

リレー座談会 「地域公共交通を考える」(第1回)

地方公共団体を中心に、各地域における公共交通機関のサービスの維持、サービス内容の拡充などに関する事案や課題について、国の「公共交通活性化総合プログラム」、「地域公共交通活性化・再生総合事業」などの支援制度を活用するなどして、具体的な解決に向けた方策の策定、事業実施が進んでいます。

そこで、運輸政策研究機構では、全国の5つの地域において、「地域公共交通活性化・再生の処方箋と特効薬」をテーマにしたリレー座談会を開催することに致しました。

第1回は北陸地域において、公共交通活性化・再生に向けて先進的な取り組みを行ってこられた自治体として魚津市、高岡市、富山市、地域において電車やバス事業を進めている地域交通事業者として、富山地方鉄道株式会社、地域公共交通に精通している学識者として金沢大学高山教授、そして国の立場から地域公共交通を支援してこられた北陸信越運輸局といった有識者に集まっていただき、座談会を実施しました。

座談会では、地域公共交通の活性化に向けた各市の取り組みの紹介、それらの経験から得られたノウハウや参考情報のほか、他の地方自治体に向けたアドバイスを語り合っていました。

第1回リレー座談会実施概要

実施日

平成22年7月22日(木)

会場

富山県民会館

座談会メンバー

- 学 識 者： 高山 純一 金沢大学理工研究域環境デザイン学系教授
- 自 治 体： 高森 長仁 富山市都市整備部交通政策課課長
木村 吉成 高岡市生活環境部地域安全課課長
宮野 司憲 魚津市産業建設部商工観光課主幹兼市街地活性化室長
- 交通事業者： 村井 義治 富山地方鉄道株式会社鉄軌道部副部長
高松 宏至 富山地方鉄道株式会社自動車部副部長
- 運 輸 局： 柳原 拓治 国土交通省 北陸信越運輸局 企画観光部長
- 司 会 者： 野田 雅夫(財) 運輸政策研究機構 調査室次長
： 和平 好弘(財) 運輸政策研究機構 公共交通支援センター担当者

■先進都市における公共交通活性化の取り組み

司会者 まず、公共交通活性化の先進自治体であります魚津市様、高岡市様、富山市様より、地域公共交通サービスの概要などを、お話いただきたいと思います。それでは、まず、魚津市様からお願いいたします。

郊外バス事業は運行経費の3分の1を地元住民が負担（魚津市）

魚津市 魚津市は、人口約4万5千人（平成22年6月末時点）で、高齢化率は27.2%となっておりまして、また、半導体の生産本部もあることから、関連企業も多く、製造業が地域の主な産業となっています。海岸線から立山連峰に連なる山岳地域なので、勾配も急であり、谷筋も多いことであってか、自動車免許の保有率は高くなっています。



魚津市
宮野室長

魚津市においても、以前は、交通空白地域が拡大するなどして、公共交通を取り巻く環境は悪化の一途をたどっておりまして、山間部の谷筋の集落に住む人も

多く、市内全域に公共交通を確保するには、財政的に困難な状況となっていました。

魚津市の公共交通活性化は、平成12年にバス活性化計画において、コミュニティバスの導入を検討したことが本格的なスタートとなりました。この計画により、市街地部では、住民の生活利便性や来訪者の回遊性向上を目的としたコミュニテ

ィバスを平成13年10月に実証実験運行、郊外部では、郊外部と市街地部の移動性確保による地域力の向上を目的に平成14年12月にジャンボタクシーを用いたコミュニティタクシーの実証実験運行を開始しました。10年たった今、7系統8路線全路線が本格運行になっています。

全路線で1回100円の均一料金制をとっておりまして、乗降者数は、平成20年度は17万1996人、平成21年度は17万3060人と、少しではありますが、増加しておりまして、住民の皆様から、ずっと続けてほしい、生活の幅が広がったといった声が寄せられています。

司会者 魚津市民バスの市内巡回ルートは民間事業者さんに、郊外部の6ルートは、各路線の周辺住民で組織した6つのNPO法人さんに運行を委託されていますが、どのような経緯だったのですか。

魚津市 もともとは、富山地方鉄道さんの民間バス路線があったのですが、廃止・代替的なものとして魚津市民バスの検討がスタートしました。平成13年度から市主導で市街地部と郊外部に新たなルートを運行し、社会実験を行い、議論を重ねながら、現在の運行体系になりました。

当初は市街地巡回ルートのみだったのですが、中心市街地にある電鉄魚津駅を中心に左に回るものと右に回るものの2つの別々の路線が組まれておりました。ところが、ほとんど乗っていただけない状況でした。そこで、聞き取りなどを行いまして、住民のニーズは、郊外にある複数の大型小売店舗での買い物や病院への通院にあることがわかりました。この

ため、JR魚津駅を中心に同じルートで右回り・左回りの双方向とし、ニーズにあったルートの設定を行ったところです。

郊外部6路線は、上野方ルート・松倉ルートが最初で平成18年10月、経田一道下ルートが最後で平成20年2月ですから、現状ルートになるまで約1年半かかりました。郊外部は、上野方ルート・松倉ルートをモデル事例として、周辺地域に展開がすすみました。本格運用にあたり、それぞれの地域でルートや時間帯を決めてもらっています。

高山教授 導入の経緯からすると、財政的なご苦労があったのではないですか。

地元のNPOを立ち上げてバス事業に取り組むとなると、それぞれの地域でいろいろな事情があるので大変だったと思うのですが。



金沢大学
高山教授

運賃で運行経費の3分の1を達成した場合は、余剰分を翌年度地元へ還元し、未達の場合は各世帯から不足分を回収（魚津市）

魚津市 魚津市 現在の郊外型のバス事業は、市保有の車両を無償でお貸ししておりまして、運行経費の3分の1を地元負担（運賃含む）、県からの補助金が約6分の1程度、残りを市が負担で実施しております。1路線あたり当初予算ベースで約540万円かかっていますので、単純に言うと1路線あたり約180万円程度を地元のみなさまに確保をお願いさせていただいております。路線間で人口格差がありま



図1 魚津市¹

すので、運賃のみで運行経費の3分の1を確保できる地域とできない地域が出てきてしまいます。3分の1以上を確保できた路線は、超過分を翌年度補助金として地域に還元しています。一方で、確保できなかった路線については、不足分を捻出するため、バスを乗る、乗らないに関わらず、1世帯あたり毎月500円ずつ徴収していただいている地域もあるくらいです。人口減少が進む中、地域のみなさまの負担が大きくなってきている路線もありますので、路線や料金の見直しの検討が必要ではないかと考えております。

高山教授 バスルート沿線の世帯数はどの程度差がありますか。

魚津市 沿線の世帯数は、坪野ルート（紫色ルート）は約120世帯で、町内会費や税金とは別に、バスを走らせるため毎月500円を徴収しております。黄色の経田一道下ルート（黄色ルート）は約4000世帯ございます。

司会者 ありがとうございました。では、次に高岡市さん、お願いいたします。

¹出典：魚津市 魚津市民バス
URL：<http://www.city.uzu.toyama.jp/syokai/access/bus.html>

高岡市 高岡市は、平成17年11月の市町村合併により人口が増え、現在は人口約17万7千人（平成22年6月末時点）で富山



高岡市
木村課長

県第2位の都市となっています。高齢化率は26.6%であり、アルミニウムや銅器、漆器等、ものづくり産業が地域の主な地場産業となっています。

高岡市の公共交通には、JR北陸本線、JR城端線等の鉄道、路面電車の万葉線、64路線ある路線バス、2つのコミュニティバス、小勢地区の地域バスがありますが、公共交通の利用者数は少なくなってきており、市の負担も増えてきています。

今後は、地域の実情や平成26年度末までに開業予定の北陸新幹線を見据えた公共交通網の整備に取り組んでいきたいと考えております。

司会者 万葉線は、第3セクターですが、立ち上げの経緯はどうだったのですか。

高岡市 万葉線は、加越能鉄道によって半世紀余りにわたり運行が続けられてきたのですが、モータリゼーションの進展や少子化、市民の公共交通機関離れなどにより、利用者が年々減少し赤字経営が続きました。加越能鉄道からは、万葉線を廃止しバス代替えにより公共交通機関の使命を果たしたいとの意向が示され、高岡・新湊両市では、万葉線は重要な生活路線であり、かつ、両市の魅力あるまちづくりに活用すべき都市施設であると考え、万葉線検討会での協議を踏まえ、



図2 万葉線路線図²

平成13年に、高岡・新湊両市は、富山県の支援と両市民の参加協力を得て第3セクターを設立し、平成14年から路面電車、万葉線の運行を開始しました。

司会者 収支状況はいかがですか。

高岡市 万葉線株式会社でも努力されておりますが、収支状況は良くないです。高岡市、射水市からそれぞれ3000万円を限度に運行補助をしています。しかし、利用者数は、第3セクター設立前は100万人を切っておりましたが、平成21年度には開町400年の記念イベントの効果もあり、115万人を突破しました。ここ数年は増加傾向にあります。

司会者 高岡市では、JR高岡駅を起終点に市内を循環するコミュニティバスが運行されています。オレンジルートとブルールートとの2つの路線とも、200円の均一料金で、金屋町の格子造りの街並みや山町筋の土蔵造りの町並みの散策も楽しめるようですね。

高岡市 オレンジルートは平成13年から、ブルールートは平成18年から運行してい

² 出典：万葉線沿線マップ
URL：<http://www1.coralnet.or.jp/manyosen/railroad/map/index.html>



図3 高岡市コミュニティバス
「こみち」路線図³

ます。オレンジルートは、以前路線バスが運行していたルートで1周40分31便、ブルールートは新たに設定したルートで1周53分20便となっています。オレンジルートは、導入当初14.7人/便という乗車数がありました。一方で、ブルールートは、既存の路線バスとの重複を避けてルートを設定したために、住民にとって使い勝手が悪くなってしまい、乗車数が伸びておりません。

高岡市長が地域を回って市民と語るふれあいトークという場では、各地域からコミュニティバスを運行させて欲しいというリクエストが多いのですが、1路線当たりの運行負担金が約2000万円程度かかることもあって、新規路線を運行させるには財政的に厳しい状況にあります。

司会者 高岡市さんは、高岡市北西部の小勢地区で地域バスを運行されています。

NPOを立ち上げ、地域バスを導入 (高岡市)

高岡市 自家用有償旅客運送の制度を活用した、地元NPO法人が運営する地域バスが運行されています。車両は10人乗

りの自家用自動車トヨタハイエースで、市から無償貸与しております。運転手は、月～金は常勤雇用者が、土日は一種免許所持者の地元ボランティアが勤めています。小勢地域には249世帯、約1000人がお住まいで、1世帯あたり年会費3000円で会員になっていただいて、利用されております。導入にあたり、乗車運賃をいただくことも検討されましたが、現時点ではもらっていないとのこと。

司会者 年会費3000円は安いですね。

高岡市 現在は、臨時雇用交付金を使っているのですが、3年後にはなくなってしまうので、その後については検討しなければなりません。魚津市さんのように3分の1を住民負担にしている取り組みは参考にさせていただきたいと思っています。

高山教授 様々な地域があるので、単純に地域バスを導入しても、期待どおり利用されないところも多いと聞きます。なにか仕掛けを考えていらっしゃいますか？

行政主導ではなく、地域自らがバス 導入・利用の機運を高めることが重要 (高岡市)

高岡市 確かに、行政側からの提案による地域バス等はいまうまく行かないと思います。住民は「バスが運行されてよかったね」というところでとまってしまい、どのように活用するかといった気運が高まらないと思います。高岡市では、地元の皆さんに積極的にマイバスという意識を持ってもらいたいと思っています。魚津市さんのお話を聞かせていただいて、高

³出典：高岡市コミュニティバス「こみち」
URL：<http://www.city.takaoka.toyama.jp/sekatsu/0601/komiti/komiti.html>

岡市でも、コミュニティバスから地域バスへシフトすることを検討していきたいと考えております。

魚津市 魚津市では、コミュニティタクシーを導入した際、第1便は、10人を超える需要があり、積み残しが発生して困りました。

運輸局 積み残しがあるとのことですが、道路運送法第78条第2号での運行の場合、事実上車両1台から走らせることが可能となっており、積み残しが発生した場合にも予備車両がなく、旅客需要に対応出来ないこととなります。

通勤・通学対応など、確実に利用者の移動を確保するのであれば、予備車両・人員を確保出来る4条路線バス事業者に委託する事も、今後に向けて検討していくべきと感じます。

司会者 ありがとうございました。では、最後に富山市さんお願いいたします。

公共交通活性化でコンパクトなまちづくり（富山市）

富山市 富山市は、人口約42万人（平成22年6月1日時点）で、富山県中央に位置しています。高齢化率は約24%となっ



富山市
高森課長

ており、日本政府により環境モデル都市にも選定されています。海拔0～3000mという地形の変化に富んだ地域ではあるのですが、意外にも可住地は平坦な場所が



図4 富山市 LRT

多いので、モータリゼーションが進展し、郊外に持ち家を所有する人が増え、低密度に市街地が形成されています。一方で、市内では高齢化と少子化が進み、高齢者など3割の市民が自由に車を使うことができないなど、今後も交通弱者が増えていくことを危惧しています。また、市街地の低密度化による都市管理コストの増大、中心市街地の衰退が大きな課題でした。

これらの課題を踏まえ、富山市では、平成19年3月に「富山市公共交通活性化計画」を策定し、公共交通活性化によるコンパクトなまちづくりを進めるという方針の下、公共交通の活性化、公共交通沿線の居住支援、中心市街地活性化をセットで進めております。

市内には、幹線となる公共交通として、富山駅から鉄軌道が6路線、13のバス路線が走っています。全国初の本格的LRTとして平成18年4月に開業した富山ライトレールの収支は、開業当時から全年黒字です。富山市全体の人口は自然減ではありますが、ライトレール周辺の住宅着工件数は増えており、コンパクトなまちづくりに大きく寄与しております。

司会者 富山ライトレールは、公共交通

体系のリーディングプロジェクトとして進められていましたが、第三セクターの設立経緯などを教えていただけますか。

富山市 平成16年4月に市、県、富山地方鉄道さんなど民間企業15社で第三セクター会社を設立し、富山ライトレールをまちづくりに必要なものとして、再生・運営しています。

建設費、施設の維持管理費は富山市が負担していますが、運行経費などランニングコストは負担していません。現在、富山ライトレールは、年間7000万円ほどの施設の維持管理に係る補助を受けていますが、乗降者数が1日平均5000人に上り、平日は開業前の約2倍になっており、料金収入等で黒字になっています。

平成21年12月には、富山地方鉄道さんと市内電車環状線化事業を実施・開業しております。新法により、軌道での上下分離を行い、施設の整備・管理は市が、運行は富山地方鉄道が行っています。このルートは、戦前にあったルートの復活でして、わずか900mの延伸で、中心市街地にサークルができて、中心市街地の回遊性向上、活性化に寄与するものになっています。

司会者 幹線となる公共交通以外の取り組みにはどんなものがありますか。

平野部は自主運行バス、過疎・山間部の直轄バス（富山市）

富山市 生活交通の維持の観点からコミュニティバスを運行しています。富山市では、昨年度から、平野部においては、地域が主体となった自主運行バスを基本としております。車両は市から無償提供

し、運行経費の20分の9を上限に補助を行います。しかし、法で指定される過疎、山間部においては自主運行が難しいので、市の直轄事業として運行しております。

司会者 富山市さんは社会実験もやってらっしゃるようですね。

富山市 平成18年度から高山本線において増便を核とした活性化社会実験を実施しています。運行頻度を上げると利用者が増えることがわかりました。また、無料で駐車できるP&Rも実施しています。以前は利用率が30%でしたが、継続してやることで、60%まであがってきています。

コミュニティ電車の社会実験を実施（富山地方鉄道）

富山地方鉄道軌道部 国土交通省のご協力と、富山県、富山市さんからの補助を受けて、平成17年に上滝線の南富山駅から月岡駅までコミュニティ電車の社会実験を2ヶ月間実施させていただきました。1日5往復の増発で、約1割乗客が増えました。費用負担



富山地方鉄道
村井副部長

の問題はありますが、コミュニティ電車も地域の交通を支える一つのアプローチになるのではないかと考えています。

高山教授 地方鉄道を取り巻く状況は大変厳しいと思います。利用客が減り、赤字が増えていく中、設備の更新が必要な時期を迎えます。維持・存続にあたり、

何らかの判断が必要になってくると思います。

富山地方鉄道鉄軌道部 どここの地方鉄道であっても状況は同じで、地方自治体さんなどの支援を受けて、かろうじて生き延びています。都市部と中山間地では利用に濃淡があり、利用が低いところをどのように維持していくかが大きな課題になっています。

司会者 富山市さんでは、昨年度に路面電車に I C カードを導入され、今年度はバス、その後は鉄道へと継続的に導入を進めていくとお伺いしました。

地域住民のための I C カード導入 (富山地方鉄道)

富山市 地域に住む通勤や通学などの利用者が快適に移動できるように、地域の公共交通が 1 枚のカードで乗れるように引き続き導入を支援したいと思っています。

高山教授 北陸新幹線の開業を見据えて Suica などに対応する予定はありますか。私は、出張などであちらこちらに行くのですが、I C カードを何枚も持っていて、ポケットがパンパンになっているので、少しでも減らせればいいなと思っています。

富山地方鉄道軌道部 当初は PASMO や Suica との対応も検討したのですが、システム運営や経費負担の面から、専用のシステムを導入しました。

富山市 片利用で、Suica 等は、富山で

利用できて、富山の I C カードは域外では利用できないというのはあると思います。ただ、観光などの観点から効果はあると思いますが、域外の人のために、地元が負担するのはどうかという議論もあり、対応は難しいと考えています。

司会者 都市間の移動という点では、国で高速道路の無料化が検討されていますが、こういった影響があるのでしょうか。

高速道路の無料化は生活交通の存続の危機 (富山地方鉄道)

富山地方鉄道自動車部 弊社では、路線バス事業、コミュニティバス事業、高速バス事業などを行っております。事業採算性について申し上げますと、高速バス事業は黒字になっていますが、路線バス、コミュニティバスは大半が赤字になっています。



富山地方鉄道
高松副部長

一部路線については、補助金を活用し、各自治体等と連携のうえ利用促進に努め路線維持に努めていますが、補助対象外の赤字生活路線については、比較的収益性の高い高速バス事業からの補填により維持しているのが現状です。

以前は、路線の撤退は自由でしたが、現在は協議会を通さないといけませんので、地域のバス会社は、赤字路線を抱えて、身動きできない状態です。

また、近年では、受委託運行に関しては、一般入札の業務となり、価格競争が厳しくなっておりまして、収益が

出る事業も利益率が落ちていますし、限られた費用の中から運転手の技術向上や交通安全研修など、サービスの質を保つことが非常に難しくなっています。

また、当社規模の一般路線バス事業でも、ガソリン代が1円違うと、1年間で140万円違うと計算されています。これまで、燃料が急高騰するなどした場合に、乗車賃をあげることができないので、会社で負担してきましたが、コミュニティバスの受委託運行に関しては、委託先と協議し、燃料は実費精算でお願いするようにしております。

高速道路の無料化は、高速バス事業に

影響を与え、ひいては、生活交通の維持存続の課題に大きな影響を及ぼすため深刻な問題です。

高山教授 高速道路無料化は、平日と休日で別の問題があると思います。休日は、観光や帰省に使っていた電車から自動車への利用転換がおきています。平日は、100km以内の通勤通学で利用転換がおきると思います。高速道路は、ICの出入口が料金を徴収するために設計されていますので、渋滞問題も発生するでしょう。償還に向けてきちんと検討がなされるべきだと思います。

■公共交通活性化に向けたアドバイス

司会者 いろいろ話は尽きないのですが、最後に、他の自治体さん向けに公共交通活性化に関するアドバイスなどをいただけますか。

地域と安全運行管理と運行経費はしっかり議論

地域の声に耳を傾け、地域と共に継続的な見直しを（魚津市）

魚津市 魚津市では、NPOさんに運行を委託することで、運行経費が抑えられるといったメリットもあるのですが、事故への対応など安全運行管理体制を心配しています。将来的には、お客様の安全を確保するため、交通事業者さんに運行委託し、NPOさんなど地域の皆様には、ルート、時刻を設定していただけるようにできる環境整備を考えております。また、地域負担も重くなっているところもありますので、料金体系の見直しなども行おうと考えております。

公共交通に関わる取り組みは、継続的に見直しを行っていくことが重要だと考えて

います。そして、困ったときは、お客様・運転手の方々の声など現場の声をお聞きし、検討にあたっては、多くの皆様と一緒に議論し、考えていくことが大事だと思います。

全体の枠組みを決めてから、個別の対策を講ずること（高山教授）

高山教授 魚津市における過疎地域のようなイメージのところで、自主運行バスを導入したという声をよく聞きます。運行経費負担と安全管理のトレードオフをどうするかについて議論はあると思います。

国の制度が変わってバス事業への参入・撤退が自由になって、不採算路線から撤退が始まって、交通不便・空白地域から何とかしてほしいと泣きつかれているところが多いと思います。

現在は、バス実験を行うなどして、行政の支援と利用者の負担の均衡点を探っている段階のように思っています。

自治体は場当たりの個別に対策を講ずるのではなく、連携計画で枠組みを決めて

から、当該地域を検討することが必要だと思います。

バスの導入にあたり、地域住民と十分議論すること（高岡市）

高岡市 コミュニティバスや地域バスを導入するにあたり、沿線や地元住民と十分議論することが重要だと考えています。高岡市の経験を踏まえると、行政がリードして導入してしまうと、住民の皆様が、自らの負担がどの程度かといったことも十分に認識されなかったり、必要なときにバスに乗ればいいということになったりして、後に、行政から改めてバス利用のお願いに回るといった状況に陥ることになると思います。

住民の自分たちで移動手段を確保したいという動きが重要 行政は住民に利用しなければ無くなる といったメッセージを発信すること（高山教授）

高山教授 高岡市では、地域住民が、自分たちの移動手段は、自分たちで確保したいという動きが出てきてよかったと思います。住民は、これまで、バスに乗らなければ廃止になるといった意識を持っていなかったのですが、今回のように、利用しなければバスが無くなるという意識を持ってもらうことが重要だと思います。行政は、そうしたメッセージを出しながらまちづくりを進めるべきだと思います。

住民に対して、バス運営に関わる行政と地域住民の役割分担について、導入

前に十分に情報提供し、導入の判断は地域に任せること（富山市）

富山市 富山市は地域が主体となるコミュニティバスを導入するにあたり、支援制度と地域の役割について積極的に情報提供を行っており、地域のリーダーの方には、議論や取り纏めをしていただいています。現在、2つの地域で自主運行バスが運行されていますが、町内の気運が高まらず、導入に至らなかった地域もあります。地域の皆様に、バスが本当に必要なのかを考えていただいて、導入・利用の気運を盛り上げていただくことが重要であると考えています。

高岡市 地域バスは一度走らせると、撤退できないですからね。

富山市 だからこそ、地域バスの導入の判断は、地域に任せたほうがよいと思います。

行政は、住民に将来の生活スタイルの選択ができるように、公共交通活性化をメッセージとして発信すること（高山教授）

高山教授 富山市は、地域の拠点を鉄軌道を中心に公共交通で結ぶという都市計画を策定していますが、うまくやれば機能すると思いますので、全国のお手本としてがんばっていただきたいと思います。「お団子と串」という将来の都市の姿を達成するため、社会的な実験を継続的にやるとよいと思います。それが、行政から住民に対する、将来の生活スタイルを選択してくださいというメッセージになると思います。

■国等への要望

司会者 最後に国等への要望などはありませんか。

生活交通確保のための安定的な支援が必要（魚津市）

魚津市 地域における生活交通を安定的に供給するためには、政権交代によって国からの交付金が不安定になることが大きなリスクになります。特に、中山間地域や過疎地域は、生活のための移動ができなくなると、衣食住を満たすことも困難になります。新しい交通基本法では、移動権の確保が謳われておりますので、それに見合った安定的な予算措置をお願いできれば幸いです。

また、実験運行中の助成金を通じてのご支援は大変ありがたいのですが、シビルミニマムの考えの中、本格運行に移行しても、交通基本法に基づいた移動権、いわゆる最低限の生活権の確保のためにも、引き続き助成金・交付金措置等によるご支援を賜りますようお願いいたします。

国の安定的な支援が必要（高岡市）

高岡市 地方公共団体が自力のできる事業は大変少ないので、国の安定的な支援等をお願いいたします。

国の安定的な支援が必要 交通規制に関わる地方自治体への権限委譲（富山市）

富山市 地方部では、交通事業者が単独で公共交通を維持することが難しくなっていますので、地域住民の移動を確保するためには、行政が支援する必要があると考えています。国には、交通基本法の議論にあわせて予算措

置をお願いしたいと思っています。

支援にあたっては、各自治体の取り組みを評価するなどして、メリハリのついた配分をしていただいたほうがよいと思っています。

また、地方公共団体にとって、フリー乗降、トランジットモールなどの事業実施にあたり、交通管理者との調整が大変困難なのですが、なんらかの制度や権限委譲などがあると事業を進めやすいと思います。

高速道路の無料化の再考（富山地方鉄道）

富山地方鉄道自動車部 地域における公共交通の役割は大きいという認識の下、厳しい状況の中で、当社では関係自治体と連携のうえ、お客様にとって利用しやすいバス停留所等のインフラを整備すると共に利用促進を目的とした諸施策を展開する一方、ローコスト政策による運営改善の努力を行っております。高速バスは主要商品であり、前述のとおり生活路線を維持する観点からも、無料化については、再考をしていただきたいと思っています。

司会者 どうもありがとうございます。最後に、運輸局さんと高山先生から一言いただけますでしょうか。

運輸局 国土交通省では、交通基本法の検討やタウンミーティングを行っています。運輸局としては、引き続き、地域の実情を本省等に発信し



北陸信越運輸局
柳原部長

ていきます。富山県は、製薬メーカーが立地するなど、ものづくり産業が活発で、将来は北陸新幹線も延びてきます。将来の地域産業等の成長を支えるためにも、公共交通の確保は重要だと認識しています。

シビルミニマムを議論して手遅れになる前に対策を（高山教授）

高山教授 本日は、富山県各都市の公共交通の取り組みを聞けて大変有意義でした。各市はそれぞれ地域固有の悩みがあって、それらは同質ではないですね。

モータリゼーションの進展のため、重点的に道路整備が行われましたが、それが行過ぎたため、公共交通の衰退を招いていると思います。

多くの地域で公共交通を支える必要があるのですが、手遅れになる前に対策を講じる必要があります。公共交通が廃止になってから、地元住民から生活交通を確保してほしいといった要望があるのですが、その

タイミングで対策を検討していたのでは遅いと思います。

行政サービスはハード施策からソフト施策にシフトし、ソフト施策については今後支出が増えていくと思います。

難しいのは、限られた予算を割り振るにあたり、シビルミニマムとして移動の保障をどの程度担保するのかは議論が必要です。過疎地域は特別だと思いますので、移動の保障については、都市部などとは分けて考えないといけないと思います。 <了>



運輸政策研究機構
野田次長



運輸政策研究機構
和平主任調査役



リレー座談会の様子