

平成12年8月31日

企 画 部

並行在来線について

1 並行在来線経営計画概要（原案）

平成12年8月2日に開催された岩手県並行在来線経営準備協議会幹事会において、並行在来線経営計画概要（原案）が示されました。

内容は別紙のとおりです。

2 住民説明会の日程

岩手県と盛岡市が共催で、並行在来線経営計画概要（原案）の住民説明会を次の日程で行います。

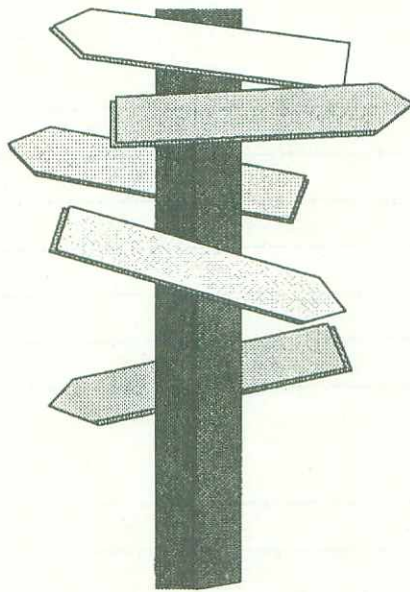
(1) 平成12年9月7日（火）午後2時 青山地区活動センター3階

(2) 平成12年9月7日（火）午後6時 プラザおでって・3階おでってホール

本宮直向： 施設は同庫、運営は三セクという方法
↓
本宮直向： 上下分離方式を青森ほどより、岩手は三セクで進めている。
郵役： 果の方から青森と盛岡はほぼ同じとある

並行在来線経営計画概要

原案



《おことわり》

この計画原案は、あくまでも現時点における見込みであり、確定したものではありません。

JR東日本やJR貨物、青森県等の関係者間で、今後とも多くの点について協議や調整が必要な状況です。

したがって、これらの協議結果によっては、記載内容や数字が大きく変動することがあります。

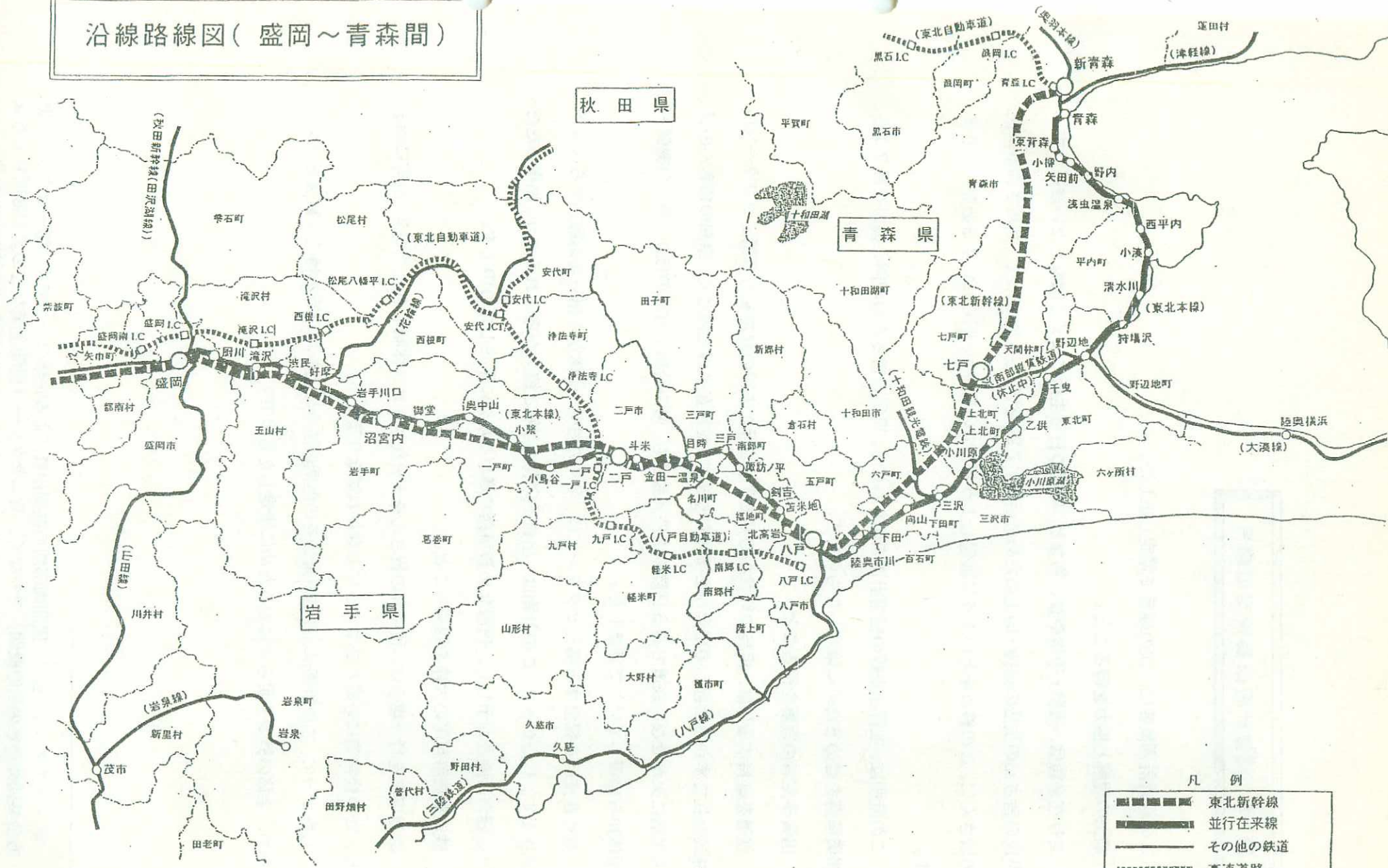
平成12年8月

岩手県並行在来線経営準備協議会







経営計画概要 目次

沿線路線図	1
第1章 経営計画概要策定の趣旨	2
第2章 経営区間の概要	3
第3章 経営計画概要の基本的な考え方	5
第4章 経営計画概要の内容	
1 需要予測	6
2 運行計画	7
3 施設・車両計画	8
4 要員計画	11
5 運営経費	13
6 収入・資金計画	14
7 経営収支	20
第5章 今後の検討課題	
1 利用促進方策	22
2 基金の造成	24
3 関連事業の展開	26
4 その他の検討課題	27
第6章 今後のスケジュール	29
参考資料	
○ 整備新幹線に関する政府与党合意等	30
○ 経営分離に対する岩手県の同意文書	35
○ 青森・岩手両県知事合意文書（平成11年7月8日）	36
○ 並行在来線に関する基本方針（平成11年10月28日）	37

沿線路線図(盛岡~青森間)



凡例

-  東北新幹線
-  並行在来線
-  その他の鉄道
-  高速道路
-  県境
-  市町村境

第1章 経営計画概要策定の趣旨

この経営計画概要は、次の趣旨で策定しました。

1 県民の理解と協力を得ること。

並行在来線は、通勤・通学や買い物など、県民の日常生活になくてはならない鉄道です。県民の皆さんの生活の維持・向上のために活用する路線です。したがって、利用される県民の皆さんに、この鉄道をどのように経営しようとしているのか、明らかにする必要があります。

この計画は、並行在来線の経営計画を明らかにし、県民の皆さんの理解と協力を得ながら、開業準備を進めるために策定したものです。

2 出資予定者の理解を得ること。

鉄道を維持するには、相当の経費が必要です。並行在来線の経営を行う第三セクター^{*}は、株式会社ですから会社への出資が必要になります。並行在来線と同じく、県民の皆さんの日常生活に欠かせない鉄道である三陸鉄道株式会社も、県や沿線市町村のほか、多くの機関・団体から出資していただきました。

並行在来線を経営する第三セクターには、多くの機関・団体から出資をお願いする必要があります。したがって、この計画は、出資予定者の理解と協力が得られるよう、納得いただける経営計画をお示しし、円滑な出資事務を進めるために策定したものです。

3 鉄道事業許可等の大枠を固めること。

鉄道事業を行う場合は、利用者の皆さんを十分なサービス体制のもとで安全・確実に輸送し、かつ経営的にも成り立つようにしなければなりません。

したがって、この計画は、鉄道事業法その他関係法令による許可等を得る手続きを進めるため、全体の概要を明らかにするために策定したものです。

^{*} 第三セクターは、公共、民間両部門の共同出資による企業の一つです。第一セクター（地方公共団体などの公的機関）でもなく、第二セクター（民間企業などの営利機関）でもない、中間の性格です。岩手県の代表的なものとして、三陸鉄道株式会社があります。

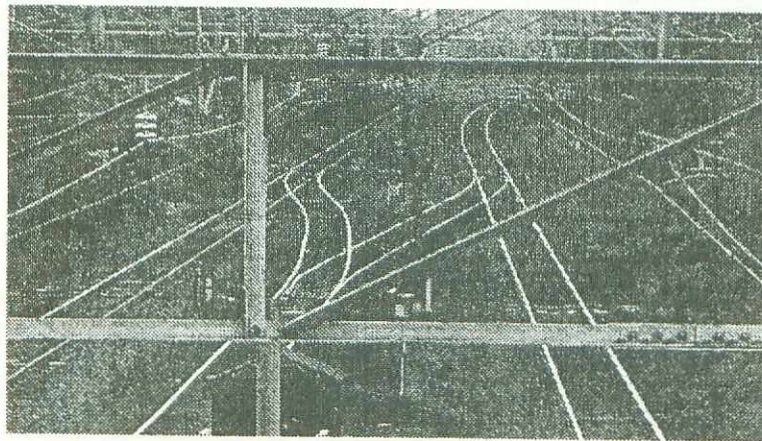
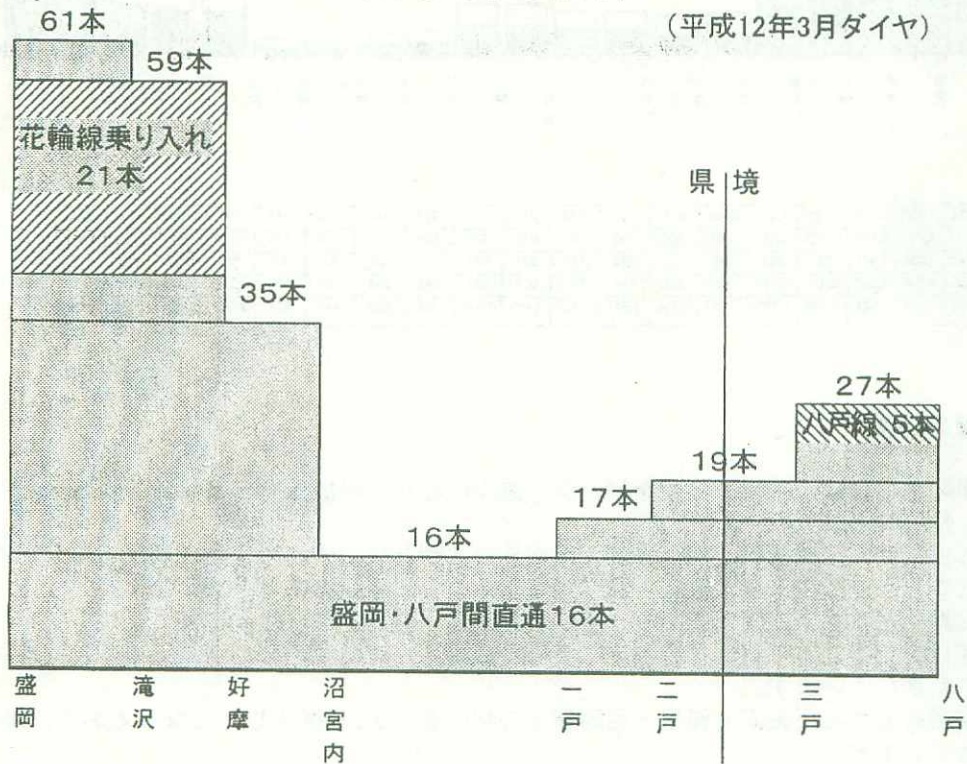
第2章 経営区間の概要

1 経営区間

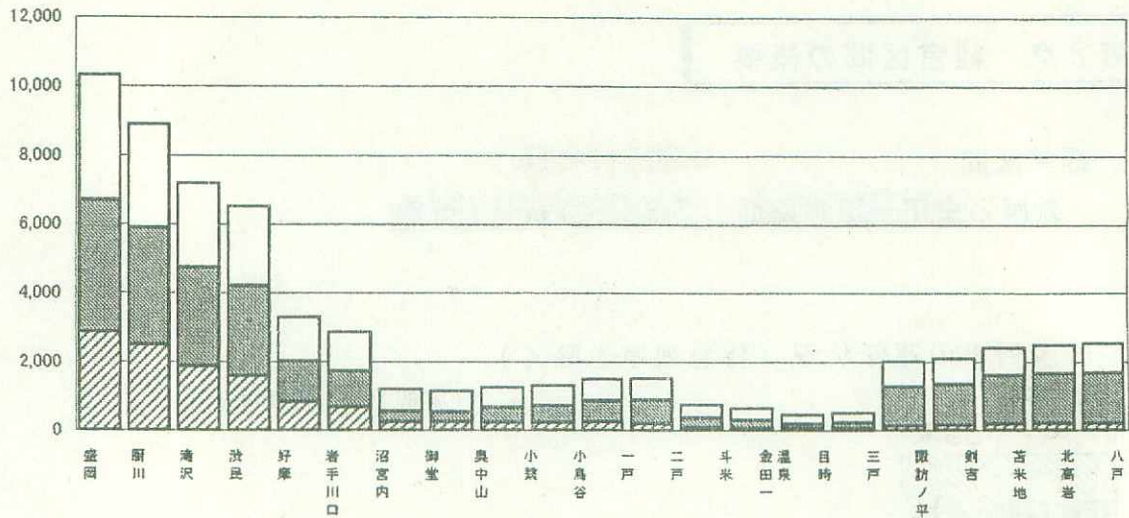
盛岡・金田－温泉駅間 78.4km 15駅

2 旅客列車の運転状況（特急列車を除く）

(平成12年3月ダイヤ)



3 駅間通過人員（特急列車を除く）＜平成9年度一日平均、単位：人／日＞



□ 定期外	3,637	2,997	2,437	2,316	1,298	1,147	838	615	586	593	635	634	397	348	279	287	755	759	816	833	859
▨ 通学定期	3,822	3,410	2,887	2,620	1,173	1,028	320	306	446	501	829	705	296	237	134	175	1,139	1,189	1,420	1,458	1,478
▩ 通勤定期	2,870	2,485	1,889	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	682	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

* 岩手県調べ

4 並行在来線の特徴

- 普通列車の利用者は、平成3年度をピークに減少に転じ、平成10年度の1日・1km当たりの利用者は、約3,000人となっています。
- 利用者の内訳は、定期利用が概ね6割、定期外が4割となっており、定期利用者のウエイトが高いことから、並行在来線は通勤・通学等が主体の生活路線であるといえます。
また、定期利用者は増加傾向にあります。定期外利用者は減少傾向にあります。
- 駅間の流動を見ると、花輪線が乗り入れている盛岡・好摩駅間の利用者が最も多く、八戸駅周辺がこれに次いでいます。
逆に、県境をはさんだ金田一温泉・目時駅間の利用者は1日500人以下となっており、最も少なくなっています。
- 一方、並行在来線は、旅客列車に加え、貨物列車が1日に約50本走行しており、東海道、山陽本線に次ぎ、鉄道貨物輸送の我が国の大動脈になっています。
- 北海道方面から関東方面へは、タマネギ、魚介類などの農林水産品、砂糖、紙・パルプなどが、また、関東方面からは清涼飲料水、紙製品などが多く輸送されています。
- 本県の貨物輸送に占める鉄道貨物のシェアは0.4%と、全国平均の1.1%よりも低く、また、県内の盛岡以北には、貨物の取り扱い駅はありません。

＜参考＞ 県内の貨物取扱駅及び主要取扱品目

駅名	主要品目
盛岡貨物ターミナル	米、タバコ、雑貨等
北上	石油(企業専用)
六原	紙・パルプ(企業専用)
水沢	米、スチールコード、飲料水等

第3章 経営計画概要の基本的な考え方

1 経営理念

(1) 地域の旅客輸送を将来にわたり確保することを基本とします。

- ① 鉄道経営の基本である安全性の確保に努めます。
- ② 列車の増発や新駅の設置などにより、利用者の利便性の向上に努めます。
- ③ 業務の効率化と組織のスリム化、利用促進策の実施などにより、健全な経営を目指します。

(2) 住民に身近で、環境にやさしい交通機関を目指します。

- ① 駅を中心としたにぎわいの場づくりなどに努め、地域の振興に寄与します。
- ② 誰もが、いつでも利用できる鉄道として、住民福祉の向上に寄与します。
- ③ 環境にやさしい鉄道として、地球環境の保全に貢献することを目指します。

2 経営主体

鉄道経営は、岩手県及び沿線市町村などが出資して設立する第三セクター（株式会社）により行います。

3 第三セクター鉄道会社設立及び営業開始時期

(1) 会社設立 平成13年5月

(2) 営業開始 未定

ただし、東北新幹線盛岡・八戸間の開業時期の関係もあるため、計画では平成14年10月と想定して記述します。

4 経営区間

盛岡・金田一温泉駅間とします。（資産は岩手・青森の県境で分離します。）

5 線路形態

貨物列車が走行することを想定し、複線・電化とします。

6 寝台特急列車

東北本線を走行している寝台特急列車（カシオペア、北斗星など）については、経営分離後の走行が未確定です。したがって、現時点では運行に関する事項や所要の経費などを見込まないものとします。

7 鉄道貨物走行

鉄道貨物が走行する際の施設使用料については、現在協議中ですが、鉄道貨物走行に対し門戸を開いておく趣旨から、ここでは、貨物列車が走行することを前提に収支計画を策定します。

第4章 経営計画概要の内容

1 需要予測

(1) 沿線駅勢圏人口想定

(駅勢圏人口：駅から半径2km以内の居住人口)

沿線駅勢圏人口想定結果(単位:千人)

	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年	平成32年	平成37年	平成42年	平成47年	平成52年
盛岡都市圏	85	89	91	94	95	95	95	94	92
玉山村以北	46	43	40	36	32	29	26	22	19
沿線計	131	132	131	130	127	124	121	116	111

※並行在来線(盛岡・八戸駅間)将来需要予測調査(H10年度岩手県委託調査)における想定結果

(なお、この駅勢圏人口の想定では、新幹線盛岡以北開業に伴う効果は見込んでいません。)

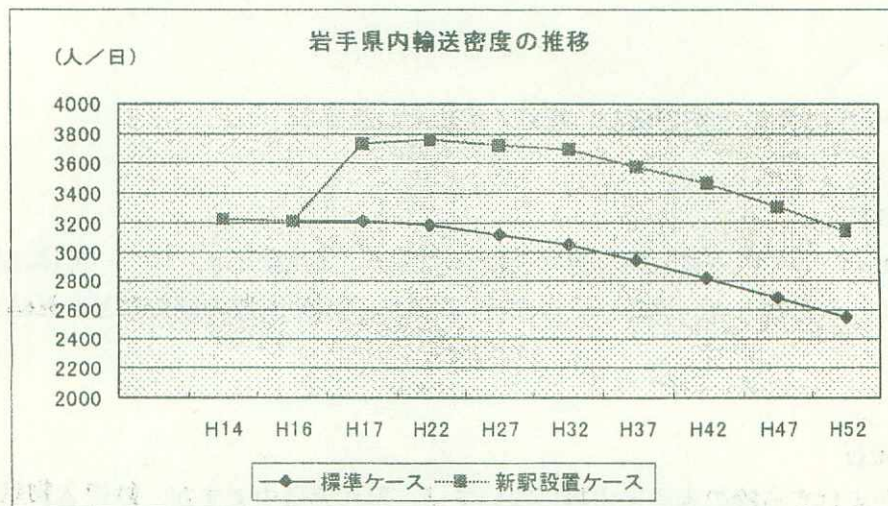
(2) 将来需要予測

【ケースの設定】

- ① 標準ケース：既存駅における乗車動向のみを考慮したもの
- ② 新駅設置ケース：標準ケースを基本とし、開業後3年目(H17)に県内沿線で需要が十分見込まれる新駅が4駅設置された場合を想定したもの

岩手県内輸送密度の推移(単位:人/日)

ケース\年度	平成14年	平成16年	平成17年	平成22年	平成27年	平成32年	平成37年	平成42年	平成47年	平成52年
標準ケース	3,220	3,211	3,207	3,185	3,115	3,044	2,933	2,821	2,685	2,548
新駅設置ケース	3,220	3,211	3,726	3,754	3,722	3,689	3,574	3,458	3,300	3,142



2 運行計画

1 運行計画の基本的な考え方

現在の運転本数（特急を除く）を確保した上で、利用者の動向を踏まえながら、本数の増加を図ります。また、本県会社とJR東日本、青森県会社との間で直通乗り入れ列車の運行を行うとともに、快速列車を新たに運行するなど、運行サービス水準の維持、向上を目指します。

2 具体的な検討内容

(1) 運転本数・ダイヤ編成

- ① 各運行区間とも現行の普通列車の本数以上の運転を確保します。
- ② 岩手県内区間において、列車キロ*で概ね20～30%の増発を行います。
(青森県会社の車両の乗り入れを含む。花輪線は現行どおりのダイヤを想定。)
- ③ 盛岡駅及びその近郊において朝夕のラッシュ時の輸送力を増強します。
- ④ 新幹線との乗り継ぎを考慮したダイヤ編成とします。
- ⑤ 車両は2両1編成を基本としますが、朝の混雑時は4両編成に増やします。

(2) 列車の直通乗り入れ

- ① JR東日本が運行管理する花輪線については、盛岡・好摩駅間の直通乗り入れを検討します。
- ② JR東日本との間で、盛岡駅以南及び盛岡駅以北との相互直通乗り入れを一部列車について行います。乗り入れ区間については、今後、利用者の動向をみて決定します。
- ③ 青森県会社との間で、相互直通乗り入れを行います。

(3) 快速列車の運行

盛岡・二戸駅間で普通運賃で乗車できる快速列車を1日4往復程度運転します。

◇ 停車駅（予定） 盛岡、滝沢、好摩、沼宮内、一戸、二戸

◇ 盛岡・二戸駅間所要時間比較（いずれも最速）

現行普通列車 1時間5分 ⇒ 快速列車 約54分

◇ 一部列車については、盛岡・八戸駅間通して快速運転します。

(4) ワンマン運転の実施

開業時からワンマン運転を実施します。ただし、4両編成の列車は2人体制とします。

(5) 運行管理

列車の運行管理は、現在JR東日本が使用しているPRC装置*等を活用します。

*「列車キロ」 列車の総走行キロを表す。各運行区間の距離×運行本数の総和

*「PRC装置」 自動進路制御装置。個々の列車の位置を判断し、進路を自動制御する。

3 施設・車両計画

(1) 施設・車両計画の基本的な考え方

- ① 施設（駅、変電所等）については、JR東日本から譲渡される施設をできる限り活用します。
- ② 新たに整備する必要がある施設（本社、運輸区、工務区）については効率的な業務遂行の観点から適切な立地場所に、必要最小限の規模のものを整備します。
- ③ 車両については、現在東北本線を走行している列車の譲渡を基本とし、運行に必要な車両数を確保します。

(2) 施設配置の概要

それぞれの施設については、効率的な業務を行うため、次のとおり配置します。

施設名	内容	位置
本 社	事務管理、業務管理を行う施設	盛岡駅近辺の既存施設を活用予定
運 輸 区	・運転士、車掌の運用、指導監督 ・車両の運用、検査、整備の管理を行う施設	盛岡駅近辺の既存施設を活用予定
工 務 区	レール、マクラギ、路盤、トンネル、橋、架線、電車線、変電所、信号機、踏切等の保守、修繕を行う施設	好摩駅（玉山村）構内 （譲渡される建物の増改築による整備を予定）
車 両 基 地	車両の検修*を行う施設	JR東日本の施設（盛岡運転所）を共同使用の予定
変 電 所	電力会社から供給される電力を電気運転用電源(20,000V)及び信号用高圧電源(6,000V)に変換する施設	岩手町川口(沼宮内変電所) 一戸町岩館(一戸変電所) (譲渡施設を使用)
き電区分所	2つの変電所から送電される電気を切り替える施設	玉山村下田(渋民き電区分所) 一戸町小繫(奥中山き電区分所) 二戸市金田一(金田一き電区分所) (譲渡施設を使用)

*車両の検修：車両の検査及び修繕を行うことであり、主な検査には、車両の使用時間や走行キロに応じ、列車、月、要部、全般検査の4種類がある。

(3) 車両の概要

運行する列車については、現在、東北本線を走行している列車（701系）を主体に導入する予定です。

導入台数は、予備車両を含めて9ユニット*（1ユニット：2両編成）とします。

なお、座席のタイプは、ロングシートが基本となりますが、快速用車両は、改装を行いボックスとセミロングの併用の座席とします。

また、車両の老朽化に応じて、順次車両の更新を行う予定です。

701系〔1ユニット時〕

JR東日本盛岡・秋田支社管内で活躍中の電車

1993年開発

座席は、ロングシートが基本。田沢湖線では、一部ボックスシート

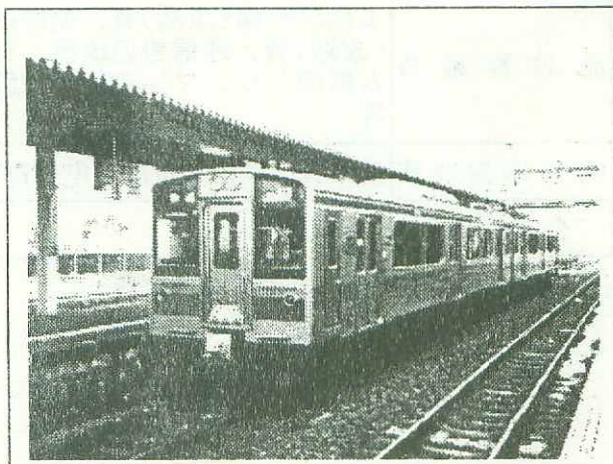
乗車定員：268名

（うち座席102名）

重量：65.3t

トイレ：有り

冷暖房：有り



* ユニット：列車編成の単位。列車の種類によって異なり、701系の場合は、2両で1ユニットとなっている。

(4) システムの概要

① 鉄道を運営するには、様々な情報・運行管理システムが必要となります。

第三セクターでは、列車運行の安全性の確保、業務の効率化の観点から、必要なシステムを導入する予定です。

(5) 初期投資の概要

施設・設備等について、開業までに整備を行うものは次のとおりです。

単位：百万円

項 目	内 容	金 額	備 考
J R 資 産 購 入	土地、建物、線路設備、電路設備、駅等	8,800～9,400	
車 両 購 入 等	購入費（9ユニット）、改造費、保守用車両等	1,400～1,600	
施 設 整 備 費	工務区整備(改造)費、運輸区整備(改造)費、通信設備改良、システム整備、ワンマン運転化設備工事等	1,400～1,600	
開 業 準 備 経 費	創業費、鉄道事業許可申請費等	800～1,000	
合 計		12,400～13,600	

注) 金額は、平成 12 年度価格 (概算)

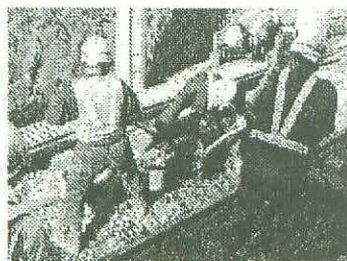
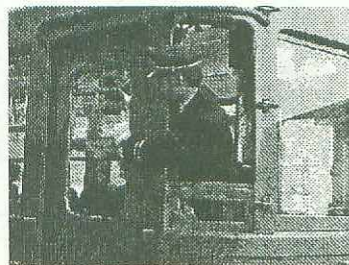
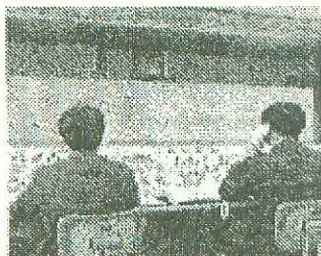
4 要員計画

(1) 要員の配置計画

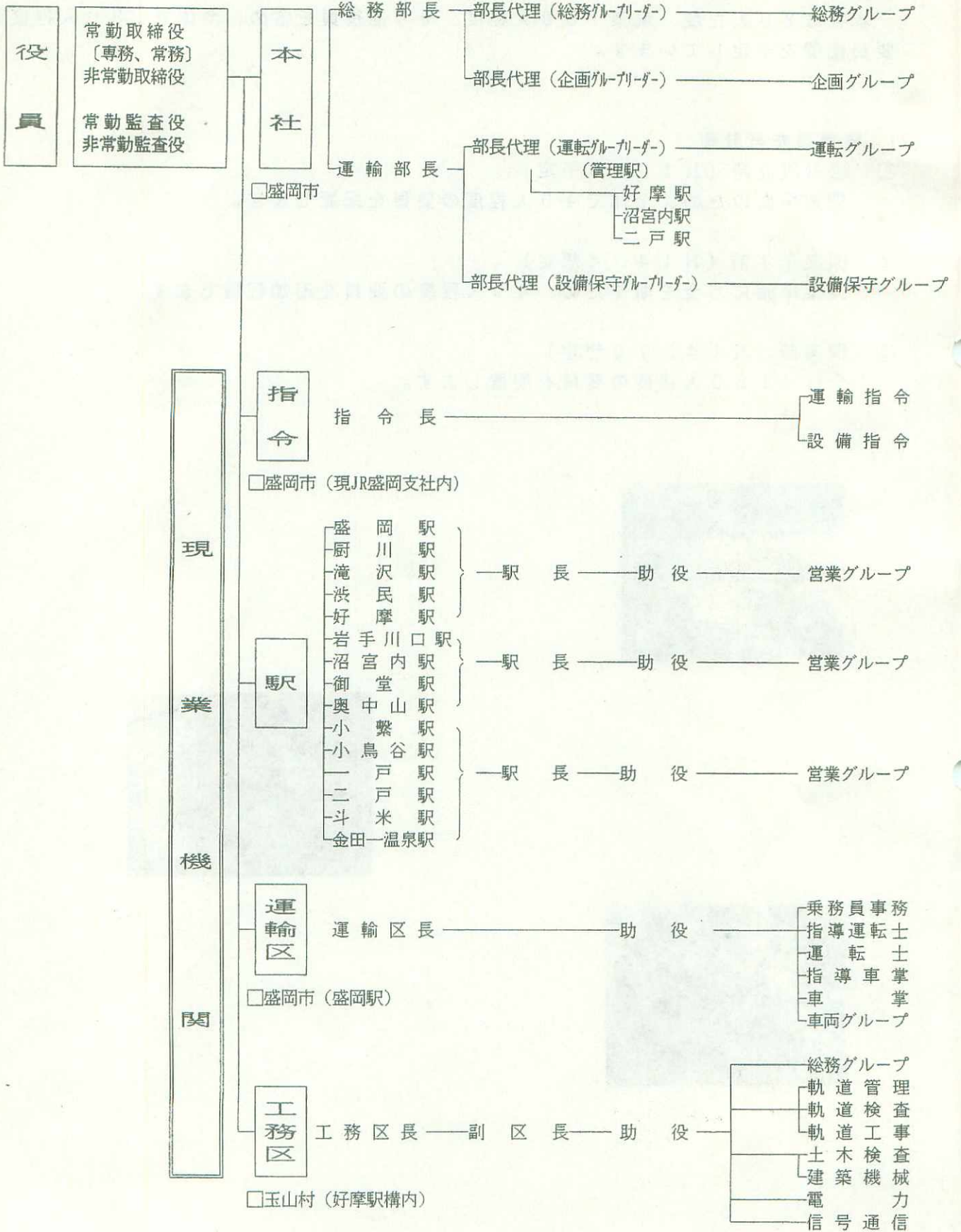
本社は20人程度、現業150人程度、その他役員を含め、全体で180人程度の要員配置を予定しています。

(2) 要員の充当計画

- ① 会社設立時（H13.5予定）
開業準備のため、全体で40人程度の要員を配置します。
- ② 開業半年前（H14.4想定）
開業準備に万全を期すため、40人程度の要員を追加配置します。
- ③ 開業時（H14.10想定）
全体で180人程度の要員を配置します。



会 社 組 織 図



5 運営経費

1 運営経費の基本的な考え方

鉄道事業の経営を成り立たせるためには、経費を極力抑制する必要があります。

このことから、列車の安全走行を確保した上で、輸送規模に見合ったスリムな施設と人員で効率的な運営を行います。

また、維持修繕費については、委託を行うなどして経費の節減に努めます。

2 運営経費の具体的な内容

(1) 運行経費

運行経費は、車両の検査や修繕、列車運行にかかる電力費、駅の管理や出改札業務及び他会社との列車の相互乗り入れなどに要する経費です。

車両の検修については、JR東日本の施設を活用し、検修業務は外注します。

(2) 地上設備保守費

線路、電路、トンネル、橋梁、踏切、信号通信設備など、鉄道施設の保守管理に要する経費です。

地上設備の保守に当たっては、輸送の安全性の確保に重点を置いた必要最小限の保守経費としています。また、保守用大型機械は原則として保有せず、協力会社等に工事発注します。

(3) 管理費

管理費は、保守業務や輸送業務に関わる現業機関と本社の管理部門にかかる経費及び会社経営全般に関する管理、運営経費です。

最小限の人員体制で、効率的な業務の執行に努めます。

(4) 資本費等

鉄道資産にかかる減価償却費、固定資産税、償還利息などを言います。

JR東日本から譲渡される施設を最大限に有効活用します。また、新規の設備投資は、第三セクターの輸送規模に見合った水準とします。

3 開業初年度の経費見込額 (年間ベース～概算)

項目	金額 (百万円)
人件費	1,100～1,200
運行経費	1,000～1,100
地上設備保守費	950～1,050
管理費	400～450
資本費等	550～600
計	4,000～4,400

6 収入・資金計画

(1) 基本的な考え方

① 収入計画

旅客輸送サービスに見合った水準による運賃収入を確保します。また、鉄道貨物列車の走行に伴う使用料、広告料や列車の直通乗入れに伴う受託収入などの確保に努めます。

② 資金調達計画

事業の開始及び運営に必要な資金は、出資金、借入金などを充てます。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します。

(2) 運賃制度の概要及び運賃収入

① 運賃制度の概要

ア 運賃水準及び運賃

運賃水準及び運賃は、お客様の負担と会社経営の健全性のバランスを考慮して会社が決定することになります。ここでは、現時点の一応の目安として、次の4ケースを想定して、開業初年度の運賃水準等を別表に示します。

ケース① 現行JR普通運賃の1.75倍（概ね全国第三セクター平均並み）

ケース② 現行JR普通運賃の1.59倍（三陸鉄道並み）

ケース③ 現行JR普通運賃の1.44倍（三陸鉄道と現行JRとの中間）

ケース④ 現行JR普通運賃並み

イ 乗車券などの種類

普通乗車券（片道、往復）、定期乗車券（通勤、通学）、回数乗車券、団体乗車券、入場券

ウ 割引制度

○ 社会的弱者へも配慮した身体及び知的障害者割引をはじめ、さらには団体割引などを行います。

○ 乗継割引制度

異なる会社の鉄道を乗り継ぐ場合は、乗車する会社の運賃を合算して運賃を決定するのが原則です。したがって、割高な運賃になってしまいます。これは利用者の方々に大きな負担を強いることとなります。このような事態を緩和するために、一定区間（1～3駅程度）の範囲内で、運賃から一定金額（例：40円とか50円）を割引く制度の導入を検討します。

○ 特別企画乗車券

魅力ある鉄道として多くの方々に利用していただくために、各種の特別企画乗車券の発行を検討します。

【例】

○ <エコ定期券>

土曜日、日曜日、祝日などに、定期券を持っている方と同伴の家族が乗車する場合、格安な運賃で乗車できます。

(例—同伴者 大人 半額、小学生以下 無料)

○ <1日フリーパス>

乗り放題の乗車券

○ <各種イベントの開催と提携した特別乗車券>

イベント会場までの乗車券とイベント会場の入場券がセットになったもの。

エ 他会社の乗車券を購入できる範囲

岩手県会社の駅から JR 東日本又は青森県会社のどの駅までの切符を購入できるか明らかにします。

オ 乗車券などの発売方法

駅窓口や自動券売機などで発売します。

別表

運賃水準及び運賃

区 分	定期割引率	運賃設定内容	年間運賃収入 百万円	JR年間 収入に 対する 倍 率	ケ ー ス の 特 徴	
ケース① 概ね全国 第三セク ター平均 並 み	定期	通勤 30.0% 通学 50.0%	・初乗り3kmまでの 運賃は200円 ・4kmから3kmごと に42kmまでは80 円、43km超は60 円の加算 ・定期割引率は全国 第三セクター鉄道 平均並み	1,093	2.90	第三セクターの経営 収支が成立するケース です。 ただし、定期運賃が 約3倍前後になるため 通勤・通学者の負担が 最も大きくなります。 また、並行するバス 運賃より高額になりま す。
	普通			1,123	1.75	
	計			2,216	2.18	
ケース② 三陸鉄道 並 み	定期	通勤 32.0% 通学 60.0%	・三陸鉄道運賃を適 用 ・初乗り3kmまでの 運賃は190円 ・4kmから3kmごと に80円～50円加 算	857	2.28	三陸鉄道の運賃を適 用したケースです。 経営収支の成立が困 難なケースです。 並行するバス運賃と の逆転が少なくなりま す。
	普通			1,019	1.59	
	計			1,876	1.84	
ケース③ 三陸鉄道 と現行JR との中間	定期	通勤 30.0% 通学 60.0%	・初乗り5kmまでの 運賃は200円 ・6kmから10kmま での運賃は300円 ・6kmごとに11～40 kmまでは130円、 41km超～70kmま では100円、71km 超は80円加算	808	2.15	三陸鉄道と現行JR との中間のケースです 経営収支の成立が困 難なケースです。
	普通			925	1.44	
	計			1,733	1.70	
ケース④ 現行JR 並 み	定期	通勤 54.9% 通学 76.8%	・JR運賃を適用 ・初乗り3kmまでの 運賃は140円 ・10kmまでは特別区 間、11kmから 営業キロ×賃率16 円20銭×消費税	377		現行JR運賃を適用 したケースです。 最も低い運賃設定で 利用者の負担が最も軽 いケースですが、収入 が少なく、経営収支の 成立が困難なケースで す。
	普通			640		
	計			1,017		

注1) 営業キロとは、出発駅から到着駅までのキロ数であり、運賃計算の場合に用います。

注2) 賃率とは、運賃1km当たりの基準額であり、JRでは幹線(東北本線を含む。)300kmまで16円20銭と定めています。

注3) 現行JRの定期割引率は、区間によって異なります。

(3) 鉄道貨物の施設使用料の概要及び収入見通し

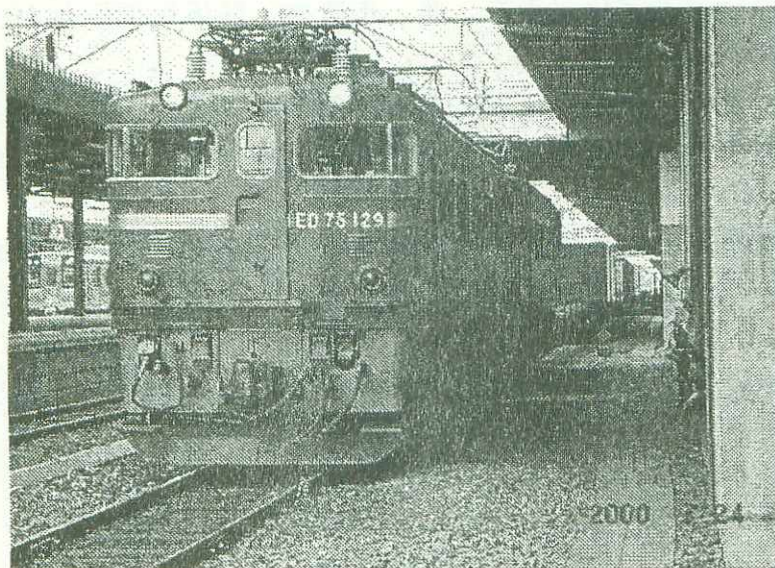
並行在来線を鉄道貨物が走行することになれば、線路や電路などの傷みが大きくなるため施設の保守費が増加するほか、運行管理のための諸経費が必要となります。

このため、鉄道貨物の走行実態に見合った適正な施設使用料をJR貨物に負担していただく必要があります。

並行在来線を走行する場合のJR貨物が負担すべき使用料については、まだ関係者の間で協議がまとまらず、結論が出ていません。

しかしながら、貨物走行に伴い、第三セクター鉄道の経営収支が圧迫されるようなことがあってはならず、(貨物輸送の走行経路の確保は国の責任です。) 適正な対価の支払いが貨物走行の当然の前提であると考えています。

このことから、JR貨物からの使用料については、「適正な対価」を見込んでいます。



JR貨物 ED75形式電気機関車

(4) 資本金の規模、出資予定者

① 資本金の規模

資本金は20億円程度を予定しています。

これは、初期投資額のうち、JRから譲り受ける事業用資産を除いた、設備投資額及び開業準備経費（約40億円）の1/2を県が措置し、1/2を資本金で賄うという考え方によるものです。

② 出資予定者

並行在来線は県民の財産であり、県全体で支える県民鉄道として考えた場合、直接の関係者以外にも広く経営参加を促すことが必要であると考えられます。

具体的には、以下の理由から、県、関係市町村及び民間団体を出資予定者としています。

ア 並行在来線の経営は、地域交通の確保、利便性の向上等、住民福祉に直結するものであり、沿線市町村が主体的に取り組むべきものです。

イ 並行在来線の先例である「しなの鉄道」や「三陸鉄道」では、県、市町村、関係民間団体がそれぞれ第三セクター鉄道に出資しています。

ウ 並行在来線の経営見通しは極めて厳しい状況です。したがって、新駅設置や沿線開発等の経営安定化対策を、県、市町村、関係民間団体が主体的、積極的に展開する必要があります。

エ 並行在来線の沿線市町村はもちろんのこと、並行在来線によって受益がある市町村や並行在来線に乗り入れる東北本線沿線の市町村にも経営参加をお願いする必要があります。

なお、民間団体とは具体的には金融機関、交通事業者、関係民間企業、商工団体、農業団体、その他の団体を想定しています。

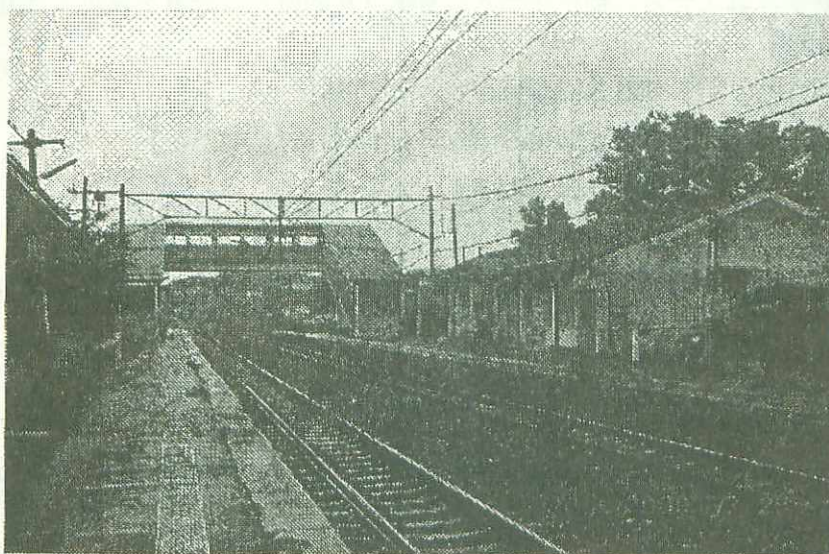
具体的な出資者ごとの出資金額は、下表に掲げる金額を目標とします。

出 資 者	出資比率	出 資 金 額
県	50%	1,000百万円
市 町 村	35	700
民 間 団 体	15	300
計	100	2,000

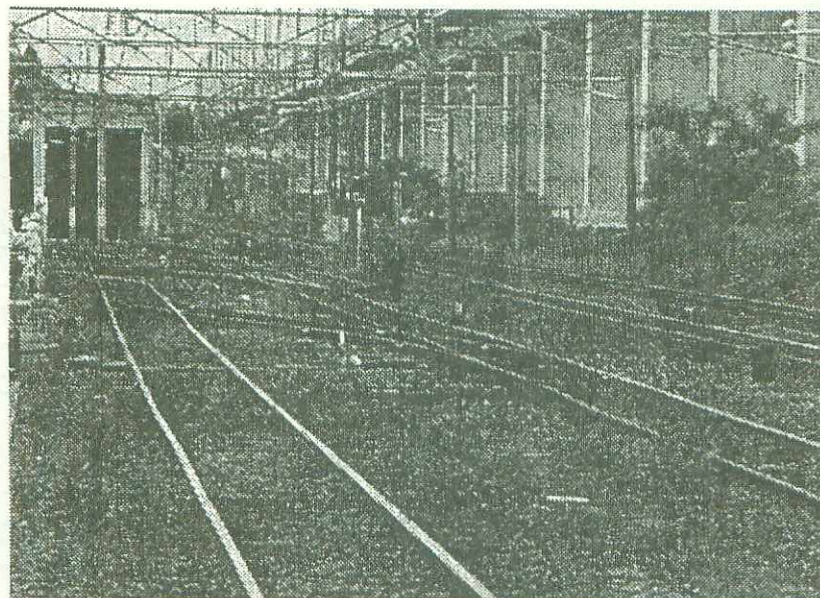
(5) JR 東日本の事業用譲渡資産にかかる資金手当て

鉄道事業用の土地、建物、線路、電路設備、機械装置などの資産については、JR 東日本から適正な価格により譲り受けます。

その資金手当ては、県が行います。



駅



線路及び分岐器

7 経営収支

(1) 収支試算の前提条件

経営収支を試算するに当たっての前提条件は以下のとおりです。

○ 輸送量（2ケース）

- i) 標準ケース 現在の利用動向を基本に沿線人口の将来の推移を考慮したもの
- ii) 新駅設置ケース 標準ケースに新駅（4箇所）の設置を見込んだもの

○ 運賃水準（4ケース）

- i) ケース① 現行JR並みの1.75倍
- ii) ケース② 現行JR並みの1.59倍（三陸鉄道並）
- iii) ケース③ 現行JR並みの1.44倍
- iv) ケース④ 現行JR並

*各ケースとも物価上昇率などを考慮し、3年ごとに6%の運賃改定を見込んでいます。

○ 経費

現時点での所要見込み額を積み上げています。今後の物価上昇も考慮しています。また、新駅設置による経費の増加分、将来の車両更新費用も見込んでいます。

○ 資金調達

JR資産の取得経費（約94億円）は、県からの無利子貸付によることとしています。

JR資産以外の初期投資（約40億円）は、20億円を資本金で、その他は県が措置することとしています。

(2) 試算結果

各ケースにおける開業5年目の収支（単年度の減価償却後損益）と事業の黒字転換時期は次のとおりです。

（単位；百万円）

区 分		運 賃 水 準			
		ケース①	ケース②	ケース③	ケース④
標 準 ケ ー ス	5 年 度 目 支	△528	△919	△1,081	△1,910
	収 入 支 出	発 散	発 散	発 散	発 散
新 駅 設 置 ケ ー ス	5 年 度 目 支	△252	△700	△886	△1,841
	収 入 支 出	22年目	発 散	発 散	発 散

注) 1 黒字転換時期とは、減価償却後損益の累計が黒字転換する時期であり、開業からの年数で示しています。

2 発散とは、収支が悪化し、将来とも黒字転換の見込みのないことを示します。

(3) 試算結果の分析

鉄道事業としての許可を国から受けるためには、経営が成り立つことが必要です。

この事業成立基準は、開業後概ね 30 年以内に減価償却後損益の累計が黒字転換することとされています。

この観点から、試算結果を見れば、次のことが言えます。

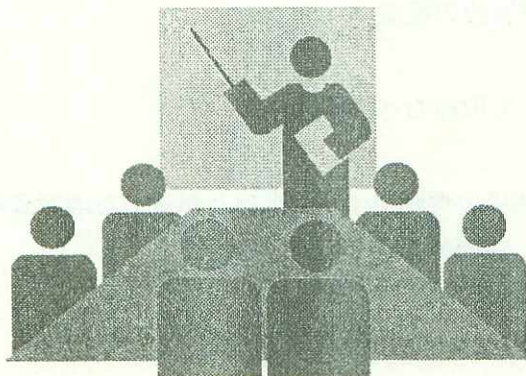
- 輸送量を標準ケースとした場合は、運賃水準を最も高い「ケース①」に設定しても単年度収支が黒字転換せず、経営が成り立ちません。最も低い現行JR並とすれば、開業 5 年目には単年度で約 19 億円の赤字となります。
- 新駅設置ケースの場合は、標準ケースに比べ、輸送密度が約 500 人増えることから経営収支は各ケースとも大きく好転します。しかし、運賃水準がケース②～④では黒字転換せず、「ケース①」で初めて黒字転換します。
- 新駅を設置し、運賃水準を「ケース①」とすれば、開業後 7 年目で単年度収支が黒字になり、22 年目に減価償却後損益の累計が黒字転換します。
- このことから、現段階で事業成立基準を満たすためには、新駅を設置し、運賃水準を現行JR並の 1.75 倍に引き上げる必要があります。

- しかし、「ケース①」では、定期利用が通勤で 2～3 倍、通学が 2.5～4 倍となり、利用者の負担が著しく増大します。
- また、並行在来線と競合するバスと比較すれば、ほとんどの区間でバス運賃よりも鉄道運賃が高くなるため、利用者が自家用車やバスへ移行することが懸念されます。

今回お示した収支は、あくまでも現時点における試算値です。

運賃を値上げすればするほど、利用者の鉄道離れを招きます。したがって、可能な限り、運賃水準を抑える必要があります。

そのためには、今後、なお一層の経費節減に努めるとともに、旅客収入以外の関連事業収入を確保する必要があります。



第5章 今後の検討課題

1 利用促進方策

〔基本的考え方〕

運賃水準を抑制するためには、鉄道の利用者増を図る必要があります。このためには、第三セクターの特性を生かし、県・市町村等が連携のうえ、鉄道利用を誘導するようなハード、ソフト両面からの環境整備及び取組が必要です。

(1) 具体的利用促進方策

① 新会社が主体的に取り組む方策

- ア 列車の増発や快速列車の運行
- イ JR東日本及び青森県会社との直通乗り入れ
- ウ 地域のニーズに沿ったダイヤ設定
- エ 企画乗車券等特色のある商品開発

② 新会社が沿線市町村等の協力を得ながら取り組むべき方策

- ア 広く親しまれる鉄道のイメージづくりとマイレール意識の高揚
- イ 親しみやすくかつインパクトのある愛称やイメージキャラクターの設定
- ウ 地域の祭りやイベント等とタイアップした企画列車の運行、利用促進キャンペーンの展開

③ 新会社と連携しながら沿線市町村が主体的に取り組むべき方策

- ア 既存駅のリニューアル
- イ 新たな乗降口や東西自由通路の設置
- ウ 駅舎に隣接した駐車場、駐輪場の整備（パーク&ライドの推進）

④ 沿線市町村及び県の施策推進上配慮すべき事項

- ア 沿線市町村：病院、学校、集会施設等公共施設の新設又は移設の際の駅周辺への優先配置
- イ 県：駅周辺への県関連施設の配置

⑤ 沿線の教育機関と提携して取り組むべき方策

ア 県立大学との提携

環境にやさしい鉄道利用の奨励や並行在来線とからめた地域政策を研究テーマとして取り上げてもらうなどして、積極的な鉄道利用を促す。

イ 県内の小学校等との提携

鉄道を体験学習の場として活用してもらう。

⑥ 他の交通事業者と連携して取り組むべき方策

ア バス事業者との連携：駅におけるダイヤの接続や駅からその地域の中核病院等への輸送確保

イ タクシー事業者との連携：駅構内営業の定着化や駅からの迅速な呼び出し体制の確立

(2) 並行在来線利用促進協議会の設置

沿線住民のマイレール意識を高め、鉄道の利用促進を図るため、沿線市町村が主体的に運営する利用促進協議会の設置を検討します。

〔利用促進協議会の取組事例〕

- ・駅ごとの利用目標の設定と目標達成に向けた各種取組
- ・「駅の目玉」創造運動
- ・「マイレールNPO」（駅の管理受託、環境美化、イベント協力、観光ガイド等）の育成
- ・利用者助成制度の実施
- ・経営安定化基金の運用等に係る協議調整

(3) 新駅設置、駅周辺整備等に係るハード、ソフト事業の展開

① 新駅設置の意義

沿線の適地に開業後早期に新駅を設置することにより、利用者増に大きな効果が上がることが予測されており、並行在来線の利用促進、利便性の向上、経営安定化のため、沿線市町村と強力な連携を図りながら、新駅の設置を積極的に進める必要があります。

② 設置目標

将来需要予測調査結果に基づき、開業後概ね3年以内に需要の多く見込まれる地点を中心に4駅程度の設置を目標とします。

③ 設置基準

ア 事業採算性が確保されること。

（新駅設置に伴う運営経費を上回る収入が確実に見込まれること。）

イ 地元市町村の全面的な協力が得られること。

（用地の取得、駅舎建設に対する負担、駐車場・駐輪場の確保が可能であること。）

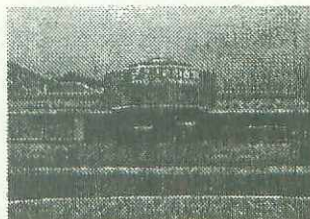
④ 設置方法

ア 地元負担（いわゆる請願駅）方式を基本に検討を進めます。

イ 新駅設置の際は、地元市町村が駅前広場、駐輪場、公衆トイレ等の施設を併せて整備するよう努めるものとします。（これらの整備に当たっては、国、県の助成制度を活用）

⑤ 検討課題

- ア 新駅設置に向けた支援・誘導策（県補助制度の創設、県低利融資制度の適用等）
- イ 新駅設置に係るハード面の助言等の体制
- ウ 交通バリアフリー法の要請に基づく駅のバリアフリー化



【しなの鉄道（長野県）新駅「テクノさかき駅」】

2 基金の造成

(1) 基金の目的、必要性

並行在来線は、厳しい経営状況が予想されます。このため、変電所、信号・通信設備など大規模な設備更新に備えるとともに、適正な運賃水準を維持しながら経営の安定化を図るための「貯金」として、基金の設置・造成を検討する必要があります。

(2) 固定資産税を基にした基金の造成

新会社は、沿線各市町村に対して毎年度、鉄道事業用資産の固定資産税を納付することとなります。基金の造成に当たっては、この在来線の固定資産税のほか、新幹線の建設に伴い別途沿線市町村に納付される固定資産税の一部を原資とする方式を検討するものとします。

(3) 基金の設置に係る要検討事項

基金の設置に当たっては、経営収支の見込みを十分精査・分析しながら、設置・管理主体、造成額、造成スケジュール、運用方法などについて、総合的に検討を進めるものとします。

① 設置・管理主体

並行在来線を県民鉄道として位置付け、広域的な観点からの支援体制を確実にするため、県が基金管理条例を制定し、県及び沿線市町村が拠出する方式を基本に検討することとします。

② 造成額

開業後概ね 30 年間の設備更新費用と運賃水準を適正化するための資金に充てるため、累計 95 億円程度の造成に向けて検討することとします。

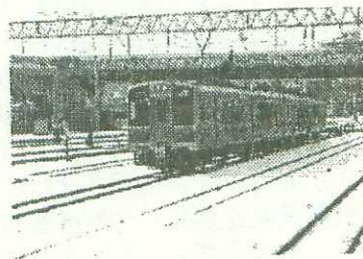
③ 造成スケジュール

開業時に県が一定額を積立て、その後毎年度、沿線市町村が並行在来線に係る固定資産税及び新幹線に係る固定資産税の一部（留保財源相当分を限度）を原資として積み立てる方法を基本に検討することとします。

なお、県民の皆さんから並行在来線の運営を支援する趣旨で、自発的な寄附の申し込みがあった場合には、併せてこの基金に積み立て、有効に活用するものとします。

④ 運用方法等

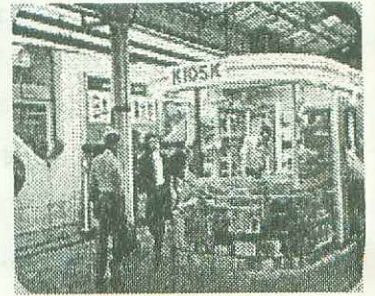
並行在来線利用促進協議会において必要の都度、具体的な運用・支援方法等について協議・調整を行う方向で検討するものとします。



3 関連事業の展開

(1) 関連事業展開の基本的考え方

関連事業は、「鉄道利用者の利便性の向上」、「鉄道利用の促進」及び「健全経営の確保に寄与すること」を基本に、経営状況に応じて幅広く事業展開を図っていくこととします。



(2) 関連事業展開の方向性について

① 第三セクター会社で実施する関連事業（検討例）

■ 鉄道関連事業

【広告宣伝業】、【旅行代理業】、【物品販売業】（キオスク販売）、【駅構内飲食店経営】、【保険代理業】、【自動車レンタル】、【駐車場経営】、【駅舎賃貸】（駅舎の民間事業者（コンビニ等）への貸与など）、【施設管理業務】（沿線周辺施設の管理受託業務）

■ 起業的事業（出資等展開を含む）

【イベント関連事業】（スポーツ・文化イベント、自治体・企業イベント企画・斡旋など）

【ショッピング関連事業】（インターネット物販、特注品取次販売、中古物販（CD・書籍等）、ワンプライス販売（百円ショップ、居酒屋）など）

【宿泊施設経営】（滞在体験型ペンション、周遊拠点型ホテルなどの経営など）

【スポーツ・リゾート関連事業】（ニュースポーツ関連事業、リゾート宅地開発・分譲事業など）

【情報サービス関連事業】（プロバイダー事業、SOHO支援事業、携帯電話（端末）販売取次、eビジネス企画・代行、コンピュータ関連機器販売（パソコンショップ）など）

【農業関連事業】（無農薬有機農産物委託生産・卸販売、自然農園賃貸、フラワービジネス（ガーデンイーグステリア受託、宅配等）、地場特色産品（山菜等）生産販売など）

【健康関連事業】（自然水・健康補助食品（アマランス・雑穀など）等開発販売、健康器具（木炭布団・南部鉄卵等）開発販売など）

【少子関連事業】（託児所・学習塾等経営、子供服・玩具・ゲームソフト販売取次など）

【高齢者関連事業】（在宅介護サービス業、シルバー（介護・補助用具）用品等開発販売など）

② 地元自治体・民間企業・各種団体などへの企画提案事業（検討例）

■ 地元自治体

- ・新駅の設置や情報発信、交流拠点としての既存駅舎の活用
- ・コミュニティ路線との連携、パーク&ライドの促進等、地域内交通体系との連携
- ・地域資源の掘り起こしによる体験型観光等の商品化など（地域・都市間交流人口の形成）
- ・企業誘致、住宅団地の整備など（沿線就労・居住環境の整備）
- ・各種公的施設・機関との連携（県立大学・美術館・図書館等を利用した生涯学習施策との連携、市町村営施設との連携） など

■ 民間企業

- ・駅舎近隣への出店の促進
- ・大型観光バスの駅舎へのワンストップ化（休憩・土産品購入利用）
- ・産直交流施設の駅舎併設
- ・鉄道割引セールや送迎バス運行など、地元商店街と鉄道利用との連携 など

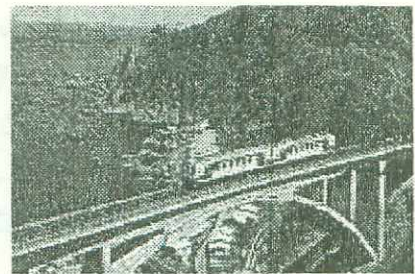
■ 各種団体（公益法人、NPO、地域づくり団体）等

- ・駅前市場・フリーマーケット等の開催（地域間交流人口の形成）
- ・地域おこし活動との連携（駅舎等開放、鉄道利用への便宜供与、第三セクター会社による人的支援・出資援助等） など

4 その他の検討課題

(1) 三陸鉄道(株)との連携

① 三陸鉄道(株)は、昭和59年4月に全国初の第三セクター鉄道として開業した会社です。地方交通（生活路線）の確保を目的とし、県や地元自治体が相当の割合で出資していることなど、並行在来線を運営する第三セクター会社と、その設立趣旨や運営形態に多くの共通点を有する会社です。



② また、三陸鉄道(株)は、全国の第三セクター鉄道会社の中でも、比較的優良な経営状況でした。しかし、沿線の人口減少やマイカー人口の増加などにより、その経営状況は厳しさを増してきています。徹底した経費の節減や事業の合理化などの取り組みは、並行在来線の運営に当たって、貴重な先発事例であると言えます。

③ 並行在来線を将来に渡って健全かつ適切に運営するためには、双方の会社が有する経営資源やノウハウなどを生かしながら、有機的に連携し、より効率的な経営環境を築くことが大切です。

具体的には、次の点等について検討を進めていく必要があります。

ア 相互の経営情報交換、経営研究のあり方の検討

イ 個々の事業連携の検討（鉄道旅客事業や関連事業における企画連携等）

ウ その他、経営の高度化、効率化に関する連携のあり方の検討

【参考】

三陸鉄道(株)と並行在来線運営会社の比較

1	商号	三陸鉄道株式会社	いわて鉄道株式会社（仮称）
2	本社	盛岡市内丸10番1号	盛岡市内
3	設立（開業）	昭和56年11月（昭和59年4月）	平成13年5月（平成14年10月予定）
4	資本金	3億円（設立時払込資本）	約20億円（予定）
5 営業 現 況	営業キロ数	107.6km	78.4km
	駅数	計25駅（うち新駅2駅）	計15駅
	線路形態	単線非電化	複線電化
6	沿線市町村数 （沿線人口）	10市町村 （221,679人）	6市町村 （410,515人）
7	鉄道資産	開業時無償貸与。平成12年無償譲渡。	有償譲渡
8	その他	開業に当たり転換交付金が交付されるなど、国による資金手当て有。	国による資金手当ては予定されていない。

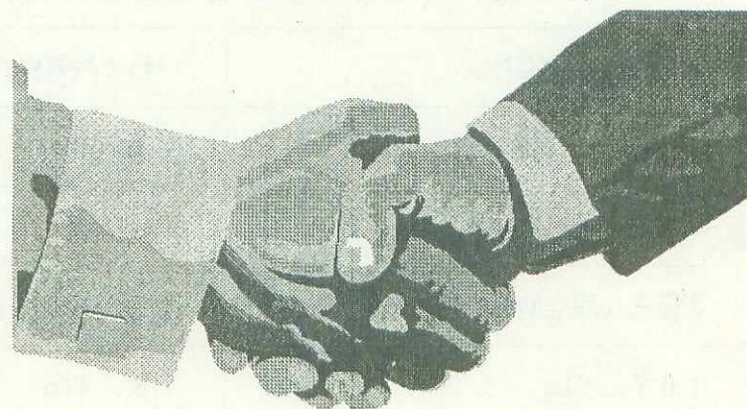
(2) 東北新幹線八戸・新青森間開業時の対応

東北新幹線八戸・新青森間は、平成11年12月の与党3党合意では、今後概ね10年(平成21年)で開業するとの目標が示されました。

青森県では、これに合わせ八戸以南と八戸以北が一体となった鉄道運営を行うため、経営内容を大幅に見直すことにしています。

岩手県においても、これを機に、それまでの並行在来線の運営実績を踏まえて、運行内容や組織等を見直しを行う必要があります。

また、青森県会社と協力しながら、より簡素で効率的な各種システム等の開発や施設の共同利用を進め、可能な限り、両県が連携した列車運行を目指します。



第6章 今後のスケジュール

今後のスケジュールは、概ね次のように考えています。

なお、開業に向けた準備について、関係する機関及び団体などと連携・協力を図りながら取り進めて参ります。

時 期	事 項
平成 12 年 度	10月 「経営計画概要」決定 会社設立準備、諸規程の整備 社員採用試験実施（平成13年5月採用）
	11月 詳細経営計画策定～鉄道事業許可申請時まで 沿線市町村住民説明会 第三セクター会社名、ロゴマーク公募 大規模施設建設工事基本設計、実施設計
	12月 出資要請 会社設立準備会開催
	1月 会社設立発起人決定
	2月 第三セクター会社名、ロゴマーク選定
	3月 会社設立発起人会（商号、定款等決定）
	4月 会社設立発起人会（役員選任等）
平成 13 年 度	5月 第三セクター鉄道会社設立 「第三セクター鉄道利用促進協議会」設立 社員採用、社員教育訓練 施設・システムの整備 鉄道事業許可申請書類作成～許可申請時まで
	4月 社員採用 鉄道事業許可申請（概ね3カ月）
	7月 旅客運賃設定認可申請（概ね1カ月） 開業準備 JR事業用資産の譲受
平成 14 年 度	秋以降 第三セクター鉄道開業

参 考 資 料

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

北陸新幹線、東北新幹線及び九州新幹線は、平成3年度から、その建設に着工する。

- 1 (1) 東北新幹線盛岡・青森間及び九州新幹線八代・西鹿児島間については、平成3年度において、所要の認可等の手続を経て、その建設に着工する。

(2) 北陸新幹線軽井沢・長野間については、必要な調整を行った上で、標準軌新線で平成3年度において、所要の認可等の手続を経て、その建設に着工する。

(3) 北陸新幹線高崎・金沢間については、「整備新幹線着工調整費(仮称)」を計上する。なお、小松以西については、整備新幹線建設推進準備事業費を計上する。
- 2 (1) 既設新幹線譲渡収入等を財源として鉄道助成を総合的に実施する特殊法人鉄道整備基金(仮称)を設立し、整備新幹線の建設の推進を図ることとする。

(2) 国の負担の財源については、運輸省所管の公共事業に配分される予算の一部に加え、既設新幹線譲渡収入の一部を充当することとする。なお、平成3年度予算においては、公共事業関係費128億円を計上する。

(3) JRの負担の財源については、平成元年1月17日政府・与党申合せにより特殊法人新幹線保有機構において生じる既設新幹線のリース料の余剰を充てることとされていた部分に、既設新幹線譲渡収入の一部を充当することとする。
- 3 九州新幹線(長崎ルート)、北海道新幹線等のため、整備新幹線建設推進準備事業費として、平成3年度予算において、日本鉄道建設公団に20億円を計上する。(北陸新幹線小松以北を含む。)
- 4 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認可前に確認すること。
- 5 当面は、昭和63年8月31日及び平成元年1月17日の政府・与党申合せに従い、その建設着工を推進する。

整備新幹線の見直しについて

平成6年12月19日

連立与党申合せ

1. 従来の整備計画はすべて維持されることを前提とし国家プロジェクトとして、逐次その整備を推進する。
2. 時期全国総合開発計画等の策定の中で総合的な交通体系を検証するとともに、幹線交通網の主軸として整備新幹線を積極的に位置付け、建設を促進する。
3. 公共投資十ヶ年計画の進捗と併せ、二十一世紀初頭の整備新幹線の全線フル開業を目指す。
4. このため、現行の基本スキームに加え、財源、負担割合、着工優先順位等を含めた新しい基本スキームを検討し、平成8年中に成案を得るものとする。
5. 東北新幹線について「盛岡―沼宮内」をフル規格とし、同区間及び八戸駅の工事に着手する。「八戸―青森」のミニの新幹線計画は取下げる。
なお、「盛岡―沼宮内」の並行在来線は、開業時にJRの経営から分離することを認可前に確認する。
6. 平成7年度の整備新幹線関係予算については次の通りとする。
 - (1) 総事業費及び公共事業関係費の重点化枠の確保に万全を期する。
 - (2) 都市計画との関連で整備の緊急性が高い新幹線駅及び難工事が予想される長大トンネルに着手する。
特に都市計画との関連で緊急に計画を進める必要のある駅について工事実施計画を認可し、地方公共団体等による用地の先行取得を認める。
 - (3) 環境影響評価を実施している区間については、その終了後、工事実施計画の認可申請を行う。
 - (4) ルート公表のための調査を推進する等着工に向けた準備を強化する。
 - (5) (2)～(4)までの事業を行うための所要予算を計上する。
7. 本申合せは工事の進捗、経済社会の状況により、必要になったときは逐次見直しを行う。

整備新幹線の見直しについて

平成6年12月19日

関係大臣申合せ

(官房長官・大蔵・運輸・自治)

1. 従来の整備計画(北海道新幹線(青森・札幌間)、東北新幹線(盛岡・青森間)、北陸新幹線(高崎・大阪間)、九州新幹線(博多・西鹿児島間)及び九州新幹線(博多・長崎間))は、すべて維持されることを確認する。
2. 現行の基本スキームにより整備される線区に関しては、東北新幹線について、盛岡・青森間を標準軌新線に変更し、八戸・青森間の暫定整備計画(新幹線直通線)は取下げる。
なお、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。
3. 平成7年度整備新幹線関係予算は、以下の通りとする。
 - (1) 3線5区間の建設を推進する。
東北新幹線盛岡・沼宮内間及び八戸駅を着工する。
 - (2) 北陸新幹線富山駅及び九州新幹線熊本駅について、新たに行う整備新幹線駅整備調整事業(仮称)及び当該駅整備のための用地の先行取得に必要な工事実施計画を認可し、着手する。
地方公共団体等は、日本鉄道建設公団との協議により、当該認可に基づき用地の先行取得を行うことができるものとする。
 - (3) 北陸新幹線小松～南越間について、環境影響評価の完了次第、日本鉄道建設公団は当該区間の工事実施計画認可申請を行う。
 - (4) 従来の建設推進準備事業を推進するとともに以下の措置を講ずる。
北海道新幹線及び九州新幹線(長崎ルート)について、ルート公表のための調査を進め、その調査の完了次第、ルートを公表し、環境影響評価を行う。
東北新幹線八甲田トンネル、北陸新幹線飯山トンネル及び九州新幹線第二筑紫トンネルについては、新たに試掘調査に着手する。
北陸新幹線小松駅及び福井駅において駅部の調査を行う。
北陸新幹線南越一敦賀間については、ルートを公表し、環境影響評価に着手する。
 - (5) 前記(1)から(4)の事業を行うため、平成7年度予算に所要額を計上する。
4. 3線5区間以外の区間(3線5区間の規格の変更を含む。)の整備のための新しいスキームを引き続き検討し、平成八年中にその成案を得る。その際、国及び地域の財政事情、JRの健全な経営の確保等に配慮する。また、収支採算性の見通し、JRの同意、並行在来線の経営分離についての沿線地方公共団体の同意、用地確保の見通し等所要の要件が整えられていることが必要である。
5. なお、本申合せに抵触しない事項であって従来の整備新幹線に係る申合せに規定されている事項は、依然として有効であることを確認する。

整備新幹線の取扱いについて 政府与党合意

平成8年12月25日

今後の整備新幹線の取扱いに関し、以下のとおり決定する。

1. 整備新幹線の建設費は、国、地方公共団体及びJRが負担する。

- (1) 国については、従前の基本スキームの考え方により措置する（約35%）。
- (2) JRが鉄道整備基金に支払う既設新幹線譲渡収入全額を国の分とみなし、これに国の公共事業関係費を加えた額を国の負担分、その二分の一を地方公共団体の負担分とする旨、全国新幹線鉄道整備法において所要の措置を講じる。
地方公共団体の負担については、JRの固定資産税承継特例が廃止されることを勘案し、所要の地方交付税措置を講ずる。
- (3) JRについては、受益の範囲を限度とした貸付料等によるものとする。
- (4) 現在着工している3線5区間についても、上記のとおりに取り扱うこととし、財源を新規着工区間と合体させることとする。

2. 新規着工区間の事業規模は、平成30年度までの間で、既ね1.2兆円程度（1（3）のJRの貸付料等を除く。平成7年価格）とする。

3. 今後の整備に当たっては、与党三党の申し入れ(別紙)に基づき、以下により決定することとする。

- (1) 政府及び与党からなる検討委員会において、整備区間ごとに、収支採算性の見通し、受益の範囲を限度としたJRの貸付料等の負担、用地確保の見通し、並行在来線の経営分離についての沿線地方公共団体の同意の取付け、JRの同意等基本条件が整えられていることを確認した上で、工事実施計画の認可申請等の手続きの進捗状況等の所要の要件を総合的に勘案して、優先順位を決定し、その順位に従い着工するとともに事業費の配分を行う。
- (2) 現在着工している3線5区間については、優先的に整備を進める。

4. 並行在来線については、以下のとおりとする。

- (1) 建設着工する区間の並行在来線については、従来どおり、開業時にJRの経営から分離することとする。
- (2) 具体的なJRからの経営分離区間については、当該区間に関する工事実施計画の認可前に、沿線地方公共団体及びJRの同意を得て確定する。
- (3) JRからの経営分離後の並行在来線について安定的な鉄道輸送を確保するため、当該鉄道事業に係る固定資産について税制上の所要の措置を講ずる。

5. 鉄道貨物輸送については、並行在来線のJRからの経営分離後も適切な輸送経路及び線路使用料を確保することとし、新幹線鉄道上を走行することを含め、関係者間で調整を図る。

6. 平成9年度の整備新幹線関係予算は、以下のとおりとする。

- (1) 整備新幹線建設事業費1,735億円を計上し、現在着工している3線5区間の建設事業費に1,635億円を充てるとともに、新規着工区間の整備のために100億円を別途確保しておくこととする。
ただし、別途確保の必要がない場合には、これを三線五区間の建設事業費に充当することができるものとする。
- (2) 従来の建設推進事業費三十億円及び駅整備調整事業費十億円に代えて、新たに整備新幹線建設推進高度化等事業費(仮称)四十億円を計上し、新幹線鉄道の高速化効果を他の地域に均てんするための軌間自由可変電車の技術開発等の事業等を推進するとともに、未着工区間における所要の調査を実施する。

7. 本申合せに係る事項については、国、地方公共団体の財政事情、行財政改革の進捗状況、建設費の変動等の社会経済情勢等に照らし必要になった場合には、逐次見直すこととする。

8. 本申合せに抵触しない事項であって従来の整備新幹線に係る申合せに規定されている事項は、依然として有効である。

並行在来線の経営分離に対する岩手県の同意文書

○沼宮内・八戸間について

平成3年7月9日付け、岩手県知事から運輸省鉄道局長に対する回答文書

並行在来線の東日本旅客鉄道株式会社からの経営分離について（回答）

平成3年7月5日付け鉄幹第3号の1により照会のありました標記について、下記のとおり回答します。

記

- 1 東北新幹線盛岡・青森間の並行在来線である東北本線沼宮内・八戸間については、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。
- 2 代替輸送機関（第三セクター等）により経営が行われる場合には、その設立、運営等に関し、県が中心となって対処します。

○盛岡・沼宮内間について

平成7年4月4日付け、岩手県知事から運輸省鉄道局長に対する回答文書

並行在来線の東日本旅客鉄道株式会社からの経営分離について（回答）

平成7年4月3日付け鉄幹第15号により照会のありました標記について、下記のとおり回答します。

記

- 1 東北新幹線盛岡・沼宮内間の並行在来線である東北本線盛岡・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。
- 2 代替輸送機関（第三セクター等）により経営が行われる場合には、その設立、運営等に関し、県が中心となって対処します。

平成11年7月8日
青 森 県
岩 手 県

青森・岩手両県知事会談における合意事項

木村青森県知事と増田岩手県知事は、本日会談し、東北新幹線盛岡以北の建設促進及び並行在来線対策について協議した。

協議の結果、次のとおり合意し、今後とも両県が連携・協力しながら両県の地域振興と県民の利便性の向上に努めていくことを確認した。

1 東北新幹線盛岡以北の建設促進について

- (1) 青森・岩手両県の地域振興並びに両県県民の利便性の向上の観点から、東北新幹線盛岡以北の早期完成を目指すこと。
- (2) 平成15年1月に青森県において開催されるアジア冬季競技大会が成功するよう、東北新幹線「盛岡・八戸間」の平成14年中の開業に向けて、日本鉄道建設公団や関係市町村と連携しながら、用地買収促進等に全力を挙げること。
- (3) 東北新幹線「八戸・新青森間」の認可の日から10年以内の1年でも早い完成を、引き続き国等関係機関に働きかけること。

2 並行在来線対策について

- (1) 経営分離後においては、列車の増便、JR東日本の経営区間を含めた相互乗り入れの実施、快速列車の運行等を積極的に進めることとし、鉄路の一体性及び両県県民の利便性の確保・向上に努めること。
- (2) 経営主体については、自己決定・自己責任の原則を堅持し、行政課題への迅速かつ柔軟な対応を図るため、両県がそれぞれに設立すること。
- (3) 鉄道貨物輸送が地元の保有する並行在来線を利用して行われる場合は、貨物走行に伴う適正な対価をJR貨物に求めること。
- (4) JR資産譲渡や経営分離後の財政支援等、国への要望並びにJRとの折衝には、協調して取り組むこと。
- (5) 上記事項については、沿線市町村等関係者の理解を得ながら、さらに検討を加え、今秋にも策定する基本方針に盛り込むとともに、今後とも並行在来線の開業に向けて、相互に支援・協力を行うこと。

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。

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つて行う。
- (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。

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。