

石川県並行在来線経営計画 (金沢以西延伸)

(案)

いしかわ並行在来線金沢以西延伸対策検討会

目次

はじめに

I 基本的な考え方

- 1 基本的な方針
- 2 経営主体
- 3 営業区間と計画の区域
- 4 計画期間

II 営業区間の状況

- 1 営業区間の現状
 - (1) 列車運行状況
 - (2) 輸送状況
 - (3) 線区の特徴
- 2 輸送需要の予測

III 施策

- 1 運営に関する事項
 - (1) 基本的な考え方
 - (2) 運行計画
 - (3) 保守管理計画
 - (4) 組織要員計画
- 2 設備投資に関する事項
 - (1) 基本的な考え方
 - (2) 設備投資計画
- 3 経営安定及び運賃水準に関する事項
 - (1) 基本的な考え方
 - (2) 収支見込
 - (3) 経営安定化策
 - (4) 運賃水準等
- 4 利活用の促進に関する事項
 - (1) 基本的な考え方
 - (2) 利便性の向上のための方策
 - (3) 二次交通としての利用促進のための方策
 - (4) マイレール意識を高めるための方策
 - (5) 駅を中心としたまちづくりのための方策

IV 目標

V 計画の推進と評価

- 1 I Rいしかわ鉄道利用促進協議会（仮称）の設置
- 2 達成状況の評価

はじめに

2015年3月の北陸新幹線の金沢開業に伴い、JR北陸本線（当時）の金沢駅・倶利伽羅駅間（以下「金沢以東区間」という。）は、並行在来線として、JR西日本から経営分離され、IRいしかわ鉄道が経営を引き継いだ。2024年春の北陸新幹線の県内全線開業時には、JR北陸本線の残る県内区間（以下「金沢以西区間」という。）も経営分離される。

北陸新幹線の県内全線開業後の並行在来線は、能登地域と加賀地域を結ぶ交通の要衝に位置し、JR七尾線のほか、隣県のあいの風とやま鉄道線、ハピラインふくい線等にも接続する幹線区間であり、通勤や通学など、県民の経済活動や日常生活を支える地域に不可欠な公共交通として、また、県内を訪れる観光客の二次交通として、持続的に輸送サービスを提供していく必要がある。

本計画は、北陸新幹線の県内全線開業後の本県の並行在来線全体について、安定的な運行と経営を確保できるよう、基本的事項をまとめるものである。

I 基本的な考え方

1 基本的な方針

北陸新幹線の県内全線開業後の本県の並行在来線が、将来にわたり、安定的な運行と経営を確保できるよう、鉄道事業者だけでなく、県民や、県内企業、市町、県など地域が一体となって、以下の方針で取り組む。

- (1) 輸送の安全こそが最も重要なサービスであるとの認識の下、安全性の確保を最優先に、安定的な運行と利用実態に即した利便性の確保を図る。
- (2) 組織の簡素化と業務の効率化を図るとともに、利活用促進や関連事業収入の確保に取り組み、長期にわたり安定した経営を維持する。
- (3) 新幹線や他の公共交通機関と連携した一体的な地域交通ネットワークを形成し、地域振興と住民福祉の向上を目指す。

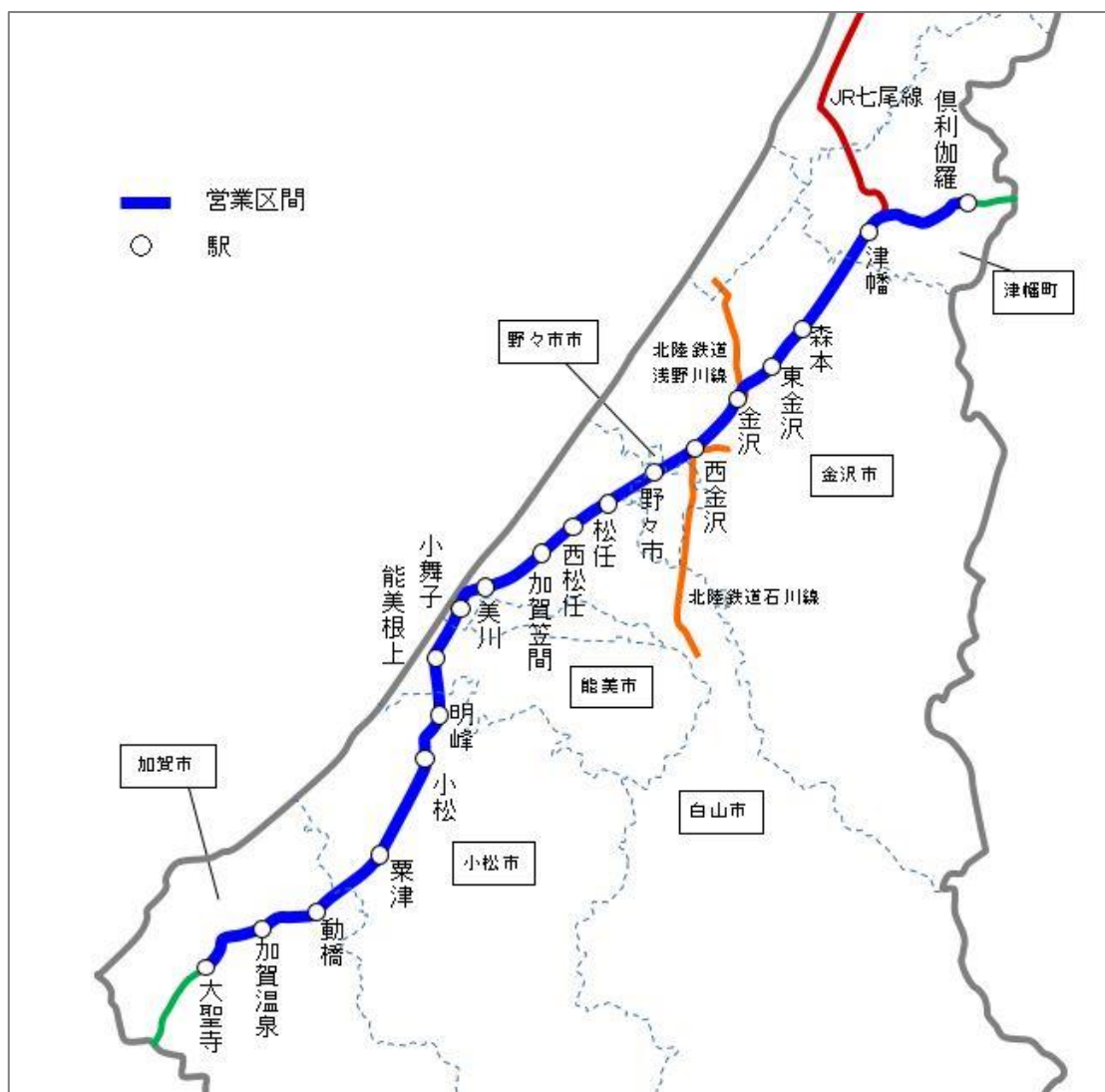
2 経営主体

2019年度に本検討会で決定した「並行在来線の経営・運行に関する基本方針」に基づき、延伸後は、IRいしかわ鉄道が金沢以東区間と金沢以西区間を一体で経営する。

3 営業区間と計画の区域

鉄道事業の営業区間は停車駅を基本とすることから、営業区間は、大聖寺駅・俱利伽羅駅間（営業キロ：64.2km、駅数：19駅）とし、計画の区域は、営業区間が所在する沿線市町（加賀市、小松市、能美市、白山市、野々市市、金沢市、津幡町）とする。

<営業区間と計画の区域>



4 計画期間

計画期間は、北陸新幹線の県内全線開業から2033年度までの10年間とする。

※新たな営業区間での営業は、北陸新幹線が県内全線開業する、2024年春(2023年度末)を予定しているが、実質的な延伸開業年度は、延伸後の区間での通年運行が開始される2024年度となる。

Ⅱ 営業区間の状況

1 営業区間の現状

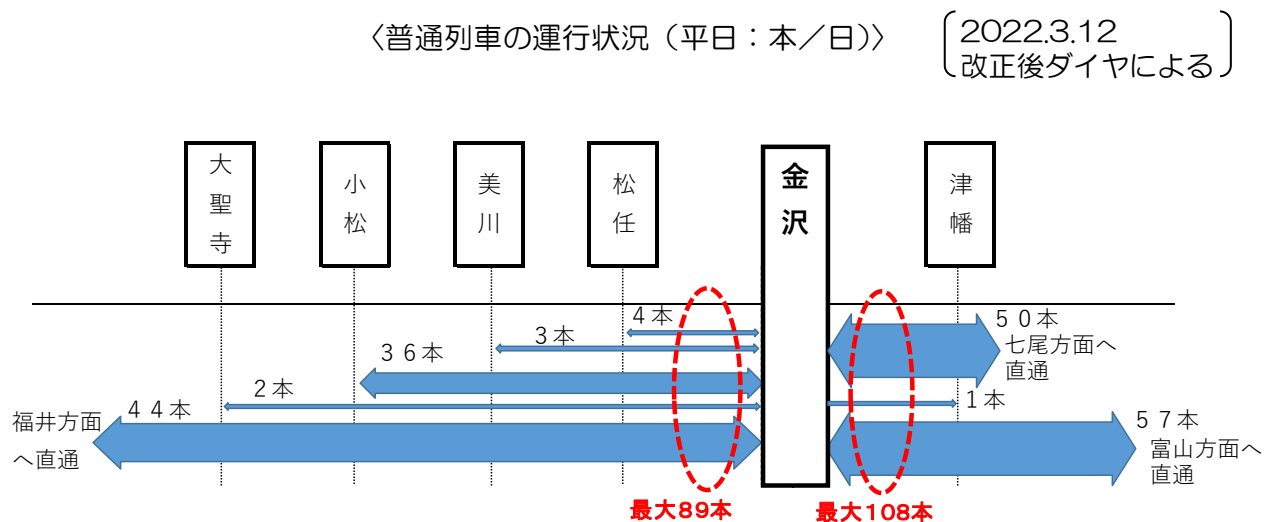
(1) 列車運行状況

【旅客（特急列車等を除く）】

金沢以西区間を含めた営業区間全体では、平日1日あたり197本の列車が運行されており、すべての列車が金沢駅発着となっている。

このうち、金沢以東区間の列車は108本となっており、JR七尾線やあいの風とやま鉄道と車両の相互乗り入れを実施し、50本が七尾方面、57本が富山方面へ直通する運行となっている。

また、金沢以西区間の列車は89本となっており、このうち44本が福井方面へ直通する運行となっており、残りは県内区間のみの運行となっている。



【貨物】

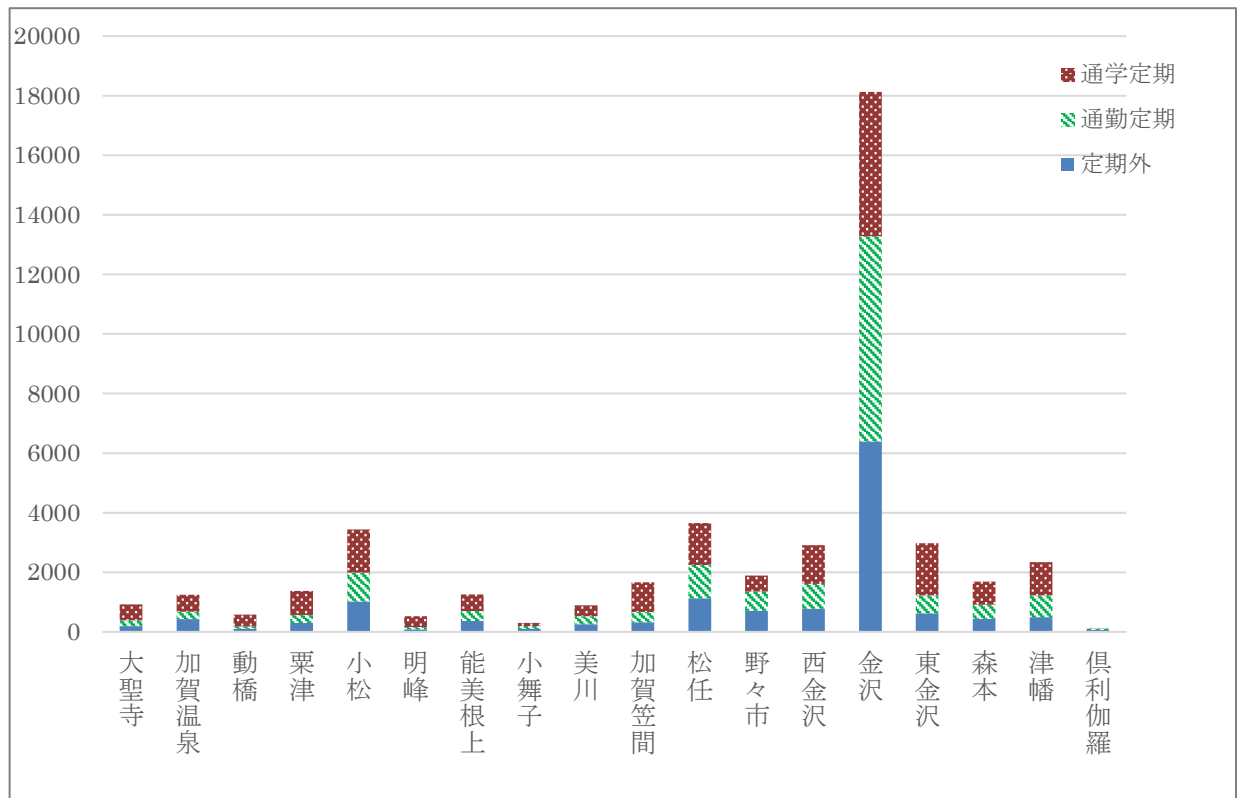
貨物列車は、日本海側縦貫ルートの一部を形成しており、年間を通じて多数の運行があり、金沢貨物ターミナル駅から富山県境及び福井県境を跨いで1日あたり上下22本が運行されている（2022年3月12日改正後ダイヤによる）。

(2) 輸送状況

2017年度に石川県が実施した旅客流動調査によれば、営業区間全体の利用者は、54,312人/日、輸送密度は、12,833人/日となっている。

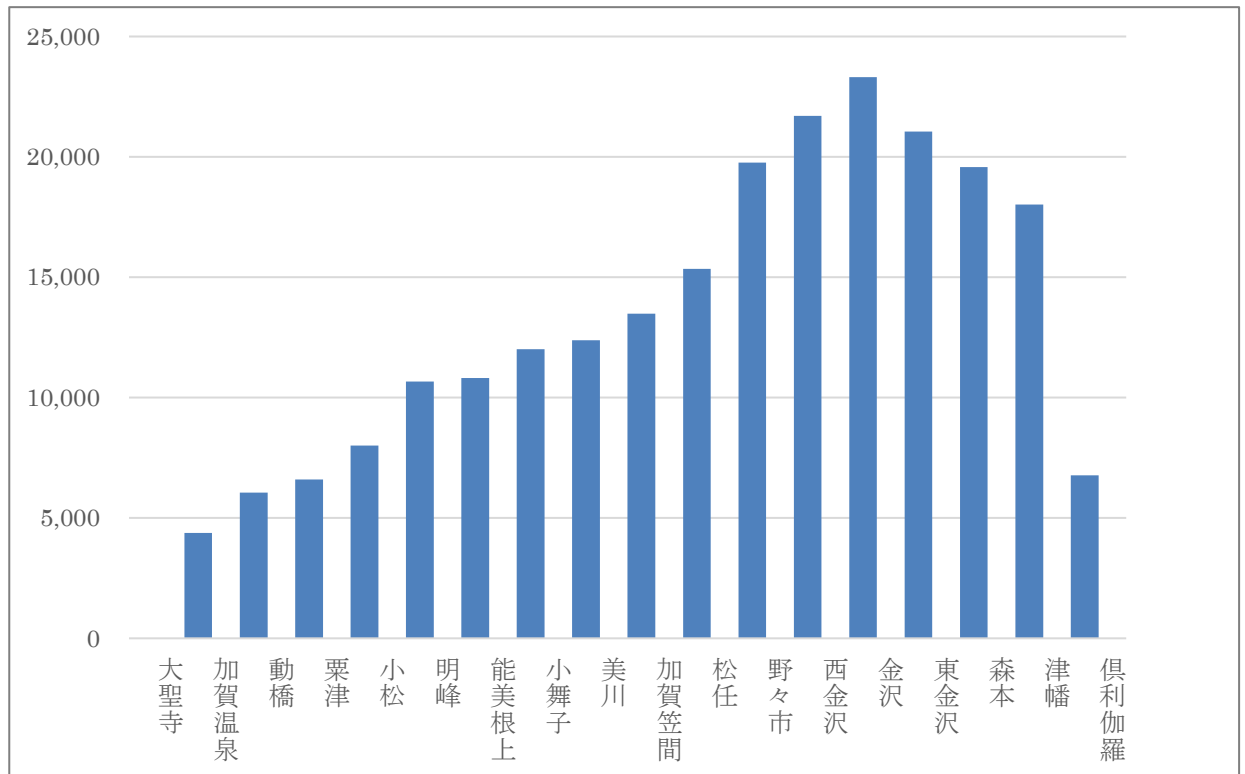
< 駅乗車人員 (単位: 人/日) >

※2017 年度・石川県調査



< 駅間通過人員 (単位: 人/日) >

※2017 年度・石川県調査



(3) 線区の特徴

2017年度に石川県が実施した旅客流動調査によれば、営業区間全体の利用者の約7割を定期利用者が占めており、通勤、通学など、住民の経済活動や日常生活に欠かすことのできない重要な交通手段となっている。

また、JR七尾線の列車が金沢駅・津幡駅間に乗り入れて運行されており、沿線住民だけでなく、JR七尾線との乗継利用者を含めて、広く県民が利用する交通手段となっている。

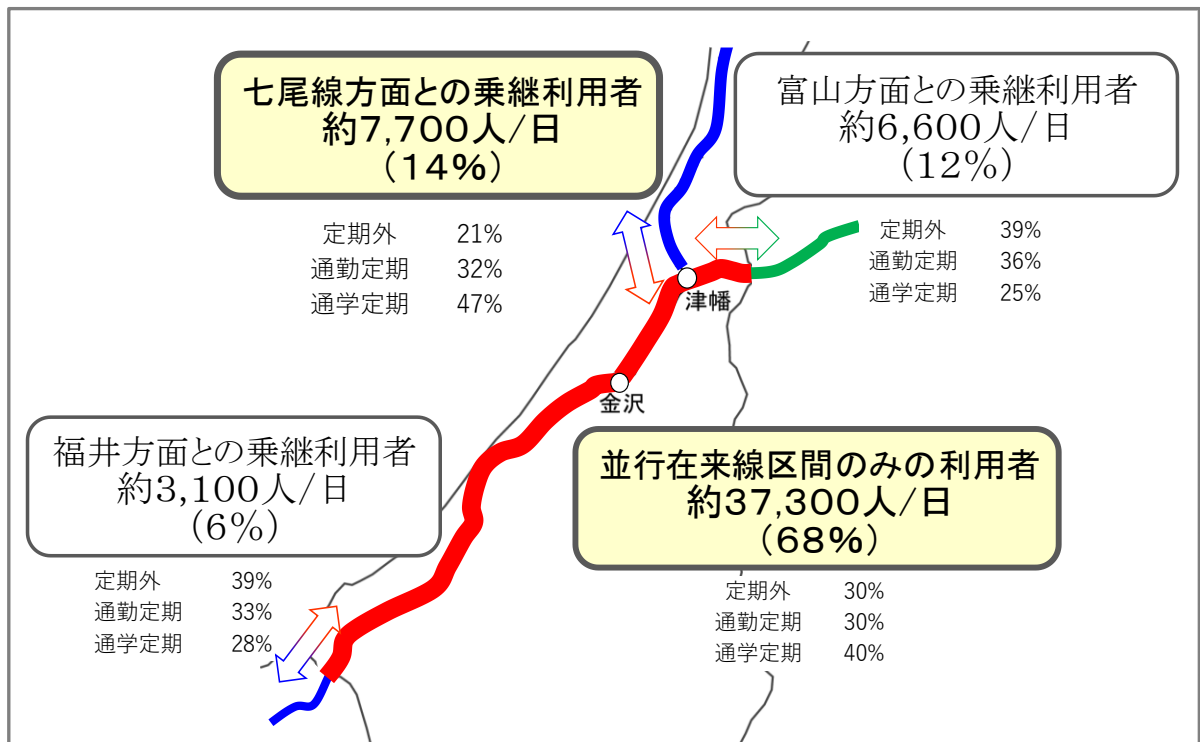
<輸送状況(大聖寺駅・倶利伽羅駅間)> ※2017年度・石川県調査

単位:人/日

	通勤定期	16,982	31%
	通学定期	20,895	39%
定期計		37,877	70%
定期外		16,435	30%
合計		54,312	100%

<方面別の乗継利用の状況>

※2017年度・石川県調査



2 輸送需要の予測

2018年度に石川県が実施した需要予測調査では、旅客流動調査の結果や、国立社会保障・人口問題研究所の「日本の地域別将来推計人口(2018年推計)」等を用いて、延伸後の利用者数や輸送密度の予測を行い、その結果について、2019年度に本検討会で公表した。

その後の新型コロナウイルス感染症や北陸新幹線の敦賀開業の遅延等の状況変化を考慮し、延伸後の利用者数は、2018年度の需要予測調査の数値と比べて約▲5%程度減少するものと想定し、改めて、利用者数及び輸送密度を推計した。

(修正点)

- ・自家用車通勤への切り替えや、WEB会議の定着による出張の減少といった生活様式の変化による利用者の減
- ・新幹線の開業遅延期間(1年分)の人口推移
- ・新駅「西松任駅」の設置による利用者の増

<営業区間全体(大聖寺駅・倶利伽羅駅間)の利用者数>

単位：人/日、%

区分	2024	2028	2033	2028/2024	2033/2024	10年間平均
通勤定期	13,594	13,241	12,663	97%	93%	13,168
通学定期	19,616	18,459	17,189	94%	88%	18,353
定期計	33,210	31,700	29,852	95%	90%	31,521
定期外	15,163	14,848	14,436	98%	95%	14,803
計	48,373	46,548	44,288	96%	92%	46,324

<営業区間全体(大聖寺駅・倶利伽羅駅間)の輸送密度>

単位：人/日、%

区分	2024	2028	2033	2028/2024	2033/2024	10年間平均
通勤定期	2,969	2,882	2,746	97%	92%	2,866
通学定期	4,322	4,059	3,772	94%	87%	4,036
定期計	7,291	6,941	6,518	95%	89%	6,902
定期外	3,510	3,416	3,299	97%	94%	3,404
計	10,801	10,357	9,817	96%	91%	10,306

Ⅲ 施策

1 運営に関する事項

(1) 基本的な考え方

輸送の安全性の確保を最優先に、安定的な運行と利用実態に即した利便性の確保に配慮しながら、営業区間全体で、出来る限り組織の簡素化と業務の効率化に努め、長期にわたり安定した経営を維持できる体制の構築を図るものとする。

(2) 運行計画

① 運行本数・ダイヤ編成等

ア 利用者の利便性確保のため、経営が厳しい中でも、普通列車の運行本数は、現行本数を維持することを基本として、今後、J R 西日本や隣県の並行在来線会社と協議の上、具体的なダイヤ等の設定を行う。

イ 朝夕の通勤・通学者への配慮や、金沢駅での同一ホームでの乗り換え機会を増やすなど、利用者の利便性を高めるダイヤ編成について検討を進める。

ウ 新幹線等との接続による観光需要等に対応するため、乗り継ぎの利便性が確保されるよう、J R 西日本とダイヤ調整を進めるとともに、J R 西日本に対し、七尾線の特急列車の運行本数の維持を要請する。

エ 金沢以西区間では特急列車の待避が不要となることを活かし、普通列車の到達時間の短縮を図る。

オ 金沢以東区間では、J R 西日本が運行する七尾線や、あいの風とやま鉄道の列車については、相互乗り入れを継続する。

カ 金沢以西区間では、福井県境を跨ぐ利用者の利便性を確保するため、ハピラインふくいと金沢駅－福井駅間で相互乗り入れを行うものとする。福井県境を跨ぐ運行本数は、現行の普通列車の運行本数を基本とし、具体的なダイヤ等については、ハピラインふくいと協議を進める。

② 車両及び乗務員運用

ア 延伸後の車両及び乗務員は、現行の運行本数の維持に必要な数を確保し、相互乗り入れを行う J R 西日本や隣県の並行在来線会社と協議しながら効率的な運用を図る。

イ ワンマン運転について、延伸時には、現行の J R 西日本の体制を引き継ぎ、混雑していない時間帯を中心に実施するとともに、安全性の確保を前提に、将来的な拡大についても検討する。

③ 駅の管理体制

ア 交通系 I C カードの普及や改札の機械化を踏まえ、社員配置を 5 駅とし、14 無人駅の管理・巡回・乗降介助等のため、金沢駅と小松駅から機動的に要員を派遣する。

イ 駅への新たな設備や機器の導入により、サービス水準の維持を図る。

- 例・多機能型券売機（定期券更新や交通系 I C カード発行が可能）
- ・運行情報表示装置（運行状況や遅延情報の提供が可能）
- ・監視カメラやインターホン など

ウ 社員配置駅については、駅員等の業務の兼務化を進め、要員配置の効率化を図る。

社員配置駅 5 駅（加賀温泉駅、小松駅、松任駅、金沢駅、津幡駅）

無人駅 14 駅（大聖寺駅、動橋駅、粟津駅、明峰駅、能美根上駅、小舞子駅、美川駅、加賀笠間駅、西松任駅、野々市駅、西金沢駅、東金沢駅(※)、森本駅(※)、倶利伽羅駅

※： I R いしかわ鉄道が延伸時に無人化

（3）保守管理計画

① 車両の保守管理

ア 金沢以東区間において、現在、J R 西日本に委託している日常的な車両検査は、延伸後は、J R 西日本から取得する乙丸車両基地において、直営で実施する。

イ 専門性の高い人材や専用の機材を要する大規模検査は、引き続き、J R 西日本に委託して実施する。

② 鉄道施設の保守管理

ア 運行の安全性の確保を第一としつつも効率化を図る観点から、保守保全計画の策定などの保守管理業務や、緊急的に実施する修繕は直営で行い、それ以外の業務には外部委託も導入する。

イ 直営での保守管理業務の迅速化を図るため、金沢市内と小松市内に施設管理室を設置する。

ウ 金沢以東区間と同様、インフラ長寿命化計画を策定し、予防保全の考え方に基づいて、保守管理を実施する。

エ 乙丸車両基地は、関西・中京方面の特急列車の廃止を踏まえ、使用する留置線を減らし、維持管理経費の縮減を図る。

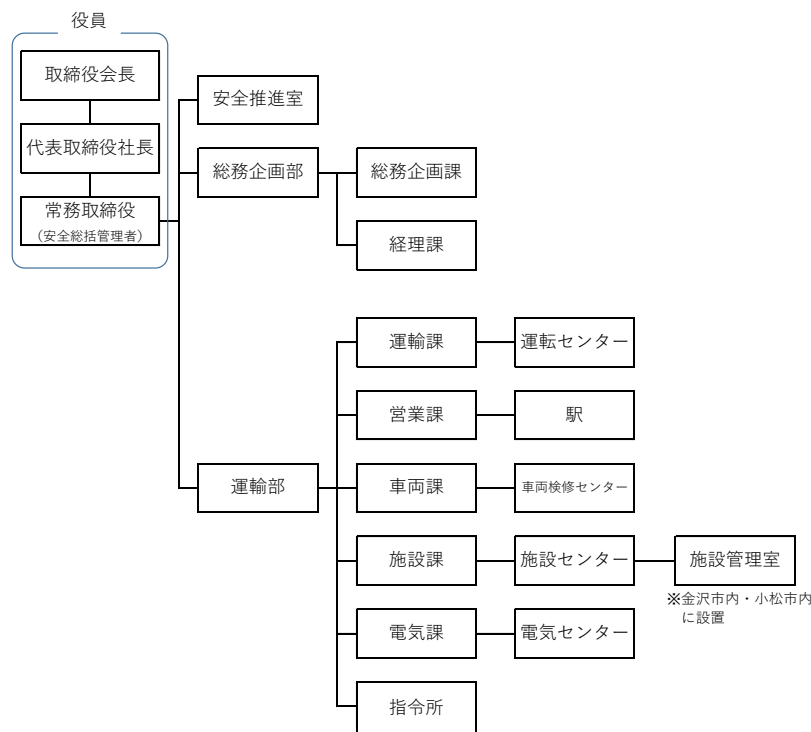
(4) 組織要員計画

運行の安全性・安定性の確保を前提に、出来るだけ簡素な組織体制とし、330人程度を配置する。

なお、延伸開業時点では、安定・安全運行を確保するため、各システムの管理者や指導層等180人程度について、JR西日本からの出向者を充てることとし、出向者の人件費の一部（10年で約37億円）はJR西日本が負担する。

また、延伸開業後は、計画的にプロパー化を図るとともに、鉄道の運行に専門的技術・知見を有する経験者を積極的に活用する。

<会社の組織>※以下を基本に検討を進める



2 設備投資に関する事項

(1) 基本的な考え方

金沢以西区間は、JR西日本が経営している北陸本線の一部区間を引き継ぐものであることから、現行資産を最大限活用することとし、譲渡前にJRが必要な修繕を実施する。

また、輸送の安全性の確保と経営の安定を図るため、設備投資に対し、県を中心に公的支援を行う。

(2) 設備投資計画

延伸前に必要な設備投資は総額 98 億円程度と見込む。

このうち、JR西日本からの譲渡資産は、金沢駅高架下用地を含めて約 68 億円で取得し、譲渡前に JR西日本が必要な修繕を実施する。なお、取得費用は県の補助により対応する。

また、その他の設備投資として、列車の運行管理を行う指令システムは、IRいしかわ鉄道とハピラインふくいが使用する部分に分離する工事を実施するほか、券売機や改札機、運行情報表示システムなど駅の設備、営業機器の改修等で約 30 億円の投資を想定している。

<延伸前の設備投資の内訳(現時点の想定)>

種類	金額	内容
JR西日本からの 譲渡資産	約68億円	①土地・建物 約15億円 金沢駅高架下用地、駅舎、乙丸車両基地など
		②施設・設備 約43億円 レール、橋梁、架線、変電所、指令設備など
		③車両 約10億円 521系車両16編成、除雪車
その他設備投資	約30億円	①延伸準備投資 約10億円 指令分離工事、設備管理システム整備など
		②駅の設備、営業機器類 約20億円 券売機、改札機、運行情報表示システムなど
延伸前の設備投資計	約98億円	

※消費税は含まない。

※JR西日本からの譲渡資産は、延伸にあたり、金沢駅から福井県境までの鉄道資産を新たに取得する。

延伸後には、以下の施設・設備の更新が想定される。

- ・ 高圧配電盤や変圧器など電気設備の更新
- ・ 信号機やポイントなど制御設備の更新
- ・ 列車集中制御装置など指令設備の更新
- ・ 除雪車の更新 等

このほか、乙丸車両基地の維持管理経費の更なる縮減に向けて、基地内の電路や指令システムの改修工事の検討を進める。

3 経営安定及び運賃水準に関する事項

(1) 基本的な考え方

需要予測等を踏まえた収支見込では、延伸後10年間の累計額（県内全区間）で、▲42億円程度の赤字が見込まれることから、金沢以東区間と同様に、公的支援と運賃の引き上げにより、収支均衡を図る。

また、旅客運賃は、適正な受益者負担の水準に設定することが基本であるが、利用者の負担が過度に増加しないよう配慮しつつ、会社経営の安定性も考慮して、本計画で目安となる運賃水準を設定することとする。

(2) 収支見込

① 前提条件

<共通>

- ・延伸前に必要な設備投資及び延伸後の大規模投資については公的支援を行う。
- ・2022年3月改正後ダイヤ（金沢以西区間は特急列車を除く）の列車本数を前提に試算する。
- ・物価上昇率は過去10年間の平均値を見込む。

<収入見込>

ア 運賃収入

- ・需要予測等を踏まえて見込む。
- ・試算に用いる運賃水準は、金沢以東区間も含めて、現在のJR西日本の運賃水準で試算する。
- ・乗継割引（後述）の実施に伴う運賃収入の減収分は、公的支援により、同額を補填するものとし、試算上は考慮していない。

イ 貨物線路使用料（JR貨物が支払う線路使用料）

経費見込に基づき、現行制度に従って算出する。

ウ その他収入（土地などの貸付料収入、構内営業料収入等）

土地賃料などの関連事業収入は、JR西日本との協議結果や実績等を参考に見込む。

<経費見込>

ア 人件費（乗務員その他社員の給料や各種手当に係る経費）

要員規模を330人程度とし、IRいしかわ鉄道の給与水準等を考慮して算出する。なお、JR西日本からの出向者分は、JR西日本からの人件費支援を考慮して、IRいしかわ鉄道の給与水準で試算する。

イ 施設保存費（線路・電路の維持管理経費）

IRいしかわ鉄道及びJR西日本の実績により算出する。
乙丸車両基地は一部の留置線の使用停止を前提に算出する。

ウ 運行経費等（車両、駅舎等の維持管理経費、動力費、一般管理費等）

I R いしかわ鉄道及びJ R 西日本の実績により算出する。なお、延伸前に必要な設備投資及び延伸後の大規模投資にかかる減価償却費は公的支援を行うことを前提に計上していない。

② 収支試算結果

2019年度の収支試算では、延伸後は、金沢以東区間の約2.5倍(約50km)の区間が加わる一方、金沢以西区間の輸送密度は金沢以東区間の約7割のため、距離の増加に見合った運賃収入が見込めないことなどから、延伸後10年間の累計で▲87億円程度の赤字が見込まれる結果となった。

その後、新型コロナウイルス感染症の影響等に伴う利用者の減少により、I R いしかわ鉄道を取り巻く経営環境は更に厳しいものとなっているが、業務体制の見直しや、金沢駅高架下用地の取得による関連事業収入等の確保により、収支見込は10年間累計で▲42億円程度を見込む。

<2019年度収支試算結果からの主な増減>

収支見込(10年間累計)

2019年度収支試算	▲87億円	
↓	・ コロナ影響等による運賃収入の減少	▲16億円
	・ 業務体制の見直しによる収支改善	+27億円
	・ 金沢駅高架下用地の取得による関連事業収入等の確保	+34億円
今回試算	▲42億円	

<収支見込(運賃値上げ及び運行支援基金からの支援実施前)>

収入	運賃収入	272億円
	貨物線路使用料	176億円
	その他収入	46億円
	計	494億円
経費	人件費	174億円
	施設保存費	169億円
	運行経費等	193億円
	計	536億円
収支		▲42億円

(3) 経営安定化策

① 資本金

延伸に伴う経営規模の拡大に向けて財務基盤を強化するため、10億円程度の増資を行う（資本金：金沢以東区間開業時約20億円⇒延伸後約30億円）。

並行在来線をオール石川で支えていく観点から、県だけでなく金沢以西区間の沿線市町や民間にも出資を求める。

出資額は、下表に掲げるとおりとする。

出資者	現行出資額	今回増資額	出資総額	出資割合
県	14億円	+7億円	21億円	約7割
市町	4億円	+3億円※	7億円	約2割
民間等	約2億円	+α億円程度	2億円程度	約1割
計	約20億円	+10億円程度	30億円程度	

※今回増資額の沿線市別の内訳

白山市 0.9億円、小松市 0.7億円、金沢市 0.4億円

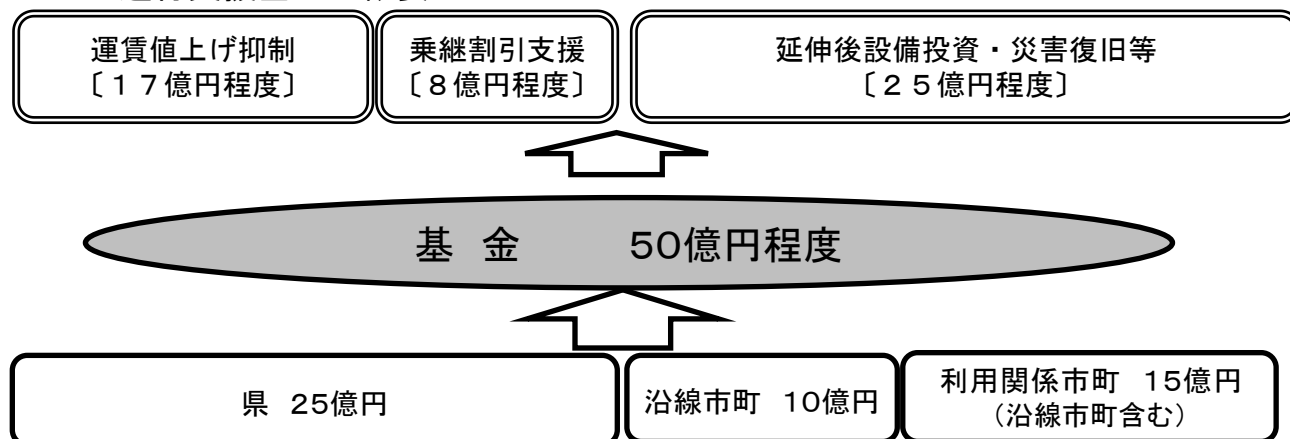
加賀市 0.4億円、能美市 0.3億円、野々市市 0.3億円

② 運行支援基金

運賃値上げ抑制や乗継割引支援、延伸後の設備投資・災害復旧等の財源を確保するための運行支援基金については、規模を50億円程度とする（金沢以東区間開業時30億円程度）。

県と市町の負担割合は1：1とし、それぞれ25億円負担する。市町分の25億円の内訳は、沿線市町が10億円負担し、残額15億円は、利用関係市町として、沿線市町を含む15市町が負担する。

<運行支援基金の概要>



(※) 運行支援基金の市町別の拠出内訳 (2024～2033 年度の 10 年間累計)

金沢市	1,281百万円	野々市市	48百万円	七尾市	14百万円
白山市	324百万円	津幡町	184百万円	中能登町	11百万円
小松市	257百万円	かほく市	91百万円	内灘町	4百万円
加賀市	186百万円	羽咋市	17百万円	川北町	3百万円
能美市	61百万円	宝達志水町	17百万円	志賀町	2百万円

③ 関連事業収入の確保

J R 西日本から取得した資産を最大限活用し、鉄道用地の貸し付けや、駅や車両での広告掲出、構内営業（コインロッカー、自動販売機等）、旅行業などを積極的に展開し、関連事業収入の確保を図る。

(4) 運賃水準等

運賃の設定にあたっては、利用者の負担が過度に増加しないよう配慮しつつ、会社経営の安定性も考慮して定めることとし、J R西日本の運賃と比較して、概ね次の水準を目安とする。

さらに、金沢以東区間と同様に、激変緩和措置を講じることとし、特に通学定期については、家計への負担を考慮し、現行運賃を当面据え置く。

<運賃水準（J R運賃との比較）>

券種	金沢以東区間（計画）		金沢以西延伸後（今回）	
	2015～2019 （1～5年目）	2020～ （6年目以降） ※値上げを延期	2024～2028 （1～5年目）	2029～2033 （6年目以降）
	激変緩和措置		激変緩和措置	
定期外	1.14倍程度	1.19倍程度	1.14倍程度	1.19倍程度
通勤定期	1.14倍程度	1.19倍程度	1.14倍程度	1.19倍程度
通学定期	1.00倍程度	1.05倍程度	1.00倍程度	1.05倍程度
平均値上げ率	1.09倍程度	1.14倍程度	1.09倍程度	1.14倍程度

<参考：並行在来線の運賃水準（J R運賃との比較）>

事業者	道南いさり び鉄道	青い森 鉄道	I G R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		ハピラインふくい		肥薩おれん じ鉄道
						2023.3まで	2023.3～	1～5年目	6年目～	
定期外	1.31倍	1.37倍	1.54倍	1.24倍	1.33倍	1.12倍	1.19倍	1.15倍	1.20倍	1.28倍
通勤定期	1.30倍	1.65倍	1.62倍	1.49倍	1.33倍	1.12倍	1.19倍	1.15倍	1.20倍	1.29倍
通学定期	1.30倍	1.00倍	1.60倍	1.61倍	1.15倍	1.03倍	1.05倍	1.05倍	1.05倍	1.27倍
平均値上げ率	1.30倍	1.34倍	1.59倍	1.45倍	1.27倍	1.09倍	1.14倍	1.12倍	1.15倍	1.28倍

激変緩和措置

激変緩和措置

<乗継割引制度>

上記の運賃水準は、並行在来線区間の運賃水準であるが、I Rいしかわ鉄道線と他路線にまたがって利用する場合は、これに加えて乗り継ぎに伴う負担増が発生する。このため、現行のJ R七尾線及びあいの風とやま鉄道との乗継割引制度を継続するとともに、新たにハピラインふくいとの乗り継ぎについても割引の対象とする。

4 利活用の促進に関する事項

(1) 基本的な考え方

新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少により、鉄道事業を取り巻く経営環境は非常に厳しいものとなることを見込まれており、本県の並行在来線が、将来にわたり存続していくためには、経営の効率化と併せ、利用者の増加を図っていく必要がある。

そのため、鉄道として、利便性の向上や二次交通としての利用促進を図るだけでなく、地域住民や地元企業のマイレール意識の醸成や駅を中心としたまちづくりにより、県民や、県内企業、市町、県など地域が一体となって、積極的に並行在来線の利活用促進に努めるものとする。

(2) 利便性の向上のための方策

① 利用者の利便性に配慮したダイヤ編成

利用者の利便性の確保を図る観点から、朝夕の通勤・通学者などに配慮したダイヤ編成や、金沢駅での同一ホームでの乗り換えに努める。

また、金沢以西区間では、特急列車の待避が不要となることを活かし、普通列車の到達時間の短縮を図る。

② 多機能型券売機の導入

駅の無人化前に窓口で定期券が購入できた駅全てに、交通系 I C カードや定期券の発行、クレジットカード決済に対応した多機能型の券売機を導入する。

③ 運行情報表示システムの整備

駅に設置するディスプレイやホームページを通じて、利用者にリアルタイムに運行状況や遅延情報を提供できるシステムを導入する。

④ 交通系 I C カードの利用継続

現在、利用可能な交通系 I C カード（I C O C A 等）は延伸後も引き続き利用できるよう、必要なシステム改修等を実施する。

⑤ 駅への監視カメラ、インターホンの設置

利用者の安全確保や防犯の観点から、ホームや改札口への監視カメラの設置を順次進めるほか、営業時間内は常時対応可能なインターホンの設置を行う。

⑥ 駅のバリアフリー化と利用環境の情報提供

国の整備方針や駅の利用状況等を踏まえながら、駅のバリアフリー化に努めるとともに、ホームページなどを通じて利用環境の適切な情報提供を行う。

⑦ 各種サイン・案内放送の多言語化

訪日外国人が円滑に移動できるよう、各種サインや案内放送の多言語化に取り組む。

⑧ 他の交通事業者や市町の交通施策との連携

円滑な乗り継ぎのため、他の交通事業者が運行する鉄道や路線バス、市町が運行するコミュニティバス等との連携を図る。

⑨ 沿線のシェアサイクルとの連携

沿線のシェアサイクルと連携し、シェアサイクルの利用者に対し、鉄道利用の促進を図る。

(3) 二次交通としての利用促進のための方策

① 新幹線等との乗り継ぎの利便性の確保

新幹線や七尾線の特急列車等との乗り継ぎ利便性が確保されるよう、J R西日本とダイヤ調整を進める。

② 企画きっぷの造成

企画きっぷの造成について、金沢以東区間での事例も参考に、J R西日本や、あいの風とやま鉄道、ハピラインふくいなど関係する並行在来線会社とも調整しながら検討を進める。特に、観光客の利用増加につなげるため、観光施設、宿泊施設と連携した共同企画や旅行商品の造成について検討を進める。

(具体例)

- ・一日フリー乗車券
- ・他鉄道事業者などと連携した企画乗車券
- ・沿線施設の利用と乗車券がセットになった企画乗車券
- ・沿線イベントと連携した乗車券

③ 北陸3県の並行在来線会社の連携

広域周遊による観光需要の取り込みを図るため、北陸3県の並行在来線会社（あいの風とやま鉄道、I Rいしかわ鉄道、ハピラインふくい）が連携した取り組みを推進する。

(具体例)

- ・北陸3県共通フリーきっぷの販売
- ・スタンプラリーの共同実施
- ・車内広告を活用した3県相互の観光PR
- ・富山県の観光列車の北陸3県を跨いだ運行
- ・イベント列車の共同運行

④ レール・アンド・サイクルの推進

サイクルトレインの運行など、鉄道旅行と自転車を組み合わせたレール・アンド・サイクルを推進し、そのための環境整備に努める。

(具体例)

- ・ 県境を跨ぐサイクルトレインの実証運行
- ・ 駅へのサイクルステーション設置に向けた検討

⑤ M a a S の積極的な活用

広域周遊観光を促進するとともに、他の移動手段と組み合わせた利用を促すため、M a a S (Mobility as a Service※) を積極的に活用し、観光モデルコースの提案やデジタル企画きっぷの販売などを行う。

※旅行者等の一人一人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括して提供するサービス。

(4) マイレール意識を高めるための方策

① 地域で支えるサポーター制度の導入

個人だけでなく、企業や団体等も含めて、地域で I R いしかわ鉄道を支えるサポーター制度を新たに導入するとともに、会員アプリ等を通じて積極的な利用の働きかけを行っていく。

② 子供たちに鉄道に親しんでもらう機会の充実

子供の頃から鉄道に親しんでもらえるよう、幼児や小学生を対象とした乗車体験等の機会を設けることを検討する。

(具体例)

- ・ 子供たちの作品の駅や車内への掲示
- ・ 車内で絵本の読み聞かせを行うイベント列車の運行
- ・ 学校行事での鉄道利用の呼びかけ

③ マスコットキャラクターの制作

県民の皆様から親しまれ、愛される鉄道となるよう、マスコットキャラクターを制作し、サポーター制度の P R や、イベント、駅ポスター等で活用する。

④ 金沢以西延伸記念 I C O C A の発売

金沢以西延伸にあわせ、県民の関心やマイレール意識を高める観点から、オリジナルデザインの記念 I C O C A を発売する。

⑤ 利用者や沿線住民の参加機会の提供

駅舎での美化活動、鉄道イベントへの協力など、利用者や沿線住民の参加の機会を提供し、マイレール意識の醸成を図る。

(5) 駅を中心としたまちづくりのための方策

① パークアンドライドの促進

沿線市町等によるパークアンドライドの取り組みを促進し、マイカー利用から鉄道利用への転換を図る。

→金沢以東区間の整備状況

東金沢駅西口P&R駐車場（金沢市）

整備主体	駅	駐車台数
金沢市	東金沢駅	110台
金沢市	森本駅	23台
津幡町	津幡駅	35台
津幡町	俱利伽羅駅	36台
I R いしかわ鉄道	津幡駅	20台



② 駅へのアクセス向上・駅周辺の整備（駅前広場・自由通路等）

駅前広場や駅周辺の駐車場・駐輪場、自由通路の整備などにより、駅へのアクセス向上を図る。

駅名	市町	整備内容(予定)
加賀温泉駅	加賀市	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場(2025春)、駅北広場(2024春) 駅前広場駐車場、駅北広場駐車場(2024春) 高架下駐輪場、駅北広場駐輪場(2024春) 高架下施設(観光案内所など)(2024春) 在来線北側改札口の設置 ※現在は南側のみ
栗津駅	小松市	<ul style="list-style-type: none"> 東西自由通路(2027春) 駅西広場、駅東広場(2027春) 駅西駐輪場(2027春)
小松駅	小松市	<ul style="list-style-type: none"> 東口広場(2022.9)、西口広場(2023.3) 駅西立体駐車場(2022.3) 高架下施設(観光案内所など)(2023春)
加賀笠間駅	白山市	<ul style="list-style-type: none"> 東西自由通路(2026年度中) 駅東西駐輪場(2025年度中)
西松任駅	白山市	<ul style="list-style-type: none"> 新駅(2024春) 駅前広場、駐車場、駐輪場(2024春)
津幡駅	津幡町	<ul style="list-style-type: none"> 東西自由通路(2025春) 駅東口広場(2026春)

③ 駅・駅周辺のにぎわいづくり

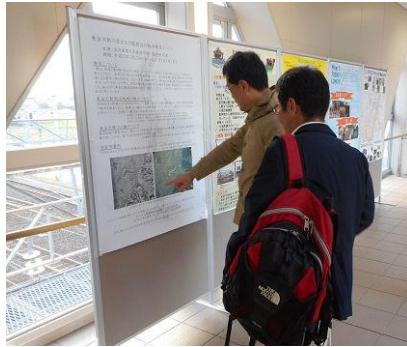
地域住民等による絵画展や写真展などイベントの開催や地元製品の販売など、駅・駅周辺のにぎわいづくりに取り組む。

また、沿線市町による駅舎の空きスペースや駅周辺の土地の活用に対して積極的に協力する。

(具体例)

- ・駅を活用したイベントの開催（絵画展や写真展等）
- ・駅舎等での地産地消市場の開催
- ・コワーキングスペースや自習室の設置
- ・空きスペースへの飲食店や、工房、商店、NPO、福祉サロン、診療所等の誘致
- ・駅舎等を活用した観光情報等の提供

地域住民による展示(東金沢駅)



地産地消市場の開催（倶利伽羅駅）



【加賀市による大聖寺駅の整備事例】

- ・駅の無人化に伴い、市が駅舎を取得
- ・コワーキングスペースやベーカリーカフェを備えた複合施設「大聖寺ゲートウェイ」を整備（2022年6月開業）

※スロープや、多機能トイレの整備など、バリアフリー化もあわせて実施



IV 目標

本県の並行在来線が、延伸後も将来にわたり、安定的な運行と経営を確保できるよう、Ⅲに記載した施策の実施により、以下の目標の達成を目指す。

また、実施した利用促進策等については、効果を検証し、随時、見直しを行っていくものとする。

目標① 延伸後10年目の2033年の時点において年間利用者数1,600万人(※)を確保する。

目標② 現行の普通列車の運行本数(金沢以東区間:108本、金沢以西区間:89本)を維持する。

目標③ 延伸後10年間で収支均衡を図る。

(※) 目標値設定の考え方

アフターコロナの利用者数の回復状況次第では、利用者数が需要予測を下回る可能性もあるが、Ⅲ-4に記載する利活用促進策の実施等により、需要予測で示した利用者数を確保することを目標に設定した。

V 計画の推進と評価

1 IRいしかわ鉄道利用促進協議会(仮称)の設置

本県の並行在来線が、延伸後も将来にわたり、安定的な運行と経営を確保していくためには、多くの方々にご利用いただくことが重要である。このため、IRいしかわ鉄道はもとより、県民や、県内企業、市町、県など地域が一体となって利用促進に取り組むとともに、経営計画のフォローアップ等を行うため、新たに「IRいしかわ鉄道利用促進協議会(仮称)」を設置する。

2 達成状況の評価

IRいしかわ鉄道利用促進協議会(仮称)の下部組織として、実務者による「企画経営部会」を置き、利用促進等の具体策の検討を行うとともに、本計画について、PDCAサイクル(PLAN計画策定~D○施策の推進~C h e c k 検証~A c t i o n改善)による継続的な進行管理を行い、必要に応じて取り組み方策の改善を図っていく。