

令和元年度第3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12月20日(金) 午前10時～11時40分

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

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 奈津子委員	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：計画課 高橋企画係長
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	
長谷川 芳三委員	NPO法人七葉理事長	
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	
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	代理出席：交通企画課 伊藤課長補佐
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

皆さんおはようございます。開会にあたりまして、一言申し上げたいと思います。大変お忙しい中、協議会にお集まりいただきまして誠にありがとうございました。また、お足元が悪いということで駐車場に入るのが大変だったのではないかと思います。お詫び申し上げます。

今年の冬は気象庁の予報では暖冬ということで、12月、1月については雪が少なめというような予報で、2月は平年並みであると聞いております。今日は午後から防災会議があるので、また直近の気象の関係ということで話を聞けると思っておりますが、暖冬については地球温暖化が影響しているのではないかとというようなお話もありまして、私ども素人目に見ても、温暖化については様々なところで影響が出てきていると思っております。毎年毎年大きな災害が起きている、これもまた地球温暖化の影響でないかと思われているところであります。雪がないというのは私どもが生活していく上ではある意味プラスだと、特に、車の運転等々を考えれば非常にプラスになっているところでございます。一方で私どもが運行しておりますコミュニティバス等々の利用については、後ほど事務局から説明があると思いますが、暖冬少雪だと利用者が少ない傾向で、経営していく上では雪も必要かなと非常に悩ましいところがあるわけでございます。

さて、先月新潟日報に、長岡の山古志地域でスマホのアプリを使った新しい取組がスタートしたというような記事を拝見いたしました。なかなかアナログ人間にとって、スマホのアプリを使ってということがお年寄りにどの程度普及していくのか少し注目をしていかなければならないと思っております。いずれ時代はそういう風な形になるだろうと思っております。高齢化、超高齢社会が到来ということでありまして、バス停まで遠くてなかなか歩いて行けないというような高齢者からの切実な声も聞こえてきております。私どもの議会でも、例えば、デマンドで玄関までのドアツードアでやるべきだということも議員の皆さんからご提言をいただいておりますが、なかなか財政ということを考えますと、そこまでのサービスができるのかなという気がいたしております。特に、人口減少が進む中で、やはり税収というものがこれからどんどん減っていく中でいろいろな取組をしていかなければならないとなると、少し限界があるのかなと、そんなことも思っておりますので、山古志地域での取組を注目していくところであります。全国各地でいろいろな先進的な取組が行われているとお聞きしておりますが、そうした情報もなかなか地元の新聞等でしか情報を得ることができません。本日は運輸局さんもお見えでございますので、全国的な先進事例などもぜひ情報提供いただきながら、今後の私どもの取組でも適用できる制度がないのか、検討していきたいと思っておりますので、よろしく願い申し上げます。限られた時間でございますが、どうぞ皆様から活発なご意見を賜りまして、会議が進められますことを願

い申し上げまして、開会のあいさつとさせていただきます。本日はどうぞよろしく  
お願い申し上げます。

### (3) 議 事

【第1号議案】地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について  
事務局から資料に基づき説明の後、質疑に入る。

#### 委 員

本日の第1号議案事業評価については、各協議会でチェック、確認していただく一次評価という位置付けになる。私どもは協議会の委員に入っているので、承認となったら運輸局長へ報告となっているが、本日は一次評価について意見等を述べさせていただくということによりお願いしたい。

3 ページのあやめバスの事業評価について、前回の事業評価結果の反映状況というところであるが、こちらについては、13 ページの前回（昨年度）の事業評価の に、事業の今後の改善点ということで、前回これこれこういう実績があって分析した内容がいろいろ書かれており、おそらく昨年度の評価で、こういう改善点があるから来年 このようにやっっていこうということが、3 ページの 前回の事業評価結果の反映状況に反映されてくるものと思う。13 ページの で、「買い物へのバスの利用を PR するパンフレットの配布」というものがあるが、3 ページの にはこの部分が記載されていなかった。高校生、高齢者への利用促進、パンフレット配布となっているので、おそらく買い物を促すようなバスの利用という内容も盛り込まれたパンフレットになっているのではないかと思われるため、記載されていないと去年の改善点が直されていないという誤解が生じる。実際に買い物の利用促進も盛り込んでいるのであれば、追記していただいた方が良いのではないか。

#### 議 長

今ほど、前年度のところにあるあやめバスの買い物客への利用促進の取組が、今年のところの反映状況に記述がないのではないかとのご指摘をいただいたが、実際やったのであろうから、そうであれば記載した方が良いというアドバイスである。事務局お願いしたい。

#### 事務局

あやめバスについては、商業施設を周るような運行ルートとなっており、パンフレットについても、実際に買物利用を促すような内容となっていることから、前回の事業評価結果の内容をふまえて、買物利用についての記載をさせていただきたい。

#### 委 員

3 ページの 目標・効果達成状況、ここが事業評価という観点では、一番大事であると思っており、事業の目標ということで年間利用者数 81,704 人、これが先ほど事務局からの説明にもあったが、8 ページの下の方、生活交通確保維持改善計画の(1)事業の目標

のところのあやめバス、ここに 81,704 人の記載があって目標の設定の仕方も記載されているところである。設定が年間利用者数となっていて、毎年ごとにプラス 374 人と、どんどん加増されている設定となっている。今回の分析にもあるとおり、少雪の影響などもあって冬期の利用者が少なかった。そういうこともあるが、冒頭の副市長のごあいさつのところでもあったが、年間のバス利用者数という数値でいうと、冬の降雪量などで人数などが左右される傾向がある。今回の検討という意味で、6 ページにあやめバスの利用状況というものがあるが、やはり昨年（下表）と今年（上表）で見比べると、それぞれ 12 月～3 月までの比較で、今回は冬期間（4 か月）でマイナス 3,000 人ほどとなっている。目標設定としている年間の利用者数というところで見ると、前年度が 81,527 人、今年度が 78,184 人、年間通してだとマイナス 3,300 人ほどである。やはり分析されているように冬期間のマイナスがほぼ年間通しの利用者数に反映されていると思われる。

そういうところを見ると、毎年ごとに 374 人プラスされているが、こういった天候などの状況で、毎年毎年こうした状況が続いたりすると、どうしても評価ということでは、達成できなかったという「C」評価が続いてしまうかもしれない。「C」評価が続いてしまうと、目標の設定の仕方自体が、言い方が悪くて申し訳ないが、身の丈に合っていない、過剰設定なのではないかという話にもなってくると思っている。

そのため、天候に左右されてしまうような目標設定なのであれば、若干アレンジ、細工をしてもらうという選択肢も今後検討していただくのもいいのではないかと思う。

#### 議 長

申請書のそもそもの目標設定の考え方を変えるということは可能なのか。最初にこれを提出して、こうなっているものと思うが、私どもの色々な計画でまちづくりに関する様々な計画では必ず今は成果指標を作るということで、どうしても最初に作った指標に引っ張られてしまい、なかなかそこを変えられない。例えば人口減少が進んでいるわけだが、目標としてはなんとか踏みとどまらなくてはならないわけであり、目標設定をどうしても高くしてしまう傾向がある。本日の委員としての立場と最終的には国としての立場もあるが、目標設定を変更するという点について、国としての立場として、そのあたりはどうか。

#### 委 員

8 ページにある生活交通確保維持改善計画というものが、毎年 6 月の終わりにこの協議会で承認していただいて、こちらの方で設定していただいたものを提出いただく。年度途中の変更というのも、目標の設定であるため、あり得るといえばあり得るのかもしれないが、事前の設定であるので、途中でそれを変更するというのはどうかというところはある。

#### 議 長

計画年次というか、5 ヶ年というスパンの中で、途中で目標値を変えるということが可能なのであればそこが一つの考え方であるし、今の計画のその次というところで目標設定

の考え方を変えることなども考えられる。目標値だけであれば冬期間、例えば 12 月～3 月を除いた期間における内容の設定や、そもそも目標値の設定の考え方を変えて、市街地循環バスの利用はそもそもどういった人たちを対象にしているのか、高齢者だとか障がいを持った方とか高校生の通学とかということをベースにして、例えば高齢者の乗車の割合だとか、出来るかどうかは分からないが、高校生はどんどん数が減っていっているのも、そのあたりで見直しするなど、私も何とも整理が付かないが、そういう考えもある。

#### 事務局

今ほど委員からご意見をいただいたところであるが、実際にあやめバスについては、利用者数が 80,000 人を切ってしまうっており、なかなか毎年 374 人増えていくという目標が現実と合っていないというところは私どもとしても、実感している。

今後、目標値の見直しや目標の指標自体を、今はあやめバスは利用人数を指標にしているが、その他にもっと適切な指標があるのかも含めて、検討させていただきたい。

#### 議長

今の件で言うと、ずっと「C」評価が続いていくと、国がこの事業に対して補助を出すことが適切かどうかという究極的にはそういう議論になるような気がする。どの時点で見直すべきなのかは分からないが、視点を変えてみるということが大事なんだろうと思う。

#### 委員

今の話に関連して、新発田市に限らず全国においてこういう類の計画の評価があると思うが、各地における、今の議論でいうと冬のこととか、どんどん高齢者が増えてくる、あるいは子どもがどんどん減っていく状況であるとか、そういう特別事情というものはそういった評価の中でどのようにその要素を取り入れるか取り入れないか、何かその基準のようなものはあるのか。公の評価をする場合に特別事情をどのような基準で盛り込む、盛り込まないという何かガイドラインのようなものがあればお聞きしたい。

#### 議長

どちらかというところこれまで市町村だけでなく国でも県でもそうだが、計画を立てる時、昔だと高度成長だとかで人口がどんどん伸びているようなときに基本的な考え方を作っている。その中で急激に高齢化とか少子化とかということがあって、なかなか整理がつかない、行政とすればなんとか前向きにというか前進をするような人口が増えるような、もしくははなんとか人口減少を抑えるようなスタンスを持っているから、どうしてもそういう目標設定をしてしまうが、現実にはなかなか一気に少子化が止まるということもないわけで、その部分とのジレンマがあると思う。特に、国とか県からそういう具体的なやり方、こうすべきだよというようなご指導とかはないが、いろいろな計画を見直ししている中で、一つのジレンマといいますか、目標は高く作る、だけど実際にいろんな努力をしてもなかなかそういうふうにならないということがあるというのは私どもとしてもつらいと思っている。

#### 委員

少し違う観点だが、例えば、高齢者とか高校生の足ということだが、実際ここにいる観光資源への市内外からのアクセスという部分がある。新発田の中で、どれだけの観光客がこのあやめバスを利用して、どれだけ周知しているのか、私自身もよく分からないし、本当にどれだけの方が乗っているのか、大きい観光地だとある程度、市内のバスは循環バスが走っていて、それに乗って観光場所に行きたいというふうなことが多いわけだが、市内の駅に降りたときにこのバスが走っているという宣伝や PR など、どこに降りれば何がありますよという PR がどうなのかなという疑問を持っている。

#### 議長

そもそもバスは土日も運行しているのか。

#### 事務局

あやめバスについては、土日も運行している。ただ、利用者数の中でどれだけ観光客が利用しているかという割合などについては、こちらでは数値を調べていないため、申し上げられないが、感覚としては、市街地循環バスは新発田城や清水園といった観光地の最寄りに停留所があるので、一定程度の観光客の利用はあると思う。

PR の面で言えば、あやめバスの車内のアナウンスなどで、この停留所で降りればこの観光地に行けるだとかそういったことはしていない。委員よりご意見いただいたので、そのあたりについては、今後検討させていただければと思う。

#### 委員

2号議案に関わるが、一番興味を持ったのは17ページの高校生のアンケートのところである。第1号議案のところ、あやめバスと川東コミュニティバスの利用状況が6、7ページにあるが、その中で約2割の方が手帳提示者であったり高齢者が多いのかなという中で、いかに学生をバスに取り込んでいくかが大事になってくると思う。17ページの下段、交通手段のところ、高校生のアンケートがあり、その中で特段雨の日が高校生は普段自転車で行く方が多い中、どういうふうになるかというこのグラフが非常に興味深くて、その中でも、上から3つ目、車による送迎が雨の日になると非常に増えているという状況である。今の時代ということもあって、過保護ということもあるのかと思うが、この車による送迎をいかにコミュニティバス等々に向けられないかなというところが、何か良い案がある訳ではないが、今回の3、4ページの評価の中の事業の今後の改善点の中に高校生の利用につながるという部分をもう少し肉付けした方がプラスになるのかなと思っている。

#### 事務局

今ほどの委員のご意見はごもっともだと思っており、高校生は、晴れた日は自転車で通うが、雨になると親が送るという傾向が強いので、この部分を出来るだけ雨の日は公共交通を利用していただきたいという思いを私どもの方でも持っている。今年であれば、市内

の高校から私どもの方に、生徒へ公共交通の乗り方使い方を教えてほしいというような依頼があり、その場を利用して学校の方へ出向いて、公共交通について授業をするということもやっている。今年は市内 6 校ある内、1 校だけであったが、できれば定期的に市内の全高校で行えれば、できるだけ高校生に PR して使ってもらえるのかなと考えているので、そういったところからまず始めていきたいと考えている。

#### 議 長

先日も別な市全体の公共交通の見直しの会議の中で、高齢者や高校生が雨の日を使う中で、高齢者は早めに来ることもあるので、待合所の設置や待合環境の改善をしていこうという話があった。また、先ほどの山古志さんの例ではないが、私どもの乗車は回数券か現金だが、ここを今は若い人はピッピツという IC カードの時代なので、投資をできるかどうかという部分があるが、将来的には現金を持たなくても乗れるようなシステムを考えていかなければならないと思っている。例えば、新しいバスに買い替える時に国の方の制度もきつとあるだろうとは思いますが、なんとかそういうこともやりたいと思っているので、例えば実証実験でこういった制度があるよというものがあれば、力をお借りしたいと思っている。よろしくお願い申し上げます。

#### 委 員

先ほど委員の話にもありました 3 ページの買い物へのバス利用を PR するという記載については、当然にも記載するということになると思うのでよろしく願いしたい。

#### 委 員

先ほどと同じような内容になるが、4 ページの川東コミュニティバスについて、前回の事業評価結果の反映状況ということで、前回のというのが 13 ページにあり、先ほどと同じような話になるが、13 ページに昨年度の事業を実施した今後の改善点ということで記載がある。ここの又書きの部分の学校への通学に配慮したダイヤ設定を継続するとあるが、こちらに関係する記載が 4 ページに記載がなかった。継続することなので、特段、配慮するダイヤをやめましたということではない限り、実施継続されているはずなので、ぜひ追記していただくと良いと思う。

#### 議 長

その点については、事務局よろしいか。

#### 事務局

追記させていただく。

#### 委 員

4 ページの 目標・効果達成状況のところであるが、川東コミュニティバスについては目標の設定が、1 日当たり利用者数 260 人以上、1 日当たり運賃収入が 27,500 円以上とな

っている。記載のある通り、昨年度と比較すると、利用者数でいうと マイナス 44 人、運賃収入だと、マイナス 3,000 円程度となっている。こちらの方の検証ということで、7 ページの利用状況であるが、下段（昨年度）と上段（今年度）で見比べると、1 日当たりの利用人数で目標の 260 人を超えているのが、昨年度は、11 月から 2 月である。今年度は、12 月の 261 人と 1 月の 302 人と、2 ヶ月しかない。前回 260 人を超えていたのは 4 ヶ月、今回は 2 ヶ月である。一方、収入を見ると、27,500 円を超えているのが、昨年度は 12 月と 1 月でやはり冬期が越えているが、今期においては無しとなっている。年間を通しての平均を見てみると、3,000 円近く差がある。こちら先ほどと同じように、設定されている目標値と大きく乖離がある状況であり、検証を行うとそういうふうに出してしまうので、こちらの方も目標設定の再考というのを検討していただくのもいいのかなと思うので、意見とさせていただきます。

議 長

市街地循環バス（あやめバス）、川東コミュニティバスのいずれも の記述の部分について、前年度 を踏襲した形で事業をやっているのであろうし、転記をすべきだご指摘をいただいた。追記をするということでお願いしたい。

目標設定の考え方については、どうすべきであるのか、現在の計画が平成 31 年から令和 3 年までとなっているが、この途中で目標値（設定）を変えられることができるのか私には分からないので、国の方と協議させていただいて、整理をしていただくということになる。現在の計画期間はこれで行きなさいとなるのか、そういうことであれば途中で変えて良いよと、その時どういう目標設定の仕方をするのか、これについて考え方の議論が必要であろうと思う。第 1 号議案について、本日いただいたご意見を踏まえた内容で追記と検討をするということで承認いただくということによろしいか。

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

直接関係ないかもしれないが、今回の高校生アンケートの結果というものは、各高校にフィードバックするのか。

事務局

各高校からご協力いただいたアンケートなので、最終的な結果については、学校の方にフィードバックさせていただきたい。

委 員

結果を各学校にフィードバックする際には、何かの協議等の関係で使うこともあるかも

しれないので、こちらにも1部同じようなものがあると提供いただきたい。

質疑終了後、議長代理（副会長）から諮り、全員異議なく承認された。

## 5 その他

### 委員

資料3ページと4ページ、それぞれあやめバスと川東コミュニティバスの関係で、どちらも目標・効果達成状況の分析のところ、例えばあやめバスだと、最下段に「近年は利用者数が横ばいに推移している傾向もある」といった記載や、川東コミュニティバスでは最下段に「目標は達成しなかったものの、川東地区内の高校生及び川東地区にある県立新発田竹俣特別支援学校の生徒の重要な通学手段として定着している」といった記載があるが、ここ近年推移しているというような分析をされているようなので、6、7ページのあやめバス、川東コミュニティバスの利用状況というところで、前年度との比較だけでなく、ここ何年かの推移として、簡素なもので良いので、見やすいグラフ、年を追うごとに利用者数であるとか、収入などがこういう風に推移していることが分かる資料があると良いと感じた。

### 事務局

今ほどお話のあった内容については、今後の参考にさせていただき、できるだけ見やすい資料にさせていただきたい。

## 6 閉会