

令和元年度 第2回 秋葉区地域公共交通検討会議 会議録

日時：令和2年1月15日（水）午後2時30分～

会場：秋葉区役所6階 603会議室

出席：秋葉区自治協議会選出委員 蓮沼美宣、阿部光子、保科代志夫、佐藤喜代一、  
大貫弘美

山の手コミュニティ協議会住民バス運行委員会	横山義男
国土交通省北陸運輸局新潟運輸支局（輸送・監査部門）	塩原隆太郎
新潟県秋葉警察署	佐藤亮
新潟県ハイヤータクシー協会地区支部	大橋英樹
泉観光バス株式会社	佐藤誠
さくら交通株式会社	三田啓祐
新潟市都市交通政策課	坂井秋樹
秋葉区役所建設課	落合謙

事務局（秋葉区役所地域総務課）3名

（欠席：秋葉区自治協議会選出委員、田中幸一、新潟交通観光バス株式会社、  
秋葉区役所地域総務課）

## 1 開会

## 2 議事 秋葉区生活交通改善プランの見直しについて

### （1）秋葉区生活交通改善プラン（素案）について

事務局から、第4章以降の説明を行いました。

<出席者意見>

（事務局）

ただいまの説明につきまして、ご意見やご質問を伺いたいと思いますが、ご発言の際は、挙手のうえお伺いしたいと思います。それでは、皆様からご意見、ご質問等ございましたら、お願いします。

（横山委員）

私も目を通して、素晴らしいこともいいことも書いてありますし、何も問題ないと思うのですが、19ページの第5章に基本方針が書いてあるけれども、最後に「行います」

「図ります」「行います」と書いてあるけれども、それに基づいて、21 ページがあるわけだけれども、何が問題かというところ、前回のプランは、それなりに素晴らしい内容だった。ただ、プランがプランで終わって、実行力はなかったと。そこは問題点だと思います。今回、具体的に年度別にいろいろ書いてある。要はこれに基づいて、これは前回、説明の中にも、生活交通改善プランは、区の実情に応じ、具体的に交通政策と定める実施計画。実施計画ですから、いかに実施していくかと。だから、21 ページにまとめられると思うのです。

私は、何の問題もないけれども、プランをプランで終わらせないために、これからこれを実施していく、実行をどうするかということがきちんと、この後、3月でしょうか、自治協議会で最終的に決まった後、動いていく。最後の基本方針3に協議体の立ち上げをとおして書いてあるけれども、どういう協議体を立ち上げて、どのように手段だとか、そこでしっかりしていれば、私は今日の会議は、要はこのプランをプランで終わらせないために動きながら、動けば必ず壁にぶつかる。壁にぶつかったら、また改善していく。それを前回のプランは非常によかったのだけれども、実際にやったのは11のコミュニティ協議会の会議で勉強会をしたけれども、山の手の住民バスしか動かなかった。小合は、一応、アンケートまでいったと。これをどうやって実施させていくか。だれがけつを叩くかというところがないと、また3年後に、プランは非常にいいプランだけれども、プランで終わる。そういうことがないようなことだけが心配で、あと私がいうことはありません。

(事務局)

ありがとうございます。

ほかに皆さんいかがでしょうか。

(保科委員)

自治協議会委員の保科と申します。

21 ページの中で、基本方針、公共交通の結節点強化とあるのですけれども、このバスで行ったらどこで乗り継ぎができるかとか、そういうことだと思うのですけれども、私もバスに乗ったときは矢代田駅で電車の時間とバス時間がつながるように最初に組んだわけです。組んだけれども、そうすることによって本当に走らせた時間というか、なかなかそれがスムーズにいかないとか、いろいろな問題があります。利用する人というのは割りと高齢者か若い子か中学生とあって、接続となると高齢者が非常に使いにくいということで、接続ということをあまり最初に重点的に考えないでもいいのではないかと思います。そうしないと、最初からある程度、制約された時間帯の組み合わせになってしまう可能性があるのです、これは動き始めて要望を見ながら、この辺のとこ

ろは持っていてもよろしいのではないかと思います。

(蓮沼委員)

自治協議会委員の蓮沼です。

私は、新津西部のコミュニティ協議会の会長ということですが、あわせてJRを退職して、現在はJRグループ会社にいます。前回の第1回目は出られませんでしたので、今回、初めて出席するのですが、検討会のメンバーについて、公共交通機関はバスだけではなくて、JRも関わるのではないかと思います。JRがメンバーに入っていないと言うのは、何か理由があるのか教えてもらいたい。

(事務局)

各区での公共交通の検討会議のメンバーに、たしかJRが入っていなかったかなと思います。確かにJRも入っていただけると一番いいというのはそのとおりだと思いますので、今回のこの検討会議で、新たに参加してもらうということは、難しいかもしれませんが、今後、同様の会議を開く際には入っていただけないか検討させていただきたいと思います。

(蓮沼委員)

ダイヤ改正だとか、そういったことに絡むと思うのです。特にダイヤ改正に対して、地域の意見を反映させるために一番いいのは駅長から入ってもらうこと。そうすると駅長から地域の意見ということで、支社のほうに上がってダイヤ改正につながる。駅は入っていたほうがいいのかという気もします。

(事務局)

ほかにはいかがでしょうか。

(阿部委員)

自治協議会委員の阿部と申します。

免許を持っていないで返還しているので、今日もさてどうしようかなと思って、歩く覚悟で出て、ダイヤを全部調べたのですが、駅からここに来るバスがないのです。ですので、ダイヤを組むときに、多分買い物などいろいろある程度の設定があると思うのですが、いつでも30分待てば走っているというようなバスがあれば、何とか動くのですが、1時間、2時間待ってまでとなると、やはり動けないし、利用したいときにないというのが現実だなという感想なのです。利用する気満々なのですが、相手がいないと乗れないという現実が、私は一番厳しいなと思っているのです。だから、究極の理想は先ほど言った30分に1回なのだけでも、ずっといつでも走っていてくれるからありがたいなとなると、それで料金が安ければもちろんいいなということがあるので、現実に行きたいところが何か所があるので、やはり全部だ

めなのです。行っても帰ってこられないとかありますので、もし可能ならばもう少し利用できる本数が増えたらいいなという願望です。

あと皆さん地域の人の気持ちの醸成というものも、私たちがやる仕事だと思うので、ほかのコミュニティ協議会の方のご意見を聞きながら動いてみたいなどは思っていますので、高齢化社会ではなくて、高齢社会、超高齢社会で「化」も取っていいくらいの状況ですので、できるだけ早く、少し明るいダイヤになったらうれしいなということが感想です。

(横山委員)

補足ですけれども、私は今、山の手の住民バスをやってみて、一番教訓として、ここにも書いてある地域で支えるという取組みがないと、これは行政がやっているのだとかではなくて、おれたちのバスだと。乗って支えると、ここがしっかりしないとうまくいかないと思うのです。私ども、2年目だけれども、正直言ってやっとうれしい悲鳴で、12月の乗車が1か月で1,000名超えたのです。今月も平均50、恐らく今年も1,000名を超える。繰り返し、地域に訴えて、このバスがなくなったらというものを役所ではなくて、地域の方が本気になってやらないと、このプランは、要としては、そこをどうやって運動を作っていくかということは、大事だと思うし、これはやってみて一番教訓です。繰り返し、繰り返しやっっていけないと。

もう一つ、これは確認なのですけれども、先回、聞けばよかったかもしれませんが、15 ページの一番左のほうです。平成 24 年度区自治協議会の提案事業として開催した「みんなで考えよう秋葉区の公共交通懇談会」において、目的別で運行しているバスの関係者と検討すると書いてあるけれども、当時、これはいわゆる公共交通の一元化ということで、下越病院、医療センター、薬科大学、いろいろなバスが一元化で乗られるようなシステムができないかということで、北海道当別町の実際やっている人たちで、シンポジウムを開いたりしたのですけれども、今回のプランからは、検討する姿勢はあるけれども、一元化という問題については、この時点では置き去るのか、それも含めての新プランなのか、そこだけ聞かせていただけますか。

(事務局)

かなりハードルの高いテーマでもありますので、今回、文言の形でここに盛り込むことはしていないのですが、今後、地域の方々と新たな公共交通を検討するに当たっては、これをなくすということではないです。選択肢の一つとしては、そういったものもあるのですけれども、文言の形は、今回の新プランのほうには盛り込んでいないという形になります。

ほかにはいかがでしょうか。

運行会社の立場でもお願いします。

(新潟県ハイヤータクシー協会)

新潟県ハイヤータクシー協会の大橋と申します。

今回、タクシーのご利用という形ではなかったのですが、タクシーのいい点というのが、まずお客様からお電話いただいてから車が用意されますので、お客様が乗らないということがないということなのです。どうしても価格は高くなってしましまして、お客様からの頂く料金もやはり 600 円、700 円とか高額になるのですが、ただ予算として考えたら、もしかしたら、バスとかよりも小さくできるのかと。収支率などを考えますとなかなか難しいですけれども、どうしても必要な場所に、多少高額でも必要な公共交通を提供するという考えであれば、タクシーというものも合致してくるのかなと考えます。手前みそですけれども、もしまた次回あるようでしたら、ご検討いただければと思います。

(阿部委員)

実は私も、荻川の自分の地域を考えてみたのですけれども、皆さん、どこに行くのだと考えると、買い物は近所のスーパーでOKだけれども、基本的にコミュニティセンター中心にやるのが一番いいのではないかと考えたのです。例えば、10時から何かコミュニティセンターであるとかというときに動けばいいなど。終わったら運んでくれるのか。コミュニティセンターがものすごく大事になるのではないかと思いがらいたのですが、最終的に今のようなタクシーやハイヤーを利用するしかないのかと考えたのです。ですけれども、そこが高ければなかなかということもありますし、ご近所で医療センターまでなかなか通えないで、タクシーでお見舞いに行っている家族も見ていますし、安くできたらいいのになど。何か1,000円かかるところを500円補助していただくとか、そんなことができないのかなと今、考えていました。バスが無理であれば、そういうものも絶対に必要になってくるかと思えます。

(事務局)

ほかいかがですか。

(大貫委員)

自治協議会委員の大貫と申します。

先ほど、横山さんが、地域全体でこういうことをやっていかないといけないのだというお話しでしたが、自治協議会の選出されている委員も各コミュニティ協議会から代表として来ている人たちですよね。それがこういう場所での話し合いが、きちんと各コミュニティ協議会の人たちに復命されているのかなということが一つ疑問で、小合もアンケートをしました。小須戸も全戸配布でアンケートしましたという、意外と若者

の意見がアンケートに反映されていたと聞いているのです。そういう人たちの意見を拾えたら、もっと細やかな話し合いができるのではないかと思うのです。ですので、その辺がしっかりと自分の地域のコミュニティ協議会の人たちの意見をきちんと拾えているのかなということが、お話を聞いていて一つ疑問に思ったことと、それをしなければ、地域に浸透した仕組みというものは生まれてこないのではないかと思います。

(事務局)

ほかはいかがでしょうか。佐藤さんいかがですか。

(佐藤委員)

さっと見たとき、21ページを見て、先回よりこういう点ではすごく進歩しているなどという感じを受けました。いわゆる具体的な年度ごとにこういうことをしようというような目標値が出ているときというのは、とてもいい形だと思いました。今までお話が出ている中で、コミュニティ協議会の話もありましたし、やはりコミュニティ協議会もそうなのですけれども、住民組織を主体とする運行団体の立ち上げ。これは横山さんも頑張っているし、苦勞していらっしゃることは私もよく分かるのですけれども、一体、具体的にどういった働きかけを、例えば、コミュニティ協議会が声を上げて、コミュニティ協議会がやりますというようなコミュニティ協議会があればいいのですけれども、コミュニティ協議会はなかなかそこまで手が回らないだろうなということが、私の今、思っている現状です。ですので、その地域の人たちを、単にPR紙だけで、広報紙だけで、果たして耕すことができるのかどうか。本当にやるとしたら、最もコミュニティ協議会によっても、交通環境が全部違いますから、やり方がいろいろ違うかと思えますけれども、その辺が本気になって取り組んでいかないと、10年後は結局、また検討委員会をやって、案は作ったけれども、なかなかうまくいかなかったなという感じになってしまうのではないかという気はしています。だからといって、小須戸コミュニティ協議会が手を挙げてくださと言われても、私は手を挙げる自信がないです。住民バス何とか。例えば、小須戸コミュニティ協議会の場合は、水田や小向という田上に近い地域ですが、そこは公共交通がないという地域なので、要望は出ています。だけれども、住民バスを走らせるとなると、やはり実際問題お金ですよ。赤字になった場合、コミュニティ協議会が補てんすることになりますから、そこまで果たして各コミュニティ協議会が思い切って出せるだろうか。という辺りは不安があります。

それと地域住民といいますか、主体の組織。一体、どういう組織がそういうことに乗ってくれそうな組織があるかという、やはり最終的には自治会かなという気がします。自治会が困っていて、自治会が例えば、コミュニティ協議会に何とか手助けしてくれないかという話しであれば、コミュニティ協議会としてはいろいろな手助けができるかと

思いますけれども、やはり最終的には、その地域、一番必要としている地域の方々がどう思っているか。例えば、山の手みたいに、山の手的全住民の方々からアンケートをとって、そういうデータを基に実際、やられたわけですけれども、本当に必要としている人たちがどこまでやってくれるかというあたりが、どうやってたきつけたらいいのかなという辺りでしょうか。その辺が難しいなという気がいたします。

(事務局)

ほかにはいかがでしょうか。

(横山委員)

私の要望になります。だれもが分かりやすい、利用しやすい公共交通ネットワークの形成で、文字だとなかなかよく分からないのです。このプランにするとこんな絵が描かれて、その絵に基づいて、新潟交通の役割、新潟交通以外のところは民間団体の役割、さらに細かいところは例えば、デマンドタクシーにして、そこをさらに住民バスというように、それぞれのプランに基づいて、まず絵が描かれて、それを実現するためには分野分野の得意を生かすとこの夢が実現しますという絵をかけないものでしょうか、字だけではなくて。このプランになるとこういう秋葉区になると、そのために私たちは何をやるか。先ほど、言ったように新潟交通の役割、民間のバス団体、タクシー団体、そして住民の役割とか、そうすることによってこのプランがプランではなく本物になるよというものが無いと、なかなか市民というのは、よほど言っても何だとなるとまたプランで終わるので、そういう意味では、これから協議会を立ち上げるかもしれないけれども、そういうこともあるといいなという希望的な発言です。

(事務局)

今回、これを作るにあたって、事務局としても考えていたのですけれども、まずは今、皆さんにお配りしたものの、21ページの表を見ていただきますと、上のほうから、本当に必要とされているものをまずもう一度、しっかり検証するなり、これは我々だけでやるのではなくて、各地域と一緒にやりながら、そういったところをもう一度、一緒に検証していくと。本当に必要なものを見極めたうえで、その地域、あるいは先ほど、JRがメンバーに入っていたほうがというお話もありましたとおり、そこで出てきた本当に必要なものを動かしていくために必要な方々にご協力いただいて、その組織体を作ったうえで、計画を立て、実施に向けて動き出していくという方向性をつけていく必要があるなど。ということは、必要なもの少し見えた段階で、今、横山さんがおっしゃったように分かりやすい説明ができるようなものが、そのときにいろいろな分野の方からご意見であったり、指導を頂きながら作れたら一番いいのかなと。現状ですと、なかなか本当に必要なものというのが、地域ごとに、先ほど佐藤委員がおっしゃったように、随分、

違いがあると思いますので、そういったところも踏まえつつ、より分かりやすいプランを見えるものにしてお示しできたらいいのかとは思っています。

あと皆さん、ほかに何かありましたらお願いします。

(蓮沼委員)

そういう意味でも、最初の調査の企画実施とか、ニーズの把握が一番重要かと思えます。それぞれの地域の特性でも違いますし、利用する人とか、求めている人たちもいますよね。なかなかこれだと、JRを利用する通勤や通学などで、駅までいかにマイカーを使わないで行けるようにするかということが一つの課題になってきますし、ご年配になってくると、買い物、あるいは病院となってくる。私はウオロクの近くに住んでいますので、見ていると相当大量に食材を買っているのです。バスだったらば、あんな手荷物、持っていけないのではないかと思うので、やはり車がいるのではないかと。むしろお年寄りの場合は、病院かなという気がするのです。ただ、そのときも付き添いが必要な方ならば、家の家族が車で送り迎えするだろうし、そうではなくて、まだ歩いたり是可以ので、買い物では要らないけれども、マイカーがないような人がターゲットになってくるのかと。病院まで直接なのか、家の近くにバス停があって、最寄りの駅から接続されているのか。どういうニーズにどういう答え方をするかで、いろいろな手段を選んでいく必要があるのではないかと。何でもかんでも、とにかくバスに乗ってくださいと言っても、人口が少なかったら乗るわけないし、そこから接続が悪かったら、やはり車を使うだろうし、要するに求めているニーズを考えていく必要があるのかなということで、一番大事なのが、そういうそれぞれの地域のニーズの把握というものが大事なのだと。我々の地域は駅の裏側のところなので、あまり不便を感じていなくて、こういった交通機関の不自由さというのはほとんどない。買い物も不自由ないし、大型スーパーもある。むしろ交通量が多すぎて困っていると。何とかしてくれるといいです。

それと見ていると、バスとかいろいろあるのですけれども、バス停がしっかり確保されていないような気がするのです。バスが停まる場所は、どうしても後ろがつながるとか、道幅が狭いとか。だから、そういうものを考えていかないと、バス路線の充実は図れないかなと。

(事務局)

ほかにいかがでしょうか。

運行事業者の泉観光はいかがでしょうか。

(泉観光バス株式会社)

泉観光バスの佐藤と申します。

運行事業者として、秋葉区区バスを運行させていただいているのですけれども、先ほ



ど、横山会長がおっしゃっていたように、なかなか字だけではこういった具体的な改善プランというのが見えてこないところもあるかと思っておりますので、今ほど、事務局がおっしゃったような形で、絵にかけるようなプランがあるといいなというような形でもありますし、我々としても、他市町村の実態ですとか、あるいは実績等のご提供なり、いろいろな案というものがご提案できればと思っておりますので、ぜひとも成功させていただきたいと考えております。

(事務局)

さくら交通はいかがでしょうか。

(さくら交通株式会社)

さくら交通でございます。

昨年7月から新潟交通観光の下新線を引き継いで、14人乗りの通勤車で運行させていただいておりますが、1便当たりの乗降数については、以前よりは多少は増えているというデータが出ております。ただ、この会のテーマとしての生活交通の改善プランということですから、私、正直申しますと、秋葉区へは、まだ来たばかりでございます。なかなか詳細な実態は分かっておりませんが、生活交通の改善ということを経験の中であるということは、非常に難しいだろうと。つまり線路鉄道以外のバスとか、そういったもので、それこそ今、移動制約しているとか、あるいは交通空白地帯は、すべからず市とか、区とかの財政支援の中において網羅するということは、これはもう100パーセント、実は非常に難しいと、物理的に言わざるを得ないでしょうと。それと、今、高齢化がどんどん進んでいて、世帯も核家族ですよね。昔は、3世帯も、2世帯もいて、おじいちゃん、おばあちゃんが病院に行くにも、孫の嫁が車で送ってくれるとか、そういう時代がありましたけれども、今、核家族といいますが、非常に世帯はあっても、その世帯に住む方が少なくなる。いわゆる老人世帯だけがぽつんと孤立して多い世の中で、なかなかすべてのところを路線でカバーするということが難しいだろうと考えています。

それとこういった生活交通の改善のこれは一つ、都市交通政策課がいらっしゃいますけれども、いわゆる都市交通の一環として計画、立案して、いわゆる施策を遂行するという形ですけれども、私はむしろ、こういう都市部の中に置いても、空白地帯があるのであれば、都市交通の観点ではなくて、むしろ福祉の観点も入れて、そういった中で一体となって、交通弱者に対しての救いの手を差し伸べることが大事かと思っております。

ただし、限られた予算の中で、人口がどんどん少なくなる中で、物理的になかなか難しいのです。ですから、どこかで基幹線となる鉄道路線、そして新潟交通や観光など、あるいは引き継いだ我々のいわゆるフィーダー線と、そしてさらに毛細血管のような戸

口から戸口までのいわゆるタクシーを使った面的な総合力でやるということは、だれでも分かっていることなのです。ただし、私もタクシー事業者なのですが、タクシーについて、随分お年寄りで、今、いいのではないですかという考え方もあるでしょうけれども、実際、タクシーによる利用人員というのは、実は今、バス同様減っているのです。つまり、先ほど、県の方がおっしゃったみたいに、運賃が高いと。それをタクシーを利用したデマンドをすればいいのではないかという考え方もあるわけです。ただし、そうするとタクシーを使うということは、いわゆる個人の志向でもって、個人の用でやるわけですから、そうすると一般のバスとタクシーに財政を投入するという一方で、一つのモラルハザードを引き起こす危険性も常に考えていかなければいけないということになります。

それと私は、前から提案しているのですけれども、タクシーはなぜ高いかということです。1台の車を1人の乗務員が使っているから高いのだと。利用客が1人だから高い。例えば、相乗りで3人、4人、5人とやれば、それを私は、さほど高い輸送機関だとは思っておりません。ですから、そういった相乗りをする土地柄とか、相乗りをする環境を整備するとか、啓もうするとか、そういったことをどんどんしながら、毛細血管のようなタクシーも活用して、それで公金を入れることなくやることは、何かどこかで可能性というのは、実は感じるのです。ですから、総合的にひとつ考えてやっていただければと思うし、そのためには私どもも一生懸命努力しますということです。やはり繰り返しますが、都市交通の施策だけではなく、そろっと行政の福祉の観点もどこかで入れていただかないと、なかなか将来的には持続可能性というものを担保できないと。生意気なのですけれども、そんな気がしております。

(事務局)

ありがとうございました。ほかにはいかがでしょうか。秋葉警察緒はいかがですか。何かお話しただけのようなことがあれば。

(秋葉警察署)

運転免許証の自主返納された方の数字が出てきたのでお持ちしたのですけれども、昨年約300件を少し超えるくらいの数字でした。一昨年はどのくらいかというところと250件くらいということで、プラス約50件くらい昨年は申請が増えているところです。年代もそれぞれ60代から80代とばらばらです。特に70代は多いという話は聞いておりますけれども、60代から免許を返納されている方が多いと。返される方にお話し聞くと、家族に買い物や病院に連れていってもらうので大丈夫ですよという話を聞きます。ただ、運転経歴証明書という行政のサービスがございますけれども、それでタクシーに乗る際、少し安くなりますよと。今度これを使ってみようかなというお話も聞いているところで

ございます。この計画は3か年計画ということで、どんどん免許証を返される方が増えているのが現状でございますので、やはりそういう人たちの声も聞きながら、持続可能な、地元の随時把握も含めて、どういうものが一番いいのかなということをやっけていかなくてはいけないなと話を聞いていて思っていたところです。

(事務局)

ほかにいかがでしょうか。

(保科委員)

ハイヤータクシー協会の大橋さんにお伺いしたいのですけれども、今、福祉と関係なくして、実際、もしタクシーハイヤーを呼んで、次に、どこどこの団地のだれだれさんに寄って、だれだれさんに寄ってという感じで何人かまとめて利用するという方法はあるのでしょうか、だめなのでしょうか。

(新潟県ハイヤータクシー協会)

それは大丈夫です。私、タクシーのデマンドは北区のほうでやっているのですけれども。

(保科委員)

デマンドとは別に、一般の今の利用の業態として。

(新潟県ハイヤータクシー協会)

利用業態としてはできない。全然お知り合いではない方を乗り合わせるということは。

(保科委員)

そうではなくて、自分の親戚、兄弟、知っている人を3人で話を合わせて、どこどこへ買い物に行きたいからタクシーを呼んで私が寄っていくねという感じの寄りながら乗せていくという通常利用は。

(新潟県ハイヤータクシー協会)

大丈夫です。

(保科委員)

大丈夫なのですか。デマンドとか、そういうことを関係なくして。

(新潟県ハイヤータクシー協会)

関係なく、ただ料金はお一人からまとめていただくという形になります。ただ、全然不特定の方を乗り合わせるということは、今の現状はありません。

北区では大体、お客様の単価が2,000円くらいの平均単価のところ、デマンドを運行しているのですが、そのうちにお人で乗った場合は、1,000円を頂いているのです。ただ、私どもが電話を受けて不特定の方を組み合わせる場合には、300円になるのです。ですから、知らない方と逆に乗り合わせて、今日は得したねという声も聞いているよう

な形で、割りと一人で乗るとすごく高いのだけれども、乗り合わせた場合は安くなったというサービスがあると、逆に乗り合わせたいわという方もいらっしゃるまして、収支率も非常に高い状況にはなっていますので、ただそれが一番奥地から新津の中心部までとなると、ものすごく単価は高くなりますが、大体、お近くのスーパーなど、その直近までという形の大体 2,000 円くらいの平均単価のところだと成立するのかなという気がしています。

(横山委員)

私もずっと秋葉区巡回バスと思ったけれども、反省をしなければならないと思ったのは、先ほど言われたように、地域の実情をきちんとつかまえないと、例えば、荻川の場合は巡回ではなくて、むしろイオンのほうに行きたいという要望だから、新関の場合は、むしろ五泉のほうに近いからという、中央区ではなくて、東部もそうだけれども、便がいいから、私は別に求めないなど、秋葉区の住民市民のニーズを早くつかむには、どんどん高齢化が進むのだから、早くこの計画を実行に移すには、まちづくりは小学校単位のコミュニティ協議会が中心になっているので、自分のところのコミュニティ協議会の実態をつかんできて、11 合わせれば、ある程度の絵が描けるのではないかと思います。そうすると、例えば、田家のほうは住民バスも、新潟交通も入れません。否応なしに、タクシーしかないのです。そのところは、デマンドになるだろうし、このところは新潟交通の役割だと。ここはというように動くためには、コミュニティの協力が得られれば、自分のところの地域はどうしたいのかということが、スピード感ある目に見えるものが描けるのかなと思いついて、今まではただ、秋葉区巡回バスというのは、反省しなければならぬだろうと思っています。

(大貫委員)

今、私は秋葉区のモデルハウスを運営させていただいているのですが、スタッフのほうは私よりも皆さん年上なのです。大体、70 代、80 代の方たちなのです。その方たちに、こういう話し合いをしているのだけれどもということをして、自分が年を重ねたときに、免許証を返納したときに、どういうことを望みますかと質問したら、皆さん、JR に直結してもらいたいという意見なのです。目的は買い物といっても、近くのスーパーで済まされる買い物と、やはり百貨店に行って買いたいとか、観劇したいとか、みんな目的が違うわけですね。ですので、必ず JR に直結したバスがあって、なおかつ自分たちの地域の中で動けるのは先ほど、タクシーハイヤーの会社の方がおっしゃったように、ドア・ツー・ドア。必要に応じたときに依頼をして、自分の目的を達成できるという使い方を望みますという意見なのです。先ほど、横山さんが、冬場、バスに乗る人たちがすごく多いので、それはすごくいいことなのです。ただ、冬場、だれ

が乗っているのかといったときに、やはり中学生が今、自転車を使えないからバスに乗るといことは、私の考えからいって、冬場だけスクールバスを走らせればいいのではないかと。やはりその地域によって、みんなニーズが違うと思うのです。ですので、一番最初の地域の実情の把握というところがとても大事で、団塊の世代の人たちはちょうどその世代だと思うのです。今の高齢者とまた違うような内容の要望を持っている世代なので、ここをしっかりと把握していかないと、難しいと思います。上から落とってきてこうですよではなくて、やはり下からこういうものがあって、困っている人を救済していく施策があって、初めて生活交通の改善というところに至ると思うのです。ですので、地域の実情の把握。しかも、コミュニティ協議会からの選出の人たちが委員となってここでお話をするわけだから、今、自分たちの地域のニーズを拾うというところをとにかく細やかにやっていかないと、いつまでも書いても絵にかいた餅にしかならないと思うのです。私の知り合いが、西区の小針地区で、やはりお年寄りのニーズにこたえるために、タクシーの乗り合いをお願いして、近くの大型スーパーに、月に一回行くということをやっているのです。とてもそれが好評で、必ず4人とか、5人とか集まらなくても、1か月に一回、その日はやりますよという、だれかしらお願いしますという依頼があるそうなのです。とても喜ばれているということで、やはり自治会がそのように取りまとめをしてやっているというところは、とても手間もかかって、大変なのですが、そういうところから取り組んでいかないと、なかなか高齢者だけではなくて、我々の後の世代の人たちが、働きながら家族を守っていくというところは、手間がかかるのだけれども、そこを耕さないとなんにもならないと思うのです。

(事務局)

いかがでしょうか。

(国土交通省北陸運輸局新潟運輸支局)

皆さんからお話しありました、地域の事情の把握ということが大事だということは、今日のご意見でよく分かったところですし、また私ども運輸行政の中でもここ3年、運送事業者の高齢化、運転手のみならず、各管理者が高齢化してきていると。やはり高齢化が進むと同時に、運送業界もどのように変わっていくのかというところを協力しながら、その変化を見ながら、地域と運送業界と連携しながら、地区の計画が発展していけばいいのかと感じました。

(事務局)

今日、頂いたご意見は今後の参考にさせていただきたいご意見が多くございました。今回の施策の中にも盛り込ませていただきました、協議体の立ち上げ、あるいは地元地域の実情の把握といったところを横山委員が言うように、早く、そしてよりきめ細やか

に、より地域の実情に応じた交通体系を作って計画ができるように進めていけるように、またこれからも準備を進めていきたいと思っております。

本日、お示しした素案ですけれども、今日、頂いたご意見の中で、ここを変えてくださいというようなご意見というよりは、今後どのように動かしていくというようなご意見がほとんどでございましたので、次回、第3回の検討会議についてですが、前回の第1回でも工程表でご説明をさせていただきましたが、第3回については、書面でとはなるのですが、特にこの文言をというような部分では、皆様のほうから今日、私の中ではあまりお聞きしたというところはないのですが、このまま自治協議会の本会議のほうに提案させていただきまして、そこでまた意見聴取、さらにそこで頂いたご意見を基に、自治協議会の2部会のほうで検討させていただいて、最終的には2月の自治協議会で固めていければいいのかと思います。

ただし、今日、頂いたこの先、実際に動かしていくにあたって、我々注意しながら進めていく部分、あるいは協議体の構成員等に参考にさせていただいて、より丁寧なアンケートであったり、地元の調査等を進めながら、今後の計画を検討させていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。ありがとうございます。

では、議事は以上とさせていただきます。

### 3 その他

特になし

### 4 閉会