

富山大学人文学部 平成 29 年度卒業論文

第三セクター「あいの風とやま鉄道」の現在
——経営状況と利用者促進の取り組み——

11410185 吉田華奈子

富山大学人文学部人文学科
社会文化コース社会学分野
学籍番号 11410185
氏名 吉田華奈子

—目次—

第一章 問題関心・・・1

第二章 先行研究

第一節 第三セクター鉄道の定義・・・2

第二節 着眼点・・・3

第三章 調査

第一節 調査概要・・・4

第二節 あいの風とやま鉄道の運営体制と経営状況・・・5

第三節 イベント列車を比較する

第一項 あいの風とやま鉄道のイベント列車・・・6～7

第二項 各会社のイベント列車

(1) しなの鉄道・・・7～8

(2) えちごトキめき鉄道・・・8

(3) 道南いさりび鉄道・・・9

第四節 ICカード「ICOCA」の導入・・・10～11

第五節 電車外のイベント・・・12～13

第六節 乗り放題・企画きっぷについて

第一項 発行されているまたはされていた乗り放題・企画きっぷ・・・14～17

第二項 乗り放題きっぷを使ったフィールドワーク・・・17～18

第四章 考察・・・19～20

参考文献・URL

第一章 問題関心

2016年5月24日、あいの風とやま鉄道は、開業10年目で実現するとされていた黒字化を2015年度に達成できる見通しだと報告した。あいの風とやま鉄道は、2015年3月14日の北陸新幹線開業に伴い、JR北陸本線が並行在来線にあたるとしてJRから路線を引き継ぎ開業した第三セクターである。開業前は、運賃の問題や運行本数の減少により、利用者が減るのではないかという問題を抱えていたが、一日当たりの利用者も推定値を上回った。

そこから、あいの風とやま鉄道は利用者の確保、促進のための第三セクターならではの取り組みとその影響を調査していきたい。

第二章 先行研究

第一節 第三セクター鉄道の定義

第三セクターは、元々は地域開発や新しい都市づくり推進のため、第一セクター（国や地方公共団体）と、第二セクター（民間企業）が共同出資して設立された事業体である。地域公共交通の維持、発展を目的に作られた制度である。

青木（2007）は第三セクター鉄道は株式会社として設立されているものだが、設立の経緯などから、大きく分けて 5 つに分類することができ、①旧国鉄の特定地方交通線や建設中に工事が凍結された路線を引き受けるために設立されたもの、②整備新幹線の開業に伴い、JR から分離された並行在来線区間を引き受けるために設立されたもの、③赤字の私鉄路線を引き継いで設立されたもの、④臨海工業地帯の貨物鉄道を運営する、日本貨物鉄道と自治体の共同出資で設立された臨海鉄道、⑤大都市周辺の新規建設鉄道（新交通システム、モノレールなども含む）の公的資金の受け皿として設立されたものと述べている。一般的には、①と②をさすことが多いようである。現在、新幹線の整備に伴い並行在来線区間を引き受けるために設立された会社は、道南いさりび鉄道、青い森鉄道、IGR いわて銀河鉄道、しなの鉄道、えちごトキめき鉄道、あいの風とやま鉄道、IR いしかわ鉄道、肥薩おれんじ鉄道の 8 つである。

第二節 着眼点

北崎（2005）によると、現在並行在来線第三セクター鉄道会社は開業後、予想以上の経営環境の悪化が見て取れるという。集客戦略、沿線活性化策を考えるにあたって必要な観点は四点ある。

第一に“まち・住民”と“駅・鉄道”との関係をいかに密接にしていくかであるという。現に存在する路線、駅、鉄道をコミュニケーションの場として活用し、路線、駅を住民にとって身近なものに感じさせる地道なしかけがどうしても必要であると述べている。

第二に、JRとの協力関係を、さらに強固にしていくことで、JRへの乗り換えの不便さ、乗り換えのロスに対する、利用客の不満は予想以上に多く、IGRで試みられた乗り継ぎ割引などをもっと積極的に取り入れていくことが必要だと述べている。

第三に、競争相手であるバス会社との共存の視点であると述べている。低料金でも、短時間で効率よく多くの客を運べば、バス会社にも利益が生じ、ひいては鉄道利用客も増大し、三セク鉄道の経営も改善するということである。

第四は、県と沿線自治体の協力は、言わずもがな不可欠だとしている。三セク鉄道会社と自治体との連携で、どれだけ実践的な戦略を打ち出せるかは決定的に重要であるとしている。

これを受けて本稿では、四つの着眼点にもとづいてあいの風とやま鉄道を調査する。

第三章 調査報告

第一節 調査概要

あいの風とやま鉄道の取り組みの現状と特徴を知るためにあいの風とやま鉄道へのインタビューと、整備新幹線ができたことによって分離された第三セクターの取り組みを知るため、古参であるしなの鉄道、あいの風とやま鉄道と同じ時期に設立された IR いしかわ鉄道とえちごトキメキ鉄道、一番新しい会社である道南いさりび鉄道と比較した。

日時 2016年11月25日

場所 あいの風とやま鉄道本社

インタビューー Tさん、Mさん（総務企画部企画課）

以下では、インタビューと文書資料にもとづいてまとめる。

第二節 運営体制と経営状況

2015 度の利用者総数は、全体で約 1480 万人、1 日当たりでは 40358 人となった。通勤については富山駅から石川県境間の減少が大きく、金沢駅・富山駅間等の通勤者が新幹線利用に切り替わったとみられる。また定期外利用者については、新幹線乗換、あるいは金沢駅での特急乗り換えなどにより大幅に増加した。

2016 年度の利用者総数は、全体で約 1472 万人、1 日当たりでは 40338 人で通年営業の初年度だった昨年度と比べると減少となっているものの、年間目標とした 40200 人は上回る結果となった。定期外利用者は開業効果の減少による影響がみられるものの、定期利用者が増加しており、全体としては平成 27 年度とほぼ同様の利用者数を確保できたものと考えている。IC カード利用者が 30%以上の増加となっている。

2014 年 4 月 1 日から 2015 年 3 月 31 日は純利益として 28,659 千円を計上している。営業収入として、旅客運輸収入が 203,783 千円、鉄道線路使用料収入が 64,281 千円、運輸雑収等が 42,198 千円、合計で 310,262 千円となった。営業費用については 383,626 千円を計上し営業損失は 73,363 千円となった。これに開業費償却等の営業外費用や補助金等の特別利益のほか、固定資産圧縮損の特別損失を加え、純利益 28,659 千円を計上した。

2015 年 4 月 1 日から 2016 年 3 月 31 日は純利益として 70,238 千円を計上している。営業利益は、旅客運輸収入が 2,988,052 千円、鉄道線路使用料収入が 17,695,36 千円、運輸雑収等が 946,958 千円、合計で 5,704,547 千円となった。営業費用については、5,396,805 千円を計上し、営業利益は、307,741 千円となった。これに開業費償却等の営業外費用や補助金等の特別利益のほか、固定資産圧縮損の特別損失を加え、純利益 70,238 千円を計上した。

2016 年 4 月 1 日から 2017 年 3 月 31 日は純利益として 6,912 千円を計上している。営業利益は、旅客運輸収入が 2,920,777 千円、鉄道線路使用料収入が 1,849,499 千円、運輸雑収入等が 973,711 千円、計 5,743,987 千円となった。営業費用については 5,789,493 千円を計上し、営業損失は 45,505 千円となった。これに開業費償却等の営業外費用や補助金等の特別利益のほか、固定資産圧縮損の特別損失を加え、純利益 6,912 千円を計上した。

会社の黒字化につながった取り組みについて、イベントや IC カードの導入も関係はしているが、北陸新幹線の開業効果や 27 年度は雪があまり降らなかったこと、固定資産税の課税がなかったことが関係している。今後も黒字を継続していけるとは考えにくいので黒字に向けての取り組みが必要と考えている。

あいの風とやま鉄道になったことで地域を巻き込んだイベントは多くなっている。地域を巻き込んだ地域振興という面で企画切符なども発売している。県や市町村と連携した取り組みが今後必要になってくる。

第三節 他の第三セクターとイベント列車について比較

第一項 あいの風とやま鉄道のイベント列車

- ・とやま絵巻（あいの風とやま鉄道 HP およびインタビューより）

イベント列車として 2016 年 8 月 28 日から運行開始した。普段は通常列車として定期運行中（一週間ごとにダイヤ発表）。外装は、寒ブリやホタルイカ、シロエビ、五箇山合掌造り集落、高岡御車山祭、入善ジャンボスイカなどの絵を車体に描き、車内の座席シートにも高岡大仏やライチョウをあしらった。内装はシートに外装と同じ絵柄が描かれている。過去には、とやま絵巻を利用して、次のイベントが実施されている。

- ・イベント列車運行開始記念ツアー

2016 年 9 月 18 日（土）

クイズで学ぼう！あいの風とやま鉄道沿線（プレゼントあり）やコンシェルジュが旅をガイドし、イベント列車特製「とやま絵巻」弁当がふるまわれた。地元の特産品なども車内販売された。途中駅では、伝統的な踊りやゆるキャラが出迎えた。

運行経路は富山駅→福岡駅→泊駅→富山駅となっている。

- ・あいの風ワイン列車

2016 年 11 月 12 日（土）

列車内で新酒ワインを楽しむもので、地元ワインと地元産の食材を使用した弁当でとやまを再発見するというコンセプトである。列車内でピアノやバイオリンの演奏が行われた。運行経路は富山駅→泊駅（折り返し）→富山駅となっている。

- ・あいの風とやま地酒列車

2017 年 4 月 22 日（土）に「あいの風とやま地酒列車」を運行。

運行日当日は、県内を中心とした 61 名に富山県酒造組合から 17 銘柄の地酒と五万石千里山荘のおつまみを堪能してもらう企画。折返し駅（福岡駅）では、富山県酒造組合の酒蔵による、とやまの地酒にまつわる話を交えた試飲会が盛況に開催された。

運行経路は富山駅→福岡駅（折り返し）→富山駅となっている。

- ・あいの風ビール列車 **BEER TRAIN**

2017 年 7 月 22 日（土）

キリンビール株式会社富山支店とのタイアップによる地域限定発売の“キリン一番搾り富山に乾杯”の飲み放題と五万石千里山荘のおつまみが出され、後半にはあいの風オリジナルグッズ等があたる抽選会も行われた。

運行経路は富山駅→黒部駅（折り返し）→富山駅となっている。

- ・あいの風ワイン列車

2017 年 11 月 18 日（土）

今回のワイン列車のためにソムリエが選んだ各国各種ワイン約 10 種類と五万石千里山荘のワインに合うおつまみがふるまわれ、ソムリエによるワインの解説等も行われた。

運行経路は富山駅→福岡駅（折り返し）→富山駅となっている。

このように、「とやま絵巻」は、朝夕を中心に定期列車として利用されているため、イベント列車のみとして使用することは難しい。

第二項 各会社のイベント列車

インタビューでは、イベント列車であるとやま絵巻について、イベントを行った結果好評であり、今後もイベントを続けていく予定である。イベント・観光列車を所有する他の三つの会社について公式ホームページから調査、比較した。

(1) しなの鉄道 設立：1996年5月1日

北陸新幹線にあたる軽井沢・篠ノ井間の開業により JR から経営分離

・しなの鉄道 ろくもん （しなの鉄道 HP より一部抜粋・編集）

特徴

自然と文化に恵まれた軽井沢から歴史の街・上田や善光寺のお膝元・長野までしなの鉄道に懐かしくて新しい、楽しい列車が登場。

こどももおとなも楽しめる空間に、信州の山の幸を堪能できる食堂車もあり。

路線

原則 金、土、日、祝日に運行、年間180日程度である。

軽井沢～長野

食事

「ろくもん1号」では洋食のコースを、「ろくもん2号」では和食懐石料理を提供している。長野県産のワインやシードル、日本酒も、料理に合わせて用意されている。

料金 お食事つきプランは（平日）13,800円（休日）14,800円（1名様 / 大人・小児同額）

乗車券+指定席プラン 指定席券（大人 1,000円・小児 500円）区間運賃（乗車券）

ろくもんは、観光列車として作られていて完全予約制なのが特徴的である。内装、外装ともに凝った作りになっており、食事もろくもんに合わせて作られた特別なものである。特別ページも作られており電車に乗ること自体が旅行という観光列車の一番の特徴をろくもんは持っている。

(2) えちごトキめき鉄道 設立：2010年11月22日 2015年3月の北陸新幹線金沢開業に伴って JR から経営分離した。

・えちごトキめき鉄道 雪月花 (えちごトキめき鉄道 HP より一部抜粋・編集)

特徴

海が迫ってくるような大きな車窓。1枚の窓の長さは約「2.3m」と日本最大級

1号車(定員23名・食事付き/食事なし)の特徴

1号車は木目が鮮やかな越後杉と豊かな実りの黄金色がモチーフ。乗客全員が利用できる展望ハイデッキは、ワイドな眺望をたっぷり楽しめる。

2号車(定員22名・食事付き6テーブル+ハイデッキ1テーブル)の特徴

2号車は大きなテーブルとゆったりした座席で、レストラン・カー形式の座席配置となっている。

路線

上越妙高～糸魚川間を運行している。両駅とも、北陸新幹線乗換駅のため、首都圏等からもアクセスが容易である。上越妙高駅を発車後、妙高高原駅で折り返し、糸魚川駅に到着。上越妙高駅、妙高高原駅で乗車可能となっている。

食事

地元の旬の食材にこだわった料理を提供している。

「雪コース」「月コース」では、地元食材の良さを知る地元出身の一流料理人が、生産者の現場を直接訪問し、オリジナルメニューを考案した。

午前便(上越妙高発便)の食事は、十日町市出身の二つ星シェフ飯塚隆太氏がオリジナルレシピを考案。午後便(糸魚川発便)の食事は、江戸時代から続く地元糸魚川の老舗割烹・鶴来家がメニューを考案した。

雪月花は、大きな車窓が特徴で車内から雄大な景色が見られることが売りである。完全予約制で食事つきと食事なしの二つのプランから選ぶことができる。食事にもこだわっており、新潟の地物が食べられるのが魅力の一つとなっている。電車に乗ることが旅行という観光列車の特徴がよくでている。

(3) 道南いさりび鉄道 設立：2014年8月1日 2016年3月の北海道新幹線の新青森、新函館北斗の開業に伴って JR から経営分離された。

・道南いさりび鉄道 ながまれ (道南いさりび鉄道 HP より一部抜粋・編集)

特徴

車窓から、大海原に浮かぶ函館山が望める。

夕方から夜になると沖合に漁火が見え心象的な風景が郷愁を誘う(漁火は季節や操業の都

合により増減)

普段は日常の通勤・通学・買い物など、皆様が利用する列車として運行している。

観光団体用に車内で食事が楽しめるようなテーブルやヘッドレストを設置した特別仕様としても利用可能である。

路線

- ・上り：函館発→木古内・上磯方面
- ・下り：木古内・上磯発→函館方面

食事

イベント利用時のみ食事が用意される。

ながまれば、とやま絵巻と同じく普段は通常列車として定期運行を行っている。イベントの際には、テーブルとヘッドレストが設置され大きめの車窓から海や山の景色が望めるようになっている。

車両運用の都合上、専用列車としての運用が出来ないため、普段は通常の旅客列車として運用し、イベント等団体列車として使用する時のみ、テーブル等を仮設し運行するという運用を計画している。そのため、外装は専用車両として改修するが、内装は全て脱着可能な設備となっている。

以上で挙げた例の中では、道南いさりび鉄道の「ながまれ」はとやま絵巻と酷似していることが分かった。「雪月花」と「ろくもん」は観光列車として電車に乗ること自体が目的となっているようだった。

第四節 IC カード「ICOCA」導入

開業 12 日後の 3 月 26 日から利用が開始された。石動から越中宮崎間の全 19 駅で利用可能で、ICOCA 及び全国相互利用カードが使用可能。2016 年 2 月 27 日から ICOCA 定期券のサービス開始。全国相互利用カードは全国相互利用サービス開始に伴って利用できるようになったカードである。このサービスは 2013 年 3 月 23 日から開始され、Kitaca (JR 北海道) PASMO (株式会社パスモ) Suica (JR 東日本) manaca (名古屋市交通局) TOICA (JR 東海) PiTaPa (株式会社スルッと KANSAI) ICOCA (JR 西日本) はやかけん (福岡市交通局) nimoca (株式会社ニモカ) SUGOCA (JR 九州) のいずれかを持っていれば、各地域の電車やバスを利用できるというものである。2017 年 4 月に IR と、JR の一部で利用可能になることで一層利便性が向上した。

あいの風とやま鉄道は、整備新幹線開業に伴って経営分離された第三セクターの中で最初に IC カードを取り入れた会社である。

インタビュー結果から IC カードの導入により、利用者の視点、あいの風とやま鉄道としての視点、社会的視点から様々なメリットがあることがわかった。

まず全体的に利用促進、利便性の向上があげられる。2017 年 4 月に利用範囲が拡大されるということで、これらの点はさらに良くなっていくのではないかと考えられる。

2017 年 4 月の利用範囲の拡大とは、今まで IC カードが利用できなかった IR いしかわ鉄道の金沢駅や JR のほうでも利用可能になるというものだ。これに伴い IC カードが使える区間は、あいの風とやま鉄道 石動から越中宮崎までの 19 駅、IR いしかわ鉄道 倶利伽羅駅から金沢駅 (5 駅) と JR 西日本 金沢駅から大聖寺駅、高岡駅～新高岡駅 (15 駅) となる。この利用範囲拡大により、今まで利用できなかった金沢駅でも利用可能となることで、核となる富山、金沢間がつながることで、現在よりもさらに利用促進や利便性の向上につながると考えられる。

IC カードを使用することで、改札を素早く通過できる。とくに年配の方や外国の方は運賃表の確認をいちいちしなくて済む、というものがあげられる。

あいの風とやま鉄道としては、IC カードが広く普及すれば、切符を切る方がいなくて済み、窓口に 1 人いればよいという風になり、将来的に人件費が削減される。効率的に清算事務が可能となり集金の経営費が削減される。偽造及び不正乗車が防止できる、正確かつ確実な運賃収入ができる、といったことがあげられる。

最後に社会的視点としては、IC カードは何回でも使用可能ということで、カードリサイクルの促進があげられ、エコにつながるのではないかとということもあげられる。

しかし、IC カード導入にはデメリットも生じていることが分かった。改札を通る時とチャージするとき以外は、残金がいくら残っているのかわからない、はじめにデポジット金がかかるというものがある。

次にあいの風とやま鉄道としては、導入費用、毎年のシステム利用料というコストがかかるということがあげられている。

比較した第三セクターでは一社も IC カードを導入している会社がなかった。今後導入するという動きも見られなかった。IR いしかわ鉄道のみ、2017 年 4 月 15 日からの導入を決めている。富山県には私鉄である富山地方鉄道がさきに IC カードを導入していたことから、あいの風とやま鉄道が IC カードを導入しやすかったのかもしれない。

第五節 電車外のイベント

・電車外でのイベント

電車外のイベントとしては、スタンプラリーやウォーキングイベントを行っている。

開業1周年記念 駅スタンプラリー

実施期間は2016年3月12日(土)～2016年4月10日(日)で、金沢駅～泊駅間の有人駅にある「専用の台紙」を利用し、参加する。スタンプ設置場所はあいの風とやま鉄道の有人駅窓口である。賞品は、5駅賞がカンバッチ(小)で、10駅賞がカンバッチ(大)+カンバッチ(小)となっている。

あいの風とやま鉄道スタンプラリー

開催期間は2016年9月17日から11月20日。あいの風とやま鉄道の有人駅、TOHOシネマズ(ファボーレ富山および高岡)にあるスタンプ用紙にスタンプを集めるものである。東宝シネマズとのタイアップ企画であり、集めたスタンプの数に応じて賞品が用意された。

ウォーキングイベント

開催日は2015年11月7日。

あいの風とやま鉄道生地駅周辺を散策するという内容。

ウォーキングコースは、生地駅→生地台場跡→生地鼻灯台→生地中橋→まちなか清水めぐり→魚の駅「生地」→黒部市コミュニティーセンター→生地駅の約7キロである。

生地の街中ではボランティアガイドによる解説がなされた。

参加者にはあいの風とやま鉄道オリジナルグッズを配布し、当日は95名が参加した。

映画「忍びの国」とのタイアップ

開催期間は2017年6月1日から7月31日。ウェブを利用したスタンプラリーで、ポイントを集めて賞品を獲得するもの。ポイント獲得スポットは、あいの風富山駅南口改札付近、あいの風高岡駅改札付近、あいの風魚津駅改札付近、あいの風小杉駅北口改札付近である。

TOHOシネマズとタイアップ(映画鑑賞券プレゼント)によるスタンプラリー

実施期間は2017年7月15日(土)～9月18日(祝・月)。賞品の内容は、全駅賞のA賞が20名・スマホケース(iPhone7/6S/6用)・開業記念メダル・駅名標キーホルダーとやま絵巻クリアファイルで、B賞が80名・ネクタイ・開業記念メダル・とやま絵巻キーホルダー・とやま絵巻クリアファイルとなっている。

10駅賞は50名・マフラータオル・駅名標キーホルダー・とやま絵巻クリアファイルで、5駅賞は50名・駅名標キーホルダー・カンバッチ・とやま絵巻クリアファイルである。

TOHO シネマズ賞は 20 名・映画鑑賞券が贈呈された。

全駅賞、10 駅賞、5 駅賞のいずれか+TOHO シネマズのスタンプ押印で、各駅賞に加え TOHO シネマズ賞に応募できる。なお、TOHO シネマズ賞のみの応募はできない。

応募多数の場合は抽選となった。

参加方法は、あいの風とやま鉄道の有人駅、TOHO シネマズ（ファボーレ富山および高岡）に設置してあるスタンプ台紙を入手し、スタンプを集め、はがき部分を切り取って郵送する。

スタンプは、あいの風とやま鉄道有人駅（越中宮崎、西入善、東滑川以外の駅）の窓口で、富山駅は南口、小杉駅は北口に設置し、営業時間のみ無人駅のスタンプは近接駅に設置された。（越中宮崎→泊、西入善→入善、東滑川→滑川）TOHO シネマズ（ファボーレ富山および高岡）にもスタンプが設置された。

二回目のスタンプラリーは東宝シネマとのタイアップ企画である。スタンプラリーのスタンプ設置場所は、有人駅、無人駅のスタンプは近くの有人駅に設置、TOHO シネマズ（ファボーレ富山および高岡）となっている。第二回ウォーキングイベントは、ウォーキングマップを作成しその中の高岡のモデルコースを歩く形で開催された。このイベントは北日本新聞社とタイアップし、何度か参加者募集の広告を出している。ウォーキングマップは、駅周辺の魅力を伝え、駅を利用してもらうことを目的として作られた。これによって、電車を利用してもらい、利用促進につなげるという考えである。

スタンプラリーとウォーキングイベントは車両を使わずに行われたイベントである。スタンプラリーは、東宝シネマズとのタイアップで、ウォーキングイベントは北日本新聞社とのタイアップで行われた。あいの風とやま鉄道は県外向けの広報はあまりしておらず、県内の方にあいの風を使ってもらい、知ってもらいということを目的に行われているとインタビューでも語られていた。地域の方にあいの風を利用してもらい、重要視しているようだ。

第六節 乗り放題・企画切符について

第一項 発行されているまたはされていた乗り放題・企画切符

とやま 1 日乗り放題きっぷ（中央エリア）

これはあいの風とやま鉄道（富山から高岡）、万葉線（全線）、富山ライトレール（全線）、加越能バス（高岡駅南口から新高岡駅）、射水市コミュニティバス（海王丸パーク・ライトレール接続線）が一日乗り放題という切符である。

発売期間と利用期間は、2017年7月15日～2018年2月25日で、利用期間中の土日祝日に利用できる。利用日の一か月前から当日までである。発売価格は大人1000円、小人500円である。

販売場所は、富山駅（北口・南口）/呉羽駅/小杉駅（北口・南口）/越中大門駅/高岡駅と新高岡駅観光案内所である。切符を購入した際に、ガイドブックとチラシが渡され、切符を見せると特典が受けられる協賛施設がある。

特典が受けられる協賛施設

施設	特典
富山市佐藤記念美術館	観覧料 団体料金適用
富山市郷土博物館	観覧料 団体料金適用
富山市ガラス美術館	観覧料 団体料金適用
北前船廻船問屋森家	観覧料 団体料金適用
高志の国文学館	観覧料 団体料金適用
富岩水上ライン	乗船料 10%引
富山県美術館	観覧料 団体料金適用 実行委員会主催の企画展は対象外
高岡御車山会館	観覧料 団体料金適用
高岡市土蔵造りのまち資料館	入場料 団体料金適用
重要文化財菅野家住宅	入場料 団体料金適用
竹内源造記念館	光るシックイボールの制作体験者に燭台プレゼント 体験は日曜のみ（要予約）、体験料 100円
帆船海王丸	乗船料 団体料金適用

フライデーPM往復割引きっぷ

富山 GRN サンダーバズの試合観戦や飲食会等に参加する場合の利便性を図り、利用促進に繋げるため、金曜日の 12 時以降の列車で利用できるものである。発売期間は、2017年5月19日（金）～11月16日（木）で、利用期間は2017年5月26日（金）～11月17日（金）までとなっている。発売場所はあいの風とやま鉄道の有人駅である。

内容は、金曜日の12時以降の列車に限り、石動駅～越中宮崎駅の各駅から西高岡駅・高岡駅・富山駅・魚津駅までの往復運賃が割引になるものである。

利用日に「かえり券」を提示すると、ボールパーク高岡ではサンダーバーズの観戦チケット当日券が前売価格で購入可能、クルン高岡では1,000円以上の買い物で使える200円割引チケット、マリエとやまでは1,000円以上のお買上げで使える200円割引のチケット、とやマルシェでは1,000円以上のお買上げで使える200円割引チケット、ととやまでは1,000円以上のお買上げで粗品プレゼント、富山県美術館・富山県水墨美術館・富山県[立山博物館]・高志の国文学館では観覧料団体料金、富山県民会館分館（内山邸、金岡邸）では観覧料1割引、魚源商店では全商品5%引き、ミラマルシェでは1,000円以上の買い物で使える100円割引チケットの進呈などの特典が受けられる。

1日フリーきっぷ

石動駅～越中宮崎駅の普通列車に1日乗り放題というもの。発売期間は、2017年3月1日（水）～2018年3月30日（金）で、利用期間は、2017年4月1日（土）～2018年3月31日（土）のうち土・日・祝日とゴールデンウィーク、盆、年末年始の特定期間である。利用日に県立美術館等できっぷを提示すると、観覧料割引の特典が受けられる。

中学生往復半額ホリデーパス

中学生の利用促進を図るために、往復半額きっぷを発売している。石動駅～越中宮崎駅の中学生の往復運賃が半額になるもので、土日祝日と長期休暇限定で利用が可能である。有効期間は一日間のみである。発売期間は、2017年3月8日（水）～2018年4月6日（金）で、2017年4月8日（土）～2018年4月6日（金）のうち、土・日・祝日と夏休み、冬休み、春休みの特定期間で利用可能である。あいの風とやま鉄道有人駅の窓口（東滑川駅、西入善駅、越中宮崎駅を除く16駅）で発売している。

あいの風・IR1日フリーきっぷ

あいの風とやま鉄道とIRいしかわ鉄道で、共同企画の乗車券として、「あいの風・IR1日フリーきっぷ」を発売している。金沢駅～越中宮崎駅の普通列車に1日乗り放題で、有効期間は1日間である。発売期間は、2017年3月2日（木）～2018年3月30日（金）で乗車日の一か月前から前日まで発売している。利用期間は、2017年4月1日（土）～2018年3月31日（土）のうち、土・日・祝日とゴールデンウィーク、盆、年末年始の特定期間である。価格は、大人が2000円、小人が1000円である。あいの風とやま鉄道の石動、福岡、西高岡、高岡、越中大門、小杉、呉羽、富山、東富山、水橋、滑川、魚津、黒部、生地、入善、泊と、IRいしかわ鉄道の金沢駅IRお客さまカウンター、東金沢、森本、津幡の窓口で発売している。

開業記念1日フリーきっぷ

開業を記念し、特別デザインの1日フリーきっぷを発売。石動駅～越中宮崎駅の普通列車に1日乗り放題で有効期間は一日間となっている。D型硬券に記念台紙付きである。発売期間は、2015年3月14日(土)～2015年5月6日(水)である。なお、3月14日、15日は9:00より発売となっている。利用期間は、2015年3月14日(土)～2016年3月31日(木)で、発売価格は大人が1,500円で、小人が750円である。発売箇所は、あいの風とやま鉄道有人駅(東滑川駅、西入善駅、越中宮崎駅を除く16駅)である。富山駅については、3月14日(土)、15日(日)の9:00～16:00に限り、南北自由通路特設会場で発売された。利用日に県立美術館等できっぷを提示すると、観覧料割引の特典が受けられる。

市町イベントタイアップきっぷ

県内の東西交流の促進を図るとともに、当社の利用者の増加を促すことを目的とし、市町イベントとタイアップした企画きっぷを発売している。

2015年

- 第1弾 魚津市の「よっしゃ来い!!CHOUROKUまつり」
- 第2弾 小矢部市の「メルヘンおやべ源平火牛まつり」
- 第3弾 射水市の「旧北陸道アート in 小杉」
- 第4弾 入善町の「第16回 入善ラーメンまつり」

2016年

- 第1弾 朝日町の「あさひ舟川・春の四重奏」
- 第2弾 滑川市の「ふるさと龍宮まつり」
- 第3弾 高岡市の「福岡町つくりもんまつり」
- 第4弾 高岡市の「高岡万葉まつり」
- 第5弾 入善町の「入善ラーメンまつり」

2017年

- 第1弾 朝日町の「あさひ舟川 春の四重奏」
- 第2弾 高岡市の「高岡御車山祭」
- 第3弾 小矢部市の「メルヘンおやべ 源平火牛まつり」
- 第4弾 魚津市の「じゃんとこい魚津まつり」
- 第5弾 入善町の「入善ラーメンまつり」

第二項 乗り放題切符を使ったフィールドワーク

あいの風とやま鉄道の現状を把握するためにフィールドワークを行った。今回は富山、高岡間のみ乗車となったが、以下はフィールドワークの概要である。

実施日：2017年9月2日

9時42分 金沢行きあいの風とやま鉄道に乗車した。富山駅から乗車した。富山駅で乗車した時点でほぼ満員であり、座席はほぼ埋まっており座るところはなかった。車内広告は、あいの風とやま鉄道の広告がほとんどを占めていた。

内容は、あいの風とやま鉄道のホームページが変わること、青春18きっぷはあいの風とやま鉄道、IR いしかわ鉄道、えちごトキメキ鉄道では使用できないこと、ICOCA (ICカードの使い方について)、伊豆・鎌倉の旅行の広告（おそらくJRの広告）、つくりもんまつり（福岡町）、小矢部アウトレット（学トク）、radiko（あいの風とやま鉄道のラジオを行っていること）の宣伝である。広告スペースが空いているところが目立ち、約4割空いている状況である。

10時01分 高岡駅で下車する。ついてきたガイドブックを使い、高岡大仏を観光した。晴天だったため観光客も30名ほど見受けられた。そこから徒歩で移動して山町筋まで赴き街並みを見て歩き観光した。

12時49分 片原町から万葉線に乗車する。非冷房車だったため、ものすごく暑かった。途中乗車はほとんどいない。約3名ほどだったと思われる。

13時30分ごろ 東新湊にて運転手に切符を見せ下車した。徒歩で新湊きつときと市場まで移動した。近道の看板があったためその案内の通りに進んでいった。周りは駐車場くらいしかないが数分で着くので苦ではなかった。市場にて昼食として海鮮丼を食べた。きつときと市場はにぎわっており、観光バスが止まっていたり、方言が聞こえてきたり県外の観光客も訪れていたようだった。

14時49分、きつときと市場前のバス停から射水市コミュニティバスに乗車した。この切符では、射水市内が乗車のみ可能で、途中下車はできず岩瀬浜駅のみ下車可能である。

15時25分 岩瀬浜駅に到着した。

今回は、あいの風とやま鉄道が発売しているとやま1日乗り放題きっぷ（中央エリア）を使ってあいの風とやま鉄道に乗車。乗車してみるとほぼ満員だった。富山から高岡まで乗車したが途中の駅で降りる人は少ない印象だった。高岡駅では多めに乗り降りがあったが激しいわけではない。使用した切符に関しては、県内のほかの交通機関（万葉線、富山ライトレール、加越能バス、射水市コミュニティバス）と連携していることが分かった。交通機関のほかにも、県内の観光施設とも連携を図っている。（本節第一項参照）

あいの風とやま鉄道では、利便性を図るため、鉄道の利用促進のために様々な企画切符を発売していることが分かった。市町イベントタイアップきっぷは、呉西地区と呉東地区の交流を図るために作られたようである。インタビューでも語られていたが、呉西地区の方呉東地区に赴く機会が少ないこと、呉東地区の方も同じことがいえることから地域の祭りやイベントとタイアップしているとのことだった。

第四章 考察

あいの風とやま鉄道のイベント列車であるとやま絵巻の特徴としては、県外に向けてあいの風とやま鉄道を広めていくというよりも、地域に根差した電車を目指していると感じられた。イベント列車は、雪月花やろくもんに比べて、観光客を呼び込むというよりも、富山県の方々にあいの風とやま鉄道のよさを広めるということが重視されているように思われる。ただし、2017年12月14日付の北日本新聞によると、イベント車両の改造計画もあるようで、あいの風とやま鉄道によれば、普通列車を改造し、通学通勤には使わない観光専用の列車を造る計画があり、2019年の運行に向けて内容を検討中とのことである。

ICカードは、第三セクターの中でも唯一導入していて、IR いしかわ鉄道に影響を及ぼしていることが分かり、特徴的で目玉になるのではないかと感じた。2017年から利用範囲が拡大されることで、核となる富山と金沢間の利便性が上がることが期待される。車内広告や駅構内の広告スペースを使って積極的に広めようとしている。引き続き利便性の向上をアピールし利用者を拡大させていくことが重要であろう。また今後、ICカードの利用拡大に際してはJRや他の鉄道会社との連携も必要だと思われる。

他の第三セクターと比較すると、電車外のイベントはかなり頻繁に行われていることが分かり地域の企業とのタイアップも行って地域振興を理念としており、協力していこうという意欲がうかがえる。電車外のイベントは、あいの風とやま鉄道スタンプラリー、「忍びの国」とタイアップのスタンプラリーともにあいの風とやま鉄道を利用して駅をめぐりスタンプを集めるものであり、参加することで電車を使ってもらえるということである。利用促進の取り組みとしては一時的な効果は見込めるのではないかと思った。また、継続して利用してもらうきっかけにはなるのではないか。

第二章でレビューした北崎（2005）に立ち返って考察してみる。着眼点の第2点目であるJRとの協力関係であるが、あいの風とやま鉄道は肥薩おれんじ鉄道やしなの鉄道と違い、県庁所在地を含んだ路線であるのでJRから引き継いだ今後の運営に大きく支障をきたすことはないだろう。JRとの乗り継ぎ割引に関しては今のところ特筆することはない。第3点目のバス会社との共存に関しては、該当するものが見られなかった。第4点目の県と沿線自治体の協力に関しては、今回調査したなかでは市町タイアップきつぷが該当する。第1点目の着眼点として挙げられていた“まち・住民”と“駅・鉄道”との関係をいかに密接にしていくかに関しては、インタビューから、イベントは県内向けにいかに県民に使ってもらえるか、身近に感じてもらうかを考えて行っていることが分かった。例えばワイン列車は県内産のワインを用意し、富山を再発見する旅をコンセプトに行われている。スタンプラリーは、あいの風とやま鉄道の駅をまわって、スタンプを集めることで富山県にちなんだ賞品がもらえるものである。駅をまわるので、沿線をより知ることが出来たり、富山県内の行ったことのない地域にいききっかけにもなったりしたのではないだろうか。ウォーキングイベントでは、あいの風とやま鉄道が発行しているウォーキングマップを利用して、モデルコースを歩くというもので、地元ガイドの方が解説し、県内をより知ることができ

るというものである。企画きっぷも、県西部と県東部の交流がなされるようにと地元の祭りと協力して県内を盛り上げるために行っている。往復切符が割安で手に入るため、毎年何度か発行されている。これらのイベントは、地域の住民と鉄道がより近くなるために大事な取り組みであり、第一点目の着眼点に関してはよく満たされていると思う。今後もあいの風とやま鉄道を住民の身近に感じられる活動を行っていくことが大切だと思う。

今後の課題として、ふたつ提言したい。一点目は、とやま一日乗り放題きっぷのデザインを変えてみてはどうかと思う。従来の切符は、切符の名前と有効期限と、利用できる交通機関が書いてあり、あいの風とやま鉄道のロゴが背景に描かれているものである。切符を買ったときにもらえる特別ガイドブックの表紙と同じデザインや、とやま絵巻の車体のデザインのように富山の特産品や観光名所などを描いたデザインを取り入れて、あいの風とやま鉄道にしかできないイベント切符ならではのデザインにしてみるとよりよいと思う。二点目は、車内広告の少なさである。以前フィールドワーク（第三章第六節第三項）を行った際に車内広告の空きが多かったのが気になった。広告の空きに地元に着したお知らせなどをいれるということをしていてもよいかもしれない。北崎（2005）では、第一点目の着眼点として青い森鉄道が広告の空きを利用して、学校関係のお知らせ（学校の行事、生徒の絵など）を無料で積極的に受け入れているという事例も書かれていた。即効性がなくてもいいかもしれないが、成果が上がるものだとも述べられていた。広告が埋まっているだけでも印象が違い、活性化されるのではないだろうか。

参考文献・URL

- ・ IR いしかわ鉄道 公式ホームページ <http://www.ishikawa-railway.jp/>
- ・ あいの風とやま鉄道ホームページ
<http://ainokaze.co.jp/>
- ・ あいの風とやま鉄道株式会社、2017、事業報告、第4期（平成27年4月1日から平成28年3月31日）<http://ainokaze.co.jp/company/management>
- ・ あいの風とやま鉄道株式会社、2017、事業報告、第3期（平成26年4月1日から平成27年3月31日）<http://ainokaze.co.jp/company/management>
- ・ あいの風とやま鉄道株式会社、2017、事業報告、第5期（平成28年4月1日から平成29年3月31日）<http://ainokaze.co.jp/company/management>
- ・ 青木真美、2007、「第三セクター鉄道の現状と問題点」『同志社商学』58：136-144
- ・ 一般社団法人 日本民営鉄道協会 鉄道用語辞典
<http://www.mintetsu.or.jp/knowledge/term/147.html>
- ・ えちごトキめき鉄道 公式ホームページ <https://www.echigo-tokimeki.co.jp/>
- ・ 北崎浩嗣、2005、「苦悩する並行在来線第三セクター鉄道の経営」『経済学論集』64：33-47
- ・ 北日本新聞（2016）5月25日付朝刊「あいの風鉄道初年度に黒字達成へ」
- ・ しなの鉄道 公式ホームページ <http://www.shinanorailway.co.jp/>
- ・ 中日新聞 Web
<http://www.chunichi.co.jp/hokuriku/article/news/CK2016060702100013.html>
- ・ 塚原克善、2016、「道南いさりび鉄道の概要」『JREA』59：40336-40339
- ・ 道南いさりび鉄道 公式ホームページ <http://www.shr-isaribi.jp/>
- ・ 山本匡毅、2006、「整備新幹線の開業に伴う並行在来線の第三セクター化の影響：しなの鉄道を事例として」『人文地理学会大会 研究発表要旨』2006（0）：4-4
- ・ レスポンス
<http://response.jp/article/2015/01/31/243094.html>