

富山県の地域交通の現状等について

令和7年12月24日



富山県の鉄軌道ネットワーク



県内すべての市町村（15市町村）に鉄道駅が存在

城端線・氷見線鉄道事業再構築実施計画の策定経緯



(1)両線の活性化に向けた取組み

(昭和62年10月～現在)

沿線4市を中心に、国（運輸局）、県、鉄道事業者、経済団体、自治振興会などから構成される「城端・氷見線活性化推進協議会」（会長：高岡市長）において、活性化に向けた取組みを推進

⇒城端線新高岡駅の整備、ラッピング車両、両線の直通化やICカード導入に向けた調査などを実施、こうした取組み以外にも、住民が積極的に参画した取組み



ホームの花壇の整備

(2)城端線・氷見線再構築検討会設置 (令和5年7月30日)

・国の新たな支援制度（社会資本整備総合交付金）を活用した、事業構造の変更、利便の確保の取組みを盛り込んだ「鉄道事業再構築実施計画」の策定を目指す



検討（計5回）を経て「城端線・氷見線鉄道事業再構築実施計画」を策定し、12月に国へ申請

⇒国土交通大臣の認定（令和6年2月8日）

再構築検討会

改正地域公共交通活性化再生法の施行後第1号の計画として認定

再構築実施計画のポイント

1 公共交通の考え方

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

2 利便性・快適性の向上策

城端線・氷見線再構築会議で検討

①新型鉄道車両の導入

- ・再構築会議で検討し、新型ハイブリッド気動車の導入、デザインを決定

②運行本数の増

- ・通勤・通学時間帯の増便、増車
- ・日中の時間帯の運行本数の増（1時間に約2本）
- ・日中の時間帯のパターンダイヤ化

③交通系ICカードへの対応

- ・R8年3月14日から全駅で利用可能予定

④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改良

鉄道事業再構築事業

区分	備考
鉄道施設整備費 342億円	・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
経営安定支援 40億円	・JR西日本の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
計 382億円	

国・地方（県・沿線4市）・JR西日本が事業に要する経費を負担



再構築実施計画のポイント



3 事業構造の変更

新型鉄道車両導入完了の時期（計画開始から概ね5年後）
を目途に事業主体をJR西日本からあいの風とやま鉄道へ変更
→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
県西部地域の交通ネットワークの強化が期待



Ainokaze Toyama Railway

4 まちづくり、観光施策との連携

持続可能な路線の実現に向けては、利便性・快適性の向上に取り組む
とともに、新たな鉄道利用者の増加に向けた取組みが必要
【具体的な取組み】

- ・駅周辺への都市機能の誘導、まちなか居住の推進、駅周辺の駐車場や駅前ロータリーの整備、パーク＆ライドの推進
- ・市営バス路線と鉄道ダイヤとの接続の改善
- ・沿線の景観や立地環境を活かした観光関連施設・集客施設等の整備・拡充 など



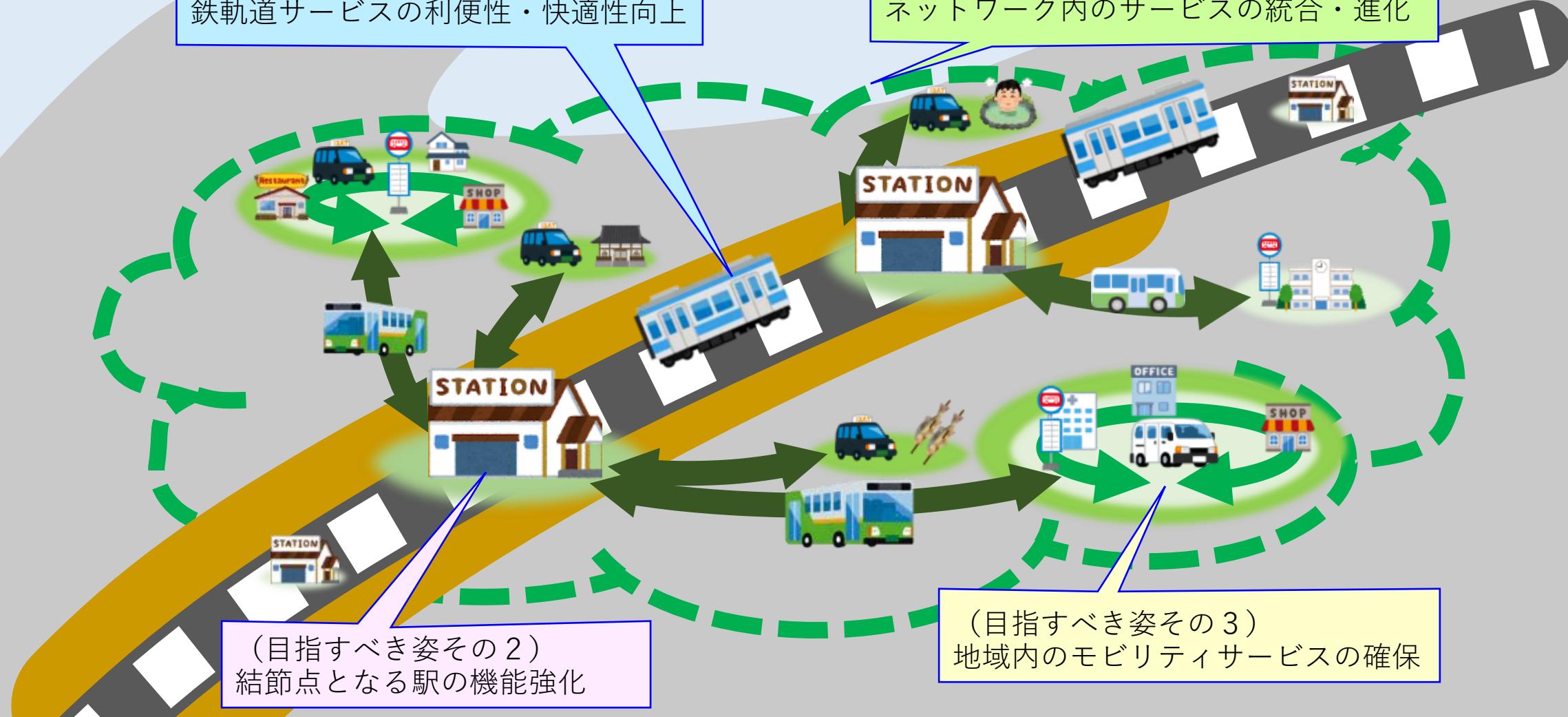
全市町村に鉄道が通る富山県の強みを活かし、幹となる鉄軌道や駅を中心にあらゆるサービスが木のように一つに繋がるネットワークを県全体で形成します。

(目指すべき姿その1)
鉄軌道サービスの利便性・快適性向上

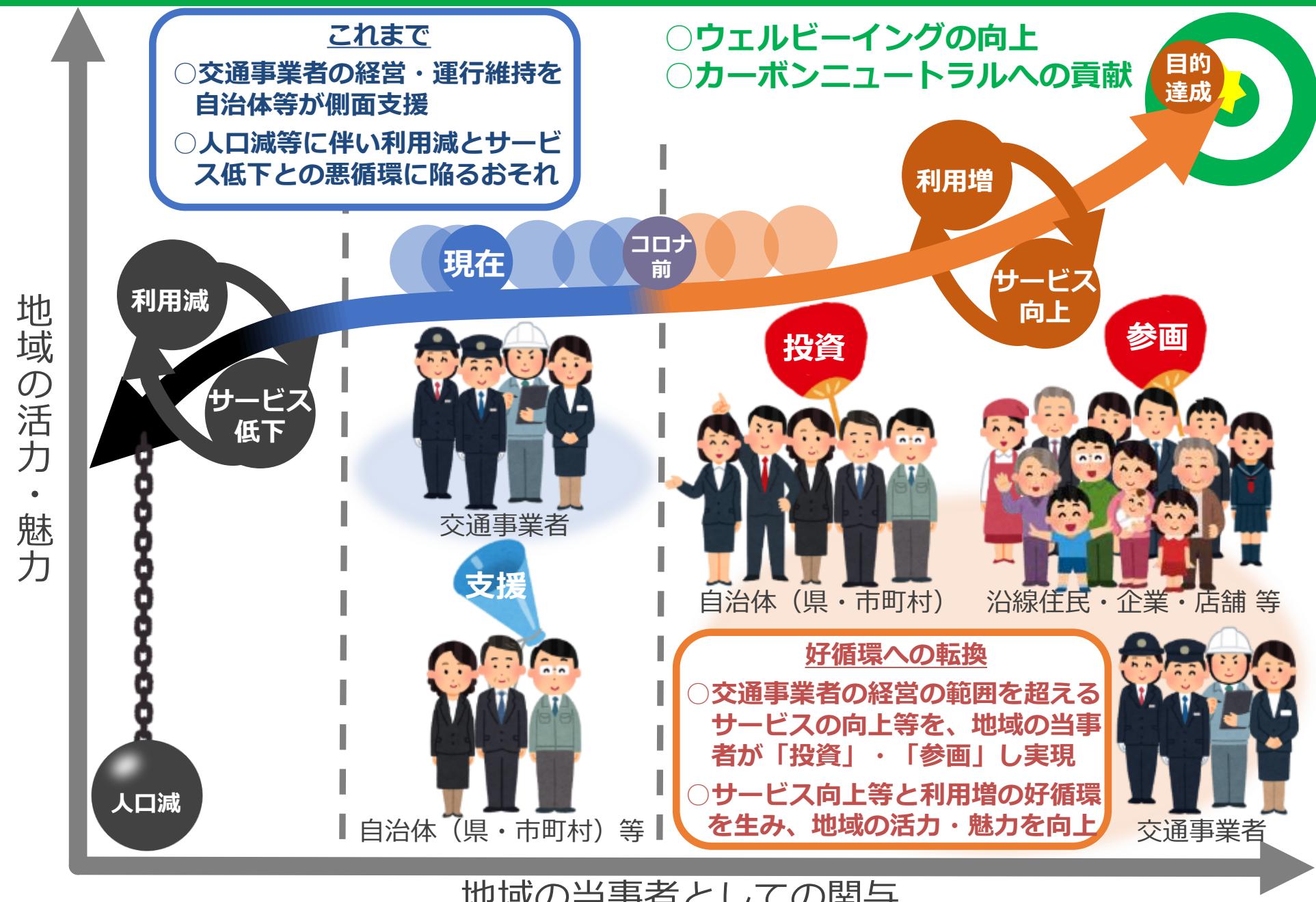
(目指すべき姿その4)
ネットワーク内のサービスの統合・進化

(目指すべき姿その2)
結節点となる駅の機能強化

(目指すべき姿その3)
地域内のモビリティサービスの確保



富山県地域交通戦略（施策に取り組む際の関係者の役割分担）



1 再構築事業を全国展開するための予算の拡大

- ・法改正後、城端線・氷見線の第1号認定を皮切りに、全国で再構築事例が増加

2 再構築事業に対する税財政措置の安定的な確保 及び充実

○ 城端線・氷見線再構築事業の計画的な実施のための 十分な予算の確保を

- ・城端線・氷見線の再構築事業の整備が本格化していくほか、近年の物価、人件費の高騰により、事業費の増が見込まれる