

# 北陸鉄道石川線・浅野川線のあり方について

令和 5 年 8 月

本資料は、最新の試算に基づき作成しているが、今後の検討・協議状況等に応じて数値等も含めて修正する可能性がある。

# 経緯と社会情勢

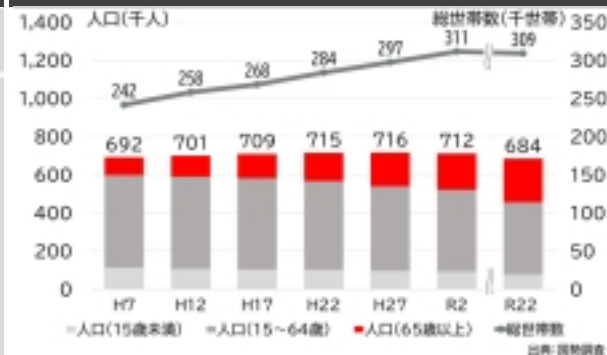
- コロナ禍や燃料価格高騰による影響を受け、**高速バス等の収益で赤字の鉄道線を維持する経営スタイル（内部補助）が成立しなくなった**一方、地域にとって鉄道線が必要であるとの観点から、**北陸鉄道から沿線自治体に対して、「上下分離による鉄道存続」の要望**あり。
- 石川線・浅野川線ともに大量輸送機関が必要な状況であり、石川中央都市圏地域公共交通計画では、鉄道線の存続のほか、**特に輸送人員の減少している石川線については、BRT化・バス転換などの選択肢も検討**することとされた。
- 石川線は、車両・施設が老朽化しており、**令和5年度中に鉄道線の今後のあり方を決定する必要**あり。
- なお、人口減少局面にあっても、**高齢者数は当面増加することが予想される**中、他都市よりも限られた道路空間、バス運転手不足、自動運転技術の開発状況などを踏まえ、交通体系のあるべき姿の検討が必要。

## 北陸鉄道線の利用者数推移

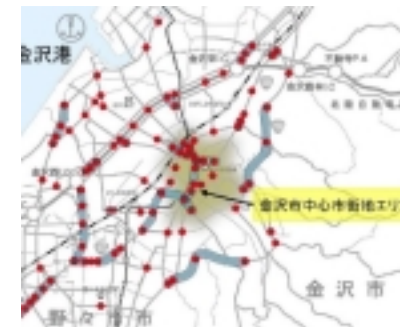
### 石川線



## 沿線人口と高齢者数



## 主要渋滞ポイント



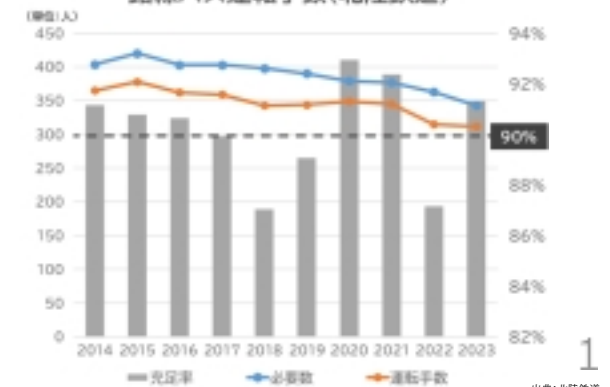
出典：第22回石川県道路安全・円滑化検討委員会資料

## 限られた道路空間



## 運転手不足

### 路線バス運転手数（北陸鉄道）



出典：北陸鉄道

出典：北陸鉄道出典：令和2年国勢調査（人口）、各市町統計書（道路実延長）

出典：北陸鉄道

## 地域公共交通協議会で提示された意見

- 鉄道はバス以上の輸送機関であり、これを基本として市町の公共交通計画が策定されている。これを踏まえて、石川線の輸送形態を考えて欲しい。
- 鉄道を維持していくことは重要な課題。混雑しているまちなかの駐車場を探すより、電車を利用したほうが早い。  
駅周辺に使いやすい駐車スペースがあれば、そこから電車に乗換えられるため便利。  
天気の悪い日などは、駅周辺に車を停めて電車を利用するといった可能性も高まる。
- 観光客向けの割引はある一方、学生など日頃利用している方に対する補助や割引が不十分との声がある。
- 収支決算や利便性のみならず、もっと利用者の声を聞き、10年という短い期間ではなく先の将来を見据えるべき。
- 降雨・降雪時に雨や寒さに十分に耐えられる施設も必要。  
駅周辺に高齢者や子どもたちのたまり場・コミュニティの場があれば、利用に結びつけられるのではないか。  
鉄道とバスの連携だけでなく住民にとって何が必要かということを考え、より親しまれるような施策を進めることが必要。

# 本日で議論いただきたい事項

## 石川線のあり方

- ・ 石川線について、鉄道としての存続・BRT化のいずれが望ましいか。

## 検討スケジュール

- ・ 石川線・浅野川線について、地域の足としてのさらなる活用策・利便性向上策は、沿線自治体において検討し、令和6年1月の地域公共交通協議会で決定することでよいか。

## 参考 今後の論点

- ① 「石川線・浅野川線を使ってみよう」と思えるようにするには、どういった利便性向上策が必要か。
- ② 来年3月の北陸新幹線・IRいしかわ鉄道の県内全線開業を見据え、どのような連携策が必要か。
- ③ 高速バス等の収益で赤字の鉄道線を維持する経営スタイルが成立していない状況の中で、石川線・浅野川線が果たしてきた役割を継承するため、今般の課題に対し、北陸鉄道・行政・住民がどのように関わるべきか。

(例)

北陸鉄道	収支改善・利用促進の努力、地域コミュニティの一員としての意識のさらなる向上 等
行政	新たな国の支援制度の活用をした公共交通の確保・利用環境の改善 等
住民	「今の自分に公共交通は必要ないが、家族や将来の自分には必要」という意識の醸成 等

# 議論の進め方

## 議論の流れ

## スケジュール

### 石川線

#### 大量輸送機関 の必要性

単なるバス転換は  
地域の生活水準を  
下げる

※バス転換の不便益は  
約6億円/年

大量・高速での  
輸送が可能な  
輸送機関  
が必要

#### 社会経済情勢

バスの運転手不足

BRT化工事期間中の送迎負担の増加

周辺道路の混雑へ与える影響

浅野川線の車両整備へ与える影響

#### 地域の足としてのさらなる活用

厳しい財政状況  
(行政・北陸鉄道)

他の公共交通・P&R等との連携不足

高齢者免許返納の増加

交通ネットワーク再編やキャッシュレス化等  
により利便性を向上させるべき

### 浅野川線

#### 利便性を向上させる方策の検討

キャッシュレス化・新たなモビリティハブの検討等

#### 費用の検討

・石川線のあり方(鉄道・BRT化)を決定

・地域の足としての活用策・利便性向上策の今後の検討スケジュールを決定

現状の枠組で  
の継続可能性  
の検討

国の新たな支  
援制度の活用  
可能性の検討

行政の関わり  
方の検討

・石川線・浅野川線の存在価値を高める取組の決定

・行政の関わり方の決定

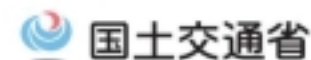
8月の首長会議

1月の地域公共交通協議会



# 国の公共交通に関する新たな支援制度

## 地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金



利用者の大幅減等により、現状のままでは地域交通ネットワークの維持が難しい状況になっている地域において、地域戦略と連動した持続可能性・利便性・効率性の高い地域交通ネットワークへの再構築を図るため、新たに社会資本整備総合交付金に基幹事業として「**地域公共交通再構築事業**」を創設（**基幹事業の追加は創設以来初めて**）

### 地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金の基幹事業として創設

地域づくりの一環として、**地域公共交通ネットワークの再構築**に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、**地域公共交通計画及び立地適正化計画その他のまちづくり・観光計画**において中長期的に必要な**ネットワーク（鉄道・バス路線）**を位置付けた場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援

【**交付金事業者**】地方公共団体 ※交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【**補助率**】1/2

【**交付対象事業**】**地域公共交通特定事業の実施計画**の認定を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備

※地域公共交通活性化法に基づく、**ローカル鉄道に係る公共交通再構築やバス路線の再編**等を行う事業実施計画

・鉄道施設（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等）の整備

・バス施設（停留所・車庫・営業所・バスロケ施設・EVバス関連施設（発電・蓄電・充電）等）の整備

※上記とあわせて、**効果促進事業**（地方自治体の作成する社会資本総合整備計画ごとに交付対象事業全体の20%を目途）において、車両に対する支援も可能

※JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限（1/3は事業者の自己負担）

### 【補助要件】

#### (1) 地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定

- 地域公共交通計画が作成され、かつ、地域公共交通特定事業実施計画の大臣認定を受けていること  
※鉄道については、赤字路線であって再構築協議会（仮称）等において策定された鉄道事業再構築実施計画に係る路線が対象

#### (2) 地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携

- 地方公共団体が作成する、まちづくり・観光等に関する計画（例：立地適正化計画）において、まちづくりや観光における戦略の一つとして「鉄道の活用」「バスネットワークの活用」が位置付けられ、そのための実効性ある取組が具体的に記載されていること

#### (3) 事業の効果（実効性）を確認するための目標設定

- ①利用者数 ②事業収支 ③国/地方公共団体の支出額 の目標を設定すること

#### (4) 実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用

- 本事業に関連する施設整備を含め実効性ある利用促進施策が実施計画に具体的に位置付けられること



# 北陸鉄道線への行政の関わり方 各自治体の負担想定額

- 国の支援制度を活用する場合の各自治体負担額は、令和7年度～令和17年度までの11年間合計で、鉄道存続なら約22億円・BRT化なら約30億円の減少。
- ただし、BRT化の場合、バス運転士不足の影響により通常の路線バスの大幅な減便が必要になるほか、BRT化工事期間中は、一般道路経由の代行バスの運行を行う必要が生じるため、鉄道存続が望ましいと考えられる。

	鉄道存続	BRT化
事業費	約134億円	約118億円
現状の枠組での自治体負担【2/3】	約89億円	—
国の支援を活用する場合の自治体負担(軽減額)【1/2】	約67億円(約22億円)	約59億円(約30億円) ※軽減額は現状(鉄道線)の場合との比較
事業の収支	約▲22億円	約▲15億円
利用者への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行継続しながら設備の更新が可能</li> <li>・所要時間は、現行通り</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工事期間中(1～2年程度)は一般道路経由の代行バス運行</li> <li>・他事例(ひたちBRT、かしてつBRT)では、鉄道廃止前までの利用者数までには回復せず</li> <li>・<b>バス運転士不足のため、石川中央都市圏の路線バスの減便が必要</b>(平日約160便、土日約200便)</li> <li>・所要時間は、代行バス約2倍、BRT約1.5倍</li> <li>・石川線利用者が自家用車利用に転換し、一般道路が混雑(<b>従来の自家用車利用者に影響</b>)</li> </ul>
バスへの乗換の有無	必要	不要

※1 金額は、いずれも令和7年度～令和17年度までの11年間合計。用地のみ自治体へ譲渡した場合の試算。また、この金額には令和5年以内に検討する石川線・浅野川線の利便性向上策に要する費用は含んでいない。

※2 国の支援制度とは、補助率が1/2の社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業)等のことをいう。

# 北陸鉄道線への行政の関わり方 想定される対応

- はじめに、北陸鉄道の収支見通しを踏まえ、現在の枠組での鉄道事業の継続は困難か再確認。その上で、石川線・浅野川線の持続可能性確保のため対応の検討を行う。
- これまで県・沿線市町協調で実施してきた「鉄道軌道安全輸送設備等整備」については、国が令和5年度予算で創設した「地域公共交通再構築事業」や「先進車両導入支援等事業」を活用することで、利便性向上に資すると認められる場合、対象事業の国の補助率が1/3から1/2にかさ上げされる可能性。
- この制度を活用する際に取り得る対応として考えられるのは、①の「重要な資産の譲渡」や、②の「公設型上下分離」など。
- なお、取り得る対応①で示す、鉄道用地などの「重要な資産の譲渡」を行う場合は、県・沿線市町の費用負担を抑制できる見込み。ただし、上記枠組のみでは北陸鉄道の事業の持続可能性が確保されないため、さらなる対応として、県・沿線市町による線路・電路保存費の一部の拠出等を検討することが必要となる。

	現状	想定される対応
<b>安全設備整備</b> <small>※これまでの支援対象</small>	拠出割合: 国・県・沿線市町 各1/3	地域公共交通再構築事業を活用した場合 拠出割合: 国1/2 県・沿線市町 各1/4
<b>取り得る対応①</b> 「重要な資産の譲渡」のみを行う場合	毎年の赤字約2億円を北陸鉄道が負担する形となり <u>持続可能性が確保できない</u>	「重要な資産の譲渡」により軽減された 県・沿線市町の負担額の範囲内で線路・電路保存費などを <b>県・沿線市町が一部拠出</b> <small>※1 北陸鉄道グループで黒字が生じた場合、県・沿線市町の拠出額は黒字分の●%額減額                      ※2 社会経済情勢や北陸鉄道の収支状況を踏まえ、拠出割合は概ね10年毎に見直す</small>
<b>取り得る対応②</b> 「公設型上下分離」を行う場合	北陸鉄道の鉄道事業は毎年約2千万円の黒字となるが、 <u>車両や施設の維持管理の責任や費用の行政負担が増大</u> <small>※1 北陸鉄道から要望のあった上下分離の形                      ※2 「重要な資産の譲渡」のみを行った場合と比較して、さらに毎年約2.2億円の行政負担が発生</small>	「公設型上下分離」により黒字化した 北陸鉄道(鉄道事業)の利益の一部又は全部を <b>県・沿線市町へ還元</b>

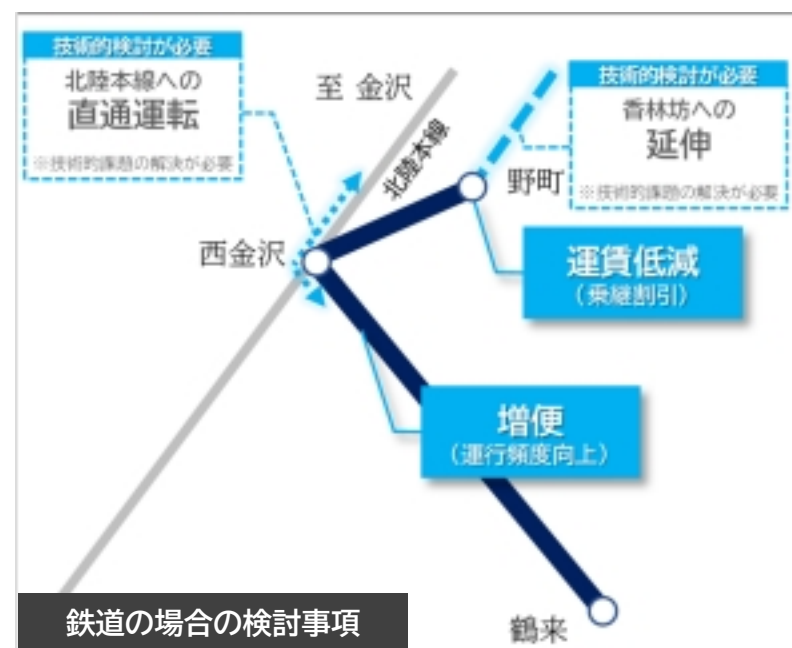


# 石川線・浅野川線の存在価値を高める取組の検討の方向性

- 石川線・浅野川線について「利用者数を増加させる」又は「利用者便益を高める」ものを中心として検討を深め、「短期的に実施可能な取組」及び「技術的観点も含めて中長期的に検討する取組」を議論し、沿線自治体において令和5年中に方向性を定める。
- その際、密接に関係する事項として、石川線の車両更新の方向性についても検討。

## 想定される取組 石川線

- ① 石川線・バス一体の時刻表
- ② 石川線・バス通し運賃体系
- ③ 石川線・バスの乗継割引
- ④ 増便やキャッシュレス化
- ⑤ 各駅のモビリティハブ機能の強化(パーク・アンド・ライド等)
- ⑥ 北陸本線への直通運転、香林坊への延伸等について、技術的検討の実施(中長期的な検討) 等



## 想定される取組 浅野川線

- ① キャッシュレス化
- ② 各駅のモビリティハブ機能の強化(パーク・アンド・ライド等)
- ③ 新駅の設置や、これと合わせたモビリティハブ機能の強化(中長期的な検討)
- ④ 磯部駅の金沢スタジアムへのアクセス拠点化(中長期的な検討) 等

# 今後の検討スケジュール

令和5年 7月

地域公共交通協議会の開催

各選択枝の費用対効果等提示、考慮すべき課題等

8月

首長会議の開催

①石川線のあり方(鉄道存続・BRT化)の方向性を決定

②年度内の検討事項とスケジュールを決定

特定事業計画策定作業の開始

令和6年 1月

地域公共交通協議会の開催

石川線・浅野川線の存在価値を高める取組、行政の関わり方の決定

2月

特定事業計画策定

※計画期間は、令和6年度又は令和7年度～令和17年度となる見込み

3月以降

特定事業計画の国土交通大臣認定

社会資本整備総合交付金の申請手続

県及び沿線市町による予算案の議会提出

## 本日のとりまとめ（案）

- 地域にとって大量輸送機関は今後も必要であり、バスの運転手不足などを踏まえると、石川線をBRT化することは難しいことから、鉄道として存続させる。
- 存続に当たっては、利便性を向上させ、より多くの住民の利用を促すための取組を沿線自治体において検討し、令和5年内にとりまとめる。
- とりまとめられた具体的な方策、行政の関わり方について、1月の地域公共交通協議会で決定する。

## 参考情報

---

# 石川中央都市圏における移動の状況

- 石川中央都市圏を構成する4市2町においては、**市町をまたぐ通勤・通学者の数は約8万人と日常的に移動が存在し**、大量輸送については、JR北陸本線・七尾線、IRいしかわ鉄道線、北陸鉄道石川線・浅野川線、路線バスなどによりこれが支えられてきた。
- 令和2年に4市2町の公共交通担当部局による協議の場を設置し、鉄道・バス等の利用促進、パーク・アンド・ライド駐車場（Kパーク）の拡大などに取り組んできた。

図 連携市町間の通勤通学人口



## 石川中央都市圏の基本データ

構成市町 : 金沢市、白山市、かほく市、野々市市、津幡町、内灘町  
面積 : 約1,432km<sup>2</sup>  
人口 : 約73万人(平成27年国勢調査)  
※圏域内には、県内21の高等教育機関のうち19機関が立地。

出典:第2期石川中央都市圏ビジョン(令和4年3月)

## Kパークとは

### 対象者

通勤・通学でマイカーを利用されている方  
※自宅が駐車場から概ね500m以上離れていること

### 利用方法

指定駐車場にマイカーを駐車し、北陸鉄道グループの路線バス、北陸鉄道石川線を利用して通勤・通学

### 駐車場利用時間

月～金曜日の7時～24時(土日祝、年末年始除く)

### システム料金

乗車券+駐車料金(商業施設では商品券3,000円/月)

※Kパーク専用バス定期券は4割引





# 石川中央都市圏の広域公共交通機関

## 地域鉄道

### JR北陸本線

路線距離 19.6km  
駅数 7駅(金沢～小舞子)



### 北陸鉄道浅野川線

路線距離 6.8km  
駅数 12駅(北鉄金沢～内灘)



### 北陸鉄道石川線

路線距離 13.8km  
駅数 17駅(野町～鶴来)



## 地域鉄道

### JR七尾線

路線距離 14.4km  
駅数 6駅(津幡～高松)



### IRいしかわ鉄道線

路線距離 17.8km  
駅数 6駅(金沢～倶利伽羅)



## 主な地域間幹線バス

### 金沢寺井線

運行 北陸鉄道グループ  
区間 金沢駅～松任～寺井中央

### 津幡線

運行事業者 北陸鉄道グループ  
区間 本津幡駅～森本駅～野町駅

### 内灘線

運行事業者 北陸鉄道グループ  
区間 内灘駅～金沢駅

### (注)地域間幹線バス

複数市町を結び、広域的・幹線的な性格を持つ系統で、国庫補助対象路線となる可能性があるもの。

北陸バス・新日本バス



# 石川中央都市圏地域公共交通計画での位置付け

- 令和5年3月に策定された「石川中央都市圏地域公共交通計画」では、「『北陸鉄道線の持続可能性確保』については、鉄道線の存続のほか、特に輸送人員の減少している石川線については、バス転換やBRT化などの選択肢も検討することとされた。

## 2) 北陸鉄道線の持続可能性確保（石川線・浅野川線）

- ①上下分離を含めた北陸鉄道線の存続や、石川線のバス転換・BRT化の選択肢の検討
- ✓ 経営状態の厳しい北陸鉄道線の今後の方向性を議論すべく、関係自治体等で協議を行っています。
  - ✓ 大量輸送機関としての公共交通は、地域にとって今後も必要であり、北陸鉄道から要望のあった上下分離方式の導入（鉄道事業再構築事業）も含め、行政として何らかの対応策を検討する必要があります。
  - ✓ 鉄道線（石川線・浅野川線）の存続のほか、特に輸送人員の減少している石川線については、現状、バスなどと乗り継いで利用する方の利便性を高める観点から、バス転換やBRT（Bus Rapid Transit）<sup>※</sup>化（道路運送高度化事業）などの選択肢も検討し、サービス面の改善（地域公共交通利便増進事業）を踏まえた持続的な運行を目指します。

具体的な取組	実施スケジュール				
	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
・ 石川中央都市圏交通ネットワーク強化推進協議会分科会にて鉄道線の今後の方向性を議論	方向性の議論決定	決定方針に向けて取組実施			
実施主体 ◎：主体、○：連携					
行政	交通事業者	民間企業		地域・住民	
◎金沢市、白山市、野々市市、内灘町 ○石川県	◎北陸鉄道	—		—	

## ②安全運行を確保するための施設・設備の維持・整備

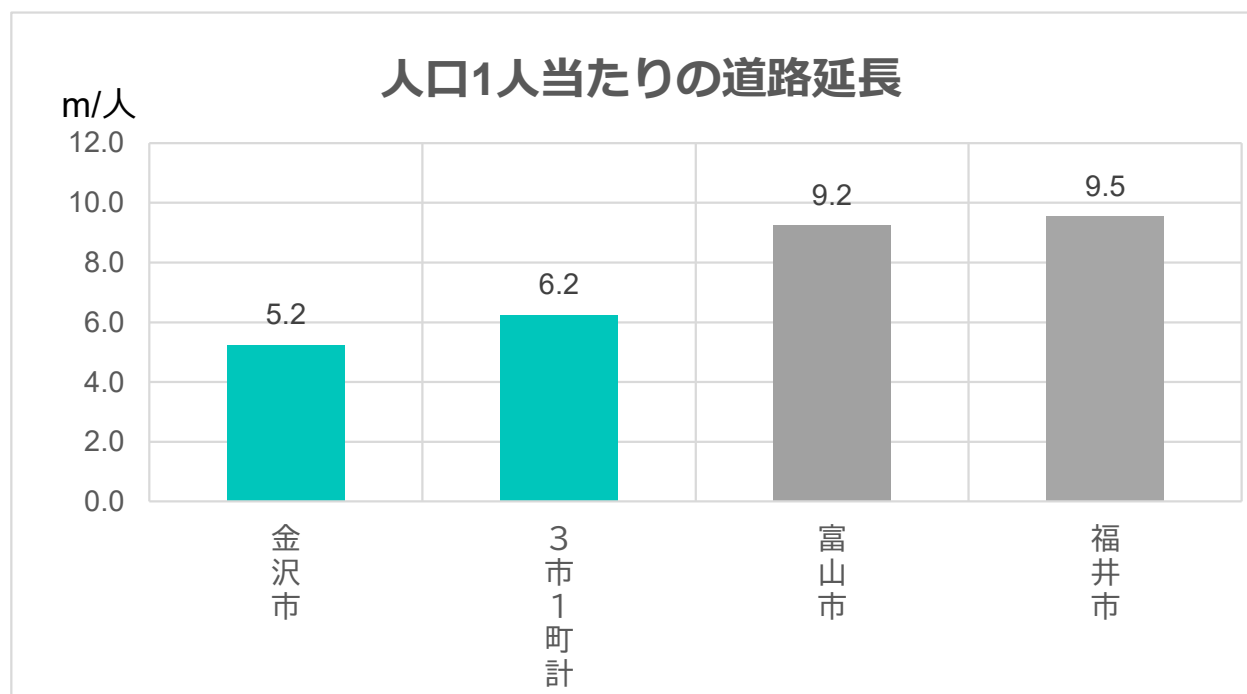
- ✓ 北陸鉄道石川線・浅野川線は、大量輸送機関として石川中央都市圏の通勤・通学などの移動を支える重要な交通手段です。
- ✓ ①の検討状況も踏まえつつ、北陸鉄道石川線・浅野川線の安全運行や利便性を確保するため、国、県、沿線市町による設備投資等への支援を継続します。

具体的な取組	実施スケジュール				
	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
・ 国、県、市町の協調による設備投資の支援			支援の継続		
実施主体 ◎：主体、○：連携					
行政	交通事業者	民間企業		地域・住民	
◎金沢市、白山市、 野々市市、内灘町 ◎石川県	◎北陸鉄道	—		—	

出典：石川中央都市圏地域公共交通計画（令和5年3月）

# 北陸鉄道線沿線3市1町の人口当たり道路延長

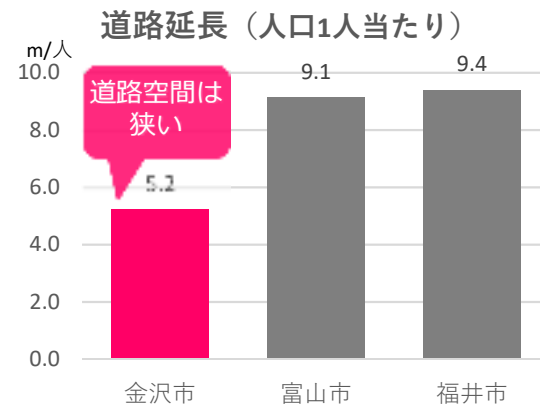
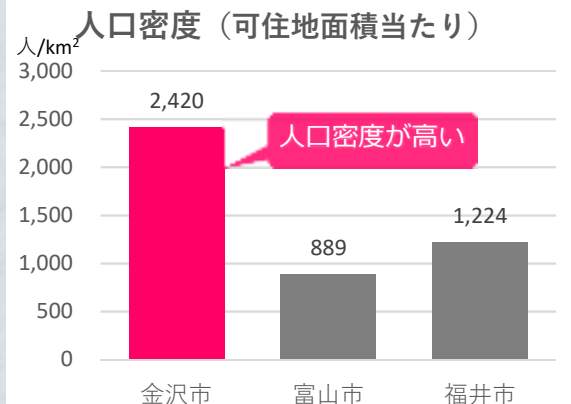
- 北陸鉄道線の沿線市町である金沢市、白山市、野々市市、内灘町の3市1町の人口1人当たりの道路延長は6.2m／人であり、金沢市のみの人口当たり道路延長5.2m／人よりは大きいものの、依然、**富山市や福井市と比して道路空間が限られている**状況。



出典: 令和2年国勢調査(人口)、各市町統計書(道路実延長)

# 金沢市の例 限られた道路空間における公共交通活用の必要性

- 藩政期より受け継いだ金沢のまちなかの道路空間は他都市より限定。
- 現在のまちなかの移動を全て自家用車で賄うことは不可能であり、渋滞緩和の観点からも、輸送力が大きい公共交通機関に如何に転換するかが今後のまちづくりに重要。



バス通過人員：交通事業者ICカードデータより集計（南町～香林坊間）H26年平日平均  
 自動車交通量：警察トラカンデータより集計（尾山神社前交差点付近）R1年平日平均  
 自動車平均乗車人員：道路交通センサスOD調査より、自動車1台あたり1.5人乗車（金沢市に本拠のある自動車で集計）

通過人員の7割はバスが輸送

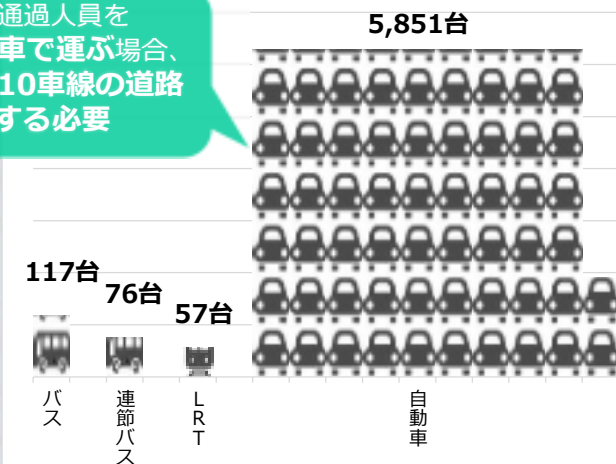
都市機能が集約されている「まちなか」では公共交通を活かしたまちづくりが特に効果的

## 50人を運ぶために必要な車両数

出典：高岡市エコライフ撮影会、土井勉（「公共交通トリセツ」ホームページ）



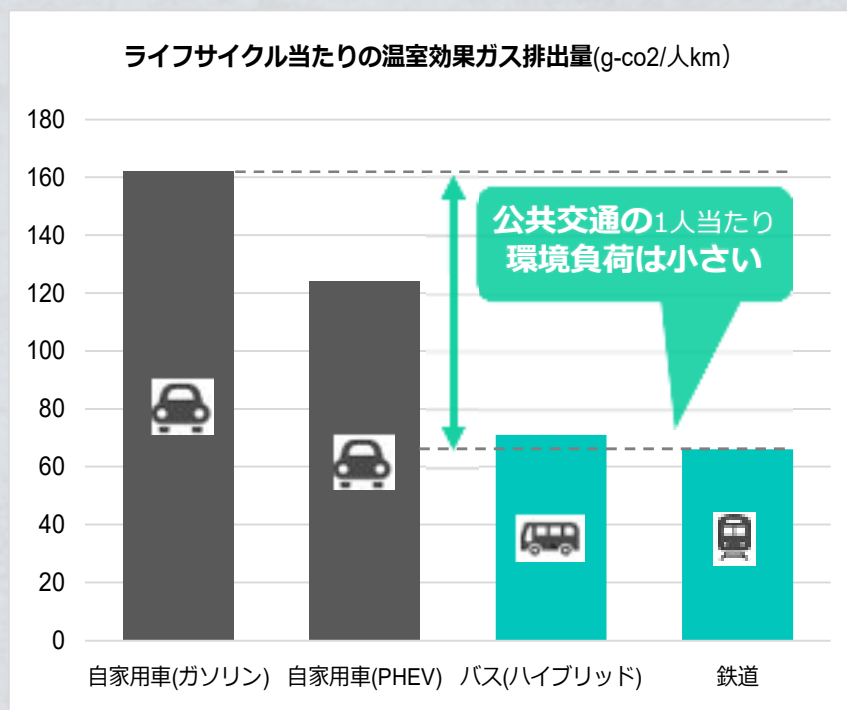
都心軸の通過人数8,777人をそれぞれの交通機関で運ぶ時に必要な台数



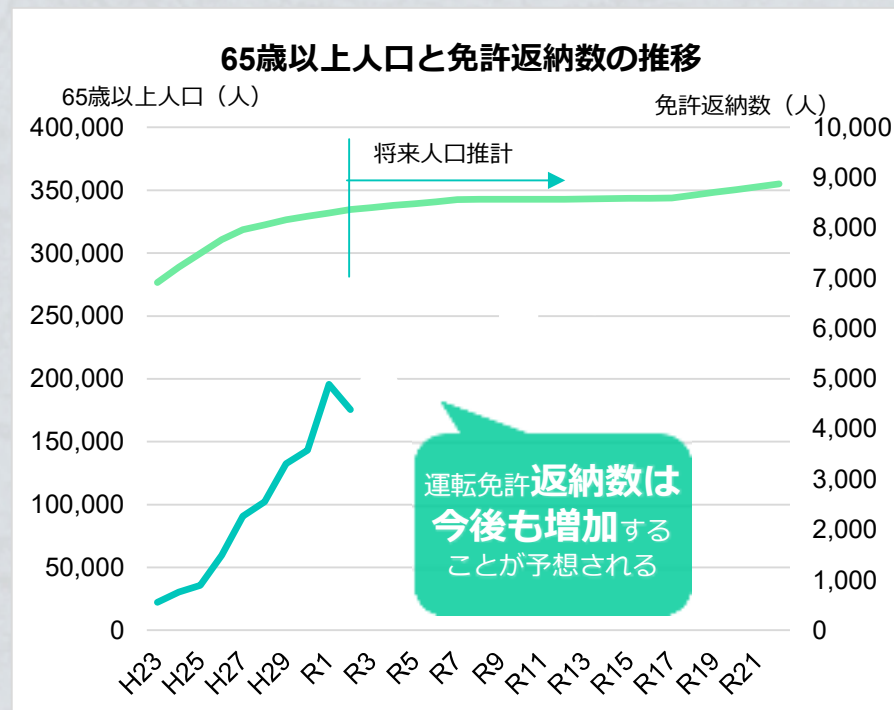


# 環境負荷の軽減・高齢者や子供の移動環境確保の必要性

- 1人当たりの環境負荷の低減、運転免許を返納した高齢者や子供などの移動環境確保といった観点からも、自動運転や情報通信技術（ICT）による利便性向上を図りつつ、公共交通を利用しやすい環境を整え、過度に自家用車に依存せず、歩いて暮らせるまちづくりを進めることが持続可能な社会の実現に向けて不可欠。



出典：International Transport Forum (OECD)  
Corporate Partnership Board Report  
<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/environmental-performance-new-mobility.pdf>



出典：  
毎年人口 石川県の人口と世帯（年）（石川県）  
将来人口推計 石川県の将来推計人口（平成30年国立社会保障・人口問題研究所）  
免許返納数 運転免許統計（石川県）（警察庁交通局）

※点線は将来イメージ

将来世代も安心して暮らせるまちづくりのため 公共交通のさらなる活用が必要



# 地域公共交通の有する多面的効果（クロスセクター効果）

- 地域公共交通は、利用者数や運賃収入等から評価されることが多いが、医療費の抑制、介護給付費の抑制、家族送迎費用の抑制等、多面的に効果が波及するもの。また、地域公共交通が廃止された場合、シビルミニマムとして住民の日常生活を維持する観点から用意される廃止代替（※）にも多額の費用を要する。
- したがって、そうした可視化されていない多面的な効果や廃止代替に要する費用等を総合的に勘案し、地域公共交通維持のための支援の必要性について検討することが重要。

※現行輸送サービスが廃止された際に通学や通院等の目的別に必要となる輸送サービスを行政が提供した場合に要する費用。以下同じ。

## 現在評価している対象



## 本来評価すべき対象



## 可視化されていない価値例

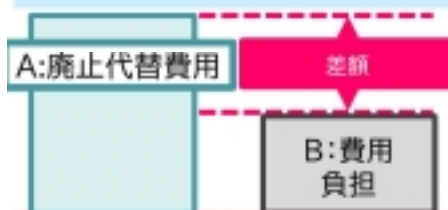
### ①介護給付費の抑制額 …ある自治体での介護給付費増加額は約51万円/年と算出



### ②家族送迎費用の抑制額 …ある自治体で一部路線が無くなった場合に、家族送迎で代替したときの増加送迎費用額は約602万円/年と算出



## 廃止代替に要する費用



- 現行の輸送サービスに要する公的負担額（B）と、廃止代替費用（A）の差額。ある自治体では、 $A - B$  が300万円近くに及び、行政が代替手段を確保するよりも現行路線を維持する方が妥当であることを確認。

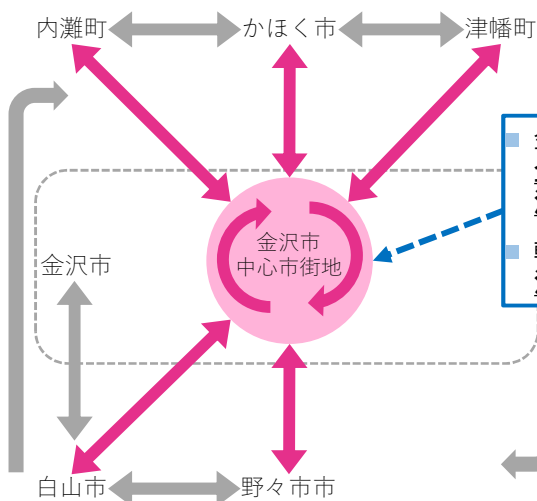
算出式（北陸信越運輸局HP） [https://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/hrd54/com\\_policy/r2shinpoziumu.html](https://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/hrd54/com_policy/r2shinpoziumu.html)

出典：国土交通省北陸信越運輸局

# 石川中央都市圏の公共交通に関する基本認識 渋滞緩和との関係

- 圏域内の移動のうち、公共交通を活用しやすい環境にある「金沢市中心市街地（都心軸）を經由する移動」は2割程度で、このうち6割程度が自家用車を利用。
- 石川県における主要渋滞箇所は金沢都市圏に集中しており、特に、金沢地域（金沢市～白山市）の渋滞損失時間は高いとされている。
- こうした観点から、都市圏における渋滞緩和策の1つとして、輸送力の大きい公共交通（鉄道・バス）のさらなる活用の必要性が高いと考えられる。

圏域内の移動の実態



金沢市中心市街地を  
経由しないトリップ ←→ 全体の2割程度

經由するトリップ ←→ 全体の2割程度

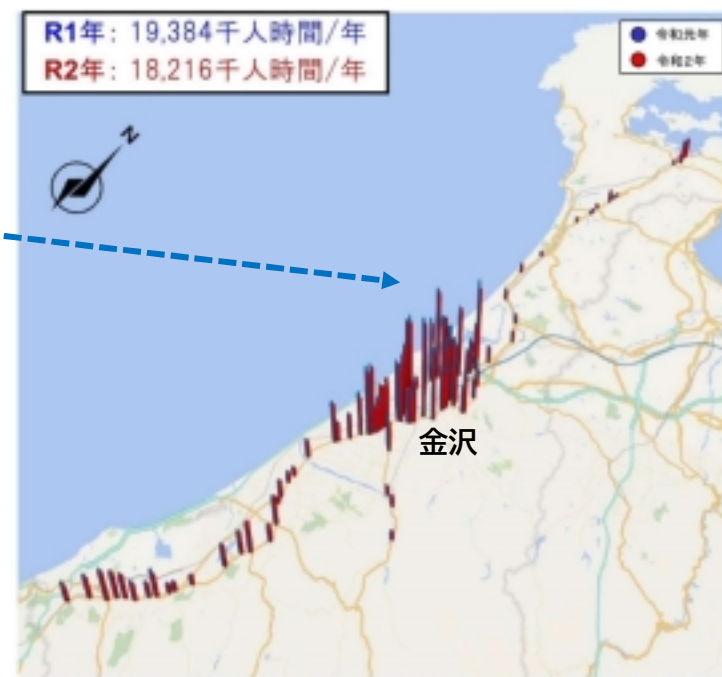
4市2町による公共交通  
モニタリング調査の結果(令和3年度実施)より作成

金沢都市圏の主要渋滞箇所



● 主要渋滞箇所

渋滞損失時間



# 公共交通の利用状況等 石川県の鉄道・バス

- 石川県内では、平成27年の北陸新幹線の開業効果もあり、鉄道・バスの利用は増加傾向にあったが、**コロナ禍により急減**。
- その後の**燃料価格の高騰もあり**、圏域内の公共交通事業者は、**国内他地域と同様に大きな赤字を計上**。  
特に、**北陸鉄道からは、鉄道線の存続に向けて「上下分離方式」の導入を求める要望**があった。



出典:国土交通省 北陸信越運輸局「北陸信越交通・運輸統計年鑑」

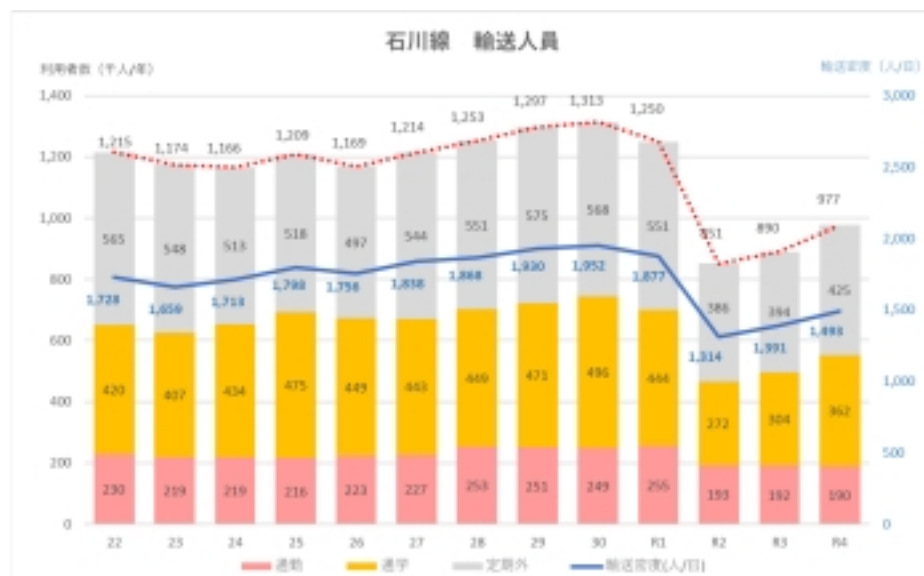
事業者	コロナ禍における連結決算額(当期純利益)
JR西日本	885億円 (令和4年度) ▲1,131億円 (令和3年度) ▲2,331億円 (令和2年度)
IRいしかわ鉄道	0.9億円 (令和4年度) 0.4億円 (令和3年度) ▲1.5億円 (令和2年度)
北陸鉄道	6.5億円 (令和4年度) ▲10.1億円 (令和3年度) ▲20.3億円 (令和2年度)
西日本JRバス	▲4.7億円 (令和4年度) ▲11.2億円 (令和3年度) ▲29.7億円 (令和2年度)

地域鉄道：中小民鉄及び第三セクターの鉄道事業者(北陸鉄道、IRいしかわ鉄道及びのと鉄道)  
乗合バス：一般乗合旅客自動車運送事業者



# 石川線の現状

- 石川線の年間利用者数は約98万人で、うち通勤定期での利用者が約19万人、通学定期での利用者が約36万人であり、利用者の半数強が日常的に石川線を利用。
- 旅客営業キロ1km当たりの1日平均旅客輸送人員（輸送密度）は1,493人/日。乗降が多い駅は新西金沢駅（1,373人）、野町駅（1,005人）、野々市工大前駅（611人）、鶴来駅（603人）。
- 混雑している区間は、額住宅前駅－新西金沢駅間。



出典:北陸鉄道㈱

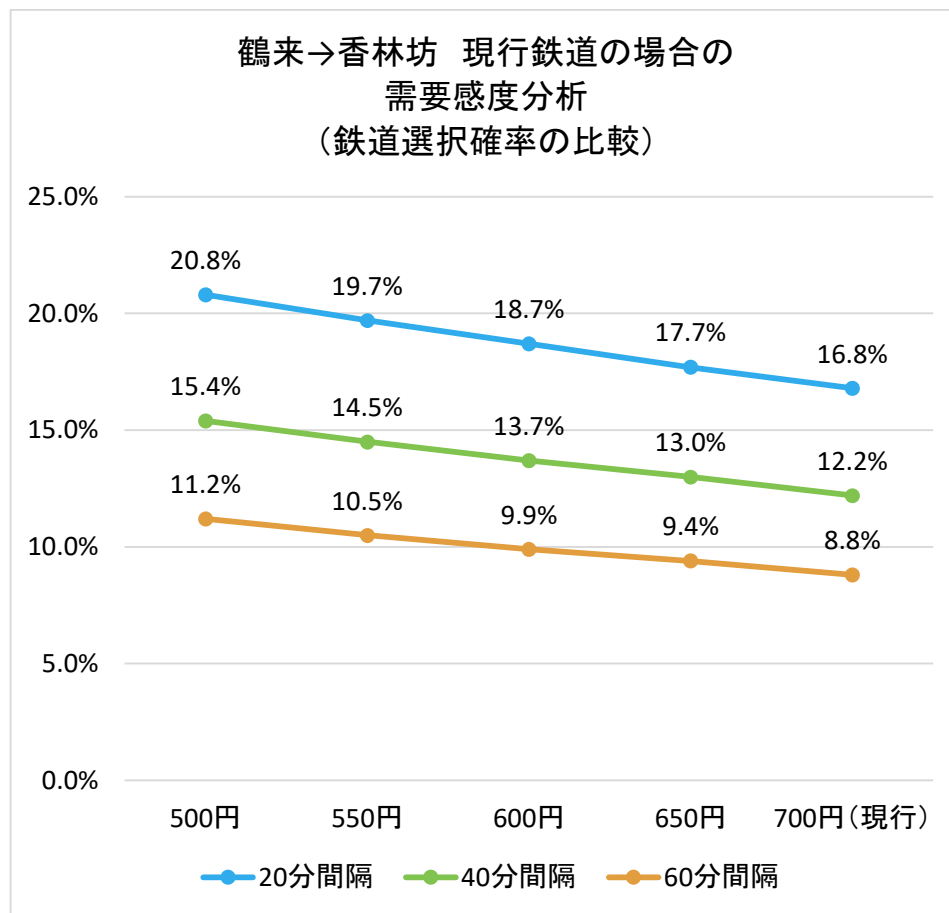
	上り			下り			上下計				通過		
	乗	降	計	乗	降	計	乗	降	計		上り	下り	計
野 町	0	549	549	456	0	456	456	549	1,005	野 町	549	456	1,005
西 泉	6	182	188	150	11	161	156	193	349	西 泉	725	595	1,320
新西金沢	69	646	715	609	49	658	678	695	1,373	新西金沢	1,302	1,155	2,457
押 野	24	20	44	23	21	44	47	41	88	押 野	1,298	1,157	2,455
野々市	30	30	60	21	30	51	51	60	111	野々市	1,298	1,148	2,446
野々市工大前	241	56	297	69	245	314	310	301	611	野々市工大前	1,113	972	2,085
馬 替	102	25	127	21	93	114	123	118	241	馬 替	1,036	900	1,936
額住宅前	103	31	134	34	77	111	137	108	245	額住宅前	964	857	1,821
乙 丸	198	27	225	30	159	189	228	186	414	乙 丸	793	728	1,521
四十万	88	13	101	13	95	108	101	108	209	四十万	718	646	1,364
陽羽里	46	3	49	2	46	48	48	49	97	陽羽里	675	602	1,277
曾 谷	47	2	49	3	38	41	50	40	90	曾 谷	630	567	1,197
道法寺	71	4	75	2	61	63	73	65	138	道法寺	563	508	1,071
井 口	146	6	152	3	117	120	149	123	272	井 口	423	394	817
小 柳	19	2	21	2	20	22	21	22	43	小 柳	406	376	782
日御子	95	3	98	0	87	87	95	90	185	日御子	314	289	603
鶴 来	314	0	314	0	289	289	314	289	603	鶴 来			

出典:北陸鉄道㈱ 令和4年度乗降調査



# 石川線の需要調査の結果の概要

- 沿線住民等への需要調査結果に基づき、石川線沿線各駅－（鉄道）－野町駅－（バス）－香林坊間について、運行間隔や運賃を変化させた場合、鉄道・バスが選択される確率を推計した結果は下記のとおり。
- 運行間隔を短くしたり、運賃を割引したりすることで、需要が大きく増加する可能性がある。



※1 沿線住民を対象にした需要調査の結果に基づく。(令和4年8月実施) ※2 費用及び需要推計は速報であり今後変更があり得る。



# 石川線・バス等乗継円滑化実験

- 令和5年5月より、石川線沿線から片町・香林坊・武蔵ヶ辻・金沢駅方面への乗継利用が、最大5割引となるほか、指定区間内は8時間乗り降り自由となるデジタル乗車券を「のりまっし金沢」で販売する乗継円滑化実験を実施中。

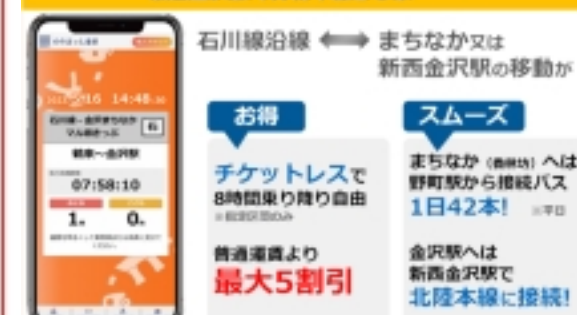
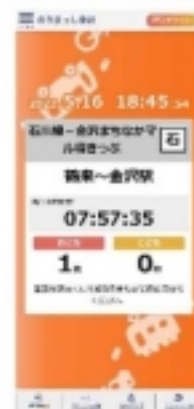
石川線の利用実態を踏まえ、「①野町駅でバスに乗り換えて金沢のまちなか方面に向かう方」と「②新西金沢駅でJR線に乗り換える方」を対象とした2種類の乗車券を、最大5割引（往復運賃）で販売します。

## ① 石川線ー金沢まちなかマル得きっぷ

- ・ 区間：石川線各駅ー片町・香林坊・武蔵ヶ辻・金沢駅までのバス（野町駅で乗り換え）
- ・ 時間：利用開始から8時間（区間内乗り降り自由）  
※利用者は購入時に区間を選択

香林坊駅等・ 金沢駅	西泉～新西金沢	450円	720円～	740円
	押野～野々市工大前	500円	800円～	940円
	馬替～四十万	600円	960円～	1,200円
	陽羽里～鶴来	700円	1,240円～	1,400円

※割引後の運賃  
※おとな運賃の例



## ② 新西金沢駅マル得半額きっぷ

- ・ 区間：石川線各駅ー新西金沢駅
- ・ 時間：利用開始から8時間（区間内乗り降り自由）  
※1 利用者は購入時に区間を選択  
※2 JR線の乗車券は別途購入

新西金沢	野町	170円	340円
	西泉～野々市	160円	320円
	野々市工大前～額住宅前	250円	500円
	乙丸	330円	660円
	四十万～道法寺	400円	800円
	井口～日御子	450円	900円
	鶴来	500円	1,000円

※割引後の運賃  
※おとな運賃の例



# 浅野川線の現状

- 浅野川線の年間利用者数は約151万人で、うち通勤定期での利用者が約35万人、通学定期での利用者が約50万人であり、利用者の半数強が日常的に浅野川線を利用。
- 輸送密度は3,093人/日。乗降が多い駅は、北鉄金沢駅（3,538人）、内灘駅（1,909人）、割出駅（596人）、三ツ屋駅（475人）、上諸江駅（470人）。



出典:北陸鉄道(株)

	上り			下り			上下計				通過		
	乗	降	計	乗	降	計	乗	降	計		上り	下り	計
北鉄金沢	0	1,789	1,789	1,749	0	1,749	1,749	1,789	3,538	北鉄金沢	1,789	1,749	3,538
七ツ屋	2	30	32	20	3	23	22	33	55	七ツ屋	1,817	1,766	3,583
上諸江	115	106	221	149	100	249	264	206	470	上諸江	1,808	1,815	3,623
磯部	77	7	84	8	67	75	85	74	159	磯部	1,738	1,756	3,494
割出	271	43	314	29	253	282	300	296	596	割出	1,510	1,532	3,042
三口	138	6	144	14	118	132	152	124	276	三口	1,378	1,428	2,806
三ツ屋	234	4	238	7	230	237	241	234	475	三ツ屋	1,148	1,205	2,353
大河端	35	12	47	7	43	50	42	55	97	大河端	1,125	1,169	2,294
北間	34	0	34	0	42	42	34	42	76	北間	1,091	1,127	2,218
蚊爪	88	4	92	4	81	85	92	85	177	蚊爪	1,007	1,050	2,057
栗ヶ崎	75	0	75	1	74	75	76	74	150	栗ヶ崎	932	977	1,909
内灘	932	0	932	0	977	977	932	977	1,909	内灘			

出典:北陸鉄道(株) 令和4年度乗降調査

# 基本認識 鉄道線（公共交通）の使命

現在石川線・浅野川線が果たしている使命

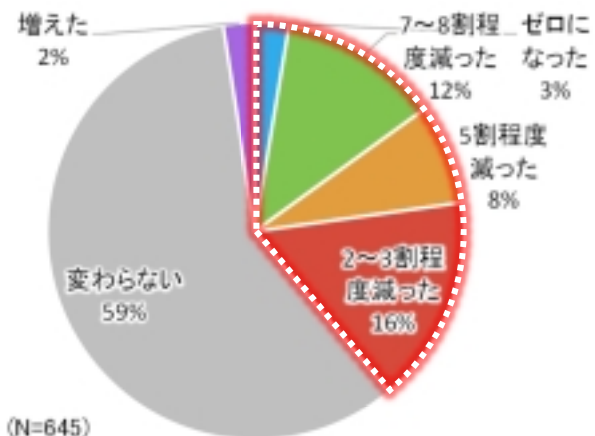
- ①自家用車を持たない人(高校生、高齢者、障害者等)にとっての不可欠な移動手段  
→失われれば、タクシーや家族による送迎、スクールバスの運行等が必須となる(クロスセクター効果)
- ②道路空間が限られる状況下での大量輸送(通勤・通学・観光等)を支える移動手段  
→皆が自家用車で移動すると渋滞して交通がマヒする
- ③使いたいときだけでも使える安価な移動手段(セーフティネット、シビルミニマム、多様な余暇や社会参加の機会)  
→普段徒歩・自転車の人       ： 雨の日、雪の日  
   普段自家用車の人         ： 懇親会の日等
- ④その他、環境負荷の低さ、健康維持への寄与等さまざまな効果あり(クロスセクター効果)

# コロナ禍における石川中央都市圏の移動の現状

## ■コロナ禍前後の生活の変化

- ・ 新型コロナ感染リスクから移動自体が激減
- ・ 混雑や密集を避け公共交通利用が減少

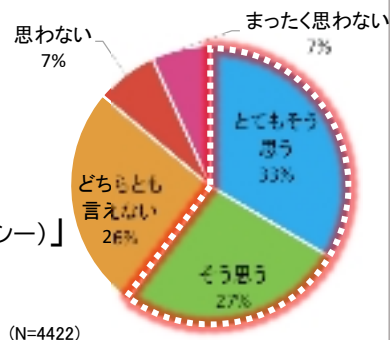
【コロナ禍前と比較した公共交通利用日数の変化】



※週1日以上公共交通を利用する人のみの集計

## ■過度に自動車に頼らないまちづくり

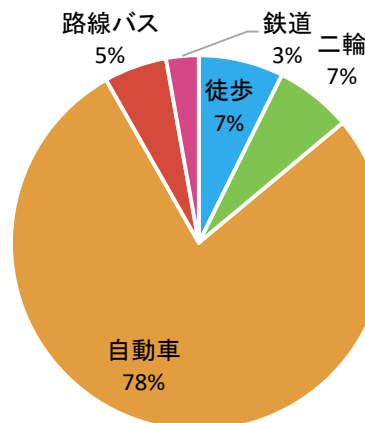
- ・ 「過度に自動車に頼らなくても移動しやすいまち」を実現する必要があると思う人は約6割
- ・ 実現に必要なものとして、「歩道の整備(徒歩・自転車)」や「バス路線の拡充(バス・鉄道)」、「運転免許自主返納の支援」、「福祉バス・タクシーの充実(タクシー)」との回答が多い



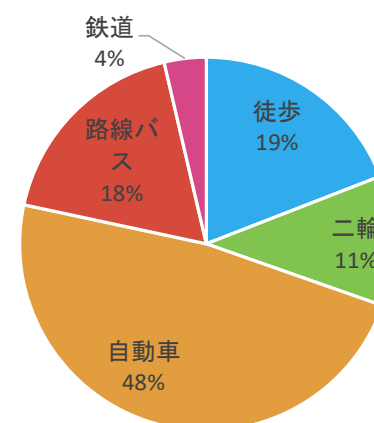
## ■金沢市民の移動

- ・ 金沢のまちなかへの移動の自動車分担率は、都市圏全体に比べ低く、公共交通等の割合がいずれも高い

【都市圏交通手段分担率(平日)】

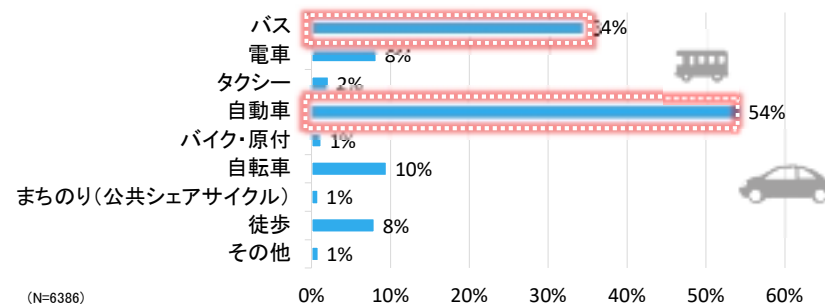


【まちなか交通手段分担率(平日)】



## ■4市2町住民の金沢のまちなかへの交通

- ・ 金沢のまちなかへの移動は約5割が自動車利用



4市2町による公共交通モニタリング調査の結果(令和3年度実施)より作成

# 石川線のあり方検討 大量輸送機関の必要性

- 石川線が大量輸送機関としての役割を果たしているのかについて、「クロスセクター効果分析」と「費用便益分析(B/C)」の2つの視点で分析を行った。
- 結果として、石川線を廃止せずに鉄道又はBRTで大量輸送を行う方が、社会的な費用は抑えられ、社会が被る負利益も低減できるため、石川線の廃止は好ましくないことが分かった。

## ① クロスセクター効果分析

社会的な費用

大

石川線を廃止した場合の  
分野別代替費用

約4.8～10億円/年

>

社会的な費用

小

石川線の赤字額と  
将来投資額の合計

約4.77億円/年

## ② 費用便益分析(B/C)

所要時間

約2倍に増加

※一般道路を路線バスで運行するため

利用者

半減

社会が被る負利益

約6億円/年

## 結論

石川線を廃止せず、  
鉄道又はBRTで大量輸送を行う方が  
①社会的に必要な費用は抑えられ、  
②社会が被る負利益も低減できる。

すなわち、石川線の廃止は好ましくない。

## 参考 石川線が廃止された場合の日常生活への影響例

- ・ 所要時間が増加するため、いつもより早く家を出る必要
- ・ 公共交通利用を諦めて自家用車を利用する人が増加するため、道路混雑が悪化(従来の自家用車利用者にも影響)
- ・ 運転することができない子供や高齢者の通院・通学のための家族による送迎が増加

等



# 石川線のあり方検討 大量輸送機関の必要性 詳細① クロスセクター効果分析

- 利用者の視点で、公共交通が存在することで社会に与えている多面的な効果（クロスセクター効果）について試算。
- **石川線が廃止されることにより社会が追加的に負担しなければならない費用は、少なく見積もっても年間約5億円**となり、石川線の設備投資に対する行政支出と事業損失額の年間合計約4億円を上回ることが分かった。
- したがって、**石川線を廃止して代替策を講じるよりも、石川線を存続させて何らかの形で大量輸送を行える状況とする方が少ない費用で目的を達成できる**といえる。

## クロスセクター効果

現在石川線を利用している住民等が、石川線がなくなった場合に、

- ・ 通院・買い物・通学にどの程度の追加費用を支払って代替の移動手段(スクールバス等)を確保する必要があるか
- ・ 石川線の代わりに自家用車の利用が増加することで発生する渋滞を緩和するためにどの程度追加の道路整備を行う必要があるかについて、幅を持って計算したもの。

分野	石川線が廃止された場合に追加的に必要となる行政負担項目	施策実施費用	分野別代替費用	
			最小値	最大値
医療	①-1 病院送迎貸切バスの運行	14百万円/年	14百万円/年	52百万円/年
	①-2 通院のためのタクシー券配布	31百万円/年		
	①-3 医師による往診	52百万円/年		
	② 医療費の増加	24百万円/年	24百万円/年	24百万円/年
商業	①-1 買物バスの運行	19百万円/年	19百万円/年	55百万円/年
	①-2 買物のためのタクシー券配布	55百万円/年		
教育	①-1 貸切スクールバスの運行	46百万円/年	46百万円/年	507百万円/年
	①-2 通学のためのタクシー券配布	507百万円/年		
福祉	通院・買物以外での移動目的のためのタクシー券配布	63百万円/年	63百万円/年	63百万円/年
財政	土地の価値低下等による税收減少	3百万円/年	3百万円/年	3百万円/年
建設	通勤者の自動車への転換に起因する渋滞緩和のための道路整備	310百万円/年	310百万円/年	310百万円/年
分野別代替費用の合計			480百万円/年	1016百万円/年

石川線の事業損失額	(R3実績)	143百万円/年
石川線の将来投資額(年当たり)※		334百万円/年
※施設・車両の耐用年数を50年間と仮定		477百万円/年

数値化が困難な  
行政負担項目による  
算出結果  
↓

※1 数値化が難しく、算出できない  
分野別代替費用も多くある。

※2 分野別代替費用の最小値・最大値

医療、商業、教育のそれぞれにおいて、  
複数挙げられた施策実施費用のうち  
最小値、最大値をそれぞれ採用。

医療分野 : 3つ  
商業・教育分野 : 各2つ

社会的な費用

**大** 石川線を廃止した場合の  
分野別代替費用  
約4.8～10億円/年

社会的な費用

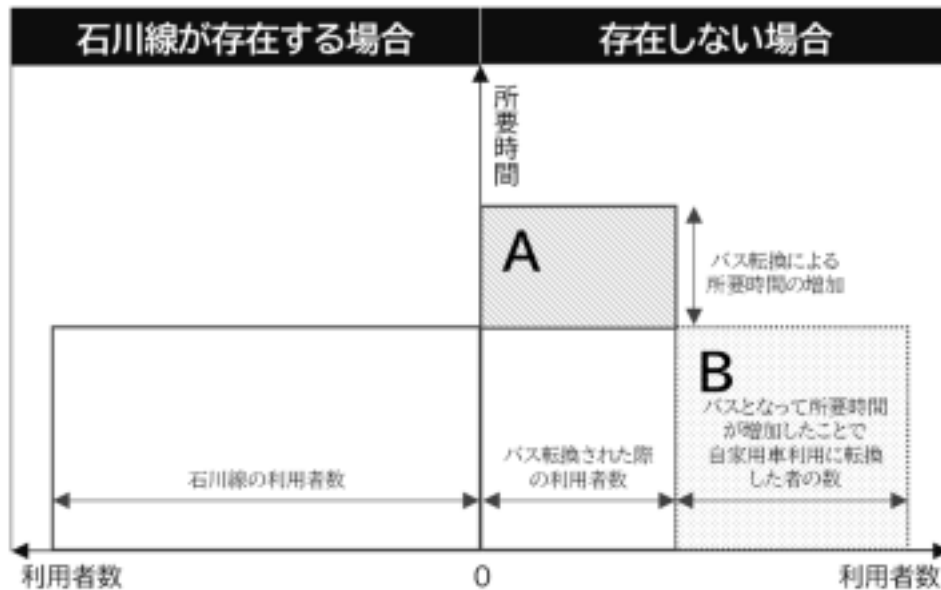
**小** 石川線の赤字額と  
将来投資額の合計  
約4.77億円/年

>

石川線を廃止せず、  
鉄道又はBRTで大量輸送を行える状況とする  
方が社会的に必要な費用は抑えられる。

## 石川線のあり方検討 大量輸送機関の必要性 詳細② 費用便益分析（B/C）

- 費用便益分析（B/C）により、石川線が社会にもたらしている効果の測定を行った。
- 「鉄道が存在せずバスのみで地域輸送を行う」状態を仮定し、そこに鉄道が整備された際もたらされる便益を算出。
- 結果として、バスに転換することで現在の利用者数が約半減する予測が出された。また、これにより利用者が被る不利益（負の便益）を貨幣換算すると、年間約6億円となる。
- また、石川線を廃止し、一般道路を走行する路線バスに転換したとしても、交通事業者の運行経費減に対して利用者減による収入減少が上回り、赤字が解消されない（すなわち、バス転換したとしても持続的な交通の維持が担保されない）見通し。



石川線が存在しない場合に住民が受ける  
マイナスの便益はAとBの総和

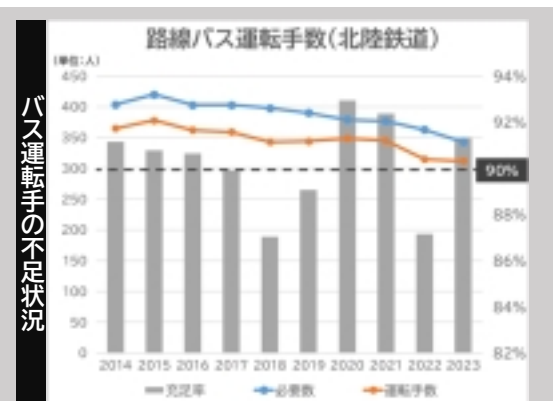
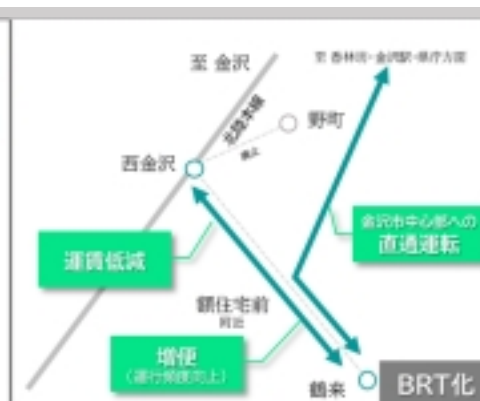
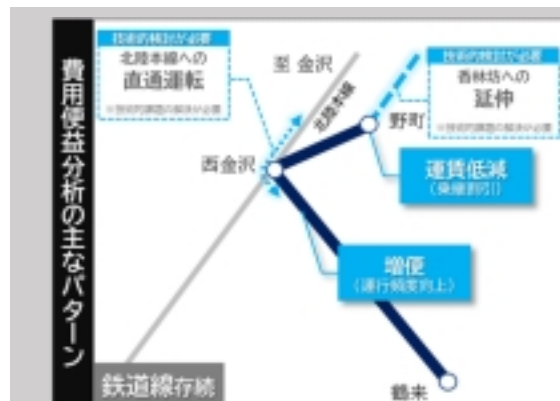
	前提条件			算出結果			鉄道がある 状態との 総便益の差
	運行間隔		所要時間	需要予測	収入額	経費	
	朝	昼		日利用者数	百万円/年	百万円/年	
鉄道	20分	60分	31分	3,037	201	345	-
バス転換	10分	30分	53分	1,581	111	227	-551

石川線を廃止することによる不利益が大きく、また、路線バスに  
転換しても赤字は解消されない。

# 石川線に関するあり方の検討結果 結論

- 石川線について、①現状通り、②利便性を向上させ鉄道線を存続、③BRT化 の3パターンを比較。いずれもB/Cは1を上回るものの、収支・事業費・技術的な実現可能性など考慮すべき要素が多く、結論を一意に導くことは困難。
- ここで、バスの運転手不足、周辺道路の混雑へ与える影響、浅野川線の車両整備へ与える影響を踏まえると「現状通り」又は「利便性を向上させ鉄道線を存続」が望ましい。
- さらに、北陸鉄道も行政も厳しい財政状況にある中、路線バスとの関係も整理し、選択と集中により利便性を高めるべきこと、自家用車を運転できない高齢者が増加していること等を鑑みれば、単に現状通りの状況の継続は容認できず、より多くの住民・来街者が公共交通を利用しやすい環境を整備するため「利便性を向上させ鉄道線を存続」させる形が最も望ましい。

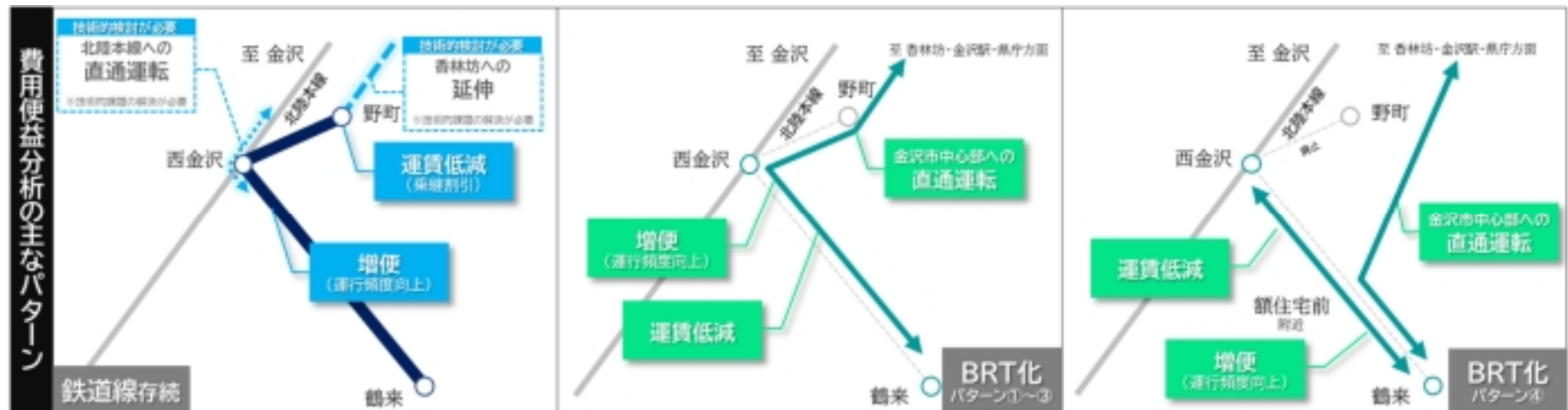
判断項目	費用便益分析			社会経済情勢等			効果の最大化
パターン	事業費	年間需要予測	費用便益比 B/C※	バスの運転手不足	周辺道路の混雑 工事期間中を含む	浅野川線の車両整備	
①鉄道線存続 現状通り	約101億円	約111万人	1.3	課題 路線バスと役割が重複し、 鉄道の価値が十分に発揮されない			
②鉄道線存続 利便性を向上	約101億円 ～ 約173億円	約97万人 ～ 約149万人	1.0～1.5				
③BRT化	約79億円 ～ 約85億円	約98万人 ～ 約110万人	0.9～1.3	課題 BRTの運転手確保のため、 他の路線バス減便が必要	課題 所要時間が増加し、自家用車 利用への転換が起こるため 周辺道路が混雑	課題 石川線の車両工場が 使用不能となるため、 新たな車両工場整備が必要	厳しい財政状況・高齢化等を踏まえ、 行政からの支援を 「選択と集中」で強化
※バス転換した状態との比較				結論を一意に導くことは困難			
				BRT化は各方面への影響が大きい			



「利便性を向上させ  
鉄道線を存続」  
が最も望ましい

# 石川線のあり方検討 鉄道存続・BRT化に係る費用便益分析①

- 住民に対し実施した需要調査（令和4年度）の結果を踏まえ、「現状通り鉄道線を存続」、「利便性を向上させ鉄道線を存続」、「BRT化」の3案について、費用便益分析を行いB/Cを算出した。
- 各パターンについて、いずれもB/Cは1を上回るものの、需要の増減・事業費・技術的な実現可能性など考慮すべき要素が多く、B/Cのみで結論を一意に導くことは困難。



		前提条件								算出結果	費用便益比	投資額
		野町乗継		運行間隔		所要時間			機種	需要予測	B/C	億円
		物理	運賃	朝夕	昼間	基準	増減率	所要時間				
現況(ア)	現況(R4年度収支ベース)	乗継	現行	20分	60分	31分	-	31分	鉄道	3,037	1.3	101
鉄道 利便性向上 (イ)	①乗継運賃低減	乗継	通し	20分	60分	31分	100%	31分	鉄道	3,099	1.4	101
	②日中増便(全線)	乗継	現行	20分	40分	31分	100%	31分	鉄道	3,298	1.4	101
	③日中増便(四十万まで)	乗継	現行	20分	40分	31分	100%	31分	鉄道	3,184	1.4	101
	④増便(四十万まで)	乗継	現行	15分	40分	31分	100%	31分	鉄道	3,270	1.4	101
	⑤西金沢－野町間廃止	乗継	現行	20分	60分	31分	100%	31分	鉄道	2,658	1.0	107
	⑥野町－香林坊間軌道新設	直通	通し	10分	40分	31分	100%	31分	LRT	4,047	1.0	173
	⑦乗継運賃低減－日中増便	乗継	通し	20分	40分	31分	100%	31分	鉄道	3,366	1.5	101
	⑧西金沢－金沢間JR直通	直通	現行	20分	60分	31分	100%	31分	鉄道	4,091		
BRT転換 バス運賃 (ウ)	①野町－県庁前間直通	直通	通し	10分	30分	44分	100%	44分	BRT	2,855	1.1	85
	②野町－金沢駅間直通	直通	通し	10分	30分	44分	100%	44分	BRT	2,806	1.1	85
	③野町－香林坊間直通	直通	通し	10分	30分	44分	100%	44分	BRT	2,701	1.2	79
	④2系統	直通	通し	10分	30分	44分	100%	44分	BRT	2,695	0.9	79
BRT転換 鉄道運賃 (ウ)	①野町－県庁前間直通	直通	通し	10分	30分	44分	100%	44分	BRT	3,012	1.1	85
	②野町－金沢駅間直通	直通	通し	10分	30分	44分	100%	44分	BRT	2,963	1.2	85
	③野町－香林坊間直通	直通	通し	10分	30分	44分	100%	44分	BRT	2,864	1.3	79
	④2系統	直通	通し	10分	30分	44分	100%	44分	BRT	2,852	1.0	79
バス転換	⑤バス転換	直通	通し	10分	30分	53分	100%	53分	バス	1,581		

## 補足

- ・ 所要時間は、鶴来駅－新西金沢駅－野町駅の経路を走行するのに要する時間を示す。
- ・ BRT転換(2系統)の場合は、「鶴来駅－新西金沢駅」を走行する路線と、「鶴来駅－額住宅前駅－香林坊－武蔵ヶ辻－近江町市場－金沢駅－県庁前」を走行する路線の2つを運行。
- ・ 総便益(B)は、「通常の路線バスしかない状態」を基準に、「鉄道やBRTを運行した際に短縮される時間」に時間価値を乗じ、そこから「事業の設備投資額及び運営赤字額」を減じたものの。
- ・ B/Cは、B/Cマニュアルに基づき、便益(B)及び事業費(C)から算出した。
- ・ B/Cが1を上回れば、投資の社会的な効率が高いと考えることができる。
- ・ 鉄道存置⑥及び⑧については、そもそも技術的に実現可能であるかなどの検討が必要であり、特に⑧は事業費の積算も現時点では困難。



# 石川線のあり方検討 鉄道存続・BRT化に係る費用便益分析②

		前提条件								算出結果	費用便益比	投資額
		野町乗継		運行間隔		所要時間			機種	需要予測	B/C	
		物理	運賃	朝夕	昼間	基準	増減率	所要時間		日利用者数		億円
現況(ア)	現況(R4年度収支ベース)	乗継	現行	20分	60分	31分	-	31分	鉄道	3,037	1.3	101
鉄道 利便性向上 (イ)	①乗継運賃低減	乗継	通し	20分	60分	31分	100%	31分	鉄道	3,099	1.4	101
	②日中増便(全線)	乗継	現行	20分	40分	31分	100%	31分	鉄道	3,298	1.4	101
	③日中増便(四十万まで)	乗継	現行	20分	40分	31分	100%	31分	鉄道	3,184	1.4	101
	④増便(四十万まで)	乗継	現行	15分	40分	31分	100%	31分	鉄道	3,270	1.4	101
	⑤西金沢－野町間廃止	乗継	現行	20分	60分	31分	100%	31分	鉄道	2,658	1.0	107
	⑥野町－香林坊間軌道新設	直通	通し	10分	40分	31分	100%	31分	LRT	4,047	1.0	173
	⑦乗継運賃低減－日中増便	乗継	通し	20分	40分	31分	100%	31分	鉄道	3,366	1.5	101
	⑧西金沢－金沢間JR直通	直通	現行	20分	60分	31分	100%	31分	鉄道	4,091		
BRT転換 バス運賃 (ウ)	①野町－県庁前間直通	直通	通し	10分	30分	44分	100%	44分	BRT	2,855	1.1	85
	②野町－金沢駅間直通	直通	通し	10分	30分	44分	100%	44分	BRT	2,806	1.1	85
	③野町－香林坊間直通	直通	通し	10分	30分	44分	100%	44分	BRT	2,701	1.2	79
	④2系統	直通	通し	10分	30分	44分	100%	44分	BRT	2,695	0.9	79
BRT転換 鉄道運賃 (ウ)	①野町－県庁前間直通	直通	通し	10分	30分	44分	100%	44分	BRT	3,012	1.1	85
	②野町－金沢駅間直通	直通	通し	10分	30分	44分	100%	44分	BRT	2,963	1.2	85
	③野町－香林坊間直通	直通	通し	10分	30分	44分	100%	44分	BRT	2,864	1.3	79
	④2系統	直通	通し	10分	30分	44分	100%	44分	BRT	2,852	1.0	79
バス転換	⑤バス転換	直通	通し	10分	30分	53分	100%	53分	バス	1,581		

補足

- ・ 所要時間は、鶴来駅－新西金沢駅－野町駅の経路を走行するのに要する時間を示す。
- ・ BRT転換(2系統)の場合は、「鶴来駅－新西金沢駅」を走行する路線と、「鶴来駅－額住宅前駅－香林坊－武蔵ヶ辻・近江町市場－金沢駅－県庁前」を走行する路線の2つを運行。
- ・ 総便益(B)は、「通常の路線バスしかない状態」を基準に、「鉄道やBRTを運行した際に短縮される時間」に時間価値を乗じ、そこから「事業の設備投資額及び運営赤字額」を減じたもの。
- ・ B/Cは、B/Cマニュアルに基づき、便益(B)及び事業費(C)から算出した。
- ・ B/Cが1を上回れば、投資の社会的な効率が高いと考えることができる。
- ・ 鉄道存置⑥及び⑧については、そもそも技術的に実現可能であるかなどの検討が必要であり、特に⑧は事業費の積算も現時点では困難。
- ・ これらの試算には、令和5年以内に検討する石川線・浅野川線の利便性向上策に要する費用は含んでいない。



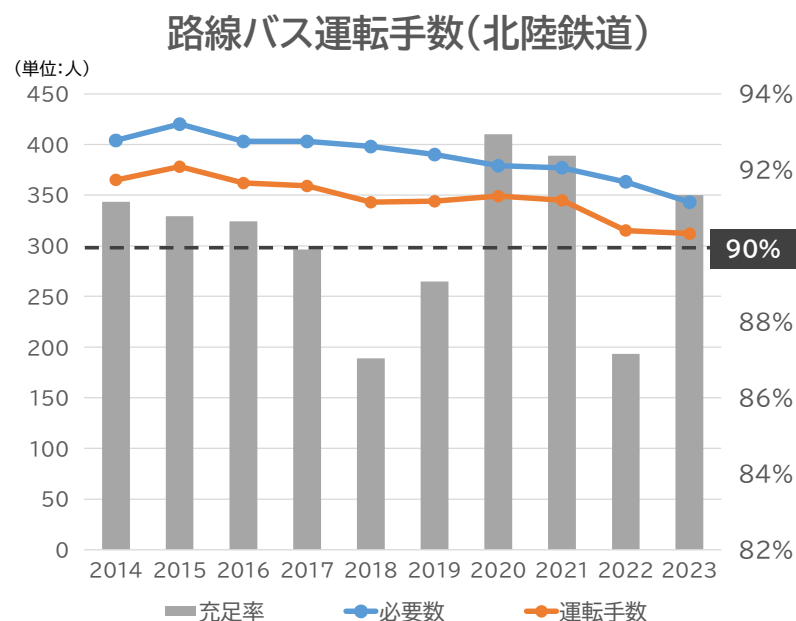
# 石川線・浅野川線の存在価値を高める取組の検討の方向性 詳細

石川線 想定される事項	鉄道存続の場合の 車両更新の方向性	
短期的に検討する取組		
<b>乗換抵抗の低減</b> ・西金沢駅 :JR北陸本線への乗換しやすいダイヤ・運賃の設定 ・野町駅 :バスへの対面乗換、金沢市街方面へのシティライナー便を「石川線接続バス」と明示、鉄道・バス一体の時刻表、鉄道・バス通し運賃体系の構築、大胆な乗継割引の実施		
<b>利便性の向上</b> ・増便やキャッシュレス化の推進 ・鶴来～白山比咩神社、獅子吼高原方面へのバス接続の強化 ・各駅のモビリティハブ機能の強化(P&R等)	・駆動方式 ・車両長、編成数 ・先進的で低コストな保安機器 ・JR北陸本線への乗入れ等への対応可能性 等	
<b>利用促進の制度的枠組みの構築</b>		
・PPP/PFIによって地域マネジメント団体と連携し、駅前広場や沿線施設を活用した地域活性化と公共交通利用を促進		
<b>技術的観点も含めて中長期的に検討する取組</b>		
・石川線のJR北陸本線西金沢～金沢間の乗り入れ可能性の調査 ・石川線野町駅～香林坊方面への軌道敷設可能性の調査		

浅野川線 想定される事項
<b>短期的に検討する取組</b>
・キャッシュレス化の推進 ・各駅のモビリティハブ機能の強化 等
<b>技術的観点も含めて中長期的に検討する取組</b>
・新駅の設置や、これと合わせたP&R等のモビリティハブ機能の強化 ・磯部駅の金沢スタジアムへのアクセス拠点化 等

# 社会経済情勢 バスの運転手不足 石川中央都市圏の状況

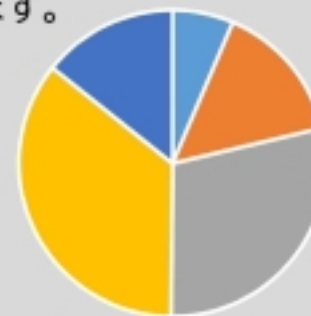
- バスの運転手は、石川中央都市圏においても、全国においても不足。
- 令和4年度の北陸鉄道グループの運転手**充足率は87%**で、**必要数366人に対して47人不足**しており、**現在のバス路線を維持できない状況**であった。
- こうした状況を踏まえ、北陸鉄道の金沢エリアの路線バスでは、安定した運行体制確保のため、**令和5年4月のダイヤ改正で**、利用状況も勘案した**路線や系統の廃止、減便等が実施**されたところである。**平日で約8%、土日祝日で約15%の大幅な減便**であった。
- また、運転手の年齢構成は、**40～60歳代が8割**を占め、高齢化が進んでいる。今後、**急速に退職者の数が増加**していくことになるため、運転手の採用が進まない場合は、**運転手不足が深刻化することが想定**される。



※今般の減便で、路線バス運転手の必要数は346人、充足率は91%となった。

## 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。



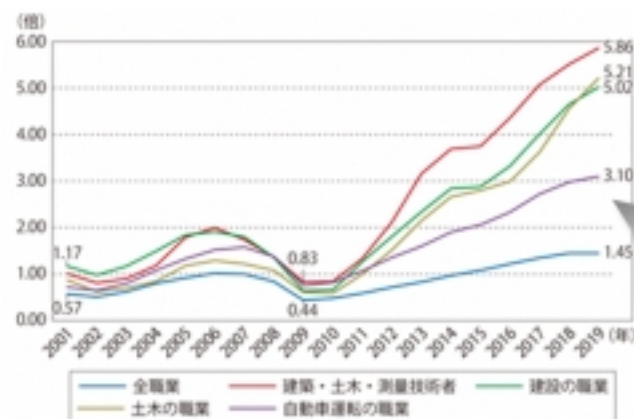
■ 20代 ■ 30代 ■ 40代 ■ 50代 ■ 60代

※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。

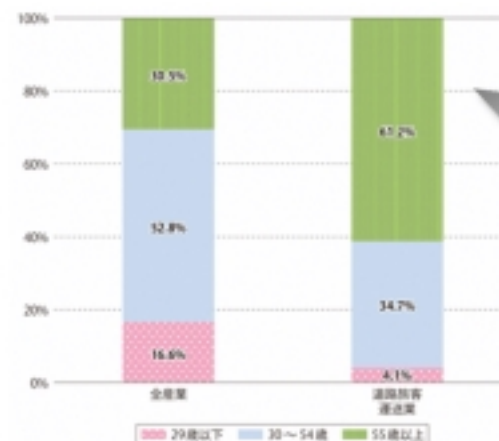
出典:北陸鉄道

# 社会経済情勢 バスの運転手不足 全国の状況

- 全国的な動向について見ると、自動車運転の職業は有効求人倍率が高く、全職業平均の2倍以上となっており、担い手不足の傾向にある。
- また、生産年齢人口の減少の継続により、就業者数は産業全体で減少することが予測されるが、特に、道路旅客運送業（バス、タクシー運転手等）は55歳以上の就業者の割合が61.2%と全産業平均（30.5%）に比べ著しく高い。
- また、令和6年度からはバス運転手の労働の拘束時間・休息時間に係る基準（改善基準告示）が見直され、運転手1人当たりの労働時間が短縮されることとなるため、今後の担い手不足の深刻化が懸念されている。



(注) パートタイムを含み、新機学卒者及び新機学卒者求人を除く常用に係る数字。  
資料) 厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省作成



資料) 総務省「労働力調査」より国土交通省作成

出典: 国土交通白書2020

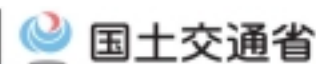
	現行	改正後(案)
拘束時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・原則1日13時間以下、最長1日16時間まで延長可能</li> <li>・1日15時間を超える拘束ができるのは週2回まで</li> <li>・年間上限3380時間(バス)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・原則1日13時間以下、最長1日15時間まで延長可能</li> <li>・1日14時間を超える拘束ができるのは週3回まで</li> <li>・年間上限3300時間</li> </ul>
1日の勤務間インターバル	<ul style="list-style-type: none"> <li>・8時間以上義務</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・9時間以上が義務、11時間以上が努力義務</li> </ul>

出典: 労働政策審議会労働条件分科会 自動車運転者労働時間等専門委員会バス作業部会資料をもとに作成

# 国の公共交通に関する新たな支援制度 詳細①

## 3. ②社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業等)

令和5年度予算  
5,492億円の内数



基幹事業	効果促進事業
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 道路</li> <li>○ 港湾</li> <li>○ 河川</li> <li>○ 砂防</li> <li>○ 下水道</li> <li>○ 海岸</li> <li>○ 都市公園</li> <li>○ 市街地整備</li> <li>○ 住宅</li> <li>○ 住環境整備</li> </ul> <p>等</p> <p>→令和5年度からの拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●「<b>地域公共交通再構築</b>」を追加</li> <li>●「市街地整備」の「<b>都市・地域交通戦略推進事業</b>」を拡充</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○基幹事業の効果を高めるために必要な事業</li> <li>○<b>全体事業費の2割目途</b></li> </ul>

### 地域公共交通再構築事業の概要

**交付金事業者等**：地方公共団体、補助対象経費の1/2

**対象事業**：地域公共交通活性化再生法による計画認定を受けて行う鉄道施設・バス施設の整備  
※まちづくりとの相互連携等が要件

**地方財政措置**：鉄道施設：地方負担分について、地方債充当率100%、うち45%について交付税措置  
バス施設：地方負担分について、特別交付税措置80%



軌道の強化  
(高速化)



駅舎の  
新改築・移設



既存施設の  
撤去



GX/DX  
鉄道車両



停留所  
東換所



営業所  
車庫



充電施設  
蓄電池



GX/DX  
バス車両



# 国の公共交通に関する新たな支援制度 詳細②

## 先進車両導入関連事業の創設

地域公共交通の再構築のため、鉄道・バスに係るEV車両、自動運転車両、GX/DX車両等、**先進的な車両を導入等**する場合において、導入等の目的に応じて支援ができる事業を創設。

### 1. 先進車両導入支援等事業

鉄道・バスに係るEV車両、自動運転車両など先進的な車両導入や、その機能改良・高度化についての実証研究等を支援することにより、より持続可能で利便性・生産性の高い地域交通へと再構築を図る。

(対象事業) 先進的な車両の導入・機能改良等に関する経費

### 2. インバウンド先進車両導入支援事業 (ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業)

省エネ性能や経営効率化に寄与する先進的な車両であって、観光コンテンツとしてのインバウンドの魅力向上に資するような観光車両等を導入することにより、まちづくり・観光政策に寄与し、持続可能で利便性・生産性の高い地域交通へと再構築を図る。

(対象事業) 先進的な車両※の導入・機能改良に関する経費 ※観光車両としての機能を備えた車両

(補助率) 補助対象経費の1/2

(補助対象事業者) 地方公共団体 ※地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

※地域公共交通再構築事業(社会資本整備総合交付金)と同様の考え方

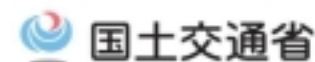
・JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限(1/3は事業者の自己負担)

※JRに関し、「新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」の運用を何ら変更するものではない



# 国の公共交通に関する新たな支援制度 詳細③

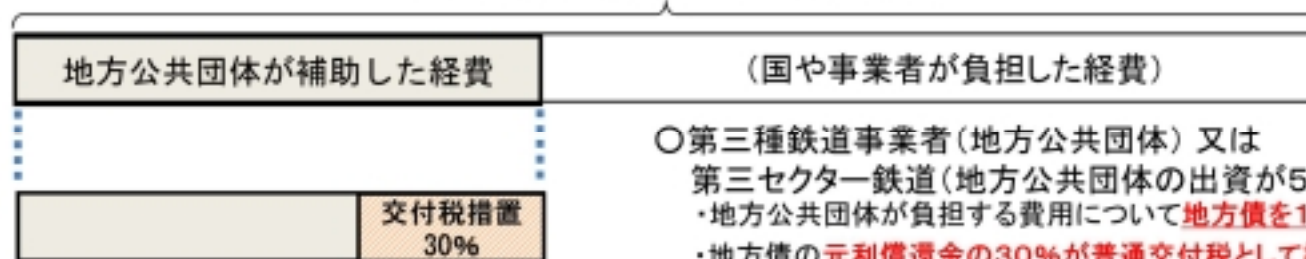
## ローカル鉄道支援に対する地方財政措置



### 地域鉄道事業者の安全対策

○概要：地方公共団体が行う、地域鉄道事業者による施設整備への補助について、地方財政措置を講じる。

○措置率：地域鉄道事業者が施設整備に要した経費



- 第三種鉄道事業者（地方公共団体）又は第三セクター鉄道（地方公共団体の出資が50%以上）の場合
  - ・地方公共団体が負担する費用について**地方債を100%充当可能**
  - ・地方債の**元利償還金の30%が普通交付税として措置**される。
- 中小鉄道 又は 第三セクター鉄道（上記以外）の場合
  - ・補助を行った場合、**補助額の30%が特別交付税として措置**される。

### ローカル鉄道に係る公共交通の再構築支援

○概要：社会資本整備総合交付金の「地域公共交通再構築事業」等を受けて地方公共団体等が行う鉄道施設の整備事業に係る地方負担について、地方財政措置を講じる。

○措置率：社会資本総合整備計画における「地域公共交通再構築事業」等の  
鉄道施設に係る事業費



- ・地方公共団体が負担する費用について**地方債を100%充当可能**
- ・地方債の**元利償還金の45%が普通交付税として措置**される。

# 北陸鉄道線への行政の関わり方 各自治体の負担想定額 詳細

## 鉄道

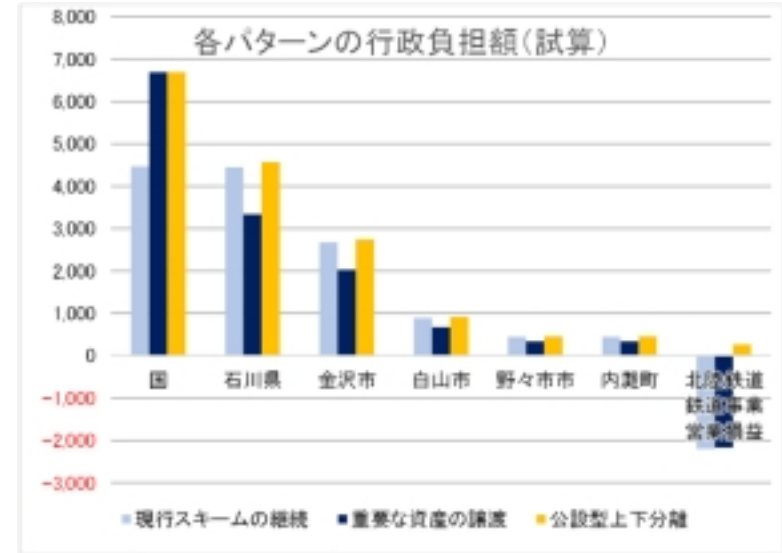
<b>全体</b> ■鉄道事業再構築事業の活用により、社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業)の活用が可能 ▶ 補助率が1/3から1/2にかさ上げ
<b>石川線についての補足</b> ■鉄道線として存続する場合は、 <b>運行継続しながら設備更新が可能。</b> ■沿線から金沢のまちなか方面への移動には、新西金沢駅・野町駅での乗換が必要となるため、他の鉄道・路線バスと連携した交通ネットワークの構築が必要。

- ※1 収支予測は、資料19ページの現況(ア)及び北陸鉄道の収支見通しに基づく。  
 ※2 鉄道事業再構築事業を活用する場合の市町負担額には、固定資産税の減収分を含む。

令和7年度～令和17年度の合計額(単位:百万円)

運営形態 負担額等	現行スキームの継続 ※国補助率1/3	鉄道事業再構築事業の活用	
		重要な資産の譲渡	公設型上下分離
国	4,468	6,693	6,693
石川県	4,450	3,338	4,571
金沢市	2,670	2,023	2,743
白山市	890	674	914
野々市市	445	337	457
内灘町	445	337	457
<b>自治体計</b>	<b>8,900</b>	<b>6,709</b>	<b>9,142</b>
総計	13,368	13,402	15,835
北陸鉄道 鉄道事業 営業損益	-2,204	-2,171	263

令和7年度～令和17年度の合計額(単位:百万円)



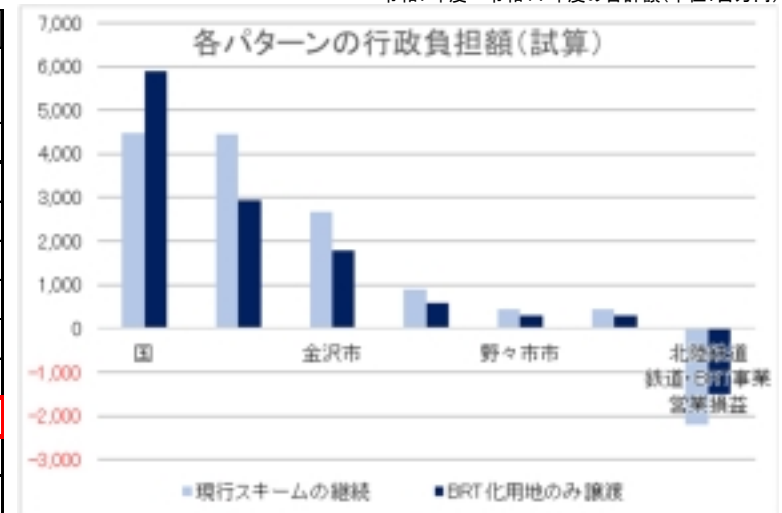
## BRT化

<b>全体</b> ■利便増進事業の活用により、社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業)の活用が可能(補助率1/2)。
<b>石川線についての補足</b> ■BRT化する場合の課題 ①全国的なバス運転手不足のため、BRT化で必要となる運転士数約21～23名を確保するため、石川中央都市圏の路線バスについて、 平日 約8% (約160便) 土日 約15% (約200便) の <b>減便が必要になる見込み。</b> ② <b>BRT化工事の期間中(約1～2年間)、路線バスで代行輸送</b> となる。所要時間は約2倍となり、自家用車利用へ転換する利用者の発生が見込まれる。 ③他事例(ひたちBRT、かしてつBRT)では、BRT転換後、徐々に利用者数は回復していくが、 <b>鉄道廃止前までの利用者数までには回復していない。</b> ④石川線利用者が自家用車利用に転換し、一般道路が混雑( <b>従来の自家用車利用者に影響</b> )。 ⑤ <b>BRT化のため集中的な投資が必要となり、期間中の行政の支出の平準化に課題が生じる。</b>

令和7年度～令和17年度の合計額(単位:百万円)

運営形態 負担額等	現行スキームの継続 ※石川線の鉄道存続	利便増進事業の活用
		用地のみ自治体等へ譲渡 県庁前まで
国	4,468	5,882
石川県	4,450	2,938
金沢市	2,670	1,783
白山市	890	594
野々市市	445	297
内灘町	445	297
<b>自治体計</b>	<b>8,900</b>	<b>5,909</b>
総計	13,368	11,791
北陸鉄道 鉄道・BRT事業 営業損益	-2,204	-1,504

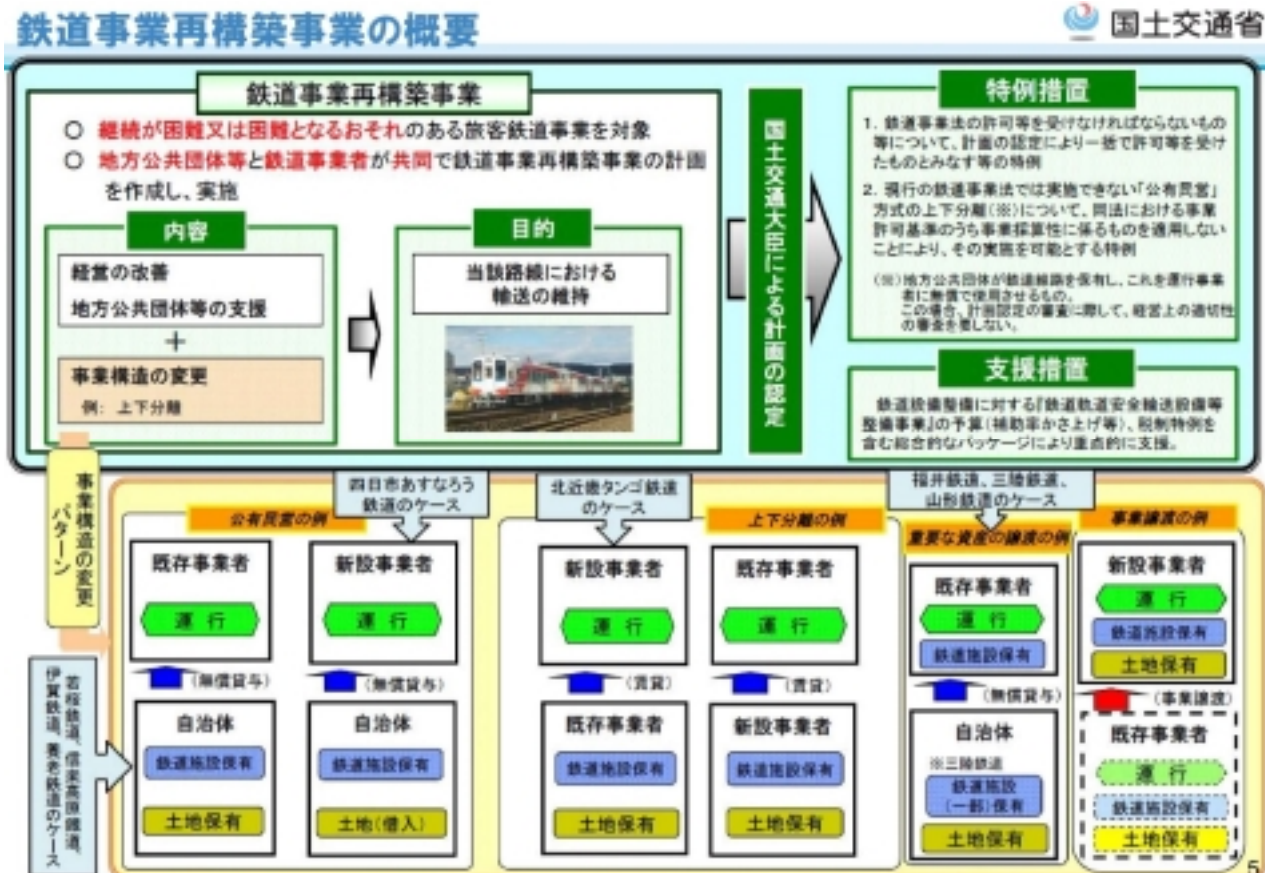
令和7年度～令和17年度の合計額(単位:百万円)



- ※1 収支予測は、資料19ページの現況(ウ)鉄道運賃①及び北陸鉄道の収支見通しに基づく。  
 ※2 利便増進事業を活用する場合の市町負担額には、固定資産税の減収分を含む。

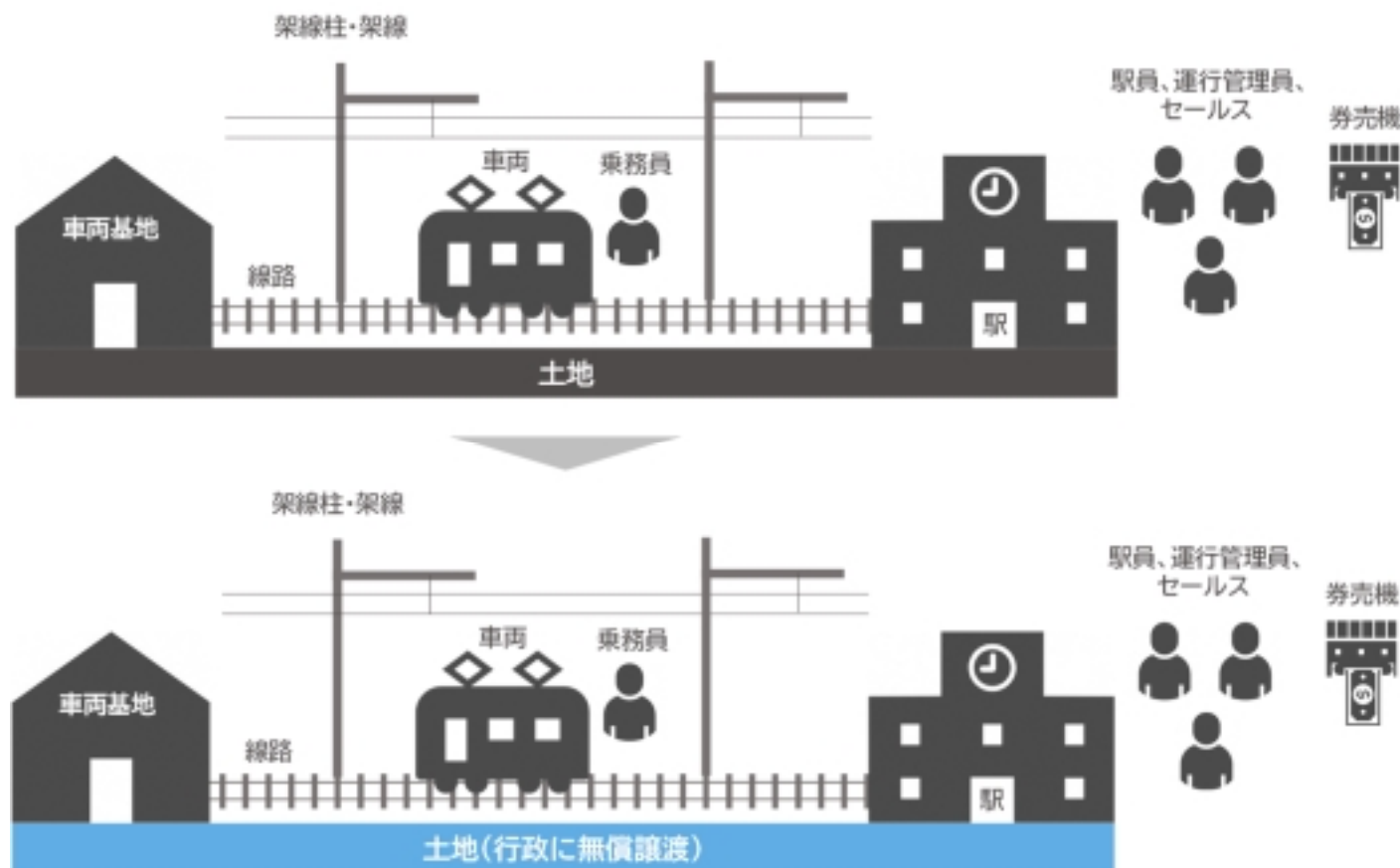
# 鉄道事業再構築事業の形態

- 鉄道事業再構築事業は、自治体と鉄道事業者が共同で計画を作成し、国の認定を受ける必要。
- **計画には、①公有民営、②上下分離、③重要な資産の譲渡※又は④事業譲渡のいずれかを含む「事業構造の変更」が記載される必要。** ※重要な資産の譲渡： 鉄道用地、橋梁、トンネル等の固定資産の価額の50%を超えるものの譲渡（平成26年国鉄事第198号）
- このうち、**③の「鉄道用地の譲渡」以外の場合は**、自治体が直接、又は企業・一般社団法人等を設立して鉄道施設等を管理する必要があり、安全運行等のために責任を負う必要があるが、自治体には鉄道に関する専門家は在籍していないことから、**財政面以外でも大きな負担となることが予想される。**



# 「重要な資産の譲渡」による鉄道事業再構築事業

- 「重要な資産の譲渡による上下分離方式」とは、地域公共交通活性化再生法に基づき、交通事業者が保有する重要な資産（鉄道用地、トンネル等）の自治体への譲渡などを行うことで、国土交通大臣から鉄道事業再構築事業の認定を受けるもの。



## 参考：京福電鉄の「負の社会実験」

平成13年 6月 2度目の正面衝突事故により運休(この後2年半)

- ・ 代行バスを運行するが、バスは鉄道より定時性が低いため、「バス離れ」が起き、利用者が鉄道時代の50%以下に減少  
[京福電鉄の1日当たり利用者数]

平成12年	8,300人
平成13年	5,168人(前年比 約▲38%)
平成14年8月	2,274人(前年比 約▲56%)

(出典)福井県統計年鑑、国土交通省資料
- ・ 自家用車利用の増加(学生は親が送迎)
- ・ 結果として一般道の混雑が悪化 → 「負の社会実験」

### 10月 京福電鉄が事業廃止

平成15年 7月 えちぜん鉄道が事業を継承し運行開始(第3セクター※) ※えちぜん鉄道の主要株主  
坂井市、勝山市、福井市、永平寺町、あわら市

- ・ えちぜん鉄道は運行、維持管理、車両・土地・インフラを保有(上下分離ではない)
- ・ 県は工事費、設備投資費用などを負担
- ・ 沿線市町は出資、運営費支援、欠損補助を実施
- ・ えちぜん鉄道は、新駅設置や福井鉄道との相互乗り入れ、増便、パーク・アンド・ライドなど、利用促進に取り組み、利用者は大幅に増加  
[えちぜん鉄道の年間利用者数]

平成12年度	約303万人(「負の社会実験」前)
平成16年度	約242万人(平成12年度比 約▲20%)
平成30年度	約370万人(平成16年度比 約153%)

(出典)福井県資料等