

## 第 2 回 五泉市地域公共交通活性化協議会

日時 :平成 22 年 1 月 19 日(火) 14:00 ~ 15:43

会場 :五泉市福祉会館 3 階 大会議室

### 議事次第

1. 開 会
2. あいさつ 会長 五十嵐 基
3. 議 事
  - (1) 各種調査結果報告 (ニーズ把握調査、先進地視察調査、乗降調査)
  - (2) 地域公共交通総合連携計画(案)について
4. その他
5. 閉 会

### 資料

#### 【配布資料】

議事次第 出席者名簿 配席図

#### 【議事資料】

- 資料 1-1. ニーズ把握調査結果概要
- 資料 1-2. 先進地視察調査結果概要
- 資料 1-3. 乗降調査結果概要
- 資料 2. 地域公共交通総合連携計画(案)

## 出席者(敬称略)

|    | 所 属                        | 役 職       | 氏 名                 | 備 考   |
|----|----------------------------|-----------|---------------------|---|
| 1  | 五泉市                        | 市長        | いからし もと<br>五十嵐 基    | 会長  |
| 2  | 新潟交通観光バス株式会社               | 常務取締役     | たまき こうすけ<br>田巻 耕介   |   |
| 3  | 蒲原鉄道株式会社                   | 代表取締役専務   | しげの かずひろ<br>茂野 一弘   |   |
| 4  | 東日本旅客鉄道株式会社<br>新潟支社総務部     | 企画室長      | にしだ さとし<br>西田 聡     |   |
| 5  | 泉観光バス株式会社                  | 代表取締役     | せきづか まさゆき<br>関 塚 政行 |   |
| 6  | 社団法人新潟県バス協会                | 事務局長      | こばやし まさゆき<br>小林 正幸  | 欠席  |
| 7  | 五泉市ハイク協議会                  | 会長        | たきざわ りゅう<br>瀧澤 龍    | 代理出席<br>みどりハイヤー株<br>式会社<br>運行・整備管理者<br><br>はが ひろえい<br>羽下 宏栄 |
| 8  | 新潟県新潟地域振興局<br>新津地域整備部      | 部長        | たなべ としお<br>田辺 敏夫    |   |
| 9  | 五泉市都市整備課                   | 課長        | つかの ふみお<br>塚野 文雄    |   |
| 10 | 新潟県五泉警察署                   | 署長        | さいとう たくや<br>齋藤 卓也   |   |
| 11 | 五泉市老人クラブ連合会                | 副会長       | わたなべ てるお<br>渡 邊 照男  |   |
| 12 | 五泉市小中学校 PTA<br>連絡協議会       | 副会長       | たかの てるつぐ<br>高野 晃次   | 欠席  |
| 13 | 長岡技術科学大学                   | 准教授       | さの かずし<br>佐野 可寸志    | 副会長   |
| 14 | 国土交通省北陸信越運輸局<br>企画観光部交通企画課 | 課長        | すずき のぶあき<br>鈴木 延明   |   |
| 15 | 国土交通省北陸信越運輸局<br>新潟運輸支局     | 首席運輸企画専門官 | さとう しゅういち<br>佐藤 収一  |   |

|    | 所 属                                 | 役 職  | 氏 名                   | 備 考                              |
|----|-------------------------------------|------|-----------------------|----------------------------------|
| 16 | 新潟県新潟地域振興局<br>企画振興部                 | 部長   | ふじさわ いさむ<br>藤 沢 勇     |                                  |
| 17 | 新潟市秋葉区地域課                           | 課長   | まるやま しげき<br>丸 山 茂樹    | 新任                               |
| 18 | 加茂市福祉事務所                            | 所長   | あおやぎ よしき<br>青 柳 芳樹    |                                  |
| 19 | 阿賀野市総務課                             | 課長   | かとう かずお<br>加 藤 一男     | 代理出席<br>主事<br>はせがわ たくや<br>長谷川 拓哉 |
| 20 | 五泉商工会議所                             | 専務理事 | さとう まさお<br>佐 藤 正雄     | 監査員                              |
| 21 | 村松商工会                               | 事務局長 | いしくろ てつじ<br>石 黒 哲嗣    | 監査員                              |
| 22 | 五泉市商工観光課                            | 課長   | かたはら しょういち<br>片 原 正 一 |                                  |
| 23 | 五泉市社会福祉協議会                          | 会長   | ひうら みつお<br>樋 浦 三男     |                                  |
| 24 | 日本労働組合総連合会<br>新潟県連合会<br>下越地域協議会五泉支部 | 副支部長 | すずき まさのぶ<br>鈴 木 正 伸   |                                  |
| 25 | 五泉市高齢福祉課                            | 課長   | さかい のりこ<br>酒 井 範子     |                                  |
| 26 | 五泉市教育委員会<br>学校教育課                   | 課長   | いからし あきら<br>五十嵐 明     |                                  |

事務局(五泉市企画政策課)

- 事務局長 長谷川 昭志
- 事務局次長 杉山 信二
- 事務局員 中村 康輔
- 事務局員 松尾 聡
- 事務局員 高橋 誠

議事録

|                              |   |
|------------------------------|---|
| 開会 14:00                     |   |
| 司会<br>(長谷川 事務局<br>局長)        | <p>定刻になりましたので、第2回五泉市地域公共交通活性化協議会を開会いたします。次第に基づき進めさせていただきます。</p> <p>はじめに 五十嵐会長より、ごあいさつをお願いします。</p>   |
| 五十嵐 会長                       | <p>本日はご多用の中、五泉市公共交通活性化協議会にご出席をいただきまして、有り難うございます。また、日ごろ、市政運営にご理解とご協力を賜り、感謝申し上げます。</p> <p>さて、今年度は国の支援を受け、「地域公共交通総合連携計画」の策定を進めてきました。この「地域公共交通総合連携計画」は、地域の公共交通は地域のみんなで協力して支えていくという基本的な考えの下に、地域公共交通のあらゆる課題について検討し、地域公共交通の活性化と再生を一体的に推進するためのものです。</p> <p>本日は、「地域公共交通総合連携計画」の素案について皆様からご協議いただくこととなります。それぞれの分野からお越しいただいている委員の皆様から、幅広い視点でご協議いただき、合意形成を図る必要があります。</p> <p>どうか忌憚のない意見を出し合い、市民に喜ばれる地域公共交通となりますよう協議を進めて行きたいと考えておりますので、ご理解、ご協力をお願いいたします。</p> |
| 司会<br>(長谷川 事務局<br>局長)        | <p>ありがとうございました。これより議事を会長にお願いします。</p>  |
| 五十嵐 会長                       | <p>それでは議事に入る前に、本協議会規約第12条第2項の規程により、「会議の成立は委員の過半数」となっておりますが、委員の出席数を事務局から報告してください。</p>  |
| 事務局(高橋)                      | <p>委員26名中、只今の出席は24名です。</p>  |
| 五十嵐 会長                       | <p>今ほど事務局から26名中24名の出席との報告がありましたので、この会議は成立しております。</p> <p>それでは議事に入ります。はじめに「各種調査結果報告」について、事務局の説明を求めます。</p>   |
| 事務局(中村)                      | <p>説明に入る前に本日の資料の確認をさせていただきます。</p> <p><b>資料の確認</b></p> <p>それでは、議事(1)の「各種調査結果報告」に入りますが、ニーズ把握調査、先進地視察調査につきましては、コンサルタント会社のエヌシーイー(株)より説明申し上げます。</p>  |
| コンサルタント<br>(エヌシーイー(株)<br>岩淵) | <p>エヌシーイー(株)の岩淵と申します。それでは、私のほうから資料1-1.ニーズ把握調査結果並びに資料1-2.先進地視察調査結果の概要について説明させていただきます。</p>  |

まず、資料1-1.交通利用のニーズ分析です。こちらは、本年度8～9月にかけて実施しました市民への意識調査結果の概要です。

調査の目的は、今後導入する「交通施策案」に対する対象地区住民の意識把握を行うというもので、公共交通施策案としまして「新しい乗合の公共交通と基幹バス」による公共交通の再編イメージを提示し、その柱となる新しい乗合の公共交通の導入について意見を聴取しました。

調査の対象は、市内の住民2,000世帯としましたが、五泉市街地と村松市街地は除いています。調査方法は、高齢者・高校生など公共交通を利用する機会の多い方がいる世帯を優先的に抽出し、郵送による配布・回収を行いました。調査時期は、平成21年8月31日に配布し、9月11日を返送期限日としました。配布・回収状況は、回収数723、回収率36.2%でした。

質問構成は、全体で11問、前半の問1～5までは各世帯主の方から回答していただく内容で、後半の問6～11は、世帯の中から特に「自動車以外の手段で移動している人」を選んでいただき回答してもらう内容でした。普段の主な外出先、バスを利用して訪問する場所(想定質問)、バス停の位置に応じた利用可能性、バスを予約することへの抵抗、バス運賃への抵抗などを質問しました。

今回は、情報量のボリュームが膨大なことから、概要での報告とさせていただきます。まずは、主な外出先の実態把握ですが、全体結果で見ると五泉市街地、新潟市、村松市街地の順になっています。居住地区別で見た場合、新関・巢本・橋田・川東・木越・菅名の6地区は五泉市街地へ、大蒲原・十全・川内地区は村松市街地へそれぞれ外出する傾向が見られました。

続いて、外出頻度での把握ですが、全体結果で見ると「ほぼ毎日」、「週に1～2回」の回答が多く、外出目的別で見ると「通勤」、「通学」は毎日利用が当然多くなりました。「通院」目的で週に1回以上外出する割合は53%、「買物」目的で週に1回以上外出する割合は91%となりました。次のページに居住地区別の結果をまとめましたが、やはり地区ごとに目的別で外出頻度に差があることを把握することができました。

続いて、自宅のすぐ近くで乗ることが出来るとした場合の利用賛同率についてですが、全体結果としては「積極的に利用すると思う」との回答が最も多く、次いで「あまり利用しないと思う」も同数程度ありました。また、「現在の路線バスやタクシーの利用回数よりは利用すると思う」との回答も比較的多いという結果でした。

続いて、毎回電話で予約する必要がある場合の賛同率ですが、全体結果としては「予約が面倒なので利用しないと思う」という回答が最も多く、次いで「たぶん利用すると思う」、「利用すると思う」の順でした。居住地区別で見た場合も、各地区とも全体結果と同様の傾向があるわけですが、予約抵抗をどうするかという課題を確認することができました。

続いて、利用料金の質問ですが、全体結果を見ると「コミュニティバス料金

(200 円)程度なら利用する」との割合が最も多く、次いで「無料なら利用する」が多くなりました。通常のバスやタクシーよりも安ければ利用するとの回答も含めて考えると、必ずしも無料でなければならぬのではなく、有料であっても利便性が良ければ乗るという意識を把握することができました。居住地区別で見ても、地区による特徴を把握することができましたので、今後の計画立案・実施に向けての参考とさせていただきます。

引き続き、資料 1-2.先進地視察の調査結果について説明いたします。目的は、デマンド乗合タクシーの導入を踏まえ、すでに導入済または実証実験運行中の先進地を視察し、導入の経緯、現況実績、問題点を聴取することで、長野県安曇野市「あづみん」、長野県朝日村「くるりん号」、群馬県前橋市「ふるさとバス」、新潟県胎内市「のれんす号」の計 4 箇所へ視察を行いました。

次に、対象地の概要として各市の概況や公共交通体系を整理し、運行状況として運行車両の写真をイメージとして掲載しています。

続いて、運行内容について、対象地ごとに様々な視点で表に整理しました。主なポイントとして、導入年月は、平成 19 年 1 月～平成 21 年 8 月にかけて導入されていました。デマンド方式は、決められた区域内であればどこでも運行するエリア型が安曇野市と胎内市、予約のあったバス停間を結ぶものが前橋市、その中間が朝日村でした。運行エリアは、市内全域をいくつかに分けて運行している形が安曇野市と胎内市、村内全域を 1 つのエリアとしている形が朝日村、吸収合併した地区を 1 つのエリアとして運行している形が前橋市でした。運行日は、毎日運行しているパターンや、土日祝日を除いて運行しているパターンがありました。以下、運行時間や運行便数などについては、ご覧のとおりです。

これらを踏まえた上で、五泉市が導入する際に検討のポイントになってくるのが、運行形態をドアツードアのエリア型にするのか、路線固定型の簡易デマンドにするのか、運行エリアをどうするのか、運行日と運行時間をどうするのか、利用者の分かりやすさはどうなのか、運行委託先をどうするのかという 5 つの視点です。

次に運行を管理するシステムについてですが、安曇野市と胎内市は NTT のシステム、前橋市は AV プランニング社のシステム、朝日村はそういったシステムを使っていませんでした。以下、ご覧のとおりですが、五泉市での検討の視点としましては、システムを導入する場合の判断基準をどうするのか、予約・配車方法をどうするのか、オペレーターをどうするのかという 3 つの視点で整理させていただきました。

次に経費についてですが、初期コストとランニングコストに項目を分けましたが、五泉市での検討の視点としては、現在の財政負担内で抑えることができるか、車両の手配をどうするのか、コストをかけずにオペレータ室をどう確保するかという 3 つの視点で整理させていただきました。

|         |   |
|---------|---|
|         | <p>次に運営について、運営形態は直営か委託か、車両の選定はどうかという項目で整理しました。五泉市での検討の視点としては、運行管理を誰がするのか、道路運送法の許可の取得手続きはどうか、車両サイズはどうするのかという3つの視点で整理させていただきました。</p> <p>最後は、利用についてということで、利用を促すための周知方法や利用状況等の項目で整理しました。五泉市での検討の視点としては、利用者増加につながる取り組みの具体化・計画的実施、運行開始後における満足度等の市民意識を把握するための調査方法という2つの視点で整理させていただきました。</p> <p>以上、資料1-1.ニーズ把握調査結果並びに資料1-2.先進地視察調査結果の概要について、説明を終わります。</p>   |
| 事務局(中村) | <p>続きまして、資料1-3.乗降調査結果の概要について、説明させていただきます。</p> <p>まず、調査の目的ですが、市内のみを運行する路線バスについて利用実態を把握し、市公共交通網の再編にあたり乗降調査結果を活用するというものです。</p> <p>調査路線は、蒲鉄小型バス(株)の五泉線・川内線、新潟交通観光バス(株)の馬下線・橋田線で、それぞれの路線について土日も含めた1週間にわたり全便に市職員が乗り込み調査を実施しました。</p> <p>調査内容は、各バス停の乗降数、利用者属性、利用目的、利用状況などでヒアリングを行いました。</p> <p>調査の結果ですが、五泉線・川内線は、時間帯と目的別で見た場合、朝夕は通学・通勤、日中は通院・買い物が多く、利用者属性で見た場合、高齢者、高校生、障がい者の割合が高いという傾向がわかりました。利用者数は、7日合計1,315人、1日平均187.9人、1便平均5.2人で、平日を100とした場合の土日の割合は35.9%でした。</p> <p>馬下線は、通院・買い物が多く、その他に福祉施設・温泉利用者が数名で、通勤・通学者はいないという結果でした。利用者数は、7日合計193人、1日平均27.6人、1便平均2.6人で、平日を100とした場合の土日の割合は42.4%でした。</p> <p>橋田線は、ふなおか学園に通う生徒が多くを占めており、次いで通院・買い物・福祉施設利用者が多く、通勤者は数名という結果でした。利用者数は、7日合計229人、1日平均32.7人、1便平均6.0人で、平日を100とした場合の土日の割合は15.0%でした。</p> <p>全体では、性別で見た場合、女性の割合が69.4%と多く、年齢別で見た場合、高齢者が38.1%と最も多く、次いで大人33.5%、学生23.7%、子ども4.7%でした。路線ごとの詳細な情報につきましては、ご覧のとおりということで割愛させていただきます。</p> |

|         |   |
|---------|---|
|         | <p>以上で、議事(1)各種調査結果報告を終わります。</p>   |
| 五十嵐 会長  | <p>ただいまの「各種調査結果報告」について質疑はございませんか。</p> <p><b>委員からの質疑なし</b></p> <p>それでは次に「地域公共交通総合連携計画(案)について」事務局の説明を求めます。</p>  |
| 事務局(中村) | <p>それでは、「地域公共交通総合連携計画(案)について」説明申し上げます。</p> <p>連携計画につきましては、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」というもので定められており、法律で計画に盛り込まなければいけない基本的な事項が決まっています。それは、目次で示した1.地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針、2.計画の区域、3.計画期間、4.計画の目標、5.目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項です。</p> <p>まず、1.地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針ですが、1)背景・現状課題については、昨年度策定した公共交通活性化総合プログラムでまとめたものを基本としています。なお、図表にある計画課題の整理についても、公共交通活性化総合プログラムでまとめたものを7点に整理したものです。</p> <p>2)計画の位置付けについては、本計画は、第1次五泉市総合計画や都市計画マスタープランをはじめとした上位計画をふまえ、主として五泉市におけるまちづくり・地域活性化支援の観点から公共交通再編のあり方を検討するものとしています。</p> <p>3)計画の基本方針については、地域生活を支える公共交通について、利用者や地域、交通事業者のそれぞれの視点に立ち、関係機関が連携することにより、五泉市の公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進させるものとしており、利用者・地域から見た視点、交通事業者・運営者から見た視点、の2つの角度からまとめています。の基本方針は、「住民や地域の需要に即し、かつ利用拡大につながる公共交通の実現」、の基本方針は、「安定的な運営につながる体制の確立、利用促進に寄与する施策の実施」としていません。</p> <p>次に、2.計画の区域は、五泉市の全域としています。</p> <p>次に、3.計画期間は、平成22年度から平成31年度までの10年間で、優先的に取り組む事業は、平成22年度から平成24年度までの3ヵ年としています。</p> <p>次に、4.計画の目標のうち、1)目標像と基本目標は、上位計画や過年度の調査結果等をふまえ、基本的な方針をもとに計画の目指すべき目標像を『(仮)誰でもどこでも気軽に移動できるまち・五泉』と決めました。その具体的な取り組みを、[1]快適な市民の暮らしと地域活力を支える公共交通の整備、[2]通勤・通学の利便と安心の確保、[3]市民と行政の協働による公共交通体系の整備、[4]無駄のない効率的な公共交通体系への転換、の4つの基本目標として設定</p> |

しました。これは、昨年度策定の公共交通活性化総合プログラムを踏まえたものです。

次に2)数値目標ですが、計画の達成状況を把握するため、4つの数値目標を設定しました。まず、新たな公共交通(基幹バス・デマンド乗合タクシー)の満足度ですが、現況の数値を五泉市総合計画「公共交通満足度調査」より10.5%とし、平成24年度の目標を30.0%としました。新たな公共交通(基幹バス・デマンド乗合タクシー)の利用者数は、現況の数値を民営路線バス及び福祉バスの実績等より559人/日とし、平成24年度の目標は現在計算中です。新たな公共交通(基幹バス・デマンド乗合タクシー)の収支率は、現況の数値を民営路線バス及び福祉バスの実績等より33.0%とし、平成24年度の目標は現在計算中です。新たな公共交通(基幹バス・デマンド乗合タクシー)及び生活路線バスの経常損失額は、現況の数値を民営路線バス及び福祉バスの実績等より7,023万円とし、平成24年度の目標は現在計算中です。

次に、5.目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項についてです。1)施策体系は、4つの基本目標を実現するために13の施策を策定しました。「施策1.市内バス網の再編」は五泉市とバス・タクシー事業者が実施主体、「施策2.公共交通に関する情報発信、PR」は五泉市と鉄道・バス・タクシー事業者が実施主体、「施策3.バス待ち環境の改善」は五泉市が実施主体、「施策4.五泉らしい魅力的バスデザインの整備と愛称の命名」は五泉市が実施主体、「施策5.公共交通利用者へのインセンティブの付与」は五泉市と関係団体が実施主体、「施策6.公共交通の走行環境の整備」は五泉市と道路管理者(県)が実施主体、「施策7. JR磐越西線又は高速バスの充実」は五泉市と鉄道・バス事業者が実施主体、「施策8.五泉駅のターミナル機能の強化」は五泉市と鉄道事業者が実施主体、「施策9.鉄道駅の機能改善」は五泉市と鉄道事業者が実施主体、「施策10.クルマから公共交通への乗換えに対する市民意識の醸成」は五泉市が実施主体、「施策11.公共交通に関する地域住民組織の設立と活動支援」は五泉市が実施主体、「施策12.交通事業者間の連携による「幹から枝まで」の効率的な公共交通体系の継続的運営」は五泉市地域公共交通活性化協議会が実施主体、「施策13.協賛金や広告収入等による新たな公共交通運行財源の確保」は五泉市と市内沿線企業等が実施主体として

います。

次に2)市内バス網再編における基本的な考え方です。(1)新たな交通の導入検討の視点として、地域の暮らしに密着した利便性の高いバス網(乗合交通網)等を整備すること、バス網等の利便向上により利用者を拡大すること、市の財政負担増を抑制することの3点を掲げました。

次に(2)再編の方針として、ア)ターゲットと対象区間は、高齢者・障がい者等の足の確保、通勤・通学の改善としました。また、イ)再編後の基本交通体系は、JR又は高速バス、基幹バス、デマンド乗合交通の3つの組み合

わせ・相互連携により、効率的かつ便利な公共交通の確立を図ることとしました。

次に五泉市公共交通再編の手順ですが、参考図表にあるとおり、STEPを順に踏みながらデマンド乗合タクシー及び基幹バスの運行方法を改善していくというものです。

次に(3)将来イメージとして、五泉市公共交通連携計画の将来イメージを図示したものです。

次に(4)優先的に実施する施策についてですが、1)で掲げた施策のうち、今後、関係機関が一体となって重点的かつ優先的に実施する施策、及び各施策について優先的に実施する事業を掲げています。重要性、緊急性、実現性の視点により、重点施策として「施策1.市内バス網の再編」、「施策2.公共交通に関する情報発信、PR」、「施策10.クルマから公共交通への乗換えに対する市民意識の醸成」の3つを抽出しました。また、優先的に実施する事業として、A.基幹バス運行事業、B.デマンド乗合タクシー導入事業、C.公共交通の利用促進事業の3つを掲げました。

ここからは、A～Cそれぞれの事業について、個々に説明いたします。

まず、A.基幹バス運行事業についてです。

1)内容は、蒲鉾小型バス株式会社が運行する五泉線(五泉高校～五泉駅～村松駅)について、平成22年9月末をもって廃止する旨の意向であることから、その廃止代替手段として、現状の利便性を維持するための五泉市街地と村松市街地を結ぶ「基幹バス」を運行することとし、現在運行中の区間に加え、各地区の拠点となる施設や、商業・教育施設、観光名所等を巡回し、より高い利便性を持った路線とするものです。

2)計画期間は、平成22年度～平成31年度とし、特に平成22年度から平成24年度までの3年間は、改善改良を加えるための実証運行を行います。運行は、平成22年10月1日より開始します。

3)運行日は、年末年始(12/29～1/3)を除く毎日運行とし、運行時間は、平日6:30～21:00、土日祝日は7:00～19:00としています。

4)運行経路は、五泉市街地と村松市街地を結ぶルートとし、主要な公共施設等を連絡するものとします。

5)運行ダイヤは、JRとの乗り継ぎを踏まえて 平日;朝と夕方は20～30分間隔、日中は30～40分間隔で運行とし、 土日祝日;平日よりも間隔を空けた運行としています。

6)運賃は、200円/回(障がい者・小学生100円/回)の均一料金とし、定期券は当面扱わないものの、乗り放題券の販売を想定しています。

7)運行主体は、バス事業者への委託方式(五泉市地域公共交通活性化協議会より業務委託)とし、道路運送法の許可はバス事業者が取得するとしていま

す。

8)運行車両は、小型バス2台(五泉市所有)及び委託業者が所有するバス2台としています。

次に路線図ですが、五泉市街地と村松市街地を県道「新津・村松線」で結ぶ循環線とし、時計回りと反時計回りのルートとしています。

ここからは、基幹バス事業の補足説明ですが、1)基幹バスに求められる条件等については、市街地の連絡、都市サービス拠点へのアクセス、市街地内住民の移動手段の3つの視点、アクセスすべき都市サービス拠点としては、商業施設、行政施設、医療施設等に分類して検討しました。

次にこれらの条件を踏まえて2)基幹バスの運行ルートの検討を行いました。五泉市街地はA～Cの3案、村松市街地はA・Bの2案のうちから、それぞれ特徴を分析し評価を行って先程の路線図に示したルート(五泉A案+村松B案)を選択しました。

次に3)経路及びダイヤ(案)については、運行日、台数、車両、経路及びダイヤ案に分けてご覧のとおり検討しました。

以上で、A.基幹バス運行事業の説明を終わります

続きまして、B.デマンド乗合タクシー導入事業の説明に入ります。

1)内容は、蒲鉾小型バスが運行する高松入口循環線(南部郷病院～村松駅～大蒲原～牧～村松駅)、川内線(南部郷病院～村松駅～小面谷～高石)について平成22年9月末をもって廃止する旨の意向であることから、新たな公共交通体系の整備にあたり、利便性と効率性が低い市内の生活路線を併せて廃止し、同時に、現在運行している「五泉市コミュニティバス」及び「福祉バスらくらく号」も廃止して、デマンド乗合タクシーに統合するというものです。また、自動車免許を所有しない高齢者の通院、買い物での利用を主な目的とし、戸口から戸口までのサービスを行うというものです。

2)計画期間は、基幹バスと同じ期間です。

3)運行日は、月～土曜日の運行とし、ただし、祝日とお盆期間(8/14～16)と年末年始(12/29～1/3)を除きます。運行時間は、通勤・通学者にも対応できるよう7:00～19:00とします。

4)運行エリアについて、エリアの考え方ですが、旧市町の行政区で分割したうえで、五泉エリアを県道「新津・村松線」で2分割した3つのエリアとします。ただし、五泉エリアの市街地に共通乗合エリアを設定し、五泉東・西の両エリアからの共通乗合を行います。また、旧大蔵小学校区の地域は、旧五泉市でありながら昔から村松地域との結びつきが非常に強いことから、五泉東エリアでの利用及び村松エリアのうち村松中心市街地への乗入れも可能なエリアとします。エリア名は、五泉東エリア、五泉西エリア、村松エリアとし、備考として、五泉エリアと村松エリアは基幹バスが運行していることから、エリアを跨いだ乗り入れ

は行わないこととします。

5)運行台数は、平日を7台、土曜日を4台とし、エリア別の配置台数はご覧のとおりです。1日の利用数は200人程度、エリアにおける時間帯の最大利用者数を12人程度と見込み、台数を算定しています。

6)運賃は、300円/回(小学生150円/回)の均一料金とし、現金と回数券の発行を考えています。

7)運行主体は、五泉市ハイタク協議会への委託方式(五泉市地域公共交通活性化協議会より業務委託)とし、道路運送法の許可はタクシー事業者が取得することとしています。

8)運行車両は、ジャンボタクシー及びセダン型タクシーとします。

9)運行管理は、運行管理者は、関係団体と協議中で3月までに決定する予定です。運行管理システムは、NTT デマンド交通システムとします。予約受付方法は、利用者が希望する便の1週間~1時間前(朝便は前日)までに電話で予約し、電話を受け付けたオペレータは、受付端末を通じて各車両へ指示します。

ここからは、デマンド乗合タクシー導入事業の補足説明ですが、1)デマンド乗合交通導入のための条件として7つの項目に整理しています。主なポイントとして、地域の規模と生活圏の特性というものがありますが、先ほど説明した旧大蔵小学校区のエリア設定は、この点を考慮したものです。また、導入方法についてという項目で、「地域に応じた段階的な導入ではなく、市内全域での一斉導入を基本として検討することが望ましい」とありますが、そこは下記の参考表においてメリット・デメリットを分析・評価しています。

次に2)望ましいデマンド乗合交通の選定ですが、1)で示した条件をふまえ、現在の五泉市における望ましいデマンド乗合交通を選定するため、次の2つの形式について運行方法とコスト等の視点から比較検証した結果、本市では「B:完全デマンド型(エリア型デマンド)」が望ましいと判断しました。比較に使ったデータは、ご覧のとおり膨大ですので詳細は割愛させていただきます。

次に3)デマンド乗合交通の運行計画については、1日あたりの利用者数やピーク時の利用者数などを算定し、ご覧のとおり検討しました。

次に4)運行管理方法については、考えられる行政(直営)、タクシー事業者、社会福祉協議会、商工会議所・商工会の4パターンについて比較・検討しました。現在、委託予定の相手と協議中です。

次に5)予約受付方法についてですが、受付センターを設置してオペレータを配置し、電話で予約を受付けて、その予約情報をドライバーに伝達するという内容を想定しています。

次に6)運行管理システムですが、先進地事例の結果等を踏まえ、オペレート業務のしやすさ、運行するドライバーの負担軽減、運行データに基づくサービスの改善等を検討した結果、NTTデマンド交通システムとしました。運行管理シ

|          |   |
|----------|---|
|          | <p>テムの比較は、図表のとおりですので、詳細な説明は割愛させていただきます。以上で、B. デマンド乗合タクシー導入事業の説明を終わります。</p> <p>続きまして、C. 公共交通利用促進事業の説明に入ります。</p> <p>まず、2) 具体的な取り組みとしましては、公共交通利用促進パンフレットの製作・市民への提供、説明会(シンポジウム又はセミナーを含む)の開催、ノーマイカーデーの実施を考えています。</p> <p>次に 3) 実施主体は、五泉市地域公共交通活性化協議会とし、4) 期待される効果としては、公共交通の利用促進、通勤車、送迎車の減少による道路や駅前の混雑緩和、高齢者の運転による交通事故の減少などが考えられます。</p> <p>以上で、C. 公共交通利用促進事業の説明を終わります。</p> <p>最後に、その他必要な施策ということで、8つの施策と必要な取り組みをまとめました。特に「施策 No11 公共交通に関する地域住民組織の設立と活動支援」における今後の取り組みとして、(仮称)地区協議会の設立や運営補助は必要かと思えます。また、「施策 No12 交通事業者間の連携による「幹から枝まで」の効率的な公共交通体系の継続的運営」における今後の取り組みとして、五泉市地域公共交通活性化協議会の運営がありますが、地域住民の代表を入れた方が良いのではと考えています。長くなりましたが、以上で議事(2)地域公共交通総合連携計画(案)について、説明を終わります。</p> |
| 五十嵐 会長   | <p>開始から1時間15分経っておりますので、ここで5分間の休憩を取ります。</p> <p><b>休憩 5分間</b></p> <p>それでは、再開いたします。ただいまの「地域公共交通総合連携計画(案)」について、質疑はございませんか。</p>  |
| 鈴木(延) 委員 | <p>国土交通省北陸信越運輸局の鈴木と申します。よろしくお願ひいたします。</p> <p>意見が2点ありまして、まず1点目が、連携計画P8にある数値目標についてです。具体的な数値目標を立てているのでありがたいと思っておりますが、P7にある基本目標との関係性が分かりやすくなると、より良くなると思っておりますので、検討をお願いします。</p> <p>次にP13に優先的に実施する施策ということで、「施策1. 市内バス網の再編」、「施策2. 公共交通に関する情報発信、PR」、「施策10. クルマから公共交通への乗換えに対する市民意識の醸成」の3つの施策が抽出されていますが、P9の施策体系の中で、可能な限り前倒してやっていただきたいと思ったのが、「施策11. 公共交通に関する地域住民組織の設立と活動支援」と「施策13. 協賛金や広告収入等による新たな公共交通運行財源の確保」の2つです。地域公共交通は、やはり地域住民の方々の支えなしでは、なかなかやっていけるもの</p>   |

|         |   |
|---------|---|
|         | <p>ではありません。市からの財政補助だけでやっていくのは好ましくないと考えていますし、地域住民の手で作りに上げていただきたいとも考えていますので、施策11と13については、できる範囲で構いませんので前倒しでやっていただくよう検討をお願いします。</p>   |
| 五十嵐 会長  | <p>ありがとうございました。事務局より何かありますか。</p>  |
| 事務局(中村) | <p>そのようにしていきたいと思います。ありがとうございました。</p>  |
| 五十嵐 会長  | <p>他に質疑等はございませんか。</p>   |
| 田辺 委員   | <p>新潟県の新津地域整備部でございます。連携計画P9の施策体系の中に、「施策6.公共交通の走行環境の整備」があり、県道「新津・村松線」の道路拡幅や右折レーンの設置、歩道改良などの記載がございます。公共事業を実施することが厳しい状況ではありますが、こちらとしては積極的に支援していきたいと考えております。具体的な箇所がありましたら、早めに協議していただければと考えておりますのでよろしくお願いいたします。</p>  |
| 五十嵐 会長  | <p>ありがとうございました。他に質疑等はございませんか。</p>   |
| 佐野 副会長  | <p>デマンド乗合タクシーについてお伺いします。この需要というのは、どのように計算されたのか教えてください。</p>  |
| 事務局(杉山) | <p>デマンド乗合タクシーの需要見込みにつきましては、先ほど先進地視察の結果報告をしました長野県安曇野市、胎内市のほか、一昨年に先進地視察をしました福島県会津美郷町、福島県伊達市のデータなどを踏まえて算出いたしました。先進地では、人口に対して1日あたり何人乗るのかという数値を参考にしていまして、胎内市で0.26%、安曇野市で0.36%、制度が成熟してくると利用も促進されまして、伊達市のように0.59%というものもありました。当市の見込みとしては、胎内市の0.26%を基準にして考えておりますが、ただし、運行時間を胎内市よりも長く設定しているため、若干上乘せして0.3%台で算出し、1日あたり200人の利用という見込みを立てています。また、土曜日は平日の4割程度の利用者という見込みで、全体の収支を出してみたということです。</p> |
| 佐野 副会長  | <p>それでもたぶん良いと思いますが、せっかく前半にニーズ調査等を実施したのですから、それらも踏まえた上でニーズを見込んだ方がもっと良かったと思います。この数値が、基本となっていきますので、NTTシステムを入れるなど言っているわけではないですが、計算すると、運賃を300円しかいただかないのに、1回あたり200円弱もNTTシステムの経費に消えることになる。実際のタクシーの運行と関係のないところに、これだけの経費をかけるということについてどう考えますか。</p>   |
| 事務局(杉山) | <p>デマンド乗合タクシーの経費につきましては、導入に係るイニシャルコストと、運営に係るランニングコストの2つに分けて考えています。NTTシステムを導入する方法としては、リースもしくは購入の2パターンがありますが、私どもとしては、国からの2分の1補助という支援を受けながら本事業を進めたいという考え方がありますので、購入した方がコストダウンになると見込んでおります。</p>   |

|         |   |
|---------|---|
|         | <p>また、毎年かかるランニングコストは年100万程度の見込みですので、財政的に対応できる範囲と考えています。ランニングコストを基にした収支率は約30%を見込んでおり、これを現在のコミュニティバスや民営路線バスと比較しますと、それほど悪い数字ではないと考えています。</p> <p>今回の再編にあたって、コストについての全体的な考え方ですが、現在、市が負担する民営路線バスへの赤字補助は年7,000万程度でして、その範囲内に再編後の市の負担が収まれば、当面は良いと思っています。ただし、今後は利用促進を図りながら、コスト削減に努めていきたいと考えています。他市のデマンド乗合タクシーの状況を見ますと、序盤は利用者が少なく徐々に普及していく傾向がありますので、利用者に喜ばれる公共交通を構築しながら収支を改善していきたいと考えています。</p> |
| 佐野 副会長  | <p>NTTシステムの導入費用のほかに、オペレータの人件費などもかかってきます。序盤は大勢の利用者が望めなく、今後の利用状況もよく分からない中で、最初から高額な投資をするのはどうかと、よく検討した方が良いと思います。</p>  |
| 事務局(杉山) | <p>当市の現実としては、蒲鉄小型バス(株)が9月30日をもって全路線を廃止するということがあります。その後の代替手法として、デマンド乗合タクシーの導入を検討していますが、実証運行終了後もしっかりと定着してほしいと思っています。また、民間交通事業者が撤退する後に、市が交通事業者として進出していくということは、前提として赤字ありきということでもあります。そうしますと、その赤字をいかに圧縮するか、どう収支率を改善していくかということが重要になってきます。</p>   |
| 佐野 副会長  | <p>それも一つの考え方だとは思いますが、そうは言いつても、運賃300円のうち200円弱も実際のタクシーの運行と関係のないところにかかるというのは高いと思います。それらも十分検討された中での提案でしょうか。</p>   |
| 事務局(杉山) | <p>デマンド乗合タクシーを運行する際に、電話で予約を受け付けて、それを各タクシーに配車指示するという作業がありますが、これを手作業でやるというのは予約情報を的確に伝えることが難しいのではないかと考えています。現に他市の状況を見ますと、このNTTシステムを導入しているのが全国で50事例あります。導入する自治体がだいたい増えてきたので、平成22年度から導入コストが下がるという情報もあります。そういったこともありますし、せっかく国の補助事業を活用しておりますので、この機会に投資をして制度の定着化に取り組んだ方が五泉市にとってベターであると考えて、このような計画づくりをさせてもらいました。</p>   |
| 五十嵐 会長  | <p>ほかにございませんか。</p> <p>ないようでありますので、本日予定されていた協議事項はこれで終了ですが、ここで副会長であります長岡技術科学大学の佐野可寸志准教授から地域公共交通総合連携計画の最終決定に向けたアドバイスをいただきたいと思いますので、よろしくお願いたします。</p>  |

|         |  |
|---------|--|
| 佐野 副会長  | <p>アドバイスというよりもお願いみたいになりますが、せっかく前半に色んな調査をやられているわけですから、それらを踏まえて科学的に計画を進めていただければと思います。</p> <p>また、3年間の実証運行期間がありますが、計画どおりにいかないことも多々おきると思います。そういった時は柔軟に対応して、計画だけではなくて、いい運行システムを作っていただければと思います。</p>   |
| 五十嵐 会長  | <p>ありがとうございました。それでは、次第「4 その他」ということで、地域公共交通活性化・再生総合事業の今後につきまして北陸信越運輸局交通企画課の鈴木延明 課長からお話いただきたいと思います。</p>  |
| 鈴木 委員   | <p>それでは、来年度の地域公共交通活性化・再生総合事業の予算について、簡単に報告させていただきたいと思います。今年度は、補正予算 25 億円を含めて総額 69 億円の予算が確保されています。来年度ですが、民主党政権化で子ども手当などの重要政策が打ち出された影響もありまして、これまでの政策予算は総じて削られている状況です。来年度の予算は、現時点で 40 億円と聞いています。現在、全国 359 の自治体で事業に着手されていまして、そのうち五泉市と同じ調査事業に 109 の自治体が取り組んでおり、これらは来年度から計画事業に移行することになっています。また、すでに計画事業に移行している自治体が 250 ありまして、来年度、計画事業を実施する自治体は 359 ということになります。それに対して予算は 40 億ということ、極めて厳しい状況だということが言えます。先日、本省から予算の執行に向けた考え方について連絡が入りまして、総論としては、実証運行や利用促進などのソフト事業を中心に支援していこうということになっています。従いまして、車両購入やICカードの導入などのハード事業については、特に厳しい状況になっています。これにつきましては、来年度、新たに社会資本整備総合交付金というものが創設される見込みとなっており、確定的ではありませんが、この中で、社会資本整備の効果を促進する事業として、バスの購入や社会実験なども認められる可能性があります。従いまして、地域公共交通活性化・再生総合事業以外にも地域公共交通に活用できる事業があるという話がありますので、随時、情報を提供させていただきたいと考えています。予算が非常に厳しい折でもありますので、先ほども申し上げましたが、地域の方から負担を得るということも含め、五泉市だけではなくて協議会に参画している皆さんからも積極的に地域交通の支援というものをいただければと考えています。</p> <p>予算は限られてしまいますが、それ以外の部分でも積極的にこの法定協議会を支援させていただきたいと考えていますので、今後ともよろしく願いいたします。</p> |
| 五十嵐 会長  | <p>ありがとうございました。それでは事務局より連絡事項等がありましたらよろしく願いいたします。</p>   |
| 事務局(中村) | <p>それでは、本日お配りした「調査事業に係る事後評価記載様式」について説</p>  |

|          |  |
|----------|--|
|          | <p>明いたします。この地域公共交通活性化・再生総合事業は、毎年、事後評価を行い、より良い公共交通にしていこうということになっています。本年度、まだ計画の策定は終わっておりませんが、今後の予定も含めての事後評価ということで書いています。これを基に、修正等を加えながら運輸局へ提出しようと思っておりますが、あくまでも本法定協議会としての事後評価になります。本日は、詳しい説明をしません。皆様の方でお気づきの点がありましたら、今週中までに事務局へご連絡ください。それらを踏まえて運輸局に提出したいと考えています。</p> <p>次に、「公共交通再編に向けた住民意見交換会」について、今後の予定を説明します。2月14日(日)、21日(日)、それぞれ3箇所ずつ計6箇所で、本日協議した五泉市地域公共交通総合連携計画の素案について説明し、市民の皆様からご意見を伺いたいと考えています。</p> <p>また、本日協議した五泉市地域公共交通総合連携計画の素案について、2月にパブリックコメントを実施し、広く意見を伺いたいと考えています。</p> <p>それらの結果を踏まえて3月中旬までに第3回法定協議会を開催し、五泉市地域公共交通総合連携計画の最終決定をしたいと考えていますので、皆様のご協力をよろしくお願いいたします。</p> |
| 五十嵐 会長   | <p>ただいまの説明について、質疑はございませんか。</p> <p><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">委員からの質疑なし</span></p> <p>それでは、以上をもちまして第2回五泉市地域公共交通活性化協議会を終了いたします。</p> <p>ご協力、ありがとうございました。</p>  |
| 開会 15:43 |  |