

■ 令和元年度 第4回新潟市地域公共交通会議

日時：令和2年1月28日（火） 午後3時から

会場：新潟市役所分館1階 1-101会議室

（司 会）

それでは定刻となりましたので、ただいまから「令和元年度第4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、お集まりいただ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、議事内容を後日公表させていただきます。ご了承いただきたいと思います。

続きまして、本日の委員の出席状況と会議成立の可否についてでございます。

本日は新潟運輸支局の近藤委員が所用のため欠席されています。

出席者は9名となりまして、委員総数10名の過半数を超えていることから、本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させていただきます。

続きまして、配付資料の確認をいたします。

委員の皆様には事前に送付させていただいたものでございます。

次第、委員出席者名簿、座席表、新潟市地域公共交通会議規則、新潟市地域公共交通会議委員名簿、資料1から参考資料2が本日の会議資料一式でございます。

資料の過不足や落丁がございましたら、会議の途中でも構いませんので、事務局にお声かけいただければと思います。

本日は協議事項、報告事項とも案件ごとに説明と質疑対応を行いたいと思います。

また、本日の会議は2時間程度を予定しておりますので、皆様におかれましては円滑な議事進行にご協力賜りますようお願いいたします。

それでは、議事に入らせていただきます。

この後の議事進行は、会長の柳田都市政策部長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

(柳田会長)

都市政策部の柳田でございます。本日は風が非常に強い中、新潟市地域公共交通会議にご出席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。

本日は案件も多いことから、さっそくではございますが、次第「2 議事」に入らせていただきます。

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。よろしくお願いいたします。

本日、ご審議いただきたい協議事項及び報告事項の概要についてご説明します。

次第をご覧ください。

初めに協議事項としまして、「1. 平成29年度及び平成30年度 新潟市生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）の事業評価について」、こちらは新潟市生活交通改善事業計画において定めたノンステップバス車両の導入等について、平成30年度に実施及び完了したものを対象として、事業計画の評価をするものでございます。

続いて、協議事項の2～10については、各区の区バスや乗合タクシー、協議路線として運行している路線バスの運行計画を変更するものでございます。

続いて、協議事項の「11. 【西蒲区】路線バス（巻～じよんのび館～浦浜線）運行計画（案）について」、これは現在、新潟交通観光バスが運行する路線バスを、他事業者に移行するものでございます。

続いて、報告事項としまして、「1. 【秋葉区】山の手地区住民バス運行計画（変更）について」、「2. 【西蒲区】にしかん観光周遊ぐるーんバス運行計画について」の2案件につきましてご報告いたします。

各項目の説明につきましては、都市交通政策課または各区担当課からご説明させていただきますのでよろしくお願いいたします。以上でございます。

(柳田会長)

それでは、各協議事項の詳細について説明をお願いします。

はじめに、「1. 平成29年度及び平成30年度 新潟市生活交通改善事業計画（バリア

フリー化設備等整備事業)の事業評価について」の説明をお願いします。

(事務局)

「1.平成29年度及び平成30年度 新潟市生活交通改善事業計画(バリアフリー化設備等整備事業)の事業評価について」をご説明いたします。

資料1をご覧ください。

平成29年度及び平成30年度の新潟市地域公共交通会議においてご協議いただきました、「新潟市生活交通改善事業計画(バリアフリー化設備等整備事業)」については、『1.事業評価について』に記載のある国の要綱等におきまして、毎年度協議会自らによる補助対象事業の実施状況の確認、評価を行うこととされております。

ここで、資料1-1(参考資料)の2ページをご覧ください。

事業の目標に、平成29年度の新潟市生活交通改善事業計画において策定された「ノンステップバスの導入7台」「福祉タクシー車両の導入2台」「ユニバーサルデザインタクシー車両の導入4台」が記載されています。

このうち、福祉タクシー車両及びユニバーサルデザインタクシー車両につきましては、平成29年度に事業が完了したことから、平成30年度に事業評価を実施したところでございます。

今回は、国の補正予算の関係で、繰越分として平成30年度に実施したノンステップバスが事業評価の対象となります。

ここで資料1-1をご覧ください。

ノンステップバス車両の導入状況を新潟交通株式会社に確認したところ、事業計画通りに車両導入したことを確認しました。

そのため、事業評価としては資料1-1に記載した内容とさせていただきたいと思っております。

続きまして、資料1-2(参考資料)の2ページをご覧ください。

2ページ目には、平成30年度の新潟市生活交通改善事業計画において策定されました「ノンステップバスの導入5台」「福祉タクシー車両の導入2台」「ユニバーサルデザインタクシー車両の導入3台」が記載されております。

このうち、ノンステップバス車両及びユニバーサルデザインタクシー車両につきましては、国の補正予算の関係で令和元年度に繰り越していることから、今回は平成30年度に実施いたしました福祉タクシー車両が事業評価の対象となります。

ここで資料1-2をご覧ください。

福祉タクシー車両の導入状況を都タクシー株式会社に確認したところ、事業計画通りに車両導入したことを確認いたしましたので、事業評価としては資料1-2に記載した内容とさせていただきますと思います。

なお、令和元年度に繰り越しをいたしましたノンステップバス車両5台とユニバーサルデザインタクシー車両3台は、令和2年度に事業評価いたしますので、あらかじめご承知おきくださいますようお願いを申し上げます。

以上となります。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した。委員の皆様からご意見、ご質問はありますでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、「1. 平成29年度及び平成30年度 新潟市生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）の事業評価について」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、各区の区バス等についてでございます。

「2. 【北区】区バス運行計画（変更）（案）について」の説明をお願いいたします。

(事務局)

北区地域総務課長の参宮でございます。よろしくお願いいたします。

資料2「【北区】区バス運行計画（変更）（案）について」及び資料2-1「【北区】区バス運行計画（変更）（案）」により説明させていただきます。

北区バスは島見町・太郎代と葛塚地区を結ぶ公共交通として、現在9系統、通常便が11便、そして今年度から運行している社会実験便が2便、合計13便の運行を行っております。

この度の変更は、令和2年4月から社会実験便を廃止し、通常便のみの運行とするものでございます。

資料2-1の3ページをご覧ください。

現在運行中の復路3便は北区文化会館バス停を12時8分に発車し、後発の復路4便は北区文化会館バス停を17時に発車するため、約5時間運行が空いていることから、この間を埋める便がほしいとの要望が多く寄せられておりました。

平成30年10月に沿線18自治会の全世帯を対象に行ったアンケートでも、有効回答数

575人中127の方が「新システムを新設した場合、利用する」と回答されました。

このアンケート結果や地域との相談を踏まえ、今年度4月から社会実験として、水曜と金曜の週2日のみ、1日往復1便の運行を行ってきました。

資料2にお戻りいただき、「3 社会実験便の実績について」をご覧ください。

当該便の今年度4月から12月までの累計収支率は約9%、1便当たりの利用者数は約1.3人となっております。

次に「4 社会実験便周知について」でございます。

社会実験便の周知を図るため、通常行っている区内の主な公共施設へのチラシの設置と区バス車内での周知の他に、地域住民への説明を5回行い、各回概ね30名程度のご参加をいただきました。また、北区役所だよりやホームページ、フェイスブックへの掲載、沿線自治会へのチラシ配布等の周知を行ってまいりました。

次に、「5 社会実験便の廃止について」をご覧ください。

新潟市では、社会実験2年目継続の判断に際し、要件を課しており、本件のような既存の本格運行に加えての運行である場合、まずは社会実験便単独収支率が目標収支率の2分の1以上、従いまして北区バスでは15%以上であることと、社会実験便と通常便をあわせた区バス全体収支率が目標収支率以上、北区バスでは30%以上であることが求められます。

令和元年12月時点の実績は、社会実験便単独収支率が9%、区バス全体収支率が33%となっており、1つ目の要件である単独収支率15%の要件を満たしていないという状況となっております。

「6 廃止に伴う周知について」をご覧ください。

当該便の廃止に伴い、地域住民の日常生活への影響が懸念されるため、十分な周知が必要であると考えております。

まずは、現在の利用者への周知として車内掲示を、また、北区役所だよりやホームページ、フェイスブックへ掲載し、広く周知を図る予定です。

なお、12月11日から1月22日まで、当該便の利用者を対象に車内アンケートを実施し、往復便あわせて14名の方にご回答いただきました。

「社会実験便が廃止になった場合どうするか」の問いに、10名の方から「1本早い通常便を利用する」との回答をいただいております。

また、参考として、北区バス通常便の収支率を掲載させていただきました。

左側の色の濃いグラフが年度累計値で、右側の色の薄いグラフは各年度の12月末時点での値となっております。

今年度につきましては、12月末時点で34%となっておりますが、例年通りであれば、

最終的な年度累計では、ここからやや下回ることが見込まれます。

また、先ほどご説明いたしましたとおり、社会実験便を含めた全体収支率は、12月時点で33%となっております。

最後に、12月25日に開催いたしました「北区地域公共交通に関する意見交換会」にて、委員の皆さまからいただいたご意見をご紹介します。

「当該便を廃止することで、利便性が低下し、全体の利用者数が減ってしまうのではないか」というご意見をいただきました。

これに関しましては、当該便利用者は、そのほとんどが以前からの通常便常連利用者であり、社会実験以前に利用していた便から時間を前後しての利用となっている状況で、相対的には実利用者は増えなかったということでございます。

また、先ほどご報告した車内アンケート結果からも、「廃止となった場合、1本早い便を利用する」とのご回答が多かったため、廃止後も引き続き区バスをご利用いただけるものと見込んでおります。

さらに、そもそもダイヤ設定時に5時間空けた理由は、との質問もいただきました。

平成18年の運行開始時には、通勤・通学での利用が主体であったため、中間を時間帯空白としたことが所以であります。近年は買い物や通院での利用がみられることから、運行ダイヤがニーズを満たしているかどうかを再度検討する必要があると考えており、地域の皆さんの声を伺い、地域の実情を見極めながら、時刻表の見直しを行っていきたいと考えております。

説明は以上となります。よろしく願いいたします。

(柳田会長)

ありがとうございました。委員の皆様からご意見、ご質問はありますでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、「2. 【北区】区バス運行計画(変更)(案)について」は、本会議の同意が得られたものといたします。

続いて、「3. 【江南区】区バス運行計画(変更)(案)について」の説明をお願いいたします。

(事務局)

江南区地域総務課長の藤崎と申します。よろしく願いいたします。

「【江南区】区バス運行計画（変更）（案）について」を、お手元の資料3及び資料3-1に基づきましてご説明させていただきます。

はじめに、資料3をご覧ください。

今回の運行計画変更の目的でございますが、年間約9万人にご利用いただいております江南区バスについて、さらなる利用者の拡大と利便性の向上を目的に、バス停の新設及び運行ルートの変更等を行うものでございます。

変更は大きく3点ございます。

1点目はバス停の新設です。

資料3-1の6ページをご覧ください。

運行ルート図の右側にある亀田第一病院前バス停の新設でございます。

亀田駅西口バス停と旭3丁目バス停の間に亀田第一病院が立地しておりますが、現在、病院の最寄りのバス停は旭3丁目バス停となっております。

病院からは約300m離れておりまして、利用者や沿線のコミュニティ協議会からの設置要望等も多いことから、このたび亀田駅西口バス停と旭3丁目バス停の間に亀田第一病院前バス停を新設いたします。

資料3に戻っていただきまして、バス停の設置場所についてでございます。

中段から下に写真で示させていただいておりますが、亀田駅方向はホームセンターや飲食店が並ぶエリアとなっていることから、店舗の出入口にかからない位置に設置を予定しております。

反対側の江南区役所・新潟市民病院方向の設置場所につきましても、コインパーキング等の出入口がありますが、こちらも出入口にかからない右側の写真に示した病院入口付近を予定しておるところでございます。

なお、ダイヤにつきましては、双方向とも朝の第一便については、通勤通学の利用者が多く、電車のダイヤや学校の始業時間に影響があることから停車しない対応とさせていただくところでございます。

なお、本日の会議に先立って開催させていただきました江南区の意見交換会におきましては、本件に関して、江南警察署からは設置場所については問題ないと思われるが、設置予定の歩道は傾斜があるため、バス停が倒れないよう安全管理をお願いしたい、との意見をいただいたところでございます。

次に、変更の2点目でございます。

2点目は運行ルートの見直しについてでございます。

資料3の裏面及び資料3-1の3ページをご覧くださいと思います。

3ページには現在の新潟市民病院行のダイヤが記載されております。

平日第9便及び土曜日第8便はいずれも20時発の最終便でございますが、20時00分アスパーク亀田発亀田駅西口行は、平成24年度に江南区文化会館が完成したことによりまして、施設を利用する方々のために、利便性を向上するために運行を始めたところでございます。

しかしながら、資料3裏面の上段の表にお示した通り、最終便の直近3か年の1日あたりの平均利用者は1人に満たない状況であること、また、その数少ない利用者の半数につきましてはアスパーク亀田バス停以外で乗車していることから、当初の目的であった施設利用者向けとしてのニーズが非常に少ないと考えられるところでございます。

従いまして、当該ルートを廃止しまして、より利用の見込めるイオンモール新潟南から亀田駅への運行に変更するものでございます。

変更後のダイヤについては資料3-1の8ページに記載があります。

現在の新潟市民病院方面の平日第9便及び土曜日第8便を廃止しまして、アスパーク亀田方面の平日第10便及び土曜日第9便との扱いになります。

変更後のルートにつきましては、アスパーク亀田バス停からバイパスを通りましてイオンモール新潟南バス停まで回送した後、イオンモール新潟南バス停から亀田駅西口バス停まで運行いたします。

なお、この便につきましては、江南区役所バス停及び江南区福祉センターバス停には停車せず、亀田駅西口バス停まで直進する運行を予定しております。

イオンの従業員や利用客、沿線にはアピタや飲食店も多くあるため、現状より利用が増える可能性が高いと考えております。

3点目でございますが、その他の見直しということで、バス停の新設や最終便のルート変更等、新たなニーズに対応するため、これまでの利用状況から一部の停留所を通過するものでございます。

資料3-1の6ページの運行ルート図をご覧ください。

内容は、鐘木鍋湯バス停と鍋湯新田バス停の平日午後6時以降及び土休日午後5時以降の便、並びに江南区福祉センターバス停は土休日で通過している便と同様に平日の便についても通過するものです。

鐘木鍋湯バス停と鍋湯新田バス停については、ルートの関係上、田んぼ道を大回りして運



行しなければいけないことに加え、資料3裏面に記載の利用状況のとおり、年間を通じて利用者が非常に少ないため、通過することで時間短縮や経費節減が図れるものでございます。

江南区福祉センターバス停につきましても、隣接する江南区役所がございしますが、そこで乗降しているため、利用が少ない状況であります。

江南区福祉センターバス停を通過した場合も江南区役所バス停で代替可能であることから、一部の便を通過するものでございます。

今回の運行計画の変更によりまして、利用者のさらなる利便性の向上だけではなく、総走行距離が短縮され、運行経費が削減されるほか、課題となっている運転手の労働時間の縮減にもつながることが見込まれております。

なお、今回の江南区バスの変更内容について、各施設管理者および関係する自治会・コミュニティ協議会からは了解を得ているところでございますが、地元の曾野木地区コミュニティ協議会からは該当自治会への周知徹底をお願いしたいとの意見をいただいておりますことから、あわせて申し上げます。

以上がこのたびの運行計画変更案でございます。

続いて、運行概要及び運行実績の説明をさせていただきたいと思っております。

資料3-1をご覧くださいと思います。

1ページ目でございます。

現在の運行概要及び運行実績でございます。

運行区間は地図に示す通りアスパーク亀田と新潟市民病院を結ぶ区間を、亀田駅西口・江南区役所・曾野木地区を經由して運行しております。

運行距離と運行事業者は記載の通りでございます。

昨年度の運行実績でございますが、1便あたり平日が14.9人、土休日が12.8人、収支率は、52.8%となっております。

隣のページには現行の路線図、3ページ及び4ページには現行のダイヤを載せていますのでご確認くださいと思います。

続いて5ページをご覧ください。

変更後の運行計画につきましては、相違点は今ほど説明した内容と重複いたしますので省略させていただきます。

次に新運行計画概要でございますが、変更箇所としましてルート変更に伴い運行距離が現行のアスパーク亀田バス停から亀田駅西口バス停までの3.7kmが、イオンモール新潟南バス停から亀田駅西口バス停までの3.4kmに変更となっております。

実施予定日は令和2年4月1日を予定しております。

6ページに変更後の路線図、7・8ページに変更後のダイヤを載せておりますので、あわせてご確認いただければと思います。

なお、ダイヤについてはJRダイヤ改正に合わせ変更となる場合がございます。

9ページ以降は参考資料として車両の詳細を掲載させていただいております。

なお、先ほどご説明させていただきました、それぞれの変更点への意見に対しては、運行が変更となる4月までには対応していきたいと考えておるところでございます。

説明は以上でございます。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。委員の皆様からご意見、ご質問はありますでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、「3. 【江南区】区バス運行計画(変更)(案)について」は、本会議の同意が得られたものといたします。

続いて、「4. 【秋葉区】路線バス(下新~大安寺~新津駅線)運行計画(変更)(案)について」の説明をお願いいたします。

(事務局)

秋葉区役所地域総務課の小野と申します。よろしくお願いいたします。

資料4に沿いまして、「路線バス(下新~大安寺~新津駅)の運行計画(変更)(案)について」をご説明いたします。

当該路線は、令和元年7月22日から、運行事業者が新潟交通観光バス株式会社からさくら交通株式会社に変更するとともに、運行手段を大型バス・小型バスから14人乗りコミュニティー車両に変更して運行しております。

このたび、利便性を高め、さらなる利用促進を図るため、令和2年4月1日から、新たに下越病院への経路を延伸するとともに、下越病院前バス停を新設し、また、それに伴い運行ダイヤ及び運賃表を変更いたします。

資料4-1の1ページをご覧ください。

現在の運行計画についてです。

運行区間と運行距離につきましては、下新から大安寺を経由し新津駅までの8.8km、運行便数は、平日は1日往復10便を、土曜・休日は1日往復6便を運行しています。

運行日や運賃等につきましては、資料に記載のとおりです。

運行実績につきましては、事業者移行日である昨年7月22日から12月31日までの延べ利用者数は3,926人、1日あたりの利用者数は24.1人、1便あたりでは2.8人となっております。

続きまして、変更後の運行計画についてご説明いたします。

資料の5ページと6ページとをあわせてご覧ください。

一つ目は、運行ルートの延伸です。

6ページの運行ルート図の、黄色の破線が現在の運行ルートとなります。

第五中学前バス停と新津工業高校前バス停の区間内で、新たに赤い実線のとおり、下越病院へ往復するルートを延伸いたします。

これに伴い、運行距離が現行の8.8kmから9.9kmに延長します。

現在の運行内容との相違点の2つ目として、下越病院敷地内のロータリーに下越病院前バス停を新設いたします。

相違点の3つ目は、運行ダイヤの変更、4つ目は、運賃表の変更です。

資料の7ページをご覧ください。変更後の運行ダイヤです。

下越病院前バス停を新設するとともに、下新バス停発の往路につきましては、終点の新津駅バス停への到着時刻が変わらないよう、始発の下新バス停の出発時刻を3分早めることといたします。

また、新津駅バス停発の復路につきましては、始発の新津駅バス停からの出発時刻が変わらないよう、第五中学前バス停以降の時刻を3分遅らせることといたします。

次に、資料の8ページをご覧ください。

変更後の運賃表です。

現行の運賃では、金沢団地東バス停、金沢団地西バス停、第五中学前バス停が同一の運賃となっておりますが、新設する下越病院前バス停につきましても、利用者の混乱を防ぐため、これらのバス停と同一の運賃といたします。

説明は、以上でございます。よろしく願いいたします。

(柳田会長)

ありがとうございました。委員の皆様からご意見、ご質問はありますでしょうか。

(鈴木委員)

この路線だけではなく他の路線もそうですが、新潟交通観光バスから事業者を移行した路線について、下新線は7月から運行開始したことから単純に比較はできないかもしれませんが、いままでのバスと比べて何か変わったことはありますか。

事業者移行のタイミングで運行ルート等を変えていないとは思いますが、数値に違いは見えましたでしょうか。

(事務局)

利用者数につきましては、事業者移行前と比べて大きな変化はないと認識しております。

今後は、今回のような変更を加えまして、利用者数を上げていくような努力をしていくものと思われまます。

(鈴木委員)

特に大きな変化はない、現状維持をしているということであれば、当初は車両の小型化により必ずしも経費が浮くというわけではないが、それなりには維持をしていて、今後は今回の下越病院乗入れのような発展をしていくことで、利用者が増加に転じるようにしていきたい、というように考えているということでしょうか。

(事務局)

その通りでございます。

(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。

それでは、「4. 【秋葉区】路線バス（下新～大安寺～新津駅線）運行計画（変更）（案）について」は、本会議の同意が得られたものといたします。

続いて、「5. 【秋葉区】路線バス（新津駅～朝日～金津線）運行計画（変更）（案）について」の説明をお願いいたします。

(事務局)

資料5をご覧ください。

「路線バス（新津駅～朝日～金津）の運行計画（変更）（案）について」をご説明いたします。

当該路線は、令和元年7月22日から、運行事業者が新潟交通観光バス株式会社から泉観光バス株式会社に変更するとともに、運行手段を小型バスから10人乗りジャンボタクシーに変更して運行しております。

このたび、令和2年4月1日より、一部区間にフリー乗降を導入することで、利便性を高め、さらなる利用促進を図りたいと考えております。

次に、資料5-1の1ページをご覧ください。

現在の運行計画についてです。

運行区間と運行距離につきましては、新津駅から朝日を経由し金津までの6.6km、運行便数は、1日往復7便を運行しています。

運行日や運賃等につきましては、資料に記載のとおりとなります。

運行実績につきましては、事業者移行日である昨年7月22日から12月30日までの利用者数は延べ1,298人、1日あたりの利用者数は8.0人、1便あたりは1.1人となっております。

続きまして、変更後の運行計画について説明いたします。

資料の3ページと4ページとをあわせてご覧ください。

現在の運行内容との相違点についてであります。

朝日交差点と金津バス停の区間内の、フリー乗降の導入が変更点となります。

4ページの、黄色の破線が現在の運行ルートとなります。

図面上部にある新津駅発の便で説明いたしますと、本町四丁目バス停を過ぎてから県道320号を南下し、朝日バス停を通過後に朝日交差点を左折します。

県道320号は交通量が多く、安全性の面からフリー乗降の実施は困難ですが、朝日交差点左折後からは比較的交通量も少ないことから、終点の金津バス停までの赤く囲った部分をフリー乗降の区間といたします。

次に、6ページの運賃表をご覧ください。

運賃表自体に変更はございませんが、フリー乗降区間で乗降車した利用者の運賃につきましては、乗車の際は、その次の停留所からの起算とし、降車の際には、その手前の停留所で降車した場合の運賃と同額の運賃といたします。

説明は、以上でございます。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。委員の皆様からご意見、ご質問はありますでしょうか。

(鈴木委員)

先ほどと同様に、実績について進展はあるのか教えてください。

(事務局)

金津線につきましても、事業者移行前と同程度の利用者数となっております。

(鈴木委員)

今回はフリー乗降区間を設定して利用者数を増やしたいということでしょうか。

(事務局)

その通りでございます。

(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。

それでは、「5. 【秋葉区】路線バス（新津駅～朝日～金津線）運行計画（変更）（案）について」は、本会議の同意が得られたものといたします。

続いて、「6. 【南区】区バス運行計画（変更）（案）について」の説明をお願いいたします。

(事務局)

南区地域総務課長の高野でございます。よろしく願いいたします。

それでは、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6をご覧ください。

南区では現在、1日7ルート24便の区バスを運行しております。このうち、新飯田・茨曾根ルート、白根・さつき野駅ルートにつきまして、記載のとおり運行計画の変更が必要になったことから、今回皆様にお諮りするものです。

経緯とその具体的な内容について、はじめに、新飯田・茨曾根ルートからご説明いたします。資料6-1の12ページをご覧ください。

新飯田・茨曾根ルートのバス停新設ですが、利用者、地域より要望があり、現在のルート上の東萱場下バス停と戸頭上バス停の間に、戸頭団地バス停の新設を行います。

なお、新設による運行時刻への影響ですが、現在の運行ルート上の設置となるため、他のバス停の時刻には影響はありません。

ただし、第1便につきましては、現運行におきまして、朝の交通量の多さに伴う遅延が発生している便となっておりますので、第1便のみ赤文字記載のとおり白根カルチャーセンター着を9時32分から9時35分と、到着を3分遅らせ、適正なダイヤ改正を行いたいと考えております。

資料を戻っていただき11ページをご覧ください。

続きまして、白根・さつき野駅ルートでございます。

第2便は、さつき野駅を7時26分始発として運行しておりますが、朝の通勤時間帯と重なり、慢性的な渋滞により、遅延が発生しております。

このため、大通黄金七丁目バス停から白根総合病院バス停までの間の時刻を、資料の赤文字記載のとおり現状にあわせた変更を行うことから、新潟白根総合病院着を現行の8時15分から8時25分と、到着を10分遅らせ、適正な運行ダイヤへと改正を行います。

なお先般、1月10日に開催されました南区地域公共交通に関する意見交換会におきましては、今回の変更案件に関して委員の皆様からのご意見等はございませんでした。

以上で、南区バス運行計画変更（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。

(柳田会長)

ありがとうございました。委員の皆様からご意見、ご質問はありますでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、「6. 【南区】区バス運行計画（変更）（案）について」は、本会議の同意が得られたものといたします。

続いて、「7. 【南区】乗合タクシー運行計画（変更）（案）について」の説明をお願いいたします。

(事務局)

資料7「【南区】乗合タクシー運行計画（変更）（案）について」をご覧ください。

今回の変更点は、1人乗り運賃の改定と一部運行エリアの拡充でございます。

南区乗合タクシーは、平成24年10月から区バスの補完として、南区の公共交通の利便

性向上につなげるため、デマンドタクシー方式と路線バス方式を組み合わせ、事前予約によりバス停で乗ってバス停で降りる運行形態で、社会実験を開始いたしました。

最初に、現在の運行状況についてご説明いたします。

運行日は年末年始を除く毎日運行し、各エリアから白根中心部へは1日6便、白根中心部から各エリアへは1日5便の運行をしております。

また、南区北部の一部エリアからは、白根中心部の他に西区の大野仲町へも行けるように運行しております。

利用運賃は、距離によりますが1人乗車が300円から700円、2人以上は距離に関わらず一律300円です。

なお、小・中・高校生、障がい者手帳や65歳以上の運転経歴証明書所持者は運賃がそれぞれ半額となります。

これまでの実績では、一番利用者の多い距離区分は4kmから6kmです。運賃は1人乗車で500円となりますが、一般のタクシーでは2,000円前後の運賃距離となります。

それでは、運賃改定に至った経緯とその具体的内容についてご説明いたします。

乗合タクシーの今年度10月までの実績では、収支率は28.3%でございます。

利用者が減少傾向のなか、引き続き運行を継続するために、また、今後運行エリアの拡充を検討していくためには、将来を見据え安定した制度となるよう見直しが必要と考えております。

このたびの改定は、収支率の改善及び乗合率の向上に向け、1人乗り乗車運賃をそれぞれ300円引き上げ600円～1,000円にさせていただきと考えております。

なお、区バスの補完という意味合いからも2人以上の複数乗車の方の運賃はこれまでどおり300円のままで据え置きといたします。

運賃300円値上げの根拠でございますが、収支率の向上等を図るために、通常のタクシー料金を考慮した単価としております。

参考としまして、新潟市でこの乗合タクシーを運行しているのは、他に北区がございます。

北区におきましては距離に関係なく1人乗車は一律1,000円、2人以上の複数乗車は一律300円の設定となっております。

北区が1人乗りを1,000円としている理由は、北区の乗合タクシーにかかる運行経費が1台あたり約2,000円であることから、概ね半分を利用者からご負担いただくとともに、乗合率を高める狙いがありました。



南区も一番利用者の多い距離の運行経費は約2,000円であることから、北区の運賃設定も参考に、資料記載のとおり、最大の1人運賃を700円から1,000円に改定するものです。

続いて、運行エリアの拡充ですが、資料7-1の2ページをご覧ください。

このたびの変更は、地域からの要望により、北部の鷺巻エリア、大郷エリアの西区大野仲町への行き来を拡充するものです。

白桦のバス停名は、白根中心部のみ行き来できます。

北部エリアのオレンジ色に網掛けしてありますバス停は、白根中心部の他に、西区の大野仲町も行き来できるバス停となっております。

これまでは、2ページのとおり、鷺巻エリアはアグリパークから北側のバス停、大郷エリアは大鷺駐在所前より北側のバス停のみ大野仲町まで運行しておりました。

これを6ページに示す通り、鷺巻エリアは鷺巻農協前バス停、大郷エリアは下赤浜バス停まで拡充いたします。

最後に、新たに追加するバス停をご説明いたします。新たなバス停は赤丸で示させていただいております。

まずは白根中心部のまちなか循環バス専用のバス停として使用している、おおや整形外科前バス停、かさはらクリニック前バス停、白根さいとう眼科前バス停の3か所について、利用者からの要望により、新たに乗合タクシーでも乗降できるようにします。

また、区バスで新規に設置します新飯田・茨曾根エリア内の戸頭団地バス停も乗合タクシーが利用できるようにいたします。

なお、南区地域公共交通に関する意見交換会におきまして、委員の皆様から、乗合タクシーに関する意見として、「乗合タクシーの利用者が固定化しつつあり新規の利用者が伸び悩んでいる。それには、予約のわずらわしさ等考えられるが、簡単に予約できる仕組みづくりや、一度利用していただければ、便利さもわかると思うので、引き続き利用者増に向けた周知活動に力を入れていただきたい」、との意見をいただきました。

南区といたしましては、今後も地域と密接に連携しながら、地域のニーズに丁寧に対応し、公共交通の利便性向上に努めてまいります。

説明は以上となります。よろしく願いいたします。

(柳田会長)

ありがとうございました。委員の皆様からご意見、ご質問はありますでしょうか。

(鈴木委員)

デマンド型交通を運用するにあたっては、ルート設定等で運転手やお客様が混乱することはないのでしょうか。

また、新設したバス停も含めて、利用者が固定化しているということですが、利用するにあたってわかりやすくするとともに、予約する際には躊躇しないようなものを考えていただきたいと思うのですが、何かお考えはありますでしょうか。

また、北区を参考に1,000円に運賃を変更とするとのことですが、北区の収支率や乗合率の状況はいかがでしょうか。

(事務局)

まず1点目については、予約の状況によって運行事業者がルートを決めて運行しております。

今回はバス停の新設やエリアの拡充を行うわけですが、運行事業者とは十分に意見交換を行わせていただくとともに、地元のコミュニティ協議会にも説明をさせていただいておりますので、利用者への混乱はないものと考えております。

また、利用者は高齢者が多いことから、南区としてはこれまでも35か所以上の地域の茶の間に向かわせていただきまして、実際に利用されている方にも説明を行わせていただいておりますので、スムーズな体制が取れているものと思われま。

北区の実績については、平成29年7月から運賃改定をいたしました。

それまでの複数乗車を示す乗合率は概ね15%であったものが、運賃改定やダイヤ設定をいたしまして、概ね40%まで改善しております。

収支率につきましても約5%改善しております。

南区も乗合率と収支率の改善に努めていきたいと考えております。

(鈴木委員)

良いモデルがあったということで、頑張っていたいただきたいと思います。

予約する際に、乗車バス停と降車バス停を伝えると、運賃がすぐにわかるようになっているのでしょうか。

利用者に対して、運賃がいくらになることを伝えるようになっているのか教えてください。

(事務局)

事前に運行事業者には運行距離と運賃の一覧を渡しているため、予約があった際やお問い合わせがあった際にはスムーズに運賃のご案内ができるようになっております。

(柳田会長)

ありがとうございます。ほかにご質問はございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、「7. 【南区】乗合タクシー運行計画(変更)(案)について」は、本会議の同意が得られたものといたします。

続いて、「8. 【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」の説明をお願いいたします。

(事務局)

西蒲区地域総務課の頓所と申します。よろしくお願いたします。

「8. 【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」をご説明させていただきます。

資料8をご覧ください。

最初に「1 経緯及び変更内容」についてご説明いたします。

この路線バスは、平成31年4月1日から運行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に変更し、道路運送法第21条の許可を得て運行を開始いたしました。

今回、運行事業者の変更から1年を経過いたしまして、運行上の問題がないことから、令和2年4月1日から道路運送法第4条による運行に変更します。

また、一部の便については、スーパー等の商業施設を経由することで利用者の増加を図るほか、利用状況を踏まえまして、12月31日と1月1日は運休、12月29日・30日、1月2・3日は土休日ダイヤでの運行とします。

次に「2 運行概要(5)ルート概要」をご覧ください。

今回は既存ルートの近くにありますリオンドール西川店で乗降できるよう、敷地内に新たなバス停を設置いたしまして、経路を変更します。

なお、平日の第1便についてはリオンドール営業時間前となるため、これまでと同様のルートといたします。

「(3)便数・運行時間帯」をご覧ください。土休日の始発便につきましては、現在は平

日と同じ6時52分発となっていますが、利用が少ないことから、リオンドール営業開始後となる9時20分発に変更いたします。

続いて「(4) 運賃」についてです。リオンドール西川店前バス停を経由することによりまして、運行距離が若干長くなりますが、運賃については変更いたしません。

リオンドール西川店前バス停で乗車される場合はひとつ前のバス停で乗車する運賃、リオンドール西川店前バス停で降車される場合は次のバス停で降車する運賃と同額とします。

変更予定日は令和2年4月1日です。

以上で「路線バス（白根桜町～曾根駅前線）運行計画（変更）（案）」の説明を終了します。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。

委員の皆様からご意見、ご質問はありますでしょうか。

(鈴木委員)

先ほどと同じように、事業者移行後の利用状況がどうなっているか教えてください。

また、今回の場合は具体的にどのようにして利用を増やしていこうと考えているのでしょうか。

さらに、道路運送法第4条に移行することとなりますが、当初の道路運送法第21条で運行を開始した際には運行形態を変更せず実施するとのことでしたが、今後の補助の形態も基本的には変わらず実施するという点でよろしいでしょうか。

(事務局)

移行後の収支率や利用者数については、現在のところ大きな変化はみられておりません。

ルートを延伸した経緯・理由については、西蒲区は高齢化率が非常に高いところでございまして、高齢者の方々の心配事としては買い物をするための移動手段がないこととなります。

そのような声をいただきましたところで、事業者や店舗とも協議を行いまして、今回はリオンドール西川店の敷地内で乗降できるようにすることで、高齢者の方が買い物しやすい環境を整えたところとなります。

(鈴木委員)

少しでも利用者が増えればと思います。

運行日については、働き方改革もあり、年末年始ぐらいは休ませようとするものでしょうか。

(事務局)

年末年始の実利用者数の実績では、ほとんど乗車がなかったという実態がわかりましたので、このような変更を行いたいと考えております。

(柳田会長)

ありがとうございました。他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、「8. 【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」は、本会議の同意が得られたものといたします。

続いて、「9. 【西蒲区】路線バス（巻～和納～間瀬線）運行計画（変更）（案）について」の説明をお願いいたします。

(事務局)

続いて、「9. 【西蒲区】路線バス（巻～和納～間瀬線）運行計画（変更）（案）について」をご説明させていただきます。

資料9をご覧ください。

最初に「1 経緯及び変更内容」についてご説明いたします。

この路線バスは、平成31年4月1日から運行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、道路運送法第21条の許可を得て運行を開始いたしました。

先ほどの路線と同様に、運行上の問題がないことから、令和2年4月1日から道路運送法第4条による運行に変更します。

また、一部の便については商業施設を経由することで利用者の増加を図るほか、利用状況を踏まえまして、12月31日と1月1日は運休、12月29・30日、1月2・3日、8月13～15日は土休日ダイヤでの運行といたします。

次に「2 運行概要（5）ルート概要」をご覧ください。

現在は終点である巻駅前に到着した後、休憩場所であるリオンドール巻店向かいの空き地まで回送しているところですが、今回、平日の第3便である10時10分間瀬発は、原信巻店とリオンドール巻店付近に新たにバス停を設けまして、実車区間として利用者の増加を図ります。

「(4) 運賃」をご覧ください。運賃は対キロ運賃制となっておりますので、「原信巻店前」及び「リオンドール巻店前」等、新たに停車するバス停に関しては、現在と同様の計算方法により、運賃を算出しました。

変更予定日は令和2年4月1日です。

以上で「路線バス(巻～和納～間瀬線)運行計画(変更)(案)」の説明を終わります。よろしく願いいたします。

(柳田会長)

ありがとうございました。委員の皆様からご意見、ご質問はありますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、「9. 【西蒲区】路線バス(巻～和納～間瀬線)運行計画(変更)(案)について」は、本会議の同意が得られたものといたします。

続いて、「10. 【西蒲区】路線バス(巻～栄町線)運行計画(変更)(案)について」の説明をお願いいたします。

(事務局)

「10. 【西蒲区】路線バス(巻～栄町線)運行計画(変更)(案)について」を説明させていただきます。

資料10をご覧ください。

「1 経緯及び変更内容」についてご説明します。

この路線バスは、平成31年4月1日から運行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、道路運送法第21条の許可を得て運行を開始いたしました。

先ほどの2路線と同様、運行上の問題がないことから、令和2年4月1日から道路運送法第4条による運行に変更いたします。

また、利用状況を踏まえまして、12月29日～1月3日、8月13日～15日は運休とします。

変更予定日は令和2年4月1日です。

以上で「路線バス(巻～栄町線)運行計画(変更)(案)」の説明を終わります。よろしく願いいたします。

(柳田会長)

ありがとうございました。委員の皆様からご意見、ご質問はありますでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、「10. 【西蒲区】路線バス（巻～栄町線）運行計画（変更）（案）について」は、本会議の同意が得られたものとしたします。

続いて、「11. 【西蒲区】路線バス（巻～じよんのび館～浦浜線）運行計画（案）について」の説明をお願いいたします。

（事務局）

「11. 【西蒲区】路線バス（巻～じよんのび館～浦浜線）運行計画（案）について」を説明いたします。

資料11をご覧ください。

最初に「1 経緯」についてご説明します。

この路線バスは、旧巻町時代から行政が経費に対する収入の欠損額を補助することで、新潟交通観光バス株式会社により地域の移動手段として運行されてきました。

今回、全国的に深刻化している運転手不足により、運行事業者及び運行内容の見直しを行います。

次に「2 変更内容」をご覧ください。

変更点は大きく以下の5点となります。

まず事業者についてですが、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移行いたします。

運行手段についてですが、これまでは中型バスのみで運行してきましたが、事業者の変更に伴い、通常の運行は中型バス、予備車両は大型バスとなります。

次に経路についてですが、運行手段の変更に伴い、大型バスが通行困難である浦浜バス停付近について、経路及びバス停位置を変更いたします。

現在、浦浜バス停は集落内の巻ふるさと会館付近にありますが、国道402号沿いにあります西蒲区役所管理の駐車場内に移動いたします。

また、現在、毎年11月から3月までの期間、巻東中学校の通学利用のために、終点の巻駅前バス停から巻東中学校前バス停まで臨時便として延伸しています。

今回はこれを通年運行に変更いたしまして、途中、「巻本町通」、「神明町」、「メディカルセンター病院前」及び「地域振興局巻庁舎前」に停車いたします。

次にダイヤについてですが、現在の利用状況を踏まえまして、平日は記載の3便、土休日は記載の2便を廃止とし、一部の便のダイヤ調整を行います。

次に運行日についてですが、同じく利用状況を踏まえまして、12月31日と1月1日は運休、12月29・30日、1月2・3日、8月13～15日は土休日ダイヤで運行いたします。

なお、運賃につきましては、臨時便で運行する巻東中学校前バス停を含めて、現在の運行と同額といたします。

巻東中学校前バス停から巻駅前バス停の間に新たに停車するバス停については、他のバス停と同じ計算方法で算出しています。

変更予定日は令和2年4月1日です。

西蒲区での運行事業者の移行は、昨年度の白根桜町～曾根駅前線、巻～和納～間瀬線、巻～栄町線に続き4路線目となります。

3路線の事業者移行を経験いたしまして、ノウハウも少し蓄積してきた中で、どのようにすれば浦浜線を持続的なバス路線となるか検討すべく、新潟交通観光バス株式会社やウエスト観光バス株式会社から利用実態調査の実施やアイデアの提供等で協力していただくとともに、地域住民や利用者、教育委員会等への聞き取り等も行いながら計画を立ててきました。

利用の少ない一部の便は減便等の見直しを行いますが、利用者が多いまたは多くの利用が見込めるものは政策的に取り組みを強化したいと考え、浦浜線については、メディカルセンター病院前経由の巻東中学校延伸を年間通じて実施します。

4月以降も利用動態を確認するとともに、引き続きウエスト観光バス株式会社や地域の方々との協議・協力しながら、浦浜線を持続的な運行に努めてまいります。

以上で「路線バス（巻～じょんのび館～浦浜線）運行計画（変更）（案）」の説明を終了します。

（柳田会長）

ありがとうございました。委員の皆様からご意見、ご質問はありますか。

よろしいでしょうか。

それでは、「11. 【西蒲区】路線バス（巻～じょんのび館～浦浜線）運行計画（案）について」は、本会議の同意が得られたものといたします。

続いて報告事項に移ります。

はじめに、「【秋葉区】山の手地区住民バス運行計画（変更）について」です。説明をお願いいたします。



(事務局)

山の手地区住民バスの運行計画の変更について、ご報告いたします。

資料12をご覧ください。

経緯としては、山の手地区の住民バスは、高齢者の通院や買い物、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って、平成30年4月から社会実験として運行しており、現在2年目の運行を行っております。

今後も継続して運行できる住民バスを目指すために、これまでも利用実績等を踏まえて運行内容を見直してきましたが、今回の変更では、12月からの小須戸中学校での自転車通学禁止期間にあわせて、通学のために運行計画を変更しました。

なお、変更内容につきましては、資料12の3番、変更内容をご覧ください。

11月まで1日2便の運行としていたところ、朝と夕方に2便ずつ増便して計6便とし、主に小須戸中学生の通学需要に対応するものでございます。

次に、資料12-1の4ページをご覧ください。

変更後の運行ルートです。

12月から、朝の往復1・2便につきましては、オレンジ色で塗られた運行ルートとなります。通勤・通学での利用が主であることから、国道403号沿いの停留所まで移動してきてもらうことを前提に、山あいのフリー乗降区間は通らない運行としました。

次に、5ページをご覧ください。

上段が変更前の運行ダイヤ、下段が変更後の運行ダイヤとなります。

変更後に増便となりましたのは、朝の往復1・2便と夕方の復路5・6便です。

往路の1便と復路の2便につきましては、小須戸中学校の通学時間と、電車通勤での矢代田駅の利用に合わせた時刻設定となっております。

夕方の復路5・6便につきましては、部活動による下校時刻の違いに配慮した設定となっております。

次に、資料12にお戻りください。

利用実績についてご報告いたします。

こちらは増便前の4月～11月までの実績でございます。

162日間の運行で利用者数が延べ1,454人、1日あたりの利用者数は9.0人、収支率は6.7%となっております。

資料に記載はありませんが、12月における実績につきましては、中学生の利用が増えたこと等により、20日間の運行で1,096人の利用があり、1月につきましても、16日までの実績の速報値では、8日間の運行で495人の利用がありました。

その結果、今年度の1日あたりの利用者数は16人に増加しており、収支率も概算値となりますが約9.5%に向上しております。

2月も多くの中学生在がご利用いただける見込みであることから、今年度末における収支率はさらに上昇することが期待されております。

山の手地区住民バスを運行する山の手コミュニティ協議会では、中学生の通学利用への働きかけ以外にも、地域住民の利用についても積極的な周知を行っており、引き続き利用者数の増加に向けて取り組んでいただいております。

なお、今後の当地区の住民バス運行につきましては、12月市議会定例会において社会実験継続に関する請願が採択されておりますので、本市といたしましても、この冬季の運行実績の推移を注視しながら、運営組織とともに来年度の運行の可能性について検討を行っていきたいと考えています。

この社会実験につきましては、道路運送法第21条に基づく運行につき、地域公共交通会議の審議案件ではございませんが、これまでの経緯を踏まえ、次回会議にて、検討経過等を報告させていただきたいと思っております。

報告は以上でございます。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。委員の皆様からご意見、ご質問はありますでしょうか。

よろしいでしょうか。

続いて、「2. 【西蒲区】にしかん観光周遊ぐるーんバス運行計画について」の説明をお願いします。

(事務局)

西蒲区産業観光課の荒井と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、「2. 【西蒲区】にしかん観光周遊ぐるーんバス運行計画について」をご報告いたします。

資料13をご覧ください。

経緯については、西蒲区内に点在する観光スポットをつなぐ交通手段として、今年度7月から12月まで試験運行を実施しました。

背景については2点ございます。

1つ目は全国的にマイカーから新幹線や飛行機等の交通手段に徐々にシフトしつつあると

いうこと、もう1つは集客を強化しております首都圏・関西圏・海外インバウンドの方にもご利用いただけるということでございます。

続きまして運行概要です。

運行期間については7月13日から12月29日の土日、便数については5便ということで、9時13分発から15時33分発の5周となっております。

運賃は1回200円、1日フリーパス券は車内といわむろやで販売しており、1日500円となっております。

ルート概要については、資料13-1の2ページに記載の通り、いわむろやバス停から出発し、巻駅前バス停を経由し、左回りに運行しましていわむろやバス停まで運行します。

なお、実績によりますと、一番利用が多いのが巻駅前バス停、次にいわむろやバス停、カーブドッチワイナリーバス停、角田浜バス停の順に利用されておりました。

角田浜バス停は恐らく、角田山登山の方ではないかと推測されます。

続きまして、運行事業者はアイ・ケーアライアンス、運行形態は道路運送法第21条、運行手段は小型バス、収支率は12.7%でございました。

利用者数は1日あたり22.9人、1便あたり4.6人でございます。

補足ですが、実績を見ますと、やはり観光バスということで、天候によって左右されることがございました。

天候が良い日には60名を超える利用がありましたが、猛暑や大雨となると1桁に落ちるということもございました。

また、60名を超える方からアンケートに答えてもらいましたが、利用者については岩室温泉利用の県外の方、西蒲区を中心とした地元の方、中央区や西区といった近隣区の方、それぞれが分散してご利用いただいたこともわかっております。

また、利用目的についても、登山、温泉、生活の移動手段、食事、お酒等と、分散した使い方をされている状況がわかりました。

令和2年度につきましては、観光シーズンが始まる4月4日から12月27日とし、期間以外は同じ運行を予定しております。

以上、にしかん観光周遊ぐるーんバス運行計画についてご報告を終わります。

(柳田会長)

ありがとうございました。委員の皆様からご意見、ご質問はありますでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、次第「3 その他」になります。

まずは、事務局からお知らせがございます。

(事務局)

事務局から2点お知らせがございます。

1点目は、令和元年度 新潟市生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）についてでございます。

参考資料1の2ページをご覧ください。

令和元年度 新潟市生活交通改善事業計画は、令和元年6月に2ページ目に記載の導入事業者及び導入台数で計画を策定いたしました。

これについては、導入事業者や導入台数が変更となった場合には、年度末に地域公共交通会議での同意を得て変更手続きを行うこととしてございます。

現在の状況といたしましては、国の当初予算確定によりまして内示台数が変更となっていること、あるいは事業者の都合によりまして導入を取り下げたものがございます。

また、今後、国の補正予算が予定されていることから、導入事業者や導入台数が変更となる可能性がございます。

これらのことから、今年度事業計画の変更につきましては、国の補正予算の動向も見ながら、3月中旬ごろに行いたいと考えております。

委員の皆様におかれましては、3月中旬ごろに書面協議にて会議を開催したいと考えておりますので、ご対応くださいますようお願いいたします。

2点目は、新潟市地域公共交通会議の委員任期と、委員の公募についてでございます。

本会議の委員任期は新潟市地域公共交通会議規則第3条に規定されており、2年間となっております。

現在の委員の皆様は、令和2年3月31日までの任期となっております。

このことから、現在の委員の皆様がお集まりいただくのは、今日が最後の予定となっております。皆様ありがとうございました。

本会議の委員体制につきましては、同規則第2条第2項に規定しております。

あて職となっておりますので、公募委員以外の方は引き続き来年度も委員をお願いすることを考えております。よろしくようお願いいたします。

なお、人事異動によりまして委員の交代や組織名の変更等がございましたら、速やかに事務局までご連絡いただきますようお願い申し上げます。

また、公募委員につきましては、参考資料2に記載の通り、委員の公募を開始いたしました。

市のホームページや公共施設の掲示板、2月2日予定の市報で広く周知に努めてまいりますので、あわせてお知らせいたします。

事務局からは以上でございます。

(柳田会長)

ありがとうございました。

そのほか、委員の皆様から、全体を通して何かご意見、ご質問はありますでしょうか。

(和田委員)

新潟交通の和田でございます。

本日は地域公共交通会議ということで中央区や西区以外の区バス等の話でしたが、新潟市内にはバスレーンというものがございまして、最近報道もされましたが、近年バスレーンの解除やバス専用から優先化の状況が続いております。

2018年には西区の新大入口付近から寺尾西付近、東区では下山付近から北葉町・山ノ下付近で専用から優先化となりました。

また、直近では寺尾西付近から学校町付近の間で、新潟駅方面がバス専用から優先化、内野方面がバス専用から専用解除となっております。

実際の交通量やバスの定時性からみますと、当初設定された交通量よりも改善されているということで致し方ない部分もありますが、公共交通を利用される方の比率は、新潟市ではほとんど変わっておらず、バスと鉄道をあわせて全体の6%で推移しております。

一方、自動車の台数が変わっているかということ、大きく変わっていないのであれば、その自動車は今までの幹線道路から新しい道路に移動しているのではないかと、ということがございます。

例えば、バスレーンが設置された以降、みなとトンネル等が完成したことで、既存の幹線道路を通らなくなった、ということがございます。

一方で、西側の地域から中央区に行くときには、海岸線沿いの道路が通りやすいということで、護国神社付近が朝非常に混んでおりまして、新潟交通の路線バスも右左折できない状況が起きております。

幹線道路すべてをバスレーンにしてほしいというつもりはありませんが、時代とともに道路の混雑状況も変わってきているところも踏まえて、交通規制や交通政策も考えていただけ

ればと思います。

また、南区方面から中央区に向かう幹線道路として国道8号があります。

国道8号は白根付近でバイパスができましたが、新潟市の中心部に向かって混雑が激しくなるので、同じく交通規制や交通政策について、良い意味でメスを入れていただいて、バスの定時性を高めることにより、公共交通を利用される方が増えてほしいと思っております。

交通を管理する警察と道路管理者と運行事業者が一緒になって考えていく場を設けていただくと非常にありがたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

(桜井委員)

新潟県警察本部交通規制課の桜井です。

今ほどのバスレーンにつきましては、バスの定時性や速達性が重要であることは十分認識しているところですが、交通情勢の変化によって見直すものは見直していく必要がありますので、今後も新潟交通や新潟市と一緒に検討を進め、安全で円滑な交通環境の確立に努めて参りたいと考えておりますので、ご理解とご協力を願ひいたします。

続けてもう1点お話をさせていただきます。

バス停に関しての願ひです。

この話は国土交通省新潟運輸支局からの依頼を受けてのものですが、本日は近藤委員が欠席のため、関係機関としての警察から情報提供させていただきたいと思ひます。

一昨年、神奈川県内においてバスを降車した小学生が、バスの後ろ側にある横断歩道を渡っていたところ、対向車にはねられ亡くなってしまう事故がありました。

それを受けまして、全国的に危険なバス停の有無について調査している状況です。

新潟県内においても各バス事業者宛てに、交差点に近いバス停や横断歩道に近いバス停等、危険なバス停の有無について確認していただいているところでございます。

危険なバス停があった場合は、国土交通省からバス停を移設したり横断歩道を移設したり等の対応を検討するように、と言われていたところでございます。

本日の地域公共交通会議でも路線バスや区バス等でバス停新設の話がありましたが、利便性も重要ですが、同時にバス停の安全性についてもご配慮いただきながら、新たに設定していただければ、という願ひでございました。以上です。

(高橋委員)

新潟県バス協会の高橋でございます。いつもお世話になっております。

本日の全体を通して、各区の皆様方が公共交通に対して非常にご努力をなさっていることがわかりまして、特に高齢者や中学生の移動手段確保という点では、ご努力いただいているように感じました。

運行形態については、路線バスやコミュニティバス、ジャンボタクシー車両やデマンド、フリー乗降等、様々な形態があるわけですが、その形態にあわせて、国土交通省も車両の小型化について、その地方にあった公共交通として補助メニューが新設される動きがあります。

本日の会議にあったバス事業者の車両をみますと、古い車両や、利用者数としては小型で十分なのでしょうが、車両がないから大型バスを使用している等、様々な形態があります。

今後さまざまなものに対して補助メニューが作られつつあるということで情報を聞いておりますので、その点についてもぜひ進めていただければと思います。

それから、先ほどの県警からありました内容について追加させていただきますと、危険なバス停としては交差点や横断歩道にかかっているバス停または、交差点や横断歩道から5mの範囲でバス停が設置されているケースを調査した結果、把握している速報値としては新潟県内で16社、384か所程度ある状況です。

今後、新潟運輸支局で精査していき、何かしらの対応が必要かどうかを検討することになりますが、バス停があったところに横断歩道が後で設置された等、さまざまなケースが考えられることから、警察や道路管理者等と今後の検討会で協議される状況になると思われます。情報提供としてお伝えさせていただきました。

(外川委員)

公募委員の外川と申します。

今日が最後なので私も話をさせていただければと思いますが、区バス・住民バスの収支改善として皆様ご努力されて非常に大事なことですが、最近ではあらゆる場面で安心・安全がテーマになっております。

バス事業者の方でも常に安全運転にご努力されていると思いますが、全国的に見ますと高速バスや路線バスの交通事故がニュースになることがございます。

今回の地域公共交通会議で対象となる区バス・住民バス等の事故件数は把握されているのか、把握しているようであれば教えていただければと思います。

また、今後については事業者だけではなく、市や警察、地域住民等が協力して交通安全に対してPRしていく必要があると思います。

昨日テレビで見たのですが、茨城のある町で自動運転バスが4月から導入されるという話

がありました。

今後は過疎地域が主となると思いますが、新潟市内にも類似の地域があると思います。

そのような地域で導入を検討していく場面があると思いますので、ご検討いただければと思います。以上です。

(柳田会長)

ありがとうございます。事務局の方で事故件数は把握されていますでしょうか。

(事務局)

事故件数について把握しておりませんので、確認して委員の皆様にお知らせさせていただきます。

そのほか、補助メニューの件や安心・安全、PR等については、私どもも情報収集を進めてまいりますし、その情報は各区や事業者とも共有してまいりたいと考えております。

その中で、自動運転等の新しい技術も含めまして、私たちはどのようなことができるのかを皆様と一緒に考えていきたい、事業として展開していきたいと考えておりますので、ぜひ今後ともご協力くださいますよう、よろしく願いいたします。

(柳田会長)

そのほか、ご意見等はございますでしょうか。

(鈴木委員)

先ほど乗合タクシーの関係で、市が関わっているところについて質問させていただきました。

説明もわかりやすいし、質問に対する回答も丁寧で前向きなものと感じましたし、経験も積んできたところもあるのでそれを活かしながら、少しでも地域住民等にご利用いただきたい、との前向きなご回答でしたので、新潟市の取り組みには改めて感謝申し上げます。

事故の話については、タクシーも事故が無いわけではありませんが、安心・安全も大事であるとともに、移手段を確保することで運転免許の返納も進むことになると思います。

いま進めていただいている取り組みをさらに進めていただいて、安心して移動できるように、免許を持たなくても大丈夫な環境を作っていくために、私たちの協会も含めて取り組みたいと思いますので、引き続きよろしく願いいたします。



(柳田会長)

ありがとうございました。その他ございますでしょうか、よろしいでしょうか。

非常に貴重な情報やご意見を賜ることができ、大変うれしく思います。

以上で、「3 その他」について終了させていただければと思います。

以上をもちまして、本日の議事はすべて終了となります。

進行を事務局へお返しいたします。

(司 会)

ありがとうございました。

大変円滑な議事の進行にご協力をいただくとともに、貴重な情報提供やご助言等を賜りまして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4回新潟市地域公共交通会議を閉会いたします。

ありがとうございました。

以上