

第3回交通ワンチーム部会 議事録

日 時： 令和5年2月3日（金） 10：00～11：45

場 所： 富山県民会館6階 611号室

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、3回目になりますが、地域交通戦略会議の交通ワンチーム部会を開催しましたところ、皆様にはお忙しい中ご出席いただきましてありがとうございます。また、日頃から地域交通の活性化、利用促進、いろいろご尽力いただいております、重ねてお礼申し上げます。

ご案内の通り、昨年6月に富山県地域交通戦略会議を立ち上げまして、持続可能な地域公共交通の確保ということで、計画策定に向けて今議論を重ねているところです。

昨年9月には、第2回の全体会議でこの戦略の基本的な方針・考え方についてまとめを行っておりますし、11月の第3回の全体会議では、戦略の目標についてもご了承いただき、マスコミの方からもいろいろ報道もされているところであります。

今年に入りまして、各種新聞等で報道されていますけど、各部会、鉄軌道サービス部会、サービス連携高度化部会、地域モビリティ部会、3部会をそれぞれ開催して参りました。今日が4つ目の部会、交通ワンチーム部会の開催ということでございます。

今年に入って開催しております3部会では、地域交通ネットワークの目指すべき姿の整理ということで、県民の皆さんにわかりやすい形で目指すべき姿を整理したいということで、いろいろ議論を行っております。

今日は、市町村との連携が極めて大事ということもありますので、今年に入りまして開催いたしました3部会の開催状況も共有いたしたいと思っておりますので、皆様と幅広く意見交換、情報交換させていただければと思います。

本日はよろしく願いいたします。

3 議事

(1) 富山県地域交通戦略の策定に向けた検討状況について（報告）

●田中部会長

それでは、議事に従い進めていきたいと思っております。

まず、お手元の次第にありますますが議事の（１）富山県地域交通戦略の策定に向けた検討状況ということで、事務局からまずご報告お願いいたします。

●事務局

（資料１、資料２、資料３に沿って説明）

●田中部会長

ありがとうございます。

前回のワンチーム部会開催以降、全体会議も１回挟みましたが、部会も今年に入りまして頻繁に開催しておりまして、説明事項は幅広く多岐に渡りました。

今ほどご説明した内容について、確認したいこと、ご質問等ある方がいらっしゃれば、どなたでも結構です。仰っていただければと思いますが、いかがでしょうか。

●新庄委員

富山地方鉄道の新庄でございます。よろしく申し上げます。

今ほど事務局より、これまでの議論の説明がございましたが、特に全市町村に駅がある、要は全市町村と関わりのあるこの鉄軌道、これを地域交通ネットワークの骨格に位置づけるという、この方針について、民間の公共交通事業者の視点で少しお話させていただきたいというふうに思っております。よろしく申し上げます。

まずこの鉄道ですけど、コロナ以後、各地で存続・廃止の協議が行われておりますし、弊社としても、鉄道は路線バスとは違って収益に合算できる支援や、補助制度が無く、抜本的な運営の見直しが必要と、このように考えております。

現状では、こういった大きな課題を持つ交通機関でもあることについては、このようにこれまで触れて参りましたが、それでもこの鉄道を骨格として進めていく以上は、特に関係者で協議しなければならない問題、それは大きく２つあるというふうに思っております。

１つは、やはり利用促進をさらに図って、この計画の目的を達成するサービス、この鉄道網をネットワークの骨格としてどう整えてどう生かすか、そのサービスにふさわしい水準を私たち関係者全員で考える議論。それともう１つは、運営。これまでのように、事業者だけが担うのではなく、自治体そして地域にも担っていただいて、そしてその役割、責任の分担を考える議論。これら２つについて、検討から具体化することに展開する議論を、もうすべき段階だというふうに思っております。

それで、まずそのサービスについてですけど、これは利用者のニーズが高いにもかかわらず、現在のサービスでは充足されていないものが、解決すべき課題として見えてくると思っております。

そういう意味では、これまで開催の部会の資料にもございましたけれども、運行頻度、ダイヤの利用のしやすさ、それと乗り換え、接続の利便性向上、これらを分析して改善することが、利便性向上に向けた具体化の第一歩と考えております。

ただ、それを考えるにあたっては、民間事業者の立場で率直に申し上げますと、例えば事業者が採算性も意識して設定した現在のサービスレベルと、それを超えて住民利用者のニーズに応えたいといった、このサービスの上積み分をやはり分けて考えて、上積み分については、地域のための自治体の関与として、特に財源の確保等を基本に対応検討いただけたらというふうに思っております。

そしてもう1つの議論。運営に関する役割、責任の分担については、全国的にも上下分離方式であったり、公設民営など、鉄道の運営への自治体の関わり方についての検討が各地で進めておりますし、この計画もそれら同様に自治体の皆様の主体的な関与がなければ、成り立たないというふうに思っております。

ただ、そのやり方については、それらの選択肢にこだわる必要はなく、事業としての収支状況であったり、自治体の財源の問題もそうですし、それぞれの実情を考慮した、とにかく負担の偏らない考え方を協議すべきだというふうに思っております。

それでもやはり今ほどの一部サービスの要素の上積みの考え方同様で、事業全体においても、事業者の採算性を尊重していただいて、事業者とすれば赤字というわけにはいきません。せめて収支均衡までのサービス提供。それと、それに上乗せする公共として必要とする、採算性より利便性重視のサービス提供。

このようにそれら運営の主体を、官民に分けて考えることが、公共としての利便性も事業者としての採算性も、その両方が成り立って、結果として不採算でも利便性の高い鉄軌道サービスが、継続的かつ安定的に提供される運営の考え方の基本になっていくと、このように思っております。

最後に弊社の鉄道事業ですけど、観光利用の回復の遅れもございますし、電力、電気動力費の大きな高騰もあって、今後もこの厳しい事業運営は続くと思っております。弊社としては、お話した課題の少しでも早い解決を望んでおりますので、ぜひ関係自治体の皆様には、今まで以上にこのことに関心を持っていただいて、課題の解決、具体化について議論いただく早急な協議の開始をお願いしたいというふうに思っております。

●田中部会長

資料3の第3回鉄道サービス部会の開催結果ということで、先ほどご説明しましたけど、ウェルビーイングの向上に繋がるサービスの提供に向けて、関係者間の役割分担・責任分担の協議という内容ですとか、またその意見交換結果についてもこの資料3にあったんですけど、現行の事業者のサービス水準の上乗せとなるサービス水準については、自治体が主体的に検討して欲しいとか、こういう意見踏まえて重ねてご発言があったものと思っております。

(2) 市町村における計画策定や利用促進の取組みについて（意見交換等）

●田中部会長

2番目、市町村における計画策定や利用促進の取り組みについてということで、今回議事に上げさせていただいております。

これを議事に挙げている経緯を申し上げますと、今ほど事務局から説明あったと思いますが、地域交通ネットワークの目指すべき姿を整理する上で、いろいろなことを議論いただいたのですが、特にその中で、この部会に直接関連する事項といたしまして、市町村のまちづくりとの連携・整合の話ですとか、今ほど事業者さんからもありましたけど、利用促進に向けた取り組みの重要性、こういったことについてご意見をいただいているところであります。

従いまして、本日のこの部会では、まちづくりでありますとか、地域内のモビリティの確保、利用促進に取り組まれておられます市町村の委員の皆様から、取り組み状況などをご紹介いただいた上で、意見交換を行っていきたいと思いますので、よろしくお願いたします。

本日、市町村の方、皆さんご出席ですが、市町村の方で、どなたからでも結構ですけど、こういう計画ですとか、まちづくりですとか、地域のモビリティ確保、利用促進、取り組み状況をご説明いただける方、どなたでも結構ですが、よろしければご発言をお願いしたいと思います。

●富山市

計画の部分では、富山市ではコンパクトなまちづくりを推進し、都市機能の立地の適正化を図るため、平成29年に、令和元年に改正しておりますが、立地適正化計画を策定しております。

この計画では、車を自由に使うことができない方でも円滑に都市機能を利用できるよう、公共交通のマスタープランである地域公共交通網形成計画と連携し、まちづくりと公共交通を一体的に捉え、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりの実現を目指すこととしております。

計画では鉄道駅から500メートル、バスから300メートルの圏域を、居住を推進する地区である居住誘導区域として設定しております。鉄道駅やバス停は大変重要な拠点としております。

後段の部分で、地域公共交通の利用促進に向けて取り組んでいることにつきましては、いろんなことをやっておりますが、新しい内容としましては、公共交通の利用促進に向け、市直営でコミュニティバスをやっております。そのダイヤの見直しや鉄道線との接続改善を行い、サービス向上を図ることや、より多くの方々が公共交通を快適に利用して移動することができるようなサービスの検討を進めております。

例えば、八尾コミュニティバスというものがございまして、これは昨年8月からダイヤやルートを大幅に見直した社会実験を行っておりますが、利用者や住民のアンケートにより、さらに来年の4月から新たなダイヤやルートで運行することにしております。

新たな視点としましては、3月18日にJR高山本線がダイヤを見直されるという

ことで、シームレスに乗り継ぎできるダイヤに変更するとか、利用促進のために1回まで乗り継ぎできる運賃体制というものに変更したいと考えております。

その他には、市民のラストワンマイルとして社会実験を行っております、グリーンスローモビリティというものがございますが、このグリスロについては、様々な地域で実証実験を行って欲しいという要望を受けておりますが、やはりバスやタクシー事業者さんと競合するところもありますので、その点については、民間事業者さんと競合することのないよう、調整して実施しているところでございます。

●田中部会長

今ほど具体の取り組みのご説明をいただきましたけど、所管の市町村の委員の方でも、今ほどの説明、ご質問等がある方がいらっしゃれば、また交通事業者・関係機関の方も今日ご出席ですので、何かお尋ねなり確認したいことがあれば、ご発言お願いします。よろしいでしょうか。

この後、順に市町村の方の取り組み説明あります。また随時伺いますので、その時点で、確認したいことやご意見があれば、どなたからでもよろしいので、またご発言をお願いしたいと思います。

●高岡市

高岡市では、平成30年の12月に策定した立地適正化計画におきまして、概ね20年後の都市の姿を展望しつつ策定するもので、目標年次、平成47年、2035年に向けて取り組みを進めております。

計画では市が目指す都市構造として、コンパクト・アンド・ネットワークのまちづくりを掲げておりまして、具体的には都心のエリアには高次都市機能、それから周辺市街地エリアには生活サービス施設等、都市機能や居住を、各市街地に緩やかに維持誘導していく。

その中で公共施設などの既存ストックを最大限に活用しながら、経済的で環境面に配慮したコンパクトなまちづくりを目指していきたいというふうに考えています。

その中で地域交通につきましては、中心市街地それから周辺市街地を繋いでいく鉄軌道それから路線バスといった骨格公共交通の維持に努めながら、これらと地域をつなぐ、地域特性に応じた新たなコミュニティ交通として、市民協働型交通システムの導入というものを進めていくことで、市域全体の利便性を高めていきたいというふうに考えているところです。

こうした交通ネットワークの全体の形を、高岡型コミュニティ交通と位置付けまして、市民が安心して快適に暮らし続けられる持続可能な地域社会の実現を目指しております。

また立地適正化計画における駅の考え方につきましては、居住誘導区域や都市機能誘導区域を設定する際に、高齢者の徒歩圏内ということで、500メートルのエリアで、そのエリアの中心に設定するなど、密接に関係するものとなっております。

地域交通の利用促進に向けては昨年度以降、市民協働型交通システムの導入に向けた取り組みが、それぞれ地域の特性に応じて進められております。

このシステムについては、地域が主体になって、地域バスや地域タクシー、それから朝日町で導入されている自家用車を活用した乗り合い公共交通のノックルの仕組みなど、地域特性に応じて導入に向けて取り組みが進められているところでございます。

これらのシステムの新規導入、それから路線変更等を行う際には、交通事業者さんとの事前説明、それから公共交通会議での調整ということで、各路線への影響や競合がないように努めております。

また地域とバスや鉄道とをつなぐ市民協働型交通システムの導入が地域交通全体の利用促進に結びつくものと考えています。

●射水市

射水市では、まちづくりに関する計画としましては、令和2年6月に都市計画マスタープランを策定しております。立地適正化計画につきましては、令和3年度から取りかかっておりまして、現在策定中でございます。

これらの計画の中で、目指す多核連携型の都市構造の実現には、公共交通との連携は不可欠としております。

本市は平成17年1月に、1市3町1村が合併していることもありまして、市街地や居住地が分散しておりますので、少子高齢化や運転免許返納が進む中、生活手段としてそれらを結ぶ公共交通のネットワークは、重要な役割を担っているものと思っております。

その中で、本市の地域公共交通の市内移動につきましては、コミュニティバスが主流でございます。ただ、市内全域を網羅するあまり、路線が複雑なことや便数が少ない路線もあり、必ずしも市民の皆様には喜ばれるものにはなっていないとも認識しております。また運行経費の方も増大しております。

これらの地域公共交通の課題解決には、デマンド型交通が有効であると言われておりまして、射水市の方でも一部地域でデマンドタクシーが運行しておりますが、本市は人口約9万人で、コロナ禍でもコミュバスの方は年間30万人以上が利用されており、市内全域でのデマンド型交通では、運転手不足による、乗りたい時に利用できないことなどが懸念されることから、なかなか導入に踏み切れないところで、調査研究しているところでございます。

市外移動につきましては、あいの風とやま鉄道さんや、万葉線さんや、路線バス等がございまして、あいの風とやま鉄道の駅は、県内3番目の乗降客数がある小杉駅がございまして。

また、越中大門駅がございまして、利便性向上にあたりましては、越中大門駅にエレベーター設置に向けて、あいの風とやま鉄道さんと一緒になって取り組んでいるところでございます。

また、小杉駅南駅舎は市のものでございますが、老朽化もしております、大規模改修も必要となってきましたが、改修にあたっては財源の確保が難しいこともございますので、国や県の補助制度等があれば、また情報提供等も含め、また支援の方をお願いしたいと思っております。

●田中部会長

高岡市さんと射水市さんのご説明ありましたので、万葉線の委員の方、ちょうど高岡市さんと射水市さんのご説明も終わりましたので、楠委員から何かご発言があればお願いいたします。

●楠委員

万葉線の楠です。

今ほど2市、万葉線はその2市を跨いだ12.8キロです。前回も申しあげましたように、魚の骨のような形で行っております。電車は行ったり来たりということで、ターンテーブルがないもので、前の電車が今度は運転席が後ろになるというような形で行ったり来たりです。

児童さん、通学の方々、結構人口減で減っております。定期券関係も減っております。この中で、少しでも当社として利益、収益を上げるということで、いろいろな形で、地元密着型で今後も進めていこうかと思っております。

それと、射水市さんにおいては、やはり昭和の時から鉄道の駅がございます。そこをコア的なもの、あるいはコミュニティバス、あるいは加越能様のバスとの結節点としての機能を持った形で、利用する方の視点・思いというもので、できるだけ最終的には、マイカーが少なくてもなるような形に、皆さんと一緒に協力して築き上げていけばというふうに思っております。

以上です。

●田中部会長

事務局でも説明あったのですが、鉄道駅を中心としたまちづくりの事例で、魚津駅の例で出たのですが、この例にこだわらず、取り組み状況があれば、魚津市さんよろしくお願いたします。

●魚津市

立地適正化計画については、令和2年の3月に策定しておりますけれども、中心市街地を活性化し、生活・交通の利便性を高く確保し、未来を担う若者たちにつなげる魅力的なまちづくり、という方針で取り組みを進めていくこととしております。

都市の骨格構造として、市内には5つの鉄道駅がございます。あいの風とやま鉄道さんの駅が1つと、富山地方鉄道さんの駅が4つ、合わせて5つありますけれども、あいの風とやま鉄道さんの魚津駅と地鉄さんの新魚津駅、地鉄さんの電鉄魚津駅、こ

の2箇所を中心拠点として都市機能誘導区域、居住誘導区域というものを設定してございます。さらに地鉄さんの西魚津駅、経田駅を地域拠点として、まちづくりをしていくこととおりまして、鉄道を軸として、バスで各地域を結ぶネットワークの構築を目指し、交通体系と公共交通軸を定めているところでございます。

立地適正化計画のまちづくりを実現させるための具体的な施策として、魚津駅、新魚津駅周辺、まちづくり基本構想というものを同時に策定しまして、先ほど資料でもご紹介しましたがけれども、駐輪場のリニューアルでありますとか、観光案内所の整備というものに取り組んでいるところでございます。

利用促進でございますけれども、私どもで市民バスをやっておりますけれども、旧小学校区が13地区あり、各地区に利用促進協議会を、住民の皆さんで組織しておりまして、ニーズの把握でありますとか、ダイヤ、ルートのご意見を毎年頂戴しているところでございます。

それから、キャッシュレスの取り組みを、今年の6月からPayPayでお支払いできるように取り組んでいるところでございます。

●田中部会長

ありがとうございます。具体の取り組み、いくつもお説明をいただけてきました。

●滑川市

立地適正化計画の方につきましては、現時点で策定についての具体的な動き等はないということございまして、2016年に策定しました都市計画マスタープラン、これによったまちづくりを現在進めておるところでございます。

マスタープラン上におきましては、本市につきましては、市街地、商業地域だとか公共施設などを集めているところが、ほぼ駅周辺にあるということございまして、やはり、その駅周辺の市街地と市内各地をどのように結ぶか、そして鉄道を活用した市外との連携をどのようにしていくかということで、位置付けた公共交通としております。

本市につきましては、鉄道駅と市内各地を結ぶものが、ほぼほぼ市バスになりますので、市バスを充実させるということが、鉄道駅との連携に繋がるというふうに考えてございますが、この市バスにつきましては、先ほど射水市さんの方でも若干触れられておりましたが、市内区域を駅に一直線に繋ぐということで、やはり一本の経路が長いとか複雑とか、そういったようなことで、市民の方からは改善点の方をいただいているところでございます。

それに伴いまして、やはり運行費用の増大や運転手の確保、そういったようなこともありまして、今年度私どもの方では、新たな交通計画の方を策定してございますが、その中でやはり、現在、他市町村さんに見られております、デマンド交通といった新たなサービス、そういったようなものを具体的に検討していくということで、現在、取り組みに位置づけることを考えてございます。

実際の利用促進についてですが、具体的な駅舎のハード整備というものにつきましてはございません。ただ、あいの風富山鉄道の滑川駅につきましては、あいの風さんのご協力をいただきまして、この3月にエレベーターの方、整備されるということで、利用者の利便性の向上には繋がるものと考えてございます。

実際、駅周辺におきまして、駅舎自体の改善ではございませんが、20年近く前に、滑川駅のそばに温浴施設や飲食店などを含んでおります交流施設を開設した際には、駅との動線環境の確保ということで道路整備やアーケード整備、そういったようなことを行いまして、鉄道利用される方が待合の時間にそういった施設を利用していただけのような、そういうようなことも過去考えて整備をしてございます。

また、最近では富山地方鉄道の滑川駅さんの方に隣接して、新たな防災と市民交流の複合施設を設けました。そちらの方でも飲食店等が入る準備を進めておりまして、鉄道駅を利用される方は、駅舎のすぐそばにありますので、鉄道駅を利用される方は、その施設で少し待合の方を活用していただく、またその施設自体に鉄道などを利用して来ていただくと、相乗効果も期待しているところでございます。

●黒部市

黒部市です。よろしくお願いいたします。

計画関係でございますが、黒部市の方では、まちづくりの方針としまして、コンパクトかつ公共交通とネットワークが充実したまちづくりということで、平成30年3月に立地適正化計画を策定しております。この計画につきましては、今年度と来年度で、都市計画マスタープランと合わせて、見直しの予定としているところでございます。

公共交通は、駅がどのように市の方に位置付けられているかということでございますけれども。本市は中心市街地を中心に用途地域が指定されておりまして、地域内に約3割の市民の方が居住しているような形になっております。

加えまして、この区域に医療や福祉、教育、商業、また行政等の都市機能施設が集約されておりまして、比較的コンパクトな都市構造を形成している状況でございます。

この中心市街地、海岸部から黒部峡谷の入口であります宇奈月温泉に向けまして、東西方向に富山地方鉄道さんが貫いておりまして、また海岸部から平野部方面には、南北方向に縦断するあいの風とやま鉄道さん、それと市のほぼ中間を同じく南北に横断する北陸新幹線が走っておりまして、これら鉄道につきましては、本市公共交通の基軸として位置付けているところでございます。

特に、先ほどの参考資料の方にはございましたが、黒部市におきましては、鉄道駅の沿線に居住が集まっているというような状況でございまして、こういったことから鉄道が非常に重要な位置付けをされているところであります。また、交通事業者によりバス路線網も充実して整えられておりまして、市内各所から中心市街地へのアクセスが確保されている状況にあります。

地域交通の利用促進に向けての取り組みについてということでございますけれども

も、ソフト関係につきましては、特に申し上げるようなところはないのですけれども、地鉄沿線への転入施策といたしまして、住宅取得支援でありますとか、そういった補助制度を設けているほか、新幹線駅に隣接する地鉄新黒部駅などには、安価な有料駐車場や無料駐車場などを整備しております、パークアンドライドによる鉄道利用等も可能となっておりますので、こういったところでさらに鉄道利用が進めることができたらいいのではないかというふうに考えております。

あと、その他のハード整備につきましては、これまでも中学校の統合等によります駅舎の改修でありますとか、そういったところにつきましても、市としても支援をさせていただいているというところでございます。

今後引き続き、鉄道事業者さん、バス事業者さん等とも連携を図りながら、鉄道の利用策について検討して参りたいと考えておるところであります。

●田中部会長

あいの風とやま鉄道沿線の自治体さんに聞いてと思いますので、1つ飛びまして小矢部市さんお願いいたします。

●小矢部市

小矢部市でございます。

本市の立地適正化計画について申し上げますと、平成28年度に策定しております。その策定から一定期間経過したこともありまして、激甚化する災害の対応であるとか、居住誘導区域内の浸水想定区域における防災対策の検討から、令和2年度に見直しを行っております。

駅の位置付けの観点から、本市の立地適正化計画について申し上げますと、石動駅から1km圏域を中心として、居住誘導区域を設定しています。そして都市計画運用指針に従って、その区域内に都市機能誘導区域を設定しております。

さらに、この区域内の大部分を都市再生整備計画事業区域として設定し、都市再生整備計画を策定して、旧都市再構築戦略事業の国の事業の採択を受けて、国の交付金を活用しながら、当計画に位置付けた事業の推進を図ったところであります。

この本市の都市再生整備計画の予定について申し上げますと、地域交通網の拠点である石動駅を中心とした中心市街地を中心拠点区域に位置付け、老朽化した公共施設の中心市街地内部での集約、更新等により、都市機能の拡散防止と中心市街地の公共公益サービスの機能の維持を図り、にぎわいのある中心市街地への再構築を図ること、こういったことを予定として進めたところであります。

具体的な事業を申し上げますと、石動駅周辺は、あいの風とやま鉄道さんの軌道によって南北が分断されているといったようなこともございまして、駅へのアクセスを南北からスムーズに、石動駅や中心市街地へアクセスできるよう、南北自由通路を整備いたしました。

老朽化していた図書館を合わせて石動駅と合築して、新図書館を整備したという

ころであります。先ほど、事務局の方から部会の開催結果の中で、サービス連携高度化部会の中でご意見としてありました、駅で待つことが楽しめる空間にして欲しい、こういったような考え方も取り入れまして、気軽に立ち寄って居心地よく学べる図書館、こういったことを基本理念として新図書館を整備したところでもあります。

合わせて、先ほど魚津市さんの事例紹介の中にもございましたように、駅舎内に観光案内所も整備しております。

それから、旧総合会館、市民会館であるとか、勤労青少年ホーム、こういった4つの社会教育施設や集会施設等も集約して、新たに市民交流プラザなどを整備して、都市機能の移動区域内での公共施設の集約、更新なども行ったところです。

地域交通の面で申し上げますと、駅南駐車場、それからアクセス道路の整備を進めまして、同時に。パークアンドライドによる、あいの風とやま鉄道さんの利用促進を図る、ということはこの計画の中でも位置付けております。

それから、本市の市営バス、コミュニティバス、これは通称メルバスと呼んでおりますが、これにつきましても石動駅を中心に各地域で伸びる路線網として、石動駅の交通結節点としての機能強化を図っているというところでもあります。

それで利用促進の面、具体的に申し上げますと、地域交通の利用促進という点で申し上げますと、まず今ほど申し上げたメルバスの利用促進では、75歳以上の高齢者であるとか、65歳以上の免許返納者、こういった方たちの利用料金の無料化を図っている。そういったようなことで利用促進を図っております。

あと、先ほども申し上げましたように、メルバスは全路線、石動駅を発着停留所としていることによって、あいの風とやま鉄道さんであるとか、加越能バスさんへの乗り換えを可能として、市営バス以外の地域交通の利用促進を図っているといったようなところでもあります。

以上であります。

●田中部会長

今、ご説明ありましたけども、部会の議論を先駆けて、いろいろ取り組みを進めておられるようなご紹介でした。

●入善町

入善町です。

入善町では、立地適正化計画を平成29年4月に策定をしまして、あいの風とやま鉄道の入善駅を中心として、居住誘導区域などを設定しているということになってございます。

その立地適正化計画の中で、入善駅の交通結節点としての機能強化を図ってほしいということも書かれていたわけでありまして、それに基づきまして、昨年度も駅の周辺整備をまず行いました。

送迎の車で非常に狭かった駅前を拡張するというのと、一般車両と公共交通の車

両のエリアをしっかりと分けるということによる危険性の除去、あとは歩道の上に屋根を設置するなど、とにかく利用しやすい駅にしていっていったというようなことをごさいます。現在は、単に広がったということもあって、使いやすくなっているという話も聞いているところであります。

また、駅舎の整備ということに関して、利用者から非常に要望の多い、エレベーターの設置については、大きな課題としてあるということと、さらに駅の北側にはいくつか企業が立地しており、駅を利用してそちらに歩いて行かれる方が多いわけですが、その方々に向けた南北の自由通路なり、北口の改札を何とか設置できないかということも、大きな課題として抱えているところでございます。

あと、利用促進という面について言えば、入善町では平成 26 年度からデマンド交通を町内全域で実施をしているということをごさいましたが、以前の運行形態でありますと、何時まで目的地に行きたいということが運行できなかったわけですが、平成 30 年にシステムを導入したということによりまして、何時まで入善駅に行きたいということが可能になったことから、乗り継ぎという面では非常に向上したのではなからうかというところでございます。

以上でございます。

●朝日町

朝日町です。よろしくお願ひします。

朝日町では、まちづくりに関する計画の策定状況、地域交通の位置付け、整合性の確保については、平成 28 年度に作成しました上位計画であります第 5 次朝日町総合計画におきまして、快適で利便性の高い町民生活の確保と、活力ある地域経済社会の形成を地域交通の役割と位置付けております。

また、令和 4 年 10 月に策定しました立地適正化計画におきましては、泊駅を中心とした中心市街地を形成していくことを位置付けているということをごさいます。

また、この計画誘導区域内だけではなくて、すべての町民の交通利便性を高めるために、多様な交通手段の確保、維持による公共交通ネットワークの整備を推進することとしております。

朝日町におきましては、公共交通があいの風鉄道さん、それと地元の民間タクシーのほか、町営のコミュニティバス、それとノッカルといった形になっておりますが、今年度中の策定を目指しております、朝日町地域公共交通計画におきましては、先日も協議会を開催したところでありますけども、その中では、今ほど申し上げた上位計画、関連計画との整合性を保つとともに、単なる利便性向上ではなくて、住民、事業者が移動の課題に関心を持って自分ごと化して、地域交通をみんなでつくることというビジョンを掲げております。

真に持続可能な地域交通は、行政単体ではなし得ず、町営モビリティの利便性向上のみでは、住民の QOL の向上が実現できないというふうに考えておきまして、例えばバスと鉄道の接続を劇的に改善しましても、駅舎環境の整備なくしては快適さを実

感できないように、今後バリアフリー等の整備が課題でありますし、入善町さんや他にもありましたように、泊駅の北側は周辺が整備されているのですが、今南側の方で土地区画整備事業が進んでおりますことから、今後は南側からのアクセスということが課題として上がってくると思っております。

地域交通の利用促進に向けてでありますけれども、先ほど申し上げたように、令和3年度に新たな移動サービス「ノッカルあさひまち」が始動いたしましたけど、タクシー事業者と利用方法や料金体系の棲み分けを図るとともに、このサービス、当面サービスのみを訴求するものではなくて、他のモビリティと組み合わせた活用方法の提案に努めて参りました。

具体的には町内交通を同列に配した交通案内チラシを作成したほか、今後は「ノッカルあさひまち」のLINE予約アカウントを、公共交通統合アプリというふうに進化させることを目指していきたいと考えています。鉄道を含めた町内交通の時刻表などを網羅して、施設情報の発信を行うことで、目的と移動の一体化による外出のきっかけづくりを図って参りたいと考えています。

また、実態に合わせたサービスのカスタマイズも重要だと考えておりました、中心部から離れた各集落内における超近距離移動、例えば地域住民の公民館行事など、タクシーでも、コミュニティバスでも、ノッカルでもカバーしきれない移動ニーズに対しても、新たな運行形態、料金体系の地域循環型のノッカル的なものを検討していきたいと考えておりました、今後、既成概念にとらわれない適材適所なサービス設計を図っていきたいと、その中で誰1人取り残さない視点で地域交通の利用促進に努めて参りたいと考えております。

●田中部会長

それでは、あいの風富山鉄道沿線の自治体の方から、いろいろ取り組み状況をご説明いただきましたので、本日は日吉委員もご出席ですので、ご発言をお願いしたいと思います。

●日吉委員

あいの風とやま鉄道でございます。

まず、一般論としてですが、全体の話として、地域の鉄道はやはり県民の皆さんの足でありますから、どうしてもこれは維持していく必要があるということでございますので、そのためには、当然、事業者も利便性の向上に努めるということで努力しなければいけないということですが、一方でやはり必要な財政支援といったことも、しっかりと考えていただきたいというふうに思います。県や市町村からの財政支援といったようなことは、お願いをしていくことになると思います。

当社の場合は、経営安定基金というのがございまして、市町村の皆さんからのご支援をいただいているわけですが、地鉄さんとか、そのような所に対しても、全く同じシステムになるというわけではないですが、やはりみんなで支援、サステナブルな鉄

道ということで、支援をお願いしたいというふうに思います。

その中で、今の利便性の向上といったところで、事業者が努めていくわけですが、この場合、例えば駅周辺の整備とかになってきますと、どうしてもその市町村の皆さんのまちづくり計画と一体的に進めないと、これはもちろん進まないということですので、例えば当社のケースであれば、市町村の皆さんのまちづくりの計画と整合性を合わせながら整備を進めるといったようなことになると思います。従って、そこら辺については、やはり市町村の皆さんのご協力をお願いすることになるのだろうというふうに思います。

その中で、今一番よく言われるのは、やはり先ほどからも出てくるバリアフリーの話でございまして、バリアフリーについては、やはり基本的に進めるべきものであるというふうに思っております。

基本的には、国の補助を受けながら進めるといような形で、あと県、市からの支援、それとあとは当社の経営安定基金の方からご支援をいただいで進めているということですが。

先ほどもありました滑川市さんのエレベーターについては、この3月に完成するということになりまして、新年度からは高岡市さんの福岡駅の着工に入るということですので、同じく新年度から射水市さんの越中大門駅の実施設計に入ってくるということですので、これらはいずれも国の支援を受けてということになるわけです。

そういう意味では、着実に進めていくということがあるのですが、これはやっぱり今バリアフリーの国の補助基準というの、前まで3,000人とされていたところ今は2,000人で、これはバリアフリー基本計画作りなさいということになるわけです。

そういったようなことを前提にやっているわけですが、国に対してはこの2,000人というのはやっぱりなかなか厳しいのではないかとということもあって、県と一緒に基準については緩和するように、さらにお願ひしていかなければいけないだろうというふうに思いますし、ちょっとフライング的な話かもしれませんが、どうしてもこの国の基準に達成しないようなケースがあるならば、県の方でも補助制度を考えていただくとか、そういったようなこともあって然るべきではないかというふうには思います。そういう形でバリアフリーを進めていくということが必要だろうと考えます。

それから当社の方は、高齢の免許返納の方については、これは地鉄さんもやっておられますけど、通常料金の半額という制度をやっています。この免許返納者の半額制度のご利用は、コロナの中でも増え続けているというようなことで、大変ニーズが高いという状態になっています。

こういったような事柄については、我々もそうですし、それから地鉄さんもやっておられますが、あとは例えば市営いわゆるコミュニティバスとか、そちらの方でもなるべくそういうものを導入していただいで、免許返納者の利用を進めるべきではないかというふうに思います。

その中でやはり、いわゆる駅舎のバリアフリー化も進めていくということ、全体的に進める必要があるのではないかなというふうに思います。

以上です。

●田中部会長

幅広くご意見いただきまして、ありがとうございました。

●砺波市

砺波市です。よろしくお願いいたします。

本市におきましては、交通関係の計画とまちづくりという面におきましては、従来から砺波市都市計画マスタープランというものを策定し、J R 砺波駅を公共交通の結節点として位置付け、公共交通の利用とまちづくりを一体的に、適宜改定を加えながら進めているところでございます。

とりわけ城端線の利用につきましては、現在いろいろ議論がされている最中ですが、特に高校生の通学であるとか、社会人の通勤ということで、非常に利用が多く、市民の生活の足として、時にはもうぎゅうぎゅう詰めで、人が積み残されるのではないかというくらいに利用されていると。

あわせまして、まちづくりと同時に進めている観点から、高速バスの地鉄さんでありますとか、加越能さんのご理解、ご協力もいただきまして、砺波に住みながら東京方面、関西方面、名古屋中京方面すべてに移動ができるという利点を生かしたまちづくりによって、砺波駅周辺のいわゆる出町地区という所におきましては、商業地域、大手のドラッグストアであるとか、店舗であるとか、大型ショッピングセンターの誘致なども一緒に進めることによって、おかげさまで人口増に繋がったり、社会増に繋がって公共交通と一体で砺波に住みながら、移動・通勤ができるというまちづくりを現在も進めているところでございます。

そのような若い世代、働き世代についての公共交通ばかりではなくて、一方では、やはり先ほどから課題になっております高齢の方であるとか、運転免許を持たない、返納された、こういった方の生活を守るという意味では、砺波市を市街地化していくというコンパクトなまちづくりばかりではなくて、やはり全国的にも誇れる散居村という景観を、やはり砺波市の伝統の一つとして残していくためには、やはりこの方々の生活も、そこに住み続けながら、当然公共交通で守っていくという使命が当然行政にはあると思います。

そういった意味では、デマンド型交通、市営バスでも運行してはいましたが、やはり散居村ということで、市営バスのバス停まで、民営バスのバス停までも非常に遠いと、歩いていくのが大変だということから、市民のご意見も聞きながら、デマンド型交通の充実を、実は今、図っているところでございます。

28 年からやっておりますが、それをさらに中山間地域から平野部地域に伸ばしまして、昨年からは地域の半分、そして本年の 10 月からは市全域に向けて、このデマンド型交通のいわゆる「チョイソコとなみ」を拡大していきたいと。それによって市民の足を守り、結節点である J R であるとか、民営バスにつなげていきたいというふ

うに考えております。

ただ、この点においては、当然十分気をつける、配慮する面においては、タクシーとの差別化で、当然タクシー需要の多い朝夕の利用は、当然しっかりとしたタクシーで、正規の料金でサービスを受けてご利用いただくという観点を当然に、タクシー事業所さんの方としっかりと協議、調整をして行っているところでございます。

また市で車両を持つのではなくて、やはりタクシー事業者さんと当然共存していくという意味では、タクシーを利用して、そこにはコールセンターも置いて、そこはタクシー事業者さんに委託とか、業務を棲み分けるという観点で、両方が共存共栄できるような地域公共交通の充実をさらに図っていききたいなというふうに考えております。

あと、本市といたしましては、先ほどありましたような PayPay 決済であるとか、キャッシュレス化の導入を令和3年から入れておりますし、あとは、官民一体となったそのスポンサー制度、デマンド交通においてスポンサー制度というものを導入しながら、その停留場所を企業のスポンサーをいただいた、例えば店舗であるとか、そういう商業施設、飲食店に市民の人が出向いていけるような、そういうまちづくりも協賛金をいただくなどして、官民連携で取り組んでいく方向が、今後、最もやっぱり望まれるふさわしいところかなというところで調査、研究しており、民間の商業、商工会議所などと協議を進めているところでございます。

本市の取り組みについては、以上でございます。

●田中部会長

タクシーの共存共栄というお話が出たのですが、本日はタクシー協会の清澤委員もご出席でございます。ご発言等ありましたらお願いします。

●清澤委員

タクシー協会の清澤でございます。

今ほど砺波市さんからもタクシーとの連携、差別化ということで、いろんな協議を持ちながら連携していくというご発言もいただきました。

このデマンドというものにつきましては、全国的にも取り組まれてはおりますけれども、やはりタクシーの位置付けというものを明確にさせていただいて、その中でデマンドをどう活用していくか、これが一つの大きな課題ではないかなというふうに思っています。

タクシー事業者の方、デマンドにつきましては、自治体さんと連携を図って、何とかその地域の足として貢献していこうというふうに思っていますので、丁寧に取り組んで協調してやっていただきたいと思います。

国の方でも葉の交通ということで、その地域をどう活性化していくか、場所をどう保っていくかというような協議も始まっておりますが、デマンドを取り入れていただく時におきましては、この葉の交通というところになると、どうしても自治体

さんの方は、支援というところが、ちょっと渋られるというようなどころがありますので、先ほど来から鉄道の方からもありましたけれども、そこはやはり、何とか大きく支援をいただかないと、事業者の方もやっぱり赤字というわけにはいきませんので、その点は考慮していただきたいと思います。

●南砺市

南砺市です。

南砺市におきましては、散居村の景観保全という観点から、立地適正化計画については策定を予定しておりません。ただ城端線駅舎の拠点という位置付けは、当然まちづくりの上では重要なことと思っております。

そういったこともありまして、城端駅舎の駅前のロータリーを整備したりとか、それから城端駅舎の中に観光協会を入れたり、それから福光駅の東側の整備、それから福光駅においては跨線橋をそのまま活用して、東西の自由通路としてJRさんの協力もいただきながら使わせていただいております。

残り、旧福野町の駅がありますが、それにつきましても、駅前の整備というものに取りかかりたいと思っております。そこは用地の問題がありまして、まだ取りかかれませんが、いずれにいたしましても駅を拠点としたまちづくりについては、今後も引き続き進めていきたいなというふうに思っております。

また、先ほどからもお話があるデマンド交通についてですが、南砺市においては10月から取り組んで3箇月間やりましたが、なかなか利用者が伸びなかったという現状がございます。地元から交通空白地が多いということで、ぜひバスを走らせて欲しいと、バスよりもデマンドに取り組んでみようかということで走らせてみたのですが、なかなか利用いただけなかったという現状があります。そこには行政が主導して進めたということに原因があるということもあるかと思えますし、なかなか周知も行き渡っていないというところがあるのかなというふうに思っています。

現在は新年度に向けて、さらに期間を延長して、再度4月以降にスタートできるようにということで、改めて井波地域の皆さんに説明をして、再度やっていきたいというふうに思っています。ただ、今後どんどん広げていくかということに関しては、十分考えなければいけないかなというふうに思っております。

私どもとしては、例えば、定額タクシーでありますとか、タクシー補助を行っている自治体もあるように聞いておりますので、そういったようなことの検討も加えて、より市民にとって使われる、さらに費用のことも将来持続可能な方法となるようなことについて、十分検討していきたいなというふうに思っております。

以上です。

●田中部会長

城端線の話も砺波市さんからも出ておりますので、今日はJR西日本の鹿野委員ご出席ですので、ご発言お願いいたします。

●鹿野委員

J R西日本でございます。平素大変お世話になりありがとうございます。

沿線の各市様におかれましては、富山市様とは高山本線のブラッシュアップ会議ということで、また高岡市様、砺波市様、南砺市様、そして今日はご欠席ですが、氷見市様とは、城端・氷見線のL R T化検討会等を通しまして、交通に関する様々な議論をさせていただいていること、またそこに県様の多大なるご支援、ご指導を賜っていること、改めて感謝申し上げます。

本日お話もお伺いさせていただきまして、沿線市様が「コンパクトなまちづくり」、「居住誘導」、「駅を中心とした拠点づくり」、「交通の結節点に弊社の駅を位置付けていただいていること」など単なる利用促進にとどまらず、様々なまちづくりと交通を一体にしっかりと連関させて取り組んでいただいていることを、改めて心強く感謝申し上げます。

今日のランチ部会ということで、少し大きな視点でお話しさせていただきますと、改めて各市様のお話をお伺いさせていただきながら、交通というのは都市の装置の一つなのだなということを実感させられております。

一方で、生活の中心に公共交通がある都市部と異なりまして、富山県内におきましては、やはり自動車の保有台数が非常に多い、車を中心としたまちづくりというとおかしいですけど、車社会というのが前提としてある状況でございます。

その中で、地域交通を営んでいくとなると、どうしてもその経費を賄うほどの収入を得るといえるのは、これは弊社にかかわらず、どこも非常に難しいのかなというのが、これは事業者としての本音のところでありまして、非常に困難なのかなと思います。

その中で、事業者単独で交通の機能を高めていくというのは非常に難しいのですが、地域の皆様とどのような機能を優先させていくのか、どのような機能が本当に必要なのかとか、そういう議論をしっかりと整理させていただきながら、その地域の未来に資する、安全で持続可能な交通というのを実現できるように、引き続き役割分担、責任分担を含めて、ご議論させていただければというのを改めて感じております。

引き続き、どうぞよろしく願いいたします。

●上市町

上市町です。

上市町では、令和2年3月に上市町地域公共交通網形成計画を策定しております。立地適正化計画については未策定ではありますが、さきの計画の中で、まちづくりと連携した公共交通の利用機会の創出や、デマンドバスの運行を盛り込んでおりまして、今現在進めているところでございます。

この計画が令和2年から6年度までの5年間の計画ですので、7年度から新たな2期目の上市町地域公共交通計画を策定する予定でございます。5年度、新年度からは町民アンケートを実施して、住民からの公共交通に対する意見、要望を取り入れてい

きたいと考えております。そして6年度中には計画策定ということで考えております。

まだアンケートを実施はしてないのですけれども、先ほど魚津市さんからもありましたように町営バスでのキャッシュレス化ということも視野に入れて考えております。

そして上市町にとりまして、公共交通といえば富山地方鉄道さんであります。これまで上市町としましては、まちづくりと連携した公共交通の応援ということで、令和3年度におきましては、地鉄上市駅の開設90周年記念事業を、クラウドファンディングを利用して実施したり、上市駅構内の駅ピアノ設置や、町内産木材のベンチの設置、町内小学生に夢を書いてもらった寄せ書きラッピング列車の運行を行うなど、上市町としては地鉄を精一杯応援してきたところでございます。

先ほど、新庄専務からもお話がありましたが、収支としてはコロナ禍前の8、9割程度で完全には戻ってないということではありますが、地鉄さんの沿線自治体でも補助金という形でこれからも応援していくようなことになると思いますが、そういった採算性と利便性、それを高いレベルで安定的に両方成り立つように、町としてもこれからも最大限応援していきたいと考えております。

それと利便性についてですけど、北陸新幹線で東京からこちらへ帰ってくる時に、最終便の接続が悪いという声が各方面から聞かれていますので、今まであった、北陸新幹線の最終便で帰ってきてても上市まで帰れるような便を、ぜひ復活させて欲しいと思っております。

●立山町

立山町でございます。

うちの町は、立地適正化計画については未策定であります。公共交通計画についても、今後、策定する方向で検討中という段階でありますので、この両計画を密接に連携して、地域交通ですとか駅を計画に位置付けて、公共交通の利用に繋げていきたいというふうに考えております。

それから地域交通の利用促進に向けてですが、町営バスは、町民からの要望などを受けまして、医療機関や薬局、その他公共施設を通るルートとなるように随時ルート変更、それからダイヤ改正をしておるところでございます。

立山町には「たてポカード」というのがありまして、「たてやまポイント」という地域通貨なのですが、バスでは、その「たてポ」をキャッシュレスで、使えるようになっています。この「たてやまポイント」は、75歳以上の免許を返納された方ですとか、障害等お持ちで免許を取れない方には、毎月2,000円相当のポイントを自動付与することとしておりまして、そちらの方が使えるようになっています。

うちの町も、かつてデマンド交通は導入したことがあったのですが、利用が伸びずに止めた経緯があることから、現在デマンド交通の導入は考えていないところであります。

立山町にとりましては、富山地方鉄道さんが観光の面でも、通学の面でも大変重要

だと考えておりました、今年度、富山地方鉄道下段駅におきまして、要望が多かった駐輪場の整備を町で行ったところでもあります。こちらの方に駐車場の要望も多いことから、そういった要望、町民の要望を、今後立地適正化計画などに位置づけることによって、利便性向上に努めていきたいと思っています。

あと、立山町では以前から町民に公共交通に関心を持っていただきたいということで、富山地方鉄道さんと協力し「立山あーとれいん」という動く美術館電車ということで、夏休みの宿題として小中高校生に、地鉄さんの、今年度は、こんな電車があったらいいなとか、車窓から見える風景なんかを絵に描いていただいて、入選作品を電車に貼ります。そうすると、親御さんとか、おじいちゃん、おばあちゃんも、「あなたの絵、貼ってあるなら乗らんまいけ」ということで、利用促進ということを目指して事業を行っております。

それから、「多手山（たてやま）プロジェクト」といって、電車に向かって町民がみんな手を振ることで、おもてなしをするという事業も行っております。

ツアー会社などにも、立山黒部アルペンルートに行く時に、いきなりバスで上まで行くのではなくて、五百石駅で1回降りていただいて、バスから降りていただいて電車で山に向かっていただくということも、ツアー会社に声掛けしたりとかも行っておるところであります。

立山町の事業について、以上であります。

●舟橋村

舟橋村の方では、公共交通機関と見るものは、富山地方鉄道様のみとなっております。他に交通事業を主とされた事業者様もございませんし、公営での交通事業といったものも今のところはございません。

ですので、他の市町様には無い独自の課題がありまして、それは地方鉄道様を利用することによって、富山駅などには移動ができるものの、舟橋村内において越中舟橋駅まで行くまでのアクセスがないということを課題として考えております。

特に高齢者の方であったり、障害をお持ちである方などの移動手段というものを、課題として考えておりました、そういったいわゆる交通弱者様の村内における移動手段と、公共交通のより利便性の向上というものを、これから取り組んでいきたいと考えているところでございます。

以上でございます。

●田中部会長

各自治体の皆様、また事業者の方々もいろいろご発言をいただきましたが、本日は地域交通の識者として、中川地域交通政策監も出席されておりますので、ここまでの意見等お聞きになられたうえで、ご発言があればお願いします。

●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、自治体の皆さん、及び交通事業者さんから、たくさんご意見をいただきまして、とりわけ積極的に公共交通に取り組んでおられるというお話をたくさんいただいたと思います。

とりわけ自治体の方からは、立地適正化計画、それから地域公共交通計画、あるいは網形成計画を、積極的に策定をしているというお話をいただきまして、これは大変結構なことだというふうに思います。

あと一点、それに加えて、都市計画マスタープランについて触れていただいた自治体さんもありましたけども、そもそもの都市計画そのもの、これも非常に重要で、富山県内鉄軌道の駅の中には、その周辺が市街化調整区域であったり、都市計画上の白地区域であったりしているところはかなりありますので、こういったことをすぐに変えるのは難しいのですけども、すぐに変えられないからこそ日頃ずっと準備をしていて、将来的に向けてまちづくりの中で生かしていくということも重要ですので、それらの視点も加えていただくと良いのではないかというふうに思います。

それから、立地適正化計画も地域公共交通計画も、ほぼ全国どこでも共通しているのですけども、鉄道が軸であって駅を中心としたまちづくりをすると、鉄道が通っていれば必ず書いてあるのですが、鉄道のサービス水準について触れているところはほとんどありません。鉄道との接続を事業者さんと相談しながら、便利にしていくというふうには書かれているのですが、そういう抽象的なことが書かれているだけで、どうやって便利にしていくかということについては、書かれていない場合の方が圧倒的に多いです。おそらく皆さんの、計画もそうなっているのではないかというふうに思います。

それはなぜかという、鉄道のサービス水準について一自治体だけで記載するのは難しいというのが一つと、もう一つは、鉄道サービスは事業者さんが決めておられるということから、自治体の側ではそのところには触れにくいと。

その部分に触れられないのに、利便性向上を図るとか、接続を便利にするとだけ書かないといけないので、どの自治体も悩んできておられると思います。一番重要なところが書きにくいというのが、これまでの状況だったのだと思います。

それがワンチーム部会で、自治体さんと事業者さんが一緒になって、公共交通の鉄道も含めた、公共交通のサービス水準を一緒に考えていこうという、そういう場がこの場だと思いますし、戦略会議全体が鉄軌道のサービス水準をしっかりと良くしていくことも含めて、幹・枝・葉の連携を高めていこうという形で議論されていますので、その辺りも含めてしっかりと結果が出てくれば、富山県内の自治体の立地適正化計画や地域公共交通計画は、他の県には書かれてないことがしっかりと書かれていて、全体の整合が取れたものにしていくことができるのではないかと思いますので、ぜひ今日のような議論を引き続きしながら、その方向に向けて努力していければと思います。

どうもありがとうございました。

●田中部会長

また、本日は北陸信越運輸局の鉄道部から石黒委員もご出席でございますので、様々なご意見交換ありましたけど、ご発言をお願いしたいと思います。

●石黒委員

北陸信越運輸局鉄道部の石黒でございます。日頃から鉄道輸送における安全安定輸送にご尽力いただいていることにつきまして、この場を借りて御礼を申し上げます。

さて皆様方もすでにご存知かと思えますけれども、ローカル鉄道の中には人口減少等による長期的な需要の減少に加えまして、新型コロナの影響も重なり、非常に厳しい状況となっております。

このため国土交通省では、有識者検討会における提言や、現在行われている交通政策審議会の審議の状況を踏まえまして、鉄道事業者と沿線自治体の共創のもと、持続可能性と利便性の高い地域交通の再構築に向けた支援を行っていくための、現在法令改正等を進めているというところでございます。

また予算面でも、令和4年度の補正予算や令和5年度予算案におきまして、安全輸送の確保に向けた設備投資の支援のほかに、ローカル鉄道の再構築に必要なインフラ整備に取り組む自治体への支援を可能にするため、社会資本整備総合交付金に基幹事業としまして、地域公共交通再構築事業を創設するなどして、これまでにない新たな対策を講じることとしています。

いずれにしましても、地域公共交通の維持活性化に向けては、先ほど魚津市さんのお話にもありました、駅を中心としたまちづくりの例にあるように、地域づくりの一環としまして、地域公共交通計画や立地適正化計画、あるいは観光計画等を結びつけるなどして、鉄道事業者を含めた地域全体で議論をしていただき、地域の活性化に繋がっていただければというふうに思っております。このためには北陸信越運輸局としても一緒に協力して参りたいというふうに思っております。

以上でございます。

●田中部会長

委員の皆様方、多くの方に今日ご発言いただいて、時間も若干過ぎましたが、ぜひこれは言っておきたいということがあれば、どなたでもいいですが、ご発言をお願いします。

無いということであれば、もう1つ事務局からお知らせの資料を説明させていただきます。

●事務局

(資料4に沿って説明)

●田中部会長

今ほどのご説明で、確認なりお尋ねある方いらっしゃいますか。後程でも後日でもいいので、お尋ねの方はぜひお知らせいただきたいと思います。

また、今ほど事務局からもありましたが、ご参加はもちろんです。せっかくの取り組みですので、自治体の方、また事業者の方、関係機関の方、県民の方への周知・PR、ご協力いただければと思います。

4 閉会

●田中部会長

それでは本日の部会の議事については以上でございます。本日は幅広い視点から様々な意見をいただきました。委員の皆様方、私ども含めて、今後の計画策定でありますとか、施策の立案の参考にしていただければと思います。

なお、本日の部会の結果につきましては、第4回地域交通戦略会議において、事務局から報告させていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

県の地域交通戦略、来年度策定完了ということになっておりますので、今後も交通ワンチーム部会は開催をいたしますし、この部会を通じまして市町村、また事業者、関係機関の皆様と意見交換、協議、情報共有などさせていただくこととなりますので、引き続きよろしくお願いいたします。

それでは事務局へお返しします。