

万葉線活性化総合連携計画

平成22年2月24日

高岡市 射水市

目 次

1	はじめに（背景と目的）	1
2	高岡市・射水市の概況	
	(1) 位置、地勢	2
	(2) 人口の推移	3
	(3) 公共交通の現状	4
3	万葉線の現状と課題	
	(1) 路線の概要	6
	(2) 輸送人員の推移	
	輸送人員全体の動向	7
	定期外利用者の属性	9
	(3) 事業収支の動向	
	事業収支の現状	10
	事業収支の見通し	13
	(4) 沿線人口の推移と将来輸送人員	
	沿線人口の推移	14
	沿線人口の伸び	17
	将来輸送人員	18
	(5) 今後の課題	19
4	連携計画の基本的な方針	20
5	連携計画の対象区域	20
6	計画期間	20
7	連携計画の目標	21
8	目標を達成するために行う事業およびその実施主体	22

1 はじめに（背景と目的）

高岡市と射水市新湊地区を結ぶ万葉線は、民間事業者によって半世紀余りにわたり運行が続けられてきましたが、近年の車社会の進展や少子化等により利用者離れが続き、事業者より路線を廃止するとの意向が示されました。

専門家の意見等も踏まえ、住民、有識者、関係自治体が集って協議を重ねた結果、万葉線は重要な生活路線であり、かつ、両市の魅力あるまちづくりに活用すべき都市施設であるとの観点から存続が決定し、平成14年4月より、第三セクターによる運行が始まりました。

高岡、射水の両市とも、自家用車を移動手段の中心に据えた生活様式が浸透しており、少子化の影響などとも相まって、公共交通全体の利用者は減少の一途をたどっています。万葉線についても、第三セクターによる運行開始以来、伸び続けてきた利用者も伸び悩みを見せ始めており、周囲を取り巻く環境は今後も厳しさを増していくものと考えられます。

万葉線は、誰もが安全・安心して移動できる安定した交通手段であり、通勤・通学など沿線住民の大切な交通手段であることに加え、進展する高齢社会への福祉対策として、都市の個性の象徴として、高岡市と射水市を結ぶ都市の絆として等、様々な側面を持っています。また、世界的な環境意識の高まりを受け、自動車に過度に依存しない、環境負荷の軽減に寄与する新しい生活様式を実現する上でも、大きな役割が期待されています。

このような背景のもと、万葉線とその沿線地域における課題の解決と活性化を図るため、現状と課題を分析し、今後の方向性と具体的な事業計画を立案した「万葉線活性化総合連携計画」を策定するものです。



新型車両出発式

(2) 人口の推移

高岡・射水両市の人口推計では、全体として今後も人口の減少が続いていくと予想されており、万葉線を含め公共交通を取り巻く環境は益々厳しくなっていくものと考えられます。

年少人口の減少率が高く、通学定期利用者の減少が見込まれます。一方、老年人口は増加の傾向が見られるものの、現在の30～50歳代の運転免許保有率は100%近いため、老年人口の増加がそのまま公共交通利用者の増加には繋がりにくいものと考えられます。

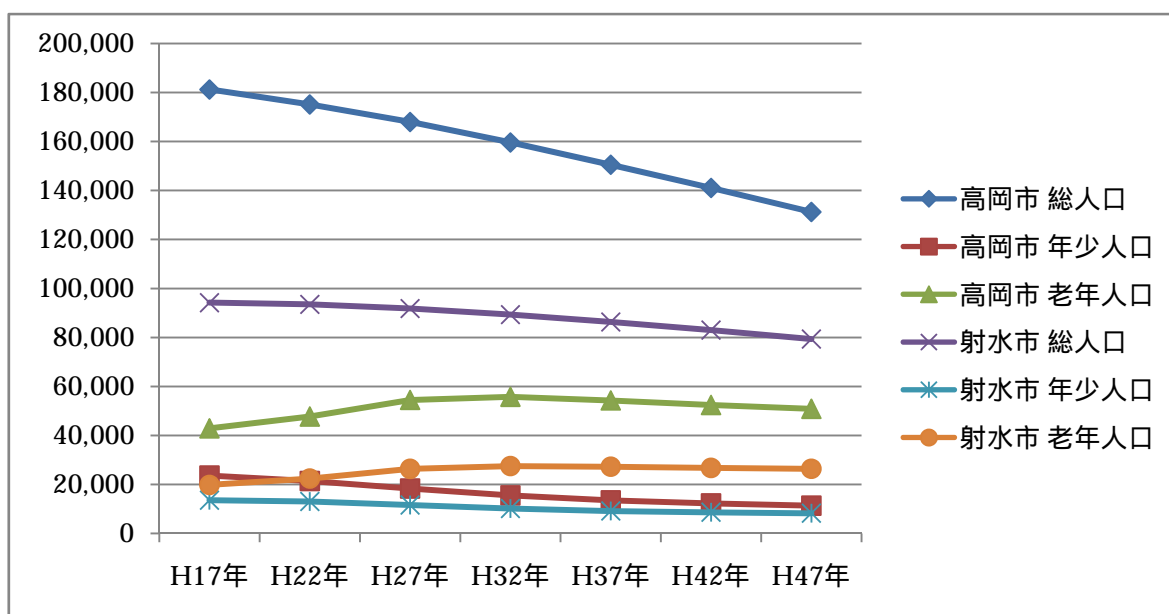


図 2 - 2 高岡市・射水市の人口推計 (平成 20 年 12 月値。国立社会保障・人口問題研究所)

表 2 - 1 高岡・射水市の人口推計

(単位：人)

		H17年	H22年	H27年	H32年	H37年	H42年	H47年
高岡市	総人口	181,229	175,108	167,955	159,594	150,509	141,048	131,229
	年少人口	23,621	21,393	18,349	15,527	13,512	12,293	11,356
	老年人口	42,886	47,729	54,506	55,789	54,303	52,425	50,879
射水市	総人口	94,209	93,509	91,809	89,312	86,310	83,016	79,339
	年少人口	13,540	12,998	11,590	10,146	9,160	8,626	8,233
	老年人口	19,808	22,394	26,360	27,497	27,253	26,764	26,409

表 2 - 2 (平成 17 年を 100 とした場合の、各年における指数値)

		H17年	H22年	H27年	H32年	H37年	H42年	H47年
高岡市	総人口	100	96.6	92.7	88.1	83.0	77.8	72.4
	年少人口	100	90.6	77.7	65.7	57.2	52.0	48.1
	老年人口	100	111.3	127.1	130.1	126.6	122.2	118.6
射水市	総人口	100	99.3	97.5	94.8	91.6	88.1	84.2
	年少人口	100	96.0	85.6	74.9	67.6	63.7	60.8
	老年人口	100	113.1	133.1	138.8	137.6	135.1	133.3

(3) 公共交通の現状

年々、公共交通の利用者は減少し続けています。

人口減少や、少子化に伴う学生数の減少などが理由として考えられるほか、分散居住の進展や、商業施設・業務施設の郊外化も、その一因となっていると思われます。

また、富山県の世帯あたりマイカー保有台数は、全国平均を大きく上回っており（福井に次いで第2位）、車社会が進展していることがうかがえます。

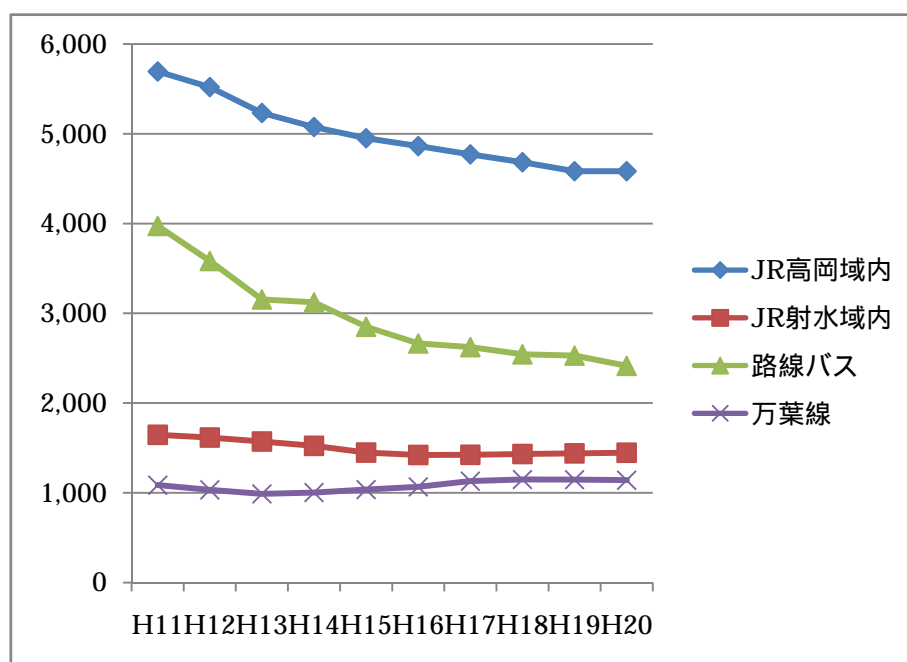


図 2 - 3 高岡市・射水市の公共交通利用者の推移 (単位：千人)

表 2 - 3 高岡市・射水市の公共交通利用者の推移 (単位：千人)

	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20
JR 高岡域内	5,693	5,519	5,231	5,074	4,950	4,862	4,770	4,682	4,582	4,582
JR 射水域内	1,646	1,616	1,571	1,523	1,449	1,422	1,423	1,433	1,439	1,446
路線バス	3,973	3,582	3,154	3,122	2,850	2,664	2,624	2,543	2,529	2,415
万葉線	1,085	1,033	988	1,003	1,036	1,066	1,130	1,148	1,147	1,140

表 2 - 4 平成 11 年を 100 とした場合の各年の比率

	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20
JR 高岡域内	100	96.94	91.88	89.13	86.95	85.4	83.79	82.24	80.48	80.48
JR 射水域内	100	98.18	95.44	92.53	88.03	86.39	86.45	87.06	87.42	87.85
路線バス	100	90.16	79.39	78.58	71.73	67.05	66.05	64.01	63.65	60.79
万葉線	100	95.21	91.06	92.44	95.48	98.25	104.2	105.8	105.7	105.1

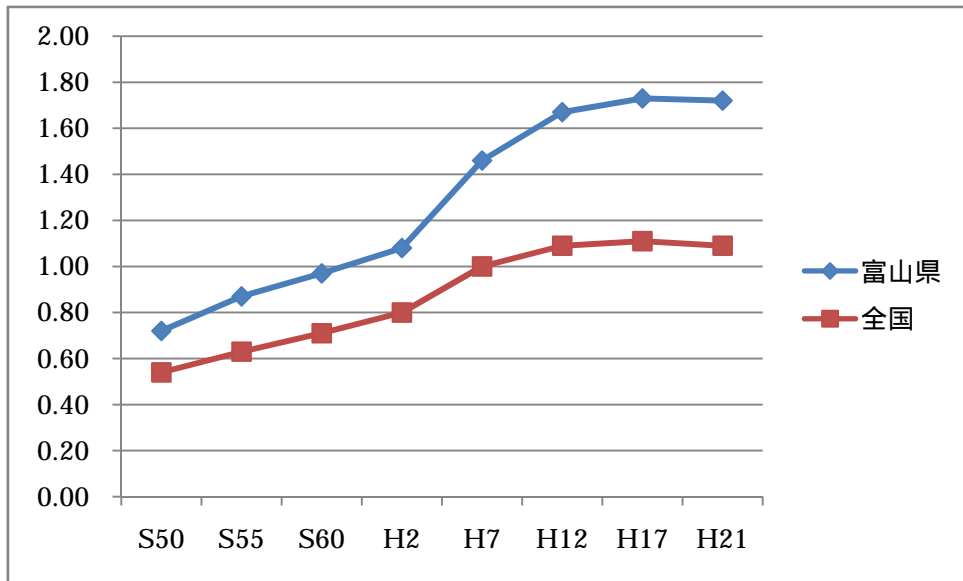


図 2 - 4 世帯あたりマイカー保有台数 (単位：台)

表 2 - 5 世帯あたりマイカー保有台数 (単位：台)

	S50	S55	S60	H2	H7	H12	H17	H21
富山県	0.72	0.87	0.97	1.08	1.46	1.67	1.73	1.72
全国	0.54	0.63	0.71	0.80	1.00	1.09	1.11	1.09

(2) 輸送人員の推移

輸送人員全体の動向

輸送人員総数は、第3セクター化を行った平成14年度から増加に転じていましたが、19年度、20年度と若干減少しています。

平成15年4月の運賃改定以降、通学定期の利用に大きな伸びがみられます。通勤定期も僅かながら増加傾向にあります。

定期外利用は、平成17年度までは増加していましたが、18年度以降は減少傾向にあります。

券種別の利用者数は、一貫して定期外利用が最も多く、全体の6～7割を占めています。

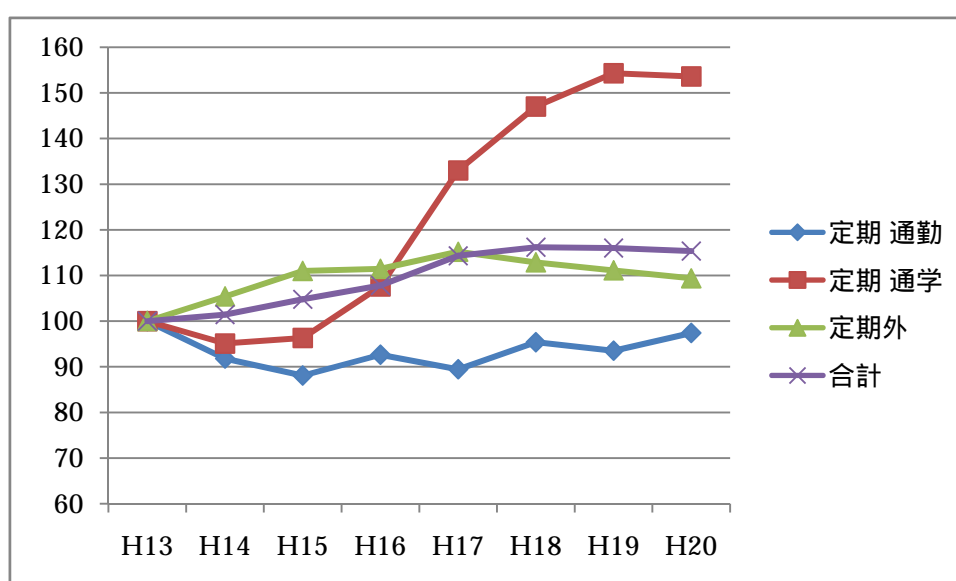


図3-2 輸送人員の推移 (平成13年を100としている)

表3-2 万葉線輸送人員数

(単位：人)

	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20
定期	通勤	154,849	142,147	136,384	143,431	138,510	147,692	150,840
	通学	175,311	166,718	168,862	188,658	233,156	257,720	269,264
定期外	658,271	693,795	730,545	733,547	758,353	743,018	731,394	720,024
合計	988,431	1,002,660	1,035,791	1,065,636	1,130,019	1,148,430	1,146,695	1,140,128

表3-3 平成13年を100とした場合の券種別比率

	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20
定期	通勤	100	91.8	88.08	92.63	89.45	93.51	97.41
	通学	100	95.1	96.32	107.61	133	154.3	153.59
定期外	100	105.4	110.98	111.44	115.2	112.87	111.11	109.38
合計	100	101.44	104.79	107.81	114.32	116.19	116.01	115.35

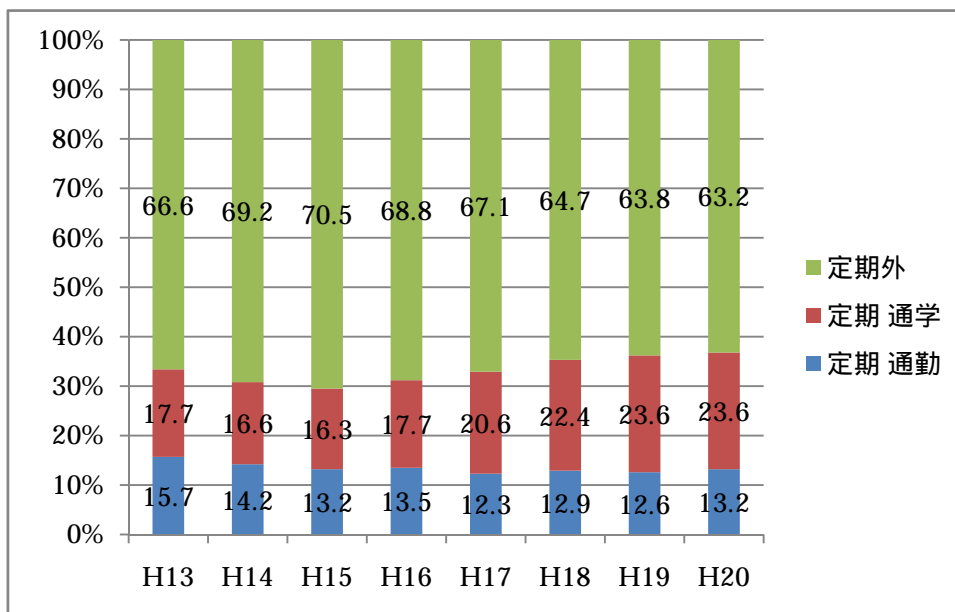


図3 - 3 券種別利用率

表3 - 4 利用者の券種別比率

(単位：%)

		H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20
定期	通勤	15.7	14.2	13.2	13.5	12.3	12.9	12.6	13.2
	通学	17.7	16.6	16.3	17.7	20.6	22.4	23.6	23.6
定期外		66.6	69.2	70.5	68.8	67.1	64.7	63.8	63.2

定期外利用者の属性

定期外利用者は、大多数（85～90％）が現金、または回数券による利用です。

回数券の利用が減少していますが、これは学生を中心として割引率の高い定期券にシフトしている面が大きいと考えられます。

1日フリー券等の利用が僅かながら伸びており、今後も「ドラえもん1日フリーきっぷ」をはじめとする企画チケットなどの活用が求められます。

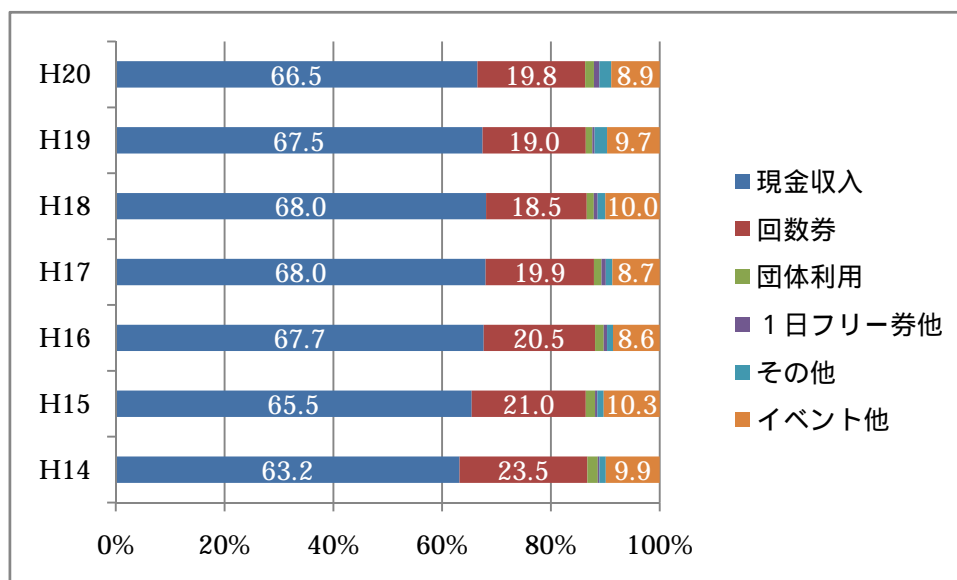


図3-4 定期外利用者の券種別比率 (単位：%)

表3-5 定期外利用者の券種別人数 (単位：人)

	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20
現金収入	437,794	474,611	496,277	516,028	505,379	493,984	478,903
回数券	162,925	151,886	150,198	150,991	137,137	138,605	142,796
団体利用	13,208	12,186	11,912	10,257	9,933	8,549	11,318
1日フリー券他	1,853	2,649	4,505	5,851	5,403	3,132	7,161
その他	8,345	8,555	7,719	8,962	10,681	16,490	15,512
イベント他	68,457	74,441	62,936	66,264	74,485	70,634	64,334

(3) 事業収支の動向

事業収支の現状

営業収益は、平成 15 年 4 月の運賃改定（平均 18%の値下げ）による落ち込み以降、僅かながら増加傾向にあり、営業費用の低減傾向とも相まって、経常損失額は徐々に抑制されてきています。

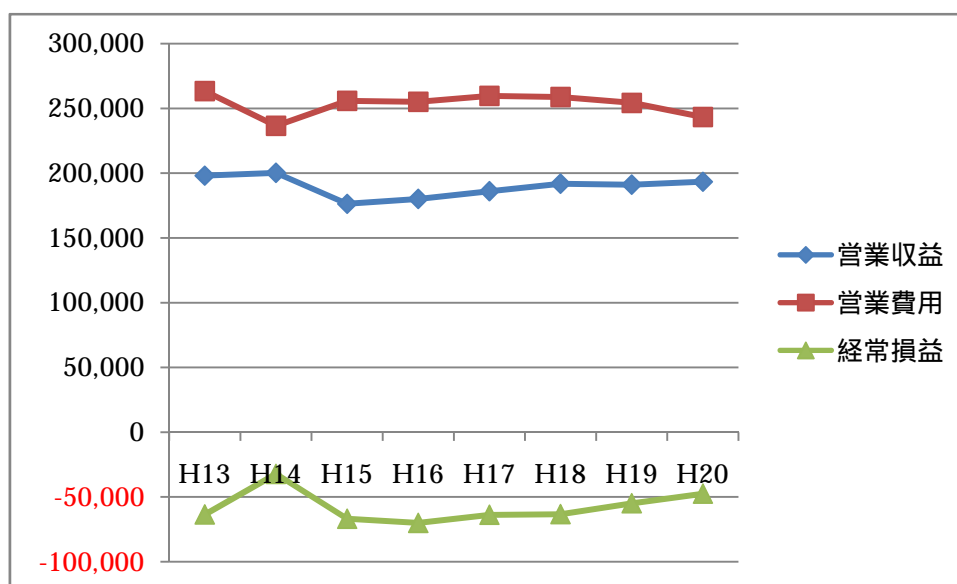


図 3 - 5 事業収支の推移

表 3 - 6 事業収支の推移

(単位：千円)

	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20
営業収益	198,058	200,174	176,313	180,091	185,990	191,803	191,038	193,346
営業費用	263,358	236,500	255,809	255,087	259,638	258,768	254,228	243,311
営業損益	-65,300	-36,326	-79,496	-74,996	-73,648	-66,965	-63,190	-49,965
営業外収益	1,683	4,032	12,594	4,895	9,803	3,604	8,264	2,414
経常損益	-63,617	-32,294	-66,902	-70,101	-63,845	-63,361	-54,926	-47,551

営業費用の内訳は、人件費が全体の3分の2程度と、大きい割合を占めているものの、近年は企業努力により低減傾向にあります。

修繕費は増加傾向にある。定期点検等に係る費用のほか、車両の破損に対する修繕が多くを占めていますが、それは保険や補償により賄われています。

(平成19年度については、沿線の電線地中化工事に伴う架線工事(国から同額の補償あり)のためであり、それを除けば16年度並みの値となります)

動力費は概ね横ばいであるが、平成20年度は市場の燃料・電力価格の影響を受けて増加しました。

その他費用(人件費、動力費、修繕費に含まれない経費)も増加傾向にあります。これはグッズ購入費や広告宣伝費等の積極展開によるものが多く、次頁「運輸雑収入」の増加に寄与しています。

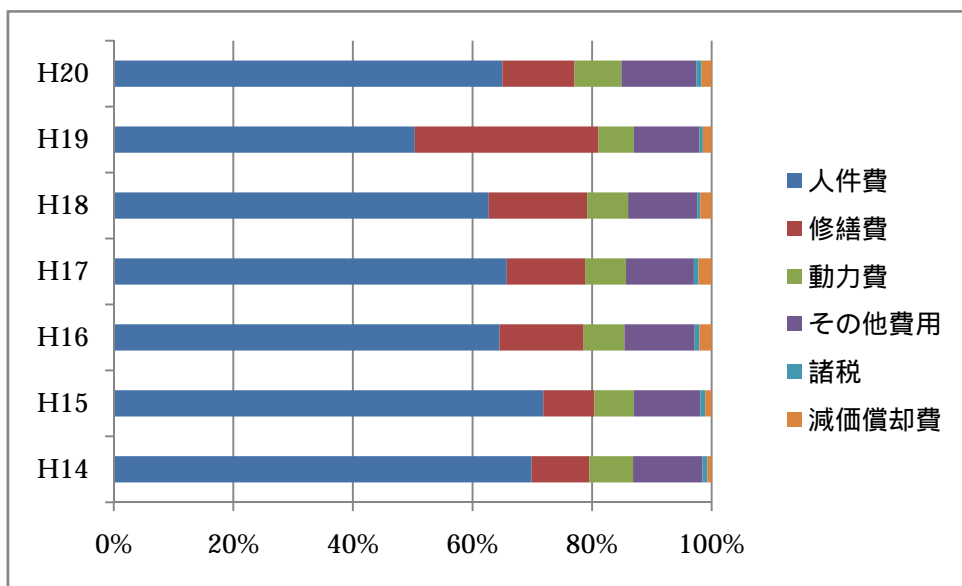


図3-6 営業費用細目比率

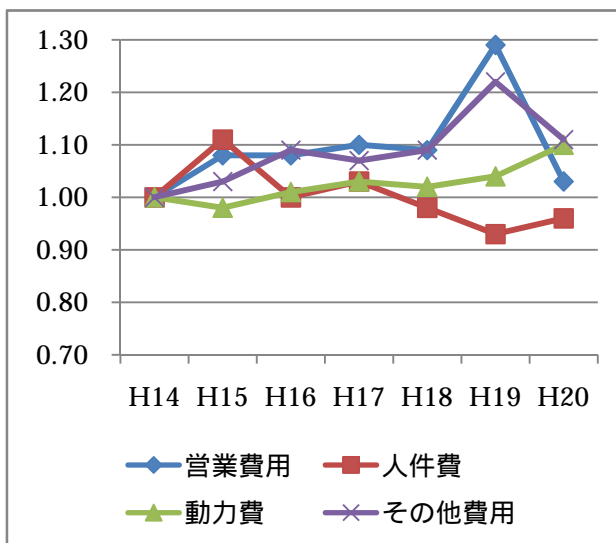


図3-7 営業費用細目(平成14年を1.0としている)

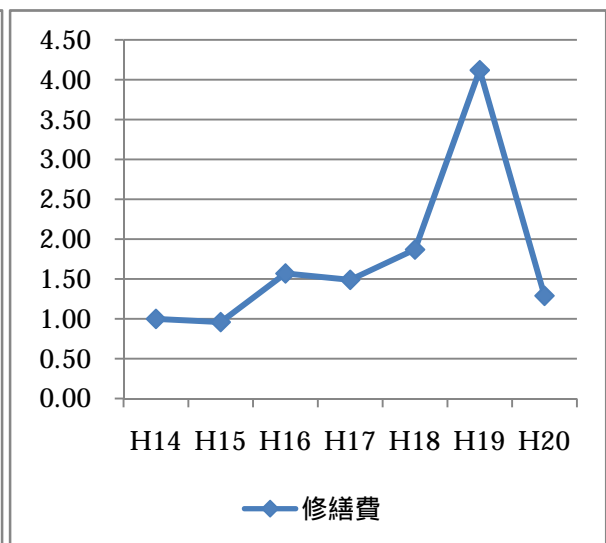


図3-8 (同左)

営業収益のうち、運輸収入（運賃収入）は概ね横ばいですが、輸送人員（7 頁参照）の伸びとは必ずしも連動しておらず、以前として厳しい状態が続いています。

運輸雑収入は大きな伸びを見せています。これは広告収入やグッズの売り上げの増加によるものであり、運輸収入の落ち込みをカバーする上でも、今後も積極的に展開していく必要があります。

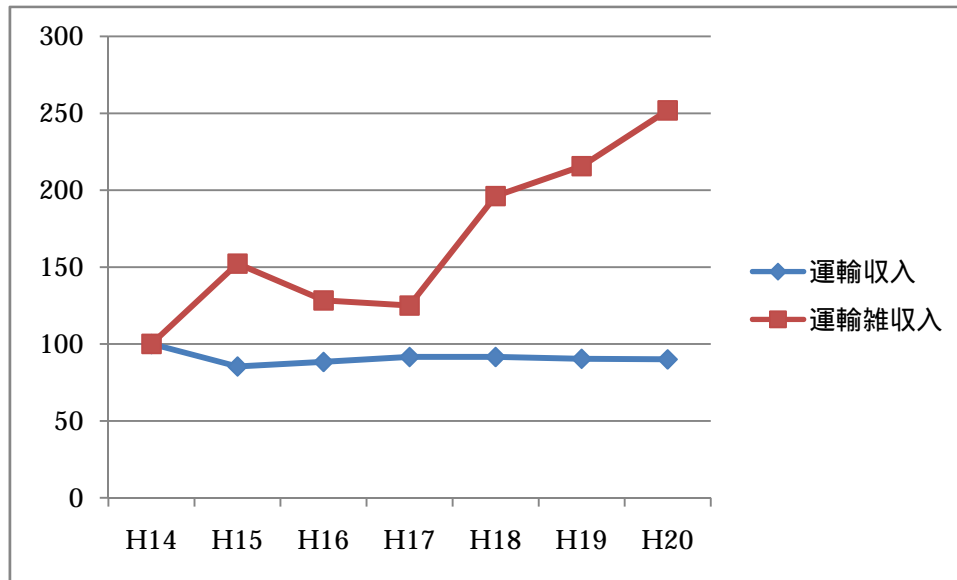


図3 - 9 営業収益の推移
(平成14年を100としている)

事業収支の見通し

平成 12 年度、17 年度の推計値とこれまでの実績値を元に、19 年度において収支推計の見直しを行っています。見直し計画では概ね 5 ～ 6 千万円の経常損失が継続すると見込まれています。

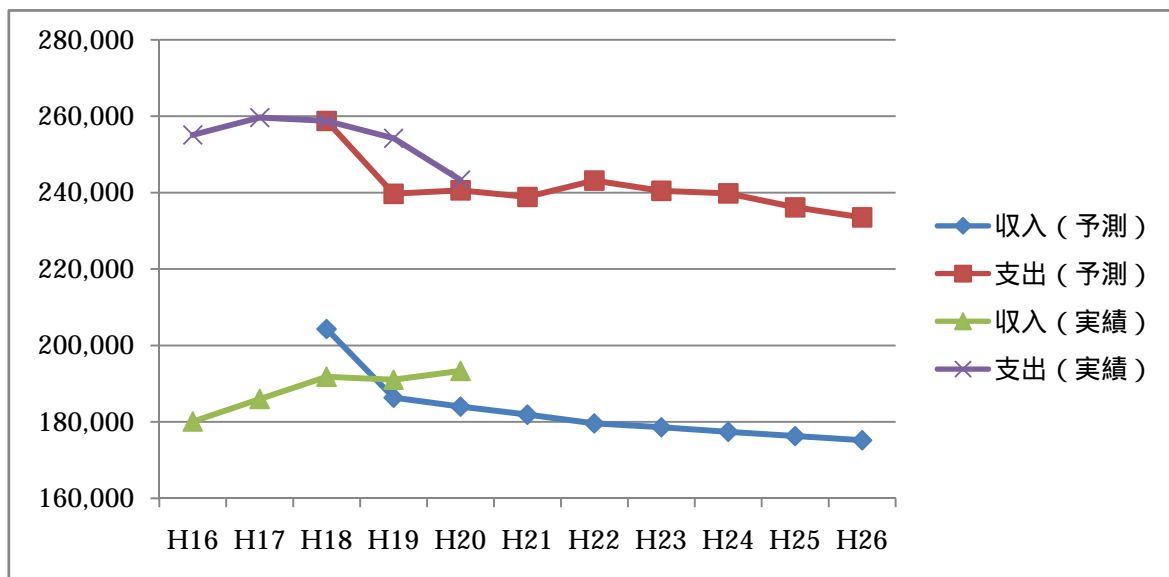


図 3 - 1 0 事業収支の見通し

表 3 - 7 事業収支の見通し

(単位：千円)

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
収入（予測）	204,315	186,340	184,000	181,900	179,600	178,600	177,400	176,300	175,200
支出（"）	258,768	239,694	240,593	238,864	243,156	240,468	239,800	236,152	233,521
損失（"）	-54,453	-53,354	-56,593	-56,964	-63,556	-61,868	-62,400	-59,852	-58,321
収入（実績）	191,803	191,038	193,346						
支出（"）	258,768	254,228	243,311						
損失（"）	-63,361	-54,926	-47,551						

(4) 沿線人口の推移と将来輸送人員

沿線人口の推移

万葉線沿線地域における人口の推移は、高岡・射水両市沿線とも年々減少しています。

高岡・射水両市沿線とも、老年人口（65歳以上）が増加し、年少人口（15歳未満）と生産年齢人口（15 - 64歳）が減少しており、少子高齢化が進んでいることがわかります。

年少人口は減少しているものの、通学定期の利用が大きく伸びている（図3 - 2）のは、平成15年4月から開始した割引率の高い定期券（年間定期券）が浸透してきたためと思われます。

表3 - 8 高岡市・射水市と万葉線沿線の人口の推移（単位：人）

	H16	H17	H18	H19	H20	H21
高岡・沿線	44,068	43,651	43,426	43,121	42,691	42,570
射水・沿線	18,668	18,363	18,030	17,735	17,437	17,088
沿線計	62,736	62,014	61,456	60,856	60,128	59,658
高岡市全体	182,981	181,195	180,012	179,088	178,049	176,562
射水市全体	94,237	94,187	94,438	94,626	94,557	94,313

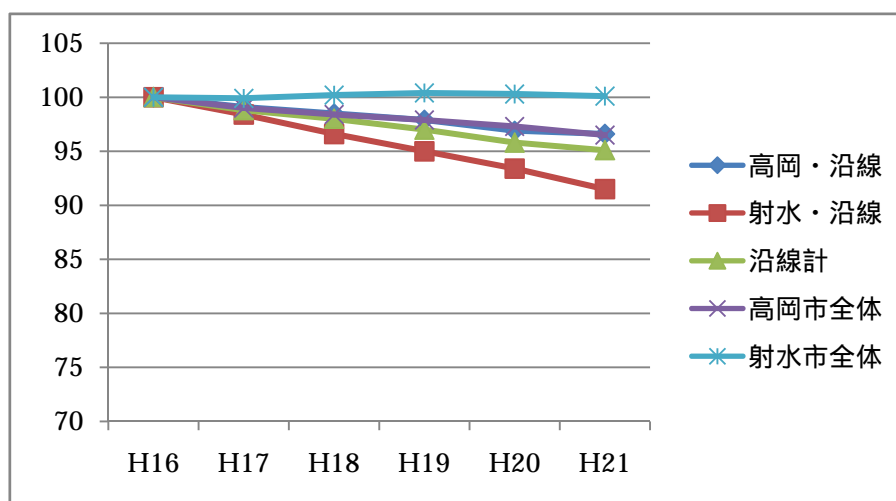


図3 - 1 1 高岡市・射水市と万葉線沿線の人口の推移
（平成16年を100としている）

表 3 - 9 高岡市・射水市の万葉線沿線地域における階層別人口の推移 (単位：人)

		H16	H17	H18	H19	H20	H21	H16-H21 比	
								差分	増減率
高岡市	0-14 歳	5,444	5,349	5,254	5,189	5,061	4,980	-464	-8.5%
	15-64 歳	28,136	27,703	27,385	26,844	26,332	26,012	-2,124	-7.5%
	65 歳以上	10,488	10,599	10,787	11,088	11,298	11,578	1,090	10.4%
	計	44,068	43,651	43,426	43,121	42,691	42,570	-1,498	-3.4%
	高齢化率	23.8%	24.3%	24.8%	25.7%	26.5%	27.2%		
射水市	0-14 歳	2,144	2,087	2,033	1,958	1,905	1,876	-268	-12.5%
	15-64 歳	11,443	11,171	10,838	10,467	10,139	9,783	-1,660	-14.5%
	65 歳以上	5,081	5,105	5,159	5,310	5,393	5,429	348	6.8%
	計	18,668	18,363	18,030	17,735	17,437	17,088	-1,580	-8.5%
	高齢化率	27.2%	27.8%	28.6%	29.9%	30.9%	31.8%		

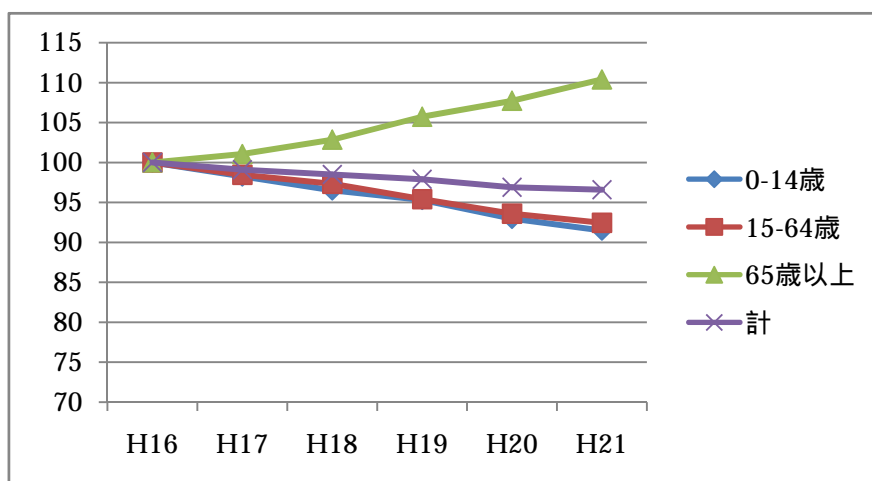


図 3 - 1 2 高岡市の万葉線沿線地域における人口の推移 (平成 16 年を 100 としている)

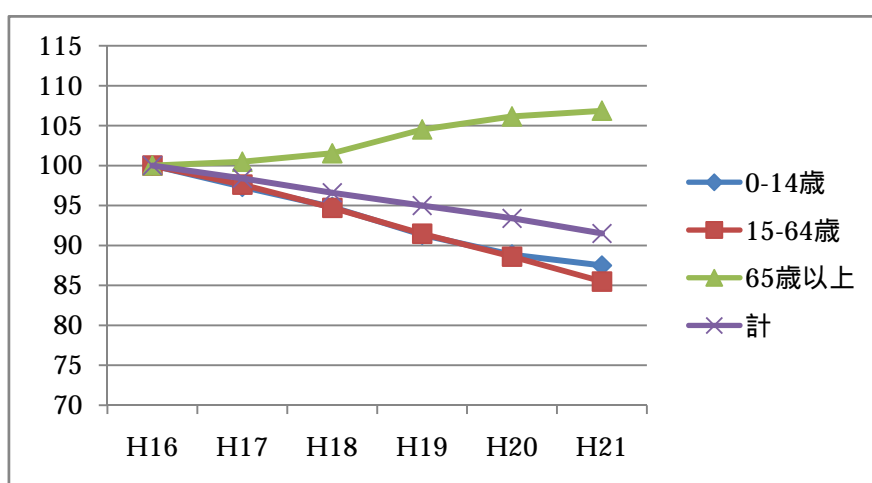
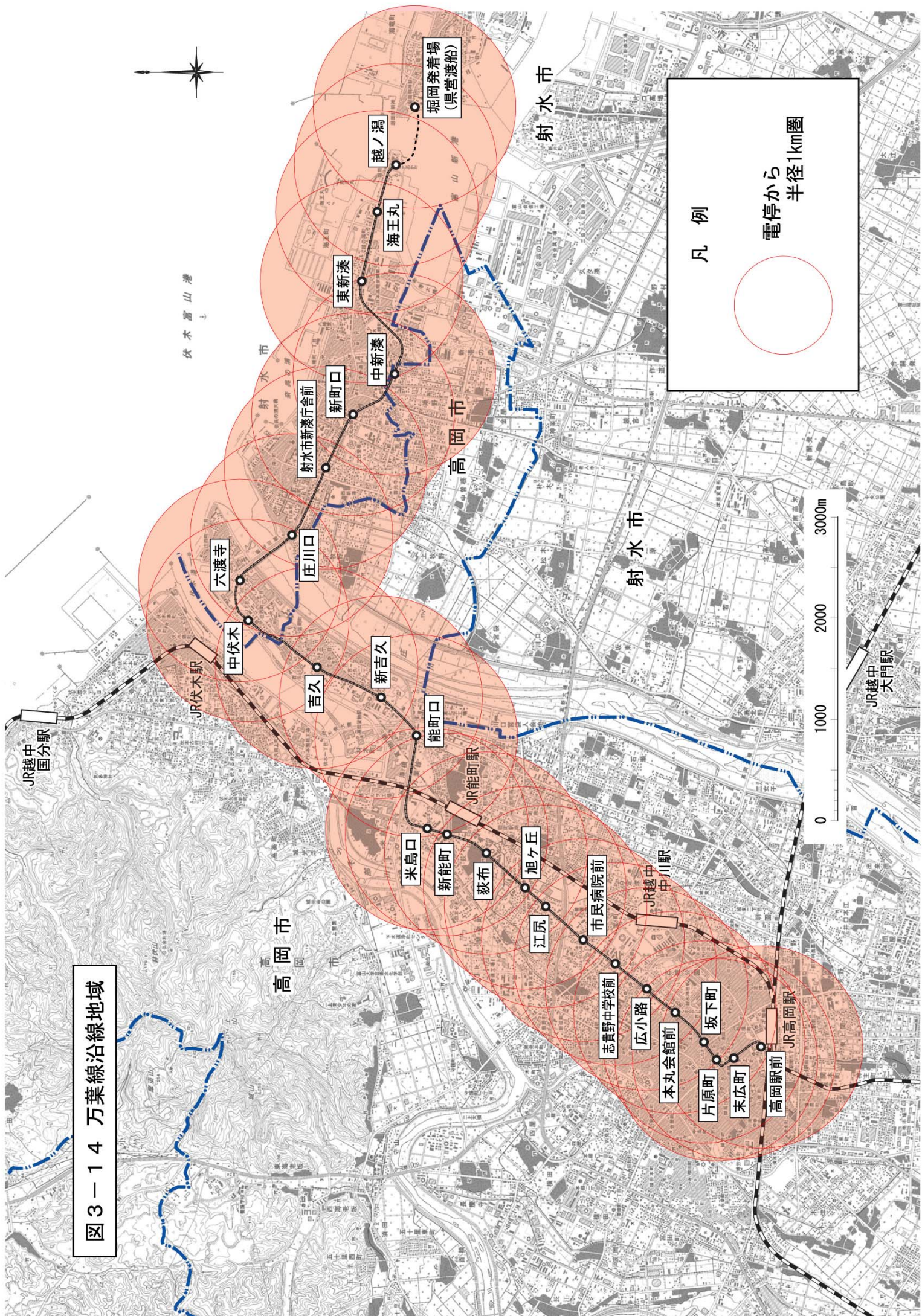


図 3 - 1 3 射水市の万葉線沿線地域における人口の推移 (平成 16 年を 100 としている)

図3-1-4 万葉線沿線地域



凡例
電停から
半径1km圏

0 1000 2000 3000m



沿線人口の伸び

万葉線の利用に大きくかかわる沿線の人口の状況は次のとおりです。

沿線人口の総人口に占める比率は、高岡市では約 24%、射水市では約 18%となっています。

射水市では、沿線地域はほぼ新湊地区に包含されており、新湊地区の人口に占める比率は約 44%となっています。

高岡市の沿線地域の人口は、全市の人口の推移と同じ動きをみせています（図 3 - 9）

以上により、沿線の人口は、高岡市側は高岡市と、射水市側は新湊地区の人口動向に連動して推移するものと考えられます。

将来人口の推計には、国立社会保障・人口問題研究所が平成 15 年 12 月と平成 20 年 12 月に発表した推計値を元に算出しました（新湊地区の推計は、市町村合併前の新湊市の数値を用いるため、平成 15 年のものを参考にしました）。

なお、今回求める沿線人口の将来予測は、沿線人口を以下の年齢別区分に行い、それぞれ通学定期、通勤定期、定期外の利用形態の伸び率に相当すると仮定しました。

・年少人口	0～14 歳	通学定期の伸び率に比例
・生産年齢人口	15～64 歳	通勤定期 "
・合計人口	全年齢	定期外利用 "

これに基づき、現在の沿線人口に、それぞれ高岡市および射水市新湊地区の年齢区分別人口の伸びを乗じて求めることとしました。

表 3 - 1 0 高岡市・射水市の万葉線沿線における将来人口推計 （単位：人）

	年齢区分	H20	H22	H27	H22/H20	H27/H20	備考
高岡市	総人口	42,691	42,110	40,398	0.986	0.946	定期外伸び率
	0～14	5,061	4,871	4,167	0.960	0.823	通学伸び率
	15～64	26,332	25,532	22,872	0.968	0.869	通勤伸び率
射水市	総人口	17,437	17,228	16,708	0.988	0.958	定期外伸び率
	0～14	1,905	1,866	1,678	0.979	0.881	通学伸び率
	15～64	10,139	9,879	9,047	0.973	0.892	通勤伸び率

将来輸送人員

平成 18 年度に調査した高岡市、射水市の定期・定期外別の輸送人員の割合を基に、20 年度の地域別輸送人員を導き出したものは次のとおりです。

表 3 - 1 1 輸送人員の内訳（平成 20 年度）（単位：人）

	定期		定期外	合計
	通勤	通学		
高岡市	通勤	100,610	488,176	768,385
	通学	179,599		
	計	280,209		
射水市	通勤	50,230	231,848	371,743
	通学	89,665		
	計	139,895		
合計		420,104	720,024	1,140,128

前頁 で推計した人口の推移と平成 20 年度の輸送実績を元にした場合、将来輸送人員は次のように推計されます。

表 3 - 1 2 将来輸送人員推計値（単位：人）

	乗車区分		平成 20 年	H22/H20	平成 22 年	H27/H20	平成 27 年
	定期	定期外					
高岡市	定期	通勤	100,610	0.968	97,405	0.869	87,391
		通学	179,599	0.960	172,442	0.823	147,889
	定期外	488,176	0.986	481,399	0.946	461,963	
高岡市計			768,385		751,246		697,243
射水市	定期	通勤	50,230	0.973	48,893	0.892	44,818
		通学	89,665	0.979	87,778	0.881	78,991
	定期外	231,848	0.988	229,015	0.958	222,168	
射水市計			371,743		365,686		345,977
合計	定期	通勤	150,840		146,298		132,209
		通学	269,264		260,220		226,880
	定期外	720,024		710,414		684,131	
合計			1,140,128		1,116,932		1,043,220

定期外、通学、通勤の各伸び率は、それぞれ総人口、年少人口、生産年齢人口（総人口から年少・老年の各人口を差し引いたもの）の伸び率に準じて算出

(5) 今後の課題

① 交通弱者や利用者ニーズに対応した環境づくり

これからも引き続き、地域の生活の足として大切な役割を果たしていくために、万葉線の乗降に係る様々な制約、ストレスを除いた、快適な移動環境を整えることが求められています。

そのため、幼児や高齢者、障がい者の方々など、あらゆる人がスムーズに電車の乗り降りができるよう、施設・設備のユニバーサルデザイン、乗降環境のバリアフリー化に努める必要があります。

また、安全・安心で確実な移動環境を提供することが、輸送事業の大前提であるため、それに資する設備の充実・更新にも努めていくことが必要です。

さらに、アクセス利便性の向上やサービス改善など、地域の実情や利用者ニーズに即した、より利用しやすく快適な環境を提供することで、公共交通への転換促進を図ることが必要です。

② 多様な利用目的の提供

本格的な人口減少時代を迎え、市外・県外から来訪者を呼び込む「交流人口の増大」が、都市の活性化を握る重要な要素となっていますが、公共交通の活性化についても同様のことが言えます。観光、研修、コンベンションなど、万葉線を利用する多様な機会を創出、またはPRすることで万葉線の持つポテンシャルを高め、行きたくなる、乗りたくなる、と思ってもらえる環境づくりが必要であると考えます。

③ 都市の魅力づくりへの貢献

電車を“目的地への移動手段”として捉えるのみならず、“電車に乗ることこそが目的”と感じてもらえる魅力を、万葉線は十分に持っています。全国でも数少ない、「路面電車の走るまち」「赤い電車の走るまち」として県内外にアピールし、沿線の豊富な観光・景勝地と併せて、「都市の顔」としての魅力を高めていく必要があります。

④ マイカー利用の抑制と環境負荷の軽減

地球温暖化による地球環境の悪化が一層進むことが危惧されており、昨今の環境意識の高まりなどにより、二酸化炭素(CO₂)など温室効果ガスの大幅な削減を図るため、運輸・輸送部門においても環境負荷の軽減を図る対策が求められています。

特に、CO₂排出量が増加しているマイカー利用者に対し、輸送サービスの充実強化により、環境負荷の少ない公共交通への転換促進を図り、過度のマイカー依存の傾向を是正していくことで、環境負荷の少ない、エコでクリーンなまちづくりを進めていく必要があります。

4 連携計画の基本的な方針

現状がそうであるように、今後も人口減少、自動車交通への依存が続くと思われ、公共交通全般において引き続き厳しい状況が続くと考えられます。

自動車への過度の依存が、利用者減少などによる公共交通の衰退を招き、更なる公共交通サービスの低下を招くといった悪循環を放置すれば、環境問題や少子高齢化をはじめ、様々な課題は深刻さを増していくものと考えられます。

マイカーによる移動は、高い利便性を持つ反面、他の移動手段に比して遙かに高い CO₂排出量を伴うため、環境に対し大きな負荷をかけるとともに、即ちそれは後世の負担となって返ってくることを意味します。こうした負のサイクルからの脱却を図るため、各自が高い意識の下に車中心の社会を見直し、多少の不便を感じても公共交通を利用する姿勢が大切であると考えます。

また、何らかの理由でマイカーを利用できない、いわゆる「交通弱者」の方にとって、公共交通はなくてはならないものであり、今後も欠かすことのできない重要な移動手段です。

質の高い輸送サービスを提供することは、単に住民の生活の足を確保するだけでなく、多くの方が移動することによって、交流の機会や新たな商機が生まれることにも繋がり、都市の活性化に寄与すると考えられます。

このため、高岡市・射水市を結ぶ万葉線においては、引き続き安全・安心に配慮した快適な輸送サービスを提供することにより、路線の維持・活性化を図るとともに、沿線地域を中心として都市に魅力と活力を与え、利用者や地域に愛される路線をめざします。

さらに、接続する交通機関や移動手段を組み合わせた、利便性の高い環境や、誰もが乗り降りや運賃支払いに戸惑うことなく、スムーズに電車を利用出来る環境を整備することにより、利用者本位の、使いやすく効率的で効果的なサービスを提供していくことが必要であると考えます。

5 連携計画の対象区域

高岡市、射水市（万葉線（高岡軌道線、新湊港線）の軌道、鉄道区間とその沿線地域）

6 計画期間

平成22年度（2010年度）～平成26年度（2014年度）の5年間

7 連携計画の目標

(1) 安全・安心の輸送サービス

輸送事業の根幹である安全・安心を最優先に、今後も継続して安定した輸送サービスを提供するため、路線・路盤の整備をはじめ、必要な設備の充実・更新に努めます。

(2) 乗降環境の改善

バリアフリー環境を整え、誰にでも乗り降りしやすい、快適で質の高い輸送サービスを提供します。また、利用者がスムーズに次の目的地へ向かえるよう、他の移動手段、交通手段との接続機能を強化します。

(3) サービスの充実と魅力向上

利用者ニーズを的確に捉え、時代に即したサービスを提供することで、万葉線の利便性を高め、利用の向上に努めます。また、沿線にある豊富な歴史・文化遺産や観光資源を組み合わせた観光プランを提供したり、電車を見ること、電車に乗ることが目的で訪れたいくなるような情報を提供したりするなど、万葉線の魅力を高め、活性化に努めます。

(4) 地域や他の機関との連携強化

万葉線がこれからも安定的に存続していくためには、沿線住民をはじめ関係各所の理解と支援が不可欠であることから、地域や他の機関との連携を強化し、環境対策などとも連動した、公共交通への転換促進などの啓発や、沿線イベント等も含めた様々な情報の周知に努め、物心両面での支援が期待できる土壌づくりに努めます。



保育園児との「豆まき電車」

8 目標を達成するために行う事業及びその実施主体

(1) 安全・安心の輸送サービス

① 重軌条交換及び軌道道床硬質構造化

事業概要

電車走行時の振動を抑え、快適な乗り心地を提供するとともに、通行時に発生する振動・騒音など、周辺住民にも配慮した環境を整えます。

未整備区間については、1mあたり37kgないし40kgのレールを利用しており、断面の摩耗とレール癖の発生が見受けられることから、50kgNのレールに変更（重軌条）し、軌道道床硬質の構造化と併せて、走行安定性と制振性を高め、快適な走行を実現します。

実施主体

万葉線株式会社

計画期間

平成22年度（2010年度）～平成26年度（2014年度）

② 信号保安設備の更新

事業概要

耐用年数を超えた踏切を更新し、故障等による運行ダイヤの遅延を防ぎ、安定した輸送サービスの提供に努めます。

また、踏切毎に設置してある運転士知らせ灯をLEDに交換し、視認性の向上と省電力化による経費の節減を図ります。

実施主体

万葉線株式会社

計画期間

平成22年度（2010年度）～平成24年度（2012年度）

③ 電路設備の更新

事業概要

電車のパンタグラフと接触して車両に電気を供給するトロリー線について、耐用年数を超え、断線や漏電の可能性が高まるため、電車線・吊架線を更新します。

その際、形状を85sq（スクウェア。電車線の単位）から110sqへと重いものに交換することで、電気の供給ロスを抑え、経費の節減を図るとともに、故障等による運行ダイヤの遅延を防ぎ、安定した輸送サービスの提供に努めます。

実施主体

万葉線株式会社

計画期間

平成22年度（2010年度）、平成25年度（2013年度）～平成26年度（2014年度）

④ 変電所設備の更新

事業概要

変電所の整流器（電力変換装置）が老朽化し、耐用年数を超えているため、これを更新し、安定した輸送サービスの提供に努めます。

実施主体

万葉線株式会社

計画期間

平成 24 年度（2012 年度）

⑤ 除雪車両の更新

事業概要

現在の除雪車両は廃車となった車両を用いており、老朽化が著しいため、これを更新し、降雪時の円滑な輸送サービスの提供に努めます。

実施主体

万葉線株式会社

計画期間

平成 23 年度（2011 年度）

(2) 乗降環境の改善

① 停留施設の整備

事業概要

移動の不便を解消するため、電停のホームを低床式車両の出入り口の高さに合うよう嵩上げし、足腰の不自由な高齢者等にも優しいバリアフリー環境を整備します。

また、降雨・降雪時等における待ち合い時間のストレスの軽減を図るため、ホーム上屋の新設・改良にも取り組みます。

実施主体

万葉線株式会社

計画期間

平成 22 年度（2010 年度）～平成 24 年度（2012 年度）

② 待合室の改良

事業概要

天候不順時の電車待ち合わせ等で利用客が不便を感じることをないよう、老朽化した待合室を改良し、利用環境の向上を図ります。

実施主体

万葉線株式会社

計画期間

平成 22 年度（2010 年度）～平成 24 年度（2012 年度）

③ J R 高岡駅（交通広場）への延伸

事業概要

高岡市が整備を進めている高岡駅周辺整備事業に伴い、整備が予定されている交通広場まで万葉線の高岡駅前停留所を移設・延伸し、交通結節機能の強化と乗り継ぎ利便性の向上を図ります。

実施主体

万葉線株式会社

計画期間

平成 23 年度（2011 年度）～平成 25 年度（2013 年度）

④ 小規模自転車駐車場の整備

事業概要

マイカー利用の抑制や環境負荷の軽減にも資するパークアンドライドを推進するため、片原町電停付近に自転車駐車場を整備し、利便性の向上と利用促進を図ります。

実施主体

高岡市

計画期間

平成 22 年度（2010 年度）～平成 24 年度（2012 年度）

⑤ 計画的な車両の更新

事業概要

現状、昭和 40 年代に整備の旧型 5 編成と、平成 10 年代に整備の新型 6 編成を運用し、日々の 6 両運行体制を維持していますが、昭和 40 年代整備の車両の老朽化が進んでいること、バリアフリーの一層の推進が求められていることなどから、今後も計画的に車両の更新を図り、利便性の向上に努めます。

実施主体

万葉線株式会社

計画期間

平成 26 年度（2014 年度）以降

⑥ ICカード乗車システムの導入

事業概要

他の交通事業者との共用が可能なICカード乗車システムを導入し、乗降時の時間短縮と乗り継ぎ利便性の向上を図るとともに、交通事業者相互の連携により、公共交通全体の活性化を目指します。

実施主体

万葉線株式会社

計画期間

平成26年度（2014年度）以降

⑦ 軌道優先信号の導入

事業概要

道路上に敷設されたレールを走る軌道区間においては、道路の混雑具合や、右折のため停車中の自動車などによって走行が妨げられることが多く、しばしば到着時間の遅延が発生するところから、電車の走行を最優先して信号機の点灯時間が変化する、軌道優先信号システムを導入し、電車の走行安全性の向上と到着時間の短縮、定時性の確保につなげます。

実施主体

万葉線株式会社

計画期間

平成26年度（2014年度）以降

⑧ 更なる延伸の検討

事業概要

北陸新幹線の開業や新湊大橋の開通など、交通体系の変化に伴い、人・モノの流動に大きな変化が生じると予想されます。また、それらをきっかけとして、周辺環境の整備や集客施設の立地が促されることにより、新たなにぎわいと活性化が期待されます。公共交通に求められる役割と課題を見据えながら、時代の変化に則して万葉線がどうあるべきなのか、その方策の1つとして、路線の延伸に関する検討を行います。併せて、既存車両へのバッテリーの搭載や、ディーゼルエンジンと電気モーターを併用するハイブリッド電車など、延伸区間を走行する車両の方式についても検討します。

実施主体

高岡市、射水市、万葉線株式会社

計画期間

平成22年度（2010年度）～平成26年度（2014年度）

(3) サービスの充実と魅力向上

① 夜間増発の実証実験

事業概要

高岡駅前電停の終電時間を、現行の 22 時台から 23 時台に延長する実証実験を行い、万葉線の利用増、中心街や飲食店等の活性化、自動車から電車への転換促進等に向けた効果を検証します。

実施主体

万葉線株式会社

計画期間

平成 22 年度（2010 年度）～平成 24 年度（2012 年度）

② 新型定期券の発行

事業概要

現在の通勤・通学定期に加え、高齢者を対象とした有利な定期券や、他の交通機関と共用できる定期券を開発し、新規需要の掘り起こしを図ります。

実施主体

万葉線株式会社

計画期間

平成 23 年度（2011 年度）～平成 26 年度（2014 年度）

③ 観光案内看板の設置

事業概要

万葉線沿線の観光地を訪れられる方々が、電車を降りてからスムーズに目的地までたどり着けるよう、停留所に観光案内看板を設置し、利便性の向上を図ります。

実施主体

万葉線株式会社、万葉線対策協議会

計画期間

平成 22 年度（2010 年度）～平成 23 年度（2011 年度）

④ 万葉線情報の発信

事業概要

豊富な歴史・文化遺産や観光スポット、多彩なイベントや祭り、美味しいお店や名物、電車にまつわるトピックなど、万葉線とその沿線にある様々な情報を定期的に発信し、魅力を広く伝えることで、観光客のみならず地元の利用客増と活性化をめざします。

実施主体

万葉線株式会社、万葉線対策協議会、万葉線を愛する会

計画期間

平成 22 年度（2010 年度）～平成 26 年度（2014 年度）

⑤ 万葉線体験ツアーの開催

事業概要

近隣の観光資源を活用した“電車の旅”を実施し、参加者に万葉線の魅力を体感し、愛着を深めてもらい、次の自主的な利用を促し、ロコミによる拡がりへとつなげます。

実施主体

万葉線対策協議会、万葉線を愛する会

計画期間

平成 22 年度（2010 年度）～平成 26 年度（2014 年度）

⑥ 沿線店舗等とのタイアップによる魅力向上

事業概要

一定金額以上の買い物をした客に対し帰りの乗車券を提供したり、電車利用者に対し飲食の割引やサービスを提供したりするなど、沿線の店舗等とのタイアップを積極的に展開し、電車に乗るメリット、魅力を高め、利用増につなげます。

実施主体

万葉線株式会社、万葉線を愛する会

計画期間

平成 22 年度（2010 年度）～平成 26 年度（2014 年度）

(4) 地域や他の機関との連携の強化

① ノーマイカー運動とエコ活動の推進

事業概要

エコ活動や市民活動に関心の高い団体等を皮切りに、公共交通機関を利用することが CO₂ の削減に大きな効果を上げること、身近なエコ活動につながることなどを積極的に PR して、マイカーから公共交通への利用の転換を図ります。

実施主体

万葉線株式会社、高岡市、射水市、高岡市公共交通利用促進協議会

計画期間

平成 22 年度（2010 年度）～平成 26 年度（2014 年度）

② 支援組織の拡充とオーナー意識の醸成

事業概要

万葉線を支援する市民組織「万葉線を愛する会」の会員数増に努め、物心両面から支援してくれる“万葉線ファン”の拡大を図るとともに、万葉線沿線をはじめとする地域住民がオーナー意識を持ち、“自ら守り育てる”意識を共有するための啓発にも努めます。

実施主体

万葉線株式会社、万葉線を愛する会

計画期間

平成 22 年度（2010 年度）～平成 26 年度（2014 年度）

③ 旅行会社等と連携した乗車プランの誘致

事業概要

電車に乗って周辺の景色を堪能してもらい、電車を使ってご当地名物を味わえるお店に連れていくなど、旅行ツアーや体験学習等に万葉線の乗車体験を組み込んでもらうよう、旅行会社や教育機関などに働きかけます。

実施主体

万葉線株式会社

計画期間

平成 22 年度（2010 年度）～平成 26 年度（2014 年度）

④ 大学・研究機関との連携

事業概要

日本大学工学部との共同により、軌道の状態を電車の走行中に計測するモニタリングシステムの実験を行うなど、日常の保守点検の効率化や保線計画の策定などに資する活動を展開し、効果を発揮していることから、今後も積極的に大学等と連携し、業務改善や活性化に繋がる活動に取り組みます。

実施主体

万葉線株式会社、大学・研究機関

計画期間

平成 22 年度（2010 年度）～平成 26 年度（2014 年度）

目標を達成するために行う事業及び実施主体 一覧表

実施項目	実施予定年度(1)					実施主体(2)
	22	23	24	25	26以降	
(1) 安全・安心の輸送サービス						
重軌条交換及び軌道道床硬質構造化						万葉線
信号保安設備の更新						万葉線
電路設備の更新						万葉線
変電所設備の更新						万葉線
除雪車両の更新						万葉線
(2) 乗降環境の改善						
停留施設の整備						万葉線
待合室の改良						万葉線
J R 高岡駅(交通広場)への延伸						万葉線
小規模自転車駐車場の整備						高岡市
計画的な車両の更新						万葉線
ICカード乗車システムの導入						万葉線
軌道優先信号の導入						万葉線
更なる延伸の検討						高岡市、射水市、万葉線
(3) サービスの充実と魅力向上						
夜間増発の実証実験						万葉線
新型定期券の発行						万葉線
観光案内看板の設置						万葉線、万対協
万葉線情報の発信						万葉線、万対協、万愛
万葉線体験ツアーの開催						万対協、万愛
沿線店舗等とのタイアップによる魅力向上						万葉線、万愛
(4) 地域や他の機関との連携の強化						
ノーマイカー運動とエコ活動の推進						万葉線、高岡市、射水市、促進協
支援組織の拡充とオーナー意識の醸成						万葉線、万愛
旅行会社等と連携した乗車プランの誘致						万葉線
大学・研究機関との連携						万葉線、大学・研究機関

1 塗りつぶしの箇所が実施予定年度(平成)

2 万葉線：万葉線株式会社、万対協：万葉線対策協議会、万愛：万葉線を愛する会
促進協：高岡市公共交通利用促進協議会