

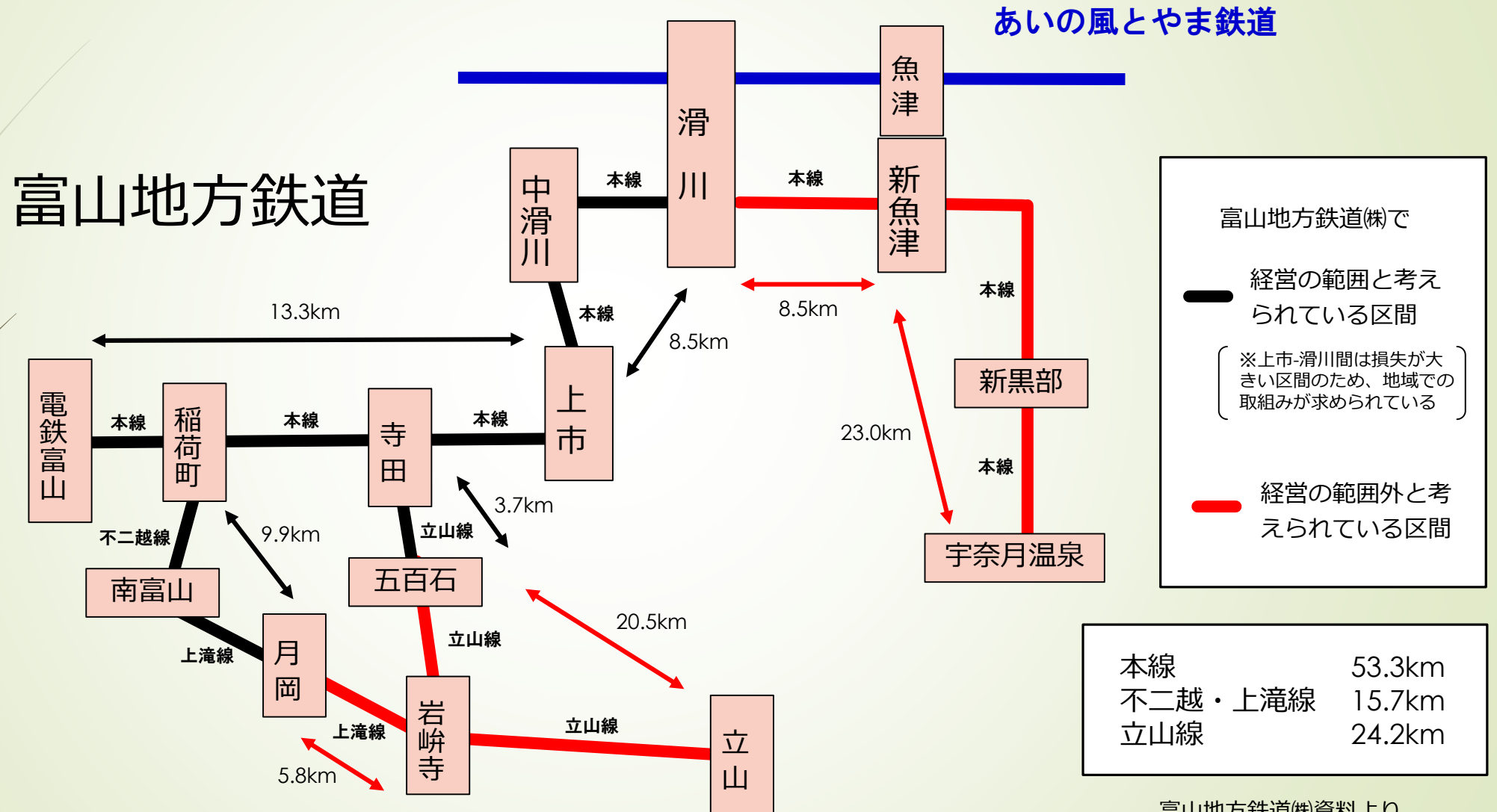
富山地方鉄道鉄道線 に関する意見交換会

1

- 1 開 会
- 2 市長あいさつ
- 3 富山地方鉄道鉄道線の状況について
- 4 意見交換
- 5 閉 会

① 鉄道線の概要

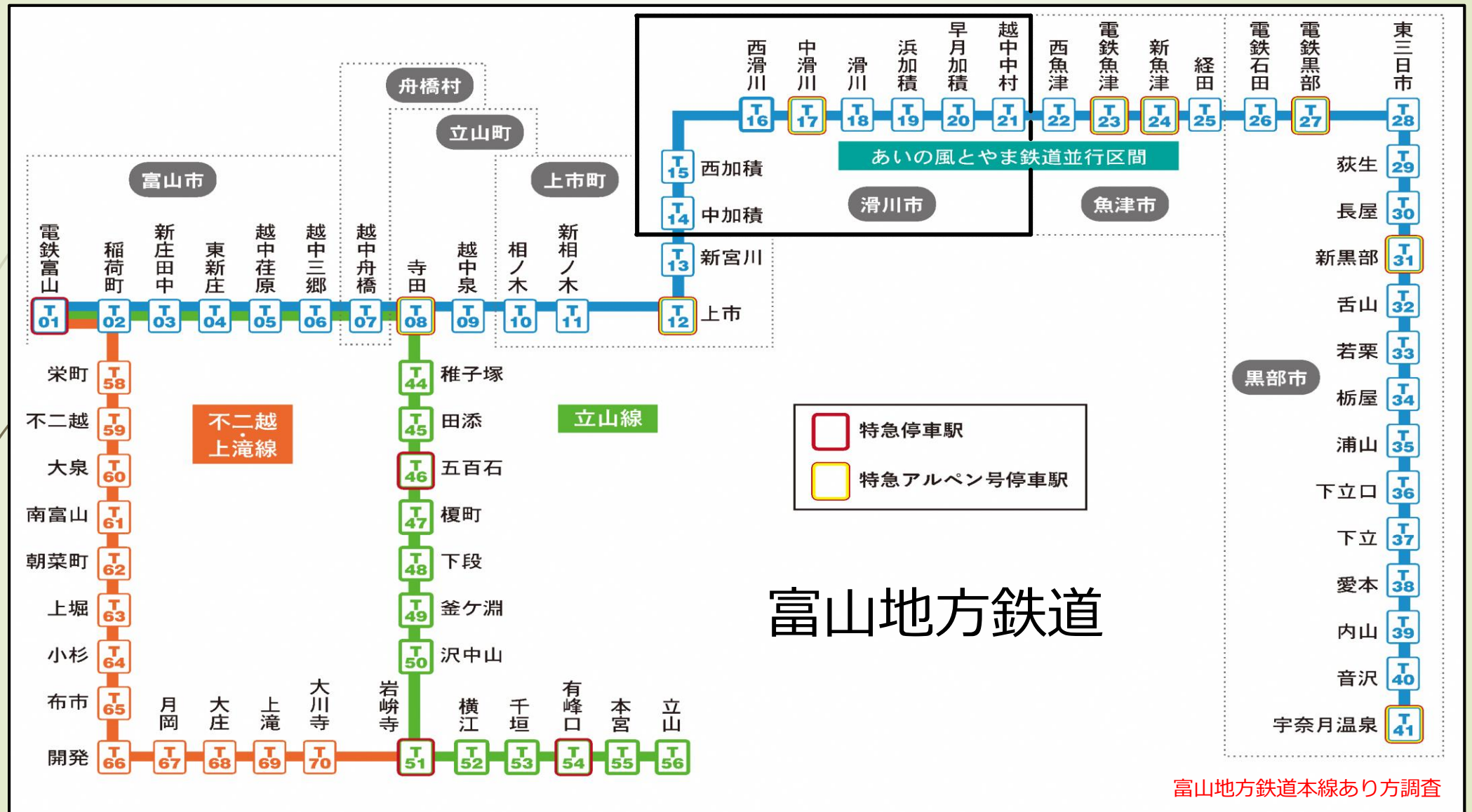
2



① 鉄道線の概要

本線

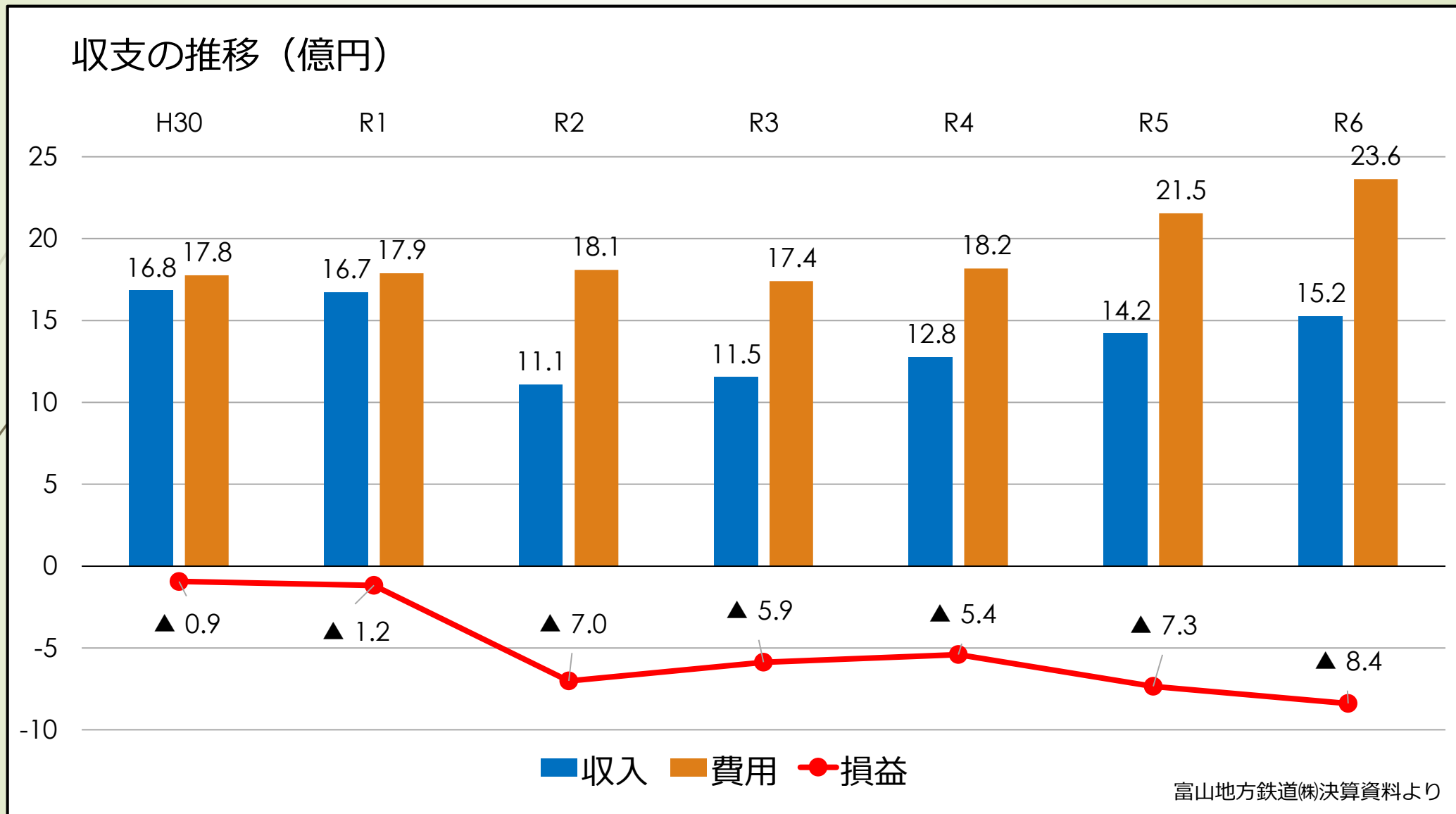
3



富山地方鉄道本線あり方調査

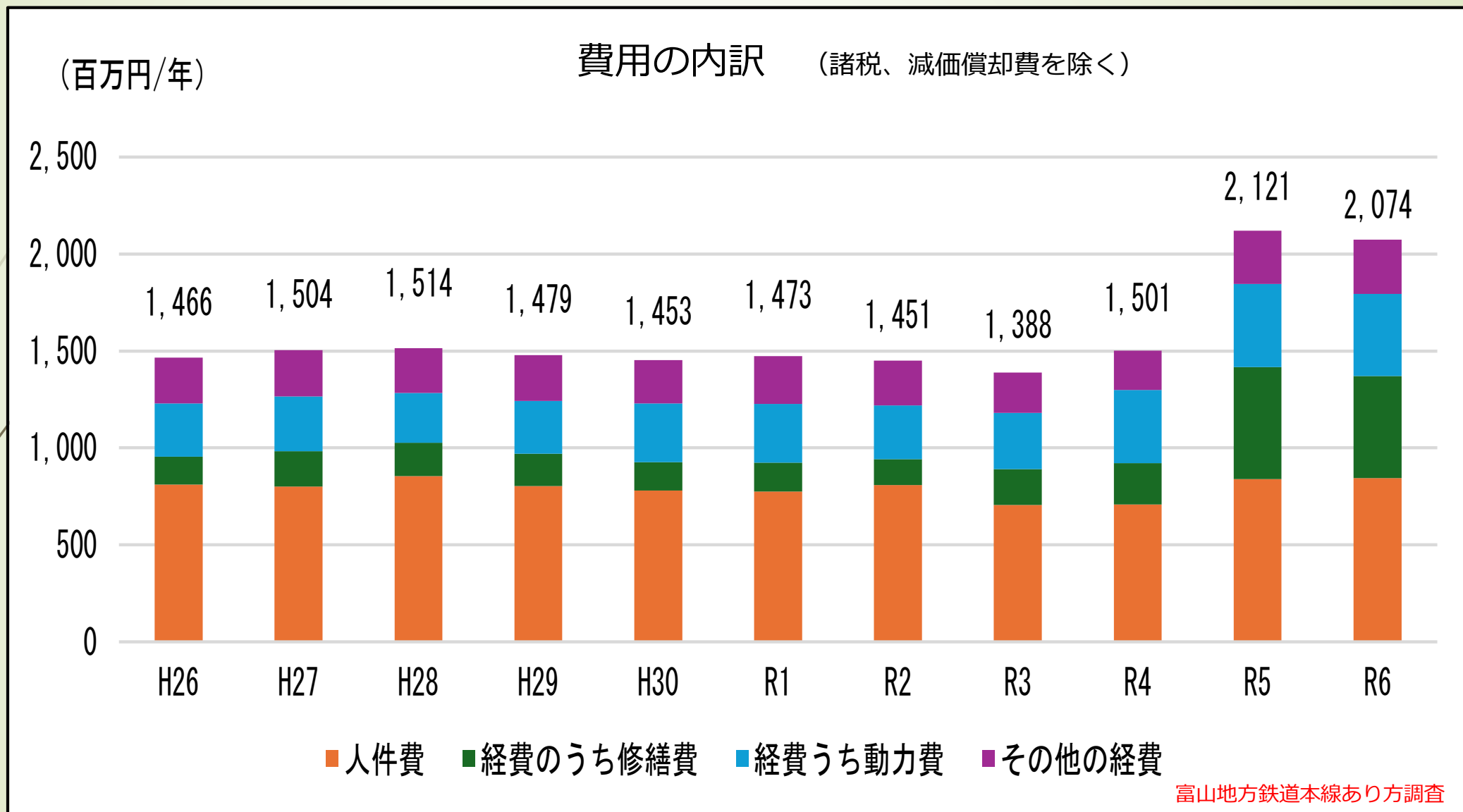
②富山地方鉄道(株) 鉄道事業の状況

4



②富山地方鉄道(株) 鉄道事業の状況

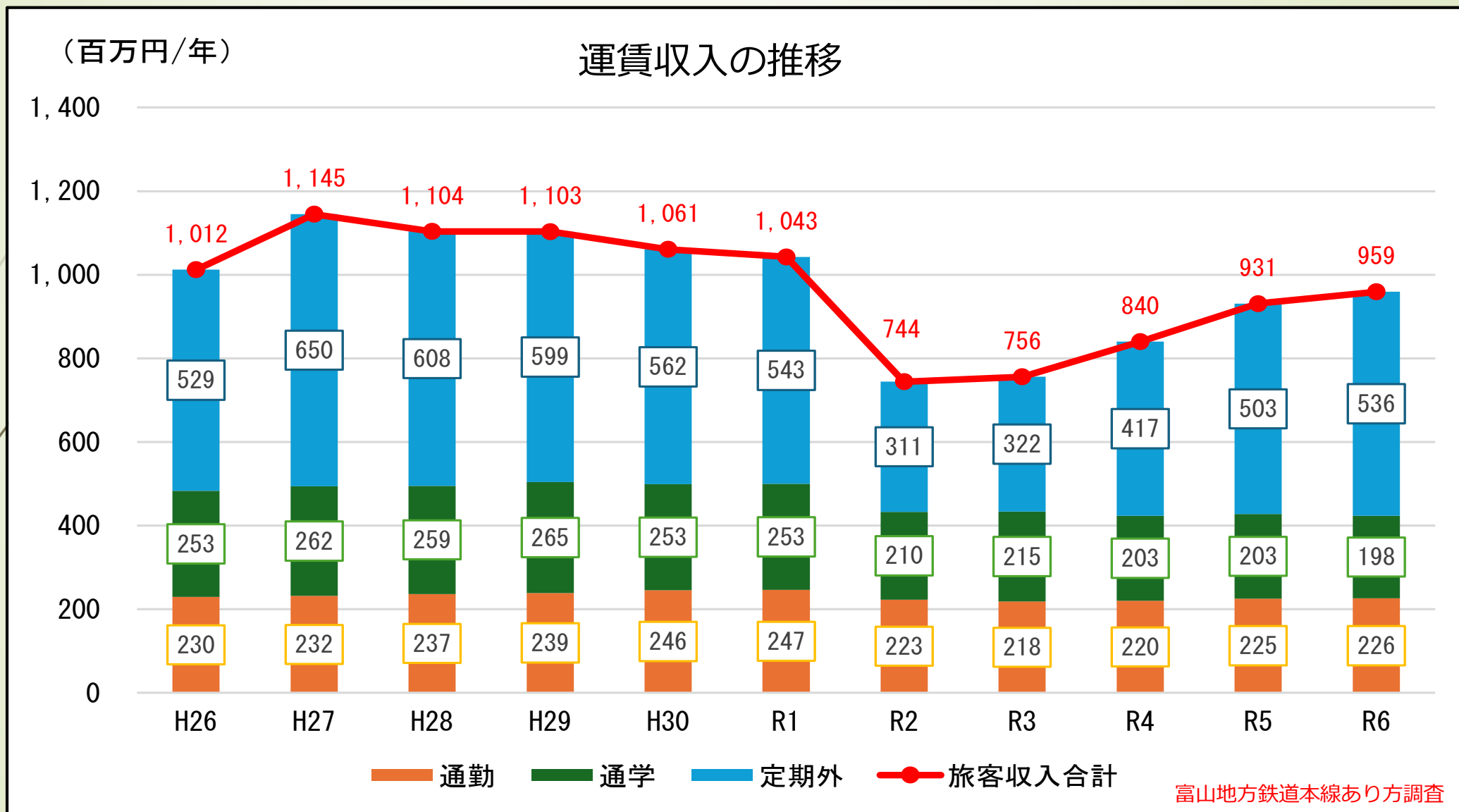
5



②富山地方鉄道(株) 鉄道事業の状況

本線

6



③利用状況

本線

▼地域（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	19.5	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

富山地方鉄道本線あり方調査

③利用状況

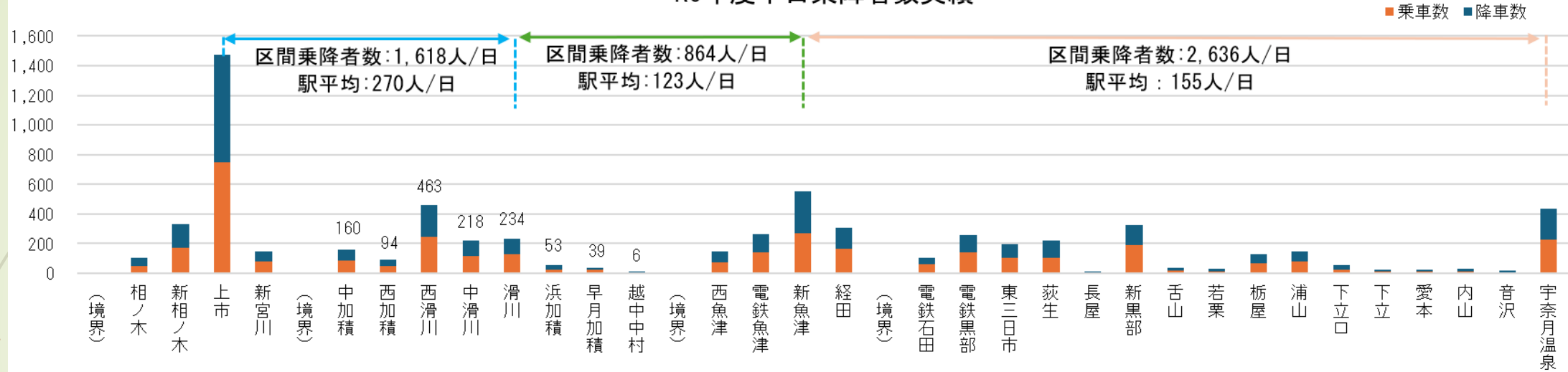
富山地方鉄道本線あり方調査

本線

8

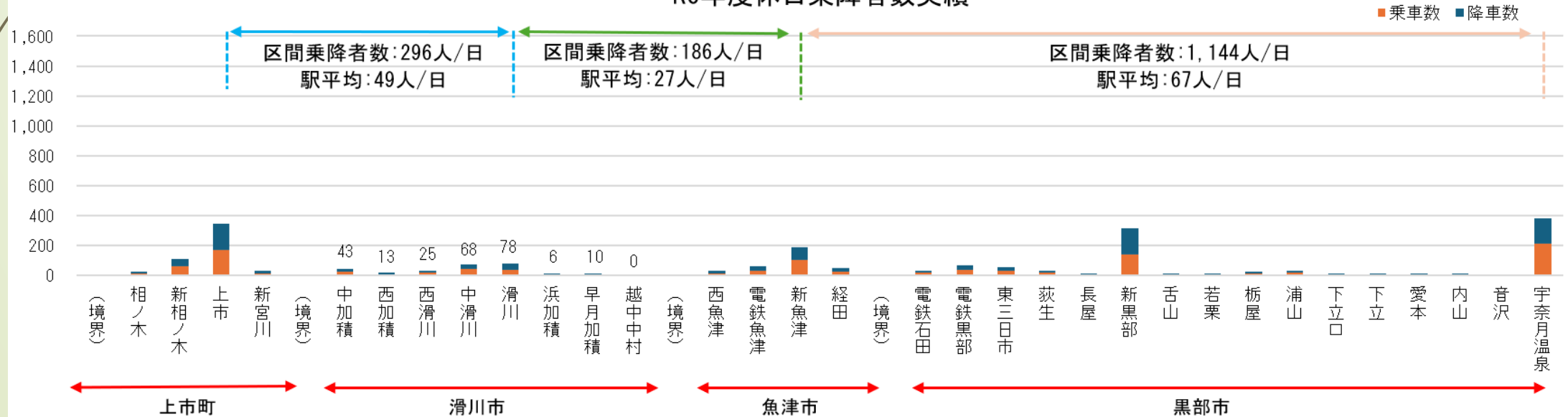
乗降者数（人/日）

R6年度平日乗降者数実績



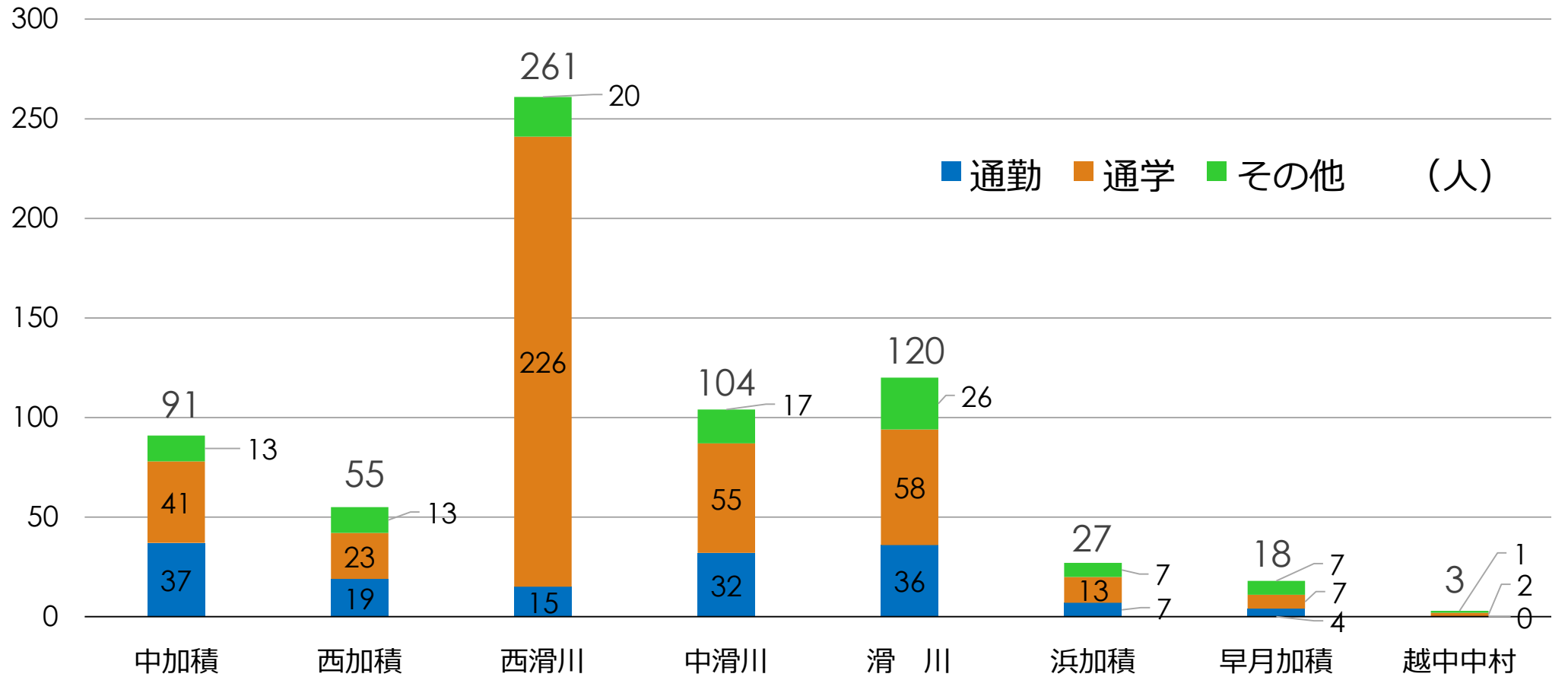
乗降者数（人/日）

R6年度休日乗降者数実績



③利用状況

駅別ICカード利用人数（令和6年度：1日あたり）



富山地方鉄道(株)資料より

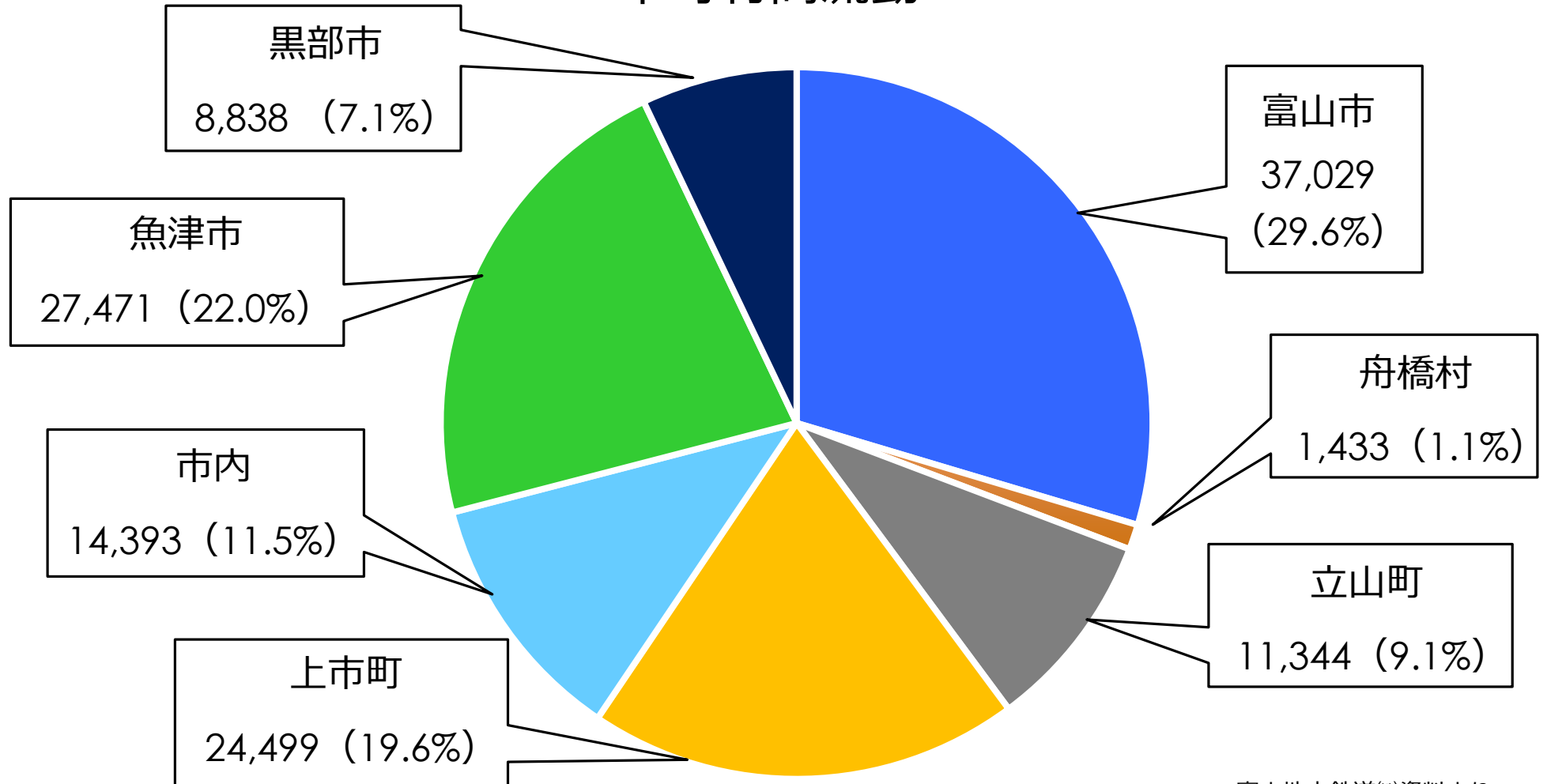
③利用状況

10

滑川市発

市町村間流動

※R5 ICカードタッチデータ（年間：人）



富山地方鉄道(株)資料より

③学生の利用状況

市内からの通学（市内乗車：人）

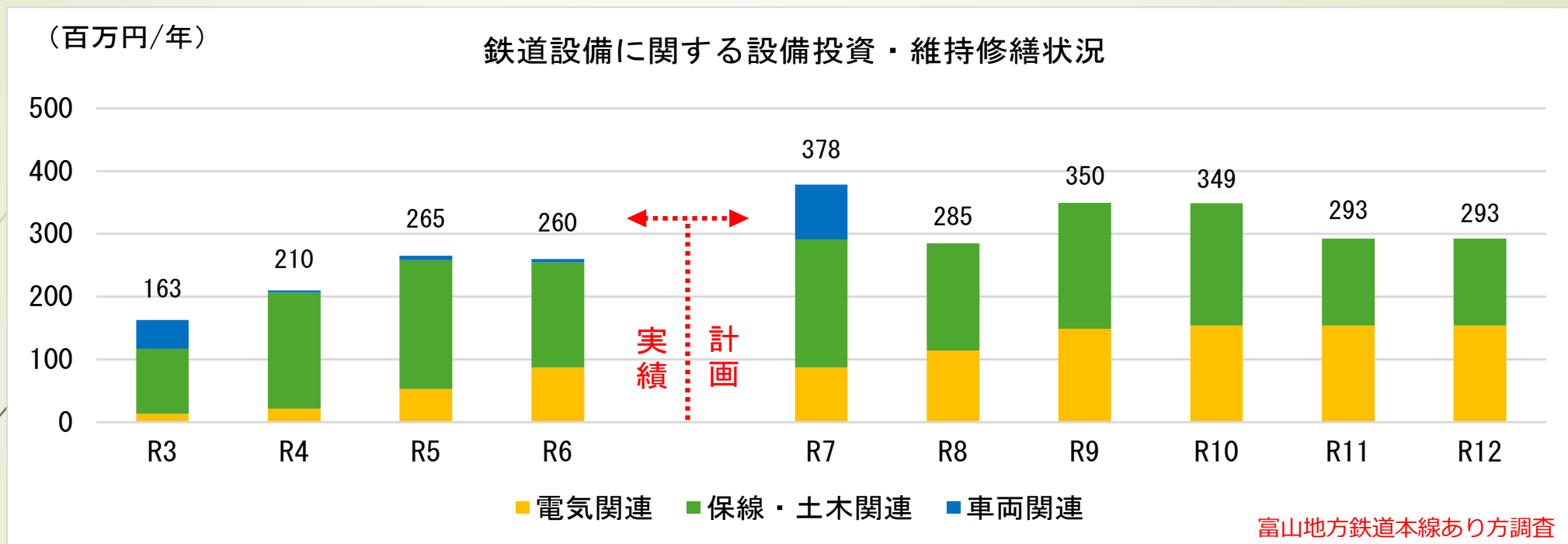
駅名	越中荏原 ▶ 富山第一高校	上市 ▶ 上市高校	西滑川 ▶ 滑川高校	新魚津 ▶ 魚津高校 ▶ 新川高校	経田 ▶ 魚津工業高校 ▶ 新川みどり野高校	東三日市 ▶ 桜井高校	計
中加積	6	3	1	4	7		21
西加積	2	4		3			9
西滑川		9		1	5		15
中滑川	5	20		1	9		35
滑 川	7	19	5	1	13	1	46
浜加積	1	3	3	1	4	1	13
早月加積	1	2	4		1	2	10
越中中村	1		1				2
計	23	60	14	11	39	4	151

市外からの通学（市内降車：人）

駅名＼	富山市から	舟橋村から	立山町から	上市町から	魚津市から	黒部市から	計
西滑川 ▶ 滑川高校	25	7	43	50	71	23	219

④鉄道インフラの整備・更新

12



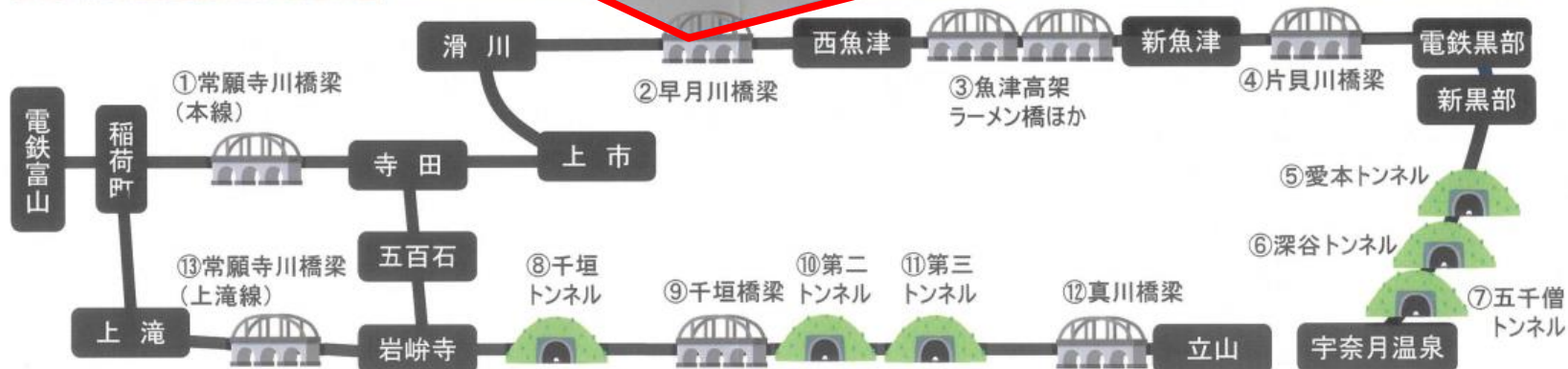
滑川市の支援状況

(万円)

	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7 (予定)
安全輸送等施設整備費補助金	610	860	17	62	425	1,830	1,030	1,025

④鉄道インフラの整備・更新

13



線区	名称	区分	L =	経年	竣工年月・設置者	調査の実施状況等
本線	常願寺川橋梁(本線)	橋梁	446.2 m	93	1931年(S6年)8月 富山電鉄	老朽化が進んでいるが現時点で運行に支障がない
	早月川橋梁	橋梁	315.0 m	88	1936年(S11年)6月 富山電鉄	将来老朽化が進むおそれがある
	魚津高架ラーメン橋ほか	橋・跨道橋	1,314.1 m	57	1967年(S42年) 富山地方鉄道	今年度、一部箇所において修繕を実施
	片貝川橋梁	橋梁	136.0 m	88	1936年(S11年)10月 富山電鉄	現在、補修工事に向けた調査を実施中
	愛本トンネル	トンネル	114.0 m	101	1923年(T12年)11月 黒部鐵道	老朽化が進んでいるが現時点で運行に支障がない
	深谷トンネル	トンネル	497.9 m	101	1923年(T12年)11月 黒部鐵道	老朽化が進んでいるが現時点で運行に支障がない
	五千僧トンネル	トンネル	106.4 m	101	1923年(T12年)11月 黒部鐵道	老朽化が進んでいるが現時点で運行に支障がない
立山線	千垣トンネル	トンネル	281.9 m	101	1923年(T12年)4月 富山県	老朽化が進んでいるが現時点で運行に支障がない
	千垣橋梁	橋梁	102.0 m	87	1937年(S12年)10月 富山県	老朽化が進んでいるが現時点で運行に支障がない
	第二トンネル	トンネル	159.7 m	87	1937年(S12年)10月 富山県	老朽化が進んでいるが現時点で運行に支障がない
	第三トンネル	トンネル	112.3 m	87	1937年(S12年)10月 富山県	老朽化が進んでいるが現時点で運行に支障がない
	真川橋梁	橋梁	222.4 m	69	1955年(S30年)7月 立山開発鉄道	老朽化が進んでいるが現時点で運行に支障がない
上滝線	常願寺川橋梁(上滝線)	橋梁	337.2 m	48	1976年(S51年)11月 富山地方鉄道	補修工事を実施中(老朽化事業)

※R 6.1.1能登半島地震を受け、全施設の緊急点検を行った

富山地方鉄道(株)
資料より

⑤行政負担の可能性【上市～滑川間の概要】

営業収入 5,400万円

営業費用 1億7,500万円

営業収支 ▲1億2,100万円

※営業費用のうち、運営部分 52.1%

インフラ部分（線路・電路・車両等）47.9%

（比率はR6決算、富山地方鉄道㈱資料より）

運営費（人件費・動力費・物件費） 9,100万円

線路保存費 4,000万円 電路保存費 900万円

車両保存費 1,400万円 税・減価償却 2,100万円

+ インフラの整備費 3,700万円

（富山地方鉄道本線あり方調査）

※地鉄が自社で運行することを決定した

⑤行政負担の可能性【滑川～新魚津間の概要】

営業収入 2,000万円

営業費用 1億7,000万円

営業収支 ▲1億5,000万円

※営業費用のうち、運営部分 52.1%

インフラ部分（線路・電路・車両等） 47.9%

（比率はR6決算、富山地方鉄道㈱資料より）

運営費（人件費・動力費・物件費） 8,800万円

線路保存費 3,900万円 電路保存費 800万円

車両保存費 1,400万円 税・減価償却 2,100万円

+ インフラの整備費 3,700万円

（富山地方鉄道本線あり方調査）

★ さらに早月川橋梁などの想定が必要

（長期的には約30億～85億円の規模）

⑤行政負担の可能性【滑川～新魚津間の概要】

★早月川橋梁の架け替えの想定

竣工年月 1936年（昭和11年） 延長 315m

（事例1）兵庫県 JR山陰本線余部橋梁架替事業 （兵庫県HPより）

H17～ 総事業費 30億円（別線方式、延長307m）

（事例2）熊本県 JR豊肥本線白川第一橋梁架替 （国土交通省HPより）

H14～ 総事業費 43.5億円（仮線方式、延長167m）

早月川橋梁の延長（315m）に割り戻し価格を補正し、

→ 約85億円と試算

⑥運行パターンごとの検討

本線

本線区間において、将来的に考えられる運行パターンやメリット・デメリット、利便性向上策などについて比較検討しました。

17

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			
		上	滑	新	宇
		市	川	魚	奈
				津	月
					温
					泉
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

⑥運行パターンごとの検討

本線

▼各運行パターンにおける視点別の評価

	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 (車両回送あり)	▶並行区間廃止	▶滑川止まり	▶新魚津～宇奈月温泉のみ運行（上市～新魚津間車両回送あり）	▶新魚津～宇奈月温泉のみ運行（上市～新魚津間廃止）
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	▶最低限の鉄道ネットワークが維持（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	▶鉄道ネットワークが確保できない	
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 ▶車両回送のための鉄道線の存続は非効率だが、新魚津～宇奈月温泉間の運行に必要	▶路線維持にかかる経費は減少 ▶新魚津～宇奈月温泉間に車庫や検車区等の新たな整備が必要となるなど、整備費や運用面における費用が上積される	▶路線の短縮により経費が減少	▶上市～滑川間、並行区間の運行頻度が下がり経費は減少 ▶車両回送のための鉄道線の存続は非効率だが、新魚津～宇奈月温泉間の運行に必要	▶路線維持にかかる経費は減少 ▶新魚津～宇奈月温泉間に車庫や検車区等の新たな整備が必要となるなど、整備費や運用面における費用が上積される
	▶大規模構造物（橋梁、高架、トンネル等）は、長期的な路線維持を考えたときには多大な費用が想定される（橋梁の架替等）		▶廃止区間を除く大規模構造物は、長期的な路線維持を考えると多大な費用が想定される		▶大規模構造物（橋梁等）は、長期的な路線維持を考えたときには多大な費用が想定される	▶廃止区間を除く大規模構造物（橋梁等）は、長期的な路線維持を考えたときには多大な費用が想定される
利用者の視点	▶現状と変わらない移動が可能	▶滑川と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、交通空白の拡大が懸念		▶滑川であいの風とやま鉄道との乗継ぎが必要 ▶新魚津～宇奈月温泉間は他の移動手段が必要 ▶通学利用者や観光地へのアクセスに支障	▶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～滑川間は他の移動手段が必要 ▶広域移動となる高校の通学への影響が大きい（上市～滑川間）	

富山地方鉄道本線あり方調査

富山地方鉄道本線あり方調査

⑥運行パターンごとの検討

本線

滑川市における影響は・・・

	パターン1 ▶現行維持	パターン2-1 ▶並行区間廃止 (車両回送あり)	パターン2-2 ▶並行区間廃止	パターン3 ▶滑川止まり	パターン4-1 ▶新魚津～宇奈月温泉のみ運行(上市～新魚津間車両回送あり)	パターン4-2 ▶新魚津～宇奈月温泉のみ運行(上市～新魚津間廃止)
市民利用への影響	▶現状と変わらず利用できる	▶滑川駅と新魚津駅であいの風とやま鉄道との乗継が必要となる (例) 中加積駅や西加積駅から宇奈月方面へ向かうには2回の乗換えが必要 ▶滑川駅での乗換えには、現状のままでは地下道を通らなければならない(新魚津駅においても同様) ▶浜加積駅、早月加積駅、越中中村駅からの利用ができなくなる(あいの風とやま鉄道東滑川駅の代替利用などが必要)		▶滑川駅であいの風とやま鉄道との乗継が必要となる ▶新魚津駅～宇奈月温泉駅間の地域への移動には他の手段が必要 (例) 魚津工業高校(経田駅)への通学やJR黒部宇奈月温泉駅、宇奈月温泉への移動などに支障	▶新魚津駅であいの風とやま鉄道との乗継が必要となる ▶中加積駅、西加積駅、西滑川駅、中滑川駅からの利用ができなくなる(他の移動手段が必要) ▶高校生の通学への影響が大きい (例) 滑川市内から上市高校や富山第一高校への通学、中新川地区から滑川高校への通学に支障	※上市～滑川間は富山地方鉄道が自社で運行することを決定した。
市民負担への影響	▶毎年数千万円の市の負担が想定される	▶並行区間の運行維持に係る負担はなくなる ▶あいの風とやま鉄道との乗継ぎ利便性向上のため、連絡橋の設置などの整備費が上積される ▶利便性向上のためあいの風とやま鉄道東滑川駅の整備も想定		▶富山地方鉄道(株)の廃線案のとおりであり、運行維持に係る行政負担はない	▶上市駅～滑川駅間の運行維持に係る負担はなくなる	
	▶その他、大規模構造物(早月川橋梁など)の維持補修費の想定が必要	▶廃止後の線路等施設の扱いが課題		▶代替の広域移動手段の検討が必要		

⑥運行パターンごとの検討

▼現在考えられている利用者増の取組案

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"> ・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） ・Suicaなど他社交通系ICの利用可能化 ・無料Wi-Fiの設置 ・猫駅長の任命や限定オリジナルグッズの販売 ・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） ・新駅設置（市民病院駅、魚津水族館駅） ・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）
	② 他分野・他業種との連携 <ul style="list-style-type: none"> ・映画とタイアップしたecomycaカードの製作 ・小中学校の遠足での地鉄利用 ・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 ・鉄道の旅イベントの実施
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"> ・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） ・新駅設置（市民病院駅、魚津水族館駅） ・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） ・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） （連絡橋、改札の設置等） ・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） ・Suicaなど他社交通系ICの利用可能化 ・無料Wi-Fiの設置 ・猫駅長の任命や限定オリジナルグッズの販売 ・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）
	② 他分野・他業種との連携 <ul style="list-style-type: none"> ・映画とタイアップしたecomycaカードの製作 ・小中学校の遠足での地鉄利用 ・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 ・鉄道の旅イベントの実施
将来的な取組	<ul style="list-style-type: none"> ・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）

☑ まとめ（具体的な課題）

並行区間（滑川～新魚津間）の存廃について

★存続する場合

この区間で毎年約 1 億円を超える行政負担が考えられる

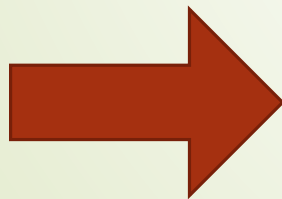
長期的には、長大橋梁（早月川）など施設の補修・更新に数十億単位の費用 など

★廃止する場合

利便性向上策として、滑川駅での連絡橋の設置、東滑川駅整備の検討

あいの風とやま鉄道との乗換の接続向上の検討 など

21



今年度「富山地方鉄道本線あり方調査」において、これらを費用とともに明らかにしたい。

調査については、R7年度中にとりまとめ予定。

富山地方鉄道本線あり方調査

(1) 運営状況の把握

鉄道統計年報や鉄道事業者の資料をもとに、現状の運営状況を整理します。

- ・ 利用状況の推移（駅乗降者数、駅間移動、券種別など）
- ・ 事業者の経営状況 ・ 施設の更新や設備投資の状況

(2) 将来的な収支見込

現状整理をもとに、将来の運営予測を検討します。

- ・ 収入の見込（輸送人数や運賃収入など）
- ・ 経費の見込（運営経費や施設更新費用など）

(3) 運行パターンごとの検討

将来的に考えられる運行パターンや利便性向上策などについて検討します。

- ・ 「全線維持」「滑川～新魚津間廃止」の場合など
- ・ メリット、デメリット ・ 利便性向上策やその費用

今後の予定など

- ・ 令和6年9月 富山地方鉄道(株)・沿線市町村首長会議
沿線7市町村による県知事要望
「富山地方鉄道鉄道線の維持・活性化に関する要望書」
- ・ 令和6年11月 第1回富山地方鉄道鉄道線のあり方検討会（県、沿線7市町村、地鉄）
- ・ 令和7年2月 第2回富山地方鉄道鉄道線のあり方検討会（県、沿線7市町村、地鉄）
- ・ 令和7年7月 第1回本線分科会（県、本線沿線4市町、地鉄）
4市町による「富山地方鉄道本線あり方調査業務委託」
- ・ 令和7年11月 第2回本線分科会（県、本線沿線4市町、地鉄）
「富山地方鉄道本線あり方調査」中間報告とりまとめ

【今後の予定】

- ・ 令和7年12月 第4回富山地方鉄道鉄道線のあり方検討会（県、沿線7市町村、地鉄）
★ 令和8年度の支援について協議