

## 第4回鉄軌道サービス部会 議事録

日 時： 令和5年8月2日（水）15：00～16：30

場 所： 富山県民会館3階 301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。

本日は、富山県地域交通戦略会議の第4回目の鉄軌道サービス部会を開催しましたところ、委員の皆様方には大変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。

また宇都宮部会長は遠方よりご参加を賜り、ありがとうございます。重ねてお礼申し上げます。

ご案内の通り、県では昨年6月に地域交通戦略会議を立ち上げ、昨年度と今年度の2か年で持続可能な地域公共交通の確保に向け新たな計画を作るため、議論を進めてきております。

昨年度は、計画の基本的な方針・考え方や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4回目の全体会議におきまして、地域交通ネットワークの目指すべき姿を整理しまして、了承いただいたところであります。

本日はこれまでの様々な議論を踏まえまして、利用者の視点に立ちました鉄軌道サービスの利便性向上の観点から、取り組むべき具体的な施策について検討を進めていただきたいと思います。

皆様方には、それぞれのお立場から忌憚のないご意見をいただきますよう、よろしくお願いたします。

それでは今日はよろしくお願いたします。

### 3 議事

#### (1) 地域交通ネットワークの目指すべき姿を実現する施策について

#### ●宇都宮部会長

改めまして、関西大学の宇都宮でございます。部会長を拝命しております。

猛暑が続きますが、こちらの部会の会議も大分議論の山を登って参りました。これから一層の議論になると思いますが、本日も頑張っていきたいと思っております。よろしく

お願いいたします。

先ほど局長からもお話がありました通り、これまで戦略会議・部会で議論してきたわけですが、この会議の特徴は、私からもご案内申し上げた欧州の持続可能な都市モビリティ計画（SUMP）と呼ばれるものです。それに基づいてバックキャストで交通計画を考える、新たな取組をしております。

そこで、昨年度はその基本的な方針・考え方で議論を行って参りました。

前回1月の鉄軌道サービス部会では具体的な議論の前提となるポイントを整理しましたし、その結果を踏まえ、2月の全体会議でも目指すべき姿が取りまとめられました。その大きな目標に向かいバックキャストで何をしていくかになって参ります。

本日はその意味で、具体的な方策とその前提となる役割分担・責任分担まで議論していきたいと思いますが、事務局の方で、まずその件について資料をご用意いただいておりますので、説明をお願いしたいと思います。

## ●事務局

（資料1、資料2、資料3に沿って説明）

### （2）質疑応答・意見交換

## ●宇都宮部会長

本日の部会ですが今ご説明があった議論や情報を踏まえ、県、そして市町村、事業者、地域住民等々、ステークホルダーがいるわけですが、その役割分担・責任分担を我々の部会として整理し、さらに計画に位置づける具体的な施策の整理に向けて、皆様のご意見を伺いたいと思います。

それでは、今回私の方から指名させていただいた順番で発言をいただきたいと思います。

## ●本田委員

富山大学の本田でございます。よろしく申し上げます。

事務局の鉄軌道サービスについての各関係者の役割分担・責任分担の資料と、鉄軌道サービスに関する具体的施策の整理についてのご説明、様々な事例を紹介いただきありがとうございました。本日の資料1からも、一層交通戦略の全体像が見えてきたと思っております。

ただ前回の議論から時間がかなり経ちましたので、本日の部会の議論に当たり、私自身、改めてこれまでの部会での皆様方との議論を振り返ってみました。本日のご説明と、これまでの振り返りを踏まえ、この2つのテーマについて発言していきたいと思っております。

まずは、鉄軌道サービスについての各関係者の役割分担・責任分担についてですが、第1にウェルビーイングの向上を目指すためには、ヨーロッパのSUMPの考え方を

盛り込むべきという方針に従いまして、県では、移動の選択肢となりうる鉄軌道サービスにしていくことを目標にすると、理解しているところです。そのためには、鉄軌道サービスは、道路と同じように、公共サービスに位置づける必要があると考えており、その地域の公共サービスとしてふさわしいレベルの利便性の高いサービス実現のためには、前々回の部会で申し上げました通り、その前提条件として、地方自治体が積極的に関与するべきと考えております。

この関与すべきポイントとしては3つあると思っております。

まず1つ目は、この鉄道の利便性向上を実現するための合意形成についての役割分担・責任分担が挙げられると思っております。2月にまとめられました目指すべき姿は、今日の参考資料3にございます通り、鉄軌道は県全体の交通ネットワークのいわゆる幹に当たるサービスで、利用者の移動は必ずしも1つの市町村で完結するものではないと思っております。そのため、実現したい鉄軌道サービスにより、影響が県広域に及びます。関係者が多岐に渡る場合も多く想定されるかと思っておりますので、広域行政としての県が関係者間の合意形成に向けての主導的な役割を果たしていただくことかと思っております。もちろん市町村あるいは事業者も合意形成に向けての協議には積極的に参加すべきことはいまでもありません。特に市町村には自分たちの地域にとって相応しい鉄軌道サービスについて、他社にお任せという立場ではなく、あくまでも自分事としてとらえていただき、当事者の一人として主体的に考えてもらう必要があると思っております。事業者につきましては、関係者間の協議に不可欠な情報として、例えばサービスの利用実態はもちろん、サービス向上のために必要な費用や技術的課題、あるいはサービス向上への情報収集等、関係者間での情報共有が不可欠と思っております。

次に関与すべきポイントの2つ目ですが、資金的な負担についての役割分担、あるいは責任分担が挙げられると思っております。これからますます人口減少、少子高齢社会が進展していきますので、公共サービスとして求められる利便性の高いサービスと収益性は両立しない場合も数多く出てくると思っております。しかし、事業者の独立採算では実現が難しいサービスにつきましては、やはり自治体の資金的な関与が不可欠になるのではないかと考えております。関係する地域や沿線住民が利益を享受できるのが公共サービスですから、それに伴う負担も当事者である県とすべての沿線市町村が、それ相応の負担をすることが必要ではないでしょうか。すべての関係市町村に当事者意識を持ってもらうためにも負担はお願いすべきと考えます。もちろん細かな負担割合については、いろいろあるかと思っておりますので、すべての関係自治体が資金に対する責任を持ち、それ相応の負担が不可欠であることを申し上げておきたいと思っております。沿線の関係者が実現したいと考えるサービスを少しでも実現するためには、当然のことながら、国による支援を積極的に活用していくべきだと思っておりますし、事業の実施主体である事業者も、安全確保を前提としながら、事業の効率性の改善に常に取り組んでいただきたいと思います。

次に関与すべきポイントの3つ目ですが、今後の地域交通の利用に向けた役割分担・責任分担が挙げられるかと思っております。公共交通を道路と同様に公共サービスと位

置付けて、さらに利便性の向上を図るべきなのは、沿線地域の住民をはじめ多くの人に利用してもらうためです。そのためには、前回の部会で申し上げたように、何よりも自治体のまちづくりとの連携が欠かせないと思います。駅や駅周辺に自然と人が集まって、駅周辺が賑わうようなまちづくりを行い、地域住民の公共交通の利便・利用促進に繋がる取組について、もっと市町村が中心的な役割を果たすべきと考えています。地域住民や沿線企業も責任を持って自らが動いて、サービスの利便性を向上させ、あるいは自らも利用しながら、利用者を増やしていくべきだと思います。移動の選択肢として、公共交通を利用するライフスタイルを実践することによって、将来も自分たちが住み続けたいと思える交通まちづくりに、もっと積極的に参加すべきと常々思っているところです。そして、県はそのような市町村あるいは地域住民の取組を積極的に後押しするべきと考えております。

続きまして、鉄軌道サービスに関する具体的施策は、資料3の8ページにあるように、私も最初の部会で、ダイヤや混雑緩和あるいは運賃施策のことなどお伝えしたのですが、まずは現行の取組の中で、先ほどの役割分担・責任分担の考え方に沿っていないものは見直しを検討すべきだと考えております。

例えば、資料3の12ページにある車両の導入の例です。これで言いますと、あいの風とやま鉄道のケースでは、新造車両の導入に対して自治体が積極的に関与している一方で、富山地方鉄道のケースでは、中古車両の導入に対しても、自治体の関与が限定的となることもありますので、自治体の関与を強めて、改善のスピードを上げていくべきだと思います。資料3の3ページの取組にもありますように、中小民鉄と第3セクターに対する支援あるいは負担の差を埋めていくために、今後は見直しを検討することが必要だと思っております。

一方で、増車や増便を伴わないパターンダイヤや乗り換えしやすいダイヤは多額の投資が必要なく、自治体の資金的な関与も必要ない取組につきましては、事業者もこれまでより自主的、積極的に取り組むべきだと思います。

次に公共サービスとしてふさわしい鉄軌道サービスを実現するためには、先ほど自治体が資金面で積極的に関与すべきと申し上げたところですが、一方で事業者側につきましては、3セク・民間事業者に関わらず、自治体や地域住民に対する説明責任を果たす必要があると思っております。

例えば、説明責任は、この地域交通戦略会議などを通じ、サービスに関する取組状況を定期的に報告してもらい、自治体がチェックできるようにする。適切に行われていないと判断される部分があれば、改善を求めていく説明責任の仕組みは考えるべきだと思います。具体的な施策の整理に向けては、これも何度も部会で申し上げているのですが、市町村のまちづくりとの連携を進めることが不可欠です。国も制度的に後押しをしているのですが、県内の市町村を一律的に支援するのではなく、今後は駅あるいは公共交通を中心としたまちづくりを進める市町村を重点的に支援し、メリハリをつけた支援を検討していくべきと思っております。

例えば、資料3の15ページにある駅の魅力向上や駅空間の活用についても、県と

して推進すべきだと思うのですが、すべての箇所を同じように支援するのではなく、市町村の立地適正化計画などのまちづくり計画の中で、まちの拠点と位置付けられた駅を対象にする取組を推進していく工夫も、考えられるように思います。県内では、立地適正化計画が未策定の市町村もまだいくつかあるようです。

発言が長くなり申し訳ございませんが、以上です。

### ●宇都宮部会長

大変多くのご発言をいただき、本当にその通りだと思って聞いておりました。続きまして、交通事業者の委員の皆様からもご発言をいただきたいと思います。

### ●日吉委員

あいの風とやま鉄道でございます。

まず役割分担ですが、本田先生からの話もありましたが、自治体が様々な形で公共交通を支援することに、随分理解が進んできていると思います。資料の5ページにあるような、鉄道事業再構築事業が、国の方でスタートしております。これも、少なくとも国の支援はあるのですが、地方公共団体その他の者の支援が入っており、よく浸透してきていると思います。

一方で、この再構築事業の対象については、輸送密度が一定以下の路線に偏っているとも感じられます。放っておけば危ないものに対して支援をしていく応急措置的なものもあるのかもしれませんが、例えば、あいの風とやま鉄道の輸送密度は7,000人程度ありますが、事業対象にならない。それはそれでよろしいのですが、今まで例えばコミュニティ・レール補助などを、新駅の整備などに当社も活用してきましたが、令和6年以降、採択停止の話も一方で出てきています。これでは、ある程度優秀で輸送密度の高いものが、徐々に落ちてきた場合に予防措置で止める方法がなくなってしまう。応急措置ばかりでは駄目で、予防措置も必要なのではないか。今後、国にも常に県を通じて言っていく必要があります。

ただ、この再構築事業の考え方に、その前提条件に自治体の支援が明確に出てきており、そのような意味では進歩していると思います。

資料3の3ページの方ですが、富山地方鉄道の安全性・快適性の向上に対する支援や、万葉線のICカードの支援が出てきている。どちらかというとな一般的に利便性の向上は、自治体側への期待が大きいため、自治体側は支援しやすいと思います。

一方で、この鉄軌道の安全性の確保も、地道なことですが、いわゆる公共的なものとして、鉄道事業者にすべて任せるといっても、大変経営が苦しいようなケースであれば、このような安全性対策についても、地方公共団体等が支援することも必要だと思います。

国の補助がないケースもあります。単独で支援している、例えば、県や市町村が支援するケースもあると思います。ハード、ソフト、あるいは経営支援的な支援があります。国の補助はあまりないため、例えば交付税措置を求めることで、県等が、国に

要望していけばよいと思います。これはお金の負担の話で大変申し訳ないのですが、事業の話としては車両の整備があります。資料3の12ページです。当社で車両の整備をしていますが、利便性の向上で最も有力な手法はやはり車両を整備して、増発・増車することで、これが最も効果が高いと思います。これらを進めるべきだと思うのですが、これも国の補助制度からいうと、古い車両の更新でないと認めない条件がつきます。この辺もやはり打破すべきことだと思います。

バリアフリーの関係では、今まで平均利用者数が3,000人/日と言われていた目安が2,000人/日まで下がったこともあります。最近ではバリアフリー基本構想を策定すれば、国の補助率が3分の1から2分の1になることも出てきております。バリアフリー基本構想を策定すれば2,000人/日未満の場合でも採択されるケースも出てきており、市町村と県が連携し、鉄道事業者もバリアフリー基本構想の策定を市町村にお願いして、国の有利な採択を進めていくことが大事だと思います。特に富山県の場合は、沿線の中でも人口減のところは高齢化が進んでいますので、利用者数が2,000人/日には苦しい駅もありますので、これらの制度を活用しながらバリアフリーを進めるべきだと思います。以上です。

#### ●宇都宮部会長

ありがとうございました。まだまだ国に言うべきことがあることを改めて感じます。

#### ●鹿野委員

平素は弊社事業にご支援賜りまして本当にありがとうございます。

弊社としましては、沿線の市町村や富山県のご支援を仰ぎながら、富山県内でも、新駅の整備や列車の増便、あるいは駅周辺整備など、様々な利便性向上に取り組んでいます。また観光列車「べるもんた」の運行を始め、観光誘客を通じた交流人口の拡大など、沿線の活性化にも取り組んでおります。

公共交通につきましては、その核である駅を含め、都市の機能の一部であると考えております。まちづくりをどう考えるのか、その中で公共交通をどう位置づけるのかを整理した上で、具体的な施策を検討していく必要があると考えております。

弊社としましては、持続可能な地域社会の実現に向け、線区の特性の違いや移動ニーズを踏まえ、地域のまちづくりに合わせ、今よりもご利用しやすい、最適な地域公共交通体系を地域の皆様とともに作り上げていきたいと考えております。

その考えのもと、高山本線では、富山県、富山市と『「いつでも」「誰でも」「気軽に」都心を往来できる公共交通の実現～高山本線×Ma a S×まちづくり～』といった基本方針などを取りまとめた「高山本線ブラッシュアップ基本計画」を、昨年度策定しております。その中で、基本方針を実現するための利便性向上策についても、取りまとめていただいております。それらの具体化や実現方策についても検討を進めているところでございます。

加えて、城端線・氷見線では、城端線・氷見線再構築検討会を県・沿線市に設置し、

まちづくりと合致した利便性向上策と、その実現方策についても検討を進めているところではあります。

各線とも、地域のまちづくりに合わせた利便性向上策は何かといった視点に基づき、議論を重ねておりますが、その施策実現においては、役割分担・責任分担を考慮しながら、事業者だけではなく地域全体で支えていく枠組みについて何が最適かを見いだし、していく必要があると考えております。

引き続き周辺の交通事業者とも連携し、議論を深めて参りたいと考えておりますので、どうぞよろしく願いいたします。以上でございます。

## ●楠委員

いつもお世話になっております万葉線の楠です。

資料の方にも載せていただいておりますが、当社は、交通系 I C カードの導入に対して、県、各自治体の支援を受け令和 5 年度は機器を設置し、令和 6 年 10 月の運用開始を目標として鋭意進めているところでございます。

当社線は一本の線で結ばれているため、運賃を段階的に設定するバス方式を採用しております。運賃が一律ならば、もう少し機器の設置等について、安価になると思いますが、初乗りがいくらで、最後まで行ってもいくらという体系は実現しづらいため、バス方式での設置になっております。

また地域の特色として、たまたま作者がこの地域出身ということで、ドラえものの車両には台湾の方から多く利用いただいております。4 月からの団体旅行者が前報告時の 6 月末までには 900 人台、7 月末までは約 1,300 人台です。団体の方が多く利用されており、まだ魅力があると思っております。

先ほど言われた車両の更新については、前加越能鉄道から引き継いだ年数が経っている、車両も動いております。ただその車両はシンプルな構造で修理等はしやすいと言えます。新型のaitラム系は、電子部品が一体化されているため交換費用が高価になるのが現状です。今後も車両等を更新していく必要があります。資金が潤沢にあれば、一度に更新することができるのですが、路面電車の車両を国内で製造しているメーカーも少ない中、限られたラインの中で製造するため、メーカー側の受注にも制約があると聞いております。

当社線の橋梁部分は、大きなものとして一級河川を通過しております。橋梁等は老朽化しており、物価上昇の中での取組で、計画的更新は大変厳しい中で、県の方には大変ご尽力いただきながら、検討いただいていると聞いております。

車両について、県の補助的には新造で、当然バリアフリーを加味した車両の導入になるのは当然かと思っております。車両の更新では、当社の内情から申しますと車両数が少なく、フル稼働する中で古いものを修理しなければいけない。鉄道として安全安心のモットーを掲げて運行しているが、この状況は大変厳しく、1 台ぐらい車両に余裕あってもよいと思っております。新しい車両を入れれば当然廃車がでる。それはそれでよいのですが、関連して国の方から修繕関係の費用的な支援をいただければ、非常にありが

たいと思っております。

当社としては、そのほか地域関係があります。未来につなぐ万葉線をコンセプトとしていますが、運行のターゲットは地域住民としています。地域住民に対して魅力ある取組としては、現在ドラえもん電車を運行しています。今後の継続的な取組としては「定期券」があり、ICカードでも定期券を導入する考え方で、今後進めていきたいと思っております。私の方からは以上です。

## ●新庄委員

富山地方鉄道の新庄です。よろしくお願いいたします。

富山県の地域交通ネットワークにおいて弊社の鉄道線も、他の鉄道線と同様に、戦略の目標を目指す骨格の幹と位置付けられております。すでにこの春からパターンダイヤ化や特急運行など、自社で取り組める範囲ですが、利便性の向上に繋がる施策を実施してきております。

一方、弊社は鉄道線を維持すること自体、非常に厳しい事業環境にあるとされる地方の中小民鉄であることには変わりはないため、維持に関する議論では、そのためにどの程度の財源が必要なのか、あるいは誰がそれを負担するのかなど、弊社としては理解を得て具体化していただきたい段階にあると感じております。

今後このことを進めるにあたっては、特に県、そして沿線市町村の分担について、主体的な立場で考え、理解いただくために重視すべきことは、先ほど本田委員からもありましたが、現状の情報を共有することだと思っております。今日のこの部会においても、弊社鉄道線の現状をお話させていただきたいと思っております。よろしくお願ひします。

まず、いわゆる鉄道線の利用実態を示す指標となっております、輸送密度についてですが、昨年度の実績で1,480人でございます。コロナ前であっても、1,820人で、一般的に利便性と持続性の両方を保つことが難しいとされている2,000人を下回っている状況でございます。

また、路線キロが長いと、区間によってはその数値に大きな違いがございます。弊社の本線と立山線は、それぞれの終着地には宇奈月温泉と立山黒部アルペンルートといった富山県を代表する観光地があり、それら末端区間は、コロナ前から1,000人前後と大変厳しい状況にあります。

このような利用状況に加え、コスト面でも、動力費となる電気料金が年間3億円から5億2,000万円と約1.7倍となるほか、部材や労務費の高騰なども影響し、値上げ前と比較して、4億円近く増える見込みで、弊社としても自助努力を重ねて参りますがこの影響はとにかく大きく、鉄道線の赤字は昨年の5億4,000万を上回り、6億円を超える状況が続くものと予想しているところです。

このように一部の具体的な数値も示させていただきましたが、これが富山県のネットワークの骨格を担う弊社鉄道線の厳しい状況でございます。鉄道サービスのあり方については、これまで弊社は一貫して、公共のサービスであっても、民間として負担



できる運営レベルは、収支均衡までとお話しして参りました。

このような状況ではさらに利便性を高めるよりも、その土台となる現在の運営レベルの維持でさえ、困難なことはご理解いただけると思います。もちろん戦略会議は、事業者の赤字の補填を議論する会議でないことは承知しております。だからといって、この土台となる部分の維持は、事業者だけに負荷がかかるのではなく、関係者で役割・責任を分担して支える対象であることも認識いただいていると思っております。

それでも現状の維持に関する議論が少なく、いまだ対処法も見えてこない中で、現在の運営レベルの維持を前提として、さらなる利便性・持続性を上積みする向上策に目を向けた議論が優先されているように感じております。

計画の策定までは、残り8か月間ですが、その課題の道筋が見えてこそ、利便性が向上し持続性が確保できることを、関係者全員に強く感じていただきたい。今後特に当事者である沿線自治体を交えて、その具体化・仕組づくりに向けた協議を進めていただ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した。

各社から現状の厳しい状況とそれに対する今後の補助のあり方の議論が出ましたが、今後の具体的施策についてもあわせて議論したいと思っております。この資料2の最後には書かれていますが、新たな発想で、どうすればさらに人が来るか、鉄軌道サービ部会で議論した方がよいと思っております。事業者として、現状を語って終わった感じがあるのですが、もし何かあればいかがでしょうか。

例えばですが、先ほど他の事業者と連携を進めていきたいと話がありましたが、運賃もバラバラであると思っておりますので、今後このような部会を通じた議論から、何か新しい施策などがございましたらお願いします。

### ●鹿野委員

ありがとうございます。

今、特に高山本線におきましては、高山本線ブラッシュアップ計画で勉強を進めておりますが、地域における交通は我々が運営している高山本線だけではなく、沿線には富山地方鉄道のバス等も走っておりますので、これらが一体となった交通サービスを提供できないか、まだ具体的話には至っておりませんが、現在、富山市や県の指導を仰ぎながら、富山地方鉄道にもご参画いただき勉強を始めている段階でございます。

### ●宇都宮部会長

鉄軌道事業者同士あるいは鉄軌道とバス関係の交通事業との連携も、今後新たな施策として実施する必要があるでしょうし、そのために費用負担の議論等もあると思っております。このほか施策はありますか。パターンダイヤなど本田先生からもいくつか話がありました。せっかくですのでお聞きしたいと思っておりますが、他の事業者の方はいかが

でしょうか。

あいの風とやま鉄道では、具体的に駅を作り、駅を両方からアクセスできるようにしました。

### ●日吉委員

まちづくり計画と連携していくことが大事です。最近では、新駅だけではなく、改札口が片方しかないものは反対側にも作ることを実施しております。

例えば、呉羽駅の北側で、来年春に北口が完成する予定です。北側は今まで全く利用されていませんでしたが、市街化区域に編入されて民間の開発が進んでおります。鉄道会社としては、駅舎を整備するだけでなく、呉羽の新しい駅舎で人が増えると、富山-高岡間は輸送密度が結構高いため、特に朝の通勤時間帯に、呉羽発-富山行のダイヤも考えていかないと、利用者のサービス水準を落としてしまうことになるので、ダイヤとセットで考えながら進めていくことを考えています。

同じように高岡やぶなみで新駅を整備した際も、これまで高岡から富山に走っていたものを、石動発にして富山までとするダイヤとしました。

### ●宇都宮部会長

ありがとうございます。

ちなみに、富山地方鉄道だと単線の事例も多いと思うのですが、私が海外で見て面白かった事例を紹介します。単線のレールがある駅では通常横にプラットフォームが一本あります。プラットフォームのある側からはアクセスしやすいのですが、ない側からはアクセスしにくい。そのため、単線ですがプラットフォームを左右両面に付けた事例がありました。運行上、扉を両方開けることは大変なのかもしれませんが、どちら側に住んでいる人も、駅に簡単にアクセスできる。そうでなければ、遠回りをして踏切をまわるか歩道橋を登っていくしかない。少しの敷地があればできる。むろん、アクセス道路がないといけませんので、地域と一緒にアクセス道路をつくることといったことは必要でしょう。また、市街化調整区域では何もできないので調整していく必要があります。大仰ではないが、やれることもあると思いました。

万葉線ではどうですか。現状厳しい中ですが、何かありますか。

### ●楠委員

駅長制度をいろいろと考えています。本来の意味の駅長という立場ではないのですが、内部的な条件について検討しています。

当社の場合は、路面電車区間が主で電停が多く、一部に駅がありますが、駅長として担ってもらう役割として明確なものが見当たりません。形骸化したような、駅を愛する取組みや美化の取組みなど一般的な取組みは、やろうとすればできるのですが、今いろいろな取組みを検討しては頓挫している状況です。

当社としては小さい話だけになりますが、若い人向けという決めつけはいけな

すが、駅の停留所等にQRコードを読み込み、情報にアクセスできる仕組みを考えています。文字を打ち込んで、サイトを検索するのではなく、できるだけ短時間に自分が知りたい停留所の時刻表などに、すぐアクセスできるものと考えています。利用者が情報にアクセスする煩わしさをできるだけ省力化できるよう、駅や停留所にラミネートを貼る程度のもので実施することを考えています。

新湊市街地にある鉄道区間の無人駅は、トイレがない何十年も前に建てた風雨をしのげる程度の設備しかない駅ですが、昨年、駅前の広場は若い方々が中心となり、ドラム缶を切ったようなもので焼き芋をする取組を実施しました。集まりやすい立地のため、かなり人気がありました。計画段階では、焼き芋は提供に時間がかかるため、多くのドラム缶を切って準備をしておりました。今年も、昨年程度の焼き芋数を準備するのだと思いますが、口を出したらお金も出さなくてはいけないため私は黙っています。

先ほど申し上げたように、駅長制度を万葉線でも取り入れたらどうかと思っています。年齢層としては、義務教育である小・中学校生や高校生など継続して参加いただける団体に働きかけ、どのような部分で協力してもらえるのかを検討していますが、途中で行き詰っているところです。

## ●宇都宮部会長

お聞きしていて、住民と対話することにより、新たな展開がまちづくりと一体で出てくると思いました。

先ほど定期券の話がされていましたが、万葉線では1年間の定期券を発行されていると思いますが、沿線にはJR氷見線、加越能バスもあり、公共交通全体が乗れるような乗り放題のサブスク的な定期券があるとよいのではないかと思います。万葉線利用者以外の方も自由に使える鉄軌道とバスが連携した年間定期券がしかも格安であれば、皆さんが公共交通になびくかと思います。これは私の思いつきですが、施策としていろいろなアイデア出しをしてみればよいと思った次第です。

これまで鉄軌道の3社から意見を伺いました。特に、富山地方鉄道からの厳しい現状認識については、皆さんの胸に染みたとと思います。それ以外に何かございますか。

## ●新庄委員

富山県の地域交通ネットワークの目指すべき姿では、県内の鉄道線を全部繋いで大きな幹として考えることになっています。

各事業者の鉄道線が上手に接続していければ、その木の幹というのは、しっかりと繋がらないと思っております。

そういう中で、ある市町村では、ここに日吉社長もおいでですが、あいの風とやま鉄道と富山地方鉄道が、うまく接続されてないという意見もいただきました。それについては、連携を行う回答をしましたが、それぞれのダイヤにはそのダイヤの持つ意味合いがあるため、正直難しい話です。あいの風とやま鉄道ダイヤについても、どこ

かの学校の始業に合わせていると思いますし、富山地方鉄道でも、そのダイヤをととも頼りにしているお客さんがおられますので、接続ばかりを意識するわけにはいかないのです。私は連携というよりも調整という言葉を使わせていただきたいと思います。具体例としては、あいの風とやま鉄道の方で接続時間が5分10分あり、さらに2、3分ずれても接続でき、一方、富山地方鉄道の方でも、さらに1分間待っていれば接続できることもあると思います。それを特に強く意識して連携に繋がるよう、今後、より一体感を持って取り組めばよいと思っております。

最終的には、運行パターンや運行頻度が一番重要なのではないかと考えております。

### ●宇都宮部会長

ありがとうございました。

いろいろな施策についてもご意見がありましたが、今日は役割分担も含めて大きな話が出て、特に本田先生からも貴重なご意見をいただきました。本日は、中川政策監もお見えになっていますので、何かあればお願い致します。

### ●中川地域交通政策監

多くの議論をいただきまして、誠にありがとうございます。大変重要なことはほぼすべて皆さんからお話いただいたと思います。改めて、この部会で議論してきたことが、他の地域での議論に比べても、前向きで先進的な内容であると感じておりますし、今日の議論の中でも、そう感じられるものがかなりあったと思います。

とりわけ利便性を向上させ、その中で役割分担をしていくという議論は非常に重要だと思っておりますし、日本の場合はこれまでは事業者にお任せをして、事業者以外はすべて陳情する立場に回っているのが、これまでの状況だったと思います。

そうではなく、それぞれが責任を持ちながら、利便性向上に向けて一緒に考えていく。負担という言葉もありましたが、これは鉄道サービスですので、例えばヨーロッパではサービスを買う概念がありますので、しっかりとしたサービス水準を得るためには、その対価を支払うのは普通であると思います。

そのため、自治体もよいサービスを受けるために、そのための対価を支払うという考え方で整理していくとわかりやすいと思います。そういう意味では、さらによりよいサービス水準を得るために、さらに対価を払っていく前向きな自治体があれば、ダイヤやバリアフリー、安全性や快適性についても同じことがいえると思いますので、しっかりとしたサービス水準に対して前向きな自治体はそれを目指せるようになったと思います。そのため、是非事業者も前向きに、自治体の方から提案したことを受け止めてもらいたいと思います。これまでは対価を支払っても、それは無理ですと言われることが多かったように思います。ですがこのような場で情報交換・意見交換を続けていくことで、そのようなことができるようになってきていると思います。自治体側からの期待にも応えながら進めていくと、各々の役割分担を果たしより便利にできると感じました。この次もこのような議論され続けていければと思います。

ありがとうございました。

### ●宇都宮部会長

議論の残り時間が10分になりました。本日は多くの議論がありました。議論の前半、今日の資料の役割分担・責任分担については、ここに市町村は来ておられませんが、改めて整理をしていく必要があると思います。まず県と市町村、そして事業者、住民という縦割りがあります。本田先生は横割りで資金のことをおっしゃいましたが、縦割りでもう一度整理しますと、県にはまず重要な役割が3つあります。

1つは合意形成です。これは本田先生が最初に言われましたが、交通は様々な市町村を広域的に結ぶものであるため、県には広域的な立場から、大きく主導的な役割が求められます。当然主導的な役割の裏付けとして、資金的な関与も改めて県にさせていただくことだと思います。特に本田先生からありました通り、公共サービスとして実現する以上、やはり収支は両立しないわけです。その両立しない部分を公が支えていくには、まず県が旗を振っていただくこととなります。改めて部会長から県の方へ申し上げておきたいと思います。

それとともに、先ほどの国の制度へのご意見も出ましたが、そのあたりについては、県の知見もあると思いますので、国の制度をうまく活用しつつ、場合によっては、地域から国に対し、改善について意見を述べていただき、地域ならではの自治を活かしながらウェルビーイングの向上に努めていく、その旗振り役をやっていただくことかと思っています。

一方、その過程で、市町村のそれぞれにも役割があるわけです。特にまちづくり、そして住民のウェルビーイングは市町村の方針が影響する。先ほどの話で例えば立地適正化計画が必ずしも進んでない部分がある話でしたが、逆に県からは市町村と連携をしながら、望ましい方向に持っていく役割があると感じた次第でございます。

部会としては市町村の責任が大きいことを、結論付けておく必要があります。なぜならば、住民と最も近いのは市町村ですので、公共サービスの収支が合わないものについて、地域のウェルビーイングという観点からサービスレベルの向上を進める必要があるからです。

当事者意識の重要性について、本田先生からもお話がありました。SUMPのガイドラインにも、当事者意識という言葉が何回も何回も出てきます。皆が当事者としてまちづくりをしていく必要があるため、市町村は当事者の住民に一番近い立場として、主体的に動いていただくことが求められることを、我々の部会としても整理しておく必要があります。

そして、資金的な関与の面でも、当然その市町村のまちづくりと一体化することから、本田先生からも応分の負担という言葉がありましたが、個々の市町村の事情、あるいは地理的条件があり、別に全員が全員平等というつもりはないのですが、すべての関連市町村が、我々の戦略に参加し、それぞれが応分の「投資」をしていく必要が

あります。

ちなみに、私は近江鉄道の上下分離の法定協議会の委員になっていますが、当然かなりの数の市町村と県とで議論をしてきました。結果として、沿線のすべての市町村と県が資金分担を決めながら議論をしたわけです。近江鉄道の場合は完全に上下分離ですので、下の部分は公的に支えていくことになった経緯があります。富山県のほか、当事者として、市町村にも資金的な関与を求めることが必要かと思います。まちづくりについては、市町村が主導して住民を巻き込んでいく役割と責任があると思います。ただ、住民も事業者も市町村も皆が一緒に良いまちを作り上げていくという取組です。事業者については、先ほども本田先生から、情報提供の話があったと思うのですが、事業者が市町村に情報提供することは重要です。ただ、単に実施したことを説明するだけではなく、一緒にまちづくり、地域づくりをしながら、お互いが情報共有していくことが重要であると考えます。事業者の施策に関してもいくつか発言がありましたが、個別施策はそれぞれの鉄道の事業者がお持ちの知見などを踏まえつつ、さらにその質の向上を図っていただき効率的に作業をしていくことも求められていくと思います。そういう意味では是非、一緒に取り組む主体として、皆が当事者意識を持つ位置づけが必要かと思います。

最後に住民ですが、ぜひ住民にも協力を願いたい。住民は日々の暮らしがあるわけですが、カーボンニュートラルの社会に向けて、夏の高校野球を見たいが時にはテレビを消して一生懸命節電しているわけです。そうであれば、車だけに漫然と頼らず、むしろ公共交通を使いながら、より豊かな生活ができることを協力し合いながら実現してもらえたらよいと思います。

地元企業の中には今後の2050年の、脱酸素化に向けた意識がかなり高いところも多いと思います。近江鉄道の議論を聞いていても、本当は公共交通を使いたいからうまく調整したい、あるいは企業が積極的に鉄道会社と調整をするということを行っているケースもあります。逆に鉄道会社が企業の前に駅を作ったケースもあります。是非企業の方も、当事者意識を持っていただき、これからのカーボンニュートラルを含め、地域のウェルビーイングの向上に果たす役割があるのではないかと思います。本田先生が述べたものに対して横串でまとめてみたので、十分にまとまったかはわかりませんが、この辺りが今日の部会の一つの責任分担・役割分担の議論であったと思います。

もし舌足らずなところがあればご意見をいただきたい。大丈夫でしょうか。

(委員から異議なし)

ありがとうございました。

具体的な施策については、今日はまだ議論の発端ではありますが、いくつか議論が出ました。

富山地方鉄道は、パターンダイヤなど頑張ってもらっていますが、現在の富山地方鉄道への補助スキームは3セクのあいの風とやま鉄道とは異なっていることは、戦略を作る立場からすれば問題ではないかと思います。これも本田先生のご指摘があった通りだと思いますので、施策を変え負担の仕組を変えていくことが必要でしょう。

さらに、パターンダイヤを踏まえつつ、事業者間の調整も今後の一つの課題になるでしょう。場合によっては車両整備など、お金がいる話も出てきますが、お金がないからではなく、ウェルビーイングを高めるためにお金が必要だというのがSUMPの考え方です。今後、具体的にどのような施策をすれば、我々の戦略や目指すウェルビーイングの向上に繋がるかについて、事業者や専門の先生方のお知恵をお借りしながら考えていくこととなります。

駅の関係では、例えば先ほど近江鉄道の事例も申し上げましたが、近江鉄道日野駅では、地元の若者が運営するカフェを作っており、そのカフェによって人も駅に集まっています。しかもその運営を地元の若者が担うことにより、鉄道事業者とカフェで憩う地元の人々、さらに活動の場を見つける若者たちが一つの地域づくりとして駅を拠点に動いているという事例もあります。

先ほど富山駅の話もありましたが、例えば待合室や駅前のちょっとしたカフェにサインエージがあり、お茶を飲みながら何分に電車来るのがわかるという仕掛けがあるとよいかもしれません。是非、駅という拠点を今までの発想を超えた形で作り上げることもできるかと思しますので、今後さらに議論を深めていければよいと思います。そしてこの議論を、今日来ていらっしやらない市町村も含めて一緒になり、まちづくりと連携を進めていくことになれば、逆に市町村の気運が盛り上がることになると思った次第です。少し長くなりましたが、いかがでしょうか。そのほかに、何かございますか。

(委員から異議なし)

それでは委員の方からのご意見もないようですので、次回の全体会議では、ただ今のまとめに沿って、本日議論いただいた役割分担・責任分担、そして具体的な施策について報告をしていきたいと思っております。事務局の方には、量が多いのでまとめていただくのも大変だと思っておりますが、よろしく申し上げます。

それでは本日の部会の議事は以上でございます。予定通り終了ということになりますので、事務局の方にマイクをお返ししたいと思います。

## 4 閉会

### ●田中交通政策局長

この鉄軌道サービス部会では、これまでの議論を踏まえまして、具体的な施策が今年度からスタートした関係から、また、事務局からも具体的な施策をいろいろと説明させていただいた経緯もあり、本日は、役割分担・責任分担を中心に、議論・ご意見いただいたと思っております。また事業者の委員の方々からはそれぞれの立場から、ご意見もいただきました。

県としましては、計画を良いものにするために、さらに議論検討を進めていきたいと思っておりますので、引き続きよろしくお願ひいたします。

本日はどうもありがとうございました。