

令和8年2月17日

建設委員会資料

活力都市創造部

目 次

【報告事項】

- 1 富山地方鉄道不二越上滝線における鉄道再構築事業について …… 1 頁

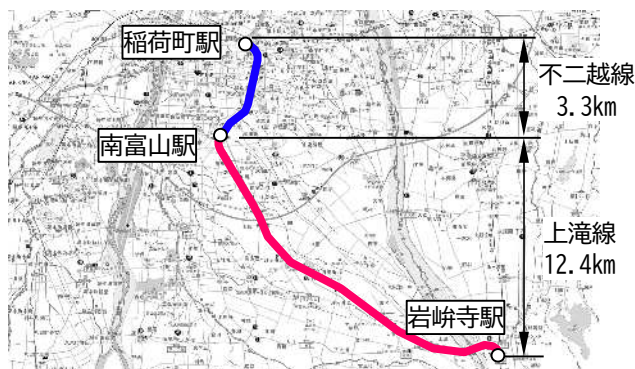
1 富山地方鉄道不二越上滝線における鉄道再構築事業について

〔交通政策課〕

富山地方鉄道不二越上滝線における鉄道再構築事業の素案について報告するもの。

1. 富山地方鉄道不二越上滝線鉄道再構築事業（素案）について

- (1) 位置付け 地域公共交通活性化再生法に基づき、再構築実施計画における国の認定のもと、鉄道事業再構築事業の活用を目指すものであり、鉄道事業者と行政が連携し、事業構造の変更を行うとともに、利用者の利便性向上及び持続可能な運営体制を構築するもの。
- (2) 事業主体 富山県、富山市、立山町、富山地方鉄道株式会社
- (3) 対象路線 富山地方鉄道不二越線・上滝線(15.7km)



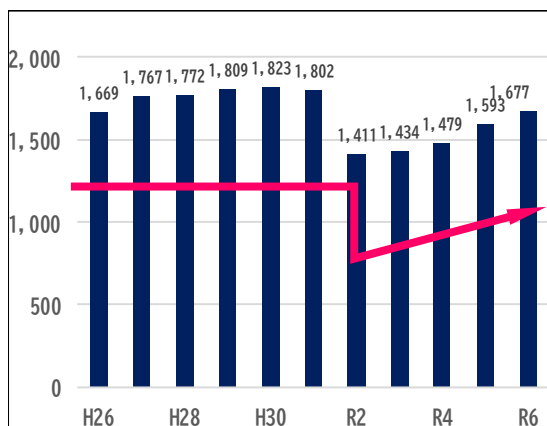
- (4) 計画期間想定 令和9年4月～令和19年3月（10年間）
- (5) 事業構造の変更 富山型官民連携方式（改良型みなし上下分離方式）

2. 現状認識

(1) 輸送密度と収支の状況

- ・鉄道線全体の輸送密度はコロナ禍で減少した後、復調傾向にある（R6年度：1,677人）ものの、依然としてコロナ前の水準には戻っていない。
- ・営業収支（R7年度見込）において、不二越上滝線は約2,700万円の赤字となっており、路線の持続可能性が低下している。

<鉄道線全体の輸送密度の推移>



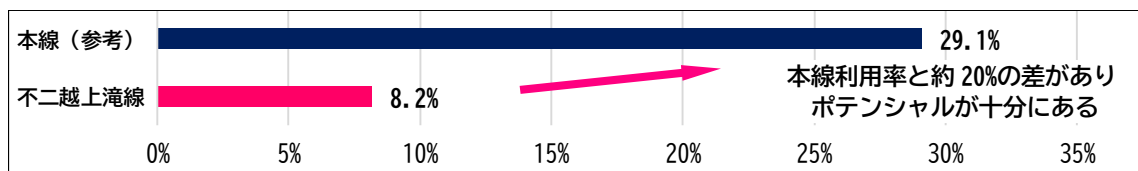
<令和7年度の営業収支見込み> (千円)

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
不二越上滝線	356,408	383,456	▲ 27,048
合計	1,547,846	2,217,847	▲ 670,001

(2) 沿線のポテンシャル

- ・沿線 500m 圏内の人口密度は「富山港線以上」であり、20～40 代の若い世代の割合が高い（33%）という特徴がある。
- ・一方で、駅勢圏利用率は 8.2%にとどまり、地鉄本線の 29.1%と比較して約 20%の差がある。これは、本来あるべき需要を取り込めていないことを示しており、利便性向上による「新規利用者の掘り起こし」が十分に可能である。

< 駅勢圏 500m 利用率 >



< 沿線 500m 圏域人口 >

	富山港線 (用途地域)	不二越上滝線	
		全体	用途地域
人口(人)	22,003	25,802	22,670
面積(ha)	541	880	533
人口密度(人/ha)	40.7	29.3	42.5
20-40 代人口割合(%)	32	—	33

(3) 運行本数と施設の老朽化

- ・ピーク時の運行本数は 2 本/時であり、富山港線や地鉄本線（5 本/時）と比較して著しく少ない。
- ・車両は車齢 50 年以上、駅舎も築 100 年を超えるものが存在し、老朽化が進行している。

3. 不二越上滝線の活性化方針

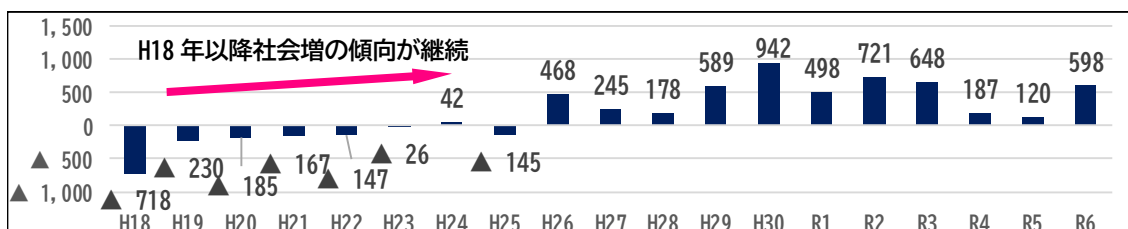
○地域のポテンシャルを活かした「公共交通軸」の再生

- ・富山市の東部・南部地域を縦貫し、不二越、南富山、上滝の 3 つ地域生活拠点をつなぐ重要な「公共交通軸」として、沿線に集積する居住人口や商業・教育施設などのポテンシャルを活かしつつ、運行本数の不足や施設更新の停滞といった課題を解消し、持続可能な鉄道線を実現する。

○官民連携による「まちづくりと一体となった鉄道活性化」

- ・「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」として推進する。

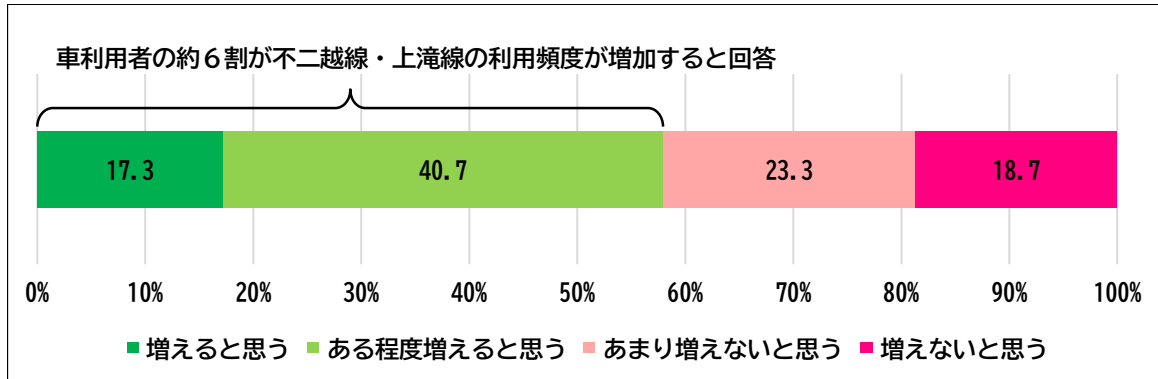
< 公共交通沿線居住推進地区の社会増減の推移（H18 富山港線開業後） >



○多面的な価値の創出と「生活の質（QOL）」の向上

- ・鉄道の再構築を通じて、沿線地域の魅力向上や学生等の「生活の足」の確保を図るとともに、歩くライフスタイルへの転換による健康寿命の延伸や、車利用からの転換による環境負荷の低減など、市民生活に多面的な効果を創出する。

<利便性が向上した場合の車利用者の不二越線・上滝線の利用頻度の変化>



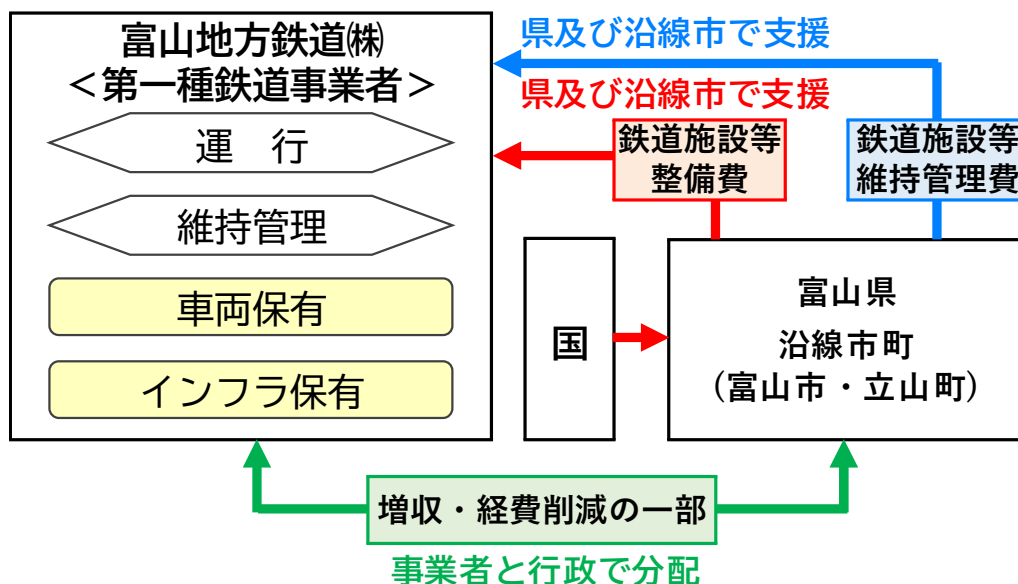
※令和7年度富山地方鉄道不二越上滝線のあり方に関するアンケート調査より

4. 事業構造の変更

○富山型官民連携方式（改良型みなし上下分離方式）について

- ・従来の「上下分離方式」は会社設立や資産譲渡に多大な時間とコストを要する課題があった。これに対し、資産譲渡を行わず、初期費用や手続き負担を軽減し、早期の事業開始を可能とする「みなし上下分離方式」に加え、協定等により行政が関与する「富山型官民連携方式」を軸に議論を深めることとしている。
- ・協定において、公的サービス購入方式（Public Service Contract）の概念を取り入れ、行政が一定のサービス水準を要請するとともに、増収や経費削減の成果を官民で分け合う「インセンティブ」を導入し、事業者の経営意欲とサービス向上を促進する。
- ・また、駅施設改良や新駅設置などのまちづくり関連事業を行政が一体的に実施することも協定に明記する。

<富山型官民連携方式のスキーム（案）>



5. 主な利便性向上施策（案）

（1）高頻度運行

【目的】沿線地域の活性化

- ・ 富山港線を目標に大幅に増強

<目標ダイヤイメージ>

目 標 ダ イ ヤ	5	15	45		
	6	15	45		
	7	0	15	30	45
	8	0	15	30	45

（3）南富山駅結節機能の強化

【目的】乗換時間短縮・まちの拠点化

- ・ 乗換専用ホーム、大屋根の整備等

<南富山駅改良イメージ>



（5）車両の更新

【目的】イメージの刷新・快適性向上・GX化

- ・ 話題性のある車両を導入

<例：静岡鉄道・A3000系>



（2）新駅の設置・駅施設の改良

【目的】駅勢圏の拡大・定住人口の増加

- ・ 既存駅の改修及びアクセス改善等

<例：栄町駅>



（4）新たな技術の導入

【目的】DX化・GX化

- ・ キャッシュレス支払方法の拡充等

<例：JR四国・スマえき>



（6）既存設備の改良

【目的】安全性・快適性向上

- ・ 線路設備、電路設備等の整備更新等

<重軌条化>



6. 概算事業費

①利便性向上に係る費用（10年間合計）

※最大想定

項目	事業費（億円）
(1)高頻度運行	15
小計	15
(2)新駅の設置・駅施設の改良	53
(3)南富山駅結節機能の強化	18
(4)新たな技術の導入	8
(5)車両の更新	61
(6)既存施設の改良	59
小計	198
合計	213

②鉄道施設等の維持管理に係る費用（10年間合計）

※最大想定

項目	事業費（億円）
線路保存費（人件費・修繕費）	8
電路保存費（人件費・修繕費）	1
車両保存費（人件費・修繕費）	3
諸税・減価償却費	2
合計	14

※ 考え得る事業費を計上した最大想定

7. スケジュール

- 令和8年2月 富山地方鉄道不二越上滝線沿線まちづくりに関する市長懇談会の開催

<市長懇談会の開催概要>

開催日	開催時間	会場
2月14日（土）	午前10:00～11:00	大山会館
2月15日（日）	午前10:00～11:00	堀川公民館
2月15日（日）	午後2:00～3:00	富南会館

- 令和8年度
 - ・不二越上滝線分科会にて再構築実施計画素案の提示
 - ・不二越上滝線分科会にて再構築実施計画（案）を合意
 - ・市議会への再構築実施計画（案）の報告
 - ・法定協議会（富山市都市交通協議会）にて富山市総合交通計画に不二越上滝線再構築事業を位置づけ
 - ・再構築実施計画の申請
 - ・再構築実施計画の認定・公表

- 令和9年度
 - ・再構築事業実施