

会 議 録

1 会議名

令和元年度第4回上越市地域公共交通活性化協議会

2 議題

(1) 協議事項

議案第1号 次期上越市総合公共交通計画の策定について（計画案について）

議案第2号 地域公共交通確保維持改善事業費補助金に係る事業評価について

議案第3号 令和2年4月に行うバス路線の再編について

議案第4号 高校等新入生を対象とした公共交通啓発資料の作成について

議案第5号 公共交通総合時刻表の作成について

議案第6号 新潟空港直行ライナーの廃止について

(2) 報告事項

報告第1号 台風19号に伴う公共交通への影響とその対応について

報告第2号 令和2年度からの地域公共交通活性化協議会市民委員の募集について

報告第3号 令和元年度公共交通利用促進事業の進捗について

3 開催日時

令和元年12月25日（水） 午後1時30分から4時00分まで

4 開催場所

上越市役所 4階 401会議室

5 傍聴人の数

0人

6 非公開の理由

なし

7 出席した人

委員：池田浩、大谷一人、北嶋宏海（代理：松縄麗）、白石雅孝、広幡宗俊、板垣島美子、樋口徳男、波塚泰一、上原みゆき、小林徹、大堀みき、渡邊毅士、齋藤光雄、志村喬、岩澤正明、松永康夫、柳沢幸也、松永剛、佐藤健一、佐々木凜太郎

事務局：佐藤課長、木南副課長、笛田主任、町田主任、大熊主任、横木主事（交通政策課）
関係課：近藤功一、吉越嵩晃（新潟県空港課）、熊木正茂（市民安全課）、石曾根亘（共生まちづくり課）、大瀧早苗（福祉課）、丸田和之（高齢者支援課）、森田睦（地域医療推進室）、佐藤信二（産業政策課）、手塚博史（学校教育課）

8 内容

1 開会

(事務局) (開会のあいさつ)

2 会長挨拶

(池田会長) 委員の皆様におかれましては、年末のご多用の中ご出席いただき、誠にありがとうございます。

さて、今年もあと数日となりました。市街地では雪がほとんど降っておらず、今のところ、公共交通の運行に影響は出ておりませんが、公共交通事業者におかれましては、降積雪による公共交通機関の遅延・運休が発生した際の対応を確実に行っていただきたいと思います。

また、12月13日に、来年3月に実施される鉄道のダイヤ改正が発表されました。後ほど、各鉄道事業者からご報告いただく予定ですが、バス事業者におかれましては、高校生や高齢者など自ら移動手段を持たない方の生活の足を確保するため、列車との接続を改善するとともに、利用者や地域住民からの意見・要望を取り入れるなど、更に利便性が高まるようダイヤ改正にご配慮いただきたいと思います。

さて、本日の協議会には、協議事項が6件、報告事項が3件提案されております。

協議事項では、これまでご審議いただきました次期計画に係る基本方針や再編の方向性、交通空白地や路線を廃止する地域での互助・共助の取組などについてまとめた第2次上越市総合公共交通計画(案)をご審議いただきます。本日もご審議いただいた案につきましては、1月から2月にかけてパブリックコメントを実施することとしております。その後、パブリックコメントで寄せられた意見等を踏まえた計画の完成版を来年3月の協議会に報告する予定であります。

詳細については、協議事項の中で説明がありますが、委員の皆様におかれましては、それぞれの立場から公共交通に関する意見や提案を寄せいただき、計画に反映できればと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

(事務局) 続きまして、会議の成立についてです。

委員数25人に対しまして、出席委員数は、代理出席による議決権のある方を含めまして20人です。よって、会則第8条第2項の規定により過半数を超えておりますので、本会議は成立しておりますことをご報告いたします。

それでは、これから議案に移りますが、議長は会則第8条第1項の規定によりまして、池田会長から務めていただきます。池田会長よろしくお願いいたします。

(池田会長) 議長を務めさせていただきます。それでは、協議事項へ移ります。

3 協議事項

(池田会長) 次第の「3 協議事項」、議案第1号「次期上越市総合公共交通計画の策定について（計画案について）」事務局から説明をお願いします。

(事務局) (議案第1号を説明)

(池田会長) 今ほど説明のありました議案第1号について、ご意見、ご質問等がございましたら、挙手をお願いします。

(小林委員) 議案書8ページの「(2) 計画の基本方針及び目標」に、「バスの利用者数の減少率を人口減少率以内に抑制する」とありますが、今後、バスを乗合タクシーに転換したり廃止したりしますが、どういう基準で利用者数の減少率を比較するのでしょうか。

(事務局) バスを乗合タクシーや市営バスに転換する中で、どこまでがバスに含まれるか、ということによろしいでしょうか。

(小林委員) 比較する元データとその数字の根拠、例えば乗合タクシーも含まれるのでしょうか。

(事務局) 路線バスを乗合タクシーや市営バスに転換するほか、互助による輸送に転換することも考えておりますので、基本的には、転換後のバスや乗合タクシー、市営バスの利用者数と比べることを考えています。

(松永剛委員) まず、議案書3ページの「エ 聞き取り調査」について、すこやかサロンで680人から聞き取りを行ったとありますが、どのような積み上げか。
次に、議案書11ページの「三和区振興会のみんなの足への転換」は、無償と有償のどちらなのか。また、これには市が支援をするのか。

(事務局) まず、すこやかサロンの680人の積み上げですが、各区・地域で行っているサロンに伺い、参加されている方にお聞きしました。将来の免許返納や現在困っていること、普段の移動手段など、基本的に全13区に伺っております。なお、安塚区におけるサロンでの聞き取りについては、安塚区総合事務所で聞き取りを行い、聞き取り人数は延べ80人と報告を受けています。

続いて、三和区のみんなの足についてですが、正確ではありませんが、概ね来年の10月くらいまでに自家用有償運送をする方向で考えてお

り、料金を設定して運行したいと思っております。また、市からの支援につきましては、議会の議決を得て予算が成立した後、支援を考えております。

(松永剛委員) 現段階では、三和区だけでしょうか。

(事務局) 安塚区などでも想定をしておりますが、現実的に詰まっているところは三和区だけです。

(志村委員) まず、議案書8ページの「(2) 計画の基本方針及び目標」の基本方針2の目標に、「計画終了時におけるバスに対する市の財政負担を4億円に抑制する」とあり、現在は3.6億円を負担しているとの話ですが、非常に明確な目標ですので、4億円とした理由について、今までがこうだからということではなく、市の財政的にどうだといった説明をお聞きしたい。そうでないと、合理的かどうか判断しかねる。

また、計画案36ページの図表5-10に、市の主な支援が具体的に書いてありますが、いまひとつ、市民の皆さんがイメージできるか気になります。

(事務局) まず、4億円の根拠について、見直しを進める際にバス事業者と相談し、運行にどのくらいの人が携わっているのか、見直しで人件費や車両の損料等がどのくらい減るのか、具体的にシミュレーションをしております。その結果、何もしなければ令和4年度に4億5千万円を超える中、そのようなやりくりをした上で、約4億円の見込みを立てたところです。また、人件費やその他の経費等も上がることを当然考えていますが、その辺りは見込みがたたないところでもありますので、今の段階で積み上げ、4億円でできるかどうかを詰めてきたところです。

続いて、市の主な支援について、金銭的な支援もありますが、他に市としては、周知等の側面的な支援もあると思っております。運行する団体との協議により対応が異なりますが、大きく分けて補助金、周知、手続に係るサポートを、市として関わっていきたいと思っております。

(白石委員) 今ほどの4億円の意味を重たく受け止めていますが、実態をお話ししますと、ドライバーが不足しています。長時間労働など待遇が低いことが要因としてありますが、これらの改善をしますと、4億円をはるかに突破していきますので、4億円の中でどのようにしていくかが課題となります。

今回の場合、運行形態の転換がありますが、随所に乗換えの問題があるかと思えます。うまく機能してほしいと思っておりますし、利用人数が少ないから大きいバスは不要ということも分かりますが、新潟市内での

再編に伴う乗換問題が多く報道されていますし、乗換えが不便になることで、各地域にあります商店などに、しわ寄せがいかないようにする必要がありますと思っております。

また、計画案26ページに「住民自らの発意による移動手段の確保を含め、地域にとって望ましい移動手段の在り方について、住民の参画を得て検討する」とありますが、本当にできるのか心配です。関連して、計画案33ページ「(2) 住民の互助による輸送」の運転手の育成・養成を行政として支援していく考えがあるのかお尋ねしたい。

交通ではないかもしれないが、防災計画について、自然災害等発生時の被災者の輸送に、互助の輸送も含まれるのでしょうか。

また、計画案35ページの図表5-9の「住民ドライバーの仲介」について、使用する車両や保険は個人のものとありますが、事故等が発生した場合、行政的な責任はないと考えてよいのでしょうか。

個人的な心配としましては、中山間地のガソリンスタンドがなくなってきておりますので、給油するために市の中心部に向かうなど、どのような想定をしているのか、お尋ねしたい。

(事務局) まず、乗換えの関係ですが、基本的に幹線と支線との乗換えは、主に総合事務所を乗換拠点として想定しています。その場合、浜線のように、乗換時に運賃増とならないような仕組みや、乗換えの待ち時間が長時間にならないようなダイヤ設定など、乗換時に不便にならないようにできるだけ取り組んでまいりたいと思っております。

次に、住民発意による移動手段の検討についてですが、来年度に取り組むべく、三和区の皆さんと協議を進めております。市が企画するのではなく住民発意にした理由は、できるだけ地域のことは地域で考える、地域で何とかしていこう、こういった思いを大事にし、発意を受け、それを市が育てていくことを考えております。また、地域の皆さんの取組に私どもも力になって、できるだけ長く地域の足として担っていただければと思っております。

ドライバーの育成・養成についてですが、基本的には70歳未満、いわゆる高齢ドライバーではない方に運転を担っていただきたいと思っております。ただし、互助の場合、自家用有償旅客運送の資格を取るために、現在、県内ですと、水原（阿賀野市）にある講習場所に行くしかありませんので、そういった講習費用を市で賄いたいと思っております。また、交通安全の関係で、上越署の交通課の皆さんから安全講習を行っていただくことを想定しています。当面は大丈夫と思いますが、次のドライバーをどうするか、どのような募集をしていくのか、その後については、個別に皆さんと協議しながら対応していきたいと思っております。

近所の助け合いについてですが、愛知県の豊田市の事例を参考にしました。現在、実際に行われているもので、基本的にバスがなくなる地

域、タクシーがなかなか行けない、営業所から離れた主に中山間地域での取組です。基本的に慣れた道を運転してもらい、市街地までは想定していません。知らない人の車に乗る、知らない人を乗せる方も不安があることを承知していますので、慣れた道の中で、近所の方を買い物や通院に輸送するような、顔が見える範囲での取組に対して、支援していきたいと考えています。

ガソリンスタンドについてですが、近くの個人医院や商店への送迎を行うような対応で、距離が長くない移動になりますので、常にスタンドまで行く想定はしていません。

また、事故にあった場合の対応は、基本的に個人の保険ですが、損害保険会社から専用の新しい保険が出てきていますので、そういったものを紹介し、ドライバーの方と相談しながら、地域での取組を支えていきたいと思っております。

(市民安全課) 災害時の移動手段についてですが、災害時における避難所への避難は、原則として徒歩です。高齢者等移動が困難な方の場合、避難を呼びかける際、早い段階で避難してもらえよう、「避難準備・高齢者等避難開始」の段階での避難を呼びかけており、家族や近所等、自助・共助により適切な避難行動をとっていただきたいと思います。

(池田会長) それでは、議案第1号について、原案のとおり承認することとしてよろしいでしょうか。

(異議なし)

ご異議ないものと認めます。

なお、今ほどご審議いただきました第2次上越市総合公共交通計画(案)については、明日26日に上越市議会交通政策調査対策特別委員会で審議いただいた後、必要に応じて一部修正し、来年1月20日から2月18日までの30日間、パブリックコメントを実施いたしますので、何かお気づきの点がありましたら、ご意見をお寄せいただきたいと思います。

続きまして、議案第2号「地域公共交通確保維持改善事業費補助金に係る事業評価について」事務局から説明をお願いします。

(事務局) (議案第2号を説明)

(池田会長) 今ほど説明のありました議案第2号について、ご意見、ご質問等がございましたら、挙手をお願いします。

(佐々木委員) まず、前提として、この協議会の委員ではありますが、別途、当局で二次評価をさせていただくことをご理解いただければと思います。その上で、この場で共有しておきたいことを説明させていただきます。

国が自治体の皆様をお願いして評価していただくのですが、この地域公共交通確保維持改善事業費補助金における地域内フィーダー系統の補助は、いわゆる運行による赤字を国が支援するものです。その場合の要件がいろいろありますが、最低1便に2人乗っている路線が基準です。公共交通なので、1人以下だと貸切り、タクシーで輸送してもらいたいという話になりますので、2人以上の路線を支援しましょうというのが国の考え方であります。上越市の次期計画でも人数による基準を考えており、5人以上、1人～4.9人、1人未満と設定していて、国の補助金も人数が違いますが、そういったところでひとつ線引きしていますので、数字を上げていくことが、持続可能な公共交通を維持していく上で重要になっていくと思っています。今回の議案書の中にも目標の達成状況が書かれており、一方で、新しい計画の中にも路線別に詳細な分析、再編の計画を立てています。この計画の中で、どこの路線がどういった補助を受けているのか、今後、どの路線で国費の補助を確保していくのか、補助と連動した形で計画を作っていくといいのではないかと考えております。

現在、上越市が作っている計画は、現行の法律に基づいていますが、国土交通省では、来年の通常国会を目指して、公共交通の在り方について、より深く自治体の関与を求めるような法改正を予定しています。このような中、どの路線を補助対象として計画に位置付けて守るのか。目標も今までのように、さらっと利用者数のみ書いている計画も多いのですが、収支率や自治体の負担等について、より目標をしっかりと立てていこうと、国としても議論が進んでおり、厳しい財政の中、メリハリのある考えになってきています。新聞で報道されていますが、国の動きにも目を配っていただき、市民委員や地元の代表の皆さんにおかれましては、より公共交通を使ってくださいよう働きかけることについて、国土交通省からもご協力をお願い申し上げます。

(白石委員) 要望ですが、資料25ページを見ますと、高校生にナビタイムの利用を呼び掛けるようで、いいことだなと思っています。せっかくアプリがあるわけですし、より便利になると思いますので、皆様からも周知を広げていただきたい。是非、よろしく願います。

(事務局) 後程、報告しますが、資料31ページに冬場の公共交通の利用促進ということで、啓発資料の中にも記載がありますが、経路探索サイトのジョルダンとナビタイムで、市内の路線の検索ができます。この啓発資料は、各高校の教室に掲示してもらおうほか、大学や専門学校にも配布しております。若い方はスマホをよく使うので、周知に一層取り組んでまい

りたいと思っております。

(池田会長) それでは、議案第2号について、原案のとおり承認することとしてよろしいでしょうか。

(異議なし)

ご異議ないものと認めます。よって、議案第2号は原案のとおり承認されました。

続きまして、議案第3号「令和2年4月に行うバス路線の再編について」事務局から説明をお願いします。

(事務局) (議案第3号を説明)

(池田会長) 今ほど説明のありました議案第3号について、ご意見、ご質問等がございましたら、挙手をお願いします。

(池田会長) それでは、議案第3号について、原案のとおり承認することとしてよろしいでしょうか。

(異議なし)

ご異議ないものと認めます。よって、議案第3号は原案のとおり承認されました。

続きまして、議案第4号「高校等新入生を対象とした公共交通啓発資料の作成について」事務局から説明をお願いします。

(事務局) (議案第4号を説明)

(池田会長) 今ほど説明のありました議案第4号について、ご意見、ご質問等がございましたら、挙手をお願いします。

(小林委員) まず、資料21ページの定期券の案内の中で、えちごトキめき鉄道だけが、新規購入の場合のみ利用日の前日からの販売となっています。JRは14日前、北越急行は7日前からの販売となっており、前日だと購入する人が大変なんじゃないかと思いましたので、できることなら、他社と合わせた方がいいのではと思いました。

次に、直江津駅から直江津中等教育学校への通学100円バスですが、バ

ス案内所ではなく、できたら学校の近くに停まらないものかなと思いました。

(大谷委員) 定期券の新規購入の件で補足ですが、昔の定期券は不正防止のため、当時の国鉄のルールで、前日からの販売でした。当社も開業時は前日からの販売でしたが、不便だとの声をいただき、JRが7日前からの販売にしたときに合わせて、当社も7日前からの販売にしました。大勢の生徒が購入する学校には、入学式にあらかじめ申込みいただき、定期券を作って持っていくような販売もしております。

(事務局) 通学100円バスの件ですが、直江津中等教育学校に一番近いバス停が、「屋台会館前」という水族博物館前のバス停になります。そのバス停を通る路線が直江津・佐内循環線の1路線でございます。しかしながら、通学の時間帯には走ってなく、一番早い便が直江津駅前10時20分発であります。このため、朝の時間帯で言いますと、直江津ショッピングセンター前のバス停が最寄りとなりますので、ご理解いただきたい。

また、資料21ページの啓発資料では、えちごトキめき鉄道の定期券の新規購入が前日からとなっていました。今ほどえちごトキめき鉄道のホームページを確認しましたところ、新規の場合は7日前からの販売とありました。なお、資料21ページの啓発資料は、昨年度に作成した資料であります。

(小林委員) 直江津駅から学校まで歩いて、直江津ショッピングセンターから学校まで歩いて、大して変わらないと思いますが、利用があるのでしょいか。

(事務局) 今、手元に資料が無く、詳しい数字がわかりませんので、後日、改めてわかる資料を添えて報告させていただきます。

(池田会長) それでは、議案第4号について、原案のとおり承認することとしてよろしいでしょうか。

(異議なし)

ご異議ないものと認めます。よって、議案第4号は原案のとおり承認されました。

続きまして、議案第5号「公共交通総合時刻表の作成について」事務局から説明をお願いします。

(事務局) (議案第5号を説明)

(池田会長) 今ほど説明のありました議案第5号について、ご意見、ご質問等がございましたら、挙手をお願いします。

(大谷委員) これまでも負担金を出しておりますが、事業者負担金の割合が一番大きくなっている根拠を教えてください。

(事務局) 経費の考え方については、議案書27ページに記載があります。まず、全体の115万8,300円から国庫補助金分を引きます。今年度の国庫補助金の交付決定額が全体で63万9,000円となっておりますので、他の啓発資料と同じ割合で按分すると、国庫補助のうち総合時刻表に当てる金額が48万4,455円となり、全体経費から国庫補助金分を引いた67万3,845円が協議会全体の負担金になります。次に、事業者負担金が一番多いのは、総合時刻表に占めるコマ数の数が多いほど負担が大きくなるからで、上越市の負担分は、主に市営バスの時刻表に係る部分のため、交通事業者が運行する路線と比べると路線数が少ないので、上越市が負担する金額よりも交通事業者から負担いただく金額の方が大きくなります。

(志村委員) 今回作成する総合時刻表は、ダイヤ改正に対応したものということで、平成30年3月15日発行の「上越市内公共交通利用ガイド」の路線図がないものということでよいか。その場合、路線図というのは、6ページから13ページということによいか。また、4ページと5ページの取り扱いはどうなるのか。

(事務局) 路線図は6ページから13ページの計8ページのことを指しています。

また、平成30年3月に発行した利用ガイドの4ページと5ページに、市内の公共交通ネットワークや問合せ先等を掲載していましたが、今回作成する総合時刻表にどのような情報を当該ページに掲載するかについては、現在検討中であります。

(志村委員) 要望ですが、バス時刻表に地図的な情報がないと、非常に使いづらいと思います。例えば、4ページと5ページのネットワーク図にすべての路線や停留所を掲載するのは不可能だと思いますが、区域ごとに「詳細は何ページに掲載してあります」という程度はできると思いますので、そのような利便性に配慮してもらいたい。

(事務局) 基本的には、今年の3月に作成した「上越市公共交通とくらしのガイド」を2年間利用してもらいたいので、このガイドとの連動を考えています。今回の総合時刻表は、時刻表の部分を更新するのみで、くらしのガ

イドと合わせてお使いいただきたいと考えており、転入者等くらしのガイドをお持ちでない方には2冊お渡しすることを考えています。また、くらしのガイドは若干の余裕がありますので、必要な方にはそちらも合わせてお渡ししたいと考えています。

(池田会長) それでは、議案第5号について、原案のとおり承認することとしてよろしいでしょうか。

(異議なし)

ご異議ないものと認めます。よって、議案第5号は原案のとおり承認されました。

続きまして、議案第6号「新潟空港直行ライナーの廃止について」新潟県空港課から説明をお願いします。

(新潟県空港課) (議案第6号を説明)

(池田会長) 今ほど説明のありました議案第6号について、ご意見、ご質問等がございましたら、挙手をお願いします。

(広幡委員) 私ども事業者としても、議案第6号の7ページの運行実績を見ますと、26年度以降の1便当たりの乗車人数が2.5人から3人未満の中で、どのように費用対効果を考慮し収支改善を図るか検討してきました。当初は、料金を格安にすることで、利用者数が増えるのではと思い、一人当たり3,000円、2人以上の団体の場合、1人当たり2,500円としました。それでも収入が減り、利用者数が伸び悩み、今年7月に空港課の皆さんと話をした中では、格安ではなく、運賃改定で収支の改善をと話していたのですが、結果、今年度いっぱい廃止となってしまいました。県の厳しい財政状況の中で、やむを得ないのかなとも思いますが、11月26日の上越交通圏準特定地域協議会においても、新潟空港直行ライナーを今後も充実させていこうと、活性化に向けて取り組みかけていたところだったこともあり、事業者としましては、残念なところ です。

(白石委員) 国内線、国際線ともに、減少の大きな特徴は何でしょうか。

(新潟県空港課) 大きな理由としては、直行ライナー利用者の半数を占めるソウル線が早朝ダイヤから日中ダイヤに変更となり、既存の公共交通機関での移動が可能になったためと考えています。なお、新千歳空港行きの便の利用者については、今年の春先にダイヤの見直しを行ったことにより、今

年度は増えている状況にあります。

(池田会長) それでは、議案第6号について、原案のとおり承認することとしてよろしいでしょうか。

(異議なし)

ご異議ないものと認めます。よって、議案第6号は原案のとおり承認されました。

なお、議案第6号については、会則第11条第2項の規定に基づき、協議が調ったことの証明書を発行いたします。

4 報告事項

(池田会長) 続きまして、次第の「4 報告事項」についてであります。

報告第1号「台風19号に伴う公共交通への影響とその対応について」事務局から説明をお願いします。

(事務局) (報告第1号を説明)

(池田会長) 今ほど説明のありました報告第1号について、ご意見、ご質問等がございましたら、挙手をお願いします。

(発言なし)

特にないようですので、ご異議ないものと認めます。

続きまして、報告第2号「令和2年度からの地域公共交通活性化協議会市民委員の募集について」事務局から説明をお願いします。

(事務局) (報告第2号を説明)

(池田会長) 今ほど説明のありました報告第2号について、ご意見、ご質問等がございましたら、挙手をお願いします。

(発言なし)

特にないようですので、ご異議ないものと認めます。

続きまして、報告第3号「令和元年度公共交通利用促進事業の進捗について」事務局から説明をお願いします。

(事務局) (報告第3号を説明)

(池田会長) 今ほど説明のありました報告第3号について、ご意見、ご質問等がございましたら、挙手をお願いします。

(小林委員) 要望ですが、各区で取り組む利用促進事業について、各区の総合事務所が主体となって、取り組まないといけないと思います。アンケートでは、公共交通を重要と捉える人の割合がほとんどでしたので、学生や高齢者だけでなく、公共交通を利用していない方から新規に利用してもらえるよう取り組むことにより、現状の公共交通を維持してもらいたい。

(事務局) 高齢者や学生以外の方への新規取組につきましては、日頃から思っているところです。バス事業者と協力し周知を図っていくほか、広報上越でもPRしていこうと思っております。以前実施したアンケートでも、お得な切符の認知度が非常に低く10%程度であったので、各区とも協力しながら、そういった情報を連携して発信していきたいと思っております。

(池田会長) 以上をもちまして、予定していた議案の審議を終了させていただきます。

ここで、鉄道事業者の皆様から、令和2年3月の鉄道ダイヤの改正についてご報告があります。まずは、ほくほく線のダイヤ改正について、北越急行の大谷委員お願いいたします。

(大谷委員) 今回は3月14日にダイヤ改正があり、えちごトキめき鉄道、JRの皆さんと一緒にいきます。ほくほく線については、直江津駅から越後湯沢駅までの間、十日町駅しか停まらず、直江津駅から越後湯沢駅まで58分で行ける「超快速列車スノーラビット」を、六日町駅や虫川大杉駅、松代駅でも停まるよう停車駅を増やします。これによって利便性が向上しますので、ほくほく線の利用増につなげたいと考えています。また、六日町駅に停まることにより、六日町駅で上越線からの乗換えが可能になり、より越後湯沢駅に早く行けるようになります。この関係で、直江津駅を現行より4分ほど早く出発することになります。この後、えちごトキめき鉄道からもお話があると思いますが、妙高はねうまラインとうまく接続できるよう早めた4分を調整してもらおうこととしています。

(池田会長) 次に、妙高はねうまライン及び日本海ひすいラインのダイヤ改正について、えちごトキめき鉄道の松縄委員代理お願いいたします。

(松縄委員代理) 3月14日のダイヤ改正について、12月13日付けで公表させていただきました。新幹線はくたか590号は、現在、上越妙高駅に22時38分に着き、ここから妙高はねうまラインに乗り換える際、上越妙高駅を0時7分に発車する便になりますが、乗換時間が89分もあり、終着駅の直江津駅に着くのが0時22分となっていました。改正後は、上越妙高駅を22時46分に出発しますので、乗換時間が8分となり、81分の大幅短縮となります。また、直江津駅に着くのが23時1分と早くなることで、利便性が高まり、より多くのお客様にご利用いただけると思います。一方、これに伴い、糸魚川ひすいラインの直江津駅発の最終列車への乗換えができなくなってしまいますので、皆様にご不便をおかけしますが、ご了承くださいませと思っております。

もう一点、直江津駅での乗換えを同一ホームでできるようにします。現在、妙高はねうまラインが直江津駅の4番線に13時53分に到着し、ほくほく線が直江津駅を13時57分に5番線から発車しますので、階段の上り下りが必要でしたが、改正後は、妙高はねうまラインが6番線に着きますので、階段の上り下りがない乗換えに改善します。

(池田会長) 最後に、北陸新幹線及び信越本線についてですが、本日、東日本旅客鉄道新潟支社の三本委員が欠席されておりますので、事務局から説明をお願いします。

(事務局) 市内、県内路線ともに、12月13日付け公表資料に関する部分の記載がございませんので、説明を省略させていただきます。

(池田会長) 今程の説明について、ご意見、ご質問等がございましたら、挙手をお願いします。

(発言なし)

続きまして、タクシー運賃の改定、タクシーの事前確定運賃サービスの開始及び年末年始におけるタクシー事業者の営業時間について、上越市ハイヤー協会の広幡委員お願いいたします。

(広幡委員) まず、タクシーの事前確定運賃サービスについて、県内においては、新潟市で2事業者、上越市で1事業者の合計3事業者が認可を受けてスタートします。まだスタートしていないのですが、スマートフォンの配車アプリに乗降場所を入力すると、事前に料金が出る仕組みです。従来ですと、渋滞等で回り道をすることにより運賃が高くなる不安、到着するまでのメーターが心臓に悪いといったことが、このサービスを使うとなくなるのかなと思います。

次に、冬期間のタクシー利用についてですが、タクシーも人手不足や高齢化のほか、働き方改革により、県内でも深夜の時間帯の営業や24時間営業が厳しくなっており、既に頸城ハイヤーは2年前から24時間営業ではなくなっており、他の事業者も、深夜2時から朝方5・6時くらいまでは、1事業者当たり1台か2台動かせるのがやっとという現状です。年末年始は、12月31日から三が日の間の24時間営業はアイエムタクシー1社のみ、他の事業者は、深夜は休業させていただき状況となっています。今後、乗務員不足が一層厳しくなっていく、24時間営業をやめないと運行できないところもでてくると思います。

最後に、これまでの協議会でも報告しておりますが、昨年12月以降、新潟市を除く上越などで構成されるB地区について、1年がかりでありましたが、12月13日に国土交通省から公示があり、2月1日の運賃改定となりました。平成19年以降、消費税増税に伴う改定を除くと、12年ぶりの運賃改定となります。車種区分は小型・中型が普通車に統一され、現在、小型車1.5キロの初乗り690円が、普通車初乗り1.2キロで630円となりますので、1.2キロまでは安くなり、それ以降は運賃が高くなることとなります。改定率は、10.94%と公示されております。運賃改定につきましては、各社、年末年始くらいから車内等で掲示、周知していくこととしております。

(池田会長) 今ほどの説明について、ご意見、ご質問等がございましたら、挙手をお願いします。

(発言なし)

他に委員の皆様から、何かご発言等ございますでしょうか。

(池田会長) なお、本日「意見シート」をお配りしておりますので、議案の内容等で、何かお気づきの点がございましたら、「意見シート」などを活用いただき、事務局へご連絡くださいますようお願いいたします。

それでは、全ての審議が終了しましたので、議長の任を解かせていただきます。

5 その他

(事務局)

続きまして、次第の「5 その他」に移ります。

事務局から1点ご連絡があります。

次回協議会は、3月の開催を予定しております。詳しい内容は、書面にてご連絡させていただきますので、よろしく申し上げます。

事務局からは以上になりますが、会全体を通して、何かご意見、ご質問のある方は、挙手をお願いいたします。

(発言なし)

6 閉会

(事務局)

(閉会のあいさつ)

以上

9 問合せ先

企画政策部交通政策課交通政策係 TEL : 025-545-9207 (内線 1788)

E-mail : kotsu@city.joetsu.lg.jp

10 その他

別添の会議資料も併せてご覧ください。