

第 3 8 回 富山市都市交通協議会 議事録

【日 時】 令和 5 年 1 2 月 2 1 日（木） 1 4 : 0 0 ~ 1 5 : 3 0

【場 所】 富山市役所東館 8 階 第 4 委員会室

- 【次 第】
- 1 開 会
 - 2 会長挨拶
 - 3 議 題
 - (1) 富山市総合交通計画の策定について
 - 4 閉 会

【出席者】 委員 1 5 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	
富山商工会議所	専務理事	上田 祐正	[代理出席] 事務局長 橋本 英徳
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	
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 北陸地方整備局 都市・住宅整備課	課 長	吹抜 祥平	
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）富山市総合交通計画の策定について

事務局（資料１から４説明）

（質疑応答）

【本田委員】

私も県の地域交通戦略の委員として関わっておりますが、今回の計画の位置づけを見ると、これまでとは異なり、富山県の地域交通戦略との整合性を重視しているという理解でよろしいでしょうか。それから、都市マスタープランと公共交通ネットワークを考える際には、「幹」と「枝」と「葉」の考え方で進められていると思います。このあたりの思想についてはこの計画では、どのように位置づけられているかお伺いしたいと思います。

【事務局】

県の計画ですと「幹」と「枝」と「葉」という方針が掲げられていますが、富山市の現在の本計画においては、取組方針１については、中心部を地域生活拠点として位置づけることで、こちらが軸となりますので、県の言い方で言いますと、「幹」という考え方になるかと思えます。「枝」「葉」については、取組方針２について、郊外中山間地における、地域のニーズに合った生活の足の確保を目指すと言うことで、こちらは県の言い方で言いますと「枝」「葉」に当たるものと考えています。

【楠田委員】

富山市は、やはり最先端の交通政策をされている。交通の利便性の高い所に皆さん住んでいただき、そこにLRTや自転車シェアなどを導入されてきている。当面は他の都市に抜かれなれないと思われるレベルのものを作られていると思っていますし、最先端の取り組みです。デジタル等々を使いながら、磨き上げていくということを今後も続けていくのではないかと考えております。非常に期待しております。

【吹抜委員】

こちらも拝見させていただきました。広域的な観点というのがありますが、私の中ではモビリティの意識の公共交通の意識を醸成するため、公共交通を考える選択肢を住民の方にご検討いただくという観点でも、身近なモデルとしてこのような意識啓発を図ることは非常に重要だと思えます。感想ですが、それは非常に良いと思っています。

【佐藤委員：代理出席 谷事業対策官】

富山河川国道事務所は道路を中心に道路計画を行う場所で、皆さんと関わりがありますが、公共交通と道路交通について議論できればと思っております

【金谷委員：代理出席 鹿熊主幹】

公共交通を含めた内容については特に申し上げることはありません。

ただ、この内容は一冊のまとめ方として、現時点では仮のものですが、最終的に 48 ページに公共交通の課題という形でわかりやすくまとめられており、公共交通に関する課題が解決されるためにさまざまな取り組みが行われています。ただし、この課題が各政策内容にどのようにリンクしているのか、どう紐付けられているのかというのが、分かり難いところがあります。課題があるからこういう政策を行いますという紐付け方がこの第二章で切れているので、その関連について、ひとつの資料としてまとめられれば、資料に作り込むという意味でいいかと思えます。

【美濃部会長】

事務局としては、すでにここに書かれているとか、ここの部分を改善して書き方を考えますといった点についてはコメントありますか。

【事務局】

本件に関しては、富山県が進めておられます、SUMP というバックキャスト型の作成手法を用いており、あるべき姿、基本方針を見据えた上で課題を整理しております。委員から頂戴しましたコメントについては検討してまいります。

【中村委員】

計画そのものへの意見ではありません。

国土交通省ではこの政策の中に含まれていますように、「多様な関係者との共創による移動手段の確保」という施策を掲げており、先の公共交通に関する補正予算の中で共創モデル実証プロジェクトというものの予算を充実させているものがございます。

地域の多様な関係者が協力してこう地域公共交通を支えるプロジェクトを支援していくということで、医療、介護、教育など、そういった他の分野と連携する、あるいはその行政と事業者、事業者同士の連携というものを取り組んでいただくための後押しをさせていただくことをやっております。今後の具体的な公募についてはこれからになりますけども、これを計画、推進される中でご活用いただけたらと思います。

意見として、先ほど 2024 年問題という話がありましたが、バス、タクシーの人手不足対策に関連して、現在、国が提供している支援策としては、2 種免許の取得支援や、人材の確保のための広報、経費の支援などがあります。地方公共団体の皆様におかれても何かしらの支援をご検討いただき、事業者の皆様には何かご要望がございましたらお知らせください。

支える人材がいないと地域公共交通の維持は難しいので、自動運転もありますけども、そういった観点も持っていただければと思います

【牧野委員】

先ほどから県の富山県地域交通戦略についてご説明をいただきました。資料においても資料1で位置付けを説明頂いております。素案でも3ページで整合を図っていることを書いていただいております。私からは、富山県地域交通戦略の取り組みについて少しご紹介させていただきます。

今年の6月に、富山県地域交通戦略会議を立ち上げています。ここには、美濃部副市長をはじめ、本日出席されている委員の方々も多くご参加いただいております。これまで、計24回にわたり、全体会議や部会を開催し、議論を重ねています。議論の過程では、先ほどご紹介のあったように、生活の質(QOL)を重視する、欧州の持続可能な都市モビリティ計画(SUMP)を参考に、会議ではバックキャスト型の方針を基に、県民のウェルビーイング向上の視点から議論を進めています。

直近、8月に第5回の戦略会議を開催していますが、地域交通サービスは地域の活力、魅力に直結する公共サービスと位置付け、これまでの事業者への側面支援から、地域で必要とされるサービスの確保と向上を自治体や県民の投資と参画によって実現を目指すことへ舵をきるものが申し合わされています。

こうしたことは、戦略会議のもとに、全ての市町村の皆さんが参加する交通ワンチーム部会を設けておきまして、持続可能で最適な地域交通サービスを実現していくためには市町村のまちづくりとの連携が大切であること、自分事として考えて地元が積極的に関わっていくことの必要性、各部会での施策の議論について共有させていただいております。

今回の富山市の総合交通計画についても、県の地域交通戦略との整合を掲げていただいております。これまでも全国に先駆けて公共交通を中心としたコンパクトなまちづくりに取り組まれており、富山港線、市内軌道、高山本線など多くの投資をされてきたと考えておきまして、引き続き、こういった戦略の視点で県内はもちろん全国のモデルとなるような投資・参画の取り組みを、ぜひお願いしたいと考えております。

また、来週25日の月曜日に第6回の戦略会議を開催し、戦略の素案を示す予定です。こちらもぜひ、ご確認いただきまして、整合等についてもご配慮いただきたいと考えています。

【大島委員：代理出席 山田交通規制課規制補佐】

代理で出席しております、山田です。

計画について意見はありませんが、交通の安全と円滑の確保については道路交通法の目的となっています。この目的が計画の根本になっていると思いますが、今後も継続して取り組んでいただければと思っております。

県警では、自転車に関するヘルメット着用の義務化や、電動キックボードを含めた交通安全対策にも注視しており、今後も対策を進めており、今後計画に入れる必要があれば入れていただきたいと考えております。

【上田委員：代理出席 橋本事務局長】

商工会議所では、市や県に対して要望を出していますが、公共交通の利便性など、例えば、乗りたくなる仕組みや、そういったものを過去に要望したことがあります。

この素案を見て、そういった要望が盛り込まれており嬉しく感じました。それに加えて、現場の声やその他の要素が計画に網羅されるとより良いものになるのではないかと思いますのでよろしくをお願いします。

【本田委員】

質問などを含めてなんですけども、まず、35 ページで、公共交通空白地域が書かれていると思うのですが、鉄軌道、路線バスから 750m という形で書いてあります。路線バスの場合は運行頻度は関係するのでしょうか。ご教示いただけますか。その場合は少なくとも多くても影響は同じですか。

【事務局】

運行頻度については、特に区別はなく考慮していません。

【本田委員】

了解しました。

バスの話で 81 ページに幹線バスの機能強化の政策について、私は車を持っていないので大体市内電車かバスで移動することが多いのですが、結構多くの方がバスに乗っています。特に、ファボーレや速星の方に行くバスなどは、朝から結構乗っていたりするので、幹線バスと呼ばれているかどうかは分かりませんが、計画ではサービス向上と利便性の確保のための取り組みを進めますと書かれています。具体的にどのような路線が拡充されるのかは分かりませんが、特に幹線バスの機能強化には非常に期待しています。

それから、82 ページのバス停の整備について、このバス停の整備も徐々に進める計画があるのかどうかですが、今年当学の四年生がバス待ち環境と利用促進の関係について研究しました。このようなバスの施設が利用者の増加にどの程度寄与するかについても、関係する可能性があると思っています。今回の計画には盛り込めないと考えていますが、ぜひまた参考にさせていただければと思います。

そしてご質問ですが、91 ページには地区センターのアクセス強化についての記述があったと思います。「モビリティハブの設定」というのは、このセンターにターミナル機能を持たせることを意味しているのでしょうか。

それと、最後に 109 ページにある、こどもまんなか交通の実現についての詳細を教えてくださいたいと思います。私もモビリティマネジメントは重要だと考えております。特に小さい頃からの体験の重要性を感じています。こどもまんなか交通について先ほども少し説明がありましたが、もう少し詳細な内容を教えてくださいませんか。

【美濃部会長】

では、事務局の方からの幹線バスの強化について、バス待ち環境の向上も含めてもう少し詳しく、それから地区センターのターミナル化についても、どのような考え方があるのか、こどもまんなか交通に関連する内容についても、詳細な説明をお願いします。

【事務局】

バス停については、18 ページに記載がございますが、上屋の整備状況が 17.7%という非常に低い状況となっております。そこで、先ほどご説明させていただきましたように、83 ページの幹線路線の活性化検討において、どのような所を対象とするかなどを含めて検討を進めてまいりたいと考えております。

91 ページの地区センターのアクセス強化についてですが、地区センターが、現在行政手続きが可能な場所として、また、地域のコミュニティを常設場所として機能させたいという思いから、地区センターに行けば何かしらの公共交通手段にアクセスできる状況を作り出したいと考えております。まずは市営のコミュニティバスから始め、バス停を地区センターに設置していきたいと考えております。

こどもまんなか交通については、本年度富山市では、「こどもまんなか宣言」を宣言しています。それに関連して、交通の分野でも、夏休みの小学生のための「親子お出かけ事業」という取り組みがあります。こちらの取り組みは、公共交通利用促進を目的にしており、夏休み中に親子で公共交通機関を利用することで、子供の運賃が無料となるクーポンを作成し、配布しています。

これについては、県東部の自治体にも参画していただいております。来年度については西側の6市にご協力いただけるよう現在調整を進めております。対象路線については、本日お越しいただいております富山地方鉄道様やあいの風とやま鉄道様にご協力いただいております。

県西部についても関係するバス事業者様などにも協力をお願いしており、今後、JR 西日本様にもご協力いただければと考えております。

【楠田委員】

資料 2 に実施、継続という言葉がありますが、実施について、新しく始められるならば新規の方が分かりやすいかと思いました。

また、指標 3 の生活交通のオンライン予約率を上げることや、先ほど共創モデル実証プロジェクトとか、人材確保に関することをご提案もあり、スーパーや病院、商店街など、色々な方と連携し、利用されたら割引されるような仕組みや、こどもまんなかの話もありましたが、学校の送迎や塾、習い事を受けている子供たちの移動サービスへの補助なども考えられるので、それについて提案したいことがあります。

例えば、最近スーパーに行くと、隣にサービスカウンターがあります。高齢者の方は、アプリの予約が結構難しかったりするので、私も電話予約の方が好きなタイプですが、スーパーや病院に行ったお客さんに対して、サービスカウンターに行ったりする時についてスーパーの方が代わりに予約してくれたり、病院の方がデマンド交通とかバスの予約をしてあげるなど、

みんなでお手伝いしてあげると良いのではないかと思います。予約を代行して、何時にここに行くなど説明をしてあげると分かりやすいですし、タクシー会社さんはサービスの的に困るかもしれませんが、先に予約が分かるので、事前に需要が分ればその需要に見合った供給に合わせて、ドライバーさんを確保するという関係をしっかり適応することで、そこに対して足りなければ、市は補助するなど、採用、育成の手伝いをしていただいたり、雇用の安定が不足している場合は、補助金やタクシーチケットの利用なども検討していただいたり、しっかりと需要が把握できるので、供給することが可能になるといった効率化の流れをみんなですっきりと築いていかなければならないと思っています。

まとめると、スーパーやその他のお客様と接する場所では、サイト予約を代わりに手配して、さらに予約の確認まで行ってあげるような状況を作り、タクシー、バス会社さんは採用や育成、運転安全運行の徹底に取り組んでいただくようにして、行政がしっかりとサポートを提供する関係性が他の地域では難しいことですが、富山市だからこそしっかりと実現できるのではないかと思います。

さらに県警さんをお願いしたいのですが、免許返納者が出てきた時に、免許更新の時にそこで、免許返納するだけではなく、免許返納者向けのサービスなどのお知らせをしてもらうなどのつなぎをしてもらえるような地域になってほしいなと思っています。

さらにマイナンバーカードの活用も考えられたらと思っています。今後、健康保険証、免許証などが一本化されていくため、そのデータの個人情報もどこまで含まれているのか、どこまでデータが使用可能なのかわかりませんが、データを活用してどの地域で困っている人がいるのか、どこに住んでいるのか、どのように利用されているのかなどのデータを活用し、サービスの向上に繋げることができるのではないかと考えています。

また、GX に関して EV バスを導入されるということですが、まだ日本の国産バスが少ないという感じがしますので、情報の安全などを考慮することや、水素を含めて車両の選定をされてはいかかかと思っています。最近では、100%補助の自動運転バスも多く走り始めており、サービスも進んでいますので、公共交通との融合も考えて導入の検討はいかがでしょうか。

最後に、MaaS についてですが、やはり Google マップなど、一番使われている場所にリアルタイムな情報も反映されると良いと思います。

【美濃部会長】

進め方に関する話が多かったため、論点をこれとこれを答えてなどの指示することはありませんが、何かありますか。

【事務局】

スーパーについては、市営コミュニティバスをスーパーの前まで乗り入れさせていただいたりとか、協力体制も構築しているので、今回の提案について話し合ってみたいと思います。

マイナンバーについては、マイナンバーと IC カードを一緒にできないかということを考えてことがあり、恐らく群馬で最近導入されていると思いますが、マイナンバーについては色々な課題もあるように聞いていますので、また研究していきたいと思っています。

GX につきましては、現在、日本で販売しているメーカーというのは中国製と1社北九州の方で会社を設立し、製造工場を作っているところがありますので、可能であれば、国内メーカーの製品を導入したいと考えています。

MaaSについてはまた検討したいと思います。

【美濃部会長】

今は、スーパーやその他の場所でデマンド交通を予約する方法をお手伝いする、ホテルでタクシーを手配するのと同じようなサービスを提供するというお話がありましたが、それに関しても可能な限りお願いしていきたいと思っています。

地域の多くの拠点は、地区センターという市役所の窓口でもあるため、ITに慣れていない方々のサポートなどを提供していますので対応できると思います。

また、免許を返納する方々に対していろいろなお知らせをするというのは、警察の方々も手がなかなか回らないと思います。

市のサポートも含めて、山田さんの方から何かありましたらお願いいたします。

【山田委員】

免許の返納については、免許を返納される時に一部の市町村で行われている免許返納支援事業について紹介し、例えばタクシーチケットやバスチケットなどの支援があることを紹介してそれぞれの窓口でお申し出いただけることをお伝えしております。

【美濃部会長】

それは市役所がその窓口へ行き説明しているということですか。

【山田委員】

免許センターや警察署に来られた方に警察職員が市などで免許返納支援事業を行っているということをご紹介しているということです。

【美濃部会長】

他方で人手不足の問題がありますので、この計画については、市役所の力だけでなく、県や国の力もお借りして、やる気は十分にありますが、常に鉄道会社やバス会社の方とお話しすると、サービス向上には安定した人員確保が必要ですが、安定的に確保できないということがあり、やり方自体を考える必要があります。

方向性としては、大体の政策について同意いただいているところなので、その辺りも含めて、そして、この計画自体についてもよろしいですが、各事業者のご意見を伺いたいと思います。

【鹿野委員】

平素はお力添えをいただきまして本当にありがとうございます。

さて、本計画についてですが、現在の富山市内の公共交通の現況や課題を整理し、必要な方向性や具体的な取り組み、改善策を分かりやすくご提案いただいたものと認識しております。特に交通事業者の立場から申し上げますと、交通事業者の経営努力のみでは持続可能で利便性の高いサービスを提供することは困難です。そのため関係者間での役割分担や責任分担の議論が進められる必要性もあります。こうした点についてもご理解いただいたこと、大変ありがたく感じております。そういった要素を基本方針の「都市のアセットである公共交通を、多様な関係者との競争により刷新し、コンパクトシティを深化していく」という言葉に込めていただいたものと感じています。これらは、ご利用しやすい持続可能な交通体系を、地域の皆様と共に推進していくという当社の理念とも合致しておりますので、弊社としても実現に向け取組んで参りたいと考えております。

具体的な話を少しさせていただきますと、弊社が運営しております高山本線につきましては、2020年3月に県様、市様、弊社の三者で「高山本線ブラッシュアップ会議」を設立させていただいております。2023年3月には高山本線を持続可能な公共交通としての考えをまとめた高山本線ブラッシュアップ基本計画の取りまとめをさせていただいております。こちらにつきましても作成いただいたことに感謝申し上げます。また、6月には実現可能性や実現方策を検討するために、沿線の路線バス事業者でもある富山地方鉄道様にも新たにご参画いただき、新たに「高山本線沿線ブラッシュアップ会議」を設立させていただき、現在は関係者間で議論を進めている状況です。具体的なブラッシュアップ施策については、弊社単独という現在の事業構造において実現が難しいこともあります。引き続き、関係者間の役割分担や責任分担についても議論を進めながら具現化に向けて取り組んでいきたいと考えております。引き続きよろしくお願いいたします。

【日吉委員】

先ほどからですね、鉄道利用者の戻りがどうなっているのかという話が出てきましたが、当社の状況ですと、4月から10月までのデータを見ると、コロナ前と比較すると、通勤は95%、通学は95%、それから定期外は91%程度です。これは利用者ベースでの数値です。通勤はやはり、コロナの影響が少し残っているのではないかと思います。これはおそらく都会とは異なり、マイカーに流れている部分があるのではないかと思います。そういう意味では、やはりもう一度車から公共交通機関へという取り組みを行っていくべきだと思います。通学については、これはそもそも高校生の数が減っているのです、その点が比較してもしょがないかなと思います。定期外については、現状で91%という状態ですが、最近では10月や11月などの数字を見ると、100%を超える数字が出てきていますので、復活の兆しが見られます。

基本的には通勤でマイカーの部分を、どのように公共交通に移すかという問題は、以前からの重要な課題となっていると感じています。

この計画に関連して、富山市は公共交通機関を非常に重要視しておられますので、その結果としてコンパクトシティが進展しております。鉄道の当社の路線や、高山本線、地鉄なども含

め、全部が集中してきており常に恵まれた都市と考えますので、これを活かしながら進めるといような形になると思います。当社も来春のダイヤ改正で富山～高岡間の昼間の時間帯でパターンダイヤを導入することを検討しています。また、将来的に富山以東などにも拡大していきたいと思っています。線路でつながっている高山本線とどのようにしてうまくダイヤを組んでいくかはパターンダイヤでの課題と考えております。そういう意味では、今後、ここにある計画に沿って粛々と進めることが良いかと思えます。

話が変わりますが、先ほどからバス停について話がありますが、私も同感です。夏にファボーレに行った際、バスで帰ろうとした時、道路のすぐ横に屋根のないバス停があったため暑い中立って待つことになりました。バス待ちの方は大勢いらっしゃいました。これについて地鉄さんに何か対処していただけないか聞いたところ、「昔、商業施設と話し合ったことはあるが、うまく話はまとまらなかった」という話がありました。

先ほどのスーパーの話でもありますが、こういう大きな商業施設でも公共交通のバス停などを施設内に設置することを公共の部分においても支援いただきたいと思えます。

【中田委員】

今は鉄道、バス共に相当の欠員状態で運行を行っており、これ以上ダイヤを増やしたりするというのは非常に厳しい状態です。

加えて、来年4月から2024年ということで、勤務インターバルというのが現在8時間なのですが、そのうち9時間になりますと、現行ダイヤを維持しようとするすると、人員が多く必要となります。今でも非常に欠員状態にも関わらずこれ以上の欠員は、全路線を維持するためには足らなくなってしまいます。鉄道を含めて非常に苦慮しております。求人を様々なチャンネルを使って行なっておりますが、全国的に全く足りないという状況に加えて、高齢化も進んでいるため、ある程度の年齢からは退職する必要があるという問題があります。この問題を解決しなければ、新しいプロジェクトを進めるための体力がなくなってしまうと思えます。

1つの施策として、分かりやすいパターンダイヤが提案されていますが、これは日中に限定すべきだと思います。朝や夕方方は、私も同様に接続に重視すべきだと思います。パターンダイヤを導入することによって接続しなくなるというのは、利用者にとって非常に不便なことなので、これは区分をして行わなければならないと思っています。

日中はやりますが、単線の宿命というものが若干あり、日中はあまり普段利用されない方が利用するとパターンダイヤは分かりやすいと思いますが、朝夕については結構頻繁にご利用される方が使われるということですので、普段利用されている方にとっては不便になることもありうると思えます。

バス停については、ファボーレの国道359号は歩道が広くありません。よって幅員が3.5m以上ないと歩道上に上屋を立てられないと思えます。結局、民地をお借りするにも、なかなかどうぞとは言ってもらえない状況なので、そのようなバス停は幅員緩和などもお願いできればと思えます。ショッピングセンターでそのような話しがいくつかありまして、話をするのですが、お店がいつまでやっているか分からないという話もあります。なかなか本気でバス停をやっただけないと、中に入れるのはいいですが、中に入ると発着の時間が読めなくなるので

そのような点が懸念されます。

【美濃部会長】

ファボーレについては、市もコミュニティバスとか自動運転の実験なども行っております。また、県管理の国道でもありますので、市も中に入って調整していきたいと思っておりますので、よろしくをお願いします。

【土田委員】

計画に関しては、私たちがうまく回れていない空白地帯の部分も含めた計画を進めていただいているので良いと思います。

先ほどの説明でもありましたが、本日も新聞にはライドシェアという話題が出ていました。このライドシェアという言葉の内容について整理されていない中で、様々な場面でライドシェアという言葉が使われています。私たちとしては国の方でも整理いただき話していただかないと様々な形で業界にとっても非常に厳しい状況になるのではないかと本当に危惧しております。

欧米のライドシェアは、欧米の大都市で集中的に行われているプラットフォームのマッチングアプリの事業と言われています。これが交通空白地帯の利便の解消につながると規制改革グループで言われていますが、私はそれには繋がらないと考えております。

最近のコロナの間で、運転手の数が約 20%減少しているという事実があります。それに比べ、先ほどから話し合っているように、需要はコロナ前の 85～86%に達して 90%以上に上昇している可能性があります。また、観光が集中した時に供給が不足する可能性も考えられます。ご指摘のように、12 月には飲食後の需要でタクシーが不足するという意見も受けています。しかし、全国のタクシー業界の現状についてライドシェアの話もありますので、「タクシーが不足しているということは言うな！」ということもありますが、実際は地方のタクシー会社は決して人員が枯渇しているというわけではなく、連携がうまく行かずにタクシーが回らないということがあります。

乗り場で JR さんの富山駅前には乗り場は 2 台ずつですが、この発車台の数を増やせば荷物の載せ降ろしも含めて、車がスムーズに進めるので、タクシー待ちの列ができることがなくなったりすることもあります。決して今の状況でもタクシー不足ということは必ずしも言えないと思います。

ライドシェアを増やすことで、ドライバーの数を増やせば規制緩和と同様に長時間労働をしないと給与が確保できないというリスクを伴う可能性もあります。ライドシェアを導入すれば、需要がピークを超えた時点でも、うまく回ると言われていますが、私たちはそういったことは決してないと考えています。全体的に需要が薄まると思うため、全体的な需要が薄まれば、副業の人にとってはいいかもしれませんが、運転手として主に働いている人々の給与が減って逆に、運転手の数が減っていく可能性もあります。タクシーの運転手だけ数が減っていくかもしれないということや、公共交通の基盤が失われるかもしれないということを危惧しています。少なくとも、ライドシェアが導入されても、需要と供給がうまく調整され、タクシーの仕事が維持される関係が築かれない限り、私たちは推進していただきたくありません。また、前述の

ように、スーパーマーケットのマッチングも業界全体として推進していきたいと考えています。

【美濃部会長】

ライドシェアについては別途ですね。ご要望いただき検討しております。

例えば、現時点では、最終電車で帰る時に、家までタクシーを乗ろうと思っても呼んでも一定時間以内に来てもらえないというのは、大山地域ぐらいでしょうか。市全体でライドシェアを導入した方が、タクシーやライドシェアを利用する人、お客さん全員にとってウィンウィンな状態となるとは認識していませんので、また協議会などを開催した上で検討していきたいと思えます。

【奥沢委員】

1点目は、まいどはやバス交通目線で、大変下世話な話でございますが、経費の運営援助です。そちらがないとやっていけないのが現実ですので、この辺の確保について今後ご相談したいと考えています。この件については、またよろしく願いいたします。

乗車人数等については、去年の段階で増えてきておりますので、様々な周知による政策など、行っていることについては効果が上がってきているのかなと思っております。今後ともご協力ほどよろしく願いしたいと思えます。

計画とは直接関係はありませんが、計画のなかで DX、GX という言葉が出ていますが、本計画はパブリックコメントをされると思います。一般の方にもご覧になると思っていますが、そのようなことについて解説があるのかなのか、代表的な言葉だけでも解説文があればいいのかなと思いました。

もう1点、自転車整備の関係で、富山駅周辺に新たな自転車整備所を整備すると書いてあります。私もよく自転車を使いますが、既存の自転車をこうしたラックがかなり痛んでいる箇所もあります、改修なども含めて対応していただけると助かります。

【楠田委員】

タクシー業界の取材をしていて規制緩和の部分でタクシーの台数は増えたり減ったりしたこと、サラリーが安定しないため、大学に通わせることができない方々や、子育てに苦労されている方々もいらっしゃいます。

また、安全管理の責任もある中、道路沿いに入ってくることは大変なことです。このような状況下で、ボランティアに関するお願いをしても、数年で志の高い方は頑張られますが、再度手続きを行うことが難しくなる場合があるため、できるだけ商売に基づく仕組みを取り入れ、安全管理をしっかりと行いながら、緑ナンバーの取得の緩和やタクシー会社の連携など、仕事の一環として共同で取り組むことや、乗り場の運用方法の改善など、いろんなところを含めて効率化し、また、環境も整えるなど、専用道路を作るなどもその一例ですが、一般の方よりも仕事の公共交通は資産と考えるなら、しっかりと労働環境も含めて整える必要がまずはあるかと思っております。

【美濃部会長】

タクシー専用道路までは作られていませんが、富山駅周辺は南北ともに一般車両の乗り入れが禁止され、一部の狭い道路のみ一般車両が通行できるようにしています。この駅の形式は画期的かと思っております。

本日は多くの意見をいただきましたが、計画の中身の全体像はこのままでご承認いただいたとして、細かい意見をいただいたところは反映させる所を反映し、パブリックコメントに向けた作業に進めるということによろしいでしょうか。

【委員】

異議なし

【美濃部会長】

議事に関するご協力ありがとうございました。これで終了いたします。

(閉 会)