

# 福井県並行在来線経営計画 【検討項目】

(令和 2 年 2 月時点案)

# 目次

## ◆ 基本事項

1. 基本理念 . . . . . 1
2. 経営主体 . . . . . 2
3. 地域鉄道との連携 . . . . . 2
4. 営業区間 . . . . . 2

## ◆ 主要事項

1. 運行計画 . . . . . 4
2. 営業計画 . . . . . 6
3. 組織・要員計画 . . . . . 6
4. 施設・車両計画 . . . . . 7
5. 資金計画 . . . . . 8

## ◆ 収支見込み

1. 収支見直しの方法 . . . . . 10
2. 運賃水準 . . . . . 10

## ◆ 経営安定化策

1. 経営安定基金（仮称） . . . . . 11
2. 利用促進策の推進 . . . . . 11
3. マイレール意識の醸成 . . . . . 13

## ◆ 開業に向けたスケジュール . . . . . 14

## ◆ はじめに .....

この経営計画(検討項目)は、令和5年春に開業する並行在来線について、本協議会が平成30年8月に決定した「経営・運行に関する基本方針」に基づき検討を継続している項目を現時点でとりまとめたものである。

今後は、本文記載の内容をより具体化し、令和2年度中に最終案をとりまとめた上で、並行在来線を運営する第三セクター会社へ引き継ぐ。

## ◆ 基本事項 .....

### 1. 基本理念

本県の並行在来線(以下、本線と記載)は、JR線(北陸本線 敦賀以西、小浜線、越美北線)、福井鉄道線(福武線)、えちぜん鉄道線(勝山永平寺線・三国芦原線)のほか、隣県のIRいしかわ鉄道線とも接続する県内の幹線鉄道である。また、本線は嶺北地域の主要都市および敦賀市を縦貫しており、通勤・通学など県民の日常生活に欠かせない役割を果たしている。

本線の運営に際しては、JR西日本(以下、JRと記載)の広域的な経営の一部から運営区間が切り離されることを機会と捉え、以下の方針で取り組む。

- ・ 関係法令等を遵守した上で、輸送の安全・安定を最優先に確保する。
- ・ 地域に密着した「県民鉄道」へと一新し、生活や交流の基点となるサービスの提供を通じて地域振興と住民福祉の向上を図る。
- ・ 業務の効率化を図るとともに、実効性ある利用促進策を講じ、長期に渡って安定した経営を維持する。特に、利用促進に関しては、行政や企業、住民の協力のもと一丸となって取り組む。

## 2. 経営主体

第三セクターの福井県並行在来線準備株式会社（令和3年度に増資し、本格会社へ移行。以下、運営会社と記載）が第一種鉄道事業者となり、上下一体経営を行う。

なお、運営会社については、令和3年度の本格会社移行時において、公募により決定する正式な商号へ変更する。

### ○ 運営会社の概要（令和2年2月1日現在）

商号：福井県並行在来線準備株式会社

所在地：福井市大手三丁目17番1号（福井県庁内）

設立日：令和元年8月13日

資本金：5億円（県3.5億円、沿線市町1億円、民間0.5億円）

※令和3年度に20億円程度へ増資

## 3. 地域鉄道との連携

本線と並走する福井鉄道およびえちぜん鉄道との関係については、各社間で運賃水準や経営基盤が異なるなど一体的経営に向けては課題もあることから、当面は、双方にメリットがある事業連携により経営強化を図る。

### ○ 地域鉄道との事業連携の内容（例）

- ・効 率 化：保守機器の共同利用や利用資材の共同購入
- ・利便性向上：スムーズな乗換が可能となるダイヤの設定
- ・利 用 促 進：共通切符の発行や鉄道イベントの合同開催
- ・そ の 他：災害時の相互協力 など

## 4. 営業区間

本線の営業区間および鉄道施設保有区間については、境界を接することとなるJRおよび石川県と調整のうえ決定する。

## 県内区間の概要



### ○令和2年2月1日現在の状況

- 区 間 ・石川県境・敦賀駅間 79.2km
- 駅 数 ・18 駅(社員配置 5 管理委託 5 無人 8)
- 運行本数 ・旅客 104 本/日(うち 46 本/日は金沢発着)、  
貨物 34 本/日
- 旅客実績 ・乗車人員:約 19,000 人/日  
(定期 14,000 人/日、定期外 5,000 人/日)
- ・輸送密度 約 5,100 人/日・km

◆ **主要事項** .....

1. 運行計画

① 計画の方向性

経営分離後は普通列車中心の運行となり、ダイヤを自由に設定できる範囲が拡大する。本線区間の普通列車は主に通勤・通学に利用されており、この時間帯の利便性を向上する施策など、可能な限り利用者にとって利用しやすく、分かりやすいダイヤに改める。

○ 参考 1：特急列車が普通列車の運行に与えている影響（例）

所要時間（福井・敦賀間の場合）

- ・最速 49分(特急退避なし)⇒最大 1時間11分(退避2回)

特急列車遅延の影響

- ・後続の特急が遅延した場合、当該特急を先行させるために、普通列車が始発駅や途中駅で退避を強いられ、大幅に遅延する事象も発生

○ 参考 2：通勤・通学時間帯におけるダイヤ（H31.3.16 改正）

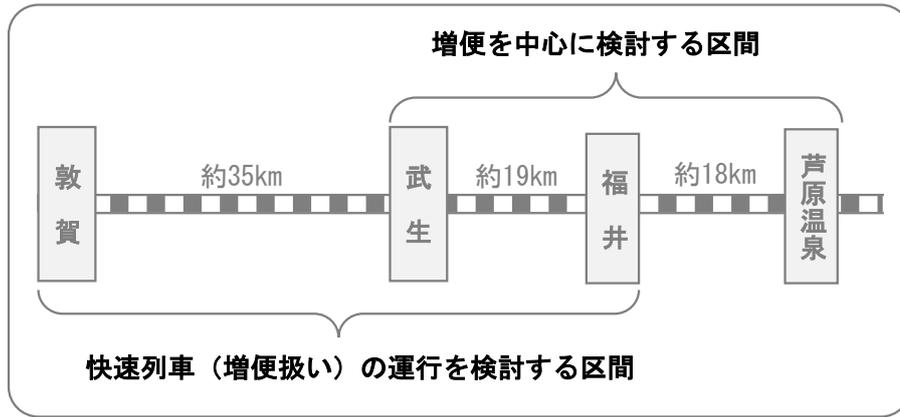
例：福井駅着（上り：7～9時）		
特急（サングパード）	7:00	特急列車を念頭にダイヤを編成するため、普通列車の運行は制約を受ける。 ↓ 開業後は、現行の特急運行時間帯にも普通列車を運行することが可能となり、通勤や通学などの需要に応じた便の設定やパターンダイヤ化も可能
普通	7:24	
特急（サングパード）	7:28	
特急（しらさぎ）	7:37	
普通	7:51	
特急（サングパード）	8:01	
普通	8:11	
普通	8:27	
特急（しらさぎ）	8:36	
特急（サングパード）	8:47	
普通	9:00	

② 増便・快速列車の運行

普通列車の利用者が多く、かつ運行車両の乗車率が高い「芦原温泉・福井間」「福井・武生間」の朝、夕を中心に増便を検討する。併せて、大規模集客イベントなど多客期における臨時便の運行なども検討する。

また、快速列車（増便扱い）については、一定の需要が見込め、かつ運行することにより所要時間の短縮が図られる「福井・敦賀間」での運行を念頭に検討する。

○ 増便・快速列車の運行イメージ



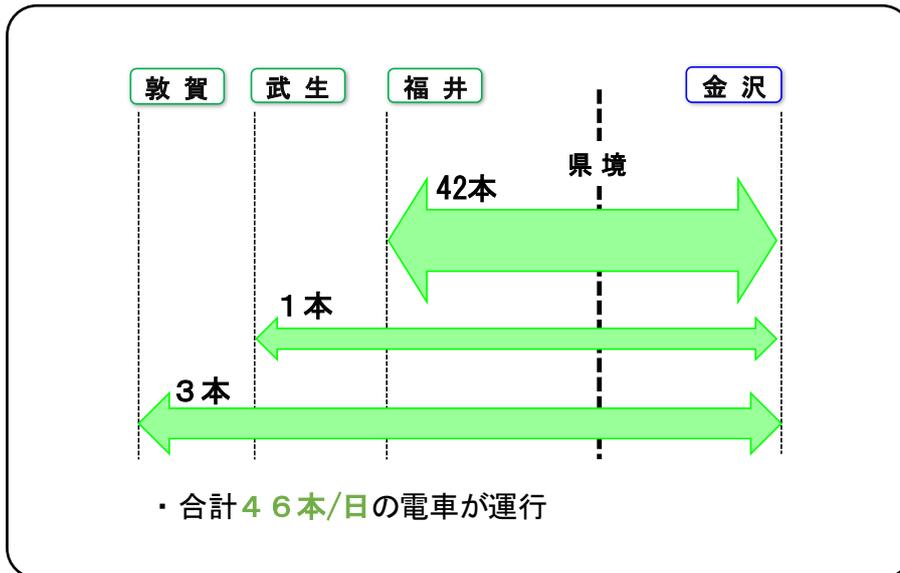
③ 利便性の高いダイヤ

新幹線やJR特急・新快速など他社線との接続利便性を確保するとともに、可能な限り、毎時一定時間に駅を発着するパターン化を図るなど、分かりやすいダイヤを編成する。

④ 石川県区間との相互乗入れ

福井・石川県境を跨ぐ乗客の利便性を確保するため、IRいしかわ鉄道線との間で相互乗り入れを実施するものとし、運行本数・区間など具体的な実施方法については、石川県と検討・調整を進める。

○ 北陸本線（普通列車）の運行状況（H31.3.16改正ダイヤ）



## ⑤ 観光・イベント列車の運行

沿線市町で催されるイベントや四季の催しに合わせた企画など、定期便の車両を活用したイベント列車の運行を検討する。

また、定期外利用者の確保を目的に観光列車の運行も検討する。

## ⑥ 越美北線の運行形態

福井・越前花堂間が本線区間となることを踏まえ、福井・大野間で運行される全列車が福井駅発着となっている越美北線の運行形態について、利便性が維持されるよう J R と協議を進める。

## 2. 営業計画

### ① 駅営業体制

本線の駅については、既存 18 駅の存続を前提に、現行の営業体制を基本としながら、営業時間や要員配置等を検討する。また、J R や I R いしかわ鉄道との境界駅については、その管理・営業体制について両社と調整を進める。

### ② 発売乗車券

乗車券については、普通乗車券、定期乗車券、回数乗車券、団体乗車券、特殊割引乗車券の発行を基本としながら、一日フリー券や期間・時間を限定した割引券、定期券所有者や高齢者に対する割引券など、利用促進を目的とした企画切符の発行も検討する。

また、従前の利便性を維持する観点から、他社線の乗車券を購入できる範囲（連絡運輸）について、J R や I R いしかわ鉄道等と協議するとともに、J R 切符の販売システムを引き続き主要駅に設置する方向で調整を進める。

## 3. 組織・要員計画

### ① 計画の方向性

安全・安定運行が確保できる組織・要員体制を構築するとともに、効率的な運営が可能となるよう、社員の資質向上と組織のスリム化を図る。

## ② 組織計画

開業時の要員規模については、現行の J R の運営体制を基本に、安全・安定運行が確保できることを大前提としながら、所属間での兼務体制（車両職が駅務にも従事 など）や、ワンマン列車の運行拡大などにより運営組織のスリム化を図る。

## ③ 要員配置・育成計画

安全・安定運行を確保するため、開業時においては、J R の協力を受け、各システムの管理者や指導層、育成に長期間を要する運転士や指令員等は J R からの派遣社員が担う。

また、自社社員については、開業までの間、J R の研修施設等において安全教育を含む専門的な訓練を受ける。

なお、開業後は、自社社員の育成状況を踏まえながら、J R からの社員派遣を徐々に解消し、将来的には完全なプロパー化を目指す。

## 4. 施設・車両計画

### ① 計画の方向性

鉄道資産については、譲渡元である J R の既存施設を最大限活用した上で、安全性の確保を大前提としながら、普通列車中心の運行となることを踏まえた維持管理方法を検討する。

また、鉄道資産の譲受にあたっては、維持管理費の抑制につながる対策を譲渡前に実施するよう J R に要請する。

### ② 鉄道施設

北陸トンネルや橋りょうなど大規模施設や老朽施設を中心に、必要な修繕を施した上で J R から譲り受ける。

また、駅舎照明の L E D 化や鉄道用地の防草対策など開業後の維持管理費の抑制につながる施策の譲渡前実施を要請する。

施設の保守に関しては、線路の検査周期を変更するなど保守水準を見直すことも検討するほか、地域運営の一環として、技術力を勘案しながら地元業者の活用を拡大していくことも検討する。

### ③ 指令システム

列車の運行管理を行う指令システムについては、J Rの既存システム（石川県）が活用できる状態にあることから、これを改修したうえで、開業後の一定期間は使用する。

また、その後の県内移設（新設、富山県の事例では整備費 約30億円）については、既存システムの更新時期において、改めて取扱いを検討する。

### ④ 営業車両

現在、北陸本線で運用されている営業車両（521系）の耐用年数等を確認のうえ、車両の譲渡についてJ Rと調整を進める。

また、保有車両数については、想定されるダイヤやI Rいしかわ鉄道との相互乗入れの実施方法などを勘案しながら検討を進める。

### ⑤ 車両の検査施設

日常的な検査については、現在J Rが使用する福井運転センターおよび敦賀運転センターにおいて運営会社が実施する方向で調整する。

また、車両の分解を伴う大規模検査については、現在、経営分離区間内に実施できる施設が存在しないことから、J Rへ委託する方向で調整する。

### ⑥ 雪害対策

営業区間内に特別豪雪地帯を抱える本県においては、雪害対策が特に重要となることから、効果的・効率的な除雪が可能となる体制の構築を検討する。

また、融雪設備や除雪車については、必要数を十分な点検や補修を施した上で譲渡するようJ Rに要請する。

### ⑦ 地方鉄道との連携

福井鉄道およびえちぜん鉄道とは、資機材の共同発注、災害・豪雪時の資機材や保守用機械の共用などについて検討を進める。

## 5. 資金計画

### ① 初期投資

土地、建物、線路・電路設備、車両等の取得に伴う経費については、可能な限り低廉な価格となるよう、資産の現所有者であるJ Rと交渉する。

○ 参考：初期投資概算（平成29年度収支予測調査結果）

・鉄道資産（土地、建物、線路・電路設備等）	…	152億円
・車両（新造車両22編成（44両）を想定）	…	97億円
・設備投資（譲渡資産以外の新規設備等）	…	44億円
・開業準備（会社設立費用や開業前人件費等）	…	14億円
合 計		…307億円

② 運営会社の資本金

運営会社の資本金については20億円程度とする。出資者や各者の出資額については、関係者間で調整を進める。

○ 運営会社に対する出資スキーム

- ・総 額 20億円程度  
第一次出資（令和1年度） 5億円  
第二次出資（令和3年度） 15億円
- ・使 途 開業前の事務費・人件費、開業後の運転資金
- ・拠出割合 県：市町：民間＝7：2：1  
※各市町の拠出額、民間出資については今後調整

## ◆ 収支見込み .....

### 1. 収支見直しの方法

先行会社の実績やJRからの提供データを基に、前記の各計画に記載の内容や、令和2年度に再度実施する旅客流動および需要予測調査の結果を基に、公表済の収支予測を見直す。

#### ○ 参考：収支概算（平成29年度収支予測調査結果）

	開業時 (令和5年度)	開業10年後 (令和15年度)	備考
収入	32.9億円	31.4億円	沿線人口に比例して運賃収入が減少
支出	41.1億円	46.4億円	減価償却費の増 など
収支差	▲8.2億円	▲15.0億円	

### 2. 運賃水準

運賃については、厳しい経営が想定されることから、利用者にとって過度の負担とならないよう配慮しつつ、先行事例も参考に運賃水準を設定する。

また、石川県区間との相互乗入れに伴い、両県会社の営業区間を跨って利用する場合の乗継割引について、石川県と検討・調整を進める。併せて、JR線との乗継割引についても、先行例（IRいしかわ鉄道⇔JR七尾線など）を参考にしながらJRと協議を進める。

#### ○ 参考：IRいしかわ鉄道の運賃水準（H25.3経営計画策定時、JR比）

券種	開業後5年間	開業後6～11年目
普通	1.14倍	1.19倍
通学定期	1.00倍	1.05倍
通勤定期	1.14倍	1.19倍

#### ○ 参考：あいの風とやま鉄道の運賃水準（H25.3経営計画策定時、JR比）

券種	開業後5年間	開業後6～11年目
普通	1.12倍	1.19倍
通学定期	1.03倍	1.05倍
通勤定期	1.12倍	1.19倍

## ◆ 経営安定化策 .....

### 1. 経営安定基金（仮称）

#### ① 基本的な考え方

大幅な運賃値上げを抑制することや、石川県区間等との相互乗入れに伴う乗継割引の財源とすること、また、開業後の設備更新（指令新設等を除く）への支援などを目的に経営安定基金（仮称）を創設する。

#### ② 基金造成のスキーム

基金の総額については、令和2年度に見直す収支に基づき決定する。

拠出者については、官民一体となって経営を支える体制となるよう、県、市町のほか、企業からの寄付やふるさと納税による支援なども検討する。

### 2. 利用促進策の推進

#### ① 施策の方向性

本線の運営が持続可能なものとなるよう、利便性の高いダイヤの提供や経営の効率化による経費抑制といった運営会社の企業努力と併せ、会社と地域が一体となって鉄道利用を促す環境づくりに取り組む。

具体策の実施にあたっては、事前に費用対効果を検証のうえ、運営会社の収支や業務遂行に与える影響を十分考慮する。

#### ② 既存駅のモデルチェンジ

運営会社と地域が連携し、使いやすい駅へと改善を図るとともに、各駅を特徴付け、駅舎内の空きスペースを利活用するなどにより「地元から親しまれる駅」「行ってみたいくなる駅」へとモデルチェンジする。

#### モデルチェンジの例 あいの風とやま鉄道：泊駅



### ③ 駅周辺用地の活用

パーク&ライド駐車場の拡充や駐輪場の移設・新設などにより、沿線だけでなく広域からの利用者拡大につながる方策を検討する。

### ④ 新駅の設置

設置に向けては、運営会社の増収に資するものであることを前提に、沿線市町と十分な意思疎通を図りながら検討を進める。

また、整備費については、国庫（幹線鉄道等活性化事業費補助など）の活用や、県、市町からの補助など行政支援を原則とする。

#### ○ 設置可能性調査に対する県の支援策

新駅設置を検討する市町において、利用者の見込みや駅の概算整備費などを把握する調査に対し県が補助

- ・補助率 県1／2（市町1／2）
- ・補助上限額 300万円

#### ○ 参考：設置に向けた標準的な流れ

（あいの風とやま鉄道「高岡やぶなみ駅」設置時）

- 1年目：設置可能性調査
- 2年目：基本設計
- 3年目：地域公共交通網形成計画策定  
国庫補助申請
- 4年目：詳細設計
- 5年目以降：工事着手

### ⑤ 駅・駅周辺のにぎわいづくり

イベントの実施や地元製品の販売、観光案内など、駅周辺のにぎわいづくりに取り組む。

### ⑥ 地域交通との連携

JR（北陸本線 敦賀以西、越美北線、小浜線）や福井鉄道、えちぜん鉄道のほか、バス運営会社とも連携し、接続性の確保や共通フリー券など企画切符の発行、イベントの共同開催などを検討する。

### ⑦ インバウンドへの対応

多言語による表記や案内放送、駅におけるインターネット利用環境の整備など、北陸新幹線福井・敦賀開業により、更なる増加が見込まれる訪日外国人にとって利用しやすいサービス提供を検討する。

### ⑧ 利用促進に向けた県民への働きかけ

沿線の学校や事業所に対し鉄道利用を働きかけるとともに、公的機関においても、鉄道を積極的に利用するよう県民に呼びかけるなど、本線の利用促進に向けた機運醸成にも取り組む。

### ⑨ 関連事業の展開

現在の駅および駅周辺で展開されている旅行業や広告業、他社において展開されている飲食業や不動産業などについては、運営会社の収支改善に資することを十分検証した上で、経営状況や要員体制も考慮しながら実施を検討する。

## 3. マイレール意識の醸成

### ① 施策の方向性

県内が一丸となって利用促進を図るために、本線が「自分たちの鉄道である」という意識を醸成する取組みや、通勤、通学の足としてだけでなく、コミュニティの場としても活用してもらえるような機会を創出する。

### ② 運営会社名の公募

誰からも分かりやすく、長きに渡り親しまれる鉄道となるよう、運営会社の正式名称を公募により決定する。

### ③ 地域活動の拠点化

駅周辺の自治会や学校等による環境美化や、地域住民に名誉駅長を委嘱するなど、駅を地域活動の場とすることでマイレール意識を醸成する取組みを検討する。

### ④ サポーターズクラブの設立

沿線住民や利用者が主体的に利用促進活動を実施する仕組みづくりの一環として、サポーターズクラブの設立を検討する。

◆ 開業に向けたスケジュール

時 期		事 項
令和2年	2月	経営計画【検討項目】(本資料)を公表
	5月頃	旅客流動調査
	夏頃	需要予測調査 ・旅客流動調査の結果を踏まえ、開業後の需要を予測
	12月頃	最終的な収支見通しを公表 ・需要予測調査の結果等を踏まえ開業後の収支を予測 ・予測値をもとに経営安定基金(仮称)の規模を決定
令和3年	1月頃	並行在来線対策協議会 ・運営会社への出資および経営安定基金(仮称)に係る関係者間の負担合意 ・経営計画(最終)を決定し、運営会社へ引継ぎ
	夏頃	本格会社へ移行 ・準備会社へ増資し、正式商号に変更 ・正式商号の決定にあたっては公募を実施
	冬頃	鉄道事業許可申請
令和4年		運賃等認可申請 ・運賃および料金上限を設定し、国へ認可申請 開業時の運賃・ダイヤ公表
令和5年	春	並行在来線開業