

令和6年度 第2回 村上市地域公共交通活性化協議会 会議録

1. 開催日時：令和6年6月18日（火） 午後2時00分から午後3時30分

2. 開催場所：マナボーテ村上 2階 大・中会議室

3. 出席者：（※敬称略）

【出席委員】 高橋委員、吉田委員（東日本旅客鉄道株式会社 新潟支店 企画総務部 経営戦略ユニット マネージャー 太田剛 代理出席）、古田委員、大滝（徳）委員（㈱瀬波タクシー常務取締役 高橋ムツ子 代理出席）、齊藤（和）委員、岡田委員、松本（喜）委員、松本（剛）委員、須貝委員、小池委員、稲葉委員、平野委員、佐藤（巧）委員、佐藤（寿）委員、齋藤（甲）委員、坂上委員、藤田委員、三浦委員、塩原委員、渡辺委員（新潟県村上地域振興局 地域振興専門官 笹木正彦 代理出席）、佐野委員、伴田委員、土谷委員、志田委員、小川委員

【欠席委員】 木村委員、大滝（友）委員、新倉委員、奥村委員、加藤委員

【委員以外】 ㈱はまなす観光タクシー、岩船タクシー（株）、新潟交通観光バス（株）村上営業所、温海温泉観光自動車（株）

【事務局】 須賀、山田、須貝、天井、星（村上市企画戦略課）
木村（村上市山北支所地域振興課）

4. 傍聴者：4人

5. 会議次第

1 開会

2 挨拶（会長）

3 委嘱状交付

4 副会長及び監査委員任命

5 報告事項

報告1 山北地域交通の実証運行状況及び山北地域公共交通実証運行の実態調査概要報告

報告2 のりあいタクシー及びコミュニティバス運賃案

6 議事

議題1 令和5年度村上市地域公共交通活性化協議会事業報告及び決算

議題2 令和5年度村上市地域公共交通計画の実施状況の検証及び評価

議題3 令和7事業年度村上市地域公共交通計画認定書（地域内フィーダー系統補助関係）案

7 その他

8 閉会（副会長）

6. 会議資料

No	資料名	備考
1	次第	当日差替え
2	出席者名簿、座席表	当日配布
3	報告 1 山北地域交通の実証運行状況及び山北地域公共交通 実証運行の実態調査概要報告【資料 No.1】	事前配布
4	報告 2 のりあいタクシー及びコミュニティバス運賃（案） 【資料 No.2】	事前配布
5	議題 1 令和 5 年度村上市地域公共交通活性化協議会事業報告 及び決算【資料 No.3】	事前配布
6	議題 2 令和 5 年度村上市地域公共交通計画の実施状況の検証 及び評価【資料 No.4】	事前配布
7	議題 3 令和 7 事業年度村上市地域公共交通計画認定書 （地域内フィーダー系統補助関係）（案）【資料 No.5】	当日配布
8	委嘱状	当日配布
9	第 1 回村上市地域公共交通活性化協議会議事（書面協議）の 結果報告	当日配布

議事次第

1 開 会

○山 田 事 務 局 長：本日はご多忙の中お集まりいただきましてありがとうございます。私は、この4月に事務局長を任せていただいております山田と申します。どうぞよろしくお願いたします。

それでは、定刻になりましたので、ただいまから令和6年度第2回村上市地域公共交通活性化協議会を開会いたします。

それでは、開会に当たり、本協議会の会長であります高橋邦芳村上市長からご挨拶申し上げます。

2 挨拶（会長）

○高 橋 会 長：皆さん、こんにちは。本協議会の会長を仰せつかっております村上市長、高橋であります。皆様方には本年4月1日からまた2年間ということでお力をいただくこととなりますが、何とぞよろしくお願いたします。

この後、委嘱状の伝達ということで、机上配付になっておりますけども、よろしくお願いたします。

まず、日頃から当地域の公共交通、本当に皆様方からいろいろな場面でお知恵を拝借して、いろいろな形で制度を具体化して、とりわけ関係機関、国、県をはじめ皆様方、またそれぞれの事業者の皆様方、本当に微に入り細に入りいろいろな課題を抽出をしてもらって、それを1個ずつ潰していくという作業をこれまで進めてきていただいたことにまずもって感謝を申し上げたいと思っております。

そのうちの1つ、昨年から実証運行をスタートしました山北地域の自家用有償旅客運送でありますけれども、非常に周知が進むと同時に、こんな使い方できるんだねということで、非常に平場で使っていただく環境が増えてきていると承知をしております。ただ他方、その結果、もう少しこういうふうにしたらどうか、ああいうふうにしてほしいというような要望もまた出てくる。なかなかこの公共交通、この地域の移動手段と申しますか、道路ネットワークを活用した移動手段、これを本当に皆さんから、よし、これでいこうというふうな形にさせていただける、そこに到達するまでなかなかハードルがまだまだ高いという感じであります。加えて、事業者はもちろんでありますけれども、利用する人口そのものも減っていく、またニーズも変化していくというようなことで、なかなかタイムリーにしっかりと政策を打っていくということ、これも非常に重要な視点だと思っております。

そうした中、今年、ご承知のとおり元日の能登半島地震、私も関係ある自治体のところにちょっとお邪魔をしてきたんですが、やはり道路ネットワークが寸断されると、その上にしっかりとソフトがのっかっていても、それが動けないという状況になります。また逆に、道路ネットワークがしっかりと動いていても、その上を動くソフトの部分、要するに移動の仕組み、これがしっかりと動いていかないと、またこれも大変だということ、まさにこれを目の当たりにして、当地域も災害ではないんですけども、同様な形でいろいろな課題があると思っている次第であります。

本日、報告で実証実験の状況、またさらには議題のほうで今年1年間、さらには今後の当地域における公共交通の在り方、これの検証を進めてまいりた

いと思っておりますので、よろしくお願いをいたしまして、開会に当たっての挨拶とさせていただきます。本日は何とぞよろしくお願いいたします。

3 委嘱状交付

○山田事務局長：続きまして、次第3、委嘱状交付でございます。

本協議会委員の任期は、協議会規則第7条の規定により2年間となっており、本年度は改選の年でございます。委嘱状につきましては、皆様のお席に既に配付をさせていただいておりますので、これをもって委嘱状の交付に代えさせていただきます。ご了承ください。ご了承願います。

また、委員の皆様及び事務局の紹介につきましては、本日配付いたしました協議会出席者名簿をもって紹介に代えさせていただきます。2年間ご協力をいただきますよう、どうぞよろしくお願いいたします。

4 副会長及び監査委員任命

○山田事務局長：続きまして、次第4、副会長及び監査委員任命でございます。副会長については、協議会規則第9条第1項の規定により学識経験者をもって充てることとしておりますので、名簿番号25番、長岡技術科学大学大学院教授の佐野委員にお願いいたします。

また、監査委員2名につきましては、協議会規則第8条第3項の規定により、会長が委員の中から任命することになっておりますので、前年度に引き続き名簿番号26番、村上商工会議所副会頭、伴田宏様、それから名簿番号27番、村上市4商工会山北商工会会長、加藤英人様にお願いいたします。よろしくお願いたします。

続きまして、次第5、報告事項に入る前に、本協議会の成立についてご報告いたします。本会議ですが、木村委員、新倉委員、奥村委員、加藤委員から欠席の旨報告をいただいております。それから、大滝委員がまだお越しになっておりませんので、委員数30名のうち25名の委員の出席をいただいておりますので、本日の会議は協議会規則第11条第2項の規定により成立したことをご報告いたします。

それでは、報告事項に入ります。協議会規則第11条1項の規定により、会長が議長となることとなっておりますので、会長から議事の進行をお願いいたします。

5 報告事項

報告1 山北地域交通の実証運行状況及び山北地域公共交通実証運行の実態調査概要報告

○高橋会長：それでは、しばらくの間議長を務めさせていただきますので、どうぞご協力をお願いいたします。

それでは、早速進めさせていただきます。報告事項の1点目であります。報告1につきまして、山北地域交通の実証運行状況及び山北地域公共交通実証運行の実態調査概要の報告、事務局から説明を申し上げます。

○事務局：それでは、私のほうからご説明いたします。私、4月から村上市山北支所地域振興課自治振興室のほうに参りました木村と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、私のほうから報告1についてご説明させていただきますので、お手元の資料ナンバー1のほうをご覧くださいと思います。着座にてご説明させていただきます。

資料ナンバー1、報告の1になりますけれども、最初に山北地域交通の実証運行状況についてお知らせいたします。資料につきましては、令和5年10月から令和6年4月までの7か月間の利用実績を載せてあります。

1つ目、路線バスです。こちらにつきましては、新潟交通観光バス株式会社様への委託事業ということで実施しております。大毎～鼠ヶ関線、それから雷～勝木線の2路線を運行しております。利用者数といたしましては、総数で、大毎～鼠ヶ関線が3,357人、雷～勝木線が2,717人となっております。参考に実証実験前の利用人数を申し上げますと、年間大体3,700人ぐらい、どちらの路線も利用していましたが、7か月間でこの数値となっておりますので、増加しているかなと思っております。理由につきましては、運賃体系を単純明快なものにしたところと、安くなったところが原因かと考えております。

それから2番目、自家用有償旅客運送、愛称がさんぼくんということで、令和6年3月に公募で決定いたしました。このさんぼくんの愛称なんですけども、3月に公募しまして、市内外から84点の応募がありました。その中から1点、このさんぼくんという愛称を決めまして、今ボランティアタクシーさんぼくんというような名前でもっと広めているところでございます。こちらは、NPO法人おたすけさんぼくの自主事業になっておりまして、運営協議会のほうから補助金を出して事業を運営してもらっております。

現在の利用登録者ですけれども、143人の方が登録されております。ちなみに、令和5年10月の開始当初につきましては93人であるので、徐々に利用者数が増えているかと思っております。

それから、ドライバーの登録者につきましては23人、こちらも昨年の10月時点では16人でしたので、こちらもおたすけさんぼくさんの声かけなどで徐々に増えていっている状況です。

それから、利用者の延べ人数が672人。

⑤に利用実人数と書いてあるんですけれども、こちらちょっと表記があまりよろしくなかったんですが、月ごとに利用の実人数というのを出してございまして、大体平均で実人数が27人ぐらいの方が使われております。こちらも10月の当初につきましては、実人数21人ぐらいだったんですけれども、今では43人ぐらいまでちょっと増えている状況でございます。

6番目の目的別の利用件数ですけれども、ご覧のようになってございまして、帰宅、こちらは行きも帰りも自宅からが基点になるというところもありまして、帰宅が一番多いんですけれども、医療機関関係が一番多くなっております。

次に、2ページのほうご覧いただきたいと思っております。こちらが山北地域公共交通実証運行の実態調査を行いました。その概要報告でございます。

1番目の調査概要ですけれども、受託業者につきましては、山北地域交通運営協議会でコーディネーターもしていただいております若菜さんが所属するいわて地域づくり支援センターのほうに調査のほうを委託して実施いたしました。

調査期間が令和6年1月31日までということで、大体1月にヒアリング等して取りまとめたものになります。

調査内容ですけれども、利用者アンケートということで、自家用有償旅客運送事業の登録者に対するアンケート、それから路線バス利用者へのアンケート、それから②として交通事業者へのヒアリング調査として、新潟交通観光バスさん、それからNPO法人おたすけさんぽくさんへのヒアリングを行っております。

また、③として、集落のヒアリング調査として、各集落の民生委員さん8名の方からニーズの調査など聞き取りを行いました。

その結果の概要が3ページのほうにございます。こちらが受託業者のほうでまとめていただいた内容になります。

まず、路線バスについて、土日も運行してほしいというご要望がありました。今現在は日曜日は全く運行していない状況になります。それから、2番目の大毎線の8時より、夕方の便がなくなったことで、通勤にちょっと使えなくなったという声もありました。また、3番目につきましては、乗り継ぎのときの待合所、府屋駅がちょっと寒いよというような要望。あと、JRとの接続の改善。それから、5番目にはマックスバリュ、スーパーなんですけれども、そちらへの買物、今1日1往復しかないんですけれども、それに2往復あるといいなという声。あと、伊呉野の経由をなくすということで、利用が少ないので、そこをなくしてはどうかという声がありました。

それから、自家用有償旅客運送事業についてですけれども、チケットの事前購入が大変だという声。それから、ボラタクの名簿を民生委員さんに共有してもらえれば、声かけできますよという声。あと、前日予約が不便、当日に予約したいという声。あと、立ち寄りをできるようにしてほしいという声。それから、その他としてタクシーが復活したことを知らない人もいるというような声がありました。

これらを受けまして、受託業者より、その右欄に書いてある、提案として書いてあるんですけども、今山北地域の交通運営協議会のほうでこの内容について検討しております。ちょうど来月の4日の日にこの内容についても検討いたしまして、検討結果につきましては次回の活性化協議会の中で変更内容等をお示ししようかと思っております。

説明については以上です。

○高橋会長：ありがとうございました。報告事項1につきまして、ただいま事務局のほうからご説明を申し上げました。ただいま説明のあった件につきまして、皆様方からご発言ありましたらいただきたいと思っております。いかがでございましょうか。どうぞ、齋藤委員。

○齋藤委員：齋藤と申します。私、地元の協議会の会長としても、皆さんのおかげをもちまして何とか実証運行を進めさせていただいて、今日アンケートをご覧いただいたようにいろいろなご意見があったということで、協議会の中でも、また関係スタッフの中でいろいろこれまでも検討してきましたし、またいろいろ検討していきたいと思っております。目標数字は持っていなかったんですが、徐々に数字的にも皆さんに大分認知されてきたのかなという感じは持っておりますが、中に入りますと利用者の皆さんの声というのは様々な声がありますので、なかなか全てをオーケーというわけにはいかないんですが、できることから進めていきたいという気持ちで皆さんの声を聞かせていただいております。

ります。

特にドライバーの確保には非常に心配をしたんですが、地域の方々の理解が非常によく、この制度についてのことについても十分理解をしていただいて、協力していただいて、ドライバーの確保もできた上で、やはり運行ができていますので、私どものほうの地域の住民の皆さんの理解が非常に高まってきたなと思っておりますが、10月の運行に向けて、もう少しいろいろ課題整理がありますし、今日概要報告にもあったように、なかなかクリアできない問題もありますけれども、少しずつ前に進んでいきたいと思っております。今日委員の皆さんにも御礼申し上げて、また温かく見守っていただければ大変ありがたいと思っておりますので、引き続きよろしくお願ひしたいと思っております。ありがとうございました。

○高橋会長：ありがとうございました。ぜひ地元、当事者でありますので、どんどん、どんどんブラッシュアップしていただければありがたいと思っております。よろしくお願ひします。

ほかにご発言ございませんでしょうか。

特にないようでございますので、報告の1点目につきましては以上のとおりとさせていただきます。

報告2 のりあいタクシー及びコミュニティバス運賃案

○高橋会長：次に、報告事項の2点目、のりあいタクシー及びコミュニティバスの運賃案につきましてご報告を申し上げます。事務局から説明をお願いします。

○事務局：報告2、のりあいタクシー及びコミュニティバス運賃案についてご説明させていただきます。着座にて報告させていただきます。

本市では、今年10月からのりあいタクシーと路線バスの運賃を見直すこととしております。これらの運賃の改定については、本協議会とは別に、本協議会の分科会であります運賃等協議分科会で協議、決定することとなっておりますが、それに先立ちまして委員の皆様はこの案を報告させていただきたいというものでございます。なお、運賃案については、この後ホームページで公表させていただき、市民や利用者の皆様の意見をお聞きした後、8月5日開催予定の運賃等協議分科会で協議し、確定することとしております。

それでは、1番目、のりあいタクシー及び高速のりあいタクシーの運賃等改定についてご報告させていただきます。

まず、改定の目的でございます。のりあいタクシー料金をほかの交通モードとのすみ分けを図るため利便性に合わせた運賃へ見直すとともに、併せて地域間の運賃格差を是正し、今後も持続可能な公共交通とするため見直しを行いたいというものでございます。

改定の方向性といたしましては、移動手段ごとの利便性の違いによる運賃としまして、ほかの交通事業者、交通モード、そのすみ分けを図りたいと思っております。また、居住地による運賃格差を圧縮し、より公平で分かりやすい運賃へ見直したいと考えています。それと併せて利便性の向上ということで、乗降場所の追加等見直しを行いたいと考えております。

運賃の改定案でございますが、①、各種のりあいタクシーについては、自宅、出発地点から目的地まで6キロ未満は300円、6キロ以上の場合600円の2区分に改定させていただきたいと思っております。高速のりあいタクシーは、現在

800円と1,000円の二本立てとなっておりますが、こちらを1,000円に一本化させていただきたいと考えております。

あわせて利便性の向上といたしまして、のりあいタクシーごとに違いますが、増便または乗降場所の追加、それから割引内容の見直しを行いたいと考えております。

対象とするのりあいタクシーは表のとおりとなっております。

実施時期は、令和6年10月から実施することと予定しております。

1枚めくっていただいて、まず表1をご覧ください。現在、村上市内では自動車を使った公共交通として、タクシー、のりあいタクシー、路線バスが運行しておりますが、それぞれの特性に応じて利便性も異なっております。このたびの改定では、この利便性に応じた運賃とすることによって、各交通モードのすみ分けを図って、それぞれの移動手段が持続できるようにしていきたいと考えております。

イメージとしては、図1にお示しするようにのりあいタクシーの料金、こちらを路線バスとタクシーの中間に持っていきたいと考えております。これと併せて、のりあいタクシーについては乗降場所の追加や運行時間帯の追加などを行っていきたくと思っています。

具体的な運賃については、表2をご覧ください。現在居住地から目的地までの距離によって最低100円、それから最大1,200円の設定となっております、この格差が課題とされているところをございました。この格差を縮小し、さらに分かりやすくするため、一部値上げもございますが、6キロ未満を300円、6キロ以上を600円の2区分に見直したいと考えています。また、高速のりあいタクシーも同様に1,000円に統一し、一本化させていただきたいと考えております。なお、のりあいタクシーの運賃は、山北地域で現在行っている自家用有償旅客運送の運賃を参考にしておりますし、高速のりあいタクシーについては平成28年に廃止となりました高速バスの料金を参考とさせていただいております。

この見直しによって、表3をご覧ください。値上げとなる方、100円、200円の方が300円になる部分でございますが、全体の40%がその対象となります。こうした見直しを行うことによって、平均運賃なんですけれども、改定前は最大で547円かかっている、例えば病院まで行くのに547円かかる人、近くて117円かかる人がいたところ、この格差を圧縮することによって最大で457円、最小223円ということで、234円の、200円程度の圧縮が行えるということをございます。

なお、下の表、参考、令和5年度実施のりあいタクシーアンケート結果をご覧くださいますと、こちらのりあいタクシーの利用者の方にアンケートを取ったものでございまして、現在使用している料金について、ちょうどいいか、安い、高いかというところでお聞きしたところでは、ちょうどいいと回答していただいた方は600円のところで一番多かった。逆に安いという回答をいただいているところが100円、それから高いというところも600円ということで、まず300円と600円で、まずは見直しをさせていただきたいと考えております。

あわせて利便性の向上の取組といたしまして、表4にあるとおり、こうした

見直しを行いたいと思っています。この内容については、次回の会議で具体的にお示しさせていただきたいと考えております。

1枚めくっていただいて、割引内容の見直し、こちらも行います。よりシンプルで分かりやすくするとともに、割引対象を広げて外出機会の創出につなげるため、次の改定を行いたいと考えています。身体障害者手帳等を所有する利用者本人が一人で乗降できなくて、乗降に介助が必要な場合の介添え人は、利用者本人の程度にかかわらず無料で改定するというございます。これまでは利用者のお持ちの障害の等級によって、一人で乗り降りできなくても介添え人が無料であったり、通常料金がかかったりというような状況でございましたが、こちらを一律無料とするというものでございます。

次に、未就学児は無料で改定する。こちらは、高速のりあいタクシーのみ親と同乗なんです、そのとき半額という扱いになっておりました。こちらを一律無料にするという扱いにして、のりあいタクシー、高速のりあいタクシー、全部無料ということにします。

3点目が高校生割引、こちら山辺里地区通院のりあいタクシーだけ存在していた割引でございますが、利用者がいないため、こちらについては今回の見直しから除かせていただくというような改定を行わせていただきたいと思います。

次に、2、村上市コミュニティバス運賃でございます。こちらは、令和6年10月から市内路線バスの再編により、新潟交通観光バスの自主路線から村上市地域公共交通活性化協議会の委託路線へ変更するのに伴い料金の設定を改めて行うものです。

設定の方向性としては、移動手段の利便性の違いによる運賃として、他の交通事業者とのすみ分けを図るということで、バスは、タクシー、のりあいタクシー、バスの中で一番低料金で使える移動手段に設定させていただきたいと考えています。こちらは、現在運行するまちなか循環、せなみ巡回や山北地域で運行する路線バスとの整合性を図った運賃となっております。対象とする路線については、村上地域を発着するバスのうち、まちなか循環、せなみ巡回、それから関川村から接続する路線を除く全路線でございます。運賃案については、ゾーンを区切って、ゾーン以内の乗り降りであれば100円、ゾーンをまたぐと100円追加ということで、例えば岩船ルートですと、岩船地区内から村上地区という2地区にまたがる路線がございますので、こちらは同じ地区内なら100円、地区をまたいだら200円というようになってございます。同様に山北朝日地区から来るものも同様にゾーンを区切ります。ゾーンの区切り場所の案として想定し得るところは、岩船ルートですと岩船港鮮魚センター、それから山北朝日ルートですと小川周辺。小川周辺は、県道高根～村上線、鶴岡～村上線が集まってくる7号と結節する場所でございますので、そちらのほうを区切りにしたらどうかということで今検討を進めております。

実施時期は、令和6年10月から実施する予定でございます。

報告としては以上でございます。

○高橋会長：ありがとうございました。のりあいタクシー、また高速のりあいタクシーの運賃等の改定、利便性の向上ということで、通して説明をさせていただきます。

した。

2ページ目にある移動手段別サービス内容比較、これ路線バスの利便性が低いというコメントになっていますけど、これは決して恣意的なものではなくて、実態、平場で聞いたところ、そういうふうな状況になっている、これまでのアンケート等の調査ということで、まずご承知おきをいただきたいと思っておりますし、またのりあいタクシーの3ページにあります料金についての感想のところでありますけども、これ安いと答えていらっしゃる方、100円で当然安いんですけども、53%、これは安いからよかったねという思いも随分入っているんだろうと思っております。そうしたところをその方々たちが安いと思っていたところが値上げにシフトしていくということなんで、ただ今の現状の社会情勢、さらには他の交通利用機関との整合、これを合わせた形で今回シミュレーションをさせていただきながら検討を加えたという内容でございます。

事前にご送付も申し上げておりますので、皆様方から忌憚のない意見いただきたいと思えます。これこの後、公表させていただいて、ご意見を徴収する格好にさせていただきたいと思っておりますので、協議会で少しもんでいただければと思っております。皆様方からご発言いただきたいと思えますが、いかがでございましょうか。どうぞ。

○齊 藤 委 員：NPO法人おたすけさんぼくの齊藤です。よろしくお願ひします。村上市コミュニティバス運賃の割引の件についてなんですけど、設定の方向性で山北のコミュニティバスは入っていないんですけど、山北のコミュニティバスだと、中学生も学生証を見せると半額になっているんですけど、そこの辺り私ちょっとまだ勉強不足なんですけど、学生の割引の件は考慮されているのか教えていただきたいと思ひました。

○事 務 局：バスについて、学生割引半額がされているというところでございますが、こちらについては山北地域でも定期券等発行しております、その辺で割引使っているという部分もございします。今おっしゃったのは、利用するとき学生証を見せれば半額ということでよろしかったでしょうか。

○齊 藤 委 員：半額で、実際に半額で乗っているんで、そこを一緒にしたほうがいいのかどうなのかなと思ひまして聞いてみました。

○事 務 局：分かりました。この点につきましては、山北地域の運営協議会と相談させていただきながら、差が出ないように検討させていただきたいと思ひます。

○齊 藤 委 員：ありがとうございます。

○高 橋 会 長：分かった。大丈夫。

○齊 藤 委 員：はい、ありがとうございます。

○高 橋 会 長：今回の割引制度のこの見直しの部分で、山北というのは、今現状路線バスだよ。学生証を見せると、バス事業者さんのほうで半額にしているというスキームですよ。それと、今、この後10月の見直しのときにはどういうふうな形で、このバス事業者さんの路線バスは全部コミュニティバスに替わるといふ仕組みになるわけだよ。そうしたときに、その利用料金に差が出ないような仕組みにしますという事務局からの今の回答でいいということだね。よろしゅうございしますか、皆さん。理解していただけましたでしょうか。よろしいですか。ありがとうございます。どうぞ。齋藤委員。

- 齋藤委員：ちょっと確認なんですけども、前、料金の設定については分科会を設けて、そこで議論をしていただいて、料金の改定を行うという話でしたが、さっきちょっと触れたと思うんですけども、どうもその流れがよく分からないんですが、この協議会と料金の検討の分科会、そのつながりというのをもう少し詳しく話ししていただけますか。
- 高橋会長：事務局、そうすれば前回の説明の振り返りになると思うけど、2組織で、運賃側だけ除いて別組織で検討するという法改正に基づくものだとすることをちょっと説明してください。
- 事務局：昨年、道路法、道路運送法の改定がありまして、運賃についてはこれまで活性化協議会の中で運行計画と併せて協議していたんですが、運賃については分科会、活性化協議会と別の組織を組織して、運賃だけはそこで決めてくださいというような改正がなされましたので、今年度、今回からの運賃の見直しからそのような体制を取らせてもらっているというところでございます。
- 高橋会長：山北の協議会がまた別にあるわけだ。山北の協議会で検討するわけではないわけだね。別に組織があるんで、今この活性化協議会の部会組織としても一つあるよという、それどういう組織立てになっているのか説明してください。
- 事務局：活性化協議会の規約上、分科会というものを組織することができるということになっております。その分科会に運賃等協議分科会というものを組織して、そこで運賃の内容を協議するというような立てつけで規約も改正し、そのように対応しているというところでございます。よろしいですか。
- 高橋会長：その運賃検討の協議会のメンバー教えてください。
- 事務局：メンバーなんですけど、こちらは前回の会議で素案をお諮りさせていただきましたけれども、交通事業者としまして新潟交通観光バスさんはじめタクシー事業者の皆さん、それから住民代表の方ということで区長会の連絡協議会の会長さんなど区長会の会長さん方、それから利用者等の代表といたしまして商工会の代表の方、それから有識者の方ということで佐野先生、それから運輸行政部門ということで運輸支局の方、広域交通行政ということで新潟県の方、あと市町村の担当者ということで介護高齢課、学校教育課からメンバーを選出してもらって構成しております。
- 高橋会長：どうでしょう。二重組織みたいな形になっているんですけども、料金だけは別枠で、そこで検討する。ですから、ここ先ほどあったように例えばこのコミュニティバスについては現行の制度変わるんだけども、半額を堅持してほしいというような意見が協議会から出ました。その意見を踏まえて、料金検討の協議会の中でそれをどう判断していくのかということになるので、そっちにうちは投げかけてやると。メンバー重複していますので、そんなところも踏まえて、多分この意向というのはそのまましっかりと反映されるのかなと思っています。今後こういう形で料金の設定の内容については進めるということなので、そういった理解をしていただきたいと思いますと思いますが、いかがでございましょう。
- 齋藤委員：今聞いたのは、この協議会で今言ったように報告されているわけでしょう。そうすると、分科会でまた結論出したものを協議会の中に報告して、また意見を聞いて、また料金の分科会で、いわゆるフィードバックをしながらやる

のか、それとも今例えばこの改定の報告というのは今回限りで、あとは料金の分科会で料金に関することは全てそこで協議して決定しますと、そうすればこの協議会とは切り離して、その料金決定されたものを協議会に報告が上がるという、そういう流れでいいんですか。お願いします。

○事務 局：おっしゃるとおりでございます。分科会のほうで料金は決める。その決めた内容は、こちらでもう一度改めて協議していただくとか、そういったことはございませんで、報告で終わるといような形でございます。

○高橋 会長：料金の決定機関は、その協議会になるんだっけ、それとも最終的にここになるのか。

○事務 局：分科会です。

○高橋 会長：分科会でね。分科会で決定をするということなので、そのようにご理解をいただきたいと思っております。

ほかにご発言ございませんでしょうか。どうぞ、坂上さん。

○坂上 委員：皆さん、こんにちは。今年度新しく新潟県立村上高等学校のPTA副会長になりました坂上由佳里と申します。私は、ここ来る前に自分でウィキペディア、インターネットで村上市って検索したんです。そうしましたら、交通のところを検索するとすごく分かりやすいんです。ホームページつくった方、すばらしいと思って、今議題に上がっているのりあいタクシーとかバス、各色分けしてなっているんで、私実際に高校生2人いるんですけども、村上駅のところ行ったらバス乗り場があるんです。ちょっと実際自分は乗ったことはいないんですけども、皆さんスマホ普及されて、タブレット普及されて、検索したときに一目で分かるんですけども、さっき齋藤さんが申し上げたとおり、令和6年10月に値段が決まるということだったら、私が実際もし乗るとしたら値段をこの待合の乗り場のところに値段って貼ってあるんでしょうか。または周知、分かるんでしょうか。そういうことをちょっと今質問しました。ありがとうございます。

○高橋 会長：ありがとうございます。インフォメーションのサインのところに料金の様子が分かるかどうかというのをちょっと、今現状うちのコミュニティバスとバス事業者さん等も含めてなんだけども、それもし今現状分かるようだったら回答してください。

○事務 局：私、地域交通政策室の天井と申します。運賃の件は、バス乗り場とかの停留所のほうに表記はなく、車内のほうで表記しています。また、ホームページであるとか、時刻表のほうを製作して周知のほうを図っております。

○高橋 会長：よそのバスとかああいうのを見ると、タクシーなんかそうです。初乗り幾らとかそういうふうになっているんで、そういうふうなインフォメーションあってもいいんだかもしれない。今後、それぞれの事業者さんもいらっしゃるんで、それと合わせてうちのコミュニティバスについていないよね。100円で乗れます。子供たちは無料ですとか半額ですとかって表記ないもんね。

○事務 局：車内では表記してあります。

○高橋 会長：車内にはあるんだけど、外で広告やってもいいんだかもしれない。そうすると、利用者も増える可能性もあるかもしれない。いい案のご提案だったと思います。ありがとうございました。

ほかにございませんでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、幾つかご意見、またご質問等もいただきました。しっかりとそれを受け止めながら今後対応してまいりたいと思っております。
以上で報告2点終わらせていただきます。

6 議 事

議題1 令和5年度村上市地域公共交通活性化協議会事業報告及び決算

○高 橋 会 長：続きまして、議事に移らさせていただきます。議題の1、令和5年度の協議会の事業報告並びに決算について、まず事務局から説明をお願いいたします。

○事 務 局：企画戦略課地域交通政策室の星と申します。私のほうから令和5年度村上市地域公共交通活性化協議会事業報告及び決算について説明させていただきます。着座にて失礼します。

それでは、資料のほうですが、ナンバー3をご覧ください。初めに、1、路線定期バス事業についてです。村上市まちなか循環バス、村上市せなみ巡回バスについては、新潟交通観光バス株式会社様に運行事業を委託しております。運行開始、運行状況は、記載のとおりとなっております。まちなか循環バスの利用については、前年度比で726人の増加となっております。前年より8月の利用者が約300人増加しており、観光客の利用が増えた結果ではないかなと考えております。せなみ巡回バスの利用についても、前年度比で566人の増加となっております。こちらも7月、8月の利用者が約200人増加となっております。

4番の寒川～府屋中町線については、令和5年9月で廃止となっておりますので、参考としてご覧いただければと思います。

3番のまちなか循環バス・せなみ巡回バス共通乗車券の売上枚数は、記載のとおりとなっております。また、令和4年4月から導入しておりますキャッシュレス決済については、ペイペイのみ利用可能ではありますが、実績としまして、まちなか循環バスは355件、せなみ巡回バスは104件、寒川～府屋中町線は3件の利用でした。令和4年度途中からの事業ですので、前年度比較はしておりませんが、今後利用件数の動向を整理していきたいと考えております。

続きまして、2ページから4ページになりますが、2、デマンド型乗合タクシー事業及び3、高速のりあいタクシーについてです。いずれの事業も市内タクシー事業者様へ運行事業を委託しており、運行開始、運行状況については記載のとおりとなっております。利用者については、若干の減少が見られるものの、4ページのほうの高速のりあいタクシーについては前年度比387人の増加となっております。

資料は3ページのほうに戻りますけれども、ナンバー4の朝日地区通院対応のりあいタクシーについては、利用者は増加したものの、委託料の増額や長距離の利用者が減少したことにより、収支率が減少となっております。

4ページになりますが、4、その他の事業については記載のとおりとなっております。令和6年3月22日に村上総合病院前ベンチ設置ということで、(別紙)とありますが、一番最後のページ、8ページをご覧ください。こちらのほうに概要を載せてございます。目的のところですが、訂正が1か所あります。公共交通の利用促進及び待合環境整備のため、「村上市まちなか循環バス・せなみ巡回バス」とありますが、こちら「のりあいタクシー停留所」に

訂正をお願いしたいと思います。のりあいタクシー停留所の一つである村上総合病院前に木造ベンチ1棟を設置いたしました。手元の完成写真のほうなんですけれども、ちょっと白黒で見えづらい部分がありますが、設置場所としましては、写真の左側のガラス張りのところが玄関写っておりますが、こちらが村上病院の正面玄関の入り口となっています。その部分に設置したということになります。

資料は戻りまして、6ページになります。令和5年度村上市地域公共交通活性化協議会歳入歳出決算についてです。1、歳入です。予算額合計で6,759万9,000円、決算額5,449万1,731円となっております。内訳としましては、村上市負担金としまして5,073万3,547円、国庫補助金としまして375万円、こちらはバス購入の補助金となっております。その他は記載のとおりです。

2、歳出です。1、運営費ですが、予算額90万7,000円、決算額90万3,640円。こちらの内訳としましては、会議、協議会の開催5回されておりますが、こちらの報償費等の金額となっております。その他、事務費等となっております。

2番、事業費です。こちら予算額6,669万2,000円、決算額5,358万8,091円。こちらの内訳としましては、予約センターの経費、こちらオペレーターの賃金等になりますが、242万9,845円、デマンド事業につきましては各のりあいタクシーの料金書いておりますが、こちらに記載のとおりとなっております。コミュニティバス事業としましては、それぞれのバスの経費等が書かれております。その他バス事業としまして61万9,960円とありますが、こちらは動態調査の費用となっております。工事請負費としましては、先ほど説明させていただきました村上病院前のベンチ設置工事で81万4,000円、啓発推進費としまして、チラシ、ポスターなどの制作で113万3,551円、その下、村上市一般会計繰出金としまして375万円、こちらはバス購入補助金の繰出金となっております。

歳入決算額、歳出決算額ともに5,449万1,731円、差引額ゼロということで、次年度への繰越しはありません。以上で説明を終わります。

○高橋会長：ご苦労さまでした。それでは、ただいまの協議会の会計につきまして監査をいただいておりますので、監査員を代表して伴田監査員のほうからご報告をお願いしたいと思います。

○伴田委員：監査員の伴田でございます。それでは、監査報告を申し上げます。本協議会規約第10条の規定により、令和5年度村上市地域公共交通活性化協議会の会計処理簿を5月16日に監査した結果、事業は適正に実施され、会計決算は諸帳簿と証拠書類等を対照、精査し、いずれも適正に処理されていることを認めましたので、ここにご報告いたします。監査員、加藤英人並びに伴田宏。以上でございます。

○高橋会長：伴田監査員、大変ご苦労さまでございました。ありがとうございました。それでは、ただいまの説明につきまして、皆様方からご発言ありましたらいただきたいと思います。いかがでございましょうか。どうぞ、佐藤委員。

○佐藤（寿）委員：少し事業に関わることではないのですが、次のページに実績と評価ということで書かれているのですが、今後も物価高騰とか運転士の労働環境改善、人件費上昇ということで、これから今後もコストもかかるんじゃない

いかと思うんですけども、そういうことを踏まえて、今後こういう予算や決算とかということでは考えていかれるのかどうか、ちょっとその辺お聞きしたいんですけど。

○高橋会長：これ国との関係も当然あるわけでありまして、今後の持続可能な公共交通、幾つも制度変更しながら進めているという状況の中で、交付税措置される部分につきましても限りがありますので、有利な財政措置、財源を確保していこうということで努力はしております。その中で、当然持ち出しもあるわけでありまして、市に、市民にとって必要な事業につながるようにということで取組はさせていただいております。

また、今のご質問につきましては、この形の中で今後公共交通しっかりと持続できるのかという大きなお問合せだとは感じているわけでありまして、冒頭ご挨拶で申し上げましたとおり、やっぱり人口が減少して行って、ニーズ量が下がっていく、その中で毎回申し上げておりますけども、道路の延長って変わりなくて、人が住まいしているところも変わりなくて、そういった意味では非常にハイコストになってきている状況になっています、サービスが。そこのところを踏まえてしっかりと対応しなければならないと思っております。

ちょっと話ずれますけども、現在全国市長会のほうでもこの過疎地、中山間地における公共交通の在り方、これについては徹底的に国の制度上の仕組みとしてしっかりと対応していかなければならないんじゃないかというような実は話もさせていただいているところでありますので、そんなところを含めて打てる手は全部打っていこうと考えているところでありますので、よろしくをお願いします。

佐野先生のほうから、もし学識の立場からのご私見があれば、少し今の質問に対してコメントいただければと思います。いかがでございましょうか。

○佐野副会長：すみません。

○高橋会長：分かりました。また後でトータルでまた評価もいただきたいと思っておりますけど、まさに今佐藤委員おっしゃるところが我々の悩みの種でも実はあります。財源そのものが限りのある財源、青天井であれば幾らでもいろいろなサービスできるんですけども、それができないということで、今スタッフも含めて徹底的にその辺工夫をしていただいております。加えてバス事業者さん、タクシー、ハイヤー事業者さんとも現場の声もいろいろとディスカッションさせていただきながら、何が今後できるのかというような話もさせていただいておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

○佐野副会長：ただ、そんなに詳しくないんですけど、やはり限られた予算の中でいかに効率的にお金を回すかというのが非常に重要で、そのときに収支率が一つの、それだけ追っても駄目ですけども、一つの機になろうかなと思ひます。今回デマンド乗合タクシーの2で、1、2、3、4、5あるんですけども、これをこの数字だけ見ると、荒川、神林のところは人数は非常に多いんですけども、比較的収支率が悪くて、この辺は少し工夫する余地が、現場を知らないので何とも言えないんですけど、数字だけから見ると、この辺は少しほかのところと比べると余地はあるのかなという感じはしております。

○高橋会長：ありがとうございます。実態からいくと、さっきちょっとスタッフのほうか

ら触れましたけども、要するに距離が長くなれば収支率やっばり高くなるんですけども、やっばり短いところで完結しているとなかなか収支率上がっていかないというのがあって、それが事業者の経営にそのままストレートに反映されるというところもあるもんですから、なかなかその辺が実は先生、悩ましい部分で、そんな悩ましい悩みを抱えながら今これ進めておりますので、また皆さんからいろいろなご私見いただければと思っております。ありがとうございます。よろしゅうございますか。

ほかにご発言。どうぞ、藤田さん。

○藤 田 委 員：村上中等教育学校PTA会長の藤田と申します。よろしくお願ひいたします。今の報告の中で、まちなか循環バス、せなみ巡回バス、高速のりあいタクシーの中でキャッシュレス決済というのがあったんですが、報告ではペイペイ決済ということでされていたと思うんですが、今現在ペイペイのみの決済でしょうか。

○事 務 局：今現在はペイペイのみとなっております。

○藤 田 委 員：今後ペイペイ以外の決済方法を導入する予定はありますでしょうか。というのは、村上中等教育学校、皆さんもご承知おきのとおり、中学生も山北から広範囲にわたってバスで乗ってきたり、移動したりしてきます。校則上、どうやら現金を持っていけないことに中学生はなっているらしく、それを校則を変えるのか、こっちを変えるのかという話もありますが、なかなか現金を持っていけない状況があるので、もしスイカとか、そういうプリペイド的なカード決済みたいなのができれば中学生の利用も増えるかなと思ひまして、今後検討していただければという要望でした。

○事 務 局：先ほども申し上げましたとおり、今現在はペイペイのみということになっております。導入する経費等も踏まえて、プリペイドカード、今ご提案いただいた部分も含めてこれから検討していきたいと思ひます。

○高 橋 会 長：実は今、市でも自治体DX進めていて、市内全域スマートむらかみということでDX化進めようとしているんで、実は電子マネーの媒体もどんどん増やしていこうということで検討しています。公共施設も今ペイペイだけ。

○事 務 局：一部、市民課ですとか税務課、それから支所のそういう住民票ですとか税務証明を取るところとスケートパークはクレジットカードですとか、今言ったIC、交通系ですとかいろいろできるんですけども、例えばこの施設、マナーボートですとか公民館関係、それから保育園の一時預かりはまだペイペイのみというような状況となっております。

○高 橋 会 長：そういう実態なんで、これから媒体を増やしていこうということで努力していますので、もうしばらくお待ちいただきたいと思ひます。

ほかにご発言ございませんでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、改めて議題1につきましてお諮りをさせていただきたいと思ひますけども、ただいま事務局から説明申し上げたこと、またいただいたご意見を踏まえて議題1につきましてはご承認頂戴いただけますでしょうか。

(異議なしの声あり)

○高 橋 会 長：ありがとうございます。それでは、承認をいただいたということで決定をさせていただきます。

議題2 令和5年度村上市地域公共交通計画の実施状況の検証及び評価

○高 橋 会 長：次に、議題2につきまして、事務局から説明をお願いします。

○事 務 局：それでは、私、いつもお世話になっております、村上市企画戦略課地域交通政策室の天井と申します。改めてよろしく申し上げます。それでは、着座にて説明させていただきます。

資料ナンバー4をご覧ください。議題2の令和5年度村上市地域公共交通計画の実施状況の検証及び評価（案）についてということで説明させていただきます。計画の達成状況及び評価についてですが、村上市地域公共交通計画では、1年ごとに事業の実施状況や評価指標値を整理し、計画の進捗状況と効果の検証を行うこととしております。こちらについては、根拠法令といたしまして地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、計画の策定時に設定した評価指標、公共交通への補助額、また収支率、1人当たりの年間利用回数について、当該地域における公共交通の改善と向上を図るために、計画に基づいた実施状況と進捗状況を確認、分析による見直しを毎年行うものとしております。また、今年度の資料から実績値について増減等を把握しやすいように可視化したグラフを表示させていただきましたので、参考にご覧いただければと思います。

それでは、1ページの評価指標1ですが、公共交通への補助額です。こちらの目標値としましては、令和7年度に公的資金の投入額を2.4億円以下にすることと目標にしているところに対し、令和5年度の実績値で2.7億円となっております。こちら原因並びに分析としては、燃料費などの物価高騰に加え、運転士の働き方改革による人件費の上昇、また車両の老朽化による修繕費などのランニングコストの増加が大きな要因として考えられます。また、のりあいタクシーについては、令和4年度から荒川神林地区ののりあいタクシーの運行業務が1社体制となりまして、事業者の協力により、配車の効率化が図られたことで前年度に対して約460万円ほどの削減効果があったことが要因と考えられます。今後の取組であります。市内の公共交通機関の重複箇所においてバス路線の廃止による系統の統廃合やデマンド型乗合タクシーへの転換により、地域に合った移動手段の検討、またDXの検討などにより、引き続き効率化を進めたいと考えております。

続きまして、2ページをご覧ください。公共交通の収支率でございます。こちらの評価指標は、算出方法が異なるため、路線バスとのりあいタクシーでそれぞれ設定してございます。あらかじめご了承ください。算出方法は、こちらに記載のとおりでございますので、割愛させていただきます。

まず、目指す目標値といたしましては、令和7年度に路線バス等は13%以上、のりあいタクシーは10%以上を目標としてございますが、令和5年度の実績値といたしましては、路線バス等は8%、のりあいタクシーは11%となりました。こちらの分析でございますが、新型コロナウイルス感染症が令和5年5月8日から5類感染症に移行したことで、通院や買物など外出が増えたことによるものと考えられます。先ほどの事業の実績のほうも観光客が増えたというのもあるので、そちらも要因の一つと考えております。また、先ほどの評価指標でも説明しましたが、荒川神林地区のりあいタクシーで配車の効率化が図られたことで経費削減につながったことが要因の一つでありますし、あとのりあいタクシーは路線バスに比べてデマンド運行による配車で空

車運行を避けることが可能なため、効率的な運行が可能で、収支率は高い傾向となります。最後の今後の取組ですが、評価1で示した今後の取組に加えまして、地域特性と利用ニーズに合った運行の見直しで、より効率化のほうを進めて収支率の改善につなげたいと考えております。

続きまして、評価指標3の1人当たりの年間利用回数でございます。3ページをご覧ください。すみません、1点修正をお願いしたいんですが、目標値の令和7年度の下に「3回/人以下」となっていますが、こちら「以上」に修正のほうをお願いしたいと思います。申し訳ございません。

目標値は、令和7年度に1人当たり3回以上を目標としておりますが、令和5年度の実績値は1人当たり2.3回となっております。結果としては未達成となりました。なお、令和4年度の実績は2.1回でございました。利用そのものは増加傾向にあります。

達成状況と分析でございますが、前年度と比較した指標の伸び率が、路線バスが4%増、のりあいタクシーは2%増となりました。ともに利用者の増加については、先ほどと繰り返しにはなりますが、新型コロナウイルス感染症が5類に移行したことで外出機会が増えたこと、またのりあいタクシーについては令和5年5月から介添え人の運賃が無料化を行った支援策がありまして、そちらで微増にはなりますが、利用者が増加したものと考えられます。今後の取組については、利用回数の増加につなげるため、社会構造の変化と地域の特性に合わせた交通施策の検討、また、報告でも皆さんにお聞きしていただいたとおり、使いやすい運賃の設定、あと役割に応じた利便性の向上を進めさせていただきたいと考えております。

なお、計画の策定時のところが令和元年度となって、こちらの計画は令和2年度からになってはいるんですが、こちらについても注意書きのほうがありまして、新型コロナウイルス感染症で外出自粛要請等の影響があって、令和2年度の実績が著しく減少しておるので、基礎数値は令和元年度の数値を採用したものでございます。

最後に4ページをご覧ください。こちらについては、先ほどの皆さんにご説明させていただいた内容について、法律に基づきまして主務大臣である国土交通大臣に送付することとなっておりますので、所定の様式のほうに見直しの修正を行いまして、北陸信越運輸局さんのほうに提出させていただきたいと思っております。また、その際に軽微な修正等がありましたら事務局のほうに一任をお願いしたいと思います。説明は以上でございます。

○高橋会長：ご苦労さまでした。3つの指標につきまして評価を申し上げさせていただきました。また、分析と今後の取組の方針についても説明をさせていただきました。特に評価指標2の公共交通の収支率のところでは、のりあいタクシーの運行事業者の皆さん、本当にご努力いただきましてありがとうございます。非常に大きな効果が出たということで分析をしているところであります。これを踏まえまして、皆様方からご発言ありますでしょうか。先生、どうぞ。

○佐野副会長：質問ですけれども、配車の効率化が図られたというのは、具体的にどういことをやられたか教えていただければと思うんですけど。

○事務局：配車の効率化というのは、今まで令和3年度までですが、2社体制で、荒川地区と神林地区を縦断的に縦で2つに割って、その予約に応じて2台必ず、

1 便当たり 2 台必ず配車がされていたところが、その縦割りの線がなくなって、1 台で効率よく配車でお客様を目的地まで移動させることができるようになったということで、配車の効率化と申し上げさせていただきました。

○高 橋 会 長：ありがとうございます。この 3 つの指標の中で、一番冒頭にあります公共交通への補助額、2.7 億円、予測が 2.4 億円以下に抑えたいところ、いろいろな要因、物価高騰、エネルギー高騰の部分で上がったよという説明さっきさせていただいたんですが、この 2.7 億円の公費投入のスキームというか、どういったところの負担が入っているのかということのを改めてお知らせをしたいと思いますので、事務局から説明をお願いします。

○事 務 局：令和 5 年度の内容で説明させていただきますと、この青い棒が路線バス等の公費負担額になりまして、こちらが 2 億 1,802 万 1,000 円になります。その上のオレンジがコミュニティバスということで、まちなか循環、せなみ巡回バス等の活性化協議会が運行するバスですが、こちらが 1,558 万 1,000 円、グレーの色がフィーダー補助でございまして、889 万円でございます。オレンジ色の、薄いオレンジ色のほうですが、こちらのりあいタクシーの運行委託費になりまして、2,944 万 7,000 円となっております。ちなみにですが、フィーダー補助の金額が令和 4 年度と令和 5 年度を比較して約 150 万円ぐらいですか、減額になっておりますし、先ほどのりあいタクシー運行効率化というのがありましたが、令和 4 年度のりあいタクシーが 3,402 万 6,000 円に対して令和 5 年度が 2,944 万 7,000 円なので、先ほどの説明でもありましたが、460 万円ほど経費の圧縮のほうが目立ったということになります。

○高 橋 会 長：ここの内訳の数字のことを言っているんじゃないかと。2.7 億円の財源内訳。

○事 務 局：失礼しました。財源でございますが、バスの補助金及びこちらの活性化協議会の運行経費に係る分については特別交付税が措置されることになっております。あと、グレーの部分がフィーダー補助ということで、国庫補助金になっております。

○高 橋 会 長：特交付で幾ら入っているか。それ以外の部分は持ち出しなわけでしょう。

○事 務 局：こちら合計額で 2 億 7,190 万円ほどありますが、そちらからフィーダー補助金の 889 万円を引いた、8 割なので、2 億 1,000 万円ほど特別交付税措置されております。

○高 橋 会 長：ありがとうございます。残り 6,000 万につきましては、市単で持ち出しをしていると、こういう構造で公共交通、今維持されているということでご理解をいただきたいと思っております。

皆様方からご発言ありますでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、ただいま評価指標 1 から 3 までご説明を申し上げました。また、ご発言特にございませんで、この形で国交大臣のほうに報告をするということでご承認頂戴できますでしょうか。

(異議なしの声あり)

○高 橋 会 長：ありがとうございます。それでは、この形で報告を申し上げていきたいと思っております。よろしく願いいたします。

議題 3 令和 7 事業年度村上市地域公共交通計画認定書（地域内フィーダー系統補助関係） (案)

○高 橋 会 長：続きまして、議題の 3 につきまして事務局から説明をお願いします。

○事務 局：議題3、令和7事業年度村上市地域公共交通計画認定書（地域内フィーダー系統補助関係）の案でございます。こちらについては、村上市の地域特性、実情に応じた生活交通ネットワークを確保、維持するために、鉄道等の地域間交通ネットワークと密接に接続する路線バス等の運行を支援する国庫補助事業がございまして、この事業を活用しながら市民の生活交通手段を存続させるために活用させていただくという計画の内容でございます。

計画の内容は、令和7事業年度村上市地域公共交通計画認定書（地域内フィーダー系統補助関係）というものでございまして、計画期間は令和6年10月1日から令和7年9月30日までとなっております。

計画の概要です。こちらの事業を活用して存続、維持していきたい路線といたしまして、村上市まちなか循環バス、大回りから小回り循環、それから小回り循環、そして村上市せなみ巡回バス、そして北中線となっております。運行される運行予定者は、新潟交通観光バス株式会社様ということになってございます。

1枚めくっていただいて、この認定書を今回の活性化協議会でまずご承認いただき、国土交通大臣に申請するというような内容になってございます。計画の内容でございますが、こちらについては補助金交付要綱の内容に従って記載するものとされておりまして、事業計画の目標ですとか、こうしたものを設定して、これに向かって事業を進めていくということになってございます。例えば事業の目標ですと、1人当たり年間利用回数、こちらフィーダーの補助対象系路線系統にそれぞれ目標値を振りまして、これを目指して事業を進めていくというものでございます。

また、その利用、活性化のためにどういったことをするかというところでございますが、1枚めくってもらって、3、2の目標を達成するために行う事業、その実施主体というところで、使いやすい車の導入ですとか、分かりやすいパンフレットを周知して皆さんに使っていただくとか、そういった取組をさせていただきたいと考えております。

5番目に、地域公共交通確保維持事業に要する経費の総額、負担者及びその負担額ですが、こちらについてはこれらの補助対象事業の9,400万円から運行収入を差し引いた8,600万円を委託費としてございますので、こちらの事業を活用させていただきたいと考えているところでございます。

以上、要綱に基づいて計画を策定しまして、国土交通大臣へ申請いたしますが、この計画については現在、国土交通省と調整しております。そのためこの内容に変更、修正等加わる場合がございますので、その点については事務局に一任させていただきまして、ご承認くださいますようよろしくお願いいたします。以上でございます。

○高橋会長：ご苦労さまでした。新たな補助金獲得策ということで取り組んでいきたいと思っておるんですが、ちなみに別紙の一番先頭にあるK P Iの設定目標ありますよね。これ全部クリアする覚悟でやるのは分かるんだけども、クリアできなかった場合ってどうなるの、この補助金。採択受けて、ペナルティーってあるか。

○事務局：事業評価を事業の終わりにいたしますけれども、実際これが達成できなかったからといってペナルティーというものはないんですが、一応努力しなさい

よというようなご指導とかいただきながら事業を進めていただくというような流れで進めさせていただきます。

○高橋会長：ということであります。国土交通省関係者の皆様方、くれぐれもよろしくお願ひしたいと思っております。いずれにしましてもこれまでの実績、その確認をさせていただいても、なかなか思ったとおりの成果が出ないところ、また逆に成果が上がる場所がありますので、これ徹底的に汗かいていくのはもちろんなんですけども、そういったところを含めて、当管内における持続可能な公共交通の一助となるように国の制度を活用していきたいということでご提案を申し上げました。

皆様方からご発言いただきたいと思いますが、いかがでございましょうか。よろしゅうございますか。この目標設定に基づいてしっかり取組を進めていきたいと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思っております。それでは、ただいま説明のとおりご承認いただけますでしょうか。

(異議なしの声あり)

○高橋会長：ありがとうございます。しっかりと取組を進めさせていただきたいと思っております。

それでは、議事3項目ご提案申し上げましたけども、いずれもご承認を頂戴いたしました。ここで私の議事の進行については終わらせていただきたいと思っておりますので、皆様のご協力に感謝を申し上げます。引き続き公共交通活性化協議会の活動にお力をいただきますようよろしくお願ひします。ありがとうございました。

7 その他

○山田事務局長：それでは、その他ということで、事務局からはありますか。

○事務局：ありません。

○山田事務局長：いいですか。それでは、委員の皆様から何かございましたらお願ひいたします。

○齋藤委員：齋藤ですが、ちょっとこの協議会での発言でいいのかなど、少し絡んでいるからいいのかなと思って発言させていただきますが、私どもの地域で駅が5つありますけれども、全て無人駅になっておりまして、特に府屋駅の場合はバスの乗り合いの待合所としても利用させていただいていますが、先ほどの意見があったようにちょっと寒いとかということで、当然ながら暖房もないわけですが、無人駅のものというのは、もちろん路線バスの待合、また鉄道の駅舎としての利用は当然なんですけど、地域にとっても非常に無人というのは活性化になかなかつながらないということで、何とか絡めてこの利用が、JRさんもネットを見ますと全国でいろいろ無人駅の活用もされておりますので、いろいろあるんでしょうけれども、私ども山北、特に山北の地域課題として、駅舎の利用は待合所としても利用できるし、何か手だてがないんだろうかというところを常々感じておりましたので、ここでどうのこうのというのはないんですけども、何とか公共交通の一環として考えられて、利活用が地域にとってできないものかどうかというところを実は私どもの地域の協議会の中でもこの点はちょっと触れたんですが、いかんせん協議会を超えての話になりますので、なかなか我々だけでは到底できないし、地域の声もあるわけですが、市も入っていただいて、JRさんも入って

いただいて、地域の課題として何とかこれの取組を進められないものかどうかというところをいろいろ願いを持っておりますので、そういう点についていろいろな機会でもたご意見なり、またご提言をいただければ大変ありがたいし、高橋市長もいらっしゃいますので、市としてもぜひこの辺の戦略を練っていただいて、地域のほうに投げかけていただければ、地域のほうの声としてもいろいろな工面ができるんじゃないかと常々思っておりますので、少しこの場でちょっと場違いかもしれませんが、発言をさせていただきますので、よろしく願いいたします。

○高橋会長：じゃ、私のほうから、鉄路の利用については、特に羽越本線、現在高速化、それこそ整備新幹線の早期実現という形で、沿線の市町村長連携しながらお願いしているところでありまして、その中で少し前ですけれども、村上駅、坂町駅も含めて構内のトイレの縮小とかいろいろな議論があつて、何とか残してくれというご要望を申し上げた、そういう経緯もあります。JR東日本のほうでご配慮いただいて、我々のお願い事については少なからずお認めをいただいたという実は過去の経緯があります。それと同時に駅舎の無人化については、もう随分前から始まってきている中で、全国いろいろな形で無人駅については地元のボランティアを含めて頑張っている。また、東日本大震災のときには鉄路が閉鎖されてしまうんじゃないか、それを何とかして存続をさせるために地元の皆さんがボランティアで駅舎の磨き込み、それと草刈りをやったりとかいろいろな地元のアプローチもやったというようなお話も聞いています。ですから、これはどこがやるというだけじゃなくて、やっぱりみんなでいろいろな、多分この公共交通の活性化協議会のスキームとちょっとずれるのかもしれませんが、別なところでまた、本市におきましてはまちづくり協議会等もあるので、そんな中で議論をしていただくのが非常に重要だということで、今ちょうど羽越本線開業100周年ですか、今桑川駅を中心にしていろいろな形のアプローチをしていこうという取組もしていますし、観光列車なんかも、特に四季島も止まっていたりとかいろいろな形でにぎやかさもしています。

そうした中で、平時における鉄路の利用というものは、やっぱり我々利用者側としてもしっかりやっていかなければならないのが1点と、あと物流の観点からしっかりと今働き方がいろいろな産業で進んでいますけれども、例えば道路ネットワーク、高速道路を進めている立場からいうとどっちもどっちなんですけれども、道路ネットワーク利用だけでなく、鉄路というのは大規模輸送が可能になりますので、そういう利用の仕方とか、そうしたときに無人駅舎がどういうふうな活用を図ることができるのかということも徹底的に議論していくべきだろうなということで、私のほうからはJR東日本に、特に新潟支社ですけれども、いろいろな提案をさせていただいております。トラック輸送と鉄路輸送を融合する形での新たな輸送手段ってできないのという話、実はこれJR米坂線の復旧に絡めてお願いしている部分なんですけれども、いろいろな切り口があると思いますので、市としてもいろいろな場面を通じて発信をしていきたいと思っております。

1回、勝木駅だったかな。勝木駅だったか寒川だったかちょっと記憶あれなんですけれども、あれかなり古い駅舎がそのまま残っているということで、実

は関係者の中では非常に貴重な、希有な駅舎だということで評価高かったりするんです。でも、あれ放置しておくとそのままなくなっていくので、何とかその辺も含めて新たな観光資源としての切り口もできるというなと思っています。村上市としての鉄路に対する今の取組の現況ということで、現状ということでお話をさせていただきました。私から以上であります。

○山田事務局長：齋藤委員、よろしいでしょうか。

○齋藤委員：今のところよろしいです。

○山田事務局長：もしでしたら、JRさんからお願いいたします。

○吉田委員：JRの新潟支社の太田と申します。ご意見ありがとうございます。

（代理 太田） 市長さんもすみません、いろいろお話いただいてありがとうございます。無人駅の活用ということでお話いただいていたんですけども、確かに無人駅が多くて、弊社としてもいろいろな活用の仕方、多分あるんじゃないかとは思いますが、なかなかよい案とかなくて、今もご意見いただいたとおり皆さんとうまくタッグを組んで、確かに地域の活性化というのをやっていけないといけないところもありますので、もしご意見等があるのであれば、どこを通したほうがいいのかというのをちょっとまた後で相談をさせていただければと思いますので、よろしくお話ししたいと思います。すみません、簡単で。またよろしくお話しします。

○高橋会長：ちなみに、駅、無人の駅舎って勝手に使っても大丈夫なんですか。

○吉田委員：いや、そこは勝手に使うというのは……

（代理 太田）

○高橋会長：例えば村上市のイベントで使うんでって、連絡は当然しますけども、電車が来ていない時間帯に例えば線路に下りたりとか、渡ったりとか、そういうふうなことも可能なんですか、現実問題として。

○吉田委員：現実問題としては、勝手に線路に入ってしまうというのはちょっと、けがしたりというのがありますので、そこはちょっと今後のお話合いになると。

○高橋会長：そうですね。いろいろな活用の方法って実はあるんだろうと思います。多分線路の中入ることなんて絶対できないわけなんで、それが例えば今日だけは、この時間帯だけは入れるという多分みんな喜ぶんだと思うんです。そういうふうな仕掛けなんかもできると、例えばにぎやかさをその時間帯にできるかなみたいなのもあると思いますので、なかなかハードルは高いと思いますけれども、また吉田さんにもよく言うておいてください。お願いします。

○山田事務局長：そのほかにございましたらお願いいたします。

（異議なしの声あり）

○山田事務局長：それでは、ないようであれば閉会となります。委員の皆様、ご審議大変ありがとうございました。

最後に、閉会のご挨拶を佐野副会長よりお願いいたします。

8 閉会（副会長）

○佐野副会長：長岡技術科学大学の佐野でございます。本日はお忙しい中、ご参集いただき、活発な議論をしていただき、ありがとうございました。最後に挨拶ということなんですけど、今日いろいろなお話合いのところよく出てきたのが目標ということで、若干感じからいうと現時点、基本的には令和元年の実績値で

目標をつくって、それはそれでいいと思うんですけども、現時点でかなり悪化しているけども、まだ目標値は一緒というのがあって、なかなかそこが、PDCAでもいろいろ変わるから目標値も少し変えて、具体的な戦術も少し変えてもいいのかなというのと、あと補助金とか、結果なんで、そこを、最終的にそうならしやうがないと思うので、例えば利用者の満足度とか、そういう実際の運行した数字だけじゃなくて、そういった利用者の感じ方とか、あと単に交通だけでなく、まちづくりにどういうふうな貢献しているかとか、何かそういう定性的というか、定量的な部分もありますけれども、そういった交通を単に数字だけじゃなくて、皆さんの市民生活にどの程度役に立っているとか、もしなかったらどうだとか、その辺も少し評価していただけるといいのかなと思いました。

それでは、どうも今日はありがとうございました。

○山田事務局長：以上をもちまして令和6年度第2回村上市地域公共交通活性化協議会を終了いたします。なお、次回は8月5日に開催予定となっております。引き続きよろしくお願いいたします。本日はどうもありがとうございました。

(午後 3：30終了)