

富山県地域交通戦略会議 第7回地域モビリティ部会 議事録

日 時： 令和7年12月15日（月）15:00～16:30
場 所： 富山県民会館4階 401号室

1 開会

2 挨拶

●田中局長

みなさん、こんにちは。

本日、7回目になりますが、戦略会議の地域モビリティ部会を開催したところ、皆様大変お忙しい中、また年末のあわただしい中、ご出席いただきまして本当にありがとうございます。

また、オンラインで畠山委員にご参加いただいております。今日はお忙しいところ、またオンラインではありますがご出席いただきましてありがとうございます。

また今日は、取組例といたしまして、参考人という形で一般社団法人SMARTふくしラボの小柴様にご出席いただきまして、本当にありがとうございます。

ご案内の通り、県では地域交通戦略を昨年2月に策定いたしました。そこでは地域交通サービスを「公共サービス」と位置づけ、また、自治体・県民の役割を「投資」「参画」というキーワードを持って取組みを進めることにしております。

今日の部会では、まず戦略で定めております目標の進捗状況についてご報告をさせていただきますとともに、目標達成に向けてどのような取組みをやってきたのか、また今どのような取組みを行っているのかについてもご報告をさせていただきます。また、取組事例のご発表もあることですので、様々な事例や直近の取組状況を踏まえまして、戦略の目標はまだゴールが高いところにありますが、その達成に向けてさらに取組を進めるため、委員の皆様方の忌憚のないご意見をいただければと思います。

本日はよろしくお願いいたします。

3 議事

●大西部会長

部会長をさせていただいております、富山大学の大西です。本日はお忙しいところお集まりいただきまして、どうもありがとうございます。

第7回の地域モビリティ部会ということで、7回まで回数を重ねてまいりましたが、地域モビリティ部会で検討する内容というのは、他の部会と違ってやや輪郭がふわっとした部分、要は交通に関する様々な政策の中で、我々が間を結ぶような役割の部分を議論するところになります。ですので、皆さんに自由な発想と柔軟な発言をいただけたと非常にありがたいなと思っております。その点をご配慮いただきながら発言をお願いできればと思います。

それでは、着座して審議を進めさせていただきたいと思います。

昨年の2月ですが、「富山県地域交通戦略」を策定して、現在戦略に基づいて取組みが進められているところです。ウェルビーイングの向上をもたらすような最適な地域交通サービスの実現を目指し、具体的な施策に取り組まれています。

本日は、計画の目標に対する最新の進捗状況を皆さんにお示ししたいと思いますので、まずその点を事務局から報告していただきます。また、戦略を踏まえた取組みの状況についてもあわせて報告をしていただきます。

また先ほど局長からご紹介ありましたが、一般社団法人 SMART ふくしラボの小柴様から、国土交通省モビリティ人材育成事業を活用した「コミュニティドライブプロジェクト」に関して、また朝日町の坂藤様から「夜ノッカル」の実証運行事業について、取組みをご説明いただく予定になっております。

これらのご説明を受けた上で、委員の皆さんには戦略の目標達成について議論いただこうと思っておりますので、よろしくお願ひします。

それでは、まずは事務局から説明をお願いします。皆さん改めましてこんにちは。今日はよろしくお願ひします。

●事務局

(資料1～2に沿って説明)

●大西部会長

ご説明どうもありがとうございます。

資料1～2に基づいて、目標の進捗状況や取組状況についてお話を伺いました。意見交換を皆さんとさせていただく前に、一般社団法人 SMART ふくしラボの小柴様から、国土交通省モビリティ人材育成事業を活用した「コミュニティドライブプロジェクト」の取組みについてご説明いただきたいと思います。

それでは小柴様、よろしくお願ひします。

●小柴参考人

一般社団法人 SMART ふくしラボの小柴と申します。本日はよろしくお願ひ致します。

今、国交省のモデル事業で取り組んでおります「コミュニティドライブプロジェクト」、地域の移動はみんなで作るということがテーマで進めているプロジェクトについてご説明をさせていただきます。

私は一般社団法人 SMART ふくしラボという法人において、2022 年に黒部市の社会福祉協議会の中で、地域福祉のシンクタンク、調査研究をしていく、またデジタル・DX の推進ということをテーマに、社内で立ち上げたベンチャーのような法人です。今年 4 月に 4 年目を迎えて完全に独立をして、外に出て地域福祉のシンクタンクとして活動しております。

その中でも「地域の移動」ということにフォーカスを当てて、研究や調査、新規事業の開発などにも力を入れてきました。トヨタ・モビリティ基金などからも助成金を受けながらプロジェクトを進めています。

その中でも昨年度、一昨年度と、国交省のモデル事業で「地域を丸ごとデイサービスにする」と。新しい車も使わず、公共交通を活用して、新しい施設も作らず、これは地域の様々な場所を使って、まちを丸ごとデイサービスのようにしてしまうという介護予防のプログラムを作りまして、グッドデザイン賞のベスト 100 も受賞しております。様々な企業や自治体、国とも連携しながらラボとして活動している法人でございます。

なぜこの地域の移動課題に取り組むのかというところで、私たちは地域の課題というものに向き合って調査研究をしてきましたが、移動という課題が高齢者だけの課題ではなくて、子どもたちが今、塾に行けるかどうかは親が送迎できるかどうかという問題になっています。災害時においても、物はあるが末端まで運べないという問題、様々なところへの移動という問題が絡んでいるということがわかつきました。

逆を返せば、この移動課題が解決すると、様々な地域課題が同時解決できる可能性もあるということが言えます。右側には様々な移動課題をまとめていくと、様々な因果関係でつながっていることも研究の結果から見えてきております。

このコミュニティをドライブするというテーマで、SMART ふくしラボ、課題を図解して構造化する図解総研、そして都市設計の日建設設計という、この 3 社がタッグで一般社団法人コミュニティドライブという法人を作りまして、今活動を進めています。

コミュニティドライブプロジェクトは、富山県の黒部市と広島県の福山市で展開しております。国交省の事業で、今年度は 2 地域以上で展開をするという条件もありまして、黒部で実施してきました 1 年目、昨年の実践を今、広島県

の福山市で取り組みながら、黒部は2年目ということで次のステップに入っております。

私たちのコミュニティドライブプロジェクトの一番の特徴は、「技術から入らない」というところです。つまりソリューションやサービスの開発、そこから入るのではなくて、まずはしっかりと人を育てていくということ、そしてプロセスということで、プロセスの中で地域の主体性や合意形成を育んでいくというのがコミュニティドライブプロジェクトです。

社会福祉協議会に勤めているときに、どうしても行政に提案する、そして行政はサービスを提供する側、市民はされる側というような関係性になってしまうというところ、市民、企業、行政が一緒に移動課題に向き合いながら、一緒に考えて解決策を導き出すというところで、サービス開発から入らず、自発的な活動が生まれる仕組みを作っていくというのがコミュニティドライブプロジェクトです。

コミュニティドライブプロジェクトでは、この企業、行政、そして市民のセクターに、それぞれ「コミュニティドライバー」というものを育てていこうと言っています。ただこれは運転手という概念ではなくて、地域の移動を加速させていく人材をそれぞれのセクターの中に作っていこうというものです。そしてプログラムを展開していく中で、調査もする、対話もする、そして可視化もして実際に実行していくところをプログラムを作って、そのプログラムを進めながら住民の主体性と地域の合意形成を育んでいくというものでございます。

コミュニティドライバーは運転手という概念ではなくて、移動を助けてあげたい以外にもいろんな取組みが書いてありますが、実際にコミュニティドライバーってこういう人じゃないかということで、皆さんに出てもらったものなのですが、「地域の動きを加速させる人」という定義でございます。

私たちは今、この地域の移動というところに、三つの大きな力があると思っています。公共的な移動の「公共交通」のような力、そして企業や民間の移動の力、そして私たち一人一人の生活者が持つ移動の力がございます。ただこの三つは、人口減少や高齢化によってどんどんシルクリングしていくというのが地域の現状でございます。そういった中で、その間が広く開いてくるこの領域こそ、一つのセクターではできない「共創」で作る移動の領域だと考えております。この領域のサービスや仕組み、制度、そういったものをコミュニティドライブプロジェクトでは作っていく形を目指しています。

この「共創で作る移動」の領域を実現させるためには、三つの必要なことがあると思っています。「人づくり」「事業主体づくり」「マインドセット」です。まず人づくりというのは、もちろん育成プログラムということで国交省の補助は得ていますが、実際はもうすでに関心を持って動いておられる人たちをしっか

りと発掘をして、その皆さんと一緒に取り組んでいくという土台を作るというところです。そして人材育成のコミュニティドライブプログラムの中で、しっかりと「誰かがやってくれる」のではなくて、「私たちでやっていく」というマインドセットを作り出していく。そして最後に、「誰がやるんですか」という問題に常にぶち当たってしまいますので、しっかりと事業の主体を作っていくということが必要だと感じています。

実際に昨年、コミュニティドライブプログラムというのを実践しながら開発をしてまいりました。「対話」「調査」「可視化」「実行」「展開」ということで、多くの皆さんとの対話、住民・企業・行政それぞれのセクターの皆さんとも対話しながら、そして最後には調査した結果見える化して、そのデータを基に全セクターの皆さんが集まって話をするというステップを踏んでいます。そしてそこで生まれた課題や、これを解決していこうという仮説を立てて、そのプログラムを今年度、実際に解決に向かって進めていくという実行のフェーズに入っております。

昨年度は 230 名以上の方とお話をし、参加者も 12 歳から 75 歳、その他にもさまざまな調査をして、実際に移動課題なりこの活動に关心が高まったといふことも 94%の方が言っておられました。そして実際にコミュニティドライバーとなって一緒に課題解決をやっていこうという方が 10 名以上集まったというが昨年度の実績でございます。

今年度は福山と黒部の 2 カ所で進めております。福山の方はキックオフを 7 月に行いまして、今、行政、企業、住民の皆さんとワークショップをしながら、移動課題やこれから街の移動のあり方などを協議しつつ、いろんな調査データを集めたりしながら、今どんな課題とかどういうところにニーズがあるのかということも、デジタルの力も使いながら声を集めているという状況でございます。

一方、黒部の方は 2 年目ということでまさに実行のフェーズに入っております。7 月 14 日にキックオフをしまして、コミュニティドライバー、一緒に解決を進めていくという人以外にも、今年度関心を持った皆さんにもお集まりいただいてキックオフを行いました。8 月から月に 1 回集まりながら、強制ではなく本当に来たい人たちが来て、自分たちで、みんなで学んで、みんなで考えて、みんなで動くということで、月に 1 回集まる「モビ LAB@KUROBE 基地」という場を作って、今動き出しております。ここでは昨年の結果として、3 つ解決したい仮説、「住民の意識一つで公共交通の利用は増えるんじゃないか」とか、「公共交通を使って介護サービスの送迎を行かせるんじゃないか」とか、そういった 3 つの仮説をみんなで仮説検証していこうということで今動き出しております。

集まっているさんは 1 人 1 人が「研究員」ということで、それぞれの専門性

を持った方々が CXO という肩書きをつけて活動をしております。介護事業者であったり、免許をお持ちでない 75 歳の方であったり、市の職員の方であったり、議員さんであったり、本当に様々な人たちがこのモビ「LAB@KUROBE 基地」に参加をしてもらっております。「ミニインプット」という事で小さな学びの場も持ったり、実際にバス運行をやっておられる方にバスの話を聞いたりもやっておりますし、月に 1 回、どうやって実証実験を進めていくかというようなことも集まりながら進めております。

まさにこの「共創で作る移動」の領域の間にハマるような 3 つのプロジェクト、私たちは「マイクロプロジェクト」と言っておりますが、小さな実証実験をしていくプロジェクトが今動いております。大きく 3 つ、「“乗らず嫌い” 脱出大作戦」と、公共交通をいくら便利にしてもキリがないのじゃないかというのが昨年の結果でした。黒部市の公共交通のデータを日建設計さんに調査してもらうと、バス停の徒歩 10 分圏内に黒部市の皆さんに行きたいという場所はほぼあり、相当公共交通はリッチだということが、統計データ上からだとそう見えると回答いただきました。黒部市の人聞くと「バス停が遠い」「行きたい時間帯がない」と。このギャップってたぶん一生埋まらないよねという話になって、住民の方自ら意識を変える必要があると。徒歩 10 分を遠いと思っていると、「10 分なら歩く」とか「健康のために歩く」とか、いろんな文脈で意識を変えていかないと公共交通の活用なんて不可能だよねという話で、ではどうやってこの乗らず嫌い意識を解消するか、ということを実験しながら進めております。

真ん中の方は「でかけレール」ということで、特に介護事業においては訪問型、今厚生労働省でも問題になっていますが、遠いエリアに 40 分かけて行って、30 分サービス提供して 40 分かけて帰ってきたら、この合計 80 分の移動時間はロスになるわけです。中山間の利用者に対しては、介護事業者がサービス提供を断るということがもう日本中で起きています。でも黒部の場合はうまく鉄道が走っているので、駅まで送ってもらって鉄道でビューンと来て、鉄道の駅まで迎えに行けばうまく時間短縮とか効率化を図れるのじゃないかと。では介護が必要な人たちにそんなことができるのかという話ですが、「介護予防総合事業」という、いわゆる要介護状態になる前の要支援 I、II、介護 I ぐらいまでの方というのは、自分の玄関で待っておられる方、公共交通も乗れる方なんです。そういう方々を施設に全部迎えに来るのではなく、公共交通を活用して施設に来るというのは、今は考えられないと思いますが、そういうことをやっていかないと介護事業も成り立たないし、全部送迎する、じゃあできないみたいなことをハイブリッドに解決しようと。そして公共交通も生活のための移動だけでなく、介護のための移動の足としても活用していくということを今考えています。

その他にもう一つ事業がありますが時間の都合がありますので飛ばしていき

ます。

実際にこの研究員の皆さんで、イベントに出てアンケート調査を行ったり、「でかけレール」といった企画の背景とか解決のヒント、KPI といったものを自分たちで細かく設定して、どうやって検証していこうかということを進めています。実際に出てくるデータで、どういう人が駅まで、あと駅まで 100 メートルをどう送迎できるかな、などと考えながら、いろんな組み合わせもして、実際に今日の朝、地域住民 3 名の方を駅まで 5 分で送迎して、そこから電車に乗ってもらい、施設は駅まで 5 分で迎えに行くということを実際に実験でやってみました。こういったものを、本当に時間的に安全に行けるかどうかなど、いろんなことを小さく検証するというのがこのマイクロプロジェクトです。

できればこの検証を踏まえて、これを来年実証運行とかに進んで、本当にこういうものがうまくできるかどうか、事業効率が上がるのかどうかや、いや電車に乗ること自体もトレーニングになっているのではないかみたいなことも全部検証して、そういう意味で大きく制度を変えるようなサービスもここから生まれる可能性があるという状況でございます。今は 45 名の研究員と、10 代の高校生、75 歳の免許を持っていない方も委員になって、自分たちも一緒に考えていくということでここに参加をしております。

このプロジェクトの可能性ですが、「人づくり」「マインドセット」ということを中心に國の人材育成事業に取り組んできました。アンケート調査についても、「実際に私が行った方が、しっかり高齢者の声を集めることができるよね」など、少しずつ主体性が出てきて、お願ひされるから行くじゃなくて、自分たちも調査員になって高齢者の方にヒアリングをしてくれるという動きが出てきたりもしています。実際にアンケートを取る中でも、移動課題解決に向けてこういう取り組みをしていますと言うと、やっぱり皆さん関心があると言ってくれます。この 8 割の人たちをしっかり巻き込みながら、中心的に動く人たちをどんどん発掘していくということがこの取組みの一つです。

今、「モビ LAB@KUROBE 基地」というものが、住民の機運醸成やマインドセットを行なながら、人材の発掘と育成が行われています。皆さんのアイデアから生まれた 3 つのマイクロプロジェクトのほかにも、研究として行う実験ですとか、企業と新しいサービスを作るとか、そういうこともこの場で動き出そうとしております。

そして今年度から来年度にかけて、最後に動き出す大事な「事業主体づくり」です。私もさまざまな事業を立ち上げてきましたけど、最後は「誰がやるんですか」という問題にいつもたどり着きます。その部分の事業主体をちゃんと作っていくということを今準備しております。この基地でいろんなアイデアが出て、マイクロプロジェクトがプロジェクトになって、そして事業になっていくという

ステップがあると思います。その事業をちゃんとやっていく受け皿となる事業主体を作っていく、反対側では行政、企業、市民と連携をして、どういう受け皿となる事業団体を作っていくかということを今検討しています。

地域には「地域交通協議会」という頭脳的な機能がしっかりと位置付けされています。私も何度か参加させていただいておりますが、ここで出る議論やアイデアというものを今具現化しようとすると、どうしても行政の交通担当課に戻っていくというところで、そこをちゃんと実践をしたり、調査をしたり、動くという部分の機能を地域ごとに作っていく、これがまさに地域の事業主体の役割だと思います。この頭脳的な機能と、手足的な機能が両輪となってこそ、地域の移動課題の解決は加速していくというふうに考えております。

私たちはこの会社を「共創」で作るということで、SMART ふくしラボがこの会社になるのではなく、いろんな交通事業者の方、モビリティに関わる仕事をしておられる方、いろんな企業と連携をして会社を「共創」で作っていくというようなことに取り組んでおります。これはまだなしていませんが、来年は事業主体を作って事業を回していくと。

私たちは最後に何をやっているかというと、地域のチームビルディングです。もう一度行政、企業と市民と一緒にタッグを組んで、自分たちのまちは自分たちで良くしていくというマインドを作つて、もう一回チームを作つて移動課題解決に向き合っていくというところを目指しております。

発表については以上でございます。ありがとうございました。

●大西部会長

どうもありがとうございました。

ただいま小柴様からご説明ありましたが、終わりにまとめてご質問いただくような場面もありますが、まずは今ここで聞いておきたいことがございましたら、皆様の方からご質問等お願いしたいと思います。

なかなか社会福祉協議会出身とは思えない組織だなと思いつながら聞いておりましたし、前向きに課題を捉えていて、特に移動の問題を解決するといろんなる形の問題が解決していくという、その根幹の部分が移動にあるというところから、どのようにその課題を捉えていくのか。

この中で特徴的なのは、地域の人たちが主体的に取り組まないと解決しないという認識が醸成されていっているというところが、まずは「誰かがやってくれるんじゃない」というところが、非常にみんなでここまでやると十分に認識されるのかなというのを改めて実感させていただきました。非常にユニークな取り組みだと思います。

小柴様、どうもありがとうございました。

続きまして、朝日町商工観光課の坂藤主幹から、「夜ノッカル」の実証運行事業の取組みについてご説明いただきたいと思います。それでは坂藤さん、お願いします。

●朝日町

朝日町商工観光課の坂藤と申します。

「地域共助型移動サービス推進事業」ということで、「夜ノッカル」の社会実証についてとしております。

ご案内の通り、朝日町では令和2年の8月から「ノッカル」ということで、地域内の公共バスと民間のタクシーの合間を縫うような、ノッカルというオリジナルな移動の足になるサービスを展開しております。

2ページの方になりますが、コロナ禍以降、まちに賑わいを出すような形で人が動いていない中で、当然民間のタクシーの営業形態もそれに倣うような形で、年に数回時短営業を行っております。閑散期の事業者の実態を踏まえるとやむを得ないのかなと思いながらも、夜の飲食店からしますと、タクシーが早めに営業をやめてしましますので、それに伴って店の利用者も早めに切り上げて帰るということが実際起きているという、飲食店から聞かれる声、また利用者の声、そういったものを踏まえまして、「じゃあ夜の移動って実際どうなのだろう」と今回動機付けをし、社会実証ということで夜の足の動き探ってみようということが今回のサービス設計の根底にあります。

定時定路線のバスがどうにもニーズを取り込めず、また民間タクシー事業者は、1社しかありませんが、需要と供給のバランスが保てず、場面によっては非効率と。例えば金曜日、土曜日といった繁忙期には非常にタクシーの利用は多いのですが、逆に捕まらずというようなことも出てきております。

持続的な移動の確保という観点から「期待される効果」ですが、地域の活性化や町の経済循環の向上、また公共交通全体として足が確保されていれば、移動に関する安心感も高まるだろうと、そういったところが狙いとして期待される効果です。まずは利用者に使ってもらうことが大事だろうということで、これまでサービス設計の議論を、今日リモートで参加しております博報堂の畠山さんとの議論も踏まえまして準備を進めてきました。

3ページ目です。実証実験に入る前に我々が一番気にしてるのは料金設定です。乗車運賃の対価としてそのサービス内容を検討していくわけですが、まず地元の民間タクシー事業者様の運行実態と、そこから見える利用者が一番使っておられる価格帯や乗車人数など、そういった実態把握まず行いました。「調査の抽出方法」ですが、民間タクシーさんの事業日報を実際に借りてきました、数値を拾う作業から入りました。対象期間は令和6年度で、1年でまず一番営業収入

が多かった月を繁忙月とした時に、令和 6 年度は 8 月が一番繁忙期でした。逆に一番営業収入が低い月は 11 月です。営業収入の方をならした時に年間の平均月に近い月を標準月とすると、これは 10 月でした。この他、民業圧迫にならない程度で社会実証をしたいという風に考えておりますし、時間帯については 19 時以降の夜間と目処として抽出をしました。

4 ページ目をご覧ください。繁忙月、標準月、閑散月の 3 カ月の平均を取った際の運行件数です。赤枠で囲った箇所「町内普通」となっております。標準の大きさのタクシー、ドライバー含めて 5 人乗りのものを「普通」と言っています。町外に向かった場合の普通車両あるいはジャンボタクシー、町内利用の普通のタクシー、ジャンボタクシーの 4 種類に分けた時に、今回の「夜ノッカル」は朝日町内を朝日町が用意する車両でと限定した条件下ですので、この赤枠の「町内普通」を基本に試算しました。月々の平均の利用数を均してみると、月で 514.7 回というふうに結果が出ました。

5 ページ目をお願いします。「町内普通」の乗車人数別件数を拾い出したところ、概ね 1 人乗車が一番多いのですが、2 人乗車で 27% もございます。結果から言うと、1 人・2 人乗車で概ね 80% を超えるということが見えてきました。それが赤枠のところであります。

6 ページ目ですが、乗車人数別運賃の 3 カ月の平均です。1 人乗車の平均運賃 1,263 円、2 人乗車であれば 1,801 円ということで、初乗り運賃が大体 600 円ですので、実際の利用は大体 1,200 円を超えているということが見えてきます。2 人乗車の 1 人当たりの運賃も大体 900 円程度と分析できたところです。

7 ページ目をお願いします。価格帯別の利用件数です。価格帯 100 円毎に棒グラフにしたわけなのですが、町内利用ですと、赤枠の 600 円から 1,000 円までの部分が概ね約 5 割の方々が利用されておられる価格帯になってきます。1,100 円を超える利用者数も 5 割あるわけですが、価格帯を分析すると、概ね 1,000 円までの間で利用されておられる、逆に言えば降車されるということが分析できると思っております。

8 ページをお願いします。曜日別の利用回数と運賃です。1 回あたりの最低運賃は火曜日の 1,360 円、最高額は水曜日の 1,732 円となります。当然週末になると利用者数は多いわけですが、割ると水曜日が一番料金単価的には高いという結果が出ております。繁忙月、標準月、閑散月のいずれの月も、1 回あたりの平均運賃は 1,000 円を超える、平均運賃の 3 カ月平均は約 1,500 円といった部分を分析できるかという風に思います。

9 ページ目をお願いします。朝日町の走行におけるタクシーのその運行時間評価した表になります。約 9 割の方々が乗車してから 15 分以内に降車されるという結果になっております。利用者を降ろすまで 15 分、タクシー営業所まで戻

ってくるのにまた 15 分だというふうに見れば、往復 30 分程度で管内が網羅できるのかなという評価を感じたところであります。

10 ページの方お願ひします。時間帯について、19 時以降 23 時までが利用者の 5 割となっているところです。

12 ページの方お願ひします。申し上げました結果を踏まえて、1 人～2 人が乗車する際の料金価格設定をキリよく 1,000 円とさせていただきました。これは先ほど申し上げました運賃の平均単価が 1,263 円、そういったものの大体 8 割以下程度と見込んだ時に、一旦 1,000 円という価格が利用者にとって使いやすい、もしくは支払いやすい価格設定と判断しました。

13 ページの方お願ひします。サービスの内容です。先週の金曜日からスタートをしておりますが、12 月 12 日から 2 月 1 日までの毎週金・土・日、19 時から 23 時までの間で展開しています。予約については、当日利用であれば 17 時まで LINE でオーダーをしていただければと思います。ただ支払いは現金決済という形を取っております。

今回この結果を踏まえてどういった利用ニーズがあるか分かりませんが、最終的には評価をして、新年度以降の現実的なサービス設計に落とし込めばいいと現状は考えております。以上です。

●大西部会長

ご説明どうもありがとうございました。皆様の方から何か質問・ご意見はございますか。

今回は人海戦術的にデータを整理して、そこから考え得る選択肢を検討した結果、こういうサービスが提供できるのじゃないか、そういう提案から実証実験を今やっている最中ということでした。実証実験の結果がこの後、次年度には出てくるかと思うので、非常に楽しみで、予定している通り皆さんのが使われるのか、その時々の状況にもよるので、そのところの説明は非常に楽しみになるかと思います。

ではご説明どうもありがとうございました。皆さんの方から特に今ご意見ないようですので、あとでまとめてお話しitただければと思います。

ただいま事務局からの資料の説明、それから県が進めてきた戦略に基づいた取組み、それから SMART ふくしラボ、朝日町の取組み、これら皆さんこれまで伺ってきたところですが、それらを含まして、今後強化・改善した方が良い点について、委員の皆さんに具体的なご意見いただきたいと思います。

特にこの部会は地域モビリティ部会ですので、地域モビリティサービスについて、多分野との連携や協働をさらに強める課題とか、それから地域住民や店舗・企業の参画をさらに進めるために必要なこととか、あとは地域交通サービス

を支える担い手の確保に向けた取組みについて強化・改善すべき点はないか。これらについて積極的にご意見いただければと思います。

あまり時間もないで、私から指名した順番でこれらについて発言をお願いしたいと思います。では最初に、モビリティジャーナリスト楠田委員からお願いします。

●楠田委員

ありがとうございます。いろいろお取組みが進められていて続いているな、また試行錯誤を重ねているなという感じがしました。

そこで思ったことが、こういったことを行っている担当者の方が集まり、ノウハウを共有する場はあるのかと思いました。一から立ち上げたり、または同じようなことをしているのでみんなに聞いた方がいいこともあると思いますし、一つのエリアだけではなく本当は全域でやっていきたいだとか、他の市町村でも実施したいがどうやって進めて行けばよいのかとか、年度で担当者が変わり今から勉強しないといけないがどういうふうに進めていけばよいか、といったことを考えている方もいらっしゃると思うので、担当者が集まりノウハウを共有する場であったり、あるいは複数の市町村が一緒に取り組むというような連携もあっていいかなと思います。

なぜかというと、先日国交省総合政策局サービスモビリティ推進課の方のお話を伺いしていますと、「複数の自治体や交通事業者の共同化・協業化をさらに進めていく」「事業者間、分野連携の推進なども進める」っておっしゃっていましたので、そういったノウハウの共有を、このコミュニティ交通だけでなく様々な分野でも自治体連携・事業者連携をしたらいいと思いました。

2点目としてバス乗務員不足対策ですが、いろいろ対応されていることは昨年から把握していますが、その取組みで増えてきているのか、その効果がどう出てきているかは、しっかりとまとめてご報告いただいたほうがわかりやすいと思いました。どうまとめていただきたいかですが、各事業者はどれくらいドライバーが足りないのか、どう推移しているかなど。

難しいと思いますが、ドライバー不足に対して何をしたか、それにより増えたか減ったか、それが効果的でないならもっといろいろな取組みをしないといけないかと思うので、それにより次の一手が出てくるのではないかと聞いておりました。

最後に、やはり困っている方の数をしっかりと把握されているのかというところです。いろいろ取り組まれておられますと、例えば家族送迎が必要な方で、それが負担だと感じている方々は何人くらい、どこに住んでらっしゃるのかなど。保育園、小学校、習い事、塾、部活など、子育て層もかなり送迎の負担が高まっ

ています。共働きや女性活躍や子育て支援、個人の自由を考えると、「送迎地獄」という言葉も最近聞きましたがそんな言葉も出てきているので。

例えば塾なら、塾はどこにあり、何人のお子さんが通われていて、どこに何時に行くのか、そういった数は小さい自治体であればあるほど把握しやすいかと。住民の方など、困っている方からの分析をしっかり行い、塾であったり習い事であったり学校や病院と連携してしっかり対策を練ることが重要だと思っております。

最後に、AI デマンド交通の医療抑制効果の研究というものがあって、コミュニティ交通を走らせることで医療費が抑制できるという研究データとかも出てきているので、また違う視点で分析されてもいいかなと思いました。

以上でございます。

●大西部会長

はい、楠田委員どうもありがとうございました。多面的にいろいろとご意見いただきたと思います。

それでは続きまして、畠山委員、オンラインですがよろしくお願ひします。

●畠山委員

今日はオンラインで失礼いたします。

交通戦略の富山県としての非常に大事なポイントが、地域の方々の「参画」だと思います。それに絞って2つだけお話させてください。

1つは、とにかく「参画」ということ自体は、特に住民のところは、人が動きたくなるだとか、やってやろうと思うだとか、人の気持ち、心が動くということが非常に重要ではないかというふうに思いました。

小柴さんのお話を聞いても思いましたが、誰が「交通空白緊急解消」というフレーズを見て動きたくなるのかというところで、ちょっとした文言とか言葉みたいな話も含めて、「参画」においてはやはり相当工夫を凝らした方がいいなと思います。自戒の念も込めてですが、やはり「緊急」だとか「対策」だと言われても別に住民は動きたいとは思わないですし、小柴さんのご説明にあったような「CXO」の話も、結局は「私これだからやってみたくなる」という話だと思いますが、やはり住民の参画を促すには、促すための設えとしての言葉尻のような話も含めてしっかりとやらないと、ただ「担い手だからやってくれ」と言われてもNOですし、やはりその辺の言葉の使い方・伝え方でだいぶ変わるかなというふうに非常に感じましたというのが一つです。

その延長線上の結果として、「どこどこへ行ってみたい」と生活圏といった話は市町村をまたいで行くこともございますので、結果として楠田委員と同じよ

うな話になりますが、「どこどこへ行ってみたい・やってみたい」というものを地域の生活圏で考えていくと、結果「広域」の話になってくると思うので、これこそは県が入って取り組まない限りは無理だと思いますので、ぜひ地域の「やってみたいんだ」「生活でこんなことあったらいいな」といったことをこういう座組でやるのであれば、県に入っていたり、結果、広域・生活圏といったことで実態ができると、それこそが地域の人からすれば「参画」していくという話ではないかと思います。とにかく、人の気持ちが動くような言葉と、実態としての広域みたいなことは、自戒の念も込めて今日非常に思いました。

以上でございます。

●大西部会長

どうもありがとうございました。非常にコンパクトに「参画」の点についてご意見をいただきました。ありがとうございます。

では次は、バス協会の福澤委員からお願ひします。

●福澤委員

バス協会の福澤です。今年6月から本職に就任いたしまして、本部会には初めての参加となります。どうぞよろしくお願ひします。

今日初めて出席させていただいた中で、これまでいろいろな議論の積み重ねの中でいろんな施策が打たれて、数値目標に対してこういう状況であるという話、現に動いているものに対してのお話もございました。

現在のバス業界は人材不足で、都会においても運休だとか減便だとか、地方においては交通空白地域を無くそうとしている中で、逆行する流れにあり非常に頼もしい思いでおります。

先ほど楠田委員からのお話もございましたが、数値目標は確かに上向きになる流れではありますが、個別具体的にどういうものがどういう効果があったのか、具体的にどういうことをやったから何人増えたのか、特に目標3の中の2番の設問の中の「暮らしの中で生きがいを持てた」というところについては、どういう施策が具体的にあってこういう結果になったのかが疑問に思ったりもしましたので、もう少し個別具体的にわかるような提示をしていただければ、この議論の仕方もちよつと踏み込んだ形になるのかなと思いました。

また、小柴参考人様からのお話、非常に面白かったなと思います。今までこういった問題は交通事業者だけで抱えておりましたが、私どもの事業だけでは正直なかなか難しい、特に我々が考えますとまず安全性だったり民業圧迫だったりと色々と問題が先にあるのですが、介護の方々も非常に人材不足という問題が大きい中で、協力してどうしていこうかと。その中で大事なことは3つある

と言われ、人づくり、事業主体づくり、マインドセット。マインドセットについては、現在いろんな公共交通の会議の中で「我がごと意識」「マイレール意識」、いろんな言葉の表現がありますけども、やはり「我がごと意識」として捉えていただきたいということは、いろんな会議で行政の方が訴えておられますが、こういったことがどう成果として出てくるのか非常に注目させていただきたいですし、人づくりにおいても、今後は継続性の問題もありますでしょうから、どう人材が発掘を続けていって人材の供給をしていくのか、そのためにやはり事業性が大事だと思いますので、ぜひ私も注目させていただきたいなと思います。

バス事業におきましては、皆さんもご承知のとおり、人材不足が非常に喫緊の課題になっております。すでにマスコミでも何度か私もお答えしておりますが、富山県の運転手充足率としては85~86%前後ということで、いわゆる車に対しての人間が14~15%不足しております。バス業界の人材不足の一番大きな要因としてはやはり賃金の問題、低賃金であり拘束時間が長いという業界特有の構造にあるということで、どう解決していくか、バス協会はこれまで事業者で対処すべき問題で、引いていたところもありますが、今年度の1つの取組みとして、運転手不足の即座の解消にはならないかもしれません、今まであまりバス運転手にならなかつた「女性」人材、その人材発掘に向けた働きかけとして、富山県さんの昨年からの取組みに参加し一緒にやらせていただこうと思っております。

また9月20日は「バスの日」でございます。これまで、バスのPRとして簡単なノベルティを配ったりしていただけなのですが、去年は富山市の附属小学校に進学される幼稚園のお子さん方、今年は立山町の小学校に来年進学される保育園のお子さん方がバス通学をされるということで、始めた主眼はマナーを事前に知っておいてもらおうという思いで始めたのですが、今年も開催しての感想としては、やっぱり子供さんは大きな車が好きで、喜んで乗っていただいたと。特に地方ではお父さん・お母さん方も公共交通を使ったことはない、車でどこでも行けてしまうということで、私の子どもも高校出るまでは富山市内に住んでおりましたので、公共交通を使ったことがなかったということもございます。バスを使ったこともない子に「使ってくれ」と言っても、「どうすればいいの?」というところから始まるわけですから、こういった取組みも一定程度の手ごたえがありましたので、協会としても今後主体的に取り組んでいって、利用者増、先には人材確保につながればありがたい話ですが、今後いろいろな取り組みを通じて、また県と一緒に人材確保を進めていきたいと思っております。

以上でございます。

●大西部会長

どうもありがとうございます。

では時間も押しておりますので、続きましてタクシー協会の高田委員、お願いします。

●高田委員

タクシー協会の高田でございます。

まず資料を拝見しますと、いろいろな新しいモビリティサービスということで、公共ライドシェアですとか、乗合タクシーですとか、いろいろ導入が進められているところです。

この中で今から重要なポイントとしては、既にある既存の地域公共交通サービスとどのように役割を補完しながら両立させていくか、かと思います。その点も先ほど朝日町さんの方から、詳細調査いただいて感心しているところでございます。

それから、いろいろ新しいサービスを設計するにあたって、特に調査研究の段階では、やはり利用促進に重点を置いて、料金設定も比較的低廉化という形が多いと思うのですけれども、やはり事業の継続性ということを考えれば、ある程度受益者の方にも負担を求めるというのは必要になってくると思っております。私どもの業界も経営的にはいろいろ厳しい状況もございますが、公共性を重視して、障害者割引ですとか免許返納者割引など、自主努力で実施しているところで、一定の受益者負担も継続性の点ではやむを得ないかというふうに考えております。

それから最後ですが、サービスを支える担い手の確保・育成ということに重点を置いて資料にも記載されています。この状況はタクシー業界でも同様でして、現在はコロナ禍前の約8割に戻ってきてはいますが、いまだ厳しい状況なのは一緒です。昨年の4月から日本版ライドシェアが制度化されて、各事業者で取り組んでいますが、まだなかなか厳しい状況です。資料の方では特にバスと電車と、当然公共性とか緊急性が高いということで当然といえば当然ですが、タクシーの方も状況は同じですので、引き続き、間接的でも結構ですので、ご支援をいただければというふうに思っております。

以上でございます。

●大西部会長

どうもご発言ありがとうございました。タクシー業界のことを踏まえてのご発言、どうもありがとうございます。

続きまして砺波市、今日代理で出席いただいている小幡係長、お願いします。

●砺波市

砺波市の小幡です。

まず今回の地域モビリティ部会でテーマにしているところを考えるにあたり、やはり各地域性によって異なってくると思っております。SMART ふくしラボさまが取り組んでいるような、どうやって地域のニーズを拾い上げるかというのはとても参考になる取組みだと思いました。

この部会では砺波市と朝日町が市町村代表で出席していて、朝日町の場合であれば「ノッカル」という仕組みが合っていると思いますし、砺波市の場合はどうしているかというと、地域モビリティでいえば、民間バスであったりタクシーや運転代行などある中で、市としては市営バスを朝夕に運行し、日中は「チョイソコ」という住み分けをしています。

地域性ということでいうと、砺波市であれば散居村だったり、また散居村の中でも高齢化が進んできているという社会状況をもとに、「チョイソコとなみ」、ドア・ツー・ドアで自宅から直接目的地まで行くという仕組みでやっております。

楠田委員の発言にもありましたが、やはり地域によって適したやり方が違う中で、例えば今回も朝日町さんの話を聞くと、参考になるなという部分もあるし、いろいろな行政の実態を踏まえてどういったものが砺波市にとって良いのかというのを考えていくのは重要だと思っております。

多分野との連携という中で、本市では運転免許の返納時の支援を行っており、その支援メニューの中で返納支援券という「チョイソコとなみ」であったり市営バスに使えるものが従来からあったのですが、今年度からは「高齢者のお出かけ支援券」という、いわゆる高齢者施設の入浴に限定して使っていた券を、4月からは「チョイソコとなみ」にも使えるようになるということを、原課である社会福祉課の方から是非使わせてほしいという話があり、こういった取り組みをしております。

また「チョイソコとなみ」については、会員数が随時増えておりますが、その中で例えば民生委員や児童委員の皆様であったり、ケアマネージャーの方であったり、高齢者に関わるような方、また若い人でも最近はアパート住まいで車を持っていない方も、徐々に砺波市でも増えてきています。そういう方の登録も徐々にみられるようになってきています。

企業との参画という話になると、「チョイソコとなみ」は直接目的地の店舗に行くようになっております。店舗の皆様に協賛をいただきながら、今この「チョイソコとなみ」を持続可能にできるように進めております。

今後も、協力している企業の皆様に支援いただきながら、先ほどタクシー協会からの話にもありましたが、既存のタクシー事業者との住み分けも図りながら、官民連携してやっていきたいと思っているところです。

以上でございます。

●大西部会長

どうもご発言ありがとうございました。砺波の事例、現状なども交えてお話しいただきました。ありがとうございます。

では最後に朝日町の坂藤主幹、お願ひいたします。

●朝日町

今、砺波さんの方から砺波市の公共交通サービスの体系についてお話があつたので、朝日町の方でも公共バス事業ということで、今日おられる中川先生の方で平成24年度から朝日町内で「あさひまちバス」という名称で実証され、泊駅を拠点とした全ての時間帯に合うようなバスの体制、仕組みを作っていただきまして、それを朝日町は引き続き引き継ぐような形で、平成26年度から「朝日町公共バス」というスタイルを取っております。

町内には民間のタクシー事業者は一社しかありません。サービスの体系としたら大きく域内では2つだけだったのですが、その間を縫うような高齢者さんからのニーズなどを踏まえまして、新しくサービス展開をしております。

砺波市さんからもお話がありましたけれども、それぞれの自治体でそれに合うサービス体系があると思いますので、それは広域だろうが、小さな町でもあると思いますので、朝日町でも「ノッカルあさひ」をスタートして5年になりますが、改めていろいろ見直ししながら、持続可能な形に落とし込んでいければいいかなと思います。

以上です。

●大西部会長

ご説明どうもありがとうございます。

今さまざまご発言いただきましたけども、何か追加しての発言がござりますでしょうか。

時間もだいぶ押してまいりましたので、皆さんの方から追加のご意見が特にないということであれば、本日の議論のまとめに入ります。この議論をまとめろという結構難しい注文が事務局の方から来ていて、なかなか簡単にはまとまらないところではあるのですが。

今日の内容で、前半説明いただいたのが地域交通戦略の目標の進捗状況で、現時点で数字だけ見ると順調に進んでいることが分かってきているとともに、また地域交通戦略を踏まえた取組みの状況を見ると、国の支援や県の支援を使いつつ、さまざまな取組みが展開をされていて、そこには新たに「投資」という観点で新しい取組みが出てきています。

また担い手確保に関しても、いろんな取組みを現在やっている最中であるところです。ただ担い手確保に関して言うと、まだ実際にどのぐらい足りなくて、どういう観点で見て足りなくて、どうしてうまく獲得できていないのかというところのエビデンスがもう少しあったほうがいいのではないかというのが楠田委員からのご発言であったかと思います。その点もう少し数字を精査できるところがあるかもしれません。そして皆さんに公共交通を理解してもらうということで、昨年も行ったような映画上映の取組みもお話ししました。

また皆さんからいろんな観点で公共交通に関しての思いを話していただいたのですが、特に SMART ふくしラボの小柴参考人からのお話で、「徹底的にデータを整理してニーズがどういうところにあるのか」「そのニーズに関して誰がどういう取組主体になり得る可能性があるのか」「自分ごとにどうやつたら転換できるのか」というところは、本当にみんなが「参画」するような座組の場が必要であることがお話の中から非常に伺い知れましたし、またどういう公共交通であれば、そこにはまず背後に利用者がいて、利用者がどう利用したいのかをデータから把握することもできるだろうと。これは朝日町からの話が非常にわかりやすい話だったかと思います。

そうすると、「誰がどういう形で必要とするのか」という移動の問題を解決しようと思った時に、移動の問題の解決はもうすでにいろいろ分かっていて、その問題が解決されると健康が少し長く保たれるであるとか、その問題が解決すると子供がこれまでできなかった多様な体験ができるようになるとか、いろいろ分かっていることがあったんだけれども、それがうまく解決できてこないと。その時に、畠山委員がやや根性的な部分もあるんですけど、「「参画」というのは人がやる気になる、心が動くようなものが必要である」というのが非常に面白い言葉だったかと思います。

これまで、戦略として、公共交通に関してどういう仕組みを作っていくと使われるのかを考えできているのですが、戦略を実現するための戦術が不十分だった、「人の心をどういう風に変えていくのか」、人づくりでもマインドセットでもそうですが、いかにしてマインドセットしていくのか、その内容を淡々とするのではなく、本当に人の心がどうなつたら変わるとかというところも踏まえて、そこに突っ込んでいくというのが、これから考えていくべきところかもしれないと感じました。

ただ、そこには客観的なデータがあるからこそ、ここに突っ込んでいけばいいのだという話になっていくので、そこは慎重にデータを積み重ねた上で、どうやって人々の心を変えていくのか、マインドセットをしていくのかというところを取り組む必要があると考えました。

ですのでこれからやらなければならないことは、客観的なデータに基づいて、

どこでどんな交通が必要で、誰が担い手になれる可能性があるのか、その担い手になれる可能性がある「心の転換」をいかにして実施するのか、そこに注視すべきではないかということを感じて今日のお話を伺っておりました。

このマインドセット、心をどうやって自分ごととするのか。「公共交通の問題は誰かが解決するのじゃなくて自分たちが解決する」ということについて、それがすごくやる気になって楽しいことである、地域の未来にも関わることであるということを認識して、みんなが主体的に取り組むようなものにつながっていくものが出来ればいいと思っております。

以上が私からのまとめになるものですので、また皆さんの方からまた改めて別の機会にもご意見いただければと思います。

それでは本日の部会の議事は以上です。本日の部会での議論について、次回の全体会議で報告をしたいと思います。

皆さまのご協力によりまして、ちょっと時間超過しましたけども、議事が予定通り進みましたこと感謝しまして、事務局に進行をお返しします。

4 閉会

●田中局長

いろんな新しい取組みの説明ですかご意見もいただき、本当にありがとうございました。

この部会は皆さんご案内のとおり、身近な移動の確保をどういうふうにするかというところで、すごく大事な部会で議論もいただいているのですが、今日は小柴参考人の、介護と結びつけるかなり具体的なご説明もありましたし、また他の委員の皆さんからも、住民へのアプローチの仕方、心を動かすというご意見がありました。住民へのアプローチの仕方だとか、実際困っている人がどれだけいるのかを把握する必要性ということで、改めて現場の重要性を私も認識したところであります

県としましても、こうした地域の取組みを市町村間で共有する場も別にあるので、市町村間の共有に努めたいと思いますし、施策の効果も踏まえつつ、また皆さまの本日のご意見も念頭に、できるものから取り組んでまいりたいと思います。

本日は本当にありがとうございました。