

北陸信越運輸局における鉄道再構築の動き

北陸信越運輸局
交通政策部
令和7年10月10日

- 管内の認定事例
- 管内のあり方検討状況

1. 鉄道再構築事業の期間

令和6年2月15日から令和16年3月31日(10年間)

2. 再構築に必要な資金の額

34,120百万円(国費想定12,746百万円)

3. 事業構造の変更の内容

計画開始から概ね5年後を目途に、事業主体をJR西日本からあいの風とやま鉄道へ移管(新型鉄道車両導入完了の時期)

4. 主な利便性向上策

※は社会資本整備総合交付金を活用予定

- (1) 新型車両の導入※
 - ・現在の車両(24両)を環境性能に優れた新型車両に置き換え、運行本数増加に備え10両を増備
- (2) 運行本数の増加、パターンダイヤ化に伴う改良
 - ・通勤・通学時間帯に増便し混雑緩和を図り、日中はパターンダイヤ等を検討
- (3) 交通系ICカードへの対応※
 - ・全駅(城端線12駅、氷見線7駅)にICカード対応改札機設置
- (4) 城端線・氷見線の直通化※
 - ・直通運転のための高岡駅の改良
- (5) 利便性向上、持続性向上のための設備の改良
 - ・旅客案内システムの導入、指令の分離、券売機の設置、駅案内表示の改修、レールや連動装置等の更新
 - ・除雪用保守用車両の導入

5. 鉄道事業再構築事業の効果

- 高岡駅を中心とした富山県西部の交通ネットワークの強化
- 利用者数:

令和4年度	9,609人／日
計画最終年度	12,000人／日
- 路線収支:

令和4年度	△10.86億円
計画最終年度	△7.06億円

西日本旅客鉄道株式会社

城端線(高岡～城端)
距離 29.9km
駅数 14駅
ダイヤ 42本／日(上下)
単線非電化
輸送密度 (R6) 2,572人／日
(R5) 2,540人／日
氷見線(高岡～氷見)
距離16.5km
駅数 7駅
ダイヤ 36本／日(上下)
単線非電化
輸送密度 (R6) 2,154人／日
(R5) 2,175人／日



参考;5月16日の協議会で決定された、新型車両のデザイン(イメージ図)



©城端線氷見線再構築会議

- 1. 鉄道再構築事業の期間**
令和7年4月1日から令和22年3月31日(15年間)
- 2. 再構築に必要な資金の額**
22,250百万円(国費想定5,670百万円)
- 3. 事業構造の変更の内容**
みなし上下分離

- 4. 主な利便性向上策**

※は社会資本整備総合交付金を活用予定

(1)石川線への新型車両の導入※
・乗り心地の改善とCO2排出削減に資する新型車両の導入

(2)軌道、駐車場の改良※
・重軌条化、道床交換を進め、安全性の向上、乗り心地の改善と騒音の低減化
・ホームのバリアフリー化、コミュニティスペースの設置

(3)キャッシュレス対応の強化※
・北陸鉄道グループの交通系ICカード「Ica」及びクレジットカードタッチ決済等キャッシュレス決済の導入拡大

(4)石川線の増便・ダイヤ変更
・通勤・通学時間帯の増便と日中時間帯の利便性向上のための増便

(5)パークアンドライドの利用促進
・駅近隣駐車場と連携し、鉄道利用者増とマイカー流入抑制

(6)乗車券のデジタル化、企画乗車券の充実

(7)外国人旅行客の受入環境整備

北陸鉄道株式会社

石川線(野町～鶴来)

距離 13.8km

駅数 17駅

ダイヤ 54本／日(上下)

単線電化

輸送密度 (R6)1,628人／日

(R5)1,629人／日

浅野川線(北鉄金沢～内灘)

距離 6.8km

駅数 12駅

ダイヤ 74本／日(上下)

単線電化

輸送密度 (R6)3,371人／日

(R5)3,247人／日



- 5. 鉄道事業再構築事業の効果**

○鉄道利用者数:

令和5年度 :2,661千人／年

令和21年度見込:3,141千人／年

(計画未実施の場合:2,387千人／年)

○鉄道事業に係る収支率:

令和5年度 0.71

計画期間平均 0.80



のと鉄道七尾線 再構築実施計画の概要

1. 鉄道再構築事業の期間

令和7年7月1日から令和17年3月31日(10年間)

2. 再構築に必要な資金の額

7,339百万円(国費想定3,418百万円)

3. 事業構造の変更の内容

引き続き、JR西日本が第三種鉄道事業者として鉄道施設等を保有し、のと鉄道が第二種鉄道として運行を担う。
のと鉄道が負担する鉄道施設の整備・修繕・維持管理費用を石川県と沿線市町が全額または一部負担する。

のと鉄道株式会社

七尾線(七尾～穴水)

距離 33.1km

駅数 8駅

ダイヤ 34本／日(上下)

単線非電化

輸送密度 (R6)525人／日

(R5)559人／日



4. 主な利便性向上策

※は社会資本整備総合交付金を活用予定

- (1) 鉄道施設等の更新による利便性向上※
 - ・普通列車7両を乗り心地の改善と環境性能に優れた電気式気動車に更新
 - ・快適性、安全性向上のため軌道の改良
- (2) 駅施設等における利用者の利便性向上※
 - ・ホームのバリアフリー化とソフト対策
 - ・持続可能性向上のため、レール・枕木等へ設備投資
 - ・デジタル乗車券の導入
 - ・運行情報提供装置の設置
 - ・外国人旅行客の受入環境整備
- (3) 能登半島地震からの創造的復興に向けた利用促進
 - ・「語り部列車」のPR強化
 - ・「ポケモン列車」を活用したイベント実施
 - ・観光列車「のと里山里海号」の本格再開・魅力向上
- (4) 沿線企業や住民等と連携した利用促進
 - ・企画列車や企画乗車券の充実、旅行商品の造成
 - ・地元利用者への運賃割引

5. 鉄道事業再構築事業の効果

- 鉄道利用者数: 令和6年度実績:431千人／年
令和16年度見込:465千人／年
(計画未実施の場合:424千人／年)
- 当期利益: 令和6年度実績: △400千円
令和16年度見込: △759千円
(計画未実施の場合: △15,067千円)

R7.10.3公表された新型車両デザイン



- 管内の認定事例
- 管内のあり方検討状況

① 富山地方鉄道 鉄道線全線

- 令和6年11月、富山市が主催する検討会を設置し、県と沿線自治体で、あり方や支援方策を検討開始。(令和7年9月から、不二越線分科会、立山線分科会、本線分科会を設置し検討)
- 今年(令和7年)7月、富山地方鉄道は、自治体の支援が得られない場合、路線の一部区間の廃止届を今年12月に提出すると公表。(マスコミで多く報道)
- 自治体側は鉄道での存続意向を示しているものの、各市町村の置かれている状況や財政事情の違いが生じている。

② JR東日本 米坂線

- 令和4年8月の水害で橋梁などが損傷し、今泉(山形県)～坂町で鉄道が運休中。
- 令和5年9月からJR東日本が主催する復旧検討会議で協議中。
- 令和6年5月の第3回会議で、JR東日本から①JR運営、②上下分離、③三セク化、④バス転換の4案を提案
- 令和7年9月に実務者会議で検討を進めることとした。

③ JR西日本 大糸線

- 令和4年5月に、JR西日本からの要請で、あり方を協議する大糸線期成同盟会振興部会を設置。
- 新潟県、長野県及びJR西日本との協議で、北陸新幹線の敦賀延伸効果の検証と併せ利用促進をまず進めることとなった。
- 令和6年6月から国費を活用し、糸魚川～白馬間でバスによる列車増便の実証事業開始
- 実証事業の結果を踏まえ、改めてあり方の協議を進められると想定。

