

富山地方鉄道鉄道線に関する意見交換会(令和7年12月開催)

開催日	対象地区等	参加者(人)
6日	西加積地区	22
	中加積・山加積地区(南部小校区)	27
10日	滑川西地区	22
13日	北加積地区	14
	早月加積地区	12
14日	東加積地区	8
20日	東地区	30
21日	浜加積地区	14
	全体(全地区対象)	25



会場	主な意見の内容
西加積地区公民館	イベント的なもので増やしても量的に限られる。通勤で電車を選択するような、企業にも協力いただくような取組ができれば、問題の大部分は解決できる。全線定期年間で20万円×500人増で収入を1億円アップできる。
	公的なサービスは赤字が出て当然。駄目なところや必要なところを県、国、市でバックアップして維持していく必要がある。
	滑川駅においては、地下道を通らないとあいの風と行き来ができない。一本化して利用しやすいようにしていかないとまずい。
	各会場の音響をしっかりとしてほしい。 各地区ないし全ての議員が出席し、市民の声を把握しないとイケない。 市民も否定だけでなく意見を言わなければならない。 今足りていないのは愛である。国、市、郷土、家庭を愛することがまず必要である。
	過去40年間、通勤通学生活に利用し、非常に愛着を持っている。鉄道の支援は費用でなく、将来への投資である。高齢者、未来の子供たちのために、ぜひ存続してほしい。 具体的には、みなし上下分離方式で県、富山市、魚津市、滑川市、上市町、立山町、舟橋村が協力して地鉄を支援してほしい。(完全分離方式では、早月川橋梁の架替工事が将来想定されるなどリスクがある。)
	自身や子供も学生時代には使っていたが、免許を持つ前の学生、免許返納した後のお年寄りなどの交通弱者の救い方としては、電気自動車なりバスなりコミュニティバスなりでも可能。例えば、あいの風一方通ってれば、滑川駅まで便利に集まれるということであれば、地鉄はなくてもよい。地鉄が30年40年50年前のままあると思うのは、間違いだと思う。滑川市もいずれコンパクトシティを目指さねばならなくなると思う。
	2、3年の短期的な結論としては今回よかったように思う。間に合うように、交通弱者を救う次の手だてを、市でも沿線でも早いうちに取組んでほしい。
	(自身も高校時代の通学に経田駅まで利用していたが)並行区間を廃止し、あいの風を巻き込んだ利便性の向上を目指すのが良いのではないかと思う。存続には特に橋の架け替えなど費用がかかると思われるので。
	利便性＝コストだと考える。利便性を上げる工夫(コスト)として、上市町が駐車場の整備をしているように、何ができるかを事業者、利用者、行政の皆で考えれば、もっとよく利用する形が出てくるのではないか。
	中加積地区公民館

西地区公民館	<p>中滑川駅の利用者が意外と少ないように思う。市として中滑川の、例えばメリカの人を集客できるようなことをしていかないと、根本的に苦しくなると思う。</p> <p>滑川ー新魚津間をあいの風に乗入れる考え方は今までなかったか。あいの風に乗入れれば、早月川橋梁のコストはなくなるし、富山駅まで走れば、あいの風と併せて30分に1本とか利便性が高められるのでは。</p> <p>早月川橋梁に関する部分で85億円という金額があるが、行政負担はどのようになるのか？</p> <p>鉄道事業者の一元化的な視野に立って考えられないかとおっしゃった点には大いに賛成。</p> <p>鉄道事業の修繕費が令和5年度から急に伸びているのはどのような理由か？</p> <p>検討会を開いて検討していつのことであるが、手をこまねいていて何もしなかったとしたら、最悪いつ、どのようになるのか？ベストとしては、いつどのようにしたいか？</p> <p>地鉄には存続してほしい。そのためには、利用者を増やしていく必要があり、ダイヤの本数を増やす、運賃を安くするなど、車社会の中で電車も選択できるような、利便性向上策を実施してほしい。</p> <p>存続したいのか否か、市長の個人的な意見は？</p> <p>運営については、あいの風も巻き込んでいろいろ考えてほしいが、根本的に利用者を増やさないとジリ貧で、本数が減って負のサイクルになってしまう。市としても、地域を巻き込んで「電車に乗ろう」と盛り上げる施策に取り組んでほしい。</p> <p>高校生の利用が多いが、滑川高校がどんなふうに統合されるか分からないが、もしもなくなったらますます利用者は少なくなると思うので、そういった関連性も考えてくる。</p> <p>メリカは五百石駅や舟橋村の図書館のように、使いやすいものになると思っていた。ダイヤにより2時間待ちとか問題があるのであれば、例えばストリートピアノを置くとか、高校生が利用しやすいような施設にしていってほしい。</p>
北加積コミュニティ防災センター	<p>県として、宇奈月温泉を観光地として、JR黒部宇奈月温泉駅を含め、富山県内の観光を要素としたアクセスとこの廃線の問題をどのように考えているのかが分からない。</p> <p>色々なパターンを想定しているが、各パターンの鉄道の収支がどうなって、行政負担がどうなっていくのかが分からない。</p> <p>滑川駅を利用して富山方面へ電車で通勤しているが、コミュニティバスのアクセスが悪い。本数が少ないし、接続が悪い。地鉄の運営に使うくらいなら、コミュニティバスの充実に使ってアクセスをよくなり、乗降客を増やすようにしてほしい。</p> <p>滑川駅の自転車置き場(公園通り側)が暗い。</p> <p>滑川駅のトイレが汚い。</p> <p>去年、コミュニティバスの最終便が無くなったにも関わらず、そのまま掲示されており、乗れない中待っていることとなった。</p> <p>富山駅山側のトイレは誰の管理か？</p> <p>個人的な意見だが、地鉄のできた背景には富山県を一気通貫するというのがあり、日本でも一番長い距離を走っている地方鉄道だと思う。その中で、今まで報道で聞いた限りでは、補助金による存続か、廃止かの二者択一の議論がなされてきたように思うが、今回市長から、あいの風を含めたいろいろな選択肢をもって今後進めていくという話を聞いて、一歩前進したのかなと受け止めている。</p> <p>沿線自治体、富山地方鉄道、あいの風も入るかもしれないが、関係者の中で県の関与が弱いのではないと思う。県は地鉄の株主になっているし、非常勤ではあるが役員にも選出されている中で、なかなか登場していないように思う。その辺を含めて検討会で話を進めていただきたい。</p> <p>将来的には間違いなく人口は減るし、高校の統廃合もある中で、10年後、20年後を見据えた長期的なスパンで、まちづくりの観点で今一度、交通のあり方を見直してほしい。</p> <p>地鉄事業の厳しい状況は示されたが、企業として、今年はどうだったから、来年はこうしようという地鉄のビジョンが見えない。1日乗車券を配布したり、駅の命名権で収入を得るなど、前向きな意見はないのか？</p> <p>現在利用しているのは通学や通勤客がほとんどだと思うので、市内の路線の乗客のことをまず考えるべき。もしも滑川駅までで廃線となったときの代替バスなどの案やその費用も検討されたい。</p> <p>いくつも乗換が必要になるので、滑川ー新魚津間は、地鉄の電車をあいの風の線路に走らせて、新魚津から宇奈月方面にいった方が、地鉄の利用者もいいと思うし、地鉄を存続はしなくてよいと思う。</p> <p>早月川橋梁に関する部分で85億円という金額があるが、10年後になるともって増えるのは目に見えている。この行政負担についてどのように考えているのか？仮にいくつかで割って20億としても、滑川市で負担できる額なのか？</p> <p>橋梁の話は、架け替えには仮橋を作らなくても別にかければよい(別線方式でよい)、安い方でよいのではないか。</p> <p>存続する想定なのか、否か、市長の心ではいかがか？</p> <p>北加積地区から通勤で富山市に行ったり、休みの日に総曲輪に買い物に行ったりするにも、駐車場を探す時間なども考慮すると、電車でライトレールに乗り換えた方が早い。1日500人ほどの乗客が増えれば地鉄は黒字になるので、滑川駅までのアクセスをよくするような取組を考えてもらいたい。</p> <p>鉄道事業の収支のところ、令和5年度から修繕費が急に増えているのはなぜか分からない。倍というのはすごい金額である。将来に立ってどのような方針でおられるのか分からないので、予測がつかない。把握しておられればお聞きしたい。</p> <p>富山地方鉄道の整備の話になるが、令和のはじめくらいまでに木の枕木は禁止になって、全てコンクリート製にしなければならなくなったが、間に合っていなかった。何年前かに脱線事故があって、これはいけないうことで、ずいぶん補修をしていた。死亡事故の時に裁判の記録を見ると、人員が足りなくて他部門の人が駆り出されて保線をしているようで、非常に厳しい状況にある。</p> <p>上市から滑川まで赤字を出してまでもやらなくてもよいと思うほど。報道などを見ていると、地方鉄道はけしからんという論調があるが、いろいろ事情があるのだと思う。</p> <p>早月川橋梁の費用の話が出たが、市民の一人としては、とてもじゃないが出せないと思う。シンプルに考えて、まず橋は諦め、魚津市との連携も考える必要があるが、地鉄の廃線対象区間(浜加積、早月加積、越中中村駅)の対応をどうするかを考えるべきであろう。</p>

早月加積地区 公民館	<p>地鉄の鉄道を維持することになれば、各市は大きな負担になり、市の福祉、教育、介護、土木などの予算が大変厳しくなると聞く。ここ、1、2年は存続はされると思うが、今後利用者が増えることはないと思うので、いずれは廃止もやむを得ない。しばらくは代替バスの運行もよい。その間には、あいの風鉄道東滑川駅の整備をしてほしい。現在、海側に改札口があるが、山側にも入場口を作ってほしい。もし早月加積、越中中村駅が廃止になったとしても、その分のカバーができると思う。</p>
	<p>現在早月駅の利用者2、3人に聞いたところ、確実な数字ではないが、通勤通学の時間帯、7時から8時頃、上り下り合わせて30～40人。日中になると、追分町内の一人暮らしの高齢の女性の方が2、3名、例えばエールや厚生連へ行くため、週1、2度利用されるとのこと。</p>
	<p>40年間程毎日地鉄で富山市へ通っており、利用者目線では、本音は残ってほしいのが一番であるが、30年程前からいずれはなくなるだろうとも思っていた。佐伯さんが苦勞して作った歴史ある路線だが時代も変わってきた。</p>
	<p>もしも廃線ということになれば、あいの風との乗換えが必要になるが、 ・乗換を維持してくれるのか(遅れが出た場合待ってくれるか) ・運賃が上がる(2社分) ということが心配で、乗換がしやすくなったところで客は減るので、一番良いのは、地鉄を全てあいの風に移管してもらうことである。そこまで将来を見据えて実施してほしい。</p>
	<p>代替バスも考えられるが、現状運転手の確保は非常に難しく、いずれなくなるのではないかと不安がつきまとうので、バスは補助的に考え、メインは鉄道輸送を考えてほしい。</p>
	<p>東滑川駅を代替利用するとしたら、現在アクセス道が除雪されないので、きめ細かな対応をお願いしたい。 荒俣の団地を浜加積駅の近くに作ってくれればよかったのではないかな。</p>
	<p>ほかの私鉄は通勤通学が圧倒的に多い中、富山地鉄は定期外利用の割合が多く、観光需要や通院などの生活利用が想像される。 旅行で使う方は紙の切符なのでICカードの利用状況には出てこないが、浜加積駅、早月加積駅は古い味のある駅舎であり、越中中村駅は駅舎がないが、アニメ映画の聖地になっており、全国からの利用がある。滑川市内の駅も観光資源になりはしないか。</p>
	<p>行政負担の可能性で、みなし上下分離方式をモデルにした負担額が示されているが、このうち、税・減価償却費は、自治体で減免などが可能であれば、考えなくてよい費用にならないか。</p>
	<p>橋梁の架け替えの事例で示されている余部橋梁は、地面から50m以上あり、山と山の間の集落の上を通る難工事で架け替えられた橋で、早月川の橋梁と比較するのが適切かどうか疑問がある。</p>
	<p>早月川の新幹線の橋(複線)では、36億円ぐらいとインターネットに出ていた。地鉄は単線ということを考えても20億円いかないぐらいになるのではないかな。また、余部橋梁を調べてみたが、これと早月川を比較するのはどうなのか、どのような計算で出たのか疑問。</p>
	<p>早月川のあいの風とやま鉄道の橋は、築約130年で、地鉄よりも老朽化している。90年(地鉄)の方だけ問題視するのは違うのではないかな。維持するための費用を考えるにしても、県の地域交通戦略会議で、「鉄道を含めたインフラには県や市は必要と考えるのであれば投資していく」という考え方がある中で、市内では「残す」という考え方が同じ民間鉄道なのに聞けていないように思う。 日中はそうでもないが、夕方・朝方には結構乗っておられるので、切ってしまうのではなく、県の交通戦略を生かして県や市でカバーできないか。</p>
	<p>廃止してしまうと、あいの風や自動車へ流れ、キャパシティを超えて利便性の低下や混雑、地域活力の低下につながるのではないかな、住みにくくなったと思われるのではないかな心配である。今あるものを地域の財産として活用するという考え方もあってほしい。</p>
	<p>廃線になった場合の早月・浜加積地区の住民の通勤通学などの移動手段について、代替案は考えているのか？</p>
	<p>地鉄は現在2時間に1本であり、乗らなくなってしまった。存続はしてほしいところであるが、インフラの維持管理に費用がかかるので、将来的には、あいの風と協議して、あいの風に準じた車両や、城端線・氷見線で新たに入れる気動式車両であいの風の線路への乗入れを検討してほしい。</p>
	<p>早月川橋梁の架け替えについては、北陸新幹線の橋梁の30億円ぐらいを参考にしたらよいと思う。</p>
東加積コミュニティセンター	<p>西滑川～滑川駅の間に地方鉄道とあいの風の渡り線を設け、黒部までの間をあいの風とやま鉄道の線路を走ればよい。滑川市内の鉄道駅としては、滑川駅と東滑川駅の2駅で十分だと思う。</p>

東地区公民館	<p>鉄道事業において一般的に利用する営業係数は出ていないのか。例えば、富山県内では、城端線・氷見線では100円を稼ぐのに500～600円がかかっている。全国で一番悪いところでは、岡山県の芸備線で10,000円ほどかかることになっている。県や西部ではこのような係数でも再建すると言っているが、地鉄の方がはるかに健全ではないか。(地鉄のR5情報では、上市ー滑川間で335.9円、滑川ー新魚津間で344.8円、電鉄富山ー上市間で76円)</p> <p>行政の反応が遅い。城端線、氷見線では10年以上前からこのような話が出ており、東部はどうだろうかと考えなかったのか。富山県は地鉄の株を20%もっており決算状況も分かっていた中で、なぜここまで放置したのか。</p> <p>早月川橋梁の架け替えで85億円とされているが、あのような水の無いところで、こんなにかかるだろうか。熊本県の例では、どれだけ水が流れているのか。</p> <p>1、2年は現状維持だが、いつから区間の廃止なりのパターンを開始するのか？</p> <p>地鉄は全国的にファンがいると思うが、クラウドファンディングのようなお金の集め方は考えられないか。</p> <p>例えば、黒部市は地鉄を支援すると言いながら、黒部宇奈月温泉駅前の駐車場を整備しており、皆旅館の車で宇奈月へ行ってしまふ。地鉄利用者が減るような相反することをしてははいないか。</p> <p>そうではなく、電車で来たら割引きにするなどメリットを提供・宣伝し、利用促進や営業努力にまず取り組むべきではないか。今年のダイヤ改正でも、だいぶ利用しにくくなった実感がある。</p> <p>地鉄本線の滑川から早月川までは、設計のよい区間で、地鉄にはめずらしくロングレールとなっている。廃線するにもつたいない区間で、保線費用も一番かからない区間のはず。廃線にしてもつたいしたコストダウンにはならないと思う。</p> <p>63歳以上で電車、市電、バスが乗り放題となるゴールドパスがある。これを市で高齢者に支給するような施策をすれば、地鉄に直接お金を払うよりも、市民サービスとして利用促進を図ることができる。</p> <p>かつて満員電車で通学に利用した時代を経験し、残してほしいという思いはあり、大多数の方もそうだと思うが、行政としてどこまで投資できるかの線引きが必要である。</p> <p>早月川橋梁架け替えのほか、魚津市の単線の高架橋をやり替ええるのか不安である。複線であれば切り回しをして架け替えができるが、単線ではできない。やはり風のあいの風と議論しないと検討ができないので、トータルとして考えて、行政としてどこまでできるか適切な判断をお願いしたい。</p> <p>あいの風とやま鉄道は、かつて北陸本線だったハイグレードなものを使っており、複線を持っているのが重荷であると聞く。地鉄だけでなく、あいの風の勘定もあり、JR貨物の収入もある。あいの風に理解をしてもらえば、解決策は出てくるのではないか。特に並行している区間では、3本の線路と2本の鉄橋を上手に使う方法、あいの風へのメリットも提案できるのではないか。</p> <p>あいの風鉄道でファンクラブを毎年募集しているが、滑川市民が入れば、あいの風の力が入るのではないか。</p> <p>50年ほど前、上滝線の常願寺川鉄橋を架け替えた時は、全額当時の建設省が負担したと聞いているが、早月川橋梁も同様にできないか？</p>
浜加積地区公民館	<p>浜加積駅から通勤に利用しており、冬場には欠かせないものである。あいの風との「並行」とは、あくまで、その路線と同じように駅があることをいうので、廃止となると、浜加積・早月加積地区は「適当に滑川駅、東滑川駅に行ってください」と、見捨てられているような気がする。いずれにしても市として費用負担をしなければならないが、市全体のためではなく、東部地区を見捨てたまま負担するということに聞こえる。なぜ早月加積まで運営してもらおうように交渉しなかったのか疑問である。</p> <p>城端線・氷見線は国の補助金ももらってやっている。富山市の不二越上滝線も、立山線も国の鉄道再構築事業に取組むという方向に進んでいる。本線も、再構築事業の枠組みであったらどうなるか、国の支援も含めた試算もぜひ検討してもらいたい。</p> <p>報道によれば、第2回の本線分科会で、県知事が、富山市長の発言として鉄道の存続を考えるときに赤字区間だけでなく路線全体を見渡して考えるべきとの内容を紹介されたそう。県下全体を見渡した知事の考えには、存続があるのではないか。特に広域観光、立山黒部観光においては、地鉄線が存続すれば、様々な周遊ルートが考えられ、挽回できる余地もあるのではないかと思う。</p> <p>並行区間が廃線になるパターンにおいて、浜加積駅の代替利用の最寄駅は東滑川駅ではなく、滑川駅になるので、訂正願いたい。</p> <p>並行区間が廃線になるパターンの市民負担への影響において、浜加積地区から代替交通アクセスの確保という記載がない。記載するか、記載がなくても、特に高校生の代替交通として、定時定路線の代替バスの運行を検討してほしい。</p> <p>一定の枠組みで考えると分からない面もあるので、著名な鉄道系ユーチューバーに検討に参加してもらい、出口を発信し、多数の無関心層を巻き込んで、新たな議論を起こすようなことも考えてもいいのではないか。</p> <p>地鉄電車で富山駅や宇奈月温泉駅へ出かけるなど、利用者としても協力しなければならないが、市の職員も会合などにおいて利用促進に取り組まれない。</p> <p>そのほか、地鉄の駅にもパークアンドライド方式で駐車場を整備、貸出し、マイカーから地鉄に変えるなど、利用促進策はいろいろ考えられる。</p> <p>能登地震の液状化対策では、基金を積んで運用益でまかなうと聞く。地鉄の継続的な維持費も負担が出てくるので、お金の面で同じような仕組みができないかと思う。</p> <p>テレビの報道番組で、関西大学の宇都宮先生がいいことをおっしゃっていた。地方鉄道は民間の儲けのためでなく、公共インフラとして交通手段を確保してくれている、公共の負担は当然であると。私たちの認識も改めなければならないと思う。</p> <p>県がもっと関与すべき。知事もタイミングを見計らっているのかもしれないが、県への積極的な働きかけもお願いされたいと思う。</p> <p>事例はどれも参考にするのに一番遠い橋梁である。無理のある数字は、市民の判断を間違った方向へ引っ張る可能性がある。納得のある数字を示していただきたい。</p> <p>余部橋梁は地上高40mのところは列車が走っており、橋員も7m、鉄筋コンクリート、相当困難であるが、早月川は河川の中とはいえ、水もなく平地と同じで、桁も幅1mで非常に簡単である。</p> <p>白川は川幅が狭く洪水の危険があり、河川管理者である国土交通省が洪水被害を除去するために実施したものである。河川の中に土砂がいっぱいあり、流下通水を疎外し溢れる場所だったので、この中には土砂除去、護岸工事が大きな額で入っているはずである。早月川では土砂除去もなければ、護岸工事もない。</p>

滑川市役所	<p>鉄道事業の収支で、令和5年度から修繕費が伸びている一方、12ページの鉄道インフラの整備・更新の金額はR4→R5にかけて変わらないが、どのような見方か？</p> <p>⑥パターン毎の検討の市への影響において、収入と支出、将来的なロードマップが全く分からないので、良いも悪いも言えない。ほかの皆さんも同じだと思う。今年度の最終報告までの整理を期待する。</p> <p>乗入れというのは、地鉄の車両をあいの風の線路に乗り入れることをいうのか、あいの風の車両が地鉄の線路に乗入れることをいうのか？</p> <p>あいの風とやま鉄道の並行区間に地鉄と同じ場所に駅1つ作るといくらになるのか、到着時間がどのようになるのか、その兼ね合いによる判断になるのではないかと。あいの風もローカル鉄道としてやっていくべきでないかと言うので、そういった相談してほしい。</p> <p>新聞報道で早月川橋梁の整備で30～85億という数字が出ていたが、新幹線の早月川の橋でさえ20～30億円なので、報道されている費用は、滑川～新魚津までの全線の整備費用ではないのかお聞きしたい。</p> <p>将来的には黒部線をあいの風に譲渡して宇奈月まで行ってもらおうというシナリオを考えるかもしれないが、廃止云々の前に、まず利用促進策を考えてほしい。沿線市町村で単に補助金負担をするのではなく、一般利用者が得をする企画、例えば往復お出かけきっぷなどを自治体で買い上げ、安価に利用者に提供する形をとれば、税負担の納得を得られるかもしれないし、利便性が高まり利用者の増加に繋がると思う。</p> <p>市民や利用していない方から見ればなぜ多額の税金を投入しなければならないのかと言われるかもしれないが、社会的弱者にとっては、交通機関が頼みの綱、命綱となっている。子は地鉄を利用し電鉄石田駅の新川総合支援学校に通い、社会性を身につけた。ほかにも滑川、上市から一生懸命通っている方々がおられると思うので、社会的弱者の視点、廃止するにしても何か手だてを考えてほしい。</p> <p>地鉄には存続してほしいが、全線とは言わない。パターン2の並行区間廃止。滑川～新魚津間の市内3駅の距離は、滑川～浜加積で1.2km、浜加積～早月加積で1.2km、早月加積～越中中村で1.4kmであり、地元の方には申し訳ないが、乗降者数も多くないので、最寄りのあいの風の駅を利用いただき、その代わり、東滑川駅で駐車場を幅広くとっていただくなど対応してもらえればよいのではないかと。</p> <p>鉄道ネットワークという言葉があるが、どこからどこまでのことをいうのか？</p> <p>課題の整理の中で、並行区間で毎年1億円を超える行政負担が考えられると記載されているが、滑川市で毎年負担しなければならないのか、県からの支援はあるのか？</p> <p>令和6年9月に県知事へ要望とされているが、どのように要望し、熱量はどのくらいのものなのか？報道等では、県は、良く言えば沿線市町村に委ねて尊重しているように見えるが、悪く言えば丸投げをしているような感じを受ける。県は関係人口1,000万人、幸せ人口1,000万人と謳っているので、富山県全体として魅力的な県になるために、もっと地方鉄道の問題、県東部のことも考えていただきたいと思う。</p> <p>電車がある前提で、自治体は公共交通、市民の足をどうするか考えている中で、この廃線の問題を受け、難しい話だと思うが、鉄道を維持していくための補助金という形になるならば、良くない補助金になる。経営で1度赤字が出るとそれが前提になり、黒字に回復することはないと思う。毎年の負担を前提にしていくと、市民の負担も増えていってしまう。もっと攻めの策、何かできることがあるのではないかと、強気に行ってもいいのではないかと。</p> <p>行政負担がなければ、地鉄に残ってほしいという思いは皆同じだろうと思うが、やはり行政負担の兼ね合いの中で、どうするかということを市民が決めることだと思う。</p> <p>今回、橋梁の85億円という数字が1人歩きしており、諦めなければならないという思いに繋がりがかねないので、最終的に皆で判断するときには、ある程度判断できるような数字が出てくるといい。</p> <p>滑川や魚津で過去働いていたが、2-2の並行区間の廃止に賛成する。</p> <p>滑川～新魚津間の線路を撤去し、新魚津～宇奈月間は、車両輸送の問題、施設老朽化の問題から、架線柱・電線を撤去し、地鉄の経営のもとでディーゼル車が走る状態が望ましい。あいの風への渡り線を2、3箇所（魚津駅の東側、滑川駅構内、富山駅～稲荷町）整備すると実現できると思う。</p> <p>新幹線ができて在来線が分離し、県内の鉄道のあり方は事業者の話を含めて、環境は全く変わってきていると思う。あいの風とやま鉄道は国鉄・JR時代の駅を踏襲しているが、新しい公共交通を考えた時に、新駅は検討の中に入っていないか。</p> <p>また、人口減少の中で並行区間をやむを得ず廃止する場合、住民が増えてきている滑川南側からのアクセス、乗継の利便性向上など、初期投資として滑川駅の検討をお願いしたい。</p> <p>今後人口を増やしていくためには、働く場所、学校がなければならない。滑川高校や西の工業団地、特徴あるサッカー場の付近であいの新駅にチャレンジするのはどうか。</p> <p>かつて魚津では全盛のカーバイドが高架橋でないと駄目だと言ひ、町の中を通すのが大変だった。高いお金がかかったため滑川の図書館の横は穴を掘って地下を通したというような話を噂で聞く。今後人が集まる、人が利用するということを考えて、新しいチャレンジが必要ではないか。</p> <p>県東部の交通ビジョン、公共交通の構想を、未来中長期的な展望に立って議論してもらい、結論を出してほしいと思っており、あいの風とやま鉄道の参加はなくてはならないものである。</p> <p>線路の使用、車両の乗入れ、ディーゼル車等の技術的な話があったが、極端に言えば、事業者自体、経営譲渡の話まで検討してもよいと思っている。</p>
-------	--