

富山地方鉄道鉄道線に関する 意見交換会

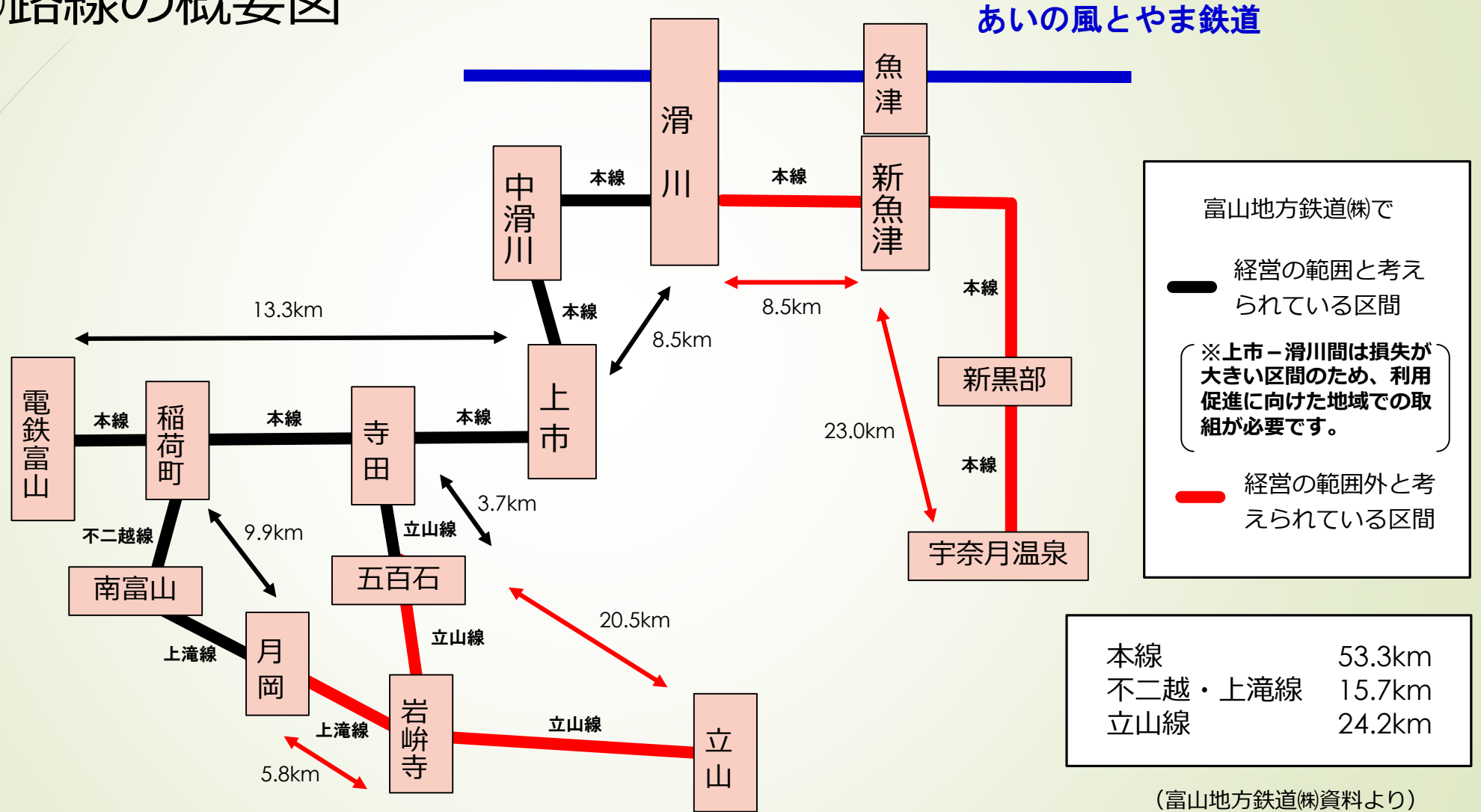
- 令和7年度調査概要など

- 1 鉄道線の運行状況
- 2 運行形態のパターン検討
- 3 将来予測（パターン比較）
- 4 今後の方向性について
- 5 R7意見交換会でいただいたご意見

- 意見交換会

1 鉄道線の運行状況

① 路線の概要図



1 鉄道線の運行状況

②地域ごとの輸送状況

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

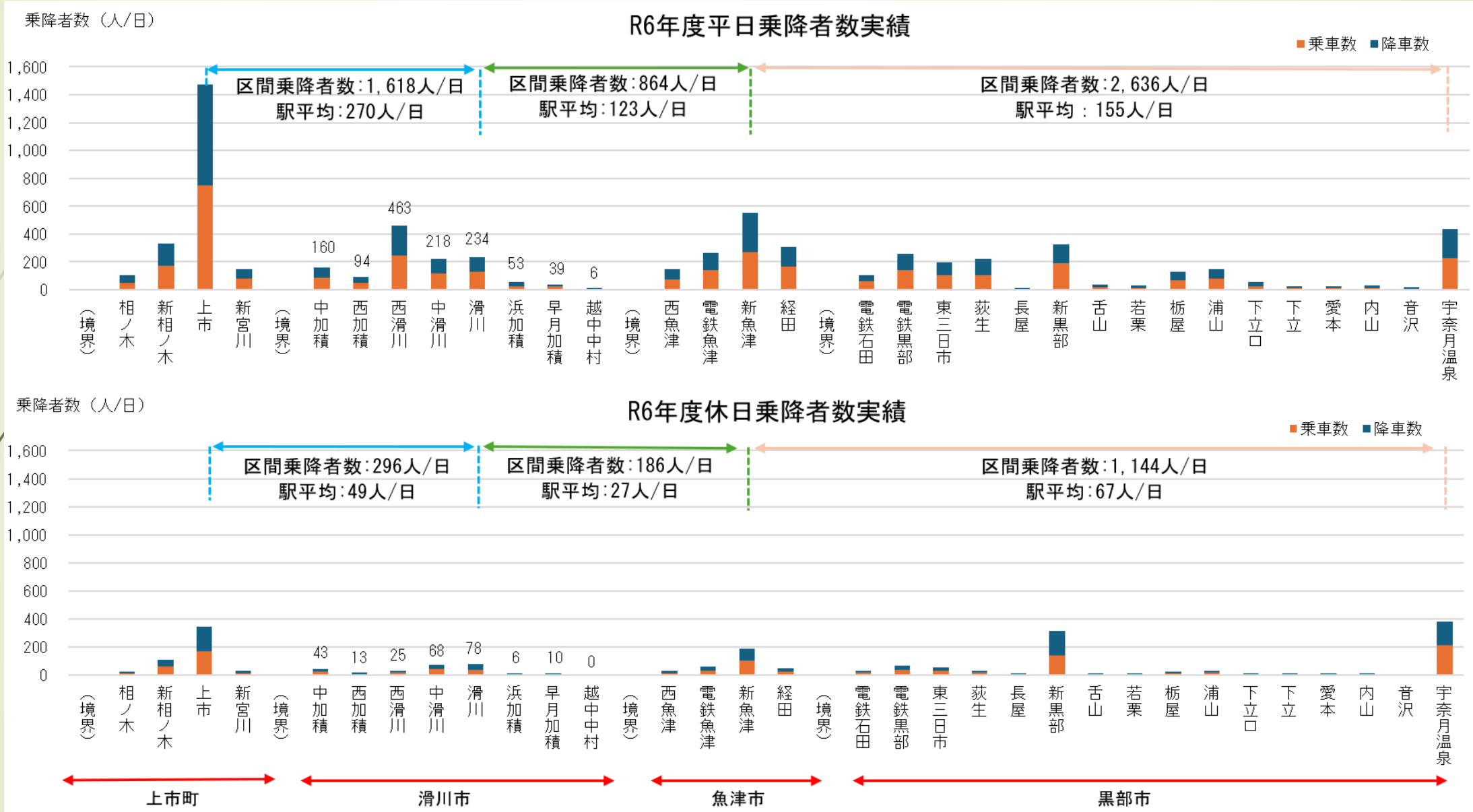
（富山地方鉄道本線あり方調査）

1 鉄道線の運行状況

③利用者の状況

(富山地方鉄道本線あり方調査)

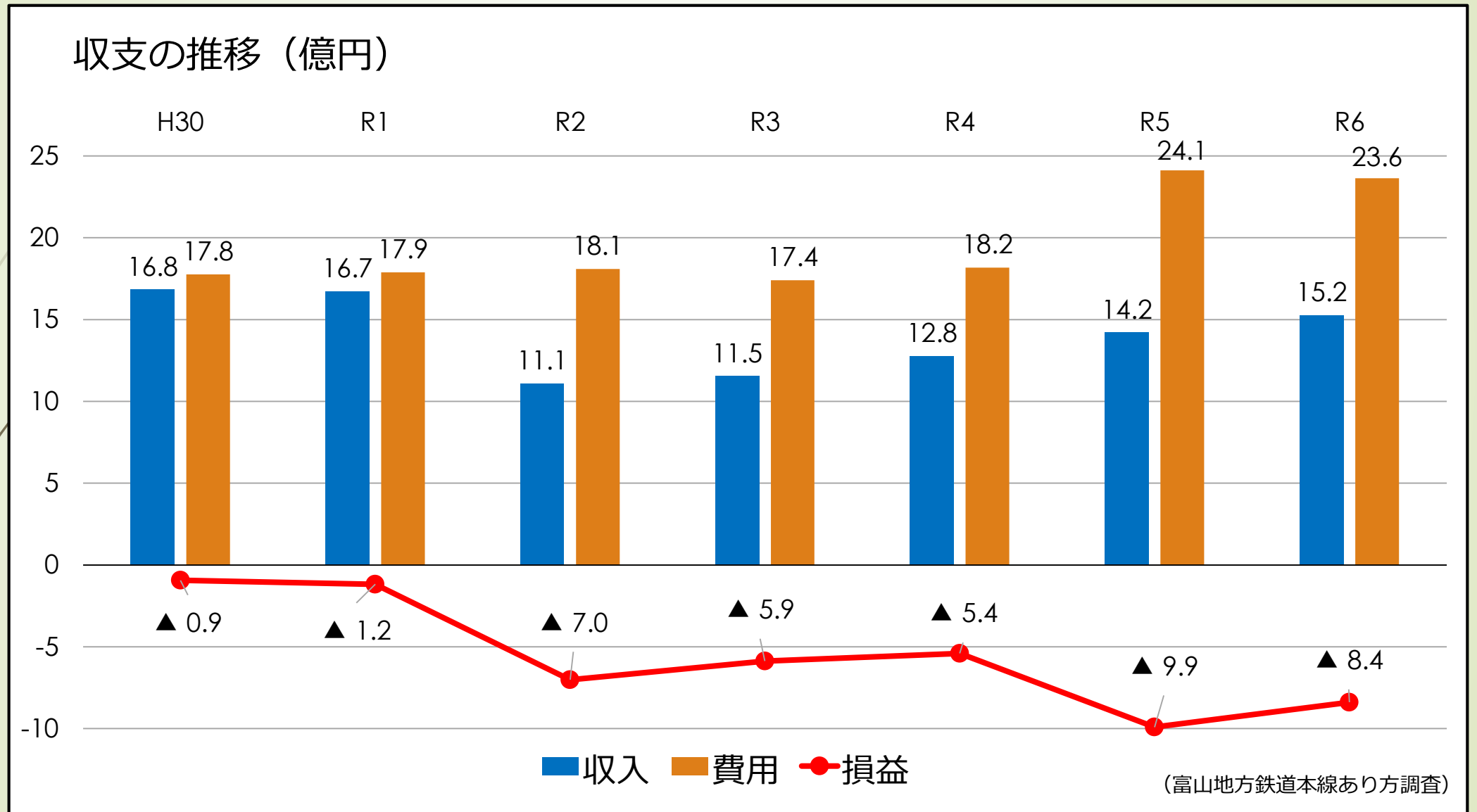
4



1 鉄道線の運行状況

④ 鉄道事業の収支

5



2 運行形態のパターン検討

持続可能な運行形態を見出すため、本線区間で将来的に考えられる運行形態を6つのパターンに分け、収支見通しや整備事業費などを比較検討しました。

6

運行形態のパターン検討対象区間

あいの風とやま鉄道
並行区間

運行形態のパターン	電鉄富山	上市	滑川	新魚津	宇奈月温泉
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

※パターン4については、電鉄富山~滑川までが運行(維持)されることとなったほか、新魚津以東は本市区域外の検討となることから、以降の説明から除いています。

(富山地方鉄道本線あり方調査)

3 将来予測（パターン比較）

① 運行収支（10年後）

（富山地方鉄道本線あり方調査）

将来人口や物価上昇等を考慮し、10年後となるR17年度の運行収支を試算しました。
 なお、観光客の伸びや利用促進策による利用者の増加は考慮していません。

	R6年度（実績）	R17年度（推計）			
		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 ▶ 滑川駅止まり
収入	10.8億円/年	9.9億円/年	9.1億円/年	9.1億円/年	7.3億円/年
費用	16.3億円/年	18.7億円/年	17.4億円/年	16.5億円/年	10.3億円/年
収支	▲5.5億円/年	▲8.8億円/年	▲8.4億円/年	▲7.4億円/年	▲2.9億円/年

7

② 施設整備費など（初期～10年後以降）

各運行形態パターンをとることにより必要となる費用を整理しました。当面の10年間の維持管理費やレール・枕木等の更新費のほか、通常必須と考えられる大規模修繕費（時期は未定）などを試算しています。

	時期等	パターン1	パターン2-1	パターン2-2	パターン3
鉄道施設維持管理費	10年間の累計	80.6億円	75.9億円	70.4億円	41.8億円
安全対策等整備費	10年間の累計	27.5億円	27.5億円	24.4億円	7.9億円
検車区の整備費	初期	-	-	27.2～29.5億円	-
計		108.1億円	103.4億円	122～124.3億円	49.7億円
将来的に必要と考えられるトンネル、橋梁、鉄道高架橋の大規模修繕費		55.0億円	55.0億円	26.0億円	14.0億円

3 将来予測（パターン比較）

③利用者を増やす取組

（富山地方鉄道本線あり方調査）

現在考えられている利用者を増やすための取組に加え、参考として概算事業費を試算しました。各アイデアは、実施の有無も含め、沿線住民や利用者の意見等を十分に把握した上で調整を図る必要があります。

利用者を増やす取組	パターン1	パターン2-1 パターン2-2
1. サービスレベル向上、駅の機能強化	27.0億円	49.8億円
(1) 通勤・通学支援による定期料金の引下げ（あいの風とやま鉄道並みへ）	12.0億円	11.0億円
(2) Suicaなど他社交通系ICの利用可能化	10.6億円	10.2億円
(3) 無料Wi-Fiの設置	0.32億円	
(4) 猫駅長の任命や限定オリジナルグッズの販売	0.40億円	
(5) 新型車両の導入（直流省エネ車、交直両用車、電気式気動車）	※	
(6) 新駅設置（市民病院駅、魚津水族館駅）	3.6億円	1.8億円
(7) 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）	0.06億円	
(8) 滑川駅や新魚津駅でのあいの風とやま鉄道への接続性向上（乗換跨線橋等）	-	26.0億円
2. 他分野・他業種との連携	0.8億円	
(1) 映画とタイアップしたeconomycaカードの製作	0.01億円	
(2) 小中学校の遠足での地鉄利用	0.16億円	
(3) 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	0.06億円	
(4) 鉄道の旅イベントの実施	0.60億円	

※1.(5) 新型車両の導入に係る経費は、車両の種類や数による変動が大きいため、単価のみ記載します。（設計費は各車両一律5億円）

- ・ 交直省エネ車 4.0億円/両
- ・ 交直両用車 6.4億円/両
- ・ 電気式気動車 5.6億円/両

【必要編成数の想定】（2両/編成）
 パターン1：普通・急行列車 8編成、特急列車 3編成
 パターン2-1・2-2：普通・特急列車 5編成、特急列車 3編成

3 将来予測 (パターン比較)

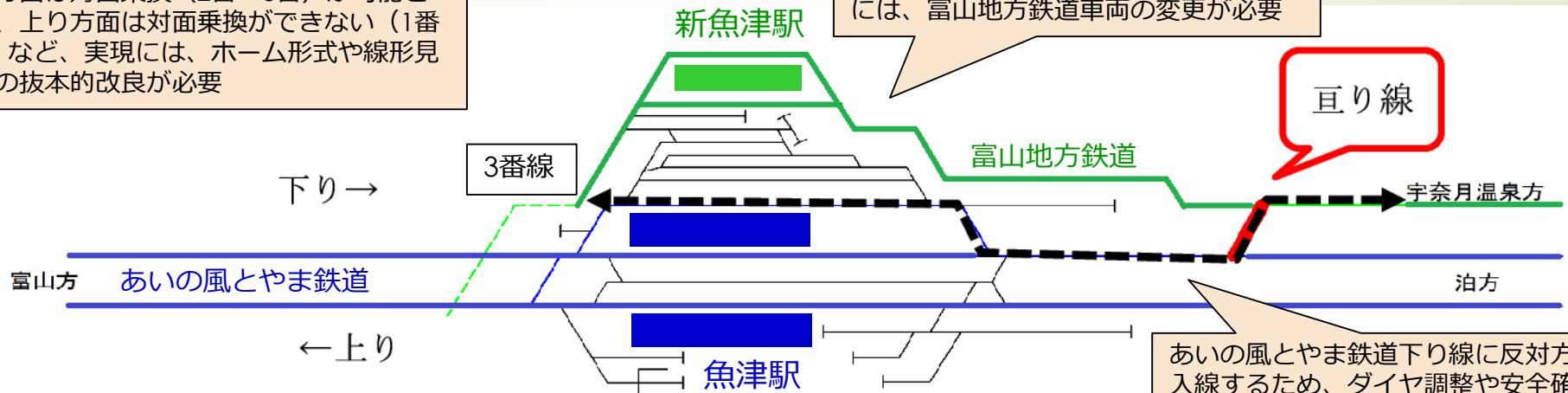
④あいの風とやま鉄道との接続性向上

(富山地方鉄道本線あり方調査)

新魚津駅であいの風とやま鉄道と同一ホームで乗り換える可能性を検討しました。
なるべく既存の施設を有効活用することとし、あいの風とやま鉄道3番線に入線する形を想定しています。

※下り方面は対面乗換(2番↔3番)が可能となるが、上り方面は対面乗換ができない(1番↔3番)など、実現には、ホーム形式や線形見直し等の抜本的改良が必要

あいの風とやま鉄道ホームに入線するには、富山地方鉄道車両の変更が必要



あいの風とやま鉄道下り線に反対方向に入線するため、ダイヤ調整や安全確保のためのシステム改修が必要

概算費用	パターン1	パターン2-1 パターン2-2
▶ 亘り線整備	-	4.3億円
▶ 車両購入 (交直両用車の場合)	-	145.8億円
▶ 路盤強化 (交直両用車の場合)	-	46.0億円
▶ 保安システム改修	-	8.0億円
▶ 乗換用簡易改札機	-	0.14億円
計	-	204.2億円

なお、あいの風とやま鉄道の車両が富山地方鉄道鉄道線に乗り入れるには、左記とは別に次の費用を考える必要があります。

- ・あいの風とやま鉄道の増車に伴う車両の購入
交直両用車 6.4億円/両 (1編成は2両)
- ・IC改札機の整備 700万円/基
- ・券売機の整備 1,200万円/基

4 今後の方向性について

① 鉄道線の必要性

(富山地方鉄道本線あり方調査)

- 上市以東の高校に通う生徒のうち、全体の約3割が富山地方鉄道を利用して通学
→ 市町域を超えて通学する高校生にとっては欠くことができない移動手段となっています。

▼ 高校生の鉄道利用割合

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%

10

- 観光面においても、県東部の観光周遊ルート形成
年間32.4万人を超える宇奈月温泉観光客のうち、地鉄利用者は8.8万人(約27%)
→ 黒部宇奈月キャニオンルートの開業を控え、利用者の更なる上積みと地域への経済効果が期待されます。

POINT 1

【あり方検討会本線分科会】

パターン1、2(並行区間の存廃)に課題を絞って検討を進めることとなりました。

▼ 県東部のみならず県全体に効果をもたらす周遊観光ルートと鉄道網



4 今後の方向性について

(富山地方鉄道本線あり方調査)

②滑川～新魚津間 (並行区間)の見通し

- 調査結果に基づき、滑川駅～新魚津駅の区間における運行収支や整備事業費などの見通しについて、パターンごとに整理しました。

11

POINT 2

	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 ▶滑川駅止まり
10年後の営業収支	▲1.6億円/年	▲0.9億円/年	-	-
鉄道インフラの維持管理費(10年間の累計)	10.2億円	5.6億円	-	-
安全対策等に要する施設整備費(10年間の累計)	3.1億円	3.1億円	-	-
大規模修繕費(10年後以降、次期は未定)				
▶早月川橋梁	8億円	8億円	-	-
▶魚津市内鉄道高架橋	21億円	21億円	-	-
利用者を増やす取組				
あいの風とやま鉄道への接続性向上				
▶滑川駅における乗換跨線橋整備等	-	10億円	10億円	10億円
▶新魚津駅における乗換跨線橋整備等	-	16億円	16億円	-
新駅設置(魚津水族館駅)	1.8億円	-	-	-
その他事項(参考)				
東滑川駅周辺の整備(山側からホームに入れるように)				
▶レールの撤去費	-	-	0.06億円/100m	
滑川～新魚津間のバス運行に係る費用				
▶運行費	-	0.4億円/年	0.4億円/年	0.4億円/年
▶初期投資(バス購入費)	-	0.3億円/台	0.3億円/台	0.3億円/台
早月川橋梁の架け替え(長期的な将来に向け)	30~85億円	30~85億円	-	-

★存続する場合

- ・この区間で毎年約1.3億円(当面の10年間で13.3億円)の行政負担が考えられる
- ・長期的には、早月川橋梁などの大規模修繕や架け替えなどの更なる上積み(8~85億円)

★廃止する場合

- ・当該区間の運行にかかる費用は無くなる(収支0)
- ・あいの風とやま鉄道との乗換接続向上のため、滑川駅跨線橋整備に10億円
- ・東滑川駅の利便性向上・利用促進として、山側から利用できるような整備も求められる

4 今後の方向性について

③今後の予定

- ・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
- ・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年度の運行方針について協議
滑川市内各地区での意見交換会
- ・令和8年3月 第3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」最終報告



令和7年12月 各地区意見交換会



令和8年3月 第3回本線分科会
「富山地方鉄道本線あり方調査」最終報告

12

POINT 3

令和8年度からは、富山県において新たな検討組織が設置され、広域鉄道ネットワークの維持に向けた議論が進められることとなります。
市では、当面の10年間のみならず、将来を見据えた長期的な視点での検討が不可欠と考えており、あいの風とやま鉄道を含めた持続可能で最適な地域交通サービスの実現を目指してまいります。

【ご参考】 アンケートの実施について

富山地方鉄道本線あり方調査の結果をお示しするとともに、今後、皆様のご意見をアンケート形式でお聞きしていきたいと考えています。

【実施期間】

令和8年5月～6月頃

【回答方法】

アンケート用紙に記入いただくほか、インターネットで回答

【設問】

- ・ 通勤・通学などの移動方法について
- ・ 富山地方鉄道の利用状況とその理由など
- ・ 富山地方鉄道の利用促進に関する意見
- ・ 地鉄本線の必要性や行政負担などについて

5 R7意見交換会でいただいたご意見

★主な意見と考え方

令和7年12月開催

利用促進・利便性向上 (10%)

- ・ 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取組ができれば、問題の大部分は解決できる。
- ・ 根本的に利用者を増やさないとジリ貧。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。
- ・ 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し、乗降客を増やすようにしてほしい。
- ・ 企画きっぷやフリーパスなどの配布、メリットの提供・宣伝などにより、まず利用促進に取り組むべき。
- ・ 単に地鉄に負担するのではなく、市民に利用を提供する形をとれば、税負担の理解が得られるのではないか。
- ・ 利便性向上策として、パークアンドライドの取組、駐車場を整備してほしい。

令和8年度からは、県主導のもと、広域鉄道ネットワークの維持に向けた議論が進められる中で、持続可能で最適な地域交通サービスの実現を目指してまいります。並行して、市としても、利用者増という根本的な課題に対しどのようなことができるのか、利用促進に向けた取組を進めてまいります。

14

存続希望 (10%)

- ・ 公的なサービスは赤字が出て当然。県、国、市でバックアップして維持していく必要がある。
- ・ 過去40年間利用し、非常に愛着を持っている。将来への投資として、高齢者、未来の子供たちのために存続してほしい。
- ・ 夕方・朝方には乗降者がいるので、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。
- ・ 廃止してしまうと、あいの風や自動車へ流れ、利便性の低下や混雑、住みにくさに繋がらないか心配。
- ・ 営業係数を見れば、城端線・氷見線よりもよっぽど健全。
- ・ 滑川駅から早月川までは、設計のよい線路であり、保線にも費用がかからない区間でないか。廃止しても大してコストダウンにならないのではないか。
- ・ 冬場には不可欠、交通弱者には頼みの綱となっている。

現状の利用者や将来も含めた観光面での伸びしろなどから、鉄道線の必要性が示されましたが、沿線自治体で支えていくには、費用面での厳しい調査結果が示されました。今後、県主導のもと、広域鉄道ネットワークの維持に向けた議論を進めてまいります。

5 R7意見交換会でいただいたご意見

★主な意見と考え方

令和7年12月開催

廃止容認（他手段の検討を含む）（12%）

- ・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。
- ・あいの風とやま鉄道が通っていれば、滑川駅まで便利に集まれるということであれば、地铁はなくてもよい。地铁がこれまでのままあると思うのは、間違いだと思う。
- ・地铁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。
- ・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。
- ・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、その代わりに、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ばよいのではないか。
- ・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。
- ・インフラの負担が将来的にも大きいと、並行区間の線路を一本化して、ディーゼル車両などを使えば、地铁が乗入れることができる。電線などの設備もいらなくなる。
- ・インフラの負担の話が出たが、市民の一人としては、とてもじゃないが出せないと思う。地铁の廃線対象区間（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。

あいの風関係（10%）

- ・線路をあいの風に乗り入れさせてもらうのはどうかというのが家族で会話した時の意見。検討の選択肢の中に入れていただくことだけでもお願いしたい。
- ・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。
- ・県東部の公共交通の構想を、未来中長期的な展望に立って議論してほしい。この中で、あいの風とやま鉄道の参加は無くしてはならないものである。
- ・極端だが、将来的には、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。
- ・今後人が集まる、人が利用するということを考えた、新しい駅のチャレンジが必要ではないか。
- ・やむを得ず廃止する場合、住民が増えてきている滑川駅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。
- ・早月川橋梁のほか、魚津市の高架橋をやり替えるのか不安である。やはり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。

15

調査結果を踏まえると、沿線自治体で将来にわたり現行のまま維持していくには、費用面での課題が明らかになりました。今後、県主導のもと、広域鉄道ネットワークの維持に向けた議論が進められる中で、あいの風とやま鉄道を含めた最適な鉄道ネットワークについても検討したいと考えています。

また、地域住民や通勤・通学、観光等で市内を訪れる方々の移動を支えるため、鉄道駅を中心とした市内2次交通（コミュニティバス、オンデマンド交通）の充実などの手だてについても検討してまいります。

5 R7意見交換会でいただいたご意見

★主な意見と考え方

令和7年12月開催

大きな視点（8%）

- ・富山県をどのようにしていくのかから大きく落とし込んでいかなければならない。観光の観点から活性化させ、外部からも住民からもいいと思われるような県づくりを考えていったらどうか。
- ・アルペンルート、キャニオンルートが繋がれば外国や県外からも来るはず。その周遊として、滑川市内でも集客方法が考えられる。いろいろ工夫をして魅力を発信していけば、他から財源が確保できるのでは。
- ・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。
- ・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。
- ・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と。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。
- ・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。
- ・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思う。

県の関与など（4%）

- ・報道等によれば、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に、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。
- ・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、関係者の中で関与が弱いのではないかと思う。
- ・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。なぜここまで放置したのか。

高校再編（2%）

- ・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、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。
- ・高校生の利用が多く、滑川高校がどんなふうに通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。

16

富山地方鉄道鉄道線のあり方検討会などにおいて、皆様からのご意見を県へ伝えました。

令和8年度からは、富山県において新たな検討組織が設置されます。県のリーダーシップのもと、さらに調査検討を加速化・精査し、議論を進めてまいります。

調査結果にありますとおり、県東部の観光周遊ルートを形成するなど、本線の観光面におけるポテンシャルを生かし、沿線市としてもどのようなことができるのか、利用促進策に向けた取組を検討してまいります。

5 R7意見交換会でいただいたご意見

★主な意見と考え方

令和7年12月開催

調査について (5%)

- ・ 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。
- ・ 鉄道再構築事業、国の支援を含めた試算を検討してほしい。
- ・ 行政負担との兼ね合いで市民が決めるべき。最終的に判断するときには、ある程度の数字があったらいい。

その他 (13%)

- ・ 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。
- ・ 著名な鉄道系ユーチューバーに検討に参加してもらい、無関心層を巻き込むようなことも考えてもいいのではないか。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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、いづれなくなるのではないかと不安がつかまとうので、バスは補助的に考え、メインは鉄道輸送を考えてほしい。
- ・ 電車の待ち時間の問題があるとすれば、メリカを高校生が利用しやすい施設にしていってほしい。

17

富山地方鉄道本線あり方調査において、概算ではありますが、ある程度費用感を明らかにしましたので、ご覧いただければと思います。

また、その他ご意見につきましても、今後のあり方の検討や、具体的な取組の参考とさせていただきます。貴重なご意見をありがとうございました。