

金沢以西延伸後の収支試算結果について

1. 需要予測調査結果

金沢以西区間の輸送密度（1日あたりの平均通過人員）は、
金沢以東区間の約7割

<金沢以西延伸時点(R5年度)の区間別輸送密度>

単位: 人/日

金沢以東区間	金沢以西区間	県内全体区間
13,841	9,668	10,740

→ 県内全体区間の輸送密度は、延伸後10年間で1割程度減少(9,767人/日)

※ 推計には、旅客流動調査(H29)の結果や、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」等を用いた

<参考：金沢以東区間の特殊要因>

金沢以東区間（金沢・津幡間）では七尾線特急が走行し、
運賃収入はIRいしかわ鉄道の収入となっている

小松・加賀方面 ← 金沢 IR経営区間 津幡 富山・高岡方面

七尾線特急列車が走行

七尾線 JR経営区間

七尾・和倉温泉方面

2. 収支試算結果（延伸後10年間累計・県内全体区間）

収入	運賃収入	288億円	需要予測調査結果から試算（運賃はJR運賃）
	貨物線路使用料 (JR貨物が支払う線路使用料)	170億円	施設保存費等の見込み額及び貨物列車と旅客列車の割合により試算
	その他収入	12億円	JRきっぷの販売手数料など 金沢以東区間の実績等から試算
	計	470億円	
経費	人件費	189億円	金沢以東の実績等から所要員数を370名程度として試算
	施設保存費 (線路・電路の維持管理費用)	175億円	金沢以東区間の実績等から試算
	運行経費等 (車両、駅舎等の維持管理費用、一般管理経費、固定資産税等)	193億円	金沢以東区間の実績等から試算
	計	557億円	
収支		▲87億円	⇒赤字額をすべて運賃値上げで賄う場合、 JR運賃と比較して1.46倍程度の 値上げが必要

(参考)収支試算の前提条件
 IRいしかわ鉄道が金沢以西区間を金沢以東区間と一体で経営
 【初期投資】必要な資金は金沢以東区間と同様、行政が支援すると仮定
 【列車本数】現行ダイヤで試算(H31.3.16改正後、金沢以西区間は普通列車)

- ・ 需要予測調査の結果、金沢以西区間の輸送密度は金沢以東区間の約7割に留まることから、以西延伸後は約50kmの区間が加わる一方、距離の増加に見合った運賃収入が見込めない状況
- ・ 金沢以西区間には、金沢以東区間の七尾線特急のような特殊要因なし

⇒収支は10年間累計で▲87億円の赤字、
収支均衡運賃水準（現行JR運賃比）1.46倍程度と見込まれる

➡

<今後の取り組み>

- ①国やJR西日本に対する積極的な支援と協力の要請
- ②財務基盤の強化と安定的な経営の確保に向けた県や市町、民間による支援体制の構築
- ③さらなる業務効率化による経費節減