

第2回城端線・氷見線再構築検討会 議事録

日 時：令和5年9月6日（水） 16：00～16：50

場 所：県庁4階大会議室

出席者：出席者名簿のとおり

1 開会

（事務局）

定刻となりましたので、ただいまから、「第2回城端線・氷見線再構築検討会」を開催いたします。開会に先立ちまして会長の新田知事からご挨拶を申し上げます。

2 挨拶

（新田会長）

本日は、大変お忙しいなか第2回城端線・氷見線再構築検討会にご出席いただきましてありがとうございます。

前回1回目は7月の末に開催したところでございますが、今後検討を行っていく鉄道事業再構築実施計画について、まず1点目は、城端線・氷見線 LRT 化検討会、以前走っていた検討会ですが、その検討結果として示された利便性・快適性の向上策を計画に盛り込んでいこうということ、2点目としては城端線・氷見線の事業主体については今後議論をしていこうということ、3点目、今後の検討に当たってはスピード感を持って進めていこうということ、その3点について合意をしたと理解しております。

そして、前回の検討会でのご意見を踏まえまして、今回から、あいの風とやま鉄道日吉敏幸社長にご出席いただいております。ご出席ありがとうございます。

また他方で、従前から並行して走らせております富山県地域交通戦略会議という会議がございます。ここでは、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」であるから、自治体や県民の役割を、事業者への側面支援ということから、自らの地域に対する「投資」であり「参画」、そういった役割に舵を切ろうということを提案し、了承いただいたところでございます。地域交通サービスは公共サービスであるというふうに考えよう、ということでございます。城端線・氷見線についても、この戦略会議での議論の方向性と足並みを揃えていければと考えております。

本日は、鉄道事業再構築実施計画に定める事項について引き続き協議を進めてまいりたいと思います。忌憚のないご意見をお願いいたします。

3 議事

（事務局）

本日の出席者のご紹介は、お手元の出席者名簿の配布をもって代えさせていただきます。

それでは、議事に入ります。この後の議事は会長の新田知事にお願いします。

あいの風とやま鉄道の参画について

(新田会長)

議事に入るにあたりまして一言申し上げたいと思います。7月30日に開催した第1回検討会において、沿線4市の委員の方々から、次回の検討会からあいの風とやま鉄道にも入ってもらってはどうか、というご意見をいただきました。

私からは、あいの風とやま鉄道には、県、沿線4市以外にも、他の市町村あるいは株主、役員など多くのステークホルダーがいらっしゃるので、我々以外の関係者のご意見もお聞きした上で対応したい、とその時は申し上げたところでございます。

その後、検討会にあいの風とやま鉄道さんが加わることについて、沿線市以外の市町村長にご説明したところ、良いのではないかとということでございました。

また、あいの風とやま鉄道においても、役員（取締役、監査役）の皆様にご説明をいただいた上で、本日の検討会から、ご出席いただいているところでございます。

日吉社長には、城端線・氷見線の持続可能な路線の実現に向けて忌憚のない、また実務者としてのご意見をいただければと思います。よろしく願いいたします。

(1) 城端線・氷見線再構築検討会設置要綱の改正について

(新田会長)

それでは、議事に入ります。

まず、設置要綱の改正案について、事務局から説明をお願いします。

(事務局)

<資料1「城端線・氷見線再構築検討会設置要綱（改正案）」の説明>

(新田会長)

改正案についてはよろしいでしょうか。

(意見なし)

それでは、次の議題に移ります。

(2) 鉄道事業再構築実施計画に定める事項について

(新田会長)

次の議題は、実施計画に定める事項についてです。

今回から新たに日吉社長に入っていただいたことでもありますので、議論に先立ち、前回の検討会の結果について事務局から説明をお願いします。

(事務局)

<資料2「第1回城端線・氷見線再構築検討会の開催結果」の説明>

(新田会長)

この件につきまして、質問あるいは補足などあればお願いします。

(夏野委員)

そもそも直通化だからあいの風に、という話ではなく、全般的な、一体的な交通政策として考えたときにどうかというのがあって、さらにあいの風に入ってもらいと直通化、平面交差にとってはすごくメリットがある、という話だったと思うので、そこが抜けているような気がします。

(新田会長)

ありがとうございます。その趣旨で修文させていただきます。その他いかがでしょうか。

(その他意見なし)

では、前回の検討会の結果については共通理解を得たということで、今の夏野委員からのご指摘については修文いたします。

(新田会長)

次に、「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」が変更され、8月31日付けで、公布されています。

この変更の内容につきまして、鉄道事業再構築事業の部分を中心に、北陸信越運輸局の笠原由之鉄道部長からご説明をいただきたいと思います。

(笠原オブザーバー)

<資料3「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」の説明>

(新田会長)

ありがとうございました。今のご説明について、ご質問などありましたら、お願いします。

(質問なし)

(新田会長)

それでは、前回の検討会では、城端線・氷見線の事業主体について、本検討会で議論していくことで合意しました。

事業主体をどうするかは、大事な論点でありますので、まずこの点について議論したいと思います。各委員からご発言をお願いします。

(角田委員)

第1回検討会の際に、漆原支社長からJR西日本としての今後の考え方として、利便性の向上策は非常に重要との認識を示していただいた一方で、事業者だけでの実現はかなり難しいとのご発言もありました。当然JR西日本の皆様には当分の間安全に運行を継続していただく、また、安全対策等も実施していただくというお願いはあるわけ

ですが、あいの風とやま鉄道に関しましては、開業以来我々とも様々な協力をしていただきながら、地元のニーズをしっかりと踏まえて増便や駅の新設、改修等に取り組んでいただいています。こういった意味も含めまして、県西部6市で考えたときに、あいの風とやま鉄道が事業主体となれば、より地域に密着して、持続可能で住民の皆様に乗っていただける、そんな運営ができるのではないかと考えております。

(林委員)

直通化ができるということが、特に氷見市や高岡市の伏木方面にとりまして、非常に利便性、持続性の面で効果があるのではないかとと思うのですが、過去の直通化の検討の経緯を調べてみますと、平成28年に城端線・氷見線活性化推進協議会が実施した調査によりますと、費用は約30億円かかり、当時の氷見線17往復、城端線21往復のうちの日中を中心として4～8往復が可能という、全体の1/4～半分弱しか直通化できない、しかも朝晩は難しいということで、やはり高岡駅では、JR、あいの風、さらにJR貨物もありますので、そういった面から考えると、相当多くの本数を直通化していくには事業主体が1つになるほうがいいと思いますので、あいの風さんに城端線・氷見線を運営していただければ、より直通化がやりやすくなるのではないかと考えております。

(夏野委員)

先ほど角田市長もおっしゃられたが、今の状況を考えたときに、どこにお願いしようかということでもあります。確かに新しい制度も使うので、新しい事業主体を考えるというのも1つの考え方ですが、それは例えば全くそういう話がないところで、鉄道運営した経験のない地域だとすればそうかもしれません。作らざるを得ませんから。ただ、うちの場合は、北陸新幹線開業以来、あいの風さんにしっかりと事業をしていただいて県民からの評価も高い。私ら枝線にいますと、本当にいつも羨ましいです。自治体のほうからいろいろな話をされると。漆原さんのところ（JR）が何もしてくれなかったと言っているわけではないのですが、いろいろとお話しても、沿線市町や県の話が通じているなと思うことがあったり、いろいろなキャンペーンを見ても、それが枝線のほうになかなか入ってこなかったり。その点については、せっかくコンパクトな県なのだから一緒にできればよいと思います。今ほど直通化の話もありましたけれども、最初に私が言った趣旨は、直通化をあいの風さんにやってもらうことが非常にメリットのある形になるのは間違いないところですが、やはり交通政策一体として考えたときに、コンパクトな県で、かつ元は同じJRだった親和性もあるわけで、あいの風さん以外にお願いするという選択肢は非常に不自然な気がします。あいの風さんにお願いするのが自然な形だと思いますので、あいの風さんも受けるためには条件はあると思いますがそれはまたお聞きすることにして、やはり我々4市長は、親和性のあるところにそのまま引き継ぐのがよいのではないかなど。また、JRから引き継いだ経験もありますので、円滑に移行ができるのではないかと考えています。そういった点でぜひあいの風さんに事業主体という形で議論を進めていくのがよいのではないかと考えています。

います。

(田中委員)

3市長と同じ意見ですが、あいの風さんにぜひお願いしたいなど。呉西の公共交通としては、やはりその背骨となるところが中心となってネットワークが非常に組みやすくなるというのは当然今言われたとおりなのですが、それはそれとして、前回の会議にもありましたように、JR西日本さんには、安全面を事前にしっかりとやっていただくとか、またJR西日本の間にやらなければならないものがまだまだ出てくる可能性もありますので、そのあたりをしっかりとやっていただくということもぜひお願いしたいと思います。

(漆原委員)

城端線・氷見線は、いわゆる地方ローカル線の中では、まだまだポテンシャルがある線区だと認識しております。それゆえに、利便性向上策を実施して再構築をしていくことかと思っております。

その中で、民間企業である弊社としましては、様々なステークホルダーがおりまして、経営に関する合理性、採算性の確保、西日本エリア全体での整合性といったところも重視しなければならないのが実情でございます。例えば、フリークエンシーを向上させるということにつきましても、実際のご利用状況を踏まえた上で車両や乗務員のやりくりをうまく組み合わせることで効率的に輸送力を提供していく、ということによっておりますので、現行のリソースを大幅に上回るような増発は難しいという事情がございます。前回の利便性向上策につきまして、私ども民間事業者だけでは難しいということをお伝えさせていただきましたが、やはり弊社としましては、地域全体で支える枠組みにつきまして、どのようなものが最適なのか、どのようなものが将来にわたってこの沿線自治体エリアの発展を支えていくものになるのか、議論させていただければと思います。その中で、地域の皆様があいの風とやま鉄道様が運営主体として最適とおっしゃるのであれば、弊社としても全く異存はございません。安全対策につきましては、前回も申し上げましたけれども、事業者として安全な鉄道を維持していく上で必要な修繕等は引き続き実施していく考えですし、あわせて様々な事柄については今後議論していければと思っております。

(日吉委員)

先程から、当社への温かいお言葉をいただきまして誠にありがとうございます。

まず、あいの風とやま鉄道としては、列車運行面で城端・富山直通便が現在運行されているということがございます。それと2つ目として料金面の話になりますが、並行在来線として経営分離されたとき、経営主体が違うということで、いわゆる初乗り運賃の併算が発生することになりまして、JR乗継割引をやっていますが、利用者にとっては不都合な問題が発生しているということがございます。それと、3つ目としてダイヤについては、同じ事業主体であれば、合理的なダイヤを組めるということになり

ます。そういったことを踏まえますと、将来的に当社が城端線・氷見線の経営を引き継いで、現在の路線とともに一体的に運営することになるならば、県西部における交通ネットワークが強化されますし、鉄道運営の面でも効率化を図ることができるであろうと考えております。要は、新しい三セクを作るよりも合理的であろうと思います。

ただし、あいの風とやま鉄道が将来城端線・氷見線の経営を引き継ぐ場合は、少なくとも次の条件が満たされることが必須要件になると考えております。それについてお手元に配布させていただいた資料をご覧くださいと思いますが、まず、現路線とは区分経理した上で、現路線の経営に支障が出ないよう、城端線・氷見線、これは赤字になると思いますので、この赤字補てんの保証を行っていただきたいというのが1つ目です。

それから2つ目ですが、引き継ぐようなことになるならば、運転士や施設、電気、車両など技術系の要員を確保しなければ動きません。従いまして、その際は JR 西日本さんの社員が一定期間、当社に出向していただくことが必要であるということ。

3つ目ですが、経営移管前に、JR 西日本において、レール、まくら木、分岐器、道床などの本格的な再整備を行っていただきたいということになります。これをなぜ申し上げるかという、安全対策も1つにあります。要は引き継いだ後のいわゆる維持管理費のことも考えるならばこれは必要であると思います。

4つ目ですが、引き継ぐ時には指令が必要になります。現在の JR の指令から分離して当社の指令として動かすことになりますので、指令、駅運転のための設備整備。それから、営業を切り替える時には JR さんの経営からうちの経営に切り替わった途端に券売機が変わることになりますので、事前に券売機を整備しておかないといけない。これは当社が JR から並行在来線として分離した時も同じことをやっております。経営移管前に行う必要があるということで、当社がその整備を行う場合は必要な財源を確保していただきたいということ。

それと、5つ目ですが、仮に城端線・氷見線の直通化を行う場合、連動信号の再整備など高度な知識と技能が必要となってくる事業になります。当社は残念ながら技術的にも人間的にもこういったことをやるには能力が不足しておりますので、JR 西日本さんの全面的な支援が不可欠であろうと思います。基本的な条件としては以上となります。

(新田会長)

今ほど日吉委員から条件面についての提言がありました。これをお聞きになって各委員のご意見をお聞きしたいと思いますが、いかがでしょうか。

(夏野委員)

課題(条件)のうち1番目については、前回のときも話しましたし、一昨日私が、昨日は林さんが議会で質問になりまして、やはりそういう話は課題になるだろうと。その中で、1番にあります「現路線とは区分経理した上で」というところですが、これは当然そういうお話が出るだろうと。沿線以外の市町村長さんと話した時に、皆さんの

関心事はそれです、良くなることには全然反対しないが、また新たな負担をするのは困る、という話をされて、それについては4市の市長で手分けしてご説明したいとお答えしたのですが、区分経理の話になりますと、じゃあそれで大丈夫なのか、と言われました。それはあくまで、この新しいスキームである社会資本整備総合交付金ですとか、JRさんのいろいろな支援を受けて、それだったらできるのではないかという心得でおります。

そういった意味では、いま日吉さんが出された条件はすごくまっとうな話ですし、我々の関心事であれば、先ほど田中市長もおっしゃった3番目の安全対策、それから2番目、4番目、5番目はまさに並行在に移管した時にJRさんが支援をされたものですから、それと同じスキーム、さらに温かいスキームで支援していただくとスムーズにいくのかなと思います。

(角田委員)

夏野市長がおっしゃられたことに私も同じ気持ちです。財政負担を心配する声は、確かにどちらかという東のほうからあることは認識しているのですが、一方で県西部では利便性が上がることによって沿線市でない市の方々もいろいろな意味で利便性が上がるというところで大変期待もされているものだと思っております。これからいろいろな事業スキームをどうしていくか、実際に経営移管したのち何年先のことでイメージして再構築していくかということが大事だと思っております。

日吉社長が示された条件はどれもすごく大事だと思いますが、私としては、5番目の「仮に」が気になります。やはりこれはビジョンとして、最終的には直通化をしていくのだということをしつかりと市民や県民に示さないと、大きなお金が動く話だと思うので、「仮に」という言葉が残っていると、やるかやらないかわからない状態で再構築していくのか、となるので、ビジョンをしつかりと示してそれに向けて、例えばICカード化からスタートするのか、新型車両をどう導入していくのかといった、最終的にはそれらが整って経営移管が無事できた時に直通化というようなスケジュールとしてしつかりと示されるべきだと、私は思っておりますので、そういう意味ではJR西日本さんのご協力なくしてできないということが今回あいの風さんから示されたわけでありますので、ぜひともLRT化検討会で示した条件をしつかりと再構築のほうでも計画に盛り込んでいって、初めてそれで県民理解が得られるものだと思っておりますので、その点は十分考慮していただければと思います。

(林委員)

角田市長と同じく、前回の検討会でも直通化もやっていくという話になっておりますので、ぜひ「仮に」は取っていただきたいなと思います。

それから、この条件も含めてですが、先程からの議論を聞いておりますと、あいの風さんにやっていただくことで県西部の交通ネットワーク、鉄道のネットワークが大変強化されると思っております。例えば、氷見高校の出身中学校別を調べてみますと、富山市や射水市、砺波市、あるいは高岡市の戸出や西高岡方面など、非常に広域の方

が通っていらっしやいます。また、データはありませんが、逆に氷見からも県西部を中心に多くのところへ行っておりますので、あいの風で一体化すればより交通ネットワークが強化されることとなりますので、こういった条件を含めて進めていただければ大変有難いなと思います。

(田中委員)

(両線の直通化について) 今回「仮に」と書かれたのはあいの風さんで、今後計画の中にちゃんと入れていけばいいものだと思いますけれども、しっかり再構築のなかに入れていく、将来的なビジョンも書き込んでいくということには同感ですし、3市長おっしゃったとおりですので、ある意味、どこかの時期で突然 JR からあいの風に、という流れの中でのサポートはいただかなければなりませんし、その後もサポートいただくということ、できるだけ移管する時間をいろいろと検討していただきたいと JR 西日本さんをお願いしたいと思います。

(漆原委員)

事業構造の変更の案として、あいの風とやま鉄道様による運営を検討していくということであれば、弊社としましても、ここに記載してある社員の出向や技術的な支援、北陸本線を経営移管する時に実施させていただいた、譲渡前の修繕等の条件を含めて、私どもとしてどのように汗をかいていけるかについては、本検討会と並行して弊社内でも検討してまいりたいと考えております。少なくとも、事業運営主体として仮に私どもからあいの風とやま鉄道様に移管されたとして、それでは、と全く手を離して終わりということではないと考えていますし、仮に移管した場合、そのあと安全運行がしっかりと継続されるということは認識をしておく必要があると思っており、弊社内で検討を進めてまいります。

(新田会長)

それでは本日の検討会、ここまでの議論について整理させていただきます。

日吉社長からは、①列車運用面で城端・富山直通便が運行されていること、②料金面において経営主体が異なることから現状は初乗り運賃を足して算定する併算など、利用者にとって不都合な面があること、③ダイヤ調整が一体的に実施できること、などを踏まえると、将来的にあいの風とやま鉄道が城端線・氷見線の経営を引き継ぎ、現在の路線とともに一体的に運営することになれば、県西部における交通ネットワークが強化されるとともに、鉄道運営の面でも効率化を図ることができる、とのご発言がありました。合わせてそのための条件も示されたところです。

この考えは、県の地域交通戦略の基本的な方針・考え方にある、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ことにも沿うものと理解いたしました。

また、沿線の各委員からは、あいの風とやま鉄道が事業主体となることのメリット、期待される点について、いずれも前向きなご発言がありました。

加えて、仮に将来、あいの風とやま鉄道が、城端線・氷見線の事業主体となる場合の条件（区分経理、既存路線への影響、JR 西日本の支援・協力）についても、各委員からご発言がありました。

事業主体は重要な事項になります。本県でも金曜日から議会が始まります。また各市でも議会がありますので、本日の検討会では結論を出さず、各議会での議論やその他のご意見等も伺った上で、次回の検討会で、この事業主体について再度詰めていきたいと考えますが、いかがでしょうか。

（異議なし）

それでは、第3回検討会は各議会を終えられて、約1か月後を目途に開催させていただければと思います。その時には、新型鉄道車両の導入等利用者の利便の確保に関する事項も協議したいと考えます。

今日のとりまとめと次回のことについて申し上げましたが、その他ご意見があればご発言をお願いします。

（夏野委員）

次回ある程度具体的話になるとすれば、この場で話すのではなく、ある程度サービスレベルについて、例えば高岡市さんが思っているレベル、我々が思っているレベル、それからあいの風さんが具体的に、もし技術的に、JRさんも含めて、これぐらいならそんなに投資しなくてもできるとか、我々希望的に考えていますがしかし限度があるとか、事前にそういったことをすり合わせというか一度出しておかないと、その場で、15分間隔がいいとか20分間隔がいいとか、希望を言うだけで終わってしまうので、そういった下慣らしを事務方にやってもらっておいたほうが、次の回はもう少し具体的にステップが進むような気がします。次回ではある程度、事業主体、運営主体を決めざるを得ないタイミングだと思っているので、それを決めた上で、サービスレベルをこれぐらいにするのだということについて、1回では無理だと思いますので、そういった下慣らしを事務方には汗をかいていただかなければならないかと、よろしく願いしたいと思います。

それとJRさんには、昨日の全国ニュースを見ていると中国地方では結構厳しい話があるようで、テーブルにもつかないとか「Jを取れ」とか言われているみたいですが、これだけ皆さん前向きになっていますので、出血大サービスをお願いします。

（事務局）

夏野委員からご提案いただきましたので、実務者レベルで調整するようなこともあると思いますので、4市、JRさんの事務方ともまた相談させていただきたいと思えます。

（漆原委員）

特にフリークエンシー、どれくらいの車両が必要でどれくらいのコストか、そのあたりは私どもがしっかりと検討しなければいけないと思えますし、出血大サービスに

つきましては、夏野委員から、皆さまからご発言があったということも踏まえて、社内で議論を進めてまいりたいと思います。弊社としましても、地域に資する路線となるように前向きに進めたいと考えておりますので、日吉社長からご提言のあった条件につきましても、私どもとしてどれくらい汗をかけるのかしっかりと検討してまいりたいと思います。

(新田会長)

それでは、意見も出尽くしたようですので、本日の議事は終了させていただきます。

皆さんには、熱心にご議論いただき、また円滑な議事の進行にご協力いただき、ありがとうございました。それでは事務局にお返しします。

4 閉会

(事務局)

以上を持ちまして、本日の会議を終了させていただきます。