

平成29年度第2回 新発田市地域公共交通活性化協議会 議事録

1 日 時 平成30年1月26日（金）13：30～14：50

2 場 所 新発田市地域交流センターあおり館屋内広場

3 出席者 ・協議会委員

下妻 勇会長、加藤康弘副会長、荒木和哉委員、庭山與一委員（代理：庭山奈津子）、渡邊博幸委員（代理：青野秀明）、笹川岳之委員（代理：五十嵐務）、倉島隆夫委員、吉田良一委員（代理：土屋比呂人）、長谷川芳三委員、大塚一彦委員、佐藤肇一委員、小松美保子委員、佐藤美由紀委員
以上13名

・事務局（市民まちづくり支援課）

宮村崇康課長補佐、佐藤芙美子係長、宮村綾子主任

4 会議概要

(1) 開 会

(2) 会長あいさつ

(3) 議 事

【第1号議案】東赤谷線の見直しについて

事務局から資料に基づき説明後、質疑に入る。

委 員：東赤谷から乗車する子どもはいないのか。またこれから先もないのか。

事 務 局：廃止区間において小学校に通学する児童の利用はない。引き続き運行される不動橋バス停からは滝谷新田の児童が利用する。

以上の質疑の後、議長から諮り、全員異議なく承認された。

【第2号議案】乗廻・松浦線の見直しについて

事務局から資料に基づき説明後、質疑に入る。

（意見等なし）

議長から諮り、全員異議なく承認された。

【第3号議案】松浦地区デマンド乗合タクシーの実証運行について
事務局から資料に基づき説明後、質疑に入る。

委員：運行のイメージを教えてください。前日までに予約が必要、かつ、土日祝日・年末年始は休みとなっている。通常の路線バスは、平日は通勤・通学に利用されるものの土日祝日はあまり利用が無いことから、土日祝日の運休は理解できる。デマンドの運行は、前日までの予約で運行するにもかかわらず、休みの日を設ける理由は何か。

事務局：アンケート調査を実施したところ、地域の方からは土日運行を望む声があった。しかしながら、まだ実証運行という段階であり、平日のみの利用状況を確認しながら、必要に応じて見直しを考えている。
デマンド交通とは、事前に利用者が乗る場所と降りる場所を電話で予約し、予約のあった停留所のみ運行するものである。

委員：予約の便のみ運行されるので、デマンドにしたのだから、土日祝日にもかかわらず、いつでも運行されればいいと感じた。利用の無い運行が無駄だからデマンドにするのであれば、運行日を限定する意味はあるのか。

事務局：まずは実証運行という位置付けで運行する。地域の方からは土日運行を望む意見をいただいたが、収入と事業者に委託する経費を比較すると赤字となり、欠損額を市で負担しなければいけない。既に運行しているコミュニティバスや路線バスの運賃との整合を考慮し、利用しやすい料金として「松浦地区から駅まで 300 円」として設定した場合、アンケート調査から想定される利用人数を基に算出すると、かなりの欠損額が生じる。
市内の各地域からデマンド交通の要望をいただいている。市としては、まずは 1 年間の実証運行を行い、どのくらいの負担が必要となるか、土日の運行が財政的に可能かどうかなどを検討することとしたい。

委員：土日も運行すると経費が多くかかるのか。

事務局：年間で100万円単位の負担の増となる。今後、デマンドが全市に拡大すれば、多額の負担が必要となる。
平日のみの実証運行を行う中で、利用者の意見、収支や赤字の状況を踏まえながら、欠損額を市で負担することが可能か検証したい。アンケート調査では、高校生は通学、一般の方は通院においての希望が多く、土日の利用者は少ないと考えている。

委員：料金について、松浦地区内は時刻表の停留所番号①から⑳、松浦地区外は㉑から㉓という理解でよろしいか。

事務局：松浦地区は①から㉑、松浦地区以外は㉒から㉓となる。

委員：利用者に分かるように周知していただきたい。

事務局：しっかり周知を行う。

委員：路線バスは自宅から停留所まで距離があるというイメージを持っているが、デマンドではどうか。

事務局：停留所の位置は、各集落の区長など地区の方と相談した上で、集落ごとに1、2か所を設定している。現在の路線バスの停留所より近くなる。受付業務を地域の方が担うが、地域の方が対応できる方法を考えた結果、それぞれの自宅ではなく、「どの停留所から何名利用する」という形で予約受付を行うこととした。自宅の前まで運行になると、300円でタクシーに乗れるようなものとなり、全市に拡大するとすれば、既存のコミュニティバスなどとの整合性も問題となる。まずは停留所方式で実施したい。自宅まで運行するドアツードア方式の実施は、費用も含めて難しい。

委員：予約は、前日までではなく、当日の1便前までなどにはできないか。周知は3月中旬の広報となっているが、早い段階で周知等をしてほしい。

事務局：地域の方が、前日まで予約受付を行った後に、ファックスでハイヤー協会に運行依頼を行う方法を考えている。運行を開始すると、「予約は当日の1便前までにできないか」という要望が多く出る可能性がある。予約方法の改善も含めて、実証運行の中で検討していきたい。

周知については、当初予算の関係もあり、3月中旬と考えている。地域の方には、検討状況を伝える「かわら版」を定期的に発行しており、その紙面において周知していく。

委員：デマンド交通は、活性化協議会が運行主体となりハイヤー協会に運行業務を委託する枠組みだが、活性化協議会が負う責任はどのくらいの範囲となるか。

また、デマンド交通の経費の記載がないが、承知しておきたいと考える。活性化協議会はどのくらいの権限をもち、どのような立場となるかを教えていただきたい。運営主体のメンバーはどのようになるのか。

事務局：運行主体の活性化協議会は、あやめバスや川東コミュニティバスでも運行主体となっており、デマンド交通においても同じ位置付けとなる。経費は市の一般財源での負担となっている。国の補助金については、あやめバスと川東コミュニティバスの運行で既に補助額の上限に達しており、活用できない。運営主体の松浦地区公共交通協議会のメンバーは、地域の区長会が主となり、現在検討を進めている「松浦地区公共交通小委員会」という組織のメンバーを含めて構成する。

委員：活性化協議会が運行主体となる枠組みは一般的か。活性化協議会はそのような権限があるのか。運行委託に対して意見を問うなら分かるが、活性化協議会が運行主体か。一番問題なのは経費。市の一般財源で実質的に市が運営しているが、活性化協議会が運営する意味は何か。運行主体となれば相応の責任が生じる。市だけでなく、様々な方々の意見を踏まえて、皆で

必要だから実施するという形をとるのは理解できるが、運行主体という言葉が気になった。また、運行主体でハイヤー協会に運行業務を委託するところも気になった。

どのくらいの収支が見込めるか、どのくらいの経費が必要かなどの計画を組む必要がある。

事務局：財源は新発田市が負担する。活性化協議会で協議をする理由は、路線の見直しなどを行う際、活性化協議会で協議をすることがルールとなっているから。市が協議会に補助金を出して、運営主体の松浦地区公共交通協議会とハイヤー協会に委託する形になる。

責任としては、事業者の合意を得る、路線見直しの合意を得ることなどがある。

予算・決算については、例年5月頃の会議において、松浦デマンドだけでなく、あやめバスや川東コミュニティバスなど全体の収支を示している。松浦デマンドは、議会等の関係もあり、このタイミングでお話できないのが実情である。

委員：学校統合の関係となるが、赤谷小学校が無くなるのか。

事務局：赤谷小学校は既に米倉小学校に統合されており、その米倉小学校と松浦小学校と五十公野小学校の三校が廃校となって新たに東小学校となる。

以上の質疑の後、議長から諮り、全員異議なく承認された。

【第4号議案】 川東コミュニティバスの路線新設について

事務局から資料に基づき説明後、質疑に入る。

委員：特に今までこの議論がなかったのか。

事務局：これまではバスを回転する場所がなく運行できなかった。今回、地域の方から回転場として利用できる土地を貸していただけることや経費が確保できること、利用者が見込めることなどから新設することとした。

以上の質疑の後、議長から諮り、全員異議なく承認された。

【第5号議案】 新発田市コミュニティバスの停留所の廃止について

事務局から資料に基づき説明後、質疑に入る。

委員：1日平均乗車数とあるが、調査期間はどのくらいか。

事務局：資料のグラフは3か月間のもの。今年の4月から11月までの間において、本町2丁目バス停を利用した方は、月に1人以下となっている。利用した便を確認したが、定期的に利用している状況は見られなかった。

委員：ある程度の期間を調査したのであれば問題ないと思う。

以上の質疑の後、議長から諮り、全員異議なく承認された。

(4) 報告

①書面協議の結果について

事務局から資料に基づき説明後、質疑に入る。

(意見等なし)

(5) その他

事務局：次回の協議は3月中旬から下旬を予定している。

委員：松浦のデマンドの料金について、身体障害者手帳等を所持している方は、コミュニティバスでは無料となっているが、松浦デマンドでは通常料金の半額となっている。コミュニティバスが無料となっているのは、国の補助金や市の負担などが理由か。

事務局：路線バスは時刻表どおり運行するが、デマンドは、予約が前提となり、予約をして配車することにコストがかかる面がある。市で初めてデマンドを導入するが、持続可能な公共交通の実現に向けては、財源となる運行収入を一定程度確保したいと考えており、実証運行の段階ではこのような料金設定としたい。

(6) 閉会