

平成30年度第2回射水市地域公共交通活性化協議会 会議録

- 1 開催日時 平成31年2月21日（木）午後2時～3時30分
- 2 開催場所 射水市役所2階201会議室
- 3 出席者 岩田会長、川腰副会長、林委員、山崎委員、釣谷委員（代理重吉氏）、宮腰委員、作道委員、上野委員、白川委員、水上委員、寺井委員、山崎委員、多田委員（代理奥村氏）、島倉委員、坂井委員、中島委員、山下委員、谷内委員（代理中江氏）、高坂委員、井藤委員（代理神田氏）、長谷川委員、鈴木委員（代理横田氏）、石橋委員、米本委員、荒谷委員、島崎委員
事務局 原市民生活部次長、泉生活安全課長、久々江課長補佐、二谷主査、宮林主任
- 4 欠席者 荒井委員、武部委員
- 5 開会
 - (1) 岩田会長挨拶
 - (2) 「地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会の提言」について（長谷川委員説明）
- 6 協議
 - (1) アンケート調査結果について（事務局より説明：資料1～2）

（委員）

地域別の傾向は把握できているか。例えばどこのエリアの人が何時頃に買物目的で移動しているかなど。運行の経路やダイヤの時間帯などの検討の際に、どこのエリアの人が何時ごろにバスを利用するか、また買物地など目的地への移動が集中する時間帯において、その移動の多いエリアにバスを配車する、などの検討が出来れば、運行の見直しの参考になるのではないかと考える。

（委員）

市民アンケートについて一世帯ごとに3票を配布しており、これによって世帯主だけでなくご家族の方も回答頂けていると思うが、回答者の年齢分布を見ると、高齢者の回答が多い。市全体の年齢分布、地域分布と比較して、母集団と同じようであれば、このアンケート結果は市民の意向をかなり反映していると言えるが、その分布の違いがあるのかどうか気になる。そうしないと市民の意向が捉えにくくなるのではない

か。特に若い人の回答が少ないことで、その分通学でのバス利用が過小になっていないかが気になった。

(事務局)

市の人口分布と比較した調整はしていないが、地域別の分布をみると、ほぼ人口分布に近いと感じている。一方で10代20代の回答はなかなかお答え頂けなかった印象である。それは利用者アンケートでも同様で、特に高校生の方には、今回のアンケート結果よりも実際は、もっと利用頂いているが、あまり回答頂けなかったと感じている。市全体の人口割合との比較は改めて確認したい。

(2) 射水市公共交通プランの進捗状況について (事務局より説明：資料3)

(委員)

資料4のp.1に「計画の構成」が記載されているが、網形成計画における記載事項については改めて法律に則った位置づけを確認されたい。交通結節点の待合環境整備について、小杉駅だけとのことであったが、今の時点で他にイメージされているものがあるのか。

(事務局)

交通結節点について、小杉駅以外ではショッピングセンターパスコ、射水市民病院、旧新湊庁舎跡地に出来るバスターミナル整備も必要になってくると考える。

(委員)

資料4のp.1の「3. 検討課題」の(1) 1④において、ここで書かれている富山県立大学や国立富山高専の通学移動について、射水市の問題意識としてはこれらの通学利用をコミュニティバス利用に取り込めないか、ということと理解している。呉羽地域では、「呉羽いきいきバス」を運行している。基本的には地域住民の足の確保の観点で導入されたと思うが、富山国際大学と富山短期大学の学生が通学の足としても利用されている。黒部市では企業との連携で、YKKの複数箇所の工場を結びつつ観光地も結ぶコミュニティバスが運行されている。黒部市とYKKで運行について調整しながら、YKK社員も公共交通を使ってもらう協力をし、市もコミュニティバスに企業の方の利用を促すとともに、利便性向上を図る例があるので参考にされたい。自由乗降については交通安全上の観点があるので、警察の協議の上で対応可否を検討されたい。

(事務局)

呉羽地域については、本市のコミュニティバスも富山短期大学を經由している関係で、結構利用して頂いている。富山県立大学とは協議させて頂いており、要望も頂いていたが、残念ながら本市のコミュニティバスが十分な対応ができず、今回は独自で

シャトルバスを運行されることになった。今後も協議しながら、路線・便を増やすのかどうかも含めて考えたい。今年4月の改正では富山県立大学の学生の帰りへの対応として、本市のコミュニティバスを県立大学に乗り入れることも考えている。

(委員)

企業との連携については何か考えられるか。

(事務局)

射水市にも多く工業団地があるのでまた協議していきたい。いくつかの工業団地からはバスを通して欲しいという要望もあるし実際乗り入れたこともあるが、自動車利用の方ばかりでなかなか乗って頂けていない現実もあるが、今後も協議して進められるところについては進めていきたい。

(委員)

介護施設やシルバーセンターなどから何か要望などはあるか。

(事務局)

今後計画策定にあたっては庁内会議を開き、観光や福祉、介護などの分野とも協議していく予定である。

(委員)

資料4に記載の「3. 検討課題」の中で、循環線の距離が長くなって、という言いながらも、その下に「拠点施設を結ぶ循環線を設定」という記載があるが、拠点施設を循環するような需要があるのか、そういう調査をされているのか。

(事務局)

どことどこ(の拠点)をつなぐかは今からの検討だが、循環系統は長くなることも考えられるので、どのように結ぶのか、2つの円にするのかも含めて今からの議論である。

(委員)

循環で距離が長くなって利用が少なくならないように慎重に検討されたい。

「2 乗り継ぎ利便性」のところ、あいの風とやま鉄道との乗り継ぎが上手くいかないという話もあったが、先ほどのアンケート結果でも時間帯の分析があった、が、通勤時間帯は乗り継ぎがあるが日中時間帯は乗り継ぎがあるのかどうか、どちらかという乗り継ぎ利用よりも買物利用に重点をおいたほうが良いのではないかと、という考えも出来る。乗り継ぎが良いのに超したことはないのだが。海王丸パークへの路線について、従来運行していた加越能バスが運行をやめられたのも、それなりの理由があつてのことだと思うので、同じ路線を入れようとしてもただ負担がかかることになりやしないか。むしろ万葉線の乗り継ぎを良くして、万葉線も利用してもらいつつ、万葉線から乗り継ぎでバスを利用してもらおうほうが双方Win-Winとなるのではない

か。ここで記載されていることがお金のかかることばかり書いてあるが、効率性の観点でどこまで市が負担されるのか。

(事務局)

ご指摘のようにお金のかかる事業が多いが、考えられる事業をあえて網羅させて頂いた。ここから当然経費面や必要性の検証をやっていきたい。

(委員)

射水市は県内市町で最も公共交通にお金をかけている自治体でもあるので、今後効率性にも配慮されたい。

(委員)

結局のところこれから作業されるとのことだが、冒頭ご説明頂いたアンケート調査は何のために実施されたのか、今一度立ち返って頂きたい。何のために時間と金をかけてアンケートを実施されたのかというと、射水市民の今の交通実態をあぶり出すためであり、これがまず現状として、交通に対する需要と供給側のギャップを検証していく作業が必要である。この結果を分析、活用していかないことには、アンケートを取っただけで満足となりかねない。他の悪口ではないが、アンケートして満足して終わり、何の計画なのか分からないといった計画を策定した自治体もある。網形成計画の制度は、11年前に地域公共交通活性化・再生法が出来た当初は「地域公共交通総合連携計画」という名称だったところ、結局バス単体の計画で鉄道分野の計画も含まれていないという反省も踏まえ、平成26年度に法改正を経て鉄道、バス等も含めた「網」として、地域の実情を踏まえて策定されるものである。そのためにアンケート調査をされたのであり、この結果を無駄にせず数ヶ月間で分析すること、コンサルタントは十分承知していると思うので、アンケート結果を基にした需給ギャップを見て、そこからどうするかを考えて頂きたい。

(委員)

ここに挙げてある検討課題については、アンケート調査が1つの根拠となることになると思われる。もし出来るのであれば次回協議会に、施策の立案根拠としてアンケート調査を参考とされたい。一方で、課題に挙げられているうちいくつかの項目については、アンケートでは把握できていないものの改善しなければならない課題ということになるので、その施策がなぜ求められるのかは考えておく必要がある。例えば観光地への誘導については、コミュニティバスでの対応が求められるのかどうか。一方で観光地に行く人こそ移動の足がないということになるが、それをレンタカーやタクシーで対応するという考え方もできる。外からこういう要望があるという話で提案されるのかどうか、いきなり出てきた課題ではないと思うので整理されたい。

乗り継ぎに関して、コミュニティバスのダイヤ改正は毎年されるのか。何年かおき

か。

(事務局)

あいの風とやま鉄道のダイヤ改正を受けて6月にコミュニティバスのダイヤ改正を実施していた。今年度は鉄道ダイヤ改正によるバスへの影響はなかったが、乗り継ぎ以外の要因で改正を行う予定。

(委員)

資料1のデマンドタクシーの利用者調査結果の中で、現行の1時間おきダイヤを「30分ごとに使用可」という意見に対して、今後対応を探られるのかと思うが、タクシー事業者として対応の可否はどうか。

(委員)

ここ数年、高齢化と運転手の不足がずっと続いている。運行開始当初は空車タクシーで運用する方針となっていたが、利用者がデマンドタクシーの利便性を高く評価しているようで、予約を断ることができなくなっている状況。増便となると、通常のタクシー業務への支障もあり、100%の要望にお応えできるのが困難ではないかと考えている。

(委員)

デマンドタクシーで気をつけて頂きたいのは、利用者1人のために車両を動かすようなものにはせず、乗合としての運行に心がけて欲しい。コミュニティバスは利用者が増えるほど赤字は減るが、デマンドタクシーは運行すればするほど赤字が膨らむ形になる。また、デマンドタクシーの利便性を良くすることが妥当かどうか。個人的な見解であるが、デマンドタクシーの意義は、移動の困難な方が1時間ないし2時間に1本でもあることで移動の不安をなくすという点がある。あまりにも利便性を上げていくと、自治体の補助が増えるだけになる。公共交通としてのデマンドタクシーの役割をはっきりさせたほうが良い。

(委員)

運営しているうちに色々な問題が出てきていることも事実だが、運行開始後数年経っている中で、必要があって利用されているがゆえに、安易にお断りができない状況である。利益という大局的な見方もあろうが、極端に言うと車両償却やタイヤ交換、オイルその他種々の経費が上昇してきているものの、社内努力の中で継続出来るように努力しているのが現状である。ご理解頂ければ幸いである。

(委員)

持続可能な事業を考えていく必要があり、どこかに負担を強いては段々厳しくなってくるので、来年の検討で持続可能性についても配慮していきたい。

(委員)

アンケートの集計結果はしっかり見させて頂き参考になる。今後に活かしていきたい。運転手の確保の取り扱いで非常に苦しんでいる。運転手不足と高齢化の深刻な状況下でその対応に大変苦勞している。事故が多発している中での安全確保とコンプライアンスの厳しい環境下で対応しなければならない。運転者の待遇を見直していかないと運転者は集まらない。また労働環境に配慮した(労使の)信頼関係を重視していかねばならない。

7 閉会 島崎委員(市民生活部長)挨拶