

## 第5回富山県地域交通戦略会議 議事録

日 時： 令和5年8月24日（木） 13：30～15：20  
場 所： ANAクラウンプラザホテル富山3階 鳳  
出席者： 委員名簿のとおり

### 1 開会

### 2 挨拶

#### ●新田知事

本日、第5回の富山県地域交通戦略会議をご案内申し上げましたところ、石井会長はじめ、委員の皆様、ご多忙のところお集まりいただきまして本当にありがとうございます。

本県では昨年の6月にこの会議を立ち上げまして、昨年度と今年度の2か年に渡り、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することとし、委員の皆様にご協力をいただき、議論を重ねて参りました。これまでの戦略会議では、計画の基本的な方針、考え方として、ウェルビーイングの向上をもたらす最適な地域交通サービスに関係者間の役割分担・責任分担のもとで実現することを掲げております。本日はこれまでの様々な検討を踏まえて、関係者の役割分担・責任分担や取り組むべき具体的施策についてご議論いただければと存じます。

前回の会議を開催した2月以降に、様々な環境変化がありました。4月には国の地域公共交通活性化再生法の改正案が承認され施行されました。そして5月には新型コロナウイルスの感染症法上の分類が変わり、引き下げられました。さらに富山空港でございますが、国際便の運行、定期便の一部再開など、本県の公共交通を取り巻く環境が変わり、利用回復を期待されるべきことが続いているところです。

一方で、人口減少は引き続きでございますし、また少子化、これらの進展に伴いまして、利用者の減少、サービスの低下と悪循環に陥る恐れもあることも想定しておく必要があるかと思えます。

こうした背景を念頭に、施策の具体化にあたっては、柔軟に対応できるよう、市町村や交通事業者の皆様、県民をはじめとした幅広い関係者の皆様とワンチームとなつて、役割分担などしっかり検討して参りたいと存じます。

皆様にはそれぞれの立場から本日も忌憚のないご意見をいただきますよう、よろしくお願ひします。

### 3 議事

#### (1) 各部会における検討状況等について

- (2) 富山県地域交通戦略における役割分担・責任分担について
- (3) 地域交通ネットワークの目指すべき姿を実現する施策について
- (4) 質疑応答・意見交換

## ●石井会長

皆さん、こんにちは。

ご紹介いただきました会長の石井と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。先ほど新田知事からもお話がございましたように、この地域交通戦略会議も、いよいよ今年度2年目を迎えます、これから取りまとめに入るといふこととさせていただきます。

国でも、富山県の戦略会議は大変注目されており、時折私もお話をさせていただき、また皆さんからも高い関心が持たれております。全国的にもモデルケースとして相応しい戦略会議であると、ご理解をいただいていると思ひます。

現在、国では、令和6年度概算要求の最後の大詰を迎えており、この予算要求が出されますと、年末にかけて本格的な折衝が始まります。このような来年度に向けた予算要求の中で、私達の最も大事なライフラインである地域交通のあり方が、改めて今問われております。

災害の多い日本でございますが、私たちのモビリティをいかにして確保し、どのような状況でも、県民・市民生活が、安全に守られるのかが、非常に重要な局面を迎えています。この災害の多い時代でございますので、まさに日常生活と同時に様々な局面から、県民・市民生活を、知事のリーダーシップの下で関係者が一丸となって守っていただいております。そしてウェルビーイングとして、私たちの幸福感が最大限に生かされるよう、県政を引っ張っていただいておりますので、皆様の様々なご支援、ご協力をさらにお願ひ申し上げたいと思っております。

取りまとめが近づいておりますので、富山県の地域交通戦略が、しっかりとした方針に基づき、また皆様の格別なご指導、ご支援、ご協力により、まとめられることを心からお願ひ申し上げて、一言ご挨拶をさせていただきます。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

それでは早速でございますが、お手元の議事に従って進めさせていただきます。これまでの富山県地域交通戦略会議また各部会では、参考資料としてお付けしている持続可能な欧州モビリティの計画ですが、このSUMPの策定プロセスを参考にバックキャスト型で議論を進めてきており、昨年度は戦略の基本的な方針・考え方や全体目標について議論を行って参りました。

また、本年2月に開催されました前回の全体会議では、具体的施策について議論する際のポイントを、地域交通ネットワークの目指すべき姿として整理し、皆様のご協力により会議として取りまとめをさせていただいた次第でございます。

今年度はこれまでの議論を踏まえつつ、具体的な施策や実施にあたっての役割分担についての議論を行っておりますが、既に本日の会議に先立ち4つの部会が開催されております。部会長をはじめ、部会に所属している皆様には心から感謝を申し上げます。

す。

本日は部会での議論を踏まえ、地域交通に関する施策の役割分担・責任分担について取りまとめるとともに、主要な検討施策についても、皆様と議論を深めて参りたいと考えております。

それでは、意見交換に入る前に、まず事務局より、部会における議論の概要、部会の結果を踏まえた関係者の役割分担案とともに、計画の取りまとめに向けた検討施策等についてご説明をお願い申し上げます。

それでは事務局よろしくお願ひいたします。

## ●事務局

(資料1、資料2、資料3、資料4、資料5に沿って説明)

## ●石井会長

ありがとうございました。大変詳細な資料、そして各部会の報告もしっかりまとめていただきました。

今事務局からご説明ありましたように、部会の結果を踏まえた関係者間の役割分担・責任分担の案が今回示されました。また、この役割分担・責任分担に基づきまして、計画策定に向けて今後検討を進める主な施策の一覧についてもご説明をいただきました。

本日はこの資料3と別紙により整理されました役割分担・責任分担について、本会議として了承するかどうか、皆様のご意見をお伺いしたいと存じます。

また、資料4の今後検討を進める主な施策につきましても、各施策の必要性や課題認識等、皆様のご意見をあわせて頂戴したいと考えております。

資料3別紙のこの新しい絵を、私も先日見せていただきまして、現在の私達の置かれている立ち位置がこの絵ではっきりとわかり、非常に分かりやすい絵を描いていただきました。前回に引き続き、素晴らしい作図のプランナーがおられると改めて感心したところです。現在地から左に行けば、益々この厳しい蟻地獄の状況に入り、それを何とか右の方に持っていき、新たなこの意識改革も含めた「投資」と「参画」という大変画期的なコンセプトを導入していただきました。ウェルビーイングの向上、カーボンニュートラルへの貢献、このような中での目標達成が、非常によく明確化されたと認識をしております。

そのような中で、委員の皆様からご意見を賜りたいと思いますが、今回も時間の都合がございますので、私から指名した委員の皆様から順にご発言をお願い申し上げます。

なお毎回恐縮ですが、時間の都合もございますので、一応の発言のお時間を1人3分程度で、ご協力を賜りたいと思っております。それではまず、鉄軌道サービス部会から、部会長の関西大学の宇都宮先生よろしくお願ひします。

## ●宇都宮委員

鉄軌道部会の部会長を仰せつかっております関西大学の宇都宮でございます。

時間の関係もあり部会の詳細は既にまとめられていますので、この大きな方針等々について感想を申し上げたいと思います。

最初にEUのSUMP、持続可能な都市モビリティ計画をご紹介させていただきましたが、富山県の計画がそれに向けて、ウェルビーイング、カーボンニュートラルの大きな目標に向けて議論を進めた結果、ようやくここまで来ており、事務関係の皆様のご尽力に感謝をしたいと思います。

とりわけ今回まとめていただいた役割分担・責任分担の中で注目すべき1点目は、地域交通サービスは公共サービスであると言い切ったことです。基本的に日本のこれまでの交通サービスは、公的なものも含め商業輸送をベースに成り立っています。あえて公共サービスという場合には、いわば最低限の足を守る際に使用して参りました。しかし今回は違います。地域のウェルビーイングを向上させて、採算が取れないところも含めてサービスを向上し地域の活力を打ち出す、それが公共サービスであると言っています。この点が単に高齢者の足を守ることとは全くレベルが違う意味で使われていることを、明確に意識させていただくものであり、これは恐らく画期的なものではないかと思っております。そのような意味で、これを出していただいたことは大賛成であります。

それから2点目です。鉄軌道部会での話を書いておりますが、事業者に対して採算を超える部分の費用は、この大きな目標に向けて一步一步進めていくための投資であるということです。これも他の計画で明示しているところはないと思います。費用ではなく投資、つまり将来に実を結ぶものであることを記載しているという意味で、画期的ではないかと思っております。

そして3点目として参画です。SUMPもそうですが、基本的には各関係者が当事者意識を持たなければいけないと記載されており、それを持つように仕向けた計画でなければいけない。今回であれば、鉄軌道とは言いながら、当然まちづくり等々と関わってくる。県が旗を振りつつも、市町村の行政や住民が一体になる必要があります。そのような意味でこの参画を書いていたいただいたことは、非常に大きな意義がありますし、逆に、本日は市町村もいらっしゃいますので、是非県と県以外の関係にもその点をしっかり読み取っていただきたいと思います。

若干のコメントをさせていただければ、「投資」について資料4にいくつかの施策が記載されております。本日は案出しであるため、鉄軌道に関しては様々な投資として輸送力の強化等をうち出していますが、他の部会のことを全体会議で申し上げれば、例えば鉄軌道だけではなくバスサービス等も、当然鉄軌道と連携してより強固なサービスが必要になってくる。その場合には通常のバス車両やバリアフリー対応のバスも必要でしょう。あるいはバスの運行ダイヤも含めて変えていく必要があります。この地域モビリティ全体という意味で、鉄軌道に限らず、着実に投資をしていく方向性も、施策として必要であることをコメントさせていただきます。

様々なところで連携、参画という言葉が出てくるのですが、一つご紹介したいと思います。鉄軌道事業者、バス事業者のいずれにおいても、通勤者向けにある程度割引された「定期券」がありますが、それとは別に、学生のために「学割定期券」を発行しております。学割定期券は非常に大きな割引率でございます。しかしこの学割定期券は大きく割り引くことにより、企業戦略としてそれで儲けるという話ではないのです。ご承知の通り、学割定期券は教育を支えるために値段を安くしているものです。そのため、それを事業者が負担していることは、我々の交通経済学の中では、おかしいと前々から議論がなされていたわけであります。

その件について、先ほど会長からご紹介があった、今回の地域公共交通活性化・再生法改正の衆議院及び参議院での附帯決議がありますので、ご紹介したいと思います。衆議院の文面を見ますと「通学定期や障害者割引等の社会政策に係る費用を交通事業者が負担していることを踏まえ、文教や福祉分野においても交通事業者支援のための仕組づくりについて、検討すること。」つまり、事業者だけにリスクを負わせるのではなく、文教・福祉分野とも連携する。それも含めて考える必要があるということです。これは国会の決議で決まっていますので、是非皆さんにそれを知っていただき、今後の施策を考える上での一つの参考にしていただければと思います。

#### ●石井会長

どうもありがとうございました。部会でも、大変詳細な検討をしていただき感謝申し上げます。

#### ●本田委員

富山大学の本田でございます。私は、鉄軌道サービス部会の一員として参画させていただいております。

本日、事務局からは、各部会における主な意見のご紹介や、地域交通戦略における役割分担・責任分担、また地域交通ネットワークの目指すべき姿を実現する施策について、ご説明いただきありがとうございました。

本日の資料3及び資料4には、大變的確にわかりやすく要点を取りまとめてくださっておりますし、今ほど鉄道サービス部会の部会長の宇都宮先生から、部会での議論を踏まえたご意見をいただいたところでございます。そのため、私からは部会での議論を振り返りまして、若干重なる部分もあり補足的にはなりますが、各関係者の役割分担・責任分担や目指すべき姿を実現する施策について、簡単にコメントさせていただきます。

まず各関係者の役割分担・責任分担についてですが、資料3に記載のとおり、私も投資や参画というキーワードに賛成でございます。富山県では、車と同様に移動の選択肢となり得る地域交通サービスにしていくためには、鉄軌道をはじめとする地域交通は、道路と同じように、公共サービスと位置づける必要があると考えております。公共サービスとしてふさわしいレベルの利便性の高いサービスの実現のためには、県、

市町村、事業者、県民、並びに沿線企業なども積極的に関与すべきと考えております。利便性向上のための投資という前向きな考え方が、不可欠だと考えております。

また、広域行政としての県が、関係者間の合意形成に向けて主導的な役割を果たしつつも、市町村・事業者の合意形成に向けた協議に積極的に参加すべきことは言うまでもございませんし、お任せというような立場ではなくて、あくまでも自分事としてとらえて、当事者の1人として主体的に関わっていただきたいと考えております。それが重要と思っております。

そして自治体のまちづくりとの連携という観点から申し上げますと、地域住民の公共交通の利用促進に繋がるような取組みにつきましても、市町村が中心的な役割を果たしつつも、地域住民や沿線企業の方々も自らが動いてサービスの利便性を向上させる、あるいは自ら利用しながら利用者を増やすことをすべきだと思っております。将来も自分たちが住み続けたいと思える交通まちづくりにさらに積極的に参加するべきと考えております。

次に目指すべき姿を実現する具体的施策についてですが、こちらは資料4にある内容として、鉄軌道のサービスレベル向上に対する「投資」は大変重要でございます。公共サービスとしてふさわしい地域交通サービスを実現するためには、自治体が資金面で積極的に関与する必要があると思っております。そして市町村のまちづくりとの連携を進めることが不可欠であり、これまでのように一律的に支援するのではなく、メリハリをつけた支援を検討することが重要になると思っております。具体的に申し上げますと、すべての駅・駅周辺で、同じように支援するのではなく、市町村の立地適正化計画など、まちづくり計画の中でのまちの拠点と位置付けられた駅を対象とする取組みを重点的に推進していく工夫が考えられると思っております。

少し長くなりましたが以上でございます。

## ●石井会長

宇都宮先生、本田先生にリーダーシップをとっていただきまして、鉄軌道サービス部会では、重要なところをご示唆・ご提言いただきまして感謝申し上げます。このような投資の基本的な理念や新たな考え方、新たな対応方策について、非常に有用な内容を教えていただきありがとうございました。

続きまして、サービス連携高度化部会の部会長である富山国際大学長尾先生お願い致します。

## ●長尾委員

サービス連携高度化部会を担当しています長尾から、部会の内容についてご報告させていただきます。

主だった意見については、先ほど事務局から資料2、資料3などで詳細に説明をいただきましたので、重複する内容は割愛させていただきたいと思っております。

各部会の意見を、トータル的に「投資」と「参画」の視点で再整理していただいて

いますが、特にサービス連携高度化部会は「4. 地域交通サービスとの連携等を通じた参画」に関連していると思います。本部会での具体的な施策については、後ほど是非ご意見をいただき、これまでの進捗状況を講評していただきたいと思います。

品川委員長が中心になって実施しているM a a Sは、県民に非常にわかりやすいサービスの内容であり、具体的に地域交通がどのように関係しているかという具体的なイメージもつきやすいと思います。しかし、M a a Sに関しましては、当事者の調査によれば、7割ぐらいの方がご存知ではなく、県民の多くにM a a Sの仕組みや利用できるサービス等が知れ渡ってない状況です。従って、サービス連携高度化部会としましては、M a a Sの認知率を具体的にどう上げていくかが、大きなテーマになると思います。品川委員によりますと、M a a Sの日常的な使用頻度をどう高めていくかというコンセプトが非常に重要であり、その視点から様々なクーポンやデジタル券、様々なステークホルダーとの地域連携を考えて推進されています。具体的には後ほどまたご説明をいただければと思います。県民の多くにM a a Sを理解していただければ、地域交通がメインになる、あるいは快適性が増すことが、県民の皆様にとっても具体的にプラス要素となることが伝わるのではないかと思います。他にも意見が多く出ていましたが、資料を読んでいただければと思います。

これから連携や具体的な施策を進めていくに当たり、消費者視点に立ったデータがまだまだ不足していると思います。利用客の立場で、魅力的な施策を実施するためにも、利用客数が少ない間に顧客データベースをしっかりと整備、分析して、施策に反映するとともに、後追いや検証ができるようにすべきではないかと考えます。特に供給サイドよりも利用者の視点に立ち、どのようなサービスを提供していけばさらに利用客数が増えるかを検討するために、力を入れていくべきだと考えております。

そのほかに、これまで検討してきた事業・施策が具体的に実施できるかどうかについては、予算との対応の中でしっかりと検討が必要だと思います。民間、住民に理解していただくためには、具体的な施策がわかるような実施計画が期待されているのではないかと思います。以上です。

#### ●石井会長

どうもありがとうございました。様々な検討をしていただきました。

#### ●品川委員

サービス高度化部会で参加させていただいております、富山 my route 推進協議会会長の品川と申します。

この委員会でも申し上げたのですが、my route というM a a Sサービスは、スマホ上のアプリケーションですが、あくまでも目的は県内各地域の賑わいづくりや各市町村含めた地域の活性化、公共交通の利用促進による移動増加のための手段です。現状をご報告いたしますと、ダウンロード数は県内約2万回で、県民50人に1人のスマホに入れていただいております。また、1日当たりのアクセス数は200件前後で、今

年中にダウンロード2万5千回、1日当たりアクセス400件という目標を立てており、今のところ、よいピッチで進んでいると考えております。今秋11月の富山市を中心とした富山マラソン関連の大イベントや、今年で3回目となるノーマイカーウィーク、年末のバスロケーションシステムとの連携システムのリリースを目指して、普及・利用拡大に努めていく所存でございます。現状では、今年2月に全面リニューアルをいたしまして、全国でも1日当たり1,000~1,200回の新規ダウンロードがあり、全61万ダウンロードまで到達しております。

普及と同時に、公共交通を利用される方々の日々の利便性向上として、先ほど長尾部会長がおっしゃいましたが、日常使いの増加、1日当たりのアクセス数の増加、また、様々なデジタルチケット等の売上増加を目指しております。

昨年、県や国の支援をいただきまして、多数のデジタルチケット、企画チケットを作りましたが、一緒に共同運用させていただいている富山地方鉄道、ご協力いただいているあいの風とやま鉄道、また共通チケットを発売させていただいているJR西日本にも多大なるご尽力・ご協力を賜り、今年度に入ってから県内で約1,500枚のデジタルチケットを販売しております。また直近では今月から、富山地方鉄道の企画の「まちなかぐるっとアートチケット」という県美術館、水墨美術館、高志の国文学館など、無料クーポンで入館できるチケットも発売し、夏休み期間に好調な売れ行きでございます。さらにバスロケーションシステムとの連携に加えて、鉄軌道線、市内路面電車との位置情報表示システムのリリースも年度末に控え、さらなる普及促進・利用促進に努めたいと思っております。

これからは資料4の2ページ目の4番にありますが、長尾部会長もおっしゃった様々な取組みを進める上でも、地域の皆さんを巻き込み、様々な主体の方々に参加していただくまちづくりや、組織を立ち上げる際の事務局機能や企画機能等に対し、県、市町村、自治体の皆様から予算措置等の側面支援をいただければありがたく存じます。

例えば、この11月に富山市と青年会議所が中心となって実施する「まちめぐりとやま」というイベントがございます。青年会議所で、高校生や大学の皆さんに、このイベントのプロポーザルを募集されたところ、富山北部高校の生徒会から、若い女性を主なターゲットとしたスタンプラリーをMa a Sサービスで実施する提案をいただき早速今作り込んでいるところです。

そのような、様々な皆さんと力を合わせた賑わいづくり、地域活性化、公共交通の移動促進に資するアイデアの具現化に取り組んで参りたいため、今後ともどうぞよろしく申し上げます。以上です。

#### ●石井会長

ありがとうございました。様々な施策を展開していただきまして、感謝申し上げます。

#### ●大西委員

富山大学の西大です。地域モビリティ部会の内容を踏まえ、私の意見も言わせていただこうかと思えます。

資料3の役割分担・責任分担に関しては、前回の地域モビリティ部会での議論の内容がほぼ反映されており、非常に受け入れやすく資料化されていると思っていました。

宇都宮先生も言われていたように「公共サービス」が大きな点であり、これは様々な人たちにとっても重要で、必ず地域全体で支えていくものとなっている。その「公共」という概念を、交通に対して適用することが非常に重要であると思っております。公共の概念は勘違いされがちですが、地域の中の様々な主体が連携をしながら支えていく認識も生まれていくでしょう。そのため交通事業者だけではなく、自治体も、商業者も、住民もそれを支えるものになるという考え方に到達していくと思えます。

また投資、参画に関しても、非常にわかりやすく説明をされています。

この部会の中での議論の一つとして、地域の中で将来に渡って地域交通を支える担い手が不足していく問題に対し、タクシー事業者やバス交通等は、既にその問題に直面をしていることがあります。それについては、公共交通として効率的に運営としていくことで、一定程度は解決に導く取組みが生まれてくると思えます。

加えて、公共交通は地方都市で使われづらく、例えば免許返納などの状況に陥ったときに初めて公共交通を使う必要がでてきますが、その前の段階で公共交通を学ぶ仕組みを用意しておく必要があるという意見も出ておりました。その部分が参画に非常に重要な役割を果たすと思えます。例えば、自家用車がない生活を予め理解をした上で、自分の40～50代の生活を構築する必要もあります。さらに投資・参画という言葉が非常に誤解を招きがちのところから、公共交通における意味を理解してもらう仕組みが必要だろうと思えます。それが学校教育や社会教育等の教育から、交通についての理解を促すことが必要となると意見交換されていたかと思えます。特に富山市の学校教育では「富山市のりもの語り教育」で、小学校の段階から公共交通の役割や町との関わりを学ぶ機会を作っています。小・中学校でこのような教育の機会があると非常に良いと感じております。私からの意見以上となります。

## ●石井会長

ありがとうございました。様々な地域モビリティの重要性をいかに浸透していけるか、具体的な施策を提案していただきました。

## ●畠山委員

先生方が言われた通り、公共サービスという定義は本当に素晴らしく賛同させていただきます。

石井会長が言われた資料3別紙の絵についても素晴らしいと思うのですが、現状で参画しているのは子供と高齢者だけだということです。この絵のように、多くの人達でこの笑顔を作り、ウェルビーイングの向上を推進するためには、相当地道な努力が

必要であると、本日改めて絵を見て感じました。

そのため、本会議は今後終盤に向かいますが、何よりも大事なことは、住民といち早く対話を行うことではないかと思いました。例えば、このようなことを考えているがどう思うのかと住民と対話しながら巻き込んでいく。公共交通を利用している子供や高齢者だけではなく、ミドル層も含めて、対話しながら実施していくことが大事ではないかと思いました。

そうすれば、公共交通は、誰が使っているのだろうとさらに考え始めて気付いていく。それが何よりも大事ですし、地域交通から公共を考えていくことに繋がるのではないかと思います。そうすれば、物事を気にするようになると思います。運転手さん本当にありがたいなど、人や物のことにさらに気づき、気になれば私はこうしようという動きが地域交通から生まれてくると、富山県が目指しているウェルビーイングとなる。そうすると、公共物としてトイレの一つも気になってくると思います。皆のものをどうするかを考え出すきっかけや人の役に立つことこそが、ウェルビーイングという目標の手前に当たることだと思います。

繰り返しになりますが、計画を実現するためにも、何よりも早く住民との対話を実施した方がよいですし、計画づくりが目的ではないため、是非学校を含めた教育基盤において地域交通から公共を考える仕組みを、県の皆さんには整えていただきたいと思いました。以上でございます。

#### ●石井会長

ありがとうございました。大変重要な点をご指摘いただきました。続いて利用者代表から、富山老人クラブ連合会の麻島委員お願いします。

#### ●麻島委員

老人クラブの連合会の麻島です。

地域の活力・魅力の向上に向けた役割分担・責任分担については特に異論はございません。ただ高齢者に少し、ハードルが高いようにも思います。先ほども話がありましたが、参画とはどのようにすることなのか、高齢者はどのようにすればよいのかが気になることです。

そのほかの計画で取り組む施策について1点だけお尋ねしたいことがあります。目指すべき姿として、鉄軌道や駅を中心にネットワークを実現する、まちづくりの中心となる駅を拠点化する、自宅から最寄りの施設までの身近な移動を支えるネットワークの実現などが挙げられております。前回示されました人口分布図に見られるように、駅の周辺以外にも広く多くの県民が住んでいます。そのような地域の県民は生活の質を保とうとすれば、今後もマイカー利用は欠くことができない移動手段であると思えます。それは高齢者も同様で近年は70代になっても働く高齢者が増えている現状もあります。

私がお聞きしたいのは、免許返納についてです。資料4の中に、「免許返納の機をと

らえた地域内のモビリティサービスの利用」とありますが、これは免許返納を推奨しているわけではなく、免許を返納した場合にはという理解でよろしいでしょうか。

### ●石井会長

ありがとうございます。事務局にご質問ありましたので、まずご回答をお願いします。

### ●事務局

事務局でございます。

免許返納の機をとらえた地域内のモビリティサービスの利用に関しては、特に地域モビリティ部会で議論をいただいております。

問題意識としましては、この免許返納においてライフスタイルを転換するには大きく準備が発生し、情報がないと転換をしようと思ってもできない方がいるため、免許返納した後も、地域内で使えるモビリティサービスがどういったものがあるか、安心して生活ができるような状況にあるかどうかを自ら適切に判断いただくことができるように、しっかりとこの免許返納の機をとらえて、住民の皆さんに適切な情報を提供・共有する必要性についてご議論いただいている最中です。

それらを念頭に、この資料に書き込みをしております。以上でございます。

### ●石井会長

恐らく今の事務局のご説明は、免許返納の機をとらえた地域のモビリティサービスの利用ということであり、免許返納後も県民の皆さんがお住まいの地域内のモビリティサービスを利用し、利用者としての参画意識を持っていただく施策として、これから展開したいということだと思えます。

委員と事務局の思いはひとつだと思いますので、よろしく願い申し上げます。

### ●北岡委員

自治会連合会の北岡でございます。

先ほどの資料3別紙のこの絵を見ますと、大変素晴らしい発想で嬉しく思います。小さい子供たちがいて、お父さん、お母さんがいて、おばあちゃん、おじいちゃんがいて、このような地域住民の広い大きな輪を含めて投資・参画を、キーワードにまとめていただき、この考え方には大賛成でございます。

私たち自治会連合会では、自分たちの地域は自分たちで守る、助け合う、支え合うというスローガンのもとで活動しております。それを含めて考えますと、利用者であると同時に、私たちは重要な支え手であるという認識です。まずは投資・参画というキーワードに賛成するものでございます。

一つ紹介させていただきますと、私たちの町内会あるいは自治会のまとまりでは、様々な考え方があり、例えば、鉄軌道を支えるために住民組織を立ち上げているグル

ープがあちこちに見受けられます。駅の掃除あるいは花壇づくり、そしてそれを子供たち、地域住民の皆が応援する温かい輪が、地域交通を中心としたまちづくりに広がっていくことであると思ひ、私達も積極的に応援していこうと思ひています。以上でございます。

### ●石井会長

ありがとうございます。様々な地域交通を守るためのご支援を、参画の中でしていただき本当に感謝申し上げます。

それでは交通事業者さんから、またご意見賜りたいと思ひます。

### ●日吉委員

あいの風とやま鉄道の日吉でございます。よろしくお願ひします。

まず資料3の役割分担・責任分担の内容ですが、これまで私ども公共交通機関がこの議論の中でお願ひしてきた内容を十分反映しているため、この内容については賛成です。

具体的な施策についても、様々なテーマで議論されてきた中で、鉄道事業者、公共交通機関がそれぞれ参画して意見を述べてきております。例えば、鉄軌道サービスのレベル向上に対する投資、あるいはまちづくりと連携した駅の機能強化、MaaSの充実、とやまロケーションシステムの充実について、しっかり項目として記載されており、この方向で進めていただければよろしいのではないかとお願ひしております。

ただ1点、鉄道事業者として言いますと、いわゆるヘビーユーザーである通勤通学等については、概ね様々な支援策の中の投資等を通じて、利便性の向上が進んでいると思ひます。

問題は、観光客や高齢者、買い物客などのヘビーユーザーではない方々です。このような方々に対しては、駅から商業施設や病院、観光施設等へ行くようなツールや情報がしっかり提出されなければ、鉄道事業で輸送しても、最後の一步で詰まってしまう可能性があり、配慮が必要であると思ひます。また商業施設や観光施設へ行き駅に戻る場合も同様で、例えばバスやタクシーの情報があるのか、大規模商業施設のすぐ横の大きな道路の歩道にバス停があるが、最近非常に暑いのに屋根がないといったケースもあります。これらは観光・商業施設の事業者の皆さんと連携し、公共交通とが話し合っただけでさらに快適性を高めることも必要ではないかとお願ひします。

### ●鹿野委員

JR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、本当にありがとうございます。

まず資料3にお示しいただきました地域の活力・魅力向上に向けた役割分担・責任分担については、弊社としても賛成させていただきます。

いわゆる地方ローカル線に関しましては、ご記載いただいております通り、人口減

少などの様々な取り巻く環境の変化により、事業者の経営改善や採算性の確保という視点からも、ご利用に応じたサービスレベルの見直しを実施せざるをえない状況です。

そのような中、弊社としましても、持続可能な地域社会の実現に向けて、移動実態や地域のまちづくりに合わせ、今よりもご利用しやすい最適な地域交通体系を、地域の皆様とともに築き上げていく必要があると考えており、自治体や地域の皆様のコミットメントが必要という認識でございます。今回お示しいただきました役割分担・責任分担の案には、地域の皆様に必要なサービスの向上について、自治体・県民の皆様の役割を自らの地域に対する投資・参画へと舵を切るとあり、まさにこれらのコミットメントをいただけるものと受けとめており、非常にありがたく心強く感じております。

資料4の主な施策検討につきましても、鉄軌道のサービスレベルの向上に対する投資の記載は、現在城端線・氷見線の再構築検討会でご議論いただいているものとも合致しており、全く異論ございません。再構築検討会内で、支社長の漆原からお伝えさせていただきました通り、民間事業者である我々だけでこれらの投資、施策を実現していくことは難しいのですが、今回のように、地域の当事者としての、地域の投資と捉えていただけるということは、非常に先進的なものと感じております。

加えて、公共交通につきましては、その核である駅を含め、都市の装置の一つであります。まちづくりをどう考えるのか、あるいはまちづくりの中で公共交通をどう位置づけるのか、どのような機能を求めるのかを整理いただいた上で、具体的な施策を検討していく必要があると考えております。そのため、参画の主な検討施策である「沿線まちづくりとしての参画」については、高い関心を持っているところでございます。

引き続き、自治体の皆様、他の交通事業者とも連携させていただきながら議論を深めて参りたく、どうぞよろしくお願いたします。

## ●新庄委員

富山地方鉄道です。よろしくお願いたします。

まず資料3の役割分担・責任分担についてですが、日吉委員と同様で、これまでの会議でお話したこと、特に2つ目にもございますが、事業者として生き残るための施策を優先せざるを得ない事情や、それによる社会的な影響もよく把握・理解された上で、その関係者を県及び市町村、県民、交通事業者に分けて、果たすべき役割・責任に対する考え方の基本が示されており、弊社としてこれまでの議論で主張させていただいた、特に重要な3つのポイントにも触れられており、この案に賛成いたします。

特にそのポイントをこの考え方に組み込んでいただけたと思う点についてお話ししますと、1つ目は資料3の下の欄にある自治体の役割にありますが「交通事業者の経営の範囲を超えるものの、その地域が必要と考えるサービスレベルの確保・向上について、地域の当事者として自らの「投資」により実現」は、公共のサービスであっても、民間として運営できるサービスレベルはせめて収支均衡までとすることにご理解いただき、これを超えて地域自治体として求めるサービスを含む運営については、地

域、自治体の役割・責任とし、財源の確保も含めて対応する考え方に一致するものと思っております。

2つ目としては、サービスを提供する立場の事業者としては、利便性の向上を考えることも非常に大事ですが、現状はコロナ禍からの回復の遅れ、利用者数がこれ以上伸びない状況です。一方で電気料金などコストの上昇から、その維持確保ですら厳しいことにも目を向けて欲しいと意見させていただきましたが、「確保」という文言も「向上」とともに、課題へのご理解があったと思っております。

そして最後の3つ目として、この中で果たされる県及び市町村の役割・責任のあり方からは、これまで同様の民間事業者によるサービスの設定・提供を尊重しながらも、それが地域のニーズに合っているのかどうかと、自治体としての主体的な関与と投資が、この計画における当事者意識の表れとして強く感じるものでございます。

これらがこの役割・責任分担に含まれていることが、弊社として大いに賛同できる理由でございまして、今後この考え方に沿って、利便性の向上、持続性の確保を具体化するためには、交通事業者の経営の範囲と、自治体県及び市町村にとってその地域が必要と考えるサービスの内容、サービスが全体として成り立つための投資額を明確にする必要があると思っております。

計画策定期間も全体の約3分の2を過ぎましたが、改めて計画の手段となるSUM Pの考えに立ち返って、計画の基本的な方針がぶれることのないように、弊社としても精力的に議論に参画したいと思っておりますので、よろしく願いいたします。以上です。

## ●石橋委員

石橋です。私は現場で働く立場で参加をさせていただきました。

本日各部会でそれぞれの意見を集約され、資料でも拝見させていただきました。その上で資料3の今後の役割分担・責任分担が出てきたと思っております。その中で、本資料の3つのうちの3番目が大きなポイントだと考えております。

今ほど、それぞれの委員からありましたように、投資・参画へ舵を切るということでありますから、当然これまでとは違うということになります。そのことについて、本日のこの会議の中でそれぞれの立場で確認ができることを私としては望んでおります。

それが資料3別紙のイラストであると考えております。これまでは交通事業者も含めて全面に出ていましたが、今後はサービス向上として、交通事業者の採算性を超える方向性を出しておられます。このような形で、最終的に富山県の地域公共交通計画ができればよいと思っております。

そこで資料4です。働く側ですので、ここにありますように、担い手の確保が最も問題であると考えております。担い手が減少した、あるいは流入してこないことが現実です。国も含めて様々な対策を打っていますが、思うように確保ができない。そこで、先ほどの責任分担・役割分担にもありましたが、交通事業者の方々には、現在の

担い手、経験者・熟練者を減少させない取組みを是非行っていただきたいと思います。

当然、中長期的には、新規の就労者の獲得も引き続き大事なのですが、この5年の計画の中では、喫緊の課題として、まず担い手を減らさない努力を交通事業者の方々にはするべきだと思いますし、就労者の高齢化が担い手不足の問題のひとつでもあります。私たち交通事業者あるいは労働者は、安全性の問題が大きく優先されますので、様々なチェックポイントも必要になってくると思います。事故等に対する費用負担として国や県から是非支援をしていただきたい。本日お集まりの皆さんには、現場の声として聞いていただきたいと思います。

資料3の役割分担・責任分担で、県民として沿線の住民、企業、店舗があります。ここには観光地や観光施設、高齢者が必要とする公営も含めた病院、バスが運行している病院が少なくないことから、それらも県民全体に含めていただくこともお願いをしたいと思います。利用される側に立つと、交通結節点等での待ち時間や移動時間が最後の問題となるため、その情報提供をそれぞれの事業者間あるいは病院等を含め、全体で情報提供できるように拡充いただき、スムーズな利用のために効率性を上げていただけるように、この計画が進んでいけばと考えています。前後しましたが以上でございます。

#### ●石井会長

ありがとうございました。

担い手の確保という交通事業者の極めて重要なところもご指摘いただきました。職場あるいは働く方々の魅力づくりが、私たちにも同時に求められていると意識を新たにさせていただきました。

それでは自治体から、ご意見を賜りたいと思います。

#### ●美濃部委員

富山市副市長の美濃部でございます。

各部会の議論の結果である資料3、4の計画につきましては、全面的に賛成いたします。理由としては、公共交通の使いやすいまちづくりや利便性の向上に関わる投資は、国の支援のもと、県や市町村である地方公共団体の役割であると十分に認識しているということでございます。

ひとつ注意が必要なことは、ここ数年の国が地方に対し、JRも含めた交通連携の計画や役割分担の見直しを求める議論を促す理由には、大都市圏での黒字を地方のローカル線にまわしている内部補助をできるだけ削減したいという意図も見えるところであります。

そのようにならないように、役割分担の変更や連携によって、結果として赤字が減ることは非常によいことだとは思いますが、そうではなく、公的支援により赤字が減る施策については、その分の国からの補助金を引っ張ってくるなどのことを、県・市町村とよく相談しながら作戦を作り施策を進めていく必要があると思っております。

そして、県が実施する交通施策につきましては、富山県全体ではなく、地域ごとに利益が異なる施策もございますので、市町村ごとの分担率について、今後もよく考慮の上、協議いただきたいと考えております。

最後に、労働者の側からも話がありましたが、交通事業に関わる勤労者の適切な賃金に考慮し委託費等を積算していくことは、人材の確保だけではなく、県内への経済効果につながります。交通に携わる方への賃金はそのまま県内に落ちて県外の流出が少ないわけですので、そのようなことに適切に配慮して、国にも働きかけながら進める必要があると考えております。私からは以上です。

### ●河村委員

河村でございます。

スクリーンに出ております役割分担・責任分担のあり方は「関与」についてのことであると認識していますが、自治体については「投資」、県民については「参画」がキーワードであり、よく考えられた言葉だと思っております。

利便性の向上の取組みの具体的な関与のあり方として、資料4の枠外の最後に「自治体も関与し、事業者間の連携体制を構築」とありますが、これが大変であり、今回の戦略の中で具体化するための大きな目玉になると思っております。

そのような観点から、資料3の下にある、自治体・県民・交通事業者という記載の中で、交通事業者の利便性に対する取組みについて、先ほどの「自治体も関与し、事業者間の連携体制を構築」に繋がるような表現を少し工夫できないでしょうか。自治体が「関与する」「交わる」「関わる」あるいは「一体的に取り組む」など、協議の場を作ることにつながるように工夫していただくと、よりインパクトのある表現になると思います。交通事業者の役割の記述について、自治体の関与という部分と、事業者間の協調や連携をさらに図る、一体・連携を強化していくことを、さらにご協議いただくと、よりよい表現になると考えております。以上でございます。

### ●小竹委員

上市町の小竹です。

上市町は以前も申し上げましたが、地鉄本線が富山市等々と結ぶ、唯一で必要不可欠な鉄道であり、本町としてもこれまでもできる限りの支援をしてきたと思っております。

10年ぐらい前に新駅を開設していただいた時には、パーク・アンド・ライドの駐車場を町で整備するなど、様々な取組みを実施させていただきましたし、2年ほど前に、上市駅が開設90周年を迎えた時には、盛大なイベントを開催させていただきました。イベントの中で、地鉄本線の車両のラッピングを商工会の若い人たちも関係して実施しましたが、恐らく本線にラッピングをしたのは、この取組みが初めてだったと思っております。そして、上市駅での古本市は、これで4～5年実施していますが、できるだけその駅の利用に繋がる仕掛けを、町が率先し実施してきたと考えているところ

です。

今回自治体には「投資」という言葉もいただき、私どものような小さい自治体で「投資」と言われると責任が重いと感じるのですが、「参画」という点では、今言ったような町の取組みを以前から実施させていただいているという認識でいます。

上市町は、今年から2年ほどかけて、第2期の地域公共交通計画の策定を行うこととしております。これまで以上に、例えば本線とコミュニティバスとの乗継やその一体的な利用促進や、観光でも利用できないかなど、乗りたくなる様々な仕掛けづくりを考えておりますので、積極的に取り組んでいきたいと思っております。以上です。

### ●石井会長

ありがとうございます。

様々な取組みを既に実践していただいておりますことに感謝申し上げます。それでは国の方から、ご発言をいただきたいと思っております。

### ●白砂委員

国土交通省北陸信越運輸局の白砂でございます。

本日、事務局から説明していただいた議題に関してですが、各部会をウェブで視聴させていただき、それぞれの立場から様々なご意見いただいていることは承知しております。本日のこの資料3別紙は、的確にまとまっていると思っております。こちらを委員として了承することに賛成したいと思います。

本日お時間を頂戴し、国の施策について1点ご紹介をさせていただきたいと思えます。国土交通省として国土交通大臣が議長となる、公共交通リ・デザイン実現会議（仮称）の設置予定についてのご紹介になります。

この会議については、岸田総理が本部長となっております「デジタル田園都市国家構想実現会議」いわゆるデジ田と呼ばれている会議に基づくものです。6月に開催された第13回の会議の中で、総理から「経済産業大臣と国土交通大臣は、それぞれ関係大臣と連携し、本会議の下に、デジタルライフライン全国総合整備計画を策定するための会議と、交通のリ・デザインと地域の社会的課題解決を一体的に推進するための会議を、それぞれ設置してください」というご発言をいただき、それに基づいて国土交通大臣が議長となり、関係省庁、有識者で構成する交通に関する会議を設置することになっております。こちらの会議は、第1回目が近々に開催される予定になっております。この会議においては、関係省庁と有識者に様々なご議論をいただき、地域公共交通に関しては、当然現状の課題の総括と、それに基づく施策の方向性、具体の施策を検討していくことになっております。

もう少し具体的にお話しさせていただきますと、各部署における政策的な支援ツールの重点化・集約化や、最近では物流革新に向けた政策パッケージを取りまとめた記憶をお持ちだと思いますが、同じようなイメージで、補助制度や税制、様々なメニューごとに施策パッケージとして取りまとめ、それを全国の自治体におけるリ・デザ

インの取組みとして推進・促進していくために検討していくというところです。そして予算等の重点配分を行う際に、様々な場面で活用していくことが検討されております。

当然、様々な支援メニューを活用するにあたっては、まずこのような計画、交通に関してはまさに公共交通計画や、現在策定に向けて動いている本計画等の有無も必須要件になっており、計画内容も非常に大事な部分になってきております。国の支援を活用する様々な場面で、最適な支援を着実に活用するためには、どのような計画にしていけばよいかという目線は大事になってくると思っています。私はこの会議の委員として参加していくという中で、そのような目線をしっかりと持って参加していきたいと思っておりますので、引き続きよろしくお願ひいたします。

### ●石井会長

ありがとうございました。

デジタル田園都市国家構想に関しましては、これもインフラにおけるデジタル化の様々な施策に対する交付金措置も計画されており、白砂委員から大変貴重な情報をいただきました。

交通のり・デザインは、戦略会議を受けてその後の具体的な施策を展開するための極めて重要なツールにもなりますので、国土交通省中心に様々なメニューをご用意いただけるということでもありますので、事務局におかれましては幅広くアンテナを張っていただき、白砂委員のアドバイスもいただきながら、是非、地域交通戦略会議も含めた成果を次のステップに大いに役立てていただければと思っております。

デジタル田園都市国家構想に関しましては、私も様々な観点から、地方公共団体を下支えさせていただいておりますが、そのようなチャレンジによって、都道府県、市町村では非常に大きな意識改革が起こってきています。そのため、今後ともチャレンジを含めて情報収集をよろしくお願い申し上げます。白砂委員どうもありがとうございました。

終了時間も迫っております。本日まだ発言しておられない委員の皆さんも多くおられますが、ご意見等ございましたら事務局にお伝えいただき、事務局と協議の上、対応したいと思ひます。時間の都合で本日の意見交換は、以上で終了とさせていただきます。委員の皆様には貴重なご意見、ご提言、そしてご示唆をいただき、心から感謝申し上げます。

本日の会議のまとめを会長としてさせていただきますと思ひます。

これまでのご発言いただきました委員の皆様からは、資料3の役割分担・責任分担につきましては、特段、反対のご意見はなかったと思ひます。若干の文言の修正等々のご意見はございましたが、基本的なところは、反対はなかったと理解しております。従いまして本会議としましては、この資料3の役割分担・責任分担等につきまして、了承とさせていただきます計画に位置づける施策の検討を具体的に進めていきたいと思ひます。委員の皆様いかがでしょうか。

(委員から異議なし)

ありがとうございます。それではその方向で、進めさせていただきたいと思います。資料3の役割分担・責任分担につきましては、会議として了承をさせていただきます。

また、資料4の主要な検討施策につきましては、現時点の整理ですが、これをたたき台に、計画の取りまとめに向け、さらに施策の具体化を図って参りたいと考えております。よろしくお願い申し上げます。

事務局におかれましては、引き続き、施策の具体化と整理を進め、スピード感を持って計画の策定を進めていくために、具体的施策を次回の全体会議で取りまとめることができますよう、ご準備を何卒よろしくお願い申し上げます。

各部会の部会長先生はじめ、委員の皆様におかれましては、どうぞ引き続き格別のご支援、ご協力を賜りますように、心からお願い申し上げます。

それでは本日の会議は以上でございますが、新田知事に全体を通して、コメントをお願いできれば幸いです。新田知事よろしくお願い申し上げます。

## 4 閉会

### ●新田知事

石井会長、そして委員の皆様方、活発な意見をいただきまして心から感謝を申し上げます。

昨年の6月に立ち上がったこの会議ですが、以来、この全体会議そして各部会も活発に開催していただき、一つずつ議論を積み重ねて参りました。

基本的な方針としてウェルビーイングを向上させること、このような大きな目的のもとにヨーロッパのSUMPも参考にしながら、本県の交通ネットワークの目指すべき姿を描いてきたところでございます。

今日は交通事業者、自治体、県民、県民というのは、沿線住民や企業、店舗ですが、このような中での役割分担・責任分担について、本日は皆さんで考えていただいたところでございます。

そして、交通事業者は公共交通を動かす人、住民は乗る人、役所はたまに応援する人ではなく「投資」と「参画」という役割分担をそれぞれ担っていくという、本日は舵を切る日になったと考えております。ここまできたことを本当に感慨深く思っております。

一方で、私どもは県の西部を運行する城端線・氷見線、今JR西日本が運行されておられますが、その再構築という検討会議も同時並行で走らせております。これは国の地域公共交通活性化・再生法の改正を見ながら、大臣認可の再構築計画の策定について、現在、スピード感を持って取り組んでいるものでございます。こちらと本会議との方向性は全く齟齬のないものと思っております。しっかりと歩調を揃えながら進めて参りたいと考えております。

委員の皆様方には、今後も引き続き本県の公共交通整備等についてご協力、またご提言をよろしくお願いいたします。

本当にありがとうございました。