

富山市地域公共交通網形成計画（案）パブリックコメントにおける ご意見と市の考え方

富山市地域公共交通網形成計画（案）について、パブリックコメントを実施いたしました結果、次のとおりご意見が寄せられましたので、それに対する市の考え方と併せて公表いたします。

○ 意見募集期間 平成28年5月16日～平成28年6月3日

○ 意見者数 1名

○ 意見数 5件

No.	意見	市の考え方
1	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通軸の設定において、すべての鉄軌道を公共交通軸に設定するとしているが、利用者が少ない区間に関しては必ずしも固定コストのかかる鉄道ではなく、郊外部・中山間地向けの「地域特性に応じた多様な生活交通の確保」がされれば充分ではないか。 ・ なお、公共交通軸の設定に関し「すべての鉄軌道」とされながら富山市内である地鉄立山線(有峰口～本宮)が含まれていない点を併せて指摘する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄軌道は、都心を中心に放射状のネットワークを構成し、地域生活圏と都心を連絡するにあたり、大量輸送性、速達性、定時性、広域性などの面で優れた交通機関であることから、すべての鉄軌道を「公共交通軸」として設定しています。 ・ 富山地方鉄道立山線につきましては、運行区間の大部分が富山市域以外となっており、上位計画である都市マスタープランや公共交通活性化計画においても公共交通軸としていないことから、本計画においても同様といたします。 ・ なお、立山線につきましては、公共交通軸とはしてはおりませんが、路線の距離に応じて安全輸送等の対策に要する費用を鉄道事業者に支援しております。
2	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現在スーパーが無い大山地区を居住誘導区域とするのはいかななものか。病院・診療所でも他の地域と比較すると見劣りする面もあり、現状では居住誘導区域ではない地域生活拠点にとどめておくべきではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 当計画は、交通政策基本法の基本理念にのっとり、現在策定中である富山市立地適正化計画と一体的な連携を図ることとしておりますが、「居住誘導区域」はこの立地適正化計画に定める概念であります。 ・ 本市では、既に都市マスタープランにおいて、これまで「都心地区」と「公共交通沿線居住推進地区」を設定し、居住の誘導を図ってきていることから、それらの地区を基本として、すべての鉄軌道6路線と運行頻度の高いバス路線13路線の公共交通軸の徒歩圏について、「居住誘導区域」に設定することとしております。

No.	意見	市の考え方
3	<ul style="list-style-type: none"> P145で路面電車の上滝線乗り入れを検討とあるが、これについて今年3月の市議会で技術的に難しいと市側から説明され、P142のとおりターミナル整備による市電と上滝線の乗継円滑化の方向になったのではなかったか。結論が見えているのならば無駄な費用をかけないよう文言を整理してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 昨年度、市では、市内電車の上滝線への乗入れについて調査を行い、鉄道区間と軌道区間では電圧が異なることや、鉄道と路面電車では車輛の幅が異なること、床面が低い路面電車の積雪時対応などの技術的課題があることを整理しました。その内容について、3月議会にて質問が出され答弁したところであり、市として上滝線乗入れが困難であるとの見解を示した事実はありません。 今年度については、昨年度整理した技術的課題への対応に加えて、乗り入れた場合における運行形態や需要予測などについて検討を実施いたします。次年度以降も必要な調査を進めた上で、乗入れの実現可能性を総合的に判断することとしております。
4	<ul style="list-style-type: none"> P146にあいの風とやま鉄道新駅整備について記されている。富山国際大学呉羽キャンパスに近い願海寺地区での新駅要望は昔から数回あったように思うが、この願海寺新駅について計画に含めることはできないのか。 	<ul style="list-style-type: none"> 願海寺地区での新駅の設置については、地元から新駅の要望があり、富山市にも提出がされております。 県が平成23年度に行った調査結果において、願海寺地区の新駅については、初年度から赤字となるとされたところであり、交通事業者は採算が合わない限り新駅設置は難しいとしています。また、周辺の土地利用規制（農業振興地域・市街化調整区域）などの課題があることから、利用者の大幅な増加が見込めないものと考えております。
5	<ul style="list-style-type: none"> P149に「信頼性の高いバスシステム」として連節バスを挙げられているが、どういう意味で信頼性が高いのか。また連節バスはおそらく輸入車となるが、保守等で問題は発生しないのか。 	<ul style="list-style-type: none"> 信頼性の高いバスシステムについては、国が導入を支援するBRT (Bus Rapid Transit) を例示しておりますが、BRTは、定時性向上や輸送能力増大を目指したシステムであり、公共交通機関の利便性の向上及び利用促進が図られることが期待できます。 BRTの導入には、①専用走行路を確保、②公共交通優先システムの導入、③連節ノンステップバスの導入、④路線の再編などによる運行の効率化など、課題も多いことから、今後、調査・研究を行ってまいりたいと考えております。