

第 3 9 回 富山市都市交通協議会 議事録

【日 時】 令和 6 年 2 月 1 6 日（金） 1 4 : 0 0 ~ 1 5 : 0 0

【場 所】 富山市役所東館 8 階 第 3 委員会室

【次 第】 1 開 会

2 会長挨拶

3 議 題

（ 1 ） 委員の意見及びパブリックコメントの結果を反映した富山市
総合交通計画（案）について

4 閉 会

【出席者】 委員 1 3 名（敬称略）

所 属	職 名	氏 名	備 考
富山市	副市長	美濃部 雄人	（会長）
富山商工会議所	専務理事	上田 祐正	
モビリティジャーナリスト	—	楠田 悦子	
西日本旅客鉄道株式会社 金沢支社 地域共生室 企画課 交通企画室	室 長	鹿野 剛史	
富山地方鉄道株式会社	代表取締役社長	中田 邦彦	〔代理出席〕 専務取締役 新庄 一洋
あいの風とやま鉄道株式会社	代表取締役社長	日吉 敏幸	
富山県タクシー協会	会 長	土田 英喜	
株式会社富山市民プラザ	常務取締役	奥沢 靖	
国土交通省 北陸信越運輸局 富山運輸支局	支局長	中村 幸春	
国土交通省 北陸地方整備局 富山河川国道事務所	所 長	佐藤 保之	〔代理出席〕 事業対策官 谷 俊秀
富山県 交通政策局	理事・次長	牧野 裕亮	
富山県 土木部	次 長	金谷 英明	〔代理出席〕 都市計画課主幹 鹿熊 文博
富山県警察本部 交通部 交通規制課	課 長	大島 和久	〔代理出席〕 交通規制課規制補佐 山田 康則

【議事録】

会長挨拶 （美濃部会長挨拶）

**議題（１）委員の意見及びパブリックコメントの結果を反映した富山市
総合交通計画（案）について**

事務局 （説明）

（質疑応答）

【美濃部会長】

資料１の１から６まで、「現状のまま」という回答が多いですが、何かここについてここを工夫したらや、こう修正すると意見が入れられるなど、ありましたら、お願いします。

いかがでしょうか。

それから、パブリックコメントの下の部分ですが、市の考え方というのも添付書類で公開されることになるので、ここについてはいかがでしょうか。

【奥沢委員】

関係ないことなのですが、回答された方の属性などは分かるのであれば教えてください。

【美濃部会長】

個人名が特定されない形で事務局から説明いたします。

【事務局】

パブリックコメントを寄せられた方は、男性で富山港線をよく使っておられる方です。

【美濃部会長】

公共交通はもっと便利にして、車を減らす方がいいのではないかという側に、平均的な市民よりも、バイアスがかかる立場にある方かなと思います。パブリックコメントについては、鉄道マニアの方や関係者からの意見はあまり聞かれませんでした。

この資料１の右側の下から２行目の右の端に「維持・活性化に努める」ということが書いてあります。「活性化とか安全のための投資は公共でやっているけれども、維持のところにはお金を入れてませんよね。もう少し維持にお金を入れられませんか。」というようなご意見も伺っているところでございます。

しかし、これには誰が行うかは書いていませんので、ここにいるすべての人の共通の考え方として、公共交通の維持・活性化に努めてまいりますと書かせていただいています。

それでは、今日の資料全般について、もう一度見直していただいて、意見がある方やこの計画を実施する上での留意事項など、今年度末としての発表には含まれませんが、今回集まっておりますので、交通政策に反映させたいと考えています。

１人一言ずつご意見いただければと思います。上田委員何かありますでしょうか。

【上田委員】

前は代理が出席した為今回初めてなので申し訳ありません。

量も多くて、読みきるのも大変でしたが、103 ページのオープンループ乗車システムについてですが、実施の記載がされていますが、すでに導入されているのでしょうか。

【事務局】

すでに、まいどはやバスで実施しており、空港線でも導入されております。

【上田委員】

そうですか。

これは将来的には増やしていくということですね。

【事務局】

そういったことも含めて検討して参りたい考えております。

【美濃部会長】

今、ちょうど JR 系のカードのシステム更新の話や、えこまいかカードも富山地鉄系でしか使用できないということもありますし、この計画では高山本線などでも IC カードを使用できるようにしたいということもあり、どのカードが一番良いのか迷っています。東京に行った時に東急を利用して、改札機が切符を挿入するところとタッチするところ、QR コードを読み込むところ、タッチ決済を読み込む所など 5 箇所ぐらいありました。

富山市の従来からのものも使いやすいのであまり困らないですけども、なかなか地方としてはそれを導入していくほどの財源はないので、慎重に日本中の動向を見極めて、あいの風とやま鉄道と合体が予定されている城端線や氷見線の動向も考慮しながら検討していきたいと思えます。

導入する際は富山地鉄やあいの風とやま鉄道に決定していただくことにはなりますが、使いやすいカードシステムができるのであれば、金銭的に支援していきたいと考えています。

【上田委員】

これからインバウンドも増えてくるので、地鉄バス等にも取り入れれば、もっと使いやすくなると思います。個人的には、地鉄バスをよく利用させてもらっているのですが、43 ページから 45 ページまでのアンケートを見ていると、やはりバスが一番多く利用されているという結果が出ている一方で、44 ページを見ると、路線バスの満足度が一番低いのも事実です。次のページを見ると改善要望も一番多くなっています。バスに関しては、いろんな施策も出ていますが、今以上に積極的にやっていく必要があると思っています。

以前始発のバスに乗る機会があったのですが、始発なのに、時間どおり来ませんでした。

別に道路が混んでいるわけではなかったのですが、バスはもう少し時間通りに来てほしいと思います。以上です。

【美濃部会長】

前日も少し議論があがりましたとおり、バス停に屋根を作るなど、公共でできることはやっ
ていきたいと思いますという話ですが、隣接する土地を所有している方の協力が必要という話もあり
ました。

それについては新庄専務何かありますか。

【中田委員：代理出席 新庄専務取締役】

中田の代理で来ております。富山地方鉄道の新庄と申します。

ダイヤの前に上田委員からおっしゃられました定時性の件について、実際にご指摘されたと
おりです。

バスは車と同じ道路を走るので、その定時性のサービスの面では弱いと思っておりますが、事
業者が当たり前だと思っはいけないと思っております。

なぜ始発から遅延が発生するのかについては、おそらく前の運行からの遅れを引きずってい
るのではないかと思います。

あるいは営業所から、回送して復路の回送地点までで遅れてしまったのかなということで、
いずれにせよ、その辺りの予想が甘かったから、遅れてしまったのではないかと考えています。

全般的にはそういった事例はあり、今回指摘されたからというわけではありませんが、今度
の春にも少しダイヤを見直す予定ですし、現在の運行状況が把握できるシステムを活用し、全
体的に見直しを行います。それによって少しでも改善されることを願っています。もし改善さ
れない場合はまたご報告いただければ幸いです。

課題を認識し、少しでも満足していただけるよう改善していきたいと思っておりますので、よ
ろしく願います。

ダイヤについては、やはりここを見ると運行本数が少ないというのが一番の不満点というこ
とが分かりますが、残念ながらそれに対して対応することが私たちの事業者の中では一番の課
題になっています。

実は昨日、新潟、富山、石川、福井の事業者、新潟は越後交通、富山は富山地方鉄道、石川
県は北陸鉄道、福井県には福井鉄道と京福バスの2社といろいろな課題についての会議があり
ました。

この運行本数の増加のニーズに応えられない一番の理由である、運転手不足という話にばか
りなっており、それについては県あるいは市町村、自治体と取り組んでいく中でも、まだ具体
的な答えが出ておりません。非常に悩ましい状況です。

ダイヤを薄くして対処できる範囲を広げるのか、あるいはダイヤを増やして、その代わり交
通空白地域ができるのか、どちらか二者択一の状況となっているので、その辺につきましては、
違った対応を色々と考えて、少しでも運行本数を減らさないように取り組んで進めていきたく
と考えておりますので、よろしく願います。

【美濃部会長】

ありがとうございます。

かなり全国ニュースにもなっていますが、金沢-富山の直行バスが廃止されるということで、感覚的にはお客さまがコロナの影響で減ったとしても、それなりに利益が出そうなところを廃止し、都市内の公共交通を守っていただいている面もあると思いますので、ご利用されていた方には申し訳ありませんが、感謝しております。

あいの風とやま鉄道や新幹線などで代替できるルートではあります、それに対して地域の路線バスはそれがなくなったら本当に車しかないという状況ですので、富山地方鉄道も苦しいところ申し訳ないのですが、最初に労働力不足で減らしていただくところがそちらでありがたかったと思っております。

【中田委員：代理出席 新庄専務取締役】

あいの風とやま鉄道がすべて対象ということではありませんが、代替交通が充実していた部分というのも廃止の一つの理由でもあります。

【鹿野委員】

JR 西日本金沢支社の鹿野と申します。いつもありがとうございます。

本件計画案につきましては、弊社としての意見はございません。

トピックスを申し上げますと、いよいよ3月16日に北陸新幹線の敦賀開業が1か月前に迫っており、本日10時からきっぷの前売りを開始しております。金沢から敦賀の方向に向かう「つるぎ1号」という列車は約1分で売り切れ、東京-敦賀間を結ぶ「かがやき」は約4分で売り切れたという、プレスリリースをさせていただいております。このような形で全国の注目を集めるいい機会でございますので、ご当地富山においても、第2の開業として多くの観光のお客様に訪れていただけるように願っております。

観光のお客様には、車ではなく新幹線でお越しいただければ、2次アクセスとしての地方交通が必要になってきますので、本日お集まりの皆様、富山市を始めとする皆様方にお力添えいただきながら、周遊を楽しんでいただけることで、地域交通の活性化につなげたいと思っております。

地域交通という点では、我々は高山本線の運営という形で参加させていただいておりますが、沿線ブラッシュアップ会議などで、ブラッシュアップ基本計画において掲げられた施策の実現の可能性や実現方策について一緒に議論させていただいております。

前回の会議でも少し述べさせていただきましたが、現在の事業構造では実現が難しいことが大半を占めていることも事実としてありますので、引き続き関係者間での役割分担や責任分担に関する議論を進めながら勉強してまいりたいと思っております。

引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

【美濃部会長】

ありがとうございます。

それでは、日吉委員お願いいたします。

【日吉委員】

あいの風とやま鉄道株式会社の日吉です。よろしくをお願いいたします。

55 ページにある将来ビジョンのイメージ図について、事前にもらっていたイメージ図の中で、あいの風とやま鉄道の電車が存在しなかったのですが、今回は入っていたので一安心かなと思います。

このようなイメージで分かり易く提示することは重要なことだと思いますので、今後もこのような形でビジョンを示していくことを進めていただきたいと思います。

先ほど IC カードの話がありましたが、当社はあいの風 ICOCA を導入しています。当社は城端線、氷見線、高山本線と改札口が一緒になっているため、例えば、当社線の駅でカードをタッチして入場した後、城端線や氷見線、高山本線の駅で降りようとするとう出られないということがあります。

当社からすると、当社が提供している IC カードと同じ系列のものを導入していただければ、スムーズに移動ができるので、何か問題が起こった場合でも対処できるということになります。

しかし、問題はその他のいわゆる全国展開以外の IC カード、例えば富山のタクシーみたいなものが入ってきていて、それも一緒にやってくださいということになると当社としても、やはり ICOCA などの 10 カードに加えて、いわゆるクレカタッチのものも導入する必要があるということになってしまいます。加えて当社線と繋がっている事業者にも同様に、その対応を求めていくということになります。

IR いしかわ鉄道やハピラインふくいといったところも全部そういった問題が起こってしまうということになりますので、クレカ決済等の早期の対応は現時点では難しいですし、二重投資になってしまうという問題もあるため、全国ベースで考えていく必要があると思います。

高速バスの話が出ていましたが、地鉄と北鉄の高速バスが今度の 3 月 15 日で廃止されるということですが、これは地鉄にとっても北鉄にとっても、運転手さんが非常に不足しているという状況ですから、地元の地域交通を維持するための決断ということで、やむを得ないと思います。

当社としてもそれに対応して、土日祝に富山-金沢間の利用が増える可能性がありますので、混雑が予想される時間帯には富山-金沢間の 2 両編成の列車の車両数を増やすなど、必要に応じて対応していこうと現在準備しております。

また、県の方でも昨日発表されましたが、弊社と IR いしかわ鉄道とハピラインふくいの 3 県連携の企画切符「北陸 3 県 2day パス」をスタートさせたということで、新幹線で来られるお客様が 3 県をその後自由に行動できるような企画切符を作って、北陸全体を盛り上げていくという形で協力していきたいと思っています。以上です。

【美濃部会長】

私もこのイメージパースを作るのを最初から見ていたのに申し訳ないのですが、この5年間ぐらいの間に、間に1両入れて3両編成の列車がポツポツと出てくるようになってと思います。

それに応じて、あいの風とやま鉄道の方も2つのうち片方だけ3両にするとか、2両と2両が2つ繋がっている状態となりますので、イメージとは違う感じを出す方が良くないかなと思いますので、修正していこうと思います。

それでは奥沢委員よろしく申し上げます。

【奥沢委員】

市民プラザの奥沢です。

まいどはやバスの運営をしておりますが、先ほどの地震の際の公共交通の話題が出ましたが、まいどはやバスは1月1日から通常通りの運行をさせていただいております。

また、今回の話題についてご質問を加えてお話してもよろしいですか。

前回からの資料等の変更点の確認ですが、62ページの追加と110ページ以降の用語集の追加と55ページの追加の3点を変更点ということでよろしいでしょうか。

【事務局】

その他にパースが抜けていた部分や細かいところの修正、表が見にくかったものを見やすくしたり、写真をより良いものに替えたりするといった点を変更しています。

【奥沢委員】

ありがとうございました。

それと、今の55ページのイメージ図に関して、先ほどいろいろな細かい点について説明されたと思いますが、それをこの表の中に明記しなかった理由は何か意図がありますか。私はそれを書いてあった方が分かりやすいと思っていましたので、どうでしょうか。

【事務局】

あまりそのようなイメージパースを見たことがありませんが。

【奥沢委員】

了解いたしました。

【美濃部会長】

そういう絵で説明する時はもう少しポンチ絵的な絵だとよくあるかと思いますが、これはこう感動していただくだけでいいかなと考えています。

それでは、佐藤所長代理で谷対策官お願いいたします。

【佐藤委員：代理出席 谷事業対策官】

富山河川国道の谷と申します。

私もパースの方を見てイメージを湧かせようと思って見ていました。

市の施策に関して、網羅されているか疑って見ていたのですが、街の中で路線バスというのはあまり描かれていない理由があるのだろうかと思います。もし意図があまりないのであれば、それで構わないのですが、私は職業柄、ハードな事柄も考えてしまうので、パークアンドバスライドやバスの上屋の話もありましたが、そういうものも記載してあってもいいのかなと思いました。他にテーマがあるのなら構いません。

質問として、これらを広く計画を立てた後、市民の皆様にお披露目というか、いろんな場面でお話できる機会はあると思いますが、どういう機会でお披露目していくのかなというのを、今分かる範囲で結構ですので、広報の方法をお聞きしたいと思います。

【美濃部会長】

2つ質問がありますが、パースの中で都心に走っているバスやパークアンドライド、屋根など、そういったものが書かれていないという話と、お披露目の方法についてですね。事務局からお願いします。

【事務局】

パースのバスについては、国道41号を描いているんですが、この黒いバスが近未来的な感じで将来のバスの形をイメージしています。

また、市民への周知につきましては、今後のタウンミーティングや出前講座を通じて、市民の方にお伝えしていく予定です。

【佐藤委員：代理出席 谷事業対策官】

承知しました。

【美濃部会長】

よろしいでしょうか。それでは、金谷委員にお願いいたします。

【金谷委員：代理出席 鹿熊主幹】

前回に引き継ぎ代理として出席させていただいております。都市計画課の鹿熊と申します。

前回の会議以降に事務局の方から、細かい部分も含めて修正箇所についての照会がありまして、細かいところも指摘させていただきました。概ね反映されているので、問題ないかなと思います。

この計画自体に特に意見はありません。コンパクト・アンド・ネットワークという言葉がありますが、10年以上前からでしょうか、このフレーズは、都市政策の基本として掲げられてきたフレーズで、基礎となる部分は、2ページにあります立地適正化計画と地域公共交通網形成計画、富山市は総合交通計画としてまちづくりに実装していかれますが、これまで国の方でも

策定に向け全国的なキャンペーンをやられてされました。

立地適正化計画については、平成 26 年に都市再生特別措置法の改正で位置づけられ、早 10 年が経とうとしております。

国の方では、この 10 年、実際にどのような結果が出てきたのか、成果はどうだったのかについてレビューするような流れがあるように感じています。

今後もこの流れは変わらないので、今回の富山市総合交通計画も次年度以降 PDCA サイクルに乗せて実施・評価ということが繰り返されていくと思います。

立地適正化計画については、目標数値が掲げられており、これからも両計画を両輪で進めるのであれば、この協議会を通じて立地適正化の指標の進捗状況についても、合わせて披露していただければいいのかなと思いました。以上です。

【美濃部会長】

ありがとうございます。

実は、公共交通沿線や中心市街地の人口については、何パーセント以上増加させるという共通の目標も立てておりますので、両方の施策が相まって進んでいくという点では違いはあまりないです。

マスタープランの指針の中で、公共交通に関連する施策の効果をフォローアップの際に紹介したいと考えています。

立地適正化計画は改定されたばかりなので、今回は交通に関してあまり触れずに、防災上危険な地域を最小限にするために、特に土砂災害の危険な地域の居住エリアを減らすなどの施策を発表しました。

都市計画のマスタープランも令和 7 年で終了し、立地適正化計画も終了時期が迫っているため、検討させていただいています。それに先立ち、県も整備開発保全の方針を再検討しておりますので、新たに市街化区域に取り入れたい内容などについて、しっかりと協議しています。

この総合交通計画と一致した形で県に計画について要望を伝えておりますので、今後もご協力いただけると幸いです。よろしくお願いたします。

大島委員代理で山田補佐お願いします。

【大島委員：代理出 山田規制補佐】

特に意見はございません。

【美濃部会長】

ありがとうございます。

牧野委員、お願いします。

【牧野委員】

ありがとうございます。私からは、資料2の2ページの方で、富山県地域交通戦略との整合を掲げていただいておりますので、策定の状況について報告をさせていただきたいと思っております。

地域交通戦略を策定しております富山県地域交通戦略会議ですが、直近では12月に、美濃部会長をはじめ、本日ご出席の委員にもご参加いただき、第6回の戦略会議を開催しております。戦略の素案について了承いただいております。

この素案では、地域交通サービスを地域の活力、魅力に直結する公共サービスと位置付けるとともに、自治体、県民の役割を事業者への側面支援から、自らの地域への投資、参画に舵を切ることを目指し、ともに取り組む施策についても取りまとめています。

戦略会議には、富山市をはじめ、全ての市町村や交通事業者で構成されている交通ワンチーム部会を設けています。持続可能な地域交通サービスの実現には、市町村のまちづくりとの連携が大切であるといことなどを共有させていただいております。

来週20日火曜日に第7回の会議の開催を予定しており、戦略について取りまとめる予定です。

富山市の総合交通計画も今回取りまとまると思っておりますので、今後は市町村や県民、そして市民の方々と共有しながら、戦略や計画に基づいた施策を着実に実施していくことが重要であると考えております。

戦略の施策には、駅を中心としたまちづくりへの投資の支援など、市町村や地域の取り組みを後押しする施策が多くありますし、来週には、令和6年度の予算についても具体的な発表があります。

この総合交通計画の施策を進める際にも、そういった施策、事業をぜひご活用いただきたいと思いますと思っておりますし、また、県と市が連携して取り組む施策、事業もあるかと思っております。今後とも、そういった観点からもぜひよろしくお願いいたします。

【美濃部会長】

ありがとうございます。それでは、中村委員をお願いします。

【中村委員】

北陸信越運輸局富山運輸支局の中村と申します。

富山市におかれましては、全国に先駆けて公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりを取り組んでいらっしゃるということで、今回の計画については、従来のものからさらなる経済の変化や運転者不足、交通DXの視点も含めて深く取り組んでみえると受け取っています。

国の支援制度なども活用していただければと思っておりますので、私どもも制度情報をご共有させていただきたいと考えております。

富山市の取り組みは全国的に良いモデルとなると思っておりますが、一方でモビリティマネジメントの継続ということで、公共交通利用への市民の意識が高まっていくと思われま。

パブリックコメントの中で、ご意見いただいた方の答えとして、富山市の自動車普及率が非常に高く、自動車に依存している地域が多いですが、さまざまな生活シーンの中で、自家用車と公共交通を賢く選択できるライフスタイルの変革を目指すということも課題となっている

と思います。

おそらく新たなモビリティマネジメントという取り組みが始まった頃から継続して取り組んでいると思われますが、その取り組みと市民の意識には、ギャップを感じています。

先ほど話にあがったような、タウンミーティング等を活用して、市民の方々に公共交通に目を向けていただけるように取り組んでいただきたいと思います。

【美濃部会長】

ありがとうございます。それでは土田委員、お願いします。

【土田委員】

富山県タクシー協会の土田と申します。

55 ページのこの絵についての話がありましたので、質問ですが、この小さいバスのようなものは、コミュニティバスだと思いますが、青い車は何ですか。

【事務局】

青い車は自動運転車両をイメージしています。

タクシーは、国道 41 号沿いにポツポツとある黒いジャパンタクシーをイメージしています。

【土田委員】

分かりました。63 ページの中山間部等におけるライドシェアの活用についての話ですが、国土交通省も規制緩和をしたので、交通空白領域と空白時間で自家用車輸送を動かそうという話が進んでおり、タクシー事業者としても事業性のないところについてはなかなか手が回らないところがありますので、そういった意味では自家用車輸送の制度を導入するのはいいのではないかと考えております。

今の規制緩和の流れの中で、協議会の皆さんで話し合っただけで決めていくという点については、どんな方法で運営していく場合でも地域のタクシー会社でできないかという点については、ご相談をさせていただきたいですし、タクシー会社としても、できる範囲内で協力していきたいと考えています。

先ほども言われたように、私どもも供給力が不足していて全国的にはライドシェアの必要性が出てきているという話もあります。都市部においても不足している部分についても、前向きに検討して、足りない部分についてはしっかりと供給していきたいと考えています。

どちらの場合でも、タクシーについては、今後も方向性が変わってもご相談していただきたいというのが要望であります。引き続きよろしく願いいたします。

【美濃部会長】

ライドシェア等に関しては、別途の協議会もありますし、ご意見も承っておりますので、引き続き十分に検討してまいりたいと思います。

それでは、お待たせしました、新庄専務お願いします。

【中田委員：代理出席 新庄専務取締役】

富山地方鉄道でございます。

私は事業者の立場でございますので、説得力に欠けるかもしれませんが、便利にするための施策がたくさん出されていますが、私どもの経験からすると、大きな増便も自主的に行ったこともありますし、様々な状況もありますが、便利にすることで利用は増えると思いますが、目標に到達するのか、それまでにどれだけの時間がかかるかは分かりません。

ですので、もう少し違った観点から考えて、カーボンニュートラルや例えば、「便利になるので、乗ってくださいね。」ではなく、異常気象といったことが暮らしにくくなることにつながるということや、実際公共交通を利用している方は外出も多いので、そのような方々は非常に健康で「保険料が少なく済んでいます」というように、移動という観点ではなく、違う身近なことから利用を促すようなアプローチも必要だと思います。以上になります。

【美濃部会長】

今日は保健福祉、健康の5年計画、10年計画について朝議論していましたが、徒歩についても話題が出ており、歩きやすい街や公共交通についても述べていて、様々な健康関連の計画や普及活動の中でも、交通をしっかりと位置付けておりますので、ぜひ発表の際にもご注目ください。

それでは、楠田委員をお願いします。

【楠田委員】

よろしく申し上げます。私は職業柄、全国各地を回らせていただいております、自動運転やパーソナルモビリティや自転車、道路など、公共交通機関を含む様々な施策に関わらせていただいているので、その観点から最近の傾向など、提案を短い時間内でいくつかお話しさせていただきたいと思います。

まずは、市民の意識改革について、参画のお話があると思います。

近年、「教育 DX」が注目されていて、スマホや i-Pad、パソコンを活用して「いろんなクリエイティブなことをしていきましょう」という傾向に、小学校、中学校、高校、大学ともに、本当に大きく変化しています。

そうすることで、受け身の教育から参画できるようになり、私も他のプロジェクトで経験していますが、中学2年生でも、現状分析、提案、実行、アクションまで取れるようになっていきます。そうすると、公共交通についても、例えば、学校までの経路について書いてもらい、なにで通学しているかということもアンケートとして収集でき、現状の意見や、改善策を提案してもらおうということで、参画してもらおうことが可能になります。

親御さんや高齢の方々も参加できるようにすることもでき、65 ページ、97 ページ、98 ページにあります色々な形での MM であったり、教育に関する話がありますけれども、そういった形で参画を促すためにデジタルを活用するという方法です。

また、64 ページの自転車関係もそうですが、ネットワーク計画や自転車活用推進計画、整備計画を作る際にも、要は自転車に乗っているのは車に乗っていない小中高大、通勤者の方々か

と思うので、中学校や高校の方々、特に市内の中学校なら義務教育なのでやりやすいと思いますが、そこに通学路を示してもらい、危険箇所の特定など、自転車の教育なども一緒に行い、通学空間の改善策を提案してもらい、それをネットワーク計画に反映させて参画してもらい、それを地域住民と協力して作り上げることで意識改革を行うことができます。

そういったことを今後行っていただきたいですし、私も現在プロジェクトとして取り組んでいますので、助言ができるかと思います。

さらに情報提供について、バスがどこを走っている分からないので、遅れるのは嫌でイライラするなどは、最近ではグーグルマップなどを利用してリアルタイムで運行状況や遅延情報が分かるようになってきていますので、まずは、今どこにバスが運行しているかという情報提供をしっかりと行っていただければと思います。

次に IC カードについての話がありましたが、最近では鉄道に限らず、バスなど交通手段などやマイナンバーカードも含めた次世代 IC カードの開発がメーカーサイドで進められており、できるだけ安価なものを作ろうという話もあります。このような状況に対して、西側と東側で大きな違いがあると思いますが、要望をメーカーサイドにしっかりと伝え、作成してもらうことが大事なことだと思います。

次に、供給力不足という点については、93 ページ、55 ページに自動運転に関する話題がありますが、正直、自動運転なんて使えないと思っていましたが、最近、急に通常の運行をはじめ自治体がありまして、岐阜では 5 年間通常運行を行うことや、小松空港でもバスを運行していますし、JR や日産も連節バスを使用していて大きく自動運転を進めるとしており、かなり使えるようになってきている感じがしますので、しっかり情報をキャッチしながら、使うところは使っていっていただきたいと思います。

それによって、自動運転バスを使用して運行している仕事はかっこいいという風になり、若い人も喜んで働く可能性があります。また、オートウェアというオープンソフトウェアの会社がありますが、そういったものを利用して生徒さんがプログラミングをしたり、子供さんがさまざまな形で交通意識を変えろという取り組み最近出てきている面白い状況です。

最近、ドローン物流も結構動きがあり、数年後、陸の自動運転よりも空は空いているということで、結構動き出す可能性があると感じています。

32 ページの自転車シェアの関係なのですが、最近特定小型原付が法律で許可されてきたので、それを利用しての電動キックボードではなく、乗るタイプのもが出てきており、自転車だけでなく、特定小型原付タイプのもを使っていくことも面白いと考えています。

以上です。ありがとうございました。

【美濃部会長】

ありがとうございます。私も聞きながら、実施にあたっての留意事項や文章の修正も若干対応できるのではないかと思います。事務局の方で大体整理がつきますでしょうか。

【事務局】

いろいろな提案ありがとうございます。計画については、64 ページと 65 ページに記載がありますが、先ほど意見もありましたし、利便性向上の取組方針の 3 の MM については非常に重要な施策だと考えています。

それについて市民主義、市民参画ということが重要な要素だと思っています。

バスに関しては、とやまロケーションシステムというものがあまして、携帯電話などで確認できるようになっています。それを活用したデジタルサイネージというものも、順次設置していきたいと考えています。

また、マイナンバーについては、前回もご提案いただきましたが、今後も引き続き検討していきたいと考えています。

自動運転に関しては、国の方でもデジタル行政改革でデジタル庁や国交省をはじめ、さまざまな部署で新しい進展があるため、そのような動向を注意深く見ながら、今後も検討してまいりたいと考えています。

【美濃部会長】

特定電動機付き自転車についてネットではいろんな人が悪いところ、良いところ、いろいろな意見を見ているのですが、富山市の中で議論していて、導入の話が上がらなかったのも、ここには記載していません。

それもこの計画でというよりは、また次の課題という形で活かしていただければと思います。

一巡でご意見をいただきましたが、他の方の意見を聞いて、他のご意見を思いついた方は特にありませんか。

特に問題がなければ、先ほどのイメージパースの修正や、本日のご意見をもとに若干の修正がありますが、他の委員の方々に大きな影響を与えるような修正はなしということで、今回の富山市の総合交通計画の案は、委員会として承認いただいたということですのでよろしいでしょうか。

（委員の異議なし）

ありがとうございます。それでは、これをきちんと編集いたしまして、正案として進めていきたいと思っています。

以上で本日の会議を終了いたします。議員の皆様方には会議の進行にご協力いただきましてありがとうございました。

【事務局】

今回了承いただきました総合交通計画につきましては、施策を実施する際、国による財源を活用するため、国に提出し、認定を受けることといたします。

なお、本協議会運営要項第 2 条第 1 項第 2 号の規定に基づき、計画の進捗および評価を行うため、改めて都市交通協議会を開催し、報告させていただきます。

それでは以上をもちまして、第 39 回富山市都市交通協議会を閉会させていただきます。

本日は長時間にわたりありがとうございます。

（閉 会）