

## 第 27 回 富山市都市交通協議会 議事録

【日 時】 平成 30 年 9 月 27 日（木）

【場 所】 富山国際会議場 2 階 特別会議室

【次 第】 1 開 会

2 会長挨拶

3 報 告

・平成 29 年度における各事業の実施状況について

4 議 事

・地域公共交通網形成計画の達成状況の評価について

5 閉 会

【出席者】 委員 12 名（敬称略）

所 属	職 名	氏 名	備 考
富山市	副市長	中村 健一	(会長)
福井大学大学院工学研究科	特命教授	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	副支社長	大路 洋司	(代理出席) 交通企画室長 鹿野 剛史 (随行) 交通企画室 福地 裕
富山地方鉄道株式会社	代表取締役社長	辻川 徹	(代理出席) 専務取締役 中田 邦彦
富山ライトレール株式会社	代表取締役社長	栗島 康夫	
あいの風とやま鉄道株式会社	代表取締役社長	日吉 敏幸	
国土交通省 北陸信越運輸局 富山運輸支局	支局長	坂本 克彦	(随行) 首席運輸企画専門官 長谷川 僚一
国土交通省 北陸地方整備局 富山河川国道事務所	所 長	福濱 方哉	(代理出席) 事業対策官 谷口 雄一
富山県 観光・交通・地域振興局 総合交通政策室	室 長	今村 慶展	
富山県 土木部	次 長	江幡 光博	(代理出席) 都市計画課 主幹 三鍋 輝夫 (随行) 主任 寺井 彰
富山県警察本部 交通部 交通規制課	課 長	専徒 勝司	

【議事録】

○会長挨拶（中村会長挨拶）

○報告 平成29年度における各事業の実施状況について

事務局（資料1説明）

（質疑応答）

栗島委員 富山港線軌道複線化の効果について、補足します。複線化前の朝のラッシュ時の7時から概ね9時までの間、最大で6分程度到着に遅れが発生していましたが、複線化が完了してから最大で3分程度の到着の遅れになっています。これにより3分程度到着の遅れが短縮されたことで、お客様のストレスがある程度解消されたのではないかと考えております。しかしながら、まだ3分遅れているのではないかと感じておられるとも思いますので、今後も利便性向上に向けた取り組みを行ってまいりたいと思います。

中村会長 他にご意見・ご質問はないようですので、平成29年度における各事業の実施事業についての報告は以上とさせていただきます。

○議事 地域公共交通網形成計画の達成状況の評価について

事務局（資料2説明）

（質疑応答）

中村会長 新幹線が開業し、それに合わせた路面電車南北接続の第1期事業により、新幹線の改札の正面に路面電車の停留場が出来たことから、かなり利用者が伸びてはいるが、それだけではなく定期券のお客様が伸びているほか、路線バスやライトレール等他の公共交通の利用者も定期的利用者が伸びている。日常利用して頂けている方が伸びているということで、公共交通を使う生活習慣が増えてきているとも思われますが、実際に皆様で、お感じになっていることがあれば教えていただきたいと思います。

西岡委員（富山商工会議所）

公共交通の一日平均利用者数が伸びており、一定の評価はできるものと

考えておりますが、民間の感覚からすれば、ビッグデータなどを分析し、年代別や階層別でターゲットを明確にするなど、さらなる利用増に向けた取り組みが必要ではないかと思えます。また、近隣の高山市へは多くの観光客が訪れており、それらの方々をどう富山まで誘導するか、様々な事業者間で施策を検討すべきではないかと思えます。その他、路面電車の南北接続事業に関しては、全国的にも注目されており、自信を持って事業を進めていただければと思えます。

事務局　ビッグデータの活用についてですが、今回の実績については、現金、定期券、通勤、通学利用の分類で集計が可能です。ICカード利用者は、乗降場所については把握しているのですが、さらに定期券の性別や居住地情報を活用し、その方がもともとそこに住んでいたのか、あるいは何かの理由で公共交通の沿線に引っ越したのか等の解析が可能ではないかと考えております。しかしながら個人情報に該当する場合がありますので、できる範囲で交通事業者各社と協議しながら、今後、検討ができればと考えております。

大路委員（代理：鹿野交通企画室長、西日本旅客鉄道株式会社金沢支社）

高山本線の特急ひだに関しては、新幹線開業後は新幹線に接続できるようダイヤを改正し、お客様のご利用しやすいものに改善しております。ただ、乗車率についてはまだ5割程度であり、列車を新たに増発させるという状況には届いていないというのが正直なところであります。また、高山本線の市内在来線については、お客様が順調に増加しております。定期については微増ですが定期外が大きく伸びている点について、海外からのお客様のご利用が多くあったものと分析しております。そのため、海外からのお客様に便利にご利用していただけるよう、あいの風とやま鉄道にもご協力をいただきながら、英語でのご案内を強化しているところであります。まずはトータルでの交流人口を増やし、周遊観光、広域観光という観点でお客様にご利用いただけるように努力していきたいと考えております。

中村会長　事務局からも説明があったように交通事業者各社の協力をいただける範囲でビッグデータなどのデータを分析させていただきたいと思えますので、実務的にご相談させていただいた際には、交通事業者各社で可能な範囲でご協力をいただければと思えます。高山本線では、これまでも増発を行っておりますが、飛騨地方では富山を生活圏にしておられる方も多く、富山空港の利用促進に関しては、富山県に加え飛騨地方も参加

されるという動きもみられており、高山本線についてもそのような取り組みができるのではないかと思います。一方で、飛騨地方の富山へ来られる際は自動車利用の方が多と思われるため、例えば、鉄道利用の場合は旅先で飲酒ができること等のメリットがあるので、飛騨地域の方々と高山本線の利用に関し、意見交換をしてみてもよいのではないかと思います。

日吉委員（あいの風とやま鉄道株式会社）

平成29年度の状況ですが、利用者数が大きく伸びたのは、富山駅と高岡駅で、その要因は両駅周辺に専門学校が新設されたことによるものと考えております。平成30年度は「高岡やぶなみ駅」の新設による効果で伸びを見せており、富山駅もさら伸びています。このことは、専門学校の新設だけではなく、駅周辺の商業施設などが整備されたことにより、交流人口が増えてきたものではないかと思います。利用者が伸びている一方で、現在、天候の悪い日には富山駅では大きな行列が発生しており、今後、路面電車の南北接続が実現した場合、更に行列が増え、駅周辺に大変な行列ができてしまうことも予想され、その対策が必要ではないかと考えております。

事務局　ご指摘の行列ができていることについては、認識をしております。ただ、交通事業者各社のご指導もあり、利用者の皆様は2列に整然と並んでおられますので、利用のマナーは高いものと認識しております。今後の路面電車の南北接続後の運行に関する協議の中で、今ほどのご意見も踏まえて交通事業者各社と協議を進めてまいりたいと思います。

中村会長　路面電車の南北接続後の運行を、富山地方鉄道さんが一元化するという点までは協議が進んでいることから、運航の一元化によりダイヤ改正もスムーズに進むと思われ、行列の解消も期待できます。今後、実際の運行形態を市と運行事業者が協議する中で、待ち合い環境の改善についても議論していただきたいと考えております。

川上委員（福井大学大学院工学研究科）

平成29年度の公共交通1日平均利用者数の富山市人口当たりの割合が15.5%であったとのことですが、平成37年度の公共交通活性化の目標が15.9%であるので、今後の路面電車南北接続後の効果などを考えると、目標値の見直しが必要ではないかと考えております。バスにしても路面電車にしても、定期利用が伸びているというのが非常に評価できると考

えます。定常的で頻度が高い利用が増えているということで、安定的な伸びに繋がっていると考えられます。また、バスが伸びているということも、非常に評価できる場所だろうと思います。バスに関していうとサイクルアンドバスライドやMM（モビリティ・マネジメント）などいろいろと取り組んでおられますが、これだけ伸びている原因をしっかりと分析することで、マーケットの拡大になりうる可能性があると思います。一日平均乗車人数が増えるということは、公共交通を利用している人の利用頻度に関係してきます。公共交通の新規利用者がどれだけ増えているのか、既存利用者が利用頻度をどの程度増しているのかの分析が必要であると思います。定期券とか定期外での利用が増えているため、新規に使う人も増えて頻度も増えるという構造なのだろうと思いますが、この点を踏まえ調査分析しターゲットを洗い出したうえでMMを実施することが望ましいと考えます。

事務局 公共交通活性化の目標設定につきまして、計画策定当時のトレンドでは利用者数も人口も減っていくという状況で、なるべく現実的な目標値を設定しております。今までの皆さんのご議論の様に、各交通モードの利用者が増えている状況も踏まえまして、今後、見直しについて検討してまいりたいと思います。また、川上委員のご指摘の利用者分析については、事務局でも関心があり、ICカードデータを活用し分析が可能ではないかと考えております。過去と現在のデータ比較や新規利用者についてはアンケート調査を行うなど、色々なデータを利用し分析することで、ターゲットを絞りながら適切な施策に取り組んでまいりたいと思っております。参考までに、本市のコンパクトなまちづくりにおける計画目標である、公共交通が便利な地域に住む市民の割合ですが、基準年である平成17年は28%でしたが、平成30年6月時点で37.1%となっております。すでに10%近くの人が公共交通沿線に転居していることを表しています。コンパクトシティ政策と公共交通の利用者数の増加の関係性についても分析できればと考えて思います。

中村会長 利用頻度の点について、全国パーソントリップ調査から次の2点を読み取ることができます。1点目は全国的に若い人を中心に自動車を所有しなくなっているということがあり、その影響で外出頻度が減ってきている傾向にあります。2点目ですが、その一方で、お年寄りの外出頻度が増えている傾向があります。世代ごとに行動パターンが変化してきていることから、先ほどの西岡委員のお話にあったデータ解析に加え、各世代間の行動特性にも着目して分析すると、新たな傾向が見えてくる

のではないかとと思います。

辻川委員（代理：中田専務取締役、富山地方鉄道株）

当社の平成 29 年度と平成 30 年度の利用状況を比較すると、鉄道の輸送人員が対前年比 101 で、軌道が対前年比 103、乗り合いバスが対前年比 105 であり、乗り合いバスがここまで伸びた経験はないと思います。平成 17 年度と比較すると約 85%（15%減）、平成元年と比較すると約 1/3（67%減）にまで落ち込んでいます。その中で平成 28 年度から 2 年連続で増加しています。通勤定期・通学定期については、2、3 年前からどの部門においても増加傾向にあります。これは全国的にも同様で、就業率が上がったことによるものと分析されています。通学定期が増えた理由の一つとして私立高校行きのバス路線の新設もありましたが、近年、学生が自転車に乗らなくなってきたことも要因であると考えております。軌道線についてもそのような傾向にあると考えております。鉄道については、新幹線開業後の好調を維持している状況にあります。1999 年のパーソントリップ調査のデータでは、県内の公共交通利用者は 4%程度であったと記憶していますが、平成 29 年度の実績で富山市民の 15.5%の方々が公共交通を利用しているということについて、驚いているところであります。

事務局 前回のパーソントリップ調査では、平成 11 年と少し以前のパーソントリップ調査ですが、鉄道、バス、路面電車を合わせて 4.2%ぐらいだったと思います。それはあくまで移動手段の中の公共交通利用分担率です。公共交通活性化の目標は、人口当たりの利用者数なので単純な比較はできないものであります。

坂本委員（国土交通省北陸信越運輸局富山運輸支局）

若年層の自動車離れについてのお話がありましたが、現実的な状況にあります。少子高齢化ということで、高齢者の方が増えてきておりその結果、免許を返納するという方も今後増えていくだろうと推測しております。現状でいいますと軽自動車が伸びております。3 ナンバー普通乗用車も増えております。逆に 5 ナンバーの乗用車は若干減ってきています。トータルすると軽自動車の伸びが結構高いものですから、全体で微増の状況にありますが、2020 年ぐらいを境目に保有車両台数は減っていくものと推測しております。そういった状況も鑑みていく必要があるのではないかと考えております。また、富山県内を訪れる訪日外国人ですが、平成 28 年が 22 万人、平成 29 年が 28 万人と 6 万人が増えています。

す。立山黒部アルペンルートへ多くの方が訪れているという状況にあります。そこから平野部や臨海部へ流れてきていただければ、公共交通を使う頻度が高まっていくのではないかと考えております。今年の4月から販売されている「とやま1日乗り放題きっぷ」は、富山駅から高岡駅へは、あいの風とやま鉄道を使って、高岡駅から万葉線で海王丸パークへ行き、そこからバスに乗って富山市の岩瀬へ向かい、岩瀬からはライトレールもしくは富岩水上ラインに乗って、富山駅や富岩運河環水公園に向かうもので、一日で1,000円というリーズナブルなものです。ただ、利用できるのが曜日指定で土曜・日曜・祝日だけであり、常時利用できるものであれば、PRにもなるのかなと思っております。

中村会長 富山県も立山を活用した周遊ルートの形成を目指しておられるようです。立山黒部アルペンルートへの訪問客が富山市内に来ていただける環境ができるといいと思います。もしそういう話が具体化する時には、二次交通のアクセス改善も話題になるかと思っておりますので、その際は、協議会として力添えできるところもあるのではないかと思います。

川上委員（福井大学大学院工学研究科）

生活交通の確保に関し、路線バスや公営コミュニティバス等、様々な検討されていると思いますが、都市部の路線は運転手不足等で危機的な状況だと思っておりますが、周辺部の生活支援型公共交通の利用はどのような状況ですか。苦戦しているものと想像しておりますが。

事務局 富山市内の民間路線バスが運行していない地域においては、自主運行場バスを運行されております。地域でダイヤやルート、運賃について決定し、利用促進についても取り組んでおられます。そこに市が概ね半分程度を限度に補助金を出すという手法で、車両についても市が無償貸与します。代表的なのが呉羽地域と水橋地域での自主運行バスです。そちらにつきましては、利用者が毎年微増しています。呉羽地域では一便あたり10人程度の乗車で、開始時の5.8人から年々増加しております。このことは、地元の企業の支援も受けながら地域で支えられている結果であり、その運営状況は健全であると評価しております。一方で、中山間地域等の人口密度が低く、支援をしていただける企業の立地が少ないエリアにおいては、シビルミニマムの観点から、富山市がコミュニティバスを運行しております。残念ながら利用者が伸び悩んでおり、多いところで一便あたり7人程度で、一番少ないところでは1人程度。路線毎にばらつきもありますが、非常に苦戦しております。シビルミニマムとし

て一日二往復は市が提供するというにしておりますが、乗車率が悪い場合は、地域の皆さんと常に意見交換しながら、ルートやダイヤの変更を行い、路線の確保維持に努めているところであります。

中村会長 今後も公共交通活性化に係る取り組みをより一層推進していくことし、議事「地域公共交通網形成計画の達成状況」については、おおむね適正なものであると評価してもよろしいか。

【異議なし】

中村会長 ご異議がないようですので、当協議会においては、議事については適正なものであると評価されました。

(閉 会)