

城端線・氷見線をめぐる認識共有



富山大学 都市デザイン学部 都市・交通デザイン学科
交通まちづくり研究室 本田 豊



© 2025 by Yutaka Honda

■ 持続可能な交通まちづくりに向けて

- 国内外の成功事例を見ると、市民や市民組織の動きが議会や行政を動かしてきた。
- 市民の声や盛り上がりがないと、議会や行政の関心ややる気はけして高まらない。
- 地域の皆さんに、交通まちづくりに関心を持ってもらうためには、勉強会、ワークショップ、意見交換会など、地域の輪を広げる実践活動をどんどん拡大していく必要があります。
- 本日のアイデアソンも、大切な実践活動の場です！

過度なクルマ依存が進む地方都市圏における 交通まちづくりのポイント

- クルマ利用者も、地域のクルマ以外の交通について、関心を持ち、自分事として考えてもらうこと
- 地域住民や自治体、企業の方々に、地域交通の多様性こそが、衰退しつつある地方都市を変えていく可能性を持っていることに気づいてもらうこと

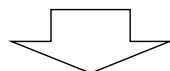
交通まちづくりを進めるには、市民・行政・事業者・政治家・専門家による協働とコミュニケーションが不可欠

富山県の交通にいったい
何が起こっているのか？

■ これまでの地域公共交通

負のスパイラル

→ 利用者の減少



収入の減少

行政による補助金の投入

コストの削減

運転手の削減
路線や本数の削減

利便性の低下

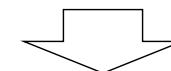
路線バス
→ コミュニティバス
→ デマンドバス
→ デマンドタクシー

© 2025 by Yutaka Honda

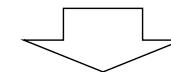
5

■ 富山の地域公共交通で何が起こっているのか

→ 運行したくても運転手が確保できない



減便・撤退・廃止



事業者のコスト削減も限界に来ている



運賃の値上げ

何とかしないと公共交通は崩壊！

© 2025 by Yutaka Honda

6

■ それでも地域公共交通は必要

- これまで: 主に民間の交通事業者が独立採算で地域公共交通を支えてきた



→ 減便・撤退・廃止

- 地域公共交通は、日常生活での移動に不可欠な社会インフラであり、まちのにぎわいを促す動脈



→ 運転手不足など
ますます厳しい経営環境

- いよいよ、地方自治体や地域住民が地域公共交通の維持・拡充に積極的に「投資」「参画」すべき時代がやってきた（「県地域交通戦略」で打ち出し）

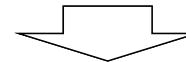
城端線沿線の現況

7

© 2025 by Yutaka Honda

8

地方都市の人口が急速に減少(コロナで加速)



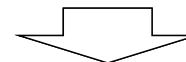
富山県の人口減少・少子高齢化も加速

105万人割れ(2018年11月)

→ 104万人割れ(2020年3月) → 103万人割れ(2021年4月)

→ 102万人割れ(2022年4月) → 101万人割れ(2023年4月)

→ **100万人割れ(2024年4月)** → **99万人割れ(2025年4月)**



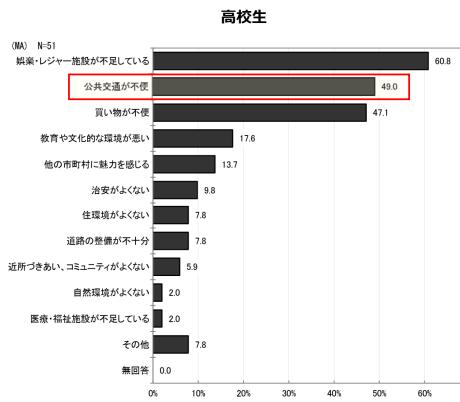
このままでは、地方都市の多くが消滅？

(「消滅可能性都市896」 日本創成会議 2014.5)

(「消滅可能性都市744」 人口戦略会議 2024.4)

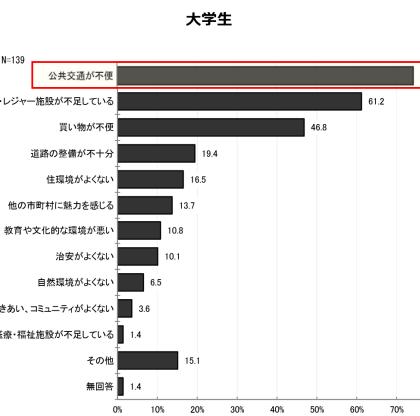
9

■ 若者はどうして自分のまちを出て行くのか



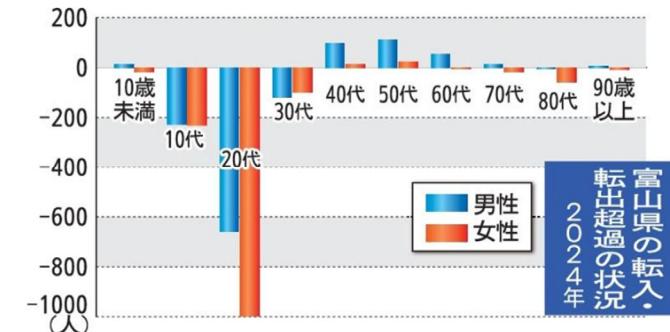
出典：「学生アンケート調査について」（令和3年7月：宇都宮市）

理由の上位に「公共交通が不便だから」



■ 女性の転出が続く富山県

若い女性が戻ってこない都市は持続可能性が低い



出典：富山新聞 2025年2月1日付

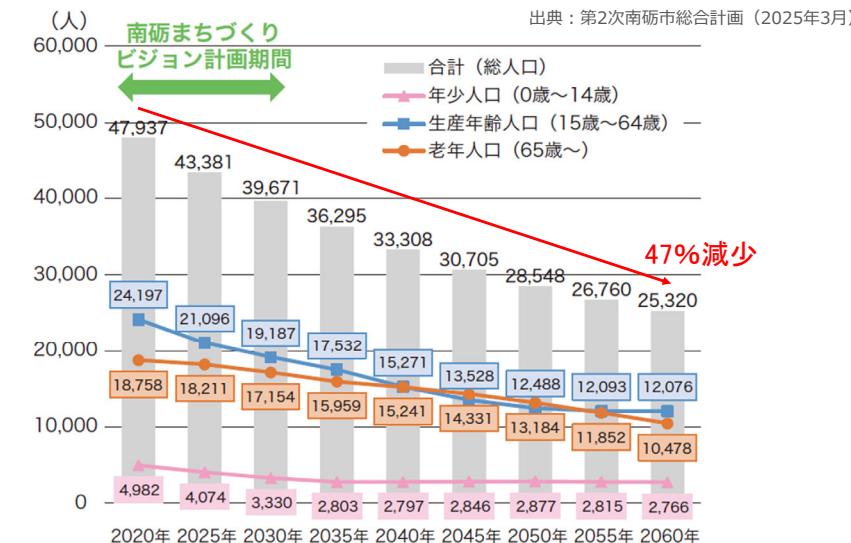
© 2025 by Yutaka Honda

10

■ 城端線沿線の人口減少・少子高齢化が加速

・ **持続可能な都市として生き残れるのか…？**

南砺市の将来目標人口における年齢区分別人口



© 2025 by Yutaka Honda

12

城端線沿線における 地域公共交通の現況

© 2025 by Yutaka Honda

13

■ 地域公共交通と地域交通(地域旅客輸送サービス)

地域公共交通の範囲

- ・ 鉄軌道、LRT、BRT、路線バス、コミュニティバス
- ・ 時刻表があるかどうか… (「定時定路線」型の交通機関)
- ・ タクシーや乗合タクシー、デマンド交通は微妙?
- ・ 自家用有償運送なども含め、基幹から末端まで
「地域交通」として位置づけられる

© 2025 by Yutaka Honda

15

■ 地域公共交通とは

公共交通機関



モノレール
新交通システム
LRT
路面電車
BRT



自家用有償旅客運送



福祉輸送、スクールバス、
病院・商業施設等の送迎サービスなど



出典: 地域住民等が主体となった地域交通の確保の取組の紹介 (関東運輸局)

デマンド交通
グリーンスローモビリティ
超小型モビリティ



© 2025 by Yutaka Honda



出典・写真: <https://ja.wikipedia.org/wiki/バス・ラピッド・トランジット>

電動キックボード
カーシェアリング
シェアサイクル



出典: <https://www.autobacs-toyama.com/electric-mobility>

14

■ 城端線・氷見線沿線の地域交通

鉄軌道

- ・ 北陸新幹線
- ・ あいの風とやま鉄道
- ・ 城端線・氷見線
- ・ 万葉線

路線バス・コミュニティバス

- ・ 富山地方鉄道(バス)
- ・ 加越能バス
- ・ 砺波市営バス
- ・ なんバス(南砺市営バス)

© 2024 by Yutaka Honda

16

■ 城端線・氷見線沿線の地域交通

タクシー

- 各市のタクシー会社

デマンド交通(自家用有償旅客運送を含む)

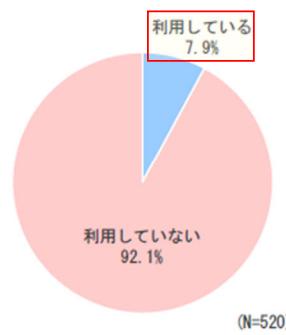
- 市町村バス(高岡市公営バス(福岡地域)など)
- 砺波市デマンドタクシー「愛のりくん」→「チョイソコとなみ」
- 高岡市地域タクシー「もりまる」「のむタク」(乗合タクシー)
- 「ノッカルなかだ」(地区内限定)
- 南砺市デマンド型交通運行事業(井波地域:デマンドタクシー)
- 「ノルカー」(南砺市大鋸屋地域)

© 2024 by Yutaka Honda

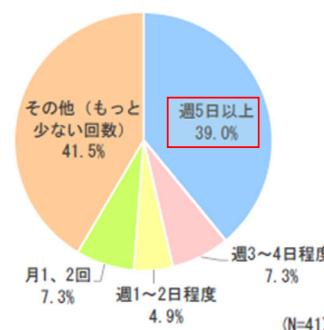
17

■ 城端線の利用(砺波市)

図表 129 JR城端線の利用状況



図表 130 JR城端線の利用頻度



出典: 砧波市地域公共交通計画(令和6年6月: 砧波市)

© 2024 by Yutaka Honda

19

■ 富山県内のデマンド交通や新たなモビリティ

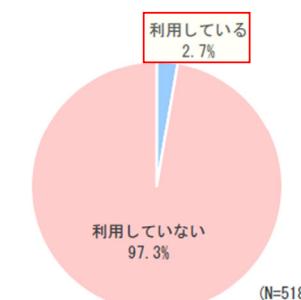
- チョイソコひみ(アイシン、NPOバス): 氷見市
- チョイソコおやべ(アイシン): 小矢部市
- のるーと射水(ネクスト・モビリティ): 射水市
- ノッカルあさひまち(博報堂): 朝日町
- あいのり大山、グリーンスロー・モビリティ: 富山市
- 地域自主運行バス: 富山市
- べいぐるん: 射水市
- デマンドタクシー: 黒部市
- ウチマエくん: 入善町

© 2024 by Yutaka Honda

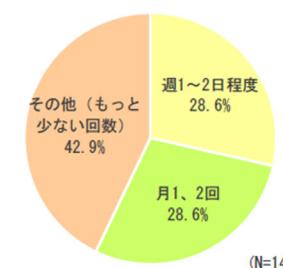
18

■ 市営バスの利用(砺波市)

図表 131 市営バスの利用状況



図表 132 市営バスの利用頻度



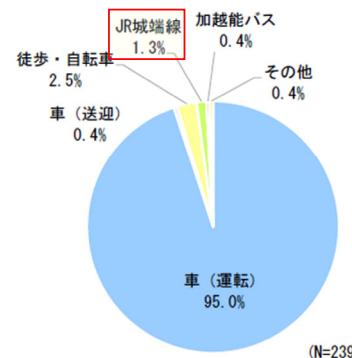
出典: 砧波市地域公共交通計画(令和6年6月: 砧波市)

© 2024 by Yutaka Honda

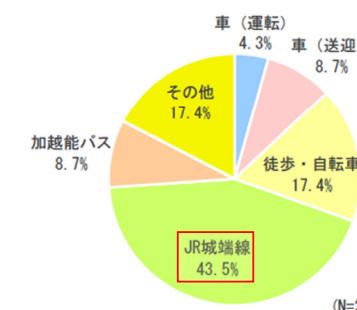
20

■ 通勤・通学の交通手段(砺波市)

図表 135 通勤交通手段



図表 136 通学交通手段



出典：砺波市地域公共交通計画（令和6年6月：砺波市）

© 2024 by Yutaka Honda

21

■ 運行頻度から見るJR城端線

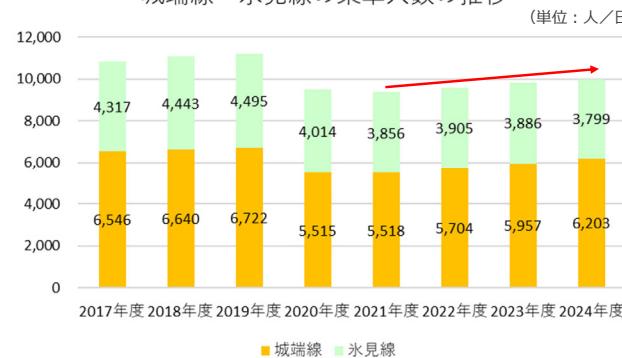
上り・下り 各21便 (平日:観光列車を除く)

増便(4便)を含む (約1億円)

出典：2024年3月号時刻表 (JTBバーリッシング)

22

城端線・氷見線の乗車人数の推移



城端線・氷見線の乗車人数の推移

(単位：人/日)

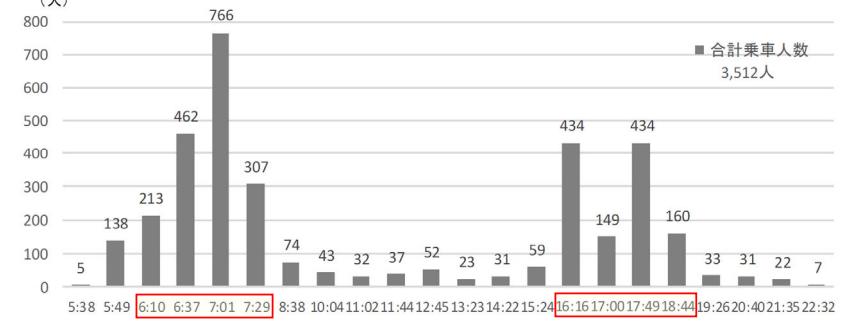
	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
城端線	6,546	6,640	6,722	5,515	5,518	5,704	5,957	6,203
氷見線	4,317	4,443	4,495	4,014	3,856	3,905	3,886	3,799
計	10,863	11,083	11,217	9,529	9,374	9,609	9,843	10,002

出典：「城端・氷見線活性化推進協議会資料」をもとに作成

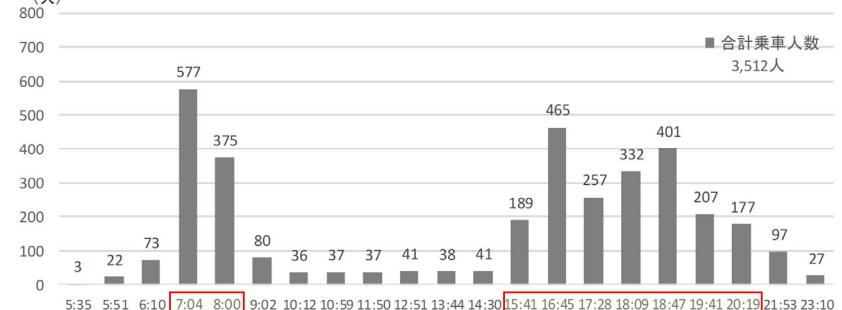
コロナで利用者数は一気に減少した → 少しづつ利用者が戻りつつある

23

■ 城端線列車別乗車数 (平日：上り)



■ 城端線列車別乗車数 (平日：下り)



出典：令和元年度城端・氷見線利用実態調査業務報告書

24

■ 每日超満員の列車に乗って通学・通勤



混雑度200%！

8328D (福光・東石黒間、2020/5/25)

25

■ 大混雑の城端線・氷見線



【写真】
左上：砺波駅 右上：戸出駅
左下：高岡駅 右下：氷見線（高岡駅）



27

■ 朝はどの列車も超満員



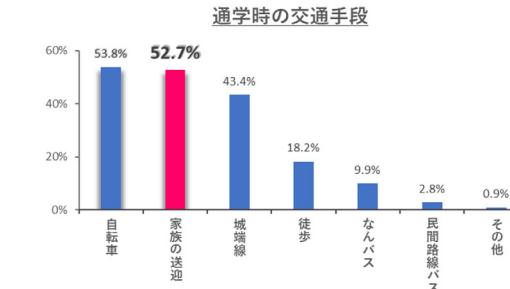
324D (高岡着7:30の列車、2020/5/25)



326D (高岡着7:53の列車、2020/5/25)

26

■ 通学で送迎に頼る高校生の現状(南砺市)



【出典】南砺市公共交通のあり方に関する意識調査：高校生及び保護者向け（南砺市：平成28年度）

〔南砺市〕

（重複回答あり）

時間的な負担を感じる	59.4%
体力的な負担を感じる	13.0%
その他の負担を感じる	7.9%
特に負担を感じない	35.3%

【出典】南砺市公共交通のあり方に関する意識調査：高校生及び保護者向け（南砺市：平成28年度）

28

城端線・氷見線沿線地域のこれから

城端線・氷見線が再構築されるこれから
どんなことに取り組んでいくのか

29

■ 城端線・氷見線の鉄道事業再構築実施計画

(令和6年2月8日認定)

○ 計画期間

- 令和6年2月15日～令和16年3月31日(10年間)

○ 事業構造の変更

- 西日本旅客鉄道(株) → あいの風とやま鉄道(株)
(計画開始から概ね5年後を目途に移管)

○ 支援の内容

- 鉄道施設等の更新、整備、修繕に要する経費は、県と沿線4市(高岡市、氷見市、砺波市、南砺市)、JR西日本の負担
- JR西日本は150億円を拠出

30

■ 城端線・氷見線の鉄道事業再構築実施計画

○ 事業の内容・費用

1. 新型鉄道車両の導入(事業費173億円)

- 振動の抑制による乗り心地の改善、加速性能の向上による速達性の確保、カーボンニュートラルの要請に応える環境性能に優れた、電気式気動車など新しいタイプの気動車を導入する。
- 車両前面にオリジナルデザインを取り入れるなど、デザインを工夫することにより、利用者が愛着を持てる「乗りたくなる路線」を目指す。
- 34両導入(現行+10両)

31

■ 城端線・氷見線の鉄道事業再構築実施計画

2. 交通系ICカードへの対応(事業費4.6億円)

- 事業開始から概ね2年後を目途に、城端線・氷見線の全駅に交通系ICカードに対応した改札機等を設置し、キャッシュレス化による利便性の向上を図るとともに、既に交通系ICカードに対応しているあいの風とやま鉄道など他路線とのシームレスな乗継ぎを実現する。

32

■ 城端線・氷見線の鉄道事業再構築実施計画

3. 持続性向上のための既存軌道設備の改良(事業費53億円)

- 乗り心地の改善、将来の維持管理コストの縮減、将来にわたる安全な路線の維持を図るため、レール更新及びPC枕木化等の既存設備の改良を行う。

4. 運行本数の増加[1.5倍の60本]、パターンダイヤ化に向けた改良(事業費44.8億円)

- 朝・夕の通勤・通学時間帯には、増便や増車により混雑の緩和を図るほか、日中時間帯は2本/時のパターンダイヤ化を行う。

33

■ 城端線・氷見線の鉄道事業再構築実施計画

5. 高岡駅での両線の直通化に向けた改良(事業費37.8億円)

- 城端線・氷見線両線が乗り入れる高岡駅において直通運転を行うための駅改良を行う。

6. その他(事業費28億円)

- 券売機の改修、旅客案内システムの整備など

7. 合計341.2億円

※上記全ての項目について社会資本整備総合交付金を活用予定

34

■ 新型車両の基本仕様

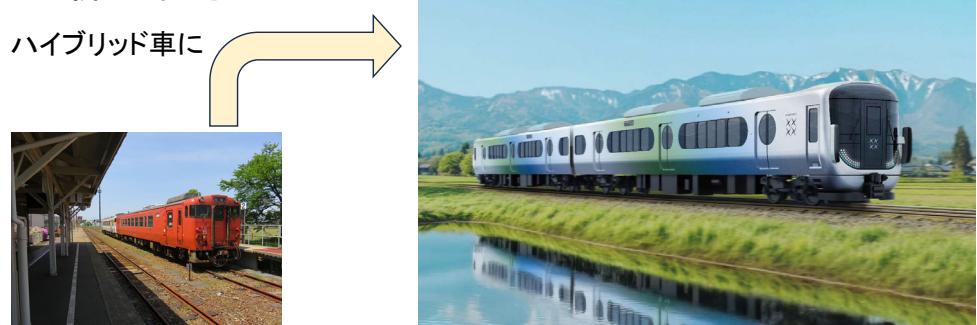
項目	仕様案	理由、特徴
車両タイプ	(案の1) 新型ハイブリッド気動車	○ディーゼルエンジンと発電機に加え、蓄電池を用いてモーターを駆動させ、走行するタイプの気動車
	(案の2) 電気式気動車	○ディーゼルエンジンと発電機で発電した電力によりモーターを駆動させ、走行するタイプの気動車
編成両数	2両編成 (2両・4両で運用)	○2両又は4両で需要に対応することができ、3両編成として別途設計、製造する必要性が薄い
貫通構造の有無	貫通あり	○連結運転時に事故や車内での異常発生時に円滑な避難誘導、状況確認が可能になるなど安全性が確保される
シート構成	セミクロスシート 転換式(一部固定)のクロスシート + ロングシート	○多くの乗客が進行方向に着座が可能となる等、より快適な移動が可能 ○従来の利用者に加え、観光客に対しても、利用したいと感じてもらえるイメージの創出に寄与 ○補助席を設けることができ、座席数を確保しつつ混雑には折り畳んでより多くの乗客が乗車することが可能

出典：第3回城端線・氷見線再構築会議資料（富山県）

35

■ 新型車両のデザイン

ハイブリッド車に



出典：第4回城端線・氷見線再構築会議資料
(富山県ホームページ)



36

城端線・氷見線の再構築のめざすところ

クルマ社会でも、
移動の選択肢となり得る交通システムに改良すること

① 車両・施設の近代化

- ・ 静かに、速く、便利に、乗りやすく
- ・ 自動車に劣らぬ快適性

② 運行の近代化

- ・ 自動車に劣らない利用しやすいサービス水準に

③ 路線の近代化

- ・ 自動車に劣らないくらい速く便利に

④ 他の交通機関との連携強化

- ・ 自動車・鉄道・バス・自転車との最適な乗り継ぎ・乗換

37

■ 城端線・氷見線の再構築へ向けて

○ 氷見線と城端線は4点セットだけで良いのか

- ・ 新型鉄道車両の導入
- ・ 運行本数の増加
- ・ 交通系ICカードの導入
- ・ 両線の直通化

○ 最もやるべきことは 「まちづくりとの連携」

→「市民にとってクルマと並ぶ選択肢に！」

- ・ 駅を中心としたまちづくり(地域の拠点化)
- ・ 何でも揃う便利な駅に
- ・ 駅空間の活用 → 市民が駅に集まる仕掛け
- ・ 市民が利用しやすい新駅の設置

39

城端線・氷見線再構築の意味

期待

城端線・氷見線の再構築は
沿線市民のライフスタイルを変えていく
可能性を秘めている

クルマから公共交通に転換するライフスタイルへ

城端線沿線市が持続可能な都市として生き残るために、
現在検討されている鉄道再構築事業は、沿線地域に
とっては最後の大きなチャンス

38

自分事として関心をもって
取り組んでいきましょう

40