

第9回交通ワンチーム部会 議事録

日 時： 令和7年11月6日（木） 10：00～11：30

場 所： 富山県教育文化会館1階 集会室

出席者： 委員名簿のとおり

1 開会

2 挨拶

●田中部会長

皆さまおはようございます。

今回第9回目になりますが交通ワンチーム部会を開催しましたところ、お忙しいところお集まりいただきありがとうございます。

県では昨年2月に「富山県地域交通戦略」を策定しておりますが、ご案内の通り、鉄軌道・バス・タクシー等の地域交通ですけれども、県民の皆さんが生き生きと暮らせる魅力的なまちづくり、またウェルビーイングの向上にとって、大変不可欠なものであります。

昨年策定した計画のもと、お集まりの自治体の皆さま方、県民の皆さま方、お集まりの交通事業者の皆さま方、本県の地域交通に関わる、あらゆる方々がワンチームとなってということで「ワンチーム部会」という名称を付けておりますが、地域の活力・魅力の向上、そしてウェルビーイングの向上をもたらす、持続可能な最適な地域交通サービスの実現に向けて、戦略ではチャレンジすることとしております。

本日は、この「富山県地域交通戦略」の「目指すべき姿」や目標等について、改めてご説明させていただくとともに、この戦略を踏まえて、県や交通事業者、市町村において取り組まれております参考となる事例を幅広く共有をして、今後のさらなる魅力向上に役立てていただきたいと思います。

今日はどうぞよろしくお願いいたします。

3 議事

●田中部会長

それでは議事を進めさせていただきます。

今回は冒頭私からもご挨拶させていただきましたが、戦略を踏まえた取組みについて、まず事務局から説明をいただきたいと思います。

いろんな取組みをそれぞれの方々に取り組んでいただいておりますので、いろんな事例などの説明を申し上げますけれども、この説明の後、本日ご出席の皆様方には、「投資」と「参画」というキーワードでこの戦略の取組みを進めておりますの

で、ご意見、ご説明、補足等あればお話しただいて、有意義なものにしたいと思えますので、よろしくお願いいたします。

まずは事務局から資料の説明をお願いいたします。

●事務局

(資料1に沿って説明)

●田中部会長

ありがとうございます。

いろいろと多岐にわたる説明をさせていただきましたが、今ほどご説明した内容、ご質問ある方いらっしゃいますでしょうか。あれば、挙手いただけたらと思います。いかがでしょうか。

後ほどにもありますのでということですがけれども、私から、18ページに黒部市さんの「コミュニティ・ドライブ・プロジェクト」を説明させていただいたのですが、非常に興味深い取り組みでもありますし、今日は黒部市さんもお越しなので、この取り組みのきっかけとか、ちょっと補足していただける点があれば、ぜひお話いただきたいと思います。

●黒部市

黒部市都市計画課の山崎です。

「コミュニティ・ドライブ・プロジェクト」につきましては、まず民間で言いますと、ライドシェア、そういったものがあるかと思うのですが、その行政版というわけではないのですが、もう少し地域でそういったドライバー等を養成していくということで、現在のところは、そういったドライバーの養成をする人を養成するといったことを行っております。

きっかけとしては、やはりドライバー不足等もありますが、元々は社会福祉協議会が、昨年ぐらいから、「Goトレ」という高齢者に出かけていただくためのプログラム等をやっておられるのですが、その第2弾として実際におでかけしてもらおうと思うと、ドライバー不足がやはり深刻だとか、そういった状況が見えてきました。社会福祉協議会の中で「SMARTふくしラボ」という法人を職員の方が立ち上げられて、そこでこういったものを行っている。

市としての関わり合いとしては、現在のところは、こういった会議等、状況等把握に努めているような、限定的な参加という形を取らせていただいております。

交通事業者さんの民業圧迫等のそういった懸念もありますので、実際に進めるにあたっては、そのあたりをしっかりと協議をした上で、進めていく必要があるだろうと思っております。

以上です。

●田中部会長

ありがとうございます。

資料には国土交通省のモビリティ人材育成事業の活用と書いてありますけども、運輸支局さんもらっしやいますが、何かありますか。この事業を活用してこう取り組まれているという説明もあったのですが、何かあれば。

ライドシェアの話がちらっと出ましたが、地域交通戦略でも鉄道をスタートしてネットワークを構築していくということを大事にしていますので、移動の確保のためにあらゆる手段、いろんなトライをしていただくこと、すごく大事だと思っておりまして、今黒部市さんが取り組まれているのは、そういう人材を養成しようということなのですが、まさにその交通事業者さんと自治体とどうやってうまくミックスして、県民のみなさま、住民の方が目的地にうまくたどり着けるかということで、そういう視点でいろんな施策・取組みを、検討いただけたらと思います。

それでは次に個別の自治体の取組みで、深く説明をいただく例をいくつかご紹介ということで、まず富山市さんからご説明をお願いいたします。

●富山市

それでは、富山市からご説明させていただきます。恐縮ですが座ったままで説明させていただきます。

資料のほうは、2-1ということで、「アオハルライドパスについて」という表紙の資料でございます。1枚めくっていただいて、こちらからご説明させていただきます。

富山市では公共交通の活性化に向けて、様々な取組みを進めております。特に平成22年度、ですから15年前から、利用啓発活動となるモビリティマネジメントにつきましても、力を入れて取り組んでまいったところです。

こちらでご紹介しています4点、まず1点目ですが、ウェブやメディアを活用したモビリティマネジメントの実施です。2点目として、全ての転入者に「おでかけのりものマップ」、こちら公共交通マップですが、こういったものを配布し、公共交通の利用促進の働きかけを行っています。3点目としては、交通系ICカードの導入支援や、富山大学、それから環状線沿線の専門学校の職員証・学生証へのICカード機能の付与に関する支援を行っています。4点目として、大学や専門学校でのモビリティマネジメント講座の実施などを行ってまいったところです。

1枚資料を進めていただいて、今回特にご紹介したいのが、富山市「のりものがたり教育」です。こちらは平成26年度から、モビリティマネジメントの施策をさらに発展させ、小学校3年生から6年生を対象に実施しています。こちらでは、公共交通の魅力を小さい時から学んでいただくこと、それから公共交通の必要性を理解していただくこと、それから将来乗り物を賢く使い分ける意識を持ってもらおうということ、です。これらを目的として、学習プログラムや教材を作成し、それらを活用していただいて、授業や校外学習において公共交通を学び、体験するという取組みを実施しています。

現在は小学校の先生方のご理解とご協力をいただき、令和6年度においては、市内のほぼ全ての小学校で実施しています。1校だけたまたま実施できなかった学校があり、63校中62校での実施となっています。この取組みは、平成27年の日本モビリティマネジメント会議、通称「JCOMM」におきましてマネジメント賞を受賞するなど多方面から高い評価をいただいているところでございます。

1ページ更に進んでいただいて、その他に、小学校を対象とした施策も各地で行っています。1つは、「親子でおでかけ」事業です。こちらは、夏休み期間中に公共交通を大人と一緒に利用することで、小学生の運賃が無料となるきっぷを発行している事業です。昨年度からは利用可能範囲を拡大して、これまでの県東部9市町村であったものを、県西部6市が加わったことで、県内全域でご利用できるようになり、多くの小学校が公共交通利用の体験をしていただいているものでございます。2つ目としては、富山市独自の「こどもまんなか」事業の一環で、昨年度から市営コミュニティバスと地域の自主運行バスの中学生以下の運賃の無料化を行っております。

1ページ進んでいただいて今年度実施の事業でございます。「アオハルライドパス」というネーミングで、ICカードを小学生に配布して使っていただくという事業です。こちらは市内の小学校で行っています「のりものがたり教育」の卒業にあたりまして、小学校を卒業する小学6年生に、1万円分をチャージした交通ICカードを配布し、市内の様々な場所に出かけてもらい、自分たちが暮らす街の魅力に気づいてもらいたいという事業です。このことで公共交通を自分の生活の一部として受け入れてもらうとともに、自分の街が好きになるシビックプライドの醸成もあわせて図られることを期待しているものです。

説明は以上でございます。

●田中部会長

ありがとうございます。

高い評価を受けた取組みのご説明もありました。富山市さんからご説明ありましたが、ご質問等あれば、どなたか挙手をお願いします。

「アオハルライドパス」というこの1万円の交通ICカードは「えこまいか」ですよ。

●富山市

さようでございます。

●田中部会長

ではぜひ、富山地方鉄道の新庄委員さん、そういう取組みがされている中で、何かコメントがあればお願いしたいと思います。

●新庄委員

富山地方鉄道です。

今ほどの富山市さんの「アオハルライドパス」ですか。こういった取組みも含めて、非常に富山市さんは、従来からこういった交通に関しての考えがすごく成熟している行政さんで、いろんなことの取組みを行っておられますし、事業者としてはどちらかというと、リードしていただいて、ノウハウをもって着いていくような姿勢で、特に戦略にありますように、自分ごととして捉えておられるというところが、すごく我々も一緒になって進めやすいなという風に思っております。

この関係以外にもいろんなこと取り組んでおられますし、これからもまた我々の力も利用していただいて、地域のために一緒になって、やっていければなという風に思っております。

以上です。

●田中部会長

ありがとうございます。

また富山市の説明資料の中に「親子でおでかけ事業」について紹介がありましたが、これに関連して魚津市さんでもこの事業を活用したユニークな取組みを行われていると伺っているので、ご説明いただければと思います。よろしくお願いいたします。

●魚津市

魚津市でございます。

県のほうで実施しておられる「親子でおでかけ事業」の期間の前と後ということで、令和4年度から、本市におきましては、市民バスの無料きっぷを配らせていただく事業をしております。目的としては、親子で家族の触れ合いの機会を作ることと、地域への愛着の醸成や、地域資源への理解を深める地域学習を推進する目的のほうで始めさせていただいています。実施の際には年度当初に、市内小中学校の校長会で、事業の内容と、後日児童生徒にきっぷを配布するというご説明をさせていただいています。

令和4年度は532人、令和5年度は434人、令和6年度に222人ということで落ち込んだものですから、今年度におきましては新たな取組みとして、スタンプラリーということで、市民バスの停留所にもなっている市内のショッピングセンター、満点の湯、市の公共施設の魚津水族館や魚津埋没林博物館さんのほうに、スタンプラリーを設置していただくとともに、スタンプを貯められた小学生のみなさんに出していただく景品もそのショッピングセンターさんや、市内の公共施設、満点の湯のほうから無償で提供をしていただいているという取組みを始めさせていただいております。

以上でございます。

●事務局

ありがとうございました。

補足ですが、この「おでかけきっぷ」、事務局からの説明でもご紹介させていただき

ましたが、県の事業というより、元々富山市さんが始められた事業に、少しずつ参加する市町村が増えて、現在 15 市町村で取り組まれている、市町村中心とした取組みということで、非常にいい取組みではないかと思っております。

それに対し、県としても戦略の策定を機に、参画を促す補助事業も準備したところとして、その補助事業を活用して、魚津市さんの例もあるように、各市町村さんで工夫をしながら取り組まれているというところです。補足させていただきました。

●田中部会長

ありがとうございます。

今ご説明がありましたが、公共交通の利用を小さい時から早めに慣れていただくという、マイカーだけではなく公共交通への関心も高めていただくという、良い取組みだと思いますし、今回他の市町村の皆さんも全部ご出席いただいていますので、色々自分たちのエリアでも活用ができたり、展開できることがあれば、今ご説明いただいた自治体の方と連絡を取っていただくなど、具体的に 1 歩でも前に進めていただければと思います。

次にデマンド交通について 1 つ事例のご説明をお願いしたいと思います。

このデマンド交通も先ほど申し上げました通り、鉄道からのネットワークのその一部を構成するようなステージに入ってきていまして、県内でも、これから説明いただく砺波市さん以外にも、いくつかの自治体でデマンド交通に取り組んでおられますので、いろんな工夫、やり方などもありますので、砺波市さんのほうからまずご説明をお願いしたいと思います。

●砺波市

砺波市の佐伯でございます。

私のほうからは「砺波市の地域公共交通の取組み」という資料で説明をいたします。今回は「チョイソコ」と市営バスにも簡単に触れたいという風に思います。資料は 2－2 をご覧ください。

5 ページをお願いいたします。写真 1 枚の資料で申し訳ないですが、散居村の写真が出ております。散居村については、貴重な地域資源で、市民のアイデンティティなのですが、ゆとりのある住空間での暮らしが大きな魅力となっている一方で、家々の距離が離れているため、公共交通網が行き届きにくいというデメリットがあります。そこでこの散居村を面的な広がり地域特性と捉えまして、ゆとりある住空間に暮らしながら、自家用車に頼らない自由に移動できる利便性の高い暮らしが、本市のあるべき姿ということで、デマンド交通を導入してきたという背景がございます。

8 ページをお願いいたします。この資料はデマンド型交通を市内全域化した経緯を表しており、砺波市では中学校校区は 4 校区あるので、それを 4 段階に分けて拡大してきたという経緯です。まず平成 29 年 10 月から、右の図の①の紫色のエリアにおいて、「あいのりくん」という愛称で、まず実証実験を開始しております。続いて令和 2

年10月から②の薄緑色のエリアの拡大をしています。次に令和4年10月から③の緑色のエリアを拡大すると同時に、この時に初めて「チョイソコとなみ」として運行を開始しております。最後に、令和5年10月から④のピンク色のエリアを拡大しまして市内の全域化を図ったところであります。大体6年ほどかけて、市内の全域化になったというところです。「チョイソコとなみ」という名称を令和4年に導入した時は、皆さん「チョイソコ」と読めなくて、「チョインコ」とかですね、「あいのりくん」と混ざって「チョイのり」とか色々言われたのですが、やっと今「チョイソコ」ということで定着をしてきたというところです。

このように実証運行とともに運行エリアを段階的に拡大してきたのですが、その背景としては、市民の生活の足を確保するために市内8路線で運行してきた、市営バスの利用低迷が続いていたこと、それから、散居村というその地理条件にあう公共交通を考えた時に、デマンド型交通ということで、「ドアツードア」のサービスが最も馴染むと考えたものでございます。

次に9ページをお願いします。これは「チョイソコとなみ」の特徴ということで、①として自宅から目的地・指定停留所へ直接移動としていること、②では、指定停留所は、公共施設等に加えまして、民間施設で協賛いただいた店舗などを指定停留所として追加をしていくというものです。

この民間施設の協賛については、利用者からの運賃収入に加えまして、市内事業者からのスポンサー料を運営費に当てることで、持続可能な地域公共交通を目指しているものです。この協賛については、令和5年の10月からスタートということで、店舗さんには、まず登録をいただいて1年間はお試し期間ということで無料期間を設け、1年経って令和6年10月から有料化ということになりました。最初に登録された店舗さんは150店舗でしたが、1年後の有料化時においては約半分ぐらいになったという、その原因としてはやはり停留所として利用されなかった店舗が多かったということがあります。ただその中でも、やはり地域の公共交通を支えたいということで、「うちの店舗には全く利用はないんだけど、支えるという意味で協賛するぞ」という店舗もやはりかなりいらっしやいまして、助かっているということであります。

次に10ページをお願いします。これは「チョイソコ」パンフのデータです。ページ中ほどの色塗りの枠内の左側見出しです。「チョイソコとなみ」は市民の外出を応援する新しい交通手段ということで、あくまで対象は市民となっています。したがって市外の方とか観光客などの皆さんは利用できないということになっています。その下の3つ目のチョボ、運賃については、中学生以上は1回500円、小学生・障害者の方は1回250円となっています。

中段の表でございまして。ここでは運行日、月曜日から土曜日ということで、ダイヤも一応表記しておりますが、自宅から目的地の便は4便、目的地から自宅の便は4便、計8便となっております。ここで申し上げたいのは、本市の「チョイソコ」は、9時便から15時便までと日中に限定をしているということで、市民の皆さんからは、「も

うちちょっと早く朝運行してくれないか」とか、「夕方5時ぐらいまでやってくれば飲みに行けるんだよな」みたいな話もありますが、あくまで「チョイソコとなみ」は、交通弱者の方、中高年の方をメインターゲットとしていますので、あくまで病院とか、買い物とかそういったものに、主に利用していただきたいというところです。

右側のイラストは乗合サービスの仕組みになっていまして、これは参考に見ていただきたいという風に思います。

11 ページの「チョイソコとなみ」の停留所一覧の資料でございますが、現在指定停留所が 200 か所、そのうち 83 か所が協賛をいただいた店舗となっております、オプションを申し込まれている方はその下のバナーのほうに、表示されています。

次に 13 ページをお願いいたします。市営バスの関係について簡単に触れさせていただきますが、「チョイソコとなみ」の市内全域運行、それから城端線・氷見線の再構築を見据えまして、令和6年4月に路線・料金等の大幅な見直しを行っております。

市営バスは明確なターゲットがなかったというか、朝は小中学生の通学、日中は生活路線バスということになっていましたが、かなり停留所も多く、回り道もしながら、速達性が欠くものだったということがあります。

運行の最適化を図るということで、従来の8路線を5路線に統合しまして、日中の時間帯は「チョイソコ」を利用していただくということで、市営バスは朝と夕方に運行を限定し、便数・路線数を減らしたということであります。特に朝夕の時間帯は通勤や高校生などの通学に利用できるように、JR 城端線との接続を優先したというものです。

15 ページをお願いします。これは城端線との接続状況を示しており、各路線の主な停留所の発着待ち時間を表示しておりますが、網掛けとなっている部分が各駅との接続の時間ということになります。朝の便は午前7時台、夕方は午後5時台に接続しております。

これは、市内の高校生が市外の高校へ行く時には、城端線の砺波駅に行ってもらって通学に利用していただくということと同時に、市外の高校生が、例えば砺波高校や砺波工業高校に通う市外の高校生が、砺波駅などで降車した後、この市営バスで砺波工業高校などへも通学できるように配慮しているものでございます。

最後に 16 ページですが、これまでの説明した内容を簡単なポンチ絵でまとめたものでして、右側の赤い矢印が市営バスの大まかな路線ですが、朝は村部のほうから砺波駅か中心部へ向かってくる、夕方は駅のほうから村部のほうへ入っていくというようなものを表しております。

それから「チョイソコとなみ」の運行ということで、右下の枠ですが、ご覧の通り運行本数は、令和7年4月から、1回各3便から各4便へ拡大しております。現在「チョイソコとなみ」の登録者数は1800人いらっしゃいまして、月の利用件数として平均で1,100件を超える状況でして、増え続けている状態です。

課題としては、とりあえず登録しとこうかなという市民の方が1,800人いますが、その中にまだ1回も利用してない方が相当数いらっしゃるの、まずは1回乗っても

らえるような周知などを図っていききたいというところです。

JR 城端線・氷見線、それから市営バス、そして「チョイソコとなみ」を、3 本柱として、持続可能な公共交通を目指していききたいという風に思っております。

以上でございます。

●田中部会長

ありがとうございます。

交通ネットワークを念頭に置かれた、いい事例としてのご説明だったと思います。

城端線・氷見線の砺波駅からの接続のお話がありましたが、このダイヤとの接続については、JR 西日本さんが情報提供をされて、砺波市さんがバスの時刻を決めたりしておられるのでしょうか。どんな風にやっておられるのでしょうか。

●川上委員

JR でございます。

まず砺波市さま、接続改善ありがとうございます。

弊社としまして、鉄道とバス等との接続は大変重要だと思っております、ダイヤ改正にあたりましては、まずはネットワークの幹となるところ、各鉄道会社様としっかり調整しながら進めるのですが、同時に、バス事業者様に向けても、かなり前段階から情報共有させていただいておりますので、それを元に、例えば春のダイヤ改正などございましたら、それを目掛けてご検討いただけるという、そういう状況で伝えさせていただいております。

●田中部会長

ありがとうございます。

それは市町村バスのみなさんにも情報提供されているのでしょうか。

●川上委員

事業者様へということなので、そのように認識しておりますが、届いていなかったらまたお声かけいただければと思います。

●田中部会長

他の自治体でも公営バス運行されておられますが、今 JR 西日本さんからもお話ありましたが、そういう念頭で JR 西日本さんは事前に情報を提供されているというお話ですので、沿線自治体で、もし「いや、来てないよ」というお話があれば、JR 西日本さんにお問い合わせしてもらえばいいということですね。よろしくお願ひしたいと思います。

それではデマンド交通の代表例として、砺波市さんからもご説明いただきましたが、「チョイソコ」は小矢部市でも本格運行されておりますので、関連ということで取組

みのご紹介をお願いします。

●小矢部市

小矢部市の柿本でございます。

小矢部市では令和5年度から、「チョイソコおやべ」の実証運行を開始しております。その背景としては、定時定路線型の市営バス5路線が元々ありましたが、やはりよく言われるように、空気を運んでいる状態というふうなことがよく見受けられます。平成27年度から、定時定路線バスの土日の運行を行ったり、また、75歳以上の方の市営バスの無料化ということも行ってきたり、平成26年～28年にかけて利用者数は右肩上がりで増えてきてはいましたが、やはり令和2年、3年とコロナにより激減したというところです。それで、先ほど申しましたように空気を運んでいる状態がよく見受けられることもあり、AI オンデマンド型交通を取り入れようということになりました。

令和5年度は、まず市営バスと乗合タクシーという運行形態のうち、その乗合タクシーの路線の方を「チョイソコ」に移行していき、それから土日の運行も市営バスで走らせるのではなくて、「チョイソコ」に移行していき、令和5年10月には、市内全域、土日平日合わせて、日中の時間帯は「チョイソコ」をメインに移行していくという形で、実証運行の方を段階的に行ってきたところです。

令和6年度になり、そういったエリアも市内全域に広げていったこともあり、今現在会員の方が大体約2,000人います。結構利用される方が多く、砺波市さんのこの「チョイソコとなみ」のほうは、自宅のほうから目的地までの便として動いているものがあると思いますが、小矢部市の場合は、停留所から停留所までという形で運行形態が異なっており、小矢部市内の停留所は今現在約350か所ございます。75歳以上の方や障害者手帳をお持ちの方、65歳以上で運転免許を自主返納された方については、自宅前を停留所として利用できる、ということを行っております。そのため高齢の方が利用すると、自宅から行きたいところまで行けるというかたちになっており、とても利便性が高いものになっていることから、今現在、平日は大体90件～100件ほどの運行を、土日は大体30件～40件、1月あたり大体2,000件の運行となっています。

利用者数が増えて喜ばしいことではありますが、一方で予約が取りづらい、希望した時間帯で予約が取れないという問題もございます。それに対してはやはり、供給側、台数を増やせば解決するということもありますが、運行を小矢部市のタクシー協会さんのほうに委託していることから、今後もタクシー事業者と市の公共交通機関がともに市民の皆様へ円滑に安定したサービスの供給ができるよう対策を取らないといけないと考えているところでございます。

課題と現状については、以上でございます。

●田中部会長

ありがとうございます。

大変具体的に説明いただきまして、ありがとうございました。

それともう1件、県の資料でも説明しましたが、射水市さんでも去年「のるーと射水」という、名前がまた違いますが、デマンド運行をされているということで、ご説明をお願いいたします。

●射水市

射水市でございます。よろしくお願いします。

「のるーと射水」というのですけども、「チョイソコ」と同じくAI オンデマンドバスということは変わりないのですが、使っているシステム・会社さんが違うので名前が違うというものと認識をしております。私どもの方は、今小矢部市さんと砺波市さんのお話を聞きまして、小矢部市さんの形に近いかなという風に思っていておりました。私どもも、平野の真ん中にあり集落が点在しているような地域でして、これまではバス路線が20路線近くあり、効率が非常によろしくないとかと。かといってやめると高校に行けない方とか、病院に行けないおばあちゃんとか出てくるのでやめることもできないということで、AIを使ったバスができた、ということで、市営バスをやめて「のるーと射水」を入れたという形を取っています。2ヶ月前の9月から市内全域で運行を始めております。

小矢部市さんと同じように、便利にすると予約が取れないとか、迎車が足りないという問題がありますので、私どものほうでは、市内を4つのエリアに分割しまして、そのエリア内は自由に動ける、隣に行きたい時は乗り換えてくださいという形をとり、動かせる台数を最大効率化させてください、少し不便なのは皆さんちょっとずつ我慢してくださいというお願いをして、今運行しているところでございます。それ以外については、2市さんからご説明いただいたことと大体同じかなと思います。

以上でございます。

●田中部会長

ありがとうございます。

今、3つの自治体の方からご説明いただいたのですが、まさに他の自治体のほう皆さんも一緒だと思うのですが、免許返納された方の移動とか、当然学生さんとか運転できない、免許を持たれない方の移動をどう確保するかということで、大変皆さんご苦労されていると思いますので、それぞれ地域特性もあるので、一律にこれがいいということも県もなかなか言えないのですが、県も地域共創型移動サービスを支援するという補助メニューも設けてバックアップしているということもありますので、今回3つの地域の特徴に応じた説明がありましたが、そういうものも念頭に置かれて、地域で最適な移動を確保するサービスはどうかという視点で、ご検討いただけるとありがたいと思います。

また一方で、鉄道とバスの接続という話もこのテーマの中で出てきまして、先ほどJR 西日本さんから、鉄道とバスの接続をうまく改善していただくようなお話もあり

ましたが、今日はあいの風とやま鉄道の伍嶋委員もご出席されているので、あいの風とやま鉄道沿線とバスのネットワークというのも当然大事だと思いますので、その接続についてどういう風に取り組まれているか等あれば、お話いただければと思います。

●伍嶋委員

ありがとうございます。あいの風とやま鉄道の伍嶋でございます。

やはり昨今のローカル鉄道は、いかに地域内の方々に利用していただくかがすごく大事でして、各市町村がそれぞれ取り組まれているデマンドバス、それぞれのターゲットに応じて公共バスとデマンドで分けながら、時間帯等、色々工夫されているということで、本当に素晴らしい取り組みだなと思います。先ほど富山市さんが言われたように、まさにそのモビリティマネジメント、これがどんどん進化している、そういう状況かなというふうに思います。

私どもあいの風では、やはり鉄道は駅で乗っていただく、あるいは降りていただく、これが本当に生命線でありまして、例えば砺波市さんの散居村、大きく散らばったそういった居住の区域からいかに駅まで来ていただくか、あるいは、そこで乗っていただいて、目的地の駅で降りて、また事業所等、目的先へ、いかに行っていただくか、そういった繋ぎの二次交通というのが非常に大事だなというふうに思います。これからも、公共バスであれ、デマンドバスであれ、駅でスムーズに接続できることが本当に大事だと思っていますので、これまでもそういった接続を円滑にするために、例えば、各沿線の市町さんに対しては、ダイヤの概ねの方向性が決まった段階で事前に配布をさせていただいていますし、あとは特に、例えば増便をするとか、それぞれの該当市町に大きな影響、利便性をもたらすといった場合には、直接、各市町に伺って説明をさせていただいています。また他の交通事業者に対しても、ダイヤの概ねの発表の前に配布をして、うまくバス等の路線と接続できるように、参考にさせていただくために、そうしたことを行っています。こういったことを通じて、駅を拠点としたいろんな移動が可能になるように、取り組んでいるところであります。

また今年度は、滑川市さんとあと小杉で、トヨタモビリティ富山さんと連携をしながら、カーシェアということをやっています。これはどちらかというと、免許等を持たない方はバス等で動かれると思うのですが、例えば免許をお持ちの方で、最適な方法で複数の箇所を訪れたいとか、特に観光とかビジネス利用とか、そういった際には、カーシェアというのは非常に有効になりますし、価格的にも非常に安く提供できますので、こういった公共交通機関プラス個人で動ける、そういったことを駅の中で色々繋ぎをうまくできるように、そういった取り組みをしております。

私どもは概ね3年4月後に城端線・氷見線の経営移管を受けますが、特にそういった城端線・氷見線と本線との接続とかですね、これからも、あくまでお客様目線で乗り継ぎが可能になるようにしっかりと取り組んでまいりますので、また各市町村の方、交通事業者の方とはこれまで以上に連携を深めてまいります。

よろしくお願ひしたいと思います。ありがとうございます。

●田中部会長

ありがとうございます。

鉄道とバスの接続について情報提供の話がありましたけれども、新庄委員、富山地方鉄道さんはどんなことをやっていらっしゃるのでしょうか。

●新庄委員

私どものバスの方は、基本的に本数が多い路線については、パターンダイヤですので、いちいち接続を調べるということはありません。

ただ先ほど砺波市さんからもありましたが、本来、運行時間帯の長い鉄道線、特に利用はそんなに多いとは思えませんが、始発や終電というのは、それなりに接続すべきだというふうに考えているのですけれども、最近やはり運転者不足ということでそこまで対処できていないというのが課題でして、その課題については、公共性の観点から、必ず終電、始発には接続させたいなというふうに今思っております。

また運行本数の少ない路線については、学校輸送であったり企業であったりというのは、以前から運行を利用してもらってるのは分かっていますので、必ず鉄道線のダイヤに合わせて、運行時間帯を変更するという対処を行っております。

以上です。

●田中部会長

市町村営バスを運行しておられる市町村には、事前にダイヤ改正情報の提供を行っていらっしゃるのですか。

JR 西日本さんとかあいの風さんはやっていらっしゃるとお聞きしました。

●新庄委員

行っていると思います。

●田中部会長

では改めてお願いもしたいですし、ぜひ沿線の市町村の方で、「富山地方鉄道さんからその話聞いてないよ」みたいな話がもしあるのであれば、この場でもお話がありましたので。事前に分かればバスのダイヤの見直しもうまくなりますし、住民がよりスムーズに移動できるというのは鉄道の利用にも繋がりますので、ぜひお願いしたいと思います。

それでは事例のもう 1 つ、最後になりますが、高岡市さんからご説明をお願いいたします。

●高岡市

高岡市です。よろしくお願いします。

高岡市からは、人材確保に向けた取組みについて、簡単に説明させていただきます。

まず1つ目のスライドをめくっていただいて、交通事業者の人材確保に向けた支援ということで令和6年度から取り組んでおります。交通事業者さんの人材確保ですとか、経営改善に資する取組みについて支援制度を設けたところです。令和6年度実績として4種類あげています。5社のかたに本制度を活用していただき、記載ありますように、二種免許取得費用の支援ですとか、採用ホームページの更新、働きやすい職場環境の整備について支援をさせていただいたところです。

次に今年度の新しい取組みをご紹介します。1つは路線バスの事業者様と連携して、子どもと保護者向けの「整備工場ツアー」を9月20日の「バスの日」に合わせて実施しました。これは、子どもたちに将来的に運転手になりたいとか、バス事業関係者になりたいという人のきっかけになればいいなという狙いもありますし、保護者も含めてそもそも公共交通に触れていただくということで、公共交通への行動変容につなげたいと思っていますところです。

それ以前は公共バスに乗ってみようというようなものを開催していたのですが、少し参加者数が落ち込んできたので、みなさんが応募してくれるような取組みがないかということで取り組んだところ、定員を超える応募人数がありまして、抽選もさせていただいたところです。子供さんとその保護者さんが整備士さんから、バスの整備について説明を受けたほか、運転席に実際に乗っていただいて、運転席の機器の操作ですとか、バスに乗ったまま洗車機に入るといような体験を行っていただきました。大変好評な感想をいただいているところです。

続きまして、今週末の日曜日、11月9日に実施するものになっています。バス事業者・自動車学校と連携してバス体験会を実施する予定としています。内容としては、運転体験、機器操作のほか、移住就労相談ということですが、担い手不足が続いている運転手確保に向けて実施したいというのが本意でございます。

参加者の興味関心をどうやって集めるかということでインフルエンサーの方にご協力をいただきました。若手の声優さんということで、チラシに元乃木坂と記載がありますが、佐々木琴子さんという方にご協力をいただき、募集初日で定員に達したのですが、最終的には定員15名に対して県内外から74名の応募をいただいたところです。

募集の告知については、そのインフルエンサーさんのSNSの他、市の公式LINEですとか、北陸信越運輸局様、富山県バス協会様、富山労働局様、関係機関のご協力もいただいております。定員15名にしていましたが応募が74名もあり、自動車学校さんとスケジュール等を調整し、最終的には16名の方が運転体験いただけるということ、教習指導員、人員とかスケジュール調整の関係で16名しか無理だったのですが、座談会だけでも参加いただけたらいいのではないかとということで、座談会だけ参加の方もおられて、座談会のほうには先ほどの16名プラス、14名ほどで30名ほどの参加を予定しております。座談会では、加越能バスさんにご協力いただき、女性の運転手様の方と、インフルエンサー佐々木さんとの、お話を聞いて

いただく予定にしています。

何故このインフルエンサーなのかについては、この方がとあるラジオ番組で、「マニュアルで免許取るぐらい運転好きなんです」と言ったところ、他県警の1日交通所長さんになられ、じゃあ今度は交通つながりということでお声かけをしたというような状況です。

先ほどの整備工場見学もですが、なかなか市町村の職員の固い頭では出てこなかったのですが、当課では地域おこし協力隊の方にご協力いただいております、その方の発案でこのようなことをやってみようとなった次第です。

今後とも交通事業者様の声ですとか、各自治体の取組みを参考としながら、いろんな活動にチャレンジしていきたいと思っております。

簡単ではありますが、説明は以上でございます。

●田中部会長

ありがとうございます。

今ほどご説明いただいた中に加越能バスさんというご発言もありましたので、山崎委員、ご発言あればお願いします。

●山崎委員

加越能バスの山崎でございます。

喋る機会ということでありがたいなと思いながら、まず高岡市さんにはいろんなこと、こういった体験会や、整備工場の見学ツアー、実は昨年もありました。昨年やった時は実際に洗車機の中をバスが走っていくということで、子供さんだいたい喜んでいただけたということは聞いておりました。ただし、今回はちょっと洗車機の都合が悪かったので、洗車機を回さずにただ潜っていただくということで、来年こんなことが無いようにしっかり整備させておきますので、よろしく願いしたいなと。

それとこのバスの体験会、非常にありがたいなと思いながらお聞きしました。15名のところ 74 名、素晴らしいなと思いながら、来られる方々の目的は果たして何だろうと一瞬疑ってしまいました。インフルエンサーさんが悪いとか良いとかじゃないのですが、でもこれがきっかけで少しずつ増えていただければありがたいなというふうに思っております。

実は、うちは今年 75 周年ということで、スカイバス、地鉄さんでもやっておられましたことを当社の方でもやらせていただきました。うちの方の担当にどうやって宣伝をするのか、どうしたら来て乗っていただけるのかということ、いろんなことで情報発信、ただし社内でやっている情報発信ばかりで私らも頭が固いので、ホームページであつたり新聞であつたりしか思い浮かびません。やっぱりこういうインフルエンサーの方々に頼り、SNS か何かで発信していただくということは、すごくやっぱりいいのかな、実は最初想定した数よりも、実際乗っていただいた人は 1,000 人以上多かったということは、やはりインフルエンサーを馬鹿にしたら全く駄目なんだな

とつくづく思いました。

高岡市さんがインフルエンサーをお使いになって、こういう情報発信をしていたということは、非常にありがたいなと思いますし、高岡市さんと一緒になって、他の市町村さんもそうなのですけど、やっぱりこういう情報を発信できることを使いながら、当社としてもいろんなことの事をやっているっていうことを宣伝していきたいなという風に思っております。

以上です。

●田中部会長

ありがとうございます。

バスの運転手のほうの話題ですが、今日はバス協会からも福沢委員ご出席なので、色々お話を聞かれていましたが、一言あればお願いします。

●福沢委員

バス協会の福沢でございます。今回から参加させていただくことになりました。どうぞよろしくお願いいたします。

先ほどから色々とお話を伺っておりますが、運転手不足というのは全国的な問題でございまして、皆さんご承知の通り、大都市におきましても減便を余儀なくされているような非常に深刻な状況でございます。

バス協会には、現在県からもバス事業者、会員事業者 25 社加盟しております。そのほとんどは貸切バス事業者でございますが、昨今はコミュニティバスの運行受託ですとか、地域内モビリティの受託等で、状況とすれば運転手不足という問題は抱えているという状況は共通しておるところです。

これまで協会の事業は、いわゆる安全運行対策ですとか、教育訓練といったものに重きを置いて事業活動をしてきたわけですが、ようやくと言いますか、ここに来て非常に問題が深刻化していることを受けて、日本バス協会本部とも連携しまして、例えば大型二種免許取得助成につきましては、今年度から 1 人当たり 5 万円から 10 万円に助成を増額したり、あと我々のほうでは、就職支援パンフレットというものを作成しまして、会員事業者に配布させていただいているというところで、側面から人材確保に向けたことについては協力していきたい、協力していこうという体制をとっております。

こうした中で今年度は、担い手確保としまして映画を活用した取組みというのを、広く会員事業所も巻き込んで、当然県にもご支援いただきながら実施していく予定です。日程など詳細につきましては、現在調整中でございますので、準備が整い次第またお知らせしたいと思っております。

以上でございます。

●田中部会長

ありがとうございました。

本日予定した議事はこれを以て一通り終了となりますが、スタート時点からも含め、ここまで色々お聞きになられて、ご発言おありの方あれば、挙手をお願いいたします。

●新庄委員

最初の事務局の話で、この戦略についてもそろそろ、おさらいすべきではないかという挨拶があり、私も全くその通りだと思っておりました。田中局長と、楠専務と、私ぐらいですかね、最初から、令和4年の6月に設置されて以来ずっと参加しているのは。そういった状況です。

特に、この戦略というのは、大きく考え方を变えておまして、ここの資料には出ていませんが、それまで交通事業者がメインになって、自治体さんのほうは、どちらかという側面支援という関わりだったのを、自分ごととか主体性とかそういった言葉がよく出てきますけれども、まさに富山県の地域交通戦略の主人公というのは、交通事業者もそうですけど、同じように自治体さんも担っていくという立場になる、そういった戦略なものですから、ぜひぜひ理解をいただければなというふうに思っております。

そういった中で、弊社の鉄道線ですが、色々報道などで関心も高まっているようです。事業ですので、その利用実態や収支状況からは、なかなか維持するのが難しいということで、ここに沿線の市町からもご出席していただいておりますけれども、その維持を財政負担をしてでも、ということも含めて、協議をいただいているようでございます。

わたしどもも、民間でありながら公共性を重視しておりましたので、不採算であっても維持するために努力してきていまして、その方針の内容によっては連携して運営を継続するということは前向きに考えております。ただ、その維持に向けた財政負担というのは、支援、補助というような表現からか、どうかわかりませんが、事業者の経営努力によってそういった財源を確保すべきじゃないかというような一部の県民の方のそういった声も聞こえております。

ですので、やはりこういった考え方の違いをしっかりと調整していただかないと、行政と民間で今後連携していくのは、なかなか難しいですし、事業としてもそれを円滑に進めていくことは、そういったことに支障が出るのではないかなというふうに、本当に心配しております。

ある自治体、黒部市、山崎課長覚えておられるか分かりませんが、黒部市の会議だったと思うのですが、そういうのは、1事業者への支援とか補助というものでなくて、事業者のノウハウを通して地域に提供される公共サービスを維持して、さらに発展させるための、地域への支援であったり補助、地域のための投資じゃないかなというふうに思いを話させていただいたのですが、今後はやはりそういったことについても、ぜひご認識いただいて、みなさまと共に、県の地域交通、その骨格の中の一番大事な幹であります、弊社の鉄道線に関する協議をしっかりと行っていき

たいというふうに思っております。

そのことを、今回の交通ワンチーム部会の場合でもお伝えさせていただきたいというふうに思っております。以上です。

●田中部会長

ありがとうございます。

その他ご意見のある方、挙手をお願いします。

色々ご発言もいただきまして、だいぶお時間も過ぎましたので、おさらいだけさせていただきます。よろしくお願いいたします。

まず今、新庄委員からもお話あったので、もう一回この概要版、お手元に皆さん、おありだと思います。開いていただきたいのですが、今回改めてということで、人事異動もあり、このセクションを担当される方の中にもこの戦略の内容をあまりご存じない方もいらっしゃるかと思って、今回改めてこれをお配りしたのですが、左側に将来像、右上に目標が書いてあって、そういうものも県の戦略と整合性をとって、市町村の地域公共交通計画も策定されているという認識でございます。市町村の目標を達成することが県全体の戦略の目標を達成することにもなりますので、この戦略の考え方だとか、目標1に「県民1人あたりの地域交通利用回数 年間 50 回」と書いてありますが、こういうものは市町村で人口按分するような問題でもないので、県全体で大きな目標を掲げているので、各自治体でも利用促進を図っていきましょうということで、ぜひ周知をお願いしたいということでもあります。

また新庄委員からもありましたが、実は下にこの説明があったのですが、見てのとおりに点線のブルーとピンクで大きく分かれている、これが戦略の境目でして、コロナ禍を基準に左のブルーはまさに交通事業者が中心となり、自治体が支援という形でやってきたのを、この戦略の策定を機に右側の赤いピンクのゾーンに入りますけど、事業者と共に「投資」・「参画」していくと。別に自治体がメインになるわけでもないのですが、共にやるというスタンスに大きく切り替えて、好循環を目指していこうという趣旨でこの戦略を策定しております。自治体の関与の度合いもどうしても左側のブルーの「事業者頑張れ、自治体は支援しますよ」になりがちですけれども、そこは昨年2月の戦略を策定した時点において、富山県としてはその位置からは切り替えて、「投資」・「参画」という視点で、事業者と共に地域公共交通および地域を良くしていこうというスタンスで施策を進めているということも改めてご理解いただきたいと思いますし、市町村の地域公共交通会議ですとか、また計画の次期見直しするときにも、そういうスタンスをぜひ認識いただいた上で、いろんな諸施策を検討いただけるとありがたいと思います。

2点目は富山市さんからもありましたが、今のこの戦略にも関係するのですが、「県民1人あたりの地域交通利用回数 年間 50 回」という、非常に高い目標を掲げたわけですが、そのためにはやはり小さい時から公共交通に親しんでもらうということもすごく大事ということで今回事例発表させていただきましたので、教育委員会との

連携というのもすごく大事だと思いますし、ぜひ、いい事例も参考に、公共交通の利用促進に引き続き取り組んでいただきたいと思います。

また今回のテーマの1つに、AI オンデマンドバスを軸に、鉄道とバスの連携についてもご協議いただきました。地域交通戦略でも地域住民の移動の確保をいかに、免許がもし持たない方がいらっしゃっても、目的地へ円滑に移動できるかということも戦略の「目指すべき姿」に掲げておりますので、ぜひ鉄道事業者の方も、自治体の方もぜひ連携をとって、住民の皆さまがスムーズに移動できるよう、ぜひ努力をお願いしたいと思います。

最後に運転手確保の話題がありましたが、これはやはり県と市町村の連携もすごく大事だと思いますので、今回このワンチーム部会を開催しているのも、交通事業者と市町村の皆さんが一堂に会し、それぞれのお立場で色々悩みや課題があると思うのですが、それをこういう一堂に会した場で、いろんな良い事例なども参考に、将来に向けて解決していこうというスタンスで臨んでおりますので、その点もご理解をいただきたいと思います。

今日の議事については、そのようにおさらいをさせていただきたいと思います。本日の議事は以上です。みなさま方にはいろんな前向きな発言なり、いただきました。本当にありがとうございました。