

令和元年度第1回 新発田市地域公共交通活性化協議会 議事録

1 日 時 令和元年6月27日(木)午前10時～12時

2 場 所 新発田市生涯学習センター 多目的ホール

3 出席者

委 員	所属団体・職名	備考
下妻 勇会長	新発田市副市長	
加藤康弘副会長	新発田商工会議所事務局長	
齋藤 亘委員	新潟交通観光バス(株) 新発田営業所長	
庭山 與一委員	新発田ハイヤー協会会長	
吉澤 覚委員	国土交通省北陸地方整備局 新潟国道事務所計画課長	代理出席：高橋係長
金子 法泰委員	新発田地域振興局地域整備部長	代理出席：維持管理課 山田課長代理
大滝 一仁委員	新発田市地域整備課長	
五十嵐武志委員	新発田警察署交通課長	
大塚 一彦委員	新発田市自治会連合会	
渡辺 肇委員	川東地区自治連合会	
齋藤 啓一委員	松浦地区公共交通協議会	
井藤 太亮委員	国土交通省北陸信越運輸局 交通政策部交通企画課長	代理出席：伊藤課長補佐
渡邊 毅士委員	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	代理出席：塩原運輸企画専 門官
仲野 浩将委員	新発田地域振興局企画振興部長	
久志田 実委員	日本労働組合総連合会新潟県連合会 下越地域協議会事務局長	

事務局(市民まちづくり支援課)
渡邊誠一課長、佐久間与一室長、佐藤芙美子係長、蒲木みゆき主任、 相馬翔平主事

4 会議概要

(1) 開 会

(2) 会長挨拶

おはようございます。ご多用の中、協議会に出席いただきまして誠にありがとうございます。令和という新しい時代に入って第1回目の会議でございます。お顔を拝見いたしますと人事異動等で新しく代わられた方もいらっしゃるようですが、よろしくお願いたします。

6月18日に大きな地震が発生しました。村上市や山形県鶴岡市では大きな被害が発生したということでもあります。人が亡くなったということはなかったようです。私どもの被害はなかったわけですが、温泉地を控えておりますので、地震の関係でキャンセルがあるということで、何とか早く収束して欲しいですし、被災をされました方々の一日も早い復旧、復興をお祈り申し上げたいと思います。

先日、市内で昨年の10月以来、8か月ぶりに交通死亡事故が発生しました。先日、交通安全の会で、今年に入って死亡事故は1件もなく、このまま続くといいですねという話をしておりましたが、残念ながら死亡事故が発生しました。自転車を運転していた方は74歳とお聞きしております。

このところ、高齢者の方が加害者となった、また被害者となった悲惨な事故が多くありますが、事故がマスコミで報道されるたびに免許の返納ということが言われております。私のいるフロアの隣に、その担当部署がありますが、よく家族の方に連れられて高齢者の方が免許返納の相談に来ておられます。ご家族が付き添ってこられる方はいいですが、そうではない方もたくさんいらっしゃると思います。特に、新発田のように中山間地を抱えている市ではやはり車はどうしても生活に欠かせないということで、無理をしてでも車を運転しているということなんだらうと思います。

したがって、高齢者や高校生など車を運転できない方々に対する支援、公共交通の充実は、これからどんどん必要になってくるのだらうと思っています。今、議会中ですが、議員から「公共交通をどうするんだ」、「今すぐ全市でやるべきだ」、「デマンド交通をやるべきだ」と声高らかにご質問、ご意見を頂戴しております。一方で、今ある公共交通、デマンドも含めて、コミュニティバス等の利用がなかなか伸びないという実態があります。使っている方々にとって使い勝手が悪いということなのか、非常に難しい部分があると思っております。

コミュニティバスやデマンド交通をやっておりますが、市の財政負担は相当厳しいものとなっております。1地区をやると年間数千万円単位で一般財源が出ていくということで、財政的にも厳しいということから、整理をしていかなければならないことと、相反して利用の問題をどうするのか、財政的な負担をどうするのかということで非常に悩ましい問題を抱えております。

今年は、新発田市地域公共交通網形成計画の中間評価の時期にあたっています。高校生のアンケートなどを実施し、また評価指標の達成状況などから、必要に応

じて計画の見直しも行いたいと考えております。協議会でご審議いただく内容も盛りだくさんですので、皆様方からのご指導とご協力をお願い申し上げます。

協議会の冒頭にあたっての挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしく願いたいします。

(3) 自己紹介

【本協議会の位置付け・役割について説明】

当市の公共交通の現状について、全国的な問題となっているモータリゼーションの進展や少子化などの社会環境の変化により、特に路線バスの利用者が減少し、その維持が困難になっています。その一方で、高齢化が進行し、自動車の運転できない高齢者や、これから運転できなくなるという不安を抱える方から公共交通に対するニーズが高くなってきています。

こうした中、将来にわたって地域の公共交通を確保・維持していくため、市や交通事業者だけでなく、道路管理者、公共交通の利用者、関係団体の皆様と一緒に、地域の実情に見合った、地域の方から利用してもらえる公共交通ネットワークを整備していく必要があることから、本協議会を設置しております。

本協議会の「地域全体で公共交通を支える仕組み」については、法整備がなされており、本協議会規約第1条のとおり地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会となっています。また、法律の枠組みは異なりますが、道路運送法に基づく協議会も兼ねており、本協議会で合意されることで、道路運送法上の手続の簡素化が図られるなどの特例措置が設けられています。

本協議会では、平成29年3月に「新発田市地域公共交通網形成計画」を策定し、計画に掲げられた事業を実施しています。

当市の公共交通網のうち、川東地区を運行する「川東コミュニティバス」、本庁地区の市街地を循環する「あやめバス」、昨年4月から実証運行を行っている松浦地区の「デマンド乗合タクシー」は、本協議会が実施主体となって運行しています。その他に事業者路線バス、市が運行する菅谷・加治地区の「新発田市コミュニティバス」、JR東日本の鉄道がネットワークとして機能することで、当市の地域公共交通が成り立っています。

本協議会では、地域公共交通をネットワークとして確保していくため必要となる協議や「新発田市地域公共交通網形成計画」の作成、見直しのほか、事業実施に必要な協議を行っています。

今後とも、皆様と地域公共交通に係る課題等を共有し、その解決のための取組について活発なご意見を頂戴しながら、「暮らしやすいまちづくり」のツールとして、公共交通を確保、維持していきたいと考えていますので、ご協力をお願いいたします。

(4) 議事

【第1号議案】平成30年度事業報告及び決算報告について

事務局から資料に基づき説明後、監査員から監査報告を受け、質疑に入る。

委員

(1)の平成30年度事業報告について、資料7ページ「あやめバス」、8ページ「川東コミュニティバス」それぞれの利用状況のグラフ、11ページ「市街地循環バス運行状況システム(バスどこ?)」の月別アクセスユーザー数のグラフを見比べていたが、事務局の説明では、あやめバスと川東コミュニティバスの乗車人数について、30年度と29年度を比べると、降雪の関係で違ってきているという説明があり、「あやめバス」も「川東コミュニティバス」も30年度が棒グラフ、29年度は白三角()の折れ線グラフで示されている。事務局の説明どおりと思うが、11ページの「バスどこ?」の利用状況の下のグラフを見ると、こちらも29年度と比べると降雪の影響だということでリンクしているという説明があったが、他の2つのグラフと比べてみると、菱形(◆)の折れ線グラフが29年度、三角()の折れ線グラフが28年度となっているが、これは逆ではないのか。

事務局

凡例について、「あやめバス」、「川東コミュニティバス」、「バスどこ?」では使い方が違っており混乱を招いてしまった。「バスどこ?」のグラフの菱形(◆)が29年度、三角()が28年度ということで数字的には間違いはない。今後、資料作成にあたっては、わかりやすいように作成させていただきたい。昨年度の実績報告と照らし合わせていただくと、動きとして、三角()は28年度で間違いはない。

議長

今後は、凡例の統一性を持たせるようお願いしたい。

委員

中山間地に位置する川東地区であるが、市の財政補助の関係について、会長挨拶にあったが、先々を見通すと高齢化や少子化、あるいは免許返納も含め、5年後、10年後を想定すると、コミュニティバスに対する需要はより高まることが予想されるが、反面、財源というのが一番気になるところである。13ページに資料があるが、川東エリアが4千万円を超える財政負担が一番多くなっている。これはすべて税金であるが、いずれは地域住民に示して納得してもらわなければならない内容であると思う。この中で収支率が10パーセントにも満たず、運行経費が当エリアでは5千万円を超えるような経費になっているが、中身はどのようになっているのか。経費の部分でもう少し削減、スリム化できる部分はないのか。そうした努力をしたうえで、10年後を想定すると、これは子どもたち、高齢者の方々のためにどうしても必要だということ、全体の市民に対して初めて納得のいく示し方ができると思う。経費の5千万円について、ここがどうなっているのかもう少し情報を開示してもらい、本当にこれくらいの費用がかかるのか、もう少しスリム化できないのかということをお聞きしたい。

事務局

川東コミュニティバスについては、ご意見のとおり経費が一番かかっているような状況である。この経費の中身について、詳細に分けることはできないが、こちらのバスについては、川東小学校、中学校の子どもたちが登下校に活用しているスクールバスの経費も含んでおり、子どもたちと一般の人たちが一緒に乗れる運行形態をとっていることから、経費が大きく見えていると捉えている。

スクールバス単独の試算を少し前に行ったときは、2千何百万円という数字だったと記憶している。運行ルートをはっきり分けることはできないが、スクールバス分を差し引くと一般分の経費はあやめバスの経費と同じくらいと考えることができると思う。

川東コミュニティバスについては、一体で動いているため経費の中身、内訳について詳細を分析するのが難しい状況となっている。ご意見のとおり経費についてスリム化できる部分はあると考えている。特に日中の便については、ほとんど乗っていない便もあると思っている。今後、地域の皆様と一緒に検討させていただいて将来的にも経費を抑えた中で、持続可能な運行をしていきたいと思っている。

委員

今の説明で概ねわかったが、そのあたりも勘案すると収支率はあやめバスと同じく20数%くらいであれば、こういう地域での市のバスの運営形態としては適正な数字なのか。

我々もこれからいろんな努力はしていくつもりである。

事務局

20数%が適正な数字かどうかと言われるとなかなか答えるのは難しい。運行経費に対してどれくらいの収支率が適正なのか、乗っていただいているのかという部分が、私どもとしてもきちんと整理できていない部分である。しかし、あやめバスの20数%というところをみると利用していただいているというふうに捉えている。

議長

冒頭も申し上げたが必要な公共交通であるし、これからも拡大していかなければならないということは考えているが、ご案内のとおり収支率が、20数%あるいは10%未満という部分があるわけであり、残りを全部市民の皆様方からの税金で負担していくということになるので、今後どうしていくのか非常に難しい問題だと思う。

足りない分をどんどん税金を投入できるかというと、これから人口が減っていく中で、税収も当然減っていくわけなので、どこまでやれるのかなと思う。これから高齢化の中で、高齢者の方々の足がないとか、高校生の部分是对応していかなければならないということで大変悩むところである。100%を超えれば民間の皆さんにやっていただけるわけだが、100%を超えないということで、やはり行政が税金を投入せざるを得ない。国や県の力をお借りしてということになるのかと思う。地域の皆さんにも少しでもこのバスの利用を拡大していただくというか、できるだけバスを使っていただき運賃収入にもご協力をいた

だかなければならないと思っている。24%の収支率が適正かということ、行政側とすれば高いに越したことはないわけだが、国・県の補助をいただいてこの状況である。これがどんどん拡大していくと、国や県の予算の枠も決まっているので、全国的に増えれば増えるだけ配分は少なくなっていく。何とかして使っていただくという努力をしなければならぬ。併せて、運行する立場から何とか経費を下げられるのではないかという、常にそうしたお互いの努力をしていく必要があると思っている。

ぜひそれぞれの立場でご理解をいただきたいと思う。

委員

前回もお話ししたが、定期券みたいなものの導入はどうかかなと思う。現金と回数券だけの収入だけでは、なかなか難しい。乗った人の分しか収入が得られない。定期券であれば、ある程度固定的な収入が入ってくる。乗っても乗らなくても固定的なお金が入ってくるという考え方と、80歳くらいの高齢者が一回一回、回数券を切ったり、現金で支払う方法がどうかと思う。乗りやすいのか乗りやすすくないのかと言えば、やはり、定期券を提示すれば乗れるという方が拡大しやすいのではないかと考えられると思うがどうか。

議長

今は現金と回数券が利用できるが、新潟交通さんには定期券はあるのか。

委員

IC化している「りゅーと」カードがある。

議長

定期券については検討したことはあるのか。

事務局

定期券については、川東コミュニティバスの運行開始の際に、定期券の利用ができるか検討したが、土日は運休という形になるので、定期券購入のメリットは低いのではないかと。あやめバスについては土日も運行しており、乗りやすいという点では、定期券の発行もあり得ると思うが、今の段階では1乗車100円ということで、乗りやすい、わかりやすい公共交通という形であり、現金と回数券のみとしている状況である。

議長

川東コミュニティバスは、そのまま市街地に乗り入れているのか、それともどこかで乗り換えが必要な便もあるのか。

事務局

川東コミュニティバスは、川東小学校で乗り換えて来る便もある。すべての便が市街地循環

バスに入るわけではなく、一日数本が循環に入っているという状況である。

議 長

他市町村のコミュニティバスで、定期券や IC カードを導入しているところはあるのか。

事務局

IC カードは、かなりの導入経費がかかると聞いており、市町村が主体となって運行しているコミュニティバスにおいて導入しているケースがあるかどうかは把握していない。

議 長

高校生はほとんどスマホを持っているが、そういった導入経費に対する国の補助制度はないのか。ハード及びソフトを入れたりするとかなりの経費がかかると思うが。

委 員

上越の方で、所在は忘れたが、学生向けでスマホに表示されて定期に代わるようなものだが、別の地区では、定期券を学生さん向けに安く発行し、とにかく乗ってもらうことを主眼にして、費用は増えるが、その分人が増えればいいということで、県内でも定期券の取り組みをしているところがあると聞いている。

議 長

委員からの提案で少しでも歳入につながる部分だとか、若い人たちの利便性を考えたうえで、先進地の取組をお聞きし、取り入れられるのかどうか。今日、ここで やります、やれませんが、という結論は出ないので、課題とさせていただき、1年間勉強させていただくということで、お願いしたい。

質疑終了後、議長から諮り、全員異議なく承認された。

【第2号議案】新発田市地域内フィーダー系統確保維持計画（令和2年度～4年度）について事務局から資料に基づき説明の後、質疑に入る。

委 員

軽微な変更については、協議会の議論を経たものとして取り扱うことについて、この取り扱いを適用したということは、必ず協議会において書面による報告事項ということで、取り扱っていただきたいと思う。

事務局

了解した。

質疑終了後、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運行内容変更について
事務局から資料に基づき説明後、質疑に入る。

委員

昨年度の利用状況を踏まえ、利便性を高めたいということで、利用料金を変更するということだが、現在は、すでにあやめバスや川東コミュニティバスでは回数利用券が使えるということで、それに合わせるというのは非常に良いことだと思う。もう一点の予約受付について、これまで前日の5時までだったものを、午後の4便については、運行の1時間前までの予約を可能にするということで提案いただいた。全7便のうち4便だけを1時間前の予約を可能にするということの根拠というか、昨年度の利用状況を見て、この時間帯に乗る人が多いとか、少ないとか、その理由を教えてください。

事務局

この乗合タクシーについては、地域の皆様から、どうして利用につながらないのかということで、ご意見を伺ったところ、帰りの便については、用事が何時に終わるかわからない、それを前日の5時まで、たとえば、4便に予約をしたけれども、用事が延びてしまって5便になってしまう、でもその5便は前日に予約をしていないので乗れないと、そういうことがあるので、帰りの便の予約をためらってしまうということだった。利用状況を見ると、松浦地区から新発田駅方面へ利用される人数に対して、その逆の人数が少ないという状況になっている。そういう中から、せめて帰りの便は、1時間前までとか、午前中の受付にならないかというご意見を頂戴して、どこまでできるかということをお話いただき、協議させていただいたところ、3便から6便までならできるといっていただき、このような形になっている。1便、2便については、午前の早い時間になるので、運行前の点検に時間を要することから難しいというもので、第7便については、ハイヤー協会さんの夜の営業と重なるという事情もあり、実証運行では、まずここからのスタートとした。

今後、7便はどうか、2便はどうかというご意見は出て来るかと思うが、今後もそういったところは検討を続けていきたいと考えている。

議長

今は実証運行中であり、利便性の向上ということで、いろいろなことをやってみて、少しでも地域の方々に利用していただきたいということである。

委員

とりあえず、スタートは日中の4便について1時間前の予約を始めるといっていただくことである。今後、本格運行も見据えながら住民の要望等に応じて、1時間前予約の便数が、1便、2便、7便と増えていく可能性もあるのかなと理解した。

後ほどお話がある報告事項の資料を見ると、高校生アンケートをとられた結果、朝の早い時間は保護者の送迎に頼る生徒が多いということもあるが、中にはそうでないだろう生徒さ

んも相当数いるのかなと思うところで、そういった子たちは徒歩や自転車で行くのかと思う。当日の朝になって、天候が悪い時に、こういったものに乗れるとなれば、少なからず需要はあるのではないかなと思う。ぜひ今後に向けて他の便の予約についても検討していただきたいと思う。

料金の支払いについて、今回、現金プラス回数 利用券ということで、料金の支払いにいろいろ使えることになったが、この回数券は非常にお得だと思う。7月の市の広報にも周知文を載せるということなので、ぜひそういう取り組みを強くお願いできればと思う が、本格運行を見据える場合に、名前が「新発田市コミュニティバス回数利用券」となっているので、将来的に、松浦地区デマンド乗合タクシーでも使えるようになる のであれば、ネーミングの変更も考えてもらえるといいのかなと思う。

事務局

回数券について、新発田市コミュニティバスの運行を開始するときに作ったものである。それが、あやめバス、川東コミュニティバスでも使える共通券として拡大してきた 流れの中で、今回すぐに使えるものということで、まつうら号も共通券を使いたいという ものである。ただ、新発田市コミュニティバスという名前だと紛らわしい、本当に使えるのかなというところもあるかなと思うので、共通券だとわかるようなネーミングを、今後の本格運行、回数券を新たに作る際には、検討させていただきたいと思っている。

委員

タクシー内でも回数券の販売を行うという理解でよいか。買える場所がなかなかわからないということもある。コミュニティバスだとバスの中で買えるため、同じようにしていただきたいと思う。

事務局

利用者の方が乗車した車両の中で購入できるというのは、非常にいいことだとは思っているが、まずは、今販売しているところに松浦 の予約センターを加えてスタートさせていただきたい。その理由として、車両の運転手が毎日替わるため、運行業務と販売業務というところで大変な面もあるかなと思うので、スタートでは車内での購入はできないという形にしている。今後の検討ということで、ご理解願いたい。

質疑終了後、議長から諮り、全員異議なく承認された。

【第4号議案】新発田市地域公共交通網形成計画の中間評価の進め方 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

今回の計画の中間評価ということでは、第4号議案（別紙）の目標3「まちの変化に応じた公共交通」という部分の「通学における高校生の公共交通利用率」についての話があっ

たが、それを踏まえながら計画を見直す際に、他の内容についても必要に応じて計画案を見直すということによいか。

事務局

そのとおりである。

質疑終了後、議長から諮り、全員異議なく承認された。

5 報告

- (1) 松浦地区デマンド乗合タクシー令和元年度実証運行の取組と新たな目標値に 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

38ページの下の罫線で囲まれた部分の「平成30年度(4月～2月)の実績」、また、39ページの同じく罫線で囲まれた「当初3台運行の場合の稼働率、平成30年度(4月～2月)、その下の「1台運行としてみた場合の稼働率、平成30年度(4月～2月)」のところの「4月～11月」と「12月～2月」に分けているのはどういう意味があるのか。

事務局

昨年度については、12月から運行の見直しということで1便増便という形にさせていただいている。そのため、4月から11月、12月から2月ということで、2つの時期に分けて記載をさせていただいている。3月分については、成果指標を地域の方と協議する段階では、そこまでの数字が出ていなかったことから、2月までの数字となっている。

6 その他

- ・事務局より次回の協議会開催の時期について、7月下旬または8月上旬になる旨説明。
- ・委員より下記について発言あり。

全国2千数社の乗合バス事業者がいる中で、運転免許返納割引というのが10数%の導入率となっているそうである。新潟県においても導入されている事業者はいるが、一部地域、一部路線にとどまっている状況である。免許返納が進むにつれて、高齢者の方、免許返納された方の割引等の導入の推進についても、ご検討いただけたら と思っている。

7 閉会