

### 第3回 村上市地域公共交通活性化協議会 会議録

1. 開催日時：平成22年11月18日（木） 午前9時30分から11時18分
2. 開催場所：村上市教育情報センター 2階会議室
3. 出席者：（敬称略）
  - 【出席委員】大滝委員、田巻委員、上村委員、太田委員、嶋倉委員、高橋委員、五十嵐委員、川内委員、佐藤(利)委員、松田委員、大嶋委員、佐藤(勝)委員、小田委員、川崎委員（代理出席）、鈴木委員、佐藤(収)委員、高田委員、小泉委員、佐野委員、佐藤(久)委員、山田委員、吉田委員、佐藤(正)委員、平山委員（代理出席）
  - 【欠席委員】西田委員、小野委員、八藤後委員、松本委員、大矢委員
  - 【委員以外】岩船タクシー株式会社、坂町タクシー株式会社、株式会社はまなす観光タクシー（オブザーバー）、北陸信越運輸局、新潟交通観光バス株式会社
  - 【事務局】相馬、佐藤、加藤、本間、矢部、岸（村上市）
  - 【コンサルタント事業者】岩淵、澁谷（エヌシーイー株式会社）
4. 傍聴者：1名
5. 会議次第
  1. 開 会
  2. 挨拶（会長：村上市長）
  3. 議 事
    - [報告事項]
      - （1）地域公共交通総合連携計画策定補完調査業務の委託について（資料1）
      - （2）分科会検討結果報告について（資料2）
      - （3）公共交通利用実態調査概要報告について（資料3）
    - [協議事項]
      - （1）平成22年度村上市地域公共交通活性化協議会予算（補正第1号）（資料4）
      - （2）村上市地域公共交通総合連携計画案について（資料5）
      - （3）村上市地域公共交通活性化・再生総合事業計画（実証実験企画）案について（資料6）
      - （4）計画案に関する意見公募について（資料7）
      - （5）視察について（資料8）
  4. その他
  5. 閉 会（副会長）

## 6. 会議資料

### 【配付資料】

議事次第 出席者名簿 配席図

### 【議事資料】

- 資料 1 . 地域公共交通総合連携計画策定補完調査業務の委託について
- 資料 2 . 分科会検討結果報告書
- 資料 3 . 公共交通利用実態調査概要報告
- 資料 4 . 平成 22 年度村上市地域公共交通活性化協議会予算（補正第 1 号）
- 資料 5 . 村上市地域公共交通総合連携計画（案）【概要版】
- 資料 5 . 村上市地域公共交通総合連携計画（案）【詳細版】
- 資料 6 . 村上市地域公共交通活性化・再生総合事業計画（実証実験企画）案について
- 資料 7 . 計画案に関する意見公募について（案）
- 資料 8 . 視察について（案）

## 7. 会議経過

事務局（進行）：おはようございます。定刻になりましたので、第 3 回村上市地域公共交通活性化協議会を開会いたします。はじめに本協議会の会長村上市長大滝平正がご挨拶を申し上げます。

会 長：皆さんおはようございます。大変ご苦勞様でございます。大変寒い 1 日となりました。本日は、ご多用の中、第 3 回村上市地域公共交通活性化協議会にご出席いただきまして、厚く御礼を申し上げます。

また、前回の協議会以降、委員の皆様方には、各分科会での協議、検討をしていただき誠にありがとうございました。

本日、皆様にお諮りする協議事項は、5 件でございますが、特に「村上市地域公共交通総合連携計画案」と「実証実験企画案」については、今までご検討いただいた内容をまとめたものであり、市民が合併して良かったと思えるまちづくりの基盤となる公共交通体系づくりの要となる重要な内容であります。

十分にご討議いただき、市民生活の向上に寄与する計画として作り上げていただきますようお願い申し上げます。開会のご挨拶とさせていただきます。大変ありがとうございました。

事務局（進行）：本日の協議会にはご案内した委員 29 名のうち、24 名の委員が出席されており、過半数の出席がありますので、会議は成立します。

次に、本日の資料のご確認をお願いしたいと思います。皆様のお席に本日の議事次第、出席者名簿、配席図、資料 3「公共交通利用実態調査概要報告」、資料 5「村上市地域公共交通総合連携計画（案）【詳細版】」、資料 6「村上市地域公共交通活性化・再生総合事業計画（実証実験企画）案について」を配付させていただいております。

また、あらかじめ送付しております資料といたしまして、資料 1「地域公共交通総合連

携計画策定補完調査業務の委託について、それから資料2「分科会検討結果報告書」、資料4「平成22年度村上市地域公共交通活性化協議会予算(補正第1号)」、資料5「村上市地域公共交通総合連携計画(案【概要版】)」、資料7「計画案に関する意見公募について(案)」、資料8「視察について(案)」でございます。

資料に不足はございませんでしょうか。不足があるようでしたら、事務局にお申し付けくださるようお願い申し上げます。

それでは、これより議事に移ります。3の議事に入りますが、協議会規約第11条の規定によりまして、会長が協議会の議長になることになっておりますので、これより会長が議長となり、議事の進行をいたします。よろしくお願いいたします。

会長：それでは、暫時の間、私が進行を務めさせていただきますので、よろしくご協力のほどお願いいたします。さっそく議事に入らせていただきます。

報告事項「(1)地域公共交通総合連携計画策定保管調査業務の委託について」、事務局から報告をお願いします。

事務局：それでは資料1に基づきご報告させていただきます。報告事項1「村上市地域公共交通総合連携計画策定補完調査業務の委託について」でございます。

平成22年6月21日付けで契約いたしました計画策定調査業務を充実、補完することを目的といたしまして、10月15日付けで補完調査業務を追加契約させていただきました。

今回委託する調査事業の主なものにつきましては、後ほど報告でも触れさせていただきますが、公共交通の利用実態調査及び利用者等へのヒアリング調査、それからパブリックコメントの実施支援などが調査業務の内容でございます。

契約事業者につきましては、前回の協議会でご承認いただきましたエヌシーイー株式会社様と随意契約をさせていただきました。契約金額につきましては5,775,000円、契約期間につきましては平成22年10月15日から平成23年3月31日までの契約となっております。

今回契約しました補完調査業務とすでに契約いたしました調査業務の業務項目につきましては、裏面に参考ということで記載しております。以上で報告を終わります。

会長：ただいまの「(1)業務の委託について」の説明がありましたが、皆さんからご意見等をお願いします。

会長：ないようですので、先に進ませていただきます。「(2)分科会検討結果報告について」説明をお願いします。

事務局：続きまして「分科会検討結果報告について」ですが、本協議会分科会規程第7条に基づき、10月28日付けで各分科会から別紙のとおり検討結果報告書の提出がありましたので、ご報告させていただきます。

報告については、書面により代えさせていただきます。ご多忙の中、ご参加くださいました分科会員の皆様、大変ありがとうございました。検討結果については、連携計画に反映させていきたいと考えております。以上で報告を終わります。

会長：「(2)分科会検討結果報告について」、皆様のお手元に詳細に報告したものがあり、事前に配付してあるということですが、何か質問等ありましたらお受けしたいと思い

ます。

会 長：特段ないようでございますので、先に進めさせていただきます。続きまして「( 3 ) 公共交通利用実態調査概要報告について」、事務局から報告をお願いします。

事務局：それでは、資料 3 「公共交通利用実態調査概要報告」につきまして、報告いたします。お手元の資料 3 をご覧ください。

調査につきましては、公共交通の利用実態調査、それから公共交通利用者等へのヒアリング調査と大きくこの 2 点について調査をさせていただきました。

調査の方法としては、バスに乗り込んでのインタビュー調査や、個別の乗降地点での調査、鉄道駅、病院及び公共公益施設利用者へのインタビュー調査といった方法で行いました。調査日は、平成 22 年 11 月 5 日金曜日、調査日の天候は、曇時々雨でした。

資料 3 の 1 枚目の下段のほうに表がございますが、バス車内につきましては 3 路線、鉄道駅・バス停につきましては村上駅、バスの村上営業所、村上保健所前等を含めまして 7 箇所、施設につきましては、村上病院、坂町病院、しんまち調剤薬局様を含めまして 5 箇所、計 15 箇所を調査のポイントとして設定いたしました。有効回答数につきましては、合計 315 名ご回答いただきまして、それぞれ性別、年齢別、居住地別の割合が記載されております。

以下、次のページから設問内容として、インタビューの際に使用した調査票、結果概要としてインタビュー調査結果を大きく数値化したものをお示しさせていただいております。詳細についての報告は省略させていただきますが、今後、全バス路線を対象とした調査拡大や、調査方法自体の検証を含めまして、調査箇所ごとに分析を行っていきたく考えています。

また、これらの結果については運行ルート、ダイヤ、料金の改善事項について計画に反映させていきたく考えております。以上、調査概要について報告を終わります。

会 長：ただいま実態調査の概要報告について、報告をさせていただきましたが、これらについて、ご意見等ございましたらお願いします。

会 長：特段ないようでございますので、これで報告事項を終わらせていただきます。

続きまして協議事項に入らせていただきます。「( 1 ) 平成 22 年度村上市地域公共交通活性化協議会予算( 補正第 1 号 )」について、事務局から説明をお願いします。

事務局：それでは資料 4 に基づきまして、今年度の公共交通活性化協議会の補正予算についての説明をさせていただきます。

今回の補正予算につきましては、国土交通省様からの補助金額の確定に伴い、市の負担額の変更が生じたので、補正予算の対応をさせていただいたところでございます。

歳入については、当初予算で 10,074,000 円の予算を計上しておりましたが、1,190,000 円を減額し、補正後の予算額を 8,884,000 円としております。内訳は記載のとおりです。

この歳入の補正に伴い、歳出についても補正を行いました。分科会の開催回数の増に伴い、会議費に 197,000 円を追加し、事務費の見直しにより 33,000 円を減額しました。

次に事業費として、今後予定されている先進地視察費及び計画策定にかかる調査委託費

用について記載してあります。事業費については 7,808,000 円、歳出合計として、歳入と同額の 8,884,000 円が補正後の予算額となっております。

会 長:ただいま協議題「( 1 ) 補正予算第 1 号」について説明がありました。これらについて、皆さんからご意見をいただきたいと思います。

会 長:特段ないようでございますので、議事を進めさせていただきます。続きまして協議事項「( 2 ) 村上市地域公共交通総合連携計画案について」、資料 5 について事務局から説明をお願いします。

事務局:今回資料 5 としまして「概要版」と「詳細版」がお手元にあるかと思いますが、事前にお送りさせていただきました「概要版」に基づき、「詳細版」の骨子を含め、説明させていただきます。

今回「村上市地域公共交通総合連携計画」は、計画書の構成は、序章を含め 5 章の構成としています。

第 1 章が「市の現況と課題」、第 2 章が「基本方針と目標の設定」、第 3 章が「計画に位置付ける施策・事業」、第 4 章が「施策・事業の展開にあたって」という構成です。

このうち「概要版」については、「基本的な方針」から記載させていただいている資料となっております。

計画は、「市民、交通事業者、行政が協働で作り育てる公共交通」を基本方針としており、計画区域は村上市全域、計画期間については、平成 23 年度～平成 32 年度までの 10 年間としております。

計画の推進体制として、「これまでの姿」と「将来の姿」ということで、図式化したものを掲載しております。「将来の姿」としては、行政主体による運行計画、地域主体の運行計画を作成するということ、サービス水準の検討や運行の評価などそれぞれの役割をもって取り組んでいきたいという姿でございます。

また、鉄道・路線バスを軸とし、タクシーや目的バスなど、多様な交通手段を効果的に活用するような姿、住民・交通事業者・行政の三者間で常に情報共有といったものを「将来の姿」として表していきたいと考えております。

次に概要版の 2 ページになりますが、「村上市の公共交通を取り巻く現状」ということで、大きく 6 つの囲みで、公共交通空白・不便地域、鉄道・路線バスの利用者数、路線バス維持のための補助金額、マイカーへの依存度、家庭内における送迎実態を囲みで記載しています。

次に概要版の 3 ページです。基本方針に基づく地域公共交通の活性化・再生の目標として、大きく 3 つの目標を掲げていきたいというものです。

目標の 1 つ目として「市民の生活を支える利便性の高い地域公共交通」、目標の 2 つ目として「交通サービスの特性を活かした持続可能な地域公共交通」、目標の 3 つ目として「地域活性化に資する地域公共交通」という 3 つの目標です。

これらの目標達成のための 5 つの取り組み、11 の施策を以下に記載しております。

5 つの取り組みの 1 点目は「運行の改善」でございます。これについては、「既存路線の

見直し」、「地域に適した運行手法の導入」を計画していきたいというものです。

2点目は「利便性の向上」として、「乗り換え利便性の向上」、「運賃制度の見直し」、「車両の見直し」を考えています。

3点目は「利用環境の改善」として、「わかりやすい情報提供」、「待ち合い環境等の改善」を考えています。

4点目は「まちづくりとの連携」として、「地域活性化・商店街活性化との連携」、「観光活性化との連携」、5点目は「市民意識の転換」として、「地域住民による検討体制の構築」、「利用促進のためのPRや動機付け事業等の実施」を考えています。

次に概要版の4ページですが、目標達成のための5つの施策の柱から重点施策ということで、抽出をいたしました内容を記載しています。

施策の抽出にあたっては、「高齢者・高校生など運転できない人、または運転に不安な人の日常生活における利便性向上が期待できる施策」を基本的な考え方として、重点施策の抽出をしています。

重点施策の1点目「既存の路線の見直し」では、「まちなか循環バスの運行」、「既存路線バスのルート等の見直し」、これらを実証運行の中で取り組んでいきたいと考えています。実施主体は、協議会とバス事業者を想定しています。

重点施策の2点目「地域に適した運行手法の導入」では、「簡易デマンド型交通の運行」に取り組んでいきたいと考えています。実施主体は、協議会と市内交通事業者を想定しています。

重点施策の3点目「わかりやすい情報提供」では、「公共交通ガイド等の作成・配布」、「ホームページ等による情報発信充実」に取り組んでいきたいと考えています。実施主体は、住民、協議会、市内交通事業者を想定しています。

重点施策の4点目「地域住民による検討体制の構築」では、「地区説明会、意見交換会等の開催」、「運行見直し基準の設定」、「地域住民による運行評価」に取り組んでいきたいと考えています。実施主体は、住民、協議会を想定しています。

この「検討体制の構築」の中の「運行見直し基準」案を示したものが、下段の「路線バス運行見直し基準について」の案です。

路線バスの運行見直し基準については、利用者数と収支率の2つの項目を取り挙げています。この2つの項目は、過去3年の平均値をとり、利用者数は1便あたりの利用者数4人未満、収支率は25%未満の路線について、減便を含めた見直しをしていきたいというものです。

この運行見直し基準の運用にあたっては、1年程度の利用促進期間を設けまして、減便等の対応をしていきたいというもので、恒常的な通学利用者がある便については、利用状況を考慮し検討していききたいと考えています。

この見直し基準そのものにつきましても、3年から5年程度で見直していききたいと考えています。

次のページは、A3版の大きな資料ですが、地区別の施策展開を表にしたものです。

左側の「5つの柱」は「運行の改善」から「市民意識の転換」、その隣の列に「11の施策」として「既存路線の見直し」から「利用促進のためのPRや動機付け事業等の実施」を、施策の展開として、5地区での施策の展開を右側に記載しています。

欄の中の「 」は、実証運行を実施していく中で取り組んでいきたい地域、「 」は、計画期間内で検討・実施していきたい地域です。

まず、「 」についての説明をいたしますが、「既存路線の見直し」として「まちなか循環バスの運行」、これについては村上地区での施策展開を考えています。

次に施策の2番目の「地域に適した運行手法の導入」として「デマンド型（予約型乗合）交通の運行」を、山北地区、神林地区、荒川地区を展開地域として考えています。これ以外の地区については、先行して取り組む地区の利用状況等を踏まえまして、計画期間内で検討していきたいというものです。

以下、「運賃制度の見直し」、「車両の見直し」、「わかりやすい情報提供」については、全市の一体的な展開を考えていますし、「目的バスの活用等」については、スクールバスの混乗や間合い利用について「地域に適した運行手法の導入」の中で検討していきたいと考えています。ここまでが地区別の施策展開です。

以下、4枚ほど地図に落とした資料がA3版で続いています。1枚目「図A」とありますが、「村上以北（山北地区）」における施策展開です。

山北地区の施策展開については、現在路線バスの運行がありますので「既存路線の見直し」、そして「地域に適した運行手法の導入」として簡易デマンド型交通の運行、目的バスの活用についての検討を考えています。

府屋～県境国道7号沿いについては、現在公共交通の運行がありませんので、実証運行期間内で、小型車両による乗合交通の運行として、簡易デマンド型交通を導入したいと考えていますが、スクールバスの混乗・間合い利用についても、並行して検討していく地区として考えています。

次に海岸線、海府地区（下海府エリア）ですが、この地区も現在路線バス等の運行がありません。鉄道のみ運行となっておりますので、小型車両による乗合交通の運行について検討する地区として想定しています。

他、小俣川エリア、中継川エリア、勝木川エリア、勝木～村上間で運行している既存路線バスは、平成23年度は現状どおり運行しますが、平成24年度以降は利用実態を踏まえ、運行ダイヤの見直し等を考えていく地区として考えています。

山北地区内には、公共交通空白地区がいくつかございますが、対応としては、スクールバスの混乗・間合い利用を検討していきたいと考えています。ここまでが山北地区についての説明でございます。

次のページの「図B」、「村上以北（朝日・村上地区）」ですが、朝日地区の施策展開については、路線バスが公共交通体系の軸となっておりますので、「既存路線の見直し」を中心とした取り組みを想定しています。

朝日地区の中で、荒沢、薦川、小揚などの集落は、公共交通空白地域となっておりますの

で、スクールバスの有効活用、小型車両による乗合交通の運行について検討していきたいと考えています。

同じページの村上地区の海岸部、上海府エリアですが、現在、村上市街地から馬下までは、路線バスが運行されています。馬下以北の桑川方面まで民間の取り組みで実証運行がされていることから、この取り組みを検証し、桑川までの路線バスの延伸を実証実験の中で取り組んでいきたいと考えています。以上が朝日地区及び村上地区の一部についての説明でございます。

次のページの「図C」の「村上地区」ですが、村上地区の施策展開については、「既存路線の見直し」として、一部のバスの運行経路の見直しとまちなか循環バスの運行を柱に考えています。

村上地区内の交通空白地区への対応として、デマンド型交通の運行についても検討していきたいと考えており、瀬波エリアについては、以前路線バスが運行されていた地区ですが、現在運行がありませんので、デマンド型交通の運行を将来的に検討する地区であると想定しています。瀬波地区では、路線バスの運行ダイヤ見直し、経路の見直しによる対応も併せて検討していきたいと考えています。

岩船エリアについては、路線バスの運行がありますので、平成23年度は現状のまま運行し、平成24年度から、運行ダイヤ、経路、終点、系統の統合を含めた見直しをしていきたいと考えています。

村上中心部については、既存の路線バスの運行経路の統合、見直しを図り、まちなかを循環するバスの運行を実証運行の中で取り組んでいきたいと考えています。運行経路等については、今後詳細について検討していきたいと考えていますが、現時点で想定している乗降場所としては、医療施設、商業施設、教育施設、官公庁等の施設周辺の場所を想定しています。

次に、山辺里地区の門前川エリアについては、以前路線バスの運行がありましたが、現在は運行がありませんので、デマンド型交通の導入や、地域による乗合交通の運行等について検討していきたいと考えています。

以上が「図C」の村上地区についての説明でございます。

最後のページの「図D」の「村上以南（神林・荒川地区）」の展開ですが、まず、神林地区の施策展開については、現在、路線バスの運行が一部ありますので「既存路線の見直し」と、「地域に適した運行手法の導入」としてデマンド型交通の運行を展開していきたいと考えています。

荒川地区についても同様で、既存の路線バスが運行されていますが低利用が続いています。この地区については「地域に適した運行手法の導入」として、デマンド型交通の運行を実証運行の中で取り組んでいきたいと考えています。

神林・荒川地区については、一体となった取り組みとして、デマンド型交通に取り組んでいきたいと考えています。

荒川地区、神林地区、それぞれ国道沿いに関川村からの路線バスがありますが、現在の

利用のほとんどが関川村の方であることから、地元住民の利用促進を図っていきたく考えています。

以上が、連携計画の概要となります。

会 長：ただいま連携計画（案）について事務局より説明がありましたが、ご意見、ご質問等ありましたらお願いします。

副会長：4ページの「路線バス運行見直し基準」についてですが、収支率の基準として「25%未満」とありますが、これを下回る路線はどれくらいあるか、お聞かせいただきたいと思います。

事務局：20路線のうち、県の補助対象路線が4路線でございますので、この基準からいくと大半が満たさない可能性がございます。また「1便あたりの利用者数」につきましても、過去3年間の1便あたりの利用者数の平均をとったものでございますし、収支率につきましても路線バスの運行については、通常30%というのが収支率の目安と聞いておりました。こちらを参考にしますと30%を満たす路線というのは少ないのかなというところはあるのですが、3年間の収支率の平均をとった形で見直し基準として示したものです。

副会長：20路線のうち4路線が県の補助対象とのことですが、大半とは4路線のことですか、20路線のことですか。

事務局：収支率25%以上が4路線ということですよ。

副会長：それでは、大半というのは残り16路線ということですね。

委 員：今の4ページのことですが、「見直し基準そのものも社会情勢等の変化を踏まえ、3～5年程度で見直す」とありますが、非常に長いスパンと感じます。もう少し期間を短くしないとこれからの時代に対応できないと思います。

事務局：基準の見直し自体を3～5年で行うということですので、利用者数や収支率といったものが、これでいいのか、他の検討項目、評価基準が出てくるのか、それらも含めて想定していますので、見直しについては1年程度取り組んでいって、利用促進を図ってつなげていくことを想定しております。

委 員：というのは、早まるかもしれないということですか。3～5年は手続き等でどうしてもかかってしまうということですか。

事務局：一応の期間の目安ですので、情勢によって早まる部分、例えば3～5年のところ1年ずつ見直しをすることも出てくるかと思えます。

委 員：経費節約ということが、冒頭に出ておりますので、なるべくスピーディにやっただけであればと思います。それと、見直し対象路線がほとんどということでございますので、早め早めに見直していただきたいと思えます。

事務局：今ほどこの見直し基準についてご質問をいただきましたが、この基準については「案」ということで出しておりますので、これに基づき検討するというのは、来年から順次やるわけです。しかし、ここに挙げたこの基準自体が基準としていいのか、そのことも3年くらいで見直していかなければならないだろうということでもあります。

委 員：わかりました。

会 長：他にありましたらどうぞ。

委 員：「目標達成のための5つの取り組み」とありますが、「利便性の向上」の中で、「車両の見直し」の中に「バス車体の行き先表示の改善」とありますが、内容についてお聞かせください。

事務局：「バス車体の行き先表示」というのは、現在運行されている路線バスで、「自分の行きたい目的地がすぐにイメージできない」というようなことを利用者の方からお聞きしたこともございまして、例えば「瀬波温泉に行きたいが、どのバスに乗ればいいのか分からない」といったところを、わかりやすく改善するというような項目として挙げさせていただいたところですよ。

委 員：瀬波温泉の表示については、方向幕だけでは、お客さんには見にくいというのもあると思います。会社とも今後の改善方法については話し合いの必要があると思います。

会 長：ありがとうございました。他にありましたらお願いします。

委 員：「路線バス運行見直し基準」の中で「1年程度の利用促進期間を設ける」とありますが、具体策についてお聞かせください。

事務局：路線沿線の住民の方との話し合いの中で、どのような運行ダイヤや運行ルートがいいのか、といったものを含めて、協議検討をしていくという取り組みも利用促進の中に含めておりますし、運行経費がどれだけかかっているのかということが市民の方にわかりにくいところもありますので、「この路線を維持するのに掛かる経費がいくらで、これだけ乗ってもらえると維持ができますよ」というような情報共有を含めた、地区の方々と一体となった総合的な取り組みを想定しています。

会 長：他にありましたらお願いします。

委 員：「路線バスの運行見直し基準」のようにきちっと運行改善の取り組みをしていただけなのは、非常にありがたいと感じております。確認をさせていただきたいのですが、連携計画策定の今後の段取りについて、特に地域住民への説明といった部分についてお聞かせいただければと思います。また、交通はまちづくりの手段のひとつでもありますので、例えば新たに集客施設や温泉施設など、車を運転できない方が行くような施設を設置する場合には、なるべくバス路線の沿線などに設置をしていただきたい、そういった部分を連携計画に盛り込んでいただき、まちづくりのハード部局と連携しながら、公共交通を盛りたてていただければと思いますのでご検討をお願いします。

事務局：1点目の連携計画策定の今後の段取りについてですが、本日の協議会で承認いただきました内容について、明日以降、各地区の囑託員さんへの説明等予定されているものもございますので、順次進めていって住民意向を把握していきたいと考えます。

また、この後説明いたしますが、計画自体の意見公募といったものも12月以降に行っていきたいと考えております。

事務局：2点目についてですが、ご提案大変ありがとうございます。本市ではこのほかに福祉関係でも市が実際に車両を運行して施設に届けているバスもございます。これらとの連携も、こちらの公共交通がはっきりしてきた段階で、公共交通の中の取り組みとすれ

ばよいのか、これまでどおり福祉関係で利用者をお迎えするのがよいのか、十分議論し、必要であれば修正を加えたいと考えております。

会 長：他にありましたらお願いします。

会 長：それでは、ないようでございますので、次に進めさせていただきます。「(3) 村上市地域公共交通活性化・再生総合事業計画(実証実験企画)案について」、事務局から説明をお願いします。

事務局：それでは資料6に基づいて、今後想定している実証実験案を説明いたします。

まず、資料の左側、「活性化及び再編の考え方」として3つ記載しております。

1つ目は、鉄道及び路線バスを交通体系の軸として再編していこうということ。2つ目が、ニーズに見合った運行の改善によって、路線バスの利便性向上を図るということ、3つ目が、市内で運行されてタクシーや、目的バスとして運行されておりますスクールバスといった交通資源を有効活用して、交通空白地域あるいは不便地域の解消を図っていききたいというものです。

実証実験の目的として、本格実施前に必要な改善を行うためのデータ取得と、利用者ニーズや地域の意思決定の見極めをしたいというものです。

取り組み内容については、「既存の路線バスの見直し」、「地域に適した運行手法の導入」、「わかりやすい情報提供」、「地域住民による検討体制の構築」という4つを考えています。

実施事業及び具体化方策の1つ目「既存の路線バスの見直し」については、「まちなか循環バスの運行」、「運行ダイヤ・ルートの見直し」、これら2つを具体化方策として考えています。

2つ目は「地域に適した運行手法の導入」として、「簡易デマンド型交通の運行」を実証運行に取り組んでいきたいというものです。

以下、「わかりやすい情報提供」、「地域住民による検討体制の構築」については、経費の掛かる部分等もございりますが、概ね、地域住民の検討体制の構築の中で取り組むものについては、お金を掛けずに取り組める部分もあるかと考えています。

資料6の右側には「地区別の展開」を記載していますが、山北地区については、簡易デマンド型交通の運行として、府屋～県境間、下海府エリアを対象とした実証運行を行いたいというものです。既存の路線バスについては、平成23年度は現状のサービス水準を維持しながら運行しますが、平成24年度以降、利用実態を踏まえた運行ダイヤの見直しをしていきたいと考えています。

また、山熊田などの公共交通空白地区の対応として、スクールバスの混乗や間合い利用を検討していきたいと考えています。

次に村上地区ですが、まちなか循環バスの運行を平成23年度から実証運行として取り組みたいと考えています。併せて既存の路線バスの見直しとして、馬下～桑川間の延伸や、他の路線バスについては、平成23年度は現状のサービス水準を維持しながら運行しますが、平成24年度以降、利用実態を踏まえた運行ダイヤ・ルートの見直しを図っていききたいと考えています。

実証運行の期間と外れるかもしれませんが、簡易デマンド型交通の運行を瀬波エリア、山辺里エリアで検討していきたいと考えています。

次に朝日地区ですが、既存の路線バスの見直しを柱とし、平成 23 年度は現状のサービス水準を維持しながら運行しますが、平成 24 年度以降、利用実態を踏まえた運行ダイヤ・ルートの見直しをしたいと考えています。

荒沢、薦川、小揚といった公共交通空白地域については、スクールバスの混乗、間合い利用について、地元の関係者の方と連携し、検討していきたいと考えています。簡易デマンド型交通については、他の地区での運行状況を踏まえ、朝日地区での導入についても検討していきたいと考えています。

次に荒川地区ですが、こちらの地区では実証運行として、簡易デマンド型交通の運行を荒川地区全域を対象に取り組みたいと考えています。既存の路線バスについては、地区内を運行するバスについては、見直しを考えておりますし、関川村～荒川間を結ぶ路線バスについては、平成 23 年度は現状のサービス水準を維持しながら運行しますが、平成 24 年度以降、特に荒川地区に在住されている方の利用促進を図るとともに、利用実態を踏まえた見直しをしたいと考えています。

最後に神林地区ですが、実証運行の中では、簡易デマンド型交通の運行を荒川地区と一体的に展開していきたいと考えています。既存の路線バスの見直しについては、道路環境の変化もありますので、路線の見直しが一部必要になりますが、基本的に平成 23 年度は現状のサービス水準を維持しながら運行し、平成 24 年度以降、利用実態を踏まえた見直しを考えています。

資料の 2 枚目ですが、こちらの資料では、実証実験に掛かる費用を想定費用としてシミュレーションした資料になります。

概略を説明しますが、まず手法としては、まちなか循環バス、路線バスの一部延伸、簡易デマンド型交通、これらの方法を想定としています。

最初に「まちなか循環バス」ですが、運行する地区は、村上市街地を想定し、運行形態、路線形態としては、村上駅を起点とし、商店街や医療機関、公共施設を循環するような内回り、外回りといった運行方法を想定しています。

運行経路については、別途検討が必要と考えていますし、運行頻度については、毎日運行する形で、1 日 20 便の運行を想定した内容としています。

初期費用については、あくまでも概算として停留所設置費、車両設備費等で約 4,200,000 円掛かるのではないかと想定です。1 年間の運行経費としては、小型バスを借り上げた場合を想定し、燃料費込みで、年間 46,720,000 円の運行経費が掛かるという想定です。

料金設定については 1 回 100 円という設定で、見込まれる利用者数 1 日 390 人程度の利用、1 日の運賃収入、年間の運賃収入をシミュレーションしたものです。

これら経費から運賃収入の見込みを差し引いた収支の金額 32,485,000 円が実質負担額、補填しなければならない金額となります。収支率は、概ね 30%の見込みです。

次に「路線バスの一部延伸」ですが、こちらは、海岸部の上海府地区を想定としたも

のです。路線形態としては、馬下以北の桑川間までを延伸した場合の想定です。現行の馬下路線を延長する想定ですので、運行頻度は1日2往復、平日のみ運行として240日の運行日数を想定しています。

一部延伸に伴い、掛かる初期費用として停留所設置費、車両設備費で約1,000,000円を想定しています。運行経費については、一部路線バスを延伸しますので、上海府で現在運行されております運行経費を含めています。年間で5,874,000円程度、また料金設定としては1回500円、見込まれる1日の利用者数を18人、1日の運賃収入を掛けまして年間の運賃収入として約2,160,000円という想定です。経費から運賃収入の見込みを差し引いた収支の金額として3,714,000円、収支率は36%前後という想定です。

最後に「簡易デマンド型交通」ですが、こちらについては、荒川地区、神林地区、山北地区の3地区を想定としたものです。運行概要については、いずれの地区につきましても平日のみ、240日の運行という想定です。

荒川地区については、地区内を循環する形態で、運行車両については1台を想定しています。

神林地区については、村上市街地方面への移動、荒川市街地方面への移動ということで2方向への往復運行、運行車両は2台を想定しています。

山北地区については、神林地区と同様、往復運行というものを想定しています。県境～府屋間、勝木～桑川間、運行車両は2台を想定したものです。

初期費用としては、3地区を合わせた概算費用です。運行許可関係費用として1地区1事業者あたり100,000円で合計300,000円程度、これには道路運行にかかる許認可の部分や運行管理者の資格取得費用を含んでいます。他に、停留所設置費として約2,124,000円を見込んでいます。

簡易デマンド型交通の運行経費ですが、こちらについては3地区合算したもので、これは民間のデマンドシステムを使わない形を想定したものです。

運行にかかる費用は、車両借上費用、人件費オペレーター、電話関係費用を含めた概算費用で約30,100,000円の経費を見込んでいます。料金については、隣接する胎内市の事例が300円でしたので、ここでは料金設定を同額の300円と想定しました。

見込まれる利用者数は1日129人、1日の運賃収入を踏まえまして、年間の運賃収入9,288,000円、差し引きますと20,812,000円の負担という想定です。収支率は、概ね30%程度のシミュレーションです。

また、見込まれる利用者数の考え方が備考欄に記載していますが、利用対象を65歳以上の高齢者とし、各地区の高齢者数の1.5%が一日に利用する人数という想定です。

荒川地区は44人、神林地区は44人、山北地区は41人という想定です。

通常デマンドシステムを導入する場合、エリア内の高齢者の3%を利用見込みとするようですが、本市では3%の利用は見込めないだろう、路線バスの利用状況をみましてももっと厳しいものであろうという想定で、1.5%という想定で利用人数をシミュレーションしました。

これら実証実験の想定費用として、初期費用は7,737,000円、運行経費は82,694,000円、運賃収入の合計は25,683,000円、差し引きますと57,011,000円という経費が掛かる想定です。

欄外に実証運行に係る経費として64,748,000円を現在の支援制度を活用した場合の補助率1/2を掛けた金額を記載しました。以上が経費のシミュレーションの説明です。

最後に「参考資料」ということで、デマンド型交通として、この実証運行で想定している運行形態を示した資料です。

デマンド型交通といってもいろんなパターンがあります。本市では、「簡易型」と「エリア型」と分けた中では、「簡易型」を想定しています。路線を固定するような形、一部迂回する場合もございますが、起終点を固定、路線・経路を固定し、時刻についても固定をしながら、予約が入ったときのみ運行するような手法を考えています。

これに対して「エリア型」は胎内市で展開しているものが「完全デマンド型」に近い形になるかと思えます。「完全デマンド型」になりますと、どうしても配車や予約の受付の部分でシステム導入の必要性が高くなりますので、まず「簡易型」から始めて、システムを導入しない形で検証していくというところから考えていくことを「簡易型デマンド交通」ということで位置付けております。以上が実証実験に掛かる費用を想定費用としてシミュレーションしたものです。

会 長：協議題「(3)村上市地域公共交通活性化・再生総合事業計画(実証実験企画)案について」の説明でございました。ここまでの説明について、皆さんからご意見をいただきたいと思えます。

委 員：デマンド交通の1日の利用者数が129人というのは、129回走るといいますか。

事務局：129人は、1日に利用が見込まれる人数ということになります。

委 員：1日あたりの人数が決まっているということは、1台あたりに乗る人数によって走る回数が違ってくるのではないですか。

事務局：参考資料で示した「簡易型」は路線を固定した形で、乗降場所を決めまして、例えば、路線バスの代わりに小型車両が走るような形に近い想定です。ですので、予約が入ったときに乗降場所で停まるというものです。

委 員：「簡易型」とありますが、利用対象者が65歳以上ですので、やはりデマンド型というのは、その人の家まで行くというのが、私のイメージする本当のデマンドです。デマンド型はサービスですので、きめ細やかでなければいけません。停留所をつくると200万円以上もかかります。そうであれば、「簡易型」をしないで、すぐに「エリア型」としてやってみたらどうですか。我々商工団体もいますので、利用してですね、直接我々とぶつかったらどうですか。難しいことをしないで、スピーディーにやったらどうですか。

事務局：資料の中の「停留所」という表現に誤解があったかもしれないのですが、「乗降場所」については、バスのように地区の中に1箇所想定しているものもありますし、逆にお家に近い場所に「乗降場所」を設置する方法もありますので、タクシーはバスが入れな

いような場所も入れるという利点を活かして、柔軟に対応できるよう、固定した停留所というよりは乗降ポイントというイメージをしていただいたほうが「簡易デマンド型」を入れるメリットを追求できるのかなと考えております。

委員：いいことはいいのですが、デマンド型というのは、きめ細やかなサービスでなければなりません。「簡易型」から「エリア型」へなんてやっていると、時間がどんどん経ってしまいます。我々商工団体を活用してはどうですか。地域活性化、地域のサービス向上が大事だと思います。我々と行政が手を組みながらやったほうがうまくいくのではないですか。

事務局：本市でフルデマンド型を入れた場合、システム導入費用として概算で約 3,600 万円掛かります。年間の事業運営費用ということで 7,000 万円、その他システム更新費用など掛かってきますので、年間 7,000 万円くらいのランニングコストが掛かってきます。

これらを一気に負担するのがいいのかといったことも検証した中で、やはりオペレーターも必要ですし、システムがないと配車もできませんので、投資したつもりが投機に変わってしまうという恐れが考えられましたので、始めは「簡易型」から入って行って、まず利便性の向上を図っていくことを念頭に置いたものでございます。その後、利用状況を踏まえ、システムを入れて、各商工団体様と連携して取り組めるものであれば、転換が図られてしかるべきだと思っております。

委員：実際、商工会で予約の対応をするなどの方法もありますので、大いに利用してください。

副会長：確認ですが、「簡易型」というのは資料の を言うのか、 を言うのですか。

事務局：山北地区の下海府地区は、一部迂回になるものと想定しております。

副会長：場所によって異なるということですね。 と はほとんど変わらないですよ。どのくらい外れたところまで行くかという程度の問題ですよ。なので、 をするつもりであれば、 であつたとしてもコストが何千万ということにはならないと思うので、コストが掛からない範囲でサービスレベルを上げる形は十分にできると思います。 になると違いがありますが、 であれば とほとんど変わらないと思いますので、検討してください。

あと 129 人という見込みは、1.5%ということですが、他の市町村は 3%を目安にしているということでしたが、他の市町村の実績はだいたい何%くらいですか。

事務局：パーセンテージで示されているデータは、本日持ち合わせておりません。

副会長：探せばあると思いますので、それを踏まえて検討していただければよいと思いますのでよろしくをお願いします。

委員：あまりよくわからないのですが、固定型というのは申し込みがあつた場所に行くということですね。そうであれば、1 人でも申し込みがあれば必ず走るわけですね。その人しか乗らないのであれば、玄関から玄関まで送ったところで同じではないかと思いません。例えば、乗ったときに停留所で一緒に乗ればよいが、1 人しか乗らないのであれば、固定型にしなくてもよいのではないかと思います。申し込みがあつたときに走るのであれ

ば、1.5%から3%の利用になるとかえって費用がかかり、赤字が増えるのではないですか。運行回数が増えるので、借上料が高くなるということではないですか。

事務局：今回の費用の積算にあたっては、車両借上料ということで積算しておりますので、乗る、乗らないに関わらず、運行すれば1回いくらということで積算しています。

委員：1.5%から3%になれば多く走らなければいけなので、費用が掛かるのではないですか。

事務局：3%になれば多く運行収入が入ってくるということになります。

会長：いろいろなご意見があります。村上市は非常に多くの地域があり、それぞれの地域によっては運行形態にも大きな差異が生じてくるということでもあります。ただ、実証実験をやって駄目だったということでは困るわけでありまして。慎重にいかざるを得ないというところもあると思います。

今、委員がおっしゃったことについても、市では考慮していかなければならない事案であることは十分に認識しております。最初から「エリア型」というご意見もありますが、システム経費が多額に掛かるわけですので、本当にそれでよいのかという部分もあります。商工会や商工会議所を使ってほしいというお話しも非常にありがたいのですが、それも無料でやっていただけということではないと思いますので、それらの経費も考えながら計画を進めていきたいと思っております。個人個人が予約して、戸口から戸口への運行というのは高度なサービスで理想的ですが、それらも課題として検討していく必要があると考えています。

委員：別の件ですが、「まちなか循環バス」は、今回の図で見ますとイヨボヤ会館は入っていないのですけれども、観光客の利便を考えれば、イヨボヤ会館もルートに加えていただければ、非常に有り難いと思っております。

事務局：想定しているものが、まず地域にお住まいの方の移動手段というものですので、例えば月曜日から金曜日までは市街地を循環する、土日については、観光施設を含めた路線を運行するという方法も考えられますので、総合的に検討することといたします。

委員：よろしくをお願いします。

委員：何点かお伺いしたいことがあります。先ほど路線バスについては、見直し基準が設定されていましたが、実証運行については見直し基準と申しますか、本格運行への移行基準というものが考えられているようであれば教えてください。次に簡易デマンドについてですが、運行形態はどのようなものでしょうか。大体何時の便、何時の便と定時的に設定されているのかなとお見受けしているのですが、時間帯が何時から何時まで想定されているのか、お聞かせください。また、オペレーターについて人件費と電話関係費用が積み上げられていますが、市でオペレーターを設置するということでしょうか。最後に、登録の有無についても、お聞かせいただければと思います。

事務局：実証運行に伴っての目標数値的なものは、今回資料では触れておりませんが、ひとつの目安としては、路線バスと同じで1便あたりの利用者数と収支率といったものを基準に考えていきたいと思っております。ただ、全く初めての試みですので、1便4人と

というような路線バスと同じ設定はなかなか難しい部分もございますので、目標設定については、詳細に検討する必要があると考えています。

簡易型デマンドの運行想定イメージですが、登録については、高齢者を想定していますので、地区ごとにきめ細やかな対応が必要なのかなと考えています。初めから登録ありきがいいのか、逆に利用状況を見て登録していただくといったところが必要なのか、今後詳細に地元の方々、利用が想定される方々との話し合いが必要と考えています。

乗降場所についても、まず生活交通の中で、買い物あるいは通院といったところが乗降場所、乗降ポイントの中に入ってくる、あとは利用状況に応じてニーズに対応していくということが、現時点での想定です。

出発時間につきましては、病院等に合わせますと、午前中の9時から10時くらいの開始の便、帰りについては日中帰ってこられるような4時から5時の時間帯といったものを想定しております。朝早く、夜遅くといったニーズは路線バスの利用状況等を見ても、あまりないだろうという想定ですので、運行時間帯につきましても、ここにあります地区、乗降ポイントを考慮して設定していく必要があると考えます。

また、オペレーターについては、誰を雇うか、どのような雇用形態になるのかは、具体的に想定していませんでしたが、1日6時間程度で何人を時間単価いくらでといった雇い上げを想定しています。それが協議会になるのか、タクシー事業者さん等の交通事業者など雇い上げるところに費用として出すのかという部分まではまだ想定しておりません。

事務局：オペレーターの経費ですが、想定している簡易デマンドのエリアで、今現在業務を行っているタクシー事業者が複数ございますので、どこかでやはりまとめをしなければうまくいかないのではと考えています。それがA社になるのかは別としても、それは全体経費としてみる必要があるということで計上いたしました。

委員：気になる点としましては、1台1日2万円という借り上げで、積算されていますが、デマンドも最初の頃はなかなか浸透しないのかなということが、かなり多くの地域であるようですので、例えば見附市さんですと1日借り上げではなく、運行実施があったときのみというような契約をされていますので、借り上げありきでなくとも、柔軟に考えていただければいいのかなと思います

委員：今の話にもありましたが、走らなくても走っても1日の借上料を払う、1日何回走っても同じ借上料ということですか。

事務局：事業費を積算するにあたっては、経費として実績ベースは読めませんので、1日借り上げた場合、1回借り上げた場合といった積算にしています。

委員：要はですね、地域の方は利用価値があればこそ利用するのであって、そこをよくよく考えれば、本当は、玄関から玄関なんですよね。それで胎内市は上手くいっていると思うんですが、右倣えをしたかたちでも十分だと思います。わざわざ「簡易型」にしなくても直接「エリア型」というのは本当に難しいのでしょうか。荒川地区は平成23年度実証する形で進んでおりますが、直接「エリア型」でやったらどうですか。

会長：玄関から玄関、それは理想的だと思いますけれども、バスの来るところまで、

停留所でもいいですけども、10分も歩くとか、そういう感覚ではないんですよね。自宅のすぐ近くまで行くということだと思います。玄関から玄関ということではなくて、すぐ近く、歩いて何分という範囲でそこに到着するという想定しているわけですよね。事務局はそこを説明してください。

事務局：想定しているのが、停留所というよりは、限りなくご自宅に近い場所までということで、路線の中にエリアが含まれている、点ではなく、少し面的に広がってというところで個別の輸送に近いような乗降場所の設定を想定しています。

事務局：委員のご意見もよくわかります。先ほど副会長の方から事務局提案に対して、やり方によっては、「エリア型」の に十分近い形でもできるのではないかというお話もありましたし、エリアとしては大きくないところからスタートするという事で荒川地区等を選定したつもりです。であれば、ご意見いただいているものがより住民の皆さんにご利用いただけるような、システムを入れなくてもタクシー事業者さん等で工面をしながら利用しやすい方法があるのではということころは、これから詰めさせていただきたいと思いません。

会 長：いずれにいたしましても、先ほどから申し上げているとおり、玄関から玄関により近いようなイメージ、近隣の範囲ということでご理解をしていただきたいと思います。

委 員：実証実験の実施事業、具体的方策の中で、「わかりやすい情報提供」について「公共交通ガイドの作成・配布」は経費がかかると思うのですが、そのあたりの経費の算定はどのようになっていますか。

事務局：地区別できめこまやかな、必要な情報のみ提供するようなイメージでいきますと大掛かりなパンフレットの印刷というものは、現時点での想定はしておりません。部数が多くなれば、それなりの経費もかかってきますので、実証運行ほどは掛からないと思いますが50万円くらいが、まずひとつの目安として出てくるかと思えます。ただ、掲載する情報量ですとか、紙の質ですとかそういったもので変わってきますし、地元の方と協働で手刷りで作るものであれば、消耗品の紙代のみでいけるのかなということころもありまして、経費としては、ここでは積算の中に含めておりません。

会 長：他にありませんか。

委 員：ここに「運行経費・収支等」とありますが、村上市の生活交通対策費は年間3.8億円かかっていて、路線バスの運行費補助も含まれています。この実証実験でこの3.8億円がいくら節約になるという想定なのでしょうか。

事務局：ご質問の件につきましては、計画案「概要版」にのせてありますとおり、今現在、生活交通に経費としては、児童生徒のスクールバス等の経費も入って併せて3.8億円かかっております。先ほどの提案でもありましたように、今現在のところ、初年度から現在の経費を大きく減らして、新たなシステムに転換するという提案は無理があるという部分もありますので、平成23年度については、今現在掛かっている部分については、そう大きくは減らないと想定されます。10月から翌年9月という計画でバスが動いておりますので、これについてはそれほど減らない、今現在やろうとしている部分は逆に増えるという

形です。先ほどの基準等の話もありましたが、いろいろ検証してみて、利用しやすい、経費も削減できるという方法にスタンスを変えていければと思います。何年で何千万減らすというところは、今現在お示しできませんが、市とすれば、できるだけ今かけている経費を大幅に上回る形ではなく、ご理解をいただきながら節減に努めなければならないと思います。

会 長：最終的な目的はですね、当然経費の節減、そして住民の安心・安全でありますので、それらについて十分考慮して検討させていただきたいと考えております。

副会長：全ての地区で平成 23 年度は既存の路線バスは現状維持して、平成 24 年度以降見直すということですが、路線バスの見直し基準では1年間の「利用促進期間」を設けるとありましたが、平成 23 年度がこの「利用促進期間」と考えてよろしいですか。その間促進事業はされるのでしょうか。

事務局：「利用促進」というところに全部ひっくるめた言い方になっていましたが、平成 23 年度から住民の方等との意見交換、運行の改善の方法を模索することも含めると、利用促進と絡めて 23 年度から取り組んでいきたいと考えております。何かピンポイントでソフト事業的な事業をやるかという想定は、現時点ではありません。

会 長：他ございませんか。

それでは、次に進ませていただきます。「(4) 計画案に関する意見公募について」、ご審議をお願いいたします。事務局から説明をお願いします。

事務局：計画案に関する意見公募について、資料7に基づきまして説明いたします。

これまで皆様から議論をしていただいた「村上市地域公共交通総合連携計画」について、意見公募を実施したいというものです。この計画に関して市民の方から意見を広く募集し、計画案の中で改善項目として取り入れられるもの、あるいは、ご提案として受け入れられるもの、そういったものを幅広く公募したいという趣旨です。

計画案の公表方法につきましては、市のホームページへの掲載、あるいは、計画書の原稿を市の公共施設等での閲覧を可能にするというような方法を想定しております。

意見募集につきましては、応募資格という形ではありますが、村上市在住、在勤、在学されている方、あるいは、市内に事務所、事業所をお持ちになっている個人や法人の方、あるいは、その他の団体の方といったことで幅広くということですので、特段制限を付けないという形を想定しています。

募集期間につきましては、本日の協議会での協議経過を踏まえまして、計画案の細部調整をした中で、12 月の中旬から 1 月の中旬まで 1 か月程度の募集期間を設けたいと考えています。

住所、氏名あるいは団体名、連絡先、計画案に対する意見といったものを必須項目としまして、ご意見等をいただきたいというものです。

提出方法については、市役所あるいは支所に持参していただく、あるいは郵送、ファックス、電子メールいずれの方法でも対応できるといったものを想定したものです。

意見公募の周知方法については、市の広報誌あるいは市のホームページでお知らせをし

ていきたいということです。

意見の取り扱い及び結果の公表方法等について記載していますが、応募者の個人情報については、目的外に一切使用しない、計画に関する意見公募の範疇にとどめるということです。

意見を集約した後、市のホームページ等で公表を予定し、意見に対する市の考え方、意見を受けて原案を修正した場合その修正案、それから理由等について公表をしていきたいという趣旨です。

公募スケジュールについて、最後に記載しております。計画案協議ということで本日の協議会を踏まえまして、12月の中旬まで計画案の修正、確認等を行い、その後、意見公募を1月14日頃までを目途に行い、意見集約、整理検討といったものに1か月弱くらい時間をいただきながら、公募結果の報告を第4回の協議会において協議させていただいた後、ホームページ等で公表していきたいというようなスケジュールを考えています。

本市においては、パブリックコメントという制度がございませんので、計画案に関する意見公募という表現にさせていただいています。以上で意見公募についての説明を終わります。

会 長：ただ今、資料7の「計画案に関する意見公募について」の説明がありました。これらについて、ご意見等お願いしたいと思います。

委 員：この対象団体というのは、地区の集落などでもいいのでしょうか。

事務局：制限するものは何ものもありません。

会 長：他にございましたらお願いします。

副会長：応募資格は、村上市に限る必要はあるのでしょうか。アメリカに住んでいてもいい意見があれば採用すればいいのではないかと思います。逆に言えば、村上市内に住んでいる方でも無体な意見をいう方の意見は聞く必要はないわけですね。いい意見を聞けばいいのではないのでしょうか。

会 長：おそらくこれは、村上市の地理とか、生活様式等を知らない方からいろいろな意見をいただいても、実態に合わないというようなことがあるのではないかと思います。そのようなことで、この地域に住んでいる方々から、地域の実態に合った交通システムの提案をいただきたいというようなことではないかと思っておりますけども、どうですか。

事務局：これまで、類似するような事業で市民の方から意見公募するにあたって、応募資格を付けていたような事例を参考にしたものですから、このような記載になっておりますが、広く意見公募するという趣旨であれば、特に制限を加えない形での公募でもよいのかと思います。

会 長：たとえば、村上市の市の鳥、市の花、市の木を選定委員会で決めて公募したときも、村上市の住民に限るということで公募しました。そういう観点からいくと、地域に精通した方々から意見をいただくというようなことであれば、それはそれでいいのではないかと思います。どうですか。

事務局：今、会長が言われたように、これから自分たちで作り上げる計画だということ

とで、法定協議会を進めさせていただいてきておりましたので、地域の住民の皆様、また、そこにおられる団体の皆様等からの意見を加味して最終的に修正をかけたという趣旨でしたが、副会長から外の意見も大事だということでもありますので、先ほど事務局の方からお話し申し上げたように、協議会のご決定を十分尊重させていただきたいと思えます。

会 長：協議会の皆様のご意見を尊重するということですが、いかがいたしましょうか。挙手でさせていただきます。原案のとおりでいいという方、挙手をお願いします。

(挙手あり)

それでは、広く意見を聞いた方がいいという方、挙手をお願いします。

(挙手あり)

どちらかという原案の方のほうが余計でしたので、原案のとおりとさせていただきたいということをお願いします。他にございましたらお願いします。

副会長：資料の提示の仕方について、できるだけわかりやすくしていただきたいと思えます。簡易型デマンドといわれても何の事だかわかりにくいと思えます。コストを算出しているのだから、例えば、1日に何時の便があるのかとか、セダンを使うのかとか、大体のイメージがあると思うので、なるべく具体的なほうが意見は出やすいと思えます。

会 長：その点についても、今後よく検討してください。それでは、特段ご意見もないようですので、「(5)視察について」ご審議をお願いいたします。事務局から説明をお願いします。

事務局：資料8「視察について(案)」です。視察の目的としましては、この連携計画で実施を検討または想定しているような手法について、他の自治体で実施している取り組みを参考にさせていただきたいというものです。視察先としては、県内の市町村の中から、三条市と見附市の事例を先進地の視察事例として視察してはどうかという案です。

三条市におかれては、デマンド交通、循環バス、高校生に特化した通学ライナーバス、自治会で運行しておりますコミュニティバスといった多様な手法を取り組まれております。

また、デマンド交通については、システムを導入した形で、市域全域を対象にした完全デマンド型を当初展開していたようですが、現在、運行等の見直しを図りながら、定時定路線型に近いデマンド交通に移行されているというような内容です。

見附市におかれては、コミュニティバスの運行とデマンド型乗合タクシー、これについては、システムを入れない形での取り組みがされているという事例です。

このあたり、本市が取り組もうとしている手法のほとんどが網羅されているということで、選定させていただいた視察先の候補です。視察の実施時期については、視察先との調整というのが第一になりますが、平成23年、年明けの1月下旬で、あまり天候の荒れない時期に実施したいと考えていますが、実施時期については、開催案内と併せまして、送付させていただきたいと考えています。視察についての説明は以上です。

会 長：ただいま、視察について説明がございました。この日程と視察地について、こ

れでよろしいですね。よろしくお願ひしたいと思ひます。

以上で協議事項は終わらせていただきたいと思ひますが、協議事項「(2)村上市地域公共交通総合連携計画案について」、「(3)村上市地域公共交通活性化・再生総合事業計画(実証実験企画)案について」は、最重要案件でございますので、皆様から決定をさせていただきたいと思ひますので、事務局から説明をお願いします。

事務局：先ほど協議の中でご議論いただきました。これとこれをうまく活用して市民に親しまれる実証であるべきだというようなものも一部提案に含めまして、今後市民の皆さんから多くご意見をいただき、それらのことも踏まえまして、最終的に修正が加えられるといったスケジュールもご決定をいただいたわけでありますので、ご提示した案について一部ご意見を加味しながら、この方針で進めるというところを協議会のご意見としてまとめていただいて、以後の作業にかかりたいと思ひますのでよろしくお願ひします。

会 長：協議会として意思決定をしたというようなことでお願ひをしたいということですが、これにご異議ございませんか。

(「なし」の声あり)

異議なしの声がございますので、そのとおりさせていただきます。

これで協議事項を終わらせていただきます。4「その他」について、事務局から何かありましたらお願いします。

事務局：その他でございますが、今年度の協議会につきましては年4回の開催を計画しており、本日第3回を間もなく終ろうとしております。第4回については、最終的に意見公募、それから視察での検証、それらを加味した形で協議会としての計画案成案を作りたいと考えています。

第4回協議会については、第1回の際にご案内したとおり2月頃の開催を予定したいと考えています。3月当初に国への認定申請手続きがありますので、それに間に合うような日程にしたいと考えています。

事務局：先ほど実証実験の案を提示した中で、経費のシミュレーションがございます。これにつきましては、備考の下にもありますように、今現在、国が進めている地域の公共交通のあり方を支援する法にのっとりまして、この連携計画策定、それから来年度からの3か年の実証というところを計画しているところです。

一方、国においては、平成23年度から、これらの仕組みを大きく変えて、新しい地域の交通のあり方というところを提案しているようでございますので、今現在のすすめで積算させていただいたという付記をさせていただきました。今年度の協議会の補正予算にもありましたように、国からの支援等についても財政的に厳しい状況でございますので、これらも含めまして、市のほうとしましても若干の事業の提案等について、今後最終的なところまで整理をしていきたいと考えています。

会 長：皆さんからその他ということございましたらお願いします。

ないようでございますので、これで議事を終わらせていただきますが、この協議会は、市として、安全で安心な地域を作っていく、そしてこの広い圏域の交通システムをどうする

のかというようなことを主眼に、今日は交通事業者の皆さんもお越しでございますけれども、交通事業者の皆さんから特段の私どもとの連携強化を図りながら、より良い方向にもっていくということでお願いをしたいと考えておりますので、よろしくご指導のほどをお願いしたいと思っております。

これで議事を終わらせていただきます。大変ありがとうございました。

副会長：皆様のご審議によりまして、地域公共交通総合連携計画を策定させていただきました。ありがとうございました。この総合連携というのは、なかなか重要なことで、いろいろな連携があると思いますが、住民の方、福祉部門、スクールバス、いろいろな交通事業者、そういった大きな枠組みができました。中身の細部のほうも相互の連携になるように皆様さらにご尽力いただければと思います。どうもありがとうございました。