

交通事業者からの報告

(報告順)

- | | |
|------------------------|---------|
| 1.北陸鉄道株式会社 | 【資料2-1】 |
| 2.一般社団法人 石川県タクシー協会 | 【資料2-2】 |
| 3.西日本旅客鉄道株式会社 金沢支社 | 【資料なし】 |
| 4. IRいしかわ鉄道株式会社 | 【資料なし】 |
| 5.西日本ジェイアールバス株式会社 北陸支店 | 【資料なし】 |

石川中央都市圏における 北陸鉄道グループの地域公共交通について

令和4年5月26日(木)
北陸鉄道株式会社

<目次>

- 1 総論
- 2 バス事業について
- 3 鉄道事業について
- 4 バスと鉄道の共存について
- 5 まとめ

(資料編)

- 1 会社概要
- 2 全体収支
- 3 鉄道事業

地域の発展に貢献し、人々の生活を豊かにする

より多くのお客さまに等しく高質なサービスが提供できるよう、地域便益の維持確保を心掛けます。



CO2削減や渋滞緩和、過度に自家用車に頼らないまちづくりに貢献します。

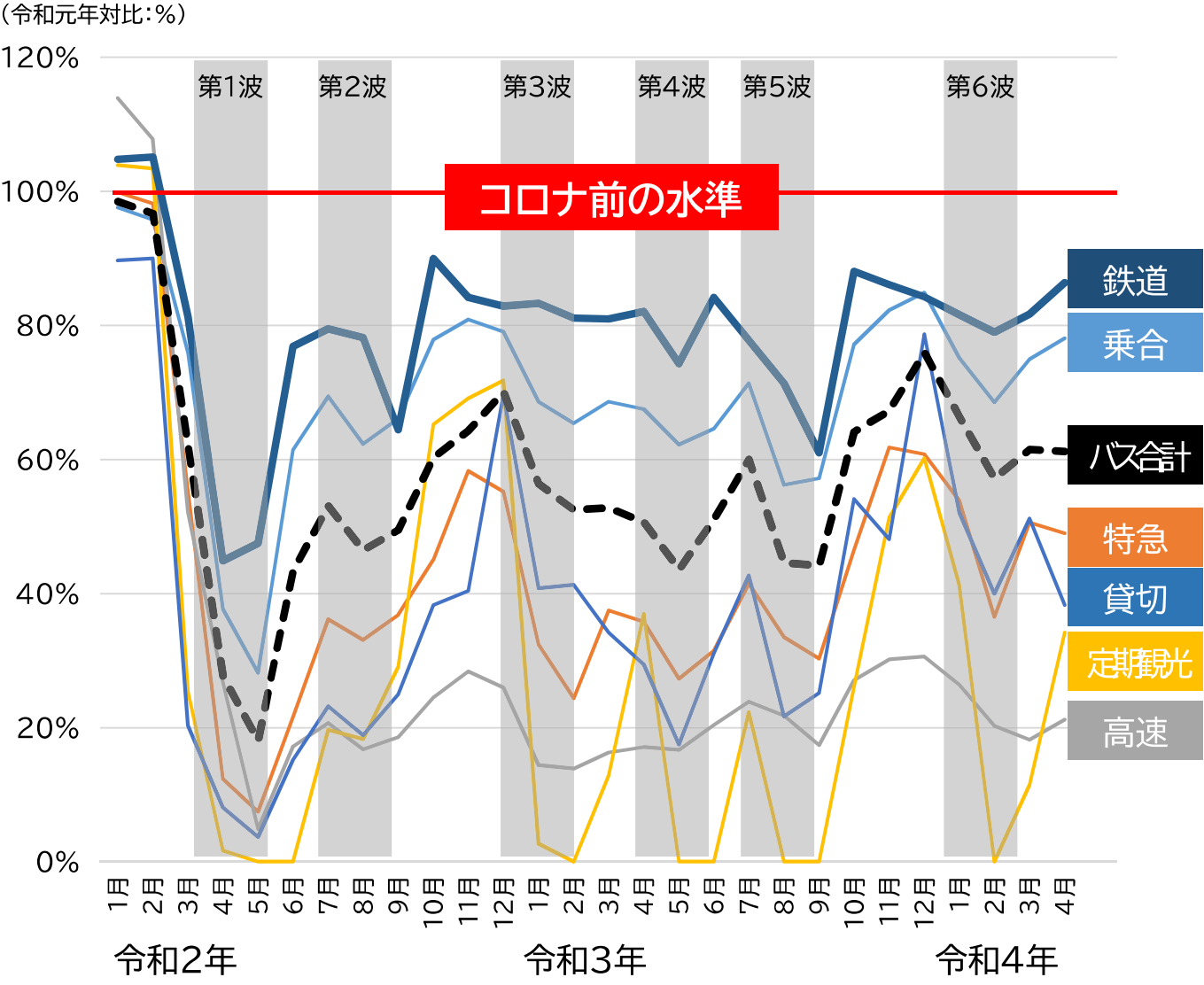


観光を目的とした移動サービスを提供することで、伝統文化産業発展による地域振興に貢献します。



1 総論 ～コロナ禍における回復状況～

〔運輸業 旅客収入の推移(令和元年対比)〕 ※北鉄G



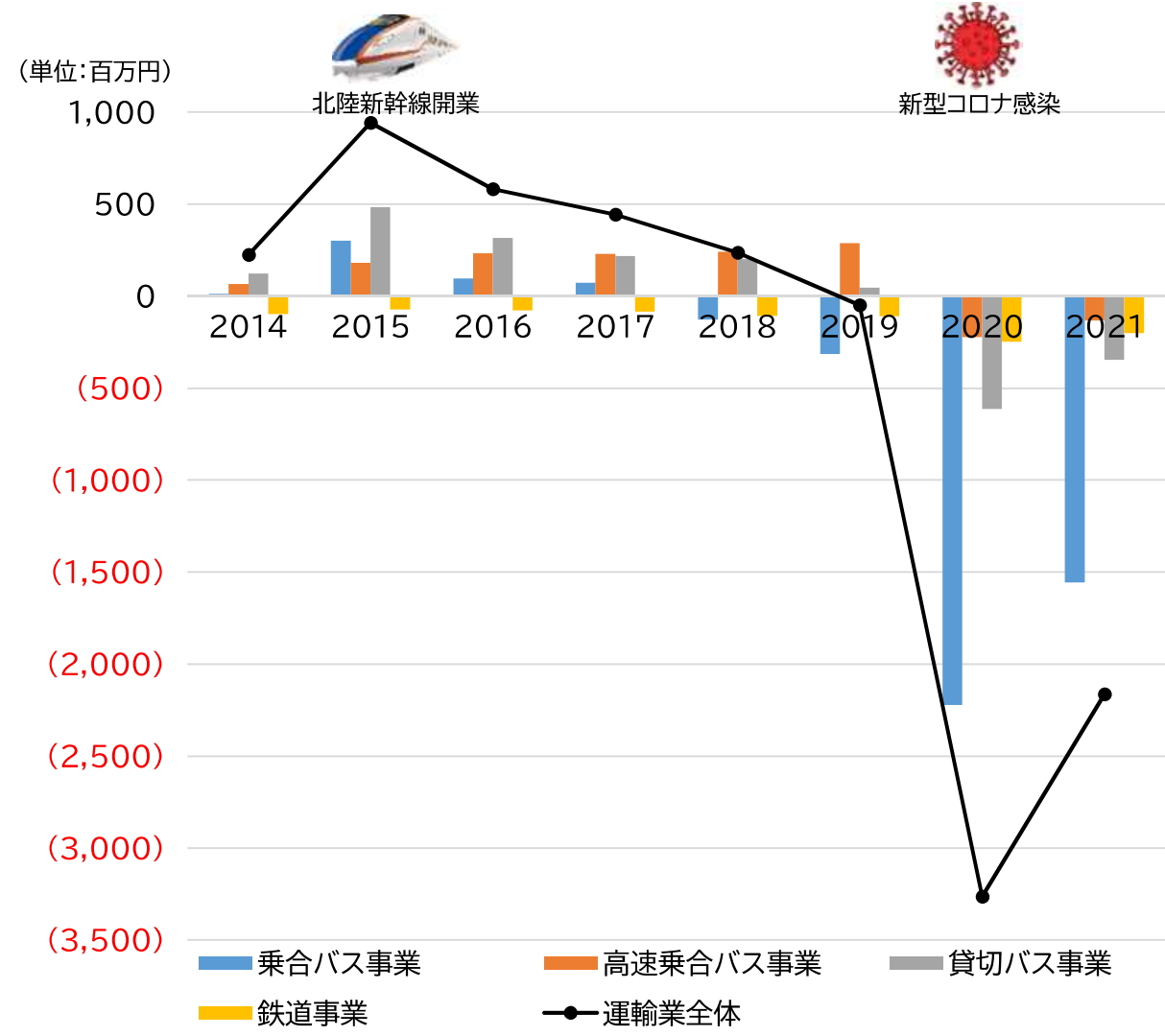
コロナ感染拡大の影響が2年以上続いており、緊急事態宣言の発出やまん延防止等重点措置の適用などにより、断続的に人流が抑制されました。

この結果、令和3年度連結決算では約10億円の最終損失(同2年度は約20億円の最終損失)を計上することとなりました。

- 各事業とも、コロナ前の水準まで回復することなく、令和4年4月時点の回復率は、鉄道が86%、バス合計が61%でありました。
- バス合計の内訳は、乗合バスが78%、特急バスが49%、貸切バスが38%、定期観光バスが34%、高速バスが21%と低迷が続いています。

1 総論 ~ビジネスモデルの崩壊~

[運輸業 事業別収支の推移] ※北鉄G



高収益事業(高速バスや貸切バス)で乗合バス及び鉄道を支える**ビジネスモデルが崩壊**しました。
自助努力では、生活路線を支える収益が確保できない状況です。

➢乗合バス事業
 他の地方都市同様、マイカーの普及や少子高齢化等により、コロナ前から低収益事業で、2018(平成30)年度から赤字です。

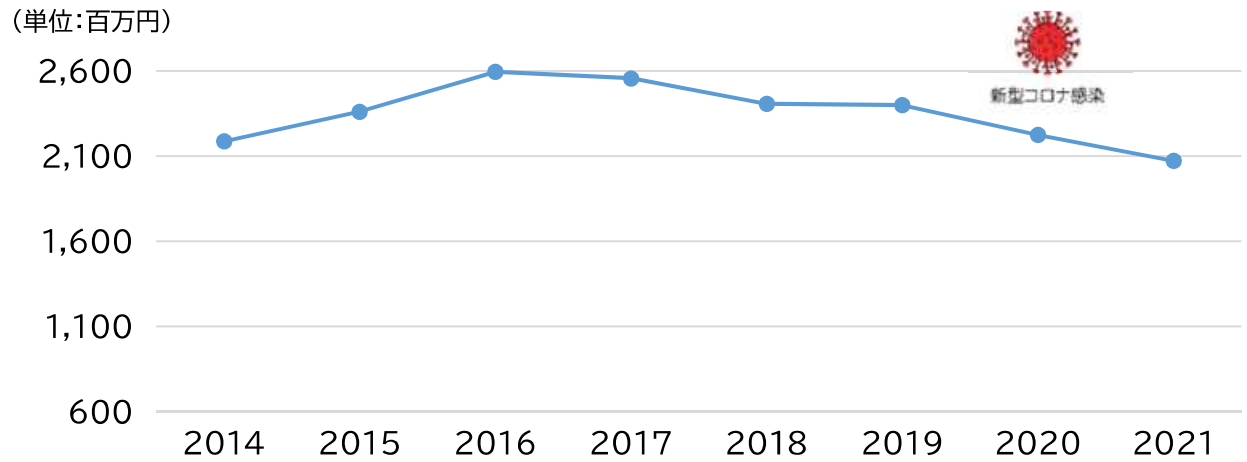
➢高速乗合バス事業
 移動制限で利用者数が減少したほか、インバウンド需要に支えられた主力の「高山線」の利用者数が激減し回復が見込めません。

➢貸切バス事業
 修学旅行需要などが見られるものの、マイクロツーリズムの普及による客単価減少が進んでいるほか、団体旅行の回復も見込めず低迷した状況が続いています。

➢鉄道事業
 コロナ前から赤字が常態化。感染拡大による利用者減で赤字幅がさらに拡大しました。

1 総論 ～経費の推移～

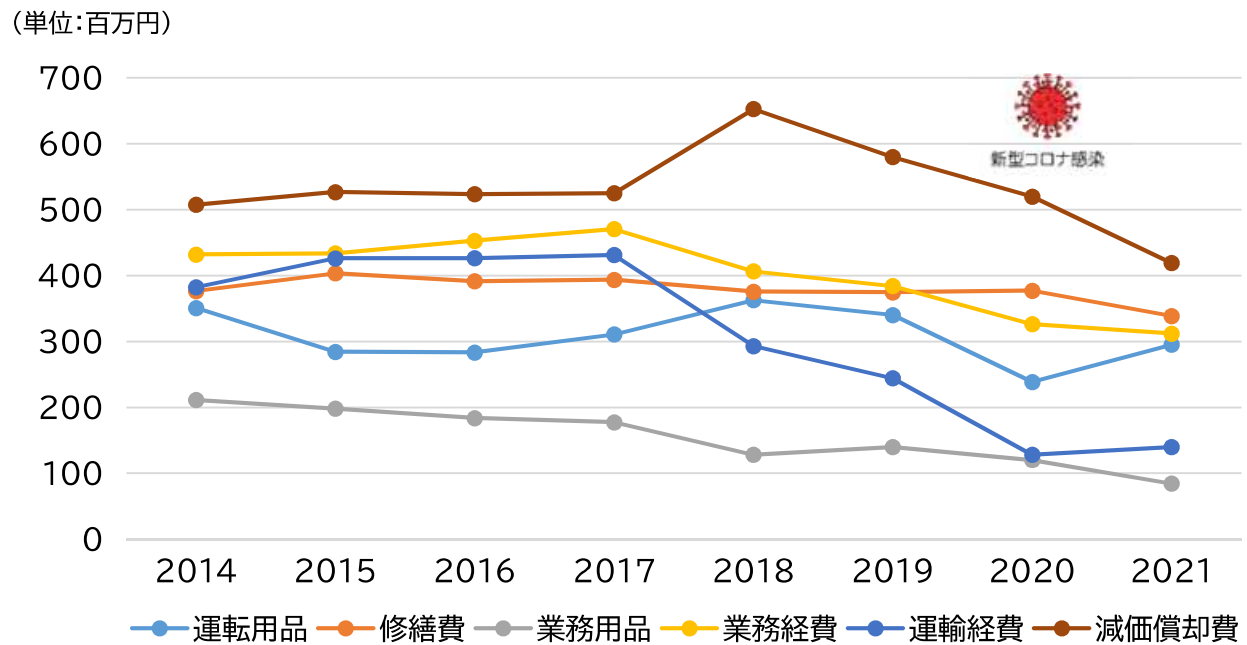
[人件費の推移] ※北鉄単



2021(令和3)年度の営業費(単体)は、コロナ前の2018(平成30)年度に比ベ**79%**で、**約10億円減少**しました。

➤人件費
賞与カット、ベアゼロ、役員報酬カット、退職金カットなど、**緊急措置的な人件費カット**を継続中です。

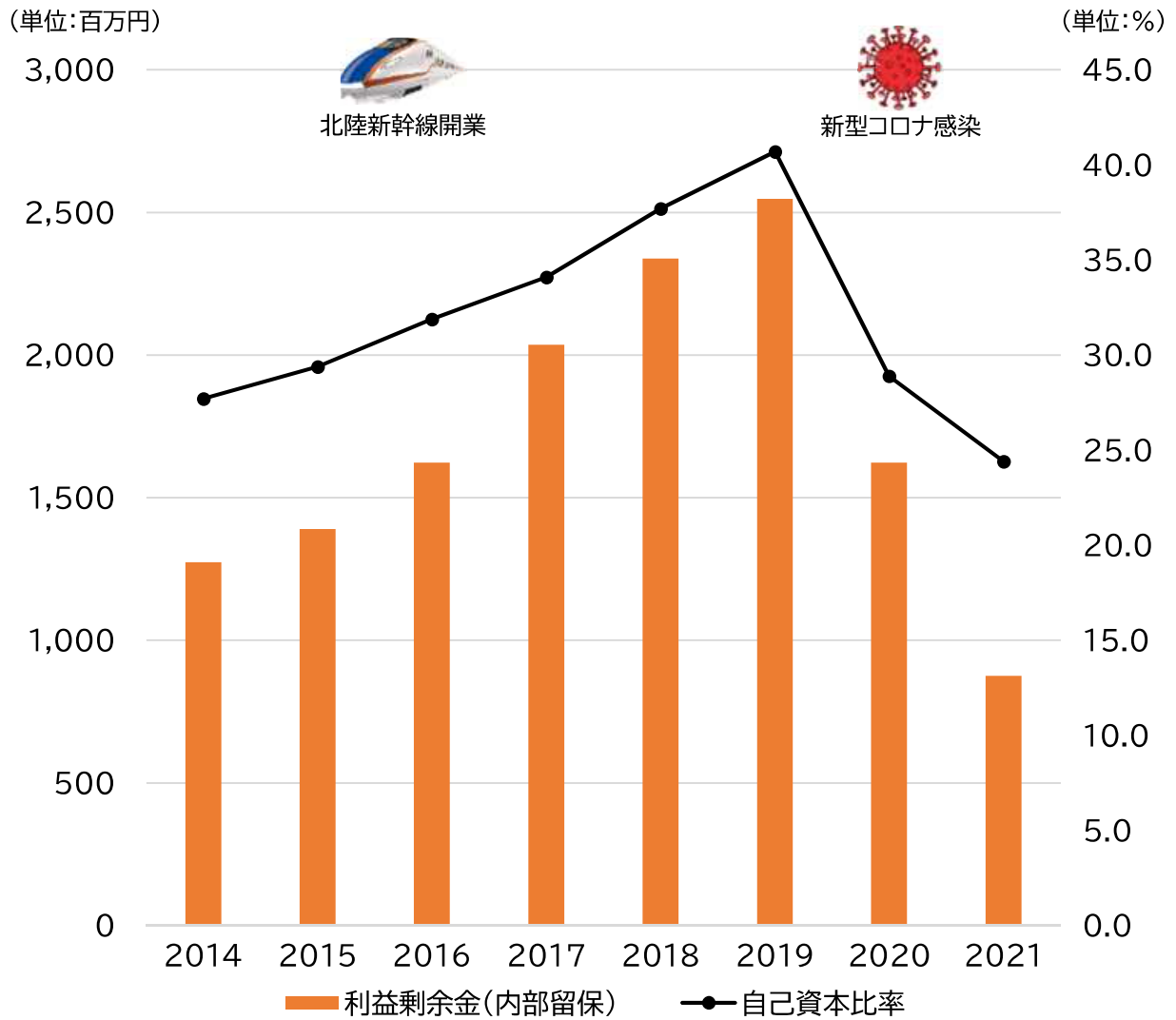
[その他経費の推移] ※北鉄単



- 減価償却費
これまでサービス向上の一環として、バス部門において新車を積極的に導入してきましたが、コロナ禍は**バス車両更新を停止**しています。
- 修繕費
車両更新停止に伴う車歴増により故障率の上昇が危惧されます。
- 運転用品
コロナ禍で走行キロが減少したにもかかわらず、**原油価格高騰により上昇傾向**にあります。
- 運輸経費
2021(令和3)年度は、運賃収入増に伴う乗車券販売手数料等の増加により増加に転じました。
- 業務用品
備用品費等の節約により削減に努めています。

1 総論 ～経営の安定度～

[利益剰余金及び自己資本比率の推移] ※北鉄単



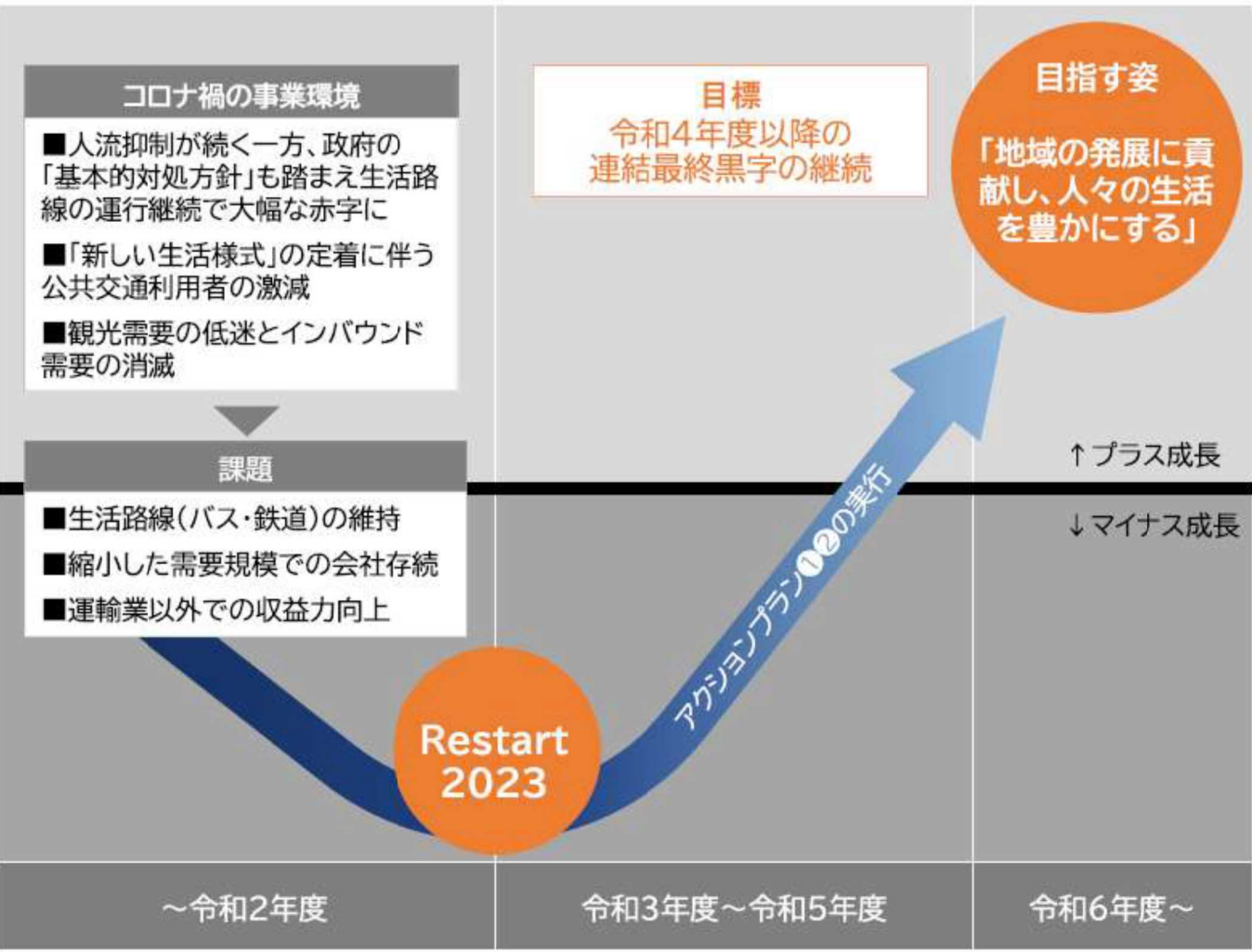
利益剰余金及び自己資本比率は、コロナ感染拡大により、新幹線開業以前の状況に逆戻りし、更に下降傾向にあります。
この状況が続くと、**債務超過**に陥ることが危惧され、会社自体の存続が危ぶまれる状況です。

➤利益剰余金
いわゆる「内部留保」は、コロナ前(2019年度)の25億円から8億円近くまで**急減**しており、健全性が毀損されつつある状況にあります。

➤自己資本比率
自己資本比率は高い程、経営安定度が高いとされますが、2021(令和3)年度は、25%を切ることとなりました。

1 総論 ~コロナ克服戦略~

[北鉄グループコロナ克服戦略]



「コロナ克服戦略」では、安全輸送完遂と接遇向上を基本とし、経費削減だけでなく、さまざまな**サービス向上策に取り組む**こととしています。

- 計画項目(運輸業抜粋)
 - 安全輸送の遂行と接遇サービスの向上
 - 需要動向に即したバスダイヤの設定
イオンモール白山や野々市エリア各所までの新規路線の開拓
 - MaaSの推進を通じたバス・鉄道の利用促進
金沢MaaSへの積極的な参画
 - 新たな乗車システムの構築
 - ・城下町まち金沢周遊バスの**全国共通交通系ICカード対応**の検討
 - ・バスや鉄道の**デジタルチケット**の開発



←金沢市内一日フリー乗車券のデジタルチケット



←鉄道フリー乗車券類のデジタルチケット

2 バス事業について ~バス路線のありかた~

[金沢市内中心部へのダイレクトネットワーク]



今後も、金沢市内中心部と郊外の**直通運転**を基本としますが、事業環境の変化にあわせ路線再編も視野に入れていきます。

➤金沢市内中心部への移動マインドの向上
郊外各所から金沢市内中心部まで、**一日約1,000本**の路線バスが直通運転されています。

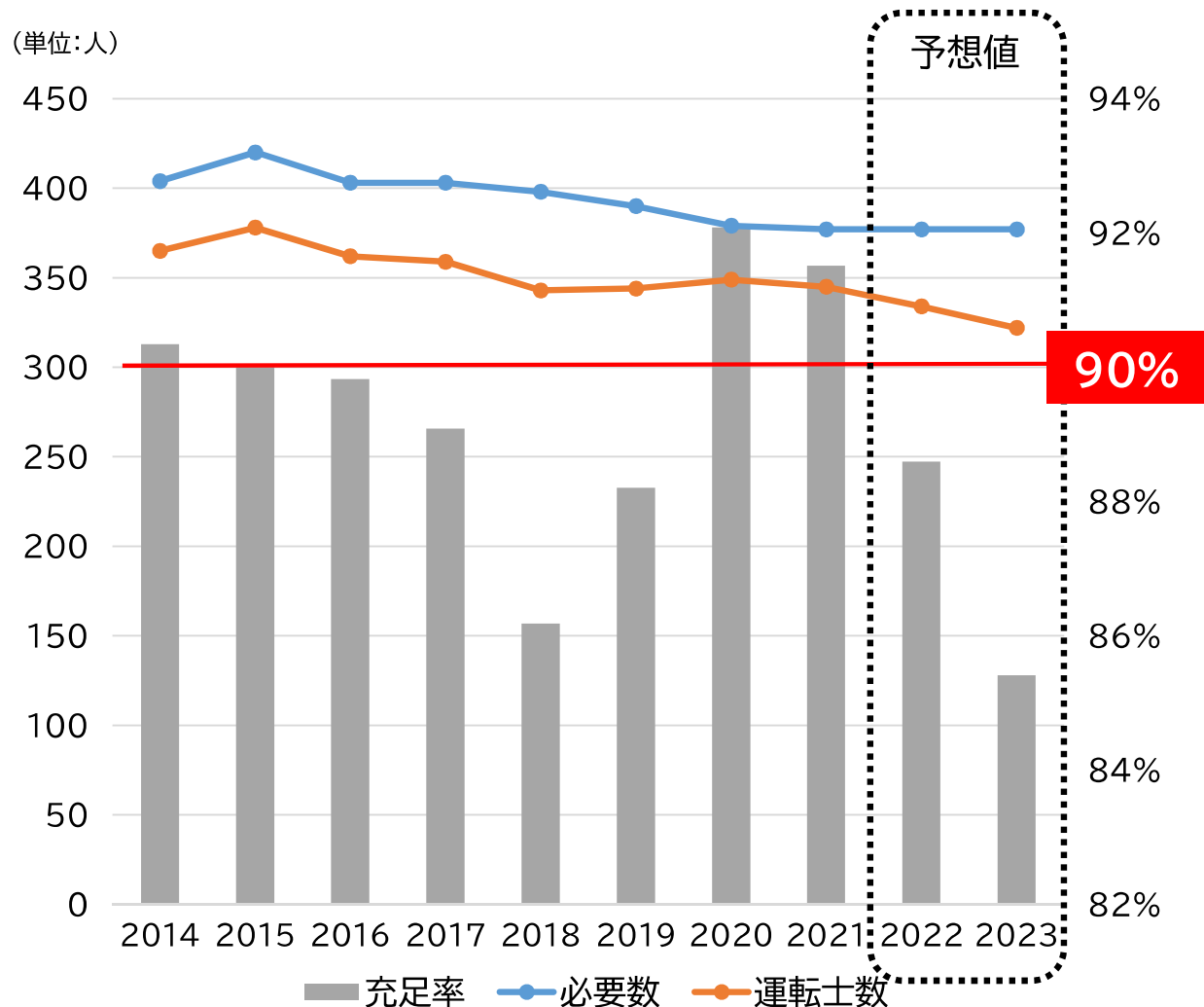
➤まちなか回遊性の向上
例えば、「南町・尾山神社」バス停では、香林坊方面の1時間あたりの運行本数は朝ラッシュ時間帯は**67本(7時台)**で、昼間時間帯でも**35本(13時台)**です。
わずかな待ち時間でバスが来るため、ビジネスやお買物、観光等で便利にご利用いただけます。

13時	00、02、02、03、04、07 11、15、15、17 20、21、22、24、25、26、27、27 32、33、34、35、37 41、42、42、44、47、48、49 54、55、56、57、57
-----	---

←「南町・尾山神社」バス停の13時のダイヤ(香林坊方面)

2 バス事業について ～運転士不足の状況～

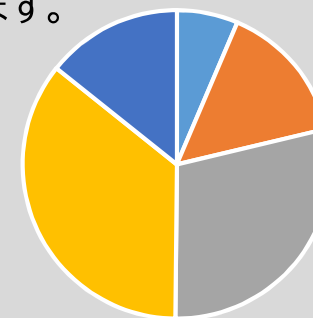
[運転士数の状況(金沢地区生活バス路線)]



運転士不足はコロナ禍で緩和しましたが、一時的に貸切バス運転士を乗合バス運転士に充当したことによるもので、**中長期的には不足傾向で、かつ高齢化が進んでいます。**

➤ 充足率
90%を下回ると、**要員繰りに支障**が出ます。

➤ 年齢構成(2021年度末)
40～60歳代が8割近くを占め、**運転士の高齢化**が進んでいます。

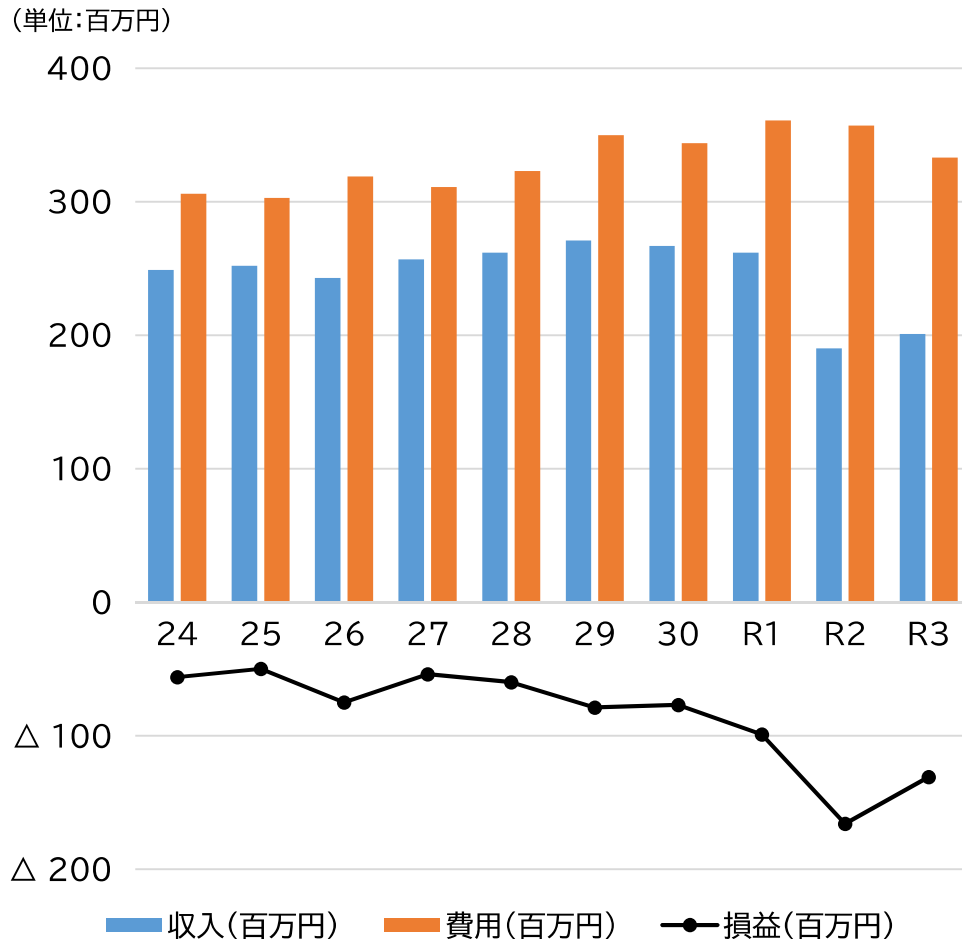


■ 20代 ■ 30代 ■ 40代 ■ 50代 ■ 60代

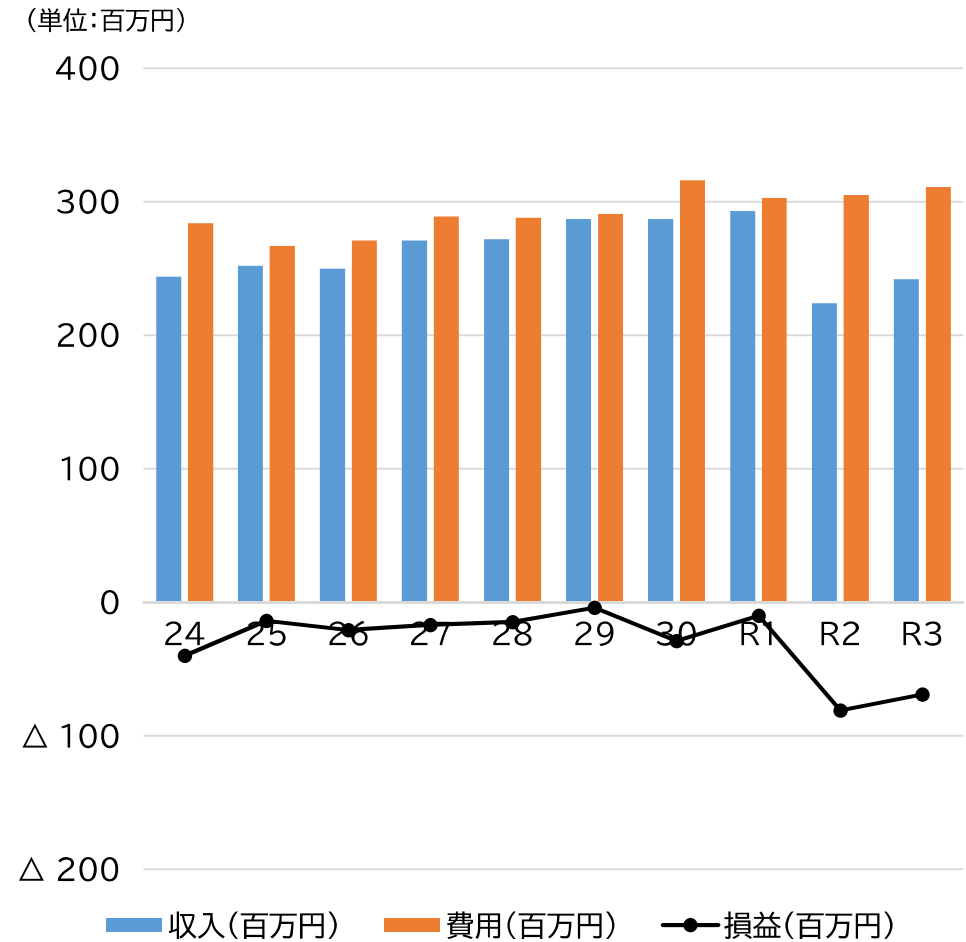
※石川県内大型二種免許保有者数は、60・70歳代の保有割合が65.6%で高齢化が顕著となっています。

3 鉄道事業について ~線別収支~

[石川線の営業収支]

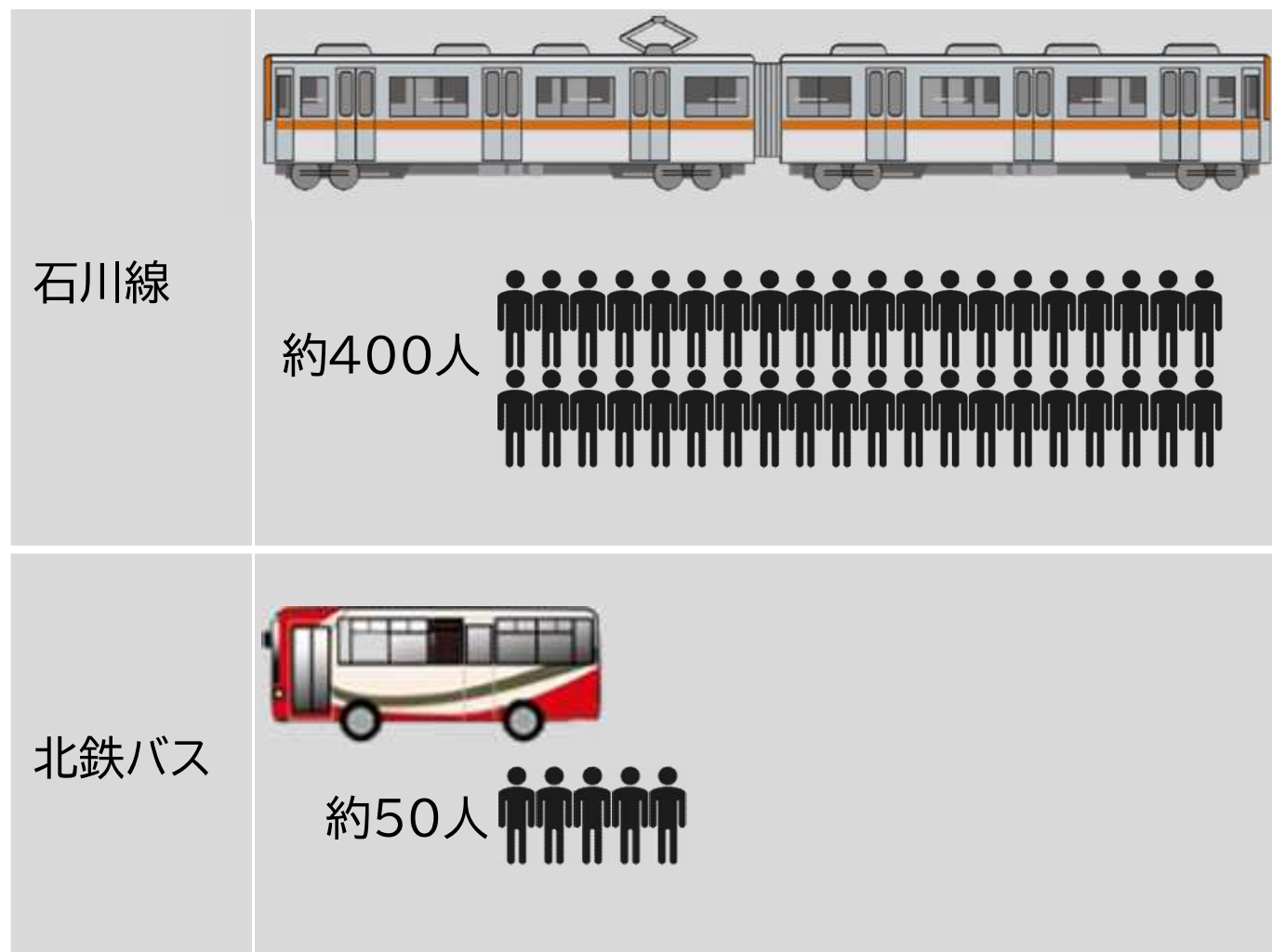


[浅野川線の営業収支]



3 鉄道事業について ～鉄道の特徴～

[乗車人数の比較 ※満員をイメージした場合の乗車人数]



鉄道は**大量輸送交通機関**です。満員をイメージした場合、石川線はバスの8倍程度の輸送力があります。マイカーを持たない学生の皆様など、一度に多くにお客様がご利用いただくことができます。

このほか鉄道の特徴は…

- 定時性及び速達性が高く、環境負荷の低い交通機関です。
- 道路交通が麻痺するような降雪時にも安定した運行が可能です。



※令和3年1月の降雪時は、1本あたり400人近いご乗車がありました。

3 鉄道事業について ~鉄道沿線教育施設~



石川線・浅野川線ともに沿線に学校が多数点在し、通学時間帯は**バス輸送による代替が不可能**な状況にあります。

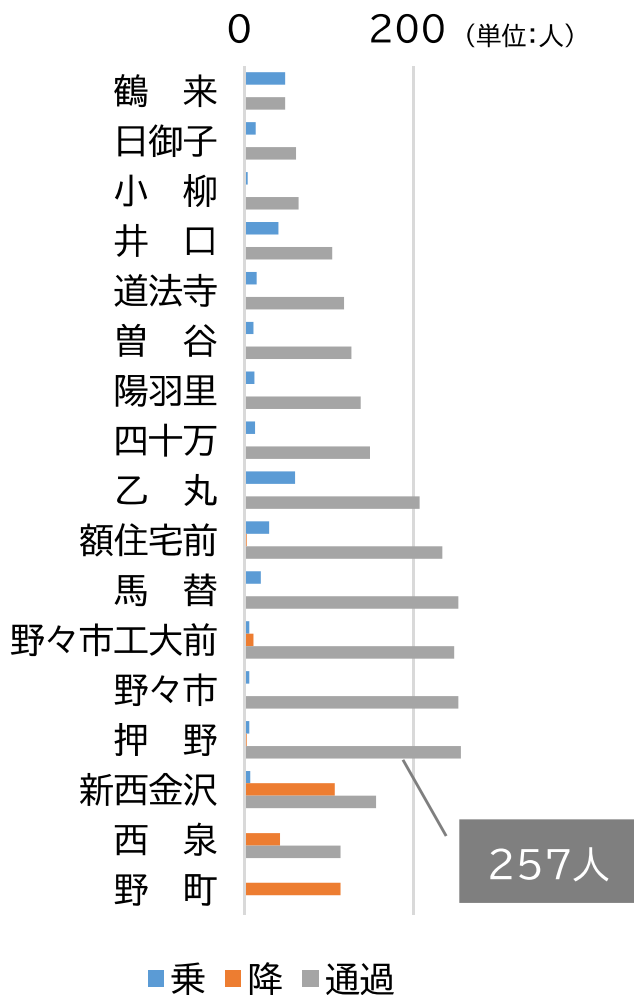


朝の新西金沢駅の様子

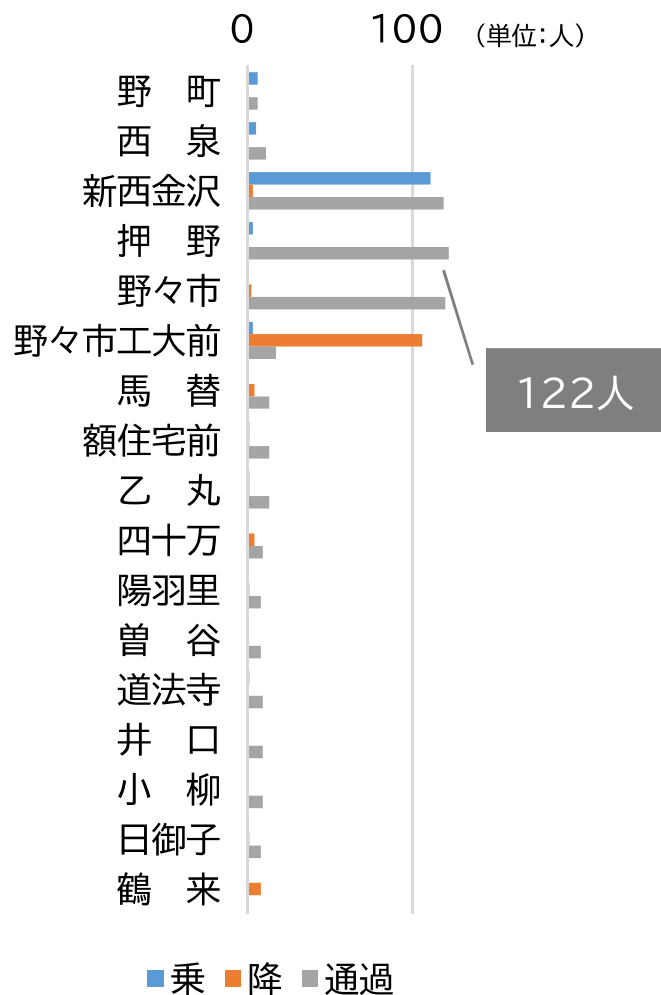
3 鉄道事業について ~石川線のご利用状況~

[石川線乗降量調査] ※調査日:令和4年5月13日(金)

●上り(鶴来→野町)
最混雑列車:鶴来7:20発普通野町行き



●下り(野町→鶴来)
最混雑列車:野町8:02発普通鶴来行き



最混雑列車(鶴来駅7:20発野町駅行き)では、バス5台分にあたる最大257人のお客様が乗車しています。

もし、バス輸送になると・・・

- 前後の列車を含めた朝のラッシュ時間帯は11台のバスが必要となります。
- バス運転士も11人必要となり、バス運転士不足が懸念されるなか、要員面から運行の持続性が危ぶまれます。
- 複数台のバスが同時に一般公道を走行すると、道路混雑の悪化が危惧されます。
- 道路混雑の悪化により、定時性も著しく損なわれます。
- 施設的にスピーディーな乗降が可能な鉄道に比べ、バスの降車口は一カ所しかなく、乗り降りにおいてお客様にご不便を強いることとなります。

3 鉄道事業について ~維持コスト~

電路設備

走行に必要な電気を供給するための設備で、架線や電柱のほか、変電施設等を所有管理しています。
これら施設の維持管理に年間約4,000万円(5年間平均)の費用が発生しています。

車両設備

車両は、毎日の点検に加え、7日以内の「列車検査」のほか、3カ月以内の「月検査」および4年以内の「重要部検査」、8年ごとの「全般検査」が法定されるなど、**頻繁な検査により安全性が確保**されています。
これら車両維持に年間約9,500万円(5年間平均)の費用が発生しています。
なお、老朽化の進む石川線車両は更新時期が近づいており、令和5年度中に方針を決定する必要があります。

線路設備

日常点検に加え定期的なメンテナンスが必要で、年間約5,700万円(5年間平均)の維持費が発生しています。

※上記メンテナンスにかかる費用は、自治体からご支援いただく安全投資と異なり、**自社負担として発生しているものです。**

4 バスと鉄道の共存について ~浅野川線~

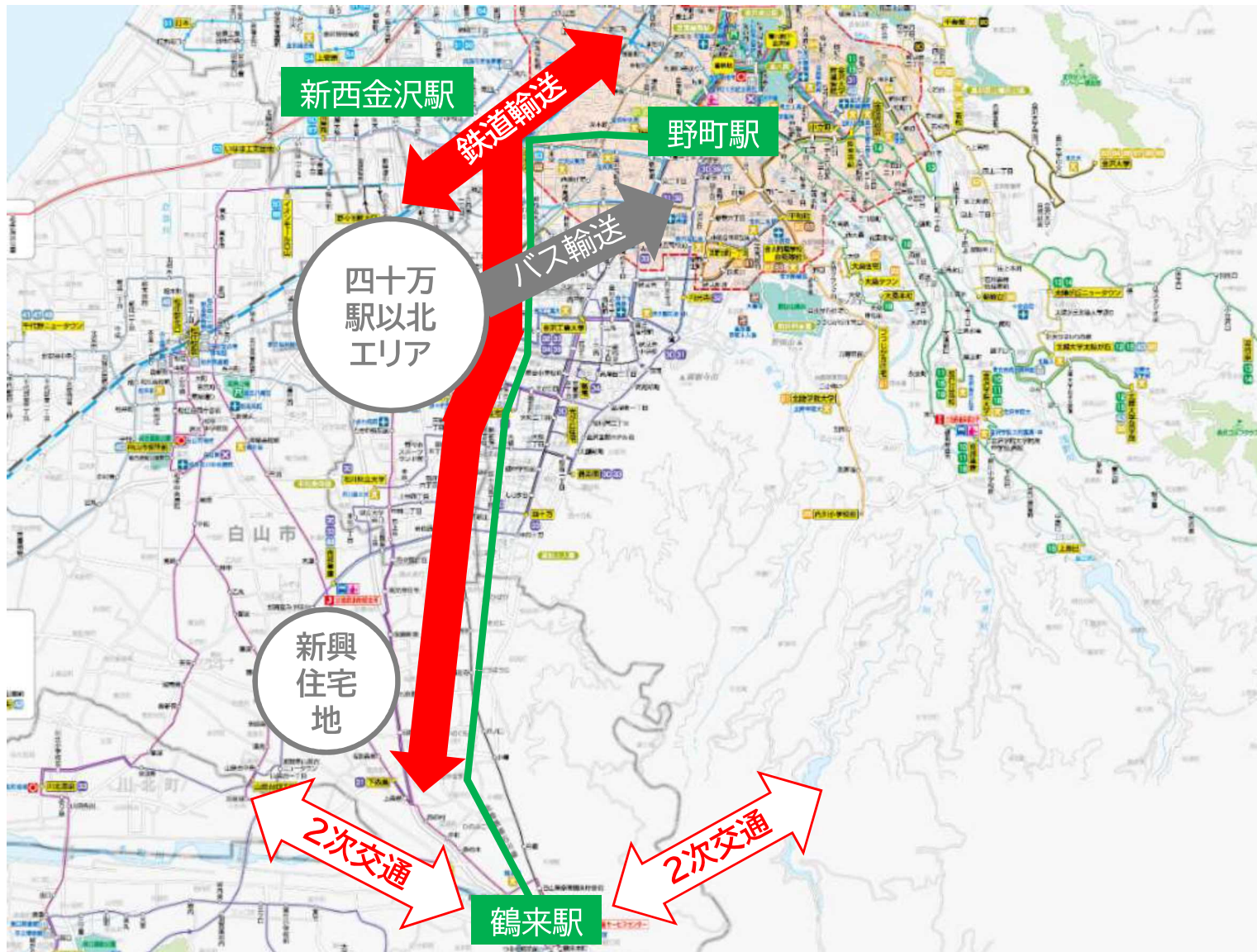


➢バス路線との競合がなく、**内灘駅**を結節点とするバスによる**フィーダー輸送**や**パーク&ライド**による利用促進が期待できます。内灘駅の駅勢圏および同駅以北能登方面から金沢駅方面への移動需要を浅野川線に取り込む施策を検討していきます。



大型バスが発着できる内灘駅ロータリー

4 バスと鉄道の共存について ~石川線~



- 四十万駅以北エリアと金沢市内中心部(香林坊等)間の輸送はバスが担います。
- 石川線は、西金沢駅経由金沢駅方面への輸送に優位性があります。
- 井口駅・道法寺駅エリアの新興住宅地や各駅勢圏をはじめ、白山麓エリアからの**移動需要の鉄道転換**が潜在需要として期待できます。
- 白山エリアは、今後も豊かな**観光資源のPR**を通じて鉄道利用促進に努めていきます。
- この先、**運行頻度の向上や、バス路線との連携**を検討していきます。



5 まとめ

■全力で地域公共交通の維持存続に努めますが、皆さまのご支援が必要です

- 地域公共交通はより多くの人に移動サービスを提供するインフラであり、将来的な高齢化社会を見据えても、今後ますますその重要度が高まるものと考えます。また、まちの活性化やまちづくりといった観点からも重要な役割を担っています。
- 当社は、利潤のみを追求せず「地域の発展に貢献し、人々の生活を豊かにする」ことを目指していますが、高収益事業で生活路線を支えるビジネスモデルが崩壊し、生活路線を支える持続的なスキームが構築できない状況に陥っています。
- アフターコロナにおいても、リモートワークなど新しい生活様式の定着等により、人流回復は見込めないと考えます。
- コロナ前に比べ約10億円の営業費を削減するなど経費削減に努めていますが、固定費(人件費や設備費)が大部分を占めており経費削減にも限界があります。
- 経費削減だけでなく、キャッシュレス化の推進など、利用促進を伴ったサービス向上に努めてまいります。

■鉄道線は上下分離による持続的運行により地域に貢献してまいりたい

- 鉄道は地域にとって機能的に必要不可欠であるほか、地域と地域を結ぶ交通機関として地図に表記され、子供たちに学びの機会を提供する社会インフラでもあり、長きにわたり地域の皆さまから親しまれていることも存在意義の一つと考えます。
- 現在のご利用状況や担い手不足の状況を考えると、バスによる代替が不可能な利用者数です。
- 公費で整備された一般公道を走行するバスと異なり、鉄道はすべての施設を事業者が保有管理し、収入の多寡にかかわらず維持管理に毎年多額の費用が発生しますが、この先、他事業から安定した内部補助も見込めず自助努力での維持が不可能であります。
- 安全運行に関わる設備面の安定的な維持管理を「公」にお願いし、「当社」が運行頻度の向上を伴ったダイヤ改善やキャッシュレス化の推進など地域の皆さまへのサービス向上に専念できる上下分離方式が最も持続性があると考えます。
- 鉄道の持続的な運行には、バス路線再編を伴ったバスとの連携も必要であり、当協議会のお力添えをいただきながら地域公共交通の最適化に貢献できるよう取り組んでいきます。

資料編

1 会社概要

[会社概要]

創業

昭和18年10月13日

本社所在地

〒920-8508 石川県金沢市割出町556番地
TEL(076)237-8111

代表取締役社長

宮岸 武司(みやぎし たけし)

従業員数

318名 グループ計 1,000名(令和4年3月末現在)

事業内容

- ・乗合バス事業(石川県下全域、高速バス)
- ・貸切バス事業(事業区域:石川県)
- ・鉄道事業
(浅野川線:北鉄金沢駅~内灘駅 6.8km)
(石川線:野町駅~鶴来駅13.8km)
- ・旅行業
- ・不動産事業

関連会社・施設

会社名

事業内容

北鉄金沢バス(株)

<北鉄バスグループ>
乗合バス・貸切バス
航空搭乗券/
各種乗車券販売・クーポン券/
海外・国内・会員募集旅行
各種商品(玩具等)の企画・販売/
通信販売業

北鉄奥能登バス(株)

<北鉄バスグループ>
乗合バス・貸切バス・旅行業

北鉄能登バス(株)

<北鉄バスグループ>
乗合バス・貸切バス・旅行業

北鉄加賀バス(株)

<北鉄バスグループ>
乗合バス・貸切バス

北鉄白山バス(株)

<北鉄バスグループ>
乗合バス・貸切バス

北鉄自動車学校
(北陸自動車興業(株))

普通1種・自動二輪・大型特殊・大型2種など

北陸電設(株)

電化製品販売/電気工事

北陸ビルサービス(株)

ビル清掃・管理/
各種石油製品/各種自動車用品販売

(株)北鉄航空

ANA金沢地区総代理店/
広告・宣伝/
各種保険販売

北陸道路施設(株)

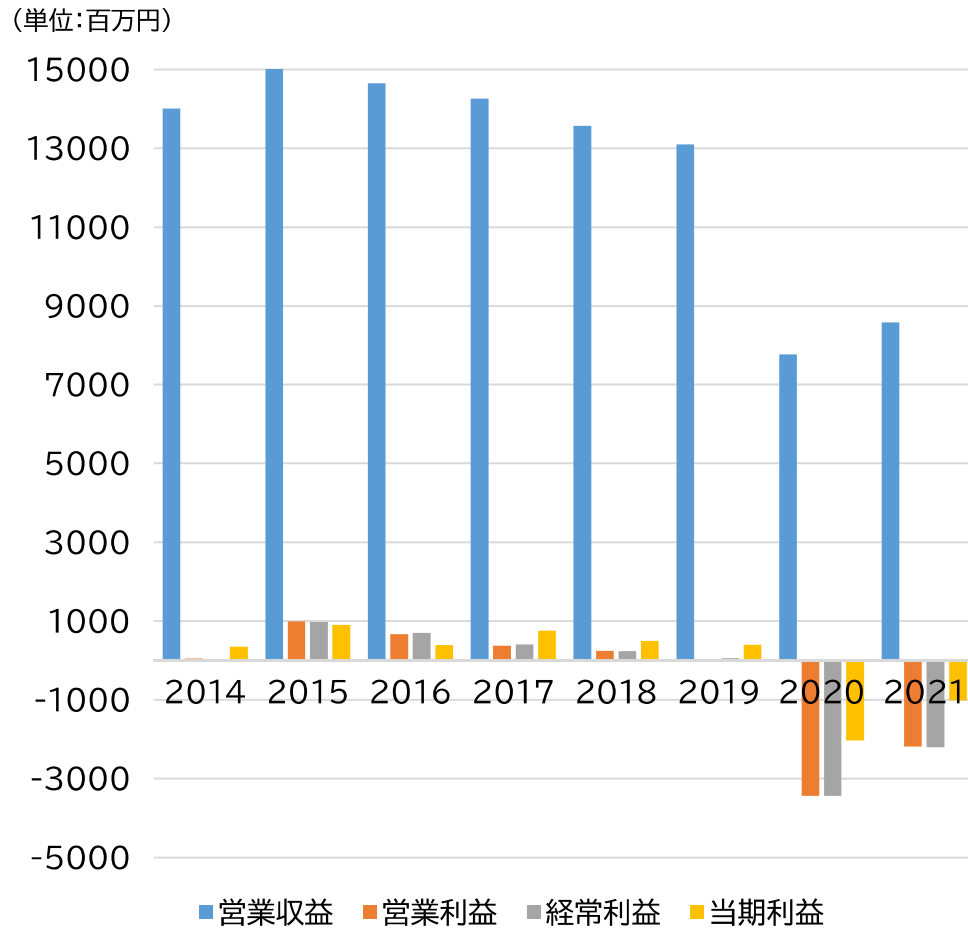
舗装・造園・土木工事

(株)ホクリコム

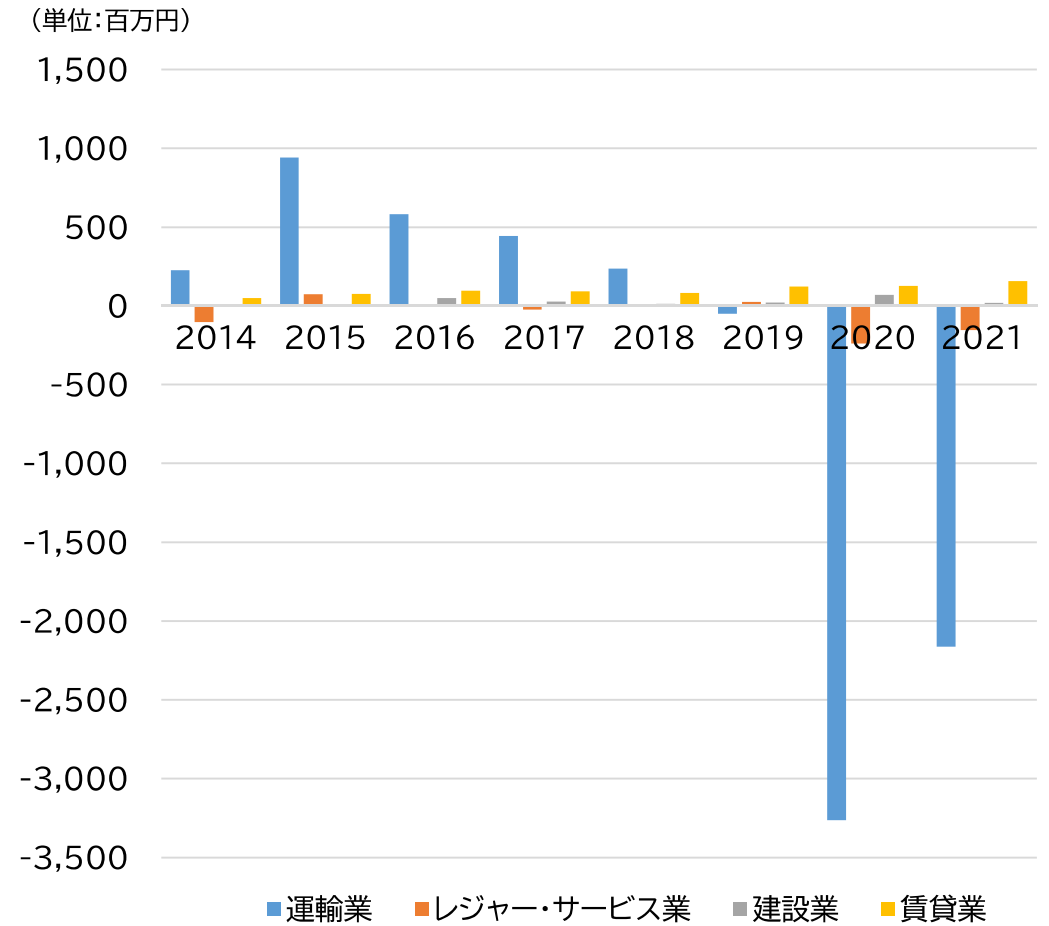
ソフト開発/ソリューション・製品の販売

2 全体収支

[連結業績の推移]



[セグメント別収支の推移]

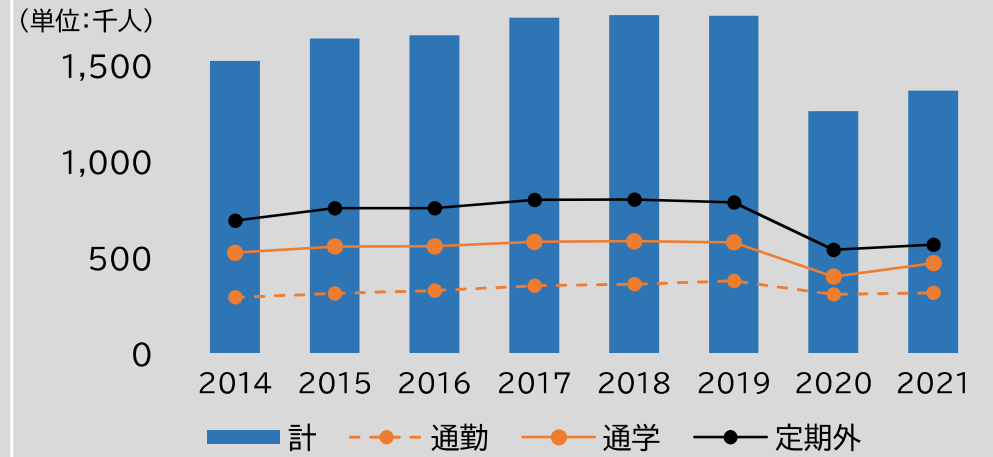
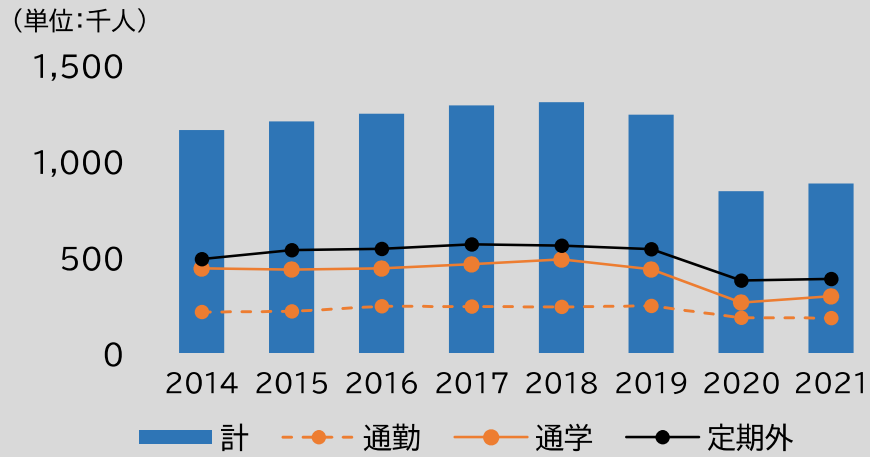


3 鉄道事業

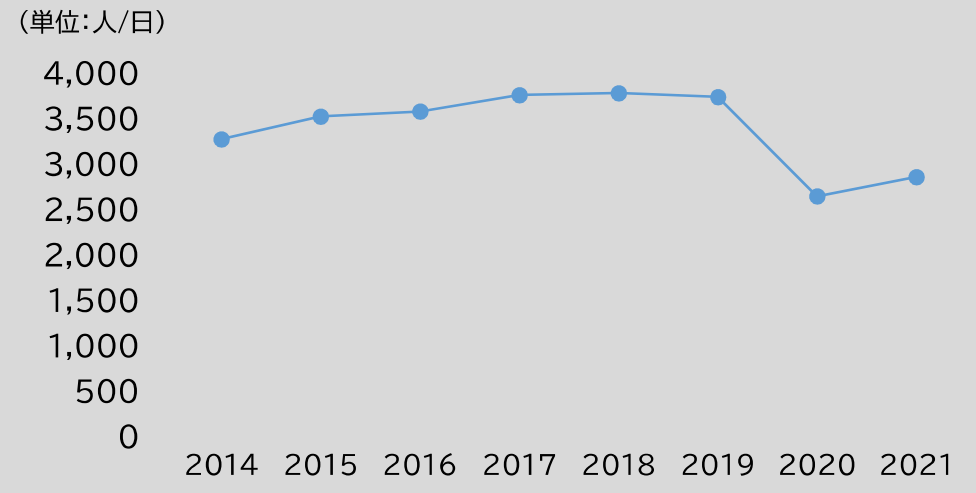
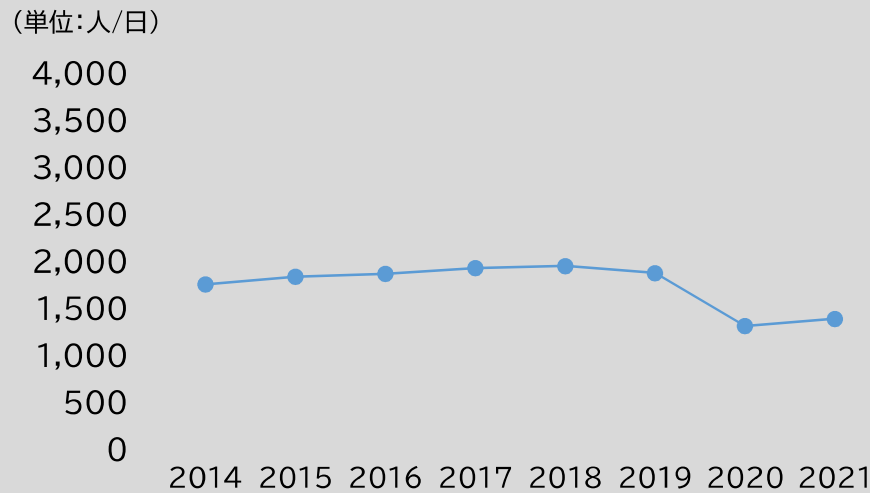
石川線

浅野川線

輸送人員



輸送密度



3 鉄道事業

[今後の主な投資案件]



駅舎や線路、電路設備等の老朽化対策



石川線の車両更新



電気機関車の更新



野々市変電所の建替え(石川線)



大野川橋梁の改修(浅野川線)



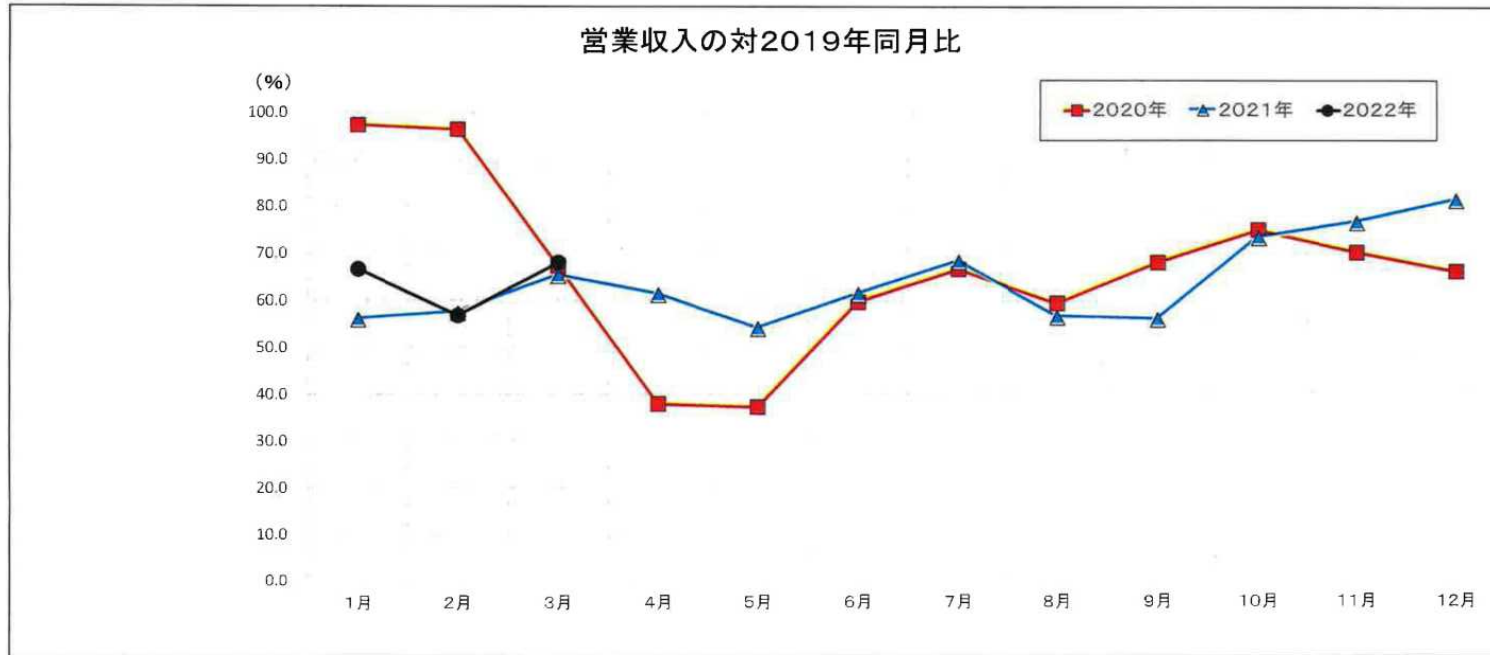
車両工場の建替え(鶴来)

新型コロナウイルス感染症の影響による営業収入の対2019年同月比
(2020年1月～2022年3月)

※ 緊急に実施したサンプル調査による

全国ハイヤー・タクシー連合会

営業収入全国平均	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2020年	97.3	96.3	67.3	37.9	37.2	59.6	66.5	59.3	68.0	74.9	70.1	66.1
2021年	55.9	57.4	65.2	61.1	53.9	61.1	68.1	56.3	55.7	73.2	76.4	81.2
2022年	66.7	56.9	68.0									



			1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
石川 4社	営業収入	2020年	95.3	94.9	61.3	26.2	21.8	41.2	53.4	42.9	49.1	55.8	60.7	61.5
		2021年	49.0	43.0	48.4	47.2	34.6	42.5	53.9	34.6	38.9	58.5	67.5	72.2
		2022年	58.7	44.5	52.3									
	輸送人員	2022年	55.0	38.8	47.0									

令和 4 年度収支予算 (案)

歳入の部

(単位:円)

款	項	目	項 目	予算額	備 考
1	1	1	負担金	5,000,000	<内訳> 金沢市 (63%) 3,140,000 白山市 (16%) 791,000 野々市市 (7%) 374,000 津幡町 (5%) 262,000 かほく市 (5%) 249,000 内灘町 (4%) 184,000
2	1	1	国庫補助金	1,690,000	地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域公共交通調査事業(地域公共交通協働トライアル推進事業))
合 計				6,690,000	

歳出の部

(単位:円)

款	項	目	項 目	予算額	備 考
1	1	1	事業費		
			石川中央都市圏地域公共交通計画策定費	4,900,000	計画策定支援業務委託
			追加調査費	1,100,000	追加調査業務委託
			協議会開催費	690,000	<内訳> 委員謝礼 480,000 一般経費 210,000
合 計				6,690,000	