

令和元年度第4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2年1月29日（水）午前10時～11時30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 11名（欠席委員7名）

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	
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：地域整備課 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：交通課 中沢交通管理係長
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	
渡邊 毅士委員	北陸信越運輸局新潟運輸支局 首席運輸企画専門官	
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

皆様、おはようございます。大変お足元の悪い中、第4回会議にご出席いただきまして誠にありがとうございました。本日は、様々な用務の関係で委員の出席が少ないと聞いておりますけれども、よろしくお願い申し上げます。

1月でありますけれども、まったく雪のない状況でございます。土曜日に東京の方に出張しておりましたが、新幹線に乗ってもあちらもこちらも雪がなかったのですが、越後湯沢のあたりは少し雪があって、リフトは動いていなかったようですが、スキー場がやっていたのか、家族連れの方がスキーをしているような状況でした。土が出ていたり、雪がないということは私どもが普段生活していく上では、良いことなのかもしれませんけれども、いろんな産業がある中で、市内においても雪関連のそうした会社があるわけですが、雪がまったくないことを喜んでばかりもいられないなと思っております。また、農家の方々とお会いするとやはり春先、田んぼの水は大丈夫だろうかというようなことを今から心配をされているということです。やはり雪国でありますので、時季時季に少しは白いものが必要なのではないかなと思っているところでございます。

この間、1月の過去の雪のデータを見ていましたが、13年ほど前の平成18年頃、市街地の最大積雪値が17cmということがありました。当時、新発田で最も多い所の赤谷というところで一番多く積もった時が26cmということで、それが過去数十年間で最も少ないだろうと思っていたのですが、今年はまさにゼロですので、新しい記録になるんだろうと思います。こうしたことがずっと続くのかどうか、少し気になるところであります。資料にも添付されており、後ほど報告があると思いますが、過去の傾向で言うと市街地循環バス含めて、天気が悪く雪があると利用者が増えるといった傾向があるようです。まだデータは出ていないので、12月、1月の状況が分かりませんが、こういう状況ですから、きっと利用者の方は少なかつたんだろうと思っております。

今日は、「松浦地区デマンド乗合タクシーの来年度の実証運行について」の議題が1件とその他報告が2件ございます。皆様方の慎重なご審議をお願い申し上げます。よろしくお願い申し上げます。

(3) 議 事

【第1号議案】松浦地区デマンド乗合タクシーの令和2年度実証運行について
事務局から資料に基づき説明の後、質疑に入る。

○委 員

今ほど説明のあった定路線型、定路線迂回型デマンド運行について、最終的に住民の方にどれだけ浸透するかが、うまくいくかいかないか、成功するかどうかということにか

かと思っています。今説明のあった中で、文字面と図面だけで理解できるか、特に高齢者の方の利用が多いということなので、この部分を理解する、理解させるということが非常に困難かなと感じた。そこを事務局としてどう考えているのかということをもまず1点、参考に教えていただきたい。

2点目は、1年間実証運行をやっていく、1年間の中で随時見直ししていくということだが、事前に送っていただいた参考資料では、本格運行を目指す、場合によって廃止の方向もあり得るということである。当然、廃止に至る際に結果をもって判断するということになると思うが、ある程度の指標を持っておかないと、ある日突然住民の方に、やっぱり利用者が少なかったんで、この路線を廃止しますというのでは、なかなか理解を得られないのではないかと考えている。

その部分の考え方と併せて、以上2点お聞きしたい。

○事務局

1点目の住民周知に関することであるが、こちらについては、運行を連携してやっている松浦地区の公共交通協議会がある。そちらの協議会の役員の方にも、その部分については話し合わせていただいております、やはりきちんと説明をしていかないと分かりにくいねということなので、3月の中旬過ぎになると思うが、地域の方に入り、説明に入りたいと考えている。地域の方々へのお知らせも、全戸配布ということで考えている。

次に、2点目の廃止の判断基準、指標の部分についてであるが、私どもも何をもって良いですよ、何ををもって悪いですよと判断することはなかなか難しいと考えている。ただ、やはり一定の基準というものが必要なのではないかと、そしてそこに地域の状況を加味した中で最終的に判断していくということを考えている。そこについては、現在、市の内部の方で今後の公共交通をどうしていくべきかという検討をさせていただいている。その中でじっくりと検討させていただいて、決まり次第、きちんと地域に説明をさせていただきたいと考えている。ここの指標の設定等について、アドバイス等いただくこともあろうかと思うが、その際はよろしく願いいたします。

○委員

運行経費が1千万円ほど、収入が50万円ほどというところで、この路線だけ見れば、950万円の持ち出しだと思う。デマンド型が良いのか路線型が良いのかという議論の他に、1,600人ほどの利用でそこに950万円の費用となるのであれば、例えばタクシー券の補助といった選択肢は過去に検討されたかどうか教えていただきたい。

○事務局

そのような意見については、まつうら号運行開始前から、いろいろと頂戴していた。しかしながら、今は利用者が少ないので、その方たちのためにタクシーの助成券を配布しますとなったとしても、そういうことなら乗ってみようかなということで、利用者数が増えていく可能性があると考えられることから、助成券等の取組を進める方向ではなかったということである。

○議 長

ご指摘含めて3点あったが、1つは次年度、実証の実証ということで、少し見直しをしてやってみたいということである。しかし、デマンドと言っておきながら、停留所に定期的に停まるというような一つの実験ということで、全部の時間帯ではなくて、ある程度時間帯が決まっているということである。この部分が地域の方々、特に高齢者の方々にどう理解していただけるのか、それもどの程度実証して行うのか私もまだ承知はしていないが、1年間やるわけではないと思うのだが、またそれをやめるという時に地域の混乱があるのかなとも思っている。そういう意味ではしっかりと松浦地区公共交通協議会の皆さんとも相談しながら、ひたすら説明をしていくしかないんだろうと思っている。

それから、実証実験が令和2年度で3年目であり、一定の判断をしなければならない。やはり議会などの議論だと、ほとんどがデマンドを全市でやるべしということが議員さんのご意見である。豊浦地区では、令和3年4月に小学校の統廃合がある。それを受けて協議会を作って地元のアンケートを取っている。ここでも、歳を取った時に免許返納で公共交通の充実が必要だけれども、まだ運転できるということで、公共交通が必要となるのは10年くらい先であると、松浦地区とほぼほぼ同じアンケート結果である。「まつうら号」をスタートするときには、高校生の足をどうするのかということではやはり一番議論した。ここはきちんとやっていかなければならないだろうということで、きちんとやってきたが、蓋を開けたら一人ぐらいしか乗らないということであった。やはり高校生の子どもを持つ家族はまだ若く、おじいちゃんおばあちゃんもきっとまだ60歳代後半、70歳くらいで、おじいちゃんおばあちゃんが、まだ学校まで送って行ける状況があるなど、実証していく中でいろんなことが見えてきた。3年間やったものの、どこで何人乗ったら継続するのか、何人だったら止めるのか、そこは非常に難しい。ただやはり一定の税金を使うからには、そういう指標は必要だと思っている。地元の方々の努力があって、利用者数が1年目、2年目と伸びてきているので、もう一工夫をしながら進めていきたい。ただ、どうしても税金を投入しているわけで、どこまでどの範囲であれば理屈が通るのかということでもある。ここは内部でもしっかりと結果を見ながら、相談をしていかなければいけないと思う。ぜひ皆様からも、忌憚ないご意見を頂戴したいと思う。

タクシー券の話も出たが、当市で現在タクシー券を出しているのは、障がいをお持ちの方々への助成、それから運転免許証を返納した場合に1回のみ5,000円分のタクシー券を助成している。お金だけのことを考えたら、税金を投入するという方法もあるかもしれないが、ただこれもどこで線を引くのか、市街地の方々はどうするのか、村部だけでいいのか、村部と市街地、その境目をどうするのかという様々な議論がある。そういう議論を過去にしたことがないというわけではないが、新発田の場合、市街地とそれから中山間地のエリアもあり、非常に難しいことから、障がいをお持ちの方々への支援と免許返納に限定しているというような状況である。

○委 員

今の質問に関連して、デマンドの色々な話が出たが、なかなか利用率が上がらないとい

うことで、今、副市長からのお話にも出たように、我々も 10 年後は利用したいという数値が 8 割くらいあるとのことである。当地区の公共交通の部会も昨年秋にアンケートを取って、過去数年なかなか利用率が上がらない中で、やはり同じように 7~8 割の人が今はまだだが、5 年後 10 年後には必要だという人が、たまたま同じような形でアンケートに出ている。先ほどの質問でも出た廃止の基準の部分であるが、ここ 2、3 年の実証の中で、非常に悪い評価、あまりよくない評価が出たとしても、その部分だけではなく、ほぼ間違いなく 5 年後 10 年後には利用したいという思いがみんなあちこちで強いわけなので、指標や基準を考える上では、そういった将来的に予想される要素も意識したようなものを盛り込んで地域に周知するという形にしないと、なかなか地域の発展には繋がっていかないのではないかと思う。そこを意識して、直近のあまり良くない評価だけを見ただけではうまくないと思う。そのあたりをお聞きしたいと思う。

○事務局

指標だけで判断するようなことは考えていない。一定の基準という中で判定するものの、そういう中で今はこういうサービス水準ではどうなのか、また数年後には状況も変わるかと思うので、そうした時にはこういう形にというように段階的に見直していくというような方向で考えている。

○議長

私も含め私どももそういう時代が来るだろうと思っている。ここはしっかりやっていかなければいけない。どこかでルールはきちんと作らないといけない。税金を投入するということであるので、人口もどんどん減って税収も下がっていく中で、無制限にどんどん税を使えるような状況ではない。市民の方々にどのサービスをしていかなければいけないのか、どう力を入れていかなければいけないのか、この議論だけではなく、もう少し広い意味での議論が必要なんだと思っている。ただ、皆様方に利用をしていただけるような取組を地域でしていただきたいなと思っている。事務局としては、使いやすい、利用しやすい形での見直しをしていくんだということでご理解を頂きたい。

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) 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後、質疑に入る。

○委員

事務局の説明のとおり、事業評価シートの提出を受け、県内分をとりまとめ、上局である北陸信越運輸局に提出させていただいている。今後の流れとしては、各協議会様からいただいた評価を、評価に対する運輸局の評価を踏まえた上で、2 月下旬に学識者に確認していただき、その評価に対する学識者の意見を付したものを協議会の方に返信をさせてい

ただくということになっている。1次評価をしていただいたこの評価については、ホームページ等で公表していただくということになっているし、学識者の評価を踏まえた2次評価については、改めてご報告をさせていただく際に運輸局の方で公表させていただくことになるので、ご承知おきいただきたい。

(2) 新発田市地域公共交通網形成計画見直しの状況について

事務局から資料に基づき説明後、質疑に入る。

○委員

情報提供をさせていただきたい。網形成計画を様々な自治体で作成していただいているが、地域公共交通活性化再生法という法律に基づいて作成していただいているところである。地域公共交通活性化再生法が平成18年頃に出来て、平成26年に一度見直しがあり、まさしく今年、前回の改正から5年経過して、また少し違う部分が出てきていることで、改正をするという動きが見込まれている。この状況を踏まえまして、我々も情報提供を小出しにしか出来ていなくて申し訳ないのだが、お渡しできる情報は随時事務局に提供させていただくので、改正法を見ながら新発田市さんも見直しを進めていただければと思う。

○事務局

改正の動きがあるということで確かに情報提供はいただいている。その部分については、今ちょうどこちらの計画を見直しているところで、何かしら反映させていく部分もあると思うので、ご指導いただければと思う。よろしく願いいたします。

6 その他

事務局より、次回会議は3月下旬に開催を予定している旨説明。

○委員

バス停留所の位置の関係で、新聞紙上で昨年11月、12月に出ていたが、関東の方で横断歩道のすぐ脇に停留所があったために死角が出来たことによる死亡事故があった。それから色々検討する中で、停留所を設ける場合は、横断歩道からは一定の距離をとるということが11月、12月の新聞紙上でも出ていた。当方の地区でも小学生やその他いろいろな人、道路の事情という中で停留所を変更してくる場合がありうるかと思うが、記憶だと、新潟県の場合、横断歩道から30m以上間を空けたところでないとは停留所を設けられないというものがあったと思う。今日は国土交通省さんもいらっしやっているので、その辺の進め具合などをお聞きしたいと思う。

○委員

ご質問のいわゆる危険なバス停というところでは、現在、各乗合バス事業者さんの協力を得ながら、県内に危険なバス停がどれくらいあるのかというところの洗い出しをさせていただいている。これから現地の状況を見ながら、協議会の開催をして、それからどれほ

ど危険なバス停が集まっているかというものを協議することになっている。バス停の設置については、地権者の問題などもあるかと思うので、横断歩道が出来たのが、実はバス停よりも後ということもあり得るのかと思う。なかなかそこまで手が及んでいなかった部分もあるので、今後は本省（国土交通省）の指示に基づいて、協議会を作って適正に行うという風に聞いている。その中で協議して、そういった危険なバス停について無くすということになる。

○委員

横断歩道から停留所まで空ける必要がある距離は、イメージとしては少なくとも、20m、30mあたりになりそうなのか。

○委員

私も動きだけは聞いているが、細かい数値については承知していない。資料があるので確認した上で後ほど事務局の方に回答させていただきたい。

7 閉 会