

新幹線・公共交通対策特別委員会審査概要報告書

委員長 舘 勇将

- I 開催年月日 平成 29 年 6 月 23 日（金）
- II 会議時間 午前 10 時 00 分～午前 11 時 42 分
- III 出席委員等 〔出席委員〕◎舘 勇将 ○金森 一郎 横田 誠二
中川加津代 吉田健太郎 上田 武
四十九清治 水口 清志
※欠席者なし
〔議長〕◎曾田 康司
〔副議長〕○樋詰 和子
〔説明員〕別紙名簿のとおり
〔委員外議員〕なし
〔事務局職員〕敦賀 茂樹 安東 浩志 柚原 規泰
三好 伸幸
〔傍聴者〕なし
- IV 審査の概要
- 1 報告事項について

〈 当局から、次のとおり報告・説明があった。 〉

〔市長政策部〕

- (1) 新幹線まちづくり推進高岡市民会議の新高岡駅利用促進策の主な取り組みについて（誘客対策）
- (2) 新高岡駅利用促進に向けた調査・分析について
- (3) 城端線・氷見線地域公共交通網形成計画（概要版）について
- (4) 万葉線「新吉久」電停完成記念式典について

〈 委員から次のような質疑があった。 〉

（ 以下、質疑・質問内容は ○ 、答弁内容は △ で表示 ）

【新高岡駅利用促進 同窓会で応援キャンペーンについて】

- 同窓会で応援キャンペーンでは、対象者を本市出身者または縁のある県外在住者

としているが、この所縁のある県外在住者とは具体的にどのような者が対象となるのか。

- △ 本市出身者だけでなく、本市と関係した者も対象とすることとしており、具体的には近隣の市町村出身で本市の高校に通学していた者などが対象となる。
- 同窓会で応援キャンペーンについては、どの程度の利用を見込んでいるのか。
- △ 約 50 件の利用を見込んでいる。
- 同窓会で応援キャンペーンは平成 29 年 7 月 1 日(土)から 10 月 31 日(火)までの期間としているが、例えば成人式など冬期にも新幹線の利用が見込めることから、継続して取り組んではと考えるが、見解は。
- △ 今回は、お盆の帰省時期を中心に同窓会が開催されることを想定し、これを誘客につなげることを目的とした。この取り組みを成人式などに広げていくことについては、今回のキャンペーンの利用者の声を聞きながら検討していきたい。新幹線まちづくり推進高岡市民会議では、他にも様々な取り組みが検討されており、これらの提案を取り込み誘客につなげていきたい。
- 同窓会で応援キャンペーンについては、東京県人会や東京高岡会、本市に所縁のある関係者などへの県外の P R に加え、市内で同窓会の幹事をする者にも広く周知して貰いたい。(要望)

【新高岡駅利用促進コンベンション開催助成制度について】

- 新高岡駅利用促進コンベンション開催助成制度の実施は予算内までとしているが、予算の規模は。
- △ 新幹線まちづくり推進高岡市民会議の予算で約 100 万円を上限と考えている。

【誘客対策における秋・冬シーズンに向けた着地型旅行の売り込みについて】

- 新高岡駅利用促進タスクフォースでは、飛騨地域や能登地域、金沢への各々のニーズに応じて戦略的な誘客を図っていくとの方針を示していたが、今回の秋・冬シーズンに向けた着地型旅行の売り込みは、どのような戦略で取り組んでいくのか。
- △ 本市単独ではなく、広域的に観光に取り組むことが重要と考えており、能登地方への周遊ルートの活用や、金沢や高山に訪問する多くの観光客を本市にどう取り込むかが課題と捉えている。これまで世界遺産バスなどを運行するなどアクセスの向上を図ってきたほか、「チーム新高岡」の取り組みの中で、金沢のホテルに本市のパンフレットを設置するなどして P R してきた。今回の取り組みでは、本市に訪問した方に、本市での楽しみ方、着地型の旅行プランを提示していきたい。

本市では、高岡御車山を含む全国の重要無形民俗文化財が山・鉾・屋台行事としてユネスコ登録されたほか、民間企業において鋳物体験や産業観光施設が整備されたことから、これらを首都圏に売り込み、誘客につなげていきたい。

【新高岡駅利用促進に向けた調査・分析について】

- 新幹線の利用促進に向けた調査・分析のため、これまでも利用者に聞き取りアンケートを実施してきたが、今回の調査において前回から追加・変更した調査項目は。

- △ 新幹線の利用促進に向けた大きな課題として誘客を掲げており、今回の調査では、行き先、宿泊状況、訪問先状況の把握方法を新たな調査項目として追加した。
- 新高岡駅の乗降者数調査・聞き取りアンケートの実施日を平成29年6月24日(土)、25日(日)、7月6日(木)の3日間とした理由は。
- △ 実施日は繁忙期、閑散期以外の日とし、経年変化を比較するため、前年、前々年の調査実施日と同時期に設定した。

【「かがやき」停車に向けた新高岡駅の利用促進について】

- 報道では、平成28年度の1日平均駅別乗車人数は、前年度と比較して、金沢駅や富山駅では減少した中で、新高岡駅では微増であったが、これまでの取り組みをどう評価しているのか。また、さらなる利用促進に向けて、どう取り組んでいくのか。
- △ これまでの送客・誘客の取り組みの成果によるものと捉えている。新高岡駅の乗降者の内訳は、乗車人数よりも降車人数が多くなっており、本市の訪問者が増加していることから、特に、誘客の面で成果があったと考える。29年度は、さらに誘客に注力して、利用促進に取り組むこととしている。
- 報道では、現在の新高岡駅の乗車人数は1日約2,000人とのことだが、今後の利用促進による乗降者数の目標値は。
- △ かがやき停車期成同盟会では、現在の乗降者数から、さらに約500人の増加を目指している。今後、新幹線まちづくり推進高岡市民会議や関係団体の取り組み、市の施策などを通じて、この目標の達成を目指したい。

【城端線・氷見線沿線地域公共交通網形成計画の目標について】

(目標1)

- 城端線・氷見線の乗車人員について、平成33年の目標値を27年の現状値と同じ値としているが、この目標値は妥当なのか。
- △ 沿線の人口減少に伴い需要が減少していく中で、路線の存続を図り本数を確保するため、利用促進に取り組み、少なくとも現状の乗車人員を維持することを目標とした。

(目標2)

- 定期外利用者割合の増加を目標に掲げているが、少子高齢化の進展により通学や通勤での利用者が減少していくことから、定期外利用者の割合は自然と増加していくものと考えているが、これを目標に設定した理由は。
- △ 沿線の人口減少に伴って定期利用者数が減少していく中で、乗車人員の総体を維持していくためには、観光での利用を促すことやイベントを開催することで、沿線区域外からの利用者を呼び込み、定期外利用者数を増加させる必要があると考える。

(目標3)

- 公共交通利用圏域の人口カバー率を目標として設定した理由とは。
- △ 沿線区域の人口が減少していく中で、城端線・氷見線の利用を促進していくためには、公共交通機関の利用しやすい環境の整備が必要であり、地域内を円滑に移動できる交通体系を目指していくための指標として設定した。

(目標 4)

- 城端線・氷見線とその他鉄道やバスとの乗り継ぎ満足度(5段階評価)の向上を、どう取り組んでいくのか。
- △ 城端線・氷見線では、他の交通機関との乗り継ぎの悪さが指摘されていることから、JRやバス会社などと調整し、働き掛けていくことで、利便性の向上を図っていききたい。
- 城端線・氷見線とその他鉄道やバスとの乗り継ぎ満足度(5段階評価)について、城端線では平均評価の目標値を2.7に、氷見線では目標値を2.5に設定しているが、どのようにこの目標値を設定したのか。
- △ 利用者の満足度については、アンケート調査を実施しており、乗り継ぎのほか、運賃や利用料金、朝夕の運行本数、日中の運行本数など15項目を調査している。調査結果では、乗り継ぎの満足度が最も低かったことから、乗り継ぎの満足度を全体15項目の平均評価値まで引き上げることを目標とした。

(目標 5)

- 過去1年間に利用した交通手段における城端線・氷見線利用割合では、利用割合を約5%向上させることを目標としているが、その具体的な方策は。
- △ 人口が減少していく中で、路線を維持するため、乗降人員を維持しなければいけないことから、観光客などの誘客のほか、普段、城端線・氷見線を利用しない沿線住民にも利用を促したいと考える。沿線各駅でのイベントの開催や沿線地域の散策マップを活用することで、例えば、城端線沿線の住民に氷見線沿線の雨晴を訪れて頂けるような機運を盛り上げていきたい。平成28年度はPRビデオをケーブルテレビで放送しており、今後も地道にPR活動に取り組んでいきたい。
- ノーマイカーの実施状況について、近年の推移は。また、ノーマイカーデーに取り組んでいく中で、城端線・氷見線など公共交通の利用を促してはと考えるが、見解は。
- △ 近年、ノーマイカーデーの実施率は低下傾向にあるが、関連部局と連携し、取り組みを徹底することで、公共交通機関の利用促進につなげていきたい。

【城端線・氷見線の利用向上につながる車両の検討について】

- 城端線・氷見線の利用向上につながる車両の検討では、既存車両のラッピングなどに取り組むよりも、車両の更新が効果的と考えるが、見解は。
- △ 新型車両の配置は効果的ではあるが、まずは既存の車両を活用していきたい。イメージアップとして車両のラッピングは有効な取り組みと考えており、運行中のハットリくん列車を目的に来訪する者もいると聞いている。車内環境の快適性の向上と併せて、イメージアップにも並行して取り組んでいきたい。

【城端線・氷見線での交通ICカード利用拡大に向けた課題整理について】

- 城端線・氷見線での交通ICカードの利用拡大に向けた課題整理について、利用可能エリア拡大の検討状況は。
- △ 城端線・氷見線でも新高岡駅においてICカードの利用を開始した。これは北陸

新幹線新高岡駅の利用者が、ＩＣカードを導入しているあいの風とやま鉄道やＩＲいしかわ鉄道に乗り換えることを想定して設置したものである。北陸新幹線新高岡駅の利用者は、高岡駅や富山・金沢方面に向かう者のほか、氷見方面や城端方面にも向かう者もいるが、城端線新高岡駅でＩＣカードを利用して乗車した場合、ＩＣカード読取機が設置してある駅では降車・出場できるが、読取機が設置されていない城端線・氷見線沿線の駅ではＩＣカードを利用して降車・出場できず、キャンセル処理が必要となる。利便性の向上を図るため、多くの観光客が見込まれる駅ではＩＣカード読取機の設置が必要と考えており、沿線各市でＩＣカードの利用を拡大していくことで、ＪＲ西日本にＩＣカード読取機の設置を検討頂けるよう働き掛けていきたい。

- 万葉線でのＩＣカードの導入や自動販売機やショッピングなどに利用できる環境を拡充していくことで、ＩＣカード利用の利便性が高まると考えるが、見解は。
- △ 万葉線でのＩＣカードの導入については、現在、万葉線株式会社とＪＲ西日本において、技術的な仕様の検討を行っているとのことであり、あいの風とやま鉄道を始め、城端線の新高岡駅のＩＣカード読み取り機の設置など、利用環境が拡大していくことでＩＣカードの利便性向上や普及につながるものとする。

【城端線・氷見線の直通化に向けた検討について】

- 城端線・氷見線直通化の調査結果では、直通便が４往復から８往復可能とのことだが、これは現在のダイヤでシミュレーションしたのか。
- △ 城端・氷見線活性化推進協議会において、現行ダイヤでシミュレーションした結果、城端線と氷見線区間の直通便が４往復から８往復可能であると試算した。ＪＲ西日本やあいの風とやま鉄道、ＪＲ貨物のダイヤが変更されれば異なる結果となることから、一つの指標としたものであり、今後、さらに検討を進めたい。
- 城端線・氷見線の直通化に必要な費用を当初 25 億円と試算していたが、その後の試算で 30 億円の増額された理由は。
- △ 測量結果を踏まえ、詳細に積算したところ、信号システムの切り直しなどが必要となることが判明したため、新たに電気設備等を設置する費用を積算したところ、概算整備費が 30 億円となった。
- 城端線・氷見線の直通化に必要な費用を 30 億円について、国や県との協議状況は。
- △ 設置に必要な費用として 30 億円を試算したが、最終的には、国は費用対効果を基に事業費を判断することから、今後、城端線・氷見線の利用促進策を検討していく中で、費用対効果を上げて、国や県の補助事業として進めていきたい。

【利用者ニーズに合わせたバスの運行ルートやダイヤの検討について】

- バスの運行ルートやダイヤの検討では、沿線住民などのニーズに合わせて検討していくこととしているが、ニーズをどう把握しているのか。
- △ 沿線４市で駅から２キロ圏内の住民にアンケート調査を実施した。この調査結果を基に、利用者にはさらなる利便性の向上を図るとともに、利用していない者には利用を促すための働き掛けを行うこととしており、沿線４市とＪＲで協力しながら

取り組んでいきたい。

- バスの運行ルートやダイヤの検討について、現状、どう取り組んでいるのか。
- △ バスの運行ルートやダイヤの検討はバス事業者で検討しており、補助対象となるバス路線は沿線市で構成するバス協議会などで支援等を検討している。
- 過去5年間におけるバス路線の廃止状況は。また、バス路線を廃止した地域では、その後どう対応したのか。
- △ 過去5年間では平成27年に2路線廃止している。廃止した2路線のうち泉が丘地区では、廃止されたバス路線の代替として、地元自治会が主体となって地域タクシーを運行している。
- 野村地区ではバス路線の運行ルートの変更があったとのことだが、どう変更したのか。
- △ 石瀬地区の循環線として運行していたルートを変更し、海王丸パークまで延長して運行することとなった。
- バス事業者は、運行ルートの変更や廃止を、直近1年間の乗降者数を基に判断していると聞くが、実際にどう判断しているのか。
- △ バス事業者は、経営的な観点からバス路線の廃止や変更をしており、廃止や変更を検討するに際し、乗降者数を調査しているとのことであるが、通年で定期的に乗降者数を調査していないと聞いている。
- バス路線を廃止するにあたっては、地域住民の利用を促進するための猶予期間を設けて貰いたいとの声を聞くが、バス事業者から事前に連絡を受けてそのような期間を設けることはできないのか。
- △ バス路線の廃止にあたっては、バス事業者から事前に連絡を頂いている。市では、代替路線の確保などをお願いしているが、バス事業者が決定権を持っており、経営的にやむを得ない場合、バス路線は廃止されることとなる。バス路線は、利用者が少ないことを理由に廃止されることから、普段から公共交通機関を利用頂くことが重要であり、日常的に利用促進を呼びかけていきたい。
- 運行ルートを廃止する場合だけでなく、運行ルートを変更する場合も、沿線住民に利用を促す猶予期間を設けるため、バス事業者から事前に連絡をして貰いたい。
(要望)

【呉西6市の連携による城端線・氷見線の利用促進について】

- 観光客などを中心に乗車人員の増加を図ることは、本市単独では困難であり、とやま呉西圏域内を円滑に移動できるよう環境を整備するためには、呉西6市で連携した取り組みが重要と考えるが、見解は。
- △ とやま呉西圏域都市圏ビジョンでも、公共交通のネットワークの強化を重要な要素の一つとして掲げている。城端線・氷見線の利用促進については、沿線4市が中心に取り組んでいくことから、本計画は、沿線4市で協議して策定したものであるが、沿線区域だけでなくとやま呉西圏域全体を自由に行き来できることを目標としていることから、呉西6市で連携して取り組んでいきたい。

【氷見線における中川～能町間の新駅整備の展望について】

- あいの風とやま鉄道では、乗車人員を増やすため、西高岡～高岡間に新駅の整備を進めている。志貴野校区では大規模な宅地造成が行われ、人口の増加が見込まれることから、氷見線でも、中川～能町間に新駅を整備する将来の展望はあるのか。
- △ 本市では、コンパクト・アンド・ネットワークを指針にまちづくりを進めており、居住地域をネットワークでどう接続するかが課題となっている。新たに宅地造成を行っている志貴野校区は、万葉線の沿線であることから、まずは万葉線を利用いただければと考える。一方、氷見線の維持・存続も課題であることから、需要動向を注視しながら、ＪＲ等と協議し新駅の必要性を検討していければと考える。

【万葉線のドラえもんトラムと氷見線のハットリくん列車の運行について】

- 万葉線のドラえもんトラムと氷見線のハットリくん列車が並んで運行し、両方の車両が写真のフレームに収まるタイミングがあれば、鉄道ファンや藤子ファンなどの間で話題になると考えるが、今後、乗り継ぎの向上を検討していく中で、ダイヤを工夫することで実現できないか。
- △ 氷見線と万葉線は並行している区間があるが、近接しておらず、ダイヤの工夫等で実現することは困難なように見受けられるが、そのような要望があったことを把握しておきたい。

【万葉線電停の充実・利便性向上について】

- 万葉線の利用促進のため、観光対策として、電停の充実・利便性の向上を図っては。例えば、志貴野電停から藤子・Ｆ・不二雄ふるさとギャラリーへの誘導を図る仕掛けを設けてはと考えるが、本市では、万葉線の魅力向上に向けた新たな取り組みについて、どう考えているのか。
- △ 万葉線の利用目的を提示することで乗車率の向上につながると考えている。藤子・Ｆ・不二雄ふるさとギャラリーは、常設２周年を迎えて企画展などを計画しており、併せてアクセスや利便性の向上にも取り組むこととしている。本ギャラリーの来訪には、志貴野電停を最寄りの駅として、ドラえもんトラムを利用頂くことを期待しており、志貴野電停の工夫やこの電停から本ギャラリーに至るまでの動線の仕掛けについて、関係者と協議を進めている。

〔都市創造部〕

- 。新高岡駅周辺市営駐車場について

〈 委員から質疑はなかった。 〉

2 その他

・行政視察について

8月7日（月）から8日（火）に実施することが報告された。

〈 委員から次のような質疑があった。 〉

【公共交通の整備状況と高齢者の運転免許の返納について】

○ 各校区での、65 歳以上の高齢者数と運転免許証の返納率を見比べると、コミュニティバスこみちの沿線校区で返納率が高いように見受けられる。市内全域に公共交通が行き届くよう、さらなる整備を図るべきと考えるが、見解は。

△ 公共交通が充実している地域では、自動車に頼る割合が低下することから、高齢者の運転免許の返納率が高いと考える。また、富山県全体が自動車社会であることや、運転免許の返納は個人の判断によることから、行政が運転免許の返納を促すことには課題があると考ええる。

市全域に公共交通を整備することは、費用や効率性の面で課題がある。まずは、既存の公共交通をご利用いただくことが重要であると考えている。市では、コンパクト・アンド・ネットワークをまちづくりの指針に掲げていることから、拠点間を結ぶ公共交通の充実に取り組んでいきたい。

〈 当局から次の報告があった。 〉

〔市長政策部〕

- (1) 北陸新幹線新高岡駅発着の旅行商品の造成（北陸新幹線で行く都市対抗野球応援ツアー）について
- (2) 納涼ビール電車の開催
- (3) 万葉線フォト・イラストコンテスト
- (4) 和倉温泉「わく～ぽん」

〈 委員から質疑はなかった。 〉

〈 以上で委員会を閉じた。 〉

新幹線・公共交通対策特別委員会 当局説明員（10名）

副市長	村 田 芳 朗		
市長政策部長	二 塚 英 克	都市創造部長	堀 英 人
政策監 次長	鶴 谷 俊 幸	次長	川 上 孝 裕
参事	戸 田 泰 之	参事	舘 下 徹
総合交通課長	上 田 浩 樹	都市計画課長	久 郷 聡
		道路建設課長	赤 阪 忠 良