

第3回富山県地域交通戦略会議 議事録

日 時： 令和4年11月17日（木） 15：30～17：10

場 所： ホテルグランテラス富山3階 薫風

出席者： 委員名簿のとおり

1 開会

2 挨拶

●新田知事

本日第3回の富山県地域交通戦略会議をご案内しましたところ、委員の皆様方には大変お忙しい中繰り合わせてご出席いただきありがとうございます。

新型コロナ対策の行動制限がなされていた時期と比べますと、若干公共交通の利用が増えるようになって参りましたが、やはりまだまだコロナ前と比べると、厳しい状況が続いています。

高齢化社会、また人口減少社会を迎えまして、地域公共交通をどう維持、また確保していくか、議論いただくためにこの会議を皆様をお願いをしているところでございます。

9月に開催しました第2回目の会議では、各部会の取りまとめなどを踏まえまして、戦略の基本的な方針考え方についてご議論いただきました。

ウェルビーイングの向上をもたらす最適な地域公共交通サービスの実現を目指すこと。或いは、関係者間の役割分担責任分担について考え、地域全体での実現を目指すことなどをご了承いただいたところです。

本日は、富山県地域交通戦略における目標について、皆さんにご議論いただきたく思っております。今月4日に開催された鉄軌道サービス部会、また、10日に開催されました、交通ワンチーム部会、この結果もご報告させていただきまして、皆さんと幅広く議論を進めていきたいと思っております。

どうかよろしく申し上げます。

3 議事

- (1) 富山県地域交通戦略の目標（案）について
- (2) 各部会における検討状況等について
- (3) 富山大学における出前講座の開催について

●石井会長

皆さんこんにちは。会長を仰せつかっております石井晴夫と申します。どうぞよろ

しくお願いいたします。

11月17日ということで、早いもので今年も残すところ1ヶ月と少しとなりました。今年も、コロナに明けてコロナに終わるような年であり、3年間のブランクと申しますか、公共交通機関また我が国経済の活動は、コロナをはじめ、様々な政治課題、紛争等々によりまして、停滞を余儀なくされているところです。

そういう中で、今回の富山県地域交通戦略会議が我が国の起爆剤となって、新しい日本の方向性を決める大きな期待を担っているのではないかと考えております。

そしてまた中央省庁の令和5年度予算も内示が控えております。今年度の第二次補正予算も審議されており、国も国土強靱化をはじめ、各都道府県の支援というものを、全力で行っていると考えております。

私たちがそれに応えられるように、富山県を中心に、このウェルビーイングの向上に向けて、県民の皆様の安心・安全そして豊かな生活をこれからも持続可能なものにしていただきますようお願い申し上げて、開会の挨拶とさせていただきます。

それでは着座にて議事進行を進めさせていただきます。

前回9月1日の第2回富山県地域交通戦略会議では、各部会の取りまとめを踏まえまして、戦略の基本的な方針・考え方につきましてご議論をいただきました。

結果的には、本日の参考資料にまとめてございますが、基本的な方針・考え方として、第1にウェルビーイングの向上をもたらす、最適な地域交通サービスの実現を目指すこと。2番目として関係者間の役割分担、責任分担について考え、地域全体で実現を目指すことなどが了承されました。

この基本的な方針・考え方に沿って、11月4日に開催されました鉄軌道サービス部会では、地域鉄道に対する国の支援制度について、11月10日に開催されました交通ワンチーム部会では地域交通とまちづくりについて、それぞれご議論をいただいております。

本日の会議では、富山県地域交通戦略の計画期間で達成を目指す目標について、皆様に、様々な観点からご議論をいただきたいと考えております。またそれと併せまして、各部会の開催結果や大学生向けの出前講座の結果などにつきましても報告させていただきますと思います。

それではまず事務局より、富山県地域交通戦略の目標（案）、各部会の検討状況、出前講座の開催結果等につきまして、一括してご説明をお願いします。

●事務局

（資料1、資料2、資料3、資料4に沿って説明）

（4）質疑応答・意見交換

●石井会長

3つの目標、①県民1人当たりの地域交通利用回数の増加を目指すこと、②カーボ

ンニュートラルを推進するため、地域交通の利用を促進し、ガソリン車の台数の削減を目指すこと、③県民の満足度を把握しウェルビーイングの向上を目指すことについて、ご説明をいただきました。それでは委員の皆様からコメントを頂戴したいと思います。

なお、目標3の地域交通への満足度につきましては、調査項目は今後検討と記載されていますが、委員の皆様からご提案などございましたら、ご発言いただいていたきたいと思います。もちろん部会の開催結果や富山大学での出前講座の開催に関することについても、コメントをいただいてももちろん結構でございますのでよろしくお願い致します。時間のご都合もございますので、私から指名させていただき、委員の皆様にご発言いただきたいと思います。

多くの方々にご発言いただきたいと思いますので、およその目安としてお1人3分程度でお願いしたいと思います。それでは開催いただきました部会に関係する方からお願いしたいと思います。

●宇都宮委員

まず大きな目標案ですが、しっかり踏み込んだ一步になっていると私は大変評価しております。

ご説明の中で繰り返し SUMP が出てきましたが、「SUMP の目標値は SMART でなければいけない」という文章があります。これは英語の頭文字をもじった文言で、SMART のうち S は Specific 具体的かつ明瞭、M は Measurable 測定可能であるといったような頭文字を取っているわけで、そういう意味では、今回の目標1にせよ2にせよ、県民にとって、わかりやすく、しかも測定可能な内容になっており、これをしっかりやっていくことは重要だと思いました。

なお、目標3については、まだ Measurable ではないわけではありますが、逆に言えば、ウェルビーイングというなかなか測定不可能な感じがしたものも、思い切って踏み込んでいただいている。Measurable なものつまり測定可能なものにするために、今回新たな調査をするということで、非常に積極的なイメージがあるというふうに思っております。

コメント申し上げるとすれば、目標1も目標2も、SUMP の本来の議論では、交通手段分担率のようなものを持ってくるべきであろう所です。県内全体の交通手段分担率を求めるのは大変だと思いますので、現時点ではこれでいいのですが、そのあたりのデータも活用できるように、お金もとってそういった調査ができるようにしていただき、この目標値の裏のデータまで取っていただきたいと思います。そのためには、パーソントリップのような調査も必要になってくるかもしれませんがそういうことをやっていただきたい。

それから目標2も、ガソリン車の台数ということとはとりあえずいいのですが、カーボンニュートラルということになれば、本来は、その走行台キロのようなどれぐらい走ったか、どれぐらいガソリンを使ったかみたいなのところも、裏ではチェックいただ

く必要があると思っています。

目標3についてはまたこれからの議論かと思いますので、これまた別途の発言にしたいと思います。

あと私は部会長ということで、この資料3にあります鉄軌道サービス部会についても少しお話をします。

先ほどお話ありました通り、ウェルビーイングに寄与する鉄軌道サービスを安定的に提供するためには、それが3セクか中小民鉄かによって差があってはいけないわけですが、実際には、事業者によって負担が異なっている。

現状の仕組みが、道路は公共事業だけれども鉄道は事業者のビジネスをとりあえず側面支援するとなっているので、これはやはり抜本的に変えていかなければいけないんだらうと考えます。

もちろん国にもしっかり言っていかなければならないんですが、今回、大きな目標に掲げてますとおり、地方自治体の関わりが重要になってくるということを改めて部会で確認した次第です。そういう方向に向けて、交通ワンチーム部会の方でもまちづくりと一体となって各市町の覚悟で議論していくということでしたので、ぜひこれから公民が連携して、一步踏み込んだ枠組みにさせていただく必要があるというふうに思っております。

資料4も素晴らしいことなので、こういう出前講座も、ぜひ今後幅広くやっていただき、それをマスメディアの皆さんにも取り上げていただくことで。県民全体がこの計画を盛り上げていく、そんな機運ができればなと思っております。

少し長くなりましたから以上でございます。

●本田委員

富山大学の本田でございます。発言時間が限られていることもございますので、私の方からは、宇都宮委員の方からも、少し話のあった鉄軌道サービス部会について、自分なりの整理というものを補足的に申し上げたいと思います。

第1回の会議でもお話申し上げましたように、私は富山で車のない生活をしているわけですけど、日頃から県内の様々な公共交通を利用しています。先日の部会の議論で、普段から感じている問題意識の再確認ができたと思っております。

ポイントは、ウェルビーイングの向上をもたらす最適な地域交通を目指すためには、これまで以上に、公共、広域行政の富山県はもちろん、県下の市町村の関わりを進めることが大切になってくるということだと思っております。

新型コロナの影響もございまして、全国的に、鉄道事業者は非常に厳しい経営状況でございますが、今後も人口減少は加速いたしますので、コロナが過ぎ去っても状況は大きくは変わらないだらうと思っております。そういった地域鉄道を巡る今後の厳しい経営状況のもとでは、事業者の立場からすれば、やはりサービスレベルを低下せざるをえないと思っております。

事務局の方からもご説明がございましたけれども、地域鉄道につきましては、国の

支援制度が準備されているわけですが、3セクと中小民鉄の間で、異なる考え方が取られているという現状もございますし、国に対する資金面での一層の関与を求める働きかけが必要だと思っておりますが、まずは、地元の県それから市町村の、新たな、さらなる関与が求められていると思っております。

それも、従来の赤字補填のような、後ろ向きな感じのするものではなくて、これからは投資という考え方で地域鉄道の利便性向上を図っていくべきだと思っております。

ウェルビーイングの向上を目指すための方針といたしては、富山県域全体の地域交通体系というものを考えますと、県と市町村が連携して、道路と同じように、「都市の装置」として鉄軌道サービスに関わっていくべきだということを再認識したところでございます。

● 畠山委員

富山大学で出前講座ということで話をさせていただいたんですが、本当に貴重な機会をいただきありがとうございました。そこで感じたことを、さらに朝日町でいろいろさせていただきまして、その辺から発言させていただきたいと思っております。

実は今日来る前に、富山大学の学生さんとお会いしてました。この間、有田さんと一緒にお話させていただいて、一緒にできることないか、参加させて欲しいという希望をいただきまして、下のコーヒー屋さんで、その学生さんとお話をしていました。

今までは、有田さんも僕も、誰かの視点でお話させていただいたんですけど、やっぱりこれからのまち・交通づくりみたいな時に、参加していく若者というものが、いかに自分ごと化していくか、「これは僕たちの、私達の」というのは、とても大事だと考えてますので、そういう話し方、呼びかけをした結果ですね、私も僕もと何名かからいただきました。

そういうことを考えたときに、順番は前後しますが、目標3のところですよ。地域交通への満足度みたいなことをこれから決めていくにあたっては、ぜひそのプロセスとして、多くの住民生活者、学生も含めた人たちと一緒に巻き込んで決めていく、合意形成していくというプロセスがとても大事じゃないかと思っております。

そうやって一人でも多くの方が参加することが、結果ですね、これから皆の公共交通だねというふうになっていくんじゃないかと思っておりますし、その辺が1回、ただ授業をただけでも反響がありましたので、さらにそういうふうに関わりかけると、富山大学の学生さんも多くの学生さんが、半分以上がですね、県外からいらっしやってますので自分のまちと比較したときの目線で、実は私は神奈川から東京で580円なのに、自分の家から近い富山でも600円ぐらいで、これなんですかとか。

実は若者は、ファボーレさえも行くのにめちゃくちゃ困ってるんですよとか、そういうふうに関わり、具体的なファクト等、それをどうしたらいいかみたいな話がどんどん出てきますので、ぜひそういった意味で、巻き込めるかなと思っております。

あとは、1、2に関しては本当に具体的に、実数を出すのは非常に大事ななというふ

うに思っまして、実は朝日町のノッカルでは自家用車を使っていますよと。なんでかという、朝日町では、バス3台、タクシー10台、車8,000台、そんな町です。そういうふうに具体で指し示していただきながら、なので公共交通の一端を車で担っていく話が、極めて建設的に、まあそれは使った方がまた新しいものを作るより、みたいな話で、スタートさせていただいていますが、そういった具体を出しながら、さらにそれをどう増やすかみたいところで、使ってみないと結局誰も自分ごと化しませんので、どう増やすか、でさらにその時にはですね、もちろん何とか使ってもらうために券を配るとかいろんなやり方があるかと思いますが、やっぱり大事なものは、こういう動きたくなるとか、やってみたくなるとか、そういうソフト面・サービス面がセットでこないと、税金の切れ目が移動の切れ目になってしまうので、結局そういうソフト・サービス、動いた、こんな人に会えたとか、なんかその辺の物語・ストーリーをソフト・サービス面から作っていくことが非常に大事じゃないかなと思っています。その辺は逆に、私としても、ぜひ積極的に参加させていただいて、関わらせていただきたいなと思っています。

以上でございます。

●品川委員

この戦略会議には、my route という MaaS アプリの推進協議会の会長、自動車業界の代表、またタクシーやレンタカーという交通事業者という3つの立場として参加させていただいていると思っています。

富山県ないし富山市は、先進的な公共交通ネットワークと自動車普及がともに進んだ地域で、公共交通と自動車社会が両立している日本を代表する地域ではないかと思っています。ですので公共交通と自動車、タクシーやレンタカーといった交通事業者のサービスを含めた適切な役割分担ですとか、いかに共存共栄を図っていくかということが重要ではないかと思っています。

またこのすべての業界において、カーボンニュートラルという共通の具体的な目的を共有しておりまして、そういった観点から今回の目標に掲げられました公共交通の利用促進、それからガソリン車の台数削減ということは、私の所属している業界の共通の目標であり、またこの水準自体も非常に妥当なものであり、よろしいのではないかと考えております。

トヨタが、my route であるとかオンデマンド交通のチョイソコといった、地域の移動課題に対処する取組みを行っているのも、これからの時代に自動車メーカーからモビリティカンパニーに進化していくということです。

私もノーマイカーデーに my route を通じて協力をさせていただいていますが、地域の移動課題を解決していくことにより、地域の発展や移動の促進による経済効果であるとか、最終的には県民また富山県の関係人口のウェルビーイングに繋がっていくのではないかと思っています。

またガソリン車の台数削減という目標がありますが、例えば一歩進めてこの地域交

通への電動車の導入といったことも、様々な供給側の課題もあるわけですが、テーマとして掲げながら地域交通の利用促進とカーボンニュートラルの両立、また地域の移動課題の解決と移動の活性化による地域振興、地域発展ということを、ウェルビーイングという言葉キーワードを目指していくべきだと考えます。

●石井会長

非常に先進的で全体を網羅するようなプラットフォーム、最先端の時代を担っている部分をお聞きしまして、大変心強く思っております。ぜひとも本地域交通戦略会議に一層のご協力賜りたいと思います。引き続きよろしくお願い致します。

●楠田委員

バックキャストで考えるということは徹底されていていいなと思いました。今後ブラッシュアップされる中で、表現を少し工夫されるといいなと思いました。例えば、地域交通とはどの移動手段のことなのかということも、しっかり定義していくことがあるかなと思いました。鉄道バス、タクシー乗り合い、スクールバスとか、福祉有償運送とか、最近では、公共交通的な扱いとして、自転車シェアリングとかカーシェアリングとか、入ってきていますし、よく他の地域の交通会議に行くと、タクシー忘れてましたみたいなことがたまにあるので、それはないようにしていただきたいなと思ったりするので。その地域交通、公共交通と何が違うのかなっていう一般の方もいらっしゃるのかなと思いました。

あと他の事業で、福祉や観光であったり、カーボンニュートラルのお話、計画があるかと思うので、ここに出てこないとお伺いしたんですが、車椅子の方であったりとか徒歩、自転車のアクティブモビリティの話、観光客の皆さんへのご対応などが、触れられてないんじゃないかなって思う方もいらっしゃると思うんです。

だから公共交通の会議なんか、地域交通会議の会議なのかっていうところがちょっとあやふやな気がするので、この辺りのご整理が必要かなと思いました。

そして、出前講座、とてもいいなと思います。もっとやった方がいいなと思っています。

なぜかというと、私も地方の育ちなんですけども、車に乗ってしまうと、非常に便利で手放せなくなっちゃうわけですね。他の移動手段に乗るっていうのは、絶対難しく、昨今免許返納問題とかがあっていうものが、非常に浮上ってきているんですけども、なかなか他の移動手段の乗り方がわからない、であったりとか、もう体自身がついていけないっていうことがたくさんありますので、最近ですね市民大学の方で、市民の方に向けて、私なんですけども、講義を持たせていただきました。

どんな、講義かという、人生100年時代の中で取れる考え方であったりとか、最近の公共交通、移動手段、自動運転含めてです。現状みたいなものは、自動運転でみんな連れてってもらえるって思い込んでる方がすごく多いんですね。いや、ちょっと先ですってお話させていただきながら最後に、人生設計をご自身でしていただくよ

うにしてるんです。保険とか、あとお金の生涯プランニングっていうのと同じように、人生設計を移動についてもしていただくということをさせていただきました。

こんなことを、一部の大学生の方じゃなくてみんなができるようにしないと、備えていただけないわけですね。行動を変えていただけないと、お金の準備、出すっていうこともできないと思うので、そういったことをみんな考えて備えていただくということが、重要になっていると思いますのでそういったお取り組みぜひ行っていただきたいなと思っております。

以上でございます。

●松山委員

松山です。よろしくお願いいたします。私の方から3点ございます。

まず、目標1に関しては50回とした数値目標が、県民だれにも覚えやすいので、よいのではないかなというふうに思います。あとは県民が楽しく、達成できるように、施策等どうなるかというところを期待しております。

2点目です。富山大学における出前講座のご報告がありました。私、県の県立高校のPTAの代表をしております、参加させていただいております。ここでは今年度入った1年生の子供たちから、新学習指導要領ということで教育が変わっております。

その要領の中では、生きる力を育むために、みずから課題を見つけてその解決方法を主体的に学習していくということが、授業として進められておまして、課題解決型授業というのでしょうか。そういった中で、私はぜひ、県内の県立高校の中で、公共交通が抱える課題を子供たちに知ってもらい、そして考える機会があればより学びが深まるのではないかなというふうに思っております。ぜひ高校での展開も検討してあげればと思います。

3点目です。個人的な話でありますけれども、南富山の方に住んでおります。交通ワンチーム部会では、交通事業者と各市町村におけるまちづくりに関して報告がありました。私は、南富山でまちづくり活動というものをしております、小さな活動ですけれども、地鉄さん、富山市さん、または時には富山大学さんにもアドバイスいただきながら、活動しております。その活動においては、非常に理解ご協力いただきまして、この場を借りて、感謝申し上げます。

どんな活動かといいますと、駅前が非常に寂れておりますので、キッチンカーを呼んだりとか、また公共空間、道路、そういったところを小さな公園に変える社会実験をやっておまして、少しでもにぎわい、もしくは人通りが増えれば、南富山を利用する方々が増えたりとか、また今後、人口減少で、市町村が抱える公共空間の維持管理というところも、我々住民というものが、次の担い手というふうなことも、なるのかなと思いつながりながら活動しております。

こういった活動を深めていけば、目標の1番、3番、そういったところにも貢献できるのではないかと思っております。以上になります。

●麻島委員

老人クラブ連合会です。目標1それから目標2、それは全く異論ありません。

ただ一つ、カーボンニュートラルを推進するため、地域交通の利用を促進し、ガソリン車台数の削減を目指すについて、総論賛成なんですけども、高齢者の立場から少しお話をさせてください。

目標2のガソリン車の台数の資料を見ますと、自家用乗用車台数のランキングでは富山県では1世帯あたりが2位、1人あたりでは5位と大変高くなってます。何でだろうと思ってその理由、もうちょっとデータにあたってみましたら、相関関係が見られたのが平均世帯人数それから共稼ぎ世帯率も高い所は持っている車も多いと。面白いところでは、保育所の待機する子供がゼロのところは、相関が高いところがありまして、お母さん送ってくだなと思いましたが、ガソリン車を減らすには電動車等への買い替えか公共交通への転換で、高齢者だと、さっきも話しありましたが、運転免許の返還ということが関係するんじゃないかと思えます。

1人当たり台数の多い県と、この75歳以上の運転免許返還率は、負の相関があるというふうに言われてます。車をたくさん持っているところは、人が少ない。やっぱり地域の公共交通の密度の問題と関係があるんじゃないかなと思えます。

全国の75歳以上の高齢者の運転免許返還率、今年で4.7%ぐらいなんですね。富山県の返還率も同じぐらいではないかと思えます。この返還率は2019年に東京池袋での横断歩道を渡った親子が跳ねられた後、グッと返還率が高くなったんですが、今また、徐々に下がってきているようです。75歳以上の高齢者のうち95%が免許を返還しないわけです。本県の老人クラブの会員の多くも、聞いてみましたが、あまり返せない、そして元気に活動しております。

なぜ車を手放さないかなんですが、やっぱり高齢者、体が動きにくくなるにつれて、やっぱり自家用車が楽なんですね。それから、最近コロナの問題で、感染すると重症化することを恐れて、公共交通を避けるという、傾向も見られるんじゃないかなと思えます。

それから年金生活者としては、ガソリン車より高価な電気自動車などに買い替えるにはハードルが少し高いかなとも思えます。CO2を削減しなければならないことは高齢者もよく理解していますが、現状としては公共交通から離れてる地域の高齢者にとっては、現状課題が大きいのではないかなってというのが正直なところであります。

●石井会長

ありがとうございました。相関関係の点も、実態に沿ったご説明もいただきました。今後とも様々な観点からそういう相関関係も調べていきたいと思っております。

冒頭、宇都宮先生からもODの必要性とか分担率の把握、そういったこともご指摘いただきました。

これから富山県地域交通戦略を策定するにあたり、基本的なデータというものも、事務局と私の方で様々な観点から検討していきたいと思っております。

●北陸信越運輸局

北陸信越運輸局の玉巻でございます。よろしくお願ひします。本日委員の白砂が事情による欠席となっておりますお詫び申し上げます。私の方から代読をさせていただきます。

運輸局としましては、10日に開かれた第2回のワンチーム部会において、本年7月に取りまとめがなされましたローカル鉄道のあり方に関する提言の内容について、まちづくりと地域交通政策の連携の必要性も含めてご紹介をさせていただきました。

具体的に先ほど事務局からも資料の中でご紹介をいただいたところですが、地域公共交通というのはまちづくりの骨格となるものであり、鉄道等の地域交通が効果的に機能するように都市政策上の方針との整合性を確保する必要があること。そして単純な欠損補助という思考ではなく、利便性と持続可能性の高い輸送サービスの実現に向けた実効性ある支援を行っていくことが適当であるといった考えが提言においても触れられていることをご紹介させていただいた次第でございます。

これまでこちらの本会議におきまして基本方針などを中心にご議論いただいていたと承知しておりますが、今後はその目標を達成するためにどういった施策を講じていくべきなのか、或いは誰が施策を講じていくのか、そういった具体的な議論が行われていくのだらうと認識しております。

国においても提言内容を具体化するための制度的な枠組みなどについて現在交通政策審議会において調査審議をいただいているところではございますが、自治体の皆様方、事業者の皆様方におかれましても、今ご紹介させていただいたような提言、地域公共交通活性化・再生法における基本的な考え方も踏まえまして、個別施策についてご検討いただければ幸いです。

●鹿野委員

いつもお世話になりありがとうございます。

今回掲げていただきました指標をもちまして、公共交通を取り巻く負のスパイラルを何とかプラスに変えていくべく、交通ワンチーム部会でも議論されましたまちづくり観点なども持ち合わせながら、議論を深めていければと考えております。例えば、公共交通が便利に利用できるエリアへの居住誘導、或いは富山県を訪れた方々を含めて便利にご利用いただけるようなスキームづくりも意識しながら、目標達成を目指していければと考えております。

基本的な方針・考え方にございます通り、人々が孤立しないこと、或いは人との関わり合いを持ち続けることもウェルビーイングだと思われまますので、「幸せ人口1000万」を交通が下支えしていく、そのような姿も目指していければと考えております。

いずれにしましても、今後目標を達成し、ウェルビーイングの向上をもたらす最適な地域交通サービスを実現していくためには、必要な打ち手というのが、議論されてくると思います。先ほど申し上げたまちづくり観点や個別施策に加えまして、住民の

意識改革といった観点も必要という議論も一緒にしていければと考えている次第です。そういった意味では、今回の出前講座というのも、その先駆けとして有効だったのではないかと感じております。

また、これらの目標達成の様々な打ち手の中でまずもってウェルビーイングの向上をもたらす最適な地域交通サービスのためには、やはり持続可能という観点は、避けて通れない欠かせないものではないかと考えております。

鉄軌道サービス部会でも申し上げさせていただきましたが、弊社の地方路線につきましては、現時点で各種補助というのをうまく活用できてない状況にあります。また交通事業者の努力プラス補助金という形でしたら、その事業者が抱える構造的な赤字というのが固定されたまま或いは削減できないままの運営が継続するという事と同じ意味でございますので、抜本的な課題解決に繋がらず、結果としてご利用に応じた輸送サービスの提供という名のもとで、赤字の最小化を目指し、持続可能性を高めていくという方向を取らざるを得なくなってしまうという点を、今回改めてお含みおきいただければと考えております。

公共交通を事業者だけではなく地域全体で支える枠組みについて、どのようなものが最適であるのかということ、地域住民の方々の積極的な関与、参画、役割分担・責任分担も考慮しながら、ぜひ関係者の皆様のご支援が得られるように検討を進めていければと考えております。

引き続きよろしくお願いたします。

●日吉委員

あいの風とやま鉄道の日吉でございます。目標について少し意見を述べさせていただきます。

まず県民1人当たりの地域交通利用回数について、資料2を見ておられますと、やはりコロナの影響で、令和2年、令和3年と落ち込んでいるという状況が出ておりますが、現段階で当社の利用状況を見ておられますと令和元年度に比較して令和2年度は、利用者数は75%という状態になっておりますし、令和3年度であれば83%で、大体この棒グラフと一致してきている状況でございます。

令和4年度を見ておられますと、10、9月以降、大分利用が回復してきたというようなこともありまして、おそらく、本年度末の段階では、利用者数からいうと、元年度に比較すると、おそらく9割ぐらいまで回復するのではないかと考えています。

そういう観点から見ますと、県民1人当たりの利用回数も、令和4年度で言えば県全体でおそらく40回ぐらいには近づくのではないかなと思いますし、令和5年度ぐらいになってくると40回を超えてくるのではないかなと思います。

ただ、40回ぐらいというのは、結局振り出しに戻っただけの状況になるのではないかなと思います。本来の目標の50回というのは、今まで通りにやっていると当然到底達成できないようなステージなのではないかなと思います。従って、いわゆる人口減少にもかかわらず、逆に言うと利用者数を増やさないと、この50回という数字が出

てこない状況になりますので、利便性の向上という、今回の目標でございますけれど、このステージアップが前提として、50回という数字が出ているのだらうと思しますので、そういう意味では大変良い目標ではないかなと思っております。

それともう1つ、目標3で地域交通への満足度でございますが、これは今後の議論だらうと思っておりますが、いわゆる公共交通については、公共交通を使う人と使わない人がおります。公共交通を使う人は、利便性を向上していけば、当然、その満足度は上昇して、ウェルビーイングが上がっていくということになるのだらうと思っております。

ところが問題は、やはり公共交通を使っていない人です。こういう人たちは、どちらかと言葉は悪いかもしれませんが公共交通について実は無関心であったりするケースがあって、全国的な例ではですね、何かの路線が廃止されるということになった時に初めて反対するというようなケースも見受けられるということがありますので、こういった公共交通を使わない人たちについて、どうその満足度を押さえていくか、これが非常に大事なのだらうなど。

特にその時は先ほどもいろいろ議論がありましたが、地域交通というのは幅広くとっておかないと、いわゆる限定的にものを考えていると、どうしてもその満足度は調査できなくなるのではないかという心配もありますので、地域交通という定義は割と幅広く取っておいた方がいいのではないかと思います。

●石井会長

ありがとうございました。大変重要な点をご指摘いただきました。

50回という目標に対しましては、県の事務局も、様々なステージアップを図るための施策を今後打ち出してくるのではないかなと思っております。

●新庄委員

富山地方鉄道の新庄でございます。よろしくお願いたします。

目標が3つ案として示されましたが、その目標を、達成するために大事なことという観点で少しお話させていただきたいと思っております。

まず先に開催の2度の部会で、交通事業者、富山地方鉄道として、お話させていただきました。特に弊社の鉄道事業について、事業の規模、またそれを維持するための固定費が非常に大きいこと、そして弊社での負担もかなりあることについて、数字もお示ししながら、いろいろとお話いたしました。その内容から、関係の皆様には地方の民間鉄道の運営の難しさ、大変さというものを少しはご理解いただけたかなというふうに思っております。

こんなように様々な視点で議論を始めておりますけれども、戦略の策定までは残り1年半ほどでございます。今後交通事業者として議論の中心とすべき課題、これはサービスレベルを高めてどうご利用いただけるかといった利便性の向上、サービスレベルの改善について考えて戦略に提案する、これが一番重要なことだというふうに思っております。

またもう1つ、県や市町村、自治体の皆様には、そのサービスを安定的かつ継続的に提供するための、運営面での協力、要は、事業者とどう連携するか。この戦略をどう支えるかの土台づくりについて、考えていただくこと。これが重要でして、今言いましたこの2つが、戦略の実効性を高めるためには必要で、それが高まるかどうかによって、この目標に近づく近づくかない、こういったことに大きく影響してくるのではないかと考えております。

そしてこの2つのことについては、今後、自治体、事業者、そして利用者も含めて、それぞれが関与し合って、そして、前の前回の全体会議でも少し発言させていただきましたけれども、そのどこか一方だけに大きな負担が偏らないこと、できるだけ負担が分散されるように意識することが必要だというふうに思っております。

これからの議論は各論に移ります。関係者間の考え方も違いも出てきますし、財源の確保など、難しく時間のかかる問題もあると思います。だからこそ、要所を曖昧にしないで或いは先送りしないで、また議論の道筋を明確に進めていただきたいと、このように思っております。以上でございます。

●石橋委員

運輸のそれぞれの産業で働く働き側の代表ということで参加をさせていただいておりますので、少し視点も違うかもわかりませんが、目標の設定はまずはやはり作らないと、そこに向かっていくというそういう形にとれませんので、少し私自身で感じるの厳しい数字を掲げられたなというのが率直なところです。

50回目指すというのはですね、非常にしっかりとした、いろいろな施策の肉付けがこれから必要になってくるというふうに感じました。

それとガソリン車については、そういう方向性で国の方も主導してるようなところもありますので、カーボンニュートラルということで推進をしていただくことには何の異論もないと考えてます。

それで、地域交通の満足度というところなんですけど、県政世論調査をこれからどういう形でして、検討していくというようなことになっております。ここでぜひ先ほど言いましたように働く側の立場から言わせていただきますと、公共交通に携わっている働き手ですね、労働側、そこに責任を持ってですね、業務についていると。そういう大前提がやっぱ必要だというふうに思います。

それは今あると思っておりますけど、ただやはり今、公共交通を含めて疲弊がやっぱり激しいと。特に利用者数の減少、回復傾向にはありますけども、やはりそこです、これまでの間、休業制度なども取り入れてやってきてたということもありまして、それぞれ働く側も、なんといいですか、なかなか今まで通りの働き方が本当にできてるかということ、そういった心配点も現在それぞれのモードであるところです。

そして私最初の方にも申し上げましたけども、ウェルビーイングということで、もちろん乗っていただく利用者の方、そういう方のウェルビーイング、これはもう当然のことなんですけど、その大前提として、私たち働く側もですね責任と誇りを持って働

けて、それでこのウェルビーイングを全部感じて、それで回っていくといいますか、回していただいてというか、そういう全体の好循環みたいな形で、なっていけばいいなというのは率直な考え方です。

最後に1つだけ言いますけども、今のこの働き手がやっぱり足りなくなってるというのは前々から申し上げました。これからの肉付けなり施策のところ、やっぱりどっかのというのがやっぱ大前提なわけで、そこに働き手がいなくなってしまうとこれ持続も何もないということになってしまいますので、そのあたりをやはりどうフォローしていくのかということも、私たちもまた申し上げさせていただきますけども、これからの施策の中にそういった観点もきちんと踏まえて入れていただきたいと、いうことを最後に申し上げておきたいと思います。

以上です。

●美濃部委員

前回私も申しました通り、市でも地域公共交通計画を策定しているというところで、前回のコンセプトも今県で作っていらっしゃる計画とあまり齟齬がないので、新しいキャッチフレーズだとか目標だとかは策定まで至っておらず、市民アンケートをしてその結果をどう考えるかという段階で、議論が止まっているところでございます。

その中で、公共交通をほとんど利用しない人というのが、令和元年は43.6%だったのが、令和4年は58.3%になっていてですね、半分を超えてしまっています。協議会の中で出ている意見は、公共交通を使ったことのない人が、使う気になるようなマインドづくりとして、先ほどから話があったような出前講座とか学校の教育とか、こういうものも必要といった話があります。

それから、アンケートをしても、キックボードとか自動運転とか新しいモードへの感想というのは、多分今住んでる人にはわからないので、そういったものの対応についてもちゃんと計画で書いていきたいと思います。それから、デマンド型の交通は非常に便利なのですが、コスト増になるので、慎重な見極めが必要だという意見が出ておりました。

ただその反面、公共交通の利用が減っているのに、利便性はどうかというと、富山市はですね路面電車の南北接続があったので、公共交通の利便性は向上しているという評価が出ています。コロナの感染等の恐れなのかですね。それでも、車を使う人が増えている中でどう増やしていくかということが課題かと思えます。

これから意見になるのですが、この資料2で令和10年度に1人50回公共交通に乗っていただくということです。これをバックキャストとおっしゃいましたが、逆に私はトレンド型だと思っておりまして、バックキャストというのであれば50回というのがなぜ正しいのかをまず言った上でそのためにどういう施策が必要かというのを考えないといけないので、これだけでは、50回というのがなぜ正しいかというのがわからなくて、過去の多く乗っていただくより少し増やそうという形になってると思います。

50回は中間的な低い階層の目標であって、究極の目的は持続可能なウェルビーイングなどだと思っていて、その中で、今日的な課題としてカーボンニュートラルだとか、車を使えない人と使える人の階層の分断だとか、そういったものを防止するというようなことが目標で、そのために50回というのはこういう位置付けだというのが多分あるのだと思います。

それで、富山市は公共交通を使おうと思えば使える人が多いので、様々な手段を動員して公共交通政策で受けとめていって、富山市は当然50回以上のところを引っ張ってこの目標達成に協力しないといけないのだと思いますが、当面の課題としましては、中心市街地の再開発も少しずつは進んでいますし、新富山口駅に県が開発しているところだとか、呉羽駅のまわりとか、そういう公共交通の非常に便利なところに家を建てる場合は、1区画数十万円の補助金を出したりして、公共交通の使いやすいたちの人口もこれから増えていく予測になっています。それがどうこの50回に影響して、もっとお金を使うことが正しいのか、いや50回ぐらいに向けていくのがいいのか、もうすこしその辺を議論して、この50回という数字を市の方も考えながら議論していきたいと思ひます。

それからガソリン車の台数について、これから目標を考へるといふことなんです、私、東京でハイブリッドの小型車に乗っていて、富山で軽自動車のマニュアル車に乗っているのですが、軽自動車のマニュアル車の方が実は燃費がいいです。ガソリン車とだけ定義していいのかという疑問がありますが、そこは、施策的にやれることという意味でこのような目標を作っているのかと思ひますので、市の施策とはあまり関係がなく個人的な意見ですけども、目標を示す時に、少し根拠も示していただければと思ひます。

●河村委員

私の方からは大きく2点、申し上げたいと思ひます。

1つ目は目標、こういった戦略或いは計画に関わる目標については、より多面的な視点からの評価なり、目標達成を目指すという視点が必要との観点からすると、目標が少し足りないのかな、もう少し複数あってもいいのかな、というのが1点目でございます。

2点目は、目標の具体的な内容についてですが、この目標というのは、目指すところでもあり評価する視点にもなるわけで、施策の目指すところ、基本的な考え方を端的に表す、或いは端的に評価できるというものであるべきと考へております。目標1の県民1人あたりの地域交通利用回数というもの、基本的な考え方と一つとして使いやすく便利な交通体系になっているかということだと思ひますが、それをもっと端的に評価できる別の要素があるんではないかと。1人当たりの回数ということになりますと、地域交通というものをどう定義するのか、範囲が広がれば回数は必然的に増えますし、観光客の方は多く来ていただければ当然公共交通を利用される方は増えます。県内の地域交通が使いやすく便利になったかどうかといったことを評価するので

あれば、実際に車への依存の転換が進んだからといったような観点から例えば、一番車からの転換・選択が可能な人、すなわち通勤定期の利用者の割合なり人数がいかに増えたか、というものが考えられるのではないかと考えております。

それと先ほど、バックキャストで 50 回という数値目標にするのであれば、どういう根拠で、どういう姿による 50 回かを示す必要があるという点については美濃部委員がおっしゃった通りで、私も同感でございます。

目標 2 のガソリン車の台数につきましては、昨今のカーボンニュートラルという潮流をとらえての話かと思いますが、こと交通戦略の観点から考えますと、車に頼らず移動できる社会にどれだけなったかということの評価するのであれば、単なる台数でいいのかということ。人口が減れば当然台数減りますし、高齢化が進めば台数が減ろうかと思えます。

台数というよりは資料 2 の 2 ページにあるように、1 世帯あたりの台数、そういう指数の方がむしろ車への依存度といったものを正確に推し量るには適当な数字じゃないかと思えます。また、ことさらガソリン車に限定する必要はなく、カーボンニュートラルへの貢献度を見るのであれば、車の台数のうち、ガソリン車と電動車の割合の比較の数値を、別に設ければいいと思えます。ガソリン車の台数となると色々な不確定要素が入り込んでしまって、目標値或いは評価値としてちょっと焦点がぼけるんじゃないかと。車社会からの脱却ということが背景にあるのであれば、焦点を絞った、目標値が望ましいのではないかと考えております。

以上でございます。

●長尾委員

まず、資料 1 に関しては、具体的な数値目標が設定されていますが、3 に関してはまだ明瞭化されていません。これからこの数値目標をどのように実現していくかということで、具体的な行動計画が、この後も部会等でさらに詰められていくことを期待したいと思います。

目標数値に関して経営的な視点で感じる部分があるので、それに対して少し意見を述べたいと思います。経営の視点から考えると、客層をどのように広げていくか、いわゆる利用者数をどう拡大していくか、あるいは 1 人当たりの利用頻度をどうアップしていくかというこの 2 つの変数が、売上とか利益に関連してきます。今回示されています県民 1 人当たりの地域交通利用回数というのは、利用頻度的な指標に近いと思います。

これに関連して、バス路線や鉄道路線の走行距離、物理的な距離は測定できます。ので、利用者がどれだけの走行距離を、鉄道路線において年間利用しているか、利用頻度を利用者の乗った総走行距離との関連で、利用頻度が検討できるようなデータを今後検討していく必要があると思えます。ここに挙がっているのは 1 つの大きな指標として県民 1 人当たりの地域交通利用回数として位置づけ、更にそのサブカテゴリーとして、今申し上げたような測定を考えたらどうかと思えます。

それから、50 というのは事務局からも説明がありましたように、わかりやすく県民においてもインプットされやすいと思いますが、この数字の説得性というか理解力を促進するような根拠を今後考える必要があると思います。この数字を、令和 10 年度に達成したら、大きな視点で捉えると、経済的な効果としてどのようなことが県内において生じるか、また社会的な面において、どのような効果が出てくるかというように、この 50 が達成できれば、県内における経済的効果、社会的効果として、こういうものが具体的に、実現できるといふ説明資料が必要ではないかと思います。

ウェルビーイングについては、これから、検討されていくということですが、これはどちらかといえば心理学的な概念ですので、測定できるような指標をこれから考えていくべきではないかと思います。

それから交通ワナチームの意見交換の中に意見が出されているのですが、まちづくりと地域公共交通は密接な関係にあると。まさにその通りだと思います。もう一つ、の視点として入れてもらいたいのは、まちづくりと都市計画それから地域交通のあり方、この 3 者の関係を今後しっかり考えていくべきではないかと思いました。富山市が、沿線沿いに住宅、居住を進めてきているように、乗る人をふやしていく。工場とか企業の事務所、こういうものに対しても、今後、マップ的にどのような視点で配置していくかを、今の時点から 10 年後 20 年後のマップをしっかり考えて、地域交通の利用客数が増えていくような政策をしっかり考えていく必要があると思います。

それから最後になりますが資料 4 の富山大学の出前講座ですが、できれば 1 年生の今回かかわり合いを持った学生たちが、卒業論文で継続的にやってくれるように、緊急的な視点、単なるイベントに関わりあったということではなくて、3 年生、4 年生、ゼミ、論文のテーマとして、富山大学の学生が取り組んでいく、そういった関心のある学生を、大西先生が中心になるかと思えますけど育成をしていただいて、あと、県内の短大生それから専門学校等の学生も巻き込んでいくというようなことも、出前講座に関しては、粘り強く、継続性のある講座、育成を目指してもらえないかなと思いました。

●新田知事

ありがとうございます。石井会長また委員の皆様、長時間、熱心なご議論ありがとうございました。目標 1 につきましては、ぜひ、これから利便性をそれぞれ高めていくことで達成を目指す。そんなことを考えますととてもワクワクすることです。

それから目標 2 についてですが、来週の月曜日にカーボンニュートラル戦略の会議をやります。こちらともしっかりと連携をして、整合性のあるような運輸部門でどれだけの目標をやるのか、その中にこれが入ってくると思っていますので、しっかりと整合性とれるようにして参りたいと思います。

また鉄軌道サービス部会の議事録を拝見しまして、鉄軌道への地方自治体の関わりを強めることが重要というご意見が出ております。これは、県としてもまた県内の市

町村とも、ともに受けとめたいと思いますし、引き続きこの会議で議論を深めていただければというふうに思います。

最後になりますが、このウェルビーイングという言葉、私ども県で言い出しまして1年ぐらい経ちました。この席でごく普通に、ウェルビーイング、ウェルビーイングと皆さんがお使いいただいているのを聞いて、とてもうれしく思いまして、これからもっともっと浸透させていきたいと思うし、またご指摘ありました指標のことです。ウェルビーイングどう測るんだ、難しいんじゃないか、これはまさにおっしゃる通りですが、年内にはそのようなもの、富山県なりのウェルビーイング指標をつくり出したいというふうに思っております。

以上でございます。ありがとうございました。

●石井会長

会議の方では、委員の皆様からですね貴重なご意見いただきました。まだご意見いただけてない委員の皆さんもおられるのですが、時間的な制約もございますので、ここでまとめをさせていただければと思っております。また今後ご意見等ありましたら、事務局の方にご連絡いただければ、事務局と私の方で協議しまして、補足説明をさせていただきたいと思っております。

本日の会議のまとめとして、各委員の皆様からご意見をお伺いしましたところ地域交通戦略の3つの目標案につきまして、目標1については、特に美濃部委員、河村委員からは、説明がもう少し要るのではないかとご指摘いただきましたが、目標値50回に関しては、特段反対ではないと理解をしておりますが、よろしいでしょうか。

(委員から異議なし)

はいありがとうございます。

また、説明の仕方についてですが、資料2の1ページ目の「過去のトレンドにとらわれないワンランク上の水準」という記載があります。委員からご指摘いただいたように、数値というのはいろいろなファクターがあって要素が絡みあっています。また、ワンランク上の水準というハードルをしっかりと設けていくという県の姿勢もまたすばらしいことと思います。ですから、委員の皆様からご指摘いただいたところも踏まえて、県民の皆様がわかりやすいような形でご説明いただければと思っております。

ただ、目標1自体につきましては、本会議として了承したいと思っておりますが、委員の皆様いかがでございますでしょうか。

(委員から異議なし)

ありがとうございます。それでは目標値については目標1をご承認いただいたきました。

先ほど新田知事から、県のカーボンニュートラル戦略について今後会議が開かれるということで、県全体としての整合性をとっていくとご説明いただきました。目標2については、次回以降の会議で具体的に数値を示していただく、目標3については、

次回以降の会議で調査項目を示していただきたいと思いますと思っております。

目標1については、事務局提案のとおり本会議で了承したことを、今確認させていただきました。本当にありがとうございました。

それでは、今までの委員の皆様からいただきましたご意見について、事務局から補足がございましたら、一言お願いしたいと思います。

●事務局

ありがとうございます。今までご意見をいただいた中で、特に今後の目標値の県民への伝え方、発信・共有というところが一つの課題だと感じました。

今回の出前講座で県民の皆さんに対して説明また共有をさせていただきましたが、今後も継続的にこういった取り組みを続けていきたいと思っておりますので、その過程で、本日いただいたご意見も踏まえ適切な対応をして参りたいと思っております。

以上でございます。

●石井会長

ありがとうございます。

また出前講座に関しましても委員の皆様から大変心強いご賛同賜りました。ぜひ広めていただいて、委員の皆様からご意見いただきましたように、大学、短期大学また高等学校はじめ様々なところで、公共交通のファンクラブではありませんが、その重要性を認識していただきたいと思います。

長尾先生からは、大学生は卒業論文、ゼミ論文に、関わったところをまとめていただければという、すばらしいご提案もございました。私も、学生にはそういった公共交通の重要性を伝えてきたのですが、なかなか全員がそういう問題意識で卒論を書いていただけていません。今日改めてその重要性を痛感させていただきました。ありがとうございました。

それでは事務局におかれては、今後、目標値の議論、各部会における具体的な施策等についての議論をさらに進めていただきますように、お願いを申し上げます。各部会の部会長はじめ委員の皆様におかれては、どうぞ引き続きご支援ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

それでは本日の会議の議事につきましては以上となります。ご発言いただけていない委員の皆様には大変申し訳ありませんでしたが、何かございましたら、事務局の方にご遠慮なさらずお話を賜ればと思っております。皆様のご協力によりまして本日の議事が予定通り終了しましたことに心から感謝を申し上げて、事務局の方にお返しいたします。どうもありがとうございました。

4 閉会