

令和8年度第1回 南砺市総合公共交通計画等検討委員会 会議録

1. 開催概要

日時：令和8年8月6日（木） 14:00～15:30

場所：南砺市役所 別館3階 大ホール

出席者（委員）：青木 亮 （東京経済大学 経営学部 教授）

（敬称略） 戸成 博宣（南砺市地域づくり協議会連合会 会長）

参納 伊智郎（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）

余西 孝之（砺波地区タクシー協議会 会長）

和田 紀子（三和交通株式会社 取締役専務）

小竹 拓郎（南砺警察署 地域交通課長）

桑原 健 （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）

※オンライン参加

黒崎 勇一（富山県交通政策局地域交通・新幹線政策室交通戦略企画課長）

※島田 太樹室長代理

高見 浩之（富山県 砺波土木センター 施設管理課長）

山田 睦海（南砺市身体障害者協会 理事）

武田 隆啓（（一社）五箇山 NANTO 観光機構副会長／公募委員）

※島田 優平会長代理

森田 清仁（南砺市 PTA 連絡協議会 会長）

村上 幸子（公募委員）

佐竹 弘昭（公募委員）

磯辺 文雄（公募委員）

中澤 直子（公募委員）

事務局（市）：山田 智紀（南砺市 総合政策部長）

大橋 誠 （南砺市 地域包括ケア課長）

井並 幹夫（南砺市 交流観光課 副主幹）※野村 信晴課長代理

片田 健一（南砺市 教育総務課長）

池田 聖子（南砺市 未来創造課 交通政策係長）

小西 和俊（南砺市 未来創造課 交通政策係）

林 晃平 （南砺市 未来創造課 交通政策係）

オブザーバー：山下 真人（南砺市 教育委員会 生涯学習・文化振興課長）

下田 友康（南砺市 教育委員会 生涯学習・文化振興課 スポーツ係長）

リベラ株式会社（アプリ「なんモビ」システム事業者）

2. 開会・主催者挨拶

●主催者挨拶（総合政策部長）

- ・高齢化、人件費、燃料費の高騰など、全国的に公共交通を取り巻く環境が厳しさを増している現状に言及した。
- ・昨年10月に実施したバス路線再編やデマンド化の取り組みに触れ、今後は学校再編等も見据えた持続可能な運行への転換を進める旨を述べた。
- ・JR城端線におけるICカード（ICOCA）導入に感謝を述べるとともに、新型車両導入やパターンダイヤ化に向け関係機関と連携を強化していく旨を述べた。

3. 会長・副会長の選任

●会長の互選

- 委員からの提案により事務局案が求められ、各委員の異議なく事務局案が提示された。
- 事務局より、以前から本検討委員会の会長を務めていただいている東京経済大学の青木 亮 委員を会長とする案を提案した。
- 各委員の異議なく青木 亮 委員（東京経済大学 経営学部 教授）が拍手多数により会長に再任された。

●副会長の指名

- 会長より、地域における公共交通のあり方を検討する会議であることから、地域の代表として戸成 博 宣 委員（南砺市地域づくり協議会連合会 会長）を副会長として指名した。各委員の異議なく拍手多数により承認された。

●会長 挨拶

- 人口減少や少子高齢化、コロナ後の生活様式の変化など厳しい環境下にある中、市営バスやデマンドタクシー、JR城端線等での南砺市の取り組みを評価した。
- 本委員会での活発な議論を通じて現実的な対応策を提示し、地域の公共交通を発展させていきたいと意気込みを語った。

4. 協議事項

（1）市営バス時刻表・運行ルート等の改正について

自家用有償旅客運送（市営バス）の更新登録の申請について（資料1）

●事務局説明（資料1のとおり）

○安居循環線（左回り・右回り）

病院事業者からの要望およびアンケート調査結果に基づき、ダイヤ・ルートを改定して「ふくの若葉病院」バス停を新設する。（前日予約制のデマンド運行区間）

○福野・井波・井口循環線（両回り）

利用者の属性（主に高齢者）や時間帯を踏まえ、「ラフォーレ前」「南砺総合文化センター」の2バス停を新設する。

○今後に向けた対応

令和9年夏に開業が予定されている「PLAY EARTH PARK」の観光需要に向けた城端さくら線増便等の検討、学校再編に伴う路線構築、デマンドタクシーのエリア拡大検討を進める。

○更新登録申請

自家用有償旅客運送の3年間の有効期間更新時期を迎えるため、北陸信越運輸局富山運輸支局への更新手続きを行う。

◆質疑応答

委 員) デマンド方式に変更した区間の利用状況はどうか。市民にとって利用しづらくないか疑問がある。

事務局) 前日17時までの予約制をとっているが、定期的に利用される方は変わらず乗車されている。途中バス停を通過できるため「所要時間が短縮されて早く着くようになった」と利便性向上を評価する声もあり、デマンド化に伴う不満意見は届いていない。

■審議結果

全会一致で原案通り承認された。

(2) 公共ライドシェア事業における運送対価の変更について 公共ライドシェア事業の実施状況について（資料2）

●事務局説明（資料2のとおり）

○運送対価の変更

北陸信越運輸局の公示（初乗り距離短縮）に伴い、タクシー料金と同額設定としている公共ライドシェアの初乗り距離（1.03km→0.93km）および加算距離（223m→195m）の改定を行う。
（8月システム改修、9月開始予定）

○実施状況

令和8年6月末時点で、ライドシェアドライバー登録6名、アプリ「なんモビ」ダウンロード件数593件、決済方法が登録されている件数は373件。予約成立実績はタクシー77件、ライドシェア3件。

○事業改善案

高齢者や観光客に配慮した「代理予約機能」（飲食店・宿泊施設等からの代理配車）、デマンドタクシー予約機能などの機能追加を検討する。

◆質疑応答

委 員) ドライバーの応募動機は何か。また、アプリ改修予算の概算費用はどの程度か。

事務局) 副業としての空き時間活用や地域貢献が主な応募動機である。機能追加の予算としては400万～500万円弱を見込んでいる。

委 員) ライドシェアの成立が3件と極めて少ない。茨城県境町のような自動運転バスなど、他の手段は検討できないのか。データセンター誘致の話も聞いているので自動運転に関するデジタルの連携を。

事務局) タクシー不成立時の移動手段確保や将来のドライバー不足対策として実施している。自動運転バスも視野には入れているが、積雪地帯では除雪後の道幅変化や路面凍結等、安全面でのハードルが高い。データセンターや研究機関の誘致動向も注視したい。

委員) 3 件の実績では検証すらできない。夜間をライドシェアで対応できれば、タクシーを日中の高齢者通院、買い物等の需要に集中できるメリットがある。スーパーやコンビニ等への掲示、分かりやすいチラシなど、アプリの周知徹底にしっかり費用をかけて取り組むべき。

事務局) 3 件という数値には強い危機感を持っている。周知発信の強化とともに、運行時間帯の変更等の協議をタクシー事業者と進める。

委員) 118 件の依頼中、タクシー77 件/ライドシェア 3 件成立の差数(配車不成立)の理由は何か。

事務局) タブレット操作の不慣れや、予約時間が遅すぎたことなどが原因であった。配車依頼があったにもかかわらず不成立となるケースをゼロにする体制づくりを進める。

委員) 平野部の運行時間(木～土 17 時～24 時)の設定理由は何か。

事務局) システムを共同で整備した石川県小松市の制度設計(夜間ニーズ)に合わせたものである。

委員) ライドシェア事業自体を知らなかった。良い事業に思えるが、高齢者はアプリ操作が難しいため、紙媒体やフリーWi-Fi 設置場所での簡易登録導線など、目につきやすい工夫をしてほしい。

委員) ライドシェアは交通空白地帯・時間帯を補うのが本来の目的である。タクシーで賄える部分はしっかり対応しつつ、上手に補完し合いたい。

■審議結果

全会一致で原案通り承認された。

(3) 南砺市地域公共交通計画(R6～R10)の中間評価について (資料3、資料3別紙)

●事務局説明(資料3、資料3別紙のとおり)

○評価の趣旨

5 年計画の中間年度にあたるため、目標に対する進捗状況および事業実施状況を確認し、効果的な施策推進につなげる。

○目標1(コンパクト&ネットワーク)

JR 城端線・基幹バス全路線利用者数(112.7 万人/達成率 88%)、観光関連路線利用者数(4.42 万人/達成率 66.5%)、市民 1 人当たり利用回数(27 回/達成率 77.1%)で目標未達成。

○目標1-2(市営バス)

城端井波間(8 往復/目標 13 往復)などで未達成。持続可能な交通体系構築のための減便・再編の影響による。

○目標2(情報提供)

Google、Yahoo!での検索対応、my route 富山への連携は達成。紙時刻表作成は未着手。

○目標3(拠点化・観光)

城端ハイウェイオアシス整備や全線 IC カード導入などの改善が進行。

○目標 4（新規交通システム）

井波、城端地域でのデマンドタクシー実証等により目標達成。

◆質疑応答

委 員）観光関連路線の利用者数が未達成だが、体感としてはインバウンド客が増えているという印象がある。実態はどうか。

委 員）五箇山地域を中心に外国人観光客は確実に増えている。

交流観光課）市全体の観光客数は令和 7 年度で約 310 万人まで回復しており、観光案内所のアンケートでもインバウンドの増加を確認している。

事務局）観光路線の数字の伸び悩みは、運転手不足に伴う世界遺産バスの減便が影響している。

委 員）城端駅や福野駅における賑わい創出・駅活性化の取り組みの進捗はどうか。

事務局）城端駅は民間主体（城端駅再構築検討委員会）で検討が進んでおり、福野駅は年末に向けて高校生・大学生を中心とした企画提案事業を準備中である。駅を中心とした街づくりに対し、市の補助金や市民ファンド等を活用して積極的に支援したい。

■審議結果

全会一致で原案通り了承された。

5. 報告事項

（1）子どもの放課後クラブ活動送迎支援について（資料 4）

●事務局、生涯学習・文化振興課説明（資料 4 のとおり）

○背景と課題

部活動の地域移行・地域展開に伴い、スポーツクラブ等に通う子どもの送迎にかかる保護者の負担解消が大きな課題となっている。

○事業提案

一般社団法人「イドウラボ」が国土交通省の補助金を活用し、共助型ライドシェア（保護者・地域住民）とタクシー事業者（福光タクシー）の安全運行管理・バックアップによる実証運行を提案。

○実証運行概要

- ・期間：令和 8 年 10 月 19 日～12 月 11 日（約 2 ヶ月間）
- ・時間帯／ルート：平日放課後 16:00～19:00 の「行き」の送迎を中心に 1 日 3 ルート程度を設定
- ・会費：月額 2,000 円/人（燃料費、保険料等の実費分分担）
- ・運行体制：保護者、地域住民の相互送迎（共助版ライドシェア）を基本とし、これまで保険や運行管理体制がなかったものを制度化し、安心安全な相互送迎の仕組みを構築する。送迎が重複、不足する場合は地元タクシー事業者が補完・安全管理を行う。

◆質疑応答

委 員）地域交通法の改正等※との連携や、実際の運用体制（保護者の送迎負担の偏り解消）はどう担保するのか。

※地域の輸送資源のフル活用、共同化・協業化等を推進することで、「交通空白」等を解消し、持続可能な地域公共交通の実現を図るための「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」（改正地域交通法）が令和８年６月３日に成立したもの。

事務局）相互送迎が困難な部分は、タクシー事業者が補完を行う体制を構築する。また、運行管理についてもタクシー事業者に協力をいただく。一定の会費を集めて実施し、特定の保護者へ負担が偏るのを防ぐ仕組みを実証実験を通じて検証していく。地域交通法の改正については市内の様々な輸送資源をフル活用できる体制づくりの検討を進めていく。

■報告結果

全員で内容を確認された。

6. 閉会

●副会長 挨拶

- 中山間地域に暮らす高齢者の移動手段の確保、自動運転技術への期待、放課後クラブ送迎支援や小中学校統合に伴う通学の足の確保など、地域公共交通の重要性を指摘した。
- 市民の関心が極めて高い分野であり、地域に合った持続可能な公共交通機関の確立に向け、委員各位の協力を呼びかけた。

●事務連絡

閉 会