

# 富山県地域交通戦略とJR城端線・氷見線の再構築

富山県交通政策局交通戦略企画課 黒崎 勇一

yuichi.kurosaki@pref.toyama.lg.jp

## はじめに

富山県地域交通戦略（以下「戦略」）は、地域交通サービスはその地域の活力・魅力に直結する「公共サービス」とし、自治体・県民の役割を、事業者への側面支援から、自らの地域に対する「投資」・「参画」へと舵を切るとしたことが大きな特徴です。こうした考えは、戦略と並行して検討を進め、改正地域交通法施行後の第1号として2024年（令和6年）2月に鉄道事業再構築実施計画の認定を受けたJR城端線・氷見線の再構築にも反映されています。戦略と城端線・氷見線の再構築についての経緯と今後の取組みについて報告します。

## 1. 富山県地域交通戦略の策定

### （1）ウェルビーイングの向上とSUMP

富山県では、2022年（令和4年）、コロナ禍など、社会経済情勢の劇的な変化に対応していくため、富山県地域交通戦略会議（以下「戦略会議」）を設置し、戦略の策定に着手しました。

戦略の策定に際し、議論の方向として「ウェルビーイングの向上」を掲げ、地域交通について、利便性向上と利用増加の好循環を生み出すため、県民目線で議論を行うこととしました。

ウェルビーイングの視点を反映させるにあたり、戦略会議の宇都宮浄人委員（関西大学教授）から、欧州の持続可能な都市モビリティ計画（SUMP）をご紹介いただきました。SUMPは、①人に焦点を当てた計画で生活の質（QOL）の向上を重視、②目標とする将来像をまず描き、逆算して実現に向けた施策を考えるバックキャスト型のプロセスがポイントとされています。

### （2）基本的な方針・考え方、全体目標

戦略では、ウェルビーイングの向上をもたらす最適な地域交通サービスとして、①使いやすく便利で快適に移動できる、②社会と関わりを持てる、③お得感、満足感等を得られる、の3点について、自治体の積極的な関与（＝「投資」）や地域住民の「参画」などにより、地域全体で実現を目指すことを基本的な方針・考え方とすることを決定しました。また、計画の全体目標として、①県民一人当たりの地域交通利用回数（50回/年）、②ガソリン車の台数（▲20万台）、③地域交通への満足度（1.25倍）の3つについて定量的に設定しました。

### （3）富山県の地域交通ネットワークの目指すべき姿

個別施策の検討にあたり「地域交通ネットワークの目指すべき姿」を整理しました。全市町村に鉄道がある強みを活かし、鉄軌道や駅を中心にあらゆるサービスが一つに繋がるネットワークの形成のため、①鉄軌道サービスの利便性・快適性の向上、②結節点となる駅の機能強化、③地域内のモビリティサービスの確保、④ネットワーク内のサービスの統合・進化を目指しています。

戦略策定から2年、目標の一つである「県民一人当たりの地域交通利用回数」は戦略策定時の39.8回から43.7回（R6年度）と着実に増えています。今後は、戦略の考え方や施策の周知を強化し、より多くの県民に浸透を図り、公共交通の利用を増やす取り組みを進めていきます。

## 2. JR城端線・氷見線の再構築

### (1) 城端線・氷見線について

城端線・氷見線は、富山県西部の4市（高岡市、氷見市、砺波市、南砺市）を南北に運行する延長46.4kmの非電化路線です。沿線には多くの高校が立地し、通学目的の高校生を中心に利用されています。（輸送密度（R6）：城端線2,572人/日、氷見線2,154人/日）

### (2) LRT化の検討

2020年（令和2年）にJR西日本からLRT化など新しい交通体系に向けた検討の提案があり、県、沿線4市、JR西日本で「城端線・氷見線LRT化検討会」を設置しましたが、LRT車両は鉄道に比べて定員が少ないこと、低床車両は冬季の運行リスクがあることなどの課題もあり、鉄道として利用者の満足度向上につながる取組みを充実することで令和5年3月に合意しました。

### (3) 鉄道事業再構築事業

2023年（令和5年）の地域交通法の改正により、鉄道事業再構築事業が拡充され、一定の要件を満たせばJRや大手民鉄のローカル路線も事業の対象となり、鉄道事業再構築実施計画（以下「計画」）の認定を受けた場合は社会資本整備総合交付金の活用も可能となりました。

こうした状況を踏まえ、同年7月に県、沿線4市、JR西日本は「城端線・氷見線再構築検討会」（以下「検討会」）を設置し、利便性・快適性の向上の実現に向け鉄道事業再構築事業に取り組むこととし、計画の策定に着手しました（第2回検討会からあいの風とやま鉄道が参画）。

計画の策定にあたり、検討会を同年7月から12月までの間、計5回開催し議論を進めました。計画には、公共交通は「社会インフラ」、地域交通サービスは「公共サービス」であり、地方公共団体の役割を自らの地域への「投資」として支援することを明記し、城端線・氷見線は5年後を想定し、あいの風とやま鉄道に移管すること、新型車両の導入、運行本数の増加、交通系ICカードへの対応など利便の確保に取り組むこと、事業費はJR西日本が150億円を拠出するほか、国、県、市町村が負担することとして、国土交通大臣へ申請し2024年（令和6年）2月に認定を受けました。検討開始からスピード感をもって計画の策定、認定につなげることができたのは、検討会に各構成員のトップが参加し、一体となって議論を進めることができたことが要因と考えています。認定後は、ICカード改札機の整備（R8.3.14開始）、車両タイプやデザインを決定しました。現在、車両、ホーム、レール、まくら木等の整備の他、ダイヤや移管後の体制等の検討を進めています。

城端線・氷見線新型車両デザイン  
（新型ハイブリッド車両）



## おわりに

富山県の県政世論調査では、「普段の生活で公共交通をどの程度利用するか」との設問に対し、「利用しない」が40.1%、「年1～2日程度」が36.7%と、約8割弱の県民がほとんど公共交通を利用していない状況です。こうした県民に戦略を知ってもらい、公共交通に関心を持ってもらうためにも、城端線・氷見線の再構築は、まさに現在進行形の目に見えるプロジェクトとして、県民のマイレール意識の醸成に大きな役割を果たしています。

県内では、公共交通に対する県民の関心が高まっています。自治体、県民、交通事業者がワンチームとなって、地域の活力・魅力の向上、そして持続可能で最適な地域交通サービスの実現に向けて引き続きチャレンジしていきたいと考えています。