

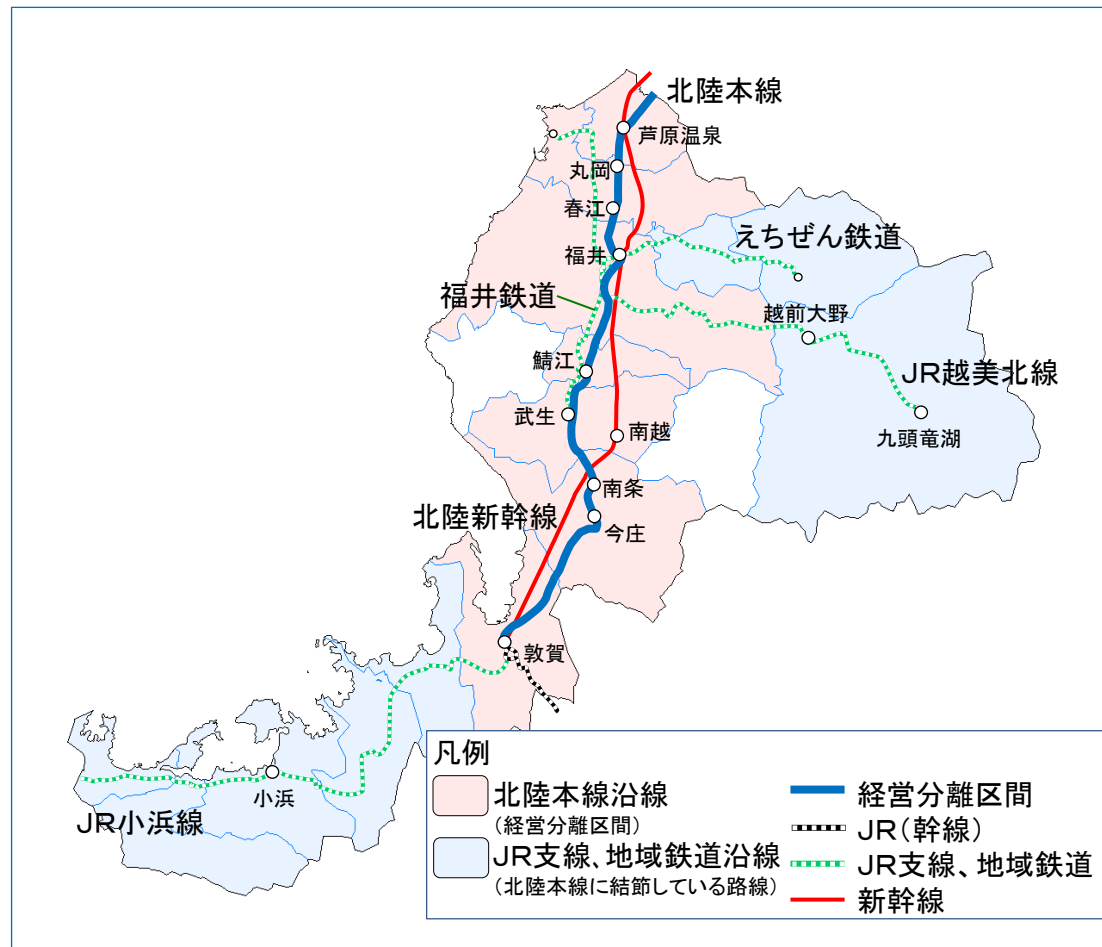
北陸本線の現況と先行事例

平成25年3月29日
福井県新幹線建設推進課

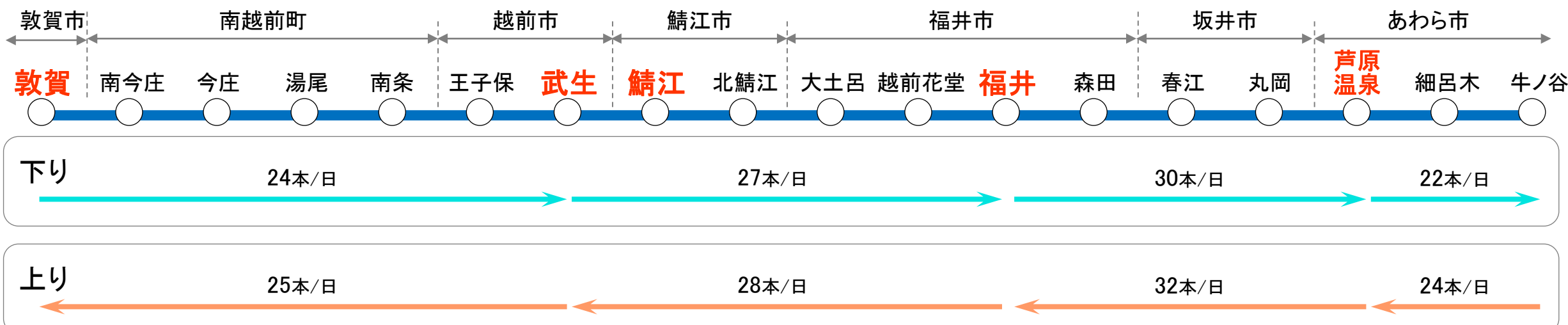
北陸本線の福井県内の現況

概要

- 沿線市町(6市1町)
福井市、敦賀市、鯖江市、あわら市、越前市、坂井市、南越前町
- 経営分離区間
石川県境～敦賀 79.2km(18駅)
- 普通列車の乗車人員(H23年度)
約18,000人/日
(定期約13,000人/日 定期外約5,000人/日)
- 輸送密度
約5,000人/日 ※JR輸送実績(H23年度)をもとに県で推計
- 普通列車運行本数(H25.3ダイヤ)
上下計 91本/日
- 使用車両
521系(2両編成、定員250人 最高速度120km/h)
- 貨物列車運行本数(H25.3ダイヤ)
上下計 32本/日



運行状況



※越前花堂・福井間は越美北線も運行(上り9本、下り9本)

北陸本線の現況

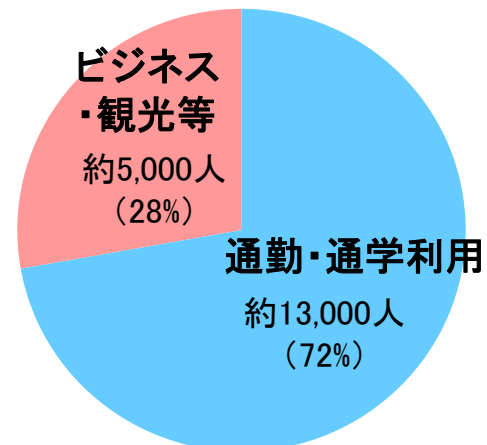
北陸本線は、通勤・通学など県民の日常生活に欠かせない重要な社会基盤であるとともに、貨物鉄道の広域ネットワークの一部を担う重要路線である。

◆北陸本線の役割

地域に欠かせない公共交通

普通列車の乗車人員
(北陸本線の県内区間の乗車人員)

約**18,000**人/日



※JR西日本金沢支社提供データ(H23年度)をもとに福井県作成

貨物ネットワークの重要路線

県内の貨物通過トン数

約**260万**トン/年

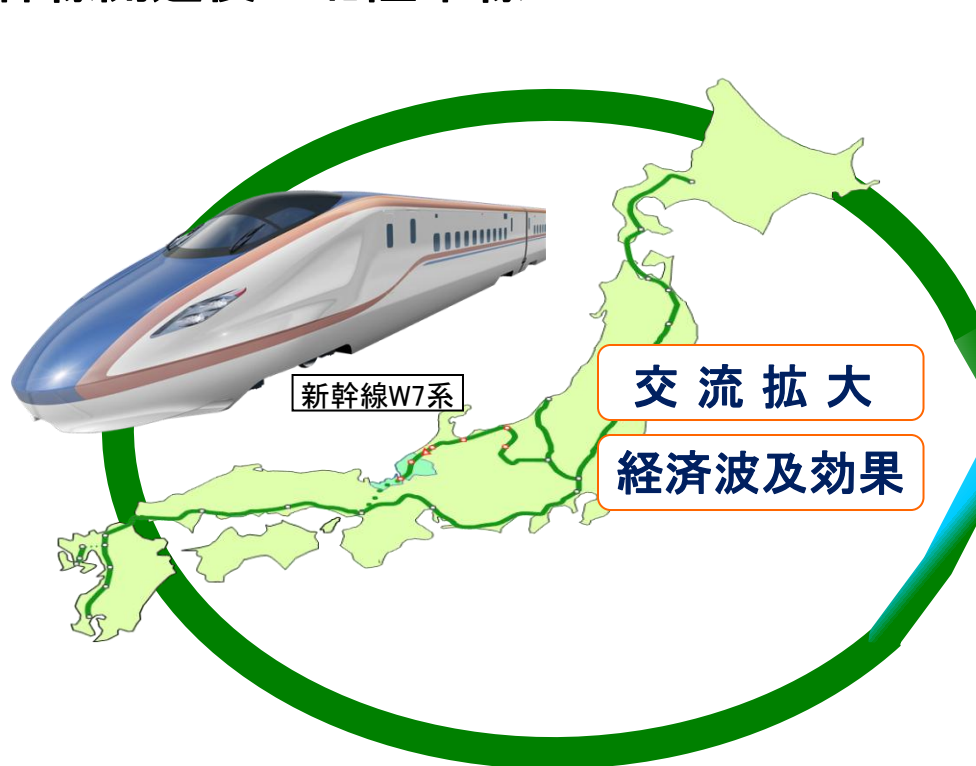
全国輸送量の約**8%**相当

参考: 県内貨物発着トン数 約15万トン/年

※JR貨物提供データ(H22年度)をもとに福井県作成



◆新幹線開通後の北陸本線



新幹線の効果を地域に波及

宿泊・飲食・二次交通・土産等の消費増加

関連産業に従事する人の所得増加

県内全体の消費増加



欠かせない地域交通

- 利用実態に即した**ダイヤ編成**
- まちづくりに**重要な役割**
- 交通弱者に不可欠な**移動手段**

開業準備の進む第3セクター(北陸本線沿線)

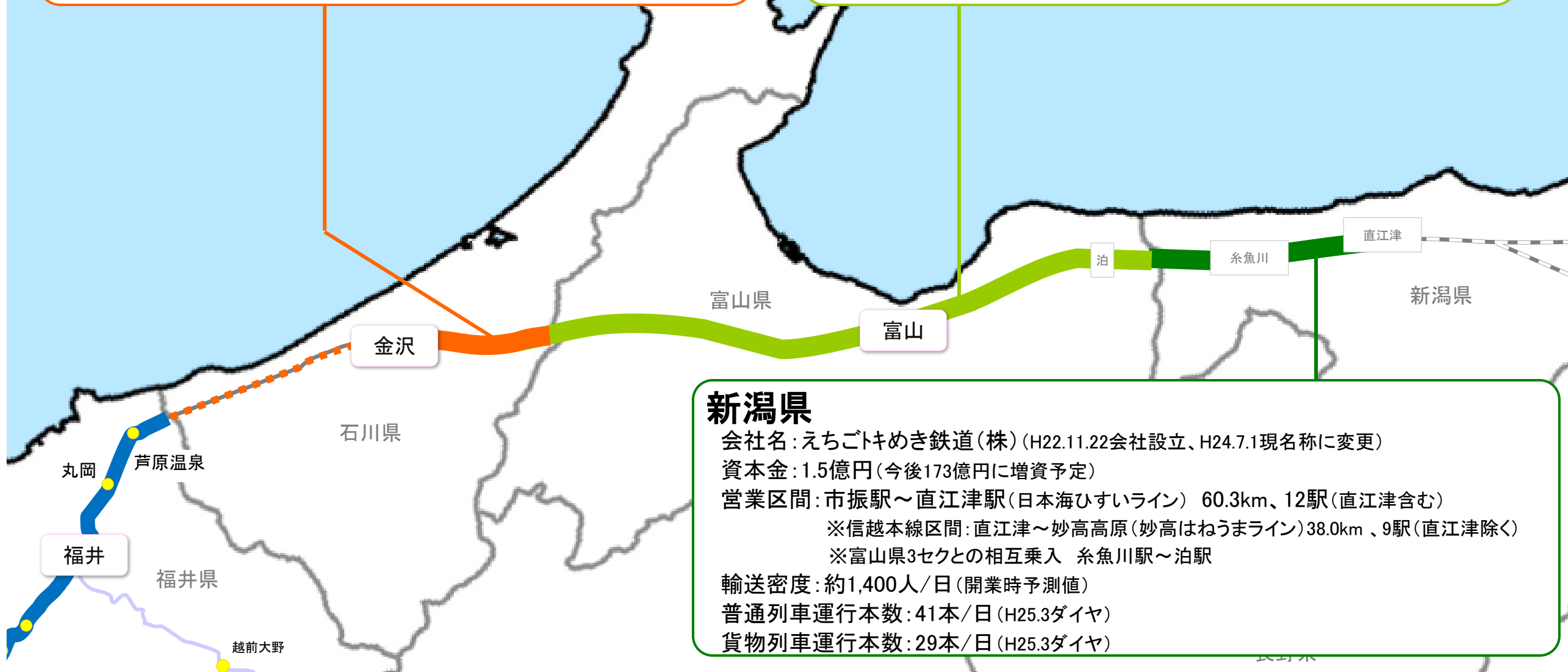
◆経営分離区間(北陸本線)における第3セクター設置状況

石川県

会社名:石川県並行在来線(株)(H24.8.28設立)
資本金:4億5,030万円(H25夏頃に増資 増資後総額20億円程度)
営業区間:金沢駅～倶利伽羅駅 17.8km、4駅
※富山県3セクとの相互乗入 金沢駅～富山駅
輸送密度:約13,000人/日(開業時予測値)
普通列車運行本数:110本/日(H25.3ダイヤ)
貨物列車運行本数:35本/日(H25.3ダイヤ)

富山県

会社名:富山県並行在来線準備(株)(H24.7.24設立)
資本金:15億円(H25.7増資 増資後総額40億円)
営業区間:石動駅～越中宮崎駅 98.7km、19駅
※石川県3セクとの相互乗入 金沢駅～富山駅
※えちごトキめき鉄道との相互乗入 富山駅～糸魚川駅
輸送密度:約7,300人/日(開業時予測値)
普通列車運行本数:113本/日(H25.3ダイヤ)
貨物列車運行本数:42本/日(H25.3ダイヤ)



新潟県

会社名:えちごトキめき鉄道(株)(H22.11.22会社設立、H24.7.1現名称に変更)
資本金:1.5億円(今後173億円に増資予定)
営業区間:市振駅～直江津駅(日本海ひすいライン) 60.3km、12駅(直江津含む)
※信越本線区間:直江津～妙高高原(妙高はねうまライン)38.0km、9駅(直江津除く)
※富山県3セクとの相互乗入 糸魚川駅～泊駅
輸送密度:約1,400人/日(開業時予測値)
普通列車運行本数:41本/日(H25.3ダイヤ)
貨物列車運行本数:29本/日(H25.3ダイヤ)

既に開業している第3セクターの運営状況

しなの鉄道(長野県 上下一体方式)

概要

開業:平成9年10月1日
 経営形態:上下一体
 区間:軽井沢～篠ノ井
 距離:65km
 駅数:19駅
 車両:115系



運行本数

開業前 (H9.9) 69本/日
 開業後 (H25.3) **124**本/日
 快速本数 **10**本
 相互乗入(JR) **84**本

運賃上げ幅(JR比)

普通 24%
 通学定期 61%
 通勤定期 49%

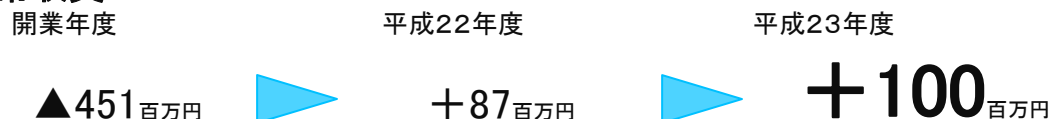
輸送密度(平成23年度)

約**6,800**人/日

新駅

4駅新設
 テクノさかき、屋代高校前、
 信濃国分寺、千曲

経常収支



IGRいわて銀河鉄道(岩手県 上下一体方式)

概要

開業:平成14年12月1日
 経営形態:上下一体
 区間:盛岡～目時
 距離:82km
 駅数:18駅
 車両:IGR7000系



運行本数

開業前 (H14.11) 61本/日
 開業後 (H25.3) **87**本/日
 快速本数 **1**本
 相互乗入(JR、青い森) **48**本

運賃上げ幅(JR比)

普通 58%
 通学定期 65%
 通勤定期 104%
 ⇒**82%**
※H25.4から値下げ

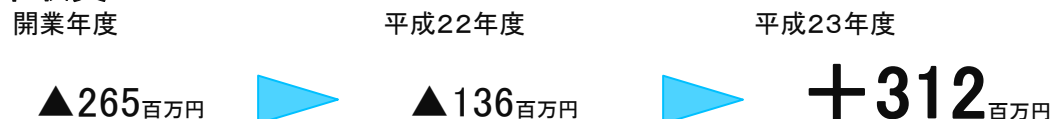
輸送密度(平成23年度)

約**2,900**人/日

新駅

2駅新設
 巢子、青山

経常収支



青い森鉄道(青森県 上下分離方式)

概要

開業:平成14年12月1日(八戸)
 平成22年12月4日(青森)
 経営形態:上下分離
 区間:目時～青森
 距離:122km
 駅数:26駅
 車両:701系



運行本数

開業前 (H22.11) 45本/日
 開業後 (H25.3) **96**本/日
※八戸～青森間
 快速本数 **19**本
 相互乗入(JR、IGR) **42**本

運賃上げ幅(JR比)

普通 38%
 通学定期 65%
 ⇒**0%**
※青森開業時に値下げ
 通勤定期 65%

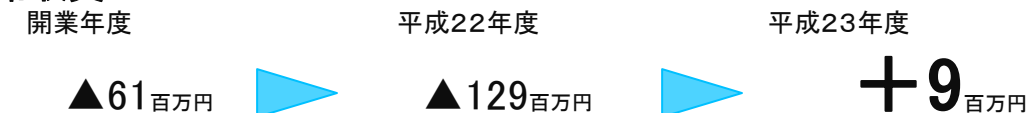
輸送密度(平成23年度)

約**2,000**人/日

新駅

筒井新駅建設中
 (平成26年3月開業予定)

経常収支



肥薩おれんじ鉄道(熊本県・鹿児島県 上下一体方式)

概要

開業:平成16年3月13日
 経営形態:上下一体
 区間:八代～川内
 距離:117km
 駅数:28駅
 車両:HSOR-100
 (ディーゼル)



運行本数

開業前 (H16.2) 67本/日
 開業後 (H25.3) **53**本/日
 快速本数(土、休日のみ) **8**本
 相互乗入(JR) **22**本

運賃上げ幅(JR比)

普通 28%
 通学定期 27%
 通勤定期 29%

輸送密度(平成23年度)

約**800**人/日

新駅

1駅新設
 たのうら御立岬公園

経常収支

