

第4回交通ワンチーム部会 議事録

日 時： 令和5年5月16日（火）15：00～16：45

場 所： 富山県民会館7階 701号室

出席者： 委員名簿のとおり

1 開会

2 挨拶

●田中部会長

皆さんこんにちは。

本日は第4回目になりますが、交通ワンチーム部会を開催いたしましたところ、大変お忙しい中、皆さんご出席いただきまして本当にありがとうございます。

また本日は、ひたちなか海浜鉄道の吉田社長さんをお招きいたしまして、自治体のまちづくり施策と連携した取り組み事例をお話いただくこととしております。吉田社長さんには、遠くからご参加いただきまして本当にありがとうございます。

県では昨年6月に富山県地域交通戦略会議を立ち上げまして、昨年度と今年度の2年間で、持続可能な地域公共交通の確保に向けた新しい計画を策定することとしておりまして議論を重ねて参りました。

昨年度は計画の基本的な方針・考え方、全体目標について検討を進めまして、今年2月に開催しました第4回の全体会議において、地域交通ネットワークの目指すべき姿を整理しまして、委員の皆さんの了承もいただいております。

鉄軌道サービスの利便性・快適性向上、また結節点となる駅の機能強化、このような目指すべき姿については、まちづくりを進めておられる市町村との連携、これが極めて大事だと考えておりまして、本日ひたちなか海浜鉄道での取り組みを説明いただく中で、県も市町村の皆さんも非常に参考になるものと考えております。

市町村の皆様方には、県の地域交通戦略と市町村が策定される計画、この整合がとれるよう計画を進めていただきたいと思いますと思っております。

そのため本日は、地域交通ネットワークの目指すべき姿につきましても会議の状況をご報告させていただきまして、県と市町村で情報共有、意見交換を行って参りたいと思っております。

今日はどうぞ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

●田中部会長

議事の1つ目の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、冒頭もお話させてもらいましたが、地域交通ネットワークの目指すべき姿を取りまとめておりますので、委員の皆様と共有したいと思います。

まず事務局から説明をお願いいたします。

●事務局

(資料1、資料2に沿って説明)

●田中部会長

ありがとうございました。

今ほど、情報共有ということで内容をご説明しましたが、今お聞きになってご質問等ある方、挙手いただければと思います。いかがでしょうか。

(挙手なし)

(2) ひたちなか海浜鉄道の取組みについて

●田中部会長

議事の2番目に参ります。

本日お越しいただいております、ひたちなか海浜鉄道の吉田社長からお話をいただきたいと思います。吉田社長は、ご存知の方もいらっしゃるかもしれませんが、富山地方鉄道また万葉線での勤務を経て、公募によりひたちなか海浜鉄道の社長に就任されたということで、富山県のことも非常に詳しい方であります。

また全国でも注目を集める取り組みを行っておられますので、本日もご出席の委員の皆様におかれましても、大変参考になると思っております。後程質問も含めました意見交換を行いたいと思っておりますので、ぜひしっかり聞いていただいて有意義な内容にしていきたいと思っております。

それでは吉田社長さん、よろしくをお願いいたします。

●吉田参考人

ひたちなか海浜鉄道ですが、今から15年前の2008年に第3セクターで開業しております。もともと茨城交通さんという地元の古くからあるバス会社さんが運営されていましたが、なかなかやっていけないということになりました。

非常にありがたかったのが、始発から終点まで全部ひたちなか市で、行政のまたぎがないということです。株主構成としては、ひたちなか市が51%持っており、あと49%は茨城交通です。全線が14.3キロで大体28分で結ぶ、規模としてはさほど大きくない鉄道です。ただ運行本数的には、40分に1本の本数を保っておりまして、輸送機関としての体面は若干保っているなということで、市の活性化にも貢献しております。

す。

存続の経緯ですが、どの鉄道会社も一緒だと思います。こちらの方も最盛期の1965年、昭和40年の頃には、年間350万人というご利用があったんですが、2007年に5分の1の70万人まで減ってしまったことで、鉄道としてはやっていけないということがあります。当時の茨城交通さんがひたちなか市の方に廃線の申し出を行いました。この時に、特にひたちなか市民の方々から強かった声が、町が衰退化している上に鉄道までなくなったら、この町はどうなるのだろうかということでした。闇雲な鉄道廃止反対ということよりも、最初から市民の方がまちづくりと絡めて、鉄道も動かさないといけないということを考えられたところが、言い方によると市民力が高かったのかと感じます。

これを受ける形で2007年9月、文字どおり官民一体ということで、行政も一緒になって湊線の活性化に取り組むことに合意して存続が決定しました。その時には、当時の市長さんが第3セクターの甘い面を見てきたと。つまり、財政破綻する第3セクターがあったので、そうなるはいけないということで、あえて市長であるトップが社長にならないで、民間から社長を募集して、その人にある程度任せようということが始まったということになっています。

流れとしてはこういう形で2008年に茨城交通から鉄道部門を分社化という形で、ひたちなか海浜鉄道が運行を開始しました。今回改正された法律で言うと、従来の事業者から行政の支援を受けて引き継ぎという、事業者の変更ということ、それをもう15年前にやっていたことになります。

いざ動くという時に、市長の方が積極的に動いてくれまして、この写真、よく似た方2人が記念植樹されてんですけども、背広を着てらっしゃる方が当時の市長さん、それからジャージと長靴の方が「おらが湊鉄道応援団」と言っていて、自治会組織から立ち上がった市民の応援団の方。こうやって、市長と市民の代表が一緒になって盛り上げていこうということから始まったということで、象徴的な写真なのでこちらに挙げさせていただきました。後ろの方に控えてらっしゃる方は、市の方と、それから応援団の団員の方々になります。

応援団の方が、先ほど若干説明があったところも含めて、かなり積極的に動いていただいています。例えば中心駅的那珂湊駅にサービスステーションというのを作って、いらっしゃったお客様をご案内することをしたり、あとはこの沿線の商店、飲食店、宿泊施設等と連携した乗車特典サービスということで、鉄道会社ではとても声を掛けられないのですが、地元の人たちが商店街や商工会議所を通して声をかけて、沿線のお店に、鉄道をご利用した方にサービスしてやってくれないかということで、例えばお肉屋さんだったらお肉買っていただいたらコロッケ1つタダになりますよとか、旅館に泊まっていたらビール1本タダになりますよとか、お魚市場行ったら3%引きますよということをやります。これで鉄道のお客さんにもメリットがある。それから鉄道のお客さんが、知らなかったけどちょっと商店街に行ってみようかなということになる。

それから沿線でのアートイベント、これは応援団が頑張っているのを見て、東京の学生さんが、あの鉄道って自分たちが言ったら何かしてくれるんじゃないかと話が出て、鉄道の沿線と鉄道施設の中でアートイベントをやるとか、こういうことで外の学生さんたちと一緒にやる機運ができ上がったり、さらには沿線自治会、もともと応援団が自治会組織で始まっているので、交代で各駅の掃除をしてくれたりとか。

それからこれが凄かったのですが、沿線の神社に協力いただきまして、終点の阿字ヶ浦駅から歩くとすごくいい海辺があって初日の出が見られるという、これも鉄道会社では全然気がつかなかったのですが、ここにみんなで行ってみようという初日の出列車という臨時列車を出して、といっても定期列車ですが、これに応援団の方々が案内をつけて、まず神社で初詣したのち初日の出です。これが、すごくお客さんが増えていまして、本来正月の一番列車なんて2人乗るか1人乗るか、1人も乗らないかっていう状況だったのですが、年々お客さんが増えてきて、今は3両いっぱい、これ以上はうちの限界を超えるというところまでお客さんが来られる。こういうのはやっぱり市民の方々のアイデアとか、鉄道会社では気がつかない市民が分かっていた市のよさを引き出していただいた事例になっていると思います。

そのほかにも応援団の情報としての応援団報。こういうものを、湊線の存続運動からですから、この会社が始まる前からやっていたいただいて、毎月1回、鉄道会社はこんなことをしてますよ、自分たちがこんなことをやりましたよと。これを、今まで1ヶ月ごと、途中地震で止まったこともあったのですが、欠かさずやっていたいただいて、なおかつ、自治会を通して回覧版で回すということで、毎月1回自治会に入っている世帯については湊線の情報が必ず行くというふうに、市の方でフォローしていただく。こういう形やっています。

行政の方々にしていただいた役割としては、つくづく感じるのが、まず市民感情の醸成ということです。もともとひたちなか市は日立製作所の企業城下町だったので、非常に自治会の組織率が高く、しかも割とサラリーマンのOBの方が多かったので、上からこうですよって言われたら、みんなでやりましょうっていう雰囲気が出ていました。そのような市民の特質をよくとらえて、行政の担当者の方は自治会組織の方に、応援団というものを作りましょうかという話でなく、鉄道の廃線の話が出ているけどどうしましょうという話を、自治会の方々に何とかしようと思ってくれるのではと半ば期待して持っていったら、それがうまく受けて応援団をやってくれました。

あとは市長、今は引退されており次の方やってらっしゃいますけれども、当時の市長は、徹底して公共交通機関を守るのだというぶれない姿勢で頑張ってた。それが行政を動かして、それから市民の方々も市長が言っているし安心してみんなで存続運動やろうという形になったのだと思います。

プラスして、ここからがなかなか凄いなと思うのですが、ひたちなか市としては、廃線寸前の鉄道を受けたということで、当面はかなり厳しい経営が続くだろうということで、人材派遣、市からの派遣という形で1名ひたちなか海浜鉄道の方に派遣すると。あくまで研修目的ということで出していただいて、これはやっぱり人材の確保という

ことで、会社の方も大変助かっていますし、行政と鉄道会社の繋ぎということで非常にプラスに働いたと。こういうことを今でもやらせていただいています。

こういうことをやっていくうちに、いろんなアイデアが出てきまして、特に地域交通との連携という話になってくると、ひたちなか市でもコミュニティバスが走っています。ただ、コミュニティバスの乗車率というのはそんなに高いものではなくて、何とかしなきゃいけないねって話をしたとき、多分射水市さんの方が先行されていると思うのですが、朝、勝田の駅でうちの列車が着いたときに、コミュニティバスが3方向くらいいっぺんに出て、その3方向のうち2方向がひたちなか市役所前を通るということで、まず利便性を高める。プラス、遠回しに市役所の職員は鉄道とバスで通うようにというような形をとる。

それから、今、延伸の話が出ているのですが、国営ひたち海浜公園へのコミュニティバスの系統については、全部終点の阿字ヶ浦駅を通る、なおかつ時間も合わせて湊線がついたらバスが出る、と言ってもバスは7本しかないですから、バスが必ず鉄道と接続を取るということをやってみたり。なおかつ、さきほどM a a Sの話が出たんですけが、これをさらに補強する形で今実験的に、終点の阿字ヶ浦から、年間200万のお客様がいらっしゃる国営ひたち海浜公園までの、これはコミュニティバスですから現金100円が原則ではあるのですが、特にこの区間に限って特別にM a a Sの方で対応させていただいて、阿字ヶ浦から海浜公園間についてM a a Sの乗車券が使えると。

なおかつ、今ひたちなか市内は、茨城交通さんの主導で茨城交通のバス、それから湊線、これらについては1日フリー乗車券についてはM a a Sの発券をし、ひたちなか市内は鉄道、バス、コミュニティバス、主要なところは、一般の人が行きたいところは全部回れるというような形まで手配していただく。

さらにソフト面としては、市の広報誌「広報ひたちなか」、こちらの方で、イベント、それから年間定期といって、うちの高校生については、年間120日分の往復運賃を払っていただければ1年間まとめてご乗車いただけますよという割安の年間定期を作っているのですが、これの宣伝もしていただける。さらには、市の関係機関との橋渡しということで、教育委員会を通じて各学校へこの年間定期というものがありますよという宣伝。

これからユーザーになっていただく中学校3年生さんについては、市内の中学校3年生さん全員に、4月からは鉄道で通いませんかと、こういう120日分の往復運賃で年間通う定期があります、これがあれば親御さんの心配なく、雨の日も雪の日も1年間通えますよということを宣伝する。逆に入ってくる子たち、沿線に2つ高校あるのですが、2校にお願いして、うちの職員を派遣して、合格者説明会の時にチラシを配り、それから鉄道のご利用が非常に便利ですと、安くなっていますということを宣伝する。通学定期のユーザーは当然、出ていく高校生と入ってくる高校生ですから、ユーザー100%カバーできるということで、非常に効果的になっています。

また鉄道をアイテムとしたまちづくりということで、学生さんたちは鉄道の駅でア

ートやってくれたりとか、商店街の値引きやったりとかいろんなことやって、これでこれだけ増えましたっていうのが数字にはまだはっきりと出てないのですが、かなり成果を出している。

さらに湊線派遣職員の広域への配置、これは意識してやっていただいているのかどうかかわからないですが、15年間、先ほど申しましたように市から来ていただいた派遣職員さんの方、もともとは鉄道の営業が少しでも分かる人ということで、ひたちなか市の中でも中途採用の民間から来た方に来ていただいていたのですが、会社の形が一段落したときに、会社の組織を固めなきゃいけないということで、管理職から来ていただいています。最初に来ていただいた何人かの方々が、10年もたちますと、各部署でかなり重要な位置を占めていただくようになって、今で言うと観光振興課の課長さん、それから企画調整課の課長さん、秘書課の課長さんとかその辺りに人が散らばっていて、気がついてみたら、湊線のことわかっている人達でひたちなか市役所の人たちがかなりカバーできるということで、こちらも非常に話がしやすいですし、人事面、観光面、それから実際の運営面で、かなりお役に立たせていただいております。

これはもうどこでもやっている形なのでしょうが、安全対策、旧近代化制度。これについては富山県もほぼ一緒かもしれませんが。国の方が3分の1という規則であります。協調補助の部分、これについては茨城県に3分の1みていただく。それからひたちなか市が3分の1みるということで、安全性については行政にしっかり任せてくださいよという体制ができております。茨城交通時代にしっかりとコンクリート枕木とか重軌条化が終わってしまいましたので、新たにすごく投資するという必要がなかったもので、これができるんじゃないかと思うんですけども、とにかく安全面については、ある程度行政の方に任せる形になっています。

それから固定資産税分の補助ということで、これは上下分離の考え方を適用しているのか、固定資産税は払うものを払っていただきますと。ただ、当面ちょっと厳しいでしょうから、払っていただいた固定資産税分については、補助金の形でお返ししますと。そういう形でやらせていただいています。

なおかつ修繕費補助という名目で、これも上下分離の考え方を適用していますが、開業8年目まではちょっと厳しいだろうということで、2つの補助金をいただいた中で、なおかつ赤字が出た場合は8年目までは修繕費を限界として、県と市が半分ずつ赤字を見ますよという形で、いくなれば8年間でどうにかしようという話で。これが国の方の指針で見ると、みなし上下分離型というふうに分類されているんですが、そういう形でやらせていただいています。

そうこうしているうちに、やっぱり地元の方々とだんだん仲良くなってきて、地元と一緒に何かやっていかなきゃいけないということで、ここに写真が出てるのが、地元の商店街との連携で、うちも開業1周年、2周年、3周年という時に、開業記念イベント、今度6月の11日に15周年ですけども、これと地元の商店街のお祭り等を1つにして、相乗効果を狙うということをやりましたら、これももう10年前なんですけど、普段ほとんどの人が通っていないところの那珂湊商店街、相乗効果のおかげで

これだけのお客さんが来る。鉄道の方にもかなりのお客さんが来ていただくということで、やっぱり案外この鉄道と繋がるっていうことはすごく効果があると認識できました。

それから、まちと鉄道が一体になってこれからまちを盛り上げていこうというふうな雰囲気になってきたというのが大きい。今年も6月11日、ひたちなか市は勝田市と那珂湊市が合併した市ですが、旧の勝田市の方で、「TAMARIBA 横丁」というまちづくりをやる。今とにか、まちづくりと鉄道はどこかで繋がっていくのだからっていうことは、市民の皆さんの意識の中に全部入っているので、事あるごとに繋がらせていただく、そういう形になってます。

地域との連携としては「おらが湊鐵道応援団」、先ほど申しあげました市民団体の皆さんに頑張ってもらっています。そうやっているうちに、商店街のまちづくり団体さん、「三鉄ものがたり」さんとか「3710屋実行委」とやっている。

それから那珂湊焼きそば、これはB-1グルメで、例えば富士宮やきそばとかと一緒にです。B-1グランプリの考え方も、焼きそば売って金もうけしようという話ではなくて、焼きそばとかB-1グルメを軸にしてまちづくりを図ろうということにして、コンセプトが一緒になるっていうことで焼きそばとも連携したりとか、それから、万葉線時代に高岡の朝市を見ていて思ったんですが、駅で朝市やったらどうだろうっていう話をしましたが面白いねって話が出て、毎月第1日曜日、JAさん、それからJFさんの女性部に協力していただいて朝市をやる。

こうやってるうちに、もう15年経つんですが、何となくひたちなか市ってのは鉄道とまちが一体化になって発展してくよっていう雰囲気ができてきて、市報にもメインの時には、湊線の写真が出たりということになってます。

今の朝市ですけども、こんな感じで駅のホーム使わせていただいているんですけども、こちらの方に普段あんまり鉄道と縁のない主婦の方々がどんどん来ていただく、すごく賑わう。JAさんにしても、形があんまり良くないが朝採れたばかりの新鮮な野菜が100円でということ、すごく人気があります。

そのうちに話が出てきたのは、商店街の衰退下では非常に厳しくなってきた、5、6年前なんですけども、とうとう最後に商店街に残ってた八百屋さんが廃業しちゃいまして、ちょっと辛い話なんですけども、商店街に行っても野菜が買えないという状況になりました。そんな中で月1回でも駅でしっかりとした野菜を売ってくれるっていうことで、そういう面でも、やりがいがあると思ってる。いろんな面でその鉄道のとこに、普段関係ない主婦の方も来ていただく、それから地元の野菜を使っているってことで効果を上げてる。

そうこうしてるうちに沿線に高校が2つあるんですけども、そのうち1つの那珂湊高校、こちらの方も少子化で、しかも本線筋から外れてる高校なんで、生徒さん集めるのはなかなか大変だっている時に、まちづくりと一緒にやってこうということ、ゆるキャラを作って、鉄道と一緒に盛り上げてこう。写真は「みなとちゃん」というキャラクターですけど、地元が干し芋の産地ですので、さつま芋の妖精ということ

で、言われて見るとこれさつま芋だなんて見えるのですけども、ちゃんとスカートの下の方には汽車が走っていて、これが湊線ですよってことで、これで一緒にまちづくりやるとか。

あとは那珂湊高校で独自の取り組みとして、インターンシップのかなり進んだことをやってまして。毎週水曜日、5月から10月まで半年間、学校に来なくてもいいから、希望する企業に1日いて仕事してくださいよという、従来のインターンシップをさらに一歩進めたようなインターンシップを先行的にやっている。これの受け皿としてやらせていただいて、那珂湊の駅に1人ないし2人、毎年商業科の高校生さんが半年勉強に来る。これもやっぱり繋がりとして、高校としては受け入れ先が欲しい、こちらとしてはちょっと仕事をして欲しいということがあって効果的。ありがたかったのが一番最初の年に入ってくれた男の子が、これなら鉄道の仕事がしたいっていうことで、そのまま次の年に入社していただいて、それから10年以上経ってからです、運転手になってくれて、今中堅どころで、下の人たちを指導する立場になってるっていうことに繋がりができたりとか。

あとは、これも今回の法改正になりますが、いろんなところと連携しましょうねという話です。例えばJR東日本との連携。JR東日本には週末パスって言って、週末になったら東日本エリア全体乗れますよというパスがあるのですが、これに湊線も乗れるようにしてくれませんかという話をしましたら、いいでしょうということで入れていただく。ただ1枚につき20円しかあげませんがという話だったんですが、あに図らんや、JR東日本の営業力は絶大なものでありまして、20円掛けるウン千枚で、その年の定期外旅客収入、10月が今まで100%ぐらいが106%ぐらいなっちゃったので、やっぱり大きいところは凄いなど。

それから、大手旅行会社さん、読売旅行さんですけども、コロナのおかげでツアーが今大変です。その中で、ひたちなかというのは素材がいっぱいあると。まず国営ひたち海浜公園、それから干し芋、それから鉄道。海浜公園だけとかお魚市場だけだと、ちょっとツアーとしては辛いんですけども、ここに鉄道とか地元の干し芋を絡めたらすごくいい素材になるということを発案いただいて、じゃあやってみましょうということで、昨年度は鉄道に干し芋のラッピングをしまして、ほしいも列車を作って、なおかつ、読売旅行さんの方でツアーをガンガン入れていただいて、送客をやると。これで、バスが5、60台分ですからかなりの数、来ていただいて、この方々が、今までひたちなかに来なかったけども湊線を使っただけ、干し芋珍しいねと喜んででいただく、地元のものを買っていただくっていうことで、新規の開拓になったりとか。

あとは国営ひたち海浜公園、これについては、今ネモフィラの花がちょっと咲き終わった状況なのですが、世界で一度見たい景色ナンバーツーだかに選ばれたという話ですごくたくさんのお客さんがいらっしゃるのですが、こちらの方に入園券付きの乗車券というのを発売させていただいて、なおかつ最盛期に、終点の阿字ヶ浦から2キロ弱、シャトルバスを出させていただくということで連携する。これも大きかったですけども、今やっているのはうちのフリー乗車券に、海浜公園の入園券をセットし

た乗車券なんですけども、海浜公園の入園券については団体料金適用していただきちょっと安くしていただく。国にそこまでやっていただけたとは思わなかったんですけども、そういう形でやっていただいて、かなりの成果を上げてる。

それからまちづくり団体の方、「三鉄ものがたり」とか、「みなとメディアミュージアム」とかそういうところとどんどん連携してやっていくうちに、潜在需要の開拓ということで、先ほど申し上げた国営ひたち海浜公園のアクセス改善、終点からのシャトルバスが出るということ。それから1日乗り放題の券がつくということ。やってみましたら、予想をはるかに超えるお客様にご利用いただいて、極端な話、これだったらもう線路伸ばしてしまえばいいんじゃないかという話が今出てると。

それから大きかったのが、自動車で来たお客さんと違って、鉄道とシャトルバスで来たお客さんについては、市でアンケート調査していただいたんですけど、3割ぐらいが途中のお魚市場という量販店、寺泊みたいな感じですね、こっちから別に寄ってくれとか、ここに那珂湊のお魚市場ありますよってことを一言も言わなかったんですけども、知名度があったらしくて寄っていただく、これがイコール地域の活性化になってるなっていうことで、このあたりでひたちなか商工会議所の方がかなり真剣になって湊線の方をちょっと活性化しなければと言ってる、そんな状況であります。

そうこうしてるうちに、営業収入と最終損益、ざっと見ていただいたら分かるとおおり、当初2,000万円程度の赤字が出てたところが、平成29年度のところで、10年目で2万5,000円ですけど、とにかく黒字まで持っていくことができた。そのあと160万の赤字とか280万の黒字とかで行ったり来たりで、これである程度メドがたったというところに、令和元年度にコロナがきて、一遍に元に戻っちゃったっていうような状況です。

ただ、お客様の数で言いますと、この会社が始まる前の平成19年度に70万人と先ほど申し上げましたけれども、これが少しずつ増えていって、4年目でがくんと落ちており、これは震災がありまして4ヶ月止まったんで、これは駄目だった。ただそのあと順調に増えていって。ただ令和2年度については、71万人まで落ちてるという状況です。平成29年度年間輸送人員100万人突破、2万5,000円だけと黒になった。令和元年度頑張ったんですけども2年度以降やっぱりコロナでちょっと危険水域状態になってるとの情勢です。

その中で、一つの大きなアイデアがありました。やはり少子化と過疎化が進んでまして、うちの鉄道でいう那珂湊から阿字ヶ浦の区間、平磯、磯崎、阿字ヶ浦っていう3地区があるんですけども、こちらの方がやっぱり少子化が進んで、学校の維持が非常に厳しくなってきたという時に、沿線の小学校3つ、中学校2つ、これはもう統合して小中一貫校作って、これを鉄道の沿線に作ってそこに駅も作って、鉄道で通っていただきましょうということでやってみた。地理的に鉄道の沿線に人が張り付いて、7割強が鉄道で通ってくれてる状況ではあったんですけども、それはそれとして駅を新設してやった。やった結果が、スクールバスに比べて財政負担がすごく小さく

て済んだ。試算した時に、市の方では、スクールバスを出すとおそらく年間1億を超えていただろうと。そのところを、鉄道の通学定期を全額、希望者については市が補助をしているのですが、それが全額にしても800万円しかないということで、その他に見回りの人とかの人件費が少しかさんでいますけども、このあたりで、鉄道の赤字を遥かに超えるだけのメリットがあったということで、この辺りも鉄道の使い方としては、すごく行政の方も頑張っていたらっしゃったなど。

年間輸送人員については、これだけの小中学生さん通っていただくので100万人突破ということで、昨年度、新聞の書き方だと、コロナにもかかわらず過去最高の輸送人員って書いてあるんですが、いやそんなことないんで、500何十円買っていただく観光客の代わりに20円ぐらいの小中学生が使うんで収入的には非常に厳しいんですが、輸送人的には元に戻ってると。

話がちょっと元に戻るのですが、市民の方々がちらっと言った海浜公園まで近いんだけどっていう話から始まった、シャトルバスです。これについてはこの写真にありますように、予想を超える、うちの列車は、車両はこんなにお客さんがいないだろうと思って、車両の限界3両という設計になって3両以上運べないんですけども3両目いっぱいのお客さんに来ていただく。こういう状況になって、この方々が3割ぐらい使っていただくということですから、地域の活性化にもプラスになってる、このあたりがすごく大きかったなど。

それがさらに今進歩してきまして、今年からシャトルバス、ゴールデンウィークと秋のシルバーウィークだけ出してるんですけども、この時期について地元の干し芋業者さんがちょっとつき合ってくれないかっていう話で、あれだけのお客さんがいらっしゃるんで、地元の干し芋を売らせて欲しいということで、阿字ヶ浦で地元特産の干し芋の販売。今年はちょっと実験的に始めたので、手が回らなかったんで、それでも60万ぐらいの売り上げがあったということで、これから鉄道で来たお客さんに単に帰ってもらうのではなくて、地元の物を買ってもらうということも含めて進めていく。

そういうことをやってるうちに、今のところ地方鉄道っていうことでくくられるんですけども、ちゃんと条件によっては、それから市民の皆さんと行政とにお力いただければ、何とか頑張れるなっていうところが見えてきたという状況です。鉄道会社としては正直周りの方々に動かされて、はいやりましたよと言ってるだけなんですけど、それはやっぱりよかったのか、今すごくいい感じで回ってると。

終点の阿字ヶ浦の駅、ここからオレンジの線が出ていますけども、じゃあ海浜公園まで延ばしちゃえばどうかという話が今出てる。これが今の大体3.1キロ延伸ルートとなっています。これについては非常に厳しいです。というのは当初78億の工事費で見てたんですけど、どうも済みそうにないと。やめようとは言っていないんですけども、しっかり見直さなきゃいけないなということでやっているんですけども、やれば、おそらく200万人のお客様の1割が鉄道使っていただいても20万人、20万人の方が往復千円出していただいたら2億、2億円ということは、今のうちの鉄道の収入が2億ですから簡単に倍増しちゃうと。こういうところを目指して今頑張っていかなきゃい

けないなど。

ただ、この発想のもとになったのがやっぱり市民の皆さんが、もともとあそこまで伸ばせばいいと思っていたとか、鉄道と一緒に盛りあげていく方法がないかなとか、鉄道会社が思いつかない地元の商店との連携をしようというところを、行政の方で場繋ぎしていただいたというのがすごく大きくて、条件がいろいろ恵まれてたっていうこともあるんですけども、成果になってるということで一応鉄道会社がほとんど何もしないうちに周りの方々が動いていただきましたという先行事例ということでご説明をさせていただきました。

ちょっととりとめのない話になったかと思いますが、ご説明を終わりたいと思います。よろしく申し上げます。

●田中部会長

ありがとうございました。とても具体的に、また前向きな取り組みを説明いただきました。事業者の方、また市町村の方もわかりやすかったのではないかと考えております。

それではこの後は意見交換に入って参ります。たくさん委員の方いらっしゃいますので、私の方からご指名させていただきます。

吉田さんから、万葉線の話が出ていましたので、万葉線に関して取り組まれている高岡市さん、いかがでしょうか。

●高岡市

非常に参考になる取り組みがたくさんあり、いろいろメモさせていただきました。本当にどうもありがとうございます。

私どももやはり、沿線の商店でありますとか住民の方との連携は、すごく大切だなとつくづく思っているところでして、特にコロナを経て、そういったところの力をお借りできなかったのがやっぱり辛かったと。

それに、そのまま公共交通離れに繋がってってしまったというのがあって、自家用車に逆に転換していったという話をよく聞いたものですから、これを何とか元に戻せないかということで、まずは今、コロナが5類になったということもあり、沿線のイベントが復活してきているということがありますので、ここにうまく公共交通、万葉線を絡められないかと。

特に最近だとお酒を伴うようなイベントが多くございますので、お酒を飲んだらやっぱり公共交通でという形で、そういったイベントを実施される方々との連携を深めていきたいと思っておりますし、いきなり車から公共交通に転換せよって言うても皆さん自家用車の利便性を享受してらっしゃるところがありますので、まずはその生活シーンの中に少しずつでも公共交通の利用が入っていけるような取り組みを今後やっていきたいと。特に今回、地域公共交通計画の策定を進めているところですので、そこにしっかりと位置付けて、取り組み進められないかと準備を進めていると

ころでございます。

以上でございます。

●射水市

射水市としましても、今ほど高岡市さんもおっしゃられましたが、沿線自治体との関係、こちらの方では、「万葉線を愛する会」ですとか、「万対協(万葉線対策協議会)」といったような、各種団体との連携を行いまして、少しでも万葉線の利用促進等に繋がるような施策について取り組んでいるところでございます。

やはり、沿線の、例えば子供さんとか、人口もだんだん減少してきているという現状もありますので、どのように、減少をしている部分を取り戻すのか、また車等から電車等への利用に転換してもらうのか、その辺の仕掛けも今後検討していきながら、地域と行政が一体となって取り組んでいけるような施策についても検討していきたいと思っております。

今後ぜひともご教授の方いただきたいと思います。

●田中部会長

万葉線の方も委員で来ておられますので、楠委員さん、何かありましたらどうぞ。

●楠委員

吉田さんどうもありがとうございました。私の先輩に当たるお立場で、今ほど高岡市、射水市さんの方からも発言がありました。継続的にどうこうという話になると都市整備ということで利用するというのが一番安定したものなのかなと。まちづくりという観点からのものが一番大きいのかなと思っております。

万葉線の西新湊は小さい無人駅で駅舎もほとんどないような形のところですが、そこで実際に3月に行われたイベントとして、線路の石を使った焼き芋ということでした。言いたいのは、若い人たちが企画したら、一般によく言われるような若い世代の人たちが結構見えられたということ。準備した芋の数だけから言えば400本ほどということ。1人に2本ずつ購入されたとしても200人ほどの方が移動された。

万葉線としての特色として、射水市と高岡市を結んでると、過去からの強いきずなの中に築かれていますので、高岡の方からもそういうものがあるということでみえられた。また、駅を降りてすぐ、どこにも行かなくてもそこでやっていると、この降りた後まだ移動がないという利点ですね。

今いろいろな駅の利用の仕方という話があったかと思えます。去年の夏、万葉線「光の道プロジェクト」、クラウドファンディングを活用して、まちおこしの方が柱となっていただいたもので、我々も終電終わりました11時12時から、朝の4時半ぐらいまで、およそ3万球の電球を一生懸命つけていたのを、もうこれだけ時間たったかなというふうに思っております。

またこの場を借りてお礼申し上げたいのは、4月からのインバウンド関係。万葉線

では「ドラえもん ترام」が走っております。万葉線の方に見えられた、ほとんど台湾なんです、4月には8団体、5月13日までにはその6団体、これだけ合わせて600人あまりのお客さんを、「ドラえもん ترام」に乗っていただいたということ。これ県並びに沿線の市の方のお力添えかと思って感謝しております。

以上でございます。

●田中部会長

次に富山市さん。吉田さんへのご質問でも構いませんし、市の取り組みの説明、紹介でも構いません。よろしくお願いたします。

●富山市

富山市です。ありがとうございました。

一つ質問をさせていただきたいのですが、2008年以降ですね、輸送人員が大分増えているというご説明があったと思いますが、サービスレベルですとか、そういったところは3セク前と比べて、どう変わったのかというところを教えていただければと思います。

●吉田参考人

まずお客さんの声を聞こうということがありました。

国・県・市の補助もあったんですが、まず途中の駅に交換設備を作って、朝と夕方と高校生の通う時間帯だけなのですが、40分毎でしか運行できなかったところを20分毎の運行にできるようにしたということで利便性を高める。

それから、最終列車が22時10何分ということで、勝田で飲んでも9時半ぐらいになると、ちょっと腰が浮いてくるような状況だったのですけども、JRの特急電車と合わせて2本増発して今23時22分、これだと上野で22時の特急に乗ってきても乗り継げる。それから、23時まで勝田の駅前で飲んでいても、どうにか間に合うかと。それ以上遅くまで飲んでると家庭不和になるだろうなっていうことを理由に、そこで止めてるんですが、そういうことをやるとか。

あとは、高校の方の要望がありまして、那珂湊に海洋高校という高校があるのですが、今のダイヤだと、ちょっと都合が悪いと。富山県でいう水産高校みたいな高校として、茨城県は富山県の3倍ぐらいありますが、全県下から通って欲しいと。ところが、今のダイヤだと勝田にJRがついたらその1分前にうちの列車が出てくんで、これをどうにかなんないかと。

いち高校が鉄道会社に時間変えてくれっておこがましいですよっていう言い方をされたんですけども、その辺は聞かせていただいて、4分落とす。その結果が海洋高校に全県下から通えるようになりました。結果、海洋高校としては全県から通えるということで希望者が増えてますし、うちとしても、1学年3人か4人だけなんですけども、それでも3学年たすと10人以上ということで、ちっちゃいパイの中でかな

り大きなご利用いただけるということで、その辺り細かいところの工夫も効いてるのかと思います。

●魚津市

今ほどは、どうもありがとうございました。

魚津市では、立地適正化計画に基づいて、今後、今年度含めて約3年間で、魚津駅、新魚津駅の周辺整備を行っていきたいと思っております。

先ほど、高岡市さんもおっしゃられたのですが、駅近辺でのお酒が入ったイベントとかそういったものを絡めながら、駅に人が集まるような仕掛けを作っていきたいなというふうに思っております。

事例を聞かせていただきながら、我々行政として、もうすこし鉄道会社さんと連携を図れば良いなと思ってるんですけど、なかなか踏み込んで連携が取れない部分もあったりもするのですが、ひたちなか海浜鉄道さんの場合は、どれぐらいその行政の方と連携しながら、連絡を密にしながら事業進めたりとか、それとも行政側の方からそういうアプローチがあったとか、その辺りを教えていただけたらなと思います。

●吉田参考人

もともとは行政主導で始まった鉄道会社ですので、行政からの声掛けが非常に多いのですが、ありがたかったのが、前の市長の話もそうなんですけども、営業面については当然鉄道会社に任そうという形で、非常にいい形で行政の支援、それから鉄道からのお願い事を聞いていただいて、さっき言った普通の鉄道会社だったら無理だろうという学校での説明をさせていただいたりとか、逆にこちらも駄目もと言いたいこと言って、行政の方もかなり話をするってということで、お互い駄目なものは駄目、良い物は良い、けどできるだけ一緒にやりましょうねということでやっています。

行政から言われてこっちで困ったなということは、そうそうないです。正直な話。タダで乗せてくれというのは困るのですが、ただ逆にこちらからお願いした、コミュニティバスの時間については、合わせていただけるということで、今のところはお互い良い関係になっていると思います。

●氷見市

氷見市です、お疲れ様です。

お話の中での応援団、こういった取り組みを進めていく中で、やはり地元の方の応援は非常に大事だと思うんですが、JR氷見線の方でも、そういった応援、サポーターを募集しまして、いろいろ支援をお願いしてる所なんですけども、ひたちなか市さんの方では成り立ちとして、市民の方の鉄道の存続とか、行政からの働きかけとかいうところでの設立というお話があったと思います。

できたところまではわかるんですが、そのあとに結構いろいろな取り組み、住民の方でされていて、これがずっと続いているのは、何かモチベーションというかメリッ

ト、そういったものがあるのでしょうか。

もう一つ、自治会が主体というお話だったのですが、その自治会以外の他の団体であったり個人の方々はこの応援団の中には入っていないのでしょうか。

●吉田参考人

答えになるかどうかわかりませんが、今の応援団長、その人の言葉をそのまま言ってしまうと、市の方針で全然関係ない富山から素人同然のやつが1人来ると。任しといても駄目だろうと。自分たちがやんなきゃっていうことがあったらしくて、引き続き活性化をやってきたという話だったんです。

それで始めているうちに、いろいろ話してるうちに、鉄道のことでも分かってもらえる、そして向こうと連携ができてきて、これからも一生懸命頑張ってるっていう。

応援団長が言うには、よくある「何で山に登るの、そこに山があるからさ」みたいな気持ちでやってますよとおっしゃるんですが。

やっぱりお互い成果が上がってきて、学生さんたちが一緒にやっけてこうやって盛り上がってきたりとか、それを認めていただいて、ここには書かなかったんですけども、県から表彰もらったり、国交大臣賞をもらったりとかいろいろあったんで、そういうのがモチベーションになって、今はもう応援団というのが全国的に鉄道活性化の市民団体として再生事例だということで見えていただいているんで、そういうところもやっぱり誇りになっていると思いますよね。相乗効果が上手くいっているんだと思います。

●滑川市

たくさん事例の方、ご紹介いただきましてありがとうございます。

1点だけ。先ほどからのご説明にも触れていらしたのですが、私どものコミュニティバス、市内を運行する中で、どうしても鉄道との接続は課題となっております。

先ほど高校の事例もお話いただきましたけども、例えば具体的にひたちなか海浜鉄道さんとひたちなか市さんと、ダイヤ調整とかそういったものを、具体的にどういう形で、例えば定期的に毎年そういうものを調整しているのか、何か協議しているのかとか、そのあたりご教授いただければと思います。

●吉田参考人

まず3月、毎年JRさんが改正されるので、その情報をうちがいただいて、それに合わせてうちのダイヤを組むと。それをひたちなか市にも見ていただいて、これでうちはこういうダイヤでいきますという話をして、それにコミュニティバスの方が時間合わせていただくような形になっています。そんなに難しいことはやってないつもりなんです。

●黒部市

黒部市です。よろしくお願ひします。先ほどは、ありがとうございます。

黒部市においては、新幹線、あいの風とやま鉄道、それから富山地方鉄道、さらには黒部峡谷鉄道といった鉄道に恵まれた環境でありまして、鉄道を軸としたまちづくりを進めているところです。

そういった中で鉄道の利用促進に向けての取り組みとしましては、「黒部のまちづくり協議会」というNPO法人、富山地方鉄道さんと連携しまして、「黒部ワンコインフリー切符」という事業を展開しております。春、秋と期間限定ではあるのですが、黒部市の区間内の地铁電車、地铁バスの、1日乗り放題切符を設定しております。期間中は沿線でまち歩きをしていただいたり、関連イベントの実施もしております。地元の方に公共交通を楽しく利用してもらって、地域の魅力を再発見してもらおうという趣旨で取り組んでおりまして、今年で17年目を迎えているところでございます。

引き続き鉄道事業者の皆様と連携を図りながら、行政としての効果的な支援を行っていくとともに、鉄道の利用者である地域全体としての地域の宝ともいえる鉄道の利用を下支えしていく取り組みが重要であると感じているところです。鉄道の運行事業者さんの持続した運行ですとか安定した経営をしていく上では、多くの利用者の方に利用していただくということが重要なのかと思っているところです。

これまでいただいた、お答えとはかぶるかもしれませんが、利用者の増に向けての一番の要因といいますか、働きかけられた取り組みといいますか、そういったものを教えていただけたらと思います。よろしくお願いします。

●吉田参考人

かっこいい言葉で言うと、お客様の意見を聞けというお話です。

高校の開始時間に合わせて時刻をさわるとか、国・県・市のコミュニティ・レールという補助制度を活用させていただいて交換駅を作って列車本数をふやすとか、さっき言い忘れたのですが、これもコミュニティ・レールの補助制度を使わせていただいて、要望のあったところに駅を1ヶ所造ったということでもあります。

これについてはすごく効果があって、どちらかというところ、要望があった地域よりもそうじゃない沿線の地域の方にたくさんご利用いただいたということで、つくっていただいた自転車置き場が足りなくなって、今、国にお願いしている状況です。

お客さんの要望に聞けるところは聞いてあげようっていうところで、潜在需要が拾えるんじゃないかと思えます。

●砺波市

砺波市です。

砺波市においては、昨年10月からデマンド型タクシー交通を運行しておりまして、今年の10月からは市内全域に拡大する予定です。また来年の4月には。城端線と市営バスの接続改善ということで特に高校生の皆さんの通学とか、そういった利用しやすい時刻表に合わせたダイヤ改正を行う予定です。今後考えるうえで、今ご紹介いただいた活動の内容とか、割引特典とか、いろんな参考になる事例があったので、検討

させていただきたいというふうに思っております。

砺波市ではチューリップフェアの期間には、フェアの入場持っていたら特典を付けるという事業者さんは結構おられるんですが、通年で割引されるような事業者さんはなかなか少ないので、そのあたりもどうするかなという課題もあります。

話は変わりますが、今の取り組み以外のところで、確か映画やCMのロケ地になったということも事前に聞いていたんですが、その辺り紹介していただけるとありがたいです。

●吉田参考人

東京からロケバスを出したら、1時間半ぐらいで来れるという地理的な条件がすごく強かったのと、1時間半で富山と大差ない景色が撮れるというところで、その辺りすごく強かったことがあります。

もう1点強かったのが、制作会社に言われる、ニュースとかで急に画像が欲しいなということで明日の朝までに何か画像取りたいんだねっていう話をされるときに、うちを指名されるのが、まずどこの鉄道会社でも広報を通して下手したら1ヶ月とか言われると。1ヶ月待つ必要はないですよ。条件さえ決まっていればもう明日でも大丈夫だということで、例えばうちの会社の場合、来週ちょっと撮影に行きたいんですけどと言われたら、中身を聞いて、じゃあここまで出来ますよって話をさせていただく。鉄道会社、堅いから安全守られているのですが、堅いのがどこまで堅くしておくのかという見極めができて、じゃあ大丈夫じゃないかという話ができれば、すこしは変わってくるのかなという気がします。

おかげさまで、今、「J01」っていう人気のグループの方がこっそりと駅に来て、こっそりと撮って、ここどこでしょうみたいのがアップがされていたら、いっぱい人が来たりだとか。それから今は「なにわ男子」の大西流星君がロケをやってくれただけでも、そのファンの子たちが大勢来てくれるので。

それ考えると、鉄道会社として考えてみたら何でそういうところに制限かけておくのかということをとっばらうのが大きかったかなと思います。

●田中部会長

講演で無かったような新たな説明もいただきまして、ありがとうございます。

●小矢部市

小矢部市でございます。以前の交通ワンチーム部会でも申し上げておりましたが、小矢部市では平成28年度に立地適正化計画を策定いたしまして、本市での唯一の鉄道駅である石動駅を中心としたまちづくりを進めております。

南北自由通路なども整備いたしまして、南北からスムーズに駅や中心市街地アクセスできるような、そういった整備も行っております。また老朽化していた図書館を石動駅と合築して、令和2年3月には新図書館を整備したところであります。

こうしたハード面の整備、駅の拠点性を高めるとともに、地域公共交通の面では駅南駐車場やアクセス道路の整備を進めて、パークアンドライドによるあいの風とやま鉄道の利用促進なども図っております。

今年度のハード面での整備の取り組みといたしましては、自転車の利用による駅南からのアクセス。これは高校生など、大学生等もそうですけれども、そういった駅南からのアクセスも増えておりますことから、現在ある屋根付きの駐輪場に加えて、新たに屋根付きの駐輪場 50 台分の整備を予定しております。

先ほど、お客様のお声を聞かれて駅施設に駐輪場を整備されたというお話もお聞きしましたが、今後ですね、駅施設のハード面での整備のご予定がありましたら、ご紹介いただければと思います。

●吉田参考人

延伸の話が一番大きいので、それで今動いてはいるんですが。

他にもやはり那珂湊から、数百メートルのところで緊急避難道路が整備されて、すごく広い道ができたのですが、そこに駅をつくってくれないかという要望がありまして。そこを今つくろうかなっていうことは考えてはいます。大体、5、6千万でできるそう。うちの場合、単線で電車でなく架線もないですからホームをつくるだけです。だとしたら、今まで通り、国・県・市からの補助いただいてやるとかなり有望なのかなっていうことは考えてます。

あとは、マイナス面として延伸の区間に駅を間に1つつくろうという話をしてるんですけども、これを今、行政と話をしてるんですが余りにも無理があると。行政の方々と本音の話をして、お互い譲れないところ、どうにか譲れないかって話をしてます。

駅を作るってということと延伸ということと今考えてます。

●南砺市

5つの小中学校が統合されて、駅の沿線に作られたということなんですが、そこに通学に使っておられる生徒さん、児童さんもいらっしゃると思うんですが、何年生ぐらいからどのぐらいの距離の通学時間で通っておられるのか。小学一年生も全部電車通学できるのかと思ったりもするので、教えていただきたいなというふうに思っています。

あと、最近南砺市では、昔、徒歩、自転車で通学していたお子さんが、かなり車で送迎してもらうようになってしまいました。その関係があって、近くの高校まで行くのも、昔は最寄りの駅からJRで通学していたものが、直に学校へ送っていくというような傾向がありまして。ひたちなか海浜鉄道沿線では、地域の方が、そのようなことをしないようにと協力していただいていると思うんですが、そういったようなことがあるのかどうかというようなことを教えていただきたい。

それともう1点は、先ほど高校生の発案ということがありましたが、それは高校生がみずから考えて発案してくれたのか、それとも市とか、事業者から高校生の方に何

か使うように考えて欲しいということと言われて提案を受けたのか。

以上3点、教えていただきたいなと思います。

●吉田参考人

まず新設校については非常に条件が良くて、大体沿線の1キロないし1キロ半以内のところに家が張り付いていましたので、大体通学生の7割ぐらいは鉄道使っていただけ。ごく一部ちょっと外れた集落からの方々がいます。この方については、コミュニティバスを無料にして、それで運んでいただくということで。本当に条件が良かったです。7割の方が鉄道で使えるっていう状況でできた学校で、そんなに歩くわけでもない。それから、やっぱり集団下校はしてるみたいなので、阿字ヶ浦着いてから、そういう形でフォローしてるような形ではあります。

あと高校生については、学校の課題として、商業系の学校なんで、地域の活性化とか地域づくりっていうことを課題作りにして、何か取り組みなさいよっていう指導があったときに、何かごく自然にやっぱり湊線を絡めようよっていう雰囲気になっていたらしくて、鉄道も一緒にしていきましょうよと。ですから、今の「みなとちゃん」の話もそうですけど、その中で一つアイデアが出たのが、ジュースの自動販売機、これをペプシコーラさんが学校と連携しようということで、今の「みなとちゃん」使っただけとか、高校生にアイデア出してもらって、新しいジュース作りましょうということをやった、それを勝田の駅とか那珂湊駅に置くっていうことをやりましたら、やっぱり物が珍しいのと高校生がやってくれたっていうことで、ペプシコーラさんとしては、もう自動販売機って飽和状態でどこも置いてくれないんですが、これについては面白いねっていうことで、どんどん置かしてもらえた。

それから、非常に珍しいということで売上がとても良かったっていうことで、高校生については自分たちのやったことが商売なりますし、うちも売上の何%もらえるんでプラスになるということで、そういうところで、何かそのまちづくりと自然に湊線使おうという雰囲気になってたっていうことはあると思います。

●南砺市

小学一年生から電車で通学しておられるということでしょうか。

●吉田参考人

そうです。中学生も本当は自転車に通える子もいるのかもしれませんが、危険だということ、市の指導で全員鉄道通学しましょうねってことになっています。

●南砺市

一番遠いところでも1キロぐらいということでしょうか。

●吉田参考人

1キロないし1キロ半ぐらいということですよ。

●南砺市

わかりました。ちなみに、登校の利用っていう部分で、学校に本当は電車使えば行けるのに、直に学校に送るような状況はありますか。

●吉田参考人

高校生さんがやっぱり同じで、保護者の方が送った人が多かったと思います。一つやったのはさっき申し上げた、年間120日分の往復運賃で通えますよっていう安さを売り物にして、なおかつ、中学校3年生と高校1年生さんに全部宣伝したってということ、じゃあ鉄道で通うかなとなった。

それと、高校生の通う時間帯とか、さっき言った8時22分に那珂湊に着く列車があるんですけども、その1本前に8時2分に着く列車ってのを作ることができて、これであんまり混むのやだなっていう子達は1本前で来ますし、あとの列車も余裕持って来れるということで、利便性が高まったのかなと。

私は砺波高校だったんですけども、試験の時に10時20分に2限が終わった時には10時30分の列車に乗れたんですけども、3限目があって11時になっちゃうと、午後1時まで列車がなかったといういやな経験があるんで、そういうのはして欲しくないなっていうので、対応にすこし気をつけてはいるんですけども。

●南砺市

ありがとうございました。やはりダイヤの利便性が大事ということですね。

●立山町

私の方からは感想と、事例の紹介を少しさせていただきたいと思います。本日貴重なご講演いただきましてありがとうございました。大変参考になりました。

高校のお話と観光地のお話を今日していただきましたが、我が町にも、唯一の県立雄山高等学校という学校がございまして、そこに富山地方鉄道さんの立山線が、町を、私どもはよく背骨のようというのですけれども、背骨のように通っておりまして、通年立山線を利用されるのはこの雄山高校の生徒さんがほとんどなわけですよ。高校生の方といろいろなことをやっておられるというのは大変参考になりました。私どもこの雄山高校生さんがいての立山線だと思いますし、立山線があつての雄山高校生だと思っておりますので、何か上手くこうやっていけたらと考えました。

また観光の方ですが、皆様ご存知の通り立山線の行き着く先は立山黒部アルペンルートでございます。最近確かにコロナの影響を受けましたけれども、コロナ前からなんですけど、バスの団体観光客だけではなく、個人のインバウンドのお客が増えて参りました。その方たちは何を使うかというやはり立山線を使われるわけですよ。それで私ども立山黒部アルペンルートの開通の日に合わせてですね、これは地鉄さんのご

協力も得ながら、多い手の山と書いて「多手山プロジェクト」というものやっております。簡単なことです、みんなで地鉄に手を振ろう。地鉄に乗っているお客様に手を振ろうというもので、学校にも声掛けをして、手を振るだけですが、子供たちはとても楽しそうに手を振っております。そして乗っているお客様もただ手を振り返すだけなのですが、とても楽しそうな様子をしていただいております。こういったお金のかからない簡単な取り組みを、またやっていけたらなと考えております。

ひたちなか市さん、ひたちなか海浜鉄道さんの方の取り組みなども参考にさせていただきながら観光の面と、またその高校学校の面とで、我々もうまく何かやっていけたらなと思いました。

本日ありがとうございました。

●朝日町

朝日町におきましては、今年の3月、朝日町の地域公共交通計画を策定いたしまして、今年度はその計画に基づきまして、住民の皆さんと交通事業者それから我々行政が一体となって、域内のあいの風とやま鉄道、コミュニティバス、あと住民の相互協力で運営してます「ノッカルあさひまち」これらの公共交通を盛り上げていこうという計画を、今年度まさに実行しようとしているところでありまして、お話で聞きました応援団の件ですとか、地元の商店街と連携したイベント等々、非常に参考になったなと思ってます。

この計画の策定に合わせてというわけではないのですが、この4月から朝日町では公共交通部門を我々商工観光課の方で所管することになりました。これはトップ、幹部とも協議したんですが、まさに公共交通をこういった地元の商店ですとか観光地と連携して次のステージに上げていこうという目的での部署の変更ということになっております。今日聞いたお話いろいろ参考にさせていただいて、今年また発展させていければなと思っております。

以上です、ありがとうございました。

●田中部会長

これまで12市町の方からご発言いただきましたが、沿線の話題も出ておりましたので、富山地方鉄道の新庄委員さん、何かご発言あればお願いいたします。

●新庄委員

富山地方鉄道の新庄です、いつもありがとうございます。吉田社長、お久しぶりです。地鉄の2期後輩なので、調子に乗ってこの資料に少し苦言をとというふうに思いますので、よろしくお願ひします。

富山県の地域交通戦略において議論しているのは、便利にする事、要は利便性についてと、維持すること、持続性についてのこの2つが大きな対象になっておまして、その2つについていろいろと吉田社長から伺いたいなというふうに思っていたんで

すが、資料的に言うと9ページ、ここは持続性に関することですが、それ以外のところは、大体利便性、便利にしているいろいろやっ払いこうという部分だったので、できればこの9ページ、私ども民間事業者は9ページがしっかりしてこそ、他のページに繋がると思っております。

さらっ払いこうなっ払いよという説明があっ払いたのですが、実のところは、そんなに簡単にいかなっ払いなっ払いのじゃないかという思いもありますし、私どもも今いろんな議論をさせていただいっ払いておりますけれども、国の支援制度を活用するにしても、どちらかというっ払いと便利にしたいとか、施設を高度化するといっ払いったような、発展的な部分に限る支援は受け入れやすいのだけども、地方の民間鉄道会社はほとんどそうだと思いっ払いますが、そのサービスをどうやっ払いってしっ払いかり提供していくかという、その土台の部分の支援こそ本当は認めていただいっ払いきたいと思っ払いているところではあります。

ひっ払いちなか海浜鉄道さんで、その部分についての、行政さんとの話がかみ合っ払いなっ払いかったこと、どの辺で苦勞されたかというっ払いようなことを教えていただいっ払いければと思っ払います。

●吉田参考人

正直あんまり苦勞してないですよね。

もともと市長の方が鉄道維持ということで真剣にやっ払いってらっ払いしゃって、富山県もそうだと思っ払いうのですが、施設維持のために国が3分の1補助金出します。市も3分の1を出すので、県にも出して欲しいという話をしたところ、やっ払いっぱり地元がそういう流れということで茨城県の方も3分の1見ていただいっ払いたく。

ただ、他市町村については、例えば鹿島臨海鉄道、そこについては地元の考え方がどこも一緒だと思っ払いますが、市町村によってそれぞれなんで、意見がなかなかまっ払いとまらないということで、協調補助の3分の1は、県が6分の1、6分の1が地元市町村、3分の1は事業者負担ですよという形になっています。

やっ払いっぱり、行政の特にトップの考え方がすごくしっ払いかりしていて、それにうちの会社に乗っ払いてる状況、なおかつ、先ほど申し上げた駅については、当初の予定はあっ払いったのですけどちょっとこっ払いちにずらしてくれとか、それから地域的にここの方がお客さんが多いからということで、こっ払いちの意見を聞いていただいっ払いてっ払いってということ。

あとは、車両については、当初計画はなっ払いかったのですが、もうガタガタでございっ払います、何とかしてもらえませんでしっ払いょうかと話をしたところが、それ割りと素直に通さっ払いせていただいっ払いたっ払いってということで、やっ払いっぱりもともと市の方針がきっ払いちりと出っ払いて、それにあんまり外れない限りでこっ払いちもお願いしてるところがあっ払いったのが、それが一番強かっ払いったのかなっ払いっていう、正直苦勞はしてないということですね。

●日吉委員

今のご説明の中でやっ払いっぱり利用者だけじゃなくて、住民も巻き込んで、それから行政も入っ払いって、一緒に鉄道の運営を進めるといっ払いうことで、これは先進的な事例であるといっ払いうふうに思っ払います。こういうふうな取っ払い組みっ払いっていうのはやはり我々も目指すところ

ろなのだろうというふうに思います。

その中で、いろいろなところについて公的な負担というのはいろいろしていただいているようでございますけれど、地方の鉄道で延伸っていうのを言ってるのは、ひたちなかさんだけじゃないなというふうに思うんです。

例えばうちでも新駅をつくって、そういうようなことをやりますが、そういう場合でも基本的には国の補助と県の補助と地元市の補助という形をお願いしてきている経緯なんですけれど、この延伸に関してはやっぱりこれだけの事業規模であれば、鉄道事業者として負担する部分があるというのは大変きついんじゃないかなというふうに思うんです。

これぐらいになってくると、今、国が進めている再構築事業に乗っかって国の補助率を上げてくとか、或いは行政主体でやっていただくといったようなことをこれから考えていかれるのだろうかというふうに想像しています。

我々のこの会議の中でも議論してるところは、こういったベーシックなところについては、行政の支援を中心に進めるということをお願いしていくということになっておりますので。

それからもう一つ、延伸によって、車両が必要になってくるのではないかと思います。そういったことも含めて、今のところは、やはり行政の方をお願いしていくというお考えなのかお聞きしたい。

●吉田参考人

今うちは全車両8両でやっていますが、延伸時にはもう4両必要だろうということで、4両を買うような形で今進めています。

延伸については市が主導で始まっていたので、当初の計画ですと、総工費78億円ということで国から今営業の許可をもらって今認可をもらうところです。

78億を補助金のところで3分の2で、事業者負担が3分の1の26億。細かい計算はいろいろあるのですが、単純に言って年間200万人の10%である20万人に使っていただければ、2億の収入になりますので、26億を2で割ったら13年。国は大体15年で元を取れと言いますから、すごい大ざっぱな言い方ですが、何とか計算上は元が取れるということで話は進んでいます。

ただ、今コロナの関係でものが値上がりした時に、もう一遍計算してみたらこれだけはとても78億じゃ済まないということで、いろんな話が出て、その中で国の3分の1がコミュニティー・レール化の補助制度だとしたら、それが今後なくなりますよという話で、代わりに今年の1月から社総交、こちらの方の適応の可能性がありますよとご指導があったので、これがうまくいけば国から2分の1補助いただける。

市からうちの会社に言われてるのは、ざっくりと幾らだったら負担できるんですかと。答えられませんって言います。本音で言うと一銭も出したくないんですけども、今までの26億を基準に一生懸命頑張りますという答えしかできない。計算上はいろいろ計算して細かいところがあるんですけども、相乗効果で鉄道が引かれたから、それ

に従ってお客さん増えますよっていう数字が入ってないからプラスがありますし。逆にアンケートとったから、2割の人が鉄道使ってくれますと書いてあったけれども、実際には2割使ってくれないでしょうし、そこを責任持って答えると答えられないんで、ゼロか26億ですっていうお答えしかしていません。あとは営業努力でどうにかしようかなっていう気持ちではいます。

●田中部会長

本日は多くの委員の方にご発言をいただきましたので、時間も若干経過しております。せっかくの機会ということで他の方で発言したいという方がありましたら、挙手をお願いいたします。

(挙手なし)

それでは、今日は北陸信越運輸局の鉄道部の方から聒田委員さんに来ていただいておりますので、今日の意見交換も踏まえて、ご発言があればよろしくをお願いいたします。

●聒田委員

北陸信越運輸局の聒田です。

日頃から、鉄道の安全・安定輸送にご尽力いただいていること、また運輸行政にご理解ご協力を賜っていること、この場をお借りしまして御礼申し上げたいと思います。

今回、参考となる事例を聞かせていただきました。地域の方の意識が高く、積極的に地域と鉄道が連携し、鉄道の利便性を向上させる、また地域の魅力を改めて認知していただく取り組みが、地域と鉄道の活性化に繋がったということが確認できました。

先ほど戦略会議のお話しにありましたが、富山県は全市町村に鉄道が通っているという強みがありますので、駅並びに周辺地域を有効活用して、様々なサービスが繋がる交通等のネットワークを構築することが、ウェルビーイングの向上に繋がっていくのだと思います。今後も新たなビジョンの構築のために議論を進めていただくとともに、我々運輸局としても、協力できることを検討していきたいと思っております。

意見ではないのですが、ローカル鉄道は、長期的な需要の減少に加えて、新型コロナウイルスの感染拡大や、昨今の社会情勢に起因したエネルギーの高騰が影響をおよぼし、経営が厳しい状況になっていると認識しております。

先ほどお話しが出ていましたが、地域公共交通活性化・再生法が先般改正成立したところです。支援面に関しても、社会資本整備総合交付金の中に基幹事業として地域公共交通再構築事業が創設されました。細かい運用については検討しているところです。

それに加えて、地域公共交通ネットワークの形成に向けた計画策定の後押しとして、地域公共交通再構築調査事業が創設されております。これについては、自治体の皆様に我々からご案内しているところで、すでにご検討されている自治体の方もいらっしゃると思います。運輸局としても積極的に協力して参りたいと思っております。

また、エネルギー問題で経営が厳しい状況になっているとお話ししましたが、電力・ガス・食料品等価格高騰重点支援地方交付金において、鉄道事業者等に対する支援が可能になったということを皆様方にご案内しているところでございます。

改めまして、地域公共交通ネットワークの骨格となります鉄道事業者への支援に対して格別のご配慮をいただくようお願いしたいと思います。

私からは以上です。

●田中部会長

はい、ありがとうございました。

今ほど話がありましたが、鉄道事業者の支援についても、自治体の方でよろしくお願ひしたいと思います。

4 閉会

●田中部会長

それでは、本日の議事につきましては以上です。皆様方には活発にご発言いただきまして、ありがとうございました。

この交通ワンチーム部会を通じまして、今後も県、市町村、事業者等、関係の皆様と連携を図りまして、意見交換・情報交換を進めて参りますので、よろしくお願ひいたします。

また本日ご講演いただき、質問にも丁寧に対応いただきまして、吉田社長さんにはありがとうございました。ご出席の委員の皆様からも拍手をお願ひしたいと思います。

それでは事務局にお返しします。