

第2回地域モビリティ部会 議事録

日 時： 令和5年1月25日（水）13：30～14：50

場 所： 富山県防災危機管理センター5階 5-B・5-C

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、第2回地域モビリティ部会を開催いたしましたところ、委員の皆様方には、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。また畠山さん、楠田さん、高畑さん、オンラインでご参加ありがとうございます。

県では、昨年6月に富山県地域交通戦略会議を立ち上げておりまして、持続可能な地域公共交通の確保に向けまして、様々な議論を重ねております。昨年9月の第2回の全体会議では、戦略の基本的な方針・考え方についてまとめを行いました。また11月の第3回の全体会議では、戦略の目標についてご了承いただいております。

本日は、これまでの様々な議論を踏まえまして、県民の皆様にはわかりやすい形で、地域交通ネットワークの目指すべき姿、こうしたものを示せるように、この部会では生活圏内の身近な移動を支えるコミュニティ交通のあり方について、検討を進めていきたいと思っております。

本日は、氷見市から栗屋課長さんにご参加をいただいております。後程この部会での議論の参考となる取り組みを説明していただくこととしておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

委員の皆様方には、本日、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。本日はよろしくお願ひいたします。

3 議事

(1) 地域交通における地域モビリティのあり方について

●大西部会長

皆さんこんにちは。部会長の西です。一言挨拶させていただきます。

本日、第2回地域モビリティ部会の開催にあたりまして、お忙しい中ご出席いただきましてありがとうございます。また大雪の中、会場へお越しいただいた方、本当にありがとうございます。部会委員の皆さんは、公共交通に関連する業務がいろいろあ

るかと思うのですが、時間を取っていただきまして感謝しております。

この地域モビリティ部会ですが、先ほどご説明あったように、コミュニティと交通の関係性の部分を中心に議論をする部会になります。住民の目線、住民の考える地域の将来像、それからその将来像の中での公共交通のあり方、そこを考えていくという、そういう部会になります。

生活の中での交通や移動を考える時に、この公共交通のあり方は、どうしても考えていかなければならない重要なものになっています。鉄軌道、バス、タクシー等、様々な公共交通と、それからプライベートの様々な手段を組み合わせ、人々は移動して生活をしています。その移動の中で、現在の社会の中のある断面をとってみて、その地域の中にこんな課題があるとか、あんな課題があるということは、割と捉えやすいのですが、この会議では交通戦略ということで将来像も見据えてということになっていきます。

ですから、利用者とか交通事業者、様々な観点から交通のあり方、将来像を考えていく部会になりますので、その部分を改めて考えていただいて、将来に我々が残していけるような地域交通の像を住民との接点の部分で、特に考えていく部会と思っていただければと思います。

この部会は他の部会と違って、かなり厄介な部会で、今お話をさせていただいている通り、例えば住民目線で目の前の問題は気付けるかもしれませんが、交通事業者さんも様々な課題があるということをおっしゃることはできるかと思うのですが、考えなければならぬのは将来の地域のあり方で、そこでの交通の体系というところですので、現在の問題だけではなく将来あるべき姿を設定する、それを、バックキャストという言葉がまた後でも出てきますが、現在のところまで持ってきて、その将来のあるべき姿にどう近づけていけるのかということ議論する部会だと思って、議論へ参加いただければと思います。今日はよろしくお願いします。

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ます。

改めて、もう一度同じようなことを話しますけれども、これまで富山県の地域交通戦略会議では、各部会、バックキャスト型計画策定ということで、戦略の基本的な方針・考え方、全体目標に関してまず議論をしてきました。今後はこの基本的な方針・考え方をもとに、具体的な施策についての議論に本格的に入っていくこととなります。本日の部会では、今後の議論の円滑化や、県民の方々をはじめとしたステークホルダーの方々にもわかりやすく、議論の方向性を発信していくことを目的として、地域交通ネットワークの目指すべき姿を整理するための議論を行いたいと思います。

本日の部会の議論、進め方について、事務局に資料を用意してもらっておりますので、まずは事務局から説明をお願いします。

●事務局

(資料1、資料2、資料3、資料4に沿って説明)

●大西部会長

ご説明どうもありがとうございました。

今回事務局から説明いただきましたが、資料1、2がここまでの富山県地域交通戦略会議の流れ、資料3が、本日我々が議論をしたいところになりますので、資料3の内容については、よく留意をしていただければと思います。

また資料4は、国それから地域での取り組み、考え方というところを示していただいたので、これも資料3のところを考えるにあたっての、様々なアイデアを引き出す部分になると思います。

それでは本日、参考人でご参加いただいています氷見市の栗屋課長からご説明いただきたいと思います。本日の部会の意見交換の参考になる話題提供として、地域モビリティの確保に向け、最近氷見市で始まりました地域住民が主体となった取り組みについてご紹介いただきます。それでは栗屋課長よろしくお願いします。

●栗屋参考人

ご紹介いただきました、氷見市地域振興課の栗屋でございます。よろしく申し上げます。失礼ですが座ってご説明させていただきます。

氷見市からNPOバスの取り組みと、「チョイソコひみ」の実験運行について紹介させていただきます。10分程度を予定しております。内容につきましては前方のスクリーン、もしくはお手元の資料5をご覧ください。

まず氷見市のNPOバスの起こりからでございますが、NPOバスの概略を説明させていただきます。

地方交通の現状、とりわけ地方のバス路線を取り巻く環境は深刻でございます。氷見市では、利用状況が悪いため平成12年3月末で民間路線バス磯辺線が廃線となりまして、その後平成12年の4月から同じ路線で市営バスを運行してはりましたが、利用されない状況は変わらないということで赤字が増えるばかりであったという現状がございました。

廃止されるバス路線の沿線の皆さんが利用していただければ、事業者の方も撤退はしなかったでしょうけれども、民間バスについても市営バスにしても、他人が運行してくれている他人ごとであるということでございまして、利用しなくても何も痛みがなく、そもそも自家用車の便利さには勝てないという現実があったということではないかなと思っております。

このような状況の中、氷見市は平成17年をもって市営バスを廃止することを決定しました。自分たちの足がなくなる危機感を持った地域の方が、自分たちでバス運営を開始したのが、氷見市のNPOバスの始まりでございます。

NPOバス事業運営の仕組みを図示したものでございます。道路運送法第78、79条に基づきます自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）を活用した地域のNPO法人による輸送サービスを提供するものでございます。図の上段ですが、地域住民の有

志によるNPO法人が母体となり輸送サービスを提供しております。NPO法人は、地域住民とともに、地域のニーズを踏まえたルートですとか、バス停の設定、時刻表の検討により、民間事業者や行政には難しい、きめ細かな運行環境を構築いたしまして利便性の向上を図ることができるというものでございます。

そこで、安定経営のために取り入れている内容として、例えば沿線の世帯すべてから世帯割を徴収しまして、バスの定期代金のほか、法人会費を徴収しています。また沿線事業所ですとか、病院等からの寄付や協賛金をお願いしています。あとNPO法人が行う他の事業からの繰り入れなど、法人ごとに特徴のある取り組みを行っているところでございます。

個人的には、この中で世帯割の徴収というものが最大の利用促進策ではないかなと考えております。交通税という言葉が聞こえてきたりもしますが、人は何事も無料だと逆に関心が無くなるということで、ここに1つのポイントがあるように思っています。

氷見市のNPOバスの運行は、地域の足を守るための車を自分たちで経費を出し合って使う、広い意味ではカーシェアのイメージとなるかと思っております。氷見市のNPOバスは、地域の足を自分ごととして考える地域の交通のあり方を形にしたものでございます。利用者が限定されている過疎地域などにおきまして、公共交通の根本の部分では地域住民が交通を自分ごととしてとらえていないと持続可能な交通の実現は成し得ないと考えております。そのため、氷見市では、この地域が主体となっているNPO法人のバス運営の形でできる、やはり守っていただくことが望ましいと考えております。氷見市においては、谷底に集落が集まる特殊な地形もありまして、現状多くの利用者が乗車しておりまして、この定時定路線の運行形態を続けておりますが、次の課題も見えてきているのも事実でございます。このことは後程触れさせていただきます。

先ほど法人ごとに特色ある取り組みを行っているとお申し上げました。各地が主体となっているNPO法人は、これらのようにバス事業だけではなく、地域資源や地域活性化のための事業や取り組みを実施しておるところでございます。以上が、氷見市のNPOバスの概略でございます。

続きまして、このスライドの左側でございますが、赤色破線部分がNPOバス路線でカバーしている部分でございます。氷見市の山あいの交通は、地域と行政がともに工夫しながら作ってきた公共交通として、山あいの過疎地域のほぼ全域をカバーしている。年間3万5,000人以上の輸送をしておるところでございます。これらのことから、今年度、国土交通省から地域公共交通優良団体大臣表彰を受賞させていただいております。

現在、鉄道、地域幹線系統バス、地域内フィーダー系統バスなどとともに、形成する氷見市内の交通網は、ある程度完成形となっていると考えております。しかしながら、人口減少や高齢化、近年のコロナ禍などによりまして、地域公共交通が受ける影響は非常に大きく、今後に向けた課題への対応を急ぐ必要が出てきております。

氷見市とNPOバスの運行地域等の共創により17年以上継続運行してきましたが、長く運行してきており顕著化してきた課題がございます。このスライドは、氷見市のNPOバスの沿線の世帯数、人口、高齢者人口、高齢者の割合等の状況でございます。表の上の3段目までが、先発しておりましたNPOバスの沿線でございます。いずれも高齢化率が60%を超えておまして、集落機能の限界が見えてきている状態でございます。それもそのはずで、NPO法人の始まりにおいて、すでに民間路線バス、市営バスが廃線になるぐらいに過疎化が進んでいる地域だったわけです。交通に対して自分ごとで関わるといふ、優れた仕組みをもってしても、いつかは地域で支えることが困難な状況がきてしまうのは当然でございます。先発のNPO法人ほど人口減少や高齢化により、このままNPO法人の仕組みで存続することの限界が見えてきておるところでございます。定時定路線では空車運行の増加、利用者個人に目を移しますと超高齢化によるバス停までの移動が困難などの課題が、顕著化してきております。

こうした中、この表の3番目にあります基石線、NPO法人余川谷地域活性化協議会が、デマンド運行による課題解決に自主的に乗り出されまして、今月1月10日に実験を開始いたしました。実験運行では砺波市様でも導入されております株式会社アイシン様のチョイソコを使っております。

チョイソコの普及を県内で担っておりますネットヨタ富山株式会社様が富山県地域産業支援課様の中山間地域等買い物弱者対策モデル実証業務委託事業を受託されまして、余川谷地域のNPOバスを実験対象としていただいたものでございます。これは当該NPO法人が、自主的にネットヨタ富山様に、デマンド運行の相談を行い、先進地視察を行った縁によるものでございます。

地図の緑色の区域は、NPO法人の区域でございます。自宅まで迎えに行き目的地に来る、いわゆるドアツードアの方式を採用しております。ドアツードアの方式のデマンド運行による、課題解決の方向性といたしまして、空車運行の効率化、バス停の移動困難の解決、あと目的地設定による利便性の向上、さらには定期利用者増加による路線収入の増加などがございます。

一方で、デマンド運行にはシステム利用料や、コールセンター人件費など費用がかかりますが、氷見市のNPOバスは、地域が相当程度の運行経費負担をしておまして、これ以上の地域負担は難しいのではないかと思います。地域の今後は、地域の運行財源に課題があると考えております。

特にコールセンターにつきましては、高齢者には欠かせないものではないかなと思っております。株式会社アイシン様のコールセンターを活用いたしますと、1路線ごとに1人分の人件費相当が必要となります。呉西地域においてチョイソコを活用している、あるいは活用予定の自治体が増えてきているという現状がございますので、広域でのコールセンターの設置による経費節減など、富山県様にもご支援いただき、今後は広域で連携した自立可能な交通システムの確保の工夫をしていけないかと考えているところでございます。

以上で氷見市からのNPOバスの紹介を終わります。どうもご清聴ありがとうございます

いました。

●大西部会長

ご説明いただきまして、どうもありがとうございます。

私どもの研究室でも、随分昔 12、3 年前に碁石線の所を学生が調査をさせていただいたりもしたのですけれども、その当時からなかなか、この後維持していくのが難しいということは言われていて、さらに継続していくというのはなかなか大変だろうと思っていたところで、今後のことを考えて、いろいろな取り組みをやっているのだなということを改めて感じました。

(2) 質疑応答・意見交換

●大西部会長

それでは、少し話を本題のところに戻しまして、本日の部会では事務局からありました通り、年度内に開催予定の第 4 回富山県地域交通戦略会議における、地域交通ネットワークの目指すべき姿の整理に向けて議論を行っていきたいと思います。

それで、先ほど事務局から説明いただいた資料 3 の論点ペーパー、こちらに基づいて、地域モビリティの持続性の確保のため留意すべき点は何かという観点で、皆様からご意見を伺って、部会としての考えをまとめていきたいと思っております。

今後の部会で具体的な施策を検討するにあたって、議論が必要と考えられる論点についても併せて資料 3 に列挙させていただいております。こちらについて本日の部会で最終的な結論を出すという形にはしませんが、今の段階で何かご意見があれば、皆様から合わせてお考えを述べていただければと思っております。

ここまで事務局、それから氷見市さんからご説明いただいておりますけれども、それらの情報を少し踏まえて、皆様のお考えとかご意見についてお聞かせいただければと思います。また今氷見市さんからご説明いただきましたけれども、その内容についての疑問点等ありましたら、あわせてご質問いただければと思います。

時間もあまり無いので、まず私の方から指名した順にまず発言をしていただいて、皆さんの意見をまずは伺った後、またまとめて少し議論を進めていければというふうに思っております。

それで、1 人当たり 3 分程度お話いただければと思うのですが、交通事業者のお二人、県バス協会の小竹委員、県タクシー協会の清澤委員にまず先にお話いただき、次にモビリティジャーナリストの楠田委員にお話いただいた後、砺波市、朝日町、朝日町さん、最後に博報堂の畠山委員からお話いただければと思っております。

●小竹委員

富山県バス協会、小竹でございます。よろしくどうぞお願いいたします。

私の方からは意見としまして、先般、鉄軌道サービス部会では、当然のことながら

鉄軌道ネットワークを骨格とすることなどが議論されていたと承知をしておりますが、確かにこれまで鉄軌道の拠点駅を中心に、地域全般が発展したといったことは事実だと思っております。

しかしながら、鉄軌道は、地域の実情や時代の変化に伴う路線の改変延長はまずできません。この点バスは極めて柔軟に路線を形成できるということで、極端に言えば今日の路線がニーズに合わなければ、明日から即ニーズに合わせることができる。この柔軟なバス交通と鉄軌道とが有機的に連携すれば、限りなく地域交通ネットワークの可能性が広がるものと考えております。

従いまして、計画の議論で重視されているウェルビーイングの向上のためには、地域交通ネットワークの中で、バスは欠かせない存在だと考えているところでございます。

またバスは、鉄軌道と中山間地域等の交通サービスをつなぐ存在でもあります。ネットワークの骨格である鉄軌道を幹とするのであれば、中山間地域等の交通サービスは葉で、バスはその両者をつなぐ枝の存在と考えております。それぞれが役割分担して接続し合う姿こそが、地域交通ネットワーク全体の目指す姿と考えるところでございます。

今日氷見市さんから、また前回の地域モビリティ部会でも、市町村の皆様からデマンド交通に関する取り組みについて紹介がありましたが、こうした取り組みは葉の部分に当たる取り組みがメインだと考えております。幹や枝がしっかりしていて、初めて葉が輝けると。ぜひ、地域モビリティの確保の取り組みを推進する際のポイントとして、バスとの連携を入れていただきたいと考えております。

また市町村の皆様には、デマンド交通などの導入にあたっては、民間バス等の接続や、役割分担についてしっかりと検討していただくことをぜひお願いしたいと考えております。市町村によっては、バスへの影響が十分に検討されなかったり、制度設計の終盤になってから、地元のバス事業者がデマンド交通の導入について初めて話を聞かされたりする事例もあるやに聞いております。これはバスの利便性、持続性がますます低下してしまうと危惧いたしておるところでございます。

また市町村の皆様には、バスとデマンド交通、さらには鉄軌道等、一体的に利用促進に取り組んでいただきたいと考えております。県の方でも、ネットワーク全体の利用促進に繋がる、市町村の取り組みを中心に支援することをお願いしたいと考えておるところでございます。

●大西部会長

今のお話ですと、地域の交通の体系の幹・枝・葉というところを少し意識して、それぞれの交通事業者、それからデマンド交通をもし構築するのであっても、その幹と枝がきちんとしていないと、その地域の交通が成り立たないというところをすごく強調されていましたが、この部分は、おそらく今後、デマンド交通など柔軟な交通の部分もよくよく全体の体系を考えて位置付けていく必要があるのだろうなということ

を、お話を伺っていて感じました。どうもありがとうございました。

●清澤委員

タクシー協会の清澤でございます。

今ほどネットワークの中でバスの果たす役割についてご意見がありました。この観点から言いますと、タクシーも公共交通機関として一応位置付けられております。地域交通のネットワークの中で、タクシーも欠かせない交通機関だというふうに考えております。

タクシーは時間帯や路線に制約されることなく、面的に移動しまして、どこでも乗りたい場所からアクセスができる究極の交通機関だと。利用者それぞれのニーズに柔軟に機動的なサービスが提供できる交通機関だというふうにも考えております。

こういった点からいきますと、いつでも、深夜の時間帯であっても利用ができるという点は、タクシーの強みであろうと思います。

今、全国的に、県内においてもそうですが、デマンド交通が導入されてきておりますが、オンデマンドで事前予約が不要という形で、自宅から完全ドアツードアであったり、それから広域な運行エリア、こういう場合に、タクシーとデマンドというところが似たようなサービスになりまして、区別が出来ない、出来にくいような状況が生まれております。

ましてやこのような運行は、1人乗車ということが非常に多いという状況にあります。そうなれば公的資金が入り、低廉な価格で提供されるデマンド交通、こういったものが選択されやすくなり、タクシーの利用っていうものは、減少傾向、ニーズが見込めなくなる。そうなれば、タクシー事業者の将来が見通せないというような状況に至りますし、いずれ事業からの撤退という事態も招きかねません。地域にタクシー事業者が不在というようなことになれば、デマンド交通の導入というものは、かえって逆効果、地域の交通ネットワークを悪化させるというような事態にもなりかねないというふうにも思われます。

自治体、市町村さんにおける地域交通の確保、こういったものの取り組みの推進としては、最初の会議でも言ったかとは思いますが、タクシーの位置付けというものをご明確にさせていただきまして、何が適当なのか、バスとともに役割分担について取り組んでいただきたいと思います。タクシー事業者が運行のマネジメント、こういったものに加わっていけば、担えば、より安全な形で運行ができ、それぞれの地域のタクシー事業者との連携をした地域交通、またデマンド交通というものの導入の推進を考えていただきたいと思います。

地域によっては移動サービスが不可欠であるものの、居住人口が少なくて大きなニーズが無いというエリアも多々あるかと思えます。そういった場合におきまして、新たな車両、それから乗務員、そういったものを確保しなくても、タクシーを利用して、自治体が運賃面を支援していただくというサポートがあれば、日常的から低廉な価格で、移動サービスが提供できるのではないかとこのふうにも考えられます。

いずれにおきましても、県内においても自家用車による移動サービス、こういったものを提供する事例が多々で散見されます。地域によってはタクシーを有効に活用していただける方が、コスト面が低減化されるという場合もあろうかと思えます。ぜひ、こういった視点から考えていただきたいと思います。

●大西部会長

ただいま清澤委員のご発言ですと、タクシーとデマンド交通の役割というものが、本来的には違うものなのだけれども、同じようなジャンルのものとして取り扱われることが自治体であったりすると。その施策の中で検討されることも中にはありそうだと。

タクシー自体が、一つ公共交通の重要な役割を果たすものですので、タクシーとデマンド交通の違い、それからデマンド交通をもし地域で発足させるにあたっては、タクシー側のご支援など得られるような仕組みなども検討いただきたいということでした。

これは地域の交通体系を考えるときに、タクシーというのもやはり欠かせない役割を果たすものですので、その役割を果たすプレーヤーとしてタクシーを考えて、どう位置づけるかというところも、この部会で少し考えなければならぬところかと思えました。

●楠田委員

私は多様な視点から発言する立場ですので、いくつかお話しさせてください。

1つ目は、先ほどタクシーやバスの皆様からありましたけれども、計画策定に向けての議論の中に「バス・タクシー事業者との協働」という文言が入っていて、非常にいいかなと思えました。

いろんな取材をしていますと、自治体さんがバスとかタクシー事業者さんを忘れていたということがたくさんあるのですけれども、やはり持続可能な仕組みを考える上では、事業として安全運行を地域の皆さんのために提供されている方は欠かせないと思えますので、ぜひその協働というところをしっかりと考えていただければなと思えます。

先ほど、バスやタクシーの役割と、他の多様な新しいモビリティとの役割という話であったり、氷見市さんの非常にいい取り組みだと思うのですが、ですがその運行が難しくなり、コールセンターがチョイソコへと、さらに難しいので公的補助をとという話があったのですけれども、これからいろんな多様なモビリティのサービスが、高齢者の方たちや、観光客の方とかいろんな、携帯電話をお使いならぬ若い世代とか入ってくるとなると、コールセンターが欠かせないと。

さらに、運行管理などが欠かせなくなると思うのですが、そこはやはり個別バラバラに考えるのではなくて、他のタクシーの赤字の問題で、コールセンターが維持できないというお話もありましたので、そちらは地域の事業者さんの経営状態、加えて

多様なモビリティが今後出てくる中で、共同のコールセンターみたいな形で、多様な地域の足を支えるコールセンターみたいな形で考えて、広く捉えていただくのがいいかなと思いました。

次、費用負担なのですが、先ほど氷見市さんの方で世帯割であったりとか、定期券の話ありましたけども、そういった形で住民の費用負担を考えたりとか、あと地域の商店の方とか小売店、病院、そういったところに費用負担を求めるような形で、ご検討されるのがいいかなと思います。後程具体的なことをお知らせします。

加えてデジタルを使うところは、適材適所かなと思っておりまして、必ずデジタルの時代だからといって、最先端のものを入れることは良くないかなと思っておりまして、よくよく考えた上での検討をと思っております。

最後に、先ほど事例を話しましたが、病院、小売店、学校、習い事、クラブとか、そういった所というのが、やはり移動して自宅からそちらの施設に行かないといけないわけですが、運転ができない方は、利用ができないわけです。お客様を連れてきてくれるサービスだという位置付けで、自社で車を買ったり、ドライバーを確保したり、保険、ガソリンみんなを持ち合うことによって、費用が軽減できるということで、費用負担を求めてもいいかなと思っております。

利用者さんに求めることとしては、需給をできるだけパターン化していただけると、今ドライバー不足、燃料高騰とかいろいろありますけども、パターン化するというのは、例えば、私は買い物に毎週土曜日、日曜日行っているのですけれども、買い物、何曜日に行って何をかうとか、大体決まっているので、もう毎週何曜日と決めていただくとか、あと病院に行ったら、すぐに移動まで予約していただいてセットにするっていう、先にわかっているならば、ドライバーの無駄であったり、燃料の無駄、これはカーボンニュートラルにも繋がると思うのですが、そういったことができると思います。

警察や販売店さんとの連携が大事かなと思ってます。免許返納の時期がわかるわけなのでですね。そしたらその人たちに、例えば、デマンド交通ご紹介するとか、my route を入れて差上げるとか、そこには多様な移動手段が入っていて、タクシー、バス、デマンド交通が入っていたり車がなくても生活できますよという水準にサービスを上げていく必要が大前提としてあるのですけれども、そういった警察さん、販売店さんとの連携、販売店、ディーラーだけじゃなくて、量販店も含めての連携というものが必要になるかなと思うのですけれども、いかがでしょうか。

●大西部会長

交通を誰が支えるかっていう時に、利用者それから自治体とかだけではなくて、その地域のサービスを提供している側からも、交通の負担をしていくべきであるという、その考え方であるとか、あとは利用者の側が効率を、公共交通自体が活用される効率を上げるための利用のパターン化であるとか、様々提案なされました。

●砺波市

前回の会議でもご紹介させていただきましたように、本市では「チョイソコとなみ」デマンド型交通を、今年度からさらに拡充してやっています。

先ほどの資料4にございますように、キーコンセプトとして幹・枝・葉があり、当然この自治体の方は葉の部分、地域のモビリティかと考えています。ここはやはりその地域、地域の実情に応じたやり方なので、特にそういう定型的な縛りがあっては、またやりづらいのかなという、その実情差、その地域住民の住民目線である必要があるかなということを考えています。

その中では、今は自治体と利用者の負担でやっていますが、先ほどからキーになっている共創ということで、関係者皆さんのまとまりが必要かなということで、例えば、次年度から拡充さらにしていく上においては、先ほど皆さんがおっしゃっているような、例えばエリアスポンサー、企業のお店とか、利用施設などからもスポンサーをいただきながらやっていくというところによって、その協力いただいた事業所を紹介し、人が動きやすくしていくというような方法を、今度入れていきたいなというふうに考えています。

それとやはり、うちもデマンドタクシーという名称だったのを、デマンド交通「チョイソコとなみ」、統一してタクシーという言葉を外しました。ここはタクシー業者さんとも綿密に今打ち合わせをして、やはりタクシーとこのデマンド交通を共存共栄していくという意味では、やはりタクシーの通常エリアを奪ってはいけないということで、時間帯はあくまで日中と。朝夕、飲食された後、飲んだ後の帰りとか、24時間のセキュリティー体制は、やはりタクシーで通常料金でしっかりやっていただく、ということもタクシー事業者としっかりとした打ち合わせのもと、タクシー事業者のご理解もいただいて、両者納得の上で実は進めているというところがございます。

あと、今日の資料3の中で、上段にある考えられるポイントの1番目のポツの、「地域住民や目的地となる施設～」、この施設という言い方よりも、関係者、企業、店舗とか、そういう企業の力をいただくということが、この施設にも含まれてくるのかなということでわかりやすくなるのではないかと思います。

長くなるのですがもう1点。そのデマンド交通に向けて、先ほど氷見市さんも言われたような、やはり幹・枝には大きな支援があるのですが、やはりこの葉の部分も、しっかりと県であるとか、国の支援を、公共支援をぜひ頂きながらやっていくべきだということで、強く言わせて下さい。

それと呉西の方では、ICカードの鉄道部分の導入がまだできてないというところで、そこはまたサービス連携高度化部会の話になるのかもしれないですけど、そういったICカードの導入もしっかりと県内全域で広めて、それを商業施設などでもしっかり使えるということを、ぜひ地域モビリティの持続可能性で訴えていきたいというふうに考えています。

●大西部会長

デマンドをどういう形で地域の中で導入して動かしていくのかについていろいろとご意見をいただいたり、それから現在ある呉西地区での課題も少しお話いただきました。

●朝日町

朝日町の野崎です。よろしく申し上げます。

朝日町の方でも、「ノッカルあさひまち」の取り組みに、地域住民の方にドライバーさんとして参画いただいているのですけれども、今ほど氷見市さんの事例のように、地域の方がNPOとして、参画していくというあり方というのは、地域モビリティにとって素晴らしいことだなというふうに感じてお聞きしておりました。

地域住民だけではなくて、先ほど来、話も出ていますけれども、地域の商店であったり、そういった企業さんとの連携ということも当然あるのだと思うのですけれども、例えば地域で行っている健康づくり教室であるとか、地区社協さんの取り組み、そういったものとも、交通ってというのは、連携した組み合わせってというのが、大切になってくるのではないかなというふうに思っております。

とかく移動に関して、先ほども氷見市さんの方でも自分ごと、他人ごとという言葉も出てきたかと思うのですけれども、朝日町の方でも地域公共交通計画の策定に向けて住民の方にアンケートを取ったのですけれども、公共交通、地域交通が必要か否かというような問いかけには、総じて皆さん必要ですとおっしゃるのですけれども、将来自分が高齢者になった時に必要だからみたいな形で、やっぱり今現在使うかっていうところになかなか直結していないのかなというところを感じています。

国の資料の方にも、「地域コミュニティの構成員が交通を自分ごと」というようなフレーズもございましたけれども、例えば朝日町の例で言うならば、「ノッカルあさひまち」のドライバーとなって関わっていくとか、普段は自分の車でマイカー移動なのだけれども、たまには乗ってみるっていうような関わり方も大変必要なことかなと、そうやって自分ごと化していくのは大事なことなのではないかなというふうに思っています。

そういったマイカーを持っていらっしゃらない方、車を持っていない交通弱者というふうに呼ばれているような方も、果たして本当に皆さんが皆さん、交通を自分ごととしてとらえていらっしゃるのかなというところがありまして、朝日町の方ではコミュニティバスとノッカルのほうで、大体徒歩 300 メートルメッシュでいうと 98%を超える感じでもう出していますし、100 メートル圏域で言っても 75%、面的な意味ではある程度、交通環境を充足しているにもかかわらず、やはり皆さんマイカー自家用車依存がとっても高いという状況になっていますので、朝日町に限らず富山県全体、どうしても自家用車の移動っていうものがすごく習慣化されていて、なかなか地域のバスであるとか、タクシーであるとか、そういったものを選択肢として、まず検討にすら挙げてないのかなという、そういう意識があるのではないかなというふうに思っています。

高齢者の免許返納が進んだ先に、地域の、先ほど来、出ていますデマンドであったり、タクシーであったり、地域のバスであったり、そういったものの利用があるのだよという、自分で本当に知っているだけではなくて、使うというところまで認識持って使っていただけたらというふうに思います。

そこはもう、交通弱者というか、高齢者だけじゃなくて車を持たない若い学生さんであったり、子どもさんも然りですし、我々のような車を持っている世代であっても、やはり、まず使ってみるというか、自分ごと化して捉えていただくというところが、何らかの形で利用しなくても支え手になるとか、連携した先の商業施設であったり、地域の集まりごとであったり、交通と連携した先にちょっと身を置いて、自分ごと化してとらえていくという視点が、地域の交通を支えていくには必要ではないかなというふうに思っております。

●大西部会長

公共交通、地域の交通を住民参加で住民が体験しながら、自分ごととして作り上げていくという、ノックルのことをご説明いただきまして、富山という所は、自家用車を使う依存度が極めて高い地域ですので、公共交通がなかなか自分ごとにならない、そこのところを少し変えていく1つの入口になるのかなと思いつつ、今お話を伺っておりました。

さてそのノックルについて積極的取り組んでいらっしゃる博報堂の畠山委員から、次お話いただければと思います。

●畠山委員

今日の議論に沿ったポイントでいくと、3点ございまして、1点目、前提として、やっぱり大西先生が切り出しいただいて、皆様がいろいろの視点でご意見いただいたのは、すべてその通りであると思いますし、大西先生が言ったように、めちゃくちゃ難解な問題だというふうに思います。

そうしていったときに、大きな構想としてはですね、こうあるべきかと思っているのは、公共交通含めて公共サービスみたいなものは、やっぱりその誰かの負担にこれまで偏りすぎているがゆえに、誰かが受益者で、誰かが供給者、需要と供給がパキッと分かれていたというのが現状かと思います。ここをどうやってみんな、みんなの公共だということによってやっていくかということ、いよいよ現実的に詰めていかなきゃ駄目であるという話かなと思っています。

そうした時に、富山県さんでまとめていただいた考えるポイントも、すべてその通りだと思っているのですが、何かああいうポイントで縦に書くと、1個だけ違和感があったのは、多分無茶苦茶難しい問題がある時に対して、誰かの立場だけで考えてしまうと、また同じようなことになってしまうので、いろんな意見がある中で、もう少なくとも二項対立するものを一緒に編集するというをし切らないと駄目なんじゃないかなというふうに思いました。

それでいくとポイントが2つあって、1つが事業者と住民・生活者ということですね。生活者の目線だけで考えても駄目だし、事業者の目線だけで考えても駄目だし、事業者様は事業者様で、もちろん視点はあるし、住民は住民で視点があるので、その二項対立する、全く興味関心がないものだとして分断されたものをまず一緒に考えるべきであるというのが1つ。

2項対立までいくと、デジタルとアナログっていうのも、きっちりとデジタルのICTが何とかって、この辺の、考えなくてもその通りだと思うのですが、それとアナログとか、そこをちゃんと二項対立とか、こっちはこっち、あっちはあっちじゃなくて、とにかく難しい問題をみんなで解決していこうというのが、この大きな構想だと思うので、そこが二項対立としてしっかり二項とも同時に考えきるとというのが何より大事なんじゃないかなというふうに思いました。

僕から最後ですけど、そういう大きな構想のもと進めていくなれば、例えばなのですが、要はその上で、その大きな構想があった上で、すごく具体的なアクションをやっていかないと、それってこういうことねっていうのが、誰もついて来られなくなると思うので、しっかりと大きな絵図を共有した上で、具体のアクションを進めていくべきだなというふうに思っています。

それが今お示しした通り、これはノッカルなのですが。ノッカルで温泉施設の「らくち〜の」って所があるのですが、「らくち〜の」さんが作ったチラシです。これ別に博報堂が「らくち〜の」に提案したのも、役場が提案したのもなくて、提案書となっていますけど「らくち〜の」さんが、我々に提案してきた資料です。ノッカルという仕組みを作ったがゆえに、事業者さんが、「うちにノッカルで来てくれたらタダにするよ入浴料、という話をプランニングしたいのだけど、どう」という相談を持ちかけられました。これがもう来月からやっていく予定ではいるのですが。

このように何かきっかけを作ると、地元の事業者、住民、交通事業者さんが一致、一体となって動ける。こういうことかも、こういうことやってみない、というふうになってくると思うので、だからこういう状態を作っていくというのが、大きな概念で言う共創なのではないかなというふうに思いました。

なので、繰り返しになるのですが、ものすごく難しい難題を迎えるにあたって、とにかく二項対立、違うものを別々に考えずに一緒に考えましょうという、一緒に考えながら具体を作りましょうというお話でした。

●大西部会長

今のお話、なかなか示唆に富むものがあるって、二項対立になりそうなものも、いわゆる共創という考え方でいくと、共に創るっていうことで、その対立ではなくて、両者があわせ持っているところを議論して行って、すり合わせるでもなく、ただ、最適解がそこにあるかもしれない、また新たなやり方が出てくるかもしれないということ、一生懸命議論していく中で出てくる、それこそみんなが参画する、自分ごととして課題を考えるということになっていくのかなというふうに思いました。

あと抽象的な将来の形ということを構想するにあたっては、必ずそれに伴う具体の第一歩なり、わかりやすい具体がそこないと、誰もついてこられないって、確かにその通りで、すぐにその具体が出てくるかというのは、ちょっと難しいところですが、考えていかなきゃいけないことなのかなというふうに思いました。どうもありがとうございます。

●中川地域交通政策監

本日はそれぞれ事業者さんの立場、自治体の立場、そして専門的に交通に関わっている皆さんの立場、それぞれから大変貴重なご意見をいただきまして、ありがとうございました。全体としてお話いただいた通りであるというふうに感じておりました。

最初に事務局の方からお話させていただきましたように、やはり幹・枝・葉、これがしっかりしていることが重要であるということで、幹については、他の部会などでもしっかりと議論をして便利にしていこうという話をしておりまして、この部会の中では枝・葉についての議論、とりわけ葉の重要性などについて、それと枝との関係などについてもご議論いただきましたので、これはもう皆さんからお話いただいた通りだというふうに思います。

その中で、やはりそれぞれの役割分担が重要だというお話をいただいていたかと思えます。私自身この1、2か月の間にデマンド交通と呼ばれている交通、全国にかなりたくさんあるのですが、いくつか回ってきまして、デマンド交通のシステムを提供しておられるものを、主に5つか6つぐらいあると思うのですが、それらを自分で体験をして参りました。

その時に実際にいろいろと見ながら感じたのは、やはり路線バスやタクシーと協調していると思える所と、ここはちょっと競合をしているのではないかと感じた所、説明する時間は今日ありませんが、どちらもあったように感じます。

今日は、富山県においては、それが連携してシステム全体として機能していくのが重要だということで、様々なご指摘をいただいたというふうに思いますので、その方向でしっかりと検討していくことになるのではないかと思います。

楠田委員からも畠山委員からもありましたように、デジタルだけではなくてアナログの方法も重要で、両者を考えていくことが重要だということもあります。私もまさにいろいろと体験してみまして、デジタルの方が便利だと感じた部分もありますし、アナログで実際に電話をして、いろいろと教えてもらったことによって分かった部分などがあったということで、それらが連携していることも感じておりましたし、今日そういうご指摘などもいただいたと思います。

いずれにしても、これらについての連携をしていくことが重要であって、その中で自治体と住民の果たす役割も非常に重要だというご指摘もいただきましたので、自治体、住民、そして事業者が一体となって、全体として機能していくことによって、便利な公共交通になっていくのだと思います。

今日は大変有意義なご議論をいただきまして、大変ありがとうございます。また引

き続きよろしくお願ひいたします。

●大西部会長

熱心に皆さんご議論いただきまして、本当にありがとうございます。今日の議論のまとめに入りたいと思います。

今回、皆さんから頂いている意見を踏まえまして、地域モビリティの観点から地域交通ネットワークの目指すべき姿のポイントとして、次のものを示していきたいと思ひます。

地域モビリティの持続可能性の確保とか、それから地域交通ネットワーク全体の最適化、これを目指すに当たって留意をする項目としては、次のようなものがあるかというふうに思ひました。

ノッカルなどにも代表されるように、地域住民なり、住民だけではなく、地域の様々な事業者、それが地域の交通全体の支え手に回るような体制が必要なのだろうというふうに思ひます。ですから誰しもが、その地域の交通の支え手になるという、そういう仕組みを構想しなければならないというのが、まず1つあるだろうと思ひます。

それは、住民の場合はそれを利用するということになるでしょうし、それから地域の場合、協賛金を出すとかということになると、その交通の受け入れ側になったり、交通がアクセスするようなお店があるとか、ということになると思ひのですが。

そのような形で、地域全体が交通を支えるという、そういう仕組みをまずは構想する必要があるのだろうと。それは、交通本体の仕組みというよりは、交通を支える仕組みの部分になると思ひのですが。要は関わる人達の話になります。

その次考えないといけないこととしては、地域モビリティの目的地となるような所、役所とか、病院とか、場合によっては皆さんが行くようなお店であるとか、そういう施設とか、また、駅までの住民の皆さんのアクセスの手段となるものを、どう用意するのか。それらの場所に鉄道・バスが接続できるということであったとしても、ではそのバスにどう接続するのかを考えなければならないので、そこに接続できるような、最後の交通手段までも考え合わせたところを、この部会では提案をしていくことになるのだろうと思ひます。

ですので、地域モビリティの目的地となる役所とか、病院とか、そういう最寄りの施設から駅までのアクセス手段となるようなバスと、鉄道などへの接続性の確保というところが、まずあるかなと思ひます。

それから、全体その運行マネジメントにおける、タクシー会社との積極的な連携が必要だろうと思ひます。デマンド交通に限らず、タクシーが様々なものを埋めていく交通手段だと考えると、運行マネジメントで、地元のタクシー会社との積極的な連携というのは必要だろうと。デマンド交通に関しては、随分意見が出てきましたが、タクシーとのサービスの差別化がどうしても必要になってくるだろうと思ひます。

それから、地域モビリティを接続するようバス、タクシーとの一体的な利用の促進。どれかの交通手段だけの利用促進というよりは、地域で交通全部を使っていける

ような仕組みというのを考えていく必要があるかなと思います。いくつかを組み合わせて、一体的に利用できる交通体系というのが必要かと感じました。

これらを留意して、それでこの内容を地域交通ネットワークの目指すべき姿に反映をさせたいというふうに考えています。特にこの部会の場合は、非常にユーザーの方に寄り添って、さらに事業者にも様々な意見を伺ってというところになりますので、様々なものを一体的に取り組みとして取り上げて、考えていきたいというふうに思っております。その点、これで結論はなかなか出ないので、地域モビリティ部会において議論を進めるということにさせていただければと思います。

以上の形でまず一旦まとめさせていただいて、全体会議に提案させていただければと思うのですが、いかがでしょうか。もし、もう少しこの部分付け加えて欲しいとか、そういう意見等ございましたら、お願いできればと思います。よろしいでしょうか。

(委員から異議なし)

ちょっと口頭だけになったので、少し分かりづらくなってしまいましたけれども、私の発言を元にして整理したものと、第4回の全体会議に提案させていただければと思っております。事務局の方、準備をよろしくお願いします。

それでは、少し長くなってしまいましたけど、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。皆様のご協力によりまして、非常に活発な議論ができたと思います。どうもありがとうございました。それでは事務局にお返しします。

4 閉会

●田中交通政策局長

皆さん長時間にわたり、議論いただきまして本当にありがとうございました。

今日は、部会長からもお話ありましたが、幹・枝・葉のネットワーク、こういうテーマですとか、自分ごととして利用、また参画するといったお話ですとか、共創ということで、みんなで一緒に考えようじゃないかと、いろんなキーワードも含めて、いくつかのポイントを示していただきました。また楠田委員をはじめ、具体の提案もいろいろいただきました。

今後はさらに施策の検討を進めていくことになりますので、委員の皆様方には、引き続きよろしくお願ひしたいと思います。本日はどうもありがとうございました。