

第 3 2 回 富山市都市交通協議会 議事録

【日 時】 令和 2 年 9 月 2 9 日（火） 1 4 : 0 0 ~ 1 5 : 1 5

【場 所】 富山市役所西館 8 階 8 0 4 会議室

【次 第】 1 開 会

2 会長挨拶

3 報 告

（ 1 ） 令和元年度における各事業の実施状況について

（ 2 ） 新型コロナウイルス感染症拡大防止対策の取り組み状況と利用概況について

（ 3 ） 「富山市地域公共交通網形成計画」の達成状況について

4 議 事

（ 1 ） 「富山市地域公共交通網形成計画」の見直し方針（案）について

5 その他

6 閉 会

【出席者】 委員 1 2 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	（代理出席） 常務理事・事務局長 富田 光國
西日本旅客鉄道株式会社 金沢支社	副支社長	森下 智文	（代理出席） 交通企画室長 鹿野 剛史
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	
株式会社富山市民プラザ	専務取締役	京田 憲明	
国土交通省 北陸信越運輸局 富山運輸支局	支局長	広瀬 道弘	
国土交通省 北陸地方整備局 富山河川国道事務所	所 長	石井 宏幸	（代理出席） 事業対策官 折橋 一禎
富山県 観光・交通振興局 総合交通政策室	室 長	田中 達也	
富山県 土木部	次 長	市井 昌彦	（代理出席） 都市計画課 主幹 川上 孝裕
富山県警察本部 交通部 交通規制課	課 長	井上 数也	

【議事録】

○会長挨拶（三浦会長挨拶）

○報告1 令和元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）

○報告2 新型コロナウイルス感染症拡大防止対策の取り組み状況と利用概況について 事務局（資料2説明）

（近況について交通事業者からのコメント）

森下委員（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）

利用状況については大変厳しい状況であり、これまで好調に推移し開業5周年を迎え利用が好調であった北陸新幹線についても、第一四半期は対前年比で13%、7月で30%、8月で23%、9月1日から9月23日では36%の利用となっている。9月の4連休については、対前年比で62%の利用となっており、少しずつお客様が戻りつつあるのではないかと考えている。

高山線の状況については、外国人旅客が比較的多いことから、資料2のあいの風とやま鉄道や富山地方鉄道より少し厳しい利用状況であると感じている。

年内には全車両の抗菌が施工完了予定であり、換気や乗務員のマスク着用、消毒液の配置など感染症の拡大防止を引き続き徹底し、ご利用の回復に取り組んでまいりたい。

日吉委員（あいの風とやま鉄道株式会社）

感染症の拡大防止対策として、9月28日から車両の抗菌を行っている。

利用状況については、資料2表中の4月～7月の定期利用者のうち、通勤が12%減、通学が38%減となっており、合計27%の減となっている。通勤利用者は4月から状況はあまり変わっておらず、約1割強の減である。通学利用者については、4月・5月と学校が休校であったこともあり、減少が大きくなっている。7月頃から17%の減、8月で5%前後減であり、回復しつつある状況である。

資料2表中の定期外利用者については、北陸新幹線の乗り継ぎ利用が多いため、北陸新幹線の利用状況と似たような状況である。4月、5月は約80%の減、6月からは約50%減となっている。9月は徐々に回復しつつある状況である。今後10月以降どのような推移をしていくか

注視していく必要がある。

辻川委員（富山地方鉄道株式会社）

利用状況について、対前年比で4月、5月は約40%、6月は約76%、7月は約80%、8月は70%台の利用である。定期、定期外については、8月実績の対前年比で定期は95%前後まで戻り、定期外は50～60%台の利用である。収入ベースでは、利用状況の対前年比よりも5%～10%下がる状況である。

生活交通事業を下支えしている貸切・高速バス事業については、3月に利用がなくなり、4月～8月では約80%～90%の利用減少となっている。9月は少し利用が回復しているものの、約70～80%の減少となっている。収入ベースでは、会社全体で50%ほどの減少となっており、未だかつてない大変厳しい状況である。9月の4連休については、毎年5月に行っている「こどもの日公共交通利用啓発キャンペーン」を延期して行い、少し利用が回復したような状況である。昨年5月から運行を開始した「オープントップバス」については、これからの利用回復に期待し9月18日に運行を再開し、9月の4連休に多くのご利用をいただいている。

三浦会長 資料2の1pにはすべての交通事業者が換気を行っているという記載があり、感染症拡大防止対策の大前提であり、非常に大事な対策である。しかし、市民の皆様の中には、まだ感染について心配されている方が多い状況である。以前、富山地方鉄道株式会社では、バスの中で煙を炊き、換気が十分であることを報道陣にアピールしており、多くの方が実感することができたと考えられる。

このような市民向けのアピールも大変重要であり、関係者が一丸となって取り組んでいく必要がある。

○報告3 「富山市地域公共交通網形成計画」の達成状況について

事務局（資料3説明）

（質疑応答）

広瀬委員（国土交通省北陸信越運輸局）

資料3の2pでの公共交通1日平均利用者数と、4pでのICカードによる公共交通利用割合に使用されている公共交通1日平均利用者数の違いは何か。

事務局 資料3の2pに記載の数値65,133人については、富山地方鉄道、あいの風とやま鉄道、JRの市内域の利用者数が含まれている。4pの数

値46,596人については、ecomyca や passca の利用が可能な公共交通利用者数であり、あいの風とやま鉄道、JR の利用者数は含まれていないという違いになる。

川上委員（福井大学）

交通事業者には、新型コロナウイルスの感染拡大により、利用状況が落ち込み、国や県、市からの補助があるにしても、大変な苦労があると考えられる。

利用者数の減少要因については、公共交通の需要そのものが減っていることに加え、公共交通離れが起こっている可能性もある。今後社会活動がある程度回復していく中で、車利用に戻ってしまった利用者をどう公共交通利用に戻していくかが大きな課題である。

また、公共交通を週1回以上利用する市民の割合について、平成26年度と比べて令和元年度では、20代、30代の公共交通の利用頻度が増えている一方、65歳以上の高齢者の利用頻度が減っている。一つの要因としては、高齢者の女性の自動車免許の保有率が高くなっていることが考えられる。今後高齢化が進む中で、高齢者の方の公共交通利用頻度をどう増やしていくのかを戦略的に考えていく必要がある。

また、20代で利用頻度が増えた要因として、大学生や専門学校生に対しモビリティ・マネジメントを行った結果が少し出てきていると考えられ、年齢階層別の比較だけではなく、5年経過した年齢階層別の変化について考察していく必要がある。

京田委員（株式会社富山市民プラザ）

川上委員のご発言で公共交通離れが起こっている可能性があるとのことであるが、その通りであると感じている。

グランドパーキングの利用は対前年比でほぼ100%かそれ以上の利用であり、感染リスクを避けるため、車で移動し、買い物をした後はすぐ帰るといった利用が多いと考えられる。一方で、高齢者の女性が利用の中心であるまいどはやバスについて、ルート沿線の約2万世帯に乗車無料券を配布したが、5%ほどの利用のみであった。さらにその利用者については、新規利用者が増えたわけではなく、既存の利用者のみにとどまった結果となり、あまり効果は見られなかった。何人かに意見をお聞きすると、高齢者の方々にとって、コロナウイルスは怖いものだという意識が強くあり、1週間に1回外出するかどうかという状況である。

感染防止対策を行うことも重要であるが、対策を徹底して行うことで、安全に公共交通を利用できるということを周知していくことも重要である。

○議事 1 「富山市地域公共交通網形成計画」見直しの方向性について

事務局（資料 4 説明）

（質疑応答）

森下委員（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）

公共交通を取り巻く状況は、新型コロナウイルスの影響もあり極めて厳しい状況となっていることを踏まえ、計画見直しの機会に、是非、市民がマイカーからもう一度公共交通に目を向けるような取組や、改めて公共交通の役割や求める機能の考えをお伝えいただきたい。我々事業者としても持続可能性が大きな鍵となっており、これに向けて取り組んでいく絵姿を方向性として示すなど応援していただけると有難い。

田中委員（富山県観光・交通振興局総合交通政策室）

富山県では昨年 11 月からスマートフォンでバスの位置情報を把握できる「とやまロケーションシステム」の運用を開始しており、そのような、各事業者、自治体で取り組まれている最新の事業についても計画に反映していただきたい。

川上委員（福井大学）

富山市公共交通網形成計画の「公共交通沿線居住推進地区」と、富山市立地適正化計画の「居住誘導区域」に違いはあるのか。

事務局 「公共交通沿線居住推進地区」と「居住誘導区域」は基本的に市街化区域内については整合性をとっており、鉄軌道駅から半径 500m、幹線バス停から半径 300m 以内の地域に設定している。ただし、「居住誘導区域」については、調整区域の部分を除いているという違いがある。

西岡委員（代理：富田常務理事・事務局長 富山商工会議所）

新たに検討する施策を追加するのであれば、複数の交通手段やサービスについて選択の自由度を指数化し、どれだけ便利になったのかを示すことができるか検討いただければと思う。

川上委員（福井大学）

公共交通空白地域の人口について、単純に人口減少が起こったことにより公共交通空白地域の人口が減り、交通サービスに変化がないにも関わらず好調に見えてしまうこともある。今後、特に中山間地域については、指標を慎重に見ていく必要がある。

○その他（報告）

事務局（グリーンスローモビリティについて説明）

（質疑応答）

田中委員（富山県 観光・交通振興局総合交通政策室）

運行頻度はどのようなものか。

事務局 約20分程度の運行を予定している。500mを約7分で走行し、起
終点での乗り換えなどを含め、1時間に3本の予定としている。
歩道を広場とすることで走行可能としている。

広瀬委員（国土交通省北陸信越運輸局富山運輸支局）

広場と歩道の境界はどうしているのか。

事務局 幅員30mの歩道を全て広場としている。グリーンスローモビリティ
のみの利用だけではなく、来年度にエリアマネジメントの一環としてオ
ープンカフェやイベントなどの賑わいを創出し、回遊性向上のための取
り組みを一緒に進めていく予定としている。

広瀬委員（国土交通省北陸信越運輸局富山運輸支局）

いたち川付近でのルートが湾曲しているのはなぜか。

事務局 橋梁の維持管理及び更新の都合上、道路区域から外せないため、歩道
を広場とすることは難しく、橋梁の部分のみ車道側を走り歩行者と分離
する形を考えている。

（閉 会）