

# 新幹線開業に向けた公共交通ワーキング報告書（概要版）

## I はじめに

### ○ワーキング設置目的

新幹線開業を5年後に控え、新幹線新駅と現駅とを結ぶ公共交通機関の各々の現状と課題を整理し、現駅・新駅間のアクセス方法について、市民等から寄せられた各種提案等の検証を行い、現駅・新駅が一体的に活用される公共交通体系のあり方について方策を検討し、両駅が「ひとつの駅」として認識できるアクセス環境の実現を図る。

## II 現駅・新駅間の鉄軌道交通について

### ○特性

- ・行先がわかり易い
- ・大量輸送が容易
- ・定時性に優れている
- ・安全性に優れている
- ・料金が安価

### ○課題

- ・ラッシュ時に車内が混雑
- ・車両が古く乗り心地が悪い
- ・車両がバリアフリー化されていない

### ○鉄軌道交通のあり方と方策

#### 「新幹線ダイヤに連動したスムーズな乗り換えを確保する交通手段」

- ・新幹線ダイヤに連動した城端線運行の実現（ex.運行頻度を上げるダイヤ編成）

#### 「来訪者に安心感、快適性を与える交通手段」

- ・ラッシュ時の快適性の確保（ex.車両の増便）
- ・安心感を与える案内性の確保（ex.案内看板、パンフレット）
- ・バリアフリー化（ex.バリアフリー車両、エレベーター、スロープ）
- ・アメニティ強化（ex.新型車両の導入）

## III 現駅・新駅間の路線バス交通について

### ○特性

- ・設備投資が比較的小さい
- ・経路設定の自由度が高い

### ○課題

- ・行先がわかりにくい
- ・交通渋滞
- ・ラッシュ時に車内が混雑
- ・大型荷物を携行する場合、スペースが狭い

### ○バス交通のあり方と方策

#### 「生活利用者の身近な足となる交通手段」

- ・新幹線ダイヤに連動したバス運行の実現（ex.既存路線の迂回、新規路線の検討）

#### 「来訪者に安心感、快適性を与える交通手段」

- ・ラッシュ時の快適性の確保（ex.車両の増便）
- ・安心感を与える案内性の確保（ex.案内看板、パンフレット）
- ・バリアフリー化（ex.バリアフリー車両、エレベーター、スロープ）
- ・アメニティ強化（ex.新型車両の導入）

#### IV 現駅・新駅間のタクシー交通について

○特性

・待たなくてよい ・走行ルートが自由

○課題

・交通渋滞 ・料金がわかりにくい

○タクシー交通のあり方

「利用者を目的地までの確に運送する交通手段」

- ・ラッシュ時の快適性の確保 (ex.車両の増配)
- ・バリアフリー化 (ex.福祉タクシー)
- ・アメニティ強化 (ex.サービス強化)
- ・新幹線ダイヤに連動したタクシー配車の実現
- ・わかりやすい料金体系 (ex.定額料金制の検討)

#### V 現駅・新駅間の自転車・レンタサイクルについて

○特性

・移動を楽しめる ・小回りが利く ・健康志向 ・環境志向

○課題

・駐輪スペース ・貸出方法 ・景観に配慮

○自転車のあり方

「近隣住民の足となる交通手段」

- ・利用時の安全性の確保 (ex.駐輪場の設置)

○レンタサイクルのあり方

「移動を楽しむ来訪者に快適性を与える交通手段」

- ・利用時の快適性の確保  
(ex.老朽化を防ぐ車両管理、車両の更新、貸出方法・料金設定の見直し)
- ・来訪者に安心感を与える案内性の確保  
(ex.案内看板、パンフレット)

#### VI 現駅新駅間の歩行移動について

○特性

・移動を楽しめる ・健康志向 ・環境志向

○課題

・景観への配慮 ・段差のない道路

○歩行移動のあり方

「ゆったりとした移動を楽しむ来訪者に安心感、快適性を与える交通手段」

- ・歩行時の快適性の確保 (ex.景観整備)
- ・来訪者に安心感を与える案内性の確保 (ex.案内看板、パンフレット)
- ・バリアフリー化 (ex.施設整備)
- ・アメニティ強化 (ex.立ち寄りスポットの整備、観光土産店等便益施設の立地)

## Ⅶ 各種団体等からの提案の検証

### 1 現駅・新駅間の公共交通についての提案

#### ○検証項目

- ・ 氷見線と城端線の直通化
- ・ 万葉線の城端線への乗り入れ
- ・ 城端線の電化
- ・ 城端線新駅と新幹線新駅の連絡について
- ・ 瑞龍寺新駅について
- ・ B R T (Bus Rapid Transit)による現駅・新駅間アクセスについて

#### ○検証の前提

- ・ 現状の条件下で仮に実行したときどのような課題があるかについて検証をする。

### 2 氷見線と城端線の直通化

#### ○直通化の経路の課題

・ 平面交差	【 メリット 】 事業費が最小 【 デメリット 】 北陸本線（並行在来線）のダイヤの影響を受ける線路の線形に制約
・ 高架接続	【 メリット 】 北陸本線（並行在来線）の影響を受けない 【 デメリット 】 事業費が平面交差に比べ事業費がかかる橋上駅舎、自由通路の計画に影響する
・ 地下接続	【 メリット 】 北陸本線（並行在来線）の影響を受けない 【 デメリット 】 事業費が最大
・ 専門家による直通化の詳細な線形、概算事業費の算出が必要。 ・ 並行在来線の運行ダイヤが明確にならなければ具体的な検証は不可能。 ・ 国土交通省基準によれば、事業費約10億円が費用対効果の一つのベンチマーク。	

### 3 万葉線の城端線への乗り入れ

#### ○管理運営面の課題

- ・ 万葉線（株）の城端線での第二種鉄道事業者の許可
- ・ 万葉線の定時性の確保
- ・ 料金精算方法

#### ○施設面の課題

- ・ J R と万葉線で車高が違うことから必要なホームの高さが違う。
- ・ J R と万葉線で車両幅が違うことから必要なホームと軌道の距離が違う。
- ・ A T S 等運転保安設備が違う
- ・ 城端線軌道回路の改修が必要
- ・ 城端線の電化

#### ○経路の課題

- ・ 「氷見線と城端線の直通化」で検証した課題と同様の課題がある
- ・ 平面交差する場合、北陸本線と万葉線の電流・電圧の違い。

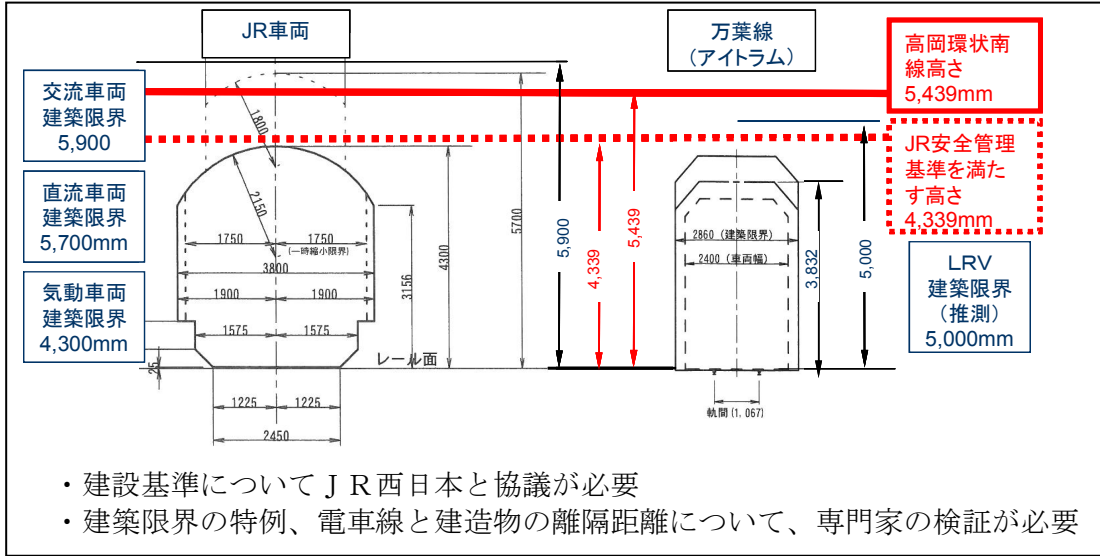
#### ○車両の課題

- ・ 平面交差する場合、電池駆動L R Vの新規導入が必要

万葉線を新駅へ延伸させることを目的とするならば、道路への新軌道の敷設についても同様に検討する余地があると考え。今後、市民、専門家等多くの方の意見を聞きながら、多面的に検討していく課題と考える。

#### 4 城端線の電化

○城端線と交差する道路の下をくぐることが可能であるかが課題



#### 5 城端線新駅と新幹線新駅の連絡について

○1面1線の検証

- ・城端線新駅と新幹線新駅との移動が容易。
- ・概算事業費、維持管理費に優れている。
- ・現駅・二塚駅間の運行（シャトル便）に対応可能。

○連絡施設について

ホーム・トゥ・ホームよりも、ホームから出てシェルター等で連絡する方が移動距離が短く、上下移動が少ない歩行動線を確保できる。

#### 6 瑞龍寺新駅について

○設置目的

- ・瑞龍寺への観光客の利便性の向上  
⇒来訪客の誘客効果を高める観点から整備効果は高い

○設置位置

- ・来訪者の利便性が確保できる距離
- ・瑞龍寺周辺は旧境内地であり開発には配慮が必要
- ・景観保全の観点から配慮が必要

○整備規模

- ・文化財保全、景観への配慮、開発可能な地域が限定  
⇒小規模なものが望ましい

## 7 BRT (Bus Rapid Transit) による現駅・新駅間アクセスについて

### ○バス専用レーン

- ・ 現行の路線バスの運行状況は、高頻度・定時性を十分確保されており、他の交通からバスのみを優先させるメリットは少ない。

### ○連節バス

- ・ 道路運送法の特例を受けられるかが課題。
- ・ 大量輸送が前提であるが、その反面、経路設定の自由度が失われるため、経路とその需要予測について十分な検討が必要。

### ○バスのデザイン性

- ・ どのようなデザインが求められているのか、調査検討が必要。

## VII まとめ（新幹線開業に向けた整備・検討方針）

### ○総合的判断

- ・ 各種公共交通の利用目的の重複を避け、交通体系の全体最適を求めて検討する必要がある。（公共交通利用者のみならず、自家用車利用者の便益も確保する必要あり）

### ○十分な検証

- ・ 各種団体等からの提案を受けた課題の事業化については、専門家による検証も踏まえ、課題、問題点、必要性について十分考慮し、技術的検討・費用等を十分に加味し総合的に判断する必要がある。

### ○目標年次の段階的設定

