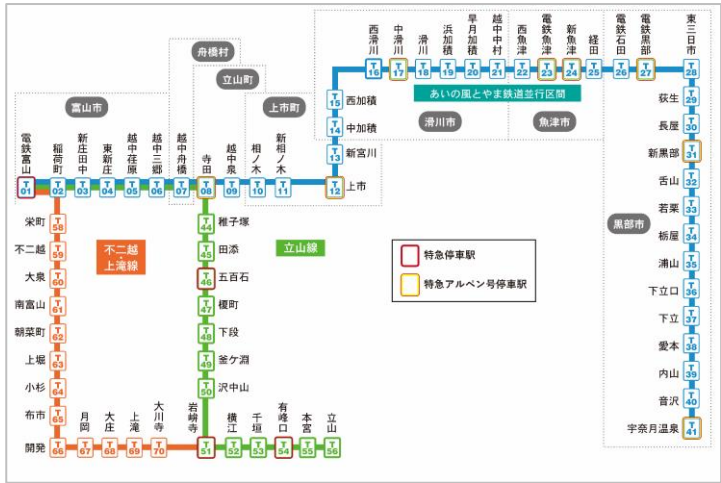


富山地方鉄道本線あり方調査事業 中間報告

1. 富山地方鉄道本線の運行状況

1-1. 富山地方鉄道本線区間の現況

- 富山地方鉄道本線は路線距離53.3kmが富山市、舟橋村、立山町、上市町、滑川市、魚津市、黒部市の7市町村に跨り運行されており、駅数は41駅（うち有人駅16駅）、橋梁が196箇所（うち高架橋1箇所）、トンネルが4箇所存在している。
- また、滑川駅～新魚津駅間では、あいの風とやま鉄道が並行運行している。



1-2. 輸送状況

- 本線区間の通過人員・運行本数は他路線の乗り入れ区間である電鉄富山駅～稲荷町駅間や稲荷町駅～寺田駅間では多い状況にあり、上市駅～宇奈月温泉駅間の利用状況、運行本数は前記した区間と比較して少ない状況となる。

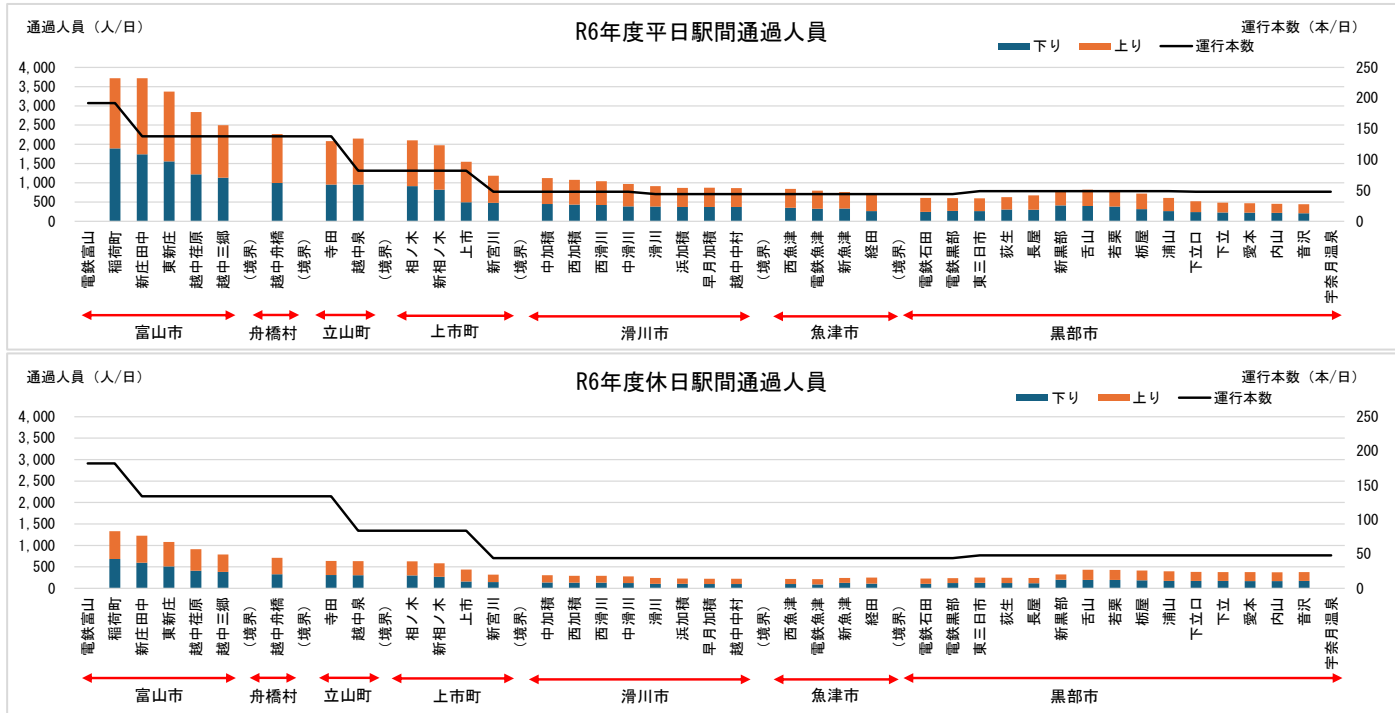
▼7市町村ごとの輸送状況

路線		本線							計
運行市町		富山市	舟橋村	立山町	上市町	滑川市	魚津市	黒部市	
駅数		6	1	2	4	8	4	16	41
	うち有人駅	4	1	1	1	2	3	4	16
営業キロ		延長 (km)	7.2	2.3	1.5	5.7	9.4	7.7	53.3
1日列車キロ (km/日)	平日	1080.0	317.4	139.8	351.8	429.2	338.8	929.5	3586.5
	休日	1041.6	308.2	141.0	342.8	413.6	338.8	922.4	3508.4
1日運行本数 (本/日)	平日	192	138	138	82	48	44	49	691
	休日	182	134	134	84	44	44	48	670
1日車両キロ (km/日)	平日	2176.8	637.1	281.1	702.5	849	669.9	1848.5	7,164.9
	休日	2097.6	621	285	697	846	693	1883.8	7,123.4
乗降者数 (人/日)	平日	7,226	454	182	2,051	1,267	1,263	2,044	14,487
	休日	2,322	127	55	502	243	319	970	4,538

※列車キロ、運行本数、車両キロはR6.4.15改正ダイヤを基準に算出

※乗降者数はR6年度乗降調査（平日：R6.6.20、休日：R6.6.23）の結果を参考

▼R6年度平日・休日の1日駅間通過人員実績



1-3. 区間別で見た場合の現況

- 本線を構成する上市町、滑川市、魚津市、黒部市における3市1町を「上市駅～滑川駅」、「滑川駅～新魚津駅」、「新魚津駅～宇奈月温泉駅」の3区間に区分し、各区間における利用状況を抽出する。
- 上記3区間は本線区間53.3kmのうち約40kmと全体の約75%を占めており、3区間の中でも「新魚津駅～宇奈月温泉」が営業キロおよび利用者数が最も多い区間となる。
- 一方で区間ごとの駅平均利用者は、平日は「上市駅～滑川駅間」が最も多く、休日は「新魚津駅～宇奈月温泉駅間」が最も多い。
- 各区間とも利用者数の平日・休日差が大きく、平日では比較的用户者の多い西滑川駅や経田駅などが特に顕著となる。

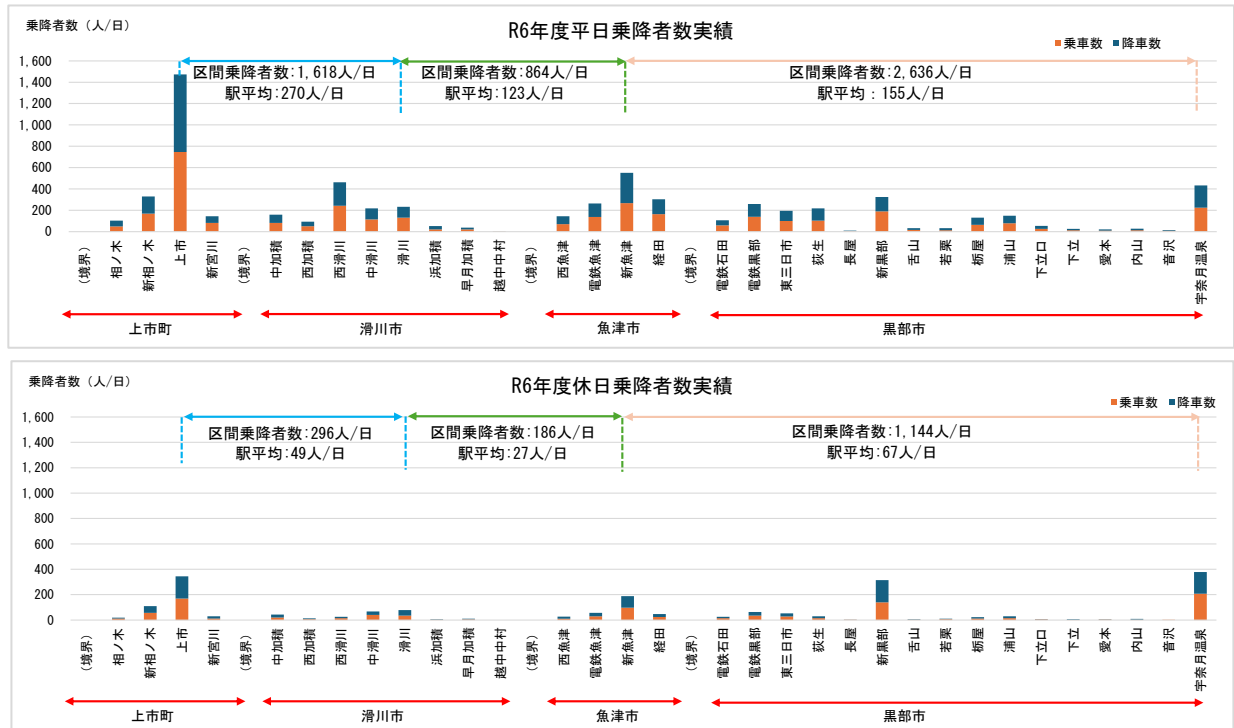
▼上市駅～宇奈月温泉駅間の区間別運行状況

運行市町		上市駅-滑川駅	滑川駅-新魚津駅	新魚津駅-宇奈月温泉駅
営業キロ (本線区間に対する構成比)		8.5 (15.9%)	8.5 (15.9%)	23.0 (43.2%)
1日列車キロ (km/日) (本線に対する構成比)	平日	403.2 (11.2%)	374 (10.4%)	1083.5 (30.2%)
	休日	374 (10.7%)	374 (10.7%)	1076.4 (30.7%)
1日運行本数 (本/日)	平日	48	44	49
	休日	44	44	48
1日車両キロ (km/日)	平日	797.9	739.5	2153
	休日	765	765	2198.8
乗降者数 (人/日)	平日	1,618	864	2,636
	休日	296	186	1,144
1駅当たりの平均利用者数 (人/日)	平日	270	123	155
	休日	49	27	67

※乗降者数はR6年度乗降調査（平日：R6.6.20、休日：R6.6.23）を参考

※区間集計のため、下り線は上市町乗車～宇奈月温泉駅降車、上り線は宇奈月駅乗車～上市駅降車の利用状況を抽出し、区間に分別

▼R6年度平日・休日の1日駅間乗降者数実績



1－4．富山地方鉄道の組織状況

- 富山地方鉄道における鉄道部門の要員構成は、総要員数231人のうち現業部門は172人、本社部門は59人となっている。（R6年度実績より）

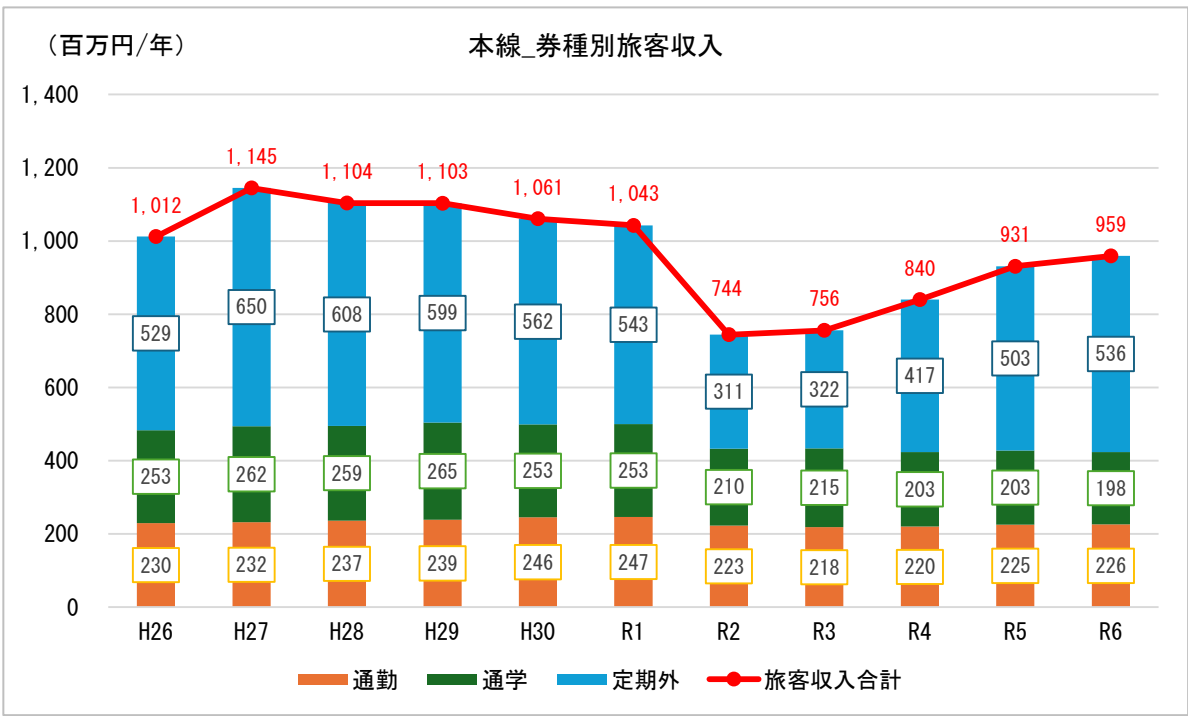
1－5．富山地方鉄道における旅客収入状況

- 鉄道線全体（本線＋立山線＋不二越線＋上滝線）の営業収入は、R6年度では約15.2億円となっている。
- また、本線区間の収入状況として、通勤定期・定期外利用はR2年度以降回復傾向で推移しているが、通学利用は減少傾向にあり、R6年度としてはコロナ前のR1年度と比較して約9割となっている。

▼富山地方鉄道全体のR6年度輸送実績

R6年度実績	路線	通勤	通学	定期外	合計			
輸送人員 (千人)	本線 (構成比)	1,412 (33.9%)	1,284 (30.8%)	1,473 (35.3%)	4,169 (100.0%)			
	立山線	99	157	281	537			
	不二越線	49	24	85	158			
	上滝線	213	255	196	664			
	鉄道線合計	1,773	1,720	2,035	5,528			
旅客人キロ (千回/年)	本線	15,812	12,707	12,800	41,319			
	立山線	1,107	1,560	5,326	7,993			
	不二越線	556	234	611	1,401			
	上滝線	2,387	2,527	1,423	6,337			
	鉄道線合計	19,862	17,028	136,632	57,050	運輸雑収	手小荷物運賃	営業収入総計
旅客収入 (百万円/年)	本線 (券種別構成比)	226.1 (23.6%)	197.5 (20.6%)	535.7 (55.8%)	959.3 (100.0%)	124.7	0.2	1,084.2
	立山線	15.8	24.3	186.2	226.2	26.2	-	252.4
	不二越線	8.0	3.6	27.4	39.0	6.1	-	45.1
	上滝線	34.1	39.3	63.2	136.6	6.2	-	142.8
	鉄道線合計	284.1	264.7	812.4	1,361.2	163.1	0.2	1,524.5

▼富山地方鉄道全体の旅客収入実績推移



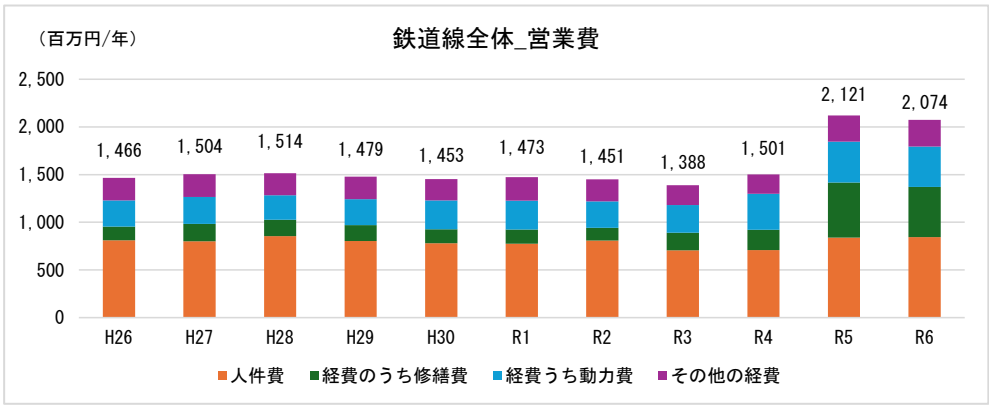
1－6．富山地方鉄道における支出状況

- R6年度の鉄道線全体の営業費は約23.7億円となる。費用の構成として線路保存費と運転費が総計の5割以上（53.0%=23.2%+29.8%）を占め、この2種は費用に対する経費の割合が大きい。（線路保存費：人件費17.8%、経費82.2% 運転費：人件費39.4%、経費60.6%）
- 営業費の推移をみると、物価上昇による人件費や燃料費への影響に加え、R5年度以降では線路の減損処理による修繕費の増加が大きく、今後も同水準の負担発生が予想される。

▼富山地方鉄道全体のR6年度支出実績

R6年度費目（百万円）	線路保存費	電路保存費	車両保存費	運転費	運輸費	保守管理費	輸送管理費	案内宣伝費	厚生福利施設費	一般管理費	営業費計	諸税	減価償却費	総計
費用 (総計の構成比)	549.9 (23.2%)	117.3 (5.0%)	187.5 (7.9%)	705.1 (29.8%)	238.8 (10.1%)	81.6 (3.4%)	61.9 (2.6%)	9.1 (0.4%)	6.3 (0.3%)	116.5 (4.9%)	2,073.9 (87.6%)	198.6 (8.4%)	95.1 (4.0%)	2,367.7 (100.0%)
人件費 (費用に対する人件費割合)	97.9 (17.8%)	62.3 (53.2%)	107.4 (57.3%)	277.6 (39.4%)	122.1 (51.1%)	41.6 (51.0%)	44.4 (71.8%)	0.0 (0.0%)	2.4 (38.3%)	89.8 (77.0%)	845.6 (40.8%)	0.0 (0.0%)	0.0 (0.0%)	845.6 (100.0%)
経費 (費用に対する経費割合)	452.0 (82.2%)	54.9 (46.8%)	80.0 (42.7%)	427.4 (60.6%)	116.7 (48.9%)	40.0 (49.0%)	17.5 (28.2%)	9.1 (100.0%)	3.9 (61.7%)	26.7 (23.0%)	1,228.3 (59.2%)	198.6 (100.0%)	95.1 (100.0%)	2,750.4 (116.2%)
うち修繕費	417.5	49.0	58.4	0	0	0	0	0	0	0	524.9	0	0	1,049.8
うち動力費	0	0	7.1	417.1	0	0	0	0	0	0	424.2	0	0	848.5

▼富山地方鉄道全体の営業費推移



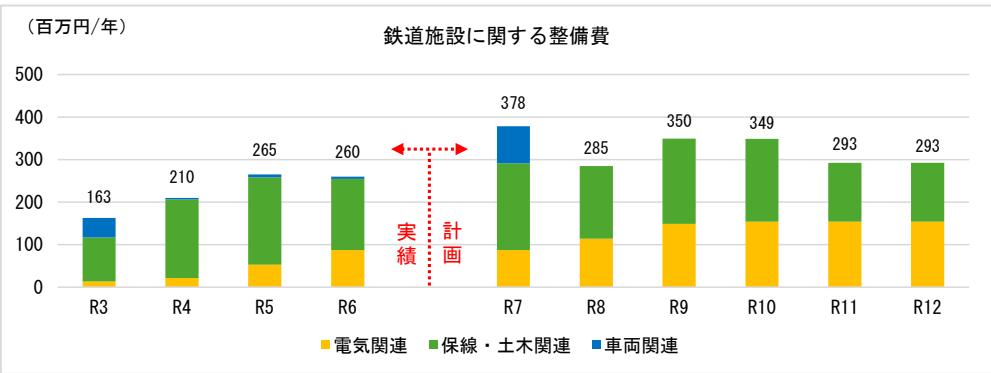
1－7．富山地方鉄道における営業収支状況

- 営業支出から旅客収入・雑収入および厚生福利施設収入を差し引いた富山地方鉄道全体の鉄道営業損益は約▲8.4億円となり、営業赤字はコロナ前（R1年度：約▲1.2億円）から約6倍となる。

1－8．鉄道関連施設の整備・更新状況

- 近年における鉄道関連施設への投資状況として、全線的な枕木交換や橋りょうの補修工事、西魚津駅や電鉄石田駅における集中制御装置更新が行われている。
- 今後の計画として、上記の設備交換や更新の継続が予定されているほか、列車内装の改装、老朽化対策事業としてトンネル補修工事などが計画されており、毎年約3億円～4億円の費用が見込まれている。

▼鉄道施設に関する整備費用の実績・計画状況



※富山地方鉄道資料より、  
上記1－6における鉄道  
営業費とは別の機能向上  
を伴う整備費（設備投資や  
修繕に関わる費用）を抽出

2. 富山地方鉄道本線の必要性

2－1. 通学手段としての必要性

- 富山地方鉄道本線は、沿線住民の生活（通勤・通学・買物等）を支える暮らしの足として、また、県内外からの観光客の移動手段として重要な役割を果たしている。
- 特に、市町域を越えて通学する高校生にとっては、欠くことのできない日常の移動手段であり、上市以東の沿線4市町に存在する7つの高等学校に通う生徒のうち、約3割が富山地方鉄道を利用して通学している。

▼高校生の地鉄・あいの風の利用者割合

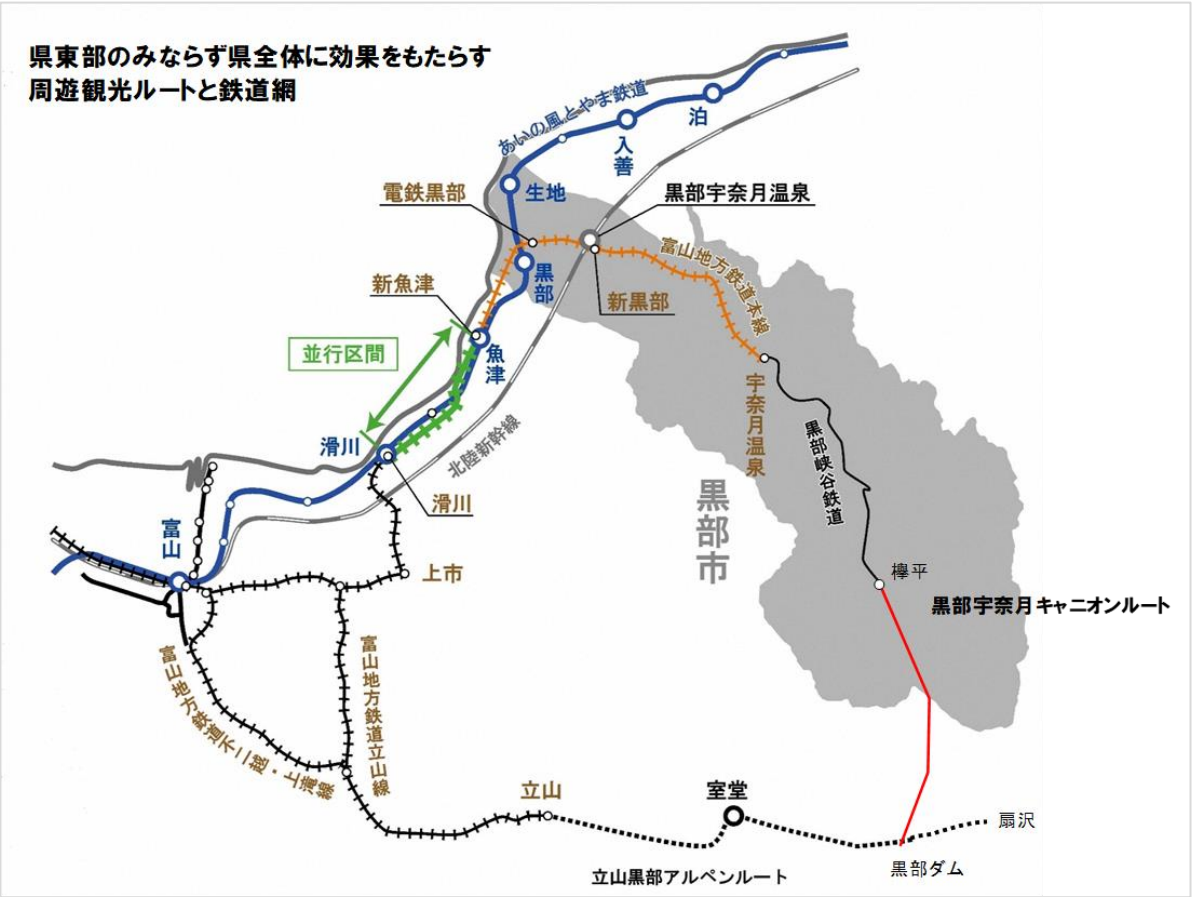
高校別 富山地方鉄道利用者数								
高校名	上市	滑川	魚津	魚津工業	みどり野	桜井	新川	合計
回答者数（人）	281	501	442	227	105	472	237	2,265
地鉄利用者（人）	190	219	75	74	24	73	33	688
割合	67.62%	43.71%	16.97%	32.60%	22.86%	15.47%	13.92%	30.38%
あいの風利用者（人）	7	102	224	42	20	151	125	671
割合	2.49%	20.36%	50.68%	18.50%	19.05%	31.99%	52.74%	29.62%

（出典 魚津市：令和7年度実施 富山地方鉄道沿線 高校生への通学アンケート）  
小中学校 富山地方鉄道利用 明峰中学校 72名（生徒数532名） 割合13.16%  
（令和7年度） 宇奈月小学校 32名（児童数136名） 割合23.53% ※宇奈月小は冬期利用含む

2－2. 観光地への移動手段としての必要性

- 県全体を見渡す中で富山地方鉄道本線は、県東部の重要な鉄道ネットワークを構成しており、観光面においても県東部の観光周遊ルートを形成している。今後、黒部宇奈月キャニオンルートの開業を契機に、更なる県全体や北陸全体に観光をメインとする経済効果が波及していくことが期待されている。
- 宇奈月温泉には、年間324千人以上が訪れている中、富山地方鉄道本線を利用して宇奈月温泉を訪れる方は88千人であり、割合にして27%となっている。
- 今後、黒部峡谷の全区間運行や黒部宇奈月キャニオンルートの開業を控える中、認知度・知名度の向上により宇奈月温泉訪問者数は更なる上積みを見込めるとともに、富山地方鉄道本線についても利便性を向上させることにより、利用者数・利用割合を上昇させるポテンシャルを秘めている。

▼県東部の観光周遊ルート



▼観光客の富山地方鉄道利用者数推計

観光客 富山地方鉄道利用者数						紙切符利用者のうち、 新黒部駅・宇奈月温泉 駅の大部分が観光客と 推測 新魚津駅も約半数が観 光客と推測	③の年間利 用者数 (③×365) ④
(R6年度データ) (単位：人)	一日当たり 利用者数 ①	①のうち ICカード 利用数 ②	②のうち 通勤定期	②のうち 通学定期	①のうち 紙切符 利用者数 ③		
新魚津駅	487	258	49	162	229		
新黒部駅	391	33	12	8	358		
宇奈月温泉駅	578	96	55	15	482		
R6 宇奈月温泉入込数（温泉利用者）				324千人			
宇奈月温泉駅の降車人数				175,930人／2			
上記のうち地鉄利用割合				88千人/324千人			
						27.16%	



2－3．必要性の総括

- 前項までに整理した富山地方鉄道本線の利用状況からも、鉄道ネットワークの維持・存続は教育や観光等、あらゆる分野に効果を発揮し、またその影響は県東部のみならず県全体に波及するものとなる。
- そのため、鉄道ネットワークの維持・存続に向けて上市町以東の運行形態についてパターン検討を行い、適した利便性向上策、効率化策のための取組を精査していく必要がある。

▼富山地方鉄道本線の必要性の総括とそのための取組

鉄道ネットワークを維持することが県東部のみならず、県全体に波及効果をもたらす。  
(教育・経済(観光)・福祉等のあらゆる分野)



鉄道ネットワークを維持するため

⇒ 県東部の鉄道網維持に向け、上市以東のあらゆる運行形態を検討  
鉄道の特性(大量輸送・速達性・定時性等)も加味しながら、利便性向上策、効率化策を検討し利用者増に向けた取組を実施

3．運行形態のパターン検討とその評価

3－1．運行形態のパターン設定

- 富山地方本線区間において、上市～宇奈月温泉区間における運行形態として下図の1～4-2の6パターンを設定し、比較を行う。
- なお、電鉄富山～上市間は、富山地方鉄道本線のあり方に与える影響が大きくないことから検討対象からは除き、運行は電鉄富山発着を基本とする。

▼富山地方鉄道本線の運行パターン一覧

運行形態のパターン	電鉄富山	運行形態のパターン検討対象区間				宇奈月温泉
		上市	滑川	あいの風とやま鉄道 並行区間 新魚津		
1 現行維持		維持	維持	維持		維持
2-1並行区間廃止 (営業運行廃止)		維持	維持	廃止 (車両移動のみ)		維持
2-2並行区間廃止 (運行廃止)		維持	維持	廃止 (車両移動なし)		維持
3 滑川止まり		維持	維持	廃止 (車両移動なし)		廃止 (車両移動なし)
4-1新魚津-宇奈月温泉のみ運行 (上市～新魚津 営業運行廃止)		維持	廃止 (車両移動のみ)	廃止 (車両移動のみ)		維持
4-2新魚津-宇奈月温泉のみ運行 (上市～新魚津 運行廃止)		維持	廃止 (車両移動なし)	廃止 (車両移動なし)		維持

- (1) パターン1(現行維持)  
電鉄富山～宇奈月温泉間を現行のダイヤで運行を継続する
- (2) パターン2-1(並行区間廃止・営業運行の廃止)  
①電鉄富山～滑川間を現行のダイヤで運行を継続  
②新魚津～宇奈月温泉間を現行のダイヤで運行を継続  
③滑川～新魚津間は車両検査のための回送に必要な鉄道線として残置
- (3) パターン2-2(並行区間廃止撤去・運行の廃止)  
①②は上記(2)①②と同様  
③滑川～新魚津間は運行廃止
- (4) パターン3(滑川止まり)  
①電鉄富山～滑川間を現行のダイヤで運行を継続  
②滑川～宇奈月温泉間は廃止
- (5) パターン4-1(新魚津～宇奈月温泉のみ運行・上市～新魚津間は営業運行の廃止)  
①上市～新魚津間は廃止(電鉄富山～上市間を現行のダイヤで運行継続)  
②新魚津～宇奈月温泉間を現行のダイヤで運行を継続  
③上市～新魚津間は車両検査のための回送に必要な鉄道線として残置
- (6) パターン4-2(新魚津～宇奈月温泉のみ・上市～新魚津間は運行の廃止)  
①②は上記(5)①②と同様  
③上市～新魚津間は運行廃止

3-2. 運行パターンの評価

- 鉄道ネットワークの視点から、パターン3及びパターン4-1、4-2は鉄道移動の連続性が途切れるデメリットが大きく、利用者への利便性低下も大きいことから検討を進めることは適切ではないと評価する。  
(通学手段や観光地への移動手段としての要件を満たさない)
- このため、富山地方鉄道本線の維持存続に伴う運行形態としては**パターン1（現状維持）及びパターン2-1（並行区間廃止・営業運行の廃止）、パターン2-2（並行区間廃止・運行廃止）の3形態を検討対象**とする。

▼各運行パターンにおける視点別の評価

パターン	パターン1	パターン2-1	パターン2-2	パターン3	パターン4-1	パターン4-2
	現行維持	並行区間廃止 (営業運行廃止)	並行区間廃止 (運行廃止)	滑川止まり	新魚津～宇奈月温泉 のみ運行 (上市～新魚津 営業運行廃止)	新魚津～宇奈月温泉 のみ運行 (上市～新魚津 運行廃止)
鉄道 ネットワークの 視点	・現行の鉄道ネットワークが維持	・最低限の県内の鉄道ネットワークは維持される (現行維持と比べ、地域間の流動性は低下する)		・鉄道ネットワークが確保できない (新魚津～宇奈月温泉間が鉄道空白地域)	・鉄道ネットワークが確保できない (上市～滑川間が鉄道空白地域)	
持続可能な 鉄道運営の視点	・人口減少をカバーする利用者増の取組が課題 ・経費は減少しない	・経費は若干減少 ・車両回送のみで鉄道線の長期存続は非効率だが、新魚津～宇奈月温泉間の運行のために必要	・新たに新魚津～宇奈月温泉間に車庫や検車区等の施設整備が必要 (更なる整備費用が必要) ・運行区間が短くなるため、路線維持に係る経費は減少するものの、上記の車庫等の整備費用や運用面において経費が上積みされる ・新魚津～宇奈月温泉間において大規模構造物(橋梁、トンネル等)が存在し、長期的な(数十年以上の)路線維持を考えた時に、多大な費用が必要となる(橋梁の架替等)	・路線の短縮により、経費が減少	・車両回送のみで鉄道線の長期存続は非効率だが、新魚津～宇奈月温泉間の運行のために必要 ・上市～滑川間、並行区間の運行頻度が減少することにより、経費が抑えられる ・検討区間の全線にわたり大規模構造物(橋梁、高架、トンネル等)が存在し、長期的な(数十年以上の)路線維持を考えた時に、多大な費用が必要となる(橋梁の架替等)	・新たに新魚津～宇奈月温泉間に車庫や検車区等の施設整備が必要 (更なる整備費用が必要) ・運行区間が短くなるため、路線維持に係る経費は減少するものの、上記の車庫等の整備費用や運用面において経費が上積みされる ・新魚津～宇奈月温泉間において大規模構造物(橋梁、トンネル等)が存在し、長期的な(数十年以上の)路線維持を考えた時に、多大な費用が必要となる(橋梁の架替等)
利用者の視点	・現状と変わらず、移動が可能	・滑川及び新魚津であいの風とやま鉄道への乗継ぎが必要となる(乗継の利便性向上が課題) ・廃止区間には富山地方鉄道の駅のみを有する地域があり、交通空白地の拡大が懸念		・滑川であいの風とやま鉄道への乗り継ぎが必要となる ・新魚津～宇奈月温泉間は他の代替手段での移動を強いる ・小中学校・高校の通学に支障をきたす(新魚津～宇奈月温泉間) ・観光地へのアクセスが不便になる	・新魚津であいの風とやま鉄道への乗継ぎが必要となる(乗継の利便性向上が課題) ・上市～滑川間は他の代替手段での移動を強いる ・広域移動となる高校への通学への影響が大きい(上市～滑川間)	

4. 利用者を増やす取組

- 前項で評価したパターン1、パターン2-1、パターン2-2において、利用者を増やす取組として沿線市町で現在想定されている利用促進や利便性向上策の案を以下に示す。

▼利用者を増やすための利用促進、利便性向上案	
運行パターン	利用者を増やす取組
パターン1 (現行維持)	① サービスレベル向上、駅の機能強化 <ul style="list-style-type: none"><li>・定期料金の引き下げによる通勤・通学支援（あいの風とやま鉄道並みへ）</li><li>・Suicaなど他社交通系 I C の利用可能化</li><li>・無料Wi-Fiの設置</li><li>・猫駅長の任命や限定オリジナルグッズの販売</li><li>・新型車両の導入（直交両用車両や軽量・消費電力が低いLRT車両）</li><li>・新駅設置（市民病院駅、魚津水族館駅）</li><li>・観光客に分かりやすい駅名への改名（宇奈月麦酒館駅、あおーよ駅など）</li></ul>
	② 他分野・他業種との連携 <ul style="list-style-type: none"><li>・映画とタイアップしたecomycaカードの製作</li><li>・小中学校の遠足での地鉄利用</li><li>・生涯学習活動等での地鉄利用による散策メニューの追加</li><li>・鉄道の旅イベントの実施</li></ul>
パターン2-1 (並行区間廃止・営業運行の廃止)	① サービスレベル向上、駅の機能強化 <ul style="list-style-type: none"><li>・新型車両の導入（直交両用車両や軽量・消費電力が低いLRT車両）</li><li>・新駅設置（市民病院駅、魚津水族館駅）</li><li>・快速の運行（あいの風と乗り継いで1時間以内の富山到達）</li><li>・滑川駅や新魚津駅等でのあいの風鉄道への接続性向上（時刻表の変更）</li><li>（連絡橋、改札の設置等）</li><li>・定期料金の引き下げによる通勤・通学支援（あいの風とやま鉄道並みへ）</li><li>・Suicaなど他社交通系ICの利用可能化</li><li>・無料Wi-Fiの設置</li><li>・猫駅長の任命や限定オリジナルグッズの販売</li><li>・観光客に分かりやすい駅名への改名（宇奈月麦酒館駅、あおーよ駅など）</li></ul>
	② 他分野・他業種との連携 <ul style="list-style-type: none"><li>・映画とタイアップしたecomycaカードの製作</li><li>・小中学校の遠足での地鉄利用</li><li>・生涯学習活動等での地鉄利用による散策メニューの追加</li><li>・鉄道の旅イベントの実施</li></ul>
将来的な取組	・新魚津駅でのあいの風とやま鉄道との更なる接続性向上の検討（同一ホーム上での乗換、車両の乗入）

5. 鉄道施設の維持管理・整備に関する費用

- パターン1（現状維持）の場合における鉄道施設の維持管理費用及び鉄道の安全性・快適性向上に要する整備費用を整理する。
- 大規模構造物を含む施設の維持補修・修繕は原則、「点検→必要な整備→点検→必要な整備…」を繰り返し、安全面を担保しつつ、メンテナンス中心による施設維持を行うことを前提に、現在実施中の鉄道施設総合安全対策事業をベースに再構築事業である10年間を期間として試算した。  
現状では見通せないが、例えば、30年後、40年後に、大規模施設（例：橋梁等）の更新が必要な場合、別途整備費がかかる。
- なお、前項の利用者を増やす取組で示した利用促進、利便性向上策に必要な経費及び大規模構造物の維持修繕費、またパターン2-1、パターン2-2の場合の事業費等（将来的な取組としての車両乗入の概算費用も含む）については最終報告までに整理する。

▼今後 10 年間の鉄道施設の維持管理費					
単位：億円	電鉄富山 ～上市	上市 ～滑川	滑川 ～新魚津	新魚津 ～宇奈月温泉	合計
10年間合計 (R8～R17)	30.1	10.0	9.8	27.4	77.3
※鉄道統計年報の費用項目を参考に、維持管理費に分類される各年度の線路保存費、電路保存費、車両保存費、諸税、減価償却費の将来推計値を合算					

▼今後 10 年間の鉄道施設の整備費					
単位：億円	電鉄富山 ～上市	上市 ～滑川	滑川 ～新魚津	新魚津 ～宇奈月温泉	合計
10年間合計 (R8～R17)	5.7	3.7	3.7	11.2	24.2
※令和5年度から事業者の負担なしで進めている安全対策（安全性・快適性向上事業：レール・枕木等の更新等）を基本に算定					

【参考】令和6年度安全性・快適性向上事業 1.92億円  
(負担内訳) 国 1/3 0.64億円、県 1/3 0.64億円、自治体 1/3 0.64億円

6. 参考：代替バスの運行コスト（滑川駅～新魚津駅間）

- 運行パターン2-1及びパターン2-2において、滑川駅～新魚津駅間の代替バスを運行する場合の概算コストを整理した。
- 鉄道移動から代替バス移動への逸走率を4割と設定した場合、滑川駅～新魚津駅間のピーク時利用者より必要なバス台数は1日4台となり、運行コストとしては約0.4億円/年が試算される。
- また、上記に加えて代替バス輸送の導入に関わる課題として、4台の運行を賄う運転手の確保やバス車両の購入費といった初期投資費用が別途課題となる。

▼滑川駅～新魚津駅間の代替バス運行の想定											
	運行区間		区分	ピーク人数平日7時台		逸走率より 4割減	台数	キロ程	便数	年間実車 走行キロ	備考 運行日数
	始点	終点		下り	上り						
1	あいの風 魚津駅	あいの風 滑川駅	平日ピーク時	110人	186人	178人	4	9.6km	4	36,864	240日
2	あいの風 魚津駅	あいの風 滑川駅	平日日中				1	9.6km	15	34,560	240日
3	あいの風 魚津駅	あいの風 滑川駅	休日				1	9.6km	19	22,800	125日