

富山県内における 地域公共交通をめぐる最近の動き

富山県地域交通戦略の策定

(従来から踏み込んだ県版の地域公共交通計画)

■ 富山県地域交通戦略会議の開催の流れ (1)

第1回会議 (R4.6.2)

- ・ バックキャスティング型の方針で議論を開始
- ・ ウェルビーイング向上の視点から地域交通を議論

第2回会議 (R4.9.1)

- ・ 地域交通戦略の基本方針・考え方を議論

第3回会議 (R4.11.17)

- ・ 地域交通戦略の目標を議論

第4回会議 (R5.2.8)

- ・ 地域交通ネットワークの目指すべき姿を議論

■ 富山県地域交通戦略会議の開催の流れ (2)

第5回会議 (R5.8.24)

- ・ 地域交通戦略における関係者間の役割分担・責任分担について議論

第6回会議 (R5.12.25)

- ・ 富山県地域交通戦略 (素案) について議論
- ・ 地域交通の利用回数等の目標設定

■ 富山県地域交通戦略の基本的な方針・考え方

- ・ カーボンニュートラル等の社会からの要請に応え、ウェルビーイングの向上をもたらす最適な地域交通サービスの実現を目指す。
- ・ 自治体や地域住民の積極的関与・参画、事業者間の協調など、関係者間の役割分担・責任分担について考え、地域全体で実現を目指す。

出典：第2回「富山県地域交通戦略会議」資料（富山県）をもとに加筆

- ・ **交通手段の選択肢が多いことが生活を豊かにする
(=ウェルビーイングの向上を目指す上で重要)**
- ・ **採算性にとらわれない取り組みが必要**
- ・ **「城端線・氷見線のLRT化」の検討を並行して進めること**

欧州の持続可能なモビリティ計画 (SUMP) の考えを参考に



参考資料 持続可能な都市モビリティ計画 (SUMP : Sustainable Urban Mobility Plans)

ー コンセプトと意義 ー

1 持続可能な都市モビリティ計画 (SUMP) とは

- 2013 年に欧州委員会で提示されたコンセプト。同年、そのガイドラインが作成され、欧州におけるモビリティ計画の指針となっている (2019 年、EU が第 2 版を公表)。

(定義)

生活の質 (QoL) を向上させるために、都市とその周辺に住む人々や経済社会活動におけるモビリティニーズを満たすように設計された戦略的な計画

2 SUMP の特徴

○ 「人」に焦点をあてたモビリティ計画

- ・ アクセシビリティと QoL を重視。ハードからソフトまでを計画。

○ バックカスティング型の交通計画 (SDGs と同様の手法)

- ・ ビジョン、目的について最初に合意形成し、そのための目標値、施策パッケージを策定。

○ 目標値の設定にあたり、関連する政策分野との整合性と時間的な区切りを重視

- ・ CO2 排出量、エネルギー消費量など、社会・環境の条件に対応した目標値も設定。統合的な政策を指向。

○ モニタリングを重視

- ・ 事前にモニタリングの方法を組み込み、そこからの学習を導出する循環型の計画。

持続可能な都市モビリティ計画の策定と
実施のためのガイドライン

第2版

ー コンセプトと意義 ー



■ SUMPの特徴

- ・ 「人」に焦点をあてたモビリティ計画
- ・ バックカスティング型の交通計画

出典：第4回「富山県地域交通戦略会議」資料（富山県）

■ 富山県地域交通戦略の目標

〔目標1〕 県民一人当たりの地域交通利用回数

- ・ 地域交通サービスの最適化を通じた県民の利用機会の増加を目指す。

〔目標2〕 ガソリン車の台数

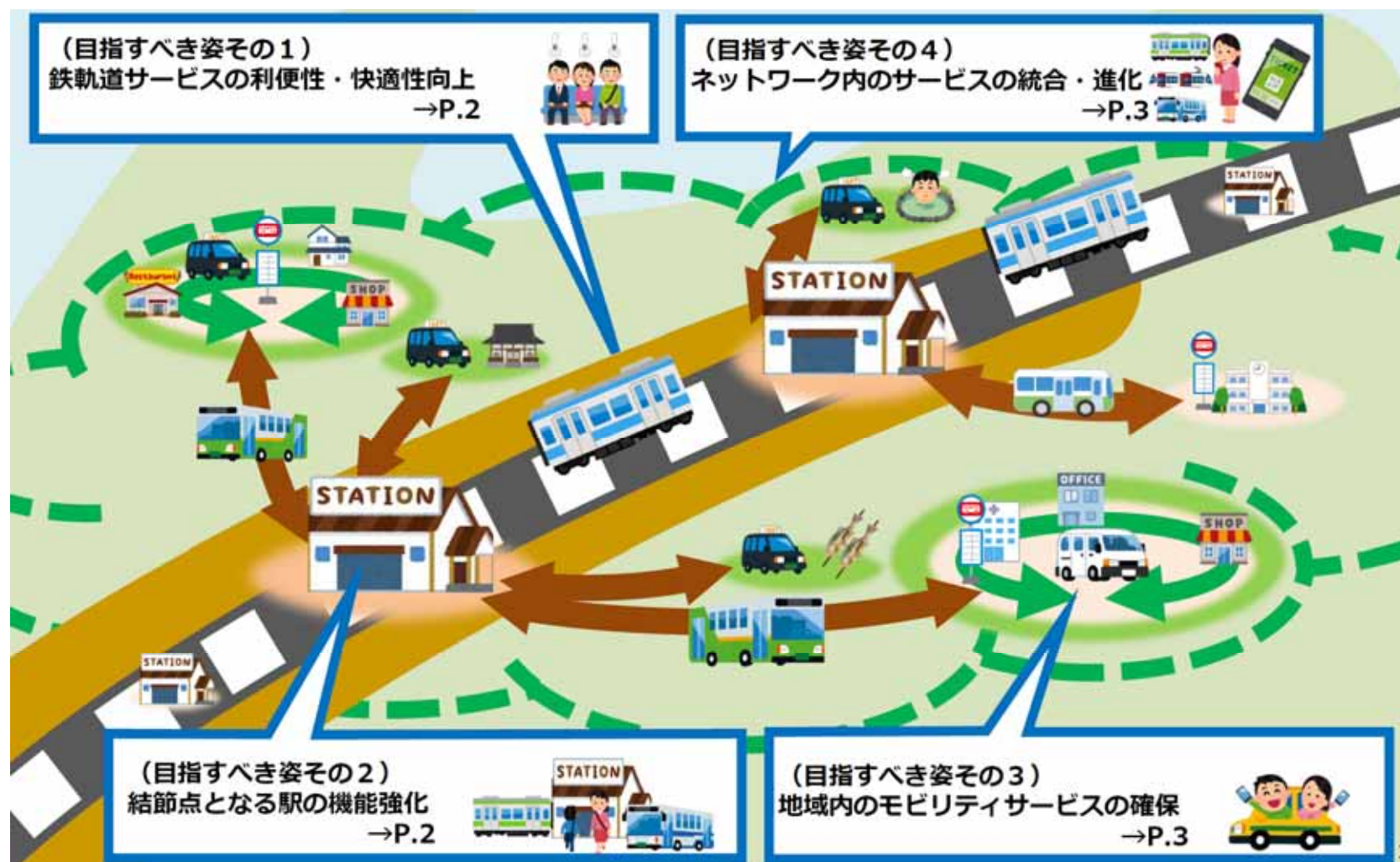
- ・ カーボンニュートラルを推進するため、地域交通の利用を促進し、ガソリン車の台数の削減を目指す。

〔目標3〕 地域交通への満足度

- ・ 県政世論調査を通じて県民の満足度を把握し、ウェルビーイングの向上を目指す。

■ 富山県の地域交通ネットワークの目指すべき姿

全市町村に鉄道が通る富山県の強みを活かし、鉄軌道や駅を中心に、あらゆるサービスが一つに繋がるネットワーク（幹・枝・葉）を県全体で形成し、ウェルビーイングを向上させる持続可能で最適な地域交通サービスを実現する。



■ 地域交通ネットワークの目指すべき姿

- **公共交通は移動手段であるだけでなく、目的となる医療、福祉、教育、観光、商業、環境などの分野との連携が重要**
- **自治体の交通関係の予算について、部局間や異なる自治体間で共通の理解を得ることが重要**

■ 地域交通戦略における関係者間の役割分担・責任分担

- これまで地域交通は、交通事業者の経営努力のもと、事業者として採算性が確保できる範囲において、サービスを維持・確保。また、自治体等も事業者の採算性確保のための経営努力を側面支援。
- 人口減等により交通事業者の経営環境は厳しさを増しており、事業者の経営改善・採算性確保の視点に立てば、利用減に伴うコストカット（サービスの低下）を招き、さらなる利用減やサービス低下の悪循環に陥るおそれ。
- 地域交通サービスはその地域の活力・魅力に直結する「公共サービス」であり、自らの地域をより良くするため必要なサービスの確保・向上についての自治体・県民の役割を、事業者への側面支援から、自らの地域に対する「投資」・「参画」へと舵を切ることが必要。

<自治体（県・市町村）>

- ・ 交通事業者の経営の範囲を超えるものの、その地域が必要と考えるサービスレベルの確保・向上について、地域の当事者として自らの「投資」により実現。

※当事者となる地域の自治体が応分に投資

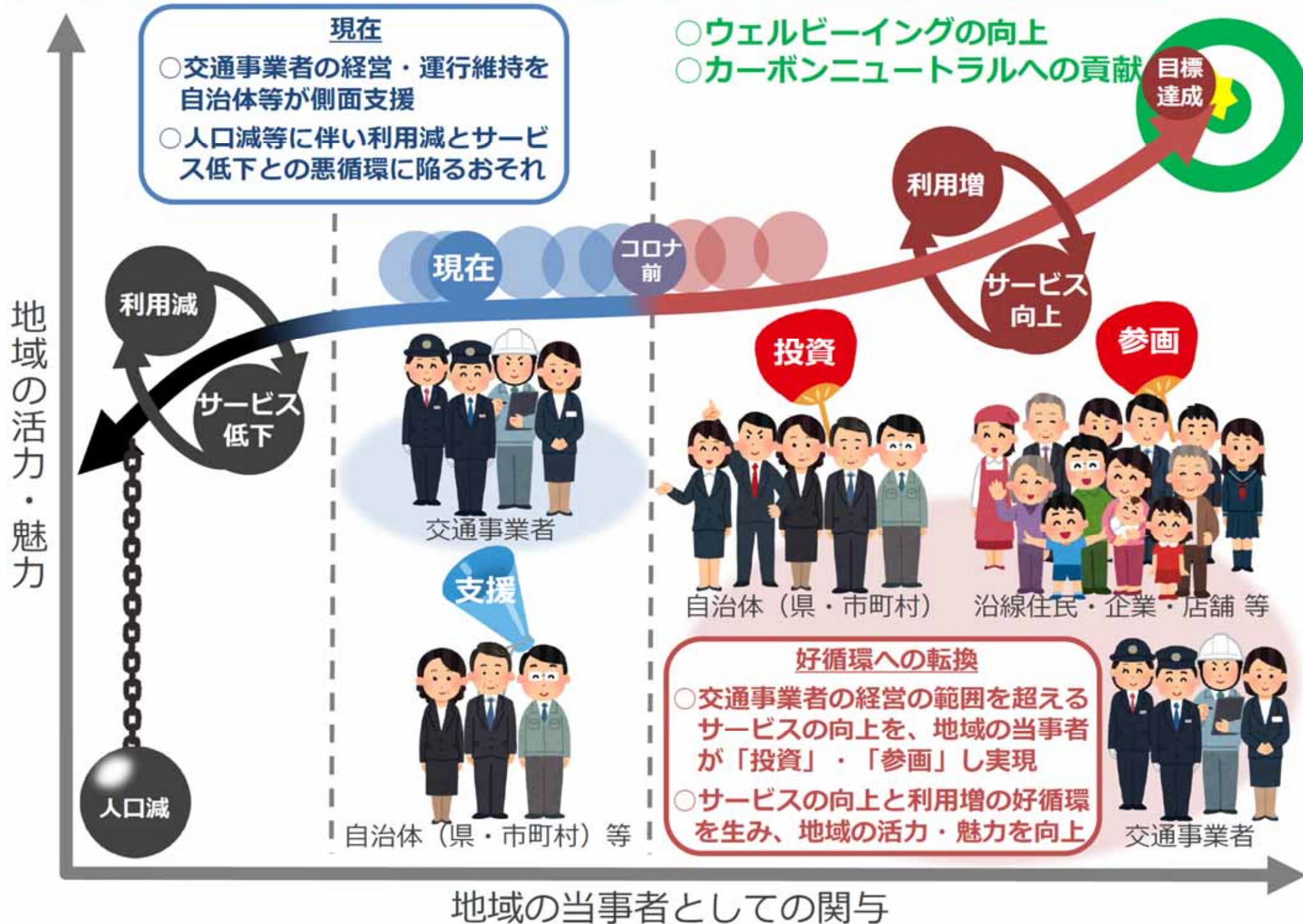
※投資効率を上げるため、国の支援も有効活用

<県民（沿線住民・企業・店舗等）>

- ・ 地域の活力・魅力に直結する地域の財産である駅や地域交通を中心としたまちづくりに主体的に「参画」。

<交通事業者>

- ・ 安全を確保し、投資や参画の効果向上に資するダイヤ改善（乗継時間の短縮等）など地域と連携した利便性向上等に、事業者間で協調しつつ継続的に取り組む。



■ 富山県地域交通戦略(素案)の概要

対象：県内全域

期間：2024～2028年度の5年間

目指すべき姿

- ・ 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1つに繋がるネットワーク

計画の目標

- ・ 県民1人当たりの地域交通利用回数 約40回 → 50回／年
- ・ ガソリン車の台数2013年度(約66万台)から20万台削減
- ・ 地域交通への満足度を現状の1.25倍に増やす

■ 富山県地域交通戦略(素案)の概要

関係者の役割分担・責任分担

- 地域交通は、その地域の「公共サービス」と位置づけ
- 自らの地域に対し、自治体の役割は、事業者への側面支援から「投資」へ、沿線住民や企業の役割は、「参画」へと舵を切る

① 計画策定の趣旨

- 地域交通は、交通弱者等にとってのセーフティネットであるだけでなく、生き生きと暮らせる魅力的なまちづくり、県民のウェルビーイングの向上にとって不可欠
- 一方、地域交通を取り巻く環境は、人口減少、燃料費高騰や新型コロナの影響等により大きく変化していることから、法定計画である「富山県地域交通戦略」を策定
- 策定にあたっては、①人に焦点をあててQoLの向上を重視し、②バックカスティング型のプロセスをとり目標とする将来像から逆算して施策を検討する（「欧州における持続可能な都市モビリティ計画（SUMP）」の考えを参考）



② 計画の区域・期間

- 計画の対象は県内全域
- 計画の期間は令和6年度～令和10年度（5年間）※



③ 基本的な方針・考え方（基本理念）

- カーボンニュートラル等の社会からの要請に応え、ウェルビーイングの向上をもたらす最適な地域交通サービスの実現を目指す。
 <ウェルビーイングの向上をもたらす最適な地域交通サービス>
 1. 誰もが利用でき、使いやすく便利で安全快適に移動できる。
 2. これまで以上に社会と関わりをもち、生き生きと暮らせるようになる。
 3. 日々の生活の中で获得感、満足感、新しい発見を得られる。
- 自治体や地域住民の積極的関与・参画、事業者間の協調など、関係者間の役割分担・責任分担について考え、地域全体で実現を目指す。



④ 地域交通ネットワークの目指すべき姿（将来像）

- 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
 （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
 （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



⑤ 計画の目標

- 計画策定後、定期的にモニタリングし、その結果を踏まえ施策等についても、必要に応じブラッシュアップを図っていく。
 <目標1> 県民一人当たりの地域交通利用回数 50回/年
 地域交通サービスの最適化を通じた県民の利用機会の増加を目指す。
 <目標2> ガソリン車の台数 →資料4へ
 カーボンニュートラルを推進するため、地域交通の利用を促進し、ガソリン車の台数の削減を目指す。
 <目標3> 地域交通への満足度 →資料4へ
 県民の満足度の改善を図り、ウェルビーイングの向上を目指す。



⑥ 関係者でともに取り組む施策

- 施策に取り組む際の関係者の役割分担
 <施策に取り組む際の関係者の役割分担>
 ○ 地域交通サービスはその地域の活力・魅力に直結する「公共サービス」であり、自らの地域をより良くするため必要なサービスの確保・向上についての自治体・県民の役割を、事業者への側面支援から、自らの地域に対する「投資」・「参画」へと舵を切ることが必要
 自治体（県・市町村） 沿線住民・企業・店舗等



- 施策内容 →資料3へ
 I. 地域の活力・魅力向上のための「投資」
 1. 鉄軌道等のサービスレベル向上に対する投資
 (1) 鉄軌道の混雑緩和等のための輸送力の強化
 (2) 快適性・環境性の向上のための鉄道車両の導入等
 (3) キャッシュレス決済の導入
 (4) サービスを支える担手の確保・育成
 (5) 教育・子育て・福祉等を支える鉄軌道サービス等の確保
 2. まちづくりと連携した駅の機能強化に対する投資
 (1) 駅を中心としたまちづくりや駅の交通結節機能の強化
 (2) 市町村のまちづくりの拠点となる駅の空間を活用した地域拠点機能の強化
 (3) 駅施設のバリアフリー化
 3. 地域内のモビリティサービス（バス・タクシー・新モビリティサービス）に対する投資
 (1) 新たなサービスの立上げなど地域主体の取り組みの推進
 (2) サービスを支える担手の確保・育成
 4. ネットワーク内の移動・交流の創出に対する投資
 (1) ネットワーク内のサービス等の連携（MaaSの充実等）
 (2) とやまロケーションシステムの充実・利活用
 (3) 地域交通に関するデータ連携基盤の構築
 II. 地域の活力・魅力向上のための「参画」
 1. 利用者としての参画
 (1) 地域交通を中心としたライフスタイルへの転換
 2. 支え手・担手としての参画
 (1) 地域交通の支え手としての積極的な参画
 3. 沿線まちづくりとしての参画
 (1) 駅を拠点としたまちづくり
 (2) 拠点駅の駅空間等を活用した事業活動・社会活動
 (3) 地域の魅力向上につながる駅設備・車両のデザイン性向上
 4. 地域交通サービスとの連携等を通じた参画
 (1) 各文化・商業施設や観光地等における地域交通の運行情報等の案内
 (2) 沿線地域の関係者と連携したMaaSアプリでの新たなデジタル乗車券の企画・作成
 (3) 各地域のイベントと連携した地域交通の誘客や観光資源としての活用
 (4) 地域交通サービスによる観光客の移動環境の整備
 (5) その他、他分野・他業種と地域交通サービスの連携の検討



※ 城端線・氷見線の鉄道事業再構築事業に関する事項については令和15年度まで

城端線・氷見線をめぐるLRT化検討

(LRT化検討から再構築実施計画へ)

■ 城端線・氷見線LRT化検討会について

LRT化検討会 (①R2.6.8、②R3.3.25、③R3.11.16、④R4.5.27、
⑤R5.2.2、⑥R5.3.30)

時期	主な検討内容
令和2年1月 (2020年)	○JR西日本から沿線市、県に対してLRT化など新しい交通体系の検討について提案
6月	○第1回城端線・氷見線LRT化検討会 ・LRT化した場合の需要予測調査を実施することについて合意
令和3年3月	○第2回城端線・氷見線LRT化検討会 ・需要予測調査結果について報告
11月	○第3回城端線・氷見線LRT化検討会 ・一定の条件のもとで新駅を設置した場合の需要予測結果を報告 ・LRT化した場合の事業費調査を実施することについて合意
令和4年5月	○第4回城端線・氷見線LRT化検討会 ・LRT以外の交通モードの調査内容について検討
令和5年2月	○第5回城端線・氷見線LRT化検討会 ・LRT、LRT以外の交通モード（架線レスLRT、新型鉄道車両、BRT）を導入した場合の概算整備費や課題等を整理して報告

城端線・氷見線LRT化検討会での認識

- 「LRT」には様々な定義があるが、LRT化検討会では低床路面電車という意味で捉えていた。
- 整備コストよりも、運行をどうするかが論点となった。
→ 混雑の改善や冬季の対応
- 城端線・氷見線の将来像は、「鉄道で」「運行頻度の確保」「利便性の向上」が沿線4市の共通認識であった。
- BRTは運送力を確保するために大幅にバスを増やす必要があり、運転手の確保が課題との認識だった。

城端線・氷見線 L R T 化等の事業費調査結果

資料（別紙）

■城端線・氷見線LRT化事業費調査結果

（単位：億円）

項目	L R T（架線あり）					
検討ケース	ケース 1	ケース 2	ケース 3	ケース 4	ケース 5	ケース 6
	直通あり（立体交差）			直通なし		
	（ピーク時）10分間隔 （オフピーク時）15分間隔	（ピーク時）15分間隔 （オフピーク時）30分間隔	（ピーク時）30分間隔 （オフピーク時）60分間隔	（ピーク時）10分間隔 （オフピーク時）15分間隔	（ピーク時）15分間隔 （オフピーク時）30分間隔	（ピーク時）30分間隔 （オフピーク時）60分間隔
想定車両定員	160人（3車体連接） 宇都宮ライトレールと同じ（富山ライトレール80人/2車体連接）					
ラッシュ時輸送	輸送能力は確保できるが、全ての駅に行き違い設備が必要となり、所要時間が延びる。	車両定員が現行よりも少なくなり混雑度がアップする。	積み残しが発生する。	輸送能力は確保できるが、大部分の駅に行き違い設備が必要となり、所要時間が延びる。	車両定員が現行よりも少なくなり混雑度がアップする。	積み残しが発生する。
電化設備	148	140	130	151	147	135
充電設備	—	—	—	—	—	—
車両	114	75	41	114	75	49
	25編成（75車体）、除雪車	16編成（48車体）、除雪車	8編成（24車体）、除雪車	25編成（75車体）、除雪車	16編成（48車体）、除雪車	10編成（30車体）、除雪車
行き違い設備	69	42	—	64	41	—
既存駅改良	45	38	35	54	50	44
直通化	28	28	27	—	—	—
車両基地	31	21	11	27	17	12
道路整備	—	—	—	—	—	—
合計	435	344	244	410	330	240
課題等						
運休期間（バス代行）	・約1年～2年（富山ライトレールは電化済み区間のため2か月）					
冬季運行	・低床、軽量車両であり、鉄道車両に比べ、冬季の運行障害のリスクは高い					
運転士免許	・電車の運転免許で運転が可能					
その他	・電化設備（架線、架線柱、変電設備等）の定期的なメンテナンスが必要					

※ピーク時は7時～9時、16時～19時、オフピーク時は5時～7時、9時～16時、19時～23時として算定

■城端線・氷見線におけるLRT（電化）以外の交通モードの検討調査結果
（現行の輸送能力を確保しようとした場合等の算定）

（単位：億円）

項目	L R T（架線レス：蓄電池式）	新型鉄道車両	B R T（バス高速輸送システム）
	直通あり（立体交差） （ピーク時）10分間隔 （オフピーク時）15分間隔	直通なし （※平面交差による直通化の事業費は（ ）で記載）	直通あり（立体交差） （ピーク時）10分間隔 （オフピーク時）15分間隔
想定車両定員	160人(3両)	408人(4両編成)	60人/台
	宇都宮ライトレールと同じ(富山ライトレール80人/2両)	現行車両408人(キハ40系1両+キハ47系2両の場合)	
ラッシュ時輸送	全ての駅に行き違い設備が必要となり、所要時間が延びる。	現行の運行ダイヤで対応可能	LRTや鉄道に比べて速度が落ちること、複数車両による同時運行となることから、所要時間が延びる。
電化設備	7	—	—
充電設備	50	—	—
車両	191	131	21
	25編成(75両)、除雪車	26両(現行24両)、除雪車	75台、除雪車
行き違い設備	69	—	5
既存駅改良	45	—	14
直通化	28	(30)※	19
車両基地	31	—	29
道路整備	—	—	135
合計	421	131 (161)※	223
課題等			
運休期間 (バス代行)	・ 約2年（富山ライトレールは電化済み区間のため2か月）	・ 既存の施設を用いるため、運休・バス代行は不要	・ 約3年～4年 （JR九州日田彦山線3年（専用道区間14km））
冬季運行	・ 低床、軽量車両であり、鉄道車両と比べ運行障害のリスクは高い	・ 高床で車両重量があるため、LRTに比べ運行障害のリスクは低い	・ 一般道と同様の雪対策が必要
運転士免許	・ 電車の運転免許で運転が可能	・ 電車と内燃車のいずれかの免許で運転可能。（ハイブリッド車両、電気式気動車の場合）	・ 大型自動車第二種免許の取得で運転可能
その他	- 定期的に車両のバッテリー交換が必要（約8年ごと、約50億円） - 国内に導入事例が無く、海外の事例も城端線・氷見線とはレールの幅が異なることから、導入には課題がある。	- あいの風とやま鉄道への乗り入れが可能 - 運行頻度の向上が可能 - 立体交差での直通化は、国が定める最急勾配の基準により長距離の高架区間を要し、支障となる用地や建物等の規模が大きいため困難 ※平面交差での直通化は、平成28年度に城端・氷見線活性化推進協議会が実施した「城端線・氷見線直通化調査」の結果、概算事業費約30億円と算出（日中便を中心に4～8往復が可能）	- 導入車両が多く運転手の確保・養成が課題 - ピーク時は3台の同時運行が必要

■ 「城端線・氷見線LRT化検討会」の検討結果

- ・ 6回の検討会の結果、「新型鉄道車両」の導入を目指す。

○ 実現に向けた今後の取り組み

- ・ 新型鉄道車両の導入について、ローカル鉄道の持続性と利便性の向上に向けた国の新たな支援制度の活用も視野に入れ、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する。あわせて、関係者間の役割分担・責任分担についても検討する。
- ・ このため、「城端線・氷見線LRT化検討会」を発展的に解消し、県、沿線4市、JR西日本を中心に、国の支援制度に沿った新たな検討組織を設置することとする。
→ 「城端線・氷見線再構築検討会」を設立し、継続議論へ

■ 「城端線・氷見線再構築検討会」の概要

○ 2023年内に5回の検討会がすべて終了

- 国の新制度を踏まえ、非常に速いスピードで議論が進行
- 第1回 (7/30) → 第2回 (9/6) → 第3回 (10/23) → 第4回 (11/29) → 第5回 (12/18)

○ 第1回城端線・氷見線再構築検討会 (R5.7.30)

- 国の制度の活用方針や、事業主体について今後議論していくこと等について、関係者間で確認・議論

※ 再構築検討会の委員

- 県知事、高岡市長、氷見市長、砺波市長、南砺市長、JR西日本金沢支社長、北陸信越運輸局鉄道部長（オブザーバー）

■ 第5回城端線・氷見線再構築検討会 (R5.12.18)

○ 城端線・氷見線再構築実施計画について

- ・ 「再構築実施計画」に、自治体の役割として、従来の赤字補填ではなく、自らの地域に対する「投資」とすることを追記。
- ・ 公共交通を社会インフラとして捉え、自治体が「公共サービス」として鉄道事業者とともに支援することを全面的に打ち出した。
- ・ 県の「地域交通戦略」との整合が図られた。

■ 城端線・氷見線再構築へ向けて

○ 城端線・氷見線がめざすのは4点セットで終わるのか

- ・ 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

○ めざすべきは、広義の「LRT化」

クルマ社会でも、すべての人がウェルビーイングの向上を可能とする移動の選択肢となり得る鉄軌道系交通システムに改良すること

- ・ ①車両・施設の近代化、②運行の近代化、③路線の近代化、④他の交通機関との連携強化 の実現が不可欠

沿線の市民団体による城端線・氷見線LRT化を後押しする取り組みの重要性

- 公共交通活性化の成功事例を見ると、市民や市民組織の動きが議会や行政を動かしてきた。
- 市民の声や盛り上がりがないと、議会や行政の関心ややる気はけして高まらない。

そこで…

- 2020年から、両線の沿線地域を盛り上げるために、アイデアソンやワークショップ、意見交換会など、地域の輪を広げる実践活動を展開してきた！

城端線・氷見線LRTに向けたRACDA高岡を中心にした市民団体の取り組み

○ 城端線・氷見線アイデアソン (ワークショップ)

①2020年12月 (高岡市)、②2021年5月 (南砺市福野)、③2021年6月 (高岡市)、④2021年7月 (南砺市井波)、⑤2021年10月 (氷見市)、⑥2021年12月 (氷見市)、⑦2022年2月 (高岡市戸出)、⑧2022年5月 (南砺市井波)、⑨2022年6月 (南砺市福野)、⑩2022年11月 (砺波市)、⑪2023年1月 (氷見市)、⑫2023年3月 (高岡市戸出) 計12回

○ 城端線・氷見線意見交換会

2022年11月 (高岡市二塚)

○ その他 城端線・氷見線公開講座 年2～3回開催

アイデアソン出張開催のお知らせ

城端線・氷見線LRT化 いっしょに考えてみませんか

JR城端・氷見線のLRT(次世代型路面電車システム)化の検討が始まっています。その実現の成否が、沿線地域の将来に大きな影響を与えることは間違いありません。私たちはどのような地域づくりを目指せばよいのか。呉西地区交通まちづくり市民会議のメンバーといっしょに考えてみませんか。

定員: 6~12人程度(主催者側含め計12~24人)
例: 自治会、職場、学校サークル、有志の会など

会場: 定員20人以上の会議室など
例: 公民館、職場会議室、教室など

費用: 無料(会場費など必要経費は応相談)

所要時間: 2時間~3時間30分

開催日: 6~12月

申し込み: 呉西地区交通まちづくり市民会議
アイデアソン係 島

TEL 090-8965-8328

メール croom123@outlook.jp

主催: 呉西地区交通まちづくり市民会議

城端線・氷見線沿線で、市民の立場から交通まちづくりを考える市民団体の連携組織です。

詳しくはホームページで → → → →



※「アイデアソン」アイデアとマラソンを合わせた造語。特定のテーマに多様なメンバーが集まり、新たなアイデア創出などを行うイベント。

沿線の市民団体による城端線・氷見線LRT化を後押しする実践活動の重要性

- アイデアソンや意見交換会などの実践活動が、TVや新聞等マスメディアの報道を通じて、市民や市長、市議会に与えた影響は大きい。
- 実は、市民団体の活動記事や活動内容をチェック

結果的に…

- 市民活動が非常に有意義だった
 - 関係者が参画・協働して取り組むことが不可欠
- 沿線の市民活動なくして、地域公共交通の将来はない