

## 会 議 議 事 録 (要旨)

1	会議名	令和4年度 第3回 柏崎市地域公共交通活性化協議会
2	開催日時	令和4年8月31日(水曜日) 午前10時00分から11時45分まで
3	開催場所	柏崎市文化会館アルフォーレ マルチホール
4	出席者名	別紙のとおり
5	協議事項	議案第1号 路線バス椎谷線一部便の経路変更について 議案第2号 路線バス谷根線の区間廃止に伴う上米山地区代替交通の運行について 議案第3号 越後交通(株)バス路線における小型車両の使用について
6	報告事項	報告事項1 高柳町地域及び西山町地域における地域内交通の再編後の実績について 報告事項2 地域内交通の運行維持のための地域協力制度の実施について 報告事項3 にしやま号雪割草の湯割引キャンペーンの実施について 報告事項4 鉄道の利用促進事業について
7	協議結果の概要	全協議事項について承認いただいた
8	審議の内容	資料に基づき、議案第1号から議案第3号を説明(議案第3号については越後交通(株)から説明)
	<b>【協議事項】</b>	議案第1号 路線バス椎谷線一部便の経路変更について
	A委員	はまなす特別支援学校の生徒は何人いるか。
	事務局	全体の人数は把握していないが、朝の通学で椎谷線を利用している生徒は15名程度と把握している。
	A委員	この運行系統の補助は、市が行っているのか。
	事務局	椎谷線は、新潟県の補助路線の対象となっている。しかしながら、利用者数などの条件を満たしていないため、本市を含む沿線自治体のみで補助している状況である。
	A委員	延伸する距離はどの程度か。また、延伸した分の運行補償は行うのか。
	事務局	延伸する距離に関しては、資料を持ち合わせていないため、この場ではお答えできない。運行補償についてだが、本市の公共交通計画に基づく施策であるため、延伸分も市が負担することで考えている。試算すると5万円程度となる見込みである。
	A委員	帰りの便は延伸しないのか。
	事務局	公共交通計画でもお示ししているとおり、まずは行きの便のみと考えている。今年からはまなす特別支援学校の始業時間が早まったた

B委員	め、焦らず登校できるよう、まずは朝の通学時間を優先して経路変更を行うものである。
事務局	松波2丁目のバス停を移動すると記載しているが、残すという理解してよろしいか。このバス停がないと、椎谷線や出雲崎線にも支障が出ると思うが。
	そのとおりである。朝の1便のみ新設したバス停を利用いただき、それ以外の便については既存の松波2丁目バス停で乗降していただく。
<b>【協議事項】</b>	議案第2号 路線バス谷根線の区間廃止に伴う上米山地区代替交通の運行について
A委員	既に路線の廃止届は提出されているか。
事務局	手続きに関しては、市と越後交通の間で行う必要があるが、この活性化協議会を経て行う予定としている。
A委員	谷根線に関しては、市が全額補助していると聞いているが、運行欠損分を全額補助していたという理解でよろしいか。
事務局	補助要綱の上限額で負担しているのであって、越後交通の負担もある。
A委員	廃止の区間を伺いたい。
事務局	今回廃止する区間は、谷根を起点として川内神社までとなる。ただし、重複している区間もあるため、鯨波3丁目のバス停付近までということになる。
A委員	川内神社までの路線と運行系統は、残すという理解でよろしいか。
事務局	そのとおりである。また、これまでの谷根線という名称は、11月以降は川内線になる。
A委員	上米山地区には谷根地域があるが、この他にも地域はあるのか。
事務局	集落だと小杉という地域があるが、1世帯しかない地域でほとんどの利用者が谷根地域の方である。谷根地域の集落は、約70世帯で人口は150人程度である。
A委員	柏崎交通が手続きを進めていく中で、青海川は米山地域に属しており、区域認可をいただいているところであるが、今回、新たに認可申請をいただく中では谷根地域及び小杉地域ということで、青海川の際まで申請するというところでよろしいか。
事務局	その区域でお願いしたいと考えている。
C委員	現在の谷根線の頻度を教えていただきたい。
事務局	現在の谷根線の運行頻度は、平日のみの運行で1日3往復である。越後交通から谷根線の区間廃止の打診を受け、市としても乗降調査を実施させていただいたところ谷根地域を利用している方はほとんどいなかった。そのような経緯を踏まえて、代替交通の運行を週2日としたものである。

【協議事項】	議案第3号 越後交通(株)バス路線における小型車両の使用について
A委員	<p>ハイエースのコンピューターを新たに導入することだが、市の公共交通計画の基本方針で「持続可能で、やさしい公共交通ネットワークの構築」としている中、タクシー事業者については、市の施策や社会情勢を踏まえてUDタクシーを優先的に導入してきた。そういった市の計画がありながら、なぜ越後交通は逆行するような車両を導入するのか。除外認定を受けるためには、市民の承認を得る必要があり、この協議会でも市民の代表者が参加しているため、今回お諮りしていると思うが、路線も決まっていないバスを走らせることに疑問を抱いている。</p>
事務局	<p>この小型車両の導入に当たっては、行政の他、市民の承認も得なければ運行することはできないため、本協議会の委員の中にも市民代表で参加されている方もいらっしゃることから、この内容をお諮りし、意見を頂戴しながら市の考えを固めていく方針である。A委員がおっしゃるとおり、本市の公共交通計画基本方針にも「持続可能で、やさしい公共交通ネットワークの構築」を記載しており、誰もが安心して利用できる公共交通の構築は大変重要な部分と捉えている。一方で、現在の越後交通の実情や公共交通の利用状況も鑑みなければいけない部分もある。</p>
D委員	<p>市が人にやさしい交通と言いながら、スロープ・車いすスペースなしの車両導入に対しての意見ということであるが、現在、車いすを利用してバスに乗車されている方はどの程度いるのか。</p>
E委員	<p>柏崎管内においては、年間に数人程度でほとんど利用はない。</p>
D委員	<p>考え方にもよるが、車いすの乗り入れに関しては、路線バスにおいてはなかなか難しく、その部分をタクシーにお願いしており、タクシー事業者のUDタクシーの導入についても役割分担ができていくからこそで、ある程度効率化していかなければならない。</p>
B委員	<p>出雲崎線は、青山稲荷バス停までであれば荒浜・松波町内の方々の利用はあると思うが、その先は空バス状態である。今回の車両を導入するのであれば、青山稲荷バス停までは、大型車両で運行し、その先は小型車両に切り替えるなど工夫してはいかかがか。また、椎谷岬トンネル付近ではランニングしている方も多く、大型バスの排ガスの臭いを気にされている。小型車両に切り替えることで、環境にも優しい公共交通になるのではないかと。</p>
F委員	<p>理想と現実の中で、現実としてはやさしい公共交通と言いながら、車いすの利用がほとんどない中で、費用がかかるものを導入するのはいかなものかと考えている。しかしながら、やさしい公共交通ということは念頭に置かなければいけないと思っている。真に必要な方が利用できるように既存の車両で対応していただきたい。</p>

G委員	<p>小型車両導入については、賛成である。高柳地域においては、昨年地域内交通を再編したものと同様のハイエース車両を導入していただいたが、支障もなく細い道まで入ることができる。経費が削減できるわけではないが、持続可能な公共交通という観点から利用者数・運行形態に合った大きさの車両も考える必要があるのではないか。</p>
D委員	<p>UDタクシーを導入するタクシー事業者に対して、市から補助するなどし、車いす利用者が全員乗れないことだけは、避けていただき真に利用したい人が使えるように考えていただきたい。</p>
A委員	<p>越後交通が導入しようとしている車両が適用認定を受けられないと乗合に使用できないため、手続に当たっては本協議会委員の新潟運輸支局からの承認を得られればと思う。国から適用除外申請を受けられることができれば、導入しても良いと考える。</p>
C委員	<p>協議している内容は、バリアフリー法に基づくものである。バリアフリー法は、乗物や駅、交通施設でバリアフリーを推進するための法律であるが、その中で乗合タクシーは、スロープや車いす用の座席、色弱者にも分かるように誰もが使いやすい車両にするため定めているところである。乗合バスだけでなく、タクシーについても積極的に車いすも乗れるものを導入いただけるように、国が補助しているところである。乗合バスの購入補助については、基本的には標準ノンステップバス車両として、施策は進めている状況である。しかし、越後交通が使用する乗合バスについては、乗合事業として使われるため、車いすも乗れるようにしなければならないという基準があるが、お話があったとおり適用除外の申請ができる状況となっているため、申請することでバリアフリーの基準を満たしていない車両でも導入できるという話である。このことについて、新潟運輸支局の整備部門に事前相談しているということであれば、このあと新潟運輸支局で申請を受けることになるが、その際には協議会の承認が必要になる。協議会の承認があれば乗合であってもこの車両を導入することが可能であるので、この協議会で協議していただければと思う。</p>
<b>【報告事項】</b>	<p>報告事項 1 高柳町地域及び西山町地域における地域内交通の再編後の実績について</p> <p>報告事項 2 地域内交通の運行維持のための地域協力制度の実施について</p> <p>報告事項 3 にしやま号雪割草の湯割引キャンペーンの実施について</p> <p>報告事項 4 鉄道の利用促進事業について</p>
D委員	<p>資料 17 ページについてだが、にしやま号を週 5 日間から 3 日間に変更したことで、運行経費が 60%程度に下がると思うが、80%にと</p>

事務局	どまっているのはなぜか。また、どのような契約を結んでいるか。人件費などを加味すると、単純に5分の3にはならないことを御理解いただきたい。にしやま号は市が実施主体になっており、大新東株式会社と委託契約を締結している。
D委員	契約の方法も重要あるため、今後検討していただければと思う。資料21ページの運行協力金についてだが、条例で定めているものか。
事務局	条例ではなく、各地域のコミュニティセンターと協定を結んでおり、西山、高柳、米山地域とは今年の5月に協定を交わしたところである。
D委員	細かい話になるが、地域世帯数200世帯未満だと75%減算、鉄道がない地域であると25%減算になるが、その地域においては負担がゼロになるということか。
事務局	おっしゃるとおりである。ただし、収支率5%という目標は地域と行政が一緒に努力していく必要はあり、協力をお願いしているところである。
D委員	200世帯であっても1,000世帯以上であったとしても1コミュニティ地区当たりの50,000円の負担が一緒であるならば、小さいコミュニティにもインセンティブが働くような仕組みが必要ではないか。
事務局	様々な方法を検討した中で、最終的に決定した内容である。まずは、この仕組みで進めさせていただき効果を検証していきたい。その過程で疑義が生じるような場合は、調整していきたい。
D委員	郊外地域の世帯数はどのような状況か。
事務局	西山コミュニティ地区の場合、1,000世帯程度である。一方で、上米山地区のように70世帯ほどのところもある。

■ 協議会の様子

