

富山市へのLRT体験見学会 報告書



平成30年2月4日実施

◎見学会の概要

(1)日 程 平成30年2月4日(日曜)

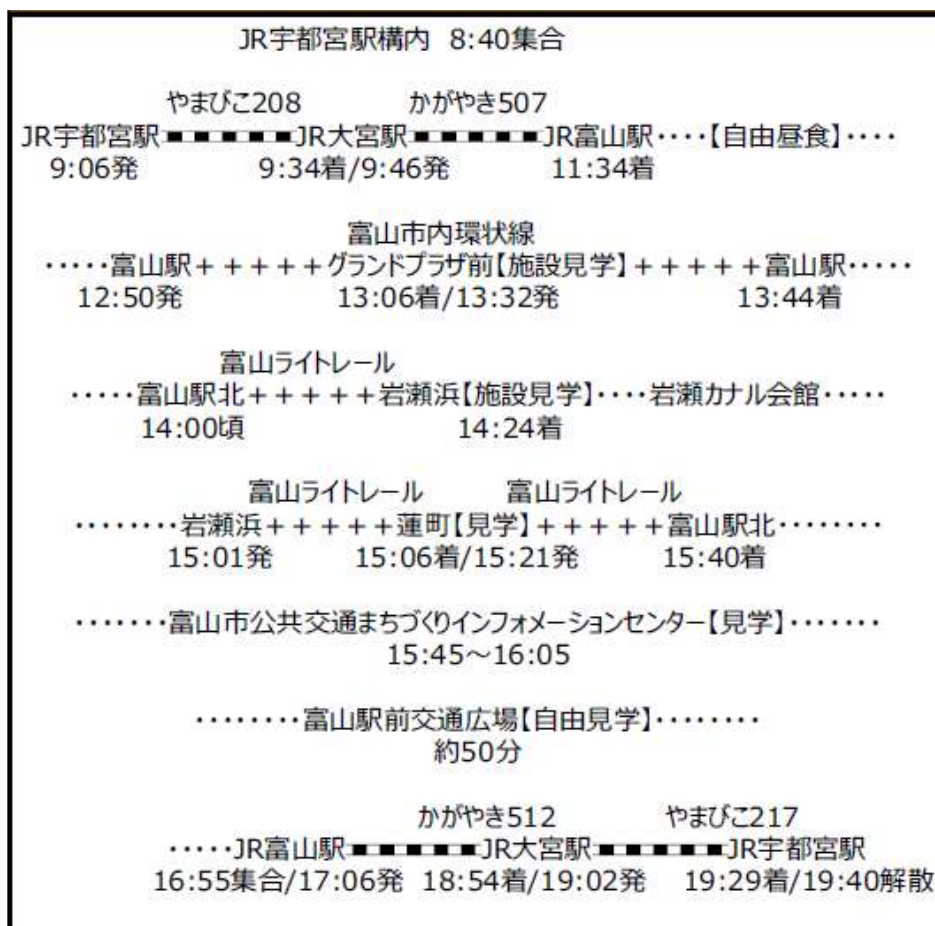
(2)人 数 10名

(3)見学テーマ

宇都宮市が目指す「ネットワーク型コンパクトシティ」のまちづくりに欠かすことのできない「公共交通ネットワーク」の基軸となるLRT(次世代型路面電車システム)事業について、実際にLRT車両の乗り・降りの体験などを通じて、参加者の理解を深めてもらうもの

また、LRTと鉄道駅やバス停留所、駐車場などの乗り継ぎ施設や連携の様子を見学し、これからのまちづくりに活かしてもらうもの

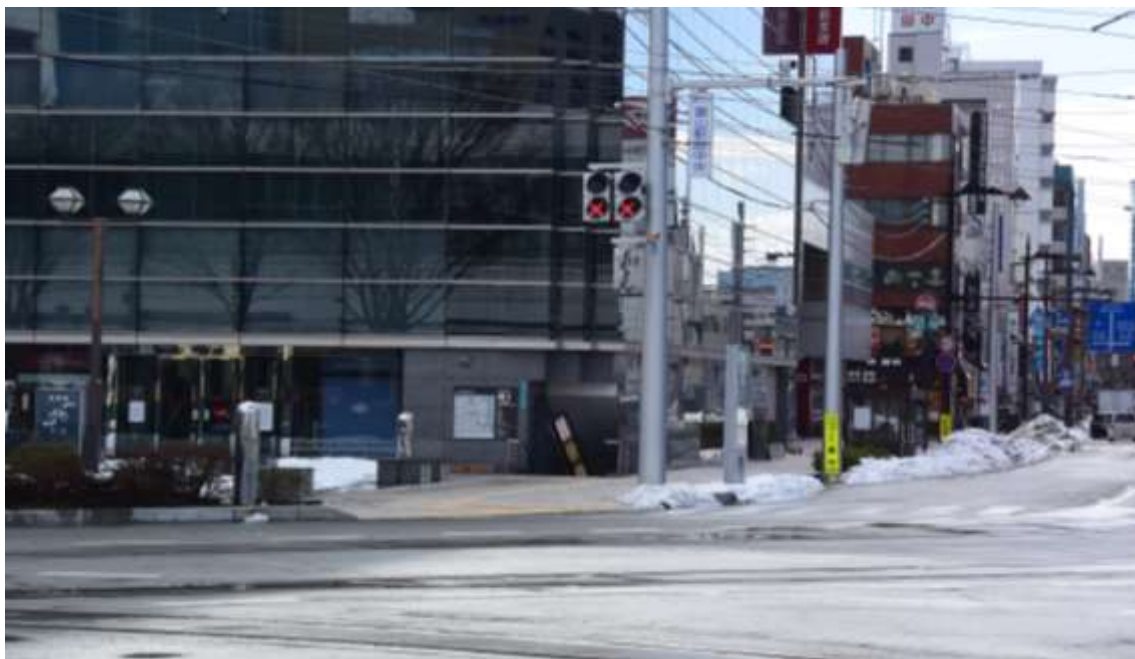
(4)行 程



◎見学の様子



▲富山駅前停留場から道路上に出るサントラム（富山地方鉄道）
画面左側がJR富山駅、右側が市内中心部方面



▲LRTの信号表示（画面×印はLRTへの停車指示）



▲Grandプラザ前停留場からの風景。中央分離帯の位置に軌道が敷設されている。



▲街なかの交流広場であるGrandプラザにて現地見学



▲富山駅北停留場からの乗車風景（富山ライトレール）



▲終点である岩瀬浜停留場（画面左側にフィーダーバスが停車）



▲フィーダーバスは30分おきに岩瀬浜停留場でLRTと結節する。



▲乗り場周辺にパーク＆ライド駐車場（無料）を有する蓮町停留場
35台程度のスペースが有り、主に通勤客が利用する。

◎参加者の発見・感想

(テーマ1)	
LRTを実際に体験してきたからこそ伝えたいLRTの魅力について ※参加者の平均点を記載	
(1)車両の乗り降り	<p>難しい 1 2 3 4 5 優しい</p> <p>4.6</p>
(2)車内の乗り心地	<p>悪い 1 2 3 4 5 良い</p> <p>4.2</p>
(3)車窓の大きさ等 (車内の視点)	<p>悪い 1 2 3 4 5 良い</p> <p>4.7</p>
(4)車両デザイン	<p>格好悪い 1 2 3 4 5 格好良い</p> <p>4.6</p>
(5)運行間隔 (待ち時間)	<p>時刻表が必要 1 2 3 4 5 気にならない</p> <p>4.2</p>
(6)電車接近などの案内情報	<p>役立たない 1 2 3 4 5 役立つ</p> <p>4.1</p>
(7)交通ICカードによる支払い	<p>不便 1 2 3 4 5 便利</p> <p>4.3</p>

(8)歩行者や自転車への安全対策		
配慮されて いない	1 2 3 4.2 5 	配慮されて いる
(9)バスや自転車などとの乗り継ぎ		
不便	1 2 3 4 4.5 5 	便利
(10)その他（自由記載）		
<ul style="list-style-type: none"> ・ L R Tの走行中の振動・騒音が予想以上に静かであった。宇都宮市も騒音・振動の低いシステムにしてほしい（自宅他）。 ・ どのような交通体系になるか不明な点もあるが、地域内交通などを含めた体系をつくること利便性につながると思います。 ・ 新設軌道の安全対策を万全にしてほしい。 ・ 現在の宇都宮市内バス路線の見直し実施をしてほしい。富山市L R T運行エリア内は基本的にバス停はほとんど無かった（2ヶ所）。エリア内の交通がスムーズであることが印象的であった。 ・ 富山駅を発車する場所に設置されている横断歩行者用信号の時間設定が短すぎるように思われた。 		

(テーマ2)

富山市内環状線や富山ライトレールを体験して、芳賀・宇都宮のLRT整備や運営に反映したい点

- ・ 停留場で降りてから信号を安全に渡れるようにすること
- ・ 交通制御、管制方式等、安全・安心につながる事項は、最大限の工夫を持って対応してほしい。
- ・ 平石中央小付近の交差点は特に地区に受け入れられる整備をしてほしいと考えます。
- ・ 日中の運行時の乗車率の向上にいかに対応するか、まちづくりと併せて考えてほしい。
- ・ 単なる柳田街道渋滞対策だけではなく、市全体から見た整備構想（まちづくり）等について広く発信すべきではないか。
- ・ ①各駅に駐車場（無料）、バス停設置、トイレ設置
②バス、デマンドタクシーを含む乗り入れの場所確保
- ・ 駅を作ることにより地区計画制度の活用
- ・ 市内環状線ライトレールが走っているため、利用価値がよいと思います。宇都宮の場合は一直線のため、バスとの連携が重要になると思います。
- ・ 電停の半径500メートル圏における居住促進の長期的施策やLRTの環状線化など、富山市は永い路面電車の利用から育まれている市民の利便性に伴う価値観から見た、まちづくりを展開することを都市構想におき、その手段としてのLRTの効果的運用が行われていたことを宇都宮市も取り組むべきである。市民の利便性を高める視点から事業の具体的内容を明示し、率直に市民に訴えてはどうか。

(テーマ3)
今回訪れた場所で特に強い印象を受けたところとその理由
○蓮町停留場（富山ライトレール）・・・3名 【特徴】フィーダーバスとの乗り継ぎ、利用者用の駐車場の設置
【理由】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者に配慮した施策、マイカー駐車場の無料、バス停留場にトイレ設置あり。 ・ 各停留場に設ける駐車場の整備について適切に検討されている。
○富山市公共交通まちづくりインフォメーションセンター・・・3名 【特徴】富山ライトレールに関する情報発信施設
【理由】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 家とLRTとのつながりをどう理解させるか。 ・ 情報をいかに発信するかが長い目で見た場合、大切であると考えます ・ まちづくりをいかに構築するか、将来につながることで、電停毎に開発をする必要があると考えます。
○富山駅前停留場（富山市内環状線）・・・2名 【特徴】歩行者や自転車への安全対策、JR駅との連携
【理由】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通ルール良さ ・ 市民の利便性の満足感を従事した事業であること
○岩瀬浜停留場（富山ライトレール）・・・2名 【特徴】フィーダーバスとの乗り継ぎ施設
【理由】 <ul style="list-style-type: none"> ・ ライトレールが到着するなり、バスが到着していたので良かった。 ・ ライトレールと市外を循環するバスとの役割分担ができています。 ・ バス停と自転車置き場のスペースが妥当であった（小型バスの利用がよい）。

(テーマ4)

今回の体験見学会を通じて感じた感想や見つけた発見

- ・ ライトレール、市内環状線とバスの連携が良くとれており、LRTだけの話ではなく交通システム全体（バスとの連携）として今後のまちづくりの参考になった。
- ・ LRT、小型バスによる地域循環システム、ユニバーサルデザインタクシーの役割を明確に考えるべきだと気づいた。
- ・ 大変、役立つ見学会だった。
- ・ 丁寧な説明、案内をいただき、ありがとうございました。いかに乗車数を増やせるか長い目で見守ることも必要です。
- ・ 将来、自転車の乗り入れを検討していると思うが、車両幅が狭いため、要検討になるのでは。
- ・ 富山ライトレール株式会社 村上経営企画部長の説明が良かった。
- ・ 見学会が日曜日であったことから市内のマイカー・乗り合いバスが非常に少なく、交通渋滞もなくスムーズであった。特にライトレール内の体験で感じたことは、富山市のまちづくりのコンセプト（LRT運行エリア内を重点的に整備）が見ることができた。
- ・ 駅の駐車場の確保
- ・ 自転車、バス、LRTのつながりをどう理解させていくかが大切です。
- ・ 新設の専用軌道を計画している平石ルートと、戦前から路面電車を利用され市民生活における公共交通として解け込んでいる富山のLRTを単純に比較するのは無理があるが、①信号の具体的設置状況と運用、②LRTのラップ音が低振動であったこと、車両の振動音が少ないこと、③市内中心部におけるLRTの環状線の実態、④電停の半径500メートル圏内への移住促進施策の実施状況の実態、⑤バリアフリー車両機器の実態等々について、今後の自治会連合会活動に活かせるものを得ること出来た。これらを踏まえ、市との意見交換を通じて引き続き論議していきたい。
- ・ 富山のLRTの交通ルール良さ
- ・ LRTの雑音等が静かであり、大変良かった。

◎見学会を実施して（まとめ）

<まちづくり協議会 意見>

「富山市へのLRT見学会」に参加に際して、①運行に際しての安全性の確保、②停車駅周辺の開発・地域振興策、③運行時の人車関連事故の有無を主眼に見てきたところです。

- ① 運行に際しての安全性の確保については、
 - ・ 交差点、停車場における安全対策として、車、歩行者、LRTの各々に区別された信号管制がとられ、表示装置も視認性が高い、LRT軌道は道路中心に敷設され停車場への進入には歩道も高低差がなく、健全者、高齢者、障がい者等全ての利用者に配慮した構造でありました。
 - ・ 車両外観は流線形で、内部・外部の^{ぎそう}臙装も安全性に配慮した設計と感じた。また、色彩もカラフルで親しみやすいデザインと感じました。
- ② 停車駅周辺の開発・振興については、市郊外部では生活に直結する施設を駅周辺に集積させた周辺開発がなされており、LRT利用との相乗効果を狙っているとの説明があった。また、周辺交通網として、駅周辺にバスターミナルを整備し、バスとLRTを直結し通勤・通学客への利便性を確保していると説明がありました。
- ③ 運行時の人車関連事故については、開業以来、人身事故は零、車との接触事故が1件あったが、安全運行のため運転・メンテナンス等全ての関係部所・関係者に対する教育を行っている。また地域住民・利用者の意見・苦情への対応としては、些細なことでも迅速に対処することで、信頼性を確保している。これが利用者増に繋がり、対応が遅れると不信感に繋がり、利用者減に繋がると説明がありました。

本市におけるLRTの導入・運行にあたっては安全性、利便性において、ハード及びソフト両面で追及すると共に、地域との意思疎通は欠かせない要素であると考えますので、NCC構想と相まって推進することが求められることから特段の配慮をお願いするものです。

<連合自治会 意見>

LRT体験見学会には、まちづくり協議会・連合自治会の役員10名が参加してきました。LRT車両の乗降、停留所が設置されている交差点及びその近隣に設けられている駐車場等の視察を通じて、低床とバリアフリー車両の利便性や「樹脂固定軌道」の採用等による騒音・振動が軽減されている実態を体感するとともに、車の保有台数が際立って多い富山市の特性に適合した駐車場の設置の現状を受け止めて来ました。一方、富山では、戦前から路面電車が運行されて来たことやJRの市内電車が富山駅～岩瀬浜駅間で運行されて来た歴史の中で、利便性が生活文化として育まれていると思われました。

事業運営面では、そのJRの鉄道を活用した単線での専用軌道で運行する形態にありましたが、適用される法律は軌道法ではなく鉄道営業法でありました。宇都宮市が計画するルートの中には、軌道法に基づく新設の専用軌道で運行する事業の形態にあり、例えば交差点の運行方式には遮断機と信号の違いがある等、単純に比較できない環境にあることも認識して来たところでもあります。

このような状況下にあっても、中心市街地ではLRTが環状線になっていること、岩瀬浜駅までの全ての停留所をコンパクトなまちづくりを推進する拠点と位置づけ、居住促進のための数値目標を掲げ、この達成に向けた補助を施していること等、まちづくりを前面に押し出し一貫した取組みが展開されていることに、強い関心が持たれたと思われまます。

総じて、体験見学会を通じて今後の取組みに活かせる成果が得られたと考えます。