

第7回富山県地域交通活性化推進会議 議事録

- 1 日時 令和3年11月22日(月) 15:00~16:40
- 2 場所 富山県民会館8階 バンケットホール
- 3 出席者 名簿のとおり
- 4 議事 「富山県地域交通ビジョン」の見直しについて

5 内容

<開会>

<挨拶>

●新田知事

委員の皆様方には、大変お忙しい中ご出席をいただきまして、ありがとうございます。また、石井晴夫座長には遠路ご参加いただき、ありがとうございます。高木副座長もよろしくお願いいたします。

少子高齢化人口減少が進む中で、どこの地方でもだと思いますが、公共交通サービスを維持存続していくことは大きな課題になっていると理解しております。これに加えて、県内では、事業者の皆様、昨年来の新型コロナの影響で利用が減少し大変厳しい状況にあるというふうに、私どもも理解をしております。また新しい生活様式の浸透、またDXの進展など、ウィズコロナ、またビヨンドコロナにも対応していかなければいけないということでございます。

このため、今後の持続可能な地域公共交通の検討にあたっては、日常生活に必要な不可欠な交通手段の確保という観点はもとより、観光など関連の施策との連携、あるいは地域住民を含めて、関係者相互の連携と共働、共に働く、そういう観点も、議論を深めていく必要があるというふうに考えております。

さて、平成28年の3月に策定をしました本県の地域交通ビジョン、これは計画期間10年の折り返し地点を過ぎました。県としましては、これまでの取り組みを検証するとともに、このビジョンの見直しの必要性などについても検討して参りたいと考えているところです。

本日の会議では、こうした県内公共交通サービスが置かれた現状も踏まえながら、委員の皆様幅広く情報共有、そして意見交換をさせていただければと考えております。どうか忌憚のないご意見を、よろしくお願いをいたします。

<議事>

●石井座長

皆さんこんにちは。座長を仰せつかっております、東洋大学の石井晴夫と申します。

本日もまた大変重要な地域交通ビジョンに関しましての見直しを議論するというので、本日の会議に向けて準備を事務局にいただきまして、本当にありがとうございました。

今、コロナ禍で、先ほど新田知事さんの方からお話ございましたように、様々な社会経済状況が大きく変化してしまいました。そういう中で、今まで右肩上がりだった各種指標が、考えられないような低迷さ、そしてまた去年から今年にかけては、特に公共交通機関が本当に苦難に見舞われ、事業者の皆さんも大変なご苦労、ご心配をされておられます。様々な状況から考え、この状況を何とかしたいという思いを私たちも日頃から持っております。

そういう中で、ようやくここにきてコロナの新規感染者数もかなり落ち着いてきたという状況の中で、第6波にならないような形で、新たな生活様式、そしてまた新たな行動様式というものを、しっかり一人一人が実行しながら、是非経済がうまく好循環に向かっていけるような、新たな仕組みを作らなければという思いであります。従って、今回の地域交通ビジョンの見直しも重要です。国の方も法律も改正していただきましたので、そこにうまく適応して進められればというふうに思っております。

令和5年度末には北陸新幹線が敦賀まで開業・延伸するという、大変大きな効力を発揮することができます。特に、富山県を中心にバランスを考えながら、国土のあり方やありようというものを、富山県から全国に向けて発信するという、この推進会議が大きな役割を担っていると私は考えております。

委員の皆様方の貴重なご意見、ご示唆を賜りながら、そして高木副座長のご指導を賜りながら、この富山県のビジョンがさらに発展し、県民の皆さんが安心して安全な生活をしっかりと、この地で生活できるような仕組みを、さらにバージョンアップさせながら作っていきたいというふうに思っております。格別なご支援ご協力を賜りますように、本日もどうぞよろしくお願い申し上げます。

では着座にて議事を進行させていただきたいと思っております。本日の議事次第にございますように、議事は富山県地域交通ビジョンの見直しについてでございます。それでは、まず資料1の地域交通のあり方についてと、資料2の本日ご議論いただきたいテーマにつきまして、事務局からご説明をお願いします。

(事務局説明) 省略

●石井座長

はい。どうもありがとうございました。

今、事務局から、資料1、資料2のご説明をいただきました。これより意見交換に移りたいと思っております。

事務局からは、県内の地域公共交通計画の姿を、新たに形成し形作っていくためのツールとして、法定協議会を新たに立ち上げ、地域交通ビジョンを地域公共交通計画として策定し直していきたいという考え方が示されました。今回の会議では、こうした県の考え方、具体的には資料2の1ページにございますビジョンの見直し方針に対する賛否、あるいは資料2の2ページ、3ページにご議論いただきたいテーマとして、人口減少社会における地域公共交通の持続可能性の確保について、それから、今年の9月にデジタル庁も発足しましたが、いま日本もDXの方に大きく政策の重心・重点を移しておりますけれども、デジタル化・ICT化、そういう新技術の活用をどのようにこの地域交通に生かせるのか、そして、ウィズコロナ・アフターコロナを見据えた地域公共交通の構築をどのように達するべきかという論点等について事務局の方でしっかり整理していただきました。こうした主な論点に対して、委員の皆様からご意見を賜りたいと思っております。

時間の都合もございますので、まず私の方から何人かの委員の方をご指名させていただきまして、ご発言をお願いします。その後、ご意見のある方には、挙手の上順次ご発言をいただきたいと思っております。

それでは早速ご意見賜りたいと思っております。時間の関係もございまして、大変恐縮でございますけど、お1人3分程度でお願いできれば大変ありがたいと思っております。それではまず最初に、交通事業者の立場からご意見をいただきたいと思っております。富山地方鉄道の新庄委員からよろしくお願い申し上げます。

●地鉄 新庄委員

富山地方鉄道でございます。日頃より公共交通の事業運営に関しまして、ご協力、そしてご理解いただいておりますことに、この場を借りて感謝申し上げます。ありがとうございます。

コロナの影響を受けてもう1年半が経ちますが、弊社の電車とバスの利用状況は、まだ、大体30%ほど減という状況が続いております。事業の運営に大きな打撃を与えております。また、ダメージを受けていることも問題なんですけれども、この後回復していった先に、どのようなところまで回復していくかということの方が、もっと大きな課題じゃないかなと、きっと低下したベースで、公共交通をどのように運営していかなくちゃいけないのかなということ、考えていかなければならないんじゃないかなというふうに思っております。

もともと公共交通というのは、赤字の事業でございます。我々はその赤字を覚悟してといたしますか、受け入れるといたしますか、背負って民間会社としての経営の視点と、公共交通事業者としてそのサービスをしっかり果たしていく役割の、そのはざままで、できればその両方が成り立つような努力といたしますか、工夫を行ってこれまでやってきたところでございますけれども、その状況が、民間の経営としての立場を相当悪くなったということからして、そこを改善せざるをえない、そちらに軸足を向けなければいけない状況になってきたという、非常に難しい状況になったと思っております。

その改善の方法は、どうしても人口も減るし生活様式も変わるという中では、利用を増やしていくというのはかなり難しいというふうに考えておりますので、これまで把握している、利用のなるべく少ないところにメスを入れて、効率化を図っていくということを行わざるをえないんじゃないかなというふうに思っております。

そうすると、どうしても現在のサービスレベルを維持していけないということになって参りますので、この会議で先ほど事務局からありましたように、最終的な公共交通のサービスレベルを現状と同じぐらい維持するのか、或いは維持しないのか、そういったものを明確にして、これまで以上に公共交通事業者以外の皆さん方の関わる度合いをもっともっと強めて、発展的な、どちらかといいますと、適切に持続できるような公共交通の議論を、事業者としてはお願いしたいと思っております。

以上でございます。

●石井座長

ありがとうございました。

それでは続きまして、加越能バスの清水委員をお願いします。

●加越能 清水委員

加越能の清水でございます。日頃より当社事業に対しまして大きなご理解とご協力をいただきありがとうございます。

弊社の方の現状をまず見ますと、コロナの影響を受けていない平成31年と比較しますと、一般乗合が大体半分、そして高速が30%、貸切に至っては20%前後にしか回復していない状況であります。

加越能は、一般乗合については48の系統を運行しておるんですけれども、そのうち20系統に対し欠損補助金を交付していただいております。赤字幅の圧縮に貢献はしているんですけれども、収支が償える、プラスになるというところには、決して届かない状況になっています。

その他の点についても、人件費だとか、あるいはその他費用を縮減し、IT 点呼の導入を検討するなど、自助努力を精力的に重ねているところなんですけれども、なかなか単独で収益が得られる路線については、今のところ 1 路線もないというのが現実であります。

事業者の厳しい財政状況の打破であったり、あるいはサービスの向上をこれまで通り維持するためにも、これまでの枠組みだけでは路線の運行継続はかなり困難であろうというふうに考察しているところなんですけれども、これからも、公共交通を地域に密接、密着させるためには、事業者が安定して運営できるよう、新しい補助メニューであったり、あるいは不足している支援策を講じることが大事ななというふうに考えているところです。

事業継続につながることを期待しておりますので、新たな協議会を立ち上げ、早急に富山県に求められる地域の公共交通を模索していく時期に来ていると考えております。

●石井座長

はい。ありがとうございます。

続きましてあいの風とやま鉄道、日吉委員をお願いします。

●あいの風 日吉委員

あいの風とやま鉄道の日吉でございます。

まず皆さんおっしゃっておられたようにコロナの状況の中で、今年度の利用状況なのですが、通勤が大体、2 年前の 2019 年に比較して大体 9 割、それから通学が 9 割以上ですね、そういうような状態できていると。ただ定期外が 2 年前と比較して大体 50% ですね。通勤についても、4 月 5 月の段階は、1 年前は高校がやっていないことがありまして、大きく落ちたのですが、今年は回復してきているということで、大体 2019 年度と 2020 年度の間ぐらいのレベルできていたのですが、8 月 9 月ですね、第 5 波の影響があって、この状態では昨年よりもやや落ちるというような状態で大体足踏み状態ということになっております。ただ 10 月以降を見てみますと、定期外が 7 割ぐらいで回復してきているというような状況が今、出てきています。

ただですね、通勤についてはどうも 90% ぐらいで張り付いちゃって戻らない、これはおそらくテレワークとかで、おそらくそういった影響がまだまだ出ているというような状況で、将来にわたってもこの影響は残るのではないかとというふうに予測しております。

それから、高齢者の運転免許返納の方に対して、当社は運賃を半額にしているのですけれども、これがこのコロナの中でもどんどん増えておりまして、昨年 10 月では過去最高の数字になってきているということで、こういった方々の利用がどんどん増えてきているような状況があります。

それから計画の話ですが、法定協議会ですね、いわゆる鉄道事業者、あるいはいわゆる公共団体、一緒になって地域全体の計画を考えていくということは、とても必要なことだというふうに思いますので、ぜひ今後法定協議会を立ち上げて進めていただきたいなというふうに思います。

当社の方もちょうど今、第二次経営計画を策定中でございます。2021 から 2030 年までの経営計画を現在策定しております。将来の利用者減とかですね、あるいはコロナの影響、それから料金水準をどうするか、その中で県や市町村によって支援していただいております、経営安定基金とか、そういった支援もある程度お願いするという形です。鉄道会社の経営努力は勿論ですが、料金改定や県・市町村からの支援に

より、10年スパンで安定した運営となるような経営計画を今策定中でございます。

そういう意味ではそれぞれの各社におかれてそれぞれの経営計画というものを考えながら、法定協議会の中で議論を進めていただければと思います。

●石井座長

はい、ありがとうございます。

それでは続きまして万葉線の水上委員、お願いします。

●万葉線 水上委員

万葉線でございます。皆様にはいつもお世話になっております。

利用状況からまず申しますと、今ほどあい鉄（あいの風とやま鉄道）さんからおっしゃった通り、あくまでも中間で言いますと、定期外が4割減、元年比ですね、それから定期で8%減となっております。

利用者数はこういった形で、それから危惧しておりますのはまさに一緒でして、日中のお客様がお戻りになってこないということでございます。朝晩はそれなりにご利用いただいておりますけれども、ウィズコロナというのは、決定的に高齢者、弊社の場合特に沿線の高齢者の方のご利用、日中の買い物であったり通院であったりにご利用をいただくんですけれども、このスタイルを変化させていて、3日に1回ほど通院していたのが1週間に1回あるいは2週間に1回、2日に1回買い物をしていただいていたのが3日に1回あるいは4日に1回、これが多分アフターコロナになるんだろうなということで、あい鉄さんと一緒に弊社も実は今、10年計画を作ってるんですけれども、利用者推計と言いますか、需要についてどうしたらいいだろうと頭を抱えております。

純粹な民間ではないものですから、税金と言いますか、沿線両市からお金をいただいております関係で、頑張って定期的な15分ダイヤで動かしておりますけれども、果たしてこれが、ずっとこれが正しいのかどうかというような根本的なところまで、いま社内で議論しているところでございます。

そういった意味からも、新たに立ち上げられる会議につきまして大いに期待するものでございます。以上です。

●石井座長

はい。ありがとうございました。

それでは続きまして、JR西日本の鹿野委員お願いします。

●JR西日本 鹿野委員

JR西日本でございます。平素は弊社事業に多大なるお力添えを賜りまして、本当にありがとうございます。

弊社も非常に厳しい状況でございまして、2020年度の決算は弊社全体で2,332億円の赤字、また今年度も1,000億を超える赤字を計上する見込みでございます。厳しい経営環境というのは全く変わっておりませんが、何とか鉄道の安全を守りつつ、とはいっても、コストの構造改革というのをしなければいけないという、課題に直面しているところでございます。

コロナ後のご利用の回復の見込みですけれども、弊社もコロナ前の9割程度になるだろうということ

を想定しておりますが、9割のご利用回復では、現在の弊社の収支構造上、利益を出すことが非常に厳しい状況であり、先ほど申し上げたような構造改革、コストを下げるという方向での対応というものに、今まさに迫られているところでございます。

足元の状況を申し上げますと、11月、北陸新幹線に少しご利用が戻ってきたなというのを、皆さんも感じていらっしゃるかもしれませんが、前年比は96%、対前々年比、コロナ前比で言うと、64%という状況でございます。令和6年春の敦賀開業に向けて、皆様と一緒に機運を高めていかなければいけないという役割も担っておりますので、そこはしっかり努めていく所存でございます。

一方弊社は高山線、城端・氷見線という地域交通に関しても運営させていただいております。実は金沢支社は北信越5県に跨った運営で、地元の皆様といろいろ対話をさせていただいておりますが、中でも富山県及び沿線市の皆様におかれましては、公共交通に関する非常に深いご見識をお持ちであることは常々感じております。それを土台に、高山線のブラッシュアップ会議であったり、城端・氷見線のLRTの検討であったり、線区の将来について、いろいろな対話をさせていただいていることには、本当に感謝申し上げたく存じます。厳しい状況ではございますが、このような地域公共交通計画の策定、全県的な視点で作られるというのは非常に重要だと思っておりますし、我々としても大変ありがたく考えている次第でございます。

公共交通というのは、単なる運賃収入だけではなく、それ以外にもいろいろな社会的便益、外部経済効果と申しますか、そういう効果があるものと認識しております。そういうものを一つ一つ浮き彫りとしながら事業者単独では難しい様々な施策についても、議論させていただければと思っております。

引き続き地域の皆様と実現できる方策を勉強していきたいと思っております。よろしく申し上げます。

●石井座長

はい。ありがとうございました。

それでは学識者の方、中川先生申し上げます。

●富山大学 中川(大)委員

はい。ありがとうございます。それでは私からコメントさせていただきます。

計画を策定していかれるということと、法定協議会を作っていくかということに関しては、大変結構なことだと思しますので、是非進めていただきたいと思えます。

その内容に関してなんですけども、先ほど石井座長の方から、富山県から全国に発信というお話がありましたように、まさにそうであるべきだというふうに思います。ですが、今日のこの資料を拝見する限りは、全国に発信するような、何かわくわくする内容がどこにあるのかと思うほどですね、普通のことが書かれていると言わざるを得ないと思えます。

日本の公共交通政策は先進国中最低水準だということはもうはっきりしてしまっていて、日本ほど公共交通を事業者さん任せにしてしまっている国は、先進国では他にはないというような状況です。

先ほどから交通事業者さんの方からもお話がありましたように、これまで公共交通事業者さんにお任せきりになっていたものを、いかにそれを変えていって、地域として育てていくかという、こういう方向に発想を変えなければいけないはずだと思うのですが、そういうようなところに関しての何かビジョンというか発想というかがあまり感じられないんですね。特に書かれてる内容が非常に内向きというんで

すか、日本だけが抱えている問題の部分について書かれていまして、世界は今日提示していただいているような問題はもうすでに議論し尽くして、答えは出てきているわけですね。それをやっぱりしっかり勉強して、そこに向けていい計画を作っていくという、こういうことをしていくべきだというふうに思います。

今日は時間がないようですので詳しくは紹介しませんが、一つ報告書を持ってきていまして、ここにありますが平成 19 年に富山市が出されました富山市公共交通活性化計画という計画です。2007 年ですから今から 14 年前に書かれているわけですが、この内容は非常に優れていまして、これはつまり今お話ししましたような観点から、公共交通だけを考えるのではなくて、公共交通を軸としたコンパクトなまちをつくるということが書かれていて、その結果として非常にいい成果を残してきておられます。公共交通の利用者数は他の県、他の都市と比べて相当伸びているということだとか、あるいは固定資産税や都市計画税などの税収も、ほかの県庁所在地と比べて堅調に伸びているということだとか、そういった結果を残してきているわけですね。

こういう計画が 14 年も前に富山市がお作りになっているわけですから、これから作られる富山県の計画は、当然これを超えるものでないと恥ずかしいのではないかとこのように思いますので、そこにぜひ期待したいと思います。

実は私は、それはできるというふうに思っています。なぜかという、一つだけ事例をお話ししますと、2019 年の 11 月になりますけども、富山大学で土木計画学研究発表会という、全国の都市計画とか交通計画の研究者が集まる学会がありまして、その時に、富山県内のすべての公共交通に乗れるチケットを発行して、それで、富山大学が作り出したアプリを見せると全部乗れるという、そういうものを発行しました。全県すべての公共交通に乗れるチケットというのは全国でまったく初めてでした。商工会議所の高木会頭にも非常にご協力いただきまして、PR もしていただきましたし、JR の鹿野室長にも大変ご尽力をいただきました。それからあいの風の日吉社長をはじめとして、当時あいの風におられました助野局長などにもお世話になりましたし、富山地方鉄道さんにも、ぶりにかにバスなども含めて全路線を入れていただきましたし、加越能バスさんも世界遺産バスを含めて全部、万葉線さんも参加して頂きました。それから富山県内には 13 の市町がコミュニティバスを走らせておられるんですけども、この 13 のコミュニティバスもすべて乗れるようにしていただきました。あと立山黒部アルペンルートさんも、黒部峡谷鉄道さんも、このアプリを見せると大幅割引をしていただけるという、こういうこともしていただきました。このように当時、全国で初めて全県乗れる公共交通のチケットを発行したわけですが、いまだにそれと同じことができていない都道府県はありません。

さきほど MaaS というのが、デジタル化の代表のようなご説明があったようにも思えたんですけども、重要なのはアプリではありませんで、実際にはどのような施策が実現できているかということです。全国どこにもできていない全部乗れるということ、この富山県の公共交通事業者さんたちは皆さんやっていたということ、そういう意味ではいわば公共交通のワンチームというのができて、それを実施できたということですから、そういう意味で考えれば、全国を凌駕するようなことがこれから富山県ではできていくというふうに私は思っています。ぜひ海外にも視野を向けながら、高いところを目指すものを作っていくだけでいいと思います。

●石井座長

ありがとうございました。大変貴重なご意見を賜りました。

2019 年の中川先生が中心になった学会の開催です。こういった施策を県内ではできるわけですから、ぜひドイツをはじめとする運輸連合とかですね、もう古くからある、1 枚の切符で何にでも乗れるという、古くて新たな取組みにチャレンジする試みは本当に素晴らしいです。とりわけこのような時代になるとやはり必要ではないかなと、今、中川先生のお話を聞いていて改めて思いました。それを支援するための MaaS、あるいは DX ということで、バスロケーションシステムもいち早く導入していただきましたし、様々な観点から、本県は先進県でございますので、ぜひ事務局におかれましては今後ともしっかりとご検討いただければというふうに思っております。

それでは長尾先生お願いします。

●富山国際大学 長尾委員

はい。中川先生はこの分野の専門家ですから、かなり詳細にわたって、今、ご意見を言っていたんですけど、私はマーケティングの視点で、コメントをさせていただきたいと思います。

事務局から今提案されているビジョンの策定の見直し、これについては、事務局の考え、また、背景にも述べられていたように、ここで見直しをして、地域交通の活性化、どうあるべきかを、やはり検討していくべきだと私も思います。

その中で、やはり利用者の価値観の変化や利用の変化、そういうものは、ライフスタイルの変化とか、ワークスタイルの変化を受けまして起きているわけですので、その実態を、やはりマーケティングリサーチのデータの視点から、合理的な根拠に基づいて、地域交通の活性化ができるように、まず、実態をしっかり調べて、これからの方策、活性化の方向性ってのはどうあるべきか、マーケットの方からやはり考えていくことが、これから重要な視点ではないかなと思います。

それで、どうしても公共交通というのは、移動ニーズだけに焦点が今は当てられてきているんですが、事務局の報告にもありましたように、いわゆる利用者のニーズそのものが、やはり余暇とか、生活者とか、多岐にわたっていろいろ変化していったらと思いますので、やはりマーケットの視点で、公共交通に今、移動ニーズの他にどのような機能とか役割が問われているか、考えていかなければいけないニーズの明確化っていうものを、これから明らかにして、やはりマーケットとしては、個別のマーケットが小さくなってきますけど、それをいかに束ねるかという部分で、どういう需要にどう応えていくかっていう、それをやはりもっと明らかにすべきではないかなと思います。

その中で、デジタル技術の活用とか、朝日町でやっているような住民の参加とか、そういういろんなアイデアが、どう組み合わせるかっていうことを、やはり考えるべきではないかなと思います。

それで、もっと大きな視点でとらえるならば、地域交通のネットワークっていう言葉で整理されてますけど、やはり拠点になるバス停とか駅とか、そういうところの、人口が伸びたり利用者が伸びたりするマーケットと、そうでない、これからあまり伸びていかないような拠点も出てくると思いますので、いわゆる富山市の概念でいうならば、団子の、やはり選択と集中っていうものを、今後方向性を明らかにして、太い団子に関してはもっと力を入れ、充実していくべきではないかなと思います。

それから 2 点目として、利用者にはいかに乗ってもらうかという、動機づけがやはり必要だと思うんですね。だから、飛行機とか、タクシーとかいろんな機関でやってるようなそういうマイルージ、ポイントを組み合わせると、地産地消の商品が買えるとか、いわゆるそのポイントが生活に結びついていくような、

需要喚起っていうものを、もっと制度的に考えるべきじゃないかなと思います。

それから今まちづくりにおいて、ウォーカブルというもの、歩きたいまちというものが、国土交通省によって推進されてますので、やはりそのような仕組みと公共交通をどう組み合わせっていくかという部分も、今後の検討課題に入ってくる。その中で、やはり食べ歩きとか、そういうものを今、生活者というのとはかなり関心を持っていますから、そういうもののメニュー等をいかに組み合わせっていくかというですね、やはり利用者ニーズの喚起を具体的にどうやっていくかっていうようなことを、もっと積極的に提示すべきではないかなと思います。

ほかにちょっと細かいこともありますけど、時間の関係もありますから、以上にさせていただきます。

●石井座長

ありがとうございました。

中川先生、長尾先生からは、やはりハードとソフトとを組み合わせ、そして、目標というのは高いところに設定しなければならないという貴重なご示唆をいただきました。常に高いところに目標を設けながら、具体的なアプローチっていろいろアプローチがあるわけですから、ハードの整備のみならず、利用者の皆さんや事業者のモチベーションがどうやったら上げられるのか。一体化したマネジメント、さらにはテクノロジーと申しますか、やっぱり技術と経営を融合させる、そういう施策や仕組みが本県には今こそ必要であるというふうに両先生から、貴重なご意見を賜りました。

それでは交通事業に従事するお立場の、石橋委員、今までの中で、またご自身のお立場からでも結構ですけど、ご意見賜ればと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

●交運労協 石橋委員

私の方はですね、交通運輸の労働者の協議会、その代表ということで、今日の会議に参加をさせていただいております。

今ほどいろいろ事業者の方や学識経験者の方々からご指摘ありました。それを踏まえてですけども、新しくですね、今協議会を立ち上げる、そして、富山県としても地域公共交通計画を策定をしていくと、こういうことですので、その中でまた、今日のこの議論を踏まえて、その協議会の中でいろいろなご意見が出てくるというふうに思いますが、私としてはまず、そこにですね、私たち働く側の委員を、参加をさせていただきたいということと、できましたら、交通モード別にですね、鉄道もあれば、バスもある、タクシーもある、そういうことですので、そういう専門性を持った労働者も参画をさせていただくと、よりいろいろな意見も集約していけるんじゃないかというふうに思いますので、その点の一つ、できましたら、そういう方向でですね、ご検討願いたいというふうに思います。

それで、先ほど来ありましたご意見の中でですね、MaaS でどこでも移動が組み込まれてできると、そういう時代に間違いなく向かっておりますし、そこには公共交通が組み込まれている、観光地も含めてということになっております。ただですね、この議論の表の中のところにもあるんですが、過疎地等では、ボランティアドライバーですね、非常にそういう意味では朝日町が、試験的から本格運行されましたけども、なされる方も大変でしょうし、実際の話、安全面やですね、そういったところを担保していくのは非常に厳しい面もあるかなという思いもしています。ですけども、そういう形で住民の皆さんの移動を行わないと、移動できない方々、やはりどうしても高齢者中心におられるということですので、事

業者を絡めて、タクシー事業者が運行を一定程度引き受けながらですね、それで、ボランティアドライバーの方に配車をするというような、そういう方向も当初とられてたと思います。ぜひそういう、各地域には一応県内どの地域にもタクシー事業者もおりますので、そういうところと連携をしてですね、そういう過疎地等の運行を担保していただきたいというふうに思います。

それとですね、これまで非常に、先ほど言いましたけども、モード別のところなんですけども、事業者の方々からするとやっぱり収支が一番重要なところになっておるといふふうに思いますけども、私たち働く側から言いますと、どうしても働く上で、生活を維持しながら、今のこの厳しい事業者の収支の中で、労働者がどこまで耐えられるかっていうような、今そういうコロナ禍で大変な現状になっているということもぜひ知っていただく中で、公共交通を利用する、先ほども言われましたけど動機付けですね、あるいは、県や自治体の方々のいろいろな支援策ありますけども、交通事業者を、何とか今は運行を継続させるための支援ということになってますけども、今度は、ウィズコロナの中では、利用を促進する、促すという方向に視点を切り換えていただく中で、そこに働く労働者にも、何とか、条件的に向上するようなところに繋がるような方策をですね、ぜひ取っていただきたいというふうに考えております。

ちょっと話がバラバラになりましたけども、そういうことで引き続き、働く側の声も反映できるような、そういう富山県の交通ビジョンの改定になるようお願いをしたいと思いますので、よろしくお願いします。

●石井座長

はい、ありがとうございます。

交通事業者の働く方々は、エッセンシャルワーカーの代表格であります。今のご指摘のように、エッセンシャルワーカーの方々がおられなければ、何一つ交通機関は動きません。ですから、一番ですね、どんな状況になっても、エッセンシャルワーカーの代表格である交通事業者の皆さんを支えるっていうのは、私たち社会の責務だというふうに、ご意見をお聞きして思いました。ありがとうございます。

それでは利用者の方で婦人会の大井委員、お願いします。

●婦人会 大井委員

資料に書いてあることでそうだなと思うのは、少子高齢化になっていることと、人口が減ってきていることです。砺波市の中でも、駅の周辺地区に人がたくさん来ているし、富山県の中でも、富山市の方へ来れば、人が集まってきていると感じます。同じ県や地域の中でも、人が集まってきているところと、人口が減っている地域があると思います。私は少なくなっている地域にいますので、自宅の前には空き家があり、それから地域で役員をする人もいなくなって、どうなるのかなというような状況の中に暮らしているわけです。人は自分が欲しいもの、お医者さんとか、お店とか、そういうものがあるところへ行って、便利に暮らしたいので、地域を選んで、自分の住む場所を選んで移動するということがあるので、人口が減っていくのは仕方がないのかなとは思いますが、地域の人口が減っていくところでも、田畑があって、山などがあって、農業を支えたり林業を支えたりしている人々もいるわけで、そこで一生懸命生活しています。さらに高齢者は免許証を返納しなきゃいけなくなってくると、これからの生活はどうなるのかなと、そういう不安もあります。

そんな中で便利な所とそうでない所をつないでくださるのは、バスや電車といった交通がつないでく

ださるので、残っている者も頑張っ生活できるんじゃないかと思ひます。

交通関係の皆様にはいろいろな困難があると思ひますが、様々な方法を考へていただき、住民の生活が成り立つようにしていただけたらありがたいと思ひます。これからもこのような実態に配慮した検討になることを願っています。よろしくお願ひします。

●石井座長

ありがとうございます。

それでは老人クラブ連合会の麻島委員、お願ひします。

●老人クラブ 麻島委員

今回から初めて参加させていただきました。

分からない文言がいくつかありまして、地域交通という言葉と、地域公共交通という言葉が出てきました。これイコールなのかなあと思ひながら読んでました。そうすると後の方で、地域交通サービスという言葉も出てくるので、この関係がどうなのかなという、私ちょっと理解しにくいなのというのが1点です。

それと、問題として、課題としてですね、公共交通事業者の皆さんの経営上の改善の問題と、もう一つは、県民のサービス向上の問題と、二つあるように思ひます。経営上の問題は私は分かりませんので、老人会として言わせていただくなれば、資料の中にありましたように高齢者が増えております。その一方で免許の返納も増えてます。これは潜在的に、公共交通に頼る人間が増だということと言えないかと。もう一つは、高齢者の単身世帯と高齢者2人の世帯が増えているように思ひます。これも公共交通、嫌な言葉ですが交通弱者といひますか、公共交通に頼らなきゃいけな人が増えてるように思ひます。これをどうするかということなんです、公共交通機関にたどり着くまでの足が、やっぱり問題なんです。地域のバスが動いておりますのでそれも使っていますが、老人たちが一番使っているバスって何かご存知ですかね。

一つは、病院のバス。あれがくるくる動いてますね。もう一つは、スーパーマーケットが出しているバス。これで、健康と食べることは、何とか維持できますよね。こういうようなバスが出てるっていうのは、やっぱり地域交通になるか、これは民間の話ですからどうなのかなと思ひますが、こういうので老人たちはかなり助かってると思ひます。

それともう一つ、高齢者に限らないかもしれないですが、高齢者、ポイントが大好きです。マイレージといひますか。スーパーでも今日は10ポイントとかいうとわーっと来ますよね。で、これが公共交通の中でやっカード等が使えるようになって、いろいろな公共交通がそのカードでみんな使えるようになってそれと消費がリンクするっていうか、都会の方に行くと、Suicaとか、あれでいろいろな物がもう買えてしまいますよね。ああいうものが業者さんの中で連携できて、それで乗り降りもできて、消費にも使えるということが、こういう小さなサイズの県ですから難しいのかなと思ひますが、そういうことが、私たちは、好きなんじゃないかなというふうに思っております。思い付いたことは以上です。

●石井座長

ありがとうございました。

冒頭のご質問で、地域交通と地域公共交通、それから地域交通サービス、この違いがよく分からないとのご指摘もありました。事務局の方から簡単に、もし説明できるようでしたらお願いします。

●事務局

はい。ご質問ありがとうございます。

ちょっと資料が分かりづらいところがあったかもしれませんが、おおむね同じだと考えていただければ結構です。地域交通サービスと地域公共交通、公共を付けたのは、特に観光の要素が多いような貸切バスですとか、そういったものの使い分けとして、地域公共交通と地域交通という言葉を使い分けています。ただ、交通モード全体でネットワークは成立しておりますので、すべての交通モードを使って、いかに地域交通ネットワークを維持して確保していくかというのが、今回、目下の課題だと考えておりますので、あまりその使い分けというのは重要ではないかなと思っております。

●石井座長

ありがとうございました。大体同じ概念で使っているということですね、よろしくお願いします。

今日は行政側から富山市さん、副市長さんが見えになっていますので、富山市の三浦委員お願いします。

●富山市 三浦委員

4点ほどお話をしたいと思います。

1点目は、先ほどから何度も串と団子のお話が出てきました。富山市としましては、都市構造を変えていくということで、公共交通ネットワークを串に見立て、拠点を団子に見立ててということをやってきました。その際に、市民目線の公共交通のサービスレベルの向上、これが非常に大事だなと思って、例えばやってきたことの一つとして、おでかけ定期券、これが皆さん多くの方がご存知かと思いますが、かなり遠方からバスに乗っても、まちなか中心部に65歳以上の高齢者が平日の昼間やってくる場合にはこれが使えます、100円で乗れます。こういったことで、いわゆる市民目線の、これは料金施策の一つですが、使い勝手を良くしていくことによって、乗降客数を増やしていくということ、富山市としては、一般財源でやってきました。こういった取り組みに対して、国の支援が入るのであれば、他の多くの市町村でもやりやすくなるのではないのかなというふうに思いますので、ぜひそういうことを、富山県から提言していただければなというふうに思います。といいますのは、これ実は先ほどJR西日本さんから外部経済効果という単語が出てきましたけども、クロスセクター効果とも呼んでますが、結局公共交通に乗ってまちなかに出てきてもらうと、人々が健康になったり、中心市街地の経済活性化になったりと、いろんな効果がありますので、様々な組み合わせを考えた際にもそういった国の支援というのが効いてくるんじゃないかなというふうに思ってるのが1点目です。

2点目は、今我々企業MM、企業モビリティマネジメントという取り組みをやっているんですが、これは高木会長にもご協力いただいて、会員の皆様にご紹介していただきましたけれども、意識改革の方が大事じゃないかと思って、取り組みをしているところです。具体的には、エコ通勤をしましょうと、過度にマイカーに頼らない通勤をしましょうということで、働きかけをしております。私みずからも会社に出向いて行って、担当者、あるいは社長さんをお願いをして、この働きかけをやっていますけれども、それ

だけではやっぱりなかなか意識改革も進まないの、何か企業のインセンティブが付けられないかなということと同時に考え、実は9月市議会の9月補正予算で成立してもうすでに始めてるんですけども、バス通勤手当を少し安く買えるようにしましょうという、交通事業者向けではなくて市内の全事業者向けの支援という形で、この取り組みを始めました。10月から始まっているので、まだ効果がどれぐらい出てますか私たちも把握できてないんですけども、こういうインセンティブを少し付与しながら…もう少しインセンティブがありましたね。富山地方鉄道さんには、バスの車内の空き掲示スペースに、エコ通勤認証を取ってもらったらひと月無料で広告が出せますとか、あいの風鉄道さんも駅の大きなポスターがありますけれども、そのスペースに1か月無料で広告が出せますとか、そういう交通事業者さんのご協力もいただきながら、企業の意識改革、ひいては従業員の過度なマイカーに頼らない通勤。こういうことによって、公共交通に乗ってもらう。こういう施策は多分この市町村でもできると思いますので、こういうことを広げていったらいいのかなというのが2点目です。

3点目は、個人的にも思ってることなんですけども、富山県のバスロケーションシステムが、機能的には非常にすぐれていると思うんですが、あれを高齢者が使いこなせるかなと思ったときに、もう少しインターフェースの工夫が必要かなと。結局ここも市民目線の話に戻るんですけども、せっかくいいものがあるのに、皆さん使いこなせてないなど。ですからこれはデジタル化、これからのことを共通して言えるんじゃないかと思うんですけども、結局市民目線でどれだけ使えるものになってるかっていうのが非常に大事なというのが3点目でございます。

4点目なんです、国の方でも言われてるんですけども、公共交通のデータ、これはいわゆる何て言いますか、交通事業者だけのものではなくて、インフラそのものであるという考え方が最近出てきております。これはMaaSの議論とつながってくるわけですけども、富山県の交通事業者さんが持っているデータも、もう少し我々このメンバーの中で、すぐにオープン化というのは無理だと思いますので、少なくともこのメンバーの中でデータ提供していただき、場合によっては富山大学さんにも交通計画の専門の先生方がたくさんいらっしゃいますので、その研究室と共同研究するような形も含めても構わないと思うんですけども、そういう形で、さらに分析だけではなくて、それをどうやって現実の交通サービスに結び付けていくかと、こういう議論ができれば、よりいいのではないのかなというふうに思っております。すいません長くなりました。以上です。

●石井座長

貴重なご提言、ご意見いただきましてありがとうございます。

時間の関係もありますので、今までのご意見等を踏まえまして、副座長の高木委員から、全体を通じてお話をいただければと思います。

●高木副座長

各観点から大変建設的なご意見を賜って誠にありがとうございます。県も問題意識を先送りせず、新たな法定協議会を立ち上げてですね、将来の地域交通のあり方について検討していくという覚悟を決められたことは素晴らしいと思います。

さてそこで、やはりデータサイエンスでやって欲しいなど。今ほど三浦委員の話もありましたが、公共交通のデータであるとか、あるいは富山市で実証実験している移動なんとかがありますね、動いたとこ

ろが分かるものを子供に持たせて通学路を見たりしてるんですけど、そういうものも集めてやる。それからもう一つは、住民の希望を取って欲しいなと思います。その上で、5年先10年先の、町別とはちょっとなかなか厳しいんですが市町村別、あるいは地域別の人口の減少具合をはっきりと示す。その上で、議論をしていくと。

まず、公共事業として維持できるのはどのエリアまでか、それから2点目は、残った箇所は例えば朝日町のようなことについて地域ごとに研究してもらい、今から。すぐにはなりませんけど10年先にはそうなる、そういうことを示していく必要があるんじゃないか。最後は、やはり知事がおっしゃったように、ワクワクするようなポイントとかです、たとえば、休日は1日フリー切符を県民に希望者にサービスするとか、事業者の協力も得てですね。そういうワクワク感と、厳しい現実を踏まえながらも、どこを公共交通として最低限維持していくのか、そういうことを、その会で議論していただければいいのではないかなと思います。

特に、富山市では、とほ活といって歩く運動をやってるんですけど、バス停がかなりかぶって、ちょっと300メートルか500メートル動けば、1時間に一本とか30分に一本しかないところなど、そういうのを統合していくということもですね、バスはまだなんです。これやるには地域住民の反発もありますので、よく理解いただかないと駄目です。

実証実験としてまいどはやバスというのがまちなか走ってるんですけど、これもほとんど乗っておられませんか。ルートを変えたりいろいろ住民に聞いたり配ったりしてるんですけど。でも、相当つぎ込んでるんですね。ですが、じゃあそれをやめるといって、その地域は大反対なんです。前にタクシーの協議会があって、みんなのご意見を聞いたんです。私厳しかったけどちょっと言ったのは、じゃあ皆さん月にどのぐらいタクシーに乗ってますかと。ほとんど乗ってないんですね。そういう人がサービスがいいとか悪いとか、乗ったこともない人が言ってもしょうがないんで、やっぱり住民各自のですね、どのぐらい交通機関に乗っているのか、その上で本当にあってほしいのか、どういう支援をするのかということも踏まえて、やっぱり、市民県民にも、それから事業者にもお互い歩み寄って、5年後10年後、廃線にならないように維持していただきたいなと思います。以上です。

●石井座長

重要なですね、そしてまた具体的に、これから私たちが考えなければならない方向性や課題についても、高木副座長から、貴重なご意見をいただきました。

まだご発言いただいてない委員の方がたくさんおられますが、定刻の時間が迫ってまいりましたので、この辺で意見交換は終了とさせていただきます。ご意見等がございましたら、事務局の方はいつでもオープンになっておりますので、ぜひ事務局の方に何なりとお申し付けいただければ幸いです。

今日は持続可能な地域交通の確保について、いかにあるべきかというところで、平成28年に策定しました地域交通ビジョンの見直しについて、皆様から貴重なご意見をいただきました。法定計画策定の必要性についても、大変重要な観点から、その方向性についても、いろいろご意見をいただきました。皆様の意見をまとめますと、やはり総合的な検討というのが、いろんな分野の方々が集まって、この地域公共交通計画というものを新たに策定する必要があるというふうに思いました。

特に、今国の方でもいろんなインフラに関して、今までは国土の強靱化の一環で、種々交付金の新たな施策等を補正予算を中心に設けてきましたが、やはりそれを共通化しようということで、共通プラット

フォームの構築を積極的に今進めております。

それはなぜかと申しますと、このプラットフォームは、共通している課題について、全国、あるいは先ほど中川先生からもご指摘ありましたけど、世界の動向とか、そういう国内外の動向を見ながら、基本的なデータとか、あるいはその制度とか政策などを俯瞰し、共通化して活用するというものです。さまざまな情報を電子化し、共通化して、それをベースにしてその上に、例えば富山県版のそれぞれの競争戦略を作り、もちろん地域内では協調戦略を作って行き、全体として付加価値がどんどん高められるということでございます。交通に関しては、まだ都道府県版の共通プラットフォームはございません。ですから、そういう意味でも、今日、事務局からご提案いただきました、新たな法定協議会を立ち上げて、ビジョンを見直して、地域公共交通計画を策定するという事は、まさに、そういう狙いがあるのではないかなというふうに思っております。

今日いただいた委員の皆様からのご意見は、賛成の立場からのご意見がほとんどであったというふうに思っております。県・事務局におかれましては、今後、本日の各委員からのご意見も参考にして、新たに立ち上げる協議会におきまして、地域交通計画の策定の検討を、具体的に進めていただきたいと思いますが、委員の皆様いかがでございましょうか。そういう方向でよろしゅうございましょうか。

(賛同)

はい。ありがとうございます。それでは県には、本日の議論を踏まえまして、地域交通計画の策定の検討を進めていただきたいというふうをお願い申し上げます。

それでは最後になりましたけど新田知事から、本日の推進会議を踏まえて、一言お願いしたいと思いません。

●新田知事

はい。ありがとうございます。

今ほど石井座長におまとめいただきましたが、私どもから投げかけました、地域交通ビジョンの見直しのこと、そして、地域公共交通計画の策定について、委員の皆様からは基本的に賛成のお立場でご意見をいただいたというふうに理解をしております。

これまでもこのビジョン策定以来、委員の皆様方には、フォローアップについてそれぞれの立場からご意見をいただきましたことに心から感謝申し上げます。

今後は法定協議会において進めさせていただきますが、各委員より今日いただいたご意見をしっかりと受けとめ、それから先ほど高木副座長からも出ました、苦しい中だけど、でもワクワクするような計画にしていこうじゃないかと、そして持続可能な公共交通計画のあり方を考えていこうじゃないかというそのご意見にも、大変力づけられました。しっかりとそれらを踏まえまして、今後の法定の計画にして参りたいと思っております。どうか引き続きご協力をよろしくお願い申し上げます。

●石井座長

ありがとうございました。

それでは本日の会議の議事につきましては、これで終了したいと思います。

委員の皆様のご協力によりまして、本日の議事が予定通り終了をいたしましたことを、心からお礼を申し上げます。

<閉会>