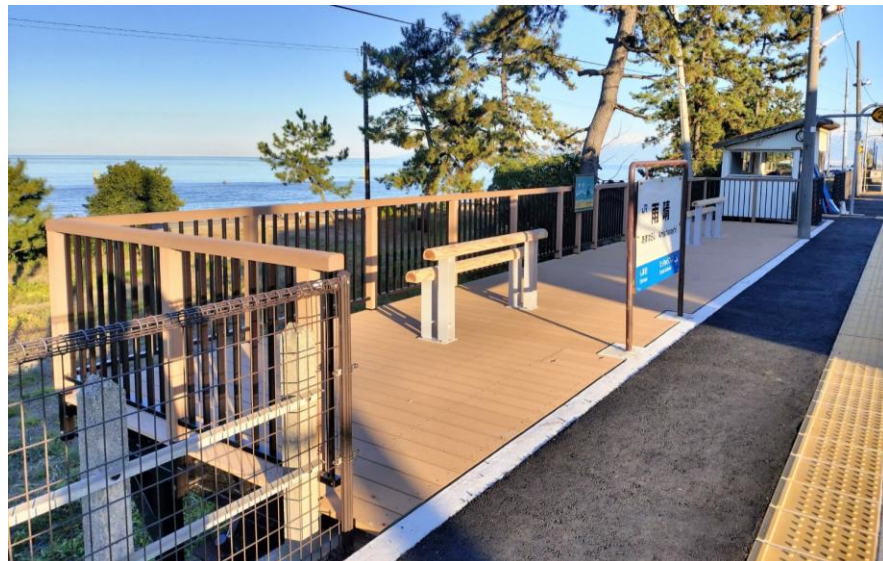


城端線・氷見線の再構築と地域交通について



雨晴駅展望デッキ (AMAHARASHI VIEW)

令和7年12月23日 (火)

太田地域交流センター

1 城端線・氷見線の概要



氷見線

氷見線

運行区間:高岡～氷見

営業キロ:16.5km

平均所要時間:30分

駅数:8駅

運行本数(日):36本(18往復)

開業年:1900年(明治33年) 伏木—高岡
1912年(明治45年) 氷見—高岡

城端線

運行区間:高岡～城端

営業キロ:29.9km

平均所要時間:54分

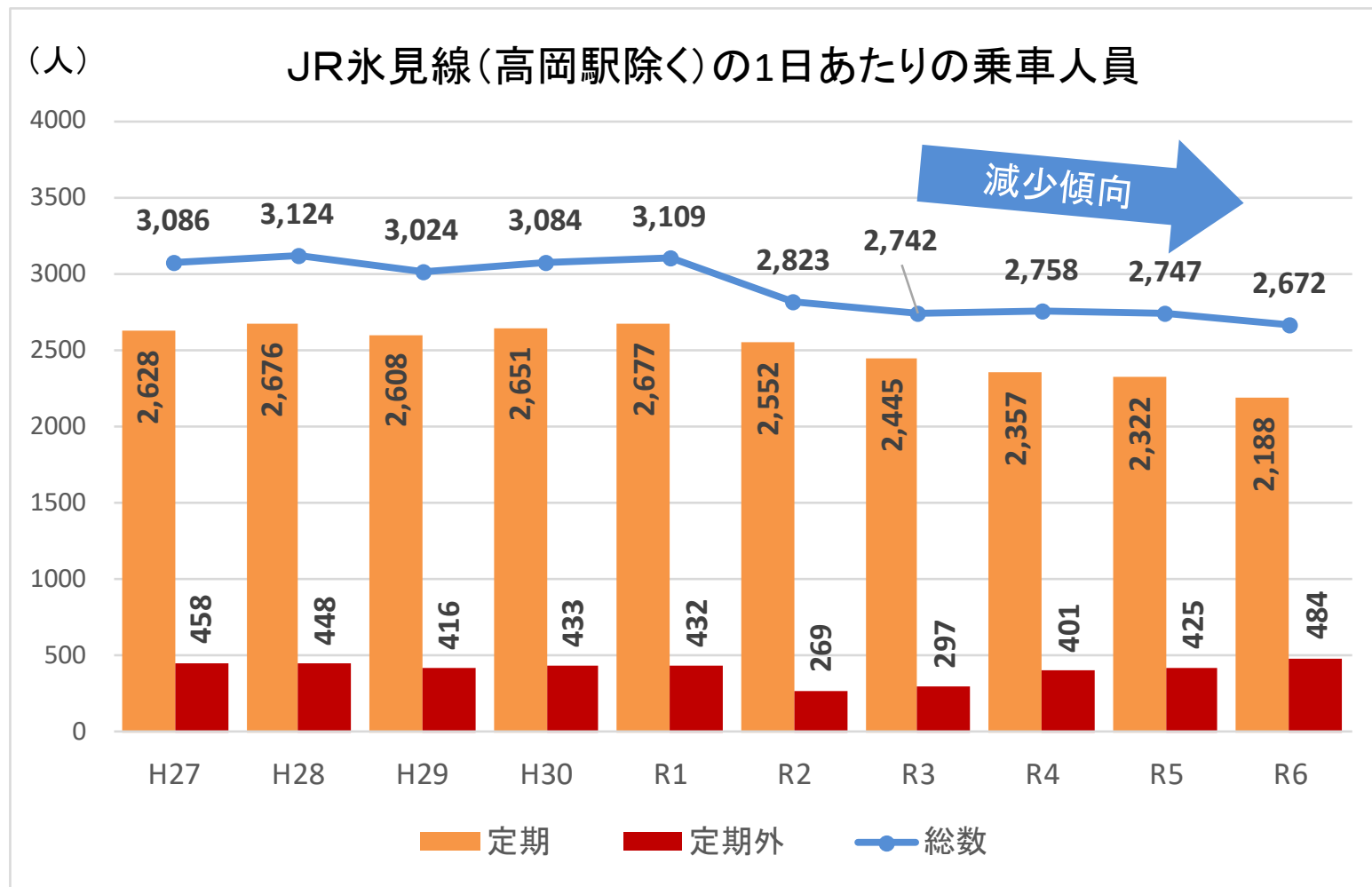
駅数:14駅

運行本数(日):42本(21往復)

開業年:1897(明治30年)

1 城端線・氷見線の概要

○氷見線の利用状況

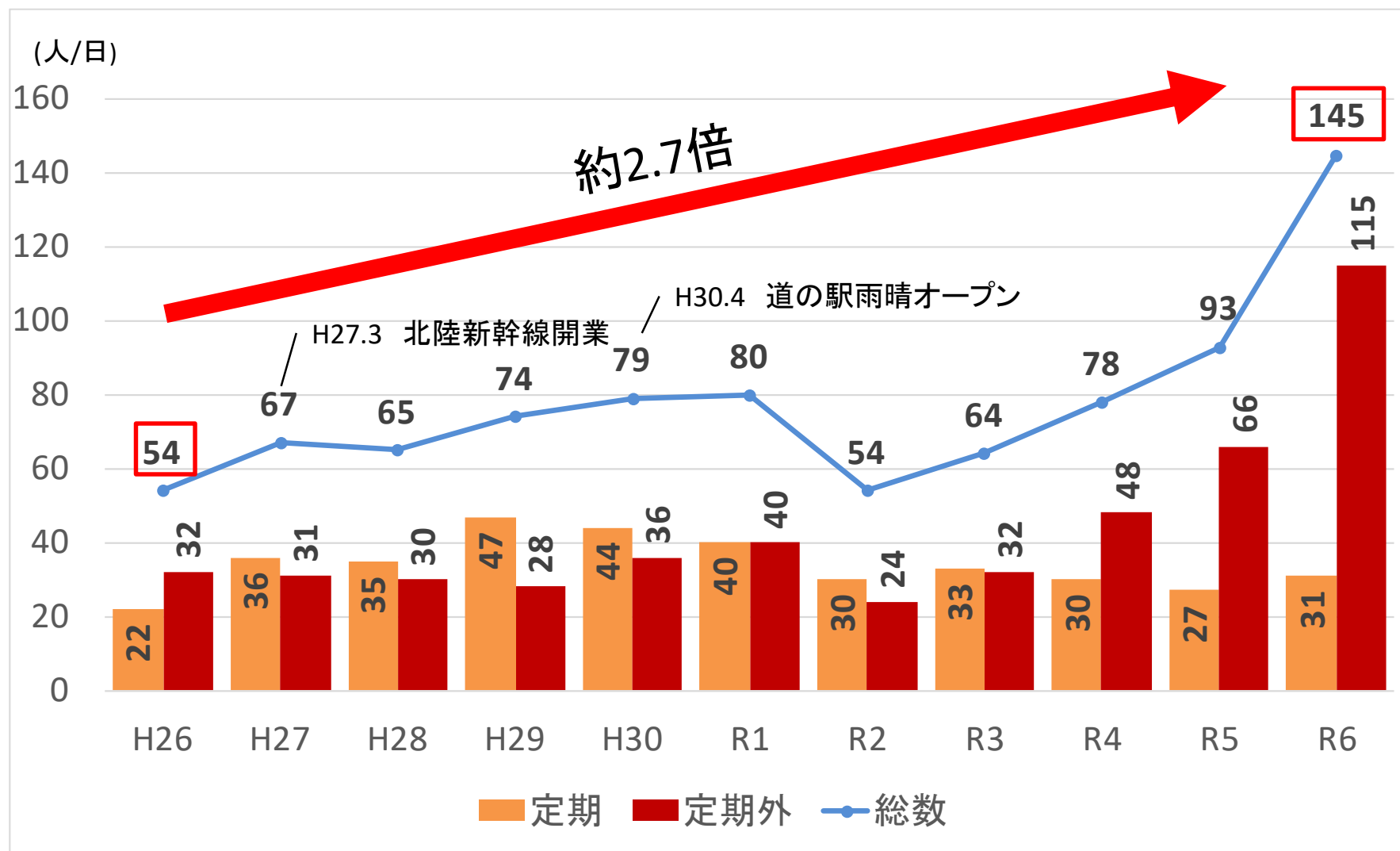


※高岡駅除く

出典：富山県統計年鑑、西日本旅客鉄道(株)

1 城端線・氷見線の概要

雨晴駅の1日あたりの乗車人数（H26～R6）



H26とR6の比較（10年間）

R6の乗車人員は、H16の269%

→直近10年間で雨晴駅の利用者は約2.7倍

出典：富山県統計年鑑

2 再構築実施計画策定まで

城端線・氷見線を持続可能で利便性の高い路線とするため、県、沿線4市、交通事業者と議論を重ねる。

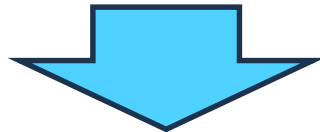
OR2.6～R5.3 LRT化検討会

→新型鉄道車両の導入、運行本数の増加、
交通系ICカードの導入、両線の直通化などの
利便性・快適性の向上策等とともに検討

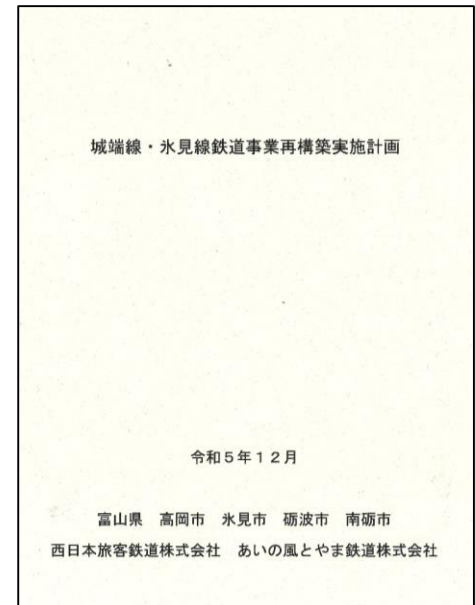
OR5.7～R6.12 再構築検討会

令和5年12月

「城端線・氷見線鉄道事業再構築実施計画」
を国へ申請



令和6年2月 国土交通大臣の認定



再構築実施計画

3 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**」であるとの考えを明記

2 利便性・快適性の向上

①新型鉄道車両の導入

⇒新型ハイブリッド気動車の導入、デザインの決定

②運行本数の増

- ・通勤・通学時間帯の増便、増車（2両または4両）
- ・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

⇒令和8年3月14日～ 全線でICカードが利用可能！

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（あいの風へ経営移管後）



3 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組み
が必要であり、各市のまちづくりや観光施策と連携して行うこ
とが重要。

本市の取り組み

→雨晴駅に併設した展望デッキ「AMAHARASHI VIEW」
の整備

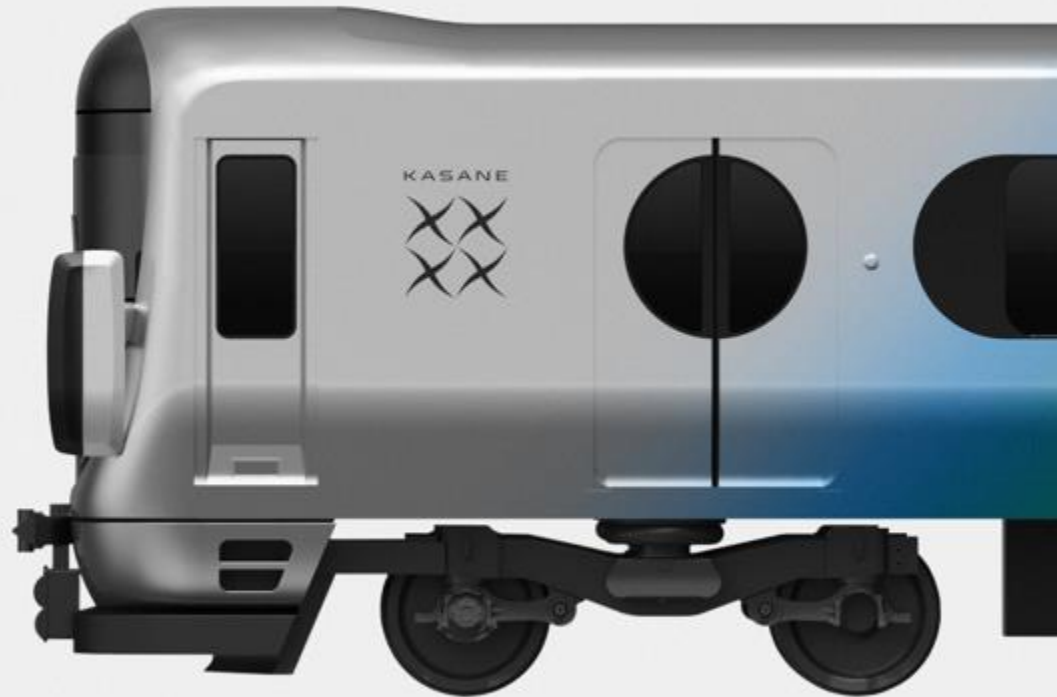
4 新型車両のデザイン

< 第4回再構築会議資料（R7.5.16） >



4 新型車両のデザイン

< 第4回再構築会議資料（R7.5.16） >



4 新型車両のデザイン

< 第4回再構築会議資料 (R7.5.16) >



5 まちづくり、観光施策と連携した本市の取り組み

雨晴駅に併設した展望デッキ「AMAHARASHI VIEW」の整備

令和7年12月20日供用開始



工事着手前



12/20 16時ごろの様子

デッキ概要

面積: 43m²

・幅約16m × 奥行約2.7m

設置物

・看板1基

・腰かけ 2基

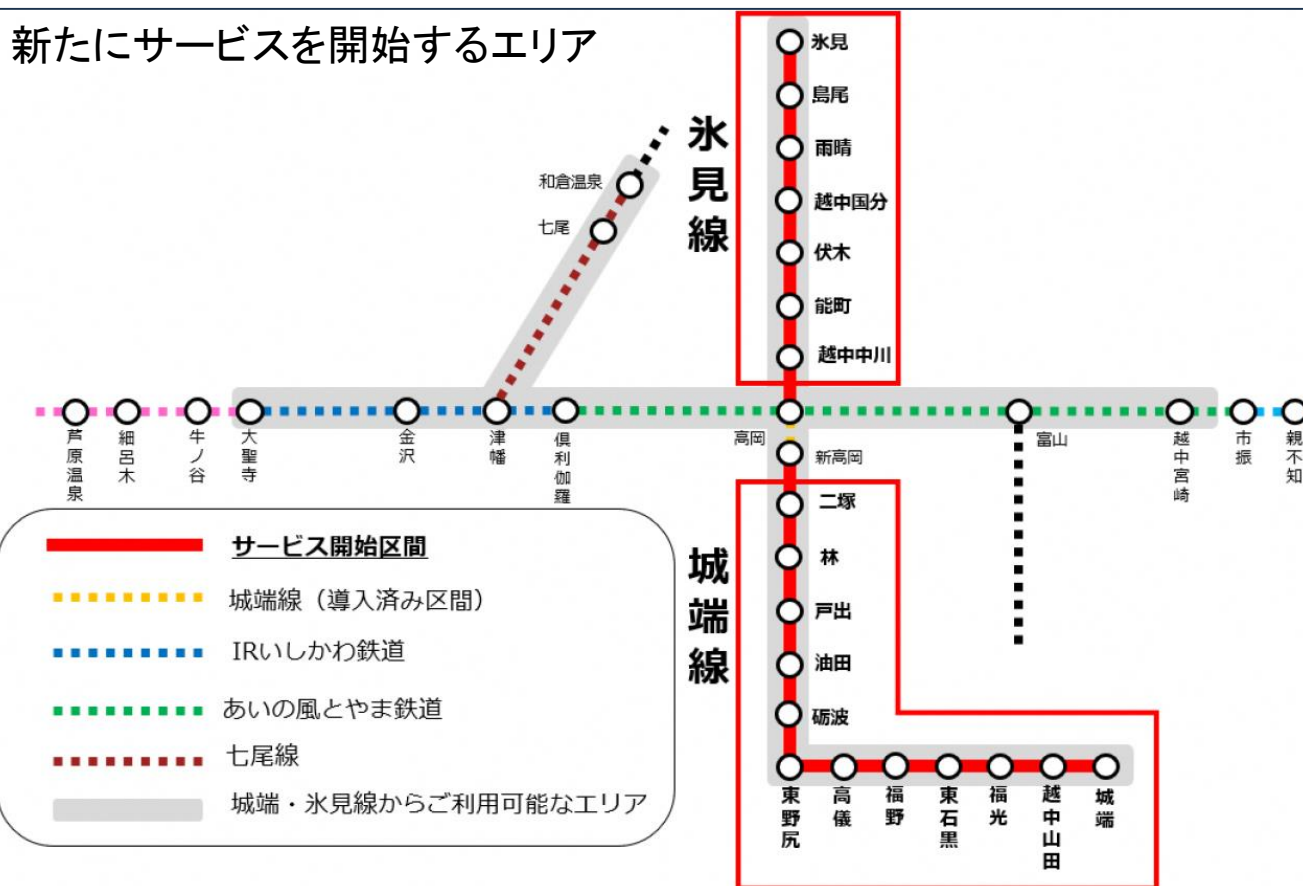
6 城端線・氷見線のICOCAサービス開始について

供用開始：令和8年3月14日（土）

・JR城端線・氷見線その他、あいの風とやま鉄道、IRいしかわ鉄道、JR七尾線の乗り継ぎにおいても一枚のICOCAで利用可能。

・氷見、新高岡、砺波駅のみどりの窓口等でICOCA、ICOCA定期券を発売。高岡駅では、あいの風ICOCAや一部区間のICOCA定期券が購入可能（3/14から発売開始）

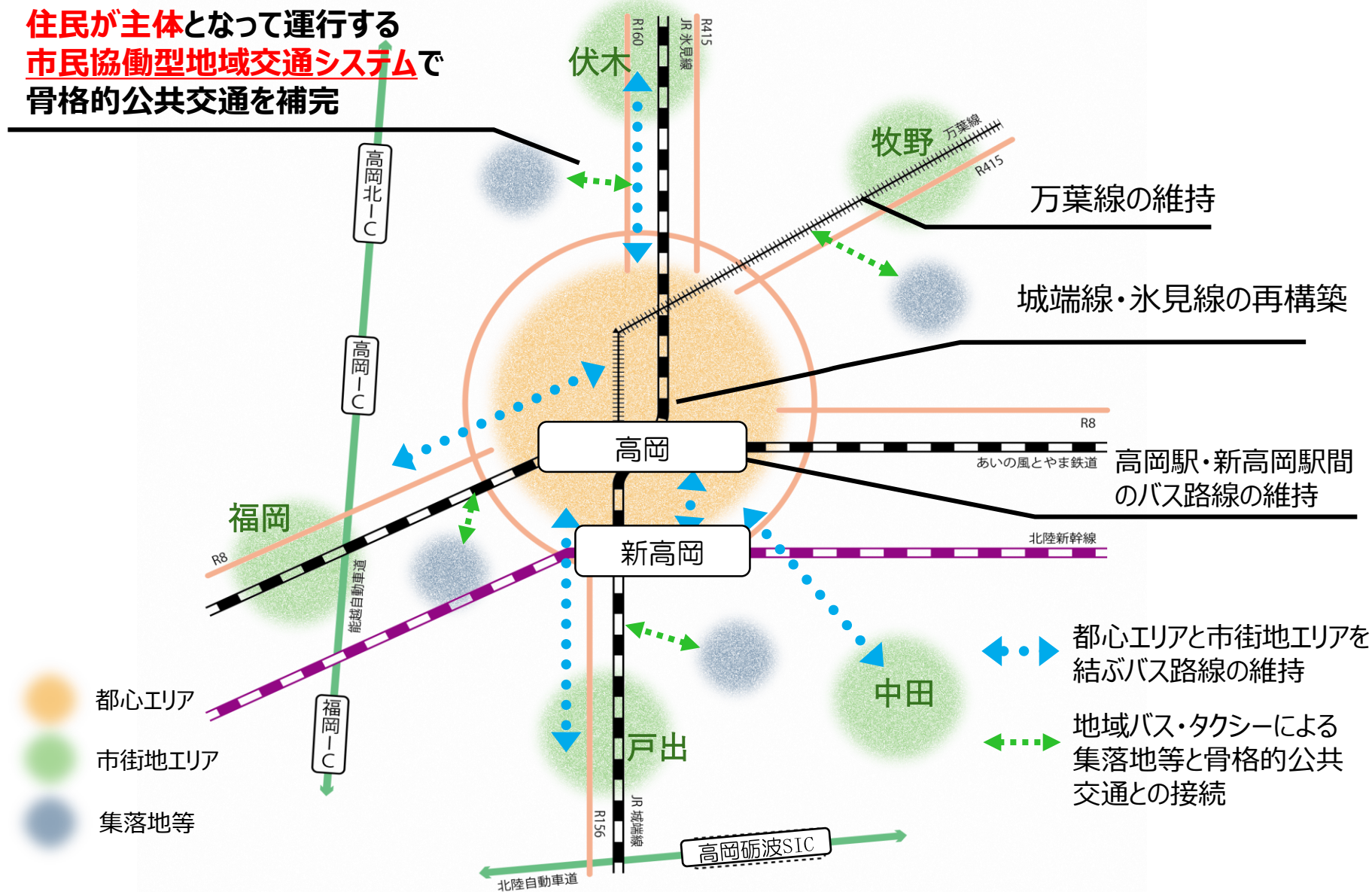
新たにサービスを開始するエリア



7 市民協働型地域交通システムについて

高岡市の取組み～高岡型コミュニティ交通の確立～

住民が主体となって運行する
市民協働型地域交通システムで
骨格的公共交通を補完



7 市民協働型地域交通システムについて

市民協働型地域交通システム導入状況

守山地区(地域タクシー・もりまる)
一般乗合旅客自動車運送事業
実施主体: 守山地区連合自治会
運行主体: 高岡交通(株)
R4.9~本格運行



野村地区(地域タクシー・のむタク)
一般乗合旅客自動車運送事業
実施主体: 野村地区まちづくり協議会
運行主体: 高岡交通(株)
R6.7~本格運行



木津地区(地域バス・木津ぐるりんバス)
自家用有償旅客運送事業
実施/運行主体: 木津ぐるりんバス運営協議会
R6.7~本格運行



高岡駅



小勢地区(地域バス・ぐるっとおぜバス)
自家用有償旅客運送事業
実施/運行主体: NPO法人小勢地区活性化協議会
(H21~本格運行)



中田地区(ノッカル中田)
実施/運行主体
中田地区コミュニティ協議会
協力事業者: 高岡交通(株)
事業者協力型自家用有償旅客運送事業
R5.11~本格運行



戸出地区
実施主体: 戸出地区自治会連絡協議会
導入形態は現在、検討中

7 市民協働型地域交通システムについて

市民協働型地域交通システム導入に関する市の支援制度(1)

●市民協働型地域交通システム導入支援事業

地域における交通需要の把握、運行ルート、手段の検討等にかかる費用の一部を助成。(補助率1/2、上限100千円)
(例)

- ・ 交通需要の把握のための住民アンケート調査費用
- ・ 意見交換会、勉強会、その他会議にかかる経費

●市民協働型地域交通システム実証運行支援事業

需要の把握と運営等が持続可能なものとなるか検証するため、運行経費から運賃収入を引いた赤字額について全額補填。
(補助上限1,000千円)

7 市民協働型地域交通システムについて

市民協働型地域交通システム導入に関する市の支援制度（2）

●市民協働型地域交通システム本格運行支援事業

本格運行時の運行経費について、地域が運営に携わる関与度に応じて、費用の一部を助成。

想定される 運行形態	地域タクシー （予約制乗合タクシー）	ノッカル （自家用車を活用した 乗合交通）	地域バス （会員制乗合バス）
運行に伴う 地域／事業者の関与	運行及び運行管理の全てを交通事業者へ委託	運行は地域で行い、運行管理は交通事業者へ委託	運行及び運行管理の全てを地域で実施（直営）
補助率	運行経費の1／3	運行経費の1／2	運行経費の4／5
補助上限額	100万円	200万円	300万円