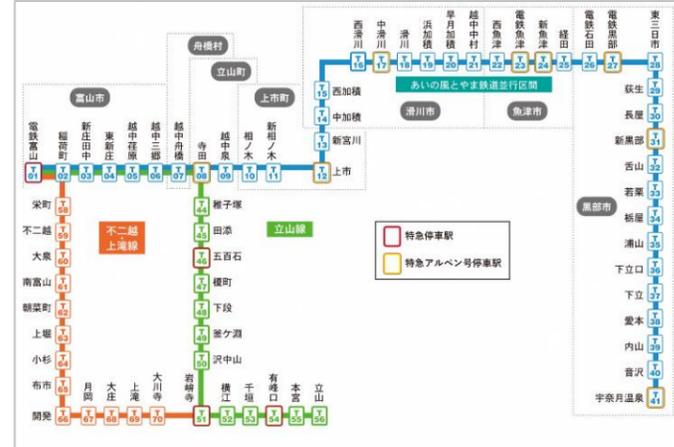


富山地方鉄道本線あり方調査事業 最終報告

1. 富山地方鉄道本線の運行状況

1-1. 富山地方鉄道本線区間の現況

- 富山地方鉄道本線は路線距離53.3kmが富山市、舟橋村、立山町、上市町、滑川市、魚津市、黒部市の7市町村に跨り運行されており、駅数は41駅（うち有人駅16駅）、橋梁が196箇所（うち高架橋1箇所）、トンネルが4箇所存在している。
- また、滑川駅～新魚津駅間では、あいの風とやま鉄道が並行運行している。



1-2. 輸送状況

- 本線区間の通過人員・運行本数は他路線の乗り入れ区間である電鉄富山駅～稲荷町駅間や稲荷町駅～寺田駅間では多い状況にあり、上市駅～宇奈月温泉駅間の利用状況、運行本数は前記した区間と比較して少ない状況となる。

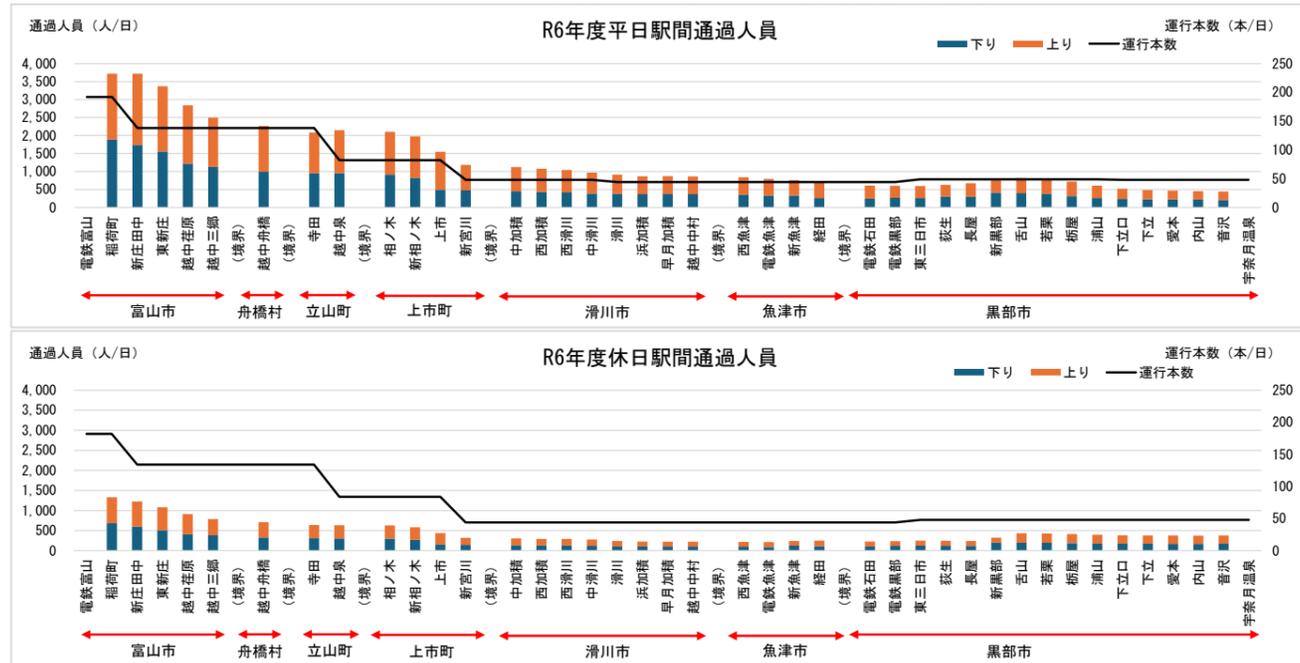
▼7市町村ごとの輸送状況

路線	本線							計	
	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	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

▼R6年度平日・休日の1日駅間通過人員実績



1-3. 区間別で見た場合の現況

- 本線を構成する上市町、滑川市、魚津市、黒部市における3市1町を「上市駅～滑川駅」、「滑川駅～新魚津駅」、「新魚津駅～宇奈月温泉駅」の3区間に区分し、各区間における利用状況を抽出する。
- 上記3区間は本線区間53.3kmのうち約40kmと全体の約75%を占めており、3区間の中でも「新魚津駅～宇奈月温泉」が営業キロおよび利用者数が最も多い区間となる。
- 一方で区間ごとの駅平均利用者は、平日は「上市駅～滑川駅間」が最も多く、休日は「新魚津駅～宇奈月温泉駅間」が最も多い。
- 各区間とも利用者数の平日・休日差が大きく、平日では比較的用户者の多い西滑川駅や経田駅などが特に顕著となる。

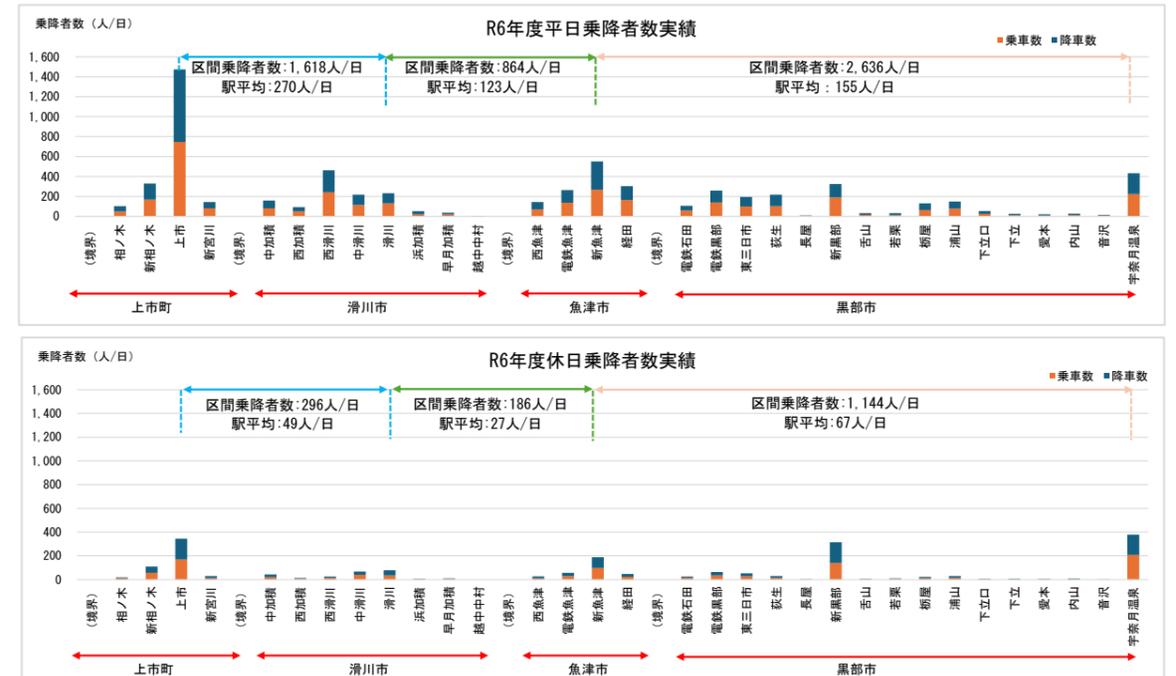
▼上市駅～宇奈月温泉駅間の区間別運行状況

運行市町	上市駅-滑川駅	滑川駅-新魚津駅	新魚津駅-宇奈月温泉駅
営業キロ	8.5	8.5	23.0
(本線区間に対する構成比)	(15.9%)	(15.9%)	(43.2%)
1日列車キロ (km/日)	平日	374	1083.5
	休日	374	1076.4
(本線に対する構成比)	(10.7%)	(10.7%)	(30.7%)
1日運行本数 (本/日)	平日	48	49
	休日	44	48
1日車両キロ (km/日)	平日	797.9	2153
	休日	765	2198.8
乗降者数 (人/日)	平日	1,618	2,636
	休日	296	1,144
1駅当たりの平均利用者数 (人/日)	平日	270	155
	休日	49	67

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

※区間集計のため、下り線は上市町乗車～宇奈月温泉駅降車、上り線は宇奈月駅乗車～上市駅降車の利用状況を抽出し、区間に分別

▼R6年度平日・休日の1日駅間乗降者数実績



1-4. 富山地方鉄道の組織状況

- 富山地方鉄道における鉄道部門の要員構成は、総要員数231人のうち現業部門は172人、本社部門は59人となっている。(R6年度実績より)

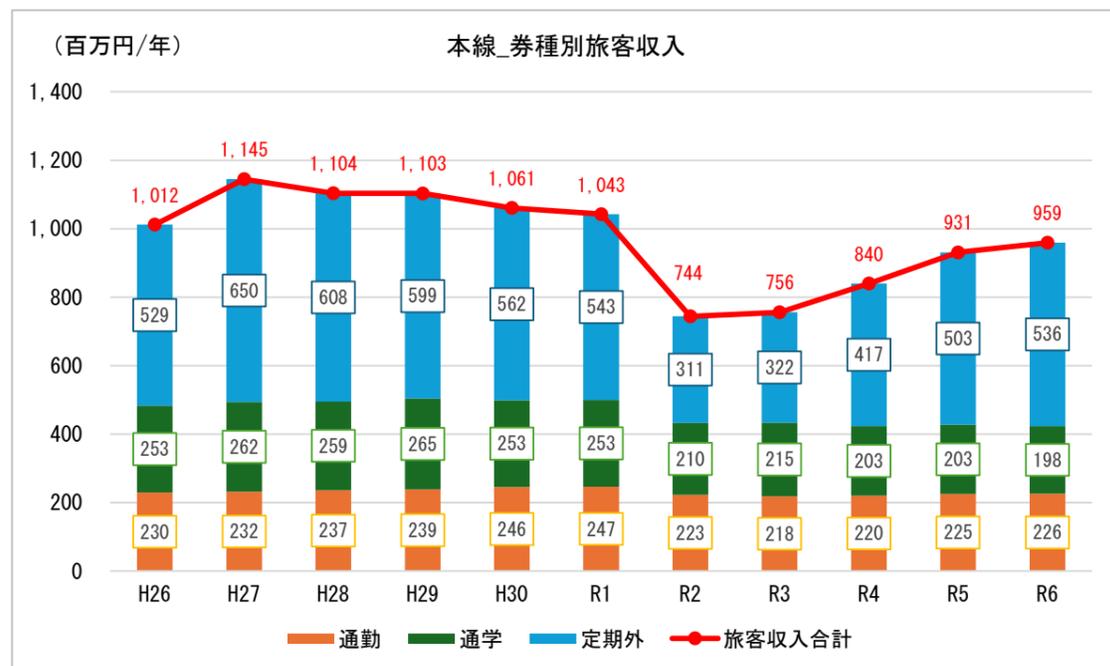
1-5. 富山地方鉄道における旅客収入状況

- 鉄道線全体（本線+立山線+不二越線+上滝線）の営業収入は、R6年度では約15.2億円となっている。
- また、本線区間の収入状況として、通勤定期・定期外利用はR2年度以降回復傾向で推移しているが、通学利用は減少傾向にあり、R6年度としてはコロナ前のR1年度と比較して約9割となっている。

▼富山地方鉄道全体のR6年度輸送実績

R6年度実績	路線	通勤	通学	定期外	合計			
輸送人員 (千人)	本線 (構成比)	1,412 (33.9%)	1,284 (30.8%)	1,473 (35.3%)	4,169 (100.0%)			
	立山線	99	157	281	537			
	不二越線	49	24	85	158			
	上滝線	213	255	196	664			
	鉄道線合計	1,773	1,720	2,035	5,528			
旅客人キロ (千回/年)	本線	15,812	12,707	12,800	41,319			
	立山線	1,107	1,560	5,326	7,993			
	不二越線	556	234	611	1,401			
	上滝線	2,387	2,527	1,423	6,337			
	鉄道線合計	19,862	17,028	136,632	57,050	運輸雑収	手小荷物運賃	営業収入総計
旅客収入 (百万円/年)	本線 (券種別構成比)	226.1 (23.6%)	197.5 (20.6%)	535.7 (55.8%)	959.3 (100.0%)	124.7	0.2	1,084.2
	立山線	15.8	24.3	186.2	226.2	26.2	-	252.4
	不二越線	8.0	3.6	27.4	39.0	6.1	-	45.1
	上滝線	34.1	39.3	63.2	136.6	6.2	-	142.8
	鉄道線合計	284.1	264.7	812.4	1,361.2	163.1	0.2	1,524.5

▼富山地方鉄道全体の旅客収入実績推移



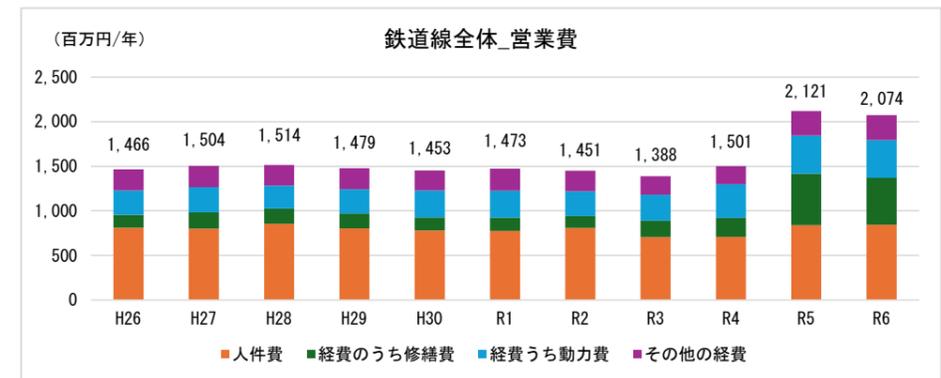
1-6. 富山地方鉄道における支出状況

- R6年度の鉄道線全体の営業費は約23.7億円となる。費用の構成として線路保存費と運転費が総計の5割以上(53.0%=23.2%+29.8%)を占め、この2種は費用に対する経費の割合が大きい。(線路保存費：人件費17.8%、経費82.2% 運転費：人件費39.4%、経費60.6%)
- 営業費の推移をみると、物価上昇による人件費や燃料費への影響に加え、R5年度以降では線路の減損処理による修繕費の増加が大きく、今後も同水準の負担発生が予想される。

▼富山地方鉄道全体のR6年度支出実績

R6年度費目(百万円)	線路保存費	電路保存費	車両保存費	運転費	運輸費	保守管理費	輸送管理費	案内宣伝費	厚生福利施設費	一般管理費	営業費計	諸税	減価償却費	総計
費用 (総計の構成比)	549.9 (23.2%)	117.3 (5.0%)	187.5 (7.9%)	705.1 (29.8%)	238.8 (10.1%)	81.6 (3.4%)	61.9 (2.6%)	9.1 (0.4%)	6.3 (0.3%)	116.5 (4.9%)	2,073.9 (87.6%)	198.6 (8.4%)	95.1 (4.0%)	2,367.7 (100.0%)
人件費 (費用に対する人件費割合)	97.9 (17.8%)	62.3 (53.2%)	107.4 (57.3%)	277.6 (39.4%)	122.1 (51.1%)	41.6 (51.0%)	44.4 (71.8%)	0.0 (0.0%)	2.4 (38.3%)	89.8 (77.0%)	845.6 (40.8%)	0.0 (0.0%)	0.0 (0.0%)	845.6 (35.7%)
経費 (費用に対する経費割合)	452.0 (82.2%)	54.9 (46.8%)	80.0 (42.7%)	427.4 (60.6%)	116.7 (48.9%)	40.0 (49.0%)	17.5 (28.2%)	9.1 (100.0%)	3.9 (61.7%)	26.7 (23.0%)	1,228.3 (59.2%)	198.6 (100.0%)	95.1 (100.0%)	1,522.1 (64.3%)
うち修繕費	417.5	49.0	58.4	0	0	0	0	0	0	0	524.9	0	0	524.9
うち動力費	0	0	7.1	417.1	0	0	0	0	0	0	424.2	0	0	424.2

▼富山地方鉄道全体の営業費推移



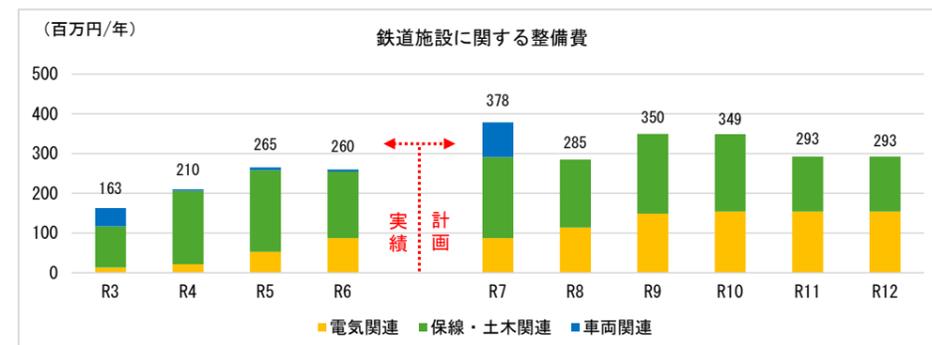
1-7. 富山地方鉄道における営業収支状況

- 営業支出から旅客収入・雑収入および厚生福利施設収入を差し引いた富山地方鉄道全体の鉄道営業損益は約▲8.4億円となり、営業赤字はコロナ前(R1年度：約▲1.2億円)から約7倍となる。

1-8. 鉄道関連施設の整備・更新状況

- 近年における鉄道関連施設への投資状況として、全線的な枕木交換や橋梁の補修工事、西魚津駅や電鉄石田駅における集中制御装置更新が行われている。
- 今後の計画として、上記の設備交換や更新の継続が予定されているほか、列車内装の改装、老朽化対策事業としてトンネル補修工事などが計画されており、毎年約3億円~4億円の費用が見込まれている。

▼鉄道施設に関する整備・更新費用の実績・計画状況



※富山地方鉄道資料より、上記1-6における鉄道営業費とは別の機能向上を伴う整備費(設備投資や修繕に関わる費用)を抽出

2. 富山地方鉄道本線の必要性

2-1. 通学手段としての必要性

- 富山地方鉄道本線は、沿線住民の生活（通勤・通学・買物等）を支える暮らしの足として、また、県内外からの観光客の移動手段として重要な役割を果たしている。
- 特に、市町域を越えて通学する高校生にとっては、欠くことのできない日常の移動手段であり、上市以東の沿線4市町に存在する7つの高等学校に通う生徒のうち、約3割が富山地方鉄道を利用して通学している。

▼高校生の地鉄・あいの風の利用者割合

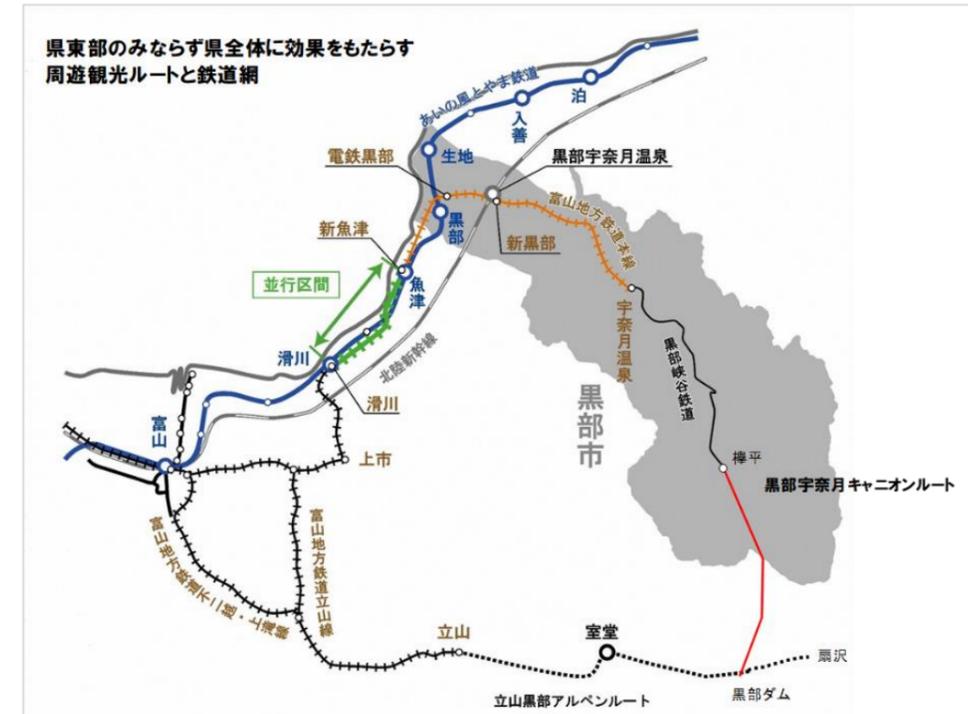
●高校別 富山地方鉄道利用者数

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%

(出典 魚津市：令和7年度実施「富山地方鉄道沿線 高校生への通学アンケート」)

小中学校 富山地方鉄道利用 明峰中学校 72名(生徒数532名) 割合13.16%
 (令和7年度) 宇奈月小学校 32名(児童数136名) 割合23.53% ※宇奈月小は冬期利用含む

▼県東部の観光周遊ルート



2-2. 観光地への移動手段としての必要性

- 県全体を見渡す中で富山地方鉄道本線は、県東部の重要な鉄道ネットワークを構成しており、観光面においても県東部の観光周遊ルートを形成している。今後、黒部宇奈月キャニオンルートの開業を契機に、更なる県全体や北陸全体に観光をメインとする経済効果が波及していくことが期待されている。
- 宇奈月温泉には、年間324千人以上が訪れている中、富山地方鉄道本線を利用して宇奈月温泉を訪れる方は88千人であり、割合にして27%となっている。
- 今後、黒部峡谷の全区間運行や黒部宇奈月キャニオンルートの開業を控える中、認知度・知名度の向上により宇奈月温泉訪問者数は更なる上積みを見込めるとともに、富山地方鉄道本線についても利便性を向上させることにより、利用者数・利用割合を上昇させるポテンシャルを秘めている。

▼観光客の富山地方鉄道利用者数推計

観光客 富山地方鉄道利用者数						
(R6年度データ) (単位：人)	① 一日当たり 利用者数	①のうち ICカード 利用者数 ②	②のうち 通勤定期	②のうち 通学定期	①のうち 紙切符 利用者数 ③	③の年間利 用者数 (③×365) ④
新魚津駅	487	258	49	162	229	83,585
新黒部駅	391	33	12	8	358	130,670
宇奈月温泉駅	578	96	55	15	482	175,930
R6 宇奈月温泉入込数(温泉利用者)	324千人					
宇奈月温泉駅の降車人数	175,930人/2	88千人				
上記のうち地鉄利用割合	88千人/324千人		27.16%			

紙切符利用者のうち、新黒部駅・宇奈月温泉駅の大部分が観光客と推測
 新魚津駅も約半数が観光客と推測

2-3. 必要性の総括

- 前項までに整理した富山地方鉄道本線の利用状況からも、鉄道ネットワークの維持・存続は教育や観光等、あらゆる分野に効果を発揮し、またその影響は県東部のみならず県全体に波及するものとなる。
- そのため、鉄道ネットワークの維持・存続に向けて上市町以東の運行形態についてパターン検討を行い、適した利便性向上策、効率化策のための取組を精査していく必要がある。
- また、パターンごとの波及効果について、鉄道輸送の社会的な効果を費用便益分析やクロスセクター効果分析などから定量的に比較・分析し、運行形態の評価を行う必要性がある。

▼富山地方鉄道本線の必要性の総括とそのための取組

鉄道ネットワークを維持することが県東部のみならず、県全体に波及効果をもたらす。
 (教育・経済(観光)・福祉等のあらゆる分野)

鉄道ネットワークを維持するため
 ⇒ 県東部の鉄道網維持に向け、上市以東のあらゆる運行形態を検討
 鉄道の特性(大量輸送・速達性・定時性等)も加味しながら、利便性向上策、効率化策を検討し利用者増に向けた取組を実施

3. 運行形態のパターン検討とその評価

3-1. 運行形態のパターン設定

- 富山地方本線区間において、上市～宇奈月温泉区間における運行形態として下図の1～4-2の6パターンを設定し、比較を行う。
- なお、電鉄富山～上市間は、富山地方鉄道本線のあり方に与える影響が大きくないことから検討対象からは除き、運行は電鉄富山発着を基本とする。

▼富山地方鉄道本線の運行パターン一覧

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			宇奈月温泉
		上市	滑川	新魚津	
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

3-2. 運行パターンの評価

- 鉄道ネットワークの視点から、パターン3及びパターン4-1、4-2は鉄道移動の連続性が途切れるデメリットが大きく、利用者への利便性低下も大きいことから検討を進めることは適切ではないと評価する。
(通学手段や観光地への移動手段としての要件を満たさない)
- このため、富山地方鉄道本線の維持存続に伴う運行形態としてはパターン1(現状維持)及びパターン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・運行廃止)の3形態を検討対象とする。

▼各運行パターンにおける視点別の評価

パターン	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 (営業運行廃止)	並行区間廃止 (運行廃止)	滑川止まり	新魚津～宇奈月温泉 のみ運行 (上市～新魚津 営業運行廃止)	新魚津～宇奈月温泉 のみ運行 (上市～新魚津 運行廃止)
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	・最低限の県内の鉄道ネットワークは維持される (現行維持と比べ、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 (新魚津～宇奈月温泉間が鉄道空白地域)	・鉄道ネットワークが確保できない (新魚津～宇奈月温泉間が鉄道空白地域)	・鉄道ネットワークが確保できない (上市～滑川間が鉄道空白地域)	・鉄道ネットワークが確保できない (上市～滑川間が鉄道空白地域)
持続可能な鉄道運営の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・経費は若干減少 ・車両回送のみで鉄道線の長期存続は非効率だが、新魚津～宇奈月温泉間の運行のために必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・新たに新魚津～宇奈月温泉間に車庫や検車区等の施設整備が必要 (更なる整備費用が必要) ・運行区間が短くなるため、路線維持に係る経費は減少するものの、上記の車庫等の整備費用や運用面において経費が上積みされる ・新魚津～宇奈月温泉間において大規模構造物(橋梁、トンネル等)が存在し、長期的な(数十年以上の)路線維持を考えた時に、多大な費用が必要となる(橋梁の架替等) 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線の短縮により、経費が減少 	<ul style="list-style-type: none"> ・車両回送のみで鉄道線の長期存続は非効率だが、新魚津～宇奈月温泉間の運行のために必要 ・上市～滑川間、並行区間の運行頻度が減少することにより、経費が抑えられる ・検討区間の全線にわたり大規模構造物(橋梁、高架、トンネル等)が存在し、長期的な(数十年以上の)路線維持を考えた時に、多大な費用が必要となる(橋梁の架替等) 	<ul style="list-style-type: none"> ・新たに新魚津～宇奈月温泉間に車庫や検車区等の施設整備が必要 (更なる整備費用が必要) ・運行区間が短くなるため、路線維持に係る経費は減少するものの、上記の車庫等の整備費用や運用面において経費が上積みされる ・新魚津～宇奈月温泉間において大規模構造物(橋梁、トンネル等)が存在し、長期的な(数十年以上の)路線維持を考えた時に、多大な費用が必要となる(橋梁の架替等)
利用者の視点	・現状と変わらず、移動が可能	<ul style="list-style-type: none"> ・滑川及び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、交通空白地の拡大が懸念 	<ul style="list-style-type: none"> ・滑川であいの風とやま鉄道への乗り継ぎが必要となる ・新魚津～宇奈月温泉間は他の代替手段での移動を強いる ・小中学校・高校の通学に支障をきたす(新魚津～宇奈月温泉間) ・観光地へのアクセスが不便になる 	<ul style="list-style-type: none"> ・滑川であいの風とやま鉄道への乗り継ぎが必要となる ・新魚津～宇奈月温泉間は他の代替手段での移動を強いる ・小中学校・高校の通学に支障をきたす(新魚津～宇奈月温泉間) ・観光地へのアクセスが不便になる 	<ul style="list-style-type: none"> ・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～滑川間は他の代替手段での移動を強いる ・広域移動となる高校への通学への影響が大きい(上市～滑川間) 	<ul style="list-style-type: none"> ・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～滑川間は他の代替手段での移動を強いる ・広域移動となる高校への通学への影響が大きい(上市～滑川間)

＜10年後（R17年度）におけるパターン別の営業収支＞

(4-3)	パターン1 現行維持	パターン2-1 並行区間廃止 (営業運行廃止)	パターン2-2 並行区間廃止 (運行廃止)
営業収入	9.9億円	9.1億円	9.1億円
営業費用	18.7億円	17.4億円	16.5億円
営業収支	▲8.8億円	▲8.4億円	▲7.4億円

＜今後10年間（R8～17年度）の費用＞

(単位：億円)

	鉄道施設 維持管理費 (5-1)	安全性・快適 性向上に 要する費用 (5-2)	利用者を増やす取組に 要する費用 (5-3)		滑川～新魚津 間の営業運行 を廃止する場合 の費用(検車区 整備費等) (5-4)	計
			共通項目	滑川駅・新魚 津駅乗換え 跨線橋		
パターン1	80.6	27.5	27.8	-	-	135.9
パターン2-1	75.9	27.5	24.6	26	5.3	159.3
パターン2-2	70.4	24.4	24.6	26	32.5～34.8	177.9～180.2

注 新型車両の導入に係る経費は、車両の種類や導入数による変動が大きいことから含めていない

＜将来的な取組の内容＞

鉄道施設 大規模修繕費 (6-1)	橋梁の 架け替え費用 (早月川橋梁) (6-2)	撤去費 (6-3)		あいの風とやま鉄道との 更なる接続性に要する費用 (6-4)	
		橋梁・軌道等	魚津市内鉄道 高架橋	同一ホーム上での 乗換	車両の乗入

4. パターン別の営業収支

4-1. 営業収入

①R6年度営業収入（実績）

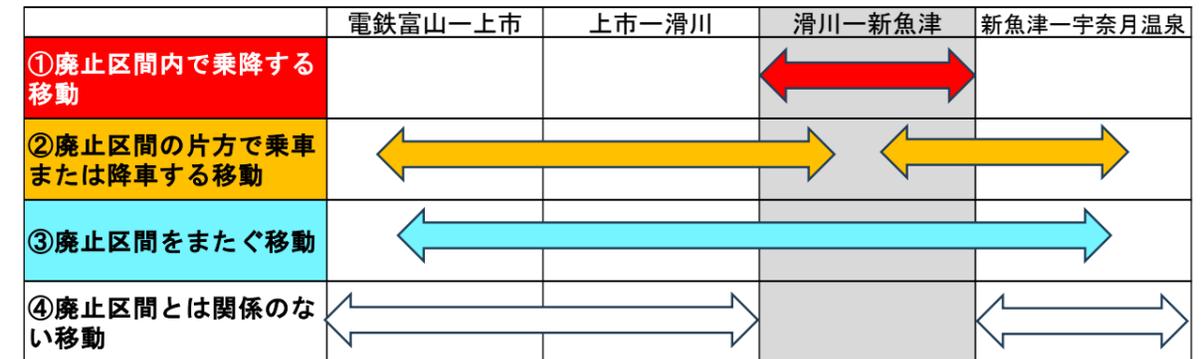
- 区間別収入については、R6年度の本線全体の営業収入実績に、R6年度の乗降調査による駅別利用者数から区間別の利用者比率を適用することで算出した。

▼R6年度営業収入（実績） (単位：億円)

電鉄富山 ～上市	上市 ～滑川	滑川 ～新魚津	新魚津 ～宇奈月温泉	合計
7.0	1.1	0.6	2.1	10.8

②パターン別のR6年度区間別収入（推計）

- パターン2-1、パターン2-2の場合、廃止区間となる「滑川～新魚津」の移動は以下に分類される。



- 滑川～新魚津の旅客輸送が廃止される場合、①は旅客営業がないため全て利用減となる一方で、④は影響しないと見込むことは可能。
- なお、上記の②・③のような廃止区間に架かるもしくは飛び越える移動については、あいの風とやま鉄道や代替バス移動により補完されるものと仮定し、えちぜん鉄道における運行停止時の利用者の逸走事例を参考に、5割の逸走が現在の利用より発生するものと設定した。
- 収入については、えちぜん鉄道の運行停止の例から算定したが、同線は鉄道線全線を約2年間に限って運行停止したものであり、滑川～新魚津間のような鉄道線を途中で分断し、かつ、将来にわたる形の運行停止とは大きく異なる点に留意する必要がある。
- 上記で整理した滑川～新魚津間の廃止により影響される収入の増減を適用した結果、パターン2-1、パターン2-2におけるR6年度区間別収入は以下と算出される。

▼パターン2-1・2-2における区間別収入（R6実績ベース）

区間別収入 (千円/年)	A B A-B (単位：千円)		
	R6実績 ≒パターン1	滑川～新魚津間 廃止による収入の 増減	パターン 2-1・2-2 の区間別収入
電鉄富山～上市	700,428	▲1,461	698,967
上市～滑川	114,245	▲6,927	107,317
滑川～新魚津	61,913	▲61,913	0
新魚津～宇奈月温泉	207,610	▲24,225	183,384
合計	1,084,195	▲94,527	989,668

③将来（R17年度）の営業収入（推計）

- R8年度以降の将来予測については、駅勢圏（500m以内）における将来人口の変化率を基に5年後（R12年度）及び10年後（R17年度）の営業収入を推計した。
- なお、当項目で算出する将来の営業収入は将来人口の変化率のみを反映しており、インバウンド等の観光客の伸びや利用促進策の実施に伴う利用者の増加については考慮していない。

▼R17年度営業収入（推計）

(単位：億円)

	電鉄富山 ～上市	上市 ～滑川	滑川 ～新魚津	新魚津 ～宇奈月温泉	合計
パターン1	6.4	0.9	0.5	2.0	9.9
パターン2-1	6.4	0.9	0.0	1.8	9.1
パターン2-2	6.4	0.9	0.0	1.8	9.1

4-2. 営業費用

①R6年度営業費用（実績）

- 区間別営業費用については、R6年度の富山地方鉄道全線の営業費用実績に、本線における営業キロや車両キロ、輸送人員などの比率を適用することにより算出した。

▼R6年度営業費用（実績）（単位：億円）

電鉄富山 ～上市	上市 ～滑川	滑川 ～新魚津	新魚津 ～宇奈月温泉	合計
6.9	2.1	1.9	5.4	16.3

②将来（R17年度）の営業費用（推計）

- パターン2-1の場合、滑川～新魚津間は、新魚津～宇奈月温泉間の運行車両が、稲荷町駅に隣接する検車場等への回送のため朝晩で1往復すると想定した。
- パターン2-2の場合、滑川～新魚津間が運行廃止となるため、ゼロとした。
- R8年度以降の将来予測については、費用や人件費への物価上昇を毎年2%/年と設定し、これを基に10年後のR17年度の営業費用を推計した。
- なお、当項目で算出する将来の営業費用は物価上昇率のみを反映しており、利用促進の実施に係る経費や安全性・快適性向上に要する経費等については考慮していない。

▼R17年度営業費用（推計）（単位：億円）

	電鉄富山 ～上市	上市 ～滑川	滑川 ～新魚津	新魚津 ～宇奈月温泉	合計
パターン1	7.9	2.4	2.2	6.2	18.7
パターン2-1	7.9	2.3	0.9	6.2	17.4
パターン2-2	7.9	2.3	0.0	6.2	16.5

4-3. パターン別の将来営業収支（推計）

- 前項までに整理した将来の営業収入および営業費用の推計結果より、10年後となるR17年度時点のパターン別の営業収支を推計した結果が以下となる。
- 収支としては廃止に伴う営業費用の減少が大きいパターン2-2が▲7.4億円と最もマイナス収支が小さい結果となるが、当該パターンにおいては場合により駅施設や路線などの撤去費や運行形態により必要な設備投資費等が発生する可能性がある点は留意が必要となる。

▼10年後（R17年度）の営業収支（推計）（単位：億円）

区間別収支 単位：億円	10年後 R17	電鉄富山 ～上市	上市～滑川	滑川～新魚津	新魚津 ～宇奈月温泉	計
パターン1 現行維持	収入	6.4	0.9	0.5	2.0	9.9
	経費	7.9	2.4	2.2	6.2	18.7
	収支	▲1.5	▲1.4	▲1.6	▲4.2	▲8.8
パターン2-1 並行区間廃止 (営業運行廃止)	収入	6.4	0.9	0.0	1.8	9.1
	経費	7.9	2.3	0.9	6.2	17.4
	収支	▲1.5	▲1.5	▲0.9	▲4.5	▲8.4
パターン2-2 並行区間廃止 (運行廃止)	収入	6.4	0.9	0.0	1.8	9.1
	経費	7.9	2.3	0.0	6.2	16.5
	収支	▲1.5	▲1.5	0.0	▲4.5	▲7.4

5. 今後10年間（R8～17年度）の費用

5-1. 鉄道施設維持管理費（推計）

- 鉄道統計年報の費用項目を参考に、維持管理費に分類される各年度の線路保存費、電路保存費、車両保存費、諸税、減価償却費の将来推計値（物価上昇2%/年を考慮）をパターン別に合算した。
- パターン2-1の滑川～新魚津は、営業運行廃止によりパターン1と比較して運行本数が減少するため、路線維持に係る費用が低減すると試算。

▼今後10年間（R8～R17年度）の鉄道施設維持管理費（推計）（単位：億円）

	電鉄富山 ～上市	上市 ～滑川	滑川 ～新魚津	新魚津 ～宇奈月温泉	合計
パターン1	31.4	10.4	10.2	28.5	80.6
パターン2-1	31.4	10.4	5.6	28.5	75.9
パターン2-2	31.4	10.4	0.0	28.5	70.4

5-2. 安全性・快適性向上に要する費用（推計）

- 安全性・快適性向上事業（レール・枕木等の更新等）に要する鉄道施設の整備費（※1）について、富山地方鉄道のR3～R12年における修繕実績・計画を基に、パターン別に整理した。
- R13年以降の費用については、R7～R12の計画値と同規模の負担が発生するものと仮定し、各項目・区間ごとにR7～12の平均費用に物価上昇2%/年を考慮し推計した。
- なお、パターン2-1の滑川～新魚津については、回送専用として使用する場合、国の補助金を充当できない可能性がある。

▼今後10年間（R8～R17年度）の安全性・快適性向上に要する費用（推計）（単位：億円）

	電鉄富山 ～上市	上市 ～滑川	滑川 ～新魚津	新魚津 ～宇奈月温泉	合計
パターン1	4.8	3.1	3.1	16.6	27.5
うち長寿命化(※2)	0	0	0	7.0	7.0
パターン2-1	4.8	3.1	3.1	16.6	27.5
うち長寿命化(※2)	0	0	0	7.0	7.0
パターン2-2	4.8	3.1	0	16.6	24.4
うち長寿命化(※2)	0	0	0	7.0	7.0

※1 線路保存費の修繕費に含まれる同種交換については、維持管理費との重複を避けるため除外

※2 富山地方鉄道において今後10年間の大規模構造物の長寿命化として計画されている、新魚津～宇奈月温泉区間に位置する片貝川橋梁（約4億円）及び五千僧トンネル（約3億円）を計上

【参考】 令和6年度安全性・快適性向上事業 1.92億円
（負担内訳） 国 1/3 0.64億円、県 1/3 0.64億円、自治体 1/3 0.64億円

5-3. 利用者を増やす取組に要する費用

- 本線の維持・存続を図るための利用者を増やす取組の概算費用について他事例等を参考に試算。
- なお、下記の利用促進策のアイデアは主に自治体による案であり、今後、実施の有無を含め、沿線住民や鉄道利用者の意見等を十分に把握したうえで、調整を図る必要がある。

▼利用者を増やすための利用促進、利便性向上案

運行パターン	利用者を増やす取組
パターン1	5-3-1. サービスレベル向上、駅の機能強化 (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） (2) Suicaなど他社交通系ICの利用可能化 (3) 無料Wi-Fiの設置 (4) 猫駅長の任命や限定オリジナルグッズの販売 (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） (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）
	5-3-2. 他分野・他業種との連携 (1) 映画とタイアップしたecomycardの製作 (2) 小中学校の遠足での地鉄利用 (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 (4) 鉄道の旅イベントの実施
パターン2-1 パターン2-2	5-3-1. サービスレベル向上、駅の機能強化 (1)～(7) パターン1と同じ (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）
	5-3-2. 他分野・他業種との連携 (1)～(4) パターン1と同じ

※中間報告では、「快速の運行（あいの風とやま鉄道と乗り継いで1時間以内の富山到達）」も案として示していたが、令和8年3月のダイヤ改正で新魚津～宇奈月温泉間の特急が運行されたため、削除した。

5-3-1. サービスレベル向上、駅の機能強化

(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）に係る経費

- 富山地方鉄道の定期料金をあいの風とやま鉄道と同規模まで運賃格差を是正し、鉄道利用の推進を図るものとし、運賃値下げによる収入減少分を補填するための費用を試算。
- 本線区間53.3kmにおける富山地方鉄道とあいの風とやま鉄道の運行キロごとの定期料金の差の平均約74%より、定期料金を同様にした場合、富山地方鉄道の収入は現在から26%の減少が考えられる。
- 区間別収入のうち通勤・通学利用に相当する収入を74%とした場合における元の収入予測との差額から、10年間で約1.2億円が損失分を賄うための費用と試算。（パターン2-1、2-2では、滑川～新魚津駅区間の収入がなくなるため、約1.1億円と試算。）

(2) Suicaなど他社交通系ICカードの利用可能化に係る経費

- 富山地方鉄道ではecomycardが導入されており、他社ICカードの追加は技術・設備的に困難となるため、新規システム構築および簡易型IC改札機の設置などの費用を試算。
- 必要な費用として、駅・車内へのIC機器の設置やチャージ機、券売機の改修のハード整備費、管理システム等のソフト開発・改修費、保守・通信などに係るランニングコストが挙げられる。

① ハード整備費

- 車載機で乗車・降車の2基/両。0.07億円×30両（本線分をR6車両キロで按分）×2基/1両≒4.2億円
- 現在の地鉄本線のIC機器設置駅12駅の整備費（参考：IRいしかわ鉄道8駅整備の事例）3.3億円

※パターン2-1、2-2の場合は11機（電鉄魚津駅を除く）≒3億円

② ソフト開発・改修費、ランニングコスト

- ソフト改修・開発費は、IRいしかわ鉄道の事例と同規模の0.85億円
- 保守・通信費などのランニングコストは、IRいしかわ鉄道の事例を参考に0.17億円/年

③ ICカードの利用可能可化に係る全体経費

- IRいしかわ鉄道のICカード利用開始はH29年の実施であるため、物価上昇率により補正した結果、
- 10年間の費用として **10.6億円**（パターン2-1、2-2の場合は **10.2億円**）と試算。

(3) 無料Wi-Fiの設置に係る経費

① 鉄道駅への整備の場合

- 北越急行での整備事例を物価上昇率により補正し、Wi-Fi整備費は23.5万円/駅、ランニングコストは、年間2.2万円/駅と試算。
- 整備箇所は本線有人駅16駅（パターン2-1、2-2の場合は15駅）
- パターン1：整備費 376万円 + ランニングコスト 352万円 = 728万円
- パターン2-1、2-2：整備費 352.5万円 + ランニングコスト 330万円 = 682万円

② 車両への整備の場合

- Wi-Fi機器（簡易的タイプ）使用料6,500円/月×12カ月×30両×10年間 ≒2,340万円
- 導入・取付工事 5万円/基×30両≒150万 約0.25億円

③ 無料Wi-Fiの整備費に係る全体経費

- 鉄道駅、車両への整備として、10年間で **0.32億円**と試算。

(4) 猫駅長の任命や限定オリジナルグッズの販売に係る経費

- 駅の Mascot による利用促進や地域活性化のための関連グッズ（アパレルや雑貨系、模型など）の製作費を試算。
- 山形鉄道のウサギ駅長（H22就任）を参考事例とし、山形鉄道のH22年からR1年までの10年間の運輸雑収入の推移より対前年変化率の平均（1.5%/年）を算出。
- 富山地方鉄道本線のR6運輸雑収入に適用し、R8～R17の将来推計値を試算。増収分の30%を制作費として **0.4億円**と推計。

(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）に係る経費

① 必要編成数の設定

- 現行の運行ダイヤを基に、新魚津～宇奈月温泉駅間の運行に必要な編成数を、下表のとおり設定した。（なお、下記のほか、予備車両として、さらに3編成が必要と想定する。）

		平日	休日	平・休日の最大必要数
パターン1	普通・急行列車	8編成	5編成	8編成（2両/編成）
	特急列車	2編成	3編成	3編成（2両/編成）
パターン2-1	普通・急行列車	5編成	5編成	5編成（2両/編成）
パターン2-2	特急列車	2編成	3編成	3編成（2両/編成）

② 新型車両の導入費

- 1) 直流省エネ車 **4.0億円/両**（車両重量：約35t、省電力：約4割減）
- 2) 交直両用車 **6.4億円/両**（車両重量：約44t、省電力：約4割減）
- 3) 電気式気動車 **5.6億円/両**（車両重量：約37t、電気設備の維持経費節減）

※ 設計費は、各車両 一律5億円を想定する。

③ 新型車両導入の課題（車両重量に対応した軌道基盤の強化の必要性の検証）

- 富山地方鉄道の車両重量は、約35～41t（空車時1両）に対し、交直両用車は約44t（空車時1両）で、現有車両より重くなる。
- このため、定期運行の場合、現行の軌道路盤で安全な運行継続が可能か検証する必要がある。※路盤改良1億円/km、重軌条化1億円/km（例：近江鉄道検討資料より）

(6) 新駅設置（市民病院駅、魚津水族館駅）に係る経費

- 2019年（令和元年）12月に改築された荻生駅を基に設置経費 **（約1.8億円/駅）**と試算。

(7) 観光客に分かりやすい駅名への改名（宇奈月麦酒館駅、あおよ駅など）に係る経費

- 他鉄道での事例を基に、案内掲示物改修（7万円/駅×41駅）、沿線パンフレット・時刻表改修（270万円）、ホームページ改修（13万円）、車両設備変更（27万円）の597万円≒ **0.06億円**と試算。

(8) 【パターン2-1、2-2のみ】

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）に係る経費

- 富山地方鉄道とあいの風とやま鉄道との乗換移動距離の短縮を目指し、ホームを直接結ぶ跨線橋を整備し、接続性の向上を図る。（あいの風とやま鉄道駅の既存の跨線橋を富山地方鉄道駅のホームへ延伸）
※あいの風とやま鉄道の施工事例（通路延長 0.27億円/m、エレベータ 1.35億円/基）を基に試算。

① 乗換改札機の必要数

- 乗り換えによる運賃精算のため、ICカード対応の簡易型乗換改札機、ICカード未保有者用の券売機の設置を想定。
- 無人駅の地鉄・滑川駅では、あいの風とやま鉄道の乗降のため、改札機2台、券売機1台。
- 有人駅の新魚津駅は、富山地方鉄道とあいの風とやま鉄道の乗換方向の応じた ICカード対応の専用改札機2台と双方の鉄道線乗車用の券売機2台。

② 接続性向上（乗換跨線橋等）に係る全体経費

- 滑川駅及び新魚津駅における接続性向上（跨線橋整備等）の概算経費は **約2.6億円**と試算。（滑川駅：約10億円、新魚津駅：約16億円）

5-3-2. 他分野・他業種との連携

(1) 映画とタイアップしたecomycaカードの製作に係る経費

- キャラクター限定デザインのICカード発行費用を想定。長崎県バス各社の事例を参考に1,100円/枚と見込む。
- 配布枚数はR7年12月に富山地方鉄道で行われたタイアップICカードの販売実績（限定500枚が約3日で完売）から、概ね倍程度の需要として1,000枚の限定配布とし、1,100円×1,000枚≒**0. 01億円**と試算。

(2) 小中学校の遠足での地鉄利用に係る経費

- 校外学習利用を対象に運賃を1/2助成する取組（参考例：JR山口線利用促進協議会）と同様に実施した場合、地鉄沿線の小学校44校、中学校18校の合計約2万人（R6年）を対象とする。
- R6本線定期外利用者数約147.3万人に上記利用を加えた場合、利用者数は1.4%増となる。
- R6定期外利用の収益5億3,566万円に1.4%を乗じた増加分727.3万円に、小学生分は小人運賃（5割引）、中学生分は学生団体運賃（3割引）を適用し、補助対象金額を344万円と試算。
- 富山地方鉄道本線駅の駅勢圏500m内における年少人口（0～14歳）の将来推移から算出した変化率を適用し、10年間で対象運賃は約0.32億円。1/2助成として、**0. 16億円**と試算。

(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に係る経費

- 富山地方鉄道の駅を起終点とした名所等を散策するウォーキングイベントに係る運賃を1/2助成。
- 100人程度/回の鉄道利用（往復）があると想定。開催頻度は、沿線市町のいずれかで月1回程度の実施とし、12回/年×100人×往復≒2,400人/年と設定する。
- 概ね各市町村内で参加と仮定し、現在の運賃設定における480円（6キロメートルを超え9キロメートルまで）を参加のための移動費とし、480円×2,400人/年×1/2×10年間 ≒**0. 06億円**と試算。

(4) 鉄道の旅イベントの実施に係る経費 ①現行のイベントコスト、実施回数等の実績を要確認

- 現在富山地方鉄道で行われている旅イベントを参考に、今後も同規模のイベントが定期的に行われることを想定し、増発に伴う運行経費の増加分および広告費を必要なコストとして試算。
- 実施回数は4回/年とし、増発経費（電鉄富山～宇奈月温泉間）は、613万円/年（R6実績：4回）×10年間として、**0. 6億円**と試算（イベントに係る広告費・デザイン費を含む）。

5-4. 滑川～新魚津間の営業運行を廃止する場合の費用

- 運行パターン2-1及びパターン2-2において、並行区間を廃止する場合に係る概算費用として、「代替バス運行に係る費用」、「検車区整備に係る費用」を整理した。

5-4-1. 代替バス運行に係る費用（滑川駅～新魚津間駅）

(1) 運行費

- 設定条件：鉄道移動から代替バス移動への逸走率は5割（ピーク時の利用者148人）、必要なバス台数は1日4台、年間の実車走行キロは94,224kmとする。

▼滑川駅～新魚津駅間の代替バス運行の想定

	運行区間		区分	ピーク人数平日7時台		5割減	台数	キロ程	便数	年間実車走行キロ	備考
	始点	終点		下り	上り						
1	あいの風魚津駅	あいの風滑川駅	平日ピーク時	110	186	148	4	9.6km	4	36,864	240日
2	あいの風魚津駅	あいの風滑川駅	平日日中				1	9.6km	15	34,560	240日
3	あいの風魚津駅	あいの風滑川駅	休日				1	9.6km	19	22,800	125日
									計	94,224	

- バス運行費としては、北陸信越運輸局が算出する乗合輸送事業1km当たりの標準経常費用439.18円/kmを上記の走行キロに適用すると、**約0. 4億円/年（10年間で約4. 0億円）**と試算。

(2) 初期投資（バス購入費）

- 現在地鉄バスで用いられている車種のうち、「三菱ふそう エアロスター」を参考とした場合、新型車両（ノンステップ）は約3,300万円/台（税込）となることから、4台分として**約1. 3億円**と試算。

(3) その他課題

- 上記以外に、代替バス4台の運行を担う運転手の確保が別途課題となる。

5-4-2. 検車区整備に係る費用（新魚津駅～宇奈月温泉駅）

- パターン2-2の場合は、新魚津駅～宇奈月温泉間が独立線区となるため、同区間の運行に検車区の整備が必要となることから、検車区の整備費用を試算。
- なお、独立線区に新たに検車区を整備する場合、人員不足である技術職員の要因確保の面で課題がある。

(1) 全般検査・重要部検査・月検査・列車検査の全てを行う車両基地新設の場合

① 参考事例

- 並行在来線移行時に車両基地を新設した肥薩おれんじ鉄道（非電化路線）を参考に、必要面積の割増、電気線の整備、用地取得費を加味して試算。

② 必要面積の割増の加味（電気線を除く整備費）

- 全般検査・重要部検査・月検査・列車検査の全てを行う車両基地の車両1両あたり敷地面積（平均635㎡/両）と、月検査・列車検査のみ行う肥薩おれんじ鉄道の車両基地の車両1両あたり敷地面積（453㎡/両）を比較した結果、約1.4倍となる。
- 肥薩おれんじ鉄道を参考にした1両あたりの整備費（7,736万円/両）を基に、上記の必要面積割増（1.4倍）を考慮し、電気線を除く整備費は**約23. 8億円**（=7,736万円/両×22両×1.4）と試算。

③ 電気線の整備分の加味

- 電気線の整備相当分は、他事例を参考にした整備単価（22.5万円/m）と留置車両延長の2.3倍の整備延長（1,012m）を考慮し、電気線分の整備費は**約2. 3億円**と試算。

④ 用地取得費の加味

- 設置場所は、建物の立地が少ない黒部市民病院の新駅想定地付近に設ける想定で試算。
- 必要敷地面積は、全般検査・重要部検査・月検査・列車検査の全てを行う車両基地の車両1両あたり敷地面積を参考に、13,970㎡（=22両×635㎡/両）と見込む。
- 用地単価は、検討地付近の令和7年度固定資産税路線価を参考に、実勢価格（2.4万円/㎡=路線価1.4万円/㎡÷0.7×1.2）に換算し、用地取得費は**約3. 4億円**（=2.4万円/㎡×13,970㎡）と見込む。

⑤ 検車区整備費（上記②～④の合計）

1) 直流省エネ車・交直両用車の場合

- 電気線を除く整備費約23. 8億円+電気線分約2. 3億円+用地取得費約3. 4億円=**約29. 5億円**

2) 電気式気動車の場合

- 電気線を除く整備費約23. 8億円+用地取得費約3. 4億円=**約27. 2億円**

6. 将来的な取組の内容

6-1. 鉄道施設大規模修繕費

- 今後10年間（R8～R17年）では大規模な修繕は計画されていないが、本線区間において100m以上の橋梁、魚津市内の鉄道高架橋、100m以上のトンネルの将来的に必要と考えられる大規模修繕費用について、整理した。
- 橋梁の費用は4-2に記載の片貝川橋梁の長寿命化費用（計画値）を参考に、高架橋とトンネルの費用は国土交通省「インフラ長寿命化計画の手引き」を参考に試算した。

施設名	立地	費用
常願寺川橋梁	越中荏原駅～越中三郷駅間（電鉄富山～上市区間）	約14億円
魚津市内鉄道高架橋	西魚津駅～新魚津駅間（滑川～新魚津区間）	約21億円
早月川橋梁	越中中村駅～西魚津駅間（滑川～新魚津区間）	約8億円
愛本トンネル	下立駅～愛本駅間（新魚津～宇奈月温泉区間）	約2億円
深谷トンネル	音沢駅～宇奈月温泉駅間（新魚津～宇奈月温泉区間）	約10億円

6-2. 橋梁の架け替え費用（早月川橋梁）

- 早月川橋梁を架け替える場合の事業費について、過去の工事事例（JR西日本山陰本線「余部橋梁」、JR九州豊肥本線「第一白川橋梁」）をもとに試算した結果、概算で30億円～85億円と見込まれる。
- 但し、これは参考値であり橋梁の状態や立地、それに伴う用地費用や工法・工事難易度等の条件で費用は大きく異なる。

6-3. 撤去費

- パターン2-1やパターン2-2において、営業運行しない区間（滑川～新魚津駅）の鉄道施設（軌道等、橋梁、高架橋）の撤去を想定した費用を試算。

6-3-1. 軌道等の撤去費

(1) パターン2-1の場合

- 通過する滑川駅～新魚津駅間において、通過する駅施設の撤去（ホーム1,840㎡、ホーム上屋108㎡、駅舎216㎡）を行う場合、**約0.8億円**と試算。

(2) パターン2-2の場合

- 廃止する滑川駅～新魚津駅間の軌道（8,600m）、駅施設（(1)と同じ）、信号・通信（8,600m）、踏切（9か所）の撤去を行う場合、**約15.0億円**と試算。

6-3-2. 橋梁の撤去費

(1) 参考事例

- JR西日本の可部線の橋梁撤去事例（滝山川橋：撤去延長：182m、撤去費：3.2億円（2023年価格）、mあたり撤去費：166万円/m、物価上昇補正：1.04倍）を参考に試算。

(2) 撤去費の試算

- 撤去対象の橋梁は、延長が長い「早月川橋梁（288m）」と「角川橋梁（60m）」として、**約6.0億円**（＝172万円/m×計350m）と試算。

6-3-3. 高架橋（魚津市内鉄道高架橋）の撤去費

- 魚津市による富山地方鉄道ヒアリング結果（単価）を基に試算した結果、**約72.9億円**と見込む。

名称	単位	単価	数量	金額
高架橋撤去（上部工）	万円/m	200万円	1,233m	約24.7億円
高架橋撤去（下部工）	万円/箇所	2,500万円	193か所	約48.2億円
合計				約72.9億円

※駅舎の取り壊し、仮設費用は除く

6-4. あいの風とやま鉄道との更なる接続性向上に要する費用

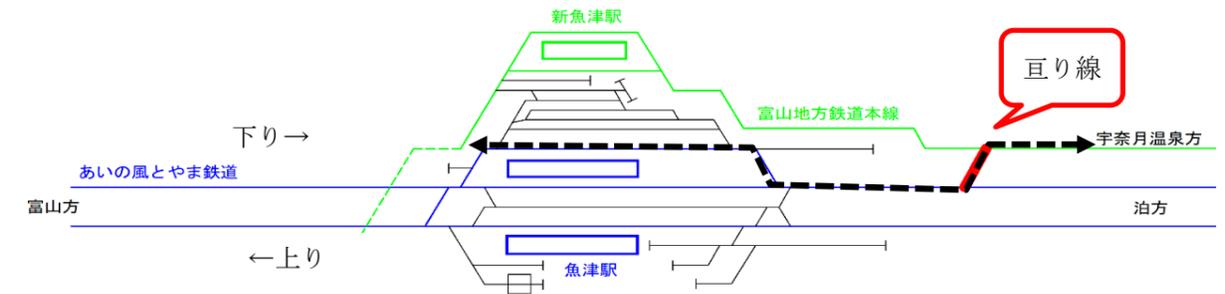
6-4-1. 同一ホーム上での乗換

(1) 検討条件

- 新魚津駅におけるあいの風とやま鉄道との同一ホーム上での乗換の可能性を検討する。
- 検討パターンの対象は、滑川～新魚津間の営業運行を廃止するパターン2-1、2-2とする。

(2) 接続イメージ

- 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魚津駅で使用頻度の低い3番線に、富山地方鉄道車両が入線する形を想定。



(3) 課題

①あいの風とやま鉄道上り方面への乗り換えのため改良

- 魚津駅では、下り方面は対面乗換が可能となるが、上り方面は対面乗換ができない。両方面で対面乗換を実現するには、ホーム形式や線形見直し等の抜本的改良が必要。

②魚津駅接続時のあいの風とやま鉄道下り線の占有に伴うダイヤ調整

- 富山地方鉄道線からあいの風とやま鉄道の魚津駅構内への入線時に、あいの風とやま鉄道の下り線を列車の運行ができないため、あいの風とやま鉄道線の列車運行の制約となり、ダイヤ調整が必要となる。

③電化方式の相違に対応した車両の購入（富山地鉄の全車両入れ替え）

- 電化方式は、富山地方鉄道は直流電化で、あいの風とやま鉄道は交流電化で異なっている。
- 富山地方鉄道の車両があいの風とやま鉄道ホームに入線するには、富山地方鉄道の車両を交直両用車又は気動車へ置き換える必要がある。
- 交直両用車に置き換える場合、車両重量が重い場合、軌道路盤の強化の必要性の検証が必要となる。

④あいの風とやま鉄道線との接続に関する安全確保のためのシステム改修

- 富山地方鉄道からあいの風とやま鉄道に乗り入れる場合、下り線路側で逆走が生じるため、運行の安全確保のため、信号保安システムの改修が必要となる。

(4) 概算費用

項目		費用	備考
初期投資 204.2億円	亘り線整備	4.3億円	軌道及び信号・通信線の新設、撤去、分岐器の設置の経費(2.7億円)に物価高騰分を考慮し算定
	車両購入 ※交直両用車の場合	145.8億円	交直両用車6.4億円/両×22両(11編成)+設計費5億円
	路盤強化 ※交直両用車の場合	46.0億円	新魚津～宇奈月温泉間23km×2億円/km ※近江鉄道の試算例を参考
	保安システム改修	8億円	※並行在来線の第三セクター移行時の各社の運行管理システムの整備費を参考
	乗換用簡易改札機	0.14億円	あいの風とやま鉄道への乗降用(700万円/基×2台)

※亘り線整備・保安システム改修やIC改札機については、現状をさらに調査のうえ、大幅な追加的な費用が必要となる可能性がある。また、防犯カメラ等のセキュリティ関連費用やIC改札機、券売機の維持管理に関わる費用についても別途検討が必要。

6-4-2. 車両の乗入(あいの風とやま鉄道車両の富山地鉄鉄道線への乗入)

- あいの風とやま鉄道の富山地方鉄道への車両乗入(新魚津～宇奈月温泉間)に係る概算費用を試算。
- 上記の同一ホーム上での乗換概算費用に加え、次の費用を上乗せする必要がある。
 - ① 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)
 - ② あいの風とやま鉄道利用者に対応するためのIC改札機の整備
IC改札機 700万円/基(経田～宇奈月温泉間17駅)
 - ③ あいの風とやま鉄道券売機の整備
券売機 1,200万円/基(経田～宇奈月温泉間17駅)

7. まとめ

本調査においては、富山地方鉄道本線の運行状況や収支状況等のデータをはじめ、本線は沿線住民の生活(通勤・通学・買物等)を支える暮らしの足として、また、県内外からの観光客の移動手段として重要な役割を果たすなど、鉄道線の必要性を示した。

また、3つの運行パターン(①現行維持、②滑川～新魚津間の営業運行廃止・回送運行継続、③滑川～新魚津間の営業及び回送運行廃止)に分けて、運行パターン別の収入・費用の具体化を図った。

パターン別の費用については、今後10年間(令和8年度から17年度)の内容と将来的な取組の内容に分けることにより、より分かりやすく整理を行った。

令和8年度からは鉄道線の再構築に向け、県において新たな検討組織が設置され、地域公共交通に詳しい学識経験者も加わり、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る。

新たな検討組織には、引き続き、沿線自治体や鉄道事業者は参加することとなることから、本調査データなどを有効活用し、持続可能で最適な地域交通サービスの実現を目指していく。