

令和元年度第2回南砺市総合公共交通計画等検討委員会 議事録

日時 令和2年1月21日(火) 14:00～16:00

場所 南砺市役所福野庁舎201会議室

出席者 会長 東京経済大学経営学部 教授 青木亮

副会長 南砺市自治振興会連合会 会長 松本久介

委員 南砺市社会福祉協議会 会長 真草嶺信義

南砺市老人クラブ連合会 副会長 大西晶子

南砺市身体障害者協会 副会長 藤井千悦

一般社団法人南砺市観光協会 森田奈緒美

南砺市連合婦人会 渡辺副会長

加越能バス(株)自動車部 部長 高松宏至

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輸送・監査部門 首席運輸企画専門官 開田慎

北陸信越運輸局富山運輸支局企画調整部門首席運輸企画専門官 長谷川僚一

富山県観光・交通振興局総合交通政策室 主任 田村勇人

富山県砺波土木センター工務第一課 課長 宮崎洋一

南砺警察署交通課 角玄係長

三和交通(株) 代表取締役 和田正志

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 江田攻

公募委員 石割忠男

公募委員 佐竹弘昭

公募委員 村上幸子

公募委員 武田隆啓

南砺市市長政策部 担当部長 柴雅人

主催者 南砺市市長政策部 部長 上口長博

南砺市ブランド戦略部交流観光まちづくり課 課長 米澤正好

南砺市教育委員会教育総務課 課長 氏家智伸

事務局 南砺市市長政策部地方創生推進課 課長 竹中雅裕

南砺市市長政策部地方創生推進課 係長 林幸則

南砺市市長政策部地方創生推進課 主事 吉田翔

開 会

上口部長 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）「南砺市営バス路線の見直しについて」説明
事務局）次の①から⑤について、資料に基づき説明した。

①ルートの一部変更、バス停新設

- ・城端東回り線の「井口」、「井口行政センター」停留所を廃止する。
- ・元々これらのバス停は井波高校への通学に乗り継ぐために通っていた。
- ・現在利用者はなく、井口・城端間は城端井波線があり確保されている。
- ・便ごとに経路が異なり、分かりにくかった状態が緩和される。

- ・地元住民の要望により「専勝寺」バス停を新設する。
- ・要望をもとに、利用の見込み、安全性、他バス停との距離等から判断して設置場所を決める。
- ・南砺警察署には確認済み。
- ・委員会です承が得られれば市建設課から市道占用許可を得、設置する。

②統合庁舎への対応

- ・各バス停から乗り換え１回以内で統合庁舎へ着くことを目標としているが、資料３に示すバス停に課題が残る。
- ・祖山線は「祖山」以外は下梨井波線と共通のバス停であり、下梨井波線を使えば井波まで行って井波福光線に乗り継ぐことで統合庁舎へ到達できる。
- ・ただし、下梨井波線は火・金曜のみの路線である。下梨井波線の平日運行の検討の余地がある。
- ・小来栖線のバス停は、「上松尾」以外は世界遺産バスのバス停と共通である。そちらを使えば、１回以内の乗り継ぎで統合庁舎へ到達できる。
- ・利賀村内線は、百瀬方面のバス停が１回の乗り換えでは困難である。現状では対応が困難であり、今後、路線維持の方策も含めて、ルート変更の可能性も探りたい。

- ・庁舎統合に向けて井波福光線の夕方の便を増やす。
- ・通勤時間帯の便を拡充しながら、拠点間１３便以上の目標を達成するもの。

③デマンド化の検討

- ・前回の委員会で、城端東回り線・西回り線の効率的な運行のためにデマンド化を検討したいとしていたが、予約というハードルが利用者数の低下を招くというデメリットの方が大きいと判断し見送ることとした。

④南砺市地域公共交通網形成計画で検討することとしていた項目について

〈接続〉

- ・鉄道駅や井波バス停での接続状況は、概ね良好と考えている。
- ・しかし、現状でも乗り継ぎにやや時間の余裕がない路線（利賀八尾線）があり、また、新年度のＪＲや民間バス路線のダイヤ改正もあるため、それらを踏まえ市営バスの新年度ダイヤを調整する。

〈拠点間〉

- ・拠点間本数１３本が未達成だった井波福光間は、井波福光線の増便で達成予定。
- ・井波城端間は、南砺金沢線の往路復路各３本が城端経由となるため、８本になる。ただし、それでも１３本には達しない。
- ・利賀から拠点への移動は３本で、検討を要する。

〈等間隔〉

- ・南砺金沢線と井波福光線、名金線と土山線、世界遺産バスと成出城端線がそれぞれ共通の行き先を持っている。
- ・早急に全ての路線で等間隔化するのは難しいが、特に時間が近い井波福光線については調整したい。ただし、通学時間の都合上どうしても動かしがたい事情があり、調整は福光高校廃止後の予定。

〈ハイウェイオアシス〉

- ・城端・名古屋間の高速バスとの接続は全便とはいかないが良好と考えている。
- ・接続を考慮する際の優先順位としてはＪＲ城端線との接続が優先されるが、できるだけ３０分以内での乗り換えが可能になるよう調整する。

⑤その他

- ・城端井波線休日運行の実証実験を行っていたが、今年度いっぱい終了としたい。
- ・本格運行に向けては、平日と同程度の便平均を目標としていたが、１年目は便平均が１人にも満たなかった。
- ・その時点で取りやめの話もあったが、観光課から知名度が広まってきたところだから、もう１年続けてほしいと要望があり継続した。
- ・２年目は利用者数が伸びた。しかし、年間の便平均は平日 2.40 人に対し休日 1.19 人と届かず、本格運行として続けるには需要が足りないと判断した。

以下、質疑応答

委員) 城端東、西回り線などの一部路線についてデマンド化を見送るとのことだが、電話予約が必要になり不便になるという論理ではない。地域づくり協議会が予約の窓口となることも考えられる。デマンド運行はこれから検討していかなければならない課題である。見送るといのは令和2年度の実施を見送るという意味か。しばらくはやらないという意味か。

事務局) 一部のバス停のみ実施することを検討したが、中途半端であり、実施するとすれば村内線のように一定の区域で実施する必要があると判断した。デマンドを実施しないという意味ではない。また、利用者数が減っていったときに、該当路線の減便や廃止を考えるのではなく、まずはデマンド化を検討したいと考えており、検討に至る一定の基準が必要である。

会長) デマンドをやらないということは、今のルートを実行するということか。

事務局) 本年4月からのダイヤでは、一部のバス停のみデマンドを実施することはしない。

委員) 城端東、西回り線は、村内線のようなデマンド化に踏み切る必要がある。バス停から離れて住む方をどうするのが課題である。先進地の事例を活用して、人件費が無駄にならない予約の受付と、ドライバーにどう伝えるかといった技術的な問題になる。不断の研究をお願いしたい。

事務局) ラストワンマイルの問題については、地域の方が担うのか行政なのか、他の誰かなのか課題となる。またスマートフォンのアプリを活用することもありうる。先進事例も踏まえて調査研究を行っていききたい。

会長) デマンドはやり方が色々ある。利用者の立場から言うと、予約する手間が増えて、その代わり家まで来てくれる利便性をどうするか。都心部では、迂回するルートで追加料金を取る会社もある。実情に合ったものを検討してほしい。

委員) デマンドの話もされたが、差し当たって自由乗降を進めてほしい。許可が出るまで時間がかかるなど、手続きは難しいのか。

委員) 申請自体は難しいものではない。警察、道路管理者で話が整えば可能となる。

会長) デマンドにもいくつかタイプがあり、限りなくタクシーに近いものや定期路線で予約があったときのみ運行するものなど。次回あたりに南砺市で検討しているものなど整理していただければ。自由乗降については、安全上の問題があるので、やるとすれば中山間部のような利用者が少なく、交通量が少ないところで要望があればできるかなと思う。事務局で検討していただくという形でよろしいか。

委員) 五箇山ではバスは全て自由乗降だと勘違いされている。

委員) 前日も申し上げたが、市内の特定地域に関する話は、検討会議の前にワーキングを一度やってほしい。

委員) 長い期間会議に出席しているが、(事務局から) 回答がない。真剣に考えてもらわないと会議の意味がない。

事務局) 自由乗降について、警察の方に相談するほか、課題を整理し改めて回答させていただきたい。

委員) 資料7の城端井波線の休日運行をやめることについて、観光部局や観光協会などの了解は得られているのか。

事務局) 平日並みの利用がないと、継続は厳しいということを約束して運行開始したもの。休日の観光客は南砺金沢線の城端駅経由で対応したい。

委員) 同路線の休日運行について、観光客の統計はとられたのか。どのような目的で実証実験を行ったのか。また、前年比では185%に伸びている。さらに手を打てば平日並になるのではないか。継続させればどうか。

委員) 休日実証実験に関する平成29年の委員会の議事録はあるか。

委員) 庄川クルーズという路線もあり、城端駅をハブ化しながら、観光客の利便性を高めるという趣旨で始めたものである。北陸新幹線開業もあり、金沢から誘客を図る必要があるが、南砺金沢線を城端駅経由として選択肢を増やすこととしており、プロモーションなどしっかりと取り組んでいきたい。

委員) 城端駅に来られた方が、時間があるから井波の彫刻を見ていこうかという人のための城端井波線である。この時点で運行をやめるというのは残念に思う。

会長) 観光部局としては、休日運行の廃止はやむを得ないという認識か。

委員) 観光部局として判断するものではない。南砺金沢線を城端駅経由とすることとして交通部局と相談し、今回の提案となった。

会長) 南砺金沢線にお客さんがまわるという可能性もある。予算制約なしで全てのサービスを提供することも厳しい。市民バスとしては平日の通院等の利用が優先される。休日については一旦終了とし、ニーズが高まれば再度検討するということがよろしいか。

委員) 交流観光まちづくり課としてはどのような手を打たれたのか。こういう手を打ったけれども、これがだめだったという点を教えてほしい。

委員) 観光施策は難しいところがあり、これをやったから必ずこれだけ見込まれるということは申し上げられないが、新幹線の冊子等でこのようなバスがあるということをPRさせていただいている。全てをお示しはできないが、広域観光の面でもそれぞれの観光協会にパンフレットを置かせていただくなど、様々な取組を懸命に行った。公共交通の費用の面や、誘客の有効性を考えて今回の提案をさせていただくこととした。

会長) 議事録はあったか。

事務局) 議事録によると、平成29年8月の委員会の議事で、当該路線の休日運行について協議されている。市民の利便性向上と観光利用への期待から実証運行として行うもの。結果が好調であれば継続するという事で説明している。

会 長) 休日運行は1日何便運行しているか。

事務局) 1日4往復である。

会 長) コミュニティバスは観光目的を前面に出しにくい。パンフレット等への掲載は、微妙な表現となる。観光目的で休日運行というのは、公式にはやりにくい。

委 員) 休日に南砺金沢線で城端から井波へ行くには、2本あるかないかである。2時頃から井波に来て何を求めるのか。そんなことも考えてダイヤを組んでいるのか。

委 員) 資料9を見ると、南砺金沢線の利用の少ない便について、金沢から五箇山へ誘客を図ることによって利用が伸びる可能性がある。また、五箇山の後、帰りに井波へ寄っていただくという効果もある。利用が増えれば南砺金沢線の便数を増やすことも考えられる。金沢の観光客が城端井波線を利用しにくいということであれば、今回の提案をやっていただいて検証すればどうか。

会 長) バスは、平均乗車率5人というのが一つの目安になっている。南砺金沢線も便によっては少ない。バス同士でお客さんを取り合って共倒れというのは避けたい。廃止となると色々ご意見があると思うが、休日運行については廃止で了解いただけないか。

委 員) 当初から実証実験として行っている以上、成果が出なかったからやめるということ。

委 員) 何のために実証実験を行い、なぜだめになったかということだけ明確にしてほしい。

委 員) 自家用有償運送は、市民の足を守るというのが大前提であり、観光を前面に出すことは躊躇される。休日運行にあたっては、JRさん、それから観光協会さんが大々的に宣伝し、たくさんの人を呼び込むということで、実証実験を行ったものである。利用の伸び率が高いというものの、当初の目的が達成されなければ市営バスとしては運行が難しい。南砺金沢線の城端経由の話がまとまったこともあり、こういう形に持ってきたということをご理解いただきたい。

委 員) 今走っている市民の足を、利用が少ないから削ることがあるということか。

委 員) あくまでもこれは実証実験であったもの。

会 長) 取りやめの話なので、諸手を挙げて賛成ではないだろうが、委員の多くの方の了解を得たという形で、城端井波線の休日運行は終了することにさせていただく。

委 員) 新設するバス停位置について、利用者が安全に乗降できるか。車庫の前の方が安全だが検討されたか。

事務局) 車庫の前は私有地になってしまう。実際降りられる際はそういった場所になると
思うが、バス停を置く場所としてはこの位置となる。

会長から、委員が南砺市営バス路線の見直しについて合意したことの確認がとられた。

協議事項(2)「住民による移動サービスの実施検討について」説明

事務局) 資料8に基づき説明した。

以下、質疑応答

委員) 一発で素晴らしいスタイルが完成するとは思えないので、失敗してはやり直しと
うことになると思う。散居村の中をデマンドでお年寄りを病院まで連れて行くと
いうことを住民主体でやるが、砺波や様々な例を参考にしながら、実証実験を積
み重ねるしかない。ぜひよろしくお願ひしたい。

会長から、委員が住民による移動サービスの実施検討について合意したことの確認がと
られた。

報告事項(1)南砺金沢線の城端延伸について、(2)南砺市地域公共交通網形成計画の進
捗について、(3)とやまロケーションシステムの運用開始について説明

事務局) 資料9、10に基づき説明した。前回委員会で出された意見として、高儀駅前に
バス停を設置する件については、現地を再確認したところ、マイクロバス車両で
あれば運行が可能と思われるので、引き続き現状の路線で運行を継続することと
なれば、駅前にバス停を設置することとしたい。また、委員会前にワーキンググ
ループで事前に検討することについて、今年度は実施しなかったが、来年度は福
光高校閉校後の井波福光線のあり方を検討するなど、実施の必要があるのではな
いかと考えている。

以下、質疑応答

委員) 同一方向路線について、井波福光線2便9:04発と南砺金沢線3便9:55発
のダイヤを入れ替えることは可能か。入れ替えることによって関西方面のサンダ
ーバードが1本早くなる。また、金沢から戻るときに加越能さんが楽なんじゃな
いか。城端から井波へ観光客を持ってくるときに、人が来やすくなる。

委員) 南砺金沢線の4月からのダイヤについては、かなり作業が進んでいる。ダイヤを
入れ替えることはかなり難しい。社内的にバスの運用や人の手配にも関わって

る。検討課題とさせていただきたい。

委員) 報告事項の中でとやまロケーションシステムのお話がありましたので。(補足させていただきたい) 足元の利用者数について、実証期間は1日200から300人であり、12月以降徐々に浸透している反面、まだPR不足でないかというご意見もある。システムの利用をバスの利用につなげていきたい。システムで利用するバスのデータは、引き続き正確なものをご提供いただきたい。

委員) 委員会の内容を濃いものにするのであれば、事前に協議が必要である。いつまでに決めなくてはいけないという事前周知があって、それに対して何回検討していくかという運営が必要である。また、バスの利用者が駅をあまり利用していない状況もある。デマンドは真剣に検討するべき。

事務局) 協議事項といいつつも、決定事項のような形の議事の進め方となっていた。次年度に向けて、自由乗降やデマンドなどの課題に対して、地域の意見を取り入れるような進め方としてまいりたい。

閉 会