

平成12年11月24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

平成12年10月27日に開催された岩手県並行在来線経営準備協議会総会において、並行在来線経営計画概要が決定されました。

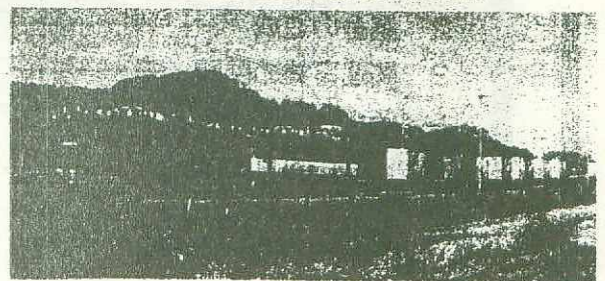
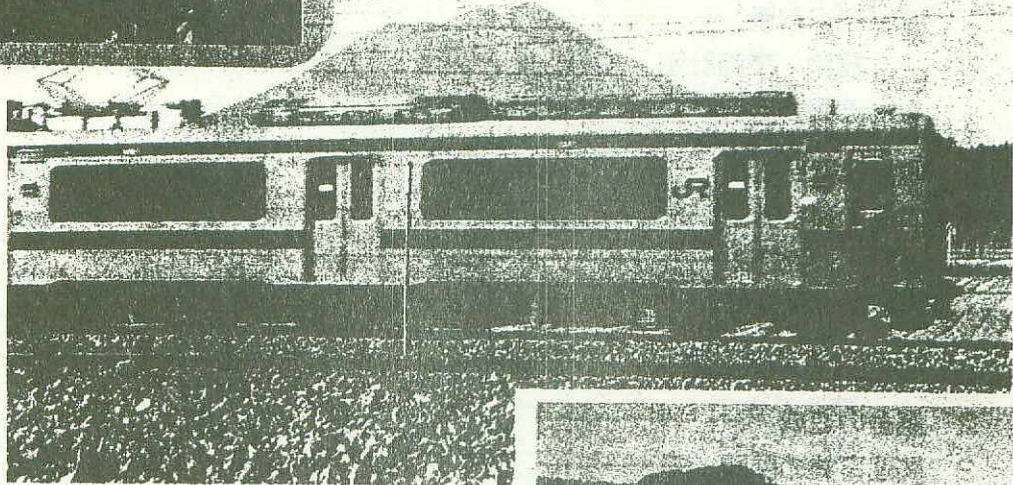
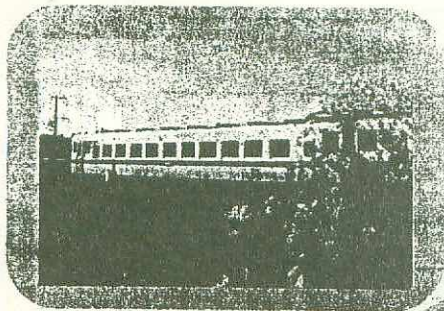
内容は別紙のとおりです。

2 住民説明会の日程

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

- (1) 平成12年11月28日（火）午後3時 青山地区活動センター2階大集会室
- (2) 平成12年11月28日（火）午後6時30分 プラザおでって3階大会議室

並行在来線経営計画概要



平成12年10月

岩手県並行在来線経営準備協議会

経営計画概要 目次

はじめに	1
沿線路線図	3
第1章 経営計画概要策定の趣旨	4
第2章 経営区間の概要	5
第3章 経営計画概要の基本的な考え方	7
第4章 経営計画概要の内容	
1 需要予測	9
2 運行計画	10
3 施設・車両計画	11
4 要員計画	14
5 運営経費見込み	16
6 収入・資金計画	17
7 経営収支見込み	23
第5章 今後の検討課題	
1 利用促進方策	25
2 基金の造成	27
3 関連事業の展開	29
4 その他の検討課題	30
第6章 今後のスケジュール	32

はじめに

東北本線は、明治23年に上野・盛岡間が開業。翌24年には青森市まで全線開業しました。以後、百年以上の長い期間にわたり、我が国の旅客・貨物輸送の大動脈としての役割を果たしてきました。

一方、東北新幹線は、昭和57年に大宮・盛岡間が開業。平成3年には、上野・東京間が開業し、東海道新幹線とつながることになりました。しかし、盛岡以北については、旧国鉄の改革や、財源問題などからその着工が凍結されていました。

平成に至り、国から新幹線着工の条件として「地元が新幹線に並行する在来線のJRからの経営分離に同意すること」が示され、巻末に掲載した様々な経緯により、盛岡以北の東北本線（以下「並行在来線」と記述します。）は、新幹線開業時に全てJR東日本から経営分離されることになっています。

並行在来線は、地域の住民の皆さんの通勤・通学や買い物など、まさに日常生活に欠かせない足となっています。こうした役割は、新幹線が開業した後も、変わるものではありません。そこで、県と沿線市町村等で構成する「並行在来線対策岩手県協議会」では、並行在来線の機能をどのように維持・存続させるかを協議してきました。

協議会では、昨年10月に「並行在来線に関する基本方針」を決定しました。この基本方針は、並行在来線の今後のあり方の基本的事項を定めたものです。この基本方針では、①経営分離後の輸送は鉄道で行うこと、②経営は県や沿線市町村などが出資する第三セクターで行うこと、③経営区間は盛岡から青森県との県境とすること、などが定められています。

並行在来線対策岩手県協議会は、基本方針の策定でその役割を終え、「岩手県並行在来線経営準備協議会」に改組されました。この協議会には、従来の沿線市町村に加え、花輪線沿線の3町村も参加しています。協議会では、この基本方針に基づき、並行在来線をどのように経営するかを検討してきました。今回お示しする「経営計画概要」は、そのあらましをまとめたものです。

なお、この協議会では今後も、並行在来線の経営を行う第三セクター設立のため、様々な準備を行うこととしています。

第三セクターを取り巻く環境は、非常に厳しいものがあります。しかし、並行在来線は、県民にとって掛け替えのない生活路線であり、その維持が強く求められています。

第三セクターは、あくまで民間企業として独立採算を原則に、経費の節減と事業の合理化に取り組み、将来にわたって健全経営を維持し、利用される県民の皆様の利便性の維持、向上に努めます。




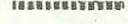


並行在来線は、県民の鉄道です。どうぞこれからも、県民の皆様、関係機関・団体の皆様のご理解とご協力をお願いします。

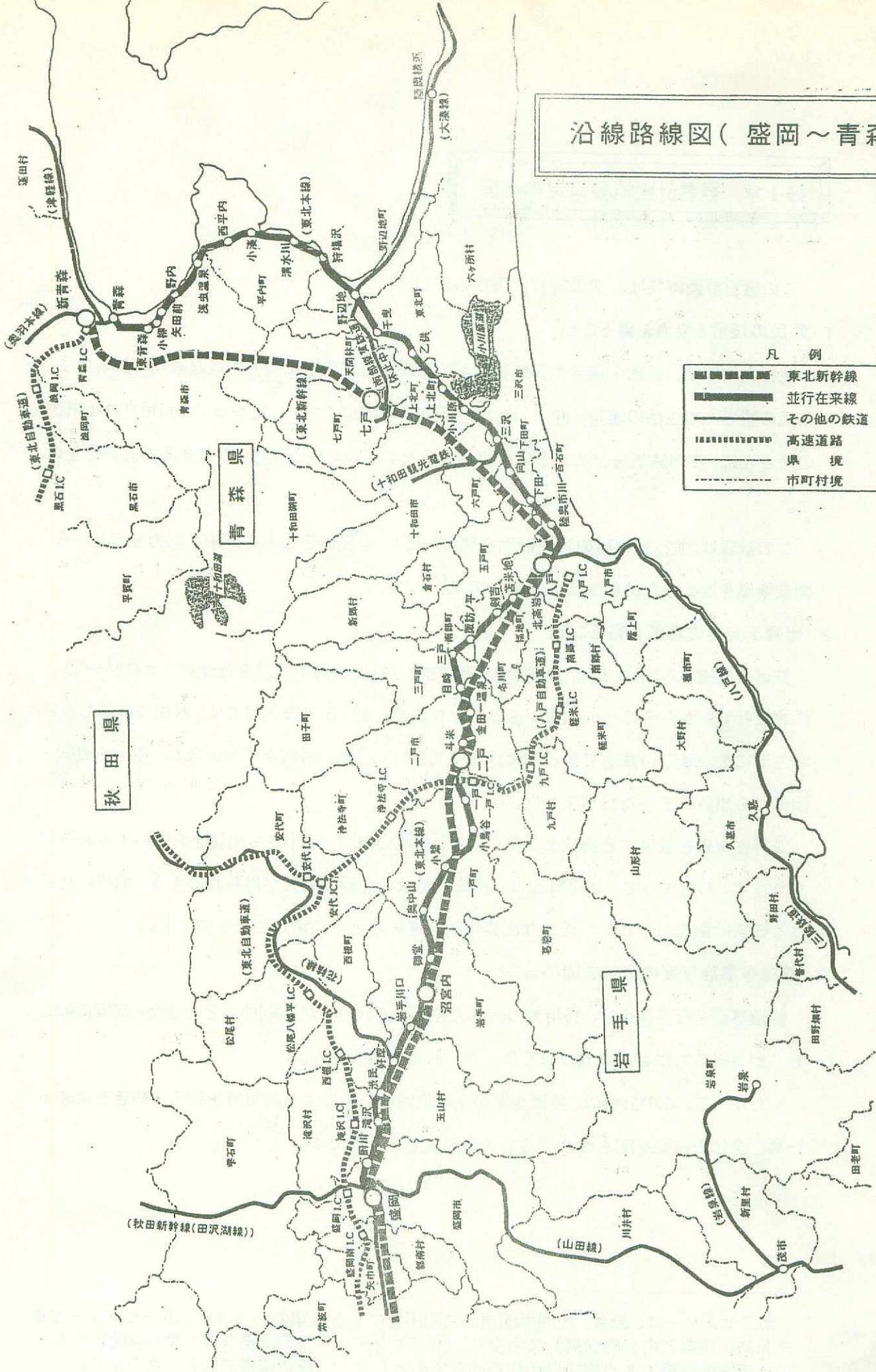
平成12年10月

岩手県並行在来線経営準備協議会 会長 岩手県知事 増田寛也

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



秋田県

青森県

岩手県

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。

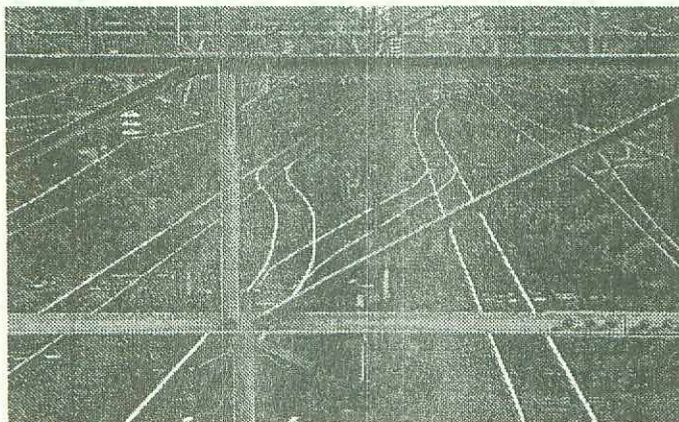
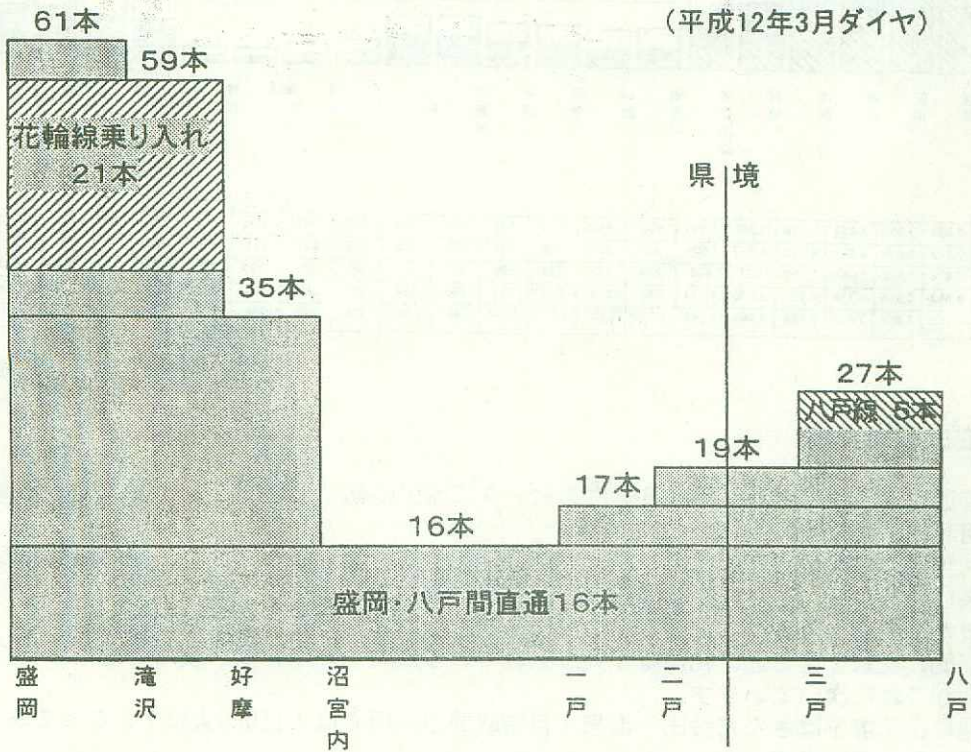
第2章 経営区間の概要

1 経営区間

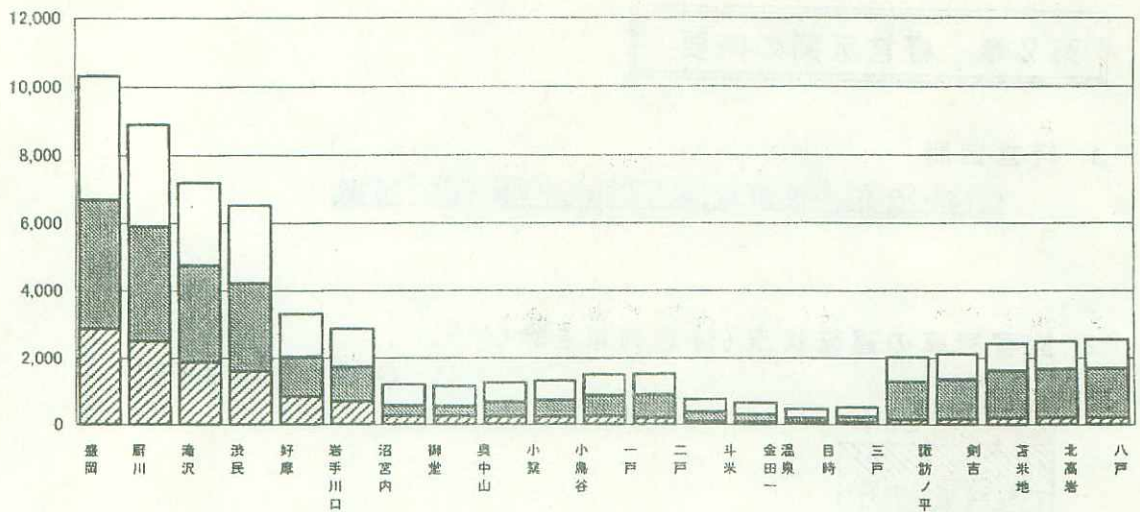
盛岡・金田－温泉駅間 78.4km 15駅

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	3,837	2,997	2,437	2,316	1,298	1,147	638	615	586	593	635	834	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	86	54	51	52	127	158	178	200	207
■ 定期計	6,692	5,895	4,736	4,208	2,010	1,714	559	538	661	721	860	882	382	291	185	227	1,206	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、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。

ア 鉄道経営の基本である安全性の確保に努めます。

イ 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。

ウ 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。

ア 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。

イ 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。

ウ 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 平成14年12月予定（東北新幹線盛岡・八戸間の開業時）

4 経営区間

盛岡駅・金田一温泉駅間（78.4km、15駅）とします。なお、資産は岩手・青森の県境で分離します。ただし、青森県との協議しだいでは、経営区間を変更することもあります。

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。従って、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。

なお、寝台特急列車が走行する場合、JR東日本との間で必要な経費の精算を行うこととなります。

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。

8 計画の組み立て

この計画は、「需要予測」、「運行計画」、「施設・車両計画」、「要員計画」、「運営経費見込み」、「収入・資金計画」、「経営収支見込み」、「今後の検討課題」及び「今後のスケジュール」でまとめています。

それぞれの内容などは、次のようになっています。

(1) 需要予測

長期的な見通しに立った沿線駅勢圏人口の想定結果と、輸送人員の将来需要を明らかにします。

(2) 運行計画

運行サービス水準の維持・向上を目指すために、列車本数の増発、快速列車の運行及び相互直通乗入れの実施などの方策を明らかにします。

(3) 施設・車両計画

主要施設の配置・整備、本社及び各事業所の位置・規模、導入する車両及び初期投資の内容、金額を明らかにします。

(4) 要員計画

安全性の確保を最優先とします。そのうえで、保守管理業務等の効率化を図り、積極的に外部委託を行い、必要最小限の要員を配置します。こうした前提で、組織要員数及び採用計画などを明らかにします。

(5) 運営経費見込み

人件費、運行経費、線路などの地上設備保守費、管理費などの内容を明らかにします。

(6) 収入・資金計画

経営の健全性とサービスの利便性の両立を図る観点から、運賃制度、運賃収入、鉄道貨物走行に伴う施設使用料などの収入見通しを明らかにします。また、第三セクターの資本金の規模、出資予定者、その他初期投資額に対する資金調達方法なども併せて明らかにします。

(7) 経営収支見込み

上記の計画を踏まえた上で、全体の経営収支の見通しを明らかにします。

(8) 今後の検討課題

会社設立後の課題として考えられる新駅の設置などの具体的な利用促進策や経営安定化のための基金の造成、関連事業の展開、三陸鉄道との連携及び青森開業時の対応などについて明らかにします。

(9) 今後のスケジュール

経営計画の概要を決定した後、鉄道開業までのスケジュールを明らかにします。

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。)

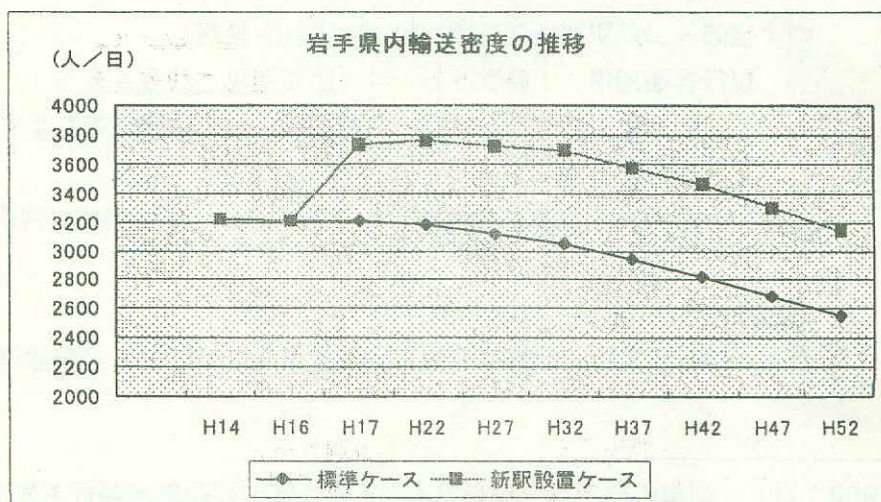
(2) 将来需要予測

【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

ア 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の朝夕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。

イ 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確保する予定です。
- 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。

ウ 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。

エ 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。

オ 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、進路を自動制御します。

3 施設・車両計画

(1) 施設・車両計画の基本的な考え方

- ア 施設（駅、変電所等）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。
- イ 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、必要最小限の規模のものとしします。
- ウ 車両は、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

施設名	内容	位置
本 社	事務管理、業務管理を行う施設	盛岡駅近辺に設置予定
運 輸 区	運転士、車掌の運用及び車両の運用・検査・整備の管理を行う施設	盛岡駅近辺に設置予定
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	J R 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種類があります。

(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7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、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東日本仙台・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

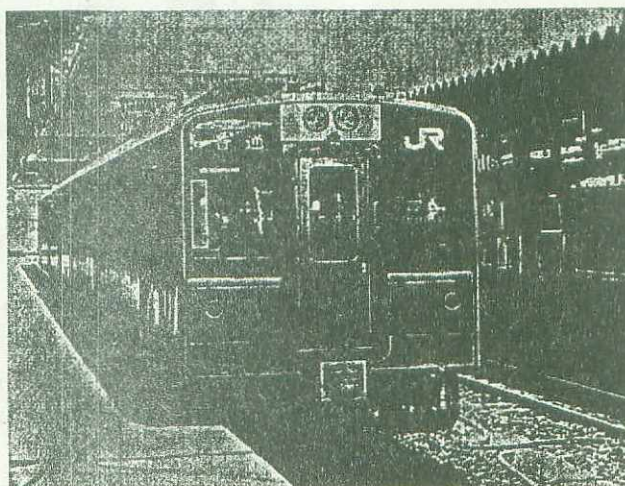
乗車定員：268名

（うち座席102名）

重量：64.8t（空車重量）

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ます。

(4) システムの概要

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	9,400	
車両購入等	電車購入費(7ユニット)、電車改装費、保守用車両購入費等	1,500	
施設整備費	工務区整備(改造)費、運輸区整備費、通信設備改良、システム整備、ワンマン運転化設備工事費等	1,500	
開業準備経費	創業費、鉄道事業許可申請費等	1,000	
合計		13,400	

注) 金額は概算で計上しています。

新車3両

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170人程度の要員配置を予定しています。

(2) 要員の時期別配置計画

ア 会社設立時（H13.5予定）

開業準備のため、全体で30人程度の要員を配置します。

イ 開業半年前（H14.4想定）

開業準備に万全を期すため、30人程度の要員を追加配置します。

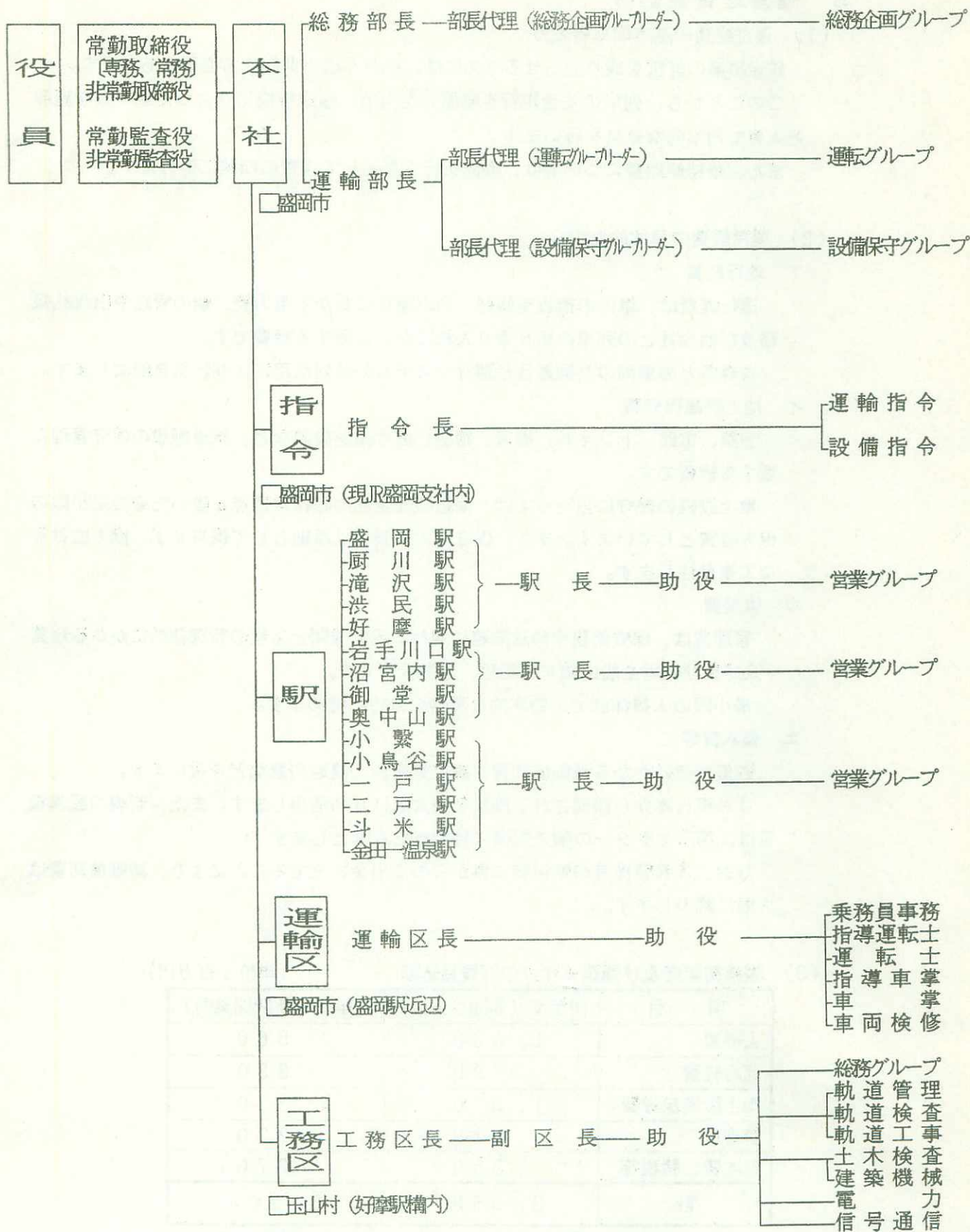
ウ 開業時（H14.12想定）

全体で170人程度の要員を配置します。

(3) 会社の組織

会社の組織は次のとおりと考えています。

会 社 組 織 図



5 運営経費見込み

(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

ア 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。

青森県との車両の共同運行や運行システムの共同活用により経費を節減します。

イ 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。

ウ 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。

エ 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。

なお、JR資産等の取得費に県からの支出金を充てることにより、減価償却費は大幅に減少します。

(3) 開業初年度及び開業4年目の経費見込額 (単位：百万円)

項目	初年度（年間ベース）	4年目（新駅開業時）
人件費	1,030	1,060
運行経費	790	830
地上設備保守費	1,270	1,320
管理費	210	220
資本費、諸税等	250	270
計	3,550	3,700

*この他、開業準備経費について、5カ年で全額繰延償却します。

6 収入・資金計画

(1) 基本的な考え方

ア 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、青森県からの受託収入、広告料や関連事業収入などの確保に努めます。

イ 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

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普通運賃並み

ケース② 現行JR普通運賃の1.44倍（現行JRと三陸鉄道との中間）

ケース③ 現行JR普通運賃の1.59倍（三陸鉄道並み）

ケース④ 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）

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

○ 身体障害者割引及び知的障害者割引をはじめ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。

上限の検討。往路の乗車料金を得られない。
新駅、盛岡「オセロター」 → 補助を出さず）要求中
県、及び他市町村「自治体」
定期割引率を軽減する方法の検討と見直し。

○ 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東日本の一部の駅及び青森県会社の全ての駅まで切符を購入できるように検討します。

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 運賃 に対する 倍率	ケースの特徴
ケース① 現行 JR 並 み	定期	通勤 54.9% 通学 76.8%	・JR 運賃を適用 ・初乗り 3 km までの 運賃は 140 円 ・10 km までは特別区 間、11 km 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	
ケース② 現行 JR と 三陸鉄道 との中間	定期	通勤 30.0% 通学 60.0%	・初乗り 5 km までの 運賃は 200 円 ・6 km から 10 km まで の運賃は 300 円 ・6 km ごとに 11~40 km までは 130 円、 41 km 超~70 km まで は 100 円、71 km 超は 80 円加算	811	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			929	
	計			1,740	
ケース③ 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 3 km までの 運賃は 190 円 ・4 km から 3 km ごと に 90 円~50 円加 算	838	会社の経営収支が成 立するケースです。 並行するバス運賃と の逆転が少なくなります。
	普通			997	
	計			1,835	
ケース④ 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 3 km までの 運賃は 200 円 ・4 km から 3 km ごと に 42 km までは 80 円、43 km 超は 60 円の加算	992	会社の経営収支が成 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			1,019	
	計			2,011	

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 1 km 当たりの基準額であり、JR では幹線（東北本線を含む。）300 km 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。（岩手県試算）

注 4) ケース②、③、④の年間運賃収入には、運賃上昇による逸走分を見込んでいます。

逸走とは、運賃の値上げを行うと、従来利用していた旅客がその負担増により他の交通機関に転換したり、利用しなくなることをいい、その分運賃収入が減ることになります。

(3) 鉄道貨物の施設使用料の概要及び収入見直し

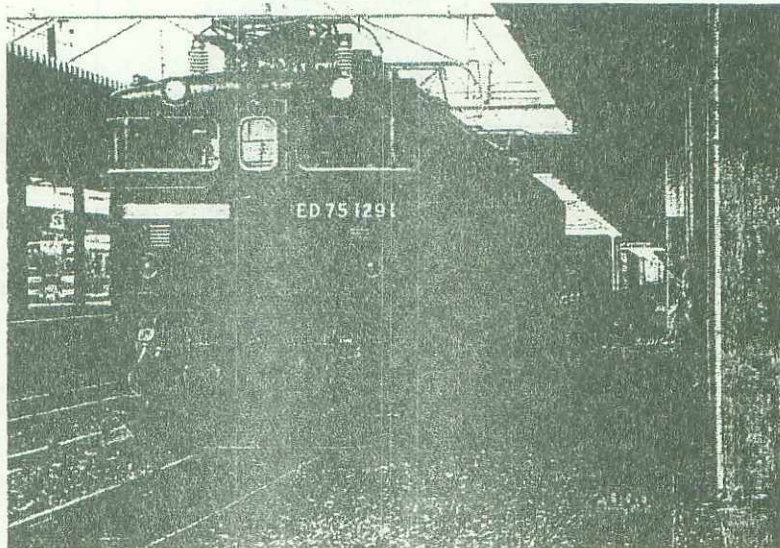
並行在来線上を鉄道貨物が走行することになれば、線路や電路などの傷みが大きくなるため施設の保守費が増加するほか、運行管理のための諸経費が必要となります。

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、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

ア 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。

イ 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。

- ① 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。
- ② 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。
- ③ 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、関係民間団体が一致協力して、積極的に展開する必要があります。
- ④ 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。

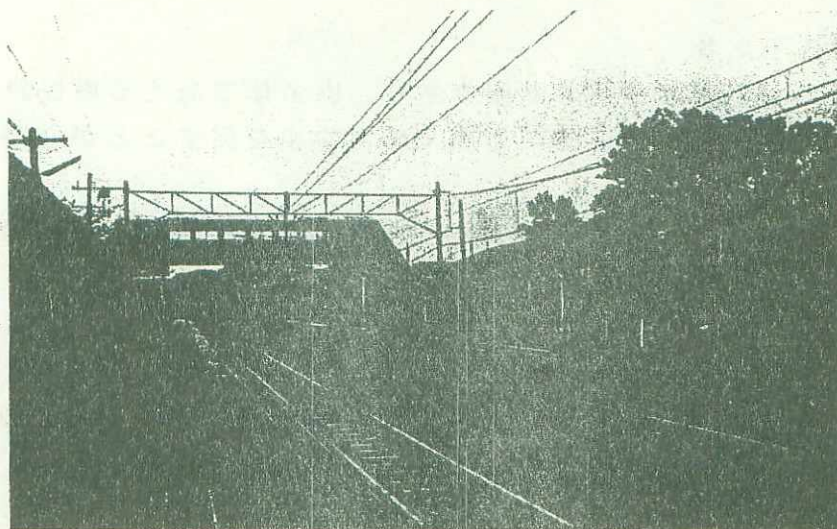
具体的な出資者ごとの出資金額は、下表に掲げる金額を目標とします。

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

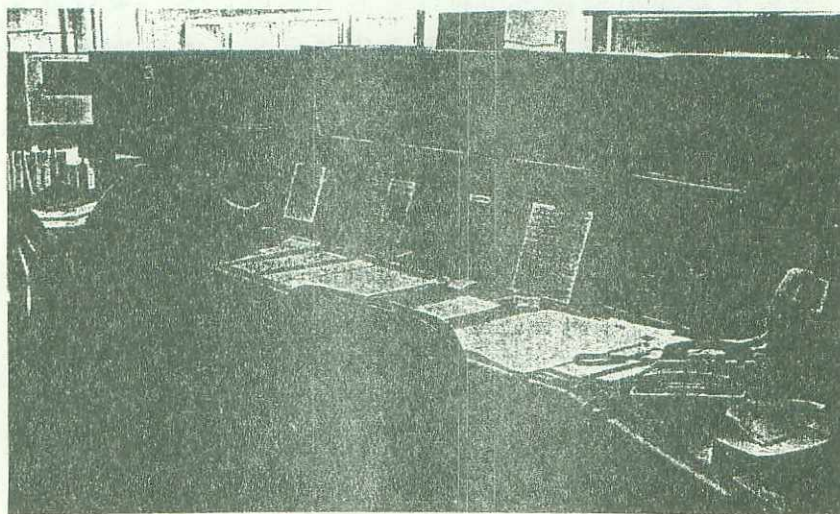
(5) JR 東日本の事業用譲渡資産にかかる資金手当て

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。



駅及び線路



PRC制御卓B

7 経営収支見込み

(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。

ア 輸送量（2ケース）

- ① 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
- ② 新駅設置ケース 標準ケースに新駅の設置を見込んだもの

イ 運賃水準（4ケース）

- ① 現行JR並
- ② JRと三陸鉄道との中間運賃（現行JR並の1.44倍）
- ③ 三陸鉄道並運賃（現行JR並の1.59倍）
- ④ 全国第三セクター平均並運賃（現行JR並の1.75倍）

*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。

運賃以外の収入を含めた開業初年度及び開業4年度目の収入は次のとおりです。

(単位：百万円)

区 分	開業初年度 〔新駅なし〕				開業4年度目 〔新駅あり〕			
	ケース①	ケース②	ケース③	ケース④	ケース①	ケース②	ケース③	ケース④
運賃収入	1,017	1,740	1,835	2,011	1,219	2,094	2,206	2,419
その他収入 〔貨物使用料、運輸雑収、 青森県からの受託料等〕	1,490	1,490	1,490	1,490	1,544	1,544	1,544	1,544
合 計	2,507	3,230	3,325	3,501	2,763	3,638	3,750	3,963

ウ 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等も見込んでいます。

エ 資金調達

JR東日本から譲渡を受ける事業用資産（約94億円）の取得費については、県が第三セクターへ無償資金の交付を行うこととしています。

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4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			
		現行JR並	JRと三鉄との中間並	三陸鉄道並	全国三セク並
標準 ケース	4年度目 収 支	△1,234	△431	△333	△152
	黒字転換 時 期	単年度 発散 累 計 発散	単年度 発散 累 計 発散	単年度 発散 累 計 発散	単年度7年目 累 計 発散
新 駅 設 置 ケ ー ス	4年度目 収 支	△1,131	△224	△114	91
	黒字転換 時 期	単年度 発散 累 計 発散	単年度 10年目 累 計 発散	単年度7年目 累 計 19年目	単年度4年目 累 計 8年目

注) 1 黒字転換時期とは、減価償却後損益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、黒字転換しないことを示します。

(3) 試算結果の分析

鉄道事業を行うため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。この経営が成り立つ基準とは、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「全国三セク並」に設定しても、減価償却後損益の累計が黒字転換しないことから、経営が成り立ちません。

新駅を設置しない現行ベースの需要では、鉄道経営が困難な状況にあります。

○ 新駅設置ケースの場合は、標準ケースに比べ、輸送密度が大幅に増えることから、経営収支は各ケースとも大きく好転します。

「全国三セク並」の場合は8年目で、「三陸鉄道並」の場合は 19 年目で、それぞれ減価償却後損益の累計が黒字転換し、経営が成り立ちます。

しかし、「JRと三鉄の中間並」とした場合は、一時的に単年度収支が黒字転換しますが、累積損失を解消するには至らず、経営が成り立ちません。

○ このことから、現段階では、新駅を設置し運賃水準を現行の 1.59 倍以上に引き上げなければ、鉄道事業の成立基準を満たすことができません。

○ しかしながら、運賃を値上げすればするほど、地域住民の利便性の低下につながり、ひいては鉄道離れを招くことから、できる限り、運賃水準を抑制する必要があります。

特に定期運賃については、急激な上昇を抑制するための措置を検討する必要があります。

○ そのためには、今後とも、なお一層の経費節減と旅客収入以外の収入の確保に努め、運賃水準の抑制を目指します。

第5章 今後の検討課題

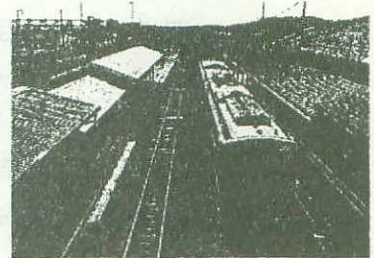
1 利用促進方策

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・促進するような環境づくりをハード、ソフト両面から整える必要があります。

(1) 具体的利用促進方策

ア 新会社が主体的に取り組む方策

- ① 列車の増発や快速列車の運行
- ② JR東日本及び青森県会社との直通乗り入れ
- ③ 地域のニーズに沿ったダイヤ設定
- ④ 企画乗車券等特色のある商品開発



イ 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

- ① 広く親しまれる鉄道としてのイメージづくりとマイルール意識の高揚
- ② 親しみやす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
- ③ 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

ウ 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

- ① 既存駅のリニューアル等による利便性の向上
- ② 新たな乗降口や東西自由通路の設置
- ③ 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）

エ 沿線市町村及び県の施策推進上配慮すべき事項

- ① 沿線市町村：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
- ② 県：駅周辺への県関連施設の配置

オ 沿線の教育機関と提携して取り組むべき方策

- ① 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に設定するなど鉄道利用の誘導方法を研究する。
- ② 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。

カ 他の交通事業者と連携して取り組むべき方策

- ① 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
- ② 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み
- ・「駅が目玉」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) 新駅の設置及び駅周辺整備

ア 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、その地域の鉄道利用に係る利便性の向上や交通渋滞の緩和はもとより、並行在来線の利用者増に大きな効果が上がることが予測されていることから、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。

イ 設置目標

将来需要予測調査結果に基づき、開業後できるだけ早期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。

ウ 設置基準

- ① 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。)
- ② 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。)

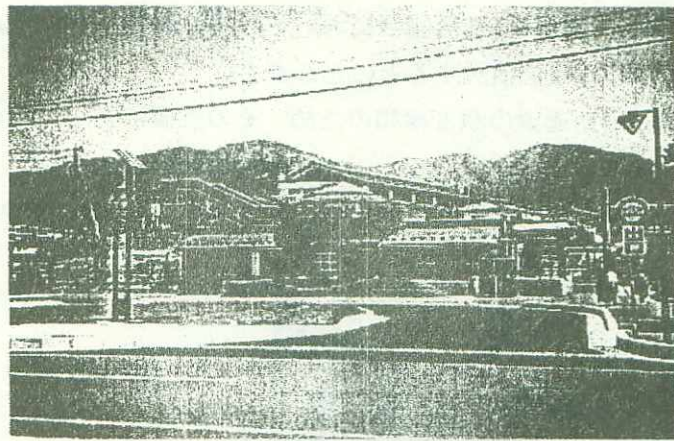
エ 設置方法

- ① 新駅の設置はその地域の鉄道利用の利便性を直接向上させるとともに、地域の新たな「顔」ともなることから、地元負担（いわゆる請願駅）方式を基本としますが、その設置を促進する方策の検討を進めます。

- ② 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に努め、これらの整備に当たっては、国、県の助成制度を活用します。

オ 設置のための支援策の検討方向

- ① 新駅設置に向けた県の支援・誘導策
- ② 新駅設置に係る工事方法等の技術支援体制
- ③ 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「積立貯金」として、基金の設置・造成を検討する必要があります。

(2) 基金の設置に係る検討事項

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、造成期間、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。

ア 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、県と沿線市町村が拠出する方式を基本に検討を進めます。

なお、県と沿線市町村の拠出のほか、県民の皆様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。

イ 造成額及び造成期間

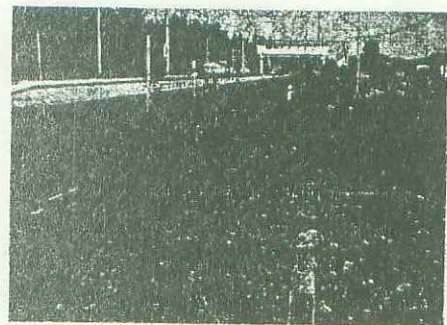
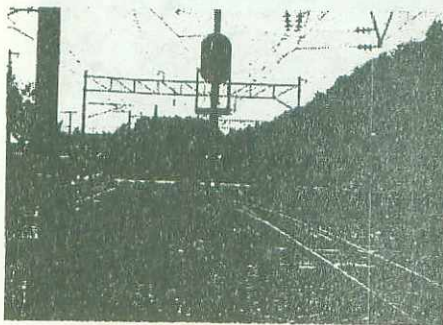
鉄道事業運営の1サイクルである開業後30年間の必要額を見込んだ上、当面開業後、10年分の所要見込額について、概ね5年間で、県と沿線市町村が連携して積み立てる方向で検討することとします。

なお、開業後、ひとつの節目を迎える概ね10年を経過した時点で、その時の状況を踏まえ、それ以降の対応について判断するものとします。

ウ 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。

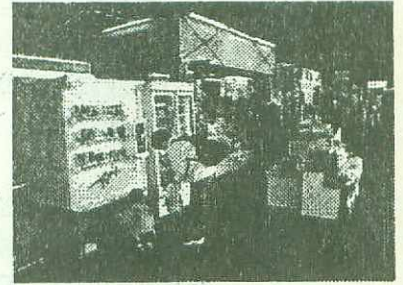
なお、定期運賃の激変緩和のため、その支援に充てることを検討するものとします。



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

ア 第三セクター会社で実施する関連事業（検討例）

【広告宣伝業】、【旅行代理業】、【物品販売業】、【駅構内飲食店経営】、【保険代理業】、【不動産業】、【駐車場経営】、【施設管理業務（関連受託業務を含む。）】

イ 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）

① 地元自治体への提案例

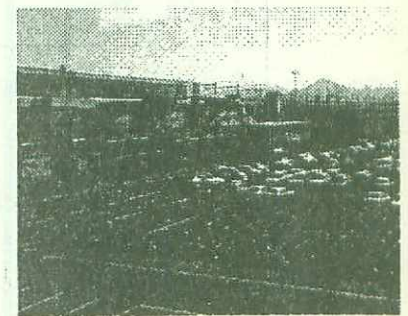
- ・新駅の設置や情報発信、交流拠点としての既存駅舎の活用
- ・コミュニティ路線との連携、パーク&ライドの促進など、地域内交通体系との連携
- ・地域資源の掘り起こしによる体験型観光等の商品化など、地域・都市間交流人口の形成
- ・企業誘致、住宅団地の整備など、沿線就労・居住環境の整備
- ・県立大学・美術館・図書館、市町村営施設と連携した生涯学習支援など

② 民間企業への提案例

- ・駅舎近隣への出店の促進
- ・大型観光バスの駅舎利用促進（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等とタイアップした鉄道利用の促進 など

③ 各種団体（公益法人、NPO、地域づくり団体）などへの提案例

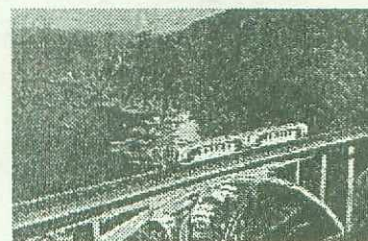
- ・駅前市場・フリーマーケット等の開催（地域間交流人口の形成）
- ・地域おこし活動との連携（駅舎等開放、鉄道利用への便宜供与、第三セクター会社による人的支援等） など



4 その他検討課題

(1) 三陸鉄道(株)との連携

ア 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。



イ 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。

ウ 並行在来線を将来にわた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、次のような点について検討を進めていく必要があります。

- ① 相互の経営情報交換、経営研究のあり方
- ② 個々の事業連携（鉄道旅客事業や関連事業における企画連携等）
- ③ その他、経営の高度化、効率化に関する連携のあり方

【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12月予定）
4	資本金	3億円（設立時払込資本）	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

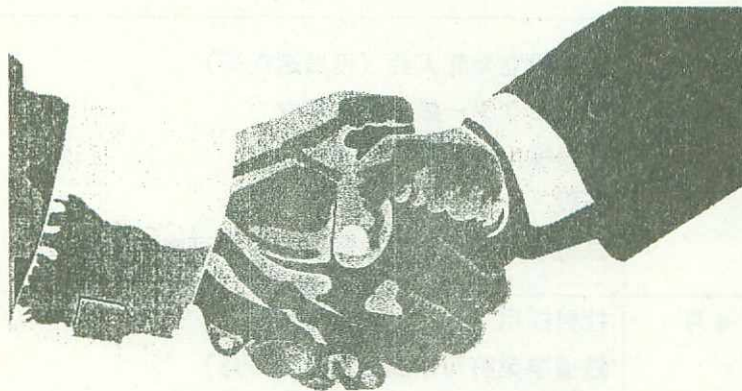
東北新幹線八戸・新青森間は、平成11年12月の与党3党合意では、今後概ね10年(平成21年)で開業するとの目標が示されました。

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、運行内容や組織等の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。

再構築



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いきます。

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 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公募 出資要請 2月 会社設立準備会開催 第三セクター会社名選定 3月 会社設立発起人会（商号、定款等決定）
平成13年度	5月 会社設立発起人会（役員選任等） 第三セクター鉄道会社設立 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
平成14年度	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 12月以降 第三セクター鉄道開業、「第三セクター鉄道利用促進協議会」設立