

第5回交通ワンチーム部会 議事録

日 時： 令和5年8月21日（月）15：00～16：20

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

●牧野理事・交通政策局次長

交通政策局の牧野でございます。よろしくお願いいたします。

本日は皆様方には大変お忙しい中、また、大変暑い中、この交通ワンチーム部会にご出席をいただきまして誠にありがとうございます。

ご案内の通り、県では、昨年6月からこの富山県地域交通戦略会議を立ち上げまして、昨年度、今年度と2年間で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ております。

昨年度は計画の基本的な方針、考え方、そして全体目標について、また今後の議論の論点や前提となるポイントを取りまとめた、地域交通ネットワークの目指すべき姿を整理しております。

こうした内容を前回5月に開催しました交通ワンチーム部会で報告させていただいておりますけれども、今年度は、今後、関係者間の役割分担、責任分担、そして具体的な施策について議論を進めていくことになっております。

これまで、サービス連携高度化部会、鉄軌道サービス部会、地域モビリティ部会を順次開催しており、様々な意見をいただいているところでございます。

本日は、このような内容を皆様にご報告をいたしまして、関係者の皆様と連携し、県の地域交通戦略の策定に向けた議論を進めて参りたいと考えておりますので、皆様と幅広く情報交換、意見交換をさせていただきたいと考えております。

それではよろしくお願いいたします。

3 議事

(1) 富山県地域交通戦略の策定に向けた検討状況について

●牧野理事・交通政策局次長

前回5月16日の交通ワンチーム部会以降、7月26日にサービス連携高度化部会、8月2日に鉄軌道サービス部会、8月8日には地域モビリティ部会を開催しております。

冒頭に申し上げました通り、部会では計画で取り組む具体的施策の議論を進めており、本日は各部会の結果について委員の皆さんと共有したいと考えております。それでは事務局から資料に沿って説明をお願いいたします。

●事務局

(資料1、資料2に沿って説明)

(2) 質疑応答・意見交換

●牧野理事・交通政策局次長

それでは、ただいま報告いたしました、本日はこの後の時間を使い、市町村の皆様、事業者の皆様と幅広い情報交換、意見交換をして参りたいと考えております。

事務局から報告があった通り各部会では区市町村、事業者、地域住民等の関係者間の役割分担・責任分担のあり方、計画で取り組むべき施策イメージの2点について議論・意見交換を行っております。

各部会で、委員から提案のあった資料2の内容について、すでに各市町村等で実施されていることや、今後実施を検討されているようなことについて幅広く紹介いただきたいと考えております。

特に部会では、市町村に求めることとして、地域住民や地元企業を巻き込む役割が意見として挙がっておりますので、住民や関係者の参画について、すでに取り組まれていることや今後取り組む予定、またそれについてのご意見があれば発言いただきたいと思っております。

また事務局から説明があった通り、部会には県に求める役割、そして具体的な施策のイメージについてのご意見も頂戴しております。

皆様のお立場からも重ねてのご意見や、共通の課題認識等があればあわせてご発言願います。

よろしければ、地域モビリティ部会には朝日町さんと砺波市さんに委員としてご出席いただいておりますので、特に今ほど申し上げました地域住民、地元企業を巻き込む役割という観点での取組みもなされていると認識しております。まずは朝日町の大谷課長さん、取組みを紹介いただけましたらお願いいたします。

●朝日町

朝日町です。今ほどご紹介いただいた通り、朝日町として地域モビリティ部会に参加させていただいておりますので、これからのモビリティについては、住民を巻き込む、事業者を巻き込むという形が大切であるという意見も私からも出させていただきました。

具体的には、まず「ノッカルあさひまち」という取組みですが、これは既に公共交通の補完をする役割の事業ですが、住民の皆さんがドライバーとなって住民の方々を

目的地まで送迎するというシステムになっておりますので、まさに住民を巻き込んだ取り組みです。運行管理はタクシー事業者さんをお願いしておりますので、住民、行政、タクシー事業者も巻き込んで取り組んでいる事業ということで、紹介をさせていただきます。

具体的には、さらに公共交通を住民に知っていただく取り組みも今年行っておりまして、細かく言いますと、公共バス1台の更新が決まっており、この9月に新しいバスに変わりますが、そのバスに施しているラッピングを、住民、お子様や大人も含めてですが、絵を書いていただいて、その絵をバスに転写して、走らせようという計画を立てております。この8月にはいろいろなショッピングセンターや温浴施設等で絵の具などの画材を用意して、多くの絵を集めておりまして、9月頃からそれを使ったラッピングバスが、町の中を走ります。

そして、自分たちが施したバスが走るところを見ていただいて、是非乗っていただき、知っていただくというように、進められれば良いと考えております。

具体的な施策としては以上です。

●砺波市

砺波市の佐伯と申します。よろしくお願いいたします。

地域モビリティ部会に出席をさせていただいております。

砺波市でも基本的にはこの公共交通の計画では、やはり、市民、交通事業者、行政が一体となった持続可能な地域公共ネットワーク、交通ネットワークの構築を掲げております。これまで砺波市の公共交通は、市営バスを中心に運行していましたが、散居村であるが故かはわかりませんが、停留所が多く速達性がなかったため、来年4月からは市営バスのJRへの接続を優先的に行う路線のダイヤの改正を予定しております。

一方で、「チョイソコ」の本格導入に向けて現在準備を進めておりまして、昨年10月から今年の9月末までは、一部の地域に限定して試行運行をしております。

10月からは市内全域に拡大をするということで、公共施設の停留所に加えて、地域の様々なサービス施設や商業施設、観光施設などの民間事業者、店舗にウチマチサポーター制度を設けまして、協賛をしていただくようなかたちで応募をかけたところ80ほどの店舗を目標にしていたのですが、現在137店舗ほどの事業者さんが参画をしていただくことになりました。今年10月から来年9月までは、この協賛金は無料でまず実施いただき、その後1年間、試行的にチョイソコの停留所になっていただいた事業者は、来年10月からは協賛金を有料とすることを予定しております。

市民が様々な場所へ買い物に行く際、お医者さん、美容室などを利用される際に、店舗へ市民の方々が、このお店をいつも利用しているため、是非とも停留所への参画して欲しい要望なども呼びかけていただき、予定より多くの事業者にサポーターになっていただき大変喜んでおります。

ただ来年10月からは有料となり協賛金をいただくこととなりますので、引き続き

店舗の皆様にはサポーターを継続していただけるように、行政としても頑張っていきたいと思っております。

チョイソコヘシフトしていくことについて申し上げました。以上です。

●牧野理事・交通政策局次長

ありがとうございました。

今ほど、地域モビリティ部会にご参画いただいている、2人の委員から各市町の取組事例をご紹介いただきましたが、このような取組みに関するご質問でも結構ですし、今ほどの地域住民、地元企業を巻き込む役割といった観点から各市町村の取組みがありましたら、ご紹介いただきたいと思います。

●富山市

富山市の江上です。富山市では、住民の方々や企業さんを巻き込んだ様々な取組みを行ってきておりまして、今年度においては、JRで販売していただいている「シニアおでかけ切符」というものがあります。JR高山本線沿線の賑わい創出を目的に販売いただいている切符でございますが、その切符の特典として、中心部の店舗や沿線の店舗で割引を受けられるサービスを提供してもらうように地元の商店等に働きかけを行っており、現在約30店舗ほどの協賛店があるという状況でございます。

そのほか、今年の8月6日から富山駅北地区でグリーンスローモビリティの本格運行を実施しております。グリーンスローモビリティにつきましては、令和2年から社会実験として運行して参りましたが、今年の8月から本格運行となりました。本格運行にあたりましては、富山市北エリアで活動するブルーバールエリアマネジメント富山が運行主体になっていただくこととなりました。これは駅北の民間事業者さんの団体でございまして、市ではそこに負担金を出資しながら運行を開始したという状況でございます。

今年度の取組みとしては、こうしたところでございます。

●高岡市

高岡市でございます。雑駁なお話になってしまいますが、現在高岡市におきましても、新たな公共交通計画の策定に向けて準備を進めているところであります。

本市の総合計画においては、コンパクト・アンド・ネットワークのまちづくりを掲げております。

移動利便性の高い公共交通ネットワークを確立し、ヒト、モノ、コトの循環を支えていくことで持続可能な都市を目指していきたいと考えておりまして、まちづくり計画にも、ネットワーク部分をしっかり位置付けて対応していきたいと考えております。

取組みの方向性・基本方針については概ね既存の交通計画を踏襲しつつも、交通DXの推進や担い手の確保など、新たな課題への対応も位置付けていくこととしておりまして、県の戦略に掲げておられる目指すべき姿との方向性も概ね合致していると考え

えております。

また、各部会における委員の方々からのご意見に関連するものとしては、利便性や快適性の向上については、増便や増結など、物理的・直接的な取組みは何より大事だと思いますが、すべての交通モード、路線においてそれが可能かという点、費用面や人員面等を含め、難しい面もあると考えております。

このため、情報提供の充実やMaaSの活用など、ソフト面でのサービス充実によって、ネットワークとしての利便性向上を図ることも大切だと考えており、現在、新高岡駅と高岡駅にデジタルサイネージを設置して、県で実施するロケーションシステムの情報を流しているほか、tabiwaやmy routeといったMaaSシステムに、デジタルチケットを載せていこうと、その充実にも取り組んでいるところであります。

また来年3月の北陸新幹線の敦賀開業を見据えて、現在申しました両駅のサイン改修も行うことにしている状況です。

緊急時等の情報提供については、委員さんのご意見もあったかと思いますが、今、交通事業者ごとに提供しておられる情報をどのように集約してそれを反映するか、様々な課題があると考えており、現在はX（旧ツイッター）や市の公式LINEを用いて、リンク集といたしまじょうか、各交通機関のサイトへの誘導を基本に、事前事後の呼びかけを含めて周知に努めているところです。

このほか市町村の役割としてご意見がありました、住民や地元企業の巻き込みにつきましては、デマンドタクシーなど地域が主体となった市民協働型事業の推進、また公共交通沿線の企業さんを中心としたノーマイカーへの参画の呼びかけ、万葉線を愛する会などでの啓発事業などを通じて市民参画を促しているところです。

脱自動車というよりは、例えば飲み会の際など、普段の生活の中に公共交通を取り入れるメリットが大きいという観点からのアピールなど、通勤時利用の促進などに比重を置いて取組みを進めて参りたいと考えております。

●牧野理事・交通政策局次長

それではここで交通事業者からもご意見いただけたらと思いますが、先ほど富山市では、JRのシニアおでかけきっぷ、それから城端線・氷見線では増便試行など、JRさんとしてもご協力をいただいて、利便性向上を図っている事例が多くございますので、鉄軌道サービス部会にもご参加されているJR西日本の鹿野委員さん、これまでのお話の中でご紹介いただけるお話ありましたらお願いいたします。

●鹿野委員

ありがとうございます。JR西日本金沢支社鹿野でございます。平素は弊社事業にご支援賜りまして本当にありがとうございます。

まず、当社といたしましては沿線の市町村様、また富山県様のご支援も賜りながら、さらに古い歴史の話で言うと高山線であれば、新駅の設置や、城端線も含めまして列車の増便、あるいは駅周辺整備など、様々な利便性向上に取り組んでおります。

北陸新幹線の富山・金沢開業の後のデスティネーションキャンペーンに合わせまして、城端線・氷見線に観光列車「べるもんた」を運行させていただきながら、観光誘客を通じた交流人口の拡大など、沿線の活性化にも取り組んでおります。

新幹線の座席のポケットの中にも実は西 Navi という冊子が入っているのをご覧いただいたことあると思いますが、このようなものを通しまして、県内の魅力ある観光地をご紹介し、それをもって、いろいろな方にお越しいただける取組みをさせていただいております。

公共交通における考えにつきましては、前回の鉄軌道サービス部会で申し上げた中身を申し上げますと、まちの核であります駅を含めまして、交通は都市の機能の一つでございますので、本当にまちづくりをどう考えるのか、あるいはそのまちづくりの中で、公共交通をどう位置づけるのかについて整理した上で、具体的な施策につなげていけたらよいと考えております。

弊社といたしましては、持続可能な地域社会の実現に向けて、線区の特性の違いや移動ニーズを踏まえて、地域のまちづくりに合わせた今よりも利用しやすい最適な地域公共交通体系を、皆様と一緒に作り上げていきたいという思いで取り組んでいます。高山本線においては、高山本線ブラッシュアップ基本計画を昨年策定させていただきまして、それを実現するための利便性向上策については、現在、具体化、実現方策の検討を進められておりますし、城端線・氷見線につきましては、県にもご指導いただきまして、再構築検討会を設置していただき、様々なその実現方策についても勉強しているところでございます。

引き続き、周辺の交通事業者様とも連携させていただきながら、議論を深め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っております。以上でございます。

●牧野理事・交通政策局次長

それでは続きまして、魚津市の牧次長さんにお話しさせていただきたいと思ひます。鉄軌道サービス部会では駅の機能を高める施策推進といったご意見をいただいて、市町村のまちづくりの中で進めていくというお話もいただいております。そういった点でも魚津市の取組みもあると思ひますので、よろしければご紹介いただけたらと思ひます。

●魚津市

魚津市の牧です。よろしくお願ひいたします。

今ほどありましたように、駅は人の動きの核となる部分でございますので、魚津市でも昨年度から都市構造再編集中支援事業を活用いたしまして、魚津駅東広場の地下道の再整備に取りかかっているところでございます。

まだ設計段階ではありますけれども、令和5年度に基本設計を行いながら、令和6年度に実施設計を合わせて工事に着手したいと考えておひまして、令和8年度中には、新たな魚津駅前の広場を完成する予定としているところでございます。

それで現在の状況を申しますと魚津駅は朝晩において駅前広場に、送迎車が二重三重で横づけする状態が発生しています。それに合わせて、タクシー事業者、あるいは市民バス事業者、あるいは自転車で駅にいらっしゃる方などが一時に集中する状況になっております。このような形態が利用者さんにも浸透してしまっていることを最も心配しているところでございます。

駅の再整備にあたりましては、駅前周辺の飲食店、商業施設、あるいはその宿泊施設の皆様もでございます。あとは観光事業者、交通事業者、学校、そして地域で活動しておられる団体様を対象に、ワークショップ形式で魚津駅東広場をどのような形にしていけばよいか、様々なご意見を聞きながら整備をしていきたいと考えておりまして、現在第1回のワークショップを終えたところでございます。

また来月か再来月あたりに第2回のワークショップを開きながら、どのような駅の形がよいのかも含めまして、利用者、お店、飲食店の方々のご意見を伺いながら進めて参りたいと思っておりますので、ご参考になることがあれば、是非ご意見を伺えればと思っております。以上です。

●牧野理事・交通政策局次長

それでは、氷見市の九澤課長、お願い致します。氷見市は早くから地域住民が地域交通に参画されているイメージでございますが、ご紹介いただけるお話ございましたらお願いいたします。

●氷見市

氷見市です。本市では山間部の交通に関しまして、平成17年に地域運営による公共交通を、交通空白地の有償運送事業者である、地域で組織したNPOバス法人に運営をお願いしております。

現在、3つのNPO法人で6路線の運行を行っておりますが、このやり方につきましては、地域住民が地域の足を自分事として考えていただき、利用者や地域の実情に応じて工夫しながら、利用者や運行経費の確保策などを実施して、NPOバスが運営されこれまで維持されてきたところです。

しかしながら、これらのNPOバスによる交通が確保されている山間部の地域につきましては、高齢化や人口減少が加速的に進んでおりまして、地域における事務の担い手や運転士の確保などが困難になってきていること、そして利用料、運賃収入、世帯割の負担金など人口減少に伴い減少している実情がございます。今後、運転免許証の返納が増えていくことが予想される中で、地域づくりの足となるNPOバスの運営について今後懸念されているところでございます。

そのようなこともありまして、現在、3つのNPOバス法人と市とで、将来も持続できるNPO法人、バス運営をどのように行うか、運行に関する効率化、経費の節減などについて話し合っているところでございます。しかしながら、確実に人口減少、高齢化の進行が予想されますので、地域の公共交通を守っていくためには、NPO法

人による主体的な取組みに対するさらなる財政的な支援が必要ではないかと考えております。そのようなことから、市では現在も運行経費の一部を支援していきまして、更に県からも市に対しまして、対象経費の3分の1の補助金を支援いただいているところです。今後は益々、運営主体の収入が減少していくことが見込まれる中で、地域の公共交通を県と市で守っていくことが必要ではないかと考えておきまして、県のような支援につきましても更なる拡充をお願いしたいと考えております。

もう一つですが、経営の安定化を本市の余川谷NPOバスというNPOさんがごさいまして、今年度からデマンド運行を開始しております。運行の効率化や利便性の向上、新たな利用者の増加を図るためドア・ツー・ドア方式で運行を実施しております。これにつきましては、県からのご助言もあり、路線の新規性が認められフィーダー系統に位置づけることが可能ではないかということで、現在、フィーダー化に向けて手続きを進めているところです。これが認められますと国の承認を得た上で、国の有利な補助を受けることができるため、安定的な運営に寄与されるものと思っております。

ただ、この補助につきましては、国の上限額がありますので、今後さらなるデマンド運行や、NPO団体の参画要望が続くようであれば、この上限を超えてしまう可能性があり、そういった部分につきましても、また県のこれまでの補助の適用についてお願いできればありがたいと考えておりますので、またよろしくお願ひいたします。

●黒部市

黒部市です。本市では、7月からデマンド交通や路線バスが運行していないエリアである宇奈月地区の一部で、スクールバスの空き時間を活用した「暮らしのサポート便」を週2便走らせております。

これまでその地域につきましては、富山地方鉄道本線が走っておりますが、地域の方々からは年々高齢化によって駅までたどり着けない方が非常に増えてきています。そのため、路線バス等を運行するにあたっては、まずはスクールバスを活用して実証をしていこうと、午前中週2回、1日1往復で走らせております。

火曜と金曜は、このバスによりデマンド交通等が運行していないエリアから、コミュニティタクシーが運行しているエリアまで無料で送迎しており、それ以降は有料でショッピングセンター等に行けるようになっております。

地域でもこのような取組みを後押ししていただき、コミュニティタクシーの一部の補助や周知を非常に積極的に取り組んでいただいている状況であります。

また、ようやくコロナが落ち着きまして、今年度、黒部踊り街流し実行委員会という組織が、民間、市、地区の振興会が連携して、お祭りのようなイベントを実施しているのですが、そこでバスの体験乗車を実施するほか、宇奈月地区で運行しているグリスロをここで運行しようということで、今月実証運行等を無料で実施しております。

そして、例年、年2回、これも地鉄さんと地域が連携している事業ですが、富山地方鉄道をある一定期間の土日にワンコインで利用できる「くろワンきっぷ」を発行しているのですが、これについて先週18日金曜日の宇奈月温泉峡谷花火饗宴2023とい

う花火大会に合わせて、これについてくろワンきっぷスペシャル運行等を行っている状況であります。

さらに、先ほど高岡市さんからもあったように、黒部市でも今年度、地域交通計画を現在策定中でありまして、今後は先ほどお話ありましたスクールバスに加えグリスロなど、路線バスを補完する移動手段等も含めて検討していく予定であります。以上です。

●小矢部市

小矢部市の松井でございます。小矢部市におきましては、昨年度から市営バス事業の再編に取り組んでおり、コミュニティバスのメルバス5路線に加え、乗り合いタクシー5路線、合計10路線で地域公共交通を運行して参りました。

この昨年度策定しました市営バス事業の中間報告では、高齢者等の交通弱者の移動需要に対応して、効率的で無駄の少ない運行を可能とする区域運行型のオンデマンド交通、これを主体とした運行形態への転換を図っていく基本方針をもとに、現在進めているところであります。

今年度に入りまして、4月からはこれまで走らせておりましたコミュニティバスと、それに合わせて、先ほど砺波市さんからも少し紹介がございましたが、A I オンデマンド交通「チョイソコおやべ」を一部導入しながら、コミュニティバスの良さと、区域運行型のオンデマンド交通の良さをベストミックスな形で運行していこうという考えで取り組んでいるところであります。

この10月からは、市内全域においてA I オンデマンド交通「チョイソコおやべ」の導入を予定しており、これにより全曜日の日中の8時から5時に運行される予定となっております。

そして、コミュニティバスについては朝夕の便は残し、何とか両方のよいところを取り入れながら、ベストミックスな形で運行していきたいという考えで進めようとしているところでございます。

また、先ほどからの地域住民や地元企業を巻き込む役割等が求められるといったこと、地域交通は公共として支えるものであること、このような調整が市町村には求められる話がございました。これに向けましても、このチョイソコおやべの導入をきっかけに、例えば医師会さん、それから商工会さん、企業協会さん、そのような地域との話し合いの場をそれぞれ設けまして、いろいろなお話を伺っております。

先ほど砺波市さんからもご紹介がありました、ウチマチサポーターという協賛制度がありましたが、今回のこの再編を機に小矢部市でもメルバススポンサー制度の導入を予定しております。

幸いこの夏頃から、このような市営バスの再編の一環としてチョイソコおやべの導入などもご説明して参りましたところ、70近くの企業さんからご協賛をいただける見通しが立っております。このような形で地域や地元企業なども巻き込みながら、持続可能な地域公共交通を目指していこうと考えております。

もう1点ですが、本市におきまして市域を超えるバスとして、加越能バスが3路線、運行されております。この民営バスについてもあまり利用が進んでいないため、砺波市さんや南砺市さんと共同し、この秋ごろから、まずはこの民間の路線バスに乗っていただくという取組みも予定しております。そのチラシ等でいろいろな乗り方をご案内しながら、割引クーポンもお付けして、まずは乗っていただくといったような取組みも進める予定としております。

現在の小矢部市の取組みといたしましては、そのような状況でございます。

●南砺市

南砺市の荒井と申します。南砺市におきましても、昨年度、デマンド実証運行を井波地域で運行したところですが、もともと城端線の沿線ではない交通空白地域にニーズがあるのではないかと始めたわけですが、あまり利用者数が増えていかない状況で、今年度も引き続き実証実験を実施しているところで、かなり固定の利用者が増えてきている状況ですが、あまり広い範囲に広がっていかない状況となっております。

目指すべき理想的な交通体系を模した幹・枝・葉のうち、葉の部分の交通につきましては、地域住民の方々の具体的なニーズを正確に拾い上げて、その課題解決のために導入していくことが本当に大切であることを、身をもって感じているところです。

地域におきましては城端線などの公共交通体系について非常に熱心に勉強されている方が、独自に勉強会など開催しており、永く持続可能な交通体系を目指す気持ちのある方の声を引き続き拾いながら、各地域のニーズに対しての取組方法や地域の声の拾い方が大きな課題となっているところでございます。簡単ですが、以上です。

●牧野理事・交通政策局次長

ありがとうございます。ここで交通事業者の委員にもお話をお聞きしたいと考えますが、先ほども駅機能の強化といったお話の中で、沿線市町とタイアップして様々な事業が実施されております、あいの風とやま鉄道の日吉委員さんに、もしこれまでのお話の中でお話いただける内容ございましたらお願いいたします。

●日吉委員

あいの風とやま鉄道でございます。先ほどからも、お話を聞いておりまして、やはり駅がその地域とどう結ばれ連携していくことが大事であることをよく認識いたしました。

当社でも、高岡やぶなみ駅や新富山口駅という新駅を整備し、あるいは東富山駅や現在工事中の呉羽駅での新しい改札口の整備、石動駅では図書館と一緒に立った整備も進めてきております。

鉄軌道サービス部会でもございましたけれど、おおよそ駅が立地適正化計画に位置付けられて進められると、当然、市町村とのまちづくりとの連携もとれることから、今後もこのように進めるべきではないのかと思います。例えば魚津駅でいうと、観光

案内所を駅の横に移設するなど、今後は機能の高度化も考えていく必要があると思います。

話が離れるかもしれませんが、いわゆるコロナ明けで最近イベントが多く、人も戻ってきている状況で非常に喜ばしい状況ですが、大規模イベントが行われる時は、やはり市町村と公共交通機関が十分連携し、情報を共有することが必要だと思います。

一つの例としては、今度9月23日に富山まつりがあるのですが、これに合わせてディズニーパレードが行われます。これは城址大通りを使って行われますが、聞いたところによると和歌山で先行事例があるのですが、このディズニーパレードで7、8万人来場したという話もあり、非常に多くの人がかかることが予想されます。

これは富山市さんから情報をいただいている話ですが、当社としてもこのディズニーパレードの前後で最大限の増車、増発を考えることとしております。この例以外でも大規模イベント等がある場合は遠慮なく公共交通機関に増車や増発の検討を申し出ていただければよいと思います。そうすれば、こちらで対応できるものは対応していくこともあり得ると思っております。

このような場合には、駅周辺の道路が封鎖されると駐車場が使えない状態になってきますので、例えば、少し離れた公共交通機関を使ってパーク・アンド・ライドを実施しながら乗車するなども、市町村で検討・調整していただくこともお考えいただければと思います。以上です。

●上市町

上市町です。上市町の地域公共交通に関する現状を申しますと、地域公共交通網形成計画が第1期目で現在進行中ですが、第2期目の地域公共交通計画策定に向けて、現在アンケートを実施中でございます。住民アンケート、さらに日々地铁に乗ってらっしゃる学生や事業関係者を対象として何種類かのアンケートを実施しております。そしてこのアンケートをもとに、令和6年度中に地域公共交通計画を策定したいと考えております。

本町には、富山地方鉄道の上市駅がございます。上市町にとりましては富山地方鉄道さんがメインの地域公共交通機関と思っており、町としましても各種デジタル化やデジタルサイネージの設置などについて、国の補助金などを活用しながら、住民の利便性向上に向けて何とかできないかと、現在考えております。

そして住民や関係者との連携でございますが、先日新聞記事で出ておりましたが、上市町と富山福祉短期大学が相互の連携を強化し、地域のより一層の発展に資するために協定を結んでおります。先般、国際観光学科の学生が町営バスの利用促進に向けたモデルルートを選定し、モニターツアーを実施したところであります。

また、上市駅の開設90周年記念事業を数年前に実施したのですが、その際に、先ほど朝日町さんから町営バスのラッピングの話がありましたが、町の商工会の青年部の有志による地铁車両のラッピングを行いました。それは町内の小学生の高学年児童に、将来の夢に関するイラストを書いていただき、車両の壁面にラッピングいたしま

した。当時はあまり車両にラッピングする事例が県内でもなかったため、かなり先駆的だったとっております。

「上市えきなか古本市」も今年度で6回目を迎えますし、上市駅開設 90 周年の際にも、駅ピアノを設置するなど、上市駅の魅力アップに努めてきておりまして、第2期目の地域公共交通計画におきましても、このような上市駅の魅力化について力を入れたいと考えております。以上です。

●立山町

立山町でございます。立山町も上市町さんと同様に、地鉄が町の中を貫いており公共交通として最も重要であると思っております。

地鉄さんとはコロナ禍前からですが、地元住民を巻き込む取組みのひとつとして、学校の子供たちに絵を書いてもらいまして、それを地鉄さんの中刷り広告で掲示する「立山あーとれいん」という取組みを継続しています。子供たちの夏休みの宿題として、定番になりつつあります。

また、皆さんのお話を聞いておりまして、デマンドという単語が多く出ていましたが、立山町でもバスが空気を運んでいる状態があります。町域が広く、人口減少によって学校に通う子供たちが点在しているため、その子供たちのスクールバス化した路線もございまして。このような路線をどのように考えていくかも、町の課題のひとつとなっています。

恥ずかしながら本町は地域公共交通計画を策定しておらず、そのようなことも含めて今後考えていく必要があると考えています。皆様から見ると、相当スタート前の立ち位置にいますが、町営バスを主体とした公共交通のあり方を検討する必要性をようやく課題として認識したところです。皆様のこの先進的な事例を勉強させていただき、立山町にも取り入れていきたいと考えているところでございます。以上です。

●入善町

入善町の若林と申します。よろしくお願ひいたします。

私からですが、先ほど各部会での主な意見の中で、地域モビリティ部会で免許返納という記載がございまして、入善町で取り組んでおります免許返納の取組みについて、少しご紹介させていただければと思っております。

町では 65 歳以上の高齢者で、運転免許証を自主返納した方に対しまして、公共交通利用券を交付する制度を設けております。この交付額につきましては、3万円分の公共交通利用券を3年連続で交付するもので、合計9万円分の利用ができる内容となっております。利用できる公共交通機関は「のらんマイ・カー」という町営バス、デマンド交通の「ウチマエくん」、町内に事業所のあるタクシーの3種類となっております。

この制度は平成 29 年に創設したものでございまして、毎年平均しますと 120 人から 130 人前後の新規の申請がございまして、入善警察署に免許返納される方の8割か

ら9割の方が申請していただいている状況であり、非常に高い申請率を誇っているところでございます。これにつきましては入善警察署さんとの連携を図りまして、返納のため警察署に訪れた方にその足で役場に行ってもらい、手続きをしていただくことを促していただいていることが、好評の要因ではないかと思っております。

この制度の目的としましては、高齢者の外出支援でございますが、これまで利用していなかった町の公共交通を利用するきっかけづくりにもなっており、公共交通全体の利用促進にも効果をもたらしていると考えております。

この制度の課題としましては、現在、交付額に対して6割程度の利用率があるのですが、議会等のご指摘もありまして、さらにこれを高めていく取組みを検討しているところでありまして、町の公共交通のより一層の利用率向上にもつなげて参りたいと考えているところでございます。簡単でございますが以上です。

●牧野理事・交通政策局次長

大分時間も参りましたけれども、今ほど上市町さん、立山町さんからは地鉄さんとのコラボした事業等のお話もございました。

また、今年度から富山地方鉄道さんにつきましては、安全対策については県・沿線市町村が第3セクター並みの支援を行う取組みを始めております。そのような観点から、役割分担、責任分担という点も含めまして、新庄委員、何かお話ございましたらお願いいたします。

●新庄委員

富山地方鉄道でございます。今ほど上市町さんと立山町さんからは、公共交通機関として頼りにしていると言っていただきまして、本当にありがとうございます。

頼りにされている弊社ですが、戦略会議においての利便性の向上、持続性の確保という観点で言いますと、非常に持続性の確保という大きな課題に直面している状況でございます。資料2にも右上から2段目でございます、交通事業者として負担できる運営レベルは収支均衡までとございますけれども、これは弊社が民間事業者の立場でこれまで一貫して申し上げてきた意向でございます。

そして、この太字（資料2の右欄）の部分の実現に向けて議論していく上では弊社の実情についてやはり関係自治体の皆様にも、ご理解いただかないと具体的な内容にも進むことができないと思っておりますので、先般の鉄軌道サービス部会でもお話ししましたが、弊社鉄道線の現状についてお話ししたいと思います。それを皆様にもご認識いただいてこれからいろいろと議論いただく際の情報としても、共有いただければと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

弊社の鉄道線は全国でも中小私鉄としては非常に長く最長規模の93.2キロでございます。沿線の7つの市町村にある駅の数も合計で67駅と大変多く、いわゆる地域密着型の鉄道であると思っております。弊社の鉄道線は通勤、通学、通院などの生活の足としてだけでなく、県内有数の観光地の立山黒部アルペンルートや宇奈月温泉へ

の観光路線の役割を担っていることについては、すでに皆さん方もご存知のことと
思っております。

鉄道線の利用度合を計る物差しとも言える輸送密度ですが、昨年度の実績では
1,480人、コロナ前でも1,820人でして、一般的には2,000人が利便性も持続性も保
つ最低のラインとされていますので、残念ながらそれを下回っている厳しい状況にご
ざいます。

終点となる観光地へのアクセスとしても必要とされておりますが、長大な営業規模
で運営しております。終点、本線では宇奈月温泉駅、立山本線では立山駅に近づく
末端の区間は民家も少なく、人が暮らしている生活区間というよりはむしろ山間の区
間であり、これらの区間はコロナ前からでもその輸送密度は、存続と廃止を協議する
目安となります。1,000人以下と利用はわずかで、さらに山間部で路線の勾配もかなり
あるため、動力費も平地よりかなり必要としております。このような特殊な区間を維
持することも、民間事業者としては事業収支上、大きな負担となっていると考えてお
ります。

このような弊社特有の実態に加えて、ここ1、2年で運営コストが増加しました。
特に動力費となる電気料金はコロナ禍前との比較では1.7倍で、2億2000万円増加
していますし、さらに物件費や労務費なども合わせると4億円ほど増加する見込みで、
これはコロナ禍によるダメージ以上に影響しており、仮に利用者数がコロナ禍前の状
態に100%戻せたとしても、赤字額はコロナ前の3倍以上になります。弊社の鉄道路
線で見ると、5億から6億円規模になると予測している状況です。そのため、これま
で個別事業者として負担できる運営レベルは、収支均衡までと申し上げてきましたが、
それ以上の関係者の役割分担で維持する運営レベルは、弊社の鉄道線ですと、5～6
億円の赤字規模の範囲になるということです。

これから財源の確保を含め、公共サービスとしては必要だが、不採算となる運営サ
ービスの維持について、我々関係者で具体化する時期にあるのではと思っております。
是非、計画の基本方針がぶれることのないように、皆様方と協議を進めて参りたいと
思っております。どうぞよろしくお願ひいたします。以上です。

●牧野理事・交通政策局次長

ありがとうございました。

所要の時間も近づいてきましたので、恐縮ですが、この場で是非発言しておきたい
ことがございましたら、オンラインでご参加の方も含め、挙手をお願いしたいと思
いますが、いかがでしょうか。

そうしましたら、今日は北陸信越運輸局の鉄道部の聒田委員にもご出席いただき
しておりますので、ご意見等ございましたらよろしくお願ひいたします。

●聒田委員

北陸信越運輸局鉄道部の聒田と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

資料2別紙の中の鉄軌道サービス部会の開催結果についてですが、国の「地域公共交通再構築事業」は、輸送密度が一定以下の線区を対象としているが、対象としていない線区についての支援についても要望すべき、との意見が資料に記載されております。鉄道事業の再構築事業ですが、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある路線のすべてまたは一部の区間を対象に、地方公共団体の支援を受けつつ、事業構造の変更を行って、利用者の利便を確保するものとされております。

その困難な状況にある区間としては、輸送密度が4,000人未満を一つの目安としております。当該目安とされる状況の区間以外であったり、検討している事業計画によっては、その他のスキームでの支援の検討であったりなど、詳細についてまた個別にご相談いただきたいと思います。

またドライバーの人手不足の緩和に向けて、事業者等が連携するシステムの整備や、ドライバーの負担軽減や効率化を図る必要があるというご意見がございますが、鉄道事業も含めまして、多くの交通事業者の方々は、社会問題にもなっております人手不足の問題に直面していることは認識しております。

先進的な事業計画の推進を図って、利便性の向上や交通ネットワーク構築を行う場合においても、公共交通機関としては安全安心な輸送を維持しつつ、これら人手不足等の側面も踏まえて、利便性の向上策をよくよく検討していくことが重要と思っております。

様々な取組みが検討されておりますが、情報サービスを活用し、地域全体が一体となりシームレスな交通ネットワークを構築していくことは、ウェルビーイングの向上に繋がっていくのではないかと考えております。

簡単ですが、以上でございます。

●牧野理事・交通政策局次長

ありがとうございました。大変丁寧なご説明いただきました。

中村支局長さん、お願いいたします。

●中村委員

北陸信越運輸局富山運輸支局の中村です。今ほど聒田が申し上げたことに補足させていただきます。

担い手不足の話になりますが、バス・タクシードライバーの不足ということで、国土交通省では令和4年度補正予算で事業者の方々への補助として、二種免許の取得費用や、あるいは広報費用への補助金を用意しておりまして、県内の事業者様からもご利用いただいているところです。

ただ一方で、ドライバーを確実に確保していくところでいうと、給与等の労働条件の改善というのが重要ではないかと思えます。もちろんそれについては本業である路線バス、貸切バス、タクシーなどの収入基盤を確実に改善していくことが必要である

し、それが前提になりますが、コミュニティバス、あるいはデマンド交通など、自治体で運行をバス、タクシー事業者に委託される場合には、必要な経費には、安全性の確保はもちろんですが、ドライバーの確保、持続性を考えるとそのような観点もしっかり考慮された対価が得られることが必要であると思います。

地域全体で交通サービスを支えることには、そのような点も含まれていくと思っております。

4 閉会

●牧野理事・交通政策局次長

ありがとうございました。

大変本日は多くのご紹介いただきましたし、ご意見もいただきまして本当にありがとうございました。

本日の部会の結果につきましては、次回の全体会において皆さんのご意見のご紹介を事務局からさせていただきたいと考えております。

今後、県が策定いたします計画と市町村の計画との整合がとれますよう、この交通ワンチーム部会を通じましてこれまで以上に市町村、事業者等の皆様と意見交換、情報交換をさせていただく必要があるかと思いますが、ご協力のほどよろしくお願いいたします。ありがとうございました。