

# 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 ・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
経営安定支援 40億円	
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



## 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り組み**が必要

【具体的な取り組み】

- ・ 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





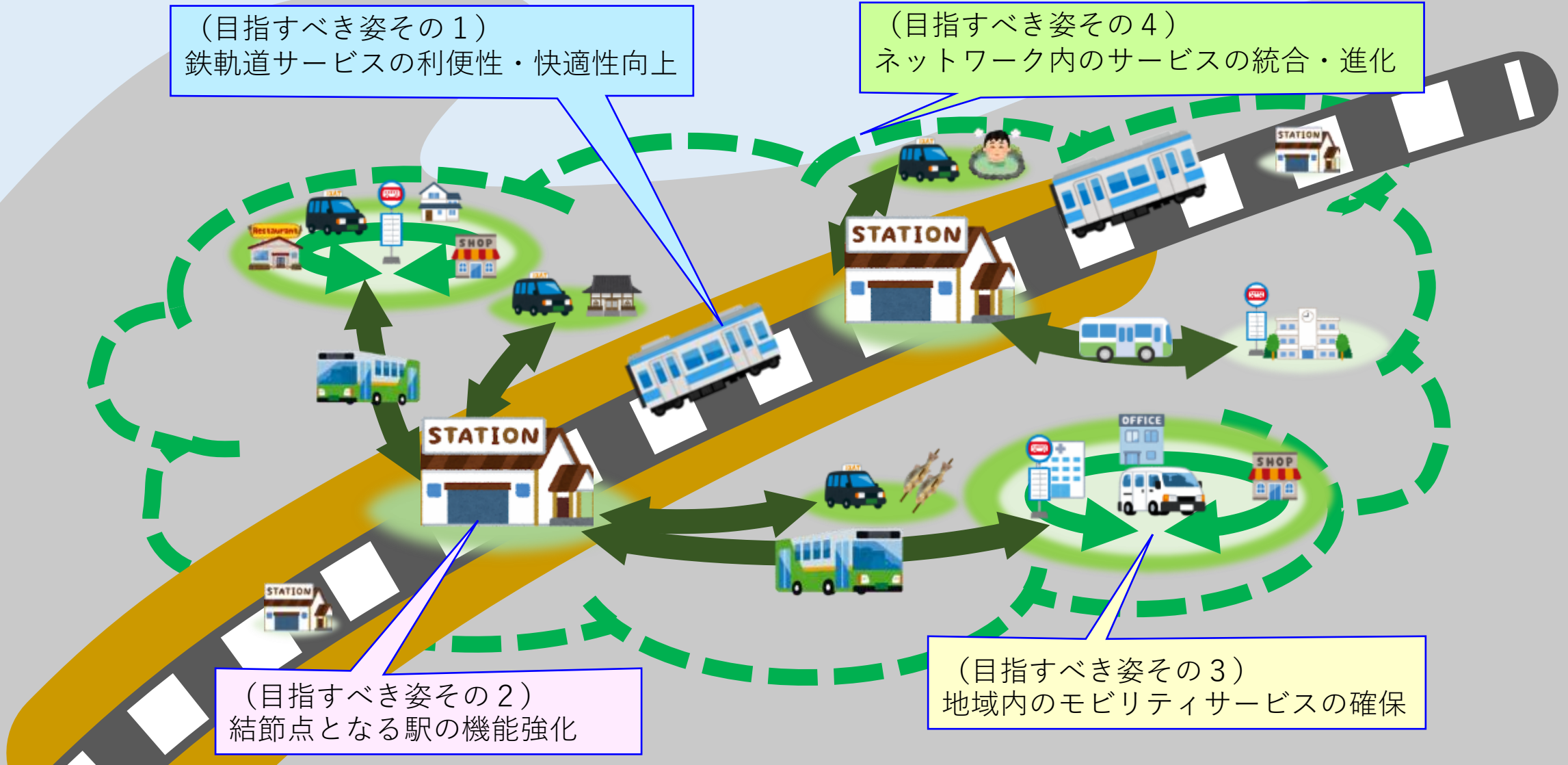
全市町村に鉄道が通る富山県の強みを活かし、幹となる鉄軌道や駅を中心にあらゆるサービスが木のように一つに繋がるネットワークを県全体で形成します。

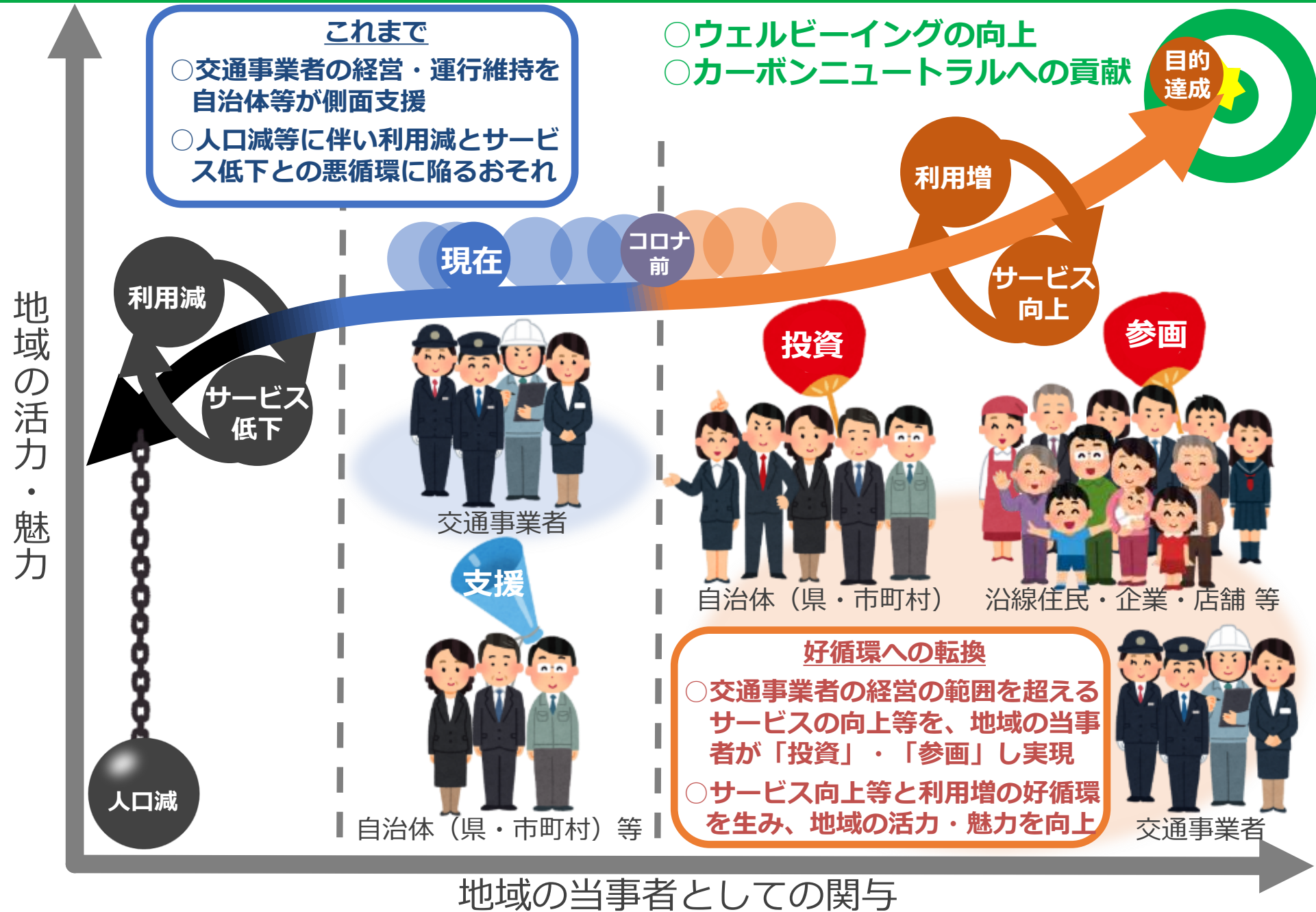
（目指すべき姿その１）  
鉄軌道サービスの利便性・快適性向上

（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





# 再構築を進めるにあたっての課題・要望

## 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