

## 第3回城端線・氷見線LRT化検討会 議事概要

### 1. 日時

令和3年11月16日（火）9時30分から10時45分まで

### 2. 場所

ウィングウィング高岡 研修室 503

### 3. 出席委員

助野座長、河村座長代理、篠田委員、齊藤（一）委員、齊藤（宗）委員、森下委員

### 4. 議事（概要）

#### （1）新駅需要予測調査の報告

前回需要予測調査結果をもとに持続可能な運行が実現可能な交通体系についてさらに議論を深めるとともに、まちづくりも含めた沿線市における検討材料とするため、仮に一定の条件のもと新駅を設置した場合の効果を試算し、その結果を報告。

##### 1）一定の条件について

- ・城端線と氷見線にそれぞれ①1駅ずつ、②2駅ずつ、③3駅ずつ新駅を設置した場合の3パターンについて、2040年時の需要を試算。
- ・①～③の新駅は、駅勢圏人口が多い区間（概ね2,000人以上）に設定し、駅が近くにあることで利用が見込まれる人数を試算。
- ・また、駅数増加に伴う速達性の低下によってもたらされる利用減の効果も考慮（1駅設置ごとに、速達性の低下（2～3分と仮定）により、城端線・氷見線の利用者数は280人減少）。

##### 2）調査結果の概要

- ・LRT化・直通化・高頻度運行（約46%の利用増）に加え、仮に一定の条件のもと城端線・氷見線にそれぞれ新駅を設置した場合の効果は以下のとおり。
  - ① 1駅ずつ新駅を設置した場合は、計307人の利用増（2.1%の利用増）
  - ② 2駅ずつ新駅を設置した場合は、計524人の利用増（3.8%の利用増）
  - ③ 3駅ずつ新駅を設置した場合は、計548人の利用増（4.0%の利用増）

##### 3）課題の整理

- ・新駅周辺の住民の利用だけでは新駅の効果は一定程度にとどまり、LRT化等新駅設置による効果を広く波及させ、また観光需要や新たな需要を取り込むためには、沿線市におけるまちづくり等の検討を引き続き進めるとともに、城端線・氷見線の利用促進に向けた取組みの一層の推進が前提として不可欠。
- ・持続可能な運行に向けた議論に当たっては、費用面の検証の観点から、高頻度運行や新駅設置によって必要となる車両数の増加や対向列車との待ち合わせ施設の増加等も考慮の上、LRT化等に要する事業費について調査が必要。

## (2) 意見交換

### 1) 4市、JRの意見等

#### <各市の意見等>

##### 【利用促進に向けた取り組み】

- ・利用促進に向けた取り組みとして、乗り継ぎ時間の短縮を図るなど、引き続き城端線・氷見線を中心とした交通ネットワーク全体の利便性の向上に努めていく必要がある。
- ・コロナを踏まえた対応として、非接触による運賃收受への需要が高まっていることから、交通系 IC カードや MaaS の導入なども先行して進める必要がある。
- ・新たに住宅団地等の大規模な開発だけではなく、フィーダー系の交通をはじめとする他の交通との連携といった広い意味でのまちづくりによる需要増の方策の可能性について検討を進めていく必要がある。
- ・既存駅の一部において、駐車場の拡充、駅前ロータリーの整備によるパークアンドライドを推進するとともに、駅周辺の道路拡幅及びアクセス道路整備を計画している。
- ・サイクリストのような観光客の利用も視野に入れ、トイレを新設するなどの利便性の向上に努めている。
- ・広域観光の拠点として駅前ロータリーの拡張やバス利用者の待合室の設置等を行っている。
- ・現在、地域公共交通計画の策定を進めており、城端線と市営バスが連携を取り、相乗効果による利用促進に向けた政策を盛り込むこととしている。
- ・北陸新幹線の敦賀延伸、大阪開業を見据え、城端線・氷見線を利用して市内観光地へ来てもらうためのまちづくりを含め最大限取り組んでいきたい。

##### 【今後の進め方】

- ・LRT 化、直通化、高頻度運行の条件を前提に物理的、技術的課題をクリアするための要件やコストを含めた実現可能性を検証する必要がある。また、これらの条件を踏まえ、イニシャルコストだけではなく、ランニングコスト、収支予測等の調査を実施し、LRT 化の利点や課題、実現可能性について検討を行い議論していく必要がある。
- ・今回の調査は駅勢圏人口のみでの予測であるため、今後、沿線での集客施設や宅地造成等の需要増加要因をはじめ個別要因について考慮した調査を実施してほしい。
- ・イニシャルコスト低減や環境負荷への貢献、利用促進などの効果が見込まれる架線の無い電気式気動車の導入についても検討していただきたい。
- ・LRT 車両を段階的に入れ替えることによるイニシャルコストの低減も検討してほしい。
- ・観光列車としての位置づけで DMV (デュアル・モード・ビークル) を導入し、観光振興による路線活性化も検討してほしい。
- ・LRT 化の判断材料として、イニシャルコストだけではなく、将来の負担となるランニングコストも検討すべき。
- ・電気式気動車の導入や自動運転 BRT (バス・ラピッド・トランジット) など、新しい技術を活用した交通体系の実験も始まっており、LRT ありきではなく、幅広い交通体系についても同時並行して検討すべきと考えている。

- ・城端線・氷見線をLRT化することが目的ではなく、将来にわたって維持することが最重要課題であると考えており、DXや自動運転技術を活用した将来的な運営体制・設備の効率化・集約化も見据え、LRT化以外にもBRTなど他の新しい交通体系を含めて幅広く検討していくべきだと考えている。
- ・新しい交通体系の検討においては、沿線が豪雪地帯であり、冬季の公共交通の運行について、雪に対応可能な交通体系を検討していただきたい。

#### 【その他】

- ・将来の公共交通を考える場合、社会のトレンドの捉え方として、新型コロナを踏まえることも大事だが、高齢化をはじめとする、より長いスパンのトレンドを踏まえて対応を検討することが必要である。
- ・新型コロナウイルスにより外出への警戒感やテレワークの浸透など、公共交通利用者の減少が見込まれるため、ランニングコストや環境面にも配慮し、将来世代の負担にならないよう、地に足を付けた議論を行っていくべきと考えている。
- ・人口減少や高齢社会、SDGsの各種の取組みやカーボンニュートラル等への対応といった社会の大きな変化に対応した交通体系の構築について考えることが課題であり、将来にわたって、持続可能な運営が可能かどうかについて議論していく必要がある。

#### <JR西日本の意見等>

- ・コロナ禍で足元が厳しいのは事実であるが、本検討はまちづくり等を含めた公共交通がどうあるべきかという非常に重要な検討だと考えており、今後も引き続き検討に参画してまいりたい。
- ・LRT以外の案について、LRTとの比較対象という形で幅広い検討は必要と考える。
- ・利用促進に向けた取り組みについてはそれぞれ課題やメリット・デメリット、費用面についても相談しながら進めたい。
- ・新型電気式気動車やBRT等、弊社でも一部実験しているが、新技術は開発に時間を要すことや実現可能性のハードルが高い部分もあることに留意いただきたい。実験に進展等あれば情報はお知らせさせていただく。
- ・地域に即した交通体系を実現するためには、実現する際の事業費だけではなく、実現後の運営収支についても調査が必要。さらに新しい交通体系の効果を検証していくなかでは収支という観点だけではなく、クロスセクター効果などの社会的便益という観点での効果検証も必要である。

#### 2) 今後の検討の進め方について

- ・沿線4市、JRのご意見を踏まえ、検討会としての今後の進め方として、LRT化した場合の事業費調査を実施し、費用や技術的な課題等について検討するとともに、比較検討を行うために様々な交通体系についても調査を行い、将来の実現可能性について幅広く検討していくことで合意した。