

## 鉄道を活かした地域の活性化（富山県）

(株)ジェック経営コンサルタント 顧問  
(株)ミライノ交通観光ラボ 代表 稲田祐治  
<https://miraitslabo.wixsite.com/my-site>  
E-mail:mirai-ts@pb.ctt.ne.jp

### はじめに

富山県では、北陸新幹線の敦賀延伸に伴い、JR 西日本の所謂、枝線（城端線、氷見線、高山線の富山～猪谷間）からの撤退が想定されている。いずれの線区も非電化区間であり、維持するための運営組織、ダイヤ、施設、車両について検討されている。城端線、氷見線については富山県の主導の下、沿線自治体の協力もあってあいの風とやま鉄道に運営を移管することになった。ここでは、残る高山線やコロナの影響で苦戦している富山地方鉄道の本線の活性化に踏み込みながら、人口減少、少子化の中にあっても維持できるよう観光客の誘致を含めて考え方を整理し、提案することとした。

### 1. 県内の鉄道路線

北陸新幹線が東西に走り、あいの風とやま鉄道とほぼ並行している。新幹線駅は県内に東京寄りから黒部宇奈月温泉駅、富山駅、新高岡駅でいずれも在来線や富山地方鉄道線と接続している。県東部には JR 西日本の高山線の他、富山地方鉄道本線、立山線、不二越上滝線、同市内軌道線、同富山ライトレール線があり、地方では稀な鉄道線のネットワークが構成されている。このことは裏を返せば、県内の人口が減少する中、現存する鉄道線を維持するためには将来、相当な負担が強いられてくるとの見方もできる。このような状況の下、路線を維持するためには、これまでにない鉄道事業者間の垣根を超えた協力、協調が必要になってくるとみている。可能性のベースとしたのは、県内の鉄道線はその生い立ちから軌間が 1067 mm と、一部の観光鉄道を除いて統一されているということである。このことは、鉄道の運行区間が制限されるというハンディを克服する可能性を持っていることに繋がっている。

### 2. 鉄道を活かした活性化策

鉄道はマイカーやバスから見るとドアツードアの観点では極めて劣っていると言わざるを得ない。鉄道をより便利に、また使いやすくするにはこのハンディをどれだけ少なくするかが大切な要素である。路線内の運行に限られている現状を改善するには、現在大都市圏で行われているような相互の乗り入れが効果的である。加えて利用客が望める地域に新駅整備、そしてここ 2～3 年中に 3,000 万人を超えると思われる外国人観光客の誘客対策も大切であり、国内や外国人観光客にもわかりやすく便利で、検索しやすい環境づくりが必要であると考えている。

### 3. 県西部城端線と氷見線

JR 西日本は、数年前に城端線、氷見線からの撤退を表明、富山県や沿線自治体と協議を重ね、おおむね将来像が見えてきた。内容は鉄道施設の再整備、新型車両の導入、高岡駅構内における二つの路線の直結が決定し、加えて新駅整備などが想定されている。現在のそれぞれの運行頻度は日中 1 時間に 1 本程度である。高岡駅における構内直結を費用対効果の観点で疑問視するむきもあるが、城端線の列車が高岡駅を通り大規模病院や住宅が連坦する氷見線の能町（仮定）までの 4.1 km、また氷見線は高岡駅を通りイオンモールや新幹線駅がある新高岡まで 1.8 km それぞれ延伸運行するとすれば、相互乗り入れと同様な効果が得られる。また新高岡～高岡～能町までは運行頻度は日中においては倍増の 30 分間隔となり、まちの空洞化が心配される高岡市中心部の活性化にも寄与できるものと考えられる。このことは既存の鉄道施設を工夫して、相互乗り入れの考え方に則った形で「鉄

道による地域の活性化」を図る、との観点で、地方の鉄道を勇気づける前例となると思われる。

#### 4. 県東部高山線（富山～猪谷間）

JR 西日本が撤退を表明している城端線、氷見線の他に県内には同様の撤退が想定されている高山線（富山～猪谷間）がある。猪谷以遠は JR 東海が運行しており、特に高山～名古屋間の利用は、外国人観光客を含め、大勢の利用がある。富山から名古屋への特急は 1 日 3 往復程度ではあるが、新型ハイブリッド車両による「ひだ」が、運行されている。

このように高山線の富山～猪谷間は、地方交通路線ではあるものの将来の観光客誘致の観点で、極めて重要な線区である。沿線には、富山大学や付属小中学校があり、また新興住宅地として住宅が連坦している地域があることから、その中心に新駅の整備が望まれるところである。

#### 5. 県東部富山地方鉄道線

富山地方鉄道の鉄道には軌道系の路線を除くと 4 つの路線がある。路線は異なるものの、始発はすべて電鉄富山駅であり、宇奈月方面、立山方面、岩峯寺方面と大きく分けて 3 方向への運行が中心である。

新幹線開業後、鉄道線では黒字経営となっていたが、現在コロナの影響が災いして近年大きな赤字となっている。全体として運営のスリム化や自治体を交えた議論を本格化する必要がある。中でも本線は、滑川～魚津間 8.4 km はあいの風とやま鉄道との並行区間である。この区間には長大橋梁や 1.2 km の高架橋が存在しており、将来の耐震性への対応の問題から路線の維持には相当な設備投資が必要となってくる。これらのことを踏まえ、地域全体のこととして捉えると並行区間の統廃合が必要であると考え。要するに地鉄本線の滑川～新魚津間を廃止してあいの風とやま鉄道の線路を活用する考えだ。しかし地鉄本線の電圧は直流 1,500V、並行するあいの風とやま鉄道は交流 20,000V であり、富山地方鉄道の電車があいの風とやま鉄道の線路を走るには、交直流電車が必要となってくる。

相互の乗り入れによる効果を想定すると大都市圏や先に述べた城端線、氷見線の乗り入れの考え方は、この魚津から宇奈月温泉への乗り入れにも活かすことができると思っている。現在、富山地方鉄道では富山から宇奈月温泉まで最速で約 90 分、同様にあいの風とやま鉄道の電車が富山から魚津まで乗り入れたと仮定して過去の特急列車の時刻を参考に推定すると最速 45 分程度で到達することが可能だ。新幹線で乗り換えを含み宇奈月温泉に行く場合よりむしろ早く運賃も安い。このことは乗り入れによる効果として通勤通学客や観光客の利用の増加が期待でき、地方の鉄道の生き残る一つの道でもあるとも考えている。

#### おわりに

現在、県内では、JR 西日本の枝線からの撤退に合わせて富山県が中心となって路線毎に運行形態や車両、活性化策などについて議論が進められている。城端線、氷見線については、あいの風とやま鉄道が運営することに決まり 2 月 9 日、再構築計画が認められ、国の第 1 号認定を受けた。残る高山線、地鉄本線についても今後いろんな角度から検討されていくと考えられる。鉄道の維持存続は、方向性を誤ると取り返しのつかないことになりかねない。地域にとって鉄道は極めて重要な公共交通機関である。そのためには人口が減少する中であっても観光客やこれまで利用されなかった人々にも乗っていただき、便利さを感じてもらうことが重要である。おりしも 2016 年、近隣の福井県では福井鉄道が、えちぜん鉄道に 5.2 km の区間を乗り入れた。このことによってえちぜん鉄道の利用者は年間約 10 万人増加、過去最高となった。地方における鉄道の活性化のキーワードは乗り入れ、新駅、車両を含めた快適な鉄道への移行であると確信している。