

令和元年度 第2回 五泉市地域公共交通活性化協議会

日時：令和元年9月13日(金)
14時00分～

場所：五泉市総合会館2階 第1～4会議室

議事次第

1 開会

2 あいさつ

3 議事

- (1) 五泉市地域公共交通網形成計画について（現状整理・総合連携計画の評価・課題の抽出）
- (2) 五泉中央病院の開院へ向けた ふれあいバスの対応について

4 その他

5 閉会

【配布資料】

◇議事次第 ◇委員名簿 当日配付 ◇配席図 当日配付

【議事資料】

- | | | |
|------|-------------------------------|-----------------------------------|
| 資料1. | 五泉市地域公共交通網形成計画について(第1～4章、資料編) | <input type="checkbox"/> 事前配布(同封) |
| 資料2. | 五泉中央病院の開院へ向けた ふれあいバスの対応について | <input type="checkbox"/> 事前配布(同封) |
| 資料3. | さくら号 デマンドシステムの更改について | <input type="checkbox"/> 事前配布(同封) |

令和元年度 第 2 回 五泉市地域公共交通活性化協議会 委員名簿

【 敬称略 】

No.	所 属	役 職	氏 名	備 考
1	五泉市	市長	いとう かつみ 伊藤 勝美	会長
2	新潟交通観光バス株式会社	代表取締役社長	こだ さとる 古田 哲	
3	蒲原鉄道株式会社	代表取締役	しげの かずひろ 茂野 一弘	
4	東日本旅客鉄道株式会社 新潟支社総務部企画室	室長	みつもと かずひこ 三本 和彦	欠席
5	泉観光バス株式会社	代表取締役	せきづか まさゆき 関塚 政行	
6	公益社団法人 新潟県バス協会	専務理事	たかはし せいきち 高橋 清吉	欠席
7	みどりハイヤー株式会社	代表取締役社長	のぎき かずひさ 野崎 和久	
8	新潟県新潟地域振興局 新津地域整備部	部長	はせがわ ふみまる 長谷川 文麿	やすはら はざま 代理出席: 安原 峡
9	五泉市都市整備課	課長	つかの かずや 塚野 一也	
10	新潟県五泉警察署	署長	おぐま かずひろ 小熊 和宏	よこやま ひでゆき 代理出席: 横山 英之
11	五泉市老人クラブ連合会	副会長	おぐま こういちろう 小熊 弘一郎	
12	五泉市小中学校 PTA 連絡協議会	巢本小 PTA 会長	さくま ひかる 佐久間 光	
13	長岡技術科学大学	教授	さの かずし 佐野 可寸志	欠席
14	国土交通省北陸信越運輸局 交通政策部交通企画課	課長	ささき りんたろう 佐々木 凜太郎	新任

No.	所 属	役 職	氏 名	備 考
15	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	わたなべ つよし 渡邊 毅士	
16	新潟県新潟地域振興局 企画振興部	部長	さいとう やすのり 齋藤 靖則	
17	新潟市秋葉区地域総務課	課長	おの ひでゆき 小野 秀之	欠席
18	加茂市福祉事務所	所長	いのうえ たけし 井上 毅	欠席
19	阿賀野市総務課	課長補佐	たかはし まさと 高橋 正人	欠席
20	五泉商工会議所	専務理事	いわき よしお 岩城 良雄	監査員
21	村松商工会	事務局長	よこやま よしなり 横山 芳成	監査員
22	五泉市商工観光課	課長	さとう ゆたか 佐藤 豊	
23	五泉市社会福祉協議会	会長	よこやま しんぞう 横山 信藏	
24	五泉市健康福祉課	課長	ひろた まさよ 廣田 雅代	
25	日本労働組合総連合会 新潟県連合会 下越地域協議会五泉支部	運営委員	さとう よしのり 佐藤 良徳	
26	五泉市高齢福祉課	課長	くまくら まさゆき 熊倉 雅行	
27	五泉市教育委員会 学校教育課	課長	いとう じゅんこ 伊藤 順子	

【事務局】 五泉市企画政策課

【計画策定業務 受託事業者】 エヌシーイー株式会社

■議事録

開会 14:00	
司会 (風間補佐)	<p>予定していた皆様お集まりでございますので、ただ今から五泉市地域公共交通活性化協議会を開会いたします。早速ではございますけれども、次第にもとづきまして進めさせていただきます。はじめに伊藤会長からご挨拶をお願いいたします。</p>
伊藤会長	<p>週末の大変ご多用の中ご参集賜りまして心から感謝申し上げますとともに、皆様におかれましては五泉市の各方面に渡りましてご指導いただいておりますことをこの場をお借りしまして厚く御礼申し上げます。</p> <p>今、台風の影響で千葉県では大変なる災害となっております。今日で5日目に入りますが、まだ停電が20万戸近くあるということで、生活の基盤である電気が通らない、水道が復旧しないという状態が続いており、大変難儀されていると思っております。これまで風による災害では倒木などの被害はありましたが、電線網があれだけやられるというのは経験が無いのではないかと考えております。またこの夏場の暑い中、大変な生活をされていると思っておりますが、お亡くなりになられた方がいることや、住宅が被災され生活再建がままならないことについてニュースで報道されております。心より被災された皆様にはお悔やみ申し上げますところでございます。</p> <p>五泉市、新潟県では今回の台風は逸れましたけれども、いつこのような災害に見舞われるか分からない時代になりました。被災された自治体におかれましては、県や国から支援していただきながら、一日も早い復興を願うところでございますし、今日お集まりの皆様におかれましても五泉市が万が一そうなった場合については、災害協定はございますけれども、それ以上にご助力いただけますよう、まずもってお願い申し上げます。</p> <p>さて当市におきましては複合施設や東南環状線、五泉中央病院など、まちの憩いや賑わい、安心・安全へ向けたハード整備が順調に進んで参ったところでございます。今後、整備や建設が進みハード面の状況が変化してまいります。その変化にどのように対応するか、また、公共交通の利用者から寄せられる多くの要望にどのように対応していくか、そういった課題に対し、適切な地域公共交通の在り方を実現するため、現在進めております地域公共交通網形成計画策定の中で皆様と協議・検討を進めてまいりたいと考えております。</p> <p>本日は、その地域公共交通網形成計画の策定についてと、五泉中央病院の開院へ向けた ふれあいバスの対応についてが、主な議題となっております。それぞれの分野からお越しいただいている委員の皆様方から、幅広い視点でご協議いただきまして、忌憚のない意見を出し合いながら、進めてまいりたいと考えておりますので、よろしく願いを申し上げます。挨拶に代えさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。</p>

<p>司会 (風間補佐)</p>	<p>次に、委員の変更がございましたのでご紹介いたします。</p> <p>名簿 14 番 佐々木 委員が変更となっておりますので、恐れ入りますが新たに就任いただきました佐々木委員から自己紹介をお願いいたします。</p> <p>自己紹介</p> <p>どうもありがとうございました。</p> <p>また、本日は五泉市地域公共交通網 形成計画の策定業務を請け負っていただいておりますエヌシーイー株式会社もこの会議に同席しておりますのでご紹介いたします。</p> <p>自己紹介</p> <p>それでは議事に従いまして進行していきますが、これより進行の方は会長をお願いいたします。</p>
<p>伊藤会長</p>	<p>それではしばらくの間、議事を進行させていただきますが、委員の皆様方には格段なるご協力をお願い申し上げます。</p> <p>まず議事に入る前に、本協議会規約第 12 条第 2 項の規定により、「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願います。</p>
<p>事務局 (堀内主査)</p>	<p>それでは報告いたします。委員 27 名中、ただいまの出席は 21 名です。よろしくをお願いいたします。</p>
<p>伊藤会長</p>	<p>今ほど事務局から 27 名中 21 名の出席との報告がありましたので、この会は成立しております。</p> <p>それでは議事に入らせていただきます。「(1)五泉市地域公共交通網形成計画について」を議題とし、事務局の説明を求めます。</p>
<p>事務局 (林係長)</p>	<p>それでは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>資料の確認</p> <p>初めに、改めて今回の計画策定の目的について説明いたします。平成 21 年度に現在の五泉市地域公共交通総合連携計画を策定し、その計画に基づき、ふれあいバスとさくら号を軸とした市民の移動手段の確保に努めてまいりました。しかし、複合施設の建設や東南環状線の整備などの新たな環境変化や、増加する運行経費、経年劣化によるバス車両の更新など、新しい課題に対応するため、解決方法や方向性を盛り込んだ計画を策定いたします。また、本計画に示す事業を効率的・効果的に実行するため、関係機関と形成する「五泉市地域公共交通活性化協議会」において、協働で事業を実施してまいります。</p>

	<p>続いて、前回の第 1 回協議会以降の動きについて説明したいと思います。前回の協議会ではアンケートの集計結果が出ておりませんでした。集計が終わりましたので結果をお伝えいたします。資料編の資-34 ページをご覧ください。アンケート結果ですが、市民アンケートは高齢者と高校生に 3,000 部配布しまして 1,461 部回収(回収率:48.7%)、利用者アンケートは路線バス、高速バス、さくら号利用者に 636 部配布しまして、224 部回収(回答率:35.2%)でありました。アンケートの結果・分析につきましては、この資料編でまとめてあります。また、統計データや運行の実績値をもとに、現状分析や総合連携計画の評価を行ったところです。</p> <p>次に、資料1の五泉市地域公共交通網形成計画(案)の 2 ページ目の目次をご覧ください。この計画は第1章から第7章までの構成となっており、本日第 2 回協議会では第 1 章から 4 章までについて協議をお願いしたいと思っております。</p> <p>お手元にあります計画の本編ですが、全体を通して今現在の内容を記載しており、計画が策定される 3 月末時点と表現が異なる部分が含まれております。例えば資料1の 1-6 ページ、総合戦略に関してですが、現在の第 1 次計画の内容を記載しており、今年度 策定を進めております第 2 次総合戦略が固まり次第、新しい内容へ修正していきたいと思っております。また、同様に 2-1 ページの『五泉中央病院の開院(南部郷総合病院の移転・統合)』についても、移転・統合が完了次第、随時修正を行ってまいります。</p> <p>最後に、今後の作業項目についてですが、基本目標、基本方針、目指すべき将来像の設定、目標達成に向けた事業(施策)及び実施主体等の検討、パブリックコメントの実施を予定しております。以上、計画の概要について説明させていただきました。なお、資料の詳細につきましては、エヌシーイー株式会社が説明申し上げます。よろしくお願いいたします。</p>
<p>エヌシーイー株式会社 (佐藤次長)</p>	<p>引き続き私の方から説明させていただきます。</p> <p>初めに資料 1 の 1-1 ページ、「第 1 章 計画の目的及び関連計画の整理」です。1.1 計画の目的でございますが、先ほどお話がありましたように平成 21 年度におきまして「五泉市地域公共交通総合連携計画」が策定されました。ここでは「誰でもどこでも気軽に移動できるまち・五泉」を目標像に掲げ、新たな公共交通として五泉地区と村松地区を結ぶ基幹バス「ふれあいバス」と、周辺集落と市街地を結ぶデマンド型の乗合タクシー「さくら号」を軸とした公共交通空白地の解消を図る公共交通網の再編を実施しました。ですが、この後さらなる人口減少及び少子高齢化の進行、複合施設のオープン、東南環状線の整備など公共交通をとりまく環境が変化してきておりますので、市民の移動の利便性のさらなる向上、及び将来にわたる公共交通網の維持を目的とした地域公共交通網形成計画を今回策定することになりました。</p> <p>1.2 計画の位置づけといたしまして、五泉市総合計画を最上位に掲げ、ここに</p>

「五泉市まち・ひと・しごと創生総合戦略」及び「五泉市地域公共交通網形成計画」、「五泉市都市計画マスタープラン」の3つの計画が連携、整合を図りながら進めていく計画となります。1.3 計画区域といたしましては、五泉市全域を対象としております。1.4 計画期間につきましては、来年の令和2年度から令和8年度までの7年間を予定しております。この計画期間につきましては総合計画の計画期間と整合を図るものでございます。

次に2-1 ページ、「第2章 地域及び公共交通の現状」でございます。2.1 地域の現状といたしましては、五泉市は県都 新潟市の中心部から南東へ約30 km、車で約50分の距離に位置しており、周辺は新潟市、阿賀野市をはじめとした6市町と隣接しています。

人口におきましては平成27年には51,404人であり、平成2年と比較しますと約1万人の減少となっております。このグラフを見て分かりますように、人口減少の傾向は今後も継続すると予想され、高齢化率もどんどん増加していくという傾向となっております。次に人口の分布でございます。現状の人口の分布におきましては、五泉地区と村松地区の両市街地を中心に人口が集積しております。郊外におきましては、図の緑や青の表示があるように広く分布しているという状況でございます。高齢化率におきましては、村松地区の郊外でかなり高い地区があるという状況となっております。

次に自動車・免許の保有状況でございます。自動車の保有に関しましては、平成29年度に約4万1千台、この3年間でほぼ横ばいから微減という傾向となっております。一方、運転免許の保有状況、こちらの方も人口減少等々もありまして全体では減少傾向ではありますが、その中で65歳以上の高齢者は平成30年の時点で約1万人という状況になっており、高齢者の運転免許の保有率に関しましては年々増加の傾向をたどっているという状況でございます。交通事故に関しては、五泉市全体の発生件数は減少傾向となっているものの、高齢者の加害事故発生件数はやはり65歳未満の方と比べると高いという状況でございます。このような高齢者の方の事故が多いということで、五泉市におきましては運転免許の返納に関する支援を実施しておりますが、25年から徐々に増加傾向になっており、ここ数年では横ばいという状況となっております。

次に、五泉市の方はそもそもどのような移動をされているか、という点をまとめたものが2-9 ページです。市外に出る方と市内に流入してくる方を比較すると、通勤・通学ともに流出の方が多く、その中心が新潟市という状況でございます。

次に、各施設の立地状況を見てみますと、まずは2-10 ページの医療施設ですが、村松地区の中心部と五泉地区の中心部に医療施設が集中しているという状況でございます。先ほどお話のありましたとおり、南部郷総合病院に関しましては、北日本脳神経外科病院と統合し、新たな病院として出発する予定があります。また2-13 ページの商業施設に目を向けますと、こちらも村松地区・五泉地区のそれぞれ中心部に施設が集中しているという状況になっており、中心部

へ行かないと買い物ができないという状況になってございます。2-15 ページの学校については市の中心部や郊外部に分散しており、統廃合の影響等も含め2-16 ページのとおりスクールバスを運行している状況となっております。2-17 ページの行政施設につきましては五泉地区の中心部、村松地区の中心部にそれぞれ市役所、支所が位置しているというところでございます。

これらの施設を行き来するための市内の流動を表したものが2-18ページ以降となります。五泉地区・村松地区のそれぞれに各施設が集まっていることから、各集落から中心部に向かって行き来する移動が多くなってございます。2-18 ページでは通勤・通学、2-19 ページでは通院、2-20 ページでは買い物の状況が示されております。やはり施設が両中心部に集中している分、各集落から中心部へ移動するための交通手段が求められているという状況となっております。

一方、市外から五泉市へ来られる方、来訪者もあります。観光につきましては2-21 ページのとおり、最近では減少傾向ではありますが、平成 30 年度は約 51 万人の方が来訪されているという状況でございます。2-22 ページにあります各観光地等に関しては、先ほどの買い物・通院とは異なり、郊外部、遠くに施設が分布しておりますので、もし公共交通を利用したいという話になると、実際には利用しにくい状況となっております。2-23 ページの複合施設のオープンについても、現在は付近を運行する路線バスが 1 路線のみとなっているため、こちらもなかなか入りにくい状況となっております。

2-24 ページの道路整備では東南環状線が示されております。カラ一部分の整備が現在進められており、村松方面と複合施設方面を継ぐ 1 つの都市計画道路が整備される状況となっております。

一方、公共交通そのものに目を向けますと、2-25 ページに示しますように村松地区と五泉地区の中心部を結ぶような形でふれあいバスが基幹バスとして運行されています。また、五泉地区の中心部から阿賀野市方面へは保田線が、新潟市新津方面へは大関線が運行されています。それ以外に市内全域を対象としている ごせん乗合タクシーさくら号が運行されています。

続いて2-26 ページでは鉄道の状況を示しております。鉄道は磐越西線 1 本となっており、利用状況を見ますと五泉駅、北五泉駅でほぼ横ばいの状況となっております。鉄道の利用者がどちらの方面に行くかといいますと、2-27 ページのとおり多くが新潟市に行かれているという状況となっております。五泉駅周辺の整備状況としては、現在整備が完了しており、五泉中央連絡橋のエレベーターや、南側の駐輪場等が整備された状況となっております。

次に路線バスに目を向けてみますと、2-29 ページのふれあいバスは利用者数が近年は横ばい状況が続いており、年代別の利用状況では多くの高齢者から利用されている状況となっております。また、利用目的としては通学で利用されることが多く、便別の状況を見るとやはり朝や夕方の便が多くの方より利用されております。収入と損益は近年ではほぼ横ばい、収支率自体は約 40%前後で推移

しています。

次に、民間路線バスに目を向けますと、2-32 ページの大関線につきましては、利用者数が近年減少傾向という状況でございます。利用者の多くは五泉小学校への通学利用者が占めている状況でございます。そのため便別で見ますと、朝の通学の時間帯と夕方の帰宅時間帯の利用が多くなっています。利用者数が減少しておりますので、収支率も減少傾向という状況でございます。

続いて 2-35 ページの保田線です。保田線につきましては、利用者数が増加傾向にあります。利用者につきましては、高校生の通学、高齢者の通院等となっており、最近では利用者数が増えておりますので収支率の方は増加傾向となっている状況でございます。

続いて 2-37 ページの加茂市営市民バスです。こちらは村松の一部地区に乗り入れされており、利用者数は横ばいから減少傾向となっております。こちらの方も他の路線と同様に、利用者は高齢者の方が多いという状況でございます。

続いて 2-39 ページ、高速バスです。高速バスにおきましては、利用者数が減少傾向となっております。ただし収支率を見ますと、他の路線と比べかなり高い値を示している状況となっております。

続いて 2-41 ページ、ごせん乗合タクシーさくら号です。総合連携計画の策定により運行された乗合型のデマンドタクシーですが、平成 27 年度以降、約 4 万 9 千人前後の横ばい状況が続いています。利用状況を見ると、朝の市街地行きや午前中の終わりの便、夕方の帰宅時間帯の便で多く利用されている状況でございます。収入と損益に関しましては、収支率が約 30%弱という状況でございます。2-43 ページはさくら号利用者の移動状況でございます。エリア分けにより利用に制限がかかっているということもありますが、各エリア内での利用や、五泉中心部と人口が集積している五泉東エリア間での利用が多くなっているという状況であります。2-44 ページでは予約が集中した際の予約お断り状況を示しておりますが、特に朝の市街地行きで発生しております。このあたりからも、運行内容の改善が必要ではないかと考えられます。以上が公共交通の現状となります。

3-1 ページですが、平成 21 年度に策定した総合連携計画におきましては、4 つの基本目標を設定し、達成へ向けて 13 の施策、事業を展開してまいりました。また、達成状況を把握するため数値目標として、新たな公共交通の満足度、利用者数、収支率、経常損失の額について指標を設定しました。3-4 ページからは 13 の施策と 3 つの事業の実施状況を載せさせていただきました。

次に 3-7 ページですが、先ほどの数値目標の達成状況を示しております。4 つの数値目標のうち、直近年度の評価値では利用者数以外は達成されていない、という状況となっております。

これら総合連携計画の実施状況をふまえ、第 4 章で五泉市における公共交通

	<p>の課題を整理させていただきました。1 つ目として、利用実態に応じた効率的な公共交通の実現が必要であるというところになります。先ほどの公共交通の利用者数を見ていただきますと、保田線を除いて利用者数は全体的に減少傾向にあります。そのため国・県補助金の減額や運行経費の増加につながり、結果として行政負担額が年々増加しているというところがあります。ここを改善することによって、持続可能な公共交通の実現を目指す必要があるというところがございます。</p> <p>2 番目といたしまして、土地利用、施設及び道路網の整備に対応した公共交通体系の構築が必要であるという点が挙げられます。先ほどの複合施設の開設及び東南環状線の開通、これによって施設・道路網等が変わるため、その変化に合わせた公共交通へ見直しが必要であるということがございます。</p> <p>3 番目として、利用者が減少している中、ふれあいバスに関して車両の更新を行っていないという状況があります。こちらは利用条件に合わせた形で車両更新を進めていく必要がある、というところがございます。</p> <p>4 番目として、さくら号の運行内容の再検討が必要というところがございます。さくら号自体は利用者数がほぼ横ばいで推移していますが、予約お断りの発生や、アンケート結果における『運行日を増やす』、『予約が取れるようにする』等の要望をふまえ、改善へ向けた見直しを検討する必要があるというところがございます。</p> <p>最後 4-8 ページですが、これまで公共交通の利用者数が減少してきた点を説明してまいりました。そのような状況を改善するためには、公共交通の利用促進策が必要であると考えられます。ふれあいバス、さくら号を利用しない理由として、『自家用車を運転するため』や『送迎してくれる人がいるため』、『どんなバス、タクシーか知らないため』、『使い方が分かりづらい、分からないため』というアンケート結果が多く寄せられておりますので、これらの点を解消するために利用方法の周知等を実施しながら、利用促進を行う必要があるというところが挙げられます。もう 1 つといたしまして鉄道の利便性向上も挙げられます。アンケート結果から見てみますと、施設のバリアフリー化も求められており、このような改善を実施することにより、少しでも利用者が増える工夫を実施していく必要があると考えます。</p> <p>以上、長くなりましたが五泉市における公共交通の現状と課題について説明させていただきました。</p>
伊藤会長	<p>ただいまの「五泉市地域公共交通網形成計画について」、皆さんからご意見、ご質疑等伺います。いかがでしょうか。</p>
古田委員	<p>新潟交通観光バスでございます。日頃は大変お世話になっております。</p> <p>資料について、もう少し細かい数値があるのかどうかお聞きしたいところがございます。2-9 ページで五泉市への流入・流出口の動きについてご説明いた</p>

	<p>だいたんですが、圧倒的に新潟市さんに行かれる数が多いですとありました。そこで新潟市の中で例えば何区という点について分かるものでしょうか。なぜかと言いますと、交通網を考える段階において、新潟市でも例えば秋葉区へ行かれる方や動きが多いということであれば、私どもが運行している大関線が新津駅と結んでおります。そこを検討するということもありますし、逆に中央区・中心部へ行かれる方が多いということであれば、高速バス等がございますので、そちらの方を検討する必要があるのかなと思われまます。新潟市も合併して広くなりましたので、果たしてどのあたりかなというところで、もう少し細かい資料がございましたら、という質問でございます。</p>
伊藤会長	はい、いかがでしょうか？
事務局 (堀内主査)	<p>はい、お答えさせていただきます。こちらの資料ですが、右下に記載がありますとおり国勢調査(H27)の公表されているデータを用いてまとめたものとなります。現時点で更に細かく何区というものがあるのかどうか、確認が取れておらないところがございますので、持ち帰って検討させていただきたいと思えます。</p> <p>また、この調査を実施するにあたりまして市民アンケートと利用者アンケートの2種類のアンケート調査を行っておりますが、そのアンケートの中から拾い出すことが可能なのかどうか、合わせて持ち帰り精査させていただきたいと思えます。以上です。</p>
伊藤会長	<p>それでは持ち帰るということで。</p> <p>ちなみに、実施したアンケートには新潟市内の行先は無いのですか？</p>
事務局 (堀内主査)	実施しましたアンケートを今確認いたしました。行先については『新潟市』という表現となっております。すみません。
伊藤会長	他にございませんでしょうか？
渡邊委員	<p>新潟運輸支局の渡邊と申します。いつも大変お世話になっております。</p> <p>さくら号の運行について再検討が必要だというお話の中で、予約がなかなか取りづらいということと、それからお断りをすると記載されていますが、予約をお断りした方については、その方はどのようにして目的地に行かれるのか、次の便で行くのか、それとも別の手段で向かうのか、そのあたり、もし分かれば教えていただければと思えます。</p>
伊藤会長	それでは、事務局。

<p>事務局 (堀内主査)</p>	<p>予約のお断りのお話をいただきました。資料 1の 2-44 ページ、上段にさくら号の予約お断りの状況についてまとめております。平成 26 年度から平成 30 年まで、概ね 3,000 件前後、年間ということで数字を計上しておりますが、まずこちらの計上の設定でございます。まず、さくら号受付センターにお電話をいただいた時に予約の希望を受ける訳ですが、予約が満杯であるためお断りをした場合、まず 1 件として計上しています。その後、ご希望に添えなかったものの前後の時間、『1 時間前であれば取れます』、『1 時間後であれば取れます』といった複案をご提案しますが、それで予約が取れた場合についてはお断り件数は 1 件で終わります。複案も断られると、複案含めて 2 件として計上します。つまりここで計上された件数、その全てが予約が取れなかったということではなく、複案で取れた方もいれば、全て取れなかった方も含まれている、そういった数値計上の設定になります。</p> <p>そこで複案で予約が取れた方は当然さくら号をご利用ということになりますが、複案も取れず、さくら号が予約できなかった方のその後の移動状況につきましてはなかなか把握する方法もなく、こちらではデータは保有していない状況でございます。以上です。</p>
<p>伊藤会長</p>	<p>よろしいでしょうか、他にございますか。</p>
<p>佐々木委員</p>	<p>北陸信越運輸局の佐々木でございます。私から何点か質問とコメントをさせていただければなと思っております。</p> <p>今ちょうど開いていますのでさくら号の関係ですが、まず私もお断りというところの観点が非常に気になっておりまして、それは事務局資料の中でも課題の 1 つなのかなというように思っています。1 つ質問としては予約のお断りというのがどう理由なのかということ考えた時に、4-6 ページを見ますと、④の 1 つ目の○に『定時性の確保をするために』というふうに書いてあります。おそらく、こちらのさくら号については乗合タクシーの中でもピンポイントで、すなわち指定の場所へ行くというタイプの運行なのかなと思っておりますが、例えば車両のキャパシティというか車両には余裕があるけれども、エリアが広がり過ぎてなかなか回れないから断っているのか、そもそも車両のキャパシティ・大きさの問題があるのか。あるいはどういったものなのか、という点が質問でございます。</p> <p>その質問の答え如何にもよりますが、こういった形で予約制の乗合タクシーにするということで進めておられるということ自体が、前回の再編時の方向性かと思っておりますが、例えば 1 度このような形、乗合タクシーの形でやるというふうになったものでも、やはり実際に使う方が多い場合に、果たしてこの乗合タクシーに維持させていくことがそもそも妥当なのかどうかということも検討する必要があるのかなと。運行内容の再検討とありますが、そもそもさくら号という乗合タクシーでの運行形態が妥当なのかどうかということも、やはりお断りしている内容</p>

の性質によっては検討する必要があるのではないかなと思っております。地域交通というイメージとして段々ランクを落としていくといいますが、民間事業者が運行する路線バスがあって、それが厳しくなると廃止代替になって、コミュニティバスになって、その後は共助による輸送になったり、自家用有償運送という形でNPO等がやる輸送になったり、デマンド交通になったり、乗合タクシーになったり、というように、どんどん落としていくというような考え方をとられ過ぎていると、やはりそこは見誤る部分もあるかなと思っております。どういう内容のどういう性質かは分からないんですけども、そういった運行内容そのものだけでなく、もう少し個別の何とか号とか何とか線とかって単位に囚われない検討が行われることを是非お願いしたいなということが、さくら号に関して1点でございます。

それから2点目ですが、これは戻りまして4-3ページの土地利用の変化に対応した公共交通体系の構築という点でございます。4-4ページで東南環状線の話もありますが、特に複合施設でございますけども、複合施設がここの場所に来れるということで地図を見ておりまして、『円滑なアクセス手段の確保が必要』と書いてあるところでございます。さくら号を除くと1路線しかないというようなことでございます。個人的には交通という分野と離れたとしても、複合施設はなぜここ立地を選定したのか、もちろん様々と交通とは関係ない事情が多々あるかとは思いますが、複合施設というものがどういった目的で誰をターゲットにしているのか。誰をとというのもエリアというような考え方もありますし、あるいは属性というパターンもあると思います。この複合施設がどのような人をターゲットにしているかにもよりますが、やはりそこまでの円滑なアクセス手段の確保が必要となった時に、よく交通でありがちな施設を作ったらアクセスが必要、アクセスを確保しなければならないというようなある種の考え方があって、それは交通という一面では正しくもありますが、複合施設が結局『まちづくりという観点で、どういう意味合いを持つのか』ということを考えて上で、どういうふうに通網を再編していくのかということをお考えいただければなというふうに思っております。この複合施設自体もまちづくりや地域の在り方という意味で、何らかの検討をした上でここに建てるということだと思っておりますので、単純に施設がそこに建つから通すということではなく、その施設が五泉市のまちづくりの中でどういう意味合いを持つのかを、しっかりとブレイクダウンをしていただいきたいなと、深掘りしていただきたいなと、いうふうなことがございます。これが2点目でございます。

3点目ですが、3-7ページでございます。こちらはどちらかというと質問が中心になりますが、総合連携計画策定時の数値目標ということでございました。①の満足度は、おそらくアンケート調査によるものだと思います。②③④については、おそらく実際のそろばんを弾いたものかと思っております。利用者数については目標超過達成ということかと思っておりますが、一方で収支率、経常損失額はマイナス、目標を達成していないということになっております。こちら作った時にどのような考え方だったか分かりませんが、普通であれば利用者数が伸びれば収支率も

	<p>上がり、どれくらい規模を拡大させるかにもよりますが、損失額も小さくなるパターンが同じ条件であればおそらくそうなると思いますが、この達成状況において、②は達成しそれ以外のところがこのようになっているのは、こういった要因によるものなのかという分析、そういったところをしっかりと行っていただけるとありがたいなと思います。例えば、路線をたくさん作れば人数自体は達成できると思いますが、当然路線を作れば作るほどその他の目標値というのは下がってしまうというような側面があります。一方で、路線を変えずに何らかのより効果的な運営方法、ダイヤの調整や利用促進をやれば、②が伸びると③④も伸びる、という関係になると思います。そこで②が伸びたから③④が減るのか、②も伸びてそれ故に③④も良くなるのか、というようなところは一つ経済合理性という観点からも分析が必要な部分ではないかなと思っておりますので、これからの計画を深掘りしていく中でそういう観点を検討いただければと思っております。</p> <p>最後に総務的な話ですが、今後 協議会の中でいろいろな議論をしていき、計画を作り込んでいくと、つまり 5 章以降も含めて作っていくということだと思います。今回スケジュールのご紹介がなかったので後で教えていただければと思いますが、先ほど申し上げたような観点ですとか、あるいは新潟交通観光バスの古田委員が仰っていたとおり、例えば人の移動についてもざっくり新潟市として捉えるのではなくて、どこの区にどういう目的があって行くのか、そういう詳細な分析ができればより良いものになるかと思います。人口とか高齢化のメッシュってというのは非常に細かく分析しているんですけども、こと人の移動アンケートになると、どうしても何とか市という感じでざっくりしてしまうのは、実はどこの自治体でも大体同じ傾向でございます。アンケートになった途端、結構ざっくりとなるっていうのはアンケートの手間という意味ではいたしかたない部分もございますけども、そういった部分をぜひご検討いただければなと思っております。ちょっといろいろ申し上げて大変申し訳ないですし、全部できる部分、できない部分あると思いますが、何らかの参考になればと思います。</p>
伊藤会長	はい、ありがとうございました。何か意見ありますか。
事務局 (堀内主査)	<p>はい、たくさん頂きましてありがとうございます。頂いたものに関しは、もちろん精査させていただきたいと思いますが、現時点で分かる情報を述べさせていただきたいと思います。</p> <p>まず 1 点目、さくら号に関してのご質問に対して、若干お答えをさせていただきます。配布させていただきました緑色の五泉市公共交通時刻表を 1 枚めくっていただきたいと思います。こちらがさくら号の運行概要になりますが、右下に全エリア共通の乗合のダイヤを示しております。さくら号はフルデマンドということでドア to ドアで運行しておりますが、この時刻にありますとおり、『郊外発→市街地着』で走るものと、折り返しで『市街地発→郊外着』ということで走る便があります。つまり片方向 30 分ということで時間を設定し、1 時間で市街地と郊外を往復</p>

	<p>する設定になっております。予約をお断りする要因というお話だったと思いますが、実は車のキャパというよりも、やはりこの 30 分というところで引っかかることによりお断りが発生する、そういった要因が大きくなっています。どうしても 2 人、3 人と予約が入りますと、まずは乗車場所へ順にお迎えに上がる、そのお迎えに上がるまでの走行時間、またお迎えに上がった後に降車場所までお届けする走行時間、これで 30 分が 2 人、3 人の予約で満たされてしまうということが現実的に多くなっています。</p>
佐々木委員	<p>じゃあ 7 時から 7 時半に行って、7 時半からまた 8 時に戻ってくると、そういうシステムになっているということですね。</p>
事務局 (堀内主査)	<p>その通りです。</p>
佐々木委員	<p>分かりました。</p>
事務局 (堀内主査)	<p>それと、先ほどさくら号の運行内容の見直しについて、さくら号という運行形態にのみ縛られずというようなお話をいただきました。これまでの経緯ですが、平成 21 年度に策定した総合連携計画の策定契機となったのが、それまで五泉市内を走っていた民間路線バスの撤退というのが大きな理由の 1 つであります。その後、現在のふれあいバスとさくら号、基幹バスとデマンドという形態への再編を図りましたが、その間 1～2 年ほどコミュニティバスを挟んで運行しています。</p> <p>限られた財源で、いかに将来的な費用の増加を抑えつつ利便性を確保するかということから、村松・五泉の両市街地間の大人数の輸送は基幹バスであるふれあいバスが、それぞれの市街地から郊外までの移動を担うのはデマンドタクシーのさくら号、そういった役割分担をしながら公共交通空白地域を埋めるといったようなものが連携計画の趣旨であり、平成 22 年 10 月から運行を行ってきたところでもあります。</p> <p>運行を開始して約 9 年が経ち、今回の計画作りの中で先ほど説明したように予約が取れない、電話が繋がらないという様々な課題が挙げられております。この場で今後どのように進めていくのかといったこと、また、さくら号以外の方法について検討をするといったことは、本日お答えを用意しておりませんので、持ち帰らせていただきたいと思います。</p> <p>2 点目の複合施設の件であります。まず立地の設定ということではありますが、こちらやはり観光を考慮した点が目的の 1 つになっております。隣接する県道白根安田線、この交通量が多い主要道路に隣接させることで、外から多くの人を訪れやすくなる、といったような点が立地設定の理由の 1 つになったと思われま。また複合施設ですが、観光・交流といった面の他に、文化振興という面も方針として含んでおり、五泉市内の方もぜひ来ていただきたいといった点がコンセ</p>

	<p>プトになっております。そういった意味からも五泉市内、距離的には村松地区が離れた場所となりますが、そちらからも円滑に施設に訪れていただく必要がある、そういったことから適切なアクセスを整える必要があるという点を課題として挙げさせていただいたところでもあります。なお、こういったところをターゲットにするかといった深掘りについては、それこそ持ち帰らせていただいて再度検討させていただきたいと思っております。</p> <p>続いて3点目の総合連携計画の数値目標の達成状況であります。3-7ページの未達成だったところについて関係性、要因等を挙げていただきました。利用者数については達成ということで赤字で表記してありますが、収支率とその下の経常損失額が満たされることがなかったといった結果となっております。要因は様々ありますが、現時点で分かっているものとして、目標値設定6,149万円とありますが、このうちふれあいバスの経常損失額が少し現状よりも低く見積もっていたのかなというのが、当時の目標設定値の根拠を洗って見たところ判明いたしました。当時の設定ですと、概ねふれあいバスの運行に係る経費を年間2,500万円程度と見込んでいたものの、実際運行をしている現在ですと年間で約4,500~4,600万円、運行当初から約4,000万円程度掛かっていたといったところで、そこに乖離があったように思われます。</p>
佐々木委員	<p>一番最後の件ですが、目標を作った時2,500万の想定だったけれども、実際は当初から実は4,000万円支出していましたということなんですかね。時代を経るに従い、例えば人件費の高騰だとか車両の入替等によって委託費が上昇し、今4,000万円に至っているということなんですか？</p>
事務局 (堀内主査)	<p>過去の実績等を見ますと、連携計画の目標値を立てたのが平成21年度末、実際に運行が始まったのが22年度の10月からということで、その間に運行へ向けた各種調整を行いました。そのため、実際の運行前に立てた目標値と乖離が生じているという説明を申し上げましたが、平成22年度当初からやはり4,000万円近くの経費が実際に走らせてみたら必要で掛かってしまったと、また、走らせて9年経つにつれて人件費であったり燃料費であったり修繕費であったり運行経費が徐々に上がり、現時点では4,500~4,600万円という状況になった、といった経緯でございます。</p>
佐々木委員	<p>ありがとうございました。やはりさすがに公共交通だと、なかなか経費の削減には限界があるかと思っておりますので、その辺りはそういうものを盛り込んだうえで目標を立てていただければと思っております。いずれにしても、今いろいろコメントを申し上げましたが、そういった部分を考慮しながら進めていただけるとより良い計画になるのではないかなというふうに思っておりますので、引き続きよろしく願いいたします。</p>

伊藤会長	はい、ありがとうございました。 最初からっていうとね。どうしたらいいですかね。
事務局 (堀内主査)	会長すみません1点よろしいでしょうか。
伊藤会長	はい、どうぞ。
事務局 (堀内主査)	長くなって申し訳ありません。1番最初に国勢調査結果に関する質問を古田委員から頂きました。今、手持ちの資料を確認したところ、新潟市の中でもどこの区に何人というようなデータがあるようでございます。なお、誤って申し上げる可能性がありますので、まずはそういうものがあつたということをご報告させていただき、次回公表できるものについては検討させていただきたいと思っております。以上です。
伊藤会長	流入・流出は年代別、男女別もありますか？確かあるはずだと思います。未婚の女性が何人 五泉市に流入してるかということ、調べたことがあると思います。今はいいですよ。 他にございますか。はい、無いようであります。それでは、「(1)五泉市地域公共交通網形成計画について」は、本日の協議内容をふまえて、策定へ向け検討・取組みを進めてまいりたいと思っております。よろしくお願い申し上げます。 それでは次に「(2)五泉中央病院の開院へ向けた ふれあいバスの対応について」事務局の説明を求めます。
事務局 (堀内主査)	それでは資料 2 をご覧ください。これまで五泉中央病院への通院者等の利便性を確保するため、ふれあいバスの新ロータリー内への乗入れについて検討・調整してまいりましたが、こちらは必要となる変更内容やスケジュール、新ダイヤ等でございます。 初めに、スケジュールであります。今年の12月1日に五泉中央病院が開院することをふまえて、まず ふれあいバスの停留所の名称を変更したいと考えております。続きまして新ロータリーの工事ですが、今年の12月末に完了する予定であることをふまえて、年明け1月1日から乗入れを開始し、そのために必要となるダイヤ改正等の手続きを行いたいと考えております。 2ページ目をご覧ください。こちらは新ロータリーへ乗入れを実施した際の新たな運行経路、及びバスの軌跡を示した図です。表左側に縦に走っている道路が市役所の脇の道路、保健センターの脇を通過して五泉高校の方へ向かう通称：駅一という道路です。五泉中央病院の場所ですが、図の中央に示しますとおり現在の北日本脳神経外科病院、ちょうど今解体工事をしておりますが、そちらに新ロータリーができる予定となっております。できた際には図の軌跡のように左側の入口からバスが入りまして、一周ロータリーの中を回り、その後 右側出口から

	<p>ロータリーを出て元の道路に戻る、という乗り入れを実施します。バス停の位置につきましては、赤い丸で表示してありますが、この辺りがバスの乗降スペースになると情報をいただいておりますので、雨に濡れない場所でご利用者の方が乗降できるように設定していきたいと考えております。</p> <p>続いて、資料の3枚目、4枚目をご覧ください。こちらは1月1日のダイヤ改正(案)でございます。まずバスの停留所の名称ですが、黄色の枠に赤字で書いてある部分、これがバス停の新名称になります。現在の「北日本脳神経外科病院前」を「五泉中央病院前」に、「南部郷総合病院入口」を「たいまつ食品前」にそれぞれ変更したいと考えております。</p> <p>続いて右側のダイヤ改正の設定ですが、主に4点に注意して設定したところがございます。1つ目が、新ロータリーへの乗り入れは主に通院が行われる時間帯に絞り、朝夕の通勤・通学時間帯を避けるように設定すること。2点目は乗入れによる距離の増加をふまえ、実施する便についてはバス停間のダイヤ調整を行うこと。3点目は村松地区から さくら号とふれあいバスを乗り継いで来院しやすいよう、可能な限り配慮したダイヤに修正すること。4点目は(現)南部郷総合病院前バス停について、病院の移転、営業の終了をもって当該停留所を廃止し、バスの停留を終了すること。以上4点について、反映を行っております。</p> <p>また、病院への対応とは異なりますが、今回せっかくのダイヤ改正の機会でございますので、これまでにご要望をいただいております朝の五泉駅でのJRとの乗り継ぎの改善、これを目的とした改正を2便分含めております。</p> <p>以上が対応の内容となります。なお、この対応を進めるにあたりましては、実際の運行业務や国・県への各種手続き、利用者への周知等において、バス事業者様からご対応いただく点が多く含まれて参ります。これまで様々にご調整いただいているところではありますが、今後も引き続きご理解ご協力いただけますよう、よろしくお願いいたします。以上です。</p>
伊藤会長	<p>ただいまの「五泉中央病院の開院へ向けた ふれあいバスの対応について」ご質問等ございませんか。</p>
古田委員	<p>統合された新しい病院ということで、通院の方も増えられることが予想される中、ロータリーの中へバスが乗入れることは非常に良いことだと思っております。私ども3事業者、手続き等もしっかりやっていきたいと思っておりますし、運行も安全に務めて参りたいと思っております、というところをお願いがございまして。</p> <p>過去に他の市町村で同じように、病院へバスを乗り入れてくださいと要望があった時の反省点ではありませんが、ふまえたお願いです。今はバス単独のロータリーというのは病院ではなかなか難しいところがありますから、一般の自家用車の駐車場と混在となるので、この辺については当然 私どもバス事業者も注意しなければいけないところになります。新しい病院ではタクシー乗り場とか、病院が運行する送迎バスのようなものはあるのでしょうか？実は過去に</p>

	<p>バスを乗り入れる形で運行開始したのはいいのですが、運行当日に病院のバスであったり、お客さん待ちのタクシーと混乱したっていう経験があり、その後病院と複数回の話し合いをして何とかスムーズに進入、退出が出来るような形をとったということがあったものですから。この図面では分からない、そういう動きがあるのであれば上手く位置を変えていただく等の働きかけを五泉市の方で出来るようでしたら、なんとかお願いしていただければなど。確認を含めてのお願いでございます。</p>
<p>事務局 (堀内主査)</p>	<p>はい。その辺について、確認を取らせていただきたいと思います。</p> <p>なお、1点情報として、今回この資料を作成するにあたり、バス事業者様と真仁会のご担当の方と1度話し合いの場を持たせていただきました。その際には特段そういった支障となるような内容は上がってこなかった、今のところそういった状況でございます。</p>
<p>伊藤会長</p>	<p>今現在、病院の単独バスは無いのかな？</p>
<p>事務局 (堀内主査)</p>	<p>そういったものは聞いておらない状況です。</p>
<p>伊藤会長</p>	<p>タクシーの関係は？</p>
<p>事務局 (堀内主査)</p>	<p>確認させていただきます。</p>
<p>伊藤会長</p>	<p>他にございませんか。無いようであります。</p> <p>それでは「五泉中央病院の開院へ向けた ふれあいバスの対応について」承認いただける方は拍手をお願いします。</p> <p>拍手</p> <p>ありがとうございました。満場一致ということで「(2)五泉中央病院の開院へ向けた ふれあいバスの対応について」は承認されまして、そのように進めさせていただきます。</p> <p>それでは次に、「4 その他」でございます。事務局で連絡事項などがあればお願いします。</p>
<p>事務局 (堀内主査)</p>	<p>2点ほど、報告・説明させていただきたいと思います。</p> <p>まず1点目ですが、「さくら号 デマンドシステムの更改について」今後のスケジュール等を報告させていただきます。資料3をご覧ください。現在さくら号の受付及び運行業務にはデマンドシステムを活用しておりますが、来年7月末で満5年のリース及びサポート期間が満了することから、新たなシステムに更改が必要となります。現在はNTT 東日本製のシステムを活用しておりますが、更改を行うにあたり、システムの利便性や経済性を考慮して、国内にいくつかありますシステ</p>

	<p>ム事業者の製品を比較検討のうえ導入を進める必要があると考えております。スケジュールについては、これから年末にかけてシステム事業者からの説明や他自治体への視察により情報収集を行い、年明けから3月にかけて導入事業者の選定、新年度に入り事業者と契約及び導入作業を開始しまして、8月からの新システム運用へ備えていきたいと考えております。</p> <p>続いて2点目ですが、「10月に控えます消費増税をふまえた ふれあいバス・さくら号の運賃について」説明させていただきます。こちらは特段資料のご用意をしておりませんので口頭でお伝えいたします。来月10月より消費増税が実施される予定ですが、ふれあいバス・さくら号につきましては現在の利用者の状況等を考慮し、事務局としましては運賃への転嫁(値上げ)は行わず、現在の金額を維持する方向で考えております。その旨、皆様につきましてもご理解のほどよろしくお願いいたします。以上です。</p>
伊藤会長	<p>今ほどの「さくら号 デマンドシステムの更改について」と「消費増税をふまえたふれあいバス・さくら号の運賃について」は、これは説明ということで了解とさせていただきます。</p> <p>それではこの際でございます、各委員の皆様から何かございますでしょうか。はい、無いようであります。</p> <p>それではこれで議事を閉じさせていただきます、議長を下ろさせていただきます。大変ご協力ありがとうございました。進行を事務局へお返しします。</p>
司会 (風間補佐)	<p>長時間に渡りいろいろご意見頂戴いたしまして、大変どうもありがとうございました。以上をもちまして、令和元年度 第2回目の会議を終了いたします。なお、次回の第3回目は10月末の開催を予定しておりますので、日程等が決まりましたら後程ご案内させていただきます。その時はまたよろしくお願いしたいと思います。本日はどうもお忙しい中お集まりいただきまして大変ありがとうございました。以上で散開いたします。</p>
閉会 15:30	