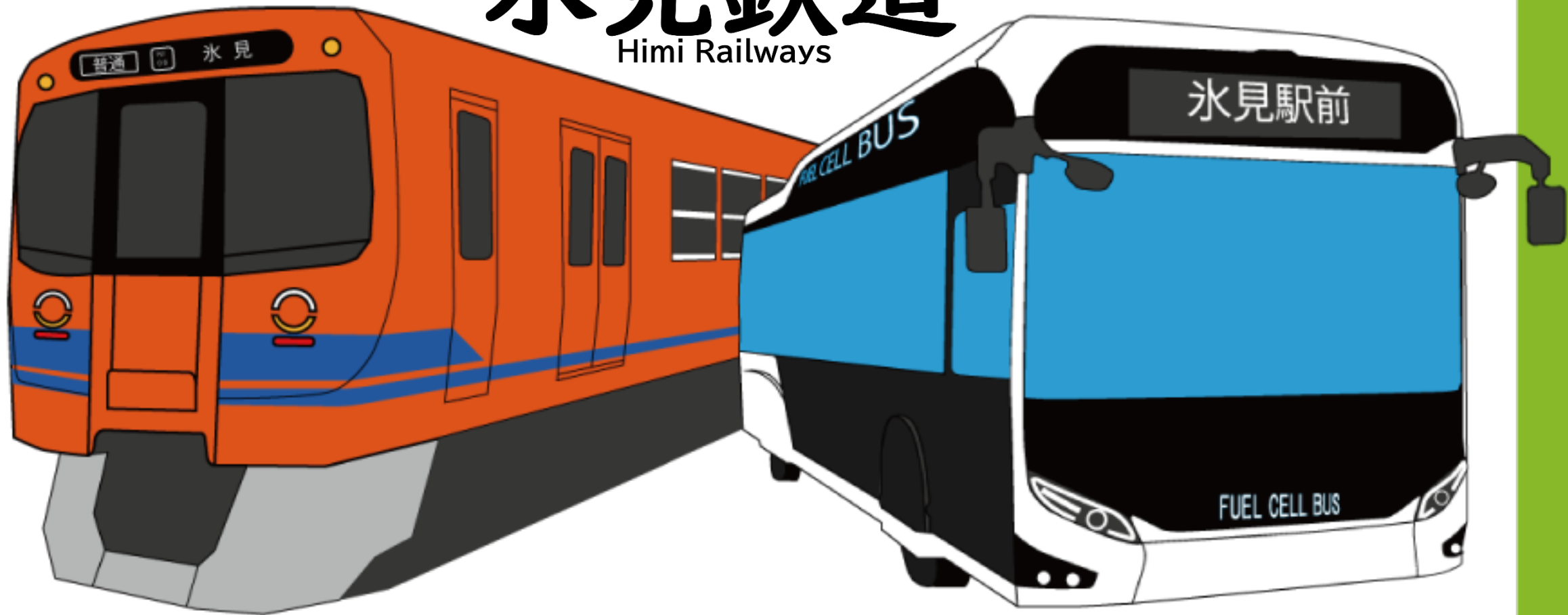


# 氷見鉄道

Himi Railways



Project Leader; Satoshi Nakamura

Member; Tetsuya Arikawa , Daisuke Tsunada , Nana Tobase

Konoha Iwagi , Tokusaburo Waida , Frank Lee , John Morris , Sarina Davis

この内容は一部を除き全てフィクションです。  
内容について一切責任はとりません。

# 氷見線の現状

路線名・方面			種別	運行本数		運行時間帯		備考
				平日	休日	平日	土日祝日	
JR氷見線	高岡方面	高岡・砺波・新高岡行き	普通	18本/日	18本/日	5時台～23時台		
			観光列車		2本/日			日曜運転
	氷見方面	氷見行き	普通	18本/日	18本/日	5時台～23時台		
			観光列車		2本/日			日曜運転

- 営業係数は542.2(ただし平成24年週刊東洋経済抜粋)である
- 氷見高校、伏木高校、高岡高校、高岡工芸高校、高岡龍谷高校、高岡丘陵高校など沿線には高校が多数ある
- 高岡駅を含め8駅ある
- 非電化路線である

この内容は一部を除き全てフィクションです。  
内容について一切責任はとりません。

# 鉄道の役割・今後の方向性

- バリアフリー化により全ての人に乗車の選択肢を
- 歩ける街を実現するなかで必要な公共交通機関としての使命を果たす
- 駅前集積、街中集積で明確に役割を分けた商業施設等の開発により街における流動性の増加【街づくり】
- 水素社会への第一歩として

# バリアフリー化と水素社会

# 新型車輈の導入

新型車輈 FC-40を導入します!

非電化路線である氷見線においてカーボンニュートラルを実現するにあたり燃料電池を使用した車輈を開発しました。また、モジュール化された燃料電池や水素タンクを使用し、開発費を大幅に削減しました。

第一編成ではSIS(Spatial Information Service)の試験導入やLiDARやロケータ望遠カメラの導入を行い(他編成には準備工事)、将来的な保守費用の削減を目指します。また、全編成で無線通信によるソフトウェアアップデートを可能にします。



この内容は一部を除き全てフィクションです。  
内容について一切責任はとりません。

# 燃料電池バスの導入について

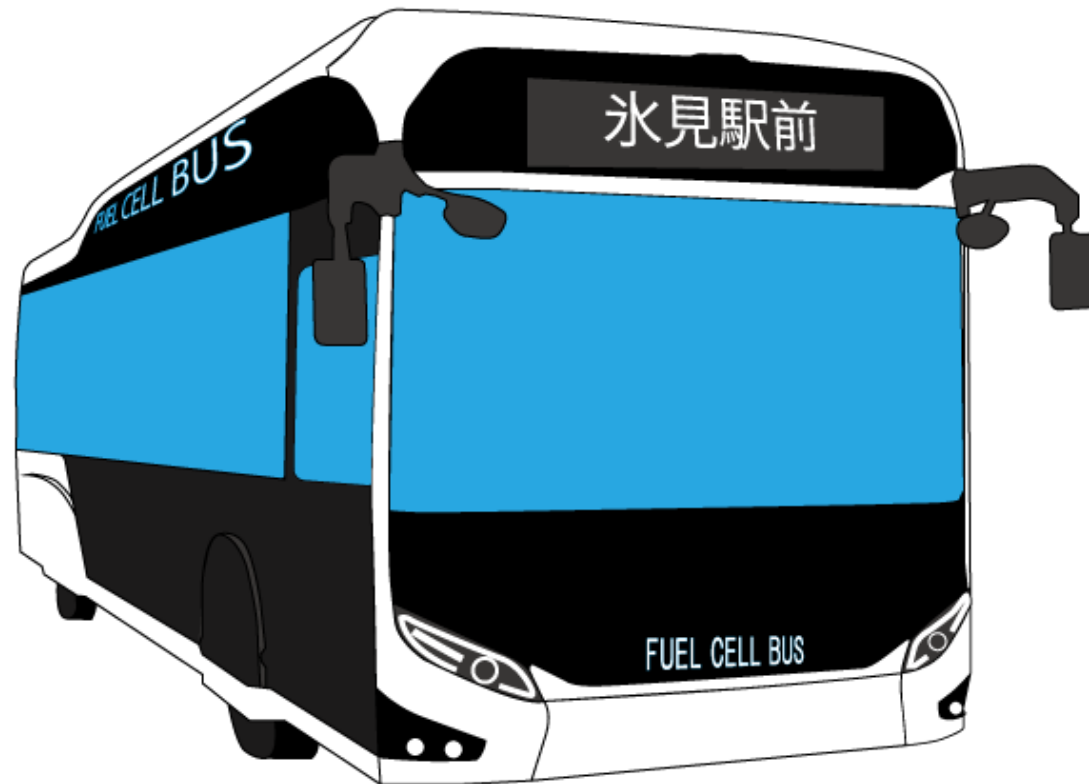
氷見鉄道では2022年度より燃料電池バスSORAを導入します。

ルート:氷見駅前～未定

燃料電池バス導入により、安定した水素利用が見込まれる他バリアフリーの実現など

→鉄道での水素利用開始前から安定した水素ステーションの営業が可能

将来的に氷見市内での水素消費がバスに依存することがなくなった場合富山市内を中心として他路線への転属、または更なる導入も検討



↑SORAコンセプトモデルをベースとし、更に改良を加えた

この内容は一部を除き全てフィクションです。  
内容について一切責任はとりません。

# 貨物列車の導入

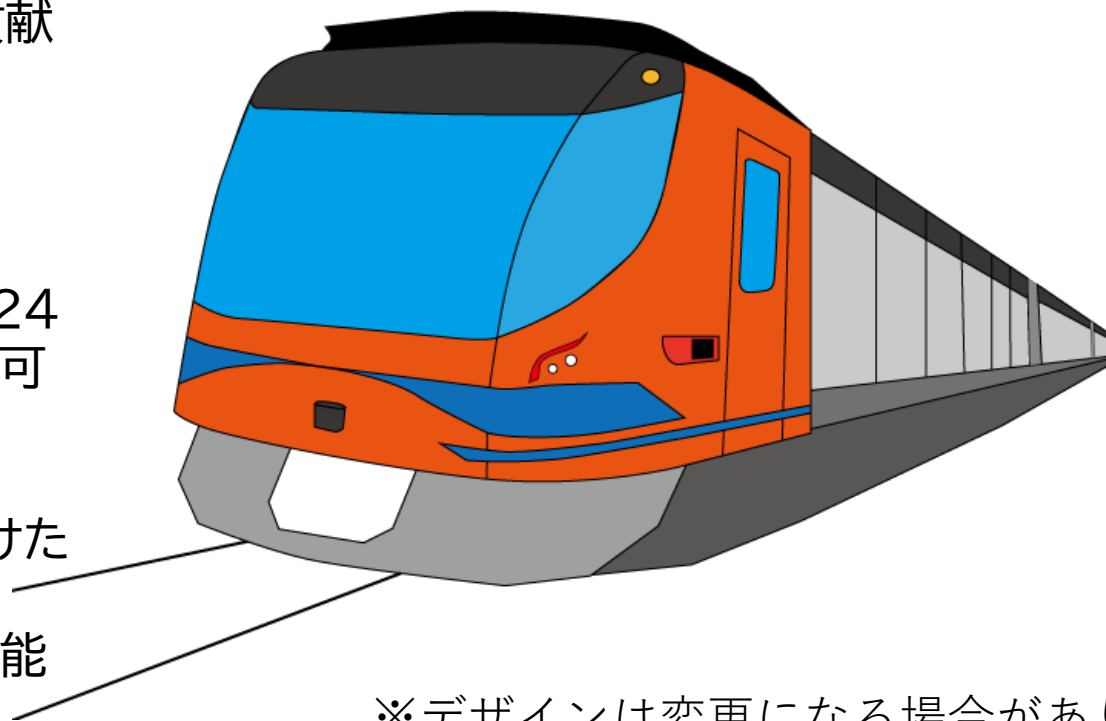
貨物列車(FC-100)を導入します!

主に水素を運搬予定。また、FC-40同様燃料電池を使用し、カーボンニュートラルに貢献します。

氷見～能町～日本曹達ルートを想定

樹脂製高圧水素タンクを使用。TC36を最大24台(G2-L1×96本 21,600L 864kg)搭載可能。(予定)

LiDARなどを搭載し将来的な自動運転に向けたデータ収集を行うほか、FC-40同様無線通信によるソフトウェアアップデートも可能となる。



※デザインは変更になる場合があります

この内容は一部を除き全てフィクションです。  
内容について一切責任はとりません。

# 投入・引退スケジュール

	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	
キハ40・47	投入								
キハ40・47		投入							
キハ40・47		投入							
FC-40-01		投入							
FC-40-02			投入						
FC-40-03					投入				
FC-100		投入							

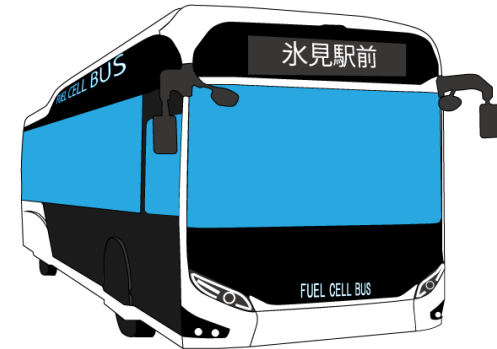
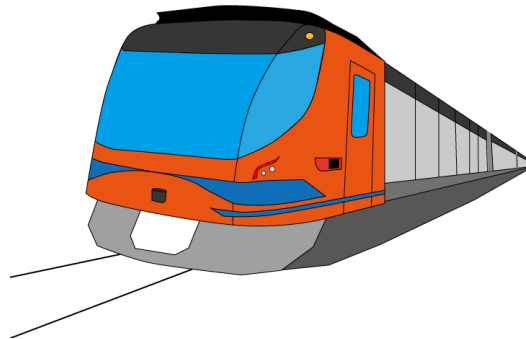
第三セクター化

この内容は一部を除き全てフィクションです。  
内容について一切責任はとりません。



# さいごに

- 街づくりに関する資料などは他チームの説明会にて発表
- 今後も地域住民との話し合いを継続



**氷見鉄道**  
Himi Railways