

## 第2回交通ワンチーム部会 議事録

日 時： 令和4年11月10日（木）10:00～11:30

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

#### ●田中部会長

皆さんおはようございます。本日、第2回交通ワンチーム部会開催しましたところ、大変お忙しい中ご出席いただきまして、本当にありがとうございます。

地域公共交通の利用状況ですけれども、新聞報道等でも出ていますが、新型コロナ対策の行動制限が緩和されたということで、若干上向きつつあるとのことですが、コロナ前と比べますと、やはり依然として厳しい状況となっております。

こういうことも踏まえまして、地域公共交通の維持確保、利便性の向上、とても重要な課題と、県としても考えておりまして、今年度地域交通戦略会議、こういうものを立ち上げまして、持続可能な地域公共交通の確保など、新しい計画策定に向けて議論を重ねているところです。

今日の部会では、お手元に次第があると思いますが、議事を見ていただきますと、地域公共交通計画の策定や地域交通の政策の検討にあたって、重要なポイントになる地域交通とまちづくり、こういった連携をテーマに、オンラインでご参加となりますが北陸信越運輸局鉄道部の菅原様、また公共交通を軸としたまちづくりに積極的に取り組んでおられます富山市の唐木さんから、それぞれご説明をいただきます。

また質疑等すべての市町村の方から質問や感想を伺いたいと思っておりますので、ぜひ活発なご議論お願いしたいと思います。

それでは、本日よろしくお願いたします。

### 3 議事

#### (1) 地域交通とまちづくりについて

#### ●田中部会長

それでは、冒頭の挨拶でも少し触れさせていただきましたけど、本日、議事の1番目にあります国の制度、富山市の事例など、紹介・共有いただくということです。もう1点、議事の2つ目にも書いてあるのですが、前回の交通ワンチーム部会以降、9月1日に第2回地域交通戦略会議全体会議を開催しましたし、また先週4日には、鉄

軌道サービス部会も開催しておりますので、当然市町村の皆様方と連携を図るということで、それぞれの会議、部会における議論等についても、共有したいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは早速、まず初めの議題、地域交通とまちづくりについてです。まず、国の北陸信越運輸局さんから資料提供もいただいておりますので、まずはご説明をいただきまして、そのあと富山市の方と順に説明をさせていただきまして、そのあと市町村の方、また交通事業者の方からもご意見いただければと思いますのでよろしくお願いいたします。

## ●北陸信越運輸局鉄道部

ただいま、ご紹介いただきました北陸信越運輸局鉄道部計画課の菅原と申します。ご参集の皆様には、平素より国土交通行政に関して、ご理解、ご協力をいただいておりますことを、この場をお借りして御礼申し上げます。

さて、国土交通省では、本年2月から、鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会を開催しましたところでは、5回にわたり検討を重ね、令和4年7月に提言として取りまとめられました。

検討会の目的については、人口減少社会の中、デジタル田園都市国家構想の実現にも資する、将来に向けた利便性と持続可能性の高い地域モビリティへの再構築に向けて、鉄道事業者と沿線地域が危機認識を共有し、相互に協力・協働しながら、輸送サービスの刷新に取り組むことを可能とする政策のあり方について、自由に議論を行い、検討するということとなります。

取りまとめ、提言につきましては、ホームページ等で掲載されていますので、抜粋としまして、今後の取り組むべき方向性として、関係者の果たすべき役割・責任ということで、国と地方自治体は、現状維持のための単純な欠損補助という思考ではなく、公共交通としての利便性や持続可能性の向上が図られ、まちづくりや地域振興への貢献等の公共政策的観点から公的関与が必要不可欠と認められる場合には、地域の特性に根差したより利便性と持続可能性の高い輸送サービスの実現に向けた実効性のある支援を行っていくことが適当と考えられる。

また(4)につきましては、公共交通再構築の方策として、地域公共交通はまちづくりの骨格となるものであり、輸送モードが効果的に機能するように、都市計画や立地適正化計画等の都市政策上の方針との整合性を確保すべきであると。

ここで言われています都市計画や、立地適正化計画等につきましては、次のページに移っていただきまして、この資料のタイトルにはコンパクト・プラス・ネットワークの取組を推進する計画制度として、国につきましては平成26年に、コンパクト・プラス・ネットワークのための立地適正化計画及び地域公共交通計画の計画制度を創設しております。

中身としては居住機能や都市機能の誘導と連携して、公共交通の改善と地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を推進するということになりま

す。

立地適正化計画につきましては、どのようなものかということ、改正都市再生特別措置法が平成 26 年に創設されたもので、これは市町村が作成すべきということになっておりますが、都市機能誘導区域とか都市機能の立地促進、歩いて暮らせるまちづくり、区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール、あとは居住誘導区域とか区域内につきましては区域内における居住環境の向上、区域外居住の緩やかなコントロールというのを目指しております。

また地域公共交通計画としましては、市町村及び都道府県が作成するものとしまして、従前はこれらの改正、地域公共交通活性化再生法に基づきまして、創設されたものになっておりまして、従前の地域公共交通網形成計画制度を改めたものになっております。

これに関しましては、まちづくりの連携とか、地域公共団体が中心となった地域公共交通ネットワークの形成促進としまして、地域公共交通利便増進実施計画、及び地域旅客運送サービス継続実施計画という、大きく二つに分けられております。

最初の増進実施計画につきましては、路線等の見直しとか、等間隔運行定額制乗り放題運賃等のサービスを促進するということになっておりますし、また運送サービスの継続に関しましては、路線バス等の維持が困難な場合に、地方公共団体が関係者と協議の上、公募により代替する輸送サービス、例えばコミュニティバス、デマンド交通、タクシー、自家用有償旅客運送、福祉輸送等を導入するということになっております。こちらの地域公共交通計画につきましては、国土交通大臣がその計画を認定しますと、関係法令上の特例や予算支援の充実といった面があります。

次のページに移っていただきまして、立地適正化計画に公共交通軸が有機的に位置づけられた事例としまして、神奈川県厚木市がございまして、厚木市は立地適正化計画と地域公共交通計画を一体の計画、コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画として作成しました。

片道 1 日 30 本以上のバスが運行するバス路線を、公共交通利便性強化路線と位置付け、各軸の居住地や生活利便性の立地状況などを踏まえ、居住誘導区域とも連動させた施策を推進しております。特徴としましては、公共交通軸の位置づけ、バス停とかサービスレベルを上げるとか、交通結節点となる中心部の駅周辺の拠点の整備、都市の骨格となるバス強化路線沿線の生活利便施設の立地支援など、即地的・具体的な取り組みを位置付けております。

以上、簡単でございますが、私からの資料及び説明とさせていただきます。

## ●富山市

富山市交通政策課副主幹の唐木と申します。本日は富山市の目指すコンパクトシティということで、ご説明していきたいと思っております。

まずはじめに、富山市の概要について説明いたします。富山市の人口は、県全体の約 4 割、約 41 万 4,000 人で、面積は、県全体の約 3 割、1,200 平方キロメートルで

す。

富山市の課題としては、主に1から8までの課題があります。人口減少と超高齢化社会、過度な自動車依存による公共交通の衰退、中心市街地の魅力喪失、割高な都市管理の行政コスト、このほか近年の課題としまして、橋梁に代表される建設から一定周期を超えた社会資本の維持管理や、平均寿命と健康寿命の乖離があり、このような認識をもとに、約15年前から、富山市ではコンパクトなまちづくりに方向転換し、施策を進めて参りました。

続きまして、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりについて説明します。富山市のコンパクトなまちづくりは、公共交通の沿線に居住、商業、行政など都市の諸機能を集積させる拠点集中型のまちづくりです。これがその概念図であり、お団子と串の都市構造と呼んでおります。

まず串というのは、一定水準以上のサービスレベルの公共交通のことです。公共交通という串をしっかり強化するということになります。次に、お団子は串で結ばれた徒歩圏のことを言います。鉄軌道の駅周辺500メートルや、バス路線のバス停周辺300メートルの範囲としております。ここに施設、居住を集めることで、自動車に頼らない持続可能なまちづくりを目指しております。

そして、コンパクトなまちづくりの実現のために、政策の3つの柱として、公共交通の活性化、公共交通沿線への居住推進、中心市街地の活性化を挙げております。

コンパクトなまちづくりの進め方としましては、1つに、今後人口が減少し都市が衰退する局面では、規制を強化する方法ではなく、誘導的手法を基本としています。2つに、市民がまちなか居住か郊外居住かを選択できるようにするもの。これまでの町が拡散することを防ぐ。問題なのは、郊外のバラ建ちということ認識しております。3つに、恵まれた鉄軌道網、バス路線の活性化、使いやすくすることをコンパクトなまちづくりの実現化の手法の大きな柱としたことになります。4つに、中心市街地だけでなく公共交通沿線に地域拠点を整備し、旧市町村を含めて、全市的にコンパクトなまちづくりを展開するものです。

3つの柱の一つ、公共交通の活性化としまして、地域公共交通網形成計画には、さらに3つの基本方針が、それぞれ施策を掲げて事業を行っております。

1つ目の基本方針は、公共交通軸の活性化によるコンパクトなまちづくりの実現。都市部や地域生活拠点を対象として、主な施策は鉄軌道の活性化や幹線バスの活性化等となります。2つ目の基本方針は、地域特性に応じた多様な生活交通の確保です。郊外部や中山間地を対象として、主な施策は生活交通サービスの整備となります。3つ目の基本方針は、公共交通利用促進です。主な施策としましては、公共交通の利用促進の啓発事業となっております。

続きまして、コンパクトシティを目指す柱の一つである公共交通の活性化について、説明をしていきたいと思っております。富山市では、この図にありますように、地方都市としては比較的恵まれた公共交通がありました。内訳としましては、鉄道、鉄軌道が7路線、バスが約60路線あり、ほとんど富山駅が起点となっていることから、富山

駅まで出れば市内のどこにでも行ける公共交通ネットワークが残されていました。東西には北陸新幹線、あいの風とやま鉄道、そして南北にはJR高山本線、路線バス、それと市内電車。あと東西の方には緑色で地铁電車が富山市内を走っております。公共交通の活性化主要プロジェクトの一つとして、LRTネットワークを形成する構想を掲げ、事業に取り組んできております。

富山市には、先ほど申しましたように、比較的恵まれた鉄軌道網が存在し、それらのほぼ全てが富山駅に結節しているという特徴があります。これらの一部にLRTを導入し、かつネットワーク化することで、過度に車に依存したライフスタイルを見直して、歩いて暮らせるまちを実現したいと考えております。

この施策として、まず最初に行ったものが、富山ライトレールの整備となります。これは利用者の減少が続いていたJR富山港線を、公設民営の考え方を導入し、日本初の本格的LRTシステムに蘇らせた取り組みとなっております。もともと青色にあった鉄道線を活用しており、赤の点線、鉄道線を廃止しまして、赤色の実線部、こちらを路面電車、軌道1.1キロ敷設しました。公営民設の考えですので、軌道部分などの整備は富山市が負担をし、当初の運行などは富山ライトレール株式会社という第3セクターが運営しておりました。現在は南北接続により富山地方鉄道株式会社が運営しております。

続きまして紹介するのが、市内電車環状線化事業です。こちらは富山市の南側で運行していた路面電車を一部延伸し、都心部に市内電車の環状線の路線を作り出した取り組みとなっております。もともと富山駅と市中心市街地は、約1.5キロぐらい離れていることから、その回遊性の強化が課題となっております。そのため、赤色の部分に新たな900メートルのレールを敷設し、市内電車を環状線にすることで、富山駅と市中心市街地とのアクセス強化と市中心市街地活性化に寄与しております。こちらの方は上下分離ということで、インフラの路面とかそういった軌道整備は富山市が行い、運行を富山地方鉄道が行っております。

続きまして、市内電車南北事業になります。こちらの方の工事は、第1期と第2期に分かれております。第1期事業につきましては、北陸新幹線の開業に合わせて新幹線高架下への市内電車乗り入れ工事を進めて参りました。その後、第2期工事として在来線の高架化に合わせ、駅南側の市内電車と北側の富山ライトレールを接続する工事を進め、令和2年3月21日に南北接続が実現しました。これによりLRTネットワークが概ね完成したこととなります。

続きまして、既存の鉄道の活性化事業といたしまして、JR高山線活性化事業を説明していきたいと思っております。JR高山線につきましては、富山市と岐阜県の岐阜駅を結ぶ225.8キロの鉄道です。富山駅から猪谷駅までの36.6キロは、JR西日本が運行管理者であり、富山県内の沿線市町村は富山市のみとなっております。

富山市におきましては、平成18年10月より増発運行による経費を市が負担し、増発運行の社会実験を行いました。第1期の社会実験では、全線で増発運行を行い、その中で増便効果のあった富山一越中八尾間において、第2期社会実験の増発運行やそ

の後の活性化事業を行っております。

また、増発運行以外に婦中鵜坂駅という、現在は常設となっておりますが仮設駅の設置や、沿線でのパーク&ライドの整備、駅前広場の整備等を行っております。パーク&ライドとか、その他の整備につきましては、こちらの図の左側のところに書いてありますので、ご覧ください。

次に、富山地方鉄道不二越・上滝線活性化事業について説明いたします。富山地方鉄道不二越・上滝線は電鉄富山駅から立山町までの岩嶽地域を結ぶ約 15.7 キロの鉄道です。富山市では平成 23 年 9 月より、増発運行に係る経費を市が負担し、増発運行の社会実験を行いました。

また、こちらも JR 高山線と同じく、増発運行以外にパーク&ライド駐車場や駅前の整備等を行っております。現在は、社会実験は終了しておりますが、効果検証の上、地鉄さんの方が、現在、増便分を通常ダイヤとして組み込んでそのまま継続して運行されていることとなっております。

では、実際にこういった L R T の整備や、JR 高山線の活性化、不二越・上滝線の活性化の事業効果について説明をしていきたいと思っております。

まず最初に、路面電車の利用数ですが、平成 26 年度から令和元年度までは、毎年増加傾向にありました。これは定期利用者が年々増えてきたことが主な理由の一つと考えられております。しかし、新型コロナウイルスの感染症の影響で、令和 2 年度の利用者数は前年度より約 20% 減少しております。まだ、令和 3 年度につきましては、コロナ前よりは戻っていませんが、少し令和 2 年度よりは改善はしてきています。

続きまして、JR 高山線の乗車人数ですが、社会実験を行った平成 18 年度から令和元年度までは、実験前と比べると、ずっと増加しております。近年は朝夕のラッシュ本数を増加したことに伴い、利用者人数が増えております。しかしこちらも同じく新型コロナウイルスの影響で、令和 2 年度は減少しております。令和 3 年度につきましては、若干持ち直したもののコロナ以前の乗客数に戻っていない状況となっております。

最後に、不二越・上滝線の利用状況ですが、こちらも同じように、社会実験中は、利用者の方は伸びておりましたが、新型コロナウイルスの関係で令和 2 年度に利用客が減少しております。

ただ、こういった L R T の整備や活性化による社会実験で、列車本数の一定の運行数確保や、利用しやすいダイヤにすることにより、公共交通の利用者が増加する結果となっております。また、公共交通の利便性を向上したことにより、中心市街地活性化や公共交通沿線の人口増加、また地価の上昇等が見られ、魅力ある都市づくりに寄与していると考えております。

## ●田中部会長

公共交通の活性化だけでなく、沿線地区への居住推進の話ですとか、中心市街地の活性化をはじめとした課題の対応のお話もありましたし、いろんな路線なり、具体の

取り組みの説明もあったところであります。

それでは、お二方ご説明が終わられましたので、質疑に入りたいと思います。どのような内容でも構いませんので、自由にお話しいただければと思います。どなたからでも結構ですので、お話がある方、挙手いただければと思います。よろしくお願いいたします。

私の方から指名させていただきたいと思います。まず地域公共交通計画策定に取り組んでおられる自治体の方から伺いたいと思います。

### ●高岡市

高岡市でございます。

富山市さんのコンパクトシティの取り組みの中で、まちづくりの連動というところで、今日の資料にはありませんが、トランジットモールの社会実験をされる中で、見えてきたものといいますか、メリット・デメリット、今後の見通しなど、公共交通とまちづくりとの関係、にぎわいづくりとの連携について、お聞かせいただけるものがあれば、お願いできないでしょうか。

### ●富山市

富山市です。トランジットモールの担当がまちづくり推進課というところになりました。交通政策課では直接関与してないので、正確なお答えができるかちょっとわかりませんが、まずメリットとしましては、やはりまちのにぎわい、創出という形になるし、公共交通の利用促進にも繋がると思っております。

特に交通の観点でデメリットはないと思うのですが、ただ、やはりこういったトランジットモール、毎回毎回やっていると、内容をやっぱり少しずつ変えていかないと、市民の方にもちょっと、飽きられるのかなっていうことで、そういったところが大変だということは聞いております。

### ●氷見市

氷見市全体が過疎地域になっておりまして、日々過疎地域における持続可能な公共交通の確保に向けて、あと利用者の方がウェルビーイングできるようなことも日々考えているところでございますが、今回、富山市さんの都市マスタープランの中の実現するための三本柱の中で、確かに市街地については、今回ご説明は、すごく丁寧にいただいているのですが、私どもはどちらかというと、過疎地ですから、公共交通沿線地区への居住推進等のところでございます。始められたときからの、例えば変化といいますか、伸び率とか、あと今後、例えば新施策があるかとか、郊外の方の部分についての現状といいますか、そういうものをちょっと詳しくお聞かせ願えたらと思います。

### ●富山市

まず、公共交通の沿線地区への居住推進でございますが、富山市におきましては、中心部と旧富山市の沿線、主に富山港線とか、そういったところが市民の方の補助金の対象となっております。

あと、旧町村におきましては、やはり人口の減少で、正直なかなか居住の定着が難しいというふうに聞いております。なので、こちらの方の公共交通につきましては、今コミュニティバスとか、地域自主運行バスを行って、その維持に努めているのが現状となっております。

今後は、新しい技術、例えばA I オンデマンドとかを取り入れていきたいと考えております。

## ●滑川市

滑川市です。よろしくお願いたします。

富山市さんのご説明に関する事で、今ほど氷見市さんの方でもお話いただきましたけど、私どもも現在計画の策定を進めている中で、富山市さんの規模で言えば、うちの市全体を比較すると、富山市さんのどっちかというところと郊外に当てはまるような感じなのですが、滑川市の場合、富山市さんもしくは反対の魚津市さんの方に通勤通学なりもしくは日常の買い物で行かれる方が非常に多いということで、公共交通を使う場合は、あいの風さんや地鉄さんをご利用される方を、本市の郊外の方から、比較的駅は海側ですからそこまでのようにお送りするか、駅までの手段をどのようにするかというのが非常にちょっと課題になっております。

それから先ほどちょっと触れていただきましたが、旧町村で、そういったいわゆる串になります、こういった公共交通までに郊外の方々を輸送といいますか、お送りする際に、力を入れておられるところの部分を、もう少しちょっと詳しく教えていただければ、現状どのような制度になっているかを含めて、改めてちょっと教えていただければと思います。

## ●富山市

公共交通の駅までですね、自宅から駅までの区間につきましては、富山市におきましては、一つの考えとしてグリーンスローモビリティの導入で二次交通的なことができないかということを検討しております。

グリーンスローモビリティは、社会実験として、現在、駅北で土曜・日曜運行しております。こちらの方は10人乗りの「シンクトゥギャザー」が販売する車両を使っておりまして、ナンバーも取りましたので公道を走ることができます。あと、ランドカートタイプを今年度からレンタルをしまして、こちらと合わせて運行を行っております。

今の駅北以外に、郊外部での社会実験も何回か行っております。集計結果が出た後に、最終的に令和5年度に向けて本格運行はどこの地区にするかっていうのを考えております。また、郊外につきましては、グリーンスローモビリティの他に何が有効な

のか現在検討している段階ではあります。

### ●田中部会長

引き続きまして、策定をすでにされていて交通施策に取り組んでおられる自治体の方もいらっしゃいますので、魚津市さんいかがでしょうか。

### ●魚津市

質問ではないのですが、我々の取り組みを少しご紹介したいと思います。

立地適正化計画につきましては、令和2年3月に策定をしております、同時に魚津駅・新魚津駅周辺のまちづくり基本構想も同時に策定をしております。今年の3月には地域公共交通計画を策定しております。

そういう状況でございますが、先ほどからお話にありました、まちづくりと地域公共交通というのは密接に関係しておりますので、我々は今現在、駅周辺でまちづくり基本構想に基づいて、いろんなハード整備をしております。今年度は駐輪場2箇所ありますけど、そのうちの北側の駐輪場の整備に取りかかっておりまして、南側も来年度以降整備をしていきたいというふうに思っています。

さらに駅前に別棟でありました観光案内所を、あいの風さんのご理解も得まして、駅舎内に整備を今現在しているところでございます。

それから、ネットワークというところで言いますと、私ども地鉄さんの電鉄魚津駅、それからあいの風さんの魚津駅を拠点としまして、それを中心に誘導エリアを設けているところでございまして、私どもで市民バス、それから富山地方鉄道さんの路線バスがございまして、それらを魚津駅基点に放射線上に走らせているという状況でございます。

### ●田中部会長

今取り組みのご説明あったのですが、実はすごく大事なお話でして、魚津さんは都市計画課長さん、今日お越しになってご説明されています。実は説明第1に北陸信越運輸局の方の説明も、立地適正化計画と地域公共交通計画の連携をポイントとしてご説明いただいていたので、自治体によっては、それぞれの立地適正化計画を所掌している課とこの地域公共交通計画を所掌している課が別々で、この連携のところで、ちょっと縦割り感が出るところもあるかもしれませんので、今日こういうテーマで議論をやっていますので、メンバー見られても、黒部市さんも、都市計画課の方がおいでなのですが、ぜひ参考にさせていただいて、それぞれ施策とか計画策定に、より深く検討を進めていただきたいと思います。

### ●黒部市

黒部市です。よろしくお願いたします。

黒部市の方では、先ほど魚津さんお話にもありましたが、立地適正化計画は平成30

年3月に策定しまして、その後、地域公共交通網形成計画というものを策定しております。二次の計画が令和2年の4月からスタートしております。現在地域公共交通計画への移行ということで、来年度令和5年度に取り組みをしていこうと今考えているところでありまして、準備を進めているところでもあります。

黒部市の方では、立地適正化計画なり二次の地域公共交通網形成計画の中では、鉄道を基軸としたまちづくりということで、黒部市内には、あいの風とやま鉄道、富山地方鉄道、新幹線、3つの鉄道が走っていますが、これら鉄道を基軸としたコンパクトなまちづくりを目指していくということでもあります。

そうした中で、少し富山市さんにお尋ねしたいのですが、先ほどJR高山本線の活性化事業の中で、パーク&ライドの駐車場の整備をされておられますが、この整備にあたって、財源でありますとか、その駐車場の運営、例えば有料であるのか無料であるのかなど、少しお聞かせいただけたら助かります。

### ●富山市

JR高山線の活性化の中で、パーク&ライドの整備を行っていますが、これについては、特定財源は特に無いと聞いております。一般財源で行っています。

あと、パーク&ライド駐車場ですが、基本無料という形で設定しておりますので、管理人とか、そういった方はいません。ただ、白線とかそういったもの、補修とかは、その都度整備しております。

### ●黒部市

追加でお願いしたいのですが、この駐車場整備の用地というのは、もともとあったところなのか、新たに整備にあたって求められた土地なのか、というようなところをお聞かせいただきたいと思います。

### ●富山市

全部ではないのですが、もともところこういった駐車場みたいな広場みたいになっていた場所を整備したのが大半ではないかなと。一部には民地がありまして、賃貸借契約を結んでおります。

### ●砺波市

砺波市です。いつもありがとうございます。

本日は、富山市さんのまちづくりを参考にさせていただいて、ありがとうございます。ご説明ありがとうございます。

砺波市でも、商業施設がいろいろ今建設をされている中で、ある程度はそういう町中への移動というものも進めておりますが、一方では、やはり砺波市独自の景観であります散居村という、この景観を守っていくためには、旧農村部であるとか、そういった方々の移動をどのように確立していくかということで、ちょうど今年度10月か

ら「チョイソコとなみ」というデマンド型の公共交通を市で補助をして運行を始めております。

実証運転で、部分的に来年4月、来年10月からは全市的というところで展開をして、自宅から出発ができるというデマンド交通、何とか住民の皆さんの意見も聞きながら、確立していきたいと考えています。

まちなか移住ということも、大変必要なことではございますが、そういう農村部であるとか、過疎部分をどのように維持、持続可能な市民の生活を維持していくかということも、この地域公共交通では非常に大切なテーマだと思っておりますので、また皆様方からのそういった部分のご意見も、お伺いさせていただきたいなというふうに思っております。

### ●小矢部市

小矢部市です。今日、立地適正化計画のお話もございましたが、小矢部市におきましては、平成28年度に立地適正化計画を策定いたしまして、公共施設の再配置ということで、図書館と石動駅舎の合築、整備、そういったことに取り組んで参りました。あと網形成計画につきましては、令和元年度に第2期の網形成計画を策定しまして、現在はその計画期間中であります。

今年度の取り組みについて申し上げますと、市営バスの再編ということで、コミュニティバスですが、砺波市さんと同様に、やはり高齢者対策の面も強いのですが、郊外の高齢者の方たちをどうやってお運びするか、そういったことに取り組むために、市営バスの再編に取り組んでおりまして、オンデマンドで効率的な輸送に向けた再編を、今目指しているところでございます。

そういった取り組みをしている中で、来年度、地域公共交通計画の次の計画の策定に取り組む予定としております。

それから、3市、砺波市さんとか南砺市さんとの課題でもあるのですが、市議会等の方から、高校の再編が進んで、高校生の通学手段としての、市営バスの相互乗り入れといったようなことも提案されております。

すでに運行をしていただいております加越能バスさんとの兼ね合いもございまして、市営バスの相互乗り入れという話はすぐには取り組めない状況ではありますけれども、そういった課題、提案も踏まえながら市営バスの再編、それから高校生の交通手段向上に向けた検討も進めているところであります。

### ●南砺市

南砺市です。今年度・来年度と地域公共交通計画の策定に取り組んでいるところでございます。

砺波市さんの話にもありましたが、南砺市でも今年からデマンドの実証運行に取り組んでいますが、市営バス、スクールバスも兼ねている面がございまして、朝それから夕方の通学通勤の足の確保という部分、どうしてもデマンドを進めていくにあたっ

ては、市営バスを再編せざるを得ませんので、そういった場合に、子ども達それから通勤される方の足をどう確保していくかということが、デマンド化を進めるにあたっての課題であると思っています。

それから、いわゆる散居村という特有の形態ということもありまして、砺波市さんはドアツードアでやっておられますが、南砺市でも同様のことをしようとするとおそらく相当台数が将来的には必要になってくるであろうということを感じておりまして、現在はバス停を決めて、デマンド実証運行を行っています。今後、これを広げていくにあたっては、本当にドアツードアがいいのか、というところを慎重に考えていかないと、進めたはいいが将来的には事業の内容を縮小せざるを得ないことにもなるのではないかなということの思いながら、計画の策定に本当に悩んでいるところがございます。これについては指導をいただきながら、策定を進めていきたいというふうに思っています。

### ●射水市

射水市です。本市の地域交通につきましては、コミュバスが主体の交通サービスとなっておりまして、昨年8月に大きな再編をしましたが、なかなか利用者、コロナのせいもあると思いますが、伸び悩んでいるところでございます。

そしてまた運行経費も伸びており、かかる経費もかさんできておりますので、デマンド化とか、地域相乗り、チョイソコとか、ノッカルみたいなものを取り入れながら、やっていかなければとも思っております。

ただ、そうしていくとDXを取り入れた取り組みが必要となるとと思いますが、DXの取り組みもどうやっていけばいいのか悩んでおるところでございますので、皆様のいいお知恵があったら、参考にして参りたいと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

### ●上市町

上市町におきましては、令和2年3月に地域公共交通網形成計画というものを策定しまして、現在まちづくりと連携した事業ということで、いろいろやっております。

2期目に向けて、富山市さんが始めた取り組みも参考にしていきたいと思ひます。

### ●入善町

入善町です。入善町では町内全域でデマンド交通を行っておりまして、自宅と町内の60数箇所のバス停を結んで運行するというので、入善町では交通空白地帯がないということと、当然自宅からということになるので、買い物にしても何にしても非常に便利だねということで、始めて以来、利用者がずっと増えてきてはおります。

それでも、ここ最近免許の返納者も非常に増えている。入善町では返納された方に3万円を3年間交付するという事業もやっておりますが、それでもこのデマンドの利用になかなか結びつかない、利用が大きく増えていくということではないということ

がありまして、利便性の高いサービスをそろえて、それに、免許返納を促す仕組みを作っても、なかなかその公共交通に誘導していくというのは本当に難しいのだと感じております。

これ以上何をすればいいんだろうっていうのを、悩みながらではありますが、やっていく。ただ、利用は少しずつ当然増えてきておりますので、そろそろ増車を考えていくタイミングというのも、遠からず訪れる年度ではないかなというふうには考えております。

あと、町には大きな公立病院が無いということから、隣の黒部市、朝日町に直通で行けないのかと根強く言われております。そう言いながら、幹線何本も連携してやっていくことは可能なのですが、あいの風さんと競合しても仕方ないというところもあって、あいの風とやま鉄道をご利用くださいということをするのですが、何回乗り換えなきゃいけないんだ、だって駅にエレベーター無いじゃないか、というようなことをよく言われるわけでありまして、こういったところも一生懸命考えていかないと、この公共交通の利用に結びついていくということは現実には難しいのではないかと考えてやっております。

またいろんなお知恵がありましたらば教えていただければというふうに思います。

### ●朝日町

朝日町です。朝日町では、昨年、新しい公共交通「ノッカルあさひまち」が社会実装して、先日ようやく1年を迎えたところで、今年度、今度は地域公共交通計画の策定に関して毎週、毎週、議論を重ねているところです。

私どもの計画の中では、これまで朝日町バスですとか、「ノッカルあさひまち」、団体のモビリティごとに路線の強化とか増便とかを行ってきたのですが、タクシーも含めて、サービス一体で取り組んでいくべきだということで、計画の中には、公共交通サービスの統合化というのを掲げて、今、必死に策定をしているところです。

この計画の中で、1点富山市様に質問させていただきたいのですが、人口のカバー率というのを分析している中で載せております。富山市様の都市マスタープランの中でもお団子と串のお話あったかと思うのですが、徒歩圏内っていうのがどういった設定なのか、するとその設定をした根拠というのが、もしあれば参考に教えていただきたいです。

ちなみに朝日町の場合は、バスとノッカルの路線から、300メートル圏内でカバー率が98%、100メートル圏内でカバー率73%というふうに算出をしています。

### ●富山市

後日回答という形で返答させて下さい。(本議事録の別紙に記載)

### ●立山町

立山町です。立山町は、地域公共交通計画の策定について、現在、まだ検討段階で

あります。都市計画主管課からも、立地適正化計画策定に向けて、一緒にという声掛けをいただいております。皆さんに、また今後いろいろ教えていただきながら、策定に向けて進めていきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

#### ●田中部会長

ぜひ一緒に取組まれると非常によろしいと思いますので、またいろんなところと共有して、よろしくお願いいたします。

#### ●舟橋村

舟橋村では、そもそも極端に面積が狭い自治体であるということもございます。

実際運行されていますのは、地鉄様の越中舟橋駅という駅がございまして、それ以外については村内に交通事業者様いらっしゃいませんので、そういった状況で計画の策定というのは、なかなか難しい状況にはございます。

ただ、高齢化が進んでいくという面もございまして、高齢者様の移動の手段ということと合わせて、何か策定していきたいと思っておりますので、また、ご指導のほどいただきたいと思っております。

#### ●田中部会長

それでは、いろんな意見出て私も聞いていて参考になるなと思っております。今回、事業者の方もおいでですので、交通とまちづくりということですので、交通事業者の方からもちょっと今、市町村の方のご意見もお聞きになられた上で、ご発言をいただきたいと思っております。

#### ●鹿野委員

平素は弊社事業に、大変お力添えいただきましてありがとうございます。JR西日本金沢支社の鹿野でございます。本日、地域交通とまちづくりについてということで、いろいろお話を賜りましてありがとうございます。

弊社もこの地域におきましては、北陸新幹線に加えまして、城端・氷見線及び高山線の運行をさせていただいております。沿線市様及び富山県様とはいろいろご議論させていただいておりますが、交通というのはその都市の機能の一つでありまして、それを地域の皆様のまちづくりの中でどう生かして、どのような機能を引き出していたかというのが、一つの課題なのかなと思っております。

一方、事業者単独でできることというのは非常に限られているのも事実でありまして、昨今の厳しい状況はお知らせしている通りでございます。

皆様と一緒に、地域にお住まいの皆様が本当に便利になったと思ってもらえるような形を、国のご指導も仰ぎながら、県様、市様、地方公共団体の皆様と、いろいろ見いだしていくことができればというふうに考えておりますので、引き続きよろしくお願いいたします。

## ●あいの風とやま鉄道

あいの風とやま鉄道の高野でございます。日頃はいろいろな面でご協力、ご指導いただきましてありがとうございます。当社におきましては、東西に渡る区間を運転しておりますので、なかなか本数を増発するとかということ、限られた経営資源の中で有効に使っていかねばいけないということでもあります。

しかし大体1時間に2本程度と、今の30分に1本程度の、日中時間帯でも、列車の運行を進めていく計画を今作っておるところでございます。

それで自治体の皆様とは、日頃はまちづくりの観点から、いろいろな会議等に参加させていただきまして、最適なものに出来るように、私ども協力していきたいと思っております。

例えば富山市さんとは、まちづくりということで新駅がありましたし、それから呉羽の方で開発、住宅を開発されておりますけれども、そこに呉羽駅の反対側に駅舎の出入口を作るとか、東富山駅におきましても反対側に出入口をつくるというようなことをやらせていただいております。それから、いくつかの自治体の方には、エレベーターの設置について、いろいろ連携をさせていただいております。

こういったことを通して、あいの風でもできることは協力させていただいて、全体の最適化に向けて取り組んでいくことを肝に銘じております。またいろいろとご相談等ございますけれども、積極的に我々も協力していくつもりであります。

## ●新庄委員

富山地方鉄道です。日頃よりいろいろとご協力、ご支援いただいております。ありがとうございます。

いろんな計画を、市町村さんの方でも作成されておるようではございますけれども、私どもも事業者ですので、いろいろと施策、そういったものも計画してやっております。

全体会議の時に少し触れたのですが、やっぱり一番大事なのは、そこに線を引いてそれで公共交通が成り立つとか、そういった考えじゃなくて、いかに本当に乗っていただいてこそ、利用していただいてこそ、公共交通だというふうに思っております。

先ほどそういった点からすると、入善町さんの方でお話された苦悩というのが、非常に分かりまして、本当に難しい問題だと思います。前の鉄軌道サービス部会で、ニーズについて発言させていただいた際に、やっぱりダイヤであったり、運賃、そういったサービスの根幹となるものをどうしていくかということが非常に大事で、そういったことが本当の利用に繋がるというふうに考えておりますので、その辺にも触れながら策定していただき、また交通事業者としても連携を図っていけばいいのではないかなと、このように思っております。

## (2) 富山県地域交通戦略の策定に向けた検討状況について

## ●事務局

(資料3、資料4、資料5に沿って説明)

## ●田中部会長

今ほど事務局から、全体会議及び部会の議論、検討状況について説明させていただきました。

今後、さらに持続可能な地域公共交通の確保に向けて、こういった議論を継続していくと、このような形になるかと思えます。本日の部会の地域交通のまちづくりもその一つと、このようにお考えいただければと思えます。

それでは、今ほどの事務局の説明に関しまして、ご発言等ある方は挙手をお願いいたします。

## ●新庄委員

富山地方鉄道です。少し発言させていただきたいと思えます。

先日の鉄軌道サービス部会で、弊社の鉄道事業の厳しい状況と合わせて、今後の地域戦略の中で弊社がどうやってその役割を果たしていくか、そういった上での財源の確保の課題などについてもお話させていただいておりますので、今日は市町村の皆様にもお話させていただいて、その実情についてご理解いただきたいなというふうに思っております。よろしく申し上げます。

まず先ほどの資料4にありますように、弊社の鉄軌道線の営業キロは108.4キロございまして、ここの黒丸の3セクを除く地方の中小私鉄では、最長の規模にございます。特に鉄道は93.2キロと長く、レールの総延長も、その倍約200キロ。枕木は15万本ございまして、そのほかにもトンネル、橋梁、駅舎、発電所など施設も多くて7市町村に渡る、そういった維持には大変大きな費用をかけております。

鉄軌道部会で議題となりました国の制度の対象となる整備費用を、今ほど事務局の方からもちょっと触れていただきましたが、全体で国の制度の対象となる整備費用は3億2,000万円ございまして、国、県、市町村から約2億5,000万円の支援をいただいております。弊社の負担は約7,000万円となっております。

ですがそれ以外に、この制度の対象とはならない、弊社自身で賄う維持費が5億円以上ございます。別にございまして、これら施設の維持に関する費用は、特にご利用が多いとか少ないとか、そういったことにかかわらず必要となる固定費で、結構、民間としての経営上は、負担となっているというところがございます。

これだけ大きな費用をかけている鉄道ではございますが、昭和39年に、年間のご利用者が3,800万人というピークを迎えましたが、今日ではコロナの影響も加わりまして、年間で500万人まで利用が減少して、慢性的な赤字額、こういったものもさらに増加して、路線バスとともに弊社では不採算事業となっております。

弊社にとってこれだけ大きな赤字となっている鉄道での輸送サービスですけれど

も、これまで通りの運営で地域に提供し続けるということが、かなり課題といたしますか難しくなってきました。この地域の鉄道民間事業者としてどう運営して、そしてどう維持していくか、決断する転換期にあるのではないかとこのように思っております。

この鉄道サービスですけれども、地域に本当に必要なかどうか、或いは公共交通としてそれが鉄道でなくてもよいのではというように、いろんな見方ができると思います。ただ、地域における鉄道の存在意義を改めて考えますと、鉄道の持つ魅力、輸送力や定時性、こういったものが優れているというだけではなくて、地域と地域を結びつける役割であったり、先ほどちょっとありましたけど、駅施設、そういったものが地域にとっての交流の場になったり、また長い間その地域に鉄道が走っている、そして駅もある、そんな地域の価値観にも繋がる。そういう意味では、鉄道はやはり大事な地域の財産じゃないかと、このように思っております。

前回のこの会議だと思っておりますが、蝶名林富山運輸支局長様からも、鉄道事業は厳しい事業環境ではあるけれども線路はぐったらもうおしまいだよというご意見もございました。まさにこれらのご意見に意味するご発言であったのではなかろうかと、私の方では思っております。

以上の弊社鉄道運営の課題についてお話させていただきましたけれども、各地ではこれだけ費用もかけて、事業としても不採算の鉄道の存続、そうした廃止の議論が行われておりますし、これだけ厳しいとその議論が弊社にないわけではございません。

それでも、長い間その運営を担ってきた弊社としましては、地域交通や観光振興、そして先ほどから何度も触れられております、まちづくり、こういったもの、地域の発展に向けた財産としても必要とされるのであれば、弊社としても精一杯これからも守っていく覚悟で、議論を進めさせていただきたいというふうに思っております。

地域公共交通活性化再生法にもありますが、市町村の皆様には主体的に取り組むを行うこと、こういったことにやはりご理解をいただいて、施設の保存や維持、そういった費用面であったり、運行サービスの計画、そういう施策面においても、これから今まで以上、相互に密接な連携を図って行って、またその上で官民の役割分担・責任分担、こういったものについても、その手法或いは選択肢について議論を深めていきたいというふうに思っております。よろしくお願いたします。

### ●田中部会長

今の新庄委員から厳しい状況のご説明もありました。また一方で、鉄道、まちづくり、今日の議題なのですけど、大事な財産と、こんな話もいただいたところです。

蝶名林委員、何かご発言があればお願いします。

### ●蝶名林委員

富山運輸支局、蝶名林でございます。いつもお世話になっております。

今、お話を聞かせていただいて、やはりまちづくりと地域交通の関係で、皆さん、

生活交通について非常にご苦労されて、先ほどあいの風様でしたか、入善町様が言うておられた、非常に悩まれていると。これだけ一生懸命整備したのに乗ってくれない、増えてくれない。本当に皆さんお悩みになっているところかと思えます。

それで、南砺市様の方からもお話ありましたように、デマンドをやっている、お乗りいただいているのだけど費用がかかってしまうと。ちょっとドアツードアっていうところはということで、砺波市様おやりになられている、散居村という観光資源、昔からのということで、それは大事だということは十分理解できますので、ただそれ、ドアツードアにすると、一番大変なのが、ご利用される方は非常に便利かもしれませんが、ただ、すごく悪い言い方をすると、単なる安いタクシーになってしまう可能性が非常に高いので、ご利用いただく料金、利用者にご負担いただくものについての設定を誤るとタクシー会社さんも疲弊してしまう。

自治体の方々も、もう自分たちの財政を超えた負担をしなければいけなくなってしまふ。ご利用なされる方は非常に便利になるかもしれない。その辺の兼ね合い、非常に難しい。にっちもさっちも行かなくなってしまふって自治体さんも、あるように聞いておりますので、その辺のところについては、交通事業者さん、バス事業者さん、タクシー事業者さん、あと自治体さんとよくお話いただいて、料金という言い方はあれですけど、どれくらい利用者の方にご負担いただくのが一番いいのかと。

入善町様も言われたように、不便になるかもしれない。乗り換えが多いじゃないか、車なら一本で行けたじゃないかって言われるけれども、その分、車をお持ちいただくよりは安いですよ、安全ですよ。そういうような売り込み方とかもあるかと思えます。その辺は本当に皆様ご苦労されていると思えます。

私ども富山支局なり、北信越運輸局の方でも、全国のいろいろな事例は聞いておりますので遠慮なく、その場でお答えできるかどうかというのは別としましても、ご相談いただければ、幾らでも、お金は無いですが知恵を出しますので、よろしく願いしたいと思えます。

## 4 閉会

### ●田中部会長

それでは、時間も若干オーバーしましたので、本日の部会の議事については、以上とさせていただきます。

委員の皆様方には、本当に活発にご議論いただきまして、ありがとうございました。こうしたワンチーム部会の議論っていうのは私も今日もお聞きして大変大事だと思いますし、市町村間の理解っていいですか、いろんな面で深まるっていうのもあるので、引き続き議論を進めて参りたいと思えますので、よろしく願いしたいと思えます。

また本日の部会の結果については、全体会議、第3回の地域交通戦略会議において、事務局、私どもの方から報告させていただきますので、それもよろしく願いしたい

と思います。

また今後も引き続き全体会議でありますとか、他の部会もありますので、持続可能な地域公共交通ということで、議論を継続していきたいと思いますので、よろしくお願いたします。それでは事務局にお返しします。

(別紙) 朝日町からの質問に対する富山市の回答

Q 富山市のコンパクトなまちづくりで、居住を推進する地区（お団子）の範囲設定とその根拠について教えてほしい。

A 富山市の居住を推進する地区については、鉄軌道とバスとで、徒歩圏の広がりには違いあると考えられるため、それぞれに徒歩圏を設定しております。鉄軌道では10分以内で駅まで到達できる距離を考え概ね500mとしております。また、バスは5分以内で到達できる距離を徒歩圏として考え概ね300mとしております。