

第4回富山県地域交通戦略会議 議事録

日 時： 令和5年2月8日（水） 15：00～17：00

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

委員の皆様方には大変ご多忙の中、ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。ご挨拶いたします。

足かけ4年になりますでしょうか。日常生活に様々な制約をもたらし、そして社会の様々な面、特にこの公共交通にも大きな影響を与えて参りました新型コロナウイルス感染症ですけれども、5月をもって、政府の方では感染症法上の分類を第5類に見直すという方針が決定されました。

いよいよウィズコロナ、さらにアフターコロナが目前に迫ってきたように思います。またその5月を待たずして、すでに様々な面で潮目が変わってきているような気がしております。

ただ一方で、コロナ前からの人口減少、高齢化、このトレンドは全く変わっていないわけであります。将来にわたって公共交通の利便性、また持続性を確保していくということ、これは富山県にとって最も重要な社会課題の一つであると考えておりまして、これへの対応は富山県庁にとって重要な政策となることだと考えております。

その中で、この計画策定、富山県地域交通戦略会議が果たす役割の重要性はますます大きくなっていると考えております。

この会議では今年度と来年度の2年間にわたり、新しい計画を策定することとしております。冒頭、委員の1人である宇都宮浄人先生からご紹介いただきました欧州の持続可能なモビリティ計画（SUMP）の策定プロセスを大いに参考にさせていただきながら、昨年6月の会議の立ち上げ以降、本会議と部会合わせまして計13回の会議を開き、基本的な方針或いは考え方、全体目標について検討を進めてきたところでございます。委員の皆様方それぞれ本当にありがとうございます。

ただ、計画策定期間の折り返し時期を迎えつつあるということでございます。本日はこれまでの様々な検討を踏まえまして、地域交通ネットワークの目指すべき姿。これについて皆様にご議論いただき、今後の仕上げの段階につなげていきたいというふうに考えております。

市町村の皆様、また交通事業者の皆様、そして県民の皆様など関係の皆様が将来の公共交通の利便性、持続性の確保のために、そしてそれぞれのウェルビーイングの向

上のために、同じ方向を向いてワンチームで取り組んでいけるようにするためには、本日の議論がとても重要なもの、一つのエポックメイキングな会議だというふうに思っております。

皆様にはどうか引き続きご忌憚のないご意見をいただきますようお願いをいたします。それではよろしくお願いたします。

3 議事

- (1) 各部会における検討状況等について
- (2) 富山県の地域交通ネットワークの目指すべき姿（案）について
- (3) 質疑応答・意見交換

●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東洋大学の石井晴夫と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。

年度末の大変お忙しい中、第4回目富山県地域交通戦略会議へお集まりいただきまして本当にありがとうございます。

先ほど、新田知事さんからもお話がありましたように、延べ13回ということで、委員の皆様には、この本会議、そして部会等で精力的に様々な課題に対してご検討ご議論いただきまして、この第4回の本会議を迎えております。本当にありがとうございます。

特にこの富山県地域交通戦略会議は大変注目をされておまして、様々な新機軸を打ち出していただいております。現在、国の方では通常国会が開かれておまして6月の中旬まで様々な関連法案が提出されつつあります。

つい先日、トルコ・シリアとの国境近くでマグニチュード7.8という大地震が発生しました。そういう中で、この国土強靱化、そして交通のモビリティの確保、災害時の応急復旧を含めたルートの設定、また災害対応のための様々なGIS、地図情報システムを含めたインフラの再構築などに関して、政府の方はさらに強硬な検討を行うとのことでございます。

そういう状況下で、富山県の交通戦略会議は、様々な観点から注目されております。県民の皆さんの足の確保、そしてまた来県される皆様のさらなるモビリティの支援、そしてわかりやすい交通機関のシームレス化、委員の皆様にはいろんな観点からご提案をいただいております。

今日は事務局が新たに作成した素晴らしい絵と申しますか地図をお示しいただきました。事務局の方からは、わかりやすい富山県の地域交通のあり方というもの、様々な観点からご提示をいただいております。本当にありがとうございます。こうしたところを中心に、今日はご議論を賜ればと思っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

これまでの富山県地域交通戦略会議では、バックキャスト型型の計画策定ということで戦略の基本的な方針・考え方や全体目標に関しましてまずご議論をしていただきました。今後の議論はこれまでの議論を踏まえつつ、具体的な施策についての議論に本格的に入っていくこととなります。

本日は、今後の議論の円滑化や県民の皆様方をはじめとしたステークホルダーにもわかりやすく議論の方向性を発信していくことを目的に、地域交通ネットワークの目指すべき姿を整理するための議論を行いたいと存じております。

なお本日の会議に先立ちまして4つの部会が開催されており、地域交通ネットワークの目指すべき姿の整備に向けて、それぞれ議論が行われております。

本日はまず、意見交換に入る前に、事務局より部会における議論の概要、それを踏まえた地域交通ネットワークの目指すべき姿の案などについて、ご説明をお願い申し上げます。

それでは事務局からよろしくお願いいたします。

●事務局

(資料1、資料2、資料3、資料4に沿って説明)

●石井会長

先ほど事務局より、富山県の地域交通ネットワークの目指すべき姿の案が示されました。先月行われました各部会の議論を踏まえつつ、県民への発信を意識した案が具体的に示されております。本日はこの目指すべき姿について会議として了承するかどうか、委員の皆様からそれぞれのお立場でコメントを頂戴し、方針を決めたいと思っております。

先ほど事務局からお示しいただきましたこの絵は、冒頭申し上げましたように、大変素晴らしい絵に仕上がっておりますし、わかりやすいものでございます。これは富山県の知見と申しますか、財産と申しますか、非常によくできていると思います。

毎回でございますが、時間の都合もでございますので、大変恐縮でございますけど、私の方から指名させていただきました委員の方から順にご発言をいただければ大変幸いです。なお時間の都合もでございますので、ご発言の際には、おおよそ、お1人3分程度ということで、よろしくお願いいたします。

それでは最初に、鉄軌道サービス部会の部会長でございます、宇都宮委員からよろしくお願いいたします。

●宇都宮委員

関西大学の宇都宮でございます。よろしくお願いいたします。

部会につきましては、今ご説明ありましたので特に繰り返しません。ただ強調すべきとすれば、富山県というのは本当に全市町村に鉄道が来ていると。これまさに地域の財産である。この財産ということは、ぜひ県の方、自治体の方、会議参加の皆さん、

これから県民に発信いただきたいなと思います。

欧州では、脱炭素或いはウェルビーイングの達成に向けて、鉄道をつくる、ライトレールをつくる、廃止された鉄道を復活させる、こういうことを一生懸命やっているわけです。これに対し、富山県はもうあるわけなので、ぜひこの財産を生かさないと手はないということだけ強調しておこうと思います。

その上でこの財産を生かした案が今日示されまして、非常に上手くまとまったと思います。ただ、私自身はわかりやすいと思うのですが、ぜひこれをたたき台に県民の方と議論して、よりよいものにしていくのがよいのではないかと。まさに県民とのコミュニケーションのツールができたという意味でも、大きいのではないかと考えております。

この案の中身も基本的に非常によくできており、私は賛成であります。セッかくです。何点かコメントを申し上げたいと思います。

まず一つは、買い物、通院、学び、子育て、健康、いろいろなものと関連するんだという話が出て、関係部局との連携とありました。そうなんです。交通を整備することはいわば福祉だということです。これをぜひ皆さんに理解いただきたいと思います。

「交通にお金を出すぐらいなら福祉」みたいな議論がよそであったのですが、そうではない。交通を整えることが、まさにここに書いてあるような福祉になり、それがウェルビーイングに繋がるのだということ強調しておきたいし、今後の議論において皆様にも意識いただけたらと感じました。

その上で、鉄軌道に関わる話で言うと、目指すべき姿その1で、駅を拠点とする場合、もちろん待合室も重要ですが、ここにも絵が出てますが、その周辺を歩いて楽しめる空間にすること。例えば、国土交通省の道路局で「ほこみち」という事業をやっています。歩道や駅前広場にカフェが出るとか、うまく駅周辺の道を活用するというのは道路関係も非常に大きく影響しているということ。そしてぜひバス停にも上屋があって駅から濡れずにバスを待てる、駅前の広場なり道路なりを整備する、道路関係の連携もぜひ取って欲しいということ。道路は書いてなかったの、そこを付け加えさせていただきたい。

それから二点目は、目指すべき姿その4で、データ連携基盤の整備、MaaSとあります。MaaSは別に目指すべき姿ではないですが、データは非常に重要で、統計は公共財です。

私も統計関係にいたことがありますが、統計データというのは、それをある日整備をしたら、次の日に何か急に暮らしが変わるわけではありません。地味な作業です。けれども、ここにはしっかりお金をあてて、データを整備していく必要があります。

例えば、交通手段分担率がいくらかというのをしっかり把握してはじめて、交通計画ができるので、ぜひこのデータの整備ということ、県そして基礎自治体でしっかりと予算を取ってやっていただく必要があるのではないかと考えています。

それからもう1点、細かい話ですが、目指すべき姿その4に、何度も乗りたくなるサービスと書いてありますが、私なりに具体的にやって欲しいのは、やはりサブスク

型で年間乗り放題、つまり、よそから来た一見さんではなく住んでの方が、1年間使うとものすごくお得になるもの。1年間使える乗り放題定期があれば、車の2台目3台目を買うよりも、よっぽどお得感があるもの。こういうサブスク型のチケットは、こういうところで企画いただきたいと感じました。

●石井会長

どうもありがとうございました。大変重要な点をご指摘もいただきまして、ありがとうございました。

●本田委員

富山大学の本田でございます。よろしくお願いいいたします。

本日の資料3に、今後の目指すべき姿というものが大変わかりやすく表現されているのではないかと思います。

先ほど事務局の方からも部会の開催結果等のご説明もございましたし、ただ今も宇都宮先生の方からご意見ございました。重なる部分もありますが、この資料3を見ながら、案に賛成する意見になりますが、述べさせていただきます。

まず資料3の1枚目でございますように、富山県はこの県内すべての市町村に鉄道駅があると。この強みを生かさないと私も思っております。

資料3の2枚目に、目指すべき姿その1、その2とございますけれども、まずその1の方について、鉄軌道を中心とした公共交通の利便性を向上し、社会インフラの骨格にふさわしいサービスレベルに持っていくべきではないかと思っております。

この地域交通戦略におきましては、やはり都市政策と交通政策の連携というのが不可欠と思っております。鉄軌道を生かすためには、何より、ここにも書いてございますが、市町村のまちづくりとの連携或いは鉄軌道に対する積極的な関与、これが欠かせないと思っております。

それから、この目指すべき姿その2にございますけれども、鉄軌道を骨格とするために、各市町村の鉄道駅については、やはり市町村の方で立案する立地適正化計画、ここで駅の拠点化というものを明確に位置付けていただくことが重要と思っております。

現状、駅はともすれば市街化調整区域に位置しているところが結構多いのですが、駅に拠点としての役割や機能を持たせようと思うと、少なくとも市街化区域、もっと言えば、都市機能誘導区域或いは居住誘導区域、こういったものに位置付けていただくということが必要ではないかと思っております。今後については、鉄軌道の需要創出をにらみ、都市機能の配置というものを考えていく必要もありますし、新駅の設置も有効ではないかなと思っております。

その次の目指すべき姿その3のところでは、近年増えてきましたデマンド交通、これとバス・タクシーの関係性が気になるところですが、うまく両立することが大切ではないかなと思っております。

それから目指すべき姿その4に書いております、自由に乗り継げる横断的なサービス、これはぜひ実現すべきだと思っておりますが、この実現のためには、例えば運輸連合のような組織が重要ではないかと思っております。

最後になりますが、すべての項目に記載がございます「関連部局の予算等の総動員」ということについてですが、自治体の予算という点から申し上げますと、やはり交通に関する予算はなかなか厳しいものがあると思っております。交通が移動の手段であるということを考えますと、これからは交通部局だけではなく、移動の目的となります、医療、福祉、教育、観光、商業、環境、地方創生、それから同じ社会インフラであります道路部局の予算、こういったものも連携強化・協力強化に努めていく必要があるのではないかと考えています。まさに総動員が必要ではないかなと考えております。あと自治体の部局間、それから異なる自治体間で、交通関連予算に対する共通認識を持つということも大切ではないかと思っております。

いずれにしても、世界を見ると、自動車偏重ですと都市の持続可能性がなかなか担保できないということも言われておりますので、そこをしっかりと理解しておく必要があると思っております。

●石井会長

それでは続きまして、サービス連携高度化部会の部会長であります長尾委員、よろしく申し上げます。

●長尾委員

サービス連携高度化部会について意見を申し上げたいと思います。

まとめに関しては先ほど事務局で報告していただいた通りですが、その中で特に強調しておきたいのは、やはり駅での乗り換え環境です。待つ時間を意識することなく、駅で楽しめるような空間を作っていくということに集約できるのではないかと思います。

もう一つはいろいろな機関との連携です。商店街、観光事業者、自治体、これらの三者の協力関係をどう維持していくかが、事業を推進する上において重要なポイントになってくると思います。

それを踏まえて事務局から目指すべき姿として、4つの案を示していただいておりますが、私もサービス連携高度化部会を担当して、まさにこの案を支持していきたいと。これをどう事業化に結びつけていくかということが重要なポイントになるかと思っております。

部会との関連で言えば、目指すべき姿その2ですね、この部分がかかなり連携或いはサービスの高度化に関連してくる分野だと思います。地域に施設或いはイベントとかソフト的なものも入れて、いろいろな行事等がありますので、それらをやはり、利用客の誘引にどう繋いでいくかという視点が、目指すべき姿その2においては、重要になってくるのではと思います。

まちづくりにいろんな機関が関係してきますので、それを具体的に計画から実行していくにあたって、かつて経済産業省が推進したTMO（タウン・マネジメント・オーガニゼーション）のように、いろいろなステークホルダーを総合的にまとめて推進していくような組織が、非常に重要なポイントになってくるのではないかと思います。

目指すべき姿を具体的なものにするために、やはり組織の関係をどう作り、維持していくか。特に幹と枝と葉の中におけるいろいろな情報の共有化を、事業推進においてはしっかり考えなければいけないと思います。

いわゆる部署的な考え方で、枝は枝、幹は幹、葉は葉という形で事業を推進していくのではなく、相互に連携を取りながら、事業推進を図っていく。まさにTMOと同じような考え方が、駅を拠点としたまちづくりにおいても、問われているのではないかと思います。TMOに代わる名称を考えて、組織強化を具体的な事業推進において考えていくべきではないかと思います。

●品川委員

MaaS を運営する立場として参加させていただいておりますが、今回打ち出された幹と枝と葉という考え方は大変わかりやすく、また富山県に特有の強みをうまく表現した本当に素晴らしいまとめ方をさせていただいたと思っております。

my route をはじめとする MaaS という仕組みは、まさにこの幹と枝と葉を有機的に結びつけて一つの生き生きとした生命体にしていく。シームレスという言葉が何度も部会の中で出てきていますが、まさにこの幹と枝と葉をシームレスに繋いで、またその葉にもいろいろな葉があって、それぞれのプレイヤーが有機的に一つの生命体のように連携また高度化し、一体となってサービスを提供するという身近な仕組みが MaaS アプリであると、逆に定義づけをいただくことができました。ありがとうございます。

先ほど宇都宮先生から言及いただきましたが、この資料3の3ページ目、目指すべき姿その4が私どもサービス連携高度化部会の議論の成果であると思っておりますが、今後行政の積極的な関与が効果的と思われる部分としてお伝え申し上げますと、2番目の・のデータ取得ですが、まさにこの MaaS という仕組みはビッグデータが取得できますので、部会の方で発表させていただいたのですが、県内のどこでこの MaaS アプリをご利用いただいて、クーポンやデジタルチケットをお使いになられたかという位置データが取れますし、何時どこの交通機関を利用されたかというデータもビッグデータとして取ることができます。

先ほど宇都宮先生がデータは公共財とお話になられましたけど、まさに公共財として県内の移動のビッグデータが取得でき、それを活用することによって、次なるサービスの質の向上、また公共交通の生産性の向上という、これまで見えなかった視点から高度な分析が可能になるかと思っております。ぜひ今後も自治体行政のこの MaaS サービスに対する積極的な関与をお願いしたいと思います。

またその下の、鉄道、バス、観光、宿泊、商店、グルメといった、公共交通と目的地を結びつけることについてですが、先ほど岩瀬おさんぽフリーチケットはヒット商

品になったと申し上げましたが、現在 600 件を超える販売になっております。そういったデジタルチケットを作るには、様々な業界・業種の方とコミュニケーションを図りながら、コラボレーションしながら進めていく必要がございますので、そういった協力をしていく際に、自治体の行政の皆さんのご協力があれば、非常に関係者の輪も広がるし、話もスムーズにいくし、1 民間事業者が旗を振るよりも、信用力も補完していただけると考えます。

先ほど宇都宮先生はサブスクとおっしゃいましたが、まさにそのサブスクの仕組みがこのデジタルチケットでございまして、もともと紙ベースでの乗り放題チケットとして、県主導で作られたものを私どもがデジタル化して、MaaS アプリで販売しているというところなんです。そういった高度な連携をしていく上でも、今後も引き続き、自治体行政の積極的な旗振り・関与をよろしくお願ひしたいと思っております。

このアプリについて、さらにレベルアップしていきたいと思っております。先月 28 日に、my route の全面リニューアルをしました。例えば、これまでログインパスワードの入力が最初に必要だったのですが、それはサブスクチケットを購入される時以外は不要にするとか、ユーザーの方がよく行く場所、使いたい場所、よく行く駅、日頃使われる駅を登録できるようにするなど、非常に使い勝手がよくなっております。非常に便利になってございまして、当初設定した K P I も今年は無事達成できる見込みです。今後も幹・枝・葉を有機的に結びつける取り組みとしてお役にたっていきたいと思ひます。

最後もう 1 点、去年からノーマイカーウィークもこの my route でやっております。トヨタがなんでノーマイカーウィークをやるのかという話もあり、新田知事もよくネタにされております。

まずはカーボンニュートラル、地球環境問題への貢献ということで、この県のノーマイカーウィークという施策に賛同させていただいているということでもありますし、またこの my route でノーマイカーウィークのチケットを買われる方は、普段マイカー通勤をしておられる方、つまり私ども自動車業界のど真ん中のお客様でいらっしやいます。

今後人口が減っていき、自動車販売事業だけではビジネスが成り立たなくなっていく中、私どものお客様に新規に公共交通におけるサービスを提供していくという商売上の定義づけもございまして、いろんな意味で座して縮小を待つだけではなく、新しい地域における価値をマーケットに提供していくという意味づけもあり、健康にもよく SDG s や地球環境保全にも繋がる取組みということで、今年もこのノーマイカーウィークを私ども my route としましても推進いたしますので、皆様のご協力をどうぞよろしくお願ひいたします。

●石井会長

それでは地域モビリティ部会の方で、今日は部会長の大西委員がご欠席でございますので、博報堂の畠山委員、よろしくお願ひします。

● 畠山委員

ありがとうございます。まず、この計画素晴らしいとシンプルに思います。ですので、これがどう実現できるかという視点で、3点、私の方から、意見させていただきたいと思います。

一つ目は、どう運営するかで、これからの体制みたいなところがすごく大事だと思いました。先ほど先生もおっしゃっていましたが、SUMPという人に焦点を当てて、やっていこうじゃないかという話で進めていくということですので、徹底的に人、生活者、住民にフォーカスを当てて、運営していくべきと思っています。

なので、言葉にすると部局間連携みたいな話があると思いますが、本当に生活者を中心に置いたときに、当然人は移動して、移動した先に習い事があったり、病院があったり買い物があったりというのは至極当然のことですので、もっともっと、人を中心に・真ん中に置いたときに、これからどうやってやっていくのかみたいなことに対して、単純に予算というお話だけじゃなくて人と物とお金、この側面で、しっかりと皆さん全員野球をやっていく。前提は人を中心に、生活者を中心に・真ん中に置いて考えようじゃないかといったところは、ずらすべきではないと思っています。

同じく体制面でもう1個、市町村連携みたいなところも、私も朝日町でやらせていただいているのですが、人の生活圏は行政区分で区切られる話ではございませんので、富山県という組織で進めていく話ですので、人を中心に・真ん中に置いていくと、生活圏というのは行政区を超えていくので、そういう関係部局もそうですし、市町村もそうですし、全員共通認識として人を中心に置いて運営していくということに関して、強くお願いしたいですし、私自身もそれに対してコミットしていきたいなと思っています。

二つ目がプランニング上の話ですが、先ほど先生もおっしゃっていましたがデータ連携、いろいろなところでデータ連携って言われていますので、これこそ人口が減っていくということに対して、どこの自治体も生活インフラが新しいモデルに生まれ変わってないということかと思っています。

富山県はウェルビーイングでやっていこうじゃないかということですが、今までは需要者、供給者があって需要が合わせていくような経済で成り立っているのだと思いますが、生活インフラみたいなことになっていくと、当然、人口が減るかもしれないけれども住民の満足度を上げたり、ここの前提をしっかりとかなりモデルチェンジしないと駄目であり、そうすると供給が需要に合わせていくような経済をつくっていかない限り、結局、いろんなものを作って誰がこれ乗ってんだと、そういう話にすぐなり得るので、その供給量と需要量をですね、マッチングしていくためにもこのデータの連携というのは非常に大事ななと思っています。

結果、この需給バランスを新しいモデル化していくと、それこそ持続性があるかと思っていますし、そういうことをやるためにも、データ取得のためにも、先ほどの繰り返しですが、人は移動して買い物したり教育を受けたり、いろいろなところの人を生

話を丸ごと理解するという意味において、データ連携をしていくということが大事なのではないかと思っています。

最後、絵も素晴らしいかなと思いますけど、少しだけ、やや専門的な領域の広告会社の話でいくと、もう少しだけ、わくわくするような、結局デザインとか人の目に入るところは細部に宿ってくるので、めちゃくちゃわくわくするような感じとか、あと表現も、少しだけ気になるのが細かい話ですけど、待ち時間の有効活用とか、人にこう有効活用とか言われても全然ウェルビーイングになってこないんで、やりたいこととか、いろんなセレンディピティな出会いとか、わくわくするような話にしていかないと、ただでもみんな忙しいのにせせこましい話になってくるんで、ウェルビーイングという大前提を意識して、もっとみんなが、ああこれだったらやってやろうぜっていうような、表現、絵みたいな話は、よりアップデートしていけると良いんじゃないかなと思いました。

長くなりましたけど以上でございます。

●石井会長

わくわくするようにさらにブラッシュアップするというご提案をいただきましてありがとうございます。

それでは同部会、モビリティジャーナリスト楠田委員、よろしくお願いします。

●楠田委員

よろしくお願いします。私もこの絵や具体的な施策の検討など非常にいいなと思っておりますので今後に期待しております。いくつかコメントさせていただきたいと思っています。

まず1点目が、通勤、通学、通院、観光、買い物など関係分野との連携の話。新田知事はじめ市町村の代表者の皆様がいらっしゃいますので、ぜひ関係部局の皆さんとの総動員っていうところ、本当にしっかりやっていただけたらと思っております。

鉄道であったり公共交通があまり発達していなくて車に頼った中での通学をずっとしていたのですが、今日も天気が悪くて寒かったり、雨が降ったりというところは、やはり人口が減って本数が減ってきてしまうのは、仕方がないところですので、待っていても楽しい、勉強できるという、交通の環境にしていただけたらなと思っております。

続きまして、免許返納の問題を考える活動をしておりまして、やはり車が便利な地域ですので車に乗っている方にアプローチをしっかりとさせていただきたいと思っております。

富山県の警察本部交通部の関口様もいらっしゃいますが、車に乗れなくなった方々が生活できなくならないようにすることがとても大事になるかと思っています。

ですので、県の方、市町村の方にも聞いていただきたいんですが、65歳とか70歳とか、または免許更新時には、必ず情報を送付するとか、机の上に置く、椅子のどこ

ろに置くとか、県民の皆様は絶対に触れるようにしていただきたいです。

例えば県や市の方は、ご自宅にお知らせを送るということもありますでしょうし、警察の方では、明日からでもおそらくできるかと思うんですが、更新時にチラシを椅子に置く、繰り返しになりますけど、公共交通の乗り方教室の開催日時をご紹介するとか、あと my route のアプリを皆さんで推進しようとしているのならば、my route のアプリのチラシと一緒に置くとか、あとやはりスマートフォンはダウンロードして使える状況にしたり操作とかってというのは、はじめは教えてもらわないと使えなかったりするんで、ブースを置いて、操作をお手伝いしていただくようなことを工夫して、誰1人として移動に困って生活できないという状況をなくすことをゴールにしたいと思っています。

さらに、車を販売していらっしゃる品川さんもいらっしゃると思いますが、車を運転される方が何歳で、そろそろかなって思われるときはぜひそこに公共交通のご案内をする、my route のアプリを入れていただく、それはトヨタさんだけでなく、車を売っていらっしゃる販売店さんのレベルまで、車にいっぱい乗ってきたけども後の生活もちゃんと見ますよっていうことを、決意していただけたら、田舎のおじいちゃんおばあちゃんをこれから皆さん心配になられる世代だと思いますが、みんなで心配にならない地域を目指していただきたいなと思います。

そうすると、住民の方の行動パターンを変えていただきたいと思っていて、どうするかというと、病院に行くときは予約をする、買い物に行くときは予約する、通勤とか習い事に行くときは予約するという形で、公共交通に乗ったり地域のサービスに触れることをパターン化して行って、需要と供給のバランスを、わかるようにしていただくような協力の仕方をしていただけたらと思っています。

あと、すいません二つです。それで終わります。ネットワークのサービスの統合進化のところで、データの連携の話がありましたが、それを目的にしたいではなくて、何をめざすかということ、地域や観光客の方のコミュニケーションがこれまで中心でしたが、事業者さんの皆さんのお仕事、行政の皆さんのお仕事を効率化したり、サービスの向上に繋がるように、何を目的としたデータを集めるのか、組織をするのかをしっかりと明確にして、今後のデジタル社会に向けて動いていただけたらと思っています。

最後に、タクシー会社やバス会社との協力や、企業のサービスの両立というのは非常にいいと思っていて、朝日町のノックルでされてるようなタクシー事業者協力型自家用有償運送などのお話がありますが、皆さんも大変なんですけど、よく忘れがちになっているタクシー会社さんの経営も、かなり苦しそうだという話もあるので、共同のオペレーションという発想も入れながら、多様な担い手、住民の方の担い手という話、さらにモビリティの多様なサービスに備えた共同配車オペレーションの仕組みなどを検討していただいた方がいいかと思っていますので、ご検討されてはどうかと思っています。以上でございます。

●石井会長

それでは続きまして利用者代表の方に移ります。富山県高等学校PTA連合会松山委員よろしくお願いします。

●松山委員

松山です。よろしくお願いいたします。

私の方からは、目指すべき姿その2の方になるかと思いますが、私、南富山に住んでおりまして、まさに交通の結節点でございます。小中学校や高校も多いところで、塾もありますので市電通り沿いの県道ですとか、駅前ですとかそういったところに送迎車がたくさん並びます。夜間であれば歩行者や自転車の飛び出し、そういったところで非常に事故の危険性があると日頃から見ております。

私も35年ほど前は、このエリアに通学していたんですが、当時は南富山駅前にもいろいろな商店があり、地鉄の時間待ちによく利用させていただきました。今でも極端にダイヤ編成が変わったというわけではなく、駅周辺のそういったお店だったりなくなったために、子供たちが時間を待つのに寒いところに立たせちゃ駄目だなという親心で、どんどん送迎車が増えたのかと勝手ながら想像しています。

そういった中、駅周辺の機能がアップすれば、自然と時間を費やして、公共交通を使う子供たちが増えるのかと思っております。まさに目指すべき姿のその2にあります、地域の拠点として駅空間を利活用するというのがまさにマッチして、重要なことと思っております。

また送迎について触れましたけれども、今後部活動の地域移管がどんどん進んでいくと思っております。必ずしも通っている学校で活動できるとは限らず、自分のやりたいスポーツなり文化活動、そういった際に遠くの学校に行かなくてはいけないという事も発生するのではないかと思います。

まさにそういった時に、やはり送迎は切っても切れぬことでありますので、例えば仕事で行けないとか、車がないといったような状況の時に、近所の人に送ってもらおうということがあるのかと思うのですが、やはり人を乗せると何かあると怖いというようなこともあるので、例えば保険制度であったり、シェアカー、あとタクシーとの連携とか、そういったところの制度なり仕組みがあればいいなと思った次第です。

●麻島委員

目指すべき姿その1からその4は、わかりやすくよく考えてあるなと思います。

ただ、高齢者から見ると、説明でよくわからないと思われるカタカナ語がいくつかあります。例えば、その3の地域内モビリティサービスの確保の1行目、括弧の中に「ファーストワンマイル」ってあるんですが、これは「最初の1.6キロ」、何のこっちゃと。なくてもわかるのではないかと思います。

それから先ほどからサラサラと「Ma a S」が出てきますが、これがわからない。この会合があるので、ネットで調べました。わかったようでやっぱり難しかったです。

もしこれを出されるときには解説が要ると思います。

わからないこともう一つは、目指すべき姿その4の MaaS の下段の3つ目のポツに「鉄道やバスなどモード横断的なサービス」、これがわからない。「モード横断的」がわからない。どういう意味だろうと。

ちょっと年寄りには、何かわかりにくいというところが幾つかあります。ちょっと考えていただけたらなと思います。

さて皆さんご存知のように、大きな問題は超少子高齢化の進行で、とりわけ富山県では進んでおりまして、県の予測によると、2025年には、3人に1人が65歳以上、5人に1人が75歳以上に、とされています。

昨今は元気で活動的な高齢者、70を超えても元気に働く高齢者も多くなっていますが、リタイアした年金生活の高齢者ももちろん多くいます。こうした高齢者にとっての交通機関は、基本的な方針にあるように、使いやすく便利で安全快適なものであることが、まず、重要です。

もう1点。年金に頼る高齢者にとって重要なことは、料金がリーズナブルなことです。私は富山市の旧郡部に住んでいますが、周り的高齢者仲間にどんな交通機関があればいいかねと聞いてみました。

年寄りですから、なかなか新しいアイデアは出てこないのですが、ライトレールが我々のところも走っているといいねと、本数多いし乗りやすいし、なんととっても200円均一だ、うらやましいなと言います。富山市で行われていおでかけ定期券、時間の限定はありますが、市内の高齢者からは、助かっているという言葉もよく聞きます。

目指すべき姿に、タクシーや路線バスへの乗り継ぎなどが挙がっているのですが、運賃はどうなるんだろうと年金生活者が気になるどころです。いろいろメニューあるけども、よく運賃を考えたら、結局マイカーだということにならないようになればいいと思います。

今日いただいた資料でもう一つ、駅のあるところにいっぱい住んでいるってあるんですが、私は違った見方で、駅がないところにもいっぱい住んでいると。スカスカとしたところにもそういうものと、今日の資料を見て思いました。

●石井会長

ありがとうございます。大変重要な点をお教えいただきました。

わかりやすい説明というのは、先ほど MaaS もそうですし、モード間の連携も、事務局の方で最終的にまとめるときに、できるだけわかりやすく、県民の皆さんにご理解いただけるような形で工夫していただけたらと思っておりますので、よろしく願いいたします。

それでは富山県自治会連合会北岡委員よろしく申し上げます。

●北岡委員

自治会連合会でございます。素晴らしいプランを事務局の方々から説明をしていた

だきましてありがとうございます。

自治会連合会としては、賛成させていただきます。ただ、今ほどの委員の方の発言にもありましたように、どうもカタカナ語が多用されるとわかりづらいという側面があります。今から申し上げる視点で見なおしていただけたらいいなと思います。

それは、より具体的であること。市民を巻き込むこと。内容が平易であること。だから取り組みやすいこと。目標までの道筋が見えやすいこと。それでもって県民住民地域住民が自信が持てること、だと思えます。

自信が持てると、県民が積極的にそのプランに関与でき、そして参画しようとする意欲が湧いてくるのだらうと思えます。プランが素晴らしいと、その実現に向けてどのような方策があるかということを考えてみますと、やっぱり一番大事なのは、県民への啓発活動、県民への広報活動だらうと思っております。

いろんな機会を使って、もちろん部局間連携、そして市町村連携も大事なことでありますが、地域住民がそのプランをより積極的に自分ごととして考え、そして参画しようとする、そういう啓発活動・広報活動を事務局の方々にも大いに考えていただけるとありがたいなと思えます。

●石井会長

ありがとうございます。

今のご提案も事務局の方で受けていただきまして、より県民の皆さんにわかりやすくという、麻島委員、北岡委員のご指摘、ご提案についてもよろしく願います。それでは交通事業者の皆様の方から、ご意見賜りたいと思えます。

●日吉委員

あいの風とやま鉄道の日吉でございます。

この示されております案でございますが、これらの内容は今まで積み上げてきた議論をベースにされたものだとして理解いたします。そういう内容については非常にわかりやすく整理されているのではないかとということで、あいの風としては賛成させていただきたいと思えます。

その中で、鉄軌道サービスの利便性・快適性の向上のところ、通勤通学云々と関連分野が出ていますが、他のところでは子育てとの関連も出てきたりするのですが、我々の鉄道そのものについても、例えば通勤の中の一部だらうとは思いますが、子育て世代の方々が短時間勤務を行っている場合に、例えば、通常8時半までに会社に行きますというのが9時半とか、ずれてきているというものがあります。

そういうものはこれからどんどん使われてくると思えますので、私も当社のダイヤを見てみたのですが、早い話が8時半まで一生懸命にダイヤを組んで、8時半を過ぎると力尽きているというような状態になっておりますので、これは少し見直すべきではないかと思えます。

この辺については、例えばパターンダイヤであるとか車両の増発であるとかを今後

考えていかなければならないのだろうということで、これは鉄道事業そのものとしてもやはり子育ての関連性は全くないわけではないということで、検討を進めていきたいなと思います。

今回のものは基本的には方針のことであって、次の具体的な施策についてはまた次のステップとお聞きしておりますので、その辺についてはあまり触れないようにしたいと思うのですが、利用者なり市町村とのお話で一番出てくるのは、やはりバリアフリーの問題、それから車両を増やすという話、増発といった話です。

今後の議論としては、そのバリアフリーについて、国の基準の弾力化を求めていく。車両についても同じようなことが出てくるといいますので同じく弾力化を求めていく、そうでない場合は、どう対応できるのかといった議論も検討いただきたいなというふうに思います。

●鹿野委員

J R 西日本金沢支社の鹿野でございます。まずこれまでの議論を踏まえまして、富山県の地域交通ネットワークの目指すべき姿の案につきまして、おまとめいただきまして感謝申し上げたいと思います。

弊社としても、安全安定輸送に加えまして、特に多くの駅をお預かりいたします鉄道事業者として、駅を気持ちよくご利用いただくことに加えまして、マルト、ヴィスキオが開業して間もなく1年を迎えます、富山駅に代表されるような駅を中心としたまちづくりにしっかりと取り組んで参りたいと思っております。

一方、これは繰り返しになりますが、地方ローカル線を取り巻く環境は、非常に厳しいものがございまして、様々な要因のもと、利用者が減少すれば、事業者としては、持続可能性の観点から、経営のさらなる効率化をせざるをえない状況でございます。

これは、利用者目線に置き換えてみますと、結果的にはサービスレベルの低下に繋がる場合もございまして、その結果、さらなるご利用の低下を招くという、いわゆる負のスパイラルに陥ってしまう懸念がある状況で、それを避けるためにも、今回まとめられたこの4つの視点での取り組みは、極めて重要であると改めて感じております。

今回の目指すべき姿その1の中に、「現行レベルから上乘せするサービスレベルの達成のため、自治体が積極的に関与」という記載がございます。上乘せ部分のみの関与ではなく、先ほど申し上げました負のスパイラルから抜け出して、目標とするサービスレベルの達成に向けて、地域交通ネットワークの維持、そしてさらなる向上に、自治体の皆様にも積極的に関与いただけるものと受けとめております。

今後の戦略会議では具体的な施策について、本格的な議論に入っていくと認識しておりますので、地域交通ネットワークの目指すべき姿の具体化として、各地域の将来を見据えたまちづくりの装置として、どのような交通ネットワークを目指していくのか、その交通ネットワークの前提となる機能、必要となる機能は何なのか、整理していく必要があると思っております。

また、これまでの会議で繰り返しお伝えしておりますが、事業者単独で或いは事業者

の努力プラス補助という形で、このような未来を実現していくことは非常に難しいので、役割分担や責任分担も含めて今後のポイントになると考えておりますので、引き続き皆様としっかり議論を深めて参りたいと思っております。

どうぞよろしくお願いいたします。

●新庄委員

富山地方鉄道ですよろしく申し上げます。

まずこれまでの議論でまとめられた資料3、地域交通ネットワークの目指すべき姿、この内容に自治体、市町村、そして地域がこれだけ多く取り上げられていますし、またポイントとして積極的に関与するともございます。このような公共の主体的な関わりを求めてきた弊社としては、この案に大変満足しております。本当にありがたく思っております。

いよいよここからはこの関与の度合い、計画の方針で言いますと、関係者の役割、そして責任分担、これを具体化する議論、特にこの計画を達成するための、地味ですが、土台の議論をしっかり行っていかなければならないと思っております。

特にその議論の中心になるものとしては、最近の部会でも取り上げていただいておりますが、弊社の鉄道線がございまして。今全国各地で、地域の鉄道に対する自治体の関わり方についての検討がかなり行われておりますが、弊社の鉄道線も間違いなく例外ではなく、その検討を行う段階にあると思っております。

今後、特に沿線自治体の皆様と弊社と一緒にこれらの課題としっかり向き合って、弊社鉄道線が富山県の地域交通としての骨格としての役割をしっかり発揮できるように、地域の実情に見合った体制、その具体化に向けた協議を進めて、そして解決して参りたいと思っております。

そしてこれからの具体化協議に際しての弊社の考え方は、これまでの部会でも申し上げましたが、事業としての採算性、これは民間ですので尊重いただかなくてはなりません。ただそれでも公共のサービスを提供する事業者として、公共性と企業性の両立が図られる、せめて収支均衡までの運営までは、地域の1関係者として、役割そして責任を果たして参りたい、果たすべきと考えておりますが、それ以上のサービスの上積みなど、事業者の運営能力を超えて、さらに地域自治体として求めるサービスなどを含む運営については、関係地域、自治体の役割責任として、財源の確保も含めて対応いただきたいというふうに思っております。

弊社としてはこのように運営の内容に基づく役割責任に応じて、事業者と地域自治体にその運営の主体を分担することは、事業者としての採算性も、公共としての利便性も両立して、利便性の高い地域交通サービスの提供が継続して成り立つ考え方の基本になるとして、今後の協議においては、関係の皆様にご理解をお願いしたいというふうに思っております。

それと、ここまでは利便性を高めることと自治体と事業者の連携を考えることを中心に協議を行ってきておりますが、それはもちろん大事なことですが、それらの仕組

み、形を作ることが目的ではありません。

それ以上に最も重要なことは、とにかく1人でも1回でも多く、電車、バスをご利用いただくということとして、今行っている協議と合わせて私たちが取り組んでおります地域交通と関わる問題が、先ほど資料にもございましたが、まちづくりであったり、子育てであったり、健康などにも生活課題として関連があることについて、地域の皆様に伝えて、気づいてもらって、そのための利用をお願いしていくことも必要だと思っております。

自治体の財源の確保の課題など今後は難しい議論にもなって参りますので、ぜひこうした面からも、県民への発信共有についてお願いしたいと思っております。以上です。

●石橋委員

石橋です。毎回言いますが、私は働く側の立場で参画をさせていただいております。この交通運輸に携わって結構年数も経ちました。

それで今、県の方で地域公共交通をこれだけの議論をして計画を作り上げていくというところに至ったというのは、先ほどからのいろいろな計画案を聞いて、部会でも十分揉んでいただいて出されてきたという点については、働く側としても、非常にありがたいというふうに思っております。

先程来、各委員の方々からそれぞれの立場でご意見があったわけですが、今日国土交通省さんもおられますけど、公共交通維持のために或いは人の移動の権利のために、補助金等含めまして、これからですね、国会の中でいろいろ法改正も含めてやられていくということになっているようです。

その中で、この鉄道事業法とか道路運送法、そういったところの改正もですね、行われていく方向になると伺っております。率直に言いますと、法改正を伴うということはメリットがもちろんあるんでしょうけど、その逆の、古い話で申し訳ないですが20年前の公共交通に対する様々な自由化、そういったことが背景になって悲惨な事故が多くありました。

そういうものも脳裏を駆け巡るわけですが、この度の法改正、制度改革については、そういうことではないと私は信じたいと思えますし、また富山県のこの計画もそういう方向性にはいかないという大前提を期待したいと考えております。働く側として同じ思いを2回もしたくないということが非常に強いということはぜひ知っていただきたいと思えます。

それで国の方も言っている連携と協働ということで、この地域公共交通をリデザインする、再構築するということの方針のようです。ですから、そういう方針の転換ということで、今までの助成金や補助事業という考え方から一歩進んでいくということだろうと私自身は思っております。

その中で今ほど事業者の方からもありましたし、このあいだ地方紙にも載っていましたが、まずは鉄軌道が骨格なわけですから、鉄軌道をきちんと残すという、やはり

そのためにどうしていくかという議論を私たちも進めていかなければならないと思います。またそういう方向で今国全体も動いている、富山県も動いていると確信しておりますので、その部分の議論をこの先十分重ねた計画の策定を望んでおります。

そのためには、やはり最後は働く側が、どうしても必要なわけですし、その労働力が今本当に枯渇しそうになっていると。特にバスとかタクシーについては非常に減少しています。ここの部分を抜きに、計画だけが1人歩きするということは有り得ません。ここのところはこの計画を作る上で、一番の根幹のところだと私たちとしては考えておりますので、その部分について十分措置がとられるような計画であって欲しいと考えております。

そういう中、これから各事業者間や自治体と連携しながら、地域住民の皆さんと連携しながら、どうやって私たちが移動できるか、それをどうつなぐのかということ、最後には達成をして、毎年改善を繰り返しながら、持続可能性を維持していくということ、これを最大限重視をして、計画の策定になることを願っております。

働く側としてはそういう考え方で臨んでいきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

●石井会長

それでは行政側から富山市美濃部委員よろしく申し上げます。

●美濃部委員

目指すべき姿ですが、我々としては大賛成といったところです。なぜかという、我々が進めてきた都市計画のマスタープランや立地適正化計画に、合致した構成になっているということです。

2ページの図を見ますと、駅があって歩いて楽しいまちづくりみたいになっていますが、富山市だけ他の都市より大きいという特殊性で、この絵の書き方でまだ改善できるとすれば、シェアサイクルみたいなものもありますし、それから路面電車が拠点の中での移動にも使われている。それから、グリーンスローモビリティも県と共同で走らせています。高齢者にはこういう拠点を歩いて回るのが、難しい状態になっているというところもあります。

それから3ページの上の図で、路線バス等への乗り継ぎというのは書いてありますが、富山地方鉄道とか高山線では、バス停の場所が地域のサブ拠点ぐらいの拠点性しかないところも多くありますので、この路線バスの部分が鉄道に変わる部分もあるのかなと思っています。

こういう形で構成された交通体系がどれぐらいの水準を目指すのかということもこれから議論しないといけないと思うんですが、3ページの上の部分の緑色にグルグル回ってるところは、例えば運行頻度を考えても、車の運転できる人がこっちに乗り換えてくれるというのはなかなか期待できなくて、多分、地域の人々の生活が車が運転できなくても成り立つように支える領域かと思っています。

それから、バス停から駅へ行ってですね、2ページ戻りますけど、駅の周りで路面電車に乗ったりすると、現状乗り継ぎのたびにまた初期料金がかかって、距離的には二、三百円でいけるところが600円とかかかっていたりしておりますので、先ほどMaaSとかいろいろな方法がありました。我々、おでかけ定期券で、高齢者でもう車を運転するのは大変な人だけにそういうサービスをしておりますが、こういうバス停から拠点の周りみたいなところについては、車で行ってた人が公共交通も選択肢に入ってきて、一定程度使える、目指すレベルというものが、料金体系・運行頻度含めてあるのかなと思っています。その辺もこれから議論させていただきたいと思います。

以上です。

●河村委員

資料3の目指すべき姿としての4つの項目自身は、正しいだろうと思います。知事さんの冒頭の挨拶或いは何人かの委員からのご発言もありました通り、持続可能性と利便性の向上というこの二つが地域交通で大きな課題になっているわけでございます。

本日の議論は、目指すべき姿ということで、どうしても利便性の向上についての議論が中心となったのかもしれませんが、持続可能性について、持続することが前提にされた議論になっていないかということに、非常に懸念を覚えるところでございます。

どこの段階での議論になるかわかりませんが、持続可能性ということについても十分に議論を重ねる必要があるのではないかと思います。持続可能性があつての利便性向上という関係にあるかと思っておりますので、その辺を少し今後の議論で詰めていく必要があると思っております。

他の委員からのご指摘で、目指すべき姿その1の中の「現行レベルから上乗せするサービスレベルの達成のため、自治体が積極的に関与」という表現をとらえてのご意見がございました。市町村や鉄道事業者によって差異はございますが、現行のサービス水準維持のために、(積極的かどうかは、評価をこちらでする立場にはないのですが、) 関与させていただいているケースもございますので、そういった実情も踏まえた上で、目指すべき姿について、「持続はもう大丈夫なんだ」という誤ったメッセージにならないように打ち出していく必要があると考えております。

それと二つ目はですね、今ほど、富山市の副市長さんからお話ございましたし、麻島委員からもお話がございましたが、部会での議論がベースになってくるかもしれませんが、鉄軌道だけが骨格ではないといえますか、地域によっては、市町村の広域或いは複数市町村を跨いで運行してるバスについては、もう骨格という位置付けを担っている実情がございますので、そういったことも踏まえた上での打ち出し方、記載の仕方をご配慮いただければありがたいと思っております。

あとは細かい話の一つですが、目指すべき姿その2のポイントの中の2つ目のポツで「駅の乗り継ぎの円滑化のため、自治体が積極的に関与」ということでございます

が、長尾先生がおっしゃったように、待ち時間を意識しないということでの記載かと思いますが、それと図の方にも「拠点駅の乗り継ぎ快適性の向上」という書き方があったと思いますが、乗り継ぎの円滑化というのは私どもよく鉄道事業者さんをお願いしてる表現でございまして、人によっては、これは接続の改善という意味で受けとめられる可能性がありますので、乗り継ぎ快適性の向上とか、或いは長尾先生おっしゃったような待ち時間を意識することのない環境の整備とか、そういったニュアンスがわかる表現にさせていただいた方がいいかと考えております。

以上でございます。

●白砂委員

国土交通省北陸信越運輸局交通政策部の白砂と申します。私は国の立場として、今日ご提示いただいた目指すべき姿についての発言をさせていただきたいと思っております。

記載されている内容については、政府が示しております交通政策に係る基本的な方向性、政策的な方向性にも合致しております、内容的にはよろしいのではないかと思っております。

今後の議論としてはこちらの目標を立てた中から、より具体的な施策の検討というところにステージは進んでいくかと思っております。富山県全域が対象ということになっておりますので、地域によっては、それぞれの幹・枝・葉のあり方、運行形態、役割分担について多様なところが出てくると思っておりますし、具体的な役割分担なりの議論がなされていく中で、現行制度の枠組みの中においては、なかなかその対応がしきれないという部分も出てくるのではないかと考えております。

その場合は、決まりがあってできないから駄目だということではなくて、それを実現するためにはどのような制度、枠組みにしていったらできるのかとか、その辺の検討もしていく必要が当然出てくると思っておりますし、皆様のご知見などをいただき、本省とも調整をしながらしっかりサポート体制を整えていきたいと思っております。

私ども国土交通省では、交通政策もそうですが、都市政策の分野や、観光の分野など、幅広い業務を所管しておりますので、省内の連携も強化して、しっかりしたサポート体制をとっていきたいと思っております。引き続きよろしくお願ひしたいと思っております。

先ほど石橋委員から法改正も含めてという部分で、過去のいろいろな問題も起きているので、そのことについてはよろしくお願ひしますというお話もいただきました。まさに今様々な制度の枠組みの話などが検討段階に入っておりますが、安全安心を大前提としての検討が進んでおりますので、その点については、まずはご安心いただきたいと思っております。

やはり現場からの意見として、石橋委員のほかにも事業者さんからもお話もありましたが、現場のリアルに起きていることというのは、やはりその現場の方でないとはわからない部分がありますし、今回富山県としての目指すべき姿、これを一つの大きな目標として立てたときに、見る方の立場や角度によって、同じことであったとしても、

ちょっと言葉が違ったり、何だろうこれはというような流れになったりする場面もあるかと思いますが、私ども国土交通省の方では、事業者を所管する業務もありますし、そういったおつき合いもありますし、道路運送法、鉄道事業法、その個別の法律の中での解釈なども専門としておりますので、おやっと思ったようなことがあれば遠慮なくご共有いただきながら進めていただければと思っております。

引き続きどうぞよろしく願いいたします。

●石井会長

どうもありがとうございました。

国土交通省さんの方から、そしてこの富山県地域交通戦略会議に対するご支援も今後ともいただけるというお言葉を頂戴しましたので、私たちも本会議をさらに積極的に進めていきたいと思っております。

委員の皆様からいただきました様々なご指摘、ご意見、ご提案は、事務局と全体の取りまとめを仰せつかっております私の方で今後も調整をしながら進めていきたいと思っております。

大変申し訳ありませんが定刻の時間が迫っております、まだまだご意見をお聞きしたい委員の皆様がたくさんおられると思っておりますが、意見交換はこの辺で終了させていただきたいと思っております。また補足で何かご意見等ございましたら、遠慮なく事務局の方にお申し出をいただければと思っております。

特に今日は、先ほど冒頭で宇都宮先生から交通は福祉という基本的な原点に返るご指摘をいただきました。そして本田先生からは、ヨーロッパで進められている運輸連合のような総合調整をして関連分野との連携を強化するためのお話もいただきました。長尾先生からはやはり連携強化を図るためには新たな組織が必要だというご指摘もいただきました。

そういう中で、今日はこの資料3の目指すべきその1、その2、その3、その4に全部書いてありますが、関連分野との連携を強化するためには、関連部局の予算等の総動員を今後図っていく必要があるということは、紛れもない事実だと思います。ですから、今後様々な施策を実現するためには、この基本的なところをしっかりと踏まえないと、なかなか難しいと本日の議論を聞いていて思いました。

各委員の皆様からは、全体を通じた中で、この目指すべき姿について、特にご反対意見はなかったと思っております。特に資料3については、皆様方から、説明の仕方、わかりやすさというところはございましたが、本会議としてはこの方針・方向で了承をさせていただいて、今後目指すべき姿を踏まえて施策の議論を具体的に深めるということで、県民の皆様への発信を共有していきたいと思っておりますが、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。

それでは資料3の目指すべき姿を踏まえて、今後計画策定に向けて、県民への発信・

共有や具体的方策等の議論をさらに進めていきたいと思ひます。

事務局におかれましては、引き続き各部会における具体的な施策等につきまして、議論をさらに進めていただきますようお願い申し上げます。各部会の部会長先生はじめ委員の皆様におかれましては、どうかさらなる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が、新田知事に最後にコメントいただければ大変ありがたいと思ひます。よろしくお願いいたします。

4 閉会

●新田知事

石井会長また委員の皆様方、ありがとうございました。

昨年6月から約9ヶ月にわたり、3回の戦略会議そして10回の部会を経て、今日地域交通ネットワークの目指すべき姿というご提案をさせていただきましたところ、多くのご意見をいただき、さらに付加をするご意見をいただいた上で、ご賛同いただいたと理解をしております。本当にありがとうございました。

また、北陸信越運輸局の白砂次長さんからは、社会資本整備、また道路交通そして観光まで広く主管される省庁として、広く後押しをいただくという力強い、そしてまた、大変ごもっともなご意見もいただきました。本当にありがとうございます。

そして何度も話題になります関連部局の予算等の総動員ということで、これについては、今日、私と副知事の蔵堀も来ておりますが、市町村の皆様、或いは関係の皆様との、ご協力をいただきながら、しっかりと目配りをして参りたいというふうに思ひます。

本年度の会議は今日で最後となりますが、また次年度、引き続き皆様方のお力添えをいただきまして、具体的な議論について進めていき、成案に持っていきたいと思ひます。どうか引き続きのご協力をお願いいたします。

ありがとうございました。