

鉄道まちづくりの裾野を広げる

—くろワンの挑戦—

「シビックプライドの継承」と「知識の民主化」実践の25年

黒部ワンコイン・プロジェクト
「鉄道を活かしたまち黒部」



主管：鉄道を活かしたまち黒部

《黒部ワンコイン・プロジェクト / NPO法人黒部まちづくり協議会》

黒部の鉄道多様性と「1969年の教訓」

あいの風とやま鉄道

交流20000V
軌間1067mm



富山地方鉄道

直流1500V
軌間1067mm



黒部峡谷鉄道

直流600V
軌間762mm



黒部専用鉄道

蓄電池機関車
軌間762mm



北陸新幹線

交流25000V
軌間1435mm



1969年の歴史的教訓：失われた鉄路



「一度失った鉄路は二度と取り戻せない」

1969年、真の重要性が共有されないまま黒部支線が廃止。その後の都市デザインに大きな影を落とした歴史的教訓が、在の市民活動の原点となっている。

黒部における市民主導のまちづくりの歴史

新 黒部市誕生

2015年

北陸新幹線「黒部宇奈月温泉駅」・富山地方鉄道「新黒部駅」開業。

2007年

「くろワンきっぷ」プロジェクト開始。新駅を活かすための「マイレール意識」高揚策が具体化。

2005年

ワークショップ最終報告書提出。市民から行政への提言が、後の新駅周辺整備の基礎となる。

2001年

新幹線市民ワークショップ始動。フル規格での新幹線整備決定を受け、開業の14年前から官民挙げた議論がスタート。

1997年

NPO法人「黒部まちづくり協議会」発足。「行政頼みではなく、市民が主体となる」文化の土壌づくりが開始。

NPO法人
黒部まちづくり協議会

開業の14年前から始動

政策の記憶を繋ぐ 「知識の民主化」

過去の喪失を繰り返さないため、1997年より市民が主体となって立ち上がりました。

くろワン・プロジェクトの25年にわたる歩みは、単なる鉄道存続運動ではなく、交通政策を「自分事」として語る市民を育てる「知識の民主化」のプロセスです。



Layer 1

「政策の記憶」の断絶リスク

首長の交代や職員の異動により、過去に積み上げられたまちづくりの理念（例：公共交通優先原則）は容易に失われる。



Layer 2

知のアーカイブ化

くろワンPJは、専門家を招いた講演会や社会便益の試算データをYouTubeやFacebookで全市民に開放。

Layer 3

知識の民主化

一時的な感情論に流されない、客観的ファクトに基づいた「知識の民主化」が、建設的な議論の土壌を担保する。



くろワンきっぷ 出発式



♪モーツァルト電車♪



ペイントラッピング(修繕活動)



まち歩き「桜めぐり」



公共交通応援ソング 公共交通の歌～僕は、くろワン～ 作成

作詞 高原 兄 歌 Tomomi

- ・あいの風鉄道 黒部駅・生地駅の発着メロディー
- ・市内各種イベント
- ・地域のサークルや幼稚園の体操



基礎知識の情報共有 ～具体例①～

SNS(X、YouTube、Facebook)



講演会&ワークショップ



アンケート

富山のまちづくりにあなたのアイデアが必要です!
地鉄電車アンケートフォーム

QRコードを読み込むと
簡単なGoogleフォームに飛びます♪
地域の財産であるローカル鉄道を
一緒に盛り上げましょう!!

NPO法人 黒部まちづくり協議会
黒部ワンコインPJ 「鉄道を活かしたまち黒部」
TEL 0765-56-9687

地鉄をもっと発展させるには

地鉄電車の好きなおところ（駅、車両、車窓など）と、それにまつわる思い出、沿線で見つけた素敵な「映えスポット」や「推しグルメ」など、心に残るエピソードを、ぜひみんなでシェアしましょう!

回答を入力

もっとたくさんの人に地鉄電車に乗ってもらおうとしたら、何が必要だと思いますか？そして、どんなアイデアが思い浮かびますか？「アンティークな駅カフェがあったらいいな!」「こんなイベント・地鉄旅をしてみたいな!」など、あなたのワクワクする発想を、ぜひみんなで一緒に考えましょう!

回答を入力

戻る 送信 フォームをクリア

基礎知識の情報共有 ～具体例②～

基礎知識の情報共有「地域鉄道の役割」

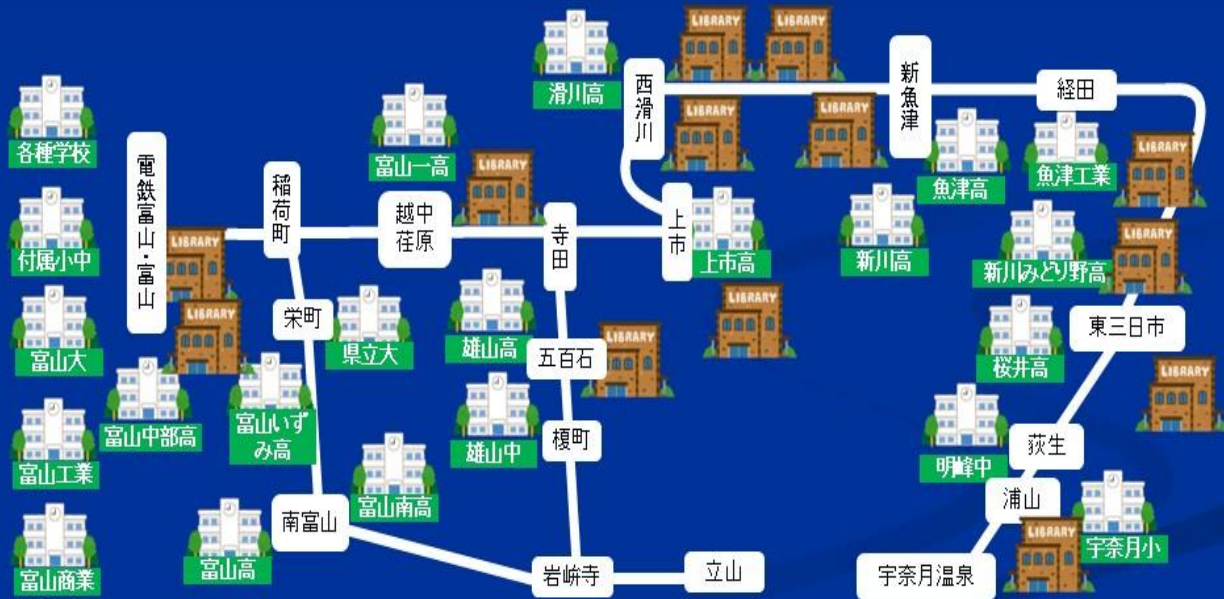
鉄道線沿線の通学「広域的に利用されている」



「富山県一市街地構想」 教育の機会均等の理念



出典: Gemini (Google AI) によって生成



地铁沿線には「学校・図書館」が集中 ⇒ 長年の“鉄道まちづくり”の成果

基礎知識の情報共有「地域鉄道のシステム」

富山県一市街地構想と「労働機会均等圏」 教育・文化の機会均等

1日平均乗降者数(R5年度:駅別)



交通とは生活の場と生産の場を結びつけるもの富山地方交通圏の健全なる有機的発展を期することを経営の本義とする。(定款第1条)

創業者の佐伯宗義は、前身の富山電気鉄道時代から「富山県一市街地構想と労働機会均等圏」の理念を持っており、県下の交通大統合で富山地方鉄道に改称する際に、この理念を当社の定款第1条に定めた。



富山地方鉄道鉄道線は、分立していた局地鉄道を有機的なシステムへと統合し、**就労・教育・文化の機会均等**という理念のもと、各地域から**富山市へ1時間程度**で速達できる電気鉄道網として整備してきた経緯がある。

そのため、沿線の町村から徐々に旅客を集めながら、富山という大都市へ向かうという“川の流れ”のような旅客流動となっている。



川の流れをイメージした旅客流動の状況

出典: Gemini (Google AI) によって生成

基礎知識の情報共有 ～具体例③～

基礎知識の情報共有「地域鉄道の財源」

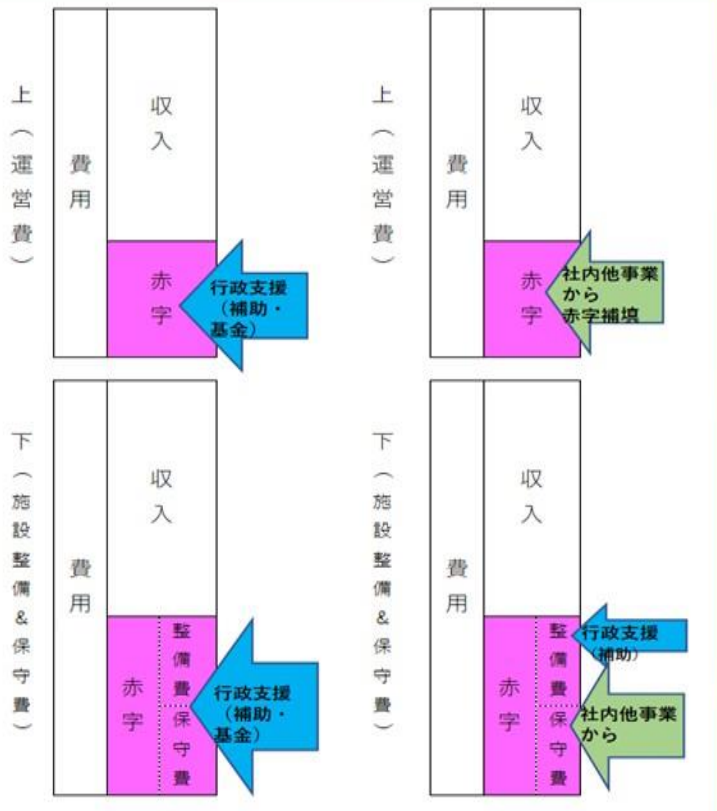
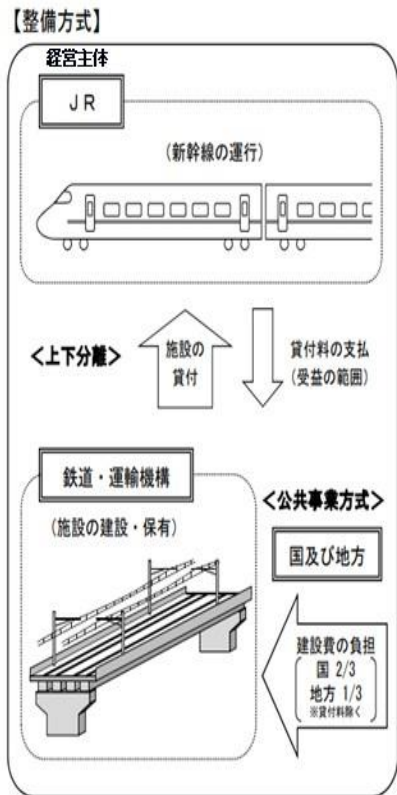
“社会インフラ”としての鉄道 運営手法(財源手当)の違い

各種別の収支イメージ図(概念図)

【例】
整備新幹線
北陸新幹線・九州新幹線

【例】
3セク鉄道
あいの風とやま鉄道
万葉線、IRいしかわ鉄道

【例】
地方民鉄
富山地方鉄道、近江鉄道、北陸鉄道



資料：国土交通省

地方民鉄は「社会インフラ」としての公金が投入されにくく、存廃問題に直結しやすい

基礎知識の情報共有「地域鉄道の幹線鉄道の違い」

「幹線鉄道」

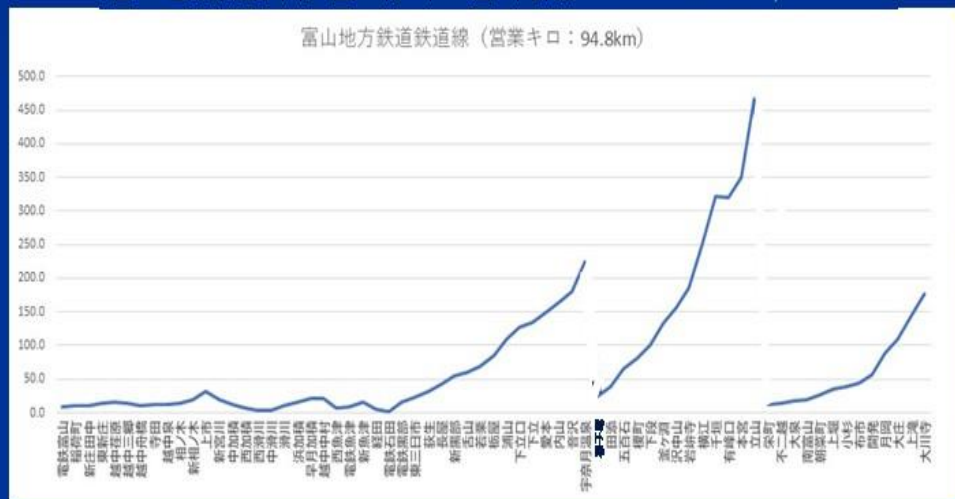
都市と都市を結ぶ鉄道で全国鉄道網を形成する
(例：北陸新幹線、北陸本線「あいの風とやま鉄道」等)

「地域鉄道」

地域内の地区と地区を結ぶ鉄道で地域生活圏を形成する
(例：富山地方鉄道、北陸鉄道、近江鉄道等)

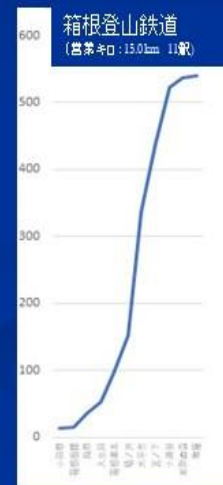
駅数・営業キロ数・線路勾配の状況(近隣の鉄道との比較)

富山地方鉄道【本線・立山線・不二越上滝線】(営業キロ:93.2km 67駅)

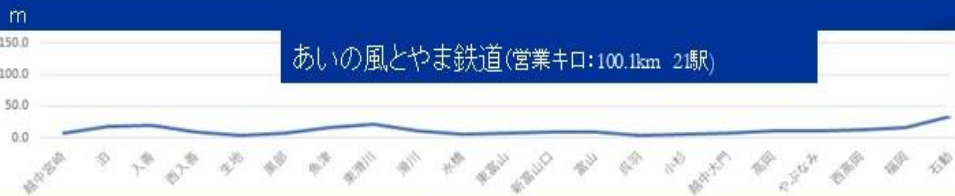


【参考】

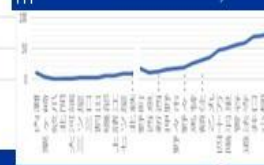
箱根登山鉄道
(営業キロ:15.0km 11駅)



あいの風とやま鉄道(営業キロ:100.1km 27駅)



北陸鉄道
【浅野川線・石川線】
(営業キロ:20.6km 29駅)



現在の危機 富山地方鉄道鉄道線をめぐる県内の議論の状況

鉄道の価値を「事業体の単年度収支」だけで測る危うさ

コロナ禍以降、富山地方鉄道（地鉄）の存廃問題が深刻化。

- 【主な経緯】
- 令和3年 富山県・沿線市町村・鉄道事業者間の協議スタート(**SOS宣言**)
 - 令和4年 富山県地域交通戦略会議設置(R6.2.同戦略策定)
 - 令和6年 沿線市町村での検討開始、鉄道線あり方検討会設置(知事は有識者)
 - 令和7年 線区別分科会設置(本線、立山線、不二越上滝線)
 - 令和8年 県知事があり方検討会の会長に就任(予定)

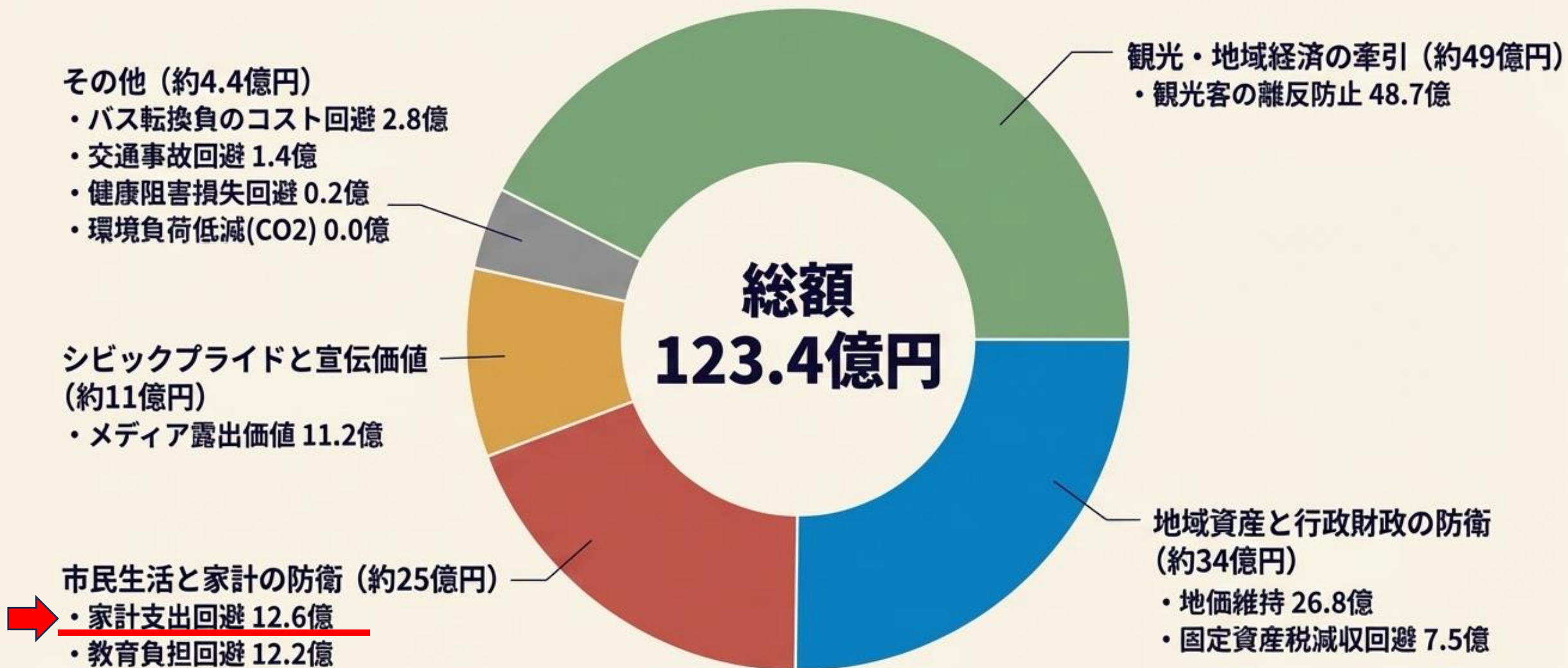
現在の行政・議会・報道の議論の偏り：

「事業体の収支」や「赤字補填の財政負担」という単年度思考に終始している



見落とされている本質：
長期的に都市経営を支える「都市の装置」としての地域鉄道の真の価値。

120億円の社会便益を解剖する（全10項目の保守的試算）



鉄道存続が家計を守る：年間約12.6億円の「マイカー出費増」を回避

鉄道が廃止された場合、利用者が自家用車への転換を余儀なくされることで、ガソリン代や車両維持費などの「直接的な家計負担」が新たに発生します。本試算では、確かな公的データに基づき、鉄道が存在することで現在回避されている県民の支出額（＝家計支出の回避便益）を算出しています。

■ STEP 1：影響を受ける人数（マイカー転換者数の算出）

鉄道を失い、自らまたは送迎で車に乗らざるを得ない人は何人か？

[1日平均利用者数]

5,728人



[自動車転換率]

56.0%



約 3,208人 / 日

利用者数 5,728人: 実績値（『移動等円滑化取組報告書R5』上市～宇野月温泉間の対象駅合算）

転換率 56.0%: 実績値（国土省「えらせん鉄道の経費①」に基づく、廃止後に自家用車・送迎へ即座に転換した層の確定比率）

この3,208人が毎日車で移動すると...

■ STEP 2：地域全体で激増する走行距離（年間追加走行距離の算出）

その人々が1年間、鉄道の代わりに車を走らせた場合の総距離は？

[日々の転換者数]

3,208人



[平均往復距離]

29.0 km



365日



33,939,522 km / 年

往復距離 29.0km: 実績値（『鉄道統計年報R5』富山地方鉄道の平均標準車口14.5kmの比値計算）

この膨大な走行距離を金銭的成本に換算すると...

■ STEP 3：県民の直接的な経済負担（家計支出の回避便益の算出）

ガソリン代や消耗品費など、車を走らせることで発生するダイレクトな支出額は？

[年間追加走行距離]

33,939,522 km



[走行単価]

37.0 円/km



1,255,762,314 円 / 年

走行単価 37.0円: 公的基準（『国家公務員等の旅費に関する法律』第13条「車賃」に準拠した維持費・燃料費等の標準コスト）



年間回避便益額：1,255,762,314 円（約12.6億円）

「これは単なる鉄道会社の減収額ではありません。鉄道を維持することは、地域住民の財布から毎年12.6億円の現金が流出するのを防ぐ『最強の家計防衛策』として機能していることを証明しています。」

見えない代償の可視化：家族のケア労働（介護等）

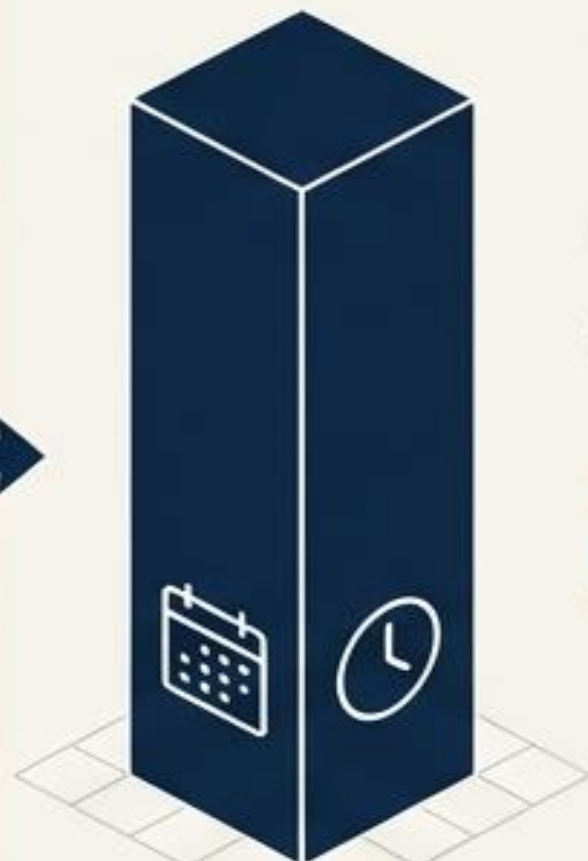
【基点】時間の価値



¥2,842 /時

家族が介護に費やす時間を
「労働機会の喪失」として
貨幣換算。

【個の負担】1家族あたりの損失



・月間56時間
(年間672時間)の拘束

年間損失：

約 **191** 万円

生涯合計：

約 **6,685** 万円

※富山県の平均月間給与・賞与・法定福利費等から算出した
全産業平均の端人件費ベース時間価値単価（厚生労働省
『令和5年賃金構造基本統計調査』より）

※年間191万円 × 被害者1人あたりの平均余命35年
(日本の平均年齢50歳における男女平均余命の中間値)

「並行」は「重複」ではない：同じ空間を走る、全く異なる2つの役割

幹線鉄道（バイパス）と地域鉄道（生活道路）の機能的差異



隣接して走る両線。しかし、その目的地と担う役割は全く異なる



あいの風とやま鉄道（幹線鉄道）



役割：都市間を速く結ぶ「大動脈（高速バイパス）」

ネットワーク規模：19駅

移動の選択肢（OD機会）：**171通り** (19駅×18÷2)

主目的：県外・都市間の長距離移動、通勤圏の拡大

富山地方鉄道（地域鉄道）



役割：集落や学校・病院へ入り込む「毛細血管（生活道路）」

ネットワーク規模：67駅

移動の選択肢（OD機会）：**2,211通り** (67駅×66÷2)

主目的：毎日の通学、高齢者の通院、歩行圏内でのきめ細かな移動
(※魚津市間だけで1日361人の高校生が利用)

私たちはバイパス（幹線）だけで生活しているわけではない。網の目のような「毛細血管」があって初めて、地域の暮らしは成立している。



「中抜け」の代償：分断されるネットワークと、問われるコストの根拠

一部の区間廃止が、富山県全体の社会インフラに及ぼす致命的な影響

ネットワーク分断

① 喪失する移動機会 (OD)



たった5駅の「中抜け」が、路線全体を真っ二つに分断する。

- ・直接消える機会 (5駅廃止) : 320通り
- ・分断で絶たれる機会 (富山側44駅⇔宇奈月側18駅) : 792通り

喪失の総計：1,112通り (全体の約50%が削減)
「効率化」の裏で、自動車に乗れない学生や高齢者の移動権が奪われる。

コストの矛盾(早月川橋梁)

② 地鉄側だけ橋梁架替が必要？

あいの風とやま鉄道

✓【事実】適切な延命工法により現在も大動脈として稼働中。

築127年
(明治31年)

富山地方鉄道

⚠【矛盾】なぜか特異な「最大85億円での全架替」のみが前提に。

築89年
(昭和11年)

日本の鉄道橋のほぼ100%は、定期的な健全度調査と補修で維持される。特異な架替事例に基づく「85億円」の試算は、インフラ維持の常識から乖離している。

並行区間



富山地方鉄道

あいの風とやま鉄道

早月川橋梁



富山地方鉄道

あいの風とやま鉄道

目先の偏ったコスト試算で「毛細血管」を切り捨てることは、将来の教育福祉コストを増大させる不可逆な損失である。必要なのは正しい投資判断


120億円は「氷山の一角」に過ぎない

今回数値化したのは、全41項目のうち、公的データから保守的に算出可能なわずか10項目。
残り31項目は「価値がない」のではなく、より精緻な調査を要する「潜在的な社会損失」です。

災害時の 避難ルート確保	若年層の 行動範囲保障	地域コミュニティ の維持	観光消費の獲得 (48.7億円)	観光消費の獲得 (48.7億円)	メディア露出価値 (11.2億円)	環境負荷 軽減価値	
若年層の 行動範囲保障	災害時の 避難の保障	通勤通学の 促進の保障	地価の維持	若年層の 避難の保障	通勤通学の 安定性	通勤通学の 軽減化	通勤通学の 安定性
災害時の 避難価値	通勤通学の 安定化	地域コミュニティ の維持	通勤通学の 安定性	地価の維持	公共産業の 維持	公共サービス の維持	企業時の 企業誘致効果
災害時の 避難の保障	災害時の 避難ルート確保	地域コミュニティ の維持	若年層の 行動範囲保障	地価の維持	地域産業の 活性化	地域産業の 活性化	地域サービス の維持
研究能力 の維持	若年層の 連環価値	山本県協力の 維持	若年層の 軽減価値	通勤通学の 安定性	地価の維持	企業誘致効果	公共サービスの 維持
地域コミュニティ の維持	災害時の ルート確保	地域コミュニティ の維持	企業誘致効果	文化的価値の保護	住民の定住促進		

年間 約120億円



Facebookにて解説中：「データとファクトシリーズ (全59回)」
各種SNS (@railcitykurobe / railcity96b) 

次代への責任：冷静で建設的な対話のために

この試算は結論ではありません。

10年後、20年後の未来を見据え、住民自らが「自分たちのまちの大切なもの」を共通の言葉で語り合うための「市民手作りの道しるべ」です。



「目先の収支にとらわれず、『共通の物差し』で
地域交通の将来像を語り合うための重要な取り組みである」

2026年度「鉄道を活かしたまち 黒部事業」プロジェクト概要

～住民間の「考える力」を養い、地域の「絆と命綱」を次世代へ繋ぐ～



【展開期】3か年計画の第2フェーズ

単なる赤字・黒字の議論を超え、鉄道の「社会便益（目に見えない価値）」を理解する。行政と協働し、地域の未来を主体的にデザインする「成熟した議論」を展開。



期間：2026年（令和8年）4月～2027年3月



拠点：くろべ市民交流センター「あおーよ」中心

連携：魚津市や滑川市など、周辺市町村へネットワークを拡張



昨年度（2025年度）の活動から、今年度はさらに実践的なフェーズへ移行します。

【第4の駅：9月】

決断の駅：富山・黒部の未来と私たち

テーマ：2年間の学びの総括と、具体的なアクションプラン
学び：富山県全体の交通戦略の中で、黒部が選ぶべき未来図を描き、実践に向けた決断を下す。
講師枠：本事業の全体総括を担うアドバイザー



【第3の駅：8月】

実践の駅：情熱とアイデアが地域鉄道を救う

テーマ：民間の知恵と市民運動による鉄道・地域再生
学び：実際に危機を乗り越えた成功事例から、地域を動かす熱量と具体的なアイデアを共有する。
講師枠：地方鉄道再生を実現した成功路線の実践者



【第2の駅：7月】

現状の駅：公共交通リ・デザインの最前線

テーマ：国が推進するローカル鉄道再構築事例と支援制度
学び：国・県・市町村・住民・事業者のそれぞれの役割を客観的に把握し、全国の現在地を知る。
講師枠：公共交通再構築を推進する国交省担当者



【第1の駅：6月】

理論の駅：なぜ鉄道に公金を入れるのか？

テーマ：鉄道がもたらす「目に見えない価値（社会便益）」の数値化
学び：赤字か黒字かという議論を超え、地域交通への投資の意義を根本から理解する。
講師枠：交通政策・社会便益を専門とする有識者



富山のまちづくりにあなたのアイデアが必要です！



地鉄電車アンケートフォーム



QRコードを読み込むと
簡単なGoogleフォームに飛びます♪

楽しいアイデア待ってるワン！



ご静聴いただきましてありがとうございました。

2026年3月15日 黒部ワンコインプロジェクト「鉄道を活かしたまち黒部」