

平成11年11月24日

企 画 部

並行在来線について

- 1 並行在来線に関する基本方針 資料－1のとおり。
- 2 並行在来線の経営収支の見通し 資料－2のとおり。
- 3 岩手県並行在来線経営準備協議会規約 資料－3のとおり。

平成11年10月28日

並行在来線に関する基本方針

東北新幹線（盛岡・八戸間）の開業に伴い、JR東日本から経営分離される並行在来線について、代替輸送のあり方に関する基本的事項を定め、今後の並行在来線対策の指針とするため、基本方針を策定する。

1 基本理念

- (1) 経営分離後の輸送形態は鉄道とする。
- (2) 地域の旅客輸送を将来にわたり確保することを基本に、利用者の利便性の向上、安全性の確保及び健全な経営に努める。
- (3) 住民に身近で、環境にやさしい公共交通機関として、地域振興と住民福祉の向上に寄与するとともに、地球環境の保全に貢献することを目指す。

2 経営主体

- (1) 新たに設立する第三セクターにより経営する。
- (2) 設立に当たっては、岩手県及び沿線市町村等が出資する。
- (3) 設立時期は、平成13年度当初を目標とする。
← 民間出資も求める。

3 経営区間

盛岡から岩手・青森の県境までの間とする。

但し、盛岡・八戸間の鉄路の一体性を確保するため、相互乗り入れを行う。

4 運行関係

(1) 線路形態

線路形態は、複線電化または単線電化（盛岡・好摩間は複線）とする。

(2) 列車本数・ダイヤ編成等

現在の運行本数（特急を除く）を確保した上で、利用者の動向を踏まえ、可能な限り本数の増加を図るとともに、快速列車の導入や新駅の設置等により、運行サービス水準の向上を目指す。

(3) 直通乗り入れ

利用者の利便性を確保するため、JR東日本及び青森県との直通乗り入れを行うこととし、乗り入れ区間については、利用動向を踏まえ検討する。

5 貨物輸送の取扱い

地元の保有する並行在来線を利用して貨物輸送が行われる場合は、貨物走行に伴う適正な対価をJR貨物に対し求める。

6 運賃水準

鉄道輸送サービスの向上に努め、それに見合った運賃水準とすることを基本に、経営の健全性を考慮しつつ、可能な限り低廉な水準とするよう努める。

《サービス向上に向けた取組みの方向》

- 普通運賃で乗車できる快速列車の運行
- 列車本数（特急を除く）の増発
- 新駅の設置 等

7 施設・設備

- (1) 駅、線路・電路及び車両基地等の施設や車両等の設備は、必要最小限の範囲で保有することとし、JR東日本から譲渡される資産を最大限有効に活用する。
- (2) 施設設備の検査、修繕等の作業については、可能なものは委託する等経費の節減に努める。

8 資金調達

- (1) 事業の開始及び運営に必要な資金には、出資金、借入金その他を充てることとし、経営の健全性確保の観点から、できる限り有利な資金を導入する。
- (2) 具体的な内容については、運営経費、運賃収入等に関する検討を踏まえ決定する。

9 経営安定化対策

- (1) 鉄道事業の安定的経営を確保し、鉄道を活用しながら沿線地域の振興を図るため、県及び市町村は次の施策を積極的に講じ、魅力ある鉄道とするよう努める。
 - ① 新駅の設置
 - ② 利便性向上のための既存駅舎等の整備
 - ③ 駅周辺への公共施設の優先的配置（集会施設、学校その他の教育機関、病院等）
 - ④ 駅舎に隣接した駐車場・駐輪場及び住宅地の整備（パーク＆ライドの推進）
- (2) 住民のマイレール意識の高揚を図り、以て鉄道利用の促進を図るため、県と沿線市町村による利用促進協議会を組織する。

会の運営は、沿線市町村が中心となっていく。

- (3) 経営安定化のため、並行在来線及び新幹線鉄道に係る固定資産税等を活用した基金の造成を検討する。
- (4) 鉄道事業の経営主体は、収益の向上を図るため、可能な範囲で積極的に関連事業を展開する。

10 その他

この基本方針は、今後の並行在来線を取り巻く環境の変化を踏まえ、必要に応じ、適切に見直すこととする。

項目	内容	備考
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10

並行在来線の経営収支の見通し

平成10年度に本県が実施した「運行形態基本調査」による並行在来線の経営収支の見通しは、次のとおりである。

1 収支試算に当たっての前提条件

- (1) 経営区間 盛岡・県境間 (81.2km、15駅)
- (2) 線路形態 ①複線電化 ②単線電化 (盛岡・好摩間は複線)
- (3) 鉄道貨物 鉄道貨物が走行しないものとしている。(鉄道貨物が走行する場合は、貨物走行にかかる一切の経費をJR貨物に求める。)
- (4) 輸送量 平成9年度のOD調査等を基に、沿線市町村の人口推移や新駅の設置等を考慮して算出
- (5) 運行計画 列車キロで約4割の増発
- (6) 初期投資 JR事業用資産(簿価による有償譲渡)及びその他の初期投資(車両、設備改良、開業前人件費等)
 - ① 複線電化;約119億円
 - ② 単線電化;約118億円(単線化経費を含む)
- (7) 営業経費 全国第三セクター鉄道及び中小民鉄のうち経営規模の類似した会社の経費を参考として算出
- (8) 資金調達 初期投資に対する無償資金(出資金等)の割合を50%に設定
- (9) 運賃水準 次の3段階を設定(3年毎に6%の運賃改定を見込んでいる)
 - ① JR並(1.00) ② 中間(1.34) ③ 第三セクター並(1.67)

* JR資産の譲渡条件等、未だ内容が確定していないものについては、原則として、経費が高めになるよう設定している。

2 開業初年度の収支試算結果(年間ベース)

区 分		JR並	中 間	三セク並	(単位:百万円)
複線電化	収 入	1,201.1	1,683.4	2,168.3	
	支 出	2,874.6	2,889.8	2,905.4	
	収 支	▲1,673.5	▲1,206.4	▲ 737.1	
	黒字転換	(発 散)	(発 散)	15年目	
単線電化	収 入	1,201.1	1,683.4	2,168.8	
	支 出	2,693.5	2,708.7	2,727.3	
	収 支	▲1,492.4	▲1,025.3	▲ 558.5	
	黒字転換	(発 散)	(発 散)	13年目	

- (注) 1 支出は、営業経費に償還利息及び減価償却費を加えたものである。
 2 黒字転換は、償却後損益の累計が黒字に転換する時期を示している。
 3 発散とは、単年度収支が悪化し、黒字転換の見込みがないことを示す。

岩手県並行在来線経営準備協議会規約

(名 称)

第1条 本会は、岩手県並行在来線経営準備協議会（以下「準備協議会」という。）と称する。

(組 織)

第2条 本会は、別表1に掲げる団体の代表者をもって組織する。

(目 的)

第3条 本会は、東北新幹線盛岡・八戸間の建設に伴い東日本旅客鉄道株式会社から経営分離される並行在来線（盛岡・県境間）の経営主体の設立を円滑に推進することを目的とする。

(事 業)

第4条 本会は、前条の目的を達成するため次の事業を行う。

- (1) 並行在来線の経営主体の設立準備
- (2) 並行在来線の経営計画の策定に向けた調査研究
- (3) 並行在来線の経営計画概要の決定
- (4) その他目的達成に必要な事項

(役 員)

第5条 本会に次の役員を置く。

会 長	1 名
副会長	2 名
監 事	2 名

- 2 会長は、岩手県知事とする。
- 3 副会長は、会員の互選による。
- 4 監事は、総会において選出する。
- 5 役員任期は、並行在来線の経営主体の設立の時までとする。

(顧 問)

第6条 本会に顧問を置くことができる。

- 2 顧問は、総会に諮り会長が委嘱する。

(役員職務)

第7条 会長は本会を代表し、会務を総理する。

- 2 副会長は会長を補佐し、会長に事故あるときは、その職務を代理する。
- 3 監事は本会の会計を監査する。

(会 議)

第8条 会議は、必要に応じて会長が招集する。

- 2 準備協議会は、必要に応じて会員以外の関係者の出席を求め、意見を聴くことができる。

(幹事会)

第9条 本会に幹事会を置き、会議に付議すべき事項等本会の重要業務について、企画、立案及び調整に当たるものとする。

2 幹事会は、別表2に掲げる職にある者をもって構成する。

(事務局)

第10条 事務局は、岩手県企画振興部交通政策課に置く。

2 事務局の職員は、会長が委嘱又は任命する。

3 前項に規定するもののほか、事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(会計)

第11条 本会の経費は、会員の負担金等をもって充てる。

2 予算及び決算は、総会において審議決定するものとする。

3 本会の会計年度は、4月1日に始まり、翌年3月31日に終わるものとする。

4 前2項に規定するもののほか、会計に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(その他)

第12条 この規約に定めるもののほか、本会の運営に必要な事項は、会長が定める。

附 則

この規約は、平成11年10月28日から施行する。

[別表1]

岩手県、盛岡市、二戸市、岩手町、一戸町、滝沢村、玉山村、西根町、安代町、松尾村、岩手県市長会、岩手県町村会

[別表2]

団 体 名	職
岩手県	企画振興部長
岩手県	企画振興部次長
岩手県	企画振興部交通政策課長
岩手県	企画振興部新幹線並行在来線対策監
岩手県	盛岡地方振興局総務部長
岩手県	二戸地方振興局総務部長
盛岡市	助役
二戸市	助役
岩手町	助役
一戸町	助役
滝沢村	助役
玉山村	助役
西根町	助役
安代町	助役
松尾村	助役
岩手県市長会	事務局次長
岩手県町村会	事務局長

岩手県並行在来線経営準備協議会事業概要

【平成11年度】

並行在来線に関する基本方針の策定を踏まえて実施する経営計画基本調査及び経営計画策定支援事業の進捗状況や、関係機関との交渉の進展状況について、随時、情報交換等を行いながら、経営主体設立までの準備協議会としての事業運営の方向性を固めるものとする。

【平成12年度】

(1) 一般事業

並行在来線の経営主体設立に向けた準備会開催や出資要請活動等を行う。

① 会社設立準備会、発起人会開催

年4回（概ね四半期に一回、うち一回は発起人会）

② 商号、俗称（ニックネーム）、ロゴマーク等選定

県民の関心を喚起するとともに、利用促進に向けて一般公募を行う。

③ 出資要請、協議等

県内の関係市町村、関係団体等に対して、経営主体設立に当たっての出資を要請する。

④ 免許申請準備

会社設立後の鉄道事業免許申請に向けて、関係資料を準備するとともに、運輸省との事前協議を進める。

(2) 特別事業

鉄道事業免許申請をにらんだ詳細経営計画の策定や施設・設備整備に向けた各種調査事業を行う。（11年度の経営計画基本調査の進捗状況等に対応し、具体的な選別を行うものとする。）

① 詳細経営計画策定調査

- ・運賃制度、収支検討調査
- ・会社概要把握調査
- ・OD調査（相互乗り入れ需要把握）等

② 施設整備計画策定調査（基本設計、実施設計含む）

- ・車両基地選定調査
- ・路線図作成
- ・指令通信調査 等

並行在来線に関する基本方針の策定に伴う説明会次第

期日：平成11年11月25日 午後2時
会場：青山地区活動センター

1 開 会

2 あいさつ

3 基本方針等の説明

4 質疑，意見交換

5 閉 会

並行在来線対策の経緯

1 経営分離に至る経緯

盛岡以北の東北新幹線をフル規格で整備することに伴い、これに並行する在来線については、新幹線の開業時にJRの経営から分離することを、新幹線建設の着工の条件として国から示されました。

○整備新幹線着工等についての政府・与党申合せ（平成2年12月24日）

「建設着工する区間（沼宮内・八戸間）の並行在来線は、開業時にJRの経営から分離することを（工事実施計画の）認可前に確認すること。」

○整備新幹線の見直しについて 連立与党、関係大臣申合せ（平成6年12月19日）

「東北新幹線盛岡・沼宮内間の並行在来線については、開業時にJRの経営から分離することを当該工事実施計画の認可前に確認する。」

これを受け、岩手県は沿線市町村と協議を行い、新幹線建設を促進する観点から「経営分離は止むを得ない」との結論に至り、東北本線沼宮内・八戸間については平成3年7月に、同盛岡・沼宮内間については平成7年4月に経営分離に同意する旨、運輸省に回答いたしました。

岩手県知事から運輸省鉄道局長に対する回答（平成3年7月9日、平成7年4月4日）

○東北新幹線盛岡・青森間（盛岡・沼宮内間）の並行在来線である東北本線沼宮内・八戸間（盛岡・沼宮内間）については、開業時に東日本旅客鉄道株式会社からの経営分離に同意します。

○代替輸送機関により経営が行われる場合は、その設立、運営等に関し、県が中心となって対処します。

この結果、東北新幹線は平成3年9月に沼宮内・八戸間が、平成7年5月に盛岡・沼宮内間がそれぞれ本格着工となりました。

2 並行在来線対策の推進

並行在来線である東北本線盛岡・八戸間は、地域の皆様の日常生活の足として重要な役割を果たしていることから、県では、経営分離後も現在の鉄道輸送サービスの利便性を将来にわたり存続させることを基本に、沿線市町村や青森県と連携を図りながら、代替輸送の方法を検討してきました。

県と沿線市町村は、これまで様々な観点から検討・協議を重ね、10月28日に、経営分離後の並行在来線の基本的な事項を定めた「並行在来線に関する基本方針」を策定しました。

平成 11 年 10 月 28 日

並行在来線対策岩手県協議会

並行在来線に関する基本方針

東北新幹線（盛岡・八戸間）の開業に伴い、JR東日本から経営分離される並行在来線について、代替輸送のあり方に関する基本的事項を定め、今後の並行在来線対策の指針とするため、基本方針を策定する。

1 基本理念

- (1) 経営分離後の輸送形態は鉄道とする。
- (2) 地域の旅客輸送を将来にわたり確保することを基本に、利用者の利便性の向上、安全性の確保及び健全な経営に努める。
- (3) 住民に身近で、環境にやさしい公共交通機関として、地域振興と住民福祉の向上に寄与するとともに、地球環境の保全に貢献することを目指す。

2 経営主体

- (1) 新たに設立する第三セクターにより経営する。~~三陸鉄道とは別会社~~
- (2) 設立に当たっては、岩手県及び沿線市町村等が出資する。~~沿線市町村は6790万~~
- (3) 設立時期は、平成13年度当初を目標とする。
5月頃 H14頃か3 運行予定

3 経営区間

盛岡から岩手・青森の県境までの間とする。

但し、盛岡・八戸間の鉄道の一体性を確保するため、相互乗り入れを行う。

4 運行関係

- (1) 線路形態 ~~県が1億2000万の23億の1億3000万(5500万) 単線非電化も検討したけれど、~~
線路形態は、複線電化または単線電化（盛岡・好摩間は複線）とする。 ~~① 貨物と交渉中。結果は不明~~

(2) 列車本数・ダイヤ編成等

現在の運行本数（特急を除く）を確保した上で、利用者の動向を踏まえ、可能な限り本数の増加を図るとともに、快速列車の導入や新駅の設置等により、運行サービス水準の向上を目指す。

(3) 直通乗り入れ

利用者の利便性を確保するため、JR東日本及び青森県との直通乗り入れを行うこととし、乗り入れ区間については、利用動向を踏まえ検討する。

5 貨物輸送の取扱い

地元の保有する並行在来線を利用して貨物輸送が行われる場合は、貨物走行に伴う適正な対価をJR貨物に対し求める。

→ 分割の際 全社に。経営が安定するまで、貸し使用料を、
使っている。JR貨物は、12の輸送政策の1つ

6 運賃水準

鉄道輸送サービスの向上に努め、それに見合った運賃水準とすることを基本に、経営の健全性を考慮しつつ、可能な限り低廉な水準とするよう努める。

《サービス向上に向けた取組みの方向》

値上げをせざるを得ない。

- 普通運賃で乗車できる快速列車の運行
- 列車本数（特急を除く）の増発
- 新駅の設置 等

定額地域設定、定期券購入者の家族割引 etc.

7 施設・設備

(1) 駅、線路・電路及び車両基地等の施設や車両等の設備は、必要最小限の範囲で保有することとし、JR東日本から譲渡される資産を最大限有効に活用する。

(2) 施設設備の検査、修繕等の作業については、可能なものは委託する等経費の節減に努める。

↓
cf. しのぎ鉄道 兼(ほかで)
無償で委託しているからムリかも。

8 資金調達

(1) 事業の開始及び運営に必要な資金には、出資金、借入金その他を充てることとし、経営の健全性確保の観点から、できる限り有利な資金を導入する。

(2) 具体的な内容については、運営経費、運賃収入等に関する検討を踏まえ決定する。

9 経営安定化対策

(1) 鉄道事業の安定的経営を確保し、鉄道を活用しながら沿線地域の振興を図るため、県及び市町村は次の施策を積極的に講じ、魅力ある鉄道とするよう努める。

- ① 新駅の設置
- ② 利便性向上のための既存駅舎等の整備
- ③ 駅周辺への公共施設の優先的配置（集会施設、学校その他の教育機関、病院等）
- ④ 駅舎に隣接した駐車場・駐輪場及び住宅地の整備（パーク&ライドの推進）

(2) 住民のマイレール意識の高揚を図り、以て鉄道利用の促進を図るため、県と沿線市町村による利用促進協議会を組織する。

会の運営は、沿線市町村が中心となって行う。

(3) 経営安定化のため、並行在来線及び新幹線鉄道に係る固定資産税等を活用した基金の造成を検討する。

(4) 鉄道事業の経営主体は、収益の向上を図るため、可能な範囲で積極的に関連事業を展開する。

cf. 駐車場
おじい
旅行代理店

10 その他

この基本方針は、今後の並行在来線を取り巻く環境の変化を踏まえ、必要に応じ、適切に見直すこととする。

地誌

Q: 下川地域では、市町村会でも話が出たが、JRの協力が得られたい。
→ お願いしたいのは、JRの中で優先的に検討してもらいたいと... (ほりゆあてんり、E.T.)

A: 経営は大手の民鉄のノウハウをまかしてやる。JRを見習う。

Q: 下川駅西口からいづこまでか? 新幹線(新業まで)を作りたい。

A: JRとの交渉を進めたい。JRの状況は? もっと早く進めたい。新業には
10)にあかたいと先う。

Q: 青山町地区に駅を作りたい話は(青山2町内)
どろか

A: 新会社はゆとりがまわくか費用プランがある。

新駅 → 木と雨どいがあるか? 1000という考え 5~6000万円

せんとどうを作ると 意にはなぬかある。2km圏と考えていたが、入る可なり 600m以内

Q: 専用バス路線にしたい?

A: 乗客の段差が高いのを、道路化はいい。

1万人以上かの子の。朝夕に急な量をバスでフォローするのはいい

Q: 決めた話を持ちこたうのはおかしい。盛岡から北が赤字の理由を、運送にはなかにてし。急な大急ぎ。

A: 地域はこうでいい考えの子。

環境基準の高まりと共に利用を減らしていい。

30年以内の黒字実現でいいというのがマニマニ。

複線でも、15年以内返せるのか。残りのマニマニ。(新駅、せつり'etcの条件がそろっていい...)

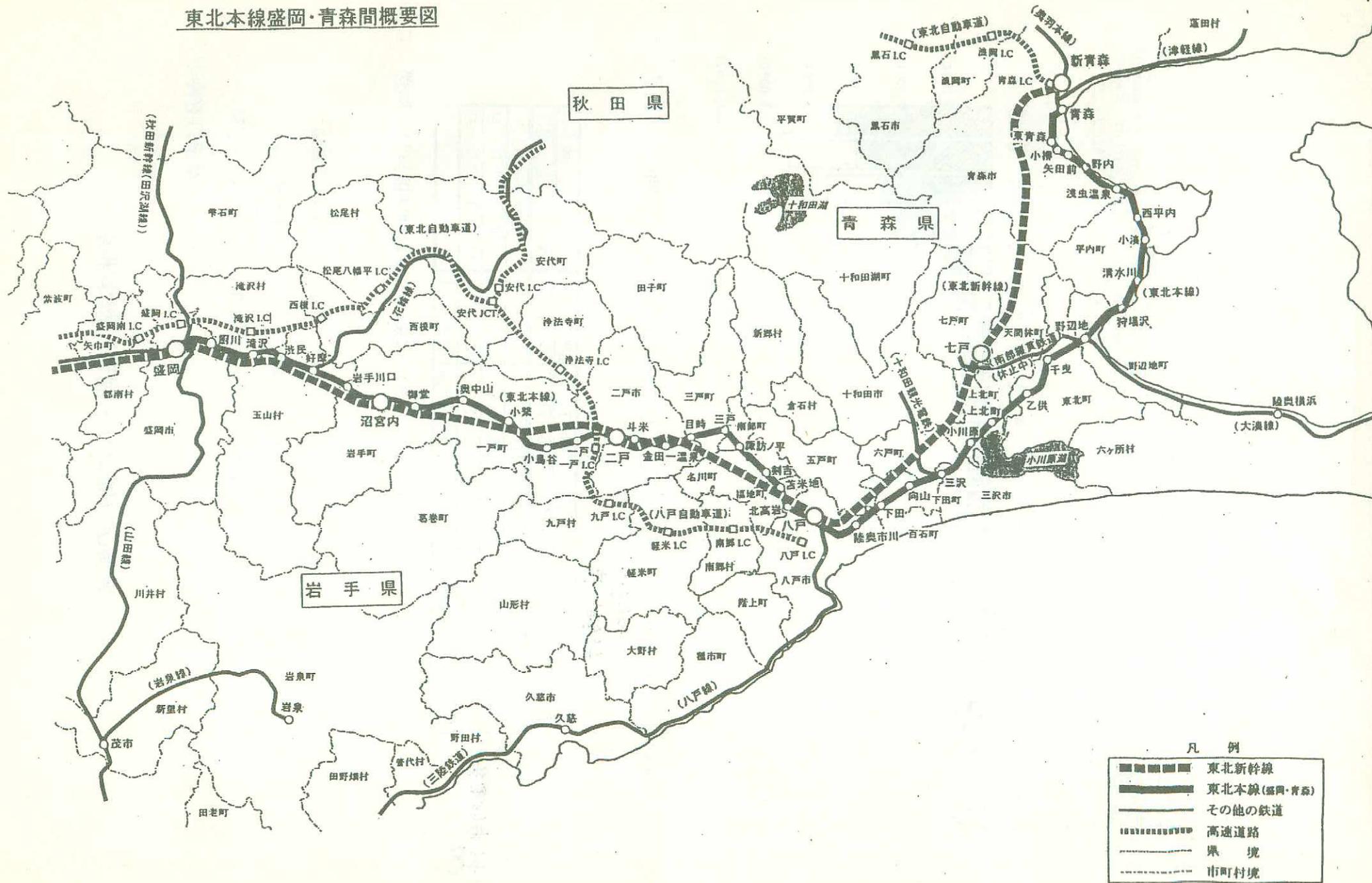
Q: 黒字実現のマニマニの具体的な見込みの数字を出して欲しい。

A: 将来中央予想調査をいじる。東北の人口は半分に減るところがある。
来年の秋に再び説明会を。

Q: 「よい計画を見せる」というサービスがある。その入金を考えてもいい。

A: 山手線 70% トニネル

東北本線盛岡・青森間概要図



凡例

	東北新幹線
	東北本線(盛岡・青森)
	その他の鉄道
	高速道路
	県境
	市町村境

東北本線（盛岡・八戸間）の概要

1 距離及び駅数

盛岡・八戸間	107.9km	22駅	
盛岡・県境間	81.2km	15駅	（盛岡～金田一温泉）
県境・八戸間	26.7km	7駅	（目時～八戸）

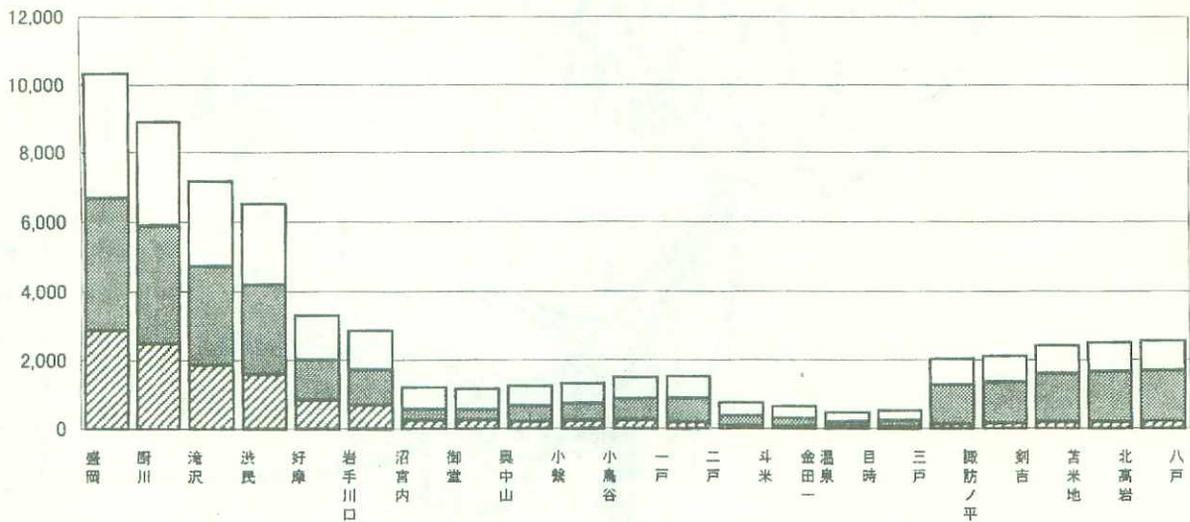
2 盛岡・八戸間の輸送密度の推移（単位：人／日）

	平成5年度	平成6年度	平成7年度	平成8年度	平成9年度
ローカル（定期外）	1,836	1,471	1,361	1,263	1,116
ローカル（定期）	1,702	1,760	1,828	1,848	1,843
ローカル計	3,538	3,231	3,189	3,110	2,959
優等列車	9,469	9,650	9,604	9,169	8,669
合計	13,007	12,881	12,793	12,279	11,628

) 普通列車 収入

車へ移行
小子化

3 盛岡・八戸間のローカル駅間通過人員（平成9年度一日平均、単位：人／日）



	盛岡	厨川	滝沢	洗民	好摩	岩手川口	沼宮内	御堂	奥中山	小紫	小鷹谷	一戸	二戸	斗米	金田一	温泉	目時	三戸	隈防ノ平	刻吉	吉米地	北高岩	八戸
□ 定期外	3,637	2,997	2,437	2,316	1,296	1,147	638	615	586	593	635	634	397	348	279	287	755	759	816	833	859		
▨ 通学定期	3,822	3,410	2,867	2,620	1,173	1,026	320	306	446	501	629	705	296	237	134	175	1,139	1,189	1,420	1,458	1,478		
▩ 通勤定期	2,870	2,485	1,869	1,588	837	688	239	232	215	220	231	177	66	54	51	52	127	156	178	200	207		
定期計	6,692	5,895	4,736	4,208	2,010	1,714	559	538	661	721	860	882	362	291	185	227	1,266	1,345	1,598	1,658	1,685		
合計	10,329	8,892	7,173	6,524	3,306	2,861	1,197	1,153	1,247	1,314	1,495	1,516	759	639	464	514	2,021	2,104	2,414	2,491	2,544		