

## 並行在来線経営計画(金沢以西延伸)(案)の主なポイント

### 1 以西延伸後の並行在来線の状況

- R1年度に公表した収支試算では、金沢以西延伸後は約2.5倍（約50km）の区間が加わる一方、以西区間の輸送密度は以東区間の約7割のため、距離の増加に見合った収入が見込めない状況  
⇒ **10年間累計で▲87億円の赤字（R1試算）**  
（収支均衡運賃水準（JR運賃水準比）1.46倍程度）

- 加えて、新型コロナウイルス感染症の影響に伴う利用者の減少により、IR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る見込み

#### ➤ 需要予測の修正

- ・ 自家用車通勤への切り替え、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などによる利用者の減
- ・ 一方、新駅（西松任駅）設置による利用者の増

これにより、延伸後の利用者数は、R1試算時と比べて約▲5%程度減少する見込み

⇒ 運賃収入の減少 約▲16億円（10年間）

利用者数の予測値（延伸後10年間の平均）

R1試算 約48,900人/日 ⇒ 今回 約46,300人/日（約▲5%）

延伸後も、地域に不可欠な公共交通として存続できるよう、

- ・ 輸送の安全に配慮しながら、出来る限りの業務体制の見直し
- ・ 経営分離後の並行在来線の経営に対するJRの支援と協力
- ・ 経営の安定のため、県全体で支えていく体制の構築 が必要

### 2 運営に関する事項

#### ○ 運行計画

##### ① 運行本数

- ・ 利便性確保のため、経営が厳しい中でも普通列車の現行本数を維持  
金沢以東区間：108本、金沢以西区間：89本

##### ② 車両及び乗務員運用

- ・ 現行本数維持に必要な車両及び乗務員を確保
- ・ 以西区間について現行のJRの体制を引き継ぎワンマン運転を実施

##### ③ 駅の管理体制

- ・ IC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

【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、栗津駅、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  
※下線は、延伸時まで無人化

- ・ 駅への新たな設備や機器の導入によりサービス水準を維持  
例：多機能型券売機、運行情報表示装置、監視カメラ、インターホン など

#### ○ 保守管理計画

- ・ 現在、JRに委託している日常的な車両検査は、乙丸車両基地を取得して直営で実施
- ・ 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、JRへの委託を継続

#### ○ 組織要員計画

- ・ R1試算時の370人程度から、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に見直し、330人程度を配置（うち開業時点でのJRからの出向者は180人程度）

⇒ 業務体制の見直しによる収支改善 約27億円（10年間）

### 3 設備投資に関する事項

- ・ 延伸前に必要な設備投資は総額 98 億円程度
- ・ JR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が必要な修繕を実施
- ・ その他、指令分離工事や駅の設備、営業機器の改修等で約 30 億円の設備投資を想定

種類	金額	内容
JR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	

※上記のほか、延伸後の大規模な設備投資として、変電所等の電気設備やポイントの制御装置などの更新を想定

### 4 収支見込（10年間累計）

	収支見込	均衡運賃水準 (JR運賃水準比)
R1収支試算	▲87億円	1.46倍程度
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ コロナ影響等による運賃収入の減少 ▲16億円</li> <li>・ 業務体制の見直しによる収支改善 +27億円</li> <li>・ 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</li> </ul>		
今回試算	▲42億円	1.22倍程度

⇒ 運行支援基金による支援と運賃引き上げにより、  
延伸後10年間の収支均衡を図る

### 5 経営安定化策

#### (1) 資本金

以東時：約 20 億円 ⇒ 延伸後：約 30 億円（10 億円程度増資）  
増資後の内訳：県 21 億円（14→21）、沿線市町 6 億円（3→6）、市町協会 1 億円、民間 2 億円 + α（民間にも協力を募る）

#### (2) 運行支援基金

以東時：30 億円※ ⇒ 延伸後：50 億円程度（10 年間分）

※R5年度末で約8億円の残高見込、不足額を積み増し

用途	金額
ア 運賃値上げ抑制	17 億円
イ 乗継割引支援	8 億円
ウ 延伸後の設備投資・災害復旧等	25 億円

負担 県と市町各 25 億円（負担割合 1：1）

### 6 運賃水準

- ・ 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、JR運賃と比較して平均 1.14 倍程度に設定

- ・ 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、1～5 年目は平均 1.09 倍程度とする

⇒ 家計への負担を考慮し、**通学定期は現行運賃を当面据え置き**

金沢以東区間（計画）

券種	2015～2019 (1～5年目)	2020～※ (6年目以降)
	激変緩和措置	※延期
定期外	1.14倍程度	1.19倍程度
通勤定期	1.14倍程度	1.19倍程度
通学定期	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

(注) JR運賃との比較

(参考) 隣県の平均値上げ率 福井県 1～5年目：1.12倍、6年目以降：1.15倍  
富山県 2023.3以降：1.14倍（2023.3まで：1.09倍）

金沢以西延伸後（今回）

2024～2028 (1～5年目)	2029～2033 (6年目以降)
激変緩和措置	
1.14倍程度	1.19倍程度
1.14倍程度	1.19倍程度
1.00倍程度	1.05倍程度
1.09倍程度	1.14倍程度

- ・ IRとJR七尾線やあいの風とやま鉄道を跨ぐ利用者を対象とした乗継割引制度を継続し、ハピラインふくいに対しても新たに設定