

人と環境にやさしい交通をめざす全国大会in広島

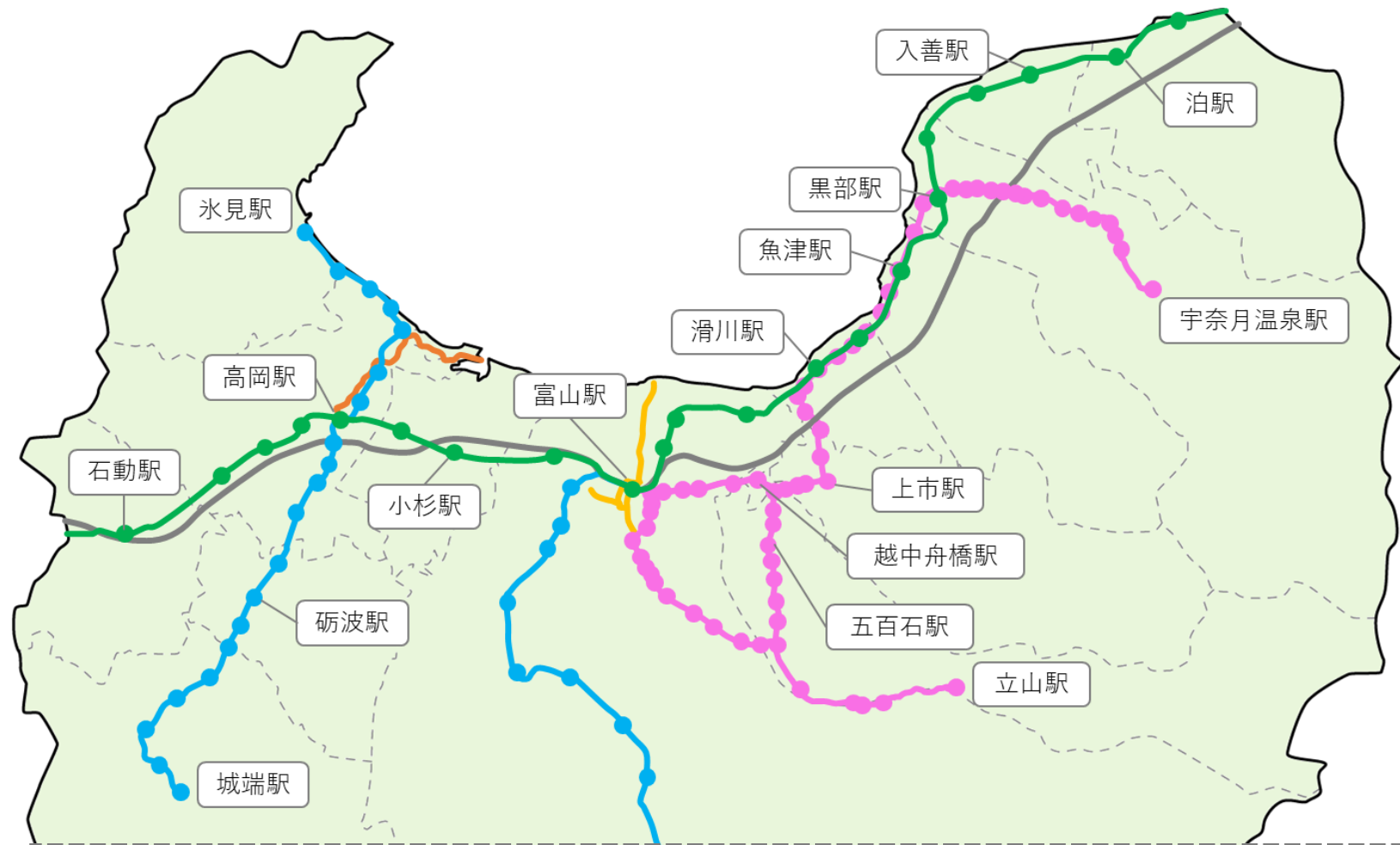
富山県地域交通戦略と JR城端線・氷見線の再構築

令和8年3月15日

富山県交通政策局 交通戦略企画課長 黒崎 勇一

富山県の公共交通（地域交通ネットワーク）

○県内すべての市町村に鉄道駅（鉄道路線）が存在 ※全国で唯一



- 北陸新幹線
- (凡例) ●● JR 城端線、氷見線、高山本線
- あいの風とやま鉄道
- 富山地方鉄道（本線、立山線、不二越・上滝線）
- 富山市内軌道（富山軌道線、富山港線）
- 万葉線

富山県地域交通戦略（関係者の役割分担・責任分担）

- これまで地域交通は、交通事業者の経営努力のもと、事業者として採算性が確保できる範囲において、サービスを維持・確保。また、自治体等も事業者の採算性確保のための経営努力を側面支援。
- 人口減等により交通事業者の経営環境は厳しさを増しており、事業者の経営改善・採算性確保の視点に立てば、利用減に伴うコストカット（サービスの低下）を招き、さらなる利用減やサービス低下の悪循環に陥るおそれ。
- **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」**であり、自らの地域をより良くするため必要なサービスの確保・向上についての**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**ことが必要。

<自治体（県・市町村）>

- ・ 交通事業者の経営の範囲を超えるものの、その地域が必要と考えるサービスレベルの確保・向上について、地域の当事者として自らの「投資」により実現。

※当事者となる地域の自治体が応分に投資

※投資効率を上げるため、国の支援も有効活用

<県民（沿線住民・企業・店舗等）>

- ・ 地域の活力・魅力に直結する地域の財産である駅や地域交通を中心としたまちづくりに主体的に「参画」。

<交通事業者>

- ・ 安全を確保し、投資や参画の効果向上に資するダイヤ改善（乗継時間の短縮等）など地域と連携した利便性向上等に、事業者間で協調しつつ継続的に取り組む。

関係者の役割分担・責任分担のイメージ

地域の活力・魅力

現在

- 交通事業者の経営・運行維持を自治体等が側面支援
- 人口減等に伴い利用減とサービス低下との悪循環に陥るおそれ

- ウェルビーイングの向上
- カーボンニュートラルへの貢献

目標達成



自治体 (県・市町村) 等

好循環への転換

- 交通事業者の経営の範囲を超えるサービスの向上を、地域の当事者が「投資」・「参画」し実現
- サービスの向上と利用増の好循環を生み、地域の活力・魅力を向上

交通事業者

地域の当事者としての関与

新型コロナの影響と富山県地域交通戦略 (欧州の持続可能なモビリティ計画 (SUMP))

SUMP : Sustainable Urban Mobility Plans



持続可能な都市モビリティ計画 (SUMP : Sustainable Urban Mobility Plans)

— コンセプトと意義 —

1 持続可能な都市モビリティ計画 (SUMP) とは

- 2013年に欧州委員会で提示されたコンセプト。同年、そのガイドラインが作成され、欧州におけるモビリティ計画の指針となっている (2019年、EUが第2版を公表)。

(定義)

生活の質 (QoL) を向上させるために、都市とその周辺に住む人々や経済社会活動におけるモビリティニーズを満たすように設計された戦略的な計画

2 SUMPの特徴

「人」に焦点

○ 「人」に焦点をあてたモビリティ計画

- ・アクセシビリティとQoLを重視。ハードからソフトまでを計画。

バックカスティング型

○ バックカスティング型の交通計画 (SDGsと同様の手法)

- ・ビジョン、目的について最初に合意形成し、そのための目標値、施策パッケージを策定。

○ 目標値の設定にあたり、関連する政策分野との整合性と時間的な区切りを重視

- ・CO2排出量、エネルギー消費量など、社会・環境の条件に対応した目標値も設定。統合的な政策を指向。

関連施策との整合性

○ モニタリングを重視

- ・事前にモニタリングの方法を組み込み、そこからの学習を導出する循環型の計画。

持続可能な都市モビリティ計画の策定と 実施のためのガイドライン

第2版

— コンセプトと意義 —



地域交通戦略の目標の進捗状況について

- 富山県地域交通戦略では、計画期間（R6年度～R10年度）で達成を目指す3つの目標を設定
- 戦略の目標の最新年度の進捗状況は次のとおり

目標 1

県民一人当たりの地域交通利用回数 50回/年

39.8回/年 (R4年度) ⇒ 42.0回/年 (R5年度) ⇒ **43.7回/年 (R6年度)**

目標 2

ガソリン車の台数 ▲20万台 (H25年比)

▲74,981台 (R4年度) ⇒ ▲86,929台 (R5年度) ⇒ **▲99,321台 (R6年度)**

目標 3

地域交通への満足度 1.25倍 (R5年度比)

① 鉄道、路面電車、バス、タクシーなどを利用して、便利で使いやすい、安全快適に移動できると感じたことはありますか。

1.00倍 (R5年度) ⇒ 1.07倍 (R6年度) ⇒ **1.15倍 (R7年度)**

② 鉄道、路面電車、バス、タクシーなどを利用して、自分の住む地域や人との関わりあいがあった、暮らしの中で生きがいをもてたと感じたことはありますか。

1.00倍 (R5年度) ⇒ 0.97倍 (R6年度) ⇒ **1.10倍 (R7年度)**


③ 鉄道、路面電車、バス、タクシーなどを利用して、お得に出かけることができた、健康や環境などにいいことができたと感じたことはありますか。

1.00倍 (R5年度) ⇒ 1.10倍 (R6年度) ⇒ **1.22倍 (R7年度)**


新型コロナウイルスの影響と富山県地域交通戦略（目指すべき姿）

- 全市町村に鉄道が通る本県の強みを活かし、鉄軌道や駅を中心に、あらゆるサービスが一つにつながるネットワークを県全体で形成し、ウェルビーイングを向上させる持続可能で最適な地域交通サービスを実現。
- 実現に向けて目指すべき4つの姿について、「投資」「参画」の取組みを推進。

（目指すべき姿その1）
鉄軌道サービスの利便性・快適性向上



（目指すべき姿その4）
ネットワーク内のサービスの統合・進化



（目指すべき姿その2）
結節点となる駅の機能強化



（目指すべき姿その3）
地域内のモビリティサービスの確保



城端線・氷見線の再構築

J R 西日本在来線線区別利用状況 (2019年度実績) (令和4年4月11日公表)

2019年度 輸送密度

- 8,000人/日以上以上の線区
- 4,000人/日以上～8,000人/日未満の線区
- 2,000人/日以上～4,000人/日未満の線区
- 2,000人/日未満の線区

今回の開示対象

※輸送密度：「データで見る」JR西日本」では「区間別平均通過人員」と表記



城端線・氷見線の再構築（再構築実施計画策定までの経緯）

○両線の活性化に向けた取り組み

昭和62年10月～現在

沿線4市を中心に、国、県、鉄道事業者、経済団体、自治振興会などから構成される「城端線・氷見線活性化推進協議会」

（会長：高岡市長）において活性化に向けた取り組みを推進

⇒城端線新高岡駅の整備、ラッピング車両、両線の直通化やICカード導入に向けた調査などを実施、施設改善を要望

こうした取り組み以外にも沿線では、住民が積極的に参画した様々な取り組みが行われている。



地元高校生手作りの座布団（福野駅待合室）



ホームの花壇の整備



講演、シンポジウム、普及啓発

城端線・氷見線の再構築（再構築実施計画策定までの経緯）

○城端線・氷見線LRT化検討会

令和2年6月～令和5年3月

JR西日本の提案（LRT化など新しい交通体系）を受けて検討会を設置（計6回開催）

【調査・検討の内容】

- 需要予測調査
- 新駅を設置した場合の需要予測調査
- 事業費調査（LRTの場合、LRT以外の交通モードの場合）



富山地方鉄道富山港線
（旧富山ライトレール）

LRT化（電化・低床車両）した場合の課題

- ・車両定員が少ない（1編成160人、現行は1編成最大480人）
 - ・運休期間が約1～2年必要（非電化→電化）
 - ・冬季の運行障害発生の高リスクが高い（城端線沿線は一部豪雪地帯）
- ⇒LRT化ではなく、鉄道として、利用者の満足度につながる取組みを充実させるのがこの地域に最も馴染む姿ではないか？

○城端線・氷見線LRT化検討会

検討結果を公表（令和5年3月）

検討結果

「新型鉄道車両」の導入を目指す

実現に向けた今後の取組み

新型鉄道車両の導入（①）について、国の新たな支援制度の活用も視野に、**運行本数の増加（②）**、**交通系ICカードの導入（③）**、**両線の直通化（④）**などの利便性・快適性の向上策等とともに検討



①～④の取組みが、次年度に策定する城端線・氷見線再構築実施計画の利便の確保の取組みの柱に

城端線・氷見線再構築の取組み

○昨年2月に、地域交通法の改正後の全国第1号の認定を受けた計画に基づき、再構築事業を実施中

再構築に向けた検討の状況

○城端線・氷見線再構築検討会（R5.7月設置）

将来に向けた持続可能な路線を実現するため、利便性・快適性の向上などの取組みを定めた再構築実施計画を策定

○城端線・氷見線再構築会議（R6.4月改組）

R6.4.30 **交通系ICカード**の対応

⇒R7年度中にサービス開始予定

R7.1.11 **新型ハイブリッド気動車**の導入決定

R7.5.16 **新型車両デザイン**決定



城端線・氷見線鉄道事業再構築実施計画

◆計画期間 令和6年2月～令和16年3月

◆事業主体 JR西日本からあいの風とやま鉄道に変更（計画開始から概ね5年後を想定）

◆利便性・快適性の向上策

○新型鉄道車両の導入 ○交通系ICカードの対応

○運行本数の増 ○高岡駅での城端線・氷見線の直通化

R6.2月 国土交通大臣
第1号認定

城端線・氷見線再構築の取組み（利便の確保に関する事項）

1 新型車両の導入

デザインを工夫した新型ハイブリッド気動車（34両）

2 運行本数の増加

通勤、通学時間帯の増便、増車

日中の時間帯の運行本数の増（1時間に約2本）

R8.3.14
サービス
開始

3 交通系ICカード対応改札機の整備

全国相互利用可能な交通系ICカード（ICOCA、Suicaなど）

4 高岡駅での城端線と氷見線の直通化

城端線と氷見線を乗り換えなく直通運行するための施設整備

城端線・氷見線の再構築（新型車両の導入）

- 城端線・氷見線において、環境性能に優れた新型ハイブリッド気動車の導入、新型車両のデザインを決定



新型ハイブリッド気動車の特徴

- ・蓄電池の長寿命化（従来比約2倍）の実現に目処、また蓄電池の高出力化によるエンジン・発電機の台数削減⇒メンテナンス費用の低減に寄与

新型車両のコンセプト「KASANE」

- ・沿線4市の歴史と特徴、今後の展開・連携、事業主体となるあいの風とやま鉄道といった、城端線・氷見線の未来を、高い次元でシンボリックに表現
- ・外観は、沿線の風景や自然に馴染み、斬新で、飽きのこない洗練されたデザイン
- ・内装は、明るい室内空間に天井、床に木目を活用して温かみを演出、沿線の車窓から望める豊かな緑を基調とした座席。内と外との一体感を創出

城端線・氷見線の再構築（移管に向けた気運醸成）

- 地域住民・学校向けの講演など、経営移管に向けた気運醸成事業を実施
- 城端線・氷見線の再構築の取組みや新型車両の紹介（県美術館、沿線市で巡回展示）、今後の利用の呼びかけを実施
- 利用する機会が少ない小学生には、JR西日本やあいの風とやま鉄道にも協力いただき、体験乗車や駅構内見学などを実施



新型車両模型の展示
（富山県美術館）



模擬改札機を使ったICカードタッチ体験
（氷見市立宮田小学校）



児童の質問に答える講師のJR西日本社員
（氷見市立朝日丘小学校）