

# 富山地方鉄道本線あり方調査事業 最終報告（概要版）

## 1 富山地方鉄道本線の必要性

- 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。
- 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。

## 2 10年後（R17年度）におけるパターン別の営業収支

	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

注1 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。

注2 えちぜん鉄道の運行停止の例から収入を算定したが、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。

## 3 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。

## 4 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

## 5 利用者を増やす取組に要する費用

- 他事例等を参考に本線の維持・存続を図るための利用者を増やす取組の概算費用を試算。
- 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 27.0億円（(5)除く） (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 0.8億円 (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 49.8億円（(5)除く） (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 0.8億円 (1)～(4) パターン1と同じ

注1 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。

注2 中間報告の将来的な取組の「あいの風とやま鉄道と新魚津駅における同一ホーム上での乗換」の初期投資は204.2億円。「車両の乗入」には204.2億円に加え、車両の購入、IC改札機の設置等の費用を上乗せする必要がある。

## 6 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つの運行パターンに分け、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。