

第 3 5 回 富山市都市交通協議会 議事録

【日 時】 令和 4 年 3 月 2 6 日（金） 1 4 : 0 0 ~ 1 5 : 0 0

【場 所】 富山市役所東館 8 階 第 4 委員会室

【次 第】 1 開 会

2 会長挨拶

3 議 事

（ 1 ） 富山市都市交通協議会運営要綱の一部改正について

（ 2 ） 富山市地域公共交通計画の策定について

4 報 告

富山市地域公共交通網形成計画に係る令和 4 年度実施事業について

5 その他

6 閉 会

【出席者】 委員 1 4 名（敬称略）

所 属	職 名	氏 名	備 考
富山市	副市長	三浦 良平	（会長）
福井大学	名誉教授	川上 洋司	
富山商工会議所	専務理事	西岡 秀次	
西日本旅客鉄道株式会社 金沢支社 地域共生室 企画課 交通企画室	室 長	鹿野 剛志	
富山地方鉄道株式会社	代表取締役社長	辻川 徹	
あいの風とやま鉄道株式会社	代表取締役社長	日吉 敏幸	
富山県タクシー協会	会 長	土田 英喜	
株式会社富山市民プラザ	常務取締役	伊藤 曜一	
国土交通省 北陸地方整備局 都市・住宅整備課	課 長	音瀬 肇	
国土交通省 北陸信越運輸局 富山運輸支局	支局長	蝶名林 幸雄	
国土交通省 北陸地方整備局 富山河川国道事務所	所 長	田村 毅	（代理出席） 事業対策官 折橋 一禎
富山県 地方創生局 総合交通政策室	室 長	牧野 裕亮	
富山県 土木部	次 長	市井 昌彦	（代理出席） 都市計画課 主幹 山中 久生
富山県警察本部 交通部 交通規制課	課 長	関口 健次	（代理出席） 規制係長 毛利 正

【議事録】

○会長挨拶（三浦会長挨拶）

○議事（１）富山市都市交通協議会運営要綱の一部改正について

（２）富山市地域公共交通計画の策定について

事務局（資料１、２説明）

（質疑応答）

【牧野委員：富山県 総合交通政策室】

先ほど、市より説明がありましたけれど、県においても来年度から２か年程度をかけまして、新しい地域公共交通計画、先ほどご説明がありました自治体や各地方公共団体の作成の義務にもなりましたこともございますし、先ほどの富山市に計画策定の背景の中でも説明いただきましたけれども、コロナ禍の影響による地域公共交通の環境の変化、そしてDXの進展による働き方の大きな変化というものをどうやって地域公共交通を持続可能な形で維持していくかということのあり方を示すという形で、去る１１月の県の地域交通の活性化推進会議で見直しを、県は今まで任意の交通ビジョンというものを持っていましたけれど、今回法改正に伴いまして、法定の計画を作るということで来年度より業務を進めてまいりたいと考えておりますので、他の市町村においても策定の取り組みを進めておりますけれども、それぞれの域内の交通の計画となりますが、私共は域間を結ぶ交通を中心に策定してまいりますので、それぞれの役割分担と連携を図るという形で進めてまいりますのでよろしくお願ひしたいと考えております。また、要綱の改正でも触れていただきましたけれど、現在は総合交通政策室ですが、来年度からは交通政策局と新たな部局を設けまして意思決定との推進力を高め、行ってまいりますのでその点につきましてもよろしくお願ひいたします。

【蝶名林委員：富山運輸支局】

今ほど牧野委員よりご案内がありましたとおり、調査事業ということで富山県と富山市各々法に基づく調査事業を来年度から２か年ほど行っていただくということで、県と市が行うことでありますので連携して、共同でできる分については共同でやっていただく、例えば地域の現状把握の整理みたいなものについては各々が各々行うのではなくて、市は市として県は県として各々が各々の現状把握をしていただいて、串と団子のように団子は自治体がやってそれを結ぶのを県がやっていただくということで、緊密な連携をとっていただくことで非常に良いものができるのではないかと考えております。今のお話ですと十分にご理解いただいていると思いますので、是非とも連携をとっていただいて、私共も富山だけではなく、管内もしくは全国の部分で私共の本局の交通政策もしくは私どもの各担当までご不明な点ですとかご相談等ございましたらご遠慮なくお問い合わせいただいて、また他のところ

でも行っておりますので、富山県や富山市でこんな素晴らしいことをやっていることを全国へ発信していきたいと思っておりますのでご協力いただきまして、私共のできる限り情報提供できるようよろしくお願いいたします。

【辻川委員：富山地方鉄道】

資料の中で令和2年の数値が出ておりますが、令和3年度も大変コロナの影響が出ておまして、定期の方は鉄道、軌道若干の違いはありますが、90%前後くらいまで回復してきておりますが、定期外の方はコロナの影響で大きく下がっている状況にありまして、全体とすれば80%前後ぐらいいまできており、前年に比べれば若干よくなってきておりますが、引き続き大きな落ち込みにあります。

富山地方鉄道はこれまで生活交通を支えるため貸し切りバスや高速バスの運行で支えきたわけでありましたが、こちらの方は70%~80%減、コロナ前に比べれば20%から30%程度しかなく、極めて厳しい状況にあるわけでごさいます、これまでの事業モデルがほぼ破綻してしまっております。生活交通をコロナ禍でどこまで維持していくのか、どのような維持の仕方があるのかが大きな課題であります。その中で、資料の中で地域の輸送資源を総動員という記載がされておまして、そのとおり総動員しながら、地域そして社会の輸送をどう維持していくのか考えていく必要があります。

今、国土交通省で鉄道事業の運賃のあり方というものの有識者会議が開かれていることも新聞等で見させていただいておまして、より柔軟な運賃制度というものも俎上に上がってきているということで、そのようなことも注視しながら、サービスレベルを総合的に見据えながら、基本計画を作っていただきたい。

事業者からすれば、2年間で計画を作るということではなく、できるだけ早く具体的な実行に移していただくとともに、改めて行政に支援等を行っていただきたいこともお願いしたいと思っております。

【三浦会長】

今ほど、2年間という話の中で、できるだけ早くと言うご意見も出ましたけれど、事務局から何かありますか。

【事務局】

必ずしも2年間かけなければいけないということではないと考えております。富山市では地域公共交通計画と並行しまして、富山市には市営のコミニティバスがございまして、また地域自主運行バスの支援を行っており、バスの方もより詳しく今後のあり方を別途検討していきたいと思っております。その検討との整合性、波長を合わせるとともに、富山県の策定の状況等とのペースを合わせながら進めて、できるだけ早く検討を進めてまいりたいと考えております。

○報告 富山市地域公共交通網形成計画に係る令和4年度実施事業について

事務局（資料3説明）

（質疑応答）

【日吉委員：あいの風とやま鉄道】

呉羽駅の北側改札口につきましては、実施設計はもう終わっておりまして、本来であればもう着手している状態だったのですが、北側の開発をされる民間の事業者がいなくなってしまったことにより、少し遅れたということもありまして、新年度から着手することを想定しております。今回は国の補助もいただきながら実施し、工事期間は1年半ちょっとかかる見込みであり、2年はかからないだろうと考えております。引き続き富山市と連携して、いわゆる民間開発に合わせて鉄道の利用者を増やすという取り組みを引き続き進めていきたいと思っております。

【鹿野委員：JR西日本】

北陸新幹線の運行においても2021年コロナの影響を受け非常に苦しい状況にありまして、3月の利用状況につきましては、3月の頭ですと2019年度比で47%ということで、2月が37%でしたので、少し戻ってきたかなという状況であります。ただ、首都圏から富山にお越しの方は順調に戻ってきてはおりますが、北陸から首都圏へお出かけといった流動について依然苦戦している状況にございまして、こちらの方も引き続きご支援いただければと思っております。

高山本線につきましては、詳細な数値を持ち合わせておりませんが、肌感覚では定期外はコロナ前の半分くらいかと感じております。定期利用者におきましては8割強くらいまで戻ってきている状況であります。どうしてもコロナ禍という厳しい状況にございますが、改めて課題を共有させていただきながら、持続可能な地域社会の実現に向けまして、できれば今より利用しやすく、富山市のまちづくりに合わせた交通体系と一緒に勉強できればと考えております。そういう点では富山県、富山のご協力のもとに、昨年度からスタートしております、高山本線ブラッシュアップ会議において、様々な観点から勉強させていただいておりまして、引き続き、委員の皆様にはご協力やご支援をいただきたいと思っております。

【音瀬委員：北陸地方整備局】

高山本線の利用実態把握のためのAIカメラ計測について、DXの流れ等も踏まえて非常に良いと思うのですが、一方でこれによりどういったことが具体的に分かってくるのか、それがどのように市民に還元されていくのか考えがあれば教えてください。

【事務局】

ご質問のAIカメラの取得したデータの活用方法につきまして今考えておりますのは、利用促進策を実施した場合に、どのような効果があるのかという効果計測、

効果の見える化に役立てたいと考えております。さらには、毎日人流の計測ができるということもございますので、日々の変化が分かる特徴を活かし、人流の数だけではなく、性別や年齢を大まかではあります、測定できる状況になっておりますので、例えばイベントを実施した日の人流を計測しまして、どこの駅でどの年代の方が多いか等をつかむことによりまして、より利便性の高いイベントと連携した共通の取り組みができないかなどソフト面の活用を考えております。

【三浦会長】

補足させていただきますと、高山線の高齢化向けの運賃施策について、JRのご協力もいただきまして、4月から9月まで、65歳以上であれば昼間の時間帯だけ100円で乗れるようにするんですが、通常200円から300円かかるが、そういう運賃政策に伴って、どれだけの人が乗るかというようなことを現状計測する術がありません。交通ICカードも導入されておらず、切符乗車であることから、乗降者数を把握できないのですが、このAIカメラを設置することでできるようになるであろうと、多角的に色々使えるであろうと考えております。ただ、まだまだ使い方が未熟であり、設置しながら考えていきたいと思っております。

【蝶名林委員：富山運輸支局】

4ページ目の公共交通の利用促進の3)についてですが、将来世代に対する公共交通への意識啓発ですが、富山市における公共交通において全国的にも有名なのは路面電車であると思いますが、過去からこれを残していくんだという富山市民の思いが残してきたものであると思っております。他県等を見ていると今になって路面電車が欲しいなということなんですが、モータリゼーションの際に全部剥がしてしまっており、二度と張ることができないということが他自治体で痛感されております。ぜひとも若い方々に、路面電車とはこういうものなんだよ、過去から残してきたものであることを、若い方に行く意識啓発は非常に大切だと思いますので、県、市、交通事業者様を巻き込んで若い方へ公共交通の意識を植え付けていく形でないといけない。これから少子・高齢化が進んで行ってしまうため、若い方に前向きに、積極的に進めて行っていただくことをお願いしたい。

【三浦会長】

お話の内容はその通りであり、最近ゼロカーボンの取り組みやSDGsなどに若い方々がかなり関心を持ってきているので、まさに公共交通はそのような観点でも大事なもののりものであり、過度に車に頼ってはいけないと今まで以上に認識してもらうちょうど良い時期にきていると認識しております。そのような観点からも意識啓発をしっかりとやっていきたいと思っております。

併せて、資料に記載は無いですが、企業回りを今年度から行ってございまして、令和4年度も引き続き行っていこうと思っております。地域に働きかける、子供に働

きかける、更に企業にも働きかけることは商工会議所にもご協力いただき、会員の皆様にも周知を行なわさせていただいたところではありますが、個別に大企業へ私共が直接出向いて、エコ通勤を行いましょと働きかけを行い、エコ通勤優良事業所の認証をたくさんの企業にとっていただき、現在8社13事業所が今年度追加されました。元々3社取得されており、更に8社追加された状況にあり、企業の方々もエコ通勤を意識していただけた結果であると考えております。引き続き力を込めて進めていきたいと考えております。

【西岡委員：富山商工会議所】

行政が作られる計画と実現までにはタイムラグが仕方のない面もあります。例えば、新富山口駅は20年くらい前に計画されたんですか。

【日吉委員：あいの風とやま鉄道】

清算事業団の時からであれば30年です。

【西岡委員：富山商工会議所】

人口動態と居住実態というのは激しく変わっており、これから計画を策定してもらうことは結構であるが、早めに計画を立案していただいて、実態にあった施策が必要ではないかと考えております。今後人口減少は避けて通れないが、これから交流人口は増えていくと思っております。又JR西日本のマールートはかなりのブランド力があり、集客力があるんだろうと思います。片方に交通があり、もう一方に近場の観光、マイクロツーリズムという要素も加わってくるので、その辺りは希望が持てると思います。宇都宮やひたちなか商工会議所から、コンパクトシティの成功の秘訣をヒアリングされるのが良くありました。市の施策としては、スプロード化を早くから抑え込んだのも成功の一因。一方、都市開発そのものにも十分気を配り、市街地の空家等も念頭において土地開発業者と十分に連携をとることも必要。また誇りに思うのは旧市町村全てに地鉄の路線が通っており、串と団子の取り組みをもっと全国に先駆けて行っていることを発信していただきたい。

計画を作っていただいても良いが、早く策定し、早く実行していただきたい、途中変更されても、特に違和感を感じないので、途中途中で見直しの議論も行っていただきたいと思っております。

【事務局】

先ほど辻川委員からもお話をいただきましたが、資料の中では2年と書いてありますが、極力早く策定できますように皆さまのご協力、ご意見をいただきながら進めて参りたいと考えております。ご協力の程よろしく願いいたします。

【辻川委員：富山地方鉄道】

子供のための意識啓発の中で、富山地方鉄道ではこどもの日キャンペーンというものを行っており、3日間子供の乗車を無料としている。また作文や写真の募集を行うとなかなか良いものが集まってくる。富山地方鉄道もそのようなところをブラッシュアップしながら行っていけば良いと考えており、色々な知恵を出しながら、普及啓発活動を行っていきたいと思っております。

【川上委員：福井大学】

子供への普及啓発というものにおいて、実態として父兄なんかを見ていますと、問題となってくるのは、高校生の通学の送迎がかなり多い。行動圏等々はあるが、恐らくクルマの利用が高いので1世代、2世代、3世代と利用しており、おじいちゃん、おばあちゃんが結構送っている状況にあり、おじいちゃん、おばあちゃんも子供とコミュニケーションを取る良い機会であるということもあるし、高校生にとっても楽であるからというところではあるが、それが高校の周りの交通渋滞を引き起こしたりして、何とかそこを持ってこれないかと、これは生活交通のコミュニティバスで答えることは非常に難しい。高校生の通学で現状の電車や路線バスにどれくらいクルマ送迎から転換させるかということがかなり重要かと思えます。高校の周りの交通渋滞の軽減は富山で問題になっているかは別として、このあたりの働きかけを高校やPTA だとかに行う必要があると思えます。

せっかく小学校だとかへ働きかけを行っているのに、高校生になった時に自転車や自分の足で歩いていくことや公共交通を利用するように反映させられるようなことができてくれれば、利用にどれだけ反映させられるかはともかく、子育て世代にも利用しやすい環境として少しでもアピールできることができるのではと思えます。

【三浦会長】

富山の高校生の実情はどのようなものでしょうか

【事務局】

はっきりとした調査は行っておりませんので、詳細は分かりませんが、今ほど川上委員がおっしゃられたとおり、高校生についてはクルマで送迎されている方が多いと認識しております。ただ、公共交通においても富山港線や市内電車は本数がありますので、路面電車沿線の学校においてはある程度電車に乗って通学している方もおられるかと思えます。割合的にはそこまで多くないと思われそうです。路線バスは市内中に張り巡らされておりますが、利用への意識は低いと思われそうです。

【土田委員：富山県タクシー協会】

今までタクシーというものは公共交通という認識が地方自治体の方は認識があっても薄かったのではないかと感じておりました。そのような中でたしか平成14年くらいに規制緩和があり国土交通省から公共交通機関であるという位置づけをいただき、そのあと何年も経っているんですが、タクシー業界はメータで走ってという役割を担ってきたというところに留まっており、まだ公共交通の中に入り切れていないという部分があると思っています。ただ、今言えるのは、先ほど串と団子という話がありましたが、いろんな意味で、面的な移動を司っている公共交通はタクシーであると思っていますし、空白の部分が面の中では多いという中で、タクシーの役割もこれからは出てくるんだと思います。郡部においては相当人口が減っておりますので、果たすべく役割はかなりあるかなと思っています。AIとかという話も出てきておりますが、色々な形でオンデマンド的な運用としてタクシーの果たす役割はかなり多いのではないかと認識しておりますので、タクシーの公共交通を1つのツールとして、間を埋めるべく貢献したいと思っていますので、皆様方からご意見をいただきながら、積極的に関わってまいりたいと考えております。

【日吉委員：あいの風とやま鉄道】

マルートの関係で、利用者が多いことは大変良いことであり、この間新聞に4日で12万人という記事があったと思います。富山地方鉄道も利用者が伸びていると思われますし、当社の路線利用も伸びており、定期外、ICがどんどん増えている状況にあり、大変効果が大いだと思います。しかし、駐車場周辺、西側のロータリーが大渋滞という状態にあり、もう少し西口の降車場とマルートの駐車場の出入りと南北線との接続を何らかの形で改善を考えた方が良いのではないかと考えられます。駅利用者から不満が出てくるのではないかと心配します。

【鹿野委員：JR西日本】

マルートの件はしっかり勉強させていただきます。おかげ様で3月18日に開業させていただきました。しっかりと駅周辺の賑わいを創出していきながら、それが公共交通の需要を高めていくことにつなげていければと考えておりますのでよろしくお願いたします。

北陸新幹線もあと2年で敦賀開業となりますが、ご当地においても第2の開業を迎えることになるかなと思います。長野が実は成功例であると認識しておりますが、新規開業区間ではないものの金沢開業により、長野にしろ、軽井沢にしろ、多くのお客様が訪れることにつながっており、ご当地の大きな盛上げというのにも必要であると思っていますので、またお力添えをいただければと思っています。

正直、交通の課題を交通だけで解決するというのはなかなか難しいのかと最近感じておまして、交流人口拡大も含めた取り組みが、地域の活性化にもつながり、また交通の持続可能性も高めていくといったような、良い循環につながれたらと

考えております。我々も高山本線という1つの地域交通を担っておりますし、皆様のご指導を仰ぎながら、お客様をおもてなしできるように努めてまいりたいと思っております。

(閉 会)