

第4回城端線・氷見線再構築検討会 議事録

日時：令和5年11月29日（水） 9：30～10：40

場所：富山県庁4階大会議室

出席者：出席者名簿のとおり

1 開会

（事務局）

ただいまから、「第4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）

先月23日に開催した第3回検討会では、城端線・氷見線の経営を引き継ぐ条件への対応について、あいの風とやま鉄道から了承をいただき、再構築実施計画には、事業構造の変更として、事業主体をJR西日本からあいの風とやま鉄道に変更することを盛り込むことで合意したところです。

また、利用者の利便の確保についても、意見をいただきました。車両のデザインが変わったと思われるようにする。朝夕のラッシュ時間帯には運行本数増や車両の増結をすることで輸送能力の増強を図る。パターンダイヤや乗り継ぎの利便性の検討が必要だということ。各駅へのICカード対応改札機を設置すること。これらのことを再構築実施計画に盛り込んでいくということで調整していくこととしております。

本日は、再構築実施計画の案を、事務局で取りまとめたものをお示しさせていただきます。この内容について皆さんのご意見をいただきたいと思っております。忌憚のないご意見をいただきますようお願いいたします。

3 議事

（1）城端線・氷見線再構築実施計画（案）について

（新田会長）

前回の第3回の検討会では、あいの風とやま鉄道から提示された条件について協議をいたしました。その結果、城端線・氷見線の事業主体をJR西日本からあいの風とやま鉄道に変更することを実施計画に盛り込むことについて合意しました。合わせて、利便性・快適性の向上策についてもいろいろなご意見をいただきました。

本日は、これまでの検討会での議論を踏まえて、再構築実施計画案についてご意見を伺いたいと思っております。再構築事業の実施に当たっては国からの支援、県や沿線市の負担と合わせて、JR西日本さんによる支援も不可欠です。実施計画案の協議に先立ちまして、JR西日本の漆原委員から、JR西日本からの拠出金についてご説明がありますのでよろしくお願いいたします。

(漆原委員)

<資料1「弊社からの拠出について」の説明>

(新田会長)

続いて、実施計画案について、事務局から説明をお願いします。

(事務局)

<資料2「城端線・氷見線再構築実施計画（案）の概要」の説明>

(新田会長)

それでは先ほどの漆原委員のご説明、それから今ほどの実施計画案の説明を受けまして、ご意見あるいはご質問をお願いいたします。

(角田委員)

これまでJRさんに協力をお願いしてきましたが、路線の利便性の向上等に前向きな我々の姿勢を踏まえていただき、今回、150億円という拠出、また初期投資だけではなく、移管後の運営経費等にも協力いただけるというところを、お伝えいただいたものと思っています。我々も円滑な移管に向けて努めて参りたいと思いますので、引き続き、お力添えをお願いします。

この再構築実施計画案については、我々がこれまで利便性の向上等で求めてきたことをしっかり盛り込んでいただいた形になっていると思います。

一方でパターンダイヤなど、まだ見えていない部分や、朝夕のラッシュ時がどうなっていくのか、市民や県民の関心が大変高い部分ですので、なるべく早くお示しする方がよいと感じています。

この再構築実施計画は、鉄道事業者と地域のステークホルダーと連携・協力しながら、利便性・持続可能性を高めるために、国の支援をいただくための計画であると認識しております。当然この費用負担は、我々自治体にとって大きな負担になってくると思っておりますので、12月議会でご意見をいただきながら、しっかりと方向性を議論していきたいと思っております。

(夏野委員)

150億円が多いか少ないかはいろいろ議論があるかと思いますが、かなりご検討いただいたのだという風には思います。また、用途についても、インシャルだけではなくランニングにも使えるということで、我々の思いが届いたのかなと思います。

移管前の部分ですが、できるだけJRさんの間に、いろいろな安全対策について前倒し、もしくは若干のレベルアップをしていただきたいと思いますと言っておりました。例えば、まくら木の場合、3本に1本コンクリート化すればいいと、一般的に城端線くらいだとそのようだと聞いておりますが、やはり過去に火が出たこともあって、駅のところやブレーキがかかるところだけは全部PCまくら木にするなど。例えばですが、そのよ

うに目に見える形で事前に入れば良いと思うのでぜひお願いしたいと思います。

それから大きな財政負担が出るということで、県はもちろん沿線市も、資料にあるとおり、これは投資なのだということで、議員の皆さんにも説明していきたいと思います。市民の皆さんには、従来どおり JR にお願いして何とかよくしてくださいという発想の方も中にはいらっしゃると思いますので、そうではないということをしっかり説明していく必要があるのかなという風に認識しています。

概ね2年後を目途に IC カードが入るということで、これは私だけになりますが、チューリップフェアのために先行してでもやっていただきたいなと思います。私だけではなく、2年と言わずなるべく早くやっていただくのはありがたいと思います。そうなったときには市民の方にも目に見えて変わったと分かりますし、車両はすぐに来ませんので、いいのかなというふうに思います。

それから、今の資料にはパターンダイヤのイメージがないので少し分かりにくかったかもしれませんが、あいの風の今の部分でも検討されているということなので、パターンダイヤについても早く出てくると、もっとわかりやすくなるだろうと思います。

もう1点、直通化についても経費がしっかり盛り込んでありますので、時期については、4つの案件のうちこれは少し時間がかかるということで、皆さんのご了解をいただいていると思いますので、ぜひそういった形で、全体が進めばいいなと思っております。

(田中委員)

JR さんにも、また県にもいろいろ交渉といたしますか、150 億という中でいろいろあったかと思いますが、感謝しております。

パターンダイヤ化を見せるということと、ある程度利便性が高まるということをやったり事前に市民の方にも発信をしていきたいなということも、両市長のおっしゃるとおりです。

もう一つ少し心配しているのは、ここに除雪用保守用車両が記載されておりますが、城端線・氷見線については、降雪があると、非常に運休が多いという印象があるわけで、このあたりが前よりもかなり改善されるとか、そういったところがあればアピールをしていただくと、大変ありがたいと思っております。

(林委員)

JR さんにおかれましては 150 億の拠出金ということで、前例で申し上げますと、富山港線の LRT 化において路線延長が 7.6 キロだったんですけれども、当時確か 10 億円ぐらいの拠出金だったと思いますが、延長を見ると、6 倍程の延長になりますので、150 億円というのは JR さんとしても全国のモデルケースということで出していただいたのだと、感謝申し上げます。

城端線・氷見線のソフトの直通化ということでは、やはり高岡駅で城端線・氷見線との乗り継ぎであるとか、あるいは城端線・氷見線とあいの風との乗り継ぎであるとかこの辺のダイヤの乗り継ぎの利便性を良くしていただければ良いと思います。

新幹線の乗り換えについては、新高岡駅にホームが2つあると新幹線を降りた人が高岡方面・城端方面にすぐに行けるということで利便性も高まるのではないかと思います。

それから1点質問でございますが、概ね5年後に移行ということですが、新型車両は5年後で大体入るのか、すべて入らなくても順次増やしながら行くのか、そのあたりはどのような考え方でしょうか。

(事務局)

個別に車両メーカーに聞き取りをしたところ、この34両については設計も含めて5年程度で運用できるのではないかとお聞きした上で、計画に盛り込んでいるところです。

(林委員)

出来上がった車両から順次入れていくことになるのでしょうか。

(漆原委員)

留置場所もそんなにありませんので、順次入れ替えていくことになります。

(角田委員)

結構早いタイミングで新しい車両が走り始めるということでしょうか。それなら県民の皆さんもわくわくすると思うので、ぜひみんなで乗るようにしないと。

(漆原委員)

最初の新しい車両が4年半後くらいであろうということで、そんなにすぐということではありません。

(夏野委員)

車両の関係で、資料の中には車両メーカーの最新の動向を踏まえてとありますが、電気式気動車以外の選択肢が出ることはあるのですか。

(事務局)

電気式気動車の車両の特性を見ますと、ユニットを交換することで蓄電池に置き換えができたり、水素車両にもなったり、車両全体を変えなくてもエンジンのユニットを交換することで、性能を上げる、新しい技術を導入することができるかと聞いております。ハイブリッドの車両はまだ技術開発が進んでおらず、蓄電池の寿命や交換に要しますメンテナンス費用はかなり掛かると聞いておりますので、まずは電気式気動車を基本に考えているところです。

(林委員)

先ほど説明の中で、公共交通は社会インフラであるという考えのもとに進めていこ

うということでありましたが、今回の国の補助制度もそういった考えのもとでできたものだと思っております。ばら色だけではなく、令和4年度に比べて2,400人の利用者増を見込んでの収支で、それでも赤字が出るということでもありますので、我々もしっかりと、公共交通を活かしたまちづくりの一環として、投資をし、マイレール意識をもって公共交通を使うということを考えてやっていきたいと思っております。

(新田会長)

今回の法改正は、廃線を前提とするということではなく、デザインをし直すんだという非常に前向きなメッセージを感じております。それを受け止めて今こうやって、率先してやっているわけではありますが、今おっしゃったように、せっかくのこの鉄道をどんどん活用していこう、まちづくりと連動させていこう、あるいは新しい乗客を発掘していこうと、そのような工夫や知恵を我々県と沿線市で出して、盛り上げていき、持続可能な路線にして、かつ市民の皆様のウェルビーイングを上げていく。そんなふうの良い循環にしていきたいと思っております。もちろん林委員の言うとおりはばら色ばかりではないと思っております。苦労もあると思っておりますが、あいの風さん、JRさんにもご協力いただきながら我々がワンチームとなって、より良い鉄道にしていければと思っております。

(漆原委員)

改めてになりますが、本日再構築実施計画の案をお示しいただきました。非常にスピーディにご議論いただき、富山県様のリーダーシップ、沿線市の皆様の前向きな検討にも心より感謝申し上げます。

また、あいの風とやま鉄道様にはこの度、引き受けていただくということをご決断いただき、心より感謝を申し上げます。

この計画は、地域が求める公共交通の実現が事業者単独では困難であったところ、事業者と自治体と国の役割分担、責任分担によって、地元主体での公共交通としての、利便性向上が図られるということでもあります。また、改正された地域交通法に基づく今後の地域交通のあり方としてのリーディングケースになり得るものと認識しておりますので、弊社としてもぜひ実現すべく、最大限努力して参りたいと思っております。

具体的にこの計画の実現に向けて、引き続きあいの風とやま鉄道様や富山県、沿線市の皆様と、今回具体的に上がっている利便性向上施策の細部のすり合わせをさせていただき、施設整備等を着実に進めて参りたいと思っております。

先ほどお話があったICカードの話についても、できるだけ速やかにというご要望をいただいておりますので、しっかり検討して参りたいと思っております。経営移管までに行う私共の責務としての施設整備についても詳細を今後ご相談させていただきたいと思っております。

加えて、今後この城端線・氷見線が安全で、持続可能な路線となっていくように、経営移管後も、人的あるいは技術的な面での協力もして参ります。

それから、新高岡駅で新幹線と接続しておりますので、もちろんその接続というこ

ともあるでしょうし、私共としては、いわゆる広域周遊観光での利用促進を強力に推進して、利用者が少しでも増えていくことを目指して参りますので引き続きよろしくお願ひします。

最後に、除雪のご心配、ご迷惑をおかけしてはいますが、これは非常に難しい課題ではありますが、今回特に昼間、列車が増えますので、列車間隔が短いと、その分雪が積もる量が少なくなりますので、除雪しなくても走れる可能性が今よりは上がるということになるかと思ひます。

(日吉委員)

JR 西日本さんの方でレールやまくら木、連動装置などの既存施設をきちんと再整備した上で譲渡いただけるというふうに思っておりますが、これらの整備は、経営移管前に完了しない、移管後も整備が続く可能性があると思ひております。そういう場合は当社の方から JR 西日本さんに委託という形になると思ひますが、最後まで責任を果たしていただきたいというふうに思っております。

それから、出資金については、資料の後ろの方に内訳的なものが出てはいますが、現段階では調整中だと思ひておりますので、計画案のところには、4億というような形が出てはいますが、これは仮の暫定的な額であると弊社としては認識してはおります。今後必要額を積み上げたうえで決定されていくと思ひておりますのでよろしくお願ひします。

パターンダイヤの話が出てはしましたが、当社の方も来春のダイヤ改正から、一部富山-高岡間でのパターンダイヤについて、昼間を中心に検討してはおります。

今後城端線・氷見線の方で本数が増えて、いわゆるパターンダイヤが、例えば30分に1本という形で形成されれば、当社の方も同じような形でパターンの時刻を少しずらしながら、いわゆるタクトダイヤという形で進めていきたいと思ひてはおります。

(笠原オブザーバー)

城端線・氷見線につきましては、知事、沿線4市長様には大変お忙しい中、主体的かつスピーディに検討いただきまして誠にありがとうございます。この実施計画につきまして、改めてのお願いも含めまして、今後のスケジュール感についてお話しさせていただきます。現在本省では令和5年度並びに6年度以降の社総交の活用につきまして、精査しているところでございます。この前提となる実施計画の大臣認定ですが、令和6年2月ごろを目途に認定をしたいということ聞いてはおります。また社総交の活用に向けては、先ほどからまちづくりという話が出てはありますが、まちづくりや観光の計画自体に鉄道の活用が位置づけられる必要がございます。鉄道を活用するための実効性ある取り組みを具体的に記載することになってはいますので、ご議論いただいている再構築実施計画と並行して、確認していただきたいと思ひます。タイトなスケジュールになってはおり、私ども運輸局としましても、国交省鉄道局と連携しながらしっかりとサポートさせていただきたいと思ひますのでよろしくお願ひします。

(夏野委員)

出資金と経営安定基金とではどちらが使い勝手がよいのでしょうか。

(日吉委員)

出資金はスタート段階、JRさんから経営移管前何人か来ていただいて、その人件費に充てるケースもありますし、弊社が並行在来線をスタートさせるときもそうだったのですが、運転資金がある程度必要になると思います。もう一つ具体的には移管後の毎年の最終的な損益を踏まえて減資しなければならなくなる可能性もあるので、そういったことも踏まえた額で積み上げていかないとしっかりとしたものはわからない。ただ、基本的に一番大事なのは、経営安定基金です。

(新田会長)

JR 西日本の長谷川社長は、かねてよりこの城端線・氷見線の再構築に向けた議論について、再三リーディングケースであると前向きに評価をいただいております。

先ほど笠原オブザーバーからもありましたように、計画の大臣認定を得ることが当面の課題であります。認定後の計画の円滑な実施に向けて、JRさんからの拠出金も最大限有効に活用しながら、県、沿線市、JR 西日本、あいの風とやま鉄道がワンチームとなって取り組んでいきたいと考えていますので、引き続きよろしくお願ひしたいと思ひます。

県も、各市も議会がありますので、今日お示しした計画案について、議会のご意見も伺う必要があると考えています。並行して走っております県の地域交通戦略会議において、自治体の役割として、事業者への側面支援から自らの地域に対する投資へと舵を切ることが申し合わせされております。公共交通は、「社会インフラ」であり、公共サービスであることを踏まえ、議会の場でも丁寧に説明いただきたいと思ひます。

法の精神も前向きなものであり、それを受け止めて、再構築実施計画を将来の投資として、子供たちが大きくなる頃にも、しっかりと持続可能な鉄道であることを目指してやっていくということを皆様にご理解いただけるように努力をしたいと思ひます。また、4市長の皆さまにも議会でも説明をお願いしたいと思ひます。

合わせまして、事務局には、先ほど笠原オブザーバーからもスケジュールがタイトであるとお聞きしましたが、国交省との調整をお願いします。

そして来月、5回目の検討会を予定しております。各議会でのご議論も踏まえて、来月開催の検討会で最終的に計画案を取りまとめたいと考えておりますがよろしいでしょうか。

(一同異議なしの声)

それでは今日の議事は終了させていただきます。