

【2017.9.16 第四回講座「人が動いた、地域が変わった」】

## 講演「城端線沿線地域の現状と今後について」 詳録

城端・氷見線活性化推進協議会事務局  
高岡市総合交通課地域交通係長  
中川正人氏

私は高岡市総合交通課の職員で、城端線と氷見線の沿線4市で構成しております城端線・氷見線活性化推進協議会の事務局を担当しております。

(以下、PPT 投影を紹介しながら)

城端線・氷見線沿線地域をとりまく状況ですが、まず人口の推移などについて、説明いたします。

昭和50年からの沿線3市の合計人口です。合併分もすべて含まれたもので計算してあります。

昭和60年の29万8,578人がピークとなっており、それ以来、緩やかに減少しています。三年ほど前、全国の新聞が一斉に、「人口減少がそのまま推移していけば、日本の国が成り立たない」「消滅都市が出てくる」というようなことを報道し、話題になりました。

それを受けて、日本全国の市町村で、人口問題や地方創生に関する計画書を作りなさいということになりました。この数字は、その計画書のものです。

右側が今後予想される推移です。一番右端になりますが、平成72年では現状から28%減少するという事です。

今までの行政がつくる計画書は、常に右肩上がりのグラフが多かった中で、初めて減少を認めたものになっております。45年後にはおよそ30%近く減少するという事で、結構、深刻な問題となっております。

その人口の中身、年齢の中身ですが、一番上の赤い線が「15歳から64歳」、俗にいう生産年齢人口、社会人として働いているような人口区分です。

青いラインが「0歳から14歳」、中学生までの人口です。

緑線が「65歳以上」。高齢者という言い方をしていますが、最近では「65歳はまだまだ高齢者ではない」ということで、これがもう少し引き下げられるのか、と思いますが、年齢区分でいいますと、一番注目していただきたいのが、赤いラインです。

今まで、日本を支えていた労働人口が、今後、「1：1：1」みたいな状態で

区分されるということで、相当の人口減少が進んでいくだろうと予想されています。

これをパーセントで表したグラフです。そもそも人口そのものが減少しておりますので、このパーセントは絶対数と違いがあります。あまり参考にはなりません。平成 57 年をピークに高齢化という時代が少し変わってくるのかな、と思います。緑色のところが 65 歳以上の人口で、57 年の 37% をピークに割合が減っていきます。平均寿命ともリンクしておりますが、日本の人口がすべて減少する中で、団塊世代の高齢者が亡くなるということです。

三市の人口の推移です。自然増減は「生まれた数」と「亡くなった数」の差し引き、社会増減は「転入者」と「転出者」の差し引きです。

自然増減は青いラインです。このように人口減少が進んでおきまして、行政の力ではなかなか改善するのが難しいと思います。

赤い線は社会増減です。町の魅力が高ければ、「砺波市に引っ越そうか」「南砺市に引っ越そうか」ということになり、都市の魅力とリンクしたところがございます。

社会増減の赤いラインは、自然増減の青いラインの右肩下がりとは違っており、その年、その年の何かの因果関係があって、増えたり減ったりしており、全体的には上昇傾向にございます。

ここまでは、3 市をまとめたデータでしたが、このあと、高岡市、砺波市、南砺市と、個別に説明いたします。

高岡市も沿線 3 市全体と同じく、昭和 60 年をピークに減少傾向になっており、最終的には 27% の減少となっております。こちらは「0 歳から 14 歳」「15 歳から 64 歳」「65 歳以上」の三区分の割合です。

あとは、自然増減と社会増減のグラフです。自然増減は右肩下がりになっていますが、社会増減は平成 23 年、久しぶりにプラスに転じています。平成 27 年以降もプラスになっています。

理由は、民間による宅地造成が進んだことで、家を建てて転入する人がこの年に急激に増加したため、転出者を上回って社会増となっております。

次は砺波市のデータです。砺波市は 3 市のなかでちょっと変わった動きをしています。3 市全体では昭和 60 年をピークに減少傾向にある、と説明しましたが、砺波市はそれより若干遅れて、平成 17 年から 22 年がピークで、22 年以降、緩やかに減少しています。

なぜ減少が遅れているのか、なぜ人口が減少しないのかについて、はっきり

といえることはありません。近年、新聞や雑誌で「住みたい都市ランキング」という全国の都市の通信簿のようなものが載っておりますが、砺波市は全国で第 2 位の人気があります。ということで、社会増減がずっとプラスできておりました。

平成 20 年以降、少しマイナスの年もございますが、高岡市とは全然違い、常にプラスのところにいる感じです。

考えられる理由としては、優良な宅地がたくさんあるということと、後ほど図面をお見せしますが、大規模商店の施設が砺波市にはかなり集中しています。

ということで、若い人にとって「住みたい」「住みやすい」というイメージが相当強いのかな、と分析しています。

最後、南砺市の人口の推移です。こちらも高岡市と同様、昭和 60 年をピークに減少傾向できておまして、減少の割合が高岡、砺波と比べて、少し大幅となっています。

南砺市では平成 25 年、行政としては県内で初めて、人口減少対策、もしくは定住対策として、「南砺でくらしません課」という専門の課をつくりました。

そのかいあって、と思いますが、平成 26 年以降は社会減が圧縮されてきています。

高岡市は、婚活支援や定住促進の住宅支援について「係」しか置いていませんが、南砺市は専門の担当課を作って、特に力を入れているということで、減少がだいぶ止まってきているのではないかと推測しています。

沿線 3 市の人口分布状況です。濃い赤になればなるほど、人口が集中しています。当然、鉄軌道の駅を中心に、濃い赤が見られると思います。南砺市の場合、市町村合併の経緯もあって、砺波市と南砺市の市境と、旧井波町と旧庄川町の商店街のある所は、鉄道の駅からは離れていますが、人口が集中しています。

高齢化の状況ですが、濃い赤は高齢者が 40%以上、住んでいる地区を示しています。鉄軌道の沿線から離れば離れるほど、濃い色が増えてきています。高齢化率ですので、人数が多いというわけではなく、あくまで高齢者の比率が高いということで、若い人が中山間地から市街地に移動しているのかな、と思われまます。

城端線の沿線にどのような施設があるか、についての図です。左側が観光施設、右側が大きな病院です。観光施設については、近年、行政が仕掛けるような観光施設は駅の周辺にあります。もともと、歴史や文化に根付いた観光施設

設は、大きなものであっても、駅から離れたところにあります。

例えば、世界遺産に認定された五箇山合掌集落は、城端駅からも相当、遠く離れています。

医療施設については、行政が作る場所が多いので、駅から徒歩圏内、もしくはタクシーで数分以内のところに、多く作られています。

ほかに、大規模小売施設です。先ほど、砺波市の人口増加の理由について、大規模小売施設の立地があるのではないかと、言いましたが、砺波市のエリアに、相当の施設があります。

そういうところを見ると、車を持っていれば、若い人にとって暮らしやすい市になっているのかな、と思います。車であれば、すぐイオンに行ける、スーパーに行ける、というような形があるのかな、と思っています。

ただ大型施設は、基本的には駐車場、車の利用を意識しておりまして、鉄軌道の沿線に作られることはなく、国道、主要県道沿いに整備されています。

再編の問題で騒がれている高等学校は、基本的に沿線から通えるところに、すべてあります。高岡市内については、城端線以外に、あいの風とやま鉄道、万葉線など、ほかの鉄軌道もあって、城端線、氷見線沿線でないところにも立地していますが、基本的に公共交通で通えるところにあります。

そういう意味では、学校はすべて、鉄道とともに設置されたのではないかと、思います。再編につきましても、城端線がとても重要な役割を占めているというふうに考えております。

3市に、城端線以外のどのような公共交通機関があるかについてです。

「富山県は鉄軌道王国」と言われることがあります。110万人の県に、鉄道、軌道が9路線あり、鉄道、軌道を相当多く持った県となっています。

沿線3市では、北陸新幹線に唯一アクセスしているのが城端線です。砺波市、南砺市の住民の方々は、新高岡駅での一回の乗り継ぎで、東京まで行けるようになっています。

先ほどの西野先生のお話の中で紹介された地図に、砺波平野と富山平野が出ておりました。砺波平野は南北に長く続いており、富山平野はどちらかというところと海沿いの東西に長くなっています。

砺波平野が南北に長かったということもあって、城端線が縦に、民間の鉄道として立ち上がったのかな、と思います。

今日、「城端線あしたにつなぐ物語」という茶色い冊子が、皆さんに配られていましたが、そこに初代社長、大矢四郎兵衛や、城端線を作った際の経緯が書

いてあります。お持ち帰りになって読んでいただければ、と思います。

先ほど、利用状況について、西野先生がかなり昔のデータから分析されていましたが、こちらはここ 20 年、皆さんがよく乗っていらした時代の動きです。

平成 9 年は 1 日当たり 5,718 人が利用していました。平成 26 年の飛び抜けた数字は、新幹線開業で新高岡駅の乗降者数に北陸新幹線と城端線の利用者が合わって公表されるようになりましたので、異常値とってください。

平成 25 年度までが、城端線の純粋な利用者数です。ずっと、右肩下がりで続いておりましたが、平成 21 年ごろからようやく底打ちしたのか、もうひと頑張りがあったのか、減少が止まって緩やかな増加に転じてきております。もともと本当に緩やかなもので、長く見れば、ずっと下がりっぱなしという状況になっています。

参考に氷見線のデータを紹介します。西野先生も「氷見線の減少率が城端線よりひどい」とおっしゃっていた通り、城端線は、27%の減少ですが、氷見線は約 40%落ちています。

最初に人口の棒グラフをお見せしましたが、人口はここ 20 年で 8%の減少です。城端線の利用者が 27%減少しているということで、人口減少以上に、鉄道の利用が減少しているということです。

あと、これも参考ですが、あいの風とやま鉄道、皆さんには北陸線と言った方が通じやすいのかなと思います、こちらも減少しています。

ただ、新幹線開業に合わせて、経営が JR から、富山県を中心とした第三セクター、あいの風とやま鉄道に代わりました。そこから、増加に転じてきております。

今までの JR は、オールジャパンの会社ということもあって、なかなか地域に根付いた運行がしづらかったのかな、と思いますが、あいの風とやま鉄道になりまして、富山県並びに構成する 15 市町村が支援することで、動きがすごく軽くなってきています。

あいの風とやま鉄道開業時に、高校生が乗れなかったという事件がありました。その 2 日後だったと思いますが、すぐ増発をして対応されました。それは、JR ではできない対応だったのかな、と思います。地域鉄道、地域で支える鉄道だからこそ、地域に還元したいということで、即座に増便の対応をしたのではないかと、思います。

ほかに、開業に合わせて、IC カードを全駅に設置して、利用しやすい環境づくりに取り組んでいます。

城端線全体の利用者といってもなかなか分かりにくいと思いますが、駅別の

ものを出してみました。皆さんの最寄り駅の利用者数が何人ぐらいか、これを見ると、自分の駅で見るのができるのかな、と思います。

右側のグラフで異常に右肩上がり続けている駅があります。これは東野尻駅です。利用者数が128人になっており、砺波工業高校の生徒さんが利用しているのかな、と思いますが、生徒がどこから通って来るかによって、通学定期は増えたり減ったりするので、読みにくいところがあります。

特に、分母が128人とあまり多くありませんので、5人ほど生徒が増えるだけで何パーセントも増えることになりますから、異常値とっていただきたいです。

全体的に赤いラインよりも下回っていて、少しずつ減ってきているのが分かると思います。新幹線開業と合わせて、ここ2、3年は持ち直しておりますが、皆さんの最寄り駅がどれぐらい一日に利用されているのかの参考になれば、いいと思います。

氷見線も同じく、駅別のデータを出してみました。城端線の落ち込みより、氷見線の落ち込みの方が加速度的になっています。

もうひとつ、面白いデータとしまして、各駅の定期券の利用のみを抜き出したデータです。特に見てほしいのが、赤く表示された駅です。氷見線でいえば、越中国分、越中中川。城端線は林、油田、東野尻で、定期券利用が90%を超えています。地元の方以外の利用がほとんどなく、完全に地域の方が地域のために利用している駅です。よく言えば、「地元の駅」というイメージになっています。

青く表示された駅は定期券利用者が70%以下の駅で、雨晴、新高岡、城端の3駅があります。定期以外の一般利用が多いということは、観光客が多く利用される駅です。新高岡は新幹線と接続していますので、あまり参考になりませんが、雨晴は海岸へ、城端駅はおそらく五箇山へ行かれる方の利用が多いのではないかと分析しています。

総じてですが、城端線、氷見線ともに、7割以上が定期券利用者となっており、地域のための鉄道となっています。

あとは、公共交通利用圏域内の人口です。これはバスも入っておりまして、鉄道駅から半径1<sup>キロ</sup>、軌道駅から半径500<sup>メートル</sup>、バス停から300<sup>メートル</sup>の圏域に住む人口の割合です。軌道というのは万葉線のことを指しております。

沿線3市の数字は出せなかったのですが、4市を含めた分のカバー率は71.7%となっています。皆さんの家の周り、300<sup>メートル</sup>にバス停がちゃんとあるかどうか、意外とバス停は分かりづらいと思いますが、7割の方がなにがしかの公共交通を利用しやすい環境に住んでいらっしゃるということになります。

こちらは、砺波市、南砺市の分布状況になっています。

城端線、氷見線の活性化協議会が今年からの 5 か年計画を作る際に、沿線 2 ㎞以内の方に無作為で 2,500 件のアンケートを取らせていただきました。その結果を報告したいと思います。

城端線に関する満足度ということで、15 項目を調査させていただきました。総じて、円が全体に大きくなり、満足度はちょっと低いのかな、と見受けられます。その中でも、②「朝夕の運行本数」③「日中の運行本数」、⑩「鉄道・バス等との乗り継ぎ」⑨「新幹線との乗り継ぎ」などの満足度が低く、「運行本数」「乗り継ぎ」に不満の声が多くなっています。

運行本数と乗り継ぎは相関関係にありますので、「便が少ないから、次の便まで待ち時間が多い」というふうに、この辺りの皆さんの満足度が足りていないという結果が挙がってきました。

では、運行本数については、どの辺りが満足していないのか、どの年齢層が満足していないのか、についても調査させていただきました。

右側のカラフルな表の中で、一番上が「15 歳から 19 歳」、主に高校生の年齢層で、通学で利用していらっしゃる方が多いのか、満足度について、はっきりと答えています。

しかし、高校生より上の年代では、オレンジ色の部分がかなり太くなっています。これは満足度について「分かりません」と答えている人たちで、53.9%もありました。これらの方は、城端線に乗ったことがないから、運行本数が多いか少ないかさえ、答えようがないという方だと思います。

今回、アンケートを配ったのは、駅から 2 ㎞以内の方なので、利用しようと思えば利用できるはずですが、そのような方に聞いても、半分以上の方が、乗ったことがないか、分かりませんと答えたということです。これはある意味、私たちも考えさせられる結果だと思います。

そのようなアンケート結果を踏まえまして、五か年計画を作りました。お手元の A3 の大きな紙が概要で、計画書にも同じようなことが書いてあります。

城端線の活性化に向けて、どのように取り組んでいくか、大きく三つの基本の方針を定めました。

ひとつは、7 割以上が定期券の利用ということで、生活利用、ここに住んでいらっしゃる方の利用者目線に立った活性化に取り組んでいきたい、ということです。二番目は、広域交流の視点ということで、新幹線とアクセスしている唯一の駅が城端線ですので、広域的な利用の促進を図っていきたい、ということです。

最後の三番目は、将来の町づくりを見据えてということで、今後、人口減少が進んでいく中で、どのように鉄道と暮らしていくか、あるいは鉄道を維持、

活性化させていくか、ということをお挙げております。

それでは今後 5 年間、どのような事業、どのようなことに取り組んでいくかということをお、大きく図の中に表しております。

例えば、左上の「城端線・氷見線運行関連」ということでは、利用向上につながる車両の検討です。今はディーゼルで走っておりますが、これが新しい車両になりましたら、多くの方が乗っていただけるのではないかと、といったことを研究していきたいと思っております。

また、「運行本数の増便」ということで、実は今、城端線は 1 日 4 往復、増便しております、通常 18 往復のところ 22 往復で運行しております。これを今後続けていくのか、実績を見ていろいろ見直していくのか、ということも検討していきたいと思っております。

あとは、IC カードです。あいの風とやま鉄道をご利用の方は、ピッ、ピッとタッチして利用されていますが、あのような機械を城端線、氷見線に導入すれば、高校生がさらに増えるか、もしそうであれば、そういう取り組みもしていきたいと考えています

IC カードは鉄道だけではなく、コンビニでも使えます。だから、財布を持たずに、カードだけ持ってコンビニでジュースも買えます。そういう意味ではいろんな活用する方法があると思います。そういうことも活用していきたいと考えています。

それから、お配りした冊子「城端線あしたにつなぐ物語」にも書いてあったのですが、城端線と氷見線がもともと 1 本であるべきではないか、という研究が昔、あったそうです。今も、新幹線が城端線に接続しているということで、氷見方面に行くときに必ず乗り換えが発生しています。それが直通化することで、新幹線を降りたお客さんが、氷見方面に乗り換えなしで行けることで利便性が向上するのではないかと、いうわけです。こちらについても研究していきたいと掲げております。その他、いろんな取り組みが書いてあります。

これらの取り組みを通じて、5 年後にどういう目標があるのかということですが、現在、城端線と氷見線を合わせて、毎日 1 万 840 人の利用をいただいております。5 年後は、人口減少が進み、少子高齢化も加速しております。その中でも現状維持を目指していきたい、と考えています。先ほどの人口計画はマイナス指標でしたが、城端線・氷見線の指標は現状維持です。むしろ、増加指標ぐらいである、と捉えていただきたいと思います。

あとは、定期外利用者です。定期利用者があまり増えないということであれば、定期外利用者を合わせて増やしていかなければなりません。観光客をもっともっと増やす、もしくは、地元の方にももっと気軽に乗っていただけるような環境を作っていかなければならないのではないかと、いうことです。



これについては、公共交通機関の人口カバー率アップも考えています。もっともバスであったり、鉄道であったり、都市の町づくりの中で、公共交通により親しみのある地域に人口や都市機能を集積するということで、カバー率を上げていきます。

目標の4番目としては、先ほど満足度がまったくなかった点、特に乗り継ぎの満足度が相当低かったので、満足度を高めるために、鉄道とバス、鉄道と万葉線といった二次交通同士のアクセス改善を図っていきたくとしています。

最後は、「関心がない」とか、乗ったことがないから「分からない」という回答が相当多かったので、少なくとも1年に1回はなにか利用しましょうという運動を進め、利用者を増やしたいと考えています。

こちら、5つの目標の達成に向けて、私たちは、いろいろと取り組んでいきたいと思っております。

あと、今日お越しいただいた皆さんは、なにがしか、興味、関心度の高い方だと思います。西野先生は「お酒飲むために城端線があるのではない」と言われましたが、むしろお酒を飲む時に、車を控えて城端線に乗っていただきたいと思えます。

毎日、乗ってくださいというのは、正直、難しいですが、一年に、もしくは一か月に1回ぐらい、何かの機会に乗ってみようかな、という賢い利用の仕方をしていただきたいと思えます。「今日はお酒を飲みに行くから、代行代もつたないし、切符買っていくわ」というような利用でもよいのです。皆さんのご協力を期待したいと思えます。

以上を持ちまして、私からの説明を終わらせていただきます。

ありがとうございました。

聴衆1：東野尻に住んでいるタナベと申します。城端線では、朝、富山行きの直通が2本あると思いますが、高岡で降りずに、富山の方へ勤めに行く人が結構、多いです。城端線を利用する高校生は高岡で降りて、越中中川の方まで行く生徒が多いのですが、そういう高校生は帰るときに、高岡駅前であらうして賑わいづくりに励んでほしいと思うので、私は別に、氷見線と城端線が繋がる必要はないと思っております。三十億円も掛けるのであれば、金沢、富山の方へ繋ぐための増便に、お金をかけるべきだという意見です。

平成15年か16年、城端線の利用者が何百人か減っていますこれは、地鉄が直通の通勤バスを運行したからで、初め2往復で始まったのですが、今4往復になっており、大きな影響があったわけですね。その辺りの正確な人の動き、どこへ行くのか、富山へ行くのか、氷見線へ行くのか

などを調査されたことはあるのでしょうか。

中川氏：城端線と氷見線を跨いでの利用についての OD（オーディー）調査はしました。1 日当たり、1,200 人の方が跨いで利用しているというデータは出ております。

聴衆 1：私も昔は、朝晩の通勤時間帯の運行が安定した城端線に頼って、富山の方まで通っていました。ところが、あまりにも接続が悪くなりました。特に帰りの 10 時台はひどい。今だと「かがやき」で帰って来ても、砺波方面の城端線は 1 時間待ちでないと帰れません。「乗れ」「乗れ」と言われていますが、車で新高岡駅まで行かざるを得ない。名古屋へ行くのにバスだと 3,500 円で、3 時間ぐらいで行けるのに、それを JR で繋いでいくと、大変なことになる。

だから氷見線との直通にシフトするよりも、もっともっと、あいの風や新高岡駅の新幹線へのアクセスをよくする方にお金をかけるべきではないか。直通化に本当に 30 億円掛かるのかどうか分かりませんが、あまりそこに真剣に取り組んでほしいと思いません。

聴衆 2：先ほど、城端線は 4 便、増便しているとお聞きしたのですが、その費用は JR 西日本の負担でしょうか。それとも、自治体の方で何らかの負担をしていらっしゃるのでしょうか。

中川氏：増便は、JR さんの協力もいただいておりますが、協議会のほうで費用負担をしております。県も含め、構成する市町村が、応分の負担をしております。

聴衆 2：ありがとうございます。そうすると、利用状況などを検証されて、今後、継続するかどうか、検討するということでしょうか。

中川氏：そうです。利用状況は増便の列車だけに何人乗っていたということではなく、増便することによって、1 日全体で、どういうふう増加傾向にあるかを分析します。継続などについては、JR さんも投資していますので、JR さんとの協議になります。

聴衆 3：ひとつは、高校再編が淡々と事務的に進んでいるようですが、高校再編と城端線活性化の問題をいっしょに考えられないのでしょうか。私自身の

勝手な酒飲み話のような提案ですが、例えば、西野先生も高岡高校に通っていらっしゃるんですが、高岡高校の先生の辞令を、例えば福光高校、あるいは福野高校に出していただく、つまり、福光高校の先生は高岡高校へ入れ替える、ということができないでしょうか。

多分、先生を入れ替えたなら、生徒たちは高岡の子供たちも城端線で南砺に通うのでないでしょうか。というようなことになれば、高校再編に絡めて活性化が図れるのではないかと、思います。

南砺市、砺波市辺りで、その辺りを議論して頑張っていたら、と思います。

西野氏：私も学校の教員としてではなく私見ですが、高校生が学校へ通うときに公共交通機関が非常に重要な手段であることは間違いありません。例えば、高岡高校生の場合は、だいたい半分ちよつとが氷見線や城端線を使っています。

しかし、氷見線や城端線が止まると、高校生が学校に来られないのか、というと、そうでもないようです。7月の最初の週でしたか、大雨で氷見線、城端線が止まった日がありました。ちょうど土曜日で、その日は高岡高校の期末考査の日でした。生徒は絶対来なければいけない日だったせいもあるのですが、時間を少し遅らせてテストを実施し大きな混乱はありませんでした。たいていの生徒は、ちゃんと朝、来ていました。もちろん、土曜日ですし、試験ですから、子どもたちも家族も「絶対に」ということで、なんとか学校に来たようです。

富山県西部の状況を考えると、高校生が少々動いたくらいで、城端線の利用者が変わるかということ、どうでしょう。城端線しか移動手段がないのなら、変化もあると思います。しかし、今までの社会でも経験したことのない自動車の保有率が高い状況の中で、非常に失礼な言い方ですが、高齢化が進んで退職されて朝仕事に行かなくてもいいような余裕のあるおじいちゃん、おばあちゃんがいらっしゃるという状況の中で、どうやって鉄道という大量輸送手段を確保していくか、そのためのコストをどう負担していくか、というのは難しい問題だと思います。うちの生徒が恵まれた環境にいるせいもあるのですが。

私自身も福光高校で勤務していたこともあります。高岡高校は15年と長いのですが、高校再編などで学校が少なくなると、集まってくる生徒の範囲が広がります。そうしたら、学校の方ももっと考えなければいけないなあ、と思います。今まで通り、「遠くても自転車で来い」のではなくて、また再び、バイクの利用であるとか、いろいろな可能性を考

えていかなければならないでしょう。

今までと同じことをしては、十年後、二十年後、三十年後の若者、子どもたちが、幸せな環境で生きていけるということはないと思います。いろいろなことを変えていく、そのための話し合いができればいいな、と思っています。

聴衆 4：観光列車、「べるもんた」が走っています。一日 2 往復の土日曜しか運行していないのですが、これは予算面などの制約ということでしょうか。季節的に本数を増やすなどすれば、全国から人を呼べるのではないかと、思うのですが。

城端線もそうですが、氷見線などは天気がよければ、富山湾のすごくいい景色が見られます。ですから、土日曜だけではなくて、平日でも運行してはどうでしょうか。高齢化で平日でも暇を持て余している人が多いのではないかと、思います。そういう人たちを呼び寄せるといような考え方はないのでしょうか。

中川氏：「べるもんた」ですが、今、原則土日曜に運行しています。実は、旅行者さんで枠を持っていて、平日でもたまに走っているそうです。私もあまり見かけたことはないのですが、旅行会社さんが押さえたものが貸し切りで走っているそうです。何分、通常ダイヤ以外で運行するものですから、すれ違いなどの問題もありますし、特に氷見線へ行く「べるもんた」は、新高岡駅から高岡駅へ行き、ムサシのところまででしょうか、高岡駅でスイッチバックして富山方面に走り、そこで運転手が入れ替わって後ろ向きに走って、氷見に向かって行くということで、通常運行より 20 分長い時間がかかっています。なかなか、好きな時間に好きなだけ、走らせることができるわけではない、と聞いています。

お客がどんどん増えてくるのであれば、私たちも JR さんに伝えていけるのではないかと、思っています。最近ちょっと、落ち着いた感があると聞いていますので、皆さん、お友達などを誘って、「べるもんた」に乗っていただければ、と思います。

聴衆 5：2 点、お願いいたします。チューリップフェアに来られたお客さんが、新幹線を使って約 2 時間あまりで来ても、新高岡駅での待ち時間が長い、という苦情がありました。それで、5、6 人でジャンボタクシーに乗って来られる方もいらっしゃいます。

もう一点は、活性化のために、行政の職員の方がやっているノーマイ

カーデーを、城端線活性化のためにもっと増やしてはどうでしょうか。行政がそういうことをすると、民間ももっと乗ろうということになるのではないのでしょうか。

(主催者側の司会から、「城端線応援団」の活動紹介あり)