

第4回地域モビリティ部会 議事録

日 時： 令和5年11月16日（木） 15：30～16：50

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

●田中交通政策局長

皆さんこんにちは。

本日、第4回の地域モビリティ部会を開催しましたところ、皆様方には大変お忙しい中、ご出席いただき本当にありがとうございます。畠山委員には遠路ご参加いただきありがとうございます。また、楠田委員につきましてはオンラインでご出席いただきましてありがとうございます。よろしくお願いたします。

ご案内の通り、昨年6月に富山県地域交通戦略会議を立ち上げまして、昨年度と今年度の2年間で新しい計画を策定するというところで、委員の皆様方のご協力もいただきながらこれまで議論を重ねて参りました。今年度は関係者間の役割分担、責任分担や取り組むべき施策についての検討を進めており、8月の全体会議では、地域交通サービスは公共サービスであるということ、また自治体・県民の役割を事業者への側面支援から自らの地域に対する「投資」・「参画」へ舵を切ることが必要とされたところです。

今日はこれまで部会や全体会議でのいろいろな議論、検討を踏まえ、戦略に位置づける施策等についてご議論いただきたいと考えております。

委員の皆様方にはそれぞれの立場から忌憚のないご意見をいただければと思います。

それでは本日よろしくお願いたします。

3 議事

(1) 富山県地域交通戦略に位置付ける施策について

●大西部会長

皆さんこんにちは。部会長を担当させていただいております、大西です。

先ほど局長からご挨拶あった通り昨年度から継続的にこの部会も議論を重ねて参りまして、今回第4回の会議までたどり着くことができました。昨年度から取り組んできた地域モビリティに関する検討が大分終盤に入って参りました。

これまで皆様から様々な観点の意見をいただけてきましたが、それを何とかまとま

るところまで辿り着いたのではないかと考えております。今日で、取り組む施策の全体的な方向性を検討する、最後の詰め段階の一步前ぐらいにまで来たと思います。よりよい公共交通に関する提案をしていく必要があつて、特に地域モビリティ部会に関しては、一番住民と接点があるところを具体的に考えていく部会ですので、改めて皆様からの積極的なご意見を頂戴して、よりよい提案にまとめていければと思っておりますので、ご協力のほどよろしく申し上げます。

それでは、議事次第に従いまして議事を進めていきたいと思ひます。

これまで地域交通戦略会議や各部会では、参考資料3として付けさせていただいてある持続可能な欧州のモビリティ計画（SUMP）の策定プロセスを参考にし、バックキャスティング型で議論を進めてきました。バックキャスティング型のため、到達目標を設定してそこまで上っていくためのプロセスを考える形になります。

昨年度は参考資料1に含めております、地域交通ネットワークの目指すべき姿などを整理しました。今年度も8月の地域モビリティ部会で議論した後、全体会議では関係者間の役割分担・責任分担として、地域交通サービスを公共サービスと位置づけること、それから、地域の活力・魅力の向上のために必要とするサービスの実現は、地域の当事者である自治体・県民による投資・参画によって目指すことなどを整理させていただいております。地域交通サービスは公共サービスであることは非常に大きな視点であり、さらに事業者だけではなくて、自治体とそれから県民が投資・参画をしていく必要があると議論を深めたということになります。

今回の部会では、こうした会議や部会での議論の結果を踏まえて、計画に位置づける施策について議論をしていきたいと思ひます。

本日はあわせて、事務局から県政世論調査の速報結果の概要についても報告いただきます。これまで交通について県政世論調査では十分に質問しておらず、今回は交通の項目を含めて質問した結果が出てきています。こちらは計画の3つの目標のうち、県民の満足度に関して具体的な目標値を議論する上で参考のデータとなりますので、データを見ていただいて、皆様から様々な観点からコメントいただければと思ひます。

それでは、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に沿って説明）

（2）質疑応答・意見交換

●大西部会長

説明ありがとうございました。

ただいま事務局から、地域交通戦略に位置づける施策案について細かく説明をいただきました。これまでの会議や部会の議論を踏まえて整理された資料2の施策案に、これまでの部会での議論がうまく反映されているかを確認したり、さらに付け加えて

いったりするものがないかを考えていきます。そのため、これまで皆様からいただいた意見が今回の施策案に反映されているかを確認いただくのが今日の議論の1点目です。そして2点目はこの中で施策案が示されていますが、この中に特に重点的に取り組むべき施策は何かについて皆様のご意見をいただければと思っています。恐らくは皆様の意見大体が反映されているとは思いますが、自分の考えとは少し観点が違うことがあれば、ご意見をいただき、意見交換ができればと思っています。また、記載内容に関わる事柄で、直近で取り組まれている事柄が皆様お持ちであれば、ご紹介いただけると非常にありがたいと思っております。

そして、今回は事務局から県政世論調査の結果についての報告がありました。こちらは、あくまでも参考資料であり、この部会で具体的な議論を展開するというものではないのですが、もし今の段階で何かお気づきの点があれば、ご発言いただければと思います。また、結果を受けての感想や戦略の目標設定にあたって留意すべき点などあれば、皆様からご意見いただければと思います。

それほど時間もなく、順番にこちらから指名させていただくので、お1人5分程度でご発言いただければと思っています。

皆様から伺いたいことは、まず意見が反映されているかをご確認いただき、もし違うところがあればお聞かせいただければと思います。また今回示した施策案について重点的に取り組むべきものは何かをご発言いただき、また皆様の取組の中で今回の施策案に関連する事柄があれば、お話いただければと思います。また、世論調査の結果についても何かコメントがあればというところです。少し盛りだくさんでお1人5分は短いですが、順番にこちらから指名させていただきたいと思っております。

恐縮ですが、最初は自治体さんからお話いただければと思いますので、よろしくお願ひします。

●砺波市

お疲れ様です。砺波市です。

特にこの資料2に記載されている内容についてはよくまとめられていると思っております。

現在、砺波市で取り組んでいる例として、以前もお話ししていましたが、「チョイソコ」が10月から市内全域運行になりまして、会員登録が大体900人未満であったものが今1,200人ぐらまで、この1、2か月で増えてきています。そして、利用件数についても徐々に増えております。

しかし、チョイソコが余りにも利用が多くなりすぎることによって、民間タクシー事業者のシェアを奪うことはやはり気をつける必要があります。

現在、利用されている市内の利用者から、チョイソコの料金の値下げ要望や、自宅から停留所までに限定している移動を停留所間の移動もできないかというご意見もいただいております。しかし、チョイソコの行政の役割としては、交通弱者等の生活支援であるため、例えば通院や買い物のための交通手段がない市民の方を優先する形に

なると思うので、民間事業者さんと価格面でもサービス面でも棲み分けが大事と思っています。

チョイソコの停留所に協賛していただく企業や店舗も現在増えており 140 店舗ぐらいに増えてきております。実際の協賛金をいただくのは、来年 10 月以降になりますが、支えていただく店舗が増えてきているのは大変ありがたいですし、店舗の中には、チョイソコを利用されて、来店されるお客さんには多少のメリットや特典なども考えている声もあります。そのような広がりも増えれば良いと感じているところです。

一方でチョイソコが市内全域運行となったことで、日中はチョイソコを中心に利用していただくことになるのですが、逆に現在市内を走らせている市営バスにつきましては、日中は大幅に減便をして、路線の方も再編することを現在考えております。チョイソコは日中の移動で利用していただいて、市営バスは、主に朝や夕方の通勤通学で利用いただくため、JRとの接続を最優先に、全便JR駅との接続をさせることを現在考えております。今後、城端線・氷見線の再構築もありますので、最適で持続可能な地域公共交通ネットワークを目指して、今年度中には、ダイヤ改正、路線の改変を考えているところです。以上です。

●大西部会長

どうもありがとうございました。

ただいま、チョイソコの具体例を示していただきまして、民間事業者さんとの棲み分けや共存を少し注意して見ているということと、そして参画の部分に関しても、民間事業者さんから来年 10 月以降も協賛金等いただきながら続けていければというお話で、ちょうど今回の施策に合うところがたくさん盛り込まれているような取組かと思いました。どうもありがとうございます。

●朝日町

朝日町です。

まとめられた資料に関しましては、今まで我々がお話していたことや思いと合致していると思います。特に、前回、前々回もご紹介いたしました、朝日町が進めている「ノッカルあさひまち」のサービスにつきましては、この資料の例えば 2 ページの投資のところの 1 つ目「地域主体の新たなモビリティサービスの立上げを推進」や、参画の方の 5 ページの 1 番目「地域住民や沿線企業・店舗等がサービスの支え手にもなる地域主体の新たなモビリティサービスの立上げを推進」と同じような内容になっていると思います。地域住民等の方々が主体となり新たなモビリティサービスの立ち上げを、我々も今進めている最中で、大分定着はしてきているのですが、住民の方のドライバー登録や、会員数の増加が、少しずつ増えている状態のため、これを進めて、まさにここに記載のある地域主体の部分を実現できればよいと思っています。

もう一つは先ほどからお話が出ている通り、5 ページの 2 つ目の、地域交通サービスを公共サービスとして位置づけることは我々も強く意識しており、町としての施策

も進めていかなければいけないと思っております。元々ある程度、公共交通が充実している地域ではなく、マイカーでの移動が主だったため、町民の方々の意識としてはあまり公共交通が頭の中にはないと、我々もヒアリングやお話しを通じて感じているところです。そのため、ノッカルあさひまちというサービス、新たなモビリティサービスが浸透するまでに、まだ少し時間がかかると思っております。

元より、ノッカルあさひまちだけではなく、タクシー事業者1社しかありません。そして、朝日町バスも行政が運営しておりますが、朝日町内の地域交通サービスは、やはり町民の皆さんが自分事として捉えてもらわないと、この先はもたないことを実感していますし、皆に知ってもらい皆で支える意識は常に持って推進にあたっています。それがまさにこの県の施策の中にも当てはまると思っていますので、町としてももちろん取り組んでいきますが、県としても、県民の参画の意義等について参画意識の醸成を図る辺りが非常に大事だと感じております。

具体的にノッカルあさひまち以外で言いますと、大変地味ではあるのですが、町民の方々に地域交通を身近に感じてもらうために、12月から町の広報誌に地域交通の連載を始めることにしました。この連載も堅苦しい知識を載せる形ではなく、たまたま現在、商工観光課に地域交通の企画を業務としている、地域おこし協力隊の方が配属されており、その方のアイディアで、4コマ漫画で、朝日町にとって地域交通は大事ですよということを、わかりやすい、簡単なやわらかい漫画形式にして連載する取組みを進めます。

今までもイベントやお祭りに、やわらかい表現のパネルにしたものを掲示して、PRブースを設けるなどの努力はしてきていますが、それに加えて、「広報あさひ」で町民の皆さんに少し目を向けていただき、そこから皆さんに自分ごととして捉えていただきたいという目的を持っております。事あるごとにPRをしていく、大変地味な形になると思いますが、まず町民意識の醸成が非常に大事だと感じているところです。以上です。

●大西部会長

どうもありがとうございました。

ただいま朝日町での取組の中で、特に参画の部分の意識の醸成は、他のメニューと違い、住民に説得をしてお願いをして、皆さんに意識をしてもらう部分が必要ですので、広報誌にわかりやすい形で連載をすることは面白い取組が出てきそうで、非常に関心を持ちました。

10年ぐらい前になるかと思いますが、魚津市がケーブルテレビに毎月コミュニティバスの番組をお持ちでした。多くのネタが出るわけではないため、毎月は相当大変だったのではないかと思います。そのように自分たちの情報発信アイテムを使いながら、公共交通の意識の醸成をしていくことは重要だと思います。

ただ今の朝日町の取組により、町民の意識がさらに高まっていくとよいと思っておりますし、他のところでも同じようなこと、また似たような手続きで県民の意識醸成ができ

るとよいと感じました。

それではここから先は、事業者さんをお願いをしたいと思います。

●小竹委員

バス協会、小竹でございます。

今日の資料の中身につきましては、これまで我々が議論してきたものが、しっかり網羅されていると思います。

今日の資料を見ますと、県政世論調査の②、③についてですが「どちらかと言えばいいえ」と「いいえ」ということで、既存の公共交通、鉄道・路面電車、バス・タクシーなどの公共交通で、本当に満足が得られていないと、私は事業者団体の集まりのものとして痛感しております。

そして私の主観でございますが、現在新聞紙上でいろいろ騒がれておりますのは、ライドシェアという考え方だと思います。既存の公共交通の枠組みでは、人々の交通需要には対応することはできないため、自家使用の車による輸送にも一定の役割を持たせる考え方がかなり支配的になってきていると感じております。

国交省から私どもの方に伝わっております地域モビリティに関する情報ですが、わかりやすい事例としては、例えば旅館の送迎用のバスは宿泊客の送迎にほぼ限定されておりましたが、新たな案では、旅客から対価を収受しなければ、観光地あるいは観光施設へ自由に立ち寄ることが可能になります。さらに実費の収受であれば問題ないとのことです。その実費は、謝礼、ガソリン代、車の保険料、車両償却費に至るまですべて差支えないとのことです。

我々既存の交通事業者は、そのような時代にこれから突入するかと思いますが、時代の波にどのような舵取りをしていくか、これからしっかり考えていかねばならないと、私自身が現在実感しているのが本音です。以上でございます。

●大西部会長

どうもありがとうございます。

今回の施策案の部分については概ねご了解いただいたということですが、交通事業者として、現在取り巻かれている社会的な情勢を見ると、様々な観点で交通というものの自体を考え直すことが出てくるというお話で、ライドシェアにあたるかどうかはありますが、先ほどの旅館が所有しているバスで人を観光地まで運べる可能性が今後出てきそうだという話で、随分人の移動をさせる乗り物の考え方が、今後変わる部分が出てくるかもしれないというお話もいただきました。どうもありがとうございます。

●清澤委員

タクシー協会です。

今まで議論してきた内容というものがほぼ盛り込まれているので、ここは事業者としても、了解できると思われま。

ただ、自治体さんとの連携において、いろいろな形でデマンドとか乗り合いというものが推し進められてきておりますが、今砺波市さんの方からも既存の事業者との競合性、そこのバッティングをいかに回避できるか、回避していくかが一つの課題だと言われておりますが、その共存できうる整理をうまく実施していただければと思います。

免許返納の関係ですが、以前に免許返納前からの地域モビリティを使う新たな生活を考える必要があるという意見もあったと思いますが、タクシー協会としては平成 22 年から免許返納者に対する割引制度を導入し、今日まで至っております。開始当初におきましては、1,000 件程度でしたが、近年になりますと、3 万件を超える利用になってきております。

割引制度は運転免許返納だけではなくて、障害者の方々も社会参加するため割引制度ができており、これを両方合わせると、現在約 15 万件の取り扱いとなってきております。それによって、それぞれ事業者の原価に反映されてきますので、非常に運営が厳しくなり、またこの割引が多くなれば、運転手の生活給にも影響してくる事態に至ってきており、もうこのような割引制度を辞めようかという声も出始めている状況にあります。

したがって、このような割引制度につきましては、今までも、各自治体さんが、いろいろな形で交通利用の支援をされてきておりましたが、免許返納に関しては一定の目標を達成したため止められた自治体さんもありますので、そういったところは、一つは社会参加、福祉の観点から継続した支援を行っていただければと思っております。

●大西部会長

ご意見どうもありがとうございました。

施策案に関しては概ねこれで了解いただいたということですが、今タクシー協会さんからのお話では事業者がこれまで取り組んできた、今日の話で言うと社会参画に非常に親和性が高い取組として、免許返納者に対する割引制度と障害者に対する割引制度を持っており、それらの人たちの移動をタクシーという公共交通が担い、免許がないあるいは運転ができない人達に対しても社会に参画をする手助けをしてきたということです。ただ、その件数が想像以上に増えてきており、なかなか事業者として負担が難しくなってきたというお話でした。

福祉などを公共でそれを支えることを考えるにあたっては、何らかの方向がないかを模索する必要はありそうです。このようなことができますとは、自治体さんからすぐには出てこないと思いますが、その点は今回の戦略に位置づける施策の中で十分検討ができると思いますので、今いただいたお話は非常に重要な観点を含んでいたかと思えます。どうもありがとうございます。

さてここからは、有識者の方からご意見をいただきたいと思います。

●楠田委員

まずは、県政世論調査の結果についてです。

富山の方に行かせていただいて、県民の方とお話している感じでは、やはり車に頼った生活をされているため、日常的に公共交通に乗ることが、あまりない方が多いと感じています。そのため、読み方をうまくすれば、半分の方がいいねと言っているかもしれないが、乗ってない人も、メリットを感じない人もたくさんいるとも読み取れると思います。読み方に関しては、お任せしますが、県政世論調査に反映されているかと思いました。

そして、県政世論調査以外でご用意いただいている資料ですが、皆さんおっしゃるように、大体の意見が反映されているかと思いました。

その中で、こちらの5ページで、チョイソコのスポンサーが増えてきている話もありましたように、これから、いろいろな民間の方々にお手伝いいただく必要があるかと思っており、お手伝いいただくよりも、実際お店やクリニックも、これだけお店に来てくださる方が減ってきていることは、バリューチェーンの観点からお店の事業として考えると、自分でバス運行や送迎をしないといけなくなっているはずなのですが、その代わりに公共交通が担っているため、逆に商品として作ってもらう発想がよいと思います。

病院と移動とセットのサービス、スーパーと移動がセットのサービスなど、人工透析の送迎バスのように送迎とセットに考えていただく。セット料金がつくれない場合は、毎週行くスーパーにチョイソコの予約カウンターがあってもよいと思います。それぐらいチョイソコを使っていく人を、店でプッシュして利用者を作って送客していく仕組みにまで持っていけないと、これだけ車社会だと県民の方の発想が利用するまでには至らないと思います。

次に6ページの「駅を拠点としたまちづくり」というところです。いろいろな各地に行っていると、やはり駅をまちづくりの一環として、投資したり、住民の方が手入れをお手伝いするなど、力を入れていなければ、大きなまちでも、寂しくなる駅はたくさんあります。バリアフリー対策で考えるとエレベーター1基に3億、4億かかるというお話もいただいております、地域の方々と「これぐらいするにはこれだけお金かかる」というお話や、さらに最近技術展などをみると、無人駅でデジタルを使ってインターホンで鳴らすなどで経費削減を行っている事例も紹介されており、そのような仕組みをうまく使われたらよいと思いました。

次に、3ページについて、先ほどから事業者さんからもお話があった件ですが、私タクシー・バスの業界や、デマンド交通やライドシェアなどについても取材をしております、交通事業者さんの経営コンサルもさせていただいておりますところがあるのですが、このサービスを支える担い手の確保・育成、働きやすい環境づくり等、これらを全部実施しようとする、事業者さん自体の経営のノウハウが、不足しており人材もいないため、経営状態の把握・分析や絶対的な供給を強化しなければいけない。つまり採用を強化する必要があります。また、商品開発、マーケティング、配車システムの共同活用やUD、タクシーのアルコールチェックの導入など、いろいろなことをし

ていかないといけない。また採用の供給量を増やすために、採用を事業者が一社一社行うより、統合して教育プログラムを作るなどの連携が必要だと思いますが、そのあたりを自社でできなくなっていることが多いです。

給料面では、正直、大都市圏では子供を産み育て大学まで連れて行くことはできるのですが、郡部では結構、給料面が厳しくなっており、給料補償ぐらいまでしてあげないと結構厳しい状況にもあります。

外部コンサルを入れる仕組みを作る、あるいはタクシーやバスの会社で勉強会を持つ、共同でできることを実施するなど、そのような徹底的なことをする必要があると思います。

ライドシェアが出てきていますが、地域で担い手を確保する、自家用車を撒くと言っても、やはり誰かが、安全の管理をしないといけないので、バスやタクシーがとても大事であり、絶対になくならず、自動運転の世界でも必要になってきます。まずはタクシーとバスをきちんと導入して、その上でデマンド交通、そこに緩和した形でのドライバーの供給という順番をしっかりと共有する必要があると思います。

3 ページのところ、ノックルの取組は自家用車をうまく使いましょうという話だと思いますが、地域の交通を考える場合、今既存にある車両と人材をうまく活用して見直していく必要があるという発想が必要であり、その場合、教育や福祉との連携が弱いと思っています。したがって、自家用車、福祉車両、スクールバス、塾の送迎とかクリニックの送迎等の見直しもしっかりされるとよいと思いました。長くなりましたが以上です。

●大西部会長

どうもありがとうございました。

楠田委員からは、施策に対しては概ねこれでということ、ただその中でももう少し細かく見ると、いくつかさらに具体的にできることが見えてくるというお話だったと思います。

例えば、5 ページ目をお話いただいたのは、民間の店舗やクリニックにお客を連れて行くにあたっては、そこに誘客をする時、現在あるような様々な形の公共交通とは少し違った仕組みを考えて、人々の実際の行動に合わせた動きとして、それぞれお店やクリニックの誘客を公共交通が担う仕組みなどがあると、実際、それは3 ページにあるようなDXなどで、考えていくことができるものになるのかもしれませんが、そのような形で人々の動きを作り出す公共交通を考えてみてもよいのではないかという非常に前向きなお話がありました。

また、駅は自分たちの地域のものだという意識を作って、駅自体をみんなで作る良いものに作り上げていく。皆というのは、住民だけではなく企業や事業者も参画して良いもの、良い場所にしていくということでしょうか。

そしてタクシーやバスの事業者が、ライドシェアがあつたとしても絶対重要な役割を担うところで、ただ、その人材確保が簡単ではなくどこでも苦勞しており、そのた

めには、これまで全然公共交通に関わってこなかったノウハウなどを活用できたり、また具体的なコンサルタント事業者にコンサルティングしたりしていただくと、もう少し地方の公共交通の業界もできることが増えるとジャーナリストとしての感覚をお話いただいたかと思います。どうもありがとうございました。

● 畠山委員

大西先生からおっしゃっていただいた通り、全体に対しての意見と、一番大切に思うところはどこかという視点でお話をさせていただきます。

まず全体としては、当然、皆さんおっしゃる通り、かなり全体の意見を網羅していただいているため、大筋で何の異論もないです。

少しだけこの視点加えてもよいところに関しての話では、投資のところでは、投資の話でしたが、まさにこの辺は私自身もノッカル含め朝日町と実施している体験ベースの話ですが、この自治体の職員の育成をどうしていくのかという話は、かなり大事になってくると思っています。具体的に、その担い手にかかってくるのですが、現実的に考えた場合に、ノッカルも事実、自治体職員のOBなどが活躍いただいていますので、地域の自治体の職員の定年再任用など、あまり遠くに行かずにできることはあると思います。

続いて参画の部分についてです。そこはもう皆さんもいろいろお話いただいたと思うのですが、まずは、参画させるプレイヤーの整理という視点では、チョイソコでもありました、地元の事業者の延長ではないですが、外部企業等の参画、つまり交通事業者がいて、自治体もいて、生活者、住民が参画しようというお話かと思いますが、そこに大きくエンジンをまわしていくには、外からの力をどう呼び込むのか、せっかく今ここまで来ていますのでこの後の段階として、県としてもより具体的にこれをどう進めるのかに対する予算の話になると思いますので、その辺の外部の力もどう引き出すのかが大事だと思っています。

総論大賛成の場合に、ではどのように進めるのかという視点で見たときに、これは2つございまして、ひとつはそういう外部企業等の話の時に、やはり手段、データデジタル化は大いに必要ではないかと思っています。

より具体的に言うと、現在日本全国で見ても700程度のデマンド交通が運行されており、その決済や予約がデジタル化できるのは、その中の100ぐらいしかないのが現状です。できるところからデジタル化をしていくと、結果それが見える形で手段として策定などに生かしていけるため、そのような話がない限り、結局気合いの話になってしまう。その辺を着実に進めるためにも、壮大なデジタルの世界ではなく、皆さん事業者さんも困っているところをシンプルにデジタル化することが、結果的に、次の世界に繋がるのと思っています。

加えて、住民の参画を呼ぶことに対しても見える化の方法が大事であり、朝日町においてもまだまだこれからですが、例えば富山大学の猪井先生と、ノッカルが地域社会に何をもたらすのかを研究し始めようとしています。それ自体は、結果的に住民と

共有して、住民に意識変容を、押し付けがましい話ではなくしっかり共有していかない限り、結局「皆一緒にやりましょう」といった気合いだけでは進まないと思っていますので、具体的なデータや研究、具体施策も着実に進めることが大事ではないかと思っています。

最後になりますが、冒頭での一番大事にすべき話でいくと、5ページの2番目の「公共サービス」、県の大方針としていることが何よりも大事であると思っています。

それも2つあり、ひとつは公共サービスを置いた場合に、県の施策として県のウェルビーイングを考えた場合に、社会の変容としても、自己責任の時代になっているということです。今まで色々なことが守られた会社等でも、個人の責任の時代や分断社会が進んでいるのが世の潮流ですが、大げさな話ではなく、身の回りにある地域の公共財、公共サービス、公共交通はみんなのものであることを、みんなで考えること自体が、その社会のまさに人のウェルビーイング上も非常に大事ではないかと思います。誰かが勝手にしてくれる、誰かの問題だから何でもよいのではなく、みんなのものであり、それが「富山県は地域交通がそうだよ」と、みんなのものとしてしっかり考える話をできるのは県のみであると思うので、中長期の視点で県が人と時間と予算をかけて実施すべき話だと思います。

その延長上に、具体的な政策もあると思いますので、最後になりますがこの世の潮流上、ライドシェアの話も触れておくべきことだと思います。実際に県民が公共物だと認識し、その上で事業者が実施していることもよく理解し、その中でこのコミュニティで議論を進めているため、公共交通自体の運営とした場合でも、サービスのレベル、クオリティとコストを皆が共有しながら進めていくことが大事だと思っています。ただ単に住民目線だけを突き進めば、安くて家から目的地まで送ってくれる方がよいに決まっていますが、そういう話は誰も幸せにならない。

コストとクオリティ、担い手等を適正に維持していくためには、公共サービスとしてみんなが認識しながら実施する行為があれば、初めて事業者が実施してくれていることも理解しながら、具体的に住民の車も活用した富山らしいライドシェアもできると思います。繰り返しますが、この公共サービスへと舵を切ったことは素晴らしいケースだと思いますので、この部分をしっかりとじっくり具体的に進めていっていただきたいと思います。以上でございます。

●大西部会長

どうもありがとうございました。

畠山委員から、担い手の問題として自治体職員が今後その担い手の重要な役割を担うという話で、例えば公共交通に長けた自治体職員が、定年をした時に再任用などの別の形で公共交通に関わっていく仕組みがないと、今後のことを考えていった場合に、公共交通を今の形で維持が難しいという話が出てきました。特に基礎自治体が、どのような人材を育成するのかというお話かと思いました。

それから参画に関しては、気合いではなくてもう少し冷静に見ようというお話です。

D X等できちんとしたデータを取って、冷静に行わないと継続しないということです。

要は短期的なものを例えば1年2年頑張ればよいのであれば気合いでよいかもしれませんが、そうではなく長期的に見なくてはいけないとなった時に、気合いだと途中で、できなくなっていくのは当たり前の話で、そうではなく、もう少しデータを踏まえた上で冷静に取り組み、中長期的な視点もそこからも出てくるかもしれない。短期的なところを見ても、データがある方が解決策を考えやすいし、見える化によりみんなが納得して公共交通を考えることができるかもしれないという非常に前向きなお話だったと思います。

そして特に朝日町の例はその研究ベースに載せることによって何がそこで起こったのかがわかると、公共交通の役割、その地域での在り様、その重要性がわかってくる取組が今後いろいろなところに出てくるとよいというお話だったと思います。

県で設定をした公共サービスとして交通を考えることは非常に重要であるというお話であり、SDGsでよく出てくる話ですが「自分事として考える」つまりみんな考えて、みんなが当事者であるという意識をどう作っていくのかであり、それは基礎自治体だけではなく県なども県民に対していろいろな形で、説得や周知をしていく情勢をしていくものになるのかと思います。

そして、公共サービスだとするとクオリティとコストの共有というところですが、非常にハイクオリティなものを求めてもコストがついてこない、コストを安くして良いサービスは非常に虫がよい話で、何が使えるのかをみんなで考える必要あり、先ほどお話にあったD Xなどを使うことで、見える化にも繋がると思います。

畠山委員からは、基本的には今回提案させていただいたところから特に大きな変更はなく、よりよくしていくためにどこに注目するのかというお話をいただいたかと思っています。どうもありがとうございました。

●大西部会長

委員の皆様から大体これで意見をいただきましたが、今回の資料2に関して特段反対の意見はなかったと認識しておりますが、よろしいでしょうか。

●楠田委員

少しだけ入れていただきたい話として、「今ある車両と人材の活用」「教育との連携」の部分強化していただきたいと思います。

●大西部会長

教育との連携は多面的な意味があり、畠山委員も少し言及されていますが、楠田委員の場合は教育が持っているリソースとの連携という部分です。

3ページ目か、5ページ目のところで、既存の交通リソースの活用を、何かの形で入れ込む必要があるという提案です。

そういう形で入れ込む方向で少し検討さしていただき、この調整に関しては部会長

である私の方で預からせていただいてもよろしいでしょうか。

●楠田委員

お願いします。

●大西部会長

それでは既存リソースの活用、すでに人を乗せて動いているサービスがあるため、その既存リソースを活用してよりよい公共交通を作っていくことを、どこかに入れ込むことで、検討させていただきたいと思います。恐らく5ページ目ではないかと思えます。

皆さん、いかがでしょうか。既存リソースの活用において、既に存在する、人を乗せている福祉車両など、様々な送迎を担っているものに関して活用を検討することをどこかに入れ込みたいと思います。こちらは私の方で預からせていただけて検討させていただき、全体会議に報告をする際にはそれを入れた形で報告したいと思います。それでよろしいでしょうか。

(委員から異議なし)

それでは、少しだけ付け加えることが出てきましたので、事務局と私の方で少し相談をして検討させていただき、入れ込んでいきたいと思います。その後、報告の準備をして、全体会議で報告させていただければと思います。

それでは本日の議論内容であった、資料2にある施策案に関しては一部追加し、こちらの施策案を了解いただいたということにしたいと思います。少し修正があるため、預からせていただきます。皆様にご相談することがあるかもしれませんが、その時にはよろしくをお願いします。

県政世論調査の結果についてですが、この結果は、「いいえ」が、それなりに多いことや「利用しないのでわからない」が、33.8%もある。要は、3割から4割近くまで公共交通を「利用しないのでわからない」が非常に多くなっており「はい」が上回るのは、1番目の「使いやすい安全快適に移動できると感じたことがあるのか」というところです。これは使っている人たちから見ると、十分安全であり、利便性もある。しかし、普段日常使いをしてない人たちから見ると、それほど使いやすいものでもないという意見になると思います。

ただ、車と比較すると、車は自分の家を出た瞬間から移動でき、目的地まで直接行けるものであり、そう簡単に公共交通が勝てるということはないです。ですから、この部分こそ、公共交通とはどのようなもので、どのような場面で使い、それに対してどの程度の満足度が適切なのかを、県民で理解をしていく必要があります、そのような環境を醸成しなければ、車と公共交通では、自動車は非常に優秀な交通手段ですので、なかなか公共交通が勝つことは難しいだろうと思います。そのため、これが表しているのは恐らくその意識の醸成の必要性ではないかと感じました。

今回は最初の調査であり、今後これを繰り返し行い、その結果がうまく活用されて

いけばよいと考えております。他に皆様の方から付け加えて言っておきたいことなどありますでしょうか。特にないようでしたら、本日の部会の議事は以上となります。

皆様のご協力によって本日の議事が予定通り終了したことに感謝申し上げます。

若干の修正はございますが、何とかこれで資料をまとめまして、今回の施策案とさせていただきます。

それでは事務局に司会をお返します。

4 閉会

●田中交通政策局長

皆さん本当にいろいろ議論ありがとうございました。

今日は、世論調査の話もありましたが、施策を中心にご議論いただきました。砺波市さん、朝日町さんから、ダイヤ改正や広報誌の話など、既に先行する具体的な施策のご紹介もありましたし、移動の確保について、皆さんから多くのご意見もいただきました。担い手の話や他分野との連携のご意見もいただきました。今後、部会長とも相談しながら進めていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひしたいと思ひます。

本日はどうもありがとうございました。