

第3回城端線・氷見線再構築会議 議事録

日時：令和7年1月11日（土） 12：00～13：20

場所：高岡市役所8階802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3回城端線・氷見線再構築会議を開催します。開会にあたりまして、新田知事からご挨拶を申し上げます。

2 挨拶

（新田会長）

年初の土曜日ということで、新年のイベントなどもあると思いますが、この城端線・氷見線再構築会議にご参加いただきましてありがとうございます。また、開催場所をご提供いただいた高岡市さんに感謝申し上げます。今回から菊地市長が、林前市長に代わって参加ということになります。林前市長同様にワンチームで進めていければと思っています。

今、この再構築実施計画は実行段階に入っていることは言うまでもありません。ICカード、新型車両の導入についても、着々と進めているところです。今回は、新型車両の基本仕様をとりまとめるとともにデザインの検討状況についても報告させていただきます。城端線・氷見線がこれまで以上に末永く、沿線の市民の皆さんに愛される路線であり続けるため、重要な段階になってきたと思います。各市、JR西日本さん、そしてあいの風とやま鉄道さんが行っているまちづくり、観光施策などと連携した取組みに、ともに協力していきたいと思います。どうかよろしく申し上げます。

（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。

なお、新田知事の挨拶にもありましたが、氷見市の菊地正寛市長には、昨年11月の就任後、今回初めてこの会議の出席となりますので、一言ご挨拶をお願いしたいと思います。

（菊地委員）

皆さんこんにちは。今ご紹介いただきました、昨年11月9日、氷見市長に就任させていただきました菊地と申します。どうかよろしく申し上げます。

この城端線・氷見線再構築ですが、氷見市はご存じのとおり、昨年の能登半島地震で、大変な被害を受けております。氷見の今後の復興、未来づくり、そのような面においても、非常に大きな起爆剤になるということで、市民一同、大変期待をしております。私も、皆様方と一緒に、しっかりと進めてまいりたいと思っています。先ほ

ど新田知事がおっしゃいましたが、ワンチームで頑張ってまいりたいと思っていますので、よろしくお願いします。

(事務局)

それでは、以後の議事の進行は会長の新田知事をお願いします。

3 議事

(1) 新型車両の基本仕様について

(新田会長)

まず新型車両の車両タイプについての協議をします。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

※JR西日本から資料2「車両タイプについて」に関して説明

(新田会長)

JR西日本の石原支社長から新しいハイブリッド気動車についてご説明いただきました。大変良いニュースだと思います。この説明について各委員からご質問やご意見をいただければと思います。

(角田委員)

大変明るい話題なのかなという受け止めをしております。蓄電池の寿命が2倍になるというお話でしたが、これまでは8年～10年で交換となっていたものが、16年～20年になるという認識でよいのでしょうか。

また、JR西日本さんにとっては初めての取組みになると推測しておりますが、城端線・氷見線に導入した後は他の路線でも、新型ハイブリッド気動車が導入されていく予定なのでしょうか。

(石原委員)

まず寿命ですが、角田市長がおっしゃるように、従来比約2倍ということですので、8年～10年で交換となっていたものが、16年～20年で交換となります。

また、今後は具体的な線区等の詳細は未定ですが、当社の他線区においても導入を検討しております。

(夏野委員)

これまでの会議では、ハイブリッド気動車がいいと思っていたが、技術面で厳しいということで電気式気動車を軸に検討するとしていた経緯があります。前回の会議から数か月で、こんなに早く開発できるのでしょうか。JR西日本さんはまだ隠しているのではないかと感じてしまいます。技術開発は一朝一夕にできるものではなく、これなら導入できると判断されて、このような方向性になったのだと思いますが、若干の

不信感は残ります。

また、蓄電池を搭載することによって、20年や30年のコストはいかがでしょうか。おそらく車両自体の価格は高まりますが、ライフサイクルコストとしては、どの程度変わるのでしょうか。再構築計画内に収まるのか、もしくはプラスアルファの経費が必要となるのでしょうか。

また、現在、JR西日本さんが中国地方で試験車両を使っていますが、新しいタイプの蓄電池はそれに搭載されているのでしょうか。そうではなくて、城端線・氷見線が第1号の場合、リスクについてはどのようにお考えでしょうか。

(石原委員)

蓄電池の開発については、7月時点では確約できる段階ではなかったということで、ご理解をいただきたいと思います。

ライフサイクルコストについては、蓄電池自体は搭載されますし、その交換費用は生じることとなります。ただ、エンジンは1編成当たり1台ということとなります。電気式気動車は1編成当たり2台であるため、半分になりますので、メンテナンス費用とハイブリッド化による燃費改善効果によって、差し引きでランニングコストは改善されると考えております。また、イニシャルコストに関しましても、現在検討中ですが、再構築計画内には収めようと考えています。

また、現時点で、新型の蓄電池は他線区の車両には搭載されていませんが、運用しながら試験するという形にはしたくないと考えています。

(田中委員)

やはりハイブリッドがいいと個人的には思っていましたので、新型ハイブリッド気動車にはすごく期待しています。電気式気動車の場合、機器室が車内に残るという話も聞きましたが、新型ハイブリッド気動車になるとそれが完全になくなって席のレイアウトも余裕が生まれるのでしょうか。

また、城端線・氷見線沿線は雪が多いという部分が他地域と違う条件だと思いますが、蓄電池の性能上問題ないのでしょうか。

また、あいの風とやま鉄道さんとしては、現行とは異なるタイプの車両が導入されることとなりますが、メンテナンス等に支障はないのでしょうか。

(石原委員)

まず、機器室についてですが、新型ハイブリッド気動車になると一定程度削減できます。一方で、最低限必要な排気管や一部配電機器は室内での配置が必要です。今後のデザイン検討において極力目立たない形を目指していきます。

次に、降雪対応ですが、この新型蓄電池は城端線・氷見線を含めた一般的な環境には耐える設計とするため、通常の使用環境下であれば問題ないと考えています。

また、新たな車両としてメンテナンス等に支障がないかという話ですが、現行の521系と同様の機器を用いて車両検修を行うため支障はないと考えています。

(菊地委員)

エンジンが2台から1台になるということですが、加速性能が悪くなったり、馬力が落ちたりすることはあるのでしょうか。

また、現在は非常に大きな音が生じますが、新型ハイブリッド気動車になると静粛性はどの程度向上するのでしょうか。

(石原委員)

まず、加速性能については、エンジンと発電機を減らしますが、その分を蓄電池で補うため加速性能は確保できます。

また、音については、エンジンがなくなるわけではないので、エンジン音は生じます。ただ、新型ハイブリッド気動車の場合、蓄電池の充電状況によっては、駅停車中にエンジンを停止させることができます。車でいうアイドリングストップに近い機能を搭載することになりますので、より快適な空間をお客様に提供することができるという可能性があると考えています。

(新田会長)

それでは、全体を通して石原委員からコメントがあればよろしくお願いします。

(石原委員)

もっと早くこういった話ができれば一番よかったですのですが、なかなか確定できなかったことはご容赦いただきたいと思います。なんとかこの段階で選択肢に加えることができるといいと思います。ぜひご検討をよろしくお願いします。

(新田会長)

それでは、先々のメンテナンスのこともありますので、あいの風とやま鉄道の伍嶋委員ご意見をお願いします。

(伍嶋委員)

当社としては、やはりまず安全であるということが重要だと考えています。開発された新たな蓄電池では性能はしっかり確保されるとのことでしたので、今後は運行に当たってリスクがないように技術的な助言をいただければと思います。

また、メンテナンスコストも削減されるなど、ランニングコストにおいても当初予定していたものとほぼ変わらないということは安心材料だと思います。

また、乗り心地については、静かになり、座席スペースがさらに確保できるということで、本当に乗り心地の良いものになると安心をしております。

最後に、こうした蓄電池を入れるということは、国が取り組まれているカーボンニュートラルの方向性にもかなっており、JR西日本さんが先駆けて、城端線・氷見線に導入していただけるということであれば、非常にPR効果があると思います。

今後は、導入に向けて、JR西日本さんと連携しながら取り組んでまいりたいと思っています。

(夏野委員)

蓄電池や発電機から先は、521系と同じようなものなのではないでしょうか。そうであれば、あいの風とやま鉄道さんにとっては扱いやすいですね。

(石原委員)

そのとおりです。

(新田会長)

次に、車両タイプ以外の基本仕様案について、事務局から説明をお願いします。

※事務局から資料3「新型車両の基本仕様について」に関して説明

(新田会長)

この説明についてご質問やご意見ををお願いします。

(夏野委員)

車両長は長くなりますが、ドア位置は521系と全く一緒になるのでしょうか。あいの風とやま鉄道の本線に入ったときに、ドア位置がずれるといったことを懸念しています。

(事務局)

ドア位置は、ずれることとなります。現在、あいの風とやま鉄道さんと、521系と413系で乗車案内表示が異なりますが、そういった運用となります。

(夏野委員)

将来的に、ホームドアを設置する場合に問題が生じないとよいのですが。

(事務局)

ホームドアについては、広く開くタイプや昇降タイプがあるようですので、設置する際には工夫が必要だと考えています。

(石原委員)

ドア位置については、微妙なずれというのがどうしても生じます。弊社で色々な車両を導入していますので、ホームドアに対する知見は持っています。将来、ホームドアの設置を検討する場合はお手伝いできるかと思えます。必ずしもホームドアが設置できないということにはならないと思えます。

(新田会長)

まず、車両タイプですが、新型ハイブリッド気動車にするということによろしいでしょうか。

(一同異議なし)

また、編成の両数、貫通の構造、シートの構成などについて、説明した案を進めるということでよろしいでしょうか。

(一同異議なし)

さらに詳細な仕様については、今後JR西日本さんとあいの風とやま鉄道さん中心に、協議調整をしていただければと思います。

(2) 新型車両のデザインの検討状況について

(新田会長)

次の議題ですが、新型車両デザインの検討状況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4「新型車両のデザインの検討状況について」に関して説明

(新田会長)

ご質問やご意見はありませんか。

(質疑なし)

それでは今説明した方向で引き続き作業チームにおいて検討進めていただきたいと思います。

(3) まちづくり、観光施策と連携した取組みについて

(新田会長)

次の議題に入ります。まちづくり、観光施策と連携した取組みについて事務局から説明をお願いします。

(事務局)

昨年2月に城端線・氷見線の再構築計画の認定を受け、4月に会議を立ち上げました。これまで交通系ICカード対応改札機の導入、新型車両の導入等についてご議論いただいています。再構築実施計画では、利便性・快適性の向上を柱にしていますが、持続可能な路線にしていくためには、沿線のまちづくりや観光施策と連携することで、多くの方に乗っていただく路線にしていく必要があると考えています。

再構築計画の認定後、各市、鉄道事業者さんにおいて、まちづくり、観光施策と連携した取組みについて、既に着手いただいていますので、これまでの取組みについて、ご紹介いただきたいと思います。

(新田会長)

高岡市さん、氷見市さん、砺波市さん、南砺市さんの順番でご説明をお願いします。まずは角田委員よろしくをお願いします。

(角田委員)

高岡市のまちづくり、観光施策と連携した取組みについてご説明します。昨年3月に策定した高岡市地域公共交通計画に基づき、高橋前市長からお預かりした「コンパクトアンドネットワークのまちづくり」をコンセプトとして、人口減少、少子高齢化の中においても、持続可能な都市構造の実現を掲げています。また、高岡は鉄軌道が豊富なので、過度に自動車に依存せずに、徒歩や公共交通を利用して、市内を円滑に移動できるようなまちづくりも進めています。

飛越能の玄関口である新高岡駅から高岡駅を経て中心市街地に至るまでを都心エリアと位置付け、伏木、戸出、中田、福岡等の周辺市街地エリアと公共交通をしっかりと結ぶことにより、拠点間の移動・連携を確保するとともに、各拠点においては、都市機能や居住を両立しコンパクトなまちを形成していくものです。北陸新幹線開業以降、高岡駅の北側ではマンションやホテルの建設等が相次いでいますし、新高岡駅周辺ではイオンモールの増床、昨年11月には日本最大級の家電量販店がオープンしました。また、高岡駅の南側の旧ダイエー跡地は、現在駐車場として活用されておりますが、遊休地と位置付け、この活用について、所有者の方と意見交換を進めさせていただいています。今後予定されている城端線・氷見線の直通化や中心市街地活性化基本計画をはじめとする個別計画に位置付けられた取組みなどと連動させ、高岡駅周辺がさらなる高次都市機能の集積地となるように努めていきたいと考えています。

また、フィーダー交通の強化・充実にも力を注いでいます。市民の皆さんが自分の地域から行きたいところに行ける環境を整えていくにあたり、このフィーダー交通については、地域の方が主体的に関わっていただくということを大前提にしています。現在、5つの地区で運行していますが、運行方式は様々です。今の形を随時見直していくことも大事にしており、皆さんが本当に使っていただけたところに行き着くまで、しっかりと伴走しながら応援をしていくことも、行政の役割だと思って取り組んでいます。いずれもスーパーや病院、公共施設にタッチすることができ、最寄りの交通機関とも接続するなど、フィーダー交通としての役割を果たしております。また、中田地区では、朝日町と同じノッカルを導入しており、住民が運転手となり、自家用車を使って、デマンドタクシーのようなサービスを提供しておられます。住民の皆さんが使っていただくことが何よりも大事ですので、住民の声をしっかりと反映していくよう取り組んでまいります。

次に、先ほど申しあげた他の鉄軌道の代表格である万葉線ですが、昨年9月から全国交通系ICカードICOCAのサービスを開始しました。大変反応が良く、既に4割程度の方がICカードを利用しておられると聞いています。来年度、城端線・氷見線にICカードが導入されると、高岡駅に接続する鉄軌道のすべてがICカード1枚で乗り降り可能となるため、利便性の向上に大変期待していますし、県西部における交流拡大にも寄与できるものと期待をしています。

また、駅周辺のイベントに関しては、昨年3月の北陸新幹線の敦賀開業にあわせ新高岡駅周辺でイベントを開催し、多くの方に来場いただきました。いよいよ本年3月に迎える10周年記念事業についても、現在準備を進めております。また、本日はなべ祭りを開催しております。城端線・氷見線でお越しの方には先着で鍋券をプレゼントしたり、万葉線でお越しの方には復路の無料券を提供したりするなど、公共交通で

来たらいいことがあるというイメージづくりにも取り組んでいます。あいの風とやま鉄道さんにおいてはタイヤアップ切符を販売していただいています。県東部の方々にも、ぜひお越しいただけるように、しっかり発信してまいりたいと考えています。

最後に、雨晴駅については、世界で一番美しい駅を目指していこうと思っています。単独の市でもできることがあるのではないかと考え、展望デッキの整備を進めています。観光スポットとして注目していただいているところなので、雨晴駅をスルーするのではなく、駅でも楽しんでいただける仕組みも作っていきたいと思っており、来年度中の供用を目指してまいります。雨晴駅の近くにもピザ屋さんがオープンした等、民間投資も進んでいますので、雨晴駅を中心に、高岡、氷見に足を運んでいただける方を増やしていきたいと思っています。

高岡は交通の結節点であり、高岡を介して皆さんの鉄軌道が繋がっていることは大変重要なことだと思っています。これからも高岡としての役割を果たせるよう、市単独としても様々な取組みを進めてまいりたいと思います。

(新田会長)

それでは、菊地委員よろしくお願ひします。

(菊地委員)

氷見市では、氷見線の終着駅である氷見駅で降りたあと、来ていただいた皆さんにどのように氷見を周遊していただくかを考えながら事業を進めています。

まず、氷見駅周辺の整備は、林前市長が一生懸命取り組まれて、昨年9月に完成しています。駅前広場を整備して、今まで鋭角だった進入路をなだらかにして、今後のバスの乗り入れを見据えた整備を行い、植樹帯を整備して、駅に着いた皆さんに氷見の雰囲気を感じていただくという仕掛けをしています。資料1枚目下部の黒く写っている道は、今まで一方通行だったのですが、一方通行を解消して、より通行しやすくなる形に整備をしたところです。

また、資料1枚目下部の左側の写真はキャラクター案内板です。ご存じのとおり、氷見市は藤子不二雄[Ⓐ]先生の出身地なので、藤子先生のキャラクターなどを活用したまちづくりを進めています。その一環として、こういったキャラクター案内板を設置しました。右から見る絵と左から見る絵で、異なるデザインが出てくる仕掛けの案内板です。

また、資料1枚目下部の右側の写真は、市街地の周遊バスです。怪物くんバスを昨年12月にリニューアルし、さらに魅力的なデザインになり、市内を走っています。今後も、城端線・氷見線の再構築を視野に入れ、さらに駅前周辺を整備していきたいと思っています。

資料2枚目下部の左から2番目は電気自動車で、HIMICA といいます。こういった形で市内を周遊することにも取り組んでいます。

また、漫画を活用した色々なまちづくりを行っています。氷見駅から番屋街まで約2キロです。この間を歩いて楽しんでもらえるような仕掛けを、今後もどんどんしていきたいと思っています。氷見駅から番屋街までの間に、キャラクターモニュメント

が68体あります。現在は点在しており、なかなか有機的に結びついていない部分もあるので、今後、イベントやアーケード街になっている旧商店街のにぎわいづくりにもしっかりと取り組んでいきたいと思っています。この写真のような光景が日常的に市内で見ることができるよう、取り組んでいきたいと思っています。今年は月に1回はこういったイベントが街のどこかで開催されているといった形にしていきたいと思っています。

氷見は、復旧復興が大前提なのですが、将来のまちづくりに向けた種まきにもしっかり取り組んでいきたいと思っています。

(新田会長)

それでは、夏野委員よろしくお願ひします。

(夏野委員)

砺波市は、散居村で郊外部は家が散っているのでバスを全域に通わすことは難しいです。スクールバスとしても市営バスを供用していたのですが、なかなか成果が上がらないので、昨年4月にダイヤ改正をしました。朝夕に特化し、朝夕は、城端線の市内3駅のいずれかに接続することになりました。これは乗る方もそうですし、降りてきて砺波高校や砺波工業高校へ通学する方の接続も改善したので、バスについては通勤通学に使えるものになりました。現在の城端線のダイヤでもこのような状況なので、再構築計画が進み、城端線のダイヤが改善されれば、より利用が増えるだろうと考えています。基幹交通は城端線で、フィーダー交通に当たるのは市営バスです。

一方で、冒頭に申しあげたように散居村では、自宅近くまで来ないと不便だと感じるので、チョイソコとなみを導入しました。これは自宅まで迎えに来ます。タクシーと違って目的地の制約はありますが、公共施設等の登録したところには行けます。いわゆるドアツードアのシステムにしました。

3層体制で、地域公共交通の最適化を政策の柱に掲げて進めています。実際、高校生の利用が増え、チョイソコとなみの利用も順調に増えています。チョイソコとなみはタクシー会社との共同事業であり、深夜帯のタクシーはセーフティネットに繋がるため、これからも3本柱でいきたいと思っています。

また、ソフト面では城端線を盛り上げていただいています。元々はJR西日本OBの方が中心となっていたのですが、それを全市民的に実施することで、城端線に乗っていただくとわかりますが、いつも花が咲いています。色々な行事でペーパークラフトを作ったり、ぬりえをしてもらったりしています。こういった取り組みを通じ、駅が身近になってきていると思いますので、こういった活動を広げていきたいと思っています。城端線と離れますが、チューリップ公園には中越鉄道時代のSLが1台あり、チューリップフェアの前に磨くという行事があります。広い意味では鉄道への関心を深める取り組みだと思っています。

これからも、地域交通の重要性について、引き続き推し進めていきたいと思っています。

(新田会長)

田中委員よろしく申し上げます。

(田中委員)

駅を中心としたまちづくりをもう一度しっかり考え、取組みを進めていきたいと思っています。

主要な駅が福野、福光、城端とありますが、朝晩は必ずそこに集まる、そこから市内に入るといいう形にしたいと思っています。

幹・枝・葉に例えると、鉄軌道が幹となり、そこにアクセスする枝の部分は通勤通学の時間帯にバスで運べるように、そして葉の部分はデマンド交通やライドシェア等の利用しながら山間地までの移動もできるように実施をしたいと思っています。

最近では、福光駅付近の JA さんの駐車場の整備をしていただきました。来年度は福野駅周辺の駐車場の台数を増やしていきたいと思っていますので、井波地域の皆さんや遠方の方々についてはパークアンドライドが使いやすくなり、駅に集まって欲しいということで事業を進めています。

また、デマンド交通や公共ライドシェアを活用し、地域公共交通の最適化を図っていくのですが、特に子どもたちの部活動等がありますので、共助型ライドシェアというものも含めてあの手この手のアイテムを使っていきたいと思っています。あの手この手のアイテムを使うということになりますと、アプリもすべてバラバラになりますので、現在、タクシー会社、公共ライドシェア、市バスと共同運行の形を作るために、データ連携基盤の構築、そしてアプリの開発をしています。そういったデータ連携基盤ができましたら、色々なアプリが繋がり、データをきちんと取れるので、そのデータを見ながら常時プログラムをバージョンアップし、面としての交通もしっかりと常時並行していけるような仕組みにしていきたいと思っています。

当然、住民の移動手段が中心ですが、南砺市に関しては観光やビジネスのお客さんもたくさんいらっしゃいますので、そういった方々も移動ができるように、南砺型 MaaS 環境を作りたいと思っています。

最近、各駅の周辺で飲食を伴うイベントを、住民の皆さん、民間の皆さんで取り組んでいただいております。例えば、バックスというのはお酒を飲むイベントですので当然公共交通で来ていただきたいと思っています。そういったことも含めてイベントを支援していきたいと思っています。

2027 年に PLAY EARTH PARK という事業がスタートします。城端駅から近い桜ヶ池公園にできますので、この辺りにどれだけ集客ができるかということで、乗客数にかなり期待しています。

また、城端駅が終点ではなく、白川・高山までの公共アクセスをどう考えていくかということも検討しています。今年は、白川郷・五箇山の合掌造り集落が世界遺産に登録され 30 周年になります。白川村さんと、公共交通のやり取りを進めていくために何か手を打てないのかといったことも検討していきたいと思っています。まずは観光客、住民、そしてビジネス客の方々が城端線にアクセスできるような仕組みを作りたいと思っています。南砺市は広いので、色々なアイテムを色々なところで使っていただ

けるように、これからも考えていきたいと思っています。

(新田会長)

4市からご説明いただきましたが、ご質問やご意見はありませんか。

(角田委員)

南砺市さんの MaaS 環境には城端線も入るのでしょうか。ぜひ入れていただきたいと思います。

(田中委員)

城端線を入れるかどうかはこれからの検討事項です。

(新田会長)

次に、JR 西日本石原委員からのご説明をお願いします。

(石原委員)

まちづくり、観光施策と連携した取組みについて、城端線・氷見線をはじめ、他線区も含めてご説明します。

まず、北陸デスティネーションキャンペーンです。先月まで開催されましたが、富山県さんはじめ沿線市の皆さんにご協力いただき、非常に大盛況のうちに閉幕することができました。この場を借りまして御礼を申し上げます。城端線・氷見線に着目すると、べるもんたの増便に加え、若鶴酒造様とコラボした限定商品を発売しました。昨今のウイスキー人気もあり、非常に好評いただいて、沿線への集客、名産品の PR に繋がったのではないかと思います。また、三県グルメイベントを、ひみ食彩まつりと合わせて氷見市で開催しました。非常に相乗効果が生まれ、多くの方に氷見線を利用してご来場いただき、北陸の情報発信ができたのではないかと思います。お手元に1月からスタートした「Japanese Beauty Hokuriku キャンペーン」のパンフレットをご用意しました。このキャンペーンにおいても、引き続き城端線・氷見線の魅力発信をしたいと考えています。

次に、企画きっぷや旅行商品について説明します。弊社が力を入れているデジタルツーリズム tabiwa では、二次交通を中心としたバス等の切符や沿線観光施設のクーポンを発売して、沿線への誘客に努めています。城端線・氷見線並びに沿線の活性化が北陸新幹線の利用促進につながるものと考えていますので、経営移管後も引き続きご協力いただければ幸いです。また、日本旅行においても、通常のツアーにオプションで、勝興寺での写経や高岡市観光協会の体験クーポンを設定しています。

次にダイヤ改正です。既にプレスリリースさせていただきましたが、次の3月のダイヤ改正についてご説明します。つるぎ11号を富山始発とするとともに、城端線の上り列車の運転間隔を見直し、午前の関西方面への接続を改善します。移管後も、新幹線と城端線の接続について、引き続きあいの風とやま鉄道様と調整させていただきたいと思っていますので、よろしく申し上げます。

その他の取組みについてご説明いたします。2024年7月に日本郵便様と開業した大阪駅直結のKITTE 大阪という商業施設に、富山県さんをはじめ、北陸三県合同でポップアップストアを出店していただきました。通年で沿線の特産品を購入いただけるだけでなく、日本酒の試飲も可能であり、大変好評いただいていると伺っています。

また、弊社の主要駅や北陸新幹線車内で毎月無料配布している「西 Navi 北陸」という広報誌においても、毎月沿線市を取り上げさせていただいています。お手元にご用意しました今月号は、北陸温泉特集として氷見温泉郷や未来へつなぐ北陸として南砺市の井波彫刻と瑞泉寺、グルメでは高岡市にありますもつ煮込みうどんなどのご紹介をしています。また、美景として五箇山をご紹介します。企画きつぷと同様に、経営移管後もこれらの施策をしっかりと継続して打ち続け、誘客につなげていければと考えています。

最後にまちづくりについてです。城端線・氷見線においては事業構造の変更も決まっております、新たな枠組みでの施策が可能になると考えています。弊社もまだまだ勉強中ですが、他線区での直近事例をご紹介します。弊社では2023年9月に駅ビジョンという駅にフォーカス長期ビジョンを策定しました。駅まち空間に着目して未来の姿を描いたものです。具体的な取組みとして、小松市での様々な連携についてご紹介します。2024年2月に小松市と弊社グループ会社含めた地域活性化に向けた持続可能なまちづくりに関する包括協定を締結させていただきました。今後、移住や定住、関係人口の促進、公共交通の利用促進、駅や地域の魅力向上などに関して連携していくものです。この連携協定とは別になるのですが、弊社グループ会社も関わらせていただき、新幹線高架下に、待合だけでなく勉強や仕事なども可能なフリースペースの設置や、バス専用のロータリーなどが整備されました。この施設は地域における駅の新たな価値を創出する試みとして、今年度グッドデザイン賞に選出いただきました。引き続き駅まち空間の窓口として駅の活用を模索していきたいと考えています。

次に、在来線の既存駅舎の活用として大聖寺駅が挙げられます。無人化した駅舎の大部分を地元自治体様に財産譲渡し、飲食店を誘致された事例でございます。待合室と飲食店のイートインスペースを兼用するなどして人が集まる仕掛けづくりに取り組まれています。

また、城端線・氷見線でも導入されるICカードに関しては、岡山県新見市でオリジナルICOCAを導入した事例があります。交通系ICとしての機能を加え、市内専用の地域ポイントである「にーみんポイント」の機能を追加したものです。地域交通と地元商店での利用を1枚のカードでカバーできるという仕組みであり、キャッシュレス化推進、経済循環につながる地域活性化ツールとして、新見市様では非常に活用されており、市民全員に無料配布されています。

最後に、繰り返しになりますが、新たな枠組みでの施策については弊社金沢支社の地域共生室を中心に勉強させていただいています。地域の皆様方やあいの風とやま鉄道様には、今そして将来の線区のイメージに共感していただいで一緒に作りあげることが重要だと考えています。皆様のご要望を伺いながら進めてさせていただければ幸いです。

(新田会長)

最後に、あいの風とやま鉄道伍嶋委員からよろしく申し上げます。

(伍嶋委員)

これまでにご説明いただいた各市の取組みについては、地域資源を活用し、フィーダー交通をはじめとした取組みをされているとのことで、本当に心強く思います。私からは、当社として、ハードとソフトそれぞれの取組みの事例を紹介いたします。

まず、当社では、駅を拠点とし、様々な機能を集約化、多機能化を目指した取組みを進めており、さらに加速していきたいと思っています。

もう1つは、高齢社会を迎えるに当たって、バリアフリーとして、エレベーターをはじめとした皆様が使いやすいような駅設備の充実に努めています。

次に、県東部の取組みを紹介させていただきます。資料左側の魚津駅では、従来駅舎の外にあった観光案内所を駅舎内に移転リニューアルをして、その跡地には駐輪場の改修整備を行うという事例があります。

資料右側上部の呉羽駅では北口改札口を新設するとともに、駅周辺の整備として駅前広場の整備をはじめとして富山市さんの取組みにより宅地や商業施設の集積が見られ、エリア全体の活性化にもつながっています。当社としては、駐輪場やアクセス道路と連携した広場の整備を行っており、北口改札口を整備することによって、より利便性の高い駅になったと思っています。

また、資料右下の西入善駅では、入善町が主体となり、駅前に歩道を新設し、一般車の乗降場の拡充をされることに対し、当社としても協力したところです。

次に、ソフト的な取組みの事例を紹介します。今年の3月にダイヤ改正を行い、高岡駅におけるJR氷見線の列車との接続が改善されます。本線と氷見線の接続がより短い時間でできるようになります。こうした取組みについては、今後も城端線・氷見線それぞれで加速化させたいと思っています。

また、各市町のイベントとのタイアップきっぷを販売しており、今年度は、高岡市さんの日本海高岡なべ祭りとのタイアップしたきっぷを販売しています。高岡市さんとは御車山祭でもきっぷを発売させていただいており、それぞれの地域のイベントとタイアップすることにより、域外の方がより参加しやすくなる、東西の交流がより促進されるといった取組みを行うことによって、地域振興にもつなげていきたいと思っています。

次に、万葉線におけるICOCAの導入について説明します。昨年9月から利用可能になっており、さらに今年4月からは弊社の定期券も合わせてICOCAに搭載できるようになります。万葉線の利用者の方にとっては、さらに利便性が上がるものだと思います。このようなICカードの多機能化については今後も考えていきたいと思っています。

弊社としては、駅を中心としたまちづくりは非常に大事だと思っています。JR西日本さんにご説明いただいた地域の方が集まり、より利便性を高める取組みは、弊社としても大変参考になるとお思いますので、これからも計画的に取組みを進めていきたい

と思っています。各市町さんと連携しながら取り組むことが非常に大事だと思いますので、これからも城端線・氷見線の経営移管のタイミングに合わせて様々な取組みを加速化させていきたいと思っていますので、どうぞよろしくお願いします。

(新田会長)

全体を通してご質問やご意見はありませんか。

(秋山オブザーバー)

北陸信越運輸局鉄道部の秋山です。日頃から北陸信越運輸局の活動にご理解ご協力をいただき誠にありがとうございます。本日、車両やまちづくりについて議論をいただいた内容については、本省に共有し、しっかり議論を進めているということ伝えてまいります。今日の議論の中で2点述べさせていただきたいと思っています。

まず、車両についてです。車両については国からの支援として、社会資本整備総合交付金や先進車両導入支援事業を活用いただくこととされております。その場合、先進車両ということですので、新しい駆動方式である必要があります。本日決定されたハイブリッド気動車であれば問題ないかと思っています。いずれにしても、新型車両導入が今回の事業で最も高額な投資になり、なおかつ利便性向上にもなると思いますので、引き続きしっかり議論させていただきたいと思っています。

次に、国費についてです。鉄道事業再構築実施計画については城端線・氷見線が第1号として認定され、昨年12月の北陸鉄道まで現在10件が認定されました。さらに他局管内で今年度中に何件か認定される予定と聞いており、社総交を活用する自治体がかかり増えてくるのが想定されますので、今後満額を確保することが難しいことになるかもしれません。我々としても予算確保を要望してまいります。予算も限りがあるので、事業の早期執行や補正予算への前倒し検討等していただく必要が今後もでてくるかもしれません。ご理解のほどよろしくお願いします。

(夏野委員)

いつも運輸局はそのような言い方をされる。鉄道事業再構築事業は、国交省が昨年、省の目玉事業として作った仕事だったのではないのでしょうか。それに対し、計画がたくさんくると予算が満額確保できないかもしれないというのは言っていて恥ずかしくないのかと思います。昔から旧運輸省系の事業ではこういったことが多く、予算の総額と実際の要望額が合わないまま進み、最後は薄まきにするのがあたり前のように行われていたが、ものすごく恥ずかしいことではないかと思います。もちろん先ほどおっしゃったように補正に回せるものは回す等の知恵やアイデアはお借りして進めたいとは思いますが、そもそも省の柱として作った鉄道局の目玉事業について、予算が足りなくなるかもしれないということを運輸局の担当者に言わせるというのはおかしいと思います。

(角田委員)

城端線・氷見線は日本のモデルにならないといけないと思っています。このスキー

ムで事業を進めることが持続可能な再構築につながると思っていますので、始まったばかりの段階で、はしごを外されるようなことになるのは僕たちとしては戸惑ってしまいます。もちろん国交省として財務省に対して予算をしっかりと取っていくために、我々知事をはじめとした首長ができることもあると思いますので、予算の前倒しだけではなく、予算確保に向けた要望も強めていきたいと思っておりますし、ぜひとも運輸局の皆様にも前向きに予算獲得のために我々と一緒に動いていただければと思います。

(秋山オブザーバー)

もちろん皆様のおっしゃるとおりだと思います。そのために、こういった議論を通じて、事業が進んでいるということをしっかり伝えて、満額確保できるように本省に働きかけていきたいと思っております。我々としてもこういった会議に出席し、議論がしっかり進むようにお手伝いできればと思っております。しっかりとがんばります。

(新田会長)

アドバイスから決意表明もいただきありがとうございます。城端線・氷見線の再構築実施計画は、前任の方にもご指導いただきながら、改正地域交通法第1号としてがんばっていこうとみんなで力を合わせて、スピードアップして昨年度に申請し、認定をいただきました。そのような経緯があることもご理解いただき、また本省へのつなぎをお願いできればと思います。

(石原委員)

いよいよ次年度から、「ICカード対応」などの地上設備工事が始まります。それに向けて現地工事の総合調整を担う富山工事所を来月開設します。目に見える形の再構築がいよいよ始まりますので、沿線の皆様をはじめ、関係者の皆様の機運が高まるかと思っております。引き続きお力添えをよろしくお願いいたします。

(新田会長)

本日は、車両タイプをはじめ、新型車両の基本仕様なども決定することができました。デザインの検討状況もご説明をさせていただきました。また、沿線4市、鉄道事業者の皆さんから、まちづくりや観光施策と連携した取組みについてご説明いただきありがとうございます。

昨年、策定した地域交通戦略では、県民1人当たりの地域交通利用回数を令和10年度までに年50回にすることを目標にしています。人口減少下において高い目標を掲げたわけですが、令和4年度に39.8回だったものが、令和5年度は42.0回まで上昇しました。目標達成に向けて、投資と参画をキーワードに取組みを進めていくことにしています。城端線・氷見線についても、鉄道の利便性を高めるとともに、沿線各市のまちづくりや観光施策、またJR西日本さん、あいの風とやま鉄道さんの利用促進に向けた取組み、これらが相まって、目標の50回を目指していきたいと思っております。引き続きご協力、ご理解をよろしくお願いいたします。議事は以上とさせていただきます。

4 閉会

(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。