

佐渡市地域公共交通活性化協議会

< 議 事 要 旨 >

会議名称	平成22年度 第1回 佐渡市地域公共交通活性化協議会
開催日時	平成22年5月6日(木) 13:30～
開催場所	佐渡島開発総合センター 2階会議室
議題	<ol style="list-style-type: none"> 1. 開会 2. 会長の挨拶 3. 委員紹介【資料1】 4. 議事 <ol style="list-style-type: none"> (1) 役員の選出について (2) 規程の改正について【資料2】 (3) 幹事の選任について (4) 平成21年度事業報告及び決算見込みについて【資料3】 (5) 平成22年度事業計画及び予算の変更について 5. 閉会
会議資料	次第・幹事会名簿 第1回協議会議案 資料1．佐渡市地域公共交通活性化協議会委員名簿・協議会設置要綱 資料2．規程の改正について 資料3．平成21年度佐渡市地域公共交通活性化・再生総合事業実績報告書 決算書見込み 参考資料：平成22年度事業計画抜粋（観光二次交通の充実） 平成22年度社会実験広報パンフレット（2種類）
公開・非公開の別	公 開
出席委員	高野委員、廣川委員、後藤委員、中川委員、小島委員、菊池(敏)委員、三國委員、菊池(サ)委員、天澤委員、富永委員、鈴木委員（代理：佐藤）、佐藤委員、山本委員、佐野委員（代理：藤井）、廣瀬委員、音田委員、加藤委員、野口委員、浅井委員、齋藤委員、田中委員、松本委員
欠席委員	渡邊委員
事務局	[佐渡市 交通政策課] 佐々木、渡邊、池、中川

1. 開会

2. 会長のあいさつ

佐渡市長 高野宏一郎よりあいさつ

3. 委員紹介

資料1の委員名簿をもって新任委員紹介とした。

4. 議事

(1) 役員の選出について

会長は協議会設置要綱第4条の規定により佐渡市長とする。副会長及び監査委員は委員の互選により選出することとされているが、事務局(案)として副会長に松本委員、監査委員に加藤委員、浅井委員を提案し、承認された。

(2) 規定の改正について

資料2「規程の改正」に則り、事務局規程改正(案)、幹事会設置規程改正(案)について説明し、承認された。

(3) 幹事の選任について

幹事会幹事名簿(案)を提示し、名簿に記載された幹事が承認された。

(4) 平成21年度事業報告及び決算見込みについて

資料3「平成21年度佐渡市地域公共交通活性化・再生総合事業実績報告書 決算書見込み」

に則り、平成21年度社会実験の結果報告を行った。

【質疑応答】

松本副会長

2点お聞きしたい。1点は、金田新田からの乗車が飛び抜けて多いが、これはどのような要因であるのか。単に住民が多いといった物理的なものか、あるいは地区の取り組みによるものか。

もう1点は、割引の導入によって、新規利用者や利用回数の増加が見られるが、運賃収入が減ってしまっている。しかし、運賃収入の増加だけでなく、利用促進が目的なので、運賃収入が減るからといって割引をやめた方が良いとは思わない。その上で評価できないものか。

廣川委員

金田新田については、特に人口が多いわけではないが、今回の運行によって固定客が発生し利用が増えたので、利用者が多くなっている。また、デマンド方式よりも、曜日限定で良いので、定時定路線方式の方が利用しやすいといった意見が上がっており、4月以降に反映されている。

もう1点については、私の収支計算と異なっているので、事務局から回答をお願いしたい。

事務局

運賃割引は、そもそも高齢者の外出支援を目的とする社会実験であり、新規利用を獲得することに重点が置かれている。したがって、これに伴う赤字がある程度生じることは仕方ないと考えている。また、現在は新規利用者によって、どれだけ赤字額が抑えられるかも含めて検証を始めている。今後、割引でなかなか利用者は増えないであろうが、アンケートを実施し、改善を行った結果、平成22年度4月からの経過について、昨年度の利用者よりも増えているという結果もでていたため、今年度も住民の声を聞き、改善していくことで、新規の利用をより大幅に獲得できるのではないかと期待もある。今後も割引を継続し、新規利用者の獲得によって、多少でも赤字額を抑えていきたい。

高野会長

廣川委員の試算と事務局の試算には、どのような違いがあるのか。

また、本来なら利用者数が変わらないのなら、割引によって減収になることは、当たり前であるが、それを新規利用者獲得によって、どれだけ補っているのか説明して頂きたい。

事務局

資料45頁の運賃収入の減少では、月176万円、年間で約2,000万円の減収額となっている。しかし、連携計画策定時のアンケートからの試算では、200円で月4回まで利用可であれば、運賃割引により新規利用が約18%（1,600人）ほど増加し、年間4,100万円の減収となるとしていた。新規利用者が想定より少なかったものの、減収額は試算の半分程で済んだということである。

松本副会長

割引によって、どれだけ減額したのかということと、新規の利用者がどれだけ増え、どれだけ収入があったのか、その結果として、どれだけ減収になったのか、ということをはっきりさせて欲しい。

高野会長

連携計画策定時では、4,100万円であったが、それが半分の2,000万円になったというのでは、かなりぼんやりしている。高齢者割引のある人はいくら、割引のない人がいくらといったように、実質の乗車数を見て、どのような効果があったのかをはっきりさせて、次の改善を考えていかなければならないと考える。

松本副会長

実施する前の推定との比較も重要であるが、実績についてははっきりとした形で示して欲しい。

事務局

只今指摘があった通り、減収になったのではないかという推計しか出ていない段階である。今後、しっかりとした数字を検証し、報告したい。

高野会長

廣川委員の試算はどうなっているのか。

廣川委員

利用者数のトータルの数字や月別の数字は持っているが、本来いくらの運賃区間を200円で乗ったのかということについては、把握できていない。そのため、こちらとしても、今回のアンケート結果から逆算しなければならないと考えている。事務局にも連絡している3月までのデータでいうと、4枚1冊としたもので、9,151冊が売れている。一部、払い戻しや4枚全て使わなかったものもあるので、実際には35,000枚程が利用されたと思われる。私どもの判断では、200円であるので、近い距離を利用する方は、割引券を入手してもあまり利用がなかったり、使わなかったりしたと考えている。そのため、割引券利用者の乗車運賃は平均で1回あたり500円以上でないかと考える。そこで、ざっくり-300円で計算すると、800~900万円くらいの減収になるのではないかと思う。また、全体の利用者が減少傾向にある中で、特に回数券の落ち込みが他の数字から見て大きくなっており、そこから見ると、かなり影響があったと考える。昨年の7月の導入時に、上限運賃を800円にした代わりに、下限運賃は全て一律200円、あるいは、10円ずつ(400円以上は20円ずつ)値上げをしている。運賃収入全体としては、落ちているが、割引の影響と、値上げの影響をどのようにして数字を見るかは難しい。ある程度、値上げの部分と、割引の部分が相殺されているのではないか。

4月以降については、申請方式となり、入手が楽になるために利用数が非常に増加している。回数券は前年比8割まで落ちており、こちらとしても、どのような現象であるか整理していかなければならない。600円で乗っていたものは、1/3になっているの

だから、単純に利用者が 3 倍にならなければならないため、増収は難しい。やはり福祉的な意味合いが非常に強いと考えており、高野会長にも理解いただきたい。

高野会長

バスの利用者から見るのが難しいのであれば、実際の新規利用者をどう考えれば良いのか。事務局では、どう考えているか。

事務局

地区ごとに均等に振り分け、アンケートを実施している。結果として、44 頁にあるように、新規利用者は 12%の回答、利用回数の増加は、従前利用者の 20%の回答があった。アンケートからこの数字と、割引サービスを利用した人数が 2,210 名であることから試算している。その結果、新規利用者が 265 名、利用回数の増加が 389 名であるとした。

高野会長

では、次に利用者からの意見を。振興局としては、どのような所感を得たか。

田中委員

具体的にいくらの割引、利用者の減、といったような内容を丸めて出した結果が 45 頁であると思うが、その過程を出した方が良いと考える。

高野会長

この数字については、確かであると思うが、もう少し考え方を精査し、次へステップアップできるような数字の明示が必要ではないか。事務局に願います。

齋藤委員はどうお考えか。

齋藤委員

この件については、会員からも消費者からも特段の話は寄せられなかった。ただし、この会に出席し、今後は、私どもとしても、独自に調査していきたいと思っている。

高野会長

金田新田では具体的にどのような取り組みをしてきたのか。先程、説明が少しあったが良く分からない点があったので詳しくお願いしたい。

事務局

宿根木線の補完ルートとして、羽茂～小木港佐渡汽船～小比叡入口～堂釜～江積～

金田新田～小木港佐渡汽船～羽茂へと向かうルートを月曜日、水曜日、金曜日に運行している。(参考：資料 3_P6～P7)また、補完ルート運行に伴い、新設バス停として、堂釜～金田新田間の8つのバス停を設置している。

高野会長

金田新田の利用者が特に多くなった理由は何か把握しているのか。

事務局

先程の新潟交通さんからも言われたように、住民と今回の運行のニーズが合致したため、新たな固定客が誕生したことが要因であると考えられる。

高野会長

固定客が誕生するまでの経緯について聞きたい。たまたま、ニーズが合致したのか。他の場所では利用者は多くないが金田新田のみ利用者が突出したのは何か特別なことを実施したのかを聞きたい。

事務局

今回の運行地区は交通空白地区であり、そのため元々、潜在需要があったのではないかと考えている。

廣川委員

私共の担当が、1月下旬に利用者の方にお聞きした話では、バスを知るきっかけは事前説明でもらったものを回覧で回ってきたことだと聞いている。また、週に1回ぐらいは小木に行きたいという希望があり、今まで家族に送迎してもらっていたが、今回の運行で自分たちだけでいけるということから、バスを利用していると聞いている。最終的にはデマンドのような運行方法より、曜日運行のように運行する日をはっきり決めて運行してほしいという希望があり、そのため運行日時を決めてもらえればバスに合わせて生活サイクルを決めると話をもらっている。

松本副会長

せっかく金田新田のような例が出てきたので、もう少し突き詰めてもらって、今回金田新田で利用者が増えた働きかけ等から他の地域で活かせる知見を得てほしい。また、デマンドがいいのか曜日運行がいいのかなど運行方法についても今回の例から知見を得て活かせるのではないか。この場で結論を出すのは難しいと思うのでもう少し突き詰めて考えてほしい。

浅井委員

高齢者の公共交通利用者は何人くらいいるのか。割引券を利用したのは約 2200 人存在することは分かっているが、75 歳以上の公共交通利用者のうち何人くらいの方が割引券を利用しているのか分からなければ、今後どのようにしていくべきか方針を考えにくいのではないか。

事務局

75 歳以上の高齢者の公共交通利用者数については私どもの方では把握できていないので、新潟交通さんにバス内に調査員を配置して調査してもらうなどの方策をしないと全体の利用者というのは把握できないと考えている。

廣川委員

最初の方の調査段階のなかで、アンケート調査から 75 歳以上のバス利用者の推定値があり、その結果が約 3000 人であったと記憶しているが、その結果はどうか。

事務局

一昨年のアンケート調査の結果を実施しており、回収率約 40%の回答を得られており、その結果から公共交通の利用者を推計したところ約 3,000 人弱がバス利用しているという結果になっており、それをもとに連携計画を策定している。

浅井委員

現状では高齢者の内、15%程度しか割引制度を利用していない。外出可能な 75 歳以上の高齢者が自家用車の運転が厳しくなってくると公共交通の利用が必要となってくる。そこから辺をもう少し外出支援ということで広げていく、そうすればもう少し新規利用者というのも増えていくのではないかと考えている。3,000 人を超えるような方策を実施する必要があると考えたので、実利用者のうち割引を利用している人はどれくらいかということを知りたかった。この点を、今後計画を進める上で考慮してもらいたい。

高野会長

確かに外出できる人の数字の捕まえ方というのは重要である。その点について区分はしているのか。

事務局

今回は、こちらの方でバスに乗れる・乗れないという判断は難しいと考えたので、75 歳以上の方、全員に通知を出させていただいた。通知をだして、サービスを利用し

たうえで使用の有無について自身で判断してもらう方法で今回実施している。

高野会長

是非、今後は社会福祉協議会等を実態をヒアリングして、実際に公共交通を利用できる高齢者はどれ位なのかといった数値データ等、そういったデータを今後は使用してもらいたい。

後藤委員

宿根木線の補完ルートについて、今回のルートは片道で1周するルートであり、金田新田の人が小木港にできるのはいいが、小比叡の人が小木港に出るにはバスよりも他の交通手段を用いた方が早くなる可能性が高い。上り下り両方向がないと今後のことを考えるとうまくないのではないか。

廣川委員

双方向あるのが最も望ましいと思うが、限られた運行コストの中で実施するにはどちらかを優先するしかなく、今回の形で実施している。今回、料金を均一に設定しており、多少時間はかかるかもしれないが、料金コストを抑えることで利用者に協力頂きたいというのが私どもの考えである。また、4月以降には改善を加え改良をしている。

【事業報告の承認】

事業報告について全会一致で承認された。また、決算について監査委員から監査を受け直近の協議会で承認を受ける旨を伝える。

(5)平成 22 年度事業計画及び予算の変更について

第 1 回協議会議案、参考資料：平成 22 年度事業計画抜粋（観光二次交通の充実）平成 22 年度社会実験広報パンフレット（2 種類）に則り事業計画及び予算変更について説明する。

【質疑応答】

高野会長

一番の問題は予算の減額ということだが、それについて何か補足はあるか。

事務局

補助率の変更については運輸局に説明をお願いしたい。

佐藤(代理)委員

まず現在の状況は、全国の計画事業、調査事業の目安額を政務（大臣・副大臣・政務官）への説明を経て、認定・交付決定という流れとなるため、今月下旬にならなければはっきりとは示せない。

車両購入費やバスラッピング、ICカード導入等はかなり難しいといわれているが、国も補助を考えている実験運行に関わるものについては、補助が確定すれば、ある程度考えても良いと考える。目安額が提示された後に、事業費変更(議案_P3)をもっと柔軟に考え直すことを考えても良いのではないか。

佐野委員

路線バスの社会実験のパンフレットについて 2 点程。外三崎線は月曜日みの運行、赤泊山の手線が金曜日みの運行であるが、この曜日の違いは何のためか。

また、東海岸線 内海府線の記述で、監督署前 7:40 に到着し、乗り換えの時間を約 10 分間とって監督署前を 7:52 に発つという理解でよいか。

事務局

外三崎線・赤泊山の手線については、新潟交通との協議の結果、病院に行くであろう、月曜日及び金曜日に設定した。

内海府線については、到着時刻を 42 分という記載になっているが、接続をする便となるので、監督署前を出発するのは、52 分になる。ここでトイレ休憩及び運転手の勤務の交代をすることを考えている。

佐藤(代理)委員

75 歳以上の方を対象とした路線バス割引実験のご案内は、郵送になるのか。

事務局

6 月以降に誕生日を迎える方を対象に、誕生日の一カ月前に直接郵送する。

佐藤(代理)委員

75 歳以上の高齢者の方の中には単独世帯もある。如何に便利になるか、負担が少なくなるのか、ということを知れば、利用も増えるのではないかと思う。このパンフレットのみで、果たしてスムーズにご理解頂けるだろうか。できれば、地域毎の住民集会等の機会に、どなたか説明できる方に説明頂くとか、できれば対話を持って説明する方法をお願いしたい。

事務局

このパンフレットは出来たばかりである。今までも、こういったきれいな形ではなかったが、サービスが変わる、あるいは、直通及び乗り換えについては経費をかけた形で、随時お渡しし、周知・PR に努めてきた。この後についても CNS (ケーブルテレビ)・市報等を使って周知したいと考えている。また、対象者以外にも社会実験を PR できるように、社会実験のご案内のパンフレットを全戸配布する予定。説明会等は、機会があれば実施したい。

田中委員

乗換券について、乗換で降りる時に、運転手に乗り換えることを説明し、乗換券を受け取ることになっているが、手間がかかり過ぎではないか。簡単にやるのであれば、最初の補助券と同時に乗換券も郵送してはどうか。何か他の方法では問題あるのか。

事務局

当初は直行便ということで、4 路線考えていたが、やはり運転手のこともあり、難しく 1 路線以外は乗換となった。乗換に関しては、75 歳以上の高齢者が対象となるが、最初から乗換券を配布すると、乗換する路線の方なのか判定ができなくなる。高齢者割引は、収支がマイナスということで、リスクもある。乗換券だけ利用される問題もあるため、乗換券は乗換利用時のみに渡す形を考えた。

富永委員

パンフレットの 7 頁について、蕙場発の次は三川・山田中・山田西となっているが、三川という停留所はないと思うし、地域の間は、山田中・山田西とその南にある腰細という集落を含めて三川集落と呼んでいる。地域で呼んでいる地名と停留所名に差があるため、わかりやすいように直して欲しい。

事務局

停留所については、平成 21 年度のデマンド運行時(資料 3_P4)と同様にしている。停留所名については、新潟交通佐渡から説明願います。

オブザーバー(新潟交通佐渡 富井氏)

三川については、非常に広い集落であり、他はそれぞれの地域の集会場のようなものがある位置や三差路に停留所を設置し、1 や 2 といった名称を付けた。また、名称だけではわかりづらいということで、昨年度は住所を付けたという経緯がある。

富永委員

山田中、山田西といった小集落の名称と並列で、三川という総合的な地名を挙げられても、地元住民には場所がわからないと思う。

事務局

平成 21 年度の実績で、新設バス停を挙げている（資料 3_P4）。ここに今ほどのバス停名がある。位置については、個人宅等で示しており、このパンフレットは全島に配布するものであるので、位置の情報は伏せている。対象の方には、また別のわかりやすい形で PR したいと考えている。

廣川委員

名称については、配慮が足りなかったところがあるかもしれない。今回は、住民説明会等で位置についての説明をし、次回以降名称についても配慮していきたい。

山本委員

地域で説明するということであるが、バスの運転をする立場から言わせてもらくと、利用証の使い方が浸透していない。利用証が小さく、バス料金と一緒に料金箱に入れてしまうケースが多い。はがき大程度であれば、料金箱に入れられなくなる。次回作成するのであれば、配慮して欲しい。また、200 円の区間で補助券を使う方もいるし、身障者の手帳を出しながらも 200 円を料金箱に入れていたりする。地域に入り、地域での詳しい説明を行っていくべき。また、ニーズを吸い上げる場とも成り得ると考える。その声を持続可能なバス路線の構築に活かしていかなければならない。

事務局

当初 21 年度ははがき程度の大きさの利用証であったが、携帯しにくいという意見があった。そこで、今回は免許証入れや保険証入れに入れやすいサイズとした。今年度もアンケート等実施し、意見を聞いていきたいと考える。

廃止代替路線等についても、利用者の意見を聞きながら路線の見直しが必要になってくる。これについても、住民説明会やアンケートを行い、検討・協議していきたい。

山本委員

観光二次交通について確認したい。バスの横断幕をもっと大きくして欲しいとの意見があったと思う。前回この話をしたところ、社会実験の事業費から出せるのではないかという話だった。現在、事業費として 870 万円となっているが、この中か

ら出せるのかどうか。

事務局

観光二次交通の事業費は、単純に観光二次交通に関わるバスの運行費として考えている。横断幕は、PR・パンフレットの作成に入ると思うが、補助率の見直しで、金額が確定しておらず、また、事業費の詳しい内訳については、新潟交通佐渡との今後の打ち合わせの上で決定していくこととなる。

【事業計画及び予算の変更の承認】

事業計画及び予算の変更について全会一致で承認された。

廣川委員

現在、新潟市で使っていたノンステップバスを佐渡で1台走らせている。高齢者だけでなく、学生からも非常に評判が良いので、できればもっと増やしたいと考えるが、コストが非常に高い。現在、小型の車両が売りに出されており、仮押さえにしてある。全体の予算の問題もあるが、是非検討してもらいたい。

5. 閉会

松本副会長より閉会のあいさつ