

令和元年度第1回江南区地域公共交通検討会議 会議概要

日 時	令和元年 10 月 23 日 (水) 午後 3 時～午後 4 時 45 分	会 場	江南区役所 3 階 302 会議室
出席者	<p>【委員等】小野 正博・豊岡 克・小林 勲・杉本 克己・田村 唯次・稲家 雄太・乙川 良太・松田 英憲・三田 啓祐・長谷部 一裕・塩原 隆太郎・佐々木 紀彦・比企 博明・西山 富也・丸田 喜之・藤崎 三七雄 (以上 16 人)</p> <p>【事務局】江南区地域総務課係長・同課副主査 (以上 2 人)</p>		
傍聴者	1 人		
会議資料	<p>次第、出席予定者名簿、座席表、</p> <p>【資料 1】江南区生活交通改善プランの位置づけ、</p> <p>【資料 2】江南区生活交通改善プランこれまでの取組状況と新プランでの方向性など、</p> <p>【資料 3】江南区生活交通改善プランと新潟市地域公共交通網形成計画の関係、</p> <p>【資料 4】今後の区内を取り巻く環境変化、</p> <p>江南区生活交通改善プラン (現行)、江南区の公共交通 (MAP)、</p> <p>第 2 回江南区地域公共交通検討会議日程調整票</p>		
発言内容	<p><u>○各団体 (地域) での現状や課題などについて</u></p> <p>(横バス協議会)</p> <p>地域や沿線に住む人口も減っており、バスの利用者も頭打ちになりつつある。土曜日運行も始めたが、収支率向上が厳しく、この人口の中で伸びようがないのではと感じる。横バスは住民に必要なので、市として支援を続けてほしい。</p> <p>(フィールド観光(株))</p> <p>焼山地区は人口が少なく、収支率を確保することは無理に近い。そもそも人口が少ないところはどうしても収支率は悪くなってしまふ。</p> <p>小学校のスクールバスがあるために、住民バスの利用が増えない。学校を統合するときには住民バスの活用を考えて欲しい。</p> <p>(さくら交通(株))</p> <p>新潟交通さんが亀田地区の路線バスを廃止することを受けてカナリア号ができた。市の財政が厳しい中でも、なんとか知恵を絞って続けていきたい。今後さらに市の財政が悪くなっていき、住民バスへの支援がなくなることを危惧している。住民バスを持続していくためには、行政からの支援が不可欠である。</p> <p>(江南区自治協議会まちづくり部会)</p> <p>両川地区の住民バスは新潟交通の延伸で対応しているが、1 時間に 1 本で時間もなかなか合わず、ほとんど乗客がいない。高速バスも停まるバスが少なく感じる。最終便も早い時間で終わるため、高校生は部活をすると地域まで来るバスが無く、曾野木のコンビニまで保護者が車で迎えに行っていたりする。</p> <p>自分も自動車関係の仕事をしているが、免許返納が増えている。身近でも、買い物や病院に行けないなど問題が生じている。</p>		

(新潟交通(株))

会社の課題として、若手が入社しなく運転手は高齢になりやめていき、運転手不足が顕著である。増便などは話が出しにくいいため、区バスや住民バスなど今あるもの同士の連携などうまく工夫していきたいと思っている。

(両川地域バス運営委員会)

両川地域バスは、新潟交通さんの延伸運行だが、ほとんど乗っていない。酒屋車庫から新潟方面に向かうバスは、朝は8時、帰りは17時と使い勝手が悪い。

現在の地域バスは市からの補助金が年間500万円ほどである。数年前に社会実験やアンケートなどで別ルートを検討したが、さらに500万円ほどかかることがわかった。合計1,000万円の補助は難しく、どういう形がいいのか、地元で検討会を開催している。

(大江山地区バス運営委員会)

大江山地区では大江山連絡所を起点に3ルート走っているが、運行時間帯が通勤・通学と合致せず、ほとんど乗っていない。昨年度、大江山の全16自治会にアンケートを取った。高齢者が増えており、地域の足を確保したいが広範囲で飛び地などがあり、意見がまとまらない。

大江山地区バスも新潟交通さんの延伸路線で、地元では住民バスという認知度が少ない。認知度を上げるような努力をするとともに、地域でも定期的に検討会を開催している。

(新潟交通観光バス(株))

当社も運転手不足が課題である。江南区バスを運行しているが、日により乗車の無い区間や便があるので、利用頻度により停留所や便の取捨選択が必要ではないか。

○次の3年間に向けたプラン等について

(両川地域バス運営委員会)

- ・パークアンドライドはいくつあるのか。亀田駅は知っているが、イオンにあることは知らなかった。周知が足りないのではないか。
- ⇒市全体で1,000台強ほどあり、そのうち亀田駅東口は77台分あるがキャンセル待ちの状況。そのほか両川の高速バス乗場の下に41台、西野の高速バス乗場の下に80台がある。また、イオンのパークアンドライドの駐車場は、新潟市とイオンの社会実験がきっかけで始まり、今は独自に継続実施してもらっている。ホームページなどで情報公開しているが今後、さらなるPRをしていきたい。<市>
- ⇒新潟交通の南部営業所では何台くらいあるのか。<両川地域バス運営委員会>
- ⇒10台くらい。事前に申し込みが必要で現在空きがない状況。<新潟交通(株)>

(新潟市ハイヤー・タクシー協会)

- ・5年間で何が変わったのかを確認してほしい。少子高齢化の問題、使い勝手が悪いという問題が聞こえているが、路線バスだけで解決しようという発想では足りないと感じ

じる。タクシー対応で協力できることもあるのかどうか。現在の路線バスの下地部分を変えてコストカットを図るといった転換も必要ではないか。

(江南区自治協議会まちづくり部会)

- ・免許返納者へのタクシー代割引などはないのか
- ⇒以前、市では返納時に1万円分のタクシー券もしくはりゅうとの給付をしていたが平成30年6月末で終了した。タクシー業者の1割引き補助は継続してやっている。バスには赤字補助があるが、タクシーには国、県、市からの補助はない。免許返納者は増える一方、市からの補助は無くなり、タクシー割引だけが残って、タクシー事業者としても持ちこたえられないという声も出てきている。苦勞している。〈新潟市ハイヤータクシー協会〉

(横バス協議会)

- ・バスのシニア半割りについてどんな状況か。
- ⇒シニア半割りは平成28年9月から本格運用している。更新の手続きについては、間違いなく本人が使用しているか確認する意味で1年に1回、新潟交通さんのバスセンターや営業所で更新手続きをしてもらっている。本人が行くことが難しいという声も聞かれるため、今年6月から、代理人でも更新できるように変更した。〈市〉
- ⇒シニア半割りの手続きが代理人でもできるようになったことを知っている人があまりいないのもっと周知して欲しい。〈横バス協議会〉

(大江山地区バス運営委員会)

- ・デイサービス等の送迎バスが稼働していない時間帯に運行させることはできるのか。
- ⇒不特定多数を有償で乗せるということは道路運送法の許可が必要。運行方法によって法律上できる場合とできない場合がある。〈市〉
- ⇒通達などで、ホテルなどのバスが人を載せて運行する場合は最寄の公共交通機関までと定められている。そのほかの業種だと、自分の店に来る人を自家用車で迎えに行く等の事例もあるが、不特定多数を乗せるというのは事故時の補償やどこまで責任を持つのかという議論もあるので、そういった事例は把握できていない。〈国土交通省北陸信越運輸局新潟運輸支局〉

(横バス協議会)

- ・横越では、スクールバスをやめて、横バスに乗ってほしいという意見を保護者にも理解を促しているところだが、教育委員会は国からの補助もあるためスクールバスはやめない意向だった。スクールバスがある限り収支率もなかなか上がらない。都市交通政策課としてどう考えているか。
- ⇒スクールバスについては教育委員会の管轄になるので、こうすべきという意見はなかなか言えない部分があるが、今ある車両を有効に活用してということができれば、スクールバスの空いて居る時間をどう活用するかという議論はできるかもしれない。横越のスクールバスと住民バスの住み分けについて、現状把握しきれていない

ところもあるが、そういう課題があるということは認識しておく。

・資料3にある「多様なライフステージの移動ニーズ」とはどういう事か？

⇒通勤、通学、通院など様々なパターンがあり、さらには時間や場所など様々なニーズがある。そういった生活交通を確保していきたいという意味でこの言葉を使用している。

・「自家用車からの転換を促進します」について、駅の近くのパークアンドライドの整備が進むと運転できる人は車で駅まで行くので住民バスは不要となる。その辺の矛盾点について教えて欲しい

⇒全てをパークアンドライドや区バス・住民バスで賄うとかいうことではなく、適正な役割分担、バランスよく共存させて行く。〈市〉

⇒先ほど二本木駅の話もあったが、横越町の頃の二本木駅の構想では、五泉方面や東蒲原の方面から新潟方面に通う人の駐車場があるだろうという議論があった。もし駅ができて駐車場ができるなら、近場の人たちが使うのではなく、そういった人たちが使えるように利用者の制限などがあってもいいと思う。〈横バス協議会〉

(両川地域バス運営委員会)

・先ほども言った通り、両川の住民バスはからバスで走っている。朝晩だけでも、酒屋から早通を抜けて南部営業所まで走らせることは可能か。小型のバスでも良いので、検討してもらいたい。

⇒すぐに走らせることはできないが、今後、地域の中で検討して行く中で可能性を見出して行く必要がある。〈市〉

(大江山地区バス運営委員会)

・今の住民バス路線はなくさないでほしい。アンケートをとったら小型車両でも良いので大江山連絡所から亀田駅や大形駅まで行く路線を作って欲しいという要望が多かった。大江山地区は縦に長く、生活する範囲も違うのでなかなか意見集約が難しい。免許返納を考えると、近いところから乗れる足が必要。やはり地域によっては小型の車両でも運行できればと思っている。

⇒カナリア号は小型車両で運行している。ある区間ではフリー乗降ができるため、高齢者からも好評だ。大きいバスが良いというわけではないと思う。〈茅野山・早通生活交通協議会〉

(茅野山・早通生活交通協議会)

・駅の高架化に合わせてBRTは亀田駅まで延伸しないのか。BRTがくると亀田のまちなかはガラッと変わる。亀田までくれば、カナリア号をそこに連携させたいと思っている。

⇒新バスシステムについては平成27年から始めている。現在は第1期区間ということで新潟駅から青山まで運行している。第2期以降については今後検討していくという

状況。亀田駅への接続についても多くの声をいただいているが、まずは第1期区間をしっかりと取り組んだ上でどこを優先的に整備して行くのか見極めている状況。

⇒もし、亀田駅まで来るとなるとカナリア号路線ともかなり重複するので乗り換えの結節点を整備してほしい。

⇒すでに策定してある新たな交通戦略プランの中にも、新潟交通さんの路線バスと区バス・住民バスの接続をよくしていこうということも盛り込まれているので今後検討することになる。

(フィールド観光(株))

- ・シニア半割りを横バスでも作ってあげることにはできないか。代理人が持参するものは原本ではなくて保険証のコピーでも対応できるようにしてほしい。運転手不足は当社でも顕著。運転手不足についても市として何かしてほしいと感じている。

(さくら交通(株))

- ・デマンド交通という話もあったので、デマンド交通はあくまで路線という考え方を維持しなくてはならない。デマンド交通の欠点は、電話を受ける人の人件費や設備で経費がかなりかかる。北区でもタクシー車両を使い社会実験しているが一時期は、タクシー利用とデマンド交通の住み分けがうまくなかった。今は改善していると聞いている。利便性は高いがタクシーとの住み分けをどうするかが重要。公費で個人のタクシー代の補助をすることになると、持続可能できなくなる可能性もある。慎重な議論が必要だ。