

富山地方鉄道に関するアンケート調査結果

～富山地方鉄道本線の今後のあり方について～

アンケートにご協力いただいた皆様、ありがとうございました。

いただいた回答の結果を、以下のとおりお知らせします。今後の富山地方鉄道への行政の関わり方についての議論の参考とさせていただきます。

調査の概要

項目	内容
調査対象	舟橋村民
調査期間	令和8年9月4日～9月18日
調査方法	結ネット
回答者数	156 名

※割合(%)は小数点第 2 位を四捨五入しているため、合計が 100%にならない場合があります。

※自由記述は原文のまま、内容ごとに分類して掲載しています。

結果のポイント

1. 回答者の 8 割以上が 41 歳以上

51～60 歳が 30.1%で最も多く、41 歳以上が全体の 84.0%を占めました。

2. 「ほぼ利用しない」「利用したことが無い」が 62.2%

週 1 日以上利用している方は 16.0%(25 名)にとどまり、利用しない理由は「普段の移動は自家用車」が最多でした。

3. 利用を増やす条件は「運賃の減額」が 50.0%で最多

次いで「交通系 IC カードの導入」23.7%、「始発・終電の時間見直し」21.2%、「増便」20.5%。一方、「何をしても利用頻度は変わらない」も 28.2%ありました。

4. 今後の運行は「全線維持」と「全線維持でなくても良い」が 39.7%で同数

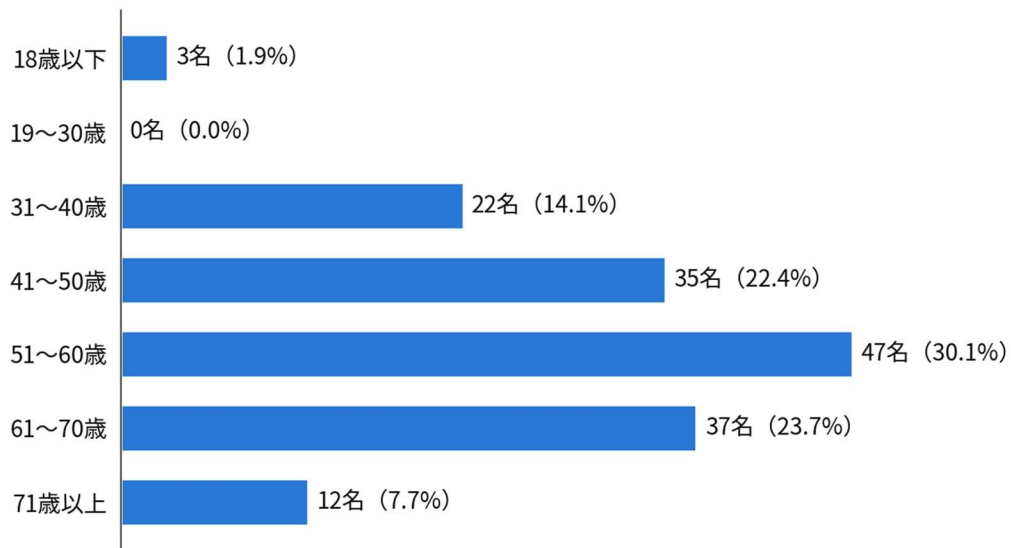
行政の投資については、いずれの考え方でも「一定程度行う」が最も多く、全体の 55.8%を占めました。

5. 自由意見は「存続を望む声」と「縮小・経営努力を求める声」の両方

鉄道の存続を望む意見が最も多い一方、並行区間・不採算区間の見直しや、会社側の経営努力、公金投入への慎重な意見も多く寄せられました。

1. 回答者の属性

年齢(Q2) 回答者数 156 名



年齢	人数	割合
18 歳以下	3 名	1.9%
19～30 歳	0 名	0.0%
31～40 歳	22 名	14.1%
41～50 歳	35 名	22.4%
51～60 歳	47 名	30.1%
61～70 歳	37 名	23.7%
71 歳以上	12 名	7.7%
合計	156 名	100.0%

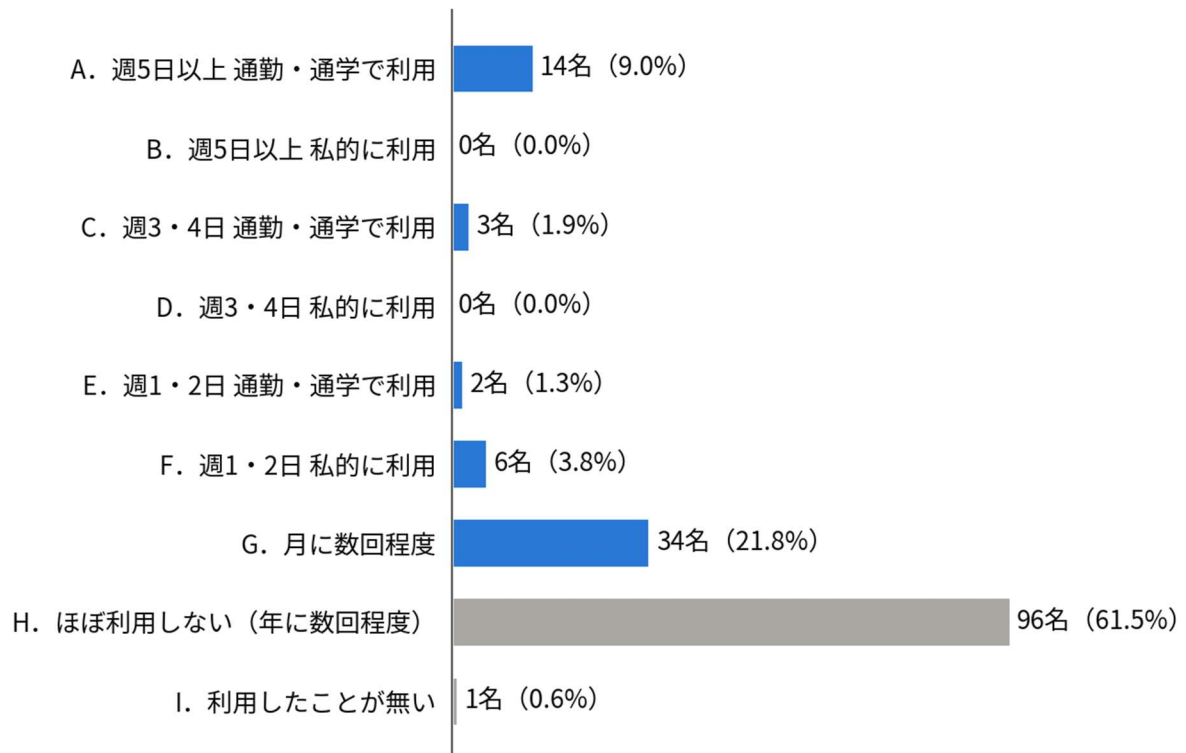
性別(Q3・任意) 回答者数 148 名

性別	人数	割合
男性	89 名	60.1%
女性	59 名	39.9%
合計	148 名	100.0%

※未回答の 8 名は割合の計算に含めていません。

2. 富山地方鉄道の利用状況

利用頻度(Q4) 回答者数 156 名



利用頻度	人数	割合
A. 週 5 日以上 通勤・通学で利用	14 名	9.0%
B. 週 5 日以上 私的に利用	0 名	0.0%
C. 週 3・4 日 通勤・通学で利用	3 名	1.9%
D. 週 3・4 日 私的に利用	0 名	0.0%
E. 週 1・2 日 通勤・通学で利用	2 名	1.3%
F. 週 1・2 日 私的に利用	6 名	3.8%
G. 月に数回程度	34 名	21.8%
H. ほぼ利用しない(年に数回程度)	96 名	61.5%
I. 利用したことが無い	1 名	0.6%
合計	156 名	100.0%

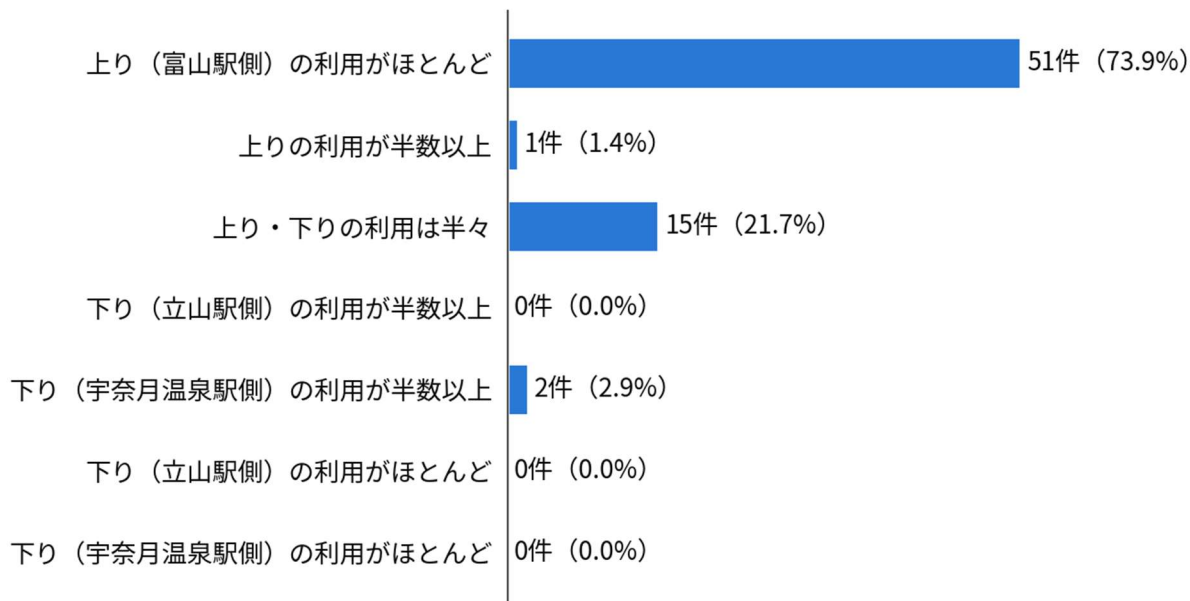
【参考】週 1 日以上利用(A～F):25 名(16.0%)

月に数回程度(G):34 名(21.8%)

ほぼ利用しない・利用したことが無い(H・I):97 名(62.2%)

主な乗車方向(Q5-1) 回答数 69 件

※Q4 で「A～F」と回答された方に、自宅を出てから乗車する場合の方向をお聞きました。



乗車方向	回答数	割合
上り(富山駅側)の利用がほとんど	51 件	73.9%
上りの利用が半数以上	1 件	1.4%
上り・下りの利用は半々	15 件	21.7%
下り(立山駅側)の利用が半数以上	0 件	0.0%
下り(宇奈月温泉駅側)の利用が半数以上	2 件	2.9%
下り(立山駅側)の利用がほとんど	0 件	0.0%
下り(宇奈月温泉駅側)の利用がほとんど	0 件	0.0%
合計	69 件	100.0%

ほとんど利用しない理由(Q4 で H・I と回答された方への自由記述) 回答数 88 件

※いただいた回答を原文のまま、内容ごとに分類して掲載しています。複数の理由を含む回答は、主な理由で分類しています。

理由の分類	件数
普段の移動は自家用車のため	44 件
飲み会・会合・イベントのときだけ利用するため	17 件
出張・旅行・帰省のときだけ利用するため	8 件
勤務先や目的地が沿線にない・駅方面に用事が少ないため	9 件
駅までの距離や運賃など、利用しにくい点があるため	5 件
その他	5 件
合計	88 件

■ 普段の移動は自家用車のため(44 件)

- ・車での移動がほとんどだから
- ・車で移動するから
- ・車にて移動
- ・自動車の移動が、ほとんどです。

- ・車を使うので
- ・自家用車で移動が主だから
- ・車移動が多い為
- ・車を利用するので乗車する機会が無いから
- ・自家用車使用のため
- ・車で移動しているため。
- ・車で行動することが多いから
- ・車で移動手段
- ・車があるから
- ・基本的に車で移動しているから
- ・車移動がほとんどだから
- ・車で移動することが多いので。
- ・車に乗ることが多いから。
- ・車使用
- ・車移動が主なため
- ・車を使用するため
- ・通常は車を使用
- ・基本的に車で移動する為。
- ・車があるから
- ・車の利用の為
- ・普段は車を利用するから
- ・自動車利用が多い
- ・自動車で移動するから。
- ・車がある為、車移動が中心です。
- ・自家用車で通勤しているため
- ・車通勤のため
- ・通勤は車なので、使用頻度が少ない
- ・車通勤が主体であるため
- ・普段は自家用車で通勤。
- ・公用車の貸与を受けている
- ・車通勤に変更したから
- ・車のほうが便利で、使う理由があまりないから
- ・車の方が便利
- ・車で行くより電車で行ったほうが楽という機会があまりないから
- ・車か徒歩を移動手段としており、公共交通機関が必要な生活をしていないため
- ・通勤と日々の買い物が必要でマイカー利用の為
- ・自家用車で外出すると荷物を持たないで済むから
- ・通勤は車のため、富山駅に用事があるときだけ利用している
- ・富山駅に行く時に利用。日頃は車です
- ・移動は車がほとんどだから。子供が電車好きで、時々遊びの一環で乗るから

■ 飲み会・会合・イベントのときだけ利用するため(17 件)

- ・車を使えない飲み会の時だけ利用するため
- ・飲み会
- ・富山駅周辺に飲みに行く時に利用
- ・普段は自家用車、飲み会の時だけ地鉄使用
- ・飲酒の時利用する
- ・友達等との飲み会などへのため
- ・通勤は車の為、年に数回の飲み会でしか利用しないから
- ・富山市内で飲酒の際に利用
- ・飲み会など
- ・富山駅付近での飲酒の際のみ使用
- ・買い物などは、自家用車を利用している。富山地方鉄道を利用するのは、飲み会や新幹線を利用して旅行に行く為にです。
- ・イベントとか友人にあうため
- ・富山駅近辺で呑みに行く時旅行の時だけ利用する
- ・会合等
- ・既に老後の生活をしており、年数回飲食等で出掛ける際に利用するのみであることから。
- ・帰省、飲み会
- ・年に数回のやイベントでつかっている。しかし高齢化した際にはもっと利用が増えると思います

■ 出張・旅行・帰省のときだけ利用するため(8 件)

- ・東京や大阪などへ出張の際にしか、利用しないため。
- ・出張のため
- ・出張による移動時に利用するため
- ・旅行に出かける時だけ
- ・旅行の時に利用
- ・新幹線を利用するときしか、利用しないから。
- ・帰省した時に利用する為
- ・旅行時や、雪がひどい時の通勤で利用

■ 勤務先や目的地が沿線にない・駅方面に用事が少ないため(9 件)

- ・駅周辺に用事がない
- ・用事が無いから
- ・富山駅に向かう頻度が少ない
- ・勤務先に最寄り駅が無いいため車通勤
- ・勤務先が地鉄を利用して行けるような場所にないため。
- ・会社には通じてないので。車が主となってるので。
- ・富山駅か五百石駅しか下車しない。
- ・子供が小さいから、行きたい所に駅が無い
- ・沿線上に目的地がなく、通勤の利用もない。異動により通勤で使う期間がある。

■ 駅までの距離や運賃など、利用しにくい点があるため(5 件)

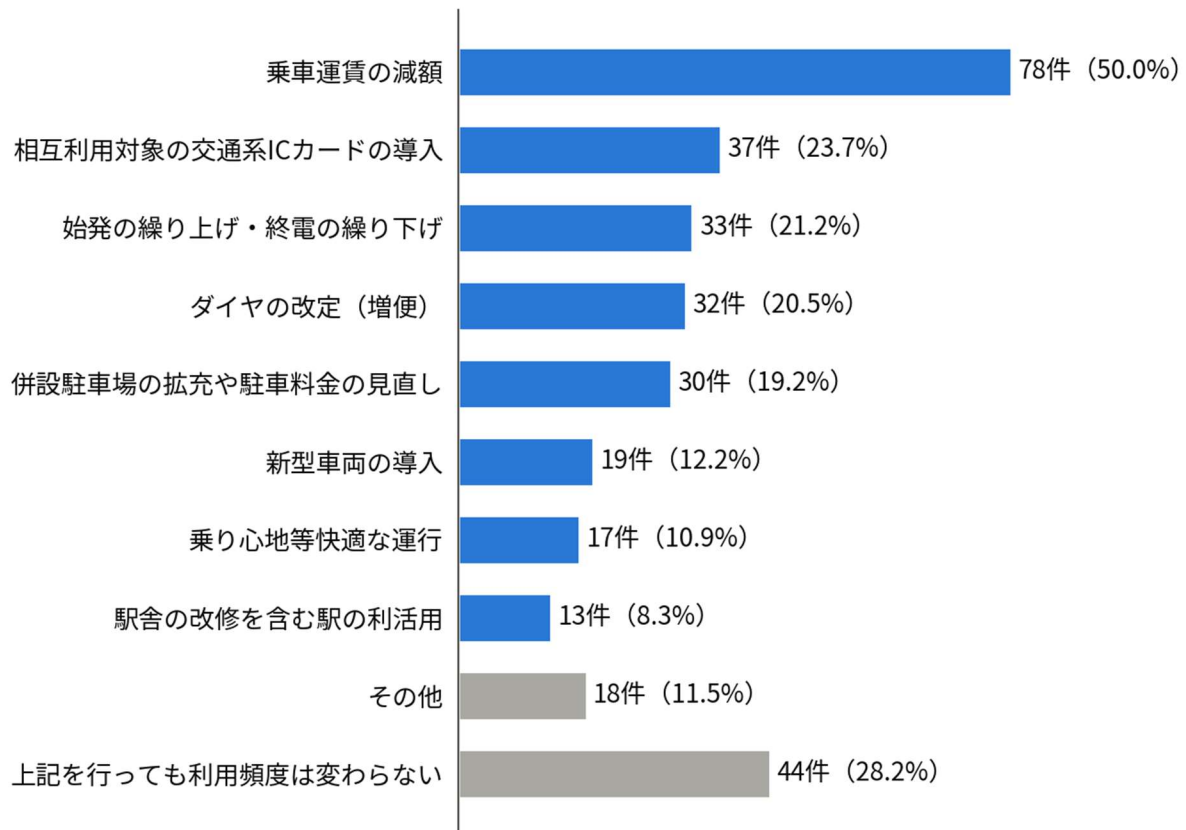
- ・1.自宅から駅までの距離、アクセスが不便
- ・2.駅まで車で行くと駐車場料金がかかる
- ・3.目的地が富山市中心部とは限らない
- ・4.電車の時間に自分の予定を合わせる必要がある
- ・5.駅から目的地までの「最後の移動」が不便
- ・6.家族の送迎や複数の用事を一度に済ませる場合、車が便利
- ・7.高齢になる程「駅まで歩く」「乗り換える」事自体が負担になる
- ・8.富山市中心部へ行く用事そのものが少ない
- ・9.自家用車を持っている世帯では、費用対効果を考えると車を選びやすい
- ・運賃が高いので乗らない。地鉄で舟橋駅から富山駅まで片道 480 円僕は高いと思います。あいの風とやま鉄道は富山駅から高岡駅まで片道 390 円だから比較するとよくわかります。運行距離や所要時間を考慮すると更に割高感が増します。
- ・車があるし、地鉄は運賃が高いから
- ・仕事先など車移動ではないと通勤できない、買い物の荷物、駅までの距離、切符が高い
- ・距離感が遠い

■ その他(5 件)

- ・足腰が悪く車利用
- ・車輛・線路を含む安全面に問題があり危険だから
- ・他の交通機関を利用するので
- ・通勤
- ・富山駅に行く交通手段が車以外に地鉄しか無い

3. 利用を増やすために必要なこと

今後、何が為されれば利用を増やそうと思うか(Q6・複数回答) 回答者数 156 名



項目	回答数	回答者に占める割合
乗車運賃の減額	78 件	50.0%
相互利用対象の交通系 IC カードの導入	37 件	23.7%
始発の繰り上げ・終電の繰り下げ	33 件	21.2%
ダイヤの改定(増便)	32 件	20.5%
併設駐車場の拡充や駐車料金の見直し	30 件	19.2%
新型車両の導入	19 件	12.2%
乗り心地等快適な運行	17 件	10.9%
駅舎の改修を含む駅の利活用	13 件	8.3%
その他	18 件	11.5%
上記を行っても利用頻度は変わらない	44 件	28.2%

※複数回答のため、割合の合計は 100%になりません。

「その他」の主な内容(18 件)

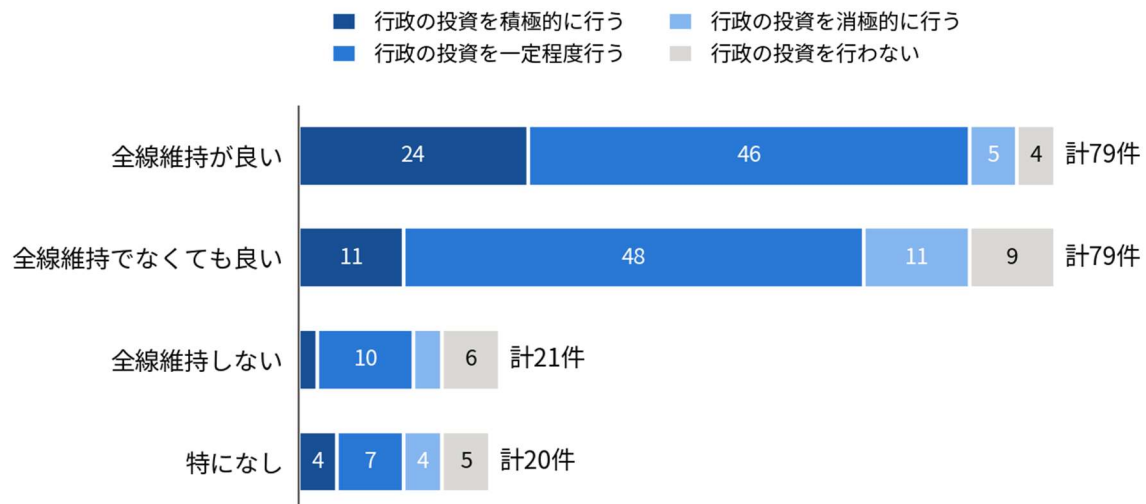
内容	件数
運転免許の返納後や、車を手放したら利用する	3 件
鉄道関連イベントや富山駅周辺のイベント、アーティストとのコラボ企画	3 件
駅周辺の商業施設や住宅、目的地となる施設の充実	3 件
座席数の増加、通勤時間帯の 3 両編成化、安全重視のリスク管理	3 件
村内の二次交通の充実または新駅の設置	1 件
いまのままで十分	1 件
その他	4 件

4. 富山地方鉄道本線の今後の運行について

今後どのような運行が良いと考えるか(Q7) 回答者数 156 名(回答数 199 件)

設問:富山地方鉄道本線について、今後どのような運行が良いと考えますか。(行政の投資とは、公金の支出となります。現状の行政サービスや、今後受けられる行政サービス等に影響が出る可能性があることを念頭にご回答ください)

※1 か所の選択をお願いしましたが、複数選択された方がいたため、回答者数と回答数が異なります。以下の割合は回答数199件をもとに算出しています。



(1)運行の考え方別の回答数

運行の考え方	回答数	割合
全線維持が良い	79 件	39.7%
全線維持でなくても良い	79 件	39.7%
全線維持しない	21 件	10.6%
特になし	20 件	10.1%
合計	199 件	100.0%

(2)行政の投資の程度別の回答数

行政の投資	回答数	割合
行政の投資を積極的に行う	41 件	20.6%
行政の投資を一定程度行う	111 件	55.8%
行政の投資を消極的に行う	23 件	11.6%
行政の投資を行わない	24 件	12.1%
合計	199 件	100.0%

(3)運行の考え方 × 行政の投資の程度(上段:件数、下段:各考え方の中での割合)

運行の考え方	投資を積極的に行う	投資を一定程度行う	投資を消極的に行う	投資を行わない	計
全線維持が良い	24 件 (30.4%)	46 件 (58.2%)	5 件 (6.3%)	4 件 (5.1%)	79 件
全線維持でなくても良い	11 件 (13.9%)	48 件 (60.8%)	11 件 (13.9%)	9 件 (11.4%)	79 件
全線維持しない	2 件 (9.5%)	10 件 (47.6%)	3 件 (14.3%)	6 件 (28.6%)	21 件
特になし	4 件 (20.0%)	7 件 (35.0%)	4 件 (20.0%)	5 件 (25.0%)	20 件
合計	41 件 (20.6%)	111 件 (55.8%)	23 件 (11.6%)	24 件 (12.1%)	199 件

5. 行政の関わり方についての自由意見

今後の富山地方鉄道への行政の関わり方についての想い(Q8)

※いただいたご意見を原文のまま、内容ごとに分類して掲載しています。回答者ごとのご意見を 1 件として数えています(計 97 件)。複数の内容を含むご意見は、主な内容で分類しています。

意見の分類	件数
鉄道の存続・維持を望む意見	17 件
通学・通勤への配慮を求める意見	3 件
行政による支援・関与を求める意見	6 件
運営の仕組み(経営形態・役割分担)に関する意見	4 件
富山地方鉄道の経営努力を求める意見	8 件
行政の投資に慎重・反対の意見	6 件
路線の縮小・区間の見直しに関する意見	13 件
代替交通・二次交通に関する意見	4 件
利便性の向上・利用促進に関する意見	8 件
運行本数・ダイヤ・路線網に関する意見	7 件
観光への活用に関する意見	4 件
駅周辺・沿線のまちづくりに関する意見	3 件
安全性に関する意見	4 件
議論の進め方・情報公開に関する意見	5 件
その他	5 件
合計	97 件

■ 鉄道の存続・維持を望む意見(17 件)

- ・地鉄は必要なものだから、なくさないで欲しい。
- ・無くしてしまうことは絶対に回避してほしい
- ・なくなったら、困ります。是非、存続を願います。
- ・舟橋は富山市内や富山駅に行く公共交通機関が無いので地鉄は維持して欲しい
- ・他の地域の事は分かりませんが、舟橋村には必要だと思うので 残って欲しいとおもいます。
- ・地鉄の駅があることも込みで住環境に魅力を感じて舟橋村に移住しました。今後は子どもも通学に利用する可能性が高く、ぜひ存続していただきたいです。

- ・舟橋在住である以上、地鉄を無くす訳にはいきません。車を手放した以降の交通手段がなくなると生活に困ります。通学する子供達の為にも是非、維持していただきたいです。
- ・自身が車で移動出来ないとなれば公共交通機関での移動が必要となるから、鉄道を維持して欲しい。
- ・車社会の時代ですが、何があるかわからない今日、公共交通は維持がたいへんでしょうが残していなくてはいけないのではと思います
- ・行政が関わらなくても維持できるのが当たり前だと思うが、無くなると生活に困る人が多いと思うので、無くさない方向で頑張ってもらいたいと思う。
- ・鉄道をなくして、栄えたところはあるかな、やはり鉄道に頑張ってもらいたい村の繁栄を。
- ・地鉄がなければ、舟橋村の魅力の低下に直結すると思います。舟橋駅のメロディは話題性があり大変良い企画だったと思うので、村発信の企画なのであれば考えた人にボーナスあげてください。
- ・色々な世代によって、求め方が違い、難しいとおもいますが、よろしくお願いします。まず、線が通っていること自体とてもありがたく、安心感があります。
- ・住宅人口が多い区間(立山町住宅街～舟橋村)から富山駅間は何があっても維持するようお願いします。今若い世代が高齢者になる時代になっても維持し続ける方針をアピールするだけでも村民は安心して住み続けることができると思います。
- ・人口減少、そしてリモートワーク等の通勤しない勤務形態が増えているなかで、公共交通の維持はたいへんな苦労があると思いますが、地鉄全線維持ができなければ、観光への影響も大きいのではないかと考えます。
人口減少する地域にとっては、観光も地域の活性化や地域振興に繋がっていると思いますので、全線維持していただけたらと思っています。
一方で、この問題を若い世代への先送りにだけはして欲しくないという思いもありますので、是非とも、沢山議論して、多くの人が納得できる解決策を見出していただきたいです。
- ・自分は地鉄に入社してから 29 年務めています。
お客様の安全面を含め地域にとって大きな役割を担って毎日仕事してきました。
鉄道線の運行維持にはお金がかかり負担はかなり大きいものですが、舟橋村は駐車場の完備、富山市への利便性も良く利用者も多い駅なので、舟橋村と富山地鉄が協力体制を取ることで地域公共交通の、未来の世代にも残せる日本一の村であってほしいと願います。安全面からの観点から、悲惨な事故を起こさないためにも地域の方が協力してこそ安心して輸送が出来ると思います。舟橋村の関係人口を増やすためにも無くしてはならない交通機関だと思います。モビリティバスとも今後上手く乗り継げる行路もあれば利用促進、地域が盛り上がると思います。また駅南口の駐車場でイベントが出来れば、舟橋村以外からも人が集まりやすく、地域活性化に繋がると思います。
- ・富山地方鉄道の良いところがあるので廃線にして欲しくない想いはあるのですが、どうしても車があると車で移動してしまうので、想いとは逆の行動をとってしまっていることに残念だなあと感じています。

■ 通学・通勤への配慮を求める意見(3 件)

- ・我が家には小さな子供がおりますので、将来は通学で利用させていただくことになると思います。交通によって進学先が限定されないような支援を考えていただきたいです。
- ・学生の通学利用ができる運営を維持して欲しい。橋の上など安全第一で。
- ・学生など、に影響が出ないようにして欲しいです。

■ 行政による支援・関与を求める意見(6 件)

- ・通勤・通学に使うため、路線維持に行政が積極的に係わるべき。
- ・電車がなくなることは、観光客にも影響が出るし通勤通学にも支障が出るため、地鉄だけに背負わせるだけでなく、行政が支援すべき。
- ・いろいろ大変な中、地鉄さんには毎日頑張ってもらって感謝してます。厳しいとは思いますが、全線維持でなくなったら困る方々も多いかとおもいます。ある程度行政投資はやむを得ないのかとも思います。
- ・村民が利用したくなる公共交通にしていくために、今後も連携をはかって欲しい
- ・行政の関わりに強制力を持たせることができないか。
- ・地鉄があることによる県への経済効果(立山登山の観光客など)はあると思われるので、それを定量的に把握して、地鉄に利益として一部還元してあげるような仕組みはどうか。

■ 運営の仕組み(経営形態・役割分担)に関する意見(4 件)

- ・純粋な民営会社なので行政の関わり問題が出てくる。あいの風のように 3 セクとして、行政が維持する社会インフラという形にすればよい。
- ・施設保有と運行管理の役割分離
- ・あいの風富山鉄道との将来的経営統合望みます
- ・県職員の天下り経営陣への着任は不要、実務者としての出向が望ましい。

■ 富山地方鉄道の経営努力を求める意見(8 件)

- ・行政が関わらないと維持が難しいのであれば仕方ないと思うが、地方鉄道側も変わる努力は必要
- ・富山地鉄本線必要であるが行政からの投資ありきで富山地鉄が経営して行くのはどうかなと。シマヤの道から富山大和まで地鉄の路線バスがあったらいいと思う。
- ・地鉄に対しては、行政投資ありきの経営スタイルから脱却させる意識をもたせることが重要だと思います
- ・地鉄は、民間としての企業努力を示して欲しい また、行政には、今後の高齢化社会を見据え公共交通維持の観点から議論を進めて欲しい
- ・富山地方鉄道社側から、一方的に行政に支援を求めています、本当に会社側でどうしようもないところまでにきているのかが疑問です。赤字ならば、責任は役員にある。役員報酬はどうしているのか。本業以外にかかる費用を削減することは全くできないのか？会社側の努力内容を見せてから各自治体に支援を願ってほしいです。報道されているものを見ても、そういう情報がないので私には誠意が見えないです。また、こうして欲しいという具体的なものは提示されているのでしょうか？金を出せって言うだけ？
- ・地鉄も株主に対し、過度な優待はやめたほうが良いのでは？
- ・行政として投資するならコンサルティングをしっかりとすべき。地鉄任せでは赤字が増えるばかり、企業努力が皆無
- ・地方鉄道が行政に投資を求めるのであれば、投資に見合う対価を示すべきです。それが経営責任だと考えます。富山地方鉄道は企業として社会に貢献責任を果たすことが当たり前と考えますが、公共交通機関であることを逆手に取り、行政へ瑕疵を押しつけてくるやり方は、経営として認められるものでなく、世の中を舐めきっています。
一般の企業経営者は経営環境が厳しい中、必死に戦い企業を守っています。それが出来ない無能経営者は退場するしかありません。

■ 行政の投資に慎重・反対の意見(6 件)

- ・多くの投資をする必要性は感じられない
- ・行政の投資なしで採算が合う範囲での存続。
- ・舟橋村在中の人で地鉄利用者はそんなに多くないと思うので、地鉄支援が必要なのであれば、本数を少なくしてもよいと思う。舟橋村の税金は他のことで使ってほしい。
- ・利用客の減少は人口減少に比例している。ましてや車社会の富山県では電車より車！利用しない村民にとって、税金の投入には賛成できない。
- ・駅までの移動を考えると、車移動のほうが圧倒的に便利であり、鉄道を使う理由は学生以外はあまり見当たらないのではないかと。自動運転が普及していけば、鉄道の意義はますますなくなっていくことが想定されるので、そこに過剰に投資するのはもったいない。であれば、学生用にバスなどを出し、今後の自動運転時代に備えた投資をしていくべきだと考えます。
- ・公金の使い道は未来への投資でなければならない。現状では、将来的に利用が増える見込みがない以上、公金を投入して無駄に延命だけさせるのは、血税をドブに捨てるような行為である。富山地方鉄道も営利企業である以上、採算が取れない路線を廃止するのは当然だと思うし、企業の赤字を解消するためにも廃止するべき。沿線の自治体が地方鉄道の存続を望むのであれば、集客できるような施設や観光資源を作ることや企業誘致に公金を使うべきで、富山地方鉄道にこれ以上、公金を使うのは愚の骨頂である。

■ 路線の縮小・区間の見直しに関する意見(13 件)

- ・利用者は減るので規模縮小は仕方がないと思う。
- ・あいの風と被ってる箇所と赤字区間切り離してほしい
- ・あいの風の並走部は思い切って廃止すべき
- ・少なくとも上市までは必要
- ・まず、不採算区間の廃線はマストだと思います。不採算区間の廃線無くして行政支援はありえないと思います。
- ・まず、社会インフラとして必要だが、並行区間や極度の不採算区間はバスなどに置換することが必要。現状維持は無理がある。
そのうえで行政は、電車や駅の無人化に伴う一次的な投資を中心に行うべきだと思います。
- ・利用頻度や、収益性を考えあいの風との隣接している駅などはあいの風を主として運行していき、地鉄電車については必要な人がいる利益率がある地域に絞って継続維持していくのがベストかなと思います。
- ・利用客が少ない駅の路線は維持にコストがかかりすぎて、そこに行政の投資を費やすのはどうなのかな？と個人的には思います。
- ・舟橋村は比較的地鉄での移動がしやすい所だと思います。本線では上市、立山線は寺田駅など中継地点と終点までの往復とかにできないかなと思います。
- ・長い目で見たときに、インフラの維持コストは極力下げるべきであり、あいの風並行区間を中心に縮小すべきとは思う。
立山線については、土日を中心に、朝夕の本数を維持し、県外からアルペンルートに来る顧客に対して利用してもらいやすいようにして、何とか維持してほしい。
下りは本数を減らして良いと思う。
通学の場合は通学補助金でカバーすればよいのでは？

- ・観光、通勤、通学、による利用者分析で一定水準を利用客が下回る場合は、存続希望の自治体が乗降客ベースで費用負担を必要とし、出来ないのであれば廃線、或いは廃駅とする。
尚一定水準とは地鉄が採算ベースを基準として適性に設定する。
行政は地鉄利用促進策として、他の鉄道より割高感が強い利用者の一部を負担(補助)する。
- ・課題はあるが滑川魚津間は廃止、魚津宇奈月温泉間はいいの風とやま鉄道支線と先ずはしたい。観光集客企画は3県3セクター社協調の下一万三千尺物語様で芦原、加賀、和倉、宇奈月温泉駅間直通の運行も興味はある。地鉄は本線について滑川、上市、舟橋、富山の実体的生活路線として地域住民概理解にて各行政区支援含め尽力してみても採算の程は？と思う。
- ・仮に行政が関わらなかつたら・・・どうなるんだ。普通に利益を産むには不採算部門はスクラップ&ビルドして事業再構築するしかない！

■ 代替交通・二次交通に関する意見(4件)

- ・行政が主体となって、代替交通機関(バス等)を整備した方が良いと思う。
- ・富山地方鉄道本線以外の交通手段をもっと充実させて欲しい
- ・地鉄を利用してる人がいるなら残すべきだと思うし、廃止するなら代わりになる公的な移動手段が必要だと思う。
- ・交通弱者の視点で考えて下さい。学生の通学はあった方が良いが、バスでも代替可能と思います。

■ 利便性の向上・利用促進に関する意見(8件)

- ・行政も富山地方鉄道もどこをターゲットに利用してもらいたいと考えているのか知らないのですが、仮に観光のことを言うならば他県に観光にいった全国共通 IC カードが利用できるのは非常に便利です。他県から来られた方が Suica 等使えないんですかと窓口で聞いているの目撃したことがあります。それを聞いてなんだかすいません！って思っていました。
もちろんローカル感が良いってこともあるかと思いますが、観光客としては便利が嬉しい。
エコマイカ導入されたとき、なんで？？共通のにすればイイのに！と思ってました。
共通にしなかった理由が運営的問題なのだとすれば行政の投資等あっていいと思います！
あと列車も線路も整備されればなお良しです。
- ・ICOCA が使えると便利。
- ・舟橋村などは、かつて実施していたパークアンドライド等、行政として協力できる方法等(通勤定期購入者等には駐車場利用料金を無料又は割引くなど)を検討実施するなどにより支援する。
- ・駐車場の無料化
- ・パークアンドライド促進で駐車場を無料にするところがあるように、以前のように駐車場無料にすれば、村の収入は減るが乗る人はそれなりに増えると思います。あと、舟橋駅を経由するルートバスを運用すれば、車に乗れない人も駅が利用しやすくなる。
- ・車のない人には料金の半分出してもらえたり、又、年間定期が御手頃な金額で購入できたら嬉しいです。
- ・乗り降りの仕方が特殊(乗る列車と降りる列車の指定がある)なのでたまに乗るとそのルールがわかりにくくて困る。
- ・行政は利用者増加のための取り組みをすべき

■ 運行本数・ダイヤ・路線網に関する意見(7件)

- ・通学、通勤時間帯は今まで通りのダイヤを維持してもらいたい。
日中は、1 時間に 1~2 本などのダイヤでもいいのでは？

- ・昼間の大幅な減便も可。
- ・運行ダイヤの見直し
- ・朝ラッシュ時の3両編成を増やして欲しい
- ・地鉄を市内電車に接続
- ・稲荷町駅、岩峯寺駅、寺田駅の環状線化
- ・観光客と住民の差別化(列車の区別など)をしてほしい。

■ 観光への活用に関する意見(4件)

- ・宇奈月温泉や、立山の観光をもっとアピールして電車を利用してもらうようにして欲しい。旅行者にも学生にも、年配の方にも大事な足なので。免許返納しても足が無ければ、何処にもいけない。交通弱者の事も考えて欲しい
- ・地鉄は立山や宇奈月など観光資源が多くあるのに、これらの活用を考えていない。一風かわった車両で直通運行するなど、住民の足とは違う運行方法を考えるべき
- ・海外や県内外の立山への観光については、大きな収益も見込めるため、立山駅までは行政投資を積極的に行っても残すべき。また、県内の人へ向けて、さらにリピートして観光に来てもらうため、立山駅周辺にお店をさらに増やすように行政介入して出店しやすい政策をしたり、県民限定キャンペーンとして地鉄運賃を下げるなどサービスを拡充させたら良いと思う。実際、以前にアルペンルートの県民限定半額キャンペーンを行っていた時は、客足は増えていたのではないかなと思う。また、先日日テレのヒルナンデスで石原良純の鉄道旅として、富山地鉄を取り上げていたことは良い告知方法だと思った。全国テレビでももっと黒部、魚津、滑川の地鉄路線沿いを取り上げてもらい、告知をすれば、その路線沿いに出店しようとする若者向けの企業も増えるのではないかな。まずは知ってもらうためにテレビなどマスメディアでどんどん告知させること、県内のリピート客を掴むことの二つが肝かと思う。
- ・維持する場合でも、大井川鉄道など参考はたくさんあると思います。但し、そのための村長や議員の観光視察は全く無用です。頭を使って考えて下さい。

■ 駅周辺・沿線のまちづくりに関する意見(3件)

- ・駅周辺や線路周辺を活気づけるような、定期的な維持や整備が必要と捉えております。
- ・行政が関与した所で変わらない。駅、周辺で人々が集まる多目的施設の整備、他の、地域から、人々が汽車に乗って来ようと思う場所を造ってほしいと思う。
- ・沿線の宅地開発の規制緩和(未開拓農地など)
宅地が増加すれば商業施設や企業誘致も行う

■ 安全性に関する意見(4件)

- ・安全性をしっかりと確認して欲しい。
- ・東京から来た人にジェットコースターかと言われた。保線など安全確保のために施設管理を行政が積極的に支援すべきだと思う。
- ・駅が古いところが多く、列車や線路自体も古さを感じるので、子供が通学で利用するのに抵抗がある(安全性など)。
- ・車両、線路等の設備の安全性が担保できないのであれば廃線で良い。

■ 議論の進め方・情報公開に関する意見(5件)

- ・村長が鉄道に関して考えてることを開示して欲しいです。

- ・若い世代がどのように考えられているか等のアンケート結果を基に議論が必要だと思う。今はどのような形がよいのか正直わからない。
- ・旅行者含め、人が増えないと利用が増えない事はわかっているのでは？行政含め、トータルで考えるべきだと思います。
- ・あまりにも杜撰で恣意的なコスト試算とその試算をもとに議論している行政の姿が残念無念。
- ・ほとんど利用しない人の意見を考慮する必要はない

■ その他(5件)

- ・特になし
- ・特になし
- ・よくわからない
- ・車に乗れなくなった時に 交通機関は必要だと思うが、駅まで 歩いて行き、利用するか、また今は買い物、遊びなどで利用するが、今後外出機会も少なくなり、利用する事があるかはわからない。
- ・Q4 で、通勤通学と私用の両方の選択肢が無いのはおかしくないですか？