

富山地方鉄道鉄道線 に関する意見交換会

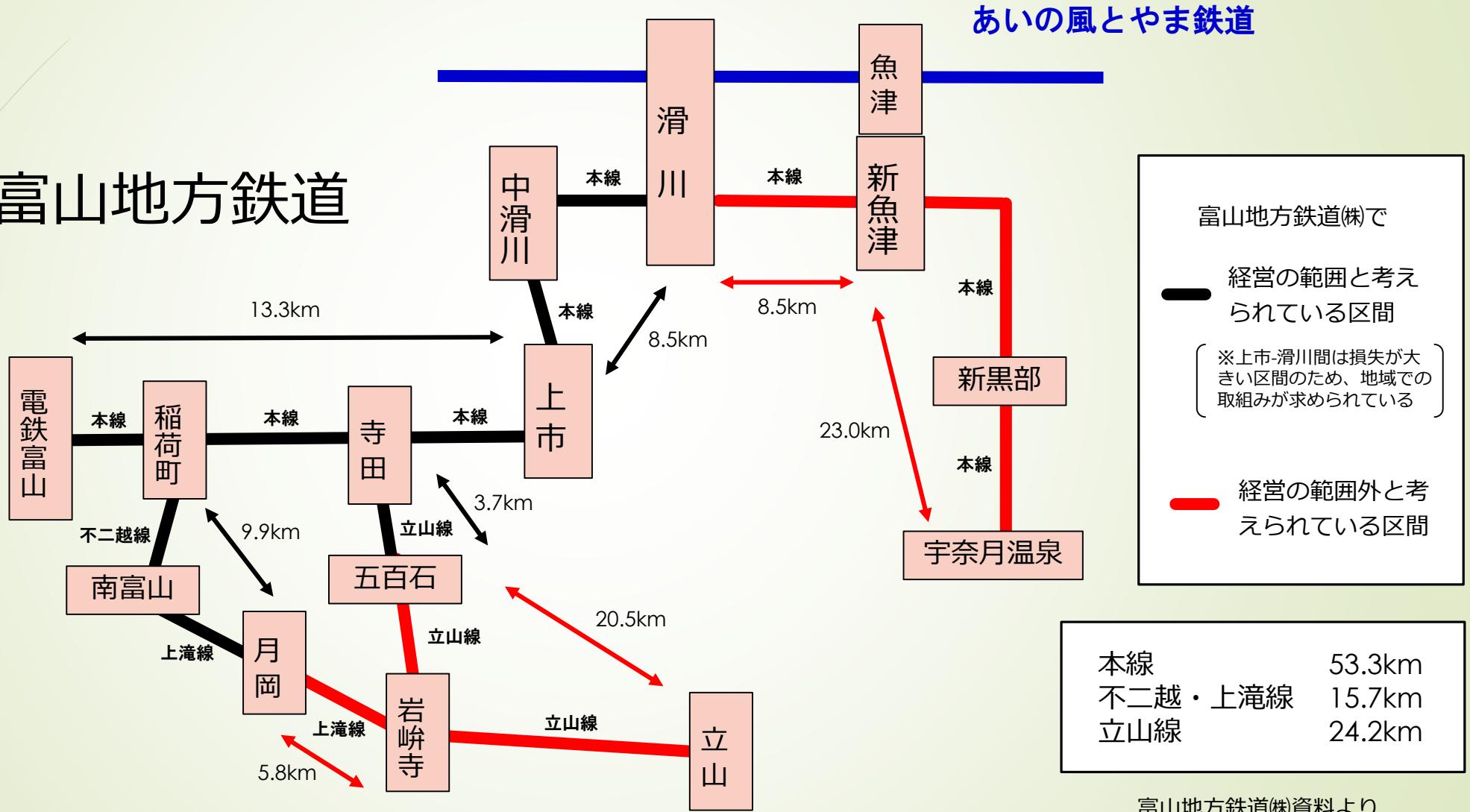
1

- 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

富山地方鉄道

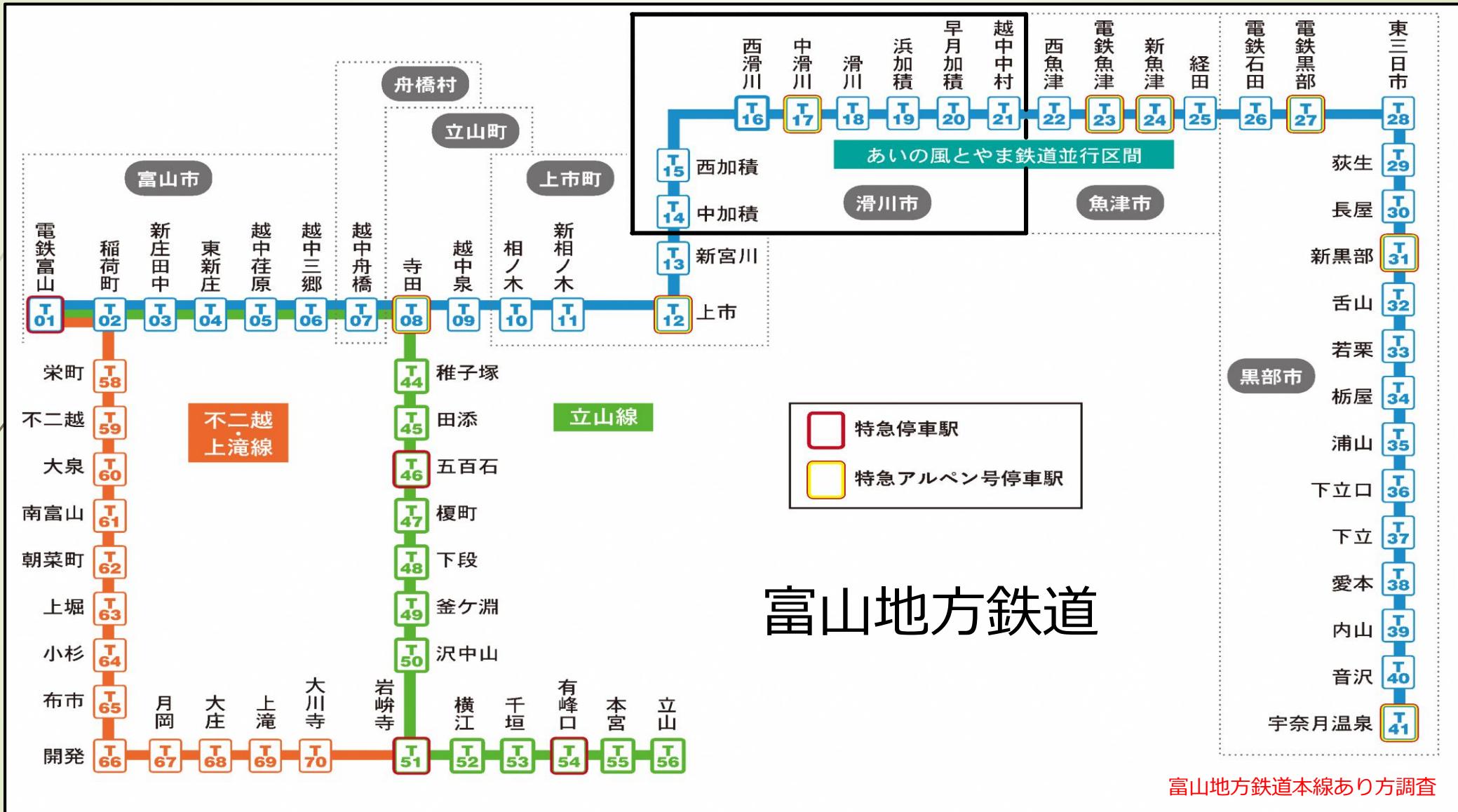
2



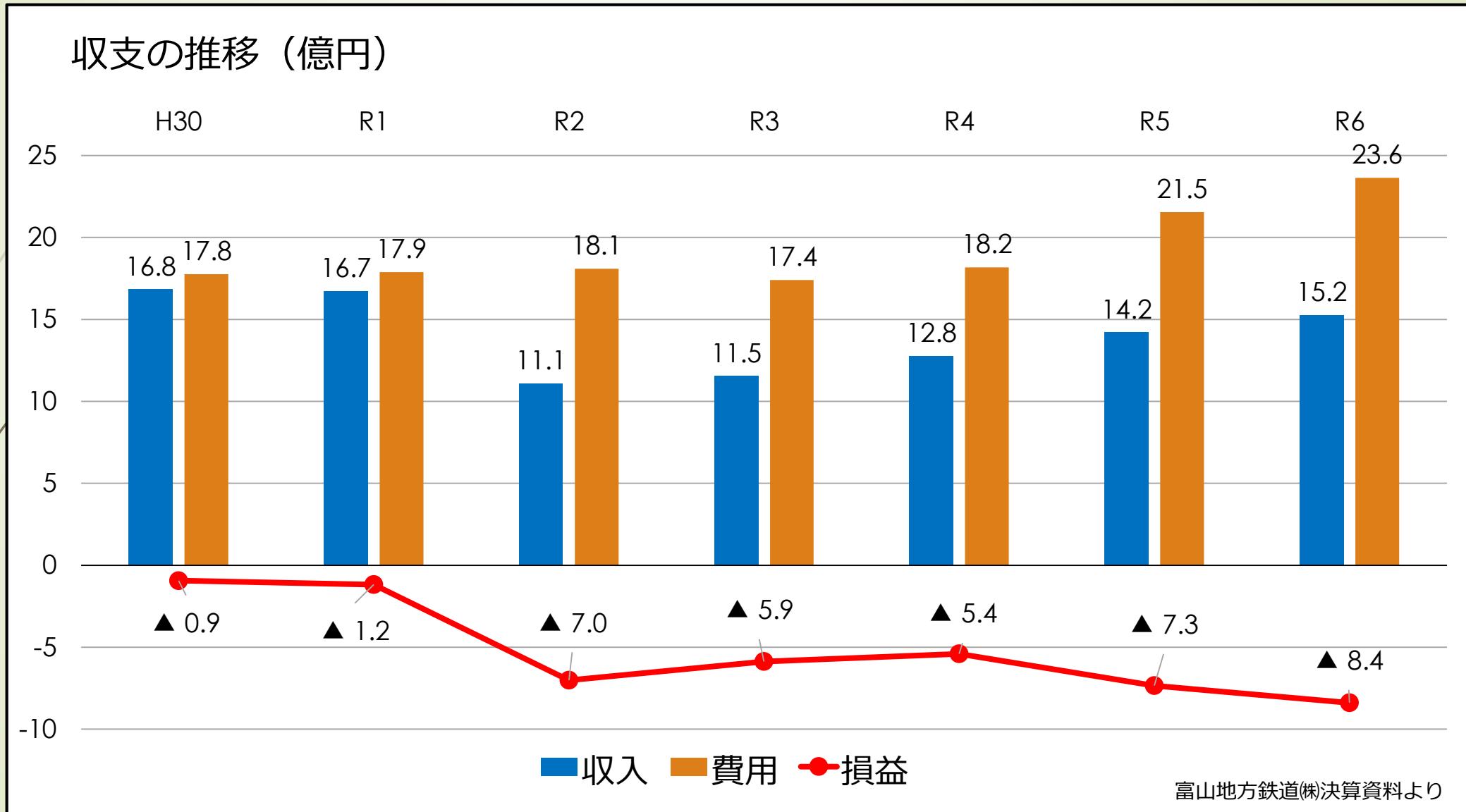
①鉄道線の概要

本線

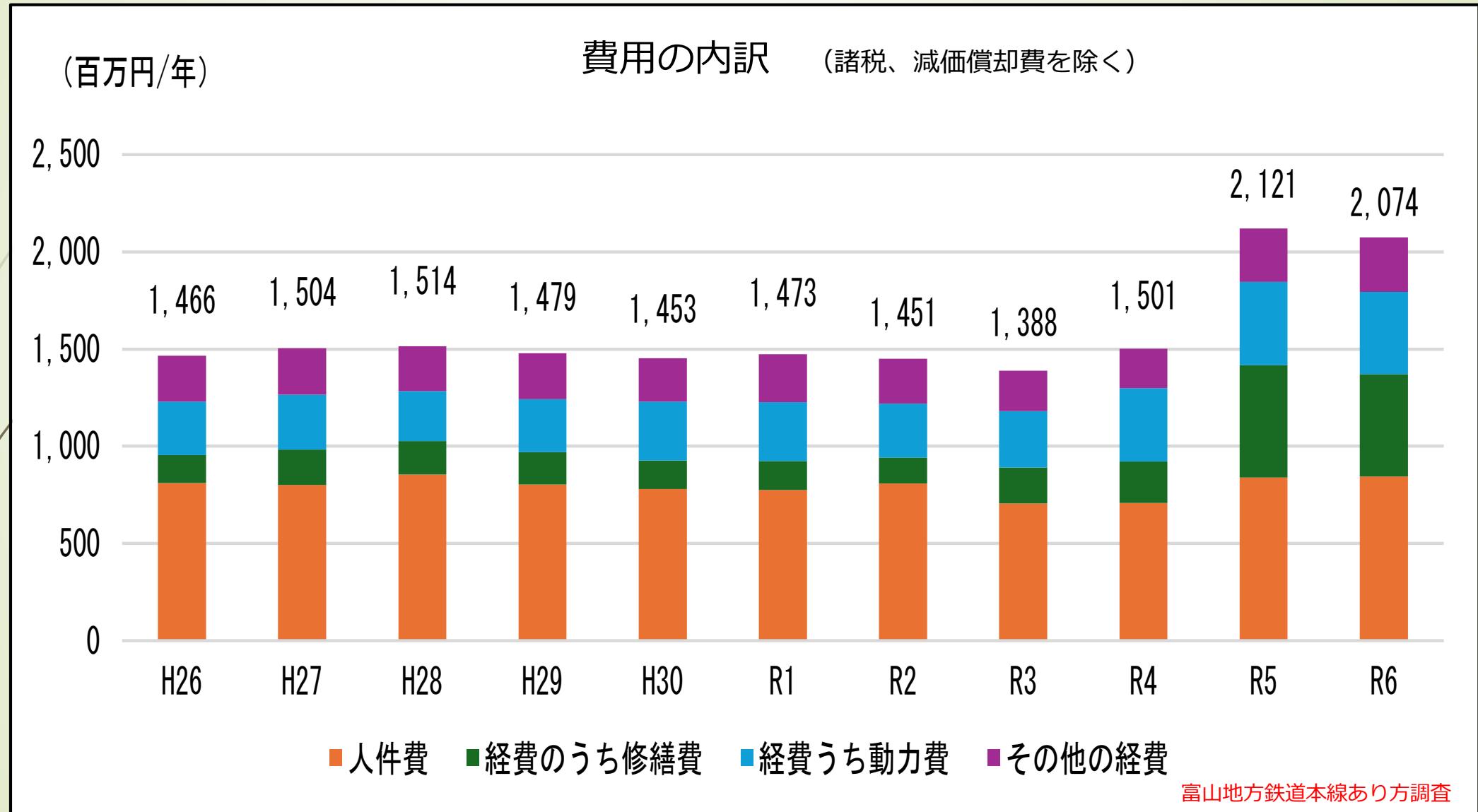
3



②富山地方鉄道(株) 鉄道事業の状況

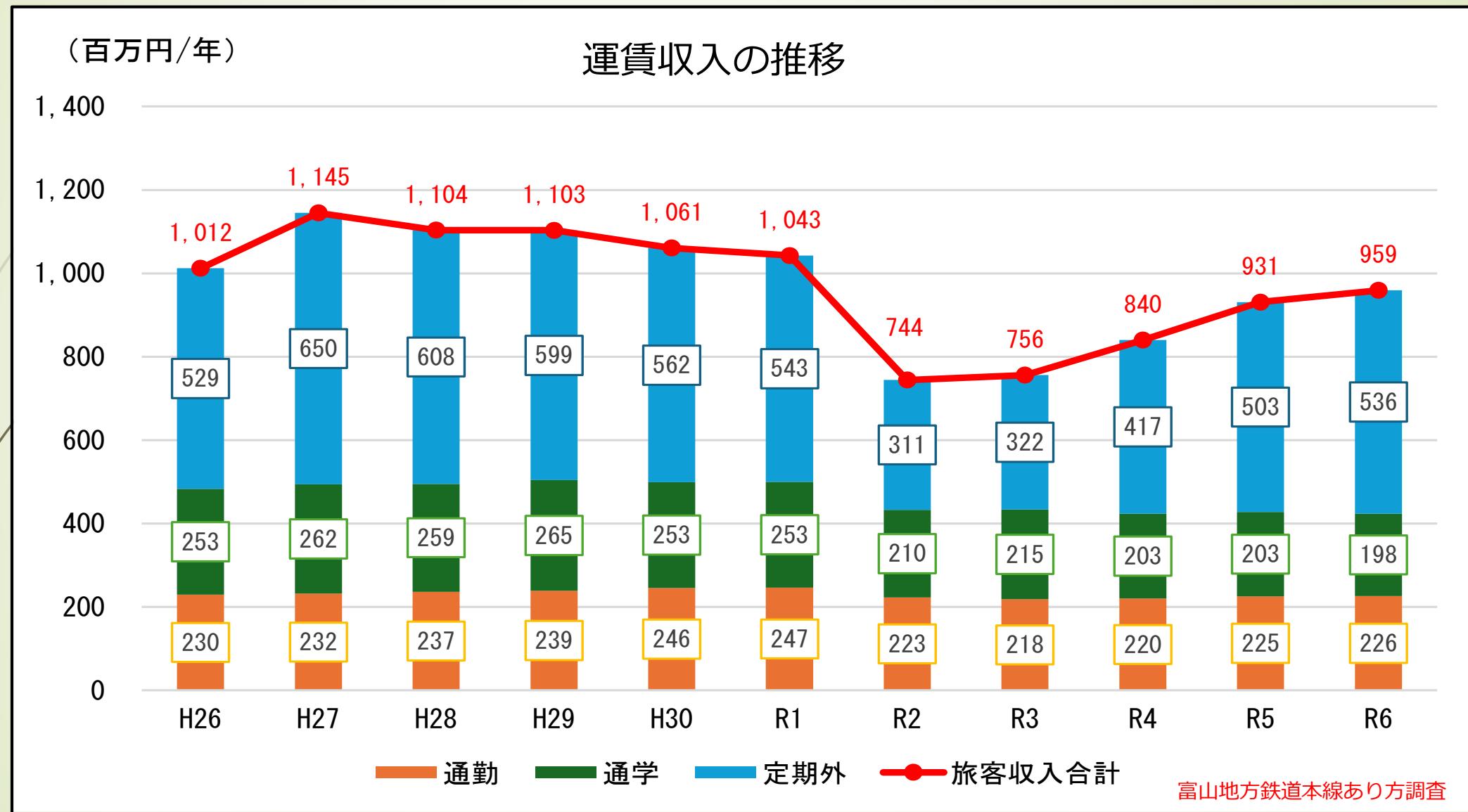


②富山地方鉄道(株) 鉄道事業の状況



②富山地方鉄道(株) 鉄道事業の状況

本線



③利用状況

本線

▼地域（市町村）ごとの輸送状況

7

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

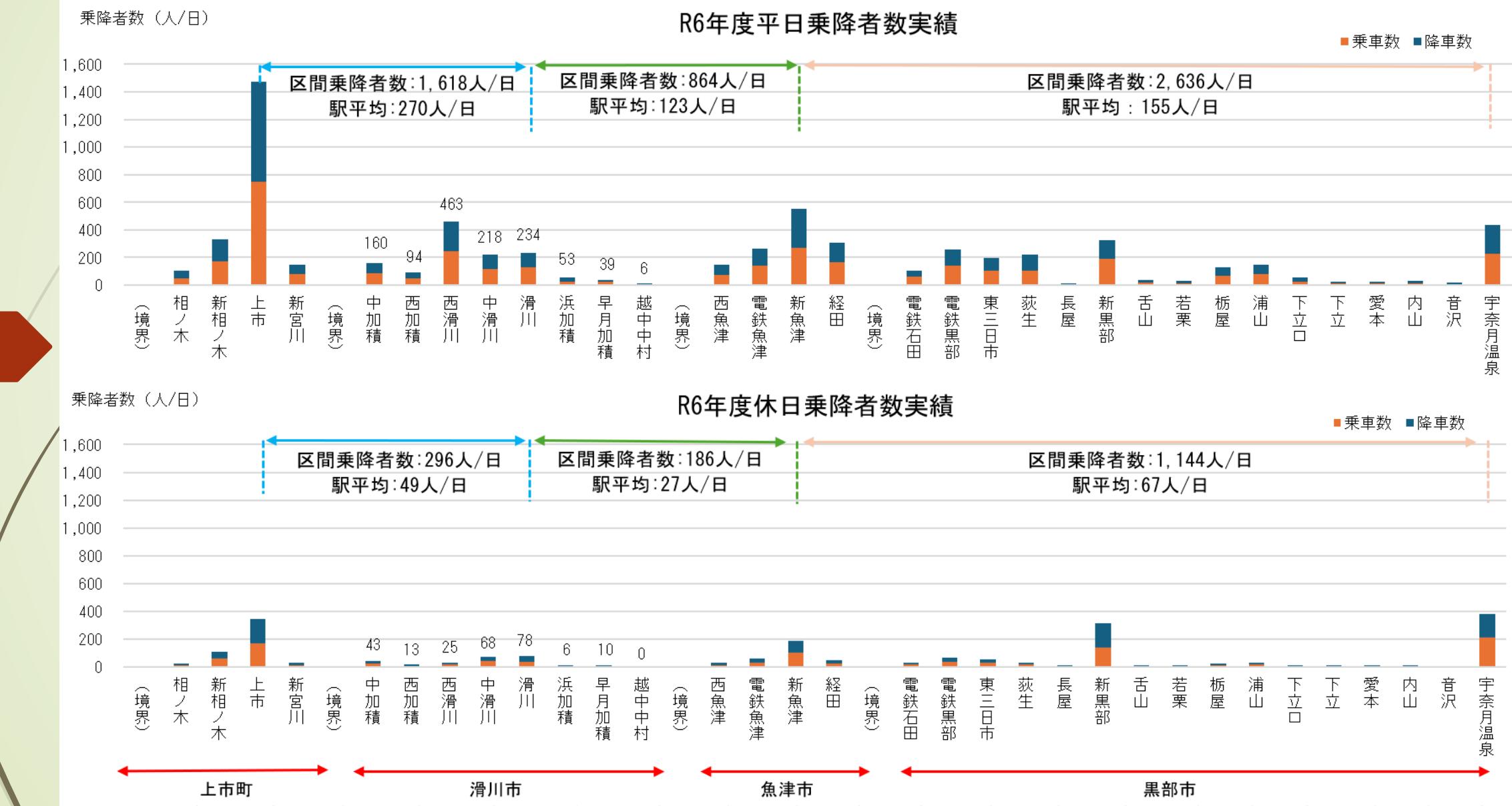
※乗降者数はR6年度乗降調査（平日：R6.6.20、休日：R6.6.23）の結果を参考

富山地方鉄道本線あり方調査

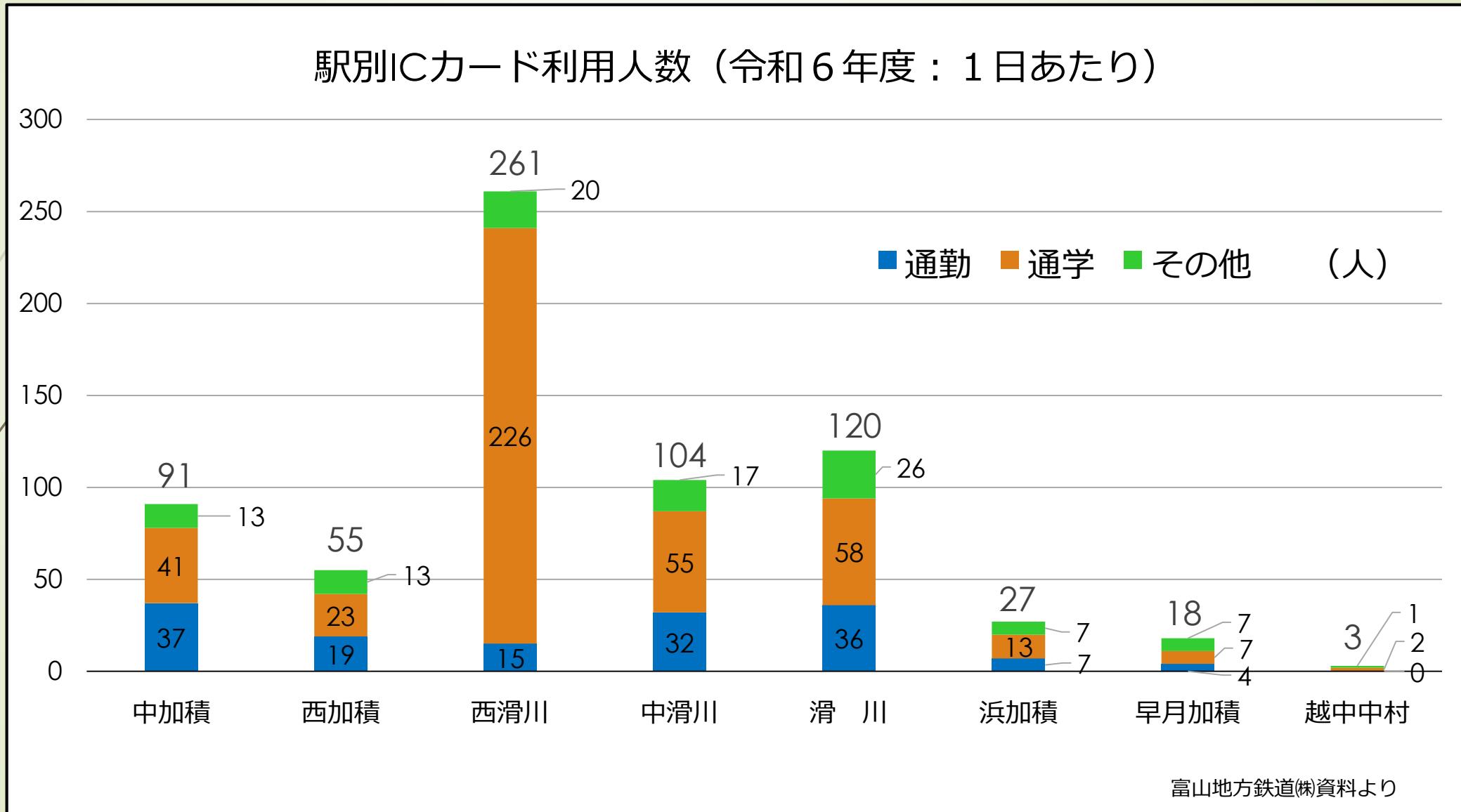
③利用状況

富山地方鉄道本線あり方調査

本線

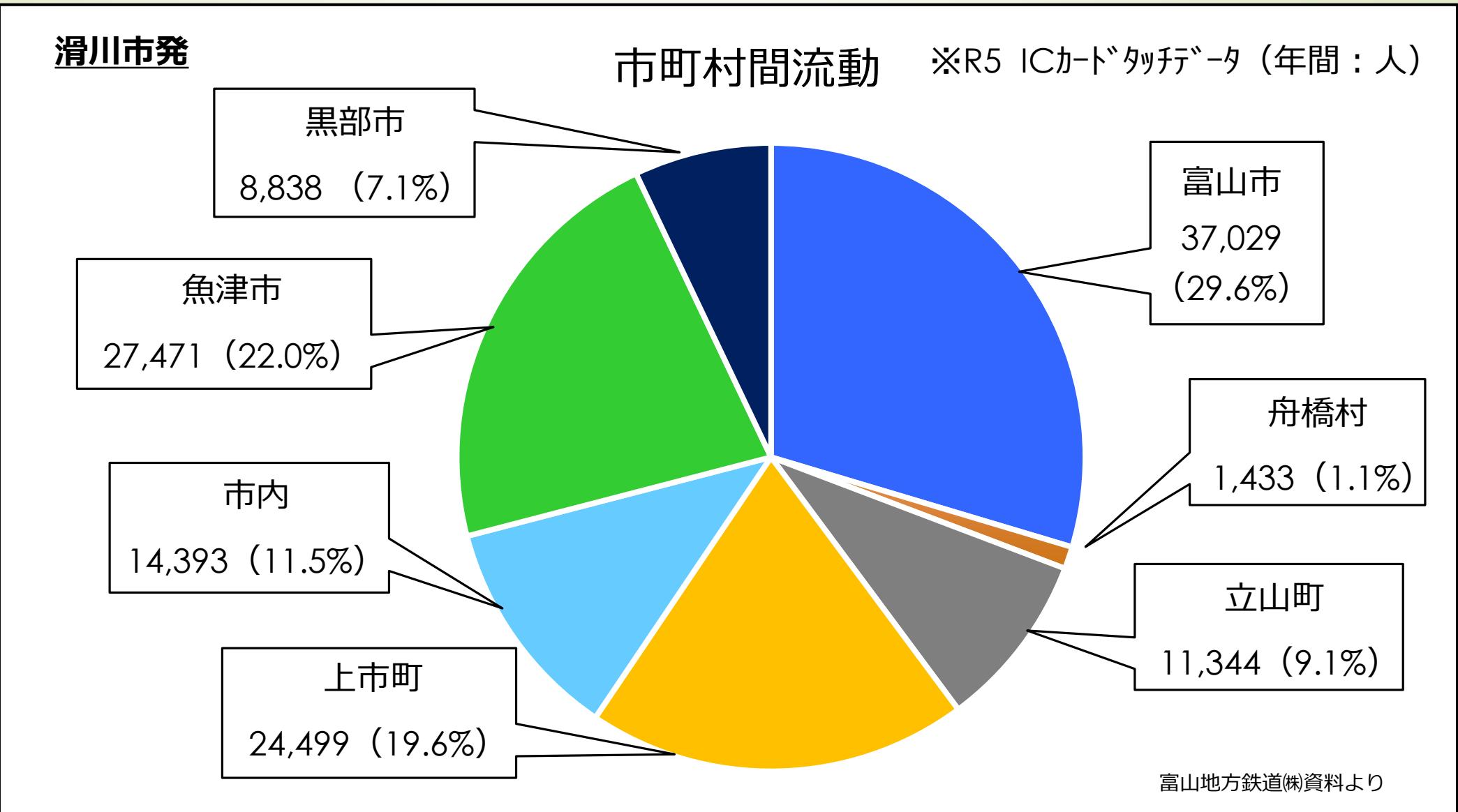


③利用状況



③利用状況

10



③学生の利用状況

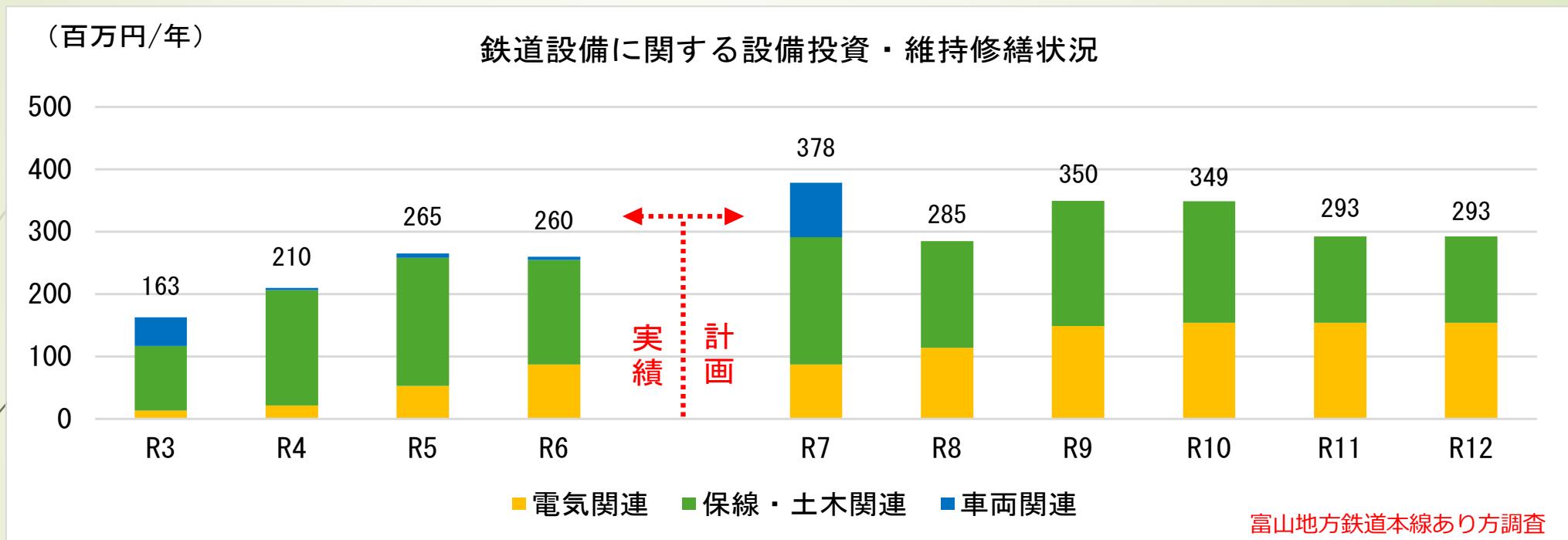
市内からの通学（市内乗車：人）

駅名	越中荘原 ▶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



滑川市の支援状況

(万円)

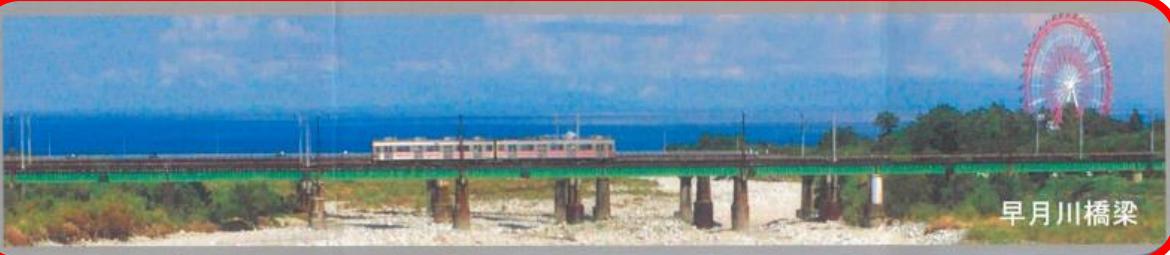
	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7 (予定)
安全輸送等施設整備費補助金	610	860	17	62	425	1,830	1,030	1,025

④鉄道インフラの整備・更新

13



橋梁の点検作業



早月川橋梁



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）

富山地方鉄道(株)
資料より

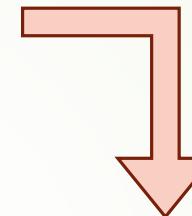
※ R 6.1.1能登半島地震を受け、全施設の緊急点検を行った

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(株)資料より）

14

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)

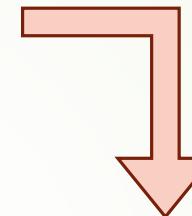
※地鉄が自社で運行することを決定した

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(株)資料より）

15

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。

運行形態のパターン		運行形態のパターン検討対象区間			
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 ▶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）
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)	▶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）
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
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）	

⑥運行パターンごとの検討

本線

滑川市における影響は・・・

19

	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	<ul style="list-style-type: none">▶滑川駅と新魚津駅でのいの風とやま鉄道との乗継ぎが必要となる (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(いの風とやま鉄道東滑川駅の代替利用などが必要)	<ul style="list-style-type: none">▶滑川駅でのいの風とやま鉄道との乗継ぎが必要となる▶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	<ul style="list-style-type: none">▶新魚津駅でのいの風とやま鉄道との乗継ぎが必要となる▶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	<p>※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。</p>	
市民負担への影響	<ul style="list-style-type: none">▶毎年数千万円の市の負担が想定される▶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	<ul style="list-style-type: none">▶並行区間の運行維持に係る負担はなくなる▶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▶利便性向上のためいの風とやま鉄道東滑川駅の整備も想定	<ul style="list-style-type: none">▶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	<ul style="list-style-type: none">▶上市駅～滑川駅間の運行維持に係る負担はなくなる	<p>▶代替の広域移動手段の検討が必要</p>	

⑥運行パターンごとの検討

本線

▼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)	<p>① サービスレベル向上、駅の機能強化</p> <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、あお一よ駅など） <p>② 他分野・他業種との連携</p> <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)	<p>① サービスレベル向上、駅の機能強化</p> <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、あお一よ駅など） <p>② 他分野・他業種との連携</p> <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2-2 (並行区間廃止・ 運行の廃止)	
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)

20

☑ 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

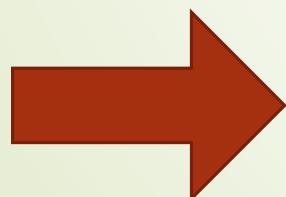
長期的には、長大橋梁（早月川）など施設の補修・更新に数十億単位の費用 など

★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