

## 1 前回の調査と第2回検討会の概要 (R3. 3. 25)

- 城端線・氷見線を LRT 化・直通化し、富山ライトレール（現：富山港線）と同じ運行頻度（現行の約 3.5 倍）とした場合、利用者数は現在と比べて約 1.46 倍と試算
- 富山ライトレールに相当する需要増が期待できるものの、城端線・氷見線は約 6 倍の路線延長を有すること、非電化路線であること等、富山ライトレールとは一概に比較はできず、持続可能な運行が実現可能かどうかについては、さらなる精査が必要

## 2 今回の調査（仮に一定の条件のもと新駅を設置した場合の需要予測調査）

持続可能な運行が実現可能な交通体系についてさらに議論を深めるとともに、まちづくりも含めた沿線市における検討材料とするため、前回の調査の結果を基礎に、仮に一定の条件のもと新駅を設置した場合の効果を試算（詳細は資料 2）

### 1) 「一定の条件」の考え方

- ・ 城端線と氷見線にそれぞれ① 1 駅ずつ、② 2 駅ずつ、③ 3 駅ずつ新駅を設置した場合の 3 パターンについて、2040 年時の需要を試算
  - ・ ①～③の新駅は、駅勢圏人口が多い区間（概ね 2,000 人以上）に設定し、駅が近くにできることで利用が見込まれる人数を試算（利用見込み人数が多い区間から順に新駅を設定すると仮定）
  - ・ また、駅数増加に伴う速達性の低下によってもたらされる利用減の効果も考慮（1 駅設置ごとに、速達性の低下（2～3 分と仮定）により、城端線・氷見線の利用者数は 280 人減少）
- ※列車の行き違い待ちによる時間増は考慮していない。

<参考：駅勢圏人口が多い区間（全 7 区間）>

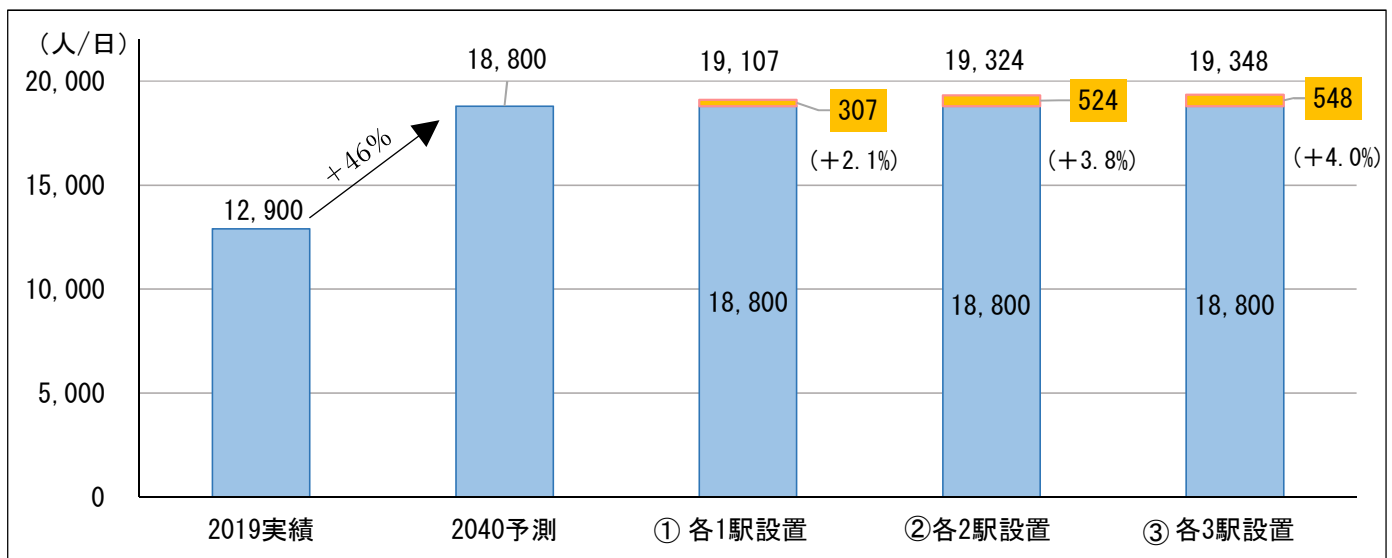
路線	市	区間	駅間距離 (km)	新駅勢圏 人口 (2019 実績)	最大需要 (2040 年)		
					定期 (人)	定期外 (人)	計 (人)
氷見線	氷見	氷見駅・島尾駅間	3.0	2,589	214	106	320
	高岡	伏木駅・能町駅間	3.2	3,900	330	150	480
	高岡	能町駅・越中中川駅間	2.4	4,402	399	169	568
	高岡	越中中川駅・高岡駅間	1.7	2,126	188	90	278
城端線	高岡	高岡駅・新高岡駅間	1.8	2,136	174	90	264
	砺波	戸出駅・油田駅間	3.4	2,292	202	95	297
	砺波	油田駅・砺波駅間	2.6	2,325	204	95	299

※最大需要…LRT 化、直通化、高頻度運行（ピーク時 10 分間隔、オフピーク時 15 分間隔）の場合の新駅の利用者数の見込み（2040 年）

## 2) 調査結果の概要

- ・LRT化・直通化・高頻度運行（約46%の利用増）に加え、仮に一定の条件のもと城端線・氷見線にそれぞれ新駅を設置した場合の効果は以下のとおり
  - ① 1駅ずつ新駅を設置した場合は、計307人の利用増（2.1%の利用増）
  - ② 2駅ずつ新駅を設置した場合は、計524人の利用増（3.8%の利用増）
  - ③ 3駅ずつ新駅を設置した場合は、計548人の利用増（4.0%の利用増）※4駅ずつ以上新駅を設置した場合は、利用増の効果よりも、速達性の低下による利用減の効果が大きくなる。

<新駅を設置した場合の利用者数の予測>



## 3) 課題の整理

- ・新駅周辺の住民の利用だけでは新駅の効果は一定程度にとどまり、LRT化等新駅設置による効果を広く波及させ、また観光需要や新たな需要を取り込むためには、沿線市におけるまちづくり等の検討を引き続き進めるとともに、城端線・氷見線の利用促進に向けた取組みの一層の推進が前提として不可欠
- ・また、持続可能な運行に向けた議論に当たっては、費用面の検証の観点から、高頻度運行や新駅設置によって必要となる車両数の増加や対向列車との待ち合わせ施設の増加等も考慮の上、LRT化等に要する事業費について調査が必要

## 3 次回の検討会の予定

- ・LRT化等に要する事業費調査を実施し、その結果を踏まえて持続可能な交通体系を実現するために解決する必要がある課題などについて議論
- ・LRT化等新たな交通体系の前提として必要な、城端線・氷見線の利用促進に向けた取組み等について、これまでの取組みや現在検討が行われている高山本線ブラッシュアップ会議の検討状況等も参考にしながら議論