

**富山県地域交通戦略会議 第6回鉄軌道サービス部会
議 事 録**

日 時 令和6年12月9日（月）15時00分～16時30分
場 所 富山県民会館3階 302号室

1 開会
2 挨拶

●**田中局長**

皆さんこんにちは。

本日、「富山県地域交通戦略会議 第6回鉄軌道サービス部会」を開催しましたところ、皆様には大変お忙しいなかご出席いただき、誠にありがとうございます。

県では、これまでも皆様方にご議論いただいて、2月に地域交通戦略を策定いたしました。

戦略では、地域交通サービスを地域の活力・魅力に直結する「公共サービス」と位置づけ、自らの地域をよりよくするために必要なサービスの確保・向上についての自治体・県民の役割を、「投資」・「参画」へとかじを切ることとしています。

また、同じく2月には、沿線市やJR西日本、あいの風とやま鉄道とともに策定した城端線・氷見線の再構築実施計画が、国から地域交通法改正後の全国第1号の認定を受けました。この実施計画でも、公共サービスである地域交通サービスに地域公共団体が「投資」していくことを明記しており、戦略の考え方のもと、取り組んでいくことにしています。

戦略策定後、初めての開催となる本日の部会では、城端線・氷見線再構築の取組みなど、戦略策定後に始めた「投資」・「参画」に関する新たな取組みなどを紹介し、皆様に議論いただく予定です。

戦略は作って終わりじゃありませんので、戦略に基づいて、「投資」・「参画」の取組みをさらに進めていくために、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。

それではよろしく願いいたします。

3 議事

●宇都宮部会長

関西大学の宇都宮でございます。引き続き、この鉄軌道サービス部会の部会長ということで、進行させていただきます。よろしくお願いいたします。

先ほどお話ありましたとおり、昨年度計画を策定し、いよいよ今年度から具体的な実施に入る局面になって、今日お話をしたいわけではありますが、約 9 ヶ月経ちまして、その後の取組み状況や戦略目標の進捗状況、まずは事務局よりご報告いただこうかなと思っております。

そして、それらのご報告を受けた後、本日は委員の皆様から、とりわけこの戦略の中でキーワードということでお話ありましたが、自治体と県民による「投資」・「参画」をどうやって促していくか、その点のさらなる取組みについてご議論いただこうかなというふうに思っております。

それではまず事務局からご説明お願いいたします。

●事務局

(資料 1、2 に沿って説明)

●宇都宮部会長

はい。ありがとうございました。

ただいま事務局から説明がありましたとおり、具体的な取組みが始まり、少しずつ成果が現れていくかなという状況かと思えます。この目標を達成するために取組みを開始し、まだ目標までいろいろ数字も距離があるわけですが、どうやって改善し、継続的にこれを進めて、さらにブラッシュアップしていくか、こういったものが重要になってくるわけだと思えます。

本日は、資料 3 をベースに各委員からご意見をいただくという形にしたいと思えます。

また、事業者におかれましては、すでにご報告ありましたとおり、いろいろと個別の取組みがなされているようですので、その辺りについて補足のご説明、見通し等があれば、併せて仰っていただければと思います。

それでは私の方から、順に指名してご発言をお願いしたいと思います。

最初に、富山大学の本田委員、お願いいたします。

●本田委員

富山大学の本田です。よろしくお願いいたします。

まず、今しがた、事務局の資料のご説明とか、事例の紹介ありがとうございます。

す。少しずつですけれども、様々な取組みが進められていることを改めて感じた次第でございます。

私の方では、地域交通戦略、これは2月に策定されたと思うのですが、それ以降はもっばらできる範囲で、特に県内で、概要版でもございますけれども、施策7の「沿線まちづくりとしての参画」ということが、その参画を促すような取組みをしているところでございまして、少しそれらについてご紹介したいなと思います。

まず県西部地域の方ですけれども、これ先ほどご紹介ございましたように、城端線・氷見線の再構築事業っていうのがあるわけなのですが、この両者の沿線で、特に鉄道ユーザーであり、関心が高い高校生とか大学生とかを巻き込んで、沿線にお住まいの方々と勉強会、あるいはワークショップを開催しております。

例えば氷見駅では、高校生たちの居場所として作りました空き家を改造した建物を使ったり、あるいは先日はですね、初めてJR福光駅の駅の待合室でこういった取組みをさせていただきました。

こういったことも、少しでも地域の方に関心を持ってもらいたいということとでやっているのですが、実際にはまだまだ関心が低いかなあと言ったところでございます。

こういった取組みでは、再構築される城端線・氷見線で利用者を増やすためにやるべきことっていうことで、私の方からはまちづくりとの連携ということを申し上げています。特に、地域の拠点であるべき駅を中心としたまちづくり、それから駅空間の活用、そして駅を含めたにぎわい創出の重要性の3点。これらの取組みを通じまして、城端線においても、氷見線においても、高校生をはじめ、投資とか参画に繋がるような、様々な気づきとか意見とかが出てきています。例えば、両線の再構築が実施されたとしても、たぶん昼間は1時間に1本っていう時間帯も出てくるのかなと想像しているのですが、座って時間をつぶす以外の環境対策っていうのが必要だなと感じておりまして。特に氷見線・城端線の主要駅っていうのは、天井なんかもすごく高いのですが、あるいは座席が4つか5つぐらいしかない駅舎だとか、あるいは本当に簡素な駅舎しかない駅がいくつかございます。そういったところの暑い夏とか寒い冬を過ごすための冷暖房ですね、こういったものとか、あるいは待ち時間を何とか過ごせるような、勉強ができるスペースですね。それからあと、パソコンとかスマホの充電ができるようなUSBコンセント。こういったものが欲しいなという意見とかですね、様々な意見が出てきております。どの駅でも絶対求められている意見です。

それからあと、油田の駅なんかだと今でもTOYAMA Free Wi-Fiが入るかと思うのですが、どの駅でもこのWi-Fiなんかがつなげることができれば、列車を待つことにも余裕が出てくるのかなと思います。

今日も参考資料の方でご紹介いただいているのですが、例えば石動駅のように、図書館とか交流スペースを合築するような話だとか、あるいは、ショッピングセンターの併設。ほかにも、富山地鉄の稲荷町駅のパンの自動販売機とか、あるいは昔は南富山にもパンの屋台があったと思うのです。ちょっとしたことで、駅が過ごせる空間になるために、こういったものがあればいいなという意見がございました。

先日、氷見で勉強会を開催したのですが、その時には、砺波市の高校関係者の方がわざわざ城端線と氷見線を乗り継いでこられたのですが、ぜひ高校生たちの意見を聞いて欲しいと申し上げましたので、ユーザーの意見を聞くようなことも非常に重要ではないかと思います。

一方で、県東部地域における参画ですけれども、富山地方鉄道さんの利用促進につなげようということで、今年1月と11月に私のゼミ生と県職員のコラボで、地鉄全線で「地鉄すごろく」というゲーム形式のイベントを実施いたしまして、普段鉄道に乗らない人たちを対象に、鉄道駅の周辺のまち歩きしてもらいながら、各駅でクイズとかミッションをこなして、地鉄全線を楽しんでもらうという取組みをいたしました。

この「地鉄すごろく」、とても評判が良く、2回合わせて50人の方に参加いただきました。今後は年2回くらい開催できたらと思います。できたら次回以降については、沿線の自治体にもご協力いただければ、もっと利用者増につながるような取組みになるのではないかと思います。

また、あいの風とやま鉄道では、まだ企画段階ではございますが、これも私のゼミ生と県職員のコラボ企画となりますが、鉄道駅周辺にある生活施設とか観光スポットなどを記載した地図を作って、鉄道をもっと身近に使ってもらうための取組みができるかなと考えているところです。もしやることになれば、皆様にも協力をお願いしたいと考えております。

最後に、前回の部会で申し上げたのですが、県内の通学定期券の地域ごとの料金差という話があったと思うのですが、これにつきましては、地域交通戦略の施策内容として、今日の概要版の4ページにもございますけれど、1-5として、「教育・子育てを支える県内の通学定期券の料金差について、地域の実情も踏まえながら今後のあり方について検討します」と掲げられています。

通学定期券の運賃というのは事業者側ですべて同じにするというのはなかなか難しいと思うのですが、全国で定期券割引に関する事例を探してみますと、自治体が利用者の負担軽減に取り組んでいる事例がいくつかございます。

例えば、茨城県ひたちなか海浜鉄道ですけれども、小中学校の統合に併せて新駅を設定するとともに、非常にお得な割引運賃で通学定期券を発行して、利用者を大幅に増やした事例もございます。また、バスの事例ですけれども、栃木県小

山市の「おーバス」では、コミュニティバスの再編に合わせまして、市内のバスが全線乗り放題で最大 70%割引というような新しい定期券を導入しまして、多くの地域にバスを使ってもらっているという事例がございます。

他にもいくつかの地域では、同様の取組みってというのが行われているようですので、ぜひ全国の好事例っていう勉強しながら検討を進めることが大切ではないかなと思います。

●宇都宮部会長

はい、ありがとうございました。

現地で先生ご自身が実践されているということで、非常に興味深い内容だと思います。

続きまして、西日本旅客鉄道の川上委員の方から、お話しいただければと思います。先ほど申し上げましたように、城端氷見線等もございますので、もし何か補足があればその辺りも含めて、よろしく願いいたします。

●川上委員

おはようございます。西日本旅客鉄道の川上です。よろしくお願いいたします。

まず、城端線・氷見線ということですが、現在、富山県・沿線市とともに計画をしっかりと具体化している状況でございます。具体化内容につきましては、再構築会議に公表されているとおりでございます。事務的に進めている段階においても、予定とおり進んでいるということで、先ほど紹介のとおり、まずは来年度の I C 化など、ご期待いただければと思います。

弊社におきましては高山本線ということで、説明がありました西富山駅のアクセス通路の設置など、沿線ブラッシュアップ計画に基づいて、施策を実行に移す要となります関係の皆様と役割分担について、引き続き議論を進めながら、具体化していきたいなと思っているところであります。

今回のテーマでございます、「駅を中心としたまちづくり」との連携につきましては、弊社としましても、この「駅とまちづくり」というのは重要視しているところです。今年の3月には、「つながりあう駅まち空間の創出」として、弊社の考え方を公表しています。

その中では、ねらいとして、「駅とまちの回遊性向上と賑わいの創出」、「駅まち空間を中心とした地域コミュニティの醸成」を掲げています。

また、9月には「駅ビジョン」として「駅の未来がほしい姿」を公表しております。その中では、駅を、人・まち・社会の動力ということで、4つの価値観のイメージを掲げました。1つ目は、「あらゆる「人」の もっと自由でもっと便利な移動」。2つ目として、「一「人」ひとりに応じた彩りのある感動体験」。3

つ目は、「日常も非日常も「まち」を支える生活インフラ」。4 つ目は、「より良い「社会」にむけてとともに躍動するステージ」ということです。

いずれも弊社ホームページで公開しておりますので、またご参考になればと思います。「JR西日本 駅まち空間」、「JR西日本 駅ビジョン」ということで検索いただければと思います。

具体的な施策のイメージについては、先ほどいただいたお話であったり、地域交通戦略とほぼ同様のものと思っております。その中で、各駅を中心とした、それぞれの地域に必要な機能を持たせる、集積するということが重要であると考えておりまして、例えば先ほど本田委員からございましたけども、学生さんの勉強する場所であったり、公園や地域の皆様を対象としたコミュニティスペースやカフェなどを整備して、地域の皆様が日頃から集い、賑わいが生まれる場を作り上げていくことも有効な施策ではないかと考えております。

その上では、地域の皆様も「将来の駅」というイメージに共感していただいて、各種のルートに実際に足を運んで参加いただき、一緒になって考えて作り上げていくことが重要だと思っています。

また、こういった施策の実施に向けては、まさに地域に対する「投資」・「参画」といったような、こういった先進的なお考えが非常に重要で、我々事業者としても非常にありがたいと思っていますので、引き続きご協力いただければと思います。

●宇都宮部会長

ありがとうございました。

西富山の事例はそういう意味で、第一歩だと思いますが、今いろいろおっしゃっていただきましたとおり、本当に駅空間を変えていく施策を考えているということですね。次回はさらに3つぐらい新しい事例を期待しております。本田先生おっしゃったように、空調がなければみたいな話もあるでしょうから。

●川上委員

鉄道事業者独自の部分では限界があるというところもございますので、また一緒になって、役割分担も含めて、実施のところは考えていきたいと思っております。よろしく願いいたします。

●宇都宮部会長

はい。富山県側はやる気満々でしょうから、よろしく願いいたします。

それでは、次に、あいの風とやま鉄道さん、さまざまな試みをされているということですので、その辺りも含めてお話いただけますか。

●伍嶋委員

当社では、先ほど事前の資料説明で、私どもの取組みについていろいろ説明をしていただきましたので、これからも同様のいろんな取組みを展開していきたいと思うんですけれども、やはり考えますのは、これまでこうあるべき、こうあると便利だなというような、いろいろそういう思いで取組みを進めてきたわけなんですけれども、やはりここからさらに県民の皆さんの 1 人当たりの利用回数を増やすとか、そのためには本当に利用者の皆さんがどういうことを考えてらっしゃるのか、そのニーズをしっかりと把握することが次のステップの土台になるのかなというふうに思っています。

当社では年 1 回、利用者の皆様の調査を行っていますけれども、あくまでその平日の 1 日の利用客数を調べているだけでして、細かなデータが出るのですけれども、利用者の皆さんがどういう目的でどこまで乗ったのか、あるいはこれからのサービスのあり方としてどういうものが求められているのか。やっぱりそういったニーズを掴むためには、今の数だけではなくて、どういう内容や何がよかったか、どういうところに満足したか、あるいは満足できなかったか、その意識調査を進めたいなっていうのは切実に思っているところです。それを踏まえて、さらにどういう変化を加えていくか、そこがすごく大事なかなと思っています。

例えば、今年度からダイヤ改正でパターンダイヤ、富山ー高岡でさせていただきますけど、あくまで平日ということで、しかも昼間の時間等を中心に入れているわけです。ただ、今年度の利用客数を見ますと、例えば定期外、一般の方々の利用が増えているのですが、休日なり土日の利用が多いのかなというふうに思っています、その辺りの本当のニーズも踏まえてですね、これからパターンダイヤの入れ方もいろいろ考えていく必要があるのかなと思っています。

確かに、いろんな意味で本当に便利な制度でありますので、折角のそういったものを、さらに効果的に生かせるよう努めていきたいなというふうに思っています。

また細かなところですけども、やはり利便性を高めるということでは、最近の定期外の方というのは、交通系 IC カードの利用者が圧倒的に増えているんですね。キャッシュと IC カードの比率を見ますと、IC カードの方が 2 倍強ということで、かなり IC カードの利用者が増えている。こういったことはこれからもこの趨勢は変わらないと思っていますので、さらに券売機等でその利便性を高める、いろんな機能のアップもいろいろ考えていく必要があるだろうというふうに思っています。

大きな課題として、やはりこれからどうやって利用者数を伸ばすべきかというのが、やっぱりこの人口減少の中で、地方の 3 セクの役割、やはりここがすごく大事だと思っています。そのためには、富山県だけでは当然限界がありますの

で、今せつかく北陸 3 県のキャンペーンをされていますし、これからも北陸エリアでいろんな取組みをさせていただきたいなというふうに思っています。

また、観光列車の 3 県連携の運行、これも非常によかったと思いますし、あるいは隣県の I R さんとの例えば地酒列車とかイベント列車の展開とか、いろんな企画のもとに電車を単にその移動だけのためではなくて、いろいろな要素を加えて楽しむようなそういう仕掛けもしながら、楽しみを持たせて、より多くの方々が乗っていただけるように、そういう取組みも必要かなというふうに思っています。

そういう意味では、サイクルトレインとか、いろんな個別用途に合わせた展開をしていますけれども、それ以外の何かいろいろな、さらに付加価値の高いサービスができないのか、そこは改めて考えていきたいなと思っています。

また、カタールが J2 昇格しましたが、こうやって地域を元気にさせるプロスポーツとの連携っていうものも、もっとしっかりやりまして、地元に対するもっといろんな熱意、そういったものを交通事業者としても側面的な支援をして、地域の発展といいますか、この地域を良くしたいっていう、そういった県民の皆さんの思いがさらに地域振興・活性化に繋がるものというふうに思っていますので、こういう渾然一体とした取組みをさらに進めていきたいなというふうに思っています。

ただ、当然、駅の利活用っていうところで、最近いろいろ駅に限らず、いろんな公共施設等で、例えば勉強されたりとか、あるいはいろんな仲間同士でやりとりを提供するとか、そういう交流の場っていうのをすごく求めている部分もあります。各駅にそれぞれ事情があって限界がありますけれども、そういう多機能型のいろんな形で使えるような、そういった場の提供っていうのも、将来的には考えていければなというふうに思っています。

ここからまちづくりとの連携ということですが、やはり駅といいますのは、先ほども説明ありましたが、本当に地域の拠点、結節点となるものがありますし、県の地域交通戦略でもうたわれていますけど、やはりこれからそこを核として、いろんな交通手段と連携させながら、やっぱりさらに使いやすいもの、機能性の高いものにアップしていくことがすごく大事だというふうに思っています。

私どもは、これまで改札口の新設でありますとか、それぞれの地域の開発状況に合わせて利用促進を高めるための設備とか、また最近高齢者も当然増えますので、バリアフリーに向けたエレベーターの新設とか、市町と連携しながら、基本構想を作って、確実に連携しながら駅を使いやすいものにしていく、これはこれからも取り組んでいきたいなと思いますし、特に県東部地域でも各駅で例えば自由通路なり、あるいはいろんなエレベーター等を作って、本当に高齢者にも

やさしいまちづくりという、そういったコンセプトのもとにいろんな計画も立てられていますので、私どももできる限りそういったところについては、参画をさせていただいて、一緒に考えていきたいというふうに思っています。

また、先ほどお話がありました学校の統合によって、いろんな交通利用者やお客様の動きも出るのではないかというのは、まさにそのとおりでありまして、県の方でも県立高校の再編とか、これからいろんな考えがありますし、また富山市さんも特に水橋とかでは大規模な統合が行われるということで、そういったところで、当社として何ができるかっていうことも、とにかく考えていくっていうことを進めていきたいというふうに思います。

いずれにせよ、これからは、本当にいろんな意味で工夫をしながら、また他社さんとも連携しながら、本当に県内全体が、公共交通機関で移動しやすい、本当に便利な県であるというところを目指して、私どももできる限り、取り組んでいきたいなと思います。以上でございます。

●宇都宮部会長

はい。ありがとうございます。カターレの昇格おめでとうございます。あいの風とやま鉄道ではカターレのラッピング電車とかっていうのは走っているんですか。

●伍嶋委員

それはないですね。

●宇都宮部会長

ちなみに宇都宮のライトレールは、バスケットボールチーム、強いのですが、そのラッピング電車が人気です。色合いもよろしく、まさにそのラッピング電車が来たって言ったらみんなスマホ構えて撮るみたいな、そういう形でなんか地域が盛り上がっているっていう話を聞きましたし、私も実際そういうシーンを見ました。思いつきで申し訳ないのですがけれども、そんなこともあるかなあというふうに思いました。

あとは学校統合に関して言えば、今お話ありましたけれども、先ほどあったひたちなか市のケースが、学校統合をどこにするかというときに、にひたちなか海浜鉄道の沿線に学校を持ってくるという決断をくだされたのですね。

私の調査でも、子供たちも安全に通え、親も安心していることがわかっています。しかも、鉄道の乗客も増えた。そこで鉄道を利用した子供たちは、将来も鉄道ユーザーになるのではないかと思います。

ちなみに、ひたちなか市の話をすれば、「絵で伝えよう！わたしの町のたから

もの」という絵の募集企画があつて、市内の小中学生から 1,321 点の応募があつたのですが、そのうち 108 点が、ひたちなか海浜鉄道を題材にしたのですね。それぐらひは鉄道とはインパクトが大きいし、こちらのメッセージの出し方次第でもあるということですね。まさに、この「参画」に繋がるものではないかなというふうに思いました。

それでは、万葉線の楠委員、お願いいたします

●楠委員

料 1 の 7 ページでしょうか、そちらの方に紹介させて頂いていますが、9 月 28 日土曜日の始発から、ICOCA カードの利用を開始させていただいています。

ポイントとしては 3 つほど申し上げたいと思います。導入キャンペーンについてのお話。それと、これだけの方々が持っていただきましたという現状の話。それと、今後に期待する話。

まず 1 つ目の内容といたしましては、導入キャンペーンとして、9 月 28 日の始発からになりますけれども、翌年の 3 月末まで、運賃割引ということで定期券の割引を実施しております。

運賃割引については、I C カード、S F ですね、そちらの方を利用された場合に運賃の 10% を割引しております。

それと、定期券の割引については、万葉線で ICOCA カード定期券を購入された方に、一律で 500 円、初回のみになりますけれども、割引させていただいています。これはデポジット相当分としての 500 円になりますけれども、その分を割引させていただいております。

今回は 9 月 28 日に ICOCA カード導入しましたが、それまで販売しておりました紙券の回数券、それについては一部を残して（廃止しました）。では、一部つてなんなのとなると、シニアおでかけ回数券ということで、65 歳以上の方々が使われるものについては、それは現在も販売しております。ただ、すでにお持ちの回数券については、当然のことながら使えますよという仕組みで、現在も進行しております。

2 つ目のポイントとしては、カードと定期券何枚出たのかという話については、1 ヶ月換算するとか、いろいろな取り方ありますけれども、通勤定期で 149 枚です。通学で 39 枚ということと、S F だけで 167 枚。総数で言えば 355 枚のカード出ましたよというものでございます。現在、カードについては、毎日販売等については、微増しております。また定期券については、I C カードのみに切り替わっております。

（I C カードの）整備等については、多額の費用がかかりました。国、県、そして両市の方から、システムの導入についてのすべての金額、補助金という形で、

地域交通戦略に出ております、投資ということでしていただいたということでございます。

ちょっと面白い結果、たまたまの話ですけれども、毎年OD調査しております。それで、実際に昨年の11月18日、これは土曜日、平日と休日、最低2日間やるという中の休日という捉え方で土曜日、11月18日に実施した際には、163人の方。何が163人かということ、目的は、観光利用に限定したもので、県外からの方々でした。お客様にはビンゴゲームのように該当項目に穴を開けてもらうというもので、始発から終電まで実施しました。その中で、観光で県外から見られた方の片道だけではありますけれども、高岡から越ノ潟方面、それが163人おられました。今年は11月16日、同様の時期で実施、この日は土曜日で321人。差だけ見たら158人、そのうちICカードを利用されたお客様は117人。%でいうと36%。これ団体ばかりじゃないかという見方もありますけれども、当社の場合、団体の場合は15人以上団体扱いということで、また別の割引がありますので、それぞれのお客様がお持ちのICカードを利用して、乗車していただいたものと考えられます。

たまたまの話でなんですけれども、そういう事情であるということと、先ほども話に出ておりました、ICカードの割合としては、現場の運転士から聞いたら、「とにかく多いよ」と、数字でも見ていますけれども、約40%。担当として、ICカード導入に際して、いろいろ問題が起きるのじゃないかと思っていました。バス方式で、電車乗った時点でタッチして、降りる時点でまたタッチするという、その辺は改札に変わる機器を発注して付けてあります、その辺を心配しておりましたけれども、別に何もなくて、皆さん「これ楽になったよ」とおっしゃっていただいております。

あと、希望するところとしては、定期関係。通勤・通学問わずになりますけれども、万葉線とあいの風とやま鉄道さんをご利用される方々については、できるだけシンプルに。今は万葉線のカードを持っているということと、あいの風のカード定期券の2つ持つということが、今後1枚に統合された形で持っていただくようになると。そうなりお客様も一層楽になるのかなと思っています。

●宇都宮部会長

はい。ありがとうございました。

ICカード導入は、我々のように外から来る人間にとって、非常に便利だなと思います。

そしたら、続きまして富山地鉄の新庄委員、お願いいたします。

●新庄委員

富山地方鉄道の新庄です。よろしくお願いします。

先ほど、カターレの電車の話ありましたが、弊社の方で走らせております。(笑い声)

昨年、「J 2 昇格」というヘッドマークを用意していました。昨年は残念ながらつけることができなかったのですが、保管していましたので、今年はすぐにつけることができました。余計な報告でした。

私は本日議論いただきたいことにある、目標の達成に向けて今後評価改善した方がよい点というものをちょっと中心にお話しさせていただきたいと思います。

まず富山県は、やはり交通手段として車の利用が高いとされていますけど、やはり移動には車利用が最も便利な環境だからだというふうに思っております。戦略においても、公共交通利用のメリットを歩行数が増えて健康にいいということを訴えたり、CO²の排出の温暖化などで環境危機っていうことを訴えればどうかと言いましたし、交通事故を起こさないよということも、どうかと言っていたのですが、やっぱりこれらなかなか他人事の域を越えることは難しいのではないかなというふうに思っております。

本気で公共交通利用を増やして、目的を達成していくためには、これだけ車利用を便利にし過ぎている環境下にあっても、車利用にある不便さを、公共交通でこそカバーできることを示すことができれば、それも可能じゃないかなというふうに思いました。

その車利用にある不便さというのは、2つ。1つは渋滞、それともう1つは駐車場の確保。というものが、車利用についてくる不便さじゃないかなと。それで私がお話しするのは、この2つのうちの渋滞と関連するのですが、今も富山市さんの方でも取り組んでおられます、バス専用優先レーンというものの適正利用調査というものが行われているようです。実際に弊社の現場、運転手の声を聞くと、これは知らないということも含めて、特に優先レーンではほとんど守られていないということを確認しました。ですから適正利用の調査というより、本来守るべきルールであって、それをしっかり守ること。罰則もあるよということを伝えていかなければならないと、いうふうに思っております。今ある公共交通のためのこういった特権、この場合はバスになりますけれども、この専用優先レーンがしっかりと生かされれば、朝夕のラッシュにおいても、車利用以上に優遇されて、渋滞なしでスムーズに走行できますし、その結果、一方では、車レーンは渋滞してしまいましたが、それによってバス利用であったり、あるいは、同じ公共交通として、渋滞のない電車利用の選択も出てくるんじゃないかなというふうに思いました。

ですので、このルールを実際知らない方も増えているのではと思いますので、例えば免許証の更新時の講習などでもしっかりと、もう 1 回伝えていくことも大事だと思います。

宇都宮先生がおっしゃったかどうか、私の中で記憶が曖昧なのですが、SUMPでは、渋滞を引き起こすっていうことを、何か施策と考えているというような記憶をしております、それとこのルールはもう目的、そういったものを目的とするものではないというのは、理解していますが、それでもせめてルールのバス専用レーン、優先レーンというものが、生かされていないということに対しては、遵守が徹底されて、それによって車利用にある渋滞リスクを公共交通で下げることができる、そういったメリットを車利用の方が認識して選択されて、それで電車バス利用が増えれば、目標の達成にも繋がっていくのではないかなというふうに考えました。

駅のことについて言いますと、先ほどからいろんな意見がありまして、それと同じなのですけれども、私どもも駅というものを単なる通過点じゃなく、新たな、そういった価値を作って活用するということだと思っております。事業者としては、やはり特に無人の駅舎を地元開放ということ、そして地元の方と一緒に賑わいづくりに利活用できないか。こういったことは、今後積極的に検討できるというふうに思っております。

実際弊社では 67 駅ございますけども、それに活用できるような無人で、ある程度の施設として対応できるのは 25 駅ほどございます。そういったところを地元の床屋であったり、託児所であったり、カフェであったり、そういったものに活用していくことで、鉄道がより身近に感じられて、利用にも繋がっていけばいいなというふうに感じております。

●宇都宮部会長

ありがとうございました。

私の話が出ましたが、はいそうなんです。実はSUMPで、直接渋滞を引き起こせとは書いていませんが、今までの交通計画はとにかく渋滞をなるべくなくす。そのために交通計画を策定していたけれども、そうじゃないでしょうと。車の流れだけじゃなくて人の流れが重要だということをSUMPでは強調しています。それを受けてウィーン工科大学の先生なんかは「渋滞したって、場合によってはいいのだよ」という話をされてるということを申し上げました。

念のために私がこの 9 月までいたウィーンですね、200 万都市ですが、高速道路が縦一本しかないんですね。横はないんですね。実は日本から視察にこられた方が「ウィーンってもっと車が少ないもんだと思ったら、えらく渋滞しているじゃないか」と。そうですと、なぜならば通る道がここしかないからです。そうい

う施策をやっているっていうことは事実です。

ただ、今お話いただいたとおり、しっかりバス専用レーンを作るというのも必要だなと思いました。

●中川交通政策監

委員の皆さんからたくさんご意見いただきまして、賛同するところがたくさんございます。私からは、もう少し長期的な視点なども含めながら、議論していきたいと思います。

今も渋滞の話をしていただきましたけども、渋滞を解消していくためには一番効果的な鉄軌道に乗ってもらうということ。もちろんバス専用レーンも効果的ではありますが、バス自体が渋滞に巻き込まれる可能性もありますので、渋滞対策としてはやはり鉄軌道が非常に重要ということになります。

富山県の鉄軌道を見ておきますと、あいの風とやま鉄道、城端線、氷見線、高山線など、朝方は信じられないくらい混雑しておりまして、これでは県民に「渋滞に巻き込まれてでも車を運転した方がマシだ」と思われてしまいます。

ですので、公共交通の利用を伸ばしていくためには、混雑緩和が非常に大事なポイントだと思っています。

先ほど、あいの風とやま鉄道で中間車両を新造という話もありましたが、自治体にも事業者にも、混雑緩和に向けたさらなる工夫を凝らしてほしいと考えています。都市部では既に実施されている施策ですが、9時から10時台にたくさんのお客様に乗ってもらうことを通じて、8時台等のピーク時の混雑を緩和するという手法があります。ただ、地方の鉄道では9時台から10時台のダイヤが非常に弱いので、9時台から10時台のダイヤを増便することも検討してほしいと考えています。

また、富山県ではパークアンドライドはかなり効果的な施策だと思っております。例えば、あいの風とやま鉄道沿線のパークアンドライド駐車場は、ほぼすべて満車なのですね。ですので、駅近の遊休地等も視野に入れた、パークアンドライド駐車場の整備をさらに進めていただきたい。

最後に、駅舎については、本田先生も触れていましたが、駅舎を魅力的にする、利用者が一定時間滞在できるようにするという取組みが重要です。城端線・氷見線では再構築が進められていますが、沿線自治体が良い駅舎を目指して様々な取組みを競うように実施するようになることなどを期待したいと思います。

●宇都宮部会長

ありがとうございました。

いろいろとご意見が出ましたが、さらにもしまだ付け加えることや思いつく

ことございましたらどうぞ。

●本田委員

混雑緩和に繋がるかはわからないのですが、高校生たちの話を聞いてみたら、朝だけでもいいから、例えば高岡南高校生は戸出行きの列車を、砺波高校生は砺波行きの列車を作ってもらえないかというのですね。それぐらい、自分たちはラッシュの時間帯に乗っているのだということではないかと思います。

ダイヤの話なので、そういったことができるかどうかちょっとわかりませんが、そういったような意見もございました。

●宇都宮部会長

はい、ありがとうございます。他はございませんでしょうか。

では、今日のお話のおさをさせていただく中で、いくつか私なりに思ったことを申し上げたいと思います。

今の高校生の話にしても、あるいは伍嶋委員からいろいろありましたが、交通の世界は、マーケティングがひょっとするとまだ弱い可能性がある。現場は、日々安全運行するという大命題があるので大変なわけですが、マーケティングを通じて高い付加価値を出していく、それによって使う方も「これなら利用できるよ」というふうになっていくのではないかと思います。

マーケティングといっても、何をするか。まさに先ほどの高校生の声であるとか、具体的に声を拾い直す調査をする。先ほど万葉線でも1日だけ（調査）すると仰いましたが、1日と言わずにもうちょっと調査をすることが必要かなと。せっかく県の事務局さん来ていますので、そういう調査を県なり自治体と相談をして、共同でやっていく。しっかりマーケティング調査をしながら、何が一番付加価値が高く、住んでいる人に訴えられるかっていうことをやる必要があるのではないかと、お話を聞いて思った次第です。

それから、付加価値という意味で、中川先生もおっしゃいましたし、私自身も施策の中で意外に重要な点は、あいの風鉄道で中間車を一両増やすということです。これは画期的なことだと思うのですね。メディアの方もぜひそこを注目してほしいですね。

といいますのも、今の国の方針とはどういうことかということ、基本的には、鉄道なり公共交通は生産性を高めなさいという大方針です。それに対して、中間車を入れるっていうことは、2両が3両になれば投下資本は1.5倍になるわけです。でもお客が1.5倍増えるわけではないわけですね。そこで得られるものは、満員でなくても、もう少しゆったり鉄道っていうものに対する乗り心地も含め

た満足感を増加させるということ。ウェルビーイングとしてはそちらの方がいいのだと。

富山県は生産性という単純な計算よりも、まさに人々のウェルビーイングを優先させたという意味で、非常にシンボリックなプロジェクトじゃないかと思います。私はこの話を全国に発信していこうと思います。ぜひこれを進めていただきたい。また、先ほどの話に戻るのですが、たぶん満足度が高まったとか、あるいはそれなりに課題も出るでしょうから、ぜひそこで調査していただきたい。「1両増えたことでお客は（期待ほど）増えなかったが、こんなに良くなった」とか、こんな情報が伝わればみんなも変わるし、富山の試みが全国に通じていくかもしれない。そんな気がいたしました。

それから、駅の空間の件はもう本当にそのとおりだと思いますが、単線の駅でもヨーロッパではホームが両方にあるケースがあるのですね。両方からアクセスできるわけです。たぶんさほどの大きなスペースを取らない。例えばそういったことをやってみるのも1つかと。日本ではそういう事例が私の知る限りないので、もし、実現すれば富山発の新しい試みにもなる。たぶんそう大きな投資ではなく、それでいて人々のウェルビーイングを高める投資になるのかななんて思います。

あとは、今日出なかった話ですけれども、沿線との関係で言えば、住民に加え、沿線の潜在的な利用者として企業にお勤めの方も視野に入れてほしい。もちろん駅から離れているとかいろんなケースあるのでしょうけれども、私が委員として関わっている近江鉄道の場合は、企業さんの声を聞いてみると、意外に車よりも電車使いたかったという人はいるわけですね。「こうしたら（利用）できるよ」という話は、企業の就業時間であるとか、ダイヤを工夫したらできる。近江鉄道の事例で面白かったのは、沿線の企業を集めてディスカッションすると、「うちもそう思ってた」とか、意外に盛り上がった会合になって、そこから改善点が生まれるみたいなこともありました。潜在的な需要としては、住民プラス沿線にお勤めになる方、いうところにも1つ目を向けてはどうかと。

その際の1つのそういう目を向ける際のツールとしてモビリティマネジメント。これは富山市でも行われたと思うのですが、そういったものを活用してみると風向きが変わるかもしれない。MMは今回具体的に出ていませんでしたけれども、いろんなところで、もちろん企業以外の学校でも、そういったことも1つかなという気がいたしました。

学校絡みで言えば、先ほども本田先生からありましたけど、通学定期の割引をお金の面で県、あるいは自治体で行うということ、ぜひもう一歩二歩進めていただい。単に家計負担を減らすってということだけではなく、むしろ教育という社会的に広く効果があることはみんなで支えるものだ、という意識のもとでや

るということにすれば、たぶんロジックとしては、たぶん誰も判断に反対できない。車を運転している人だけ教育負担を逃れるというのはおかしいじゃないっという言い方をしていただくと、結果的に事業者さんにとっても家計にとってもプラスの方向に働くのじゃないか。こういうことを思った次第でございます。

もう 1 つだけ。事務局に申し上げたいとすれば、目標の達成状況ということで、令和 10 年度に向けての道のりの中でオントラックなのかどうかと、あるいは何か壁があるのか。そのあたりについて、先ほど目標達成の数字を考慮するだけのご説明でしたので、そこをもう少し具体的にご説明いただければと思います。それから目標 3 なんかですと、いくつかの指標がございますので、この辺りの課題が何なのかなみたいなことも、今の段階でおわかりであれば教えていただきたい。

●事務局

今、資料 2 の中で、目標の進捗状況ということで、赤字の部分に、最新の数字をそれぞれ入れております。

例えば目標 1 に関しましては、令和 5 年の最終年度が 42 回になっておりまして、目標策定時、これは令和より前年度でございますが、その時は 39.8 回ございましたので、2.2 回上昇しているというような状況でございます。今回が初年度ということになりますので、このペースで令和 10 年度まで進捗していくと、大体 50 回に行けるようなケースではございますけれども、引き続き「投資」と「参画」の取組みを進めていくことが、目標達成に近づく話だと思っておりますので、関係者の皆さんと一緒に政策取り組んで参りたいと思っております。

また目標 3 につきましては、県政世論調査で県民の満足度を把握して目標値を設定しております。この世論調査の中では 3 つの設問を提示しておりまして、県民の皆さんに答えていただいた、それぞれの平均値をこちらで赤字にまとめております。

より詳細な目標値のデータに関しましては、次回の全体会議の際に、改めて、皆さんにお示しできるように準備をしたいと思います。

●宇都宮部会長

ぜひ全体会議でよろしくお願ひしたいと思ひます。

本当に取組みがいろいろスタートし、「投資」・「参画」、非常に意欲的に進んでいると思ひます。

このテーマの取組みっていうのは、私も全国で講演させていただくときに、1 つのモデルケースというつもりでお話をさせていただいております。

そういう意味で、今日のご意見を踏まえ、またそれぞれ取組もうとされてい

ること、次の会議では、またさらなる進捗があることを期待して、本日の議事はここまでしたいと思います。

本日の部会の議事ですけれども、これはまた次回の全体会議でも報告させていただこうと思います。

また時間的にもご協力により議事が予定とおりということでありますので、皆様に感謝をし、事務局にマイクをお返したいと思います。

●事務局

宇都宮部会長も、皆様方も、様々なご意見をちょうだいいたしまして、ありがとうございました。

閉会にあたりまして、交通政策局長 田中より一言ご挨拶申し上げます。

●田中局長

本当に今日は貴重なご意見いろいろいただきました。大変ありがとうございました。

駅空間・駅前空間を変えていく、そのような話もありましたし、利用者のニーズ調査の深堀りといったような、いろいろと具体的なお提案をいただきました。

今回こちらからもいろいろと取り組みを紹介させていただいたのですが、今日の委員の方からは本当に前向きな発言が多くて、我々としても大変心強く思っております。とりわけ部会長には、いつも全国のいろんな現場で富山県の取り組みを発信していただいていますし、場合によっては世界で発信ぐらいの勢いでいろいろ取り組んでいただいています。そういう意味でも本当にありがたく思っています。

ご存じのとおり富山県は全国で唯一、全市町村に鉄道の駅があるという、そういう特徴のある県でございますので、本日いただいたアドバイスも踏まえまして、今後もさらに利用が増えますよう、関係者とともに、取り組んで参りたいと思います。

本日はどうもありがとうございました。

●事務局

それではこれをもちまして、富山県地域交通戦略会議第6回鉄道サービス部会を終了させていただきます。

本日はご多用のところ、ありがとうございました。