

城端線・氷見線のLRT化と 呉西地区の交通まちづくり



富山大学 都市デザイン学部 都市・交通デザイン学科

本田 豊



© 2022 by Yutaka Honda

交通まちづくりとは

© 2022 by Yutaka Honda

交通まちづくりとは

- 地域の交通を活かして人の移動や交流を活性化させ、市民の参画、市民・地元関係機関と行政・議会等との協働により人と環境にやさしいまちづくりを進めていくこと

■ なぜ、交通まちづくり？

- 持続可能な都市として生き残るためには、特に公共交通という選択肢は非常に重要で、公共交通があることが「住むまち」として選ばれるための前提条件になる

© 2022 by Yutaka Honda

「交通まちづくり」について考えよう

「みち」や「鉄道」などの交通の在り方は、私たちの「まち」の在り方に本質的な影響を及ぼしています。「交通まちづくり」の授業実践では、私たちの「まち」をよくしていくために

は、「みち」の在り方、「鉄道」の在り方をどのように改善していくと良いのかを、考えていきます。

1. 私たちの生活と「交通まちづくり」

私たちの「まち」は、その「交通」の在り方に大きく依存しています。例えば、鉄道なくして今の「まちの賑わい」が維持されとは考えられない、子どもから高齢者までみんなが住んでいられるのはそこにバスがあるからだ、そのまちの産業が栄えているのはそこに道路が一本あったからだ—などの例

は各地域にさまざまにあることでしょう。この考えに立ち、それぞれのまちや地域のいろいろな問題を解決し、改善していく「まちづくり」の活動の中で、「交通」をどう改善していくかという「交通まちづくり」の視点が、重要な意味を持つことになるのです。

2. 授業づくりのヒント

「まちづくり学習」は、自分の住んでいる「まち」に対して愛着を抱きつつ、さまざまな地域の問題や事物・事象に共感しながら、自分のこととして「まち」にかかわっていかうとする社会参画型の学習を意味しています。そして、「交通まちづくり」という言葉には道路や駅、市街地などといったハード

な事象だけでなく、にぎわいや安心、人や生き物にやさしいといったソフトな意味合いも含んでいます。そのために、社会参画型の学習形態をとりつつ、地域に積極的に出掛けていく学習が望まれます。

出典：「モビリティ・マネジメント教育のすすめ」（交通エコロジー・モビリティ財団）

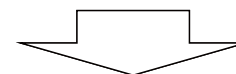
© 2022 by Yutaka Honda

交通まちづくりの重要性

- 持続可能な地域をつくる上で移動手段の選択肢があることが重要 → 家族が運転するクルマによる送迎が不可欠、あるいは高齢者が自ら運転するしかない地域は生き残れるか…
- 人口減少で都市圏からの移住が望まれているが、移住希望者が住むまちを選ぶ時に「公共交通があるかないか」は、実は大きな判断材料 → 将来を見据えて、マイカーなしでは暮らせないまちは選択肢になり得るか…

交通まちづくりのポイント

- 地域の交通について、自分事として考えること
- 自治体や地域住民に交通がまちを変える可能性を持っていることに気づき、関心を持ってもらうこと



交通まちづくりを行うためには、市民・行政・事業者・専門家による実践活動とコミュニケーションが不可欠

地方都市の現況と危機感

- 人口減少
→ 大きな経済成長は望めない（地方創生で人口減緩和）
- 高齢化
→ 年金給付金、医療費など社会保障費の原資が枯渇する可能性あり（元気な高齢者を一人でも多く！）
- 少子化
→ 子どもの数の減少が顕著（最も大きな課題！＝地域の持続可能性がなくなっていく）
- 税収不足や国債残高の増加
→ 地方財政にまで予算を回す余裕がなくなる

■ 人口減少と少子高齢化

- 地方都市の人口が急速に減少（コロナで加速）



このままでは、地方都市の多くが消滅？
（「消滅可能性都市」 日本創成会議 2014.5）



- 富山県の人口減少も加速している
105万人割れ（2018年11月）
→ 104万人割れ（2020年3月）
→ 103万人割れ（2021年4月）



人口減少を緩やかにして、地方創生！ するしかない

城端線と氷見線沿線では…

■ 沿線の人口減少・少子高齢化が加速

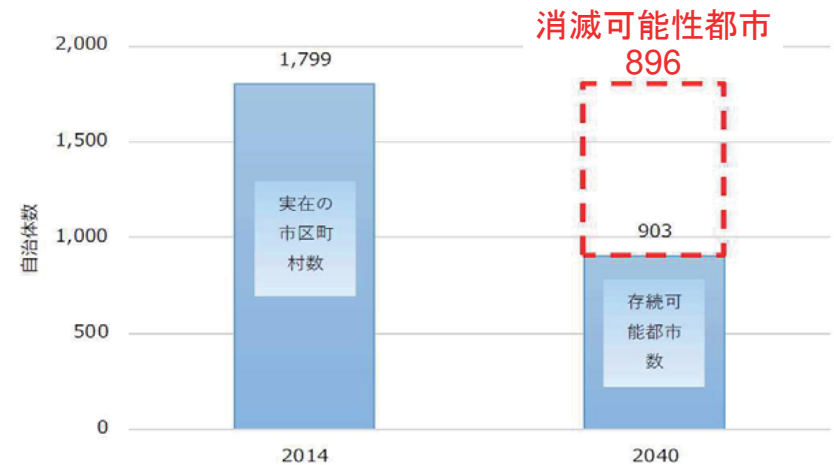
- ・ 持続可能な都市として生き残れるのか…？
- ・ 「**消滅可能性都市896**※」として位置づけられた氷見市、小矢部市、南砺市、朝日町、上市町
- ・ 高岡市：2015年→20年で約5700人減（数最多）
- ・ 氷見市：2015年→20年で約4000人減（▲8.3%）
- ・ 南砺市：2015年→20年で約3400人減（▲6.5%）
- ・ 砺波市も過疎地域に追加指定（2022年4月から）

■ 消滅可能性都市896

2040年までに896都市が消滅する可能性がある都市

（※）2010～2040年までに20～39歳女性が5割以下に減少する市町村

→ 若い女性が戻ってこない都市は持続可能性が低い



出典：増田寛也『『地域消滅時代』を見据えた国土交通戦略の在り方について』

■ 富山県内の人口減少と少子高齢化

2020年国勢調査の市町村別人口				
	2020年	2015年	増減数	増減率
富山市	413,938	418,686	▲4,748	▲1.1
高岡市	166,393	172,125	▲5,732	▲3.3
魚津市	40,535	42,935	▲2,400	▲5.6
氷見市	43,950	47,992	▲4,042	▲8.4
滑川市	32,349	32,755	▲406	▲1.2
黒部市	39,638	40,991	▲1,353	▲3.3
砺波市	48,154	49,000	▲846	▲1.7
小矢部市	28,983	30,399	▲1,416	▲4.7
南砺市	47,937	51,327	▲3,390	▲6.6
射水市	90,742	92,308	▲1,566	▲1.7
舟橋村	3,132	2,982	150	5.0
上市町	19,351	20,930	▲1,579	▲7.5
立山町	24,792	26,317	▲1,525	▲5.8
入善町	23,839	25,335	▲1,496	▲5.9
朝日町	11,081	12,246	▲1,165	▲9.5
県計	1,034,814	1,066,328	▲31,514	▲3.0

消滅可能性都市
896

※▲はマイナス

【出典】富山新聞：2021年12月1日付

→ 人口が減少し出したら、あっという間に都市は衰退

城端線と氷見線沿線では…

■ 沿線の人口減少・少子高齢化が加速

- ・ 持続可能な都市として生き残れるのか…？
- ・ 「**消滅可能性都市896**※」として位置づけられた氷見市、小矢部市、南砺市、朝日町、上市町
- ・ 高岡市：2015年→20年で約5700人減（数最多）
- ・ 氷見市：2015年→20年で約4000人減（▲8.4%）
- ・ 南砺市：2015年→20年で約3400人減（▲6.6%）
- ・ 砺波市も過疎地域に追加指定（2022年4月から）

城端線・氷見線の状況

城端線・氷見線の状況

- JRが沿線4市と県にLRT化等の検討提案(R2.1.29)
 - LRT化検討会(①R2.6.8、②R3.3.25、③R3.11.16)
 - コロナ禍でJR西日本の経営環境が急速に悪化
 - 先行する吉備線のLRT化協議が中断(R3.2.7)
 - 「ローカル線維持困難」:社長(R3.2.18)
 - 列車ダイヤを前倒し(R4.3→R3.10.2)で見直し発言:社長(R3.5.19), ニュースリリース(R3.7.28)
 - 「輸送密度2千人以下は非効率」:社長(R3.12.29)
- 城端線・氷見線は将来に向けたLRT化どころか、このままでは減便の可能性さえ出てきた

城端線・氷見線の状況

- JR西日本が沿線4市と県にLRT化等の検討提案(R2.1.29)
- LRT化検討会(①R2.6.8、②R3.3.25、③R3.11.16)
 - ① 多額な整備費は誰が?、運行主体は誰が?
 - ② 直通化・運行間隔10~15分で需要46%増、何もしなければ需要29%減
 - ③ 新駅を設置した場合の需要予測 → 新駅周辺の住民の利用だけでは効果は限定的

城端・氷見線LRT化検討会の状況

■ 城端線・氷見線の日利用者数(2040年推計値)



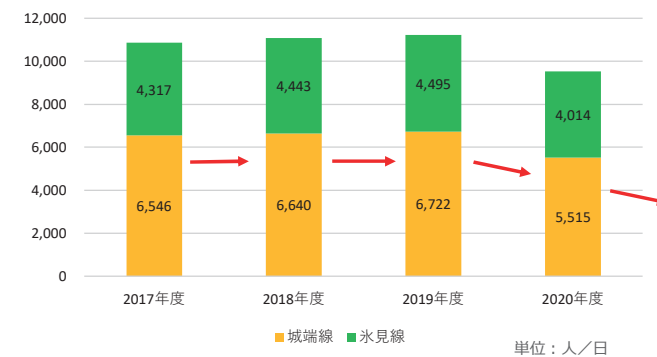
城端線・氷見線の状況

- JR西日本が沿線4市と県にLRT化等の検討提案 (R2.1.29)
- LRT化検討会 (①R2.6.8、②R3.3.25、③R3.11.16)
 - ① 多額な整備費は誰が？、運行主体は誰が？
 - ② 直通化・運行間隔10～15分で需要46%増、何もしなければ需要29%減
 - ③ 新駅を設置した場合の需要予測 → 新駅周辺の住民の利用だけでは効果は限定的

城端線・氷見線の状況

- JRが沿線4市と県にLRT化等の検討提案 (R2.1.29)
 - LRT化検討会 (①R2.6.8、②R3.3.25、③R3.11.16)
 - コロナ禍でJR西日本の経営環境が急速に悪化
 - 先行する吉備線のLRT化協議が中断 (R3.2.7)
 - 「ローカル線維持困難」: 社長 (R3.2.18)
 - 列車ダイヤを前倒し (R4.3→R3.10.2) で見直し発言: 社長 (R3.5.19), ニュースリリース (R3.7.28)
 - 「輸送密度2千人以下は非効率」: 社長 (R3.12.29)
- 城端線・氷見線は将来に向けたLRT化どころか、このままでは減便の可能性さえ出てきた

城端線・氷見線の利用者数の推移



	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
城端線	6,546	6,640	6,722	5,515
氷見線	4,317	4,443	4,495	4,014
計	10,863	11,083	11,217	9,529

【出典】「令和3年度城端・氷見線活性化推進協議会資料」をもとに作成

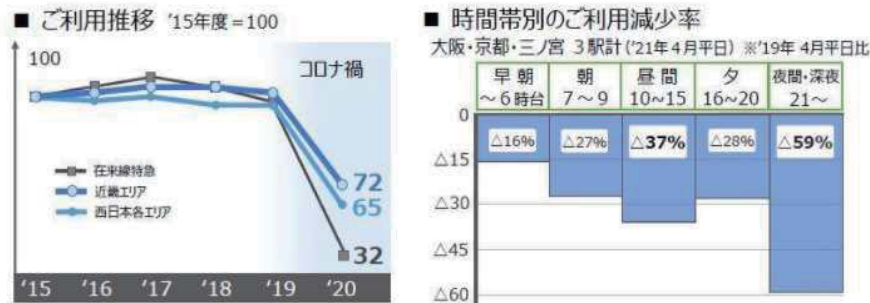
利用者数は徐々に増えていた → コロナで状況は一変

区間別平均通過人員および旅客運輸収入(2020年度)

線名	区間	営業キロ(km)	平均通過人員(人/日)		旅客運輸収入(百万円/年)
			1987年度	2020年度	
北陸線	米原～金沢	176.6	※1 24,282	10,971	11,952
	米原～近江塩津	31.4		6,168	
	近江塩津～敦賀	14.5		9,255	
	敦賀～福井	54.0		11,368	
	福井～金沢	76.7		12,981	
小浜線	敦賀～東舞鶴	84.3	2,712	782	208
越前線	越前花堂～九頭竜湖	52.5	772	260	40
七尾線	津幡～和倉温泉	59.5	※2 5,415	3,112	691
城端線	高岡～城端	29.9	4,479	2,397	212
氷見線	高岡～氷見	16.5	4,416	2,093	116
高山線	猪谷～富山	36.6	2,556	1,396	207
大糸線	南小谷～糸魚川	35.3	987	50	10
東海道線	米原～神戸 など	155.8	143,772	160,722	79,055
	米原～京都	67.7		84,526	
	京都～大阪	42.8		233,603	
	大阪～神戸	33.1		281,569	

【出典】JR西日本ホームページ

※ 輸送密度 (平均通過人員) = 旅客営業キロ1kmあたりの1日平均旅客輸送人員
 : 1日1キロあたりの平均乗車数 (単位: 人キロ/日km)



■ 構造改革の取り組み概要

在来線特急

'21.2~ 一部定期列車の運転休止や臨時列車化（順次拡大）
※5/19現在、1日あたり126本（対象列車の45%）を運転休止

近畿・西日本各エリア

'21.3 深夜時間帯のダイヤ見直し、ご利用にあわせたダイヤ見直し（約300本）

前倒して
一部実施

'21.10 昼間時間帯を中心に一部線区でダイヤ見直し

'22.春 すべてのエリアで各時間帯のご利用にあわせたダイヤ見直し

【出典】J R西日本社長会見 2021.5.19

(1) ご利用にあわせて、列車の運転本数および運転区間を見直します。

発着区間	改正前		改正後	
	(平 日)	(土休日)	(平 日)	(土休日)
金沢 ⇄ 七尾	50 本	46 本	43 本	41 本
金沢 ⇄ 高松	4 本	4 本	7 本	5 本
線区計	54 本	50 本	50 本 (▲4 本)	46 本 (▲4 本)

○ 区間別運転本数（平日）



○ 区間別運転本数（土休日）



【出典】J R西日本ニュースリリース 2021.12.17

◇ ◆ 普通・快速列車

1. 〔山陰線〕浜坂～益田間において、ご利用実態に合わせ列車ダイヤを見直します。

見直し列車本数

運転区間	運転取り止め本数	運転区間変更本数
浜坂～鳥取	(平 日) 4 本 (土休日) 2 本	(平 日) 0 本 (土休日) 0 本
鳥取～米子	(平 日) 8 本 (土休日) 6 本	(平 日) 3 本 (土休日) 2 本
米子～出雲市※1	(平 日) 8 本 (土休日) 5 本	(平 日) 1 本 (土休日) 0 本
出雲市～浜田※2	(平 日) 7 本 (土休日) 8 本	(平 日) 4 本 (土休日) 4 本
浜田～益田	(平 日) 4 本 (土休日) 4 本	(平 日) 0 本 (土休日) 0 本

2. 〔境線〕米子～境港間において、ご利用実態に合わせ列車ダイヤを見直します

見直し列車本数

運転区間	運転取り止め本数	運転区間変更本数
米子～境港	(平 日) 6 本 (土休日) 2 本	(平 日) 0 本 (土休日) 0 本

【出典】J R西日本ニュースリリース 2021.12.17

■ 城端線

- 2021年10月2日から全列車ワンマン化

■ 氷見線

- 2022年3月12日から全列車ワンマン化

輸送密度2,000人以下になるのは時間の問題

このまま何も行動を起こさなければ、

→ 今後、減便の可能性は確実か…？

→ 鉄道以外の輸送手段への転換も…？

■ 城端線・氷見線に対する沿線の反応

→ 自分事としての積極的な動きは鈍い...

∴ 城端線・氷見線は、まだ輸送密度2,000人以上

- ・ 富山県(検討組織はあるが熱意や主体性は未知)
- ・ 高岡市、砺波市、南砺市、氷見市
- ・ 県議会
- ・ 各市議会
- ・ 産業界
- ・ 沿線市民

→ 「皆さん様子見」意識なのでしょうか？

■ 運行頻度から見るJR氷見線の過去と現在



富山直通列車があった

高岡発の列車で1時間以上空く時間帯はなかった

42.10.1改正		高岡 — 氷見		上り・下り 各23便	
高岡		氷見線		氷見	
種別	駅名	1210	1230	1250	1270
0.0	高岡	603	634	719	803
1.7	越中中川	606	637	723	810
4.1	伏木	610	642	727	816
7.3	能町	615	650	732	822
9.0	越中国分	621	658	739	829
10.9	雨島	624	702	743	835
13.5	氷見	629	706	747	837
16.5	氷見	629	706	747	837

■ 運行頻度から見るJR城端線の過去と現在

42.10.1改正		高岡 — 城端		下り 20便	
高岡		城端線		城端	
種別	駅名	1210	1230	1250	1270
0.0	高岡	603	634	719	803
1.7	越中中川	606	637	723	810
4.1	伏木	610	642	727	816
7.3	能町	615	650	732	822
9.0	越中国分	621	658	739	829
10.9	雨島	624	702	743	835
13.5	氷見	629	706	747	837
16.5	氷見	629	706	747	837

21. 3.13改正		高岡 — 氷見		上り・下り 各18便	
高岡		氷見線		氷見	
種別	駅名	1210	1230	1250	1270
0.0	高岡	603	634	719	803
1.7	越中中川	606	637	723	810
4.1	伏木	610	642	727	816
7.3	能町	615	650	732	822
9.0	越中国分	621	658	739	829
10.9	雨島	624	702	743	835
13.5	氷見	629	706	747	837
16.5	氷見	629	706	747	837

21. 3.13改正		氷見 — 高岡		下り 21便	
氷見		高岡線		高岡	
種別	駅名	1210	1230	1250	1270
0.0	氷見	606	637	723	810
1.7	雨島	611	641	731	820
4.1	越中国分	616	646	736	826
7.3	能町	621	651	741	831
9.0	越中国分	626	656	746	836
10.9	雨島	631	661	751	841
13.5	高岡	636	666	756	846
16.5	高岡	636	666	756	846

下り 21便
増便(4便)を含む(約1億円)

富山におけるLRTのイメージ



© 2022 by Yutaka Honda

33

LRTとは

■ Light(軽量)

■ Rail(鉄道・軌道)

■ Transit(交通)

→ 直訳すれば「軽量軌道交通」

→ 日本では「次世代型路面電車システム」と呼ばれる

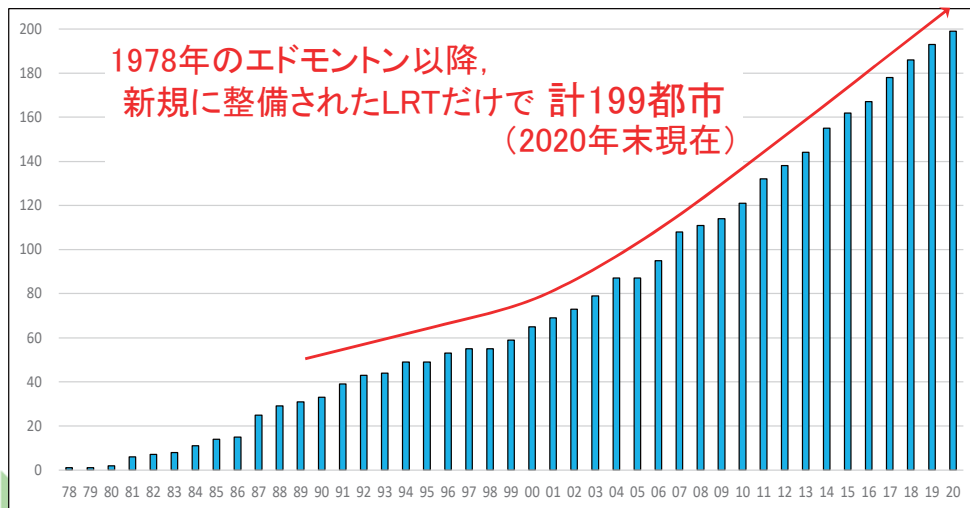
→ しかし、路面電車だけを指すわけではない
(実はこれまで統一された定義はない)

© 2022 by Yutaka Honda

34

世界の潮流

■新設LRT導入都市の推移



【資料】服部重敬氏調べをもとに作図

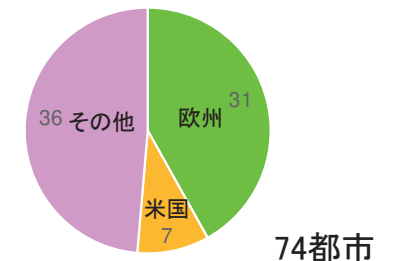
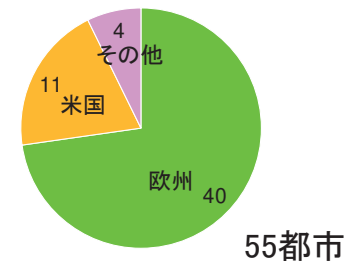
© 2022 by Yutaka Honda

35

■欧米からアジア・アフリカへ

2000～2009年のLRT新規開業都市

2010～2019年のLRT新規開業都市



【資料】都市交通研究家 服部重敬氏調べ

世界全体で増加傾向、欧州・米国からアジア・アフリカへ

特に中国が台頭

19都市で新規開業、2017年に4都市、18年に4都市、19年に3都市、20年に5都市開業、計500km近い路線で建設中、計画レベルでは100都市以上で検討

© 2022 by Yutaka Honda

36

■ なぜ世界ではLRT？

背景＞過度な自動車社会への反省

- ・ 道路渋滞
- ・ 環境悪化(地球温暖化, 大気汚染)
- ・ 都市の無秩序な拡散 → 行政コストを圧迫
- ・ 中心市街地の衰退 → 治安の悪化
- ・ 交通弱者のお出かけ機会の喪失 → 健康障害

解決策＞“LRT”を選択

- ・ まちのにぎわいを再生する
(持続可能なまちづくりのために)

■ 近代化された次世代型の交通システム

「過度な自動車社会における都市問題を解決する役割を持つ交通システム」

- ・ 都市交通や地域交通の環境改善
- ・ 持続可能なまちづくり

をめざすために不可欠な「都市の装置」

→ 3つの視点で「近代化」

- ① 車両・施設の近代化
- ② 運行の近代化
- ③ 路線の近代化

LRT化とは

クルマ社会でも、移動の選択肢となり得る交通システムに改良すること

① 車両・施設の近代化

- ・ 静かに、速く、便利に、乗りやすく

② 運行の近代化

- ・ 利用しやすいサービス水準

③ 路線の近代化

- ・ 自動車よりも速く便利に

④ 他の交通機関との連携強化

- ・ 自動車・鉄道・バス・自転車との最適な乗り継ぎ・乗換

① 車両・施設の近代化

- ・ 車両は「静かで、速く、便利に」と改良され、自動車に劣らぬ快適性を持つ。
- ・ 駅などの施設も含めユニバーサルデザインで、多くの車両が低床化(高床LRVもあり)されるなどにより、すべての人が乗りやすい公共交通システム。
- ・ 車両を高性能化して在来鉄道線へ直通乗り入れ(トラム・トレイン)することにより、ネットワークを広く拡大している。直通化による乗換負担の低減。

① 車両・施設の近代化

- ・ **ハイブリッド車**や**蓄電池(バッテリー)**搭載による架線レスを実現。**複電圧車**や**地表集電**もあり。
- ・ 駅やホームは**車両に合わせて改良・進化**。
- ・ **ICカード**導入により**スムーズで速達性につながる乗降**(信用乗車を含む)を実現。
- ・ 車両や駅には適切で便利な**情報表示(列車・乗換情報)**システムを導入して利用者支援。

■ カールスルーエ モデル (=トラム・トレイン)

- ・ カールスルーエ・モデルとは、カールスルーエ都市圏で始まった在来鉄道に直接LRTを乗り入れてネットワークの拡大を図り、利用者に乗り換えすることなく郊外から都心へアクセスできることを可能とするシステム
- ・ 現在では、ドイツ国内をはじめオーストリア、フランス、イギリスなど、ヨーロッパ中に広がっている

■ カールスルーエ都市圏において自家用車から公共交通に転換するために公共交通に求められる条件

- ・ 自家用車と同じくらい早いこと
- ・ 自家用車と同じくらい快適性が高いこと
- ・ 運賃と同じ対価の満足感が得られること
- ・ 郊外では自動車より速く走れること
- ・ 30~40km離れた近郊の村から乗換なしで市中心部に来ることができること
- ・ 乗り継ぎをできる限り少なくして安心して乗れること

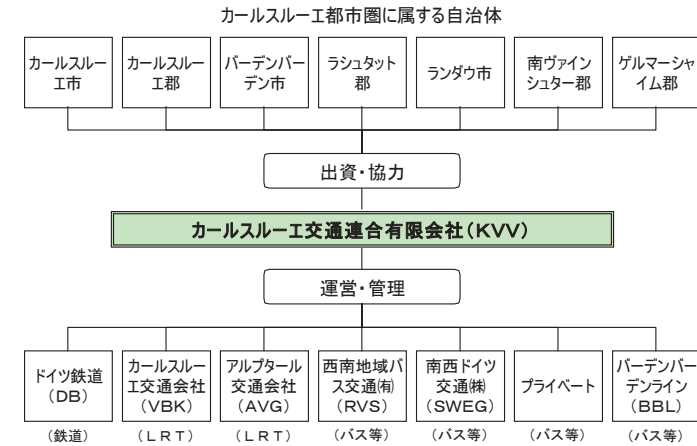
福井鉄道・えちぜん鉄道(福井県)



② 運行の近代化

- 自動車に劣らないレベルの利用しやすいサービス水準(運行頻度, 運行間隔, 運行時間帯, パターンダイヤ)を実現している。
- 運輸連合の構築等によって鉄道やバスなど他の公共交通と一体化した共通運賃制度が取り入れられ, 利用者が利用しやすいような安価な料金設定となっている。
- 利用者数に応じて車両・編成を増減し, 需要に対応した効率的な運行を行っている。

■ 運輸連合(カールスルーエ交通連合の例)



独・カールスルーエ市と周辺の6つの市郡を含めたカールスルーエ都市圏では、地域全体の公共交通の整備・運営を効率的に行うため、1994年に7つの自治体が出資する交通連合 KVV (Karlsruher Verkehrsverbund GmbH) を設立し、鉄道会社やバス会社に運営委託しながら、鉄道、LRT、バスの整備・運営を行っている。

【出典】ひょうご LRT 整備構想調査報告書

■ 運輸連合とは

事業者から独立して、都市・地域圏の公共交通を統括する組織 (≡ 広域トランスポート・オーソリティ)

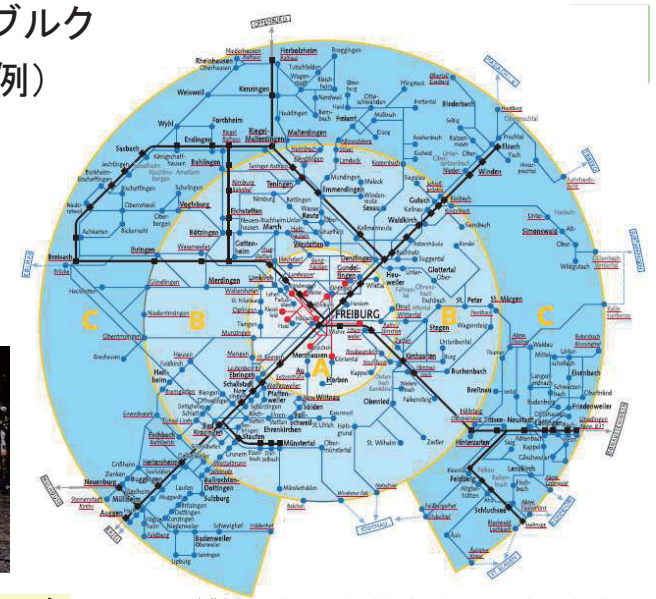
- ・ オーストリアでは、州が100%出資

※ 運輸連合の役割(オーストリアのケース)

- ・ 都市・地域圏の共通運賃の設定
- ・ 運行サービスの統合的な管理(ダイヤ調整、路線設定・再編等)
 - ・ 「並行交通の回避、交通結節の改善」という役割を法的に規定
- ・ 輸送サービスの質の確保
 - ・ 1960年代にドイツで結成された運輸連合は、交通モードや事業者の間の運賃を共通化するための事業者連合という性格。その後、ドイツでも行政主導で結成。
 - ・ オーストリアでは、交通体系を策定する自治体に代わり、交通事業者と運行契約を結ぶ主体でもある。

資料: 「交通まちづくり～幸せな地域社会をめざして～」(宇都宮浄人教授, 令和3年1月23日, 呉西地区交通まちづくり市民会議 第2回公開講座より)

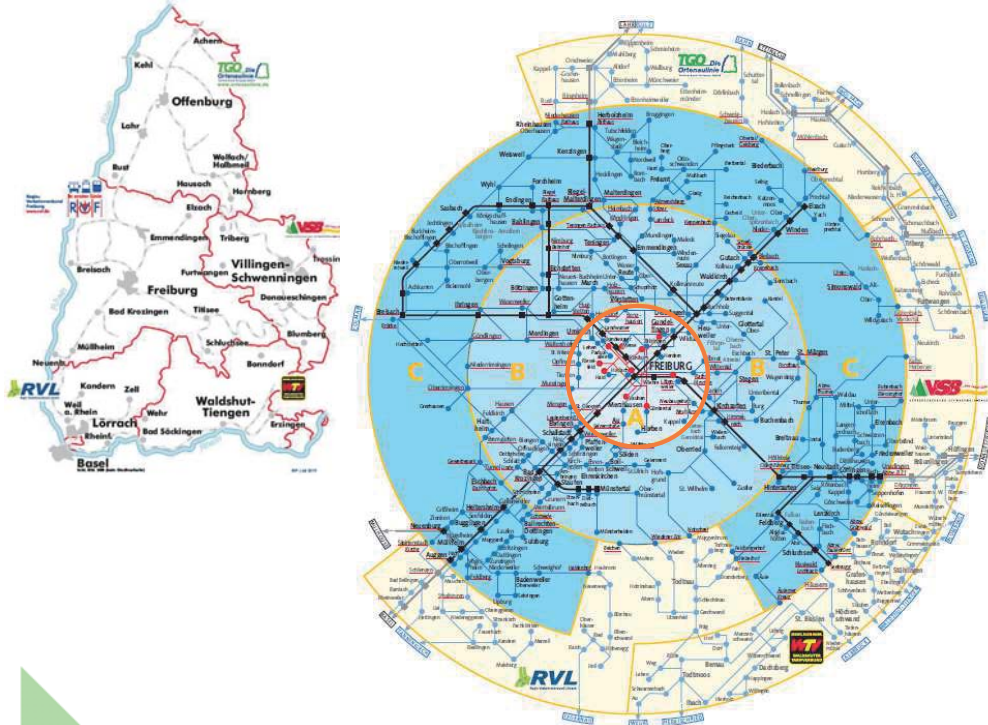
■ 運輸連合(フライブルク地域交通連合の例)



ゾーン制運賃システム

出典: https://www.rvf.de/fileadmin/user_upload/techdocs/linien-zonen/zonen/rvf_21_tarifzonenplan_ohne_ueb_web.pdf

- ・ 運輸連合区域内は, どの公共交通でどこまで行ってもゾーン内は同じ料金

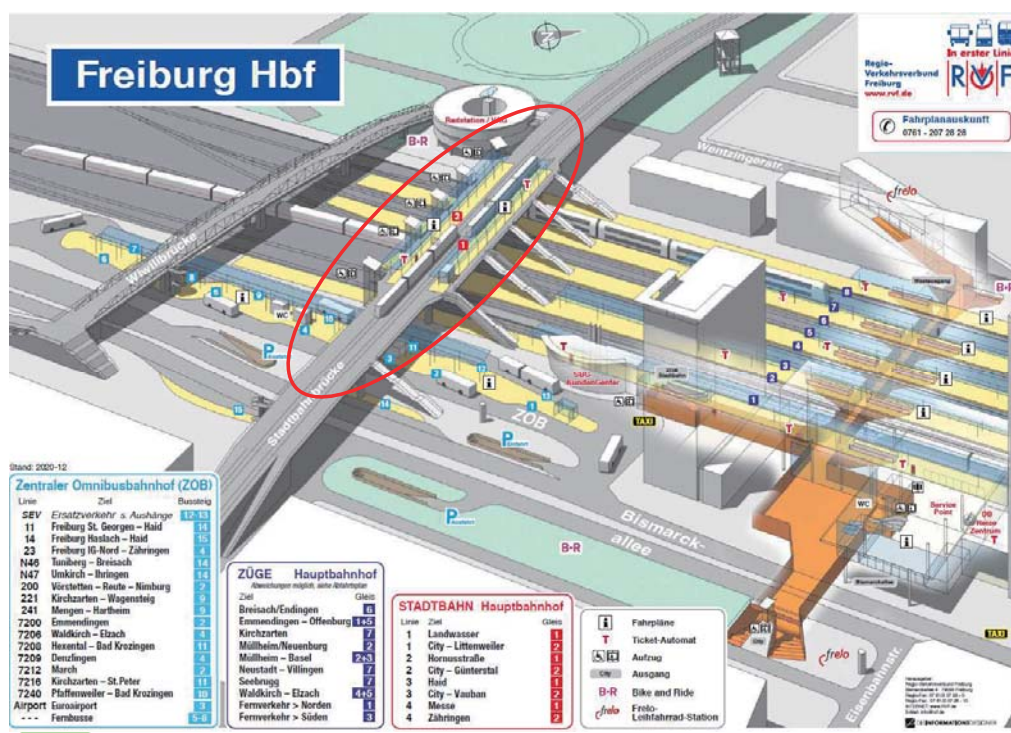


© 2022 by Yutaka Honda 出典 : https://www.rvf.de/fileadmin/user_upload/techdocs/linien-zonen/zonen/rvf_21_tarifzonenplan_mit_ueb_web.pdf

③ 路線の近代化

- 自動車よりも速く, 便利に。
- 需要創出の面から, 新駅設置を含め, まちづくりとの連携(移動目的となる施設の駅周辺立地等)や観光とも最大限連携。路線の延伸もあり。
- 郊外部ではできるだけ専用軌道化して, 自動車との競争で優位性を持たせている (60km/h以上)。
- 都心部では路面電車として併用軌道であっても優先信号が導入され, トランジットモール化によって自動車規制。また, 高架化・地下化により, 利便性が工夫されている。

© 2022 by Yutaka Honda



© 2022 by Yutaka Honda 出典 : https://www.rvf.de/fileadmin/user_upload/techdocs/linien-zonen/linien/rvf_21_zob_fr_gesamt.pdf

④ 他の交通機関との連携強化

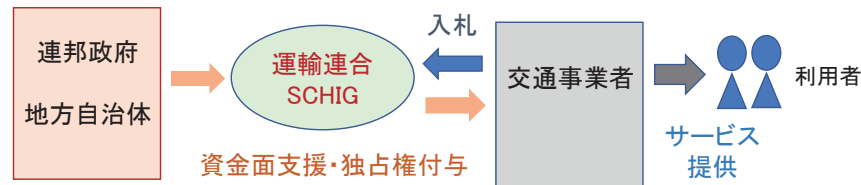
- 他の交通機関との乗り継ぎ・乗換は不可欠。
- 鉄道 … 発着時刻の調整 (タクトダイヤ・ランデブーコンセプト)、乗換負担の低減
- 自動車 … P&R, レンタカー
- バス … ホーム・トゥ・ホーム, 運行時刻の連動
- 自転車 … 駐輪場, レンタサイクル, 車両への持ち込み

© 2022 by Yutaka Honda

欧州では公共交通は「公共サービス」

- 官民で公共サービス契約を締結。官が公共サービスを発注し、受注者に公的資金による支援、独占的な運営権を与える一方、受注者である民間事業者は、**公共サービス義務 (PSO: Public Service Obligation)** の下、サービス提供を求められる (EU規則 1370/2007)。
- オーストリアの場合、広域の交通圏を管轄する公的専門組織の運輸連合 (100% 州出資) が、交通計画の策定に関わるとともに、契約の実務を政府・自治体に代わって担当。

【PSOのしくみ】



資料：「交通まちづくり～幸せな地域社会をめざして～」(宇都宮浄人教授，令和3年1月23日，呉西地区交通まちづくり市民会議 第2回公開講座より)

© 2022 by Yutaka Honda

城端線・氷見線LRT化への期待

© 2022 by Yutaka Honda

城端線・氷見線LRT化の意味

LRT化＝富山ライトレールと同じではない

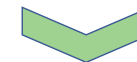
期待

城端・氷見線LRT化は
沿線市民のライフスタイルを変えていく
可能性を秘めている

持続可能な都市として生き残るために、現在検討されているLRT化は、沿線地域にとっては最後の大きなチャンスではないでしょうか…

© 2022 by Yutaka Honda

- 城端線・氷見線のLRT化によって、沿線の交通まちづくりが実現すれば、通勤・通学，買い物，観光面で利便性が飛躍的に高まる。



- クルマで通勤していた人が電車通勤できるようになる。
- 高校生は進学する高校の選択肢が広がる。
- 家族の送迎の重荷が大きく減少する。自由になる。
- 高齢者の移動機会が増える…車に頼っていた高齢者が免許を返納して、まちなかに出て行ったり、家族による送迎に頼っていた高齢者が一人で病院や観光に出かける交通行動が出てくる。

© 2022 by Yutaka Honda

- ・ 高齢者の外出が増えることによって、健康寿命の延伸や医療費・介護費等の大幅な圧縮につながる。
→ 沿線市の持続可能性にプラス（支出が減る）
- ・ まちなかのにぎわい創出による活性化も大いに期待できる。
→ 沿線市の持続可能性にプラス（収入が増える）

過度なクルマ依存によるライフスタイルを見直し、「歩いて暮らせるまち」「公共交通で暮らせるまち」をつくるために、LRT化には大きな意味がある！

城端線・氷見線LRT化への期待

■車両・施設の近代化

- ・ 高性能新型車両の導入（バリアフリー、ハイブリッド、蓄電池車）→ 維持管理コストも縮減
- ・ 富山や金沢への直通運転（トラム・トレイン）

■路線の近代化

- ・ 新駅設置（瑞龍寺，砺波市役所前，高岡市民病院前など）及び路線の延伸（井波や城端市街地，ひみ番屋街ど）
- ・ 万葉線への相互乗り入れ（市街地のトランジットモール化）
- ・ 城端線・氷見線の直通化（平面・高架）

城端線・氷見線LRT化への期待

■運行の近代化

- ・ 15～30分間隔でパターンダイヤ化
- ・ ランデブーコンセプトの導入
- ・ 快速列車の運行
- ・ 運輸連合による安価な共通運賃の導入

■他の交通機関との連携強化

- ・ パーク・アンド・ライドの導入
- ・ 主要駅でのホーム・トゥ・ホームでのバス乗り換え
- ・ レンタサイクルの導入

城端線・氷見線LRT化に向けて

城端線・氷見線LRT化に向けて

■ まず優先すべきことは…

- 直通化もさることながら、城端線や氷見線そのものの利便性を上げることが先決
- 増便してパターンダイヤ化したり、あいの風との乗り換え利便性を向上することが先
- できれば富山や金沢への直通運転を実施・増便すべきで、LRT化すれば、利用促進の一つの起爆剤になる

「LRT化」実現へスパイラルアップ

■ 城端線・氷見線LRT化に向けて

- 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ました。
- 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りません。
- 城端・氷見線の活性化に十分な時間があると思うのは、大間違い。コロナ禍の今、時間はありません。
- 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積極的に展開する必要があります！

呉西地区交通まちづくり市民会議

■ 協力団体

- 城端・氷見線活性化推進協議会
- となみ野田園空間博物館推進協議会
- 富山大学都市デザイン学部都市政策支援ユニット
- JR西日本
- JR氷見線応援委員会

目的に賛同した「協力団体」の協力を得ながら運営

市民会議の活動内容

沿線住民や行政機関等を対象とした勉強会・視察会の実施

- 1) 年間3回シリーズの「交通まちづくり公開講座」など勉強会の開催
- 2) LRT化先進事例の視察(福井市・富山市)
- 3) 「城端・氷見線LRT化を考えるアイデアソン」やワークショップ、意見交換会等の開催



© 2022 by Yutaka Honda

富山県呉西地区における交通まちづくりを担う
城端線・氷見線沿線市民団体の実践活動
～「呉西地区交通まちづくり市民会議」の取り組み～

呉西地区交通まちづくり市民会議

会 長 松本 功
副 会 長 佐野 正樹
幹 事 長 佐野 正樹
幹 事 副 長 佐野 正樹
幹 事 佐野 正樹
幹 事 佐野 正樹
幹 事 佐野 正樹

呉西地区交通まちづくり市民会議

城端線・氷見線沿線市民団体の実践活動
～「呉西地区交通まちづくり市民会議」の取り組み～

鉄道が走っているから学校に行ける
バスが走っているから買い物や病院に
公共交通と地域づくりのよい連携力を
広く皆さんとともに考えていきます。

【事務局】富山大学都市デザイン学部都市・交通デザイン学科 交通・まちづくり研究室
〒931-8505 富山県富山市南町1-1-1 富山大学都市デザイン学部都市・交通デザイン学科 交通・まちづくり研究室

取り組みの背景と目的

① 城端線・氷見線沿線市民団体の実践活動
② 城端線・氷見線沿線市民団体の実践活動
③ 城端線・氷見線沿線市民団体の実践活動

構成団体

協力団体

◆活動の内容◆ 沿線住民や行政機関等を対象とした公開講座・学習会・視察会

2018年度

2019年度

2020年度

◆発足の経緯◆

◆活動の成果◆

◆沿線住民に交通まちづくりへの関心を高めていく◆

◆これからの活動◆

結論

表彰状

ポスター発表 奨励賞

富山県呉西地区における交通まちづくりを担う
城端線・氷見線沿線市民団体の実践活動
～「呉西地区交通まちづくり市民会議」の取り組み～

本日は 富山大学都市デザイン学部都市・交通デザイン学科 交通・まちづくり研究室
松本 功 氏 呉西地区交通まちづくり市民会議
佐野 正樹 氏 呉西地区交通まちづくり市民会議
佐野 正樹 氏 呉西地区交通まちづくり市民会議
佐野 正樹 氏 呉西地区交通まちづくり市民会議
佐野 正樹 氏 呉西地区交通まちづくり市民会議
佐野 正樹 氏 呉西地区交通まちづくり市民会議

あなたの第十五回日本モビリティ・マネジメント会議におけるポスター発表は
「奨励賞」と認められました
よってその榮譽をたたえこれを表彰いたします

令和2年12月20日
一般社団法人日本モビリティ・マネジメント 代表理事 藤井 隆

