

令和5年度第2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12月27日(水) 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
南砺市観光協会 専務理事 此尾治和
加越能バス(株)自動車部 取締役自動車部長 山崎 勝
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 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 学務係長 山田浩司

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案について」

事務局から、南砺市地域公共交通計画案について説明。

以下、質疑応答

委員) 骨子案 20 ページのイメージ図について。南砺市の場合は、4 町 4 村が合併して、非常に広範囲なうえ、それぞれ条件が異なる。平・上平地域などは、葉の交通から枝の交通で駅へ輸送することがイメージできるが、駅のある地域の場合、枝の交通を経由せず、直接葉の交通で駅まで行くことができる。また、駅まで行けば、他の地域行きのバスが出ており直接行くこともできる。そういった部分がこの図では表現できていない。全体のイメージとしては分かりやすいが、もっと南砺市の現状を適切に表現できるような図の方が分かりやすいのではないか。

城端線の活性化の方針が決まり、駅の環境改善について記載されてよいと思うが、パークアンドライド、特に城端・福光・福野駅以外の無人駅に駐車場や駐輪場を整備して鉄道を待ちやすい環境をつくるということを書く必要があると思う。また、整備する場合は、市が実施するのか協議会等が実施するのか。

事務局) 事務局としても、言われたようなイメージを持って計画案を作成しているが、南砺市の現状を適切に図で表現するのは難しい。検討はしたいと思うが、「南砺市」ということではなく、あくまで「幹・枝・葉」のイメージとしてご理解いただきたい。地域によって条件が異なるため、最適化していくうえでも地域によって方法を変える必要はあると思っている。

パークアンドライドについては、25 ページに記載がある。福野駅前の整備を現在検討中である。東石黒駅には自転車小屋と若干の駐車場、越中山田駅には自転車小屋がある。越中山田駅の駐車場は必要であれば考えていく。整備は、城端線の再構築の中で実施できればよいが、それはこれからの協議になるため、おそらく市で実施することになると思われる。

委員) 城端・福光・福野駅まで行かなくても、最寄りの駅にちゃんとした駐車場があれば、そこから鉄道を利用する人がいるかもしれない。

事務局) 城端線の再構築を行う上で、そういったことにどんどん取り組んで、たくさんの人に利用してもらいたいと思っている。

委員) 29 ページの目標 1 の達成目標について、JR 城端線および基幹バスの合計利用者数を 99.9 万人から 123.5 万人にすると書かれているが、その下の市民一人当たりの公共交通利用回数は 28.2 回から 30 回にすると書かれている。これでは矛

盾が生じていないか。

また、先日行われた県の公共交通戦略会議の中で、県民一人当たりの公共交通利用回数を39.8回から50回、つまり1.25倍にすると新聞にあった。城端線があいの風とやま鉄道に移管され、利便性が向上することを考えたら、30回と言わずもう少し高めに設定する必要があるのではないか。

事務局) 確かに、利用者数の伸び率と利用回数の伸び率が違っている。実際に利用してもらえるよう啓発も踏まえて、もう少し高めに設定する方向で検討していきたい。

委員) 城端線・氷見線が再構築されることが決まり、パターンダイヤが導入されることになったが、その恩恵を駅のない井波地域の住民も受けられるようにするべき。そのためには、井波地域と城端線の駅を結ぶバスをきちんとパターンダイヤにしていくことが大事だと思う。15ページに4拠点間を結ぶ路線の運行本数を1日13往復以上確保するという目標があるが、本数を確保してもそれら全てをパターンダイヤにすることは難しいと思う。それなら、地域を絞って1箇所パターンダイヤでしっかり結び、その地域の駅に行けば城端線に乗り換えることができるという状況にした方が利用者にとって便利で、乗客数も増えるのではないか。

事務局) 言われる通りだと思う。現在は、最寄りの福野駅に、福野・井波・井口循環線、加越能バスの加越線と含めて13往復としている。まずはそれをさらに利便性が向上するよう組み直していくことを検討していきたい。

委員) 17ページに、「井波は、バスネットワークのハブとして機能するように検討する」とあって、「城端線の沿線各駅は、まちづくりの拠点となり、人が集まりやすい場所となるよう、環境改善に取り組む」と書いてある。これでは井波地域は、まちづくりの拠点や人が集まりやすい場所として整備されないように見える。

事務局) そういうわけではない。井波地域だと、例えば「井波バス停（旧加越能鉄道加越線の井波駅）」は、建物もあり人が集まる拠点になりうる箇所だと思っている。新たにお店を構える地域の方も増えているので、そのような方々と連携を図り、賑わいの拠点になるような場所として、地域公共交通網の整備の検討が進められるような形になればよいと思う。

委員) 個人的に、今の旧井波駅舎に人が集まるようなイメージができない。それであれば、既に人が集まっているアスモという立派な場所があるので、そこを拠点にした方が予算をかけずに大きな効果が得られる気がする。

事務局) アスモには、井波地域を経由する市営バスはほぼ通っている。そのような可能性は十分に秘めている箇所だと思うので、検討していきたい。

委員) 骨子案（別紙資料1-2）の29ページの目標1の達成目標に、それぞれの目標数値が書かれている。計画案概要（資料1）の2ページには、令和10年度までにそ

これらの達成を目指すであったが、骨子案の中には何年度までに目指すという具体的な数字があまり書かれていない。5か年計画ではあるが、明確に令和10年度までに目指すということに記載した方がよいのではないか。

また、同じく骨子案29ページの目標1の達成目標の中で、JR城端線および基幹バスの全路線の合計利用者、観光関連路線の利用者数は2015年度となっているが、市民一人当たりの公共交通利用回数は2019年度となっている。どうして年度が異なるのか。さらに観光関連路線の部分で出てくる20%以上という数字はどこから出てきたのか。計画案概要の2ページには、明確に数字が書いてある。目標はきちんと数字で書いた方がよいのではないか。

事務局) 平成31年度に現在の計画である南砺市地域公共交通網形成計画を策定した。2015年度というのは、その当時に設定したものである。今年度は、その計画の5年目となるが、うち3年間はコロナ禍で落ち込んでいたため、まずは現計画の目標値を達成すべきという考えで踏襲している。ただ、当時無かった項目については、最新の数値を基に見直している。もう少し分かりやすく設定する必要があると感じた。

委員) 29ページの下の方の達成目標で、「4主要拠点(城端・井波・福野・福光)相互間のすべてで13往復以上(JR城端線・路線バスとの合計)」とあるが、ここでJRのことを書く必要は全くない。バスを駅とどう繋ぐのかが議論になっていて、これから南砺市が検討すべき最重点課題だと思う。主要拠点間を結ぶという表現も私には全然理解できない。城端線が停車したらバスが駅を発車する、バスが駅に停車したら城端線が発車するという接続を目指しているはず。この表現だと、何のためにどこどこを結ぶのかが全くわからない。主要拠点からいずれかの病院へ1時間に1往復ということも極めて非現実的。さらに言えば、ここで病院ということ強調する意味も理解できない。私の地域で、これからデマンド運行を行うにあたりニーズ調査を実施した。その結果によると、もちろん病院もあったが買い物が圧倒的に多かった。病院という表現が本当に必要なのか。大事なのはそこではなく、パターンダイヤ化した鉄道と連携したバス路線の早急な構築であるはず。もう一度整理して書き直した方がよいと思うがいかがか。

事務局) この部分については、現行の網形成計画から引き続いての表記となっている。まず4主要拠点間で13往復以上確保の点については、それぞれの旧町間の移動も含めた確保が必要というところで記載している。病院については、日常生活の足というところで、特に交通弱者の高齢者の病院利用が多いということを見込めた記載になっている。委員の言われる買い物や駅までの手段については、基本的な方向性にも定めており、市営バスと市営バスで足りない部分は地域の葉を担うデマンド交通で補完していく。この部分だけで全てを語っているわけではない。もっと分かりやす

い表現を探るべきだとは思いますが、この部分にはそのような意味で記載してあるというところをご理解願いたい。

アドバイザー) 目標値については、利用者に対するもの、利用回数に対するものの2つが大きな柱になっている。利用者数については、この数年間で相当変動しており、コロナ禍前を超えることができるかどうかはまだ見通せない中で設定しているため、コロナ禍前後が基準になっている。利用回数については、特に市民の方から前向きなご意見をいただいたので、もう少し前向きに修正してもよいのではないかと思う。年間30回という目標はそこまで難しくはないはず。月に3回程度、往復で利用すれば2回使うことになるため、十分目標値としては考えられる。県でも50回という前向きな数字を掲げているので、県と伸びの率で合わせていくという考え方はある。4主要拠点間で13往復以上確保については、まず13往復という意味が分かりにくいのもかもしれない。午前7時から午後7時までの間、1時間間隔で走らせようとすると13往復必要になる。13往復という数字は、1時間に1本確保するという意味だと捉えてほしい。そのような書き方をした方が分かりやすいかもしれない。なぜ城端線が入っているのかということだが、これは現時点で城端線が必ずしも1時間に1本走っているわけではないことから、城端線も含めて拠点間は少なくとも1時間に1便は結ばれるようにという趣旨で書いている。それから買い物施設のことが明記されていないのは、すでに買い物施設が重要との認識の上だったため。病院については、外来診療時間帯と書かれているので、大体午前9時頃から午前中の間(3~4時間)で1時間に1往復を目指すということであり、全く不可能ではない。現在もこれに近いサービスが提供できている部分がある。それをさらに充実させていこうという目標としてご理解いただければと思う。

会 長) 目標値の年度に関しては、それぞれ出典があるものや、コロナ禍で直近のデータが使いにくいというものがあるので、注釈等で根拠を入れた方がよいと思う。

委 員) 第1回の会議資料で「カーシェアリング」となっていた表記が「ライドシェア」に変わっている。ライドシェアという言葉はそれぞれ個人でイメージが異なる。国土交通省では、万が一の事故に備えて、タクシー会社の管理下でライドシェアを限定的に解禁するという方針を示した。このライドシェアという表記そのものが適切なのかと感じた。交通運輸産業の労働者からなる組織の立場として、このアメリカ版ライドシェアにはずっと反対を唱えてきたということは、今日お伝えしておきたい。19ページの(8)で、市民の移動全体をカバーできるシステムを検討するとあるが、どのようなものをイメージしているのか。冒頭で市長はタクシー事業者と共存共栄できる南砺市独自の構想と述べられたが、実際にはアプリで自家用車のドライバーを募集してマッチングするような、いわゆるアメリカ型ライドシェアをイメー

ジしているのか。

委員) 現在のタクシー業界の状況についてお話をしたい。2019年には富山県内に1000人いた乗務員が、コロナ禍で2割減少した。運収が上がりにくいことから高齢者の雇用も多かったうえ、コロナ禍で自宅待機をお願いしていたことが減少につながった。現在は、富山県内に830数名の乗務員がいる。ドライバーの確保については、どの事業者も努力しているが難航している。南砺市では、葉の部分の交通を担いながら、市営バスの運行もさせてもらっている。国ではライドシェアの限定的な解禁と言っているが、一般ドライバーの講習や運行管理など一番大変な部分を担わされる。そんな中、市長は地元事業者とも協力しながら進めていきたいという思いとことから、今後、葉の部分の交通がもう少し出てくるのではないかと考えている。このようなタクシー業界の現状をご理解いただき上で、今後の施策を検討して欲しい。

事務局) 市長の考えとして、アメリカ型ライドシェアは想定していない。あくまで夜間や、交通事業者がいない地域、あっても台数が少ない地域など、タクシーが不足しているところをライドシェアで代替できないかと言っている。さらに、考えるうえで共存共栄は絶対だと言っていたため、タクシー事業者の方とも話をしながら、今後の検討を進めていきたいと思っている。

南砺市地域公共交通計画案について、会長から委員が合意したことの確認がとられた。

協議事項(2)「市営バス成出城端線の増便対応について」

事務局から、市営バス成出城端線の増便対応について説明。

質疑なし

市営バス成出城端線の増便対応について、会長から委員が合意したことの確認がとられた。

協議事項(3)「市営バスデマンド実証運行の仕様変更等について」

事務局から、市営バスデマンド実証運行の仕様変更等について説明。

以下質疑応答

委員) 公表できる範囲でよいので、市営バスデマンド実証運行を実施するにあたってどれだけの費用がかかっているのか、車両はどこが準備したものなのか、運行事業者とはどのような契約を交わしているのか、運行には1日どれだけの費用がかかっているのか、教えていただきたい。

事務局) 運行経費については、まずA I型ルート設定のシステムとコールセンター等を含めて約

600万円計上している。運行経費は400万円弱であるため、合計約1,000万円で、車両についてはタクシー事業者のセダン型車両を1台押さえている。契約については運行委託という形で、現在の契約額以上に経費がかかるものではない。1月から予定している自宅をバス停に設定することに関しても、追加費用の発生はない。

会長) デマンドでも様々なやり方がある。現時点で想定している方法があるようならお聞きしたい。

事務局) 現在、井波地域で実施しているような方法もあるし、地域づくり協議会が主体となって運行する方法もあると思う。地域によって課題も条件もそれぞれ違うので、どのような方法がその地域に適しているかについては、地域づくり協議会とも話をしながら決めていきたい。

市営バスデマンド実証運行の仕様変更等について、会長から委員が合意したことの確認がとられた。

協議事項（４）「市営バス等最適化計画検討状況について」

事務局から、市営バス等最適化計画検討状況について説明。

以下質疑応答

委員) 表の小計の横に、括弧書きで市営バス定時定路線と書いてあるが、デマンドだと予約があった時だけ運行するため、定時定路線とはいかない。ここで括弧書きにして書く必要があるのか。また、高校生の送迎については、非常に重要なこれからの課題だと思っているが、そこが0円になっている。以前から循環線は見直すべきと言ってきたが、それが為されても合計の費用があまり変わらない、または高校生の送迎分を加えらるともっと高くなるということでは、なかなか市民の理解は得られないのではないか。

事務局) 表の数字は、現在の運行にかかる費用の総額となっている。市営バス定時定路線というのは、井波地域以外で、あらかじめ時間が決まっている便に対して予約があれば運行するという方式のデマンド運行を実施している地域があるため、記載した。当然ながら先に言われたように、市としても循環線をまず再編し、高校生の送迎も含めて、少なくとも現行費用の総額を上回らない範囲で行いたいと思っている。そのような意味で、現行費用を書かせていただいた。再編後の費用の試算も行っているが、数字だけが先走ってもいけないと思い、今回はあえて書かなかった。だんだん人口が減少する中で、費用だけを増やすことはできないので、路線を効率化しながら、利便性を高めていくという両方を狙って考えている。

委員) 例えば、城端東回り線はデマンド化すると書かれているが、現在、この路線は誰で

も利用可能で、ルート検索サイトなどでも閲覧できると思う。井波地域で運行されているデマンド実証運行は、利用する際に会員登録が必須となっており、特定の方のみが利用できる仕組みになっている。再編にあたり、城端東回り線がデマンド化された場合には、登録制で会員のみ利用となり、ルート検索サイトにも表示されなくなるというイメージでよいか。

事務局) 井波地域で実施しているような形であれば、基本的に登録制を取り入れるのがほぼ前提かと思うが、対象者については検討する必要があると思っている。また、デマンドの方式にも色々あり、先に述べたようなあらかじめ時間が決まっている便に対して予約があれば運行するという形もあるので、現段階で決まったものはない。

委員) 近隣他市でもデマンド運行を実施しているが、時間やルートは決まっているのか、登録制なのか、外部からの旅行者やあるいはビジネス客は対象にしていないのか、そのあたりを教えてください。

事務局) 詳しくは分からないが、時間・経路ともにフリーで運行している市もあれば、午前には数本、午後には数本と時間で区切って運行している市もある。両市とも登録制にはなっている。デマンド運行にも色々な方法があるので、どの方法が適しているかは探っていかなければと思っている。

委員) 表の中で、継続または集約と書かれている路線については、観光客も含めた全ての人が検索可能でオープンだが、デマンド化と書かれている路線については、方式によって閲覧できる人もいれば、できない人もいるかもしれないと理解したらよいか。

事務局) 情報提供については別問題として、少なくとも両市とも観光客・ビジネス客は乗れないはず。ただ、南砺市は観光地を抱えていることもあるので、そのあたりに配慮した市営バス路線の運行が必要だと思っている。

会長) 市営バスに関しては、原則、住民の方の移動を目的としている。結果として観光客が使うことは全く問題ないし、現に利用されているとも思うが、観光客の方が利用することを目的とすることには多少慎重な審議がいると思う。

委員) 井波地域のデマンド実証運行に関して、お聞きした費用から計算したところ、利用者数が3人/日の場合、タクシーを利用したらどんなに高くても1日9,000円程度のところ、デマンドにすることで3.8万円程度かかっている計算になった。収入については、1乗車300円で276人乗ってるので82,800円、対して、費用が約1,000万円とのことなので、全く割に合わない。ほぼ費用の全てをシステム会社とタクシー会社に払っていることになる。また、デマンド運行を行うことはタクシー会社の客を取ることになるため、タクシーの利用客も減っているかもしれない。タクシー補助なら、1日に1万円程度で済む人数だと思うし、タクシーの経営体力も高めることになり、市が出す費用も少なくできる。地域のタクシー会社を元

気にするという意味でも、まずタクシー補助から始められたらよいのではないか。

事務局) ご指摘の通り、現在のデマンド運行方式では今後続けていくことはできない、それを市全域に広げていくこともできないと思っている。どのような方式が適しているのかも含めて今後検討していきたいし、皆さま方にも一緒に考えていただきたい。

会長) デマンド運行でコストを下げるには、やり方にかなり依存する。1日定額で借り上げるのか、実績に応じて支払うのか、利用者数とやり方によってデマンド運行でも大きくコストが下がる可能性はある。また、タクシー補助については、地域を限定しても、タクシーなのに隣の地域に行けない、回数がかさむといった課題があるので、どの方法がよいのか、どのような制度設計がよいのか、今後議論として出てくるものと思う。

委員) タクシー利用者への補助がもう少しあればよいと思う。南砺市の場合、免許を返納したら1回のみ、市からの支援として15,000円分のタクシー券を選択することができるが、免許返納された方はその1年だけでタクシー利用が終わるわけではない。その後のことを考えると、もう少し利用者目線でもっと継続的な支援があればよいと思う。タクシー料金は県で設定されているが、会社の負担で免許返納者や障害者など特定の方に対して、1割引をしている。その部分をどこかで見てもらえるのであれば、それだけでもタクシー会社は地力がついて、また次のサービスを提供することができると思う。

また、骨子案にあった駅舎の利用について。単純に車両が綺麗になれば、普段利用されない方々が利用するかというと、それは難しいと思う。福光駅で考えると、観光客やバスを待つ方がお茶を飲めるところが1つもない。駅舎の中でドリンクをサービスできるカフェコーナーやイートインスペースみたいなものを設けることができれば、もっと市民の方々の足が動くのではないか。JRの方針として駅での飲食は難しく、今は、それが案としてあっても実現できる環境にない。そのあたりの交渉を、行政からJRや今後はあいの風とやま鉄道へしていただければ、もっと民間企業の力で駅舎の利活用を進めていくことができる。

事務局) 市としても、駅舎をどんどん利用してもらいたいと思っているので、JRや今後はあいの風とやま鉄道にできるだけ早くお話をしていきたいと思う。

市営バス等最適化計画検討状況について、会長から委員が合意したことの確認がとられた。

その他

事務局から、事前に書面協議した「富山県中山間地域等買い物弱者対策モデル実証業務（月土バス実証実験）」について協議結果を説明した。

また、南砺市地域公共交通計画案について、目標値や表現を修正して委員へ報告した後、パブリックコメントを実施、議会へ上程といった、施行に向けた今後のスケジュールを確認した。

閉 会