

令和5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5年10月25日（水）午前10時30分～午前11時30分

2 場 所 新発田市役所5階 会議室502～503

3 出席者

委 員	所属団体・職名	備考
伊藤 純一会長	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	
高野 健太委員	新潟交通観光バス（株） 新発田営業所長	
吉田 勤委員	東日本旅客鉄道(株)新潟支社 企画総務部 経営戦略ユニット ユニットリーダー	代理出席：副課長 太田 委員
宮下 正一委員	NPO 法人七葉理事長	
岡田 英治委員	国土交通省北陸地方整備局 新潟国道事務所	
山郷 和久委員	新発田地域振興局地域整備部長	代理出席：計画整備課 長 宇佐美委員
穴水 雄二委員	新発田市維持管理課長	
佐藤 武男委員	新発田市自治会連合会	
渡辺 肇委員	川東地区自治連合会	
山田 一輝委員	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	
阿部 久紀委員	新発田地域振興局企画振興部長	代理出席：地域振興担 当専門員 樋熊委員
早川 英雄委員	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	

公共交通計画策定 委託業者

エヌシーイー(株)

傍聴者

(株)新潟日報社

事務局（市民まちづくり支援課）

太田貴輝課長、石井広通室長、田中俊介係長、蒲木みゆき係長、小田切達也主事、
新保恭子主事

4 会議概要

(1) 開 会

(2) 会長挨拶

おはようございます。

先月の書面協議に続き、今年度2回目であるが、本日もよろしくお願いたします。

さて、来月11月7日に加治川地域で新たに公共交通の運行開始を予定している。全くの新規路線になるので、より一層利用促進に力を入れ、この会議で皆様のご意見をいただきながら、地域に喜んでいただける運行へとブラッシュアップさせていきたいと考えている。

また、現在運行している路線については、回復の兆しはあるが、コロナ禍前の状況には戻せていないというのが現状である。中々、これまでのような利用者数に回復させるのは難しいのかもしれないが、利用者ニーズを取り入れた運行ルートの見直しや地道な利用促進の取組を実施していきたいと考えている。

公共交通は運行を開始した後が大切であるので、引き続きのご協力をあらためてお願い申し上げ、開会のご挨拶とさせていただきます。

(3) 議 事

○議長

まずは、本日の会議であるが、規約第9条第2項の規定により、過半数以上の委員の皆様から出席いただいているため、会議が成立していることをご報告申し上げます。

【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後、質疑に入る。主な内容は以下のとおり。

(資料1について)

- ・路線バスの利用実績は前年度から1,303人減少の46,380人であった。月岡・乗廻線が新発田市の委託路線となったため、その分の利用実績が減っている。
- ・コミュニティバス(菅谷・加治、川東)の年間利用者数は前年度からは減少した。高校生の人数が年々減少傾向にあることから、利用者も減少傾向になることが予想される。
- ・バスどこのアクセス数の実績は30,193件で目標を達成した。令和3年12月と令和4年の12月に対象路線を拡大した影響でアクセス数が増加した。
- ・路線バス利用者1人当たり運行経費は前年度から151円の減額で932円になり、目標を達成した。月岡・乗廻線新発田市の委託路線となったことにより運行経費が削減された。
- ・コミュニティバス利用者1人当たり運行経費は前年度から137円増額となり、1,150円になった。利用者数の減少と川東コミュニティバスの修繕費の増額が主な要因である。
- ・公共交通の利活用推進する年間取組数について、乗り方教室やバス展示、マイ時刻表の作成など12件行い、目標を達成した。
- ・あやめバス(市街地循環)の年間利用者数は前年度から2,099人増加して67,068人になった。コロナ禍で減った人数が戻ってはいないが、徐々に回復してきている。

- ・通学における高校生の公共交通利用率はアンケートの結果から 54.6%であった。

(資料2について)

- ・全事業数は 44。
- ・実施中は 23、一部実施は 19、未実施が 2 となり、前年度から実施中、一部実施がそれぞれ 1 増え、未実施が 2 減った。

○委員

今回のこの進捗状況の内容からすると、計画の分析、調査、評価をされていることから、地域公共交通の再活性化及び再生法から主務大臣に提出するという内容になるかと思われるので、後ほど事務局とお話をさせていただきたい。

その後質疑無し、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計画の素案について

事務局から資料に基づき説明後、質疑に入る。主な内容は以下のとおり。

- ・平成 28 年度末に策定した新発田市地域公共交通網形成計画の改正時期を迎えている。また、地域公共交通計画と国の補助事業が連動化されたことに伴い、法に対応した計画として策定する。
- ・計画のポイント
 - ①現行計画の検証やアンケート調査、事業者へのヒアリング等を踏まえ、公共交通の課題を洗い出し、現行の 3 つの目標、6 つの施策から 4 つの目標、7 つの施策に計画の体系を改める。
 - ②運行の効率化を図りながら、移動手段を確保する新発田坂デマンド方式の拡大により、公共交通空白地域の解消を図る。
 - ③国の補助事業の必要性など必要事項を記載する。
 - ④計画における目標を設定し、PDCA サイクルによる評価、検証を行う。
- ・今後のスケジュール
 - 10 月 25 日：計画素案についての検討（活性化協議会）
 - 11 月 6 日～30 日：パブリックコメントおよび庁内意見照会を実施
 - 12 月 25 日：意見取りまとめ後、地域公共交通活性化協議会の最終案の検討
 - 令和 6 年 2 月：計画の策定、公表の予定
- ・計画策定の背景について
人口減少や高齢化といった社会問題に直面するとともに、交通事業者においてはバスやタクシー運転手の高齢化や担い手不足が深刻化していることなど、公共交通を維持確保することはこれまで以上に厳しい状況になっている。
- ・策定の目的
公共交通が地域の足として住民の暮らしを支え、住みよいまちの実現に向けた基盤となるよう、公共交通施策の今後の取り組みの方向性を示すことを目的とする。
- ・計画の位置付け

新発田市の最上位計画である新発田市まちづくり総合計画との整合を図るとともに、新発田市都市計画マスタープランや関連計画と連携した地域公共交通のマスタープランとして位置付ける。

- ・計画の期間

令和6年度から令和10年度の5年間

- ・計画の達成状況の評価

PDCA サイクルに基づき、評価、検証を行い、改善や見直しを図るとともに、本協議会において取り組みの効果検証、進捗管理、本計画に係る協議を進める。

- ・公共交通の課題

九つの課題に整理する。

- ①周辺地域と市街地を結ぶ移動手段の確保
- ②地域特性や移動ニーズに応じた公共交通の見直し
- ③まちの変化に対応する移動手段の確保
- ④近隣市町との連携による地域の活性化
- ⑤交通結節点等における環境整備
- ⑥利用を促す公共交通の情報発信
- ⑦地域で支える公共交通の構築と意識の醸成
- ⑧輸送資源の確保
- ⑨利便性、効率性の向上に向けた新技術導入の検討

- ・基本的な方針

住みよいまちの実現に向けて、日常生活を支える公共交通の維持・確保を図り、人の流れとつながりを生み出し、街の賑わい創出に繋がる持続可能な公共交通網の形成を目指す。

- ・計画の目標

それぞれの目標について評価指標を設定する。

- ①周辺地域の公共交通の維持・確保
- ②まちなか移動を支える公共交通の充実
- ③地域で支える公共交通の構築
- ④持続可能な公共交通網の構築

- ・施策・事業

- ①市外を結ぶ公共交通の維持・利便性向上
- ②周辺地域から市街地への移動手段の維持・確保
- ③市街地内における移動利便性の向上
- ④地域で地域の公共交通を守るしくみの維持
- ⑤市民の公共交通に対する理解度向上と利用促進
- ⑥わかりやすい情報提供
- ⑦輸送資源の総動員および新技術による利便性向上・効率化

○委員

輸送資源の総動員および新技術による利便性向上・効率化という部分に該当すると思うが、ICカードの導入について、利便性の向上や効率性からすると、キャッシュレス化は有効な手段だと

思われるが、新しい公共交通計画の中では IC カードのような施策は盛り込む余地があるのか。

○事務局

令和 3 年度に IC カードの導入という形で市内の公共交通のコミュニティバスで利用できるように広げてはいるが、今ほど御指摘いただいたように利用状況が伸びてない。

今回の計画についても、今後具体的にどのようにしていけば、利用が広がるかというのは難しいところではあるが、利用促進というところで踏まえていけるような形で織り込んだ形を考えていきたいと思う。

○会長

市内での IC カードの検討の中に、専用のチャージ型の IC カードだから使い勝手が悪いという話があり、汎用の IC カードあるいはスマホでできるような仕組みを検討していこうというふうにはなっているので、担当部署とよく検討して記載できるのであれば記載してもらいたい。

○委員

バスの運行を将来にわたって維持していくために、収支バランスというのとはどのような状態であれば収支のバランスが正常、良くないという評価基準というものがあるかどうか教えていただきたい。

○事務局

収支バランスというよりは 1 人当たりの運行経費が指標の中心になってくる。また、運賃が各地域でまばらであるような状況も課題である。その中で収支バランスというのともあわせて検討していかなければいけない課題になっている。

1 人当たりの運行経費という面ではあやめバスなどのコミュニティバスと、新発田市版デマンド方式を比べると小型車両で大量輸送ができない分、新発田市版デマンド方式の方が運行経費が高いというのが課題である。新しい計画でもみんなで支えていくというのも指標目標の 1 つにしているのでもよろしくをお願いします。

○委員

松浦地区の方が今もう 5 年ぐらい経っているが、1 人当たりの単価がバスに比べてまだまだ高いという印象があるが、今後デマンドを展開していくにあたり、この単価は下がっていく見通しか。単価がこのままであると、全体の理解の中でネックにならないかどうか教えていただきたい。

○事務局

デマンド交通の運行経費については、全国的に 1500 円から 2000 円ぐらいが平均というところがあるので、松浦地区についてはある程度全国平均に近いような状況である。ここがベストとは言えないが、最低限クリアできるような運行経費である。豊浦地域の方は 4500 円ぐらいということを出ているが、こちらは交通空白域を埋めたエリアを含めて 2 路線走っているが、なかなか定着しないというのが課題であり、これをどうにか平均レベルに下げていくというのが目標になってくると思っているので、そのような取り組みを今後していきたいというのも新しい計画の方に

盛り込んでいるところである。

○委員

新発田市版デマンド交通について、基本ルートと迂回ルートのどちらが必要があるのかご教示いただきたい。

○事務局

利用状況については、迂回ルートの方は利用が多ければ定路線に切り替えているので、概ね定路線が 9、迂回ルートの方が 1 という割合になっている。

○会長

ライドシェアについてはどう考えているか。

○事務局

事業 7-3 の新技術という考え方でライドシェアも含まれてくる。

しかし、日本国内でという話になってくるとまだこれからというところもあるので、この 5 年間でライドシェアの部分が進んでくるということであればこの事業 7-3 辺りを念頭に入れて組み入れていくかどうかというのを検討していく。

○委員

ライドシェアに触れていただきありがとうございます。現状として、逐一ライドシェアに関する情報が下りてきていないのが現状である。具体性がなくて申し訳ないが、我々運輸局の方では輸送の安全の担保みたいところは必ずしなくてはいけないところではある。

○会長

ライドシェアに関しては、国交省の方と連携、情報をいただきながら検討を進めてもらいたい。

その後質疑無し、議長から諮り、全員異議なく承認された。

【報告】 書面協議の結果について

主な説明内容は以下のとおり。

(令和 5 年度新発田市生活交通改善事業計画 (案) について)

- ・バリアフリー化設備等整備事業の活用によるリフト付福祉タクシーの導入について、株式会社下越タクシーから実施の意向が示されており、その交付申請において添付が必要な「生活交通改善事業計画」を策定するもの。
- ・全ての委員から承認をいただいた。

(加治川地域公共交通の運行開始に伴う予算の補正について)

- ・これまで検討を進めていた加治川地域の運行内容が確定し、経費も明らかになったことから、補正予算に計上するもの。

- ・全ての委員から承認をいただいた。

(豊浦地域公共交通の運行内容変更について)

- ・これまで本田・天王号で運行していた、滝沢・興野地区を中浦・荒橋号のルートに組み込むもの。
- ・変更期日は令和5年11月13日から。
- ・全ての委員から承認をいただいた。

5 その他
特になし

6 閉 会