意が得られたものといたします。

続きまして、2. 【秋葉区】秋葉区バス運行計画(変更)(案)について、説明をお願いいたします。

(事務局)

秋葉区地域総務課の小野と申します。よろしくお願ひいたします。

秋葉区バス運行計画の変更についてご説明します。資料2をご覧ください。このたびの運行計画の変更は、道路改良工事に伴い、工事期間中の運行経路及び運行ダイヤを変更するものです。

はじめに現行運行の概要と実績についてご説明いたします。資料2-1の1ページをご覧ください。秋葉区では、新津駅西口からうららこすど、鎌倉を經由しまして、新津駅東口までを結ぶ区バスを運行しております。運行距離は新津駅西口から出発する便が28.1キロメートル、新津駅東口から出発する便が27.8キロメートルとなっております。年末12月31日から年始の1月3日までの4日間を除く毎日、同じダイヤで運行しております。運行は泉観光バス株式会社に委託しております。平成30年度の運行実績は、利用者数が1便当たり13.6人、収支率は42.2パーセントでした。

2ページをご覧ください。現在の運行経路になります。地図上の緑色のルートがそのルートになりますが、始発便が新津駅西口を出発し、反時計回りに新津駅東口へ向かい、次の便は新津駅東口を出発し、時計回りに新津駅西口へ向かいます。これを繰り返し1日7便運行しております。現在の運行ダイヤは3ページのとおりでございます。

4ページをご覧ください。現在の運行内容との相違点でございますが、2便から5便までについて、天ヶ沢～花の湯館前停留所間における車両通行止め区間の迂回と、迂回することで時間がかかることに伴いまして、2便から6便の運行ダイヤの変更の2点となります。次に、変更する理由となります天ヶ沢1号線道路改良工事に伴う交通規制は、7月から10月までの4か月間、午前8時35分から午後5時までの工事となります。

6ページをご覧ください。運行経路の右下、赤枠で囲った範囲が7月から変更となる箇所となります。赤枠を拡大したものが7ページになりますのでご覧ください。小須戸温泉健康センター花の湯館へ行く道のピンク色と緑色で示した区間で工事が行われます。交通規制の内容としましては、ピンク色の区間が全面通行止め、緑色の区間が片側交互通行となりま

す。新津駅東口を出発する2便と4便は、天ヶ沢から来まして、現行では茶色の矢印が途切れた青色に変わる部分のところで花の湯館に向かって曲がるのですが、交通規制期間中は曲がらずに直進し、鎌倉の交差点から花の湯館前へ向かいます。花の湯館前からは、現行どおりに花の湯館坂下、鎌倉にとまり、横川浜に向かいます。新津駅西口を出発する3便と5便は、現行では横川浜から鎌倉、花の湯館坂下、花の湯館前にとまり、花の湯館前からピンク色の全面通行止めの区間を通っておりますが、交通規制の期間中は来た道に戻り、天ヶ沢へ向かいます。

8ページをご覧ください。変更後の運行ダイヤです。変更箇所は赤字で表示しております。天ヶ沢～花の湯館前停留所間は、現行では所要時間2分となっておりますが、迂回ルートでは運行距離が1.4キロ延長となり6分かかるため、2便の花の湯館前停留所から時間を遅らせる調整をしております。なお、1便については、道路管理者と区バスが通過してから交通規制を開始することで協議が済んでおりますので変更はございません。6便は交通規制が解除された後の通過となりますので、迂回をせずダイヤのみの変更となります。7便は現行どおりです。

なお、区バス利用者への周知は、6月16日号の秋葉区だよりへ掲載するとともに、バス停、バス車内に案内を掲示いたします。説明は以上です。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

(柳田会長)

ありがとうございました。

委員の皆さまからご意見、ご質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、2. 【秋葉区】秋葉区バス運行計画(変更)(案)について、本会議の同意が得られたものとさせていただきます。ありがとうございます。

続きまして、3. 【秋葉区】路線バス(下新～大安寺～新津駅線)運行計画(案)について、引き続き、説明をお願いいたします。

(事務局)

路線バス(下新～大安寺～新津駅線)運行計画(案)について、説明させていただきます。

資料3及び資料3-1の1ページをご覧ください。現在、新潟交通観光バス株式会社の自主運行経路であります下新～大安寺～新津駅線の運行事業者と運行車両を変更するものです。当該経路は、新潟交通観光バス株式会社の自主運営として、下新～大安寺～新津駅間を平日は1日往復10便、土曜日・休日は1日往復6便を運行しております。令和元年7月22日より運行事業者がさくら交通株式会社へ移行し、運行車両は大型、小型バス車両から14人乗りのコンピューター車両へ変更いたします。これは全国的な傾向と同様に、現行事業者の新潟

交通観光バスにおいても慢性的な運転手不足が大きな課題となっていることから、利用者数が少ないため、輸送量の大きいバス車両による運行を必ずしも必要としない路線について、輸送量がより少ない車両による運行へ移行する見直しとなります。現行、運行しております下新～大安寺～新津駅線の利用者は、直近の動態調査において1便平均3.0人、最大乗車人数は11人となっており、14人乗り、乗客は13人乗りになりますが、ハイエースコンピューターによる運行で問題なく対応できるものと考えております。万が一、乗りこぼしが発生した場合には、代替車両の追加配備により対応いたします。運賃やダイヤ、バス停の位置等、基本的な運行内容は現状維持となりまして、変更はありません。また、現在と同様に道路運送法第4条による運行許可申請を行います。

そのほかといたしましては、回数券の種類が変更となります。現在では、普通回数券が80円から250円まで10円刻み、そして300円の19種類がございます。また、普通回数券より割引が高い買い物回数券が10円、50円、100円、200円の4種類、合計23種類がありますが、現在、バス車内で購入できるのが普通回数券の150円、170円、180円の3種類のみとなっております。変更後は普通回数券150円、170円、180円の3種類に加えて10円、50円の計5種類となります。回数券の種類は減ることになりますが、変更後は5種類が車内で販売されることとなりますので、実質的な利便性は向上するものと考えております。

なお、当該路線はいわゆる廃止代替路線といたしまして、運行経費と収入の差額となる欠損額を市が補てんしている状況でございますが、移行後も同様に欠損額は市が補てんする予定としております。説明は以上でございます。ご審議のほど、よろしくお願いたします。

(柳田会長)

ありがとうございました。

委員の皆さまからご意見、ご質問ありますでしょうか。

(近藤委員)

今回、代替の関係、先ほどの事務局からのご説明で、乗りこぼしがあった場合は、代替車両を追加するという話でしたが、これはどちらの事業者の車を使うのでしょうか。

(事務局)

今回はさくら交通の自主運営になりますので、さくら交通株式会社の所有する、空いている車両で対応するということとなります。

(近藤委員)

それも同じく乗合運送を行うという形なのでしょうか。

(事務局)

そのとおりでございます。

(近藤委員)

代替した追加車両はタクシー車両ですか、それとも同じコンピューター車両なのでしょうか。

(事務局)

そのときにさくら交通であいている車両で対応すると聞いております。

(近藤委員)

乗合事業になりますと予備車両を設ける形になるかもしれないのですが、事業計画等、道路運送法の関係で検討が必要になる部分もありますので、また詳細をお伺いできればと考えております。

(事務局)

分かり次第、情報をご提供させていただきたいと思っております。

(鈴木委員)

この路線については、実は私どもにお話しがあつて、当初は、基本として地元タクシー事業者がジャンボタクシーを使って運行するのが一番よいのではないかと、ということでした。地元事業者なら、予備車をすぐ回すという速やかな対応も可能であり、新潟市や新潟交通観光バスから非常に懇切なご指導やアドバイスを頂いて、準備をしていたわけです。

そうしたところ、当協会会員以外の会社も含め2路線に3社が手を挙げる状況となり、結果、公募システムとなったという経緯があります。もともとジャンボタクシーで乗車定員を超えることはほぼないと判断していましたが、万が一の時は近くから配車する方向で話を進めていたが、公募で決まった事業者は13人乗れる車両を使うとのこと。それが事業者選定の決め手になったのかどうかをお伺いしたい。

また、余談ではあるが、当初、この廃止路線を是非運行したいという地元の事業者があり、何回もこの会議に出て、車も増やし運転手も確保して着々と準備をし、地元の事業に貢献できるという情熱をもって取り組んでいましたが、公募の選定から外れてしまい、この場で言うにはそぐわないが、その直後病気で倒れてしまい復帰は難しい状況になっています。私はそれを目の当たりにしているからこそ、公募のときにはどんな基準で事業者選定されたのか、また、地元事業者に配慮するという部分が選定時にはあったのかお聞きしたい。

ちなみに、前回の会議の際に出た、さくら交通が運行していた東区バスが3年間の実証実験後に、廃止路線となった件だが、私も前回の会議で、さくら交通は廃止について本当に納得したのだろうかという質問をして、市からは「きちんと話をして納得していただいている。」という回答だったので、私も賛成して廃止が決まったのが、結果としてそのことへの不満でさくら交通は当協会を退会してしまいました。足の確保ということについて、特に妨害するつもりは全くありませんけれども、そのことだけ一応は言っておきたいということと、金津線

のほうも含めて、どういう基準で事業者の選定を行ったのか明らかにしておいていただかないと、これから審議上、対応もできないし、各委員の皆さまもどういう決まり方になっているのかということは知っておいた方がいいと思いますので、ご説明いただければと思います。

(柳田会長)

事務局、一つは公募との境目みたいな話と、今般選定に至った理由をお願いします。

(事務局)

業者の選定は、地元の地域の方を委員とする評価会議を開きまして、補助を出す相手先として、広く公募、プロポーザルという形で複数社からご提案を頂き、説明をしていただいて、価格点と技術点というように 10 項目ほどの視点から点数をつけていただいて選ばれた業者がさくら交通であり、泉観光バスだったということでございます。

(事務局)

さくら交通が昨年度まで運行されておりました東区バス（紫竹・江南ルート）、これは社会実験ということで3か年運行していただいておりますけれども、利用状況等から本格運行に移行するために必要な収支が残念ながら確保できず、本格運行には至らなかったということで、路線は廃止という形になっておりますが、その辺につきましても、さくら交通にもしっかり説明させていただきまして、地域もそうですけれども、確かに残念な話ではありますけれども、やむを得ないということで了解を得ているところでございます。

(鈴木委員)

東区バスの廃止については、前回も事務局から同じような回答をいただいておりますが、現実として、タクシー事業者は廃止に納得していなかったという話が私の耳に入ってきています。廃止を決めた際には、付帯として消費者協会の方や、公募委員から、「足がないということは困る。次の運行の際には考慮して欲しい」という言葉があったかと思います。

利用者が少なく撤退することは致し方ないが、審議を尽くし出来る限り関係者が納得する形で路線廃止を決定していただきたかった、という思いが残ったことを、この場で発言させていただきます。

話を戻しますが、乗りこぼしがあると、地元の事業者でなければ直ぐには車をさし向けることができないこともあって、13 人乗られるなら対応可能だとしたのならば、事前にそのようにご説明いただかないと、平等な競争にはならないと思いますし、審議にも影響があるでしょう。何度もこの会議に出席していますが、その辺の話し合いは何にもなかったと記憶しています。

(柳田会長)

ありがとうございます。そのほかございますでしょうか。

(高橋委員)

まず、私からバス運転手の運転手不足ということで、ここにも記載されて、残念ながら移行するというような資料3と資料4ということになっているようでございます。

バス運転手につきましては、特に大きな会社を中心に人手不足ということで常態化しているというような状況であるということをご認識といたしますか、ご了解をいただきたいと、まずは思っております。

そうした中で、やはり先ほどの話と若干類似するかもしれないのですが、これを見ますと、資料3の部分では、ハイエスコミューターということでマイクロバスでしょうか、それから資料4で先になりますけれども、ジャンボタクシーということで、それぞれの人員数が書かれているわけでございますけれども、確かに大型バスから比べれば、いろいろな経費的にも安くあがるのかなとは思われるところなのですが、その辺のところやはり大型化するということは、一定程度、需要の関係もありますので、輸送人員の関係もありますので、これは一定程度、やむを得ないのかと思っておりますけれども、これによってまず経費的なものがそれなりに浮くのかどうか。本来、浮くべきなのだろうけれども、なかなか現実はそのまでは到達しないという話も、私どもも承知しているような部分もございまして、バス等、いわゆる小さな車両というような意味でありますけれども、また加えて、車両を変えることによって、需要の喚起ではありませんけれども、その辺のところもぜひ努めていただきたいと思っている次第でございます。

(柳田会長)

ありがとうございます。

(事務局)

今ほど、経費のご質問を頂きましたけれども、高橋委員のおっしゃるとおりで、必ずしも小型化になったから、すべて経費が安価になるというところでも正直ございません。その辺は引き続き、協議、検討をしていくところでございますけれども、一番大事なところは、車両が小型化されるというところで、今まで大型バスでは通れなかった道路を運行できるようになります。これにつきましては、まず今回、運行計画、運行を移行するに当たっては既存のバスルート、ダイヤ、運賃を踏襲する中で移行して参りますけれども、今後は地域の声をしっかり聞きながら、また事業者ともしっかり相談して、より利用しやすいバス路線になるように、引き続き、協議、検討をしていきたいと考えております。

(柳田会長)

ありがとうございます。ほかにございますでしょうか。よろしいでしょうか。

3. 【秋葉区】路線バス(下新~大安寺~新津駅線)運行計画(案)について、本会議の

同意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す。

続きまして、4. 【秋葉区】路線バス（新津駅～朝日～金津線）運行計画（案）について、説明をお願いします。

（事務局）

路線バス（新津駅～朝日～金津線）の運行計画について説明いたします。

資料4、資料4-1の1ページをご覧ください。当該路線につきましても、新潟交通観光バス株式会社の自主運行路線として、現在、1日往復7便が運行されていますが、先ほどと同じ理由により、令和元年7月22日より運行事業者が泉観光バス株式会社に移行となります。

移行に伴う変更点につきましては、運行手段が小型バスから10人乗り、乗客は9人乗りのジャンボタクシーに変更となります。直近の動態調査における利用者は、1便平均1.3人、最大乗車人数は5人となっております。運賃やダイヤ、バス停の位置等、基本的な運行内容は現状を維持し、道路運送法第4条による運行許可申請を行います。

廃止代替路線ということで、運行経費と収入の差額となる欠損額を市が補てんしていること、また運行後も同様に欠損額は市が補てんする予定となっていることも同様でございます。

なお、現在の新津駅～朝日～金津線は、新潟交通グループのIC乗車券りゅーとが使用可能な路線となっておりますが、運行事業者の移行によりりゅーとは使用できなくなります。そのため、現在、車内では販売していない回数券について170円、180円、200円の3種類に加えて、10円、50円と計5種類を車内で販売することで、利便性を確保いたします。説明は以上でございます。ご審議のほど、よろしく願いいたします。

（柳田会長）

ありがとうございます。

委員の皆さまからご意見、ご質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、4. 【秋葉区】路線バス（新津駅～朝日～金津線）運行計画（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. 【南区・西蒲区】路線バス（白根桜町～曾根駅前線）運行計画（変更）（案）について、事務局からお願いいたします。

（事務局）

西蒲区地域総務課の頓所と申します。よろしく願いいたします。

白根桜町～曾根駅前線運行計画（変更）（案）について説明いたします。資料をご覧ください。

まず1の経緯及び変更内容についてです。平成31年4月1日から事業者を新潟交通観光

バス株式会社から白根タクシー株式会社及び太陽交通新潟有限会社の共同運行に変更いたしました。ジャンボタクシー車両による運行を開始しました白根桜町～曾根駅前線について、回数券の取り扱いの金種の変更と定期券の新たな金額設定を行うものでございます。

2の運行概要、(4)運賃についてです。現在の回数券は80円から530円までの10円刻みで販売しておりますが、現状は購入が少なく、実情と合っていないことから、事業運行前と同様の80円から250円までの10円刻み、300円の合計19種類に変更いたします。そして、定期券につきましては、本来、初乗り運賃である150円から販売すべきところでしたが、誤りがございまして170円からの設定となっておりますため、これを修正するものでございます。なお、4月1日から現在までについては、この設定外の額の定期購入の希望者の方はいませんでした。

3の変更予定日です。こちらにつきましては、運賃の変更であり、道路運送法上、30日前までの事前届出が必要であることから、令和元年7月1日を予定しております。白根桜町～曾根駅前線についての説明は以上です。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

(柳田会長)

ありがとうございました。

委員の皆さまからご意見、ご質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、5.【南区・西蒲区】路線バス(白根桜町～曾根駅前線)運行計画(変更)(案)について、本会議の同意が得られたということにさせていただきたいと思えます。

引き続きまして、6.【西蒲区】路線バス(巻～和納～間瀬線)運行計画(変更)(案)について、説明をお願いいたします。

(事務局)

では、資料6をご覧ください。路線バス(巻～和納～間瀬線)運行計画(変更)(案)について説明いたします。

1の経緯及び変更内容につきまして、平成31年4月1日から事業者を新潟交通観光バス株式会社からウエスト観光バス株式会社に変更して運行を開始しました巻～和納～間瀬線について、定期券の新たな金額設定を行うものでございます。

2の運行概要、(4)運賃をご覧ください。こちらにつきましては、変更内容は先ほどご説明させていただきました路線と同様に定期券の初乗り運賃でございます150円から販売すべきところを誤って170円としたことからこれを修正するものです。こちらにつきましても、4月1日から現在までこの額の定期購入の希望者の方はおりませんでした。

3の変更予定日につきましても、先ほどと同様に令和元年7月1日を予定しております。巻～和納～間瀬線についての説明は以上でございます。ご審議をよろしくお願いいたします。

(柳田会長)

ありがとうございました。

委員の皆さまからご意見、ご質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、6. 【西蒲区】路線バス（巻～和納～間瀬線）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。

さらに引き続きまして、7. 【西蒲区】路線バス（巻～栄町線）運行計画（変更）（案）について説明をお願いいたします。

(事務局)

資料7をご覧ください。路線バス（巻～栄町線）運行計画（変更）（案）について説明いたします。

巻～栄町線につきましても、先ほどご説明させていただきました路線と同じく平成31年4月1日から事業者を新潟交通観光バス株式会社からウエスト観光バス株式会社に変更して運行を開始しております。こちらにつきましても、定期券の金額設定の初乗り運賃でございます150円から修正するものです。こちらの路線につきましても、4月1日から現在まで設定外の額の定期券の購入希望者の方はおりませんでした。

3の変更日につきましても、先ほどと同様に令和元年7月1日を予定しております。巻～栄町線につきましても説明は以上でございます。ご審議のほど、よろしくをお願いいたします。

(柳田会長)

ありがとうございました。

委員の皆さまからご意見、ご質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、7. 【西蒲区】路線バス（巻～栄町線）運行計画（変更）（案）について、本会議の同意が得られたということにさせていただきます。

続きまして、8. 新潟市地域公共交通会議規則第9条の規定に基づき定める事項について（案）の説明を事務局からお願いいたします。

(事務局)

8. 新潟市地域公共交通会議規則第9条の規定に基づき定める事項について（案）をご説明申し上げます。

まず、昨年度の第2回新潟市地域公共交通会議におきまして、新潟運輸支局小松委員から「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」及び「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」について、ご説明を頂戴したところでございます。

この中で、地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン2（7）におきまして、地域公共交通会議が軽微と認める変更事項は、あらかじめ設置要綱に記載することが望まし

いとされております。こちらの設置要綱というところがございますけれども、当地域公共交通会議につきましては、新潟市地域公共交通会議規則において設置根拠が設けられております。地方公共団体の長がその権限に属する事務に関して制定する法規ということでございます「規則」を適用させていただいたわけがございますけれども、この規範性を持つ規則の本体に、地域公共交通会議が軽微と認める変更事項を列挙すること、このことにつきましては、他の条文や他の規則の構成とともに鑑みるとあまりふさわしくないというところがあるということに加えて、急な工事等によりまして、路線変更があった場合等、柔軟かつ迅速な対応を考慮すると、この規則第9条に、「この規則に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。」と規定されておりますことから、これを適用し、規則本体とは別に新潟市地域公共交通会議が認める軽微な変更を定めたいというように整理させていただいたものでございます。

それでは、資料8をご覧ください。資料8には、新潟市地域公共交通会議規則第9条の規定に基づき定める事項について記載してございます。

まず、1 新潟市地域公共交通会議が軽微と認める変更事項について、(1)で各区が行う地域公共交通に関する意見交換会をガイドライン2(9)における幹事会と位置づけたうえで、(2)ではダイヤや運賃の変更を伴わない停留所等の変更は、利用者等への周知を徹底することを前提に軽微な変更として取り扱うこととしたいと思っております。

また、(3)としまして、工事やイベント等で運行ルートに一時的な迂回が生ずる場合の変更等につきましては、新潟運輸支局と協議を行い、その後の手続きについて決定をいたします。なお、利用者や交通等への影響が予想されるものにつきましては、事前に所轄警察署や道路管理者等の関係者と協議を行うほか、利用者等への周知を実施申し上げます。

2としまして、社会実験等を開始する際の手続きにつきましては、「地域公共団体等が行うコミュニティバスの実証実験の手続きについて」に基づくものとします。以上を新潟市地域公共交通会議規則第9条の規定に基づき定める事項としたいと考えてございます。

なお、関連事項としまして、地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン2(8)には、一度、地域公共交通会議において合意した事項を内容の変更なく反復継続して行う場合、さらなる協議は不要であるが、必要に応じて地域公共交通会議への報告を行うものとする、とありますことから、本日の協議事項1で行いました、夏休みこどもワンコインバスにつきましては、来年度以降、内容の変更なく実施する場合には、協議事項でなく報告事項として取り扱いたいと考えてございます。以上、ご審議のほど、よろしく申し上げます。

(柳田会長)

ありがとうございました。

ただいまの案件につきまして、委員の皆さまからご意見、ご要望はございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、8. 新潟市地域公共交通会議規則第9条の規定に基づき定める事項について(案)について、本会議の同意が得られたものとさせていただきます。

ここからは、報告事項に移らせていただきます。はじめに、1. 【北区】デマンド交通運行計画(変更)について、事務局、説明をお願いいたします。

(事務局)

北区地域総務課の本田と申します。よろしくをお願いいたします。

資料9、【北区】デマンド交通運行計画(変更)についての報告です。

1の経過についてです。北区デマンド交通では、平成31年1月の当会議にて、乗り場を自宅から自宅近くのごみステーション等に変更する停留所方式の導入について協議し、承認をいただきました。これを踏まえ、本年4月1日より運行計画の変更を実施しました。

次に資料9-1の2ページをご覧ください。同じく今年1月の当会議において、上図の緑色で囲まれている区域A、自宅側運行区域における標示板について、30か所程度設置するものとし、かつ追加変更を柔軟に行うことについても、あわせて承認をいただいております。その後、この協議及び承認済み事項に関し、新潟運輸支局に届け出たところ、停留所の標示板の追加に関する柔軟な対応と方法について、内容を明確化し、再度、当会議に報告したほうがよいとの指摘を受けました。これにより、再度報告をさせていただくものです。

資料9、2の変更点についてです。具体的な変更点は、下表のとおりです。区域内の全ごみステーション等213か所について、一括して停留所として届け出をいたします。乗降は全箇所でも可能としますが、標示板は利用見込みのある箇所から随時設置するものとします。この変更により、利用者等から新たな標示板設置要望があった場合でも、新たな届け出を必要とせず、柔軟かつ迅速に標示板を増設することが可能となります。

資料9-1の4ページ及び5ページをご覧ください。ここにすべての停留所名称を記載いたしました。説明は以上です。よろしくをお願いいたします。

(柳田会長)

ありがとうございました。

委員の皆さまからご意見、ご質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。ありがとうございました。

続きまして、2. 【秋葉区】山の手地区住民バス運行計画(変更)について、事務局から

説明をお願いいたします。

(事務局)

2. 【秋葉区】山の手地区住民バス運行計画(変更)についてご報告いたします。資料10をご覧ください。

山の手地区住民バスは、高齢者の小須戸地区への通院や買い物、小須戸中学校へ中学生の通学といった移動需要に対応することを目的として、山の手コミュニティ協議会が主体となり、平成30年4月から社会実験として運行しているものです。新潟市の制度では、住民バスを運行する地域の高齢化率やそのエリアが公共交通空白地区かどうかによって、運行のための必要収支率が変わってくるのですが、山の手地区の場合は、運賃収入を運行経費で割って算出する収支率20パーセントというのが、本格運行のための条件となっております。社会実験は、最大3年間実施できることとなっており、毎年の収支率の目標は、1年目が20パーセントの3分の1である約7パーセント、2年目は3分の2の約13パーセント、3年目は20パーセントとなっております。昨年度、社会実験1年目の目標はクリアいたしましたが、今後も継続して運行できる住民バスを目指すために、平成30年度の利用実績を踏まえ、実態に合った運行内容に見直し、4月から運行を開始しているところです。

この見直し内容とともに、先ほど、区バスの運行計画の変更の際にもお話ししました7月から実施される天ヶ沢1号線道路改良工事に伴いまして、一部ルートとダイヤを変更いたしますので、あわせてご説明させていただきます。

資料10の2になりますが、平成30年度利用実績、利用者・地域の方々の声をご覧ください。昨年度は1日10便、平日で244日運行し、収支率は7.9パーセントでした。高齢者の方々からは日中の買い物、通院に欠かせないという声、中学生やそのご家族の方々からは、冬の期間の通学、帰宅に大変便利という声を頂き、運行を継続してほしいという意見をたくさん頂いております。

ここで資料10-1の4ページをご覧ください。右上の棒グラフをご覧くださいと、12月から2月に小中学生の利用が伸びておりますが、これは冬の期間、小須戸中学校への自転車通学が禁止されるため、中学生が通学、帰宅のために住民バスを使用した結果となっております。下の便数別利用者数の推移は、1便ごとに何人乗っているかを示したのですが、2便、9便、10便は主に中学生が利用した便となっております。最下段の11月までの1便当たりの数字になりますが、中学生が乗らなかった期間の1便当たりの利用人数ですが、5便、6便以外はすべて1人以下という数字となっております。社会実験2年目の収支率は、目標約13パーセントとなっております。利用者数を増やすことはもちろんですが、経費も削減しなければ、この目標は達成できないということで、中学生が利用する12月までの間

は、主に高齢者の通院・買い物で利用する便の5便、6便に限定して運行し、12月以降は中学生の通学、帰宅のための便を復活させようということで、年間の計画を立てたところです。

資料10に戻っていただきまして、3.現在の運行概要の一番下にある運行ダイヤをご覧ください。11月までは、高齢者のための1日2便、12月以降は中学生の通学、帰宅も含めた1日6便を運行する予定とし、昨年度末に意見交換会の委員の皆さまに書面で協議し、ご了解いただき、今回、この運行をスタートしております。新しいルートやダイヤにつきましては、資料10-1に掲載のとおりです。

引き続きまして、資料10の4.工事による運行計画の変更点についてご説明いたします。先ほどの区バスと同様に7月からの4か月間、山の手地区内の花の湯館前の道路改良工事が予定されております。

資料10-1の8ページをご覧ください。現在の運行ルートとなりますが、現在1日2便を運行しておりまして、往路の1便は左下の1鎌倉神明宮を出発し、右上の23小須戸出張所前に向かい、復路の2便は23小須戸出張所前を出発し、1鎌倉神宮前に向かうという運行ルートになっております。青色の枠で区切った地図の中、赤い線の部分が今回の工事エリアとなります。往路の場合は、通常、3鎌倉の次に4花の湯館坂下、5花の湯館前を通り、6大沢に向かいますが、誠に残念ながら区バスと違い、花の湯館前に住民バスで行くお客様がほとんどいないという状況でございます。1日10便の昨年度も同様でございました。そこでコミュニティ協議会の判断で4花の湯館坂下、5花の湯館前は通過するという計画で4か月間、運行する予定としております。

9ページをご覧ください。工事期間中の運行ダイヤですが、2か所通過することに伴い、1鎌倉神明宮から3鎌倉のダイヤの往路は始発を3分遅らせ、復路は到着を3分早めることで調整する予定となっております。説明は以上です。

(柳田会長)

ありがとうございました。ただいまの説明について、委員の皆さまからご意見、ご質問等ございますでしょうか。

(外川委員)

一つ確認でお聞きしたいのですが、先日、新潟日報4月17日の記事に山の手ふれあい号の記事があったと思うのですがけれども、それを見ますと、ここには収支率が8.1パーセント、市の2年目の収支目標が14パーセントと書いてありまして、便数も1日5往復から1往復に減便するというような内容だったと思うのですがけれども、これは、今回のこの内容と違うのは、記事が間違っているのでしょうか。それともその後、変更になったのでしょうか。

(事務局)

新聞記事の便数は、1往復ということから2便ということで合っていると思うのですが、収支率の集計の時点が違うということで、1年目の収支率については7.9パーセントが正確な数値になります。

(外川委員)

便数が1便と書いてありますが。

(事務局)

現在2便ということで、往復でいうと1往復ということになります。

(外川委員)

分かりました。

(柳田会長)

ありがとうございました。ほかにございますでしょうか。よろしいでしょうか。

続いて、報告の3点目に移らせていただきたいと思います。3. 【西蒲区】観光周遊バス運行計画について、事務局から説明をお願いします。

(事務局)

西蒲区産業観光課の渡部と申します。よろしくお願いいたします。

3. 【西蒲区】観光周遊バス運行計画についてご説明いたします。資料 11 をご覧ください。

1. 経緯についてでございます。昨年 2018 年 3 月の関西国際空港からの L C C 就航を機に西蒲区では県の補助金を活用して、新潟空港から弥彦、岩室温泉に直行する予約制乗り合いタクシーを同年 7 月より弥彦村と共同運行し、ウェブ予約の導入、あるいは関西方面での P R を重ねることで着実に利用実績を伸ばしています。また、西蒲区では歴史ある岩室温泉や角田山等、豊かな自然に恵まれた魅力ある観光スポットを多く有しているものの、それぞれが点在しているため、外国人観光客等、個人旅行者が観光スポットを気軽に周遊できるようにすることが課題となっていました。そのため、来訪された観光客から西蒲区の魅力を満喫していただけるよう、また分かりやすい移動手段となるように点在する観光スポットをつなぐ交通手段として、観光周遊バスを試験運行する計画です。

2. 運行概要についてです。先日、運行事業者をアイ・ケーアライアンス株式会社に決定して、道路運送法第 21 条に基づく試験運行を同社に依頼したところです。運行期間及び運行日は 7 月 13 日から 12 月 29 日までの土日とし、今年度は 50 日の試験運行となります。運賃は区間によらず 1 回の乗車 200 円と 1 日乗り放題 500 円の 2 種類を設定します。運行ルートやダイヤの詳細については、資料 11-1 の 2、3 ページをご覧ください。1 日の運行便

数が5便、ルートは角田山麓と岩室温泉街を周遊し、新潟ワインコーストや酒蔵、カフェ、日帰り温泉施設等に停車します。そのほか巻駅や角田山の登山口にも停留所を設けます。昨年度末には、立ち寄る観光スポットの事業者や商工会を交えてのミーティングを開催し、観光周遊バスの運行方法や魅力向上について議論をいたしました。今後は運行事業者や観光協会を加えて試験運行から本格運行に移行することを見据えながら議論を重ねていきたいと考えております。3. 【西蒲区】観光周遊バス運行計画についての説明は以上となります。よろしくお願いたします。

(柳田会長)

ありがとうございました。ただいまの説明に委員の皆さまからご意見、ご質問等ございましたでしょうか。

(鈴木委員)

非常に良い試みだと思いますが、現在、タクシーが空港から弥彦を定額で運行していますが、利用者数が伸び悩んでいるという新聞報道もあります。現在あるものとも協調して、両方が連携を取りながらやっていくという理解でよろしいでしょうか。

(事務局)

ありがとうございます。空港からのタクシーの運行ということで、二次交通という形で呼んでおりますけれども、この二次交通から今の観光周遊バスにつなげるような方法、あわせて、地元の方も利用できるような観光周遊バスということを今、目指して取り組んでいるところであります。

(柳田会長)

ほかにございますでしょうか。よろしいでしょうか。ありがとうございました。

ここまでで報告事項を終わらせていただいたところでございまして、最後に「3 その他」です。事務局からお願いします。

(事務局)

事務局から一点お知らせがございまして。

ノンステップバスや福祉タクシー車両、ユニバーサルデザインタクシー車両の購入補助に必要な新潟市生活交通改善事業計画の策定につきましては、毎年度はじめに行っておりますけれども、現在、事業者から車両導入意向の要望調査を行っているところでございます。要望調査が取りまとめ次第、計画策定に向けた手続きを進めてまいりますけれども、時間的な制約が予想されることから、こちらを书面協議において開催させていただきたいと考えております。後日、協議に必要な書類を皆さまのほうに送付させていただきますので、どうぞよろしくお願いたします。

(柳田会長)

ありがとうございます。後日、送付されるということなので、お願いします。

そのほか、委員の皆さまから全体を通して何かご意見、ご要望等ございますでしょうか。

(鈴木委員)

先ほどは、当協会が関係する部分でいろいろな事案が発生した経緯があり、少し語気を強めてしまい、事務局の皆様には申し訳なかったが、事務局にはいつもご指導いただき改めて感謝申し上げます。

最後にお聞きしたいのは、先ほどの件とも関連するのですが、プロポーザルの価格面と技術面で 10 項目ぐらいあって、そのチェックしたとの説明でしたが、地域性、利便性、継続性等の要素ということは一切、組み込まれていないのか、という質問が一つ。

今後、またこういうケースが出てきたとき、基本的には今までのようにまずは地元事業者に打診してみて、そこで対応できなければ公募という形をとるのか、それとも、以後、公募のみとするのか、そこだけはっきり教えていただきたいです。

(事務局)

プロポーザルでの選定につきましては、運行に関する安全面ですとか、価格ということで経済面もございますし、あとは利用促進に向けた取り組みの提案や会社の運営体制、その他さまざまな視点から技術点ということで評価させていただいたというところであります。

今後については、前回の昨年度の会議のときに、こういった他事業者への移行の取り組みが、まだ検討しているところがありますという説明をさせていただきましたが、それがまさに今日の下新線と金津線ということになるのですが、今後、そのほかの路線につきましては、まだ具体的な協議案件というものは、現時点ではございませんが、今後の方向性、またやり方等につきましても、いろいろと協議しながら進めさせていただこうと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

(柳田会長)

ありがとうございました。ほかによろしいでしょうか。

(近藤委員)

私から一点だけ、協議会の本題ではないところなのですが、大変恐縮ですがお話しをさせていただきたいと思ひます。

先ほど、バス協会の高橋専務からもお話しがあったのですが、今、バス、タクシー、トラックのいわゆる自動車運送事業の業界では、非常に運転手不足ということは深刻になっております。

特に今回の協議案件であった 2 路線についても、これまで運行していた新潟交通観光バス

が運転手不足で対応できないということで、今回のような話になったと聞いておりました、特に大きいバス会社ほど、この部分は深刻ではないかと考えております。

各バス事業者、またはタクシー事業者のほうで労働環境、雇用条件等を改善して、各企業で努力はしていただいているところなのですが、なかなか今、難しいところがあると考えておりました、バス、タクシーは公共交通と言われているとおり、非常に公共性の高いものだと考えております。行政としてもということなのですが、公共事業としてこちらの運転手不足の解消について、何らかの努力ができればと考えているところでございますので、今後またご相談をさせていただければと思っております。

今回のさくら交通や泉観光バス等、対応が可能のところはできているところなのですが、このままでいくとそれもかなわないときが来るのではないかと今、危惧しております。例えば、他市町村では市の広報紙等で運転手の募集をされているようなところも見たことがございますので、そのようなかわり方等で市のほうもご協力といいますか、公共的なものとしてとらえていただいて、ご協力賜ればと考えておりますのでよろしくお願いいたします。

(柳田会長)

ありがとうございました。

そのほかございますでしょうか。以上で、「3 その他」を終了させていただきます。

以上をもちまして、本日の議事はすべて終了となります。円滑なご審議にご協力いただきまして、誠にありがとうございました。

進行を事務局へお返しします。

(司 会)

円滑な議事の進行にご協力をいただきまして、大変ありがとうございました。

以上をもちまして、令和元年度第1回新潟市地域公共交通会議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。