

鉄軌道サービスに関する 役割分担・責任分担についての議論

- 今後の役割分担・責任分担を考える上で、第三セクターと中小民鉄への支援・負担の差について、どう埋めていくか
- 第三セクターと中小民鉄ともに、安定的にサービスを提供できるようにすべき
- 道路は公共事業として自治体が主体的に実施している。鉄道は、事業者のビジネスを自治体が側面支援する形で抜本的な課題解決につながらない
- 国への支援拡充の働きかけとともに、鉄軌道への地方自治体の関わりを強めることが重要

鉄軌道のサービスレベルの強化に関する最近の事例①

- これまでの議論等を踏まえ、今年度より、富山地方鉄道の鉄軌道の安全性・快適性向上に向けて、県・沿線市町村による支援を強化。
- また、万葉線における交通系ICカードの設備の導入に対し、県・沿線市で支援。

○鉄軌道（富山地鉄）の安全性・快適性向上（R5）

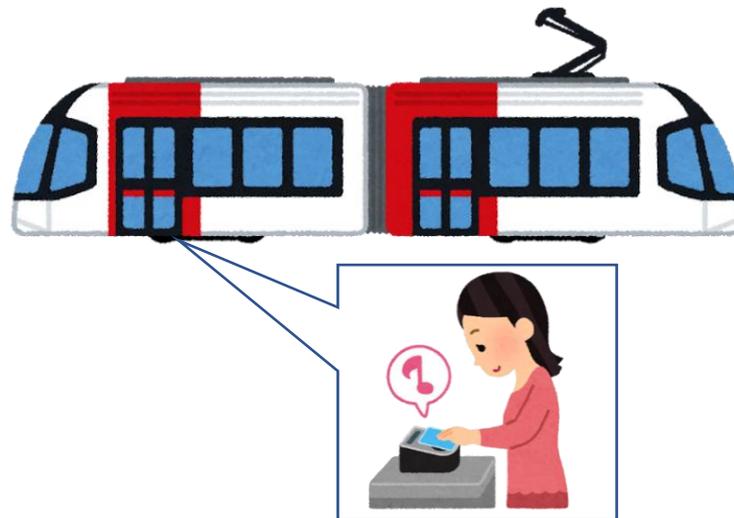
= レール・枕木等の更新や橋梁の長寿命化等について、
県・沿線市町村の支援を強化



レール・枕木等の更新により、安全を確保し、
乗り心地を改善

○万葉線の利便性向上（R5）

= 交通系ICカードの設備の導入を県・沿線市で支援



< 国の支援制度を活用しつつ、県・沿線市町村が積極的に関与 >

○レール・枕木等の更新費用についての分担

これまで	国 1/3	県 1/4	沿線市町村 1/4	地鉄 1/6
R5~	国 1/3	県 1/3	沿線市町村 1/3	

○交通系ICカードの設備の導入費用の分担

国 1/3	県 1/3	沿線市 1/3
----------	----------	------------

鉄軌道のサービスレベルの強化に関する最近の事例②

- 今年3月に、城端線・氷見線において新型鉄道車両の導入を目指すこととし、利便性・快適性向上策等とともに検討していくことなど、検討結果をとりまとめ。
- 7月30日に、新たな検討会を立ち上げ、実現に向けて議論を開始。

<城端線・氷見線LRT化検討会 検討結果>

○検討結果

これまでの検討を踏まえ、「新型鉄道車両」の導入を目指す。

○実現に向けた今後の取組み

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

= R5.7.30に第1回検討会を開催。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））

○国の新たな支援制度（地域公共交通再構築事業）

= 「鉄道事業再構築事業」（次ページ）等に基づく利便性向上等に資する施設整備に対して支援

【支援概要】

・ 交付対象：地方公共団体

・ 補助率：1/2

※JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限（1/3は事業者の自己負担）

・ 補助要件：

①実施計画の策定・大臣認定、

②まちづくり計画等への鉄道の活用の位置付け等

改正後	改正前
<p>九 鉄道事業再構築事業 <u>大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある路線の全部又は一部の区間における旅客鉄道事業による輸送の維持を図るための事業</u>であって、当該区間において旅客鉄道事業を経営する鉄道事業者又は当該鉄道事業者に代わって引き続き旅客鉄道事業を経営しようとする者が、当該区間に係る旅客鉄道事業について、地方公共団体その他の者の支援を受けつつ次に掲げる事業構造の変更を行うとともに、<u>利用者の利便を確保するもの</u>（鉄道再生事業に該当するものを除く。）をいう。</p> <p>イ 事業の譲渡及び譲受</p> <p>ロ 法人の合併又は分割</p> <p>ハ イ及びロに掲げるもののほか、事業の実施主体の変更</p> <p>ニ イからハまでに掲げるもののほか、重要な資産の譲渡及び譲受その他の国土交通省令で定める事業構造の変更</p>	<p>九 鉄道事業再構築事業 <u>最近における経営状況に鑑み、その継続が困難となり、又は困難となるおそれがあると認められる旅客鉄道事業</u>（鉄道事業法による鉄道事業（以下単に「鉄道事業」という。）のうち旅客の運送を行うもの及び旅客の運送を行う鉄道事業者に鉄道施設を譲渡し、又は使用させるものをいう。以下同じ。）<u>について、経営の改善を図るとともに、地方公共団体その他の者の支援を受けつつ、次に掲げる事業構造の変更を行うことにより、当該旅客鉄道事業に係る路線における輸送の維持を図るための事業</u>（鉄道再生事業に該当するものを除く。）をいう。</p> <p>イ 事業の譲渡及び譲受</p> <p>ロ 法人の合併又は分割</p> <p>ハ イ及びロに掲げるもののほか、事業の実施主体の変更</p> <p>ニ イからハまでに掲げるもののほか、重要な資産の譲渡及び譲受その他の国土交通省令で定める事業構造の変更</p>

- 地域交通戦略会議（R4.9）では、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に向けて、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ことを基本的な方針・考え方とすることを決定。
- これまでの議論や最近の取組み等を踏まえ、鉄軌道サービスに関する各関係者間の役割分担・責任分担を整理するため、本日の部会では議論。

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。

＜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. 日々の生活の中でお得感、満足感、新しい発見を得られる。

県

市町村

事業者

地域の関係者
(地域住民・店舗等)

関係者の役割分担・責任分担を整理するため、本日の部会では議論

鉄軌道サービスに関する具体的施策の 整理に向けた議論

第1回鉄軌道サービス部会（R4.7.1）における主な発言

- 第1回鉄軌道サービス部会では、ウェルビーイングの向上に結びづく鉄軌道サービスとは何かについて議論。
- 本日の部会では、以下の主な発言、役割分担・責任分担に関する議論等を踏まえ、具体的施策の整理に向けて議論。

（各委員からの主な発言）

- ・ いつ電車がくるのか分かりやすいダイヤや運行情報の案内
- ・ 他の交通機関への乗換えがしやすいダイヤ
- ・ 待ち時間が一定範囲内に抑えられた運行頻度・運行本数
- ・ 朝夕のラッシュ帯の混雑緩和
- ・ キャッシュレスによる決済
- ・ 待合室、改札口などの駅施設の利便性の向上、バリアフリー化 等

※上記の内容について、カーボンニュートラル等に対応する中で検討することが必要

（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

○本県の地域交通ネットワークの「骨格」となる鉄軌道を中心としたネットワークを実現。

<ポイント>

- ・鉄軌道サービスの利便性・快適性を強力に向上
- ・現行レベルから上乗せするサービスレベルの達成のため、自治体が積極的に関与
- ・駅中心のまちづくりを進める市町村と連携
- ・通学・通勤・通院、観光、買い物等、関連分野との連携を強化（関連部局の予算等の総動員）

（目指すべき姿その2）

結節点となる駅の機能強化

○まちづくりの中心となる駅を「拠点」化し、快適な乗継ぎができるネットワークを実現。

<ポイント>

- ・市町村のまちづくりと連携（市町村が立地適正化計画等で地域の中心に位置づけた駅と連携）
- ・駅での乗継ぎの円滑化のため、自治体が積極的に関与
- ・地域の拠点（学び、交流、子育て等）として駅空間を活用（＝待ち時間の有効活用）
- ・まちづくり、学び、交流、子育て等、関連分野との連携を強化（関連部局の予算等の総動員）



分かりやすい・乗り換えしやすいダイヤ、運行情報の案内

- 富山地方鉄道の鉄道線では、電鉄富山駅～寺田駅間でパターンダイヤを今年4月から導入（概ね10時～15時）。
- あいの風とやま鉄道では、列車情報や乗り場情報を駅構内で案内。

①分かりやすいダイヤ（パターンダイヤ）の例

（パターンダイヤ）
一定の間隔で周期的に運行するダイヤ。待ち時間が平準化され、利用者にとって分かりやすい。



= 富山地铁では、電鉄富山-寺田間で、概ね20分の等間隔のダイヤを導入（R5.4～）

種別	普通	普通	普通	普通	普通	普通	普通	普通	普通	普通	普通	普通
駅名	122	210	1022	225	127	221	1027	220	121	222	1021	122
電鉄富山 発	10:30	10:50	11:10		11:30	11:50	12:10		12:30	12:50	13:10	13:30
稲荷町	10:33	10:53	11:13		11:33	11:53	12:13		12:33	12:53	13:13	13:33
新庄田中	10:34	10:54	11:14		11:34	11:54	12:14		12:34	12:54	13:14	13:34
東新庄	10:39	10:57	11:17		11:37	11:58	12:17		12:37	12:57	13:17	13:37
越中荏原	10:41	10:59	11:19		11:39	12:00	12:19		12:39	12:59	13:19	13:39
越中三郷	10:45	11:03	11:23		11:43	12:03	12:23		12:43	13:03	13:23	13:43
越中舟橋	10:47	11:07	11:25		11:45	12:07	12:25		12:45	13:05	13:27	13:45
寺田 着	10:50	11:09	11:28		11:48	12:09	12:28		12:48	13:08	13:29	13:48
寺田 発	10:51	11:10	11:28		11:48	12:10	12:28		12:48	13:08	13:30	13:48
越中泉	10:52		11:29		11:49	12:29	12:49		13:01	13:31	13:49	
相ノ木	10:54	立山行			11:51		12:31	立山行		12:51	13:33	13:51
新相ノ木	10:55		11:32		11:52		12:32		12:52	13:34	13:52	
上市	11:00		11:36		11:58		12:36		12:59	13:38	13:58	
新宮川	11:02		(止)		12:00				13:01	(止)	14:00	
中加積	11:06				12:05		(止)		13:05		14:04	
西加積	11:08				12:07				13:07		14:06	
赤湯川	11:10				12:00				12:00		14:08	

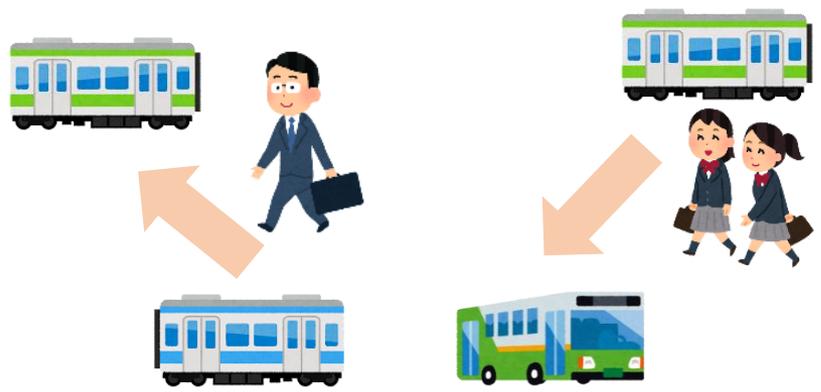
②運行情報の案内の例

= あいの風とやま鉄道の駅構内では、列車情報や乗り場情報をモニターで案内



③乗り換えがしやすいダイヤ（イメージ）

= 接続する他の交通機関を意識したダイヤの設定



混雑の緩和、待ち時間の縮小等による利便性・快適性向上

○混雑緩和、待ち時間の縮小等による利便性・快適性向上を目指す取組みとして、車両、運行頻度、利用の分散等の面からアプローチする取組みがみられる。

①増車の例

= あいの風とやま鉄道では、朝夕の通勤通学時間帯等に列車を増車 (R5.3.18～)

3両編成



4両編成



= また、中間車両の新造に向けた設計費等について、県・市町村等が拠出する基金を活用

②運行頻度の向上の例

= 高山本線活性化事業 (富山市)
 ・ H18～22年度まで増発運行による社会実験
 ・ H23年度以降も活性化事業として利用の多い区間を中心に継続実施

<高山本線の運行本数の推移>

区間 (富山駅～)	実験前	社会実験			活性化事業		
		第1期	第2期		H23.3 ～ H24.3	H24.3 ～ R3.3	R3.3 ～
			H18.10 ～ H20.3	H20.3 ～ H21.3			
～速星駅	36本	50本	60本	59本	41本	43本	42本
～越中八尾駅	34本	34本	60本	59本	41本	41本	40本
～猪谷駅	21本	33本	23本	24本	24本	22本	19本

(第1回 高山本線ブラッシュアップ会議 資料より)

= 城端線・氷見線再構築検討会
 ・ 運行本数の増など利便性・快適性の向上策等について検討中

③時差出勤の例

= 県庁では、公共交通で通勤する職員を対象に、時差出勤制度を導入 (R5.6～)
 = 県内で広がることで、混雑緩和の効果も期待。

働き方改革・女性活躍応援サイト
Good!! 常時受付中
Work & Life とやま
 登録企業募集
 「Good!! Work & Life とやま」に登録して「元気とやま！働き方推進運動」に参加しよう！

1 自社をPRできる!
 自社の働き方改革推進に関する取組みを、「企業ページ」で紹介することができます。自社のイメージアップや経路開拓に役立ててください。

2 他社をチェックできる!
 働き方改革に関心の高い県内企業の新着の取組みを「イベント紹介」からチェックできます。自社の取組みの参考として、効果的な働き方改革を目指しましょう。

3 役立つ情報が届く!
 セミナー・イベントや研修会、支援制度など、働き方改革推進に役立つ最新情報を「イベント」からチェックできます。関連するイベント等の申込みもサイトから行えます。

▼登録はこちらから (検索方法について詳しくは要約)
 Good!! Work & Life とやま Good!!Work&Life
<https://good-work-life-toyama.jp/>

富山県

県では、県内企業に対して働き方改革に関する情報を発信

車両の快適性・魅力の向上、カーボンニュートラルへの対応

- 快適性の向上等に資する老朽車両の更新に対して支援。
- また、ラッピング等、車両のイメージアップに対する取組みに対して支援。

① 車両の導入の例

= あいの風とやま鉄道の車両更新（計5編成）に対して、国の支援制度も活用しつつ、県・市町村で支援



○支援状況（R元～R4）

導入費用（計25億3,000万円）について

- ・国が1/2～1/3
- ・残り（1/2～2/3）を基金※

で支援

※県・市町村等が拠出する基金

- ・旧型車両と比べて消費電力量が約70%削減
- ・一部の新型車両については、再生可能エネルギー100%の電気（とやま水の郷でんき）の活用によりCO2排出量ゼロを実現



= 富山地铁における中古車両（1編成）の導入・改修を国の支援制度も活用しつつ、県・市町村で一部支援

○支援等状況（H31～R3）

導入費用（計1億3,340万円）について

- ・国が1/3を
- ・県が1/6を
- ・沿線市町村が1/6を
- ・事業者が1/3を

負担



② 車両の魅力向上の例

= ラッピング・内装の改装、車内放送の更新など、イメージアップの取組みを推進

○支援状況

〔費用のうち1/3を県が支援〕

※県単独事業の支援対象は路面電車、バス車両



ドラえもんトラム（万葉線）



地元高校生がラッピングデザイン（富山地铁市内電車）

キャッシュレス決済

- あいの風とやま鉄道、富山地方鉄道では、キャッシュレス決済が利用可能。万葉線や城端線・氷見線でも、交通系ICカードの導入について予定・検討中（P3,4）。
- この他にも、MaaSアプリでは、観光地等のクーポンが付いたデジタル乗車券等の各種購入・利用が可能。

○県内の鉄軌道におけるキャッシュレス決済の導入

【万葉線】
交通系ICカードを導入予定（R6年度内）

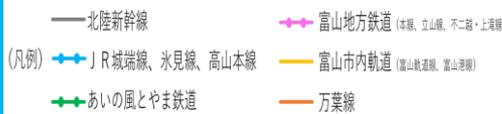
【あいの風とやま鉄道】
交通系ICカードが利用可能

【富山地方鉄道（鉄道線）】
独自のICカード（ecomyca）が利用可能

【富山地方鉄道（市内電車）】
ecomycaカード及び交通系ICカードが利用可能

【MaaSアプリ（my route）】
R4.10からサービスエリアが富山県全域に拡充

【城端線・氷見線】
・交通系ICカードなど利便性・快適性の向上策等について検討中。
(現在は高岡駅、新高岡駅で交通系ICカードが利用可能)



- ① **イベント・スポット情報の提供 【おでかけ情報】**
地域の特色を取り込んだイベント・店舗情報を提供し、外出のきっかけ作りや目的地付近での回遊性を向上
- ② **ルート検索 【地図で探す】**
独自のルート検索エンジンによる、街に存在する様々な移動手段を組み合わせた最適なルートを表示
- ③ **予約・決済 【お得におでかけ】**
各種モビリティの予約や交通サービスや観光施設等のデジタルチケット購入・決済までを1つのアプリ内で完結

駅施設の利便性向上・バリアフリー化

- 一部の駅では、駅に接続する路線バスの運行情報の案内（デジタルサイネージの設置）、パークアンドライド駐車場の整備等、駅施設の利便性向上を推進。
- また、利用者数が多い駅を中心に、バリアフリー化をこれまで推進。

① デジタルサイネージの設置の例

= バス等の運行情報を案内するデジタルサイネージを駅等への設置を推進



○支援状況

サイネージの設置費用のうち、
1/3を県が支援
(2/3は市町村or事業者が負担)
※富山駅の場合は、
残り2/3を富山市が負担

サイネージのイメージ（富山市より提供）

② パークアンドライド駐車場の整備の例

= 駅付近に駐車場・駐輪場の整備を推進

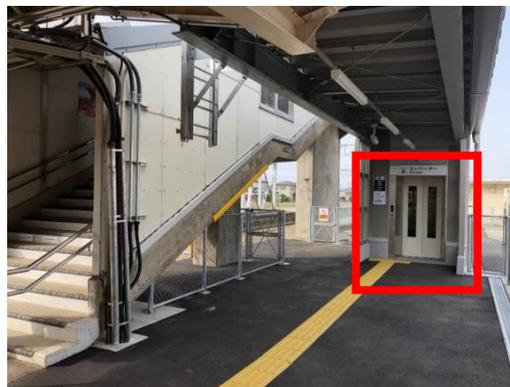


○支援状況

整備費用のうち、
・市町村が行う場合、1/3を
県が支援
・事業者が行う場合、1/4を
県が支援

③ バリアフリー化（エレベーターの設置）の例

= 1日当たり利用者数が2,000人を超える駅を中心にエレベーターの設置を推進



○支援状況

あいの風 滑川駅の例
(R5.3 供用開始)

整備費用 約4.2億円

うち
1/3を国※1
2/3を県・設置市・基金※2
で支援

※1 まちづくりの一環として市町村がバリアフリー基本構想を策定した場合、国1/2

※2 県・市町村等が拠出する基金

一部の市町村からは、1日当たり利用者数が2,000人未満の駅にエレベーターの設置を求める要望も

駅の魅力向上・駅空間の有効活用（地域の財産としての活用）

○交通結節点としての機能だけでなく、駅の魅力向上や駅空間の活用により、まちづくりとして駅を活用する例もある。

①駅の魅力向上の例（全国の例）

= 沿線の特徴を取り入れたデザインを施した駅名標を設置（各駅でそれぞれデザイン）



(ひたちなか海浜鉄道HPより)

②駅空間の有効活用の例（全国の例）

= 交通結節点としてのみならず、様々な手法で駅空間を活用・賑わいを創出



(拡大)



駅前通路に図書館の返却ボックスを設置（滋賀県大津市 JR石山駅）



J Aが駅ホーム上で朝市を毎月開催（ひたちなか海浜鉄道）

(第4回交通ワンチーム部会資料より)



駅構内での宅配受取サービス（都営地下鉄）

(東京都交通局HPより)

市町村のまちづくりとの連携

- 県内の一部の市町村では、立地適正化計画などまちづくり計画の中で、鉄道や駅を中心としたまちづくりの方針を位置づけ、関連の取組みを推進。
- これまでの会議・部会では、市町村が策定する立地適正化計画に鉄道駅を位置づけ、都市機能誘導区域等を含めるなど、鉄道を活かすまちづくりによって好循環が生まれるようにしていく必要がある等の意見があった。

① 立地適正化計画の例（魚津市）

第2章 2. 目指すべき都市の骨格構造（抜粋）

市内の5つの鉄道駅を中心としたまちづくりを進めます。

（中略）

コンパクトな都市構造とし、中心拠点を中心に基幹的な公共交通軸を形成し、市内各地区を鉄道とバスでつなぐネットワークを構築・維持することによって、持続可能で活力のある都市を目指します。



駐輪場の改修整備



別棟であった観光案内所を駅舎内に移転リニューアル

（魚津市より提供）

② 県内市町村の地域公共交通計画と立地適正化計画の策定状況（R5.6末時点）

・地域公共交通計画の策定状況

11市町・1地域が策定済み

（富山市、高岡市、射水市、魚津市、滑川市、黒部市、砺波市、小矢部市、南砺市、上市町、朝日町、城端線・氷見線沿線4市）

・立地適正化計画の策定状況

9市町が策定済み

（富山市、高岡市、射水市、魚津市、氷見市、黒部市、小矢部市、入善町、朝日町）