

### 第3回城端線・氷見線再構築検討会 議事録

日 時：令和5年10月23日（月） 18：30～19：20

場 所：富山県民会館8階バンケットホール

出席者：出席者名簿のとおり

#### 1 開会

（事務局）

ただいまから、「第3回城端線・氷見線再構築検討会」を開催いたします。開会に先立ちまして会長の新田知事からご挨拶を申し上げます。

#### 2 挨拶

（新田会長）

お忙しいところお集まりいただきありがとうございます。

前回9月6日に開催した第2回検討会から、あいの風とやま鉄道の日吉敏幸社長にも参画いただきました。事業主体を中心に議論をしたところでございます。

日吉社長からは、並行在来線に加えて県西部の城端線・氷見線の経営を一体化することにより、交通ネットワークが強化されるとともに、鉄道運営の面でも効率化を図ることができるといったご発言をいただきました。

その上で、あいの風とやま鉄道が将来、城端線・氷見線の経営を引き継ぐ場合の5つの条件についても合わせて示されたところです。

そして、9月6日から今日まで、提示された条件への対応について関係の皆様と意見交換をしてきたところでございます。その点について共有したいと思います。

併せまして、利便性向上策についても意見交換したいと考えています。それでは、よろしく申し上げます。

#### 3 議事

##### （1）鉄道事業再構築実施計画に定める事項について

（新田会長）

前回の第2回検討会において、あいの風とやま鉄道から、5つの条件が提示されました。前回の検討会では結論を出さず、県や各市の議会などでのご議論を踏まえて、この検討会で改めて話し合うこととしておりました。

5つの条件については、県、沿線市、JR西日本において検討の上、資料1のとおり取りまとめましたので、内容について事務局から説明願います。

（事務局）

<資料1「あいの風とやま鉄道から提示された条件への対応」の説明>

（新田会長）

事務局から説明がありましたが、質問あるいはご意見があればお願いします。

### (角田委員)

条件1の中で「赤字補てん」とありますが、対応については「出資や経営安定を図るための支援」とさせていただいています。「赤字補てん」はどうしても後ろ向きな印象を受けると思います。あいの風とやま鉄道には、安全運行はもちろんですが、利便性を高める前向きな取り組みを期待しております。それを県と沿線4市がしっかりと支えるという意味も含めてこのような表現とさせていただきましたが、そのあたりについてもご意見をいただきたいと思います。

### (夏野委員)

今のお話をさらに分かりやすくするために、経理を区分するということが書いてあります。県東部からもそのような声が出るだろうということで、4市がしっかりと覚悟を決めて、必要な出資や経営安定の支援を行い、並行在来線経営安定基金については城端線・氷見線に充てないような形ということをも明記させていただいたということだと思います。

### (林委員)

3番目の経営移管前のJRの対応につきまして、経営移管前の本格的な再整備については、移管後の安全確保や維持管理費の負担も考慮し、再構築事業として実施するもの以外にも、JRにおいて自ら移管前に整備をしていただいて、きれいな形で経営を引き継いでいただくという対応ですが、このことについてもよろしくお願いします。

### (漆原委員)

2番、3番、5番について補足の説明をいたします。2番につきまして、円滑な経営の移管とその後の運営の実現のために、運転士や施設、電気、車両など技術を有する要員の確保に協力させていただきたいと思います。経営移管に向けては、具体的な人数や期間等の詳細について今後詰めさせていただければと考えております。

3番につきまして、現行の設備については、いずれも定期的に検査を行った上で必要な修繕を実施し、安全なものとして運行しております。その上で、鉄道設備の機能向上が必要ということであれば、国の支援を仰ぎながら、今回の再構築実施計画において定める利用者の利便の確保に関する事項として、実施・協力していきたいと考えております。一方で、経営移管までの鉄道運営においては、弊社の責任において実施すべき事項もありますので、それらは事前に実施をするという考えでございます。

5番については、あいの風様が直通工事を実施される場合、連動信号の再整備など高度な知識・技能が必要な事柄については、全面的という幅広い言葉でお示しいただいていますが、あいの風様において様々な検討がなされる中、弊社からの技術的なアドバイスや、人的な支援についても協力をさせていただき考えでございます。

いずれにいたしましても、中身については、直通化を検討する場面で、あいの風様と協議をしていくことだと認識しております。

### (日吉委員)

詳細については今後詰めていく必要があると思いますが、経営を引き継ぐにあたって、当社からの条件については基本的にご理解いただけたものと考えております。

### (新田会長)

それではここまででとりまとめをさせていただきます。詳細については今後詰めていく必要があると考えていますが、条件に対する対応については、あいの風とやま鉄道様からご了承をいただいたと理解をいたします。今後作成する再構築実施計画には、事業構造の変更の内容として、城端線・氷見線の事業主体を JR 西日本からあいの風とやま鉄道に変更することとし、支援の内容と併せて盛り込むこととしたいと思っておりますがよろしいでしょうか。

(異議なし)

### (新田会長)

それでは次に、利便性・快適性の向上について意見交換をさせていただきたいと思っております。再構築実施計画には利用者の利便の確保に関する事項について定めることとされており、1回目の検討会では、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、両線の直通化について盛り込むことで合意しておりますが、より具体的な議論ができればと考えております。

まず、新型車両について、第1回目の検討会で夏野委員から資料の提供がございました。他県の路線を視察されてその状況をまとめていただいておりますので、夏野委員からご説明いただければと思っております。

### (夏野委員)

<資料2「様々な新型鉄道車両」の説明>

各地に出張したときにどのような乗り心地なのか職員とともに回ってきました。最後の水素車両以外は実際に乗りました。

電気式気動車は、ディーゼル発電機を積んでいてその電気でモーターを回すということで動力自体はモーターです。電車の特性を持ったものになります。電化は必要なく、蓄電池を持っていないので、部品の数も少なく重量も軽くなると思っております。実際に乗ってみて、発電機もパワーを出すときに音が出るので、電気で走っていてもディーゼルで走っているような印象を受けました。乗り心地は今の気動車と比べて格段に違うかということ、まだディーゼルカーのにおいがするという感じがしました。また、見てわかるとおり、2枚の写真では同じ車両でもデザインが違っていると印象が違っているということをお伝えします。

次は蓄電池で、普段は電車として走って、非電化路線に入るとバッテリーにためていた電気で走る。そして終点到数メートルだけ架線が張ってあって充電をするということで、これは電車と同じなので乗り心地も電車と同じです。加速もモーターなのでディーゼルより早く、これが一番いいかなという感じがしました。

次がハイブリッド気動車です。先ほどのものは電気自動車で、今度はプリウスみたいなものですね。基本的にはエンジンで、ディーゼルで電気を起こして蓄電池にためて、モーターで走るといことです。ですから、実際の運行のスピードは関係なく、安定した形で、音は電気式気動車と比べるとかなり小さい感じがします。それと、CO2が出ない、効率のいいレベルで、ディーゼルカーを動かすといった面でも、これからの時代にはいい話かと思っています。特に写真右の方は仙台で走っていますが、これは交流の電化のところから、直流の電化に入って、最後非電化のところまで一本でいけるということで、すごくすぐれものだと思います。小海線も非常に静かでいい車両だったと思います。

水素車両は乗っていないのでわかりませんが、未来はこういうことまで考えているということのようです。

当然ながら値段が違うわけです。この中では電気式気動車が一番安い。安いと言っても億単位の話ですが。ただ、この車両が入ったのは、2017年か18年ぐらいですので、ある意味もう5年ぐらい経って、新しさということからは少し、陳腐化まではしていませんし、今のものと比べるともちろんいいのですが、わくわくするかと言われると…、デザインを考えればいいのかもしれませんが、そんな感じもしました。

個人的にはハイブリッド気動車が一番いいと思います。蓄電池駆動電車は、JRさんに教えてもらったのですが、蓄電池のことを考えたときに距離を考えると城端線・氷見線には機能的に難しいという話なので、できれば電気式気動車やハイブリッド気動車を中心に議論になればいいなと個人的には思っております。

城端線・氷見線が変わったと言うためには、ダイヤも大切ですけど、この間のテレビ局のアンケートにもありましたが、車両に対する期待もあるわけで、実際、万葉線やライトレールが新しい車両になったときに、まさに人の見方が変わったわけです。そういった効果というのはやはり大きなものがあるのではないかと。そういう点も考えて、一方で、予算もあり、高ければいいというものでもないで、そのあたりはぜひ専門の方にいいアドバイスをしていただいて、いずれにしても、スーパーへ行ったら買えるものではないので、それこそデザインから始めると大変時間がかかりますし、発注してから1年、2年で全部がそういった形になるのかということ、そんな簡単ではないという話もお聞きしますので、こういったところも、サービスレベルの中で早めに検討すべきだと思います。以上です。

#### (新田会長)

それでは次に運行本数或いはICカード対応の現状について、事務局から説明をお願いします。

#### (事務局)

<資料3「城端線・氷見線の運行本数等の現状について」の説明>

### (新田会長)

以上、夏野委員と事務局から利便性・快適性の向上策について説明がありました。これらについてご意見をお願いいたします。

### (角田委員)

車両は「変わった」という印象を一番受けやすい部分だと思っております。知事も城端線・氷見線は、県西部のわくわくする、大きな夢のある話だというふうにおっしゃっておられたと思いますので、車両で顔が変わっていくところはやはり描いていかないと、市民や県民の皆さんにはお示ししづらいと思いますので、デザイン等々の工夫を入れて欲しいなというのがまず1点あります。

今ご報告がありました、朝夕のラッシュ時には高校生が大変混雑しているということで、多くの声をいただいております。運行本数の増加、車両の増結というところで、何とか混雑の解消、緩和を図っていかねばいけないと思っています。

一方で、今利用している人だけの利便性を上げては仕方がないと思っており、今乗っていない人達にどう乗っていただくかというのは、乗りやすさも大変重要だと思っています。

パターンダイヤのように利用者の方にわかりやすいものもあれば、先ほど話があったように乗り継ぎ時間の短縮というところで、今日は電車で行ってみようかということがあると思います。パターンダイヤとタクトダイヤのそれぞれをどのように一緒にできるのか。1時間を超える乗り継ぎを何とか接続時間を短くできないのかどうか。例えば時刻表の方で工夫をして、パターンダイヤでここは時間がずれているけれども、乗り継ぎがいいんだよ、ということがわかるような仕組みもいろいろできると思います。やはりここは挑戦をして利便性を高めていかねばいけない部分だと思っておりますので、幅広く検討をしていく必要があるのではないかと私は思っております。

### (田中委員)

角田市長さんがおっしゃる通りでやっぱり電車の顔が変わる。夏野市長さんはまさにいろいろ回っておられて、今回のこの提案は顔が変わるということでやはりわくわくするなというのが一つと、具体的には城端線が現在7時20分に出て、次が8時半過ぎになりますが、砺波までの高校生を中心にかなり混んでいます。ダイヤを決める時にパターンダイヤはすごく大事ですが、朝のラッシュを何とか解消したいということがありますので、朝のラッシュ時にもう一本入れればありがたいなと思うのと、普段はパターンダイヤとしてやっていただくとほかの公共交通ともうまくいくと思います。

パターンダイヤ化にはどこかですれ違いの場所が必要になるのか、予算の関係もあるのでそれは今後の話かと思いますが、できるだけスムーズに、どこかの駅ですっと待っていることのないようパターンダイヤ化をぜひお願いしたいと思っています。

それと、ICカードは私たちも普段使っており、各駅に設置いただければ個人的にはありがたいと思います。最近は海外からのお客様をどう誘導するかというときに、短期間用のsuicaですとか、今後クレジットカードも併用できるようなものがあるので

あれば検討が必要なのではないかと感じております。

#### (夏野委員)

まず IC カードの件は各駅設置がいいと思います。というのは、例えば越中中川駅で車載型だと高校生がみんな降りるまで発車できないというのはさすがに良くない。全部の駅がどうなのかはわかりませんが、車載型は難しいのかなと思います。最近は無入駅でも、ほかのところを見ていると簡単に設置してありますから、大丈夫だと思います。また、最近チューリップフェアの風物詩になってしまいましたが、チューリップフェアで砺波駅が混むということが、ファーストコンタクトとしては非常に悪い印象を持ってしまうということで、普段使いはもちろんですがイベントの時にも便利になると思います。

クレジットカードについて、高校生はほとんどカードを持ってないので普段使いではいらないと思います。これからクレジットカードの決済が増えてくるとなると後発だからこそチャレンジする必要があるのかもしれませんが、駅設置型をベースに考えるのがいいと思います。

それから、今、城端線は朝 1 時間に 3 本で、その 3 本のままで変わったという印象を持つかどうか、基本的には角田市長がおっしゃったパターンダイヤがいいと思いますが、朝と夕だけは別にして、できれば朝と夕は今よりもプラス 1 くらいのものでできないかなと思います。そうすると当然ながら行き違い施設も増えるし、車両も増やさなければいけませんし、場合によっては留置場所も必要になるのかもしれませんが、そういったことも踏まえて何か特徴を出さないと、私も朝新幹線に乗るときに城端線に乗りますが、まず座れません。お年寄りということで席を譲ってもらうことはありますが。普段高校生は本当に大変だと思います。城端線は福光から福野が混みます。いったん空いて砺波から高岡が混みます。氷見線も同じような状況だと思いますが、そんなことを考えると朝 3 本で本当にいいのか。朝だけ短いのを 1 本入れるなども場合によってはありかもしれないと思います。

それと富山行きの直通ですが、今は朝しかないので夕方の直通を作っていないといけないと思います。氷見線もかつては直通があったので、そういったようにダイヤが変わったという特徴があればいいのかなと思います。

先ほど田中市長が言われた通り、やるにはコストがかかるので当然それとのバランスがありますが、今はサービスレベルとしてどんなものがあるか、ということで言わせていただきます。

#### (林委員)

まず新しい新型車両はデザイン的にもよくして、変わったという、特に氷見線は世界で最も美しい湾クラブを間近に体感できるルートでもあります。城端線は世界に誇る散居村を走る路線でもあります。わかりやすく言えばカッコいい車両、ということで例えば、今日夏野市長から紹介のあった車両を見てもフォルムがかっこいいものがあるなと思うところです。

サービスレベルとして、かつては氷見から直通で富山駅までであったので、あいの風で一本化されればそういったことも検討していただければと思います。

また、城端線と氷見線で本数も違いますので、できれば城端線も氷見線も同じくらいの本数、サービスレベルにしていただければありがたいと思います。乗り換えという点では、高岡駅では両方向にありますが、新高岡駅では片側しかないホームであり、両方向のホームを作ることによって新幹線との接続もよくなるなど、経費との相談にはなりますが、利便性が上がるのではないかと思います。

高岡駅の直通化ですが、あいの風さんが両方運営する段階でスタートする方が費用を安くできると思います。ですが、整備については移管前から検討を始め、移管後に速やかに直通化が実施できるようなスピード感を持ってやっていただくとありがたいと思います。

### (日吉委員)

車両について、当社としては新型車両の導入に関して3点のお願いがあります。まず1点目は、現在城端から富山に直通列車が2本走っていますが、これは最低でも継続して運行していただきたいと思います。そして、現行車両は3両編成で定員402名という形で走っていますが、高岡から富山に行く区間はそれと同規模の定員でないと持たないという状態です。それくらいの定員の車両で運用を図らなければいけないと思います。

2点目は、導入する新型車両についてはモーターで動く車両であれば電車の運転免許で運転できます。当社としては将来的に電車の免許に一本化していきたいと思っておりますので、電車の運転免許で運転できる車両を求めたいと思います。

3点目は、経営移管後には当社が要部検査や全般検査を実施することになりますので、それを適切に実施できる体制を確保してもらいたい。わかりやすく言えば、どこで検査をするのか明確にしておいてほしいということです。

以上3点をお願いしたいと思います。

### (漆原委員)

私共からこういう車両がいいなど申し上げることはありませんが、いろいろと皆様がおっしゃったことを実現しようとするのとどのようなことが課題になるのか、行き違いの設備やコストがどのくらいかかるのか、車両のメリットデメリット、導入コストやランニングコストもありますが、そのあたりは私共が一定の知見を持っています。具体的なダイヤを描きながら、例えばこちらの接続を取るとこちらの接続が取れなくなる、パターンダイヤが少し崩れるなど、そういった課題をお示しして、皆様にご検討いただき、最終的にどこまで目指すのかをご判断していただくことと思います。そのあたりの具体的な内容については皆様のニーズに応じた検討をしていきたいと思っております。

### （笠原オプザーバー）

私からは新型車両について、社総交の活用をする場合、効果促進事業という中で、車両導入も対象になるわけですが、今回の資料に記載の車両についてはいずれも対象外になることはないと認識しておりますので、しっかりと活用いただける車両を設定いただければと思います。

### （夏野委員）

車両の検査の話ですが、今の車両（521系）はあいの風で最後まで検査をしているのですか。

### （日吉委員）

要部検査や全般検査は今までJR西日本さんの松任工場で実施していましたが、これが変わりまして、今度は吹田工場で実施することになる。

城端線・氷見線でやっている通常の毎日検査というものについては現場でやるので当社でやることとなりますが、要部検査など5年に1回とか10年に1回といった検査については知見のあるところでやっていただかないと難しいという状況です。

### （漆原委員）

DEC700という車両で、資料で言いますと電気式気道車ということになりますが、これであれば知見があるということで検査の対応ができると思いますが、他のものについては今のところ知見がないということになります。

### （新田会長）

その他特にないようでしたら、ただいまいただいたご意見は、実施計画の利用者の利便の確保に関する事項に盛り込む方向で進めさせていただきますがよろしいでしょうか。

（意見なし）

今のところ予定しておりましたテーマについてはご意見いただきましたが、その他何かございますか。

（意見なし）

それでは、本日の検討会についてまとめさせていただきます。

まず、前回の検討会であいの風とやま鉄道から提示された条件については、県と沿線市、またJR西日本による対応について説明し、あいの風とやま鉄道からご了承をいただきました。

再構築実施計画には、事業構造の変更の内容として、城端線・氷見線の事業主体については、JR西日本からあいの風とやま鉄道に変更することを盛り込むこととします。

また、利便性・快適性の向上策についても具体的にご意見をいただきました。車両のデザイン面の工夫、変わった、新しくなったということが分かるものという話。朝夕ラッシュ時間帯の運行本数増や車両の増結、パターンダイヤの導入などで乗りや

すさ、乗り継ぎの利便性についても検討すること。各駅に IC カード対応の改札機を設置すること。両線の直通化は、移管前までに検討し、移管後に実施する方向で考えるということ。これらの点を、実施計画の利用者の利便の確保に関する事項として盛り込む方向で進めることとします。

また、あいの風とやま鉄道からは、城端から富山までの直通運行を継続し、現行車両と同規模の定員を確保すること、また、新型車両導入にあたって、電車の免許で運転できることや車両検査体制の確保についてご要望がありました。これらの点についても十分留意して計画策定を進めたいと思います。また直通運行については夕方の便も検討いただきたいという意見がありました。検討させていただきます。

よろしいでしょうか。

**(林委員)**

私からの意見もまたお願いします。氷見線から富山への直通化や、城端線の新高岡駅の両方向のホームを作ること、城端線と氷見線のサービスレベルを同等に、ということについてもお願いします。

**(新田会長)**

はい、検討事項としては承りました。

よろしいでしょうか。

それでは以上をもって本日の議事は終了させていただきます。

皆さんには、熱心にご議論いただきありがとうございました。