

福井県並行在来線経営計画の概要

1 経営の基本事項

- 基本理念に基づき、本県単独会社が第一種鉄道事業者として上下一体経営
※基本理念 輸送の安全・安定、地域に密着した県民鉄道に一新、まちづくりへの協力 など
- 現在の準備会社を令和4年度に増資し本格会社へ移行
- 福井鉄道、えちぜん鉄道との事業連携を進め、経営強化策を検討
※事業連携 資材の共同調達、保守機器等の共同利用、利用促進の共同実施、災害時の相互協力 など

2 営業区間の状況

- 営業区間 敦賀駅～大聖寺駅 84.3km、18駅（大聖寺駅除く）
※鉄道資産所有は敦賀～石川県境まで 17駅（敦賀駅はJR所有）
- 列車運行・旅客輸送状況（現状）
 - ・運行本数：旅客102本/日、貨物33本/日（R3.10現在）
 - ・乗車人数：約20,000人/日（R1、福井県調査）
 - ・輸送密度：約5,600人/日・km（R1、福井県調査）

3 運営組織等

- 安全・安定運行の確保を大前提に合理化、効率化

・組織概要



- ・開業時の要員数は、ワンマン運転の定着による車掌減などにより約280人（自社社員100、JR出向170、県派遣等10）規模に適正化
- ・開業10年後を目途にJR出向を解消し、完全プロパー化を目指す
- ・企業経営の経験や経営改善の実績のある民間人の登用を検討
- 資本金は20億円（R4.7増資）＋約6.2億円（開業遅延に伴う鉄道・運輸機構出資分）
 - ・県、全市町、民間企業が出資し、県全体で支える経営体制を構築

| 拠出者 | 出資割合 | 出資金額 | | |
|---------|------|---------|---------|---------|
| | | 第1次（R1） | 第2次（R4） | 計 |
| 県 | 70% | 3.5億円 | 10.5億円 | 14億円 |
| 市町 | 20% | 1.0億円 | 3.0億円 | 4億円 |
| 民間企業 | 10% | 0.5億円 | 1.5億円 | 2億円 |
| 小計 | | 5.0億円 | 15.0億円 | 20億円 |
| 鉄道・運輸機構 | | | 出資時期調整中 | 約6.2億円 |
| 合計 | | | | 約26.2億円 |

4 運行計画等

- 運行計画は、通勤・通学時間帯の増便など利用しやすいダイヤを編成
- ・運行本数は126本/日程度とし、通勤・通学の利便性向上と新幹線駅へのアクセス向上のため、朝夕の時間帯に快速列車を運行（増便24本、うち快速8本）
※運行の効率化（列車の短編成化など）により、貨物線路使用料を確保
- ・新幹線や地域鉄道等との接続利便性の確保、パターンダイヤ化
- ・IRいしかわ鉄道との相互乗り入れ、JR越美北線の福井駅直通運転の実施

◆ 運行計画のイメージ

| | 敦賀 | 武生 | 福井 | 芦原温泉 | 金沢 |
|---------|---------|--------|---------|------|----|
| 現行ダイヤ | 47本 | 54本 | 59本 | 44本 | |
| 想定ダイヤ | 56本 | 76本 | 64本 | 44本 | |
| 敦賀⇄福井 | 38本⇒44本 | | | | |
| 敦賀⇄芦原温泉 | 7本⇒9本 | | | | |
| 敦賀⇄金沢 | 2本⇒3本 | | | | |
| 武生⇄福井 | | 5本⇒18本 | | | |
| 武生⇄芦原温泉 | | 1本⇒1本 | | | |
| 武生⇄金沢 | | 1本⇒1本 | | | |
| 福井⇄芦原温泉 | | | 7本⇒10本 | | |
| 福井⇄金沢 | | | 41本⇒40本 | | |

- ・朝（6～8時台）：福井発着本数を現行19本から26本に増便、うち4本は福井・敦賀間の快速列車
- ・夕（17～20時台）： ” を現行28本から32本に増便、うち4本は福井・敦賀間の快速列車
- ・昼（9～14時台）：福井・武生間の運行本数を1本/時から2本/時に増便

- 駅の営業体制は、現体制を基本としつつ利用実態や地域の意向等を考慮し検討

5 施設・設備計画

- JRから譲渡される鉄道資産は、適正な価格、良好な状態で取得
 - ・不要資産の撤去または撤去費相当の減額、既存車両の譲渡により初期投資額を抑制
 - ・譲渡資産の事前修繕により開業後の経費を抑制

◆ 設備投資の内容・規模（初期投資等は県が支援予定）

（初期投資）

| 種類 | 内容 | 金額（税抜） |
|-----------|---------------------|--------|
| JRからの譲渡資産 | 鉄道資産（土地、線路・電路、駅舎など） | 約60億円 |
| | 営業車両（16編成）他 | 約10億円 |
| 開業前の設備投資 | 指令分離、窓口・事務所整備など | 約40億円 |
| 開業時 合計 | | 約110億円 |

（開業後の大規模投資）指令新設、車両基地新設、観光列車 など

6 運賃水準および経営安定化策

1 運賃水準等

- 運賃水準は、近隣先行県の水準や利用者負担（運賃収入）と行政負担（経営安定基金：収支不足の補填）のバランスを考慮し、概ね以下の水準に設定

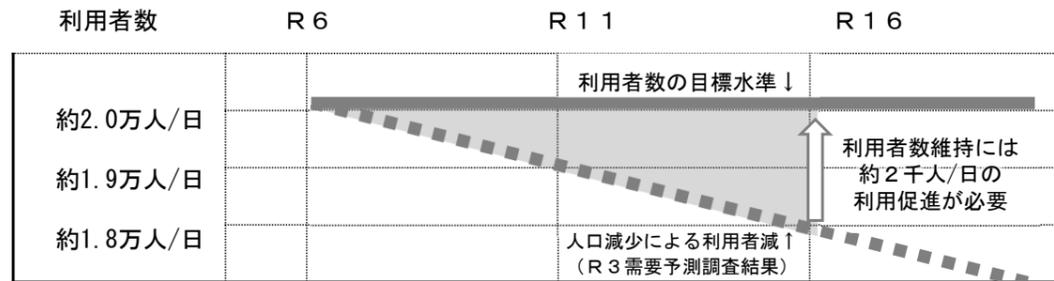
| 券種 | 1～5年目（激変緩和） | 6～11年目 |
|------|-------------|--------|
| 定期外 | 1.15倍 | 1.20倍 |
| 通勤定期 | 1.15倍 | 1.20倍 |
| 通学定期 | 1.05倍 | 1.05倍 |

- 本線と他社線を跨ぐ利用者の負担を抑制するため、乗継割引を実施

2 収支見込および経営安定化策

○ 収支見込

- ・ 運賃収入は「開業年度の利用者数の11年間維持」を目標に設定し算出
 - ・ 開業年度の利用者数は、在宅勤務の定着など新型コロナウイルスの影響により通勤定期利用者が一定程度減少する（▲5%）と想定
 - ※開業年度利用者：約2万人/日、運賃収入：約17.5億円（開業遅延、コロナ影響前の予測値から利用者▲780人/日、運賃収入▲約0.6億円）
 - ・ 開業後の利用者数は、人口推移に伴い減少が見込まれるが、新幹線開業に伴い増加する来県者の利用促進、新駅設置等により新規利用者の獲得を図り、利用者2万人/日を維持



- ・ 貨物線路使用料は、運行の効率化により一定額を確保
- ・ 人件費は、要員数を約280人とし社員の年齢構成等を反映
- ・ 鉄道資産保守費等は、走行車両数の減少等を考慮し抑制

| | 項目 | R6 | R16 | R6～16累計 (11年間) |
|---------------|-----------|--------|--------|-------------------|
| 収入 | 運賃収入 | 17.5億円 | 18.1億円 | 約437億円 |
| | 運輸雑収 | 3.9億円 | 3.9億円 | |
| | 貨物線路使用料 | 17.2億円 | 16.9億円 | |
| | 収入計 | 38.7億円 | 38.9億円 | |
| 費用 | 人件費 | 12.8億円 | 13.0億円 | 約507億円 |
| | 運行経費・保守費等 | 33.2億円 | 31.9億円 | |
| | 費用計 | 46.0億円 | 44.9億円 | |
| 収支差（累計は基金必要額） | | ▲7.3億円 | ▲6.0億円 | 約▲70億円 |

○ 経営安定化策

- ・ 本県会社の経営を支えるとともに、運賃値上げ抑制のため、収支不足の補填の財源として、県に「福井県並行在来線経営安定基金（仮称）」を設置
 - ・ 基金総額は70億円とし、県（50%）と沿線市町（50%）が拠出
 - ・ 令和6～16年度（11年間）分を、令和5～16年度（12年間）で拠出

| 拠出者・割合 | | 総額 | R5～6 | R7～11 | R12～16 |
|--------|-----|------|-------|--------|--------|
| 県 | 50% | 35億円 | 3.8億円 | 19.5億円 | 11.7億円 |
| 沿線市町 | 50% | 35億円 | 3.8億円 | 19.5億円 | 11.7億円 |
| 合計 | | 70億円 | 7.6億円 | 39.0億円 | 23.4億円 |

※令和10年度に基金必要額を検証・見直し予定

○ 運営費に対する国からの支援

- ・ 法制化も含めた財政支援を、行政と一体となって国に対し要請

7 利用促進策（経営改善策）

○ 県、市町、地域と連携しながら、鉄道利用を促す様々な取り組みを実施

(1) 利便性の向上

- ・ 誰もが利用しやすいダイヤの編成（増便、快速列車の運行、パターンダイヤ化 など）
- ・ 観光・イベント列車の運行
- ・ 誰もが利用しやすい環境づくり（アテンダントなどによる乗降補助や案内 など）
- ・ 駅へのアクセス向上等（P&R駐車場の拡充、二次交通の充実、改札口の新設 など）
- ・ 新駅の設置（福井・森田駅間、武生・鯖江駅間、王子保・武生駅間で設置を検討）

(2) 駅を中心としたまちづくり

- ・ 駅を中心に都市機能の集約や居住誘導
- ・ 既存駅のモデルチェンジ（駅舎内空きスペースの活用 など）
- ・ 駅・駅周辺のにぎわいづくり（イベントの実施や周辺の観光案内 など）

(3) 地域鉄道など他の交通事業者との連携

- ・ 地域鉄道等との連携（共通フリー切符や企画切符の発行、イベント共同開催 など）
- ・ 交通事業者等との連携（バス会社、JR・IRいしかわ鉄道と連携した広域的な取組 など）

(4) 地域に親しまれる鉄道への転換

- ・ 会社名の公募、県民の参画（キャラクター・ロゴマーク公募、駅舎活用 など）
- ・ マイレール意識の醸成（地域による駅周辺の環境美化、名誉駅長の委嘱 など）
- ・ サポーターズクラブ、福井県並行在来線利用促進協議会（仮称）の設置

- 旅行業や広告業などの関連事業の実施や、将来的には駅周辺のまちづくりへの参画など、事業の多角化も検討

8 今後のスケジュール

- 令和3年10月頃：並行在来線対策協議会において経営計画を決定
 - ・ 準備会社へ引継ぎ
 - 地域公共交通計画策定
 - 11月頃：鉄道事業許可（鉄道事業再構築実施計画）の申請・認定
- 令和4年7月頃：準備会社から本格会社へ移行（増資、正式社名に変更）
- 令和5年冬頃：開業時の運賃・ダイヤを公表
- 令和6年3月頃：並行在来線開業