

富山地方鉄道鉄道線のあり方検討会 第3回本線分科会 議事概要

1. 日時・場所

令和8年3月24日（火）18時00分から18時44分

滑川市役所3階 大会議室

2. 出席者

所 属	役 職	氏 名	備 考
富山県	知事	新田 八朗	
滑川市	市長	水野 達夫	議事進行
魚津市	市長	村椿 晃	
黒部市	市長	武隈 義一	
上市町	町長	中川 行孝	
富山地方鉄道株式会社	代表取締役社長	中田 邦彦	

3. 議事概要

（1）富山地方鉄道本線あり方調査事業について（調査事務局（黒部市）説明）

- ・運行状況や収支状況等のデータをはじめとし、沿線住民の生活（通勤・通学・買物等の移動）や観光面において本線が果たす役割、鉄道線の必要性を示した。
- ・上市駅～宇奈月温泉駅の運行形態を3つのパターンに分け、運行パターン別の収入・費用を具体化するとともに、今後10年間の内容と将来的な取組の内容に分けて整理した。（パターン：①現行維持、②並行区間（滑川駅～新魚津駅間）廃止（営業運行廃止）、③並行区間廃止（運行廃止））
- ・10年後（令和17年度）におけるパターン別の営業収支（推計）
①▲8.8億円 ②▲8.4億円 ③▲7.4億円
- ・今後10年間（令和8年度から17年度）の費用（推計）
鉄道施設維持管理、安全性・快適性向上、利用者を増やす取組等に要する費用
①135.9億円 ②159.3億円 ③179.9～180.2億円
- ・将来的な取組の内容
鉄道施設大規模修繕、橋梁の架け替え（早月川橋梁）、撤去（橋梁・軌道等、高架橋）、あいの風とやま鉄道との更なる接続性向上等

（2）分科会の協議結果

- ・令和8年度からは、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ることから、沿線自治体や鉄道事業者が引き続き参加し、学識経験者も加え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す。

(3) その他意見等

- ・本調査は、短い期間で実施したため、更なる精査は必要であるが、並行区間の存廃に関しては、並行区間を無くすと収支は少し改善されるものの、検車区の整備などに係る費用が必要となるため、費用対効果の面で見ると、トータル的には廃止してもそれほど効果がないことが少し見えてきたと感じており、一定の成果があったと考える。
- ・富山地方鉄道のための枠組みでは、どのパターンにおいても巨額の費用が生じることが明らかになった。長期的な将来（10年後以降）までを見据えた持続可能性や、費用負担等に係る検討が必要であり、実施の有無を含めて、納税者である地域住民との議論が必要である。
- ・県東部を考えると、黒部宇奈月キャニオンルートや立山・黒部アルペンルートなどの観光面が中心となるが、広域ネットワークをどのように維持するかという考え方が土台にあるべきであり、その上で、沿線自治体が乗客を増やすためにどのようなことができるかをスピード感をもって考えていくことが大切だと思う。
- ・10年後の営業収支について、パターン2-1、2-2はえちぜん鉄道の運行停止の例から算定されているが、本線の鉄道線を途中で分断し、将来にわたって鉄道線が復活しない形の運行停止とはかなり状況が異なる点に留意する必要がある。
- ・再構築事業に向けてさらに調査検討を加速化・精査するため、来年度、県が事務局となる新たな検討組織では、学識経験者を交え、新しい体制でスピード感を持って議論を進めてまいりたい。
- ・来年度は県のリーダーシップのもと、沿線自治体もしっかりと協力していく中で、観光面はもとより、沿線住民の皆様にも存続に向け安心していただけるような形で成果を出していきたい。
- ・本調査では、3つの運行パターンに加え、あいの風とやま鉄道との新魚津駅における乗換え利便性の向上や乗入についてもある程度示しているが、来年度は、学識経験者の意見も取り入れていただき、妥当性やより合理的な方法、より安価な方法等の調査を進めていただければありがたい。
- ・地鉄としての機能を考えると、全線が運行できる状態でないと、十分な機能が発揮できないと思う。今回の2-1、2-2のパターンをどのように考えるのか、黒部市、魚津市、滑川市は、ある程度いつかの時点で明らかにする必要があると思う。いずれの場合においても、地鉄を支え、地域住民の足を守ることは行政の責任であると考えており、しっかりと対応していきたい。
- ・並行区間については、当初の国鉄と民営鉄道との役割分担があり続けてきたものであるが、国鉄からあいの風とやま鉄道へと移り変わり、民間鉄道同士で競争が生じているのが現状だと認識している。来年度の県主導の検討の場においては、あいの風とやま鉄道も協議に入っていただきたいと考える。
- ・立山線、不二越・上滝線の分科会では、令和9年度以降の方向性がすでに示されて

いるということであり、本線は、今後は県が主導されとのことで、一刻も早く結論、方向性を出していただきたいと思う。令和8年度当初の運行については、県、沿線市町村、事業者が3分の1ずつ収支差を負担することになったことから、継続して運行していく。

- ・費用面の精査も必要であるが、方向性の検討にあたっては、鉄道の社会的なインフラとしての価値や鉄道が地域にもたらす社会便益について今一度検討いただき、県地域交通戦略にある、住民、行政、事業者がそれぞれ適正な役割を持って持続可能な鉄道線を維持していくという理念のもと、鉄道を残すということであれば、一企業への支援ではなく、地域社会への投資としてとらえていただきたい。
- ・先日、黒部市の市民団体が本線の上市～宇奈月温泉間の社会的な価値が年間120億円になるとの試算を取りまとめられたと報道されたが、これは深掘りする価値があるものだと思っている。県地域交通戦略では、地域交通サービスを地域の活力や魅力に直結する公共サービスと位置づけており、新たな検討組織においては、社会便益についてもしっかりと取り組みたい。社会便益は、我々で判断するときの大きな要素の一つになると考えている。