

鉄道線の持続的運行に向けて

令和4年8月5日(金)

北陸鉄道株式会社

< 目次 >

- 1 第1回法定協議会でお伝えしたこと
- 2 上下分離をお願いする理由
- 3 上下分離の方法
- 4 サービス向上と収支改善に向けた取り組み
- 5 最後に

1 第1回法定協議会でお伝えしたこと(鉄道事業について)

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。

① 鉄道線は当地域に必要な交通機関です。

- 朝間時間帯の利用者数は、石川線では一列車250人を超え、降雪時は400人近い乗車数となるなど、大量輸送交通機関としての鉄道の特性を発揮しています。
- 鉄道線のバス転換はバスが複数台必要となり、運転士不足のなか労働力不足が懸念されるだけでなく、道路混雑や定時性低下に伴う混乱が生じ、自家用車利用が促進されと考えます。
- 高齢化社会の進展に加え、鉄道沿線には学校が多数点在することから、自動車免許を所有しない地域住民等の移動手段の確保のためにも必要です。
- 沿線エリアと金沢方面間の速達性や定時性をはじめ、地域間の結びつきといった地域便益の維持向上に欠かせません。

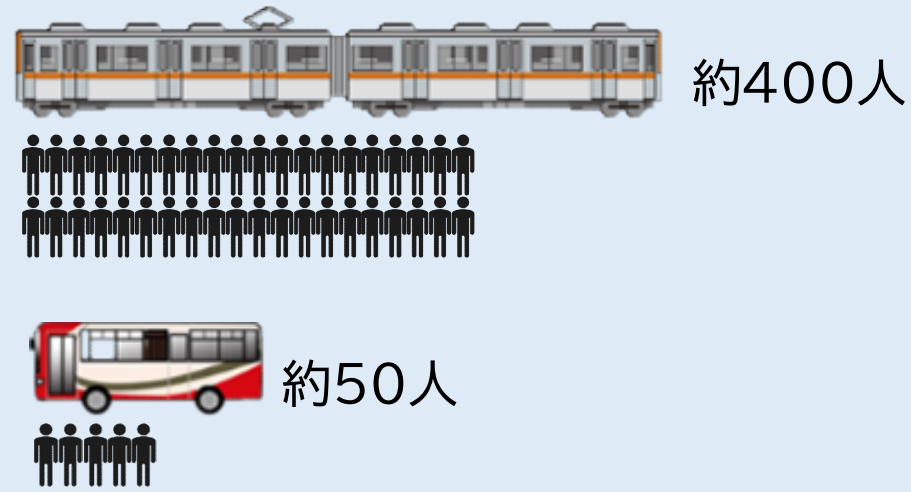
② 当社単独による鉄道線の持続的運行が困難な状況です。

- バス事業等からの内部補助を充当し持続性を確保してきた鉄道線は、コロナ感染拡大で内部補助が消失したため、現行スキームによる持続的運行が困難な状況となりました。
- 安全運行に関わる設備面の維持管理を「公」にお願いし、「当社」が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。

1 第1回法定協議会でお伝えしたこと(鉄道事業について)

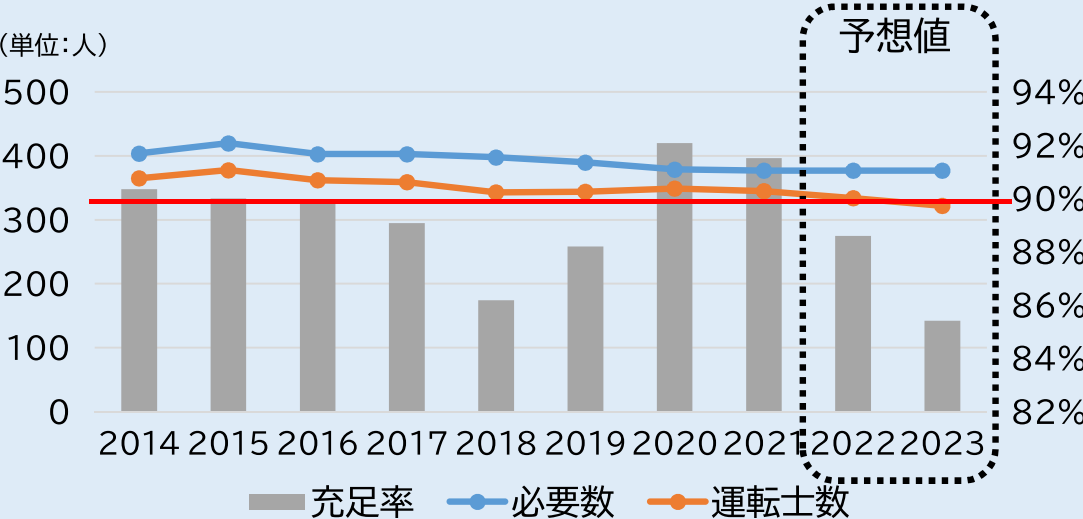
①鉄道とバスの輸送力の比較

鉄道は大量輸送交通機関。満員をイメージすると、電車はバスの8倍程度の輸送力があります。



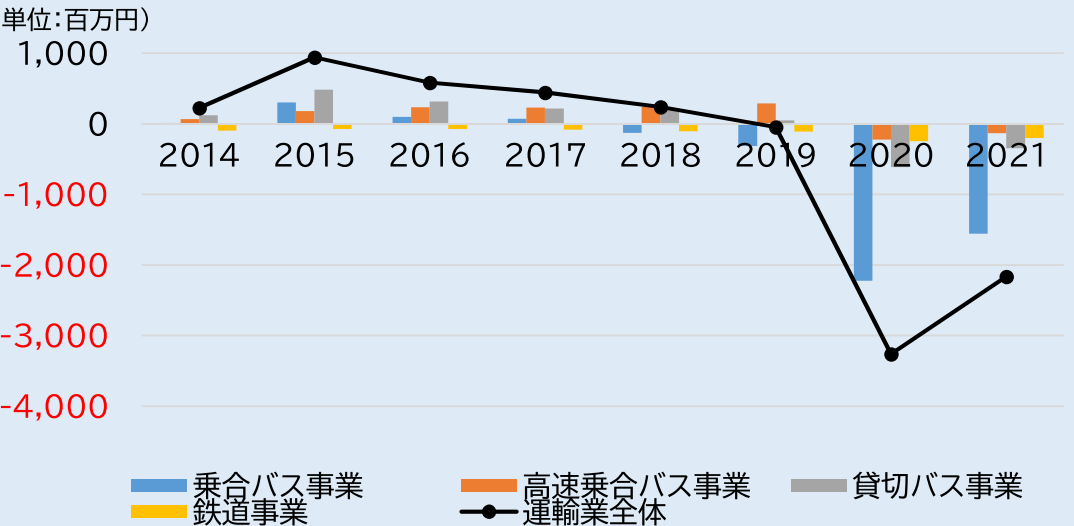
②運転士数の推移

運転士不足は中長期的な課題で高齢化も進んでいます。充足率が90%を下回ると要員繰りに支障が出ます。



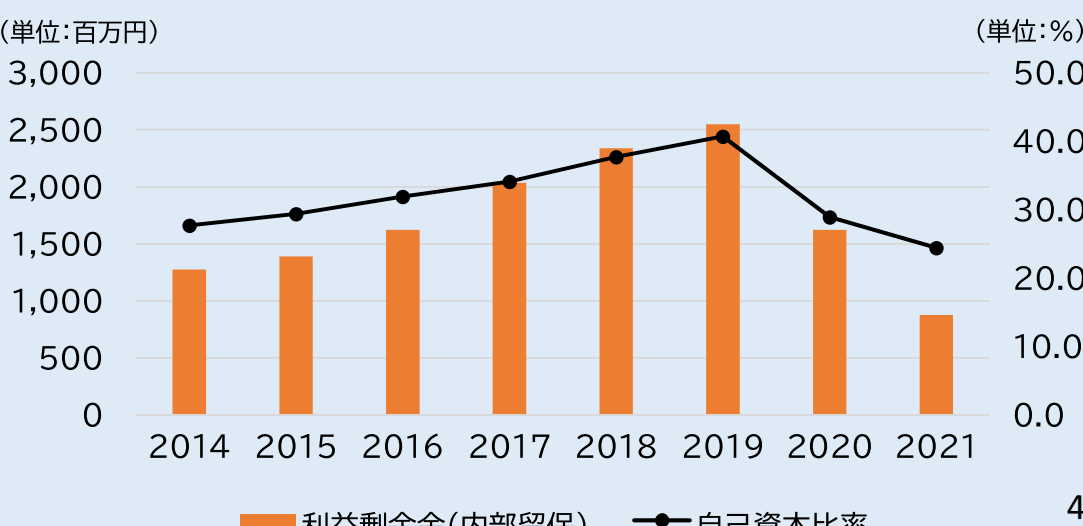
③事業別収支の推移

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、生活路線の持続的運行が危ぶまれています。



④利益剰余金及び自己資本比率の推移

利益剰余金及び自己資本比率ともに、下降傾向にあり、この状態が続くと債務超過に陥り、サービス低下や会社存続が危ぶまれます。



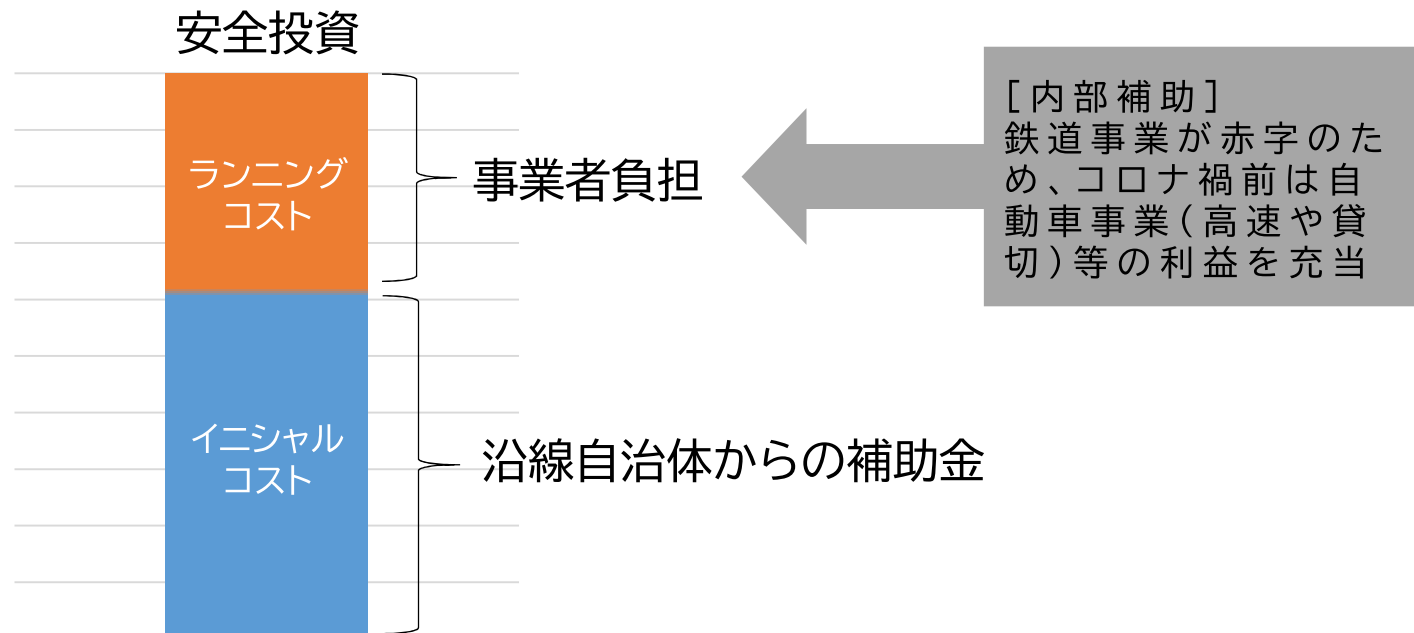
2 上下分離をお願いする理由

①「安全輸送の確保」には安定・継続した投資が必要

鉄道の第一使命は「安全輸送の確保」です。これまで当社は沿線自治体のご支援により安全施設を導入し、赤字が常態化するなか内部補助を充当しながら安全施設の維持管理に努めてきましたが、コロナ禍でそれも不可能となりつつあります。

お客さまの安全にかかわる「安全輸送の確保」を盤石にするためにも、安全施設の導入及び維持管理は、収入の多寡に左右されることがあってはならず、不安全な状態を放置しない体制構築が必要です。

〔現在の安全投資のイメージ〕

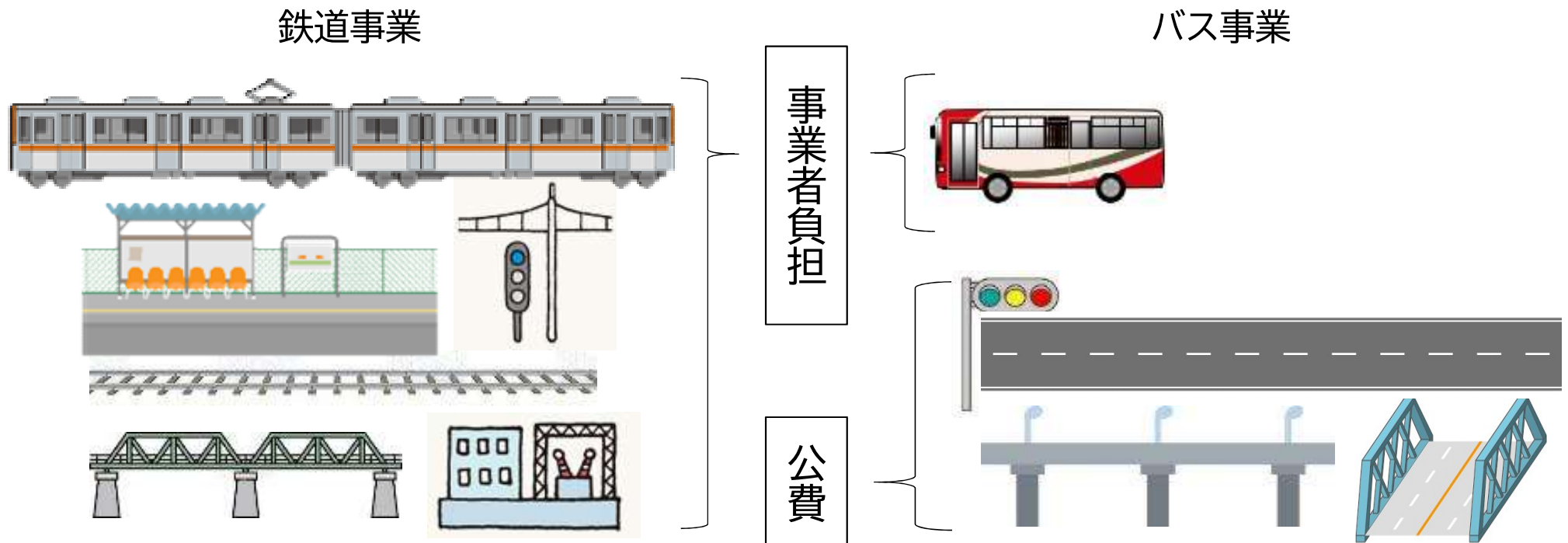


2 上下分離をお願いする理由

②持続的運行には地域と事業者が連携して支えるスキームが必要

巨大な装置産業である鉄道事業を支えるためには、道路施設等の公的インフラと同様に安定かつ高質な維持管理やその費用を「公」に担っていただき、事業者が地域の皆さまへのサービス向上と運行オペレーションに専念するスキームが最も持続性が高いと考えます。

[現在の事業運営スキーム(イメージ)]



2 上下分離をお願いする理由

③ サービス向上に繋がる

鉄道線は、当社利益のためでなく地域便益維持のために維持存続を希望しています。上下分離によって当社負担は減少しますが、これにより直ちに鉄道事業の黒字化が見込めるものではなく、引き続き収支改善に向けた努力が必要と考えます。事業者が旅客営業に専念し利用者増(黒字化)を目指す姿勢はサービス向上に繋がるものと考えます。

雨ニモマケズ
風ニモマケズ
雪ニモ夏ノ暑サニモマケヌ
丈夫ナカラダヲモチ

引用:宮沢 賢治 「雨ニモマケズ」

雨にも、風にも、
雪にも夏の暑さにも負けずに
日々、安全に、快適に、
皆さまを目的地へと送り届ける

<参考/安全施設について> 安全施設の維持管理は当社が計画的に実施しています。

[電路施設] 電路施設全般の維持管理は外部業者に委託しています。



き電線(28.1km)

変電所から電車線に電力を供給するための電線です。

電車線(20.6km)

パンタグラフを介し電車に電力を供給する設備です。摩耗状況を定期的に確認し、必要に応じて部分的な取替を行っています。このほか、道路と線路が走行できる軌道兼用車を使用し、架線の測定など点検整備も実施しています。



電柱(1,083本)

腐食に強いコンクリート柱が86%を占めますが、残りは鉄柱や木柱が占めています。特に木柱(131本)は50年以上経過したものが多数あることからコンクリート柱への更新が課題です。

<参考/安全施設について> 安全施設の維持管理は当社が計画的に実施しています。

[変電所(電路施設)] 電力会社から受電した交流電力を電車用の直流に変換する施設

安江変電所(浅野川線)



[所在地]金沢市北安江
[稼働年]1996(H8)年

新西金沢変電所(石川線)



[所在地]金沢市米泉町
[稼働年]2016(H28)年

野々市変電所(石川線)



[所在地]野々市市本町
[稼働年]1974(S49)年

道法寺変電所(石川線)



[所在地]白山市道法寺町
[稼働年]1968(S43)年

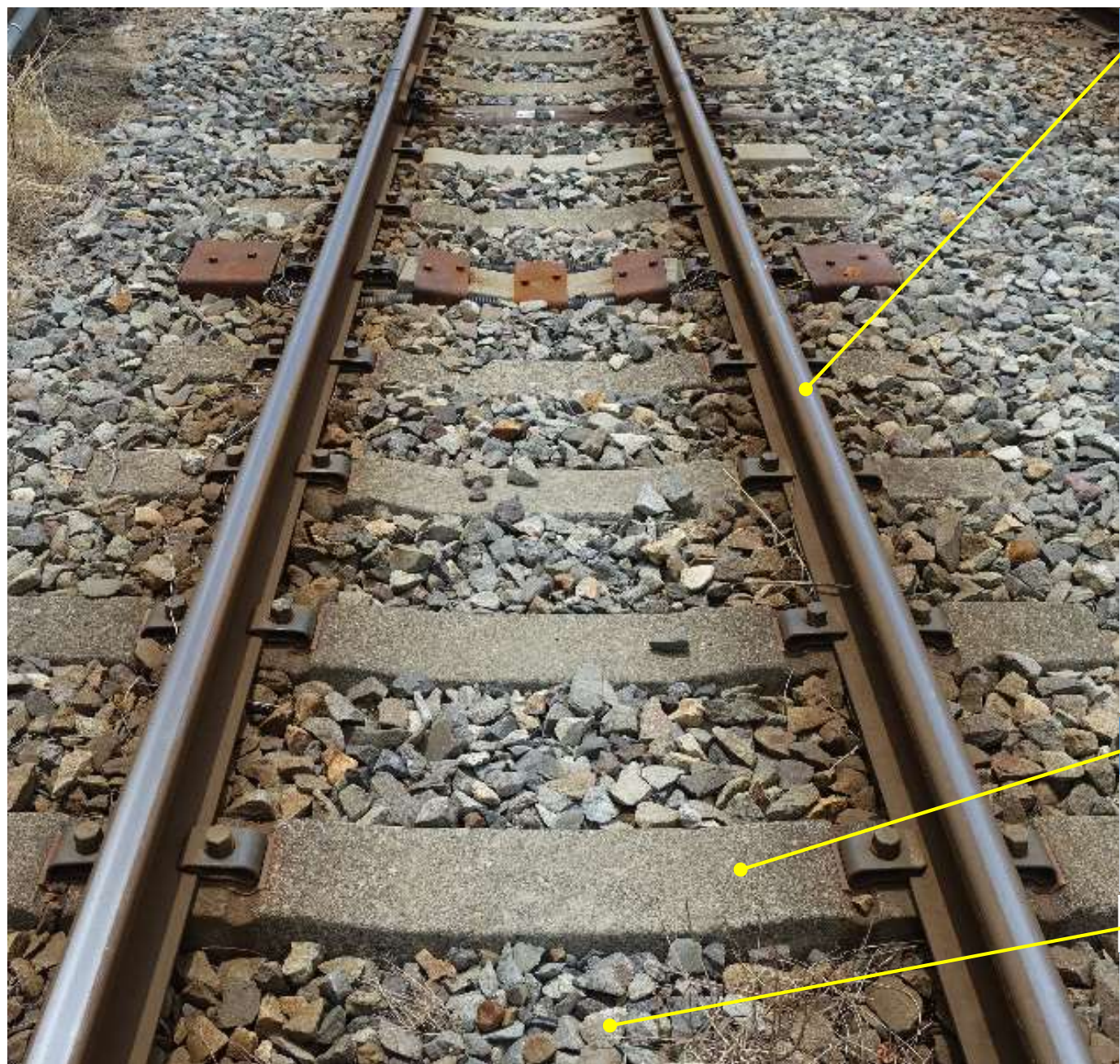
日御子変電所(石川線)



[所在地]白山市日御子町
[稼働年]1985(S60)年

<参考/安全施設について> 安全施設の維持管理は当社が計画的に実施しています。

[線路施設] 線路施設全般の維持管理は外部業者に委託しています。



線路(22.9km)

安全性だけでなく乗り心地を左右する線路は、常に鉄道車輪と接触しており日常の点検整備が欠かせません。当社は月1回以上の徒歩による目視点検を行っており、摩耗状況や軌道間隔のほか、気温による伸縮などをチェックしています。線路は消耗が早いので定期的に夜間工事で交換しています。



マクラギ(22.9km)

レールを支える部材で、レール間隔の維持や乗り心地などに影響しています。50年以上経過しているコンクリートマクラギは更新時期を迎えています。

道床(22.9km)

マクラギの位置を固定し、軌道のゆがみを防止するとともに、列車の走行荷重を分散させ、乗り心地の向上などを目的に敷き詰められた碎石です。

<参考/安全施設について> 安全施設の維持管理は当社が計画的に実施しています。

[保安施設] これら安全運行に関わる装置類は、係員による厳正な取扱いのもと、常に正しく動作することが求められます。

連動盤



転てつ機や信号機を遠隔制御し、列車同士の衝突を避けるための操作盤です。

転てつ機(ポイント)



列車の進行方向を切り替える装置で、可動部は頻繁な点検整備が必要です。

信号機



列車運転時の条件を示すもので、係員による確実な確認と運転操作が求められます。

ATS(地上装置)



自動列車停止装置のことで、車上装置と地上装置からなり、指定速度より早く通過した場合に自動的に列車を停止させる装置です。

踏切装置



約94%が警報機・遮断かん付きの第1種踏切で、一般道路と交差し最も事故発生リスクの高い箇所であり高い安全性が求められます。

<参考/安全施設について> 安全施設の維持管理は当社が計画的に実施しています。

[車両施設] 昭和時代の車両が多く在籍し、交換部品は廃車からの部品転用で補っています。

7000系(石川線)



[車両数]5編成10両
[製造年]1964(S39)~1966年、東急電鉄

7700系(石川線)



[車両数]1編成2両
[製造年]1967(S42)年、京王電鉄

電気機関車(石川線)



[車両数]1両
[製造年]1938(S13)年

軌道モーターカー(石川線)



[車両数]1両
[製造年]1981(S56)年

8000系(浅野川線)



[車両数]3編成6両
[製造年]1962(S37)~1964年、京王電鉄

03系(浅野川線)



[車両数]3編成6両
[製造年]1994(H6)年、東京メトロ

<参考/安全施設について> 安全施設の維持管理は当社が計画的に実施しています。

名称	内容
出庫点検	日々、基地から出庫する際に運転士が実施する点検。ブレーキ等の機器類の動作確認を行う。
列車検査	7日以内に実施。消耗品の取り換えと在姿検査を主体とした検査。
月検査	3カ月以内に実施。車両の状態、機能についての点検、検査を実施する。
重要部検査	4年以内または走行60万km以内に実施するもので、ブレーキなど重要部分について検査する。
全般検査	8年ごとに実施する大がかりな総合的点検整備で、車両全般を徹底的にチェックする。



<参考/安全施設について> 安全施設の維持管理は当社が計画的に実施しています。

[その他の施設]

トンネル(北鉄金沢駅)



コンクリート剥離で運行障害が発生しないよう月1回以上の目視点検を行っています。

大野川橋梁



2年に一度、専門業者に委託し水中部の点検を行っていますが、築100年近くが経過していることから安全対策の検討が課題です。

伏見川橋梁



豪雨時に水流が強くなることから特に注意が必要です。

検査場



築55年が経過しており、建物躯体に加え、係員が使用するバックヤードも老朽化が進んでいます。

駅施設(ホーム)



一部の駅では上屋の錆、ホームコンクリートの劣化が進んでおり、落下や陥没等による事故がないよう月1回以上の目視点検に努めています。

駅施設(上屋)



3 上下分離の方法

- 「安全輸送の確保」には安定・継続した投資が必要という観点から、鉄道用地、線路、電路及び車両の保有を公にお願いしたいと存じます。
しかしながら、収支均衡による持続性が担保されれば上下分離で利潤を求めるものではありませんので、財務的体力の範囲内において応分の負担を検討したいと存じます。
- 新しい生活様式が定着したウィズコロナ時代において、当社では鉄道事業の営業収益として5億円を目指してまいります。

<参考/鉄道事業収支の推移>

※営業外収益:請願工事受託事務収入+受取配当金など一定の基準で配分している額

※営業外費用:支払利息など一定の基準で配分している額

(単位:千円)

	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
営業収益	493,598	529,037	535,485	557,905	554,638	556,030	415,002	443,487
営業費	590,994	601,344	612,213	641,853	661,259	665,264	662,852	644,853
営業損益	△ 97,396	△ 72,306	△ 76,727	△ 83,948	△ 106,621	△ 109,234	△ 247,850	△ 201,365
営業外収益	30,934	23,658	34,867	30,038	21,114	11,029	13,495	11,052
営業外費用	26,627	6,346	5,021	5,886	5,117	4,300	10,974	52,229
経常損益	△ 93,089	△ 54,995	△ 46,882	△ 59,796	△ 90,624	△ 102,505	△ 245,329	△ 242,541

4 サービス向上と収支改善に向けた取り組み

[営業施策] 下記について検討していきます。

- ①バスと鉄道の連携強化(右図)
- ②石川線-香林坊^得乗継きっぷの販促

鉄道・バスが
8時間乗り降り自由

のりまっし金沢

石川線-香林坊^得乗継きっぷ
スタート!

石川線沿線 ↔ まちなかの移動が

お得

チケットレスで
8時間乗り降り自由
※乗継きっぷのみ

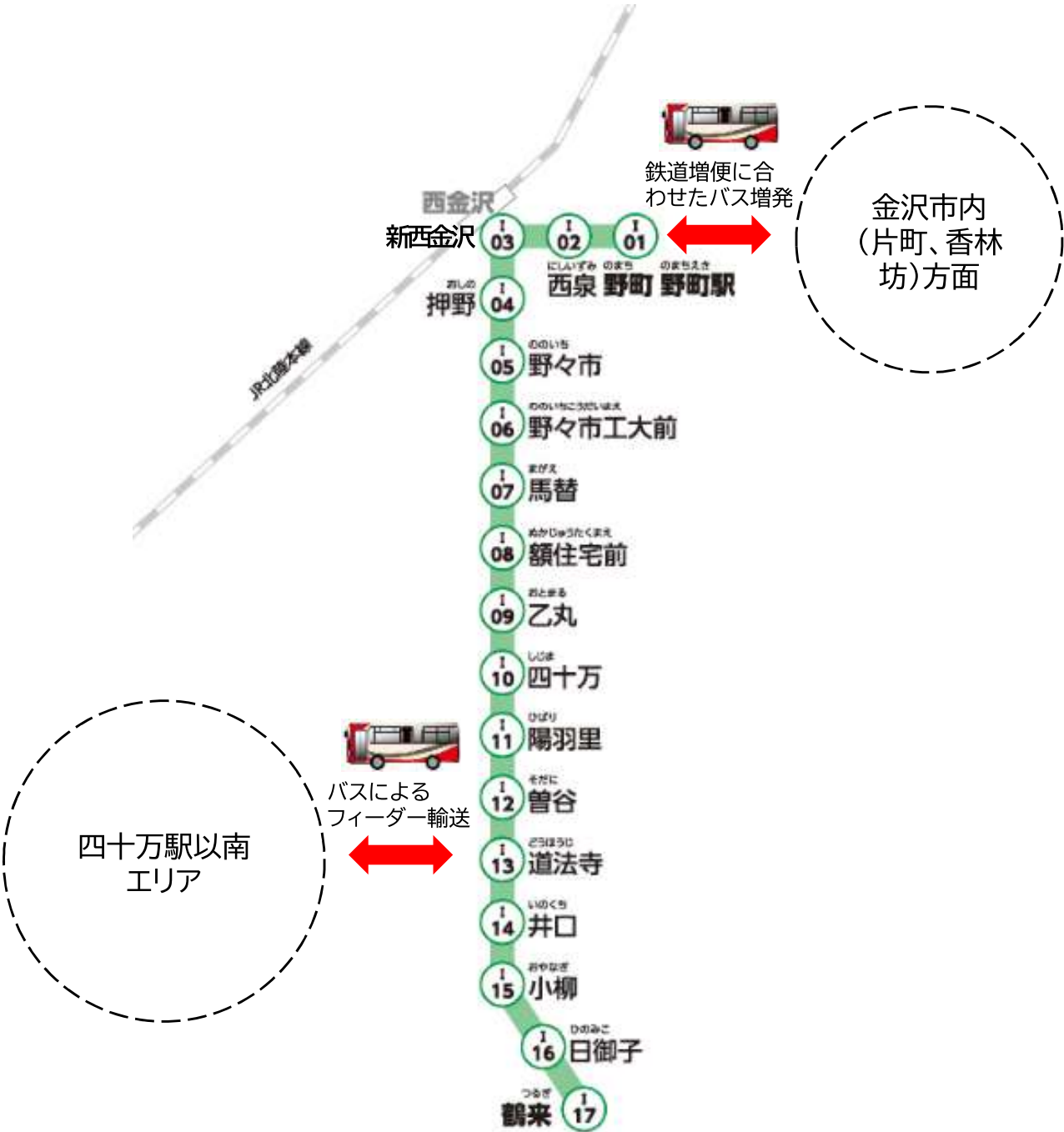
普通運賃より
最大約3割引

スムーズ

野町駅から香林坊への
接続バスは1日33本!

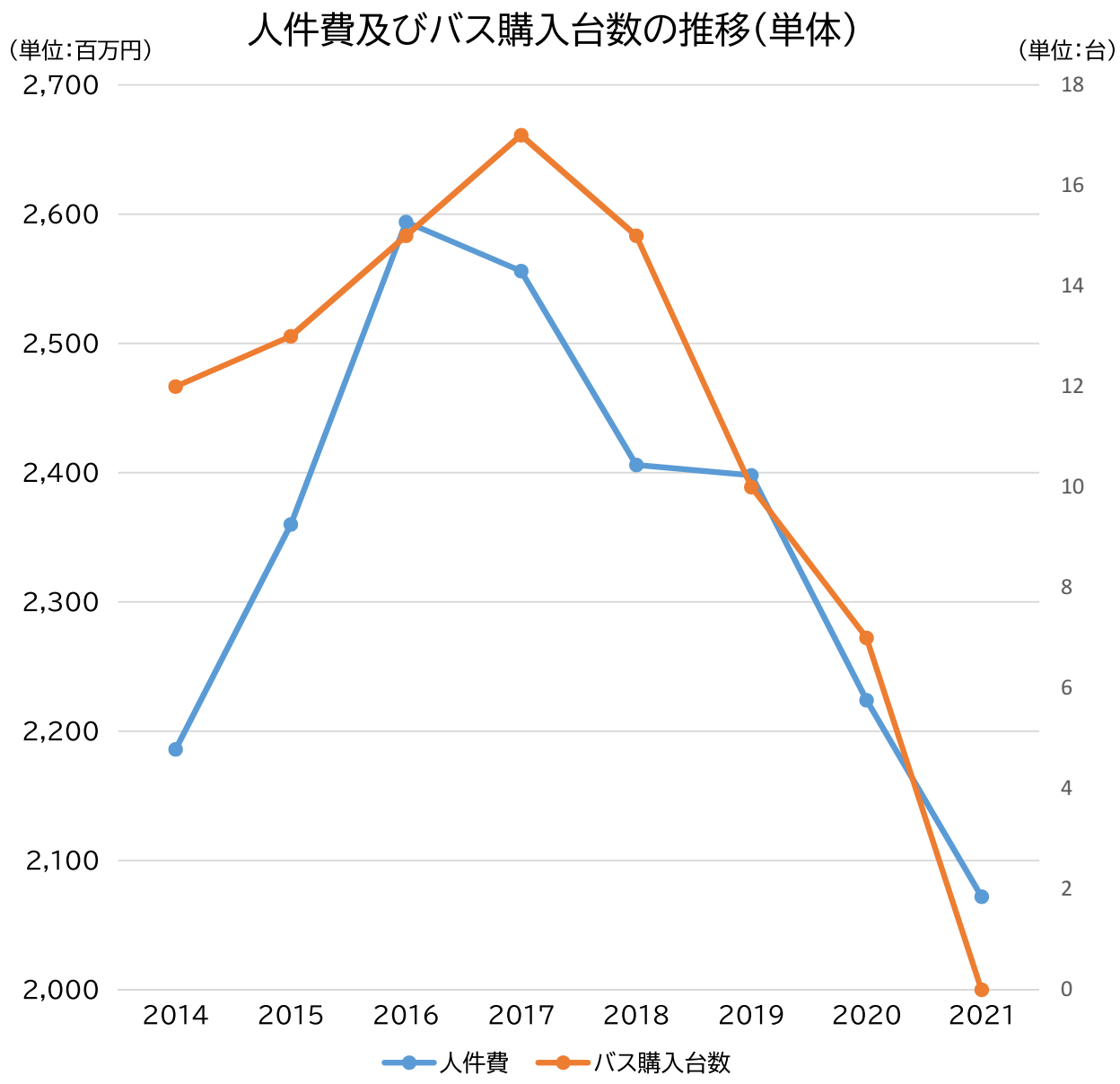
※平日
渋滞の影響を受けにくく
スピーディ
いつでもどこでも
購入可能

- ③石川線の運行頻度向上
- ④バスとの連携における乗換え抵抗低減
- ⑤運賃改定
- ⑥バリアフリー化の推進
- ⑦撮影ツアーなどのイベント開催
- ⑧平日オフピークチケットの造成
- ⑨JR北陸本線との乗換え利便性の向上
- ⑩四十万駅におけるパーク＆ライド



4 サービス向上と収支改善に向けた取り組み

[経費削減策] 経費削減については、自助努力の限界にきています。



人件費

※コロナ前(2018年度)に比べ3億3,400万円減少

賞与カット、ベアゼロ、役員報酬カット、退職金カットなど、窮地脱却のための緊急措置として人件費カットを継続しています。

係員不足が懸念されるなか、事業継続には離職防止など雇用確保も重要な経営課題であり、物価高が進む中、適切な賃金体系に復することも大きな課題です。

バス購入台数(減価償却費)

※新車購入停止中

減価償却費の主なものとしてバス車両が該当しますが、今年度を含めると2年間にわたり新車導入を停止しています。これまで当社は積極的に車両更新を進め、大都市並みの新車(ノンステップ車両等)導入率でお客さまサービスの向上に努めてきました。

ここで車両更新が止まると、サービスレベルの低下や故障発生率の増加など、数年後には老朽化等に伴うさまざまな課題が浮き彫りになってくることが懸念されます。



2020年新車導入時の様子(グループ全体)

4 サービス向上と収支改善に向けた取り組み

[経費削減策]

➤ グループ会社統廃合

令和3年度に、営業力強化や雇用確保、経費削減を図るため、歴史ある「小松バス」や「北陸交通」の社名を無くしグループバス会社を統合しました。また、同4年度にはサービス会社の統合を実施しました。

[近接エリアで同一事業を営むグループバス会社を統合]



[グループ内競争を解消し、ノウハウ共有による営業力強化を図るため、旅行・貸切営業部門を金沢バス㈱に集約]



➤ バス営業所廃止

令和4年4月に、バス事業の効率的運用と所有財産(土地)の有効活用を図るため、50年以上の歴史がある野々市車庫を廃止としました。

➤ 費用削減が既に限界の鉄道事業

赤字が常態化している鉄道事業では、安全投資を除き、かねてより徹底した経費削減に努めてきており、鉄道部門における更なる経費削減は大変困難であります。

5 最後に

- 浅野川線及び石川線車両の重要部検査は鶴来工場でのみ実施可能であるなど、両線の維持運営管理は一体であるため、上下分離も両線一体でのご検討をお願いします。
- 大量輸送交通機関が必要な現状を踏まえると、既に稼働している鉄道システムをそのまま継続させることが適切と考えます。他の交通モードへの転換は長い工期が必要なため、代替輸送による交通混乱（定時性や速達性の著しい低下）が発生し、公共交通の利用者離れだけでなく、これまで鉄道を利用してこなかった自家用車利用者にまで影響が及ぶものと危惧します。
- 担い手不足や高齢化社会（免許返納制度の浸透）の進展など、今後の社会問題に対応できる交通モードとして鉄道システムが既に存在しています。これらの問題解決に貢献できる鉄道を無くすことは、更なるマイカー偏重型社会に繋がるものと危惧します。
- 公共交通の持続的運行に向け最大限の努力を続けていますが、当社の経営体力は消耗し続けており、企業努力に限界があることも事実です。鉄道線をご利用のお客さまだけでなく、地域の皆さまに大きな混乱を生じさせないためにも、関係自治体の皆さまのご理解とご協力を何卒よろしくお願い申し上げます。