

■ 平成 30 年度 第 2 回新潟市地域公共交通会議

日時：平成 31 年 1 月 22 日（火） 午後 2 時から

会場：新潟市役所分館 1 階 1-101 会議室

（司 会）

定刻となりましたので、ただいまから平成 30 年度第 2 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。また、会議室は少し狭くなってございまして恐縮でございます。

議事に入るまでの進行を務めさせていただきます、私は事務局の新潟市都市交通政策課の丸田と申します。どうぞよろしく申し上げます。

本日の会議でございますけれども、これまでと同様に公開で運営をさせていただきたいと思っております。

また、議事録を作成する関係から会議を録音をさせていただきますとともに、議事の内容でございますが公表させていただきますのでご了承を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。

本日は委員 10 名いらっしゃいますけれども、全員ご出席をいただいております。本市地域公共交通会議規則第 5 条第 2 項の規定により、本会議が成立していることをご報告いたします。

続きまして、委員のご紹介をさせていただきます。昨年 4 月に委員改選をしておりますが、今回初めて会議に出席いただきます御二方いらっしゃいます。最初に、新潟市消費者協会会長の山崎和美委員でございます。よろしくお願いたします。

（山崎委員）

新潟市消費者協会の山崎と申します。よろしくお願いたします。

（司 会）

よろしくお願いたします。また、もう御一方でございますが新潟交通株式会社の乗合バス部の部長の和田徹様です。

（和田委員）

新潟交通の乗合バス部の和田と申します。昨年の 7 月から当職でございます。よろしくお願いたします。

（司 会）

ありがとうございます。続きまして、配付資料の確認をさせていただきます。委員の皆様には事前に送付をさせていただきました資料でございますが、本日お忘れになった方はいらっしゃいませんでしょうか。

簡単にご紹介をいたします。次第、出席者名簿、座席表、会議の規則、委員名簿、その後ですが本日ご協議をいただきます次第に記載してある各協議事項、インデックスを貼ってございますが青色のインデックスで 17 まで。その後、参考資料、赤色インデックスで 1、2 と付けてあるものでございます。

ここで 1 点お願いでございます。皆様、机上に配付をさせていただいてございますけれども、付箋で資料の差し替え資料の追加のお願いと書いてある資料一式でございますが、差し替えが次第と資料 2、及び資料 2—1、参考資料 2 を差し替え、追加ということで資料 14—1 がございます。恐縮でございますが、差し替えないし追加ということでご対応をいただきますようお願いをいたします。

本日の会議資料でございますけれども、不足や落丁等ございましたら会議の途中でかまいませんので、都度私ども事務局にお声がけをいただければと思います。

なお、本日の会議でございますが、非常に案件が多くなってございます。おそらく 2 時間を大きく超える可能性がございます。途中、進行状況によっては一旦休憩を挟みたいと思っております。協議事項の 8 前後になろうかと思っておりますけれども、よろしくをお願いをいたしたいと思っております。

また、協議事項 13 案件でございますけれども、この 13 案件については案件ごとに説明と質疑応答を行いまして、また報告事項が 2 件ございますがこの 2 案件については二つとも一括して説明と質疑応答を行わせていただきたいと思いますと思っております。

それでは、議事に入らせていただきます。この後の議事進行でございますが、会長の新階技監（兼）都市政策部長よりお願いしたいと思います。よろしくをお願いいたします。

（新階会長）

皆さん、こんにちは。あらためまして、本年もよろしくお願いいたします。本日は大変お忙しい中、この会議にご出席いただきましてありがとうございます。非常に長丁場になりますが、忌憚のない意見交換をお願いしたいと思います。それでは、よろしくお願いいたします。

それでは、次第 2 の議事に入ります。はじめに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）

新潟市都市交通政策課長の西山でございます。よろしくお願いいたします。本日の議事内

容につきまして、説明をさせていただきたいと思います。

それでは、まず次第をご覧くださいと思います。議事の2になります。協議事項といたしまして、1. 平成 29 年度新潟市生活交通改善事業計画の事業評価についてです。これにつきましては地域公共交通確保維持改善事業費補助金の交付要綱第3条第5項及び同要綱の実施要領におきまして、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。そのことから、平成 29 年度の事業内容について、事業評価を行うというものでございます。

次に2. 平成 30 年度新潟市生活交通改善事業計画の一部変更についてでございます。これは、第1回会議で計画いたしましたバリアフリー車両の導入計画台数を変更するというものでございます。

次に協議事項3から13及び報告事項1と2です。こちらにつきましては区バス、住民バス、社会実験路線のルート変更、便数変更、運賃変更等を行うものでございます。資料の参考資料1に区バス、住民バス、社会実験路線の路線図がございますのでご参照いただければと思います。

このうち、6. 東区区バス運行計画変更及び廃止案、こちらにつきましては平成 28 年7月より社会実験路線として紫竹・江南ルートを運行しておりましたが、本格運行への移行の判断を行います運行開始3年目の収支率でございます30パーセント、これを下回る見込みでございます。そのようなことがございまして、平成 30 年度をもって実験を終了し、紫竹・江南ルートを廃止するというものでございます。

また、協議事項の9と11及び12にございます路線バスの運行計画につきましては現在、新潟交通観光バスが運行するバス路線を、タクシー事業者による運行や他の貸切バス事業者に変更するものでございます。

協議事項の1及び2の説明につきましては、私ども都市交通政策課からご説明をさせていただきます。3から13及び報告事項1と2につきましては、担当する各区の担当課からご説明をさせていただきたいと思います。以上でございます。

(新階会長)

ありがとうございます。それでは早速、1. 平成 29 年度新潟市生活交通改善事業計画の事業評価について説明をお願いします。

(事務局)

それでは、1. 平成 29 年度新潟市生活交通改善事業計画の事業評価について、ご説明をさせていただきたいと思います。

お手元の資料1の3ページをご覧ください。まず、新潟市の生活交通改善事業計画でござ

いますが、公共交通機関における高齢者や障がい者の移動の利便性や安全性を向上させるため。車両などのバリアフリー化を行い、移動の円滑化や利用促進を図るというものでございます。

このバリアフリー化車両の導入にあたりましては、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などを導入する際、本計画に位置付けることによりまして、国から一定の補助を受けるということが可能となります。そのことから、毎年度、事業者から導入意向の台数を把握するとともに、国の予算に合わせて実施するというものでございます。

資料1の4ページをご覧ください。平成29年度の事業を実施する事業でございますが、4に記載させていただいておりますとおりでございます。上から順に、ノンステップバスの導入につきましては1事業者7台、福祉タクシー車両の導入につきましては2事業者で2台。ユニバーサルデザインタクシー車両の導入、こちらにつきましては4事業者4台を計画しているというところでございました。この計画に対しまして、補助金の交付要綱及び実施要領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と評価を行うとされております。

ここで、資料1の2ページにお戻りいただきたいと思います。こちらが、平成29年度の事業評価になります。本計画に位置付けられたもののうち、福祉タクシー車両につきましては上から二つございます。2事業者で2台。ユニバーサルデザインタクシー車両の導入につきましては下の4事業者4台について、資料のとおり実施したということをご報告させていただきます。

なお、ノンステップバス車両の導入につきましては、国の平成29年度補正予算を平成30年度に繰り越したのちに購入いたしました。そのことから、平成30年度に額の確定及び支払いを行います。このため、平成30年度の事業評価対象となることから、今回の平成29年度事業評価の対象から除外されます。従いまして、平成29年度新潟市生活交通改善事業計画は、ノンステップバス車両の導入以外につきまして計画どおり実施されたことから、自己評価としては2ページの記載の内容とさせていただきたいと考えてございます。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。

(新階会長)

ありがとうございます。それでは、委員の皆様からご質問、ご意見等ございますでしょうか。よろしいですか。実施したということで考えさせていただきました。

それでは、自己評価についてはこの資料1のとおりとさせていただきまして、新潟運輸支局に報告させていただきたいと思っております。よろしいでしょうか。どうもありがとうございます。

それでは、今日は非常に長丁場なので進めていきたいと思います。続いて、2. 平成 30 年の新潟市生活交通改善事業計画の一部変更について説明をお願いします。

(事務局)

それでは、平成 30 年度新潟市生活交通改善事業計画の一部変更について、ご説明させていただきます。資料 2 の 1 ページをご覧ください。前回の第 1 回の会議の際に策定いたしました本計画の変更についてでございます。変更点は三つございます。

1 点目は、福祉タクシー車両の導入についてでございます。これは、当初導入を計画しておりました事業者から辞退及び内定の取り下げ願いを受けましたことから、導入事業者及び導入台数を削除し変更するものでございます。

2 点目は、ノンステップバスの導入及び福祉タクシー車両の導入についてでございます。これは当初導入予定の台数に対し、国の補助内定額に合わせた導入台数に変更するものでございます。

3 点目は、ユニバーサルデザインタクシーの導入についてでございます。これは、国の補助制度におきまして、インバウンド対策事業の対象に変更になりました。このため、本事業の計画から削除するというものでございます。

続きまして、2 ページをご覧ください。具体的な変更箇所になります。表の左側は変更前、右側が変更後となります。上から順に説明させていただきます。まず、ノンステップバスの導入につきましては、変更前が 1 事業者 3 台導入のところ、変更後は 0 台となります。

次の福祉タクシー車両の導入、こちらにつきましては変更前が 4 事業者 6 台導入予定のところ、変更後は 2 事業者 2 台となります。次のユニバーサルデザインタクシー車両の導入は変更前が 4 事業者 9 台予定のところ、先ほどご説明させていただきましたとおりインバウンド対策事業の対象に変更となります。このことから 0 台となります。

これにあわせまして、関連する箇所の変更を資料 3 ページ以降に示させていただいております。併せて、資料 2-1 に変更後の生活交通改善事業計画の案をお示しさせていただいております。説明は以上でございます。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

(新階会長)

ありがとうございます。補助の予算の関係、それから、ユニバーサルデザインタクシーがインバウンド事業のほうで台数を確保するということですね。

(事務局)

そのとおりです。

(新階会長)

ということなのですが、ご質問やご意見等ございますでしょうか。

(鈴木委員)

ご説明いただいたとおりで、予算の関係等に変更。先ほどの平成 29 年度のほうも含めて大部分は私どもの会員が係わっていて、その意味でいろいろいつもお手数をおかけして感謝しております。今後ともよろしく願いますということですが、ユニバーサルデザインタクシー、福祉タクシー等を導入した際にはしっかり期待に応えて努力してまいりたいと思います。

また、何度かお話していますけれども、今回はユニバーサルデザインタクシーは、まだ確定はしていませんけれども、県でも補助対象ということで前向きに検討していただいております。新潟市や長岡市のほうにもお話はしているのですが、なかなか福祉も含めて財政事情の問題等で進んでおりませんが、どういう状況になっているということを気にかけていただいて、新潟市にはこれだけ入っているというご報告をさせていただきました。将来、財政等に若干なりとも余裕が出たら、ぜひ前向きにご検討いただけたらありがたいと思います。

(新階会長)

ありがとうございます。引き続き検討をということでいかがでしょう。

(事務局)

引き続き検討させていただくという回答になりますが、県のほうでそういった取組みをしっかりといただいているという中で、県内の自治体の取組みも進むのではないかとこのように捉えているところでございます。

(新階会長)

ありがとうございます。よろしく願います。ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、諸所事情があったということで、このように計画を一部変更として資料 2—1 のとおり変更させていただきたいと思います。よろしく願います。

それでは、今度は区ごとになりますが、まずは 3. 北区区バス運行計画変更案について説明をお願いします。

(事務局)

北区の地域総務課の佐々木と申します。よろしく願います。

それでは、資料 3 をご覧ください。北区区バス運行計画変更案についてということでございます。まず、経過ですが北区の区バスは現在 8 系統 11 便の運行を行っております。地域住民からの要望やアンケート結果を踏まえまして、今年 4 月 1 日から社会実験便の運行を検討しているところでございます。詳細は後ほどご説明いたします。

その下の2、停留所名の変更についてでございます。これは、停留所の名称を「かぶとやま」から「ベイシア前」に変更するものでございます。

このかぶとやまというのは町名であり、バス停の場所がわかりにくいといった利用者からの声があることから、これを町名からベイシアというだれもが知っている商業施設名に変更をするものでございます。このバス停は住民バスと共有して使っておりますので、後ほどご説明いたしますが、住民バスのバス停も併せまして「ベイシア前」に変更することとなります。

3、社会実験便につきましては、往路、復路各1便ずつ、週2日、水曜日と金曜日の運行を検討中でございます。ルートは赤い線でお示ししたとおりでございます。裏面をご覧ください。表の赤字が社会実験便の運行ダイヤとなります。左側の表でございますが、往路につきましては太郎代浜発で豊栄駅北口に13時55分に到着いたします。右側の復路につきましては豊栄駅北口を14時15分発で太郎代浜行きとなります。往路、復路ともに豊栄駅でJRと接続が可能となっております。

その下の経緯をご覧ください。現在運行中の復路第3便であります。北区の文化会館が始発で豊栄駅北口には12時20分発、後続の第4便につきましては17時10分発となりますが、この第3便と第4便との間が5時間ほど開いております。

このことにつきましては、かねてから、その間にもう1便ほしいという要望が多くございまして、昨年に沿線18自治会の全世帯を対象としたアンケート調査を行いました。その結果、多くの方が新しい便ができれば利用したいという回答を寄せております。

この社会実験便につきましては、先ほども申し上げましたが現在検討中ということで週2日運行したいと考えており、曜日につきましては地域と相談のうえ、実は同じルートを豊栄病院送迎バス、目的バスであります。これが走っております。これと競合しないようにして、かつアンケート結果から要望が多かった水曜日と金曜日を計画しております。来年度予算の関係になりますので、水曜日と金曜日を計画しているということでございます。

それから、もう一つの資料3-1でございますが、これは現在の運行計画の変更部分を赤字で示しております。

なお先般、去る12月26日に開催されました北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いただいたご意見でございますが、区バス及び次に変更計画を説明します住民バスへの総括意見といたしまして、次のような意見をいただきました。

収支率の維持、向上も思慮に入れながら、停留所や便の追加と地域の小さな要望にもしっかり対応する姿勢を評価したいというご意見をいただいております。北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て、運行計画の見直

しに今後とも努めていきたいと思っております。説明は以上でございます。よろしくお願いたします。

(新階会長)

ありがとうございます。空白の時間帯とか今の曜日というか、そこでうまくニーズを踏まえてやればということですが、ご意見やご質問等ございますでしょうか。

(本間委員)

警察本部交通規制課の本間と申します。運行計画について、私は別に何の意見もないのですが、資料を見せてもらったところ7ページにある北区バスというこの写真入りが載っておりますけれども、このような状態でこの車両で運行されるということですか。

(事務局)

9人乗りのジャンボタクシー、これが区バスということで運行しております。

(本間委員)

分かりました。私が本当に気になっていることが、この車内の行き先表示が北区文化会館となっておりますけれども、これはそのままここに貼り付けるのですか。

(事務局)

中から運転手がつけて外側には貼っておりません。

視界が制限されるということですか。

(本間委員)

そうです。運転手から見ると視界が、死角が非常に大きくなります。警察的にはこれはいかがなものかと。例えば、サンバイザーのところに貼り付けるとか外のボディに貼り付けるとかそういう形にしないと、これは私どもとしては認められないです。運転手もかなり怖いと思います。

(事務局)

分かりました。ありがとうございます。早速、改善したいと思います。

(新階会長)

確かに、ごもっともなご指摘でした。安全性は優先されるということで、検討をお願いいたします。

(鈴木委員)

ハイヤー・タクシー協会の鈴木です。今のご指摘のとおり、安全が一番ですので、ましてや法令に触れるということであれば、すぐに対応させるようにしたいと思います。

同時に、先ほど区の方から説明がありましたけれども、小さい声も拾って対応しているという評価を受けたということで、運行をさせていただいている私どもとしても大変うれしい



言葉ですので。また、気がついたことは随時、お互いに事業者とも話し合いをしていると思いますけれども、いろいろな意味でご指導をいただければと思います。よろしくお願いします。

(新階会長)

ありがとうございます。その追加した実験運行も含めて、付近全体の運行状況を今後見ながら、また最適化していくというところですね。ありがとうございます。それでは、よろしいでしょうか。

それでは、北区区バス運行計画変更案について、今回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、同じく北区です。4. 陽光・松浜・濁川地区住民バス運行計画変更案について、説明をお願いします。

(事務局)

それでは、次にお手元の資料4になります。北区陽光・松浜・濁川地区住民バス運行計画変更案についてでございます。資料4と別紙資料4関連、資料4—1でございます。

まず、資料4と、別紙資料4関連を併せてご覧ください。はじめに資料4をご覧ください。一番上の1、経過の部分でございます。陽光・松浜・濁川地区住民バスは地域交通団体が運営主体となっております、「おらってのバス」という愛称で運行しております。

次の2、変更点でございます。地域の要望どおりに対応するため、これも今年4月から次の4点を変更するものでございます。一つ目、(1)黄色表示部分であります、本町四丁目停留所の追加であります。新たに、本町四丁目という停留所を追加して設置するものでございます。設置場所につきましては、次の別紙資料4関連をご覧ください。左上の変更(1)黄色表示部分でございます。拡大した地図上に水色の丸印で示した箇所が医療機関となっております。この医療機関は、現在最寄りの松浜小学校前と、あるいは新屋敷からではそれぞれ徒歩で、松浜小学校前からは約500メートル、新屋敷からは約400メートルのところでございます。このバスの利用者は多くが高齢者であり、この医療機関というのは整形外科でございますが、より近い場所に停留所を設けてほしいという要望に応えるものでございます。

設置場所につきましては、その写真のとおり、高架下でございますが、所轄の警察署からは特に問題ないというご見解をいただいております。また、新潟交通の停留所もこの高架下であり、これと隣接するような形になりますが、こちらにつきましても新潟交通からは事前に了解をいただいているところでございます。

資料4に戻っていただきまして、次の(2)豊栄駅北口延伸、緑色の表示部分でございま

す。これも、別紙資料4 関連資料をご覧ください。緑色のところでございます。資料の左下になります。

現在、豊栄ショッピングセンターの次が豊栄病院、次にかぶとやま、その次に豊栄駅南口に行っております。豊栄ショッピングセンターを発車後、豊栄駅北口に乗り入れることとします。これにより、豊栄駅までの乗車時間が同駅南口まで乗車する場合と比べて9分短縮できます。そうしますと1本前の電車、15分前の10時30分発の新潟行き電車に乘れるものでございます。

つまり、現在は10時45分発の吉田行き電車に乗らざるをえないのですが、これよりも15分前の10時30分発の新潟行きに乘れるようになるというものでございます。

続きまして、(3) 停留所名称の変更ということでありまして、ピンク色の表示部分であります。当該停留所は区バスと住民バス、先ほど申しましたが、共用しております。「かぶとやま」から「ベイシア前」に変更をするものでございます。

次に、(4) ダイヤ変更、黒色の表示部分です。これは、葛塚ルートの新増便を新たに1便増とする一方で、現在の第12便、これを廃止するものであります。別紙資料4 関連裏面をご覧ください。現在、上段のとおり、太夫浜上発の往路便、は8便あります。第4便往路9時10分太夫浜上発だけが北区文化会館まで行きますが、その他の便はすべて新崎駅止まりになっております。

下段につきましては、復路になります。北区文化会館発は11時55分発の1便だけで、そのほかの便はすべて新崎駅発ということになっております。つまり、北区文化会館がある葛塚地区までの便が往復1便しかないということでありまして、この葛塚地区に滞在できる時間、これが2時間弱しかないというものであります。北区文化会館発の11時55分発の帰りの便に乘れなかった場合は、後続する便がありませんので大変不便だといった声がかねてから寄せられておりました。

この状況に対応するため、赤色の網掛けの部分ですが、新たに13時20分北区文化会館発を増便するというものでございます。新崎駅北口までの便を増便するというものでございます。併せまして、現行の第12便、今度は一番右側の青色の網掛け部分になりますが、この便は1便当たりの利用者数が非常に少なく、1便当たり1.2人と非常に低迷しております。したがって、これを廃止するものでございます。もう一つの資料4-1でございまして、これは参考として、現在の運行計画を先ほどと同じように、訂正部分を赤字で表記したものでございます。

なお、北区地域公共交通に関する意見交換会では、先ほどと同じように、収支率の向上、維持向上を思慮に入れながら地域要望にもしっかりと対応する姿勢を評価したいといった意

見をいただいたところでございます。説明は以上となります。よろしくお願いいたします。

(新階会長)

ありがとうございます。いずれもニーズを汲んでの変更ということですが、いかがでしょうか。

追加されるバス停もちょうど屋根があって雨風がしのげたりとか、きめ細かく工夫させてみたのですね。ありがとうございます。よろしいでしょうか。

それでは、北区陽光・松浜・濁川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させていただきます。ありがとうございます。

続きまして、5. デマンド交通運行計画変更案について説明をお願いします。

(事務局)

北区デマンド交通運行計画変更案についてということでございます。

資料5でございます。一番上の1、経過の部分であります。デマンド交通、これは乗合タクシーであります。公共交通が不便な地域において必要な生活交通を確保することを目的に、平成24年10月から岡方地区及び長浦地区で社会実験として運行を開始いたしまして、現在も社会実験ということで7年度目を迎えております。今後も持続可能な公共交通とするためには、現在の社会実験から本格運行へ移行することが課題、必要となっております。これに向けまして今年4月からは、所要の改正として次のとおり変更するものでございます。

2、変更点であります。変更点は三つございます。1点目は乗り場についてです。資料5-1の2ページをご覧ください。このデマンド交通の概要を説明させていただきたいと思っております。2ページの上の上段の図ですが、区域Aの緑色網掛け地域。ここが岡方地区、長浦地区であります。ここにお住まいの方に予め利用登録をしていただきまして、この利用登録をしていただいた方の自宅がそのまま乗り場となっております。この自宅と区域Bの赤色網掛け部分であります。具体的には下段のとおり豊栄駅北口からさいとう眼科医院前まで35か所を指定いたしまして、ここまでの往復を結んでいるということでありまして、これが、北区のデマンド交通の状況になります。

資料5にまたお戻りいただきまして、この乗り場について、現在自宅送迎になっておりますが、これを今度自宅近くのゴミステーション等に変更するものでございます。

資料5の裏面をご覧ください。写真のような標示板を設置してよいか、各自治会に確認をいたしまして、ゴミステーションを主に、場所によっては地域の自治会館であるとか、あるいは店舗先などがございますが、ここを乗降場所にしようというものでございます。これにより、現在の自宅送迎について、公共交通として本格運行移行に近づけるために、ゴミステーション等に乗降場所を変更しようというものでございます。

また表面に戻っていただきまして、2の変更点をご覧ください。変更点の2点目の降り場と3点目の運営につきまして、一括してご説明いたします。現在、市が運行主体となっておりますが、これを住民組織である先ほどの岡方、長浦、それぞれのコミュニティ協議会を運営主体といたします。運営主体を両コミ協とする変更に伴いまして、降り場につきまして両コミ協の活動拠点である岡方コミュニティセンターと長浦コミュニティセンターを加えたいと考えております。これは、現在ここまで行くことが乗降場所になっておりませんので、これを新たに加えたいということでもあります。

コミュニティセンターでは年間を通じましてさまざまな健康教室、あるいは介護予防の研修等が行われておりまして、地域交流の拠点あるいは憩いの場となっております。両コミ協が運営主体となるにあたりまして、交通手段のない高齢者の方が足としてデマンド交通を活用したいというコミ協あるいは利用者からの要望がありますので、コミュニティセンターを降り場として追加できないかどうかということで、これも来年度予算にかかわる問題となりますので今現在はまだ検討しているということでございます。

このように来年度は両コミ協が運営する社会実験として、ただいまご説明したような変更の影響等を見極めたうえで2020年度に本格運行へ移行を予定しているところでございます。3の本格運行までのスケジュールといたしましては、昨年6月から両コミ協あるいは各自治会長と変更点について何度も協議を重ねて、おおむねご理解をいただいております。

また、昨年10月には利用者説明会を開催したところ、さまざまな意見がありました。運賃が高いですとか、運行便数が少ないといったこれまでもあったご意見のほか、今まで自宅送迎であったため、ゴミステーションでは悪天候時や具合が悪いときに待つことは大変だといった意見がございました。そういった意見はございましたが、この利用者説明会におきましてもおおむねご理解はいただいたものと思っております。

今後は3月に北区役所だより、あるいは各コミ協だより等でさらに十分周知をしたうえで、4月から新運行計画による社会実験をスタートさせたいと考えております。なお、北区の地域公共交通に関する意見交換会におきましても、岡方、長浦地区で唯一の公共交通として今後も継続して欲しいという意見をいただきました。説明は以上となります。よろしくお願いいたします。

(新階会長)

ありがとうございます。それでは、3点変更があるということでご意見、ご質問等ございますでしょうか。

(鈴木委員)

本格移行というところまで考えていろいろ準備をしていただいて、ありがたいことと思

います。意見にあったことにも関係しますけれども、自宅まで行けばやはりゴミステーションということになると今よりは抵抗があるというか、せっかくなのにみたいな感じで、その辺について事業者の話もお聞きしたのかどうか分かりませんが、小さい車ですから1回で何か所も回るといふわけにはいかないのおのずと限界はあると思いますけれども、参考までにこれは今の個人で登録しておられる方というのは何人くらいおられて、それは延べ何か所になるかというか何人がイコールということになるのでしょうかけれども、そのことと、これからはいろいろな形態があることが不思議ではなくて、もともと定時定路線だけが乗合と言われた時代、大きい車だけという時代から、今は区域でとか何かいろいろなことになってきているわけですね。そういう意味でいうと、本格移行と、それから公的なもの、乗合の本格ということになると個人宅ではないのだという哲学というか、どういう考えでそうなるのか教えていただきたいと思います。

どのみち、降りるほうは今までとほとんど変わらないというか、コミュニティセンターが2か所増えるだけで、降りるところは自宅ということではなかったわけですね。

(事務局)

降りる所は自宅です。

(鈴木委員)

そうなのですか。そうすると、本格移行と乗合本来のあり方に近づけていくと。社会実証実験ではないのでという普及の考え方というか整理の仕方を教えていただければと思います。

(事務局)

まず登録者数ですが、この資料5-1のところの1ページの中ほどに利用登録というものが記載されておまして、平成30年12月10日現在、利用登録者数1,675人でございます。ただ、これはあくまでも利用登録者でございまして、実際は年に1回でも利用される方は50人から70人程度です。あとは、利用登録だけしているといった方がほとんどでございます。

それから、もう1点につきましては、これまでデマンド交通を公共交通とは言いながら、自宅が乗降場所となっていた関係もございまして、これまでも平成29年の7月から改正したところではありますが、それまでは全くタクシーと同じ使い方をされていて、その85パーセントが1人乗りでした。そうしますと、公共交通とはいいいながら全くタクシーと同じではないかといったことでもございました。そこで、一人乗りの料金をこれまで600円だったものを1,000円に変更しました。あるいはいつでもタクシーを呼べるフルデマンドの環境にあったため、1日行き6便、帰り6便にダイヤを設定しました。このように公共交通としての様々な要件や体裁を整えて所要な改正をしてきたところでございます。

今回さらに、公共交通というためには、自宅が降り場、乗り場となるのはやはりそこは支障があるため、だれもが利用できる、相乗りができる場所で、かつ乗り場として地域にできるだけ多くのポイントを設定することを検討しました。この意味において、日常生活の中で一番身近な近い距離にある公共的な場所はゴミステーションであります。ゴミステーションは両地区全部で230か所ございます。そして、利用者や地域の方からいろいろな話を聞きながらその中からゴミステーションのほかにもコミュニティセンターとか商店等を含めまして35か所ほど指定をします。これまでよりも少し不便をおかけすることになるのですが、公共交通に近づけるためにはやはりそこも我慢していただく必要があろうかということで、多くのポイントを乗降場所に指定して2020年度の本格運行に向けてやっていこうということの今回の改正でございます。

(鈴木委員)

よく分かりました。どちらかというとな三条でやっている「ひめさゆり」に近いですね。自宅から目的地までというタクシーと、停留所のあるバスとで、両方の利便性を活かした方法で、これがスムーズにいけば車両をジャンボタクシーにして人数も多く輸送できるような方法も検討の余地があるかと思えます。

その一方で、あまり売り込むとタクシーの需要が無くなることを危惧する事業者もあり、悩みが無いわけではないが、自治体と相談しながらそのときのベストの形ということでやってきています。今ご説明された方法のほうがタクシー事業者は分かりやすいかと思うので、その辺を住民の皆さんにご理解をいただけるように引き続き努めていただければと思います。非常によく考えておられて感心しました。

(山崎委員)

持続可能という言葉が、この分野だけなのか。むしろ環境の分野で最初で使われ始めたかと思うのですが、いろいろな分野で使われるようになって大変難しいと思うのです。それで、今回北区もほかのいろいろなすごく住民のニーズを汲み取ろうという意識がすごく見られますが、乗り場に関してはやはり不便が出る人も出てくるということは、これから高齢の方がどんどん増えるということが考えられまして、この方向でいって、もしまた何か不都合が出たり、住民の方からいろいろな意見が出たら、また多少は考え直しながら、ということもありえるのでしょうか。

(事務局)

乗り場につきましては利用者が固定ではなくていろいろ変わってくるかと思えますので、そうしますと自ずからルートも変えざるをえないのかと思っております。そうすると、乗り場もその利用者が一番近いところのゴミステーションを乗り場に指定するというようなこと

で、そういった住民のニーズに合わせながらルート変更等も柔軟に対応していきたいと考えております。

(新階会長)

相乗りになっていくということを踏まえてゴミステーションにしながら、その場所は利用する方のお住まいの状況を踏まえてそこを調整していくということを、ほどほどのバランスをとりながらという感じですかね。ありがとうございます。よろしいでしょうか。

それでは、5. 北区のデマンド交通運行計画変更案は、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した。

続きまして、今度は東区になります。東区の区バス運行計画変更及び廃止案について、説明をお願いします。

(事務局)

東区地域課の清水と申します。よろしくお願いたします。それでは、6. 東区区バス運行計画変更及び廃止案について説明させていただきます。資料6をご覧ください。まず、1の経緯です。東区バス紫竹・江南ルートにつきましては、平成27年度に実施しましたアンケート調査を基に、平成28年7月より社会実験として運行してきた路線となります。運行を開始してこれまでの間、平成29年4月には比較的用户の少ない土曜、休日便を廃止したり、平成30年4月にはダイヤ改正及び最終便の増便、及びバス停2か所の新設等、収支状況の改善を図りながら運行してきましたが、収支率が目標数値まで達しなかったため同路線を廃止する予定となったものです。

また、併せて今回は東区バス松崎ルートについて、他の公共交通との近接を解消するため運行ダイヤの改正を予定しておりますので、併せてご報告させていただきます。

次に2、紫竹・江南ルートの運行実績です。こちらで紫竹・江南ルートの現状を説明させていただきます。まず、表の下から3番目と2番目の行になります。収支率の目標と実績を記載しておりますので、まずこちらをご覧ください。いちばん右の列が平成30年度ですが、11月分までの収支率は20.5パーセントに留まり、運行3年目の目標としていました30パーセントには届いておりません。

資料裏面には利用者数及び収支率の推移をグラフで記載しておりますが、昨年度の冬頃から収支の状況が伸び悩んでおります。この間、区だよりやホームページ、また各世帯への回覧などにより紫竹・江南ルートの現状について周知を図ってきましたが、残念ながら大きな改善とはなりません。このような状況から、これ以上の運行を継続することは困難とされたため平成31年4月より同路線を廃止するという判断に至りました。

また、裏面の3になりますが、平成31年4月1日より東区バス松崎ルート石山方面先回

りのダイヤの一部改正を予定しておりますので、併せてご報告させていただきます。他の公共交通との近接を解消するために、第2便から第4便にかけて2分または5分のダイヤ調整をさせていただく予定となります。資料の説明は、以上となります。

続きまして、1月9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主な意見、要望をご報告させていただきます。

まず、来年度以降も継続して運行してほしいとのご要望を新潟市ハイヤー・タクシー協会ほか、地域住民代表の皆様からも同様のご意見をいただきましたが、今ほど説明したとおり収支率が目標の数値まで達しなかったために、継続は難しいという旨の説明をいたしました。

また、区バスの社会実験制度へのご意見としまして、運行方法の改善機会の確保また車両の償却期間も考慮して、社会実験の期間を4年ないし5年に変更してほしいとの要望をいただいたほか、区バスの役割について単なる輸送手段ではなく福祉的な面も併せて考えていく必要があるのではないかとのご意見をいただきました。

最後に住民バスでの運行について、住民バス制度の概略を説明させていただき、地域の方々からのお声があれば市も一緒に考えさせていただき旨をお伝えしております。今回いただいたご意見については今後の参考とさせていただ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。

(新階会長)

ありがとうございます。それではご意見、ご質問等よろしいでしょうか。

(鈴木委員)

今ほど市のハイヤー・タクシー協会からお話があって住民からお話があったということで、これは社会実験だという経緯もあるのでしょうかけれども、さくら交通は前もほかのところでも路線を運行したときに、今まで一生懸命やってきていきなりということになると計画も立たないし大変だということで、これはどこの会社でも同じですけども、この3ルートのために直接そういう要望は聞いていないのですけれども、バスとか投入したり一応期限を掲げたりしているわけですよね。今までのものだとほとんどが、例えば住民バスに移行するだとか、代替の部分になったりとかいろいろあったのですけれども、これを見る限りは何かゼロのような感じがするのですけれども、もともと3年経ったらどういう形であってもだめだったらやめてもらうのですというお話があって、その場合は車両もこれで使えるからいいなということがあったのかないのか分かりませんが、それでもそのあたりは何となく合意したということで理解されているのですか。

(事務局)

紫竹・江南ルートですが、さくら交通にジャンボタクシー車両で運行していただいております。



ます。社会実験は3年までという話もさせていただいております。今回、3年で30パーセントの目標に届かなかったということで、来年度以降廃止になるのですが、私どもも住民バスの話もさせていただきました。住民バスの運行は地域のほうでまとまらないとできませんので、今回はまず区バス社会実験が廃止になるということで、地域の方からそういったご相談があれば区としても対応したいとお話させていただいております。

(鈴木委員)

一応、事業者なり市の協会なりも納得したとらうとそういう判断ですか。

(事務局)

そのように考えております。

(鈴木委員)

この後も説明がありますが、バス路線をタクシーで移行するという話があって、勿論、移行を受けて車両を購入し事業への投資をしたからと言って、未来永劫にそこが運行継続されるわけではないことは理解していますが、だめだったら明日から運行廃止ということではなかなか取り組む事業者もなくなる可能性もあります。その辺りをどの程度事業者は納得し覚悟しているのか、その路線運行が無くなっても車両は使えるし、この路線のためだけにやるわけではないという理解が事業者側にあるのか、事業者と話しをしていないのだが、少し引っかかっています。今後いろいろ悪影響を及ぼさなければいいのですが、事務局が納得させたということであれば尊重はしたいが、なかなか異議なしとは言いづらいところです。

(事務局)

同じようなご意見を東区の地域公共交通に関する意見交換会で新潟市ハイヤー・タクシー協会からもいただいております。さくら交通に関しましてはいろいろな資料を基に、どうしたら収支率が上がるかとか前々から話をさせていただいております。今回のこの状況については、さくら交通からはやむを得ないということでご了解いただいております。

(新階会長)

まだ、住民バスの芽があるというか、今後の検討によってはという。

(事務局)

今年の4月からということは難しいですが、今後そういった地域の方々の話がまとまれば、こちらとしても一緒に検討していきたいと思っております。

(新階会長)

ということで、まだいろいろ選択肢があるという中で。

(鈴木委員)

さくら交通が納得したというのであれば、ほかの事業者がそれ以上心配してもしようがな

いということもあるのですけれども。

(小松委員)

新潟運輸支局の小松です。社会実験というお話ですけれども、やはり利用者の方々にとっては、なくなれば影響というものは大きいかと思えます。私も勉強不足で申しわけないのですけれども、利用者の方も社会実験は3年だということをご存知だったのかという点と、それから先ほどご説明の中で昨年より伸び悩んでいて区だよりや回覧とかで周知されてきたというお話はあったのですけれども、実験期間中の利用状況とか利用促進、結局収支率が満たないと本格運行にならないというお話だと思うのですけれども、そこら辺も行ってこられたのかということがありまして、先ほどの北区の資料5のお話の中で7年間社会実験というお話があったかと思うのですけれども、ここら辺の違いは何なのか分からないので教えていただきたいと思えます。

意見交換会には支局からも参加させていただいているのですけれども、やはり唐突な感じがあったので説明というものは関係者に対して丁寧にやる必要があると思えます。先ほど、住民バスの検討する余地があるというお話がありましたので、地域とよく検討していただければと思えます。

(新階会長)

ありがとうございます。

(事務局)

社会実験が3年までというお話ですけれども、今年度初めにも区だより等で周知しまして、沿線の各世帯に回覧という形で収支率が伸び悩んでいまして、このままいくと来年4月には運行できなくなりますと周知させていただいております。それを踏まえて一時的には上がった時期もあるのですけれども、やはり若干下がってきたり伸び悩みということで今の状況になっています。

また、区の意見交換会のときにも、利用者がいることなので丁寧に説明してほしいというご意見もいただきましたので、その点につきましては区だよりもしくは回覧、バスの中の掲示等も含め、地元とも相談しながらどのような方法がいいのかも検討していきたいと思っております。

(事務局)

先ほどの北区のデマンド交通と区バスの3年間の違いというところがございますが、大きくはデマンド交通と区バスという、制度が確立されているものと、これからどうしていこうかというところの差が大きいのかと捉えておりまして、当時北区につきましてはいわゆるフルデマンドというような形で取り組ませていただいたのですけれども、やはりそれでは特に

財政的な持続可能性というところについては非常に難しいというところで、やはり乗合率を上げていくというところが一番大きいということは複数年やってきた中でようやく見えてきたというところでございますし、住民バスの一つの形態としてのデマンド交通というふうに取り組みをさせていただきたいというところで、今回住民の団体の皆様のほうから取り組んでいただくということで、再来年度の本格実施に向けてというところで若干時間がかかってきたということがわれわれの捉え方でございます。

(新階会長)

試行錯誤をしていたということですね。よろしいでしょうか。貴重なご意見ありがとうございます。関係者には丁寧な説明をしていくということですね。ありがとうございます。それでは、よろしいでしょうか。

それでは、6. 東区区バス運行計画変更及び廃止案につきまして、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。

それでは、続きまして今度は江南区になります。7. 江南区横越地区住民バス運行計画変更案について説明をお願いします。

(事務局)

江南区地域総務課の藤崎と申します。どうぞ、よろしく申し上げます。横越地区住民バス運行計画変更案についてご説明いたします。

資料7をご覧くださいと思います。今回の横越地区住民バス、通称横バスと申しておりますけれども、南北ルートのうち、南ルートにかかわる部分、横越小学校からプラント5、横越上町2丁目の間につきまして、現在の道路環境や沿線住民、地域住民の意向を踏まえまして、さらなる利便性向上を目的にルート変更ならびに停留所の移設をするものでございます。なお、北ルートについての変更はございません。

はじめに、ルート変更について申し上げます。裏面の上の地図でございます。現行のルート図をご覧くださいと思います。左下、荻川駅前を出発といたします南ルートにつきましては右上の赤い矢印がございますが、その順に横越上町2丁目のバス停とプラント5のバス停を往復するように運行しておりますけれども、沿線住民の方からバスなどの大型車が通ると家が揺れて困るといった意見をいただいております。現在は当該区間につきましては徐行運転で対応しているところでございます。

当該道路につきまして地盤が軟弱なこともあり道路舗装だけでは解決されないということから、下の地図でございますが変更後の運行ルートのとおり、沿線住民の意向を踏まえまして、オレンジ色で示しましたルートに変更するものでございます。なお、赤色破線部分は通行しない、いわゆる廃止ルート路線となるものでございます。なお、横越上町2丁目から横

越小学校までの青色破線で示した部分につきましては、プラント5を経由しない1便、2便のみ運行するという事です。これにつきましてはプラント5の営業時間外となることから1便、2便のみ運行するというルートになります。

また、今回の見直しに合わせまして、現在の横越上町2丁目のバス停、これにつきましては循環する際にも停車できますように住民の意向を踏まえまして、現在地より250メートルほど南側のルートへ移設する予定としております。これによりまして、横越上町2丁目よりも平均利用者数の多い横越上町3丁目、これに近づけることで利便性の向上と利用者の拡大を見込んでいるところでございます。

続きまして、資料7-1をご覧くださいと思います。1ページ、現在の運行概要となります。運行区間は記載のとおりでございます。2ページにルートが記載してございますけれども、北のルートにつきましては亀田駅東口を出発いたしまして横越地区の北側、時計回りと反時計回りで循環するルートとなっております。なお、南ルートは荻川駅前を出発しまして、横越地区の南側を循環するルートとなっております。また、1ページに戻っていただきまして、運行距離から運行事業者までは記載のとおりということでございます。

なお、昨年度の運行実績につきましては、収支率で北ルートが24パーセント、南ルートが14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けれども、今年度南ルートの運行ルートを大幅に見直し、12月末時点での収支率は14.2パーセントとなっております。これから利用が増える冬期間を加味しますと一定の収支の改善がみられる見込みであります。

続きまして、3ページをご覧くださいと思います。新運行計画であります。変更箇所のみご説明いたします。先ほどご説明いたしましたとおり、運行区間で南ルートの横越上町2丁目からプラント5、横越小学校のルート変更、またそれに伴います横越上町2丁目の停留所の移設ということでございます。これらの変更によりまして運行距離等の変更はございません。実施予定日は4月1日を予定しております。最後に5ページ、6ページに時刻表を載せさせていただきます。これは参考として、後ほどご覧いただければと思います。

なお、本日の会議に先立ちまして開催いたしました区の意見交換会におきましては、本件について特に意見等は出なかったということを報告させていただきます。横越地区住民バスの変更内容について、説明は以上でございます。よろしくご審議願います。ありがとうございました。

(新階会長)

ありがとうございます。それでは、ご意見やご質問等ございますでしょうか。

(本間委員)

移設バス停の関係の確認です。これは、江南警察署の担当者もその会議には出席されたということですね。

(事務局)

出席しております。

(本間委員)

移設バス停、私はこの資料だけを見てもどこにバス停が作ってあるのだろうと。これが、交差点角だったら嫌だとか、横断歩道があるところにバスを停めたときに横断歩道に引っかかるとなると嫌だという思いがあるのです。

去年、横浜か神奈川でしたか、横断歩道に引っかかるようなまたぐような状態でバスが停まるバス停がありました。そういったものは全国的にもまだまだある。そういったところは見直していこうとなっているものですから、その辺は大丈夫ですよ。その辺を具体的に、例えば江南警察署の交通課の者がそこまで場所を確認してここだったら大丈夫だということまで了解していますか。

(事務局)

現場確認をしていただいております。

(本間委員)

分かりました。ありがとうございます。

(新階会長)

そうですね、資料にバス停の位置が。その辺りを分かったうえで変更されているということですね。ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

(外川委員)

公募委員の外川と申します。基本的なことで分からないのでお聞きしたいのですが、運業者のフィールド観光というのは、これは江南区の業者でしょうか。収支率、北ルート 24 パーセント、南ルート 14 パーセントと書かれていますけれども、目標収支率というのは何パーセントなのか見ても分からないのですけれども、教えていただけますか。

(事務局)

フィールド観光は地元の業者でございまして、収支率につきましては 20 パーセントを目標にしております。

(外川委員)

それで、業者を決めるというのは要するに相見積もりとかそういうものではなくて随意契約とかいう形ですね。

(事務局)

事業者を決める際には、地元の協議会がこれを運営する団体になっておりますので、協議会のほうがどこの事業者がいいか、フィールド観光がいいのか別の事業者がいいのかということはしっかり見定めた中で、われわれもそこに入って決めておりますけれども、特に見積もり合わせをしているということまではないと。立ち上げの頃から地元の業者ということで、どこを走らせたほうがいいのかということも協議会とともに検討してきた部分もありますので、そういった観点から地元の業者とともに地域の公共交通をよくしていこうということで地元の協議会とやっているという状況です。

(外川委員)

よく分かりました。

(鈴木委員)

今、収支率の目標は20パーセントと聞こえたような気がするのですが、この20パーセントと30パーセントの違いというのは、会社とか路線の形態によってあるのか。勉強不足で申しわけないですが、定めるのはだれが定めているのですか。

(事務局)

運行している路線で、住民バスの場合ですと70パーセントから85パーセントの補助の割合が決まっていますのですが、走っている路線の高齢化率ですとか、ほかに公共交通が走っていないかとかそういったところで補助の割合が基本は70パーセントですが、地域の状況を加味してそれが75パーセントになったり80パーセントになったりするということなので、横越地区の場合ですとそれが80パーセントは補助する路線になりますので、目標収支としては20パーセント取らないといけないという状況です。

(鈴木委員)

そうすると、競合会社であるとか大きさとか、あるいは地区の特徴であるとかということで、全体で新潟市の中でもどこの地区ならどうだとか、そういうふうに決まっていますか。

(事務局)

都市交通政策課からお話させていただきます。住民バスの補助率につきましては、制度当初は一律70パーセントですので、収支率で30パーセントという形でスタートしたというところでございます。ただ、やはり今説明があったとおり、沿線の高齢化率であったりとか、公共交通ほかに代替がないといったところとあるところの差というところがやはり大きいという中でやはり一律70パーセントということは非常に厳しいというところがございまして、これが制度が始まってからしばらくしまして平成27年度から補助率を一律70パーセントから85パーセントの間で幅を持たせるということがこの制度の改正のポイントになってござ

います。

(鈴木委員)

そうすると、新しいのを認める際にここは補助率 80 パーセントだから目標の収支率 20 パーセントはぜひ頑張ってくださいというようなことでわれわれが承認するという感じになっているのですか。

(事務局)

この数値につきましては、もう予めこれは分かる話でございますので、一応この路線についてはやるときはこのくらいの収支率が必要ですよという形でやるという形になってございます。

(新階会長)

ちなみに、その表なり考え方とかそれは公表されているのですよね。

(事務局)

住民バスの補助要綱の中に定めてございますので、公には出ている考え方になります。

(新階会長)

それなら、概要のページとかありますか。

(事務局)

体裁が整ったものがないので、少しお時間をいただければ分かりやすいようなペーパーをお作りして、また委員の皆さんにあらためてご案内させていただきたいと思えます。

(新階会長)

収支率 30 パーセントというような気になるところがありますので、1枚にまとめれば後日皆様に配付させていただく形でよろしいでしょうか。

(事務局)

あらためてご案内させていただきたいと思えます。

(新階会長)

それが、何パーセントがどこかというのが分かるといいですよ。どこが何パーセントにしたかとか。

(事務局)

それも含めて、ご説明を申し上げたいと思えます。

(新階会長)

事業者については地元のほうが配車の関係とかそういうものでやったり、地元の事業者のほうがいいということですよ。ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、7. 江南区横越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

たものとさせていただきたいと思ひます。ありがとうございます。

続きまして、休憩まで1件だけ説明をさせていただいてよろしいでしょうか。この後、休憩に入りたいと思ひます。8. 南区区バス運行計画変更案について説明をお願いします。

(事務局)

南区地域総務課長の高野でございます。よろしくお祈ひします。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8をご覧ください。南区では現在、1日7ルート25便の区バスを運行しております。このうち、北部ルート、白根・さつき野駅ルート、まちなか循環ルートぐるりん号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ございます。

経緯とその具体的な内容について、はじめに北部ルートからご説明させていただきます。資料8-1、4ページと18ページをご覧ください。こちらは、変更前、変更後の路線図が示されたものになっております。この便でございますが、主に白根小学校へ通う児童の利用に合わせた運行となっております。ほぼ小学生のみが利用しているルートでございます。従いまして、夏休みや冬休み等の長期休暇の際には運休しております。

今回の変更は、地元自治会からの要望もあり、現在ルートに含まれていない三ヶ字北を始発とし、利用者がいない三ツ屋から三ヶ字間を廃止するものでございます。新たに始発となる三ヶ字北からは、小学生6名が乗車する予定となっております。廃止となります三ツ屋には5世帯の方が生活しておりますが、三ツ屋バス停の利用は今年度1人もございません。

続きまして、北部ルート第4便についてご説明いたします。資料8-1、7ページ、21ページをご覧ください。こちらは始発を白根学習館から新潟白根総合病院に変更し、新たに白根高校前を経由するルートに変更するものでございます。現在、帰宅する白根高校生は学校からイオン白根店まで約1.5キロメートル歩き、そこから大通方面の区バスに乗車しております。今回、新たに白根高校前を経由することで、高校生が利用しやすくなると考えております。

続きまして、白根・さつき野駅ルートでございます。資料8-1、9ページ、23ページをご覧ください。白根・さつき野駅ルートの第2便でございますが、新たに白根高校前を経由し終点を白根カルチャーセンターから新潟白根総合病院にルート変更するものでございます。

この第2便でございますが、秋葉区のさつき野駅を始発とし途中のバス停から白根高校生が6名ほど乗車しております。この便は、イオン白根店前から区役所を通り白根カルチャーセンター終点のため白根高校前は通っておりません。そのため、高校生はイオン白根店前で降車し学校まで歩いて通っております。新たに白根高校まで經由することで、高校生はイオ



ンで降りずに学校まで通えるようになります。また、先ほどの北部4便の変更を含め、朝、夕と白根高校から大通方面までの間を直接登下校できることで、新たな高校生の利用者も増えるものと考えております。

続きまして、資料8-1、10ページ、24ページをご覧ください。白根・さつき野駅ルート第3便は終点を南区役所から上塩俵へ変更するものです。この3便でございますが、秋葉区のさつき野駅を始発として運行しております。ただ、大通地区を通過しますと、終点の南区役所まで乗客がほとんどいない状態でございます。また、収支率の低迷が課題となっているルートでもあります。今回、この第3便はルートを短縮し収支率の改善に努めることとなりますが、この1時間後に同じルートで南区役所まで運行している第4便は引き続き現行どおり運行いたしますので、区民の方に大きな影響がないものと考えております。

最後に、まちなか循環ルートぐるりん号第1便の廃止でございます。資料8-1、14ページ、29ページをご覧ください。このぐるりん号は現在3年目の社会実験として運行しております。これまで、ルートの変更やバス停の増設を行い、着実に利用者が増えております。

しかしながら、依然として収支率が課題となっております。平成30年4月よりダイヤ改正を行い、白根高校生の通学時刻に合わせて運行した8時発台の第1便につきましてはほとんど利用者がなく、4月以降の高校生の利用は0人でございます。また、4月から10月までの平均乗車人数は0.2人となっており、利用者からの聞き取りや4月以降の乗降データを参考とし、現在利用者のほとんどいない第1便を廃止し収支率向上を図るものでございます。

また、今回の計画変更案につきましては、あらかじめ南区意見交換会を開催し、委員の皆様へご説明いたしました。主な意見といたしまして、変更に関する区民への周知はどのようにするかですとか、また白根総合病院を始発や終点に変更することは、病院利用者にとっても好ましいというご意見を頂戴いたしました。以上で、南区バス運行計画の変更について説明を終わります。よろしくお願いいたします。

(新階会長)

ありがとうございます。変更点は三つということで、それではご意見等ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは、8. 南区区バス運行計画変更案について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した。

それでは、時間も長くなってきましたので、一旦休憩にさせていただきたいと思っております。再開の時刻をお願いします。

(司 会)

10分弱の休憩とし、開始を3時40分目途ということで開始をさせていただきたいと思っております。一旦、休憩とさせていただきます。

(休憩)

(司会)

40分にまだなっておりませんが、皆さんがお席にお着きいただきましたので恐縮ですが始めさせていただきたいと思っております。引き続き、技監から進行をお願いします。

(新階会長)

よろしいでしょうか。進行にご協力いただきありがとうございます。それでは、再開させていただきます。

次の協議事項をする前に、9と11と12にある路線バス運行計画について、新潟市全体に関連した事柄となりますので、各路線の説明をする前に新潟市全体の動きを説明していただきたいと思っております。事務局からお願いします。

(事務局)

それでは、新潟市全体の動きについて事務局から説明をさせていただきたいと思っております。近年、従来からかとは思いますが、全国的に抱えているバス交通の大きな問題の一つといたしまして、バスの運転手不足というものがございまして、これは、人口減少であったり高齢化等、社会全体の人材確保が困難となっているところに加えて、雇用環境の変化等を背景といたしまして、路線バスの運転手を安定的に確保することが非常に困難な状況になってきているということでございまして。

新潟市内を運行いたします新潟交通及び新潟交通観光バスの運転手も同様に、定年退職であったり依願退職が発生しているという一方、求人募集をかけてもなかなか応募がわずかであるという状況のために、慢性的な運転手不足が大きな課題となっているところでございまして。この運転手不足を背景といたしまして、新潟交通及び新潟交通観光バスから、利用者が少なく、また輸送量の大きい大型バスでの運行を必ずしも必要としないバス路線につきまして、輸送量がより少ないタクシー車両による運行、または他の貸切バスの事業者への事業移行について協議したいという申し入れをいただいたところでございまして。

ここで、参考資料2をご覧いただきたいと思います。こちらでございまして、先ほど申し上げました協議の申し入れの後に、利用状況の把握であったりとか運行事業者といろいろ協議を重ねさせていただきました。

その中で、現在新潟交通観光バスが自主運行路線として運行してございますバス路線、こ

ちらの図でいきますと茶色の曾根線、南区から越後曾根駅に向かう路線でございましたり、ピンク色でございます巻駅を出て栄町を結ぶ路線、もう一つは巻駅から岩室駅や間瀬を結ぶ路線の間瀬線、こちらの3路線につきまして乗合タクシー化または他社に移行する方針とさせていただきますまして、新潟県ハイヤー・タクシー協会であつたりとか各事業者の協力をいただきながら、今の乗合タクシー化であつたりとか、他社へ移行する段取りを進めてきたというところでございます。

この地域の足を確保するための代替手段を検討してまいりましたので、地域公共交通会議の場でこの手段に対する協議を行いたいと考えているところでございます。

運行形態といたしましては、現在の運行と同じく自主運行路線として引き継ぐということになります。今後の運行計画の変更を弾力的に行えるように、道路運送法第21条による運行とさせていただきたいと考えているところでございます。道路運送法第21条での運行には運行事業者宛てに地域公共交通会議名で運行依頼文が必要となりますので、本会議で同意がえられましたら事務局で対応させていただきたいと考えているところでございます。

また、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補填しているというような状況でございますが、乗合タクシー化ないしは他社移行した際にも欠損額は市が補填するというところで考えてございます。詳細の運行計画につきましては、路線ごとに各区の担当課からご説明いただきます。以上でございます。

(新階会長)

それでは、9. 南区・西蒲区路線バス運行計画について説明をお願いします。

(事務局)

路線バス、白根桜町～曾根駅前線運行計画変更案について、ご説明いたします。資料9、及び資料9-1の1ページをご覧ください。

現在、新潟交通観光バスが運行しております路線バス、白根桜町から曾根駅前ルートの運行事業者及び運行車両の変更についてでございます。今ほど事務局から説明がございましたように、全国的にバスの運転手不足が課題となっている中、現行事業者の事情等を総合的に勘案しまして、利用実態に合った交通モードによる運行に見直しをするものでございます。

平成31年4月より運行事業者は、現在の新潟交通観光バスから白根タクシーと太陽交通新潟の共同運行とし、運行車両はバス車両からジャンボタクシーへ変更いたします。現在運行しています白根桜町～曾根駅前線の利用者は、1便平均2.2人。調査時における最大乗車人数は5人となっており、10人乗りのジャンボタクシーでの運行で十分にまかなえるものと考えております。また、万が一乗りこぼしが発生した場合は各社で小型タクシーを追加配備し対応する予定です。以上、路線バス、ジャンボタクシー化への変更説明でございます。

よろしく申し上げます。

(新階会長)

ありがとうございます。それでは、ご質問ご意見等ございますでしょうか。

(小松委員)

ドライバー不足は全国的な問題で各事業者もいろいろ苦勞されているとは思うのですけれども、今ご説明の中で車両を小型化して現状運行をされると思うのですけれども、弾力的運行のためとりあえず 21 条ということで実証運行という位置付けでやられるかと思うのですけれども、追々変えていかれるのかという気はするのですけれども、本格運行というようなお考えはあるのかどうかお伺いさせていただきます。

(事務局)

今回は、道路運送法第 4 条ではなく第 21 条での運行ということで、大型バスの以外の車両となりますが、運行計画自体は今の新潟は交通観光バスの運行する路線バスと変わらない、そのまま移行するという形になります。ただ、例えば今後公共交通を利用したい意向はあるけれども、今まで大型バスでは道路の幅員などによって通れなかった、そういった場所へのルート変更とかバス停の設置等、車両が変わることさまざまな取組みが可能になると思っております。そのような取組みに対して運行計画を早急に弾力的に変更するという目的で、今回道路運送法第 21 条のほうが対応しやすいと思っております。将来的には第 4 条に移行するような形になると思っております。

(新階会長)

よろしいですか。ありがとうございます。

(山崎委員)

車両が大きくてもそんなに乗っていなかったということなので、乗り物自体の大きさが変わることはいいのですが、ただ利用する場合の便数とか費用とかということは変わりが無いということでしょうか。

(事務局)

現行の新潟交通観光バスの運賃体系をそのまま新年度からも使わせていただきます。

(山崎委員)

便数というか、本数も。

(事務局)

変更ございません。ルートも便数も変更ございません。

(山崎委員)

分かりました。

(鈴木委員)

停留所も含めて全く変わらないという話ですか。

(新階会長)

事業者の連携と、それから若干の効率化があるということですよ。

(鈴木委員)

新潟県ハイヤー・タクシー協会の鈴木です。私どもはこの話をいただいた当初、該当地区の協会及び事業者と私どもとでいろいろ話し合いを重ねた中で、バス事業者がそうであるように責任の所在という観点から1社が望ましいという感じを持っていました。しかしながら、例えば1社だと便数を維持するためにはジャンボタクシーを少なくとも1社で2台は持たなければいけない、突然故障なんてこともあるので。そういう意味では白根地区ではこの2社しかありません。この2社は私どもの協会のそれぞれの地区の協会長であり、太陽交通は私どもの副会長であり経営委員会の委員長をお願いしていて、事業者としてもしっかりしているおり、2社が連携しながらやると言っています。

やり方は変形ですが3日サイクルで年間回していくということで、2社が連携してやるわけですから、万が一車両がどうしても手配できない場合は代わりにもう一方の会社が手配してご迷惑はかけないように、また、予備車として小型を準備していて、もし乗りこぼしがあれば対応することとしています。

少なくとも運行開始の1年間は利用される方が混乱しないように、そのままの運行形態で回数も運行経路も停留所も運賃・料金もすべて一緒でと。その間、お客様と触れ合う中で要望を聞いたり市あるいは区とも相談をしたりしながら、最終的には良いものがあるならそれを目指していこうということで、精一杯努めさせていただきたいと思いますので、どうぞご理解とご支援をよろしくお願いいたします。

(新階会長)

ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、9. 南区・西蒲区路線バス（白根桜町～曾根駅前）運行計画について、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。

続きまして今度は西区になります。10. 西区坂井輪地区住民バス運行計画変更案について説明をお願いします。

(事務局)

西区役所地域課長をしております堀と申します。よろしくお願い申し上げます。

西区の坂井輪地区を運行しております住民バス、通称Qバスと申しますが、Qバスの運行計画変更案の説明をさせていただきます。

資料 10 をご覧ください。現状 N P O 法人コミュニティバスを通す会が運行しております Q バスをこの度区バスに移行することに伴いまして、運行計画を変更するものでございます。1 の経緯からご覧ください。この Q バスは、運行開始は平成 20 年度からでございますが、上から 4 行目、区内の南北を結んで区役所へ至る唯一の交通手段といたしまして、区役所のほか公共施設あるいは J R の駅、病院、商業施設を通るルートで運行しており、西区のまちづくりにおいて重要な役割を担っております。資料に記載はございませんが、現在年間約 5 万人の方からご利用され、区バスとしての存続要件でございます収支率 30 パーセントを超えるまでに定着し、区民の皆様のかげがえのない日常生活の足となっております。

このような役割や利用状況を踏まえまして、人口減少、少子超高齢社会が進行しております中、持続可能な生活交通を構築するために、今回 Q バスを区バスに位置付けまして、区のまちづくりと交通体系を一体的、継続的に検討していくことが効果的であると考えまして、区バスへ移行するという事にいたしました。移行の開始は 2 にございます平成 31 年、今年の 3 月 23 日を予定してございます。

区バスへの移行によりまして、主に二つの利点効果が見込めるものと考えております。1 点目は、後ほど触れさせていただきますが、市が区バスに段階的に導入しております小型のノンステップバスの導入が可能となること。もう 1 点は新潟市住民バス補助金交付要綱に規定されております、週 70 便を超える運行が可能となることでございます。これらの利点を生かしまして、運行計画を一部変更させていただきたいというものでございます。

次の 3 の運行概要をご覧ください。表の中ほどの運行手段についてでございます。現在の大型車両 2 台のうち、1 台を新たに小型のノンステップバスの車両に変更することで、高齢者や障がいのある方であっても利用しやすいバスとなるほか、車両の小型化によりましてルート設定の幅が広がるなど更なる利便性の向上を図れると考えております。

次に、運行便数でございます。現在、1 日当たり平日 12 便、土曜日が 10 便、休日 10 便の試験運行を加えまして、週 80 便で運行しております。休日の試験運行を含めた路線全体として、区バスとしての存続要件でございます収支率 30 パーセント以上の確保ができておりますため、休日試験運行を本格運行といたしまして、移行後も引き続き週 80 便での運行を行うということとさせていただきたいと思っております。

参考までに、資料の裏面をご覧ください。4、利用状況等ということで (1) 収支率のグラフがございます。そちらをご覧ください。上の黒丸のグラフが路線全体、やや下になりますが三角で記されているものが試験運行している休日の収支率でございます。路線全体、いわゆる黒丸の方をご覧くださいますが、平成 30 年の 2 月から収支率 40 パーセントを超えて推移しております。中でも、4 月から 9 月上半期でございますが、上半期の平

均は 41 パーセントとなっております。また、三角の休日のみの収支率におきましても 30 パーセントに近い収支率で推移してございます。

資料の表面に戻っていただきたいと思えます。下から二つ目の運賃等についてご覧ください。回数券と同様の割引率となります IC カード「りゅーと」の利用者が昨今増加してございますことから、利用が多くない回数券をこの度廃止いたしまして、印刷費といった経常的に必要な経費を削減してまいりたいと考えております。なお、既存の回数券の廃止につきましては、昨年の 3 月に現在の運行主体でございます NPO 法人の会報をはじめといたしまして、その後西区の区だよりでも広く周知を行っております。また、引き続き区バスへの移行後に回数券を廃止することにつきましては、本日の会議後、利用者の皆様に向けて広報を進めてまいります。

次に表の一番下の運行ダイヤについてでございます。変更内容①、②でございますけれども、まず変更内容の①につきましては平成 29 年 4 月のダイヤ改正以降、内回り第 5 便の利用者が減少しております。利用される方からも 4 便と 5 便の運行間隔が空き過ぎて使いにくいと改善の聲が寄せられておりましたことから、始発時間を現在の 16 時 11 分から 30 分早めまして、15 時 41 分に調整をさせていただくものでございます。

次の変更内容②は、平日と土曜日、休日では道路の交通状況、いわゆる混み具合が異なることから定着性を確保しつつ、スムーズな運行を行うために所要時間の調整を行うものでございます。

資料の説明は以上となりますが、最後にお手元に資料はございませんが参考までに今回の変更計画案につきまして、西区の地域公共交通に関する意見交換会でいただきました主な意見を報告させていただきます。二つございます。

一つ目は運行ルートの決定に当たっては従前のルートを引き継ぐのではなく、広く地域の意見を求めたうえで検討してほしかったというご意見をいただきました。区バスへの移行につきましては現在の運行ルートで高い収支率を確保しております。それが前提となっておりますことから、まずは現在のルートを変更することなく運行するということといたしたものでございます。なお、ルートの変更につきましては、今回区バスへ移行したのち、昨年の 7 月、8 月に地域の皆様に行ったニーズ調査結果を基に更なる利便性の向上に向けまして、順次段階的に検討を進めてまいりたいと考えております。

ご意見のもう一つは回数券の廃止、あるいは小型のノンステップバスの導入について、周知をしっかりと行っているのかというご意見でございました。回数券の廃止、またノンステップバスの導入につきましても、先ほどもご説明しましたように現運行主体の発行する会報をはじめ、西区の区だよりでも広報を行っているところでございます。今後も区だよりなど

さまざまな広報媒体を活用いたしまして、利用者の皆様の混乱を招くことのないよう引き続き取り組んでまいりたいと考えております。説明は以上でございます。よろしく願い申し上げます。

(新階会長)

ありがとうございます。それでは、ご質問等ございますでしょうか。

収支率が良いとか、かなり浸透している状況ですね。

(和田委員)

新潟交通の和田でございます。今ご説明いただいた西区の坂井輪地区住民バス、Qバスは手前どものほうからまた再委託という形で新潟交通観光バスも委託させてもらっているものです。1点確認です。回数券の廃止については、今までもう販売してしまった回数券は、3月23日以降は使えないでいいのでしょうか。使えるでいいのでしょうか。

(新階会長)

いかがでしょうか。

(事務局)

先ほど申し上げました事前の広報をさせていただいておりますけれども、基本的には2月いっぱいまで使用できません、それ以降使えませんという形でご案内をさせていただいております。

(和田委員)

回数券の販売については私どもも廃止とか中止という場合があって、注意しなければいけないことは、買ってしまっただけで使えないものを払い戻しする際に、払い戻し期間というのは、実は民法上5年くらいみないといけないとどうも言われているらしくて、手前どもそういう形で対応していますので、その辺NPOさんのほうが発券されている分だと思いますので、その辺は調整されたほうがよろしいのかと思うことが1点です。

また、お聞きになられたかもしれませんが、済生会第二病院という名称が、確か4月から済生会新潟病院と名称が変更になると聞いておりまして、バス停名称も変えなければいけないかと。私どもの路線バスも実は入らせてもらっているのですが、バス停名を変えるのでバス停の表示であるとか、当然届出も必要です。

変更を届け出たり、盤面の変更だとか、運賃の表示のところに出てくるものを例えば変えていくかという作業が出てきますので、私どものほうから新潟交通観光バスには通知をこれからするかもしれませんが、調整をしていただければと思います。

(事務局)

ありがとうございます。回数券につきましては、現運行主体、それから新潟交通観光バス



とも話をさせていただきたいと思います。済生会病院のバス停の名称につきましても、適切に対応を進めてまいりたいと考えております。ありがとうございました。

(新階会長)

貴重な情報提供ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは、10. 西区坂井輪地区住民バス運行計画変更案について、本会議で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。

それでは、今度は西蒲区になります。11. 西蒲区路線バス（巻～和納～間瀬線）運行計画について説明をお願いします。

(事務局)

西蒲区地域総務課の頓所と申します。よろしくお願いいいたします。では、巻～和納～間瀬線運行計画案について説明いたします。

資料の 11 をご覧ください。経緯及び変更内容につきましては、先ほど都市交通政策課から説明がありましたとおり、新潟交通観光バス株式会社の自主運行路線について事業者を移行するものです。巻～和納～間瀬線につきましては、新たな事業者はウエスト観光バス株式会社となります。経路、ダイヤなど基本的な運行内容は現状維持となりまして変わりはありません。

今回の移行に伴う変更点といたしましては、運行手段を小型バスからマイクロバスに変更いたします。過去の動態調査において最大の乗車人数が 10 人となっておりますので、定員 28 人のマイクロバスで問題なく対応できるものと考えております。また、来年度以降の運行計画の弾力的な変更を見据えまして、道路運送法第 21 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 円と 10 円刻み、そして 300 円の 19 種類ございます。普通回数券より割引率が高い買い物回数券というものが 10 円、50 円、100 円、200 円の 4 種類、合計 23 種類となっております。変更後は普通回数券 80 円から 150 円までの 10 円刻みの 8 種類となります。回数券の種類は減ることとなりますけれども現在、バス車内で購入できるのが普通回数券の 100 円と 150 円の 2 種類のみになっており、変更後は 8 種類すべて車内で販売されますので、実質的な利便性は向上するものと考えております。説明は、以上でございます。よろしくお願いいいたします。

(新階会長)

ありがとうございます。それでは、ご意見や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、11. 西蒲区路線バス（巻～和納～間瀬線）運行計画については、本会議で同意が得られたものとさせていただきます。

引き続き 12. 西蒲区路線バス（巻～栄町線）運行計画について説明をお願いします。

（事務局）

巻～栄町線運行計画案について説明いたします。資料 12 をご覧ください。巻～栄町線につきましても、先ほどの巻～和納～間瀬線と同じように、事業者がウエスト観光バス株式会社に移行となります。また、移行に伴う変更点につきましても先ほどと同様でございます。運行手段を小型バスからマイクロバスに変更。そして、道路運送法第 21 条による運行許可申請、そして回数券の変更となります。

なお、マイクロバスによる運行について、過去の動態調査における最大乗車人数は 11 人となっておりますので、こちらについても問題はないと考えております。説明は、以上でございます。よろしくお願いいたします。

（新階会長）

ありがとうございます。同様ということですね、いかがでしょうか。

それでは、12. 西蒲区路線バス（巻～栄町線）運行計画についても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した。

今度は 13. 西蒲区区バス運行計画変更案についてお願いします。

（事務局）

西蒲区区バス運行計画変更案について説明いたします。資料 13 をご覧ください。最初に経緯及び変更内容です。通学利用の利便性の向上を目的といたしまして、昨年度から朝の 1 便、そして今年度から午後の 2 便を巻高校前経由で運行しております。また、同じく今年度から車両をどなたでも乗り降りしやすい低床ノンステップバスに変更いたしました。来年度から当面の期間、巻駅前から巻高校前、堀山の区間について現在 150 円の運賃を 50 円といたしまして、普段バスを利用しない高校生がバスを利用するきっかけを作ることで区バスの利用者増加を目指しております。

資料 13—1 の 9 ページをご覧ください。こちらは、今回の運賃変更の対象区間の経路図となります。この変更はすべての便を対象とされたものですが、便によっては巻高校前と堀山を経由せず神明町からメディカルセンター病院前に運行するため、このワンコインの乗車は実質的には朝の通学便である第 4 便での利用になると考えております。

また、資料 13 に戻っていただきたいと思えます。2 の運行概要の表をご覧ください。

（4）運賃です。こちらは記載のとおり、運賃については対キロ運賃制をとっております。今回は、巻駅前から巻高校前、堀山の区間においては初乗り運賃 150 円のところを 50 円に

設定します。なお現在、巻駅前から堀山区間についてはご利用は確認できておりませんので、運賃を下げることによる収入の減少ということはありません。西蒲区区バスについての説明は以上でございます。よろしくお願いいたします。

(新階会長)

ありがとうございます。それではご意見、ご質問等いかがでしょうか。需要の掘り起こしですね。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、13. 西蒲区区バス運行計画変更案について、同意を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。

以上で協議事項は終わりました、次は報告事項になります。報告事項は一括して説明と質疑対応を行わせていただきます。それでは、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。よろしくお願いいたします。それでは、報告事項1. 秋葉区山の手地区住民バス運行計画の変更について、ご説明させていただきます。

資料 14 となります。1. 経過のところですが、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り昨年4月から社会実験として運行しております。運行を開始してまもなく10か月が経過いたしますが、その間利用者の方や地域の方々からさまざまなご意見をいただきましたので、より利用しやすい住民バスとするため、これまでに2回、7月と12月に運行計画を変更いたしました。

主な変更内容をご説明いたします。資料 14-1 になりますが、資料見開きとするつもりが印刷の過程で見開きにならなかったため、抜粋したA3のものをお配りさせていただいております。資料 14-1 の抜粋ですが、まず2ページ目と3ページ目が1枚になっているものをご覧ください。2ページが4月に運行を開始したときの運行ルート、3ページが7月からの運行ルートになります。変更点は黄色くなっている3か所のフリー乗車区間の新設、それから利用実態に即した経路の変更になります。

続きまして、4ページと5ページをご覧ください。4ページは今ほど紹介いたしました7月からの運行ルートの再掲となります。5ページは12月から変更した運行ルートとなります。主な変更点は、地図の左側の2か所にフリー区間を新設したことと、フリー乗車よりもフリー降車にしてほしいという声を受け、フリー乗降区間としたこと等です。

資料 14-1 の6ページ以降に変更後のダイヤを掲載しておりますが、電車への乗り継ぎを確実にするためダイヤに余裕を持たせたほか、夏に実施した中学生向けのアンケートの結果を踏まえたダイヤ改正などを行いました。なお、それぞれの変更前には秋葉区地域公共交

通に関する意見交換会の委員の皆様は書面で協議し、ご了解をいただいております。

次に、利用実績をご説明いたします。資料14の裏面をご覧ください。7月から12月までの利用実績ですが、12月から3月まで小須戸中学校において自転車通学が禁止となることもありまして、12月は中学生の利用が増えております。小須戸中学校では生徒の安心安全の面から住民バスの利用を呼びかけてくださっています。また、中学校以外にも矢代田小学校や地域の施設等、地域の皆さんから住民バスの利用増加に向けてご協力をいただいているところです。

最後に今後の予定となります。来年度の運行に必要な予算については今後、議会の予算の審議、議決後の決定となりますが、これまでの利用実績を踏まえ今後も継続して運行していきたいよう、山の手コミュニティ協議会の皆様と検討をしているところでございます。4月以降の運行計画につきましては、秋葉区の意見交換会の皆様とも協議したうえで決定し、次回の地域公共交通会議でご報告させていただきます。説明は以上となります。

(事務局)

南区地域総務課でございます。乗合タクシー運行計画変更についてご報告いたします。

資料15をご覧ください。南区の乗合タクシーは、平成24年10月より区バスが通っていないエリアを補完する形で社会実験として運行を開始いたしました。この乗合タクシーはこれまで、左側に記載のございます4事業者で毎月ごとにローテーションにより運行してまいりました。しかしながら、平成30年11月末をもって白根中央タクシーが廃業したことに伴いまして、平成30年12月から白根タクシー、太陽交通新潟、三和第一交通の3事業者で引き続き運行を行っております。以上でございます。

(新階会長)

以上、2件について、ご意見、ご質問等はございますでしょうか。よろしいですか。報告事項、どうもありがとうございました。

それでは、皆さんにご協力いただきまして議事は終了させていただきます。以上となります。ありがとうございました。

では、1点事務局からお知らせがあります。

(事務局)

事務局でございます。先ほどご審議いただきました路線バスの乗合タクシー化や他事業者の移行につきましては、今回の会議で協議事項として3路線ございましたが、それ以外にも協議を行っている路線がございます。現在、協議中の路線につきましても乗合タクシー化や他社移行の協議が進展しましたら、本日と同様に地域公共交通会議の協議事項となる予定でございます。状況によりますが、今年度末または新年度早々に本会議を開催する可能性もご

ございますので、委員の皆様におかれましてはあらかじめご承知おきいただきますよう、よろしくお願いたします。以上でございます。

(新階会長)

ありがとうございます。公共交通利用が促進されて、乗務員不足解消等につながっていくと良いですね。

それでは、委員の皆様から全体を通して何かご意見、ご質問等ございますでしょうか。

(高橋委員)

新潟県バス協会の高橋でございます。すべての議案が終わって承認を受けたということで、全体を通してというようなこととお話させていただければと思っております。

全体的にまず一つは、バスにしてもタクシーにしても事業者選定ということでいろいろな部分が出てきております。持続可能な公共交通を目指すようなことでいろいろな部分で調整をされて、本当に新潟市はいろいろご努力されていることは十分承知しております。そのような中で事業者選定にあたっては、やはりこれは乗合の部分、4条であれば乗合の部分ですので、年間契約等になるのしょうけれども、貸切であれば運賃料金の制度がありまして決められているわけでございますけれども、一般的に経費的な部分で申し上げますとやはり近場の営業所があるのが一番経費的にはかからないのだろうと認識しているところでございます。

そんなところで、事業者選定にあたっては年間契約的な部分での競争的な部分。そしてまたぜひ、特に事業者が新たに替わったような場合は、ぜひとも安全面の部分で新たに運行されるわけですので、ルートは一定程度に熟知しておりますも、なかなか乗合の部分では経験のないところもなされるケースがございますので、十分安全面について配慮と対応をお願いしたいと思っております。

それから、今日一番出てきているのはやはり収支率ということで、収支率そのものに意見を申し上げるわけではございませんけれども、何といてもやはり密度、乗車率を上げることが一番の問題だと思います。これは決してここだけのみならず全国でいろいろな部分での問題になっておりまして、なかなか良い策があるとは私もとても思えないのですけれども、何とかして乗車の密度、乗車率を上げていくということが重要なわけで、先ほどどちらかの区の部分で区バスにしる、住民バスにしる、ホームページに掲載している、または区の回覧といったところまで入っておられるということで、それなりには知っているのしょうけれども、なかなか乗ってくださる方、これが厳しいというような認識を今日さらに深めたような状況でございます。運行主体の新潟市や運行事業者、そして利用者、この部分の3者が、果たして一体どこでどのような調整をしていくのか。行政としても大変努力されている。

運行事業者も一定程度の努力はしている。なかなかインセンティブが少ないようでございますけれども、委託、補助の補てんというような部分でも果たしてどうなのかという気はしております。けれども、いずれにしろ一番問題は乗車密度が重要だと思っております、その辺の三位の部分をもどのように考えていくのか。ぜひ全国的な、なかなかそれがすぐには受け入れられるかはともかくとしまして、中山間地または過疎そんな部分でも、とは言えないまでも増やしていくためにはどうしていくのかということをおわれわれ協会としても努力しなければいけないのだろうと思っておりますけれども、そんな思いで発言をさせていただきました。ありがとうございます。

(新階会長)

全体にわたる大きな話をいただきました。ありがとうございます。仕組みについては、これから工夫をしていきたいと思っております。ありがとうございます。

ほかは、よろしいでしょうか。

(外川委員)

公募委員の外川です。全体を通してということで、資料を見させていただいて区ごとに作られているのか分からないのですが、先ほどお話になっていた収支率とか実績で書かれているところがあるのですが、目標収支率というのは条件によって違うというようなお話もありましたので、目標の収支率とその実績というようなものを載せていただくと非常に分かりやすいのではないかとということで、次回以降にご検討いただければと思います。よろしくお祈りします。

(新階会長)

先ほどの資料で、その辺できればいいですね。

(事務局)

より分かりやすい表記になりますように改善をしたいと思います。先ほどございました住民バスの補助率の関係であったりとか、その辺はまた整理でき次第、委員の皆様にお示ししたいと考えてございます。

(新階会長)

ありがとうございます。それでは、よろしいでしょうか。では、2の議事全体について終了させていただきたいと思っております。

続きまして、議事3のその他に移らせていただきたいと思います。国から地域公共交通会議に関する通達がございます、その考え方についてということで、小松委員からご説明いただければと思います。よろしくお祈りします。

(小松委員)

新潟運輸支局の小松です。

資料の16について、ご説明をさせていただきたいと思います。平成26年から地方自治体が国の制度改正等を提案できる地方分権改革に関する提案募集制度というものがスタートしまして、平成29年に本日の地域公共交通会議、それから自家用の有償運送などをお話しする運営協議会というものがあるのですけれども、それを主催する自治体から合意の方法について、地域住民を含む一定数の賛成が得られれば会議の合意が成立したとみなす取り扱いを可能とすること等の提案がございまして、その提案に対して平成30年度中に対応するとされており、平成30年12月28日付で、資料として添付しております「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」、「運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」が一部改正されております。

新旧対照表で説明させていただきたいと思います。新旧対照表の3ページ目になるのですが、上から4行目(2)地域の实情に応じた適切な乗合旅客運送の対応及び運賃、料金等に関する事項の記載がございまして、少し読ませていただきますと「地域公共交通会議においては地域住民の生活に必要な乗合旅客運送の確保、利便性の向上を図るため、責任ある議論が行われることが求められる。その際、路線定期運行を中心に整合性のとれた地域交通ネットワークが構築されるよう留意する必要がある。なお、法に基づく手続き上、合意が必要とする事項等については(6)に規定する」と。こちらの(6)が次の4ページになるのですが、(6)で「法に基づく手続き上合意を必要とする事項等」とあります。こちらは、三つの区分で整理されています。まず一つ目が、道路運送法上合意する必要がある事項です。これは、自家用有償旅客運送の登録、更新登録、変更登録となります。法に基づく事項ですので、合意していない場合は登録の拒否要件に該当することとなります。

二つ目が、処理方針において合意が許認可の要件とされている事項となります。こちらが、逆にいいますと合意がなければ処理方針において認められない内容となります。①の運行の態様のところですが、路線不定期運行、区域運行については、路線定期運行と整合がとられているものであり、地域交通のネットワークを構築する観点から協議が調っていること。ですので、協議会での合意がなければ路線不定期、区域運行は処理要件に該当しないこととなります。

2番目のほうですが、車両について。こちらは、通常11人以上の乗車定員の車両を使用することとされているのですが、11人未満の乗車定員の車両を使用することができて、車両数も通常営業所ごとに5両ないし3両とされているのですが、それが1両から可能となります。

三つ目が、許認可の手続き等について合意によって特例が認められる事項となります。運

賃、料金については合意しますと届出、処理期間も短縮。通常2か月なりかかるところが1か月で処理できますとか。それから、路線の休廃止ということも通常6か月前なのですけれども、予定日の30日前で手続きができるということになります。合意する必要がある事項等がこのように整理されておりますけれども、当然、合意形成の過程では十分な協議、それから認識のすり合わせが重要となってまいります。運賃や路線等につきましても関係者への影響が大きいと思われまますので、適切な協議をしていただければと思います。

2点目の改正点ですけれども、新旧対照表の6ページをご覧ください。(3)、(4)、「5. 地域公共交通会議の合意」とあるのですけれども、その前段を少し飛ばしまして、赤線が引いてある部分ですが読み上げさせていただきますと「議決にかかる方法は必ずしも全会一致を意味するものではなく、地域公共交通会議の設置要綱に定められた議決方法により決することにより協議が調ったものとする。」新潟市の場合は、規則第5条第3項で会議の議事は出席委員の過半数で決し、可否同数のときは議長の決するところによるとされておりますので、これで合意形成をとっていただく形になります。

3点目、新旧対照表の2ページに戻っていただきますと、協議を行うにあたっての具体的な指針の上のところ(8)のところですが「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、継続して行う場合には、更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。」実施の時期や内容が異なる場合は内容に変更のない反復継続にはあたらないですし、自家用有償旅客運送の登録のように有効期間が付されている事項もこれに該当せず、更新登録等の場合は協議が必要となります。それから、運行内容が同じであっても事業者が変更になるという場合も、先ほどの話ではないですけれども、安全性の確保の点からも含めて協議が必要となります。

最後4点目ですけれども、同じ2ページの(7)「地域公共交通会議において協議が調った事項に係る軽微な変更の取り扱い」になります。こちらについて詳細は端折らせていただきますが、幹事会を設置して当該協議を行うことについて委任することや、書面によって協議を行うということが明文化されました。例えば、事例が記載されているのですけれども、工事による一時的な迂回が生じる場合の路線の変更、それから設定している運賃に変更のない停留所の変更、自家用有償旅客運送の更新登録等が事例として記載されています。記載されているものはあくまで例示でありまして、軽微と認める変更事項は地域公共交通会議で判断することとなります。(7)の後段に記載されているのですが、あらかじめ何を軽微事項とするかということ。軽微事項とかについては設置要綱に記載されていることが望ましいとされています。

大きな改正点は以上となりますけれども、新潟市のほうでも規則の内容に照らし合わせて



必要に応じて改正なり検討していただければと思います。

もう一つ、資料 17 が添付されているのですが、こちらは「地域公共団体等が行うコミュニティバス等の実証実験の手続について」というものになります。先ほども 4 条や 21 条の話がありましたけれども、実際に運輸支局に手続きするにあたって分かりにくいものですから、具体的な手続き方法について、地方公共団体あてに周知させていただいたものとなります。こちらは参考までにつけておりますので、後ほどご覧になっていただければと思います。以上となります。

(新階会長)

ご説明ありがとうございました。今の説明を受けまして、今後の進め方について事務局からお願いします。

(事務局)

ただいま、小松委員から地域公共交通会議に関しまして、具体的な事例も含めまして合意が必要なものや協議が望ましいものといった改正点の中身についてご説明をいただいたというところでございます。

本会議につきましては、一度私ども事務局のほうでどの案件を協議事項とするかとか、簡素化できるものは何かなど整理させていただきまして、新年度の地域公共交通会議の中で方針案を説明させていただければと考えてございます。進め方等、また要綱の見直しとそれにつきましては、またその都度、運輸局と確認、調整などとさせていただければと考えておりますので、その節はよろしくお願ひしたいと思ひます。以上でございます。

(新階会長)

ありがとうございます。この件につきましてほかにご質問、ご意見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す。

それでは、3 その他についても終了させていただきます。

以上をもちまして、議事としては、すべて終了となります。進行を事務局にお返しさせていただきます。皆さん、ご協力どうもありがとうございました。

(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。

これですべて終了でございます。長時間にわたりましてご審議をいただきまして、大変ありがとうございました。

以上をもちまして、平成 30 年度第 2 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。