

第3回富山県地域交通活性化推進会議

日時：平成30年1月10日（水） 14：00～15：30

場所：富山県民会館304号室

○知事挨拶

（石井知事） 新年おめでとうございます。本日第3回目の富山県地域交通活性化推進会議を開催しましたところ、石井座長をはじめ委員の皆さま大変お忙しい中、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。

新幹線とあいの風とやま鉄道が開業したこともございまして、富山県内の地域交通を巡る諸状況も随分変わってきたなと思っています。そうした中で今後とも、県内の地域交通ネットワークをしっかりと維持・確保して、できればさらに活性化していくために、これまで以上に総合的に、また計画的に施策を進めたい。また、県、市町村、民間の事業者の皆さん、お互いに連携協力して進めたいと考えております。

そこで2年前に富山県地域交通ビジョンを策定していただいたわけですが、ぜひ、これを踏まえて全国の地方の中ではモデルといわれるような地域づくりの体系的な整備をしたいと思っております。このビジョンのフォローアップを行いながら、さらに総合的な交通体系の構築を進めようということで昨年1月にこの会議を発足させていただきました。

さらに、29年度に入って二つの小委員会を設けて、それぞれ、テーマに沿った議論を進めていただきました。一つが、持続可能なバス路線を推進するための県の補助制度の見直しということで、この点については去る9月に開催しました2回目の会議で方向を議論していただいて、ご了承いただきまして、現在、私どもとしては平成30年度の県の当初予算にもその内容を反映させたいということで今、検討準備をしております。

もう1点は、乗継利便性の向上に向けた取組みということですが、前回頂いた会議へのご意見を踏まえて小委員会ですらに具体的に検討していただきまして、本日はその小委員会での検討結果についてご報告するとともに、現在の県内の地域交通ビジョンの取組状況についても説明させていただきたい。

また、委員の皆さまから、それぞれ忌憚のないご意見を頂いて、ここでまとめたいただいた方向に沿って、こちらの乗継利便性のことについても、できれば県の30年度の当初予算にも反映させたいなと思っている次第であります。できるだけ実践的な前向きな方向になりますように、それぞれの立場で忌憚のないご意見を頂ければと思います。よろしくお願いいたします。

○座長挨拶

（石井座長） 皆さま、明けましておめでとうございます。本年もよろしくお願い申し上げます。先ほどご紹介いただきました、座長を務めさせていただきます石井晴夫と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。

富山県では北陸新幹線開業後の地域交通の確保・推進を図るために、先ほど石井知事さんからお話がありましたように、平成28年3月に富山県地域交通ビジョンを策定し、基本理念といたしまして利便性の高い地域交通ネットワークを掲げまして、使いやすく、また分かりやすく、そして持続可能な公共交通の実現を図るということを理念にこの策定をさせていただきました。

本会議では、そのビジョンに盛り込まれました取組みを効果的、かつさらに推進していくために実施状況等の確認、課題や取組策の検討、そしてまた目標指標の見直し等々、具体的などころを進めていって、これらを含めて総合的な地域公共交通体系をいかに構築し、また充実させていくのかにつきまして皆さま方、関係の経済団体の皆さま、交通事業者の皆さま、そして利用者の皆さま、行政の皆さまにご議論いただいて、あるべき方向性をお示しいただくということにさせていただいております。

前回、昨年９月の会議では本会議の下に設置しました二つの小委員会で検討を進めてまいりました。一つは、バス交通の利用促進に向けた県補助制度の見直しについてでございます。もう一つは、乗継利便性の課題と解決の取組方法についての検討でございます。

この間、委員の皆さまからもさまざまな貴重なご意見を賜りました。それらを踏まえまして、今回はその後検討を進めていただきました乗継利便性の向上につきましての小委員会の検討結果とビジョンの取組みの進捗状況と課題につきまして、ご報告を頂くことになっております。委員の皆さまには忌憚のないご意見、そして格別なご支援やご協力を賜りながら、本推進会議を進めてまいりたいと思います。委員の皆さまの一層のご支援、ご協力をお願い申し上げます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

○議事（１）乗継利便性の向上に向けた取組みについて

（日吉委員） 「交通機関相互の乗継利便性の向上」小委員会、委員長の日吉でございます。当小委員会での検討結果についてご報告させていただきます。

お手元の資料１をご覧くださいと思います。この小委員会では、平成２７年に県が実施しました「県地域交通利用状況調査」において、地域交通に関して改善してほしい点として乗継に関する意見が多く見られたことから、乗継に関する現状を把握し課題を整理して、改善策を検討させていただきました。

委員でございますが、交通事業者６名、市町村６名、国１名、そしてアドバイザーといたしまして金沢大学の高山教授に参加いただいたところでございます。

経過でございますが、これまでに小委員会を３回開催いたしまして、現地視察も行いました。２回目までの検討結果につきましては、９月１３日の本会議において中間報告をさせていただいたところでございます。

その後、１１月１６日に現地視察を実施いたしました。公共交通を乗継ながら北陸新幹線の黒部宇奈月温泉駅、あいの風とやま鉄道の泊駅と魚津駅、富山地方鉄道の新黒部駅と新魚津駅におきまして、交通情報の提供や待合施設の状況などについて視察してまいりました。本会議の委員の方々にもご案内いたしまして参加いただいたところでございます。参加いただきました皆さま、どうもありがとうございました。

その後、１１月２０日に第３回的小委員会を開催いたしました。この会議では事前に事務局において、県内全ての市町および交通事業者に意見を伺った上で作成いたしました、「乗継利便性の向上のための具体的な取組み」について意見交換を行いました。

その検討結果の概要は、資料１ページの右下になるところでございます。読ませていただきますが、１．各交通事業者や市町においては、これまでも利用者からの要望等も踏まえて、乗継利便性の向上に努めておりますが、今後、本小委員会で検討した「改善の取組み方向」も踏まえて、それぞれの実情に応じた取組みを進める。県においても、各交通事業者や市町の乗継利便性の向上の取組みが進みますよう、必要な支援について検討を行う。

2. 特に「乗継時間の短縮」については、路線により運行本数が限られることや、どの駅、バス停の発着時間を優先するかなどにより、全ての接続を調整することは困難ですが、ダイヤ改正情報の早期の提供に努めるなど、交通事業者や関係市町の連携により、乗継実態や保有車両数を踏まえたうえで、可能な範囲で乗継時間 15 分以内となるよう努める。ただし、高齢者等の乗継ぎの移動時間にも配慮する。

3. 「バス位置情報の提供」など県内統一して取り組む課題については、県においてワーキンググループ等を設置し、交通事業者や関係市町の意見を踏まえ、それぞれの役割分担等を整理しながら、取組みを進める。こととしているところです。

今後、交通事業者、市町および県が連携されてこれらの取組みを具体的に進めていただいて、利便性を向上させ、安心感を与え、利用が増えることを期待しているところです。

以上、私からの報告とさせていただきます。詳細は事務局から説明させていただきます。

<事務局より説明（略）>

（石井座長） どうもありがとうございました。事務局から、また日吉小委員長からも詳細なご説明を頂きました。委員の皆さんにはこれから先ほどのようなご説明につきまして、ご意見、ご質問等を賜りたいと思います。どなたからでも結構でございますので、よろしくお願い申し上げます。

○意見交換

（中川委員） ご報告いただきましてありがとうございます。公共交通機関相互の乗継利便性の向上は公共交通機関の利用を促進する上で大変重要なことですので、集中して取り組まれているのは大変素晴らしいことだと思います。

情報提供を、県全体でバスも含めて取組みを進めていかれるということで、これも大変素晴らしいことだと思います。最近、交通情報関係の検索システムはかなり進んでいるわけですが、場合によっては正確な検索ができない場合などもあります。なぜそういうことが起きるかという、近接しているのに名前が違う駅やバス停がある場合などは、コンピューターがそれを探し当てることはできないため、それをひとつひとつチューンナップしていく必要があります。そういうことから県がフォーマットを統一して現状のシステムを活用して上手に検索されるようにしていくことは大変有効ですので、そういうことも進めていかれるということですので大変素晴らしいと思います。

あと、乗継利便性について鉄道とバスの接続を高めていくということは、いろいろな方向に向かっていろいろな鉄道やバスが走っていますので、パズルを解くような問題になって非常に難しいのですが、世界的にはかなり研究が進んでいまして、例えばスイスやオーストリアでは国全体で乗継を便利にするシステムを確立してきています。そういったシステムはドイツ語でタクトファプランと呼ばれています。

英語圏ではまだあまりこの名前は浸透してきていませんが、英語であえていうならば、タクトダイヤと呼べるかと思います。タクトといいますのはコンサートの指揮者が振っているタクトのことです。指揮者がタクトを振るように鉄道やバスのダイヤが上手に一定の周期できれいに接続している、こういう考え方がタクトファプラン、タクトダイヤということです。

これはどういうふうな条件がそろっていればいいのかとか、あるいはどういうことをすれば実

現できるかということについては研究が進んできていまして、われわれも研究テーマとして取り組んでいるところです。また機会がありましたら、それをご説明いたしますが、日本では地域全体でこのタクトダイヤを実現できているところはまだありません。

スイスやオーストリアでは国全体で実現していて、鉄道やバス、それから湖の上の船や登山電車、そういったものの全部を一括して接続が便利になっています。

富山県は全国に先駆けて一番早くタクトダイヤを実現する可能性も十分あるところだと思いますので、そういう方向に向けても研究、調査等が進んでいくといいと思います。いずれにしても議論としては非常にいい方向に進んでいると感じております。

(石井座長) どうもありがとうございました。タクトダイヤと、また素晴らしい具体的なヨーロッパ型のスイスプランの日本への投入というご紹介を頂きまして大変心強く思っています。

ぜひ実現を富山県で全国に先駆けて、全体調整をできるというのは一番大事だと思いますので、いろいろな交通手段間の調整などをぜひ実現できればと思います。

(長尾委員) 少しコメント的なことを述べさせていただきます。

乗継に関する改善の柱としては、ここに挙げてある課題を今後どう進めていくかということになるかと思うのですが、特に住民が望んでいる 15 分以内の接続、現状においては約半数ぐらいという実態ですので、これは具体的に今後どう進めていくかということが大きな関心と呼ぶところだと思います。具体的にこの残りの半数ぐらい、15 分以内のそういう接続の可能性があるのかどうかというような見極めと、今後の時間軸を 15 分以内で接続が可能な場所というのは何年以内において実現が可能なのかという、そのような実行プランをやはり早急に検討していくべきではないかと思います。

できるところとできないところがあると思いますので、まずできるところ、いつぐらいまでにできるかというような目途を検討する必要があるのではないかと思います。

乗継におきまして、他の地域でも検討されていますけれど、デマンド型の乗合タクシーがレールバスの他の交通手段として組み入れることができないのかどうか、特に 15 分以内で接続が不可能な場合、こういう自由度の高いタクシーをうまく組み入れて接続の時間を短くできる場所がないのかどうか検討するという課題もあるのではないかと思います。

それからもう 1 点ですが、特に案内板、誘導案内に関しまして、多言語表記というのは今後外国人の観光客のことを考えますと、やはり自分一人でも案内図のサインをたどって行きたいところに行けるように、そういう仕組みを今から計画を立てて考えていくべきではないかなと思います。

それからもう 1 点ですが、先ほど資料の中で紹介されていました、サイトによって所要時間というか、目的地が同じであったとしても、目的地までの時間がまちまちな状態になっていますので、早くこのサイトの会社に関してはそういう標準的なフォーマットに従って統一できるように、観光客、利用客において、先ほどの説明にもありましたように見るサイトによって行くのをあきらめてしまうとか、そうならないようにこういうところは早急に対応すべきではないかなと思います。以上です。

(石井座長) どうもありがとうございました。かなり重要なところをご指摘いただきましたので、ぜひ実現の方向性に向けてさらに、利用者サイド、デマンドサイドという長尾先生からもご指摘ありました、一方的なこちらからのサプライサイドではなかなかそれに対してお客さ

んが対応していただけないということで、どうしてもかゆいところに手が届くような、そういうきめ細かいサービスが必要だというご指摘を頂きました。本当にありがとうございます。

そういう中で日吉委員長さんのご尽力で、あいの風とやま鉄道さんかなり新幹線対応のダイヤを組んでいただいて、例えば東京 9 時 10 分の「かがやき」に乗りますと、氷見には 12 時半ぐらいには着きます。素晴らしいシームレス化を今図っていただいていますし、わくライナーもそうなのです。いろいろな形で機運が県内で盛り上がっていますので、そういうモビリティの確保を富山県はやっていきますよという、あとはそういう PR に行くと。またその浸透と申しますか、情報提供です。そういうものをぜひ併せていただければと思っています。

（大路委員） JR 西日本の大路でございます。まずは富山県はじめ関係の皆さま、日頃から、高山線、城端線・氷見線の利用促進にご協力いただきまして本当にありがとうございます。各線区ともご利用は減少傾向にあるのですが、私どもでも活性化、利用促進に努めてまいりますのでよろしくお願いいたします。

今お話がありましたダイヤの件でございますが、あいの風とやま鉄道様にも非常にご努力いただいておりますので、できるだけ前広に情報交換させていただきながら進めてまいります。いろいろな制約条件があるので全てというわけにはいかないのですが、しっかり取り組んでまいりたいと思います。

それから今日、小委員会のご報告でありましたバス情報のオープンデータ化と検索サイトでの情報提供ということでございますが、これについてはぜひ実現をお願いしたいなと思っています。実際、県内だけではなくて県外のご利用のお客さまにとっても非常に大事なことで、これが地域の競争力を上げるという意味でも非常に重要なツールだと思っていますので、私も新幹線あるいは在来線を運営する立場としてもぜひ実現をお願いしたいなと思っています。

それからもう一つ、交通情報の提供ということで、今回はバスの位置情報の提供というお話がございましたが、弊社でも運行情報の通知をするアプリを用意してまして、その中であいの風とやま鉄道様や富山地方鉄道様のリンクを張らせていただき、連携しているところがどうなっているのかが分かるような形を取らせていただいております。そういった連携ということも非常に重要なことだろうと思っています。それからそういうツールがあっても知られていない、特に私どもは PR が不足しているところもありますので、PR に努力してまいりたいと思いますし、関係の皆様とも出来る部分で連携させていただきたいと思います。ぜひよろしくお願いいたします。

（石井座長） どうもありがとうございました。貴重なご意見、PR もぜひ全県で、共通の目的は一緒でございますので目標に向かって取り組めればと思っています。よろしくお願い申し上げます。

（吉川委員代理） 富山地方鉄道でございます。中田が所用によりまして、代理吉川が出席させていただきます。日頃お世話になっております。

今ほど JR さんからのご意見もございましたとおり、私どもをはじめ各交通事業者というのは、乗継利便、お客さまへの情報提供というのは非常に昔から積極的に取り組んでいるところではあるのですが、やはりなかなかうまくいっていない、それは各社が個々でやっていたというのが今までの実情ではなかったかと思います。今ほどお話があったように、こういった会議をきっかけに各社連携していく、それをぜひ富山県さんに音頭を取っていただくということで進め

ていけば、もっといいものになるのではないかと考えております。

今後ともよろしくお願いいたします。

(石井座長) どうもありがとうございました。各社の連携という必要性をまたご指摘いただきました。

(池田委員) 万葉線でございます。ダイヤの連携ということにつきましては、私どもは、日中は基本 15 分間隔で運行させていただいておりますので、そんなに問題はないかと思っていますが、夜につきましては 30 分間隔です。最終のところ、あいの風とやま鉄道さんのところとの連携が十分でない部分がございます、それが今、うちの課題かなと思っています。

今後、ダイヤの見直しを行う際にいろいろと検討したいと思っています。

それと、先ほどご説明いただきました資料の 3 ページに快適性の向上ということで、待合施設の充実や車内環境の改善ということが記載してございます。私どもの施設につきましては老朽化の著しいもの、また新型車両だけではなくて古い旧型の部分もございます。こういったものにつきまして更新や改善ということを図っておりますが、今後とも県のご支援をぜひよろしくお願いしたいと考えているところでございます。

(村上委員) 富山ライトレールです。今ほど地鉄さんなどがダイヤで言われていたように、私どもは、それなりに日中は 15 分間隔で電車を走らせていますので、一応 15 分以内の接続ということはある程度目指しているのです。ただ、いかんせん富山ライトレール、駅で分断されているところがありまして、あれがあと 2 年もたてば駅の高架下でつながるということで、そこら辺も含めてかなり利便性の向上ができるかもしれません。

そういうところの乗換、利便性が図られるので、そこに非常に期待しているところであります。

それから、3 ページにありました乗車マナーの部分なのですが、私は前にも言っていたかもしれませんが、学生さんなどその辺の方々の利用が一番、朝の通勤・通学時間帯に問題になりますので、私どもも学校へお伺いをしていろいろ説明もいたしますけれども、そういうことでご協力を願っております。正直言ってどうしても学生さんは朝・夕方に利用がかたまるということがあります。これも含めてケアしていただければ私どももそれに沿った対応ができるのではないかと考えておりますのでよろしくお願いいたします。

(永崎委員) 私どもと黒部峡谷鉄道さんは地域交通の中でも観光を主体とした事業ということですので、今回私が、2 ページ目にあります十分な交通情報の提供というところの中で、大手検索サイトへの情報提供という形の中で新しい試みがされるという期待感がございます、これは非常に素晴らしいことだろうと思います。

特に国内のお客さまもさることながら、海外からいらっしゃる県外からのお客さまにつきましては、スマートフォンを使っていく中でこの検索サイトを利用されていますので、その精度が上がるということは非常に大事なことでと思っています。

ただ観光的な意味でいいですと、A 地点から B 地点へただ速く行けばいいということだけではなくて、これに富山県内のいろいろな地区の観光情報で、この地区はこんな面白いものがある、この食堂は非常においしいなど、そういう今の情報も含めた形の中で一緒に情報発信をしていかなくてはいけないと考えているところでございます。

(小橋委員) 今日の資料を拝見させていただいて思いましたのは、一つは、われわれも観光鉄道なのですが、富山地铁さんとの乗継ぎというのがありますので、そういうところともしっかり考えていかなければいけないと思いました。

それからあと、うちの総合案内所(宇奈月駅構内)などによく問い合わせがあるのは、県内をいろいろ回りたいのだけれど、どういうふうに行ったら一番いいのだろうなど、そういう問い合わせは非常に多いです。そういう意味で今回のこういう改善がなされれば、ものすごく良くなるということを感じました。ぜひこのように進めていただけたらと思います。よろしくお願いいたします。

(山崎委員) 加越能バスの山崎です。いつもお世話になりありがとうございます。

乗継利便性向上委員会資料の内、2 ページ目の二つのワーキンググループの設置について、バス状況の提供や経路の検索は、非常に大切かつ重要だと思っています。県さんのお力でこのワーキンググループが成功裏に終わるように、ぜひお願いしたいところでございます。

やはりこの降雪期、バス停で待っていらっしゃる子どもさん方のことを考えると、スマートフォンなどで位置情報が分かると非常にありがたい話であり、これが富山県全体で分かるということは非常に有意義な話だと思います。また、先ほどJRさんがおっしゃった運行情報、この中で一緒に表示させていただけるようなシステムの構築をお願いできれば、冬場で列車が止まったりバスが止まったりということが瞬時に見られる有効な手段となることと考えますので、よろしくお願い申し上げます。以上です。

(石井座長) はい。どうもありがとうございます。もう一つ、今日は富山県地域交通ビジョンの取組状況についての重要なご報告がございましたので、そこもお聞きして、それで利用者の皆さま、経済団体の皆さま、行政の皆さま、全体のご意見も賜りたいと思います。

それでは続きまして、議題の(2)「富山県地域交通ビジョン」の取組みの進捗状況と課題につきまして、事務局からご説明を賜りたいと思います。よろしくお願い申し上げます。

○議事(2)「富山県地域交通ビジョン」の取組みの進捗状況と課題について

＜事務局より説明(略)＞

(石井座長) どうもありがとうございました。それでは早速、富山県地域交通ビジョンの進捗ということで、事務局の、行政側のご尽力で現状が相当進んでいるということで心から感謝申し上げたいと思います。

それでは最初、富山県経営者協会の会長でございます金岡委員の方からご意見を賜りたいと思います。

○意見交換

(金岡委員) 金岡でございます。「持続可能な地域公共交通の確立」小委員会の委員長を務めさせていただいています。皆さまのご協力を得て、各事業者の取組みにご努力、インセンティブを付けるというような、県の取組み等々についてご承諾を頂けたというふうに思っている次

第でございます。

私は他の県の委員会にも出席させていただいていますが、いつも感じるのですけれども、よく出てくる用語に連携というものがございます。基礎自治体はいくつも県以外でございまして、では一体連携とは何をする事なのかということが、実はよく議論されずに連携という言葉がたくさん出ているのですが、私は情報を扱っている会社にいる関係もありまして、連携というのは、具体的にやはりデータを交換する、データ・情報の連携がないと、ただ連携と書いてただ集まって議論しても具体性がないのです。

そういう意味でいいますと、今回の乗継利便性のところで具体的なデータの交換、データ連携を進めていくことによって、そして利便性を高めていこうということで、関係の皆さまがご判断いただいてその方向で進んでいけば素晴らしいことではないかと思います。

ある方の意見ですけれども、戦後 70 年にわたって、日本は人口も増えてどんどん居住地域が拡大していきました。ただこれからは人口減少していくので、それはある期間に少しずつ今度は縮小していかななくてははいけない。そのための方法論などの議論はほとんどないわけです。

今回私も小委員長を務めさせていただいて思いましたのは、やはりこの 105 万人ぐらいの富山県ですけれども、関係する皆さまといたしますか、ステークホルダーの皆さまといたしますか、事業者の方にしろ、市町村の方にしろ、地域住民の方にしろ、関係する方々が非常に多いということでこの全ての方々のコンセンサスを得ていくというのは、大変な時間がかかるだろうと思います。

ただ、今後、先ほど 70 年にわたって居住地域が広がって、今度は 10 年、20 年かかって、減っていくわけでしょうから、こういう会議を通じて具体的な情報の連携をさらに進めていただいて、どういう形で進めていけばいいのか、学識経験者の先生方のご意見も頂きながら、進めていただきたいと思います。

小委員会委員長を務めさせていただいて、こういう場がこれまでは少なかったのではないかと、という事業者の皆さまのご意見も頂きましたので、今後はさらに特に民間事業者の方々のビジョンなどもお聞きして、どうすればわれわれはもっと地域にコミットできるのか、というお話もお互いにしていく必要があるのではないかと思います。

JR の方もいらっしゃいますが、JR 九州で大幅な減便が発表されて、行政体の幹部については、九州全ての皆さまが反対されているわけですが、一方今朝、出がけにインターネットのニュースを見ておりましたら実態のところは本当に使用者、乗客が少ない昼間を減らすだけです。通勤・通学にはあまり影響ないという、客観的なそういう分析もありました。従って何が本当なのかということを情報連携も進めていただきながら、正しいデータを集めてくるということかと思っています。

長くなりますが、インセンティブを付けるということは情報を明らかにするということでもありますので、やはり情報をオープンにしていくということをどんどん進めていく必要があるのではないかと感じる次第です。

(大井委員) 資料 2-1 の 4 ページ、デマンド型タクシーの導入状況というところで砺波市の方で平成 29 年にデマンド型タクシーが入ったという話がありまして、ちょうど私はその地区に住んでおります。

以前は市営バスが走っていたのですが、前の会議でも言いましたように、病院まで行くのに 2 時間以上かかるのです。今度、デマンドタクシーに乗ると本当に 10 分ぐらいで病院や大型ショッピングセンターに行けるということで、うちの地区では大変好評だと聞いています。

本当にありがたい話だなと思っています。

ただ、私は乗るかどうかという話になると、まだ私は自分で車を運転できるので自分で運転して行けるわけですが、本当に高齢者の方や体が十分動かない方たちは、本当に喜んでおられるわけですね。

それでお願いしたいのは、評価ということについて、あまり短い期間で評価をすると、大変いい事業であっても、数からいうとあまりいってないではないか、これはやってもあまり意味がないぞ、ということで蹴られてしまう。蹴られるという表現がいいか分かりませんが、そういうふうになると、せっかくの取組みがマイナスになってしまうと思います。

それで私がお願いしたいのは、これから高齢化社会になる、人口が減少していくなど、そういうことも十分に考えられることなので、そういったことも踏まえながら、実際にどういう人の動きがあるのかということ丁寧な評価をしていただいたら、本当に住民に役立つ取組みになるのではないかと思いますので、その辺をお願いしたいと思います。よろしくお願いします。

(石井座長) どうもありがとうございました。その状況において、人のモビリティ、流れも変わりますので、それをしっかり把握して、丁寧にデマンドに応じた対応という貴重なご意見だと思います。

(中村委員) 日頃よりいつも貴会に大変お世話になっております。ありがとうございます。

今ほどのお話にもありました、公共交通を使ってもらって、それをどう評価するか、なかなか難しい話だなというふうに思っています。

短期間で評価するのではなくて、というお話もありましたけれど、やはり使わないとどうなっていくのか、あるいは使って、こういうような便利な生活もできるのだ、ということで情報を県民、市民の方と共有していくことは、大変大事だなと思っておりまして、資料 2-2 の交通ビジョンの一覧の中でも、私ども富山市の方では、この 2-2 の表の一番下の地域交通の乗り方の学習というものを、小学生向けにかなり充実して継続してやらせていただいておりますが、小学生の方だけではなくて、いろいろな方に公共交通の実態というのを情報発信するようなことも努力してまいりたいと思います。

資料全体としては、県さんの方のご努力で非常にうまくまとめていただいている、引き続き県さんの方と実のある連携をしていきたいと思っておりますので、よろしくお願いします。

(上田委員代理) 高岡市では新高岡駅を中心として新幹線、それから JR さん、そしてあいの風とやま鉄道さん、万葉線さん、加越能バスさん、地鉄バスさんなど多様な交通手段があります。この多様な交通手段を地域住民の方、それから観光客の方々にご利用いただくために先ほど来、言っておられる乗継利便性の向上の点から、インターネットの検索サイトが充実すれば非常にありがたいし、望ましいことだと思っています。

一方で高岡市は、年末に少し話題に上ったこともあります、地域交通が一つのテーマになっております。高岡本市としては、今後とも交通行政の立場から地域の公共交通が持続可能になるように、例えば地域バスや地域タクシーといった交通を上手に使っていただくための仕組みを提案しながら、地域の交通の利便性を向上するように働き掛けたいと考えています。

(朝倉委員) 立山町では町営バスの路線があるわけですが、1 年に 1 回は、住民の皆さまのご要望に応じてバス停などを見直す地域公共交通会議を開催しており、今後とも維持活

性を図っていきたいと考えております。

地鉄立山線については、北陸新幹線開業後利用者が少し伸びているということもありますので、今後とも町としても一層活性化に努力したいと思っています。

あと、乗継 15 分という話なのですが、これはノーマイカー運動と少し絡んでくるのかもしれませんが、乗継時間が短くなればなるほど車通勤から公共交通に転換する方も増えていくのではないかなと思いますので、乗継 15 分も重要な課題だと思っています。

(高木委員) 私はまずもって本当にいい検討を進めてきていると思います。

やはり人口縮小が目に見えてくるわけでございますし、5 年、10 年はまだ、このままでいけるかもしれませんが、20 年後、30 年後は待ったなしであります。今から準備が必要なのだろうと思います。今年は明治 150 年ですが、渋沢栄一翁（初代東京商工会議所会頭）の「論語と算盤」が大事だと思います。

これはどういうことかという、サービスとコストのバランスを考えていくということが一つ、それからもう一つは道徳とかマナーとか、そういうようなことを県民運動としてやっていくということが大事だなと思います。

あいの風とやま鉄道のとくに、ある経済人の方が、高齢者の私が 7 時台の電車に乗ったら座れなかったと。だから増発してほしいと。これは全く論点が違うのであって、これは高校生なりそういう方々が、高齢者に「どうぞお座りください」ということがないからの話です。

私は京都へ旅行に行きましたら、うちの家内は髪の毛を染めて黒いものですから譲られなかったのですが。私はご覧のとおり白髪ですので、高校生がぱっと譲ってくれたのですね。うれしかったですね。

こういう道徳の問題と別にして、サービスのコストを考えていかないと、この一番のテーマである持続可能なバスの維持というものはできないのだと思います。ですから、一方で席は譲りましょう運動を片方でやりながら、持続可能にしていくためにコストをどう考え、県民がどういうふうにバスなり電車の利用を増やしていくか、ということが大事ななと思います。

もう 1 点は、ここに出た「乗継 15 分を目指す」こと。全部は無理だと思いますが、遅くとも 30 分に一本など、そういうことをやはり県民に PR して、こういうことを県も含めてわれわれは考えているのですよ、ということになると、「ちょっと JR の乗継 30 分では長いのではないの？」という声も出ていくのだと思うのです。

無駄は誰のためにもなりませんので、「そのサービスが幾らかかっているのか。それはあなた方が払っている税金ですよ。他のことにもいろいろ使いたいところがあるのに、ここだけに使っているのですか」ということを見える化するためにも、その補助が一体どのくらいなのかということを見える化して、いこうというのが、大事ななと思います。

そういう意味では金岡さんが、利用が多かったところについては補助を増す、一方で少ないところには、申し訳ないけれど、ちょっと減らさせてもらう、ということをやっていきませんか、JR 九州みたいにローカル線は今後 1 時間に 1 本となって、追い込まれてやむを得ないということになってしまうのではないかと。日頃こうした会議を通じて情報をみんな共有し、見える化していくことが大事ななと思います。

(島田委員) 今、高木委員さんのお話を聞いていまして、私は東京へ行くと中央線、山手線に乗って優先席に座っていると「ここ、立ちなさい」と言われるのです。「いや、私、80 だが」といつもそう言って座っているのですけれども、その気持ちよく分かります。

それで高齢者には大変ご配慮願っておりまして、低床型車両など先ほど説明されましたが、大変ありがたいと思っています。高齢者というのは何も難しいことは考えていなくて、どうやって元気で長生きしようかということだけを考えています。というのは自分たちが病に倒れると、社会保障費を使うのですよ。介護費などいろいろ使っていくと。それが全部借金として子どもや孫の代にいつてしまうのです。

ですからわれわれはそういうことをしないで、自分たちの代で精いっぱい生き抜いて、生きて生き抜いて、結局コロンと、そういう将来のことを考えて生きている段階なのです。ですから、会員は16万5000人ほどいますけれども、みんな元気で、今うわさになっているのは「県立美術館はすごいんだってね」と、うわさになっています。

それからもう一つは、あと12年たったら京都まで新幹線が入ると。そうすればわれわれが動くと京都が動いてくるのですよ。ギブアンドテイクで。ですから富山県というのは地図で見るとちょうど真ん中ですよ。名古屋から京都に入るよりも、こっちの北陸線回って京都へ入った方が楽しいのですよ。途中楽しいところがいっぱいありますから。ですから、先ほどから大変伺っておりまして、これはすごいことになってきたなと。

それから最近では勝興寺を建て直してきれいにしようとか、瑞龍寺など、それから先ほどライトレールの話がありましたが、これは南北を開通しますと、これはまたみんな興味を持っています、今では昔の廻船問屋のまち並みがきれいなのです。ですから富山県というのは名前のとおり、富が山のようにあるので、われわれ高齢者も大変生きがいを感じています。

それから全国的にもこれからどんどん名前が知られていきますので、富山県はひょっとしたら日本一になるのではないかと、そんな気持ちであります。以上であります。

(中川委員) ご報告いただきましてありがとうございます。特にいろいろな取組みをされている中で、それぞれの取組みの最終的な成果として、公共交通の利用者数が上がっているということは、非常に重要なことだと思いますので、そのことについて若干コメントします。

一番最初のページに書いてありますように、利用者数は上がっているのですけれども、全体が上がっているだけではなくて、軌道、鉄道、バスの全てが上がっているわけです。これは大変重要なことであるということであると思います。

今日はプレスの方もおられると思いますが、一見すると新幹線ができたから上がって当たり前だと思いがちになってしまうかもしれませんが、決してそうではなくて、新幹線ができれば自動的に全部良くなるということではなくて、軌道、鉄道、バスが全部上がってきているというのは、それに備えた政策を行ってきたからだだと思います。

新幹線ができたから当たり前という結論ではなくて、これまでにやってきた県全体の政策の成果であると捉えるべきだと言えます。

特にこの図を見まして特徴的なのは、平成27年、28年は平成25年と比べて、利用者数が上がっていますけれども、それだけではなく、平成15年や20年と比べても上がっているわけです。つまりこういう結果がもたらされるということは、単に新幹線ができたということとは違って、平成15年から25年にかけても着々と交通施策をしっかりと実施してこられて、ここで下げ止まっているということがこの増加につながっているということで、これは長年にわたっての交通施策の成果だと捉えるべきです。

この間にいろいろな路線を廃止したりしていればこういった結果にはならなかったと思いますので、そういういったことも評価するべきだと思います。公共交通は右肩下がりが当たり前というのがこれまでの常識になってきたかもしれませんが、そうではないという結果を実際に

出しているということは、大変重要だと思いますので、プレスの方々も、そういう視点でメッセージを送っていただけるとよいと思います。

（石井座長） 大変重要なご指摘いただきまして、本当にこの間の行政の皆さま、事業者の皆さまのご尽力で、今、中川先生のお話のように心から敬意と感謝を申し上げたいと思います。

（長尾委員） 少しだけですけれども、今の先生のお話にも関連するのですが、先も高木副座長さんから意見が出ていましたように、やはり県民の皆さんに、こういうことを知っていただくということが一番重要なポイントではないかと思います。

中川委員さんが朝日町の方でやっておられることも、住民の皆さんが情報をキャッチするのは、どれだけ増えているかということをいろいろな報道を通じて住民の皆さんは知っておられるので、前回よりもっと情報キャッチ数を増やしていこうという、それが住民のパワーになって地域交通を何よりも活性化してくれるということなので。

このビジョンにおかれましては、「富山ぶりにバス」「世界遺産バス」「わくライナー」などいろいろなこういう路線バス以外も走っているわけですが、こういう情報は知っているようで、なかなか県民の皆さんは知らないです。だから知っていれば、県外の客に対しても「こういうバスが走っているから、ここからここまで、このバスを利用されていかれたらどうですか」というアドバイスもできると思いますので、本当に私自身も知らないことが多々ここに出ていますので、やはりこういうやっていることを、まず地元の人に知っていただいて、多くの方にまた情報提供していただく、ということを今後もっと徹底してやっていくべきではないかと思います。

（石井座長） どうもありがとうございます。

委員の皆さまも大変貴重なご意見をたくさん頂きました。

前段の乗継利便性の向上ための具体的な取組みの小委員会のご説明にもございましたが、先ほど委員の皆さまからもさまざまなご指摘を頂きましたように、本日頂いたご意見を踏まえて、またさらなる富山県版の「鉄軌道王国とやま」の素晴らしさを国内外に発信していただくためにも、今後とも交通事業者の皆さま、市町村の皆さま、県におきましては、具体的な取組みを一層進めていただければ、大変ありがたいと思っております。

それから、後段の富山県地域交通ビジョンの取組みにつきましても、それぞれのお立場で尽力いただきまして本当にありがとうございます。今日の資料2の進捗状況につきましても、かなり定量的、定性的にも分かりやすく具体的なところを示しておりますので、この目標年度は平成37年度が目標年度でございます。引き続き県・市町村におかれましては、取組みの方をぜひよろしくお願いしたいと思います。

まだまだご意見はたくさんあると思いますけれども、時間の関係もございますので、最後に知事さんの方からコメント等を頂ければありがたいと思いますので、よろしくお願い申し上げます。

（石井知事） 今日は本当にありがとうございました。

皆さんからそれぞれ大変前向きな、また、なるほどというご指摘を、たくさん頂いたと思います中で、一部申しますと、中川委員さんが仰ったタクトダイヤですが、まさにそういうふうに、ぜひ持っていきたいなと思いますし、また、金岡委員さんから、連携というのは総またぎ

ではなくて、具体的な情報の提供と交換、これは行政同士ですとまだしも、民間の皆さま同士も含めて、それをしっかりと相互に情報交換して連携していくという、これが非常に難しいのですけれども、県またぎでは皆さんのおかげで、着実に進んでいるのではないかなと思ひまして、心強く思った次第です。

また、デマンドタクシーですが、短期間で見ないで、長い目で見てほしいというお話もありました。そのとおりだと思いますけれども、これからどんどん高齢者も増えていきますから、ただ、同時に高木副座長さんがおっしゃったように、やはりコストパフォーマンスといいますか、これからどんどん高齢化が進んで人口減少が進む、そういう中で、いかにコストのことも考えながら県民の皆さんが健やかに、また自立しながらも支え合う、そういう社会をどうつくっていくかという文脈の中で、この公共交通も考えていかなければならないと思っています。

それから、島田委員さんは本当にお若く見え、なるほどその際は、ということ聞いていました。

それから、中川委員さんから再度お話があって、やはり新幹線ができたから当然乗車率が上がるということではないということは、全くそのとおりで、正直私は北陸新幹線ができて心待ちにして楽しみにしている半面、一つはどのぐらいの開業効果、開業前に比べて新幹線に乗る人が増えた、これは幸い3倍近くになったのですが、もう一つすごく心配だったのが、開業前に結構言われていた、ストロー現象がすごく出るのではないかということです。

全国各地で見ますと、新幹線ができて、東京と基幹的なところはかなりいいのですが、ちょっと外れると、むしろ悪いのです。ストロー現象で、極端に悪くいえば非常に残念なことに衰退傾向になるところが結構あるのです。

それが、おかげさまで富山県の場合には、ほとんどストロー現象は起きなくて、これは中川委員さんに言っていただいたように、交通施策も地道ながら積み上げてきた、ということも重要になりますが、やはり企業立地や医薬品産業の発展など、いろいろな産業施策、それから、子育て支援や少子化対策など、やはり若い人に魅力ある地域にしないといけない。

だから観光も含めて、いろいろなことをやってきていることが、その一つ一つが地道なことなのですから、いい傾向につながっているのかなと思って、今のご指摘は本当にありがたいと思ひました。

長尾委員さんが言われますように、こうしたことを県民の皆さんにもしっかり知ってもらって、そして座長がおっしゃるように「鉄軌道王国とやま」の名前をさらにアピールしていきたいと思ひます。

そのためにも、今日、おまとめいただいたわけですが、最初の資料の2ページ目の「経路検索の充実」という、せっかく標準的なバス情報をまとめていただきましたので、これを受けて、県として、市町村の事業者の皆さんにも研修会で、これはかなり複雑な作業をバス事業者など、いろいろな方にやっていただかないといけないので、年に7回も8回も研修会をやったりすることが必要なようで、そこでそれぞれのバス事業者の方に、ここに盛り込む情報フォーマットの中身を出していただいて、最終的に県全体として取りまとめて、これに載せると、これは県としてもぜひやらせていただきたい。

それからバス位置情報についても、今度はシステムなどを直したり、そのシステムの設計費、その後維持管理費などがありますけれども、今までは、各事業者の方がそれぞれ、それなりの費用負担をしていろいろなことをやっていらっしゃるから、最後うまくままとると、とんでもなく費用が増えるということではなくて、割合合理的な形でこのバス位置情報の提供もできるのではないかなと思ひまして、これもぜひ新年度予算に入れさせたいと思ひます。

また併せて金岡委員さんに、小委員長としてご努力いただいた、持続可能な富山県の補助制度の見直しということについて、これもせっかくまとめていただきましたので、新年度予算にしっかり反映させて、なかなかそう簡単ではないと思いますが、できれば日本の地方の県の官民併せてのバス、公共交通の仕組みなり、あるいは補助制度も含めて、なかなかいい形になったと、これは一つのモデルだなと。さすが、石井先生が良くまとめたなとなるように、われわれも努力してまいりますので、よろしくお願いします。

今日はどうもありがとうございました。

(石井座長) どうもありがとうございました。

昨年、交通関係の研修会で富山県さんの補助制度の見直しの方向性を PR させていただきました。参加者からは大変関心を持たれました。知事さんがおっしゃるように、多分、全国のモデルケースになるのではないかと考えています。本当にありがとうございました。

まだ本日ご意見いただいていない委員の皆さんもおられると思いますけれども、大変申し訳ありませんが、時間の都合もございますのでこの辺で締めさせていただきたいと思います。ご意見等ございましたら、後ほど事務局の方にご連絡いただきましたら、事務局と調整させていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。本日の会議の議事につきましては、これで終了とさせていただきます。

行政や交通事業者の皆さまにおかれましては、より利便性の高く持続可能な地域交通の実現に向けまして、それぞれのお立場で今後ともご支援、ご協力を賜りますよう、切にお願い申し上げます。

今年度は二つの小委員会で、先ほどもお話がございましたように、「持続可能な地域公共交通の確立」、そしてまた「交通機関相互の乗継利便性の向上」をテーマに検討していただきました。それぞれ小委員長をお務めいただきました金岡委員と日吉委員に心から感謝を申し上げます。ありがとうございました。

それでは委員の皆さまのご協力によりまして、本日の議事が予定どおり終了いたしましたことに感謝を申し上げまして、進行を事務局にお返ししたいと思います。よろしくお願いいたします。

○閉会