

第 28 回（令和元年度 第 3 回）黒部市公共交通戦略推進協議会 会議録

開催概要

- 日 時 令和元年 12 月 5 日（木） 15：30～
- 場 所 黒部市役所 2 階 201～203 会議室
- 出席者 協議会委員 18 名

委員等名簿

区分	所属	役職	氏名	出欠等	備考
第 6 条 第 2 項 第 1 号	地域公共交通網形成 計画を作成しようと する市町村	黒部市長	大野 久芳	本人出席	会長
第 6 条 第 2 項 第 2 号	関係する公共交通 事業者等	富山地方鉄道株式会社専務取締役 黒部市タクシー協会会長	中田 邦彦 神谷 尚機	本人出席 本人出席	
		あいの風とやま鉄道株式会社総務企画部長	助野 吉昭	企画課長 上田 英久	
	関係する道路管理者	富山県新川土木センター入善土木事務所長	松井 明澄	所長代理 佐伯 滋	
第 6 条 第 2 項 第 3 号	関係する公安委員会	黒部警察署長	高尾 且英	交通課長 八田 俊寛	
	地域公共交通 の利用者 市民ボランティア	黒部市自治振興会連絡協議会	谷島 博俊	本人出席	
		黒部市民生委員児童委員協議会長	田村 豊嗣	本人出席	
		特定非営利活動法人黒部まちづくり協議会 ワンコインプロジェクトリーダー	菅野 寛二	本人出席	
		黒部市老人クラブ連合会長	村上 勝悦	本人出席	
		くろべ女性団体連絡協議会長	新村 恵子	欠席	
		公募委員	中谷 靖子	欠席	
	政策支援 アドバイザー	東京大学大学院工学系研究科教授	原田 昇	欠席	
	その他の当該市町村 が必要と認める者	北陸信越運輸局交通政策部交通企画課長	佐々木凜太郎	本人出席	
		北陸信越運輸局鉄道部計画課長	織田 幸浩	欠席	
北陸信越運輸局富山運輸支局 首席運輸企画専門官		長谷川 僚一	本人出席		
富山県観光・交通・地域振興局 総合交通政策室次長		清水 圭	主幹 杉田 尚美		
地域交通・新幹線政策課長					
黒部商工会議所会頭		川端 康夫	本人出席	座長	
一般社団法人黒部・宇奈月温泉観光局 代表理事		川端 康夫	事務局長 坂井 英次		
Y K K 株式会社 執行役員 黒部事業所長		浅野 慎一	本人出席		
富山県交通運輸産業労働組合協議会議長	石橋 剛	本人出席			
宇奈月商工振興会	羽柴 進一	本人出席			

- 事務局：黒部市都市建設部都市政策課：島津部長、畠山理事、廣木課長、神保班長、櫻田班長補佐、水島主任、大坂主事

会議次第

- 1 開会
- 2 あいさつ（会長 大野黒部市長）
- 3 報告事項
 - (1) 経過報告・・・・・・・・・・・・・・・・・・資料 1
 - (2) 新幹線生地線について・・・・・・・・・・資料 2
 - (3) バス停留所について(名称変更を行うバス停ほか)・・・・資料 3
- 4 協議事項
 - (1) 第 2 次黒部市地域公共交通網形成計画骨子(案)について・・資料 4
- 5 その他
- 6 閉会

開会

- 定刻通り開会した。

あいさつ（大野市長）

- 市長より挨拶を行った。

委員各位には、ご多用の中ご出席いただき感謝している。また、日頃より本市の公共交通の整備と運営にご理解・ご協力いただき感謝している。

前回の協議会以降の話題としては、まず、10月12日から13日にかけて東日本を襲った台風19号の甚大な被害が思い起こされる。特に千曲川の氾濫により13日未明に北陸新幹線「長野新幹線車両センター」が冠水し、金沢・東京間の「かがやき号」及び「はくたか号」が同日から約2週間に渡り運休した。この災害により、我々の日常生活や経済活動は大きく制約を受け、特に観光及びビジネスでの宿泊キャンセルが相次いだ。また、ダイヤの完全復旧には約2カ月を要し、ようやく先月末に災害前のダイヤに戻ったところである。

次の話題としては、11月4日と11日に実施した黒部宇奈月温泉駅の乗降人数調査の話題を挙げる。休日である11月4日の調査では2,623人と、前年同時期の2,876人に比べ253人少なくなっており、台風19号による予約キャンセル等の影響が出ているものと推測される。一方、平日である11月11日の調査では2,060人と、前年同時期に比べ若干多い人数となっており、乗降人数は順調に回復しているものと推測される。

また、地鉄荻生駅整備については、今月下旬の完成に向け最終段階に入っており、来年4月の明峰中開校時には多くの生徒が利用する運びとなっております。

続いて、本日の会議内容については、報告事項が3つ、協議事項が1つある。報告事項では、「経過報告」、「新幹線生地線」、「バス停留所」を報告させていただく。また、協議事項の「第2次地域公共交通網形成計画骨子(案)」については、先月の作業部会で検討した原案を基に、委員の皆様で議論して頂きたい。さらに9月に実施した市民アンケート等についても概要説明を行う。活発かつ有意義な会議となるよう、忌憚のないご意見を頂戴したい。

報告事項

●事務局より、資料 1 から資料 3 に基づき、報告を行った。

○進行：廣木課長

○浅野委員

新幹線生地線については、我々も 6 か月間の YKK 社員・一般市民別の乗降者数を計測・集計している。

資料 2-1 で 3 点の現状と課題を挙げさせていただいている。現状と課題 1 については、黒部インターチェンジ東側と黒部宇奈月温泉駅を結ぶ経路の中で鋭角に曲がる箇所よりも寺田商事前交差点の方が危険である。バスの運転手によると、交差点周辺の住宅により左右の確認がしにくいとのことであり、実際に事故があったとも聞いている。黒部インターバス停と中村バス停間の利用者数も少ないことから、寺田商事前交差点を避けるルートに変更することにより安全性を確保できる。

現状と課題 2 については、魚の駅の営業時間以外の時間帯のバス利用者は 1 ヶ月間に 1 人いるかどうかという状況になっているため、バスの運行時間帯を魚の駅の営業時間帯と合わせ、魚の駅の営業時間外の便を減らしてはどうかという提案である。

現状と課題 3 については、当該系統は通勤時間帯に YKK 社員が多く利用している一方、昼間帯はほとんど人が乗っていない状況である。これに対しては、昼間帯の便数を削減するのではなく、昼間帯の利用者数を増加させることを考えていきたい。我々も年間 3,000 万円弱の費用を負担しているため運行車両数を減らすという考えもあるが、どちらかといえば利用しやすくなるような工夫をしてもらいたい。例えば、現在は免許返納者に対しフリーパスが交付されているが、全ての 65 歳以上の市民の運賃を無料にするなどにより当該系統を利用していただけないかと考えている。

実際に当該系統を利用してみると、バス停が利用しにくい位置にあると感じた。現在のバス停の位置は、住民の意見を取り入れ多くの住民が利用しやすい位置となっていると思うが、ほとんどの住民は利用していないと思われる。このため、バス停の位置を若干移動させることにより、当該系統を利用しやすくしてほしい。

○事務局

新幹線生地線に関しては、委員の指摘を踏まえ進めていきたい。路線の見直し等については、関連する地区住民に利用者数を示したうえで協議し、理解を得られるよう取り組んでいきたい。また、これまでほどのバスに乗ればどこに行けるのかというようなバス利用に関する情報を十分に周知できていなかったため、今後はこのような情報の周知についても注力していきたい。

協議事項**（1）第 2 次黒部市地域公共交通網形成計画骨子（案）について**

- 事務局より資料 4 に基づき、第 2 次黒部市地域公共交通網形成計画骨子（案）について説明を行った。

○川端座長

事務局から説明のあった第 2 次公共交通網形成計画骨子（案）について、それぞれの立場から順番にご意見をいただきたい。

○谷島委員

高齢者人口や免許返納者が増加する中で、本市では免許返納者には公共交通を無料で使えるフリーパスが配布されている。私としても、地元住民に対し自動車の利用者が増えると公共交通がなくなってしまうと言ってプレッシャーをかけている。しかし、公共交通利用者は若干の増加傾向にあるものの将来的に人口が減少するというハンデもあり、なかなか相対的に公共交通利用者が増加するという理想には届いていない。このため、一人でも多くの人に公共交通を利用してもらえるような方法を考えていく必要がある。

私の地元では土曜日や日曜日は公共交通が運行していないので、その間はどうのように住民の移動をサポートするかが課題となっている。しかし、土曜日や日曜日に公共交通が運行しなくなっても公共交通の利用者は増加しているため、胸をなでおろしている。

人口が減少している中で、公共交通（の利用促進の取組）はいったん楽をすともとは戻らないという意識をもって皆さんにご案内をしており、効率よく多くの人々が仲良く乗っていただけるような公共交通であるべきと考えている。

○中田委員

最近の特に黒部地区の鉄道の利用状況については、台風に伴う新幹線の運休の影響が顕著に出ている。また、上半期の状況を見ると若干減少気味でもある。ただ、富山地方鉄道の大きな特徴としては、利用者の約 7 割は定期客であり、残りの約 3 割の半分も IC カード利用者であることから、圧倒的に地元の人が利用している鉄道と言えよう。また、他の鉄道と比較して定期客の比率が非常に高いのが特徴として挙げられる。最近の傾向としては、学生数が減少する中で、通学での利用者が確実に増加している。学校数も減少しており、我々の環境としては悪いと言ってもいい状況だが、定期客は増加している。学生の利用者が増加している大きな要因としては、自転車による通学が減少し公共交通での通学にシフトしているのではないと思う。先ほどの話では、いわゆる交通弱者が中心となっている考え方があったが、最近では若い人でも自動車に乗らない人や自動車を持っていない人も増加している。計画の策定に当たっては、このような環境の変化にも留意すべきであろう。

○川端座長

基本施策の中でも鉄道の持続的な運行についての記述もあり、本市にとり鉄道は重要なインフラであるので、この計画に対する具体的な意見などがあれば頂戴したい。

○助野委員

あいの風とやま鉄道も地域住民の利用が多く、その中でも定期客が多い。また、特徴としては、紙媒体の乗車券の利用者が減少する一方、ICカード利用者がここ数年で増加してきており、通勤・通学のみならず県外からのビジネスマンの利用も増加しているのではないかとと思う。

今回の計画骨子(案)の中で、今後のキーワードとして増便等の働きかけが記載されている。当社では、特に朝の通勤・通学時間帯については、所有する車両をフルに活用して運行している現状であるが、その中で可能な限り協力したい。

多くの人を利用する駅の周辺地域については、立地適正化計画等も含めて考えていくということであるので、周辺開発などを絡めてお互いにウィン・ウィンの利用促進となればよいと思う。

○神谷委員

地方では、自家用車の所持率が非常に高いため、タクシーの利用は減少してきている状況にある。黒部市では、免許返納者が市民病院を利用するためにタクシーを利用するケースが増加してきている。一方、以前は夜間の仕事が多かったが、最近では代行を利用する人が多く、夜間の稼働台数は減少してきている。このような意味で公共交通の重要性を感じている。また、新幹線駅では地区内のタクシー会社がタクシーを待機させているが、現状の利用者はほとんどおらず、タクシー業界としてはなかなか苦しい状況となっている。

○高尾委員

警察としては、運転に不安のある方は運転免許証を返納し、公共交通等を利用しながら生活していただくことを推奨している。このため、計画骨子(案)の「運転免許自主返納と連携した利用促進」について協力しながら進めていきたいと考えている。

黒部市内では10月末の時点で224名が免許自主返納を行っており、前年の110名に比べほぼ倍増している状況である。しかし免許返納に訪れた人の中には、返納後の移動手段を確保していない人がみられる。このような問題は、警察だけでなく社会全体で取り組む必要があるだろう。

○菅野委員

新幹線市街地線については、当該系統に平行して運行している鉄道もあるため、利用者が少ないのであれば一時的に廃止してもいいのではないかと考えている。運行当初は我々も改善に向け取り組んでいたが、バスに比べ鉄道を利用する傾向が強いため、以前の作業部会での大野先生の発言にあったような社会実験として一時的に運行を停止しその分の経費を他の路線に充当することも考えていくべきではないか。新幹線駅から黒部駅に乗り換えが必要となっても、黒部駅に行きたい人は乗り換えても行くだろうし、市民病院に行きたければ他の系統を使っても行けるので、大きな問題はないのではないかと。

また、運転免許返納については、現時点で自動車を運転できる高齢者は公共交通を利用しないのではないかと。このような人は、公共交通の存在意義をあまり理解していないと思うので、自治振興会や老人クラブの集まりなどの機会に、公共交通のPRを積極的にしてほしい。

○浅野委員

黒部宇奈月温泉駅の駐車場が無料であることが原因で、自動車を利用して黒部宇奈月温泉駅に来る人が多いと思われる。このため、わずかの額でもよいから駐車料金を徴収することを検討すべきではないか。有料駐車場化には一定の整備費用がかかるかもしれないが、無料駐車場がある限り公共交通の利用者は増えないと思う。

先ほど発言のあった免許返納については、誰も免許を返納したいとは思っていないのではないか。これは、現在の交通網では免許返納後に外出しにくくなるうえに、家族の中に自動車を運転できる人がいなくなる場合も生じるからである。市民の意識が公共交通を利用することを前提にならないと、利用者視点の改善点などもわからないままになるため、免許返納しない高齢者も含めた全ての高齢者のバス運賃を無料にするなど、市民に対して公共交通利用を意識的に働きかける必要があるのではないか。

私も先日初めて路線バスを利用したが、そのバスがどこに行くのか、次にどこで止まるのかということをもっと分かりやすくしてほしいと思った。また、標識があるだけで椅子や屋根がないバス停では、バスを待つのがつらいのではと感じた。また、バス停が利用しやすい場所にあったり、利用目的が分かりやすい場所にあたりすれば、もっと利用してもらえるのではないかと思う。

骨子(案)の実施事業(案)に「バス路線等の定期的な見直しの検討」が位置づけられているが、実施時期や頻度を明確にすべきである。また、アンケート結果を踏まえ、何を優先すべきかについて検討していただきたい。

○羽柴委員

骨子(案)の実施事業(案)に「黒部ルート一般開放に伴う既存公共交通の利用促進」が位置づけられているが、現時点で具体的な整備事業などは想定されているのか。黒部ルート一般開放については、この会議とは別に商工観光課が主体となった取組もあるので、部局間の連携を図りながら実施すれば、(我々も)協力できると思う。

○川端委員

浅野委員にお聞きしたいが、黒部市内の企業は、従業員に交通費を支給する際にマイカー通勤を認めているのか、あるいは最寄りの駅がある人に対してはマイカー通勤を認めないのか。

○浅野委員

以前は一定の距離内であればマイカー通勤は認められていなかった。現在は市内にある会社の寮等から出勤する社員については、強制的にバスを利用させている。また、市外に居住する社員には通勤時にはできるだけ電車を利用するよう働きかけているが、自宅から駅までの距離が遠い社員は電車を利用することが難しい。このため、各自治体でのパークアンドライド駐車場の整備が重要であると思う。

○川端委員

以前に富山で働いていた頃、自動車通勤では通勤時間が約 20 分であったが交通費は支給されず、バスで通勤では通勤時間が約 1 時間 20 分かかかるが交通費は支給された経験があった。

現在、黒部宇奈月温泉駅の案内所で来訪者への対応を行っているが、3 時間程度の空き時間がある人が多くみられる。これは、他県から早めの時間に来訪し宇奈月温泉のチェックインの時間まで時間が空いてしまったり、黒部峡谷鉄道を利用すると概ね昼頃に黒部宇奈月温泉駅に到着するため東京に帰る便までの時間が空いてしまったりするためであると思われる。そのような方に対しては、生地を案内している。ただし、黒部宇奈月温泉駅から生地には、平日であれば路線バスを利用し片道 200 円で行くことができるが、土日はタクシーを利用してもらう必要がある。タクシーを利用する場合は 1 時間前までに予約する必要があるため、1 時間の待ち時間が生じるが、夏期や秋期で利用する人が多く、タクシーも利用してもらえるので、利用者の絶対数は少ないが、今後も是非続けてほしい。

黒部・宇奈月温泉観光局では、生地でのガイド付きツアーを検討した際、本来であれば移動手段も含めたツアーにしたかったが、運行ダイヤに変更があると観光客にとって不都合が生じるので移動手段を切り離さざるを得なかった。このため、できれば観光地に連絡するバスの運行ダイヤは少なくとも 1 年間は変更しないしてほしい。そうしてもらえれば、1 日フリー切符を活用した移動手段を含めたツアーを提案できる。また、食事ができる場所にバス路線がない場合もあるので、公共交通を観光客も利用しやすいような形にしていきたいと思う。

○石橋委員

本日配布されたコミュニティ通信「公共交通で行こう！」の中で、小さい欄であるがバス・タクシー運転手に関する記事を掲載いただき感謝している。

どのようにすれば公共交通を利用してもらえるかという話も重要であるが、乗務員の高齢化や減少が著しく、タクシー乗務員の平均年齢が 60 歳近くになっている。若手も含めて人手が不足する状況が続いており、我々も様々なところに働きかけを行っている。骨子(案)にも記述があるが、運転手確保の取組にも力を入れていただければ、増便することになって対応できる。

市民の移動に限定する話であるが、公共交通は乗り継ぎなどによって時間に制約がかかるため、自家用車に比べ利便性が劣るので、現行計画や次期計画の骨子(案)にも記述があるデマンド形式の公共交通が、最終的には必要になってくると思う。

骨子(案)にある「地域バス・タクシー導入可能性の検討」に関連して他の自治体で NPO が公共交通の運行に取り組む事例もあるが、最終的には NPO に対し財政的に補填をすることとなるため、運行を NPO に任せるよりは、まずは地域の公共交通事業者とすりあわせを行っていただきたい。

また、バス車両にも様々な種類があると思うが、将来的には移動に車いすが必要な方などに配慮した車両も必要になると思うので、車両を導入する際には検討していただきたい。

○田村委員

黒部市の公共交通のハブ駅は黒部宇奈月温泉駅だと思うが、私の居住する地区からはバスで乗り継いで黒部宇奈月温泉駅にアクセスする必要がある。黒部宇奈月温泉駅に乗り入れる入善・魚津方面の公共交通とタイアップできれば、その沿線の地域から直通で黒部宇奈月温泉駅にアクセスできるようになるのではないかと。

黒部宇奈月温泉駅にアクセスするためには、路線バスを 3、4 回乗り継ぎする必要がある地区が何か所もあるので、そのような地区を解消することにより、黒部市のハブ駅としての位置づけを明確化できるのではないかと。

○松井委員

先ほどバスの運行ルート上に危険な交差点があるという意見があったが、もし県道に危険な道路がある場合、情報提供いただければ改善するよう努めたい。

また、標識だけが設置されているだけのバス停に関する意見もあったが、例えば、乗降する人が安全に停留できるよう側溝に蓋をかけるなどの対策を実施するので、情報提供いただければ協力したい。

事務局からの説明があったメルシーバス停留所について、設置されているベンチが通行の支障にならないか。今後は、跳ね上げ式のベンチの採用なども検討してはいかかか。

○清水委員

すでにご存知かと思われるが、先月 18 日からとやまロケーションシステムを運用開始している。このシステムでは、県内全域のバスの路線検索やルート検索ができるとともに、運行するバスの位置情報も得られる。もし、あいの風とやま鉄道や富山地方鉄道の鉄道路線の情報もシステム内に入っていれば表示させることもできる。また、自分がよく使う路線を MY 設定していれば、その路線をすぐに見ることができる。このようなシステムは、スマートフォンで利用するケースが多いが、このシステムはフィーチャーフォン（ガラケー）でも使うことができるため、例えば高齢者が集まる場所やバスをよく利用する人が集まる場所で、周知してもらえれば、バスを利用するモチベーションを向上させられるのではないかとと思われる。また、このシステムは県だけで運営しているシステムではなく、交通事業者や市町村などと協力しながら運営しており、交通事業者が毎日メンテナンスを実施している。それだけの価値があるシステムだと思っているので、このシステムを利用してもらえらるための働きかけをしていただける機会があればご協力お願いしたい。

○長谷川委員

私からは 2 点ほどお伝えしたい。まず 1 つ目は、今回は骨子(案)ということで具体的に示されていないが、事業の評価に関する項目については現行計画よりも細やかなものにしてほしい。これは、今後実施することを明確にすることが重要であり、事務局の担当者の人事異動により本計画の円滑な実施に支障が生じないようにするためでもある。他県では、評価のために収集するデータの具体的な内容や調査方法、調査頻度などをあらかじめ計画の中に盛り込んでいる事例がある。このように、計画の実効性を確保するため、計画の中で事業の評価に関する項目を具体的に記載してほしい。

2 点目は、先ほど運行ルートやバス停の変更に関する意見があったが、ソフトに関する事業も計画の中に盛り込んでほしい。例えば、待合環境の整備の取組に加えて、モビリティマネジメントや公共交通利用促進のための住民や公共交通利用者、企業、施設等による取組について定めることが考えられる。

先日、石田三日市線に乗車した時に初めて気づいたが、バス停の案内のアナウンスが園児の声になっていた。しかも、バス停によって違う園児の声になっていた。これについて市役所の方に確認したところ、バス利用者が親しみやすくなるような環境づくりの一環として石田地区内の自治会の発案で実施されているとのことであった。このような地域住民が主体となった良い取組を、他の地域でも実施できれば良いと思う。

○佐々木委員

私からは総論を 2 点、各論を 2 点申し上げる。総論の 1 点目は、前回の協議会でも発言したが、作業部会でどのような議論が行われその議論を踏まえ何をどう変えたのか、ということを見える化してもらいたい。作業部会での議論は承知しているが、そこでの意見が反映されていないのではとの声もあったので確認いただきたい。

総論の 2 点目は、これからの実施事業の肉付け作業が計画の中で一番重要な作業であると考えている。資料に記載されているキーワードが計画の本文に記載されるようなので、この部分の議論をしっかりとしてほしい。早めに素案を作成し協議会を開催する前に委員の皆さんに事前に渡して揉んでもらうなどのプロセスも考えられるのではないかと思いますので検討していただきたい。先ほどの浅野委員の発言にもあるように、決まっていないことは記載できないため「検討する」という表現ばかりの計画になってしまう場合もあるので、是非とも自主的な議論をお願いしたい。

各論の 1 点目は、5 つの目標指標が示されていたが、現行計画では現在未達成の目標指標もある。これについてはサービス水準もあるため高い目標値を掲げているとのことであるが、未達成である理由を考慮せずにこれまでどおりの施策を継続しても目標指標の 4 や 5 は次期計画でも達成できないのではないかと。どうすれば達成できるのかという観点から、具体的な事業を検討していただきたい。

各論の 2 点目は、現行計画の目標値のうち、達成している指標の目標値を変更することや、未達成の指標の目標値はそのままにすることは設定方法の一つであると思うが、そもそも何のために目標を設定しているのかということ振り返って考えておくべきであろう。例えば、目標指標 4 「1 年に 1 回以上公共交通を利用する市民の割合」を 80.0%にすることは黒部市にとってどのような意味があるのか、ということを考える必要があるだろう。この目標値が、公共交通に目を向けるきっかけという意味であればこの目標値でも良いと思うが、公共交通の利用者数を増やすという意味であれば「1 年に 1 回」という切り口でよいのか疑問である。公共交通に目を向けてほしいのであれば、1 年に 1 日だけ公共交通の運賃を無料にすれば、容易に達成できるのではないかと。また、免許返納者に公共交通のフリーパスを配布しているとのことであるが、ある学者の話では公共交通は経験財という性質のもので、実際に利用してみないと真の価値はわからないとされている。このため、免許返納者が直ちに公共交通を利用することは難しいものと思われる。このように、(公共交通の利用を促進するには、)公共交通を利用経験の有無が重要であることは間違いのないであろう。

○川端座長

少々予定の時刻を過ぎてしまったが、全員に発言をしていただきたいと思ったのでこのような形で協議を進めさせていただいた。今日は各委員から様々な発言をいただいたが、事務局の方から委員の発言に対して回答などがあればお答えいただきたい。

○事務局

時間の関係上、全ての発言に対し回答するのは難しいと考えている。まず谷島委員の意見については、かつて池尻線は通年的に運行していたが、現在は平日のみの運行でありながら乗降者数は増加傾向にある。人口が減少している状況においては公共交通利用者も減少するものと予測されるが、その中で乗降客数が現状維持、もしくは微増しているということであれば、見方次第では利用者が増加している、あるいは利用促進の効果が発現していると捉えることもできると思う。

中田委員の意見は、人口や学生数、学校数が減少するにも関わらず公共交通を利用して通学にする学生が増加している要因として、自転車通勤する学生数が減少していることや、若い世代の住民が自動車を所有しなくなったことが挙げられるという考察であった。（公共交通にとって現在の社会情勢が）マイナスな側面から捉えられがち中で、見方次第では、何気ないところに公共交通を利用してもらえようとする要素が散らばっているのではないかと感じた。本市では新幹線の開業を契機に様々な形態の公共交通の運行に挑戦しているところであるが、「新幹線の開業から5年も経過しているのだからそろそろ何とかできないのか」といった指摘もある。しかし、何十年もかけて公共交通から離れていった人々を、かつてのような公共交通が利用できる社会に連れ戻すという視点から見るとまだ5年しか経っておらず、ほんの数年で一気にかつての状況になるものではないと思う。

免許自主返納については、様々な場面で話題になっているが、必ずしも免許自主返納者の増加に比例して公共交通利用者が増加するとは言えないのではないかと考えている。公共交通利用頻度は、免許自主返納者の自宅が公共交通を利用しやすい位置にあるかどうかで異なるし、免許自主返納者の中でも市のフリーパスを申請する人とならない人でも意識の違いが見られるだろう。ただ、現在、運行事業者からの利用状況報告の中にはフリーパス利用数も記載されており、今年度においては4月から10月末までの間にフリーパス利用数は2,800人を超えている。1つの路線の年間利用者数が7,000から9,000人という状況の中で、これだけの人数がフリーパスを利用しているとなると、相乗効果があるものと考えられる。

また、65歳以上の市民のバス運賃を無料にするという意見もあった。現在実施している免許返納者に対するフリーパスについては、免許自主返納者への特典である。また、アンケート結果からは、今以上に行政の資金を投入してでもいいから維持してほしい、今以上に便利にしてほしいという意見もあれば、コストを抑えるべきという意見もある。このため、市民の多様な意見を踏まえ、65歳以上の市民のバス運賃の無料化を検討していく必要があると考える。

なお、次期計画では、地域バス・タクシー導入可能性の検討を盛り込みたいと考えている。現在、我々が取り組んでいるのは、それぞれの地域から中心市街地に移動した上でそこにある鉄道を利用し市外に出かけてもらう形であるが、市民からは中心市街地までの移動とは別に地域内の移動に対する要望が多かった。しかし、我々が地域内の移動手段まできめ細かく

対応することは難しいことから、地域バス・地域タクシーの可能性検討をしていく必要があると考えている。

○川端座長

今日の意見を参考に計画素案を作成していただきたい。また、計画に対する意見に関しては、書類等により事務局の方に提出していただきたい。次回の協議会では、計画素案を議論することになるので、それまでに委員の意見を事務局に伝えてほしい。協議事項については以上で終了とさせていただく。

その他

- その他意見等なし。

閉会（谷島委員）

- 谷島委員より挨拶を行った。

本日は、長時間にわたりご協議していただき、ありがたく思う。また、川端座長には、円滑な議事運営をいただき、感謝申し上げます。冒頭のご挨拶にもあったが、今年の秋は台風による北陸新幹線直通運転の長期間休止など、大きな災害に見舞われた。今回、第 2 次黒部市地域公共交通網形成計画骨子（案）においては、市民アンケートの結果が報告された。アンケートから推測される意向では、「公共交通を維持してほしい。」という意見が大勢を占めているように思える。今回の第 2 次計画に反映され、アンケートの意向が是非、数字となって表れる良い計画となることを期待していると同時に、引き続き、各々の立場から公共交通の利用促進、維持・発展に、ご指導ご鞭撻を賜るようお願い申し上げ、閉会にあたってのご挨拶に代えさせていただく。本日は、誠にありがたく思う。

以 上