

城端線・氷見線沿線地域公共交通計画（素案）に対する委員からの主な意見と考え方

No.	意見内容	意見に対する考え方
1	・交通安全上の観点から、「車両運転者の減少による交通事故減少」、「交通渋滞の緩和」、「交通利便性向上により、高齢者等の免許返納増加」などが期待できる。	公共交通の利用は、交通安全上においても、交通事故の減少や渋滞緩和につながると考えております。また、公共交通が充実し利便性が向上することで、運転に不安を感じる高齢者が免許返納がしやすくなると考えており、ご意見を踏まえ追記します。 【P84 指標8（目標値の考え方）】に追記
2	・高齢者だけではなく、高齢者以外の市民に対しても、公共交通にシフトするため利用サービスを提供してはどうか。	高齢者のみならず、公共交通を利用してもらえるように交通事業者や各市において利用割引や定期券等購入補助を実施しているところです。引き続き、利用サービス提供を実施していくとともに、自動車から公共交通利用への意識変容を促すためモビリティマネジメントを推進していく必要があると考えております。 （関連する主な取組み事業） 「取組み事業18 モビリティマネジメントの推進」 「取組み事業21 公共交通利用者へのインセンティブ」
3	・城端線氷見線LRT化直通化の検討課題は、①設備投資額（車両、プラットフォーム、複数区間の線路敷設備など）と負担割合、②経営体制（上下分離方式か）、③運営収支、④万葉線との連携、一体化、⑤あいの風鉄道との連携、⑥全体の総合公共交通システムの構築など多岐に亘り、短期長期のスケジュール整理が必要。 ・氷見線城端線直通化は、新幹線とのアクセスにおける利便性向上に必須です。乗継がよくなり利便性が上がれば、利用者も増え、事業的にも改善されるものと考えます。 ・持続可能社会の構築を目指すSDGs目標、環境問題解決の点からも、ディーゼル式列車から、全国や全世界でも広まっている蓄電池式車両の導入が適切である。 ・「利用向上につながる車両の検討」に、JR西日本に対し、新型電気式気動車DEC700の実証実験の要望して欲しい。 ・LRT化を行って、駐車場を増やしたほうが、便利な交通機関になるので、利用客は確実に増加する。	城端線・氷見線のLRT化などの持続可能な交通体系の検討については、現在、県、沿線4市、JR西日本で構成された「城端線・氷見線LRT化検討会」において調査・検討を実施しているところです。その中では、城端線・氷見線の直通化や車両等についても調査する予定となっております。今後、持続可能な交通体系について検討会で方向性が示されれば、それに合わせて計画の見直しも必要と考えております。 （関連する主な取組み事業） 「取組み事業2 LRT化など持続可能な交通体系の検討」 「取組み事業3 直通化に向けた検討」 「取組み事業5 利用向上につながる車両の検討」
4	・「ゼロカーボン社会」を目指す上において「クルマ利用と環境」によるCO2削減量・「クルマと健康」肥満度・「クルマと交通事故」・「クルマを利用できない高齢者・学生・交通弱者救済」及び「鉄道の存廃と人口移動の推移」等を提示しながら、沿線市民とコミュニケーションを交わすことで、駅から離れた住民が「我々は利用しないから関係ない、だから、公のお金をあまり投入しないほしい」ではなく、住み続けている人が自分のこととして関心を持ってもらう活動が重要。 ・移住者の住みたいと考える人にとっても「公共交通があるかないか」がポイントとなる。	モータリゼーションの進展により、自動車への依存度が高い中、持続可能な公共交通を実現するには、自動車から公共交通への転換が必要と考えています。本計画の目標の一つに「目標3 まちづくりと連動した持続可能な公共交通網の形成」を掲げており、モビリティマネジメントの推進や沿線のまちづくり、ターミナル周辺地域の魅力づくり、そしてカーボンニュートラルの推進とあわせて、持続可能な交通体系を形成していく必要があると考えております。 （関連する主な取組み事業） 「取組み事業14 主要ターミナルの機能強化・魅力向上」 「取組み事業18 モビリティマネジメントの推進」 「取組み事業22 まちづくりとの連携」 「取組み事業23 公共交通への愛着の醸成」
5	P92 城端線・氷見線に関する施策 「取組み事業4 決済方法の電子化や予約・決裁・割引システムの検討」目標3 ○（関連）⇒●（強く関連）に変更すること。 【理由】 ①ICカード等の利用はもはや公共インフラであり、事前に導入すべき事項。 ②Maasだけではまちづくりに寄与しない。 ③市民のライフスタイルのあり方に大きく影響する	ICカードやバーコード・QRコード等の電子決済については、新型コロナウイルスへの感染防止を目的とした接触機会の減少を背景に、一層浸透して一般化しています。あわせて、Maasなどの新技術活用についても、利用者のシームレスな移動の実現による利便性向上に繋がるものと考えられます。 これらを踏まえ、市民のライフスタイルにも大きく影響するものと考えられることから、ご意見のとおり修正します。 【P92 目標との関連】を修正
6	・表現上「である調」で表記されてるが、「です・ます調」の方が、表現がやわらかく、読んでみようかという気持ちがり強くなる。	行政機関や関係機関だけではなく、広く一般の市民の方にも読みやすいものになりたいと考えておりますので、ご意見のとおり「ですます調」へ修正します。 【計画全体】を修正
7	・新規利用者の確保を図るため、パークアンドライドに関する施策を追加して欲しい。	パークアンドライドに関する取り組みについては、各市においても、駐車場の整備や駐車場の割引等を実施し、公共交通を利用しやすい環境づくりを進めているところです。「取組み事業18 モビリティマネジメント」の取り組み内容に追加します。 【P90「取組み事業18 モビリティマネジメントの推進」】に追記

No.	意見内容	意見に対する考え方
8	・ 新幹線と城端線ダイヤの接続改善	新幹線と城端線の接続改善については、広域交通としての利便性を強化することから、乗り継ぎ利便性の高い運行ダイヤを検討していきます。 (関連する主な取組み事業) 「取組み事業7 北陸新幹線との接続性の向上」
9	・ 城端線の交通系ＩＣカードの導入	交通系ＩＣカードについては、城端線・氷見線ＬＲＴ化検討会と連携しながら、交通系ＩＣカードシステム利用可能エリアの拡大について検討を進めていきます。 (関連する主な取組み事業) 「取組み事業4 決済方法の電子化や予約・決済・割引システムの検討」
10	・ 沿線各地の祭りに合わせたお得な割引回数券の販売	これまで、活性化協議会では沿線のイベントとあわせて城端線・氷見線を利用された方に特典クーポン等（なべ祭りのなべ券の配布、チューリップフェアで使用できる割引券等）を配布しております。引き続き、イベントと連携し、交流拡大、利用者数の維持向上、乗車機会の創出を図っていきます。 (関連する主な取組み事業) 「取組み事業16 沿線でのイベントの連携」
11	城端線・氷見線沿線地域の公共交通の課題 公共交通網の共通課題として、「人口減少による公共交通需要の減少」と記載されているが、市民の通勤通学時における利用交通手段では鉄道は全体の約5%（自家用車は約80%）となっており、「自家用車から公共交通への転換」も課題ではないか。	持続可能な公共交通であるためには、利用者数を一定程度確保する必要があります。モータリゼーションが進展している中で、自動車交通から公共交通に転換させていくことが重要と考えます。ご意見を踏まえて、追記します。 【P76 ①沿線人口の減少に伴う公共交通需要減少の懸念】に追記
12	5.3 課題の整理 持続可能な交通を実現するためには、沿線市が目指すまちづくりと整合を図ったうえで利用者のニーズに適した交通サービスとすることが求められることから、「将来的なまちづくりとの整合、利用者の利便性向上、観光振興による活性化など様々な観点から、新しい交通体系の検討を進める必要がある。」と記載のうえ取組むことが必要。	ご意見のとおり、持続可能な交通体系を実現するには、沿線市のまちづくりの整合や利用者の利便性向上、観光振興による活性化など様々な観点から検討する必要があることから、意見を踏まえて追記します。 【P77 ③持続可能な交通体系の確保】に追記
13	事業22 まちづくりとの連携 公共交通網の形成を図るのは各交通事業者との連携も必要となるため、実施主体に交通事業者も加えるべき。	ご意見のとおり、沿線市のまちづくりと連携した公共交通網の形成を図るためには、交通事業者との連携は必要であり、意見を踏まえて追記します。 【P91 取組み事業27 まちづくりとの連携】に追記