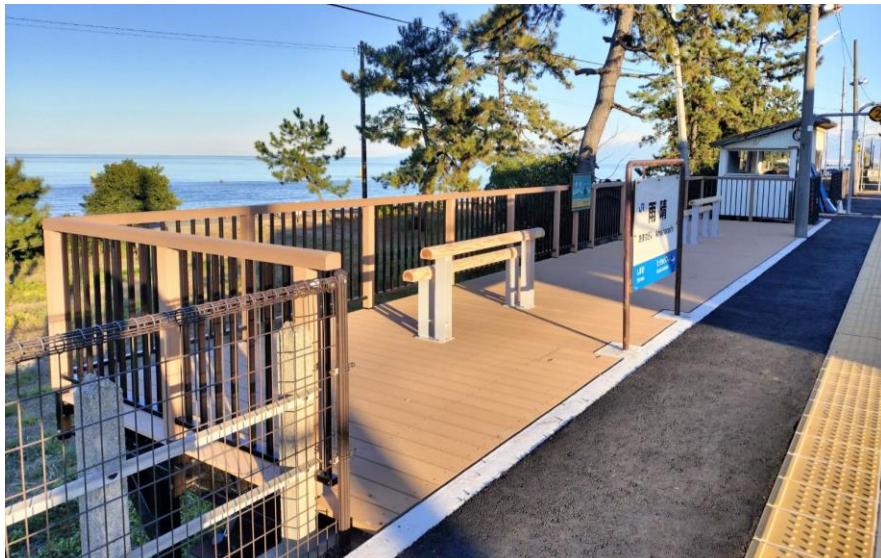


# 城端線・氷見線の再構築と地域交通について



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

### 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

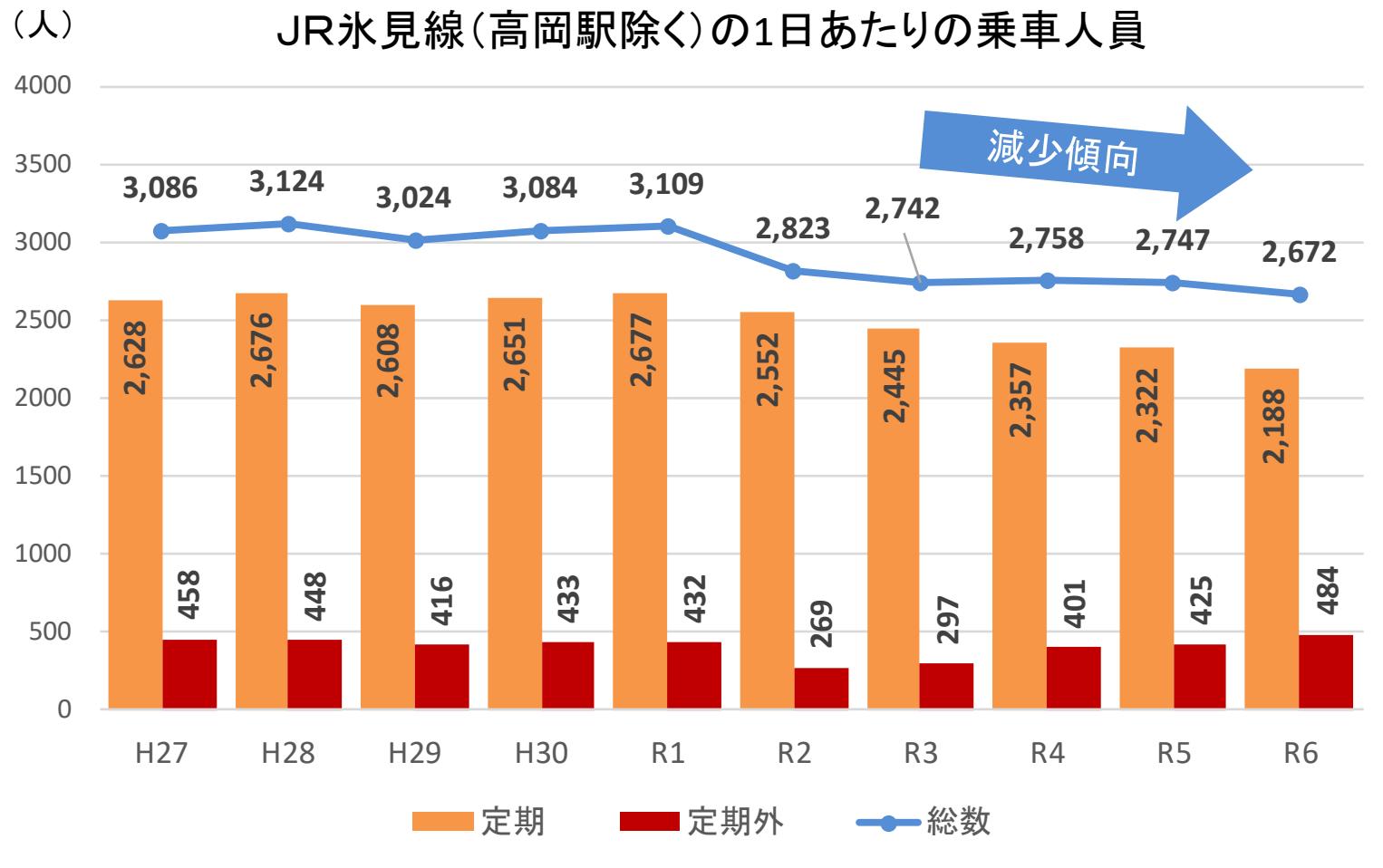
駅数: 14駅

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

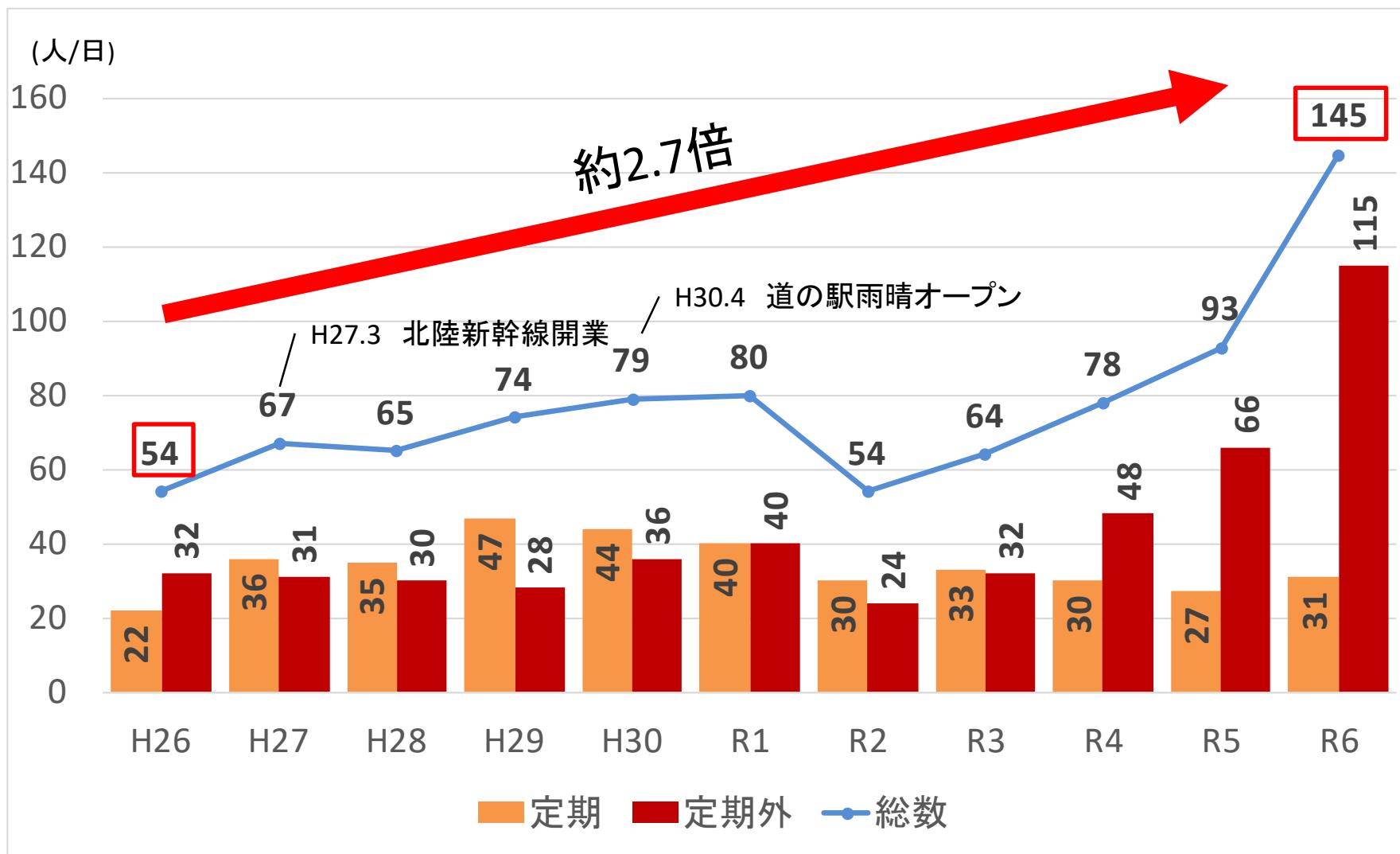
## ○氷見線の利用状況



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。

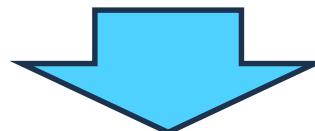
### ○R2.6～R5.3 LRT化検討会

→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

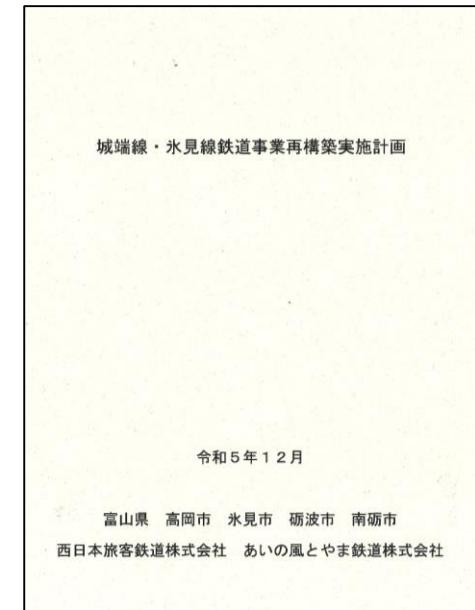
### ○R5.7～R6.12 再構築検討会

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



### 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」であるとの考え方を明記

## 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: 43m<sup>2</sup>

・幅約16m × 奥行約2.7m

### 設置物

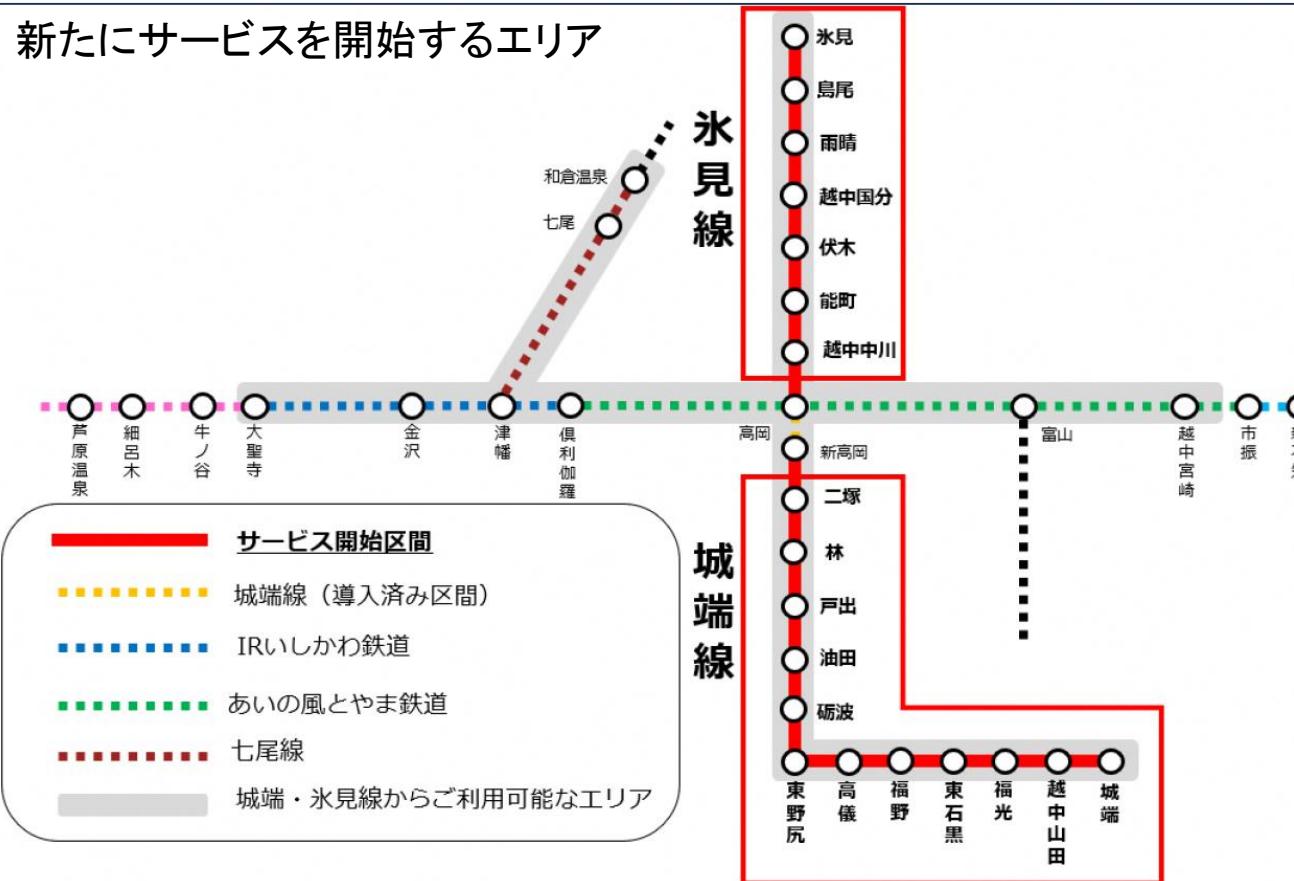
- ・看板1基
- ・腰かけ 2基

# 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



ICOCAカード

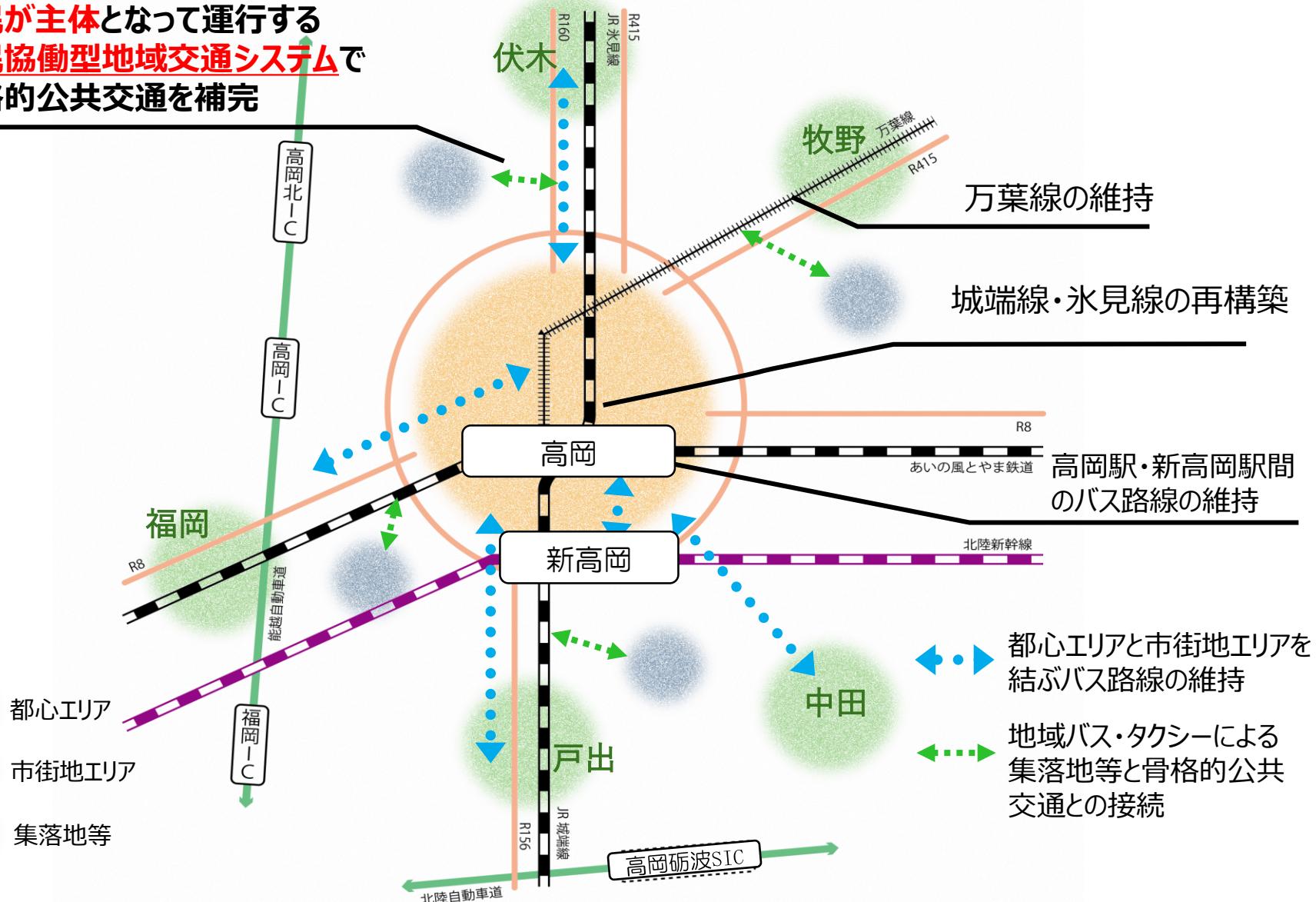


IC専用自動改札機イメージ

## 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～

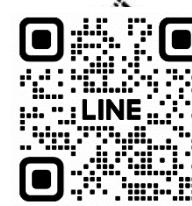
住民が主体となって運行する  
市民協働型地域交通システムで  
骨格的公共交通を補完



# 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



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)



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



中田地区(ノツカル中田)  
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

## 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<br>(予約制乗合タクシー) | ノッカル<br>(自家用車を活用した乗合交通) | 地域バス<br>(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                 |