

令和元年度第2回 新発田市地域公共交通活性化協議会 議事録

1 日 時 令和元年8月23日(金)午後1時30分～2時40分

2 場 所 新発田市役所本庁舎5階 会議室502・503

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	
齋藤 巨委員	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	代理出席：庭山奈津子 会長代理
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	代理出席：宮村課長補佐
五十嵐武志委員	新発田警察署交通課長	代理出席：交通管理係 中沢係長
長谷川芳三委員	NPO法人七葉理事長	
齋藤 啓一委員	松浦地区公共交通協議会	
佐々木凜太郎委員	国土交通省北陸信越運輸局 交通政策部交通企画課長	
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	
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

4 会議概要

(1) 開 会

(2) 会長挨拶

開会にあたりましてご挨拶申し上げます。本日はご多用の中、お越しいただき誠にありがとうございました。ずっと暑い日が続いておりまして、ようやく恵みの雨かと思いましたが、朝のJアラートで目が覚めて、大雨警報ということで仕事に参ったところでもあります。本日は、市街地花火がありまして、大きな花火は上がりませんが、新発田城のお堀を背景に、駐屯地の中から上がる新発田ならではの花火が予定されております。(天気が)心配ではありますが、なんとか持つかなと思っております。1階の札の辻広場でも子どもの台輪が飾られており、祭り一色という状況であります。

本日、新発田営業所の齋藤所長にもお越しいただいており、また、新聞などでも取り上げられておりますが、阿賀町さんから赤谷を経由してこちらまで来ている新谷線について、乗務員の確保の面などから廃止をせざるを得ない状況でありまして、来月いっばいで廃止というお話を頂戴しております。阿賀町さん、新潟交通さんともお話をさせていただいた訳ですが、そういう事情であればやむを得ないであろうということで、本市としても同意をさせていただいたところでもあります。以前、三川と縁があって、高校に来るのも新発田が多く、買い物、お医者さんといったところでも利用されていたわけですけれども、利用者が減ってきたということと、やはり乗務員が見つからないということで、長い歴史に幕を閉じるということになります。輸送手段についても大体目途がついたということで、今まで利用されてきた方々も安心して利用できるのではないかと考えております。赤谷で乗り換えというところで、本市としても待合所等の準備も進めたいと考えております。こうした路線バスの見直しも加速度的に進むといいでしょうか、その一方で高齢化も進むというところでもありますので、そうした交通弱者への対応について、しっかりと進めていかなければならないと考えております。ただ、なかなか財政的な面もあり、非常に難しい課題もありますけれども、待ったなしの問題でもありますので、しっかりと対応してまいりたいと考えているところであります。

本日は協議会で皆様からご意見やご指導をいただきながら、しっかりと対応させていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

(3) 議 事

【第1号議案】新発田市地域公共交通網形成計画の進捗状況について
事務局から資料に基づき説明の後、質疑に入る。

委 員

ただいま説明があった中の目標1 (路線バスの年間利用者数)と (コミュニティバ

ス)の年間利用者数について、バス路線が11路線から7路線に減少していることから路線バスの年間利用者数も減少しているという説明と、コミュニティバスの利用者も減少しているが、廃止されたバス路線すべてにコミュニティバスを通してはいるわけではないことから減少に転じているという説明であったが、路線バスが廃止されたことにより公共交通機関がなくなった所が存在すると思われるが、その方々へのフォローを市としてされているのかどうか教えていただきたい。

事務局

路線数としては減っているが、3本あったものを1本化するというような形で見直しを行った。ただ、やはり空白といいますか、廃止になった区間というものも実際にある。そちらについては、利用実態について把握をさせていただいて、大きな支障はないという中で廃止をさせていただいた。ほとんどの部分は1本化した中に入っているという形である。

委員

系統は少し違うが、3本あったものを大体まとめて1本にしたというところで、大きな利便性の低下にはつながっていないのかなという理解であるが、そこで5万人も減ることが、どうしてなのかという素朴な疑問である。

事務局

エリア、運行範囲はそれほど大きな変化はないというところであるが、併せて減便を行っている。そういった中で、今まで使えていたものが使えないということで利用されない方が出てきているのでは、と捉えている。

委員

減便というのは、残った7路線の中も減便されているということか。

事務局

3本を1本化したという中の運行本数自体が減ったという形になっている。

議長

素朴な疑問ではあるが、これだけ需要があった中で廃止ということは運転手不足ということなのか、利用者数からすれば3本で半分くらいであるが。

事務局

路線数、系統の見直しで減少したというところもあるし、残っている7路線においても減便をした路線がある。新発田市と聖籠町をつなぐ次第浜線があるが、平成29年度には2万2千人程いた利用者が、平成30年度では1万2千人程ということで大幅な減少となっている。また、全体的にも利用者数が減っているという状況である。

議 長

数字はチェックしているはずなので、5万6千人という数字は間違いでないと思うが、どんな要因なのか極端に激減している。このデータは、新潟交通さんからいただいているのか。

事務局

そのとおりである。新潟交通さんからいただいている毎年度の実績から把握をさせていただいている。

議 長

目標1の（路線バスの年間利用者数）の達成状況の記述について、「11路線が7路線に減少しており、利用者数も大幅に減少した」というところをもう少し分析が必要なのではないか。もし書き切れなければ、分析したものを別紙で出すとか。

事務局

全体というところで路線数の減少を大きな要因として記載させていただいているが、路線一本一本というところでの検証も含めた中でまとめ直しをさせていただいて、後日お送りする形とさせていただきたい。

議 長

数字は間違いがないと思うが、ここには大括りで書いてあるため、一つ一つ分析をしたものがあるだろうと思う。そのように対応いただきたい。

委 員

目標3の のあやめバスの年間利用者数について、平成30年度は少雪の影響があって11月以降は利用者数が伸びなかったという記載があるが、天候が悪ければ逆に高校生など利用者が増える傾向があるのではないかと思うが、他に何か要因があるのか教えていただきたい。

事務局

平成30年度と平成29年度を比べると、平成29年度は非常に雪が多かったことから、冬は利用者数が伸びている。一方、平成30年度についても、やはり冬は天候が悪いため、利用者数は伸びているが、平成29年度と比べると雪が少なかったということで、平成29年度ほどは伸びなかったと分析しているところである。冬前まではほぼ同じようなペースで、冬については前年度より雪が少なかったということで、平成29年度ほど利用者数が伸びず、利用者数が下がっているということである。

委 員

少雪ということは天候が良かったということで、公共交通機関を使わずに別な方法で向

かったと。

議 長

例えば、歩いたとか自転車とか高校生は少くらの雪であれば、自転車に乗ったりすることがあるので、そういうことなのではないか。

委 員

各目標値について、数値について述べるのではないが、説明の中で事実関係としてこうなったというバックデータ、例えば路線別でバス1便あたりといった形で分析をしていると思うが、バスの運行自体は交通事業者によって行われているという部分もあり、その中で事務局の資料の中でとか事務局の思いがどこまで通じるかというところがあると思う。一つ申し上げたいのが、減便の原因であるとか路線の減少の原因であるとか、どこに理由があるのか、人出不足なのか需要と供給が合っていないのか、それとも過剰だから減便しているとか、それぞれ理由があると思う。供給が先にあるか、需要が先にあるか、つまりバスを走らせているから人が乗る、人が乗らなくなったからバスを走らせない、バスを走らせなくなったから人が乗らなくなった、その関係を明確化していかないと、本来であれば別な路線を廃止、見直しすべきだったのに表面的なデータだけでこっちを切った方がいいのかなと、本来であれば乗りたいというような需要が高い地域を切ってしまうことになる。おそらくそういうことがないように事業計画を立てているとは思いますが、もう少し詳細な分析をお願いしたい。毎年行うのは大変であると思うが、目標値の再設定など記載されている中間評価の年でもあるので、切り口を他のこれまでの分析の仕方からより深く突っ込んで分析をして欲しいと思っている。それ自体については、網形成計画においても、目標1の評価指標にぶら下がっている施策というのもしっかりと実施主体というのもあって、新発田市だけではなく、交通事業者等も入っている協議会で決めたことであるので、交通事業者と連携しながら、やっていただけるとありがたい。数がこうなりましたとか人数がどうしても足りないのか、こうしなければならぬかというような部分はあるかと思われるが、やはり最終的にはどういう街にしたいかというような部分が大きいと思っている。路線ごとの収支であるとか乗車率とか、そういった数字を基に判断するというのは事業者としてはごく自然なことであるが、そこに行政が入っているのは、単純に収支であるとか乗車人員だけを見るのではなく、こんな形で交通を作っていきたい、街を作っていきたいというようなランドデザイン、絵姿を描くのが行政の仕事だと思っている。今の説明を聞いていると、どちらかというと現状の数値を見て分析した結果を載せているということで、中立的な分析をされていると思う。見直しという段階になると、必ずしもそうではない。計算によってデータがこうなったからこういう設定にしますということではない部分もあると思う。是非そういったところを検討いただけるとありがたいと思っている。

事務局

今後、中間評価を進める中でそういった点も含めてやっていきたい。

委員

定期券は発行しているのか。例えば高校生向けに。

事務局

市街地循環バス、川東コミュニティバスについては、定期券は発行しておらず、定期的な利用がある方は、回数券を購入していただいている。菅谷・加治地区の新発田市コミュニティバスについては、定期券を作っている。

委員

そうすると基本的に高校生も回数券の利用が多いのか。

事務局

菅谷・加治地区のコミュニティバスは定期券があるので、定期券を購入される高校生もいるが、休みもあるので、うまく考えて定期券より回数券の方がお得だなということで選択されているようである。

委員

先ほど高校生の減少とか、この後の議案の高校生アンケートでもそうだが、利用実態はどのように把握しているのか。例えば定期券だとどのくらいの率で利用したという風に捉えられているのか、その点が分からなかった。回数券であれば分かるが、定期券の場合だと、例えば冬場に乘った乗らないをどのように把握しているのか、7割くらいの利用として捉えているとか。基本は、回数券の利用ということで理解した。

議長

目標値の再設定が必要と記載されているが（目標1）、利用者数の部分などを設定し直すのであれば、目標2の運行経費の部分についても、いつというものはあるか。

事務局

見直しというところで、年度末までには。（続けて議長が発言）

議長

今の指標では、利用者数は増えていく、運行経費は下がっていくという指標になっているが、路線バスの本数が減っているのに利用者数が増えるというのは、どんなに努力をしたところで、コミュニティバスはいろんな取組により目標値までいける可能性はあるが、路線バスについては現実的でない。それは計画期間、令和5年度まではこのままいくということなのか、途中で目標値を修正するというものもあるのか。

事務局

現在、中間評価の時期となっているので、指標の部分も含めて、検討、見直しを行いた

いと考えている。

議 長

次回なのか、その次なのかは分からないが、活性化協議会の中で協議をさせていただくという理解でよろしいか。

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。

【第2号議案】新発田市地域 公共交通網形成計画の中間評価に係る高校生アンケートの実施について

事務局から資料に基づき説明の後、質疑に入る。

委 員

調査票自体は計画を作った時と同じであると思う。平成29年（平成28年度）に作られた計画とアンケートを見て、大体項目が同じと思っているが、公共交通機関の利用率が現状値51.0%と書いてあるが、この51.0%というのは、どのような数値の取り方をしたのか考え方をご説明いただきたい。アンケートからは読み取れなかった。

事務局

アンケート中の問2から取っているが、「 普段」であるか「 雨天・降雪」であるか、手元に詳細な資料がないため、確認をさせていただきたい。申し訳ないが、本日も説明申し上げられない。

委 員

（普段）と（雨天・降雪）の合計だとか、どちらかを使っているのではないかと思うが、登校の時に使えていても、下校の時に使えないものを1とカウントしても、形式上はカウントされていると思うが、必ず人は行って帰ってくるものなので、片道だけあるから良いという評価にはならないはずである。目標値の数値のフォローアップということで、同じ計算方法でやっていただかないと取れないので精緻にやっていただければと思う。考え方として、どうやって捨っていくか、検討、精査いただければと思う。

全体に係る話として、実施のスケジュールについて、10月末に計画の見直しの必要性について検討とある。網形成計画全般を中間評価の時期ということで、どこに問題意識を持っていて何をどういう風にするのか、というのがこの資料では数値的なものと分析までは出ていると思うが、中間評価をした結果、見直すのか否か等々、先ほどのスケジュールを聞いていると年度内にとということである。10月までの間に事務局としてどういう観点で何を見直すのか、ないしは見直さないのかということをお教えいただきたい。目標値

を変えらるというのもあるが、目標というのはあくまで施策を進めていってこういう風な目標を達成しましょうという話なので、前提が変わっているときに、目標値だけ変えて適切だったというところもあると思う。バス路線にしても 11 路線が 7 路線になっているというような前提がある中で目標値だけ変えることが適切なのか、それとも施策まで踏み込んでしっかり議論する必要があるのかは、良く検討が必要なポイントであると思っている。例えば、現行の網形成計画の中でも取組の視点として、地域全体の公共交通を見直してネットワーク化をはかることによって無駄の削減ができないかといったことが書いてある。目標値については、少なくとも（路線バスの年間利用者数）は見直すのであろうと思っているが、それ以外の部分も含めて、今後どのような形で検討を進めていくのか、最終的なものは 10 月に提示されると思うが、事務局の中でどういうものを考えているのか共有いただいて、それを基に協議会の場なのか、それとも 1 対 1 なのか、しっかりと考えていき議論していく必要があるのではと思っている。どこまで言えるかというところもあると思うが。

事務局

高校生アンケートの中に記載させていただいている 10 月の見直し等の必要性について検討という部分であるが、こちらはあくまでも高校生のアンケート結果を踏まえた中、計画の中に高校生を対象とした取組がいくつかあるが、その方向を見直す必要があるのか、そこをまず見たい。言葉が足りず申し訳ないが、全体ということではなく、あくまでも高校生アンケートから把握することができた高校生に対しての取り組み、そこでの見直しは必要かどうか、そこをまず検討したいというところで記載している。全体というところでは、そちらについては現在、市の中で公共交通の取り組みについての関係課に見直しの必要性があるかどうか検討をさせていただいている状況である。そちらの見直しの必要性も踏まえて、全体としてどうしていくかというものをまとめさせていただいて、そしてお示しさせていただきたいと思っている。全体のというものが 11 月よりも後になるのではと思っている。現在は具体的な方向性については、まだお示しできない状況である。

委員

ということは、11 月は 11 月で別途、アンケートの話があり、年度内にバラバラではなく 1 セットで行うと思うが、例えば来年 1 月とか 2 月に全体の検証を報告し、年度内に改定するということが。

事務局

そのような形で行いたい。

委員

見直しでどれくらい変えたいかは不明であるが、見直し場合には表面的にここを書き替えました、はい良いですねというよりも、もう少し事情の変化もあって目標値を見直すのであれば、中身もしっかり議論する必要があると思っている。そこはスケジュール管理を

お願いしたいと思っている。(資料を)見た限りでは、11月中に示して、年度内くらいに変えるのかなと、4ヶ月くらいで思っていたが、そこで示さないのであれば、色々考える期間もないと思うので、是非計画的にお願いできればなと思っている。

議 長

基本にかかわる部分については、しっかりと議論した中で、時間をかけないといけないと思う。よーいドン、はいオーケーですというわけにはいかないと思うので、しっかりと整理していただきたい。

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) 乗合バス路線「新谷線」の廃止に係る運行区間の一部廃止 について
事務局から資料に基づき説明後、質疑に入る。

質疑なし

6 その他

特になし

7 閉 会