

1) I Rいしかわ鉄道線への移管及び西松任駅開業

大聖寺駅 加賀温泉駅 動橋駅 粟津駅 小松駅 明峰駅 能美根上駅 小舞子駅 美川駅 加賀笠間駅 西松任駅 松任駅 野々市駅 西金沢駅 金沢駅 東金沢駅 森本駅 津幡駅 倶利伽羅駅

加賀市 小松市 能美市 白山市 野々市市 金沢市 津幡町

IR いしかわ鉄道

金沢以西区間 (現行区間)

令和6年3月16日 IR いしかわ鉄道 県内全線開業

また、松任駅～加賀笠間駅間に新たに「西松任駅」が開業しました。新駅設置により、金沢駅などの主要駅への通勤・通学、通院、買物など、利用者の利便性が向上し、まちの賑わいや地域経済の発展につながることを期待されます。



23

2) 北陸鉄道石川線のあり方について

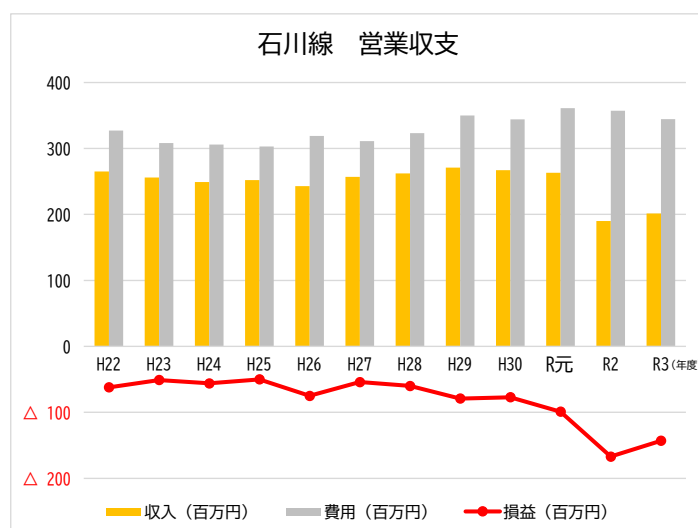
北陸鉄道石川線における北陸鉄道の鉄道事業収支は、従前より厳しい状況が続いていたものの、令和元年度まで利用は増加していましたが、コロナ禍の影響により、利用は3割近く減少しました。

そうした中、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）が成立しなくなる一方、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、「上下分離方式による鉄道存続」の要望が出され、そのあり方について沿線市町（石川中央都市圏）で議論が続けられました。

沿線自治体では、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、バス乗務員不足などの状況を踏まえるとBRT（Bus Rapid Transit）※1化は難しいことから、鉄道として存続させるとともに、住民の利用を促すための取組を行うこととしました。

そして、北陸鉄道石川線の存続にあたっては、国の制度を迅速かつ最大限に活用できる「みなし上下分離方式」を導入し、用地及び鉄道施設※2の保有並びにこれらの維持管理については、北陸鉄道が引き続き担いますが、鉄道施設及び車両（以下「鉄道施設等」という。）の整備費及び鉄道施設の修繕費については石川県及び沿線市町がその全額を負担し、鉄道施設の修繕費を除く鉄道施設等の維持管理費については一定の金額を上限として沿線市町が負担することで、官民が連携して北陸鉄道石川線の持続可能性の確保に努めることとなりました。

また、北陸鉄道においては、将来にわたって公共交通サービスが提供されるよう、鉄道・バス事業に係る現場職員の勤務環境改善や担い手確保のための所要の措置を講じることとされました。



出典：石川中央都市圏地域公共交通計画

※1 BRT（Bus Rapid Transit）：バス車両、バス専用道、バス専用車線、バス優先信号などの公共車両優先システム（PTPS）などを組合せることで、速達性・定時性を確保し、輸送力を強化した新しい大量輸送システムのこと。日本語では「バス高速輸送システム」とも呼ぶ。

※2 鉄道施設：鉄道線路、停車場（駅・信号場・操車場）、車庫及び車両検査修繕施設、運転保安設備（信号保安・保安通信・踏切保安）、変電所設備（変電所・配電所ほか）、電路設備（送電・配電・き電線路ほか）をいう。

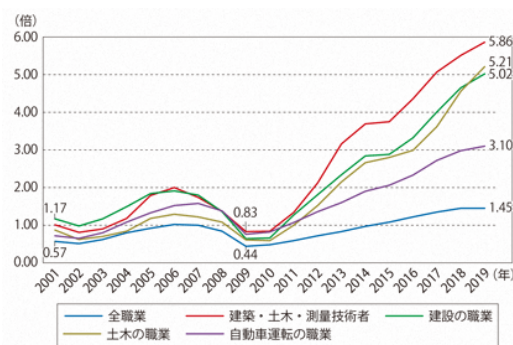
3) バス乗務員等の不足の状況

我が国では、全国的に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、乗務員不足が大きな課題となっています。特に、道路旅客運送業（バス、タクシー乗務員等）は55歳以上の就業者の割合が61.2%と全産業平均（30.5%）に比べ著しく高くなっています。市内のバス事業を担う北陸鉄道グループにおいても、乗務員の高齢化が進んでおり、充足率は90%を下回る予想です。

タクシー乗務員についても同様に、全国のタクシー乗務員が15年間で約40%減少しています。

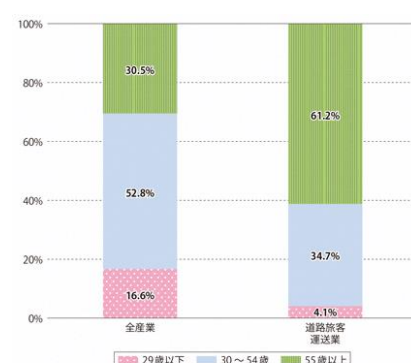
さらに、令和6年度よりバス労働者の拘束時間や休息期間が見直され、労働環境改善のために、より多くの乗務員の確保が必要となります。

▼道路旅客運送業の有効求人倍率



(注) パートタイムを含み、新規卒者及び新規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

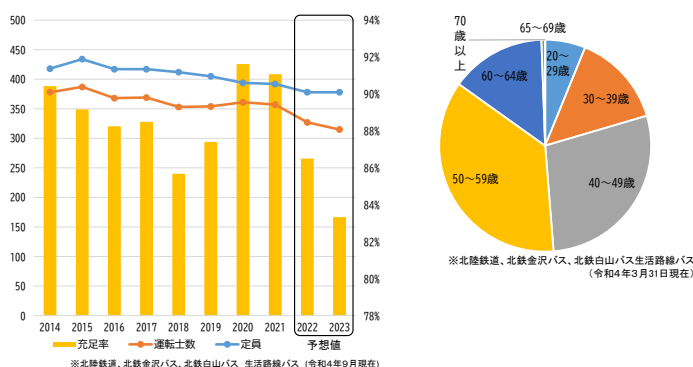
▼道路旅客運送業の就業者の年齢構成



資料) 総務省「労働力調査」より国土交通省作成

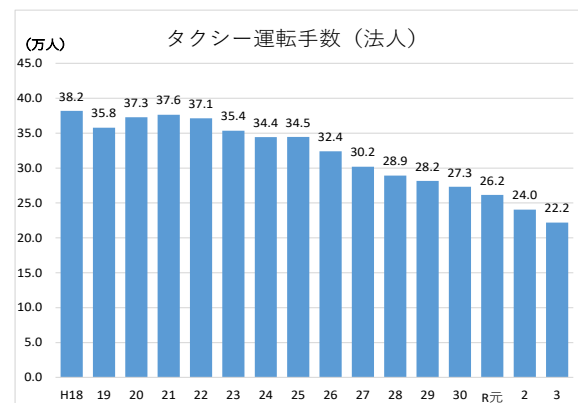
出典：国土交通省 国土交通白書 2020

▼北陸鉄道グループにおける乗務員数の推移・充足率及び年齢構成



出典：北陸鉄道(株)

▼全国のタクシー乗務員数の推移



出典：国土交通省「ラストワンマイル・モビリティの現況について」

▼バス運転者の労働時間等の改善基準告示の見直し

	現行	改正後(案)
拘束時間	- 原則1日13時間以下、最長1日16時間まで延長可能 1日15時間を超える拘束ができるのは週2回まで - 年間上限3380時間(バス)	- 原則1日13時間以下、最長1日15時間まで延長可能 1日14時間を超える拘束ができるのは週3回まで - 年間上限3300時間
1日の勤務間インターバル	8時間以上義務	9時間以上が義務、11時間以上が努力義務

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

以上、出典は石川中央都市圏地域公共交通計画

4) 前回計画で定めた目標数値の達成状況

本市における公共交通網形成を実現していくための定量的な目標として前回計画で定めた目標数値に対する達成状況は、下記のとおりです。

利用者数の実績については、いずれの公共交通機関についても、コロナ禍の影響により、令和5年度時点では目標を下回っている状況です。

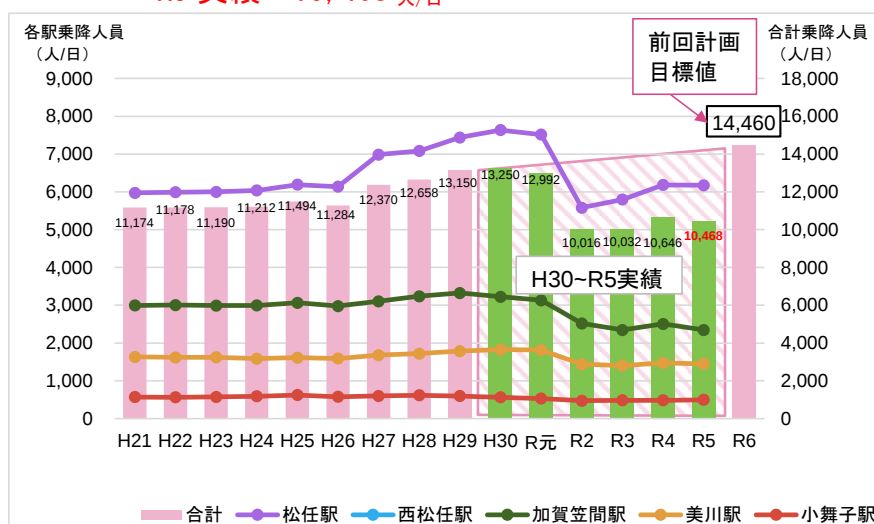
1. 公共交通利用者の増加を目指します。

■鉄道（市内各駅の1日あたり乗降人員の合計）

・JR北陸本線

(H29: 13,150 人/日 → R6 目標: 14,460 人/日 (既存駅 13,360 人/日 + 新駅純増分 1,100 人/日) 【+10%】)

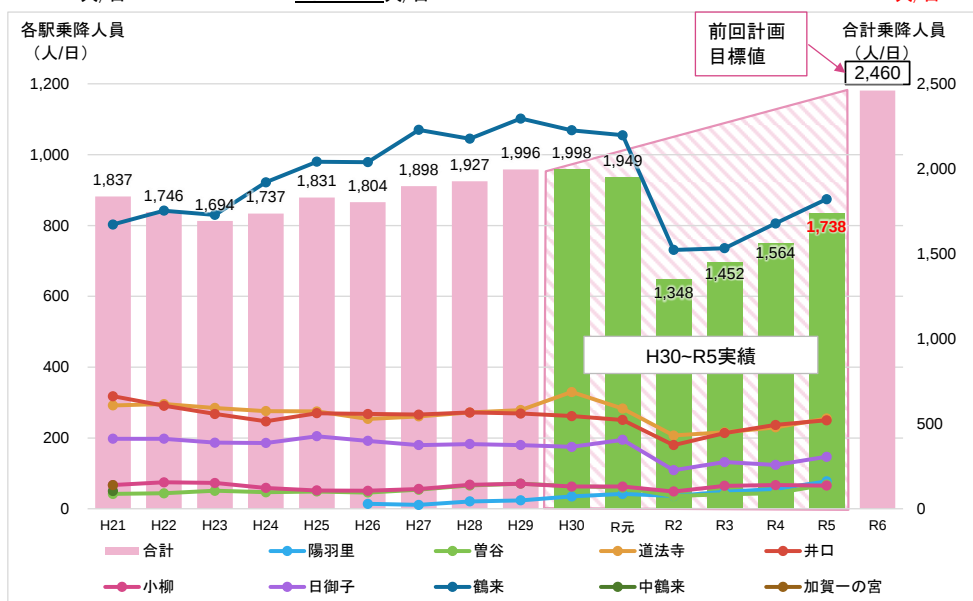
⇒R5 実績 10,468 人/日



注) R5年度はJR北陸本線(R6.3.15)までの数値、R6年度はIRいしかわ鉄道線(R6.3.16以降～R6.5月度まで)の数値。

・北陸鉄道石川線

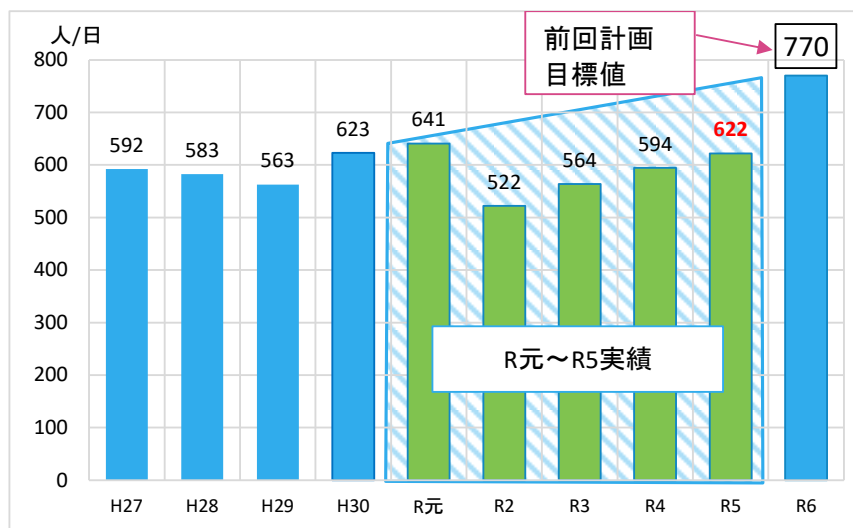
(H29: 1,996 人/日 → R6 目標: 2,460 人/日 【+15%】) ⇒R5 実績 1,738 人/日



■バス

・コミュニティバス（平日1日あたりの利用者数）

（H30：623人→R6：770人【+24%】） ⇒R5実績 622人/日

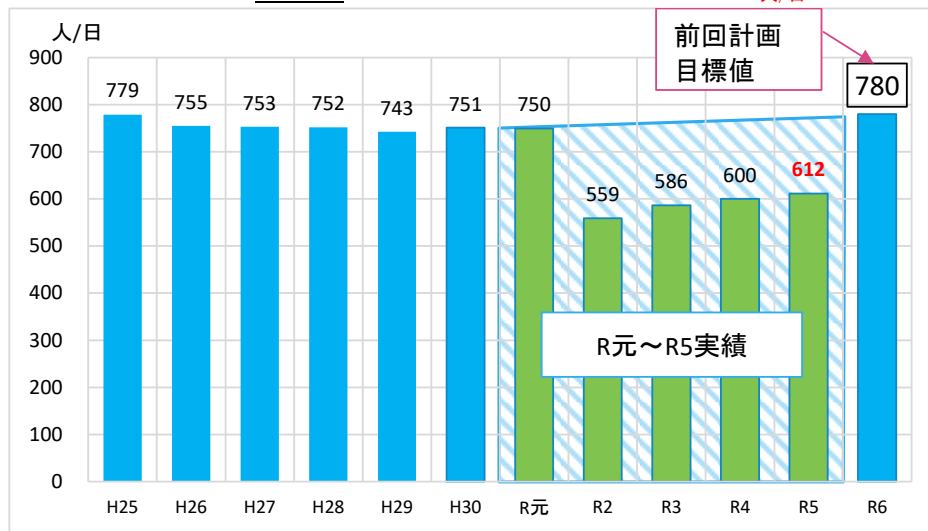


参考：R4年度以降の平日及び土曜日を含めた1日あたりの利用者数

⇒R5実績 579人/日

・路線バス（補助対象路線）（1日あたりの利用者数）

（H29：743人→R6：780人【+5%】） ⇒R5実績 612人/日



2. 公共交通の利用頻度（月1回以上利用する方の割合）の増加を目指します。

・電車・バスのいずれかを月1日以上利用している人の割合

（H30：21%→R6：25%） ⇒R6実績：17%

3. 公共交通に対する利用者の満足度向上を目指します。

・満足・やや満足・普通の割合

（全公共交通機関平均、使わないのでわからないを除く）

（H30：66%→R6：80%） ⇒R6実績：64%