

令和5年度第1回南砺市総合公共交通計画等検討委員会 議事要旨

日時 令和5年8月28日(月) 14:00～16:15

場所 南砺市役所別館3階大ホール

出席者 委員 東京経済大学経営学部 教授 青木亮

(敬称略) 南砺市地域づくり協議会連合会 会長 松本久介

南砺市社会福祉協議会 理事 北真知子

南砺市老人クラブ連合会 副会長 和田敏江

南砺市身体障害者協会 理事 高田美喜子

南砺市PTA連絡協議会 大西正起

加越能バス(株)自動車部 次長 笹井和悟

西日本旅客鉄道株式会社金沢支社北陸広域鉄道部 城端・氷見線担当部長 小川 外治

砺波地区タクシー協議会 会長 余西孝之

北陸信越運輸局富山運輸支局 主席運輸企画専門官 廣井和幸

北陸信越運輸局富山運輸支局 主席運輸企画専門官 景山隼人

富山県交通政策局交通戦略企画課 主幹 谷村和則

富山県砺波土木センター 施設管理課 課長 宮嶋秀幸

南砺警察署地域交通課 課長 飯沼賢

富山県交通運輸産業労働組合協議会 議長 石橋剛

公募委員 武田隆啓

公募委員 村上幸子

公募委員 佐竹弘昭

公募委員 水林義博

アドバイザー 富山大学学術研究部都市デザイン学系 特別研究教授 中川大

南砺市 市長 田中幹夫

地域包括医療ケア部地域包括ケア課 課長 大橋誠

ブランド戦略部交流観光まちづくり課 課長 吉田敏一

教育委員会教育総務課 課長 氏家智伸

事務局 南砺市総合政策部 部長 市川孝弘

総合政策部政策推進課 課長 石崎修

総合政策部政策推進課 係長 荒井昌宏

総合政策部政策推進課 主事 勇崎夏希

開 会

田中市長 挨拶

青木会長 挨拶

以降、青木会長が議長となり議事を進行

協議事項（１）「南砺市地域公共交通計画（令和５年策定）案について」

事務局から、南砺市地域公共交通計画（令和５年策定）案について説明。

以下、質疑応答

委 員)いつ来るか分からない鉄道や接続していないバスで、利用者が増えることはあり得ない。

17ページの図にあるような「幹・枝・葉」の関係が大切であって、城端線の利用を増やすためにも、パターンダイヤやそこに繋がる市営バスの運行が非常に大事になる。8ページの4段落目が、今回の計画の基礎になるべき。ところが、前段でこれだけの射た話をしながら、後段になるほど「幹・枝・葉」が何を指しているのか全く分からない。この基本構想に合うように全面的に市営バスのあり方を見直すべき。もう少し具体論を書き込んでほしい。加えて言えば、12、13ページの一覧表の見方が分からない。もう少し丁寧に説明してほしい。

今まで、JRの活性化についてはJRに任せきりだったが、これからは国も県も市町村もJRを支援して、一緒に城端線の利便性向上を図っていかなければならない。国や県もそういう方向性になってきたので、この機会に高齢化社会になっても安心して生活できる公共交通を守るんだということを市民に訴えるべき。

事務局)12、13ページの一覧表については、現在運行している便が掲載されている。ただ、「城端井波線」が市営バスであること、「城端線」がJRであることなどは、図示する必要があると感じた。分かりやすい表記に改善する。

委 員)現在、城端方面の世界遺産バス第1便が運休しており、成出城端線が時間的に合わないことから、市民が病院に通えない状態が2年以上続いている。このような状態になった場合の対処について記載してほしい。現状、家族の送迎に頼るか通院を諦めている。市民からの要望は常に出ていると思うが、もうすぐ3年になる。どうしたらよいのか。

事務局)世界遺産バスについては、加越能バスとの協議が必要になる。現在運行している便でも病院には通えると思うが、便利に利用していただくためには、運休中の便の再開を要望していく必要はあると思っている。加越能バスも厳しい状況にあり、一方だけで決められないが、要望があれば政策推進課にお寄せいただきたい。

委 員)現状のようになった場合、すぐに話し合いの場を持つということが書かれているとよいが、そういう表記が一切ない。今後、同じような状況になっても、また流されるだけな

ので、明記してほしい。

事務局) 城端方面の世界遺産バス第1便が運休したとき、高校生の通学に支障がでると聞き、現在はスクールバスにて対応している。ただ、この先ずっとこのままとは思っていないし、利便性を維持することが市の役割であることはきちんと計画の中にも記載してあるので、ご理解いただきたい。

委員) 南砺市が取り組む小規模多機能自治の中に、地域づくり協議会がある。この計画の中でも、地域づくり協議会の役割について明記されてはどうか。国の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」や県の公共交通戦略会議でも、連携・協働ということや市町村・県民・交通事業者の3者の役割分担について述べられていた。沿線住民の関わりを明確化することは、市で取り組む協働のまちづくりの理念にも合致するし、移動手段の確保を地域全体で自分たちの役割として考えるほうが課題解決につながると思う。

事務局) まさしくその通りだと思うが、「まちづくり基本条例」でそのことはすでに前面に謳っている。ご発言いただいた内容を入れるにはかなり大きな改正、変更が必要になるので、まずは「まちづくり基本条例」で読み取れるかどうかを確認し、そのうえで記載が必要であれば修正を提案していきたい。

委員) パークアンドライドの記載が全くない。自動車だけでなく、高校生が通学に利用する自転車や高齢者がお出かけに利用するシニアカーなど、城端線やバスの沿線であらゆる交通モードのパークアンドライドを目指すとして書いてはどうか。「葉」の交通として期待されているオンデマンド交通は昼間しか運行されておらず、朝夕の通勤通学の人を輸送するにはパークアンドライドが一番の決め手になる。また、令和6年から小中学校が自由選択になると報道されているが、通学できるような交通体制が整っていなければ親の送迎に頼るしかない。本当の意味で自由選択にするためにも、高校生だけでなく小中学生の通学のためのバスという観点も必要だと思う。

事務局) パークアンドライドについては、10ページの(2)②、22ページの目標3の3-1に記載があり、推進していかなければならないと思っている。実際、昨年、一昨年に福光駅の駐車場を整備し、今後、福野駅でも駐車場を整備できないか検討している。通学については、旧4町からは通えるが、現状では全ての地域から通うことはできない。できるようにするには、相当の車両台数と運転手が必要になるので、まずは学校の協議の状況を見た上で検討していきたい。

委員) スクールバスとなんバスが乗り継げるようなダイヤの検討をお願いしたい。

事務局) 乗り継ぎではないが、同じようなルートを走っている部分があるため、まずはルート最適化を図りたいと考えている。それでも不足するようなら、何らかの手段を考えなければならないが、まずは病院バスや施設等の送迎バスなども含めた市の資産を有効に活用しながら、最適なルートを考えていきたい。

委員) 4ページ目に「②都市間基幹バス」と「③一般バス路線」とあるが、違いは何か。庄川町・小牧線は「③一般バス路線」に分類されているが、高岡まで行くことを考えると「②都市間基幹バス」に分類してもよいのではないかと。6ページ目のアンケートは、定期券・回数券等の購入者が対象とのことだが、これではデータに偏りがある。読み手にミスリードが起らないよう明記しておくべき。8ページ目の「幹・枝・葉」の具体例と17ページ目の図中の「幹・枝・葉」の具体例が異なっている。図を記載するのであれば具体例は統一した方がよい。

委員) 4ページで「2. 現在の公共交通網の概要」、6ページで「4. 地域公共交通網形成計画策定にあたっての基本認識」とある。間の「3.」には何があるのか、どうして消えたのか。23ページの次の5か年計画の目標に2015年度の利用者を上回るとあるが、2015年度に設定した理由をお聞きしたい。

事務局) 「3.」には公共交通の利用状況の表を掲載する予定。2015年度を基準にした理由として、2020年度がコロナ禍であったため、まずはコロナ禍前までの利用状況まで回復させるということ、そしてそれをさらに伸ばしていこうということ、前回の計画を踏襲するということがあって、2015年度の数値をとっている。

委員) この目標は、5年後の計画最終年で達成することを目指しているのか、段階を踏んで1年ごとに細かい目標を設けているのか。

事務局) 目標の設定については、都度見直すことも必要かと思っている。

委員) 先日、富山県交通戦略会議を開催し、県の計画におけるこれからの県の役割、責任分担について議論してもらった。これまでの公共交通は、自治体が交通事業者を側面支援する立場にあったが、人口減少が進む中では利用者の減少、サービスの低下の負のスパイラルに陥るため、発想の転換が求められる。県の計画でも、公共交通を公共サービスと位置付け、駅機能の強化を大きな施策の一つとして、まちづくりとからめて公共交通サービスの向上を図っていく。南砺市の素案からは、そういった「まちづくり」の要素があまり見えない。駅そのものの魅力を向上する、駅自体を皆が集うようなものにするといった「まちづくり」の観点からブラッシュアップを図るとよいのでは。

委員) JR城端線について、城端・福光・福野駅は当然、越中山田駅や高儀駅などの小さな駅にもパークアンドライドを整備すべき。駅が集えるような場所にするためにはエコも必要である。19ページに1時間に1本のダイヤを目指すとあるが、早急に30分に1本にするべき。そしてこれらの整備に必要な用地や費用は、市町村が責任をもって先行投資しなければならないと思う。

事務局) もう少し前向きな表現を考えたい。駅舎の待合室の改善については記載していく。パークアンドライドの用地取得は、これまでも市で行ってきたしこれからも行っていく。

会長) 14ページの情報提供について、五箇山を観光目的で訪れる多くの外国人向けに、複数

言語のパンフレットなどを作成されているので、その表記があってもよいのでは。
事務局) 検討させていただく。

南砺市地域公共交通計画（令和5年策定）案について、改めて意見募集を行い再調整することで合意を得た。

協議事項（２）「自家用有償旅客運送の更新登録の申請について」

事務局から、自家用有償旅客運送の更新登録の申請について説明。

質疑なし

自家用有償旅客運送の更新登録の申請について、会長から委員が合意したことの確認がとられた。

報告事項（１）「南砺市地域公共交通網形成計画の中間評価について」

事務局から、南砺市地域公共交通網形成計画の中間評価について説明。

以下質疑応答

委員) 37ページの●各事業の実施状況の2段目、令和5年度以降の取り組みについて、来年の3月に北陸新幹線が敦賀まで開通するので、表記を見直したらよいのではないかと。また、地域公共交通計画の素案の中にMaaSアプリの記載があった。JRにもMaaSアプリがあるので、それも含めた形で利用促進してほしい。

事務局) そのように取り組んでいきたい。

報告事項（２）「令和4年度南砺市営バスの利用状況について」

事務局から、令和4年度南砺市営バスの利用状況について説明。

以下質疑応答

委員) 各年度、利用料収入が記載されているが、経費も明記してはどうか。

事務局) 次回の資料から検討させていただく。

報告事項（３）「令和4年度民間路線バスの利用状況について」

事務局から、令和4年度民間路線バスの利用状況について説明。

以下質疑応答

委員) 南砺金沢線は停留所が少ないが、何か理由はあるのか、今後停留所の増設は検討しているのか。

事務局) 南砺金沢線は、元々観光目的で始まっているため、速達性を重視して停留所の数を少なくしたものと思っている。現在は、城端経由の便について、井口地域からバス停設置の要望があったので加越能バスにあげている。金沢市内も停留所が少ないので、加越能バスに相談しながら要望していきたい。

委員) 井口地域の件は、市から要望を受けて、経路上であれば時間のロスや距離が延びること
※事業者 もないだろうということで前向きに考えている。停留所を増設することで、新たな利用者の掘り起こしになる可能性もあるため、前向きに検討していきたいと思っている。

報告事項(4)「令和5年度市営バスデマンド実証運行の利用状況について」

事務局から、令和5年度市営バスデマンド実証運行の利用状況について説明。

以下質疑応答

委員) この実証運行は、本当に奇天烈で何のために誰のために実施しているのか、誰が助かるのか全く分からない。ここまで実施して、利用が伸びない、特定の人しか利用しないことが分かったのだから今すぐやめた方がよい。これは「葉」の中でも末端の「葉」にあたることで、市が直接今実施することではない。お金をどぶに捨てているのと同じ。

事務局) 半年ほど経ったが、なかなか利用が伸びない。市としても利用が伸びないと続けられないが、やめるなら今後の「葉」の部分を担当する代替案も考えないといけない。地域の人と話合って今後の取組みを進めていくので、ご理解いただきたい。

委員) 計画の策定にあたっては、まちづくりとは切っても切り離せないはず。公共交通を使いやすくすることで、まちにどんなメリットがあるのか、どのような生活を送れるようになるのかが重要だと思っている。地域の方々が公共交通に求めることに対して、柔軟に計画を変更して取り組んでいける形が大切なのではないか。もちろん私たち自身も市民生活が豊かになるように知恵を出し合い、相談、協力できればと思っている。

委員) デマンド交通に関して全国の事例をみたところ、交通の担当が導入した場合と福祉の担当が導入した場合では、利用状況にかなり差が出る傾向がある。福祉の担当が導入したデマンド交通は、交通の担当が導入した場合の2～3倍の利用があることが知られている。健康教室などの具体的な出先に利用者进行ることが福祉担当の強み。井波での結果を見ると、南砺市ではうまくいかないという結論になりそうだが、南砺市が特別デマンド交通がうまくいかない地域だとは思わない。具体的な目的地や利用目的の提案がないから、これだけ振るわないのではないかとと思っている。福祉担当と協議して、具体的な目的地や利用目的について検討する余地はないのか。

事務局) 目的や、具体的なモデルプランの提案がないと利用されないというのはその通りだと思う。ただ、地域づくり協議会も交えて考えないと、市からの発信だけではなかなか利用は伸びないと思っている。モデルプランについては福祉担当も入れて進めていきたい。また、現時点でデマンドバスを広く導入していくのか、タクシーの利用を助成していくのか、実証実験も半分終わったので、地域づくり協議会と話し合っただけで検討していく。

会 長) デマンド交通に関しては、色々なところが実証実験をしているが、厳しい状況のところが多い。何も知らない人が聞くと、格安のタクシーのようなイメージを持つため、タクシーと比べて不便だという印象になりやすい。福祉担当なら、福祉施設と組み合わせることができるため、ニーズをうまく拾い上げることができる。今後、地域の方と話し合う中で、もう少しうまく利用できる方法があれば修正することもあり得ると思うので、検討していただきたい。

閉 会