

第4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3年1月25日（月） 午後2時30分から午後4時25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】古田委員、大滝(徳)委員（(株)瀬波タクシー常務取締役 高橋ムツ子 代理出席）、
武田委員（事業対策官 須藤弘之 代理出席）、長田委員、平野委員、伊与部委員、
川内委員、佐藤委員、会田委員、大嶋委員、本間委員、斎藤委員、中山委員、
小杉委員、志田委員、矢部委員、佐々木委員、大田委員、富樫委員、岩田委員、
佐野委員、大滝委員、加藤委員、小田委員

【欠席委員】 三本委員、小池委員、土谷委員、菅原委員

【委員以外】 (株)はまなす観光タクシー、藤観光タクシー(株)、新潟交通観光バス(株)村上営業所

【事務局】 渡辺、前川、天井、小野寺（村上市）

4. 傍聴者：4人

5. 会議次第

1 開 会

2 挨拶（会長）

3 議 事

〔協議事項〕

議題1 協議会規約の改正について

議題2 村上市地域公共交通計画（案）について

議題3 令和3年度 事業計画（案）について

4 その他

(1) パブリックコメントの実施について

(2) 自家用有償運送について

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】 議題1.～3. 各（案）について

資料1. パブリックコメントの実施について

資料2. 自家用有償運送について

7. 議事次第

1 開 会

○渡辺事務局長：それでは、ただいまより令和2年度第4回村上市地域公共交通活性化協議会を開催いたします。

それでは、開会に当たり、高橋会長よりご挨拶をお願いいたします。

2 挨拶(会長)

○高橋会長：皆さん、こんにちは。また、新年明けましておめでとうございます。本年もよろしくお祈りを申し上げます。昨年新型コロナウイルス感染症の猛威の中で、これまで経験したことのない1年間を過ごしたわけでありまして、何とか今年1年はいい年にしていきたいと思っております。残念ながら当管内におきましても年明け感染者が相次いで発生をいたしました。幸いクラスターに至ることなく、当事者のみで封じ込めは成功しているわけでありまして、誰も感染するリスクを負いながらの日々であります。くれぐれも感染予防、また皆様方も当事者ご自身はもちろんでありますけれども、関係機関の皆様方ともども、しっかりとそれに取り組んでいただければありがたいと思っております。市といたしましても、一たび感染者出ますと、その関係者の皆様方のところにあらぬうわさとか、いろいろなものが出ます。それがいかに当事者を傷つけるかということであるわけでありまして、ぜひそういうことが一つも起こらないような、そういう社会環境をつくっていかねばならないと思っておりますので、よろしくお祈りをいたしたいと思っております。

それと、暮れ前から突然のと申しますか、この時期はどうしてもあるんですけども、降雪であります。非常に暴風雪ということで、厳しい年末年始を迎えることとなりました。本市におきましても路線的には一次路線、二次路線中心に、もう捨てるを得ないというのが、これが現実問題としてありました。なかなか市民の皆さんの生活路線、さらには歩道までに手が回りにくい状況が数日間続きました。昨年の暖冬少雪とは打って変わって、一気に大豪雪というふうな形になりまして、本市におきましても豪雪対策の本部を立ち上げているところであります。比較的この数日天候が穏やかになってきますので、少し雪の量は減っているかと思っております。油断はできないわけでありまして、くれぐれも皆様方、除排雪等の業務に当たられる方につきましてはお気をつけていただきたいと思っております。その中で除雪に当たられる事業者、本当に不眠不休、24時間体制で当たっていただきました。本当に感謝申し上げます。皆様方とともに、彼らの頑張りに感謝申し上げさせていただきたいと思っております。

では、そうした中で公共交通の活性化協議会ということになります。まさにこの道路、これをどのように確保していくのかということが非常に重要な視点であります。現在これが新たな名称として、計画のつくり変えをするわけになります。本市におきましても、現在令和4年度を始期といたします、来年度になりますけれども、第二次の総合計画に向けて、前倒しで総合戦略、それと人口ビジョン、これ第2期目としてスタートをさせることとなります。そうした中でこの公共交通計画そのものがこれとちょうど重なっていくとい

うことであります。今後将来にわたって、この地が持続するまちであり続けるための大きなインフラ、要するに基本だと思っています、道路全般というのは、そこを上手に活用していく公共交通のシステム、これを皆様方としっかりと議論してつくり上げていく。それをこの計画の中に織り込む。それを具体的に動かしていくというところ、その初年度ということで取組を進めさせていただきたいと思っております。今年初めに当たっての私の所感を含めながらお話をさせていただきました。何とぞよろしく願いをいたします。ありがとうございました。

3 議 事

- 渡辺事務局長：続きまして、次第3、議事に入る前に、本協議会の成立について報告いたします。今会議は、協議会規則第11条第2項で定める委員の過半数以上の出席を得ておりますので、開催できますことをご報告いたします。
- それでは、議事に入りますが、議事の進行につきましては協議会規則第11条第1項の規定により、会長の議長によりお願いいたします。

[協議事項]

議題1 協議会規約の改正について

- 高橋会長：それでは、よろしく願いをいたします。
- 議事の1点目、議題1、協議会規約の改正についてお諮りをさせていただきます。事務局からまず説明をお願いします。
- 事務局：――議題1に基づき詳細に説明――
- 高橋会長：ありがとうございました。先生、これよろしゅうございますよね。皆さんもよろしゅうございますか。法律の改正に伴うものということでご理解いただきたいと思います。
- それでは、議題1、規約の改正につきましてはお認めをいただいたということでよろしく願いいたします。

議題2 村上市地域公共交通計画（案）の策定について

- 高橋会長：続きまして、議題の2、村上市地域公共交通計画（案）の策定についてお諮りをさせていただきます。事務局から説明願います。
- 事務局：――議題2に基づき詳細に説明――
- 高橋会長：第1章から第7章まで、概略、ポイントを絞って説明を申し上げました。皆様からご発言ありましたらいただきたいと思いますが、いかがでございますでしょうか。どうぞ。
- 佐々木委員：国土交通省北陸信越運輸局の佐々木でございます。すみません。前回、前々回と欠席をさせていただきまして、大変失礼をいたしました。なので、そういった立場でございますので、ちょっと議論尽きた部分もある中かもしれませんけれども、ちょっと幾つかコメントを申し上げたいと思っております。ちょっと前段でコメントというか、事実関係の確認なんですけれども、60ページ、最後今ご説明いただいたところなんですけれども、1人が3回以上と書いてあって、目標値の考え方で、令和7年将来推計人口より5万3,705人と仮定しているものは、何か目標値の算定の根拠になっているんですか。何か1人当たりの回数なので、特に令和7年度人口が幾らであろうと目標値はこうなのかと思ったんですけど、何かそこを米印で書いている趣旨というのをちょっと教えていただいてもいいですか。

○事務局：こちら3回については、現況の先ほど言いましたバスの利用回数を人口で割った値なので、利用者数をそのままに、令和7年度、将来的に人口減るんですけど、利用は今まで以上に目指すという意味で、その令和7年の人口を加味して、割って算出したものでございます。

○佐々木委員：この15万1,237回以上を目指すので、つまり年間利用回数が15万回以上であるときに令和7年度が5万3,000人だとすると3回以上だろうという計算の仕方をしているということですか。

○事務局：はい。

○佐々木委員：こういうことなのであれば、何か目標値の考え方としては今の利用回数をキープするというのが目標値の考え方ではないかと。これだと1人当たりの利用回数の増加を目指すというのが基本線の考え方になっていると思うんですけども、今のお話を伺うとマクロの全体の利用回数を維持、または増加させるという観点に立っているのかというふうな、ちょっと私別にどっちでもいいんですけども、目標値の考え方の部分と計算式の割り戻しているという部分がちょっとちぐはぐな印象を受けたので、どちらかにそろえたほうがいいのかと。つまり現状2.5回にとどまっているのを3回以上にするというのが最初にあるのか、全体の15万回をより多くするというのが最初にあるのかという根っこの部分がどっちなのかというのが表現方法と目標値設定の考え方と計算式の中でちょっとどっちか分かんなくなっているかというような感じを印象受けました。

○事務局：年間利用回数15万1,000という数字につきましては、今後人口減少が進んでいく中ではこの数字を目標として達成するのはちょっとかなり難しいかと考えております。それで、最終的な目標としては、ただ今までどおりの2.5回ということじゃなくて、皆がもう少し一人一人の分が増えるようにということで、目標としては1人3回ということが目標値ということでありますので、この15万1,000ということを目指すということではなく、考えております。確かにおっしゃったとおりこの部分の説明が非常に分かりにくい部分ですので、ここがないとすっきりするという、確かにそういう感じはいたしました。

○佐々木委員：すみません。ありがとうございます。おっしゃったように1人当たり平均して3回以上というのが大事であるのであれば、そこはいいと思います。その上で例えば米印で書くならば、例えばこれ掛けるとやっぱり15万回超えるような形になっていると思うので、ちょっと15万回厳しいのではないかという見解に対して矛盾するかもしれないんですけども、そうであるならば米印で書くとしたら1人当たり3.0回以上となったとき、令和7年度推計人口に当てはめると何回になるみたいな結論というか、そういうように書いていただくといいかと思っていますし、ちょっとごめんなさい。先ほどの質問で何を言いたかったかというのと、ここの表現方法がどうこうというのをちょっと申し上げたかったのじゃなくて、1人当たり幾らというふうな目標はそれでいいと思うんですけども、それって実際に実績としてカウントしていくと何回なのか、あるいは合計何人なのかというのは書いておいたほうがいいのかと。そうすると、例えば年間15万人、15万回なのであれば、じゃ月当たり1万2,000回だな、月当たり1万2,000回ということは日当たり400人だとかということが割り戻して分かっていくものなので、1人当たり年間利用回数

3.0人だけだとそれがじゃ今の手元にある5月の実績、合計で1万3,000人でした。これがいいのか悪いのかというのがちょっと分かりにくいと思いますので、目標値はこれでいいと思うんですけど、例えば令和7年人口でいうと合計何人になるのかというのを書いていただくと、例えば極端な話がこういう計画をつくった後はあまり細かく振り返ることはなくて、毎年協議会の中で例えば今年1年間の新潟交通観光バスさんとのりあいタクシーは合計で例えば13万人でした、13万回乗りましたというときに、それが目標達成しているのか、していないのかというようなこと分かると思いますので、もうちょっとそういう工夫をしていただいたほうがいいのではないかとこのところが気づきの点です。

これ今のはちょっと表現ぶりの問題なんですけども、もう一つは評価指標の2でして、これ私としてというか、運輸局として例えば全系統の25%以上というのが本来適切だとか適切でないとか、そういうことを申し上げるつもりはないんですけども、考え方として一応総合連携計画の目標値を踏襲して、減便、廃止等の措置を検討した上で25%以上というようなことが書いてあります。これが現実的にできるのかというところがちょっと気になるところで、前回の総合連携計画の評価でも34ページだったと思いますけれども、ごめんなさい。35ページでした。35ページに収支率25%未満の路線バス系統を15系統があるところをゼロ系統にするんだと言っているんですけど、逆に増えちゃっていると。黙っていると増えちゃうのかという感じがすると思うんです。という中で減便とか廃止とかを検討した上でという高めの目標と理解しているんですけども、それと先ほどおっしゃっていただいた45ページ、目指す地域公共交通の姿というのが矛盾がないのかというのは今後精査をいただいたほうがいいのかと。すなわち目指す地域公共交通の姿なので、これで計画期間内はやるわけですよ、基本的には。ここの地図に描いてあるようなネットワークを維持していきますと議論して決めましたと。少なくともこれで路線として廃止になっているところってないですよ、多分この図上は。路線図でずばっと切っておるところはないんじゃないかと思っているんですけども、じゃこの目指す地域公共交通の姿を5年間しっかりと実現する中で公共交通の収支率全系統25%以上というのが達成できるのかという観点でいうと、結構厳しいものはあるのかというような印象を受けています。結局現状、これ平均じゃなくて、全系統ということだと思うので、現状3.2%の収支率のところもあるわけです。3.2%の収支率もあると、そこはあまり減便とかというような話でもはやないような中で、一方で先ほど申し上げたように目指すべき姿の中ではこの路線を維持していくんですとおっしゃっていると。一方で、全系統25%以上というところがちょっと目指す地域公共交通の姿と公共交通の収支率という部分がうまく首尾一貫しているのかというのがちょっと気になりましたし、その辺りはこれまちなか循環とかせなみ巡回に限らず、新潟交通観光バスさんの路線も入っていると理解をしていますので、その利用者さんの声というか、費用構造、そういったものを見据えたものになっているのかというのは検討というか、別になかなかばっと決められないかもしれないですけど、ちょっとよくよくウオッチをしたほうがいいのかと思います。以上でございます。

- 高橋会長：事務局、コメントある。
- 事務局：今路線バスの全系統25%以上、おっしゃっていたとおり3.2%から20.5%まで非常に開きがある中で、現状として前回の計画の中である程度の数値を達成しないものについてはやはり廃止していくというべき部分が今できていなかった部分で、今回計画におきましてはなるべくそれを維持しながら、何とか少しでも引き上げていきたいという目標の中で、一番高いところ、20.5%から、それよりもちょっと頑張っていこうということで全路線25%以上というこの目標は立てさせていただいたところです。ただし、全路線がそれで維持できるかというのは本当に非常に今現時点では厳しいものであるということとは感じております。
- 高橋会長：全路線残るという考え方なの。違うよね。減便、廃止を含めてということだから、公共交通ネットワークの数とか体裁とかは変わっていくという前提で、残っている全系統の路線バス等の収支については25%を目指すという、そういう意味のまとめじゃないの、これって。
- 事務局：そういう中身になります、現時点では維持の方向を考えながら、その数字の中で廃止路線も出てくるのはやむを得ないということの方向では考えてはおります。
- 高橋会長：そういうこと書き込み方だとおかしいのか。それで、まず令和3年度から令和7年度まで行く中で、毎年度毎年度ローリングかけながら、その中で当然変化していくということ。結果的に最終形としては全系統を25%の収支率を目指すという意味合いの理解でいたんだけど、そうではないのか。どうことなのだろう。その理解でいいのか。皆さんでこれ共有しないと、佐々木さんの言う話と私の言う話と多分ずれていると思うんで、その辺計画の中にそれ書き込んだ、この書き込み方はどういうことなんだよねという理解をしないとうまくないですよ、先生。
- 佐野副会長：いいですか。ちょっと混乱させるかもしれませんが、この評価の1、2、3を絶対守ろうとするとどういうふうにするかということ、人があまり乗らない収支率の低いところはどんどん切っていけばいいというか、そもそも運行しなければ補助率ゼロですから、あと最後の年間があるから、やっぱり大きいところを頑張ってやって、小さいところは切り捨てるみたいな感じしか目標からだと感じないというか、その前の大きな目標としてはみんなが歩ける、ちょっと忘れちゃったけど、全ての人に云々といっていて、そこの多分佐々木さんとも同じ感じ方じゃないか、その辺のそごというか。当然採算性の悪いところは切っていくといけないんですけども、何かそれだけじゃないみたいなのが何かあってもらわないとちょっと不安かという気はします。
- 佐々木委員：佐野先生おっしゃるとおりでございまして、前半のあるべき姿と目標値の関係というのは今佐野先生おっしゃったような感じなのかと。つまりまずは基本線として地域交通、市民の足という意味でこういうふう村上市はしていくんだというような大きなビジョンが44ページ、45ページであって、とはいえそれを突き詰めていくと、要は全部どんな移動でも担いますみたいになつてしまうと収支とか行政負担額が増えるよねと。なので、こういう目指すべき将来像がある中で、でもいろいろな制約とかを踏まえてみるとこれぐらいの補助、これぐらいの収支でいく必要があるのかというような説明になると

思うんです。そうなったときにそもそもの目指すべきところと評価指標があまりにも乖離をしていると、結局どっちか立てるとどっちかが達成できないというような、極端な話がこの収支率を守ろうとすると、多分45ページにある目指すべき地域公共交通の姿は恐らくは多分村上駅周辺のところしか多分線は残らなくなっちゃうというようなことになると思いますし、この45ページの姿を守ろうとしていくと多分60ページの①、②は厳しいのかということになると思うんです。理想は、この45ページの図と60ページの目標点がうまくあいにバランスングしていく。つまり45ページでは例えばここはもう厳しいから、ちょっとバスじゃないものを考えようというところとかまで組み込んでいただいて、そうやっていって積み上げていくと、頑張っているいろいろな利用促進とかを図っていくと60ページの目標何とか達成できるかというぐらいになるのが多分一番理想的な形だと思うんですけれども、ちょっと今45ページと60ページは……

○高橋会長：まず、書き込みが足りないということなんだね、その経過が、過程が。この間の中間。さっき私申し上げたとおり、これがそのまま、理想とする形はこうなんだけど、それは多分、今協議会ですから、率直に申し上げますけど、なかなか実現難しいだろうという中でやっぱり変化をせざるを得ないという部分があるんだということが、この評価指標に基づく目標のところまで、その過程の部分が見えていないから、今みたいな議論になるんだよね。

○事務局：今佐々木課長さんがおっしゃったとおり、現時点でこのバスの路線を維持するという一つの方向性はありますが、じゃそれが非常に収支率、また乗車率が低かったときにどうするかということが今の時点ではちょっとお示しすることができない中において、最終的にはそういった形のバスに代わる交通手段というものを検討していかなければいけないとは考えておりますが、今の時点でそれをこのネットワークにちょっとお示しすることができなかつたということが現実のところでありまして、目指すところとしましては極力なるべく全路線については維持を目指していきたいということで、25%という非常に高い目標を今回は計画の中では書かさせていただいたところになります。ただ、今後の評価、それから見直しの中でそのものにつきましては再度検討していかなければいけないということは今から考えているところではあります。

○高橋会長：例えば基本的に、さっき話あったとおり3.2から20.5のところを例えば4から20.2とかにするぐらいしか本来であれば現実問題、イメージとしては湧き切れないんです。それを25、全系統と言っているから、ちょっと大きな変化に捉えてしまわざるを得ないということで、現実問題、これまで何年もずっと動かしてきて、なかなか伸びていかないというものもあるだろうという。最後の1人当たり3回利用なんていうのは、5万3,705人に3掛ければ令和7年の目標値になるわけなんで、その数字が単純に15万1,000をはるかに超えている数字になるわけですから、それって現実問題としてあり得るのという話になるわけです。ですから、そのところを多分おっしゃっているんだろうと思うんですけれども、その中の数字の落とし込み、例えば運輸局のほうで逆に言うところのくらいが例えば妥当な数字、妥当な数字という言い方はないでしょうけれども、少し背伸びをしながら実現可能に、届かせなければならない

よねというぐらいの数字をイメージを聞かせていただくと逆にありがたいと思います。

○佐々木委員：じゃ、すみません。度々失礼いたします。ちょっと繰り返しになるんですけども、なかなか例えばこの収支率だといいい収支率、この収支率だと悪い収支率というのはなかなかちょっと申し上げにくくて、普通に考えたとき、事業の健全性という観点だと収支率というのは100%以上になるべきだというのは世の中の多分常識だと思うんですけども、そういう理想論言ってもしょうがないので、申し上げ難いところもあるんですけども、例えば書き方としては、これは当然1個1個の系統というのがありますけれども、そうすると公共交通への補助額と大して変わらないじゃないかという意見もあるかもしれないんですけども、例えば全系統一つ一つの系統を取り出して、この路線が25%以上、この路線が25%以上とやっていくのはなかなか現実的ではないと。当然地域特性が村上駅前のところと山北地区のものだと全然違いますので、そういった意味で例えば全系統平均しての収支率を取った上で、それをちょっと上回るような形でやるとか、そういうのはパターンとして1つあるかと思います。そういう表現方法もあるかと。全系統という形でやっているパターンも当然ありますので、そこは路線ごとの凸凹具合とか、そういったものを含めてなのかと思っていますというのが1点です。

2点目は、最終的には公共交通で村上市のものなんで、村上市がしっかり数字を管理しなければならないというところはあると思うんですけども、やはり事業者さんが運行している路線ですので、事業者さんも実質的な費用の見込みないしは例えば10便のところを5便にしたところで費用が半分になるわけではないわけです。なので、そういうところから現実的にどれぐらいの費用になっていくのかというのを話を聞いた上で目標を立てるのが一番いいのではないかと。なかなかそこまでやっている自治体さん少ないんですけども、実際にはやっぱり収支率といったときには私は実際に事業をされている方の話を聞いてやっていく方がいいのかというところは感覚として思っておるところでございます。

3点目に、これ直接関係するものではないんですけども、収支率の改善というか、特にこういうバス事業だとなかなか費用の削減みたいな観点で効率化していくのはほぼ無理だと思っていただければいいのかと。大体同じようなやり方をやっていて、費用だけ下げるといのはまず難しいだろうと思っています。例えば国でもすごく細かいことを言いますと、国の補助の中に地域間幹線系統補助というのがあるんですけども、その中だと事業者さんに対して補助はさせていただくけれども、例えば毎年1%何とか経営改善をしていましょうというところをお願いしているところですけども、そこでお願いしているのは1%の改善なんです、事業者に対して。なので、そういう意味では10%、20%を一気にどかんというのはなかなか難しいのかというのを、3点目はあまり、だから1%ということではないんですけども、ちょっとそういった意味で参考になればと思います。

○高橋会長：ありがとうございました。特に1人当たりの年間利用回数なんかで言えば、路線バスの部分が今佐々木さんの話の中でよく分かる感じで、例えばまちなか循環バスとかのりあいタクシーなんかというのはちょっと工夫をして、伸

び率をもう少し上げてあげるといことは可能なんだと思います。そういった個別の、今の話の3点、0回／人以上となっていますけど、この裏に発しているデータの根拠みたいなのをしっかりと積み上げていって、指標に反映、目標値に反映させるというのは非常に必要だということを今お話聞いていました。今そういうご意見があるわけでありませけども、確かにそこをもう少し丁寧な記述の仕方、またあまり乖離が出てこないような記述の仕方、佐野先生からのご指摘もあるわけでありませんで、そこはちょっと修正するような形でいいでしょうか。皆さん、どうでしょうか。どうぞ、ご意見。

○本 間 委 員：今収支率の話が出ていましたけど、私今日で4回目なんですけど、指標として示されているんですけど、全然議題になってこなかったんで、どんなんなのかと思っていました。今聞いて、そういうことですねということは理解できたんですけど、収支率、単純な、私学者でも頭もよくないんで、普通の仕事しかしていないもんですから、分かんないんですけど、今回村上市が25%以上を目標に掲げていますが、佐々木さんが言われましたようにやっぱり各地域で目標率は定めるとか、路線別に定めるのがいいんだろうという話をされてくれました。けども、単純に見て私どもが分かる、村上市であれば例えば収支率25だとか30だとかが適正な値なんだというようなものは示されることは可能ですか。

それが1点と、もう一点、公共交通の廃止も含めてということをおっしゃったけども、私はこの中でやっぱり指標とか何かを示している以上、廃止もあり得るのかという理解でいたんですけど、やっぱり廃止されると逆に我々地域の人たちは困りますので、収支率とかなんなりが合わなくても、やっぱり続けていける方策のためにも、やっぱり誰が見ても説明するときに楽な形の指標があったほうが理解できると思いますので、まず1点だけ、適切な収支率というのは単純に出るのかどうかということをお聞かせ願えれば助かりますが。

○高 橋 会 長：さっき佐々木さんお話しになりましたけども、適切な収支率って100入れたら100返ってくるという収支率です。今うちのほうではマックスでも9%しか返ってきていないわけですから、残りの91%は持ち出しで公費投入している。これが多分現実で、そここのところが20%になれば、25%になれば、30%になればという収支率ってないんですよ、どれが適正だというもので。国の指標の中でもしそういうふうな前提があるのであれば、このぐらいまで収支率が上がっているところであれば公費でこういう支援をするという路線というのは必要な路線だよなというような、もしそういうふうなガイドライン的なものがあるのであればお示しをいただければと思います。

○佐々木委員：じゃ、すみません。度々申し訳ありません。そういった収支率の水準、適切な水準というのは、例えば国としてこれぐらいがいいということはありません。ありませんというのは、今の段階ではそういうものはないのかと思ってます。当然しっかりとモニタリングをしなければならぬという重要性は徐々に高まってきているので、もしかしたら将来的にそういうものが全国の平均とかで出せるのかもしれないんですけども、今の段階ではそういう例えばばつと何%というのはちょっと申し上げにくいかと。ただ、村上市さんとして先ほどおっしゃっていたように、確かに地域特性はあるかもしれな

いけど、ならして何%みたいなところは、ならして何%がいいかということ
は申し上げにくいんですけれども、地域性も加味した上で例えば平均すると
15%だよねということは全然別に言えるのかと思っています。収支率は、当
然100を超えている路線もあれば、1%を下回っているところはあまり聞か
ないですけれども、2%、3%はよくあるかと思っています。100円の費用がか
かったけども、2円しかお客さんは負担していないかという、実質的には。
というのは正直結構というほどじゃないですけども、1割以下というのもそ
れなりにあります。以前自治体が運行するこういうバスと違って平均でどれ
ぐらいの収支率なのかというの調べたことがあるんですけども、ちょっとそ
の資料が今手元にないので、ぱっとは申し上げられませんし、その平均が正
しいものなのかということ自体はちょっとまたそうでもない部分もあります
ので、一律に申し上げるのは差し控えさせていただければと思いますけれど
も、すみません。そういうことでございます。

○高 橋 会 長：本間さん、よろしゅうございますか。

○本 間 委 員：分かりました。そうすると、やっぱりこの協議会で村上市としてどういう収
支率で行こうかということだけはやっぱり検討して、共通理解として持って
いないと、先ほど会長言われたように皆さんの理解の度合いというのが違っ
てくるような気がしますし、あともう一点、さっきちょっと言いました廃止
もあり得るといような前提だと思しますので、それはさっきも言いました
ように我々地域の代表からしますとやっぱり廃止してはもらいたくないわけ
なんで、どうしてもやっぱりいろいろ収支率とかそういうのから、市長から
考えて無理であれば、前回もちょっと言わせてもらったんですが、互助によ
る方法、特例な方法が提案されていますので、そんなような方向にシフトし
ていかなきゃならないような気がしますので、収支率についてはそういうこ
とで理解できました。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。結果的にここに減便、廃止等の措置を検討した上
でという表現がどうしても入ってくるんだけど、これ廃止した場合に代替の
措置は講じていかなければならないだろうねという立てつけの計画になっ
ていると思います。それがボランティアとか、自家有償自動車とか、様々な手
法、これからあると思いますので、そんなところも踏まえながらというよ
うなことは計画の中に盛り込みながらということだと思えます。のりあいタク
シーについては9%、10%というのは、これは知恵、工夫で何とかなるのか
という部分だと思いますけども、路線バス等のところの現行3.2から20.5の実
態を全系統25%以上ということは工夫をしないと駄目だとちょっと私理解今
しているんですけども、各委員の皆さん、こんな形で少しここ修正をさせ
ていただくような格好で、また改めてお示しすると、この考え方でいいですか。

○事 務 局：申し訳ございません。実は今後また皆様から承認いただくまでのちょっと時
間がないものですから、今佐々木課長おっしゃった路線バスの全平均で今い
きますと13.3%になります。全ての路線の収入と、それから経費で割ります
と……

○高 橋 会 長：現行。

○事 務 局：はい。現行値が令和元年度で13.3%となります。それを基に5年後の目標値
というのをこの場で決定していただければ幸いです。

- 高橋会長：どうなんだろう。3.2%のところも含めてということだよな。
- 事務局：そうです。
- 高橋会長：感覚的に3.2%の収支率のところの路線って、20.5%の収支率の路線と路線そのものの性質が違うんじゃないかと思うんです。そのところ、だから逆に言うと3.2%から20.5%の全路線において、それぞれ何%程度という表現のほが、ここで全系統で13.3%以上とやるよりはより実態側に近いんじゃないか。3.2%の収支率の路線に対する1%の伸びと20.5%の収支率の路線に対する1%の伸びって全然違いますよね。
- 事務局：今出ましたところで、全部を足して平均すると全ての収入と全路線17路線の収入を全路線17路線の経費で割ると今13.3%、全てでということになります。
- 高橋会長：隣の目標値のところの路線バスとポツポツのところを13.幾つにするかと、14.幾つにするかと、15.幾つにするかということ議論していただきたい。そういうふうな形であれば、それはそれで路線ごとの性質を加味した形ということにはなると思いますけれども、どうでしょう。ここは事務局案としてはそういう形になると。そんな形でどうでしょうか。
- (はいの声あり)
- 高橋会長：立てつけとしてはその表現でオーケーだということみたいでありますけども、コンサルさんも来ているんだよね。今のうちの全路線を見て、この25%というふうな形の数字ではじき出したその根拠に基づいて、13.5を全平均値から見るとどのくらいが妥当な数字だという設定ですか。
- エヌシーイー(株)佐藤：一概にはこのくらいの数値がいいかというところはなかなか言えないですけども、実際先ほど佐々木課長さんがおっしゃられたように事業者さんに路線の改善として1%というような改善、実際一生懸命やっても、多分その程度というお話なのかと思われまして、おっしゃるように1%の収支率の改善というところが今即答できるところの範囲の数値になるかと思っております。
- 高橋会長：ある意味のりあいタクシーが9%から10%以上という表現で、1%という見方をしている。のりあいタクシーって根本的に路線バスと形態が違うわけなんで、それを踏まえた上で路線バスと、それは巡回も含めてなわけですけども、その工夫はできる。純粋な路線バスというのを含めてということなんで、今13.3%を14.3%以上という形。
- エヌシーイー(株)佐藤：はい。
- 高橋会長：どうぞ。
- 佐々木委員：さっき申し上げた1%というのは、費用部分に係るところなので、収支率を全体としてというところとはちょっと違うのですけれども、本当は1つ、ちょっと直ちに出ないと思うので、何%にするというのは数字自体はこの場で結論を出さなくて正直いいのかと思っているんですけど、例えば収支ということは当然収入の部分と支出の部分があるわけです。先ほど申し上げたように支出の部分の抑制というのは、基本的にはいろいろな見直しをかけていくことによって、まず現状の路線のままだと支出を抑えるというのは基本的にできないと思ってくださいと。要はそこは経営努力の限界があるので。なので、そこを例えば削減をすとか減便をすれば確かに支出は抑えられるかもしれないけれども、そこに今のところ明確な何かコミットメントがあるわけではないわけです。そうすると、収入の部分で見ていくというのが一番シン

ブルの考え方になるとすると、例えばそれぞれ系統によって特性があると思いますけども、利用者がこれぐらい増えれば収入がこれぐらい増えるよねというのから収入の合計額を試算して、それを支出と割ってみた値というのでいいんじゃないかというか、そういう考え方もあるのかと。13.3の現状の中で14がいいか、15がいいか、16がいいかといっても、多分あまりイメージが湧かないと思うんで、じゃそれを要は収支なので、収入と支出で分けましよう。取りあえず収入面を見たときに収入って1人当たり、1回当たり大体どれぐらいお金を払っていて、その人たちが今例えば100人の人が乗っているけど、例えば頑張って5%増やそう、105人になったときに収入はどれぐらい増えるよね、その収入と支出をさらに割り戻していくと収支率14%になったよねみたいなほうがいいのかと。パーセンテージで議論をするとミスリードというか、割った後の数字ではなくて、割る前の数字で議論をしたほうがいいのかと思います。

○高橋会長：ありがとうございました。でも、ただ目標値の設定の仕方として現行こんなだよと。これ3.2から20.5という幅がある数字になっているんで、ちょっと見にくくなっていますけども、今これを整理して平均取ると13.3という形のものが14.3なり15.3になるということは収支率改善するということですよ、全体として。下に走っているデータとしての収入、支出の部分の経費の収支のバランスは当然あるんだろうけども、計画の中の目標値として設定したときに、ここは改善させていくんだというメッセージというのはここに見せることができるんじゃないかなんて思うんで、事務方としての裏のデータの確保というのは、数字の積み上げというのは必要なわけだけど、ここに書き込む目標値としてはパーセントという形でぽんと出していいのかという感じはするんですけども。

○佐々木委員：もちろんパーセントとして書くのはそうなんですけども、13%、14%、最初にパーセントで考えちゃうと、割った後の数字で議論するとあれなので、割る前の数字で収入がこれぐらい増えたらということからまとめてパーセントにすると。あくまで、会長がおっしゃっているのと一緒です。

○高橋会長：よく分かりました。そういう状況であります。今ここで数値、基礎データに基づいてはじき出すということは可能ですか。

○事務局：いや、ちょっと……

○高橋会長：無理だよな。

○事務局：はい。

○高橋会長：そうすれば、一旦これはこの部分はもう一回提示するという形でいいか。

○事務局：いや……

○高橋会長：パブコメの関係。

○事務局：はい。

○高橋会長：パブコメあるけども、パブコメをせんがために、この数値をこういうふうな形で決めるというわけにはいかないんじゃないんだか。ちゃんともう一回パブコメのスケジュールに合わせるような形で積み上げが間に合うのかどうかをやって、それで間に合わなければパブコメのスケジュールをずらすなり、皆さんには申し訳ないんですけども、文書なりメールなりいろいろな形で周知をしながら確認取らせていただくという、そういうステップ踏まない駄

目なんじゃない。

○事務局 局：分かりました。基本的な考え方としては、全路線の平均という形のもので目標値を上げるという形でのよろしいでしょうか。

○高橋会長 長：それはいいんじゃないかと思う。よく考えればそれぞれの路線の性質ごとに異なる部分の積み上げが結果として全部の平均をはじくわけだから、いずれにしても同じになると思いますので、ちっちゃいパーセンテージしか持っていないところは変化は少ないかもしれないけども、全体としてのイメージとしては私もそれでいいんじゃないかと思います。ここはいいですか、全体で路線バス等で何%以上という書き込みをさせていただきます。あとの根拠についてはまた改めてということでもよろしくお願ひします。この点はよろしゅうございますか。

(異議なしの声あり)

○高橋会長 長：ありがとうございました。

それでは、ほかに皆さんからご発言ございませんでしょうか。はい、どうぞ。

○加藤委員 員：山北の加藤です。お願ひします。21ページになりますけど、市長も常におっしゃっているように、村上には観光資源がいろいろあるわけです。ここは温泉やまち歩きなどの観光資源とだけなっていますけど、海、山、川も忘れてあります。それと、あと本市中心部の観光資源もありますとありますけど、このほかの海、山、川という部分の触れ方が非常に少ないんじゃないかと。そして、この下の主要観光地点入り込み客数、これよく見てみますと物販のところは半分以上なんです。物販するところが観光地点としてここに半分以上載っていていいのかと。実際海でいうと、NTTの位置情報の解析によると、平成30年に観光協会でも解析していただいたんですけども、今コロナで毎週どこどこ付近は前週より何%とかと言っているあの解析になるんですけど、笹川流れは瀬波温泉より年間通して多くて39万人、瀬波温泉は、全部通して30万7,000人、村上駅は駅から町屋までだと思っんですけど、48万人、朝日のみどりの里が23万人というような状況なんです。ですから、この辺ちょっと偏り過ぎているんじゃないかと、表現が。

そして、42ページ、ここの上から2行目、観光資源は市街地内で分散して立地、市街地だけじゃないです。同じような表現で、47ページの観光客の移動手段の確保、観光資源は市街地内で分散して立地、これだと村上駅から町屋の中まで考えれば済んじゃうというようなふうに取りられかねないので、この辺はちょっと村上市広いですから、端っこのほうもぜひ忘れないでいただきたい。以上です。

○高橋会長 長：その辺のコメントは。確かに忘れてるわけではないんだろうけど、公共交通としての役割としてここへアプローチさせていくというような、そういう計画の立てつけになっていないというご指摘だと思うんですけども、今。

○事務局 局：その点につきましては、前回のときに加藤さんからいただきましたので、今後の方針としましてはそういったそこからまた市街地だけでなくという二次交通についても検討していくということでは計画のほうにも事業のほうでも上げさせていただいておりますけれども、あと21ページの観光の入り込み客関係につきましては資料としてこちらで利用しましたのが県の観光のほうの資料ですので、そこから抽出したものということでこういう形になってし

まったので、そのほかの資料についてはちょっとこちらで持ち合わせがなかったものですから、そちらについてはこの形でご了承いただきたいと思います。

○加藤委員：でも、実際これが観光という形で出ちゃうので、これはこれで許してくださいというのは納得できません。村上の観光として、私も観光協会の役員もしているんですけど……

○高橋会長：そうだね。加藤さんの言うのが正しいんじゃないかと思う。このところは修正したほうがいいかと思う。地域及び公共交通の現状という第2章のまとめの中での観光関連施設というふうな立てつけになっているんで、その前提として、例えば後段で今市街地周辺の部分についてのアクセスを前提としてまず書き込んでいるけども、それはそれでもいいけども、その先は例えば笹川流れであったり、周辺エリアへのアプローチにつながっていくんだよとつないでいけるのであれば、それはそれで書いたほうがいいんじゃないかと。これただ、加藤さん、これこの部分を周辺の観光施設へのアプローチもここで記述をし始めると、多分この計画また元になっちゃうんで、そのところは市街地という表現のところは少し私も修正、工夫したほうがいいというふうな思いはあるんですけども、それは次のステージということでの理解でお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

○加藤委員：これ市街地内というのをただの市内にしたら駄目ですか。

○高橋会長：いや、だからいいと思います。そういう形の表現にする中で、実際にここで路線として落とし込んでいるやつが、じゃここに果たしてつながっているという話をやり始めるとこの計画そのものの骨子、一からまた積み上げ直しということになるとと思いますので、その部分については次のステージというふうな、今令和3年度からの計画になるわけで、これを毎年毎年ローリングかけますという話ししているものですから、中間でもやりますけども、その辺の定義をこの次のPDCAのサイクルに委ねるという格好にならざるを得ないかと思っていますので、そのところはご理解ください。いかがでしょうか。

○加藤委員：一旦でもこれで表現してしまうと、例えば坂町とか、府屋駅とか、そういうところからもじゃ二次交通はどうなんだというのを何も検討しないで済んじゃうんじゃないかという気がするんです。

○高橋会長：ですから、この主要観光地点入り込み客数のところはこれで整理をさせてもらいたいと思っていますし、先ほどの村上市街地というところについては村上市内のというふうな表現に変えていくということ、これこの協議会のご指摘を踏まえて計画変更した上でパブコメにかけていくとさせていただきたいということで提案させていただいてもよろしゅうございますか。

○加藤委員：はい。

○高橋会長：ほかにございませんでしょうか。

(異議なしの声あり)

○高橋会長：それでは、ないようでございますので、計画の案につきましては以上のような形、一部修正を加えさせていただいて、またお示しをさせていただきます。ありがとうございました。

○高橋会長：それでは、議題の3、令和3年度事業計画（案）についてお諮りをさせていただきます。事務局お願いします。

○事務局：――議題3に基づき詳細に説明――

○高橋会長：1社というか、岩船タクシーさんだけ、追加したの。最後のページ。

○事務局：はい。

○高橋会長：デマンド型乗合タクシーの運行形態の一部変更と高速のりあいタクシーの運行事業者の追加ということでご説明申し上げました。皆様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。

（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、令和3年度の事業につきましてはそういう形で変更の上、実施をさせていただきたいと思っております。

4 その他

（1）パブリックコメントの実施について（資料1）

○高橋会長：それでは、議事以上のおりとさせていただきます、4のその他、まず1点目、パブリックコメントの実施についてご説明を申し上げます。

○事務局：――資料1に基づき詳細に説明――

○高橋会長：本計画につきましては、村上市のパブコメのガイドラインにのっとり実施するという格好になりますので、よろしくをお願いします。この内容についてご質問等ありますでしょうか。特によろしゅうございますか。

（異議なしの声あり）

○高橋会長：それでは、皆さんにもちょっとタイトなスケジュールの中でご確認をいただくことになると思いますが、よろしくご協力をお願いいたします。

（2）自家用有償運送について（資料2）

○高橋会長：それでは次、自家用有償運送について説明をいたします。

○事務局：――資料2に基づき詳細に説明――

○高橋会長：これ前回ご議論もあったんで、改めて説明させていただいたということですね。ということでございますので、ご承知おきをいただきたいと思います。はい、どうぞ。

○加藤委員：今説明いただいたものは、この協議会で今後さらに議題として取り上げていくのか、実施の方向をどういうふうにお考えなのかというのを確認しておきたいです。

○高橋会長：事務局。

○事務局：それぞれNPO、それからそういったものでほかに今後取り組むということになれば、この協議会でも協議ができるということになっていきますので、そういった動きがあれば規約を改正した中で協議することになっていくと思っております。

○加藤委員：実際今新発田市さん、阿賀野市さん、あと十日町市さん、妙高市さん、加茂市さん、五泉市さんという形で、各市において事業主体ということでもう始められているんですけど、村上市はその辺市としてはやらないんですか。

○事務局：今の時点ではやる、やらないということの話はしておりませんので、今後の計画の中で必要が生じた場合にはそういったことも検討は必要になっていくと思っております。

○加藤委員：今もう必要が生じている段階に入っていると思うので、ぜひ議題として取り

上げて、いきなり明日から始めましょうという形できませんので、どういう形がいいのかというのをぜひ検討していただければと。いろいろこの前県のほうで講演とかしていただいて、岩手のほうの講師さんの話も聞いたり、実際行ってきたりしたんですけども、やはり素人がまるっきり運行管理とか、特にそういうものに関しては厳しいんじゃないかということで、受付とか運行管理は専門の方に任せるといふ。今ほど説明ありました3つ目のそういう形のほうがいいんじゃないかと個人的には思っています。

○高橋会長：今後ちょっと検討させてもらいたいと思いますけども、これちょっと内部で事業の実態調査をしたときに、自家用有償旅客制度のハードルの高いやつってなかなか厳しいんじゃないのという議論したんだよね。本当ラフの形で地域コミュニティーの中で支援をして、そこところが受皿としてやったときの損害賠償の制度を活用していったほうが逆にいいんじゃないの、これ2種免許とか要るでしょう。

○事務局：はい。2種免許もしくは講習を受けてということになりますけども。

○高橋会長：そこまでのグレードよりも、もっと身近なところで動きやすい環境づくりのほうがいいのかという話はちょっとしました。ですから、これをやっちゃって逆にハードルが高くなっちゃって、非常に厳しくなる可能性があるんで、その辺はもう少し煮詰めて検討してから協議会に諮らさせていただきたいと思っています。よろしゅうございますか。

○加藤委員：はい、分かりました。こちらももっと勉強します。

○高橋会長：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。
(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、用意した内容につきましては以上のおりとさせていただきます。
皆様のほうからその他でご発言ありましたらいただきたいと思いますが、いかがでございますか。
(異議なしの声あり)

○高橋会長：ありがとうございます。じゃ、特にないようでございますので、一応次第の中ではここで収めさせていただきたいと思っております。ご協力ありがとうございました。

○渡辺事務局長：それでは、議事が終わりました、最後になりますけれども、閉会の挨拶を佐野副会長よりお願いいたします。

5 閉会(副会長)

○佐野副会長：佐野でございます。皆さん長時間活発な議論、どうもありがとうございました。

最後に自家用有償の話が出たんですけども、やはり公共交通というのはある程度人が、住民が住んでいないとなかなか難しい。村上市は幸か不幸かかなり面積も広くて、人も少ないので、かなり不利益というか、全国の平均が何%でも多分村上市はそこにいかないという地域の特性だと思います。そういうときに自家用有償がある。ですから、自家用有償枠組み内のもう少し簡易なもの、そのためにもやっぱり村上市でこれからますます必要になってくると思っていますので、検討を進めておいていただきたいと思っています。また、ここは公共交通計画の会議なんで、これを言っちゃおしまいかもしれませんけど、

なかなか公共交通の協議だけでやるというのはかなり難しくなっていて、そもそも交通というのは交通をやりたいから、やるわけじゃなくて、何か目的があって、そのために派生的に生じる利用と言われていきますので、交通だけではなくて、例えば地方の公共交通使われる方は病院と買物が多いと思うんですけども、公共交通の代わりに、全てが代わるとは思いませんけど、店のほうから物を売る行商みたいなパターンもありますし、あとは病院、今2週間に1遍薬取りに行かないといけないという規制がありますけども、そういったものを少し緩めていただいたり、あとオンラインで診断ができるとか、そういったものもなかなか市さんだけではなかなか難しい問題も多いですけど、そういったものも含めて総合的に、交通なんで、交通が評価指数でもいいんですけども、やはりその上には皆さんが幸せに暮らせるみたいな、そういう幸福度みたいなのを上げるのが目的なわけで、交通は手段でしかないもので、これで交通やるのも当然重要ですので、それと併せてその辺も少し、なかなか難しいでしょうけど、検討していただければと思います。

○渡辺事務局長：ありがとうございました。

以上をもちまして、令和2年度第4回村上市地域公共交通活性化協議会を終了いたします。本日はどうもありがとうございました。

(午後 4：25 終了)