

## 第3回鉄軌道サービス部会 議事録

日 時： 令和5年1月12日（木）15：00～16：00

場 所： 富山県民会館4階 401号室

出席者： 委員名簿のとおり

### 1 開会

### 2 挨拶

#### ●田中交通政策局長

皆さんこんにちは。第3回目の鉄軌道サービス部会を開催いたしましたところ、委員の皆様方には大変お忙しいところ、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。また宇都宮部会長におかれては、遠路ご参加いただきましてありがとうございます。

昨年6月の富山県地域交通戦略会議の立ち上げ以降ですが、持続可能な地域公共交通の確保に向けた計画策定につきまして、議論を重ねていただいております。

昨年9月の第2回の全体会議、ここでは戦略の基本的な方針考え方をお示しいたしました。また11月の第3回の全体会議では、戦略の目標をお話させていただいて、ご了承いただいているところです。

また第2回の鉄軌道サービス部会、昨年11月に開催しましたが、地域鉄道に対する国の支援制度を基に、戦略の基本的な方針・考え方を踏まえまた関係者間の役割分担等について議論を行っていただきました。

本日はこれまでの様々な議論を踏まえまして、県民の皆様にはわかりやすい形で地域交通ネットワークの目指すべき姿を示せるよう、さらに検討を進めていただきたいと思います。

委員の皆様には、それぞれの立場から忌憚のないご意見を賜りますようお願い申し上げます。今日はよろしく願いいたします。

### 3 議事

#### (1) 地域交通における鉄軌道サービスのあり方について

#### ●宇都宮部会長

ただいまご紹介いただきました関西大の宇都宮でございます。本年もよろしくお願いいたします。

本日の参考資料2としている「持続可能な都市モビリティ計画の策定と実施のためのガイドライン」については、欧州等欧州委員会が出したSUMP（サンプ）と呼ばれる

ものですが、これまで県の地域交通戦略会議においては、この SUMP の考え方を参考に、戦略的に基本的な方針・考え方、目標を議論してきました。

SUMP の策定プロセスで言いますと、大きなビジョンを決め、そして目標値を決め、次のステージとして、具体的な施策に入るわけですが、先ほど局長からお話ありました通り、県民も含めた関係者の方と対話をしていくことも SUMP の考え方の一つです。

つまり早い段階から、ステークホルダー・市民と対話をしながら施策を決めていくということになりますので、本日も、そういった方との対話を意識しながら、わかりやすく発信できるように、地域交通ネットワークの目指すべき姿を整理するために議論を進めていきたいと思っております。

では本日の具体的な議論について、事務局に資料を用意してもらっていますので、説明いただければと思います。よろしくお願ひします。

## ●事務局

(資料 1、資料 2、資料 3 に沿って説明)

## ●宇都宮部会長

事務局からありました通り、年度内に第 4 回の全体会議が開かれます。そこで地域交通ネットワークの目指すべき姿の整理に向けて鉄軌道サービスの観点から議論を行うわけですが、具体的には資料 2 です。

再度繰り返しますと、本県の地域交通のネットワークの鉄軌道に求められる役割、それから鉄道駅に求める役割・機能について、委員の皆様にご意見を伺って、部会としての考え方をまとめていきたいと思ひます。

また資料 2 で列挙されているポイントについても、本日この部会で答えを出すというわけではございませんけれども、もし今の段階で何かご意見等があれば、あわせてお考えもお聞きしたいと思ひます。

それで、資料 4 を私から提出させていただきました。これは、関西鉄道協会の下に都市交通研究所という組織がありまして、そこにあるいくつかのリサーチプロジェクトのうちの 1 つである「都市交通事業と沿線コミュニティ」でアンケート調査をとったデータでございます。今日の話と重なると思ひ、私自身の問題意識とも合致したのでご説明します。

まず鉄道が、街の魅力形成にどれくらい影響があるかということについてダイレクトにウェブアンケートで調査を行いました。

データの見方ですが、DI とは、日銀短観に D I というものがあるのですが、それと同じ考え方で、「おおいに影響」「少し影響」、「影響がない」という 3 択で「おおいに影響」という回答比率から「影響がない」という回答比率を引いたものです。数字が大きいということは「おおいに影響」という回答比率が高いということになるわけですが、これを見ていただくと、実は鉄道会社は沿線の自治体或いは商店よりも街に対する影響が高いという結果になったわけです。

回答は関西の住民が多いのですが、京阪神都市圏及び東京、神奈川、名古屋を除いた地方圏でも、やはり同じことがいえる。決して地方だからといって、鉄道の意味がなくなっているのではないということを改めて示しています。この辺はぜひ、皆さんと意識共有できたらいいのではないかと思っています。

また、同じ住民の方へのアンケートで、鉄道、あるいは駅の位置付けに関して、どれくらい鉄道や駅に期待をしていますか、それに対して満足していますかということをお答えしてもらいました。

具体的な項目は、単純に「便利ですか」「不便ですか」ではなく、保育園を駅に設置するといった動きも出ているので、子育て環境であるとか、或いはもう少し広い意味での交流の場の提供、そして駅前の商店街とか駅前の空間、そういったことも含めていくつか項目を立てさせていただいたわけです。

資料4の下の結果はどのような数値かといいますと、先ほどと同じDI、つまり「期待する」「少し期待する」「期待しない」の3択のうち、「期待する」という回答比率から「期待しない」という回答比率を引いたものです。見ると右側に結構伸びている。つまり、結構期待しているということですね。

それに対して赤は「満足度DI」で、「満足」という回答比率から「不満」という回答比率をひいたものです。「満足」「不満」の二者択一でありかつ「期待する」とした答えた方についての「満足」「不満」を取っています。要は赤が左にいと「不満」の方が多いということです。

見ていただくと、関西圏の場合は比較的鉄道が便利だということもあり、買い物の利便性が高くて、そこそこ「満足」している人の方が多いのですが、全体で見ると、例えば、駅前のにぎわいに対し、事業者や駅に対して期待は高いが満足していないということが見えてくるわけです。

赤で丸をつけたところ、ここでは景観形成と言っているのですが、駅は地域の顔にもなるわけだから入口じゃないということです。そういったところも非常に期待かかっているけれど、現実はそのままで景観形成を考えてくれないよねと答えが返ってきている。この辺、期待と満足度のギャップというものを意識していただく必要があるのではないかと関西で話をしていましたが、多分ここでも同じかと思います。

これはあくまで全国平均かつ、大都市圏の回答が多いということも事実なので、大阪市内と大阪府郊外の比較とともに、それ以外の地方を分けました。それ以外というのは東京や名古屋の大都市も含まれません。

当然、鉄道に対する期待は、地方の方が大都市圏に比べれば相対的に低いのですが、それでも、これ見ておわかりの通り、赤いところの地方に対して期待している人の方が多い。だから地方圏だから鉄道いらぬという話は全然ないということ。一方で、満足度の方に関して言えば、地方圏は満足という答えが超えているケースは、ほとんどないという状況です。

以上のようなデータが2020年に発表した報告にありましたので、ご案内する次第です。

## (2) 質疑応答・意見交換

### ●宇都宮部会長

今後は委員の皆様にも、ご意見いただきたいなと思っております。

資料3をみると、富山県は県内すべての市町村に鉄道駅があるわけですね。そういう意味では、まさに鉄道或いは鉄道駅の存在っていうものは大きいということだと思いますので、その辺りと、今までのお話を踏まえながらですね、皆様のご意見がいただければと思う次第です。

### ●日吉委員

あいの風とやま鉄道の日吉でございます。よろしく申し上げます。

今、部会長がおっしゃった、いわゆる駅についてお話させていただきますと、確かに鉄道駅というのは交通結節点ではあるのですが、それ以外の機能も当然持っているということで、そういう意味では鉄道駅を有効活用していくのが大事だろうと思えます。

ちなみに当社が、2015年に開業した時は、もともとある駅の空きスペースを利用する県の補助事業を創設してもらい、魚津駅、黒部駅、泊駅で売店の整備をやったわけですが、基本的には市町村への補助金という形で、整備を進めたという経緯があります。

先ほど説明がありましたが、現在魚津駅の隣にある空いた施設を観光案内所に整備していただいているというようなケースもあります。

他にもいろいろ、駅関係で整備はやってきているのですが、例えば「高岡やぶなみ」「新富山口」といった新駅の整備、東富山駅の新しい改札口の整備、石動駅において自由通路、図書館の整備があり、市と一緒に駅を一体整備したというようなケース、或いは富山駅の連立立体交差の高架下の開発などを、やってきました。

その中で、私どもとして感じたことはやはり、鉄道駅と地域のまちづくりというのは一体的に進めないとうまくいかないということです。そういう意味では市町村の皆さんとの連携は必須であるというふうに思います。

ただ、その経験から言うと、売店などをやろうとした場合は、ある程度の利用者があるような駅でないとならないというようなケースがあるということです。新駅などについては、市街化区域化とか住宅団地の整備とかと一体になって進まないとなかなかうまくいかないということが課題としてあります。

他にももしあるとすれば、駅そのものが非常に価値があるとか、駅を含めてその地域全体が特徴を持っているとかといったような時には、ある程度一体となってまちづくりを進めることも可能なのかなというふうには思います。

無人駅とかなかなか進めるのも難しいというような駅もあると思えますので、基本的には駅ごとの実態に応じて、考えていかなきゃいけないだろうと思えます。ただ、

その前提は、市町村の皆さんと連携して対応しなければ進まないだろうというふうに思います。

### ●宇都宮部会長

駅ごとの実態に応じて、だからこそ地域と連携しないといけない、一律では決まらないということだと思いました。

### ●鹿野委員

J R 西日本金沢支社の鹿野でございます。本日はありがとうございます。

弊社も 1987 年の会社設立以来、沿線市町村様、富山県様のご支援を仰ぎながら、新駅整備、増便、駅周辺整備などといった、様々な利便性向上に取り組んでおる次第でございます。

また駅を起点としたにぎわいづくりという観点でも、昨年 3 月に開業させていただきました、富山駅前の「MARROOT(マルルート)」をはじめ、街と街をつなぎ暮らしを支える地域共生企業として、目指す未来に、「人々が出会い、笑顔が生まれる、安全で豊かな社会」を掲げて取り組んでいる次第でございます。

役割・機能というお話をいただいておりますが、鉄道につきましては、大量輸送・定時性・速達性というのが、その特性と言われております。

駅周辺に人口が集中しているとはいえ、県内の各線区のご利用状況は大きく減少している次第です。富山県内の自家用車の保有台数が約 2 倍になるなど、結果的に道路を中心としたまちづくりが進められ、加え沿線の少子高齢化なども進んだ結果、線区によっては、半分以下までご利用が減少しているのが現状でございます。

この状況下において安全・安定輸送を大前提に持続的に輸送サービスを提供するとなると、駅の無人化や列車のワンマン化など、いわゆる効率化施策を推進せざるを得ないのも、ご理解いただければと思いますし、サービスレベルという観点で線区ごとのご利用機会を計る列車キロという指標がありますが、氷見線では約 8 割まで削減させていただいておりますが、社会実験も相まりまして、高山本線や城端線では、会社発足当初よりもむしろ大きな列車キロで運行しており、単純に不便になったからご利用が減ったという状況でもないということは、付け加えさせたいと思います。

公共交通につきましては、その核である駅も含めて都市の機能の一部でございますので、日吉委員がおっしゃった通り各地域のまちづくりを踏まえて、最適で持続可能なものを、皆様と実現していきたい。

一方で、そのためには、現下のご利用状況において「赤字の最小化」は避けて通れない課題であり、かかるコストを上回るような投資や施策というのは、なかなか実現できないということも事実であります。

例えば、富山市様が長年取り組まれております「歩いて暮らせるまちづくり」といった取り組みのように、居住誘導や、立地適正化計画を含めた幅広い取り組みとあわせて、駅のプレゼンスが高まって、先生の資料にもいただいた通り、いろんな期待が

ある中、好循環が生まれるように、交通分担率の向上も図っていく必要があると改めて感じた次第であります。

車社会における地域交通というのは、そんな努力を重ねたとしても、なかなか単体でその経費を賄えるだけの収入を上げることというのは、非常に難しいのかなという状況の中、これも重ねての話で恐縮ですが、「事業者の努力プラス補助金」といった形や、「事業者への単なるインセンティブ」という形だけでは解決できるレベルではないという認識を持っています。

前々回のお話にもございましたが、クロスセクター効果も含めて、都市経営としてどうやって成立させていくのか、自治体をはじめ各地域の皆様のコミットメントも含め鉄道の特性を踏まえていき、例えば地球環境保護であったりとか、渋滞の解消であったりとか、いわゆるその都市の課題解決と合わせるような形で、役割や機能というのを、一緒にご議論させていただければと考えている次第でございます。

### ●宇都宮部会長

単体ではなかなか採算がとれないというのは、我々認識しているわけで、そこをどうしていくか、今後の一つの課題なわけであります。

### ●楠委員

万葉線の楠です。

今ほど鹿野委員の方から申し上げられましたように、鉄道本来の持つ機能面としての定時性、或いは通勤・通学の日常の暮らしを支える高度な安全性が求められているということで、外出の機会を手助けする公共交通として選んでいただける電車になるように努めたいと思っております。

また、来街者の方には「あの街に行ったら電車が走ってた！」と。通常ならば機械的対応になるところ、電車はワンマンですので、降りられる時にはその運転手のところを通過して降りるということで、いい印象を持っていただける、楽しかった電車、「あそこよかったね。」という気持ちの上で満たされたようになるよう努めていきたいと思っております。

あと、ウェルビーイング的な話から言うと、どこまで何ができるのか。各個人の持っているらっしゃる、その満足度なり求められるものが違う中で、何が必要かどこまで何をすべきなのかということ、逐次、時間とともに、そういうニーズシーズの関係を、行政とともに、ご提案をいただいた時点で一緒にやるという。

先ほども出ておりましたような、地域住民の人たちがこうして欲しいなあということ、それが取り入れられるかどうかで、ウインウインの関係づくりが必要と思っております。

それと、万葉線の場合は本当にスモールスケールで、先ほどの資料にありますように、沿線等については、駅としては高岡駅と越ノ潟間の関係になります。前回の会議でも申し上げさせていただきましたように、要は選ばれる公共交通として射水市内の

場合、コミュニティバスとの結节点的な停留所としての役割を担うようにどんどんなっていけばいいと思っております。

外部環境の変化とお客様の価値観のそれぞれの変化にしっかりアンテナを立てた対応をしていきたいと思っております。

### ●宇都宮部会長

ありがとうございます。事業者がアンテナを立てつつ、住民の方、沿線との連携が不可欠ということだろうと思います。

### ●新庄委員

富山地方鉄道です。よろしくお願いいたします。

鉄軌道とそして鉄道の駅に求める役割・機能とございますけれども、これは二つの見方ができると思っております。

一つ目は、地域にとっての魅力。これまでの会議の中でも何度か地域に鉄道が通っている、或いは駅があることの存在意義について触れて、いろんな視点で地域の財産であるというような、そういった発言をさせていただいております。

そしてもう一つは、交通機関として、用者にとっての鉄道の魅力でございまして、それはサービスレベルで特に優れる、先ほどもございましたが、定時性であったり、速達性であったりだと思っております。

この魅力は、鉄道の線路、そして駅、その他大規模な鉄道の施設があってこそ発揮される魅力でございまして、先ほど宇都宮部会長からもございましたけど県下全域にこの鉄道サービスが常時提供維持されていること自体、地域交通を描く上で富山県は非常に恵まれていると、私はそう思っております。

ですので、今後恵まれた鉄道網の魅力を大いに活用すること。そして富山県全域に交通ネットワークを展開することが、計画の目標達成にも近づいていくのではないかとと思っております。

しかしながら弊社の特に鉄道のサービスレベルについて、弊社の立場でお話しますと、どうしても事業としての採算性を意識する中で、ダイヤなど重要なサービスの要素を設定しております。実際このサービスがご利用いただいている方に、魅力となっているか、満足いただけているかどうかは、残念ながら、先ほどの資料にある通りなのだと、痛感しております。

特に利用されているにもかかわらず、ダイヤの運行本数が少ないことへの不満が、これだけ多いということは、利便性向上を方針とする計画においては、このまま放置できない結果で、関係者で協議すべき課題だというふうに考えております。

弊社としては、先ほど資料2にもございますように、事業者としての採算性も、尊重していただかなくては、このことへの関わりはなかなか難しい。このように思います。

ですので、弊社のできるサービスレベルを超えて、利用者ニーズにこたえる、例え

ばダイヤのパターン化であったり、運行情報の表示の新設などであったり、公共として求めるサービスの上積み分については、自治体や地域による関与、特に財源の確保など、対応を検討いただきたいと。このように思います。

もちろんこの鉄道サービスの向上に関して、その設定であったり、そして供給に関して、運行事業者としての役割は、しっかりと果たしたいと思っておりますが、それでも鉄道事業の運営全般の課題として、例えばさらなる電気料金の値上げもございません。電気動力費が今年度で値上げ前の昨年度比でいうと30%、1億円以上増加しておりますし、来年度の5年度が同じく、昨年度比でいうと80%。3億円近く増加する見込みなど、やはり鉄軌道サービス事業を運営する環境は、厳しいと言わざるをえないと思っております。

ですので、この鉄道サービス充実の考え方もそうですけど、戦略会議における責任分担、役割分担の考え方に基づいて、事業者が主体となる事業収支均衡までのサービスの供給運営。それとその土台の上に成り立つ公共として必要とする利便性重視のサービス水準の供給運営、これらをやはり分けて考えることが、例えそれが不採算となっても、地域交通サービスの利便性向上が図られて、そして継続的に提供される運営制度の基本になっていくものと思っております。ぜひ自治体が主体となる、その発展的な検討に、私どもは期待しているところでございます。

そして鉄道駅についてということですが、駅こそ、最初にお話しましたが地域の魅力、その存在としては、地域の拠点の一つだというふうに思います。ただ残念なことに、一部弊社の駅では、立山町の五百石駅、舟橋村の越中舟橋駅など、鉄道の利用の方だけでなく地域内外の人が訪れて活気が増える場所となっている場合もございますが、実際は無人駅も多く、鉄道の乗降場所としてのみ機能している施設も多い状況にあります。

それでも駅は地域の誰もが知っておりますし、今も利用している、或いは昔利用していた、みんなが親しみを感じる場所であることには変わりございません。そういう意味からすれば、間違いなく地域活性化の重要な素材であるというふうに思います。

ですので、鉄道線の利便性向上に向けた取り組みとしては、資料のニーズにもございましたが、今では当たり前のサービスとなりつつある運行状況など情報提供の場として、また地域のまちづくり、にぎわいにつなげる施策として、駅を活かす取り組み、ぜひこのことについて、我々も自治体そして地域の皆さんと、積極的に考えていきたいと思っております。以上でございます。

## ●宇都宮部会長

私も越中舟橋駅と五百石駅に行って参りました。地域の方が一つの「場」、いわゆる「サードプレイス」とでも言うのでしょうか、家とも勤め先とも違う、そういう場として活用されている姿を見て、こういう展開は一つあるのだろうと実感した次第です。

## ●本田委員



富山大学の本田でございます。今日もよろしく申し上げます。

ご準備くださった資料とご説明、それから今の事業者の委員の方々からのご意見をお聞きしまして、改めて富山県の鉄軌道につきまして、再認識したところでございます。私自身が考えていること、いくつかコメントしたいと思います。

冒頭にもありましたが、鉄軌道王国富山と言われているかと思いますが、富山県で県内すべての市町村に鉄道駅があるというこの強みを、生かさない手はないと考えております。

鉄軌道の利便性を向上させて、社会インフラの骨格として鉄軌道を位置付けて、この骨格にふさわしいサービスレベルに持っていくべきだろうなと思っています。

この地域交通戦略ですけれども、都市政策と交通政策の両方の視点、それから両者の連携というものがやはり不可欠だと思っています。鉄軌道を活かすには、この交通まちづくりを進化させて、何よりも自治体のまちづくりとの連携が欠かせないだろうと考えております。

そのためにはまず、各鉄道沿線の市町村の交通まちづくりに対する温度差を把握し、その温度差を詰めていくということが重要になるのではないかと考えています。鉄軌道のサービス水準とか、具体的なサービス内容とか、或いは利便性向上の実現への道筋、こういったものに対するご意見、ぜひ聞きたいなと思っています。例えばざっくりばらんにヒアリングしてみるとか、そういった事も必要ではないかと考えております。

それから今日のお話にもございましたけれども、この鉄軌道を骨格とするためには、駅も重要でございます。各自治体で立案するまちづくりの指針である立地適正化計画、これすべての市町村が立地適正化計画を策定しているわけではないですが、今後も策定されていくと思います。その立案するだろう立地適正化計画におきまして、駅の拠点化という明確な位置付けをしていただければと考えております。

現状駅は、ともすれば市街化調整区域に位置していることが多くて、駅に拠点としての役割とか機能を持たせるためには、市街化調整区域じゃなくて、少なくとも市街化区域、もっと言えば、立地適正化計画でいいます都市機能誘導区域とか居住誘導区域に含めるということが必要になってくると思っています。

要は、立地適正化計画に鉄道駅をしっかりと位置づけるということかと思っています。先ほど保育園の話が少し出てきたかと思いますが、この鉄軌道の需要創出を睨んだような都市機能配置、こういったものをしていく。駅の新設も有効かと思えます。

それから自治体の予算という点で、交通に関する予算はなかなか厳しいものがあるんですが、交通が移動の手段であるということを考えますと、この交通部局だけでなく、医療、福祉、教育、観光、商工とか様々な分野がございますので、或いは環境とか地方創生、こういったものも関係してくると思いますが、この部局の予算とをしっかりと連携したり、後押ししてもらおうという取り組みをぜひ進めていくべきだと思っています。もっと言えば当然ながら、土木で言うと道路部局との連携というのにも必要に

なってくるかなと思います。

前の富山市長の森さんがよく言われたと思いますが、車で移動するのに便利な、その都市機能の誘導区域外に、商業施設とか生活利便施設を立地させるような都市政策を行うべきではないと常々おっしゃっていたと思います。

自治体の部局間とか、或いは自治体間、こういったところで、車社会に対する共通認識を持つということも大切かなと思います。

いずれにしましても、世界を見ると、この自動車偏重で参りますと都市の持続可能性が担保できないということも言われておりますので、そういったことをしっかり理解しておく必要があるかと思っております。

### ●宇都宮部会長

ありがとうございました。非常に重要なご指摘をいただいた気がいたします。

### ●中川地域交通政策監

ありがとうございます。中川でございます。

今日お話をいただいておりますように、鉄道、鉄道の中でも特に街との接点があるのは駅ですので、鉄道を便利にして駅を中心として街が広がっているという構造に富山県もあると先ほどのプレゼンの中でもお話をさせていただいたわけです。

もともと鉄道と都市というのは、鉄道が便利になって、元気になれば、街にたくさんの方が来てくれるようになって、街が元気になる。街が元気になっていけば、鉄道のお客さんも増えていってまた鉄道もまた元気になっていくという、こういった好循環が想定されるわけです。

それを目指していくことになると思いますし、日本でも大都市圏ではそれはある程度成立してきたのかなと思いますが。その一方、地方ではなかなかそういうふうに向かってこなかった部分があると思います。

一方ヨーロッパなどでは、宇都宮先生も大変お詳しいですけども、まさに鉄道の利便性を向上させることによって鉄道が元気になると、もっと街が元気になるのが相乗効果・好循環になっていって、地方の街でも賑わっている状況と聞いています。コロナ以降もますます地方の街が元気になっていっているし、鉄道の利便性向上に対する政策も引き続き行われていっているという状況にあるというふうに聞いています。

この会議では、ヨーロッパなどが行っている「SUMP (サンブ)」という考え方に従いながら、自治体の側がしっかりとその責任を持つことによって、公共交通の利便性を高めていって、その結果として、町を元気にしていく。町が元気になっていけば、また、公共交通に乗る人も増えてくるだろうという循環を目指したいと考えているわけですので、今日いただいたお話の中では、自治体との協力関係をしっかりとすることによって、公共交通を便利にしていくということについては、この部会の中でも共通認識は得られつつあるのかなと思いますし、全体会議の中でも、そういう方向で議論が進んでいくのではないかなと思いますので、今日それぞれの皆さんからそういうご意

見をいただいたことで、またいい方向に進んでいくのかなと感じました。

以上でございます。

## ●宇都宮部会長

ありがとうございました。

ヨーロッパの話がありましたけれども、今まさにこの富山県の戦略会議の大きな目標であるカーボンニュートラル、これに向けてヨーロッパでは、廃止した鉄道を復活させてまで、何とかこの鉄道を骨格にしようとする動きがあるわけですね。それを考えますと富山県は、すでに鉄道がある。やはりこの財産を生かさない手はない。

しかもそれは財産であるのみならず、繰り返し皆様のお言葉にありました通り、それが骨格になると。

特に鉄道の場合は、環境に優しく、それで、先ほど鹿野委員からございました大量輸送・定時性・速達性、移動のクオリティと最高なわけですね。このクオリティがあるからこそ、自動車に乗っている方もしっかり使うことができるし、それが駅という結節点を通じて地域のものになる、人々も便利に移動ができ、豊かな生活を送れる、まさにウェルビーイングの向上に繋がるんだと思います。

今日のお話、いろんなキーワードが出ましたけれども、まとめの方向性ということを考えますと、繰り返しになりますが、富山県の強みを生かして鉄軌道を骨格とする。その骨格があると、地域の中の拠点として駅がある。それによって地域交通のサービスの全体の最適化が図られ、ウェルビーイングに資するということになるのだと思います。この点について、皆様共通認識だろうと思います。

ただ、そうした鉄道のサービスを目指すためには、すべて事業者にやっていただくのでは、採算性の問題についていくつかご指摘がありました。一方で、車が使っている方も含めて、よりよい生活をするためにやっぱり一定以上のサービスレベルが必要であると。特に、運行本数であるとか、乗り換えの利便性であるとか、或いは情報提供も含めて、よりよいサービスにしなければいけない。

昨今の議論は、鉄道をどう維持するか、レールをどう残かという議論が多いわけですがそうではない。よりよいサービスを提供することによって、地域を発展させ、ウェルビーイングの向上させるということが大きな目的だと思います。その意味では、委員の方からもありましたけれども、関係者間の役割分担・責任分担、採算という議論になれば、そこに対する支出も含めて、自治体の方としっかり率直な意見交換をしていく必要がある。

先ほど委員のご指摘ありましたが、前の富山森市長は、公共交通は公共財だと言って、公共交通のサービスを良くし、富山ライトレールの場合は、従来動いていなかった人2割が外出するようになった。外出機会を創出するというのもできてきているわけですので、ぜひ、他の自治体の方ともそういう議論をしながら、問題意識を共有する。明確な責任分担の下であれば、事業者さんも力を発揮できる。そこをこの部会の意見として、次に進めていけばいいのではないかと思います。

それから、自治体さんも単に関わるだけじゃなく、自治体さん自身が立地適正化計画も含めていろいろな都市政策を整合させてやっていく。先ほど話があったように、鉄道があるけれども市街化調整区域となっているのでは、整合しないわけです。

しっかり、まちづくりの要素として、鉄道を位置付けていただく。それが鉄道の骨格としての役割、或いは駅の拠点としての役割を発揮させて、ウェルビーイングの向上になるのだらうと思います。

資金面の話についても、皆さん多分共有化されていると思います。クロスセクターの議論も今日ありましたが、単に鉄道はそこで利用する人だけのものではない。地域のためのものであると。医療費かもしれないし、それ以外にもある。私が実際に富山市で調査した時には、ライトレールのケースで、皆さんお出かけするようになると、お友達ができるという結果も出ているわけですね。そういう形で社会の交流が深まる。それ自体もウェルビーイングの向上ですし、さらに言えばそれはソーシャルキャピタル、つまり、お互いが信頼できる、お互いが助け合えるレジリエントな社会にも繋がっていくのだらうなと思うわけです。

通常言われている「経済効果」だけではない幅広い効果があるっていうことも踏まえてですね、ぜひ関係の皆さんと意識を共有していく必要があると思うわけです。お金の面になると議論はあるかもしれませんが、地域の財産として鉄道駅、或いは鉄道を活用していく。その点を今回のポイントとして、鉄軌道サービス部会として出していければいいのではないかと思います。

それから、県の中でも、自治体の中でも、いろいろな部局があると思うので、部局間の連携も必要だと思うのですが、そういったところで鉄軌道サービス部会として得られた知見を生かしていくといいかもしれません。

いろいろ申し上げましたが、今までの話で何かご指摘はございますか。

(委員から異議なし)

特に反対意見がなければ、次の年度内に開催される第4回の全体会議では、地域交通ネットワークの目指す姿の整理に向けて、本日の部会の議論を報告いただくということで、事務局で準備をお願いしたいと思います。

それではどうもありがとうございました。本日の部会の議事は以上でございます。皆様のご協力により、本日の議事が予定通り終了したことに感謝し、事務局にマイクをお返しいたします。

## 4 閉会

### ●田中交通政策局長

皆様方には本日いろいろご議論いただきましてありがとうございました。

まず部会長自ら資料をお示しいただいてご説明いただきましたし、本田委員からも具体的なご指摘・ご提案がありました。また鉄道事業者の皆様方からも、実際事業運営を行っているお立場から、これまでの取り組みを踏まえたご意見などをいただいた

ところだと思えます。ご意見を多くいただいたのですが、大変重要な内容だと思っております。

本日は鉄軌道駅を中心にご議論いただいたわけですが、引き続き、鉄軌道サービスのレベルの内容など、そういった議論も引き続き行って参りますので、よろしくお願ひしたいと思えます。

今日はどうもありがとうございました。