

北陸鉄道線を中心とした 広域公共交通ネットワーク再生戦略（案）

北陸鉄道線鉄道事業再構築実施計画（案）等の概略

令和6年7月

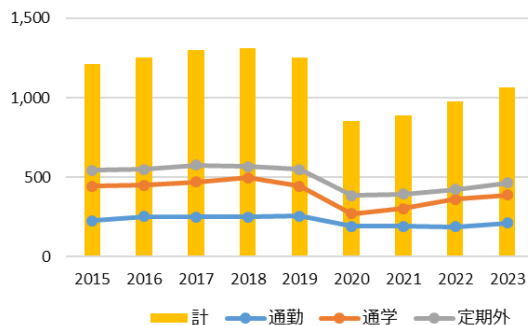
石川中央都市圏地域公共交通協議会

北陸鉄道線のあり方検討 経緯

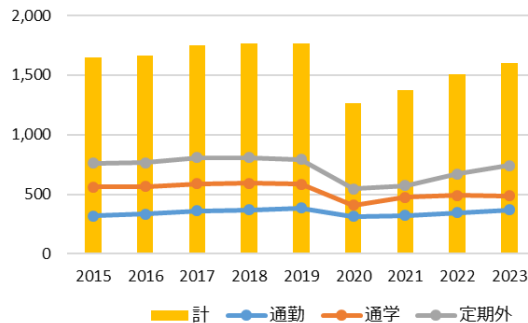
- 石川中央都市圏の地域鉄道・路線バスは、日常生活を支えるだけでなく道路混雑の緩和にも寄与する公共交通だが、令和2年頃からのコロナ禍や、燃料価格高騰・バス運転士不足等により、地域公共交通は未曾有の危機に直面。
- 特に北陸鉄道石川線・浅野川線については、これまでのバス事業等の収益からの内部補助による維持は困難となり、北陸鉄道株式会社から沿線自治体に対し、上下分離方式の導入による持続可能性確保の要望があった。
- 沿線自治体は、令和5年3月に石川中央都市圏地域公共交通計画を策定するとともに、特に状況の厳しい石川線のBRT化なども含めたあり方の検討を行い、令和5年8月、石川線の鉄道線としての存続を決定。
- 能登半島地震により、一時協議が中断となったが、令和6年5月に沿線自治体首長による知事要望を経て、令和5年度に大幅に拡充された国の支援制度を活用し、「みなし上下分離方式」による北陸鉄道への支援を決定。この度、そのあり方を「北陸鉄道線を中心とした広域公共交通ネットワーク再生戦略」として策定するものである。

北陸鉄道線の利用者数推移

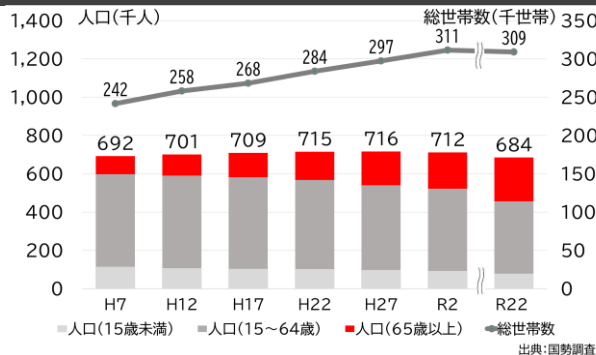
石川線



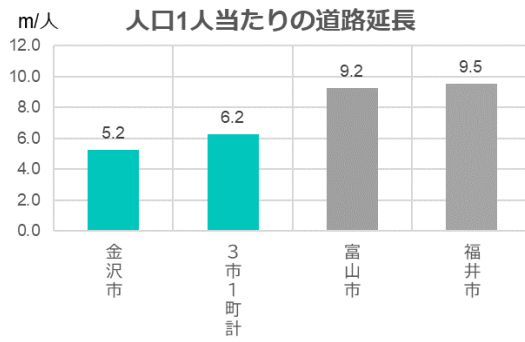
浅野川線



沿線人口と高齢者数



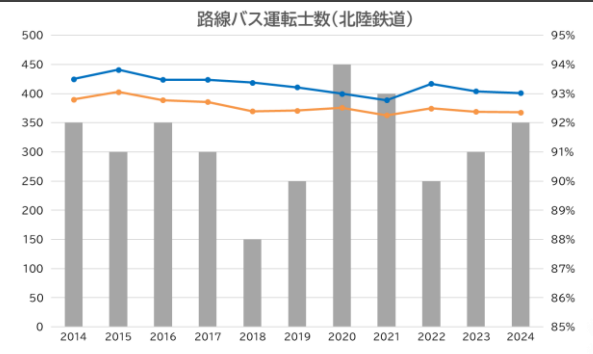
限られた道路空間



主要渋滞ポイント



運転手不足



北陸鉄道線のあり方検討 沿線自治体首長会議（令和5年8月）

- 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、具体的な方策、行政の関わり方の内容について、1月の地域公共交通協議会で決定する予定であったが、能登半島地震により延期。



北陸鉄道線のあり方検討 鉄道線支援に関する知事要望（令和6年5月）

- 北陸鉄道線における「みなし上下分離方式」の導入について県と沿線市町で合意。
- 「みなし上下分離方式」の導入に必要な費用負担についての最大限の支援を要望。

結果、令和7年度から15年間の、鉄道施設・車両の更新、維持管理に係る計画事業費約141億円について、自治体負担分は県・沿線市町で協調支援することが決定される。



北陸鉄道線のあり方検討 協議の進め方

議論の流れ

スケジュール

石川線

大量輸送機能の必要性

単なるバス転換は地域の生活水準を下げる

※バス転換の不便は約6億円/年

大量・高速での輸送が可能な鉄道又はBRTが必要

存在価値を高める方策の検討

パターン

- ① 鉄道線存続 現状通り
- ② 鉄道線存続 利便性を向上
- ③ BRT化

費用便益分析 B/C

事業費	年間需要予測	費用便益比 B/C※
約101億円	約111万人	1.3
約101億円 ～ 約173億円	約97万人 ～ 約149万人	1.0～1.5
約79億円 ～ 約85億円	約98万人 ～ 約110万人	0.9～1.3

費用便益分析のほか、社会経済情勢・石川線の存在価値を高める取組のあり方等について、様々な観点から検討

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

高齢者免許返納の増加

浅野川線

存在価値を高める方策の検討

費用の検討

・石川線は鉄道として存続させ、利便性を向上させる

・地域の足としての活用策・利便性向上策は、令和6年1月の法定協議会で決定する(能登半島地震により延期)

現状の枠組での継続可能性の検討

国の支援制度活用可能性の検討

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

令和5年8月の首長会議での合意

令和6年7月の法定協議会で報告

戦略の概要

目指す社会の姿

- 通勤・通学等の日常生活を支える大量輸送機関である鉄道・バスを基軸とした広域交通ネットワークについて、利便性の向上等を通じて持続可能性を確保し、地域に欠かせない社会基盤として継承することで、自家用車を運転できない高校生や高齢者を含む多くの人が過度に自家用車に依存せずとも暮らせる、豊かな社会を構築する。
- このため、今般の危機を契機とした北陸鉄道線を中心とした広域公共交通ネットワークの再生を図るものとする。

朝ラッシュ時の新西金沢駅



地域鉄道
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)



地域鉄道
IRいしかわ鉄道線
路線距離 37.4km
駅数 12駅(小舞子～俱利伽羅)



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

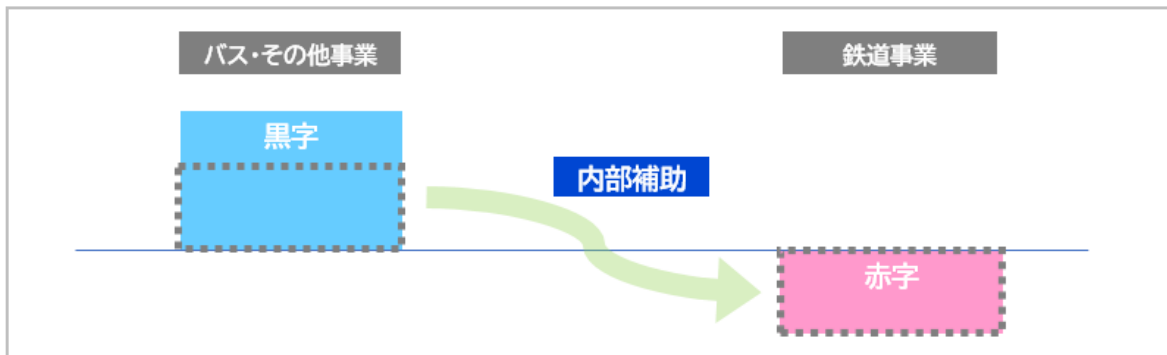
内灘線
運行事業者 北陸鉄道グループ
区間 内灘駅～金沢駅

出典：国土交通省近畿運輸局(平成30年)「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」

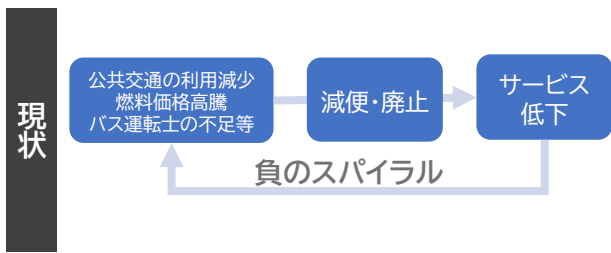
地域交通の確保と交通事業者の経営の関係

- 交通事業者は民間企業である以上、安全運行・サービス向上・コスト削減といった経営努力は欠かせないが、公共交通が県民生活に与える影響（日常の移動手段確保・道路混雑緩和・まちづくりへの影響等）を考えると、石川中央都市圏において、鉄道や路線バスの維持を「民間企業の経営」にのみ責任を負わせることには限界が生じている。
- このため、コロナ禍に端を発する今般の公共交通の危機への対処に当たり、地域公共交通活性化再生法の枠組のもとで、北陸鉄道・行政・住民それぞれが、公共交通を「地域の財産」と捉えて活かす社会へ転換することが必要。
- 特に、北陸鉄道は、行政による一部負担により経営の持続可能性を確保した上で、「バス運転士不足」による減便などを含む、サービス削減の負のスパイラルから脱し、利用者のサービス水準向上により、地域の財産として鉄道・バス等の価値を高め、まちづくりの重要な主体としての役割を一層果たしていくことが求められる。

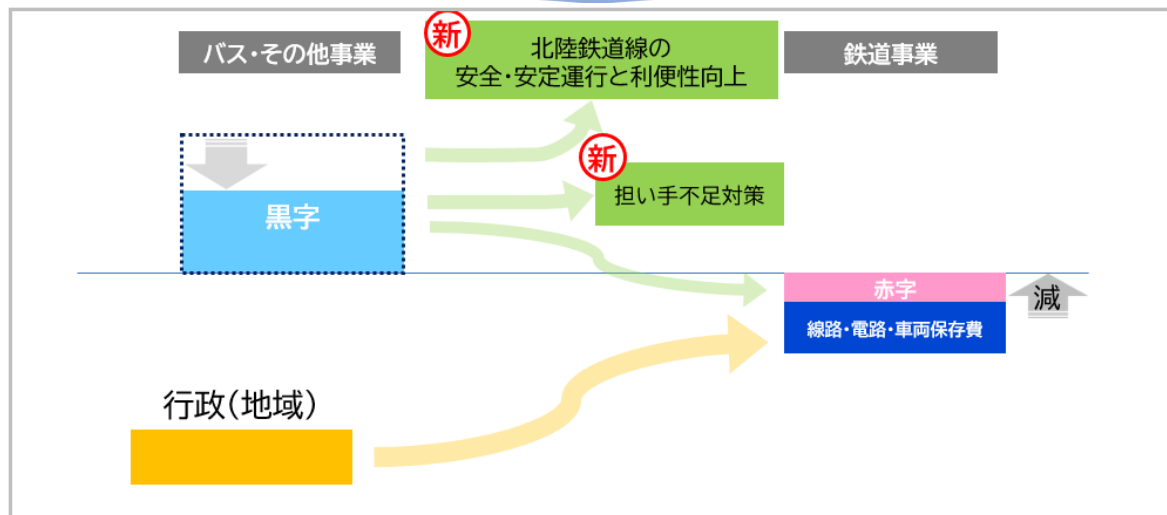
現状



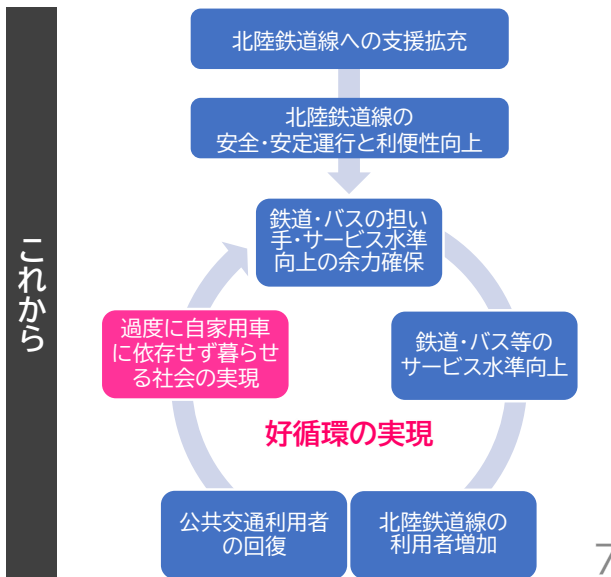
現状



これから



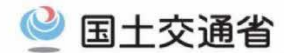
これから



活用する国の支援制度

- 北陸鉄道線を中心とした広域公共交通ネットワーク再生に当たっては、**地域公共交通活性化再生法に基づく特定事業計画の策定**を通じて石川線・浅野川線に係る事業構造を変更するとともに、**国の社会資本整備総合交付金を活用**し、公共交通の利便性の向上を図る。また、将来にわたって公共交通サービスが提供されるよう、北陸鉄道株式会社は、鉄道・バス事業に係る現場職員の勤務環境改善・担い手確保のための所要の措置を講じる。

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

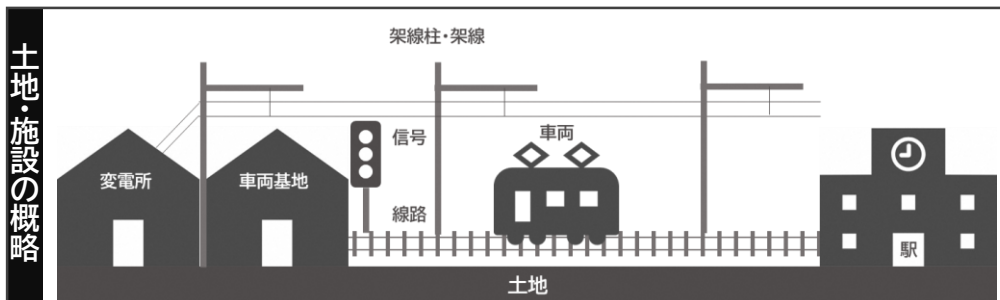


国の支援制度活用のための北陸鉄道線の事業構造変更の主な方式

- 国の支援制度活用のためには、北陸鉄道線に係る事業構造変更の内容を 地域公共交通活性化再生法に基づく特定事業計画 に定める必要。
- 事業構造変更のための主な方式として「みなし上下分離」、「重要な資産の譲渡」、「公設型上下分離」の3つの方式を挙げることができ、北陸鉄道線の場合を念頭に整理すると以下ようになる。
- 施設や車両の老朽化が著しいことから、事業構造の変更に要する期間と国の支援を得るまでの期間が最も短い「みなし上下分離」が最適な方法 である。

		みなし上下分離	重要な資産の譲渡	公設型上下分離
土地所有・維持管理		北陸鉄道	自治体 北陸鉄道	自治体
施設所有・維持管理		北陸鉄道	北陸鉄道	自治体
運行		北陸鉄道	北陸鉄道	北陸鉄道
事業構造の変更に要する期間		短※1	←—————→	長※2
費用の負担者	鉄道施設等※3の整備費	国 自治体	国 自治体	国 自治体
	鉄道施設等の維持費	自治体 北陸鉄道	自治体 北陸鉄道	自治体
	鉄道事業の運営費	北陸鉄道	北陸鉄道	北陸鉄道

- ※1 鉄道施設の整備及び維持管理に要するすべての費用の負担その他の措置に関し、北陸鉄道と自治体との間で協定を締結する必要がある。
- ※2 自治体側で、鉄道施設等の保有・維持管理を担う組織の設置、議会の議決等を経て、北陸鉄道から移管を受ける必要がある。
- ※3 ここでは、鉄道施設等とは、鉄道線路、駅(停車場)、車両基地(車庫・車両検査修繕施設)、信号(運転保安設備)、変電所等設備、架線柱・架線(電路設備)及び車両のことをいう。



国の支援制度活用のために策定する必要がある計画の関係性

地域公共交通活性化再生法に基づき策定する計画

地域公共交通計画※

石川中央都市圏地域公共交通計画(令和5年3月策定)

※ 地域公共交通計画が策定されていないと、鉄道事業再構築実施計画を策定することができない

鉄道事業再構築実施計画

事業構造の変更の内容／自治体等による支援の内容／利用者利便の確保の内容

計画を策定することで受けられる国の財政的な支援メニュー

社会資本整備総合交付金

地域公共交通再構築事業

地域公共交通の持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備への支援(補助率:自治体負担額の1/2)

地域公共交通確保維持改善事業

先進車両導入支援事業

地域公共交通ネットワークの形成に必要な先進車両の導入を支援(補助率:自治体負担額の1/2)

策定する計画と国の支援制度

- 地域公共交通活性化再生法に基づく特定事業計画として、**鉄道事業再構築実施計画**を策定する。
- 鉄道事業再構築実施計画に基づき、**社会資本整備総合交付金**、**先進車両導入支援事業**を活用予定。



地域公共交通活性化再生法に基づく特定事業計画

鉄道事業再構築実施計画







実施期間 令和7年4月～令和22年3月


事業構造変更の内容 「みなし上下分離方式」の導入
※鉄道施設等の維持管理費用を自治体が一部負担

自治体等による支援の内容

- ・鉄道施設や車両の更新 
- ・利便性向上策の実施 
- ・鉄道施設や車両等の維持管理への支援

利用者利便の確保の内容

- ・石川線・浅野川線、路線バスのキャッシュレス対応強化 
- ・石川線の増便 
- ・鉄道施設や車両の更新による利便性・効率性向上 
- ・駅の交通結節点機能の強化(P&R等) 
- ・駅の待合環境やアクセス性向上、駅のコミュニティ拠点化 
- ・抜本的な利便性向上に係る中長期的な調査検討 
- ・経路検索、情報提供、乗車券等のデジタル化の推進
- ・IRいしかわ鉄道線やバスとの乗継利便性向上
- ・沿線観光地への受入環境整備
- ・店舗やイベント等と連携した地域活性化の推進
- ・既存利用者の運賃負担軽減
- ・新規利用者開拓のための企画乗車券造成

 社会資本整備総合交付金の支援対象となり得る事業

鉄道事業再構築に向けた国の支援制度

社会資本整備総合交付金

計画期間 令和7年度～令和11年度(5年)

主な事業の内容

- 7年度 駐車場の整備、軌道・架線・信号保安設備等の更新、抜本的な利便性向上に係る中長期的な調査検討
- 8年度 軌道・変電所の更新、内灘検車区・車両工場の改修
- 9年度 軌道・架線・信号保安設備等の更新、橋梁の補修、除雪車の更新
- 10年度 石川線車両の更新(1編成)、軌道・信号保安設備等の更新
- 11年度 橋梁の補修、自動張力調整装置の更新

地域公共交通確保維持改善事業(先進車両導入支援事業)

申請年度 令和10年度～令和12年度

主な事業の内容 石川線車両の更新(5編成)

北陸鉄道線の持続可能性確保のための費用負担の考え方①

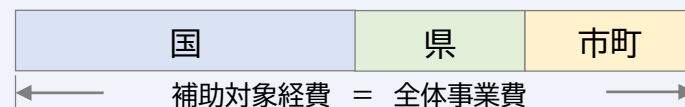
交 社会資本整備総合交付金の
支援対象となり得る事業

事業費

財源(負担割合)

鉄道施設等の更新

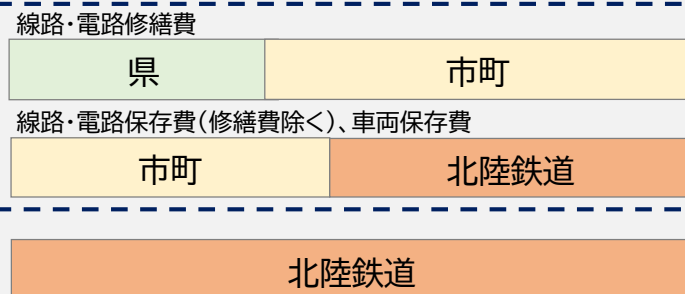
交
113.4億円
(7.6億円/年)



鉄道施設等の維持管理

線路・電路・車両保存費※1 27.6億円
(1.8億円/年)

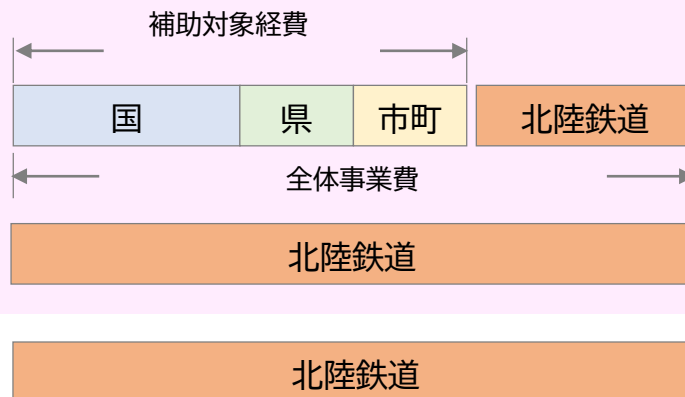
運転費、案内宣伝費、
一般管理費等 73億円
(4.9億円/年)



利便性向上策の実施

交
鉄道施設等の整備 (キャッシュレス対応強化)

増便、運賃低減、
企画乗車券の造成等



運転士不足対策



※ 自治体からの支援は、線路・電路保存費のうち修繕費に相当する額を下限額とし、上限額は、①線路・電路・車両保存費、②鉄道事業の営業損失に相当する額、③特定事業計画の策定により増額が予定される国の支援額の1年当たりの平均額のいずれか小さい方とする。ただし、上限額が下限額を下回るような事象が発生した場合は、石川県、沿線市町及び北陸鉄道において、その取扱いを協議するものとする。

北陸鉄道線の持続可能性確保のための費用負担の考え方②

		国・自治体負担対象 事業費	北陸鉄道負担対象 事業費
鉄道施設等の更新			
主な基幹事業	線路設備更新	約113.4億円	—
	電路設備更新		—
主な効果促進事業	車両更新		—
	キャッシュレス対応強化		負担あり
その他(駐車場の整備・鶴来車両工場改修など)			—
利便性向上策の実施			
鉄道施設等の整備	キャッシュレス対応強化(再掲)	上記(113.4億円)の内数	負担あり
増便、運賃低減、企画乗車券の造成等	増便	—	
	運賃低減、企画乗車券の造成等	—	
鉄道施設等の維持管理			
線路保存費・電路保存費(修繕費)		約18.9億円	—
線路保存費・電路保存費(修繕費除く)			約8.7億円
車両保存費			
運転費、案内宣伝費、一般管理費等		—	約73億円

講じる施策 ① 鉄道施設等の更新等

- 鉄道施設等の更新に要する費用を国・県・沿線市町で負担。

施策	実施時期	事業主体	支援を行う者
線路設備更新	R7~21	北陸鉄道	国・県・沿線市町
電路設備更新	R7~21	北陸鉄道	国・県・沿線市町
車両更新	R10~12	北陸鉄道	国・県・沿線市町
キャッシュレス対応強化	R7	北陸鉄道	国・県・沿線市町
その他 (駐車場の整備・鶴来車両工場改修など)	R7~21	北陸鉄道	国・県・沿線市町



停車場や線路、電路設備等



変電所



石川線の車両



鶴来車両工場

出典:北陸鉄道株式会社

講じる施策 ① 鉄道施設等の更新等

- 石川線の車両については製造から約60年が経過し、経年劣化による運行不能が危惧されるほか、修繕の部品調達等が難しくなっていることから、早急な更新が必要。
- 中長期的に検討する事項として挙げられている、石川線のIRいしかわ鉄道西金沢～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との整合性を考慮する必要があるが、一定の期間を要する調査の終了を待たずに車両更新する必要があるため、順次全6編成を、現行の車両規格（18m級車両2両1編成・直流600V）で更新するため、令和7年度より発注手続きに着手する。ただし、メーカーの供給能力等の関係で、実際の納車は令和10年度からとなる見込み。
- また、上記の中長期的な検討の結果、石川線で別規格の車両を使用する必要性が生じた場合は、令和10年度から導入する車両を、例えば、浅野川線の老朽車両（令和5年度時点で車齢約30年の03系）の代替として、石川線から浅野川線へ転属させるなど、全体として最適となるような対応を講じる。

施策	実施時期	事業主体	支援を行う者
車両更新(再掲)	R10~12	北陸鉄道	国・県・沿線市町

浅野川線



03系 5編成
(R5時点で車齢約30年)

必要に応じ
浅野川線へ転属(03系を置き換え)

石川線



7000系 5編成
(R5時点で車齢約60年)

7700系 1編成
(R5時点で車齢約60年)

R7年度から
順次更新



6編成

必要に応じ
車両更新

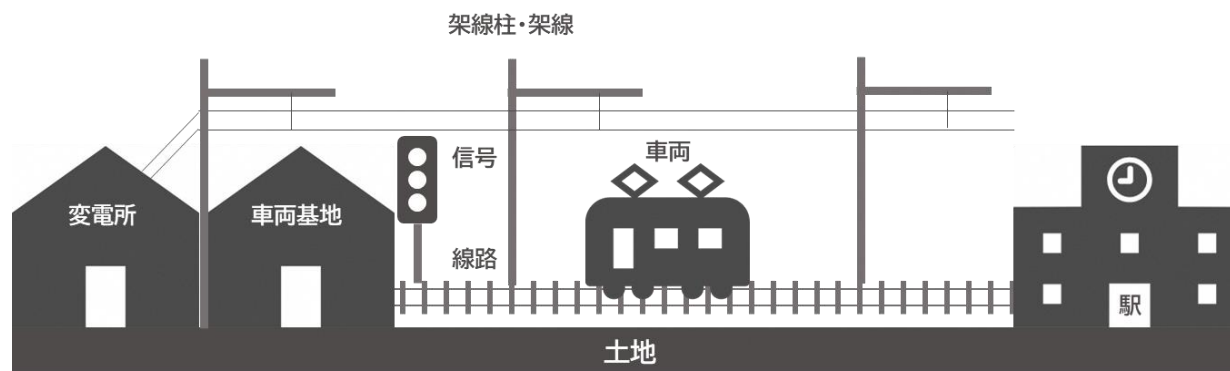
IRいしかわ鉄道への乗り入れ、香林坊方面への軌道敷設が実現可能となり、別規格の車両を使用する必要性が生じた場合

講じる施策 ② 鉄道施設等の維持管理

■ 鉄道施設等の維持管理に係る費用を県・沿線市町で負担。

施策	実施時期	事業主体	支援を行う者
線路保存費・電路保存費(修繕費)	R7~21	北陸鉄道	県・沿線市町
線路保存費・電路保存費(修繕費除く)	R7~21	北陸鉄道	沿線市町
車両保存費	R7~21	北陸鉄道	沿線市町

※1 各年度、「上記(線路保存費等)の合計額」、「北陸鉄道鉄道事業の営業損失」、「特定事業計画の策定により増額が予定される国の支援額の1年当たりの平均額」のうち最も金額が小さい額を自治体の支援額とする。



北陸 鉄道	運転費	： 運転士人件費	など
	運輸費	： 駅務員人件費、駅構内設備の修繕費	
	輸送管理費	： 本社輸送関係従事員人件費、駅構内清掃費	
	その他	： 案内宣伝費、一般管理費、固定資産税、減価償却費	

自治 体	線路保存費	： 保線管理員人件費、線路修繕費、駅除雪・融雪水道料、保線区ガス代	など
	電路保存費	： 電路管理員人件費、電路修繕費	
	車両保存費	： 修車士人件費、車両修繕費、車両工場動力用灯油代、車両工場電気代	

講じる施策 ③増便、運賃低減、企画乗車券の造成等

■ 石川線の増便、他の交通機関との乗継のためのダイヤ変更、企画乗車券の充実などの利便性向上策を実施。

施策	実施時期	事業主体	支援を行う者
新型鉄道車両の導入(再掲)	R10~12	北陸鉄道	国・県・沿線市町
軌道の改良	R7~	北陸鉄道	国・県・沿線市町
石川線の増便	R10~ (R6より先行実施)	北陸鉄道	
運行ダイヤの変更	R7~ (R6より先行実施)	北陸鉄道	
駅の待合環境やアクセス性向上、駅のコミュニティ拠点化	R7~	北陸鉄道	国・県・沿線市町
二次交通との接続強化	R7~	北陸鉄道	
パーク・アンド・ライドの利用促進	R7~	北陸鉄道	

石川線

増便

日中時間帯のダイヤを上下4本増便し、昼間時間帯の需要創出に取り組むほか(令和6年度先行実施)、車両更新後のラッシュ時(朝・夕)の増便を実施する。

車番	結果	車番	結果
行	ゆき	行	ゆき
先		先	
5		5	
6	44	6	44
7	02 41	7	02 41
8	02 24	8	02 24
9	01 24	9	01 24
10	13	10	13
11	05	11	05
12	05	12	05
13	05	13	05
14	05 40	14	05 40
15	38 58	15	38 58
16	35	16	35
17	11 32	17	11 32
18	09 33	18	09 33
19	10 53	19	10 53
20	34	20	34
21	15	21	15
22	00	22	00
23		23	
24		24	
25		25	
備考		備考	

増便イメージ →

駐車場の整備 ex)野々市工大前駅

○主に金沢工業大学関係者を対象に電車待ち環境の改善やコミュニティスペースとして活用する。



パーク・アンド・ライドの利用促進

○駅付近駐車場との連携



講じる施策 ③ 増便、運賃低減、企画乗車券の造成等

施策	実施時期	事業主体	支援を行う者
多言語対応等の外国人旅行客の受入環境整備	R7～	北陸鉄道	
企画乗車券の充実	R7～	北陸鉄道	
タッチ決済システムの導入 ・キャッシュレス対応強化(再掲)	R7～	北陸鉄道	国・県・沿線市町
デジタル化	R8～	北陸鉄道	
多分野連携	R7～	北陸鉄道	
サイクルトレイン	R8～	北陸鉄道	国・県・沿線市町

タッチ決済システムの導入

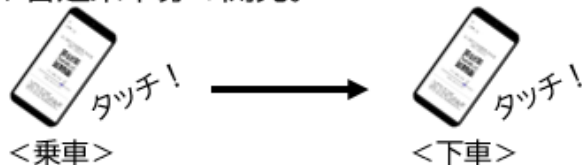
○クレジットカードやICa、QR乗車券等で電車・バスが利用できる新システムを県内全域に導入する計画。

<対応予定のブランド>



乗車券のデジタル化

○新たなキャッシュレス乗車システム(QRコード)を活用した定期券や普通乗車券の開発。



多分野連携

○鉄道利用と多分野(店舗やイベント等)との連携を伴った地域振興キャンペーン。

<例>



電車に乗って買物・飲食
すればポイント付与!

サイクルトレイン

○土日祝及び平日昼間時間帯など閑散時間帯における全駅対応(各駅段差の斜路を設置)。

講じる施策 ④その他、利用者が鉄道を利用しやすくするために実施する措置

施策	実施時期	事業主体	支援を行う者
学生などの支援策	R7～	北陸鉄道	
こども無料化	R7～	北陸鉄道	
駅カルテ	R7～	北陸鉄道	
鉄道の観光資源化	R7～	北陸鉄道	国・県・沿線市町(駐車場の整備)
鶴来・白山エリアの活性化 (着地型観光・レンタサイクル連携)	R7～	北陸鉄道	
プロモーションの展開	R7～	北陸鉄道	
沿線企業や住民等と連携した利用促進	R7～	北陸鉄道 沿線市町	

こども無料化

○創立記念事業として令和5年10月に限定実施した「こども無料キャンペーン」の定例イベント化。

駅カルテ

○最寄りバス停や公的施設、観光資源等の駅勢圏情報をとりまとめ、利用者がスマホ等から閲覧できるようにする。

鉄道の観光資源化

○鶴来駅鉄道資料館
○鉄道ファン以外にも訴求するイベント



<イメージ/旧名鉄資料館>

鶴来・白山エリア

○着地型観光重点エリアに設定



鶴来・白山エリアの活性化



<白山比咩神社>



<獅子吼高原>

鶴来・白山エリア

○レンタサイクル事業との連携

- ・鶴来駅に㈱kuroco.が運営するレンタサイクル「e-CRUTTO」が開設。
- ・スポーツ自転車のレンタル
- ・ガイド付きサイクルツアー
- ・金沢方面から石川線への利用促進に取り組む。



プロモーションの展開

○知っていただくため、乗っていただくため、鉄道プロモーションを展開する。



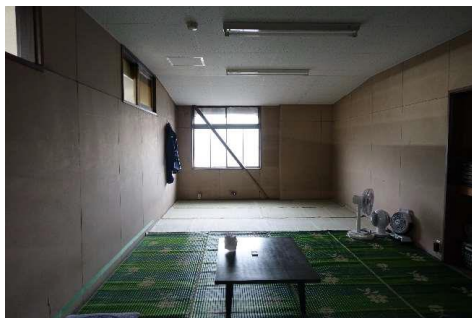
<例:名古屋鉄道が展開している利用促進ポスター>

講じる施策 ⑤ 交通事業に係る現場職員の勤務環境改善、担い手確保

■ 現場職員の勤務環境や処遇の改善、鉄道やバス運転士の担い手確保に向けた取組を実施。

施策	実施時期	事業主体	支援を行う者
休憩施設・仮泊施設の更新 (女性専用施設の新設)	R7～	北陸鉄道	
鶴来車両工場更新		北陸鉄道	国・県・沿線市町
鉄道運転免許取得費用		北陸鉄道	
大型Ⅱ種取得費用		北陸鉄道	
採用活動の強化(PR)		北陸鉄道	
バス要員増(付帯人件費込)		北陸鉄道	

○現場職員の勤務環境の改善



空調設備がなく、一部床が腐食している仮泊施設



築50年以上経過し、建物躯体や外壁等が劣化した鶴来車両工場

○鉄道やバス運転士の担い手確保



担い手確保に向けた採用活動の強化

講じる施策 ⑥抜本的な利便性向上に係る中長期的な調査検討

- 石川線のIRいしかわ鉄道への乗り入れなど、技術的に実現が可能か中長期的な検討が必要な以下の事項について、北陸鉄道及び自治体で調査・検討を行う。

調査・検討事項

- 石川線のIRいしかわ鉄道への乗り入れ
 - 石川線鶴来駅の駅西側からのアクセス向上
 - 石川線の香林坊方面への延伸
 - 浅野川線内灘駅の交通機能の強化や利便性の向上、交流・賑わい機能の確保
 - 新駅の設置
- 等

戦略の実効性を担保する方策

戦略の実効性を担保する方策

■ 「北陸鉄道線を中心とした広域公共交通ネットワーク再生戦略」の実効性を担保するため、北陸鉄道、県、市町による協定を締結し、戦略に定めた事項につき、各主体が信義に従い誠実に責務を果たすことを約することとする。

(別紙①：協定書雛形)

〇〇線事業の実施に関する協定書

△△市及び□□町（以下、「甲」という。）と〇〇鉄道株式会社（以下、「乙」という。）は、令和〇年〇月〇日以降の〇〇線（〇〇駅～〇〇駅間）における旅客鉄道事業の実施に関して、次のとおり協定を締結する。

(目的)

第1条 本協定は、甲乙が相互に協力して、地域公共交通の活性化のため、〇〇線事業を安定的かつ継続的に実施することを目的とする。

(協定期間)

第2条 協定期間は、令和〇年〇月〇日から令和〇年〇月〇日までの〇年間とする。
2 令和〇年度以降については、甲乙別途協議するものとする。

(費用)

第3条 甲は、乙が実施する〇〇線事業の実施に係る費用を支援するものとし、この交付については、別途〇〇線事業の実施に係る費用の交付に関する契約を締結し、毎年度交付するものとする。

別紙②：交付契約書雛形を参照

(利用促進)

第4条 甲及び乙は、〇〇線の利用者を増加させるため、利用促進策を推進するものとする。

(その他)

第5条 本協定書に定めのない事項、または本協定書に定める事項に疑義が生じた場合及び経済及び社会情勢の大きな変化等のやむを得ない事象が発生し、本協定書を見直す必要があるときは、甲及び乙が誠意をもって協議し、これを解決するものとする。

この協定書の締結の証として、協定書を〇通作成し、甲及び乙それぞれ記名押印の上、各自1通を保有するものとする。

令和〇年〇月〇日

甲 △△市
△△市長 ○○ ○○
□□町
□□町長 ○○ ○○

乙 〇〇鉄道株式会社
代表取締役社長 ○○ ○○

(別紙②：交付契約書雛形)

〇〇線事業の実施に係る費用の交付に関する契約

△△市及び□□町（以下、「甲」という。）と〇〇鉄道株式会社（以下、「乙」という。）は、〇〇線（〇〇駅～〇〇駅間）における旅客鉄道事業の実施に関する協定書（令和〇年〇月〇日締結）第3条に基づき、〇〇線事業の実施に係る費用（以下「事業実施費用」という。）の交付に関し、次のとおり契約を締結する。

(事業実施費用の額)

第1条 甲が、乙に交付する令和〇年度〇月〇日以降〇年間における各年度の費用の額は、次に掲げる合計額とする。
(1) 鉄道施設の整備費
(2) 鉄道施設の修繕費
(3)
(4)

・整備と維持管理の両方を記載すること
・維持管理については、「修繕」を必須とすること
・本契約書とは別に、事業実施費用の内訳が明記されている資料を添付することが望ましい。

(事業実施費用の使途)

第2条 乙は、甲が交付した事業実施費用については、〇〇線の実施に係る経費に使途し、他の目的には流用しない。

(交付の申請)

第3条 乙は、事業実施費用の交付額を甲の補助金交付要綱により、当該年度の〇月末日までに甲に申請するものとする。

(事業実施費用の交付)

第4条 甲は、前条による交付の申請があった場合は、当該申請のあった翌月末日までに、第1条に掲げる額を乙に交付するものとする。

(監査及び検査)

第5条 甲は、運営費用等の適切な執行のため、乙の報告に基づき、帳簿等関係書類を監査し、物件、施設等を検査することができる。

(状況報告)

第6条 甲は、第1条による事業実施費用の適切な執行のため必要と認めた場合は、事業年度の途中であっても、乙に対し、〇〇線の執行状況の報告を求めることができる。

(契約の解除等)

第7条 甲は、乙が本契約に違反した場合は、この契約を解除することができる。
2 甲は、前項に規定する場合、乙に対し当該年度の交付額の返還請求及び次年度以降の交付を停止することができる。

(契約の失効)

第8条 乙が、やむを得ない事由により〇〇線事業の実施ができなくなった場合は、甲及び乙が協議し、本契約を終了することができる。

(その他)

第9条 本協定書に定めのない事項、または本協定書に定める事項に疑義が生じた場合及び経済及び社会情勢の大きな変化等のやむを得ない事象が発生し、本協定書を見直す必要があるときは、甲及び乙が誠意をもって協議し、これを解決するものとする。

この協定書の締結の証として、協定書を〇通作成し、甲及び乙それぞれ記名押印の上、各自1通を保有するものとする。

令和〇年〇月〇日

甲 △△市
△△市長 ○○ ○○
□□町
□□町長 ○○ ○○
乙 〇〇鉄道株式会社
代表取締役社長 ○○ ○○

今後のスケジュール

今後のスケジュール（予定）

令和6年7月	法定協議会の開催(本日)
8月	鉄道事業再構築実施計画策定、国土交通大臣へ申請
9月以降	国土交通大臣認定、社会資本整備総合交付金の申請手続
令和7年2月～3月	県及び沿線市町による予算案の議会提出
4月～	「みなし上下分離方式」による運用の開始、 鉄道施設等の更新、北陸鉄道線の利便性向上策の実施