

富山地方鉄道に関するアンケートのうち自由意見への村長回答

利用者は減るので規模縮小は仕方がないと思う。

➡中長期的には規模縮小は避けて通れないと考えております。どの程度の時間軸を設けて行っていくかが重要と考えております。現在検討会では、直近10年を念頭に議論を行っておりますが、それ以降には施設設備の大型更新も必要の箇所もございます。その部分をどうするのか。国の計画認定が一旦10年以上という期間設定が有り、さしあたりの10年という形の検討には違和感を覚えており、その旨の申し送りは致しております。その他、モビリティ分野の技術革新は日進月歩であります。実際に海外ではハンドルもない無人タクシー車両が既に町中を走行しております。舟橋村も10月よりEVコミュニティバス走行の実証実験を行います。該当車両についても今後システムアップデートによる無人走行が可能なモデルと聞いております。今鉄道があるという考えも重要ですが、これから先を予見しながら検討し、その手法及び時間軸での検討が必要と考えます。

車のない人には料金の半分出してもらえたり、又、年間定期が御手頃な金額で購入できたら嬉しいです。

➡利用しやすい価格設定は検討すべきと思いますが、物価高騰、人件費高騰の中での値下げについては企業経営の継続性の観点から慎重に進めるべきかと思えます。利用者を増やす為の取り組みが、収益を下げる事になることは一時的には利用促進に対しては良いかもしれませんが、長期的に影響を及ぼすことは是と出来ません。

地鉄の駅があることも込みで住環境に魅力を感じて舟橋村に移住しました。今後は子どもも通学に利用する可能性が高く、ぜひ存続していただきたいです。

➡私自身その想いで舟橋村に出戻りした人間ですので、そのお気持ちは重々承知しております。しかしながら、公費を投じる上で確実性の高い投資としてのB/C（費用対効果）の視点が必要と考えます。現時点で焦点になっているのは滑川以東新魚津区間（あいの風鉄道との並行区間）についてです。村として公費による投資のバリューと、個別該当地区へ通学する子供たちへの支援を行う事とも比較して検討すべきかと思えます。今後の高校再編にもかかわってくる部分ですので、今すぐにするかという判断は大変難しい部分であろうと認識しております。その他、上の回答でも記載しました通り、自動車の自動運転技術がさらに向上し、いつでも誰でもどこへでも行きやすい社会が到来したときにどうするかも推察しながら検討をしていくべきであろうと考えております。

無くしてしまうことは絶対に回避してほしい

➡舟橋村において、この段において地方鉄道が無くなることは望んでおりません。一方、皆さんから頂戴している限られた予算をどこまで投資に充当するか（赤字補填はしません）。投資という事は何らかのリターンが想定されるべきです。今の時点では何に投資をするのかが見えていない、同時にリターンも不透明な状態です。したがって全線維持で残す方向性での議論には賛成しましたが、全線維持を決定できないというのはその為であります。ご理解の程よろしく願いいたします。

村民が利用したくなる公共交通にしていくために、今後も連携をはかって欲しい

➡連携は必要と思います。都心では鉄道会社が街づくりを行うことが当然であるように、公共交通と街づくりはリンクするものと考えております。行政として今後如何に電車を利用をいただけるような街づくりを行うかを考えております。

Q4で、通勤通学と私用の両方の選択肢が無いのはおかしくないですか？

➡大変失礼いたしました。今後のこの種のアンケートの際には回答の選択肢には注意を払いたいと思います。

行政が関わらないと維持が難しいのであれば仕方ないと思うが、地方鉄道側も変わる努力は必要

➡変わるというところについては、様々あるかと思いますが。他地域の地方鉄道の実例においても様々な変化・変更はなされておることは承知しております。今後他地域の取り組みも参考とする為、知見を増やしてまいりたいと思います。

行政も富山地方鉄道もどこをターゲットに利用してもらいたいと考えているのか知らないのですが、仮に観光のことを言うならば他県に観光にいつて全国共通ICカードが利用できるのは非常に便利です。他県から来られた方がSuica等使えないんですか？と窓口で聞いているの目撃したことがあります。それを聞いてなんだかすいません！って思っていました。もちろんローカル感が良いってこともあるかと思いますが、観光客としては便利が嬉しい。エコマイカ導入されたとき、なんで？？共通のにすればイイのに！と思ってました。共通にしなかった理由が運営的問題なのだとすれば行政の投資等あっていいと思います！あと列車も線路も整備されればなお良しです。

➡人口減少社会においてデイリーユースの利用者は、長期的に減少は避けられないと思います。さらに行きたい所に行けないという意見（駅周辺に目的地がない）が多くある中で、目的地にたどりつけない交通手段（二次交通も含む）は、まずは選ばれないと考えます。一旦の収支を上げるためには、観光利用者を増やすことが最短最善ではないかと思います。したがってターゲットは先ずはそこに据える他ないと思います。観光等で利用される方は、観光地に行くことが目的ですので、ICカードが使えなければ現金での支払いをしてでも目的地に向かわれると思うので、交通系ICカードを変えても観光利用客数に対してのインパクトは大きくないと考えております（現在の利用者にとっては利便性が上がると思います）。先にも述べました通り、目的地が重ならない方に対しては全国系ICカードにしようが、値下げしようが、利用には至らない（アンケート結果に、取り組みを行っても利用頻度が変わらないと答えられた28.2%に表れている）と思います。

長い目で見たときに、インフラの維持コストは極力下げるべきであり、あいの風並行区間を中心に縮小すべきとは思う。立山線については、土日を中心に、朝夕の本数を維持し、県外からアルペンルートに来る顧客に対して利用してもらいやすいようにして、何とか維持してほしい。

➡まずは当該沿線地域の方々のお考えが優先されるべきかと思っております。あくまで第三者目線での回答となりますが、当然ご指摘のように考える方がおられて当然であろうかと考えます。大量輸送・高速輸送・定時性と鉄道線の優位性は理解しておりますが、そのメリットがどこまで必要なかを精査する必要があると考えます。例えば、観光地まで速やかに行けなくなる。というのであれば、いっそトランジットとなる駅周辺に一定の時間滞在できる環境を整えれば、優位性が劣後しても良いのではないかと考えます。あること前提の議論では、検討もなされないことだと思いますが、無くてもできる方法も検討すべきではないかとも思います。そして立山線とアルペンルートに向かうことは若干論点がずれる部分が出てくるのではないかと思います、アルペンルートに行くには、不二越・上滝線を利用して行くことは可能です。ですので、それぞれのプライオリティを比較検討して、利用しやすさを担保しながら検討しなくては、投資は浪費になりかねないと思います。

下りは本数を減らして良いと思う。

➡下りを減らしますと、下りの戻り、即ち上り本数に影響が出るものと思います。下りだけを回送で走らせるのもなかなか難しいのではないかと思います。

通学の場合は通学補助金でカバーすればよいのでは？

➡すでに学割はございますが、コメントはさらに公費で補助をしたらどうか？というご意見でしょうか。行政から利用者へ支出するか、行政から地铁に応分の支出するのかの違いであらうかと思いますが、教育に資する使い方ではありますので、一考の余地はあろうかと思いますが、増収や利用者増加にどの程度影響を及ぼすか次第でしょうか。

富山地鉄本線必要であるが行政からの投資ありきで富山地鉄が経営して行くのはどうかかと。

➡先のご意見でもありましたが、その前提に変わるという選択肢は必要であらうかと思えます。公益性の高い事業であります民間事業者でありますので、経営について行政が安易に口を挟むということも慎重に考える必要が有ろうかと思えます。ノウハウは非常に多く有しておられる企業ですので、今後公費をどのように投じていくか、そして今後どのような結果になるのかによっては条件等が必要ではないでしょうか。

シマヤの道から富山大和まで地铁の路線バスがあったらいいなと思う。

➡話は少し逸れますが、以前市電の山室線というものがあったかと記憶しております。（実際に走行している所を見た記憶はありませんが）石金周辺まで往来していたのではないかと思います、その路線が延伸してスーパーセンターシマヤ立山店まで伸びていれば、特に藤ノ木エリアの方々の交通利便性は高まるのではないかと考えたりいたします。

地鉄は必要なものだから、なくさないで欲しい。

➡今は当然必要であると思います。これから先の人口減少社会においては、公費の投資の有無に関せずどこまで残せるのか？という現実的な検討、モビリティ分野の技術革新による代替も視野に入れながら、今に限った視点ではなく、10年先・20年先・30年先を見据えて結論を示す必要があると感じております。私が懸念しているのは、大型の設備更新は今般の再構築検討会においては議論の対象外である点です。それを除外し10年間というスパンでの議論になっておりますので、改めて10年後にどうするか議論を行うのではなく、投資が浪費に成らない為に、一旦10年間の議論に終始しても良いですが、目処が立ち次第速やかに議題として取り上げられるべきと感じております。

行政が主体となって、代替交通機関(バス等)を整備した方が良いと思う。

➡富山県は全自治体に鉄道駅があるからこそ鉄道線を活かし、それを軸にした公共交通計画を策定し、富山県の発展推進を進める方向性であります。その上で駅舎からの二次交通を発展させることで県域の公共交通を深化させるという方向性なのだろうと思い、そこに対しては一定の理解をいたしております。しかしながら、全国46都道府県は域内自治体に駅舎の無い自治体があるという事ですので、決して駅舎がないから出来ないという事でも無いという考え方も可能です。46都道府県には出来て、富山ではそれができない理由、もしくは住民の皆さんの利得が最大値となる理由があれば鉄道線を軸にすることの強固な理由になろうかと思えます。1時間に1〜2本しかない、その上での二次交通の推進だけでは正直弱いと思います（しかしながら本数を増やせば良いというものでもない）。今般のモビリティ技術の革新等を踏まえると、鉄道線に固執しすぎているのではという視点を持ちながら最適解を模索する必要があるのではないのでしょうか。

駅周辺や線路周辺を活気づけるような、定期的な維持や整備が必要と捉えております。

➡舟橋村として出来ることとしては、駅南駐車場の村民利用者への減額措置や、週末の駅南駐車場を活用した催事の開催などを模索しております。合わせて駅中のスペースにおいても本年度リフォームを実施して、多くの方に活用いただけるようにしたいと考えております。

稲荷町駅、岩嶺寺駅、寺田駅の環状線化

➡（現実的に可能か否がさて置き）実際コスト（金銭的）は興味レベルとして知りたいところですね。一方その環状から外れる方々は乗り換えのコスト（労力）が生じるので、そのあたり利用される方々がどう捉えられるかでしょうか。乗り換えをコスト（負担）にさせない様に、トランジット駅となる寺田駅や岩嶺寺駅には、改札を通らないような（実態としては通っても通らない様な）形で、時間を活用できる仕組みを設ければ良いのではないかと考えます。

駅までの移動を考えると、車移動のほうが圧倒的に便利であり、鉄道を使う理由は学生以外にはあまり見当たらないのではないかと。自動運転が普及していけば、鉄道の意義はますますなくなっていくことが想定されるので、そこに過剰に投資するのはもったいない。であれば、学生用にバスなどを出し、今後の自動運転時代に備えた投資をしていくべきだと考えます。

➡私の考えに非常に近いと思います。投資は不明確なリターンであれば浪費になりかねません。目的地に容易にたどり着けないというデメリットを払拭するには、掛かる労力、負担、タイムパフォーマンス、コストパフォーマンスが著しく優位になることは必須だろうと思います。

東京から来た人にジェットコースターかと言われた。保線など安全確保のために施設管理を行政が積極的に支援すべきだと思う。

➡まず、乗り心地については複数要因があると伺っております。車両の経年もさることながら、レールの規格の問題、そして枕木や地盤と複数あるようです。それぞれの交換・更新には莫大な費用が発生しますので、安全性の担保（今が担保されていないというわけではない）が直近の最低限のラインではないかと考えます。

電車がなくなることは、観光客にも影響が出るし通勤通学にも支障が出るため、地鉄だけに背負わせるだけでなく、行政が支援すべき。

➡その通りですが、舟橋村は観光客の方においては通過点でしかなく、観光という視点で村民の皆さんに投じられるべき公費を投資して得られる十分なメリットは不明です。地鉄支援の為の投資は、投じられるべき行政サービス分からの充当になるという事を、村民皆様が寛容に受け止めていただければ簡単なお話だと思いますが、限られる予算の中で対応ですので難しい問題となっております。舟橋村に潤沢な財源があればそれも深く思慮する必要もないかもしれませんが、決して予算に余裕はございません。したがって、観光という視点にまで舟橋村が配慮出来る余地は大きくないものと認識しております。通勤と通学も切り分ける必要があります。通学については上で回答した通り、教育に資するものですので丁寧な対応が必要だと思います。通勤については、個人的に行政として支援は行うべきではなく、富山地方鉄道の経営方針としてどうするかによってだと考えます。

鉄道線の運行維持にはお金がかかり負担はかなり大きいものですが、舟橋村は駐車場の完備、富山市への利便性も良く利用者も多い駅なので、舟橋村と富山地鉄が協力体制を取ることと地域公共交通の、未来の世代にも残せる日本一の村であってほしいと願います。

➡もちろん協力は行う考えであります。地方鉄道の駅舎があるという事自体、村として大きなメリットであると考えておりますので、そのメリットを最大化出来るように致したいと考えております。

安全面からの観点から、悲惨な事故を起こさないためにも地域の方が協力してこそ安心して輸送が出来ると思います。

➡乗車機会が多い方はそのような意識になっていただきやすいと思いますが、少ない方は難しい部分があると思います。是非とも協力を頂けるような環境整備を村としても進めて参ります。

舟橋村の関係人口を増やすためにも無くしてはならない交通機関だと思います。

➡交通機関が関係人口を増やしてくれるというわけではないと考えます。今までも舟橋村には地鉄は通っていましたが、関係人口はそれほど増えていなかったと思います。その中で園結びプロジェクトさんの活動によって大きく増えました、サンフラワープロジェクトによっても若干増えていると感じております。ですので、交通機関が増やすのではなく、結局は何を行うか、何に取り組むかだと思います。交通機関は取り組みの一助には成り得ると思います。

モビリティバスとも今後上手く乗り継げる行路もあれば利用促進、地域が盛り上がると思います。

➡ご指摘の通りだと思います。EVコミュニティバスの実証実験等も踏まえ、電車とバス（のみならず二次交通の充実）で、車が無い方でもウェルビーイングな村の実現を目指したいと思います。

また駅南口の駐車場でイベントが出来れば、舟橋村以外からも人が集まりやすく、地域活性化に繋がると思います。

➡近い時期に駅南駐車場では何らか行ってみたいと思います。

地鉄は立山や宇奈月など観光資源が多くあるのに、これらの活用を考えていない。一風かわった車両で直通運行するなど、住民の足とは違う運行方法を考えるべき

➡観光利用の方は、高頻度で利用されない方がほとんどあります。ご指摘の通り高付加価値、高単価運行も今後の取り組みの中の一つに挙げられると思います。

富山地方鉄道社側から、一方的に行政に支援を求めています、本当に会社側でどうしようもないところまで来ているのかが疑問です。赤字ならば、責任は役員にある。役員報酬はどうしているのか。本業以外にかかる費用を削減することは全くできないのか？会社側の努力内容を見せてから各自治体に支援を願ってほしいです。報道されているものを見ても、そういう情報がないので私には誠意が見えないです。また、こうして欲しいという具体的なものは提示されているのでしょうか？金を出せって言うだけ？

➡会社の事情については一定程度理解しております。職員さんの報酬にも着手されたと伺っております。（中長期的経営においては、会社を運営するのもヒトである以上、継続して安心して働けない企業に未来はないと考えておりますので、私はそれを行うべきではないとはお伝えを致しました。）厳しいコメントにはなりますが、雇用されている方々にはその責任は薄く、経営陣に対しては一定程度の責任が伴うという指摘はその通りかと思います。しかしながら公共性の高い事業である以上、今後行政のコミットは必須であろうかと思います。それは金銭的な部分以外にも当然必要であろうと思います。

舟橋は富山市内や富山駅に行く公共交通機関が無いので地鉄は維持して欲しい

➡維持するにあたっての利用者されておられる方々、運営企業、行政視点のB/C（費用対効果）の試算と、その先の見通しが重要です。維持する為に、収支を上げる為の利用者運賃を上げる、利用者を増やす為に運賃を下げる、設備更新を行う等など維持することに対してのコストと得られるメリットの落としどころが必要です。

他の地域の事は分かりませんが、舟橋村には必要だと思うので 残って欲しいとおもいます。

➡舟橋駅（及び通過）が無くなることは舟橋村にとっては大きな損失と考えておりますので、同様に考えております。

車に乗れなくなった時に交通機関は必要だと思うが、駅まで歩いて行き、利用するか、また今は買い物、遊びなどで利用するが、今後外出機会も少なくなり、利用する事があるかはわからない。

➡今だけの視点での判断のみならず、先々（それは10年先、20年先、30年先…）を見据えて検討すべきと考えております。

少なくとも上市までは必要

あいの風の並走部は思い切って廃止すべき

➡上市までは当然に必要と感じております。あいの風との平行区間については、その地域の方々の総意は優先されるべきだと思います。仮に廃線にするにしても、単に無くすという事ではなく、無くした際のデメリットの解消（あいの風路線への乗り換えし易さ）など務めなくてはならないと感じております。

行政の関わりに強制力を持たせることができないか。

➡無条件に行政の係わりに関して強制力を持たせることは難しいと思いますが、今後行政からの投資となった際には、例えば出資という形であれば経営に深く関与できるかもしれませんが、その一方で責任も発生します。利益と公共の福祉という観点の相反も起こり得ると思いますので、一筋縄ではいかない部分があります。

よくわからない

➡アンケートのご協力ありがとうございました。

あいの風と被ってる箇所と赤字区間切り離してほしい

➡上でもお答えさせて頂いた通り、切り離すとしてその先のどのように地域の方々の交通の便を最大限確保するかを検討する必要があるかと思います。

朝ラッシュ時の3両編成を増やして欲しい

➡申し訳ありませんが、こちらのご質問の回答は私では難しいですが、要望の一つとして受け賜わりたいと思います。

舟橋在住である以上、地鉄を無くす訳にはいきません。車を手放した以降の交通手段がなくなると生活に困ります。通学する子供達の為にも是非、維持していただきたいです。

➡ご意見は承知いたしますが、地鉄を残す事と、車を手放した以降の交通手段と、通学する子供たち為というのは、必ずしもイコールにはならない未来もあると思います。上で答えた通り、現時点においてはその通りかと思いますが、この先モビリティ分野の技術革新と社会実装がその打開の可能性を秘めていると捉えております。

パークアンドライド促進で駐車場を無料にするところがあるように、以前のように駐車場無料にすれば、村の収入は減るが乗る人はそれなりに増えると思います。あと、舟橋駅を経由するルートバスを運用すれば、車に乗れない人も駅が利用しやすくなる。

➡前段について、村の収入を削って利用者を増やすという試みを行う事で、投資を一定程度回避できるならば検討したいと思いますが、現時点で平日の駐車場の利用率は70から80%となっており、無償化せずとも一定の利用者確保には至っております。やるべきは、村の歳入を確保しつつ、利用者を増やす取り組みであろうと思います。ルートバスの件は今後推進を図りたいと思います。

我が家には小さな子供がおりますので、将来は通学で利用させていただくことになると思います。交通によって進学先が限定されないような支援を考えていただきたいです。

➡この点については承知いたしております。地鉄路線の存続に限らず、出来る限りの対応は致したいと思います。

純粋な民間会社なので行政の関わり問題が出てくる。あいの風のように3セクとして、行政が維持する社会インフラという形にすればよい。

➡ご指摘の通りかと思います、今後のどのような関わりになるか議論が深まる方向でありますので、一つの選択肢として留めておきたいと思います。

行政が関与した所で変わらない。駅、周辺で人々が集まる多目的施設の整備、他の、地域から、人々が汽車に乗って来ようと思う場所を造っていけばいいと思う。

➡行政の関わりの一つとして、その様な街づくりを進める事かと思います。アンケートの回答においても富山市の不二越・上滝線沿線の開発の様に、生活の中に地鉄があるような街づくりであれば良いのではと思います。

仮に行政が関わらなかつたら・・・どうなるんだ。普通に利益を産むには不採算部門はスクラップ&ビルドして事業再構築するしかない！

➡ご指摘のお気持ちも承知しております。公共性のある事業であるからと言って、やみくもに公費による投資はすべきではないと思います。しっかりと投資に見合ったリターンを検討し行うべきだと思います。その上で、行き詰るようであれば、スクラップも当然検討すべきと考えます。

通学、通勤時間帯は今まで通りのダイヤを維持してもらいたい。

日中は、1時間に1〜2本などのダイヤでもいいのでは？

➡舟橋村は、本線と立山線が通過しており、舟橋村の本数が寺田駅で分割されるので、その辺りの具合も考えながらと思います。

富山地方鉄道の良いところがあるので廃線にして欲しくない想いはあるのですが、どうしても車があると車で移動してしまうので、想いとは逆の行動をとってしまっていることに残念だなあと感じています。

➡まさにデイリーユースの方を増やすには、その部分の意識をどう変えられるかだと思います。お恥ずかしながら、私も同様であります。

鉄道をなくして、栄えたところがありますかね、やはり鉄道に頑張ってもらい村の繁栄を。

➡無くして栄えたところは無いかもかもしれません。一方で大きな自治体でも数カ所しか駅舎がなくとも発展している地域も有ろうかと思います。恐らくそういった地域には相応の理由があると思いますので、そういった部分も今後沿線に落とし込む必要があると思います。

地鉄に対しては、行政投資ありきの経営スタイルから脱却させる意識をもたせることが重要だと思います

➡私も以前は民間の中小企業経営者の端くれでありました。当然多くの民間企業は行政からの投資はございません。この様なご意見を頂いたという事は富山地方鉄道様に伝えておきます。

地鉄を利用してる人がいるなら残すべきだと思うし、廃止するなら代わりになる公的な移動手段が必要だと思う。

➡これも難しい部分だと思います。自治体の本来成すべき事業に滞りを起こしては本末転倒に成り得るので、どこまでどうするかという話だと思います。

県職員の天下り経営陣への着任は不要、実務者としての出向が望ましい。観光、通勤、通学、による利用者分析で一定水準を利用客が下回る場合は、存続希望の自治体が乗降客ベースで費用負担を必要とし、出来ないのであれば廃線、或いは廃駅とする。尚一定水準とは地鉄が採算ベースを基準として適性に設定する。

行政は地鉄利用促進策として、他の鉄道より割高感が強い利用者の一部を負担(補助)する。

➡県職員の方が天下りで経営陣に着任しているという事はないと思います。(現職が充て職的に関与していることは有り)全国的に地方鉄道の再興を手掛けたられた方もおられますので、そういった知見が豊富な方を招へいすることも検討の一つかと思います。細かなミクロ分析は必要です。大きく、観光とそれ以外は分けて考える必要があると思います。利用に關しての公的補助につきましては、その地その地で検討いただくほかないかと思います。

課題はあるが滑川魚津間は廃止、魚津宇奈月温泉間はいいの風とやま鉄道支線と先ずはしたい。観光集客企画は3県3セクター社協調の下一万三千尺物語様で芦原、加賀、和倉、宇奈月温泉駅間直通の運行も興味はある。地鉄は本線について滑川、上市、舟橋、富山の実体的生活路線として地域住民概理解にて各行政区支援含め尽力してみても採算の程は？と思う。

➡平行線区間についてはその地域の方の意向が優先されるべきかと思います。ふまえて、利用を拡張できる取り組みのアイデアを今後もお声を頂戴したいと思います。

村長が鉄道に関して考えてることを開示して欲しいです。

➡本アンケートの回答を以て私の考えている内容とさせて頂ければ、ご理解を頂けるものと思います。ご一読いただけますと幸いです。

いろいろ大変な中、地鉄さんには毎日頑張ってもらって感謝してます。厳しいとは思いますが、全線維持でなくなったら困る方々も多いかとおもいます。ある程度行政投資はやむを得ないのかも思います。

➡このアンケート結果からも分かる通り、全ての方々が同様な想いでもございません。どこまで公費による投資を行うのか、それによって村政にも影響は出る事は当然ですので、何を行い、何を行わないのかも含めて検討して参りたいと思います。

施設保有と運行管理の役割分離

➡いわゆる上下分離についてですが、恐らくそういった議論になることは全国的にも当然の流れかと考えております。

安全性をしっかり確認して欲しい。

車両、線路等の設備の安全性が担保できないのであれば廃線が良い。

➡安全性は第一優先事項です。10年以降更に先の大型更新施設にかかる費用も勘案してこの先の在り方を検討したいと思っております。

地鉄を市内電車に接続

➡私の所感ですが早急には難しいと思いますが、アイデアとして承りたいと思います。ありがとうございました。

宇奈月温泉や、立山の観光をもっとアピールして電車を利用してもらうようにして欲しい。旅行者にも学生にも、年配の方にも大事な足なので。免許返納しても足が無ければ、何処にもいけない。交通弱者の事も考えて欲しい

➡ご意見ありがとうございます。交通弱者の方々の事も考えており、10月から実証実験も行っています。しかしながら、予算にも限りがある中で、実際の問題としてどこまですべきか、出来るかというのは現実的な課題として検討しなくてはなりません。交通弱者を優先するがあまり、その他の行政サービスに滞りを出すわけにもなりませんので、ご理解の程よろしく願いいたします。

地鉄も株主に対し、過度な優待はやめたほうが良いのでは？

➡ご指摘の通りかと思います。過度である部分が有るようでしたら、一考いただく事も必要かもしれませんが、大変恐縮ですが現状の詳細の優待についての内容を承知しておりませんので、回答を保留させていただきます。

舟橋村在中の人で地鉄利用者はそんなに多くないと思うので、地鉄支援が必要なのであれば、本数を少なくしてもよいと思う。舟橋村の税金は他のことで使ってほしい。

➡ご指摘の様なご意見も当然であろうと受け止めます。公費である以上、可能な限り公平性に留意しながら検討いたしたいと思います。本数によって負担按分が為されるようでしたら、私としては本数を減らしてもらうことも思案の一つでございます。

旅行者含め、人が増えないと利用が増えない事はわかっているのでは？行政含め、トータルで考えるべきだと思います。

➡トータルで考える中で、行政として成すべきことは取り組むべきだと思います。人口減少社会の中で、日常使いの利用者は間違いなく減少する事は明白であり、いかに観光利用を促進させるかが重要であるとの認識であります。

学生の通学利用ができる運営を維持して欲しい。橋の上など安全第一で。

➡ご指摘の通り安全は第一です。現時点で舟橋村の滑川以東への通学利用者は数名となっております。今後高校再編等の話に係って、その人数も変化すると思いますが、そういった外部要因を踏まえながら検討したいと思っております。

利用頻度や、収益性を考えあいの風との隣接している駅などはあいの風を主として運行していき、地鉄電車については必要な人がいる利益率がある地域に絞って継続維持していくのがベストかなと思います。

利用客が少ない駅の路線は維持にコストがかかりすぎて、そこに行政の投資を費やすのはどうなのかな？と個人的には思います。

➡ご意見ありがとうございます。収支に主眼を置くならばご指摘の通りかと思います。しかしながらその単一的な指標のみで議論とならず、次いで出てきたものが社会便益です。私としては、社会便益の有無は一定程度の理解は示しますが、その便益がどのくらいであり、それに対してどこまで投資するのが明解となっていない所です。

ほとんど利用しない人の意見を考慮する必要はない

➡ご意見として申し上げたくなるお気持ちは理解できますが、一方でほとんど利用されていないものに公費を投じるべきではないという意見も生じるとしますので、議論を深める意味においては若干乱暴に感じます。

通勤・通学に使うため、路線維持に行政が積極的に係わるべき。

➡積極的に関わることは必要だと思います。『関わること＝投資をすること』であれば、設問にも記載した通り、行政サービスを削ってでも投資を止むなしと皆さんが受け止めて頂けるならば、その様な対応でも問題ないと思いますが、本自由記載内容を鑑みると一概にそうとも言えませんので、しっかりと協議の場で検討を深めたいです。

舟橋村などは、かつて実施していたパークアンドライド等、行政として協力できる方法等（通勤定期購入者等には駐車場利用料金を無料又は割引くなど）を検討実施するなどにより支援する。

➡現状舟橋駅南駐車場の利用率は高い利用率を推移しておりますので、無料は検討しておりますが、村民の方向けには料金改定し余力分を利用いただけるような事を検討して参りたいと思います。

利用客の減少は人口減少に比例している。ましてや車社会の富山県では電車より車！利用しない村民にとって、税金の投入には賛成できない。

➡ご指摘の通り人口減少についてはこの先10年で富山県全体として、約10%減少する見通しであります。相対的に日常使いされる方は、間違いなく減少する見込みです。如何に利用いただきやすい取り組みを行うかが富山地方鉄道及び行政に課された課題かと思います。利用しない村民の方々にとっては、ご指摘の通りのお気持ちは承知しておるところです。

昼間の大幅な減便も可。

➡今後、最終的な判断として国の再構築計画を申請するか否か。申請するとするならば、利便性を向上させるという事も要件の一つに該当致しますので、減便した際の利便性という要素について勘案する必要が出てくるかもしれません。

自身が車で移動出来ないとなれば公共交通機関での移動が必要となるから、鉄道を維持して欲しい。

➡こちらについても今の時点においては、ご指摘の通りかと思いますが、この先モビリティ技術の革新と社会実装次第では、状況が異なる可能性も大いにあるかと思っています。そういった部分も含め、検討会においても意見を致したいと思っています。

学生など、に影響が出ないようにして欲しいです。

➡上でも答えてあります通り、学びの機会に影響が出ないように最大限の配慮は行うつもりであります。

運行ダイヤの見直し

➡上でも回答した通り、今後の方向性によっては十分あり得るお話かと思っております。

舟橋村は比較的地鉄での移動がしやすい所だと思います。本線では上市、立山線は寺田駅など中継地点と終点までの往復とかにできないかなと思います。

➡最適な運行に資するためにも大切な視点かと思います。本アンケートのその他のご意見にもある通り走行本数を減らしたらよいという声も一定程度ございます。利便性を担保しながら減らすことが可能であり、コスト削減が可能であれば実施すべきと考えます。

人口減少、そしてリモートワーク等の通勤しない勤務形態が増えているなかで、公共交通の維持はたいへんな苦労があると思いますが、地鉄全線維持ができなければ、観光への影響も大きいのではないかと考えます。人口減少する地域にとっては、観光も地域の活性化や地域振興に繋がっていると思いますので、全線維持していただけたらと思っています。

一方で、この問題を若い世代への先送りにだけはして欲しくないという思いもありますので、是非とも、沢山議論して、多くの人が納得できる解決策を見出していきたいです。

➡他の方からも観光に対しての懸念の回答を頂いております。観光の視点での今後の見通しは勘案すべき必要な視点とは思いつつ、観光の視点での投資に対して舟橋村が得られるリターンは乏しいと感じております。いわゆる観光に起因する社会便益と言われるものや、ステークホルダーが多い地域が相応の按分で負担されることが適正かと考えております。そして若い世代に先送りにしない事、非常に重要だと思います。高齢化の深化、人口減少とこれか

ら先労働者人口も減少していきます。大きな負担を先延ばしにするメリットは無いと思っております。今回の検討会も10年先という時間軸を、国の再構築計画の認定の関係から区切っておることについても、先延ばしでしかないのではないかという意見はさせていただきました。10年延ばすことは目的ではないと思います。一旦方向性が見えた以降は引き続き長期的なスパンでどうするのかを検討すべきだと思いますし、厳しい判断かもしれませんが、臆せず取り組むならば、状態別（こういった状態になっていたら）において、何時いつまで継続するのか残すのかかも設定をしない事には過剰な投資や浪費につながりかねないと思います。（限りある財源である以上は）投資をするという事はリスクヘッジとして、損切ラインも見通しておくことも重要かと思います。

地方鉄道が行政に投資を求めるのであれば、投資に見合う対価を示すべきです。それが経営責任だと考えます。富山地方鉄道は企業として社会に貢献責任を果たすことが当たり前と考えますが、公共交通機関であることを逆手に取り、行政へ瑕疵を押しつけてくるやり方は、経営として認められるものでなく、世の中を舐めきっています。

一般の企業経営者は経営環境が厳しい中、必死に戦い企業を守っています。それが出来ない無能経営者は退場するしかありません。

➡民間企業であれば至極当然の事であろうかと思えます。出資に対しては配当というリターンが有るのか株式主義においても当然の事であるように、投資に対しての対価をある程度明確にしない限りは進められないと思います。その一方、公共性の高い事業であることはご承知の通りですので、リターンの中には一企業の利益だけではない、即ち社会全体の経済的要素なのか、それとも社会コストと言われるような環境負荷や医療分野におけるコスト削減なのかのメリットの明示が求められると考えております。

多くの投資をする必要性は感じられない

➡公費である以上必要以上の投資は行うべきとは考えておりません。

地鉄は、民間としての企業努力を示して欲しい

また、行政には、今後の高齢化社会を見据え公共交通維持の観点から議論を進めて欲しい

➡今後の企業努力を多くの方に伝わるように発信いただくようお願いをお伝えしておきます。高齢化社会における公共交通維持とありますが、そもそも今の状況（地鉄以外も含む公共交通）ですら十分ではないと考えております。二次交通の充実や、今後普及するだろう自動運転やライドシェア（こちらは地方はどの程度普及するかは分かりかねます）等の技術革新も踏まえ検討しなくては、社会全体としての公共交通の充実とは言えないと考えます。

行政が関わらなくても維持できるのが当たり前だと思うが、無くなると生活に困る人が多いと思うので、無くさない方向で頑張っ欲しいと思う。

行政として投資するならコンサルティングをしっかりとすべき。地鉄任せでは赤字が増えるばかり、企業努力が皆無

➡ご意見の一つとして承ります。

あいの風富山鉄道との将来的経営統合望みます

➡こちらについては、一存のコメントは差し控させていただきます。ご容赦ください。

なくなったら、困ります。是非、存続を願います。

➡無くなっては困るという点は承知いたしておるところです。存続も願わくはそうあって欲しいと思います。しかしながら、それに対して無期限、無制限に公が負担を負うということも実際は出来ない話ですので、願望のお話と実態及び実際におけるお話を切り分けて今後も議論に加わりたいと思います。

地鉄があることによる県への経済効果（立山登山の観光客など）はあると思われるので、それを定量的に把握して、地鉄に利益として一部還元してあげるような仕組みはどうか。

➡ご指摘が観光という視点かと思いますが、県全体として測定した際には観光への投資は地鉄にもプラス要因となると考えます。しかしもう少し細かな目を見た際には、そのプラスの影響を大きく享受できる地域と、それほど享受できない地域とあります。その部分の差をどう図るかが今後の一つの争点となると思います。

行政は利用者増加のための取り組みをすべき

➡こちらのご意見は舟橋村に対してか、その他沿線自治体に対してかに分かりかねますが、舟橋村は地域の特性を活かしパークアンドライドも早期に実施しております、10月から開始したコミュニティバスも地鉄の利活用に一役ならないかとの思いもございます。

沿線の宅地開発の規制緩和(未開拓農地など)

➡各地自治体の方で都市計画をどうするのかという方向性として、ご指摘の様な街づくりが望まれると思います。ちなみに舟橋村においては駅から500メートル内に収まるエリアがほとんどであります。現時点においてもインフラの維持コストが闇雲に増えないように、かつ農地の保全の観点からも勘案し進めて参ります。

宅地が増加すれば商業施設や企業誘致も行う

➡宅地が増える ➡人口が増える ➡インフラ設備投資が発生 ➡将来負担が増えるという事まで見通した村づくりが必要です。即ち現実的に増やせる上限値はございます。本年度はその測定を進めており、上限値からの逆算的な村づくりの計画を策定実施していく事が必要と考えております。

公金の使い道は未来への投資でなければならない。現状では、将来的に利用が増える見込みがない以上、公金を投入して無駄に延命だけさせるのは、血税をドブに捨てるような行為である。富山地方鉄道も営利企業である以上、採算が取れない路線を廃止するのは当然だと思うし、企業の赤字を解消するためにも廃止すべき。沿線の自治体が地方鉄道の存続を望むのであれば、集客できるような施設や観光資源を作ることや企業誘致に公金を使うべきで、富山地方鉄道にこれ以上、公金を使うのは愚の骨頂である。

➡未来への投資というのはご指摘の通りかと思います。欧州においては、鉄道に多額の公金の投資はなされています。一つに鉄道線は公共インフラであるという考え方、社会コストの削減（中心地の渋滞緩和、環境に対する影響の減少、徒歩も挟むためのフレイル予防等による医療費の削減等々）という位置づけで公金の投資がなされているようですが、その前段には、そのような街づくりが為されているからという要件が有るようです。ですので、投資の効果を最大化する為にも各自治体がそのような街づくりの方向性を示す必要もこの先必要なのではと思っておるところです。採算が取れない所においては、上で述べた通り社会コストの減少メリットを享受している地域の負担が大きくなるとするのは当然であろうと思います。

富山地方鉄道本線以外の交通手段をもっと充実させて欲しい

➡村政に対してのご意見かと受け止めました。今月よりEVコミュニティバスの実証実験も行います。10年後にはこの舟橋村も高齢化の波が押し寄せ、交通弱者と呼ばれる方も増えていくと考えております。二次交通の充実も必要ととらえておるところですので、ご理解の程よろしく願いいたします。

まず、社会インフラとして必要だが、並行区間や極度の不採算区間はバスなどに置換することが必要。現状維持は無理がある。

そのうえで行政は、電車や駅の無人化に伴う一次的な投資を中心に行うべきだと思います。あまりにも杜撰で恣意的なコスト試算とその試算をもとに議論している行政の姿が残念無念。

➡私はベストミックスも十分検討する価値はあると思います。今般のモビリティ分野の革新は日進月歩であると確信しております。現実には海外ではハンドルもない、運転手もない車両がタクシーとして走っているそうです。その様な時代が到来したときに、どれだけのインパクトを社会に与えるか等など、察知しながら対応を進める必要があると考えております。杜撰で恣意的なコスト試算はご意見と受け賜わり、当村で行っているわけではございませんので、申し送りさせていただきます。

観光客と住民の差別化（列車の区別など）をしてほしい。

➡経営の効率化の観点、収支の向上等の観点で必要であれば実施いただく事も有ろうかと思いますが、私の一存では難しいご意見でありますので、ご意見として申し送りさせていただきます。

乗り降りの仕方が特殊（乗る列車と降りる列車の指定がある）なのでたまに乗るとそのルールがわかりにくくて困る。

➡乗降される駅舎が有人無人かによることかと思いますが、アナウンス等を乗降者の方によりよく行って頂けるようにとお伝えいたします。

ICOCAが使えると便利。

➡現在、現状以外の決済方法も検討がなされております。ご指定の物とならない事をご承知いただき、より多くの方に利用いただけるものが最適解だと考えております。

駅が古いところが多く、列車や線路自体も古さを感じるので、子供が通学で利用するのに抵抗がある（安全性など）。

➡安全性は最低限として必要不可欠であろうと思います。今後も安全性が犠牲とならないよう、地鉄さんとも様々協議を進めたいと思います。

駐車場の無料化

➡無料化については今のところ検討いたしません。その理由としては、2点ございます。一つ目は現状において（月極利用者に限る）舟橋村以外の方の利用が半数以上であり、無料にした際には更に村外の方の利用率が上がる可能性があること。一方その観点において、村の方の月極利用料を下げる、もしくは村外の方の利用料を上げるという事は可能かと思いません。二つ目として、現状での利用率は一定程度あり、値下げをする合理性がございません。但し、週末の稼働率が極めて低いのでその辺りは一行の余地はあるかと思しますので、ご意見として受け賜りたいと思います。

地鉄がなければ、舟橋村の魅力の低下に直結すると思います。舟橋駅のメロディは話題性があり大変良い企画だったと思うので、村発信の企画なのであれば考えた人にボーナスあげてください。

➡考案したのは、私と当時の総務課長（昨年度まで出向で富山県から来ていただいていた方）とNFT販売のプラットフォームを構築頂いている企業の三者の話し合いでアイデアをひねり出しました。私の賞与については条例等で定められており、定額でありますので暖かいお声としてお気持ちだけを頂戴したいと思います。ありがとうございます。

若い世代がどのように考えられているか等のアンケート結果を基に議論が必要だと思う。今はどのような形がよいのか正直わからない。

➡本アンケートも若年層の回答は少ない（結ネットの普及がまだまだでありますのでご容赦ください）為、本来であればもっと頂ければと願っておりました。

海外や県内外の立山への観光については、大きな収益も見込めるため、立山駅までは行政投資を積極的に行っても残すべき。また、県内の人へ向けて、さらにリピートして観光に来てもらうため、立山駅周辺にお店をさらに増やすように行政介入して出店しやすい政策をしたり、県民限定キャンペーンとして地鉄運賃を下げるなどサービスを拡充させたら良いと思う。実際、以前にアルペンルートの県民限定半額キャンペーンを行っていた時は、客足は増えていたのではないかなと思う。また、先日日テレのヒルナンデスで石原良純の鉄道旅として、富山地鉄を取り上げていたことは良い告知方法だと思った。全国テレビでももっと黒部、魚津、滑川の地鉄路線沿いを取り上げてもらい、告知をすれば、その路線沿いに出店しようとする若者向けの企業も増えるのではないかな。まずは知ってもらうためにテレビなどマスメディアでどんどん告知させること、県内のリピート客を掴むことの二つが肝かなと思う。

➡ご指摘の対策については、県及び該当の観光地を有する自治体さんに頑張っていただくほかありません。それとは別に県民のお一人おひとりが口コミで様々な方々へPRを頂くことも寛容かと思しますので、なにとぞご協力の程よろしく願いいたします。

車社会の時代ですが、何があるかわからない今日、公共交通は維持がたいへんでしょうが残していかなくてはいけないのではと思います

➡思いとしては同様です。あとはそこに公費をどこまで、何時まで投じるかだと思います。

交通弱者の視点で考えて下さい。学生の通学はあった方が良いが、バスでも代替可能と思います。

➡弱者の方を保護するという意見は承知しておるところです。社会全体を鵜の目鷹の目で見据え、今後も検討会に臨みたいと思います。

維持する場合でも、大井川鉄道など参考はたくさんあると思います。但し、そのための村長や議員の観光視察は全く無用です。頭を使って考えて下さい。

➡ご提案ありがとうございます。参考事例については、大井川鉄道は参考にはならないと思います。利用者の属性も全く異なりますし、他鉄道との並行線が有るという問題もありません。かろうじて共通しているの『乗らない人が廃止に反対する』という点はあるのではないかと感じております。（アンケート結果参照）ちなみに参考になるものとして北陸鉄道（石川）や福井鉄道（福井）が近隣の参考事例だと思います。しかしながら問題は同一であっても、取り巻く環境がそれぞれに若干異なる為、あくまで参考です。視察については今のところ想定しておりませんが、本当に必要とあれば百聞は一見に如かずだと考えております。

行政の投資なしで採算が合う範囲での存続。

➡ご意見として承ります。ありがとうございました。

色々な世代によって、求め方が違い、難しいとおもいますが、よろしくお願いします。まず、線が通っていること自体とてもありがたく、安心感があります。

➡大変難しい問題ではありますが、最適解となるように致したいと思います。

まず、不採算区間の廃線はマストだと思います。不採算区間の廃線無くして行政支援はありえないと思います。

➡大変厳しいご指摘と受け止めました。私の考えとしては、確度の高いリターンが明示されるのであれば投資はやむなしとは思っております。赤字補填は致しません。

住宅人口が多い区間(立山町住宅街～舟橋村)から富山駅間は何があっても維持するようお願いします。今若い世代が高齢者になる時代になっても維持し続ける方針をアピールするだけでも村民は安心して住み続けることができると思います。

➡富山駅より一定の距離かつ人口が多いエリアは採算があるので、残ると思いますが、これから未来にかけて人口減少は避けられません。いずれ住宅および人口が多いエリアも縮減していきますので、その変化に応じて必要最小限を残せるようにするべきかと考えております。

特になし

➡アンケートのご協力ありがとうございました。