

令和7年度 第1回 石川中央都市圏地域公共交通協議会

令和7年11月4日

会議次第

日時：令和7年11月4日(火)15時00分～16時30分
場所：金沢歌劇座 大集会室

1. 開 会
2. 挨 捶
3. 議 題

報告事項

報告第1号 令和6年度収支決算報告 P2

報告第2号 石川中央都市圏地域公共交通計画 達成指標の進捗報告 P6

報告第3号 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進捗報告
①北陸鉄道線鉄道事業再構築実施計画の推進について P18
②北陸鉄道株式会社からの報告 P24
(鉄道線利用状況、令和7年度の整備事業・利便性向上策の進捗等)

4. 閉 会

石川中央都市圏地域公共交通協議会 令和 6 年度収支決算報告

令和6年度収支決算報告

【収入】

(単位：円)

項目	当初予算額A	決算額B	差引(B-A)	備考
負担金	金沢市	832,000	693,419	-138,581
	白山市	258,000	223,751	-34,249
	かほく市	19,000	7,389	-11,611
	野々市市	128,000	110,398	-17,602
	津幡町	19,000	7,389	-11,611
	内灘町	114,000	105,964	-8,036
合計	1,370,000	1,148,310	-221,690	

【支出】

(単位：円)

項目	当初予算額A	決算額B	差引(B-A)	備考
事業費	委託費	1,000,000	1,000,000	0 二次交通利用促進広報動画作成費
	委員謝礼	234,000	100,816	-133,184
	一般経費	136,000	47,494	-88,506 会場使用料、収入印紙 振入手数料
合計	1,370,000	1,148,310	-221,690	

$$\text{○収入決算額} \\ 1,148,310\text{円} - \text{支出決算額} \\ 1,148,310\text{円} = 0\text{円}$$

令和6年度収支決算報告

(参考)令和6年度事業報告

二次交通利用促進広報動画作成費

(1) 実施概要

北陸新幹線敦賀延伸を契機として、その開業効果を二次交通(石川線・浅野川線、IRいしかわ鉄道、路線バスなど)に波及させるため、利用促進に繋がる広報プロモーション動画を作成

(2) 実績

□動画内容

楽曲名「プロミスキップ」 作詞・作曲 中新 賢人

協力 北陸鉄道グループ(北陸鉄道株式会社 北鉄金沢バス株式会社)

撮影地 金沢市 / 白山市 / 野々市市 / 内灘町

□効果

2025年3月21日公開 YouTube約1.5万回再生(令和7年10月時点)

その他、カーフリーデー等のイベントで披露し、公共交通利用促進をPR



令和6年度収支決算報告

監 査 報 告

石川中央都市圏地域公共交通協議会の令和6年度における収入支出にかかる
会計諸帳簿類について監査した結果、その内容は適正であると認めます。

令和7年 6月23日

監 事 白山市 副市長

餘久保 陽



監 事 野々市市 副市長

山 口 良



石川中央都市圏地域公共交通計画 達成指標の進捗報告

石川中央都市圏地域公共交通計画（令和5年3月策定）概要

はじめに

【計画の目的】

- 金沢市、白山市、かほく市、野々市市、津幡町及び内灘町の4市2町で構成する「石川中央都市圏」では、市町をまたぐ移動が多く、公共交通の役割は大きなものとなっていますが、昨今、コロナ禍や燃料価格高騰などにより、住民の不可欠な移動手段である鉄道・バス等の広域交通は危機に瀕しており、その持続性を早急に確保することが必要な状況にあることから、圏域内をスムーズに移動できる交通サービスの実現や広域的な公共交通網の構築に向け、本計画を策定します。

【計画区域】

- 計画の区域は、石川中央都市圏を構成する4市2町（金沢市、白山市、かほく市、野々市市、津幡町及び内灘町）全域とします。

【計画の期間】

- 計画の期間は、2023年度（令和5年度）から2027年度（令和9年度）の5年間とします。

【計画の位置づけ】

- 本計画は、「石川中央地域 広域都市圏マスターplan」や「石川中央都市圏ビジョン」、各市町の地域公共交通計画や関連する計画と整合を図り定めるものとします。

都市圏の現状分析

石川中央都市圏の現状

- 人口の減少と高齢化の進展、高齢者免許保有率の増加
- コロナ禍による観光入込客や公共交通利用者数の減少
- 金沢市中心市街地における慢性的な渋滞
- 交通事業者の赤字拡大、運転手の扱い手不足 など

圏域住民のニーズ（R3公共交通モニタリング調査）

- コロナ禍により移動や公共交通の利用が大きく減少
- 自動車による移動が8割～9割を占め、公共交通による移動は1割程度
- 「過度に自動車に頼らないまちづくり」に必要なものとして「歩道の整備」、「バス路線の拡充」、「運転免許自主返納の支援」などを望む声が多い など

基本理念及び基本方針

「“住みやすさ”日本一の圏域の実現を支える ひと中心の持続可能な交通ネットワークの構築」

基本方針1 超高齢・人口減少社会に対応した広域的な公共交通網の構築

- 超高齢・人口減少社会においても、広域的な公共交通網を構築していくことで、人々の円滑な移動を支え、活発な交流や連携を促進します。
- 商業施設と駅などを結んで運行されているシャトルバスとも連携して地域公共交通ネットワークを考えていきます。

基本方針2

分かりやすく使いたくなる公共交通の利用環境の改善

- 交通結節点となる駅や主要バス停における待合環境の向上や、パーク・アンド・ライド駐車場の拡充により、公共交通利用のハードルを下げ、自動車交通からの転換や新規需要の創出を図ります。
- MaaSの推進やユニバーサルデザイン、無人駅等のバリアフリー化などにより、公共交通の利用しやすさ・分かりやすさを向上させることで、子どもやお年寄り、障害のある方なども含め、誰もが利用しやすい環境を整備し、持続可能な社会の実現を目指します。

基本方針3 公共交通利用促進に向けた住民等の意識醸成

- モビリティマネジメントやマイレール・マイバス意識の醸成など、公共交通の意義や魅力を効果的・積極的に発信し、公共交通のあり方を自ら事として捉えてもらうことで、愛着心を高め、公共交通の自発的な利用を促進します。

公共交通ネットワーク の将来像



石川中央都市圏の課題

利用者の減少による公共交通の減便・廃止

金沢市中心市街地における交通渋滞（過度な自動車依存の抑制）

アフターコロナを見据えた多様な利用者への対応

バス事業等の地域公共交通の扱い手不足

環境・健康・交通安全などの各種まちづくりとの連携

石川中央都市圏地域公共交通計画（令和5年3月策定）概要

施策と主な取組

超高齢・人口減少社会に対応した 広域的な公共交通網の構築

1) 広域的な幹線路線の維持・充実

(1) 鉄道

- ① 新駅の設置
- ② 利便性向上策の実施(IRいしかわ鉄道線)

(2) バス

- ① 広域的なバス路線の維持・充実

(3) 共通

- ①マイレール・マイバス意識の醸成
- ②沿線自治会、企業・団体、商店街等との連携及び住民協働の利用推進
- ③県市町で連携したエコ通勤の推進

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

- ② 安全運行を確保するための施設・設備の維持・整備
- ③ 広域的なMaaSによる鉄道線の利便性向上、バス等との連携強化

3) 交通不便地域の解消

- ① 路線バスとコミュニティバスの接続改善
- ② コミュニティバス等の相互乗り入れの継続

▼いいしてつ愛あるクラブ



出典:IRいしかわ鉄道(株)

▼あさでんまつり



出典:北陸鉄道(株)

▼コミュニケーションバス等の相互乗り入れ(野々市市と白山市を結ぶ「のんきー」)



出典:野々市市



出典:北陸鉄道(株)

分かりやすく使いたくなる 公共交通の利用環境の改善

1) 交通結節点の整備・機能強化

(1) 主要駅やバス停の利用環境向上

- ① 駅周辺整備の推進
- ② バス停の待合環境・情報提供の充実
- ③ モビリティハブの整備

(2) パーク・アンド・ライドの拡充

- ① 鉄道・バスとの接続性を考慮した駐車場・駐輪場の拡充
- ② 利用者や事業者のインセンティブの充実

2) 公共交通の利用しやすさ・わかりやすさの向上

(1) キャッシュレス決済の導入拡大

- ② 広域的なMaaSの推進
- ③ わかりやすい経路表示や情報提供
- ④ バス停・駅・車両のバリアフリー化やユニバーサルデザイン化の推進
- ⑤ 自転車を活用した二次交通サービスの充実
- ⑥ GTFSデータの整備・更新・オープンデータ化

▼モビリティハブのイメージ



出典:国土交通省 2040年、道路の景色が変わる

▼広域的なMaaSの推進のイメージ



出典:石川県HP



バス正着時降車状況

出典:新潟市 市政課部 都市交通政策課 IP



出典:石川県HP

公共交通利用促進に向けた 住民等の意識醸成

1) 公共交通を利用するライフスタイルの形成

- ① ターゲットに応じたモビリティマネジメントの実施
- ② 沿線自治会、企業・団体、商店街等との連携及び住民協働の利用推進(再掲)
- ③ 県市町で連携したエコ通勤の推進(再掲)
- ④ 北陸新幹線延伸を見据えた観光MaaSの推進
- ⑤ 県市町で連携した公共交通情報の発信・PR(再掲)

2) 脱炭素社会の実現に向けた環境整備

- ① 県市町で連携したエコ通勤の推進(再掲)
- ② 環境にやさしいバス車両等の導入
- ③ 環境にやさしい公共交通の利用促進

3) 運転手や地域の担い手の確保

- ① 運転手不足に対応した運行方法や車両導入の検討
- ② マイレール・マイバス意識の醸成(再掲)
- ③ 沿線自治会、企業・団体、商店街等との連携及び住民協働の利用推進(再掲)
- ④ 県市町で連携した公共交通情報の発信・PR(再掲)
- ⑤ 運転手確保に向けた支援事業の実施

▼小学生を対象としたイベント等



出典:北陸鉄道(株)

▼エコ活動推進リーフレット



出典:国土交通省 企業・事業所向けリーフレット



出典:北陸鉄道(株)



出典:日野自動車HP

目標指標

路線バス・コミュニティ
バスの路線数・便数

北陸鉄道線(石川線・浅野川線)
の利用人数

公共交通力バー率

パーク・アンド・ライド
利用者数(設置台数)

駅のバリアフリー化率

市町連携の
MaaS取组件数

ノンステップバス導入率

市町連携
モビリティマネジメント
事業の実施件数

環境対応車両の
所持台数(EV車両等)

運転手確保の
支援事業実施数

達成指標

効果指標

鉄道・バスの利用者数

R3年度:108千人/日→R9年度:157千人/日以上

公共交通の収支率

R3年度:0.8→R9年度:1.0以上

公共交通への公的資金投入額

R3年度:9億5,400万円/年
→R5~9年度:平均6億4,400万円/年程度を確保
※コロナ禍前の水準を確保

石川中央都市圏の公共交通分担率(平日)

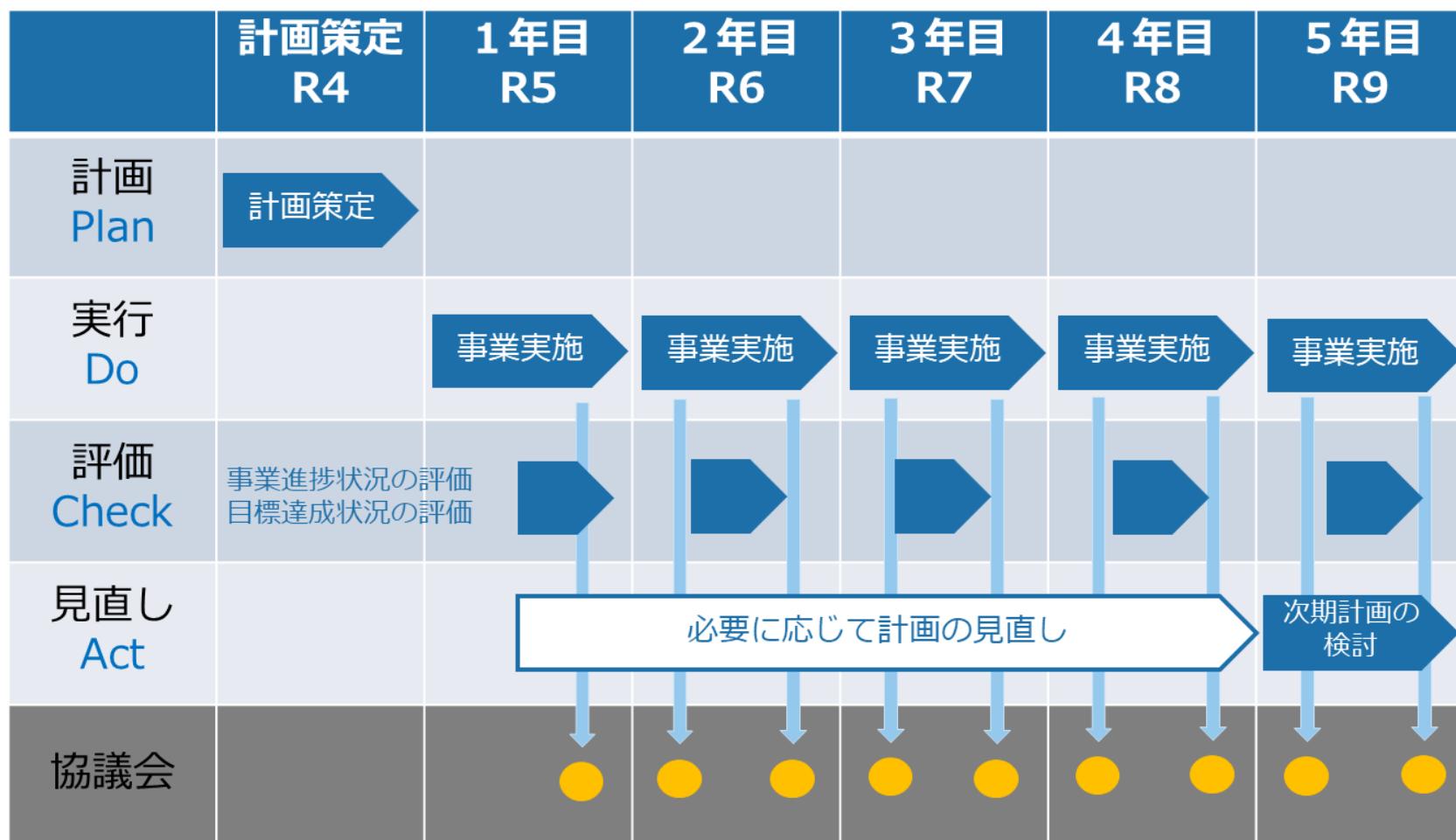
R3年度:8%→R9年度:9%

鉄道・バス運転手の採用者数

R3年度:11人/年→R5~9年度:平均19人/年 以上

石川中央都市圏地域公共交通計画（令和5年3月策定）フォローアップについて

- 事業内容について、計画に基づく事業の実施状況、目標指標の達成状況を定期的に確認・評価・検証し、改善や見直しを図る「PDCAサイクル」に基づき進捗を管理
- 具体的には、事業内容の進捗状況は本計画で設定した「達成指標」に基づき管理し、定量的・客観的に分析・評価し、かつ、国の制度の変更や社会経済状況の変化を勘案しつつ、必要に応じて法定協議会を開催し、柔軟に見直しを実施



達成指標の状況

基本方針1:超高齢・人口減少社会に対応した広域的な公共交通網の構築

主な施策	施策・主な取組の達成指標			
	路線バス・コミュニティバスの路線数・便数			
	※路線バス(北陸鉄道路線バス、城下まち金沢周遊バス、西日本JRバス)及び各市町コミュニティバス ※平日の運行便数 出典:交通事業者・各市町提供データ			
主な施策	基準値(R4.10)	R5年度(R6.3)	現況値(R7.3)	目標
1)広域的な幹線路線の維持・充実(鉄道/バス)	路線バス: 86路線、2,413便 コミュニティバス: 49路線、513便	路線バス: 84路線、 2,245 便 コミュニティバス: 44路線、 471 便	路線バス: 80路線、2,095便 コミュニティバス: 43路線、454便	維持を目指す
主な施策	施策・主な取組の達成指標			
	北陸鉄道線(石川線・浅野川線)の利用人数			
	出典:北陸鉄道株提供データ			
主な施策	基準値(R3年度)	R5年度	現況値(R6年度)	目標
2)北陸鉄道線の持続可能性確保(石川線・浅野川線)	石川線:2,439人/日 浅野川線:3,764人/日	石川線:2,908人/日 浅野川線:4,363人/日	石川線:2,977人/日 浅野川線:4,565人/日	増加を目指す
主な施策	施策・主な取組の達成指標			
	公共交通カバー率			
	※徒歩圏は鉄道駅から500m、バス停から300m 出典:国勢調査250メートルメッシュ人口			
主な施策	基準値(R4.10)	R5年度	現況値(R6年度)	目標
3)交通不便地域の解消	88%	88%	88%	維持・拡充を目指す

達成指標の状況

基本方針2:分かりやすく使いたくなる公共交通の利用環境の改善

主な施策	施策・主な取組の達成指標			
1)交通結節点の整備・機能強化	パーク・アンド・ライド利用者数(設置台数)			
	※Kパーク及びKパーク以外の既存パーク・アンド・ライド利用者数、駐車場台数 出典:各市町提供データ			
	基準値(R4.10)	R5年度(R6.3)	現況値(R7.3)	目標
	613人(1,296台)	680人(1,373台)	682人(1,374台)	1,600人(1,950台)
主な施策	施策・主な取組の達成指標			
2)公共交通の利用しやすさ・わかりやすさの向上	市町連携のMaaS取組件数			
	出典:各市町提供データ			
	基準値(R4.10)	R5年度	現況値(R6年度)	目標
	5件/年	13件/年	10件/年	維持・増加を目指す
駅のバリアフリー化率				
出典:交通事業者提供データ				
	基準値(R3年度)	R5年度	現況値(R7.3)	目標
	28%	29%	29%	増加を目指す
ノンステップバス導入率				
出典:交通事業者提供データ				
	基準値(R3年度)	R5年度(R6.3)	現況値(R7.3)	目標
	43%	47%	52%	維持・増加を目指す

達成指標の状況

基本方針3:公共交通利用促進に向けた住民等の意識醸成

主な施策	施策・主な取組の達成指標			
	市町連携のモビリティマネジメント事業の実施件数			
1)公共交通を利用する ライフスタイルの形成	出典:各市町提供データ			
	基準値(R3年度)	R5年度	現況値(R6年度)	目標
	1件/年	1件/年	2件/年	維持・増加を目指す
主な施策	施策・主な取組の達成指標			
2)脱炭素社会の実現に 向けた環境整備	環境対応車両の導入台数(EV車両等)			
	※路線バス(北陸鉄道路線バス、城下まち金沢周遊バス、西日本JRバス)及び各市町コミュニティバス ※交通事業者・各市町提供データより算出			
	基準値(R3年度)	R5年度	現況値(R6年度)	目標
	0台	0台	1台	増加を目指す
主な施策	施策・主な取組の達成指標			
3)運転手や地域の担い手 の確保	運転手確保の支援事業実施数			
	※交通事業者・各市町提供データより算出			
	基準値(R3年度)	R5年度	現況値(R6年度)	目標
	4件/年	9件/年	13件/年	維持・増加を目指す

達成指標の状況 総括

- 「路線バス・コミュニティバスの路線数・便数」については、令和5年度より路線バスで4路線、150便の減少、コミュニティバスで1路線、17便の減少となったが、「公共交通力バー率」は維持している状況である。
- 「北陸鉄道線の利用人数」は石川線、浅野川線ともに令和5年度より増加している。
- 「運転手確保の支援事業実施数」については、自治体だけでなく、交通事業者の取組も年々増えており、計画策定時より大きく増加している。
- 「市町連携のMaaS取組件数」は国民文化祭記念フリー切符など一部デジタル乗車券の終了により令和5年度より減少はしているが、基準値を上回っている。
- 「パーク・アンド・ライド利用者数(設置台数)」、「駅のバリアフリー化率」、「ノンステップバス導入率」、「市町連携のモビリティマネジメント事業の実施件数」、「環境対応車両の導入台数」はいずれも増加傾向にある。



達成指標について、各指標概ね基準値を維持あるいは改善傾向にあり、前年度実績値を上回る指標もあることから、**目標に向けて順調に推移している。**

(参考) 効果指標の状況

効果指標	基準値 (R3年度)	R5年度	現況値 (R6年度)	目標値 (R9年度)
鉄道・バスの利用者数	110千人/日	135千人/日	134千人/日	159千人/日以上
公共交通の収支率	0.8	0.99	0.95	1.0 以上
公共交通への公的資金投入額	9.54億円/年	10.80億円/年	8.66億円/年	平均(R5～9年度) 6.44億円/年 程度を確保
石川中央都市圏の公共交通分担率(平日)	8%	—	—	9%
鉄道・バス運転手の採用者数	13人/年	28人/年	20人/年	平均(R5～9年度) 19人/年 以上

※公共交通分担率(平日)は計画の最終年次において調査し把握することとしている。

石川中央都市圏地域公共交通計画の一部修正について

計画 P76

修正前		修正後																	
1) 施策・主な取組の達成指標		1) 施策・主な取組の達成指標																	
基本方針1:超高齢・人口減少社会に対応した広域的な公共交通網の構築		基本方針1:超高齢・人口減少社会に対応した広域的な公共交通網の構築																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th>主な施策</th><th>施策・主な取組の達成指標</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1) 広域的な幹線路線の維持・充実（鉄道/バス）</td><td> 路線バス・コミュニティバスの路線数・便数 ※路線バス（北陸鉄道路線バス、城下まち金沢周遊バス、西日本JRバス）及び各市町コミュニティバス ※平日の運行便数 現況値（R 4.10） 路線バス：86 路線、2,413 便 コミュニティバス：49 路線、498 便 目標（R 9 年度） 維持を目指す </td></tr> <tr> <td>2) 北陸鉄道線の持続可能性確保（石川線・浅野川線）</td><td> 北陸鉄道線（石川線・浅野川線）の利用人数 出典：北陸鉄道(株)提供データ 現況値（R 3 年度） 石川線：2,439 人/日 浅野川線：3,764 人/日 目標（R 9 年度） 増加を目指す </td></tr> <tr> <td>3) 交通不便地域の解消</td><td> 公共交通カバー率 ※徒歩圏は鉄道駅から 500m、バス停から 300m 出典：国勢調査 250 メートルメッシュ人口 現況値（R 4.10） 88% 目標（R 9 年度） 維持・拡充を目指す </td></tr> </tbody> </table>		主な施策	施策・主な取組の達成指標	1) 広域的な幹線路線の維持・充実（鉄道/バス）	路線バス・コミュニティバスの路線数・便数 ※路線バス（北陸鉄道路線バス、城下まち金沢周遊バス、西日本JRバス）及び各市町コミュニティバス ※平日の運行便数 現況値（R 4.10） 路線バス：86 路線、2,413 便 コミュニティバス：49 路線、498 便 目標（R 9 年度） 維持を目指す	2) 北陸鉄道線の持続可能性確保（石川線・浅野川線）	北陸鉄道線（石川線・浅野川線）の利用人数 出典：北陸鉄道(株)提供データ 現況値（R 3 年度） 石川線：2,439 人/日 浅野川線：3,764 人/日 目標（R 9 年度） 増加を目指す	3) 交通不便地域の解消	公共交通カバー率 ※徒歩圏は鉄道駅から 500m、バス停から 300m 出典：国勢調査 250 メートルメッシュ人口 現況値（R 4.10） 88% 目標（R 9 年度） 維持・拡充を目指す	<table border="1"> <thead> <tr> <th>主な施策</th><th>施策・主な取組の達成指標</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1) 広域的な幹線路線の維持・充実（鉄道/バス）</td><td> 路線バス・コミュニティバスの路線数・便数 ※路線バス（北陸鉄道路線バス、城下まち金沢周遊バス、西日本JRバス）及び各市町コミュニティバス ※平日の運行便数 現況値（R 4.10） 路線バス：86 路線、2,413 便 コミュニティバス：49 路線、513 便 目標（R 9 年度） 維持を目指す </td></tr> <tr> <td>2) 北陸鉄道線の持続可能性確保（石川線・浅野川線）</td><td> 北陸鉄道線（石川線・浅野川線）の利用人数 出典：北陸鉄道(株)提供データ 現況値（R 3 年度） 石川線：2,439 人/日 浅野川線：3,764 人/日 目標（R 9 年度） 増加を目指す </td></tr> <tr> <td>3) 交通不便地域の解消</td><td> 公共交通カバー率 ※徒歩圏は鉄道駅から 500m、バス停から 300m 出典：国勢調査 250 メートルメッシュ人口 現況値（R 4.10） 88% 目標（R 9 年度） 維持・拡充を目指す </td></tr> </tbody> </table>		主な施策	施策・主な取組の達成指標	1) 広域的な幹線路線の維持・充実（鉄道/バス）	路線バス・コミュニティバスの路線数・便数 ※路線バス（北陸鉄道路線バス、城下まち金沢周遊バス、西日本JRバス）及び各市町コミュニティバス ※平日の運行便数 現況値（R 4.10） 路線バス：86 路線、2,413 便 コミュニティバス：49 路線、513 便 目標（R 9 年度） 維持を目指す	2) 北陸鉄道線の持続可能性確保（石川線・浅野川線）	北陸鉄道線（石川線・浅野川線）の利用人数 出典：北陸鉄道(株)提供データ 現況値（R 3 年度） 石川線：2,439 人/日 浅野川線：3,764 人/日 目標（R 9 年度） 増加を目指す	3) 交通不便地域の解消	公共交通カバー率 ※徒歩圏は鉄道駅から 500m、バス停から 300m 出典：国勢調査 250 メートルメッシュ人口 現況値（R 4.10） 88% 目標（R 9 年度） 維持・拡充を目指す
主な施策	施策・主な取組の達成指標																		
1) 広域的な幹線路線の維持・充実（鉄道/バス）	路線バス・コミュニティバスの路線数・便数 ※路線バス（北陸鉄道路線バス、城下まち金沢周遊バス、西日本JRバス）及び各市町コミュニティバス ※平日の運行便数 現況値（R 4.10） 路線バス：86 路線、2,413 便 コミュニティバス：49 路線、498 便 目標（R 9 年度） 維持を目指す																		
2) 北陸鉄道線の持続可能性確保（石川線・浅野川線）	北陸鉄道線（石川線・浅野川線）の利用人数 出典：北陸鉄道(株)提供データ 現況値（R 3 年度） 石川線：2,439 人/日 浅野川線：3,764 人/日 目標（R 9 年度） 増加を目指す																		
3) 交通不便地域の解消	公共交通カバー率 ※徒歩圏は鉄道駅から 500m、バス停から 300m 出典：国勢調査 250 メートルメッシュ人口 現況値（R 4.10） 88% 目標（R 9 年度） 維持・拡充を目指す																		
主な施策	施策・主な取組の達成指標																		
1) 広域的な幹線路線の維持・充実（鉄道/バス）	路線バス・コミュニティバスの路線数・便数 ※路線バス（北陸鉄道路線バス、城下まち金沢周遊バス、西日本JRバス）及び各市町コミュニティバス ※平日の運行便数 現況値（R 4.10） 路線バス：86 路線、2,413 便 コミュニティバス：49 路線、513 便 目標（R 9 年度） 維持を目指す																		
2) 北陸鉄道線の持続可能性確保（石川線・浅野川線）	北陸鉄道線（石川線・浅野川線）の利用人数 出典：北陸鉄道(株)提供データ 現況値（R 3 年度） 石川線：2,439 人/日 浅野川線：3,764 人/日 目標（R 9 年度） 増加を目指す																		
3) 交通不便地域の解消	公共交通カバー率 ※徒歩圏は鉄道駅から 500m、バス停から 300m 出典：国勢調査 250 メートルメッシュ人口 現況値（R 4.10） 88% 目標（R 9 年度） 維持・拡充を目指す																		
基本方針2:分かりやすく使いたくなる公共交通の利用環境の改善		基本方針2:分かりやすく使いたくなる公共交通の利用環境の改善																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th>主な施策</th><th>施策・主な取組の達成指標</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1) 交通結節点の整備・機能強化</td><td> パーク・アンド・ライド利用者数（設置台数） ※Kパーク及びKパーク以外の既存パーク・アンド・ライド利用者数、駐車場台数 出典：各市町提供データ 現況値（R 4.10） 613 人（1,296 台） 目標（R 9 年度） 1,600 人（1,950 台） </td></tr> <tr> <td>2) 公共交通の利用しやすさ・わかりやすさの向上</td><td> 市町連携の MaaS 取組件数 出典：各市町提供データ 現況値（R 3 年度） 5 件/年 目標（R 9 年度） 維持・増加を目指す 駅のバリアフリー化率 ※石川中央都市圏の駅のバリアフリー化率=段差が解消されている駅/総駅数 ※「段差が解消されている駅」とは、エレベーターなどの設備により、乗降場ごとに、高齢者、障害者等の円滑な通行に適する経路を 1 以上確保している駅をいう。 出典：交通事業者提供データ 現況値（R 3 年度） 28% 目標（R 9 年度） 增加を目指す ノンステップバス導入率 ※石川中央都市圏のノンステップバス導入率=ノンステップバス車両数/車両総数 出典：交通事業者提供データ 現況値（R 3 年度） 43% 目標（R 9 年度） 維持・増加を目指す </td></tr> </tbody> </table>		主な施策	施策・主な取組の達成指標	1) 交通結節点の整備・機能強化	パーク・アンド・ライド利用者数（設置台数） ※Kパーク及びKパーク以外の既存パーク・アンド・ライド利用者数、駐車場台数 出典：各市町提供データ 現況値（R 4.10） 613 人（1,296 台） 目標（R 9 年度） 1,600 人（1,950 台）	2) 公共交通の利用しやすさ・わかりやすさの向上	市町連携の MaaS 取組件数 出典：各市町提供データ 現況値（R 3 年度） 5 件/年 目標（R 9 年度） 維持・増加を目指す 駅のバリアフリー化率 ※石川中央都市圏の駅のバリアフリー化率=段差が解消されている駅/総駅数 ※「段差が解消されている駅」とは、エレベーターなどの設備により、乗降場ごとに、高齢者、障害者等の円滑な通行に適する経路を 1 以上確保している駅をいう。 出典：交通事業者提供データ 現況値（R 3 年度） 28% 目標（R 9 年度） 增加を目指す ノンステップバス導入率 ※石川中央都市圏のノンステップバス導入率=ノンステップバス車両数/車両総数 出典：交通事業者提供データ 現況値（R 3 年度） 43% 目標（R 9 年度） 維持・増加を目指す	<table border="1"> <thead> <tr> <th>主な施策</th><th>施策・主な取組の達成指標</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1) 交通結節点の整備・機能強化</td><td> パーク・アンド・ライド利用者数（設置台数） ※Kパーク及びKパーク以外の既存パーク・アンド・ライド利用者数、駐車場台数 出典：各市町提供データ 現況値（R 4.10） 613 人（1,296 台） 目標（R 9 年度） 1,600 人（1,950 台） </td></tr> <tr> <td>2) 公共交通の利用しやすさ・わかりやすさの向上</td><td> 市町連携の MaaS 取組件数 出典：各市町提供データ 現況値（R 3 年度） 5 件/年 目標（R 9 年度） 維持・増加を目指す 駅のバリアフリー化率 ※石川中央都市圏の駅のバリアフリー化率=段差が解消されている駅/総駅数 ※「段差が解消されている駅」とは、エレベーターなどの設備により、乗降場ごとに、高齢者、障害者等の円滑な通行に適する経路を 1 以上確保している駅をいう。 出典：交通事業者提供データ 現況値（R 3 年度） 28% 目標（R 9 年度） 増加を目指す ノンステップバス導入率 ※石川中央都市圏のノンステップバス導入率=ノンステップバス車両数/車両総数 出典：交通事業者提供データ 現況値（R 3 年度） 43% 目標（R 9 年度） 維持・増加を目指す </td></tr> </tbody> </table>		主な施策	施策・主な取組の達成指標	1) 交通結節点の整備・機能強化	パーク・アンド・ライド利用者数（設置台数） ※Kパーク及びKパーク以外の既存パーク・アンド・ライド利用者数、駐車場台数 出典：各市町提供データ 現況値（R 4.10） 613 人（1,296 台） 目標（R 9 年度） 1,600 人（1,950 台）	2) 公共交通の利用しやすさ・わかりやすさの向上	市町連携の MaaS 取組件数 出典：各市町提供データ 現況値（R 3 年度） 5 件/年 目標（R 9 年度） 維持・増加を目指す 駅のバリアフリー化率 ※石川中央都市圏の駅のバリアフリー化率=段差が解消されている駅/総駅数 ※「段差が解消されている駅」とは、エレベーターなどの設備により、乗降場ごとに、高齢者、障害者等の円滑な通行に適する経路を 1 以上確保している駅をいう。 出典：交通事業者提供データ 現況値（R 3 年度） 28% 目標（R 9 年度） 増加を目指す ノンステップバス導入率 ※石川中央都市圏のノンステップバス導入率=ノンステップバス車両数/車両総数 出典：交通事業者提供データ 現況値（R 3 年度） 43% 目標（R 9 年度） 維持・増加を目指す				
主な施策	施策・主な取組の達成指標																		
1) 交通結節点の整備・機能強化	パーク・アンド・ライド利用者数（設置台数） ※Kパーク及びKパーク以外の既存パーク・アンド・ライド利用者数、駐車場台数 出典：各市町提供データ 現況値（R 4.10） 613 人（1,296 台） 目標（R 9 年度） 1,600 人（1,950 台）																		
2) 公共交通の利用しやすさ・わかりやすさの向上	市町連携の MaaS 取組件数 出典：各市町提供データ 現況値（R 3 年度） 5 件/年 目標（R 9 年度） 維持・増加を目指す 駅のバリアフリー化率 ※石川中央都市圏の駅のバリアフリー化率=段差が解消されている駅/総駅数 ※「段差が解消されている駅」とは、エレベーターなどの設備により、乗降場ごとに、高齢者、障害者等の円滑な通行に適する経路を 1 以上確保している駅をいう。 出典：交通事業者提供データ 現況値（R 3 年度） 28% 目標（R 9 年度） 增加を目指す ノンステップバス導入率 ※石川中央都市圏のノンステップバス導入率=ノンステップバス車両数/車両総数 出典：交通事業者提供データ 現況値（R 3 年度） 43% 目標（R 9 年度） 維持・増加を目指す																		
主な施策	施策・主な取組の達成指標																		
1) 交通結節点の整備・機能強化	パーク・アンド・ライド利用者数（設置台数） ※Kパーク及びKパーク以外の既存パーク・アンド・ライド利用者数、駐車場台数 出典：各市町提供データ 現況値（R 4.10） 613 人（1,296 台） 目標（R 9 年度） 1,600 人（1,950 台）																		
2) 公共交通の利用しやすさ・わかりやすさの向上	市町連携の MaaS 取組件数 出典：各市町提供データ 現況値（R 3 年度） 5 件/年 目標（R 9 年度） 維持・増加を目指す 駅のバリアフリー化率 ※石川中央都市圏の駅のバリアフリー化率=段差が解消されている駅/総駅数 ※「段差が解消されている駅」とは、エレベーターなどの設備により、乗降場ごとに、高齢者、障害者等の円滑な通行に適する経路を 1 以上確保している駅をいう。 出典：交通事業者提供データ 現況値（R 3 年度） 28% 目標（R 9 年度） 増加を目指す ノンステップバス導入率 ※石川中央都市圏のノンステップバス導入率=ノンステップバス車両数/車両総数 出典：交通事業者提供データ 現況値（R 3 年度） 43% 目標（R 9 年度） 維持・増加を目指す																		

石川中央都市圏地域公共交通計画の一部修正について

計画 P78

修正前	修正後																																																										
<p>2) 施策・主な取組の効果指標</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <th colspan="2">鉄道・バスの利用者数*</th> </tr> <tr> <td colspan="2">出典：交通事業者・各市町提供データ</td> </tr> <tr> <th>現況値（R3年度）</th><th>目標値（R9年度）</th></tr> <tr> <td>108千人/日</td><td>157千人/日以上</td></tr> </table> <p>*「地域公共交通計画等の作成と手引き」で位置づける標準指標</p> <p>・現況値 交通事業者・各市町提供データより、JR及びIRいしかわ鉄道（石川中央都市圏内の駅）、北陸鉄道線、石川中央都市圏に係る路線バス（北陸鉄道路線バス、城下まち金沢周遊バス、西日本JRバス）、コミュニティバス等の利用者数を集計（年間数値を365で除して1日平均を算出）しました。令和3年度の公共交通利用者数108千人/日を現況値とします。</p> <p>・目標値 前述したように、令和22年度の石川中央都市圏の総人口は、令和2年度から約3万人減少すると予想されていますが、高齢者人口（65歳以上）は約4万人増加すると予想されています。 また、ドイツでは、コロナ禍前の移動需要を取り戻す施策として、公共交通乗り放題（1ヶ月9ユーロ約1,300円）を実施し、公共交通機関を利用したことがなかった人の利用に繋がるなど目覚ましい成果をあげています。 当面は、増加が予想される高齢者等の移動手段を確保するとともに、公共交通の利用促進策や利便性向上策などによる需要創出を図ることで、令和9年度の鉄道・バス利用者数は、コロナ禍前（令和元年度）の水準まで回復させることを前提に、更なる需要創出による利用者数の増加を目指すことから、目標値を157千人/日以上と設定します。</p> <p>▼鉄道・バス利用者数</p> <table border="1" style="margin-top: 10px; width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>現況</th> <th>目標値</th> </tr> <tr> <th>(人/日)</th> <th>2018年度</th> <th>2019年度</th> <th>2020年度</th> <th>2021年度</th> <th>2027年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鉄道・バス</td> <td>158,320</td> <td>156,610</td> <td>100,994</td> <td>107,867</td> <td>157,000</td> </tr> <tr> <td></td> <td>H30年度</td> <td>R1年度</td> <td>R2年度</td> <td>R3年度</td> <td>R9年度</td> </tr> </tbody> </table>	鉄道・バスの利用者数*		出典：交通事業者・各市町提供データ		現況値（R3年度）	目標値（R9年度）	108千人/日	157千人/日以上		現況	目標値	(人/日)	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2027年度	鉄道・バス	158,320	156,610	100,994	107,867	157,000		H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R9年度	<p>2) 施策・主な取組の効果指標</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <th colspan="2">鉄道・バスの利用者数*</th> </tr> <tr> <td colspan="2">出典：交通事業者・各市町提供データ</td> </tr> <tr> <th>現況値（R3年度）</th><th>目標値（R9年度）</th></tr> <tr> <td>110千人/日</td><td>159千人/日以上</td></tr> </table> <p>*「地域公共交通計画等の作成と手引き」で位置づける標準指標</p> <p>・現況値 交通事業者・各市町提供データより、JR及びIRいしかわ鉄道（石川中央都市圏内の駅）、北陸鉄道線、石川中央都市圏に係る路線バス（北陸鉄道路線バス、城下まち金沢周遊バス、西日本JRバス）、コミュニティバス等の利用者数を集計（年間数値を365で除して1日平均を算出）しました。令和3年度の公共交通利用者数110千人/日を現況値とします。</p> <p>・目標値 前述したように、令和22年度の石川中央都市圏の総人口は、令和2年度から約3万人減少すると予想されていますが、高齢者人口（65歳以上）は約4万人増加すると予想されています。 また、ドイツでは、コロナ禍前の移動需要を取り戻す施策として、公共交通乗り放題（1ヶ月9ユーロ約1,300円）を実施し、公共交通機関を利用したことがなかった人の利用に繋がるなど目覚ましい成果をあげています。 当面は、増加が予想される高齢者等の移動手段を確保するとともに、公共交通の利用促進策や利便性向上策などによる需要創出を図ることで、令和9年度の鉄道・バス利用者数は、コロナ禍前（令和元年度）の水準まで回復させることを前提に、更なる需要創出による利用者数の増加を目指すことから、目標値を159千人/日以上と設定します。</p> <p>▼鉄道・バス利用者数</p> <table border="1" style="margin-top: 10px; width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>現況</th> <th>目標値</th> </tr> <tr> <th>(人/日)</th> <th>2018年度</th> <th>2019年度</th> <th>2020年度</th> <th>2021年度</th> <th>2027年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鉄道・バス</td> <td>161,248</td> <td>159,367</td> <td>102,662</td> <td>109,662</td> <td>159,000</td> </tr> <tr> <td></td> <td>H30年度</td> <td>R1年度</td> <td>R2年度</td> <td>R3年度</td> <td>R9年度</td> </tr> </tbody> </table>	鉄道・バスの利用者数*		出典：交通事業者・各市町提供データ		現況値（R3年度）	目標値（R9年度）	110千人/日	159千人/日以上		現況	目標値	(人/日)	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2027年度	鉄道・バス	161,248	159,367	102,662	109,662	159,000		H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R9年度
鉄道・バスの利用者数*																																																											
出典：交通事業者・各市町提供データ																																																											
現況値（R3年度）	目標値（R9年度）																																																										
108千人/日	157千人/日以上																																																										
	現況	目標値																																																									
(人/日)	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2027年度																																																						
鉄道・バス	158,320	156,610	100,994	107,867	157,000																																																						
	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R9年度																																																						
鉄道・バスの利用者数*																																																											
出典：交通事業者・各市町提供データ																																																											
現況値（R3年度）	目標値（R9年度）																																																										
110千人/日	159千人/日以上																																																										
	現況	目標値																																																									
(人/日)	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2027年度																																																						
鉄道・バス	161,248	159,367	102,662	109,662	159,000																																																						
	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R9年度																																																						

石川中央都市圏地域公共交通計画の一部修正について

計画 P82

修正前		修正後																															
<p>鉄道・バス運転手の採用者数</p> <p>出典：交通事業者提供データ</p> <table border="1"><thead><tr><th>現況値（R 3年度）</th><th>目標値（R 5年度～R 9年度）</th></tr></thead><tbody><tr><td>11人/年</td><td>平均 19人/年 以上</td></tr></tbody></table>		現況値（R 3年度）	目標値（R 5年度～R 9年度）	11人/年	平均 19人/年 以上	<p>鉄道・バス運転手の採用者数</p> <p>出典：交通事業者提供データ</p> <table border="1"><thead><tr><th>現況値（R 3年度）</th><th>目標値（R 5年度～R 9年度）</th></tr></thead><tbody><tr><td>13人/年</td><td>平均 19人/年 以上</td></tr></tbody></table>		現況値（R 3年度）	目標値（R 5年度～R 9年度）	13人/年	平均 19人/年 以上																						
現況値（R 3年度）	目標値（R 5年度～R 9年度）																																
11人/年	平均 19人/年 以上																																
現況値（R 3年度）	目標値（R 5年度～R 9年度）																																
13人/年	平均 19人/年 以上																																
<p>・現況値</p> <p>交通事業者提供データより、北陸鉄道(株)及び西日本JRバス(株)における鉄道・バス運転手の採用者数を集計しました（JR及びIRいしかわ鉄道は採用者のうちの一部を運転手として養成しているため除く）。令和3年度の採用者数11人/年を現況値とします。</p>		<p>・現況値</p> <p>交通事業者提供データより、北陸鉄道(株)及び西日本JRバス(株)における鉄道・バス運転手の採用者数を集計しました（JR及びIRいしかわ鉄道は採用者のうちの一部を運転手として養成しているため除く）。令和3年度の採用者数13人/年を現況値とします。</p>																															
<p>・目標値</p> <p>現況と同程度以上の採用を継続するため、過去4か年の平均値である19人/年以上を目標値と設定し、令和5～9年度の採用者数（平均値）が目標値を上回るよう採用者数を確保し、公共交通の持続的な運行を目指します。</p>		<p>・目標値</p> <p>現況と同程度以上の採用を継続するため、過去4か年の平均値である19人/年以上を目標値と設定し、令和5～9年度の採用者数（平均値）が目標値を上回るよう採用者数を確保し、公共交通の持続的な運行を目指します。</p>																															
<p>▼鉄道・バス運転手の採用者数</p> <table border="1"><thead><tr><th></th><th>現況値</th><th>目標値</th></tr><tr><th></th><th>平成30年度</th><th>令和元年度</th><th>令和2年度</th><th>令和3年度</th><th>令和5～9年度</th></tr></thead><tbody><tr><td>鉄道・バス運転手の採用者数(人)</td><td>19</td><td>29</td><td>16</td><td>11</td><td>19</td></tr></tbody></table>			現況値	目標値		平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和5～9年度	鉄道・バス運転手の採用者数(人)	19	29	16	11	19	<p>▼鉄道・バス運転手の採用者数</p> <table border="1"><thead><tr><th></th><th>現況値</th><th>目標値</th></tr><tr><th></th><th>平成30年度</th><th>令和元年度</th><th>令和2年度</th><th>令和3年度</th><th>令和5～9年度</th></tr></thead><tbody><tr><td>鉄道・バス運転手の採用者数(人)</td><td>19</td><td>29</td><td>16</td><td>13</td><td>19</td></tr></tbody></table>			現況値	目標値		平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和5～9年度	鉄道・バス運転手の採用者数(人)	19	29	16	13	19
	現況値	目標値																															
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和5～9年度																												
鉄道・バス運転手の採用者数(人)	19	29	16	11	19																												
	現況値	目標値																															
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和5～9年度																												
鉄道・バス運転手の採用者数(人)	19	29	16	13	19																												

**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
(①北陸鉄道線鉄道事業再構築実施計画の推進)**

北陸鉄道線鉄道事業再構築の経緯

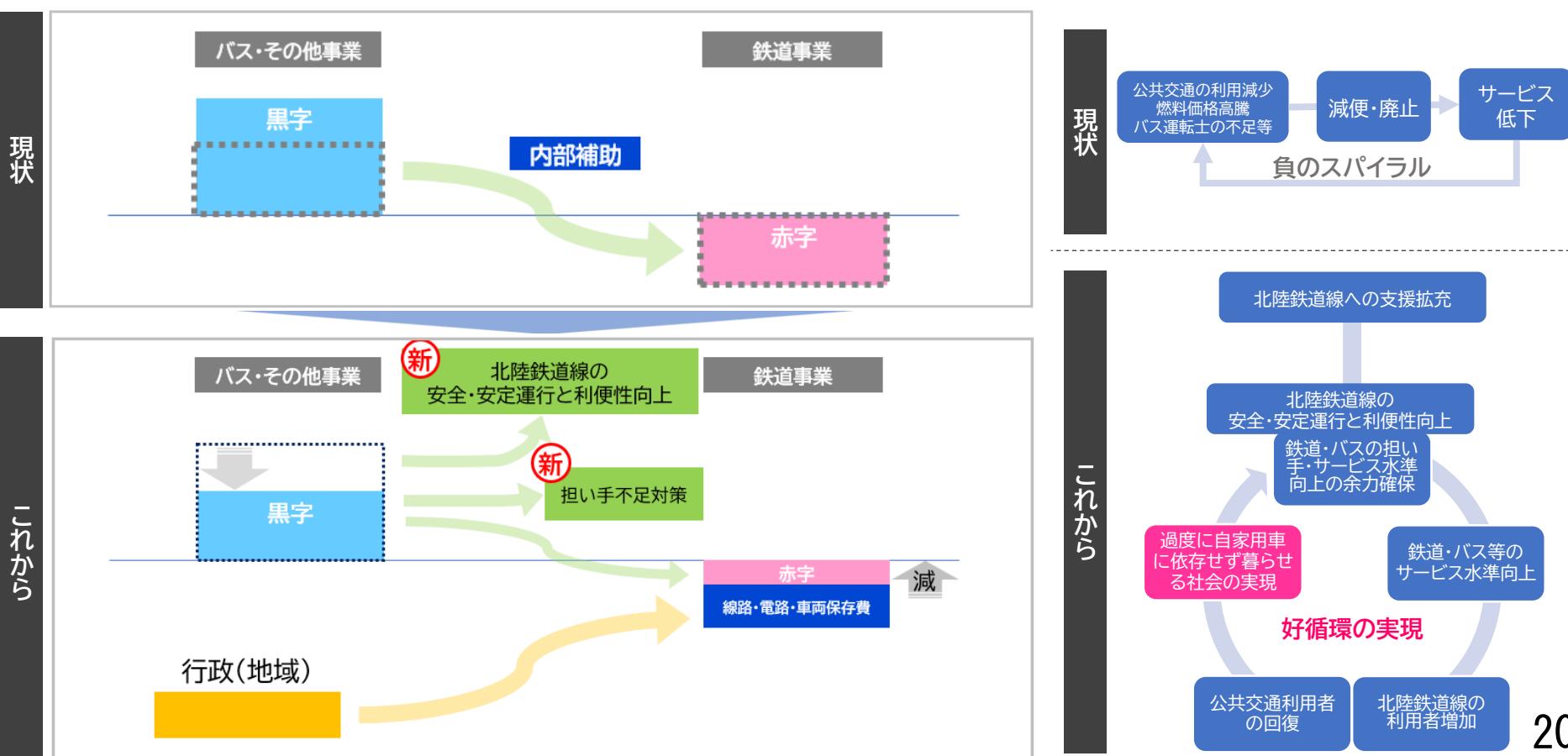
- 石川中央都市圏の地域鉄道・路線バスは、日常生活を支えるだけでなく道路混雑の緩和にも寄与する公共交通だが、令和2年頃からのコロナ禍や、燃料価格高騰・バス運転士不足等により、地域公共交通は未曾有の危機に直面。
- 特に北陸鉄道石川線・浅野川線については、これまでのバス事業等の収益からの内部補助による維持は困難となり、北陸鉄道株式会社から沿線自治体に対し、上下分離方式の導入による持続可能性確保の要望があった。
- 沿線自治体は、令和5年3月に石川中央都市圏地域公共交通計画を策定するとともに、特に状況の厳しい石川線のBRT化なども含めたあり方の検討を行い、令和5年8月、石川線の鉄道線としての存続を決定。
- 令和6年5月に沿線自治体首長による知事要望を経て、「みなし上下分離方式」による北陸鉄道への支援を決定。（令和7年度から15年間の事業費約141億円について、国の制度を活用し、県・沿線市町で協調支援）
- その支援のあり方を「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（北陸鉄道線鉄道事業再構築実施計画の概略）」として取りまとめ、令和6年7月の石川中央都市圏地域公共交通協議会にて報告。
- 協議会での意見聴取を踏まえ、同年11月に北陸鉄道線鉄道事業再構築実施計画を国に申請し、令和6年12月26日に國の認定を受け、令和7年4月より同計画に基づく15年間の再構築事業を開始。



北陸鉄道線鉄道再構築実施計画の概要

<基本的な考え方>

- 北陸鉄道線（石川線及び浅野川線）は、沿線住民の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であり、地域にとって今後も必要となる大量輸送機関であるとの認識のもと、石川県並びに金沢市、白山市、野々市市及び内灘町は、鉄道の持続可能性の確保のため、鉄道施設等の整備、鉄道施設等の維持管理に要する費用を支援するとともに、北陸鉄道が主体的に実施する利便性向上策に連携し、鉄道線の利用促進に取り組む。
- 北陸鉄道は、石川県及び沿線市町の支援による生まれる余力と不断の経営努力の上に利便性向上策に取り組むこととし、利便性向上策とは別に、鉄道・バス運転士等の現場職員の担い手不足対策の取組を実施する。



北陸鉄道線鉄道再構築実施計画の概要

再構築事業実施スキーム

(計画期間:令和7年4月～令和22年3月)

北陸鉄道(株) 《第一種鉄道事業者》

- 運行
- 維持管理
- 車両保有
- インフラ保有

県及び沿線市町で全額支援

県及び沿線市町で
上限を付して支援

鉄道施設の整備費、
維持管理費のうち
修繕に要する費用

鉄道施設以外の整備費(車
両更新等)・修繕費以外の
維持管理費

石川県

沿線市町3市1町

(金沢市、白山市、野々市市、内灘町)

国

※本再構築事業に連動し、北陸鉄道は鉄道・バスの運転士不足対策等の取組を実施

具体的施策と効果

効 果

- みなし上下分離導入による経営の安定化
 - ◇鉄道利用者数:3,141千人／年(R21年度見込)
[R5年度: 2,661千人／年]
 - ◇鉄道事業に係る収支率:0.80(計画期間平均)
[R5年度:0.71]

具体的な施策

◆は社総交活用予定事業

- 安全・安心な運送サービスの提供
 - ◆石川線への新型車両の導入[39.5億円]
 - ◆軌道、停車場の改良[15年間: 72.2億円]
そのほか、[維持・修繕15年間: 27.6億円]
- 地域と連携した利用促進・增收施策の推進
 - ◆キャッシュレス対応強化
 - ◆石川線の増便・ダイヤ変更
 - ◆二次交通との接続強化
 - ◆パーク・アンド・ライドの利用促進
 - ◆乗車券のデジタル化、企画乗車券の充実
 - ◆サイクルトレインの充実
 - ◆多言語対応等の外国人旅行客の受入
環境整備
 - ◆プロモーションの展開 等

北陸鉄道線鉄道再構築実施計画の概要

		国・自治体負担対象事業費	北陸鉄道負担対象事業費	
鉄道施設等の整備				
主な基幹事業	線路設備更新	約72.2億円	—	
	電路設備更新		—	
	その他(停車場の整備・鶴来車両工場改修など)		—	
主な効果促進事業	車両更新	約39.5億円	—	
	キャッシュレス対応強化	約1.7億円	負担あり	
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	
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)	約1.7億円(再掲)	負担あり(再掲)	
増便、運賃低減、企画乗車券の造成等	増便	—	負担あり	
	運賃低減、企画乗車券の造成等	—		

北陸鉄道線鉄道再構築実施計画の概要

◆利便性向上策

	施 策	実施時期(予定)
鉄道を中心とした 広域公共交通ネットワークの利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> ・車両の更新(CO₂排出削減に資する環境に配慮した新型車両の導入) ・軌道、停車場の改良 ・石川線の増便・ダイヤ変更 ・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 ・二次交通との接続強化 ・パーク・アンド・ライドの利用促進 ・多言語化対応等の外国人旅行客の受入環境整備 ・タッチ決済システムの導入 ・乗車券のデジタル化 ・多分野連携 ・サイクルトレインの拡充 	R9~11 R7~ R9~ (R6より先行実施) R7~ R7~ R7~ R7~ R7~ R8~ R7~ R8~
利用者が鉄道を利用しやすくなるために 実施する措置	<ul style="list-style-type: none"> ・企画乗車券の充実 ・学生などへの支援 ・こども無料化 ・駅カルテの作成 ・鉄道の観光資源化 ・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) ・プロモーションの展開 ・沿線企業や住民等と連携した利用促進 	R7~ R7~ R7~ R7~ R8~ R7~ R7~ R7~ R7~ R7~ R7~ R7~ R7~ R7~ R7~ R7~
抜本的な利便性向上に係る 中長期的な調査検討	<p>(調査検討項目)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・石川線のIRいしかわ鉄道線への乗り入れ ・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 	R7~

**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
(②北陸鉄道株式会社からの報告)**

北陸鉄道の近況について

令和7年11月4日
北陸鉄道株式会社

1 業績(令和6年度)

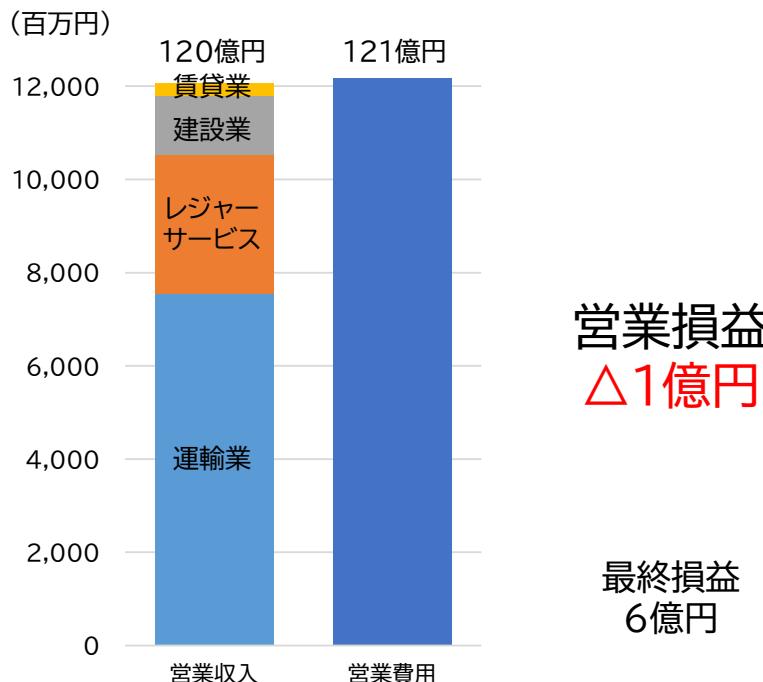
1 北鉄グループ全体の営業収支

- 本業の儲けを示す営業収支は、前年度に比べ増収減益。
- 物価や人件費の高騰により、約1億円の営業赤字を計上。

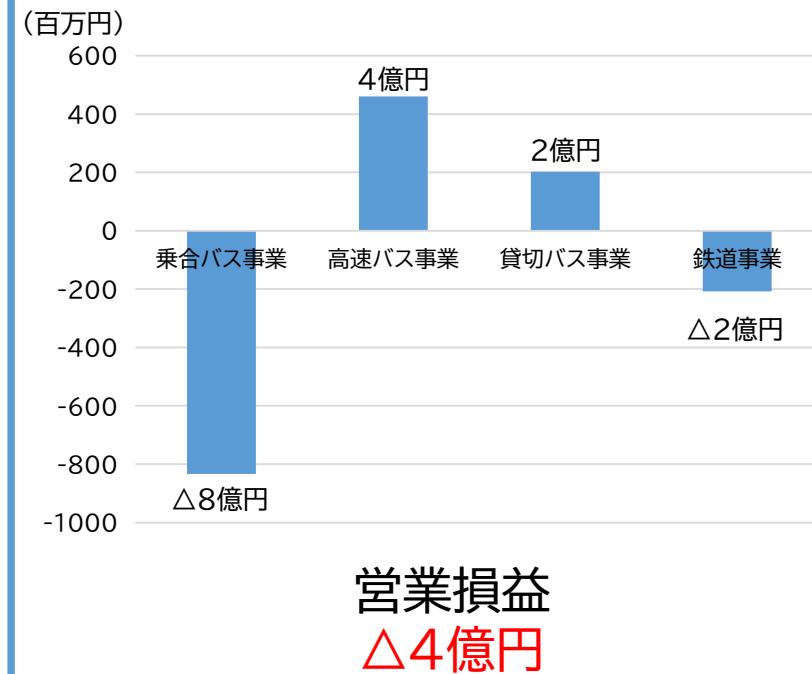
2 運輸業の営業収支

- 乗合バス及び鉄道事業で約10億円の赤字を計上したが、高速バス及び貸切バスの利益で赤字を約4億円まで圧縮。
- 鉄道事業の赤字額は、前年とほぼ同額。
- 令和7年度以降は、再構築事業を推進していくことで、鉄道事業の収支改善につなげていきたい。

1 北鉄グループ全体の営業収支



2 運輸業の営業収支(北鉄グループ)



2 バス運転士確保の取組み

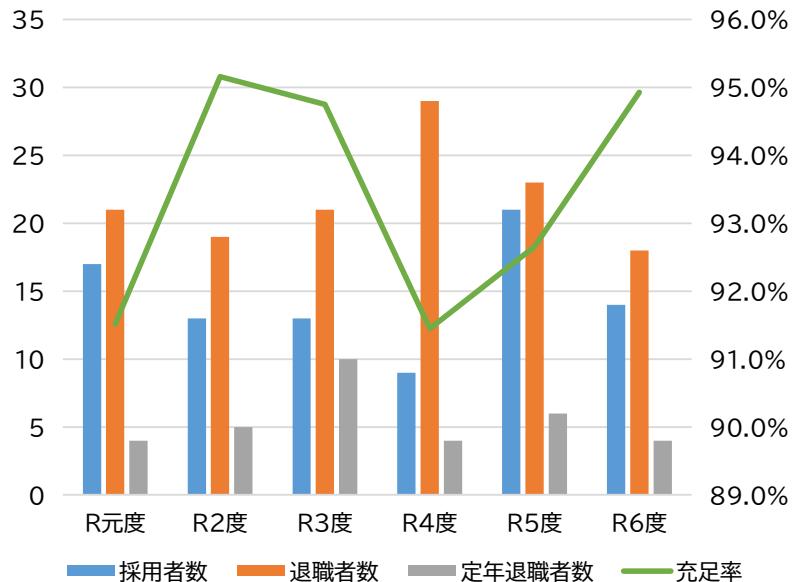
1 バス運転士の充足率の現状

- 令和6年度末の充足率は95%、定員に対し21人不足。
- 令和7年度に入ってからは、金沢地区で9人採用、10人退職（9/30時点）、充足率は93%。
- 高齢化が進んでおり、令和8年度は相当数の定年退職者数が見込まれる。

2 バス運転士確保の取組み

- TVCMやポスター、SNSのほか、経営陣全員がチラシ配布を実施、体験会等も計13回開催するなど採用活動を強化。
- 離職防止策として、今年度は平均給与を約5.7%アップしたほか、制度・設備の更新に努めている。

運転士充足率(金沢地区)



バス運転士募集活動



TVCM



運転体験



ポスター



チラシ配布



バスマスク



ラッピング

2 バス運転士確保の取組み（参考）

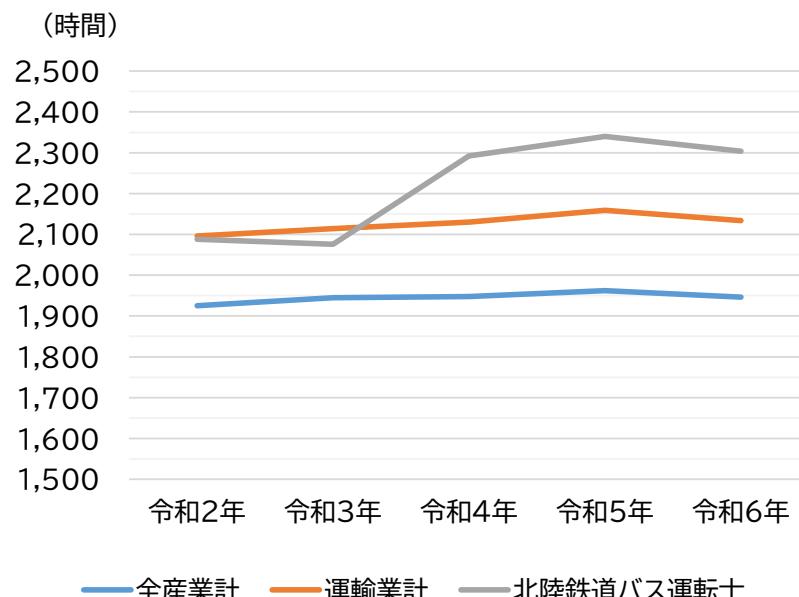
1 年間労働時間

- 改善基準告示対応で抑制傾向にあるものの、全産業及び運輸業に比べ、高い水準で推移。
- ダイヤ維持のため定員不足分を運転士の時間外労働で穴埋めしており、労働時間は長くなる傾向。
- 運転士の採用及び離職防止のため、労働環境改善の一環として労働時間の短縮に取り組んでいく。

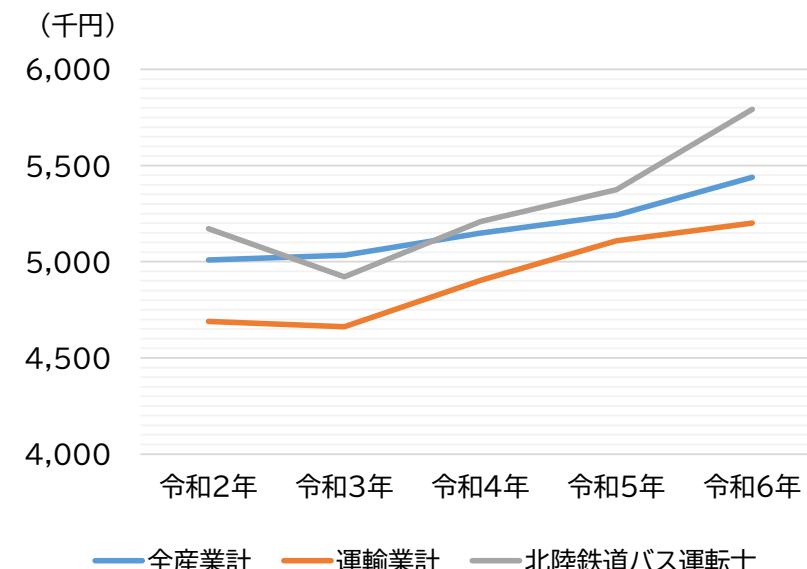
2 年間賃金

- 運転士の給与水準向上に取り組んだ結果、時間外手当を含めた年間賃金は全産業を超えている。
- 労働時間の抑制が進んでも、適切な賃金水準が維持できるよう取り組んでいく。

1 年間労働時間



2 年間賃金



※全産業計及び運輸業計の数値は、厚生労働省「毎月勤労統計調査」から算出 ※北陸鉄道バス運転士の数値は、年度数値

令和7年度上半期 鉄道線輸送人員実績

券種名			石川線	浅野川線
定期	通勤	人數 前年比	114,107人 103.9%	202,378人 100.2%
	通学	人數 前年比	229,204人 106.4%	273,178人 99.4%
定期計		人數 前年比	343,311人 105.6%	475,556人 99.7%
定期外	回数券	人數 前年比	49,633人 99.0%	98,253人 99.9%
	普通券	人數 前年比	192,199人 101.9%	292,573人 98.9%
定期外計		人數 前年比	241,832人 101.3%	390,826人 99.1%
総合計		人數 前年比	585,143人 103.8%	866,382人 99.5%

4 石川線ブランディング

ユネスコ世界ジオパークに認定された「白山手取川ジオパーク」エリアを運行する鉄道路線として、石川線の愛称を「白山ジオパークライン」と決定。

今後は、「白山手取川ジオパーク」エリアを運行する公共交通機関に相応しい様々な施策を通じ、ファン醸成と利用促進に取り組んでいく。

石川線 白山ジオパークライン

※専用ロゴ作成中



(一例)石川線「白山ジオパークライン」を起点とした、さまざまなジオパーク関連イベントや企画券の造成に取り組む予定。



鉄道事業再構築事業について

5 整備事業の進捗状況

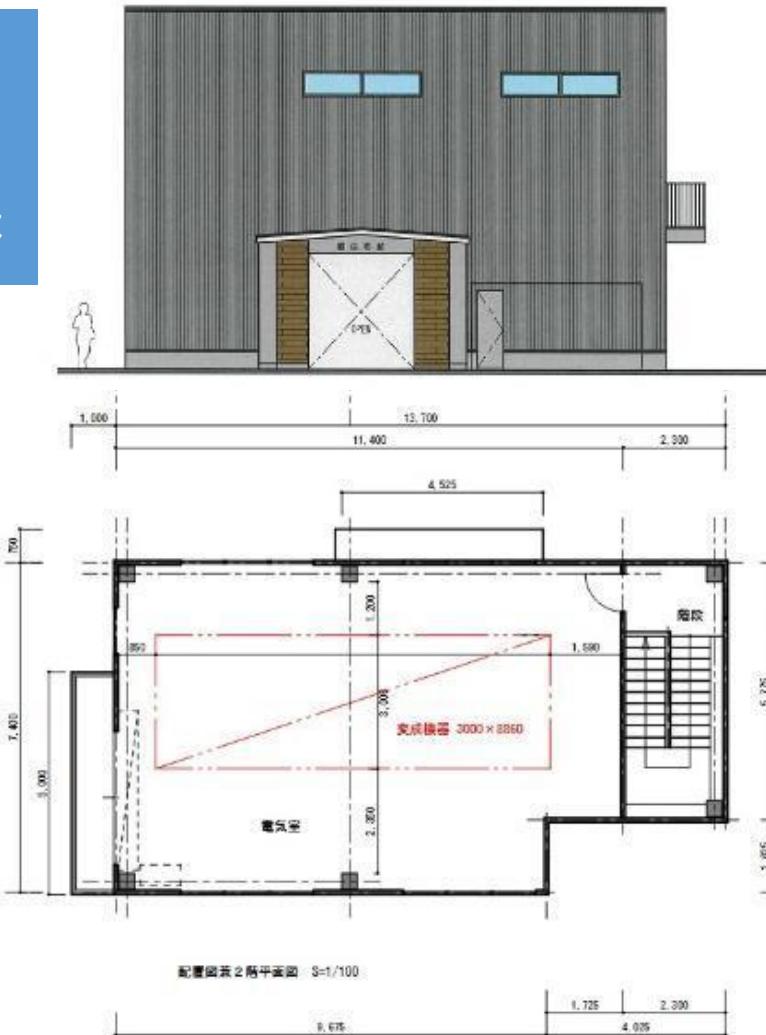
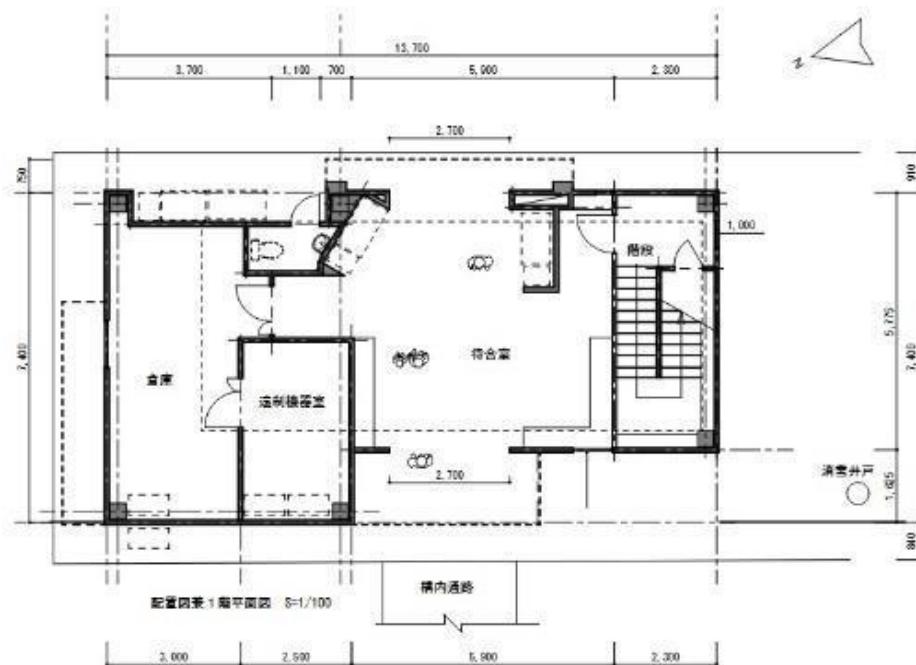
【令和7年度整備事業一覧】

☆別途資料あり

項目	進捗状況
①重軌条化	石川線井口～道法寺駅間レール重軌条化(年内竣工予定)
②道床交換	石川線西泉～野町駅間道床交換(2月末竣工予定)
③変電所更新 ☆	額住宅前駅に新変電所新設、野々市変電所は廃止・解体
④電車線等更新	日御子～鶴来駅間電車線更新(1月末竣工予定)
⑤電柱更新	新西金沢駅構内及び額住宅前駅構内の電柱改良(2月末竣工予定)
⑥踏切無警報対策	四十万踏切、西泉3号踏切(2月末竣工予定)
⑦信号保安設備更新	道法寺～鶴来駅間10踏切における列車検知装置の更新(2月末竣工予定)
⑧停車場整備 ☆	自転車用斜路整備、野々市工大前駅改修基本構想設計 西泉駅・新西金沢駅旅客動線改良工事
⑨ホーム上屋塗装等 ☆	割出駅ホーム上屋取替、照明LED化工事完了
⑩大野川橋梁補修 ☆	橋桁、橋脚健全性調査及びモニタリング装置設置工事
⑪キャッシュレス決済 ☆	仕様確定、ソフト・ハード開発、駅設置用柱設置工事開始
⑫内灘検車区改修	洗車機能向上に向けた測量、詳細設計実施

③額住宅前変電所新設(平面図及び外観イメージ図)

- 現駅舎を解体し同敷地に2階建変電所を新築
- 1階の旅客動線上に待合室再整備
(ベンチ数はほぼ既存分を確保)
- 新変電所から送電開始後、野々市変電所解体



⑧停車場整備

○自転車用斜路の整備

石川線斜路整備完了、今後浅野川線への整備と斜路部に自転車マーク看板設置



○西泉駅・新西金沢駅

西泉駅及び新西金沢駅の出入口を改良し、入出場旅客の錯綜改善を図る

西泉駅は今後のホーム・上屋改良工事の準備として既存待合室の撤去工事を実施

○野々市工大前駅

賑わいのある駅環境創出の実現を目指したコミュニティスペースの基本構想設計を進め
る

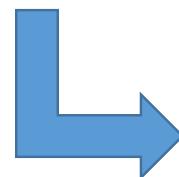
日御子駅 自転車用斜路整備



新西金沢駅 出入口改良工事

⑨ホーム上屋塗装等

割出駅ホーム上屋の柱補強、屋根取替及び照明のLED化(9月末竣工)



⑩大野川橋梁補修 モニタリング装置設置工事



⑪キャッシュレス(タッチ)決済システム導入

【工事進捗状況】

石川線駅出入口へタッチ決済端末用ポールの設置と電源工事が概ね終了、今後浅野川線の駅と車両改造工事を進め今年度中の運用開始を目指す

【タッチ決済運用概要】

石川・浅野川両線全駅の出入口部に入出場用タッチ決済端末を設置

全車両の運賃箱にタッチ決済端末を併設(石川線車両では新紙幣対応運賃箱への更新も合わせて実施)

タッチ決済による乗降方法は、駅の入場用端末にタッチして入場チェック、降車時は先頭車運賃箱併設の降車用端末にタッチして精算する方式ただし、将来のサイクルトレイン拡大時は、自転車持込み旅客の車内移動は困難であることから、駅端末で入出場チェック・精算を行う方式の採用を検討している



日御子駅 端末設置用ポール



車載用降車端末



駅設置端末
(無人駅用)

6 利便向上・利用促進策の進捗状況

①学生支援

学生等の移動の一助として石川線沿線から金沢市内への電車・バス料金が最大半額になる「石川線・IR西金マル得きっぷ」、「石川線－金沢まちなかマル得きっぷ」を販売、学生支援と利用促進を図っている

②こども無料化

本年も10月の土日祝に鉄道線のこども無料キャンペーンを実施

より多くの方にご利用頂くため、ポスター、チラシを作成するとともに新聞広告や新聞折込チラシにも掲載するなどPR強化を図った

(沿線自治体にもポスター・チラシを配布)

③鉄道イベント

浅野川線100周年、石川線110周年、浅野川線8800系引退を記念した各種記念乗車券の販売、電車まつりや沿線自治体イベント参加を通した利用促進策等を実施

10月12日開催に電車まつり開催、信号機器メーカーにブース出展してもらうなど新たな取組みを実施



こども無料キャンペーン
ポスター



記念乗車券



ほくてつ電車まつり

6 利便向上・利用促進策の進捗状況

④駅カルテ作成

二次交通(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た駅カルテ案(駅周辺マップ)を作成中

石川線の鶴来駅・額住宅前駅・野々市工大前駅・新西金沢駅・野町駅を現在作成中(浅野川線も順次作成)

⑤レンタサイクル事業及び観光協会、民間事業者との連携

鶴来駅構内で営業するレンタサイクル店「eくるつつと」と連携、ガイド付きサイクリングツアーを開催(10月12日電車まつりに合わせて実施)

ほくてつハイキングにおいて、ルートや協力店舗の選定など観光協会や民間事業者等との連携強化
(内灘・野々市・鶴来コースにおいて各自治体関係機関と連携)



駅カルテ(野々市工大前)



ガイド付きサイクリングツアー

6 利便向上・利用促進策の進捗状況

⑥業務サイン多言語化

新西金沢駅に多言語対応デジタルサイネージを設置準備中

⑦沿線企業連携

沿線企業と面談実施、現状の公共交通利用状況と利用上の課題についてヒアリング実施課題解決策や沿線企業との連携強化について具体的な検討を進めている

【例】

金沢村田製作所様主催の構内イルミネーション見学会において公共交通利用促進策を連携実施予定
(石川線を利用して来場された方に北鉄グッズをプレゼント)

⑧まちづくり・観光施策との連携

金沢市の新たな額乙丸パーク・アンド・ライド駐車場(社会実験)に関して、沿線企業へのPRや駅でのポスター掲出により利用促進に努めている



金沢村田製作所様との連携企画



額乙丸パーク・アンド・ライド駐車場(社会実験)ポスター

目指す新型車両(仕様概要)

期待される効果	実施内容
安全性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・車体の強度向上 ・台車性能の向上 ・乗務員支援機能の強化
快適性・利便性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・走行時の振動低減 ・細やかな空調制御 ・バリアフリー設備の充実
ランニングコスト・環境負荷の削減	<ul style="list-style-type: none"> ・電力消費量の低減(40%以上) ・機器のメンテナンスフリー化 ・ステンレス車体による無塗装化
インバウンド対応	<ul style="list-style-type: none"> ・多言語による案内表示 ・自動放送の英語対応

目指す新型車両(新旧比較表)

項目	現行車両(7000系)	新形式車両
編成	2両編成	2両編成
車体	ステンレス製(塗装)	ステンレス製(無塗装)
座席	ロングシート	バケット式ロングシート
空調制御	手動による入切	温度・湿度センサにより自動
放送装置	自動放送(英語対応)	自動放送(英語対応)
行先表示器	幕式	セレクトカラーLED式
案内表示器	フルカラーLED式	フルカラーLED式
制御装置	抵抗制御	SiC-VVVF制御+回生
台車	コイルばね式	ボルスタ付き空気ばね方式

7 石川線車両仕様概要と電力削減効果

★コストの試算

2025年9月現在

項目	延命工事	車両譲渡	新造改造
導入時の車齢	61年	35年	0年
導入後使用年数(※1)	20年	25年	60年

《2両1編成あたり》

単位:百万円

項目	延命工事	車両譲渡	新造改造
車両価格(参考価格)	0	300	550
更新工事(※2)	300	0	100
導入後定期検査費用(※3)	93	112	196
合計(※4)	393	412	846
1年あたりの費用	19.6	16.4	14.1

※1 車両の使用年数は新造から60年とする(既存車両延命工事は施工後20年使用)

※2 車齢中間の約30年で更新工事を実施する

※3 定期検査周期は全般検査8年、重要部検査4年とする

※4 改造・新造とともに設計費および入線後の性能試験費を含めない

⇒新造車両は長期使用が可能な上、コスト面でも最善

7 石川線車両仕様概要と電力削減効果

車両更新により、抵抗制御から回生ブレーキを有したVVVFインバータ制御装置等を導入することで、電力消費量の大幅な低減を期待できる

《既存車両(抵抗制御)と新造車両の電力量比較》

項目	既存車両	新造車両(※4)
電力消費量の比率(削減量の比率＝省エネ)	100%	目標値60%(40%減)
電力消費原単位[kWh/両・km](※1)	4.0	2.4
年間電力消費量[千kWh/編成] (※2)	420	252
年間電力料金[千円/編成] (※3)	11,062	6,637
年間節減分[千円/編成]	-	4,425

※1 車両走行に係わる電力消費量を想定し試算

※2 石川線運用として年間105,000kmを走行すると仮定

※3 2025年9月の電気料金単価(26.34円)により試算

※4 譲渡車両の場合は同一数値・延命工事の場合は車両重量増により約8%悪化

⇒車両更新により年間4,425千円/編成の
電力料金節減が見込まれる