

- 2015年（平成27年）3月14日の開業以降、重大な鉄道事故や長期にわたっての運休を発生させないなど安全・安心な運行に努めるとともに、適切な運行ダイヤの設定や利用促進の取組みなどにより当初の計画を上回る利用をいただきました。

1日あたりの利用者数

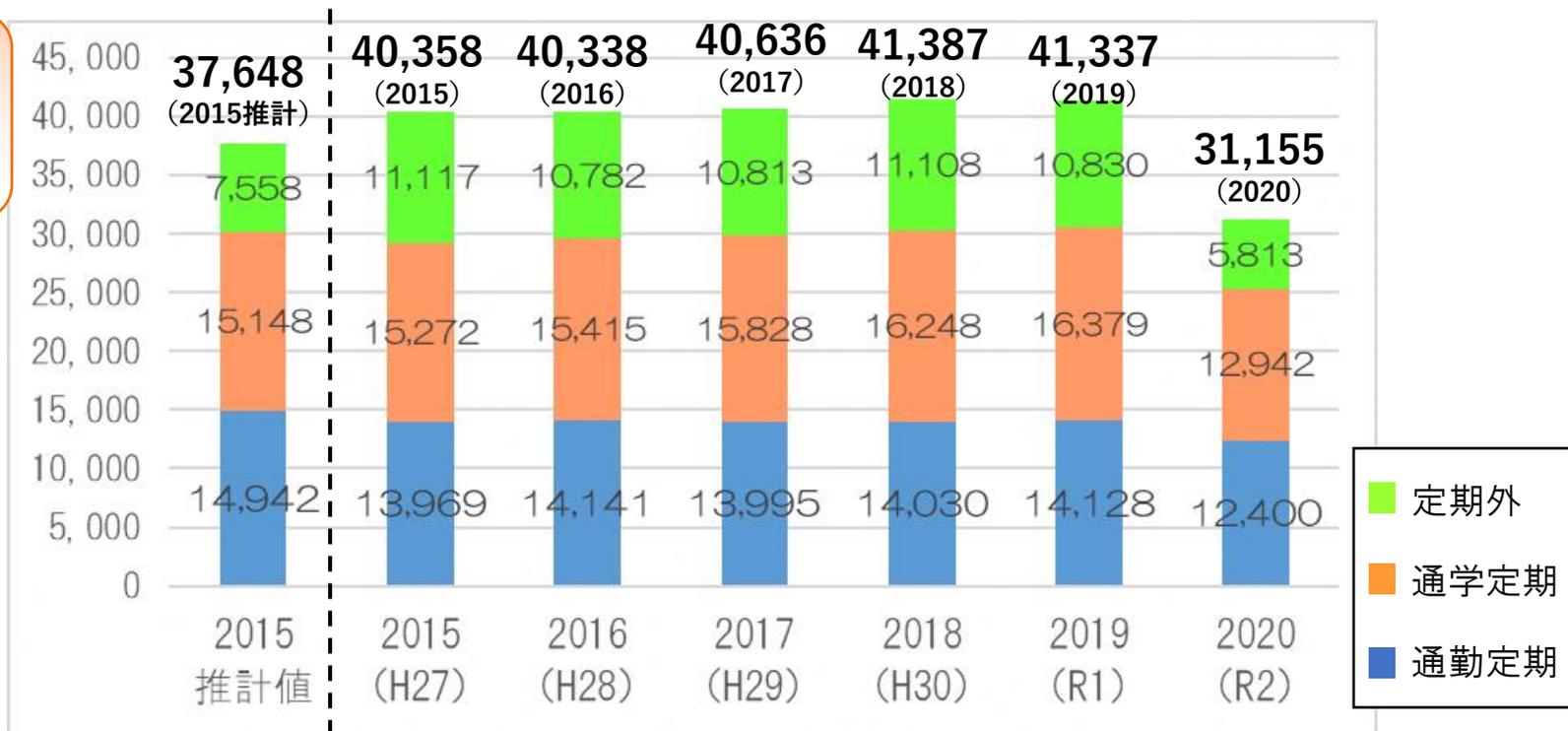


表 1日あたり利用者数等(2015~2020)

区分	2012調査		2015実績	増減比 %	2016実績	増減比 %	2017実績	増減比 %	2018実績	増減比 %	2019実績	増減比 %	2020実績	増減比 %
	2011数値	2015推計												
		①	②	②/①	③	③/②	④	④/③	⑤	⑤/④	⑥	⑥/⑤	⑦	⑦/⑥
利用者数(千人)	—	—	14,771	—	14,723	▲0.3	14,832	0.7	15,106	1.8	15,129	0.2	11,371	▲24.8
1日当たり(人/日)	40,241	37,648	40,358	7.2	40,338	▲0.0	40,636	0.7	41,387	1.8	41,337	▲0.1	31,155	▲24.6
定期利用者	31,696	30,090	29,241	▲2.8	29,556	1.1	29,823	0.9	30,278	1.5	30,506	0.8	25,342	▲16.9
通勤	16,267	14,942	13,969	▲6.5	14,141	1.2	13,995	▲1.0	14,030	0.3	14,128	0.7	12,400	▲12.2
通学	15,429	15,148	15,272	0.8	15,415	0.9	15,828	2.7	16,248	2.7	16,379	0.8	12,942	▲21.0
定期外利用者	8,545	7,558	11,117	47.1	10,782	▲3.0	10,813	0.3	11,108	2.7	10,830	▲2.5	5,813	▲46.3

※2012調査:将来需要予測調査(2012.12)

- 開業に当たっては、運行本数を増加させるとともに、毎年のダイヤ編成の際には、限られた車両を効率的に運用し、増車等や他の交通機関との乗継改善に努めました。
- 安全・安心に対する取組みも進め、開業以降、重大な鉄道事故や長期にわたっての運休は発生しておりません。

運行本数・ダイヤ

- ・開業前より運行本数を増加
- ・運行間隔が概ね1時間を超えないように見直し
- ・他交通機関(新幹線、高山本線、氷見線、城端線)との乗継を改善

表 運行本数の推移 (本数)

区間	開業前	開業時	2021.3 ダイヤ改正時	開業前と の増減
金沢～高岡	57	62 (5)	63 (5)	6
高岡～富山	77	84 (5)	89 (5)	12
富山～黒部	62	68 (6)	73 (5)	11
黒部～泊	52	60 (6)	65 (5)	13
泊～糸魚川	38	38	38	0

※平日の本数(あいの風ライナー含む())はライナー本数
※新型コロナウイルスによる緊急事態宣言期間中も、上記の運行ダイヤをほぼ維持

安全・安心に対する取組み

- ・新旅客システムの整備、列車位置情報サービス「あイトレ」導入
- ・自然災害に備えた斜面保全・水路等改良工事
- ・降雪に備え、新型投排雪保守用車両の導入
- ・踏切改良による安全な通行の確保
- ・VR等を活用した安全研修による技能向上
- ・災害時や異常時での多言語案内放送のための装置整備(車内・管理駅等)



車両・駅施設に関する取組み

- ・新型車両を新たに3編成導入
- ・旧型車両を観光列車「一万三千尺物語」に改装して活用、沿線住民・社員によるお手振り、英語版予約システムの導入
- ・イベント列車「とやま絵巻」によるスイーツなど企画列車の運行
- ・富山駅の高架化完成、待合室・忘れ物センター運用開始
- ・駅舎の利活用（石動駅新駅舎・自由通路整備、小杉駅鏝絵看板設置、越中宮崎待合室等整備）
- ・当社所有の全トイレの洋式化
- ・自動券売機の全駅設置、券売機へのIC機能追加
- ・P&R用駐車場の整備（新設）入善・泊（拡張）呉羽・東富山・滑川・黒部



ご利用の促進・利便性の向上

- ・ICカード「ICOCA」導入、オリジナルデザイン「Ainokaze ICOCA」販売
- ・企画切符の販売（1日フリーきっぷ、中学生往復ホデーパス、フライデーPM往復割引等）
- ・運転免許返納者割引乗車券の発売
- ・JR切符の販売（窓口閉鎖の解消）
- ・県内プロスポーツチームとのタイアップ
- ・県内の地域間交流促進のため、市町イベントとのタイアップ切符販売
- ・富山駅高架下開発で飲食店舗とコンビニエンスストアが開業
- ・「高岡やぶなみ駅」の開業
- ・東富山駅東口改札の新設
- ・富山・東富山間の新駅「新富山口駅」の整備促進（2022.3開業予定）



マイルール意識の醸成

- ・会社名の公募（5,380件応募）、ロゴマークの作成
- ・ファンクラブ創設
- ・ウォーキングイベント、写真コンテストの開催
- ・マスコットキャラクターの制作、広報宣伝への活用
- ・関連グッズ（駅名標キーホルダー等）の企画・販売



当社ロゴマーク

2本の曲線は、富山に吹く柔らかく優しくさわやかに吹く風を表現すると同時に、お客様にあいの風とやま鉄道に同じ心地で乗っていただきたいとの想いを表現。

色は、あいの風のさわやかさと富山湾の神秘さを表現したブルーと、富山県の豊かな自然を表現したグリーンを使用

- 今後の当社線の利用見込みを、利用実績を踏まえ、新型コロナウイルスや、沿線人口の推移、高校再編、新駅整備、運賃改定などによる影響も考慮して推計

（2020年を起点に、2021～2023、2025、2030、2040、2050年の利用者見込を推計）

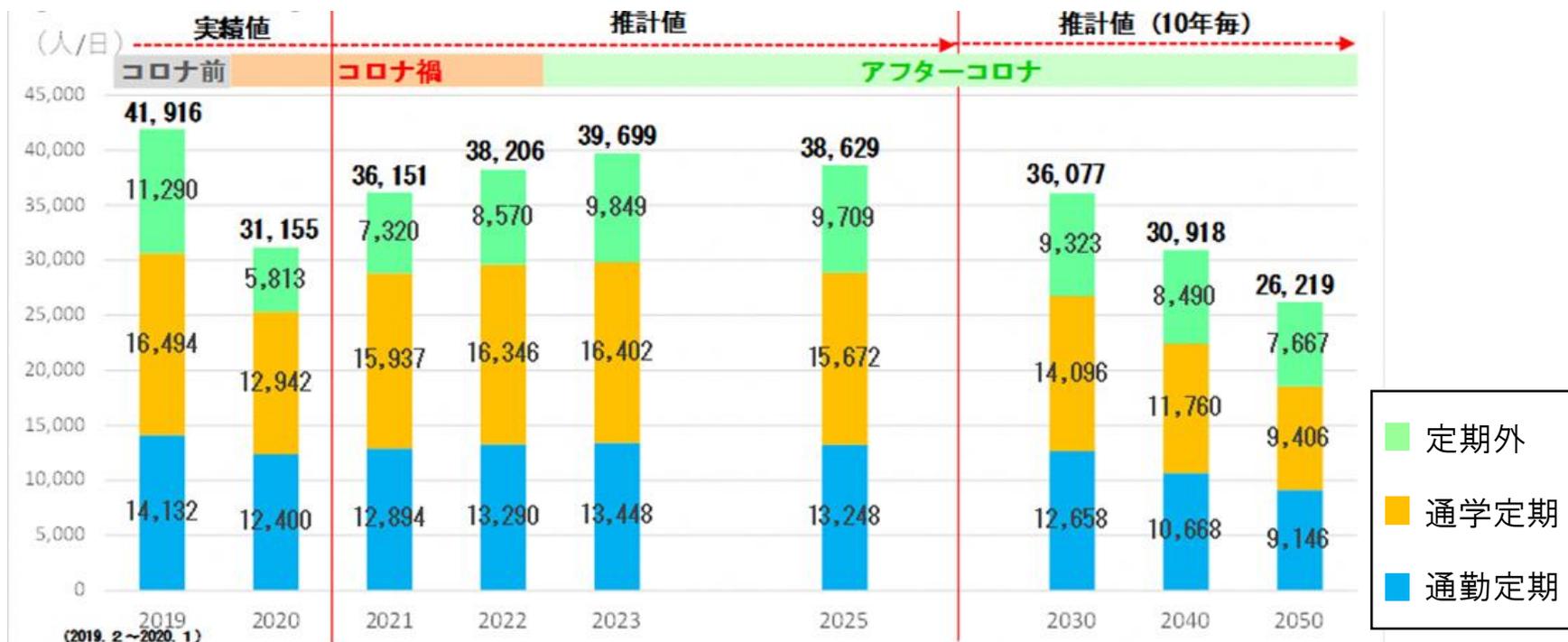
- 新富山口駅の設置効果などによる増加が見込まれる一方で、新型コロナウイルスや沿線人口減の影響により、1日当たりの利用者は、コロナ前（2019年※）の41,916人と比べて、

5年後の2025年には 38,629人（2019年比▲3,287人、▲7.8%）に

10年後の2030年には 36,077人（同 ▲5,839人、▲13.9%）に

※コロナによる影響を受ける前の2019.2～2020.1分

今後の利用見込み(将来需要予測)



- 今後の運行計画は、現行のダイヤ本数を維持することを基本とし、利用実態に応じ毎年のダイヤ改正を実施
- 増車などの三密防止、待ち時間解消などによる乗継利便性の確保を踏まえたダイヤを編成
- 北陸新幹線の敦賀開業（2024年春）において、速達性や他社線との乗継利便性を考慮したダイヤの見直しを実施

運行区間ごとの今後の基本的な運行本数

	金沢	高岡	富山	黒部	泊	糸魚川
現在（2021.3）の運行本数 ※（ ）はうちライナー数	63本（5本） ※1本は「石動⇄高岡」	89本（5本）	73本（5本）	65本（5本）	38本	
今後の基本的な運行本数	57本		60本			
	1本	27本	8本		38本	
ライナーの運行本数	5本					
【参考】JR時代の運行本数	57本	77本	62本	52本	38本	

□ 今後の当社を取り巻く変化等を踏まえた課題に適切に対応していくための取組み（重点施策）を5つの柱に取りまとめました。

- ①安全性の確保 ②サービスの向上と利用実態に即した利便性の確保
③地域との連携 ④将来を支える人材の確保と育成 ⑤健全経営の実現

□ これらの施策の実施に向けて、行政や他交通事業者などの関係者と協議、連携を図りながら、社員一丸となって取り組んでまいります。

1. 安全性の確保

【安全管理体制の確立】

- ・業務での気づきを通じた社員一人一人の基本動作の徹底
- ・PDCAサイクルによる継続的な改善・安全性の向上
- ・毎月24日「安全の日」の本社幹部による職場点検
- ・VR等を活用した研修など、人材育成の環境整備

【自然災害・異常時における対応能力の向上】

- ・危険個所の把握・工事の実施など、脆弱箇所解消の推進
- ・災害時や感染症流行時等に備えた実践的な訓練
- ・新型コロナウイルス感染拡大防止に向けた対策の継続
- ・除雪車両導入・運行情報の速やか周知等、雪対策の充実
- ・案内放送の多言語化など、外国人利用者への情報提供

【施設・設備の適切な維持管理と計画的な投資】

- ・施設・設備の長寿命化の取組み、設備の計画的な更新
- ・法指定踏切の改良など、踏切事故の防止対策の推進
- ・光ケーブル化の推進などネットワーク網の強化
- ・施設・設備の更新における国補助の活用

2. サービスの向上と利用実態に即した利便性の確保

【利便性の高いダイヤ設定】

- ・利用者ニーズ・利用実態 ・他交通機関との乗継
- ・増車など列車混雑回避 ・北陸新幹線の敦賀延伸
- ・速達性 ・限られた車両の効率的な運用

【沿線住民に利用される環境の整備】

- ・行政等と連携した新駅や新改札口の整備
- ・バリアフリー対応型車両の導入、駅周辺のバリアフリー化と連携したエレベーター整備
- ・駐車場整備によるパーク＆ライドなど、駅へのアクセス性向上
- ・駅での案内や「あいトレ」などによる適時適切な情報提供
- ・自動券売機の機能向上、交通ICカード・デジタル乗車券の活用
- ・MaaS活用、他交通機関との企画切符による県内外の周遊性向上
- ・お客様の声に対する真摯な対応とサービスへの反映

【県外利用者等への対応、観光列車の乗車率向上対策】

- ・北陸新幹線敦賀延伸をにらんだ他の並行在来線会社との連携
- ・DXに対応した国内外の利用者のシームレスな県内移動の取組み
- ・サイクルトレインの定期運行等による新たな利用者の獲得
- ・観光列車のサービスの充実・他の観光列車との連携

3. 地域との連携

【地域の活性化、当社線利用者の増加】

- ・行政等と連携した駅舎利活用の推進、駅周辺整備への協力
- ・運転免許返納者・中学生の運賃割引等、県民生活等の支援
- ・県内プロスポーツチームや公共施設等とのタイアップ
- ・MaaS等を活用した沿線店舗・イベント等とのタイアップ

【当社の「ファン」を増やす】

- ・会員との交流活動や、商工会議所・商工会等と連携したPRなど、ファンクラブの活性化と新たな会員の獲得
- ・地域イベントへの参画、富山アクセントによる駅名放送、駅管理協力団体との交流など、地元で愛される取組みの推進

【鉄道の理解を促進するための情報発信】

- ・障がい者や高齢の方への声かけ、駅・車内での乗車マナーUP啓発など、利用しやすい環境整備への情報発信の強化
- ・次世代利用者の児童等に公共交通に親しんでもらう取組み
- ・駅舎・車両等を活用したイベントや、マスコットキャラクターの活用、オリジナルグッズ製作など、企業ブランドの向上



マスコットキャラクター「あいの助」

4. 将来を支える人材の確保と育成

【安全・サービスを支える人材育成・確保】

- ・外部講師によるサービス研修、乗降介助サービス技術会得のための実践的研修
- ・振り返り研修や面談などを通じた、自ら学びチャレンジする意識の醸成
- ・キャリアパスの構築、若手・女性社員が活躍できる体制整備等による幹部社員養成

【働きやすい職場環境づくり】

- ・自主勉協会などを通じたチーム力の強化、報連相が活発な組織づくり
- ・社会・会社ルールの順守やハラスメントの防止など、コンプライアンスの徹底
- ・社員のライフステージに応じた就業条件の改善など、ワーク&ライフバランスの推進
- ・社員の安全で効率的な執務環境の整備

5. 健全経営の実現

【新たな収入の確保】

- ・新駅・新改札口整備など、周辺開発に応じた利用者の確保
- ・沿線の現場体験型イベントとの連携
- ・新幹線延伸などの新たな需要の取り込み
- ・駅等広告営業、グッズの販売強化

【費用増大の懸念への対応】

- ・不要施設・設備のスリム化、施設・車両の長寿命化
- ・環境保全・維持管理コスト等を最適化した施設等の計画的な更新
- ・DX活用による業務の効率化・省力化

【安定した経営基盤の確保】

- ・遊休土地・施設の有効活用や売却
- ・重点施策の毎年度の着実な実施
- ・安全対策等への投資や運賃水準の一定程度の抑制に必要な支援の働きかけ

□ 重点施策の検討に当たっては、次の5つの戦略的な視点も踏まえております。

- ① 駅舎・車両を地域資源と捉えた沿線地域の活性化という視点
- ② 次世代交通サービス（Maas）、5GやAIなどの新技術の積極的な活用という視点
- ③ 施設・車両の効率的な維持管理・修繕、長寿命化などによる環境保全にも配慮したコスト縮減という視点
- ④ 他交通事業者等との広域的な連携や有意な取組み事例の積極的な導入という視点
- ⑤ アフターコロナの新しい生活様式に対応した運行スタイルの提供という視点

① 駅舎・車両を地域資源と捉えた地域沿線の活性化

- ・ 行政や他交通事業者等と連携した駅の活性化や地元の駅周辺整備への協力
- ・ 自治体と連携したパーク＆ライドの推進や駅周辺のラストワンマイルの移動の確保など、身近な駅へのアクセス性向上の取組み
- ・ MaaS等を活用した沿線店舗・イベントとのタイアップやインバウンド対応強化、駅周辺の施設・飲食店等と連携した地域沿線情報の発信力の強化
- ・ サイクルトレインを活用した地域との連携
- ・ 県内プロスポーツチームや公共施設等とのタイアップ等県内の文化・スポーツの支援、県内回遊の促進

② MaaSなどの新技術の積極的な活用

- ・ MaaSの活用、交通ICカードや企画切符等による周遊性の向上など、シームレスな移動に向けた取組みの推進
- ・ MaaS等を活用した沿線店舗・イベントとのタイアップ
- ・ 車内や駅での多言語案内や自動翻訳機の導入など、多言語による案内の推進

③ 施設・設備の長寿命化等によるコスト縮減

- ・ 点検・対策による施設等の長寿命化
- ・ 環境保全や維持管理等を含めたトータルコストを最適化した施設・車両の更新など、計画的な取組みの推進
- ・ 光ケーブル化の推進など、通信設備や運行関係システムの計画的な改修・更新
- ・ DXの進展に即した業務の効率化

④ 他交通事業者との広域的な連携・有意な事例の積極的な導入

- ・ 北陸新幹線の敦賀延伸をにらんだ他交通事業者との連携新幹線との乗継利便性の確保、MaaSの活用や他交通機関との企画切符等による県内外の周遊性の向上、北陸地域の並行在来線会社と連携した新たな利用者の取り込み等
- ・ VR等を活用した安全研修の実施など、安全を支える人材育成の環境整備の促進
- ・ 先行他社等の有意な技術・技能の取り込みなど、対応能力向上に向けた新たな取組みの積極的な活用

⑤ アフターコロナの生活様式に対応した運行スタイルの提供

- ・ キャッシュレス化の推進（自動券売機の機能向上、交通ICカード・デジタル乗車券の活用）
- ・ 車内での密回避のための増車による車内混雑の緩和
- ・ 災害時や感染症流行時等における対策マニュアルの適宜の見直しや実践的な訓練など、危機管理力の強化
- ・ テレビ会議環境の整備や社員の感染防止対策の徹底、社員が安全で効率的に執務できる環境の整備

- 当社線の施設設備の多くは、昭和40年代を中心に旧北陸本線の電化・複線化工事により完成したもので整備から50年以上経過し、今後、老朽化に伴う大規模修繕や更新が必要です。
- また、お客様に安全で快適にご利用いただくためには、自然災害の激甚化、高齢化やキャッシュレス化の進展、より安全で効率的なシステムへの高度化など、社会経済情勢の変化に対応していくための設備投資が必要です。
- 当社では、今後、こうした設備投資を計画的に実施することとしておりますが、10年間で約121億円の費用が必要であると見積もっており、財源の確保が必要です。

計画期間(10年間)の投資額・主な項目

	設備投資区分	設備投資額			主な設備投資項目
		前期 2021-2025年度	後期 2026-2030年度	計画期間計 2021-2030年度	
1	保安防災対策	1,963	1,280	3,243	<ul style="list-style-type: none"> ・ 投排雪保守用車の新造 ・ 老朽消雪用井戸の掘替え ・ 長大橋りょうのペイント塗替え
2	安全・安定輸送対策	2,993	2,025	5,018	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新造車両（521系）の導入 ・ 列車運行のための各種システムの改修 ・ 通信の光ケーブル化 ・ 老朽設備（レール・踏切版等）の更新
3	利便性の向上対策	2,791	1,017	3,808	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅エレベーター設置 ・ 券売機・IC関連機器の更新 ・ 老朽駅舎の改修
	計	7,747	4,322	12,069	

- 運賃改定を「2023年春」に実施 ※当初計画では「2020年春」
- 運賃改定率【通勤定期】開業前比1.12倍程度 ⇒ 1.19倍程度（現行運賃比1.06倍程度）
- 【通学定期】開業前比1.03倍程度 ⇒ 1.05倍程度（現行運賃比1.02倍程度）
- 【普通運賃】開業前比1.12倍程度 ⇒ 1.19倍程度（現行運賃比1.06倍程度）
- 他社線との乗継割引は継続

□ 運賃改定について

- 開業当初は、「2020年春」に運賃改定を実施予定のところ、コロナ前の運賃収入が見込みより好調であったことから改定を見送り、検討を続けてきましたが、次のことから、弊社での経営努力だけでは収支の見通しは厳しく、利用者の方にも一定の負担をお願いすることが必要でありますことから、運賃改定を実施いたします。

- ・ 今後の利用人員は、沿線人口の減少や在宅勤務・テレビ会議の浸透等により、大きく減少すると見込まれること
※2030年では、コロナ前の2019年(2019.2～2020.1)と比べて13.5%減少する見込み
- ・ 鉄道施設・設備の多くは50年以上、老朽化による更新や維持修繕費の増などの経費増が見込まれること
※運営経費は、計画期間の10年間で年平均約32.1億円(見込)と、これまでの実績年平均28.7億円と比べて+3.5億円(12.0%増)

- 運賃改定率は、ご利用者の過度な負担の軽減を図るため、当初計画で予定していた水準のとおりといたします。

- 運賃改定時期は、県内の経済情勢や県民生活への影響を考慮し、「2023年春」といたします。

他の並行在来線の運賃改定状況

事業者	改定時期	運賃改定率			備考
		通勤定期	通学定期	定期外	
道南いさりび鉄道	2016.3	1.30倍	1.30倍	1.31倍	
青い森鉄道	2002.12	1.65倍	1.65倍	1.37倍	
※上下分離方式	2010.12	—	1.00倍	—	
IGRいわて銀河鉄道	2002.12	1.91倍	1.35倍	1.58倍	
	2005.4	—	1.65倍	—	
しなの鉄道	2013.4	1.82倍	— ※	—	※上限額(1ヶ月19,900円)を設定
	2001.3	1.10倍	1.10倍	1.10倍	
	2002.11	1.32倍	1.43倍	—	
えちごトキめき鉄道	2007.6	1.49倍	1.61倍	1.24倍	
	2020.4	1.33倍	1.15倍	1.345倍	
IRIいしかわ鉄道	2015.3	1.14倍	1.00倍	1.14倍	
肥薩おれんじ鉄道	2004.3	1.29倍	1.27倍	1.28倍	

□ 乗継割引の継続

- ・ 当社線と隣接会社線を乗り継ぐ際にかかる初乗り運賃を割引く「乗継割引」を仮に廃止した場合、近距離の利用が多い高校生などの通学や市内・隣接市との移動などに大きく影響することから、今後も同水準にて継続します。

今後の収支見通し

- 開業以降の経営状況は、好調な利用等により当初計画を上回る運賃収入となりましたが、輸送密度が低い区間もあることやコロナ禍による利用者減などの影響などから、営業損益は開業以降赤字で、県経営安定基金からの支援により黒字を確保している状況です。
- 今後も、新たな事業展開等による収入の確保や維持管理の効率化等による支出の抑制を図ることで、更なる収支改善を図ることとしておりますが、利用者の減少見込みなどを踏まえると、ご利用の方にも一定のご負担をいただく運賃改定を実施しても厳しい収支状況になると見込まれます。

【今後の収支見通し】

経常損益ベースで、計画前期（2021～2025）で 年平均 1.7 億円の赤字
計画後期（2026～2030）で 年平均 1.6 億円の赤字

今後の収支見通し（主な項目ごとの今後の見込み）

区分	実績		見込み						
	2015 ～2019 平均 コロナ前	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 ～2025 平均	計画前期 2021- 2025 平均	計画後期 2026- 2030 平均	計画期間 2021- 2030 平均	
営業 収益	運賃収入	2,987	1,945	2,150	2,558	2,833	2,641	2,715	2,678
	貨物線使用料	1,925	2,052	2,087	2,315	2,382	2,309	2,430	2,370
	その他	716	698	705	777	776	762	768	765
	計 ①	5,628	4,695	4,942	5,650	5,991	5,713	5,913	5,813
営業 費用	人件費	1,989	1,826	1,803	1,799	1,743	1,766	1,766	1,766
	運営経費	2,869	2,797	2,781	3,296	3,259	3,171	3,220	3,195
	その他	825	865	929	954	1,069	1,018	1,174	1,096
	計 ②	5,683	5,488	5,513	6,049	6,071	5,955	6,160	6,057
営業損益 ③(①-②)	5	△ 793	△ 571	△ 399	△ 80	△ 242	△ 247	△ 245	
営業外損益 ④	△ 127	39	52	83	83	77	83	80	
経常利益 ⑤(③+④)	△ 122	△ 754	△ 519	△ 316	3	△ 165	△ 164	△ 165	
特別損益 ⑥	200	553							
うち経営安定基金収益	170	325							
法人税等 ⑦	59	6							
当期純利益 ⑤+⑥-⑦	19	△ 207							

区分	今後の傾向
運賃収入	2023年春の運賃改定(予定)や新駅・新改札の設置・周辺開発の進捗、北陸新幹線の敦賀延伸等を契機とした利用促進策等による利用者増に伴う増収が見込める一方、テレワーク・Web会議の普及や新しい生活様式の浸透に伴う利用者減のほか、沿線人口の減少による通勤者数の減少等が見込まれることから、2023年度以降は漸減していくと見込まれる。
貨物線使用料	設備の老朽化による設備更新等の経費の増に伴い、対象経費が増加することから、従前よりも額は増加すると見込まれる。
人件費	JR西日本からの出向社員の順次引き上げによるプロパー社員への切り替えに伴い、2025年度までは逡減していくが、それ以降は、一定の定昇率に基づき逡増していくもの見込まれる。
運営経費	現場での改善や新技術導入による効率化、不要設備のスリム化などによるコスト縮減を図るが、橋りょうの大規模修繕など施設の老朽化による修繕費の増加により、従前よりも増加すると見込まれる。

当社の今後の経営は、運賃改定を実施しても依然として厳しいと見込まれますが、様々な対策を講じることで、利用ニーズに応じた安全運行を将来にわたって続けていくための基礎となる健全経営を続けてまいります。

□ 弊社における収支改善に向けた努力（重点施策の着実な推進）

- 利用促進策強化による運輸収入の増加や、広告・構内営業・グッズ販売強化による運輸外収入の増加、遊休土地・施設の有効活用や売却などによる収入の増加
- 経費節減などによる費用の縮減

□ 貨物線使用料の維持・充実の働きかけ

- 並行在来線である当社線の維持には、貨物線使用料の維持・充実が不可欠なため、他の並行在来線会社や関係団体、富山県などの並行在来線設置道県と連携した国への働きかけを継続

□ 行政からの支援の要請について

- 乗継割引及びライナー便の継続や、利用者の方の負担を軽減するための運賃値上げ幅の抑制に対する支援を要請
- 運行に不可欠な車両の更新や設備更新、一定水準の利用サービスを維持するための設備投資に対する支援を要請

※運行に必要な一般的な設備投資や維持修繕の費用は、運賃収入や貨物線の線路使用料等を財源に実施してまいります。社会経済情勢の変化に対応する設備投資で次に該当するものへの支援を要請するもの

- ①線路・沿線の災害対策や運行ダイヤの充実に必要な車両新造など、設備投資の効果が全線にわたるもの
- ②バリアフリー化など、全線を通して一定の設備水準を確保すべきもの
- ③キャッシュレス化や運行・旅客システムへの投資など、機能向上により利便性の充実や運行の効率化が図られるもの

・ 乗継割引・ライナー便の運行	約 6.3億円
・ 運賃抑制	約10.3億円
・ 設備投資	約47.4億円(前期:25.9億円 後期:21.5億円)

計画期間（10年）
計 64.0億円