

平成 28 年度 第 1 回新潟市地域公共交通会議 会議録

■開催日時：平成 28 年 6 月 1 日（水） 午前 10 時から

■会 場：新潟市役所分館 6 階 1－601 会議室

【司 会】

これから新潟市地域公共交通会議を開会させていただきます。本日は、お忙しい中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

私は、議事に入るまでの進行を務めさせていただきます、事務局の新潟市都市交通政策課課長補佐の桑原と申します。よろしくお願いいたします。

最初に、本会議の役割について、私からご説明させていただきます。地域公共交通会議につきましては、道路運送法施行規則に基づきまして、地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保、その他旅客の利便の増進を図るために必要な事項を審議する場として、新潟市附属機関設置条例に基づいて設置されている附属機関となります。会議の内容につきましては、区バスや住民バスなど地域の生活交通についてご審議いただく場として進めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。なお、会議につきましては、公開で運営させていただきますので、ご理解とご協力をお願いいたします。

続きまして、委員の皆様の任期について、ご説明いたします。新潟市地域公共交通会議規則により委員の任期は 2 年となっております。委員の皆様には、今回の会議に先立ちまして、平成 28 年 4 月 1 日付の委嘱状を郵送などで交付させていただきました。委員の皆様の任期につきましては、平成 30 年 3 月 31 日までとなっておりますので、よろしくお願いいたします。

次に、会議成立の成否についてです。本日は、新潟市の大勝都市政策部長が所用により欠席されています。したがって、出席者は 9 名で委員総数 10 名の過半数を超えていますので、新潟市地域公共交通会議規則第 5 条第 2 項の規定により、本会議が成立していることをご報告いたします。

続きまして、本日は今年度最初の地域公共交通会議となりますので、委員の皆様から自己紹介をお願いしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。順番は北陸信越運輸局新潟運輸支局竹村様からお手元の座席表の時計回りの順番にお願いしたいと思います。それでは、竹村様よろしくお願いいたします。

【竹村委員】

皆さんおはようございます。新潟運輸支局竹村でございます。本年 4 月に長野支局より異

動してまいりました。どうぞよろしくお願いいたします。

【船山委員】

おはようございます。連合新潟地協の副議長をしております、船山昌代と申します。今回から初めて参加をさせていただきますが、どうぞよろしくお願いいたします。

【本多委員】

おはようございます。新潟市消費者協会の会長の本多と申します。よろしくお願いいたします。

【高橋委員】

新潟県バス協会の高橋と申します。どうぞよろしくお願いいたします。昨年より引き続いてでございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【後藤委員】

おはようございます。新潟県ハイヤー・タクシー協会の後藤と申します。今回から参加をさせていただくことになりました。どうぞよろしくお願いいたします。

【村山委員】

新潟交通の村山と申します。昨年より引き続き、参加させていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

【松川委員】

皆様、おはようございます。公募委員を務めます、松川と申します。よろしくお願いいたします。2期4年務めさせていただきましたが、今期からもう1期2年務めさせていただくことになりました。今までいろいろな提案をさせていただいて、実現に至った項目も少なからずあるのですが、新潟市の公共交通はまだ課題はいっぱいありますけれども、一つ一つ解決していくことが市民の幸せにつながるものと信じております。これからも、いろいろ提案させていただきたいと思っております。ぜひよろしくお願いいたします。

【本間委員】

おはようございます。警察本部交通規制課の本間と申します。よろしくお願いいたします。今回から参加させていただくことになりました。これまで、隣の西区の新潟西警察署で交通課長をやっておりました。もし時間があれば、また交通事故の実態、特に高齢者の方が関係する事故は非常に多いというところをお話しできればと思っております。よろしくお願いいたします。

【大沢委員】

新潟市土木部長の大沢です。2年目でございます。ご存じのとおり新潟市が進めている日本一安心安全で持続可能な政令市、そうした中で、私ども、国県道を含めた道路の改良、あるいは管理をやっております。交通安全は大切な分野だと思っておりますので、また皆さん

の議論でよりよくなるようによろしくお願ひしたいと思ひます。

【司 会】

ありがとうございました。

続きまして、事務局から自己紹介をさせていただきます。

【事務局：今井】

事務局を務めさせていただきます、新潟市都市交通政策課長の今井でございます。この春から着任させていただいております。どうぞよろしくお願ひします。

【事務局：佐藤】

おはようございます。同じく都市交通政策課地域交通整備室にこの4月から着任いたしました佐藤と申します。よろしくお願ひいたします。

【事務局：樋口】

おはようございます。同じく都市交通政策課樋口でございます。よろしくお願ひいたします。

【事務局：近藤】

都市交通政策課近藤と申します。4月から着任となりました。よろしくお願ひいたします。

【事務局：石田】

同じく都市交通政策課の石田と申します。よろしくお願ひいたします。

【司 会】

改めまして、都市交通政策課の課長補佐の桑原と申します。よろしくお願ひいたします。

次に、本日の資料を確認させていただきます。まず、事前に送付した資料といたしまして、次第、座席表、本日の出席者名簿、新潟市地域公共交通会議規則、新潟市地域公共交通会議委員名簿、資料1「区バス・住民バス夏休み子供ワンコインバスについて」、資料2「平成28年度新潟市生活交通改善事業計画（案）」、資料2の参考資料「地域公共交通確保維持改善事業」、以上が事前に送付させていただいた資料となりますが、このうち座席表と出席者名簿につきましては、皆様の机の上に本日の出席状況に合わせた資料を改めて配付させていただきましたので、事前に送付したものと差し替えていただくようお願ひいたします。また、本日、追加で配付した資料といたしまして、参考資料1「平成28年度予算の概要」、参考資料2「平成27年度シニア半わり社会実験結果について」、新潟県ハイヤー・タクシー協会からの資料一式、最後に本日、松川委員より「夏休み利用促進策について（提案）」、以上が本日追加で配付させていただきました。皆様、お手元にございますでしょうか。

これより議事に入らせていただきます。次第2、会長選出でございます。本日は、委員改選後初めての会議で会長が不在ですので、事務局で進行を進めさせていただきたいと思ひます。それでは、都市交通政策課長、議事の進行をお願ひいたします。

【都市交通政策課長】

では、会長の選出について、進行をさせていただきます。

会長の選出方法につきましては、当会議規則第4条により委員の皆様の互選によることとなっておりますけれども、ご出席の委員の皆様、何かご意見等ございますでしょうか。

(意見なし)

【都市交通政策課長】

特にご意見がないようでしたら、事務局から提案をさせていただきたいと思います。当会議は、従来どおり市が主催する会議であり、会議の内容につきましても、これまでと特段変更がないことから、会長につきましても、従前の新潟市都市政策部長が会長に当たり、会議の進行を務めさせていただくという形で皆様いかがでしょうか。

(異議なし)

【都市交通政策課長】

ありがとうございます。それでは、会長は大勝都市政策部長が当たるということでご同意をいただきました。ありがとうございます。なお、通常であれば、以後の進行につきましては、会長が当たるのですが、本日、急用により都市政策部長が欠席しております。このため、事前に都市政策部長よりご自身が会長に選出された際には、会長が欠けたとき、または会長に事故があるときに職務を代理していただく委員を竹村委員にお願いしたい旨伺っております。竹村委員のほうでお願いできますでしょうか。

(竹村委員 承諾)

【都市交通政策課長】

ありがとうございます。

では、以後の進行を会長の代理として竹村委員からお願いいたします。

【竹村会長代理】

改めまして、竹村でございます。本日は代理ということで仰せつかりました。議事進行させていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

皆様、ご多忙の中、本日の新潟市地域公共交通会議にご出席いただきましてありがとうございます。速やかな進行を心掛けてまいります。どうぞご協力のほどよろしくお願いいたし

ます。

次第3の1に入ります前に、事務局よりご説明をお願いいたします。

【事務局】

本日、ご審議いただく案件の概要について、まずご説明いたします。次第3の(1)夏休み子供ワンコインバスにつきましては、昨年度に引き続きまして、夏休み期間中の小学生以下を対象として運賃の変更を行うものです。

続きまして、(2)平成28年度新潟市生活交通改善事業計画につきましては、昨年は書面にてご審議させていただいた案件になりますが、バリアフリー化車両の導入などによりまして、公共交通機関における高齢者や障がい者の移動の利便性ですとか、安全性の向上の促進を図るため、その具体的な取組みについて、計画に位置づけるものです。この二つの議題につきましては、都市交通政策課より説明させていただきますので、よろしくをお願いいたします。

【竹村会長代理】

次第に沿いまして、夏休み子供ワンコインバス、新潟市生活交通改善事業計画についてご審議をいただきます。それぞれの議題ごとに質疑応答を行ってまいります。

では、はじめに区バス・住民バス夏休み子供ワンコインバスについて、都市交通政策課をお願いいたします。

【事務局】

はじめに、区バス・住民バス夏休み子供ワンコインバスについて説明をいたします。資料1をご覧ください。

区バス・住民バスの利用促進に向けた取組みとしまして、昨年度に引き続き、小学生以下の子どもを対象に、今年は平成28年7月19日(火)から8月31日(水)までの夏休みの期間の運賃を1乗車の現金払いにつきまして、50円とするものです。資料1参考資料をご覧ください。区バス・住民バスの一覧でございます。こちらのうち、黒い網掛けをした欄に○印を記載した区バス・住民バス路線で、夏休みワンコインバスを実施していく予定でございます。黄色で網掛けしてある路線は、地域公共交通会議で協議した運賃で運行をしている路線でございますので、運賃変更をする場合、この会議で合意をいただいたうえで、手続きを行ってまいりますのでございます。そのため、本会議で協議いただく路線は、北区、東区、江南区、秋葉区の区バス路線と北区の陽光・松浜・濁川地区住民バス路線、西区の坂井輪地区住民バス路線です。以上が、今回の夏休み子供ワンコインバスについての議案でございます。ご審議のほど、よろしくをお願いいたします。

【竹村会長代理】

ありがとうございました。以上につきまして、これから質疑を行ってまいります。ただい

まの説明について、何かご質問等ございますでしょうか。本日、松川委員からご提案があるということで、よろしくお願いします。

【松川委員】

いくつか伺いながら提案させていただきたいのですが、昨年も伺ったのですが、この期間は新潟交通の路線バスと同一と考えてよいでしょうか。

【事務局】

新潟交通の自主運行路線でワンコインバスを実施する期間とあわせて同じ期間に実施する予定でございます。

【松川委員】

ワンコインバスのチラシをあちこち探して回ったのですが、市役所、区役所のポストにもなく、やっと見つけたのが日曜日・土曜、祝日のチラシで、どこであったかという南部営業所にしかありませんでした。観光案内所にもなかったです。果たしてこれは何年目の施策でしたか。

【事務局】

今、手元に資料がないのですが、私の記憶の中では、相当な年数をやっていると思います。

【松川委員】

相当な年数をやっているのですが、周知がそもそも進んでいないようにお見受けします。期間限定ですし、区バス・住民バスまでとなると、なおさら周知が進まないと思います。私の提案としては、今あるチラシでもいいですし、新潟交通のホームページに夏休みワンコインバス、区バス・住民バス、しも町循環バス、坂井輪コミュニティバスが載っているので、これを基に、それなりのチラシを作って、夏休み前に学校に送って、生徒に配る。夏休みはバスで出かけてねという、最低限その目配りは必要ではないかと思ったのが一つ。

同じくこれも10年前からになります。新潟交通で環境定期券制度ということで、土・日、祝日、定期券所持者の同伴の家族、大人は100円、子どもは50円になる制度があります。これを夏休みワンコインバスと合わせてPRしていただけないかと。結局、小学生ですと昨今いろいろな事件がありますので、一人でバスに乗るとするのはハードルがあり、大人と一緒に乗る。しかし、大人がこういう制度があるということをそもそも知らない。この制度のパンフレットも探したのですが、南部営業所にもなかったものですから、こういったことも併せて周知を進めてほしいというのが私の提案です。

私のこの提案書の第3に書いておきましたけれども、オレンジ色のマグネットタイプの「夏休みワンコインバス実施中」という小旗を作り、図書館やプール、万代地区の商業店舗のご協力いただいて設置する。そういったところで目に触れさせるようにしないと、予算を割いて実施しましたが、利用率上がりませんということが続いてしまうのではないかと思います。

ております。

4番目としては、昨今、子どもの貧困ということが言われています。全体の6分の1が貧困率が高い生徒だという話もあります。小学生もいいのですが、子どもが一人で広範囲に出歩けるようになるのは中学生、高校生からではないかと。例えば、小学生が50円だったら、中学生は100円、高校生は150円で1回バスに乗車できると。200円にしてしまうと170円区間と比べて整合性が取れません。来年度以降になるのでしょうけれども、そういったこともあわせて考えてみてもらえないかなというのが私の提案です。

5番目については、りゅーとカードの方で自動的に50円だけ引き落とす機能をつけてくれと昨年も提案したのですが、もちろん費用がかかるということで、今年もまだ実現していません。昨年の会議の後、りゅーとに対しては未来ポイント、健康マイレージといった、りゅーとをタッチするとポイントが貯まるような機能の付加が進んでいます。もちろん、簡単なことではありませんが、りゅーとに機能をつけることができれば、利用率、利用区間、こういったところで利用されているのかの実態を把握できますので、来年度以降の話になるでしょうけれども、引き続き検討いただけないかというのが提案です。以上、五つ、端折って説明してしまいましたが、この辺について事務局から何かご回答いただきたいと思っております。

【事務局】

ありがとうございます。まず、1番目から3番目について、広報活動のお話をいただきました。確かに私ども、相当年数実施しております。この会議で協議いただく路線の運賃変更のほかに、新潟交通の自主運行路線でも同じようにワンコインバス、50円バスをやっていますが、広報につきましては、事業者とも連携しながら、どんな広報ができるか、できる取組みから一步一步やっていきたいという思いでおります。ありがたい提案ありがとうございます。

それから、4点目の中学生の100円乗車につきましては、一部の区バス・住民バスで取り入れられている路線もあります。区バスは市が運行主体、住民バスは地域の運営団体が運行主体といったところもありますので、利用率を上げるための取組みとして、こういった形の工夫ができるかといったことを今後、働きかけや検討をしていきたいと思っております。

そして、最後、ICカード「りゅーと」の活用についてです。新潟市においても未来ポイントや健康マイレージといった、お金を扱う領域ではないところにポイントを付与するといった取組みはスタートさせていただいていますが、ワンコインバスの乗車履歴を取るといった点については、運行事業者とこういった形のものができるか、引き続き十分な検討が必要かなと思っております。すべてにおいてワンコインバスをやる限りには、どんどん利用いただけるような工夫が必要だというありがたい提案でございました。どうもありがとうございます。

ます。

【松川委員】

ワンコインバス以外に、例えば、夏休みどういったことで利用を促進し、定着させていけるかということで、全て他都市で、すでに行われている事例を参考に三つほど提案させていただきます。

1 番目の夏休み乗り放題パスというのは北海道の千歳市ですすでに実施されています。人口規模 8 万人くらいのまちですから比較にはならないのですが、小学生が 7 月 20 日から 8 月いっぱいまで 1,000 円で乗り放題になっています。千歳市の場合は、スタンプラリーを並行して実施しておりまして、スタンプを置く場所は温水プール、図書館、他にサケのふるさと館という自由研究等に利用できる施設にスタンプを置き、スタンプラリーを並行して行うことで、利用率向上に確実に影響が出ています。

新潟市で実施する場合、どのくらいの価格設定がいいのかと思ったのですが、例えば、都心部を回れる均一フリーという定期券が今実際にありまして、1 か月、3 か月、6 か月、12 か月と割引率が違うのですが、一番割引率が高い 1 か月当たりの学生用だと 5,040 円です。そこから、夏休みの期間限定ということで、例えば、高校生だと 3,240 円、中学生は 2,160 円、小学生は 1,080 円という設定にできないかなと。例えば、高校生だったら万代に映画を見に行く、買い物に行くなどでバスを使っていますので、そういったところで周知を広げる意味でも提携施設で割引、優待を受けられるような取組みができないかなと思いました。

通学定期券を学期型に移行させる平日限定型の設定というのは、今、1 か月、3 か月、6 か月ということで定期券が何か月単位であります、全国の事業者を見ると、通学型は学期型に移行させ、無駄をなくすような取組みがすでに始まっています。今度は逆に平日限定型ということで、月曜日から金曜日までしか使えない定期券にすることで、親の負担を減らす意味もありますが、こういったことで例えば、新潟交通や住民バスなどの定期券を学期型に移行することで、夏休みは夏休み限定の乗り放題パスを利用して、いろいろなところへ出かけられるようにしてはどうかと思って提案させていただきました。

スタンプラリーは先ほども申し上げましたが、千歳市の事例で乗り放題パスとスタンプラリーブックというものをセットで売ること、スタンプも観光地や自由研究の一助になるような取り組みです。この前、福島潟へ行ってきましたけれども、自由研究として使いやすい施設だと思います。でも、福島潟はバスがないですね。図書館や体育館などにもスタンプを設置して、家の中でもってゲームをやっているより、外に出るような位置づけができないかなと思っております。

3 番目の作文絵画コンテストは、仙台市で毎年、夏休みバスの絵コンテストというものを実施しています。昨年のテーマは「こんなバスがあったらいいな」ということで、市内の小

学生で絵画コンテストを行い、優秀作は表彰しています。こうした色々バスに乗りたくなるような施策を並行してできないか。これは来年以降になるかと思いますが、いろいろな取組みを一つ一つ社会実験からでいいので取り組んでもらえないかなというのが私の提案です。夏休みの利用促進策については、ここまでにしたいと思います。

【事務局】

ありがとうございます。夏休みの利用促進策ということで、確かに運賃をただ安くするだけではなく、色々なアトラクションをつけ足した形でのご提案と受け止めております。スタンプラリーや目的地を訪れるのとあわせてバスを使ってもらうといったことにつきましては、施設の関係もあって難しいところもあるかと思いますが、多様な発想が大事だということで、今、受け止めさせていただきました。1番目の乗り放題バスや定期券の話になりますと、私どもが手掛けている区バスや住民バスだけではなく、全体の路線バスとの関わりがありますので、このあたりは新潟交通のご意向も大きく関わってきます。本日、委員として乗合バス部長に入らせていただいておりますので、こういったことも踏まえて、一緒になってバス利用促進に向けた取組みを考える中の一つの要素として扱わせていただきたいと思います。こちらについても新たな目線でのご提案をいただき、ありがとうございます。

【竹村会長代理】

松川委員、それでは3番目のご提案をお願いいたします。

【松川委員】

時間をいただきまして、申し訳ございません。

これは夏休み子供ワンコインバスと離れてしまうのですが、生活交通の収益を上げるための方策がないかと思ひまして、色々な都市の例を引っ張り出してきました。私のオリジナルではないのですが、路線バスと区バス、住民バスの共通1日乗車券というのは、盛岡市などですでに提案されて実施に移っています。これも市が主導して事業者、鉄道会社、岩手県交通などのバス会社と調整して実現しているのですが、全市を網羅するとなると価格設定も高くなりすぎますので、例えば、市内から観光地へ利用できるとする、北方文化博物館に行くには横バスが利用でき、秋葉区は新津美術館や、植物園がありまして、秋葉区のホームページにも区バス利用のモデルコースみたいなものがすでにあります。価格設定や1枚売り上げた場合の新潟交通と区バス・住民バスとの収入の調整は確かに大変だと思いますが、こういったバス同士で使える共通乗車券にすると、1枚売れるごとに区バス、あるいは住民バスに一定金額が収益として入ることになります。しかも、バスダイヤやモデルコースをセットしたハンドブックみたいなものをつけることで、利用するイメージができます。結局、区バス、住民バス共通の課題は、限られた人数の中でどうやって収益を上げていくかということなので、全国の公共交通が抱える課題は、住民の生活に資するものにすると同時に、その地

域にどれだけよそから人を呼び込めるかにかかっているのです。これをマイカーに任せてしまうのか、地域を必死に支えているバスに少しでも外から人を呼び込めるかどうか。そこを考えたときに、こういった方策があるのではないかと考えて提案させていただきました。

2番目のバスパックというのは、私のオリジナルではなく、八戸市でやっている取組みなのですが、バスのコースが全部で7コースあり、バスを利用して博物館を見学する、神社にお参りする、酒蔵で試飲をする、馬肉料理を食べに行くといったコースになっています。これをバス会社と近所の施設が連携して、例えば、レストランは1,700円から2,300円の料理を1,500円で提供し、バスの運賃も割引にするといったセットですすでに実施しています。馬肉のコースは、お店は1,700円から2,300円の料理を1,500円で割引するので、お店にメリットがあるのかと思ったら、集客も増え、また1グループ当たりプラスして注文した金額が3,004円だったそうです。1グループの参加人数が平均2.8人だそうで、1人当たり1,072円を追加で消費している。つまり割り引いた以上の効果が店舗にも現れているということで、コースも年々増えているような状態です。地域の成功例として、取り上げられているのですが、そういったバスパックみたいなものを新潟でもできないかということが、私の提案です。

例えば、昨年から走り始めた西蒲区のシーサイドエクスプレスという住民バスがありますが、3月31日付の新潟日報によると1日平均利用者が14人で市が目標とした50人にはほど遠かったと。収支率も20パーセントを目指したけれども5.5パーセントと低迷したということで、このあたりに例えば往復のバス運賃とカーブドッチの食事をセットにして、両方少しづつ割引することでお客様を呼べないか。あるいは、ヴィネスパという温泉もあるので、温泉は1,000円ですが、それを800円くらいにして、セットにして売る。ハンドブックには往復のバスの時刻、運賃、施設の説明というものをつけてセットで売りたい。利用イメージを分かりやすく提示したいという思いがありまして、八戸市のバスパックというものが気になったもので、今回、提案させていただきました。これも将来の課題になるのでしょうけれども、こういった切り口はいかがでしょうかというのが私の提案です。お願いします。

【事務局】

ありがとうございます。確かに、今までは住民生活に資するバス路線の確保といったところが主たるものになって、実際、そちらの地域の方々にも一生懸命ご利用をいただかなければいけないのですが、やはりそのほか、その路線を維持するうえでもっと交流していただく。外からもバスを使って地域に来ていただくといった点で、乗り物だけではなく、施設側と連携するといったご提案かと思います。西蒲区のシーサイドエクスプレスについては、低迷していると新聞では出ていましたけれども、そちらにおいても背後に控える観光地、観光施設がありますので、そういった場所との連携のご提案かと思いますので、この辺も参考にさせていただきながら、こういったことができるか、区や地域の方々のご相談しながら、あるいは

市の観光セクションでは交流人口増加といった取組みの方針、方向性を持っていますので、そういったところにも投げかけながら連携できるか。そういったところが課題になってこようかと思っておりますので、いい提案として受け止めさせていただきます。ありがとうございます。

【竹村会長代理】

松川委員よろしいですか。ご提案はまさにそうだなと思います。利用促進と考えた場合に、まずはこういうバスが走っているよ、こういう料金で走っているよ、すごく便利だよといったアナウンスが重要になってまいります。そのアナウンスによって利用者がバスに乗ってくださる。そして、自分が考えていた以上にバスがよいものであれば、またリピーターとして使っていただける。まさにその部分のお話であったかと思えます。

3番目の路線バス、生活交通利用促進策です。本日の議題とは少し離れているのですが、やはり昭和44年、45年をピークにして、バスの利用者がかなり下がっている。そういった中で全国において大きな問題として各自治体をご苦労されている。やはりそこには利用促進もあるのですが、生活交通として維持していくプラス最近では観光目的として観光客においていただいて、そういった便利なバスに乗っていただくと。そういった動きもあります。地域公共交通会議の目的としては、観光部分は切り離されているのですが、やはりそういった部分も念頭に置いて話を進めていかなければいけないのかと思えます。今日、委員でおいでいただいている新潟交通の村山委員ですが、このご提案について何かお話はございますでしょうか。

【村山委員】

私どもも日々、利用促進は考えているわけですが、非常に参考になるご意見だと思います。夏休みのスタンプラリーも過去に社内で検討したこともあったりしたのですが、実現には至っていませんでした。ご提案いただいた各公共施設と一緒にやるとか、それもいい提案だなと率直に感じました。最初のワンコインバスのチラシのPRの件や私どもの努力の不足しているところもありますので、新潟市ともこれからいろいろお話をさせてもらって、まずはPRというのは重要と改めて感じた次第です。どうもありがとうございました。

【竹村会長代理】

区バス・住民バスの議題プラス松川委員からのご提案で何かご意見、ご質問等ございますでしょうか。よろしいですか。今日の議題の1番目だったのですが、区バス・住民バスについては、このエリアで区バス・住民バスをワンコインで実施しますよということ。黄色の網掛けをしている部分は、地域公共交通会議で運賃を決めているということですので、場合によっては運賃変更の手続きが生じてくるという議題でございました。これについては、承認ということで認めさせていただきますが、よろしいですね。

(承 認)

【竹村会長代理】

次の議題です。平成 28 年度新潟市生活交通改善事業計画（案）について、また都市交通政策課お願いします。

【事務局】

生活交通改善事業計画（案）についてご説明させていただきますが、事前にお配りしている資料に訂正をお願いしたいと思います。資料 2 の 3 ページ目をご覧ください。バス車両の導入に係る事業で、ノンステップバスの車両数の推移（新潟市）と書かれている表が中段より上のほうにございます。ノンステップバス車両台数ということで、平成 24 年度 120、平成 25 年度 133、平成 26 年度が 146 となっておりますが、こちらは不備がありまして、147 にご訂正をいただきたいと思います。こちらの計画（案）について説明させていただきます。

こちらの事業計画につきましては、バリアフリー化車両の導入などによって、公共交通機関における高齢者や障がい者の移動の利便性や安全性向上の促進を図るために、具体的な取り組み等について計画に位置づけるものでございます。具体的には、各交通事業者がノンステップバス車両や福祉タクシー車両を導入する場合に、本計画に位置づけられた項目について、国から一定の支援、補助を受けることができるものでございます。資料 2 の参考資料がそちらを記載したのですが、こちらの「地域公共交通確保維持改善事業」の中に「地域公共交通バリア解消促進等事業」というバリアフリー化設備等整備事業が国土交通省の支援メニューにあると。その中でノンステップバスやリフトつきバスの導入、福祉タクシーの導入などについて、事業者のほうで国から支援を受けながら導入促進を図っていくというものでございます。

こちらの事業計画の中身ですが、1 ページ目はバリアフリー化設備等整備事業の目的や必要性を整理させていただいておりまして、2 ページ目が今年度の事業の目標ということで、ノンステップバスの導入については 24 台、福祉タクシー車両の導入については 2 台を計画に位置づけたいと思っております。2 ページ目の 4. で、導入される事業者についての記載がありまして、ノンステップバスの導入 24 台については、新潟交通株式会社、福祉タクシーの導入 2 台につきましては、記載の二つの事業者の方々が 1 台ずつを計画に位置づけるものです。そのほか 3 ページ目でノンステップバス等の車両数の推移でしたり、福祉タクシー車両の推移を全国と新潟市におけるもので比較をした資料でございます。

続いて、4 ページ目が全体の事業に対する事業費の考え方について並びに計画期間を整理しておりまして、ノンステップバス導入または福祉タクシー導入について、国から一定の補助支援をいただきながら、事業者が進める計画で、計画期間としましては、今年度内の導入

を予定しているということで、本計画をこの地域公共交通会議で本日ご承認いただければ、この計画を添付したうえで事業者が取組みに入っていただけるといった形でございます。以上が、この計画案のご説明です。ご審議のほど、よろしく申し上げます。

【竹村会長代理】

ありがとうございました。ただいまの説明でご質問等ございますでしょうか。

国土交通省としてもバリアフリーというのが随分前から活動しております。まず、バリアフリー、最近ではユニバーサルデザインという言葉もあるのですが、いわゆる障がいをお持ちの方も健常者も同じ交通機関が利用できるような車両の開発や普及に努めております。今の議題では、バリアフリー車両は新潟交通が 24 台、福祉タクシーについては、ここで申請をされようとしているお二方については、通常のタクシーとは別に福祉車両を持って、障がいをお持ちの方、あるいはお一人で公共交通機関を利用できない方に供する車両として、そういった事業をすることを限定して許可を取られている事業者で、それぞれ 1 台ずつ福祉車両を導入しようというものです。ご質問等ございませんでしょうか。

【高橋委員】

まず一つだけお聞きしたい点で、分かる範囲で結構でございます。2 ページの上段で国が定める移動等円滑化の促進に関する基本方針では、平成 32 年度までにバス車両については導入比率 70 パーセントということになっておりまして、3 ページには全国のノンステップバスの車両数の推移ということで、ノンステップバスのところが平成 26 年度、2 万 1,074 台ということになっておりまして、35.1 パーセントということのようです。その下の新潟市のノンステップバスの車両台数 147 台ですけれども、これはまずどのくらいの率になっているのでしょうか。

【事務局】

新潟市における導入率は現在 38.3 パーセントとなっております。

【高橋委員】

ありがとうございます。私共、バス協会としましても、新潟県内のバス利用の促進として、色々な意味の立場で少なからずやらせていただいているような状況でございます。このノンステップバスの導入に関しての疑義ではございませんが、ノンステップバスについては、新潟市内は比率的に導入率が良い方だと思っております。新潟県内はまだ導入が不足してしまっていて、全国的と比較してもまだ低いという状況の中で、予算の絡みもあるんでしょうけれども、国土交通省のノンステップバス導入の条件が、代替でない導入は難しいだとか、いろいろな条件が加えられ、厳しくなっております。これまでの状況を踏まえ、ノンステップバスの推進がだいぶ行き届いてきたということで、条件が厳しくなっていると、私共、理解しているところなのです。ぜひともノンステップバスの導入に向けて、新潟市中心部が

基本的には中心になろうかと思えますけれども、新潟県内はまだまだの状況であるので、他の市町村も実際のところ、まだもう少し導入していかなければいけないような状況にあると私ども認識しています。

そういった中で、1点、参考までの話なのですが、ノンステップバスのみならず、いわゆるバリアフリーという観点で、バス協会として、バス本体でない部分の話で大変恐縮なのですが、一つはノンステップバスが乗降する場面で、まだまだ段差の隙間が若干多いという声も聞かれるような状況があります。先日、BRT関連でクッション性のある乗降という報道を見た記憶がありますが、ああいった乗降場の整備を、新潟市内全体において、特に高齢者に対する部分で、ノンステップバスの乗降の利便性を高めていただく手段として、国土交通省からバリアフリーの部分でメニューを増やしていただくとか、そういった状況があります。また、新潟市も全国に先駆けて推進していただければ、バス車両の利用促進はいろいろな意味での利用促進になるのではないかと考えております。乗降場の段差の解消については、現状ではぴったり着けることができれば段差の解消になるのですけれども、現状として果たして完全にうまくいっているかどうかという、なかなか難しい部分、色々な面があると認識しております。その部分が参考として1点。

もう1点は、古町等のバス停を見ていますと、バスの乗降場所に電線の地下ケーブルの設置の中身なのか、何と申し上げていいのか分からないのですけれども、電話か電線かの地下ケーブルが入っているのか、いわゆる茶色のボックスが設置されています。ちょうど、バスの乗降に若干不便をきたす気がしております。郊外へ行くとそういったものはなくなるのでしょうけれども、乗降場所については、道路管理者の話になるのかもしれませんが、その辺もバリアフリー化といった部分で何かの機会にご検討いただければと考えているところでございます。

【事務局】

ありがとうございます。

バス車両そのものの段差をなくすためのノンステップバスの導入も大切な取組みとして、新潟市においてもオムニバスタウン事業を平成19年から平成23年までの5年間、新潟交通と一緒に進める中で、ノンステップバス車両の導入支援をさせていただいておりました。今後も新潟交通におかれましては、引き続きノンステップバス車両の導入促進をお願いしたいところでございます。車両だけではなく、バスの乗降場でもバスを正着し、いったん車道に降りることなく、歩道上からスムーズにバスに乗れるようなバリアフリー縁石といった取組みを、新潟市で実験した記事をご覧いただいたのかと思うのですが、そういった取組みも可能であれば推進していかなければいけないのではないかとといったところが一つあります。

先ほどお話がありましたが、電柱ですと上空に丸いバケツのようなものがついているので

すが、古町などのまちなかで電線類が地中化されているところにおいては、その代わりとなる機器塔が歩道上に何か所か立ち上がっている部分が出ていると。そういったところとバス停との狭窄といいますか、バスが着いて乗り降りする際にちょうど支障になるような位置になっているといった課題もありますが、電柱類を地中化した後、機器塔を移設するのはなかなか難しいので、今後、バス停を配置する際にその辺を考慮した位置に立地するよう調整していかなければいけないのではないかとということで、今後、バス停を見直す際にはそういったところにも配慮していく必要があるかと考えております。ありがとうございます。

【村山委員】

今の新潟県バス協会のバス停環境のバリアフリーに関連するのですが、バス事業者がバス停に着けるときの環境というのは非常に大事なところがあります。今、新潟市においてもいろいろなバス停環境があるわけですが、すべてのバス停で正着できるわけではなく、バスの二つのドアと乗降場所がうまくあわないような環境のバス停も多々あります。道路管理者が必ずしも新潟市ではない場合もあります。県道の場合、国道の場合もあります。そういったときにおいても、利用者のバリアフリーの観点からして、道路管理者が誰であるかにかかわらず、そういった環境整備について、これからも新潟市さんには私どもと一緒に考えていっていただきたいと感じた次第であります。

【大沢委員】

道路管理の関係で少しお話しさせてもらいたいと思います。今言われたとおり、直轄国道である国道7号、8号、49号については国土交通省で管理していただいておりますけれども、その他の3桁国道や県道、市道はすべて新潟市が政令市になったときから私どもで管理あるいは改良をやっております。前回の会議で、バス運行に支障となるような工作物等について、道路管理者、交通管理者、バス事業者の三者で現地の立ち合いをして、直せるものは直していこうという話が出ていました。それを受けまして、このたび、新潟交通から、特に樹木関係について市内で140か所くらいお話をいただいて、逐次、区で現地確認をしております。今のところ65か所の確認を終わってしまして、そのうち24か所に数が限定されて、改善の方向で進めております。バスベイについてですが、バスベイの改良が一番効果が出るのではないかと考えておりますが、これについてはまだ、三者の現地立ち合い等まで至っていないところがありますので、この辺についてはぜひ協力をいただきながら、よりよい方向に進めていきたいと思っております。

また、今日配付していただいた資料2参考資料の国土交通省のパンフレットで、補助率というのは予算の範囲なのでしょうけれども、ノンステップバスと福祉タクシーの補助率が、4分の1とか3分の1と出ているわりに、資料を見るとかなり率が低いように見えるのですが、この辺の理由があればお聞かせ願いたいと思いました。

【竹村会長代理】

今の補助率についてのお話です。要綱で決まりがあります。補助対象経費というのがあります。この車を入れた場合にいくら、あるいはこういう装置をつけたときにいくらというのがあります。その経費の3分の1もしくはそれぞれの車両等に、だいたいこの車両を入れる場合はいくらというものを設定しております。それと比較して低い金額を補助額とするというのがルールになっています。また、予算の範囲内ということですので、年度によって違いも出てきたりしています。全国でたくさん車を導入することになれば、やはり査定が入って補助額が低くなることもあります。

乗降場所についていろいろお話しいただいているのですが、バス停留所を設けるときには、当然、運輸支局に計画申請があがってまいります。今、大沢部長のお話にもありましたが、道路管理者や警察にも安全運行上支障がないかという確認をさせていただき、問題がないということであれば良しとしているわけですが、警察から本間委員がおいでになっていますので、何か補足でご説明いただけることはございますか。

【本間委員】

今おっしゃったとおり、バス会社からバスベイをつくるとなると、国土交通省からあらかじめ私たちのほうにも協議があります。私たちも図面を見せてもらったり、現地を立ち合いして、ここはカーブがすぐ近くだから危険だとか、ここに脇道があるからこの道がなければいいんだけどもとか、いろいろな場面が出てきます。そういったところを個々具体的に関係者の方々と立ち合って決めております。これからもそのような形で進めていきたいと考えております。

【松川委員】

質問なのですが、福祉タクシーは障がい者のほか高齢者、妊産婦、子連れの人でも利用できるということですが、そうなる、相当広い範囲にPRしていかないと。そもそもあることが知られていない、分からない。妊産婦が使えるということは、資料を見て改めてびっくりしたのですが、例えば病院はもとより、去年まで父が介護施設に入っていたのですが、そういった施設や、妊婦さん、あるいは新米ママさんのサークルみたいなところも目配りしてPRしていかないと、導入はしたが利用されていないということが危惧されますので、その辺の体制はどうなっているか。今後、どうしていかれるかということ伺ってみたいと思います。

【事務局】

福祉タクシーについて、広い領域の中では、タクシー会社においても車椅子をそのまま載せられるような車両を持って旅客の輸送をされているところもあります。今回の計画に載せているところについては、特定の福祉有償運送に登録された方を乗せるといった違いはあり

ますが、福祉タクシーが導入促進された場合の一般的な効果を書かせていただいております。実際、その辺のPR活動ですが、福祉タクシーがこれだけ入っているよというところについて、私ども新潟市の都市交通政策課では直接は進めておりませんが、事業者ごとにこういった車両を活用してやっているといったPRが進められていると思っております。タクシー協会も当会議の委員に入らせていただいておりますので、今後いろいろな広報を行政も一緒になってできるか、ご相談させていただければと思います。

【竹村会長代理】

ありがとうございます。

ほかにご意見がなければ、議題であるノンステップバス、福祉タクシーの導入、それぞれの車両台数と、4ページに計画期間が示されておまして、こういったスキームで導入を図っていくということがこの議題でございましたが、これについて特に異論がなく承認ということによろしいでしょうか。

(承 認)

【竹村会長代理】

では、2番目の議題については承認とさせていただきます。

次に「その他」でございます。今日、新潟県ハイヤー・タクシー協会から資料を提出いただいておりますが、これについてのご説明をお願いします。

【後藤委員】

新潟県ハイヤー・タクシー協会の後藤でございます。

本日の議題とは少し違いますが、ぜひ皆様にご理解いただきたいと思ってお時間を頂戴したいと思います。用意しましたクリップ留めの資料をご覧くださいと思います。一番上に、「白タク行為を断固阻止する活動」とございます。資料2番目、「国民の安全を脅かし、地域公共交通の存続を危うくする白タク行為を断固阻止する特別決議」というところからご覧くださいと思います。白タク行為というものなのですが、ライドシェア（相乗り）という名前で違法な白タク、無許可のタクシーを合法化しようという危険な動きが進んでいるところです。ライドシェアというのはアメリカが発祥で、現在は世界各地で展開されているものなのです。具体的にはスマホのアプリを利用して、一般のドライバーの方が自家用車で利用者を輸送するもので、日本では道路運送法違反として認められていないものなのですけれども、楽天の三木谷社長が新経済連盟でライドシェアの合法化を提案しております。ライドシェアはタクシーで義務づけられている労働時間の管理や飲酒運転のチェック、運転者の身元も定かではありませんし、何よりも事故が起きた際の補償は個人任せということで、非常

に大きな問題があります。アメリカでは運転者が事故を起こした際、責任を負わないと主張しまして、非常に大きな問題となっております。中には恐喝や暴行事件も起きているところ
です。こうした危険なライドシェアが許されると、利用者の皆様の安全、交通秩序といった
ものが守られませんので、非常に大きな混乱が生じてくると思います。白タク行為をしたも
のは絶対に認められないものとして、私どもの団体では全国をあげ断固阻止に向けた活動
しております。その資料をつけさせていただいておりますので、後ほどご覧いただければと
思います。

【竹村会長代理】

ありがとうございます。

新潟県ハイヤー・タクシー協会から資料をいただきまして、説明いただいたのですが、こ
れについてご質問等はございますか。

【村山委員】

今のお話もライドシェア、ウーバーとか、最近よくマスコミに出てくると思うのですけれ
ども、たしか京都府内だったと思いますが、試験運行でウーバーのサービスを利用し、既存
の京都のタクシー事業者も理解したうえで実験をやっていると。当然、国土交通省も認めて
おられると思うのですけれども、そのあたりの事実と、今のお話とどのようにかかわって
くるのが分からなかったのですが、もし分かったら教えてください。

【竹村会長代理】

道路運送法という法律がございます。これはバスやタクシーを事業として走らせるために
許可を受けて走っております。道路運送法というのは事業法みたいなものなのですが、その
最初の目的として、他人の需要に応じ、つまり、いろいろな方からの「走ってください。」
という希望で、車を使用して、有償で運送する場合は、国土交通大臣の許可が必要となっ
ております。ですので、新潟交通をはじめ市内を走っているタクシーはその許可を受けて走
っています。どのような方でも乗せなければいけないという公共的使命を負っております。今、
ウーバーという名前が出てきましたが、これはそういう許可を得るものはないのです。私は
言葉がよく分からないのですけれども、最近であれば、スマホやタブレットといったものを
介して、自家用車を持っていて、だれかの希望に応じて走ってくれる方と利用者を結びつけ
るシステムです。自家用車を使用するのですが、単純にアプリを介して、乗りたい人と乗せ
たい人を結ぶだけの話なのです。運賃のやり取りが当然あると思うのですが、そこがどうも
はっきり分からないので、乗用車であれば白タク。白タクの白というのは白いナンバーだか
らです。許可を得ている車は緑のナンバーがつきます。皆さんの自家用車は白いナンバーだ
と思うのですけれども、そういった車を使ってやるものですから、法律に違反するのではな
いかという話があがっております。

国土交通省としては、現在、それについては認めていない状況です。ただ、全国では公共交通空白地域というものがある、既存の公共交通機関がない、あるいはあったとしても地元の方の足を確保できない、需要に応えられないという地域については、自家用自動車を使用して運送してもいいという規定もあります。今、お話しいただいた京都などでやろうとしているのは、ルールに則って自家用自動車を使用してやりましょうと。ウーバーという名前が出てきました。アメリカの企業なのですけれども、冒頭お話ししたソフトを介してではなく、国土交通省の許可あるいは登録をして、中山間地において需要に応えられないところを、きちんと登録申請された団体に対して許可・登録を行ってやっていこうという流れがあります。しかし、それにも一定の要件があります。市町村有償運送というのがあるのですが、市町村がそれをやる場合、福祉目的であったり、住民の足の確保のためにやる運送、あるいは福祉専門でやる場合、車椅子を使っている方々を乗せる、あるいはストレッチャーといって寝たまま輸送をするような特殊な車両を持ってやるような場合に限定されています。

最近、話が一步進んだものがあるのですけれども、外国人観光者だけには対応してもいいということで枠を少し広げました。これは特区の申請に基づいて、ある一定の地域だけそこまで広げていいですよといった話があります。多分、村山委員からお話があったのはその部分ではないかと思います。基本的には許可を受けなければできないし、自家用自動車ではできない。しかし、自家用自動車も例外として認めている場合もあるというお話です。

新潟市都市交通政策課から資料が出ておりますので、ご説明をお願いいたします。

【事務局】

本日お配りした参考資料1をご覧ください。「平成28年度予算の概要」ですが、我々都市交通政策課の今年度の取組みについてまとめた資料でございます。資料左側をご覧くださいと思います。生活交通の確保・維持・強化事業でございます。一番左の上の部分、区バスの存続要件見直しということで、利用される皆様には直接的には関係しませんが、市では区バスを運行するとき、これまでは、単純に運賃収入と運行にかかる経費を比較して、その割合が30パーセントを超えるかどうかということで、引き続き運行するかどうかの判断を行ってききましたが、地域によりましては、運行するに当たっての回送距離ですとか、あるいは実車の比率といったものが異なることがありましたので、その地域の特性を踏まえて、そうした部分を考慮した算定をすることによって、より丁寧に存続の判断をしていくということを今年度の運行存続分から適用しています。存続要件の見直しによりまして、南区バスは今まで社会実験ということでしたが、今年度から区バスとして本格運行となっております。

続きまして、中段の平成28年度区バス・住民バスの運行でございます。区バスの運行につきましては、今年度は北区をはじめ7区13ルートで運行を行います。平成28年度からは北区バスの平日早朝1便と冬期1便を増便ということで拡充し、運行してまいります。住民

バスの運行費補助ということで、住民バスを運行される団体の皆様へ支援を行っているわけですが、今年度は西区坂井輪地区をはじめとした 11 団体へバス運行費の補助を行います。住民バスにつきましては中央区の新潟島下町（しもまち）地区の土曜、休日 5 便の増便という部分が昨年度に比べて拡充となっております。平成 28 年度区内生活交通の主な社会実験ということで、今年度も今後の区内生活交通を考えるうえでの社会実験を行ってまいります。新たな部分として、秋葉区の小須戸地区でニーズ調査を行います。また、運行実験ということで東区バスの紫竹ルートで新たに社会実験を行いたいと考えております。右側の部分につきましては、公共交通の利用促進の方策がいくつか書いてあります。後ほど説明いたしますが、高齢者お出かけ支援「シニア半わり」ですとか、パークアンドライドの社会実験、バス交通の利便性向上ということでバス停上屋の設置など、公共交通の利用啓発ということで取組みを行っていきたいと考えております。

続きまして、参考資料 2 をご覧ください。参考資料 2 につきましては、シニア半わり事業の社会実験の結果についての資料となります。このシニア半わり社会実験につきましては、2 番の右側の 2 の目的にありますように、高齢者の方に、より多くバスに乗っていただくことで健康寿命の延伸、まちなかでの消費拡大、公共交通の利用促進を目的として、これまで社会実験を行ってまいりました。左側の実績の中で、参加人数の一番右側ですが、昨年度は 3,085 名の方から社会実験に参加していただきました。資料右側 3 番以降が社会実験に参加していただいた方々のアンケートの集計結果ですが、3 番の（1）の①では、これまでバスの利用日数が少なかった方のバスの利用日数が増加したとか、あるいは裏面左側の②、主な移動手段として、実験前に比べて実験中バスを主な移動手段として利用した方が増えたですとか、あるいは自動車からバスへ転換された方がいたという状況。また③、右側の赤の点線の囲みがありますが、実験により新たなお出かけ機会が増えたという方の中で、古町に行く回数が増えたという方がかなり多かったというアンケート調査結果になっております。

バス利用への転換、皆様の公共交通の利用促進、あるいはお出かけにかなり効果的につながったものだと考えております。このことから、シニア半わり事業につきましては、これまでの社会実験を踏まえ、今年度より本格実施するということで、現在、準備を進めている状況でございます。

【竹村会長代理】

ありがとうございました。

ただいま 2 点についてご説明、ご報告いただきましたが、これについてご質問はございませんでしょうか。

【松川委員】

区バスと住民バスの新規実施で伺いたいのですが、平成 28 年度の東区の区バスの紫竹ル

ート、横越地区住民バスの焼山ルート、両川地区新規路線といったものはホームページを見ても情報として入っていないのですが、具体的にどのような計画になっているのか教えていただきたいと思います。

【事務局】

今ほどのご質問の、区バスの新規ルートからご説明させていただきます。東区の紫竹ルートは、昨年、生活交通改善プランを各区で策定しまして、その中で東区から公共交通空白地域、不便地域として位置づけられていた地域におきまして、東区役所までの公共交通がないという意見が自治協議会の方からもあがっておりました。その地区において、地元の方々と調整しまして、石山駅、江南地区の方なのですが、そこから東総合スポーツセンターを通り、東区役所を終点としたルートでございます。このルートにつきましては、新新バイパスがございまして、そのボックスの下をくぐるため車両が限定されています。通常の小型のバス車両を走らせようと思っていたのですけれども、ボックスの天井にあたるということで、江南区のカナリア号という住民バスと同じように、ジャンボタクシーの車両を使って、さくら交通が走らせる計画であります。

1年間、社会実験でやりますので、道路運送法第21条の許可を得て、この夏過ぎから走らせる準備をしております。1年間走らせ、社会実験の結果を見た中で、順調にいけば来年度、この会議に諮らせていただき、運送法第4条の本格運行へ進めていく流れで考えています。東区には利用率の良い区バスもあるのですが、この地区には接続されておきませんので、ここにバス路線を引く準備であります。越後石山駅の広場前の整備も終わり、現在アクセス道路を拡幅する準備をしている段階ですので、将来的には、この拡幅が終わり次第、鉄道との接続ということで、越後石山駅にもタッチできるようなルートで考えております。

続きまして、住民バスですが、江南区の新規ルートとして焼山ルートをあげさせていただいております。こちらは新規ルートなのが、昨年度も実施しており、江南区の阿賀野川の対岸にある京ヶ瀬の上流側でございます。少し飛び地になっておきまして、川を挟んで江南区、昔の横越地区ですが、こちらの地区から横越出張所へのルートの確保、それに加え、出張所から亀田駅へ接続するルートで現在社会実験をやっております。主に、中学生の方も対象に焼山地区の住民の方々の横越出張所への足の確保ということでやっているのですが、焼山地区というのは非常に集落も少なくなっているもので、ここだけで収支率を確保するのは非常に難しくなっております。ルートを延伸し、昔の亀田の住宅街を通って亀田駅に接続するルートで、少しでも利用者の確保に努め、通常であれば、地元の地区の住民の方々の最低限の路線を敷くのですが、この住民バスに関しては今、横越と亀田の住民の方々が一体となって、協力し合って一つの路線を維持できるように、今、実験をしているところです。

以上、2点が社会実験の新規ルートになっております。

もう一つの両川地区ですが、ここも公共交通の空白地域になっております。新潟交通の路線バスの延伸部分が住民バスとして走ってはいるのですが、この地区に関しては新たに、小阿賀野川を渡った秋葉区の荻川駅や亀田のイオンに直接結ぶバスが何とかできないかということで、路線をどのように敷くか住民が協議を進めております。走らせられるかどうかというところもあるのですが、どのような路線、どのような時間帯で運行すれば、一番利用される路線になるかということで、区も入りながら、社会実験の実現に向けて、今、地元と調整していると聞いております。こちらは走らせられるかは確定ではないのですが、住民の中で気運が高まっている状況でございます。

【竹村会長代理】

ありがとうございます。

予定されている時間がそろそろ近づいてまいりました。本日は新潟市消費者協会から本多委員と日本労働組合総連合会を代表して船山委員がおいでですが、日ごろお感じになっていることや、本日の感想などがございましたら一言ずつお願いいたします。

【本多委員】

シニア半わりについてお聞きします。私も該当するので利用したいと思いますが、りゅーとカードがないと半わりは利用できないようなのですが、それはバスの中で手続きができるのでしょうか。

【事務局】

このシニア半わりにつきましては、シニア半わり用のりゅーとカードで行ってききましたが、その手続きにつきましては、最初にシニア半わりに参加されるときは新潟交通の窓口などでまず手続きを行っていく方向で考えております。ただその後は、通常のりゅーとカードと一緒に、まちなかにあるりゅーとのチャージ機でチャージしていただく、あるいはバスの中でも、限度額はありますけれども、チャージしてご利用いただく形でやっていたらと考えております。

【本多委員】

年寄りには手続きが分かりにくいので、そこら辺の周知をよくしていただいて、ホームページなどを見ると分かるを書いてあったりするのですが、ホームページを探すといっても、私もこの前、木戸病院の近くの施設に行くためのバス路線をいろいろ調べたのですが、なかなか難しく、そこまで到達できなくてあきらめました。周知の仕方も分かりやすく、誰でも分かる、利用できるようにしていただくとありがたいと思います。よろしく申し上げます。

【船山委員】

初めて参加させていただいて、いろいろなお話、いろいろなご意見、提案を聞かせていただき、地域公共交通は足といった感じでしかとらえていなかったのですが、まちおこしとい

ったような提案などもあり、今日は考え方の幅が広がったと思います。個人的な意見なのですけれども、一番最初に松川さんが提案されていたPR、周知については非常に大切だと思ったことが一つありました。実は私の父親が去年、高齢者の運転免許サポート事業の手続きをさせていただきましたが、こういったことがあるということを全く知りませんでした。自分が運転免許の更新に行ったときにポスターを見て初めて知ったくらいなので、私のような市民もたくさんいらっしゃると思いますので、いろいろな形で分かりやすくPRしていくことは非常に大事だと実感させていただいたというのが、一つ感じたことでした。今日は大変ありがとうございました。

【本間委員】

最後に、私から簡単に事故の関係でお話しさせていただきたいと思います。

5月31日現在ですけれども、新潟県内で交通事故で亡くなった方は29名おります。そのうち、高齢者の方が15名ということで半数を超えております。毎年半数を超えておりまして、昨年は全死者に占める割合で7割近くが高齢者の方でした。今年も半数を超えている状況です。そのような中で、高齢者の方が加害者となる「高齢加害」といいますけれども、高齢のドライバーが運転して相手を死なせてしまった、もしくは自損事故で自らが亡くなったという事故で5名が亡くなっております。高齢者加害の事故341件で502名が負傷されている実態があります。ゴールデンウィーク中は死亡事故が多く発生しました。4月28日（木）から5月4日（水）の7日間で8名の方が亡くなったという実態があります。そのような中で、高齢者の方が半数亡くなっております。高齢者が関係する事故というのは社会問題化されております。私自身、この3月まで新潟西警察署にいましたけれども、そこでもいろいろな事故を見てきております。人口が約16万人、そのうち高齢者が4万人を超えております。また、高齢者で運転免許証をお持ちの方が2万人を超えています。このような状況の中、高齢者の事故が非常に多く、中には認知症の方が関係するひき逃げ、あて逃げなどの発生もありました。ぶつかっても、自分でぶつけたという意識がなく、そのままいなくなる。私共で車を探し出し、運転手を特定し、本人に聞きますが全く分からないと。うそをついているわけではなくて、何が何だか分からないような状況なのです。そういった事故が何件もありました。

西バイパスは自動車専用道ですが、そこでの逆走事案。逆走もめずらしくないという状況です。一步間違えば大きな事故につながるのですけれども、それがめずらしくないような状況になってきております。これもほとんどが高齢者です。山形市内から80代後半の老夫婦が車を運転して新潟の西区まで来ました。何日もかけてうろうろしながら、おじいちゃんもおばあちゃんも認知症で、どこを走っているのか、どこへ行っていいのかわからない状態で西署の管内に来て事故を起こして保護したとか、石川県金沢市からおじいちゃんが一人で車

で走ってきて、西区内の電柱にぶつかって、なぎ倒し、通報があつて行ってみたら、認知症の高齢者だったと。上越市内のおじいちゃんが、同じ市内の娘のところに行ってくるといっていなくなって、夜になつても来ないということで、あちこち探し回ったら、西区に来て交通事故を起こして、上越から身内の方に来てもらったと。こんなことがめずらしくないような状況なのです。高齢社会はこれからますます進みますけれども、交通事故も増えてくると思います。運転に自信がなくても、生活するうえで車が必要だと。車がなければ生活できないという方、免許証を返したくても返せないという方も多くいるのです。そういった方が免許を返納しても、車をなくしても普通に生活できるような取組みをこれからもやっていただければと思います。そのために私たちがどのような形で貢献できるか分かりませんが、一緒に対応していきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

【竹村会長代理】

ありがとうございました。

本日の議題、議題以外でもたくさんのご提案あるいはご意見をいただきました。新潟市の公共交通がよりよいものとなるように、また、関係各位のご努力等をいただきながら進めていただければと思います。

予定されている議題は以上でございます。事務局にマイクをお返しいたします。

【司 会】

皆様、どうもありがとうございました。本日、ご審議いただくとともに、たくさんのご提案、ご意見をいただきましたが、いただいたご意見、ご提案を基に色々なことを考えていきたいと思っております。また、今日、改選後初の会議ということでしたが、これから2年間の任期がございます。今後ともよろしくお願いいたします。

今日は長時間にわたり、ありがとうございました。