

# 福井県並行在来線 地域公共交通計画

令和3年10月

福井県並行在来線地域公共交通計画協議会

(福井県、福井市、敦賀市、鯖江市、あわら市、越前市、坂井市、南越前町)

# 目 次

第1章	計画策定の経緯と目的	1
第2章	並行在来線の現状と課題	2
1	並行在来線の概要	2
2	旅客輸送の現状	2
3	輸送需要の予測	8
	並行在来線需要予測調査（R3）結果抜粋	
4	収支予測（H29）	16
第3章	地域住民等のニーズ	17
1	出前講座	17
2	パブリックコメント	18
第4章	上位・関連計画との連携、都市計画等との調和	19
第5章	地域公共交通計画の基本的な考え方	21
1	基本的な方針	21
2	計画期間	21
3	計画の区域	22
4	計画の目標	23
第6章	施策・事業および実施主体	24
施策1	利便性の向上	24
施策2	駅を中心としたまちづくり	32
施策3	地域鉄道など他の交通事業者との連携	34
施策4	地域に親しまれる鉄道への転換	35
	事業実施スケジュール	36
第7章	並行在来線会社の設立および資金の確保	37
1	並行在来線会社の設立（出資）	37
2	経営安定化策（運賃水準、収支見込、経営安定基金）	39
3	その他事業の資金確保	41
第8章	達成状況の評価	42
参考資料1	【福井市】令和元年度 並行在来線に関する市民アンケート結果概要	43
参考資料2	関係者との協議状況	46
参考資料3	経緯および開業に向けた今後のスケジュール	49

## 第1章 計画策定の経緯と目的

### Point

- ・北陸新幹線福井・敦賀開業に伴い西日本旅客鉄道株式会社（以下、「JR」という。）から経営分離されるJR北陸本線の福井県内区間（以下、「並行在来線」という。）は、輸送密度が低く厳しい経営が予測される。
- ・県民生活に不可欠な並行在来線の持続可能性を高めるための取組みを関係者が一体となって推進するため、「地域公共交通計画」を策定することとした。

整備新幹線である北陸新幹線の福井・敦賀開業に伴い、並行在来線は、JRから福井県内の地方公共団体や企業が出資する第三セクターに経営が移管される。

並行在来線は、北陸新幹線、JR線、地域鉄道およびバスと結節する県内公共交通の基軸であり、通勤・通学などの県民の日常生活に欠かせない地方鉄道であるとともに、北陸新幹線の開業効果を県内各地に波及させるためにも不可欠な役割を担っている。

しかし、本県並行在来線は、北陸三県で最も輸送密度が低く、また、沿線人口の減少が予測される中、開業後は非常に厳しい経営状況が見込まれている。さらに、令和2年12月に明らかとなった北陸新幹線福井・敦賀開業の1年遅延に伴い、並行在来線の開業も1年遅延し、人件費などの開業準備経費の増加により開業後の経営を圧迫することが避けられない状況となった。

このような状況のなか、JRからの経営移管を契機に、「県民から愛され、地域を元気にする鉄道会社」に生まれ変わるとともに、地域住民や来県者の利便性を向上させ、地域に不可欠な公共交通として持続可能性を高めるための取組みを、地方公共団体、公共交通事業者、民間企業、県民・利用者など関係者が一体となって推進するため、本計画を策定することとした。

この計画は、令和5年度末に開業する並行在来線に関する経営・運行の基本事項等をまとめたものであり、鉄道事業の運営主体となる第三セクター会社は、この計画を踏まえ、具体的な事業計画等の検討を進めていくものとする。

また、県および市町は、県民や民間企業等の協力を得ながら、経営安定化策や利用促進策を推進し、第三セクター会社の経営を支援していくものとする。

なお、アフターコロナにおける社会情勢の変化などについては、その影響を十分検証した上で、必要な対策を講じるものとする。

※本県並行在来線は令和5年度末（令和6年3月頃）の開業を予定しているが、本計画では通年で営業し、実質的な開業年度となる令和6年度を開業年度として記載する。

## 第2章 並行在来線の現状と課題

### POINT

- ・並行在来線は1日19,000人超が利用し、県内公共交通の基軸となっている。
- ・近年の利用者数は増加傾向にあったが、輸送密度は北陸三県のなかで最も低く、令和2年度からは新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けている。
- ・人口減少により、開業10年後には約10%の利用者減が見込まれ、更に厳しい経営状況となることが予測される。

### 1 並行在来線の概要（令和3年10月現在の状況）

- |          |  |
|----------|--|
| (1) 対象区間 | 敦賀駅～石川県境間 79.2km   |
| (2) 駅数   | 18駅（社員配置駅5、管理委託駅5、無人駅8）                                  |
| (3) 運行本数 | 旅客列車102本/日（うち44本/日は金沢発着）<br>貨物列車33本/日                    |
| (4) 旅客実績 | 乗車人数 約19,500人/日（R1：福井県調査）<br>輸送密度 約5,600人/日・km（R1：福井県調査） |

#### 【参考】北陸三県の並行在来線の輸送密度

- |           |               |
|-----------|---------------|
| IRいしかわ鉄道  | 約15,000人/日・km |
| あいの風とやま鉄道 | 約7,700人/日・km  |

### 2 旅客輸送の現状

#### (1) 利用状況

令和3年度に実施した需要予測調査の結果によると、並行在来線区間18駅から普通列車に乗車した人数は、新型コロナウイルス感染拡大前の令和元年度は19,458人/日となっている。並行在来線の沿線は通勤・通学圏とほぼ一致しており、全体の4分の3にあたる14,458人/日は通勤・通学定期の利用者が占めているほか、福井駅を発着する利用者のみで全線利用者の約3割を占めるといった特徴がある。

また、平成27年度に実施した旅客流動調査の結果によると、並行在来線区間と隣県との往来については、石川県方面が1,720人/日、滋賀県方面が1,033人/日となっている。

鉄道の経営環境を図る指標の一つである輸送密度（1日1kmあたりの平均通過人員）については、約5,600人/日・km（令和元年度時点）となっている。

### ○並行在来線区間 18 駅の普通列車乗車人数の推移 (人/日)

券種	H27	H28	H29	H30	R1	(参考)R2
定期外	4,779	4,994	5,089	4,930	5,000	2,936
定期	13,825	14,081	14,350	14,409	14,458	11,994
合計	18,604	19,075	19,439	19,339	19,458	14,930

(福井県調査)

※令和2年度は、新型コロナウイルス感染拡大の影響により大幅に乗車人数が減少しているため(異常値)、以下の乗車人数の分析・推計では令和元年度までの実績(福井県調査)を採用する。

### ○並行在来線区間各駅の普通列車乗車人数 (人/日、令和元年度)

区間	乗車人数				
		定期計			定期外
		通勤定期	通学定期		
敦賀	2,253	1,349	661	688	904
南今庄	13	9	5	4	4
今庄	159	114	57	57	45
湯尾	94	83	34	49	11
南条	310	238	107	131	72
王子保	272	244	105	139	28
武生	1,787	1,381	509	872	406
鯖江	1,840	1,401	534	867	439
北鯖江	514	392	175	217	122
大土呂	354	326	81	245	28
越前花堂	461	323	203	120	138
福井	7,026	5,285	2,698	2,587	1,741
森田	933	717	312	405	216
春江	1,103	795	311	484	308
丸岡	1,046	833	276	557	213
芦原温泉	1,201	892	379	513	309
細呂木	69	56	32	24	13
牛ノ谷	23	20	3	17	3
合計	19,458	14,458	6,482	7,976	5,000
(全体に占める割合)		(74.3%)	(33.3%)	(41.0%)	(25.7%)

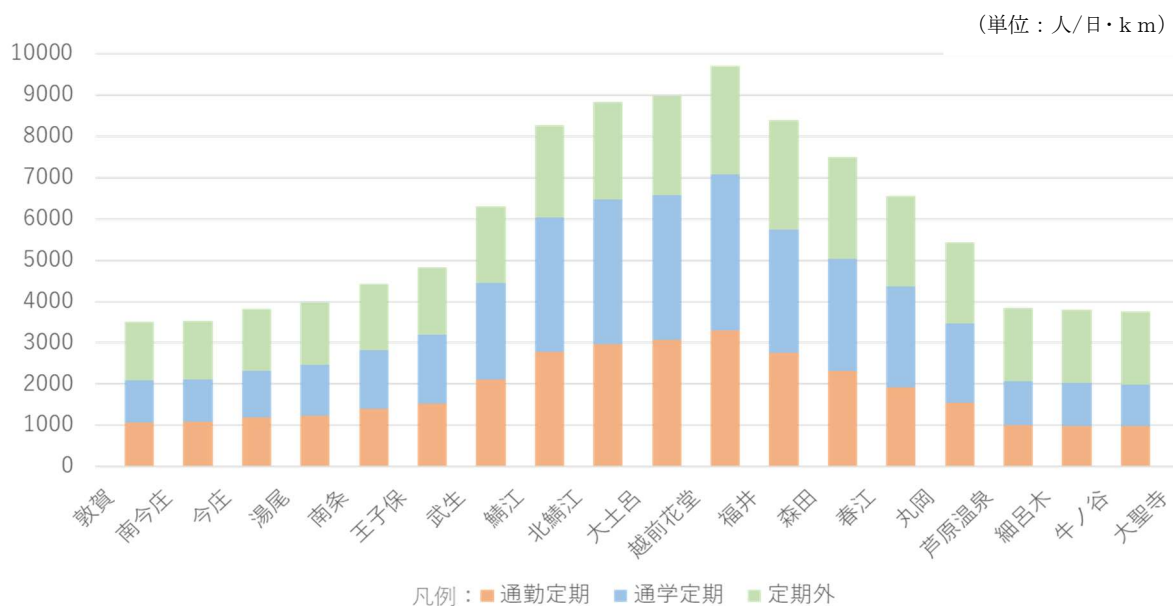
(福井県調査)

### ○並行在来線区間の輸送密度（人/日・km）

券種	H 2 7	H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1
定期外	1,488	1,470	1,797	1,814	1,871
定期	3,525	3,574	3,634	3,668	3,700
合計	5,013	5,044	5,431	5,482	5,571

（福井県調査）

### ○駅間輸送密度（令和元年度）



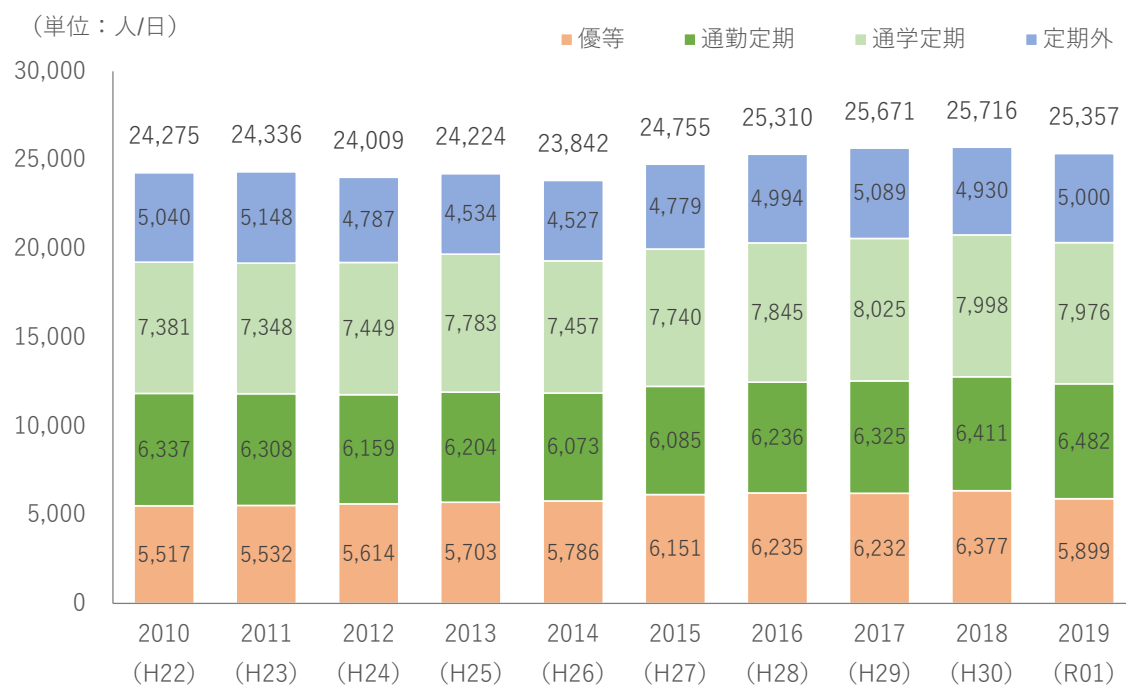
※福井県調査

## (2) 利用動向（令和2、3年度 並行在来線需要予測調査より）

直近10年間（2010～2019年度）の乗車人員は下図のとおり推移しており、2015年度以降は微増傾向となっている。

ただし、2019年度の乗車人員について、普通列車は微増傾向にあるものの、優等列車（特急列車）については前年度（2018年度）に対して約8%の減少となっている。これについては、新型コロナウイルスの感染予防策の一つとして、2020年3月頃から県外移動等の外出自粛が要請されたことの影響を受けているものと考えられる。

### ○乗車人員の推移



○乗車人員の推移（単位：人/日）

	2015 (H27)	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R1)
優等列車	6,151 (1.00)	6,235 (1.01)	6,232 (1.01)	6,377 (1.04)	5,899 (0.96)
普通列車	18,604 (1.00)	19,075 (1.03)	19,439 (1.04)	19,339 (1.04)	19,458 (1.05)
通勤定期	6,085 (1.00)	6,236 (1.02)	6,325 (1.04)	6,411 (1.05)	6,482 (1.07)
通学定期	7,740 (1.00)	7,845 (1.01)	8,025 (1.04)	7,998 (1.03)	7,976 (1.03)
定期外	4,779 (1.00)	4,994 (1.04)	5,089 (1.06)	4,930 (1.03)	5,000 (1.05)
合計	24,755 (1.00)	25,310 (1.02)	25,671 (1.04)	25,716 (1.04)	25,357 (1.02)

※（ ）は、2015年度（平成27年度）=1とした変化率を示す。

○輸送密度の推移（単位：人/日・km）

	2015 (H27)	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R1)
優等列車	21,430 (1.00)	21,854 (1.02)	21,600 (1.01)	21,875 (1.02)	20,523 (0.96)
普通列車	5,013 (1.00)	5,044 (1.01)	5,431 (1.08)	5,482 (1.09)	5,571 (1.11)
定期	3,525 (1.00)	3,574 (1.01)	3,634 (1.03)	3,668 (1.04)	3,700 (1.05)
定期外	1,488 (1.00)	1,470 (0.99)	1,797 (1.21)	1,814 (1.22)	1,871 (1.26)
合計	26,443 (1.00)	26,898 (1.02)	27,031 (1.02)	27,357 (1.03)	26,094 (0.99)

※（ ）は、2015年度（平成27年度）=1とした変化率を示す。



○各駅乗車人員の推移（単位：人/日）

	2015 (H27)	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R1)
敦賀	3,602	3,611	3,589	3,412	3,374
普通列車	2,480	2,480	2,484	2,266	2,253
優等列車	1,122	1,131	1,105	1,146	1,121
南今庄	16	13	13	13	13
今庄	170	165	162	153	159
湯尾	83	97	94	93	94
南条	331	348	342	330	310
王子保	247	250	254	266	272
武生	2,328	2,344	2,371	2,425	2,330
普通列車	1,755	1,765	1,801	1,842	1,787
優等列車	573	579	570	584	542
鯖江	2,111	2,262	2,283	2,349	2,313
普通列車	1,651	1,782	1,801	1,854	1,840
優等列車	460	480	482	495	473
北鯖江	467	478	517	526	514
大土呂	305	315	337	337	354
越前花堂	391	440	476	480	461
福井	9,936	10,132	10,258	10,430	10,301
普通列車	6,525	6,656	6,754	6,833	7,026
優等列車	3,411	3,476	3,504	3,597	3,275
森田	811	841	875	901	933
春江	1,029	1,004	1,082	1,072	1,103
丸岡	1,038	1,111	1,109	1,063	1,046
芦原温泉	1,800	1,822	1,833	1,790	1,690
普通列車	1,215	1,253	1,262	1,236	1,201
優等列車	585	569	571	555	488
細呂木	68	59	56	51	69
牛ノ谷	22	18	20	23	23
合計	24,755	25,310	25,671	25,716	25,357

### 3 輸送需要の予測

並行在来線の開業後の需要については、令和3年度に調査した並行在来線区間各駅の駅勢圏（当該駅の利用圏）の人口予測や周辺の土地利用、開発計画、乗車習慣などから利用者数、輸送密度の予測を行った。

開業年度の利用者数等の予測にあたっては、開業延期期間（1年分）の人口減少を考慮したほか、新型コロナウイルスの影響として、令和2～3年度は令和元年度までの利用者増加傾向を見込まないことに加え、在宅勤務の定着などにより通勤定期利用者が一定程度減少する（▲5%）と想定した。また、開業後は、開業年度利用者数等に人口推移のみを反映し推計した。

その結果、開業11年後の令和16年度には、利用者数、輸送密度ともに約10%の減少と予測され、運賃収入の大幅な減少が見込まれる結果となった。

#### ○開業後の利用者数および輸送密度

	R 6	R 1 1	R 1 6	(R 6 比)
利用者数 (人/日)	20,167	19,075	18,162	(▲9.9%)
輸送密度 (人/日・km)	5,435	5,157	4,920	(▲9.5%)

#### 【参考】令和3年度 並行在来線需要予測調査結果 抜粋

##### I 各駅の将来乗車人員の予測

###### 1 予測年次

需要予測は2024年度（開業年度）から2074年度の50年間を対象とし、予測年度については2024年度以降5年間隔で予測する。

###### 2 各駅の将来乗車人員の予測方法

各駅の将来乗車人員（新幹線転移前）は、各駅の将来駅勢圏人口（半径2km圏を基本）に、乗車習慣（当該駅の一日平均乗車人員/当該駅の駅勢圏人口×100）を乗じることにより推計する。

なお、各駅の将来乗車人員を券種別（通勤定期、通学定期、定期外）に予測するにあたり、実際の駅利用者には従業地・通学地の下車駅として利用する人もおり、居住人口だけをベースとした駅勢圏法では駅の特徴を十分に反映できないと考えられることから、通勤定期及び通学定期利用については、「常住者による利用」と「従業・従学者による利用」に分類し、それぞれについて駅勢圏人口と乗車習慣を整理し、将来の乗車人員を推計することとした。

## ○各券種における将来乗車人員の推計方法

券種	利用者	算定式
通勤定期	常住者	(駅勢圏内の 20～64 歳人口) × (対応する乗車習慣)
	従業者	(駅勢圏内の従業人口) × (対応する乗車習慣)
通学定期	常住者	(駅勢圏内の 15～19 歳人口) × (対応する乗車習慣)
	従学者	(駅勢圏内の生徒数・学生数) × (対応する乗車習慣)
定期外	常住者	(駅勢圏内の全年齢人口) × (対応する乗車習慣)

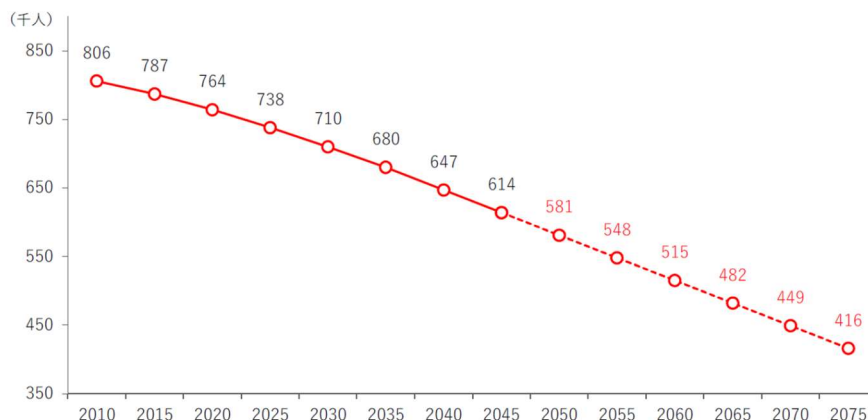
### 3 将来人口伸び率の設定

需要予測の対象年次となる 2024～2074 年度の 50 年間における将来駅勢圏人口を推計するにあたって、将来人口伸び率は、国立社会保障・人口問題研究所による「日本の地域別将来推計人口（平成 30（2018）年推計）」（以降、「2018 社人研推計人口」と称す）をもとに設定する。

ただし、上記の推計人口は 2045 年までの推計となっているため、2045 年以降の将来人口伸び率については、2040～2045 年の推計人口をもとに線形トレンドに沿って予測するものとした。

注) 2018 社人研推計人口における福井県の推計人口について、公表値は 2045 年までとなっているため、2040～2045 年の推計人口に基づき、線形トレンドに沿って 2050 年～2075 年の福井県人口を推計。

## ○将来人口伸び率の設定イメージ



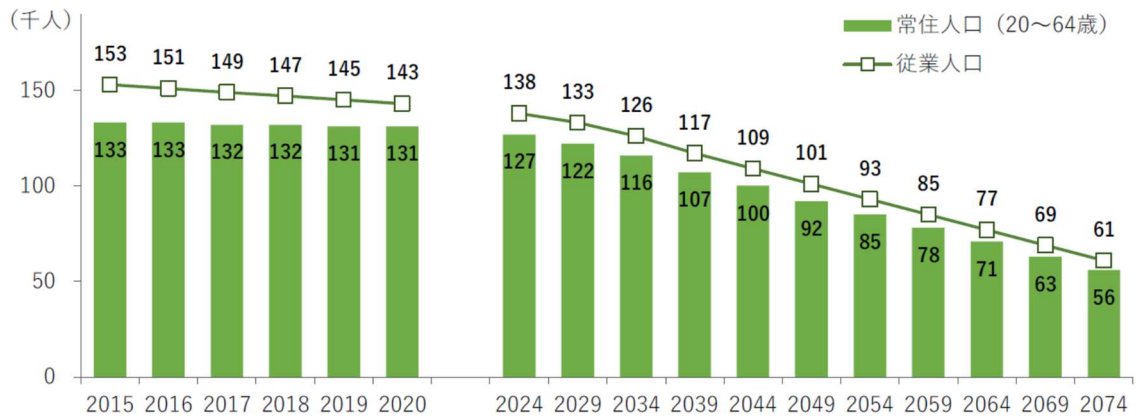
### 4 将来の駅勢圏人口

前述で整理した駅勢圏人口の現況における 2020 年人口に、設定した将来人口伸び率を乗じて将来の駅勢圏人口を推計した結果を表 3-14～表 3-18（図省略）に示す。

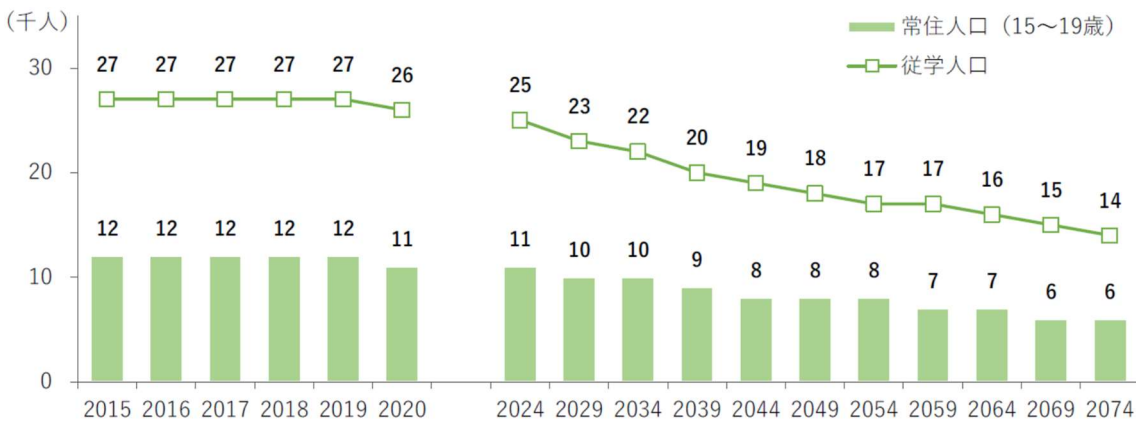
なお、需要予測年次（2024 年度以降 5 年間隔）の将来人口伸び率については、表 3-11～表 3-13（図省略）の将来各年の伸び率をもとに線形トレンドに沿って設定した。また、従業人口については並行在来線区間沿線全体の 20～64 歳人口の人口伸び率、従学人口については並行在来線区間沿線全体の 15～19 歳人口の人口伸び率を適用するものとした。

推計の結果、並行在来線区間における将来の駅勢圏人口（敦賀駅～牛ノ谷駅の駅勢圏人口の合計）を下図に示す。

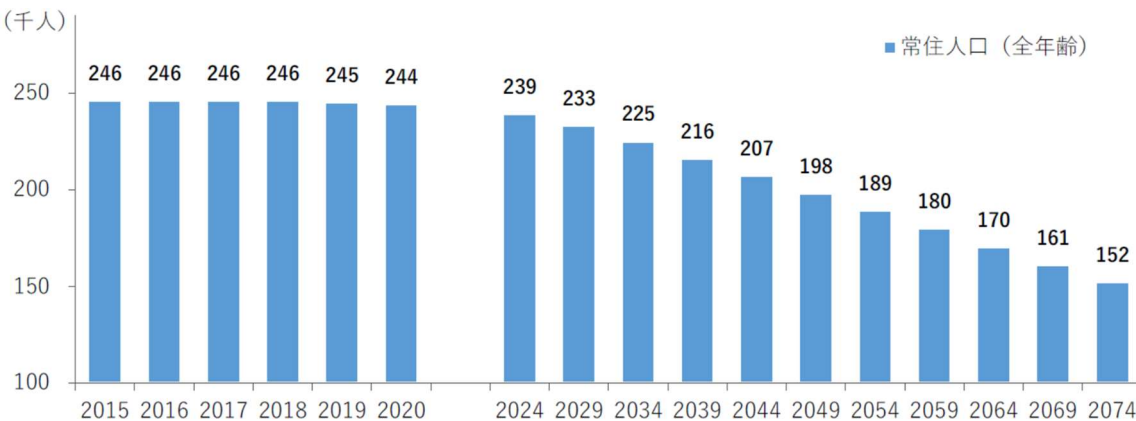
### ○将来駅勢圏人口の推移（通勤定期関連人口）



### ○将来駅勢圏人口の推移（通学定期関連人口）



### ○将来駅勢圏人口の推移（定期外関連人口）



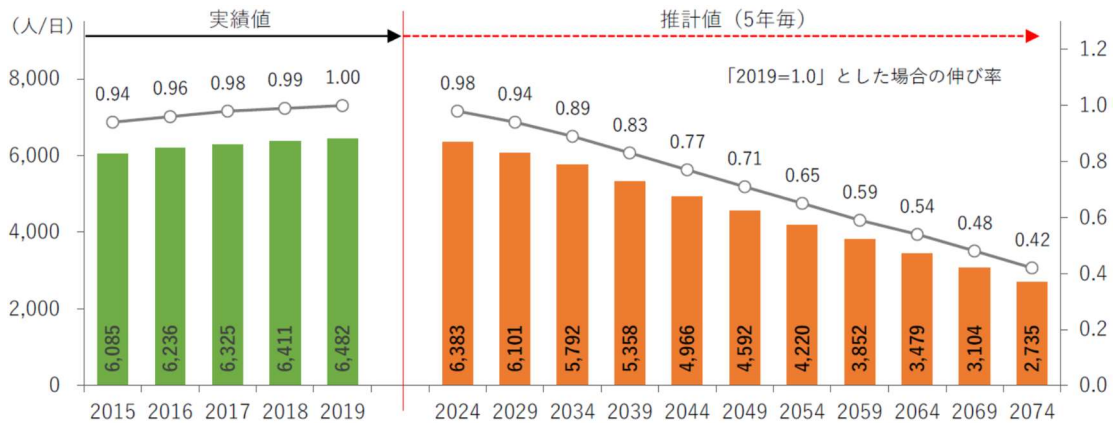
## 5 推計結果

並行在来線区間における将来乗車人員の推移（収束計算実施前：敦賀駅～牛ノ谷駅における各駅の乗車人員合計）を下図に示す。

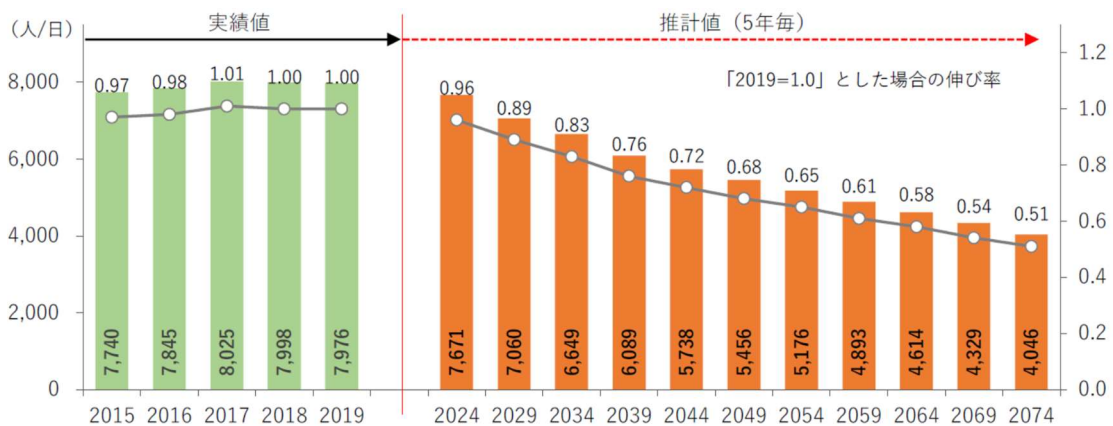
乗車習慣は、直近10年間（2010～2019年）の乗車習慣をもとに、回帰式を用いて、開業年度（2024年）における各駅の乗車習慣を券種別に推計する。

ただし、新型コロナウイルス感染症の発生初期から、ワクチン接種の完了が予定されている2020～2021年度における乗車習慣は2019年度の水準に据え置くこととした。また、2024年度以降の乗車習慣については変動しないものとした。

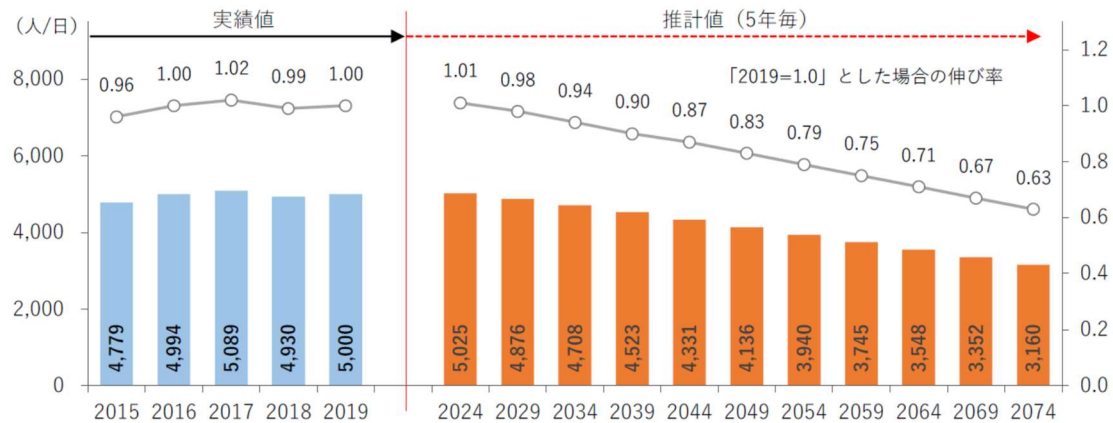
### ○将来乗車人員の推移（通勤定期）



### ○将来乗車人員の推移（通学定期）



### ○将来乗車人員の推移（定期外）



## Ⅱ 将来需要の予測

### ○前提条件の整理

本調査において推計した 2019 年度の年間一日平均OD表をもとに、前述で推計した各駅の将来乗車人員を用いてフレーター法による収束計算を行い、将来各年度における年間一日平均OD表を作成する。

推計した将来各年度における年間一日平均OD表に基づき、並行在来線区間の将来利用者数および輸送密度の推移を、次の3パターンで推計する。

#### (1) 基礎需要（年間一日平均OD表および将来乗車人数による単純推計）

#### (2) 特急列車からの転移反映（(1)に特急列車からの転移を反映）

現在の特急停車駅と新幹線停車駅に相違があることを踏まえ、新幹線が停車しない鯖江駅を発着する特急列車利用者の一部（県内区間のみの利用者）は並行在来線（普通列車）に転換する可能性が想定される。また、新幹線停車駅間の利用であっても、停車駅の相違により、並行在来線を利用する場合との所要時間変化の度合いが小さい場合には、特急列車利用者の一部は並行在来線（普通列車）に転換する可能性が想定される。このため、本調査では、作成した 2019 年度の特急利用者の年間一日平均OD表を用いて、特急列車から並行在来線（普通列車）への転移を推計した。

#### (3) アフターコロナにおける利用変化の反映（(2)にアフターコロナの利用変化を反映）

新型コロナウイルスについては、2022年2月末までに新型コロナワクチンの接種が完了する予定であることから、福井県並行在来線が開業する 2024 年春には収束していることを前提とした。ただし、アフターコロナにおいては、テレワークや在宅勤務等の新たな生活様式の浸透を考慮し、コロナ前に比べて、利用状況が以下のとおり変化するものと想定した。

### ○アフターコロナにおける利用変化の想定

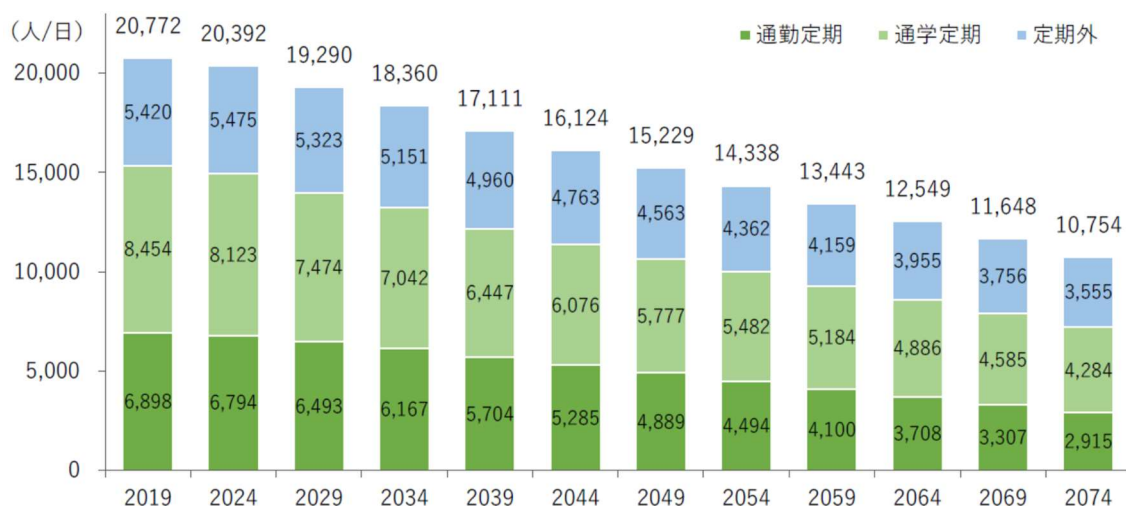
券種	変化率	設定の考え方
通勤定期	95%	県内地域鉄道の利用状況は、ほぼコロナ前の水準に戻っているものの、テレワークの定着等により一定程度減少することも想定されること、JRの直近の月別収入実績ではR3.6月・7月で5%減程度となっていることなどを考慮し、5%減を見込む
通学定期	100%	県内地域鉄道の利用状況は、ほぼコロナ前の水準に戻っていることから、コロナ前と同等程度の利用状況を想定する
定期外	100%	出張等のビジネス需要の減退が想定される一方、新幹線開業による地域間交流の活性化や観光入込客数の増加等が期待されることから、コロナ前と同等程度の利用状況を想定する

# 1 並行在来線区間における将来利用者数・輸送密度の推移（基礎需要）

## （１）将来利用者数の推移

推計した将来各年度における年間一日平均OD表に基づき、並行在来線区間の将来利用者数の推移（基礎需要）を以下に示す。

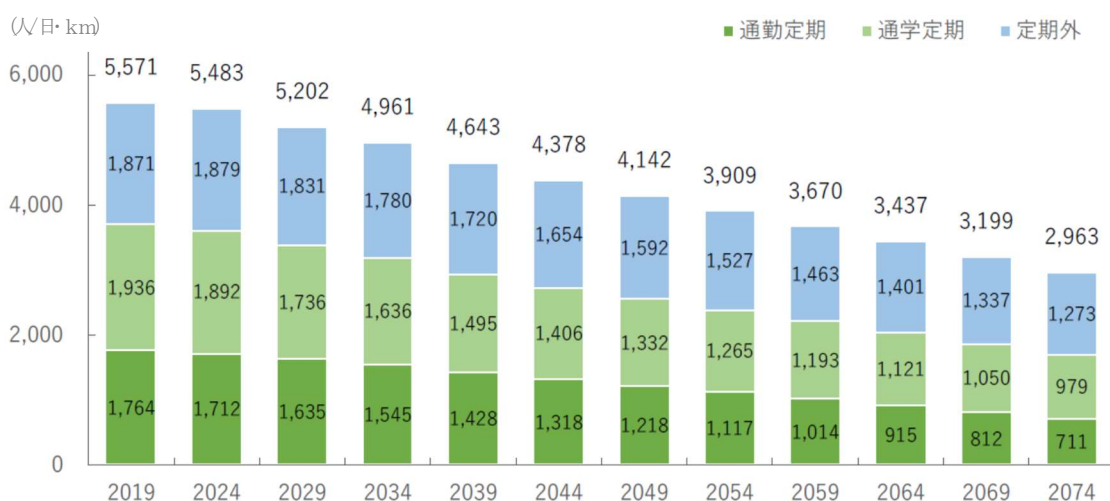
### ○将来利用者数（基礎需要）の推移



## （２）将来輸送密度の推移

推計した将来各年度における年間一日平均OD表に基づき、並行在来線区間の将来輸送密度（補正後）の推移を以下に示す。

### ○将来輸送密度（基礎需要）の推移

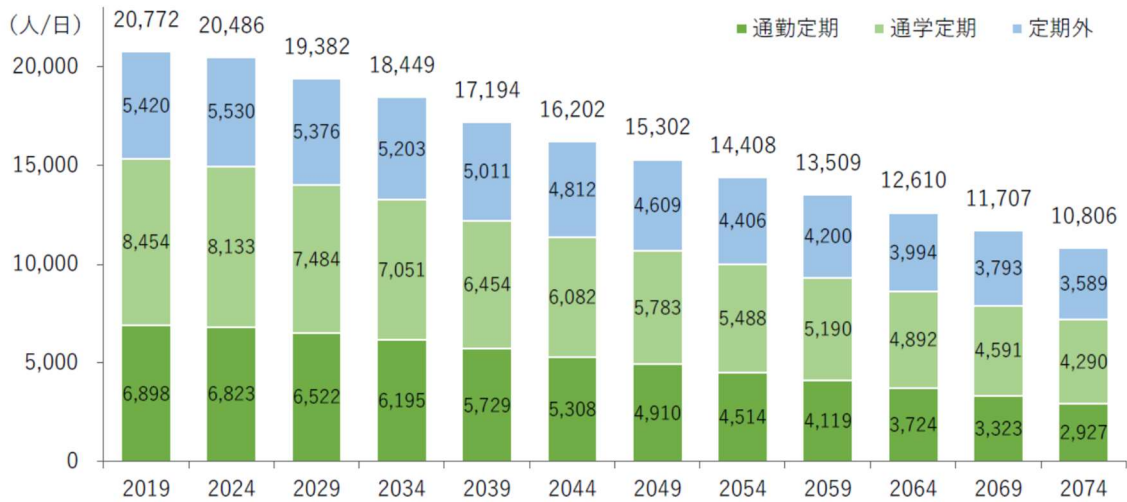


## 2 並行在来線区間における将来利用者数・輸送密度の推移 (特急列車からの転移考慮後)

### (1) 将来利用者数の推移

推計した将来各年度における年間一日平均OD表に基づき、並行在来線区間の将来利用者数の推移（特急列車からの転移考慮後）を以下に示す。

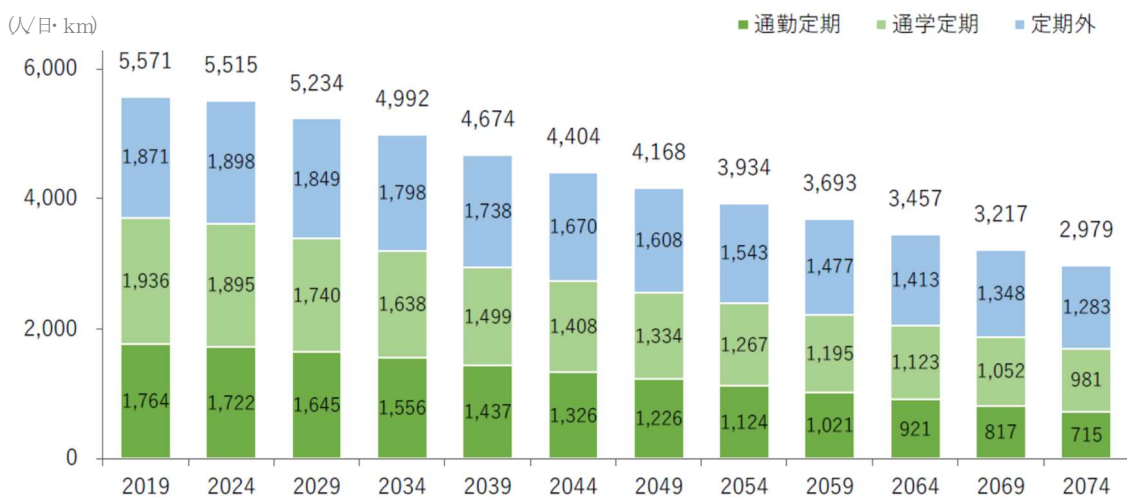
#### ○将来利用者数（特急列車からの転移考慮後）の推移



### (2) 将来輸送密度の推移

推計した将来各年度における年間一日平均OD表に基づき、並行在来線区間の将来輸送密度（補正後）の推移を以下に示す。

#### ○将来輸送密度（特急列車からの転移考慮後）の推移



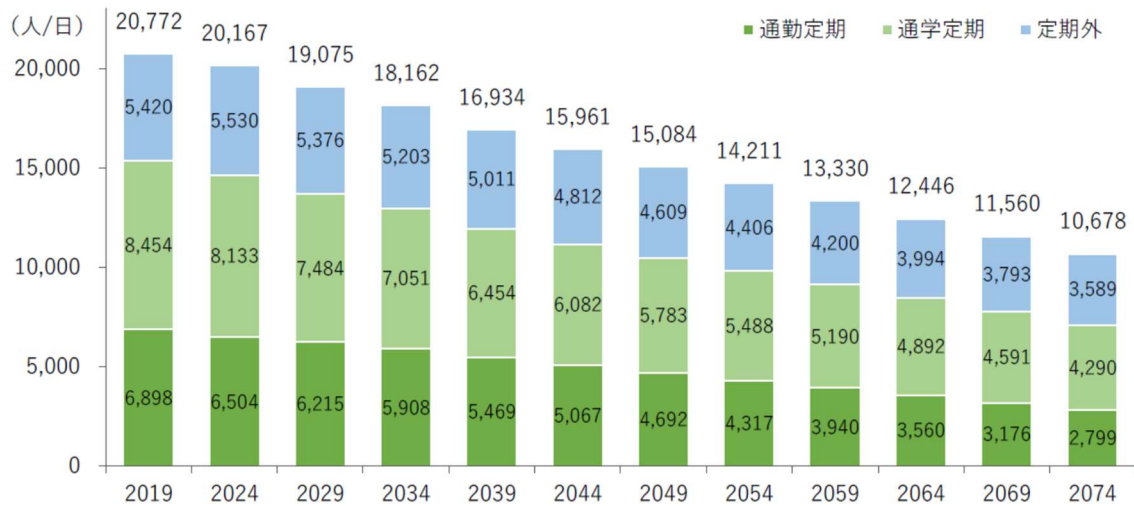


### 3 並行在来線区間における将来利用者数・輸送密度の推移（アフターコロナ）

#### (1) 将来利用者数の推移

推計した将来各年度における年間一日平均OD表に基づき、並行在来線区間の将来利用者数の推移（アフターコロナにおける利用変化考慮後）を以下に示す。

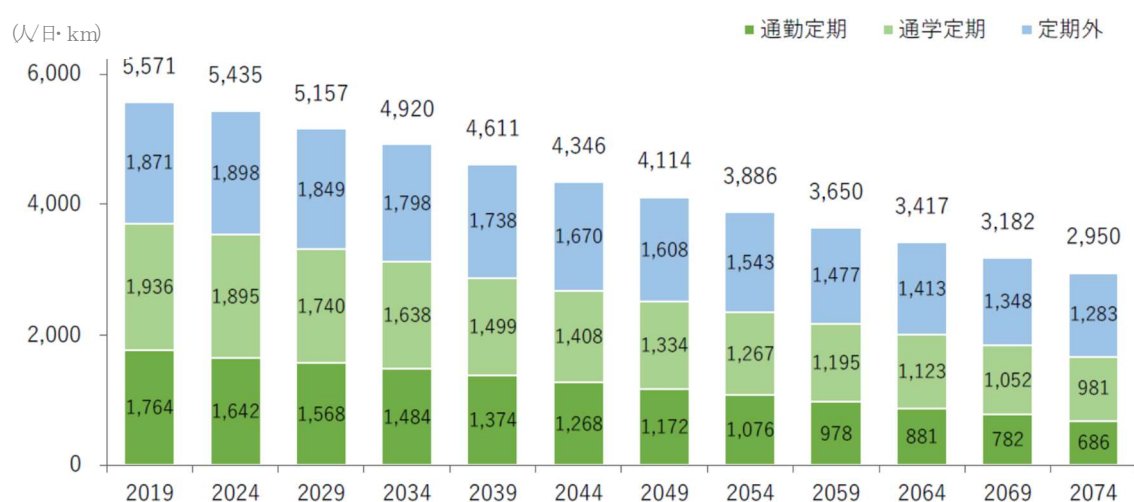
#### ○将来利用者数（アフターコロナ）の推移



#### (2) 将来輸送密度の推移

推計した将来各年度における年間一日平均OD表に基づき、並行在来線区間の将来輸送密度（補正後）の推移を以下に示す。

#### ○将来輸送密度（アフターコロナ）の推移



## 4 収支予測

平成29年度に実施した並行在来線の収支予測調査では、収入については人口減少を反映し、費用については他県の先行事例等から試算したところ、開業時には約8億円、開業10年後には約15億円の収支不足（欠損金）が発生する見込みとなった。

### 【平成29年度 収支予測調査結果概要】

		開業時 2023年度 (R5)	開業10年後 2033年度 (R15)	備考
収入	運賃収入	14.8億円	13.3億円	現行運賃、人口減反映
	運輸雑収	0.3億円	0.3億円	運賃収入の2.3%
	貨物線路使用料	17.8億円	17.8億円	H29.3ダイヤで試算
	計	32.9億円	31.4億円	
費用	人件費	15.6億円	15.6億円	約310人として推計
	運行経費	4.7億円	4.7億円	他社事例より推計
	鉄道資産保守費	12.7億円	12.7億円	〃
	管理費	4.0億円	4.0億円	〃
	償却費、税金等	4.1億円	9.4億円	費用等に基づき試算
	計	41.1億円	46.4億円	
収支差		▲8.2億円	▲15.0億円	単年度収支

## 第3章 地域住民等のニーズ

### POINT

- ・計画策定にあたり地域住民など利用者のニーズを把握するため、後述する法定協議会に利用者団体が参画しているほか、「出前講座※」での意見聴取やアンケート調査（参考資料1）、パブリックコメントを実施した。
- ・出前講座やアンケート調査等で得られた意見等は、施策立案に反映した。

※「出前講座」：並行在来線への理解増進を図るため、福井県職員が沿線地域の住民の勉強会等で説明やグループヒアリングを実施する取組み。

### 1 出前講座での主な意見

- ① 福井商工会議所 まちづくり委員会【H30.5 参加者36名】
  - ・駅から自宅は車利用者が多いため、駅の駐車場を拡大すべき
  - ・快速を運行してはどうか
  - ・えちぜん鉄道、福井鉄道との一体化を検討してほしい
  - ・他の地域交通との客の取り合いではなく、新規利用者の発掘が大切である
  - ・新幹線（現特急）から並行線に利用者が転換する工夫が必要である
- ② 敦賀商工会議所建設部会【R1.8 参加者25名】
  - ・関西・中京方面の在来線との乗継利便性の確保をしてほしい
  - ・関西からの新快速を敦賀以北に延伸してほしい
- ③ 越前に学ぶ会（有志の勉強会）【R1.7 参加者20名】
  - ・東京、関西、中京方面への乗換え料金、時間など、利便性を確保してほしい
  - ・北陸新幹線南越駅からの2次交通を充実させてほしい
- ④ 羽水高校（R2.11 参加者4名）
  - ・列車の運行本数を増やしてほしい
  - ・駅舎を綺麗にしてほしい
- ⑤ みのり公民館（福井市みのり地区の町内会）【R2.7 参加者20名】
  - ・観光列車を運行してほしい
- ⑥ 緑寿会（鯖江市糺町の町内会）【R2.7 参加者20名】
  - ・普通および快速列車での中京方面への移動の利便性を確保してほしい
  - ・石川方面への快速列車を運行してほしい
  - ・在来線武生駅と新幹線南越駅間の2次交通の充実を検討してほしい
  - ・在来線北鯖江駅の東西の行き来をしやすくしてほしい

## 2 パブリックコメントでの主な意見

県民の皆様からたくさんの貴重な御意見をいただきました。いただいた御意見は、今後の事業実施等の参考にさせていただきます。

- 意見募集期間：令和3年9月15日（水）～9月30日（木）
- 意見件数(提出者)：32件（9名）
- 主な意見

### 【全般】

- ・ 通勤・通学や沿線住民の利用だけでなく、幅広い視野で、県民誰もが乗りやすく、利用できる鉄道運営をお願いしたい

### 【第6章 施策・事業および実施主体】

#### ➤ 施策1 利便性の向上

- ・ 朝夕の通勤・通学時間帯以外の増便も検討して欲しい
- ・ 越美北線は、福井駅まで乗り換えなしで運行して欲しい
- ・ 並行在来線と小浜線の乗り継ぎ待ち時間が少ないダイヤにして欲しい
- ・ できるだけ雨や雪による運休、遅延が減るようにして欲しい
- ・ 観光・イベント列車は「恐竜王国福井」として恐竜を利用すると良い
- ・ 越美北線の列車のように、並行在来線車両もラッピングすると良い
- ・ 観光列車を導入するなら、他県とは一線を画するような車両・内容で実施希望
- ・ パーク&ライド駐車場の拡大および定期利用者への駐車料金割引を希望
- ・ 越前花堂駅に、市営のパーク&ライド駐車場を整備して欲しい
- ・ 並行在来線駅までの交通手段を充実して欲しい
- ・ 駅のホームに特色ある分かり易い案内があると良い

#### ➤ 施策2 駅を中心としたまちづくり

- ・ 新規設置も歓迎するが、既存駅の改修に地元市町とともに取り組んで欲しい
- ・ 駅構内への飲食店誘致など、運賃収入以外の収入確保策を図るべき
- ・ 駅周辺に学生が時間を潰せる場所が欲しい
- ・ 駅周辺に長時間過ごせるようなショッピングや観光施設を整備して欲しい

#### ➤ 施策3 地域鉄道など他の交通事業者との連携

- ・ 通勤時間帯に、福井駅から金沢駅までの快速列車を運行して欲しい
- ・ I R いしかわ鉄道との相互乗り入れやお得な切符があると良い

#### ➤ 施策4 地域に親しまれる鉄道への転換

- ・ 駅周辺の商店街や企業と並行在来線会社が定期的に意見交換し、沿線地域にメリットが還元される取組みを実施してはどうか
- ・ スマホでポイントを獲得できると良い

### 【第7章 並行在来線会社の設立および資金の確保】

- ・ 大幅な運賃の値上げがないようにして欲しい
- ・ ふるさと納税やクラウドファンディングで援助した額に応じて、運賃割引をしてはどうか
- ・ 駅周辺企業の定期券購入促進のため、団体割引を行ってはどうか
- ・ 定期券購入促進のため、定期利用者の休日家族パスを発行してはどうか

## 第4章 上位・関連計画との連携、都市計画等との調和

県や各市町には、それぞれ「総合計画」があり、持続可能な公共交通の運行や利便性の向上、利用促進策に取り組むことが示されている。また、各市町の都市計画や立地適正化計画、観光関連の計画などでも、公共交通に求められる事項が示されている。

並行在来線は本県の主要な公共交通軸であるとともに、都市基盤の骨格軸でもあることから、行政や民間と連携し、本計画の上位および関連計画と連携するとともに、鉄道駅を中心としたコンパクトシティの形成など持続可能なまちづくりを推進する。

	計画名	策定年月	計画期間 (目標年)
福井県	福井県長期ビジョン	R2. 7	2040
	福井県高速交通開通アクション・プログラム	H30. 3 改	—
	F I R S T 2 9 1～北陸新幹線開業プラン～	R2. 3	R2～6
	ふくい観光ビジョン	R2. 3	R2～6
	嶺南Eコースト計画	R2. 3	R2～11
福井市	第七次福井市総合計画	H28. 9	H29～33
	福井市都市計画マスタープラン	H22. 3 改	H42
	福井市立地適正化計画	H31. 3 改	H42
	第2次福井市都市交通戦略	R3. 3	R3～12
	第2期福井市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略	R2. 3	R2～6
	北陸新幹線 福井開業アクションプラン	H29. 4	H29～R6
	福井市観光振興計画	R2. 3	R2～6
敦賀市	第7次敦賀市総合計画	H3. 3	R7 (2025)
	敦賀市都市計画マスタープラン	R3. 7 改	R22 (2040)
	敦賀市立地適正化計画	H31. 3	R17 (2035)
	北陸新幹線敦賀開業に向けた敦賀市行動計画	R3. 3 改	R6 (2024)
	敦賀市観光振興計画	H25. 3	R4
	敦賀市国土強靱化地域計画	R3. 3 改	R7 (2025)

鯖江市	第5次鯖江市総合計画	H27. 3	H22～28
	鯖江市都市計画マスタープラン	H24. 3 改	H42
	鯖江市立地適正化計画	H29. 3	H52 (2040)
	鯖江市交通ビジョン	R2. 10	-
	鯖江市地域公共交通網形成計画	H28. 12	H28～34
あわら市	第2次あわら市総合振興計画	H28. 3	H28～37
	あわら市都市計画マスタープラン	H29. 3 改	2025
	あわら市立地適正化計画	H29. 3	2040
	第2期あわら市まち・ひと・しごと創生総合戦略	R3. 3	R3～7
	あわら市観光振興戦略	H31. 4	R1～5
	あわら市自転車活用推進計画	R3. 3	R3～7
越前市	越前市総合計画	R2. 3 改	H30～33
	越前市都市計画マスタープラン	H29. 3 改	H38
	越前市立地適正化計画	H29. 3	H52
	越前市観光振興プラン	H29. 3 改	H29～34
	第3期越前市中心市街地活性化基本計画	H28. 12	H28～33
坂井市	第二次坂井市総合計画	R2. 3	R2～11
	坂井市都市計画マスタープラン	R2. 4 改	R9
	坂井市地域公共交通計画	R3. 3	R3～7
	第二次坂井市まち・ひと・しごと創生総合戦略（第2版）	R3. 3	R2～6
	坂井市観光ビジョン戦略基本計画	H31. 3	H31～R5
南越前町	第2次南越前町総合計画	R2. 3 改	H27～R6
	南越前町地域公共交通計画	H29. 3	H29～31
	第2期南越前町まち・ひと・しごと創生総合戦略	R2. 3	R2～6
広域計画	福井鉄道交通圏地域公共交通網形成計画 (福井市、鯖江市、越前市、池田町、南越前町、越前町)	H30. 3	H30～34
	えちぜん鉄道交通圏地域公共交通網形成計画 (福井市、勝山市、あわら市、坂井市、永平寺町、大野市)	H27. 9	H27～33
	嶺南地域公共交通網形成計画 (福井県、敦賀市、小浜市、美浜町、高浜町、おおい町、若狭町)	R2. 3	R2～6

## 第5章 地域公共交通計画の基本的な考え方

### 1 基本的な方針

本県の並行在来線は、JR線（北陸本線 敦賀以南、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、並行在来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。

並行在来線の運営に際しては、JRの広域的な経営の一部から分離されることを好機と捉え、以下の方針で取り組む。

- (1) 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。
- (2) 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県民の生活環境の向上を図る。
- (3) 鉄道事業再構築実施計画の策定により、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、長期に渡り安定した経営を維持する。特に、利用促進に関しては、行政や民間、県民が目標値を共有した上で、一致協力して取り組む。
- (4) 並行在来線は本県の主要な公共交通軸であるとともに、都市基盤の骨格軸でもあることから、行政や民間と連携し、鉄道駅を中心としたコンパクトシティの形成など持続可能なまちづくりに協力する。

### 2 計画期間

計画の期間は、本年度から並行在来線開業11年目までの14年間とする。

**計画期間 令和3年度（2021）～令和16年度（2034）**

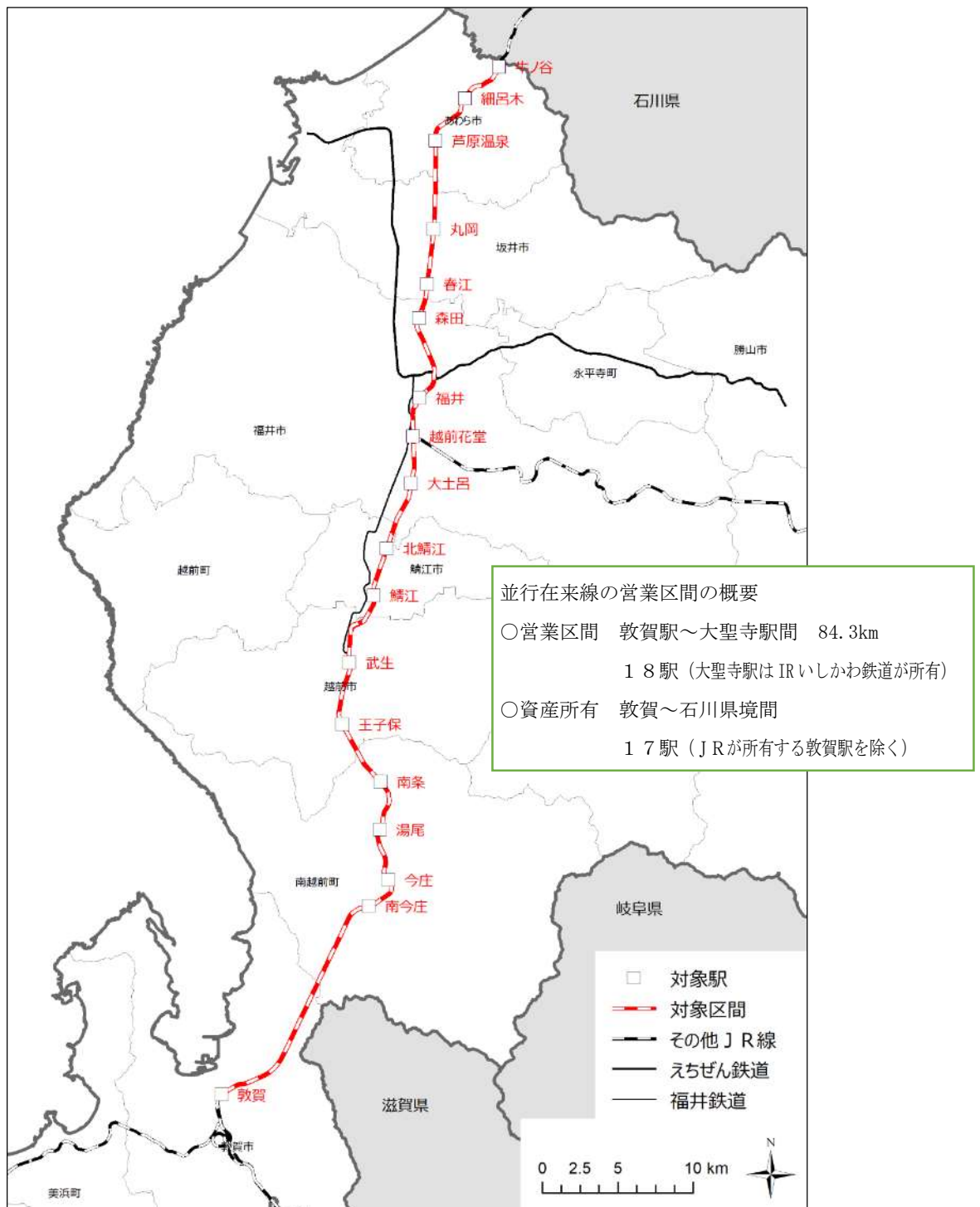
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16
(2021)	(2022)	(2023)	(2024)	(2025)	(2026)	(2027)	(2028)	(2029)	(2030)	(2031)	(2032)	(2033)	(2034)
3年前	2年前	1年前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目	9年目	10年目	11年目

△  
開業

### 3 計画の区域

計画の区域は、石川県境から J R 敦賀駅までの並行在来線沿線市町とする。

**計画区域 あわら市、坂井市、福井市、鯖江市、越前市、南越前町、敦賀市**





## 4 計画の目標

### (1) 目標設定の考え方

並行在来線会社が、将来にわたって安定的に経営を維持し並行在来線を運営していくためには、地域と連携しながら、鉄道利用を促す様々な取組みや収入確保策を行っていくことが重要である。

そのため、地域に密着した鉄道へと生まれ変わり、並行在来線会社、県、市町、地域が一体となって、自らの鉄道「県民鉄道」という意識をもって、魅力あふれる鉄道づくりを進めていく。

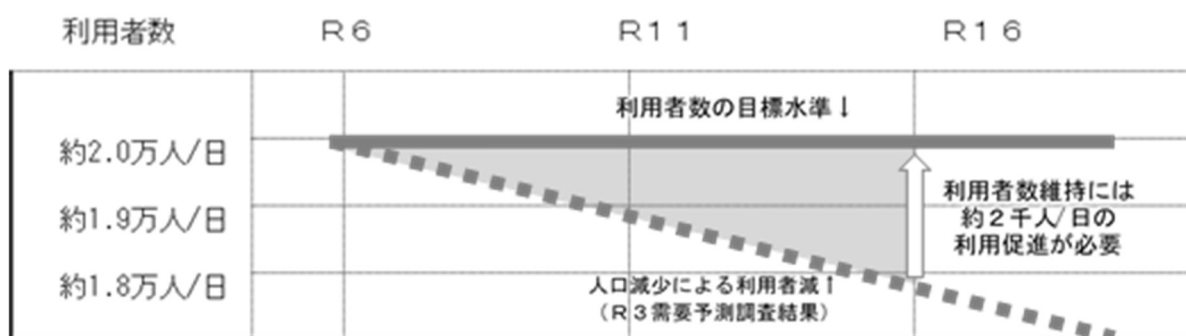
また、実施した利用促進策等については、効果を検証し、随時、見直しを行っていく。

### (2) 計画の目標

並行在来線の利用者について、第6章に記載する施策等を実施することにより、新幹線開業により期待される来県者の利用を確実に取り込むほか、利便性の向上等により人口減少のなかでも通勤・通学や買い物、通院などの県民等の日常的な利用の増加を図り、開業から11年間、開業時の利用者数を維持し、並行在来線の持続可能性を高める。

#### ○数値目標（利用者数の目標）

開業後の利用者数について、開業から11年間、本年度実施した需要予測調査で推計した**開業年度（令和6年度）の利用者数約2万人/日を維持することを目標に設定**する。



※人口減少により、R6:20,167人/日から、R16:18,162人/日に減少見込み（▲2,005人/日）

## 第6章 施策・事業および実施主体

計画の目標を達成するため、次の施策等を鉄道事業再構築実施計画に位置づけ、関係者が一体となって取り組む。

### 施策1 利便性の向上

#### (1) 誰もが利用しやすいダイヤの編成【並行在来線会社（並在会社）】

経営分離後は、本県単独の会社が普通列車を中心に運行することとなるため、ダイヤを自由に設定できる範囲が拡大する。並行在来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高める施策など、利用しやすく、分かりやすいダイヤに改める。

また、経営分離後は、現在の関西・中京方面からの特急列車が敦賀駅までの運行となることから、敦賀駅での乗換利便性の確保や在来線駅と新幹線駅のアクセス改善にも配慮する。

##### ① 運行本数

利用者が多い通勤・通学時間帯の「福井・芦原温泉間」「武生・福井間」を中心に増便を検討する。また、最も利用者が多い「武生・福井間」については、昼間においても、現行の毎時1本から2本への増便を検討するほか、「福井・金沢間」の増便についても、今後、I R いしかわ鉄道と調整を進める。

増便数は24本程度とし、区間全体の運行本数を126本/日程度とする方向で検討する。

※今後、ダイヤを精査するため本数は変動する可能性あり

##### ② 快速列車の運行

所要時間の短縮により、通勤・通学のほか、現在の特急利用からの転移などにより、一定の需要が見込まれる「敦賀・福井間」において、増便扱いで8本程度の快速列車の新設を検討する。なお、快速列車は、沿線市町の主要駅への停車を想定し、「敦賀・福井間」で10分程度の時間短縮を図るなど、特急に準じた運行を目指す。

※具体的な停車駅については、今後、沿線市町と協議のうえ、開業までに決定

また、敦賀駅での並行在来線快速列車とJR特急、新快速等との接続利便性も考慮しダイヤを編成する。

##### ③ 臨時便の運行

大規模集客イベント時などにおいては、臨時便の運行を検討する。

#### ④ 利便性の高いダイヤ

新幹線やＪＲ在来線、地域鉄道やバス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。

#### ⑤ ＩＲいしかわ鉄道との相互乗り入れ

福井・石川県境を跨ぐ乗客の利便性を確保するため、「福井・金沢間」において、ＩＲいしかわ鉄道線との間で相互乗り入れを実施する。

なお、具体的なダイヤについては、新幹線等との乗継ぎにも配慮しながら、増便や快速列車の導入、短編成化による運行の効率化等も含め、ＩＲいしかわ鉄道と調整する。

また、相互乗り入れの実施に伴い、車両運用（どの便をどの会社の車両で運用するか）、乗務員運用（各社の運転士・車掌がどの区間・便に乗務するか）についても協議する。

#### ⑥ ＪＲ越美北線の運行形態

「福井・大野間」で運行されている全列車が福井駅発着となっていることから、並行在来線開業後も現在と同様、ＪＲの列車が福井駅まで直通で乗り入れる。

### ○想定ダイヤのイメージ（令和３年１０月時点）

	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⇒ <b>44本</b>				
敦賀⇄芦原温泉	7本⇒ <b>9本</b>				
敦賀⇄金沢	2本⇒ <b>3本</b>				
武生⇄福井		5本⇒ <b>18本</b>			
武生⇄芦原温泉		1本⇒ <b>1本</b>			
武生⇄金沢		1本⇒ <b>1本</b>			
福井⇄芦原温泉			7本⇒ <b>10本</b>		
福井⇄金沢			41本⇒ <b>40本</b>		

#### 【時間帯ごとの利便性向上策のイメージ】

- ・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）：福井発着本数を現行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

## (2) 観光・イベント列車の運行【並在公司、民間企業、沿線市町、県】

沿線市町で開かれるイベントや四季の催しに合わせた企画など、普通列車を活用したイベント列車の運行を検討する。

また、本県独自の特色ある観光列車を導入し、営業区間だけでなく J R 小浜線や越美北線への乗り入れ運行についても J R と協議を進める。

### ○観光列車の事例



えちごトキめきリゾート雪月花  
(えちごトキめき鉄道)



観光列車「ながら」  
(長良川鉄道)

## (3) 誰もが利用しやすい環境づくり、駅サービスの向上【並在公司、沿線市町】

高齢者や学生、家族での利用など、利用者一人ひとりの目線に立ち、県民すべてが利用しやすい環境を整えるほか、今後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。

案内業務のほか、高齢者や介助を必要とされる方の乗降補助等を目的に、アテンダントを配置することを検討する。

また、各駅の待合室に、列車の運行状況が表示される端末を設置するなど、無人駅においても案内サービスが向上する方策を検討する。

## ○具体的施策の例

- ・ 高齢者向け：アテンダントなどによる乗降補助や案内等の実施
- ・ 学 生 向 け：帰宅時間帯を中心に社員・地元団体による見回り
- ・ 家 族 向 け：ベビールームやキッズスペースの設置
- ・ 外国人向け：多言語表記・案内放送
- ・ そ の 他：インターネット利用環境の整備  
マナー向上キャンペーンの実施  
他社線や路線バス等への乗換サインの充実 など

## ○利用しやすい環境づくりの例



キッズスペース（しなの鉄道 軽井沢駅）

## ○駅サービスの向上例



高齢者等の乗降補助（えちぜん鉄道）



運行状況表示ディスプレイ（あいの風とやま鉄道）

#### (4) 駅へのアクセス向上等【並在公司、沿線市町、県】

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、駅へのアクセス向上を図る。

##### ○具体的施策の例

- ・パーク&ライド駐車場や駐輪場の拡充
- ・バスなどの二次交通の充実と接続利便性の向上
- ・既存の駐輪場を利用しやすい位置（改札口付近など）に移設
- ・改札口の新設 など



パーク&ライド駐車場の新設  
(あいの風とやま鉄道 石動駅)



駐輪場の新設  
(IGRいわて銀河鉄道 厨川駅)

## (5) 新駅の設置【並在公司、沿線市町、県】

利用者数の増加による収支の改善効果が見込まれる新駅について、沿線市町と十分な意思疎通を図りながら設置の検討を進める。

整備費用については、国庫（幹線鉄道等活性化事業費補助など）の活用を念頭に、県や地元市町による行政負担を基本とする。

また、新駅整備に併せて行われる、駅を中心とした地域づくり、まちづくりに協力する。

### ○設置に向けた標準的なスケジュール（あいの風とやま鉄道：高岡やぶなみ駅の例）

開業3年前：設置可能性調査（沿線市町）

開業2年前：基本設計（運営会社）

開業1年前：地域公共交通計画策定（設置市町）

～開業～

開業1年目：詳細設計（運営会社）

開業2年目以降：工事着手（運営会社、設置市町）

※開業前に詳細設計の実施が可能かJRと調整中



高岡やぶなみ駅（あいの風とやま鉄道）



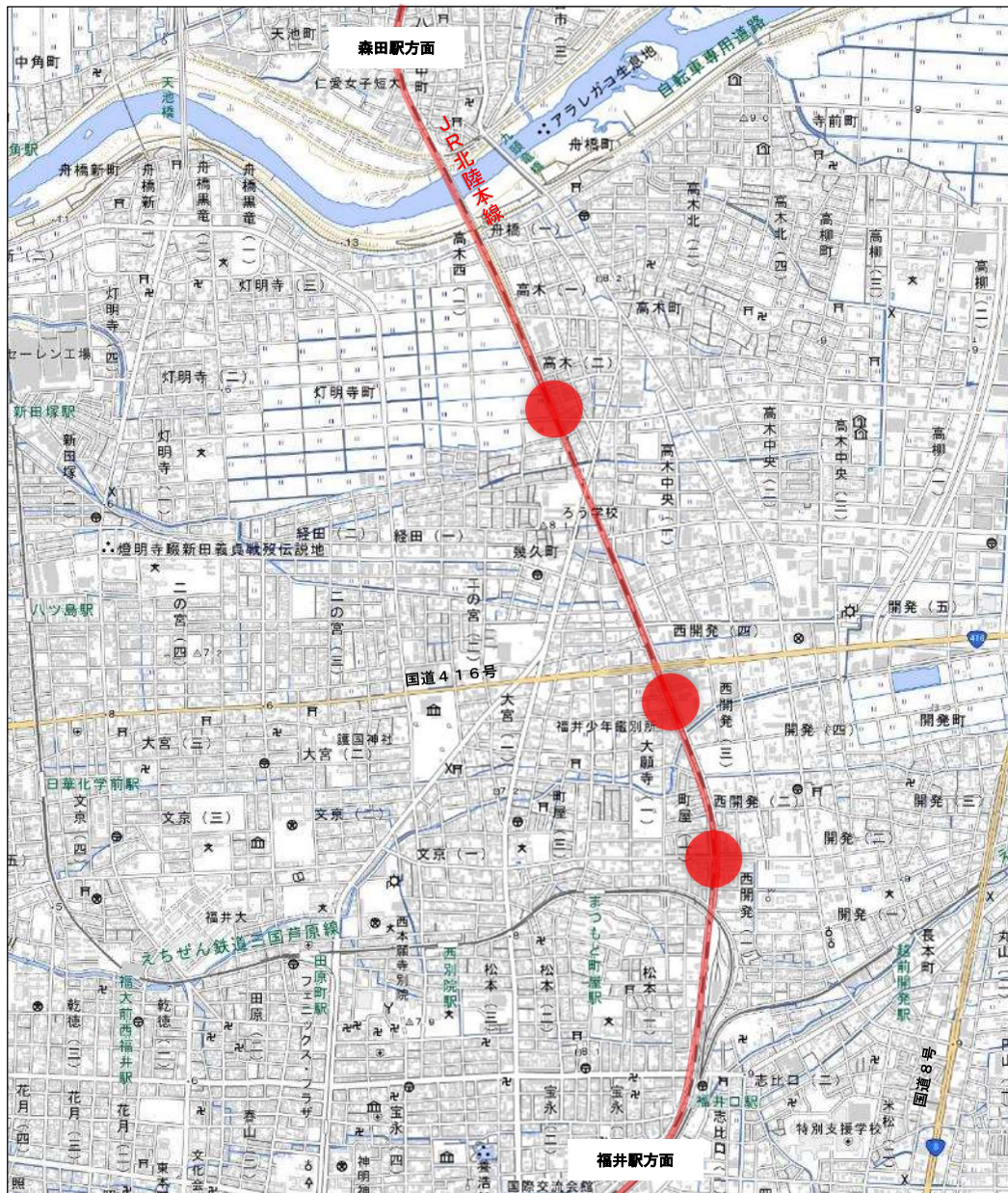
巢子駅（IGRいわて銀河鉄道）

## ○当面の検討区間

当面、「福井・森田駅間」、「武生・鯖江駅間」、「王子保・武生駅間」において、設置に向けた検討を進める。

## 新駅設置候補地

- ・福井市 福井・森田駅間（駅間5.9 km 候補地：3カ所から選定）





・ 鯖江市 武生・鯖江駅間 (駅間5.2 km 候補地：サンドーム福井付近)



・ 越前市 王子保・武生駅間 (駅間4.3 km 候補地：武生商工高校付近)



※「地理院地図 (国土地理院) [https://www.gsi.go.jp/tizu-kutyu.html]」をもとに福井県作成

## 施策2 駅を中心としたまちづくり

### (1) 駅を中心に都市機能の集約や居住誘導【沿線市町、県】

少子・高齢化が進展する中、並行在来線は、主要な公共交通軸および都市機能の骨格軸としての役割を果たし、駅を中心に暮らしやすさを実感できる居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の誘導に寄与する。

### (2) 既存駅のモデルチェンジ【並在会社、沿線市町、県、地域住民】

並行在来線会社と地域が連携し、使いやすく、楽しく、特徴ある駅へと改善を図るとともに、駅舎内の空きスペースの利活用などにより「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。

なお、地域が中心になって日常的に駅舎を活用する場合において、必要に応じ沿線市町等に駅舎を譲渡するなどの対応も検討する。

### ○具体的施策の例

- ・ 地域活動の拠点化（地区集会場やイベントスペース等として開放）
- ・ 託児施設の設置
- ・ コワーキングスペース、自習室の設置
- ・ 学校・企業によるイベントの開催
- ・ 集客施設の設置（観光案内所や物産品販売所の設置）
- ・ 空きスペースへの飲食店等の誘致
- ・ 各駅の特徴付け（駅ごとに異なる植栽の実施、地元協力による駅舎のミュージアム化）



学生向け自習室（えちごトキめき鉄道 直江津駅）

### (3) 駅・駅周辺のにぎわいづくり【並在公司、沿線市町、民間企業、地域住民】

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

#### ○具体的施策の例

- ・ イベントの実施：地域の祭りや遠足等での利用  
近隣学生の教育の場として活用（高校生による物販等）
- ・ 貸切列車の運行：企業や自治会等への貸出
- ・ 地元製品の販売：駅舎空きスペースを活用した朝市・夕市等の開催
- ・ 周辺の観光案内：駅舎に周辺施設のPRブースを設置
- ・ 周辺施設との連携：駅を基点とした体験型ツアーの開催  
鉄道利用者に近隣商店の特典付与



地元製品の販売ブース、周辺の観光案内（しなの鉄道 軽井沢駅）

### **施策3 地域鉄道など他の交通事業者との連携**

#### **(1) 地域鉄道等との連携【並在公司、地域鉄道事業者等、県】**

福井鉄道およびえちぜん鉄道、JR、IRいしかわ鉄道と連携し、共通フリー切符など企画切符の発行や鉄道イベントの共同開催を検討する。

IRいしかわ鉄道とは、福井県、石川県も参加し、増便や快速列車、臨時列車の運行など県境をまたぐ利用者の利便性向上や、企画切符、イベントの実施など利用促進に向けた具体的な検討を進めていく。

#### **(2) 交通事業者等との連携【並在公司、公共交通事業者】**

バス会社など他の地域交通機関や観光施設、宿泊施設と連携した共同企画や旅行商品などを検討するほか、JRやIRいしかわ鉄道と連携した広域的な企画乗車券の発行等についても検討を進める。

#### **○具体的施策の例**

- ・ 一日フリー乗車券
- ・ 地域鉄道やバスなど他機関と連携した乗車券
- ・ 定期利用者に対する割引制度（家族と利用する際の割引など）
- ・ 沿線イベントと連携した乗車券
- ・ 観光施設や宿泊施設の優待サービス付き乗車券
- ・ 昼間割引乗車券 など

## 施策4 地域に親しまれる鉄道への転換

### (1) 会社名の公募【並在公司、県民】

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、並行在来線会社の正式社名を公募により決定する。

#### ○社名公募のスケジュール（令和3年10月時点の案）

- 令和3年12月：社名公募開始
- 令和4年3月頃：社名内定・公表
- 令和4年7月頃：正式社名を登記

### (2) 県民の参画【並在公司、県民、大学等】

並行在来線会社のキャラクターやロゴマークについて公募により決定するなど、県民が運営に参画できる機会を創出する。

また、利便性向上策や駅舎活用策などについて、積極的にアイデアを募る機会を設けるとともにクラウドファンディングによる企画も取り入れる。

さらには、産学連携の一環として、県内大学等と連携し、鉄道を利用した学びの場の提供や利用促進策の共同企画（駅舎デザインや改修等）など、将来の利用者となりうる学生をターゲットとした取組みも検討する。



森田駅ギャラリースペースでの展示  
(仁愛女子短期大学)



えちぜん鉄道福井駅での展示  
(福井工業大学)

### (3) マイレール意識の醸成【並在公司、沿線市町、県】

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、駅を地域に密着した施設とすることなどにより、マイレール意識の醸成を図る。

### (4) サポーターズクラブの設立【並在公司、地域住民、沿線市町、県】

サポーターズクラブを設立し、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を検討する。

## 事業実施スケジュール

※並行在来線会社：会社、地域住民：地域、民間企業：企業

### 施策1 利便性の向上

	事業（取組み）	実施主体	R3 3年前	R4 2年前	R5 開業年	R6 1年目	R7 2年目	R8 3年目	R9 4年目	R10 5年目	R11～ 6年目～
1	誰もが利用しやすいダイヤの編成	会社	企画・調整			実施					
2	観光・イベント列車の運行	会社、企業市町、県			企画・調整	車両手配等	運行開始				
3	誰もが利用しやすい環境づくり、駅サービスの向上	会社、市町	企画・調整	工事等	(順次) 運用開始						
4	駅へのアクセス向上等	会社、市町県		企画・調整	設計・工事等	(順次) 運用開始					
5	新駅の設置	会社、市町県	調査・調整			設計・工事等	(順次) 運用開始				

### 施策2 駅を中心としたまちづくり

	事業（取組み）	実施主体	R3 3年前	R4 2年前	R5 開業年	R6 1年目	R7 2年目	R8 3年目	R9 4年目	R10 5年目	R11～ 6年目～
1	駅を中心に都市機能の集約や居住誘導	市町、県	実施								
2	既存駅のモデルチェンジ	会社、市町県、地域			企画・調整	(順次) 実施					
3	駅・駅周辺のにぎわいづくり	会社、市町企業、地域		企画・試行	実施						

### 施策3 地域鉄道など他の交通事業者との連携

	事業（取組み）	実施主体	R3 3年前	R4 2年前	R5 開業年	R6 1年目	R7 2年目	R8 3年目	R9 4年目	R10 5年目	R11～ 6年目～
1	地域鉄道等との連携	会社、県地鉄事業者	企画・調整・試行			実施					
2	交通事業者等との連携	会社交通事業者		企画・調整	実施						

### 施策4 地域に親しまれる鉄道への転換

	事業（取組み）	実施主体	R3 3年前	R4 2年前	R5 開業年	R6 1年目	R7 2年目	R8 3年目	R9 4年目	R10 5年目	R11～ 6年目～
1	社名の公募	会社、県民	公募	決定							
2	県民の参画	会社、県民大学等	ロゴマーク等 公募	決定	その他の企画 (順次) 企画・実施						
3	マイレール意識の醸成	会社、市町県	実施								
4	サポーターズクラブの設立	会社、地域市町、県		設立準備	設立・活動						

※スケジュールは現時点の想定であり、今後変更になる可能性がある。

## 第7章 並行在来線会社の設立および資金の確保

### Point

- ・ J Rから経営分離される並行在来線の運行を担う並行在来線会社を、県、市町、民間等が出資し設立する。
- ・ 並行在来線会社の経営を支えるための基金を、県と沿線市町で造成する。
- ・ 並行在来線会社を実施するもののほか、第6章に掲げる施策の実施に必要な資金は、県、市町が確保に努める。

## 1 並行在来線会社の設立（出資）

### （1） 並行在来線会社の設立

整備新幹線である北陸新幹線の福井・敦賀開業に伴い、J Rから経営分離される並行在来線の運行を担う第三セクター（並行在来線会社）を設立する。

本県においては、高い求人倍率の中、確実に並行在来線開業時に必要となる社員数を確保するため、他県に比べ早期に並行在来線準備会社を立ち上げ（令和元年8月）、社員採用等を行っている。その準備会社に対し、並行在来線の開業準備および開業後の運転資金に必要な資金を出資し、鉄道運行を担う本格会社に移行させる（令和4年7月頃）。

並行在来線開業後は、鉄道運行だけでなく、第6章に掲げる施策の実施についても、並行在来線会社は主体的に参画するものである。

### （2） 資本金

#### ① 当初計画分

資本金は20億円とし、沿線だけでなく広く県民が利用していること、県民の日常生活のみならず経済活動を支える動脈でもあることなどから、県全体で支える経営体制となるよう県、全市町、民間企業が出資するものとする。

民間企業からの2次出資については、新型コロナウイルス感染症の影響による経済状況を注視しながら、開業までに出资協力が得られるよう要請するものとする。

使途については、人件費や事務的経費、創立費、開業費などの開業準備経費に15億円を充当するほか、開業直後の運転資金として5億円を留保する。

#### ② 開業遅延分

開業遅延に伴う経費の増加分（約6.2億円）については、国、県等の協議の結果、鉄道事業再構築実施計画に基づき、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下、「鉄道・運輸機構」という。）からの出資により賄うこととした。

なお、鉄道・運輸機構からの出資受入れに際しては、議決権制限株式を発行するなど、鉄道・運輸機構の会社経営への関与を抑制する。

### ③ 資本金総額

以上（１）（２）により、資本金の総額は約 26.2 億円とする。

※鉄道・運輸機構からの出資額については、今後の協議により変更の可能性あり。

### ○出資金額

出資者	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

### ○市町ごとの出資額

市町ごとの出資額は、人口および利用者数を基に以下のとおりとする。

区分	市 町	出資額
沿 線 市 町	福 井 市	124,800 千円
	敦 賀 市	41,800 千円
	鯖 江 市	37,000 千円
	あ わ ら 市	20,800 千円
	越 前 市	47,400 千円
	坂 井 市	53,400 千円
	南 越 前 町	13,000 千円
非 沿 線 市 町	小 浜 市	9,000 千円
	大 野 市	13,400 千円
	勝 山 市	7,800 千円
	永 平 寺 町	7,200 千円
	池 田 町	1,000 千円
	越 前 町	8,200 千円
	美 浜 町	5,200 千円
	高 浜 町	2,600 千円
	お お い 町	2,200 千円
	若 狭 町	5,200 千円
合 計		400,000 千円



## 2 経営安定化策（運賃水準、収支見込み、経営安定基金）

並行在来線の安定経営のため、第6章に掲げる施策により利用者数を確保するとともに、近隣先行県を参考に運賃水準の見直しを行う。

これらの取り組みを行っても不足すると予測される資金（並行在来線会社の収支不足）については、県と沿線市町が造成する「福井県並行在来線経営安定基金（仮称）」から補填し、並行在来線会社の経営を支える。

### （1）運賃水準の見直し

運賃水準については、近隣先行県の水準や利用者負担（運賃収入）と行政負担（運賃値上げ抑制（＝収支不足の補填）の財源となる経営安定基金の必要額）のバランスを考慮し、JRの現行運賃水準と比較して、概ね以下の水準となるよう調整を進める。

#### ○券種別の運賃水準

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

#### <参考>近隣先行県の運賃水準

券種	富山県		石川県	
	1～5年目	6～11年目	1～5年目	6～11年目
定期外	1.12倍	1.19倍	1.14倍	1.19倍
通勤定期	1.12倍	1.19倍	1.14倍	1.19倍
通学定期	1.03倍	1.05倍	1.00倍	1.05倍

※富山県、石川県とも6年目に予定していた運賃改定を見送り中

## (2) 収支見込額

運賃水準を見直すとともに、目標の利用者数を確保した場合、開業年度（R 6）、開業11年後（R 16）および開業後11年間累計の収支見込額については以下のとおりとなる。

	項目	R 6	R 16	累計（11年間）
収入	運賃収入	17.5億円	18.1億円	
	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	約437億円
費用	人件費	12.8億円	13.0億円	
	運輸経費	10.9億円	10.9億円	
	鉄道資産保守費	10.4億円	13.3億円	
	管理費	2.8億円	2.8億円	
	償却費、税金等	9.0億円	4.8億円	
	費用計	46.0億円	44.9億円	約507億円
収支差（経営安定基金必要額）		▲7.3億円	▲6.0億円	約▲70億円

※各項目の金額は、小数点以下第2位を四捨五入しているため、内訳と合計が一致しない場合がある。

## (3) 経営安定化策（経営安定基金）

並行在来線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）」を設置する。

### ① 基金総額・拠出

計画期間 令和6年度から令和16年度（11年間）

基金総額 70億円

### ② 拠出者等

拠出については、県と沿線市町が1：1で拠出するものとし、令和5年度から16年度の12年間で拠出する。

また、並行在来線会社への運営支援を目的とした民間からの寄付も受け入れる。

## ○基金拠出額

拠出者		R 5～6	R 7～11	R 12～16
県（50%）		38.0 千万円	195.0 千万円	117.0 千万円
市町 （50%）	福江市	8.8 千万円	45.0 千万円	27.2 千万円
	敦賀市	7.0 千万円	35.5 千万円	21.3 千万円
	鯖江市	3.2 千万円	16.0 千万円	9.9 千万円
	あわら市	4.8 千万円	25.0 千万円	15.5 千万円
	越前市	4.6 千万円	23.5 千万円	13.7 千万円
	坂井市	3.8 千万円	19.5 千万円	11.3 千万円
	南越前町	5.8 千万円	30.5 千万円	18.1 千万円
合 計		76.0 千万円	390.0 千万円	234.0 千万円

※市町ごとの拠出額については、新幹線資産からの固定資産税収入を念頭に、新幹線駅の有無、人口、並行在来線の利用者数などを総合的に検討して決定

### ③ 拠出額の見直し

令和11年度（開業6年目）からの拠出額については、開業後5年間の経営状況を踏まえて必要額を精査し、必要に応じて令和10年度に見直すものとする。

### ④ 運営費に対する国からの支援

並行在来線が将来にわたり安定的に維持、存続が図られるよう、開業後の運営費について、法制化も含めた財政支援措置を、行政と一体となって国に対し要請する。

## 3 その他事業の資金確保

並行在来線会社が通常の鉄道事業の一環として実施する事業以外の第6章に掲げる施策・事業の実施にあたっては、事業主体それぞれが自主財源のほか国庫補助金等を最大限活用する。また、各事業主体に対し県や市町による財政支援が必要となる場合には、適宜予算を確保するよう努める。

そのほか、ふるさと納税やクラウドファンディングなど民間資金の活用も積極的に検討する。

## 第8章 達成状況の評価

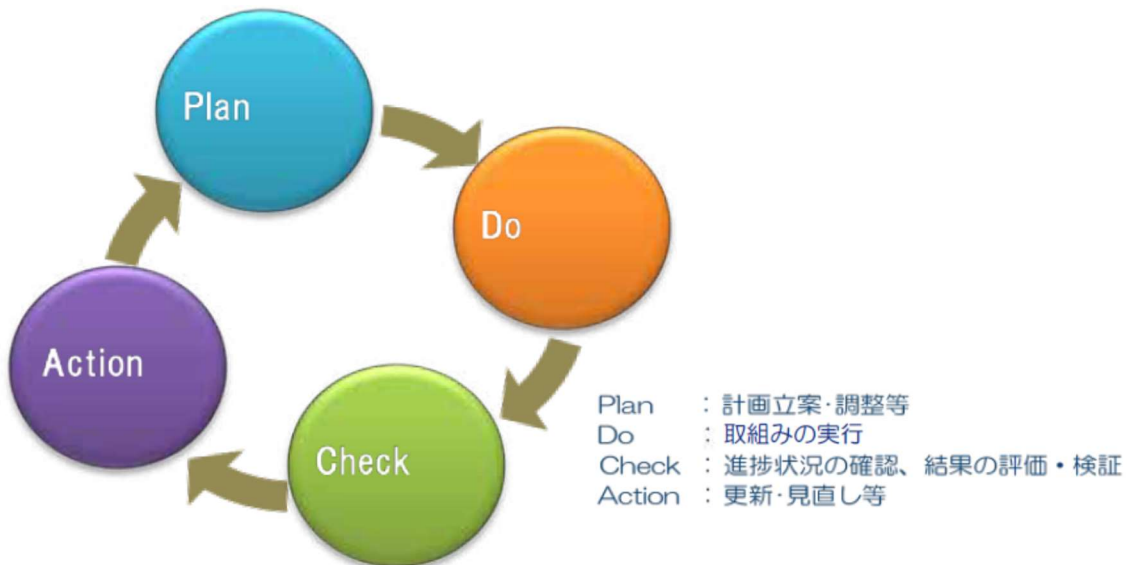
### 1 福井県並行在来線利用促進協議会（仮称）の設置

県、市町、経済団体、利用者団体など県全体が一丸となって、乗る運動やマイレール意識の醸成を展開するとともに、利用促進策の効果検証や新たな方策を検討する組織として、現在の「福井県並行在来線対策協議会」を発展的に解消し、令和3年度中に新たに「福井県並行在来線利用促進協議会（仮称）」を設置する。

### 2 達成状況の評価

福井県並行在来線利用促進協議会において、P D C Aサイクル（PLAN 計画策定～Do 施策の推進～Check 検証～Action 改善）による継続的な進行管理を行い、必要に応じて適宜改善を図っていく。

協議会では、並行在来線会社の事業実績、利用者の状況だけでなく、県、市町、民間、地域住民の活動状況について報告、評価することで、関係者が一体となった効果的な取り組みを推進する。



参考資料1 【福井市】令和元年度 並行在来線に関する市民アンケート結果概要

1 目的

北陸本線（普通列車）に対する市民の潜在的な需要を把握するためアンケートを実施し、並行在来線の利用促進策を検討するうえでの基礎資料とする。

2 実施概要

対象：16歳以上で、北陸本線から3<sup>km</sup>圏の市内居住者（2,500人）

方法：郵送による配布・回収

期間：令和元年8月8日（木）～23日（金）

回収票数：940票（回収率37.6%）

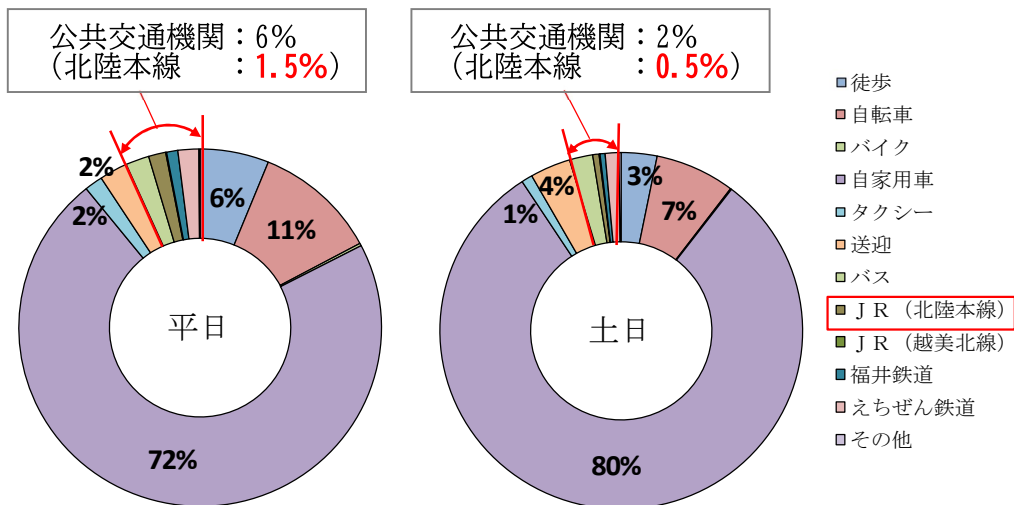
3 調査結果（概要）

（1）現状

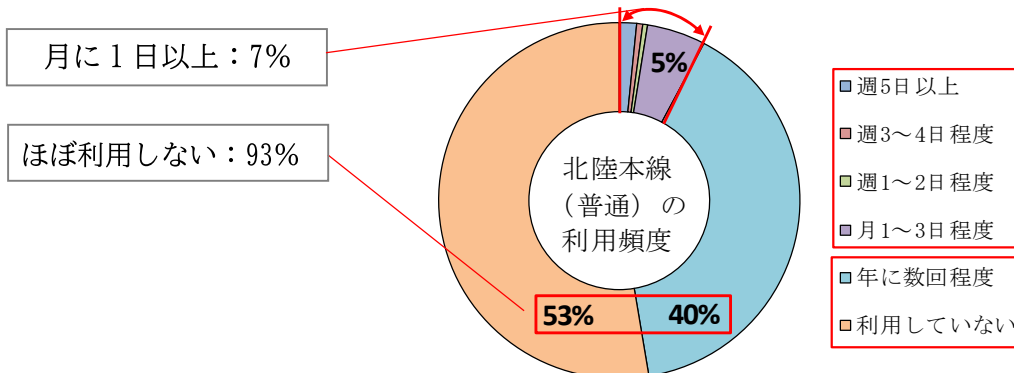
●外出時に利用する主な移動手段は、「北陸本線」が平日1.5%、休日0.5%と少ない

●北陸本線（普通列車）の利用頻度は、「月1回以上」が7%で、「ほぼ利用しない」が93%

【表1】外出時の主な移動手段（回答票数914）



【表2】北陸本線（普通列車）の利用頻度（回答票数912）



## (2) 北陸本線（普通列車）利用者の満足度・重要度

●利用者は、「乗車駅の駐車場」の満足度が低く、重要度が高いと考えている

【表3】利用者の満足度・重要度（回答票数 432）

「満足度」の低い順	割合※	「重要度」の高い順	割合※
<b>乗車駅の駐車場</b>	<b>52%</b>	<b>乗車駅の駐車場</b>	<b>62%</b>
乗車駅の待合施設	26%	乗車駅のバリアフリー	58%
終発の時間設定	22%	乗換・乗継の容易さ	57%
乗換・乗継の容易さ	20%	乗換や時刻表等の情報提供	57%
乗車駅のバリアフリー	17%	運賃	53%

※「不満」又は「重要」と回答した人の割合

## (3) 改善が必要な北陸本線（普通列車）のサービス

●市民は、特に「駐車場・駐輪場」、「利用料金」、「乗継ぎ・乗換え」の改善を求めている

【表4】改善が必要な北陸本線のサービス（複数回答、回答票数 2,548）

票 数	大項目	小項目	票 数
575	<b>駐車場や駐輪場の改善</b>	駐車場の規模拡大	327
		コインパーキングの設置	97
		駐車場の位置改善	67
		駐車場の料金の値下げ	57
		駐輪場の規模拡大	21
		駐輪場の位置改善	6
550	<b>利用料金の軽減</b>	運賃の値下げ	245
		周辺施設を利用した際の料金割引	178
		公共交通機関との乗継時の運賃割引	127
441	<b>乗継・乗換の改善</b>	乗換・乗継時間の短縮	187
		ICカードの利用範囲拡大	163
		乗換・乗継の時刻等の情報提供	91
304	列車や駅施設の環境改善	駅施設の環境改善	142
		駅施設のバリアフリー化	106
		車両内混雑の解消	56
278	運行時刻の改善	分かりやすい周期的な運行	153
		「終発」時間の延長	85
		「始発」時間の延長	40
228	運行本数の増加	通勤・通学時間の増便	129
		日中や休日の増便	99
155	所要時間の短縮	快速列車の運行	90
		新たな乗降口の設置	47
		新駅の設置	18
17	その他	その他	17
2,548			2,548

#### (4) サービス改善後の北陸本線（普通列車）の利用意向

- 現在よりもサービスが改善されたら、北陸本線（普通列車）の「利用が増える」人は、30%
- さらに、「利用が増えるかどうか分からない」と回答した人（50%）を加えると、サービスが改善されたら、利用が増える可能性がある人は、80%

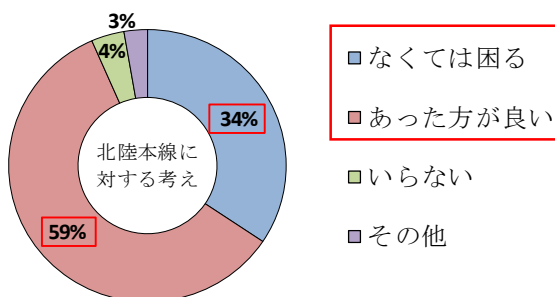
【表5】 サービス改善後の利用意向（回答票数 854）



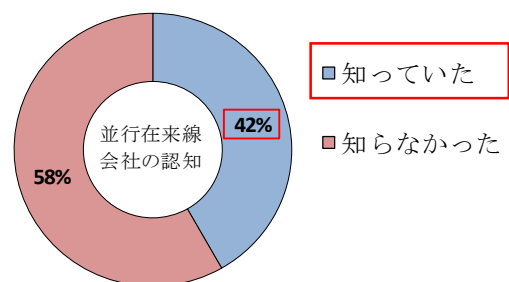
#### (5) 北陸本線に対する考え

- 北陸本線に対して必要性を感じている人は、93%
- 並行在来線会社が北陸本線を運営することを知っている人は、42%
- 並行在来線会社に対して支援できることは、「積極的な鉄道の利用」が最も多く、41%

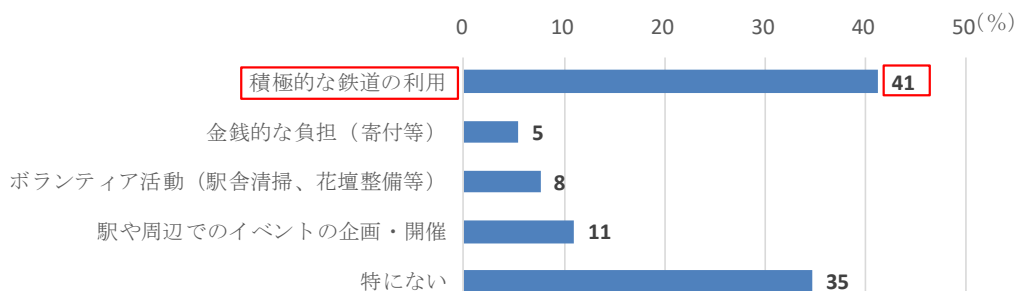
【表6】 北陸本線に対する考え  
(回答票数 918)



【表7】 並行在来線会社の運営に対する認知  
(回答票数 932)



【表8】 並行在来線会社に対して支援できること（複数回答、回答票数 1,021）



## 参考資料2 関係者との協議状況

本計画の策定にあたっては、法定協議会である「福井県並行在来線地域公共交通計画協議会」のほか、「福井県並行在来線対策協議会」「同幹事会」「沿線市町担当部課長会議」等で計画内容について協議するとともに、利用者等の意見を聴取した。

### 1 法定協議会の構成員・開催状況

#### (1) 福井県並行在来線地域公共交通計画協議会委員

##### 【地方公共団体】

福井県地域戦略部長  
福井県地域戦略部新幹線・まちづくり対策監  
福井市都市戦略部長  
敦賀市都市整備部長  
鯖江市総務部長  
あわら市創造戦略部長  
越前市企画部長  
坂井市総合政策部長  
南越前町観光まちづくり課長  
福井県市長会事務局長  
福井県町村会事務局長

##### 【関係する公共交通事業者】

えちぜん鉄道(株)専務取締役  
福井鉄道(株)取締役鉄道部長  
(公社)福井県バス協会専務理事  
福井県並行在来線準備(株)総務企画課長

##### 【地域公共交通の利用者】

日本労働組合総連合会福井県連合会事務局長  
福井県高等学校PTA連合会事務局長  
福井県連合婦人会会長

##### 【その他】

北陸経済連合会事務局長  
(一社)福井県商工会議所連合会専務理事  
福井県商工会連合会専務理事

##### 【オブザーバー】

西日本旅客鉄道(株)金沢支社副支社長  
日本貨物鉄道(株)金沢支店副支店長  
国土交通省中部運輸局  
福井運輸支局



## (2) 開催状況

実施日	協議内容
R3. 5. 12	公共交通計画の策定に伴う協議会の設置について 公共交通計画の構成案、策定スケジュールについて
R3. 8. 23	公共交通計画（案）について

## 2 関係者との協議状況

実施日	会議等名称	協議事項等
H30. 4. 24	福井県並行在来線沿線市町担当課長会議（以下「担当課長会議」）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・収支予測調査・経営基本調査結果（説明）</li> <li>・「経営・運行に関する基本方針（案）」について</li> <li>・スケジュールについて</li> </ul>
H30. 5. 24	外部アドバイザー会議（以下「アドバイザー会議」）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・収支予測調査・経営基本調査結果概要説明</li> <li>・「経営・運行に関する基本方針（案）」について</li> <li>・スケジュールについて</li> </ul>
H30. 5. 31	福井県並行在来線対策協議会幹事会（以下「対策協議会幹事会」）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・収支予測調査・経営基本調査結果（概要説明）</li> <li>・「経営・運行に関する基本方針（案）」について</li> </ul>
H30. 8. 2	福井県並行在来線対策協議会（以下「対策協議会」）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・旅客流動調査、需要予測調査結果（説明）</li> <li>・収支予測調査・経営基本調査結果（説明）</li> <li>・「経営・運行に関する基本方針」について（決定）</li> </ul>
H30. 9. 19	担当課長会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用促進策について</li> <li>・駅の修繕要望について</li> </ul>
H30. 10. 30	福井県並行在来線沿線市町担当部長会議（以下「担当部長会議」）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行計画について</li> <li>・利用促進策について</li> <li>・スケジュールについて</li> </ul>
H31. 3. 14	アドバイザー会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行計画、利用促進策、関連事業の展開、地域鉄道との連携について（意見聴取）</li> </ul>
R1. 5. 10	担当部長会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・並行在来線会社の設立前倒しおよび出資金等について</li> <li>・第3セクター会社の役員・組織等について</li> <li>・並行在来線の収支改善策について</li> </ul>
R1. 5. 16	対策協議会幹事会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・並行在来線会社の設立について</li> <li>・並在会社社員採用スケジュール等について</li> <li>・並行在来線の収支改善策について</li> </ul>
R1. 7. 3	担当課長会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・会社設立手続き、設立後取締役会、株主総会について</li> <li>・並在会社社員の募集内容について</li> <li>・並行在来線の収支改善策について</li> </ul>

実施日	会議等名称	協議事項等
R1. 7. 26	対策協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 並行在来線会社の設立について</li> <li>・ 並行在来線の収支改善について</li> </ul>
R1. 8. 13		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 福井県並行在来線準備株式会社設立</li> </ul>
R1. 10. 16	担当課長会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用促進策について</li> <li>・ 収支の見直し状況について（説明）</li> </ul>
R1. 11. 14	アドバイザー会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 並行在来線会社の設立について（説明）</li> <li>・ 収支改善策について（意見聴取）</li> </ul>
R1. 11. 19	担当課長会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2次出資・経営安定基金について</li> <li>・ 新駅設置および既存駅の利活用について</li> <li>・ 経営計画（案）について</li> <li>・ スケジュールについて</li> </ul>
R2. 2. 4	対策協議会幹事会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 経営計画（検討項目）について</li> <li>・ スケジュールについて</li> </ul>
R2. 2. 10		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 経営計画（検討項目）公表</li> </ul>
R2. 7. 27	担当課長会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 収支計画（案）について</li> <li>・ 経営安定基金の規模および負担について</li> </ul>
R2. 10. 9	担当部長会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運賃水準と経営安定基金について</li> <li>・ 経営計画（案）について</li> </ul>
R2. 10. 27	担当部長会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運賃水準および経営安定基金の規模、拠出額について</li> <li>・ 経営計画（案）について</li> </ul>
R3. 1. 27	対策協議会幹事会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 開業遅延を受けたスケジュール変更について</li> <li>・ 対策協議会規約の改正について</li> <li>・ 運賃水準および利用促進策について</li> </ul>
R3. 2. 4	対策協議会 （書面決議）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 開業遅延を受けたスケジュール変更について（決定）</li> <li>・ 並行在来線対策協議会規約の改正について（決定）</li> </ul>
R3. 5. 12	対策協議会幹事会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 開業遅延に伴う追加経費への措置について</li> </ul>
R3. 7. 30	担当部長会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 出資および経営安定基金について</li> <li>・ 経営計画（案）について</li> </ul>
R3. 8. 23	対策協議会幹事会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 経営計画（案）について</li> </ul>
R3. 10. 21	担当課長会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用促進策の実施に向けた取組みについて</li> </ul>
R3. 10. 26	対策協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 経営計画の決定について</li> <li>・ 対策協議会の解散について</li> </ul>

### 参考資料 3 経緯および開業に向けた今後のスケジュール

期 日	経 緯
S42. 12. 8	日本国有鉄道が全国新幹線網構想を公表
S45. 5. 18	全国新幹線鉄道整備法公布
S48. 11. 13	整備計画決定
H8. 3. 28	小松～南越間の工事实施計画の認可申請
H16. 12. 16	政府・与党申し合わせ ・福井駅部 平成17年度認可・着工、平成20年度完成を目指す
H17. 4. 27	福井駅部認可
H17. 6. 4	福井駅部着工
H17. 12. 12	南越～敦賀間の工事实施計画の認可申請
H21. 2. 19	福井駅部工事完成
H24. 4. 4	整備新幹線問題検討会議 ・北陸新幹線（金沢～敦賀間）の収支採算性と投資効果を確認
H24. 4. 27	営業主体であるJR西日本が新規着工に同意
<b>H24. 5. 16</b>	<b>並行在来線の経営分離に関する国交省からの意見照会に、福井県および沿線市町同意回答</b>
H24. 6. 29	北陸新幹線（金沢～敦賀間）工事实施設計に関する国交省からの意見照会に、福井県同意回答
H24. 6. 29	整備新幹線問題検討会議 ・北陸新幹線（金沢～敦賀間）工事实施計画認可
H24. 8. 19	北陸新幹線（金沢～敦賀間）建設工事起工式
H27. 1. 14	政府・与党申し合わせ ・北陸新幹線（金沢～敦賀間）の完成・開業時期を平成37年度から3年前倒しし、平成34年度末の完成を目指す
<b>H30. 8. 2</b>	<b>福井県並行在来線対策協議会</b> ・並行在来線の「経営・運行に関する基本方針」決定
H31. 3. 29	工事实施計画第4回変更認可 ・建設費増加による工事費の変更、フリーゲージトレイン削除
R1. 8. 13	福井県並行在来線準備株式会社設立（事務所 福井県庁内）
R2. 4. 1	福井県並行在来線準備株式会社 第1期生入社
R2. 6. 1	福井県並行在来線準備株式会社 事務所移転（大手合同事務所2階）

期 日	経 緯
R2. 11. 11	与党整備新幹線プロジェクトチーム ・国交省および機構が、北陸新幹線（金沢～敦賀間）工期遅延（1.5年）、建設費増嵩（2,880億円）を報告。検証委員会を設置。
R2. 12. 10	検証委員会中間報告 ・工期遅延は1年程度、建設費増嵩は約2,658億円と見込まれる。
R2. 12. 15	与党整備新幹線プロジェクトチーム ・北陸新幹線の取扱いに関する決議（国土交通大臣へ）
R2. 12. 16	国土交通大臣「北陸新幹線の取扱いについて」 ①工期 令和5年度末の完成・開業に向けて最大限の努力 ②事業費 増加する2,658億円について、地方負担を最小化 ⑤沿線地域への影響の軽減 ・開業時期が遅延することに伴い、沿線地域で進められている事業等への影響を軽減するため、あらゆる課題に国土交通省を挙げて対応 ・遅延により直接支障が伴うこととなる並行在来線については、鉄道・運輸機構からの並行在来線会社への支援措置について関係者と調整
R3. 1～3	北陸新幹線（金沢・敦賀間）の開業遅延に伴う並行在来線福井県区間の影響軽減連絡調整会議開催（国、県、機構、並在会社）
R3. 4	福井県並行在来線準備株式会社に機構が出資することで合意（国交省、福井県、機構、並在会社） 福井県並行在来線準備株式会社 第2期生入社
R3. 8	鉄道資産譲渡に関する基本合意（福井県、JR西日本）
R3. 10. 26	福井県並行在来線対策協議会 ・福井県並行在来線経営計画策定 福井県並行在来線地域交通計画策定（福井県と沿線7市町の共同作成）

期 日	開業に向けた今後のスケジュール
R3. 12	福井県並行在来線鉄道事業再構築実施計画、国土交通大臣認可
R4. 3	鉄道・運輸機構、福井県並行在来線準備会社に出資
R4. 4	福井県並行在来線準備株式会社 第3期生入社
R4. 7	福井県並行在来線準備株式会社増資（県、市町、民間、機構） ・社名を変更し、本格会社に移行
R5. 4	福井県並行在来線準備株式会社 第4期生入社
R5. 12	並行在来線ダイヤ公表、運賃届出
R6. 3	北陸新幹線（金沢～敦賀間）開業 福井県並行在来線開業

福井県並行在来線地域公共交通計画

令和3年10月策定

策定者 福井県並行在来線地域公共交通計画協議会  
(福井県、福井市、敦賀市、鯖江市、あわら市、越前市、坂井市、南越前町)

事務局 福井県地域戦略部並行在来線課  
〒910-8580 福井県福井市大手3丁目17番1号  
TEL: 0776-20-0292 FAX: 0776-20-0729  
E-Mail: heikouzairai@pref.fukui.lg.jp