

## 第3回地域モビリティ部会 議事録

日 時： 令和5年8月8日（火） 10：00～11：30

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、おはようございます。

本日3回目の富山県地域交通戦略会議、地域モビリティ部会を開催しましたところ、皆様方にはお忙しい中ご出席いただき、また暑い中ご参加いただきありがとうございます。畠山委員には、遠路ご参加いただきありがとうございます。また楠田委員は、今回はオンラインによる参加ということでありありがとうございます。よろしくお願いいたします。

県ではご案内の通り昨年6月に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か年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、これまで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、また全体目標について検討を進めました。今年2月には、第4回の全体会議で、今後の議論の論点や前提となるポイントを地域交通ネットワークの目指すべき姿として整理し、了承いただいたところです。

本日はこれまでの様々な議論を踏まえまして、生活圏内の身近な移動支えるコミュニティ交通について、取り組むべき具体的施策について検討を深めていただきたいと思います。

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

それでは本日よろしくお願いいたします。

### 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

#### ●大西部会長

皆さん、おはようございます。酷暑の中、第3回地域モビリティ部会にご参加いただきありがとうございます。

昨年度、この地域交通戦略会議が立ち上がってから、本日でこの部会は3回となり

ます。この部会は様々な視点が盛り込まれる非常に複雑な部会で、これまでの2回の部会でも、多様な意見が多様な視点から出ており、まとまる雰囲気がない状態でここまでできています。他の部会と異なる理由は、持続可能な生活環境の維持や、住民自体がモビリティを確保し地域住民の生活を組み立てることを念頭においているためです。

複雑な議論の中には理念、仕組、技術等という多様なものが関係し合って議論が進んでおり、難しい部会にはなりますが、今回これまでに出来た意見を踏まえた上でさらに議論を進め、一定程度のまとまりを構築できればと考えております。皆様のご議論、ご協力がないと進みませんので本日もよろしくお願いいたします。

この後は着座させていただき、会議を進めていきたいと思っております。今回の議事次第には大きく2つあり、1つは地域交通ネットワークを目指すべき姿を実現する施策について説明いただいた後、質疑応答となっております。これまでの富山県地域交通戦略会議や各部会では、バックキャスト型の計画策定で、戦略の基本的な方針や考え方、全体目標について議論を行って参りました。到達目標から現時点を振り返り達成を考えていく形をとってきました。また前回1月開催の地域モビリティ部会は具体的施策の議論の前提となるポイントを整理し、その結果を踏まえ、2月の全体会議で地域交通ネットワークの目指すべき姿として取りまとめられております。

それらを踏まえ、今回の部会では計画に位置づける具体的な方策について議論を行います。

本日の議論を進めるにあたり事務局に資料を用意してもらっております。まずは、事務局から説明をお願いします。

## ●事務局

(資料1、資料2に沿って説明)

### (2) 質疑応答・意見交換

## ●大西部会長

ご説明ありがとうございました。

多くのお話がありましたが、本日の部会では、事務局からありました通り、計画に位置づける具体的な施策等の整理に向けて、委員の皆様から意見をいただきたいと考えております。事務局資料のこれまでの議論、最近の取組事例の情報などを参考にして、関係者の役割分担・責任分担、計画に位置づける具体的な施策等の整理に向けて皆様から意見を頂戴したいと考えております。

多くの説明が一度にあり、皆さんに整理の時間が必要かと思っておりますので、私の方からお話をさせていただきます。今回の部会で、議論しなければならないことは、資料の5ページの通り、地域の関係者に求められる役割は一体何なのか、ステークホルダーなどの言葉で言い表されるものではありませんが、地域の中に多様に存在している

様々な人々、様々な役割を持っている人たちが、モビリティに関しては具体的にどのような役割を果たすべきなのかを考えていただきたい。これまで市町村や住民、交通の供給者だけではないことを考えることがこの部会の特徴だと思います。

もうひとつは、具体的な施策です。この部会は県が実施するため県としてできることが示されると事務局としては嬉しいところです。そこにこだわらず、今後具体的な施策として講じるご意見をいただけると非常にありがたいです。

この後に皆様に意見をいただきたいと思います。私の方から指名させていただいて、その順番でご発言いただければと思います。時間も限りがありますので1人当たり3分程度でお話いただくとありがたいです。最初に市町村からお話いただきたいと思います。

### ●砺波市

砺波市の企画政策課の佐伯といいます。よろしくお願いたします。

砺波市は「チョイソコ」のエリア拡大を今年度取り組むことになっており、住民説明会を市内全域に渡り行っています。昨年9月からの「チョイソコ」の運行を一部の地域に限定し実証実験を行ってまいりました。これまで病院や公共施設、市営バスの停留所を目的地としていましたが、今年は10月から市内全域に拡大し、それに伴い4月から6月に停留所を増やす募集をしたところ、地元の店舗の皆さんに協賛いただき、計画では80店舗ほどでしたが135店舗の申込がありました。今年の10月から9月までは、砺波市では協賛金無料で民間事業者に参加してもらいましたが、来年10月からは協賛金をいただこうと思います。

地元の説明会では、格安タクシーだと思いう住民の方もおり、片道500円の運賃をさらに安くしてほしいという要望もあります。民間事業者のタクシー事業者との住み分けもあります。また、送迎サービスは自宅から停留所、停留所から自宅までに限定し、時間帯も朝早くから夜遅くまで運行してほしい要望もあります。民間事業者との関係もあるため、時間を9時から16時までに限定しています。

チョイソコを市内全域運行とするため、逆に現在運行する市営バスは、日中を減便して路線を再編し、来年の4月から朝と晩の通勤通学をメインに運行したいと考えております。高校生から通学に利用したいという要望があり、砺波駅の接続を最優先にした再編をと考えています。市営バスは、これまで市民からの要望で多くの停留所ができていますが、速達性がなく利用者が減っていることから、停留所を減らしJR接続を優先にしたいと考えているところです。

チョイソコのスポンサー制度ですが、現在135店舗に参加いただき、今後さらに拡大したいと考えています。来年の10月から協賛金を実際にいただく場合にどの程度の店舗に残ってもらえるかが課題であると考えております。

砺波市としての取組みは以上です。

### ●大西部会長

ありがとうございます。

チョイソコの本格導入にあたってご説明をいただき、多数の店舗が協賛することで数多くの停留所が発生しそうなこと、既存交通の再編を検討するために、交通事業者との相互連携が課題であること、来年も店舗の皆さんが協賛してくれるとよいということがありました。

ご質問等は、まずは皆様にご意見をいただいてから、全体で意見交換という形にしたいと思います。

## ●朝日町

よろしく申し上げます。朝日町の商工観光課の大谷と申します。

朝日町は、昨年3月に町の地域公共交通計画を策定し、今年度は実行年度となります。皆で作る地域交通として、市町村や事業所、住民、商業施設等々の皆さんと一緒に公共交通をつくるのが方針となっております。

4月からは公共交通分野の業務が、我々の商工観光課の方へ所管替えになりました。先ほどの資料の中でもあったように生活課題の解決、住民の皆さんを巻き込む場合、公共交通の利便性を高める必要があるのですが、出かけた先での受け入れの努力や、公共交通を広めていくための協力は不可欠です。そのような面から、商工観光課の方へ移管し、お出かけ先も含め公共交通を皆でつくるとしています。

免許返納についても、これまでは交通安全の観点から総務課での所管でしたが、商工観光課に所管替えをしました。住民の方が警察へ行って返納された後に、我々の商工観光課へ寄っていただければ、公共交通を利用するためのバス回数券や商業施設で利用する商品券をお渡し免許返納された方を公共交通へいざなう取組も行っております。

具体的な施策の例をあげますと、皆で公共交通を作ることを掲げていることから、今年度朝日町バスを1台新しい車両へ更新する際、ラッピングは通常なら我々でデザインを考えるとところですが、ピンクの帯で桜の模様が入るラッピングから、今年新しい取組として住民の方々に直接、桜の花びらを描いていただき転写してラッピングすることになりました。自分が書いた絵が、公共バスにラッピングされて走ると是非乗ってみよう、見てみようという流れを考えています。お祭や商業施設でも、大人も子供も絵具やクレヨンで桜の花びらを各自書いてもらい、それを転写する取組を実施します。商工観光課の所管になり、このような取組でさらに身近に公共交通を知ってもらうことから始めようと、様々な取組をしています。

そのほか、商業施設との連携については、商工観光課の所管となり、より商業施設とも深く話をして公共交通を知ってもらうために、様々な商業施設から割引券の発行やサービスの紹介をしてもらい協力していただいている。まずは、住民に知ってもらうことを取り組んでいるところです。

お話に出てきた「ノッカルあさひまち」ですが、住民の方がドライバーを担い、供給主体や運行管理はタクシー会社が行っており、事業者、住民、行政が一体となって

行う事業ですが、ある程度軌道に乗っているため「ノッカルあさひまち」を知っていたく取組を進めています。同じように商業施設でPR活動をして、今年度はドライバーや利用者を増やしたいと考えております。以上です。

### ●大西部会長

ありがとうございました。

朝日町大谷様からのご説明ですと、交通計画を町として立案し、公共交通は商工観光課へ移管され、特にお出かけ先なども考えて生活課題を念頭に置いた公共交通の検討をされてきたことや、公共バスの更新についてはラッピングのお話もいただき、ユニークな取組がご発言の中に出てきました。

次に交通事業者にお話を伺いたいと思います。

### ●小竹委員

県バス協会の小竹でございます。

私どもの団体は、民間の交通事業者の集まりです。私も事業者出身ですが、これまで多くの路線を維持してきましたが、維持しきれなくなり膨大な赤字となり、そして合理化することを大変な思いをして実施してきましたが、路線の維持がどうしてもできない場合には多くのバス路線をカットしてきた歴史があります。

今ほど事務局から説明がありました県の支援事業を見ますと、実施主体が市町村と民間事業者の場合では、補助率に差があります。地域全体で支える移動サービスを官が支える考え方を徹底するのであれば、事業の実施主体により支援に差が設けられると事業者負担が集中する現行のスキームは見直しが必要であると考えます。

これまでの路線バスは枝の交通で、新たなモビリティサービスは葉の部分の交通であり、一体的に利用されるようしっかり連携することが非常に重要だと思います。新たなモビリティサービスの設計段階で、既存の路線バス等の移動サービスとの連携・接続にしっかりと目を向けていただきたいと思います。当然、実証段階からバスとの接続は意識していただく事項だと思いますが、新たなモビリティサービスの実証運行では、現行の県の支援事業の実施要件にするなどの検討が必要であると考えます。単に接続するだけでなく、ノッカル中田の取組事例のように、新たなモビリティサービスとバス等が一体的に利用促進されるべきだと考えます。また、新たなモビリティサービスで実証効果を検証する際には、接続先の路線バスの利用状況もセットで検証することが必要だと考えます。以上です。

### ●大西部会長

ありがとうございました。

バス協会の立場で、路線バスが困難な状態にあることから現状に至るまでのお話をいただきました。地域モビリティのバス接続が、今後の地域移動を考える場合には重要であり、バスも合わせて新しい地域モビリティを検証することが必要という重要な

意見をいただきました。ありがとうございました。

## ●清澤委員

タクシー協会の清澤でございます。

地域モビリティサービスを推進する重要なポイントは、既存の交通サービスとどのように連携して両立を図っていくかであると思います。

以前にも言いましたが、タクシーとデマンドは同じようなサービスを地域で行っています。一方が公的資金を導入し低廉な価格でサービスを行えば、その結果として既存の交通サービスが撤退する事態も生まれかねません。そのように地域交通サービスが低下して、公共交通が衰退していく原因の1つになると思われま

す。各地域ではタクシー車両を利用した地域モビリティの提供を行う際に、通常のタクシー運賃とモビリティサービスとの運賃の差額を各市町村が地域の関係者と負担しタクシーと連携するケースが多々見受けられます。市町村が地域モビリティを設計する際に、利用者の料金を非常に低廉化して無償で実証実験することが往々にして行われておりますが、無償が本当によいのか疑問であると考えています。利用者負担の適正を探るのであれば、無償はないと考えています。実証運行が行われた際には、効果的な検証が行われますが、路線バスの利用状況とともに、同じ地域で運行される既存のタクシーに与える影響についても検証を求められるべきであると思います。このように各市町村で開催される地域交通会議があり、地域タクシー事業者が構成員として入っていますが、バスや地域コミュニティに焦点が当たり、タクシー自体への焦点が薄いように思われます。タクシーをひとつのテーマとして意識した議論を進めてほしいと思います。

地域モビリティを支えるタクシーは、ドライバーが非常に不足しております。この人手不足は、現在トラック物流に焦点が当たっておりますが、旅客輸送であるタクシーにおいても非常に顕著です。コロナ禍前の令和2年1月末時点での県内運転手は約1,100名、今年7月末で830名台となり、非常に大きく減少しております。地域モビリティの担い手がいなければ、素晴らしいサービス設計をしても実現はできないですし、また担い手の確保には地域の関係者、特に市町村の関与が求められます。

ドライバーの負担軽減や業務の効率化にも考慮が必要ですし、ドライバーの負担軽減を図るには配車や予約、決済等のデジタル化も有効であり、利便性の向上に繋がるものでもあります。中小零細のタクシー事業では導入を図りたいと思っても、多額の導入費用、ランニングコストがネックとなる事業者が非常に多いことから、地域ネットワークの維持や活性化のためには、市町村の支援が求められると考えております。

一方で地域モビリティサービスの立ち上げで、地域でバラバラな予約配車システムを導入することは非常に非効率ですので、それぞれの市町村、営業区域内でバラバラなシステムの導入にならないよう、関係者の調整に向けた役割についても、市町村に求められると思います。以上です。

## ●大西部会長

ありがとうございました。

タクシー協会としての立場で様々なご発言いただきました。タクシーとデマンドの差異についてサービスを受ける側が十分にわかっておらず、区別をうまくつけるか、もしくはやり方を考える必要があることや、タクシーの業態自体が地域交通の中で様々な会議で呼ばれるが、公共交通上の立ち位置を考える必要があるというお話をいただきました。現在は、様々な地域モビリティが運行していますが、配車システムがバラバラで別々のシステムもあるため、統合できないのかという具体的なお意見をいただきました。

ご質問等あるかもしれませんが、先に皆さんのご意見をいただいた後でまとめてさせていただきますと思います。

## ●楠田委員

オンラインから失礼いたします。多面的な点から多くのお話をしたいと考えており少し早口で申し上げます。

免許返納に関しては、全体会議でも申し上げている通り、免許返納前から地域モビリティを使う生活に変えられるよう伝え続ける必要があります。車に乗るライフスタイルから、地域モビリティを使う新たな生活に変えることが必要です。免許更新時に、新たな乗り物に乗る機会やMa a Sアプリの使用、生活設計を変える相談窓口の設置などの工夫をして、新たなライフスタイルへ変更し人生を楽しく過ごしていただくことを社会全体でバックアップする必要があると思います。

次にタクシーのお話ですが、サービス連携高度化部会でも、昨今の担い手不足について苦しいお話をされていきました。昨日他市ですが、各市町村や県、国において、効率化等を全面的にサポートしていかないと担い手不足となる話がありました。ではデマンド交通や自動運転に変えていけばよいという話がありますが、現在のところは急に自動運転等になるわけではなく、またデマンド交通や自動運転も交通事業者が担っている実態もあります。一方で地域住民が担うパターンもありますが不安定だからプロに任せる流れもあります。タクシー事業者には、しっかりと新しいサービスを受けていただき、経営改善にも努めていただきながら、デジタル化への移行については行政や社会が支える必要があります。一度事業者が倒産してしまうと、また作ることは地方では難しいため、一緒に経営改善しながら考えていく必要があると思います。

デマンドサービスは様々な工夫をされており、非常によいと思いを聞いています。地域のお話を聞いていると、同じ市町村の中でも別々のサービスが入り、同じようなサービスでもシステムが違っていると対応も変わります。市を跨ぐと全く違うシステムを使用しており、生活圏は同じでも乗り継ぎできないことが発生しています。システムやノウハウの共有ができないため非常に非効率であり、システムの統一を「もっと早くしとけばよかった」とならないために、連絡会議や先輩から学び、統一性を持った導入が必要です。デマンド交通は担当者が変わると、レベル 20 が一番上だとするとレベル

0 から 5 を繰り返して進化しないため、レベル 15 から始めてレベル 20 を目指す仕組みがよいと思います。県の補助金が入る場合、例えば最低限のチェック項目を守るなど、レベル 15 から始める仕組づくりも必要だと思います。

さらに、デジタル技術を使い経路検索や情報提供等を行う場合、デジタル上に情報を上げないと見ることができないため、デジタルの情報提供の仕組も統一感を持って実施する必要があると思います。

先ほど利用料金の話もありましたが、完全に 0 円もどうかと思うところがあり、利用者負担も考えたほうがよい。例えば、町内会費や一軒当たりの費用として負担する方法もあります。タクシー会社に一般的な料金を払う習慣がないと公共交通への支払いも渋ることになります。適正運賃を払うことは、税金の持ち出しもなくよいはずで、車を所有するために、車両保険やガソリン代等を払っているため、それを他の人に委託する発想であれば月々数万円払ってもよいと考えるはずですので、適正運賃を出す習慣も作った方がよいと思います。

次にサービスとの連携の話なのですが、商工労働部へ所管変更のお話がありましたが、目的地との連携が必要であり、自分で移動できない方が増加しているのであれば、医療、小売、観光に送迎サービスを付けてバリューチェーンを再構築することは普通のビジネスモデルの発想であるため、地域の担い手の方々とお話する際も、新しいビジネスモデルや社会の仕組を考えながら、お客さんが来ないと物は売れないという発想で、移動サービスについてもしっかり考える必要があると思います。

さらに高齢者と観光というお話がこれまで多かったかと思います。最近、大学無料化、おむつや医療費など、子育ての負担を軽減する話があります。これまではスクールバスには焦点が当たっていたのですが、部活や塾などの子育ての送迎は働く人にとって負担がかかっており、核家族化により誰かにお願いできない場合は部活や塾すら行けない話もあるため、こどもノックルや、射水市では P T A を主体に送迎を支え合う仕組も考えられており、子育てに焦点当てることもよいと思います。

最後に役割についてですが、県は異なる地域交通サービスが参入してノウハウが共有されないことがないよう、レベル 20 が最大のところ、レベル 15 から始めるような関係者の連携・情報共有をやってほしい。市区町村を越える移動の調整、高校の通学路、観光の連携をやってほしいと思います。

市町村では、データの活用ができているのかと思います。例えば、子供の通学路や通学手段、塾や部活の送迎など子供の移動実態については、デジタル時代における個人情報にも気をつけながら、データ取得が可能になってきています。免許がない子供、免許返納時の高齢者、これは一人居住も含めてデータを活用し、移動が不便な方が取り残されていないかを確認いただきたい。周辺の産業関係者については、移動とセットにした新たなビジネスモデルと社会を考え、病院、医療、学校とセットで発想してほしいと思います。以上です。

## ●大西部会長



どうもありがとうございました。

楠田委員から少し多面的にお話をいただき、一言ではまとまらないため、後に様々なご意見をまとめていただければと思います。

## ● 畠山委員

ポイントを絞るために画面を使ってお話しします。本日の皆様のお話を聞き、いずれも納得するものでしたが、私の目線で大事だと思うのは「目標を皆で行う」ということです。特にこの地域交通はバス、タクシーの皆さんを含め、様々な方々が苦労に苦労を重ねて実施してきました。特に公共という中でも、モビリティ、地域交通、公共交通については、住民や様々なステークホルダーは勝手に維持されている意識が非常に大きいと思います。

そうした時に皆で行っていくのだという、先ほど大谷課長から朝日町の場合は皆で作る公共交通計画を立案しステークホルダーが実施することを掲げましたが、その方針を壮大に掲げる視点は絶対に必要で、住民も含めて行っていくことが大事だと思います。

これが第一歩だとする場合、ここからは県がという話もありましたが、まずは全員が中長期目線に立ち切れるか、ステークホルダーの皆で調整を心が折れずにやり切れるかの胆力が大事です。その時には、公共は皆で行うという概念における「人づくり」「教育」「学び合い」が中長期に立った時には最も大事だと考えています。それがないと、結局誰のために何をやるかが分からなくなります。高等学校でも公共の授業が必須科目ですが、本当に幼少期から公共は皆で作っていくものであり、日本人のあるべき美学に落ちてしまうかもしれませんが、皆で支え合いながら公共を維持していくことに労力をかけ、中長期で教育、学び、人づくりをしていかないと、住民はバスに乗っても当たり前で勝手に走らせてほしいと要望してしまうため、皆で支え合っていくことが何より大事だと思います。

人づくりについてご紹介すると、国交省の共創プロジェクトである人材育成事業では、今期、人と町のおこし方研究会を立ち上げ、様々なステークホルダーの皆さんと実施していきます。当然、我々が関与している朝日町さんでも様々な取組を実施していきますので、是非富山県の皆さんも人づくりに参画いただけるとよいと思います。県の中でも様々な組織がありますが、教育委員会の皆さんを中心に議論をしていただけると、そこで初めて公共は皆で作る、中長期に渡って支えていくような話になると思います。この目標に対して全員で本気で考えていることが大事だと思います。

私自身が他の市町村とお付き合いする中での失敗事例としては、行政が住民主導で地域モビリティを実施する場合、補助は2年とお金と期間の仕切りがあり、行政はお金だけ用意し運用は住民に任せるとなれば、一步目が踏み出せない場合があります。お金や気持ちだけの話ではなく、様々なステークホルダーがいることを十分理解した上で、皆で摺り合わせながら中長期でのあるべき姿が必要になります。そのため、県の皆さんも粘り強く腰を据えてやり続けていきながら、お金だけではなく支援の目を

向け続けることが何よりも大事ではないかと思えます。

最後に、生活課題との連携もステークホルダーとしっかり話をしていくことが大事だと思います。そうしなければ、結局、理解はできるが実際はという話で終わってしまいます。繰り返しですが、特に教育委員会の皆さんと一緒にできるとよいと思えます。

大谷さんから桜の話がありましたが、皆で公共交通は楽しいということが大事です。私自身も田舎育ちで、小学校の時には本当バスに乗りたくて仕方がなかった。バスに乗らないと市内の賑わった場所に行けない。バスは楽しいということを皆で作っていくことが、何よりも大事だと思います。以上です。

### ●大西部会長

ありがとうございました。

畠山委員からは、特に人づくりの重要性や、交通を地域の中でどのような形で考えていくのか、考える場合には人づくり、学びが重要だというお話だったかと思えます。どうもありがとうございました。

残り時間も少なくなりましたが、今日は県の立場として、中川地域交通政策監も出席されています。様々な意見が出たところで意見をおっしゃるのは簡単ではないと思えますが、ご意見いただければと思えますのでよろしく願います。

### ●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。多くのご意見をいただきまして、ありがとうございました。

ご意見を伺っていく中で、市町村や事業者の皆さんの様々な工夫がわかりました。その一方で大きな悩みがあり、市町村と事業者さんが目指す方向性は一致しているが、競合面がどうしても出てきてしまうため、皆さんが悩んでいました。

学識者の先生方からもお話いただき、悩みの中でいかにそれを解決するかについて、コメントをいただきました。その中で、この場に集まる皆さんはすべて公共交通が極めて重要だということをすでに認識されていますが、県民の皆さん全体が、それを共有できているとは言えないこと改めて感じました。

県としても、なぜ公共交通が重要なのか、あるいは自動車だけに頼らない社会を作ることがなぜ必要なのか、様々な広報を通じて県民にもPRしてきたのですが、新しい施策を作るときには、改めて県民の皆さんになぜ県としてその方向を目指しているのかを改めて伝えていく必要があると思えました。

負担の話も出ましたが、実際には自動車の維持管理コストが高いにも関わらず、公共交通は高いと感じている人が多いというご指摘をいただき、データでの可視化も必要に思いました。

これは概算ですが、富山県民の皆さんは、自動車のために年間2,000億円以上使っていると思われます。公共交通の経費、運行経費はおおよそ10分の1ぐらいです。

その2,000億円というお金は、送迎の人件費等はいれない計算ですのでコスト換算すれば、非常にお金がかかっているはずですが。

行政が試算をしたこともあるかと思いますが、改めてコストが高いことをPRしてもよいと思います。つまり、事業者には担い手がおらず苦勞している部分は、県民の無償送迎で賄われていますが、その結果、県民の大きな負担になっていますので、それをアピールするのがよいと思います。一家に1台の車は必要だとしても、2台目、3台目を持つよりも、公共交通を利用した方がプラスであることは計算上明らかで、それをアピールすることで県民の公共交通に対する理解を深めて利用を促進することにより、市町村と公共交通事業者が悩んでいることに対し、全体としてのパイを上げれば、解決策にも向かうと思いました。改めて県民の皆さんへアピールすることも必要であると感じました。以上です。

## ●大西部会長

中川先生、ありがとうございました。

公共交通の重要性、役割、そして富山県で日常的に多くの人たちが使う自動車と公共交通を比較しながら、公共交通の重要性や役割、自動車を持つメリットやデメリットを勘案しながら、生活を改めて考える機会をつくり出す重要性をお話いただきました。

残り20分弱ぐらいありますので、ご意見やご質問をしていただければと思います。

特にないようでしたら、これまでいただいたご意見で、本日の会議のまとめに入りたいと思います。皆さんからはよろしいでしょうか。

いくつかの観点から今日のお話をまとめたいと思います。まず今日の議論として事務局から提示いただいた役割の話がありました。地域の関係者に求められる役割とは何か、その分担について説明をさせていただきます。地域モビリティは、ご自身の住んでいる所から目的地まで移動する際に、ドア・ツー・ドアというよりは、ドアを出た後に、その人たちを既存の交通までどう届けるかが役割であると思います。その結果、地域によっては非常に難しい困難な課題を抱えるところもあれば、多様な形で解決しているところもあり、生活の仕方も地域により多様でバラバラとなる場合もありますが、交通の使い方は違っていても役割は変わらないと感じています。

サービスの立ち上げや運用を考えた場合、地域住民や商業、その他のサービスを地域の様々な関係者が主体的に関わり、地域モビリティサービスを構築する必要があると思います。市町村は、地域内の関係者の合意形成に対して地域住民で行えばよいということではなく、中心的な役割を果たしていく必要もあります。

それぞれの地域の実情に応じて、様々な地域モビリティサービスについて共通して留意すべきポイントがあるだろうと思います。今後望ましい方向に取組が進むとよいと思いますが、具体的な施策に踏み込んだところで説明が必要になると思います。

本日の1つ目として事務局からいただいた課題は、地域の関係者に求められる役割として、それぞれステークホルダーとしてすべての住民や関係者が主体的に関わるこ

とが必要だということです。

学校教育だけではなく、社会教育などの様々な機会に交通について伝える必要があると思いますし、それは交通だけではなくて我々が暮らしている社会、地域がどのような形で成り立っているのかを、交通を通じて伝えていくことも必要になると思います。

次に、地域モビリティサービスの導入についての具体的な施策についてです。例えば、バス協会小竹委員の方から、補助率の差という具体的な問題についてのお話をいただきました。県の支援事業を見ると、市町村の場合と民間事業者・NPOの場合とで補助率に差がある問題についてご指摘がありました。民間事業者でも同じように考えられないかと思います。地域コミュニティサービスについて地域の関係者が集まり合意形成をした場合は、事業主体によって支援に差を設ける現行のスキームは見直しがある方がよいという印象を持ちました。これに関しては、今後検討の必要はありますが、小竹委員がいわれることは、純粋に事業者間の差というより、どのようなものとして地域モビリティサービスをつくり出しているのかに注目して補助することが一つの方法であると感じています。改めて事務局でご検討いただければと思います。

2つ目は、地域モビリティサービス導入の支援施策として、実証運行後の持続可能な運行についてです。これは、小竹委員、清澤委員からの意見で、地域モビリティサービスが新たに導入された時、実証実験をして効果検証をする際に、既存路線やタクシーサービスに対してどのような影響を受け、利用を誘発しているか、実際運行した際に幹線のバスが利用されているかも合わせて検証する必要があるとのご意見をいただいています。県の支援事業を活用する地域では、実証運行から本格運行に移行後も持続可能な運行ができるよう、実証運行段階からの検討を促すことが必要です。枝と葉の話で言うと、枝のところの既存サービスが葉である地域モビリティにうまく繋がるかも併せて、実証運行から本格運行に移る中で、持続可能な運行の可能性を検討する必要があると思います。

また、協調支援制度の活用、地域住民がスポンサーとなる等、様々な事例を活用しながら持続可能性を探っていく必要があると思います。県の支援事業はこれらの事例等を参考に、持続可能な運行に向けて積極的に検討する地域を重点的に支援するなど、見直しが必要になると思います。実証運行までの間は、花火を上げるように勢いがあり運行にまで至りますが、その後の本格運行までの間に、十分に実証運行の中で効果があるかを客観的に引いた目を見て、本格運行の可能性を冷静に判断する場面も必要になると思います。

支援施策の3つ目として、路線バスで乗継や接続先との一体的な利用促進です。現行の県の支援事業でも、バスとの接続について支援要件とする見直しをしてはどうかと思います。本格運行された時に、地域モビリティはドア・ツー・ドアの完全な目的地までのサービスと勘違いされやすいですが、これまでの既存のサービスにつなげることが最も重要であり、それが効果的に行われているのかを検証する必要があると思います。県の支援事業を活用して実証運行を効果検証する際に、接続路線の利用状況

も検証してほしいと思います。既存の公共交通と新たな地域モビリティの接続性を重要視していただきたい。

4つ目としては、タクシーやバス会社と協力した運行や既存交通サービスとの両立を考えていく必要があります。接続や乗継だけでなく、地域交通サービスとしてのタクシーやバスとの連携両立をどのように図っていくのか。これは地域モビリティサービスを設計する際には非常に重要なことだと思います。

具体的な施策の中で、生活課題や他業種・他分野との連携の話をさせていただきま。1つは楠田委員からも意見がありました免許返納の話ですが、これはよく考えた上で準備が必要です。返納後ではなく返納前から、公共交通を使った生活を考えていただく必要があると思います。その理解を促す取組を、例えば返納先の警察などで、交通サービスの様々な情報を届ける方法を考えていただく必要があると思います。特に富山県民は自動車を主体とした移動を長い間続けているため、公共交通がどのようなものでどう使っていくべきかの情報を届けて教育する必要があると思います。

また異業種・他分野との連携については、先ほどの役割の話に近い部分になります。これまでプレイヤーとならなかった人たちも公共交通に関わり、何ができるのかを考えることが必要となると思います。それについては、色々な意見が出ています。例えば、公共交通と関わるつもりがなかった商店街の商店です。砺波市がこれから広げるチョイソコでは、数多くの店舗に関わっていただいています。このような形で様々な人たちが関わり、移動を必要とする様々な業者の連携について、掘り起こしていく必要があると思います。

担い手不足に関しては、交通事業者からは大変大きな問題であるという話ですが、これは地域全体の課題でもあります。担い手がいないと地域交通が発展しないため、これを地域課題として取り組む必要があります。デジタルですべてが解決できるわけではないですが、より効率的な交通の提供を考えると、デジタルの有効活用が解決策のひとつになる場合もあります。そのようなことも考えながら、新たな担い手不足に対する施策も検討していく必要があります。

少し長くなりましたが、今日のまとめは、役割分担と具体的な施策です。具体的な施策として、地域モビリティサービスへの支援、生活課題、担い手不足への対応についてまとめさせていただきました。

私からの発言が長くなり、わかりづらいところもあるかと思いますが、これで地域モビリティ部会の結論としたいと思います。皆様の方からご意見ご質問等あれば、受けたいと思いますがいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(委員から異議なし)

以上の内容でまとめたいと思います。委員の皆様からの反対意見もないようですので、全体会議では本日のまとめに従い、役割分担や責任分担、具体的施策の報告としたいと思いますので、事務局で準備をよろしくお願いします。

以上で部会の議事は終了します。皆様のご協力によって議事が予定通り終了したことに感謝し、事務局に司会をお返しします。

## 4 閉会

### ●田中交通政策局長

本日は、具体の施策の検討について大変幅広く議論をいただきました。

砺波市、朝日町の委員の方から、具体的な取組み、実施の考え方も含めてご紹介いただきましたし、事業者の委員からは既存のサービスとの住み分けや支援のご意見もありました。さらに、社会を皆で支える重要性、他分野との連携の必要性についてのご意見もいただきました。

今日は部会の3回目ですが、施策の具体化に向け、引き続き検討議論をお願いしたいと思います。本日はどうもありがとうございました。