

## 第1回鉄軌道サービス部会 議事録

日 時： 令和4年7月1日（金） 15：30～17：00

場 所： 富山県民会館3階 302号室

出席者： 委員名簿のとおり

### 1 開会

### 2 挨拶

#### ●新田知事

大変に猛暑の中でございますが、本日は富山県地域交通戦略会議第1回の鉄軌道サービス部会を開催しましたところ、ご出席いただきまして本当にありがとうございます。特に、宇都宮浄人部会長におかれましては、遠路はるばる富山までいらっしゃいました。ありがとうございます。

人口減少社会にありまして、そこにさらにこの2年余りのコロナ禍ということで、公共交通、特にこの地方の公共交通を取り巻く環境は大変厳しいことになっております。その中でも、県民の大切な足である公共交通を維持・確保していくために、利便性の向上に努めること、これが大切なことであると理解しております。

この課題を乗り越えていくために、本県ではこのたび富山県地域交通戦略会議を立ち上げ、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しようということにしております。

先般開催しました第1回目の会議では、有識者の皆さんから、計画策定にあたって、公共交通の収支採算性、また事業者への経営支援の視点、これはこれで大切なことですが、これから入るよりも、県民のウェルビーイングの向上の視点、そこから議論を始めて、目的を明確にした上で検討することが望ましいというようなご意見をいただいたところでございます。

このようなご意見も踏まえまして、本部会では、利用減少する、そして収支が悪化する、さらにサービスが低下していくという、そのような悪循環をもたらさないように、鉄軌道サービスのあり方について専門の皆様から、ご意見・ご議論をいただければと思います。

本県の成長戦略では、幸せ人口1000万人、ウェルビーイング先進地域富山を目指し、これをビジョンの柱としていただいております。ここにおいて、地域公共交通の果たす役割はもちろん大きいものでございます。

県民のウェルビーイング向上が図られますよう、どうか皆様のお知恵をお貸しいただければと思います。忌憚のないご意見をよろしくお願いします。ありがとうございました。

### 3 議事

#### (1) 鉄軌道サービスにおける利用者ニーズについて

##### ●宇都宮部会長

関西大学宇都宮でございます。部会長を拝命いたしました。いろいろな難しい問題もあろうかと思っておりますけれども、皆様のお力をお借りして議論を進め、まさに知事がおっしゃったウェルビーイングの実現ということで、頑張っていきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

ご承知の通り、6月2日第1回の戦略会議が開かれたわけですが、ウェルビーイングの向上を目指す計画、そして計画では、県の地域交通の将来ビジョンとか、基本的な方針・考え方を整理し、その実現に向けて、具体的な施策、事業を設定していく、そういったことが了承されたわけでございます。

そうした会議の結果も踏まえ、まず本日の部会ですけれども、計画の基本的な方針、考え方の整理にむけて、ウェルビーイングを向上させる鉄軌道サービスとは何なのかということ、委員の皆様と議論して整理していくことを考えております。

早速でございますが、議事次第1番目「鉄軌道サービスにおける利用者ニーズについて」を掲げております。まず鉄軌道事業者のメンバーの皆様が、日頃把握されていらっしゃる利用者のニーズ等についてご紹介いただこうと思っております。参考として事務局から資料1「ウェルビーイングの向上につながる利用者ニーズの例」もご用意いただいておりますので、そちらも適宜参考にしながら、事業者の皆様が普段感じていらっしゃる利用者ニーズについて、ご紹介いただければと思います。

また、ニーズに対応されている、されていない、いろいろあろうかと思っておりますけれども、今日はざくばらんにご意見いただければと思いますので、どうかよろしくお願いいたします。

それでは早速ですけれども、私から指名しました委員の方から順に、1人5分程度で、限られた時間ではございますが、ご発言お願いしたいと思います。

##### ●日吉委員

あいの風とやま鉄道の日吉でございます。

当社では、利用者の皆さんに対して、例えば、県主体ですが利用促進協議会を年2回開いております。或いは、沿線市町の利用者の方も参加していただき、意見交換会を2年に1回は開いております。そういったところで、利用者の皆さんの意見をお聞きしております。

その中でですね、やはり一番多いのは資料の1にもございますけれど、ラッシュ時間帯の混雑緩和に関して、増便、或いは増車をお願いしたいというような声がやはり一番多いです。

あと2つ目としては、運行頻度の関係もあるのですが、どちらかという接続

改善をやってくださいというのは、多くございます。特に新幹線とかですね、当社で言えば城端・氷見線とか高山線といったところ、或いはですね、沿線の駅でいうならば、市町村が行っておられるコミュニティバスとの接続といったようなところの改善を図っていただきたいという声も大変多いということでございます。

それとですね、5番のいろいろな社会課題の方になるのかなとは思いますが、弊社は複線でございます、どうしても跨線橋を渡るということになってしまいます。そういうところですね、いわゆるバリアフリー化、エレベーター、そういったものの整備について、ここ最近非常に強い要望をお聞きする機会が多いということです。

あと安全対策といいますか、最近都市部の方で刃物を持ち込む事件等があったりします、車内の安全対策、こういったことについても、ご要望を承ることがございます。

それと駅沿線の振興といいますか、そういった要望はよくございまして、当社の方では、高岡やぶなみとか新富山口とか新駅整備をしておりますが、新駅の整備と同時に、改札口が一か所しかないといった場合に、反対側の方に新しい改札口をつくってほしいといった声もあり、そういう声にお応えして整備を進めるというケースもございます。

その他、キャッシュレス化を進めて欲しいという意見も多いということで、ICカード或いはデジタル乗車券といったものを進めていただきたいというようなお声もございます。

## ●鹿野委員

J R西日本金沢支社の鹿野でございます。平素は弊社事業にご支援賜りまして、ありがとうございます。

ニーズという点でございますが、弊社といたしましては、まずは鉄道の安全を確保し、地域のお客様に便利で快適な暮らしと社会・経済の発展を支え続けることが使命だと考えております。

資料にお示しいただいている点もございますが、まず事業者として、安全・安定輸送を提供するために、安全第一を日々の研鑽により積み重ね、不断の努力を行っております。安全と安心をお届けすることがあらゆるサービス・商品の根幹との考えでございます。

その上で商品としてのダイヤの設定でございますが、こちらも様々な要素を考慮しながら、より多くのお客様に何とかバランスよくご満足いただけるように設定、実施しているものでございます。

日吉委員からもございましたニーズという観点では、新幹線や他線区との接続、限られた本数での運営になる線区については特に学校や会社の始終業時間も考慮しながら、また我々の制約として列車の行き違い箇所であるとか、列車が遅れた際に乱れたダイヤをできるだけ早く元に戻すための余裕時分、さらに言えば、駅ホームの混雑緩和・安全など様々な要素を考慮して、ダイヤの作成に努めている次第でございます。

傾向として同じですが、バリアフリーやキャッシュレス化なども、多くの声をいただいている次第でございます。

ニーズの例の資料に記載いただいた通り、混雑緩和については、限られたリソースを都度最適になるような組み合わせの努力をしているという状況でございます。

別の地域での事例では学校の始終業時間の見直しなどとあわせて混雑緩和を図った例などもございますので、地域として何が全体最適なのかというのを一緒に考えさせていただくこともウェルビーイングの向上につながると考える次第です。

現在、県や沿線市様のご支援を仰ぎながら、高山線や城端線で増便の実験をさせていただいております。結果的にこの1番の混雑緩和にもつながる施策として実験させていただいております。4番の運賃施策になりますが、高齢者の利用促進を図るために「シニアおでかけきっぷ」という形で、高山線において100円でご乗車いただける取組みも進めさせていただいております。

しっかりと地域の皆様に公共交通に目を向けていただき、より多くのご利用につなげていければと考える次第です。ご利用いただくことで、大量輸送という鉄道の特性がより発揮されることで、カーボンニュートラルを含む環境問題にも貢献できるのではないかと考えています。

一方で、地方ローカル線を取り巻く環境は非常に厳しさが高まっているところです。利便性に加えて、持続性の高い地域モビリティの実現に向けた施策につきましても、国や沿線自治体の皆様、我々交通事業者が果たすべき役割を踏まえ協働しながら、地域の未来に資する持続可能な公共交通の実現を図っていきたいと考える次第でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

## ●新庄委員

富山地方鉄道の新庄でございます。よろしくお願いいたします。ニーズについて考えるということで、私なりに考えてみました。

先ほど日吉委員からもお話があったように、ニーズの対象は大変大きいということで、その質も、個人のニーズもあれば、全体として同じ傾向のニーズもございまして、満たされて当たり前でニーズもあれば、利用者がそこまで求めていなかったのに結局サービスとして提供されて、結果として、ニーズとして位置づいているというようなものまで考えると、非常に多いなというふうに思いました。

そういった中で、特に、ダイヤに対するニーズは、鉄道事業を運営していく上で、その利便性に対するニーズとしては、最重要で、そして把握すべきで、そして対処すべきニーズではないかなというふうに考えております。なぜかといいますと、そもそも、自分にとって都合のいい時間がない場合は、利用そのものが発生いたしませんし、仮に少し時間を調整するとしても、限度がございます。

ですので、事業者からすれば、ダイヤのサービスレベルというのは、利用するしないに直接影響する大事なことではないかなというふうに思っておりますし、さらにダ

ダイヤはわかりやすさというニーズにも対処しますし、適切にそのダイヤを設定すれば、車両の混み具合、これはお客さんが上手に分散されるということなんですけど、そういった乗車時の快適性にも、影響するというふうに判断しているからでございます。

ですので、こういったことから当社としましては、利便性向上に向けてダイヤを見直すとして、増便であったり、等時間隔ダイヤの設定であったりと、いろいろと取り組んでおりますが、成功したこともございますし、ダイヤを増便したのに、お客様がそんなにつかなくて、結局元に戻したという例もあります。

それでもやはりダイヤについては、常にニーズを把握して或いは想定して対処することが求められる第一のニーズではないかなというふうに考えます。

ただ、民間事業者にとって、この利便性の向上が、一方ではリスクも伴うというふうにとらえております。今、コロナで利用減でございまして、各社とも、よく言われます効率化というものを図る状況にあります。一番のねらいがダイヤなんです。各社とも、いわゆる利用実態に合った調整という言い方をして、やはりダイヤを、減便する方向にあるのは事実だと思っております。

ですので、やはり利用者ニーズ、利用者満足度を認識しながらも、どうしても事業者目線を優先せざるをえない実情にあって、このニーズに対処していくということは、やはりいろいろと協議をして進めていかなければならないというふうに考えております。

ニーズとしてもう一つ思い浮かんだのは、運賃です。運賃は、実際に値段を下げて欲しいとか、そういった声があるわけではございませんが、潜在的なニーズとして、想定すべきではないかなというふうに考えました。

なぜなら、ダイヤが満たされていても、結局運賃が高くて、人それぞれ運賃の高い水準は違いますが、それによってやはり利用されない場合はあると思っておりますし、どうしても地方の鉄道会社であったりバス会社というのは、都会のそれと違って、やはり高めであるには間違いないというふうに思っております。

それを踏まえて当社としましては、高齢者の割安定期券というものを発売したり、或いはICカードの利用割引で対応も行ってはおりますが、課題は、安く設定して、たとえ利用者数が増えたとしても収入増まで繋がることのできるのかどうかということも考えていかなければならない、そういったニーズかなというふうに思っております。

このように、ニーズにこたえることは、対策も必要と感じております。それでもまずは、鉄道事業の運営においては、サービス提供の土台となりますこのダイヤと運賃、この2つに対しての不満がどの程度なのか、或いはこの不満の解消あつての、さらに満足度を高める、さらなるニーズというものに繋がっていったら、それによって、お客様が受ける満足度も違ってくるのではないかなというふうに考えております。

## ●楠委員

楠です。よろしくお願いたします。

万葉線においては、会社の状況的なもの、少しお話したいと思います。万葉線は12.8キロ、高岡市と射水市の旧新湊地区を結んでおります。その区間を、朝ラッシュ時には、通常15分間隔で上下合わせて7本の電車が走っております。朝の9時までの間は1本増便の8本で走っております。あと、20時前まですべて15分間隔、20時以降は30分間隔、ほぼ通常の時間帯ですとだいたい15分待てば来るということです。

地元の大事な生活路線としての意味合い、選んでいただける、外から見えられるお客様、県内・県外あわせてですが、交通手段として万葉線を利用していただければと思っております。

その際に、やはりIC化、できるだけ面倒なことをせずに乗ってそのままの形といましようか、できるだけ支障なく乗り降りしたいということ、進めていきたいというふうに考えております。

また、時たまある声としては、免許返納したのだけれども何か特典ありますか。というようなお話も、あることはあります。回数券とかそういうもので、一定程度の年齢に達せられた方については、特典的なようなことをしております。

それと都会の方から見えられた、転入しておいでの方で、スピード遅いねと、いうことでおっしゃられるんですが、実際自動車と並走しております。なかなかそういう話は全国20事業所ある路面電車の中でも、うちも1つということで、40キロ以上は出せないし、路床の関係でそれ以上出したら、反対に乗る方が不安ではないかなと、個人的には思うところです。

言いたいのは、幅広いニーズ、IC化に向けて、当社としては、国、県、市のご支援、協力を仰いでいきたいと思っております。

## (2) 持続可能なモビリティ計画について (SUMP)

### ●宇都宮部会長

先ほど鹿野委員が言われましたが、重要なことは地域に合った全体最適です。それはウェルビーイングを考える上で最も必要な観点です。議題(2)「持続可能なモビリティ計画について (SUMP)」を私からお話させていただこうと思います。

この持続可能なモビリティ計画 (Sustainable Urban Mobility Plan) の冊子が、こちらにあります。英語から全EU言語及びトルコ語、中国語があり、この日本語訳が最近完成いたしました。デザインが全く同じ冊子で、私自身が監訳を担当しました。本日は、そのポイントを説明したいと思います。

ヨーロッパは、この10年から20年の間、「ウェルビーイング」「生活の質」を高めるために、公共交通を中心としたモビリティ計画を進めてきました。それが今大きな指針となり、全EU、さらには全世界に向けて情報が発信されています。我々としては今回の富山県におけるウェルビーイングの向上を目指す計画において、適用や反映ができる面があり、少なくともそれを知っておくことは非常に意義があると思っております。部会長の権限ではありませんが、今回お話させていただこうと思っております。

本日は鉄軌道サービス部会ですが、モビリティプランは日々公共交通に乗っている人以外も含めた沿線全体の話でもあり、かつ鉄軌道以外のバスや自転車など、様々な方を含めた議論です。今回の部会は、市町村、交通事業者など様々な方がオンライン視聴されているとお聞きしております。今回のこの議論が鉄軌道サービス部会に限らず様々な形で、皆様の参考になればと思っております。

170 ページを読む人もあまりと思しますので、「SUMP 早わかり」では、ポイントを中心にお伝えしようと思っております。SUMP の監訳は、私とともに SUMP プロジェクトに携わるウィーン工科大学の柴山先生と共同で行い、実作業は岡山にある地域公共交通総合研究所というシンクタンクで実施しました。

この冊子は、ホームページで全文を確認することができます。「ヨーロッパに出ているものと全く同じものをホームページで誰もが確認できること」という条件のもとで独占契約をしているため、是非皆さんには地域公共交通総合研究のホームページでご確認いただければありがたいと思っております。印刷して本にもしたかったのですが、ある出版社では全文ホームページで見られるため、当社では出さないと言われてしまい、出版の目途は立ってはいません。

目次 (P. 3) を見ると、「1 SUMP とは」「2. SUMP の特徴」「3. SUMP サイクルで注目すべきポイント」「4. 日本における SUMP の意義」としており、富山の意義についてもお話しします。

SUMP とは (P. 5)、Sustainable Urban Mobility Plan であり、定義としては「生活の質を向上させるために、都市とその周辺に住む人々や経済社会活動におけるモビリティニーズを満たすように設計された戦略的な計画」です。本日も話にあった「ニーズを受けながらモビリティの全体計画を立てましょう」というのが SUMP の発想です。ここで都市と記載していますが、当然都市圏域は、富山市などの基礎自治体のエリアの中では収まりません。本日出席の鉄軌道サービス部会の委員の皆さんも様々な自治体に住んでおられますが、今回の富山県地域交通戦略は、幅広い交通圏域を含んだプランという意味では、まさにそれにあたる計画であると思っております。2013 年にガイドラインができ急速に議論が進み、2019 年に第 2 版ができましたので、本日も話したいと思っております。

「交通マスタープランから SUMP へ」(P. 6) とありますが、これまで交通計画についての議論はなかったわけではなく、渋滞や混雑を緩和するために、様々な計画が行われてきました。重要なことは、工学的にどう道を作るか、どう鉄道を作るかという話ではなく、ウェルビーイングとしてどのような町、地域にするのかということが議論の出発点になることが、現在のヨーロッパでは、この種の計画の大前提となっているということです。日本ではまず富山が最初かもしれません。

「欧州の交通政策の経緯」(P. 7) は、決して順調なものではありませんでした。その理由は、1980 年代、日本が JR の民営化をしたころ、欧州でも同じように民営化の議論があり、そこで出てきたのが上下分離の議論でした。日本で上下分離というと、公がインフラを支えるシステムと考えられています。ヨーロッパではもともとの発想

はそうではなく、公を中心に実施した部分について、いかに公共交通において民間の力を発揮させるかというシステムとしての上下分離です。国鉄の民営化の時も議論のとしては、現在の民営化ではなく、上下分離は選択のひとつでした。そのため、ヨーロッパの流れは、いかに民間活力を導入するかであり、規制緩和とあわせて上下分離が議論されていました。誤解があるといけないため一応ここで申し上げております。ただ規制緩和、自由化上下分離と合わせて議論されたのが、この持続可能なまちづくりです。

特にこの手元の資料では、1998年のイギリス交通白書で「持続可能な発展を支える交通システムのビジョンの提言」「統合的交通政策を宣言」しており、つまり交通とは単に事業をどうするかではなく、地域全体として、あるいは健康、環境、土地利用をすべて統合的に統合した形の政策が必要である。そのため、イギリスでは交通計画が採用され (P. 8)、本日のこのSUMPもこの交通計画を一つのベースとしながら出来上がってきたものだという事です。

「SUMPの8つの原則」(P. 9)は、ここに記載がありますので解説しませんが、先ほど申し上げたように、「人とモノの流れに沿った都市圏域」を考えましょうというもので、行政単位、縦割としてはいけないという話です。そして「2. 組織の垣根を越えた協力」は、これも縦割りではなく、先ほども統合的というイギリスの話もありましたが、土地利用、空間計画、健康、エネルギー、教育との整合性と補完性を確保するという事です。本日はニーズの話をしました。市民や関係者の参加の枠組みが重要です。今の日本でも様々な計画立案がされる中でパブコメ等もありますが、市民の総意まではいかなくとも少なくとも市民の参画で立案されたものなのか、言い訳程度にパブコメをしてはいないだろうか。このような内容も本気で突きつけている内容となっています。

そして、非常に大きなビジョンを立てつつも、現実的に何をやるかを着実に詰めて、具体的に何をするかを、SUMPは含んでいます。ウェルビーイングと言いつつも、具体的なこと、現実的な目標値を設定し、施策パッケージも織り込む。施策パッケージ (P. 10) とは、事業者のこのような事業の収支を合わせましょう、渋滞を解消しましょうなど、様々な個別事業があるのですが、それが効果的になるかは、それらの相互関係を把握し統合的施策パッケージとして実施する必要があります。富山県はともかく、一般論として言えば、例えばコンパクトシティ政策をやりながら、一方でバイパスと環状道路を作りショッピングセンターを誘致している。それではお互いの計画が矛盾しています。そのようなところを広域で着実に見ていく必要がある。これが統合的な施策パッケージです。モニタリング・品質保証については、そのまま記載がありますので、具体的な特徴もご覧いただきたいと思います。

「SUMPの特徴」(P. 12)として最初に出てくるのが「1 バックキャスト型交通計画」で、これも今回の富山の計画と同じです。最初に「ビジョン」「目的」について、ステークホルダー、市民を巻き込み、最初に合意形成を行います。これまでは、これだけ人口が増えるから、どこかに道路をつくりましょう、鉄道複線化しま

しようといった議論がされてきましたが、このような事業追随型ではなく、最初に目標を決めて、その目標に対し今何をすべきかというスタイルです。皆様もご承知の通り、世界的にこのような計画の作り方はほぼスタンダードになってきており、最も有名なものがSDGsです。2030年にゴールセッティングして、それに対して何年までに何をしていくか。これが交通計画となると、意外とできているようでできていない。もう一度しっかり見据える必要がある。今回富山がバックキャスト型で実施するため、是非お話をしたいと事務局へ申し上げた経緯もあります。

「2 人に焦点を当てたモビリティ計画」(P. 13) ですが、これまでは渋滞の際の交通円滑化や混雑緩和でしたが、少々過激なことを言えば、渋滞させることが結果的に車を排除し、ウォークアブルなまちになるのならば、それも一つの考え方だといえます。つまり、目指すところは「人」であり、その地域で生き生きと生きることだということをしかり考えましようというものです。

続いて「3 時間的な区切りを重視した計画」についてです。ゴールをセットした後に目標値を作るものです。そして「4 整合性を取ったパッケージ」について先ほど申し上げた内容でございます。あとは「5 モニタリングを重視」ですが、最近ですと日本もPDCAサイクル、モニタリングは着実に実施しましようと言っていますが、その結果が本当に生きて次の計画になるか、実現しているかをもう一度考える必要があります。

ちなみに、SUMPとこれまでの計画と何が違うのかということ(P. 14)、交通流の容量や速度ではなく、「アクセシビリティ」です。つまり人がどこにでもアクセスできる。病院や学校にアクセスでき、それによって生活の質が良くなることが目標です。昔は、ヨーロッパもスムーズに流すことが目標でしたが、それを変えましようというものです。あるいはセクター別で縦割りになりがちですが、そこは気をつけて関連する分野と整合性をとっていくということで、事務局にお願いし、本日も様々な部会の方や関係者がお聞きになっています。我々の鉄軌道サービス部会だけではなく、様々な分野の方と整合性を取るというものです。

次のページは「SUMPサイクル」(P. 15) であり、実際にモニタリングを含めてどのようにになっているのかを示しています。「フェーズ1：準備と分析」をし、第1象限から時計回りでいきますと「フェーズ2：戦略策定」、次に「フェーズ3：施策計画」では具体的に施策を計画し、最後には、「フェーズ4：実施とモニタリング」を行う。この時計回りが、SUMPサイクルです。実は各フェーズに、それぞれ3つずつ矢羽根があり、より具体的なアクティビティが書いてあります。そして各々にマイルストーンが小さく書いてあります。フェーズ1であれば「SUMP策定の意思決定がなされた」から始まり、フェーズ2では「課題と機会の分析が完了した」となっており、ある意味では当たり前かもしれませんが、それぞれのフェーズに対してマイルストーンが書かれている。このように大きな計画のサイクルとなっています。

この後は、具体的な個々のアクティビティについて細かく書いています。それを全部説明すると切りがありませんので、この後はサイクルの注目すべきポイントだけを

書いています。日本でも実施していることもあるため、ここは重要であっても説明を割愛します。

フェーズは4つで「フェーズ1：準備と分析」「フェーズ2：戦略策定」「フェーズ3：施策計画」「フェーズ4：実施とモニタリング」です。それに対して問いが書かれています。(P. 17) この間については、皆様は理解されていると思いますので説明は割愛します。大きなSUMPの枠組みとして、4つのフェーズがあることを念頭に置いてください。さらに「用語」(P. 18) としては、タスクやアクションとまでいきませんが、4つのフェーズにマイルストーンがあり、矢羽根としてステップ、アクティビティがある。そのような位置付けであることもご理解ください。

「フェーズ1」(P. 20) から具体的に見ていこうと思います。先ほどのSUMPサイクルで言うと、第1象限右上のところですね。ステップが3つありアクティビティについていろいろと書いてあります。本日は、赤で囲った注目したいところをご説明しようと思います。「1.4 ステークホルダー・市民参加の計画」が、このフェーズ1の最初のステップのアクティビティにあります。本日ニーズの話をしましたが、単に今利用している人のニーズだけではなく、市民全体の声が最初に必要であるということです。我々としては、部会としても考える必要がある問題であると思っています。続いて、3.1は現状分析です。各計画において、日本においても着実にコンサルが調べるのですが、その際に案外、情報がないことがあるため、場合によってはデータをとる必要があります。「3.2 課題と機会の分析」については、後でお話をします。

まず「ステークホルダー・市民参画の計画」(P. 21) については、記述していますので今ここで細かくは申し上げませんが、情報提供、情報収集、あるいは準備と様々な場面で市民とステークホルダーとの関係があることをSUMPの図14に出ていましたので、参考までに載せておきます。個別には申し上げませんが、アンケート、インタビュー、メディア、場合によってはそれをさらに評価します。そしてワークショップを実施します。我々もそのようなやり方を知っていますが、本当に具体的にやれますか、着実にやりましょうと書かれているのが、「フェーズ1」の最初のステップです。ここは意外に力を入れています。(P. 22) よく「ヨーロッパはうまくいった」という声を聞くことがあります。そうすると「何でそんなにできるのか」「反対はないのか」「車を排除しても市民は何も言わないのか」と聞かれるが、市民はやはり言うのです。同じなのです。この点についてもご理解ください。別にヨーロッパ人だから、皆が利他的なわけでは全くないのです。ここで100%全員の合意は得られないかもしれませんが、最後はこのプロセスを経て判断する必要がある。そのため全員合意ではない。日本だと声の大きい人が反対します。意外に思うかもしれませんが、全員合意ではないことを理解してください。

そして、この資料の下の方に「UXを用いた交通計画の策定も考えられるのか」と私の言葉で記載しています。様々な他の分野ではユーザーエクスペリエンスやヒューマンセンターのデザインなど、新しい人間中心のデザイン・設計の議論が最近よく言われますが、よく考えてみると、交通等の世界ではあまり聞いたことはないため、あ

えて書かせていただきました。ユーザーの視点で考えた場合、交通の善し悪しはどうか、もう少し考えてもよい気がします。

続いて「課題と機会の分析」(P. 23)で、あえて申し上げたのは、日本でもこのような計画をする場合にコンサルを含め現状分析するのですが、SUMPではオポチュニティを真剣にやっています。実はこれは「課題」であり、オポチュニティという言葉は、SWOT分析のオポチュニティなのです。企業であればマーケティングをする場合に、強み・弱みに対してどのような機会(オポチュニティ)があるかを把握しつつ、一方でその脅威は何なのかを分析して、発想をモビリティ計画に取り入れていこうということです。私の印象かもしれませんが、そのような切り口でモビリティをあまり考えてない。本日は、今回のSUMPの中で、特に私が日本の計画で弱いと思う「機会と分析」についてお話をしました。それによって、市民とステークホルダーの議論のベースが確立すると思っています。ちなみにチェックリストは、SUMPをそのまま掲載しています。ここに示すように、各タスクに対してのチェックリストがすべてマニュアルに入っています。

先ほどのデータの話を一例だけご紹介します。(P. 24)例えば、鉄軌道サービス部会でこれからどうウェルビーイングを考えていくかというときに、この資料はベルギーのフランドル地方というベルギーの国の北半分の図ですが、実を言うとこの色分けで、段階別にすべてアクセシビリティが評価されています。つまり、「この地域に住んでいれば、病院や図書館へのアクセスが容易である」「この地域は、公的なサービスに対するアクセスが大変だ」「この地域だと自家用車がない限りは何のアクセスもできない」などがわかります。ベルギー南部地域のワロン地域にあるかどうかは確認していませんが、少なくともベルギーの国半分については絵が描かれています。今回富山県でこの絵を作れとは言わないですが、例えばよくあるのは、各々の地域の交通手段分担率や、パーソントリップ調査がなく、データが元より拾えていないケースがあります。ここに示すのはベルギーのケースですが、オーストリアの場合であれば、バス事業者や鉄道事業者のサービスにおいて「この地域ではこの停留所にバスが何分に来る」「この地域は鉄道駅に何m以内で、何分で行ける」ことをすべて数値化しており、その地域の交通サービスのレベルを全土で把握することができます。

日本においては、残念ながら交通計画の議論が昨今盛んになっていても、データ整備ができているかという問いかけもあり、今回情報提供させていただきました。富山県でできるかどうか。本当はこのような情報があると初めて「ここはやはり交通が不便」「この程度あっただけではやはり使えない」という議論になります。先ほど、ダイヤの話等がありましたが、そのようなことをトータルで議論できるのではないかと思います。

このように課題・現状分析ができれば、次は「フェーズ2」(P. 26)に進みたいと思います。「フェーズ2」では、目的や目標を決めます。今後部会でも前半の議論の中心のひとつとなる「ウェルビーイングとは具体的に何か」という話です。それを達成するためには、どのような数値で目標化するかという議論です。従ってフェーズ2は、

非常に重要であり、私も同じ意味ですべてに赤をつけましたので、すべてのアクティビティについて簡単にポイントを申し上げたいと思います。

まず我々の部会もそうですが、最初からウェルビーイングをひとつに決めることはできませんし、それぞれのニーズもあろうかと思えます。(P. 27) あるいはニーズがなくても、考えられるシナリオは別かもしれません。例えば、これまでの私自身の経験では、これからの地方は車でよいという議論もありますし、別のシナリオのひとつとして、自動運転が何でも解決してくれるというシナリオを描こうともしています。皆さんが持っているシナリオが本当によいのかをチェックし、ビジョンを決めていきます。その将来ビジョンが、車社会なのか、公共交通なのか、自動運転なのか、空飛ぶ車なのか、具体的に何ですかという話です。

「シナリオ」(P. 28) は様々なパターンがありますが、決めなくてはならないのは戦略的な政策の優先順位で、そしてその影響を考えます。このページもSUMPの本からそのまま取っている内容です。「ビジョン」(P. 29) はお分かりの通り目指す都市の未来像、まさにウェルビーイングです。これはどのようなものなのか。

ちなみにここで一つの例として(P. 30)、ビジョンも様々であり、車を中心とした社会があれば、持続可能なモビリティの都市もある。実をいうと持続可能なモビリティの都市が中心かと思えば、「プレイスのある都市」もあるのです。この「プレイス」は、次の政策手段として「公共空間を活かす」「街路上で人々が動けるようにしよう」などがあり、「交通の抑制」とは恐らく自動車の規制だろうと思えます。言ってみれば、単にモビリティを作るだけではなく、そのモビリティによってでき上がる空間まで考える話で、日本語でも最近「プレイス」「居場所」の重要性が言われるようになってきました。それも含めて戦略的に入れる必要があることを、この絵は示唆しています。単に公共交通がよいというだけではなく、そこで得られる空間までをイメージしようという話かもしれません。あくまで例示ですが、私自身がピックアップしたことで私の価値観が入っています。

目標値もいろいろあると思うのですが、このような事例が掲載されていたため、資料に載せております。「交通事故死者数を限りなくゼロに」(P. 31) スウェーデンのヨーテボリにおける「ビジョン・ゼロ」アプローチです。日本で様々な交通計画がありますが、交通事故死者数ゼロを目標にした都市を意外と聞いたことがなく、私には新鮮に感じました。「事故は起こってしまうのか。違うだろう。」という視点です。ノルウェーの首都オスロでは2019年、歩行者、サイクリストの交通事故死者数ゼロを達成しております。

昨今話題のフィンランドのヘルシンキも、2019年、歩行者の交通事故死者数ゼロを達成しました。このような計画は、あまり日本の交通計画では聞かないです。これは歩行者を対象とする目標です。日本は特に歩行者の事故が多いので、1つの目標になります。交通事故を減らすという大きな手段のひとつが「公共交通」であることはよく知られています。

この後はビジョンができ(P. 32)、目的として交通事故死者数という具体的なもの

があれば、死者数がそのまま指標となり最終目標がゼロになります。いきなり交通事故死者数をゼロにはできないため、今は 20 だが、この年までは 10、この年までに 0 のように具体的な目標値を設定する方法です。

まとめますと SUMP での定義 (P. 33) を挙げていますが、「都市が目指す改善点を大まかに記述」とあり、目的は大まかでよいのです。ウェルビーイングとは何かを記述する。それに対して指標は、モニタリングする交通事故者数や交通手段分担率など、それを明確に定義したデータである。このような位置付けです。

参考にこの資料には「目的と指標の組み合わせ」(P. 34) の例として、道路安全、モビリティサービスへのアクセス、温室効果ガスの排出量が掲載されており、それ以外にもいろいろな指標の例として、アクセシビリティなどがあります。バリアフリーと先ほどありましたが、障害者のアクセシビリティがどの程度か、日本では意外に指標になっておらず、このようなことを着実に指標にしていく。あるいは先ほど運賃水準の話もありました。低所得者層から見た運賃水準、これも指標になるかもしれません。日本では基本的に収益がメインになりますが、驚くかもしれませんがこれらが欧州ではむしろ目標となる指標なのです。

ここにいる皆さんも含め、SDGs の 11-2 の目標に反対する人はいないと思います。11-2 の目標に誰もが公共交通によって安価に移動できるとはっきり記載されています。実際には様々な値上げが行われ、実は SDGs の目標から遠ざかっているのが日本です。

関連して話しますと、今回のウクライナ危機による燃料高騰の中で、海外で実施されていることがあります。ご存知かわかりませんが、ドイツはこの 6 月からドイツ全土で利用できる乗り放題 1 ヶ月定期を 9 ユーロ、日本円にして 1,200 円で販売を開始しました。円安のため 9 ユーロは安い昼食 1 回分の値段です。それが彼らの今回の燃料費高騰に対する答えです。

昨年オーストリアは、年間乗り放題チケットを 1 日 3 ユーロ換算 (日本円で約 13 万円/年) で、販売を開始しました。北海道程度の規模の国ですが、それを払うと年間の公共交通での移動がすべて可能で、新幹線も乗車可能です。基本的には最初に 1 回 10 数万円払えばあとは困らない。そのような発想があるということを申し上げておきます。これについては、もちろん海外でも議論がないわけではないです。当然それに対しては財政措置も欠かせない。

目標値で面白かったものとして付け加えますと、資料に「SMART」(P. 35) とあります。彼らも日本と同じように実施しています。SMART とは何かというと、明確な (Specific)、測定可能な (Measurable)、達成可能な (Achievable)、関連性の高い (Relevant)、期限を定めた (Time-bound) という英語の頭文字を取っている。我々もその点は通じるだろうと思います。

それから「交通手段分担率」(P. 36) です。先ほど申し上げましたが、様々な指標があるのですが、SUMP も含めて実際には海外や最近の日本でも、指標としてこの「交通手段分担率」があります。具体的には、移動の場合に自家用車をどれぐらいの割合

で使うのがよいのか。大きな目標のひとつであろうと思っています。富山県においても重要な指標になると思っています。交通手段分担率を見れば、どのような都市であるかがわかります。確かに日本では、地方でこの自家用車の割合が7～8割になっているケースがあります。

フェーズに2に少し時間をとりましたが「フェーズ3」(P. 37)に進みたいと思います。ここでは具体的な施策の議論になります(P. 38)。「では何をやるのですか」ということで、具体的に混雑緩和のために、車線を増やす、複線にする、チケットを発行するなど様々な具体的な話になります。

面白いのは、ここでステークホルダーとの施策の洗い出しと合わせて、「8.2 財源の特定と資金調達見込みの評価」がフェーズ3で出てくるということです。最初のビジョン設定や、次の目標値設定ではなく、むしろ決めたことに対してどう工夫して資金を調達するかという流れです。このあたりが日本とは大きくスタイルが異なっています。最後、完成の直前に資金調達計画が合意される。このような仕組みです。先ほど申し上げたように、施策は土地利用など様々な内容が入っています。本日も様々な話が出ましたが、ここではロングリストと言いますが、最初の段階で考えられる様々な施策を上げて、その中から少しずつ絞り込んでいく、タスクの流れをSUMPでは提案しています。

例えば、施策を評価する場合には統合されていますか、つまり相乗効果を実現していますか。つまり、AとBの効果において何か矛盾していませんか。土地利用計画と矛盾していませんかという話です。SUMPで使われる費用対効果や費用便益分析は、日本で使われるものとは少し違います。費用便益分析も効率的費用の考え方ですが、貨幣換算されない評価基準もあるため多基準分析にも言及されています。元来、費用対効果は、1つの事業について費用便益分析を行うのではなく、先ほど申し上げたように、様々な計画の整合性を考えて初めて効果が発揮される、あるいは効果が減衰してしまうケースも理解しなくてははいけません。そして最後、ステークホルダーや一般市民と議論したかという、タスクのチェックリスト(P. 40)があります。このチェックリストはSUMPからそのまま転記しました。具体的にモビリティ施策をどうするか。モビリティ・マネジメントの例について、トラムを手段として実施する例を挙げております(P. 41)。

続いて「施策の評価計画とモニタリング」(P. 42)ですが、モニタリングは日本でも実施しているといわれるかもしれませんが、改めて復習しておきます。「アウトカム、アウトプット、インプットの指標化」とあります。インプットは「何かをやります」「投資をします」、アウトプットは、例えば「鉄道が複線になりました」「バスが増えました」、けれども目指すところはアウトカムであり、それにより「具体的に何ができる」「CO<sub>2</sub>が減るのか」「交通事故が減るのか」「自動車分担率がどれぐらいになるか」などのアウトカムという発想を忘れない必要があると思います。単にインプットしてアウトプットする話ではないということです。「タスクの具体例のイメージ」(P. 43)としてアウトカム指標、アウトプット指標の例が出ていますが、交通手段分担率は「交

通行動指標」とありますが、これは典型的なアウトカム指標ということになります。

先ほど運賃の話をしました、実はこのSUMPで「プライシング」という言葉も出てきており説明があります(P.44)。これは、富山県の計画と関わらないですが紹介しておきます。我々もよくプライシングという議論があり、「宇都宮さん、プライシングの日本語はどのようにしますか」と聞かれた場合には「ダイナミック・プライシング」などと答えます。しかし欧州でプライシングとは、公共交通の運賃だけではなく、運賃、駐車料金、道路通行料をパッケージとして考えます。日本では、駐車料金を規制できないのですが、交通需要管理の手段として、さらに地域の収入としてもとらえています。2003年にロンドンは、この混雑税 Congestion charge を導入したのです。その収入が公共交通の運行に充当されており、プライシングの例として書かれています。これも参考ということなのです。

SUMPは、急にSUMPになったのかという話ですが、当然様々なプロジェクトは長く続いているため、事業の連続性は確保していることは申し上げておきます(P.45)。特にヨーロッパの場合、トラムを着々と作っており、トラムのネットワークはすぐにはできないため、事業の連続性の確保について書かれています。

「フェーズ3終了のマイルストーン」(P.46)です。施策まででSUMPの4分の3が終わります。「持続可能な都市モビリティ計画(SUMP)が議決された」とあります。面白いのは、我々もこの戦略会議を行った最後には「できました」ということになるのですが、SUMPは違います。「SUMPの完成版は地域のコミュニティと共に祝うにふさわしいものだ。ステークホルダー、一般市民、(地元の)メディアを招いてイベントを開催し、最終文書を公に発表するとよい」とあります。要するにそれほど大イベントであることをしっかり記載しているのです。モビリティや交通のこれまでのやり方は「これで渋滞を緩和しました」「これで交通が増えました」という議論で終わっているのですが、そうではない。地域のウェルビーイングを支えるものが決まり、施策になる場合にはもっと大々的にイベントを実施しようではないか。彼らもこれまでは専門家がやっていたものを、もっと大きなものにしようと訴えるために、このようなマイルストーンをあえて書いたのかと思います。

それでは最後の「フェーズ4のアクティビティ」(P.47)は具体的にそれを実施しモニタリングをするというフェーズです。日本は、このような現場作業は意外と得意なため、SUMPの記載を必死に読むと、既に実施している場合もあるかもしれません。細かくは言いませんが、例えば、このチェックリスト(P.49)でひとつお話ししますと、アクティビティの12.3に赤で着色した部分の最後を見ると「直接影響を受ける市民・ステークホルダーは実施プロセスに参加していますか」「現場で勝手に実施していませんか」あるいは、富山市でもヨーロッパからきたトラムを作りましたが、一定の道路規制の必要があり様々なことが起こります。「色々な意味でその間の影響をうまく緩和していますか」「進捗状況を知らせていますか」そのようなところは一応チェックしていく必要があります。そのため、我々も今後鉄軌道を検討する場合には、是非そのような情報発信は着実に共有し、参画していく雰囲気醸し出す必要があります。

ます。そのようなところが、もしかすると日本の弱い所ではないかと思いました。さらに言えば、例えばこのスロベニアの首都リュブリャナ (P. 50) では、街の中に車を排除した道があります。道路をとりあえず一時的に閉鎖して様々なことを実施するうちに、そこに色々なデザイン、恒久的な設計をしてしまい、市民と共有しているうちに施策として実現していくケースがあります。

そして「結果と教訓の共有」(P. 51) として実施するのですが、本当に今我々が実施したことを文書化して、他の人が利用できるようにしましたか。日本でも様々な大プロジェクトが行われましたが、本当に他に使えるようになっていきますか。その知恵が消えていませんか。今後、富山はパイオニアになっていくと思いますので、是非、日本の他にも活かせるようにしてほしい。このようなことまでSUMPには記載があるのです。ヨーロッパが進んでいるわけではない。SUMPによって進んでいる国、ヨーロッパ、EU、東欧もあれば様々な国があり、彼らにはいかにノウハウを提供していくかという意識があります。実際は日本も同じではないかという気がします。そして最後、次のSUMPをどうするかという話になってきます。ここまででSUMPのサイクルのポイントを説明しました。最後に少しだけお話をさせてください。

「新技術の展開」(P. 52) ですが、当然これが新たな動きになってきます。SUMPでも、Ma a S、CAVs (Connected and Autonomous Vehicles) つまり、コネクテッド・自動運転、最近はCASEなどと言われますが、それについて書いている話が面白かったので引用しました。「目的は、技術がもたらす劇的な変化を、無批判に受け入れることではない。」「肝要な点は、市民が支持する明確なビジョンのもと、新技術に振り回されるのではなく必要に応じ新技術を上手に活用する、利用することである。」今後の教訓として日本で参考になる気がしました。

最後ですが (P. 54)、日本に参考になるという意味で富山もそうですが、ご承知の通り人口減少、高齢化の中で、本気で議論していきましょうという動きが、今回始まりました。しかも、地域公共交通はまだ非常に厳しい状況で、行き詰まっている部分がある。一方で共通して自家用車の過度な移動が、社会的に見て大きな負の効果を生んでいる。そして脱炭素です。このような状況に向け、出来上がった指南書は意味があると思うのです。ここでは一般論で書いていますが、国交省の大きな枠組みや自治体レベルでの様々な根底の考え方、コンサルに役に立つ実践的なマニュアルもあるでしょう。

次に、今後はどうしていこうかということです。ここから先は私のつぶやきだと思ってください。富山県あるいは日本全国の計画がSUMP化できないだろうかと考えて、私が勝手に次のようなことを書かせていただきました。

SUMP化とは何か (P. 57)。今回、富山の場合もそうですが、まずは「QoL」「ウェルビーイング」に持っていかうというものです。もしかすると富山はすでにSUMP化が一步進んでいます。あえて書かせていただいたのですが、国交省の方もご覧になっていますが、日本の計画で「既存の公共交通を最大限に活用」は、前に日本の地域交通計画からそのまま転記したのですが「最大限活用し」と記載されています。あ

くまで現存の事業をとにかく守りその範囲内で実施するのではなく、全体最適で考えましょうということです。その場合に、「生産性」「効率」という視点ももちろん重要ですが、これも前回の全体会議でもあった通り、今回の計画は収支採算性、事業者の経営支援にとどまってははいけません。

それでは、次への課題は何かというと「バリアフリー」「社会参加」かもしれません。教育を皆が受けられる、皆が学校に通える公正性かもしれません。今回、富山はSUMP化が進んでいると思うし、是非進めたい。それが日本のパイオニアになると思っています。

そして、本日は出ませんでした。健康、高齢化社会の中、行動変容を促す必要があると思っています。もちろん車は重要ですが、それだけではいけない。昨今「クロスセクター効果」などでも、健康との支出関係は言われていますが、単に財政支出の差額の話以上に、地域が幸せになり皆が健康になることだと思うのです。ある地方では貧困・肥満が問題になっています。100m先のコンビニに行くのに、ほとんどの人が車を使うことがいけないのです。

最後ですが「新技術の上手な利用」です。新技術が目的になるのではなく、上手な利用です。

そのためには、様々な施策が必要です。「プッシュ・プル」という言葉を使っています。望ましい方向に引き込む、誘導する「Pull」あるいは、今このようしているが場合によっては望ましくない、車の規制なども含め「Push」。両方を組み合わせながら、実施していく必要がある。このようなことがSUMPの考え方ではないかと思います。私の方からは、SUMPのポイントと日本での対応についてお話しさせていただきました。ご清聴ありがとうございました。

### (3) 質疑応答・意見交換

#### ●本田委員

富山大学本田でございます。まずこの部会1回目ということで、私前回の戦略会議にも出させていただいたのですが、この地域交通の将来ビジョンを作る側に立ち会うことができ、大変わくわくしております。私富山大学に来る前は、兵庫県庁の職員を30年ほどしており、行政畑が長いのですが、20年以上前に県にいた当時、「LRT整備基本構想」という、非常に大きな構想を作る機会がございまして、私事務局担当しており、その時にも非常にわくわく感があったのですが、それ以来のわくわく感を感じながら参加させていただいております。その当時も、知事自ら委員会に出席されておりまして、とても大きな使命感を持って取り組んだ記憶があります。

今日は、鉄軌道サービスにおける利用者ニーズについてという話題がございました。最初に、これについて少しお話ししたいのですが、前回も申し上げましたように、私この富山で車を持たずに生活しております。車を持たずに生活するライフスタイルなのですが、私は移動の選択肢の多様性が、生活の豊かさにつながると感じておりまし

て、この富山県は車社会ですが、部会でも車を持たない人間の立場からいろいろと話をしていきたいと思います。

富山県で生活して5年目となるのですが、鉄軌道を普段からよく利用しておりますので、その経験から利用者ニーズの観点から少しお話をしたいと思いますが、先ほど来から交通事業者の方から様々お話を聞きまして、本当にその通りだと思いました。私が感じているいくつかの点を申し上げます。

先ほどのこの利用者ニーズの例として5つのポイントがあるのですが、まず混雑という意味では、前回も少しお話ししましたように、今の時期はまだいいのですが、冬の時期になりますと、乗客の皆さんが結構着込まれますので、着ぶくれします。そうすると、普段は乗れる列車も乗れなくなるということも出てきます。私総曲輪に住んでいますが、市内電車でいうと、西町、中町のあたりから電気ビル前のあたりまでが最混雑区間だと思いますが、この区間の混雑が大変で、しょっちゅう乗れないことがございます。乗れないときもありますし、運転手の方から前の扉から乗ってくださいと言われて、前から乗ることもあります。それぐらい車内がいっぱいで、なかなか思うように乗車できないような状態がございます。

それから、あいの風とやま鉄道で申し上げますと、最混雑区間がたぶん富山から高岡の間だと思います。私もよく夕方に高岡の方に行くことがございまして、4両の列車の時は比較的混雑は緩やかですが、2両の列車が来たときは、やはり積み残しが出てしまいます。私も何度か混雑で乗れなかったことがありましたが、それぐらい車内が混雑しているということです。

JR城端線でも、先日ちょうど利用状況調査に行かせてもらったのですが、その時の状況ですと、福光から福野の区間、朝7時半過ぎぐらいに福野に着く列車がたぶん一番混んでいると思います。混雑度でいうと200%を超えているのではないかとはいくぐらいに混んでいまして、高校生はすし詰め状況でございました。

あとは、新高岡と高岡の区間で、高岡に朝7時半から8時前につく列車はもう相当混んでおります。高山線も積み残しが出ているという話を聞きますし、混雑については、富山県内ではどこでも起こっているということが現実かと思います。

それから、次にダイヤで申しますと、例えば20分以上待つような乗り換えに結構遭遇することがございます。特に、夕方のちょうど帰宅する時刻になりますが、夕方の6時台、7時台ぐらいに、高岡から富山に帰ってくる時には結構待ち時間の長い列車がある気がいたします。それと、新高岡に新幹線で帰ってきて、城端方面に乗り換える時に、夕方6時台で大体30分待ちぐらいで、夜9時台、10時台になりますと、40分以上待たないと、城端方面への列車に乗り継げないという状況もございまして、このダイヤが利用者を少し減らしている気がいたします。

運賃施策で申し上げますと、先ほど高山線の「シニアおでかけきっぷ」の話が出ましたが、例えば関西でも、以前昼特回数券というのがあったのですが、昼間の時間帯に乗っていただけるインセンティブを与えるような切符は、たぶんいくらでも出せると思いますので、こういった切符を出して利用者を増やすという方法はあるのではと

思っております。

社会問題の貢献という意味では、やはり環境とかエネルギー問題への対応でしょうか。将来を生きる若い方、それから子どもさんに対して、将来のつけを残さないようなことをしていく必要があるだろうと思います。以上、まずウェルビーイングの向上につながる利用者ニーズについては、そういったことを考えてみました。

それから、先ほど宇都宮部会長の方からお話ございました、SUMP についてですが、以前から翻訳の作業をされてるということは聞いていましたが、本日、実際に資料を見せていただきまして、非常に有益な内容だと思いました。私自身が、QOL の向上を目指した交通まちづくりというものに普段から関わっていることもございまして、とてもフィット感というか、理解できる内容だと思いました。

今日は詳しい内容についての説明を聞いただけでも、非常に価値があると思いましたが、この日本で或いは富山で、まずどのようにしてこの SUMP の考え方を広めていくのが重要になってくると思います。ぜひこの交通戦略の中でも、SUMP の考え方を盛り込んでいければと思っております。

SUMP には 8 つの原則があったと思うのですが、これを読んでおまして、自分の博士論文が「都市圏における交通政策の実現に向けた広域行政の実務的役割に関する研究」というタイトルで、論文の中で訴えていた考え方とこの SUMP に書かれてる 8 つの原則のうちの幾つかがしっかり合っていて非常にびっくりしました。私は、広域行政の役割が非常に大事だと思っていますので、ぜひそれも踏まえながら、この部会の中でも有意義な議論ができたらと思っております。

## ●中川地域交通政策監

地域交通政策監の中川です。本日は各事業者さんから、ニーズ等のお話、それから宇都宮先生から SUMP のお話、お聞かせいただきましてありがとうございます。それを踏まえまして、少しだけコメントさせていただきます。県の立場でございますので、計画自体は、この部会の中或いは全体会議の中で決めていただくことだと思いますので、今日お話をお伺いした中での感想を、若干述べさせていただきます。

本田先生からもお話がありましたように、混雑は、非常に厳しい状況であるということは聞いてますし、私自身もいろいろ回って感じています。富山市の調査結果におきましても、朝夕は首都圏並みの混雑状況であることが示されています。これは大変な状況だと思います。

今回この計画にウェルビーイングの向上を目指してというタイトルが付いていまして、宇都宮先生も言われましたように、そもそもの交通計画というのは、クオリティ・オブ・ライフですとか、ウェルビーイングといったものの最適化を目指していくものであると思います。

混雑の話にこのことを具体的にあてはめると、混雑というのは、日本のこれまでの公共交通の考え方からみれば、必然的に起こってきたことなんですね。事業者さんにとってみれば、ぎりぎりに乗ってもらうのが一番効率的です。

ですがウェルビーイングの向上というのはそうではなくて、ぎりぎりに乗ってもらいではなくて、少しでもゆったり乗ってもらい、少しでも座ってもらえるようにしていく、それがウェルビーイングの最大化ということであると思いますので、その違いをいかに埋めていくかというのが、今回の計画の一番重要なところではないかと思えます。

ウェルビーイングの最大化を目指すのは公共の役割であって、実際に運行していただいているのは今日お集まりのような民間企業の皆さんですから、民間企業の皆さんが目指していかれるのは採算の最大化です。公共の役割として、民間の事業者の皆さんが採算の最大化を目指しておられるなかで、何ができるかということを考えていくのが公共側の計画でないかと思えます。

これまでの、日本の特に鉄軌道に対する公共の支援というのは、ほとんどの場合は、欠損補助と言われる、赤字だったら助けますというような発想でやっていきましたので、それでは何も変わらなくて、便利にもならないし、ウェルビーイングの向上にもつながらないと思えます。赤字を埋めるのではなく、もっと便利にして、たくさんの人に乗ってもらって、その結果として採算を改善していければウェルビーイングの向上にも事業者さんの利益にも両方につながっていくと考えます。

公共の側も交通事業者の側も一緒に考えながら、便利にしてウェルビーイングを向上させることによって、少しでも多くの人に乗ってもらうことを目指すという点が、これまでの計画との発想の違いだと言えらるかと思えます。

## ●宇都宮部会長

今日は第1回目ということでもありますので、まずはいろいろなお話を聞き、そして全体的なお話をするという場でした。次に向けて、この議論を少しずつフォーカスさせる必要があるので、今日のお話を聞いて私なりに、事務局が用意した資料1も含めてまとめるのですが、事務局がご用意した資料1を読んで、ちょっとこれ違うんじゃないかと、そう思ったことがまずありました。

資料1には、利用者ニーズとありますが、先ほど鹿野委員からもお話しありましたが、地域の皆様の求めるものだと思うんですね。重要なことは、今乗っていない、今利用していない方も含めた、潜在的なニーズを把握し、それも含めて考えることによってはじめて地域社会のウェルビーイングが実現すると思えます。まず利用者ニーズという言葉よりは、沿線住民の方にとっての、最適なモビリティのあり方の議論かなというふうに思いました。

ここでは5つ挙げられてますけれども、1、2、3、4は先程来の各論なのに対し、5はレベル感が違うカーボンニュートラルや社会課題の貢献となっております。

そこで、整理の仕方としては、まず大きな話として、まさにこのカーボンニュートラル、脱炭素社会という社会制約のもとで、社会課題として先ほど本田委員が言われました移動の選択肢の多様性を確保するという話が、一つ大きな形になるのかなと。それは、裏を返せば、やはり自家用車に過度に依存しない社会が、まさにカーボンニ

ュートラルであり、また、移動の選択肢の多様性を実現し、ひいてはそこに住んでいる人たち、住民のウェルビーイングに繋がるのかなと思います。

ただし、そうは言っても中川地域交通政策監がおっしゃったように、それは単純に今までのやり方ではできないわけであります。今日もお話ありましたが、民間事業者さんとして限界があるわけですから、そこで、官民公民の役割分担・責任分担を考えていくというそういう課題が出てくるというふうに思いました。

そこをどう考えるかは、次の施策の話になってると思うのですが、今日の大きな話では、この脱炭素と移動の選択肢の多様性、その一つの施策として官民の役割があると。それからその役割分担の中で何をするか、鉄軌道部会として具体化していくことになりませんが、ここで挙げられてきたような混雑緩和は大きな課題となると思います。

今話を改めて聞いて、昨今いろいろ議論ありますけれど、やはり鉄道の大量輸送の機能っていうのは、単に平均輸送密度だけで考えられるものではないということ。単純な意味での平均値ではなく、朝夕のラッシュ時、そこに大変なしわがよっている。現状を考えるならば混雑緩和は大きな課題ですが、関連して運行頻度、ダイヤ、さらに運賃施策があるわけです。

それを私なりにまとめてみるなら、便利で、快適で、しかも安価、さらにここには出てみませんでしたけど、先ほど来ご指摘のあったバリアフリーも含めた全員参加の社会が築けるような。そういった手段としての鉄軌道というイメージが出てくる気がいたします。便利なという場合、運行頻度、ダイヤ、接続、ネットワークがありますし、快適というと、混雑緩和もありますし、さらに待ち時間も少ないということもあるでしょう。今日出ませんでしたけれども、私は、駅の待合室もしっかりやっていく必要があると思います。北陸の事情はわかりませんが、例えば今駅のトイレが減らされている現状をお聞きすることがございます。一方で、道路の道の駅はきれいな駅。そういったところですね、何か公共交通の方が、何か、快適じゃないみたいな話もあると思います。

そして、決して簡単ではないけど、やはり運賃施策。単純に一律安価にするのか、もうちょっと工夫をしながらみんなが乗りやすいようにするか。例えば、今日ヨーロッパの話をしてしまいましたが、5年前にいたウィーンは、いろいろな施策をしてるんです。一見さんは高い。1回バスに乗ると当時すでに300円ぐらいは払っていました。2.3ユーロです。ところが住んでる人間は、最初に365日分のチケットを買ってしまうと、1日1ユーロ、130~140円で全線乗れる。住んでる人に優先的に安価なチケットを提供することによって、地域のウェルビーイングも快適にする。もちろん訪れる人にとっても、しっかり整備された公共交通は快適です。そういった工夫もありえる。

繰り返しますが、大きな目標としては脱炭素、移動の選択肢の多様性、そのもとで、公共交通の利便性、快適さ、安価でみんなが使える形を追求していく、そのあたりがウェルビーイングの大きな一つの方向性になるかなと思ったところです。

いかがでしょうかね。もし何か、先ほどご提供いただいた情報で抜けているところがありましたら、ぜひ補足いただければと思います。

(委員から異議なし)

よろしいですかね。各論になればまたいろんな議論が出るかと思いますが、これをベースに今後議論を進めていくということでご了解いただいたということにしたいと思います。

今後、第2回の本体会議でウェルビーイングにつながる鉄軌道サービスの姿として、今言ったような内容を報告し、事務局で具体的な案をつくっていただくとしますので、そこをご確認いただき、反対意見がなければ、これで本日の件についてはご了承いただいたということです。本当にどうもありがとうございました。

## 4 閉会

### ●新田知事

ありがとうございました。

本日は、地元の交通事業者の皆さんから現状に即した様々なご意見・ご提案をいただきました。そして、本田先生からは、兵庫県庁でのお仕事の様子も交えて、ご経験も交えて、今のお立場からのご意見もいただいたところです。そして、宇都宮先生、座長として議事をまとめていただきながら、自ら翻訳されたSUMPの紹介をいただき、大変に刺激をうけたところでございます。富山県、SUMP化のパイオニアになれば、大変に力強いエールだと受け止めました。

それで SUMP のお話の中で、完成した暁には地域の皆さんとともに祝うんだと、ステークホルダーもメディアも交えて公表するんだと。バックキャストという話もありましたので、最後、そうやって公表する場を思い描きながら、これから、この部会と本体会議を進めていければと考えております。

実は地元にはトヨタモビリティ富山さんという有力な自動車のディーラーさんがあります。その会社が、ノーマイカーをやろうと、それから公共交通を使うというという、そんなキャンペーンを先般されたことであります。

大変、私は衝撃を受けるとともに、いや、素晴らしい経営感覚だなというふうに思います。まさに車を売る会社が、やっぱり大切なのは、車売ることよりも移動の選択肢の多様性を求めることだということにいち早く気づかれて、そのようなことをされている。

自動車ディーラーさんがそういうことをされてます。我々は我々の立場から、広域行政として、移動の選択肢の多様性をしっかりと担保するように、この会議を通じて取り組んでまいりたいと思います。

どうか、今日部会の参加者に今後、末永いご協力とご支援をよろしくお願いしたいと思います。