

## 平成 28 年度 第 2 回新潟市地域公共交通会議 会議録

■開催日時：平成 28 年 11 月 2 日（水） 午前 10 時から

■会 場：新潟市役所分館 6 階 1－601 会議室

### 【司 会】

これから新潟市地域公共交通会議を開会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。

進行を務めさせていただきます、新潟市都市交通政策課の桑原と申します。よろしくお願いいたします。

本日の会議につきましては、公開で運営させていただきたいと思えます。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、議事内容につきましては、公表させていただきますことをあらかじめご了承ください。よろしくお願いいたします。

続きまして、本日の委員の出欠状況と会議成立の可否についてでございます。本日は、新潟市消費者協会会長の本多委員と新潟市土木部長の大沢委員が所用のため欠席されております。本日の出席者は 8 名で委員総数の 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 項の規定によりまして、本会議が成立することをご報告いたします。

続きまして、配付資料の確認をさせていただきます。事前に送付をさせていただいております資料を確認したいと思います。まず、本日の次第、座席表、出席者名簿、資料 1 「第 2 回新潟市地域公共交通会議協議事項の概要」、資料 2 「南区・区バス運行計画（変更）（案）」、それに付随する資料といたしまして、資料 2－1 「現在の運行概要及び運行実績」、資料 2－2 「新運行計画」、以上が事前に皆様に送付させていただいた資料です。また、追加の資料といたしまして、本日、配付しました資料として、参考資料「茅野山・早通地区住民バスの車両変更について（報告）」、以上が本日の資料となりますが、資料に不足等はございませんでしょうか。

それでは、今日の進め方ですけれども、本日は、会議終了後、情報交換の時間を若干取らせていただきますので、お時間の余裕のある方におかれましては、会議終了後もこの会場にお残りいただければと思います。

それでは、これより議事に入らせていただきます。これ以降の議事進行を会長の大勝都市

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。

### 【大勝会長】

皆様おはようございます。それでは、以降の進行を務めさせていただきます、新潟市都市政策部長の大勝でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、委員の皆様には、お忙しい中、お集まりいただきまして、大変ありがとうございます。若干、せっかくの機会ですので、現在の新潟市における公共交通について、紹介を兼ねてお話をさせてもらいたいと思います。

皆様、ご存じのとおり、昨年9月に新潟市は大きなバス路線の再編を行いました。ご承知のとおり、いろいろスタート時にはさまざまな課題もございましたが、新潟交通のご努力などもいただきながら、その後、1年間を経まして、ようやく成果といいますか、効果が上がってきたのかなと今、感じているところでございます。先日、評価委員会を開催しまして、おおむね1年を経過した後の利用客の状況等も見させていただいたところ、当初、若干ダイヤの混乱というものの影響が見られまして、路線によっては10パーセントくらい旅客が前年同月と比較して減った路線もございましたが、ここに来て今年春の3月以降のダイヤ改正後は、それが増加傾向に転じまして、今現在で特に郊外線、増便をした路線につきましては10パーセントを超える増加率が出てきているような路線も出ております。また、新規路線として加えたところにつきましても、路線によってはまだ難儀と言いますか、まだ伸び悩んでいる路線もございますが、新たに入れた路線でも着実に旅客を引っ張り込んでいる状況もございます。

そういう中で、私ども、この9月から新たにシニア半わりといった65歳以上の方々を対象とした「りゅーとカード」の受付も行ってまいりました。おかげさまで、当初の予測を超える2万人以上の方から申し込みがありまして、多くの高齢者の方々がこの取組みを通じてまちなかに来ていただき、また歩くことを通じて健康づくりに貢献できればと思っているところでございます。

また、この11月5日からは9日間にわたって東大通で中央走行路の社会実験を行います。これは、今まで従来路肩内バス停だったものを車道の中央部に新たに交通島を設けて、そこで乗り降りをするというものですが、これは実はその先といいますか、これから5年後を見据えたまちづくりというものを考えた社会実験という形で進めさせてもらっています。実は、新潟駅が平成33年には高架化される予定ということで、今、整備を進めておりますが、その際には駅の下に交通広場ができて、弁天線と東大通を貫く基幹公共交通軸ができてまいります。私ども、この基幹公共交通軸、ただ単にバス路線がつながるということでなくて、明

治に初代萬代橋ができて 130 年を迎えておりますが、この萬代橋が果たした役割というのは、まちとまちを結んで、それまで必ずしも仲がよかったと言えなかった二つのまちを一つになぎ合わせて、今の新潟市の土台を作ったという大きな貢献をしております。これに次ぐ都市構造の変化というものが、この新潟駅の連続立体交差事業でやってくると。そのときに新潟市のまちなかを貫く基幹公共交通軸をどう作り上げるか。それを検討するための大きな第一歩になると思っております。

いろいろなご心配もいただいて、いろいろな課題もあることは承知しておりますが、やはり未来の新潟市にとって将来の孫子の代にも残せるまちを作っていくためには、我々行政としてはしっかり見極めていかなければならない取組みだと思っております。本日は、南区の区バスということで議題に上がっておりますが、私ども、さまざまな視点から市民にとって利用しやすいまちづくり、生活交通の維持と将来の子供たちに残せる政令市新潟の拠点化をどのように進めていくか。本日の会議の場、さまざまな機会を通じて市民の方々の理解を求めていくとともに、さまざまな施策に取り組んでいきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひしたいと思ひます。

だいぶ長くなって申し訳ございませんが、会議を始める前に一言ご紹介させてもらいました。

それでは、次第に沿ひまして、次第 2、南区・区バス運行計画（変更）（案）について、事務局より概要説明をお願ひいたします。

#### **【事務局】**

事務局、都市交通政策課の今井でございます。

本日、ご審議いただく案件の概要についてご説明いたします。資料 1「第 2 回新潟市地域公共交通会議協議事項の概要（南区・区バスまちなか循環ルート運行の変更について）」という資料をご覧ください。

路線バスは、道路運送法第 4 条により運行しなければなりません、災害の場合などの緊急時や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 年以下の期限で運行することができることとなつてございます。この南区・区バスまちなか循環ルートにおきましては、昨年より市の社会実験として道路運送法第 21 条の許可を頂き運行しておりますが、今年 12 月におきまして、許可期限である 1 年を迎えます。これはまた、1 年間の社会実験を通じて利用者も増えてきている、増加傾向にあるといったところで継続した運行に向けて、新たに同法第 4 条の許可申請を行つていくために、本日、ご審議をお願ひしたいと思ひます。運行計画の詳細につきましては、区バスを所管いたします南区地域課

長よりご説明をさせていただきます。よろしく申し上げます。

### 【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ひいたします。日頃から南区の公共交通につきまして、ご理解とご支援をたまわり、ありがとうございます。

議題の詳細についてご説明いたします。まず、資料1の裏面をご覧ください。南区・区バスまちなか循環ルートの概要についてご説明いたします。はじめに区バスまちなか循環ルートの運行を始めた経緯ですが、平成25年度に南区では、南区在住の市民の方を対象として、人の動きの調査を行いました。その結果、南区内での移動の7割が白根地区を目的地とした移動であること。そして、白根地区内での移動のうち4割は、地区内の病院などの目的地と、商業施設などの目的地間での移動であることが分かりました。この結果を受けまして、白根中心部を循環するバスを導入し、これと他の区バスや路線バスを組み合わせることで、移動におけるバスの利用しやすさを高め、南区内の公共交通全体の利便性の向上、自家用車から公共交通への転換を図ることを目的として、昨年の12月より社会実験運行を開始しました。

次に、社会実験の実施概要ですが、月曜から金曜日まで多くの高齢者の方が利用する時間帯を中心に1日9便を運行しています。運賃は中学生以上100円均一のワンコインとしています。時計回りの循環ルートを約30分間隔で運行し、白根中心部の医療施設、商業施設、公共施設などを結んでいます。

続いて、社会実験の実施状況ですが、一番下のグラフをご覧ください。当初は、季節的な影響もあり、利用が低調でした。今年度に入ってから、少しずつ伸びておりましたが、依然として利用者が少なかったため、南区民を対象に行ったアンケートの結果と、実際に利用している人から聞き取りした結果を基に、先々月9月1日よりルートとダイヤを変更しました。南区民へのアンケートでは、朝8時台の運行を希望する声や銀行や医者などに行けるようにしてほしいという声、そして、バス停を増やして、その間隔を短くしてほしいという声が多くありました。これを受けまして、大きく三つの変更を行いました。中ほどの表をご覧ください。まず、バス停の数を15か所から26か所へ大幅に増やしました。これによりバス停の間隔が平均で約430メートルから270メートルへと短くなり、利用者の歩く距離も減りました。2点目に、発着点を白根カルチャーセンターから白根学習館に変更し、白根高校付近や能登2丁目付近の整形外科や歯科医院、白根商店街の南側にも行けるようにしました。3点目に、多くの高齢者の方が、通院や買い物で移動している午前の時間帯の利用をしやすくするために、午前7便、午後2便の構成に変更しました。

一番下のグラフをご覧ください。これらの変更により、4月から8月までの月当たりの平均が126人だったところ、9月の利用者数は234人となり変更前より100人以上増加しました。また、大人の利用に限れば、9月の実績ではまちなか循環ルートが最も多くなりました。10月の利用者数は、出たばかりなのですが、267人と順調に伸びてきており、今後も利用者の増加が期待できることから、まちなか循環ルートを道路運送法第4条による運行に切り替えて、他の区バスと同様に継続的な運行を行っていきたいと考えています。

資料2「南区・区バス運行計画（変更案）」の1ページをご覧ください。今回の変更内容は、まちなか循環ルートの新設のみですが、今年度、南区の区バスについて、皆様にお諮りするの初めてとなりますので、現行のルートにつきましてもご説明させていただきます。

1ページから4ページにかけては、区バス運行計画概要をルートごとに掲載してあります。全部で6ルート、1日17便を新潟交通観光バス株式会社への外部委託により運行しています。運行区間については、後ほど、ルート図のところでご説明いたします。現行の区バス6ルートは、平日のみの運行で、運賃は、大人は200円、中学生・高校生は100円、小学生は50円となっています。6ルートとも道路運送法第4条による運行です。

まず、北部ルートは、南区の北部エリア根岸、大通、鷺巻の各地区から区の中心部への移動に利用されています。主に、区の郊外にお住まいの高齢者や自動車を運転しない方から通院や買い物などの移動手段として利用されています。今年度、4月から9月までの運行実績ですが、1便当たりの利用者数は5.4人、収支率は14.8パーセントです。

2ページをご覧ください。大鷺ルートは、大郷、鷺巻、臼井の各地区から区の中心部への移動に利用されており、通院、買い物などの移動手段となっています。運行実績は、1便当たり利用者数10.3人、収支率は18.3パーセントです。このルートは1便当たりの利用者数が6ルートの中でも最も多いのですが、これは大鷺小学校に通学する児童の利用があるからです。

次に、白根・さつき野駅ルートですが、南区の中心部とJR信越線さつき野駅と結節しており、さつき野駅で鉄道に乗り換える通勤・通学者、特に高校生から多く利用されているルートです。また、このルートは、鷺巻、大郷、大通、根岸の各地区から区の中心部への移動手段としても利用されています。運行実績は、1便当たり利用者数4.5人、収支率は13.8パーセントです。

3ページをご覧ください。新飯田・茨曾根ルートは、新飯田、茨曾根の両地区から区の中心部への移動に利用されています。運行実績は1便当たり利用者数5.8人、収支率は35.0パーセントです。

次に、庄瀬ルートですが、庄瀬、小林の両地区から区の中心部への移動に利用されています。運行実績は1便当たり利用者数4.2人、収支率は21.5パーセントです。両ルートとも高齢者の通院、買い物などの移動手段となっており、大人利用者の割合が98パーセント以上と大変高くなっています。

4ページをご覧ください。東部ルートですが、南区とJR信越線田上駅とを結節するルートで、白根・さつき野駅ルートと同様に、田上駅で鉄道に乗り換える通勤・通学者、特に高校生から多く利用されています。運行実績は、1便当たり利用者数7.2人、収支率は25.5パーセントです。

5ページをご覧ください。今ほどご説明した6つのルートの全体図になります。東部ルートを除く5つのルートは、区の郊外と中心部を結んでおり、区の中心部にある医療施設、商業施設、公共施設などに向かうための移動手段として利用されています。

6ページをご覧ください。今ほどご覧いただきました6つのルートが具体的にどこを走向しているかを個別でご説明します。

まず、北部ルートです。このルートは、1日3便運行しています。8ページまで便ごとに分けてルートを記載してあります。区の中心部を起点とし、大郷、鷺巻、大通、根岸の各地区を経由して、区の中心部に戻るルートです。第1便は、反時計回りで運行しています。7ページをご覧ください。第2便は時計回りで運行しています。8ページをご覧ください。第3便も時計回りで運行しています。北部ルートについては、現在、長大路線による非効率の解消に向けて、検討しているところです。

9ページをご覧ください。大鷺ルートは、1日2便を運行しています。第1便は大鷺小学校の通学者を運び、その後、大郷・鷺巻地区から区中心部へ向かうルートです。10ページをご覧ください。第2便は区中心部から大郷・鷺巻地区へ住民を運んだ後に大鷺小学校の児童の帰宅に利用されています。

11ページをご覧ください。白根・さつき野駅ルートは、1日5便を運行しています。区中心部から根岸、大通、鷺巻の各地区を経由してJR信越線さつき野駅へと向かうルートです。往路の第1便は、主に南区在住の高校生がJR信越線沿線の高校に通学するために利用されています。12ページ、13ページをお開きください。復路第1便、往路第2便は、白根高校の通学、帰宅に利用されており、13ページ復路第2便、復路第3便は高校生の帰宅に利用されています。

14ページをご覧ください。新飯田・茨曾根ルートは、1日2便を運行しています。新飯田・茨曾根の両地区から区の中心部への移動に利用されています。

15 ページをご覧ください。庄瀬ルートは、1日2便を運行しています。庄瀬、小林両地区から区の中心部への移動に利用されています。

16 ページをご覧ください。東部ルートは、1日3便を運行しています。新飯田、茨曾根、庄瀬の3地区とJR信越線田上駅とを結び、主に通学の高校生が利用しています。

17 ページをご覧ください。21 ページまで各ルートの運行ダイヤを示してあります。どのルートも便数は少ないのですが、高齢者が通院や買い物に利用する時間帯と学生の通学、帰宅の時間帯に合わせてダイヤを設定しています。

22 ページ、23 ページをご覧ください。今ほどご覧いただいた6ルートにつきましては、圧縮天然ガスで走るCNG車両2台と、ディーゼル車両1台の合計3台で運行しています。区バス開始以来、新潟交通観光バス株式会社が委託運行を行っています。ここまで南区・区バスの運行概要と運行実績をご覧いただきました。

それでは、すみませんが、資料2の分冊の後半、資料2-2をご覧ください。南区区バスの新運行計画についてです。前段でご説明したとおり、まちなか循環ルートを道路運送法の一般乗合旅客自動車運送事業として、同法第4条の許可運行とすることを内容としています。

まちなか循環ルートの概要ですが、前段でご説明しましたので、概要でのみご説明いたします。白根学習館を発着点とする1周7キロの循環ルートで、1日9便を運行します。運賃は現行どおり100円、道路運送法第4条による許可運送の切り替えは12月7日を予定しております。下の表、北部ルート以下、既存の6ルートにつきましては、先ほどご覧いただきましたので、説明は省略させていただきます。

27 ページをご覧ください。今回の計画変更後、道路運送法第4条に基づき運行される南区の区バスは7ルート合計26便となります。

28 ページをご覧ください。まちなか循環ルートが具体的に白根中心部のどこを走行するか記載してあります。白根学習館を出発して、諏訪の木付近で右折、白根商店街を北上し、イオン白根店や南区役所を経由して、国道460号線を南下していきます。白根自動車学校付近で左折して、白根高校、白根第一中学校の近くを通り、白根総合病院に立ち寄り、出発地まで戻ってくる循環ルートになります。

29 ページをご覧ください。まちなか循環ルートの運行ダイヤです。今回、現行ダイヤから若干の調整を行い1周24分とし、お昼の時間帯を除き30分間隔で運行します。

30 ページをご覧ください。現在、新潟交通観光バス株式会社への委託運行を行っており、写真にある小型バスを引き続き使用して運行したいと考えています。

最後に、10月28日に開催しました南区地域公共交通に関する意見交換会で、委員の方が

らさまざまな意見をいただきましたが、区バスまちなか循環ルートに対する主なご意見を報告します。まず、まだ始まったばかりなので区民によくPRしてほしいというご意見。ぜひ定着し、継続してほしいというご意見。それから、乗り慣れている人は便利に使いこなせているが、高齢者がほとんどなので、他のバスとの乗り換えも含めて、より分かりやすい丁寧な情報発信の仕方を考えてほしいというご意見。さらに、小型バスよりももっと小さな車両を利用すれば、さらにこまめにまちなかを回れると思うので検討してほしい、というご意見などをいただきました。

以上で、南区・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。

#### 【大勝会長】

ありがとうございました。それでは、ただいまの説明について、何かご質問、ご意見等ございますでしょうか。

#### 【松川委員】

25日（火）に現地へ行って一回乗ってみたのですが、それも踏まえて幾つか伺いたいのですが、ルート変更をしたことで、リオンドールの前、横町バス停がなくなって、「五の町」のバス停からも150メートル程度なのですが、これに関して苦情はないかということがまずお伺いしたい点。

2つ目、リオンドールの前を通らなくなって、要望の多かった商店街をルートに入れたということですが、商店街をずっと見て回ったのですが、例えば、入口にポスターが貼ってあるとか、そんな全部は見えていないのですが、商店街にそういった告知をお願いしてとか、そういう実態はあるのかどうか。

3点目が、ルート変更で中学、高校の前を通るようになったということですが、それですと夕方の便が必要になってくるのではないかと思います。市内中心部のぐるぐる回るバスですから、こういう晴れている日だったら自転車でも通える距離ですが、特に冬時期になると逆に利用価値が上がるのではないかと思います。夕方の便の設定ができないかなと感じました。以上3点をお伺いしたいと思います。

#### 【南区地域課長】

どうもありがとうございます。まず、1点目の苦情の件については、今のところ私どものほうはそういった苦情は伺っていません。

2点目なのですが、ポスター等につきましては、商店街の貼れるところには、職員がお願いには行っています。あと商店街ではないのですが、病院などといったところにも直



接職員が伺いまして、利用の多いような病院や拠点となるような場所にも、すべてではないのですが、順次依頼をして、とにかくPRをしようということで努めています。

3点目の学生が乗るので、夕方の便が必要ではないかということについてなのですが、その辺は私どもも苦慮しているところなのですが、メインはやはり高齢者の方ということで、そうしますと今回の変更もそうなのですが、病院に通うということになると、今まで8時台がなかったのです。そういった要望を受けて、委託しています新潟交通観光バスとも調整をしながらそういう形で朝の時間を早めました。学生のことについては、今、テスト帰りといったときに利用されるということなので、今後また学生をはじめ、学校のほうへ聞いて、その辺は検討していきたいと思っています。

#### 【高橋委員】

1点だけお聞きしたいのですが、南区バスの社会実験において、9月のダイヤ改正ということで、利用者数が倍増のような数字が出ていて、また10月もそれ以降引き続きというようなことですが、特にまちなか循環ルートの部分の話になるかと思いますが、結果的にこれはダイヤ変更または停留所の数、こういったことによりお客さんといいますか、乗る利用者が増えたという認識でしょうか。また、先ほどから聞いておきますと、高齢者が中心だということですが、結果的にはそういうことが言えるのかどうかという今後のために認識なりをお聞きしたいのと、アンケートによる調査でやられたということで、アンケート調査は内容的にはどういった項目をお調べになったのでしょうか。いわゆるルートだとか、ダイヤだとか、そういうことも具体的に書くような内容でのアンケートだったのでしょうか。その辺のところをお聞きしたいと思っております。

#### 【南区地域課長】

ありがとうございます。まず、社会実験で利用者数が増えたことなのですが、私どもは、先ほど委員がおっしゃったように、停留所の数を増やして、高齢の方に近くで乗れるようにしたこと、それから、利用されやすい時間帯に変更したということが大きいと思っています。それと併せて、今、やっているのですが、やはり便利だということをPRするというのも一生懸命やっています。例えば、地域の茶の間という高齢の方が集まる場所に職員が行きまして、こんなに乗りやすいということと、値段的にも安いですし、非常に近くを回るといって、そういったPR活動も今、一生懸命やっているところです。引き続き、この活動をすることによって、乗ってみようかなと思う。それを乗ることによって、これはいいからまた乗ろうということで、リピーターを増やしていきたいと考えています。

2点目のアンケートをですが、平成28年の2月から3月にかけてアンケートを行っ

ています。そのときに回答をいただきましたのが1,005人です。その中でアンケートの質問として挙げていますが、一つは、「あなたはぐるりん号を利用したことがありますか。」ということです。どれくらいの割合の方が利用しているかということで、見ますと実際に「利用したことがある。」というのが、そのときは、まだ始まったばかりでしたので3パーセント、「利用していない。」「今後は利用してみたい。」というのが34パーセント、それから、「利用していない。」「今後も利用しない。」というのが58パーセントありました。ですので、利用してみたいという方は、これから潜在的に乗ってくれるのではないかと思うのですが、この、「利用していない。」「今後も利用しない。」という方をどうしてなのかということで、調べていくような形でいろいろ聴き取り調査なども行いました。

ほかの質問としては、「どのように改善したほうがよいと思いますか。」ということで、これも質問として挙げていまして、そこで最も多かったのは、土日も運行するという事なのですが、これは今の制度の中でなかなか厳しいので、まだできていないのですが、2番目に多かったのが「バス停を増やし、間隔を短くする。」というご意見で75人の方から改善点としていただいていた。それから、「新たな場所に立ち寄る。」「運行時間帯を変える。」「回数券を導入する。」というようなご意見をいただいていた。そういったものを参考にしながら今回、変更をいたしました。よろしくお願ひします。

#### 【大勝会長】

高橋委員よろしいですか。今、お話を聞いていて、私も大変興味深いアンケート結果だと思ひます。本当に多くの方々から利用していただければと思ひますので、ぜひまた南区よろしくお願ひいたします。ほかにいかがでしょうか。

#### 【松川委員】

まず、南区の皆さんにお礼を申し上げたいと思ひていることが一つありまして、以前、提案させていただいた、公共交通マップを作ってくださいということで、今回、区役所へ行きましたら立派なものできております。JRとの連携で、複合的な利用者を増やしてくださいということで頼んでみましたが、ここに区バスでらくらく鉄道アクセスという具体例まで乗っています。これは非常に分かりやすいですね。一つ一つ南区ががんばっておられるということで、ホームページから印刷してきたのですけれども、平成27年度は1パーセント減少しましたが、大人が4.5パーセント、中高生も5.8パーセント増えていますという結果が出ています。全体が減ったというのは、多分少子化。小学生が1人減れば年間何百人という延べ数になってしまいますので。また、大人の利用が増えている。マイカーを運転できる人もバスを使うようになっているというのは、南区の方ががんばりのおかげかなと思ひ

て、私は感謝しているところです。その上で、25日に乗った上で、幾つか提案させていただきたいのですが、南区で一昨年、南区生活交通改善プランというものを作成されていて、区内の移動が多いとか、区内の移動では白根の移動が多いとか、先ほどおっしゃっていましたが、移動目的が商業施設が66パーセント、医療施設が7パーセント、金融機関9パーセントと続きまして、私が乗った中でも前の便から下りてこられたのは3人いらっしゃったのですが、いずれもお医者さんからの帰り。私が乗った便でも、やはりおばあさんが1人、お医者さんからの帰りでした。商業施設を使ってほしいと思って、各施設も回って見たのですけれども、確かに総合病院には目立つところにばっちりPRのポスターが貼ってありました。分かりやすいです。その後、原信、イオン、リオンドール、その他を回ってみて、先ほど申し上げた商店街も回って見たのですけれども、イオンは市政情報コーナーということで、パンフレットが全部ありますよね。ところが、原信とリオンドールは、ほとんど告知がないということになっています。私が使えないかなと思っているのは、それぞれみんなが買ったものを食べられるイートインコーナーがありますね。お年寄りの方が多いですけれども、くつろいでおられます。あそこに一枚貼れないかなということで、これはまず商業施設とのつながりを作って、パイプを作って、情報交換をして、お店もお客がほしいわけですから、そういった中で商業施設とのタイアップ強化に向けて、まずそこからお願いをされてみて、将来的には共通のスタンプカードを作るとか、あるいは買い物を一定額以上した方にお帰りバス券を渡すとか、いろいろなアイデアがありますけれども、まずイートインコーナーにポスターを貼ってくださいということから、第一歩をはじめてみたらどうかということが、商業施設目的の移動が多いだけに、そこを強化したらいかがでしょうかという私の提案です。

もう一つは、まちなかのぐるりん号もそうなのですが、区バスだとデマンドタクシーを引き続き、社会実験をやっておられます。前のチラシでは、それぞれを利用した周遊のパターンがチラシに載っていましたが、バスに乗って中心街に、お医者さんに行って、ぐるりん号でお買い物して、また帰るみたいなパターンが、前のパンフレットの下の方に出ていたのですが、それであれば、例えば、まちなか循環バスに乗って、に区バスに乗り換えます、デマンドタクシーに乗り換えますといった方に乗り継ぎ券を渡すと。例えば、それを使うと100円引きで利用できると。その代わり循環バスは利用者数が増えたといえ、1日10人いくかないかという収支率が厳しいですから、例えば、100円を200円に上げる。その代わり、乗り継ぐ方には、乗り継ぎ券を渡しますと。そういった形で全体で活性化できないかなというのが、私はちょっと思いました。

最後になりますけれども、イオンのイートインコーナーが、一番充実して市のパンフレットもたくさんそろっている場所ですけれども、あそこを結節点にできないか。今、白根農協前のバス停は、はるか北にありますし、能登のバス停は信号を曲がってだいぶ行った先です。200メートル離れた、少し距離も測ってみたのですが、能登のバス停とその間、イオンの横にバス停を設けられないかと。路線バスを降りて、すぐ区バスに乗り換える。時間が空けば、イオンのイートインコーナーでエアコンも効いていますし、水も飲めますので、治安上も安心できますので、大型施設を作ろうと思ったけれども、中長期的な課題だということも資料で拝見したので、では今ある施設をどうやって活用するかということで、あそこをうまく活用するためにも路線バスのバス停をできないかと。これは、新潟交通、あとは警察の方みんなやって時間もかかる話でしょうけれども、今から提案させていただきたいと思います。

#### 【大勝会長】

ありがとうございました。では、南区から最初の話と事務局から最後、イオンの周辺についてお答えをお願いいたします。

#### 【南区地域課長】

ありがとうございました。実際に乗っていただいて、いろいろ考えていただいてありがとうございます。

まず、1点目の商業施設ということで、イオンは充実しているけれども、原信やリオンドールについても、周知のポスターなどを貼ったらどうかということにつきましては、実際に、各店舗で掲示位置が決まっているということで、リオンドールについては掲示期間終了したためということと、原信では私も確認していなかったのですが、実際に目立たない場所に貼ってあるそうなので、ただ、目立たないと意味がないので、その辺はまた引き続き、私どもも粘り強く話をし、相乗効果でいきたいと思いますので、また進めていきたいと思っております。

2点目の、例えば、デマンドタクシー、乗合タクシーとの連携とか、そういうものにつきましても、今、実は乗合タクシーの利用は減ってきているということがありまして、担当から聞いていますと、電話をかけるのが大変だと。こちらで考えると、タクシーを呼ぶのとデマンドタクシーで予約するのはそんなに違わないのではないかと思いますので、そういったものがあったりして、やはり委員がおっしゃったように乗り換えとか、そういった便利だということを引き続き、丁寧に説明していきたいと思っています。そういう意味で、お話しいただいた乗り継ぎ券を渡すとか、そういったものについては、今後、また検討していきたいと思っているのですが、実際に現在、乗車券、割引券ということにつきましては、南

区は健康の数値があまりよくないということで、ミニドック健診とかそういうものを受けるときに、実際に健康福祉課と連携しまして、バスを無料でお試し乗車できるということでセットにしたりもしていますので、そういった何か特典をつけるという意味で、こういった形でできるのか、乗り継ぎ券なのか、利用券なのか、割引券なのか、そういったものも引き続き、検討していきたいと思っています。

最後の、イオンを結節点にできないかというお話につきましては、これもいろいろ先ほど、お話があった、南区生活交通改善プランですとか、それこそ平成 21 年に行った白根総合交通ターミナル調査というものもありまして、やはりどこか拠点といいますか、ターミナル的なものが必要だということはずっと言われていまして、今年、商工会と青年会議所が地域交通についての提言書を挙げてきたところです。「ターミナルを作りたい。共に作りたい。」というような提言をいただきまして、南区としてもそういった公共交通、それからまちづくりすべてを含めて検討する区役所の会議を作ろう、開こうという検討をしまして、その中でも、ぜひ検討していきたいと思っています。

#### **【事務局：都市交通政策課】**

都市交通政策課としましても、この南区方面につきましては、鉄道がない方面ということで、都心アクセス、新潟の中心部までのアクセス軸としては、やはりバス交通を活用して、この国道 8 号を走るバスと地域の生活交通をいかに連携させていくかということが重要な課題と認識しておりますので、今、南区からお話しありましたとおり、南区と連携した中で、地域の声を聞きながらそういった新バスシステムの第 2 期、第 3 期というような段階的なバス路線の再編を検討していく中で、しっかりと今のご意見も勘案しながらやっていきたいと思っております。ありがとうございます。

#### **【大勝会長】**

松川委員よろしいですか。具体的な提案をいただき、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、南区・区バス運行計画（変更）（案）について、本会議の承認が得られたものと思いたいと思いますがよろしいですか。

（ 承 認 ）

ありがとうございます。それでは、承認されたものといたします。

次に、次第 3、その他として、住民バスに関して報告がございます。事務局から説明をお願いいたします。

### 【事務局】

事務局からご報告させていただきます。お手元の参考資料をご覧ください。江南区住民バス茅野山・早通地区住民バスの車両変更についてでございます。江南区で運行している茅野山・早通地区住民バスの運行車両につきましては、運行の効率化等を考慮している中で、これまで、9人乗りのジャンボタクシーを利用しておりましたが、乗りこぼし等お乗りにならないような状況もあったところの対応として、13人乗りのジャンボタクシーに変更して運行しているといったご報告でございます。詳細につきましては、江南区の住民バスを所管する江南区の地域課からご報告をさせていただきます。

### 【江南区地域課】

江南区地域課中山と言います。よろしく申し上げます。

私からは、茅野山・早通地区住民バスの車両変更について報告させていただきます。

初めに変更の理由ですが、これまで使用しておりました9人乗りの車両ですと、混雑時期において乗りこぼしなどが生じていたため、利用者へのさらなる利便性向上や運行の効率化を考え、車両の更新時期にあわせて13人乗りの車両に変更したものです。

次に2つ目、変更時期についてですが、平成28年9月1日より車両を変更しております。

次に3つ目、変更内容についてですが、写真にありますとおり、9人乗りのジャンボタクシーから13人乗りのハイエース通勤車に変更しております。なお、運行ルート等については、現行から変更はございません。また、参考に、平成27年度の予備車使用台数を載せております。今までは、およそ3日に1回、乗りこぼしが発生しておりました。また、裏面になりますが、茅野山・早通地区住民バスの運行概要を載せておりますので、こちらについては後ほどご覧いただければと思います。

### 【大勝会長】

ありがとうございました。ただいま、説明がありました、乗りこぼしが出ている状況の中で、車両の更新に合わせて乗車定員を増やしたということでございます。ただいまの説明について、委員の皆様から何かご質問等ございますでしょうか。

### 【松川委員】

1点だけ伺ってよろしいでしょうか。カナリア号はフリー乗降区間でありましたでしょうか。バス停以外のところでも乗れたり、降りたりできるということ。

### 【江南区地域課】

早通2丁目のバス停から早通3丁目バス停間がフリー区間となっております。

### 【松川委員】

以前乗車したときに、おばあちゃんがすごい荷物を持って降りていかれたので、とても乗り降りしやすい車両なのでフリー乗降区間があると便利かなと思って確認させていただきました。ありがとうございました。

**【大勝会長】**

ほかにいかがでしょうか。

( 意見なし )

よろしいでしょうか。

それでは、以上をもちまして、新潟市地域公共交通会議を終了いたします。委員の皆様には、本当にありがとうございました。

それでは、事務局に進行をお返しいたします。よろしくお願いいたします。

**【事務局】**

ありがとうございました。

それでは、以上をもちまして、平成 28 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。

< 終了 11 時 15 分 >