

福井県並行在来線経営計画 (案)

令和3年10月

福井県並行在来線対策協議会

目次

第1章	経営の基本事項	
1	基本理念	1
2	経営主体	2
3	地域鉄道との連携	2
第2章	営業区間の状況	
1	営業区間の概要	4
2	列車運行状況	5
3	輸送需要予測	7
第3章	運営組織等	
1	基本的な考え方	9
2	組織計画	9
3	要員計画	9
4	本県会社の資本金	10
第4章	運行計画等	
1	運行計画	13
2	営業計画	15
3	駅営業計画	16
第5章	施設・設備投資計画	
1	基本的な考え方	18
2	設備投資の内容・規模	18
3	施設・設備の保守管理	21

第6章	運賃水準および経営安定化策	
1	運賃水準等	23
2	収支見込および経営安定化策	24
第7章	利用促進策（経営改善策）	
1	施策の方向性	28
2	利用促進策	28
3	その他の経営改善策	34
第8章	今後のスケジュール	35

はじめに

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1章 経営の基本事項

1 基本理念

本県の並行在来線（以下、「本線」と記載）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（以下「IR」と記載）線とも接続する県内の幹線鉄道である。また、本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。

本線の運営に際しては、西日本旅客鉄道株式会社（以下、「JR」と記載）の広域的な経営の一部から分離（以下、「経営分離」と記載）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) 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) 本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 経営主体

第三セクターの福井県並行在来線準備株式会社（令和4年度に増資し、本格会社へ移行予定。以下、「本県会社」と記載）が第一種鉄道事業者となり、上下一体経営を行う。

なお、本県会社の社名については、令和4年度の本格会社移行時において、公募により決定する正式な商号へ変更する。

○ 本県会社の概要（令和3年10月現在）

商号：福井県並行在来線準備株式会社

所在地：福井市大手二丁目4番13号（大手合同事務所内）

設立日：令和元年8月13日

資本金：5億円（県3.5億円、沿線市町1億円、民間0.5億円）

3 地域鉄道との連携

本線の開業により、本県の行政が支援する鉄道会社は3社（本県会社、福井鉄道、えちぜん鉄道）となり、3社が連携することにより持続可能な鉄道サービスの提供が期待されている。

当面は、下記の事業連携により経営強化を図ることとし、本県会社が完全プロパー化（JRからの出向社員の解消）される開業10年後を一つの目途に、経営形態も含めた検討を進める。

（1）資材の共同調達等

資材の共同調達と工事の一括発注については、令和2年度より福井鉄道およびえちぜん鉄道の2社において試行され、経費削減の効果が見られたことから、本県会社も含めた3社による共同調達等についても検討する。

（2）保守管理の効率化

線路や送電線等の検査、保守作業に必要な機器の共同利用について検討する。また、技術力の向上を図るため、部門別の3社合同研修会の開催を検討する。

（3）利用促進等

ダイヤ調整など乗継利便性を高めるとともに、共通フリー切符や共同企画切符の発行、鉄道イベントや関連グッズ販売の共同実施なども検討する。

(4) 人材の確保

人材不足のなか、特に県外からの人材確保を図るため、合同就職説明会の実施や求人情報の共同広報などについて検討する。

(5) 災害時の相互協力

大雪など災害時の安全輸送や運休の未然防止、運休時の早期運行再開を図るため、資機材や物資の提供、技術者の派遣、振替輸送（運休時に他社線で乗客を輸送）など相互に協力する体制の構築を検討する。

2 列車運行状況

(1) 旅客列車運行状況

現在の本線区間については、敦賀、武生、福井、芦原温泉の各駅を基点に列車が運行されている。また、越前花堂駅から分岐するJR越美北線の直通列車が乗り入れている。

なお、福井・石川県境を跨ぐ列車については、全て金沢駅発着となっている。

○ 経営分離区間の旅客列車運行本数（令和3年10月現在）

	敦賀 ～武生	武生 ～越前花堂	越前花堂 ～福井	福井 ～芦原温泉	芦原温泉 ～大聖寺(金沢)
北陸本線	47本/日	54本/日	54本/日	59本/日	44本/日
越美北線	—	—	18本/日	—	—

(2) 貨物列車運行状況

本線区間を通過する貨物列車については、現在33本/日が運行されており、主に関西と北海道を結び全国の貨物輸送量の約9%を担う日本海ルートの一部となっている。

(3) 旅客輸送状況

令和3年度に実施した需要予測調査の結果によると、本線区間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。本線の沿線は通勤・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、本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。

○ 本線区間 18 駅の普通列車乗車人数の推移（人/日）

券種	H 2 7	H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1	(参考) R 2
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。

○ 本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 (全体に占める割合)	19,458	14,458 (74.3%)	6,482 (33.3%)	7,976 (41.0%)	5,000 (25.7%)

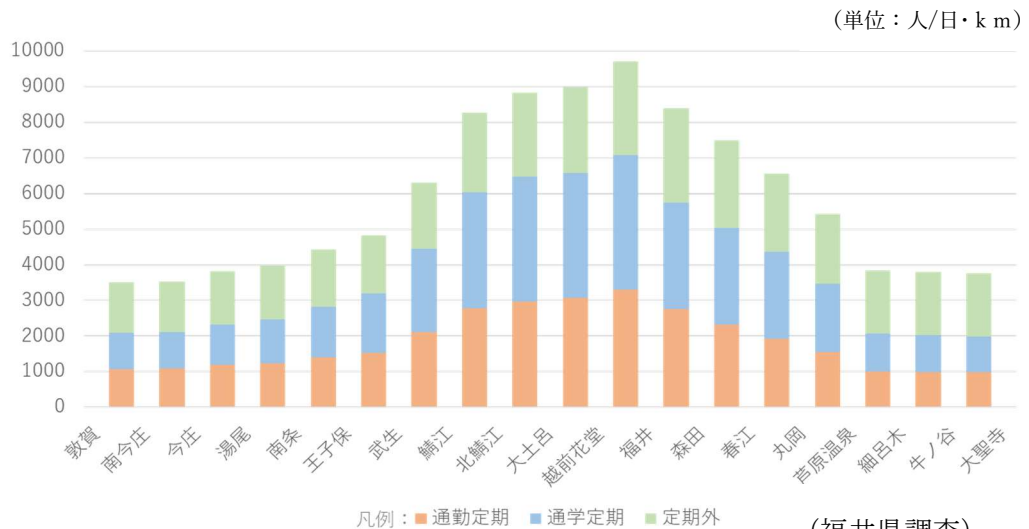
(福井県調査)

○ 本線区間の輸送密度（人/日・k m）

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）



3 輸送需要予測

本線の開業後の需要については、令和3年度に調査した本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。

○ 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%)

新型コロナウイルス感染拡大の影響について

新型コロナウイルスは、令和2年初頭から感染が拡大し、緊急事態宣言に伴う外出自粛や休校などにより、地域鉄道の経営に大きな影響を及ぼした。

○地域鉄道の令和2年度利用者数(対前年比)

I R いしかわ鉄道	あいの風とやま鉄道	福井鉄道	えちぜん鉄道
▲30%	▲25%	▲20%	▲27%

令和3年度においても、イベントの自粛や観光利用の減等による定期外利用者の低迷傾向は続くものの、日常生活に密着した県内地域鉄道の定期利用者については、コロナ禍前の状況に戻りつつある。

また、国の進める新型コロナワクチン接種も、令和4年2月末に完了する予定であり、令和5年度末の並行在来線開業時には、コロナ禍は収束(アフターコロナ)しているものと想定した。

開業年度の利用者数については、開業遅延に伴い令和3年度に再実施した需要予測調査では、前回(R2)は見込んでいた令和2~3年度分の利用率の増加を見込まないこととした。

また、アフターコロナの鉄道利用について、広域移動利用者が多い国内大手鉄道事業者が企業のコスト縮減に伴う出張の削減などで、約1割減を想定しているのに対し、日常利用が主となる県内並行在来線では、在宅勤務の定着などにより通勤利用者の一定割合(5%)が減少すると想定した。

○需要予測(開業年度の利用者数等)との比較

	R 2 予測 <開業年:令和5年度>	R 3 予測(コロナ考慮) <開業年:令和6年度>	増減
定期外	5,644人/日	5,530人/日	▲114人/日
通勤定期	6,989人/日	6,504人/日	▲485人/日
通学定期	8,314人/日	8,133人/日	▲181人/日
合計	20,947人/日	20,167人/日	▲780人/日

※R3予測は、新型コロナのほか、開業1年遅延に伴う人口減少の影響も反映している。

第3章 運営組織等

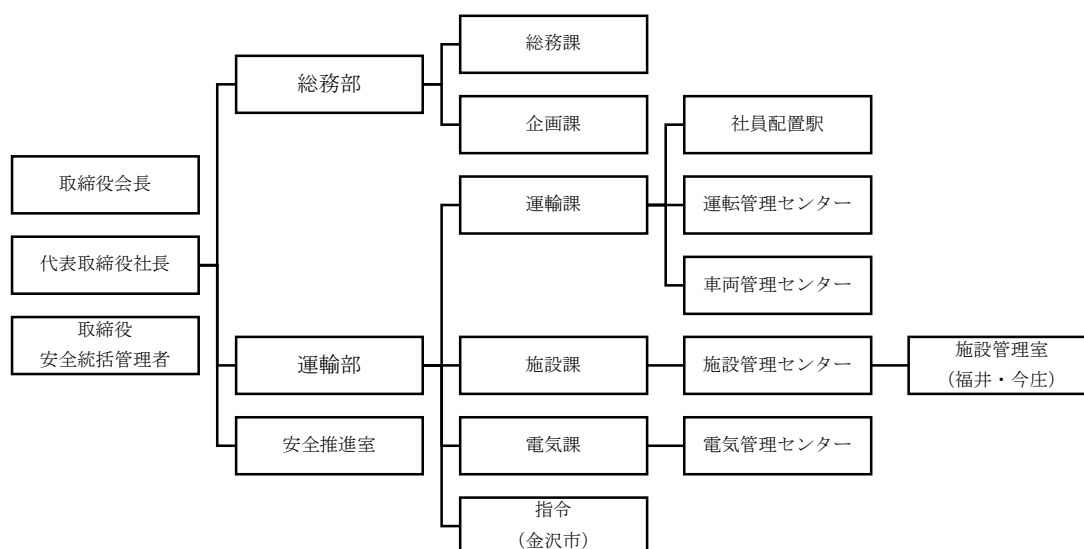
1 基本的な考え方

安全・安定運行の確保を大前提に、社員の対応能力の向上などにより運営組織の合理化・効率化を図る。

一方で、サービスや営業企画力の向上を目的とした要員の配置を検討し、利用者の視点に立ったサービスが提供できる体制を構築する。

2 組織計画

本県会社の組織は以下を基本に検討を進める。



3 要員計画

(1) 開業時の要員体制

現在のJRの体制を基本としながら、社員の適性や人員配置のバランスを考慮し、柔軟に運用するなど、効率的な運営が可能となる体制づくりを進めていく。

また、安全・安定運行を確保するため、各システムの管理者や指導層、育成に長期間を要する運転士や指令員等については、当面の間は専門的な知識や経験を有するJRからの出向社員を充てるとともに、プロパー社員の育成を図る。

継続して利用者確保を図るため、営業活動やイベント企画立案の体制を強化するとともに、アテンダントの配置など利用者目線のサービスを提供する

体制の構築を検討する。

なお、自社社員の育成に関し、開業が遅延した期間を活用し、接遇研修や沿線の観光地等を学ぶ教育研修の実施なども検討する。

○ 本県会社の開業時の要員体制

種別	要員数
本県会社のプロパー社員	約100名
J Rからの出向社員	約170名
県からの派遣職員等	約 10名
合計	約280名

(2) 開業後の要員体制

プロパー社員の育成の進捗状況に応じてJ Rからの出向社員数を抑制していくものとし、開業10年後を目途に、完全プロパー化（J Rからの出向社員の解消）を図る。

(3) J Rに対する協力の要請

J Rに対しては、開業前後を通じて、プロパー社員の育成（実地研修、資格取得に向けた育成など）や出向社員に係る人件費負担などの協力を求める。

(4) 民間人の登用

会社運営に民間の経営戦略を取り入れるため、企業経営の経験や経営改善の実績がある民間人の登用も検討する。

4 本県会社の資本金

(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、開業までに出資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、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」と記載）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

○市町ごとの出資金額

人口および利用者数を基に以下のとおりとする。

	市町	出資額
沿線	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	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

第4章 運行計画等

1 運行計画

(1) 計画の考え方

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。本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。

併せて、乗車率の低い列車の短編成化や運行区間・運転日の見直しを行い、運行の効率化と総走行車両キロの増加抑制により、貨物線路使用料の確保に努める。

(2) ダイヤ編成

① 運行本数（増便）

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、敦賀駅での本線快速列車と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。

○ 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⇒ 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		

○ 時間帯ごとの利便性向上策

- ・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（新設）
- ・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（新設）
- ・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

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、本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。

⑦ 観光・イベント列車の運行

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JR小浜線や越美北線への乗り入れ運行についてもJR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)

2 営業計画

(1) 運賃制度の概要

① 乗車券等の種類

普通乗車券（片道・往復）、定期乗車券（通勤・通学）、回数乗車券、入場券の発行を基本に、障がい者割引、団体割引等についても検討する。

② 乗継割引制度（詳細は第6章「運賃水準および経営安定化策」に記載）

本線区間とJR区間やIR区間とを跨ぐ利用者に対して、先行例を参考に、乗継割引を実施する。

③ 乗車券の販売方法

乗車券は自動券売機での販売を基本とする（社員を配置する駅では駅窓口での販売も実施）。また、ICカード乗車券（ICOCA）の利用促進や自動券売機の機能拡充を検討し、利便性向上を図る。



駅名表示の自動券売機（あいの風とやま鉄道）

④ 他社線の乗車券を販売する範囲（連絡運輸）等

連絡運輸については、利用者の利便性および流動を勘案し、隣接会社と協議を進める。

現在、簡易委託を含む有人駅で行われている全国のJR切符の販売については、原則、JRの各新幹線駅に引き継がれるが、各駅での販売実績と販売システムに係るコストの費用対効果も考慮し、新幹線が併設されない社員配置駅での販売の継続について検討する。

JR切符の販売にあたっては、並行在来線の利用促進のため、並行在来線利用とJR特急利用をセットにした企画切符の発行も検討する。

また、福井鉄道、えちぜん鉄道との連絡についても、共通フリー切符や共同企画切符の発行などを検討する。

3 駅営業計画

(1) 計画の考え方

既存18駅の存続を前提に、現営業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する。

また、駅周辺の自治会、学校等と協働した駅の環境美化や防災・防犯、空スペースの活用などの駅施設の維持管理について検討する。

JRやIRとの共同使用駅については、その管理・営業体制について両社と調整を進める。

(2) 駅管理体制（令和3年10月現在）

- ① 社員配置駅 5（敦賀、武生、鯖江、福井、芦原温泉）
- ② 業務委託駅 5（今庄、南条、森田、春江、丸岡）
- ③ 無人駅 8（南今庄、湯尾、王子保、北鯖江、大土呂、越前花堂、細呂木、牛ノ谷）

(3) 他社との共同使用駅

① 敦賀駅（JR所有、JRと共同使用）【再掲】

西口（現敦賀駅）には本県会社の窓口を設置し、乗車券の販売や利用者への案内などに対応する。東口（新幹線駅）については、自動券売機による乗車券の販売を行う。

② 大聖寺駅（IR所有、IRと共同使用）

IRが所有する。

(4) 駅サービスの向上

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。

○ 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）

第5章 施設・設備投資計画

1 基本的な考え方

鉄道資産については、J Rの既存施設を最大限活用することとし、新たな設備投資は、安全性や効率的な運営、利用者の利便性向上を考慮したうえで適切な規模とする。

J Rからの資産譲渡にあたっては、本県会社においてJ Rから提供される台帳などにより数量や価格の精査を行うとともに、現地踏査を行い確認する。また、譲渡前にはJ Rにおいて資産の点検・調査を行い必要な修繕を実施するよう要請する。

2 設備投資の内容・規模

本県会社の開業時および開業後の投資については下記のとおり見込まれる。

開業時の設備投資規模は合計で約110億円程度となり、経費については県からの支援を得るものとする。

また、開業後の大規模な設備投資に係る経費についても、開業時の投資に準じるものとして、県からの支援を受ける予定とする。

種別	内容（例）	金額（税抜）
(1) J R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
	旅客営業車両（16編成）他	約10億円
	小計	約70億円
(2) 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

※ J Rからの譲渡資産については、令和3年8月の基本合意額であり、譲渡（開業時）までに行う資産台帳や現地の確認結果及び今後J Rが行う設備更新等により変動する。

※ 開業までの設備投資については、平成29年度の収支予測調査結果を記載。今後、J R等と協議を進め、投資内容や金額を精査

(1) JRからの譲渡資産

① 鉄道資産

線路や電路、駅舎や土地など鉄道資産については、大規模施設の共同使用や不要物の事前撤去、譲渡資産の事前修繕などにより、譲渡額の抑制と開業後の経費抑制を図る。

(ア)大規模施設の共同使用

JR線との境界となる敦賀駅については、開業後も関西・中京方面への特急列車や北陸本線（敦賀以南）、小浜線の列車が発着するJR線のターミナル駅となるため、JRが引き続き所有することとなる。

車両基地については、現在の北陸本線の車両検査基地であるJR敦賀運転センターの施設を、JRと本県会社で共同使用する。

(イ)不要資産の撤去

使用されていない施設・設備等の撤去を、資産の取得前にJRにおいて実施する。特急用の長大ホームなど事前の撤去が困難なものについては、撤去費相当を譲渡額から控除する。

(ウ)譲渡資産の事前修繕・改良・点検

北陸トンネルなど大規模施設や老朽施設を中心に譲渡資産全般についてJRにおいて点検、調査を行い必要な修繕等を行うとともに、レールや枕木等の取替え、駅舎の美装化、照明のLED化など事前修繕・改良を施したうえで譲り受ける。

② 車両

運行計画上、必要となる16編成（2両1編成。定期運用14編成、予備2編成）を保有する。譲渡車両については、北陸本線で運用されている車両（521系）を15編成、新古車（JRにおいて導入後に譲渡）を1編成とする。

除雪車など非営業車については、自然災害や突発的な保守に対応できるよう、点検や補修を施した上で必要な数をJRから取得する。

○ 主な譲渡車両



営業車両：521系



除雪車両：143系

(2) 開業前の設備投資

本線の運営上、必要となる施設・設備のうち、JRからの譲渡資産に含まれず本県会社で事前整備が必要なものについては、乗客の利便性向上や本県会社の効率的な運営の観点も考慮し、JRの協力を得ながら開業までに整備・調達する。

① JRが実施する施設整備

列車の運行管理を行う指令システムについては、JRの既存システム（金沢市）を開業後の一定期間、使用するものとし、現在の指令施設を本県会社とIRが使用する部分に分離する工事を実施する。

② 本県会社が実施する設備投資

新たに敦賀駅がJRと本県会社の境界となり、本県会社の重要な運行・営業拠点となることから、本県会社として敦賀駅に必要となる設備等については、開業までに本県会社が整備を行う。

また、本線各駅等において効率的な経営に必要となるもの、利用者の利便性向上に必要な設備等については、開業までの整備を視野に検討を進める。

○ 今後想定される設備投資の例

- (ア) 敦賀駅の案内窓口・券売機
- (イ) 敦賀駅乗務員宿泊施設
- (ウ) 自動券売機（旅客流動データが採取できる機器への変更、ICカード定期券の発行など機能拡充）
- (エ) 列車位置表示システム

(3) 開業後に想定される大規模設備投資

以下の施設・設備については、開業時の初期投資としての整備も検討されたが、既存施設の有効活用のため投資時期が開業後となるものであり、既存施設の状況や本県会社の経営状況等を踏まえ投資時期や内容を決定する。

① 新設指令システム

当面は、既存システム（金沢市）の一部譲渡を受け活用するが、システムの更新時期において、県内への移設（新設）など指令システムの在り方を検討する。

② 南福井車両基地

本県会社の車両については、当面の間、敦賀運転センター（JR所有、本県会社と共同使用）において仕業・交番検査を行う。先行会社においては、営業区間の中央部に位置する主要駅近辺に基地を新設した例もあり、効率的な車両運用等のため、本県においても、費用対効果も含め南福井駅構内のスペースを活用した基地の新設について検討を進める。

③ 観光列車（概要は第4章「運行計画等」に記載）

貸切運行やイベント用としても活用できる、本県独自の特色ある観光列車の導入を検討する。

3 施設・設備の保守管理

(1) 基本的な考え方

本県会社が所有する施設・設備については、安全性の確保を大前提に、現在に比べ本線上を走行する車両数が減少することを踏まえた合理的・効率的な保守管理を行う。

(2) 鉄道資産の保守管理

開業後は本線上を走行する車両数が大幅に減少することから、安全性を確保した上で、線路・電路の検査周期を見直すなど、保守のあり方を再検討する。

また、地元業者の活用や本県会社直営の保守体制の構築についても検討する。

(3) 車両の保守管理

日常的に行う軽微な検査については、JRが所有する敦賀運転センターの施設を借り受け、本県会社が直営で行うものとする。

また、車両の分解を伴う大規模な車両検査については、本線区間において実施できる施設が存在しないことから、JRへ委託する方向で調整する。

なお、除雪車等の非営業車の一部については、現在、福井運転センターにおいて検査を実施しており、引き続き同センターで検査を実施する方向で検討する。

(4) 雪害対策

営業区間内に特別豪雪地帯（南越前町の一部）を抱えていることから、必要十分な除雪車両の確保と、ホームなど線路以外の施設も含め、迅速に効率的な除雪が可能となる体制を構築する。

また、隣接会社線との境界付近における除雪車両や乗務員の運用などについても、JR、IRと調整する。

(5) 地域鉄道との連携（詳細は第1章「経営の基本事項」に記載）

- ① 資材の共同調達等
- ② 保守管理の効率化
- ③ 利用促進等
- ④ 人材の確保
- ⑤ 災害時の相互協力 など

第6章 運賃水準および経営安定化策

1 運賃水準等

(1) 運賃水準

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) 乗継割引制度

本線区間とJR区間やIR区間とを跨ぐ利用者に対しては、各社がそれぞれ初乗運賃を徴収することとなるため、利用する区間によっては、従前から大幅な運賃値上げとなる。そのため、当該利用者負担の増加を抑制するため、先行例を参考に、後述する経営安定基金を財源として割引を実施する。

○ 乗継割引のイメージ（券種別対象区間、割引額等については、今後、JR、IRと協議）

	牛ノ谷		大聖寺		加賀温泉
経営分離前 (JR)	運賃：200円				
経営分離後 (三セク)	福井運賃：190円 ※		石川運賃：190円 ※		
	合算運賃：380円 ↓ 本県会社、IRがともに割引				

※ JR現行運賃で記載

2 収支見込および経営安定化策（経営安定基金）

(1) 収支見込

① 収入見込みの前提

- a 運賃収入については、本線区間の各駅間利用者数等に、前記の運賃水準を反映したものを乗じ、累計して算出する。

○ 開業年度の利用者数および運賃収入

開業遅延期間（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とし、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。（P7再掲）

	利用者数	運賃収入	運賃単価
定期外	5,530人/日	10.0億円/年	約500円/人
通勤定期	6,504人/日	4.7億円/年	約200円/人
通学定期	8,133人/日	2.9億円/年	約100円/人
合計	20,167人/日	17.5億円/年	—

※ 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

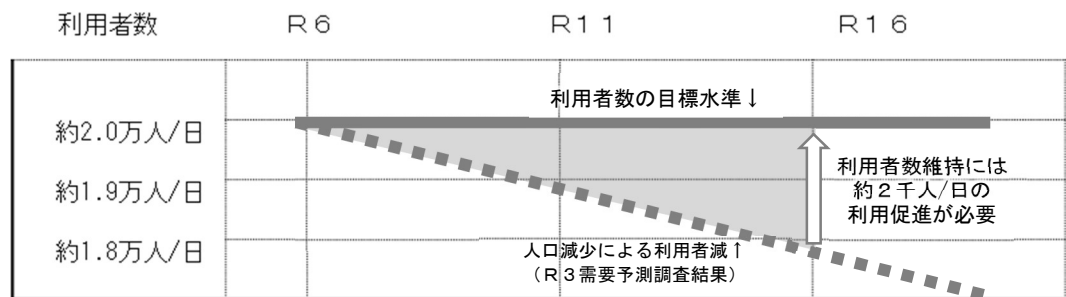
○ 開業後の利用者数および運賃収入

沿線人口の推移に伴い減少が見込まれる。

しかし、新幹線開業後に増加が見込まれる来県者の利用を確実に取り込むことや、新駅の設置など利用促進策（第7章に記載）を実施し、新規利

用者を獲得していくことで、開業から11年間、利用者数2万人/日を維持することを目標に設定する。

また、運賃収入についても、利用者数と同様に、開業年度の額を5年間、運賃水準を変更する開業6年目以降は、6年目の額を以降6年間維持するものとした。



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

- b 運輸雑収については、JRの実績を参考に、福井駅高架下用地をはじめ、駅舎や駅周辺のスペースの貸付による収入等を計上する。
- c 貨物線路使用料については、経費見込みに基づき、現行制度に従って算出する。

② 経費見込みの前提

- a 人件費については本県会社の要員規模を280人とし、現在の本県会社の給与水準、社員の年齢構成等を反映して算出する。
- b 運行経費については、検査費など車両保存費、動力費(電気料)など運転費、駅舎の清掃など運輸費について、JRの実績等も参考に、運行計画に記載の本数、総走行車両キロを考慮し算出する。
- c 鉄道資産保守費については、JRの実績等も参考に、検査費や修繕費、除雪費など線路・電路の保存費を算出する。
- d 管理費については、本社や各事務所の管理経費等を計上する。

③ 収支見込額

開業年度(R6)、開業11年後(R16)、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 1 6	R 6～R 1 6 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	
	運行経費	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、内訳の計と合計が一致しない場合あり

<参考> 先行県の収支見込期間および経営安定化策計画期間

- ・ 富山県 H 2 7～H 3 7 1 1 年間
- ・ 石川県 H 2 7～H 3 7 1 1 年間

※ 1 1 年間 … 金沢開業から福井・敦賀開業までの年数（開業時期の3年前倒し前）
および新幹線資産からの固定資産税徴収開始から10年目まで

(2) 経営安定化策（経営安定基金）

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）」を設置する。

① 基金総額・拠出

計画期間は令和6年度から令和16年度（11年間）とする。
基金総額は70億円とする。

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、本県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。

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%)	福井市	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、本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。

第7章 利用促進策（経営改善策）

1 施策の方向性

本県会社が、将来にわたって安定的に経営を維持し本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、本県会社、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 利用促進策

以下の方策等を実施し、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、開業から11年間、開業年度の利用者数の維持を目指す。

（1）利便性の向上

① 誰もが利用しやすいダイヤの編成（具体策は第4章「運行計画」に記載）

② 観光・イベント列車の運行（概要は第4章「運行計画」に記載）

③ 誰もが利用しやすい環境づくり

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。

○ 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



キッズスペース（しなの鉄道 軽井沢駅）

④ 駅へのアクセス向上等

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

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。

○ 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。

○ 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)

(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

少子・高齢化が進展する中、本線は、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

本県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

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



地元産品の販売ブース、周辺の観光案内（しなの鉄道 軽井沢駅）

（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

福井鉄道およびえちぜん鉄道、J R、I R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。

I R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

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、J RやI R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

(4) 地域に親しまれる鉄道への転換

① 本県会社名の公募

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、本県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

本県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

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

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。

⑤ 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。

3 その他の経営改善策

現在、JRが駅および駅周辺で展開している旅行業や広告業、先行他社において展開している飲食業や不動産業など関連事業については、貴重な収入源であることから、要員体制などを考慮しながら本県会社でも実施を検討する。

将来的には、教育や観光など他分野との協働や駅周辺のまちづくりへの参画など、事業の多角化を検討し、収入の確保を図る。

○ 関連事業の例



旅行業（IGRいわて銀河鉄道）



広告業（明知鉄道）



飲食業（IGRいわて銀河鉄道）



不動産業（しなの鉄道 軽井沢駅商業施設）

第8章 今後のスケジュール

時 期		事 項
令和3年	10月頃	福井県並行在来線対策協議会 <ul style="list-style-type: none"> ・ 本県会社への出資および経営安定基金に係る関係者間の負担合意 ・ 経営計画を決定し、本県会社へ引継ぎ ・ 地域公共交通計画策定【県⇒国】
	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【本県会社⇒国】
	12月頃	出資の申込み【本県会社⇒鉄道・運輸機構】
令和4年	3月頃	鉄道・運輸機構からの出資受入れ
	7月頃	準備会社から本格会社へ移行 <ul style="list-style-type: none"> ・ 増資するとともに、正式社名に変更 ・ 正式社名の決定にあたっては公募を実施
令和5年	夏頃	運賃等認可申請 <ul style="list-style-type: none"> ・ 運賃および料金上限を設定し、国へ認可申請
	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

