

鉄軌道王国とやまの価値最大化に向けて

～鉄軌道が支える経済活動の波及効果は316億円/年、公益性の再定義・好循環の可能性～

2026年6月

 **DBJ** 株式会社日本政策投資銀行
富山事務所

 **DBJ** 株式会社日本経済研究所
日本政策投資銀行グループ

要旨

地方の公共交通を取り巻く環境が厳しさを増す中、持続可能で利便性の高い公共交通サービスの維持に向け、地域の官民・他分野の連携が求められている。本調査では、鉄軌道が富山にもたらしてきた価値・効果を可視化・定量化し、その価値を地域の多様な主体と共有するとともに、富山における鉄軌道の価値最大化に向けた考察を行う。

【富山県における鉄軌道の特徴と課題認識】

- 富山県は多様な鉄軌道を有し、生活路線や観光資源として活用されるとともに、LRT導入など先進的な取り組みを進めてきた。県内の鉄軌道網は都市構造を支える基盤であり、営業キロや駅数、駅勢圏（駅から500m圏内）の居住人口割合などの指標はいずれも高水準にあり、鉄道へのアクセス利便性の高さが示されている。
- 一方で、自動車依存度は高く、通勤・通学における鉄道利用率や高齢者の免許保有率は低い水準にある。こうした状況は自動車を前提とした移動構造の固定化を示しており、将来的な移動手段確保に向けた課題となっている。
- 県内の駅別乗降客数比較では、富山地域・県西部（高岡地域・砺波地域）で利用水準が概ね維持されている一方、県東部（新川地域※1）では低迷が続き、コロナ以降の回復が十分でない区間も多い。県東部では、県内他地域と比較しても人口減少が進行しており、地域・路線間の利用状況の差は県内の鉄道ネットワーク全体の持続性に影響を及ぼすおそれがある。こうした状況を踏まえ、鉄道のあり方について地域全体として将来を見据えた議論を進めていくことが不可欠である。

【鉄軌道がもたらす影響・効果の可視化】

- 鉄軌道が富山にもたらしてきた多様な価値を可視化するため、各種文献・レポートを基に、公共交通の利便性向上が地域にもたらす影響をキーワードの抽出により整理した。その上で、富山の地域性を踏まえて関連性の高い要素を抽出し、ロジックツリーの手法により因果関係を整理することで、鉄軌道の利便性向上と複数の政策領域における効果・関係性を整理した。
- これにより、鉄軌道の多様な価値・効果を、「経済・観光」「社会・生活」「環境・安全安心」の3つの領域に集約して整理した。その結果、「経済・観光」では中心市街地や企業活動の活性化、観光振興、「社会・生活」では居住地としての魅力向上やソーシャルキャピタル※2の醸成、「環境・安全安心」では、地球環境への貢献や生活・都市機能の安定性の確保といった効果が確認された。これら3領域は相互に関連し合いながら、鉄軌道の存在が地域課題の解決や魅力向上に寄与している関係性が整理された。こうした鉄軌道の本質的な価値を正しく理解することが、今後の鉄軌道のあり方を巡る議論を深める基盤になると考えられる。

【鉄軌道が富山にもたらす効果の定量化】

- 効果の定量化にあたっては、金額の把握が可能で鉄道利用と直接的に関連する「運賃収入」及び「鉄道利用に伴う消費」を対象に試算を行った。新幹線や一部観光路線を除く県内鉄軌道の利用客を試算対象とし、総数は概ね5万人/日（実人数換算後）に及ぶ。
- 鉄道利用に伴う消費について、「i 通勤」及び「ii 買物・飲食・娯楽等」といった日常的な外出に伴う消費（県内客中心）と、「iii 観光・レクリエーション」及び「iv 出張・業務」といった非日常的な外出に伴う消費（県外客中心）の二つに類型した。さらに、「ii 買物・飲食・娯楽等」は平日と休日、「iii 観光・レクリエーション」及び「iv 出張・業務」は日帰り客と宿泊客に区分することで、曜日や来訪目的に応じた消費額の違いにも留意し、対象者数及び消費単価の設定を行った。

※1 新川地域：魚津市、黒部市、入善町、朝日町

※2 地域内における人々の信頼関係やつながり、相互扶助の関係性など、社会的な関係資本を指す

（以下次葉）

要旨

- ・ 鉄軌道利用に伴う消費額は約247億円となり、運賃収入約43億円を含む総額は約291億円と、富山県内民間最終消費支出額の約1%に相当する規模となった。観光・ビジネス等の非日常的な外出に伴う消費額は日常消費額の約3倍、県内観光消費額の約16%となっており、鉄軌道が交流人口を誘引し、外需型消費を創出する基盤のひとつになっていることが確認された。
- ・ さらに、これらを基に算出した経済波及効果は約316億円/年となった。なお、本推計には、鉄軌道の利便性向上によってもたらされる、駅周辺や中心市街地における人流の変化を契機とした商業施設等の立地、企業立地の促進による生産性向上や企業活動の活性化など、副次的な効果や好循環を通じた地域経済への影響は含まれていない点に留意が必要である。

【富山における鉄軌道の価値最大化に向けて】

- ・ 本調査を通じ、富山における鉄軌道が、住民の生活や地域経済、都市・地域構造の形成、環境や安全安心など、多様な領域に一定の役割を果たしてきたことが、定性的・定量的両面から確認された。
- ・ 人口減少やインフラ維持負担の増大により鉄軌道を取り巻く環境が厳しさを増す中、事業者単独ではなく、地域の多様な主体が連携して中長期的に支える仕組みを検討していくことが重要である。
- ・ 本調査で示したとおり、鉄軌道は地域住民のみならず来訪者の移動や消費を通して地域経済を下支えし、地域の魅力向上にも寄与している。こうした認識の下、鉄軌道を地域の社会基盤・公共サービスの一部として位置付け、行政、事業者、企業、住民などがその価値を共有しながら、維持・利便性向上に取り組んでいくことが求められる。

(1) 公益性の再定義

- ・ 鉄軌道の公益性を、移動手段にとどまらず、移動機会の確保や地域経済への波及、都市構造の形成といった将来の地域像の実現に資する多様な効果として再定義し、関係者間で共有していくことが、地域全体で鉄軌道を支えるための重要な視点となる。

(2) 好循環創出のためのシナリオ共有

- ・ 人口減少や少子高齢化を背景に、利用者減少とサービス水準低下が重なる悪循環に陥るリスクが高まっている。こうした状況を踏まえ、これまでの独立採算を前提とした支援のあり方から、地域全体で鉄軌道を支える仕組みへと転換していくことは、一つの方向性として考えられる。幅広い主体による負担の共有や協力・参画を通じて、利便性向上と利用者増の好循環を生み出し、それを地域の活力・魅力向上につなげるというシナリオを関係者間で共有していくことが重要である。

(DBJ富山事務所 田中悟史、吉田志穂、遠藤由梨奈、(株)日本経済研究所 西野郁夫、井手優太)

目次

1. 富山の鉄軌道の状況～「鉄軌道王国とやま」に関する現状認識～	3
2. 鉄軌道が富山にもたらす影響・効果の可視化・定量化	11
3. 鉄軌道王国とやまの価値最大化に向けて	19
Appendix. 先進事例から得られる示唆	22

1. 富山の鉄軌道の状況～「鉄軌道王国とやま」に関する現状認識～

鉄軌道王国としての富山の優位性①

鉄軌道の多様性と先進性

- 富山県は、在来線、第三セクター鉄道、LRT・路面電車、観光列車など、多様な鉄軌道が集積する地域であり、県ではこれを「鉄軌道王国とやま」と位置付け、その魅力を総合的に発信している（図表1-1）。県内の鉄軌道網は、地域住民の日常的な移動を支える生活路線としての役割に加え、観光客の周遊や地域イメージの向上に資する観光資源としての側面も併せ持っている。
- 生活路線から幹線、観光路線まで、移動目的や利用者ニーズに応じた多様な鉄軌道が重層的に存在することは、移動手段の選択肢を広げるとともに、観光客の回遊性向上や地域活性化に寄与し、富山県の利便性と魅力を下支えする重要な基盤となっている。
- また、富山県の鉄軌道施策は、全国的にも先進的な取り組みとして評価されてきた。富山ライトレールは、2006年に日本初の本格的LRTとして導入され、自治体がJR路線を引き受けた。路面電車分野において全国初となる上下分離方式を採用し、新幹線開業後には南北接続を実現するなど、コンパクトな都市構造を意識した人流促進策が段階的に展開されている。加えて県西部では、万葉線が2002年に第三セクター方式により再生され、地域主導による公共交通維持の先駆的事例となった。さらに、城端線・氷見線は2029年ごろを目途にJR西日本からの風とやま鉄道へ事業主体を移管する計画があり、持続可能な鉄軌道ネットワーク構築に向けた取り組みが継続している。

図表1-1：移動目的・利用者ニーズに応じた多様な鉄軌道

まちなかを走るLRT・路面電車

- 富山市内電車（富山地方鉄道）



- 万葉線



県内の基幹交通

- 富山地方鉄道
（本線、立山線、不二越・上滝線）



- あいの風とやま鉄道



- J R 城端線・氷見線

首都圏・関西圏を結ぶ広域交通

- 北陸新幹線



近隣県を結ぶ広域交通路線

- J R 高山本線

各路線

- 観光列車、各種イベント列車

観光路線

- 黒部峡谷トロッコ電車



- 立山黒部アルペンルート
（ケーブルカー）

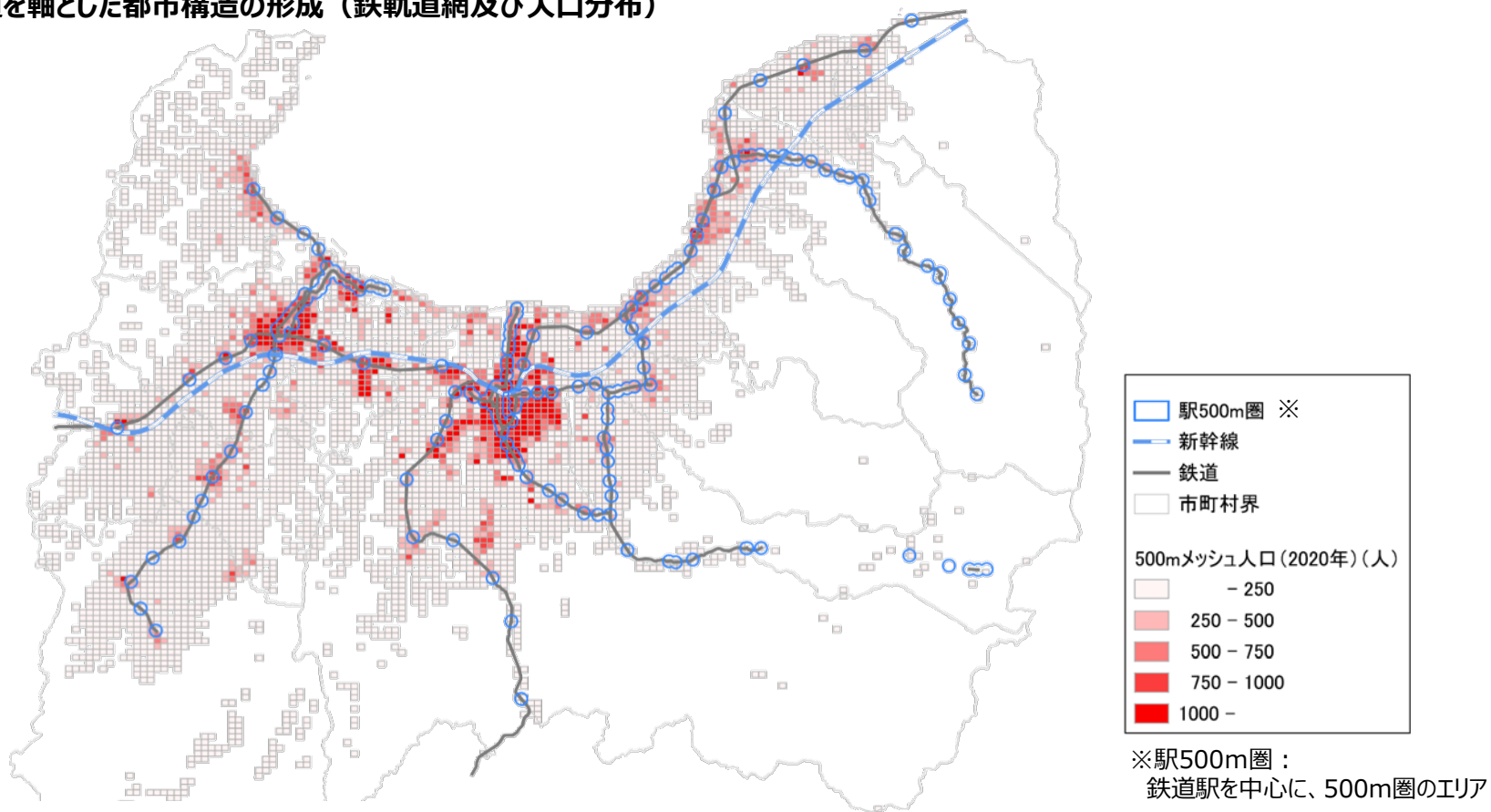


鉄軌道王国としての富山の優位性②

鉄軌道を軸とする都市・地域構造の形成

- 富山県では、利用者の活動ニーズに応じて、在来線、第三セクター鉄道、LRT・路面電車などが相互に結節・補完する、多様かつ重層的な鉄軌道網が形成されている。これらの鉄軌道は、単独で機能するのではなく、結節点を介してネットワークとして連続的に構成されており、都市内外の移動を支える基盤となっている。
- この鉄軌道網を軸として、駅周辺を中心に人口が集積する都市・地域構造が形成されている傾向がみられる。特に、複数の鉄軌道路線が結節する拠点駅周辺では、周辺地域と比較して人口集積が相対的に高く、鉄軌道と居住地の近接性が都市構造に関連していることが示唆される（図表1-2）。

図表1-2：鉄軌道を軸とした都市構造の形成（鉄軌道網及び人口分布）



参考：鉄軌道インフラ（駅数・営業キロ数）の都道府県比較

- 富山県内の鉄軌道インフラ（駅数・営業キロ）について、人口規模及び面積規模あたりに換算し、他県と比較すると、民営鉄道に関する指標が相対的に高い水準にあることが確認できる（図表1-3、1-4）。人口10万人あたりの営業キロは全国1位、同駅数では2位となっている。
- また、面積あたりに換算した場合には、大都市圏の都道府県が上位を占める中で、営業キロ及び駅数のいずれについても全国6位に位置している。

図表1-3：全路線（JR・民鉄・地下鉄）の状況

図表1-4：民鉄の状況

駅数					
富山県：200駅（全国16位）					
駅数/人口10万人			駅数/面積（km ² ）		
1	高知県	24.5	1	東京都	35.4
2	富山県	19.1	2	大阪府	27.6
3	福井県	16.9	3	神奈川県	17.0
4	岩手県	16.0	4	愛知県	9.8
5	秋田県	15.2	5	福岡県	7.3
			10	富山県	4.7
営業キロ					
富山県：416.7km（全国31位）					
営業キロ/人口10万人			営業キロ/面積（km ² ）		
1	岩手県	80.7	1	東京都	49.2
2	秋田県	62.0	2	大阪府	40.2
3	青森県	56.3	3	神奈川県	31.9
4	山口県	55.0	4	愛知県	18.3
5	島根県	53.4	5	埼玉県	18.3
12	富山県	39.8	14	富山県	9.8

駅数					
富山県：166駅（全国7位）					
駅数/人口10万人			駅数/面積（km ² ）		
1	高知県	17.0	1	東京都	18.1
2	富山県	15.8	2	大阪府	16.7
3	福井県	9.0	3	神奈川県	10.8
4	三重県	8.8	4	愛知県	6.5
5	長崎県	7.6	5	埼玉県	4.3
			6	富山県	3.9
■ 営業キロ					
富山県：200km（全国9位）					
営業キロ/人口10万人			営業キロ/面積（km ² ）		
1	富山県	23.6	1	大阪府	20.8
2	岩手県	20.1	2	東京都	19.1
3	高知県	19.4	3	神奈川県	12.5
4	三重県	16.8	4	愛知県	10.1
5	青森県	13.8	5	埼玉県	9.2
			6	富山県	5.8

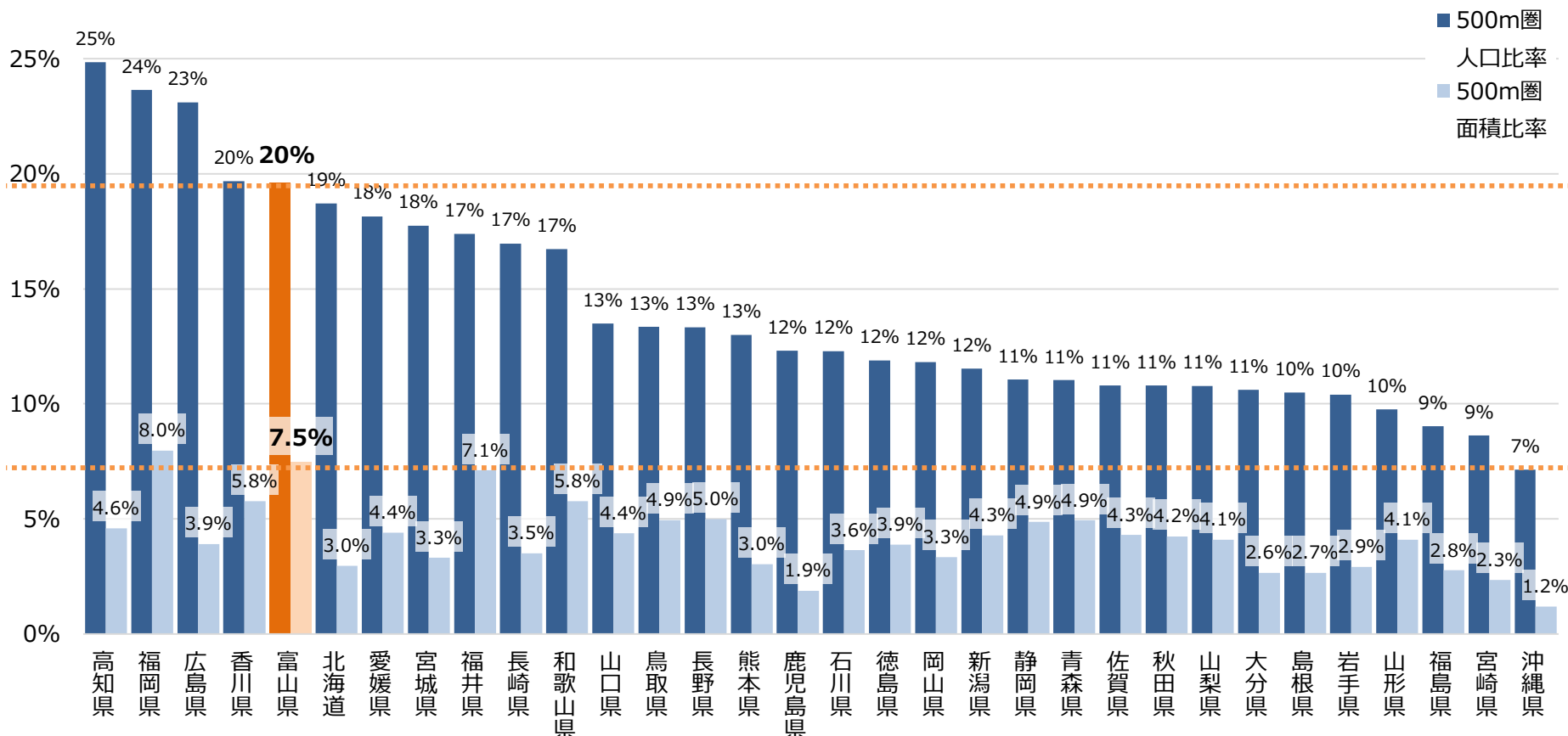
出所) 令和4年版都市・地域交通年報（一般財団法人運輸総合研究所）等を基に作成

鉄軌道王国としての富山の優位性③

鉄道へのアクセス利便性（都道府県比較）

- 富山県における、駅から500m圏内（以下、駅勢圏という）に居住する人口割合は、全国（三大都市圏※¹及びその近郊を除く）で5番目に高く、また駅勢圏面積の割合は、福岡県に次いで2番目に高い水準にある（図表1-5）。これらの指標から、富山県は鉄道へのアクセス利便性が相対的に高い地域であることがわかる。
- このような傾向は、駅を中心とした居住地の分布や、鉄軌道を軸とする都市・地域構造が一定程度形成されてきたことを示唆するものであり、富山県の都市構造上の特徴が数値として表れていると考えられる。

図表1-5：駅勢圏に居住する人口、駅勢圏面積の割合



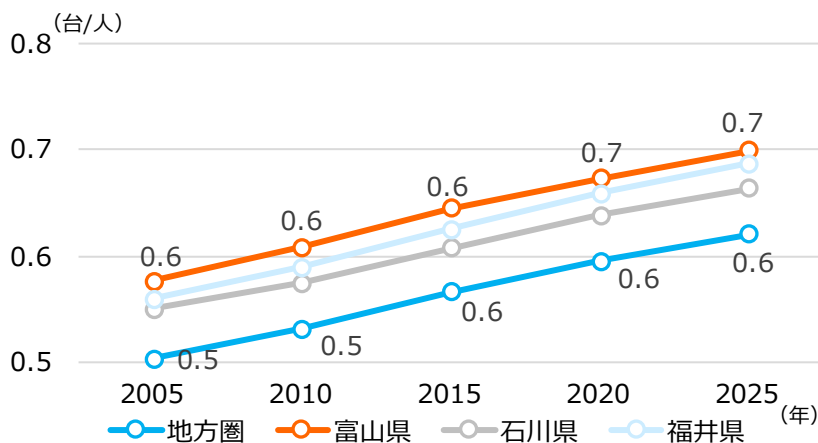
※1 本稿では、三大都市圏を「東京圏（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県）」、「名古屋圏（愛知県、岐阜県、三重県）」、「大阪圏（大阪府、兵庫県、京都府、奈良県）」として整理出所）令和2年国勢調査人口メッシュ（総務省）及び国土数値情報（国土交通省）等を基に作成

鉄軌道を取り巻く環境の変化①

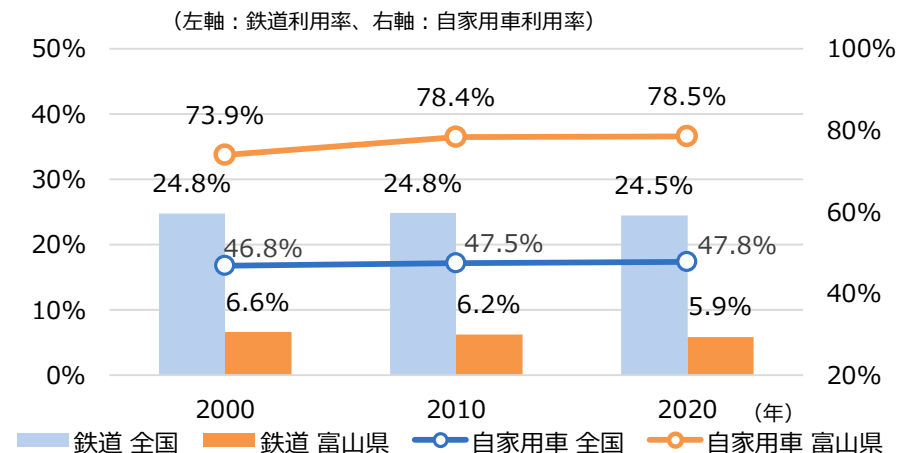
自家用車への依存度

- 富山県は、鉄道へのアクセス条件が比較的整っている一方で、自動車への依存度が高い。1人あたりの乗用車保有台数は過去20年で0.6台から0.7台と増加しており、地方圏（三大都市圏を除く都道府県）を上回る水準で推移している（図表1-6）。通勤・通学における鉄道利用の比率も全国を下回っており、6.6%から5.9%へと低下傾向にある（図表1-7）。
- 高齢者の運転免許保有率は地方圏と比較して高い水準にあり、上昇幅も大きい傾向にある（63%→67%）（図表1-8）。免許返納率は地方圏と同程度ではあるものの、減少幅は小さい（2.3%→1.8%）（図表1-9）。こうした状況は、高齢層においても自家用車を前提とした移動構造の固定化を示しており、人口減少・高齢化が進行する中で、将来的な移動手段確保に向けた課題となっている。

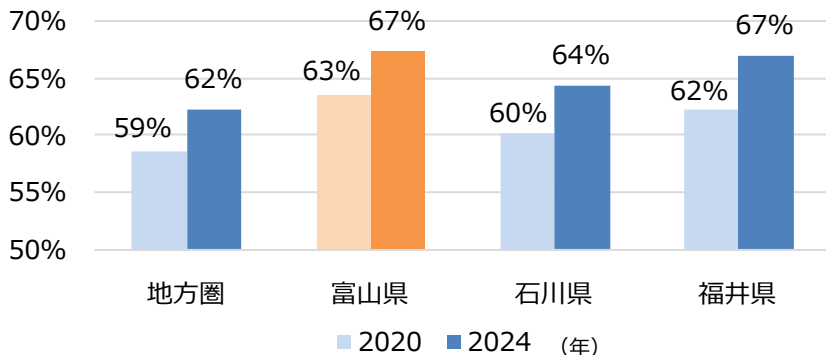
図表1-6：1人あたり乗用車保有台数（台/人）の推移



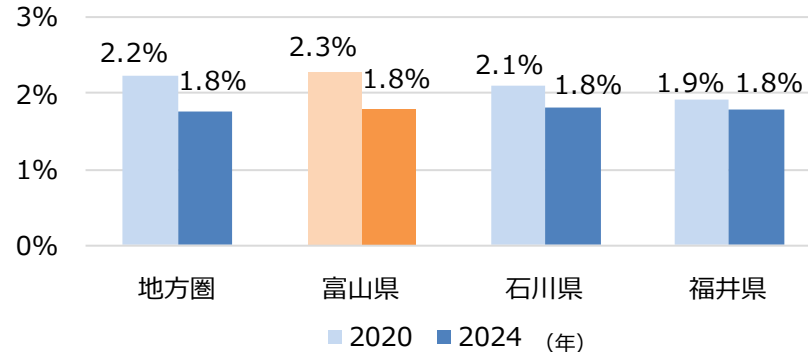
図表1-7：通勤・通学における鉄道利用の状況



図表1-8：高齢者の免許保有状況



図表1-9：高齢者の免許返納状況



出所) 自動車保有台数（一般財団法人自動車検査登録情報協会）、運転免許統計（警察庁）、住民基本台帳（総務省）を基に作成

鉄軌道を取り巻く環境の変化②

エリア別の鉄道利用状況

- 鉄道利用状況について、富山地方鉄道及びあいの風とやま鉄道を11の区間に分け、駅別乗降客数を集計し、2023年（最新年）と2015年（北陸新幹線開業後の基準年）を比較した。その結果、富山市中心部及び県西部では2015年の水準を上回っている一方、県東部は多くの区間が2015年の水準を下回っており、利用者数は相対的に低迷している状況が確認される（図表1-10）。
- また、富山地域や県西部（高岡地域・砺波地域）では、新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少した利用者数は回復傾向がみられるのに対し、県東部（新川地域）ではその後の回復の動きが限定的である（図表1-11）。

図表1-10：エリア別の鉄道利用状況（2015年と2023年の比較）

※富山地方鉄道、あいの風とやま鉄道を11の区間に分け、区間ごとに駅別乗降客数を集計。

①～⑦ 富山地方鉄道

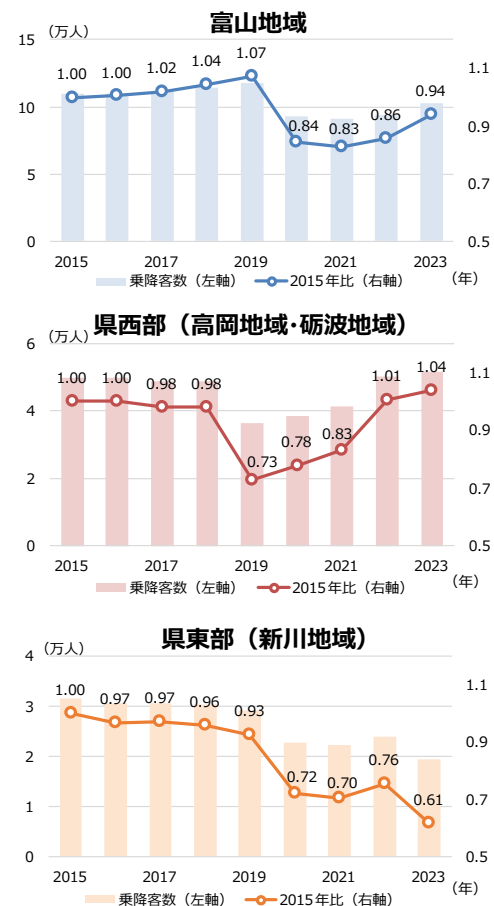
⑧～⑪ あいの風とやま鉄道

※2015年時点と比較し、
駅別乗降客数の合計が増加している区間をオレンジ、
減少している区間をブルーで表示



出所) 国土数値情報「駅別乗降客数」(国土交通省)を基に作成

図表1-11：エリア別の鉄道利用状況
(乗降客数推移)

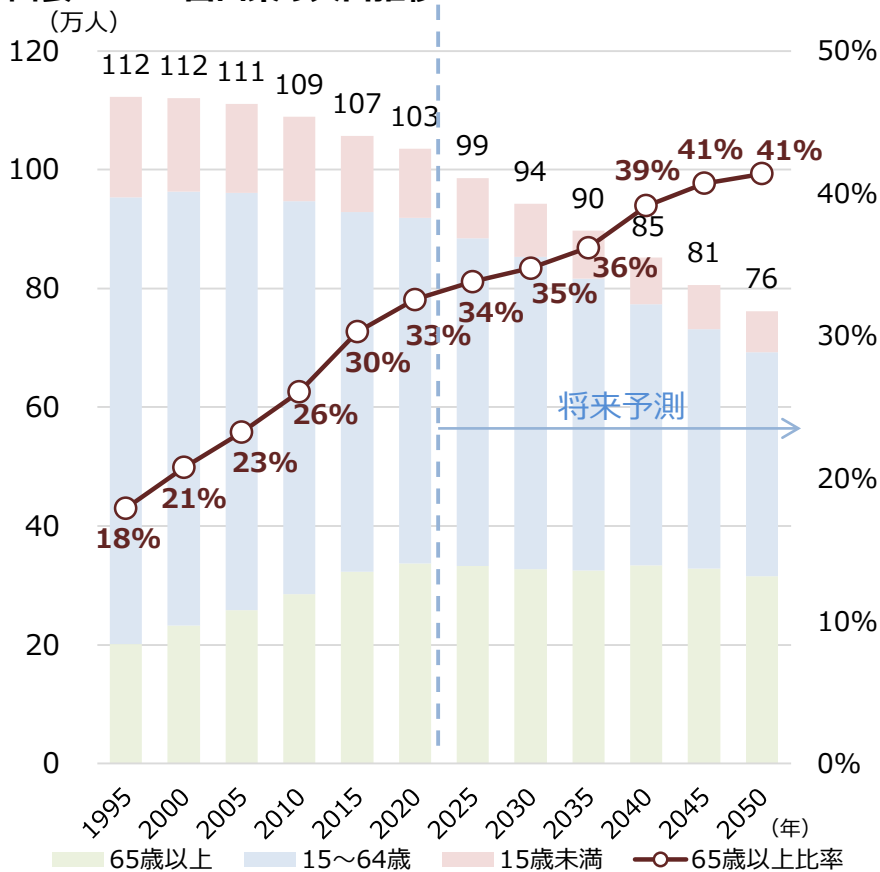


鉄軌道を取り巻く環境の変化③

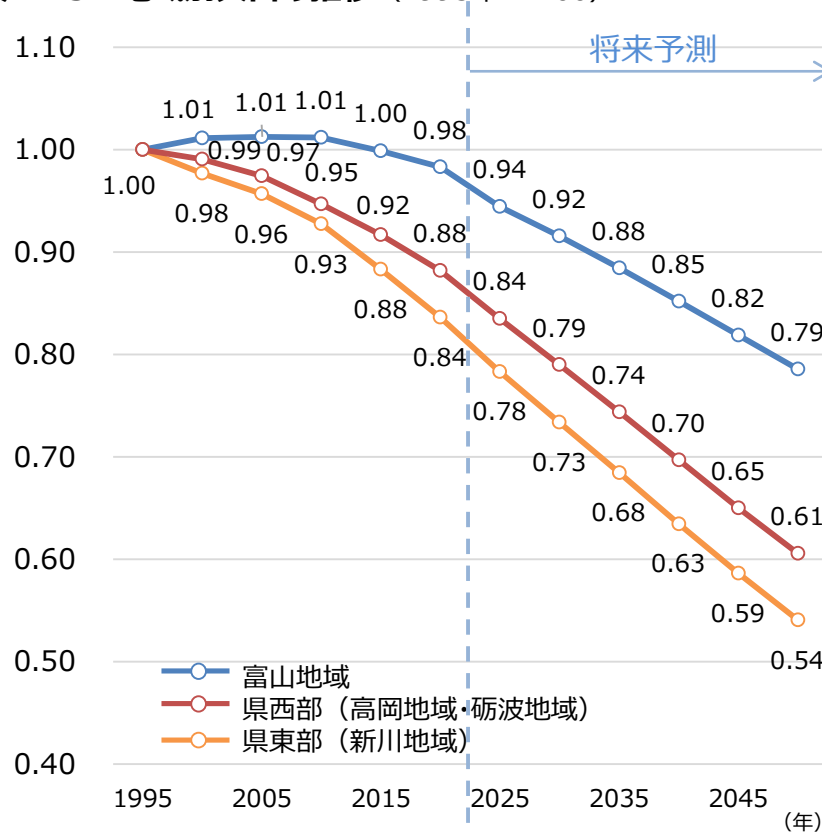
人口減少の推移（将来推計人口）

- 今後、富山県では人口減少及び少子高齢化が一層進行すると予測されている（図表1-12）。地域別にみると、前頁で示したとおり鉄道利用者数の減少が顕著な県東部（新川地域）において、その傾向がより強く表れており、将来的には鉄軌道を取り巻く環境がより厳しさを増す可能性がある（図表1-13）。
- このような地域や路線による利用状況の差や人口動態の変化は、特定地域の問題にとどまらず、県内の鉄道ネットワーク全体の持続性に影響を及ぼす可能性がある。人口減少・少子高齢化が進行する中では、従来の延長線上の対応には限界があり、交通事業者や行政だけでなく、地域全体として将来を見据えた議論を進めていくことが不可欠である。

図表1-12：富山県の人口推移



図表1-13：地域別人口の推移（1995年=1.00）



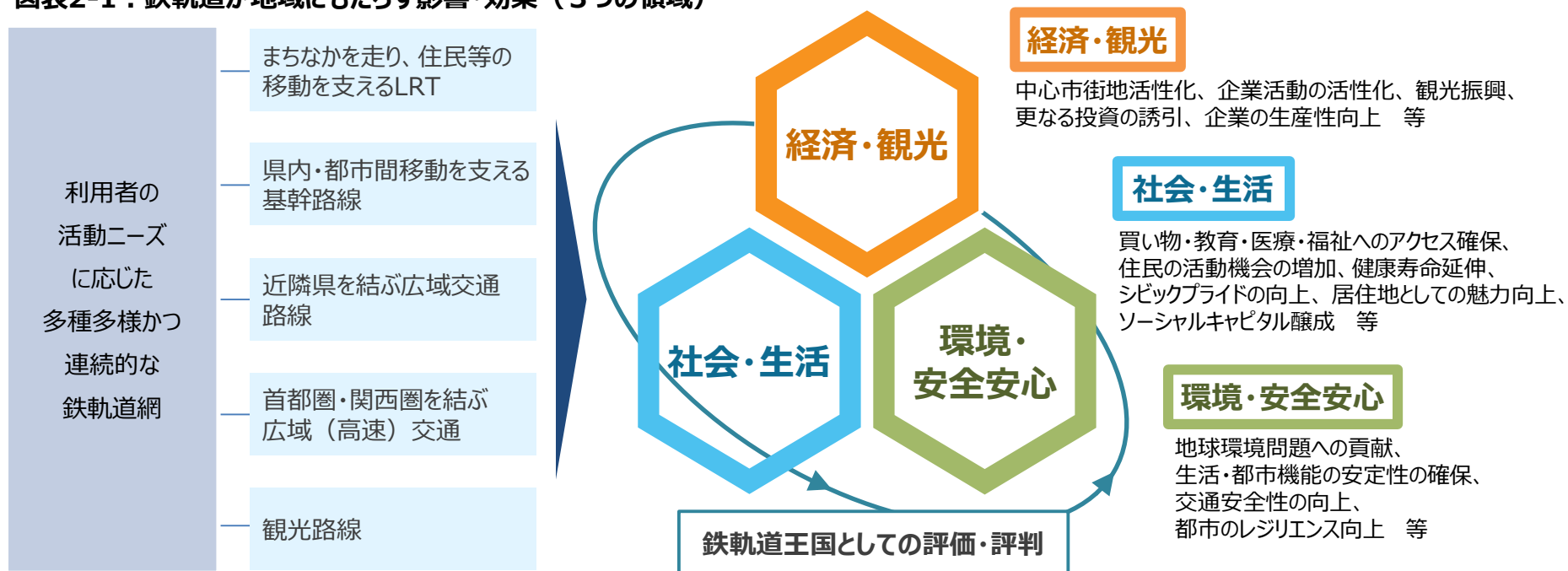
出所) 国勢調査（総務省）、日本の将来推計人口（令和5年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）を基に作成

2. 鉄軌道が富山にもたらす影響・効果の可視化・定量化

(1) 影響・効果の可視化

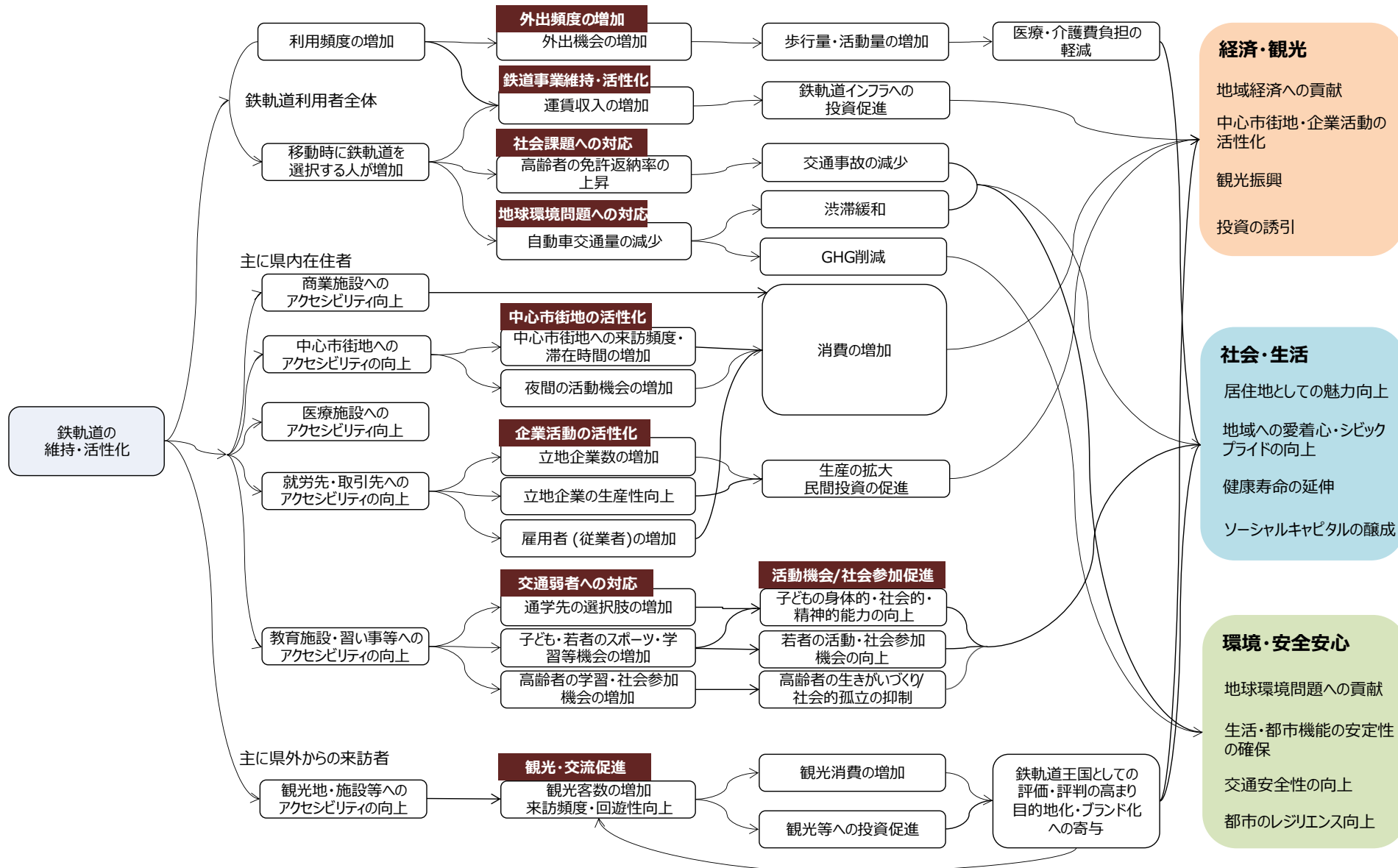
- 前章で整理したとおり、鉄軌道を取り巻く環境は厳しさを増しており、富山においても一部区間のあり方について、関係自治体を交えた検討が進められている。こうした議論を進めるにあたり、住民を含めた幅広い関係主体が、富山における鉄軌道の価値を共有・再認識することの意義は大きい。そこで本章では、鉄軌道が富山にもたらしてきた多様な価値を整理・可視化する。
- 具体的には、各種文献・レポートを基に、公共交通の利便性向上がもたらす地域への影響・効果として取り上げられているキーワードを幅広く抽出した。その上で、富山の地域性を考慮し、特に関係の深いと考えられるキーワードを選定した。さらに、ロジックツリーの手法を用い、これらのキーワード間の因果関係を念頭に一つの図に整理することで、鉄軌道の利便性向上と幅広い政策領域における効果との関係性を整理した（関係図は次頁参照）。
- これにより、鉄軌道の多様な価値・効果を、「経済・観光」「社会・生活」「環境・安全安心」といった3つの領域に集約・簡略化して整理した。その結果、「経済・観光」の領域では、中心市街地や企業活動の活性化、観光振興といった効果が、「社会・生活」の領域では、居住地としての魅力向上や、ソーシャルキャピタルの醸成といった効果が確認された。また、「環境・安全安心」の領域では、地球環境問題への貢献や、生活・都市機能の安定性の確保などといった効果が整理され、これら3つの領域が相互に関連し合いながら、鉄軌道の存在が地域課題の解決や魅力向上に寄与している関係性が整理された（図表2-1）。こうした鉄軌道の本質的な価値を正しく理解することが、今後の鉄軌道のあり方を巡る議論を深めていく上での基盤になると考えられる。

図表2-1：鉄軌道が地域にもたらす影響・効果（3つの領域）



参考：要素の抽出・因果関係の整理

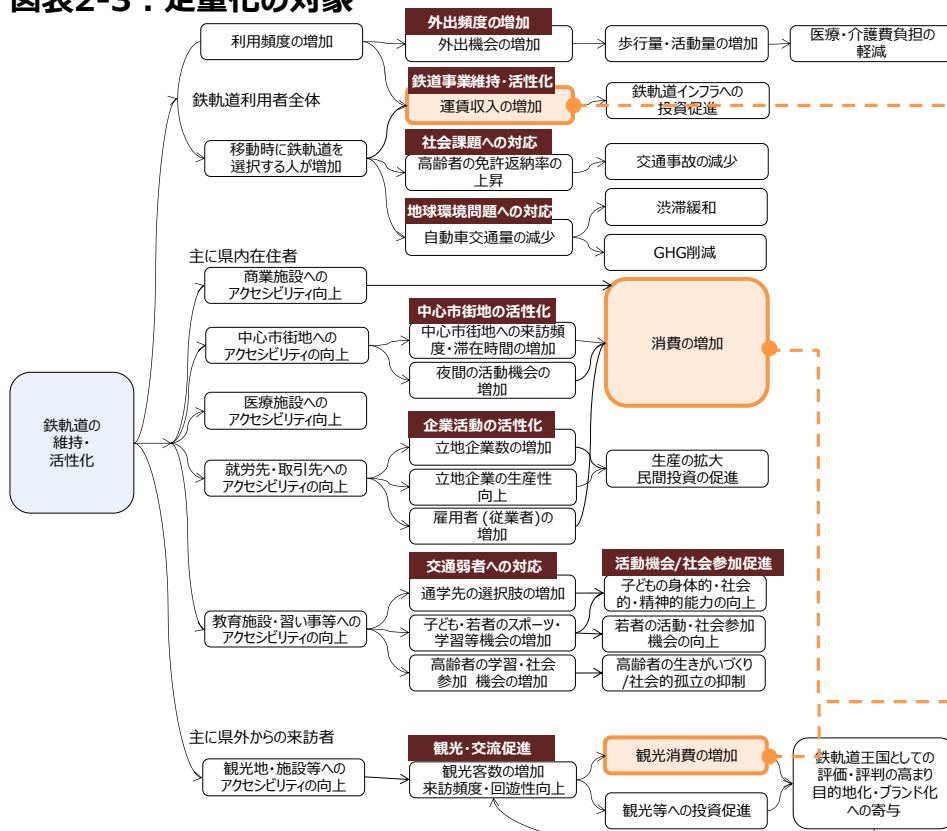
図表2-2：公共交通の充実によって得られる効果



(2) 影響・効果の定量化 - 定量化の対象 -

- 鉄軌道が存在することによる地域への影響・効果の規模感を把握するため、前頁で可視化した影響・効果（定性的整理）のうち、金額として把握可能であり、かつ鉄道利用と直接的な関係が確認できる要素として、「①運賃収入」及び「②鉄道利用者による消費」を対象に試算を行った（図表2-3）。
- 鉄軌道の利便性向上を通じては、駅周辺のにぎわい創出や企業活動の活性化など、より広範な副次的効果や好循環が生じ得ることが指摘されている。しかし、これらの効果については、鉄道の維持・利便性向上との因果関係を統計的に切り分けることが難しく、利用可能なデータや手法にも制約があることから、本調査では試算可能な範囲に対象を限定した。
- なお、公共交通の存廃を巡る議論においては、公共交通を廃止した場合に新たに生じる福祉・医療・交通安全等の代替的な行政コストと、公共交通の運用に対する財政支出を比較する手法（クロスセクター分析）も用いられることがある。これに対し、本調査では、存廃の是非を直接評価することを目的とするのではなく、県内消費のうち鉄軌道が支えている経済活動の概ねの規模感を把握することを主眼としている。

図表2-3：定量化の対象



① 運賃収入

- 県内の鉄軌道路線の運賃収入は約43億円※1である。
- 新幹線、一部観光路線については除外（「鉄道利用者による消費」の試算も同様の考え方で実施）

事業者	路線	運輸収入
あいの風とやま鉄道（株）	あいの風とやま鉄道	約12億円
富山地方鉄道（株）	軌道	約13億円
	鉄道	約9億円
西日本旅客鉄道（株）	城端線	約3億円
	氷見線	約1億円
	高山線	約4億円
万葉線（株）	万葉線	約2億円

※1 四捨五入しているため、合計は一致しない
出所) 2023年3月期 有価証券報告書（JR西日本）、
鉄道統計年報【令和5年度】（国土交通省）を基に作成

② 鉄道利用者による消費

- 日常的に生じる、主に県内客による外出、非日常的な（主に県外からの観光・ビジネス等を目的とした）外出に分類し、試算した（詳細は次頁以降を参照）

鉄道利用に伴う消費額の試算 – 試算対象者及び単価の設定 –

- 試算対象者は、統計資料や各社公表資料を基に、路線別、定期・非定期別の鉄道利用者数を把握した。その上で、消費額試算に必要な前提を整理するため、統計資料等を用いて消費行動の類型化及び対象者数の絞り込みを行った。なお、分析には2023年の数値を使用し^{※1}消費額試算に際しては、延べ人数を実人数に換算^{※2}した上で、試算対象者数を設定している（図表2-4、2-5）。
- 試算対象とする消費行動は、「i 通勤」及び「ii 買物・飲食・娯楽等」といった日常的な外出に伴う消費と、「iii 観光・レクリエーション」及び「iv 出張・業務」といった非日常的な外出に伴う消費の二つに類型した。さらに、「ii 買物・飲食・娯楽等」は平日と休日、「iii 観光・レクリエーション」及び「iv 出張・業務」は日帰り客と宿泊客等に区分することで、曜日や来訪目的に応じた消費額の違いにも留意し、対象者数及び消費単価の設定を行った。
- 試算対象者の類型及び対象者数、消費単価を図表2-6に示す。試算対象者の絞り込みや類型方法については、次頁を参照されたい。

図表2-4：試算対象路線における鉄道利用者数（2023年実績）

事業者	路線	鉄道利用者数（延べ人数）
あいの風とやま鉄道（株）	あいの風とやま鉄道	約1,447万人/年（約4.0万人/日）
富山地方鉄道（株）	軌道及び鉄道	約1,256万人/年（約3.4万人/日）
西日本旅客鉄道（株）	城端線・氷見線・高山線	約820万人/年（約2.2万人/日）
万葉線（株）	万葉線	約107万人/年（約0.3万人/日）

【実人数換算】

↓

約3,631万人/年（約9.9万人/日） → **約1,815万人/年（約5.0万人/日）**

※1 各種統計資料の年次を揃え、整合性を確保する観点から、2023年の数値を使用

※2 本試算では一般的な往復利用を想定し、輸送人員に1/2を乗じて実人数に換算している

図表2-5：試算対象者の類型（消費行動の類型・対象者の絞り込み結果）

鉄軌道を利用した外出行動	消費行動の類型	対象者や消費行動のイメージ	対象者の絞り込み結果	消費単価（人/日）
日常的な外出	i 通勤	<ul style="list-style-type: none"> 鉄軌道利用者のうち、通勤定期利用者 通勤時に、駅ナカや駅ビル、コンビニ等で、飲料・軽食等を購入 等 	約620万人/年（約1.7万人/日）	300円
	ii 買物・飲食・娯楽等	<ul style="list-style-type: none"> 鉄軌道利用者のうち、非定期利用の県内客 主に生活圏域内のスーパーでの日ごろの買い物や、レストラン・カフェでの飲食、映画鑑賞や観劇、遊園地での娯楽・レジャー活動 等 	約142万人/年（平日 約3千人/日）（休日 約6千人/日）	平日 約1,600円 ^{※3} 休日 約4,100円 ^{※3}
非日常的な外出	iii 観光・レクリエーション	<ul style="list-style-type: none"> 観光・レクリエーションを目的として、主に県外から来訪 飲食や体験、宿泊、土産物の購入 等 	約130万人/年（約3千人/日）	日帰り 約3,900円 ^{※4} 宿泊 約24,900円 ^{※4}
	iv 出張・業務	<ul style="list-style-type: none"> 出張・業務を目的として、主に県外から来訪 飲食や宿泊、土産物の購入 等 	約40万人/年（約千人/日）	日帰り 約3,200円 宿泊 約23,600円

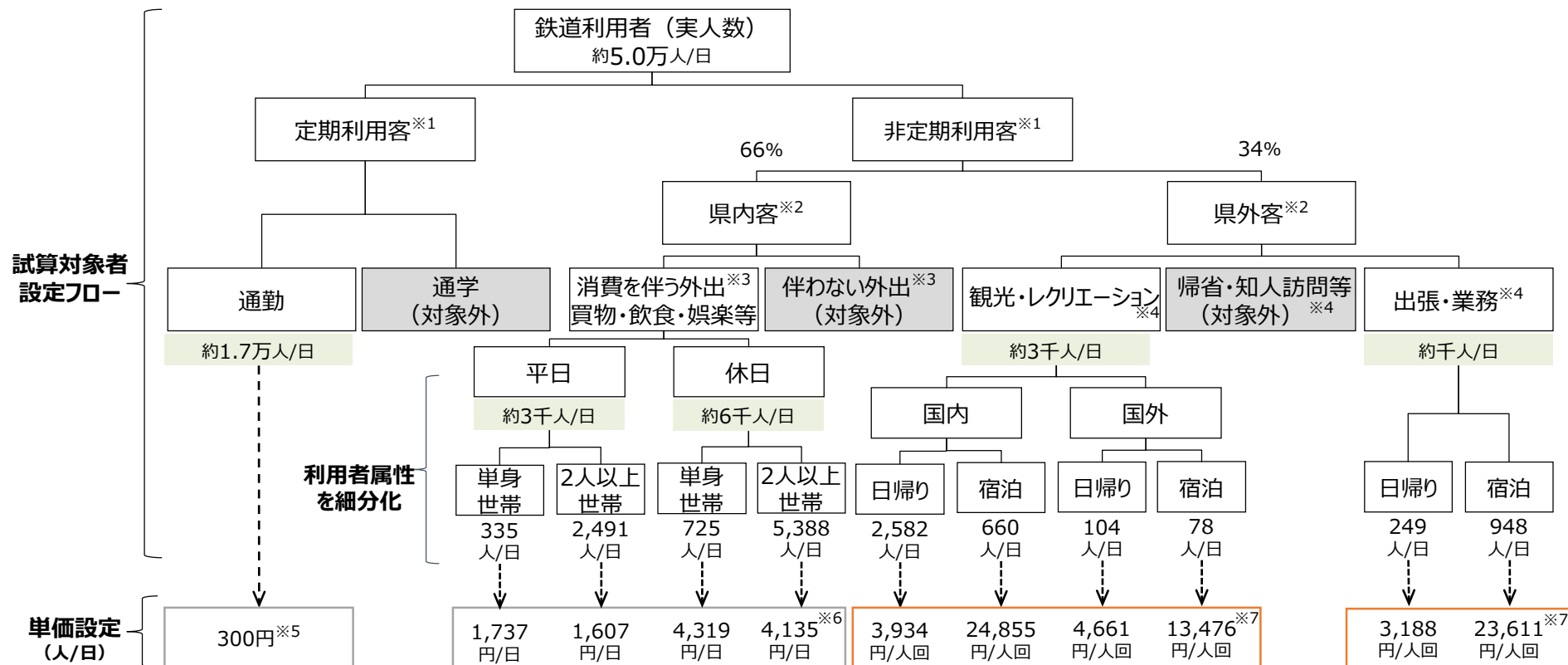
※3 2人以上世帯の値（試算は、単身世帯、2人以上世帯に分類し、対象者・単価を設定）

※4 国内客の値（試算は、国内・国外に分類し、対象者・単価を設定）

参考：試算対象者及び単価の設定（詳細）

- 試算対象者の類型や絞込みのフロー及び単価設定の詳細を図表2-6に示している。対象者は、鉄道利用者数を基に、統計資料等を参考に絞込みを行い、消費単価は、既存調査レポート、各種統計調査等を参考に設定している。
- 例えば、通勤客は毎日、約1.7万人が駅ナカや駅ビル、コンビニ等で300円程度（飲料・軽食等）を消費、観光・レクリエーション目的の来訪者は、約3千人が3,934円から24,855円を消費する設定としている（観光・レクリエーション目的の来訪者は、国内・国外、日帰り・宿泊により異なる単価を設定）。

図表2-6：対象者及び単価設定



※1 鉄道統計年報及び各鉄道会社公表資料

※2 あいの風とやま鉄道 利用状況調査（2016年、富山県）を基に県内外比率を設定

※3 令和3年全国都市交通特性調査結果（国土交通省）を基に、買物、飲食、レクリエーション等を目的とした外出の割合を試算

※4 旅行・観光消費動向調査（観光庁）を基に、目的別構成比を把握。「帰省・知人訪問等」目的の来訪者は除外

※5 「駅ビル利用に関する定量調査」EKISUMER vol.31(2019)等を参考に設定

※6 家計調査（総務省）を基に設定。鉄軌道を利用し購入することが想定されない品目（家賃、通信費など）は除外。平日・休日別、世帯類型を考慮し設定

※7 富山県公表資料、旅行・観光消費動向調査（観光庁）等を基に設定。日帰り・宿泊を考慮するとともに、パッケージ料金は除外し設定。観光・レクリエーション目的については、国内客・国外客の違いも考慮し設定

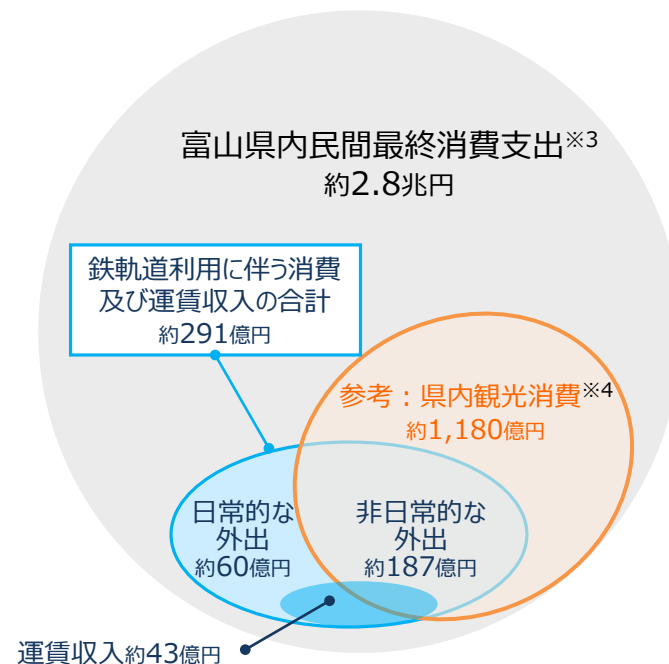
鉄道利用に伴う消費額の試算 – 試算結果 –

- 試算結果をみると、鉄軌道を利用した外出に伴う消費額は約247億円であり、相応の規模に達していることが確認される。消費行動の類型別にみると、日常的な外出が約60億円であるのに対し、非日常的な外出が約187億円と全体の約8割を占めている。さらに内訳では、日常的な外出は通勤が約19億円、買物・飲食・娯楽等が約41億円であり、非日常的な外出は観光・レクリエーションが約102億円、出張・業務が約85億円となっている（図表2-7）。
- 運賃収入約43億円を加えた総額は約291億円であり、本試算結果は2023年の富山県内民間最終消費支出額（約2.8兆円）の約1%に相当する規模となった。同時に、観光・ビジネス等の非日常的な外出に伴う消費額は日常消費額の約3倍、県内観光消費額（約1,180億円）の約16%となっており、鉄軌道が、県外からの来訪者の移動を支えるとともに交流人口の流入を誘引し、外需型消費を創出する基盤のひとつになっていることが確認された（図表2-8）。
- 言い換えると、鉄軌道が、日常交通としての役割にとどまらず、交流人口の拡大を通じて地域外から所得を取り込み、地域経済に影響をもたらす基盤として機能しているものと考えられる。今後は、観光・ビジネス両面における来訪者の増加や滞在価値の向上、駅周辺の回遊性向上等を図ることで、鉄軌道を起点とした消費拡大を一層促進していくことが求められる。

図表2-7：試算結果

消費行動の類型別・試算結果				備考（試算条件） 1日あたり、再掲	
鉄軌道 利用 に伴う 消費額 約247億円	日常的な外出 約60億円	i 通勤 約19億円		対象者 約1.7万人	消費単価 300円
		ii 買物・飲食・ 娯楽等 約41億円	平日 約11億円	対象者 約3千人	消費単価 1,607円 ^{※1}
			休日 約30億円	対象者 約6千人	消費単価 4,135円 ^{※1}
		非日常的な 外出 約187億円	iii 観光・ レクリエーション 約102億円	日帰り 約39億円	対象者 約3千人
	宿泊 約64億円			対象者 約千人	消費単価 24,855円 ^{※2}
	iv 出張・業務 約85億円		日帰り 約3億円	対象者 約250人	消費単価 3,188円
			宿泊 約82億円	対象者 約千人	消費単価 23,611円

図表2-8：県内における総消費額との関係（2023年）



※1 2人以上世帯の値（試算は、単身世帯、2人以上世帯に分類し、対象者・単価を設定）

※2 国内客の値（試算は、国内・国外に分類し、対象者・単価を設定）

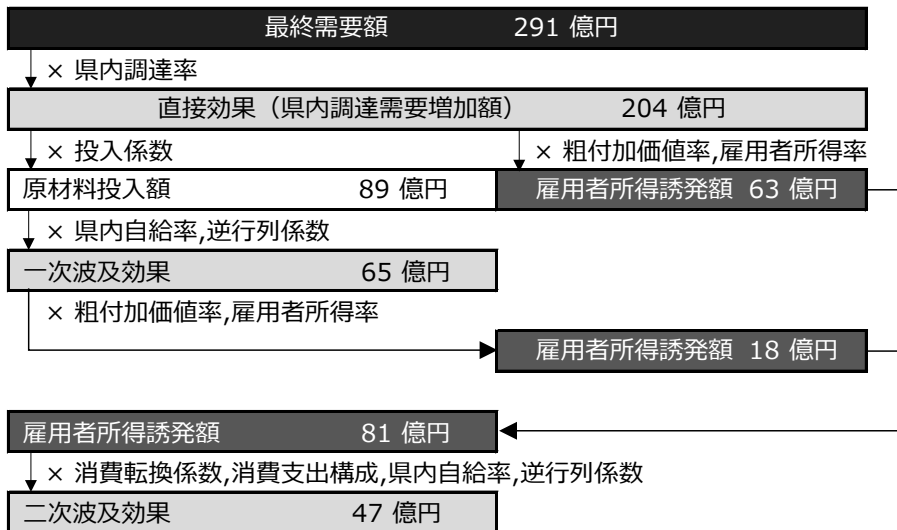
※3 令和5年度 富山県民経済計算の概要（富山県）

※4 旅行・観光消費動向調査、訪日外国人消費動向調査（観光庁）を基に算出

鉄軌道が支える経済活動の効果 —経済波及効果の推計—

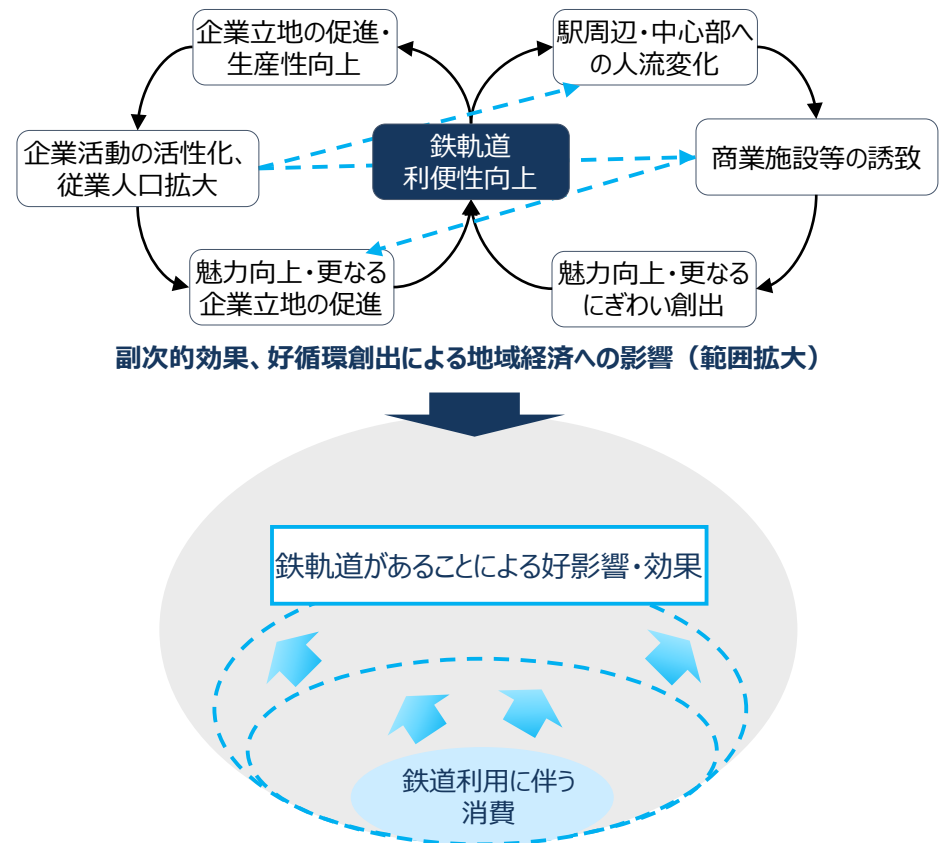
- 鉄道事業者による運賃収入や、鉄道利用に伴う消費の発生が県内経済に及ぼす影響の度合いについて、一般的に用いられる経済波及効果の推計手法を用いて分析を行った。
- 平成27年富山県産業連関表を用いて推計した結果、最終需要額291億円（運賃収入：約43億円、鉄道利用者による消費：約247億円）に対する経済波及効果は約316億円となった（図表2-9）。これは、富山県の令和5年度の名目GDP（約5兆円）の概ね0.6%に相当する規模である。
- なお、本推計は、運賃収入及び鉄道利用に伴う消費活動に限定して、その規模を把握したものである。鉄軌道の利便性向上によってもたらされる、駅周辺や中心市街地における人流の変化を契機とした商業施設等の立地、企業立地の促進による生産性向上や企業活動の活性化など、副次的な効果や好循環を通じた地域経済への影響は含まれていない点に留意が必要である（図表2-10）。

図表2-9：富山への経済波及効果 内訳



直接効果	一次効果	二次効果	総合効果	波及効果倍率
約204億円	約65億円	約47億円	約316億円	1.09倍

図表2-10：副次的な効果、好循環による影響・効果の範囲拡大イメージ



出所) 富山県 経済波及効果計算表を基に作成

3. 鉄軌道王国とやまの価値最大化に向けて

鉄軌道が富山にもたらす価値・効果

- 本調査を通じ、地域における鉄軌道は、住民の生活、地域経済・観光、都市・地域構造の形成、さらには環境や安全安心といった多様な分野において、一定の役割を果たしていることを、定性・定量双方の観点から確認した。
- 定性的な整理では、「経済・観光」「社会・生活」「環境・安全安心」の3つの視点から、鉄軌道の存在が地域課題の解決及び地域の魅力向上に寄与している関係性を明らかにした。これらの整理により示してきた鉄軌道の本質的な価値を踏まえ、今後の鉄軌道のあり方を巡る議論を一層進化させていくことが重要と考えられる。
- 定量面では、金額把握が可能な鉄道利用に伴う消費等に着目し、最終的な経済波及効果は、約316億円と試算された。なお、本試算には、鉄軌道の利便性向上によってもたらされる副次的な効果や好循環は含まれておらず、地域の鉄軌道がもたらす経済効果の一部をとらえたものである。
- また、地域の鉄軌道は日常交通に加え県外からの来訪者の移動を支え、交流人口の拡大を通じて外需型消費を創出し、地域外から所得を取り込む基盤として機能していることが確認された。今後は、観光・ビジネス両面における来訪者の増加や滞在価値の向上、駅周辺の回遊性向上等を図ることで、鉄軌道を起点とした消費拡大を一層促進していくことが求められる。
- 一方で、人口減少・少子高齢化の進行やインフラ維持負担の増大などを背景に、鉄軌道を取り巻く環境は厳しさを増しており、従来の事業者主体の枠組みのみではその維持・更新に限界が生じつつある。こうした状況を踏まえ、中長期的な視点に立って、地域の多様な主体が鉄軌道を支える仕組みのあり方を検討していくことが重要となる。
- 現在、富山県では、交通事業者、自治体、住民を交えた鉄軌道のあり方に関する議論が進められている。本調査で示したように、鉄軌道は地域の魅力向上に寄与するとともに、地元住民のみならず来訪者の移動や消費を通じて地域経済を下支えする存在である。こうした認識の下、鉄軌道を地域の重要な社会基盤・公共サービスの一部として位置付け、行政、事業者、企業、住民など多様な主体が連携し、その価値を共有した上で、維持・利便性向上に取り組んでいくことが求められる。本調査が、そのための議論を深める基礎的な材料となることを期待したい。

考察

- 最後に、Appendixで紹介した先進事例から得られる示唆も踏まえ、富山における鉄軌道の価値最大化に向けた考え方について整理する。

(1) 公益性の再定義

- 鉄軌道を巡る思考の転換を図るためには、鉄軌道が地域にもたらす公益性を、単なる移動手段にとどまらず、移動機会の確保や地域経済への波及、都市構造の形成を通じて将来の地域像の実現に資する多様な効果として再定義することが重要である。
- あわせて、鉄軌道の維持・利便性向上によって目指す地域の将来像を示すとともに、その過程で発現する各種効果を可視化し、関係者間で共有していくことにより、地域全体で鉄軌道を支えるための共通理解を醸成していくことが求められる。

(2) 好循環創出のためのシナリオ共有

- 従前、鉄軌道事業は、交通事業者による事業運営を基本としつつ、自治体等が補助金等により側面支援を行う形で維持されてきた。しかし、人口減少・少子高齢化を背景に利用者は減少傾向にあり、コロナ禍を経て回復途上にある路線も多くみられる。こうした路線では、利用者減に伴うサービス水準の低下がさらなる利用減を招くといった悪循環に陥るリスクが高まっている。
- こうした悪循環からの脱却に向けては、従来の独立採算を前提とした支援のあり方から一歩踏み出し、地域全体で鉄道を支える仕組みを検討することが重要と考えられる。
- 幅広い主体による負担の共有や協力・参画を通じて地域が鉄軌道を支えることは、利便性の向上や利用者増加といった好循環の創出につながり、ひいては地域の活力・魅力の向上に寄与する可能性がある。このため、こうした好循環創出のシナリオを関係者間で共有し、多様な主体の理解と協力を促していくことが求められる。

Appendix : 先進事例から得られる示唆

地域の幅広い主体がどのように関与し、鉄軌道を支えていくのか。

先進事例を通じて、その具体的な関わり方や考え方に関する示唆を紹介する。

【 滋賀地域交通計画 】

- 滋賀県では、「滋賀地域交通ビジョン」を具体化する実行計画として、2026年3月に「滋賀地域交通計画（原案）」を発表した。鉄道・バス・タクシー等を含む地域交通ネットワークを都市圏・地域単位で再構築するとともに、サービス水準の維持・向上に向けた施策内容、その実行に必要な概算費用や財源のあり方まで踏み込んで整理した計画である。
- そのなかで、地域交通を住民の暮らしを支える基盤として位置付け、その便益が利用者にとどまらず地域全体に及ぶことが整理されている。こうした認識を踏まえ、費用負担についても、利用者のみが負うのではなく、地域全体で広く分かち合うことが望ましいとの基本的な考え方が示されている。
- 行政が主導して公共交通ネットワークを地域全体で支えるという問題意識を共有しようとしている点は、今後の富山県における議論にとっても重要な示唆を与える。

【 フランスの交通政策 】

- 欧州では、社会的弱者への配慮や環境負担の軽減、都市の持続可能性といった観点から、1990年代以降、地域公共交通を「公共サービス」と位置付ける考え方が広く議論されてきた。特にフランスでは、公共交通を採算性のみに依拠して各路線ごとに評価するのではなく、都市圏全体の公共交通ネットワークを一体として捉え、広域的な視点で整備・運営することを基本としている。
- 同国では、車両やインフラ整備などの設備投資を自治体が担うとともに、一定規模以上の自治体や、沿線企業等が負担する「モビリティ負担金（交通税）」を、運営・投資の双方を支える安定的な財源として位置付けている。
- 公共交通を、単なる移動手段ではなく、雇用確保、都市の競争力、環境対策、社会的包摂を支える公共的インフラと捉え、広域的・長期的な視点からネットワーク全体を整備・運営していくというフランスの考え方は、制度や社会背景の違いを踏まえる必要があるものの、富山県において鉄軌道の役割や価値を再整理する上で参考となる。

著作権 (C) Development Bank of Japan Inc. 2026

当資料は、株式会社日本政策投資銀行（DBJ）により作成されたものです。

本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引などを勧誘するものではありません。本資料は当行が信頼に足ると判断した情報に基づいて作成されていますが、当行はその正確性・確実性を保証するものではありません。本資料のご利用に際しましては、ご自身のご判断でなされますようお願いいたします。

本資料は著作物であり、著作権法に基づき保護されています。本資料の全文または一部を転載・複製する際は、著作権者の許諾が必要ですので、当行までご連絡ください。著作権法の定めに従い引用・転載・複製する際には、必ず『出所：日本政策投資銀行』と明記してください。

（お問い合わせ先）

株式会社日本政策投資銀行 富山事務所（電話：076-442-4711／E-mail：toinfo@dbj.jp）

株式会社日本経済研究所 地域本部（電話：03-6214-4610）