

城端線・氷見線直通化に向けた検討

城端線・氷見線の直通化については、両線の運行改善及び利便性向上につながる重要な手段であることから、城端線・氷見線沿線地域公共交通網形成計画において「城端・氷見線の直通化に向けた検討」と位置付け、連携計画期間である平成 24 年度より継続して調査を実施してきたものである。

これまでの調査において、平成 27 年度では、北陸新幹線開業後の駅乗降客数調査や OD 調査をもとに、直通化により期待される効果等の調査を実施し、城端線・氷見線の直通化は、首都圏とのアクセシビリティを向上させる強力な交流ツールとなることから、交流人口の拡大による G R P（地域内総生産）の押上げ効果が期待できるとともに、地域生活利便性向上の効果が期待できるとの結果を得た。

平成 28 年度は、平成 27 年度に実施された高岡駅構内の測量結果をもとに、配線計画や施工計画を検討し、より精度の高い概算整備費を算出したところ約 30 億円の試算結果を得た。さらに、直通ダイヤのシミュレーションを行い、日中便を中心として、4 往復から 8 往復が可能との結果を得た。

平成 29 年度は、訪日外国人等旅行者に対する直通化の効果を分析し、東京等から北陸新幹線経由で氷見線沿線の観光地へ行く利便性が向上し、高岡市北部、氷見市への入込客数が増加する結果を得た。

平成 30 年度は、富山大学と連携し、平成 28 年度に実施された直通ダイヤシミュレーションの再検証と費用便益分析の検証を行った。

1 平成 30 年度城端線・氷見線直通化検討の検証結果

※想定ダイヤを前提とした検証であり、交通事業者の意見は反映していない

(1) 直通可能便数の検証

朝の通勤、通学時間帯を除く時間帯において、1 時間の等間隔運行において直通便とすることが可能※¹

(2) 費用便益分析の検証

「(1)直通可能便数の検証」を前提として、費用対効果は 1 以上を期待できる※²

(3) 直通化の検証結果を踏まえた提案（検討すべき事項）

①新高岡駅の構造改良

新高岡駅の複線化により南北両方向に接続するダイヤの設定が可能となるほか、高岡・新高岡駅間のシャトル運行も可能となるなど、より効率的なダイヤの実現の可能性がある。

②跨線橋設置駅のフラット化

単線路線では設備改良を行うことによりすれ違い便以外の列車がすべて駅舎側ホームに入線できるようにすることが可能となり、高齢者にとって利用しやすいフラットな乗降が可能となる。福野駅、福光駅、戸出駅などで検討可能と考えられる。

③車両性能の向上

性能のよい車両に更新することによって、所要時間の短縮、より効率的なダイヤの実現、運行経費の節減などの効果が考えられる。

2 検証結果をうけて

今後、交通事業者と直通化に向けた協議が必要であり、新高岡駅の複線化など直通化の検証結果を踏まえた提案も含めて様々な検討を進めていく。

※1 直通ダイヤ検討は、以下の条件のもとに分析

- ・直通化による利便性の向上効果が期待できる想定ダイヤを用いた検証を行う。(※交通事業者の意見は反映されていないため、今後、交通事業者と検証を行う必要がある。)
- ・城端線・氷見線の直通便は、城端線ホームを使用する。このため、城端線ホームから氷見方面へ向かう便及び氷見方面から城端線ホームに入る便が、あいの風とやま鉄道線の上下線と交差する形となる。
- ・城端線・氷見線は単線であり、すれ違いポイントが限定されているため、南北両方向に運行が可能となるダイヤを設定することが必要となる。

※2 費用便益は、以下の条件のもとに分析

- ・分析にあたっては、「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012 改訂版」(鉄道局監修)に基づき、以下のとおり算定した。
- ・便益については、移動抵抗減便益に加えて、(1)を前提とする想定ダイヤを用いてダイヤ改善効果による便益を算定した。
- ・費用については、平成 28 年度調査で試算した概算整備費約 30 億円とした。
- ・効果の算定期間は、30 年と 50 年で算定した。