

## 高岡市総合交通戦略推進協議会議事録

日 時	令和2年11月27日（金）13:55～15:00
場 所	高岡市役所8階801会議室
出 席	<p>【委員16名中14名出席】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・金沢大学名誉教授 高山純一</li> <li>・高岡市連合自治会長代理：副会長 角玄富雄</li> <li>・西日本旅客鉄道(株)金沢支社企画課交通企画室長代理：主査 山本修平</li> <li>・あいの風とやま鉄道(株)常務取締役兼運輸部長 高野修</li> <li>・加越能バス(株)常務取締役自動車部長 草木健</li> <li>・万葉線(株)代表取締役専務 水上哲</li> <li>・富山県タクシー協会高岡ブロック会会長代理：高岡交通(株)取締役 川端徹</li> <li>・国土交通省北陸地方整備局富山河川国道事務所長代理：調査第二課専門官 堀口淳</li> <li>・国土交通省北陸信越運輸局富山運輸支局長代理：首席運輸企画専門官 鴻島純</li> <li>・富山県観光・交通振興局総合交通政策室次長代理：主幹 若林修</li> <li>・富山県土木部都市計画課長代理：主幹 川上孝裕</li> <li>・富山県土木部高岡土木センター所長代理：次長 高嶋康</li> <li>・富山県警察本部高岡警察署地域交通官 相山泰</li> <li>・高岡市市長政策部長 鶴谷俊幸</li> </ul> <p>【欠席】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高岡商工会議所専務理事 荻原隆夫</li> <li>・国土交通省北陸地方整備局都市・住宅整備課長 東條旭</li> </ul>
事務局	高岡市市長政策部総合交通課：今方課長、松田主任
次 第	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 あいさつ</li> <li>2 座長選出</li> <li>3 協議事項             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 高岡市総合交通戦略設置要綱の改定について・・・要綱(案)</li> <li>(2) 高岡市総合交通戦略の見直しについて・・・・・・資料1、2、3</li> </ol> </li> <li>4 その他</li> </ol>
資 料	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高岡市総合交通戦略推進協議会設置要綱(案)</li> <li>・高岡市民の交通実態に関するアンケート調査(概要版)・・・資料1</li> <li>・高岡市総合交通戦略の見直しについて・・・・・・資料2</li> <li>・高岡市総合交通戦略の新旧対照表・・・・・・資料3</li> <li>・配席図</li> <li>・委員名簿</li> </ul>
結 果	<ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 高岡市総合交通戦略設置要綱の改定について             <ul style="list-style-type: none"> <li>・「高岡市総合交通戦略推進協議会設置要綱の第5条（庶務）」について、推進協議会の庶務は「高岡市市長政策部総合交通課」で執り行うことを承認</li> </ul> </li> <li>(2) 高岡市総合交通戦略の見直しについて             <ul style="list-style-type: none"> <li>・総合戦略の見直しについて承認。今回提案された総合戦略改訂版の骨子を基に、総合交通戦略改訂版（素案）を作成する。</li> </ul> </li> </ol>

## 1. あいさつ

- ・高岡市市長政策部部長鶴谷委員から開会のあいさつ

## 2. 座長選出

- ・金沢大学名誉教授の高山委員を座長に選出

## 3. 協議概要

### (1) 高岡市総合交通戦略設置要綱の改定について

#### 【事務局】

- ・本推進協議会が最後に開催されたのは、平成 27 年 3 月 18 日となっており、この間に高岡市役所交通部門が「生活環境部地域安全課」から「高岡市市長政策部総合交通課」に機構改編された。よって、「高岡市総合交通戦略推進協議会設置要綱の第 5 条（庶務）」について、推進協議会の庶務は「生活環境部地域安全課」から「高岡市市長政策部総合交通課」で執り行うこととするもの。

#### 【座長】

- ・委員からの意見がないので、高岡市総合交通戦略推進協議会庶務は、高岡市市長政策部総合交通課で執り行うことを承認する。

### (2) 高岡市総合交通戦略の見直しについて

#### 【事務局】

- ・資料 1、資料 2、資料 3 に基づき、戦略改訂版の骨子を説明

#### 【富山県タクシー協会高岡ブロック会】

- ・資料 1 の 3 公共交通利用満足度について、自宅からの行きやすさの満足度が低い。ここをカバーすることにより、公共交通の利用者は増えるのではないかと？

#### 【事務局】

- ・アンケート結果では、自宅からバス停、あるいは自宅前に公共交通機関をとという意見がある一方で、生活の中心は自家用車となっている。今後、本人が運転できなくなった場合や高齢になった場合など、健康面の観点も必要かと思っている。

#### 【高岡市市長政策部長】

- ・自家用車のようなドア・ツー・ドアの生活が中心となっている方々からすると、自宅からの行きやすさの満足度が低い評価になったと思っている。ただ、公共交通はパブリックの使い方であり、そのスケールメリットを生かした運行形態や料金体系を維持している側面を持っており、同じ尺度で計るのは中々難しいと考える。市としては公共交通をより使いやすいように、公共交通の近くや都市機能の高いところに居住誘導区域を設定し、コンパクト・アンド・ネットワークのまちづくりを進めているところである。

#### 【富山県タクシー協会高岡ブロック会】

- ・本日、タクシーの一括定額運賃（定期券／回数券）の導入について、国土交通省からプレスリリースがあったところ。自宅から目的地までのドア・ツー・ドアでは定期券も高くなるので、例えば、あらかじめ距離を設定して自宅から最寄りのバス停・電停までのドア・ツー・ハブの

定期を組むことにより、利用率が高まるのではないかと考えている。そういった仕組みづくりを考えていきたい。

**【座長】**

- ・能美市では、行きはコミュニティバス、帰りはタクシーといった、コミュニティバスとタクシーを組み合わせた仕組みを導入している。只今の話はフィーダーのところをタクシーが運行する話だと思うが、料金が安ければ良いアイデアだと思う。

**【富山県タクシー協会高岡ブロック会】**

- ・タクシーの相乗りが認められる前提ではあるが、一定の利用者数があれば、一人あたりの料金も抑えられると思う。ただし、利用者数が増えないことにはその仕組みもできないため、なんとか皆で利用する方向へ持っていきたい。

**【高岡市連合自治会】**

- ・戸出や中田地区、砺波市、南砺市の方々にとって城端線は、新幹線利用の際、車を使わず新高岡駅まで行ける便利な公共交通機関である。ただし、運行本数が少なく、最近では城端線の無人化という報道もあったが、市としてどのような対策をとられているのか？また、県外問わず大勢の方が車を利用してイオンモールへ訪れているが、城端線を活用した買い物などをもっとアピールした方が良いと考える。

**【事務局】**

- ・城端線の利活用については、高岡市も構成員となっている城端線氷見線活性化推進協議会において、沿線市のイベントを活用しながら、城端線の利用促進を図っているところ。駅の無人化については、戸出駅、越中中川駅、伏木駅のそれぞれの地元協議会の協力を得ながら、有人化という形で駅の運営をしているところ。今後も駅利用者の利便性維持のため市としても支援して参りたい。

**【座長】**

- ・資料2の中間評価について、評価指標③④⑤⑥がいずれも△であるが、今後、△から○にする努力が必要であり、その対策として資料3において新施策プログラムが示されていると拝察する。これまでも、行政と交通事業者、市民が連携して施策に取り組んでこられたと思うが、新施策プログラムの具体的イメージするにあたり、その成果をいくつか紹介してほしい。

**【事務局】**

- ・戦略2では、小勢地区において地域負担により地域を周遊する地域バスを運行している。泉が丘地区において、平成28年から30年までにおいて、乗り合いの地域タクシーを運行してきた。戦略3の公共交通情報ホスピタリティの向上については、新高岡駅の南北自由通路において、市内の交通案内やイベント案内を提供するため、わかりやすいサイン設置やデジタルサイネージ設置など、利用者の利便性が高まるような取り組みを実施してきたところ。

**【高岡市市長政策部長】**

- ・これまでの取り組みの一つとして、規制緩和により地域主体での運行が可能となったことが挙げられるが、現在、このような取り組みを地元で紹介しながら、地域で公共交通を支えていく仕組みを地元と一緒に検討しているところ。

**【富山県土木部都市計画課】**

- ・資料2の中間評価について、数字だけを見ると、戦略1の広域交通体系の方は○◎、その一方

で戦略2の市内交通体系はもう少しというところ。コンパクト・アンド・ネットワークのネットワークは公共交通に該当するが、このネットワークの評価は、戦略2の評価に繋がっていると思う。その上で、資料3の戦略2で、都心エリアと市街地エリアを結ぶ路線の強化と持続可能な公共交通網の検討が示されていると思うが、残り3年間で実施するプログラムなので具体的イメージは持っておられるか？

**【事務局】**

- ・都心エリアと市街地エリアを結ぶ路線の強化については、これまでも鉄軌道、路線バスなどへの支援をしているところで、引き続き、路線の維持に向け取り組んでいきたい。持続可能な公共交通網の検討については、地域バスや地域タクシー、デマンド型交通などを基幹交通に繋いでいく持続可能な公共交通システムの構築を考えている。
- ・また、今年10月から地域おこし協力隊の制度を活用し、地域交通ナビゲーターを採用したところ。地方創生事業の一環であり、都市圏在住者が地域に移住し、地域おこし活動に従事するものであり、本市においては市内の公共交通活性化のため、現在、万葉線において利用促進に取り組んでいただいている。

**【高岡市市長政策部長】**

- ・公共交通利用率の減少は、人口減少による利用者の絶対数の減少が大きく影響しているものと考えている。その面で、住民や沿線企業の皆様に公共交通を利用していただくとともに、地域以外の方にも公共交通を利用していただきたいと考えている。そのため、今般、地域交通ナビゲーターを採用したところであり、都市圏在住者ならでは視点により地域の魅力を発見していただき、それを全国に発信していただくことで、公共交通の利用者増に繋げていきたいと考えている。

**【座長】**

- ・公共交通人口カバー率が低下しているが、路線廃止が影響しているのか、あるいは人口が郊外に移ったことが影響しているのか、実態を教えてください。

**【事務局】**

- ・沿線人口の減少と中間評価でもまとめたが居住地や職場が市街地から郊外に移行しつつあり、公共交通人口カバー率の低下の要因となっている。加えて、人口減少に伴う公共交通利用者数の減少により、路線統廃合があったことも低下の要因となっている。

**【座長】**

- ・他に、委員からの意見がないので、事務局から提案のあった見直し案を承認する。

**4. その他**

**【万葉線(株)】**

- ・各交通事業者はコロナウイルス感染症拡大防止対策に取り組みながら運行維持に努めているが、ノーマイカー運動が中止になるなど、公共交通の安全性を疑う風潮がまだある。行政には公共交通の安全性をしっかりとアピールしてほしい。
- ・最近、万葉線と車との接触事故が増えている。道路交通法第21条において軌道が優先されているが、車を運転する人は軌道優先という認識が薄れてきていると思われる。今一度、警察の方には免許更新の際にチラシ1枚でも良いので啓蒙していただくようお願いしたい。

**【事務局】**

- ・次回の高岡市総合交通戦略推進協議会について、本日いただいた意見をもとに総合交通戦略改訂版（素案）を作成し、来年1月に書面会議を開催する。その上で、2月中旬頃に「高岡市総合交通戦略（案）」の検討のため、本推進協議会を開催する。

以上