

富山県地域交通戦略会議 第6回地域モビリティ部会 議事録

日 時 令和6年12月12日（木）15：00～16：30

場 所 富山県民会館3階 302号室

1 開会

2 挨拶

●田中交通政策局長

皆さんこんにちは。

今日第6回目になりますけども、地域モビリティ部会開催しましたところ、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。

またオンラインでご参加の畠山委員、楠田委員、砺波市の佐伯課長さんには、ご多用のところありがとうございます。

特に楠田さん最近の部会に引き続き、またご参加いただきましてよろしくお願ひいたします。

また本日は参考人ということで、富山運輸支局から、景山様にご出席いただいております。ありがとうございます。

ご案内の通り、県では、富山県地域交通戦略を2月に策定をいたしました。戦略では地域交通サービスを地域の活力魅力に直結する公共サービスと位置付けまして、みずからの地域をより良くするために必要なサービスの確保向上についての自治体県民の役割を投資、参画と、この2つのキーワードで、舵を切ることにいたしました。

前回8月に開催しましたこの地域モビリティ部会では、バスの運転手さんなどの担い手の確保に向けた方策の議論をいたしたところでございます。

県ではこの議論を踏まえまして、9月に補正予算を計上いたしまして、バス事業者の方と連携した、運転手の確保対策を強化しようということで、取り組みを進めました。

今日の部会では、この今回の取り組みも含めまして、最近の新たな取り組みのご報告、また参考人として今回おいでですけども、富山運輸支局による、全国の良い事例などもご紹介いただきまして、皆様に活発にご議論いただきたいと思います。

戦略は作って終わりではございませんので、これからも取り組みがさらに進むように、委員皆様それぞれの立場から忌憚のないご意見をいただきたいと思いますので、お願いしたいと思います。

それでは本日よろしくお願ひいたします。

3 議事

●大西部会長

皆さん改めましてこんにちは。今日はよろしくお願いします。

第 6 回地域モビリティ部会ですけれども、この部会では人々の生活を支えるモビリティとしての、地域で使われる交通というものを考えていく。その時に、これまでの出てきた「参画」であるとか「投資」という言葉がありますけれども、いかにして地域に暮らす人たちの生活を地域交通を使って成り立たせていくのかということを考えていく上で、乗る側も主体だし、地域にいる人たちもみんな主体ですし、交通事業者も 1 種の主体であるということで、交通に関わる主体が多様であることが、これまでの会議の中で、認識をされてきたかところかと思えます。

そこを踏まえて、地域交通戦略を策定し、そこから 9 ヶ月経ちました。

その現状を今回の会議で改めて確認をしていくとともに、また多様な事例を見て、検討してみたいというのが今回の会議となります。

それでは、議事次第に従いまして進行させていただきます。

先ほど少しお話しましたが、参考資料にもある富山県交通線、地域交通戦略を策定し 9 ヶ月が経っておりますので、戦略策定後の取り組みの状況や、戦略の目標の進捗状況について、事務局から報告してもらう予定です。

また先ほど事務局からご紹介ありましたけれども、国土交通省北陸信越運輸局、富山運輸支局、景山様から、地域交通確保に向けた新たなサービスの立ち上げに関して、国の最新の動向や事例についてご説明いただく予定です。

我々が十分に理解をしてなかった様々な事例が出てくるかと思えます。

これらの説明報告の後、本日は皆様に戦略に基づく、自治体と県民による投資と参画を促すための、さらなる取り組みについて議論いただこうと思っております。

それでは、事務局から議事の 3 (1) 地域交通戦略を踏まえた最近の動向について、それから (2) 地域交通戦略目標の進捗状況について、まとめて説明をお願いします。

●事務局

(資料 1 ～ 2 に沿って説明)

●大西部会長

ありがとうございました。

続きまして、国土交通省北陸信越運輸局、富山運輸支局、主席運輸企画専門官

の景山様から、議事 3（3）全国における他分野との連携協働の事例について、説明いただきたいと思います。景山様よろしくお願いします。

●景山参考人

皆様、お疲れさまでございます。富山運輸支局の景山と申します。

日頃より国土交通行政、ご理解ご協力賜りましてありがとうございます。

本日は、資料 3 の地域の公共交通リ・デザイン実現会議において取りまとめられました、連携協働の推進に向けた環境整備の中から、直近で発出された分野別指針に関連した事例の紹介をさせていただきます。

今般ドライバー不足の解消ですとか、交通空白地における足の確保、などの課題が提起されていますが、現在国土交通省では、地域の公共交通リ・デザイン実現会議を設置し、12 の関係府省庁と連携しながら、課題解決に向けて検討を行っているところです。

その中で、持続可能な地域交通の再構築を実現するには、交通課題は単独の主体では解決が困難なため、各組織が協力できるように、連携協働の推進に向けた環境整備が必要とし、その環境の醸成を促すために、政府共通指針を策定し、さらに、具体的にどうすべきかという部分を分野別指針として明確化し、加えてサービス検討に繋がるよう、連携協働の取り組み事例について、カタログ化しているところです。

その分野別指針やそのカタログの中で、特に実施主体が気にするであろう、事業に係る費用面、制度面、必要となる手続、実務の留意点、要は交通以外のプレーヤーがいる際にどのような点に注意しなければならないかということがカテゴリーごとに網羅されています。

直近では、令和 6 年 10 月 11 日付で、教育、子育てスポーツ分野及び介護福祉分野、の担当部局に向けて、分野別指針が発出されていますので、それに関連する事例をご紹介します。

分野別指針は、資料として添付しておりませんので、国土交通省のホームページをご覧くださいと思います。

まず 1 つ目の事例として、教育子育てスポーツ分野の担当部局に向けて、協力を呼びかけております。

スクールバスの混乗及び空き時間の活用の事例になります。資料 2 ページ目です。愛媛県大洲市の取り組みになります。

こちらは、スクールバスの混乗及び空き時間の活用、どちらも実施している事例です。路線バスの一部区間の廃止が検討されたことで、今まで利用してきた地域住民の足の確保をどうするかが課題になったところです。そこで活用したのが、この地域の輸送資源であるスクールバスです。事業内容としては、小学校の

統廃合に伴って導入されたスクールバスを廃止された路線バスと同じルートになるようルートを延長して、地域住民の混乗を実施しております。その間、混乗が可能なスクールバスを地域公共交通として位置付けて、路線バスとの乗り継ぎ拠点も設定するなど連携を強化しているところです。混乗の他にもスクールバスが空いた時間を活用して、地域住民のために運行実施しています。

その結果、スクールバスの混乗便と空き時間便と合わせることで、地域住民の利用できる便数を、概ね維持することができ、一定の移動需要を充足する効果が出ております。また、スクールバスの車両を活用することで、路線バス運行時と比べても、市の費用負担も大幅な増加を抑制した、という効果も出ております。

実施にあたっての課題としては、スクールバスということで、今まで子供だけ乗っていたけれど、急に大人が乗ってきたらどうなのかといった安全面の部分に保護者の不安が生じたということです。

対応策としては児童生徒の座る部分の位置の分離、防犯マニュアルの整備等、地域住民がスクールバスを活用する際のルールを取り決めるという工夫がなされております。

また、地域公共交通として位置付けているため、市の中心部へのアクセス確保という課題について、路線バスと接続できる便をつくって対応するなど工夫して課題を解消しながら実施している事業となります。

続いて2つ目の事例です。介護福祉分野の担当部局に向けて、協力を呼びかけております。

介護サービス事業所等の、車両の空き時間の活用の事例となります。

資料6 ページ目、千葉県船橋市の取り組みになります。

こちらは、公共交通不便地域の高齢者から、医療センターへの交通手段を求め声が上がり、施設の送迎バスの空き時間を活用して移動支援事業を実施している事例です。

老人福祉センターの送迎のために市が貸与している車両の空き時間を活用し、65歳以上の市内の在住者を対象に、公共交通不便地域と周辺鉄道駅や医療センター等を結ぶ高齢者支援協力バスを運行しています。運転者も老人福祉センターの送迎の時間外を有効活用しています。

人件費や燃料費などの実費分を交通局が、送迎バスの管理保険を含む施設管理委託費を福祉部局が拠出するという工夫がされています。

また福祉部局がアンケート等で住民ニーズや利用状況を把握し、交通部局は利用者からの要望にこたえるために、ルート改善や見直しを定期的を実施するなど、交通部局と福祉部局の連携がなされています。

路線バスが通れない道も通れるという車両のメリットを生かしながら、交通不便地域で利用可能な暮らしの足となる移動サービスを作り上げたというこ

ろで、利用者は年間1万人に上ったという効果が出ております。

課題としては、既存の路線バスとの競合ですが、バス事業者に丁寧に説明を行い、重複区間のみの利用は不可にするなど、既存の交通資源を活用することが最も適していることを説明し、市民の理解得て、もともとあるものを使って工夫をしているところです。

最後になりますけども、教育子育てスポーツ分野に周知のございました、放課後児童クラブの送迎支援の事例になります。

9 ページ目、愛知県刈谷市の取り組みになります。

こちらは、送迎負担により、子供を習い事に通わせられない、保護者側が動きたくても動けないという課題に対し、児童クラブと習い事先と自宅を結ぶタクシーの相乗り送迎を実施した事例です。

保護者の送迎負担の軽減、タクシー事業者の活用という、双方に効果が生まれた事例です。

この他にも多く事例や関連支援制度も掲載されていますので、この地域の関係者による連携協働のカatalogを、ぜひ皆様方に参考にしていただければと思います。

最後に、このような事例が新たな需要の創出に繋がるサービスになってくると思いますので、富山県内でもみんなでリ・デザインを進めていく仲間になって、地域の輸送資源の活用の推進に、協力いただきたいということをお伝えし、富山運輸支局からの情報提供を終わらせていただきたいと思います。ありがとうございます。

●大西部会長

はい。ご説明どうもありがとうございました。

スクールバスであったり児童クラブであったり介護施設であったり、公共交通ではない様々な分野で移動しないと利用できない施設に対しての移動手段がそれぞれあった。それを公共交通にも転換して利用してもらおうという、そういう取り組みであつたと認識をしました。

このようにして公共交通に対して、リ・デザインして、実際使えるようにしていくという、そういう取り組みは非常に、公共交通に対して前向きな意識を持って取り組めるものだなというふうに改めて感じました。

それでは、ここまでの事務局と富山運輸支局の説明をもとに、皆さんに意見交換をしていただきしたいと思います。事務局から説明をお願いします。

●事務局

(資料4に沿って説明)

●大西部会長

ありがとうございました。

それでは、事務局から説明があった通り、資料4に基づき、これまで戦略策定後、県が進めてきた取り組み、富山運輸支局からご説明いただいた国の様々な取り組みを踏まえて、今後の改善点などないか、委員の皆様にご具体的なご意見をいただきたいと思います。

このうち①に関しては、先ほど富山運輸支局様から全国の事例、説明いただきましたので、その事例を踏まえてご意見ををお願いします。

また、②に関して、利用者としてだけではなくて、地域住民、企業、店舗の「参画」の仕方がいろいろ考えられると思いますが、さらに「参画」を進めていくためのご意見いただけるとありがたいです。

「参画」する人たちの幅を広げる数をふやすであるとか、「参画」の形がもう少し違ったものになっていくなど、いろいろ考えられるところはあると思いますが、その点についてご意見ををお願いします。

また③については、8月の部会でも、議論をさせていただいて、そこで出てきた全国レベルの採用活動など新たな取り組みをスタートしているということは事務局からの説明にありました。

全国的にも人手が逼迫する中で、富山県の交通事業者が選ばれるために、どんな取り組みが必要なのか、ご意見いただければと思います。

また市町村の委員の皆様におかれましては、この①から③の関連で、各市町村取り組んでいることを、また検討していることがあれば、併せてご紹介いただければと思います。

時間も限られますので、私の方から、順番に皆様にご発言をお願いさせていただきます。最初に砺波市の佐伯様お願いしてもよろしいでしょうか。

●佐伯委員

砺波市の佐伯です。

砺波市は、「チョイソコ」の運行を積極的に進めており、昨年10月から今年の10月までの1年間、市内全域で実証運行を実施しました。

予約件数、利用件数、会員の登録も順調に増え続けているところであります。この実証実験の間に、今年3月と6月の2回、ある福祉施設において「チョイソコ」の乗り方教室と、体験を交えたようなイベントを開催しております。

他にも、今年4月から利用料が割引となります回数券の販売をし、順調に販売を伸ばしているところでございます。

また店舗、企業の「参画」という点で今年の10月から本格運行ということで、「ウチマチサポーター制度」に協賛いただける店舗が74店舗でスタートをして

おります。

来年 4 月からは、他分野との連携ということで、福祉サイドとの連携を進めようとしています。高齢者の外出支援という観点で、福祉分野の部署が発行している福祉施設の割引券をチョイソコの利用券にも充てられるということを現在検討中です。

今後も、さらに他分野との連携・協働を進めることとし、J R 城端線と市営バスとの連携・接続、そしてチョイソコ、そして民間事業者タクシーさんとの連携も図って、最適で持続可能な公共交通になるように進めていきたいと考えております。砺波市からは以上です。

●大西部会長

どうもありがとうございました。

「チョイソコ」を中心に少しお話をいただいたということで、順調に本格実施が進んでいる、また 4 月からの新たな取り組みについて話をいただきました。

次は、朝日町の坂藤様、お願いします。

●坂藤委員

朝日町の坂藤です。

「ノッカルあさひまち」につきまして、すでにご案内の通りでありますけれども、令和 2 年の 10 月から社会実証を経て、令和 3 年の 1 月から有料による取り組みに切り換えまして、同年 10 月から一応本格実走ということで事業者協力型の自家用有償旅客運送ということで取り組んで参りました。

この仕組みができた経緯ですが、朝日町では、すでにコミュニティーバスと、地域内にタクシー事業者が 1 社あり、地域内の交通が全くないわけではなかったのですが、県内でも高齢化率が一番高く、高齢者からの足の確保について、確実にニーズがあったよりきめ細かな足の確保という観点から、「ノッカルあさひまち」形が生まれました。

サービス開始までかなり時間をかけましたが、利用者、ドライバーになっていただく民間の方々に、地域に直接入り込んで丁寧に説明した結果、今、持続可能な形になっています。

また「こどもノッカル」を令和 5 年の途中から、社会実証的に進めて参りました。利用者ニーズがなく、思ったより数字が伸びなかったのですが、新しい展開ということで児童の利用もできるような形で本年の 4 月以降子供料金を新たに設定し、LINE でも利用可能な仕組みに切り換えて、運行を続けています。

まだ課題も多いですが引き続き、地域の方々に利用いただけるようなサービ

ス設計にしたいと考えております。以上です。

●大西部会長

朝日町から、いかにして皆さんのモビリティを高い状態で保って地域の中の暮らしやすさを作っていくという「ノックカル」の元々のねらいがあり、様々な運営をしていく中で、新たに見えてくる課題も出てきたということかと思います。やってみないと分らなかった事もたくさんあったと想像されますので、皆さん、ご参考にしていただければと思います。どうもありがとうございました。

それでは続きまして、バス協会の小竹委員、お願いします。

●小竹委員

富山県バス協会小竹です。

我々の業界では、人手不足、運転者の不足が顕著でありまして、これが一向に解消されるような状況にはないというのが実態です。

今日の資料にもありました通り、全国的に体験会を大々的に、各都会或いは地方で開催をしておりますが、劇的に人が採用されたということは聞いておりません。体験会は、効果がないとは申し上げませんが、やはり採用する側の、従来型の発想でしかないとは思っております。それなりに人が集まって、若干ですが、運転者が採用されたとは聞きますがやはり、人手不足には全く変わらないということです。

また地方では各地で体験会をやっているとは聞きますが、やはり地方は、人が集まらない、集まっても少数。その少数が物になるかということ、ものにならないと。これが本当のところの実態だと、私は思っております。

従来型の発想、体験会もいいですが、やはり、公共交通事業者の一番のネックはやはり、労働時間が長い割には、賃金が低いこと。

人が運転やってみたい、やってもいい、そういった、いわゆるバックアップっていうのはやはり、賃金なり、待遇なりがしっかり、劇的にでも改善しない限り、この問題は解消しないのじゃないかと思っております。

今、行政或いは日本バス協会もいろんな策を考えておりますが、今、自衛隊の退役 55 歳の方々が大型免許を持っている方も多数おいでになるため、バス運転者に採用すればどうかということで、行政から自衛隊の窓口へ説明に行っていると聞いておりますがやはり、効果があったということはまだ聞いておりません。

そういうことで、採用する側よりも採用される側の皆さんの心理をよく掴んで、もっともっと公共交通に対して、社会がもっと手厚いバックアップをしないと、この状況は解消しないと私は思っております。

あと併せて、日本バス協会が、海外運転者を採用するということで、法務省もかなり規制を緩和しており、関東の大手のバス会社の社長なども現地へ出向いて、日本でバスの運転手をしてもいいという方々がかなりいるということも聞いておりますので、今そちらの方へ向かっておるような気をしております。以上でございます。

●大西部会長

ご意見どうもありがとうございました。

バス事業者から見ると、バスを担う担い手を確保するにあたっては、待遇の改善がまず急務であり、待遇の改善はどういう形で行われるのかということが1つ大きな課題だということと。

それから人手不足を解消する方法として、例えば外国の人材を受け入れることもあり得るという、お話をさせていただきました。

どこまでの待遇の改善があると、人が来るのかという閾値がある程度設定できると、頑張りようがあるという点と、あと海外人材現在の日本の円の弱さを考えると、今後思っているほど集められないんじゃないかというところはございますので、その点も含めて、どういう形で、今後の担い手の中で特に運転士の確保をどうしていくのか、考えていく必要があるというお話だったと思います。どうもありがとうございました。

それでは、この後は、オンラインですが、モビリティジャーナリストの楠田委員からお話いただけますでしょうか。

●楠田委員

はい。今後も続く問題としてあるのが、担い手の確保だと思います。

プロのドライバーさんに頼む場合も、公共ライドシェア、日本版ライドシェアでも、やっぱり担い手の確保、採用と、また定着、育成、集められてもすぐに辞めてしまう問題も、この会議でお伺いしましたが、3ケ年、5ケ年と継続して考えていく問題であり、今年限りの話ではないと思っています。

バスの場合は、県内で2社ということで比較的調整がしやすい県や市としても動きやすいかと思うので、またタクシーの場合も調整しやすい関係性を作って、必要な路線を維持するため、いろんなニーズに対応するタクシーのドライバー数、またはその「ノッカル」や「チョイソコ」の担い手を確保するためには、どれだけの人を確保しないといけないのか、見通しや予測を立てながら、担い手不足は、10年以上前から言われてきた話がさらに輪をかけて難しくなってきた状況で、他の業界も同じ状況で、簡単にはいかないと思います。給与とか待遇の面も含めて、1社2社ではどうしようもない状況に来るので、「投資」と「参画」

という形で、いろんな力を借りながら維持していく必要があると思います。

高齢者の足の確保については、国のモデル事業の取組みの事例を共有し車依存の地域で、免許返納した後の足の確保や子供の送迎問題を解決するために、ノウハウを確立していただけたらと思います。

最後に、スクールバスの事例もありましたが、加えて民間の塾・習い事と連携して、何時にどこにお迎えが必要かアンケートなどで実態を把握されれば、子育ての負担も軽減されて、地域活性化にもつながりよいと思います。以上です。

●大西部会長

どうもありがとうございました。

大きく分けて2つあったかと思いますが、担い手不足に関して複数の会社や、自治体とか、様々なところで調整をする部分は調整ができる可能性が残っているというお話だったと思います。

あとは、多様な主体が人を運んでいる仕組みを、もう少し冷静に学ぶとともに、実際今モビリティが必要とされるようなその地域の中でのニーズが、どういう形で偏在しているのか、それから実際にどの時間体にどれだけの量が必要なのかが、全くわからない状態で交通計画を立てても、というところはあるので、その点が可視化された状態で交通を提供していく。

提供の仕方としては、全然別分野の、例えば、子供のスクールバス、学童保育、高齢者福祉の資源を公共交通に使える可能性がある中で、それぞれが持つノウハウと現実にはモビリティ実証されている人たちの間のマッチングをしていくと、いうお話だったんじゃないかと思います。

次に、タクシー協会の松嶋委員、お話いただいてもよろしいでしょうか。

●松嶋委員

タクシー協会の松嶋でございます。

私の方からは、タクシーの今の現況をお話して、ヒントになればよいと思っております。

タクシーの運転手数について、県内で現在 859 人おります。3 月末は 850 人。さらに 1 年前の令和 5 年 3 月末は 855 人。

コロナが始まったすぐ後、令和 2 年 3 月末は 1,077 名で、現在はその時の 8 割となっています。現在の輸送人員もコロナ前の 8 割で、釣り合っている状況にあります。

タクシー運転手になるには、私どもの方で運転者の講習、登録を行います、今年度は約 80 名登録しているのに、人数が増えないのはどういうことかという、タクシー運転手は高齢化して順番に辞めていく状況にあります。

タクシー事業者が求人するには、普通にハローワークですとか、民間の事業者サイトを使います。富山県のタクシー事業者は、県内に 38 あります。その中で、タクシーの台数が 10 台に満たない事業者が 17 社、20 台未満が 13 社、合計 30 社です。

小規模事業者の求人は、ハローワークにも出しますが、事業者、或いはタクシー運転者の方が伝手で採用するというのが、非常に多いです。逆に伝手で来てもらった方が、辞めていかないそうです。

今年、タクシー事業者でバス事業もやっている事業者で、バスの運転者にタクシー運転手の講習を受けさせて、タクシーの運転手にした事例がございました。自社のバスとタクシー運転者を、シェアした事例です。別会社では、市から受託しているスクールバスの運転手が、朝、夕方の運行時間以外に、タクシーに乗りたいという申し出があった事例がありました。このような事例が何かヒントになるのかなと思っています。以上です。

●大西部会長

どうもありがとうございます。

タクシーの運転手に関しては、需要の方も柔軟に増えたり減ったりして、現在の状況がどうかというところはありますけども、随分と昔と比べると人数は少なくても今のところは営業できていること、その運転者の数が、年齢とともに退職する人も増えてくるので、毎年一定程度追加しなければならない。

だからバスの運転者を持っている企業の場合はそこからタクシーの運転手も捻出するような取り組みや、実際スクールバスの朝夕の運行の間に働きたいという人もいるから、それを手当をする方法もあるのではないかという、より具体的なお話をいただいております。どうもありがとうございます。

それでは、博報堂の畠山委員、よろしくお願いします。

●畠山委員

1 と 3 についてお話させていただければなというふうに思います。まず多分野連携の件について、画面共有をお願いします。

連携の事例について、朝日町さんと今一緒に取組んでいる「LoCoPi（あさひまち）」というマイナンバーカードを使った施策について、人やテーマを真ん中に置いて横串のチームを組織しました。

事業者目線に加えて、生活者目線、住民目線で具体的に考えるというその両方向がないと、なかなか具体的な連携も、ニーズなきところに、事業者でできることをつなぎ合わせても限界があると思いますので、そこの工夫が必要なんじゃないかなと思いましたと。

例えばこの朝日町では、「子供」を真ん中に置いて、みんなで未来課という横串組織が入りながら、住民子供課、教育委員会みんなが 1 つのテーマに基づいて話し合う。そうすると初めて「連携」という話が生まれてくるかなと思います。横串のチームを作ることが正解ではないですけど、少なくともこの、人を真ん中に置いて、検証するようなものを作らない限りは、なかなかニーズとマッチングしてこないのではないかと思います。

担い手の話では、県の方でしっかりリードしていただいて、例えば各市町村にある各種企業界団体と、担い手の協議をすることが必要だと思っています。

また、担い手の確保についてはスコープを絞って、例えば、富山県の場合は、鉄道を前提にいろんなものを再編されていると思いますので、その大きな幹はあって、担い手に関しても、この具体的な枝の部分の担い手はどうするのか、焦点を絞って、具体的に担い手を作っていくという話も必要なんじゃないかなと思いました。以上でございます。

●大西部会長

ありがとうございました。

自治体の組織は、最近はやや柔軟になってきていますが、対象となる人、サービスを中心に据えて、やるべきことを、様々な部署連携をして横串を刺すことによって、問題を解決していくというお話でした。

あと担い手の「参画」ですけども、参画の音頭取りをどこがやるのか。ひとつは県の話が出てきましたが、さらに今回、非常にユニークだと思ったのは、スコープを住民と共有して、住民の皆さんの中で、「ここだったらできるけど、これはさすがに俺たちはできないな」みたいなことを明確化して「自分はじゃあここんところ担います」みたいな形で、交通の中の自分の役割が明確にわかるようなものがあると、参画を促しやすいという、ご発言だったと思います。

人間を性善説で考えるとみんな人の役には立ちたいわけですね。

公共交通の担い手が不足に対して、どうにかしなければならないという思いも、多くの人達は当然ながら持っているものの、普通の自分の日常生活があるので、それを手放してまでそこに参画できないと。ただ、あなたでもここができますみたいなところがあると、もしかしたら担い手として、やってもらえる部分が出てくるかもしれないというところあります。

もう少しそのところを柔軟に考えていくと、解決策までいけるかどうかわかりませんが、担い手の幅を広げることができる可能性はあるな、ということをご発言から少しうかがい知ることができました。

まだ少しだけ時間がありますので、地域交通政策監 中川先生、お話少しいただいてもよろしいでしょうか。

●中川交通政策監

中川でございます。

今回の地域交通戦略の中ではやはり「投資」と「参画」という、方に舵を切ると文言で書いているわけですし、それは発想として舵を切ったということですので、一番重要なことはやはり自治体なども、公共交通に対してしっかりコミットしていくことを目標にすることにしたわけです。

日本の場合は、どちらかというと、公共交通にお金を使うのは、赤字補填のためという発想があり、赤字補填のためのお金は少なければ少ないほどいいということで、積極的にお金をつぎ込んでこなかった面がありますが、今回は「投資」という発想でいきたいと思いますので、全く逆に考えれば、つまり、たくさんお金を使った方がみんなのためになりますという発想に変わりますということになります。

予算の中にはたくさんつぎ込んだ方が喜んでもらえるものと、節約した方が喜んでもらえるものがあって、例えば子育て予算だとか教育予算などは、たくさん使っていますと言った方が、住民からは歓迎されて、首長さんにとってもプラスになると思いますので、交通も同じだとみんなに思ってもらえるようになっていくと、そこには、積極的につぎ込んでいこうという方向に変わっていくと思いますし、基本的に戦略計画の中では、そういう方向に変わりますと言っていと理解していただければと思います。

あと具体的事業について、バス会社の事務室が非常に綺麗になったということは人材を集めることに対して非常に効果的だと思いますので、行政としても応援してあげることもできるのではないかと思います。とりわけ女性のための施設が、不足している場合も多いと思いますので、これは非常によい試みだなと思います。

それから最後にスクールバスの運転手が、昼間タクシーを運行するというようなお話がありましたし、大西部会長の方からも参画へのハードルを下げてあげるという手があるのではないかなというようなお話も、ありました。

「ノッカルあさひまち」のもやはり普通は運転手じゃない方が、運転をしておられるということで、参画でできそうなことがあれば提供していく方向にすることによってかなり多くの人が参画できる可能性が出てくるのではないかと思います。

例えば1週間に3日間、4時間だけ運転しませんかと言われれば、もしかしたらできるかもしれないなっていう可能性を伝えていくというのも1つあるのではないかと。いろいろなアイデアを積み重ねながらみんなで頑張っていければよいと思います。

●大西部会長

どうもありがとうございました。

まず自治体とか行政が取り組みとして、予算の使い方や、どういう形で新しい公共交通を作り上げていきたいと思っているのか、っていうところの見せ方が重要というお話だったかと思いますし。担い手に関しては、多様な働き方があるだろうから、可能性を十分に探索しきれてないという話かと思います。

また、参画という観点で、富山市と「のりもの語り教育」といって、小学校の社会科とか様々な学習の中で、公共交通とかコンパクトなまちづくりについて取り上げるような授業を共同学習として実施していて、担い手の話とか投資・参画の話を踏まえて、授業の中に入れ込むこともできるかもしれないと思いました。

意見も出揃ったようですので、先ほど少しまとめのようなことお話をさせていただきましたけども、地域交通戦略に基づく投資・参画ということについて、皆さんからご意見をいただけてきました。

実際に投資・参画に関して、戦略策定の後に富山ロケーションシステムの活用事業や、富山県の外で取り組まれている事業についても伺って、刺激になったかと思います。

その中で、担い手の確保が大きな問題で、また様々な事業者のモビリティの枠を越えた活用の可能性の事例が紹介され、そこも考えてみる必要があります、担い手については、誰が担い手になって何ができるのか、もう少し考えてみる必要はあるのかなというところはございます。

本日意見を事務局の方でも整理をしていただいて、今後の取り組みに生かしていただければと思います。

それでは、本日の部会の議事は以上となりますけれども、また、今日の内容などは、次回の全体会議で報告をさせていき、報告をさせていただきます。

皆様のご協力により、議事が予定通り終了したことに感謝申し上げまして、事務局にお返しします。

●事務局

大西部会長どうもありがとうございました。また皆様方には多様なご意見、貴重なご意見いただきまして、ありがとうございました。閉会にあたりまして、交通政策局次長、有田より一言申し上げます。

●有田交通政策局次長

今日は皆さん様々な視点からご意見ご議論いただきまして、ありがとうございました。

担い手確保については、3 ヶ年 5 ヶ年継続して取り組むお話ですとか、投資参画の観点から担い手確保もやっていくことの重要性、他分野との連携協働の話では、生活者目線で、横串でやっていく。また、スコープを絞って参画を促すイメージをもっと具体的に説明できるようにというお話もありましたので、しっかり我々の方でも受けとめて、今後の検討に生かせるようにしていきたいと思っております。

また事業者の皆さんですとか、市町村の皆さんも各現況問題意識ご説明ご意見いただきまして、ありがとうございます。

資料 1-2 で QR コードの話富山ロケーションシステムの新しい取り組みについてご紹介をさせていただきました。ぜひ砺波市さんですとか、朝日町さんですとか、あとバス協会の皆さんも、利用者の皆さん、住民の皆さんに、宣伝をしていただけるとありがたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。本日はどうもありがとうございました。