

## 1 設立時期について

並行在来線会社の設立について、以下の理由により当初予定から1年前倒しすることとしたい。

### ◆ 会社設立1年前倒しのメリット

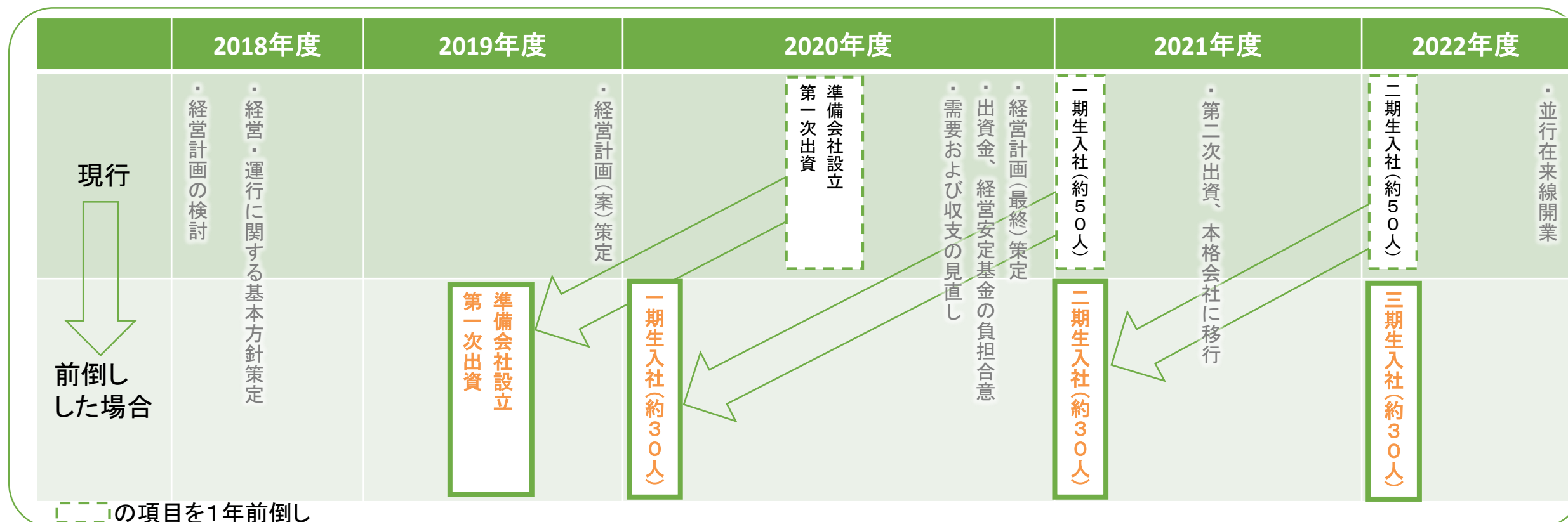
#### ① プロパー社員の確実な確保（開業までに約100人）

- ・有効求人倍率が高い中で、開業に必要な社員を確保  
※有効求人倍率 本県：2.12倍（全国1位）、全国平均：1.63倍（2019年1月）
- ・人材獲得で競合する県内企業への影響を極力低減

#### ② 十分な教育期間の確保による人材育成

- ・JRにおける事前研修期間を最長3年間とすることにより、専門的知識、技術を持つ社員を早期に育成
- ・IRいしかわ鉄道（石川県）では敦賀開業を見据え昨年度から採用を拡大し、既に研修を実施中

### ◆ 開業までの主なスケジュール



## 2 出資金について

出資の規模・負担については以下のとおりとしたい。

### 出資金の規模

**20億円** ⇒ ・開業準備 約15億円、開業後の運転資金 約5億円とし会社運営に必要な最低限の額  
【人件費:9.7億円、事務所経費:5.3億円、開業後の運転資金:5.0億円】

・初期投資への充当は行わない

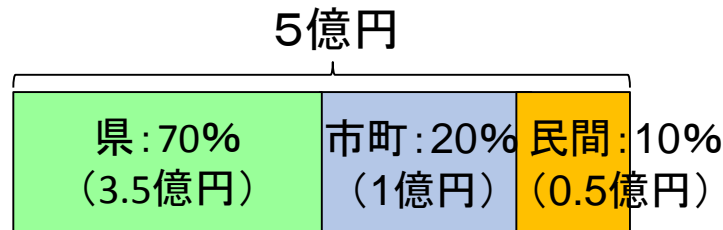
※富山県では出資金40億円から初期投資(鉄道資産購入、設備投資)に20億円を充当

20億円



### 第1次出資

**5億円**(今夏 準備会社設立時に払込み) 【人件費:3.0億円、事務所経費:2.0億円】

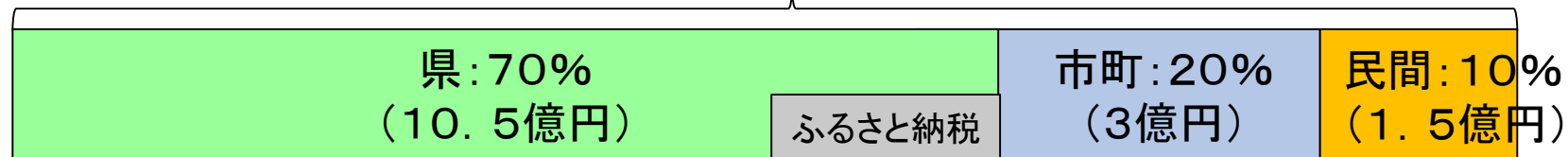


市町の第1次出資額	
あわら市	15百万円
坂井市	15百万円
福井市	15百万円
鯖江市	15百万円
越前市	15百万円
南越前町	10百万円
敦賀市	15百万円
計	100百万円

### 第2次出資

**15億円**(2021年夏 本格会社移行時に払込み)

15億円



↳ 経営安定基金の負担も考慮し、沿線・非沿線市町の負担割合を協議、決定(2021年1月頃)

※沿線市町は、第1次出資額を除いた残額を負担(精算)

# （参考）並行在来線の経営・運行に関する基本方針

並行在来線（北陸本線 石川県境・敦賀駅間）は、通勤・通学など県民の日常生活に欠かせない社会基盤であるため、第3セクターによる経営を基本に存続を図ることとしている。

次に掲げる基本方針に基づき、石川県・J R西日本との連携・調整を図るとともに、**人材の確保および育成の観点から、第3セクターの早期設立など必要に応じて開業までのスケジュールを見直し**、安全・安定運行が図られるようさらに検討を進める。

## 1 経営形態

並行在来線は、通勤・通学などの県内利用が多いという実態に応じて、ダイヤや運賃の設定、設備投資等の経営判断を迅速に行うことができるため、福井県内単独で第3セクター会社を設立し、上下一体経営の第1種鉄道事業者とする。

並行在来線は、北陸新幹線、J R線、地域鉄道およびバスと結節し、沿線市町だけでなく広く県民が利用していることから、県全体で並行在来線を支える経営のあり方について検討する。

並行在来線と並行する地域鉄道との関係については、一体化も含めた経営強化の方策について検討する。

## 2 運行計画

通勤・通学等の利用実態に応じて運行ダイヤおよび車両運用を見直し、以下の項目を踏まえて利便性の向上を図ることを検討する。

- ・地元密着のダイヤ編成とし、増便や快速列車の運行を検討する。
- ・利用実態に応じて県境を越える相互乗り入れを行う方向で検討し、石川県等と協議を進める。
- ・北陸新幹線、J R線、地域鉄道およびバスと連携し、サービスを維持・強化する。

## 3 組織体制

安全・安定運行を確保した上で、経営形態や運行計画に見合う組織体制を検討する。

## 4 施設・設備

普通列車主体の運行に必要となるJ R西日本の既存施設等は最大限活用し、新たに必要となる設備投資は運行計画に見合ったものとする。

- ・指令システムは、安全性を確実に担保するため開業時はJ R西日本のシステムを暫定利用する。将来的には、並行在来線独自のシステムを導入する方向で検討し、指令の円滑な移行を図る。
- ・車両留置や日常検査業務は、J R西日本の既存施設を活用する方向で検討し、大規模検査や相互乗り入れに伴う車両留置は、J R西日本および石川県と協議を進める。
- ・保守点検車両や除雪車両など、安全・安定運行に必要不可欠な設備を確保する。

## 5 利用促進策

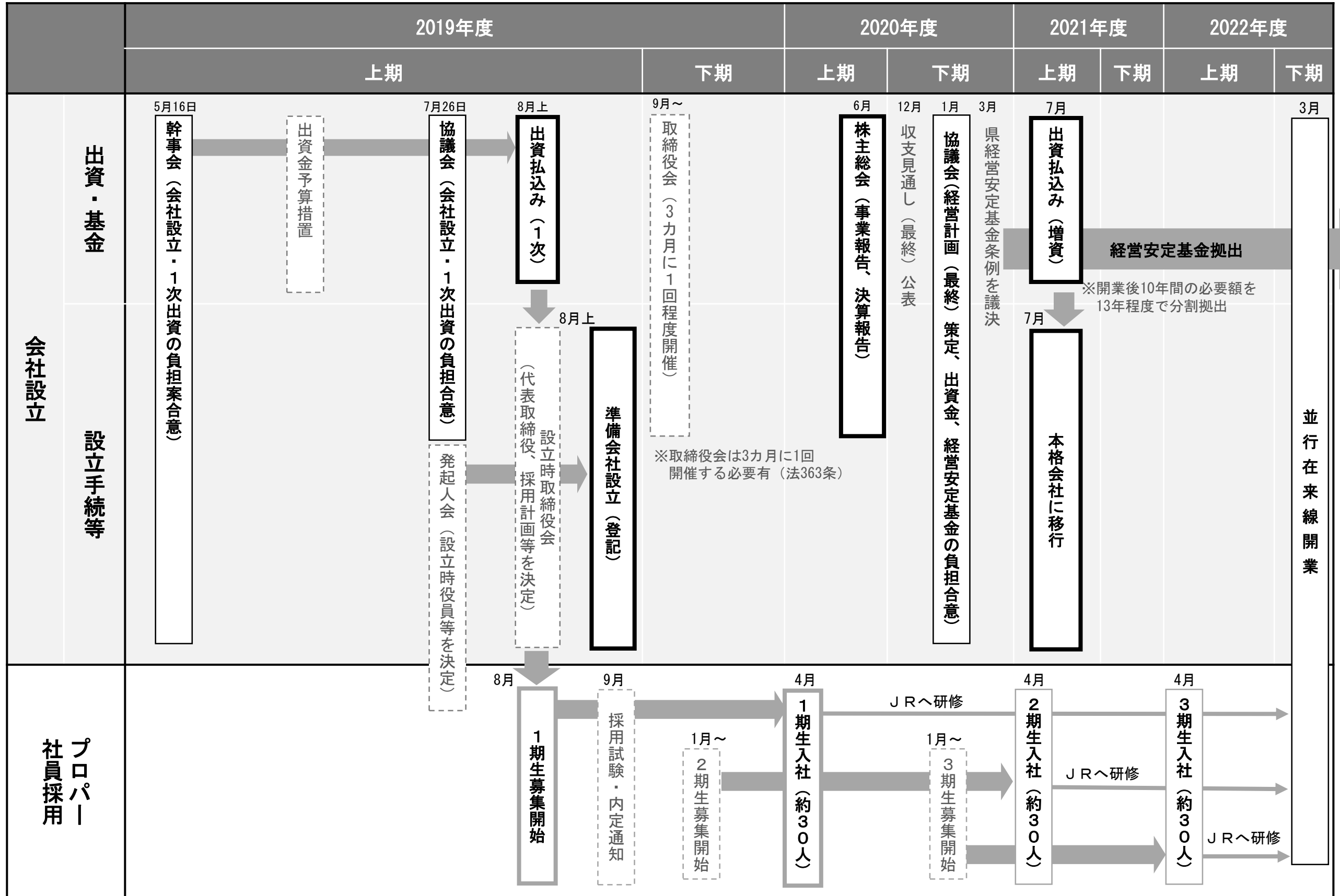
沿線人口の減少が予想されるため、地域と事業者、行政が連携し、旅客サービスの向上や新たな利用者の開拓、マイレール意識の醸成など、鉄道利用の増加につながる方策を検討する。

## 6 国およびJ R西日本に対する支援の要請

国に対し、長大な北陸トンネルや特別豪雪地帯など本県区間が抱える特有の事情から、安全・安定運行の確保に必要な経費の増嵩が想定されるため、初期投資や開業後の運行経費に対する財政支援制度の拡充や予算枠の確保などを要請する。

J R西日本に対し、施設・設備（車両を含む）の譲渡や整備・修繕、専門的技術・経験を要する要員の確保などについて、協力および支援を要請する。

# (参考)今後のスケジュール



# (参考) 本格会社移行(2021年度)までの業務

## 並行在来線準備会社

### ○株主総会、取締役会

- ・株主総会：年1回(臨時総会は随時)
- ・取締役会：3か月に1回

### ○社員の募集・採用・研修(会社、県)

- ・ハローワーク、高校、就活サイト等を通じた募集
- ・試験(筆記、面接等)実施⇒採用者選考
- ・研修に係るJRとの協議

### ○社名の変更

- ・公募を実施し正式商号を決定

### ○社内規程の整備

- ・就業規則、給与規程
- ・その他内部規則(人事、組織、会計など)

### ○本社移転

### ○経理・予算・決算等

### ○鉄道事業許可申請準備

## 並行在来線対策協議会および県

### ○経営計画策定(対策協議会)

⇒策定した計画は三セク会社に引継ぎ

#### 【計画の主な内容】

- ・運行計画(増便、快速運行など)
- ・施設・組織・要員計画
- ・利用促進策(新駅、観光列車など)
- ・関連事業
- ・運賃水準

⇒旅客流動・需要予測調査(2020年度予定)

の結果を踏まえ収支計画を見直し、  
経営安定基金の造成額等を決定

### ○出資金・経営安定基金に係る負担調整(対策協議会)

### ○JRとの資産譲渡交渉(県)

### ○経営安定基金条例策定(県)

- ・2020年度2月議会での議決を予定