

## 城端線・氷見線鉄道事業再構築実施計画

## 1 鉄道事業再構築事業を実施する路線及びその区間

| 事業者         | 路線名 | 区間      | 路線延長   | 旅客輸送密度<br>(令和4年度) |
|-------------|-----|---------|--------|-------------------|
| 西日本旅客鉄道株式会社 | 城端線 | 高岡駅～城端駅 | 29.9km | 2,481人            |
|             | 氷見線 | 高岡駅～氷見駅 | 16.5km | 2,157人            |

## 2 地方公共団体その他の者による支援の内容

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」であるとの考えのもと、地方公共団体の役割を、自らの地域に対する「投資」とし、鉄道事業者とともに支援する。

- ・本計画における事業構造の変更の内容は、次項のとおり城端線・氷見線の事業主体を西日本旅客鉄道株式会社（以下「JR 西日本」）から、あいの風とやま鉄道株式会社（以下「あいの風とやま鉄道」）へ変更するものである。
- ・鉄道施設等の更新、整備、修繕に要する経費は、国の社会資本整備総合交付金やその他の補助制度の活用を図るとともに、県、沿線4市（高岡市、氷見市、砺波市、南砺市）、JR 西日本の負担により支援する。
- ・県及び沿線4市があいの風とやま鉄道に出資を行うとともに、「城端線・氷見線経営安定基金（仮称）」を設置し、あいの風とやま鉄道の経営安定を図るための支援を行う。
- ・あいの風とやま鉄道へ事業主体が変更した後の安全かつ円滑な運行を行うため、運転士や施設、電気、車両など技術系の要員の確保にあたり、JR 西日本は協力を行う。
- ・事業主体の変更前のレール、まくら木の交換などの持続性向上のための既存設備の改良について、JR 西日本は実施、協力する。
- ・事業主体の変更前に行う、指令や券売機の整備などについて、必要な財源を確保する。
- ・高岡駅での城端線と氷見線の直通化について、高度な知識・技能が必要となる連動信号の再整備などについて、JR 西日本は技術的・人的支援を全面的に行う。

## 3 旅客鉄道事業の事業構造の変更の内容

- ・旅客鉄道事業の事業構造の変更の内容は、城端線・氷見線の事業主体を現在の JR 西日本から、あいの風とやま鉄道へ変更するものである。
- ・現在の第一種鉄道事業者である JR 西日本は、本計画期間中に、社会資本整備総合交付金などの補助制度を活用して、新型鉄道車両の導入、交通系 IC カードへの対応などの利便性・快適性の向上に取り組み、新型鉄道車両導入完了の時期（計画開始から概ね5年後を想定）を目途に、あいの風とやま鉄道が JR 西日本に代わり第一種鉄道事業者として城端線・氷見線の事業主体となる。

- ・現在、JR 西日本が所有している鉄道用地、駅、車両などの鉄道施設のあいの風とやま鉄道への譲渡、また、運転士や技術系の要員の出向の条件等については、事業主体の変更までに関係者間で協議の上決定する。

#### 4 鉄道事業再構築事業の実施予定期間

事業開始予定年月日：令和6年2月15日

事業終了予定年月日：令和16年3月31日

本計画に基づく事業の進捗状況や、事業主体の変更に向けた協議を踏まえて、本計画期間中であつても適宜計画の見直しを行いながら、鉄道事業再構築事業を実施する。

#### 5 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

- ・JR 西日本は、150 億円を拠出することとし、鉄道施設整備費の一部に充当する。その残余については、事業主体の変更時に「城端線・氷見線経営安定基金（仮称）」に拠出する。なお、本計画の変更時又は延長時においても JR 西日本の拠出額は増減しないものとする。
- ・鉄道施設整備費については、社会資本整備総合交付金や、先進車両導入支援等事業などの補助制度を活用し、県、沿線4市、JR 西日本が負担する。
- ・事業主体の変更後は、「城端線・氷見線経営安定基金（仮称）」に県、沿線4市が拠出するとともに、JR 西日本の上記拠出金の残余を組み入れ、あいの風とやま鉄道の経営安定を支援する。

（単位：億円）

| 項目                                           | 事業費   | 調達主体                | 調達方法                                                        | 実施年度   | 起債の有無 | 6との関係性                      |
|----------------------------------------------|-------|---------------------|-------------------------------------------------------------|--------|-------|-----------------------------|
| 鉄道施設整備費                                      |       |                     |                                                             |        |       |                             |
| 新型鉄道車両の導入<br>（車両製造費、設計費、予備品、検査設備等）           | 173.0 | 県<br>沿線4市<br>JR 西日本 | ・社会資本整備総合交付金、先進車両導入支援等事業を活用<br>・補助スキームに応じて、県、沿線4市、JR 西日本が負担 | R5～R10 | 有     | （1）新型鉄道車両の導入                |
| 運行本数増、車両導入、パターンダイヤ化に伴う改良<br>（分岐器改良、ホームの嵩上げ等） | 44.8  | 〃                   | ・社会資本整備総合交付金を活用<br>・補助スキームに応じて、県、沿線4市、JR 西日本が負担             | 〃      | 〃     | （2）運行本数増、車両導入、パターンダイヤ化に伴う改良 |
| IC カード対応                                     | 4.6   | 〃                   | 〃                                                           | R5～R7  | 〃     | （3）交通系 IC カードへの対応           |

| 項目                                  | 事業費   | 調達主体               | 調達方法                                           | 実施年度    | 起債の有無 | 6との関係性               |
|-------------------------------------|-------|--------------------|------------------------------------------------|---------|-------|----------------------|
| 鉄道施設整備費                             |       |                    |                                                |         |       |                      |
| 利便性向上のための改良<br>(指令の分離、券売機の改修等)      | 13.0  | 県<br>沿線4市<br>JR西日本 | ・社会資本整備総合交付金を活用<br>・補助スキームに応じて、県、沿線4市、JR西日本が負担 | R5～R10  | 有     | (4) 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<br>(レール、連動装置等の更新等) | 53.0  | 〃                  | 〃                                              | R5～R15  | 〃     | (5) 持続性向上のための既存設備の改良 |
| 両線の直通化                              | 37.8  | 県<br>沿線4市          | 〃                                              | R11～R15 | 〃     | (6) 高岡駅での両線の直通化      |
| 旅客案内システムの整備                         | 15.0  | 〃                  | 〃                                              | 〃       | 〃     | (4) 利便性向上のための改良      |
| 合 計                                 | 341.2 |                    |                                                |         |       |                      |

※両線の直通化については、両線の運行本数の増及び移管後のあいの風とやま鉄道による一体的な運営を踏まえた整備案について再調査を実施予定

(単位：億円)

| 項目                   | 事業費  | 調達主体               | 調達方法                                                         | 実施年度    | 起債の有無 |
|----------------------|------|--------------------|--------------------------------------------------------------|---------|-------|
| あいの風とやま鉄道の経営安定のための支援 | 40.0 | 県<br>沿線4市<br>JR西日本 | ・県、沿線4市があいの風とやま鉄道へ出資<br>・経営安定基金に、県、沿線4市が拠出、JR西日本が拠出金の残余を組み入れ | R11～R15 | 無     |

## 6 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

- ・現在の液体式気動車（キハ40・47系）に代わり、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、電気式気動車などの新しいタイプの気動車を導入する。
- ・運行本数の増加や車両の増結に伴い必要な車両数を確保する。
- ・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、利用者が路線に愛着が持てる「乗りたくなる路線」を目指す。

## （２）運行本数の増加、車両導入、パターンダイヤ化に伴う改良

- ・ 新型鉄道車両の加速性能の向上に伴い、踏切鳴動の改修、ATS の移設を行う。
- ・ 新型鉄道車両導入に伴い、駅のホームの高さを 760mm から 920 mm に嵩上げし、車両乗降時の段差の解消に努めるとともに、内方線付き警告ブロックを整備し、視覚障がい者のホームからの転落防止などの安全対策を図る。
- ・ 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、日中の時間帯は、現行の 1 時間に約 1 本の運行を約 2 本の運行とし、パターンダイヤの導入など、利用しやすいダイヤについて検討する。
- ・ 日中の時間帯の運行本数の増加により、高岡駅における城端線と氷見線の接続時分（待ち時間）の短縮を図る。
- ・ 現在、朝の時間帯に、JR 城端線からあいの風とやま鉄道線に乗り入れしている 2 本の列車は、現在と同規模の定員を確保して運行を継続する。
- ・ 日中の時間帯のパターンダイヤ導入に向けた車両の速度向上を図るため分岐器を改良する。

## （３）交通系 IC カードへの対応

- ・ 事業開始から概ね 2 年後を目途に、城端線・氷見線の全駅（既に導入済みの高岡駅、新高岡駅を除く 19 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。

## （４）利便性向上のための改良

- ・ 事業主体の変更に伴い、指令の移転、気象監視システムの整備、券売機の整備、駅案内表示の改修（多言語表記）その他の整備や改修を行う。
- ・ 事業主体の変更後、列車の発車時刻や乗り場、接近表示を行う、旅客案内システムを導入する。

## （５）持続性向上のための既存設備の改良

- ・ 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、現在敷設されている古いレールを更新するとともに、木まくら木の 3 本に 1 本を PC まくら木に更新する。
- ・ 安定輸送を確保するため、各駅の連動装置の更新等を実施する。
- ・ 運行区間に豪雪地帯を有する路線の特性を踏まえ、冬季の安全安定運行を図るため除雪用保守用車を 1 台導入する。

## （６）高岡駅での両線の直通化

- ・ 城端線と氷見線の直通運転を行うための駅の改良を行う。
- ・ 直通化は、城端線・氷見線の事業主体が JR 西日本からあいの風とやま鉄道に変更する前に

検討を行い、あいの風とやま鉄道が並行在来線と城端線・氷見線を一体的に管理・運営する、事業主体の変更後に改良を行う。

#### (7) まちづくり、観光施策との連携

- ・コンパクトなまちづくりに向け、駅周辺への都市機能の誘導、まちなか居住の推進を図る。
- ・駅周辺の駐車場や駅前ロータリーの整備、鉄道利用者の駐車場割引制度の導入などにより、パーク＆ライドを推進し、利用者の利便性向上を図り、新たな鉄道利用者の増加につなげる。
- ・駅を起点とした市街地周遊バスの運行や、まちなかを回遊するモビリティの整備など、鉄道と連携した市街地の移動の利便性の向上を図る。
- ・城端線・氷見線に接続するフィーダー交通の導入を促進する。
- ・市営バス路線の再編やデマンド型乗合交通の運行範囲の拡大による鉄道ダイヤとの接続を改善、強化する。
- ・パターンダイヤの導入に合わせて、路線バス等との接続改善による乗継ぎ利便性の向上を図り、域内の一体的な交通ネットワークの強化を図る。
- ・路線バスの駅への乗り入れが可能となるよう、駅へのアクセス道路を整備する。
- ・駅周辺の賑わい創出の拠点となる、駅の空調設備の整備、改修等の環境改善を図り、待ち時間の有効活用など、駅空間の活用を促す取組みを進める。
- ・沿線の景観や立地環境を活かした観光関連施設や集客施設等の整備・拡充を図る。
- ・駅から中心市街地や観光施設に至る道路に、アニメキャラクターのモニュメントを設置するなど、鉄道を利用して訪れる観光客が散策を楽しめる環境を整備する。
- ・城端線・氷見線に接続する交通機関や沿線の景観、アニメやマンガなどを活用したまちづくりと連携した観光商品の造成、滞在型旅行の促進を図る。

#### (8) その他

- ・JR西日本は、平成27年3月の北陸新幹線開業に合わせて実施している城端線の増便試行（1日4往復）を、事業主体の変更までの間、継続する。
- ・列車のリアルタイムの運行情報（列車の現在位置、遅延時分等）をインターネットで提供するなど、観光客にも分かりやすい情報提供による利用者の利便性向上を図る。
- ・あいの風とやま鉄道は、事業主体の変更後に、富山県全域で事業展開している、MaaSアプリ「マイルート」と連携して城端線・氷見線を対象にしたフリーきっぷを造成するとともに、沿線4市と連携して沿線4市で実施されるイベントとタイアップした企画きっぷの造成を行う。

### 7 鉄道事業再構築事業の効果

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へ変更する事業構造の変更を行うことにより、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となり、県西部

地域の交通ネットワークが強化される。

また、6に記載の利用者の利便の確保に関する取組みを進めることにより、城端線・氷見線沿線地域公共交通計画の目標に定める、「地域の暮らしを支え利便性の高い公共交通網の形成」、「広域交流を促進し地域の発展につながる公共交通網の形成」、「まちづくりと連動した持続可能な公共交通網の形成」を図ることができる。

さらに、現在策定を進めている富山県地域交通戦略の方針・基本的な考え方である、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を実現するとともに、同戦略に掲げる富山県の地域交通ネットワークの目指すべき姿である、鉄軌道サービスの利便性・快適性向上、結節点となる駅の機能強化を図ることができる。

#### ○利用者数

| 計画前（令和4年度） | 計画最終年度（令和15年度） |
|------------|----------------|
| 9,609人/日   | 12,000人/日以上    |

#### ○路線の収支

| 計画前（令和4年度） | 計画最終年度（令和15年度） |
|------------|----------------|
| ▲10.86億円   | ▲7.06億円        |

#### ○鉄道事業再構築事業に伴う地方自治体の支出額 150億円

### 8 鉄道事業再構築事業の実施のために必要な事項

富山県や沿線4市が策定した計画に定められた、城端線・氷見線の鉄道事業再構築事業に関連して実施される、まちづくりや観光戦略をはじめとする主な事業や活動内容

#### （1）「城端線・氷見線沿線地域公共交通計画」（高岡市、氷見市、砺波市、南砺市）

##### ア 主要駅の機能強化・魅力向上

- ・高岡駅、氷見駅、城端駅について、起終点駅としての拠点性向上、目的地としての魅力向上等の方策検討
- ・駅施設、付属施設、駅前広場、アクセス経路の整備・維持、バリアフリー化
- ・まちづくり拠点としての駅舎、駅周辺の整備・利活用の促進

##### イ 観光周遊ルートの作成

- ・公共交通利用を前提とした観光モデルプランの作成・PR
- ・サイクルツーリズムと連携した公共交通の利用促進
- ・訪日外国人旅行者向けの情報提供、情報発信の充実

##### ウ モビリティマネジメントの推進

- ・自動車通勤者や沿線住民に対する情報提供
- ・公共交通を利用するライフスタイルの検討・提案
- ・パークアンドライド等の推進

##### エ 安心・安全性のPR、公共交通案内の作成・PR

- ・沿線公共交通マップの作成
- ・駅施設のバリアフリー対応に関する情報提供
- ・多言語対応の交通・観光案内板、パンフレットの作成等

#### オ 観光列車とのタイアップ

- ・観光列車「ベル・モンターニュ・エ・メール号」での乗客サービスの提供
- ・観光客おもてなし企画の実施、関連グッズの販売促進

#### カ 沿線でのイベントとの連携

- ・城端線・氷見線を利用したイベントの開催促進・支援
- ・アニメ等地元資源を活用したイベントの共催・開催支援
- ・万葉線との連携イベントの共催促進

#### キ 公共交通利用者へのインセンティブ施策の検討

- ・自動車運転免許返納者への公共交通利用割引の適用等サービスの拡充
- ・児童、生徒に対する体験学習時の利用支援等

#### ク 公共交通への愛着の醸成、利用者マナーの向上、花のある景観づくり

- ・地元ボランティアによる環境美化・防犯活動の促進
- ・学校を通じた利用者マナー啓発
- ・城端・氷見線の各駅への花植の実施

### (2) 第2期とやま未来創生戦略（富山県）

#### 【基本目標4】活力あるまち・健やかな暮らし・未来を担う人づくり

##### 1 交通ネットワーク整備と活力あるまちづくり

##### (イ) 快適で活力ある魅力的なまちづくり

##### ⑥地域公共交通ネットワークの確保・充実

- 総合的な地域公共交通体系の構築に向けて、地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画の策定等を通じ、関係者の連携協力による交通機関相互の乗継利便性の向上、持続可能な地域公共交通の確立に向けた取組みを推進
- 中山間地域やまちなか等における地域のまちづくりと連携した公共交通ネットワークの再構築や地域の実情に応じた最適な公共交通サービスの展開による県民の生活の足の確保・充実、高齢者や障害者など誰もが安心して移動できるための人にやさしく、利便性の高い公共交通サービスの充実や公共交通の利用促進、A I ・ I C T等を活用した新たな交通サービス導入への支援、県内の MaaS 環境の充実
- 観光客等に対するおもてなしの充実に向けた、新幹線駅や拠点駅、空港へのアクセスの確保、経路情報やバスの位置情報等の提供を通じた県内観光地等までの移動の利便性の向上、県内観光地をスムーズに周遊できる広域的な公共交通サービスの整備・充実
- 城端線・氷見線の鉄道事業再構築事業による、新型鉄道車両の導入や運行本数の増加などの利便性・快適性の向上策について検討を進めるほか、豊富な鉄軌道網を活用した地域公共交通の利用促進や、持続可能で安全・安心な地域公共交通の基盤づくりの推進、バス位置等の情報提供、全国相互利用可能な交通系 I C カードの導入促進や、パークアンドライド駐車場の整備促進などによる利用促進を推進

### (3) 砺波市都市計画マスタープラン

#### 4-3 将来都市構造

##### (1) 広域的都市構造

公共交通はＪＲ城端線を公共交通連絡軸とし、広域公共交通連絡軸となる北陸新幹線や北陸本線と結ぶとともに、ＪＲ氷見線との直通について調査研究します。

##### (2) 交通体系の整備方針

#### 3) 公共交通

##### ①鉄道軸

ＪＲ城端線は、本市と高岡市や南砺市とを結ぶとともに、ＪＲ北陸本線、ＪＲ氷見線、北陸新幹線に連絡する「公共交通連絡軸」と位置づけます。ＪＲ砺波駅を各公共交通の乗り継ぎ等の機能を備えた公共交通結節点と捉えます。ＪＲ城端線の利便性を高めて利用者増加を図るための施策として、他の公共交通機関との待ち時間を少なくする乗り継ぎ改善、運行ダイヤの充実、施設整備の充実、列車への自転車の持ち込みなどを関係市とともに運行事業者に働きかけるとともに、駅周辺にパークアンドライド駐車場や自転車駐車場等の充実を図ります。

### (4) 南砺市都市計画マスタープラン

#### 第4章 全体構想

##### (2) 交通体系の整備方針

#### 2) 公共交通

本市は、散居村という特有の居住形態から、マイカーが交通の中心となっていますが、高齢化社会の進行や二酸化炭素による環境問題の深刻化を考慮すると、公共交通の利用を高めていく必要があります。このため、ＪＲ城端線や生活路線バスの運行（ダイヤ、ルート）改善、交通結節点となる施設の充実などにより、利便性の高い公共交通ネットワークの形成に努めます。

##### ① 鉄道

ＪＲ城端線を沿線住民の足と位置づけ、将来の北陸新幹線との連絡も念頭に置き、関係自治体と連携を深めながら、運行ダイヤの充実をＪＲに要望していきます。また、バスなどとの乗り継ぎの改善、パーク＆ライド用駐車場や自転車駐車場等の充実により、誰もが利用しやすい幹線公共交通として機能の向上を促進します。

#### (5) 高岡市立地適正化計画

##### 誘導施策

##### 公共交通

- 都市交通軸の維持・充実（運行本数、ダイヤ見直し等）
- 公営バスの運行（路線の維持）
- 市民協働型の地域交通システムの導入 ・地域バス・地域タクシー運営支援
- 公共交通の利用促進（モビリティマネジメント、IC カード導入等）
- 鉄道駅乗換利便性の向上（駐車場・駐輪場等）
- 新高岡駅の利用促進
- 鉄道駅・電停乗換利便性の向上（駐車場・駐輪場等）
- JR 城端線・氷見線の直通化検討
- 万葉線の延伸に向けた取組支援

#### (6) 氷見市立地適正化計画

##### 誘導施策

##### ③公共交通利便性の向上

IC カードを導入することにより、乗降時間の短縮等の利便性の向上を図ります。

##### ④JR 城端線・氷見線の直通化等による北陸新幹線との接続性向上

JR 城端線・氷見線の直通化等により、北陸新幹線との接続性を向上させることで、広域交通としての利便性を強化します。

#### (7) 高岡市観光振興ビジョン

##### 実施計画

##### 広域観光の推進

##### ①テーマ性を活かした広域周遊促進、誘客キャンペーン

城端・氷見線イメージアップ事業、城端・氷見線沿線地域公共交通計画推進事業（観光列車、ラッピング列車）

②二次交通の充実 総合交通戦略推進事業（JR 城端・氷見線利便性向上や万葉線の利用促進、MaaS 等の検討）、城端・氷見線沿線地域公共交通計画推進事業（城端線増便試行）

#### (8) 第2期氷見市観光振興ビジョン

##### 基本戦略 3-1 回遊性の向上

##### 3-1-1 二次交通の確保

本市を訪れる観光客が利用する交通手段については、新型コロナウイルス感染症の影響から自家用車の割合が増加し、全体の約7割を超えていますが、路面状況が悪化する冬期間においては、公共の移動手段（JR 氷見線、路線バスやタクシー）を使う割合が増加する状況となっています。観光施設や宿泊施設が点在している本市において、観光客が市内を快適に移動し、楽しんでいただくため、JR 氷見線や路線バス、「まちなか回遊促進モビリティヒミカ」の利用環境の改善など、二次交通の確保に向けた取組を促進します。