

3 具体例に見る 富山地方鉄道

4 中小私鉄の取組

1. はじめに

富山地方鉄道は、富山県内を中心に、鉄道やバスなどの運輸事業を主体としつつ、レジャー、不動産事業、旅行業を営む会社である。

富山県などの自治体も資本参加しており、形式的には第三セクターであるが、自治体の出資比率が低いため、一般的に第三セクター鉄道には分類されていない。

本稿では、その中の鉄道事業に焦点を当てていく。

2. 路線概要

路線総延長は鉄軌道合わせて 108.3km である。

現有路線

鉄道線



(出典：富山地方鉄道株式会社)

- 本線（電鉄富山-宇奈月温泉 53.3km）
- 立山線（寺田-立山 24.2km）
- 不二越線（稻荷町-南富山 3.3km）

- ・上滝線（南富山-岩嶺寺 12.4km）
- ・富山港線（奥田中学校前-岩瀬浜 6.5km）

上記の画像には富山港線の記載がないが、これは富山港線が一部軌道線となっていて軌道線と一体的な運行がなされているためであり、富山港線は鉄道線部分も含めて後述の軌道線の画像に記載されている。

軌道線



※ 1系統・2系統・4系統南富山駅前行きは中町(西町北)には停車致しません。

(出典：富山地方鉄道株式会社)

- ・富山軌道線（富山市内軌道線 7.5km）
 - ・本線（南富山駅前-電鉄富山駅・エスタ前 3.6km）
 - ・支線（電鉄富山駅・エスタ前-丸の内 1.0km）
 - ・安野屋線（丸の内-安野屋 0.6km）
 - ・呉羽線（安野屋-富山大学前 1.2km）
 - ・富山都心線（丸の内-西町 0.9km）
 - ・富山駅南北接続線（支線接続点-富山駅 0.2km）
- ・富山港線（富山駅-奥田中学校前 1.2km）

運行形態

鉄道線

- ・本線

電鉄富山駅から宇奈月温泉駅間の直通列車が30-60分間隔で運行されているほか、電鉄富山駅から上市駅・中滑川駅・電鉄黒部駅間の区間列車も毎時1本から2本運行されている。

朝ラッシュ時間帯は3-4両編成で車掌も乗務するが、それ以外の時間帯は2両編成のワンマン運転となる。さらに、電鉄富山-寺田間で立山線の列車が直通するため、この区間はほぼ終日にわたって10-20分間隔での運行がなされている。

また、特別料金不要の優等列車として、快速急行（下り立山線直通のみ）や急行（上りのみ）も運行されている。

そのほか、乗車券の他に特急券を要する特急列車が3種運転されており、電鉄黒部駅-宇奈月温泉駅間を結ぶ特急「くろべ」、立山線に直通し電鉄富山駅-立山駅間を結ぶ特急「立山」、宇奈月温泉駅-立山駅間を結ぶ「アルペン特急」がある。

2024年4月までは全線を走破する特急「うなづき」も運行されていたが、現在は運行区間短縮によって「くろべ」に統合される形で廃止された。

- ・立山線

前述の通り、全列車が寺田駅から先で本線に直通し、アルペン特急を除いて電鉄富山駅発着で運行される。そのため、線内完結の列車は存在しない。

特急が運休する冬期には、快速急行が平日早朝に下り1本のみ設定されている。

- ・不二越線・上滝線

不二越線と上滝線は一体的な運行がなされており、全列車が稲荷町から本線に直通し、電鉄富山駅-岩峠寺駅間で運転されており、区間列車や各線内完結列車はない。

軌道線

軌道線は運行ルートに合わせて市内電車・環状線と呼ばれており6系統が運行されている。

• 市内電車

- 1 系統：南富山駅前 - 富山駅間
- 2 系統：南富山駅前 - 富山駅 - 富山大学前間
- 4 系統：南富山駅前 - 富山駅 - 岩瀬浜駅間（富山港線直通）
- 5 系統：富山大学前 - 富山駅 - 岩瀬浜間（富山港線直通）

• 環状線

- 3 系統：丸の内 → グランドプラザ前 → 荒町 → 富山駅 → 丸の内
- 6 系統：丸の内 → グランドプラザ前 → 荒町 → 富山駅 → 岩瀬浜（富山港線直通）
→ 富山駅 → 丸の内

使用車両(事業用車両を除く)



(出典：Wikipedia)
20020 形（元西武 10000 系）



(出典：Wikipedia)
17480 形（元東急 8590 系）



(出典：Wikipedia)
16010 形（元西武 5000 系）
一部はアルプスエクスプレス



(出典：Wikipedia)
10030 形（元京阪 3000 系）
一部はダブルデッカーエクスプレス



(出典：Wikipedia)
14760 形



(出典：Wikipedia)
クハ175 形

軌道線・富山港線



(出典：Wikipedia)
7000 形（富山港線乗り入れ不可）



(出典：Wikipedia)
8000 形（富山港線乗り入れ不可）



(出典：Wikipedia)
9000 形（セントラム）



(出典：Wikipedia)
T100 形（セントラム）



(出典：Wikipedia)
0600形 (ポートルム)

3. 経営状況

富山地鉄では、昨年度の営業損益が9億8000万円余りと5期連続の赤字となった。

この主な要因としては、鉄道事業でコロナ禍のあとも客足が戻っていないことやバス事業でも運転手が大幅に不足し貸し切りバスの受注を制限したことがあるということだ。

また、人手不足に伴って残業代が増えていることや電気代や資材価格の高騰が続いていることも影響した。

一方で最終的な利益は、国などの補助金を受けて1億8658万円余りの黒字となっている。

また、富山県の新田知事は、富山地方鉄道が利用者の増加に向けて車両の更新や増便を行う場合の事業費を石川県の北陸鉄道の事例をもとに路線延長の単純比較で算出したところ約600億円にのぼるという見通しを示しており、「国が半分を負担したとしても県と沿線自治体の負担はそれぞれ150億円と想定される。相当の覚悟が必要であり、財政負担を含め十分かつ丁寧な議論が必要だ」と述べていた。

富山地方鉄道では、軌道線においては新線の開業や新車の導入なども行っており、成長を続けているが、会社全体では、現状では厳しい経営を強いられており、今後に向けて自治体との協力も重要になっているといえる。

(4年 肥田)

4. 参考資料

“富山地方鉄道”.Wikipedia.2024-10-25

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%AF%8C%E5%B1%B1%E5%9C%B0%E6%96%B9%E9%89%84%E9%81%93>, (2024-11-04 参照)

“経路検索”.富山地方鉄道株式会社.

https://www.chitetsu.co.jp/?page_id=654, (2024-11-04 参照)

“市内電車-時刻運賃”.富山地方鉄道株式会社.