

第 8 回 富山県地域交通戦略会議 議事録

日 時 令和 6 年 12 月 26 日（木） 13：30～15：00

場 所 富山県民会館 8 階 バンケットホール

1 開会

2 挨拶

●蔵堀副知事

皆さんご苦労様でございます。

本日、第 8 回の富山県地域交通戦略会議を開催いたしましたところ、皆様、年末の大変お忙しい中、ご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。委員の皆様のお力添えをいただきまして今年 2 月に富山県地域交通戦略を策定させていただきました。この中では、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付けました。

また自治体県民の役割を、事業者への側面支援から、地域に対する投資参画へと舵を切るということで方針を転換したところです。

また、その戦略の中で、県民 1 人当たりの地域交通の利用回数について年間 50 回を目標といたしました。後程事務局から説明をいたしますけれども、策定の時点では 39.8 回であったものが、直近では 42.0 回まで増加してきている状況でございます。

本日はこの投資と参画の両面の取り組み状況についてご報告をさせていただきます。また、さらに目標に近づくことができるように、改善点、あるいは強化すべき点などについて、皆様からご意見をいただき、議論をさせていただければというふうに思っております。

それではどうぞよろしくお願いいたします。

3 議事

●石井会長

皆さんこんにちは。会長を仰せつかっております石井晴夫と申します。

今、蔵堀副知事からもお話がございましたように、昨年と一昨年の 2 年間にわたり、交通戦略会議を開催し、様々な計画を作っていただきました。今日は計画策定後の 1 年目の総括を行う会議です。年末のお忙しいところ、お集まりいただきまして本当にありがとうございます。

県を挙げて、様々な計画に基づくアクションを起こしていただいております。

三部会の会長先生方はじめ、皆様に心から感謝申し上げます。

一方、国の方では、先日、令和6年度の補正予算が認められまして、いよいよ補正が動き出す。また一方、令和7年度の本予算案、115兆円という、今までない大規模な予算が組まれておりまして、これが、大臣折衝を踏まえて閣議決定されるというような状況を迎えてございます。

中身をみますと、このモビリティの確保、そして生活インフラの確保というのが一番の中心テーマになっているというふうに私は思っております。

その中で、この富山県地域交通戦略会議が全国のモデルケースになって、これから事務局からご説明がありますように、様々な取り組みが評価されているということでございます。そういう中で、皆様方のご尽力が、今後さらに必要になってくると感じております。是非とも、本日の会議も含めて、引き続き、富山県の交通戦略会議、計画に基づく実行が、さらに進みますように、ぜひご支援ご協力を賜りますようお願い申し上げます。進行を着座にて進めさせていただきます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは議事に入らせていただきます。

富山県地域交通戦略会議では、昨年度と一昨年度の部会を合わせ27回にわたり会議を開催し、本年2月に、富山県地交通戦略を策定し、国の方に提出し、認めていただきました。

本日の全体会議では、戦略策定後の取り組み状況や、戦略の目標の進捗状況について、事務局からご報告をいただく予定でございます。

また、今日の会議に先立ち開催した各部会での議論を、事務局から報告していただく予定でございます。

これらの報告を受けた後、委員の皆様から、当社の参画を促すためのさらなる取り組みについてご議論をいただきたいと存じております。

まず事務局から一括してご説明をお願いします。

●事務局

(資料1～3に沿って説明)

●石井会長

どうもありがとうございました。事務局から調査、詳細なご説明を今いただきました。

ただいま事務局からご説明がありました、2月に戦略策定して以降、様々な取り組みが、スタートしております。

本日は戦略目標達成に向けた、投資参画を促進するための取り組み等について、さらに強化し改善した方がよい点がないかどうか。委員の皆様にご具体的なご

意見をいただきたいと思います。

なお、各部長におかれましては、各部の議論についての補足や各部の部会との連携施策や議論を踏まえた追加のご意見などあれば、ご意見をいただければ大変ありがたいと思います。

また各部会にご出席いただいている委員の皆様には、他部の関連施策や議論を踏まえて、改めてご意見をいただきたいと思います。

その他の委員の皆様には、2月の戦略策定後に実施されました取り組みや、今後検討していることがございましたら、併せてご紹介いただければと考えております。

恐縮でございますが、時間の都合もございますので、私から指名させていただきました委員の皆様から順にご発言をお願いいたします。できるだけ多くの委員の皆様にご発言いただきたいと思いますので、お一人様3分以内でお願いをしたいと思います。

それでは、まず鉄軌道サービス部長の関西大学の宇都宮委員からよろしくお願いします。

●宇都宮委員

鉄軌道部長の関西大学の宇都宮でございます。

時間の関係もございますので部会の中身については資料2で書いてございますので、それを私が繰り返し読むことはいたしません。

その上で、いくつかお話しをしたいと思います。先ほどウェルビーイングに向けて満足度のデータについて分析がございました。

これはよそにはないデータです。今まではデータといえば収支であるとか、そういったことばかりだったのが、満足度というのをしっかりデータでとらえチェックをしていることに、非常に意味があり、今後は、さらに分析を進めていく価値があると思っております。

部会でも、個々の事業者で満足度調査を行いたいという議論もございました。その意味で、ウェルビーイングのデータをしっかり分析することは非常に大きなポイントではないかと思います。

その上で、例えば今回目標には入らなかった交通手段分担率という非常に重要なデータがまだ、富山県では取れておりません。データは、戦略を実施していく上で基礎でございますので、簡単ではないですが、ぜひ富山県、各自治体は、一定のリソースを割いて整備を行っていく必要があると感じた次第です。

それから2点目として、城端線・氷見線については大きな投資として前に進んだわけでございます。

その際にはバスなどの、いわゆるフィーダーとしての輸送も重要になってく

るわけで、今回「電車・バスで行こう！」事業みたいな、新しい動きが出たことについてもいいことかなと思うのですが、一方で、短期、期間時限を決めた期間切符ではなく、バスと鉄道あるいは鉄道間の乗り継ぎが恒常的に割引かれるような、例えばサブスクリプション的なチケットで行うみたいな新しい企画を考えて、より利用者が乗りやすい、アファードブルなものにしていく必要があるのではないかなと思います。

とともに、バスについて言えば、聞くところではまだまだ減便が続いているということで、これは公共サービスがどんどん悪化しているという、戦略とは逆の方向に進んでいるということになります。もちろん労働者不足等々あり、また、いろいろなご対応に取り組んでおられると思いますが、そうであれば、女性の職員の確保ということがまだまだ進んでいないような気がいたしますので、そこをお願いしたい。そのためには、各事業者任せではなく、県、あるいは市町、自治体が、労働環境整備に向けた投資についてもしっかりと支えていく必要がある。

これは、人的投資と呼ばれる重要な将来の投資ですので、ここについても、県が、主導的に労働環境を整えるような、例えば休憩室であるとか更衣室であるとか、いろいろハード面でもやることがあると思うので、しっかり整備していただく必要があると思います。

それから簡単にあと 2 点申し上げると、利用者を獲得するにあたって、沿線企業も含め、まだまだ潜在需要があると思います。いわゆるモビリティマネジメントという活動によって需要を掘り起こしということを各地でやっております。富山市でも事例がありますが、これも、県自治体の職員の方がそれなりにリソースを割いて、潜在需要の掘り起こしとしてのモビリティマネジメント、今回言葉入っていませんでしたので、ぜひそれも進めていただく必要があるかなと思います。

最後に、鉄軌道部会でも話が出ましたが、改めて私が前も申し上げた通学定期の割引、いわば教育というのは、地域社会や人的投資なわけですが、その教育について事業者負担になっているゆえに事業者によって通学定期の割引率が異なるという、不公平が生じております。

これについて、前向きな投資ということを今回戦略で決めておりますので、改めて通学定期の割引分についての不公正を、いわゆる事業者によって異なる部分を是正していく等々を県の主導でやっていただくということをしていただきたいと思います。

●石井会長

はい。ありがとうございました。

それでは引き続き、鉄軌道部会の富山大学の本田委員よろしくお願いします。

●本田委員

富山大学の本田でございます。

私、普段からもっぱら交通まちづくりで活動しておりますので、2月にこの地域戦略が策定されて以降、可能な範囲で、今日の資料1の2ページ目にもございますように、沿線まちづくりとしての参画、中でも、拠点駅の駅空間、それから駅周辺施設、空間、そういったものを活用した交通まちづくり活動に取り組んでおります。少しお時間いただきまして、その取り組みのご紹介をさせていただきますと思います。

まず、県西部地域では、城端線・氷見線沿線の、駅空間、周辺施設の空間で一番の鉄道ユーザーであり、再構築にも関心が高い、高校生、大学生に参加していただき、沿線にお住まいの方々と勉強会やワークショップを開催しております。

これまで例えば氷見駅のトイレなどの施設とか、あるいは福光駅の待合室でワークショップを行いました。

少しずつでも、地元の方に関心持っていただきたいと思いますのですが、正直なところは、学生以外はまだまだ関心が低い状況かなと、思っております。

いずれにしても、再構築される城端線氷見線の利用回数を増やすためには、まちづくりと連携が必要ではないかということを申し上げております。

先ほども事務局の方からご説明ございましたように、交通まちづくり参画促進事業費補助金などを活用して、沿線市でもっとまちづくりとの連携に取り組んでいただきたいと思います。高校生とか大学生の方からは、投資とか参画に対する、いろいろなアイデアが出てきております。

先ほどもご紹介ございましたけれども、両線の再構築が実現した際に、多分昼は、1時間に一本といった時間体が出てくるかと思えます。そのような場合に駅の環境整備が必要です。暑い夏とか寒い冬ための冷暖房、エアコン、それから待ち時間に勉強ができるようなスペース、そしてパソコンとかスマホの充電ができるようなUSBコンセントとかWi-Fiなんかがあれば、というような意見が出ておりました。要は少しでも快適に列車を待てるようになれば、利用回数も動くのではないかなと思っております。

それから氷見で、先日開催した勉強会の際には、砺波市の高校関係者の方が、城端線・氷見線に乗り継いでいらっしやいまして、ぜひ、高校生たちの意見を取り入れてやって欲しいとおっしゃっておられました。

一方で、県東部地域では、富山地方鉄道の利用促進に繋がるよう、今年の4月と11月に、私の学科の学生と、それから県の若手職員とコラボして、地鉄沿線対象にすぐろくを取り入れたイベントを実施いたしました。

普段は鉄道に乗らない人たちを対象に、鉄道駅の周辺をまち歩きしてもらいながら、クイズとかミッションで、1日楽しんでいただきました。参加者の評判の良いイベントでしたので、今後、定期的開催できたらなと考えているところでございます。その際には、次回4月ぐらいにやりたいなと思っているんですけども、沿線の自治体の方にも参画いただけたら、もっと充実したものになると思っています。

それからあいの風とやま鉄道については、まだ企画段階ではありますがけれども、大学生や、県の若手職員とのコラボで、駅の周辺マップを作りまして、鉄道もっと身近に使ってもらえるような取り組みをできないかと考えております。

最後に、他の部会の施策への意見ということで、私車のない生活していますので、Ma a Sアプリの「my route」、あるいはJR西日本の旅割など企画切符を結構利用しており、特に城端線氷見線のとやま周遊2Dayパス、あるいは富山地方鉄道の1日フリー切符は年間に何回も、利用しますが、実は大学生も企画切符には非常に敏感で、口コミで広がりまして、結構利用していると思いますので、ぜひ、広げていけばいいのではないかなと。以上です。

●石井会長

どうも、ありがとうございました。様々な具体的な取り組みをしていただきまして、感謝申し上げます。

続きまして地域モビリティ部会部会長の富山大学の大西委員よろしく。

●大西委員

地域モビリティ部会長大西です。

私の方から、この部会での議論の中で、特に投資と参画に関して、担い手の確保というところを投資の観点から、自治体が協力できないかというところを説明させていただきたいと思います。

まず、これまでの交通事業者が人を採用するということは、これまで努力はされてきたものの、現在その人を雇うと思ったときにどうしても、売り手有利の環境の中で人を採用してくることになり、人の争奪戦の中に手を突っ込んでいくというところに対して、交通事業者さんもおそらくそんなに慣れていないだろうと。

ですから、その部分を自治体、県や市町村で、金銭面や、人材育成などを考えるような他の企業との連携なども促していくようなサポートが要るんじゃないか。という投資が必要という意見が部会の中であったかと思います。

また、採用に至った後には若者とか女性が働き続ける環境がすごく良好だなと感じるような、整備もしなければならないのですが、何をもって良好な環境に

なったかというところに関しても、外部の目を入れて、改善をしていく必要があるだろうと。そこにも投資が必要なんじゃないかと感じたところです。

例えば我々国立大学も例えば建物は非常に古くて、先生方の中にはすばらしい研究をしていれば学生が集まってくるということを言っている人達がいるのですが、女子トイレがほとんどなかったりボロボロだったりすると受験のときに、もう絶対ここにはこないという話になるので、少なくともそこで働く人たちが、それなりに満足をするような、環境を整備しておく必要があるだろう。働いてくれる人たちが、ここだったら働きたいなと思えるような環境を作って、その投資をサポートしていく必要があると思います。

それから参画に関しては、多様な地域の中の人たちに、担い手が生まれてくる可能性がある。例えばですけど、スクールバスを運転する人たちの就業時間がとても限定的であれば、その間の時間を別の形で、タクシーを運行するであるとか、そのような形で、担い手の人たちの働ける可能性を、様々な形で検討しておく必要があるのではないかと。そうすると参画していただけるような人たちを、どんどん幅を広げていくことが可能であろうと。働いている人達の実際の働き方の部分を、少し可視化をして、検討しておく必要があるのではないかというふうに感じております。以上です。

●石井会長

ありがとうございました。地域モビリティ部会から、様々な貴重なご意見いただいております。

モビリティジャーナリストの楠田委員と博報堂の畠山委員、オンラインからご意見等、お話をいただくことができますでしょうか。

●楠田委員

各部会で発言した内容と重複してしまう点ございますが、まず採用の部分。私も若い方や女性の方を採用するための環境整備については同感でございまして、単年度で終わらずに、複数年をかけて、3ヵ年計画、5ヵ年計画という形でやってほしい。また、バスとタクシーについて、県、市町村がしっかりサポートしながら、必要なドライバー数を把握して、計画を立てて、必要な路線や、タクシー数、デマンド交通に必要なドライバーの確保をしていく考え方を大事にしていただけたらなと思っております。

あと、車依存している地域は、大人の方というより学生、また通勤者ということが明確にわかっているのので、長期的な目線で投資と参画育成ということで、戦略的にターゲットを絞っていくことを大事にしていただければなと思っております。

具体的に申し上げますと誰が一番乗っているのか、高校、大学はどこか。そのリストを作って、公共交通を使っている方々に向けて、まずは定期券の購入、またそのアプリでの購入。アプリの中では今、相互のコミュニケーションをデジタル上で行ったりとか、あとコミュニティで、代わりにユーザーが利用促進を行ったりとか、ファンになってくださったりとかして、勝手にインフルエンサーしてくれるような時代ですので、そういった新たな参画の仕方ということを模索していただければなと思っております。

デマンド交通などについて、富山県の中では、全国的にもかなりの事例があるということで、これからやはり、1個1個の地域での事例というわけではなくて、取り組まれている方々が一緒になってノウハウを共有したり、車を使っている方々というのは全員困ってらっしゃると思うので、その方々皆さんを救って、どこの地域でもデマンド交通が走っていて、免許返納であったり、車が運転できなくても安心して暮らせるという、地域を作っていっていただければなと思っております。

●石井会長

はい。ありがとうございました。

それでは続きまして、博報堂の畠山委員。よろしくお願いします。

●畠山委員

ありがとうございます。

自分が参加させていただいている部会以外の話をお聞かせいただいて、いろんなものが進んでいることを実感しました。

特に、1点だけ思ったのは、部会でも発言させていただきましたが、いろいろなステークホルダーの皆さんいらっしゃいますので、まさに事業者視点での取り組みが、富山県においては加速していると思いました。

そうしたときに逆に生活者目線を真ん中に置いて、より推進が進むといいなというのが大きな感想です。その中で、利用する視点と、担い手という視点があるかと思いますが、利用する視点においては、朝日町において子供が公共交通乗るために、ヒスイテラスでクリスマス会を実施しました。まさにウェルビーイングに繋がる、やってみたいことに対して、手段として公共交通みたいな話は、利用者目線においてもすばらしくいいなというふうに思ってます。

もう1個は、まさに一番大きな課題、担い手かと思えますけど。まさに、今後は、どんな子だったら担い手なりたいんだっていうことを、具体的に、施策として検討していくっていうのが大事なんじゃないかなと。

利用者目線での担い手目線、まさに何がウェルビーイングなのかみたいなこ

とが、これから私自身も具体的に動かしていきたいと思いますし、議論が進むと、まさに事業者視線と、生活者視点みたいなところで、この富山県のモデルが、すばらしいものになっていくんじゃないかなというふうに思います。

●石井会長

はい。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長で富山国際大学名誉教授の長尾委員よろしくお願いします。

●長尾委員

サービス連携高度化部会を担当しております長尾と申します。

サービス連携高度化部会の内容につきましては、先ほど事務局で発表していただいた通りでございますので、私の方から補足することはございません。

地域交通の満足度に関する進捗状況について、少し意見を述べたいと思います。特に目標 3 の設問 2 に関しましては、前年度と比べて低下しているということなので、ここに対して、早く対策していく必要があると思いました。

先ほど事務局の方から、いろんな新しい取り組みについて、説明をいただきましたが、いわゆる市民とか利用客に対して、今、県レベルでどんなことをやっているかということが、なかなか地元の新聞とかニュース等を見ても、動きが伝わっていないような感じがいたします。それがこの設問 2 の結果にも繋がっていると思います。

新しい取り組みをいろいろやっているわけですので、民間企業のコマーシャルではありませんけれど、やはり市民あるいは県民の皆さんに、正確に伝わっていくように、何回もやはり繰り返しPRしていくことが必要ではないかなと思います。

2週間ぐらい前に「とやまロケーションシステム」の新聞記事が掲載されましたが、本当に小さな紙面のスペースで、しっかり読まないと内容が書いてあるかどうか意識しないようなスペースなので、せっかく「とやまロケーションシステム」のステッカーがバス停において掲載されているといっても、利用客にとっては、快適性とか利便性向上に繋がると考えられるので、やはり同じ記事広告、あるいは記事を掲載する中でも、やはり目立つような、工夫とか、掲載のあり方をもっと真剣に考えるべきではないかなと思います（但し、記者にも掲載の仕方をお願いする必用がある）。

掲載されているからそれでいいのではなくて、やはりコミュニケーションの手段として、これで十分な情報が伝わっているかどうかということに関して、マスコミ各社の協力をお願いしてもっと内容理解に繋がるような情報提供の方法を検討すべきではないかと思います。

特に、県は毎週土曜日に北日本放送で「こんにちは富山県です」という 15 分ぐらいの番組で情報提供しておられます。そのような番組を使って情報提供を、もっと前向きに考えてやっていくべきではないかと思います。

そのためには、マスコミ各社の全面的なバックアップ等いただいて、新しい取り組みについて、もっと精度が高まっていくように、広報活動のご協力を得るべきではないか。

それに関連して、利用者が、公共交通を利用して、実際に利便性とか快適性を実感することが、非常に重要だと思います。そのような機会を県内において増やしていく、観光客に対しても、そのような催しイベント等を、もっと積極的にやっていくべきではないかと思います。

今、知事が先頭になって「寿司といえば富山」というキャッチフレーズを推進されておられます。このキャッチフレーズと連動して、地域公共交通の利用客拡大に繋いでいくということが必要ではないかなと思います。そのために、地域公共交通を利用して、どこかのすし屋に行きましたとか、利用してみて、どんな感想を持ったとか、体験談を簡単にまとめてレポートを提出していただくような推進も 1 つ考えてもいいと思います。実体験を、しっかり県民の皆さん 1 人 1 人にしていただいて、公共交通も最近では利便性、快適性がかなり高まっていることを実感していただける努力もしていくべきだと思います。

今言いましたことの、まとめとなりますが、これから、市民をいかに取り込んでいくかが課題になると考えます。現在委員、関係者は、いろんな動きを把握しています。でも、一方では、私の周辺にいる人たちも、県で地域公共交通会議でどんなことをやっているか、わからないという反応が多く聞こえてきます。今後、設問 2 の割合を高めていくためにも、関係者以外の利用客、当事者の感覚というものをもっとどのようにして高めていくことができるか、集中的に議論し、具現策を実施していくべきではないでしょうか。

●石井会長

はい。どうもありがとうございました。

それでは、トヨタモビリティ富山の品川委員よろしくお願いします。

●品川委員

今日の資料の中でもございましたが、my route の現況をご報告しますと、県内におけるダウンロード数は 12 月 18 日現在で 3 万 1000 人ダウンロードという状況であります。

またデジタルチケットの方も 4 月以降 12 月 18 日現在、約 1 万枚の販売で、すでに昨年度の販売枚数を超えておりまして、多くの方にご利用いただけるよ

うになってきております。

一番売れているのは、北陸3県2Dayパスといったあいの風とやま鉄道とIRいしかわ鉄道、福井ハピラインの2daysパス、複数の交通事業者の乗り放題チケットで今年10月まで1,332枚売れています。

次が地鉄とあいの風の富山1日乗り放題切符、965枚。その次が富山周遊2Dayパス、748枚です。4番目が、あいの風とやま鉄道さんとIRいしかわ鉄道1日フリー切符709枚。約半数がフリーパス、サブスクチケットとニーズがございます。

あと、これまではクレジットカード払いできない学生さんに使っていただけなかったのですが、今年からpaypayの利用もできるようになりました。あと、来年からいよいよ、定期券を実装する予定で、コアユーザーである学生さんに、もっと活用していただきたいと考える次第です。

資料2-2の、2ページ目に、電車・バスで行こう！キャンペーンでございますが、昨年度までのノーマイカーウィーク改め電車・バスで行こうキャンペーンとなり、ほっとする名前になりました。来年は、キャンペーンの第2弾ということで打ち出したいというふうに思っています。

また利用者は、県内の方の8割、県外の方が2割です。外国語対応もしましてインバウンドの方も増えております。

県内の皆さんに普及する場合、車のデメリット、例えばお酒が呑めないとか、移動中が運転に集中しなきゃいけない。逆に公共交通総会は、酒も呑めるし、移動中にスマホを触ったりできる。環境にも配慮できるし、駐車場を探さなくていいので、サッカーとかバスケだとか地元プロチームとコラボしたり、最近流行りの街中サウナとか、いろんな企画を、子育て雑誌とコラボしたり、県内の学生さん学校さんとコラボしたり。スタンプラリー機能も実装しますので、そういったものを活用して、県内の方県外の観光客の方両面でいろんなことを進めていきたい、というふうに思っております。

●石井会長

はい。ありがとうございました。

それでは続きまして、商工会議所連合会 庵委員をお願いします。

●庵 委員

進捗状況のご報告、どうもありがとうございました。

事業者の立場からすると非常によく対応されたというふうに私は思っています。逆な言い方からすると、供給サイドの方の、事業収支だとか、またはその人の問題についてはやはり、これから極めて厳しい。要するに、対応策がほぼない

ような状況になっているだろうという認識です。ですので、この事業者サイドの支えをどういうふうにするかということ、もう少しあえて話をしなければいけない。事業者任せはもうできないので、この会議ができて投資という話になっている。

例えば実際問題の担い手を雇う場合に、事業会社で雇うのがいいのか、それとも行政が雇うのがいいのか。そこまで踏み込まないといけない。もはや、人口減少の中では、お金を出せば、何とかなるという時期ではもうなくなった、という認識をしております。そういう意味で、そうしたところをもう少しいろいろと深掘りできないか。

あと自動車については、さっき品川さんおっしゃったように、利用目的がはっきりしているので、車使う人は必ず車使いますので、今言うようなイベントをやるとか、そういうような形で使ってもらおうというのが精一杯のところかなと私は思っています。人口減少の中でこの利用回数が増えるとか利用者数が増えるということは、インバウンドを考えても、これからは大きく実際問題は期待できないと思っております。今、ここまで皆さん方でご検討いただいて、改善した点は、極めてうまくいっている、というふうに私は評価しています。

●石井会長

はい。ありがとうございました。

続きまして、富山県自治会連合会、北岡委員お願いします。

●北岡委員

自治会連合会でございます。

本日議論いただきたいことの中に、目標達成に向けて今後強化、あるいは改善した方が良く思われるということが書いてあるわけでありますが、私はいわゆるその地域交通への満足度というところに着目したいと思います。

先ほども議論が出ていましたが、設問が3つありまして、「はい」あるいは「どちらかといえばはい」というところは、非常に数値が小さいわけでありますが、この反対に、あるいは「いいえ」「どちらかといえばいいえ」、という、こういう反応した人が、どんな考え方を支えにして、こう回答しているのかを分析すれば、この「はい」「どちらかといえばはい」が増えていく要因になるんじゃないだろうかとと思います。

県民の考え方としては、公共交通は県民の足として、いわゆる日常の足として、どうしても必要なものでありまして、ぜひこの地域交通への満足度っていうところを、県民の考え方として、パーツをふやしていくようになったらいいなと考えております。以上です。

●石井会長

はい。ありがとうございました。

続きまして富山県老人クラブ連合会、麻畠委員、よろしくお願いします。

●麻畠委員

高齢者の立場からお話します。

高齢者にとって、鉄道を利用する際負担に感ずることの 1 つが、跨線橋の昇り降りです。荷物があると余計に負担を感じています。

あいの風とやま鉄道では、ここ数年来、着実にホームにエレベーターの設置を進められておられて、高齢者にとって、またスーツケースなどをもつ利用者にとって、利便性が向上していると思います。私は J R 高山線沿いに住んでおり、残念ながら、富山猪谷間にエレベーターが設置されている駅がなくて、エレベーターがあるといいなあと、思っております。高山線を利用していますと、特に休日に、東南アジアから若者たちのグループが大勢乗っております。彼らにとって公共交通は必要不可欠なので、視野に入れるべきではないかと利用しながら思っております。

次にこれからの取り組みの「電車バスで行こう！キャンペーン」について、地元スポーツチームと連携し、公共交通を使って、スポーツ観戦で楽しんでもらおうというのは、私も非常に期待しております。

高齢者が多く外出し、楽しんでいる催しを 1 つ紹介させていただきますと、オーバードボールで年 4 回開催される、桐朋アカデミーオーケストラの演奏会です。これは大学の修士・院生・卒業生を中心としつつ、国内外で活躍する演奏家を交えて編成されるオーケストラです。指揮者も国内外で活躍する方が出演しています。近年、演奏力が上がり、聴衆は 1 階 2 階が、ほぼ満席となります。

クラシックの観客は年齢層がもともと高いとはいえ、この総会は 7 割、時には 8 割近くが高齢者で占められます。富山もこんなにクラシックを楽しむ高齢者がおるのかと、毎回思いますが、なぜ高齢者が多いのか。

まずチケットについて、このオーケストラの友の会に入会金 5,000 円を払うと、そのあとずっと毎回 2,000 円のチケットが無料で 2 枚届きます。1 人よりも、2 枚だと友人、家族を誘って、出やすいんだと思います。

開演が 2 時、終演が 4 時で外はまだ明るいのが高齢者にありがたい。マルートにもちょっと寄るかな、というようなことになるかもしれません。さらに 4 時で終わると、富山市の高齢者は、「おでかけ定期券」が使えるので、5 時までに降車すれば、市内はほぼ電車・バスが、100 円で利用できます。

また、J R 高山本線でもお出かけ切符が使えます。4 時台まで乗れば、猪谷ま

で乗っても 100 円です。キャンペーンのスポーツ観戦も、4 時までには終わると富山の高齢者はありがたいなと。思う次第であります。以上です。

●石井会長

はい。ありがとうございました。

それでは大変申し上げます。時間の都合もございますので、交通事業者さんの方は代表して、富山地方鉄道の新庄委員、よろしくお願いいたします。

●新庄委員

はい。富山地方鉄道でございます。よろしくお願いいたします。

2 月に戦略が策定されまして、そして今、目標に向けて特に投資の中心は、利便性の向上のように思っています。その成果をより高めるためにも、これまで弊社としてもいろいろと利便性を高めてきました。

ただそれだけではなかなか成果を出せていない。そんな課題と直面している、交通事業者、現場として、それをどうとらえているかということについて、お話しさせていただきたいと思います。

まず、なかなか成果が出ないことについて、その背景に 2 点あると思っています。

1 つは、何のために、電車バスを利用するかを考えなければならないと、いうことです。そもそも、それは電車やバスに乗りたいということが目的ではありません。これは移動しなければならない目的といいますか、移動先で、果たせる本来の目的というものがあってこそ、それに伴って生じる電車バスの、利用でして、その目的なしには幾ら便利にしても、地域交通の利用はなかなか生じないというふうに思っております。ですから、通勤通学のような日常的なものもそうですし、買い物、観光、イベントなど、移動を必要とする需要をより作り出すことが第 1 というふうに思っております。

2 つ目は富山県の自動車の保有率や、自動車利用の交通分担率の高さからもわかりますけど、車での移動が非常に便利なることを前提に、環境の整備が進んでいるというふうに考えております。道路の整備も進んで、市街地にも駐車場はたくさんできていますし、また店舗や病院なども大きな駐車場を備えて、郊外に多く移転しています。普通に車利用が最も便利な環境になっているというふうに思っております。これが 2 つ目でして、このような車利用が非常に便利な状況下でも、少しでも地域交通を利用してもらえないかと、交通事業者もいろいろと利便性を高めてきております。

弊社においてもこの資料にもあるようなダイヤの増強や、パターンダイヤものもやりましたし、行政と連携した IC カードの導入なども積極的に行ってき

ております。それでも減少傾向をとどめて、維持するのに精一杯です。さらにリモートワークなどの移動需要の減少、あるいは人口減少による学校の統廃合など、地域交通利用をふやすという目標を達成するには、相当厳しい環境であることは、ご承知の通りだというふうに思っております。

ですので、戦略では駅の活性化、拠点化という投資も対象として検討されていますが、そのような電車バスを利用する方が、車より便利な移動需要を生み出すような投資を、利便性向上に向けた投資をより強化して、むしろこれからはそちらの投資の中心として考えてもらえないかな、というふうに思っております。

おそらく今後、ますます戦略に沿って、利便性の向上が進んでいくと思っています。その利便性の向上が生かされるためにこそ、より地域交通が選択されやすい環境づくり、まちづくりが必要だというふうに思います。

沿線自治体の役割として、そういった投資をもっと進めていただいて、利便性向上策との連携が図られて、目標に向かって一緒に取り組んでいただきたいと思います。以上です。

●石井会長

はい。ありがとうございました。

続きまして、富山県交通運輸産業労働組合協議会 金山委員よろしく申し上げます。

●金山委員

過日、石橋に代わりまして当協議会の議長を仰せつかりました金山でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

私の方からは、従事者の立場としてコメントさせていただきます。本会議において、多くの会議を重ねられて、決められた方向性について、我々の立場としても歓迎をしたいというふうに思っています。

ただ今後さらに計画が推進されていくことに対して、先ほど担い手不足というテーマとかその対策、そして課題提起もたくさんございましたので、私の立場として、現実の部分を改めて申し上げておきたいというふうに考えています。

各種バス電車に限らずですが、交通従事者というのは昼夜を問わず働いております。我々の役割は、当然、安全安定輸送ということが求められておりますので、他産業と比較すれば恒常的に長い労働時間、拘束時間ですし、非常に不規則な環境にあります。産業の構造上ということで、他の産業と全く違う働き方ですから、ある程度我々も容認はしてきたんですが、多分ここにいらっしゃる方々は驚かれると思いますが、すべての産業労働者の平均賃金と比べると、2割から3割低いです。

人口も減っていますが、急に半分になったわけではありません。シンプルに言うと、事業性が成り立たなくなったのです。事業として成り立たなくなってから、民間事業者がどうしたかという、我々もそうですが、飯の種生業ですから、その中で会社を守るためにも、自分たちの生業を守るためにも、それから、その職についている使命感から、できる限りサービスレベルを維持しようと我々はみずから自分たちの手足を切って、内部で吸収してきました。

加えて 2000 年を前後してタクシー、バス事業について、急激な規制緩和がございました。タクシー事業バス事業を持つそれぞれの、事業者も、働いている我々も、多くを失ったのでございます。こういった背景があります。

最近事業者の経営努力が足りないというご意見もあるようですが、少なくとも組織的労使関係の中でいうと、事業者は内部で乾いたタオルをさらに絞ってきましたし、もはやこれ以上切れないところまで着手するという苦しみも共有してきましたので、このことはきちんとお伝えをしておきたいなと思っています。

職業運転者は、電車バスタクシー全部一緒ですが、生業として選択されません。2 種免許を取得される方、今日 2 桁です。2 桁でも低い 2 桁です。その中で新しい人材をとすることはハードルが高いと思っています。実際に、皆さんもお身内や知り合いにこういう仕事を進めたいと思いますでしょうか。

ただ、今後、担い手の確保等について、この戦略会議のリーダーシップに期待していますし、今後行政、それから、利用者の皆様から、必要だと求められた場合については一生懸命それに応えていかなければならないとは考えています。

いろんな政策が打ち出されることには賛成ではありますが、それを実現できるのかどうなのかという不安もあるということをお伝えして、私の発言にかえさせていただきます。ありがとうございました。

●石井会長

はい。ありがとうございました。

それではもう、最後になりますけど、自治体の富山市、上市町から 2 人ご意見いただいて、大変恐縮でございますけど、全体的な、私のまとめにさせていただきます。

富山市の美濃部委員。よろしくお願いします。

●美濃部委員

はい。富山市では、令和 6 年 3 月に富山市総合交通計画を作りまして、高山線の活性化、西富山駅の西口、それから富山駅における、富山地鉄の路面電車の乗り降り時間短縮のための料金箱の設置などを進めているところでございます。

それ以外にバスに関して、自動運転の実験を速星駅やファボーレの周辺でやりましたが、一般道路ではまだレベル4、普通に運転手がいなくてもいいような状況は、なかなか難しいかなと思うのが今の感想です。また、環境にやさしいバスということで、八尾コミュニティバスでの電気バスの導入についても3月ごろに試乗会を実施予定です。

それから国道41号線の笹津から都心に向けて、朝の速達バスを実験したところ、利用が増加し、今本格運行に至ったところでございます。JR高山線のお客さんをとってしまったかということそうでもなくて、便利にすると利用する人が増えるのかなと思っております。

それから大山地区では、本格的にAIオンデマンドのコミュニティバスを導入したところお客さんも順調に乗っていただいているようです。

それから、2種免許保有者が足りないということで、いくつかの地区のコミュニティバスを、普通免許で乗れるバスにしまして、地元で運転手を確保されました。地元で雇うと運転手で来てくれる方がいて、何とかなっているという現状です。以上です。

●石井会長

はい。ありがとうございました。それで上市町 小竹委員、よろしくお願いします。

●小竹委員

2つ言わせていただきたいと思います。まず上市の参画の取り組みということで、上市高校の前にバス停留所を新設いたしました。来年の4月からはバスの料金を、高校生は大人料金1回200円の半額の100円として、ヘビーユーザーである若い方に、できるだけ乗ってもらおうと考えております。

あともう1つは、これ提案になりますけれども、目標の1つに県民1人当たり50回乗るというものがあると思います。ここを、もう少し分析してはどうかという提案でありまして、私は定期でずっと上市まで通勤しているんですけど、定期で利用している人は、年間往復で400回とか500回乗ります。問題は、普段車遣いをしておられる方が、何回乗れば全体でこの目標が達成できるのか分析をしていただければ、50ではなくて、10回とかもうちょっと少ないぐらいの数字を示していただければ、皆さん、やってみようというような目標になるのではないのでしょうか。この数字をみんなで乗ろうじゃないかというようなキャンペーンをされてはどうかという、思いであります。以上です。

●石井会長

はい。ありがとうございました。

大変時間限られた中で、皆様から貴重なご意見いただきました。本当にありがとうございました。時間が参りましたので、ここで意見交換を終了させていただきます。

委員の皆様には貴重なご意見いただきまして本当にありがとうございました。

それでは、本日の、簡単なまとめをさせていただき、そのあとに知事からコメントを賜りたいと思います。

2月の戦略の策定後様々な取り組みがスタートをいたしました。高い目標掲げ、投資・参画に意欲的に取り組んでおられます。目標達成に向けてこういう動きを引き続き続けていくことが大事でございます。

また部会での議論を踏まえて、新たな取り組みの予定についても、本日発表がございました。できるところから速やかに取りかかっていることも大いに評価できるところでございます。

また本日は、各委員の皆様から前向きなご意見、ご提案等々をたくさんいただきました。本当にありがとうございました。

特に担い手の確保に向けた投資や駅を中心としたまちづくり、県民の参画利用促進、などの視点からのご意見が多くあったと認識しております。

本日は新田知事さんの出席もいただいておりますので、ぜひ今日のご意見を、県のできれば来年度の、予算等々の取り組みについても、つなげていただければ大変ありがたいというふうに思っております。

また、本日お集まりいただきました市町村や関係者の皆様にも引き続き、地域交通サービスへの積極的な関与、参画等を心からお願いをしたいと思います。

それでは、新田知事よろしく願いいたします。

●新田知事

石井会長はじめ委員の皆様、今日はありがとうございました。

2月にこの戦略ができて、ちょうど令和6年度が始まるころでしたので、間に合うものは予算に盛り込みまして、早速投資なども進めてきているところでございます。

そして今日は、現状の目標の達成度合いということも発表させていただきました。1人当たりの利用回数が、順調にコロナ前まで戻ったところだというふうに思います。これから一押し二押しして50回を目指すというところであります。

それからガソリン車の台数についても、目標に進んでいるということでございます。

そして満足度、これが1項目少し伸び悩んでおりますが、1番・3番は順調に乗っているというふうに思います。この2番、「自分の住む地域や人とのかかわり合いができた、暮らしの中で生きがいがあった・持っていたと感じた」。これが伸びていないのは少し残念だったと思っています。

というのは、これはウェルビーイングの中核のところだと思うのです。ウェルビーイングというのは肉体的・精神的に、満たされる。そして、もう1つ大切なのは、社会的にも満たされているということ。すなわち、人と繋がりがあるか、お出かけ一緒にできる人がいるか、さっきのクラシックコンサートのチケット2枚来たら誘う相手がいるかどうか。そんなところが含めて、やっぱり1つの繋がりをどの歳でも持てているかどうか。これが公共交通の活用に繋がっていくのだというふうに思いますし、そもそもこの戦略はウェルビーイングを上げていくための交通戦略というところに原点があります。

なので、このたび、まだ今日いろいろ課題もわかってきたというふうに思います。先ほど石井会長からおっしゃったように、令和7年度の予算の編成も佳境に入っております。盛り込めるものは盛り込んで、さらにドライブをかけていきたいと思います。今日はどうもありがとうございました。

●石井会長

新田知事さん、どうもありがとうございました。引き続き、よろしくお願い申し上げます。

委員の皆様によりまして本日の議事が予定通り終了致しましたことに、心から感謝申し上げます。

それでは事務局にお返ししますのでよろしくお願いします。

●事務局

はい。石井会長どうもありがとうございました。

また委員の皆様方におかれましては、いろいろなご意見ちょうだいいたしました。本当にありがとうございます。

それではこれをもちまして、第8回富山県地域交通戦略会議を終了させていただきます。

本日はご多用のところ、本当にありがとうございました。