

## ■ 令和3年度 第2回新潟市地域公共交通会議

日時：令和3年11月24日（水）午後3時から

会場：中央区役所 対策室1

（司 会）

定刻となりましたので、ただいまから「令和3年度第2回新潟市地域公共交通会議」を開催いたします。

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吉田です。よろしくお願いいたします。

会議の開催に先立ちまして、委員の皆さまに報告いたします。本会議の会長であります、新潟市都市政策部部長 柳田芳広が本日、急務のため欠席とさせていただきます。このため新潟市地域公共交通会議規則第4条第3項の規定により、国土交通省北陸信越運輸局新潟運輸支局首席運輸企画専門官 佐久間敏之委員の、会長代理が成立し、本日の議長に就任することを報告します。よろしくお願いいたします。

本日の会議につきましては、公開とさせていただきます。また、議事録を作成するため、会議を録音させていただくとともに、後日、議事の内容を新潟市ホームページに公表いたしますので、ご了承くださいますようお願いいたします。

また、新型コロナウイルス感染症の対策として、使用するマイクにつきまして、ご発言のつど、担当職員がアルコール消毒を行ってからお渡ししますので、ご協力くださいますようお願いいたします。

それでは、最初に新潟市地域公共交通会議の役割について、改めてご確認させていただきます。新潟市地域公共交通会議は、道路運送法施行規則に基づきまして、地域住民の生活に必要な旅客運送の確保、その他の利便の増進を図るために必要な事項を審議する場として、新潟市附属機関設置条例に基づいて設置されて会議体となっております。会議の内容につきましては、新潟市の区バスや住民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ので、よろしくお願いいたします。

続きまして、今年度の人事異動による委員の交替がございましたので、報告いたします。新潟市地域公共交通会議委員名簿をご覧ください。資料1の手前でございます。令和3年4月1日から新潟県警察本部交通部交通規制課企画管理課長補佐の大石智昭委員、令和3年5月28日から新潟市消費者協会会長和田澄恵委員にご就任いただいております。

続きまして、本日の委員の出席状況と会議の成立の可否についてでございます。本日は、先ほどの新潟市都市政策部長の柳田のほか、新潟県バス協会専務理事高橋委員、新潟県ハイヤー・タクシー協会会長佐藤委員が所用のためご欠席となります。なお、新潟市土木部長の鈴木は急務のため、若干遅れての出席となりますことを報告させていただきます。以上、委員総数 10 名のうち出席者が 7 名となりまして、過半数を超えていますので、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、本会議が成立することを報告いたします。

続きまして、今年度 2 回目の地域公共交通会議でございますが、会合方式での会議は初めてとなりますので、マイクを事務局よりお渡ししますので、順に自己紹介をお願いしたいと思います。

最初に、本日の議事進行を務めていただく、佐久間敏之委員よりお願いいたします。

(佐久間委員)

皆さんこんにちは。新潟運輸支局輸送監査部門の佐久間でございます。本日は、会長代理として、議事進行をさせていただきます。スムーズな議事進行にご協力をよろしくお願いいたします。

(和田(徹)委員)

私、新潟交通乗合バス部の和田と申します。昨年に引き続き、委員を務めさせていただきますと思います。

本日は、よろしくお願いいたします。

(和田(澄)委員)

新潟市消費者協会の和田と申します。先ほど、ご紹介いただきましたように、今年度から初めて参加させていただきます。いろいろ勉強しながらやっていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

(出口委員)

昨年に続きまして、公募委員の出口と申します。よろしくお願いいたします。

(小日山委員)

私、連合新潟地協で副議長をやっております、小日山寿夫と申します。昨年から引き続き、委員ということで、ひとつよろしくお願いいたします。

(大石委員)

警察本部交通規制課の大石と申します。今年度からということになりますが、どうぞよろしくお願いいたします。

(司 会)

ありがとうございました。次に、事務局を紹介させていただきます。都市交通政策課長の

坂井でございます。

(都市交通政策課長)

坂井です。よろしくお願いいたします。

(司 会)

同じく係長の樋口でございます。

(事務局：樋口)

よろしくお願いいたします。

(司 会)

担当の高橋でございます。

(事務局：高橋)

よろしくお願いいたします。

(司 会)

最後、私吉田でございます。改めてよろしくお願いいたします。

続きまして、配付資料の確認をさせていただきます。配付資料は、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、その後、インデックスのついた資料1から資料5となります。委員の皆さんへは事前送付させていただきましたが、ここで資料の訂正と追加をお願いしたいと思います。

まず、資料の訂正でございます。インデックスの資料2-1の3ページ目をご覧ください。運行ルート図が赤字で表示されておりますけれども、下段、赤字で廃止となるイオンモール新潟南先回り（5便、6便）運行ルーということで、字が切れておりまして、「運行ルート図」と修正いただきますお願いいたします。

次に、本日追加の資料ということで、机上に一枚、A3で折ったものを置かせていただきました。これにつきましては、報告事項2で説明いたします、資料5の一番最後のページに追加をお願いしたいと思います。大変失礼いたしました。資料の訂正と追加については以上でございます。不足などございましたら、会議の途中でもかまいませんので、事務局にお声がけください。

本日は、協議事項と報告事項ともに案件ごとに説明と質疑応答を行いたいと思ひまして、おおむね1時間程度を予定しております。

それでは、議事に入らせていただきます。この後の議事進行を佐久間会長代理にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

(佐久間会長代理)

新潟運輸支局の佐久間でございます。

本日は、新潟市地域公共交通会議にご出席を頂きまして、まことにありがとうございます。  
早速でございますが、次第の議事に入ります。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いたします。

(事務局)

私、都市交通政策課長の坂井から、本日、ご審議いただく協議事項と報告事項の概要に着きまして、ご説明申し上げます。次第をご覧ください。協議事項の1から3につきましては、江南区の区バス及び住民バスの運行計画を変更するものです。この再編案につきましては、各会議でのご審議で伺ったところ、区だよりなど、利用者への周知が先行していた部分がありました。この場を借りておわびを申し上げます。大変申し訳ございませんでした。

続きまして、報告事項でございます。1、「下町オンデマンドバス」の運行実績については、昨年度、12月から2月に中央区下町地区において実施しました、オンデマンドバスの実証実験の成果につきましてご報告をするものでございます。

2としまして、コロナ禍における公共交通支援などの取組みにつきましては、新潟市が令和2年度から令和3年度のコロナ禍において実施いたしました公共交通支援などの取組みにつきまして、ご報告をするものでございます。

以上、計2案件でございます。各項目の説明につきましては、担当する所管から説明をさせていただきます。

(佐久間会長代理)

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、【江南区】区バス運行計画(変更)(案)についての説明をお願いします。

(事務局)

江南区地域総務課長の松屋と申します。本日は、よろしくお願いいたします。

先ほど、坂井課長からもお話しありましたが、変更の周知を先走ってしまいまして、私からも重ねておわびを申し上げます。申し訳ございませんでした。

まず資料1をご覧ください。「【江南区】区バス運行計画(変更)(案)について」ご説明いたします。1経緯です。江南区区バスは、利便性や利用者数の向上のため、適宜ルートやダイヤを見直し、運行してきましたが、19時以降の便については利用者が少なく、課題となっておりました。また、江南区の亀田駅周辺には、新潟向陽高校や新潟明訓高校、江南特別支援学校があり、亀田駅へ向かうバスには、非常にたくさんの学生が区バスを利用し、通学しており、以前から増便を望む声が多くありました。これらをふまえて、このたび減便及び朝の便の利用状況に合わせたダイヤ改正を行います。

次に、2の運行計画(現行)からの主な変更内容についてです。課題となっておりました

19 時以降の 2 便を廃止することと、利用者の多い朝の時間帯に 1 便を新設するものになります。

3 には、令和 2 年度と令和 3 年度 9 月末までの便ごとに利用実績を記載しております。19 時以降の便には、黄色く塗ってあります亀田駅西口・アスパーク亀田行きの 9 便と 10 便ですが、1 日平均の利用人数を確認しますと、ほかの便に比べると利用が少なくなっております。また、亀田駅へ向かう 1 便は利用者が多く、時期によっては乗車定員ぎりぎりで行き止まる日もありました。これらの課題を解消するため、利用が増える冬期に合わせ、4 に記載のとおり変更を予定しております。5 の変更日については、12 月 1 日を予定しております。

以上が、このたびの運行計画（変更）（案）でございます。

続きまして、資料 1-1 をご覧ください。江南区区バスの運行概要及び運行実績などの説明をさせていただきます。1 ページ、現在の運行概要ですが、運行区間はアスパーク亀田と新潟市民病院を結ぶ区間を亀田駅や区役所、曾野木地区を経由して運行しております。運行距離から運行事業者までは記載のとおりでございます。昨年度の 1 便当たり、平日が 18.4 人、土日休日が 9.1 人で収支率は 44.2 パーセントとなっております。新型コロナウイルスの影響によりまして、一時は利用者数が拡大前の 4 割近くまで減少いたしましたが、現在は 9 割まで利用者が回復してきております。

続いて、2 ページ、変更後の運行計画ですが、相違点につきましては、運行便数とアスパーク亀田行きの平日のダイヤが変更となります。今回の変更によりまして、運行便数が平日 18 便だったものが、平日 17 便に変更となります。

3 ページの運行路線図、4 ページの市民病院行きの運行ダイヤについては変更ありません。5 ページ、6 ページには、アスパーク亀田行きの変更前と変更後の運行ダイヤについて載せてあります。最後の 7 ページには、運行車両の詳細を載せておりますので、ご確認くださいませよう、お願いいたします。

なお、本日の会議に先だって書面開催いたしました江南区での意見交換会においては、本件に関して特段意見を頂いておりません。以上で、江南区区バスの内容変更について説明を終わります。

（佐久間会長代理）

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、【江南区】区バス運行計画（変更）（案）については、本会議の同意を得られたものといたします。

続きまして、2、【江南区】茅野山・早通地区住民バス運行計画（変更）（案）について、説明をお願いいたします。

（事務局）

続きまして、資料2をご覧ください。【江南区】茅野山・早通地区住民バス運行計画の内容についてご説明いたします。1の経緯です。茅野山・早通地区住民バス（カナリア号）は、利便性、収支率の向上のため、適宜ルートやダイヤを見直して運行してまいりました。昨年から続く新型コロナウイルスの影響により、全体的に利用者が減少しており、収支率の悪化による地元負担の発生も懸念されることから、利用の少ない便について減便を行います。

2の現行からの主な変更内容は、利用の少ないイオンモール新潟南先回りルートの5便と6便を廃止するものとなり、変更後は平日8便の運行となります。

3の令和3年度の便ごとの利用状況についてですが、黄色く塗ってありますイオンモール新潟南先回りルート5便、6便の1日平均の利用人数を確認しますとほかの便に比べると利用が少なくなっております。こちらの便については、令和2年12月にも同様の理由から利用者向上を目的に運行ルートを見直ししたところですが、改善が進まなかったため、収支率向上のために廃止をすることといたしました。

4の変更日は12月1日を予定しております。

以上が、このたびの運行計画（変更）（案）でございます。

続いて、資料2-1をご覧ください。茅野山・早通地区住民バスの運行概要及び運行実績などの説明をさせていただきます。

1ページ、現在の運行概要ですが、運行区間は亀田駅西口を起点に区役所やアスパーク亀田、イオン、アピタなどを経由して運行しております。

運行距離から運行事業者までは記載のとおりでございます。

昨年度の1便当たり平日4.3人、土日休日が3.7人で収支率が18.1パーセントとなっております。茅野山・早通地区住民バスにつきましては、新型コロナウイルス拡大以降、利用者は減少したままで、現在でも拡大前の6割ほどまでしか回復していない状況です。

続いて、2ページ、変更後の運行計画ですが、相違点につきましては、運行便数は変更と、それに伴う運行距離が変更となります。今回の変更により運行便数が平日10便だったものが平日8便に変更となります。それに伴いまして、最短運行距離も14.4キロに変更となります。

3ページの運行路線図には変更ありません。ページの下部にありますが、廃止となる運行ルートになります。5ページ、6ページには、変更前と変更後の運行ダイヤについて載せてあります。最後7ページには、運行車両の詳細を載せてありますので、ご確認くださいませ

よう、お願いいたします。

なお、本日の会議に先立ちまして書面開催いたしました江南区での意見交換会において、地域の早通小学校区コミュニティ協議会からコロナウイルスの影響による減便はやむを得ないと思うが、この先、コロナウイルスの心配がなくなったときには、今までどおりとするか検討をしていただきたい旨のご意見を頂いております。

以上で、茅野山・早通地区住民バスの変更内容についてご説明を終わります。

(佐久間会長代理)

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、【江南区】茅野山・早通地区住民バス運行計画（変更）（案）について、本会議の同意を得られたものといたします。

続いて、3、【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いたします。

(事務局)

資料3をご覧ください。【江南区】横越地区住民バス運行計画の概要についてご説明をいたします。

1、経緯です。横越地区住民バス（横バス）は、利便性、収支率の向上のため、適宜ルートやダイヤを見直しして運行してまいりました。昨年から続く新型コロナウイルスの影響によりまして、全体的に利用者が減少しており、収支率の悪化による、地元負担の発生も懸念されることから、利用の少ない便について減便を行います。

2、現行からの主な変更内容は、利用の少ない北ルート、南ルートの最終便を廃止するものとなり、変更後は北ルートの平日は11便、南ルートの平日が10便の運行となります。

3、令和3年度の便ごとの利用状況についてですが、黄色く塗ってある便の1日平均の利用状況を確認しますと、ほかの便に比べると利用が少なくなっております。こちらの便について、収支率向上のために廃止することといたしました。

4、変更日は12月1日を予定しております。

以上がこのたびの運行計画（変更）（案）でございます。

続いて、資料3-1をご覧ください。横越地区住民バスの運行概要と運行実績などを説明させていただきます。

1ページ、現在の運行概要についてですが、運行区間は記載のとおりで、北ルートは亀田駅東口を出発し、横越地区の北側を循環するルート。南ルートは荻川駅前を出発し、横越地区の南側を循環するルートとなっております。横越出張所では、北ルート、南ルートの乗り

換えを追加の運賃なしで行っております。運行距離から運行事業者までは記載のとおりでございます。

昨年度の収支率は、北ルートが 15.2 パーセント、南ルートが 12.1 パーセントとなっております。横バスにつきましても、昨年の新型コロナウイルス拡大以降、利用者が減少したままで、現在でも拡大前の 6 割までしか回復していない状況となっております。

そういう意味で、2 ページ、変更後の運行計画ですが、相違点につきましては、運行便数の変更とそれに伴う運行距離が変更となります。今回の変更によりまして、運行便数が北ルート、南ルート、それぞれ 1 便ずつ廃止となることから、北ルートは、平日は 11 便、南ルートは 10 便に変更となります。それに伴いまして、最短運行距離もそれぞれ変更となります。

3 ページの運行路線図の変更はありません。5 ページ、6 ページには変更前と変更後の北ルートの運行ダイヤについて、7 ページ、8 ページには変更前と変更後の南ルートの運行ダイヤについて、それぞれ載せてあります。

最後、9 ページには運行車両の詳細を載せておりますので、ご確認くださいませよう、お願いいたします。なお、本日の会議に先立ちまして、書面開催をいたしました江南区での意見交換において、特段、意見は頂いておりません。以上で、横越地区住民バスの変更内容について説明を終わります。

(佐久間会長代理)

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】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いたします。

続いて、報告事項に移ります。はじめに、1、「下町オンデマンドバス」の運行実績についての説明をお願いいたします。

(新潟交通)

改めまして、新潟交通の野沢と伊藤から報告事項 1「下町オンデマンドバス」実証実験についてということで、ご説明させていただきます。

お手元の資料 4 以降の資料となっております。ご覧いただきながら、お話を聞いていただければと思います。ページは上下段に分かれておりまして、青い帯のところは 1、2、3 と順に振ってございますので、そのつど、説明内容のほうはページ番号で申し上げたいと思いますので、よろしくをお願いいたします。

まず、1、2 ページ目につきましては、当社がオンデマンドバスの実証運行を通じて検証



したいことについてということで記載をさせていただきました。

3 ページ目以降が本日のご報告事項のメインとなっております。令和 2 年度の実証運行の内容、その結果、成果といった構成で話を進めてまいりたいと思います。

それでは、1 ページ目をご覧ください。こちらは改めてになりますが、オンデマンドバスの実証目的という部分でございます。ポイントは大きく分けて二つございます。一つ目のオンデマンドバスが、過度な自家用車利用から公共交通へ転換するための施策となり得るかの検証。既存の路線バスと異なるデマンドバスの仕組みをまずは住民の方に認知していただいて、生活の足として受け入れていただけるかといった部分。デマンドバスの重要性に関する検証が一つ目のポイントとなっております。

それから、二つ目のポイントが、移動実態に即したサービスの検証を行うことで、リソースの有効活用の可能性を検証するというところで、こちらは 2 ページ目をご覧ください。ご覧いただいているグラフですが、既存の路線バスの需要が時間帯ごとにどのように推移しているのかというものを表しております。紺色の曲線のとおりでございますが、需要が一旦落ち着く昼間の時間帯において、決まった時刻表がなく、予約に応じて柔軟に運行ルートを変えることができるデマンドオンデマンドバスを活用することで、定時定路線と比較して、既存のバス路線と比較して車両や運転手の運用の効率化を図れないかといった部分が検証の二つ目のポイントでございます。なお、これまで令和元年度、令和 2 年度と 2 回のオンデマンドバスの実証運行を実施してまいりましたが、いずれも実証実験の位置づけといたしましては、まずは住民の皆様にご理解をいただくと。そういった受容性の検証というところを主眼に置いて取り組んでまいりました。

それから、3 ページ目以降が、本日のご報告事項ということで、具体的な実証内容について見てもらいたいと思います。今回、運行エリアにつきましては、中央区下町エリアから古町エリア、市役所前ということで設定をさせていただきました。初回の令和元年度実証時につきましては、榎谷小路から北東のエリアのみで実証をスタートしましたが、その際のご利用者様のご要望もありまして、今回は新潟大学病院、市役所前まで運行エリアを拡大したということでございます。それに伴いまして、お客様が乗り降りできる乗降ポイントの設置も増加しておりまして、既存のバス停に加えて、さらに新規バス停も増設してということで、およそ 50 か所、乗降ポイントを設置しての実証実験の運行となっております。

4 ページ目をご覧ください。車両使用台数としては、小型のバス、着座で 17 名乗車可能ということで 2 台の運行となっております。実証期間につきましても、令和 2 年度は、前回令和元年度に比べて期間を延長して実施しております。2020 年 12 月 1 日から 2021 年 2 月 26 日までということで、前回、令和元年度は 1 か月だったのですけれども、

サービスの周知やご利用いただくに当たっては相応の期間が必要ということで、今回の期間は3倍に延長してという形で実施させていただいてございます。記載はないですが、サービスの開始前には11月下旬ごろ、プロモーションという形で住民説明会も4回ほど開催して、周知を図ったといったところでございます。

以下の部分、運行サービス時間帯、予約対応、運賃につきましては、従来どおりの内容という部分でございます。

5ページ目をご覧くださいますと、こちらが先ほど申し上げた乗降可能箇所ということで、およそ50か所ほど載せております。従来の路線バスですと通常1本の路線上にバス停が並んでという形ですが、オンデマンドバスの特性上、複数の路線をまたいでの運用が可能といったことで、お客様自身がルートを選んでという形が可能になってございます。

6ページ目をご覧くださいればと思います。使用した小型車両の写真は一覧左上の運行車両ということで載せてございます。上段の中央部乗務員用タブレットです。こちらにお客様が電話、あるいはスマホのアプリを介して予約情報をただちにこちらのタブレットに反映する仕組みになってございまして、当社の乗務員が予約内容をこちらのタブレット上で確認した、タブレットに表示されたナビゲーションにしたがって運行するといった仕組みになってございます。写真左下は、オンデマンドバスの乗降可能箇所に貼られた掲示ということで、基本的には既存のバス停を使用してという形になっています。

それでは、実証実験の利用実績という7ページ以降になります。まずは、ユニークユーザ数ということで、全体では102名の利用がございました。12月1日から1時間程度、無料運行を実施して、その際に参加された方の15名が参加ということです。数値的には、非常になだらかに推移してございますが、やはり新型コロナの感染拡大下というところもあって、なかなか積極的なプロモーション、打ち出しは難しい状況ということもありました。しかし、時間経過とともに徐々に、確実に利用者には認知いただいて、利用が増加したかなといったところでございます。

8ページ目については、成立乗車数ということでございます。3か月間の推移、こちらも同様に時間経過とともに徐々に増加しているというところが伺えます。令和元年度、初回につきましては、1か月間で80県ということでしたので、今回、675件とおおよそ8倍に増えているところでございます。実証期間は1か月から3か月に延ばしましたということ差し引いても、今回の令和2年度の実証については、いろいろな方にご利用いただけたのかと考えております。

10ページをご覧くださいればと思います。単純に利用実績が増加したというところだけではなくて、こちらはお客様がどこで乗って、どこで降りられたかというところのクロス集

計でございます。赤枠で囲んだ部分が当社の路線バスのルート上にあるバス停から異なるバス路線上でお客様が降りられたといった例となっておりますし、二つ目の青い枠線で囲んだ部分につきましては、既存のバス停から、今回、デマンドバスの実施に当たって、新たに立てたバス停まで、ここで降りられたお客様の利用実績という部分でございます。当然、今までにはない、こういった路線バスでは難しかった移動パターンというものが多く見られたというところにつきましては、当初の実証目的でありますオンデマンドバスの受容性といった面に関していえば、コロナ禍ではあったとはいうものの、お客様にしっかり認知していただいて、日常の足としてオンデマンドバスをご活用いただけた。そのことの表れではないかといった部分で、一定の成果があったものと当社としては認識しております。

最後、11 ページです。今回の実証実験のまとめです。令和元年度、前回の実証期間から今回は3か月に期間を増やしました。それから、利用者の声を受けてエリアを拡大して実施いたしました。新型コロナの影響もあって、大幅な増加というものはなかなか難しかった部分ではありますが、オンデマンドバスの受容性をある程度一定の成果が得られたかと当社のほうでは振り返っております。簡単ではございますが、以上報告となります。

(佐久間会長代理)

ありがとうございました。それでは、委員の皆様からご意見、ご質問はございますか。

(和田(澄)委員)

利用者の数字は分かったのですが、この方々の具体的な属性、性別や年代、あるいはどういう目的で乗られているのかとか、あるいは高齢者でしたら、今、非常に高齢者の交通事故、加害者になる例が増えているのですが、免許返納のことが言われていますけれども、高齢者であれば免許返納されたのかどうか。そういったことを知りたいなと思うのですが、その辺は調べてらっしゃるのでしょうか。

(新潟交通)

ありがとうございます。免許返納までは、直接、お声を聞くということは難しかったのですが、利用者の属性の部分で、当社のほうでは、利用者アンケートを拝見したり、乗務員に直接話を聞いているというところがございます、やはり下町自体が高齢者が多く住まれているところがございますし、今回、利用エリアに新大病院だとか、舟江診療所だとか、そういった医療機関を含めているので、やはり高齢者の方は多いところがございます。ただ、利用用途の中には、園児の送り迎えだとか、そういったこともありまして、OLだとか、主婦の方のご利用も今回は見られたといったところがございます。特定の年齢層の方だけではなくて、そちらの住民の方に広く使われているのかといった部分でございます。

(佐久間会長代理)

ほかにございますか。私からもよろしいですか。

今後の構想なり、また具体的に計画しているものがもしございましたら教えていただきたいのですが。

(新潟交通)

一応、具体的にいついつからまたこんなふうにということで、そういった具体的な計画については、まだ現状はないといったところでございます。ただ、冒頭、申し上げたとおり実証実験の目的の二つ目のステップでしょうか。当社の例えば車両だとか、運転手といったものをふまえ、路線バスで例えば、1台で10人を運んでいるけれども、オンデマンドバスはオフピーク時ならルートを柔軟に変更できますので、例えば、もう少し効率的な稼働台数で済むのではないだろうかとか、そういった部分の検証というのは継続的に図っていかねばいけない部分かと思っていますので、まだいつごろをめどにとか、具体的な数字や計画はないのですけれども、引き続き、検討できたらと思っています。

(佐久間会長代理)

ありがとうございました。ほかにございますか。よろしいでしょうか。

続きまして、2、コロナ禍における公共交通支援などの取り組みについて説明をお願いします。

(事務局)

都市交通政策課の樋口でございます。

報告事項2、コロナ禍における公共交通支援などの取り組みについて報告いたします。

令和2年度から新型コロナウイルス感染拡大の影響により、公共交通の利用者が大きく減少する中で、公共交通事業者への支援や利用者の負担軽減、さらには安心して公共交通を利用できる環境整備に取り組んでまいりました。いずれの事業も、国の新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用しています。

それでは、資料5をご覧ください。時間の関係上、事業概要と実施内容のみ報告させていただきますので、右側の要望や評価欄につきましては、後ほど、ご確認ください。

まず、事業の1番目です。生活交通確保維持・強化事業です。事業概要ですけれども、補助路線バス・区バス・住民バスにおきまして、地域内交通の確保維持・強化のため、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の減少に伴って生じた運行費の欠損分を補てんしました。対象路線としましては、バス交通等補助金、国の国庫補助路線8系統、市が単独で補助しております市単独補助路線21系統、そのほか区バスの運行事業費7区15路線、住民バス運行事業費10地区14路線、事業の合計は約2,800万円弱を事業費として支出いたしました。

た。これは決算額でございます。

続きまして、2番、空港アクセス改善事業です。現在、新潟駅南口と新潟空港間における直行リムジンバスの運行について、新型コロナウイルス感染症の影響により利用者が大幅に減少しているところ、必要額を県と市で補助させていただきました。事業主体は新潟県でございます。対象路線としましては、空港アクセス改善事業、事業費は1,800万円弱となっております。

続きまして、3番目、バス・タクシー事業者緊急支援事業でございます。新型コロナウイルス感染症の影響による公共交通利用者の減少下において、市内公共交通網の維持に努めたバス事業者やタクシー事業者を支援することで公共交通の維持を図ったものでございます。実施内容としましては、バス、タクシー事業者への支援金の交付。支援内容としまして、バス事業者へ基本額として1事業者50万円。加算額として1車両につき5万円を支援させていただきました。法人タクシーにつきましては、基本額25万円、加算額車両1台につき2万円を支援させていただきました。個人タクシーにつきましては、加算額のみ2万円を352事業者366車両に対しまして支援をさせていただき、事業費の合計は7,000万円弱となっております。

続きまして、4番目、タクシー事業者デリバリーサービス補助事業でございます。事業概要でございますが、タクシー事業者が飲食店などの商品発送を行うことを国が特例的に認めたことを契機に公共交通の確保維持しつつ、経済を活性化することを目的としまして、飲食店のデリバリーサービスを実施しているタクシー事業者に対して補助金を交付させていただきました。実施の内容でございますが、タクシー事業者からの申請に対しまして、補助金を交付させていただき、令和3年3月31日まで事業期間を設けておりました。申請の件数でございますが、法人タクシーは9事業者、個人タクシーは申請がございませんでした。配送件数は4,686件、事業費の合計は140万円でございます。

続きまして、次のページをご覧ください。5番、未来に向けたバス・タクシー利用者支援事業でございます。公共交通の利用促進を通じて、意識の醸成と将来の利用者を増やしていくことで、公共交通の確保と維持を図るものでございます。一つ目として、学生向けバス利用支援として、市内の中学、高校、大学、専門学生などの若者に対しりゅーとポイント3,000円分と引き換えできるチケットを配布させていただきました。りゅーとポイントが利用できない区バスや住民バスにつきましては、3,000円分の回数券で対応させていただいたものでございます。二つ目、ぶらばすチケットの半額補助を実施させていただきました。これは新潟交通がサービスとして提供しておりますぶらばすチケットを通常1,000円で販売されているものにつきまして、購入額の半分の500円を補助させていただいたものでございま

す。3番目ですが、次回調査時に使用できるタクシーチケット（300円分）を配布させていただきました。タクシーを乗車されて、精算時に次回、使っていただけるタクシーチケットを配布させていただいたところでございます。

実施の内容につきましては、令和2年11月9日から令和3年3月31日までの間に実施させていただきました。実績でございますが、3,000円分の引き換えチケットの実績としましては、対象者が約8万2,000人。そのうち引き換えた方が約2万5,000人でございます。約30パーセントの方が引き換えをされたということで、本市としましては、一定程度の効果があったものと考えております。ふらばすチケットの購入販売額の実績でございますが、合計でこの期間2万3,000件の販売がございました。タクシーチケットのつきましては、当初28万3,000枚を想定しておりましたが、約76パーセント21万6,000枚使用されています。事業費の合計は1億7,100万円。これが業者を介しまして事業者のほうへ支援させていただいた金額でございます。

続きまして6番目、区バス等キャッシュレス決済導入実証実験事業でございます。事業の概要としましては、新型コロナウイルス感染拡大の要因となる接触機会を減らし、感染抑制に向けた衛生環境を構築するとともに、観光施設や商店街などと連携することでコミュニティバスの利用と地域振興を同時に実現させることを目的として事業を実施してきました。実施期間でございますが、令和3年3月22日令和6年3月31日までとなっております。現在も社会実験として実施を継続しております。導入路線につきましては、秋葉区バス、南区バスまちなか循環ルート、新潟市観光循環バスの3路線で実験を進めております。事業費としましては、5,700万円をキャッシュレスの導入費として支出しております。現在も社会実験を継続しておりますので、この間、利用実績をふまえながら、今後、どのように拡大していくかを検討していきたいと思っております。

続きまして、7番目でございます。新バスシステム改善事業でございます。新型コロナウイルスによりまして、バス利用者の不安を解消するため、待ち合い環境の密集を緩和し、対策を周知することでバス利用者の増加を図るものでございます。

一つ目としまして、新潟日報メディアシップバス停上屋整備について、バス停の上屋を実施させていただきました。これにつきましては、通常のバス停の上屋を延伸することで、並んでいる利用者の間隔を一定程度保てるようにしていくものでございます。二つ目として、青山交通結節点バス待合室を増築させていただきました。これにつきましても、密集することなくバスを待ついただける環境を作るということで、ひとつ増築させていただいたものでございます。そのほか新潟日報メディアシップ1階に交通サイネージを設置させていただきました。これら新しい生活様式の利用について周知をしているところでございます。事業

費としましては、約 5,000 万円を見込んでいます。

続きまして、8 番目でございます。県内高速バス運行継続支援事業でございます。新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、県内高速バスの利用者は減少し、このままでは路線の減便や廃止が懸念される状況でございました。このため、県と沿線市が共同で通勤や通学などの生活交通として利用されている県内高速バスの運行継続に対して支援をさせていただきました。

実施の内容でございますが、県が主体となり沿線 13 市町村で協議、調整をさせていただき、「県内高速バス運行継続に向けた支援の実施に係る協定書」を県と沿線 13 市町村で締結させていただきました。その後、運行事業者に対して協調補助を実施したところでございます。本市の対象路線としましては、高速路線バスの長岡線、上越線、十日町線、燕・三条線、五泉村松線でございます。事業費としまして、本市の負担額は約 750 万円でございます。

続きまして、9 番目、区バス車両感染対策事業でございます。新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止対策として、区バス車両への換気システムを架装することで、安心してバスを利用できる環境を整え、バス利用者の増加を図ってまいりました。またすでに区バスへ導入した小型のバス車両につきましては、車内換気システムを追加で架装させていただきました。さらに、現在進めておりますが、今後、入れ替え予定の車両につきましては、年式が古く更新時期を迎えることや、この換気システムを新たに架装することができないため、換気システムが装備された小型ノンステップバス車両へ入れ替えをさせていただいたものでございます。

実施の内容としましては、小型ノンステップバス車両の入れ替え導入を 3 台。東区バス 2 台、江南区バス 1 台を入れ替えました。そのほか既存車両への換気を追加で架装させていただいた車両が 6 台。もうすでに運行されている小型ノンステップバスですが、以下の区で走行されているものでございます。事業の合計としましては 7,500 万円でございます。ただ、ここにつきましては、決算が終わっておりませんので、当初予算額を記載させていただいております。

続きまして、10 番、高齢者ワクチンタクシー利用助成事業でございます。新型コロナウイルス感染症のワクチン接種向上を図るとともに、公共交通の負担を担うタクシー業界への支援として、高齢者に対し、ワクチン接種のためのタクシー運賃の一部を市が助成させていただきました。高齢者がワクチン接種をした際にタクシーチケット 500 円分を配布させていただきました。配布期間でございますが、令和 3 年 5 月 15 日から令和 3 年 9 月 30 日まででございます。使用枚数は約 20 万枚使用されました。当初は、対象者 23 万人に対しまして 2 枚接種率の 7 割と想定し 32 万枚想定しておりました。事業費でございますが、これも当初

予算額でございます。約1億9,000万円を記載しております。

最後のページでございます。本日、追加させていただきました資料でございます。バス・タクシー事業者緊急支援事業です。これが先ほど説明させていただきました、支援事業の第2弾として追加で支援させていただいたものでございます。事業概要は、先ほど、ご説明したものと変更はございません。実施の内容でございますが、大きくはバス事業者、タクシー事業者への加算額でここが1回目に支援させていただいた金額の倍となっております。バス事業者へ対しましては加算額が10万円、1回目は5万円だったものが10万円。タクシー事業者につきましては加算額2万円だったものが4万円とさせていただきまして、追加の緊急支援をさせていただくものでございます。これも当初の予算額を記載しておりますが、約1億3,500万円を計上させていただきました。

すみません、少し走り走りになりましたが、以上、本市が新型コロナウイルスの対応として取り組んできたものについて、ご報告させていただきました。

(佐久間会長代理)

ありがとうございます。委員の皆様からご意見、ご質問はありますでしょうか。

(和田(澄)委員)

10番の高齢者ワクチンタクシー利用助成事業についてお聞きしたいのですが、私も2枚頂きましたが、結局、使わなかったのですが、8月の末に打ち終わって9月30日まで期間が短かったこともありますし、でも私の周囲のいわゆる対象者の方は、ほとんど使ったという方がいらっしゃらなかったのです。大体、皆さんそういう方は予約が取れなくて、5、6、7月ではなくて8月や9月に打たれたという方が大半だったのですが、この使用率64.5パーセントという数字がどうなのか。高いのか低いのかよく分からないのですが、そういった使われずに無駄になったものもけっこうあるかと思うのですが、そういったものをなくす、せっかく予算を計上して、それを有効に使ってもらうためにはもう少し、例えば、2回目を打ったときから3か月とかという、少し手間はかかるかもしれませんが、利用者の使いやすようなことを考えていただければよかったかと思います。まだ、3回目も打つという話も出ていますので、その際にまたそういったものをお考えでしたら、参考までにお願ひしたいと思います。

(事務局)

ありがとうございます。この事業でございますが、高齢者のワクチンタクシー利用ということ。本来の主な目的としましては、ワクチン接種の加速化と円滑化ということでございました。まずは高齢者の方にワクチンを接種していただくということで考えたものでございまして、そのことが結果としてタクシー業界への支援にも副次的につながるということで



考えてございます。そのため、期間としましては、今ほどご意見があったように、長く設けるという形ではなく、9月30日までという形で期限を切らせていただいたところでございます。その場合、なかなか使う期間がなかったとかというご批判といたしますか、ご意見といったものもある程度、頂いたところではございますけれども、事業の趣旨としましては、今、お話ししたとおりでございました。今後、第3回目の際につきましては、今のところ、庁内では検討には至っておりませんが、必要に応じてそういった措置が必要な場合につきましては、新たに検討を進めてまいりたいと考えております。

(佐久間会長代理)

それ以外にご意見、ご質問はございますでしょうか。

(出口委員)

5番の事業で、未来に向けたバス・タクシー利用者支援事業で、実施状況で各高校生もチケットを使わせていただいたのですが、ぶらばすチケット購入ということで、一応、半額補助の実績を上げていただいたのですが、これは非常に好評だったかと思うのですが、これは今、コロナ禍でできなかったと思うのですが、来年度以降、また再開するという予定はありますでしょうか。

(事務局)

ありがとうございます。ぶらばすチケットは当初5,000枚を予定していたところ、非常によく売れたということで2万5,000枚まで予定数を増やさせていただいたところ、結果として2万3,000ほどございました。今、この状況におきまして、それなりに感染の拡大が抑えられている状況ですと、やはりこれから利用促進といったところにも力を入れていかなければいけないかなと考えてございます。今後また国の予算等の状況を見ながら、必要な支援というもの。あるいはそういったところは打っていきたいと。

すみません、当初は1万枚でございました。1万枚のところは2万5,000円ということで。あとそれは、新潟交通の意向というものもございまして、その辺をよくお話しさせていただきながら、本当にそれがいいのかどうなのかというところもあると思いますので、その辺はまだご相談させていただきながらやっていきたいと思っています。

(佐久間会長代理)

そのほかございますでしょうか。

(和田(澄)委員)

5番のところになるかどうか分からないのですが、先ほど、免許返納と言いましたが、公共交通ということを考えていくのに、私もその対象になりつつありますけれども、高齢者が免許を返納しても安心して暮らせる。バスやタクシーを使って今までどおりに生活できると

ということが高齢者がきちんとそういうことを理解してできるような公共交通があれば、皆さん、免許返納をなさると思うのですが、なかなかやはり車がないと、どうしても生活できないというお年寄りがたくさんいらっしゃいます。私の周りにも、立つのもやっただけでも、車は運転できるから、やはりやめられないという方が、いつか新聞などで報道されているような加害者になるのではないかという恐れを抱きながらも、自家用車の運転がやめられない。そういう方々のことをもう少し考えた公共交通というものを考えていただきたいと思っております。先ほどのオンデマンドも、例えば、そういうものも利用すれば、返納しても病院には行けるよとか、そういうことをこれからまだ、実証段階なのですが、広めていくうえで、ぜひPRしていただきたいと思っておりますし、またそういうことが実際に実施できるのか、私もよく分かりませんが、できればそういう便利な、今、そういうまちの中心部辺りでしたら、高齢者ばかりになっても比較的旧町周辺を歩いてでもいける、病院に行けるような地区なのですが、そうではないような地区で、例えば、そういうオンデマンドができるのかどうかということも考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。高齢者の皆様のバス利用に関しましては、今、シニア半わりということで、市のほうでバス料金の半額を助成させていただくサービスを実施してございます。

タクシーにつきましては、ハイヤー・タクシー協会のサービスという形で、免許返納の方々につきましては、1割引で乗れるというサービスを実施していただいているところでございます。

あとは新潟交通から先ほどご報告いただいたデマンドバス、今、和田委員からもお話しありましたが、こういった新しいやり方といったものも活用していく必要があるかとは考えております。

あとなかなかバスの乗りが悪いとかというところは、これからバスを維持していくということが非常に大変になってくるという状況がございます。そういったところでいかに高齢者、あるいは免許を持たない若い方々の足を確保していくかというところは、非常に大きな課題だと考えてございます。さまざまな実証実験等を重ねまして、どういったやり方が、その地域に合っているのかというところを見極めながら、その地域に適切なやり方というものを導入していきたいと考えてございます。

(佐久間会長代理)

ほかご意見、ご質問ございますか。よろしいでしょうか。

以上で、報告事項について終了とさせていただきます。

以上をもちまして、本日の議事はすべて終了となります。委員の皆様のご協力、まことに

ありがとうございました。進行を事務局にお返しいたします。

(司 会)

建設的な意見、円滑な議事の進行に協力いただきまして、大変ありがとうございました。本日の議事録につきましては、後日、委員の皆様あてに送付させていただきますので、発言内容等の確認をお願いしたいと思います。

また、次回の会議につきましては、年明けの令和4年1月ごろの開催を予定しております。

以上をもちまして、令和3年度第2回新潟市地域公共交通会議を終了いたします。ありがとうございました。