

並行在来線の運賃水準等について（案）

平成 25 年 3 月
富山県総合交通政策室

1 運賃水準

並行在来線の運賃水準については、1月にとりまとめた経営計画概要（最終）において、現在のJRの運賃水準と比較して、概ね1.15倍～1.19倍程度以内となるよう引き続き精査し調整するとしたところであるが、急激な運賃値上げを避けるため、次のとおり激変緩和を図ることとする。

- | | |
|--------------------------|----------------|
| ○開業後5年間（開業～平成31年度まで） | 平均1.09倍程度 |
| ・通学定期 | 概ね1.03倍程度、通勤定期 |
| | 概ね1.12倍程度、定期外 |
| | 概ね1.12倍程度 |
| ○開業後6年目以降（平成32年度～平成37年度） | 平均1.14倍程度 |
| ・通学定期 | 概ね1.05倍程度、通勤定期 |
| | 概ね1.19倍程度、定期外 |
| | 概ね1.19倍程度 |

※参考：平成25年1月「富山県並行在来線経営計画概要（最終）」での運賃水準

- ・通学定期 概ね1.15倍程度以内
- ・通勤定期 概ね1.19倍程度以内
- ・定期外 概ね1.19倍程度以内

2 財源の確保

- ①開業後の投資財源の調整 約34億円 → 約22億円（+12億円）
- ・開業後投資のうち、開業前から計画的に整備が必要な新指令整備及び開業後最初に更新予定の車両1編成については、初期投資に準じて県が補助する。
 - ・上記により県は12億円を追加負担する。
 県負担 基金30億円 → 基金30億円+県単独補助12億円=42億円
 市町村負担 変更なし（基金30億円）
- ②民間寄付の増 約2億円 → 約5億円（+3億円）
- ・民間寄付は、現時点で5億円程度見込まれるが、引き続き幅広く願います。

3 経営安定基金の使途と必要額

	H25.1 協議会	→	見直し
・開業後約10年間（～H37）の投資	34億円		22億円
・乗継割引	4億円		4億円
・運賃値上げの抑制等※	24億円		39億円
計	62億円		65億円

※ 災害に備えた安全対策費等5億円を含む

4 快速料金について

特急列車「おはようエクスプレス」など、新型車両を活用し快速列車として運行する予定の列車については、普通列車より速達性が見込めることから、特急料金や先行事例等を参考に、運賃のほか特急料金よりは割安な快速料金を設定する方向で検討する。

また、その他の快速列車についても、新幹線や在来特急の運行見通し、利用実態、運行経費のほか、料金面も含めて引き続き検討する。