

第 10 回交通ワンチーム部会 議事録

日 時： 令和 8 年 7 月 13 日（月） 10：00～11：15

場 所： 富山県民会館 401 会議室

出席者： 委員名簿のとおり

1 開会

2 挨拶

●田中部会長

皆さん、おはようございます。

本日、富山県地域交通戦略会議第 10 回交通ワンチーム部会を開催したところ、皆様方には大変お忙しい中、ご出席いただき誠にありがとうございます。

この部会では、富山県地域交通戦略のこれまでの取組状況についてご説明、共有させていただいているところですが、先月、県議会が開会され、この県議会の質疑の中で、地域における移動の足の確保というテーマにかなり多くの質問がなされました。いわゆる交通空白地の解消が課題ということでいろいろ質問をいただいたわけですが、私は答弁する立場として、地域公共交通に係る法律の改正が先月行われたことだとか、新たに交通と医療、福祉、教育など、他分野との連携による地域の輸送資源のフル活用の推進、ということをご答弁させていただき、こうした最新の動きについて、この交通ワンチーム部会を開催して、国土交通省さんからも、法改正の内容を丁寧に説明いただくということを先月申し上げました。

こうした経過もあり、本日、北陸信越運輸局の大村課長さんに、お忙しい中お越しいただき、地域公共交通活性化再生法の改正内容など、ご説明いただくこととしています。県や市町村、事業者、皆さん、本日ご参加ということですので、皆様と幅広く情報交換、意見交換をさせていただければと思います。

それでは本日はよろしくお願いいたします。

3 議事

●田中部会長

それでは、お手元にあります次第に従い、議事を進めてまいりたいと思います。

まずは、議事の（１）富山県地域交通戦略を踏まえた取組状況について、事務局からご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。

議事の2番目まで終わったら、ご質問等いただきたいと思いますので、引き続き、議事（2）公共交通をテーマとした高校生の探究活動について説明をお願いいたします。

●事務局

（資料2に沿って説明）

●田中部会長

ありがとうございます。いろいろ取組みの報告がありましたけども、最初の報告も含めまして、ご質問、ご意見あれば、どなたでも結構ですがございますでしょうか。

●北陸信越運輸局

北陸信越運輸局交通企画課の課長をしています、大村と申します。よろしくお願いします。ご報告いただきありがとうございました。

私からはコメントなのですが、後段の県立高校の皆さんの研究というところで、取組みとして、かつ研究調査というテーマでは、いろんな分野がある中で、こういった交通にしっかりと特化して、高校生の皆さんが上手に行われたというのは素晴らしいことだと。その上で、県庁さんがこのように世にしっかりと出るようにフィーチャーされ、こういう場で発表いただいたのも良いことだと感じました。

グループに分かれていろいろなテーマに分かれて調査されたということだと思うのですが、興味を引いたのが、資料2の3ページ目、バス利用促進の救世主。ここではデマンド型交通に着目されて、本当にこれが救世主なのかと、「のる一と射水」とかも例に出されて、収支なり利用者数のデータを調べられたと思うのですが、実はまさにこれと同様のことを当局においても今年度実施しようとしていて、最近本当に各自治体さんにおいて AI デマンド交通や、いろんなデマンドを導入され、そのために実証の調査費用を使われているということで終わっていましたが、本当に AI デマンドを中心に、富山県内だけでなく、各地域で導入が増えている中で、本当にそれが救世主足り得ているのか、実効的な政策になっているのかというのを当局でもしっかりと調べていきたいと思っていて、今年度中にデマンド交通の取説ではないですが、各自治体さんが使えるような、デマンド交通を導入する際の、もしくはデマンド交通を本当に導入して問題ないのか、といったところの手引きのようなものを作りたいと思っているので、高校生の皆さんが調査された内容もぜひ拝見させていただきながら、生かしていきたいと思いました。

●田中部会長

ありがとうございます。

後ほどの意見交換でも、いくつかの市町村の方からデマンドの取組みについてご説明もあるので、今ほど運輸局さんからもすごく参考になる話もあったので、その後の意見交換でもいろいろあれば、またお願いしたいと思います。

それでは続きまして、今度は大村課長さんから、地域公共交通活性化再生法の改正及び女性用トイレの行列解消の取組みということで、それらについてご説明をお願いいたします。

●北陸信越運輸局

(資料3に沿って説明)

●田中部会長

ありがとうございます。

それでは今説明ありましたトイレについて、今回は交通事業者さんも出席されてますので、なかなか難しい点もあると思うので、率直に、運輸局さんにご質問等あれば、それでも構いませんし、取組みといたしますか、どのように受け止めておられるのか、お聞きしたいと思います。

まず JR 西日本さんからお願いいたします。

●川上委員

JR 西日本です。

まず弊社の状況についてですが、弊社は富山県内で管理しているトイレについては、新幹線の駅のみとなっています。この新幹線各駅の小便器を含む便器数については、いずれの駅も男性用便器の方が多い状況で、これは弊社のルールに基づいて設置したのになっています。

ご利用状況としては、かがやきが停車した際など、ごく一部の時間帯で混雑することはありませんが、慢性的に混雑するといったことは無い状況です。

また、ガイドラインの対応については、今お示しいただいた内容をもとに、現在、社内の関係部署で協議しているという状況でございます。

以上です。

●田中部会長

ありがとうございます。

それでは続いて、あいの風とやま鉄道の伍嶋委員をお願いします。

●伍嶋委員

ありがとうございます。あいの風とやま鉄道です。

当社が管理する 21 駅にトイレを設置しているわけなのですが、課題とすれば、便

器数を含め、やはり男女での数に差があるということが、現状としてございます。

また今後の課題としても、やはり多目的トイレ、いろいろな障害等をお持ちの方についても、対応できるトイレをしっかりと増やしていく、これが大きな課題というふうに思っています。

国の方で示されている男女間の設置格差についても、当社では、各駅のトイレの所有は、自治体と当社とそれぞれ分かれていますので、今後、そうした改修を含めて、より利便性の高い配置の数について、自治体とも協議をしながら積極的に取り組んでまいりたいと思っています。

以上です。

●田中部会長

ありがとうございます。

それでは、富山地方鉄道、新庄委員お願いします。

●新庄委員

富山地方鉄道です。

トイレに関する説明をいただきまして、ありがとうございました。トイレの問題につきましては、私自身もイベント会場などで目の当たりにしたことがあり、これまで、どちらかというとな男女差は仕方がないことだなというふうに思っていた点もあると思いますが、やはり見過ごすことができないと改めて思っていますし、こういった方針が示されたのは非常に良かったと思っています。

今後は、これに沿った対応を当社としても常に意識して行っていくことが重要ですし、トイレの問題だけではなく、先ほど高校生の調査の資料にもありましたが、それも含めた施設、特に駅機能の充実について、自治体の皆さん、あるいは地域の皆さんと今後深く議論を重ねていく、いきたいというふうに思っています。

以上です。

●田中部会長

ありがとうございます。

今、鉄道事業者さんからご意見がありましたが、これは大村課長さんにお尋ねするのですが、このガイドラインの対応というのは、国側ではどなたが窓口、どうやって対応されるのか。

●北陸信越運輸局

ガイドラインに沿って何らかの対応をされるにあたり、もし、疑義とかご助言、もしくは今後の取組みについて意見を交わすだとか、そういったことがあれば、当局において共生社会推進課という、まさにこれを所管している部署がありますので、今日のこの場にはいませんが、私経由でも直接でも全然結構ですが、つなぐことが可能な

ので、ぜひお問い合わせいただければと思います。

●田中部会長

ありがとうございます。

今ほどお話ありましたが、北陸信越運輸局さんの方で窓口といいますか、対応いただけるということなので、これは鉄道事務者さんだけではなく、今ほど市町村の所有のトイレなど、いろんなこともあるので、また個別具体的にいろいろお話をしながら、必要なことがあれば北陸信越運輸局さんにもご相談いただくという形で進めていただければと思います。

それともう一つ、先ほどの法改正の輸送資源のフル活用という話がありましたが、本日ご出席の高岡市さんの方で、とやま生活協同組合の車両運転手を活用した取組みがあるということですので、ご説明いただければと思います。

●高岡市

ありがとうございます、高岡市です。

今ほどご紹介いただきました、戸出地区という高岡市内の地区で、現在、市民協働型地域公共交通の実証運行を行っています。今の状況としては、昨年度、戸出地区の一部で実証運行を行い、今年度はその枠を広げ、戸出地区全体での実証運行を行うこととしています。

その中で高岡市と包括連携協定を締結している、とやま生協さんからお申し出があり、運送に携わるドライバーおよび車両を活用した協力ができるという申し出をいただきました。たまたま、とやま生協さんの営業所が戸出地区にあるということもあり、その2つが結びつき、とやま生協さんの車両とドライバーが、今回の戸出地区の実証運行に参加することになりました。

もともとは地元のタクシー会社さんが、運行管理を行い、ドライバーを提供いただきながら実証運行する予定ではあったのですが、午前中のドライバーの確保が難しいという課題がありました。とやま生協さんでは、午前中はドライバーとして協力し、逆に午後は、ご自身の会社の通常業務にあたりたいという意向があったことから、午前中の運行をどうするかという課題についてうまくマッチングできたと考えています。

あわせて北陸信越運輸局さんに質問なのですが、今回の自動車地域旅客運送サービス再構築事業の中で、いわゆる「協力の斡旋」というものができるとなっています。今回ご協力いただいているとやま生協さんが、この「連携促進団体」になるのかなと思っているのですが、この「連携促進団体」に対して、高岡市から「協力の斡旋」をするということが、どういったことができるようになったのか、逆に今まではこういったことはしてはならなかったなどそれもあわせてご助言いただければと思っています。

よろしくお願いします。

●田中部会長

それでは、北陸信越運輸局さんからお願いいたします。

●北陸信越運輸局

ありがとうございます。

高岡市さんはまさに今回、国の「交通空白」解消タイプも使っていただいて実施をいただく取組みだと思うのですが、スキームとしてはまさにこの自動車地域旅客運送サービス再構築事業に当てはまり得るものかと思います。

今ほど「連携促進団体」とおっしゃられたようですが、このスキーム上でいうと、おそらく「施設利用者用運送サービス提供者」、運送サービス提供主体としての定義の方になり得るかなと思います。

これまで何ができて、これから何ができるかについてですが、申し上げた通り、地域交通法上、何か規制を取っ払ったり、課したりするものでありません。なので今回、この事業ができたから、定義ができたからといって、何かできなくなるというようなことは基本ありません。これまでできていたことを新たに法的な位置づけを与えるというところが肝になります。

何かできるようになるという意味でいうと、「連携促進団体」として位置付けるということもできると思います。再構築事業とはまた別の位置付けとして、自治体、交通事業者以外の企業さん、団体も、調整役として重要な役割を果たしているということで位置付けることが可能だと思います。もし位置付ければ、資料4ページ目の「連携促進団体の活動推進」というところに書いてありますが、協議会の任意構成員として明確化されたので、まさに高岡市さんの地域公共交通会議なり、地域交通の法定協議会において構成員として明確化することが可能ですし、あとは計画の作成もしくは変更の提案も「連携促進団体」として実施することもできるようになりますが、何か抜本的に、こういうことができるようになるというものではないかなと思いますが、法的な位置づけとしては非常に重要なところですので、ぜひ引き続き協力をしていただければと思っています。

●田中部会長

高岡市さん、よろしいですか。今これからも制度進んでいきますんで、またより深く相談しながら進めていくということをお願いしたいと思います。

それでは、1つ例を出されてお話がありましたが、高岡市さんについてのご質問でもいいですし、運輸局さんにご質問があってもいいのですが、どなたかご質問があればお願いいたします。

●福澤委員

富山県バス協会です。よろしくお願いします。

今ほどのお話で大村課長に少しお尋ねしたいのですが、私が民間でバス事業に携わってきた経験からいくと、いわゆる安全性の確保というのは、運転者教育もあって、車両の整備があって、当然法令順守がそこにあるとあって、運行管理もしっかりするという、一体のものだという認識でいました。

当然今はいろいろな状況もあり、もうそれらは一緒にできない、部分部分を皆でシェアしながらやっていかないと、交通空白地域はなかなか解消に向かっていかないというお話もよくわかるのですが、ただ、このお話いただいたケースの場合、運行主体者がいて、でも、その運行主体者は運行するわけではなく、車両割りも直接行うわけではなく、配車にしてもそうだし、もっと言えば運転手の教育とか、あるいは安全のための講習とか研修とか、最初に何かあった場合に、誰が責任を取って、その安全性を含め、何が主体になっているのでしょうか。

●田中部会長

運輸局さんお願いいたします。

●北陸信越運輸局

ありがとうございます。

この自動車地域旅客運送サービス再構築事業において、運送主体は、この図でいうとX、バス・タクシー、公共ライドシェアと書かれていますので、これは許可登録不要運送で実施することはできません。ですので乗合、乗用、自家用の許可もしくは登録を受けた主体が、当然、運送法と、通常の運送法上の手続きに沿って安全の責任を負うということになります。

ですので、基本的にはY、協力を行う者は、車両や運転手の提供をするのですが、最終的にそれを活用して運送を行うのはXにあたるので、Xが最終的に運送法に基づいて安全上の責任を負うというたてつけになります。

●福澤委員

そうすると、そのXは当然責任が自分にかかってくるわけですから、協力者に対しても、そういったところはかなり相当関与して、どうなっているかという実態を絶えずチェックしていかなければいけないということになりますね。

わかりました。ありがとうございました。

●田中部会長

その他よろしいですか。

では引き続き、今回は交通空白地解消の取組みということでいろいろご説明いただいてまして、富山県は全国に先がけていろいろ取り組まれていると思ってますので、取組みの例として他の市町村の皆さんにも参考いただきたいということで、まず小矢部市さんから、「チョイソコおやべ」の取組みなどご説明をお願いできればと思います。

す。

●小矢部市

小矢部市です。よろしくお願いします。

小矢部市では、令和5年度に、コロナ禍が明けたといえ、定時定路線で運行していましたが市営バスの利用者数がのび悩み、市民や議会からも、空車、乗っていないのに車両が運行しているというご意見を受けたことから、これを再編するという形で、AIオンデマンド交通、「チョイソコおやべ」を実証運行しました。4月から1年間にかけて、3段階に運行の仕様をいろいろ変え、令和5年10月に、本格運行と同等の市域全体を運行区域とし、予約で、日中の9時から5時まで運行する仕様で運行しています。実証運行期間中に利用者数も大きく増加し、令和6年4月からは本格運行とし、今年度で3年目を迎えています。

委託先は、市内のタクシー事業者に協会を立ち上げていただき、そこが受け皿となって運行をしていただいています。令和7年度中に、タクシー事業者が3社ありましたが、1社が年末に廃業され、そして令和8年3月にはもう1社が営業所を閉鎖されたということで、今は1社に委託をしている状況です。これを大きな課題として捉えております。昨年度、タクシー協会の方から人件費の大幅な増加という課題により委託料の増額について要望を受け、さらに、ドライバーの確保がなかなか手配できないという課題もあったので、令和8年度の当初予算では要望を受け入れるような形で予算措置をしたところです。なお、令和8年3月の補正予算では、公共交通対策事業費として、さらなる人材確保に係る取組みに支援するというので、小矢部市内のタクシー事業者、定時定路線の運行を担っていただいている加越能バス、その事業者2社に対し、新規就業者への支度金や、または第二種免許取得に係る経費に対する支援をしています。

今後この2社に対しては、可能な限り、人材確保の支援策に取り組んでまいりたいと考えているところです。

●田中部会長

ありがとうございました。

どこの地域でも抱えておられるような課題だと思うので、小矢部市さんからご説明ありましたが、お尋ねになりたい点があれば、どなたでも結構ですので、どうでしょうか。

それではもう1つ、せっかく皆さんお集まりなので、魚津市さんの取組みにつきましてお願いします。

●魚津市

魚津市です。

魚津市におけるオンデマンド交通、以下「チョイソコうおづ」と表現させていただ

きますが、この目的については、市民の日常生活に必要な交通手段を図りまして、市民の福祉を増進し、地域の活性化を促進することと、特に近年の深刻な運転手不足への対応や、さらなる利便性の向上を図ることで、高齢者の皆様の外出機会を創出することを大きな目的として、令和6年度に、市内13地区のうち2地区において、2か月間、市民バスとは別の2台のミニバン車両にて実証運行を行いました。

令和7年度には、令和6年度の2地区に加え、3地区追加して5地区の方で、市内の西部エリアになるのですが、11月から3月まで実証運行を行いました。令和7年度の実証運行のうち、最初の11月は、市民バスとは別に2台のミニバン車により運行していましたが、12月からは市民バスダイヤの改正を行い、市民バス14人乗りの通勤・通学のバス車両3台を、朝9時までと夕方16時以降は定時定路線の市民バスとして運行し、9時から16時の間は「チョイソコうおづ」の車両として活用しました。

市民バス車両を活用して運行経費の削減に努めるとともに、コールセンターも、魚津市タクシー協会の2社で行っていただいています。「チョイソコうおづ」の実証運行にあたり、タクシー協会とは導入に向けて綿密に協議を行いながら進めさせていただきました。魚津市においては、市民バスが9路線10ルートで運行を行っており、3路線の市民バス車両14人乗りの通勤・通学のバス車両を、今現在運行しています。

市民バスと「チョイソコうおづ」の運行については、2社のタクシー協会に委託しており、タクシーとの競合になるのではないかとというご意見もありましたが、タクシー利用者は若干減少していますが、「チョイソコうおづ」の運行委託料でカバーしているものというふうに考えています。加えて、令和8年度からは、タクシー協会2社の社長さんと、毎月1回、定例会の方を開催させていただき、市民バスや「チョイソコうおづ」の運行に関する課題の共有に努めているところです。

利用実績ですが、昨年11月から6月末時点まで登録者が1,225人となっており、1日平均3台の車両で40便～50便の運行をしているという状況です。課題は、予約が取りにくいという声が多く寄せられており、2週間前から予約ができるので、利用当日に予約をするのではなく、早めの予約や、インターネット予約を利用者に勧めているところです。今後は、現在実証運行を行っている西部エリアの実態を検証して、市民バス全体の再編を含め、市内東部エリアへの運行拡大を検討していきたいと考えています。

●田中部会長

ありがとうございます。

今ほどの説明についてご質問等あればお願いいたします。

●高田委員

タクシー協会、高田です。自治体の皆様につきましては、タクシー事業の関係で、いろいろご支援、あるいは、今ほどお話ございました通り、小矢部市とか、魚津市の

方で、個々の事業者の方とうまく調整いただきながら、地域の足の確保に向けて取り組んでいただいております、ここで厚くお礼申し上げたいと思います。

タクシー業界の関係でご報告ですが、運輸局の公示・認可を踏まえ、本日7月13日からタクシー運賃の改定を行っています。利用者の皆様にはご負担をおかけすることになるかと思いますが、よろしくお願いいたします。今回の運賃改定の主な目的としては、今ほどもあったとおり、乗務員の待遇改善だとか、あるいは新しい乗務員確保の原資ということで取組みを進めたいと思っていますので、またご理解をお願いしたいと思います。

両市からもご指摘あったとおり、乗務員ですが、タクシー運転手全体で、充足率はコロナ禍前のまだ77%という状況でして、自治体の皆様には全面的に協力させていただきたいところですが、人数的な部分でご不便をおかけしていることもあるので、今後取組みも進めていきたいと思っています。特に乗務員の待遇改善の面については、調査では、他産業と比べて、まだタクシー運転手の年収が低い状況ですが、この中で、若年層だとか高齢者については、伸び率がかなり他産業に比べて多いということなので、また業界として取り組んでいきたいと思っています。

ぜひ引き続き、各自治体におかれましては、タクシー事業者の活用などで協力をよろしくお願いしたいと思います。

以上です。

●田中部会長

ありがとうございます。

今、デマンド交通のご説明があったので、私からも市町村の皆さんに一つお願いがあります。

県の地域交通戦略では、鉄道駅を中心にそこからのアクセスということで、バスなどのいろいろな交通手段を位置づけて、ネットワークを作ってほしいということを掲げています。今は各地域でデマンド交通に取り組まれていると思いますが、鉄道駅に必ずジョイントするように、地域の中だけではなく、住民の方が行きたいところへ移動できる、バスから鉄道に乗り換えて違うところへ行けるとか、そういう円滑な県民の皆さんの移動につながるので、域内だけではなく、住民の方がそこから違うところにも行けるように、駅を結節点として位置づけていただければと思います。国の支援メニューもありますし、県の支援メニューもあり、バックアップもいろいろとできるので、ご相談もいくらかでも対応可能ですので、よろしくお願いします。

それではもう1つ、運輸局さんの方からも、法定計画を作ると、いろいろ支援メニューがあるというご説明がありました。富山県としても市町村の皆さんにはできる限り早く法定計画を作ってもらおうということ、この会議の場でも申し上げてきましたが、昨年度策定された自治体さんもありますので、今年度策定される自治体さんもありますので、苦労というか、状況なりをお話いただければと思います。

立山町さん、昨年度に策定されたと思いますので、よろしくお願いします。

●立山町

立山町です。

立山町では、昨年の 12 月に公共交通計画を策定しました。令和 6 年度からスタートして、約 2 年をかけて策定したところです。計画の期間としては、令和 8 年度から 12 年度までの 5 年間と位置づけており、基本理念として、「ヒト・マチ・アシタが、動く、重なる。“ちょうどいい” たてやま型公共交通の実現」をあげ、公共交通を、町民生活への交流、観光を支える基盤と、計画の中では捉えています。この計画の中では、既存の公共交通の改善、また新たなモビリティサービスの検討などを含む施策を通じ、地域交通の持続可能性を向上させることを目指しています。具体的には、幹、枝、葉の交通の役割を明確化し、それぞれのサービス水準を定めた上で、町民や企業が利用人や支え手として、生活の一部として公共交通を活用する仕組みづくりを重視しています。

現在、この計画をもとに取り組んでいるのは、例えばモビリティの改善というところで、鉄道やバスの利便性を向上させるための定期券への経済的な補助といったものも今検討しているところです。また、公共交通の維持というところでは、赤字路線の改善、また新しいオンデマンド交通の導入の検討ということで、本年度から、町営バスの方で AI オンデマンドの導入を今進めているところです。それ以外の取組みとしては、住民生活、また企業などに向けた利用促進という点、また、環境の負荷軽減ということで、EV バスの導入なども進めているところです。

町の地域公共交通計画と、富山県の交通戦略との整合性ですが、富山県が戦略で掲げている、「ウェルビーイングの向上」、また、「持続可能な地域交通の実現」というところが、立山町の計画でいう“ちょうどいい”公共交通の、理念と方向性が一致していると考えています。また地域公共交通は公共サービスであり、自治体が必要な投資を行っていくというところも、立山町の計画の中でもしっかりと明記をしています。それ以外にも、地域住民が積極的に公共交通に関与していただくような参画ということも、富山県の戦略と整合性を持って進めているところです。

課題認識としては、やはり利用者の減少、また少子高齢化などにより、公共交通の依存が困難になっているところ、車依存の町民が多く、公共交通の利用習慣が根付いていないところが感じられます。また、財政赤字の拡大に対し新たな収入源を確保するという必要性、ドライバー不足、IT 化への対応というところを、計画の中でも課題として認識しているところです。

簡単ではございますが、以上です。

●田中部会長

ありがとうございます。県の戦略との整合についても触れていただきありがとうございます。

それでは、今年度から計画策定と伺っています入善町さんから、お話があればよろ

しくお願いします。

●入善町

入善町です、よろしくお願いします。

県内で法定計画を策定していないのはあと2市町村ということで、地域公共交通計画の策定に着手したところです。2か年計画となっており、まず、最初の1年目として、先般、県の島田次長にもお越しいただいて第1回目の会議を開催し、本年度中に町民の皆様にアンケートを取らせていただき、2年目に具体的なところを詰めて完成を目指すところです。

入善町では、「ウチマエくん」というデマンド交通と、町営バスの2つが運行しており、あいの風とやま鉄道に基幹路線で入っていただいているという状況ですが、デマンド交通については、入善町はほぼ正三角形のような地形でして、ほとんどのエリアでデマンド交通を使っているというところなんです。バス路線は1路線のみ、入善駅から山の方のバーデン明日まで通っているのですが、そことデマンド交通とが重複している部分が二重投資になっているのではないかとこのところがあり、今回しっかり見直して、適切な投資に落ち着かせていこうということになり、計画の策定に至ったところです。

まだ策定に着手したばかりなのですが、策定済みの自治体の皆様の方で、この先こういうことに苦勞するだとか、あるいは、入善町としてはいくつか課題があり、まずは黒部宇奈月温泉駅がお隣の黒部市さんにありますが、そこからの二次交通ということで、過去に一度新幹線ライナーというものを運行したのですが、経費の採算が取れず、運行をやめてしまったという経緯があります。これを復活させてほしいという声もあるのですが、費用面が課題でやめてしまったのをどうやって復活させるかというところもありますし、また、入善町は大きい病院がないというところがあり、お隣の朝日町さんのあさひ総合病院だとか、黒部市さんの黒部市民病院というのが、入善町民にとっても、大きな病院の通い先になるわけですが、そういったところへの、町のエリアを超えたアクセスが、今のところ、あいの風とやま鉄道さんを経由して、ぐるっと回っていかないと方法が無いと、直接行けないと、デマンド交通でも直接行けない状況になっているのを、どうやったら解消に向かうのかというところを大きな課題として挙げています。先行事例で何かいい例がありましたら、ご教授いただけたらと思っています。

よろしくお願いします。

●田中部会長

ありがとうございます。

今ほどのご説明について、ご意見・ご質問等あれば、いかがでしょうか。

この会議を開催しているのは、こうやって皆さんと顔の見える関係を作るといことも大事に思っているの、入善町さんが隣接の市町さんの話も出されましたが、こ

の会議だけでなく、ぜひこれをきっかけにいろいろな話をしてもらい、いいアイデアを出していく、場合によっては県と国に相談していくという感じで、進めていただければと思います。よろしくお願いいたします。

それでは本日の議題は以上ですが、せっくなのでこれはお話ししておきたいという方があれば挙手をお願いします。

●舟橋村

舟橋村です。

舟橋村の公共交通は現状、地鉄さんの越中舟橋駅があるのみとなっており、免許返納をされた高齢者の方には、タクシー券の配布などをして対応しているところです。そういったところから公共交通には課題があると感じており、今年の10月、11月にトヨタモビリティさんに車両を1台お借りし、バスの実証運行をすることとしています。

地域内にタクシー事業者さん、バス事業者さんがいないこともあり、まずこの2ヶ月については、村が運行主体となっており、村の方でバス免許を持っておられる方を雇用し、バスを走らせます。路線については、村には、病院、スーパー等がありませんので、上市町さんの病院や、立山町さんのスーパーに行くような運行を検討しています。

当初はデマンド交通の運行も考えたのですが、これについては頼む先がない、職員で土日受けることもできないということで、路線を整備して定時運行という形でまずはやってみたいと思っています。今年は2ヶ月間の実証運行ですが、最終的には本運行につなげてまいりたいと思っています。国、県、各先行自治体、交通事業者さんと連携しながら進めていきたいと思っているので、ご支援、ご協力どうぞよろしくお願いします。

●田中部会長

ありがとうございます。

●新庄委員

今日の会議の最初にあった高校生の調査にもありましたが、鉄道線、今いろいろと議論を行っていますが、その沿線の皆様に少しでも鉄道線への関心を高めていただく、マイレール意識を持っていただくためには、やはり、駅を、単なる通過点だったり、交通結節点としてだけではなく、住民の皆様が集い、そして地域に開かれた交流拠点として活用していくという視点が必要だと思っています。

なので当社としては、今後、当社の駅を、地域の活性化拠点あるいは賑わいの場として活用していただければ、例えば駅をカフェとして出店するとか、あるいは雑貨の物販といった、そういった拠点として開放する、そういったことについて検討していますので、駅の開放について検討していますので、ぜひこのことに皆さん興味を持っていただければと思っています。

この場でお伝えしますので、よろしくお願いいたします。

●田中部会長

ありがとうございます。

今、新庄委員からもお話ありましたが、県の地域交通戦略も、駅を、単なる拠点ではなく、賑わいづくりといいますか、駅に人が集まってもらい、そのような内容も戦略に書いてあるので、またご覧いただければと思いますし、先ほど私が申し上げた、バスを鉄道に結びつけるということも、駅の方に移動を集めてくるということで、より駅が活性化していくことも大事だと思うので、また皆さんご協力をよろしくお願いいたします。

それではまとめ、おさらいだけさせてください。

本日いろいろとお話、ご説明、ご意見もありましたが、やはり交通空白地の課題というのはたくさんありますので、いろんな支援のお話もありました、ぜひ、国もですが、我々県も、また市町村の皆さんも、皆さん連携して交通空白の解消に取り組むように進めてまいりたいと思います。

また、トイレのガイドラインのご説明が、今回運輸局さんからありましたが、やはり事業者と地元の市町村の方、地域の実情も当然あると思うので、地域の実情に応じて話し合いを進めていただくような形で進めてもらえればと思います。

いろいろと意見交わしましたが、大きく言えばこの2点だということで、取りまとめさせてもらいたいと思いますが、いかがでしょうか、よろしいでしょうか。

皆様方には活発にご発言いただきまして、本当にありがとうございました。それでは事務局にお返しします。