

## 第3回糸魚川市地域公共交通協議会

### 【日時及び会場】

平成28年11月29日（火）13：30～15：25  
糸魚川市民会館3階会議室

### 【出席委員】

織田義夫委員、松澤和彦委員、白石雅孝委員、塚田二郎委員、渡辺郁子委員、野本達矢委員（代理出席）、間嶋善孝委員、米田淳委員、長井聰委員、平崎雅郁委員、小野仁司委員（代理出席）、北島義則委員（代理出席）、池田政幸委員、伊野直樹委員（代理出席）、古島敏枝委員、江口正己委員、伴一徳委員、高橋智彦委員（代理出席）、平野光樹委員、滝川一夫委員、以上20名

### 【会議の概要】

- 1 開会  
・建設課長の進行で13：30開会
- 2 挨拶  
・会長（糸魚川市副市長）による挨拶

#### 〈会議成立報告〉

委員出席状況は、26名中、20名出席。協議会規約に規定する過半数を超えているため、本会議の成立要件を満たしている旨を報告。

- 3 報告  
・議事進行は建設課長
  - (1) えちごトキめき鉄道 新駅設置に関する基本方針の締結について  
質問・意見なし。
  - (2) アンケート調査の速報について  
(質問・意見)  
委員：今回実施したアンケート調査では、鉄道、路線バスの利用区間に関する調査は行っているか。  
事務局：利用者アンケートで鉄道、路線バスの利用区間に関する調査を行っている。分析に関しては、アンケートに記載されているバス停名が正式な名称でないものが多く、特定に時間がかかっている。現時点では報告できないが集計出来次第、報告させていただく。
- 4 議事  
・議事進行は会長（糸魚川市副市長）
  - (1) 糸魚川市地域公共交通網形成計画素案について  
(質問・意見)  
委員：前段の課題の部分では、アンケートにより多くの市民の皆さんからご

意見をいただいた。回答の中には「自家用車に乗っているので関係ない」という意見がある一方、建設的な意見も多くいただいている。このようなデータを取ることができ、大変ありがたいと感じる。

現実的には資料集2ページ概算収支率に示されている通り、路線バス運行に関する収支は非常に厳しいものがある。少子高齢化が進行していく中で、将来に渡って現在の交通体系を維持することが困難であることは明白である。交通体系を見直す機会は今である、と考えている。再編については関係者間で痛みわけせざるを得ない部分がある。公共交通の利用に関しては、1人利用する路線でも100人利用する路線でも変わらないお客様である。運行に関しては、財政的な支援、利用者の利便性、企業努力の面があるため、落としどころを検討することは非常に難しい。そのため、総合的に効率のよい部分を探り、市民に理解してもらうことが重要である。これらを踏まえて3点ほど質問させていただく。

6ページ、「計画期間」と「目標」について、計画期間5年間の中でPDCAを含めて改善していくという説明であった。5年間の中で路線再編の実施等、事業の実践を考えているか。

7ページ、将来構想イメージで説明している競合路線の集約では、系統別の経路及びダイヤの重複を集約するとしているが、系統の統合は含まれるのか。また、各路線、系統は通勤・通学利用、生活利用に分けるという説明であったが、生活利用と通勤利用では移動の主目的が異なるのではないか。生活路線、通勤路線は時間帯のみで分けているのか、教えてほしい。

最後に、デマンド交通等、地域内交通は東西方向の路線に接続するという説明があった。接続に関しては鉄道ダイヤとの調整が必要であるが、接続のための待ち時間は10～15分より長くなると利用促進は難しいのではないか。以上について事務局としての意見、構想をお教えいただきたい。

事務局：目標期間中の事業実践については、来年度、事業実施に関するアクションプランを作成する中で目標を定める予定である。もちろん策定以降は事業を実施し、進捗を管理していくこととなる。指標の検討についてはアンケート結果や現況分析を重ね、今後の検討課題としたい。路線の競合については、各谷筋から日本海に至る南北方向の移動に関しては維持し、余計な寄り道や細かすぎる運行経路に関しては利用状況に応じて整理、集約を行っていきたいと考えている。

通勤・通学時間帯、生活時間帯のダイヤの調整については、アンケート結果より「乗り換え時間が短ければ乗り換えてもよい」という回答を得ている。アンケート結果を反映することはもちろん、乗換環境整備が不足していると利便性が悪くお客様を逃すだけになるため、事業者間と時間や考え方を調整していきたい。

事務局：競合に関して補足させていただく。現状、朝時間帯では路線バスとスクールバス等の公共的な交通との競合がある。日中の生活時間帯では各谷筋から出発し東西方向に糸魚川総合病院を目指す路線が多いため、海岸付近の東西方向では各谷から出てきた路線の競合が生じている。そのような場合の対応として、乗換拠点を設けることで東西方向のバス路線の解消及び、バス路線と公共的交通の競合解消を狙っている。

会長：すべての質問に回答できていない。一問一答で返答した方がよいか。

委員：その必要はない。

要望としては、今後高齢化が進んでいく中、公共交通の最も多い利用

者は高齢者となることは明らかである。バスの乗り換えは非常に不便であるが、効率的な運行のためには乗り換えは必要であるとも感じている。

公共交通利用者数を減少させないためには、現状行っている高齢者に対するソフト支援が必要である。特に、おでかけバス、高齢者おでかけ支援タクシー等は、継続的に維持しなければ、市民は公共交通を利用しないというのが現実である。今後乗降調査の際に、乗降者数における年齢層の把握等を行うことで、利用者層に対応する利用促進策の検討等を行うことができるのではないかと。

観光面で意見を述べる。夏季にマリンドリーム、ピアパークに行きたいという声を多く聞いている。駅から観タクンは1日9000円等の価格帯であるため、数人でシェアしないと利用できない金額である。鉄道とバス路線を乗り換えながら観光地に到着できるようなダイヤの改正、調整をしていただきたい。

今回はバスが主体の再編となっているが、鉄道との連携も重要である。JR大系線では、登山客が多い場合、車両を2連結で移動する相談にのってもらっている。えちごトキめき鉄道では、鉄道に自転車を乗せることができる取り組みを進めている。市だけでなく関連企業も一体となって事業に取り組んでいく必要がある。それぞれの立場でご協力していただけるような公共交通サービスに展開していただければと考えている。

委員：コミュニティバス、スクールバスの運行を行っている視点で質問させていただく。

将来構想イメージ図では、糸魚川駅、糸魚川総合病院、青海の乗換拠点、能生案内所でバスを乗り換えるということであった。鉄道とバスの乗り換えでは、能生案内所と能生駅、青海駅と青海の乗換拠点間には多少の距離がある。

能生地域でいえば、観光面での拠点は駅であり、生活利用での拠点は能生案内所周辺である。各地域の拠点は図に示されている通りで適切だろうか、というところが疑問である。駅と拠点とのつながりはどのように考えているのか、考えがあればご説明いただきたい。

事務局：資料に示している拠点は案であり、拠点の位置や鉄道との接続に関する詳細は未だ検討中である。今回いただいた意見を反映して詳細を詰めていきたいと考えている。

委員：上越市では、10月1日にバスネットワーク等の大規模なダイヤ改正を行った。乗り換えに関して、上越市に関わった実務担当者として参考までにお話させていただく。

上越市のバス路線再編では、直江津駅から柿崎に向かう20kmの路線を再編し、上越妙高駅から鶴の浜温泉（柿崎より手前）までの経路とした。それに伴い、従来通り直江津から柿崎まで向かう場合は、鶴の浜温泉で乗り換えが必要となった。乗換時間はできるだけ短くなるよう検討しているが、日中時間帯では接続時間が30分以上かかる時間帯がある。クレームは挙がっていないが、利用者数では平均1日4、5人の利用となっている。

乗り換えが新たに発生することに関しては、利用者の数が少ければよいということではない。資料にある生活利用の将来構想イメージでは、糸魚川総合病院での乗り換えを計画しているようである。実際の利用

に関しては注視すべきと考えている。

早川線を例にすると、住民であれば早川地区から出発し梶屋敷駅への接続で問題ないが、観光客等が笹倉温泉駅から北陸新幹線を利用する場合、糸魚川総合病院で乗り換えて移動することになる。マイカー利用者が多いとのことであったので問題ないとも感じるが、乗り換えの検討に関しては慎重に検討した方がよいと感じている。

事務局：系統の見直しについては系統別の乗降量調査結果を基としたデータより検討を行う予定である。乗り換えに関しては利用状況の精査を十分に行った上で、各事業者と分科会等で検討していきたい。

委員：全体の方向性について確認させていただきたい。

先ほど説明があった将来構想イメージが長期的な目標となると捉えている。計画期間である平成29～33年の5年間では、ハード整備の面では将来構想イメージの中から優先度の高い施設1,2ヶ所の整備を目標として立てることとなると思う。また、数値的な利用促進の面では、利用率に関して経年の推移により評価するものと捉えている。

平成29年～33年の期間では、短期計画として5年実施した後PDCAを検証し、次の5年間で将来構想の中の新たな計画を立てていくという大きな流れがあるという認識でよいか。

事務局：そのように考えている。

委員：鉄道とバスネットワークの適切な役割分担がいわれている中で、鉄道とバス路線が競合している箇所がある。

鉄道とバス路線の競合は、利用者を両方で奪い合ってしまうため事業者にとって好ましい状況ではない。今後、アンケート調査分析により鉄道路線の利用区間とバス路線の利用区間について精査していただきたい。

各地域の乗換拠点の検討の際、能生地域を例にすると乗換拠点を能生案内所ではなく能生駅にすると、鉄道とバス路線が競合することになる。鉄道とバス路線の役割を検討いただけるとよいと考えている。

事務局：鉄道駅は高架橋など階段が多く、高齢者には利用しにくい状況であり競合を全て解消することは厳しい。そのような観点からも鉄道、バス路線の役割を検討していきたい。

委員：質問ではなく次回協議会資料に関するお願いになる。次回の協議では計画の全体像や事業スケジュールがわかるものがあれば大変わかりやすい。次回の協議会でお示しいただき、協議を行いたい。

会長：スケジュールについてはこの後ご説明させていただく予定である。

(決議) 素案のたたき台について承認を得た。今後各事業者と調整し、内容を詰めていくこととする。

## 5 その他

### ・議事進行は建設課長

#### ・今後のスケジュールについて

事務局：次回協議会は1月下旬を予定し、地域公共交通網形成計画の修正素案について諮る予定である。先ほどご質問があった地域公共交通網形成計画の事業スケジュールに関しては、次回の協議会で示させていただきます。

#### ・その他

委員：お手元に「冬だけの雪月花」に関する資料を配布させていただいた。雪月花の運行は、現在休日のみの運行、1日2往復としている。冬季は積雪の都合上、妙高高原までの移動が困難なケースを想定し、新たにコースを追加させていただいた。内容としては、Aコース、Bコースの2コースを設定している。運行は糸魚川-直江津-妙高高原を運行するAコースを基本としている。新たに追加したBコースは2月11日、12日及びAコースの日程で天候が悪い日にBコースに変更する。今回再編した冬のコースでは、運行ダイヤを変更している。今まで14時台に糸魚川発としていたものをお昼時間帯に糸魚川を出発し、車内で昼食をおいしく食べられるコースに編成した。また、Aコースでは高田、Bコースでは能生で車両から降りて周辺を散策するツアーを設け、より長い時間楽しんでもらえるようにしている。先ほどのアンケートの中で「予約の方法がわからない」との回答があった。今回配布しているパンフレットには、予約専用の電話番号を記載し、予約、問合せが可能としている。冬の日本海については皆さんご承知のことと思うが、車窓から見る景色は普段見る景色とはまた違う景色であるため、ぜひ皆様ご利用いただきたい。2枚目以降は高田での散策、マリンドリームを紹介する資料である。

## 6 閉会

( 15:25 終了 )