第2回城端線・氷見線再構築会議 議事録

日 時：令和6年7月29日（月） 11：00～11：50

場 所：富山県庁4階大会議室

出席者：出席者名簿のとおり

1 開会

（事務局）

それでは定刻となりましたので、ただいまから第2回城端線・氷見線再構築会議を開催いたします。開会に先立ちまして、新田知事からご挨拶を申し上げます。

2 挨拶

（新田会長）

皆さまお集まりいただきましてありがとうございます。後ほど紹介させていただきますが、前回から委員の交代がありましたので、新しい委員の皆さまにも引き続き同じ志を持って、城端線・氷見線の再構築に取り組んでいただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

この再構築実施計画は国土交通大臣の認定を受け、既に実行段階に入っています。そのような中、前回は交通系 IC カードに対応した改札機の整備方針について合意をしたところです。今回は、利便性・快適性向上策の一環である新型車両の導入について、皆さまと意見交換をさせていただきたいと思います。利便性・快適性を向上させ、そして、利用者が乗りたくなるような、これまであまりご利用になられていない方も乗ってみたいくなるような城端線・氷見線になるように、車両について皆さまのご意見をお聞かせいただければと思います。忌憚のないご意見を、どうかよろしくお願いいたします。

（事務局）

本日の出席者のご紹介は、お手元に配布している出席者名簿をもって代えさせていただきます。また、委員の交代がありましたので、ご紹介させていただきます。まず、西日本旅客鉄道株式会社執行役員金沢支社長、石原利信様です。

（石原委員）

JR 西日本金沢支社長の石原です。どうぞよろしくお願いいたします。平素より弊社事業にご理解ご協力をいただきありがとうございます。北陸新幹線が敦賀まで開通しました。非常に多くのお客様にご利用いただいております。関係者の皆さまの賜物と考えております。本当にありがとうございます。より多くのお客様に北陸、そして富山に来ていただき、秋のデスティネーションキャンペーン等を懸案なく実施し、開業効果の最大化、そして定着化に向け、地域の皆さまと引き続き連携して取組みを進めていきたいと思っております。

城端線・氷見線においても、この再構築実施計画を着実に実施し、最適なサービス

を提供できるように、この再構築会議を通して議論を深めさせていただきたいと思
います。

(事務局)

それでは続きまして、あいの風とやま鉄道株式会社代表取締役社長、伍嶋二美男様
です。

(伍嶋委員)

この度、あいの風とやま鉄道株式会社の社長に就任いたしました伍嶋です。日頃か
らから当社の運行に際しまして、厚くご支援ご指導賜りまして、改めて感謝申し上げ
ます。JR 西日本から当社への経営移管に向けて、しっかりと取り組んでまいりますの
で、引き続きよろしくお願ひいたします。

(事務局)

それでは、以後の議事の進行は会長の新田知事にお願ひいたします。

(新田会長)

本日は、氷見市の林正之市長の代理で篠田伸二副市長が出席されています。どうぞ
よろしくお願ひします。

(篠田委員 (林委員代理))

よろしくお願ひいたします。

3 議事

(1) 新型車両について

(新田会長)

まず、新型車両の基本仕様について、事務局から説明をお願いします。

※事務局から資料1「新型鉄道車両の導入について」に関して説明

(新田会長)

ただいま事務局から新型車両の基本仕様について説明しました。車両のタイプ、編
成の両数、貫通構造、シート構成、床面の高さ、車両の長さ、ドア枚数など、様々なバ
リエーションがあるものですが、それぞれご意見ご質問がありましたらご発言いただ
ければと思います。

(角田委員)

車両タイプについて、脱炭素という観点で考えると、ハイブリッド気動車にはメリ
ットがあると思いますが、定期的な蓄電池の交換に伴うランニングコストへの影響を
考慮しなければ、持続的とは言えないと考える一方で、今後の技術革新によりコスト

が抑制できる可能性もあると思います。そこで、電気式気動車を導入後、ハイブリッド気動車等に変更できると記載してありますが、将来、蓄電池等を置くスペースは、最初の電気式気動車導入時に確保できるものなのでしょうか。

(石原委員)

現時点で確定できるものではないのですが、検討はしていかなければならないと思っています。現時点では蓄電池等を置くスペースについては設計の中で調整をさせていただきたいと思っています。

(角田委員)

設計の中で、将来の換装を事前に想定しておけばスペースを確保することができるのでしょうか。

(石原委員)

可能性はあります。

(新田会長)

その他いかがでしょうか。

(夏野委員)

昨今の燃料高騰を考えると、ハイブリッド式気動車が望ましいと思いますが、将来の発展も含めて、電気式気動車が現実的だと思います。

編成両数は2両を基本とし、連結し4両で運行することで需要を賄えるのではないかと思います。編成を連結するときは貫通構造が必要ですが、車両前面の幌が目立つのは好ましくないと考えます。資料にある写真のように幌が目立たないタイプもあるようですから、デザイン性も考えていただきたいと思います。

シート構成は、あいの風とやま鉄道で運行している521系とできるだけ合わせるとすることが重要だと思います。どちらかみの構成は現実的ではないと思います。クロスシートのみでは朝夕の通勤通学ラッシュの需要には対応できませんし、ロングシートのみでは移動を楽しめません。

段差は、521系と合わせることが必要で、ホームの工事が必要になると考えますので、できるだけコストを下げ対応いただきたいと思います。

車両長とドア枚数は、将来、ホームドアを設置することになったときに車両によって乗降位置が違っては困ると思いますので521系と合わせるとよいのではないかと思います。3枚扉は当然として、片開きではなく、両開きがよいと思います。最初に北陸本線で急行列車から転換した車両は片開きでしたが、乗降に時間がかかっていました。両開きだとそういったことがないので、両開きもマストだと思います。

ベースのコンセプトは、できるだけ521系と合わせ、部品の調達等でもかなりの部分が共有化できると、将来のコスト削減にも繋がると考えます。あまり変わったものにせず、実績があるものを使いながらも、521系との親和性を高めることが必要かと思

います。

(新田会長)

各項目についてご意見いただきました。その他いかがでしょうか。

(田中委員)

夏野委員がおっしゃった意見に、私も賛成です。その中で、角田委員がおっしゃったように、導入コストとランニングコストについて、スタートから意識していきたいと思っています。バリアフリーにするために、ホーム高の調整が必要なので、コストについては非常に気になる部分です。

このあとデザインの話もあると思いますが、ワクワクするような電車、乗りたくなるような電車ということになりますので、内外装のデザインはよく考えていきたいと思っています。

(新田会長)

ありがとうございます。篠田委員いかがでしょうか。

(篠田委員 (林委員代理))

ワクワクする車両にするためには、車両の「顔」である前面デザインが肝だと思います。貫通なしにすると、ワンマン運転ができなくなって運行経費が増えたり、混雑車両からの移動ができなくなったりして、費用面等を考えると、貫通構造とせざるを得ないのではないかと考えます。その場合も、夏野委員のおっしゃるのように、幌があまり目立たないようなデザインとするなど、デザインに工夫が必要となると思います。

(角田委員)

車両編成について、私も4両編成が妥当だと思いますが、将来的に3両編成が必要になった場合、中間車両を導入し、3両編成にすることが可能か確認させてください。

また、車両とホームとの段差は一定程度出てくると思います。ハード面は、あいの風とやま鉄道に合わせていく方向でいいと思いますが、さらにソフト面でやさしい電車を作っていくことについても検討していく必要があると思っています。例えば、駅から駅までの間で使えるヘルプカードのようなものを独自に作成して、互いに支え合うこと、共助ができる城端線・氷見線にしていくべきだと思います。そのような検討も同時に進めていくことで、多少の段差は人の力で乗り越えていけるとと思います。

(新田会長)

ありがとうございます。今の質問を含めて、事務局からお願いします。

(事務局)

ご質問の1つ目について、事務局の考えをお示した上で、石原委員から補足いただければと思います。将来の3両編成化ですが、基本として考えている2両編成用の動

力では3両編成の車両を動かすことは難しいと聞いています。そのため、3両編成に対応した車両を新たに開発する必要があります。裏を返せば開発さえすれば可能ということになりますが、さらに開発コストをかけて3両編成を導入するのではなく、2両編成を追加導入すればコストを抑えつつ、ニーズを満たせると考えています。

(石原委員)

事務局から説明のとおり、技術的にできないということはありません。ただ、費用対効果を考えると、2両編成を効果的に運用することが望ましいのではないかと思います。

(夏野委員)

私は2両編成がいいと思います。あいの風とやま鉄道の521系の中間車はあいの風とやま鉄道が設計したと思うのですが、城端線・氷見線においてはそこまで対応する必要はないと考えます。あいの風とやま鉄道が運行開始したとき、それまで3両編成だったものが2両編成になってしまうことがありました。電車は新しいが、座れなくなってしまったという厳しい批判が出ました。座席数を確保しつつ、立っている乗客を含めた乗車定員を確保するためにはセミクロスシートが現実的な案だと思います。

また、あいの風とやま鉄道に近い仕様という点から考えると、例えば片側1列+片側2列のセミクロスシートが一部導入されている路線もありますが、城端線・氷見線においては片側2列+片側2列の転換シートが現実的だと思います。この場合、部品の共通化ができ、あいの風とやま鉄道にとっても都合がよい可能性があります。

(事務局)

現在、あいの風とやま鉄道では、521系の中間車両の導入に向けて検討を進めていますが、もともと車両のスペックとして3両を動かす能力があるため中間車両を入れても対応可能となっています。一方、今回検討している車両は、2両編成と3両編成で異なる設計が必要になります。この点はあいの風とやま鉄道の中間車両導入の件とは異なる部分だと考えています。

(新田会長)

それではここまでの議論を受け、伍嶋委員いかがでしょうか。

(伍嶋委員)

車両タイプについて、将来的なことを考えますと、電気式気動車が現実的な選択肢だと考えています。

また、編成両数については、将来、あいの風とやま鉄道本線に乗り入れることと、通勤通学時の混雑対応を考え、あいの風とやま鉄道と同じ2両1編成を基本とし、乗降客数に応じて2両または4両で運用することが望ましいと考えています。また、中間車両を導入することで弾力的な運用ができるようになりますが、これは将来の利用者数の動向をみてから検討すべきだと考えます。

貫通構造については、安全運行を第一義とする鉄道事業者としては、貫通構造なしですと、事故や災害時の乗客の避難、車両確認、誘導業務に支障が生ずるため、車両前面のデザインは制限されますが、貫通構造ありでお願いしたいと思っています。

また、シート構造とドア枚数については、乗降客のスムーズな移動を考えますと、あいの風とやま鉄道の 521 系と同じく 3 枚扉かつセミクロスシートが望ましいと思います。ロングシートとクロスシートの割合やレイアウトは、今後検討していく必要があります。

その他床面の高さ等は、資料に記載のものが妥当だと考えています。

(夏野委員)

新型車両が導入され、JR 西日本が運行する期間があるはずですが、そのために特別な仕様をつける必要はあるのでしょうか。例えば、あいの風とやま鉄道にとってはオーバースペックになるようなことです。

(石原委員)

オーバースペックにはならないように設計していきたいと思います。

(新田会長)

石原委員からご意見があればよろしくお願ひいたします。

(石原委員)

貫通構造における幌については、デザイン性が悪いという意見がありますが、安全面を考えると貫通構造は必要だと思います。幌をいかに目立たなくするか検討していきたいと思います。

(新田会長)

新型車両についてご意見はよろしいでしょうか。それでは車両のデザインの検討について、事務局から説明をお願いします。

※事務局から資料 2 「車両のデザインの検討について」に関して説明

(新田会長)

デザインについて、ご意見がございましたらお願いいたします。

(角田委員)

この城端線・氷見線の再構築計画を認めていただいて、市民の皆さまから喜びの声もいただいています。持続可能な路線にしていくためには利用していただくことが大変重要ですので、乗りたくなるような内外装を目指していく必要があると思っています。現時点では、城端線・氷見線とすぐわかるような車両がいいのか、それとも現在のあいの風とやま鉄道の車両のデザインに近づけていくのがいいのかは非常に悩ましい

部分です。デザインは、路線のイメージ等に関わる大事なポイントだと思っておりますので、作業チームにおいてしっかり検討をお願いしたいところです。

(夏野委員)

LRT に劣らない内装や外観を考えるべきだと思います。あいの風とやま鉄道線を利用されるお客様が偶然城端線の車両に当たってよかったなと思ってもらえるようなイメージで考えてほしいと思います。東京では様々な電車が同じ路線に乗り入れている、それぞれ特徴があります。例えば半蔵門線には東京メトロと東武鉄道、東急電鉄が乗り入れている、電車のスペックは一緒のはずですが、特に東急電鉄がしゃれていると感じます。あいの風の路線（旧北陸本線）に乗り入れた際などに城端線・氷見線の車両は当たりと言ってもらえるような車両を目指してほしいと思います。ぜひ、東京にいった際は半蔵門線で3種類の鉄道会社を乗り比べてみてください。そのような基本コンセプトが共通事項になればいいと思っています。

(新田会長)

貴重な情報をありがとうございます。作業チームというのは、再構築会議の設置要綱において、会長が必要に応じ、会議の下に、部会及び作業チームを置くことができると規定しています。これを設置したいと考えています。その他いかがでしょうか。

(篠田委員（林委員代理）)

日常使いの列車のデザインが変わるというのは、ビッグチャンスだと思います。列車の便利さに気づいていない人も巻き込んで行動変異を起こすのはデザインです。城端線・氷見線らしさをデザインに反映していくと、ユニークな車両ができると思います。

(新田会長)

昨年来、城端線・氷見線再構築検討会と並行し、富山県地域交通戦略会議を開催しています。そこでは県民の皆さまに年間50回、公共交通機関を使っていただくことを目標にしています。これまで利用していなかった方にも、興味を持っていただき、利用してみたいと思っていただくためには、車両のデザインも大切な要素だと思います。その他いかがでしょうか。では石原委員からお願いします。

(石原委員)

城端線・氷見線の車両に乗ることができたら当たりだと言っただけのような車両になることは、イコール城端や氷見に行ってみよう、城端線・氷見線に乗ってみようという行動に繋がると思います。一方で、変わったデザインにしすぎると、メンテナンスが難しくなります。そのバランスを踏まえた形で、検討していきたいと思えます。

(新田会長)

伍嶋委員ご意見がございましたらお願いします。

(伍嶋委員)

これから城端線・氷見線において、安定運行を続けていくためには、多くの方に利用していただくことが重要だと思います。これを契機にして、いろいろな動きに繋がりたいと思っています。また、富山県地域交通戦略でも、バックキャスト型で目標が定められており、いかに多くの方に乗っていただけるかが重要だと思います。篠田委員のおっしゃるとおり、本当にビッグチャンスです。内装を強みにして、一度は乗ってみたいと思っていただきたいと思います。地元の利用者もそうですし、県内外から訪れていただいて、城端線・氷見線に乗ってみたいと思っていただけることが、さらに波及効果をおよぼして、乗客数の増加に繋がるものと考えています。そうしたことを踏まえ、コストも含め総合的に勘案しながら、ベストなデザインに仕上がればと思っています。そのためには、作業チームにおいて、様々な要素を鑑みて検討されるということが望ましいと思います。

(新田会長)

その他いかがでしょうか。前向きでワクワクするようなご意見がたくさんありました。一方で、現実問題として、メンテナンスのしやすさやコストのことも踏まえながら、乗りたくなるような車両を目指していきたいと思っています。車両の基本仕様については、本日のご意見を踏まえ、第3回再構築会議において、基本仕様案を示したいと考えています。また、デザインについては、作業チームにおいて作業を進め、今年度末をめどに取りまとめることとしたいと思います。議事は以上とさせていただきます。

(事務局)

ご議論ありがとうございました。それでは以上をもちまして本日の会議を終了させていただきます。