

第1回地域モビリティ部会 議事録

日 時： 令和4年8月3日（水） 15：00～16：30

場 所： 富山県民会館7階 701号室

出席者： 委員名簿のとおり

1 開会

2 挨拶

●田中交通政策局長

皆さんこんにちは。本日富山県地域交通戦略会議、第1回目となります地域モビリティ部会を開催いたしましたところ、委員の皆様には大変お忙しい中ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。また畠山委員、楠田委員におかれましては、遠方よりご参加いただきまして、重ねて感謝申し上げたいと思います。

新型コロナの影響など、地域公共交通を取り巻く環境は厳しい状況となっておりますけど、将来を見据え、地域公共交通の維持、確保、利便性の向上を図っていくことが、重要な課題だと考えております。

こうした課題に対応するため県では今年度、富山県地域交通戦略会議を立ち上げまして、持続可能な地域公共交通の確保に向けた新しい計画を策定することといたしました。

6月に開催いたしました第1回の全体会議では、有識者の委員の皆様から、計画策定に当たりましては、公共交通事業の収支採算性や事業者への経営支援の、そういう観点からアプローチするのではなくて、県民のウェルビーイング向上の視点から議論を始め、検討することが望ましい、こうしたご意見をいただいたところであります。

このようなご意見も踏まえまして、本日、身近な生活圏の移動支えるコミュニティ交通のあり方について、ご議論いただきたいと考えております。

今年策定いたしました県の成長戦略では、「幸せ人口1000万～ウェルビーイング先進地域、富山～」の実現をビジョンとして掲げております。

地域公共交通においても、県民のウェルビーイングの向上が図られますよう、皆様方には、それぞれのお立場から忌憚のないご意見をいただきますようお願いいたします。それではよろしく願いいたします。

3 議事

(1) 地域モビリティによるウェルビーイングの向上について

●大西部会長

皆さんこんにちは。今回、富山県地域交通戦略会議第1回地域モビリティ部会を開催させていただいて、皆様お忙しい中お集まりいただきましてありがとうございます。こちらの部会の、部会長を拝命しました大西です。よろしくお願いいたします。

私自身、地域のことというと、専門が大学で地理学を教えていて、地理学の立場から地域の様々な課題を考えていくという、そういう研究をして参りましたが、今回公共交通に関連する事柄でお話をいただきまして、今回部会運営をさせていただきます。

今回開催している第1回地域モビリティ部会ですが、他の3つの部会と違って様々な主体の人たちを考えながら、検討する必要があると。例えば交通事業者であったり、それから市民であったり、その接点の部分を考えるということで非常に複雑な思考が必要とされる部会になるかと思えます。ただ、思考は複雑ですが、実際は、地域モビリティ、二次交通など市民の生活を支える交通のあり方を考えていくという、非常にわかりやすい結果を求められる部会かと思えますので、その点少し皆さん考えていただいて、ご検討いただければと思います。

また、あまり時間がない会議になりますので、円滑な議事運営にご協力いただけると幸いです。それでは着席させていただいて、議事を進めさせていただきたいと思えます。

それでは早速ですが議事に入りたいと思えます。先日6月2日の第1回富山県地域交通戦略会議では、ウェルビーイングの向上を目指す計画にすること、それから、計画では、県の地域交通の将来ビジョンとなる基本的な方針・考え方を整理し、その実現に向けた具体的な施策・事業を設定していくことなどが、了承されました。

また、7月1日には会議のもと、地域モビリティ部会とともに設置された鉄軌道サービス部会が開催され、計画の基本的な方針・考え方の整理に向けてウェルビーイングの向上をもたらす鉄軌道サービスの姿について議論・整理が行われました。

本日の部会でも、ウェルビーイングの向上をもたらす地域交通の姿について、地域モビリティの視点から、委員の皆様と議論して整理して参りたいと思っております。

議事次第ご覧いただきますと、今日議事は大きく分けて2つです。1つが、地域モビリティによるウェルビーイングの向上について。2つ目が、それを踏まえた質疑応答・意見交換ということになります。

今日いらっしゃるメンバーの皆さんに、まずは話題提供いただくというのが今日の一番大きな目的になるかと思えます。ウェルビーイングの向上という言葉はですね、もう多様にとらえることができますが、多様にとらえることができるからこそ、その形自体がやや不定形なものであると。そうしますと、いろんな立場の方々のお話を伺って、その形を探っていくというのがまず必要になるかと思えます。

そこで、ウェルビーイングの向上をもたらす地域モビリティの姿について議論するために、まず、日頃の皆様の取り組みとか、それから事業の中で把握している利用者の声・ニーズについて、市町村、交通事業者のメンバーの皆様から紹介いただきたいと思います。

先に出すものかというところはあるのですが、資料1をご覧いただければと思います。別にこれが最後の答えというわけではなくて、たたき台として事務局の方で作っていただいたのが、「地域モビリティによるウェルビーイングの向上の例」というこの資料1になります。こちらを少し参考にさせていただいて、委員の皆さんが普段感じてもらっしゃる利用者のニーズについて紹介いただければと思います。

資料1については事務局の方で、想定されるものをいくつかを整理をして盛り込んだというものですので、これだけに引っ張られる必要はなく、これは今のところ、一つの例として見ていただいて、それでウェルビーイングの向上について考えていただければというふうに思います。

すでにニーズに対応しているかどうかということあまり考えなくていいので、また、県の計画策定に向けた議論のために、幅広くご紹介いただくということが大切かと思っておりますのでよろしくお願いします。

それでは進めていきたいと思いますが、この後お1人5分程度で、皆さん取り組まれている取組みであるとか、ご存知である利用者のニーズを、少し整理してお話いただければと思います。

●齊藤委員（代理：高畑課長）

今ほどご紹介ありました砺波市の高畑と申します。本来であれば副市長が委員でございますが、本日他の公務がございまして、失礼をさせていただきます。

それでは、本市が今年10月から取り組みます事業についてご説明をしたいと思います。資料2の方と前方の方にはスライドがご用意されております。

この事業は、地域モビリティの充実向上を図ると今ほど大西先生も言われましたように、地域住民に昨年度行ったアンケートや市長のタウンミーティングの中で非常に要望が多かった事業ということで、今回それらの声を踏まえて、こういった事業を行いたいということでございます。

タイトルの的にはウチとマチをつなぐ散居村型モビリティ運行モデル事業ということでございます。富山県は皆さんご承知の通り、散居村景観が広がる非常に緑豊かな田園地帯でございます。砺波市も、その一角を担う散居村景観があるところでございますが、一方ではその散居村が、この地域交通においては運行上課題も多く持っているところなんです。

というのは、本市では市営バスも運行しておりますが、バス停まで歩いて行くのが非常に遠い、家々が離れどこか1ポイントでバス停を設定するにしても、そこまでなかなか歩くのが大変だということです。この散居村を、残念ながら、高齢になったら手放されて街中移住されるとか、若い方が戻ってこなくてそのまま空き家になって解体されるとか、そういった課題が、砺波市では現在多くなってきております。

それらのことから、1番の事業の趣旨にありますように、本市のシンボルであります散居村景観を守るために、高齢になっても市街地から離れた散居地域に住みながら、自家用車だけに頼る生活ではなく、あらゆる生活サポートを平等に享受できる豊かな

暮らしの実現を目指して、自宅からスーパーでありますとか医療機関という目的地までドアツードアで結ぶ散居村型のモビリティ運行モデル事業に今年度取り組もうということでございます。なおこの事業につきましては、今年度の国の地方創生推進交付金の採択を受けておりますし、県の方からも事業補助を受けて行わせていただくということでございます。

それで2番目に書いてございますように、事業内容として、黄色く囲った部分が今年度の行う部分でございますが、実は平成29年からデマンドタクシー「愛のりくん」事業ということで、一部市の山間地域は、こういうデマンド型の相乗りの交通サービスは行っておりましたが、先ほど言いましたように市民のいろいろなニーズにこたえて、いわゆる平野部地域においてもこの事業を展開したいということで、一部拡大をして、行っていくというところでございます。

運行エリアについては、中学校が4中学ございまして、その中学校校区を一つのエリアとして、4中学のうち3中学校エリアを今年度網羅していきたいと。本当は市内全域ということも考えたのですが、やはり交通事業者さん、受け入れ側のキャパでございまして、そういった受け入れ体制もできずじまいと乱暴な形になってしまうのではないかとということで徐々に広げていくということです。

資料右手の方に色づけてございますが、一番右側の青いエリアが現在運行を行っているエリアです。真ん中の緑のところは、こちらから平野部となってきて、庄西中学校のエリアです。来年の10月からは、一番左のピンク色のエリアに拡大しまして、市内全域でこの事業取り組みたいというふうに考えております。今年度10月、資料にありますように真ん中の緑のエリアに拡大して、概ね人口全体の6割をカバーしていきたいと考えています。

運行台数につきましては、現行1台の事業者のタクシージャンボタクシーかもしくは普通タクシーを使っているのですが、これを5台に拡大して、実証的に行ってみたいと思っております。

3番の運行便数については、1日6便の便制を設けて時間ダイヤを設けて行いたいと思っております。将来的にはフリータイム制とか、そういったことも視野に入れながら、今年度運行してみたいと考えています。

4番の利用料金については一律500円ということで、乗られる方の一部負担金として500円をいただこうと考えており、どこのエリアに行かれようがどこに乗られようが、1回500円ということで、市内の統一を図りたいと思っております。

運行日については月曜日から土曜日、日曜日とか祝日については運行しない。できればご家族ご親戚の方と触れ合っていたり、移動を、そういう方々にも支えていただこうという意味で、お休みの日は運行いたしません。

予約受け付けについては、8時30分から15時、実は現行のシステムは9時から15時ですが、30分早めまして、今年度からAIの配車システムを導入しまして、電話をされた予約から迅速に配車ができるように、交通事業者と連携をとりながら今年度から導入をしております。そのことによって、前日までしか予約ができなかったのを、

今年度からは、運行の1時間前まで予約が可能という、住民サービスの向上も図るといふこととごさいます。

それとちよつと飛ばしまして8番の目的地として、現行の運行システムでは総合病院とか大きな病院しか目的地として行くことができなかつたんですが、今回10月の拡大を機に、砺波市の医師会のご協力をいたたいて、市内全医療機関にノンストップといひますか、歩くことなく自宅から医療機関に行けるようになり、まずはセーフティネットの部分と拡大したいといふことと10月から拡充を行います。

スケジュールにつきましては、細かい当市の事情とごさいますか、先ほど言ひましたように将来的には、市内全域を網羅した運行にしたいと考へております。

最後になりますか、砺波市といたしましては、やはり人口減少、少子高齢化が今後ますます進んでいく中で、特にご高齢の方をはじめ地域住民の大事な足として、さらには散居村といふ砺波市が全国に誇るこのシンボルを後世に残していくためにも地域に根差した地域公共交通の改善を図っていくことは、住民ニーズも非常に関心も高いといふ中で、重要だと考へておりますので、このような事業を展開していこうと考へております。

当然これで終わりではなくてあくまで実証的に広げていきますので、さらにご意見を聞きながら、さらに利便性の向上、先ほどから言われる幸せ、ウェルビーイングの向上を目指して、取り組んでいきたいと考へます。

砺波市からの説明は以上とごさいます。

●大西部会長

隣の家まで100メートルぐらいあるといふ散居村で、その暮らし方をどのぐらいまで維持できるのか、その維持を想定した事業といふことと、なかなか意欲的な取り組みですけど、また後で、ご質問とかご意見をいたたく機会持ちたいと思ひます。

●山崎委員（代理：加藤課長）

朝日町の加藤です。よろしくお願ひします。副町長は公務のため欠席になりますのでよろしくお願ひいたします。

私の方からですね、朝日町の「ノッカルあさひまち」の簡単な紹介、利用者からの声・ニーズを中心にお話していきたくと思ひます。後程畠山委員さんの方から、具体的な話が出てくると思ひますので、概略とニーズの話をさせていたたくたいと思ひます。

まずこの資料ですが、ノッカルあさひまちは令和2年の8月から実証実験を始めておりまして、昨年、令和3年の10月から本格運行しております。朝日町の公共交通として導入した住民の移動手段でありまして、ご近所さんのマイカーでの移動を活用した公共サービスであります。

住民の普段の車の移動に着目しまして、もともとのお出かけの予定のあるドライバーさんのマイカーに同じ地域に住む利用者の方々が乗っかるといふ仕組みで、これをデ

デジタルによってマッチングし、住民同士の助け合いの気持ちを公共交通サービスとして形にしたものであります。

ノッカルあさひまちは移動の手段の充足にとどまらず、地域コミュニティの再価値化や、暮らしの質の向上を実現するツールだと考えております。このノッカルを通じて、外出の促進、健康増進、あわせて住民同士のかかわり合いが深まり、コミュニティが活発になり、まちが元気になればと。そういう自然と人が集まるという好循環に繋がるものだと考えております。

下の段の資料でございますが、そもそもノッカルの手台になりますのは、助け合いの気持ちであります。ドライバーさんや利用者の声を聞きますと、こちらに書いてありますがドライバーと利用者の世代を超えた交流や、友人との会話、外出が増えたとか、日常のつき合いも増えたなど、買い物や病院への通院といった当たり前の移動ニーズを満たすだけではなく、プラスオンとして人とも関わることの幸せをノッカルは醸成しております。

またこれまで実証実験を含めてですね、約延べ 2,000 人にご利用いただきまして、徐々に町民の中に浸透してきており、このノッカルは豊かな暮らしに近づけるためのツールとして、使いこなされているというふうに感じております。

例えばですね、こちらにも写真載っておりますけども、運動不足で、ご自身の健康に不安を抱えていた利用者さんですが、近場に運動施設もなく、プールに通うにもバスでは乗り換えが必要であったり、或いはタクシーであると高額で継続できないと、諦めていました。しかしそのプールがある温浴施設にノッカルの直通便が始まったことで、毎週定期的にプールに通うようになり、体調は改善し、モチベーションも高まったと。今ではですね、ご友人と会話を楽しむためこのノッカルを使って、毎週町内のコミュニティカフェにも通われるようになりました。

そういった意味でノッカルが、移動という課題を解消する土台になったことで、健康でいたい、人と話をしたいなど、住民自身が様々な目的にそれを当てはめて応用していく機運が高まってきていると考えております。

このように生活者のプラットフォームを整備することで、住民の皆さんがみずから考えて、課題を解決するツールになりつつあると考えております。そういった意味では、今後ノッカルを単純な交通モードとしてだけではなく、課題解決プラットフォームとして生活者視点で拡張・深化の可能性を探っていきたいと思っております。

今後のどのように活用していくかということにつきましては後程畠山委員さんの方から話があると思いますので、私の方は以上とさせていただきます。

●大西部会長

今加藤課長から紹介のありました「ノッカルあさひまち」ですけど、出かけることの意味を改めて考えさせられるような、そういう取り組みに感じられました。

ここまでは市と町から住民に向けたそれぞれ自治体のサービスを通じて、住民に対してどのようなウェルビーイングの向上というのを考えているのかお話をいただい

たところかと思えます。

ここから先は、お二方の事業者に来ていただいておりますので、少し事業者の方からお話をいただくということになります。

●小竹委員

バス協会小竹でございます。今日何をしゃべるか原稿書いてきたんですが、私の認識とちょっと違ったものですから、この会合の趣旨が地域住民等の声或いは地利用者等の声或いはニーズがどのようなものか幅広く報告してもらいたいということでございます。

私、富山地方鉄道で長くバス事業をやって参りました。利用者の声とかニーズを事業者にも尋ねてみたのですが、利用者目線でのニーズとか利用者の声を聞きますと、自分が乗っている路線で、例えば、いつも乗るバスよりも 10 分遅らせてくれとか早めてくれ、或いは何時と何時の間にもう 1 本バスを出してくれと、結局利用者に話を聞くとそういう声しか聞こえてこないんです。我々が今求めるような、どういう方向性でどういう路線を開設して欲しいとかという話はまず出てきません。

したがいまして、事業者にいろいろ話聞いてもそういった話はまず出てきません。現在何をやっているかよりも、将来どうしていくかということが、ここの議論でございますよね。

私ども民間事業者の集まりでございますので、この会合で話す話かどうかよくわかりませんが、まず計画というものは何と申しますか、もう公共交通は社会資本だと。もうそういったものを色濃く出した、いわゆる計画じゃないと駄目だと私は思っております。

今現在各市町村でほぼ全域にわたってコミュニティバスが運行されておりますが、これは要するに各市町村は、公共交通は社会資本だという行政・市民の認識に基づいて、行われていると私は理解しております。先ほど言いましたように、この計画では公共交通は社会資本だということを、極めて色濃く位置付けていただきたい。その覚悟がこの計画の中には必要ではないかと。

よく中川先生がおっしゃるように、社会資本たる公共交通を民間に任せきりにしているのは日本ぐらいですと言われる。私もそう思います。社会資本たる公共交通であって、これからは地方行政とバス事業者が連携或いは協力して、バス路線の再編・整理とか、いろいろ効率的な地域公共交通の維持・改善について、積極的に取り組んでいく必要があるものと。私は将来的にはそういう方向でいくということはこの計画の中で求めたいと思っております。

すいません。この会合の中の話かどうかわかりませんが、終わらせていただきます。

●大西部会長

今の小竹委員のお話で公共交通は社会資本であるというのは、例えば道路は社会資本として整備をされていてそれは移動に使われているけども、鉄道でもバスでもそれ

は同じものだというのは、確かに多くの人たちが認識できるんじゃないかと思います。その部分、どういう形で盛り込んでいくのかということも、少し皆さん頭の片隅に置いておいていただければと思います。

●清澤委員

タクシー協会の清澤でございます。

本日の会議の中で、把握している利用者ニーズ等々についてということでありましたが、特段我々利用者懇談会というようなものを設けているわけでもありませんので、なかなかその辺ははかりしれられません。聞こえてくる所によりますと、歳をとり運転をすることができなくなった場合には、やはりタクシーは必要だよねというような声が聞こえてくるのですが、皆さんも同じような感覚をお持ちになるんだろうというふうに思います。

こういう点から考えてみますと、使った場合に苦情としてはね返ってくる、こういったところが、逆に、そういったニーズの強いところかなというふうには感じます。

事業者にも聞いても、おそらく、こういった答えはなかなか返ってくることはないだろうと思いますけれども、現状の業界のニーズということで述べさせていただければ、皆さんもご存知の通りですけれども、タクシーに求められるものは、やはり最大のニーズとしては、鉄道やバスと違いまして、いつでもどこでも使える時に使えるという、即時速達性、これがまさに自宅から目的地までドアツードアで動けるとというのが、最大の利点ではなかろうかと。乗換えもなく面的に短時間で移動できる、これが究極の公共交通機関であると、私はそういうふうに思っております。

これが他の交通機関と違いまして、最大の利点ではないかというふうに思います。身近な場所で乗り降りでき便利な公共交通機関である。これは間違いないだろうと考えます。

県内都市部におきましては、他県と違いまして流し営業が成り立たないような地域柄なのかもしれませんが、他県から来県された方々、こういった方々につきましては、なかなかタクシーを拾えないというようなお叱りをいただくことが多々あります。

また、商店街で買い物し、荷物があるのに、タクシーを使おうとしてもなかなか拾えないとか、街中にタクシー乗り場がない、どこでタクシーに乗れるのかといった声が聞かれるという状況でございます。これらはおそらく多分、都市構造やそれから都市政策というものがあつたのかもしれませんが、こういう使いたい時に使えるというものと反する事態が多々出てくるというふうなところでございます。

昨今タクシーのニーズが生まれるというところの一要因としては、やはりバス路線の廃止、これが大きな要因になっていると思います。加えて高齢者の運転免許の返納とか、交通弱者、それから学生の通学の足として、ニーズが生まれる要素が多々ありますが、大量交通機関との運賃の格差が大きな壁となってなるのかなというふうにも考えられます。これは利用者と事業者が相反する点で、非常になかなか、相容れない部分でもあります。

利便性の向上というところでは、やはり即時速達性という特性を生かし、いかに配車に時間をかけないか、運賃の支払いに時間をかけない等々を考えれば、やはりこれからはアプリの活用やキャッシュレス、それから事前確定運賃等々の制度を取り入れたものが考えられるところですが、しかし、これらの制度につきましても、アプリの活用が前提とされることなどから、なかなか導入に至らないというのが現状でございます。

配車に時間がかかる。この点についても、一つは規制緩和のひずみと申しますか、地域における過剰台数から、タク特法の規制のもとで台数が削減され、それから、コロナ禍の追い打ちによる需要の減少からですね、運転者が大幅に減少しております。こういったことから車両が回せない状況に陥り、タクシーがこないといったお叱りを受けるような状況にも陥っています。

時間の有効活用ということになれば、使いやすいということであれば東京など大都会で、アプリの利用が進行しております。県内においても富山市域においてはアプリの活用というものが増えてきておまして、現在、アプリを導入している事業者においては、この活用は全体の20%程度というところでありまして。

この活用している方々も、地元の方々が5割、それから、県外から来られたビジネスの方々等が5割と、というような半々の利用状況であろうと思われる状況です。今後はこういったものについても増加はしていくものと思われまますが、郡部においては、アプリの活用はまだまだ微々たるもので、1日1、2件。多くて月20件あるかないかという状況であると伺っております。

また、決済方法関係におきましても、キャッシュレスの普及ということですが、これも現在のところ、現金利用が8割、それからキャッシュレスが2割という状況で、郡部においてはまだまだそこまで届かないというのが現状であると。

このキャッシュレスなんかにおきましては、子供から高齢者まで誰でも使いやすい決済方法というような項目もありますけれども、タクシー運賃ってというのは、大量交通機関であるバスや電車と違いまして、なかなか高額というところもありますし、それから子供さんにキャッシュレスというのはどこまで許されるのかなというような課題もあるのではなかろうかなというふうに思います。

一方では、キッズタクシーとかマタニティタクシーというものを取り入れている事業者におきましては、事前にそういった事前契約をしており、後から請求するという方策をとっておりますので、ここは、そういった利用においてはさ、いささかクリアされるのかなというふうにも考えられます。

キャッシュレスと言いましても、QRコードの読み取り方式につきましても、これはなかなか時間がかかり面倒ということで、利用頻度というものは低調な側面がありまして、トラブルも多いというような課題もあるというふうに伺っており、そういう点から見ると、クレジットや交通系カード、これはかざすだけで短時間で済むので、こちらの方がスムーズで利用度が高いというふうにも、聞いております。

とにかく、各事業者は住民の命を預かる公共交通機関として、安全を第一に各社事

業に取り組んでおりますので、今後においても安全な公共交通機関として、取り組んでいきますが、タクシー事業者が一番危惧するのは、いろんな課題が出てくる中で、いろいろ取り組まれる中で、タクシー事業というものが、その施策の中で公共交通機関でありながらどのように位置付けられているのか、そこが明確化されていないのではないかとこのところ、置いてきぼりを食っちゃって、何か横へ置かれて、その施策だけがどンドンどンドン前へ、というような感覚をもつようなきらいも多々ありますので、利用者目線でウェルビーイングと言われますけれども、交通事業者もウェルビーイングがないと全体としてウェルビーイングが得られないことから、事業者が成就できるような施策を、考えていただきたいと思います。

●大西部会長

今清澤委員からのお話も、事業者としてこのコロナ禍を経験して、うまく運営ができない部分も出てきたりとか、とはいえ人々のニーズっていうのはそういう中でもあまり変わらなかったり、また新しいニーズがあったり、また世の中の変化にどう対応していけばいいのかということを考えつつ、このタクシーという交通のモードは、公共交通の中でどういう位置付けがあるのかということも十分に見えてこないのも、実際にどういう形で取り組んでいけばいいのかということも、やや疑問に思う部分が出てくるという、そういうお話だったかと思います。どうもありがとうございます。

予定しているよりも大分時間は過ぎておまして、ここで本当は皆さんから少しご意見いただいたりできればよかったです。先に進めさせていただいて、また後でまとめていただくということをお願いしたいと思います。

ここからですね本日の部会に出席いただいている有識者の委員の方々から、ウェルビーイングの向上をもたらす地域モビリティの姿に関して、ご意見をいただきたいと思います。

●楠田委員

お願いいたします。まず私の自己紹介ですけれども、兵庫県の4万人ぐらいの地方出身でして、祖母が免許返納をして大変困っておまして、母と祖母が毎日大変そうですけれども、姉に障害がありまして重症心身障害者で、障害者の家族っていうのも大変だなんていうのも身をもって把握しておまして、また留学をとおして、障害のある方、家族、高齢者の方のお住まいの仕方っていうのは国によって違うなと感じております。またタクシー・バスの業界誌の出身でして、今もタクシー会社さんの経営戦略策定であったりとか実行計画作ったりとか、あとバス会社さんのデジタル化・効率化みたいなお仕事をお手伝いさせていただいたりとか、国とか自治体さんの交通戦略の策定の手伝いをさせていただいたりとか、また免許返納に特化して、移動貧困社会からの脱却、免許返納問題から生まれる新たなモビリティマーケットみたいな、そういった本を書かせていただいています。ウェルビーイングな地域、どんな移動なのかっていうのは、私の中で、一生涯移動に困らない仕組みを持った地域じゃないかな

とっておきまして、そんな観点からいつも結構妄想をしておきまして、この中で結構自由なことをいえるのは私かなとおもっておきまして、そんな自由な発想をこの会議で、1回ではすべて言い尽くせないですけど、次回またもらえたら、また詳しくお話したいなとおもっております。

この図ですけど、今おそらく出てきているのは今の施策であって、今はまだ課題とか問題がいっぱいある中で、解決されてないたくさん問題あって、バックキャストイングからお話をしましょうっていうものにはなっていないなと思うのですね。

だから、1年後、2年後、3年後、5年後、この地域の住民さん、住民以外の方々はどうあって欲しいか、どういう暮らし、どういう観光の仕方をしていただきたいのか、そのためには、地域経済とか雇用とか、本当にスーパーとか、デジタルの環境整備とか、学校の話もありますし、いろいろあって、それに加えて、そこに行くために移動が必要だったり、また移動しなくてもいい時代に今あったりしますので、そういったことも念頭において、必ずしも移動でカバーしないといけない時代でもなくなっているっていうことも念頭に、例えばネットで購入するとか、オンラインで買うとか、移動スーパーということもあるかと思うのですけど、そういったことも組み合わせて、一生涯移動に困らない世界を、社会をどう作っていくかっていうことを創造していきたいなとおもっているのです。

で、この地域って、私の地域もそうですけども、地方都市、そうだと思うのですがやはり車ってとても大事なのですよね。車に乗ります。これまでは、免許返納っていう話ってほぼなかったのですが、いきなり免許返納しなさいよって言われるようになって、免許返納、卒業ってあるのですかっていう、なんか突きつけられていて困っているわけです。緩やかな免許返納をして次のハッピーな老後に向かいたいのですけども、それをちゃんとカバーする仕組みがなくて、とりあえず免許返納しましょうっていうふうな形になっているのが日本社会だと思うのです。

なので、田舎の方って、公共交通、タクシー・バスにお金を払うという習慣がないのですよね。なので、だからないがしろになっちゃうところがありますし、いかにそちらに、サービスというものに対して、ちゃんとお金を払ってもらおうかっていう仕組みもしっかり作っていっていく必要があるかなと。

それをすべて税金に賄うっていう発想も良くないなと私はおもっていて、払える方にはちゃんと払ってもらって、その中でサポートしていただくっていうのも、払えない方をお助けするっていう仕組みも大事かなとおもっています。

車に乗ってらっしゃる方、おそらくあまりそういう地域モビリティのサービスはあまり利用されないかもしれないので、じゃあ一体どなたに対してサービスを提供するのか、その方々はどれぐらいいらっしゃって、どこに住んでらっしゃるのか、その方々はどれぐらい支払えるのか、地域にはどんなリソースがあるのか、そこには移動サービスが結構ついていたりとかするので、病院とか福祉、スーパー、あと地域のドライバーになれる方、ノッカーさんなんかもそうなのですけど、そんな方々がどれぐらいいらっしゃるのか、それを一緒に考えることができるのか。

免許返納問題であったら、警察の方に聞けば免許返納者がこれぐらいいいそうで、みんな困っているよっていう。そこにみんなで助けられるサービスを提供できる場所はどこかっていうのをご案内してあげるような、ブリッジをするような連携の仕方もありますでしょうし、その方々っていうのは、いつも車に毎月たくさん払っていたわけなので4万円とかね数万円払っているかと思うので、それだけ払ってもらって気持ちよく住んでいただけるような仕組みってつくれないのかということも発想していく必要があるかなと。車の販売店さんとかも、その方がそろそろ返納されるよねっていうこともあるかと思うので、その販売店さんとの連携っていうこともあるでしょう。

要はですね一生涯困らない地域っていうのは、どういう仕組みを持ちつつ新たなサービスを創造していくかっていう、そこにはやはり、送っていくっていう仕組みをずっと安全に運行していく必要があるので、そのノウハウをお持ちなのは、やはりタクシー会社さん、バス会社さんであったりとか、他のそういうプロフェッショナルの方々がいらっしゃって、その雇用がちゃんと成り立って、サービスが提供されるっていうところを把握して全体を設計する必要があるかなと思いますので、そういった、ありたい地域、ありたい移動、今あるリソース、これから作っていくサービスっていうことをしっかり整理して、作っていったらいいのではないかなと思っております。よろしく願いいたします。

●大西部会長

ただいまの楠田委員からのお話というのは、ウェルビーイング戦略を考える時に基本的にはバックキャストの仕組みをとるべきで、そうしますと、例えばSDGsなんかで広く知られるようになりましたが、ありたい姿を先に設定して、今からそこに近づいていくようにいろんな取り組みを考えていくということです。

ただ、地域はどんどんと例えば人口高齢化とか状況も変わってくるし、それから提供できるリソースも変わってくるのだけど、それを踏まえた上で、永遠に動き続けられるというか移動することができたり、移動で解決したものを別の手段で解決したりとか、様々な仕組みを組み合わせて、ウェルビーイングの高い地域を作るっていうことをどうしたらいいのか、みんなで考えてみましょうというお話だったのかなというふうに思います。非常に面白いお話だったかと思います。

●畠山委員

皆さんこんにちは。改めましてよろしくお願い致します。博報堂の畠山でございます。

今日私から少しお時間をいただいて、お話をしたいということですが、全体の進行の時間もありますので、少し思ったことを削りながらやっていきたいなと思っています。

田中局長から冒頭に遠路みたいなお話ありましたが、前回全体会議で、私自身も空き家買いますとかいろんなことを言ったと思うのですが、いよいよ空き家も現実に買いまして、この週末も朝日町で過ごしております、遠路がどっちなのかわからな

いような状態になっておりまして、2019年から富山県朝日町さんとやらせていただいたんですけども、半分以上が朝日町の人という状態でございますし、有識者みたいな表現もおこがましいと思っております、こういう場で皆さんと一緒にですね、プレイヤーの1人としてこの富山県から、無茶苦茶難しいですよ、ウェルビーイング、モビリティみたいな話というのは、正直私自身も答えはないですし、ただ僕には加藤さんと一緒にやってきた、これまでの朝日町における実態みたいな話と、強い遠い先の思いみたいな話がございますので、そういった実態と思いからですね、さらにここにいらっしゃる皆さんと一緒に、これからの地域モビリティ、ウェルビーイング、それが今後どういうふうになっていくんだみたいなところを、一緒にやって具体化できればなというふうに思っています。

ということで、資料をかなり飛ばしながら話しさせていただきますけれども、「共助×共創による、これからの公共サービス」ということで、地域モビリティの目指すべき姿ということについて話をさせていただきます。

これまでのお話もお伺いして勝手にひらめちゃったというか、直前ビジネスパートナーと打ち合わせしていたことで、いや要は僕らってこれ何のためにその地域モビリティということやってるんだっけ、でこの先は何なんだっけみたいな話。当然地方創生に博報堂という会社関わって、社会のためになって、生活者のためになって、世の中が豊かになって、当然民間事業なんで我々も豊かになればいいと思っておりますけど、ここまでのお話も聞いて思ったことを、勝手にまとめなんですけど、やっぱり『地』域の、くらし『方』を、みんなで『創』って、一『生』すみたいみたいな、これがモビリティというものに関して言うと、これが一丁目一番地というか、これを達成するものど真ん中にモビリティってあるのではないかなというふうに思いました。

まさに僕は交通事業者でも何でもない一方、地域の暮らし起点から、朝日町の暮らし起点から、手段・モビリティということに携わってきた自負はあるんですけども、今タクシー協会様、バス協会様からお話を聞いてより思ったんですけど、やっぱりこの、そもそも暮らしのど真ん中に移動・交通というものはありますし、さらにやっぱり大事なのは、みんなで創るっていう話も、当然僕らも生活者目線とかそういう話はあるんですけど、あまりにもそっちに寄りすぎるのではなく、もちろんその人たちを豊かにすることが前提なんですけど、やっぱり事業者さんがいらっしゃって行政がいて、生活者も含めてみんなでプレイングしていくってのはすごく大事ななというふうに思っています、そうすることによってみんなが住みたいところに一生住み続けられるんだなというふうに思いました。

なので、有田さんとかに怒られちゃうかもしれませんが、ぜひですね今後のこの会の発展的にも、やっぱり事業者さんが悩んでいることとか、我々のような民間が入って感じていることとか、地域の方・行政の方の中で話していくってのも大事だとは思っているんですけども、一方でですね、その先の展開としてはやっぱり生活者も一緒になって考えていく。そんな発展をやっていかない限り、この場なんで言葉を選びませんが、生活者に媚びていってもしょうがないですし、みんなで考えないと

本当に駄目な、悲観シナリオでいくとそういう話かと思いますが、一方、ノッカルで話をさせていただいた通り、ノッカルをやっているドライバーさんとかって、無茶苦茶生き生きしてますので、別に悲観シナリオの何か手助けしなきゃというよりは、なんか人に役立ってよかったわなあとか、普段行きたかったけど行けなかったところ行けたわ、みたいなそんな話になってますので、住民・生活者も、無茶苦茶ですね、前向きに参加してますので、何かその辺を想像の世界の中で、住民はどう幸せなんだろう、生活者はどう幸せなんだろうというよりは、もう一緒になって早くプレイヤーに入れながら、当然たたき台とかいろんな視点は、先生もいらっしゃいますし、ディスカッションしていく必要あるんですけど、とにかく勝手ながらですね、目指すべき先としては、地域の暮らし方をみんなで創って、一生住みたいところに住み続けられるまち、それを創るにはモビリティっていうのは一番大事なんじゃないかなというふうに、すいません、勝手にまとめちゃいましたけど、そんなふうに思いました。

ということが一番言いたいことなのだなというふうに思った上での、少しですね、具体の朝日町での話で、こんなことやっています。ただし、これからどうしていいか、まだ悩んでいますって言ったところも含めて、話をさせていただきます。

よくなんで博報堂が朝日町というみたいな感じもあるので、少しだけ触れさせていただくと、僕ら「生活者発想」「パートナー主義」というのをフィロソフィーにはしているのですが、要は、パートナー、日本の大企業様の広告領域をこれまでやってきましたけど、今、当然僕も広告なんて仕事は一切かかわっていませんし、生活者発想と企業理念、要は生活者を丸ごと理解して人の価値観とか人の機微こんなところからどうやってこう人が豊かになることに対して今徹底的にやっているという状況で、当然、今日事業者様の苦しみ、状態、今の経営状況みたいな話もなかなか難しい状況という話もあったかと思いますが、僕らとしてもですね、広告という事業においてはかなり難しい状況が、こっから先待ってる中で、こういう取り組みを今しているという状況ですので、そんな時にですね、僕らのスタンスとしても、生活者の課題を解決するということと、今日いらっしゃいますけども、地域の事業者、この人たちがどうやってこう将来的に一緒になってやることによって結果の状態として儲かっていくのかみたいなことを先に考えるというスタンスでやらせていただいています。

なのでその事業者さんたち、生活者が豊かになって、事業者が豊かになること、これが博報堂にとっても将来的に儲かる可能性があるのではないかなというふうに思っています。なので朝日町のノッカル云々は加藤さんからポイントはやっていただいたかと思っています。とにかくですね、コミュニティモビリティというふうに置いたのですが、結局ですねこういう地域においては、きっかけを作ってあげる。この辺が何よりも大事なのだなというふうに思っている中で、さらにきっかけを作ってしまうとですね、いろんなことが起こってくるというか、なんで結果的に今温浴施設がどんどんどんどん利用者伸びているんですけど、この辺がですね、普通に考えるとですね、おばあちゃん、おじいちゃんみたいなところがあそこいけるといいなというふうに、潜在的に思っていることなんですけれども、なかなか

人をお願いして自分が娯楽施設に行くみたいな話が、やっぱり人をお願いできないんだみたいな話があって、こういうやっぱりご近所で助け合っていくみたいな話になると、温浴施設に行けるんだみたいな本当は行きたかったんだけどできてなかったみたいなことが、何かこのノッカルということできてるんですみたいな話が、すごく今いい循環を生んでいるという状態になってます。

っですし、地域の事業者、タクシー業界、タクシー会社さんもですね、前向きに今参加いただいております、当然、職務としてお願いしている部分と、これから朝日町の暮らし、地域の発展みたいなのところに考えたときにどうやってできるんだろうかみたいな話を、単純にシンプルに、おじいちゃんおばあちゃんがこんなところ行ってみたいという話だけじゃなくて、地域の事業者さんの未来にとっても、どういうことをやっていくのがいいんだろうみたいなのところで、一緒になって考えてるというのが今のノッカルの状態でございます。

なので、はっきりちょっとですね、今、ノッカルの認知率は、かなりの方が知っていただけてますし、本当にドライバーをやっていただけてる方、ユーザーの皆さんにもですね、地域に貢献できてよかった地域に知り合いが増えてよかったみたいなことは相当聞かれるというのが今現状で、僕が先天的に思ってたような田舎の人たちみたいな話も、実はですね、意外とこの辺がもはやなかなかこうコロナの影響も踏まえて、地域による人のふれあいとか繋がりみたいな話が、放置しておくんですね、意外ときっかけがなくなってきた。どんどんどんどん減ってるというのが状態かなと思ってますので、なんかそんなところですね、やっぱり何かきっかけとなるような、こんなことだけやってみたいみたいな話を、手段モビリティを通して、どんどんどんどん作っていくこと自体が、結果的に人が移動するは、移動に伴った人の繋がり、人の幸せみたいなのところがあるんじゃないかなと。

裏返すとそれぐらいですね、結構こう、社会的に孤立してる人たちがどんどんどんどん増えているという状態で孤立で人に頼めないでそれは家にずっといるみたいな話があるかなというふうに思ってますので、この辺をうまく、導き出したいなと思ってます。

さらに今ノッカルに関して言うと、今やっていることに関していくと、そうそうこのページも大事ですよ。なんで、みんなで作っていきこうみたいな話があったんですけど、本当に今日の業界の皆さんの含めて、これまでやっぱ公共交通っていうのは、勝手にですね、誰かのものというか、地域の事業者、地域の交通事業者がやるものだったり、地域の事業者がアップアップになりながらも何か維持してるみたいな状態かと思ってるんですけど。ここの地域交通というのが最たる例だと思ってますので、本当に全員野球じゃないですけど、みんなでどうやってやっていくか。誰かの負担で、公共交通、公共というものは賄っていける時代じゃないですし、みんなでできることを出し合いながら、協力し合いながら、やれることをやりながら作っていく、その最たる例が公共交通なんじゃないかなと思ってますし、そういうことをやっていけばですね、本当に持続的でありながら、結果の状態として、ウェルビーイングになっていく。

人の役に立ってる。自分ができることを出していくってことなんで、なんかそんな世界が、公共交通が一番わかりやすいんじゃないかなと思ってます。

ノッカル無茶苦茶浸透してるんですけども、とはいえまだまだ利用者に限りがあったり、結局公共のサービスって自分が本当に楠田さんもおっしゃってましたけど、普通にマイカーを持ってる人は、公共交通という話はなかなかこうピンとこなかったりとか、いろんな公共のサービスって自分が子どもを産んだら子どものサービスが気になったりとかって、点で自分がその時になったときにしか気になんないような、そんな状態が生活者の状態かと思ってますので、いかにですね、やっぱり自分ごと化しない限りは何か参加もしないので、ノッカルという浸透したものを使ってですね、今度挑戦しようと思ったのはこどもノッカルというものをやろうとしてると、というような状態でございます。

こどもノッカルっていうのは、今までですね、結局ですね小学校2校しかないんでいろんな方にヒアリングしてったんですけど、いろんな習い事をするにしても、すべてはですね移動に大きな課題があるみたいな話がアンケートとっても出てきました。

実際にですね、やっぱり朝日町においても、中学校の野球部、サッカー部がないみたいな話になってますので、そうしたときに、子供が何かやりたいということさえも移動させられないということで諦めてるみたいなそんな状態がありますという話がありましたので、そこはやっぱりまさに子供の未来、子供の何かやりたいということ。移動ということでできてない状態をもう見えましたし、できた乗っかるという仕組みを通して、より拡張的に何ができないか。ということは今チャレンジしている。それがこどもノッカルというお話でございます。

なんで、仕組みは一緒なんですけど微妙に、当然ですね、利用される方が、若い方が多いですので、よりデジタル化していくとかいろんな細かい工夫はしてってるんですけども、こどもノッカルみたいなことをすることによって、ノッカルは何か高齢者送り合っただけでしようかみたいな話に今なってますので、そういうものをノッカルでなんかみんなが助け合っただけでやっていくんだよという話をより世代を広げていくことによって、何か公共交通、移動するということ、より多くの方が、まずは、これ俺も関係あるんだ、私も関係あるんだという状態を作りながら、それで関係を持ってしまえば、結果の状態として、人に役立ってるとかこんな知り合いが増えたんだみたいな話がどんどん出てくるかなというふうに思ってますので、なんで、そういうのも含めて、生活者も自分ごと化するように、こういうきっかけをとにかく作ってしまえば、いろんなウェルビーイングみたいな話は、どんどんどんどん生まれてくるんじゃないかなというふうに思ってます。

なので、ちょっとこの辺は今日は割愛しますが、その先にですね、いろんな行政サービスをですね、この視点でアップデートしていこうということを朝日町でやってまして、おかげさまでデジタル田園都市国家構想という、今国家戦略上ですね、手段デジタルを使ったモデルとしてかなり力を入れられている施策の一つにおいての、なんとですね、全国に6個しかない自治体の1つに朝日町が選んでいただいているという

状況ですので、富山県朝日町からですね、日本の地方のお手本になるようなモデルを、朝日町さんと一緒になって作っていききたいなというふうに思っているという次第で、そんな精神からですね、例えば、2学期から、朝日町の小学校でも僕らも授業を一緒にやらさしていただくんですけど、だから要は、そういうなかなかその公共交通を自分ごと化するとかいう話もですね、1日にしてできない話かなというふうに思ってますし、当然テーマは公共交通だけではないんですけども、例えば2学期からやる事業としてはですね、総合的な学習の時間を使って、困ってる人を笑顔にするみたいなことを小学生とやっていきます。

そうすることによってね、何かこう人のためにやっていくとか、何か誰かが勝手にやってくれるんじゃないかと、どんどんこう社会にみんなが参加していくようなそんな状態を作っていききたいなというふうに思っていて、そんなプログラムもやっていきますよという状態でございます。

さらにですね、今日もここは割愛しますが、地域活性化のキャンペーンとしてですね、ポHUNT、人が動いて、店入ったり何しても、共通のポイントを貯めて景品当たるみたいなことを、この1月からやらさしていただいたら、非常に多くの方が、これやってみたい。これやるために、今まで行ったことないところに行ったみたいな話ですとか、おばあちゃんがこれやりたくてスマホ買ったみたいな人も出てきたんですけどね。

要は何かそういうやりたいみたいな話とか、繰り返し全部一緒なんすけどきっかけを作ってしまうと、本当に人の前向きなものが生まれ、それがそれぞれにとって、ウェルビーイングな感じになっていくんじゃないかなと思ってますので、そのきっかけをですね、きっかけを作ったんでさあどうぞという話じゃなくて、ポHUNTに関してですね。第2弾、この辺もまだまだ朝日町さんと今議論中なんで、なんだよって僕も別に答えが持ってるわけじゃないんですけど、ポHUNTやる時もですね、近所の人と直接会ったらよりポイントが獲得するとか、人を新しい人を誘ってあげれば、声かけてこれやろうよってか、誘うだけで、ポHUNTでポイント貯まるとか、要は、いちいち細部の施策もですね、そういう、きっかけとなるようなものをどんどん埋め込んでいって、人が繋がったり動いたり、そうすることによって結果の状態として、全部が全部こっちから何かを恩着せがましく、いろんなことあるんでウェルビーイングですよっていうより、みんながそれぞれこれだったら嬉しいわみたいなことを見つければいいと思ったんで、そのためにいろんな施策をいっぱい置いておくことが、結果ですね、いろんなきっかけを置いておくことが、みんなが選択しながら公共交通も含めて参加していくんじゃないかなというふうに思っているという次第でございます。

ですので、最後にしますが、なんで、今日、冒頭に話させていただきさせていただいた通り、地域のくらしをみんなで創って一生すみたいところにすみつづける、なんかこの辺を、ここにいらっしゃるメンバーも踏まえて、生活者を踏まえながら、一緒になって議論していくことが、まさにですね、富山県から初ですねウェルビーイングって

のは何なんだろうって、正直みんな思ってると思うんですけど、こういうことも、私
なりのウェルビーイングと、こういうのがよかったみたい。こういうことできた。
この人に入った。こんな繋がりできたみたい。なんかそうそういう何か、一人一人が
手応えのあるウェルビーイングな状態が、こんだけのメンバー、プラスアルファ住民
巻き込めばできるんじゃないかなというふうに思ってます。

なんで今後もこの会開かれると思いますので、朝日町さんとやってることに関して
ですね、どんどんどんどんいろんなことは、この場で共有していきたいですし、こっ
からですね、逆にいろいろ学ばさしていただいたものは、とにかく朝日町さんと、い
いからすぐやってみるみたいな話も朝日町も染み込んでますよね。とりあえずやるみ
たいな、やりましょうみたいな、なんでそういう感じでも進んでいきますので、そん
な感じで相互乗り入れしながら、一緒になってですね、富山県のモビリティによるウ
ェルビーイングを作っていくみたいなというふうに思ってます。

長くなりましたが、以上でございます。

●大西部会長

朝日町のノックルについて、それに関連するお話ですけども、移動ということがど
ういう意味を持つのかとか、それから、ウェルビーイングっていう言葉ありますけど
もどういうふうに自分が暮らしたいと思っているのかとか、それからどのようなこと
を楽しんでいるのかとか、楽しいことをどうやって実現していくのかっていう
時に、その中心に出てくるのがモビリティっていう事柄で、それを解決する手だてを、
随分と色々な形で、実現をしてきたし、それが様々な形の助け合いとか住民の繋が
りであったり、それから今までなかったサービスの醸成っていうところに繋がって
いるというお話で、非常にこうユニークだったなというふうに思います。

(2) 質疑応答・意見交換

●大西部会長

さてここからの時間なんですけど、まずですね、いろんなもう多面的なお話が出てき
ましたんで、結構頭の中が混乱しそうのところありますけども、現時点でそれぞれのお
話を伺ったところからですね、それぞれの事業者さんとか町とか市、それから今有
識者をお二人にもお話いただきましたけども、それに対して、素朴に何か質問があれ
ばしていただければと思いますがいかがでしょうか。

それぞれの取り組みでこういう部分はどうでしょうかとか、こういう課題はなかつ
たですかとか、これについてはどう考えるんでしょうかとか、何か素朴なところで、
また少し難しい質問になってもいいですけどもいかがでしょう。

●畠山委員

砺波市さんにお伺いしたいんですけど、いやもう無茶苦茶素晴らしいし、散居村型

ってのは、僕も富山マニアとしてはよくわかるんですけど、これは結局どういう、スタートのきっかけと、ここまでの設計のプロセスとしては、どういう人を巻き込みながら、やってたんですかね。そもそもの大づかみな背景というか、すばらしい施策だというふうに思ってるんですけど。どうスタートしていったんですかね。

●齊藤委員（代理：高畑課長）

市営バスは、やはり、近年はもう空気を運んでるだけみたいな、要は財政効率化も考えまして、バスの運行自体、先ほど誰かおっしゃったように、希望を聞いていくと。こっちにバス停次こっちにもバス停って、どんどんバス停が増えていって即時速達性が全くない市営バスになっていって、全く人が乗らなくなってしまった。

住民の移動手段的に、やはり、特に山間地域の方の移動が、高齢者の移動がなかなか難しいと。家も離れてるし山間地だしかも動けないじゃないかっていうことで、もう山からおりてきて移住をしてしまうということが大きな課題であって、我々もいろんな自治体の調査研究をした中で、タクシー事業者との連携の中で、タクシー事業者と共存共栄していくという中で新たな方法がないかなということ、平成 29 年から山間地に取り組んだと。

それが非常にやはり好評で、当然山間地域ではなくて市内一円が散居景観なので、そういった方々もぜひこういったサービスをやって欲しいというような声の中で、市内一円で拡充をすると。

一部福祉サイドの方では、ふれあい号ということで、住民の方がボランティアの一環で、当然有償サービスの届出もした中で、運行を住民の方がやってるんですけど、やはり請負うという方がほぼ高齢化していなくなってきた、安全安心の部分でもやはりドライバー、うちは逆のパターンで、ドライバーの方が少なくなる。将来的に、私らもちょっと時間を延ばして、子供たちの塾とかスポーツ少年団とか、通院というようなことも今想定してるんですが、そういったところも広げる中では、やはり市内に交通事業者さんが幾つもあるので、そういった方々の、やはり事業経営も考えながら一緒にやるのが共同事業ではないかなということ、今、新たな方向転換と。

おそらく市営バスの方は、縮小になっていかざるをえないのかなということは、今、地元説明会の中でも提案をしながら、検討しているということです。

●畠山委員

地元の住民の巻き込みとか、どこを押さえて広げていったとか。地元の参加、乗らないと意味がないじゃないですか。どんな感じで住民の理解を促進したのでしょうか。

●齊藤委員（代理：高畑課長）

住民の中では、地域の方で当然説明会とか、本当に小さな自治会への会意見交換会の中で、ある程度情報を共有しながら認識しながら、できる限り地元の方の意見を取り入れながら、展開をしていると。

それとやはり高齢者の外出支援とか生きがい活動、そういったところもこれによって何人かで相乗りですから、何人かで声をかけてみんな相乗りして、例えば、福祉センター行こうとか、温泉行こうとか、という使い方もこれだったらできるよということ。そういった住民の繋がり、コミュニティも持っていけるかなという展開です。

●大西部会長

今のお話ですけれども、富山県に限らず、自家用車による移動が確立してる地域だと骨の髄まで自家用車で移動することが染み付いていて、バス停がたとえ100メートル先であっても歩けないと。だから、バス停を増やしてくれっていうのはそういうことで、そうすると公共交通はなかなか利用者が増えないので、自宅までのサービスが、ノッカルもそうでしょうけども、それが必要となってくるという、そういうライフスタイルの延長線上からそういうものも出てきているというふうには考えられます。

そうすると例えば、ノッカルのところで出てきましたけども、今後の社会を教育していくって、子供たちに公共交通でどういふもんなんだろうとか、教育の仕方を変えることで、利用のされ方をもう少し教育していくことも可能かなと思ったりします。

●大西部会長

今日事務局の方から私にちょっとヘビーな宿題が1つ出ておまして、これが資料1に当たるものなんですが、今日皆さんのお話を踏まえて、この資料1の中に皆さんのお話の中のエッセンスを埋め込んでくれという宿題が出ております。

何かここで無茶って言っちゃいけないかなと思ったりもしますが、ただ今回ですね別に無理やりこの中に入れ込むというよりは、今後ですね少し時間をかけながら、今日いただいた話を我々の中で少し反芻して、地域モビリティによるウェルビーイングの向上ということを考えるときに、どういう言葉で今出てきたものの中からエッセンスを取り出して言葉にしていけばいいんだろうというところを、皆さん考えていきたいというところなんです。

この資料1ですけれども、まず1つ目の四角い枠の中1つ目のマルが「日常の暮らしの中でしたいこと、やってみたいことが生まれ、外出・行動に移すことできるなど、地域モビリティにより生活の幅が広がる」と。2つ目のマルが「地域モビリティを通じて地域や人とのつながりが生まれる」と。

この2つに関しては言葉として見たらそれはいいことだよなというふうにはなると思うんですが、ただですね、今までよりちょっと、また今まで以上に良い暮らし、満足した暮らしができるというようなことを表してるような2つのこのマルを実現するためにはどういふものが必要なのかというときに、下1番2番3番4番というふうにこういうモビリティの姿があると良いという、その例を示してますけども、1つ目が「自宅などから身近な場所で乗り降りができる地域モビリティへのアクセス」2つ目が「子どもから高齢者まで誰もが使いやすい決済方法や料金体系、経路や運行情報の案内」3つ目が「他の交通機関へのスムーズな乗換え、待ち時間を有意義に使い

る空間」4番目が「地域住民等関係者が自ら参加したくなる仕組み」というふうにもまとめられています。

これについてですね、皆様は今日いろんな発表していただきましたけども、それを踏まえてこの内容としてこの部分がおかしいのではないかと。この部分はこういう形の修正があり得るのではないかとかですね、そういうところを少し忌憚のない意見を聞かせていただければというふうに思います。

今日はそんなにもう時間も残されてはおりませんで、10数分ぐらいなんですけどもいかがでしょうかね。これを見たときに、いやこれは理想を示してるだけでこういうもんじゃないだろうみたいな意見もあってもいいかなと思うんですけども。

●楠田委員

すいませんちょっとちゃぶ台をひっくり返すような話をしてしまうかもしれないんですけども、先ほどお話をさせていただいたようにバックキャストिंगであったりとか、今の住民の方の状況今後の状況っていうことを、出てきていない状況でこれをお話しするのは、今知ってる限りを思いつくだけを出すだけになってしまって、実情に合わないと思うんですね。これは一般的にあるものが、とても、上手にまとめてくださっているような状況だと思うので、では、この丸ポツはどこから出てきてるのかっていう出典の所在もわからないと思うんです。

例えばウェルビーイング向上の、成長戦略の中からこれを持ってきているのであればこれはその戦略に基づいているのでこれは確からしいと私は思うんですけども、どうですかって言われてもいいですねしかないですし、1、2、3も間違っていないと思いますけども、でもこれは、どこの地域モビリティの例ですかって思ってしまうので、まずどういう状況ですか、どうありたいですか、そのギャップを埋めるためにはどうしたいですかみたいな検討プロセスを整理して、必要なものを出して行って、さらに、これは何のために使うのかっていうことを位置付けてお話ししないと、いっぱい出てきても処理ができないと思うので、検討プロセスを再考された方がいいんじゃないかと私は提案したいなと思っております、大変申し訳ないんですけども、そういったご意見を申し上げたいと思います。

●大西部会長

今楠田委員の話としては、最初に書いてあるマル2つは理想として、普通言葉だけ見たら、言葉としてこういうものもあるでしょうと。ただこれ何から出してきたものなのかとか、このありたい姿としてもしこれを示してるとしたら、裏打ちされる理屈ってのはどこにあるのかっていうところがまずはないと。

そこがもしもう富山県の戦略としてこれがあってそこに向けてっていうことで、もし何かもうすでに検討しているような、裏にある根拠のようなものがあるのであれば、示してもらいたいというところですけども、その点事務局の方で何かあれば、教えていただければと思います。

●事務局

事務局でございます。今回ご用意した資料に関しましては、あくまでこれ例示として議論のたたき台としてご用意したもので、明確に何かこう成長戦略から引っ張って根拠に基づいて記載したというよりは、委員の皆さんの議論の助け一助になればということでご用意したものでございます。

ですので、地域住民県民の皆さんの巻き込んだ議論ですとか、声を拾っていくというのは現時点ではできていないので、そこについては、しっかり問題意識は持っているところでございます。

●畠山委員

今日僕が少し時間の中でノッカルとか朝日町の取り組みを、具体例を紹介させていただいたと思うんですけど、朝日町さんと一緒にやらしてもらってる具体例からすると、上の二つポチというものはすごく何か延長線上にあるなっていうのは、個人的にはかなり感じてまして。なのでこの2つは、具体物を持ってるチームからすると違和感のない話なので、そうすると楠田さんおっしゃる通り、もう少し具体的な、ウェルビーイングが壮大すぎるので、結構多分いろんなことが当てはまるので、具体物を踏まえながらこの地域が目指すべきウェルビーイングってなにか、例えばこういうことってのは、もう少しここが、3個が4個なのかわかんないですけど、もう少し収斂されてるかわかんないけど、具体物とイメージと、多分、具体的な話ないと、ただ机上の空論でこんなことありたいだけだと、ちょっとよくわかんなくなっちゃうと思うんで、何か、そうですね。なんで、今日お話聞かしていただいたと僕なんかでいくと、砺波市さんとかすぐ勉強しに行きたいなと思っちゃったりするんですけど、何かそういうふうに、富山県にある具体例とか、兆しとか、思いとかってのがあると思うんで何かその辺が繋がるという話と、もう1個だけ、ごめんなさい。

下の方でいくと、今日、交通事業者様のお話も聞かせいただきましたし僕もお伝えしましたけど、何かそんな生活者に媚びすぎないというか、やっぱみんな生活者も入っていくようなそのプロセスは生まないと、生活者のためにやってあげる、ものを作っていく話じゃなくて、本当に公共、社会資本みたいなお話もあったかと思えますけど、本当にみんながそこは意識していかないと駄目かなと思えますし、例えば高等学校でも公共みたいな話が今年から必須科目なってるかと思えますけど、やっぱりちゃんと公共を、誰かが勝手にやってやるもんじゃなくて、みんなで作るといふもののプロセスは、しっかりと踏んでいくような、動きは一緒にしたいなと思いました。

●大西部会長

上のマル2つに関しては、具体的な様々な事業をとらえたり、それから実際に公共交通の事業者さんがどういう形でサービスを提供して住民の皆さんの状態を見ていくのかってところもあわせて見ていくと、具体から全部うまく抽出するとこのマル2

つもしかしたら収斂されるかもしれないけれども、その周辺のプロセスが今のところわからないと。

だから実際に具体的なところから取り出してくるとこの2つが一番理想の状態であらう。これに向けてみんなが取り組んでいくってというようなことになるのであれば、そういうものなんだろうと。

そうすると、もう少しバックキャストで考えていくみたいなことになったら、これは、実際数量的にはどういう状態を示すのかとか、数じゃなくて、人々の暮らしの具体例で言えばどういう状態を示すのかとか、そういうところがある方がわかりやすく、その具体例があれば、1、2、3、4で済むのかももう少し具体的な公共の姿はいろいろあるのかもしれないという、そういうお話になってきたのかなというふうに思います。

楠田さん、畠山さんのお話からするとですね、言葉としては理解できなくはないという言葉を理解するのと実態を見るのはもう少し違っていると、実態から見ていくと、もしかしたらその言葉の最初のマルがついてるのも、間違いじゃないかもしれないけど根拠が欲しいですねというところなので、その点、もう少し時間をかけて考えていければいいかなと思いますし、今日交通事業者さんからもお話伺った中で、社会資本であったりそれから交通体系を考えたときに、実際どういう形の住民の参画っての公共交通に対してありうるのかってというのは、もう少しあるんだろうと思いますんでその点なんかも、もし示すことができると、よりわかりやすく、実態に合ったものになっていくのかなというふうに思いました。

●山崎委員（代理：加藤課長）

バックキャストって話も出てますけども実は朝日町、先進地域なんですね。その交通モビリティという意味ではなくてですね、高齢化率が45%県内でもトップレベル。多分10年後20年後の富山県が朝日町で始まっているということ。先日新聞に出ましたけど、子どもが生まれるのが、他の市町村さんは減少率20%云々と話がありましたけど、朝日町が38%。そういう意味では先進課題地域なんですね。

そういう意味では、今、私も取り組んでいるのはすべてではないんですけども、例えばそういったところを深掘りしていったり、そういうところ見ていただいたことで、その将来的なその将来像をですねある程度想像できるんじゃないかなと思ってますので、そういったところからもさかのぼってですね、進めていく必要もあるのかなと思ってます。

私もこの資料1についてはすべて宿題って形になると思うんですけども、やはりある程度10年後20年後を見据え、すでにもうすでに朝日町始まってる。県内でも、他の地域によっては40%50%ずつ高齢化率もありますので、或いは少子化という部分もありますから、そういったところもお声を聞きながらですね、進めていけばどうかなと思ってます。

●大西部会長

どうもありがとうございます。富山県の10年後20年後30年後が朝日町というふうに考えて、この取り組みなんかを見ていくとまた違った目で見ることができるかもしれませんね。どうもありがとうございます。

●楠田委員

下の方の項目の2ですね。ぜひご検討いただきたいのは、お金の流れも含めた持続可能な仕組みっていうものが入るといいかなと思いました。

●大西部会長

今の非常に具体的な修正ですよ。それも合わせて、少し修正という形になるかと思いますが、この資料1に関しては上のマル2つに関しては裏打ちされる具体例をもう少し整理をしてくださというところで。下の1、2、3、4はそれが出てくると少し具体的に変わってきて、楠田委員の言われたような話なんかも出てくるかなと思いますので、それを、もしかしたら4で終わらないかもしれないですし、また言い方が少し変わってくるかもしれないというところなのかなと思います。

ちょっと具体的にどう直すっていうところまでこれ突き詰めるの難しいですけども、皆さんの出していただいたものをもう少し、こちらの方ですね、整理をしたりしながら、資料1、また改めてですね皆さんご提案できればというふうに思っております。どうでしょうかね。他にご意見よろしいでしょうか。

皆さんご議論いただきましてどうもありがとうございました。次回の本体会議ではこのウェルビーイングの向上をもたらす地域モビリティの姿として本日の部会の結果を報告したいと考えております。どういう形で意見交換をしたかというところの説明かとは思いますが、本体会議で報告できるように、本日のここまでの議論をもとに事務局で案を作りまして、皆様に改めて確認いただくという形で進めていきたいと思っております。そのような形でまとめさせていただいてもよろしいでしょうかね。

(委員から異議なし)

それではこちらでお預かりさせていただきます。それではですね本日の議論を本体会議で報告できるように事務局において資料準備を進めていただくよう、お願いします。

皆さん、なかなか様々な多面的な意見交換で頭も疲れたかと思っておりますけども、ご参加いただきましてありがとうございました。本日の部会の議事については以上となります。皆様のご協力によりまして本日の議事が予定通り終了したことを感謝しまして事務局にお返ししたいと思います。どうもありがとうございます。

4 閉会

●田中交通政策局長

今日本当に皆さん忌憚ないご意見ありがとうございました。

本当に難しいテーマで、この部会結構エリアも広いですし、関連する分野も非常に多いと思いますので、今日第1回目ということでありましたので、今後も大西部会長さんをはじめ、関係の皆さんと協力しながらですね、議論をさらに深めていって、いいものにしていければと思っておりますので、今後ともよろしくお願ひしたいと思ひます。以上です。