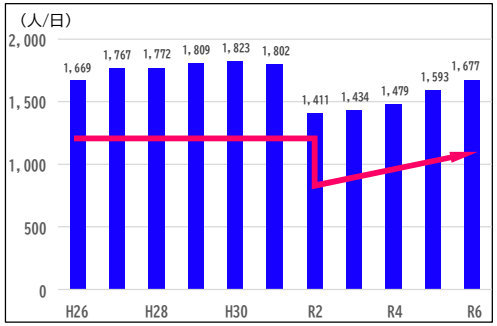
不二越上滝線活性化の意義

資料2-1：富山市

1．現状と課題

○地鉄鉄道線の輸送密度



出典：決算発表資料（令和６年度・第142期）［地鉄］

・コロナ禍で減少後、**復調傾向にある**
(R1:1,802人/日⇒R2:1,411人/日⇒R6:1,677人/日)

○運行本数と施設の老朽化

路　線	ピーク時運行本数
富山港線	5本/時
地鉄本線 （越中三郷－電鉄富山）	5本/時
JR高山本線 （越中八尾－富山）	4本/時
地鉄不二越上滝線 （岩峅寺－電鉄富山）	2本/時

・運行本数⇒市内他路線と比較し**少ない**

○営業収支（R7見込）

・不二越上滝線の営業収支　（千円）

線区		営業収入	営業費用	営業収支
不二越上滝線	稲荷町～月岡	311,711	251,995	59,716
	月岡～岩峅寺	44,697	131,461	▲ 86,764

・月岡～岩峅寺間においては**約87百万円の赤字**

（参考）本線と立山線の営業収支　（千円）

線区	営業収入	営業費用	営業収支
本線	733,912	1,170,699	▲ 436,787
立山線	457,526	663,692	▲ 206,166

出典：みなし上下分離のモデルによる試算（令和７年度予算）［地鉄］

駅名	竣工年	経過年数
上堀	大正10	103年
開発	大正10	103年

・施設、車両⇒**老朽化が進行**

2．沿線のポテンシャル

○沿線施設・土地利用

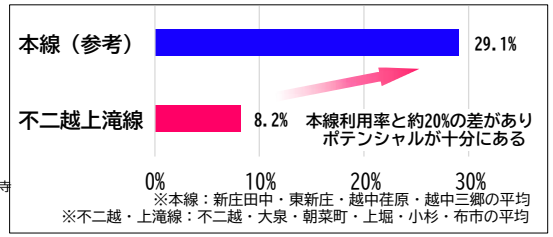
・複数の学校、生活機能（スーパー等）が立地
・宅地供給の余地（田畑）も存在
⇒生活機能が充実しており **居住誘導が可能**

○沿線人口

	富山港線（用途地域）	不二越上滝線 全体	不二越上滝線 用途地域
沿線(500m)人口(人)	22,003	25,802	22,670
沿線(500m)面積(ha)	541	880	533
沿線(500m)人口密度(人/ha)	40.7	29.3	42.5
沿線(750m)人口(人)	33,137	—	48,597
うち20-40代の人口割合(%)	32	—	33

・市民の**約12%**が沿線用途地域の750m圏内に居住
・500m圏内人口密度は**富山港線以上**
・若い世代（20-40代）の割合が高い

○駅勢圏(500m)利用率



・地鉄本線比で沿線人口に対し**利用率が低い**
⇒利便性向上による**新規利用者掘り起こしが可能**

3．取組の方針

・不二越上滝線は富山市の**東部・南部地域を縦貫する「公共交通軸」**
・**沿線の居住人口が多く商業施設や公園、中学高校などが立地**し不二越、南富山、上滝の**３箇所の地域生活拠点をつなぐ重要な路線**
・一方で市内のほかの鉄道線と比べて運行本数が少ないことや、施設更新が進まないなど**鉄道の持続可能性が低下**している
・本事業は「富山港線路面電車化事業」で培った知見やノウハウを最大限に投入し、地鉄と行政がそれぞれの役割を分担しながら共同して実施する**まちづくりと一体となった鉄道活性化プロジェクト**である。

○事業の効果

(1)利便性の向上による沿線地域の魅力と市民生活の質（QOL）の向上
(2)市民の歩くライフスタイルへの転換による外出機会の創出・健康寿命の延伸
(3)車利用からの転換による交通渋滞の緩和・環境負荷の低減
(4)車を運転できない学生などの「生活の足」の確保と子育て環境の充実
(5)持続可能な鉄道線の実現と、魅力ある「地域生活拠点」の形成

取組方針のもと事業の効果を発現されるため、不二越上滝線の活性化を図りたい