

第2回 阿賀野市市政モニター会議 議事要旨

1 会議の概要

日 時 平成30年11月29日(木) 午後7:00~8:20

場 所 阿賀野市役所 第1多目的ホール

出席者

【モニター】(敬称略)

百都 順也、佐藤 公明、坂詰 榮子、杉山 啓子、高澤 健一、齋藤 和枝、
齋藤 ふみ子、田村 千恵、榎本 英樹

【市】

市長政策・市民協働課：課長 荏部 一雄、秘書広報広聴係長 遠海 美穂子、
秘書広報広聴係主任 小林 政仁、総務課：庶務係主任 佐々木 拓也

2 議事概要

テーマ「地域公共交通」について

3 主な意見(○：モニター、●：市)

- 今回は地域公共交通、いわゆる市営バスをテーマとさせていただいた。これについては、日頃から市営バスについて感じていることや皆さんがお住まいの集落、地域などで、おじいちゃん、おばあちゃん、小さいお子さん、高校生など利用されている方の声があれば、お聞かせ願いたい。

その前に、第1回目の会議の感想、会議を終えて感じたことをお話し願いたい、いかがか。(意見なし)

それでは、市営バスに移らせていただく。先ほど申し上げたが、このバスのあり方について、いろいろな意見で結構だが、学生、中学生、高校生等が通学に利用している、あるいは高齢者が通院に利用している、あるいは買い物的手段として広く利用されているという中で、市営バスの地域に果たす役割は多岐にわたっている。その辺りについて思っていることや地域の話を出していただきたい。

最初、総務課佐々木から市営バスについて、若干お話しさせていただく。

(佐々木主任から概要説明)

- 今、バス担当の佐々木から説明申し上げたが、こちらの一方的な説明なので、モニターの皆さんには、これに関わらず日頃バスについて感じていることなど、ざっ

くばらんに自由な発言をいただきたい。皆さんの地域では、バスに大勢乗っているか。朝晩だけ、または高齢者は時間に関わらず買い物や病院などで利用しているか。交通手段についてはバス以外に自宅の人からの送迎もあるか。高校生、中学生の通学はどうか。やはり冬になると親の送迎はあるか。

○ 自宅の前にバス停があるが、ほぼお年寄りが利用していて、毎日のように利用する人、たまにグループであかまつ荘に行くときに利用する人など、お年寄りにとっては非常に利用しやすい状況にあると思う。学生は、だいたい親が送迎していて、水原駅など朝はすごいことになっている。私たちが中学校に通っているときは、雨が降ろうが嵐になろうが自転車で通っていたが、今は当たり前のように車で送迎してもらっている。お年寄りが利用しているのと、子どもたちが送り迎えをしてもらっているというギャップに残念なものを感じている。もっと隠れた需要がまだまだあると思う。今はお年寄りだけのものになってしまっていて、それも大事だが、子どもたちが学校に通いやすい交通があるといい。

● 学生の送迎を親がやっているということだが、笹神地区では、学生、お年寄りはどんな利用をしているか。

○ うちの地域では、冬場に中学生が一人、朝方バスに乗って通学している状況があった。先ほど市から説明いただいた通学、通院、買い物について、それぞれ利用回数の程度から考えると、通学は子どもが小さいので親が車で送り迎えしている場合が多く、バス利用者の多くは高齢者だろう。通院は月1回または定期的に通う程度だと思うので、利用者増を見込むとすれば、週2~3回くらいは行く買い物だろう。

効率性を優先させれば、便宜性は後退するが、持続可能性を考えると効率性は重要。基幹ルートを定めて効率性を高め、それ以外の地域はマイクロバスよりもっと小さな車を用いた、できればドアツードアで便宜性を回復させるような方法もあるのではないか。

● 例えば、昔、新潟交通が折居まで、大室までなど基幹的な運行をやっていたが、それ以外は、有償ボランティアやデマンドなどの選択肢もいいのではないかということか。

○ 基幹バス路線について、幹線ルートをどう結ぶか、そこから外れた地域から幹線ルートにどうアクセスするかは難しい。例えば、勝屋地域は羽越水害があった1967年までは新潟交通が走っていて結構便利だった。水害があってからバス停に「しばらく休みます」との張り紙が出て、いつか再開するだろうと思っていたら、いつの間にかバス停がなくなっていた。そのときどうしたかということ、出湯まで行ってそ

これから新潟交通が運行していたので乗っていた。

- ということは、出湯まで行く足を何かでということか。
- 昔は自転車や徒歩で確保していた。例えば、お年寄りに無理のない距離でパークライドのような感じで基幹バス停まで行っていただくとか。難しいことではあるが。
- この1か月間、誰かに聞こうと思っていたがバスに乗っている人と話す機会がなかった。私が見ている限りでは、私の地域ではバスが通った時に乗っている人を見たことがないので、新保の人でも利用していないと思う。
- 例えば、高齢者になると免許返納が出てくるが、皆さんは自分が高齢者になったとき免許返納するのか、乗れるだけ車に乗っていたいかどう考えるか。
- 自分は大丈夫という自信は駄目だと思う。ある程度の年齢になったら、返納した方がいい。そうすると公共交通機関は大事になってくる。返納したときに、何を足にしたらいいのか心配になる。今は赤字で大変かもしれないが、なんとかしてつなげていってもらいたい。しかし、どうしたらいいかわからない。
- 全くバスがなくなるのは将来的に困る。今は80歳を過ぎた人でも運転している人はいっぱいいる。しかし、歳をとると動作も遅く、見る範囲も狭まってくるので傍から見ていて怖い。うちのおじいちゃんもそうだったが、一時停止なのに止まらないで突っ走る、自分にすればいいと思っているのだろうけれど、家族としては、そのとき車が来なかったから良かったが、もし来てぶつかっていたかと思うと。自分自身70歳を過ぎて自信がなくなったら免許は返納し、公共のバスを利用した方がいいとは思っている。
- 今は電気自動車や自動ブレーキなど、安全性が高まってきているが、それでも返納するか。
- そこはわからない。安全装置がたくさん付いた車が出ているので、大丈夫かなと思ったりもする。何とか防げるかなという気持ちはあるが、実際にその時にならないとわからない。しかし、やはり運動神経が鈍っているのは確実である。
- バスを利用するという、そもそもの選択肢がない。理由は子ども2人を連れて買い物、病院などに行くときに、2歳、7歳の子がおとなしく乗っていられるのかという不安と、自家用車の方が楽で、いろいろと小回りも利く。おむつも替えられる

し、大きい声を出しても迷惑にならない。周りの母親仲間も一人も利用したことがなく、あまり身近に考えることができなかつたので、市内に住んでいる祖母たちに聞いてみた。

一人は大人数で住んでいるので、いつも家族が車を出してくれるため全く利用しないと。もう一人は、誰に会えるかわからないという楽しみを持って乗っていると書いていた。待ち時間なども意外と苦ではないと聞き、コミュニケーションの場にもなっていると思った。もう一人は、時々利用したり、自転車に乗ったり、家族にさせてもらったりと、いろいろな使い方をしていて、それぞれ目的を持って使っているようだ。私自身はまだ利用したいという実感が無い。

- この3枚の特集の最後を見ると、「好きな本を読む時間、景色を楽しむ時間、ゆっくりと物事を考える時間」になるというメリットが書いてあるが、年代によっては、それぞれの目的、あるいはこういった楽しむ時間が大事だという年代もいるかと思う。そういう意味で、この公共交通の使い方は年代によって、それぞれ違うのかなと思っている。

○ 私の店の隣にバス停があるが、朝はそこから乗る人を見る。道路の反対側のバス停には、おじいさんが自転車を置いてバスに乗ってどこかに行き、またバス停で降りて自転車に乗って帰っていく。利用者は利用者なりに便利に活用していると思う。夕方、学生らしい人が乗って帰って行くのを見たことがある。他には、通院の帰りに商店街で用を足して帰っていく人や市役所から乗って帰る人もいる。私はまだ1回も利用したことがない。

○ 私の家は目の前が駅なので、生活の中でバスというのはあまり考えない。私も今までバスに乗ったことはないが、先ほどの話にあったように通院も高齢者だと月に1回でもいいのかもしれないし、学生だと普通に考えれば月曜日から金曜日まであるので、私は高齢者よりも子育ての方で話をさせてもらう。

私が利用しないからわからないのかもしれないが、時刻表やバス停の場所が、小、中、高の子どもたちに知られていないと思う。知らないから、便利なことが分からないから利用しない、家の人も分かってはいるけれど、面倒くさいと思いつつながら、市内であれば簡単に行けるので車を利用する。京ヶ瀬駅でも朝と夕は渋滞になる。駅までのルートに、もし電車の到着時刻と連携してバスが近くを通るのであれば、便利なのかなと思ったりもする。阿賀野高校や各中学校、水原の街中にある塾など、全部そこは皆さん送迎をしている。だから、各学校に一度、バスの種類、バス停、時刻表を配布し、学校の便りと一緒に子どもたちに見せてみるのもよいのでは。

私が小学校の時に電車の乗り方の授業があったが、バスはなかった。今は車社会だから、子どもも含めてバスに乗ったことが片手に数えるぐらいしかない。そうす

ると、乗るのも積極的にならない。だが、東京に行ったりすると、向こうの子どもは大人で、一人で電車やバスに乗り、小学生のころから一人でも行動できる。田舎と都会では違うと思うが、バス停からバス停で塾に通えたり、買い物ができたり、友達の家に行き来ができたりということを見ると、高齢者もそうだが、もう少し子どもたちにPRして、利用が増えるとまた少し違うのかなとは思っている。まず知ってもらうことが大事。元気で動ける人はまだ車に乗っているし、乗れない人はバス停まで行くのも億劫だと思う。お年寄りばかりを引き出そうと思っても、利用が増えるのはなかなか難しい。そう思うと、平日行動が活発な子どもがもっと利用してくれるといいかなと個人的には思う。

- 私もうろ覚えだが、直近かその前の国勢調査で、通勤・通学で利用するバス、電車のどちらかが6%、どちらかが3%で、それ以外は車で、自転車もわずかにあった。
- 車が主流になってしまうと、昔よりバスは身近ではない。私も、水原まで迎えに来てとか、友だちの所までとか、面倒くさいとは思っている。でも行ってしまえば、例えば、子どもが塾でも何でも明るいうち、やはり暗くなってからでは安全性の問題もあるが、ソロバンでも習字でも、歩いて行けない所へ通うときにポンと乗れるような活用の仕方を子どもたちが覚えてくると、またちょっと違うのかなと、共働きのお父さんお母さんたちも楽になるのかなとは思っている。
- 市としては、この市営バスに関してやはり少しでも赤字を減らしたいのが目的なのか。
- 私の考えているところとしてはそれが目的ではないと思う。どうしても維持していかなければならないものだとは思っている。よく言われるのが「空バス」誰も乗ってないバスが走っているというのもあるので、やはり効率性も考えていかないと持続可能なところが出てこないのかなとは思っている。
- 神奈川から移住してきて、向こうではもういらなくなって免許を返納し、こちらに住んでいるご家族に会ったとき、「返納しなければよかったな」と、「ここまで悪いとは思わなかった」という話はあった。なので、路線としてうまく接続していくのは大事だなと思うし、これを見ると（免許返納後の市営バス無料期間が）2年間だけというのでも延ばすべきなのかなと。これから自動運転の車が確かに増えてくるかもしれないが、怖いというイメージ、思いを持っている人が逆に増えて、返納率も上がってくるのかなと。そこでもっと公共なものを利用していただくには、この部分（無料期間）が少ないと思う。また、うちの家の隣がバス停ということもあ

り、毎日利用している人もおられ、その人は水原まで行くのだが、安田支所で乗り換えて行くようだ。

私の娘は一人中学生だが、冬期間や天候の悪い時、地区によっては完全にお金を出さずに乗ってもいい地区、お金を出して乗ってもいい地区、全く乗っては駄目な地区と3段階あるようで、乗るのであれば若干、空にはならないのかなと思う。安田地区の場合、小学生が全部バス運行になっているのでそういうことはないが、中学生や高校生も時間が合わなくなってきたのか支所までは来るが、そのあとみんな歩いているのが見られた。

逆に小学生は、子どもだけで市営バスを利用してはだめというのがあるのか。それが心配だから親が送っていくというのも小学校ではあるのかな。

- スクールバスについては、基本的に教育委員会の方で、通学距離によって運行基準が定められていて、小学生であれば、3 km以上の地区については、無償でスクールバスを出し、2 km以上 3 km未満の地区については、お金を出せば乗れる。2 km未満の地区については、市営バスなどが走っていない他の地区との平等性の観点から、バスが通っていても基本は徒歩もしくは自転車であってくださいますというように、措置をとっているようだ。

- 先ほど神奈川から転入されてきた人のご意見、「これほどまでとは思わなかった」とあったが、具体にはどんなことだったか。

- その人は水原の中島なので病院などは歩いて行けるが、新潟交通のバス停、新潟方面のバスはあるけれど、細かく分かれている市営バスは、本人たちもバス停がどこにあるかがわからないと。私の勤めている所が大室だが、都会の人だから「大室だったら自転車で行けるね」「ひと駅ぐらいですよ」と言っている。また、ちょっと安田の方まで行きたいと言われると、なかなかどうやって行っているのか、分かりにくい。水原の街中だとあまり細かい。市営バスは走っていないのか、走っているのか。病院や支所は。

- 街中というと、基本的に大きな通りはぐるりと回っている。どの路線も阿賀野市役所から出て、水原駅の方をぐるりと回り、商店街のところを通るというのはある。

- お嫁に来て、こんなに不便だとは思わず、車がないとどこにも行けないと常々思っている。私が仕事を辞めたのも、子どもが中学校に上がるにあたり、塾の送迎が必要になるので。おじいちゃんも免許を返納して車に乗れず、主人も帰りが遅いので、私が仕事を辞めないと塾の送迎もできないとなり辞めた。バスを使うにしても、時刻表を見たら8時に来たら11時まで来ないとか、赤字のことを考えると難

しいとは思いますが、新潟市だと10分から20分ぐらいの間にまた次が来るので、バスに乗って万代行こうとか古町行こうとかできたが、こっちだと乗って行っても帰りが何時間後とかになるので買い物に行くにしても、結局車で行ってしまう。

朝8時に出るバスがあり、隣のおじいちゃん、おばあちゃんは、それに乗って病院に行くが、帰りは11時半くらいと言っていた。終わって、すぐ帰りたくてもその時間まで帰って来られないとなると結局、タクシーに乗って帰ってきたりしているようで、100円はありがたいが、使い勝手が悪いと感じている。子どもがバスで塾に行くにしても時間が合わず、結局送って行かないとだめなので。たまたま時間が合えば、100円でいいなとは思いますが、なかなか乗るところまでは行かない現状である。

- Aさんのように、子どもの習い事で送迎が大変だからと仕事を辞められる人が結構、私の周りにもいる。経営者からすると、そういう風に若い女性が仕事を続けられないというのは非常に残念だし、阿賀野市から転出された若い人でも、やはり公共交通機関が不便だということで出られる人もいる。だから、ただ単純に阿賀野市内で生活しやすいということではなくて、労働の問題でもあるし、人口の流出にもつながるし、そういう意味では、ただ単純に阿賀野市内の皆さんの利便性とか予算の関係とかではなくて、いろいろな問題につながっている気がする。考え方によっては収支率、予算の問題にしても、ある程度割切って利便性を考えるのも一つの選択肢なのでは。これも方針次第だが、阿賀野市として赤字を減らしたいのか、ある程度犠牲にしても市民の利便性を高めるのかという、その方針をしっかりしていないと、我々も提案のしようがないし、出口が見つからない気がする。
- 前にもお話ししたが、モニター会議というのは、市の方針、市はこうしたい、だからこうだということではなくて、自由闊達な意見の交換ということなので、それだと結局市の方に誘導されてしまうことがある。
- しかし、我々もいろいろな所で、教育でも何でもこうした方がいいとか言っても、予算内でおさまってしまう部分があるので、現実的にどう話していけばいいのかということになる。こうしてほしい、ああしてほしいと言い出せば、もちろんきりがない。10分に1本バスが来れば、それは簡単な話だが、そうできないからみんな困っている。
- この課題について、いい解決策があればと思うが。1回目の会議を終えて、Bさんから上勝町の提案をいただいたが、少しお話ししていただきたい。
- ネットで探したところ、「徳島県及び徳島県上勝町における地方創生に向けた交

通の取り組み」というものが見つかり、検討する余地があるかと思って、相談させていただいた。これの骨子は、基幹ルートはバス路線を残しつつも、他の地域は自家用車を用いたデマンド方式を入れ込んでいくというもの。この「上勝方式」が、阿賀野市に使えるのかを考えた時に、タクシーが全くない地域で始まったいきさつがあるようで、規制緩和が入って少しは拡大しているけれども、阿賀野市のような規模の自治体を想定したものではなさそうというのが正直なところ。それならば自分たちはどうしたらいいだろうかというところを、話題提供させていただく。

ネットで探したときデマンド交通についての論文を見つけた。その中の「都市の形による考察」のところに、駅を中心にして商業施設、工業地帯、住宅がコンパクトにまとまっている自治体はデマンドが適さないと書いてあった。デマンドでなくても、公共の定期路線で対応可能だし、そうしないと公共交通を使わなくなってしまう、それはそれでまた問題が出てくるだろうと。公共交通機関を使ってほしいという点や中心市街地を空洞化させないという点からしても、そこは公共交通機関でくるむべきだろうと。この点、阿賀野市は外に分散している形で、論文の書きぶりに当てはめればデマンドが適するということになる。ただ、市が試験で行っているデマンド方式はドアツードアではない。利用人数が減った理由は、ドアツードアでない不便さもあるかなと思っている。

デマンド交通の成功事例で、論文に、南相馬市の「おだか e-まちタクシー」がある。原発事故の影響で今は運行されていないが、それまでの間は利用実績が順調に伸びていた。上勝町のような有償ボランティア形式ではなく、タクシー会社が運営する。タクシーだと一人を乗せるために送迎するが、この「おだか方式」では、たとえば、10時から〇〇に行きたい、私は11時から、これを一括、センター（タクシー会社）で受付、利用者宅を回って複数人数を送迎する。刻限を決めて一括で受け付ければ計画しやすい。地域ごとにあるタクシー会社を利用すればよい。利用料金は300円均一とあるが、どれくらいの料金でできるかはあるにせよ、複数人数を乗せることで、当然安くはなるだろう。市からの補助も必要かもしれないが、基幹ルートからはずれる地域に生活する人の救済として検討する余地がある。タクシー会社にとっても、タクシーを身近に利用してもらう点で需要の掘り起こしにつながる可能性もある。

つぎに、基幹バスについて、先日、初めてバスを利用したが、渋滞や信号待ちがなければ車で15分程度で行くところを、あちこちぐるぐる回り、気が付いたら神山に行ってようやく水原にたどり着き、すごく時間がかかった。これはやはり、路線の選択を考慮いただき路線から外れた地域は「おだか方式」で救済する等があってもいいのではないか。

- 基幹バスとしての路線の選択を考えた方がいいということで、本当にそれはその通りだと思う。例えば、Bさんの所からここまで15分で来れるのが、40分くら

いかかってしまう。それはこの路線バスの宿命でもあるが、それを選択して考えるということ。これから担当としても勉強していかなければいけない部分でもある。

最初に戻るが、地域の方の評価としてはどんなものか。意見など出たことがあるか。

○ うちの方では、ないと困る方がおられる。どうしても車も乗れない、知的障がいの方もおられ、やっぱりないと困ると思う。

● 新聞か何かで見たが、宅急便など業者と連携した何かというのもあった。いろいろなことが考えられる。2回目のテーマが公共交通、市営バスということで、具体に入らせてもらったが、結構いい意見が様々出た。これを総括して、また次回に返させてもらい、来月12月、テーマは絞るのかどうかはちょっと検討しているが、1回目、2回目、3回目とあわせ総括させていただき、来年度の施策に反映できる、あるいはこれはちょっと無理だといったものを取捨選択させていただき、3回目が終わった時点で皆様に報告書ということで出させていたいただきたいと考えている。

皆さんから地域公共交通について、これだけは話したいというのがあれば、出していただきたい。地域公共交通以外でも、身近な話題、情報があれば、お聞かせいただきたい。

○ 分田地区には自宅から新津に行って、新津駅から新潟市に通う人が結構いるが、新津駅まで送らなくてはならない。新津に行くバスというのはだめか。近所の子で専門学校に通っている人も、新津駅の近くに駐車場を借りて、新津駅から新潟に行っている。高校生も水原まで行くよりは、新津まで10分ちょっとで行くので、新津に行くバスがあるといいねという話は出ている。

● 結構大勢、いるのか。

○ 専門学校の人と高校生と。主人も飲み会があると新津まで送って、職場が新潟市なので新潟まで電車で行く。新津駅はよく使うので、バスがあるといい。

○ 寺社も結構いて、たぶん分田の人と同じルートだと思う。

○ 新発田方面や新潟方面は結構需要が多いと思う。私が考えていたのは豊栄駅である。白新線は20分に1本くらい運行しているので、非常に便がいい。基幹バス路線を整備する過程で、新津駅や豊栄駅への直行便が追加されると、通勤通学の便宜が格段に高まると思う。

議会では水原駅の利用を見込む羽越線の本数を増やしてほしいとの話が出てい

る。そのとおりで、進めていただきたいが、現実にご利用者が伸びないことにはJRも増やしてはくれないだろう。そう考えると、つなぎの策ではあるが、豊栄駅や新津駅といった需要の大きいところに直行していけるようなものがあるといいと思っていた。

- 白新線ができてから、めっきりこっちの方の利用客が少なくなった。市内の人も豊栄白新線の方に転出して家を建てている。
ほかに皆様から何か話したいことはあるか。(意見なし)
ありがとうございました。