

JR連合結成30周年記念シンポジウム

第1部 基調講演



関西大学経済学部 教授 宇都宮 浄人氏

宇都宮 浄人氏

略歴

1960年	兵庫県西宮市生まれ 水戸第一高校、京都大学経済学部卒業
1984年	日本銀行入行
2001～03年	一橋大学経済研究所専任講師
2003年	日本銀行調査統計局物価統計課長
2006～07年	東京大学経済学部非常勤講師兼任
2008～09年	日本銀行金融研究所歴史研究課長
2010年	日本銀行金融研究所歴史研究課長
2011年	関西大学経済学部教授
2017～18年	ウィーン工科大学交通研究所客員教授兼任

社会インフラとしての鉄道 ～新たな時代における役割と課題

日本の鉄道を俯瞰的に見直す

今回のシンポジウムのテーマは「新たな時代における鉄道の発展とJR産業の持続的成長にむけて」ということで、海外との比較も交えながら日本の鉄道を見直してみたいと思います。

私は、5年前にオーストリアに1年間暮らしました。ちょっと古いデータになりますが、日本の場合、交通機関に占める鉄道の割合は、旅客で30%くらいです。この分担率を海外と比較すると、意外なことにまったく低くないのです。私がいたオーストリアで13%、ヨーロッパでもっと

も鉄道が発達しているといわれるスイスでも20%となっています。このことから日本というのは、鉄道の役割が非常に大きいということがわかります。

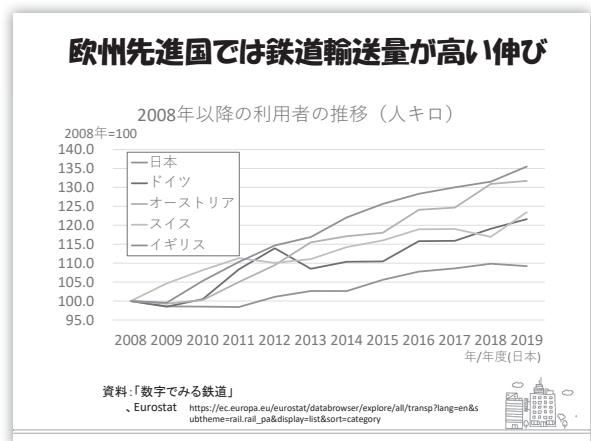
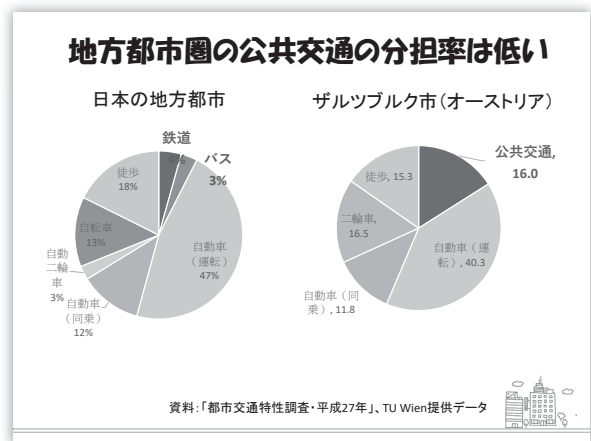
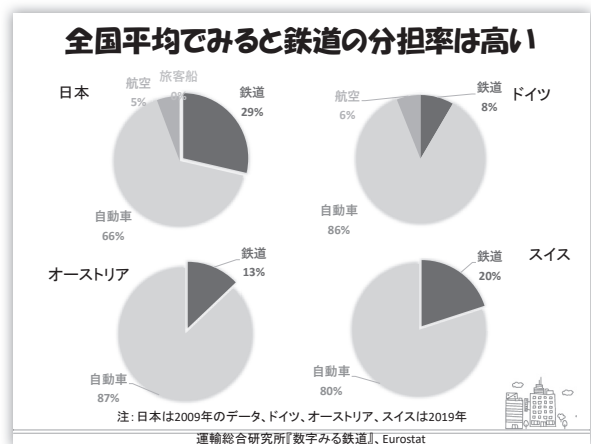
2008年以降の日本における鉄道の利用者の推移をみると、人口は減少しているにもかかわらず、旅客の輸送量は増加しています。ただし、皆さんもお気づきのように、昨今、議論になっている地域鉄道の輸送量については減少していて、それが大きな問題になっています。ここには赤字の問題、さらに施設の老朽化の問題もあります。

先ほど「日本は鉄道の役割が大きい」と申しましたが、日本の地方都市圏の公共交通に注目すると、鉄道の分担率は、とたんに小さくなります。これは都市交通特性調査のデータですが、自動車が60%ほどで鉄道とバスは合わせて7%になっている。これに対してモータールオが生まれたオーストリアのザルツブルク市は、都市圏を合わせても人口20万人台という地方都市ですが、鉄道とバスを合わせた公共交通は、日本より多く、16%くらいあります。ちなみに、日本の行政機関では鉄道局と自動車局という部署で、鉄道と自動車を分け

ていますが、オーストリアでは、近距離をどう移動するかという視点で交通をとらえているため、鉄道とバスは「近距離交通」という括りになっています。

日本の大都市圏の周辺から地方圏は、衰退の悪循環に陥っているということが出来ます。自動車の普及とともに、中心市街地が衰退し、公共交通の利用が減少します。また、都市は無秩序に広がってスプロール化し、道路建設からゴミ収集まで、財政支出がかさみます。交通事業者は交通サービスを削減し、さらなる公共交通の利用減少をもたらし、自動車への依存もさらに高まります。こうした悪循環が繰り返され、結果的には財政悪化と人々のモビリティの低下に繋がります。クルマ以外の選択肢がなくなります。

日本では、地方だから鉄道が衰退するといわれていますが、私がヨーロッパに住んだ経験からすると、それはちょっと違うと思うのです。地方都市であればそれなりに人が住んでいて、道路は軽自動車で渋滞しています。とすれば、先ほどの衰退の悪循環は、きっかけ次第で好循環になる可能性もあるのです。新たな時代に鉄道がさらなる役割を発揮でき



る可能性がここにあると思うのです。

日本とヨーロッパで異なる公共交通に対する考え方

先ほどのデータにもありましたが、日本全体は人口が減少していても鉄道の利用者は増えています。つまり、単に人口が減少しているから鉄道の利用者が減るわけではありません。ヨーロッパは、どうでしょうか。オーストリア、スイス、イギリスも人口は大きく増えているわけではありません。しかし、この11年間、海外では鉄道利用者の数がぐんぐん伸びています。コロナ禍で、日本は路線の

存廃が議論になっていますが、イギリスではむしろ廃線を復活させる議論がなされています。実際に路線が復活したというニュースもあります。

また、ご承知のように、今、持続可能な社会に向けて「脱炭素」ということが盛んに言われています。イギリスをみると、ロンドンなどの大都市には、日本の東京や大阪と同様鉄道が発達していますが、地方圏は貧弱です。実はイギリスは、1960年代に多くの鉄道路線を廃止したのです。しかし、これからは二酸化炭素排出削減の長期目標に向かって進むべく、地方の中核都市周

辺の路線を拡大すると言っています。

鉄道路線を復活させ、車を使わずに済むような選択肢を持てるようにしようという狙いです。これは、気候変動対策のための大きな方針「緑の産業革命」の項目のひとつにもなっています。そのような背景もあってイギリスでは、すでに廃線復活が始まっているのです。

ちなみにドイツ政府は、この夏(2022年6～8月)、ラーメン一杯の値段で1ヵ月間ドイツ全土の鉄道や地下鉄、バスなどが乗り放題となる9ユーロのチケットを販売しました。また、スペインの国鉄も9月

から年末まで一部の列車が無料になるサービスを開始しています。さらにオーストリアは、恒久的な取り組みとして1日3ユーロ換算の年間乗り放題のバスを発行し、これ1枚で鉄道、路線バス、トラムを利用して北海道と同じ広さを自由に移動できるようにになりました。一方で、日本政府は、ガソリンの高騰に対して3兆円に迫る補助金を使ってきました。このようにヨーロッパの自動車や公共交通に対する考え方はまったく違うことがわかります。

鉄道への投資を優先オーストリアの鉄道政策

ここでオーストリアの鉄道政策を紹介します。まずオーストリア共和国の概要ですが、ヨーロッパのほぼ真ん中に位置し、北海道と同じくらいの面積に大阪府よりやや多い約900万人が暮らしています。人口密度は島根県と同じくらいです。オーストリアは連邦制で、ウィーンをはじめとする9つの州からなっています。州とは日本の県のようなものでしょう。北海道と対比させると、ウィーンと札幌、グラーツと旭川、リンツと函館、あとはザルツブルクくらいが主要都市です。

オーストリアの概要

- 一人当たり名目国民総所得は日本の1.2倍
オーストリア：49,701ドル(日本：40,791ドル)
— ドイツ：46,232ドル、スイス：85,135ドル
資料：総務省「世界の統計2022」 データは2019年
- 主な産業（産出額計<中間投入控除前>に対する比率）
製造業：26.6%（日本 29.4%）
— 鉄道用保線機器は日本もオーストリアから輸入
宿泊飲食業：4.1%（日本 2.3%）
資料：Statistik Austria、内閣府「経済活動別国内総生産」のうち産出額
データは2019年
- 鉄道はオーストリア連邦鉄道（ÖBB）が持株会社となる形で、旅客サービスとインフラを上下分離
— 上下分離であるため、ÖBBインフラの上を、別の民間会社が運行サービスを提供することも可能

地方鉄道再生プロジェクト

- 連邦鉄道以外の地方鉄道(大方は州が出資)については、州が主導してインフラ投資を推進

オーストリアにおける地方鉄道（連邦鉄道以外）の投資プロジェクトの例

投資プロジェクト	金額 (百万ユーロ)	具体的な内容
ザルツブルク地方鉄道 延伸 (2012-14)	15	終点のトリメルカムからオスターミーティング (3km)を延伸
リンツ地方鉄道ターミナル 統合 (2003-2005)	24	リンツ地方鉄道の路線を付け替え、起点となる駅 をÖBBのリンツ中央駅に統合
シュタット・レギオ・トラム 計画 (2014-18)	30	グムンデン市内線とトラウンゼー鉄道との起点間の 新線(0.9km)建設・改良により相互乗り入れ
マリアツェル鉄道再生 (2013-2017)	135	車両購入・車庫等新設・インフラ更新
ピンツガウ線全線復旧 (2008-2010)	19	連邦鉄道時代の休止区間(24km)の復旧・インフラ更新
ツォルター鉄道 部分復旧 (2007)	10	途中区間2か所、計7.3kmを複線化

1人あたりの国民総所得はというと、日本の1.2倍ですが、今は円安なのでもっと多いと思います。産業はスキーなど観光業で知られています。宿泊飲食業の比率は日本より高いのです。ところが、実は製造業の比率は26・6%で、日本の製造業の比率が30%ほどですから、この数字は高いといえます。皆さんの中には現場で働いている方もいらっしゃると思いますが、保線作業にオーストリア製の機械を使っていますか。オーストリア製の機械は、付加価値が高いことで定評があります。

オーストリアの鉄道は、日本のJRと同様、かつては国鉄でした。後に連邦政府100%出資の「民営化」がなされ、持株会社とその傘下の旅客会社、インフラ会社、貨物会社の所有になりました。運行サービスとインフラの維持管理を別々の会社が担う上下分離方式を採っています。これはヨーロッパの典型的な鉄道のスタイルといえます。

オーストリアは、連邦鉄道になつてから国として思い切った投資をしています。道路への投資が横ばいでも鉄道への投資を推進している。実際にサービスも良いです。だからこ

そ利用客も増えるのです。そして日本でいうところの国土交通省とインフラ管理会社とがペアになって「フレームワーク計画」という5カ年計画を遂行しています。

オーストリアの鉄道整備計画

では、連邦政府とインフラ管理会社が行っている「フレームワーク計画」をみてみましょう。私がこれを見ておもしろいと思うのは、目標設定の内容です。

「的確なメンテナンス」や「安全性の向上」というのは、鉄道会社の多くが掲げる目標だと思いますが、その柱と並んで「鉄道へのアクセスの改善」をはじめ、「パターンダイヤ化」「パークアンドライド」「バス接続」などの細かい目標が掲げられています。つまり、鉄道の周辺部分までしっかりと整備計画を立て、そこに惜しまず投資をしているということです。

さらに、オーストリアでは、アルプスを越えるゼメルング・ベース・トンネルやブレンナー・ベース・トンネルなどが建設されていますが、投資はそれだけではありません。駅周辺の設備も含めて5年間で2兆円の予算規模で国家計画を立てていま

す。ホームページの「フレームワーク計画 2022-2027 連邦政府」にも細かなデータがすべて掲載されています。予算を開示したうえで鉄道整備をどんどん進めているのです。

なお、日本には第三セクターなどの私鉄がありますが、オーストリアにも連邦鉄道以外の地方私鉄があります。ただ、民間では経営が成り立たず、事実上、ほとんどは州が出資しているのが現状です。2000年頃から政府は地方私鉄にも投資を始めていて、人口16万人のザルツブルクでは路線延伸も実現しています。

連邦の交通省の交通関連の予算をみると、地域公共交通関連のシェアは大きく、その割合は伸びています。内訳をみると、鉄道予算が伸びているオーバーエスタライヒ州など、道路予算については減少しています。つまり、これからの時代は「脱炭素」関連、社会で移動を支える公共交通には投資するけれど、道路にはそれほどお金をかけないということです。

ちなみにドイツにも道路、鉄道、水路などについての「交通路計画」がありますが、これは「鉄道」ではなく「交通路」となっています。日

本も「道路計画」はありますが、「鉄道計画」はありません。この辺の考え方の違いはおもしろいです。

ドイツの2030年に向けた「交通路計画」をみると、鉄道の予算は15兆円レベルです。投資配分を過去（1976～1985年）と比べると、35%から42%と増えている、道路から鉄道にシフトしていることがわかります。ドイツの「連邦交通路計画2030」には「私たちは鉄道ネットワークを強化します」と書かれていますし、ホームページにも2003年よりも55%増やすと明記されています。

鉄道の復権で 住み続けられるまちづくりを

今、なぜヨーロッパの国々では鉄道の復権がなされているのでしょうか。これは、費用便益分析の観点で考えると、例えば新幹線ができれば、所要時間短縮、混雑緩和などの便益があります。これは脱炭素対策にもなります。そして、さらに自動車の社会的費用の削減に繋がるのです。

1970年代に経済学者の宇沢弘文先生は、自動車の利用は便利かつ重要である一方、ガソリンコストに加え、社会に対する負荷もあると

鉄道復権はSDGsの実践



ロゴ：国連広報センター作成

円強の国内総生産の1%の成長率について議論していることを考えると、自動車の社会的費用は大きな問題ではないでしょうか。

脱炭素についても運輸部門は、減少傾向にあるとはいえ、未だ全体の17・7%の二酸化炭素を排出し、その87%は自動車、半分以上の45%は家用自動車が出しています。

SDGs（持続可能な開発目標）の目標11「住み続けられるまちづくりを」には、はっきりと公共

交通の意味が記されています。エネルギー問題では、ガソリンの価格を抑えるより鉄道にシフトしたらいというのが私の考えです。

私は公共交通で働いている人は、究極の地場産業を支えていると思っています。鉄道に従事する人は地域の人でそこにお金が落ちるといことは地域の経済、雇用にプラスにな

SDGs目標11 住み続けられるまちづくりを

目標11 都市と人間の居住地を包摂的、安全、レジリエントかつ持続可能にする

ターゲット

11.2

2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者、および高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。



ります。

地方では教育について問題になっていますが、「この路線がなくなると学校に通えなくなる」という話は珍しくありません。公共交通がなくなると、教育の選択肢が減ります。これはSDGsの「質の高い教育をみんなに」という目標に反しています。鉄道にしろバスにしろ、路線をしっかりと確保することが自由な教育の選択に繋がります。

また、公共交通は、医療保険の問題にもかかわってきます。群馬県の調査ですが、100メートル先のコンビニに行くのに25%の人が車を利

用するそうです。玄関を出る瞬間、すでに車のキーを手に入れているというライフスタイルなのです。運動するために車でジムに行つて、また車で帰って来て、そしてビールを飲んだりするというのは、1つのライフスタイルだろうけれど、公共交通が便利ならば、車を使わずに、もう少し歩くでしょう。これが健康に繋がります。

先ほどのSDGsの「住み続けられるまちづくりを」の項目では、ターゲット11・2として「公共交通機関の拡大を通じて交通の安全かつ安価で容易に利用できる輸送システムを提供する」が明記されています。また、ターゲット9・1には、「質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靱（レジリエント）なインフラを開発する」とあり、鉄道にも期待がかかると言えます。皆さんは、その一翼を担っているのです。

SUMP(サンプ)によるモビリティ計画の推進

持続可能な都市モビリティ計画

Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)

ー 2013年に欧州委員会で提示されたコンセプト

生活の質(QoL)を向上させるために、都市とその周辺に住む人々や経済社会活動におけるモビリティニーズを満たすように設計された戦略的な計画(p.9)

【特徴】

- ・「人」に焦点をあてたモビリティ計画
 - ー アクセシビリティとQoLを重視。インフラなどハード面とプライシングや規制などソフト面の両方を計画。
- ・バックキャスティング型の交通計画（SDGsと同様の手法）
 - ー ビジョン、目的について最初に合意形成し、そのための目標値、施策パッケージを策定。
- ・目標値の設定にあたり、関連する政策分野との整合性を重視
 - ー 社会・環境の条件に対応した目標値も設定。統合的な政策を指向

38

QOLの向上と 持続可能な都市モビリティ

1990年代以降のヨーロッパでは「持続可能性を求めるモビリティ政策」が受け継がれてきました。98年に出たイギリスの交通白書には、「クオリティオブライフ(QoL)は交通に依存する」と書いてあります。

EU:持続可能なモビリティ戦略(2020年)

- ・高速鉄道の整備
 - ー 2030年までに高速鉄道を現在の2倍に
 - ー 2050年には高速鉄道ネットワークを完成
- ・貨物輸送のモーダルシフトの推進
 - ー 2050年までに鉄道貨物輸送を2倍に



フランスの新幹線：TGV



スイスのカートレイン

出典：スイス公式情報サイト
<http://www.swissworld.org/>



そして、「我々はこの白書で統合的交通政策を宣言する」としています。つまり、交通というのは、単なる移動手段ではありません。

近年、交通手段と統合ということでは、Maasが注目を集めていますが、イギリスの交通白書では、交通が環境、土地利用計画、教育、健康などに影響を与えることを考慮し、これらの政策と統合した政策という考え方を提示しています。SDGs的な発想は、この頃から出てきていたのです。

実は、私も監訳を担当したのですが、EUがとりまとめた「持続可能

な都市モビリティ計画ーSustainable Urban Mobility Plan (SUMP・サンプ)というガイドラインがあります。これは、QoLを向上させるために都市とその周辺に住む人々が経済社会活動におけるモビリティ・ニーズを満たす——そんな計画を立てよう、というものです。EUには様々な国があり、彼らはその中で普遍的な計画を打ち出してきましたが、ここで重要なのは「人」に焦点を当てていることです。加えてSDGsと同様、目標を達成するためには、どんな施策が必要で何をしなければならぬか、という「バックキャスティング型」の発想で計画を立てています。

これに対して日本の計画は、目先の課題に追従しがちな印象を受けます。そうではなくて、2030年にSDGsを、SUMPを達成するには、今、何をすべきかを決めることが重要だという考え方です。

2020年に発表されたEUの「持続可能なモビリティ戦略」を見てみると、2030年までに高速鉄道を現在の2倍に、2050年には高速鉄道ネットワークを完成させるとしています。これらを達成するために莫大な投資をしています。日本とは

考え方も仕組みも違うことがわかります。

鉄道を支える考え方と仕組み

経済学には、市場メカニズムがうまく働かないために発生する問題として「市場の失敗」という考え方があります。『交通経済学』や『公共経済学』の教科書でも交通は「市場の失敗」が伴うと書かれています。交通のようなインフラでは、市場メカニズムは、ちゃんと機能しないといのです。交通は施設などの固定費の負担もあり、市場メカニズムでは社会的な最適化は達成されず、要するに我々の幸せな生活は望めないということです。

むしろ、これまでの日本は特殊なケースで、地理的な条件、右肩上がりの経済成長、そして、ここにいる現場の方々の「使命感と工夫」によって鉄道を支えてきたと言えます。これからは最適化のために官民の役割分担が必要になります。公的機関の非効率性、意志決定ができないなどの問題はありますが、これらを理解したうえで、どうするべきかを考えていかなければなりません。

先ほど鉄道にも社会的便益があることをお話ししましたが、経済学の

論文にもよく出てくるオプションバリュー（オプション価値）という考え方があります。鉄道には存在価値があります。存在そのものがもたらす価値があります。たとえば、あなたが1年間、鉄道に乗らなくても、あなたの息子が高校に通うようになつたら、使える鉄道があるかないかによって生活が変わるのです。自動車免許を返納したときに使える鉄道は、価値が高くなります。今、鉄道を使わなくても子や孫が、また、年をとってから使うかも知れません。選べる権利が重要なのです。ですから、ぜひとも「オプション」という言葉を頭に入れておいてください。

それからイメージアップも重要です。例えば、自動車のコマーシャルは、時速が何キロに伸びたなどの細かい説明よりもデザインなどのイメージが優先します。鉄道も同じです。富山県のトラムには城の写真が添えられています。城があっても二酸化炭素は削減できないけれど、シンボリックなイメージが伝わります。そこに価値が生まれ、人々はそのイメージの価値に対してお金を払おうと思うのです。

だからこそ官民の役割分担が重要になるのです。日本の通常の公共

交通は、利用者から運賃を回収する商業サービスです。これに対してヨーロッパでは官民で公共サービス契約を締結し、受注者である民間事業者がサービスを提供します。

オーストリアで商業サービスが成立するのは、ウィーンとザルツブルクの間の都市輸送だけです。それ以外は公共サービスです。ただし、政府が直接運行しているわけではありません。基本的には政府や自治体が連邦鉄道や州営鉄道と契約をするのです。契約ですから受注者は義務を負うことになります。公共サービスなので「儲からないから電車の本数を減らします」ということにはなりません。

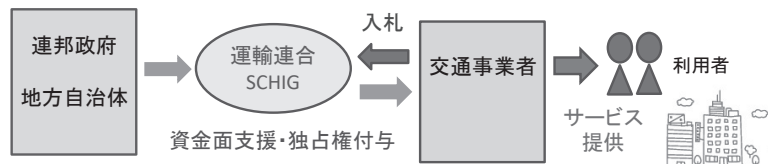
ヨーロッパでは、大都市も含め、鉄道は運賃でカバーするものではなく社会全体で支えるべきだという考え方なのです。その時に利用する人

公共サービスとしての公共交通

「公共サービス」としての公共交通

- 欧州では、官民で公共サービス契約を締結。官が公共サービスを発注し、受注者に公的資金による支援、独占的な運営権を与える一方、受注者である民間事業者は、公共サービス義務（PSO: **Public Service Obligation**）の下、サービス提供を求められる。
 - EU規則1370/2007
- オーストリアの場合、広域の交通圏を管轄する公的専門組織の運輸連合（100%州出資）が、交通計画の策定に関わるとともに、契約の実務を政府・自治体に代わって担当。連邦鉄道については、連邦の公的組織SCHIG（鉄道インフラサービス会社）が契約事務を担当。

【PSOのしくみ】



が自分のために運賃を払うということではなく、社会全体で鉄道を支えるという発想です。

ちなみにフランスでは特定財源として交通に特化した税金を設けています。ドイツも自動車からの税金を、イギリスのロンドンでは道路に課税した税金を公共交通に用いています。オーストリアでは一般会計を再

日本の費用負担は適切か

- ・通学定期のような教育・社会政策としての価格政策を事業者が自らの費用で実施

一 そうした費用は普通運賃に間接的に上乗せされることになり、公共交通利用者が教育・社会政策を負担（自家用車利用者は負担しない）

一 事業者によって通学定期等の割引率は異なるため、政策的配慮を享受できる者の間に公正性が保たれない

⇒自家用車利用者も含め、広く地域社会で負担するしくみが必要

私の視点



加藤 健二
関西大教授（交通経済学）

「JRは電車・バスを運ぶためのコストを回収するだけでなく、教育・社会政策としての価格政策を実施している。これは、公共交通利用者が教育・社会政策を負担しているという点で、自家用車利用者とは異なる。事業者によって通学定期等の割引率は異なるため、政策的配慮を享受できる者の間に公正性が保たれない。」

公共交通を支える 通学定期 割引金を国予算で

「JRは電車・バスを運ぶためのコストを回収するだけでなく、教育・社会政策としての価格政策を実施している。これは、公共交通利用者が教育・社会政策を負担しているという点で、自家用車利用者とは異なる。事業者によって通学定期等の割引率は異なるため、政策的配慮を享受できる者の間に公正性が保たれない。」

配分し、公共交通を支えています。公共交通に対する財政支援の流れはいろいろありますが、オーストラリアでは、日本の文部科学省にあたる家族・青少年省が通学定期に補助金を出しています。

日本では通学定期の割引分はJRをはじめとする交通事業者が負担しています。しかし、教育の機会均等を考えての施策である以上、本来、教育は社会全体が支えるべきものです。この場合の費用を利用者の運賃や事業者の負担によって支えるということは、自家用車に乗っている人たちは運賃を払っていませんから、

バックカスティング

- ・需要追従型の交通策定から、地域/まちづくりの観点からみたバックカスティング型の計画へ

一 SUMP（サンプ）では、まずビジョンと目的を決め、施策を策定

需要予測・対応型



バックカスティング型



出典: Drawlab19/Shutterstock.com via <https://stephanheinrich.com/>, Balazs Mor Plan

教育への負担を免れることになりました。これが不公平だということは経済学的には昔から言われている話です。

需要追従型からバックカスティング型へ

日本では1949年に国鉄が発足し、人口が増え、地価も上がりまして、JRRグループが発足した87年以降、特にバブル経済が弾けた後は、高齢化が進み、人口も減少に転じます。不動産の含み益はどんどん減少します。唯一、右肩上がりだったのは乗用車保有台数だけでした。

このような現状の下、これからの交通戦略は混んだから便数を増やそう、道を広げようというようなこれまでの需要追従型の交通策定ではなく、地域・まちづくりの観点からみたバックカスティング型の計画が必要になります。SDGsやSUMPのようにビジョンを決め、ゴールに向けて何をすべきかを考えて計画を立てていくことです。

実は、私は富山県の地域交通戦略に有識者のひとりとして参加しています。富山県では、2024年から5年計画で地域の交通サービスの向上をめざし、新たな取り組みを計画しています。この計画は、交通事業者だけでなく自治体や地域住民も積極的に参加しているのが特徴ですが、

富山県はすでにSUMPの考え方を公共交通に取り入れています。富山ライトレール開業や姫新線の改良などにはこういった考え方が取り入れられていたようにも思います。

富山県でスタートした地域交通戦略の大目標は、脱炭素など社会からの要請に応え、「ウェルビーイング（真の幸せ）の向上」を掲げています。そのための最適な地域交通サービスは、誰もが利用しやすく使いやすく便利に快適に移動できなければなり

ません。

これまでの交通戦略は、国も含めて、いかに生産性を上げるか、収支率を改善するかでした。なるべく少ない車両と少ないインフラでたくさんの人を運んで生産性と収支率を上げることが優先されていました。しかし、今回の有識者会議ではウェルビーイングの向上をめざし、関係者の役割・責任分担を明確にして地域全体で安全・快適な交通サービスを実現しようという基本方針案が了承されました。資金面の「役割分担」も明確にされています。

この地域交通戦略の会議については、新聞でも大きく取り上げられましたが、富山県の取り組みが日本の公共交通の未来を開く第一歩になると確信しています。

公共交通の明確な位置付けが重要

私が長年参加している国際学会では、標準的な考え方として「STO」という三層の枠組みを用いています。Sは「ストラテジー（戦略）」、Tは「タクティクス（戦術）」、Oは「オペレーション（運行）」です。ストラテジーは何を達成したいかという大きなビジョンを示します。それを実現

するためのタクティクスは、例えば交通ならどんなサービスを設計するか、料金はいくらにするかということです。そして、オペレーションは具体的にどのように運行サービスを提供するかということです。

日本の鉄道は、オペレーションについては素晴らしいと思っています。2010年に『鉄道ピクトリアル』という雑誌で鉄道愛好家の日本在住ヨーロッパ人3人と座談会を行いました。このとき、彼らは「日本の鉄道のプライドとプロフェッショナル리티は素晴らしい」「鉄道が社会にうまく溶け込んでいる」とコメントしたのです。日本のオペレーションのプロフェッショナル리티は、私も誇るべきだと思っています。

ただし、私からみれば、「オペレーション一本足打法」のように感じます。国、あるいは地域として何を達成したいか、一般的な目標はどうするかというストラテジーがないのです。さらに具体的なサービス内容、例えば、運賃や車両はどうするかというタクティクスも明確ではないのです。

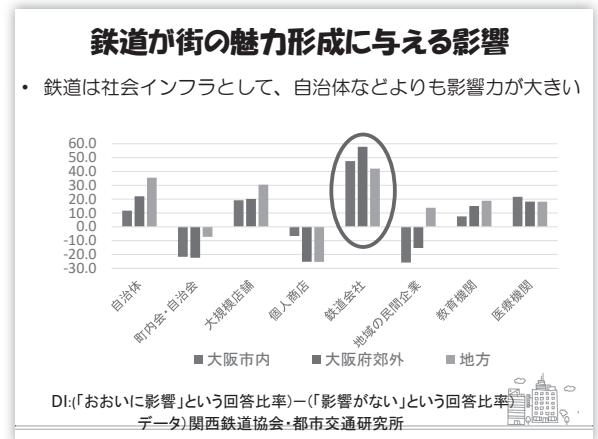
確かに、それでも何とかあった時代はありましたが、新たな時代に向けて改めてストラテジーは何か、そ



鉄道とまちの魅力形成 部分最適から全体最適へ

のためのオペレーションはどうあるべきか、それをSTOという枠組みで考えて欲しいと思います。皆さんはオペレーションについては精通しているので、今後は、行政、住民と一緒に、地域づくりやまちづくりについて議論し、ストラテジーとタクティクスを明確に打ち出して欲しいと思います。これからは、この考え方が必要になると思います。

最後に鉄道がまちの魅力形成に与



える影響についてお話ししたいと思います。これは、関西鉄道協会にある都市交通研究所の委員会が私たちが行った調査です。まちの魅力形成に大いに影響があるのは「鉄道会社」と答えた人が圧倒的です。「自治体」よりも影響があると言うのです。地方では「自治体」の影響も高くなっています。が、都市部では鉄道会社への期待が大きいことがわかります。

ただし、鉄道会社による「駅前商店街や駅前空間の賑わいの創出」や「街の良好な景観形成のための取り組み」には期待しているが、現状で

今後の課題

- 社会インフラとして**部分最適から全体最適へ**
 - 公共交通単体事業の収支ではなく、地域づくり・まちづくり全体でみた収支を
 - 今後は、交通事業者、鉄道やバスの間のモードを超えたダイヤ調整、路線再編、共通運賃化、都市間鉄道と都市内公共交通のネットワーク化が必要
- 鉄道の**公共サービスの側面を重視し、公民の責任・役割分担を明確化**
 - 鉄道の運営における資金負担の仕組みも含め、新たな時代に対応した制度が必要

⇒ **公民各々が力を発揮することで、クオリティ(QOL/ウェルビーイング)の高い社会の実現が可能に**

はまだ満足していないという意見も少なくないようです。今後の課題は、部分最適から全体最適です。目先の収支だけでなく地域やまちづくりからみたストラテジーで社会全体の収支を考えてください。モードを超えたダイヤ調整や路線再編、公共サービスの側面を重視した公・民の責任・役割分担の明確化も必要です。そして、皆さんの力がより発揮できれば、鉄道はさらなる発展を遂げるでしょう。過去にとらわれずに新しい社会に向けて長期的な視野で頑張ってください。



富山市 前市長

森 雅志 氏

略歴

1952年 富山市生まれ
富山中部高校・中央大学法学部卒業
1977年 司法書士・行政書士事務所設立
1995年 富山県議会議員に初当選
1999年 再選
2002年 富山市長に当選
2005年 (市町村合併で発足した) 新・富山市長に当選
2020年 富山大学客員教授 非常勤講師 (工学部、都市デザイン学部担当)
京都大学客員教授 非常勤講師 (工学部)
2021年 富山市長4期目任期満了退任
2022年 国土交通省「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」委員

交通政策と都市政策の融合

交通に公費を投入することの意味

本日は、現場の実務者として富山市で19年間取り組んできたことを、課題や論点を整理しながらお話ししたいと思います。

テーマは「交通政策と都市政策の融合」です。多くの自治体や、そして社会全体でも、「交通政策」は他の政策から切り離され、それだけで議論がなされてきたのが現状です。日本では明治時代からずっと、交通と

いうものは単体で採算が合うことを求められ続けてきました。そのため、不採算になるとサービス水準を低くしたり運行本数を間引いたりして、さらに採算が合わなくなるといふ負のスパイラルに陥りました。

そうではなく交通には「社会的便益」というものが背景にあることを考えなくてはなりません。こうしたことについて、富山市では議論を重ねながら具体的な取り組みへと反映させてきました。

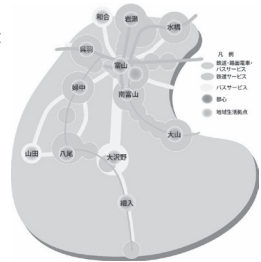
富山市では、幸いJR線も私鉄の

富山市のまちづくりの基本方針 ～コンパクトなまちづくり～

鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に住居、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを実現

＜概念図＞
富山市が目指すお園子と車の都市構造
車：一定水準以上のサービスレベルの公共交通
お園子：車で補った徒歩圏

＜実現するための3本柱＞
①公共交通の活性化
②公共交通沿線地区への居住推進
③中心市街地の活性化



COMPACT CITY TOYAMA

-1-

本線も市内電車もバス路線も、新しくできた新幹線も、殆どの交通路線がすべて富山駅に結節するという構造になっています。したがって、公共交通を使えば必ず市内のどこかに行くことが可能な環境にあります。そして、まずは交通のブラッシュアップをしようと考え、本来は民業である交通に積極的に市が公費の投入をしていこうと決めたのです。

公共交通は「社会の宝」 拡散型のまちづくりを止める

私たちがこうした計画を発表した頃は、まだ交通政策基本法もない時代でした。地域公共交通活性化法も

ありません。正直に言いまして、反対意見もたくさん出されました。例えば、その交通手段を利用しない人たち、バスに乗らない、電車に乗らない人たちにしてみると公費投入には納得できないという意見です。

私たちの対応としては3つあります。反対意見を持つ方に対しては、とにかく時間をかけて納得いただけるまでお話しさせていただきました。子どものいない夫婦が子育て支援策に税金を使うことに反対するでしょうか。子どもは社会の宝です。子どもがいなくては未来の社会は成り立ちません。それと同じように、公共交通も「社会の宝」ですから、広く薄く、できるだけ多くの人が負担していくことが大事だということを話しました。

2つ目には公共交通の便利などところに、住人をゆるやかに誘導していくことです。人口が右肩上がりの時代とは違い、今の時代は右肩下がりです。このまま拡散型のまちづくりを続けていくと、道路は延び続け、下水道も延び続けていきます。富山市の場合には冬季に道路を除雪しなくてはなりません。そうした費用も住民の負担になりますが、負担の多い土地に人はやって来ないので。どこかで拡散型のまちづくりを止め

る必要がある、そのためには交通の便利などところに住む人を増やしていくということなんです。

3つ目には、地価の下落を食い止めることです。バブル崩壊後、多くの地方都市は地価が下落し続けています。問題なのは地域のどこにいても同じ水準のサービスが提供されるべきという政策、つまり人口が右肩上がりだった時代の常識です。地価が一番高いところがあると地域全体が地盤沈下していきます。そして土地や建物という不動産に対する税は基礎自治体の市町村にとってベース財源です。その税収が減少していくと、今度は税率を上げるかサービスを下げるしなくなってしまうんです。そうなる前に、いわば都市経営という発想で様々な部分に投資していくことを進めてきました。

モビリティの改善をもたらす様々な相乗効果

「これまでお話ししたことは、モビリティ（移動のしやすさ）を改善することによって都市景観が向上し、使い勝手が良くなり、利便性が向上するということです。それはシビックプライド（街に対するプライド）も向上させます。かつて父親が「こんなところに戻ってくる

なよ」と息子に言っていた都市が「早くこのまち

に戻って、ここで働け」と言えるような、シビックプライドを持てるような都市環境に変化する。これが基礎自治体の究極の目標だと考え、取り組んできました。

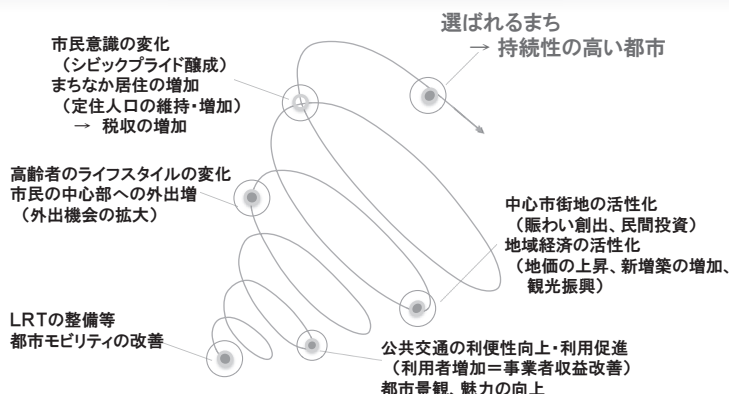
例えば、富山ライトレールの1日あたりの利用者数の推移がよい例です。ライトレール化したこ

とで一挙に2・1倍になり、今も続いています。沿線の人口が増えたわけではないのに、どうして2倍もの人が使うようになったのか。これは昼間の時間帯の利用が増えたことから分かるのですが、60代、70代の方々の利用が大幅に増えたからです。1時間に1本だったものを15分に1本にする。そうしたサービス水準を高めると、確実に利用者は戻ってくるということがわかります。

もっと面白いのは、富山ライトレール

コンパクトなまちづくりにおけるLRTの整備効果

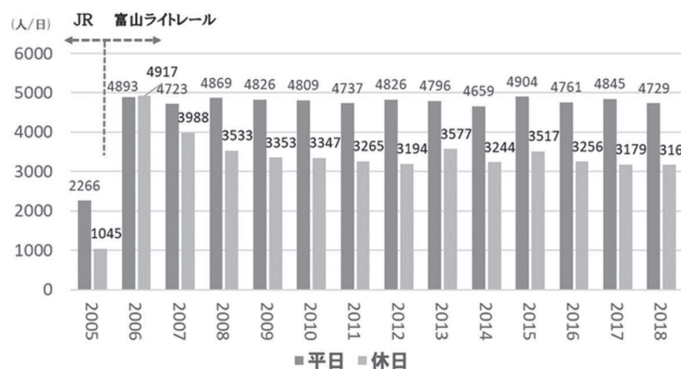
「正のスパイラル」が生まれ、「まち」や「ひと」にプラスの影響や変化をもたらしている



COMPACT CITY TOYAMA

-2-

富山ライトレール1日当たり利用者数の推移



富山ライトレール株式会社集計値

COMPACT CITY TOYAMA

-3-

がサービスなどを向上させて利用者を増やすと、他の公共交通環境も良くなり、利用者数が増加するという相乗効果が望める現象が起きていることです。バスの利用者も少しずつ増えていますので、見事なまでに刺激し合っていると言えます。

垂直移動のない富山駅の実現へ

市内に環状線も作りました。富山駅の南側の市内電車を一部延伸して

市内電車環状線化事業 ～セントラムの整備～

中心市街地活性化と都心地区の回遊性の強化を目的に、市内電車を一部延伸
 ・日本初の下分離方式の導入
 ・魅力ある都市景観の構築に向けた道路空間との一体的な整備

＜路線概要＞

- 開業日：平成21年12月23日
- 延長：約0.9km（環状線区間約3.4km※）
- 停留場：延伸区間に3箇所新設
- 車両：新型低床車両を3編成導入

※現在は約3.7km

富山駅高架下で接続
（令和2年3月21日）

▲市内電車環状線（愛称：セントラム）



COMPACT CITY TOYAMA

-7-

路面電車の南北接続事業 ～事業概要～

北陸新幹線整備を契機に、富山駅南側の市内電車と北側の富山港線を富山駅高架下で接続し、LRTネットワークの形成を図る

- ・第1期事業：北陸新幹線開業に合わせて新幹線高架下へ市内電車を乗入れ
- ・第2期事業：在来線高架化に合わせて市内電車と富山港線を接続



COMPACT CITY TOYAMA

-9-

環状化したのですが、これは日本初の下分離方式で行いました。そのため現在も市が保有している部分もあります。車両も市が保有し、富山地方鉄道に貸すという形をとっています。利益が出た範囲で賃料をもらっている仕組みです。

また、先に述べましたように、新幹線の工事と在来線の連続一体交差事業の進捗に合わせて、富山駅の中に電停を入れることが実現しました。

そして、路面電車を富山駅高架下で接続したことで、かなり利便性は高まりました。

こうした工事において最も大事にしたコンセプトは「なるべく垂直移動しない」ということでした。富山駅の様子を見ていただくとわかるのですが、富山県警はペDESTリアンデッキ（車両専用と分離させた歩行者専用の通路）でビル間を繋ぐよう主張されていましたが、私たちはか

なり真剣に抵抗しました。ペDESTリアンデッキというのは、確かに便利ですし、安全でもあります。ただ、必ずどこかで垂直移動ができてしまう。それは何としても避けたかったのです。

富山駅で新幹線から降りると、エスカレーターで地表に下ります。そこから、タクシーにバス、ライトレールも市電もシェアサイクルも、すべてその地表レベルで乗り換えができる、そうしたものを作ろうというのがコンセプトでした。これは高齢者だけでなく、ベビーカーを押すお母さんも、出張のためにキャリーバッグを持つビジネスマンも、誰もが水平移動だけで乗り換えができる空間を作ったのです。

富山駅はこのような状況で2期にわたって工

事を行い、2年前に北側の富山ライトレールと南側の富山地方鉄道の市電を繋げることができました。

なお、ここで運賃が210円と210円とが1本に繋がったのに420円を払うことになるのでは利用者は納得できないと、私はずっと言い続けてきました。すると、富山地方鉄道が英断を下して、すべて210円にしました。そして65歳以上は100円で乗れますから、さらに利用者が増えることになりました。

自治体が交通に投資することでライフスタイルも変化する

これまでは中学生が高校を選ぶときに、乗り換えが不便だったため、駅の北側は選びにくかったのが、駅の乗り換えや接続の利便性の向上によって高校の選択の幅が広がり、あるいは駅の北側にあるコンサートホールにも気軽に行けるようになりました。社会的便益という観点から言いますと、交通に投資をしてライフスタイルに大きな刺激が与えられたわけです。

また、富山駅でのフラットな乗り換えができる自由通路は市が作り、市が持っていますので、市電を通すことも市と軌道事業者の話し合いだ

けで容易に実現できました。さらに、2年前には新駅を2つ作り、利便性を高めています。

こうした事業はすべて市の費用で行っているのです。ちなみに2022年の一般会計では、政策的なことに使えるのが858億円でした（1678億円から義務的経費を引いた51%にあたる）。そのうち交通に関わるソフト事業だけで8億8400万円使っていますので、

ほぼ1%を交通に使っていることになります。

これは富山市の特徴であり、自治体ごとに使い道は異なります。高校生までの医療費を無料にしたり、教育費に使っていたり、それぞれの課題に合わせて予算が組まれています。交通には殆ど使っていない自治体も、もちろんあります。ただ、交通の世界に身を置く方たちなら、ぜひ公共交通を使うことでいかに暮らし方が

良くなるかを、それぞれの自治体に向けて声をあげていただけるとありがたいと思っています。

市民生活の質を上げるため 行政と事業者の協力が不可欠

JR西日本にご協力をいただき、社会実験をやらせていただいたのが、富中鵜坂駅という新駅です。

富山市が100%費用負担してつくりました。駅といってもホームし

がなく、完成したら駅はJR西日本に帰属することになります。そのため、計画段階での議会や市民との議論では「どうしてJR西日本に帰属するものを富山市がお金を出して作るのか」という意見がたくさん出されました。

そこで私たちの意見も述べていただきました。この経営

線の一番東端に近いところに新駅を作って欲しいと言っても、JR西日本の経営上の判断からすると難しいだろうということでした。しかし、ここに駅があると市民生活がかなり便利になるのです。駅があることで子どもが学校まで送ってもらわなくてもいいようになったりします。そうした市民生活の質を上げるのは、基礎自治体の行政責務ではないかと考えました。そのことを議会でも説明し、了解を得て、やっと駅を作りました。今では利用者も増え、時刻表にも富中鵜坂駅という名が載っています。さらにトイレを作り、駐車場を用意し、どんな駅として整備されてきています。

何よりも、これは社会実験の前ですが1日34本走っていたものを、市が増発して一番多いときには59本にしました。それでまた利用者が増えたのです。今は少し落ち着いてきて41本になっていますが、利用者数はさらに伸びています。

ぜひとも新駅が欲しい「それはJRに任せよう、結局はJRがやるんだ」という自治体が殆どだと思います。すべてをJR任せにするのではなく、市民にとって必要なことから自治体も一緒になって頑張って、



増発実験などをして利用者が定着していくことが理想ではないかと思えます。

JRや交通事業者にすべて委ねて、自分たちは関係ないと言っている限りは、地域の地盤沈下は避けられません。交通とまちづくりは切り離せない大切なツールなのです。そのまちづくりの一環として行政と交通事業者とが共に取り組んでいくことが、もっと広まってほしいなと強く思っています。

ちなみにJR路線の2005年と2018年の輸送密度の増加率をみてみますと(輸送密度2万人以下の路線)、1位が富山ライトレール(富山港線)でした。2位が博多南線、3位が高山本線です。面白いのは私鉄を含めた上位25位までに富山が関わっているものが6路線もあるのです。基礎自治体が交通事業者と手を携えて質の向上をめざして汗をかけば、確実に利用者は伸びていきます。このことは私の実感としてもお伝えできることです。

地価上昇や人口増に手ごたえも

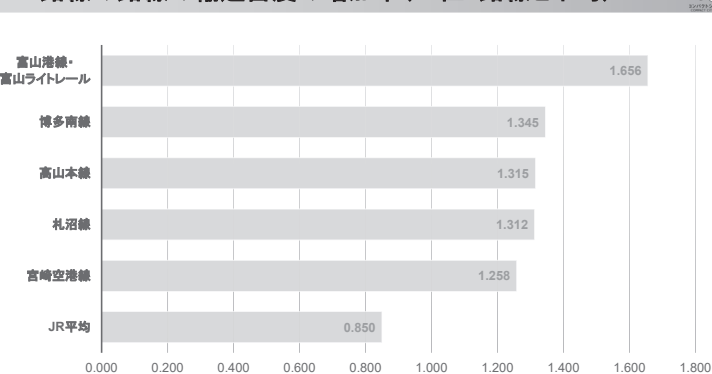
こうした交通政策によって、地価の変化も追いかけてきています。2022年度の平均地価も上がり、

調査ポイント全体としては9年連続して上昇を続けています。

政令指定都市の不在31の県同士で最高地価を比較したところ、富山市の駅北のあたりですが、一時順位が落ちてきていたのが回復し、今では9位にまで上がっています(2020年度)。税金の面では、固定資産税と都市計

画税の総和が10年間で13%増えました。これはものすごく大きな数字です。固定資産税と都市計画税は、基礎自治体にとって約4割強を占める税金です。ここが落ち続けている自治体は全国にたくさんあるのは、やはり硬直化しているということなのでしょう。富山市は、コロナ禍にあってもそれほど税収が落ちなかったのは、このベース財源がしっかりしていることが大きかったのだろうと

JR路線の路線の輸送密度の増加率(上位5路線と平均)



2005年度における輸送密度2万人以下の路線の
2018年度までの輸送密度の増加率

COMPACT CITY TOYAMA

-21-

思っています。

人口面から見ますと、全国の人口は2020年度の1年間で0.38%落ちました。富山市は0.40%と毎年このような数字ですが、何とか全国平均に付いていくことを目標にしています。現在、地方都市が人口減少を食い止めることは無理ですが、減り方をマイルドにしていることをめざしていくことが大事なのです。富山県全体では0.78%、県

コンパクトなまちづくりの効果 ～人口の維持力～

1. 富山市の総人口は、日本及び富山県全体と同様に減少傾向にある。
2. 富山市は、高齢化に伴う自然減(出生-死亡)により、総人口は減少しているが社会増減(転入-転出)では、近年は転入超過基調となっている。
3. 富山市の人口減少率は、富山県全体と比較すると鈍化している。

【人口増減等の比較(令和2年1月1日～令和2年12月31日までの1年間)】

	人口(人)R3.1.1	増減数(人)	増減率(%)
全国(日本)	126,654,244	▲483,789	▲0.38
富山県	1,047,713	▲8,286	▲0.78
富山市	414,102	▲1,663	▲0.40
富山市以外	633,611	▲6,623	▲1.03

【富山市の人口動態(令和2年1月1日～令和2年12月31日までの1年間)】

出生(人)	死亡(人)	転入等(人)	転出等(人)	合計(人)
2,835	4,711	10,947	10,734	▲1,663

1,876人の自然減 213人の社会増(転入超過)

○出典 総務省・住民基本台帳に基づく人口動態調査(R3.8.4発表) ※外国人を含む

COMPACT CITY TOYAMA

-27-

富山市の一般会計に占める公共交通関連予算の割合は、0.91で中核市第7位。(平均は0.52)

-31-

く、さらに赤ちゃんがいてベビーカーを使わないといけないとなると、公共交通がきちんとしているまちだと暮らしやすいのです。子どもの通学にも便利ですので、教育水準や福祉の水準などを総合的に引き上げていくことにもなります。そうしなくては家族を連れて転入してはくれません。企業も投資先を選ぶときに単身赴任者ばかりが集まる地域にのみ投資するとは思えません。ここは大事

交通政策に様々な試みを合わせ
まちのイメージアップを図る

が大切だと思っています。

ります。

交通系 I C 力 1

富山市職員身分証明書



-33-

他には、海外からいらした方が富山市内のホテルに泊まると、市内路面電車の無料チケットが何枚でももらえます。県外から来た方は半額のチケットです。ぜひとも富山に来られたときは使ってください。

無料のチケットが何枚でももらえる理由は、その費用はすべて市が負担しているからです。3万人の海外の方に無料チケットを配って1200万円です。これはシティブロモーションの価格としては高いなと思っています。例えば、アニメの「サザエさん」で冒頭、各地域の名所や名物が紹介されます。このプロモーション費用は週1回半年間流れて1800万円です。比較すると、それほど高くはないと思いませんか。

鉄道で「富山の寿司」を食べに行く

グリーンスローモビリティの運行社会実験も始めています。これは時速20キロ未満で走る電動車で、定員が8人です。冬場は休みますが、運賃は無料です。例えば、高齢者が病院まで行ったりするのに使ってもらいたいのです。乗用車だけで暮らすライフスタイルから、その他の移動手段を使って暮らすライフスタイル

に触れていただくのが狙いです。

環状線では富山駅路面電車南北接続開業記念イベントとして、「環状線のアリア」と題し、桐朋学園の学生さんなどに「G線上のアリア」を演奏いただきました。この時は車内で白ワインが500円で販売されました。

さらに、環状線に乗って鱒寿司店に行くと、いくつかのお店に協力してもらって8分の1ずつ売ってもらい、8カ所を回るようにしています。また、環状線の沿線のお寿司屋さんの案内パンフレットを大量に配っています。そして、富山へ寿司を食べに来ませんか、というキャン

ペーンを練り広げています。実は、北陸新幹線が金沢まで開業したとき、富山も同時開業でした。富山県も他の自治体も、と

くに首都圏を対象として観光客の誘致キャンペーンに熱を入れていました。みなさんも記憶に新しいと思います。

ただ、私はあまり力を入れていませんでした。東京駅や新宿駅などどんなキャンペーンをやるうとも、圧倒的多数は金沢に行くと考えていたためです。それで私たちは何をしたか。長野県にターゲットを絞って、長野や軽井沢などで富山へ寿司を食

べに来ませんかというキャンペーンをやりました。軽井沢のホテルに富山の路面電車の無料チケットを置いてきたり、長野のFM放送で「富山へお寿司を」と流してもらったり、いろいろと工夫してきました。これらのことは今も続けています。その

おかげで、長野の方が大勢富山のお寿司を食べに来られるようになりました。ただ、残念なのは、長野だと日帰りでの新幹線に間に合うので、

グリーンスローモビリティ



COMPACT CITY TOYAMA

-36-

路面電車で行く富山の寿司



COMPACT CITY TOYAMA

-39-

食べてそのまま帰ってしまわれるという点があげられますが、富山県に親しまれる方が一人でも多く増えればと思っています。

公共交通を活用して 質の高い暮らしを実現する

他にも、1年に3、4回ですが、路面電車だけを入れて車は入れないようにするトランジットモールの試みも行っています。毎月1回を希望し

ていたのですが、近隣にマンションなどがあり、その住人の方のご負担も考慮し、何とか1年に3、4回のご協力をいただけることになりました。資料の写真でお嬢さんがピアノを弾いている場所は車道です。こうした試みを楽しみにして路面電車です。やって来ましたが、人も増えていきます。このように今まで乗る機会がなかった公共交通に触れ合えるということは意味のあることだと考えています。

います。

それと、富山市では10年以上前から祖父母と孫

とが一緒だと、その施設は無料では入れるという事業を展開しています。

車で来られてもいいのですが、できれば公共交通を利用して欲しいというのが希望です。祖父母と孫が路面電車に乗って美術館や動物園に行き、帰りはお寿司を食べて、おじいちゃんは生ビールを飲んだりする。とても質の高い暮らしではないでしょうか。

ちなみに富山市の芸術文化ホールは駅の真北に

あります（2200席）。ここに入っているカフェは、今の経営者が3代目になります。初代、2代目と違ってこの経営者がとても喜んでるのは、アルコール飲料の売れ行きがいいことです。どうしてかと言いますと、公共交通を利用してコンサートに来る市民が大変増えたためです。私もバスを利用しますが、そうすると開演前にビールを飲んで、幕間に赤ワインを飲んで、という素晴らしい暮らしが実現できることになりました。こうした生活は、車中心の生活では考えられませんでした。

多くの人たちに言いたいのは、公共交通で暮らすことの質というものを、もう一度じっくりと考えてみようではないかということです。美術館に行く、図書館に行く、コンサートホールに行く、そこで家族や友人と会話し、いろいろな出会いがある、また飲酒も含めた食を楽しめる、このようにゆったりとした時間と空間を味わうことが質の高い暮らしだろうと思います。それを支えているのが公共交通だということです。

それが、本日のテーマである「交通政策と都市政策の融合」にも繋がってきます。

かつては住民の車の保有率は富山、



福井、前橋などが最も高いと言われた時代がありました。当時の私の家も、免許保有者が4人に車が5台という暮らしだったのです。それを19年間、ブレずに公共交通に関する政策を進めてきたおかげで、しっかりと定着しました。

こういった公共交通を軸としたまちづくりが全国に広がることが「新しい時代、新しい社会のありよう」に繋がるのだらうと思います。

かつては住民の車の保有率は富山、