

経営安定基金の支援による設備投資について（第2次経営計画後期）（案）

資料 5

（ポイント）

- あいの風とやま鉄道では、①保安防災、②安全・安定輸送、③利便性の向上の3つの観点から計画的に設備投資を実施。そのうち支援基準に該当する事業を対象に県並行在来線経営安定基金から支援している。⇒2025年度までの基金支援による設備投資額の累計は約39.5億円（見込み）
- 第2次経営計画の後期5年間（2026～2030年度）においては、昨今の物価高などを踏まえ計画策定時に見込んだ各投資事業の事業費や実施年度を見直すとともに、計画策定後の状況の変化などを踏まえ、支援基準に該当し且つこの期間中の実施が見込まれる「521系車両の中間車両の新造」や「泊駅のバリアフリー化」など新たな事業を支援対象に追加。  
⇒これにより、2026年度から5年間の基金支援による設備投資額は現時点で約29.2億円となる見込み
- 後期の今後5年間では、県と市町村の拠出計30億円及び計画前期における設備投資の未執行分などの繰越額約4億円に加え、「災害に備えた安全対策費」として基金内に留保されている5億円も活用して設備投資の支援と減収への補填（運賃値上げの抑制分など）を実施。

2025(令和7)年12月16日  
富山県  
あいの風とやま鉄道株

1. 富山県並行在来線経営安定基金の状況

（1）2013年度～2025年度（現行の基金計画の期間）の実績・見込み

（単位：百万円）

積立額	2013～2025年度（H25～R7年度）	合計①	①－②
	県：3,000、市町村：3,000、民間：517、運用利息：5	6,522	911

取崩額 （基金による支援額）	2014～2024年度 （H26～R6年度）	2025年度 （R7年度）	合計②
	4,952	659	5,611
減収補填	1,467	59	1,526
設備投資	3,352	600	3,952
運行支援	※1 133	0	133

※1 コロナ禍における運行水準維持のための支援（2021年度）

・事業実施が2026年度以降にずれ込んだことによる設備投資の未執行分、及び2022～2024年度減収補填の未使用分など411百万円

・「災害に備えた安全対策費」として基金内に留保されている500百万円

（2）2026年度～2030年度（第2次経営計画後期）の計画（案）

前期からの繰越、積立額	前期からの繰越	積立額：2026～2030年度（R8～R12年度）	合計③
	911	3,000（県：1,500、市町村：1,500）	3,911

取崩額 （基金による支援額）	2026年度 （R8年度）	2027年度 （R9年度）	2028年度 （R10年度）	2029年度 （R11年度）	2030年度 （R12年度）	合計④
	796	959	655	714	642	3,766
減収補填 （運賃抑制、乗継割引、ライナー運行）	66	183	184	241	176	※2 850
設備投資 （保安防災、安全安定輸送、利便性向上）	730	776	471	473	466	※3 2,916
うち、(新)中間車両の新造	388	194	—	—	—	582

※2 2026～2030年度の減収補填分の基金支援額は第2次経営計画策定時から変更なし。

※3 2026～2030年度の設備投資分の基金支援額は当初の計画では2,150百万円であったが、次の理由により2,916百万円に見直している。

- ①2025年度までに実施する計画であった設備投資の一部の執行が2026年度以降にずれ込むことになったこと
- ②昨今の物価高や人件費上昇により各事業の事業費が大幅に増加する見込みとなったこと。（ただし、安全や安定輸送に支障がない範囲で一部の事業の実施年度を先送りしたことにより、事業費増加額を一定程度抑制した。）
- ③対象事業を追加したこと（中間車両の新造、泊駅のバリアフリー化など）

経営安定基金の支援による設備投資の事業概要（2025～2030年度）

設備投資の事業名		基金支援区分	基金の額(百万円)		事業概要
			2025年度	2026～2030年度	
①保安防災	軌陸車の更新	A		60	自然災害の激甚化を踏まえ、安全な列車運行に不可欠な架線の交換など高所作業等に使用する線路・道路とも通行可能な作業車両の更新
	消雪用井戸の掘り替え	A		170	大雪の経験も踏まえ、駅・線路の消雪用に必要な水量を確保するため、老朽化している井戸を掘り替え
	小計			230	
②安全・安定輸送	石動変電所主変圧器の取替	A	132		列車運行に不可欠な安定した電力送電を担う主変圧器を更新
	東富山駅～越中宮崎駅間光ケーブルの新設	A	40	200	旅客案内システムやIC情報の通信量増加に対応するため、東富山駅～越中宮崎駅間において計画的に光ケーブルを新設（現行はメタルケーブル、東富山駅以西は整備済）
	列車運行管理システムの改修	A		656	改札口の増に伴うデータの容量増への対応及び処理速度の向上を図るための改修
	旅客案内システムの改修	A		212	
	気象監視システムの改修	A		22	安全な列車運行管理に資する気象情報を収集・監視するシステムを更新。災害の激甚化に備えてソフトを改修し、安全性の向上を図る
	電力遠隔制御システムの改修	A		200	電力を遠隔（指令所）から制御するためのシステムを更新。故障時に早期復旧できるよう、故障原因を提示する新機能を追加
③利便性の向上	小計		172	1,290	
	駅のバリアフリー化の推進	B	203	50	住民や観光客などの駅利用者のため、駅にエレベータを設置してバリアフリー化を図る（国、地元市町及び基金による補助。基金補助の対象は詳細設計と工事） ・越中大門駅：2025年度着工（2023～2024詳細設計を実施済） ・（新）泊駅：2026年度～ 詳細設計、工事 ※泊駅については、朝日町においてバリアフリー基本構想を策定され、現在、基本設計が進められていることから、今回基金支援対象に追加
	（新）自由通路を活用したホームへの階段整備	B		調整中	地元市町が駅に隣接して線路を跨ぐ自由通路（道路施設）を整備し、その自由通路からホームへの階段を整備する場合は駅利用者の利便性が向上することから、鉄道施設である階段の整備費を基金支援対象とする。（負担割合）地元市町1/2、基金1/2 ・泊駅：2026年度～ 詳細設計、工事
	券売機等駅務機器の機能向上	B	225	349	券売機の更新に合わせてクレジットカード利用機能を追加。併せて、券売機の操作方法等の問い合わせにスピーディーで最適な案内が可能となる遠隔監視システムの構築や印刷発行機の更新を行い、利便性の向上を図る
	IC関連機器の機能向上	B		415	ICカード関連機器（自動改札機監視盤、IC窓口処理機、IC簡易改札機）の更新に合わせ機能向上を図る
	（新）521系車両の中間車両の新造	B		582	老朽化が進む旧型413系車両1編成（3両）の運用終了時期を見据え、521系車両（1編成あたり2両）の一部を3両編成で運行するため、「中間車両」を3両新造。 （目的）①輸送需要に応じた効率的な車両運用、②輸送力の増強、③エネルギー消費量の削減、④小さな投資額で十分な効果（1編成あたり定員）521系3両で約400人（現行2両の場合は250人）（スケジュール）2026年度：2両新造、2027年度：1両新造（概算経費）約873百万円（1両あたり約291百万円）（財源（予定））国庫補助1/3、基金補助2/3
	小計		428	1,396	
合計			600	2,916	

（基金支援区分） A 安全性・防災力の強化、安定輸送のための施設整備  
B 旅客移動に係る利便性向上等の環境改善

## 2. 基金内に留保されている5億円の活用について

- 2014年度、2015年度の基金の未使用分5億円が「災害に備えた安全対策費」として基金内に留保されているが、これは、あいの風とやま鉄道の災害予防または復旧対応のための資金が不足した場合に備えたもの。
- しかし、あいの風とやま鉄道では、開業以来、毎年自己資金により保安防災対策を実施しているほか、被災した場合の復旧工事も自己資金や保険で対応しており、これまでこの留保金を使用することはなかった。

### ※保安防災対策の実施状況

基金事業とは別に、毎年、線路のり面保全、橋梁塗装、レール交換、雷害対策、雪害対策、地震計更新など様々な対策を自己資金で実施しており、その規模は直近5年間で計11億円を超えている。

### ※被災後の復旧対策の主な事例

- ・ 2023年7月に発生した線状降水帯による豪雨により、倶利伽羅～石動間で道床流出や流入土砂による信号機器埋没等の被害があったが、復旧工事費用（約0.8億円）のほとんどが保険金で賄えた。
- ・ 2024年1月の能登半島地震により、倶利伽羅～石動間で電柱傾斜や軌道変位の被害が、また高岡やぶなみ～高岡間で道床流出の被害があったが、復旧工事費用（約0.8億円）の全額を自己資金で賄った。

- 今後も、保安防災対策については必要な対策を計画的に自己資金で実施（基金事業を除く）することにしているほか、今後仮に何らかの災害が発生し、あいの風とやま鉄道線が被災したとしても、これまでの災害による被害の程度であれば、その復旧工事は自己資金や保険で十分対応可能である。（なお、万が一、大規模災害が発生し甚大な被害が出た場合には、県に相談し、国の災害復旧補助制度の活用も含めて必要な支援を求めることになる。）

このため、あいの風とやま鉄道では、現在基金内に留保されている5億円は今後も防災対策や復旧対策のための財源としては活用することはないと考えている。

- 一方で、安全・安定輸送や利便性向上などのため、2026年度以降も多く設備投資を実施していく必要があり、特に「521系車両の中間車両の新造」については、ご要望が多い運行ダイヤの充実のためには不可欠であると考えている。

このため、2026年度以降は、留保されている5億円を必要となる設備投資の財源として活用させていただきたい。