

並行在来線について



北陸本線運行車両

521系

最高速度 120km/h

編成 2両

定員 250名

平成25年8月 福井県

北陸新幹線は、日本海側に国土の成長、安心の基盤となる国土軸を形成

これまでの国土政策は、太平洋側を中心として高速鉄道網の整備などの投資が行われてきました。

頻発する地震など災害への対応や、著しいアジアの成長を取り込み、国際競争力を高めるには、日本海側の国土軸を確固たるものとし、安全安心な国土基盤に立脚した新たな成長戦略を描く必要があります。

北陸新幹線の大阪延伸により、日本列島の中心にネットワークが形成され、三大都市圏をはじめ、あらゆる方面から人の流れが創出され、災害時には、東海道新幹線との相互補完機能を発揮します。

アジアの成長にリンク
～国際競争力を高める日本の成長戦略～

日本海側に国土軸、
列島の真ん中に高速鉄道ネットワーク

複数ルートによる代替機能
～災害に強い国土づくり～

北陸新幹線

平成26年度末金沢開業予定

凡例

- 開業区間(2,388km)
- 建設中区間(434km)
- H24.6認可区間(345km)
- 未着工(整備計画)



東海道新幹線

昭和39年10月1日開業

東海地震による想定震度分布

出典：中央防災会議（H15.3.18）資料
※東海道、北陸新幹線、中央新幹線（想定）を追加

北陸本線（並行在来線※）は地域鉄道として存続

※新幹線開業後にＪＲから経営分離される路線。県内では北陸本線が該当。

北陸新幹線の敦賀開業時に、ＪＲから経営分離される北陸本線の県内区間は、通勤・通学など日常生活に欠かせない地域鉄道として、存続を図っていきます。

ダイヤ編成など運行形態については、利用者の利便性確保を第一に検討を進めます。

◆北陸本線の役割

○経営分離区間：石川県境～敦賀 79.2km（18駅）

地域に欠かせない公共交通

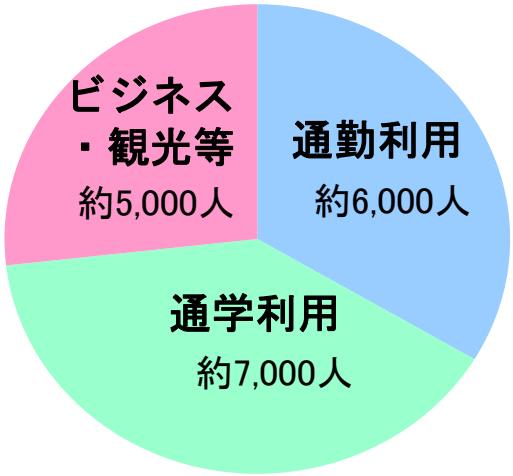
普通列車の1日あたり乗車人員
（北陸本線の県内区間の乗車人員）

約**18,000**人／日

参考：福井県内の地域鉄道の乗車人員（H23年度）

えちぜん鉄道 約**8,800**人

福井鉄道 約**4,800**人



※ＪＲ西日本金沢支社提供データ（H23年度）をもとに福井県作成

貨物ネットワークの重要路線

県内の貨物通過トン数

約**260万**トン

全国輸送量の約**8%**相当

参考：県内貨物発着トン数 約15万トン

※ＪＲ貨物提供データ（H22年度）をもとに福井県作成

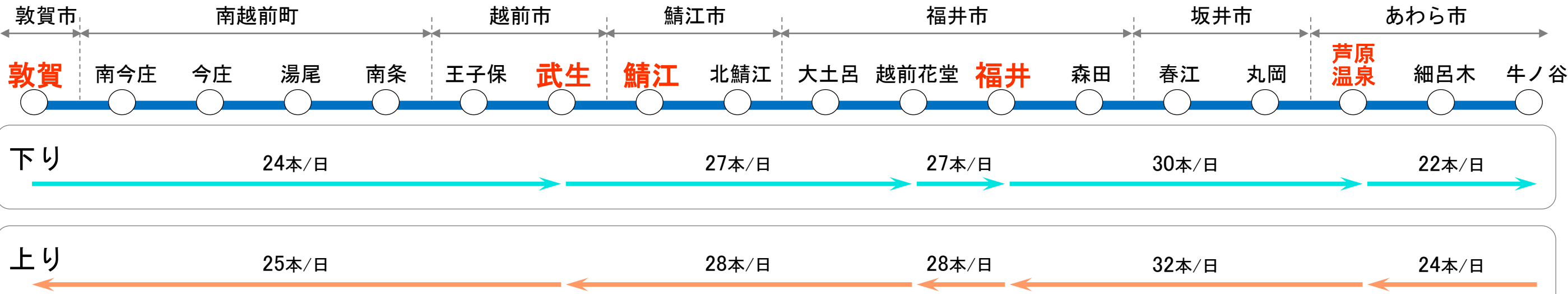


普通列車運行本数 上下計 91本／日（H25.3ダイヤ）

輸送密度 約5,000人／日 ※JR輸送実績（H23年度）をもとに県で推計

貨物列車運行本数 上下計 32本／日（H25.3ダイヤ）

◆県内の運行状況（H25.3ダイヤ）



※越前花堂・福井間は越美北線も運行（上り9本、下り9本）

福井県並行在来線対策協議会

経営分離後の北陸本線石川県境～敦賀間のあり方を協議するため、県や沿線市町等関係機関による並行在来線対策協議会を設置しています。

同協議会では、先行事例を参考に、県民の利便性確保を第一に検討を進めていきます。

組織概要

協議会
並行在来線に関する協議

幹事会
企画、立案および調整

※協議会、幹事会とも、必要に応じ、オブザーバーが参加

構成

行政

県、北陸本線沿線7市町、県市長会、県町村会

経済界

北陸経済連合会、県商工会議所連合会、県商工会連合会

利用者団体

日本労働組合総連合会福井県連合会、県高等学校PTA連合会、県連合婦人会

交通事業者

えちぜん鉄道、福井鉄道、県バス協会

オブザーバー

JR西日本、JR貨物

検討スケジュール

新幹線認可

経営分離区間決定
(H24.6)

協議会設置

各種調査、検討
(H25.3～)

基本方針策定

経営形態、運行形態
等の方針決定

経営計画(案)策定

運行本数、ダイヤ、運賃、施設、車
両、初期投資、出資等

第3セクター設立

開業

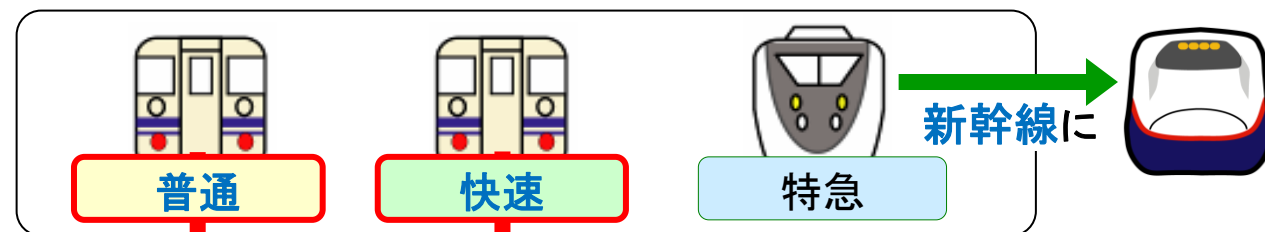
検討項目(経営計画策定)

○経営主体(第3セクターの構成)
○経営方式(上下一体か上下分離か)
○将来需要の予測

○運行計画(ダイヤ編成等)
○施設・車両計画(必要な施設、車両等)
○会社組織・要員(組織体制、要員計画)

○収支の予測、資金計画
○経営安定化のための支援策、利用促進策 等

参考：新幹線開業後の在来線



地域で運営(並行在来線)
現在の特急が優先するダイヤを、生活者優先のダイヤに編成し、利用者の利便性を高める。

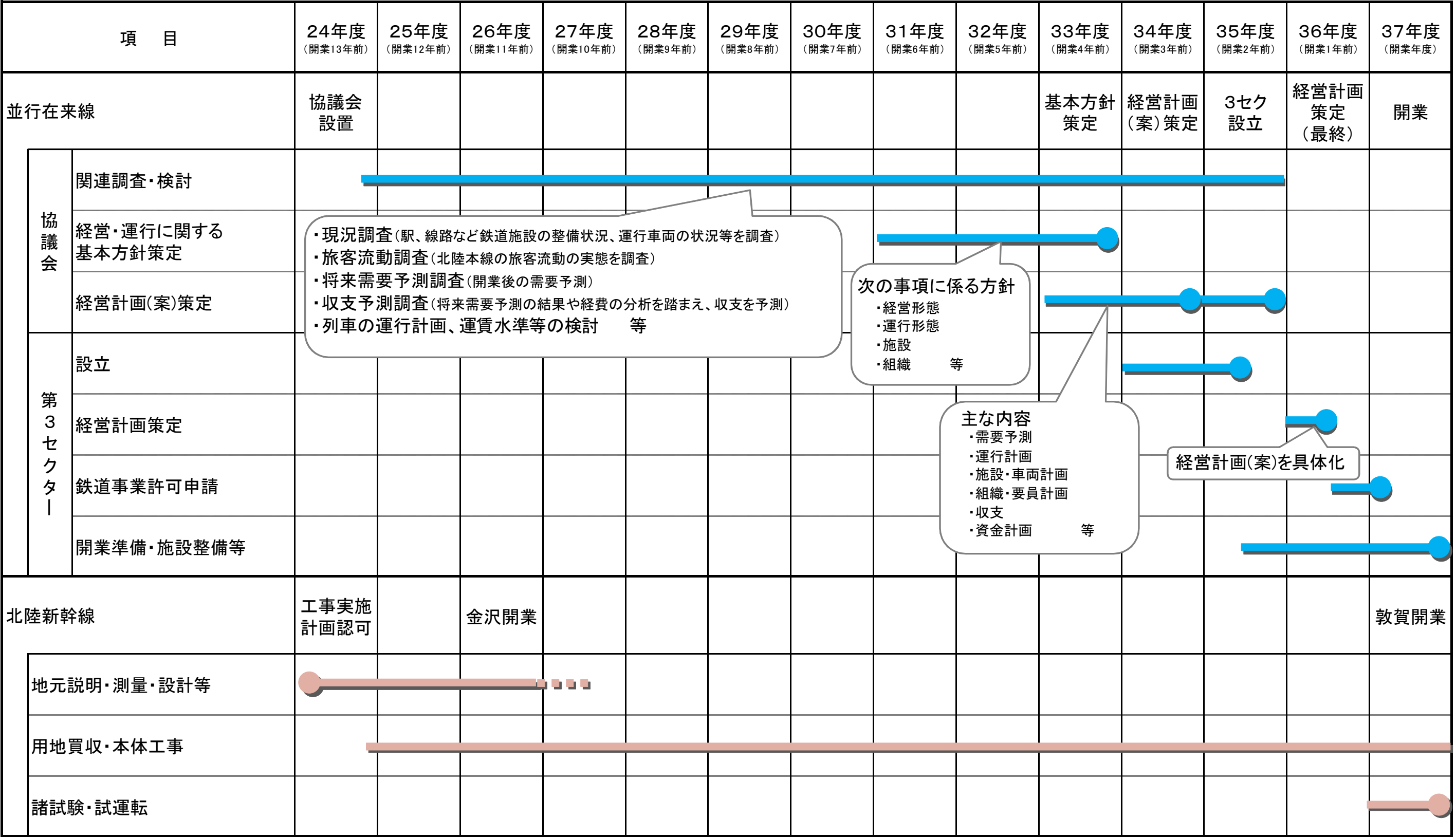
先行事例:しなの鉄道



※千曲駅(新駅として設置)

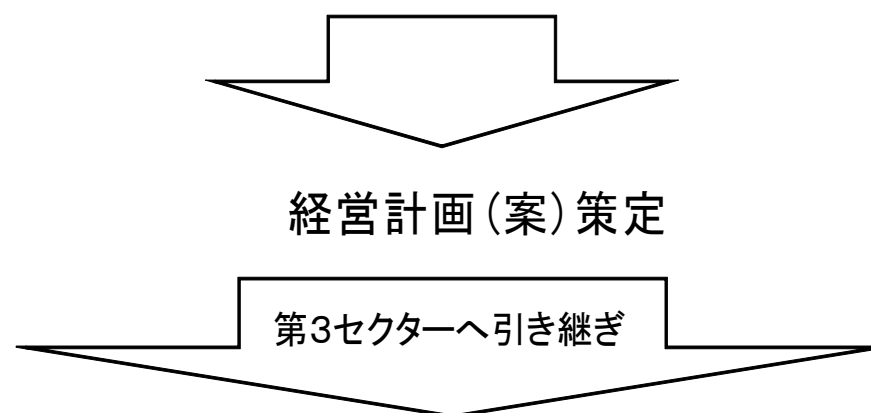
並行在来線開業までのスケジュール

※スケジュールは、現時点の想定



並行在来線対策協議会における協議・検討項目

協議・検討項目	主 な 内 容
経営主体	第3セクターの構成
会社形態	福井県単独会社か石川県との合同会社か
経営方式	上下一体方式か上下分離方式か
需要予測	利用状況、沿線人口の予測、将来需要の予測
運行計画	ダイヤ編成（運行本数、快速運行、相互乗入れ等）、列車編成、ワンマン化 等
施設・車両計画	施設・設備の整備、施設・設備の保守管理、運行管理システム、必要車両数、車両基地、車両検査施設 等
会社組織・要員	組織体制、要員計画
収支予測	収入（運賃収入、乗継割引、線路使用料等）、支出（運行経費、施設維持費等）
資金計画	初期投資（鉄道資産取得費、車両取得費、設備投資費、開業準備費）、出資金（資本金額、出資者、出資割合等） 等
経営安定化対策	経営安定化のための支援策（基金造成、補助等）
利用促進策	企画乗車券、パーク＆ライド、新駅設置、ＩＣカード導入、マイレール意識醸成、利用促進協議会 等



第3セクターにおいて、経営計画を策定し、鉄道事業許可申請等に反映

先行開業している第3セクターの運営状況

しなの鉄道(長野県)

概要

開業 平成9年10月1日
経営形態 経営形態 上下一体
区間 軽井沢～篠ノ井
距離 65km
駅数 19駅
車両 115系
運行本数
旅客 124本/日
貨物 6本/日



旅客本数

開業前 (H9.9) 開業後 (H25.3)
69本/日 ▶ **124**本/日
快速本数 10本
JRと直通 84本

運賃水準(JR比)

普通 1.24倍
通学定期 1.61倍
通勤定期 1.49倍

輸送密度(平成24年度)
約**6,800**人/日

新駅 4駅新設
テクノさかき、屋代高校前
信濃国分寺、千曲

経常収支

開業年度 平成22年度 平成23年度 平成24年度
▲451百万円 ▶ +87百万円 ▶ +100百万円 ▶ **+10**百万円

IGRいわて銀河鉄道(岩手県)

概要

開業 平成14年12月1日
経営形態 上下一体
区間 盛岡～目時
距離 82km
駅数 18駅(目時含む)
車両 IGR7000系
運行本数
旅客 87本/日
貨物 49本/日



旅客本数

開業前 (H14.11) 開業後 (H25.3)
61本/日 ▶ **87**本/日
快速本数 1本
JR、青い森と直通 48本

運賃水準(JR比)

普通 1.58倍
通学定期 1.65倍
通勤定期 2.04倍
⇒**1.82**倍
※H25.4から値下げ

輸送密度(平成24年度)
約**3,000**人/日

新駅 2駅新設
巢子、青山

経常収支

開業年度 平成22年度 平成23年度 平成24年度
▲265百万円 ▶ ▲136百万円 ▶ +312百万円 ▶ **+407**百万円

青い森鉄道(青森県)

概要

開業 平成14年12月1日(八戸)
平成22年12月4日(青森)
経営形態 上下分離
区間 目時～青森
距離 122km
駅数 26駅
車両 701系
運行本数
旅客 96本/日
貨物 62本/日



旅客本数

開業前 (H22.11) 開業後 (H25.3)
※八戸～青森間
45本/日 ▶ **96**本/日
快速本数 19本
JR、IGRと直通 42本

運賃水準(JR比)

普通 1.38倍
通学定期 1.65倍
⇒**1.00**倍
※青森開業時に値下げ
通勤定期 1.65倍

輸送密度(平成24年度)
約**2,200**人/日

新駅
青森市筒井地区に新駅
建設中(H26.3開業予定)

経常収支

開業年度 平成22年度 平成23年度 平成24年度
▲61百万円 ▶ ▲129百万円 ▶ +9百万円 ▶ **+16**百万円

肥薩おれんじ鉄道(熊本県・鹿児島県)

概要

開業 平成16年3月13日
経営形態 上下一体
区間 八代～川内
距離 117km
駅数 28駅
車両 HSOR-100(ディーゼル)
運行本数
旅客 53本/日
貨物 10本/日



旅客本数

開業前 (H16.2) 開業後 (H25.3)
67本/日 ▶ **53**本/日
快速本数(土、休日のみ) 8本
JRと直通 22本

運賃水準(JR比)

普通 1.28倍
通学定期 1.27倍
通勤定期 1.29倍

輸送密度(平成23年度)
約**800**人/日

新駅 1駅新設
たのうら御立岬公園

経常収支

開業年度 平成22年度 平成23年度 平成24年度
▲77百万円 ▶ ▲379百万円 ▶ ▲229百万円 ▶ **▲265**百万円

各社ともH23年度からの**貨物線路使用料増加**※に伴い、**大きく経営改善**

※貨物調整金制度が拡充され、JR貨物から3セクに支払われる貨物線路使用料が増加

例:IGRいわて銀河鉄道

H22年度 1,431百万円
H23年度 2,129百万円

698百万円増

開業準備の進む第3セクター(北陸新幹線沿線)

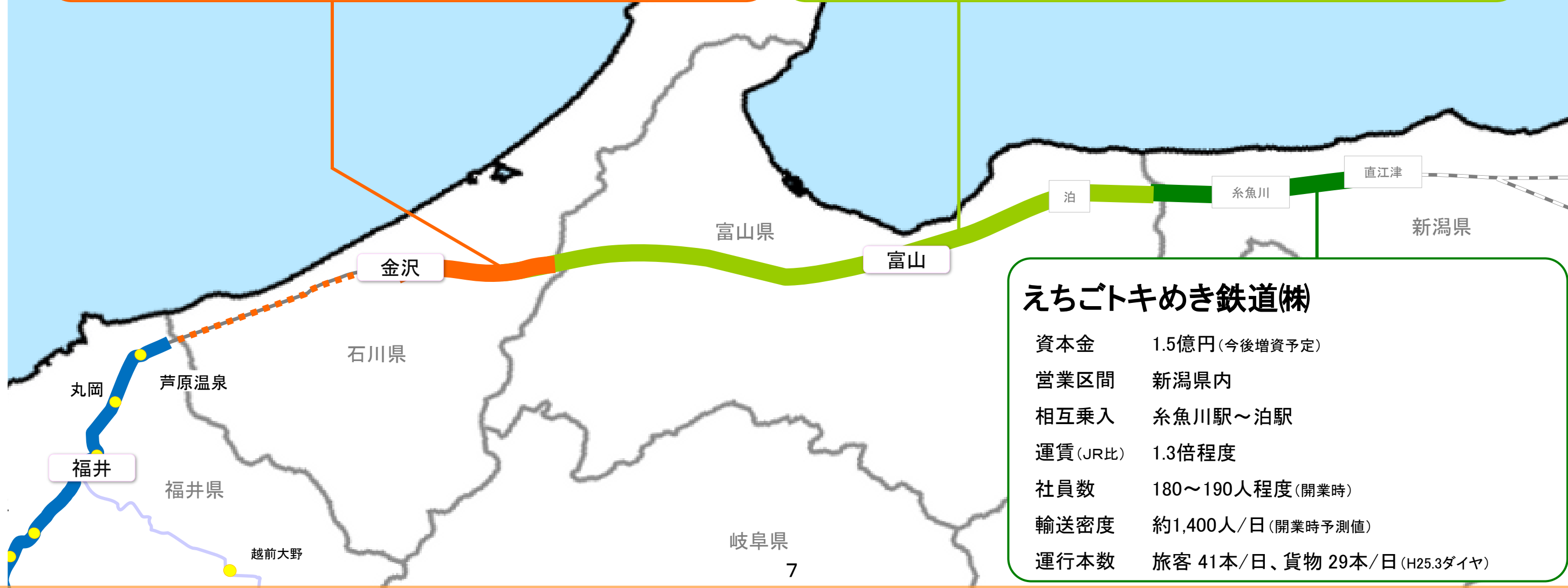
◆経営分離区間（北陸本線）における第3セクター設置状況

IRいしかわ鉄道(株)

資本金	4億5,030万円(今夏、増資予定)
営業区間	石川県内
相互乗入	金沢駅～富山駅
運賃(JR比)	開業1～5年目 普通1.14倍、通勤定期1.14倍、通学定期1.00倍 開業6～11年目 普通1.19倍、通勤定期1.19倍、通学定期1.05倍
社員数	70～80人程度(開業時)
輸送密度	約13,000人/日(開業時予測値)
運行本数	旅客 110本/日、貨物 35本/日(H25.3ダイヤ)

あいの風とやま鉄道(株)

資本金	15億円(今夏、増資予定)
営業区間	富山県内
相互乗入	金沢駅～富山駅、泊駅～糸魚川駅
運賃(JR比)	開業1～5年目 普通1.12倍、通勤定期1.12倍、通学定期1.03倍 開業6～11年目 普通1.19倍、通勤定期1.19倍、通学定期1.05倍
社員数	約320人程度(開業時)
輸送密度	約7,300人/日(開業時予測値)
運行本数	旅客 113本/日、貨物 42本/日(H25.3ダイヤ)



えちごトキめき鉄道(株)

資本金	1.5億円(今後増資予定)
営業区間	新潟県内
相互乗入	糸魚川駅～泊駅
運賃(JR比)	1.3倍程度
社員数	180～190人程度(開業時)
輸送密度	約1,400人/日(開業時予測値)
運行本数	旅客 41本/日、貨物 29本/日(H25.3ダイヤ)