

■ 平成 29 年度 第 1 回新潟市地域公共交通会議

日時：平成 29 年 5 月 30 日（火） 午前 10 時から

会場：新潟市役所分館 6 階 1-601 会議室

（司 会）

それでは、定刻となりましたので、只今から平成 29 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、皆様お集まりをいただきまして、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 丸田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。本日の会議は、これまでと同様、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、あらかじめご了承賜りたいと思います。

最初に、新潟市地域公共交通会議の役割について、改めて確認させていただきます。当会議ですが、道路運送法の施行規則に基づき、地域の住民の方の移動手段の確保等を行うために、運行内容や運賃、手段など必要な事項を審議する場として、私ども新潟市の附属機関設置条例に従って設置をされている附属機関となります。会議の内容につきましては、区バス、住民バスといったコミュニティバスなどの地域の生活交通についてご審議いただく場として進めさせていただきます。よろしくお願い申し上げます。

続いて、人事異動による委員の交代がございましたので、ご報告させていただきます。事前に送付させていただいております委員名簿がございますが、そちらをご確認ください。平成 29 年 4 月 1 日から、新潟市消費者協会会長・山崎和美委員にご就任いただいております。新潟市土木部長・本多均委員が就任しております。お二方を含め、委員の皆様には後ほど自己紹介を賜りたいと思います。

続いて、委員の出欠状況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が所用のため欠席となっております。したがって、出席者 9 名で委員総数 10 名の過半数を超えておりますので、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、本会議が成立していることをご報告申し上げます。

今年度最初の地域公共交通会議でございますので、委員の方々より自己紹介をお願いしたいと思います。自己紹介につきましては、お手元の委員名簿の順番に従ってお願いしたいと思います。最初に、本会議の会長である新潟市の大勝都市政策部長よりお願いいたします。

(大勝委員)

改めましておはようございます。昨年に引き続き会長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。よろしくお願いいたします。

この会議は条例で定められた附属機関となりますが、この会議の素晴らしい点として、地域の生活交通をよくしていくために、委員の皆様からいろいろな意見が出る場だと思っております。本日も議案以外に、その他という中で、意見交換の時間を設けておりますので、ぜひ、忌憚なくご意見をお聞かせいただき、新潟市の地域公共交通の発展と、今後、利用者にとって、利用しやすい目線でよりよいものになっていくことを、私としても願っておりますので、委員の皆様のご協力をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

(司 会)

次に、本多委員、お願いいたします。

(本多委員)

ごめんください。4月から土木部長をやることになりました本多と申します。よろしくお願いいたします。

この会議はもちろん初めてでございますし、また、いろいろな部分で土木部とも皆さん方と関係があるのかもしれないので、お世話になりますけれども、よろしくお願いいたします。

(司 会)

後藤委員、お願いいたします。

(後藤委員)

おはようございます。いつもお世話になっております。新潟県ハイヤー・タクシー協会の後藤と申します。本日もどうぞよろしくお願いいたします。

(司 会)

村山委員、お願いいたします。

(村山委員)

おはようございます。新潟交通の乗合バス部の村山でございます。本年度もよろしくお願いいたします。

(司 会)

このたびご就任いただいております山崎委員、お願いいたします。

(山崎委員)

新潟市消費者協会の山崎と申します。よろしくお願いいたします。

(司 会)

松川委員、お願いいたします。

(松川委員)

公募委員を務めております松川と申します。よろしくお願いいたします。今年も現地を見て、さまざまな土地のさまざまな事例と比較しつつ、その地域にとってどのような体系が一番ふさわしいかどうかを考えて発言していきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

(司 会)

竹村委員、お願いいたします。

(竹村委員)

新潟運輸支局の竹村でございます。昨年に引き続き、お世話になります。よろしくお願いいたします。

(司 会)

船山委員、お願いいたします。

(船山委員)

おはようございます。昨年に引き続き、私も労働者の団体である連合新潟新潟地域協議会の副議長ということで参加させていただいております。本年度もよろしくお願いいたします。

(司 会)

最後に、本間委員、お願いいたします。

(本間委員)

おはようございます。警察本部交通規制課の本間と申します。昨年に続き2年目となりました。よろしくお願ひします。

(司 会)

委員の皆様より自己紹介いただきました。

次に、事務局から自己紹介をさせていただきます。

(都市交通政策課長)

皆さんおはようございます。事務局を務めてさせていただいております新潟市都市交通政策課長の今井でございます。2年目でございます。よろしくお願ひいたします。

(都市交通政策課地域交通整備室：佐藤)

都市交通政策課地域交通整備室の佐藤と申します。よろしくお願ひします。

(北区副区長兼地域課長)

北区副区長兼地域課長の佐々木と申します。よろしくお願ひいたします。

(東区地域課長)

東区地域課長の清水と申します。よろしくお願ひいたします。

(南区地域課長)

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

(司 会)

2列目は、私ども事務局あるいは区役所の担当の職員が座っております。どうぞよろしくお願いいたします。

議事に入る前に、配付資料の確認をさせていただきます。事前に送付させていただいているものでございます。次第、座席表、出席者名簿、新潟市地域公共交通会議の規則、委員名簿。本日の会議資料ということで、資料1「区バス・住民バス夏休み子どもワンコインバス」、資料2として、A4両面刷りで4ページまでのもの、資料3として、A4片面のものが1枚、これに関連して、資料3-1として、1ページから7ページまでのA4カラーの両面刷りのもの、資料4として、A4カラー両面刷りのものが1枚、資料4-1として、A4両面刷りで1ページから13ページまでのもの、資料5として1枚、資料5-1として、カラー両面刷りで1ページから53ページまでのもの。以上が本日の資料となります。資料の過不足等はありませんでしょうか。会議途中で落丁などお気づきの点がありましたら、都度、事務局にお知らせいただきたいと思います。

なお、先ほど会長の挨拶にもありましたが、本日、会議終了後、情報交換の時間を若干取らせていただきたいと思います。お時間に余裕のある方におかれましては、会議終了後もぜひお残りいただきたいと思います。

これより議事に入らせていただきます。この後の議事の進行は会長の大勝都市政策部長よりお願いします。

(大勝会長)

以降の進行を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

まず、委員の皆様におかれましては、本日、ご多忙の中お集まりいただきまして誠にありがとうございます。今日はだいぶ暑くなるというお話ですので、上着等は気兼ねなくお脱ぎいただければと思います。

次第2に入る前に、事務局より本日の議案について概要説明をお願いいたします。

(事務局)

改めまして、事務局の都市交通政策課の今井でございます。よろしくお願いいたします。

本日、ご審議いただく案件の概要について説明いたします。一つ目、「区バス・住民バス夏休み子どもワンコインバス」です。昨年度に引き続き、夏休み期間中の小学生以下を対象として運賃変更を行うものです。

二つ目、「平成29年度新潟市生活交通改善事業計画(案)」です。バリアフリー化車両

の導入などによって、公共交通機関における高齢者や障がいのある方などの移動の利便性や安全性向上を図るため、その具体的な取組み等について計画に位置づけさせていただくものです。

三つ目、「北区デマンド交通運行計画変更（案）」です。平成 24 年度より社会実験として実施しております北区デマンド交通について、ダイヤの設定、便数や運行日などの変更により、さらに乗り合い率を高めるものでございます。

四つ目、「東区区バス運行計画変更（案）」です。東区バスの紫竹・江南ルートについて、平成 28 年 7 月から道路運送法第 21 条の許可により、社会実験として運行しているものでございますが、本年 7 月末に許可期限を迎えることから、新たに道路運送法第 4 条の許可申請を行い、社会実験としての継続した運行を行っていくものです。

五つ目、「南区区バス運行計画変更（案）」です。南区バスの北部ルートにおいて、長期間にわたる橋りょう工事などが行われることから、工事期間中、バス停の移設とルートの変更を行うものです。

議事の 1、2 については都市交通政策課から、3 から 5 については区の地域交通を所管する区地域課から議題の詳細についてご説明させていただきます。

以上が本日の審議案件となりますので、よろしく申し上げます。

(大勝会長)

それでは、次第 2 (1) 「区バス・住民バス夏休み子どもワンコインバス」について、事務局から説明をお願いいたします。

(事務局)

区バス・住民バス夏休み子どもワンコンバスについてご説明いたします。資料 1 及び資料 1 の参考資料をご覧ください。

区バス・住民バスの利用促進に向けた取組みといたしまして、昨年度に引き続き、小学生以下の子どもの対象に、平成 29 年 7 月 18 日（火）から 8 月 31 日（木）までの夏休み期間の運賃を、1 乗車の現金払いにつき通常運賃を 50 円とするものでございます。

参考資料をご覧ください。黒い網掛けをした欄に丸印を記載した区バス・住民バス路線で、夏休みワンコインバスを実施いたします。黄色の網掛けがしてある路線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、運賃変更をする場合、本会議の同意をいただいて手続きをさせていただいております。そのため、本会議で協議いただく路線は、例年実施している北区、東区、江南区、秋葉区の区バス路線と、北区の陽光・松浜・濁川地区住民バス、西区の坂井輪地区住民バス、さらに今年度から新たに取り組むものとして、西蒲区バス、江南区の茅野山・早通地区住民バス、横越地区住民バス、以上を今年度から追加いたします。

よろしくご審議のほどお願いいたします。

(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、質問等はございますでしょうか。

(松川委員)

毎年の案件なのですけれども、去年もいろいろと提案させてもらったのですが、その後、利用者数の把握をどのようにするかは考えておられるのかということをもとに伺いたしたいと思います。というのは、これはワンコインバスではないのですけれども、「シニア半わり」で、郊外路線で乗車証を配って、新たに登録していただいた方を半割にするということが始まるようでも、こういったものを取り入れることで、「登録」はハードルが上がってしまいますので、事前に学校を通じて配布しておいて、利用時に利用期間を記入していただいて、50円と一緒に入れてもらう。そういったことを組み合わせることで、利用者、利用区間も把握でき、データの蓄積、来年以降の施策に反映できるのではないかと考えまして、その辺をお伺いしたい。また、去年スタンプラリーや環境定期券制度と一緒にPRはどうか学校を通じてチラシ配布してはどうかなど、いろいろ提案させてもらったのですけれども、それらでこれから具体化できるようなものが、あるいは議論中のものがあつたら教えていただきたいと思っております。

(事務局)

ありがとうございます。

利用区間や利用者の把握という点で松川委員から示唆いただいた、高齢者の割引施策として「シニア半わり」制度の件ですが、りゅーとカードを使用できる路線のほか、りゅーとが使用できない路線において、今年度からシルバーチケットという登録制度での割引サービスを4月から開始させていただいているところでございます。りゅーとカードがあれば、その利用履歴で、利用区間や、どれだけの人が利用されているかということが分かります。それ以外に現金でお支払いいただくような場合において、シルバーチケットの場合は、現金と一緒に利用券をお出しいただく形になりますので、利用券の枚数で何人利用いただいているかは把握できております。今回、ご提案させていただいている夏休み子どもワンコインバスにおいては、別の証明書なりを投入するわけではなくて、現金だけで利用いただいているのですが、現時点では、運転士自身での人数のカウントという把握手法になっているかと思っておりますので、今後、どれだけの人が、どういった区間で利用されていて、どれだけの利用がされているかという把握については、引き続き、方法の検討が必要かとは思っております。

もう1点ご指摘いただいたように、昨年度、スタンプラリーや環境定期券とあわせるなど、

いろいろな形で、まずは知ってもらわないと利用が進まないといったところでご提案をいただきました。私どもとしましても、なるべく周知を図る施策として、バス事業者とも連携しながら取り組んでいく必要があるという認識のもとで、現時点で、今年度はこういった工夫、PRをするというのは、この場では明言できませんけれども、ご指摘を踏まえながら、特に昨年言われた中では、小学生以下を対象としますので、学校への広報活動といったものが重要かと思っておりますので、その辺は工夫をして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。引き続き、検討していくということで、ぜひ、できるものはやっていただきたいと思えます。

ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

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

次に、次第2(2)「平成29年度新潟市生活交通改善事業計画(案)」について、都市交通政策課より説明をお願いいたします。

(事務局)

資料2をご覧ください。平成29年度新潟市生活交通改善事業計画(案)についてご説明いたします。この計画(案)は、バリアフリー化車両の導入などによって、公共交通機関における高齢者や障がいのある方などの移動の利便性や安全性の向上を図るため、その具体的な取組み等について、位置付けるものでございます。具体的には、各交通事業者がノンステップバス車両や福祉タクシー車両を導入する場合、本計画に位置づけられた項目について、国から一定の補助、支援を受けることができる制度となっております。今年度につきましては、資料2の3及び4に記載のとおり、事業者からの意向に基づき、福祉タクシー車両の導入4台、ユニバーサルデザインタクシー車両の導入22台を計画に位置付けさせていただくものでございます。

なお、現在、ユニバーサルデザインタクシーにつきましては、2020年に開催される東京オリンピックを見据え、本計画とは別のインバウンド対策事業という制度があり、その補助対象となる可能性もございます。その補助事業内容について、現在、国土交通省において見直しが行われているところでございます。この動向次第では、本計画にバリアフリー対策として位置づけられたものが、インバウンド対策としての補助メニューへ変更となることも想定されることから、その際は、本計画の変更が必要となりますが、いずれにしましても、これらの事業制度を活用しながら車両導入が図られることとなるため、そのあたりのご了承をいただきたいと思えます。

以上、平成 29 年度の新潟市生活交通改善事業計画（案）の概要説明を終わります。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

（大勝会長）

ありがとうございました。

ただいまの説明について、ご意見等はございますでしょうか。

（松川委員）

昨年度の改善事業計画と照らし合わせて見ていたのですが、今年は福祉タクシーが 4 台、ユニバーサルデザインタクシーが 22 台。昨年はノンステップバスが 24 台、福祉タクシーが 2 台でした。今年はノンステップバスが事業メニューに入っていません。一方で、資料 2 の 3 番ですと、平成 32 年度までにバスについては導入率 70 パーセントという目標が出ています。今、新潟交通では何パーセントになっているのか。これから導入を進めていって、その目標に届くのかどうか。そこを伺いたと思います。

（事務局）

ありがとうございます。説明の中でも申し上げましたが、事業者からの導入意向に基づいて計画を作らせていただいているのが前提でございます。新潟交通の委員も本日までご出席いただいておりますけれども、私どもで把握している状況といたしましては、新潟交通から、この補助事業の事前要望がなかったものですから、計画には位置付けていないということです。

バリアフリー車両となるノンステップバスの導入目標については、国でバリアフリー化の基本方針を掲げているものを目標にしております、本市における現時点での導入率ですが、ノンステップバスの導入割合は、平成 28 年度末で約 3 割となっております。ワンステップバスも含めたバリアフリー対応率でいいますと、約 6 割というのが、私どもとして整理している状況でございます。今後、新潟交通に対してはさらにノンステップバス化を図っていただきたいという願いはさせていただく予定ではおりますけれども、実現するかどうかといったところについては、やはり事業者の経営状況との兼ね合いになってくると思いますので、ご努力いただきたいという状況でございます。

（大勝会長）

村山委員、何か補足等がありますか。事務局の説明どおりということですね。申請がなかったということです。

ほかにご質問等はいかがでしょう。

それでは、平成 29 年度の新潟市生活交通改善事業計画について、本会議の同意が得られたものと思います。

次に、（3）「北区デマンド交通運行計画変更（案）」について、北区地域課より説明を





次に、利用登録ですが、緑色の区域Aに住んでいる人のみを対象とし、あらかじめ利用登録をしてもらう必要があります。現在の利用登録数は1,596人となっております。予約は乗車の1時間前までにタクシー会社に連絡し予約を取るようになっております。運行は、葛塚地区内に営業所を持つ太陽交通と都タクシーの2社で構成いたします新潟市北区デマンド交通社会実験運営協議会に委託しております。平成28年度の運行実績は、延べ利用者数が5,971人となっております、一日当たりの利用者数は平均16.4人となっております。二人以上乗車した場合の乗車率が14.2パーセント。逆に申しますと、85.8パーセントが一人乗りということでございます。収支率は30.85パーセントとなっております。

3ページをご覧ください。7月1日からの新運行計画改正（案）でございます。主な相違点を上段に示しております。①時刻表の設定ですが、現行では利用者の予約に応じた不定期運行を実施しておりましたが、変更案では、概ねの時刻表を設定し、予約に応じて往路5便、復路5便の計10便を運行することとしております。予約がなければ運行はいたしません。

運行時刻等については5ページをご覧ください。運行ダイヤの変更と書いてありますが、一番上段の岡方地区の例で申し上げます。例えば8時台の予約があった場合、平林と大久保にお住まいの方が新崎駅の南口まで行きたいと、それぞれ予約があった場合でございます。岡方地区時刻表、その下の例をご覧くださいなのですが、平林、長戸呂、大久保、高森といきまして、目的地のところでは新崎駅南口とありますが、平林と大久保でそれぞれ、新崎駅南口へ行きたいと。この場合、8時に平林の予約をしていた人の自宅に迎えに行きまして、それから大久保で予約があった人のところへは8時15分に行くことになり、新崎駅には8時25分に到着すると。これは一つの例でございます。ただ、予約がないところは、そのまま通過いたしますので、時間はおおむねの時間となります。予約の段階で、タクシー事業者から予約をしていただいた方に対し、おおむね何時ごろ行きますよということで時間を伝えます。その下の長浦地区も同様でございます。

3ページに戻っていただきたいのですが、相違点の②、運賃の値上げです。現行では運賃を三つに区分しております。これが変更後では、一人乗車で1,000円、二人以上乗車で一人当たり300円と、二つの区分といたします。現在のタクシーメーターの平均金額でございますが、1台当たり2,000円となっておりますので、変更（案）では、おおむね半額をご負担いただくということでございます。

次に相違点の③、運行日の見直しでございます。現行では毎日運行しておりますが、これを区バス、住民バスと同様に、平日のみの運行といたしまして、土、日、祝日、年末年始は運休といたします。

④、利用予約期限の変更についてでございます。これまで利用希望時刻の1時間前まで予

約をお願いしていましたが、前日までの予約に変更するものでございます。このことにつきましては、予約を受付するタクシー事業者とも検討したところでございますが、事前の乗り合い率を高めるということで、マッチングを行い、タクシー会社の配車の準備も十分対応できるよというということで、前日までというこで変更をするものでございます。なお、運行事業者についてですが、これまで利用者がそれぞれのタクシー事業者を選択して予約しておりましたが、今回、岡方地区については太陽交通、長浦地区については都タクシーとして、それぞれの営業所がある関係もありますが、エリア分けをするものでございます。

次に、3 ページ下段をご覧ください。7 月以降の運行の目標値を記載しております。利用者数につきましては1 日 24.7 人としております。昨年度の実績は1 日 16.4 人でございました。昨年度のデマンド交通を利用した人数は約 6,000 人のため、月平均いたしますと、ひと月 500 人というこで、7 月から改正いたしますので、同じ人数が例年どおり利用したとすると 4,500 人を見込んでおり、7 月以降は平日のみの運行となりますので、平日の運行日数を日割りで計算したものでございます。また、乗り合い率は 30 パーセントとしております。昨年度はその半分程度の 14.2 パーセントでございました。昨年度 1 年間の実績は、一人乗りが 85.8 パーセントとなっております。7 月の改正を待つまでもなく、タクシー事業者をお願いしまして、なるべくマッチングをして運行していただきというこでお願いしたところでございます。タクシー事業者のほうも、今年 1 月に、出来るだけマッチングを行ったところ、今年 2 月、3 月は一人乗りがぐっと減り、月 80 パーセントを切る状況になっております。さらに、7 月から行き帰りで 1 日 10 便といたしますので、さらに乗り合い率はぐっと高まるのではないかというこで、目標値としては、一人乗りは 70 パーセント、二人以上の乗り合いは 30 パーセントという形で設定してあります。収支率につきましては 48.6 パーセントを目標としてあります。これは、先ほどの乗り合い率に基づいての人数に運賃を乗じた運賃収入と、昨年度のメーター平均値は 2,000 円になりますが、これに基づく運行経費の計算により試算したところでございます。

続きまして、4 ページの乗降の場所ですが、赤字で表示されているところでございます。農協等の合併がありましたので、記載の内容の字句の変更を行ったものと、一部、早通駅の「駅」の字が抜けていましたので、この辺の字句訂正を行ったものでございます。

最後になりますが、去る 23 日に北区地域公共交通に関する意見交換会がありました。新潟運輸支局あるいは北警察署、市の消費者協会、北地区内で公共交通の事業を展開している事業者の方々などがお集まりいただき意見をいただいたところでございます。その主な意見を紹介いたしますと、自分が高齢者になってデマンド交通を利用する立場になったときに、所要の改正はやむを得ないだろうと。ただ、将来的に継続するような制度にしてもらいたい

ということでございます。また、同様の意見として、この地区は以前民間バス路線が廃止になったということもありますので、何をするにしても一人1台の自動車がこの地域は必要だということでございます。ですので、デマンド交通は大切な足なのだと。持続可能な、公共交通を続けてほしいという意見がありました。また、予約時間について、行きはまだいいのですが、帰りの予約を前日までにするというのは厳しいのではないかと。例えば病院へ行って長引いたとなると、帰りの便に間に合わなくなってしまうおそれもあるのではないかとというご意見がございました。

説明は以上でございます。よろしく願いいたします。

(大勝会長)

ありがとうございました。

ただいまの、北区のデマンド交通の変更(案)についてご質問等はございますでしょうか。

(松川委員)

いくつか伺いたいのですが、岡方、長浦地区の人口はどのくらいあるのか。平成28年度の月別の数字は出ているのですが、平成24年度から運行しているが利用者は増えているのか、同じくらいなのか、減る方向にあるのか。土日運行を取りやめたのは、利用が少ないからととらえていいのか。3点を伺いたいと思います。

(北区地域課長)

人口につきましては、平成29年4月1日の住民基本台帳で拾ったものでございます。岡方地区の人口は3,815人、長浦地区の人口は6,601人でございます。

2点目は、利用者数ですが、平成24年は10月からの半年間ですが、986人。平成25年度に入って急に増え、3,247人。その後、平成26年度は4,449人、平成27年度が5,028人、平成28年度が5,971人と増えております。

土日運行につきましては、区バス、住民バスが運行していないため、デマンドも平日のみの運行ということで、他とレベルをあわせたということでございます。

(松川委員)

今伺った中で、両地区合わせて人口が1万人、登録者が1,600人弱、16パーセントの方に登録いただいている。延べ人数ではありますが、その半分以上の方に年間利用していただいている、しかも年々増えているということなのに、今回の改定は、一人乗りが1,000円、予約が前日までということで、運行側の都合がだいぶ前面に出ているのではないかと、資料をもらってびっくりしました。例えば、南区も最初は予約期限が前日までだったものを、2時間前に変更し、1時間前になりということで、サービスの改善を行い、定着を図っています。先ほど、意見交換会でもあったということですが、正直、前の日だと帰りの分は予約で

きないですね。南区の方に少し伺ったこともあるのですが、病院が終わるのはその日によって時間が違くと。1,000円というのも、二人乗りだったら、一人300円が、二人乗っても収入は600円なのが、なぜ一人だと1,000円になるのかと。往復2,000円。北区では事前の利用登録があるので乗ったことがないのですが、南区で乗ると、タクシーメーターが2,500円から3,000円にいくときもあります。収支率を上げたいという、乗り合い率を上げたいという都合は分かるのですが、住民の方にきちんと説明されたのか。意見交換会だけだと、制度自体が立ちゆかなくなるのではないかという危惧を持っています。その辺についてのお考えを伺いたいと思います。

(北区地域課長)

説明会でございますけれども、全部の地域の自治会長を集めまして説明いたしました。コミュニティ協議会にもご説明はしてあります。料金のことですが、現在は公共交通とは言いつつも、一人乗りが85パーセントを占めていると。特に自宅から目的地まで行くということは、非常に便利なわけですが、それで一人乗りで行くということになりますと、公共交通といえるのかということもございます。乗り合い率が非常に低いということは非常に問題だろうということで、その辺の共通認識は地域の住民の方々に十分理解はしていただいております。

金額の1,000円についても、地域の方々とよく話し合い、検討をいたしまして、どれくらいまでの負担ならいいでしょうかという検討を重ねまして、遠くからだとタクシーメーター3,000円くらいかかるわけですが、平均2,000円ですので、一人乗りであれば1,000円。二人以上であれば金額的に据え置きという形で、300円ということで料金設定を行ったところでございます。行き5便、帰り5便、前日までの予約ということでもありますけれども、10便とする、定時性を持たせるということは、乗り合い率を高めていこうということもございます。バス停を設けませんので、自宅まで迎えに行くという便利さもございますので、その辺はご理解いただきたいと思っております。帰りの便につきましても、確かに前日までというのは厳しいといったご意見もいただきました。この辺については、乗り合い率が今後どうなっていくのか。前日までというのは厳しいという声を多くの方から寄せられるのであれば、今後、改善に向けて検討していきたいと思っております。

(大勝会長)

ただいまの意見は非常に難しい問題があるところかと思いますが、松川委員、よろしいですか。

(松川委員)

デマンド交通というのは、公共交通空白区域の区バスでもカバーしれない部分の最後の切

り札のようにいわれてきたのですけれども、地域ごとにいろいろな課題を抱えています。地区によっても停留所方式だったり、自宅まで行ったり、時刻表があるところとないところもある。今回は、時刻表が「ない」から「ある」に変わりますけれども、エリアを決めたり、三条のように決めなかったり。また、登録者限定だったり、登録なくだれでも使えたり、地区よってばらばらです。結局、その地区に求められるのは、その地区の状況をよく見ないと分からないのですが、デマンド交通の目玉は、予算に限りがありますので、予算の範囲内で、既存のタクシー業界の利益を損なうことなく、その中で最大限の利便性を提供する。これがデマンド交通だと思うのです。北区の場合ですと、もし予算までいっていないということであれば、例えば乗り合い率を高めるのであれば、時刻表はしかたないと思います。私は取り入れてもいいと思いますけれども、例えば行きの手で3時間空くのはどうかとか、南区のように停留所方式にするということもあります。その中で柔軟に見直しを図っていただきたいというのが私の願いです。特に今回、大幅に変わりますので、年単位ではなくて、何か月単位で状況とお客様の声、コミュニティ協議会、自治会の方にご説明されたということですが、1,500人以上の登録者の方々に通知文を出すとか、アンケート用紙を中に入れて、今回の制度変更はいかがですか、今までのように利用しますか、利用しづらいですかといった回答欄を設けるなどして、声を拾って、柔軟に変えていただきたい。このままでいい、ものすごく使えなくなったという声が必ず出てくると思いますので、その辺の見直しを柔軟にしていきたいというのが私のお願いです。

(北区地域課長)

予算的なお話がありましたが、当初予算と比較すると、実績としてはかなり足が出ている状況でございます。周知ですが、利用者、全世帯に、具体的にどこがどう変わるのか、見やすい形にした通知文を配布すると。当然のことながら、区だより等で周知することにしております。これは社会実験ということで現在も行われておりますので、今、委員がおっしゃった点も十分考慮いたしまして、いろいろな方の声を拾いながら、果たしてこの10便でいいのかどうかということも含めまして、今回は利用しづらい状況に改正するわけですが、この辺の収支率等も勘案しながら、利用者にとって、引き続いて地域の足となるよう、持続可能なデマンド交通ということで継続していきたいと思っております。ありがとうございました。

(大勝会長)

北区地域課から説明がありましたように、今後の検証といいますか、今後どうなるのかということをご丁寧に見ていただければと思います。

ほかにご質問、ご意見はありますか。

(竹村委員)

7ページですが、平成28年度の実績が出ております。6月、7月、8月がまさに年間を通じて一番多い利用者数というのが伺えます。一方で乗り合い率を見ると、この時期は乗り合い率が一番低いのです。今、松川委員から質問がございましたが、これは7月から始まるということですので、7月と8月の実績を重視していただいて、利用率が下がる、あるいは乗り合い率がどんどん下がってしまうということになれば、すぐに見直しをしていただきたいと思っております。

区域AからBということで、おそらくJR白新線のアクセスなども利用者にとっては大きな利用目的になるのではないかと思うのですが、一方でダイヤについては、日常の足ということで、通勤、通学の時間帯よりは遅い設定なのですが、通勤、通学も考えていらっしゃると思うのですが、こういう時間にしたのは何か理由があるのでしょうか。

(北区地域課長)

現在のデマンド交通の運行時間は午前8時から午後6時までということで、現在も行っております。最初の便が8時というのは、今現在も8時からになっておりますので、それに合わせたということでございます。

利用者の状況、特に乗り合い率等につきましては、先ほど松川委員からもご指摘いただきましたが、月ごとにタクシー会社から報告がございますので、十分分析しながら、きめ細かに検討を進めていきたいと思っております。

(大勝会長)

ほかにご質問等はいかがでしょうか。

北区デマンド交通運行計画(案)について、本会議の同意が得られたものと思っております。北区地域課には、いただいたご意見を踏まえつつ、今後の検証等で改善すべき点等がありましたらご検討いただければと思います。よろしく願いいたします。

次に、(4)「東区区バス運行計画変更(案)」について、東区地域課より説明をお願いいたします。

(東区地域課長)

東区地域課長の清水と申します。よろしく願いいたします。

東区区バス運行計画変更案について、お手元の資料4と資料4-1に沿って説明させていただきます。まず、資料4をご覧ください。1の協議事項の概要について説明いたします。路線バスは、下段の参考部分にも記載のとおり、通常は道路運送法第4条により運行しなければなりません。期間を限定して臨時的に運行する社会実験などは、同法第21条により原則1年以下の期限であれば運行することができるとされております。今回の東区区バス紫竹・江南ルートにつきましては、平成28年7月29日より、同法第21条の許可により社会

実験として運行していますが、本年7月に許可期限である1年を迎えるため、現在の運行内容にて第4条の許可申請を行い、社会実験としての運行を継続したいと考えております。

次に、資料4の裏面をご覧ください。2、紫竹・江南ルートの運行経緯についてです。平成27年3月に策定しました東区生活交通改善プランにおいて、紫竹地域は駅やバス停から距離がある地域とされております。過去には、紫竹中央コミュニティ協議会や江南小学校区コミュニティ協議会から区役所への交通手段として区バス運行の声が寄せられておりました。これらの経緯から、平成27年度に地域住民へのアンケートによるニーズ調査を行い、その結果として一定の利用が見込めると判断し、昨年の平成28年7月29日よりこれまで区バスが通っていなかった紫竹・江南地域を経由して、東区役所と越後石山駅を結ぶ区バスの新規ルートである紫竹・江南ルートの社会実験を開始したものです。

次に、3の紫竹・江南ルートの概要です。表の平成28年度の欄をご覧ください。3月31日までは平日8便、土曜・休日6便で毎日運行しておりました。運賃は記載のとおりです。

(5) ルート概要については、あわせて、資料4-1の2ページをご覧ください。緑色の線が紫竹・江南ルート、下のほうの越後石山駅から江南・紫竹を通して木戸病院、そして東総合スポーツセンター等を経由して、東区役所まで往復運行しております。

資料4に戻っていただきまして、3、概要の(7)収支率ですが、平成28年度は10.9パーセント、利用者数は2,502人でした。隣の列、平成29年度4月1日から7月28日の欄をご覧ください。平成28年度の利用実績と利用者アンケートの結果を踏まえまして、平成29年度は4月から運行内容を一部見直し、運行しております。変更点は赤字で示しておりますが、平日を8便から4便増便しまして12便とし、土曜・休日は運行を廃止いたしました。これは平成28年度の収支率におきまして、平日は12.3パーセント、土曜・休日は6.9パーセントという結果でしたので、運行を継続するためには収支率を上げていく工夫が必要であるということから、特に利用が見込まれる平日を増便し、一方利用が伸び悩む土曜・休日を廃止することにしたものです。また、アンケート調査でいただいた意見を参考に時刻表の見直しも行いました。

3の表の欄外に記載の「時刻表見直しのポイント」をご覧ください。1点目としまして、運行時間を片道30分にし、今までの運行時間から約10分から15分ほど短縮し、今回増便しております。利用者の方からは、用事を終えた帰りにちょうどいい時間の便がないという声をいただいておりますが、選択肢が増えるようにいたしました。2点目として、越後石山駅バス停とJRのアクセス強化です。越後石山駅に乗り入れしている利点をさらに活かすため、新潟駅方面、長岡駅方面の電車の発着時間を考慮した時刻表とし、さらなる利用者増につなげるものです。3点目として、通院、お見舞いの時間の考慮です。アンケートでは、



病院への通院利用が多い結果となりました。病院の開始時間や帰宅時間を考慮したうえで、時刻表の設定を行いました。また、利用が多かった便は、できる限り修正を加えないようにし、これまで利用されていた方々にも引き続き、利用いただけるよう配慮したところです。

次の4、実績推移をご覧ください。運行開始後から少しずつ利用者が増加しており、運行内容見直し後の今年の4月も利用者が増加したところです。以上が、紫竹・江南ルートのご概要となります。説明の冒頭にも申し上げましたが、本日、ご審議いただきたい事項は、平成29年7月以降の運行内容の変更についてでございます。3の表、紫竹・江南ルートのご概要の一番右の列、平成29年7月31日からという列をご覧ください。現在の運行内容からの変更点は、赤字で記載しておりますが、運行開始から1年を迎えるため、(6)の運行形態のところ、道路運送法第21条から、第4条の許可運行に変わるという点になります。

次に、あわせて資料4-1の3ページをご覧くださいませでしょうか。東区区バスの新運行計画において、現在の運行内容との相違点は、ただいまご説明したとおり、紫竹・江南ルートの運行形態の適用条項のみとなります。資料の説明は以上となります。

続きまして、5月24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こちらの内容を説明し、委員の方々からいただきました主な意見を報告させていただきます。路線バスと一部重複している区間について、利用者の混乱を招くおそれがあること、そして運行ダイヤが近い便があることから、その際の乗降時の安全上のリスク、利用者が分散することによる減収などの観点から、ダイヤの見直しを検討してもらいたいという意見をいただきました。また、それに対して路線バスと目的が異なることから、減収にはつながらないのではないかとこの意見もいただいたところです。

この点について区地域課としましては、区バスと路線バスは目的地が異なるため、乗り間違いないように車両に行き先を表示して、加えて、区バスの乗務員がお客様にお声がけをして、乗り間違いないように運行しています。また、現在のダイヤに改正した以降も、運行事業者からも危険な面があったという報告はありませんが、引き続き、今後も気をつけて運行するよう指導してまいります。

さらに並走区間における利用者の状況も確認しましたが、同区間内で乗降されるお客様はわずかであるというところでした。そのため、まずは現行のダイヤで社会実験としての運行を継続させていただき、引き続き、利用状況や安全性などを検証し、路線バスと区バスが地域住民の移動手段として持続的な運行ができるよう、今まで以上に既存事業者と連携を図り、協議をしていきたいと考えております。

そのほかに関係住民代表の方から、利用者の声として、紫竹・江南ルートで東区役所へ行ったはよいが、帰りの便までの待ち時間が長く不便であるため、待ち時間が短くなるよう検

討してほしいというご意見をいただいたところです。この点については、昨年度と比べますと平日では4便増便し12便での運行となっており、待ち時間は改善されているものと考えております。

また、JRとの接続時間の考慮及び昨年度までの運行実績から、利用が多かった便の維持という観点から、どうしてもお待ちいただく時間が発生しているという状況です。こちらにつきましても、今後、利用者アンケートを実施するなどして改善できるよう検討していきたいと考えております。

私からの説明は以上となります。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

(大勝会長)

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)

先週、東区役所11時半発の便に乗ってきました。運転士の方に話を伺ったところ、徐々にお客様が増えているとおっしゃっていたのですが、少し首ひねられていたのが、区役所に行く方の利用が多いということなのですが、帰りの利用がないので、みんなどうやって戻っているのだろうということをバスの運転手もおっしゃっていました。その辺のニーズ別の利用分析を引き続き、進めていただきたいということが一つ。沿線の病院、公共施設等のホームページをざっと見てみたのですが、木戸病院、東総合スポーツセンターのホームページに載っているアクセス手段が路線バスだけ。区バスは載っていないのです。こちらのほうの改善を働きかけていただきたい。

3つ目の利用促進の一つの提案として、ほかの区でも行っています、例えば定期券、回数券を将来的に導入するということ。

最後に周知方法として、江南区や南区でもやっている路線バス、JRも含めた公共交通マップの作成。こちらは前からお願いしているのですが、区バスに関しては作成していただきまして、配布も進んでいるのですが、さらに進めた対策をとっていただきたいという提案と、いろいろになりましたが、お願いしたいと思います。

(東区地域課長)

ご意見、ありがとうございます。今回の紫竹・江南ルートでは、東区役所で乗る、降りるという人が全体の4分の1、25パーセントいるということで、乗り継ぎ、帰りの便がないといった件につきましては、利用者アンケートを取って、今後改善に向けて検討していきたいと思っております。

また、収支率がまだ十数パーセントで少し厳しい状況ですので、私どもとしても広報、PRといったものに力を入れていきたいと考えております。確かに利用が多いのは木戸病院と

なっていますので、そういったところに働きかけていきたいと思っております。ありがとうございました。

(後藤委員)

事前に事務局へ、これまで苦情や事故はどうでしたかということをお尋ねした際に、そういったものはございませんでしたということでしたので、引き続いて苦情、事故のないようにしてまいりたいということと、先ほどから松川委員から広報周知をご心配いただいておりますが、私どもの県ハイヤー・タクシー協会、新潟市のハイヤー・タクシー協会というものもございますので、そちらのホームページだとか、会議などでも周知徹底していくように伝えてまいりたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

(大勝会長)

後藤委員ありがとうございました。今のはご意見ということで伺ってよろしいでしょうか。ありがとうございました。ほかにいかがでしょうか。

ほかに無いようですので、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いたします。

次に、(5)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。

(南区地域課長)

南区地域課の川瀬と申します。どうぞ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5をご覧ください。

南区では現在、土日・祝日を除き、1日7ルート 26 便の区バスを運行しております。このうち、1ルート3便につきまして、運行計画の変更が必要となりましたので、今回、皆様にお諮りするものです。

資料5の1番、経緯でございます。南区区バス北部ルートですが、第1便は三ツ屋から南区役所を、第2便から第4便は白根カルチャーセンターから鷺巻地域生活センターまでの区間を根岸地区、大通地区を経由して運行しています。この北部ルートの大通南から中塩俵公民館前のおきまして、約1年と長期にわたる道路拡幅工事及びそれに伴う排水路の橋の架け替え工事のため、「中塩俵公民館前」バス停を移設し、迂回ルートにて運行を図るものです。

次に、2番、運行計画における現行からの主な変更点です。(1)変更ルートですが、北部ルートの全4便中第2便、第3便、第4便が対象となります。(2)変更内容ですが、現行の地図をご覧ください。現行ルートを青い線で、迂回ルートについては緑色の破線で示しております。また、現行ルート上には、停留所として「中塩俵公民館前」が1か所設けられ

ております。続いて、変更後の地図をご覧ください。迂回するルートは緑色の線で、休止ルートを青い破線で示しています。また「中塩俵公民館前」停留所は、地図の左下、迂回ルート付近へ移設いたします。迂回ルートにつきましては、現在は砂利の状態では通行が可能となっておりますが、幅員5メートルの舗装工事が、今年の7月中旬には完了する予定となっております。

次に、変更日ですが、平成29年8月1日からを予定しています。工事の完了は約1年後の平成30年8月を予定しております。また、今回の変更計画案につきましては、地元の二つの自治会で説明会を開催し、事前に地域の方よりご理解をいただきました。

最後に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意見をご報告いたします。全12人いる委員から1件ご意見があり、その内容は「迂回ルートの道路幅員について、路線バスや大型作業車等とのすれ違いに支障のないようにしてほしい。」というものでした。こちらにつきましては、迂回ルートが約900メートルですが、途中で大型車とすれ違えるよう、1、2か所の待避所を設ける予定で、路線バス等とのすれ違いが行えるように対応したいと考えています。

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、ご意見等よろしくお願いたします。

(松川委員)

迂回ルートのことについては、そのままで大丈夫なのですが、一つお願いがありまして、前回も申し上げた公共交通ガイドなのですが、時刻表も載っているということですので、素晴らしいことを申し上げたのですが、改善点の一つをお願いしたいと思います。路線バスも一緒に載せてもらえないかということです。江南区で作成しているマップですとルートが全部載っていますけれども、同じようにしていただけないか。というのも、先週、白根学習館から南方面の庄瀬ルート、兎新田行きに乗りました。1日1往復のため、帰る時間帯に丁度良いバスがありませんので、乗合タクシーを予約していたのです。いざ、行ってみたところ、新潟交通の路線バスの兎バス停と全く一緒に、時刻表を見たら乗合タクシーの予約時間が1時、路線バスが来るのが1時1分で、乗合タクシーを予約しなくてよかったなど。途中のルートは違うのですが、両方とも白根の中心部までは行きます。区バス、住民バスといったコミュニティバスの使命が、公共交通の空白地域をなくすということも一つなのですが、路線バスの本数が少ないところを相互補完して、お客様の利便性を上げていく。これも一つの大事な使命だと思うのです。

時刻表だと、どのような路線があるというのは分かるのですが、具体的にどこを歩いていくか視覚的に分からないので、路線図を載せていただいて、例えば、区バスがない時間でも路線バスがありますということで、相互の利用促進を図れないかと思いました。ダイヤも見てみたのですが、朝の便、1日1本の兎新田発白根学習館行きが8時50分です。同じバス停で、路線バスの時刻表を見たら、わずか16分後に9時6分があるのです。

例えば、ダイヤを相互で調整して、もう少し区バスを早めるといった配慮もできないかと思いました。というのもこの日、最初にさつき野駅発7時台のバスで新潟白根総合病院まで乗ったのです。病院に着いたのは8時20分くらいですけれども、すでに受付券を待つ方で、発券機の前で高齢者の方々が20人くらい、並んでいるのです。早めに病院に行きたい方のニーズはあるかもしれないです。原信やスーパーは9時開店なのですが、それでも8時50分だと少し遅いかなと。その辺の配慮で新潟交通とダイヤを調整して、お互い利用しやすい形でできないかなと、そういった点は少し気になりました。

もう一点お願いなのですが、イオン白根店と南区役所と白根学習館に公共交通だけのパンフレット入れが置いてあります。下に車がついているので動かしやすいのです。そういった公共施設にあるのは大変ありがたいのですが、前にも申し上げましたが、原信などでの露出が今ひとつです。掲示板のスペースも限られていますので、パンフレット入れを置いてもらい、周知を図っていただけませんか。その2点をお願いしたいと思います。

(南区地域課長)

まず、毎回細かくご利用いただいて、見ていただいてありがとうございます。1点目の公共交通ガイドにつきましては、限られた紙面の中なのですけれども、いかに有効に見ただけかということで貴重なお話をいただきましたので、内部で検討して行きたいと思っています。

2点目のパンフレット類につきましては、私どももお願いしているのですが、なかなかお店によって温度差もあるような気もしているので、引き続き、こちらについてもお願いに回りたいと思っています。どうもありがとうございます。

(大勝会長)

ほかに何かご質問等いかがでしょうか。よろしいでしょうか。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。

最後に、せっかくの機会ですので、全体を通して何かご質問、ご意見等ございましたらお聞きしたいと思います。よろしいでしょうか。本日の審議案件につきましては、すべて同意をいただきました。誠にありがとうございました。

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。

す。よろしくお願いいたします。

(司 会)

活発なご議論、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。以上を持ちまして、平成 29 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。どうもありがとうございました。