

## 第 3 7 回 富山市都市交通協議会 議事録

【日 時】 令和 4 年 1 1 月 7 日 ( 月 ) 1 5 : 0 0 ~ 1 6 : 3 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 報告事項

( 1 ) 富山市地域公共交通計画の策定について

( 2 ) 富山市地域公共交通計画の策定に係る調査等について

4 その他

5 閉 会

【出席者】 委員 1 2 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 )
富山大学 都市デザイン学部	教 授	本田 豊	
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	辻川 徹	
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	
国土交通省 北陸地方整備局 都市・住宅整備課	課 長	音瀬 肇	
国土交通省 北陸信越運輸局 富山運輸支局	支局長	蝶名林 幸雄	
国土交通省 北陸地方整備局 富山河川国道事務所	所 長	田村 毅	( 代理出席 ) 事業対策官 荒川 哲郎
富山県 交通政策局	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	関口 健次	( 代理出席 ) 規制補佐 山田 康則

## 【議事録】

○会長挨拶（美濃部会長挨拶）

○議事（１）富山市地域公共交通計画の策定について

（２）富山市地域公共交通計画の策定に係る調査等について

事務局（資料１から５説明）

（質疑応答）

## 【牧野委員】

資料１の方で、県の地域交通戦略をご紹介いただきましたので、補足をさせていただきたいと思っております。

県では、地域交通を取り巻く環境の変化に対応いたしまして、法定計画である地域交通戦略を策定することといたしまして、地域交通戦略会議を立ち上げまして、美濃部会長それから本田先生をはじめ、本日お集まりの交通事業者関係機関の皆様へ、ご参加いただいております。改めて御礼申し上げます。

ご紹介いただきましたように、９月の２回目の会議になりますけれども、こちらの方で、基本方針、基本的な考え方を決定いただいております。

資料１の３ページですが、ここでは案が書いてございますけれども、実は会議の方で、交通事業者の皆様から、特にウェルビーイングの向上をもたらす最適な地域交通サービス、こういったものを提供する大前提として安全が必要だということで、これはたたき台を今書いていただいておりますが、１の誰もが利用でき、使いやすく、便利で快適に移動できるとなっておりますが、便利で安全快適に移動できるというように、修正を会議でいただき、そのように決定しておりますので、念のため申し上げたいと思っております。

今後の戦略会議は、今月中に第３回目の戦略会議を開催いたしまして、次は戦略の具体的な量的な目標について協議することとしております。

また並行してこの各部会を開催いたしまして、基本方針に沿った施策等を議論して参るという予定にしております。

そして、こちらでも書いていただきましたけれども、県の計画と市町村の計画との整合を図っていくために、また情報提供を図るということで、全市町村と、交通事業者をはじめとした関係機関の皆様が参画した、部会として交通ワンチーム部会というのを設けさせていただいております。交通ワンチーム部会では、今年は各市町村でも、法定計画を策定されているところが多くございます。そういったことで、前回の部会ではそういった各市町村での、策定状況を共有していただきまして、意見交換を行っております。

今後、今度の交通ワンチーム部会で、こういった情報共有や意見交換を行って整合性を図っていくとともに、一方で、私が今回、富山市の法定協議会の方に参画させていただいておりますが、実は各市町村の法定協議会に、それぞれ、私も交通政策局の職員が、参画しておりますので、双方向で、整合性を図るといったような形で進めて参りたいと考えております。

本日の内容につきましても、今後の県の交通戦略の会議の方で必要なものは反映していくというような形で進めて参りたいと考えておりますのでよろしく願いいたします。

### 【美濃部会長】

大変ご丁寧に補足ありがとうございました。

策定過程につきましては、おっしゃる通り、キャッチボールしながら進めていきたいと思えますので、今後ともよろしくお願いいたします。

### 【音瀬委員】

今回のこのアンケートをかなり考察されているように思うんですが、1点意見、調査方法として、居住地であるとか、あとは年齢もそうですし、使っている移動なんかがまずベースになっていると思うので、そこを前提とした、そのあとのクロス集計っていうのが肝心で、その問題点が浮かんできやすいんじゃないかなと思っています。例えば、冒頭で自家用車しか使わないというような回答をしている人に、どこが問題点ですかと聞いても、多分わからないとか、あんまりクリティカルな評価をしてくれないのかなと思ったんですけども、今後、もっと綿密にクロス集計をされると思うんですが、その辺が問題の箇所を見つけるのに重要かなと思っています。それに関して、もともとR1年度が3,800人の有効回答があるのに対して、今回は2,000人ちょっとっていうのは、何かやり方や集計方法とか、対象の数を変えたのかなと思うのでその辺を教えてください。資料4の認知度の部分が3割しかない、11ページで、認知度というのがかなり低いと思ったので、この辺で最後の資料の利用促進の方法っていうので、何か、今後も力を入れてやっていくのかなと思うんですが、そこについて具体的にどういうことをしていくのかっていうのを、補足いただければと思います。以上です。

### 【美濃部会長】

これは事務局の方でクロス集計の可能性など、ご回答お願いします。

### 【事務局】

まず一つ目として、提案いただいている部分については今後検討して参りたいと思っております。

今回5,000人の無作為抽出ということなんですが、前は9,000人を対象にしておりましてその分で回答数に開きがある状況でございます。

それと、情報発信につきましては、広報が一番見られていると思っているんですがそのあたりがあまり見られてないということなのかと思っております。今年度から新しくツイッターを開設したり、公共交通促進月間というものを8月に設けさせていただきまして、市民の方に幅広く、情報提供できるよう適宜、イベントを開催したりしておりますので、引き続き情報発信については行っていきたいと思っております。

### 【本田委員】

先ほど音瀬委員からお話があったんですが、公共交通関係のアンケートをされると、大抵車社会地域の色々なデータを見ますと、分からないという返事が結構多い気がするんです。今回のアンケートでそういうその分からないという方がどれぐらいいらっしまったのか、もし分か

っていたら教えていただきたいのと、それから、利用促進の取り組みの中で、モビリティマネジメントのことが挙げられていますけど、その中で、情報発信して欲しい内容として公共交通の乗り方というのが結構上位に上がってきているんですが、これまで、公共交通の乗り方とか、そういったものに対する取り組みをされてきたのか、されてきたのであれば、こういった取り組みをされてきたのか教えていただきたいと思います。

### 【事務局】

まず、分からないと回答された方の数については分からない状況です。

情報発信の内容で、公共交通の乗り方についてですが、市のホームページの中にとやまレールライフプロジェクトというものがあまして、そちらの方で紹介をさせていただいておりますが、なかなかちょっと認知不足なのかなと。モビリティマネジメントにおきまして、学生さんへの講義とか、富山市の新規採用職員の事前研修の際に、公共交通の乗り方の説明をしております。

### 【美濃部会長】

分からないっていう方の数が分からないっていうのは例えば資料 4 の 11 ページだと、知らないという緑色の右上の図なんかはありますし、他は分けていく質問なんで、そこを何も答えなければ何も出てこないんだと思いますけども、知らないとか単に分類していくような質問に分からないという選択を設けてないんですね。せめて分からないとか、そういう形で、詳しく明らかにしていくと、どういう形で、このグラフの中に、分からないとかが出てこないのかっていうのも、説明可能だと思いますね。この辺、本田先生の方も、データを提供して学生さんに解析してもらい、また違う明るみが出る事項があったりすると面白いと思います。

分からないという人が多いというところの中でも、いくつかの選択肢が書かれているという場合と、分からないという設問がそもそもないから書いた人だけで分けてもらうとか、そういうところも、アンケートの実施上重要なのかと思います。

### 【蝶名林委員】

今ほどの皆様のご意見と大体似ているんですけども、回答された 46.5%の方が、どっちの分類なのか、良くお乗りになるというか、興味があってご回答されているのか、全く興味がないけどご回答されているのか。それによって回答もいろいろ変わってくるんじゃないかなあっていうのは第一印象で、利用実態と満足を拝見させていただいて、3 ページのあいの風と JR 高山本線と、地鉄の本線、立山線、不二越・上滝線を足すと大体同じぐらいの割合なのかなと感じがしております。ほとんど利用しない人は 6 割なんだけれども、利用機関がこのようになっているっていうことだと、回答された方の色分けが、どうなのか、興味があって回答された方が多いのか、それとも興味がないけどとりあえず回答された方が多いのか、ちょっと内容が変わってくるのかなということ、本田先生もおっしゃられておりましたけど、11 ページの発信して欲しい内容なんかで、公共交通の乗り方が 3 割っていうのは、要は乗ったことがないっていうことなのかなと。今私どもは、良く北陸や長野、新潟を観察しておりますけれども、

ある県によっては、バスの乗り方教室っていうのをお子様、小学生の皆さん方に、実際体験していただくと親子での見方っていうような形でやって、お父さんお母さん、保護者の方も乗り方をそれでご理解いただいて、ちっちゃなお子さん、小学生のお子さんというのは、将来高校に通った時の非常に重要なお客様ですので、そこでこう乗り方っていうのを、レクチャーというか、ここで乗るとここに行くんだよ、ここでこういう乗り換えるんだよっていう風な、実際の乗り方の他にも、ここで例えば、JRで市内電車でここに行けるんだよっていう様な、お話の仕方、伝え方をして、これって便利なものなんだよねっていうのをお子さんに、レクチャーするっていうことをやっておられる自治体さん、県を挙げてやっている自治体、具体的に長野県ですけれども、やっておられる自治体さんもおられますので、その辺もちょっと乗り方教室っていうのを広めていくのも、1つの方策なのかなと。ちょっと各方面のご協力をいただかないと非常に難しいところではあるかと思うんですけれども、ご検討をいただくのも一つの手かなと思います。

### 【美濃部会長】

2つあったと思いますけど、最初の回答率が4割ぐらいの中で、そもそもアンケートを、どの地域に住んでいる人が答えてくれたのか、答えてくれていないかというのは、普通はアンケートの回答の中の住所を見ながら、クロス集計するのでなかなか難しいですけど、どこに送ったか、送った先が、公共交通の便利なところが7割ぐらい、便利でないところは何割ぐらいだけ回答いただいたのは、全回答の何割とかその差を見るとか、普通はアンケートではやらない解析方法なんだけども、ちょっとできるかどうか事務局の考えをお聞きしたいのと、それから、富山県、富山市でも何か公共交通の乗り方教室のようなものがあつた気がしますので、そのような事例があつたら発表していただけますでしょうか。

### 【事務局】

まず、電車やバスの利用頻度、ほとんど利用しない方につきましては、6割ほどの回答となっております。このアンケートにつきましては、富山市内を14地域に分けておまして、旧町村部が6ヶ所、旧富山市内8ヶ所合わせて14ヶ所として、それぞれ人口に応じて、アンケート配布して回答を得ております。ただアンケートについては、今日の会議に向けていろいろと集計しておりますが、詳しく地域ごとの集計が未完成の部分もありますので、今後クロス集計をかけて、結果の方は、またお伝えしていきたいかと思いますが、分かっているのは、6割の方が利用していないという結果となっております。

それと、バスの乗り方教室の方なんですけど、実際に小学生向けにモビリティマネジメントとしまして、のりもの語教育、これは学校にお願いして行っております。その中に乗り方っていうものを少しカリキュラムの中に入っているかと思っております。ただ、実際に乗り方教室というのは行っておりませんので、今後、そういったこともできるかどうかというのは学校の先生方と協議しながら、可能であれば取り入れていきたいなと思っております。

### 【美濃部会長】

お金を入れて物理的に運行本数を増やすというようなものはやってきましたけども、そもそも、選択肢として、公共交通を使うことを知っているのかとか、それを、普段から知っているような状況にするにはどうしたらいいのかとか、そういう、ちょっとナッジみたいに、政策も重要だなということで、それを重要だということを引き出すためにはアンケートの違う集計の仕方もあるかもしれませんので、アンケートの中身のこともありますので、今あるデータの中で、集計をしてどういう施策を打ち出していくか、それからの調査になってきますので、非常に参考になる意見ありがとうございました。

### 【本田委員】

17 ページのところの車の有無などの質問があるんですけど、以前富山市の資料をいただいた時に、自由に車が使えない方が確か3割ぐらいいらっしまったような統計があったかと思うんですけども、その当時に比べてかなり車が自由に使える方が増えたっていうような理解でよろしいでしょうか。

それともう一つ、この車が自由に使えないっていう方の普段の交通手段といった、そういったことを今回は聞いておられるのでしょうか。

### 【事務局】

まず、車が使えないっていう方が増えているのも今回のアンケートの調査結果として認識しております、結果の通りじゃないかと思っております。

後のご質問の部分につきましては、今回調査をしておりますのでと把握しないということになります。

### 【美濃部会長】

これはアンケートが世帯にしたのではなくて、個人を抽出して個人にかかっているんで、高校生が受け取ったら、その高校生が書かなければいけない。高校生は当然自由に使える車はないはずなので、多分本田先生が85%が免許を保有しているんじゃないか、自由に使える車を使える人が85.8%というのは多過ぎるんじゃないかという感覚的な話だと思いますので、もう1回アンケートを見てみて、個人に対して出しているのにこのような結果になっているのであればね、それを前提に考えないといけないかと思っています。

### 【日吉委員】

先ほど利用実態のところ、当社線と高山本線の利用がほぼ同じくらいというような結果になってますが、これは多分アンケート調査の対象が富山市民を対象としているため、このような結果になっていると思われます。当社線の利用というのは実は富山市民の方より富山市民以外の方が圧倒的に多いので、利用者のうち富山市民の利用となってくると、例えば水橋とか、呉羽とかでどうしても少ない数字となってくるかなど。それに比べると高山本線は、全駅が富山市内であり、当然増えてくる感じがしたので、そういう意味では当社線の利用についてはあ

まり富山市民を対象に聞いてしまうと当社線の満足度がどこまでなのかがなかなか判断がつかないと感じております。

また、様々な利用者に対する調査のところで、ＩＣカードについて調査されたかお聞きしたいのですが、基本的には、今、ＩＣカード利用というのは急速に伸びておりますので、その中で例えば高齢者の方々のＩＣカードというのは抵抗感が強いのではないかという感じがしております。通勤・通学で利用している人たちは、当たり前のように使われておられますが、高齢者の方がなかなかＩＣカードというものを使えないのかなと思うのですが、そこら辺についてＩＣカードについて何か調査をされたかお聞きしたい。

#### 【事務局】

設問の中に、電車やバスを利用する際のその運賃方法の支払い方法をお答えくださいということで、現金、定期券とか、その中にＩＣカードっていうことを問う設問ありますので、その割合というのは分かります。

#### 【日吉委員】

抵抗感というところまでは分からないですか。使いづらいとか。

#### 【事務局】

使っていますかという設問はありますが、使い辛さというところまでは把握できておりません。

補足しますと 10 ページの方にですね、ニーズ調査がありますが、公共交通利用ですと、1 番目が運行本数 28.5%なんですけど、右から二つ目の 11.1%ですね、これはＩＣカードなどによる運賃割引が導入されたら良いというような結果も出ております。

#### 【美濃部会長】

ＩＣカードに関する今日のニュースでしたけど、ＪＲ東海が全区間で使えるようにするっていう話があって、高山本線だけ使えないのはどうなのかと、内部的にはどのようなハードルがあるのか、車両に付ければ良いのか、駅が良いのかなかなか結論出ないところですけども、他のお話でもいいですが、この計画への期待とか何かありましたらお願いしたいと思います。

#### 【鹿野委員】

ＩＣカードの件、ご指摘賜りましてありがとうございます。

弊社もお客様により便利にご利用いただけるという観点で、ＩＣカード乗車券というのが必要なツールの一つだという認識でございます。昨今のご利用状況だったりとか、経営の状況とかであったりとか難しい部分というのはありますが、うまく整備していけるようにこちらの県さん、市さんが、いろんなご理解ご協力のもと、勉強していければなというふうに考えております。

高山本線につきましては、富山県様、富山市様のご理解、ご協力のもとブラッシュアップ会

議ということで、地域住民の通勤・通学などの生活の足の確保はもとより、地域活性化につながられるように、3者の知見を合わせて、いろいろ勉強させていただいている次第でございます。そういう検討の中でも、この課題の解消に向けて進めていければ、また、今回、賜りました都市交通協議会の内容も踏まえながら、しっかり勉強していければと考えています。

#### 【田村委員：代理出席 荒川事業対策官】

交通手段の分析の中で、公共交通とは違うんですけども、自転車利用というのは、いわゆる都心部であれば、非常に増えているという傾向が一般的には認知しているところなんですけど、今回、分析を見ますと逆に減っているような傾向がみられるのが、少し意外であると感じました。富山市の中でもレンタサイクル等の施策を進めている中、意外と需要がどうだったんだろうかというようなところは、交通モードとの連携という意味からいっても少し掘り下げて、戦略として考えた方がよろしいんじゃないかなという思いが、感じのところでございます。

本日整理されておりますけども、設問に対して、まとめ方の話になるんですけども、前回と今回を比較する場所がまちまちで、少しどういった観点でこれを比較しているのかって言うところがですね、全般的な項目ごとの年度比較があるそうですね、変化をもう少し見えたりするところもあるのかなと。その辺は少しまとめ方を工夫されてもよろしいのかなと思っています。

#### 【美濃部会長】

ご意見いただきましたのは、自転車のことで、あまり書いていないのでその点も追加していきたいと思います。年次の比較が理由などを整理してもっと分かりやすくしていただければと思います。

#### 【金谷委員：代理出席 鹿熊主幹】

都市計画そのものとしての観点ではないんですが、荒川さんのおっしゃった自転車に関連しますが、鉄軌道とかバスが1次的基幹的な交通モードとすれば、0次といいましょうか、徒歩であったり、自転車に加えて、道路交通法が改正されて、電動キックボードがいずれ免許いらずに何か走れる時代に再来年ぐらいにはなるやに聞いております。

そういう新しい交通モードが入ってくると、おそらく都市内の交通網もかなり変わってくると国の方はおっしゃっておられました。どう変わるか分からないですけども、その動向は見えないといけない。駐車場をどうするのかとか、バッテリーをチャージする箇所を設けないといけないんじゃないとか、そういう新たな都市交通に対するモードが出てくるということで新たな課題も出てくる。今回のこの計画にはすぐに載ってこないかもしれないが、将来的な課題として、地域内の交通結節点に向かうモードをどうやっていくべきか、どうあるべきかという内容も加えた方が良いでしょう。

また、市内で試行的に行っておられるグリーンスローモビリティについて、昨年度から岩瀬地区とか、駅北の方でやっておられますが、その将来的な可能性、本当に公道で走らせるにはいろんな課題はあるやに聞いておりますが、その可能性についてもとりまとめの中でご紹介な



りコメントいただければと思います。

#### 【関口委員：代理出席 山田規制補佐】

今ほど土木部の方からも話がありましたが、警察としても電動キックボードの動向を注視しております。電動キックボードの通行に関しては、今後道路交通法が改正されますので、今回の公共交通とのあり方と組み合わせて検討をしていかなければいけないというふうに思っております。その前段階で自転車の通行というものを整理していかなければいけないというふうに思っております。

#### 【土田委員】

タクシーの話題はあまり出てこなかったが、富山市の場合、郡部がありますので、そういったところのラストワンマイルといいますか、高齢者の方の買い物それから病院通いといった足の確保という意味では、非常にコロナ禍の中で、業者が減ったり運転手さんが減ったりしており、その移動が困難になっているという状況があり、そういったところ市さんとしてどのように考えていらっしゃるのかということ进行调查していただいたりご意見いただいたりすれば、何かしらできるのかなということはお伺いしながら考えておりました。

それから、先ほどICカードなどの話も出てきましたけど、キャッシュレスがうちの会社に導入してからかなりの勢いで増えてきているのが現状で、ICカードもそうですし、2次元QRコードもそうですし、クレジットカードも増えてきております。

それとともに、むしろ別の観点からいうと、スマートフォンでお客様とのマッチングを図るというサービスがここへ来て本当に増えてきていまして、東京なんか本当に配車のもう6割、7割というところにきています。ところがUber（ウーバー）なんかも、実は世界的な赤字状況っていうことなんですけど、日本で非常に浸透しているGO（ゴー）というサービスが日本交通さん中心にやっているんですけど、それが手数料を取るっていう話になってきてまして、いろんな形でやっぱりちょっと、手数料問題というのものもあるのかなと思ってますし、これからの運転手さんの確保っていう意味では、こんなことを言うのが正しいか分かりませんが、我々事業者だけでやろうとするとやっぱりお客さんに負担してもらわざるを得ない。そうしないと運転手さんの確保ができないという問題が、ますます重要になってくるのかなということで、公共交通をどういった形でベースとして、公共が支えるのか、そういったところをしっかりと整理していただいて、タクシー業界はなかなか全体の中では、ウエイト的に大きくないんですけど、やっぱり最終的に面的移動と重なっているということでの位置付けの中で支援していただければいいかなということも思っておりますので、こういった場でまた話題に上げていただければと思います。

#### 【辻川委員】

今回の公共交通に関する市民意識の調査結果ということで、見させていただきますとやっぱり我々の会社も含めた課題は運行本数の確保が一番大きい課題だと改めて認識させられました。これはやっぱり大きな利便性というのは、運行本数と運賃というのは大きなものになってきて、

運賃に関しても、課題があるんだなあと思って見させていただきました。

富山市さんとこの調査結果を踏まえながら、また検討して参りたいと思っています。

さらに地域内交通の割合が結構多いなということで、富山市さん策定背景の資料にも、地域特性に応じた多様な生活交通の確保というのがうたわれておりますが、その通りだと思います。

また資料 4 の 13 ページですか、利用促進につながる取組といたしまして、地域の自主運行コミバスだとか、デマンド交通、自家用有償の割合が高い。やはりそういう地域特性においてやっぱり要望というの、かなり高い割合になってきて、こういうものも課題として取り上げていかなければならない時代になってきたのかなあと思っています。

そういう中で、背景に地域の多様な輸送資源の活用と書かれておりますが、それもやっぱり大切な一つの手段ですけども、検討していくべき課題の中で地域特性に応じた生活交通の確保をいかにしていくのかということだろうと思っていますので、富山地方鉄道としても一緒になって工夫していきたいと思っていますので、よろしく願い申し上げます。

それから乗り方が分からないと先ほど議論ありましたけど、当社ではホームページに電車やバスの動画で乗り方ものせておまして、それと共にこれも 1 つの勉強だと思っていますんですが、富山市さんと夏休みの親子でおでかけ事業というのをやっていただいております、それも実地として親子で乗り方を勉強しておられるんだらうと思っていますのでこういう事業も引き続き実施していきたいと思っています。

5 月には子供さん無料デーというものをやっていますので、そういう機会で身近に感じていただきながら、乗っていただくことが必要だと思っています。

#### 【美濃部会長】

一応全員に発言していただいたところですが、その意見を聞いてまた新しいご意見が出てきた方もいらっしゃるかもしれません。それから、ご発言に対する事務局の説明がありましたら挙手をお願いできますでしょうか。

#### 【音瀬委員】

ウェルビーイングの向上と言うので、基本的な方針とか考え方の案を示していただいております、快適性とか安全っていう発想がこのメンバーの中で出てきたんだと思うんですけども、やはり地域交通というものは環境的な側面っていうのは非常に大きいのかなと思っています、その資料 1 の冒頭のところでも SDG s とわざわざ書いていただいているので、この考え方の中に入れるかどうかは別として、やっぱり SDG s とかカーボンニュートラルっていう発想を持った部局、セクションっていうのは、その中にいた方がいいのかなあというふうに思いました。教育っていう観点からも、その糸口となるのがやはり環境問題であると思いますし、アンケートの中の 11 ページの情報発信して欲しい内容の中でも、健康面とか安全っていうのはあるんですけど、やはり根強く環境面の効果っていうのは言われているところだと思うので、そういった発想も今後の議論の中であるといいなというふうに意見として思います。

### 【美濃部会長】

富山市ではコンパクトシティを作り、CO2を削減していくというところは当たり前のように思っていますので、それを計画の中で別に書いていくということは、他に書いてあったような気がしてまして、同じだけ公共交通が走っても、その公共交通自身の環境負荷が小さなものが走っている方がいいに決まっているので、そんなところも考えなければいけないと思います。

### 【牧野委員】

今ほど音瀬委員のご意見ございましたので、実は今回富山市さんの方でご紹介いただきました、県の基本的な方針・考え方、実は考え方のところで、いの一番に今ほどおっしゃいましたカーボンニュートラル等の社会からの要請に応え、ウェルビーイングの向上をもたらす最適な地域交通サービスの実現を目指すという考え方を掲げておりまして、事務局には環境部局のメンバーが入っておりまして、こういった方針を踏まえて、富山市さんの計画も策定いただけたらと思っております。

### 【蝶名林委員】

12 ページ、13 ページの利用促進につながる取組の中で、デマンドの話が出ていますけれども、デマンドというのは確かに非常に便利な万能薬のようなものであると捉えられることがあるんですけれども、確かに、利用枠が少なく、あちこちに点在しているっていうようなことであればデマンドってというのは非常に有効な手段なんですけれども、デマンドをあまり広げすぎると、正直申し上げましてデマンドはものすごくお金がかかる事業ですので、その辺のところについてはデマンドを全く否定するつもりはございませんけれども、余りにも大きくし過ぎると非常に経費がかかる上に、あまりこれ言っているのかどうかなんですけれども、デマンドは必要な時しか動かないから、利用者の方が分からないんですよ。人が持っているのが乗ってないのか。線を引っ張っている路線バスであれば乗ってないじゃないかっていうことで、非難というかご指摘いただけるんですけれども、デマンドってお金がかかるんですけども、乗っているか乗ってないかが分からないんですよ。ご利用されている方以外。ここで 13 ページのところでは山田や細入というところをご利用されたいと考えている方が多いってというのはパイが少ない、点在しているということなんでデマンドが有効なだけけれども、それをちょっと大きなところに入れちゃうと、デマンドってというのが非常に危うい。人もお金も非常に使ってしまうっていうようなことに陥ってしまうケースがあるので、その辺について、デマンドは確かにここに書いてある通り新たなサービスに関するツールってというのは、これがまた非常に魅力的に思うんです。読んだときに来てくれて行けるんだよね、タクシーよりも安いんだよね、いうふうに思われるかもしれませんが、回す方とすれば、経費がかかってしまうってことは、ご検討の一つとして取り入れていただいた方がよろしいんじゃないかなと感じております。

**【美濃部会長】**

デマンドとお隣の土田さんのところのタクシーを規制緩和して相乗りを認めて、そのマッチングをどう活かせるのかということと、実は境目がどちらかにある中で同じようなものなので、結局デマンド交通はタクシーより少しは安くなるぐらいの話で、もう公共交通を走らせきれないから、行政が負担してあげている交通みたいなものではあるし、それからたくさんの方が一緒に乗るときのためにタクシーより大きな車両も用意しなければいけないという面もあります。それについて土田委員コメントはありますか。

**【土田委員】**

本当に難しい問題で上手くいく方法はないんでしょうけど、我々の業界とするとやっぱりまずは青ナンバーで供給を図りたいというふうに思いますので、そういう意味では、先ほどちょっと言いましたけど、乗務員の数が減ってきて、実際供給できなくなっているところもありますので自家用有償って話が出てくるんでしょうけど、業界とすれば、まずしっかりそこはカバーしてですね、多少高くても有効活用できるような仕組みを地域の行政と一緒に作っていただければなと思っております。

**【美濃部会長】**

時間も大分迫って参りました。私がまとめることにはなっていないんですけども、今、アンケートで色んな現状の交通の課題を抽出したわけなんですけれども、今走っていない形の交通機関、自動運転とかそういうものをあんまり沢山してしまっても、普通の人にはなかなか分からないという面もあって、どうしても今の公共交通の問題点ということで、いろんな問題が出てきておりますけれども、そのあとの自由な意見交換の中では、逆にラストワンマイルをどう確保していくのかとか、それから、乗り換えの利便性とか、ICカードの問題だとか、電動キックボードだとか、新しい交通機関にどう対応していくのかとか、環境の問題とかもですね、新しい技術を取り入れて、解決できる問題、できない問題、そういうものの仕分けを、しっかりやっていくということは、我々の調査計画の中にも入っていますので、これからの調査の進展に、非常に参考となるご意見をいただけたと思っていますのでしっかり対応していきたいと思えます。私の今のお話について、事務局から何か補足ありますか。

**【事務局】**

大丈夫です。

**【美濃部会長】**

では、今日は本当に色々意見を聞かないでありがとうございました。おかげ様でこれからの調査を進めていきやすくなったと思っております。

(閉 会)