

# まちづくりと公共交通対策特別委員会記録

1 日 時 平成30年8月24日（金曜日）

開 会 午後 1時 8分

閉 会 午後 2時 0分

2 場 所 第2委員会室

3 出席委員 10人

委員長 村 家 博

副委員長 松 井 桂 将

委 員 岡 部 享

// 石 森 正 二

// 上 野 蛭

// 押 田 大 祐

// 高 道 秋 彦

// 金 厚 有 豊

// 赤 星 ゆかり

// 有 澤 守

4 欠席委員 1人

委 員 橋 本 雅 雄

## 5 説明のため出席した者

副市長 中村 健一

### 【活力都市創造部】

部長	高森 長仁
理事（活力都市創造担当）	後藤 衛
部次長	舟田 安浩
部次長（技術担当）	中村 雅也
参事（建築指導課長）	粟島 正憲
活力都市推進課長	金山 英樹
都市計画課長	狩野 雅人
交通政策課長	村井 真哉
富山駅周辺地区整備課長	山崎 哲志
路面電車推進課長	高田 秀昭
中心市街地活性化推進課長	堀田 英樹
都市再生整備課長	守山 裕一
居住対策課長	高森 隆
活力都市推進課主幹（調整担当）	卜蔵 雄治

## 6 職務のため出席した者

### 【議会事務局】

議事調査課長	福原 武
議事調査課長代理	石黒 隆司
議事調査課議事係長	中山 崇
議事調査課主事	平瀬 航

## 7 会議の概要

委員長 ただいまから、まちづくりと公共交通対策特別委員会を開会いたします。  
橋本委員が都合により欠席されますので、御報告いたします。

〔傍聴の申込み（1名）について諮る  
…許可〕

委員長 まず、委員会記録の署名委員に、高道委員、金厚委員を指名いたします。  
これより、まいどはやバスの社会実験について、通学定期補助事業の状況について、以上2件を一括して、順次、当局から説明を求めます。

中村副市長 〔挨拶〕

交通政策課長 〔まいどはやバスの社会実験について、委員会資料により説明〕

居住対策課長 〔通学定期補助事業の状況について、委員会資料により説明〕

委員長 ただいまの説明について、質問等はありません

んか。

赤星委員

まいどはやバスについて伺います。今回の社会実験で中央ルートの利用者が13%増えたということで、大変よいことだなと思っております。特に角川介護予防センター前を通るルートに変更されたときに、20分ごとのパターンダイヤが崩れました。これでは時刻表が覚えられないということで不便になってお客さんが減りますよと私は言っていたのですけれども、今回の社会実験はパターンダイヤが復活されて大変好評だということで、大事なことだと思っています。

この中央ルートですけれども、利用者数が減る前の一番多かったころと比べると、今回の利用者数というのはどうなのでしょう。

交通政策課長

まいどはやバスは、平成18年からスタートして中央ルートの1便当たりの利用者数が大体8.何人というような感じなのですが、平成18年からずっと8.幾つを持続していたのですけれども、平成24年から7人台に少し下がってきたというような状況でございます。

一方、清水町ルートは、1便当たり13人、14人というような比較的すごくいい数字が

出ておりますので、今回は少し落ちている中央ルートにメスを入れたというような状況でございます。

赤星委員 バスが走り始める時刻と走り終わる時刻は、何時ですか。

交通政策課長 午前9時からスタートし、午後7時までということになっております。

赤星委員 今後の方向にもなるのですけれども、それをもうちよっと一例えば朝8時半ぐらいから回すということは考えられないのでしょうか。なぜかといいますと、お隣の金沢市ではふらっとバスというコミュニティバスが走っていますよね。これは4ルートまで増えていまして、その時刻を見ましたら、早いものは大体朝8時29分から始まって、終わりがやっぱり夜7時ぐらいとなっているのです。その時間ですと通勤で利用される方もいるのかなと思ひまして、さらなる利用者増につながるのではないかと思うのですが、いかがでしょうか。

活力都市創造部長 もともと、このまいどはやバスは、商工会議所等々で始められ、目的が中心市街地の活性

化、回遊性向上ということで、どちらかという  
と商業の活性化をメインの目的としており  
ます。

したがいまして、できればそういうお店がや  
っている時間帯にたくさんの人に回遊してい  
ただきたいということから、この午前9時か  
ら午後7時という設定がされているものだ  
とっております。

今、御指摘がございました利用促進に向け  
ては、また今後検討させていただきたいと  
思います。

赤星委員

やっぱり乗る人からすれば、便利になれば、  
お客さんは増えますよね。朝日町のあさひ  
まちバスというのは、どんどんルートを増や  
してきめ細かくすることで便利になって、毎  
年利用者が増えていると聞きました。

もともと運営される側が株式会社まちづく  
りやまで中心市街地の活性化が目的だとお  
っしゃいましたけれども、結果としてそうい  
うふうになればいいのですが、乗る人から  
見れば、必ずしもそういう意識を持って乗  
っているわけではないので、住民の足の確  
保ですとか、そういう面も大事という点か  
ら今後もさらに見直しが必要ではないか  
とっております。

そこで、委員会資料4ページのアンケート結果を見ますと、車を自由に使えない女性の高齢者が買い物の目的で利用しているというのが一番多いということです。これは、買い物難民とか、買い物困難ということがまちなかでも言われているので、本当にとっても大事な役割だと思えます。

そういう中で、中央ルートには日常のお買い物の場であるスーパーが北新町・大阪屋ショップ前にありますよね。買い物といいましても、このスーパーのほかはどこら辺に買い物目的で行かれているのかという調査はありますか。

交通政策課長 目的については、アンケートの中でお尋ねしているのですが、それがどの停留所付近のどこにというような、その辺までの調査はしきれれておりません。

赤星委員 北新町のバス停なのですけれども、高齢の女性が買い物の目的で利用するという事で、実はここの道路は非常に狭い道路でありまして、バス停のある場所が側溝のとてすぐそばで、乗りおりが危ないと。自動車の通行量も結構多いところで、近くの商店の方もいつも冷や冷やしながら見ているということを知

いています。もうちょっと大きい通り側にバス停を移動するとか、乗客がもっと安全に利用できるような対策というものは何かないのでしょうか。

交通政策課長 北新町・大阪屋ショッピング前のバス停の道路は幅員が6メートルございます。大阪屋ショッピングの駐車場を出入りする車と、その6メートルの道路を通過する車とがあるのですけれども、これまで大きな事故とか、それによる大きなダイヤの乱れ、大きな支障という話は聞いておりません。大きな支障があるというふうには考えていないのですけれども、やっぱり一時的にふくそうする状況で、一部そのような状況があるということは、運営しているまちづくりとやまが認識しておりますし、市のほうでもそういうふうに向っていますので、今後、利用実態を見ながら、相談して検討していきたいと考えています。

赤星委員 ぜひ安全に利用しやすいように改善していただきたいと思います。

あと1点よろしいですか。バスのデザイン、車体の色なのですけれども、シルバーブルーといいまして、これだけを見るととてもおしゃれな感じがいたしますが、街の中を走って



いるときに割と渋い感じの色で目立ちにくい。最初のまいどはやバスは、どちらかというところ原色系のデザインでしたので、高齢者の方でもバスが来たとわかりやすかったのですが、今この色はちょっと暗めだということで、何か明るい色にしてほしいという御要望もあるのです。例えば東京都武蔵野市のムーバスは大きい数字が書いてあるデザインでぱっと見てすぐにわかるというもので、デザインが変わったばかりではありませんけれども、今後さらに検討する余地はないのか、どうでしょうか。

活力都市創造部長

先ほど交通政策課長が申しましたように、バスのデザインにつきましてはバス停とトータルデザインということで今回デザインしており、委員御指摘のように、景観的にも見た目も割と斬新で近代的なデザインになっているのかなというふうに思っております。ただ、今導入したばかりで、バス停も整備したばかりでございますので、すぐにデザインを変更するということにはできないと思いますが、今後、車両の更新、あるいはバス停の更新という時期が来た段階で、また御指摘のことも踏まえて検討してまいりたいと思います。

岡部委員

まいどはやバスの関係ですけれども、利用者数の伸びが13%で、非常に大きな伸びだと思っております。アンケート結果から見て、13%も伸びた原因がどうもよくわからないというのが正直な思いでございます。確かに20分間隔というダイヤがわかりやすいという形で利用がしやすくなったということがあると思うのですけれども、この理由をもう少し掘り下げる必要があるのかなと思っております。

そこで、委員会資料3ページに停留所が幾つか書いてありまして、乗車、降車の利用者数が書いてあるわけですけれども、特に宝町の利用が非常に多かったという書き方なのですが、富山駅での変化はどうだったのか、お聞かせください。

活力都市創造部長

先ほど課長が申しましたように、委員会資料1ページの図面を見ていただきまして一左下ですね一今回の宝町の停留所は、もともと富山駅西という富山駅での乗車のバス停が移ったということで、もともと乗車の一番多いバス停が移ったものですから、利用者がそのままそこへ移行して多くなっているという状況でありまして、もともとの利用者が宝町へ移ったということです。そんなに大きく増減し

ているということではございません。

岡部委員 富山駅というのがあるわけで、そこがどう変化をして一減って宝町が増えたのかという、そこら辺を知りたかったのですが。

活力都市創造部長 説明がうまくできずに、申しわけないです。もともと富山駅というバス停はないのです。富山駅西という赤で書いてあるものを廃止したのですけれども、これがいわゆる富山駅前の乗車一停留所でした。

岡部委員 では、関連して、委員会資料5ページのほうに、「バス利用者の満足点、不満点」というところがあるわけですがけれども、気にしなくてはいけないのは不満足度が高い項目というところで、時間がかかることということをして250名近い方がお答えをされているわけです。正直に言って私も認識不足でございまして、山手線のように外回り、内回りのような形なのかなと思っていたら、一方通行の格好でありまして、そういう意味では、中心市街地に行くときに東田地方から乗った場合、かなりの時間がかかると。こういうことが回答の中の1つの原因ではないかと。したがって、両側の通行をつくるほうがさら

に利用頻度が上がるのではないかと思うのですけれども、いかがでしょうか。

交通政策課長 おっしゃるとおり、1周40分の片回りということもございます。現在、その回り方には2つのルートがクロスしながら存在しているというような状況もございます。不満の項目では確かにそうあるのですけれども、もう少しそこをしっかりと研究して、どうすれば利用促進に一番つながるのかということは今後の検討課題だと思っています。

岡部委員 不満足度を下げることがやはり大事だろうと思いますので、ぜひ検討をお願いしたいと思っています。

上野委員 委員会資料の2ページ目なのですが、  
「(3) 利用促進の取り組み」の中で、こどもの日キャンペーンと親子でおでかけ事業の実施というふうに書いてあるのですが、これらの効果については何か調査されたりとか、その結果は何か出ているのでしょうか。

交通政策課長 親子でおでかけ事業というものがございまして、夏休み期間中に小学生を無料にしようというような取り組みでございます。ただし、当

然それに同行する保護者はしっかりと料金をいただきますということなのですが、市とすれば幼児教育からそういったものをしっかりとできるというようなメリット、一方で事業者側からは小学生の分は無料にするのだけでも、新規で新たな大人の需要も見込めるということで、お互いウィン・ウインの関係の中から持続している事業です。今年度はあいの風とやま鉄道のエリアも追加になったということで、その辺はすごく協力しながらうまく進んでいっている事業だと思っております。すみません。現在、実際の利用者数のカウントというのは持っていません。

上野委員

実際に乗りおりする方たちの年代などを調べるのは確かに難しいと思うのですが、せっかく実施されているのであれば、その効果の検証を少ししていただければと思います。もちろん、事業所の方の負担も必要になってくることだとは思いますが、市のほうでもそういった事業をせっかく行っているのです、よろしく願いいたします。

委員長

これは8月31日までで、今ちょうどやっているときだから、また集計は出ると思います。

押田委員 通学定期補助事業についてお伺いするのですけれども、委員会資料7ページのところに目的は書いてあるのですが、この事業の目標数値というものは設定してあったのでしょうか。

居住対策課長 何人に残っていただく、何人に御利用いただくというような目標数値は、特に設定はしておりません。

押田委員 そうしましたら、委員会資料9ページを見ますと、真ん中ほどに富山県労働雇用課のアンケートと実際に使ってみられて就職した数値が、57.2%と58.4%とほぼ同数であり、また10ページの真ん中ほどで、自宅通学が卒業後の進路に影響を与えると考える学生は28人、46.7%、残り32人、53.3%ということで半々の数値となっております。

これは、先ほどの目標数値を設定していないということも含めて、やるまでわからなかったのか、やってみてわかったのか、この事業を3年間続けてきた成果、いわゆるプラス部分というのは、市当局としてはどんなことをお考えでしょうか。

居住対策課長 まさにこの数値がほぼ同数になっているとい

うところをどう評価するかというところが非常に難しいところだろうと思います。御利用された方のうち1人でも本市に残っていただくということが評価なのか、あるいは、こういった数字をさらに上回って100%に近い方が残っていただくということが評価なのかというところは、担当する私どもとしても評価はなかなか難しいところではございますが、ただ、現時点では一定の評価をしつつも、まだ半数近くでしかないというようなこともありますので、このあたりは引き続き、最後にお伝えしておりますが、この制度を満期利用されて、そういった方が最終……

（「何利用ですか。半期利用ですか。満期利用ですか。」と発言する者あり）

居住対策課長 満期です。在学期間中継続して利用された方が最終的に富山市にお住まいなのであれば、どこに就職されるかというところがこの事業の評価のポイントとなっていくというふうに考えておりますので、制度を始めて今年度末でちょうど4年が経過いたします。1年生から御利用された学生がちょうど卒業期を迎えるということで、その方の調査を行ってそれを注視して事業の評価をしてまいりたいとい

うふうに考えております。

押田委員

今、満期利用という言葉が出ましたけれども、実際には現段階で話し合いを行っているわけで、影響を与えると考える学生が46.7%、そして就職された人が委員会資料9ページに戻ったところのUターン就職率とほぼ同数ということになれば、果たして今後、満期利用の人たちが何人というレベルになってくるかということを見ると、4年を待つまでもないのではないかなというふうに考えます。

あと、最後の今後の対応についての話なのですが、けれども、「本事業の活用により、本市内の自宅で暮らすことで地域との関わりを持つことや市内における消費活動に寄与することが期待される」ということが書いてあるのですけれども、期待されるということを書くということであれば、本来であればアンケートを行った時点で、どういったことで地域とのかかわりを持ちましたかということや、富山市内でどういったものを購入したかということがアンケートに書かれていても不思議ではないような気がするのですけれども、そのことに関して思いははせられなかったのでしょうか。



居住対策課長 委員の指摘のとおり、実際に住まわれている学生がどういう活動をされたのか、あるいはどういう消費活動を行ったのかという調査は、残念ながら申しわけございませんが、実施しておりません。最終的に、まずはどこにお住まいか、どこに就職か、要するに地元に残るか、残らないかというようなところに着眼点を置いてアンケートをさせていただいた結果、そのような細かい部分まではちょっと至らなかったというところでございます。

押田委員 では、最後の質問ですけれども、最後のところで、「今後も引き続き卒業する学生の進路等の調査結果を注視してまいります」ということなのですけれども、今のこの話の中では、確実な成果があまり得られていないと考えております。

今後、何らかの策を打って、来年度のこの事業の継続を迎えるというのが本来の形ではないのかなと思っておりますので、よりよい策を講じられて、もし事業を続けられるということであれば、その対策を考えていただきたいと思っております。

委員長 要望ですね。

赤星委員 まいどはやバスのことに戻らせてください。委員会資料5ページで、先ほど岡部委員もおっしゃいました「バス利用者の満足点、不満点」ですけれども、不満足度が高い項目として記載されている、時間がかかること、これは1周が長いという問題ですよね。次いで、運行本数が少ないことというのは、ルートが2ルートしかないということなのか、それとも20分おきということが少なく、もうちょっと15分おきとか10分おきとかがあればいいなという、どちらの意味なのでしょうか。

交通政策課長 アンケートの中には、詳細な内訳がないので、それは総じてというふうに解釈せざるを得ません。

赤星委員 私は、ライトレールがそうであるように、20分よりも15分間隔のほうが多分いいだろうなと思います。それと、やっぱりルートですね。最初は1ルートだったのが、次に2ルートになって、ずっとそのままなのですが、けれども、やはりまだまだ不便なところがたくさんありまして、1周をもうちょっと短く、例えば25分とか30分とか、どこで乗っても長いなといらいせずに乗れるような時間で

1周を回れるように短くする。そして、ルートをもう1本、2本増やす。そういう方向に向かっていけば利便性が大分上がると思うのですけれども、今後の考えはどうでしょうか。

交通政策課長 まいどはやバス検討会というものがございまして、当然、地元の沿線の自治振興会の会長も参加しておられますので、そういう方々の意見を踏まえながら、また今後の参考にしていきたいと思えます。

赤星委員 このコミュニティバスのいいところは、小さい車体で狭い路地にも入っていけるということなので、この路線図を見ますと、特に清水町ルートは東のほうをぐるっと、割と大きな道路を通っていますよね。清水町のほうは高齢の方が多くお住まいの地域ですので、もうちょっと家の近くから乗れたら、もっと喜ばれるのかなと、利用が増えるのかなと思っております。

委員会資料1ページの1番最初の目的のところに戻るのですけれども、近年、運行経費の増加によりとあります。増加しているのは、燃料費でしょうか。どのような経費が増加しているのですか。

交通政策課長 燃料費、あるいは車検整備など、ハード面の費用というのが原因だと思われます。

赤星委員 運行経費の負担ですけれども、株式会社まちづくりとやまの負担と富山市の負担と運賃収入とがあると思うのですけれども、全体で幾らぐらいかかって、負担割合はどんなふうなのでしょう。

交通政策課長 今年度予算ベースでいきますと、全体で6,000万円弱ぐらいの経費がかかりまして、そのうち2,700万円程度が市の補助金で、それ以外に運賃収入を見込んだり、あるいはまちづくりとやまの事業者負担、まちづくりとやまのほうでのいろいろな商工会関係からの負担金収入が満たされているという状況でございます。

赤星委員 他都市と比べるときに、人口だとか、住宅の密度だとかが違うので、一概には比較できないのですけれども、便利にしているところではお客さんが増えて運賃収入が黒字になったというところもあるそうなのです。ですから、この運行経費についても、今後もっともっと便利にさせていただいて、また委員会資料6ページに行くのですけれども、今後の方針につ

いての（３）に利用促進についてとありますけれども、約８割の方は実験前後で利用頻度に変化はなかったと言っておられますので、いろいろなイベントとかそういったことも大事かもしれませんが、何よりも利用促進策となるのは利便性の向上ではないかと思imasuので、ぜひ今後も研究をして、より便利なバスにしていっていただきたいと思imasu。

通学定期補助事業ですけれども、委員会資料１０ページで、継続しなかった学生さんがひとり暮らしを始めた理由として一番多いのが、自宅からの通学が大変だったという理由になっております。富山駅までの通学手段というのは、どういう一バスなのか、電車なのか、自転車なのか、その辺の分析はされているのでしょうか。

居住対策課長 富山駅までの通学手段についてのアンケート調査は行っておりません。御利用なさっている学生の住所地を見ますと、傾向として居住推進地区周辺、ライトレール、あるいはあいの風とやま鉄道周辺の住所地が比較的多い傾向があると思っておりますので、おそらくそういう手段を使って富山駅まで来られているのだというふうに推察しております。

赤星委員            ということは、推測すると、市内でも富山駅が割と近かったり、公共交通の便利なところに住んでいる方が多いということなのですよ  
ね。

居住対策課長        分布状況を見ますと、数値を具体的に上げたわけではございませんが、比較的多い傾向があるというふうに思っております。

赤星委員            私は思うのですけれども、新幹線とかの補助もいいのですが、市内交通のバス代、定期代とか、市域が広い市になりましたので、富山駅まで遠い学生さんとか、ものすごく遠いところでは往復で千何百円もかかったりするので、そういった市内交通の定期の補助というの  
もあわせて考えたらどうなのかなと思っ  
ているのですけれども、いかがでしょうか。

居住対策課長        居住対策課の立場で申し上げます。この事業は目的にありますように、進学を機会に県外に出られる傾向があることから、少しでも富山市内に引きとめたいという思い、それが卒業後も引き続き富山市に愛着をもって住んで  
いただくということ、そこへつなげていく事  
業としてスタートいたしました。  
委員がおっしゃられるのは、いわゆる公共交

通の活性化という観点で、市内に通っている学生の公共交通への活性化のための支援となりますと、この事業の目的からは若干外れるというふうに考えております。

赤星委員 新幹線でJRに乗っていかれるのか、市内のバス、鉄道事業者への補助にするのか、ぜひ居住対策課だけではなく、部内で今後検討課題としていただきたいと思いますが、部長、いかがでしょうか。

活力都市創造部長 新幹線通学定期については、やはり県内で居住を継続していただくという趣旨で実施してきたものでございまして、今、赤星委員から御指摘がありましたのは、どちらかというところ、運賃施策のように私には聞こえませんでした。運賃施策につきましては、基本的には、交通事業者が、各種割引、学割、定期券、通勤定期券、あるいはシルバー向けの割引等々、一生懸命取り組んでおります。そういったところも尊重しつつ、意見交換の場で、今、御意見があったことはお伝えしてまいりたいと思います。

押田委員 今、赤星委員の質問を受けて、富山駅までの通学、通勤ということなのですが、活力都市創造部に至りましては、都市計画道路

やコミュニティバス、フィーダーバス、駅前のこと、そしてまちなかのことでもありますので、やっぱり考えていただきたいということをもつ要望した上で、金沢駅からどの大学に向かうかということをもつ今回計算されて新幹線の補助をされたのかどうかについてお聞きします。

居住対策課長 新幹線につきましては、新幹線を御利用の方の通学定期券に対する補助でございますが、主に石川県金沢市に通っておられる方がいらっしゃると思いますが、そこから先の交通手段については制度外部で、特に考慮したわけではございません。ただ、そこからバスを乗り継ぐ、あるいは電車を乗り継ぐという方はもちろんいらっしゃるというふうにも認識しております。

押田委員 先ほど、赤星委員が言われた自宅からの通学が大変だったということで、19人と数値が出ていますけれども、やっぱり自宅の玄関のドアから大学の門までということをもつ考えてみますと、富山市内のもの、そして新幹線で金沢駅だと思えますけれども、そこからまた大学へということになってきます。その往復距離はかなりあるような気がするのですよ。それも考えた上で、トータルの事業計画を1度



練り直してみてもはいかがかなというふうにも  
思いますが、これは今、答えが出ませんので、  
要望でとどめさせていただきます。

上野委員 今ほどの委員会資料10ページの自宅からの  
通学が大変だったとか、2番、3番の回答を  
された方で、就職を県外にされた方などの統  
計はとっているのですか。

居住対策課長 この回答の方がどこへ行かれたのかというひ  
もづけは今はできておりませんが、中にはそ  
のような方もいらっしゃると思っております。  
今、ひもづけのデータはございません。  
申しわけございません。

上野委員 後ほどわかれば、教えていただけますか。

居住対策課長 後ほど調べさせていただきます。

委員長 ほかにないようでございますので、この程度  
にとどめます。

これをもって、まちづくりと公共交通対策特  
別委員会を閉会いたします。

平成30年8月24日  
まちづくりと公共交通対策特別委員会記録署名

委員長 村家 博

署名委員 高道 秋彦

署名委員 金厚 有豊