

■富山市総合交通計画(素案)に対する意見

資料 1

番号	発言内容	対応
1	課題が整理されているが、各政策への繋がりが分かりにくいのではないかな。	新たに課題と政策の関係性のページを追加(P62)
2	スケジュールの“実施”という用語は、“新規”のほうが分かりやすいのではないかな。	現状のまま(高山本線ブラッシュアップ基本計画との整合)
3	DX、GXについては、パブリックコメントに向けて解説が必要ではないかな。	用語集(資料編)にて対応(P110)
4	重点的に行っていく施策はどれか分かりやすく示しても良いのではないかな。	現状のまま(P63の主な施策が重点施策に当たる)
5	自転車のヘルメット着用、電動キックボード導入の動きを注視している。必要があれば、計画へ盛り込んでほしい。	現状のまま(自転車利用環境整備計画で対応)
6	富山駅周辺に新たな自転車駐車場の整備との記載があるが、既存自転車駐車場の改修なども含めて欲しい。	

■富山市総合交通計画(案)のパブリックコメントにおける意見と市の考え方

(意見提出者 : 1名)

番号	ご意見	市の考え方
1	「1人に1台から1世帯に1台」というコンセプトで、働く世代を対象に公共交通機関に利用を促してみてもどうか。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コンセプトについては、達成できるものを掲げるべきと考えており、自家用車の保有を制限する法律等はなく、計画期間内でこのコンセプトを達成するのは難しいと考えている。</li> <li>・しかしながら、自家用車の保有台数を削減できる環境整備として、公共交通の利便性向上等に努めたい。</li> <li>・引き続き、公共交通の更なる利便性の向上に加えて、利用促進につながる取組みを着実に進め、長期展望として、様々な生活シーンの中で自家用車と公共交通を賢く選択できるライフスタイルへの変換を目指す。</li> <li>・働く世代を対象とした利用促進の取組みとして市内企業へ直接訪問し、公共交通の利用促進の働きかけを実施しており、多くの事業所においてエコ通勤について賛同を得て取組みを推進している。</li> <li>・新たに市営コミュニティバスにおける定期券を発行し、費用面でのメリットを活かし、主に通勤・通学時の利便性の向上や新たな利用者の増加を目指す。</li> </ul>
2	「所要時間の短縮」といった観点をもっとあっても良いと思う。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路面電車は、富山駅停留場における乗降時間の短縮を図るためICカード地上機を導入し、定時制を確保する。</li> <li>・路線バスは、今年度速達便の設定による乗車時間の短縮を図る社会実験を行い、次年度以降の継続を検討している。また、幹線バス路線の機能強化の取組みとして、路線バスの活性化の検討を行う。</li> </ul>
3	富山地方鉄道の扱いを真剣に議論して欲しい。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市副市長が、富山地方鉄道の社外取締役として就任し、業務執行から独立した立場で経営の監督及び取締役会や株主総会等の場において助言を行っている。</li> <li>・本市としては、富山地方鉄道の鉄道やバスは市民生活や経済活動に必要な社会インフラであること、また、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを進める上でも欠かすことのできないまちの装置であり、引き続き沿線市町村と連携し、維持・活性化に努める。</li> </ul>