

行政視察報告書

委員会名（会派名）	チームつばめ	報告者	小林 由明
視察日程	令和 4 年 6 月 30 日		
調査事項 及び 視察地	① 富山県高岡市 コンパクトシティプラスネットワークの実現手法の調査		
参加議員（委員）	（チームつばめ）小林 由明、岡山 秀義		
<p>【調査目的・内容】 LRT 乗車（高岡駅～越の湯電停往復）と市民からのヒアリング及び、現在新交通システムの導入が検討されている城端線乗車</p> <p>（視察経緯） 現在燕市は立地適正化計画を策定し、コンパクトシティプラスネットワークの実現に取り組んでいる。コンパクトシティプラスネットワークの目指すところは、都市機能・人口の密度の維持向上を図ることにより、都市経営の負担軽減、生活利便性の向上、密度の経済維持などを導き、それによる持続性の高い都市構造を構築することである。</p> <p>燕市はこれまで空地空き家対策や創業支援などに注力し、特に市街地部（居住誘導区域など）において都市機能の誘導や集住に効果を上げてきているところであるが、今後さらにコンパクトシティ化を推進するためには、都市の骨格たる弥彦線沿線への集住に注力する必要があり、都市の装置としての弥彦線の利便性向上が急務である。</p> <p>弥彦線の利便性向上を図るため、全国的に新交通システムの導入が進んでいることに着目し、この度富山県高岡市に伺った。</p> <p>なお、現在高岡市では、万葉線に加え、新たに城端線への新交通システム（LRT 化）の導入が検討されている。</p> <p>① 検討会は、富山県、高岡、氷見、砺波、南砺の沿線 4 市、JR 西日本金沢支社で構成されており JR 西日本も技術的支援などに積極的な姿勢を示している模様。</p> <p>【所感】 日本三大大仏の一つである高岡大仏を目の前に、明治元年から創業を続ける角久旅館様に、観光や人流の変化などについてお話を伺った。</p> <p>富山県高岡市万葉線は、かつては利用者減により廃線の検討がなされ、当時は市民も含め市全体として廃線は当然という空気があったという。</p> <p>現在ではマチに欠かせないものとなっているとのこと。休日には越の湯方面からの利用が多く、郊外部より市街地への人の動きが見られ、特に高齢者の利用が多いという。</p> <p>また、LRT を走る車両がマチの景観をよりよいものとしているとともに、市民の多くが現在の万葉線を応援しており「万葉線を愛する会」が設置されている。</p> <p>車両を利用した感想として、中心市街地部を走る際はいわゆる路面電車と相違ないが、郊外部へと進むと弥彦線と同様に鉄軌道を走る電車との違いは分からない。電停が多く、また運行便数も 15 分間隔ということで非常に利便性が高い。</p> <p>私たちが乗車した際には、学生や通院の方の利用が多く、ビジネスマン風の利用も少なくなかった。</p> <p>弥彦線へ新交通システムを導入するとすれば、弥彦線始点終点周辺の観光エリアを直接つなぐことのできるゴムタイヤを使用した車両が走行できる軌道に変更することが望ましいと思うが、いずれにせよ、利用者減から廃線検討がなされた路線が、今やコンパクトシティプラスネットワークの力強い</p>			

推進力となっていることは注目すべきことであり、燕市としてもこうした事例をもとに、弥彦線への新交通システムの導入の調査検討の必要性を強く感じさせられるものとなった。

○参考資料

- ・国土交通省

加越能鉄道から万葉線へ生まれ変わり

<https://www.mlit.go.jp/tetudo/bestpractice/bestpractice%201.htm>

- ・新潟県

万葉線(富山県)の事例について

<https://www.pref.niigata.lg.jp/uploaded/attachment/64748.pdf>

- ・射水市

市の出資等に係る法人の 経営状況に関する説明書

<https://www.city.imizu.toyama.jp/appupload/EDIT/109/109459.pdf>

- ・万葉線株式会社

万葉線の歴史

<https://www.manyosen.co.jp/about/history/>



乗車数の多い時間帯は、こうした2両編成のトラムが走っている。トラム外装には企業広告のペイントが。



2両編成車両の車内。



1両編成の車両。いわゆる路面電車。



1両編成車両の車内。



中心市街地を抜けると弥彦線のような普通電車と変わらない光景。



終点の越の湯電停。



朝は5時30分ころから、夜は23時30分ころまで走っている。