

第 2 6 回 富山市都市交通協議会 議事録

日 時 平成 3 0 年 3 月 2 6 日 (月)

場 所 富山市役所 8 階 第 4 委員会室

次 第 1 開 会

2 会長挨拶

3 議 事

(1) 富山市地域公共交通網形成計画の追加・修正について

(2) 平成 3 0 年度都市・地域交通戦略推進事業 (国庫補助) について

4 報 告

(1) 平成 2 9 年度地域公共交通確保維持改善事業の事業報告

(2) 富山市地域公共交通網形成計画に係る平成 3 0 年度実施事業について

(3) 富山市公共交通活性化計画の修正について

5 閉 会

所 属	職 名	氏 名	備 考
富山市	副市長	中村 純	会長
福井大学大学院工学研究科	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 企画課長 岩谷 忍
富山地方鉄道株式会社	代表取締役社長	辻川 徹	
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	
株式会社まちづくりとやま	代表取締役副社長	城川 俊久	
国土交通省 北陸地方整備局 都市・住宅整備課	課 長	窪田 悦郎	
国土交通省 北陸信越運輸局 富山運輸支局	支局長	田中 篤	
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 阿部 義孝
富山県 観光・交通・地域振興局 総合交通政策室	室 長	竹野 博和	
富山県 土木部	次 長	水口 功	代理出席 都市計画課 課長補佐 山中 久生 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	

出席者 委員 1 4 名

(敬称略)

○会長挨拶（中村会長挨拶）

○議事 富山市地域公共交通網形成計画の追加・修正について

事務局（資料１・２説明）

（質疑応答）

中村会長 ただ今の議題につきましては、ご意見なしということで承認してもよいか。

【異議なし】

中村会長 ご異議がないようなので、「富山市地域公共交通網形成計画の追加・修正」については、承認されたものとする。

○議事 平成30年度都市・地域交通戦略推進事業（国庫補助）について

事務局（資料３説明）

（質疑応答）

田中委員 市内電車の上滝線乗入れの件について、技術的にも難しい問題であると承知しているが、昨年度はいろいろな技術的な課題、電圧の違いやLRVをその鉄道の線路に走らせることよっての安全上の問題などを整理されて、それについて今年度は解決策やその費用対効果も詰められたのですよね。それで来年度はその費用対効果も少し改善するために上滝線のさらなる利用促進策も考えていくと、そんなイメージでよろしいでしょうか。

事務局 はい。技術的な課題の検討については、電圧の相違の問題等を様々な車両メーカーや事業者に聞き取りを行いある程度方向性が見えてきたが、課題が詰め切れていない部分もあり、来年度についても引き続き検討が必要になる。ただ、そういった問題の解決策を進める中で、改修にかかる費用（概算費用）については、一応来年度で算出する予定にしている。そういった概算の初期投資と加え、それとは別に上滝線に実際に乗入れた場合の運行経費の概算なども合わせて検討していく予定である。

専任委員 県警本部です。この事業で路面電車の南北接続の協議を頂いているが、接続については軌道法が該当してくるが、路面電車だと道路交通法の関係も出てくる。その中で南北接続というのは施設の中に市道が入るので、大変特異な例だと考えており、

施設利用者の安全確保、という面で協議を深める必要があると考えている。事業の完成時期は決まっていると思うが、その間に詰めるところは詰めた上で進めていく必要があると考えている。柔軟な対応も必要かと思うので、よろしくお願ひしたいというのが県警としての意見です。よろしくお願ひいたします。

事務局 計画している軌道の中には、広場内に移動の横断箇所や東西自由通路もあり、安全性については色々検討した上で整備計画を検討している。工事の施工認可についても国に申請中であり、今の計画がより安全なものとなるよう、引き続き協議をさせて頂きたいと考えている。

中村会長 接続をしたい時期は決まっているので、時間の余裕があるように、前倒ししてご了承をもらえるようご相談をさせて頂いていると思う。県警にもまた色々知恵をお貸し頂きますようよろしくお願ひします。

川上委員 南北接続が平成 31 年度末に完成するとのことで大変楽しみにしておりますが、少しお伺ひしたいのは、運転の一元化及び全線均一運賃の導入を目指すことで合意したというのは、運転の一元化というのは車両そのものが直通で乗り降りすることとを指すのか。また、富山 LRT と路面電車区分ネットワーク全体を含めて均一運賃にすることを指すのか。目指すことで合意というのは、かなりの熟度で検討されているということに理解してよろしいですか。

事務局 目指すことで合意なので、気持ちは交通事業者も市も向かう方向は同じである。ただ、許認可の関係や詳細な趣旨、あるいは一元化についてもどのような一元化が一番効率的で持続可能なのかという部分について、これから議論を深めていくという状況であり、具体的にこういうような形、あるいは均一料金もいくらという点までは、詰め切れていない状況である。

川上委員 どのレベルでの一元化なのか、運賃が現行どのくらいかかるのかなど、全国的にも注目される事例になると思う。事業者が両方違うのでうまく調整を行う必要があると思います。感想的な意見でした。期待しております。

中村会長 関係者の合意形成ができ、合意できたところまでの文言は出したが事務局の説明にあったように、お客様がスムーズに南北を行き来できることを目標としそれを運転の一元化により実現化するという方向性である。均一運賃も金額自体は当然必要に応じて認可事項になるため、公になるのは関係機関と調整ができてからになると思うが、市としてはできるだけ利用が増えるような形で、かつ利用者が使いやすい形で一元運行ができ、利用率が高いような政策を目指す。ここまで関係者で一定の合意ができたのでこれから進めていく。具体的などはこれからになる。できるだけ早く市民の方々へ報告できるよう努めたい。

○報告 平成 29 年度地域公共交通確保維持改善事業の事業報告

事務局 (資料 4 説明)

(質疑応答)

田中委員 地域公共交通網形成計画の目標値である公共交通事業者の増となるよう、事業を拡大してってもらいたい。のりもの語り教育であれば、全ての小学校での授業に向けて拡大していくことは当然なことだと思うので、当方もそのような取り組みに期待している。

事務局 まず駅バス停利用促進啓発事業については、来年度も引き続き実施予定であり、来年度は大泉地域で 5, 000 世帯程度を対象に実施していきたいと考えている。のりもの語り教育について富山市には対象となる学校が 65 校あり、そのうち平成 29 年度の実施校は 59 校となっている。

川上委員 TFP(トラベル・フィードバック・プログラム)を使い丁寧に行っており、こういうことを積み重ねていくことは大事なことだと思う。全体アンケートで聞いた時の設問で、自動車利用を控えた方がいいというのは、社会全体にあっては総論的には 81% くらいがそう思っている。ところが、個人的になると 58% 程度に下がる傾向が見られる。

※TFP(トラベル・フィードバック・プログラム):国土交通省HPより

「複数回の個別的なやりとりを通じて、対象者の交通行動の自発的な変容を期待する施策」

事務局 総論的には多くの方にご理解頂いているが、自分自身が実施するとなると自分の生活が変わるというようなこともあるので下がる傾向にあります。戸別訪問を行うことでそういった数値が上がるということが示された。

川上委員 行動変容としてとして、この中でもこれくらい上がったぞというような理解でよろしいのか。なかなか興味深い結果だと思う。

事務局 この事業につきましては徐々に浸透していくものと考えており、平成 28 年度から実施している。ご報告申し上げたのは、平成 29 年度の事業であり、平成 28 年度で中市地区と分田地区で同様の事業を行った。この事業が全てではないが、SF 券の利用で図ったものだが、中市地区では約 7% の増加(月間 335 人の増加)し、分田地区では 8% の増加(月間 254 人の増加)となった。平成 29 年度にあげた事業に関しても来年度また効果を確認したいと思っており、また浸透していくことを期待している。

中村会長 一度行動が変容したらある程度継続していく状況だと理解してよろしいか。市内

全域をやるというのは簡単なことではないが、意識付けすることは非常に大事なことでと再認識できた。

○報告 富山市地域公共交通網形成計画に係る平成 30 年度実施事業について

事務局 (資料 5 説明)

(質疑応答)

川上委員 本事業について異論はないが、参考までに私の経験からいうと、不二越・上滝線に新駅を設置するということは新しい団子を作ることになると思う。ここの土地勘がないのでわからないが、施設としては病院や小学校、また看護学校の開設予定があり、居住地として住宅街に新駅ができるのではないかと思う。それと現在の公共交通のサービス状況がどうなっているのか。バスに依存するのはどうなのかというところに関わってくると思うが、新駅ができる前にこのような MM(モビリティ・マネジメント)的な周知を兼ねた調査を行うというのは効果的である。交通サービスが変わるときにかける MM(モビリティ・マネジメント)というのは、非常に効果が出ることなので、新駅ができることを周知するだけでなく、調査も行うことで利用に顕在化するというようなことも考えられる。福井でも 3 駅くらい新駅を設置し、500m 圏内の居住者に、事前・事後調査を継続して行っている。最初は行動変容を起こさないが、自動車の利用者はどんどん減った。そういうきっかけをどう利用の形を図っていくかという時に、周知を兼ねた利用促進の MM(モビリティ・マネジメント)で TFP(トラベル・フィードバック・プログラム)も一回かけてみたが、利用の定着に有効的だと感じた。もう一点参考までに、今回の大雪で 4 日間完全運休したが、運行再開していった中で収益が歴代 3 位に入った。初めて使う方も多数おられ、それが色々きっかけになり日常的な利用にも跳ね返ってくる。ここのプッシュもかけようと考えているが、新駅を設置するというのは様々な意味で、方法によっては急激な利用者増に繋がってくるというのもあると思う。こういう MM(モビリティ・マネジメント)の経験を新駅に分けて行うことで、効果がでてくる可能性があると思う。公共交通事業者増の目標に向けて事業を拡大してもらいたい。のりもの語り教育であれば、全ての小学校での授業に向けて拡大していくことは当然なことだと思うので、当方もそのような取り組みに期待している。

※MM(モビリティ・マネジメント):国土交通省HPより

「1人1人のモビリティ(移動)が、過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策」

事務局 新駅の PR に加え、鉄道は比較的雪に強いといったようなことも積極的に PR していく。

栗島委員 JR 高山線に鶴坂駅ができまして 10 年が経った。新駅が開業した当時に比べ、10 年間で 2 倍ほどの利用者に増加したが、増加した利用者あるいは通常の利用者の方

の属性は、企業団地に勤めている人たちなのか、住宅団地の人たちなのかや、どう
いう目的の方がいらっしゃるのか、分かれば教えて頂きたい。

事務局 本日の新聞でも 10 年間で利用者数が 2 倍になったという報道を頂き、利用者が増
えていることは大変ありがたい。地元の方がその駅を盛り上げていこうというよう
な運動で、地域の方々が一生懸命利用促進に努められたということが大きなものだ
ったと思う。その属性については、正直なところ富山市では把握していない。先ほ
ど申し上げた数値についても JR 西日本株式会社からの協力を得て頂いた数字であ
り、属性については今のところ把握はしていない。

事務局 捕捉になるが、時間帯別の利用者がいると思う。朝・夕のピークがほとんどだ
と思うので、通勤・通学がメインだと考えている。詳細についてはアンケートを通し
ていないが、地元では通学の定期補助も行っており、通学利用や近隣駅直近の企業
の利用促進も盛んだと聞いている。いずれそういった詳細な調査もやりたいと思う。
現段階では、通勤・通学で伸びたと認識している。

岩谷代理 JR です。高山線には住宅が多く出来てきており、朝・夕の通勤が大きく影響して
いると思う。工業団地ができた効果もあるとは思うが、やはり朝・夕の通学が一番
大きな要素になっていると思う。駅反対側住宅地からの利便性向上等の要望もあり、
克服する課題もありますが、その分利用者は増えていくと思う。

また、高山線の婦中鶴坂の件と同様に、市の協力を得て 7 本の増便運行をしている。
一定の効果があり定着してきている状況ではありますが、このままこの効果をし
っかり検証し、地元にとってより良い運行ダイヤを市と一緒にあって継続してい
きたいと思うので、今後ともご協議よろしく申し上げます。

事務局 JR 西日本株式会社様に置かれましては、高山本線の政策について積極的にご協力
いただき、合わせて利用促進につきましても一生懸命取り組んでいただいております。
本市といたしましては、これからも JR 西日本さんと協力しながら、高山本線利
用促進に努めてまいりたいと考えております。

辻川委員 前回の当会の中での平成 28 年度の実績が議題となったが、平成 29 年度も経済
情勢・雇用情勢が極めて良い。鉄道も色々課題があるが、輸送人員は前年よりも上
回るだろうという雰囲気があり、平成 30 年度以降も状況について注意深く見てい
く予定である。ひとつひとつやるべきことを行い、全員で定着化を図っていきたい。
また、今年度藤ノ木地区へアンケート調査等を行い、地元の方の声を大切にしながら、
利用者と一緒に取り組んで進めていきたいと思う。今後ともこれを継続的に行
って頂きたい。

日吉委員 あいの風とやま鉄道ですが、当方も対前年比較で微増している状態で、定期外の新幹線の乗り継ぎ関係も伸びている。高岡と富山の駅の近くに専門学校があるので特に学生の利用が伸びた。そういうことも利用者を獲得していく点で大事だと思うので、富山・東富山の新駅についても県と市と連携して利便性を向上し、利用者を増やしていく取り組みを進めていきたいと思う。質問になるが、3 ページのところにある IC カードを使った環状線沿線に立地する専門学校に対し、えこまいか機能付きの学生証を導入しているがどのくらい効果が出たのか。

事務局 3 ページの 2)「IC カードの多様な活用」で、今年度から市内中心部に専門学校がいくつかできたので、こういった専門学校の生徒に使ってもらいまちの回遊や公共交通の利用等を目的に配布した。今まで学生証の機能しかなかったものに公共交通 IC カードの機能をつけることで、公共交通の利用促進に繋がることを期待した。以前に富山大学でも実施しておりかなりの効果があった。配っただけでは利用数はあまり伸びなかったが、使用方法の講義を行ってから利用数がかかなり伸びた。ただ、市内中心部はかなりコンパクトで公共交通を使わなくても歩いて行ける距離にあるというような施設が多いため、利用者についてあまり伸びてはいない。そこで積極的に学校に行き、IC カードを使うメリットを再度伝えることで利用を伸ばしていきたいと思う。

中村会長 すぐには効果が出ないと思いますが、啓発することで効果が出ると思います。

事務局 日吉社長がお話された、駅周辺に専門学校ができたことで公共交通の利用に繋がることの参考データとして、富山駅前にできた専門学校と中心商業地域のレガートスクエアにある専門学校の二つの専門学生に GPS 付きの端末を富山市が配布し、交通構造を把握したところ、駅前の専門学校の方が市内を動く行動範囲がすごく広いことがわかった。どこに原因があるか調べると通学手段にあり、駅前の専門学校は約 7 割が公共交通で通っていた。それに対し、周りに駐車場のある後者の専門学校は車での通学者が多く、駅の直近部に専門学校ができる、あるいは色んな施設ができるということは公共交通利用促進に繋がることを実感した。

栗島委員 路面電車沿線で使用される地鉄のえこまいかでは、店舗等で提示すると何らかの割引や粗品等の特典があるが、えこまいか機能付き身分証明書でもそういうことを可能か。

事務局 えこまいかの表示があり、通常のえこまいかと同等のサービスを受けることができる。

中村会長 色々ご質問頂きありがとうございます。可能なデータは整理して提供させていただきたいと思う。

○報告 富山市公共交通活性化計画の修正について

事務局 （資料6説明）

（質疑応答）

中村会長 今後、都市計画の全体のマスタープランの見直しがあり、それに合わせてこれから直していくので、これから適宜修正、ご意見頂ければと思います。

○その他

竹野委員 県の総合交通政策室の竹野です。今後、駅の北口を広場として整備されるが、現在北口のところにバスの駐車場が3台分あり、それが空いていない場合には近くの市有地（牛島広場）を使い、駅にバスが入ってくる状況になっていると伺っている。南側の方にもバス駐車場が4台あるが、後1年半ほどでなくなる予定になっている。そういう中で、先般の新聞記事では駅北の市有地（牛島広場）に新しいホールができるとあった、その後、富山駅のバス待機場所の確保については、市はどのように考えているのか。

事務局 北口北側の現在の仮設のバス待機場（牛島広場）は無くなり、南西街区についても暫定的な利用であり、無くなる予定である。現在の需要もしっかり分析していくことも必要だと思うが、基本的には北口には市営駐車場にてバスの駐車が可能である。有料となり無料ではないが、停めることは可能である。全くないわけではないが、現在の北口の整備の中でも、貸し切りバスの乗降に使えるところもある。現在の仮設の状況、あるいは市営駐車場の利用状況なども考えながら、整備計画を検討していくということになっている。

中村会長 一言でいうと、定まった何か対応が決まったわけではないが、今の施設の利用状況等をふまえて可能な対応をしていこうと思っているが、これから少し検討していく予定である。

栗島委員 富山ライトレールです。軌道の複線化ですが、関係者の皆様のおかげで今月4日から供用を開始することができた。富山駅北から軌道区間が約1.1kmあり、上りの電車では、3km区間に入る手前のところで交換駅がある。これまで朝のラッシュ時間帯で、交換駅で対向電車が来るのを1～2分ほど待ってから発車しており、朝なら10分間隔で運行しているが、富山駅北着が5分～10分遅れ、あるいは15分遅れの時もあったが、交換駅で待機することが無くなったことで、お客様の心理的なストレスがまずは無くなったのでは、と思う。そこでの停車がなくなったこ

とで、自動的に終点駅の富山駅北口に到着する時間が数分早くなった。それを見て、ダイヤよりも早くついているのでは、とのお話し頂くが、元々その朝の時間帯ダイヤよりも相当遅れており、その遅れが数分縮まったという状況である。供用開始の前後1週間ずつ計2週間において計測したところ、最大の数値で、4分ほど早く到着する電車があったと聞いている。1つ前の電車が前の電車と同じ時間10分遅れで到着するので、どの電車がどの時間のものなのかわかりにくい状況ではあったが、今朝、話を聞いたところ、最大で2分の遅れであり、お客様はストレスなく乗車頂けていると思う。ただ、3月は閑散期なため、4月に入り新入社員あるいは新入生の方がお乗りになる際に改めて状況を把握し、お客様サービスに努めていきたいと思っている。

辻川委員 会長の挨拶の中にもあったが今年の冬は豪雪となり、昔の56豪雪に比べれば富山はまだそこまでひどくはなかったと思うが、その当時と施設管理者が世代変わりにしていたこともあり対応に不慣れな点も多く見られた。今年度の冬を振り返りながら、来年以降会社として見直すところは見直しながら対処していかないといけないと思っている。特にバス利用では、通常30分で行くところが2時間~3時間かかった。あるいは市内でも10分ほどで行けるとところが40分~50分かかかる。そういう状況の中では運行管理上どうしても限られたものがあり、一日中運行しても間に合わないという状況であった。そういう状況の中で、社会的な損失は非常に大きいのではと思っており、そういう異常時にどのような取り組みをしていけばいいのかということが、課題ではと改めて感じた。

川上委員 福井鉄道で使っていた除雪車は大正時代のものを使っていた。140cmも雪が積もると対応できないため、県も補助を行い1年前倒しして新しいものに変えることが即決まった。その他、踏切の除雪がいつも問題になるが、道路管理者と鉄道側とがうまく調整しないと、踏切で雪が残ってしまう。福井では積雪70~80cmぐらいの経験はたまにあったが、豪雪は37年ぶりということもあり、1mを超えると気づかないところで見えた部分が多く出てきた。そのあたりをどのような体制にしていくのかを大事にしていきたい。合わせて、平常時にも通用することも大事にしていきたい。早いうちに対応し、異常時だけでなく平常時にもきちんとサービスに繋がるような検討が、道路管理者・鉄道管理者・交通管理者を含めて必要だと感じた。そういう課題をかなり大きく残したと思う。

辻川委員 踏切の数はかなり多いので、時間的にも限界がある。踏切は基本的にレールが引っ込んでいるので、そこで雪を落とされることで被害は拡大する。今回常願寺でもそういう状況で踏み切り事故が発生した。踏み切りは鉄道側が基本的に除雪することになっているが、それが本当に正しいのかという部分を自分でも対処法を作るべきではと思う。

日吉委員 踏み切り除雪は鉄道が順番にチームを組んで回って行すが、それと道路の除雪のタイミングが中々合わない。タイミングによっては道路の除雪が前後に押されて踏切内に残ることもあり、逆に踏切内を先に行き道路に残ることもある。どちらも危険があるため、なるべく調整しなくては行けないが、全員フル回転で活動しているため調整事態も中々難しいという問題もでてくる。

中村会長 どういう時に外部が何かを発動すると調整できるのか、というスイッチも難しいが教訓を残してくれたところだと思うので、今のうちに考えていく必要がある。是非、今後の検討事項の一つにしていくべきです。

(閉 会)