

新高岡駅の利用拡大に向けた取り組みについて



令和8年7月1日（水）

佐野地域交流センター

1 新高岡駅の概要

開業日

平成27年3月14日

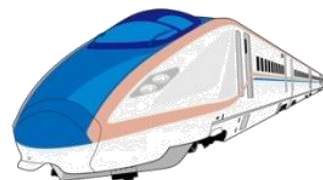
定期便の停車本数

東京方面 1日あたり35本

大阪方面 1日あたり35本

乗降者数

※令和8年7月1日現在



●新高岡駅乗降者数調査結果（3月調査結果と前年度比較）

調査年	土曜日	日曜日	木曜日	1日平均※
令和8年(2026)	5,109人	6,701人	3,969人	4,522人
令和7年(2025)	4,679人	5,481人	4,088人	4,371人
令和6年(2024)	4,492人	4,875人	3,617人	3,922人
:	:	:	:	:
平成30年(2018)	5,395人	6,050人	4,474人	4,831人
増減(令和8－令和7)	+430人	+1,220人	▲119人	+151人
対比(令和8÷令和7)	+9.2%	+22.3%	97.1%	+3.5%

【新幹線まちづくり推進高岡市民会議調べ】

※1日平均人数は（（木曜日×5日間）＋土曜日＋日曜日）÷7日で計算

2 新高岡駅の特徴

わくライナー



つるぎ・サンダーバード



関西圏

氷見
和倉

かがやき・はくたか



首都圏

世界遺産バス、高山便



五箇山
白川郷
高山



3 新高岡駅に関する最近の動き

令和6年3月

北陸新幹線 金沢－敦賀間が開業しました

敦賀開業前より
29分短縮

- ・ 関西圏との移動時間が短縮 新高岡駅－大阪間 最短で2時間26分
- ・ 北陸地域内の移動時間も短縮 新高岡駅－福井駅 最短で約40分

令和8年3月

城端線・氷見線の全駅が交通系ICカードに対応しました

- ・ あいの風とやま鉄道や万葉線との乗り換えがスムーズに
- ・ 県外からの観光客にとっても利便性が大きく向上



令和8年8月（予定）

イオンモール高岡の駐車場が一般開放されます

- ・ 民間事業者の力をお借りして地域課題を解決
- ・ 自動車、城端線、バス、どの交通手段でも安心して利用できる便利な駅へ



4 新高岡駅の利用拡大に向けた取り組み

新幹線まちづくり推進高岡市民会議 令和8年度 事業方針

交流拠点としての強みとまちの魅力を最大限に活かし「選ばれる駅」の実現へ

方針1 誘客促進

- 雨晴駅周辺・伏木地区おもてなしブラッシュアップ事業
 - ・JR雨晴駅周辺の受入態勢の充実
 - ・被災した伏木地区の観光需要の喚起と誘客促進
- 高岡古城公園磨き上げ事業
 - ・桜・紅葉シーズンに合わせ、ライトアップを実施するほか、写真撮影講座やフォトコンテストなどを開催
- 近隣観光地を旅行中の訪日観光客に対する誘客促進
- 海外の旅行会社を通じた市内施設チケット等の販売支援

方針2 周遊性の 向上・広 域連携

- 城端線・氷見線再構築事業
- 沿線自治体と連携した送客・誘客キャンペーン
- 城端線・氷見線、万葉線の交通系ICカード導入の周知

方針3 往来の活 発化・送 客促進

- 広報紙による北陸新幹線沿線市との観光情報の相互提供
- ビジネス需要の掘り起こしに向けた実態調査

実現を目指す項目

- ①稼ぐ観光の実現
／おもてなし力の強化
- ②北陸周遊における
「選ばれる場所」へ
／魅力ある商品の造成促進
- ③新高岡駅の利用者増
／「飛越能の玄関口」
としての認知向上
- ④新高岡駅の機能充実
／駅利用者の利便性・
快適性の向上
- ⑤新高岡駅の拠点性向上
／2次交通によるシーム
レスな移動の実現
- ⑥新高岡駅への往来の活発化
／市民の旅行需要の創出

城端線・氷見線の再構築について



高岡駅（令和8年6月24日撮影）



1 再構築実施計画策定までの経緯

城端線・氷見線再構築検討会の開催実績

回	時期	内容
第1回	令和5年 7月30日	・検討会を立ち上げ ・沿線市長から、次回検討会からあいの風とやま鉄道の参画を求める意見
第2回	9月6日	・あいの風とやま鉄道が参画し、JRから経営移管を受ける場合の条件を提示
第3回	10月23日	・あいの風とやま鉄道の条件の対応を協議
第4回	11月29日	・実施計画素案について協議
第5回	12月18日	・実施計画案を了承 ⇒ 国へ申請(12月22日)



国土交通大臣の認定（令和6年2月8日）

改正地域交通活性化再生法の施行後第1号の計画として認定

2 城端線・氷見線の再構築

(1) 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**」であると明記

2 利便性・快適性の向上

① 新型鉄道車両の導入

電気式気動車などの新しいタイプの気動車を導入

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）
- ・ 日中のパターンダイヤ化

③ 交通系ICカードへの対応

④ 高岡駅での両線の直通化

城端線と氷見線の直通運行するための施設整備

2 城端線・氷見線の再構築

(1) 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

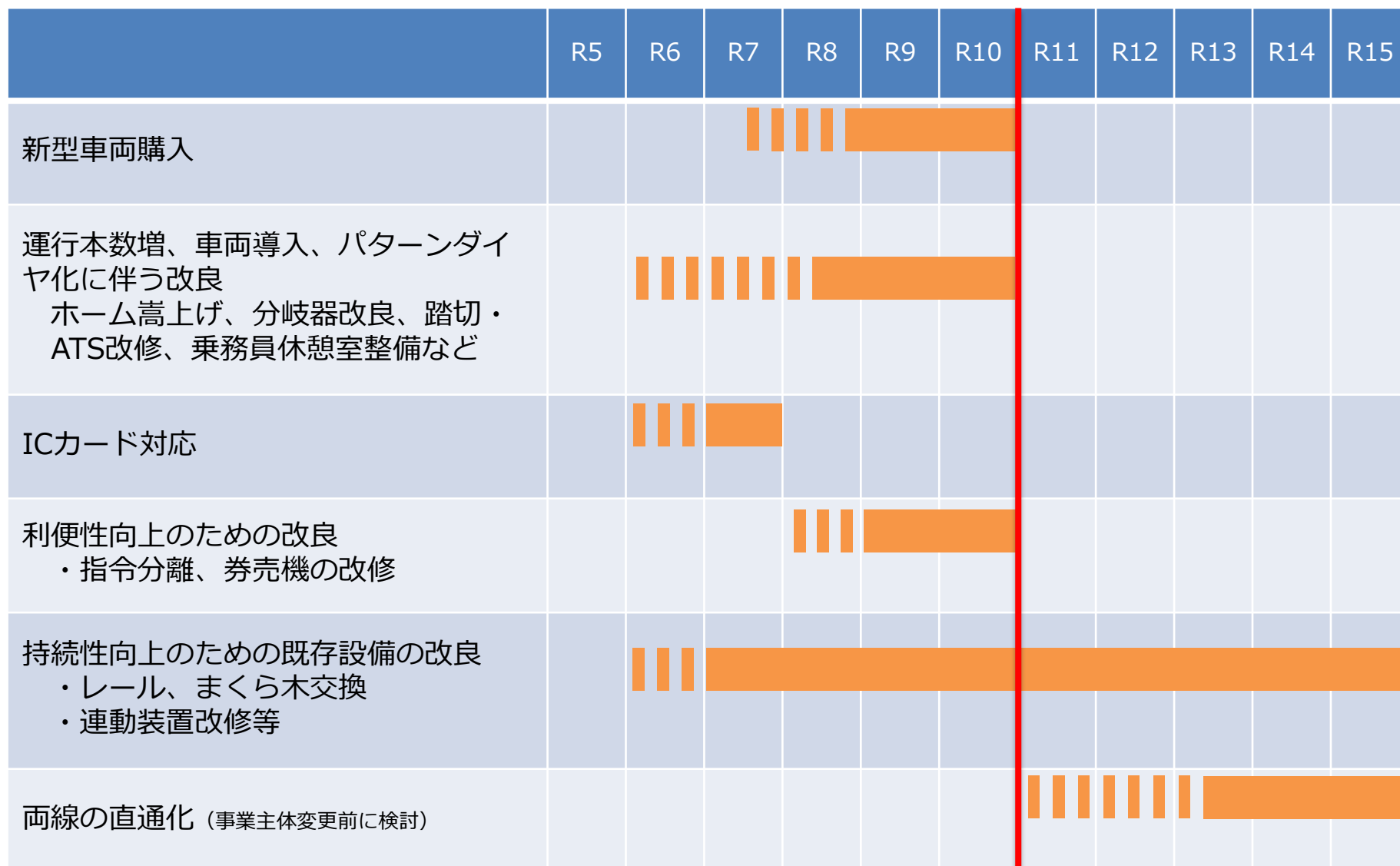
【具体的な取組み】

- ・バス路線の再編等による鉄道ダイヤとの接続の改善、強化
- ・駅周辺の賑わい創出の拠点となる駅空間の有効活用 など

2 城端線・氷見線の再構築

(2) 事業スケジュール（予定）

< 第1回再構築会議資料（R6.4.30） >



設計、材料購入



工事、車両製造

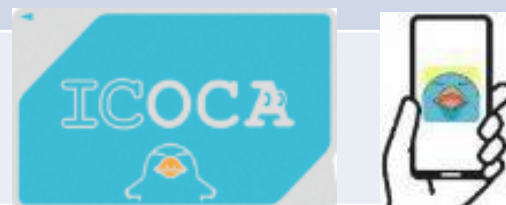
2 城端線・氷見線の再構築

(3) 交通系ICカードへの対応

＜第1回再構築会議資料（R6.4.30）を基に作成＞

再構築実施計画に基づき、利便性・快適性の向上に向けた取組みの一環として、交通系ICカード対応改札機を整備

目的	・キャッシュレス化による利便性の向上 ・交通系ICカードが利用できる他路線とのシームレスな乗継ぎを実現
対応予定のICカード	全国相互利用可能な交通系ICカード (ICOCA、Suica、PASMOなど)
整備数	19駅 22機設置(既設の高岡駅、新高岡駅を除く全駅) 原則、各駅1機設置(入場用、出場用セットで1機)
改札機のタイプ	簡易改札機 (コンパクトで、省スペースでの設置が可能な自動改札機)
整備費	4.6億円
整備期間	令和6年度～令和7年度



全国相互利用可能な
交通系ICカード



ICカード対応改札機

2 城端線・氷見線の再構築

(4) 新型車両の基本仕様

＜第3回再構築会議資料（R7.1.11）を基に作成＞

項目	仕様案	理由、特徴
車両タイプ	(案の1) 新型ハイブリッド気動車	○ディーゼルエンジンと発電機に加え、蓄電池を用いてモーターを駆動させ、走行するタイプの気動車
	(案の2) 電気式気動車	○ディーゼルエンジンと発電機で発電した電力によりモーターを駆動させ、走行するタイプの気動車
編成両数	2両編成 (2両・4両で運用)	○2両又は4両で需要に対応することができ、3両編成として別途設計、製造する必要性が薄い
貫通構造の有無	貫通あり 	○連結運転時に事故や車内での異常発生時に円滑な避難誘導、状況確認が可能になるなど安全性が確保される
シート構成	セミクロスシート 転換式(一部固定)のクロスシート ＋ ロングシート 	○多くの乗客が進行方向に着座が可能となる等、より快適な移動が可能 ○従来の利用者に加え、観光客に対しても、利用したいと感じてもらえるイメージの創出に寄与 ○補助席を設けることができ、座席数を確保しつつ、混雑時には折り畳んでより多くの乗客が乗車することが可能

2 城端線・氷見線の再構築

(5) 新型車両のデザイン①

< 第4回再構築会議資料 (R7.5.16) >

富山の未来を象徴する 新沿線 | 4市の重なり合う魅力を『KASANE』に乗せて



伝統×未来

海×山

城端線・氷見線

東西×南北

日常×観光

2 城端線・氷見線の再構築

(5) 新型車両のデザイン②

< 第4回再構築会議資料 (R7.5.16) >



2 城端線・氷見線の再構築

(5) 新型車両のデザイン③

< 第4回再構築会議資料 (R7.5.16) >



3 気運醸成の取組み

令和8年6月11日 高陵小学校（3年生）



▲ JR西日本から高岡駅車庫内の説明を受ける様子



▲ JR西日本から出題された城端線・氷見線に関するクイズに答える様子