「富山市総合交通計画（案）」のパブリックコメントにおけるご意見と市の考え方

富山市総合交通計画（案）について、パブリックコメントを実施した結果、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致します。

【意　見　募　集　期　間】令和８年１０月１４日から令和８年１０月２６日まで
【意見提出者及び意見数】３名の方から３件

No.	ご意見（原文のまま。ただし、誤字脱字等については修正しております。）	ご意見に対する市の考え方
1	意見：政策 3 公共交通でおでかけしたくなるサービスの充実について： 施策①高齢者向け割引乗車券の導入：では『JR 高山本線の利用促進と、沿線地域の活性化に向けた高齢者向け割引乗車券「高山本線シニアおでかけきっぷ」や、65 歳以上の方が市内各地から中心市街地へおでかけする際に利用可能な「おでかけ定期券」の発行を引き続き実施します。』としている。 しかし、「おでかけ定期券」の場合、富山港線（ライトレール）では、どの駅間で乗下車しても割引の対象となっている一方、地鉄電車（本線、立山線、不二越・上滝線）では、電鉄富山又は、南富山のどちらかが発着駅でない場合は、割引の対象となっていない。例えば、「おでかけ定期券」を利用しても稲荷町から新庄田中又は栄町までは、220 円だが、奥田中学校前から競輪場前までは、100 円となっている。同じ富山市内でありながら、これでは、中心市街地へおでかけと言う本来の主旨から外れた利用も黙認（見て見ぬ振り）していることになるのではないか。 もし、施策として『高齢者向け割引乗車券の導入』を掲げるのなら富山市内にある全ての駅間のどこでも乗り降りが同一割引料金（100 円）を適用すべきであると考えます。 上記について、本年２月１４日(土)に富山市上滝の大山会館で開催された「富山地方鉄道不二越・上滝線沿線まちづくりに関する市長懇談会」で参加者全員の前で質問させていただきましたが、その時の市長からの回答は『利用時間の延長の要望もあるし。』と質問の主旨から外れた内容であったため、今回あらためて、パブリックコメントとして提出させていただきます。	「おでかけ定期券事業」は、中心市街地の活性化を目的とした事業であり、交通事業者の協力の下、中心市街地で乗降する高齢者を対象に運賃割引を行っています。 ただし、富山港線を含む市内電車は全線で統一運賃となっており、運賃の精算は降車時のみであることから、乗車駅を判別できません。そのため、全線を対象として割引を行っております。 ご提案の運賃割引範囲の拡大等については、交通事業者に過度な負担をかけるとともに、事業の目的との整合等から現時点では困難であると考えており、今後の施策検討の参考とさせていただきます。

2	不二越・上滝線を中心とした公共交通の利便性向上について 1．意見の趣旨 本意見は、富山市総合交通計画（改定案）における公共交通の利便性向上と鉄道ネットワークの強化に関し、特に富山地方鉄道不二越・上滝線沿線の利用環境改善について提案するものです。 公共交通は、通勤・通学、通院、買い物などの日常生活を支えるだけでなく、観光振興、地域経済の活性化、自家用車への過度な依存の軽減にもつながる重要な社会基盤です。 一方、郊外部における運行本数や乗り換え環境については、利用者の利便性をさらに高める余地があると考えます。特に、上滝線沿線の住民が富山市中心部や立山方面へ移動する際、運行間隔や乗り換えの負担が公共交通の利用をためらう要因とならないよう、鉄道ネットワーク全体での改善が必要です。 そこで、運行頻度の向上、路面電車との連携強化、乗り換え環境の改善、運賃面での利用促進策、駅施設の整備などについて、以下のとおり提案します。 2．不二越・上滝線の運行本数の増加と速達性の向上 【課題】 鉄軌道の運行本数について、中心部と比較して郊外部では少ないという課題が指摘されています。不二越・上滝線においても、通勤・通学の時間帯に十分な運行頻度が確保されなければ、待ち時間の増加や移動の不便さにつながり、自家用車への依存が続く可能性があります。 【提案①】朝夕の時間帯における運行本数の増加 通勤・通学需要に対応するため、上滝線の運行間隔について、以下を目標とした見直しを検討してください。 - 朝の時間帯：始発から午前 10 時まで、10～15 分間隔を目標とする。 - 夕方・夜の時間帯：午後 4 時から午後 9 時まで、10～15 分間隔を目標とする。	今回の富山市総合交通計画の改定は、令和９年度から令和１８年度までの事業期間を対象とした「富山地方鉄道鉄道線再構築事業（不二越上滝線、立山線、本線）」を本計画に位置づけるものです。 個別の施策の詳細については、本計画での位置づけを踏まえ今後別途策定する再構築事業計画で検討・記載する予定です。再構築事業計画の策定にあたっては、沿線住民や利用者の皆様からいただいたご意見を十分に踏まえ、具体的な施策の検討・実施に努めてまいります。 なお、ご提案いただいた内容につきましては、今後の施策検討の参考とさせていただきます。

	実施に当たっては、時間帯別・駅別の利用者数、乗降データ、車両や乗務員の確保、運行経費などを調査し、段階的な増便や実証運行も含めて検討してください。 また、利用状況や運行上の制約を踏まえ、将来的な運行頻度の向上に向けた具体的な目標や実施時期を計画に位置づけることを提案します。 【提案②】通勤急行など速達性の高い列車の導入 朝夕の通勤・通学時間帯に、利用者の多い駅（南富山駅、小杉駅）を中心に停車する「通勤急行」など、速達性の高い列車の導入を検討してください。 市内の停車駅を限定することで、主要駅間の所要時間短縮を図り、岩峅寺方面からの通勤・通学における利便性を高めることが期待できます。 ただし、通過駅の利用者の利便性が低下しないよう、各駅停車の運行本数を確保するとともに、列車間の接続やダイヤ全体のバランスに配慮する必要があります。利用実態や所要時間短縮の効果を検証した上で、導入の可能性を検討してください。 3．駅の案内表示と待合環境の改善 【課題】 夜間には駅名標やホーム周辺が見えにくく、利用者が到着駅や現在地を把握しづらい場合があります。また、暑さや寒さ、降雨、降雪時に列車を待つ環境についても、改善の余地があると考えます。 【提案③】駅名標の照明整備 夜間でも駅名を明確に確認できるよう、駅名標のライトアップや照明付き駅名標の設置を検討してください。 併せて、列車内の次駅案内や乗り換え案内についても、視認性の向上を図ってください。沿線住民だけでなく、初めて利用する観光客や高齢者にも分かりやすい交通環境の整備を求めます。	

	【提案④】冷暖房を備えた待合室の整備 利用者数や周辺施設の状況を踏まえ、駅構内または駅に隣接する場所に、冷暖房を備えた待合室の整備を検討してください。 特に、待ち時間が長い駅、通学利用の多い駅、高齢者の利用が多い駅などを優先的に検討することが考えられます。 駅の近隣にコンビニエンスストアなどの施設がある場合には、既存施設との連携も含め、地域の実情に応じた整備をお願いします。 4. 南富山駅における路面電車との乗り継ぎ改善 【課題】 南富山駅では、上滝線と路面電車との乗り換えが必要です。乗り換えに伴う移動や待ち時間は、通勤・通学者、高齢者、子ども連れの利用者などにとって負担となる可能性があります。 富山市中心部と上滝線沿線をより便利に結ぶためには、乗り換え環境の改善に加え、将来的な直通運行の可能性についても検討する必要があると考えます。 【提案⑤】路面電車の上滝線方面への直通運行の検討 路面電車と上滝線を直通運行し、富山市中心部から上滝線沿線、さらには岩峅寺方面まで乗り換えずに移動できる仕組みを検討してください。 直通運行に当たっては、線路や電気設備、車両規格、信号・保安設備、ホームの構造、運行ダイヤ、事業費などの技術的・経営的な課題を調査する必要があります。 【提案⑥】乗り換え動線の改善とホームの近接化 直通運行と併せて、上滝線と路面電車の乗り換えを同一ホームで行えるよう、乗り換え動線の改善を検討してください。 さらに、段差の解消、案内表示の改善、乗り換え時間を考慮したダイヤ調整などを進め、利用者の移動負担を軽減してください。	

	5．岩峅寺駅での乗り換え負担の軽減と立山方面へのアクセス向上 【課題】 立山方面へ向かう際、岩峅寺駅での乗り換えが必要となることが、移動の負担となる場合があります。また、小見地区などの郊外地域から富山市内の学校や職場へ通う場合、岩峅寺駅や南富山駅での乗り換えが必要となり、接続状況によっては移動時間や待ち時間が長くなる可能性があります。 こうした乗り換えの負担を軽減することは、沿線住民の通勤・通学の利便性向上に加え、立山方面への観光利用を促進する上でも重要です。 【提案⑦】乗り換えに対する割引制度の導入 岩峅寺駅で乗り換えて立山方面へ向かう利用者などを対象に、乗り換えに伴う運賃負担を軽減する制度を検討してください。 例えば、一定の条件を満たす場合に割引を適用する「乗り換え負担軽減割引」や、乗り継ぎ割引、企画乗車券などの導入が考えられます。 運賃制度や交通事業者間の精算方法などを確認しながら、利用者が乗り換えによって過度な負担を感じない仕組みづくりをお願いします。 【提案⑧】上滝線から立山方面への直通運行・乗り継ぎ改善 上滝線沿線から立山方面への移動について、岩峅寺駅での乗り換えを不要にする直通運行や、乗り換え回数を減らす運行体系の可能性を調査してください。 また、小見地区などから富山市中心部へ通勤・通学する利用者についても、南富山駅での乗り換えを含め、移動全体の所要時間や接続状況を把握し、鉄道ネットワーク全体での改善を求めます。 6．学校・企業・医療機関と連携した運賃割引制度 【課題】 通勤・通学、通院などで公共交通を日常的に利用する場合、運賃負担が利用促進の障壁となることがあります。運行頻度や乗り換え環境の改善と併せて、利用者に経済的なメリットを提供する制度も重	

	要です。 【提案⑨】学校・企業・医療機関と連携した割引やキャッシュバック 学校、企業、医療機関などと交通事業者が連携し、公共交通の利用者に対して割引やキャッシュバックを提供する制度を検討してください。 例えば、次のような仕組みが考えられます。 - 学校との連携：学生や生徒の通学定期券購入への補助や、公共交通を利用した通学への支援。 - 企業との連携：通勤定期券への補助や、マイカー通勤から公共交通通勤へ切り替えた従業員への支援。 - 医療機関との連携：提携医療機関への通院時に、対象となる交通系サービスや利用証明の仕組みを活用し、運賃割引やキャッシュバックを受けられる制度。 こうした制度を通じて、通勤・通学や通院における公共交通の利用を促進し、沿線地域の活性化につなげることを提案します。 7. 立山観光と富山市内での買い物・宿泊を組み合わせた企画商品の造成 【課題】 公共交通の利用促進と地域経済の活性化を両立するには、鉄道を単なる移動手段として捉えるのではなく、観光、宿泊、買い物などと組み合わせた利用機会を増やすことが重要です。 【提案⑩】立山観光と富山市内での消費を組み合わせた商品 富山市内での宿泊や買い物と立山方面への観光を組み合わせた企画商品を、交通事業者、宿泊施設、商業施設、観光関係団体などと連携して造成してください。 具体的には、次のような商品が考えられます。	

	- 富山市内の宿泊と立山方面への鉄道乗車券を組み合わせた旅行商品。 - 富山市内での買い物に使える特典と、立山方面への往復乗車券を組み合わせた商品。 - 立山観光の前後に富山市内で宿泊・飲食・買い物を楽しめる周遊型商品。 - 上滝線や関連する鉄道路線を利用することで特典が受けられるデジタル乗車券。 これらの商品を通じて、観光客の公共交通利用を促進するとともに、富山市内での滞在時間や消費機会の拡大を目指してください。 8. 子育て世帯・妊婦への公共交通利用支援 【課題】 子育て中の家庭や妊婦にとって、移動にかかる費用は日々の負担となります。特に、平日日中の買い物、通院、行政手続きなどに公共交通を利用しやすい環境を整えることは、子育て世帯の外出支援にもつながります。 【提案⑪】平日日中の子育て世帯・妊婦向け割引 平日日中の公共交通の利用促進策として、未就学児のいる家庭や妊婦を対象とした運賃割引制度を検討してください。 例えば、次のような制度が考えられます。 - 平日日中の特定時間帯における運賃割引。 - 子育て世帯や妊婦を対象とした回数券やデジタル乗車券の提供。 - 医療機関、子育て支援施設、商業施設などと連携した利用特典。 - 対象者や期間を限定した実証事業による効果検証。 対象者の確認方法や制度の公平性、事業費を考慮しながら、子育て世帯が公共交通を利用しやすい仕組みを整備してください。 9. 駅周辺の禁煙化と環境美化	

【課題】
駅周辺での喫煙や吸い殻のポイ捨ては、受動喫煙への懸念や景観の悪化につながる場合があります。子どもや高齢者を含む幅広い利用者が安心して駅を利用できる環境づくりが必要です。

【提案⑫】駅周辺の禁煙化と美化活動の推進
駅構内や駅出入口、待合スペースなど、利用者が集中する場所を中心に禁煙化を検討してください。

併せて、次の取り組みを提案します。
- 禁煙エリアの明確化と分かりやすい表示の設置。
- 吸い殻やごみのポイ捨て防止に向けた啓発活動。
- 駅周辺の清掃活動や地域住民・事業者との協働。
- 必要に応じた喫煙場所の配置や管理方法の見直し。

健康増進、環境美化、子どもや妊婦を含む利用者への配慮を目的として、駅周辺を快適で清潔な公共空間にすることを求めます。

10. 結び
不二越・上滝線をはじめとする地域公共交通の利便性向上は、沿線住民の日常生活を支えるだけでなく、富山市中心部と郊外地域のつながりを強化し、観光振興や地域経済の活性化にも寄与するものです。
運行頻度の向上、乗り換え負担の軽減、運賃面での支援、駅施設の改善を一体的に進めることで、公共交通をより利用しやすいものにすることが期待されます。
富山市におかれましては、沿線住民や利用者の声を丁寧に把握し、交通事業者や関係機関と連携しながら、短期的に実現可能な施策と中長期的な交通ネットワークの改善を計画的に進めていただくよう要望します。

以上

3	不二越上滝線の再構築について 私は公共交通の重要性を認識しており、不二越上滝線の存続そのものに反対するものではありません。また、可能であれば鉄道として維持されることが望ましいと考えています。 一方で、将来の人口減少や労働力不足、財政制約を踏まえると、公共交通の持続可能性については、理念や希望だけでなく、需要、費用及び維持管理体制を含めた客観的な検証が必要であると考えます。 なお、不二越上滝線再構築に関する検討資料も確認していますが、総合交通計画（案）においては再構築を進める方針が示されている一方で、その妥当性を判断するために必要な需要分析、費用対効果、代替案との比較結果等については十分に記載されていないように感じます。 総合交通計画は市全体の交通政策の方向性を示す重要な計画であることから、事業の実施方針だけでなく、その根拠についても市民が理解できる形で示していただきたいと考えています。 その観点から、以下の事項について説明又は検討結果の公表を要望します。 ① 月岡以北と月岡以南を分けた需要分析について 計画では沿線全体が一体的に評価されていますが、月岡以北と月岡以南では人口集積や土地利用状況が大きく異なると考えます。 月岡以北については、沿線人口や施設集積を踏まえると、増便や駅機能強化等への投資による利用者増加が期待できる区間であり、将来の設備更新を見据えた投資にも合理性があると考えます。 一方で、月岡以南については人口集積が少なく、中心市街地のような慢性的な交通渋滞も見られないことから、鉄道による大量輸送が必要な地域であるとは言い難いと考えます。 月岡以南を鉄道として維持することが妥当であると判断した根拠となる区間別の需要予測、人口動向、費用対効果及び将来見通しについて公表していただきたいと思います。 ② 全線鉄道維持と代替案との比較について 公共交通軸を維持することは重要ですが、公共交通軸の維持と鉄道による全線維持は必ずしも同義ではないと考えます。 また、バス運転手不足が課題であることは理解していますが、月岡駅等を結節点としたフィーダーバ	今回の富山市総合交通計画の改定は、令和９年度から令和１８年度までの事業期間を対象とした「富山地方鉄道鉄道線再構築事業（不二越上滝線、立山線、本線）」を本計画に位置づけるものです。 なお、再構築事業の妥当性や事業の実施方針等については、富山地方鉄道鉄道線再構築検討会で、確認・検討を進めております。 また、個別の施策の詳細については、本計画での位置づけを踏まえ今後別途策定する再構築事業計画に記載する予定としております。再構築事業計画の策定にあたっては、沿線住民や利用者の皆様からいただいたご意見を十分に踏まえ、具体的な施策の検討・実施に努めてまいります。

	スの活用や既存バス路線の再編により、限られた人員を効率的に活用できる可能性もあるのではないでしょうか。 そのため、 ＊　全線鉄道維持案 ＊　月岡以北を重点整備し、月岡以南の運行形態を見直す案 ＊　フィーダーバスや既存路線の再編を組み合わせた案 について、 事業費、維持管理費、必要人員、利用者利便性及び将来の持続可能性を比較検討した結果があれば公表していただきたいと思います。 また、比較検討を実施していない場合は、その理由について説明をお願いします。 ③ 市民負担額について 計画では事業費が示されていますが、 ＊　国 ＊　県 ＊　市 ＊　事業者 それぞれの負担割合や、市民負担の規模が明確ではありません。 再構築事業は沿線住民だけでなく市民全体が負担する事業であることから、 市民一人当たりの負担額の目安を含め、市民に分かりやすい形で費用負担の内訳を示していただきたいと思います。 ④ アンケート結果の位置付けについて 計画では沿線住民や利用者へのアンケート結果が示されていますが、沿線住民や利用者が路線の維持を望むことは自然な結果とも考えられます。一方で、再構築費用は市民全体の負担となることから、	

	受益者である沿線住民・利用者の意向と、負担者である市民全体の視点をどのように評価し、計画へ反映したのか説明をお願いします。 ⑤ 将来の維持管理体制について 持続可能性は財政面だけでなく、人材面も含めて評価されるべきであると考えます。人口減少や労働力不足が進む中で、 ＊　保線要員 ＊　電気設備技術者 ＊　車両整備要員 など、鉄道を維持するために必要な人材を将来にわたり確保していくことは容易ではないと考えます。 特に富山地方鉄道の鉄道線は本線や立山線も含めると路線延長が 93.2km と地方鉄道としては非常に規模が大きく、今後の人口減少や利用者減少が進む中で、「必要な予算を確保できるか」だけでなく「将来にわたり維持管理を担う人材や技術の確保ができるか」という観点も重要ではないでしょうか。 そこで、 ・本計画において、人材確保・技術継承に関するリスクをどのように評価しているのか ・長期的な維持管理体制をどのように考えているのか ・路線延長や設備量に対して将来的に維持管理能力が不足するリスクをどのように評価しているのかについて説明をお願いします。 ⑥ 計画の見直し条件について 私は赤字のみを理由として公共交通の存廃を判断すべきとは考えていません。 しかし、計画策定時の想定と実際の利用者数、人口動向、維持管理費、人材確保状況等が大きく乖離	

	する可能性は十分に存在すると考えます。 そこで、本計画における「持続性」の定義及び評価指標を明らかにしていただきたいと思います。 また、利用者数、財政負担、人材確保状況等が計画時の想定を大きく下回った場合に、運行形態の見直しや路線再編を検討する考えがあるのか、その判断基準と併せて説明をお願いします。 最後に私は公共交通の維持そのものに反対するものではありません。むしろ、将来にわたり安全で持続可能な公共交通を維持するためには、限られた財源や人材をどのように活用することが最も効果的なのかを検証することが重要であると考えています。 特に不二越上滝線については、月岡以北と月岡以南で沿線環境が大きく異なると考えられることから、路線全体を一括りに評価するのではなく、区間ごとの需要や将来性を踏まえた検証が必要ではないでしょうか。 また、公共交通軸を維持することと、鉄道による全線維持は必ずしも同義ではありません。将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークを実現するため、 区間ごとの需要分析、代替案との比較、市民負担、人材確保及び将来の見直し条件について、客観的なデータに基づいた説明をお願いいたします。 以上。	