

第2回富山県地域交通活性化推進会議

日時：平成29年9月13日（水）10：00～11：30

場所：富山県民会館304号室

○知事挨拶

（石井知事） 本日、第2回「富山県地域交通活性化推進会議」を開催しましたところ、委員の皆様には、大変ご多用のところご出席いただき、誠にありがとうございます。とりわけ、石井座長には遠路ご参加を賜り、重ねて感謝申し上げます。

今さら申し上げるまでもありませんが、地域交通は、通勤、通学など県民の皆さんの日常生活の足という面もあります。新幹線開業もありまして、観光やビジネスで県外から訪れる方々の移動手段としても幅広く利用されています。これからの富山県の発展を考えますと、これまで以上に重要な社会インフラだと言えらると思います。

そこで、新幹線、また、あいの風とやま鉄道の開業によりまして、県内の地域交通を取り巻く環境も大きく変化していますので、こうした中で地域内、県内の地域交通ネットワークを維持、確保するだけではなく、できればもっと活性化したいということを考え、ぜひ皆さまのお知恵を頂いて総合的・計画的に施策を進めていきたいと思っています。

そこで昨年3月に、県の地域交通ビジョンを策定させていただき、使いやすく分かりやすい、かつ持続可能な地域公共交通を実現しようと。できれば、全国のモデルといわれるようにしたいものだと思っています。このビジョンのフォローアップを行いながら、県民の日常生活を支える総合的な公共交通体系の構築につなげていこうということでして、今年1月にこの会議を成立させていただきました。

前回の会議を踏まえまして、今年度はさらに二つの小委員会を設け、持続可能なバス路線の実現に向けた利用促進の取組みと、それを後押しする観点からの補助制度の見直し。また、県民の皆さまから要望の多い乗継利便性の向上に向けた具体的な取組みについて検討を進めています。

今日はそれぞれの小委員会での検討結果について、金岡小委員長、日吉小委員長からそれぞれご報告があります。それを受けて各委員の皆さまから忌憚のないご意見を頂き、富山県の地域交通を大いに活性化することにつながりますように、よろしくお願い申し上げます。

○座長挨拶

（石井座長） 皆さま、おはようございます。座長を務めます石井晴夫と申します。よろしくお願いいたします。先ほど石井知事からもお話がありましたように、富山県の地域交通の活性化推進というのは、県民の皆さんのみならず、全国から、また世界各国から富山県の素晴らしさを体感したいという多くの方々の極めて切なる思いです。

来て良かったという、最も富山県が来県した後に満足度の高い評価を頂いています。

そういう中で、来てみたい、そしてまた来ていただいて、本当に富山の素晴らしさを体験してもらって、それをまた国内外へ発信していただく、そういう最もポテンシャルの高い県でございます。県民の皆さんと一緒にこの地域交通の活性化をさらに進めて、この地域内で

は超高齢化でモビリティ、足の確保がままならない地域も徐々に拡大しています。利用者の皆さんに優しいモビリティの確保をしていただくような施策を展開していただきたいと思います。今日は、二つの小委員会の委員長のご報告を頂いて、それぞれのご専門のお立場から忌憚のないご意見やご指導を賜りながら、さらなる本県の公共交通の活性化に取り組んでまいりたいと思います。

一層のご支援・ご協力をお願い申し上げて、座長としてのご挨拶を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。

○議事（１）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

（金岡委員） 小委員会の委員長を務める富山県経営者協会の金岡です。検討の結果についてご報告を申し上げます。

お手元の資料 1 をご覧ください。まず、目的を読み上げます「県内のバス路線を利便性が高く効率的な輸送サービスに転換し、収支の改善を図りながら持続可能性を高めていくため、バス運行主体等に期待される取組みを検討するとともに、その取組みを後押しする観点から、県の補助制度の見直しについて検討する」。先ほど石井知事のご挨拶にもありましたように、ポイントは持続可能性を高めていく、そして、その取組みを後押しする観点から県の補助制度の見直しを行う、この 2 点です。

委員の皆さまは私の他、バス事業者の皆さんが 3 名、そして、公営のバスも多いので、市町村の方から 6 名の皆さん、また、国土交通省北陸信越運輸局から 1 名ご参加いただいています。そして、この分野に豊富な知見をお持ちの新潟大学の大串准教授にアドバイザーとして加わっていただきました。

経過をご説明申し上げます。小委員会は 3 回開催しております。第 1 回は 5 月 25 日に開催し、バス路線の現状と課題、持続可能なバス路線とするための県の補助制度の見直し等について意見交換を行いました。委員の皆さま全員からご発言をもらったわけですが、残念ながらこの時点では、補助金の削減ありきの議論ではないかというご懸念が多く委員からありました。

それに関しましては、必ずしもそうではなく、持続可能性という意味では補助金の削減は当然目指していかなくてははいませんが、むしろ利便性を高めて多くの方にご利用いただくということが主眼であり、短期的には補助金が増えるという報告を行うことについてもやぶさかではないというご説明を申し上げて、県の担当からも同様の発言を頂いて、積極的にこの検討のテーブルに着いていただくようお願いしたところです。

2 回目は 7 月 31 日に開催いたしました。県内外の利用促進に向けた取組み事例の詳細なものを共有するとともに、バス路線の現状を踏まえた県の補助制度の見直し（案）をここでご提示申し上げ、意見交換させていただきました。さまざまな意見を頂きました。

それから約 1 カ月後に第 3 回の小委員会を開催しました。この間に事務局の皆さまに大変ご足労いただいて、県内の全市町村に見直し案をご説明いただき、個別にその案に対するご意見を頂くという大変な作業を行っていただきました。その結果としたものを最終案としてこの 8 月 28 日の第 3 回の県の補助制度見直し（案）に反映させていただきました。その意味では、出席者の方全員にご了承いただいた形での案を提示させていただき、最終確認をしていただきました。

今回の県の補助制度の見直しの目的は、持続可能なバス路線をどう推進していくか、そのためには、バス路線の利便性が向上し利用者が増える、その結果として、バス事業者や県・市町村の負担が軽減される、すなわち持続可能性が高まることを目指しています。

見直しのポイントを申し上げます。1点目は、市町村等においてより利便性が向上するように路線の見直しを進めていただき、もう既にある国の補助制度を有効に活用していただく。2番目は、県において新たな補助制度を創設し、バス事業者や市町村における利用促進の取組みを推進し、その頑張りを評価し、新たなインセンティブを取り入れていこうということです。3番目が、条件不利地域（過疎地等）においても利用促進の取組みにより住民の生活の足を確保していくことの3点です。

今回の県の補助制度の見直しにより、持続可能なバス路線の見直しが進むことを期待しています。なお、私もいろいろ発言させていただきましたが、まずは、マネジメントサイクル、PDCAを回してということで、これが最終の結論ではなく、まずは一步を踏み出していただいて、この制度の見直しにまた問題があるのならば、1年後、2年後にまた見直ししていただくと。まずその一步を踏み出すという点では非常に皆さまの忌憚のないご意見を頂けたのではないかと思います。

なお、この委員会でさまざまに事務局にも資料を出していただく中で、富山県のバスの輸送人員そのものが全国的にもかなり下位にあるということが明らかになってまいりました。少子高齢化の波の中、高齢者の交通事故も問題になり、今後、公共交通への誘導を強力に行っていく必要があるだろうということは、ご参加の委員の皆さまの多くの意見でして、そのリーダーシップをぜひとも富山県の方に期待するというご意見を多く頂きました。

以上、私からのご報告とさせていただきます、その見直し案の詳細につきましては事務局からご説明とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

<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。小委員会の方から大変詳細なご説明を頂きました。特に、資料 1-1 で、利便性の向上や運行効率化のための路線の再編例というところで、具体的にところでケース 1、ケース 2、ケース 3 を図で示していただきました。

こうした活性化方策は、国の施策にもリンクしており、地域公共交通をできるだけ活性化したいということでインセンティブを導入するということです。利便性促進ということを今回のご提案の中で、補助制度と一体として取り組んでいただいたということだと思います。

それでは、早速、委員の皆さまからご質問、ご意見を賜りたいと思います。

○意見交換

（中川委員） 詳細なご検討いただきましてありがとうございました。

お話を伺いまして、これは大変素晴らしい見直しだと思いました。これまでの公共交通に対する補助金の在り方と、かなり考え方自体、発想自体を転換されていて、そういう意味で画期的なことだと思います。これまでの公共交通への助成は、欠損補助とも呼ばれてきたように、赤

字を穴埋めするという発想で続けられてきたわけですが、ここでは利便性を向上するために予算をとという発想になっているようですので、これは大変素晴らしい方向を提示していただいていると思います。

世界の多くの国はこういった考え方にたっており、そして、それを成功させてきています。その結果として、公共交通の利用者は増加傾向であるところがたくさんあります。

爆発的に増加している町や国もあるという状況になっていますので、そういった方向に向けてこれを提示されていくということは、素晴らしいことだと思います。

先ほど知事からも、富山がモデルになれるようにというご発言もありました。最近では、全国的にこういう方向にかなり向いてきていると思いますので、どんどん進んでいくとは思いますが、こういう事例、すなわち利便性向上のためにということを明確な形で表しているところ、そして、それを実際にやり始めて成功させているところはまだまだ少ない状況だと思いますので、ここでスピード感を持って取り組んでいけば、全国のモデルになると思います。

恐らく今回の見直しの案をつくりながら、他のところも調べておられるだろうと思いますが、このレベルまで行っているところはまだそれほどないと思いますので、そういう意味ではあらためて、全国の先進的なところがいまどこまで行っているかということを押さえていただいて、それを上回れるとすれば、富山モデルというような名前を付けることができるレベルに近付くのではないかなと思います。

ぜひそこを目指して取り組んでいただければと思います。

(石井座長) どうもありがとうございました。ぜひ富山モデルを全国に発信できるように、さらに進めていただければと思います。

(長尾委員) 補助金の制度がこのように評価として出てくるという考え方はすごくいいと思います。具体的な収支率で評価されていくという。だから、今、中川先生もおっしゃいましたが、従来ですと補助金というのはただ提供されて、その成果がどうなっているかというチェックは具体的な手法はなかったのですが、こういうような形で運行业者に対して民間の企業と同じように成果がどうであったかという評価をされていく。そうすると、やはりバス運行业者においても、マネジメント的な考え方がかなり問われてくると思います。

やはり経営改善をどうしていくか具体的な方法論がバス運行の中に盛り込まれていかないと、この収支率を上げることはなかなか難しい部分です。これがこういう目標設定をするということは、経営活動をはっきり毎年、年度計画をきちんと立てなさいということを暗に運行业者に提示しているというようにも受け取れるので、本当に実際にこれを運用していくとなると、運行业者はかなり厳しい部分もあると思います。

その意味において、利用促進の取組みの例、3ページの左下の方に書いてありますが、乗るモチベーションというか、富山はマイカーなどの方が圧倒的に多いので、バスに乗るメリットの具体的な方法論を考えていく必要があると思います。

ここにも書いていますが、商店街とのタイアップという、地域のいろいろな機関とバスに乗ることによって、バス乗降客にどのようなメリットが生じるかという具体的なプロモーションを考えていく必要があるのではないかな。

例えば、切符が商店街のクーポン券として使えるとか、病院においても、何かバスを利用したことによってメリット、美術館へ行った場合でも入館料において何かメリットが出てくるといような。これは運行业者の方の経営計画の中で考えていくことになると思いますが、こういうソフトの部分をどう取り組んでいくか。その成果が収支につながってくるといいますので、今までにない非常に画期的な案ではないかとい思います。以上です。

(石井座長) どうもありがとうございました。両先生からは貴重なご意見、これからハードとソフト、事業計画、経営計画、そしてまた幅広い取組みをバス事業者の皆さんも多面的に取り組んでいただかなければならないという大変重要なご指摘を頂きました。

(中田委員) バス利用者の数を増やす、活性化するということに対しては 100%賛成しますが、利便性と本当に収支が連動するかどうかということは、過去これまでもやってきましたが、すぐに効果が出るものではないものもたくさんあるはずですし、富山県の公共交通の輸送分担率が非常に低いという先ほどもお話にありました。通常、バス、公共交通を利用していただけない方をどう乗せるかという話ですので、これはそんな簡単ではないとい思います。

私ども民間事業者は運賃といえ一律、決まったキロ当たりいくらという運賃があるのですが、特に市町村のコミュニティバス等については、非常にコストという面からすると運賃負担があまりにも少ないのではないか。利用される方の負担も若干盛り込むべき。収支を改善するということであれば、どの程度がいいのかというのはその路線ごとにあるとは思いますが、利用される側のコスト負担についても検討されるべきではないかとい思います。

効率性や収支を上げるだけであれば、利用される時間帯しか走らないという方向になっていかないことをぜひ。利便性を確保してということであれば、ダイヤをある程度維持できるということを前提にやらないと、昼間時間帯は乗らないのだからやめてしまえばキロ当たりの収支は上がるので、そういうことを総合的に見ていく必要があるのではないかとい思います。

バス事業者という立場から言いますと、非常に今はバス運転手が不足しています。今の労働条件ではなかなか集まらない。確保するのが難しくなっているということになると、バスの運行コストも上がってきます。今後、バス業界だけではないですが、これだけ人手不足になってくると、労務コストというのは上がってくるといことを想定していかないと、やはりつらいものがあります。

労務コストが上がったから収支が悪くなって補助率が下げられましたというのは大変かなという気はしますので、そういう面についても配慮していただければとい思います。

(山崎委員) これまで持続可能な地域交通の確立小委員会の、委員をやらせていただいて、何回か出席させていただきました。今ほどの意見の中身とほぼ同じの状況で、当社の方がもっと補助金を頂いている率が高い会社です。

当社の営業エリアにおいては、資料 3 ページの下 の 3 番目の条件不利地域、定期路線バスの運行が適さない地域にほぼ該当しており、乗車率がものすごく低い地域です。その中で各市町村、もしくは県の方々のご支援を頂きながら、今、一生懸命取り組んでいる最中です。

この中の頑張りの評価については、過去に市町村とも相談しながら、協議会を開かせていただ

きながらいろいろなことをやってまいりました。中田専務もおっしゃるとおり、効率化だけを求めると、本当に昼の便をやめるのかということになってしまうのかという懸念がありますので、そうならないように各市町村とご相談をさせていただきながら頑張っていきたいと思っています。

もう 1 点、国の方の地域間幹線系統等の生産性向上の取組みということの中身で、8 月 28 日に、この持続可能の委員会の後、夕方の 3 時半からその会合が運輸支局の方でありました。その中身についてお聞きはしています。その中で、ワーキンググループをつくる、これは国の主催でやってくださいという中身で、同じような中身でこれからワーキンググループが進むと。ただし、国の方はこの取組みの評価の仕組みの導入はいったん白紙にします、やりませんということを確認におっしゃっていたかと思います。

この中で、県の方の 2 年の取組みの中身が実施されていくと、この辺の整合性はどうなっているのかと思いながら、当然私どももワーキンググループに入りますし、県の交通政策の方もワーキンググループに入られるという中身だろうと思います。これについて、どのようなお考えなのか、少しだけお聞かせ願えればありがたいと思います。以上です。

（石井座長） どうもありがとうございました。特に 3 番目の条件不利地域（過疎地等）の住民の生活の足の確保というのは、これはご存じのように国の方もさまざまな取組みをされています。特に国土交通省のみならず、総務省でも市町村が運営している簡易水道などの維持管理についても、老朽化対策や更新についても地財処置を講ずるという検討が今、始まっています。

そういう中で、公共交通の維持についてもさまざまな取組みを、国に対しても要望を伝えていかなければならないということを、今、お聞きしていて痛切に感じています。ですので、このインセンティブ補助制度の導入というところとパッケージでいろいろな取組みがますます必要になってくると思います。

（古西委員代理） バスの収支改善につきましては、利便性の向上を図りながら、まずは多くの県民がバスに乗車し、運賃収入の増加を図ることが必要です。こういった中、人口の減少社会において利用者増を図るためには、中田委員さんも言われましたが、自動車だけではなく、積極的に公共交通機関を使って出かけるという、県民自体の行動変容が大変必要だと考えています。

現在、県におかれましても、ノーマイカー運動という取組みを行っておられます。県民全体の意識が変化し、積極的に公共交通を使い守るという気運を高める事業を構築いただき、県下全体の取組みとして行っていただけたらと思っています。

富山市においても、赤字バス路線につきましては、十勝バスを参考といたしまして、今、地鉄職員さんとともに沿線の住民に利用者減によりバス路線を大幅に減少していることなど現状をお知らせしながら、アンケート調査や戸別訪問などを行っています。

また、十勝バスにお聞きしたところ、取組みの効果が明確になり始めるのは、やはりやり初めてから 3 年後、4 年後と聞いています。こういったこともありまして、地道な取組みですが、続けていって利用者増を図っていききたいと思っています。こうした取組みに対して、県にはぜひ補助金の拡大、引き続きの支援をお願いしたいと思っています。

(村田委員) 今ほどご説明いただきましたこの補助制度につきましては、本当によく練られた案だと思っています。

この中で 2 点だけご指摘申し上げたいと思うのは、まず、国の補助制度の必要ですが、先ほども話がありました。国の補助制度の活用ためには、地域要件として 20%以上か 3km 以上のルートを見直すという要件がありました。これにつきまして、現場から言えば、現在のルートというのはそれなりに考えたルートですので、なかなかその要件を満たすことは難しいところもあります。そうした中で、例えばルートの変更ではなくて、運行密度の拡充などを目指した運行時間の改善等をこの補助要件の中に入れていただくように、もしできれば要望等に加えていただければありがたいということをお願いしたいということが 1 点です。

もう 1 点は、高岡市の場合には、条件不利地域域外ですので、この資料の②の 2) の方になります。現状は、③条件不利地域、私どもには勝木原線というのもあるのですが、これは本当に山の中にあって、現状は条件に入りませんが、ぜひそうしていただきたいということもありますので、こういう支援の提供に当たっては、地域もありますが、現状を見て判断していただくことをお願いできればというこの 2 点をお願いしたいと思います。以上です。

(青木委員代理) 町営バス、町営ワゴンをそれぞれ運行しているわけですが、乗車代が大体 200 円と決まっております、なかなか今、人口が減っていく、町民自体が減っていく段階で、収支率を上げることは少し難しいかなと思います。町営自体としては難しいのかと思います。

(石井座長) ありがとうございます。関係各位の皆さまからご意見を賜りましたが、他の委員の皆さまいかがでしょうか。さまざまなお立場でご意見を賜りました。これまで、小委員会で 3 回にわたり詳細にご検討いただきまして、本当にありがとうございます。それぞれのお立場のご意見も賜りましたので、バス交通の利用促進に向けた県補助制度の見直しにつきましては、本日頂きましたご意見も踏まえて、今後、県において制度の改正等を進めさせていただきたいと思います。その際には、委員の皆さまからさらにまた忌憚のないご意見も賜りながら、制度のブラッシュアップに努めてまいりたいと思いますので、よろしくお願い申し上げます。

○議事(2) 乗継利便性課題と改善の取組み方向について

(日吉委員) 交通関係相互の乗継利便性向上小委員会の委員長の日吉でございます。それでは、当小委員会の検討結果につきまして、中間報告ということになりますが、ご報告させていただきます。お手元の資料 2 をご覧いただきたいと思います。

この小委員会の設置目的ですが、(1) にございますとおり、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ということで、乗継に係る現状を把握し、課題を整理して、改善策を検討するというものです。

委員ですが、(2) にありますとおり、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。

(3) の経過ですが、これまでに小委員会を 2 回開催しております。第 1 回目は 6 月に開催い

たしまして、現状・課題把握のための調査について意見交換させていただきました。

この中で代表的な意見をご紹介しますと、「少しの遅れでバス等の接続がうまくいかないようなケースが見られる」「インターネットの検索サイトに載っていないバスがあって、これによって潜在的な需要を逃しているのではないか」「遅延の情報を顧客にどのように提供していくかが大事であろう」といったような意見がございました。そして、県内主要駅での現状調査と乗継ぎに関する利用者アンケート調査を行うこととしたところです。

第 2 回目は 8 月に開催いたしまして、アンケート等の調査結果と、調査結果に基づく課題と改善への取組み方向について意見交換させていただきました。

アンケート結果では、待ち時間を少なくする運行ダイヤの設定、乗継案内や運行状況などの交通情報の充実を求める意見が多くありました。また、現地調査の結果も踏まえまして、利用者が求める待ち時間での接続。もう一つは、交通情報の提供。そして、待合室・待合施設などの整備が課題として見えてきたところでございます。

委員会での意見交換では、「乗継時間の短縮が重要ですが、各交通事業者の保有車両数が限られている」「実際の乗継ぎの利用実態を踏まえた対応が必要ではないか」「ダイヤ改正にあたっては、他事業者との早期の情報交換などの連携が必要である」、あるいは、待ち時間が分からないと、利用者の皆さんも大変不安になるということで、「位置情報の提供が大変大事である」といったような意見を頂いたところです。

今後、乗継ぎに関する不満を解消して、利用者が求める情報を提供することで、利便性を向上させ、さらに安心感を与え、利用が増えることを目指して、交通事業者や市町村等の意見を頂きながら、11 月開催予定の第 3 回で、乗継利便性の向上のための取組みについて、具体的に取りまとめていきたいと考えております。

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

<事務局より説明（略）>

○意見交換

（大路委員） 小委員会でアンケート、あるいは現地調査という形で、大きく三つの課題を抽出いただいているということです。ご利用のお客さまのご意見から課題を抽出するというのは、非常に大切なことだと思っております。

この中で、乗継の関係ですが、確かに乗継の利便性向上というのは非常に大事なことだと思っています。ただ一方で、日吉小委員長からもお話がありましたが、車両の問題もありますし、例えば、私どもで言えば、北陸新幹線と高山本線、城端線で言えば世界遺産バスの接続であったり、氷見線との接続など、いろいろな要素の中でやると、全て 15 分以内というのは、なかなか難しいという思いもありますが、できるかぎり、利便性向上のために情報交換をさせていただきながら進めていきたいと思っております。

実は私どもも、年に 1 度、お客さま満足度調査という形で、お客さまのご意見をお伺いするアンケート調査をやっています。その中でも、列車のダイヤと、それから次にも関係しますが、列車が遅れたときの情報提供、この 2 点が満足度が低いという結果が出ております。そういう

点で言いますと、今回の課題と共通認識があるかと思いますが、そういったものには、しっかり対応してまいりたいと思っています。

それから、2 番目の情報のところですが、今回のアンケートの結果を見ると、運行状況が高校生では 4 位、バスのご利用者では 2 位という形で、遅延時の情報提供については、私どもとしても、もう少し取り組んでいかなければいけないと思いますが、できるだけお客さま自身に使っていただけるような方法。具体的に言うと、ホームページやインターネットを活用した形で、できるだけお客さまに周知していくこともあり得るのかなと思っています。

最後に、快適性向上のところで、乗車マナーのことが出ていたと思います。これについても、私どもも、お客さまの声から、乗車マナーに関するお声を頂くことが結構多いです。私どもとしても、例えば沿線の学校にお伺いして、講習会を開いたり、あるいは、全社的にマナーキャンペーンという形で、マナーのポスターを貼ったり、CM を流したりということをやっています。

こういった形で、一事業者だけではなくて、地域全体で取り組むことの方が、恐らく効果が高いだろうと思いますので、ここについては、ぜひ議論を深めていけたらなと思っています。以上です。

（池田委員） 資料の 2 ページの改善の取り組み方向ということで、3 点記載してあります。これが今ほどのような説明では、今後さらに検討していくということかと思いますが。私どもの方の施設につきましては、非常に老朽化しているところが多くて、待合施設、車内環境（車両の冷房化）につきましては、いろいろと改善していきたいと思っています。

そういう意味で、県のいろいろなご支援を頂きたいと思っており、そのご支援に基づきまして、さらなる整備をしていきたいと考えているところでございます。よろしくお願いいたします。

（村上委員） 今ほども言われていましたけれど、改善の取り組み方向のところで少しお話しさせていただきます。まず、①の乗継時間、特に夕方という話。弊社も、朝の通勤時間帯は日中 15 分を 10 分間隔に詰めたりしているのですが、夕方にそういう問題が多いということで、私どもも、ご指摘なり苦情も頂いています。うちは、ここ 2 年余りで南北接続。私どもと富山地方鉄道と電車がつながるのですが、そこら辺に合わせて、乗継時間というよりも、本数を増やすということで、お客さまの利便性をもう少し改善していこうということで、取り組みを進めていきたいと思っています。

十分な交通情報というのは、他の交通事業者さんもそうなのですが、ホームページに上げるのは、30 分以上の遅れの場合がほとんどなので、例えば 5 分、10 分をどうかしてくれると言われると、なかなか難しいところもあります。私どもも、ホームページに上げなくても、例えば各ホームなどに情報をお客さまに伝えるようにしているところです。

先ほど言われたマナーの問題ですが、これは私ども、全社ではないのですが、日中の時間帯の 10 時から 15 時まで、1 時間に 1 本の割合で、アテンダントさんという女性の方に乗ってもらい、その中で乗車マナーの向上だとか、それから、お子さま方にはマナーカードを配って、一応、マナーの向上を進めているところです。それから、最近は沿線の中学校が、学校自体として、利用客のマナー向上ということで、いろいろと取り組んでおられまして、私どもと一緒にやったりしていまして、今後もっとそういう協力の輪を広げていきたいと思っています。以上です。

(石井座長) どうもありがとうございました。それでは、時間の関係もありますので、全体を通じて結構でございますので、ご意見をお願いいたします。

(新庄委員代理) 私は、バスの関係で少し興味があって見ていたのですが、貨客混載の実証実験を入れようというところです。実際に貨客混載の実験ができそうな路線というのは、県内でどれくらい把握されておられるのでしょうか。それを1点教えていただきたい。

それともう一つは、先ほど、バスの取組みにつきましては、利用者を増やすことが一番大事なことですので、高齢者の交通事故を考えたときには、積極的に高齢者のバス利用を促進していくということで、一つの取組みとして、富山市の例があろうかと思っておりますので、こういったものを全県下に広げていけるような工夫ができないものかと考えていますが、そのあたりについて、皆さん方の考え方、事務局の考え方があれば教えていただければと思います。

(事務局) まず、貨客混載になりますが、貨客混載というのは、今までバスは人間だけが乗っていたのですが、利用者が少ない場合には空間があるので、その空間を利用して荷物も運ぶことができないかということで、国などが今推し進めようとしているものです。県でも今、市町村等で協議しているところですが、具体的には、これからということです。

もう1点、本日、チラシもお付けしておりますが、県では、市町村の皆さん、また交通事業者の皆さんのご協力を頂きながら、統一ノーマイカー運動というのを毎年実施しております。今年も9月20日から大体1カ月間行うつもりです。これは普段、通勤等で公共交通を利用されない方が、ワンコインエコバスを配布して、それで100円で公共交通を利用できるという取組みです。これまで多くの企業の皆さんのご参加を頂いておりますので、今年もさらに参加が増えるよう、取組みを進めていきたいと考えております。先ほど富山市の方から、通勤だけでなくという話もありましたので、富山県でも今後検討してまいりたいと思います。

(石井座長) ありがとうございます。県の方でも、積極的に公共交通への転移誘発の施策を展開できるように、ぜひ実績をお願いしたいと思います。

それから貨客混載の方は、国交省の方もできるだけ路線を決めて、実験・実証を進めてほしいということで依頼が来ております。路線バスにおいては、宅配や、ゆうパックなど、できるだけ貨客混載するように。特に過疎地ですね。それから、トラックで配達しているところは、トラックの助手席に、特に条件不利地域の過疎地の利用が1人、2人の方には乗せていただけるような仕組みを考えてほしいということです。これも、まだ実証段階ですが進めて行くということで、検討しております。本県においても、さまざまな検討を進めていることと思いますが、また次回に向けて、さらにご検討いただければと思っております。

(大井委員) 利用者ということで、よろしく願いいたします。いろいろな話が出ていましたが、一つ、先ほどから乗継時間が長すぎるという話がたくさん出てきましたが、高齢者としては、短すぎるのもあって、それも乗継するときに苦しいこともあります。私も調べると4分とか6分では、すぐ隣のところへ行くのなら大丈夫なのですが、そういうところも配慮をお願いできた

らと思っています。

それから、今の子どもたちは、車社会なので、車にはよく乗っているのですが、公共交通をあまり利用していないのではないかと思います。私たちが小さいころ、若いころには、学校の遠足のときには JR を利用してどこかに行くことが、年間行事に組み込まれていました。あるいは、中学校になって試合に行くときには、JR やバスを利用して会場へ行っていました。あるいは高校のときもバスに乗っていった。そういう思いがあります。いろいろなときに乗ったような気がするのですが、今は時間がないのか、安全面のこともあるのかもしれませんが、そういうものをあまり利用していないような気がします。

ですから、こういうことはすぐに人数が増えることにつながらないかもしれませんが、子どもたちは 10 年とか 20 年すれば必ず公共交通機関を利用する立場になるわけで、そういうものをぜひ推進していただきたいと思います。

先ほどマナーの問題も出たのですが、子どもたちがそういうものの経験がないと、何の話か分からない。小学校とか中学校の道徳には、公共交通ということであるのですが、実際は実感が伴っていないくて、子どもたちは何のことか分からないと思います。子どもたちが利用するのは、学校だけでなく、児童会や社会教育の中で乗るようなことも、話の中に少し挙げていただいたら、うれしいと思います。

あと一つですが、先ほど荷物と人間がという話が出ていたのですが、これはスクールバスだから子どもが乗るものだから、これは市営バスだから、ここからここまでの範囲だけとか、割と決められている乗り方があります。

例えば、冬になって中学生が自転車に乗れないことになっても、「これは小学校のスクールバスだから中学生を乗せたら駄目」だとか、中学生が歩いている横を高校生が親に送ってもらったりしています。

使い方として、きちんと決め過ぎて、乗りたい人が乗れない場面がいろいろあるのではないかと思います。観光に来た人も、本当は乗りたいのだけれど、よく分からなくてタクシーで回ってしまう。

公共交通機関がありながらも線引きされているような感じがして乗れない場合もあるのではないかと思います。そういうものは、いろいろな乗り方ができるということを推進していかなければならない。県や市町村の方は、推進する立場として、話し合いの場を設けたり、そういったものを主導することも、ぜひしていただきたいと思います。以上です。

(田中委員) 「持続可能な地域公共交通の確立」ということで、県民全体の利用者を拡大するためにも、マイカーを持っている高齢者の方々の意識を変えていくことも、利用者の数としては大切な視点なのかなと思っています。

私は平日、車で通勤をしているのですが、休日になりますと、公共交通の利用をさせていただいております。そのためにも、利用者にとってはメリットが必要だと思っています。

休日に利用する場合は、フリー切符などのクーポンや割引が利くような、何からしメリットがあるような切符で公共交通を利用させていただいております。

小さな子がおりまして、子どもが乗り物が好きだということもあって一緒に乗車するわけですが、やはり待ち時間という点におきましては、待つ場所があまり快適ではないところでは、子ど

もをあやしたりするのに大変苦勞するところもあります。そういったときには、やはり車の方がよかったかなと思うことも、しばしばあるのが現状です。

一方、平日、会社におきましては市と連携しておりまして、通通勤の時間にバスを頻度よく運行させることで、これまで自家用車で通勤していた方々も、割とバスを利用して来るようになりました。バスの時間に合わせて仕事をするようになったということもあって、だらだら残業することが少し減ってきたということで、働き方に関しても一定の効果があると考えておりますので、企業と連携をして公共交通利用者拡大につなげることに考慮するのもいいのではないかと考えております。

(石井座長) 大変貴重なご意見を賜りまして、ありがとうございます。まだまだたくさんご意見あると思いますが、本日の予定がだいぶ迫っております。今回の乗継利便性の向上と改善の取り組み方法につきましても、先ほどの小委員会の報告と同様に、大変ご尽力いただいておりますので、今後とも引き続き、小委員会におきまして、さまざまなご検討をお願いできれば幸いです。よろしくお願い申し上げます。

まだ委員の皆さまからご意見等たくさんあると思いますが、あとは個別に事務局の方にお申し出いただいて、私と事務局の方で、次回に向けて整理したいと思っております。

それでは最後に、知事さんの方から、今日の具体的なご感想を賜れば幸いです。よろしくお願い申し上げます。

(石井知事) 各委員の皆さまから大変貴重なご意見、ありがとうございます。中川委員、長尾委員さんから、今度のバス交通の利用促進に向けた補助制度の見直しなどにつきまして、大変高いご評価というか、前向きのご評価を頂いて、大変ありがたく思います。その中で、例えば交通事業者の方々から、一生懸命努力しても、必ずしもすぐに効果が出ないものもあるといったようなお話もありました。確かに、そういう面もあると思います。ですから、できるだけ持続可能になるように、ご努力いただきたいのですが、分野によっては、実際に実践すれば、効果が割に早く出てきそうなものと、なかなかすぐには効果が出にくいものもあると思います。そういった点は、その事柄の性格に応じて、客観的な公平な評価をするようにしていっていただきたいと思います。

また、国が評価というところまで踏み込んでいないのに、県がそこまでやるのですかと。必ずしも否定的なご意見ではなかったと思いますが、これからの公共交通の利便性を高める、持続可能にする。また、人口減少時代の中で、いかに交通ネットワークを維持していくかという点では、できるだけ公平な形で評価もしながら、その評価に基づいて、いろいろな補助制度を利用していくことが必要だと思いますので、ぜひ、ご理解を頂きたいなど。実際にやってみて、何か不都合な点があれば、当然、見直しをしていくことになると思います。

また、人口減が続く中で利用率を高めるのは難しいという話もありました。確かにそうなのですが、しかし、人口減の中でも、先ほどお話があったように高齢化も進みますから、今までマイカーに乗っていた人が公共交通に頼らざるを得ないという問題もあります。もともと富山県は公共交通の利用率が低いので、今まで利用していない人、あるいは、月に1度ぐらい乗る人に2度、3度と乗ってもらうにはどうしたらいいかと、このように前向きにぜひ考えていただくとあ

りがたいと思います。

それから、乗車マナーの話が出ました。これは確かに、個々の事業者さんでもご努力なさっているかと思いますが、地域全体でも取り組んだ方がいいと思います。例えばお話に出た、ノーマイカーデーでは、県と市町村、また事業者の皆さん、また利用される立場の県民の皆さん、できるだけ例えば県の婦人会などもご関心がおありだと思いますので、やっていったらどうかと思います。

また、公共交通の沿線の小学校、中学校、高等学校など、学校教育の中でも、できるだけ交通事業者の方と連携しながら取り組むといったこともあっていいのではないかと思います。

今のお子さんは、公共交通を利用する機会が少ないのではないかとというご指摘もありました。こういった点は、学校のいろいろな行事が今どようになっているのかを私も勉強して、できるだけ公共交通をお子さんのころから使っていただいて、その上で、それに愛着を持ってもらうことも大切なと思います。

YKKさんの取組みは、私もこの間、現場を見て、大変よく考えた取組みだなと思いました。ああいう形で企業と地元の市、また従業員の方も含めて住民の皆さんが連携してやっていらっしゃるのとは大変いいことだと思います。こうしたことが、みんなYKKさんと同じやり方ができるとは思いませんが、企業と行政、地域、学校いろいろなところが連携して公共交通を盛り立ていくと。それには事業者の皆さんも、今までも努力されていると思いますが、さらに改革マインドを持っていただいて、頑張ってくださいればありがたいなと思います。

いずれにしても、今日は、石井座長、また金岡、日吉両小委員長さんをはじめ、皆さまには大変貴重なご意見を頂いて、ありがたいなと思っております。どうもありがとうございます。

(石井座長) ありがとうございます。他に、どうしてもこれは申し上げたいということがございますか。よろしいですか。

それでは、知事さんから積極的なコメントも頂きましたので、本日の会議の議事につきまして、これで終了とさせていただきます。県行政におかれまして、また交通事業者の皆さまにおかれましては、より利便性が高く、さらに持続可能な地域交通の実現に向けて、それぞれのお立場で、引き続きご尽力いただきますように、切にお願い申し上げます。

それでは、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したことに感謝しつつ、進行については、事務局にお返ししたいと思います。よろしくお願いします。

○閉会