

「富山県並行在来線経営計画概要(第1次)」に対する意見について

平成24年5月17日
富山県総合交通政策室

本年1月にまとめた「富山県並行在来線経営計画概要(第1次)」について、県民から意見募集を行いましたので、その結果について報告します。ご意見については、本年度とりまとめる予定の「同経営計画概要(最終)」の検討の際に参考にしていくこととします。

◆募集期間

平成24年2月17日(金)～平成24年3月16日(金)

◆関係資料の閲覧場所

富山県HP、県庁(県民サロン、情報公開総合窓口、総合交通政策室)、各地方県民相談室(高岡・魚津・砺波)、県立図書館

◆意見の提出方法

郵送、FAX、県ホームページのパブリックコメント専用フォーム

◆意見数

23件(8人)

- | | |
|--------------|-------------|
| ①経営の基本事項(3件) | ⑤運賃水準(1件) |
| ②運行計画(2件) | ⑥利便性の向上(3件) |
| ③施設・車両計画(4件) | ⑦新駅の設置(6件) |
| ④組織・要員(1件) | ⑧その他(3件) |

◆ご意見の概要とそれに対する考え方 別紙のとおり

富山県並行在来線経営計画概要(第1次)に対するご意見とその基本的な考え方

平成24年5月17日

項目	意見の概要	基本的な考え方
経営の基本事項	<p>経営区間は富山県エリアとし、各県それぞれ単独会社とすることに賛成。地域事情に対応しやすい小回りの効く経営形態が望ましい。</p> <p>そのうえで、JR枝線との情報連絡体制強化、乗り継ぎの円滑化、県内区間の旅客流動に違いに応じた運行本数の設定、需要増が見込める場合に限っての新駅設置など地域事情に焦点をあわせて対応すべき。</p>	<p>単独会社となることで、多くの県民の身近な生活路線として、利用実態に即した利便性の確保など、地域事情に配慮した経営が行いやすくなるものと考えており、引き続きご意見の趣旨を踏まえ、経営計画概要の検討を進めたいと考えています。</p>
	<p>新幹線開業後、県内のJR線は枝線しか残らないとしたら、さらなるコストダウンが進められ不便になる可能性もある。</p> <p>このため、枝線も含めて新会社が運営してはどうか。また、そうすれば、JRとの資産譲渡も有利に進む可能性や、地方公共団体が赤字を毎年補填する形にもしやすいのではないか。</p>	<p>並行在来線ではない城端線、氷見線などのJR枝線については、今後とも、これまでどおり、JRが地域の重要な公共交通を担う鉄道事業者として、利便性に配慮しながら責任を持って運営されていくべきものと考えています。</p> <p>なお、新会社が枝線も含めて運営することと、JRとの資産交渉や赤字支援については直接関係するものではないと考えています。</p>
	<p>将来的に、富山県の在来線は、ライトレール方式(定時運行など)にしてもらいたい。糸魚川～石動間のJR線、城端線、氷見線、万葉線、富山地鉄、ライトレールを一本化して、「富山県全体をライトレール化」してはどうか。</p>	<p>県内の公共交通機関は、様々な沿革に基づき設立され、それぞれ各事業の特色を生かしながら切磋琢磨し、連携できる点は連携していくことが利用者の利便性向上と公共交通の活性化に寄与するものと考えています。また、車両の設計最高速度や電化方式の違いから「富山県全体のライトレール化」は困難と考えております。</p> <p>なお、並行在来線の具体的な運行ダイヤについては、今後、経営計画概要(第1次)の方針を踏まえ、引き続き検討を進めてまいります。</p>
運行計画	<p>並行在来線で現状のダイヤを確保していくことに専念して欲しい。利用者を増やす取り組みより、将来にわたって現状を維持する工夫が必要。</p>	<p>運行ダイヤについては、利便性の確保や健全経営などの観点から、「富山駅～高岡駅間など通勤、通学等の利用が多く、朝、夕に混雑している時間帯については、現在の利便性の確保を基本とし、より地元密着のダイヤに見直す方向で検討する。上記のほか、日中の時間帯等については、現状の運行本数の維持を基本とする方向で検討を進める」ことが基本と考えています。</p> <p>具体的な運行ダイヤについては、こうした考え方をもとに、今後、引き続き検討を進めてまいります。</p>
	<p>列車の運行本数について、ライトレールや万葉線を参考に、富山～高岡で4本/時、他区間でも1～2本/時のような積極的な増発を期待する。</p>	

項目	意見の概要	基本的な考え方
施設・車両計画	<p>J Rから鉄道資産の譲渡を受ける際には、安全面からのチェックが必要。トンネル内ではがれき落ちる心配はないか、橋脚がさびで腐食していないか、長寿命化工事がなされているかなど。</p>	<p>譲渡対象資産については、J Rに対して、譲渡前に調査、点検のうち必要な修繕等を行うよう求めるとともに、点検や修繕が確実に実施されていることを確認していくことが重要と考えており、その方向でJ Rと折衝しているところです。</p>
	<p>糸魚川～金沢の交流区間に521系交直流電車を投入する必要があるのか。J Rとの交渉カードとして、青い森鉄道などで実績のある交流専用車（E701系）などの導入を検討すべき。</p>	<p>車両については、効率的な車両運用を図るため、これまでの3両ユニットの旧型車両から、現在J R西日本が北陸本線で走行実績がある2両ユニットの新型車両（521系）の導入を進める方向で検討しており、J R西日本とはできるだけ多くの新型車両について低廉な価格で譲渡を受けることを重点に交渉を進めています。</p> <p>なお、J R西日本以外から交流専用車（E701系）を購入する場合は、J R西日本との車両交渉には直接関係するものではないと考えています。</p>
	<p>無償譲渡が困難でも、耐用年数がすでに満了して残存価格のみの資産は、譲渡対象の有償価格から控除すべき。（むしろ維持、除却に経費がかかる）</p> <p>また、100キロ近い鉄道用地、うなぎの寝床のような線路用地は鉄道会社しか必要としないので、通常の用地費の算定基準以上の減価が必要。</p>	<p>J Rとは、鉄道用地を含む鉄道資産の譲渡に関して交渉を重ねていますが、J R側は「譲渡資産については基本的には簿価譲渡」としています。一方、県としては、極力低廉な価格での譲渡となるよう粘り強く折衝しているところです。</p>
	<p>雪による運休、遅延情報の不足、乗り継ぎの確保など、冬季の運行が心配。計画づくりには冬季対策にも留意が必要。</p>	<p>冬季の除雪については、J Rが富山運転センター等に配備している除雪車両を有効活用する方向でJ R等と協議することとしており、今後、情報提供体制のあり方など、その他必要な対策について検討を進めてまいります。</p>
組織・要員	<p>当分の間のJ Rへの職員派遣協力要請はやむを得ないが、高給と言われるJ R職員の第2の就職先にしてほしくない。</p>	<p>安全運行に万全を期すため、開業にあたり管理的な業務等についてはJ Rから専門的な知識や経験を有する社員の派遣を受けることとしていますが、一方で、計画的にプロパー職員を採用、養成する方向で検討を進めることとしています。</p>

項目	意見の概要	基本的な考え方
運賃水準	開業時の運賃は、現状の1.1倍～1.2倍程度はやむを得ない。	運賃水準の設定にあたっては、「先行事例等も参考に、利用者の負担が過度に増加しないよう配慮しつつ、会社経営の健全性が図られるようバランスを考慮して検討を進める」こととしており、今後、国の並行在来線への支援やJRとの車両を含む鉄道資産の交渉状況等のほか、県や市町村の拠出による経営安定基金（仮称）による支援、利用促進による利用者増加の見込みなどを勘案しながら、総合的に検討することとしています。
利便性の向上	アテンダントとして、日中、富山～金沢間に医療関係の社員を配置する。（金沢大学病院などへの通院）	アテンダントについては、「日中の時間帯におけるワンマン運転の検討に併せ、高齢者、障害者等の乗降補助や車内アナウンス等を行うため、配置を検討」することとしており、今後、先行事例等も踏まえ、具体的な検討を進めたいと考えています。
	利用者増を期待するより、三セク会社は他の収益を考え、軌道に乗ってから次の手を考えるように。	三セク会社の安定経営を図るには、利用者の増加や収支の改善を促す施策を推進する必要があると考えており、経営計画概要（第1次）には、様々な利用促進策の推進について記載していますが、今後、採算性も勘案しつつ、具体的な検討を進めたいと考えています。
	マイレール意識の醸成は重要な課題。公共交通利用者の小さな声を継続的に拾い上げるシステムを並行在来線会社に作ってもらえないか。 例えば、バス路線とJR駅が有機的に繋がっていない現状を解決して欲しいと思っても、経営主体が異なるため、誰に改善を要求してよいかわからない。	本県の並行在来線は、県内の公共交通機関のネットワークの結節拠点となっており、県内交通機関と連携を図っていくことは大切であると考えており、今後、乗り継ぎしやすいダイヤの設定など具体的な協議を進めたいと考えています。

項目	意見の概要	基本的な考え方
新駅の設置	<p>J Rが採算を検討して新駅を建設していないのに、採算がとれると根拠の薄い報告をしないでもらいたい。</p> <p>新駅整備で2駅がリストにあがっているが、羽広・和田地域は現高岡駅へのアクセス道路が準備されており新駅は難しい。 また、マイカーを交通手段としている家庭が多い。</p> <p>駅勢圏人口は、半径2 kmとしているが、自転車や徒歩で出歩く距離を考えると半径1 kmが妥当。 また、新駅設置については、駅間距離1.5~2 km目安とし、「採算性を考えて2駅程度」ではなく、既存各駅間に1~2駅作るくらいの勢いが必要。(駅は最小限、ホームは簡単な雨除け、自転車置き場があればよい)</p> <p>新駅設置に対する要望が各所から出ているが、以下の2点を条件としたらどうか。 ①新駅を利用する住民・事業者には出資してもらい、一方で定期購入時の1割引、運賃を1割引にする株主ICカードを配布する ②新駅の整備・運営を、要望した地域に委託する</p> <p>魚津市では推進協議会を立ち上げ、電鉄魚津駅を新駅として設置する運動を行っている。高齢化が進む中、高齢者にとって公共交通手段は無くてはならないものになってきており、並行在来線の存続と電鉄魚津駅を新駅として残すよう要望する。(ほか同意見1件)</p>	<p>昨年度の県の新駅設置可能性調査では、一定の乗車人員に加え、周辺開発によるさらなる増加が期待できる2箇所をモデル事例として選んだところであり、新駅や駅周辺の整備について地元市のご協力があれば、鉄道経営の観点からも採算が見込めるのではないかと考えています。 なお、採算性については、新駅の整備費は行政負担とすることを前提としたうえで、中長期的に新駅における運賃収入で駅の維持管理費が賄えるかという点から判断すべきと考えています。</p> <p>西高岡~高岡間については、現在、隣接地で土地区画整理事業が進行中であり、乗車人員の上乗せが期待できることなどから、昨年度の県の新駅設置可能性調査でモデル事例の1つに選んだところであり、新駅や駅周辺の整備について高岡市のご協力があれば、鉄道経営の観点からも採算が見込めるのではないかと考えています。 今後、今年度、高岡市が行う新駅立地可能性調査の結果を踏まえ、高岡市と連携、協力しながら検討していきたいと考えております。</p> <p>駅勢圏人口については、先行事例等と同様に、一般的に徒歩・自転車圏と考えられる駅から半径2 km以内の居住人口としています。 また、新駅設置の検討にあたっては、採算性などの鉄道経営の観点のほか、地元市におけるまちづくりの観点や既存の公共交通機関への影響など、総合的に考慮する必要があると考えています。</p> <p>新駅設置可能性調査では、モデル事例以外の箇所については、現状では鉄道経営の観点から採算性を確保するためには、乗車人員が大幅に上乗せとなるような何らかの要素が必要であると考えています。 こうしたことから、新駅設置の要望については、まちづくりに関する地元市の意見をお聞きしながら、鉄道経営における採算性の有無を検討していく必要があると考えています。</p> <p>電鉄魚津駅を並行在来線新駅として整備することについては、①地鉄高架物と北陸本線の高架物の高さの違いを踏まえたレールやポイントの設置、②電化の違いによるデッドセクションの設置、③ホーム設置にあたっての高架物の補強など、技術的な課題が多くあるものと考えています。</p>

項目	意見の概要	基本的な考え方
その他	新潟県の並行在来線会社は危機感をもって準備を進めている。肥薩おれんじ鉄道と同様に、非電化（を検討）するなど先行事例での交渉手法を取り入れている。住民への説明や株主募集などの手法を参考にしてもよい。	並行在来線については、出前県庁（担当職員による説明・意見交換）などのほか、知事自らがタウンミーティング（H23秋 北陸新幹線・並行在来線と地域活性化のタウンミーティング）を開催するなど、他県にはない取り組みも積極的に行い、県民の皆さんのご意見を直接お聞きし検討を進めています。 今後とも、新潟県も含め先行事例の取組みも参考にしながら、開業の準備を進めてまいりたいと考えています。
	JR魚津駅と新魚津駅（富山地鉄）の間の敷地に、第三セクターの本社を設置してほしい。（経営分離時の経緯も踏まえ、呉東の中心である魚津市に本社設置を）	三セク会社の本社については、日頃の業務管理のほか、非常時において迅速かつ適切な対応が行えるかなどの観点から、適当な場所に設置する必要があると考えています。
	富山県が、JR西日本と富山地鉄との話し合いの窓口になって欲しい。（両社は経営状況に差があるため、公平な話し相手にならない）	鉄道事業経営に関しては、一義的には事業者同士で話し合いを進めるのが基本と考えています。 なお、並行在来線会社は、富山地方鉄道とは、乗継ぎ利便性の確保や近接する駅の管理、企画切符の販売など、連携を図ることとしております。