

# 石川県並行在来線経営計画（改訂版）

平成25年3月27日

石川県並行在来線対策協議会

# 目次

<b>I</b>	<b>経営の基本的な考え方</b>	
1	基本理念	1
2	経営主体	1
3	会社の設立	1
4	本格会社の名称及び所在地	2
5	営業区間等	2
6	運行形態	2
<b>II</b>	<b>営業区間の現況</b>	
1	営業区間の概要	2
2	輸送需要予測	4
<b>III</b>	<b>設備投資に関する事項</b>	
1	設備投資計画	5
<b>IV</b>	<b>運営に関する事項</b>	
1	運行計画	7
2	保守管理計画	9
3	組織要員計画	9
4	営業計画	10
<b>V</b>	<b>経営スキームに関する事項</b>	
1	資本金	13
2	運行支援基金	13
<b>VI</b>	<b>収支及び運賃水準に関する事項</b>	
1	収支	15
2	運賃水準	17
<b>VII</b>	<b>利活用促進に関する事項</b>	
1	利活用に関する基本方針	18
2	利活用促進に向けた具体的事項	18
<b>VIII</b>	<b>今後のスケジュール</b>	20

## はじめに

この経営計画は、平成26年度末の北陸新幹線の開業に伴いJR西日本から経営分離される本県の並行在来線に関する経営の基本的事項をとりまとめたものであり、鉄道事業の経営主体となる第三セクター会社は、この経営計画を踏まえ、具体的な事業計画等の検討を進めるものとする。

また、県は、市町とともに、県民や民間企業等の協力を得ながら、第三セクター会社の経営を支援するとともに、利活用推進に努めるものとする。

経営計画については、平成24年3月に当協議会において決定し、公表したが、その後に行った旅客流動調査の結果、さらには、JR西日本との協議や隣県等との調整の結果などを反映し、また、それらに伴い経営収支を見直し、今般、改訂するものである。

## I 経営の基本的な考え方

### 1 基本理念

本県の並行在来線は、能登地域と加賀地域を結ぶ交通の要所に位置し、七尾線や金沢駅以西、さらには富山方面との旅客流動も多く、通勤、通学など県民の日常生活や経済活動に欠かすことのできない幹線区間であることから、将来にわたり、その存続を図り、安定的な運行と経営を確保するため、以下の方針のもと、経営に取り組むこととする。

- (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、利活用促進に取り組み、安定的な経営を目指す。
- (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

石川県、県内市町及び民間が出資し、設立した第三セクター会社「石川県並行在来線株式会社」（以下「会社」という。）が第一種鉄道事業者として上下一体の経営を行う。

### 3 会社の設立

平成26年度末に並行在来線区間の運行をJR西日本から引き継ぐことに伴い、安定的かつ安全な運行を確保するため、平成25年度から社員の採用や研修等を計画的に進めるとともに、具体的な事業計画等の検討・調整を進める必要があることから、平成24年8月に準備会社を設立した。

平成25年夏頃に増資して、社名を変更し、本格会社に移行するものとする。

#### 4 本格会社の名称及び所在地

本格会社の名称は、会社が県民等を対象に公募を行ったところであり、これを踏まえ決定する。

本社の所在地は金沢市内とする。

#### 5 営業区間等

鉄道事業の営業区間(運送区間)は停車駅を基本とすることから、会社の営業区間は、金沢駅・倶利伽羅駅間(営業キロ：17.8km、管理駅：4駅(金沢駅はJR西日本が管理・運営))とする。

なお、鉄道資産については、金沢駅(福井方の下り場内信号機)から、富山県境までを取得する。

#### 6 運行形態

並行在来線区間の輸送状況並びに七尾線の特急列車や貨物列車等の走行が見込まれることから、現行の複線・電化を引き継ぐものとする。

### II 営業区間の現況

#### 1 営業区間の概要

##### (1) 列車運行状況

##### 【旅客(特急列車を除く)】

旅客列車の多くは、JR七尾線や金沢駅以西及び富山県境をまたいで運行されている。

〈普通列車の運行状況(平日：本/日)〉 〔平成25年3月16日改正ダイヤによる〕

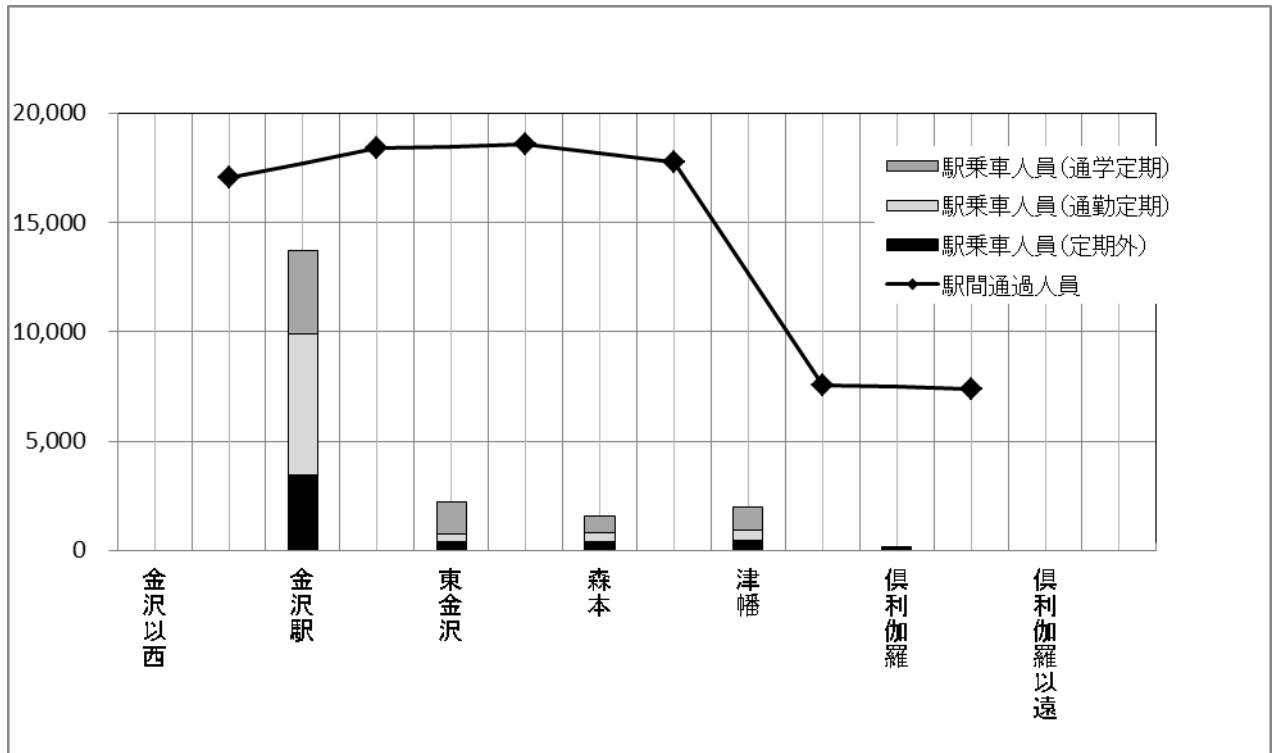
	下り	上り	合計	〔県境を越える運行〕	〔金沢駅を越える運行〕
	55	55	110	57	15
七尾線	26	26	52	—	13
北陸本線	29	29	58	57	2

##### 【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(終日)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をまたいで上下30本が運行されている(平成25年3月16日改正ダイヤによる)。

## (2) 輸送状況

平成24年度の旅客流動調査によれば、普通列車利用者の駅間通過人員は、津幡・金沢間が約17,700人から約18,600人とピークとなっており、本県鉄道路線の幹線区間である。



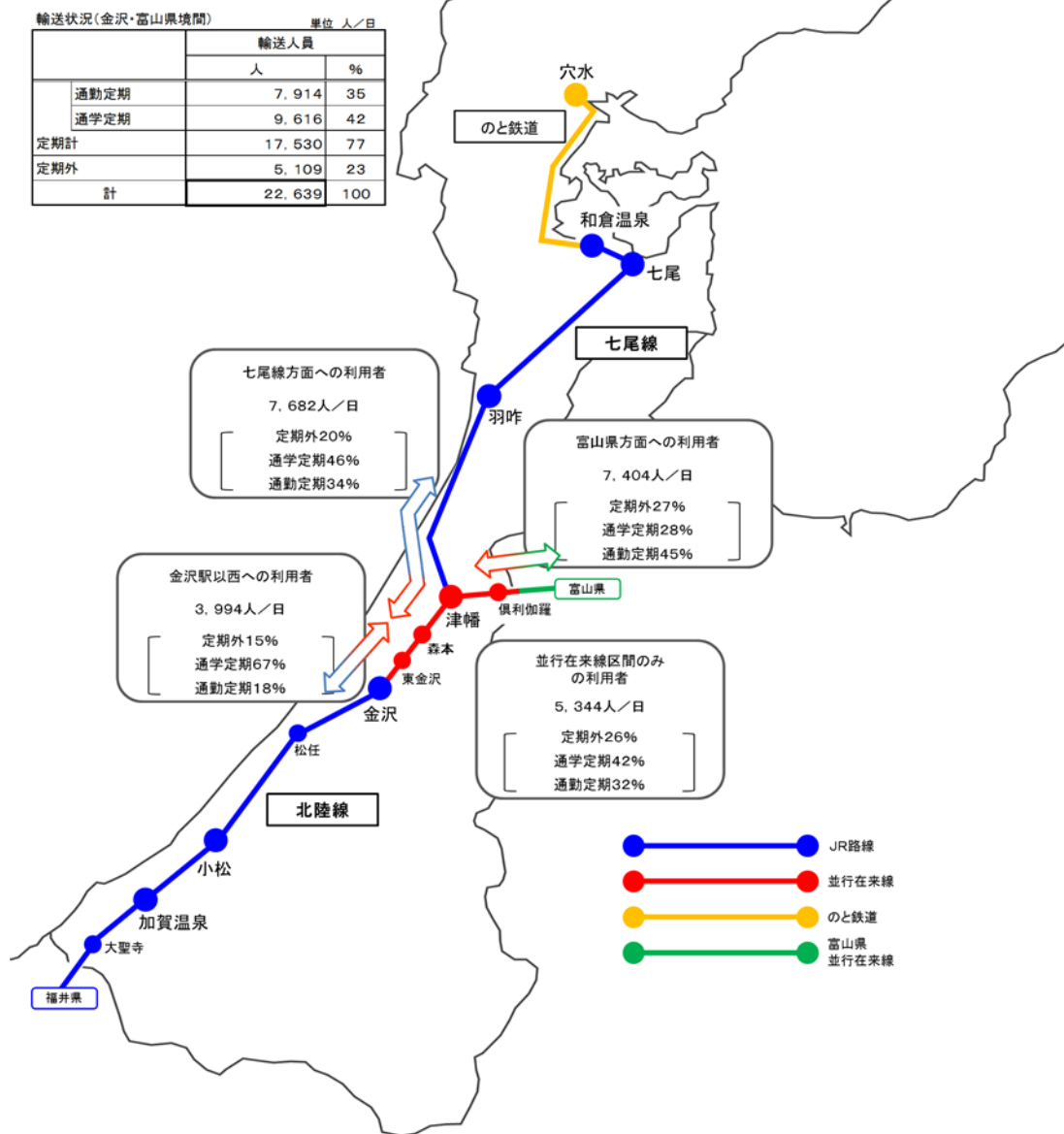
## (3) 線区の特徴

平成24年度の旅客流動調査によれば、

- ① 並行在来線区間関連利用者は22,639人である。そのうち、並行在来線区間のみの利用者は5,344人であり、大多数は並行在来線区間と他の区間をまたいで利用している。
- ② 利用者の内訳は、定期利用者が7割強と多数を占めており、通学や通勤など住民の日常生活に欠かすことのできない重要な交通手段である。
- ③ 輸送密度\*が13,650人キロ/日・kmと既に開業している並行在来線等と比較して相対的に高い。

\*輸送密度：1日1kmあたりの平均輸送人員

〈 石川県内並行在来線区間の現状 〉



2 輸送需要予測

駅勢圏（駅を中心に当該駅の利用に関する需要が一定以上存在する範囲）の人口予測をもとに、輸送需要予測を開業後の10年間について実施したところ、並行在来線区間の利用者は、平成26年度から平成35年度までに約21,500人から約19,300人に減少するものと見込まれる。

また、券種別に見ると、平成26年度から平成35年度までに、通勤定期は95%、通学定期は83%、定期外は95%まで減少するものと見込まれ、通学定期の減少が大きくなっている。

〈並行在来線区間関連利用者〉

単位：人／日、％

区 分	H26	H30	H35	H30/H26	H35/H30	H35/H26
通勤定期	7,444	7,256	7,048	97%	97%	95%
通学定期	9,490	8,805	7,871	93%	89%	83%
定期計	16,934	16,061	14,919	95%	93%	88%
定期外	4,614	4,539	4,405	98%	97%	95%
計	21,548	20,600	19,324	96%	94%	90%

利用者の減少により、輸送密度は、平成26年度の約13,000人から平成35年度には約11,800人に減少するものと見込まれる。

〈並行在来線区間（金沢・富山県境間） 輸送密度〉

単位：人キロ／日・km

区 分	H26	H30	H35
通勤定期	5,038	4,905	4,766
通学定期	4,928	4,568	4,071
定期計	9,966	9,473	8,837
定期外	3,075	3,022	2,931
計	13,041	12,495	11,768

### Ⅲ 設備投資に関する事項

#### 1 設備投資計画

##### (1) 概要

並行在来線は、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する。また、現行資産の取得に先立ち、JR西日本が点検、調査を行い、必要な修繕を実施する。

車両については、本県並行在来線の運行に必要な5編成全てを2両ユニットの新型車両（521系車両）で取得し、そのうち3編成は、数年間走行した車両を新車価格の1／3程度の低廉な価格で取得する。

また、線路等の鉄道資産については、会社が行う鉄道事業の運営に不要な資産を整理した上で、低廉な価格で取得する。

→ JR西日本から派遣される社員の人件費の4割をJR西日本が負担することや鉄道資産について取得前に必要な修繕を行うことを踏まえると、鉄道資産は、実質的には無償で取得。

さらには、将来の敦賀延伸時に取得予定であった金沢駅の駅舎（鉄道施設）について、取得費用の平準化の観点から、今回先行して取得する。

なお、新たに整備する設備等については、安全性を確保した上で、必要最小限の機能とするとともに、J R 西日本及び富山県会社の施設・設備を共同で使用する方向で協議を進め、経費の縮減に努める。

## (2) 規模

設備投資として必要となるものは、①車両②鉄道資産③その他投資④開業準備費であり、J R 西日本との協議も踏まえて、下記のとおり、全体で概ね80億円から85億円程度と見込まれる。

なお、①車両及び②鉄道資産については、現在の施設・設備水準を前提としており、今後のJ R 西日本による追加投資等により、金額が変動することがある。

### 設備投資の内訳

	内 容	金 額	(参考) H24.3 経営計画想定金額
車 両	5編成全てを新型車両で取得 (中古3編成、新車2編成)	約13億円	約23億円
鉄道資産	線路、電路、駅舎(金沢駅除く)、土地等の鉄道資産を取得	約18億円	約36億円
鉄道資産 (金沢駅)	金沢駅の駅舎(躯体その他の鉄道施設)を金沢以西区間の経営分離に先行して取得	約17億円	—
その他投資	新設指令システム、本社社屋、券売機等の整備・取得、駅舎の改修等	約20億円 ～25億円	約20億円 ～30億円
開業準備費	開業前人件費、一般管理費及び創業費等	約10億円	約10億円
合 計		約80億円 ～85億円	約90億円 ～100億円

※消費税は含まれていない。



### (3) 車両基地及び車両検修等

車両基地は、J R 西日本から乙丸車両基地の一部を取得し使用することを基本とする。

また、車両検修等は J R 西日本及び富山県会社に委託して行う方向で協議を進める。

### (4) 指令システム

列車の運行管理を行う指令システムは、J R 西日本の現行の指令システムの耐用年数が開業後 2 年程度残っており、開業時は安全運行に万全を期すためにも現行システムを利用する。

なお、本県会社の指令業務は、富山県会社へ委託し、新潟も含めた 3 県会社間の列車の運行指令を富山県会社において一体的に行う（暫定指令）。また、異常時の対応方法等については、あらかじめ 3 県会社・J R 西日本・J R 貨物間等で協議し、連携協力体制を確立する。

暫定指令期間（概ね 2 年間）終了後は、3 県会社はそれぞれ独自に指令業務を行うこととなるが、本県においては、J R 西日本と連携した新たな指令システムを構築して、運行管理を行う。新たな指令システムの構築にあたっては、本県の運行等に即した簡素な機能・仕様を旨としつつ、J R 西日本の路線との連携を図るため、J R 西日本との一体的開発と運用上の連携を図るものとする。

#### 【指令のイメージ】



## IV 運営に関する事項

### 1 運行計画

#### (1) 基本的な考え方

利用者の利便性の維持・確保を図る観点から、現行の運行本数を基本に、J R 西日本や富山県会社との直通乗り入れを進める。

また、七尾線の特急列車については、関西・中京方面からの利用者の利便性だけでなく、新幹線金沢開業後は、首都圏からのお客様を能登地域に運ぶ

重要な交通手段にもなることから、その存続と運行の充実を、J R 西日本に引き続き要請する。

## (2) 運行本数・ダイヤ編成等

- ① 運行本数（特急列車を除く）は、現行本数の確保を基本として、J R 西日本や富山県会社と協議の上、具体的な設定を行う。
- ② 朝夕の通学や通勤などに配慮したダイヤ編成に努める。
- ③ 金沢駅発の富山方面への最終列車の発車時間の繰り下げの検討等、利用者の利便性に配慮したダイヤ編成に努める。
- ④ 新幹線や特急列車等との乗り継ぎ利便性等が確保されるよう、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、観光列車等の運行を要請する。
- ⑤ J R 西日本が運行する七尾線の特急列車については、関西・中京圏からの輸送に加え、首都圏からの新幹線利用者の重要な交通手段ともなり得るものであることから、その存続と運行の充実を引き続き要請する。
- ⑥ J R 西日本が運行する七尾線の普通列車については、津幡・金沢間に直通乗り入れを行うものとする。
- ⑦ J R 西日本が運行する金沢駅以西の普通列車については、金沢・津幡間に直通乗り入れを行うよう引き続き要請する。また、直通乗り入れが困難な場合でも、同一ホームでの乗り換えができるよう努めるものとする。
- ⑧ 富山県会社とは、県境をまたぐ運行を確保するため、金沢駅－富山駅間の相互直通乗り入れを行うものとする。  
相互直通運転を行う列車の運行本数は、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、富山県会社と協議を進める。

## (3) 車両及び乗務員運用

車両及び乗務員運用については、効率的な運用を念頭に置き、J R 西日本、富山県会社と協議を進める。

なお、ワンマン運転についても、混雑していない時間帯に導入する可能性について、安全性の確保を前提としつつ、検討する。

## (4) 駅の管理体制

駅員の配置については、利便性の低下を来さないよう基本的に現行の北陸本線の営業体制を維持するものとする。

### 【管理駅】

#### ア 社員配置駅（津幡駅）

北陸本線と七尾線との接続駅であり、かつ異常時の対応及び他駅（東金沢駅、森本駅、倶利伽羅駅）の管理を行う重点駅であることから、社員を配置する。

イ 業務委託駅（東金沢駅、森本駅）

駅の利用状況等を踏まえて、現行どおり業務委託を行う。

ウ 無人駅（倶利伽羅駅）

無人駅については、現状のとおりとする。

なお、環境美化、防災及び防犯については、地元と連携を密にして対応する。

**【共同使用駅】**

金沢駅は、J R 西日本が土地を保有する一方、会社が駅舎を保有するものとし、管理・運営はJ R 西日本が行う（会社はその一部を使用）。津幡駅については、会社が駅舎等を保有するとともに、管理・運営を行う（J R 西日本はその一部を使用）。

これらの共同使用駅において、並行在来線区間とJ R 西日本区間を乗り継ぐ場合であっても、改めて改札を通ることなく、利用者にとってスムーズな乗り換えができるよう、J R 西日本と協議を進める。

## 2 保守管理計画

鉄道施設の保守管理については、運行の安全性の確保を第一としつつも、合理化、効率化を図る観点から、保守保全計画の策定や緊急または軽微な保守管理業務については、会社が直接行い、それ以外の業務については、可能な限り外部委託を導入するものとする。

## 3 組織要員計画

### (1) 基本的な考え方

本県の並行在来線区間は、J R 西日本や他県の第三セクターの列車、さらにはJ R 貨物の貨物列車などの運行が輻輳する区間であり、また、既に開業している並行在来線等と比べ輸送密度が高いことから、運行の安全性を確保するためには、しっかりとした組織体制を構築する必要がある。

一方、先行事例では、普通列車中心の運行形態になることを踏まえ、合理化、効率化を図る観点から、運行の安全性を確保できる範囲で、外注化や社員の多能化などにより、組織体制の簡素化を図る事例が見受けられるところである。

こうしたことから、本県会社の組織体制については、運行の安全性を最優先としつつも、先行事例における取組みも参考に、簡素化の視点を踏まえた体制づくりを行う。

開業時点では、要員の大半をJ R 西日本からの出向者により確保していく必要があるものの、将来に向けて、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。

## (2) 要員の配置計画

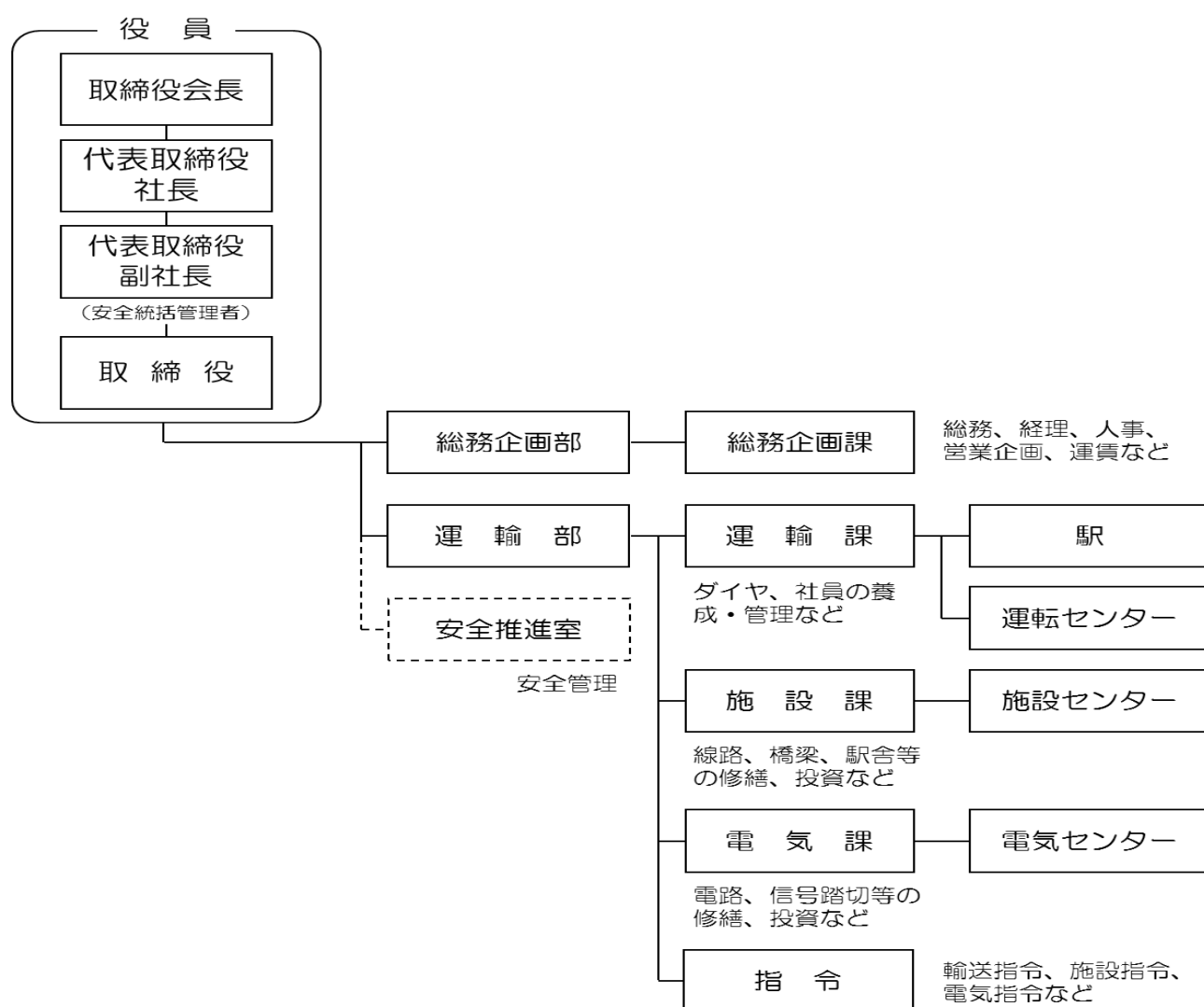
全体として90～100人程度（開業から2年間は、指令業務を富山県会社へ委託するため、70～80人程度）の要員を配置する。

うち、JR西日本からの出向者は、当初は70人程度（開業から2年間は、50人程度）となる。これらJR西日本からの出向者の人件費の約4割（10年で約16億円）はJR西日本が負担する。

JR西日本に対しては、プロパー社員の養成のため、研修の受け入れや実務経験の付与等の必要な協力を行うことやOB社員を会社で雇用することについて最大限配慮すること等、引き続き、協力を要請する。

## (3) 会社の組織

会社の組織体制は次のとおりとする。



## 4 営業計画

### (1) 運賃設定の基本的な考え方

旅客運賃は、独立採算の考え方に基づき、適正な受益者負担の水準に設定することが基本である。具体の運賃の設定にあたっては、先行事例等も参考に、利用者の負担が過度に増加しないよう配慮しつつ、会社経営の健全性も

考慮して会社が定めるものとする。(運賃水準については「VI 収支及び運賃水準に関する事項」に記載)

## (2) 運賃制度の概要

### ① 乗車券等の種類

乗車券については、普通乗車券(片道、往復)、定期乗車券(通学、通勤)、回数乗車券、入場券の発行を基本とする。

このほか、身体障害者割引、知的障害者割引、団体割引等については、J R 西日本や先行事例の状況等を踏まえ、検討する。

### ② 乗継割引制度

運賃制度上、異なる会社の鉄道を乗り継ぐ場合、境界となる駅で乗車する会社ごとに運賃を計算し合算することが原則である。このため、従前の同一会社線として距離を通算して計算されていた場合と比べると、利用者にとっては、運賃負担の増加が発生することとなる。

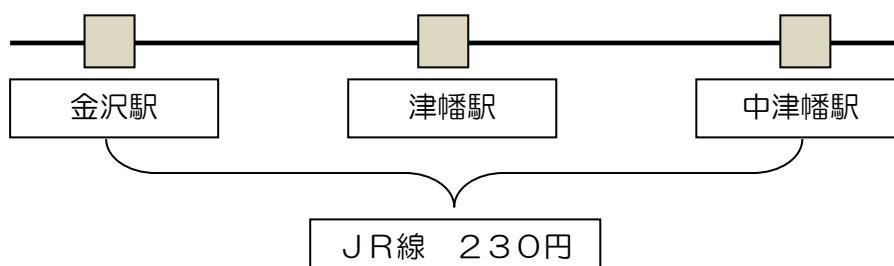
本県の場合、並行在来線区間内で乗降が完結する利用(全体の24%)よりも、金沢駅、津幡駅等を接続駅として、他社線区にまたがる利用者がはるかに多いため、利用者に対する影響は大きい。

そのため、利用が少ない区間を除き、ほとんどの区間で、負担増加が最大でも概ね3割程度となるような乗継割引制度を導入することで、具体案を検討しており、J R 西日本及び富山県と協議を進める。会社としても、負担の緩和のため、運行支援基金からの支援を受けて対応する。

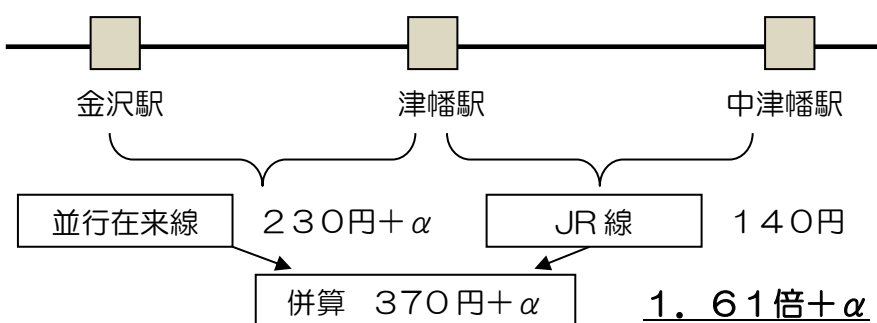
#### 〈乗継ぎによる負担増のイメージ〉

##### 〈事例1〉

##### 【経営分離前】



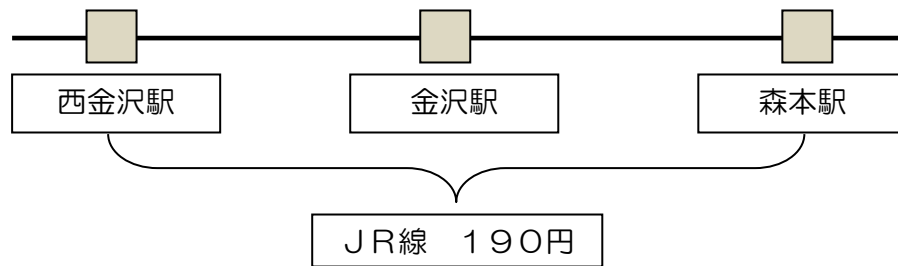
##### 【経営分離後】



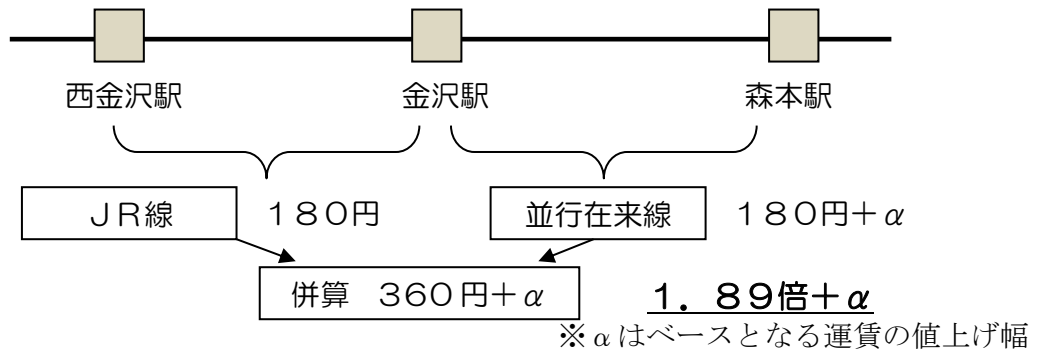
※αはベースとなる運賃の値上げ幅

<事例2>

【経営分離前】



【経営分離後】



③ 企画乗車券の導入

魅力ある鉄道として多くの方々に利用していただくために、各種の企画乗車券の発行について検討を進める。

【企画乗車券の例】

■ フリー切符（しなの鉄道）

エリア内で、2日間、しなの鉄道、JR東日本、長野電鉄の普通列車の乗り降りが自由な切符

■ 列車とバスがセットになった通勤定期（IGRいわて銀河鉄道）

列車とバスを乗り継ぎ可能な通勤定期

■ 定期利用者への沿線施設優待サービス（青い森鉄道、IGRいわて銀河鉄道）

定期の提示により、レジャー施設等の料金を割引

■ 中学生往復半額切符

土曜、日曜、祝日や長期休暇期間中、通常、大人料金となる中学生を対象に割引

④ 乗車券等の販売方法

乗車券等は駅窓口、自動券売機での販売を基本とする。

⑤ 他会社線の乗車券を販売する範囲（連絡運輸）等

会社が乗車券を販売する連絡運輸の区間については、経営分離前に、乗車券が買える区間を基本に、北陸本線や七尾線等の普通列車の利用状況を

踏まえ、JR西日本、富山県等と協議を進める。

なお、JR旅客会社の特急券等を販売する「みどりの窓口」は、先行事例では、経営分離後は設置しない駅がほとんどであるが、会社においては、現行体制が維持できないか、販売システムの設置等の費用対効果を勘案しつつ、検討するとともに、JR西日本とも協議を進める。

## ⑥ 関連事業の展開

利用者の利便性、利用の促進及び経営の安定化に寄与するため、関連事業の展開を図る。

並行在来線開業時点では、事業の多角化は難しい面があるが、将来的には、運輸収入以外の貴重な収入源として、関連事業の実施・展開を検討する。

### 【関連事業の例】

○旅行業 ○駐車場業 ○物品小売業 ○広告業 など

## V 経営スキームに関する事項

### 1 資本金

#### (1) 総額

20億円程度とする。

#### (2) 出資

- ・本県並行在来線がJR七尾線や金沢駅以西との旅客流動も多く、沿線市町の住民のみならず、広く県民が利用していること
  - ・また、地域経済を支えるインフラであること
- から、県、沿線市町のみならず、オール石川で支えていくことが必要であり、非沿線市町及び民間からも出資を求める。

具体的な出資者ごとの出資金額は、下表に掲げるとおりとする。

出資者	出資比率	出資金額
県	70%程度	14億円程度
市町	20%程度	4億円程度
民間	10%程度	2億円程度
計		20億円程度

### 2 運行支援基金

#### (1) 目的

本県の並行在来線は、他社区間にまたがる利用が多く、こうした乗り継ぎに係る負担軽減や運賃値上げの抑制、さらには、災害復旧や開業後投資のた

めの財源を確保するため、県に運行支援基金を創設する。

(2) 総額

30億円程度とする。

(3) 用途

並行在来線の実質開業年度（H27）から金沢以西の実質開業年度（H38頃の予定）前までの11年間の需要に対応するものとする。

用途及びその必要額の概ねの目安は以下のとおりとする。

- ・乗継割引支援 13億円程度
- ・運賃値上げ抑制 3億円程度
- ・開業後投資・災害復旧等 14億円程度

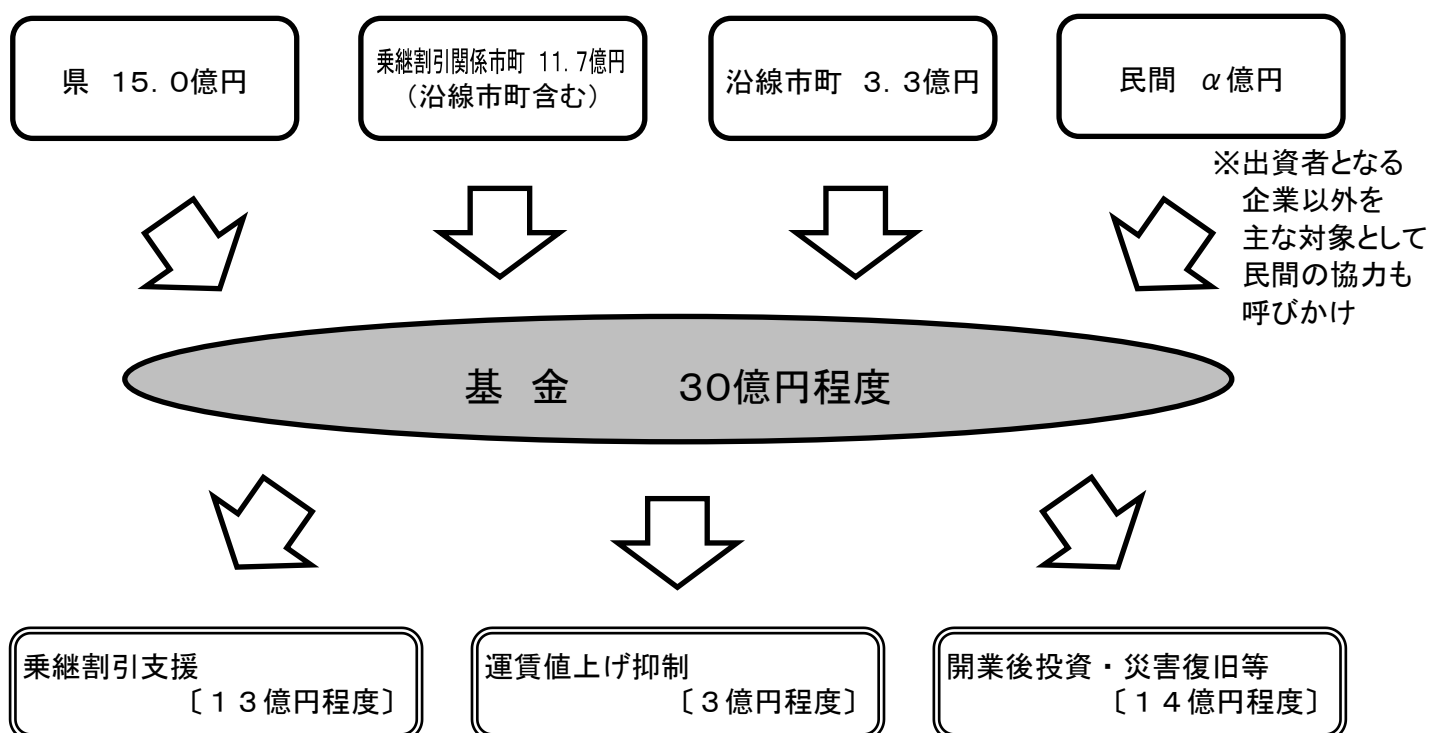
(4) 負担

県と市町の負担割合は1：1とし、それぞれ15億円負担する。市町15億円の内訳は、沿線市町の金沢市、津幡町が3.3億円、乗継割引に関係する市町として、金沢市、津幡町を含む14市町が11.7億円負担する。乗継割引関係市町の個別の負担割合については、並行在来線区間の利用状況等を踏まえて、決定する。

基金の積立期間は11年間を基本とする。

なお、県及び市町により総額30億円を積み立てることを基本とするが、このほか出資者となる企業以外を主な対象として、民間の協力も呼びかける。

### 運行支援基金の概要





## VI 収支及び運賃水準に関する事項

### 1 収支

#### (1) 前提条件

##### ① 収入

ア 運賃収入については、輸送需要予測等を踏まえて見込む。

ここでは、運賃水準は現在の J R 西日本の運賃に据え置いた場合で、試算を行う。

イ 貨物線路使用料は、平成 23 年度に、

- ・客貨割合が列車キロ<sup>※1</sup>から車両キロ<sup>※2</sup>を基礎とするものに変更されたこと
- ・資本費に係る対象経費が拡充されたこと

など、制度の拡充が図られたことから、この新たな制度に基づき試算を行う。

※1 列車キロ … 列車が走行した距離の累計（列車本数×距離数）

※2 車両キロ … 車両が走行した距離の累計（列車キロ×編成車両数）

##### ② 経費

鉄道事業は、列車の安全な運行が大前提である。そのため、運行の安全性を最優先としつつも、運行に見合う簡素化という視点を踏まえ、経費を極力抑制し、効率的な運営を目指すこととしているが、試算にあたっては、現在の J R 西日本の所要経費を基本に、輸送密度が本県に近い「しなの鉄道(株)」や貨物列車の走行頻度が類似している「IGRいわて銀河鉄道(株)」の最近の実績も参考に行う。

#### (2) 収支予測見込額

##### ① 収入見込額

10年間累計で151億円程度の収入が見込まれ、うち運賃収入が89億円程度、貨物線路使用料が50億円程度、その他収入が12億円程度となっている。

収入見込額	151億円程度
うち 運賃収入	89億円程度
うち 貨物線路使用料	50億円程度
うち その他収入	12億円程度

◎前回からの主な増減（収入見込額 1 4 4 億円→1 5 1 億円）

- ・本年度実施した旅客流動調査に基づく運賃収入の減 ▲ 2 億円
- ・金沢駅（駅舎）を取得したことにより、J R 西日本から支払われる施設使用料（その他収入）の増加 + 1 0 億円 など

② 経費見込額

1 0 年間累計で 1 6 2 億円程度の経費が見込まれ、そのうち人件費が 5 0 億円程度、運行経費等が 1 0 3 億円程度、償却費が 9 億円程度となっている。

経費見込額	1 6 2 億円程度
うち 人件費	5 0 億円程度
うち 運行経費等	1 0 3 億円程度
うち 償却費	9 億円程度

（注）設備投資に係る借入金利等を見込まない場合

◎前回からの主な増減（経費見込額 1 6 4 億円→1 6 2 億円）

- ・J R 西日本からの人件費支援の拡充及び七尾線（金沢・津幡間）の乗務を J R 西日本が行う（委託する）ことに伴う乗務員人件費の減 ▲ 7 億円
- ・金沢駅（駅舎）を取得したことにより、J R 西日本へ支払う施設使用料（運行経費）が減少する一方で、七尾線（津幡・金沢間）の乗務を J R 西日本へ委託することに伴う委託料（運行経費）の増 + 4 億円 など

〈経費の主な内容〉

ア 人件費

乗務員その他の社員の給料や各種手当に係る経費

イ 運行経費等

線路や踏切、電力・信号通信設備等の維持・補修に要する経費及び車両の検査・修繕等の車両関係経費や動力費等の経費、管理経費、公租公課等

ウ 償却費

開業準備費及び設備投資のうち資本金を充当したものに係る償却費

### ③ 収支予測見込額

開業後10年間累計の収支予測（鉄道資産の取得等に必要な資金を公的支援する場合）は以下のとおりとなる。

収 支	▲11億円程度
-----	---------

※鉄道資産の取得等に必要な資金を会社が負担する場合は、設備投資に係る借入金利、減価償却費を経費に計上することから、開業後10年間累計の収支は、▲56億円程度となる。

（注1）収支には、七尾線特急列車の運行による影響は考慮していない

（注2）収支には、消費税の税率アップや物価上昇の影響は考慮していない

これらを踏まえ、車両や鉄道資産の取得及びその他投資等に必要な資金については、国の支援を受けた県の補助等により対応する。

その場合であっても、開業後10年累計で11億円程度の赤字が見込まれることから、運行支援基金による支援（3億円程度）と適正な運賃水準の設定により、収支の均衡を図るものとする。

## 2 運賃水準

運賃水準の設定にあたっては、先行事例等も参考に、利用者の負担が過度に増加しないよう配慮しつつ、会社経営の健全性も考慮して定めることとし、現行運賃と比較して、概ね次の水準を目安とする。

なお、この水準は先行事例と比較して最も低い水準となる。

### 1～5年目（激変緩和）

- ・定期外 1. 14倍程度
- ・通勤定期 1. 14倍程度
- ・通学定期 1. 00倍程度

### 6～11年目

- ・定期外 1. 19倍程度
- ・通勤定期 1. 19倍程度
- ・通学定期 1. 05倍程度

（注）上記の運賃水準は、並行在来線区間の運賃水準である。JR路線等他社の路線にまたがって利用する場合は、これに加え、乗り継ぎに伴う負担増が発生するが、ほとんどの区間で、上記の負担増を含めて、負担増加が最大でも概ね3割程度となるような乗継割引制度を導入する方向で検討（前掲）。

## 他県の並行在来線、JR三島会社の運賃水準

区分		先行事例				JR三島会社（対JR本州三社比）			
会社名		青い森 鉄道(株)	I GRいわて 銀河鉄道(株)	しなの 鉄道(株)	肥薩おれんじ 鉄道(株)	JR北海道	JR四国	JR九州	
運賃水準 (JR比)	普通	1.37倍	1.58倍	1.24倍	1.28倍	1.12倍	1.12倍	1.15倍	
	定期	通勤	1.65倍	1.91倍	1.49倍	1.29倍	1.20倍	1.11倍	1.14倍
		通学	1.65倍 →青森延伸 開業時 1.00倍へ	1.65倍	1.61倍	1.27倍	1.16倍	1.13倍	1.10倍
	平均値上げ率	1.56倍 →青森延伸 開業時 1.34倍へ	1.71倍	1.45倍	1.28倍	1.16倍	1.12倍	1.13倍	

※ JR三島会社の運賃水準は本県の経営区間に当てはめた場合の試算

## Ⅶ 利活用促進に関する事項

### 1 利活用に関する基本方針

沿線人口の減少等により、利用者の減少が予想され、会社は、厳しい経営が見込まれる。本県並行在来線が将来にわたり、住民生活に欠くことのできない重要な交通手段として存続していくためには、経営の効率化と併せ、利用者の増を図る必要がある。

鉄道利用を増加させるには、会社の努力はもちろんであるが、地域住民の方々に並行在来線が自らの鉄道であるという「マイレール意識」を持っていただくことが重要である。この観点から、関係市町や地域住民とも連携し、利活用促進に取り組んでいく必要がある。

### 2 利活用促進に向けた具体的事項

#### (1) 並行在来線利用促進協議会（仮称）の設置

利用者等県民のマイレール意識を高め、鉄道の利用促進を図るため、当協議会を発展的に解消し、平成25年度に新たに県や関係市町、利用者、経済団体等により構成される並行在来線利用促進協議会（仮称）を設置する。

#### (2) 利便性の向上のための方策

##### ① 利用者の利便性を考慮したダイヤ設定

利用者の利便性の確保を図る観点から、朝夕の通学や通勤などに配慮したダイヤ編成に努める。

また、金沢駅発の富山方面への最終列車の発車時間の繰り下げの検討等、利用者の利便性に配慮したダイヤ編成に努める。

- ② 新幹線等との接続に配慮したダイヤ設定  
新幹線や特急列車等との乗り継ぎ利便性が確保されるよう、JR西日本とダイヤ調整を進める。
- ③ 「お客様サービスカウンター」の設置  
利用者の利便性を維持向上させるため、金沢駅に「お客様サービスカウンター」を設置し、定期券や企画切符等の販売や県内の在来線やのと鉄道等に関する旅情報の発信等を行う。
- ④ パークアンドライドの推進  
マイカー利用から並行在来線利用への転換を促進するため、沿線市町等による駅周辺での駐車場や駐輪場の整備を推進する。
- ⑤ 利用者の利便性を考慮した企画切符の検討  
(検討例)
  - (ア) 金沢などの総合病院等へ通院される方を対象に、並行在来線等とバス・タクシーの乗車券をセットにした割引切符を販売するとともに、車内での丁寧な案内など必要な対応を行う（JR西日本を含む関連事業者へ協力を要請）。
  - (イ) 金沢での買い物や映画鑑賞等をセットにした割引切符を販売する（JR西日本を含む関連事業者へ協力を要請）。
- ⑥ 旅行者の利便性を考慮した臨時列車等の検討  
(検討例)
  - (ア) 加賀・能登の祭りやイベント等にあわせた臨時列車を運行する（JR西日本へ協力を要請）。
  - (イ) 能登の里山里海を体感する旅行商品を造成する（JR、のと鉄道や旅行会社へ協力を要請）。

### (3) 地域住民に親しまれる鉄道となるための方策

- ① 会社の名称  
本県並行在来線が、地域住民の方々に「自分たちの鉄道」として親んでもらえるよう、本格会社の名称は、会社が県民等を対象に公募を行ったところであり、これを踏まえ、会社が決定する。
- ② サポーター制度  
本県並行在来線に親しみを持っていただき、また、支えていただくため、サポーター制度を導入する。また、こうした組織の活動に対する特典（割引乗車券等）について検討する。
- ③ 「エキナカ」「エキソト」を活用した地域振興策の実施  
(検討例)
  - (ア) 「エキナカ」「エキソト」で地産地消の市場を開設したり、地域住民の絵画展や写真展その他のイベントを開催する。（関係団体や地域住民等へ協力を要請。）

④ 駅の維持管理への協力

駅を地域の顔として愛着を持って利用していただくため、沿線市町と連携し、地域住民に駅でのイベント開催時の協力や駅周辺の美化、清掃等への参加を依頼する。

(4) 利活用促進策の公募

上記の利活用促進策に加え、さらなるアイデアを発掘するため、広く県民から利活用促進策についての提案を求める。

Ⅷ 今後のスケジュール

平成25年3月	並行在来線対策協議会 (経営計画改訂版の審議・決定)
平成25年4月	第1期生入社、研修開始
平成25年前半	並行在来線利用促進協議会(仮称)の設置
平成25年夏頃	本格会社へ移行(増資、社名変更)
平成25年後半	鉄道事業許可申請
平成27年3月頃	開業

(注記)

現時点における本県並行在来線の経営計画は以上のとおりであるが、以下の点を注記する。

・現在、消費税については、平成26年4月に税率を8%に、平成27年10月には10%へと2段階で引き上げることとされているが、この計画における収支及び運賃水準については、消費税の税率アップを考慮していないものであり、税率アップが実施される場合は、それに応じて見直すこととなる。

・本県並行在来線の経営区間が金沢駅以西へ延伸する場合の資本金や基金といった経営スキームやその他の事項については、将来において、全般的に見直し、改めて、新たな計画を策定するものとする。