

平成26年10月28日
富山県総合交通政策室

1 快速列車の増便

快速列車の運行については、県並行在来線経営計画概要（最終）において、先に決定した1往復以外の快速列車については、新幹線や在来特急の運行見通しのほか、利用実態や運行経費等を勘案し、引き続き検討を進めるとしていたところである。今回、知事とJR西日本真鍋社長との会談を踏まえ、県東部地域などと新幹線駅との移動などに配慮し、JR西日本の協力のもと、泊～金沢間で、平日、2往復増便することとし、これに伴う経費の増については、経営安定基金で支援する。

なお、快速列車の運行ダイヤについては、他の列車と同様、開業後の利用状況等を踏まえ、定期的に見直しを図っていく。

- ・2往復増便に伴う所要経費の増加 約2億円（開業～H37）

（参考）富山県並行在来線経営計画概要（最終）抜粋

通勤・通学時間帯における泊～金沢間の特急列車「おはようエクスプレス」については、新型車両（521系）を活用し快速列車として運行するほか、夕方の利用の多い時間帯に金沢発泊行きの快速列車を運行する方向で石川県会社と調整を進める。また、その他の快速列車については、新幹線や在来特急の運行見通しのほか、利用実態や運行経費等を勘案し、引き続き検討を進める。

2 乗継割引

乗継割引については、県並行在来線経営計画概要（最終）において、先行事例を参考に、会社間で乗継割引を行うこととし、適用範囲や割引額等について隣県会社やJR西日本等と協議を進めることとし、その財源は経営安定基金から4億円措置する（境界駅から10km以内の駅から、10km超の一定区間の利用まで割引対象とした場合）としていた。一方、通学定期は、利用距離が長いほど割引額が高く設定されており、上記の区間以外でも著しく上昇率が高くなる区間もあるため、先行事例にはないが、当該区間も割引対象に含め、これに伴う経費の増については、経営安定基金で支援する。

また、乗継割引後の運賃は、割引区間の平均で、現行運賃と比べ概ね10～20%程度の上昇に抑制する。（資料2のとおり）

- ・上記に伴う所要経費の増加 約2.5億円（開業～H37）

（参考）富山県並行在来線経営計画概要（最終）抜粋

会社間で列車を乗り継ぐ場合の初乗り運賃については、会社境界に近い駅から列車を乗り継ぐ場合ほど影響が大きくなることから、先行事例を参考に、会社間で乗継割引を行うこととし、適用範囲や割引額等について隣県会社やJR西日本等と協議を進める。

- ・経営安定基金の使途と必要額 乗継割引 4億円
境界駅から10km以内の駅から、10km超の一定区間の利用まで割引対象とした場合

3 上記に伴う財源対策

経営安定基金の留保分（5億円）の一部を活用（約4.5億円）

※基金の収支見込み

収入	65億円（県30億円、市町村30億円、民間5億円）
支出(当初予定)	60億円（開業後約10年間の投資、乗継割引、運賃値上げの抑制）
差引き留保分	5億円

新幹線にゆかしたい