

# 城端線・氷見線の再構築について



福野駅（明治30年5月4日開業）



# 富山県地域交通戦略（地域交通ネットワークの目指すべき姿）

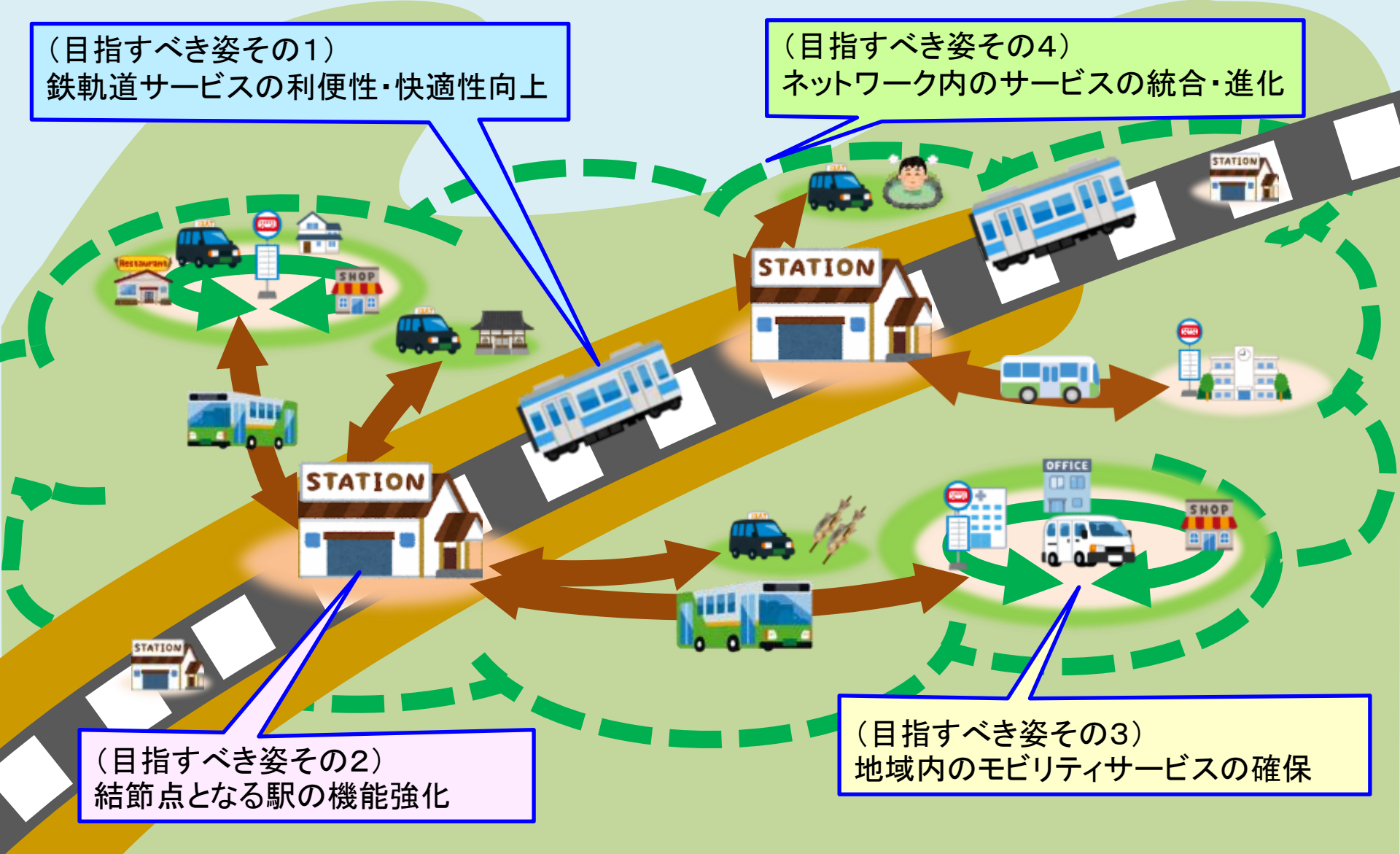
全市町村に鉄道が通る富山県の強みを活かし、幹となる鉄軌道や駅を中心にあらゆるサービスが木のように一つに繋がるネットワークを県全体で形成します。

（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



# 富山県地域交通戦略（施策に取り組む際の関係者の役割分担）

地域の活力・魅力

これまで

- 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

目的達成



交通事業者

支援



自治体（県・市町村）等

投資



自治体（県・市町村）

参画



沿線住民・企業・店舗等

利用増

サービス向上

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等を、地域の当事者が「投資」・「参画」し実現
- サービス向上等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



# 富山県の鉄軌道ネットワーク

○県内すべての市町村(15市町村)に鉄道駅が存在



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

# 富山県の地域交通（鉄軌道）ネットワーク（県西部地域）



富山県の地域交通（鉄軌道）ネットワーク（県西部地域）		
	城端線	氷見線
運行区間	高岡～城端	高岡～氷見
営業キロ	29.9km	16.5km
列車種別	普通列車	
動力	ディーゼル（全線非電化）	
運用車両	キハ40系、47系	
平均所要時間	54分	30分
駅数	14駅	8駅
運行本数（日）	42本（21往復）	36本（18往復）
輸送密度 （過去5年間）	（2024）2,572人 （2023）2,540人 （2022）2,481人 （2021）2,376人 （2020）2,397人 （2019）2,923人	（2024）2,154人 （2023）2,175人 （2022）2,157人 （2021）2,051人 （2020）2,093人 （2019）2,498人

# 1 再構築実施計画策定までの経緯

## (1) 両線の活性化に向けた取組み

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・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

# 1 再構築実施計画策定までの経緯

## (2) 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り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？



# 1 再構築実施計画策定までの経緯

## (2) 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

# 1 再構築実施計画策定までの経緯

## 城端線・氷見線の利便性・快適性の向上策の実現

⇒国の新たな支援制度（社会資本整備総合交付金）を活用

⇒事業構造の変更、利便の確保の取組みを盛り込んだ「鉄道事業再構築実施計画」の策定、国土交通大臣の認定が必要



## 城端線・氷見線再構築検討会設置（令和5年7月30日）

検討会での検討（計5回）を経て「城端線・氷見線鉄道事業再構築実施計画」を策定し、12月に国へ申請

### ○構成委員

富山県知事（会長）

沿線市長（高岡市、氷見市、砺波市、南砺市）

JR西日本金沢支社長

あいの風とやま鉄道社長（第2回から）

国交省北陸信越運輸局鉄道部長（オブザーバー）



城端線・氷見線再構築検討会

# 1 再構築実施計画策定までの経緯

## 城端線・氷見線再構築検討会の開催実績

回	時期	内容
第1回	令和5年 7月30日	<ul style="list-style-type: none"><li>・検討会を立ち上げ</li><li>・沿線市長から、次回検討会からあいの風とやま鉄道の参画を求める意見</li></ul>
第2回	9月6日	<ul style="list-style-type: none"><li>・あいの風とやま鉄道が参画し、JRから経営移管を受ける場合の条件を提示</li></ul>
第3回	10月23日	<ul style="list-style-type: none"><li>・あいの風とやま鉄道の条件の対応を協議</li></ul>
第4回	11月29日	<ul style="list-style-type: none"><li>・実施計画素案について協議</li></ul>
第5回	12月18日	<ul style="list-style-type: none"><li>・実施計画案を了承 ⇒ 国へ申請(12月22日)</li></ul>



## 国土交通大臣の認定（令和6年2月8日）

改正地域交通活性化再生法の施行後第1号の計画として認定

# 2 再構築実施計画のポイント

## 城端線・氷見線再構築実施計画の概要

### 1 鉄道事業再構築事業の実施予定期間

令和6年2月15日から令和16年3月31日まで（10年間）

### 2 地方公共団体その他の者による支援の内容

鉄道事業再構築事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法

事業に要する経費と負担額（実施計画期間中）

区分	国	県	4市	JR	備考
施設整備費 342億円	128	64	64	86	
経営安定支援 40億円	—	11	11	18※	R11年度以降活用 ※拠出金残余を活用
計 382億円	128	75	75	104※	※拠出金（150億円）との 差額46億円は後年度（移 管後6年目以降）の負担 に備え、経営安定基金に 積み立て

### 3 旅客鉄道事業の事業構造の変更の内容

（単位：億円）

変更内容：事業主体をJR西日本からあいの風とやま鉄道へ変更

変更時期：新型鉄道車両導入完了の時期（計画開始から概ね5年後）

変更までの対応：JR西日本所有の鉄道施設等のあいの風とやま鉄道への譲渡や要員の出向条件等について協議の上決定

### 4 鉄道事業再構築事業の効果

- ・高岡駅を中心とした県西部の交通ネットワークの強化
- ・利便性が高く、地域の発展につながり、まちづくりと連動した公共交通網の形成
- ・カーボンニュートラル等の社会の要請に応え、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の実現
- ・利用者数は、計画最終年度において(R⑤)、令和4年度（9,609人/日）に比べ、約2,400人/日の増加（12,000人/日）
- ・路線収支は、計画最終年度において(R⑤)、令和4年度（▲10.86億円）に比べ、年間3.8億円の改善（▲7.06億円）

### 5 利用者の利便の確保に関する事項

#### （1）新型鉄道車両の導入 173億円

34両（現車両24両を新型車両に置き換え、車両前面オリジナルデザイン）

- ・電気式気動車を基本とするが、車両メーカーの技術開発の最新の動向を踏まえ、鉄道事業者と協議の上、導入
- ・車両数は34両（現在の車両数から10両増車）  
1両4.5億円 計153億円
- ・車両の設計費、デザイン費等 20億円

#### （2）運行本数の増、新車導入、パターンダイヤ化に伴う改良 44.8億円

- ・新型車両の加速性能向上に伴う、ATS等の施設改修 13.5億円
- ・運行本数の増加に伴う、分岐器等の施設改良・増設 26.8億円
- ・新型車両導入に伴う、ホーム改修等 4.5億円

- ・城端線、氷見線ともに60本程度/日  
（現行：城端線 42本/日、氷見線 36本/日）
- ・あいの風とやま鉄道 高岡～金沢間（63本）並みの運行
- ・日中のパターンダイヤ化

#### （3）交通系ICカード対応改札機の設置 4.6億円

全駅（城端線12駅、氷見線7駅 計19駅）に設置（概ね2年後を目途）

#### （4）城端線・氷見線の直通化 37.8億円

城端線と氷見線の直通運転のための施設整備

#### （5）利便性向上のための改良、持続性向上のための既存設備の改良 81億円

列車の発車時刻や接近表示等を行う旅客案内システムを導入

- ・指令の分離、券売機、駅案内表示の改修等 13億円
- ・レール、連動装置等の更新 50億円
- ・旅客案内システムの新設 15億円
- ・除雪用保守用車両 3億円

「公共サービス」として自治体が投資

## 2 再構築実施計画のポイント

### 1 公共交通の考え方

公共交通は「社会インフラ」であり、地域交通サービスは地域の活力や魅力に直結する「公共サービス」であることを明記

### 2 利便性・快適性の向上

#### ①新型鉄道車両の導入

電気式気動車などの新しいタイプの気動車を導入

⇒ 第2回～第4回再構築会議で協議（新型車両の基本仕様、デザインを決定）

#### ②運行本数の増

- ・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）
- ・日中のパターンダイヤ化

#### ③交通系ICカードへの対応

⇒ 第1回再構築会議で協議（整備方針を決定）

#### ④高岡駅での両線の直通化

城端線と氷見線の直通運行するための施設整備



## 2 再構築実施計画のポイント

### 3 事業構造の変更

新型鉄道車両導入完了の時期（計画開始から概ね5年後）  
を日遂に事業主体をJR西日本からあいの風とやま鉄道へ変更  
⇒高岡駅を中心に東西南北を結ぶ鉄道路線が同一の運行主体  
県西部地域の交通ネットワークの強化が期待

### 4 まちづくり、観光施策との連携

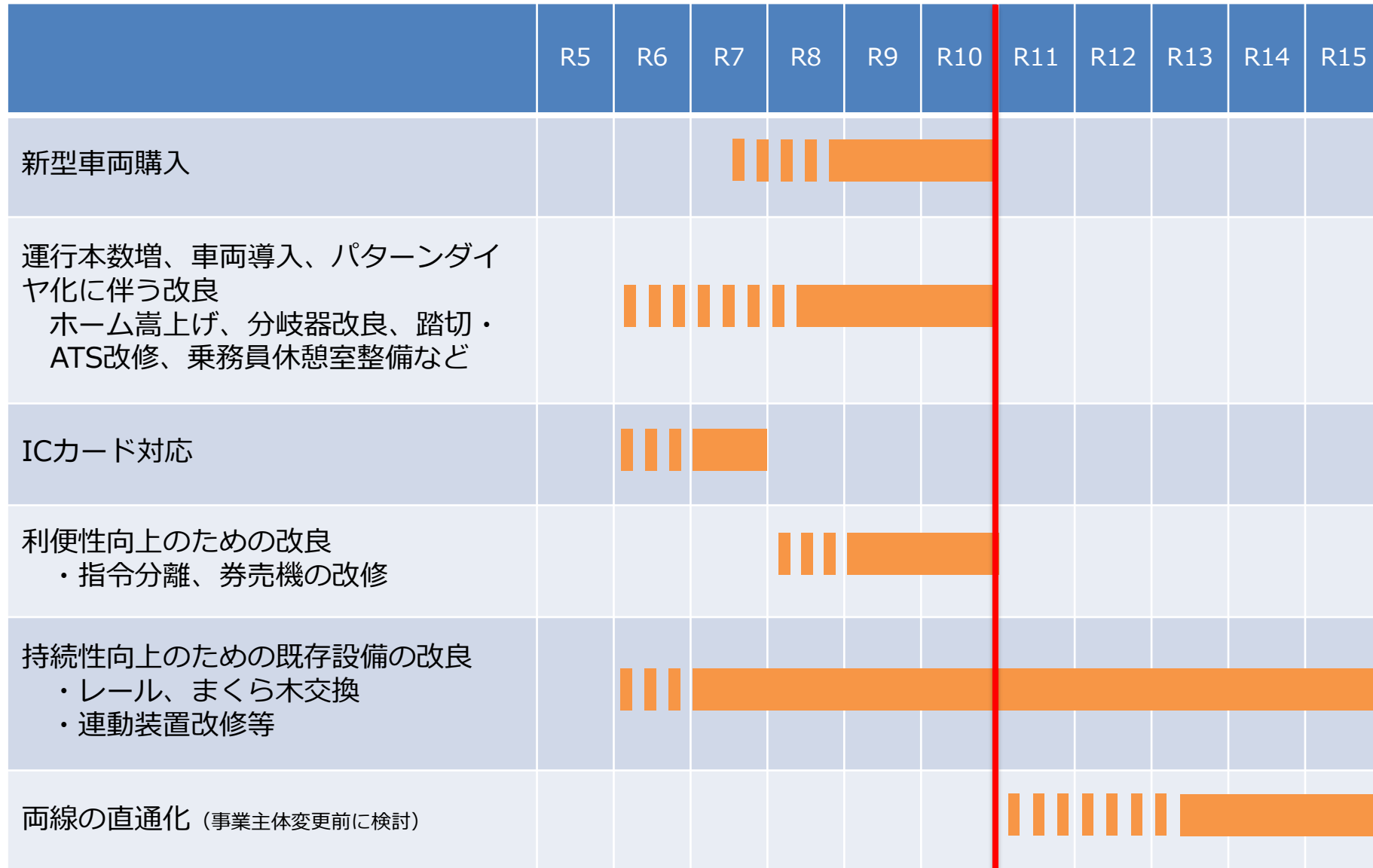
持続可能な路線の実現に向けては、利便性・快適性の向上  
に取り組むとともに、新たな鉄道利用者の増加に向けた取り組み  
が必要

【具体的な取り組み】

- ・バス路線の再編、デマンド型乗合交通の運行範囲拡大による鉄道ダイヤとの接続の改善、強化
- ・駅周辺の賑わい創出の拠点となる駅空間の有効活用 など

# 城端線・氷見線再構築実施計画 事業スケジュール（予定）

第1回再構築会議資料（R6.4.30）



設計、材料購入







工事、車両製造

### 3 再構築の取組み(交通系ICカードへの対応)



第1回再構築会議資料 (R6. 4. 30)

再構築実施計画に基づき、利便性・快適性の向上に向けた取組みの一環として、交通系ICカード対応改札機を整備

目的	<ul style="list-style-type: none"><li>・キャッシュレス化による利便性の向上</li><li>・交通系ICカードが利用できる他路線とのシームレスな乗継ぎを実現</li></ul>	
対応予定のICカード	全国相互利用可能な交通系ICカード (ICOCA、Suica、PASMOなど)	  <p>全国相互利用可能な交通系ICカード</p>
整備数	19駅 22機設置(既設の高岡駅、新高岡駅を除く全駅) 各駅1機設置(入場用、出場用セットで1機) ただし、次の駅には2機設置 越中中川駅: 駅周辺に高校が4校立地。通学利用で混雑 砺波駅: チューリップフェア開催時に県内外からの観光客で混雑 福光駅: 改札口が2箇所	 <p>昨年のフェア開催時の砺波駅の様子</p>
改札機のタイプ	簡易改札機 (コンパクトで、省スペースでの設置が可能な自動改札機)	
整備費	4.6億円	
整備期間	令和6年度～令和7年度 <ul style="list-style-type: none"><li>・仕様、設置数を検討</li><li>・改札機の発注</li><li>・設置場所、配線の検討</li><li>・システム構築</li><li>・設置工事</li></ul>	ICカード対応改札機


### 3 再構築の取組み(新型車両の基本仕様)

第3回再構築会議資料 (R7.1.11)

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、混雑時には折り畳んでより多くの乗客が乗車することが可能

### 3 再構築の取組み(新型車両の基本仕様)

第3回再構築会議資料 (R7. 1. 11)

項目	仕様案	理由、特徴
床面高さ	約1,155mm (521系※と同等)	○車両入口をステップなしとし、現行の城端線・氷見線(キハ40・47系※)にある車内の段差を解消
車両長	21.3m (キハ40・47系と同様、 20m／両以上を確保)	○新型車両は、521系(電車)に比べて床下に配置する機器が多いため、車両長を確保して収納 ○車内空間をより広くして乗車定員を確保
ドア	両側各3か所 (両開き) (521系と同等) 	○出入口が現行車両(2か所)に比べて増えるため、混雑時のよりスムーズな乗降が可能となるほか、ドア付近での乗客の滞留の軽減により、利便性・快適性の向上が図られる。

※521系・・・現在あいの風とやま鉄道の主力として運行している電車

※キハ40・47系・・・現在城端線・氷見線を運行している気動車



富山の未来を象徴する 新沿線 | 4市の重なり合う魅力を『KASANE』に乗せて



伝統×未来

海×山

城端線・氷見線

東西×南北

日常×観光



車両外観は、沿線の風景や自然に馴染み、海と山を結ぶ路線を表現しつつ、あいの風とやま鉄道とのつながりも感じるデザイン  
デザイン的にも斬新で、飽きのこない洗練されたデザイン



車両の顔となる前面デザインは、安全性と審美性を両立した立体感あるデザイン  
ライトにLEDを使用することにより、個性豊かな表現が可能





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

《デザイナープロフィール》

## PRODUCT DESIGN CENTER

鈴木 啓太 氏

PRODUCT DESIGN CENTER 代表／プロダクトデザイナー・クリエイティブディレクター。

1982年生まれ。古美術収集家だった祖父の影響を受け、幼少期より手仕事とものづくりへの関心を深める。2012年に自身のスタジオを設立。日用品から公共交通機関のデザイン、素材開発、工芸作家や海外ブランドとのコラボレーションまで、多岐にわたる領域で活動。伝統技術と最先端テクノロジーを自在に行き来しながら、美意識と世界観、機能性を融合させた「100年後に残るデザイン＝未来の遺産」を追求している。

受賞歴は『ローレル賞2019(相模鉄道20000系)』をはじめ、『Red dot design award』『iF Design Award』など国内外で多数。金沢美術工芸大学客員教授。東京藝術大学、多摩美術大学および武蔵野美術大学にて講師を務める。グッドデザイン賞審査員。





# 気運醸成の取り組み



氷見市立宮田小学校  
模擬改札機でICカードタッチ体験する様子



氷見市立朝日丘小学校 JR西日本に質問する様子



JR戸出駅利用促進協議会で講演する様子

各種講演への参加や体験乗車など、  
経営移管に向けた気運醸成

# 沿線市における観光の魅力

# 氷見市



朝日山公園



比美乃江大橋



ひみ番屋街



プロゴルファー猿  
ポケットパーク



# 氷見市



まるまげ祭り



島尾海水浴場

ひみ寒ぶり



# 高岡市



雨晴海岸からのぞむ立山連峰



勝興寺



瑞龍寺



金屋町



# 高岡市



高岡御車山祭



日本海高岡なべ祭



鋳物工場

# 砺波市



散居村の夕景



チューリップ四季彩館



三郎丸蒸留所



# 砺波市



となみチューリップ  
フェア



農家レストラン 大門



相倉合掌造り集落



瑞泉寺



桜が池ひまわり畑

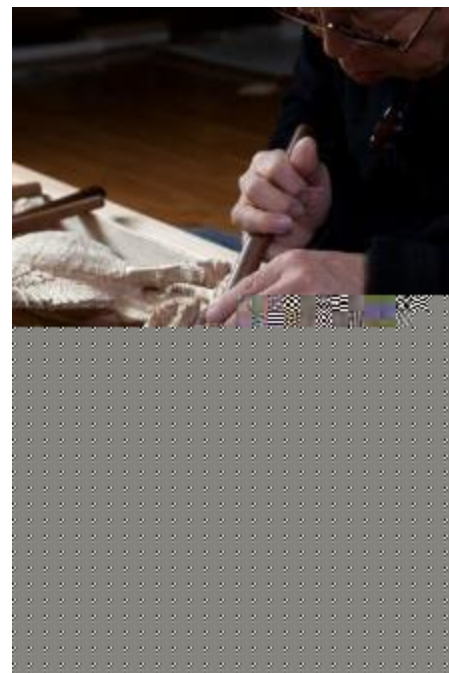




こきりこ



城端むぎや祭



井波彫刻



IOX-AROSAスキー場

(表1)観光地等入込数ランキング(延べ数)

(1)観光地・観光施設 ※入込数の公表が了承された観光地点のみ掲載

(単位:人)

R6	名 称	市町村	R6年入込数	R5年入込数	対前年比
1	富岩運河環水公園	富山市	1,489,000	1,785,000	▲ 16.6%
2	道の駅福光	南砺市	1,223,382	1,212,591	0.9%
3	氷見漁港場外市場ひみ番屋街(総湯含む)	氷見市	1,105,100	1,171,600	▲ 5.7%
4	道の駅KOKOくろべ	黒部市	867,391	890,192	▲ 2.6%
5	海王丸パーク	射水市	833,500	875,900	▲ 4.8%
6	立山黒部アルペンルート	立山町	823,729	710,582	15.9%
7	県民公園太閤山ランド	射水市	793,120	677,267	17.1%
8	高岡古城公園	高岡市	747,000	805,860	▲ 7.3%
9	道の駅メルヘンおやべ	小矢部市	686,605	623,608	10.1%
10	道の駅カモンパーク新湊	射水市	586,508	616,448	▲ 4.9%



## (2) イベント・祭り ※入込数の公表が了承されたイベントのみ掲載

(単位:人)

R6	名 称	市町村	R6年入込数	R5年入込数	対前年比
1	となみチューリップフェア	砺波市	303,000	358,000	▲ 15.4%
2	山王まつり	富山市	250,000	250,000	0.0%
3	富山まつり	富山市	150,000	190,000	▲ 21.1%
4	高岡桜まつり	高岡市	142,000	129,000	10.1%
5	おわら風の盆	富山市	130,000	190,000	▲ 31.6%
6	高岡御車山祭	高岡市	122,000	154,000	▲ 20.8%
7	全日本チンドンコンクール	富山市	120,000	105,000	14.3%
8	とやmasノーピアド	富山市	110,000	110,000	0.0
9	高岡万葉まつり	高岡市	86,000	79,000	8.9%
10	櫛田神社初詣	射水市	78,200	104,200	▲ 25.0%