

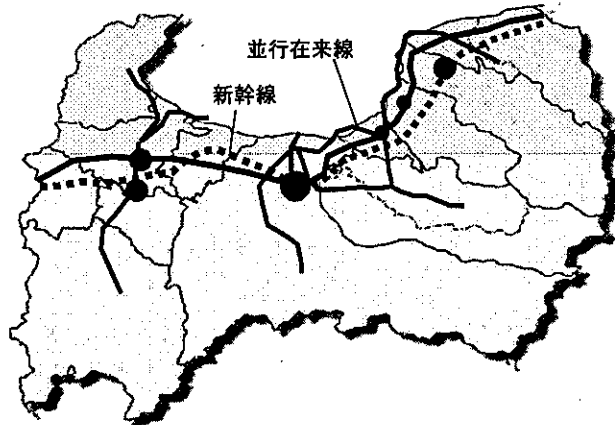
富山県並行在来線経営計画概要（最終案）のポイント

平成25年1月23日
富山県並行在来線対策協議会

現状・需要予測

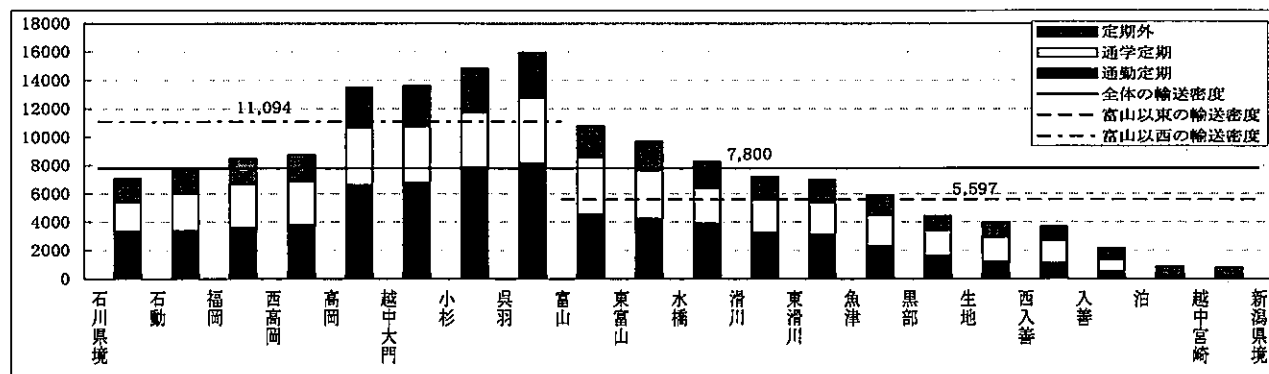
(1) 並行在来線の概要
〔並行在来線の特徴〕

富山県の並行在来線は、県内を東西に走る幹線鉄道であり、JR城端線・氷見線・高山本線、富山地方鉄道線のほか、富山ライトレール、万葉線、路線バスが結節するなど、県内の公共交通機関のネットワークの結節拠点となっており、多くの県民の日常生活の足となっている。



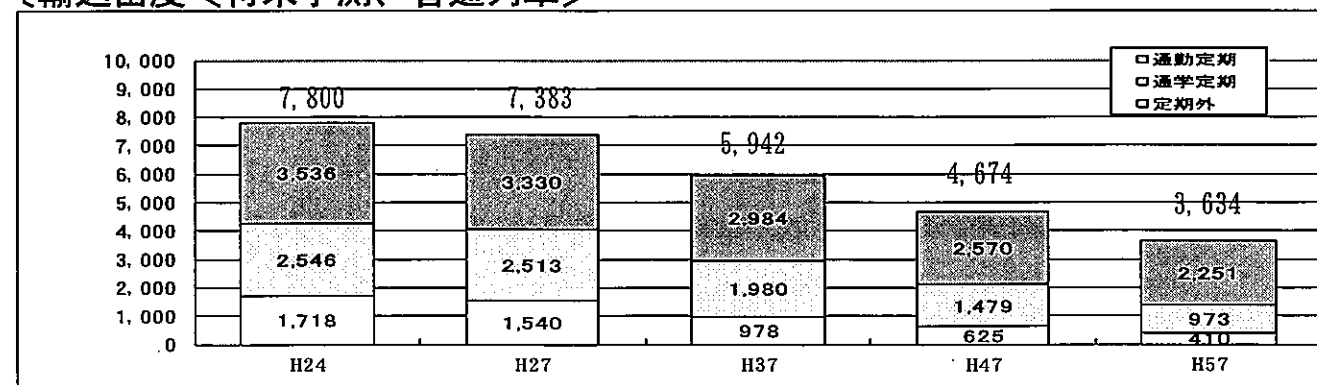
(単位:人/日)

〔輸送密度<H24 普通列車>〕



富山の東西で大きく異なり、富山～越中宮崎間は5,597人/日、富山～石動間は11,094人/日と富山～越中宮崎間の約2倍となっており、県内区間全体では7,800人/日となっている。

〔輸送密度<将来予測、普通列車>〕



利用者については、開業約10年後には約20%減、約20年後には約35%減、約30年後には約50%減と基本的に減少傾向にある。

券種ごとの利用者は、開業約10年後には、生産年齢人口や学生数の減少、高齢化等を踏まえ、通勤定期利用者が約10%減、通学定期利用者が約20%減、定期外利用者が約35%減と推計した。

1 経営の基本事項

(はじめに)

- ・鉄道事業の運営主体となる第三セクター会社は、この計画概要を踏まえ、具体的な事業計画等を検討を進める。
- ・県は、市町村とともに、県民や民間企業等の協力を得ながら、この計画概要に記載されている利用促進策や経営安定化対策等を推進し、第三セクター会社の経営を支援する。

(1) 経営理念

- ①鉄道経営の基本である安全性の確保を最優先とし、多くの県民の身近な生活路線として、利用実態に即した利便性の確保を図る。
- ②組織を簡素化して、業務の効率化を図り、健全経営を目指す。
- ③県内公共交通機関のネットワークの結節拠点としての活用を図り、地域振興と住民福祉の向上を目指す。

(2) 経営主体

第三セクター会社（富山県単独の株式会社）を上下一体経営の第一種鉄道事業者として設立
※富山県、県内市町村、民間団体より出資

(3) 三セク会社の設立

平成24年7月・・・「富山県並行在来線準備株式会社」を設立

- ・計画的なプロパー社員の採用、研修
- ・経営計画概要を踏まえ、具体的な事業計画等の検討、調整

平成25年7月・・・増資して社名を変更し、本格会社へ移行

(4) 経営区間

石川県境は俱利伽羅駅（石川県）、新潟県境は市振駅（新潟県）のそれぞれ富山方の場内信号機までを経営区間とする。

- ・経営区間 98.7 km
- ・管理駅数 19 駅（石動駅～越中宮崎駅）

(5) 線路形態

複線・電化（現在の北陸本線の線路形態を引継）

(1) 運行計画

- ・富山駅～高岡駅間など通勤・通学等の利用が多く、朝、夕に混雑している時間帯については、現在の利便性の確保を基本とし、特に、利用者が集中する朝の時間帯は増便する方向で検討。
- ・上記のほか、日中の時間帯等については、現状の運行本数の維持を基本。
- ・経営分離後は、普通列車中心の運行となることから、特急列車の通過待ちを改善し、現行より輸送の所要時間を短縮し、利便性の向上を図る。

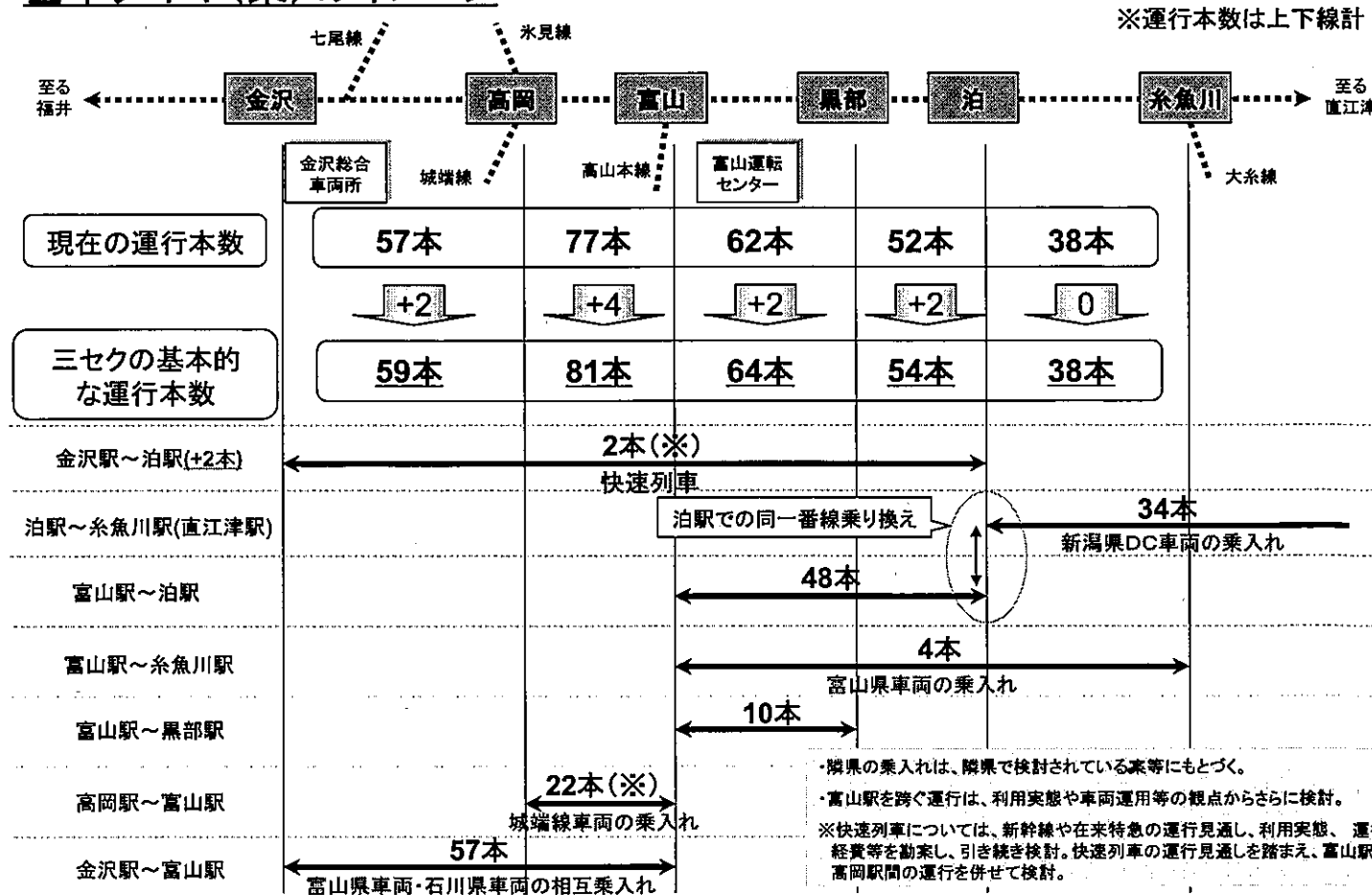


新型車両(521系)

例) 富山駅～金沢駅間:一部列車で最大約20分短縮、所要時間約60分程度と想定
 ・富山駅～泊間 :一部列車で最大約10分短縮、所要時間約50分程度と想定

- ・利用実態に応じ、北陸新幹線やJR城端線・氷見線・高山本線、富山地方鉄道線等との乗り継ぎ利便性が確保されるよう、JR西日本等とダイヤ調整を進める。
- ・特急列車や寝台列車など広域運行に関するJR西日本の方針等を踏まえ、JR西日本等と必要な調整を進める。
- ・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」は、新型車両を活用し快速列車として運行するほか、夕方に金沢発泊行き快速列車を運行する方向で石川県会社と調整を進める。

◇ 基本ダイヤ(案)のイメージ



(相互乗り入れ)

- ・県境を跨ぐ運行を確保するため、隣県会社と相互に車両を乗り入れる相互直通運転を行う。
 (石川県境・・・富山県会社は金沢駅まで、石川県会社は富山駅まで車両を乗り入れ
 新潟県境・・・富山県会社は糸魚川駅まで、新潟県会社は泊駅まで車両を乗り入れ
 ※泊駅での接続利便性を確保するため、乗継ダイヤの調整を行うほか、富山県会社では、通勤・通学時間帯での糸魚川駅から富山駅間の直通運転を行う。)
- ・JR城端線の富山駅乗り入れは継続。

(ワンマン化)

- ・石動駅から市振駅間で、早朝、日中、夜間の時間帯の2両編成運行時にワンマン運転を導入する方向で調整。

(連絡運輸)

- ・乗車券を販売する連絡運輸区間は、北陸本線やJR枝線の普通列車の利用状況や県内移動の利便性等を勘案し、隣県やJR西日本等と協議を進める。

(連絡運輸の範囲)

並行在来線(北陸本線)・・・本県会社の乗入れ区間(倶利伽羅～金沢間、市振～糸魚川間)などを基本に、隣県会社等と協議、調整のうえ決定
 JR城端線、氷見線、高山線・・・県内終着駅(城端駅、氷見駅、猪谷駅)まで
 富山地方鉄道線・・・主要駅(宇奈月温泉駅、立山駅など)

(駅の管理体制)

- ・開業時は、現在のJR西日本の社員配置駅等の管理形態を継続。普通列車中心の運行となるため、社員配置駅等において要員数や営業時間を見直す。

(現在の管理形態)

社員配置駅・・・石動駅、高岡駅、小杉駅(北)、富山駅(南)、滑川駅、魚津駅、黒部駅、泊駅
 業務委託駅(関連会社に委託)・・・福岡駅、越中大門駅、呉羽駅、富山駅(北)、東富山駅、水橋駅、入善駅
 簡易委託駅(市町村等に委託)・・・西高岡駅、小杉駅(南)、生地駅
 無人駅・・・東滑川駅、西入善駅、越中宮崎駅

(2) 施設・車両計画

① 基本的な考え方

- ・鉄道施設や車両については、JR西日本において譲渡前に点検、調査を行い、必要な修繕が着実に実施されるよう協議、調整を進める。普通列車中心の運行形態となることを踏まえつつ、安全性の確保を最優先に体制等の整備を進める。
- ・本社や運行指令室、車両基地は、富山駅周辺に集約化し、効率的に管理運営する。

② 運行管理システム

- ・開業時は既存のJR施設を暫定使用(約2年間)し、本県会社が3県会社間の列車の運行指令を一体的に行う。
- ・暫定指令期間終了後は、本県単独で指令システムを整備する。

③車両

- ・2両ユニットの新型車両(521系)16編成、3両ユニットの旧型車両(413系)5編成、合計21編成(予備車両を含む)の車両の譲渡を受け運行する。
- ・効率的な運用を図るため、朝、夕の利用の多い時間帯は、旧型車両と新型車両を併用して運行。利用の少ない日中の時間帯は、新型車両のみで運行。

④車両の検査施設

- ・既存の富山運転センターの施設を有効活用。
- ・仕業検査のほか、新たな交番検査施設を整備し、自ら検査を行う。

⑤除雪車両

- ・ラッセル車及びMCロータリーの譲渡を受け、除雪体制を整える。

(3)組織・要員

- ・安全性の確保を最優先に、先行事例を参考に、出来るだけ社員の多能化を図り、簡素な組織とする。
- ・開業にあたり、JR西日本から専門的な技術や経験を有する社員の出向等を受ける。
- ・計画的にプロパー社員を採用、養成する。
(必要要員数)概ね320人程度(うちプロパー社員 概ね100名程度)
※暫定指令期間中(開業後約2年間)は概ね50~60名程度をさらに増員

(4)経営収支見込み

①運賃水準

- ・運賃水準の設定にあたっては、利用者の負担が過度に増加しないよう配慮しつつ、会社経営の健全性が図られるようバランスを考慮し、現行のJR水準と比較して、概ね次の水準以内となるよう、引続き精査して調整する。

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

※個別の運賃額は、乗車駅間の距離に応じて10円単位で設定することなどから、ここでは概ねの比率として示す。

(割引運賃)

- ・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、会社間で乗継割引を行う。

※現行JR運賃を会社境界で分割した場合の例(普通運賃)

	現行JR	→	会社境界で分割した場合※
・石動駅~金沢駅	400円		510円(+110円)
・高岡駅~金沢駅	740円		720円(▲20円)

※乗継割引がなく、現行JR運賃で試算した場合

②線路使用料

- ・本県区間は、一日40本以上の貨物列車が走行する路線であり、貨物輸送ネットワークの一翼を担っている。貨物調整金制度の見直し(平成23年度)を踏まえ見込み額を算定。

③運行経費

- ・運行の安全性の確保に配慮しつつ、業務の効率化や運行経費の縮減に努める。
- ・JR西日本の出向社員の人件費は、概ね40%程度をJR西日本で負担するものとして算定。

〔資金計画〕

- ・初期投資 約185億円

JR鉄道資産(車両含む既存資産):約110億円、設備投資等(開業準備費含む):約75億円

※開業後(約10年間)の投資 約53億円(うち国補助 12億円) ※現行国庫補助制度の対象となった場合

- ・出資金 40億円 (初期投資額の2割程度)

出資比率 県:市町村:民間=63:27:10

- ・初期投資のうち出資金充当分を除く資金手当て(150億円)

国の支援の拡充などを含め県が対応 ※出資金のうち5億円は開業後の運転資金に留保

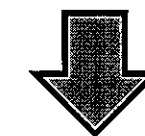
〔経営安定化対策〕

- ・県、市町村、民間企業からの拠出、寄付による「富山県並行在来線経営安定基金(仮称)」を設置。
- ・県及び市町村の拠出額は60億円(県30億円、市町村30億円)。民間企業からも広く寄付を要請。
- ・基金の使途…開業後(約10年間)の投資、乗継割引、運賃値上げの抑制など。

〔収支見込み〕

- ・上記の将来需要予測、運行計画、運賃水準、資金計画、経営安定化対策などを踏まえ、収支見直しを試算。

<p>開業翌年度(H27年度)</p> <p>収入 約56億円</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃収入 約28億円 ・経営安定基金の支援 約3億円 (運賃値上げ抑制、乗継割引分) ・貨物線路使用料 約24億円 ・その他(広告・雑収入等) 約1億円 	<p>開業翌年度(H27年度)</p> <p>支出 約59億円</p> <ul style="list-style-type: none"> ・経常的経費(人件費、運営経費等) 約51億円 ・減価償却等 約8億円 <p>収支(H27) 約▲3億円 ⇒ 開業後約10年後 約+1億円</p> <p>約10年間累計 約+1億円</p>
--	---



◎初期投資に対する公的支援、適正な運賃設定、富山県並行在来線経営安定基金(仮称)による支援等により、収支均衡となる見込み

3 利用促進策の推進

三セク会社の特性を活かし、県、市町村及び地域住民である利用者が一体となって並行在来線の利用を誘導・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ていくことについて、採算性を勘案しつつ、次の観点から検討を進める。

(1) 利便性の向上

① 地域住民等の利便性の確保を基本としたダイヤ設定

- ・ 新型車両（521系）の導入、快速列車の運行、隣県三セク会社との相互乗入れやJR西日本との直通乗入れを図る。
- ・ 県外の観光客等のニーズに合わせ、特定の季節や休日などにおける臨時列車の運行を検討。

② パークアンドライドの推進

- ・ マイカー利用から並行在来線への利用を促進するため、沿線市町村等の関係者の協力を得て駅周辺での駐車場の整備や既存駐車場の利活用を進める。

③ 交通ICカードの導入

- ・ 並行在来線の県内利用者の利便性の向上に加え、首都圏や関西圏等からの県外客の利便性も勘案し、JR東日本の交通ICカード（Suica）等の全国の主要交通ICカードとの相互利用が可能で、経済性にも優れているJR西日本の交通ICカード（ICOCA）を導入する方向でJR西日本と調整を進める。

④ アテンダントの配置

- ・ 日中の時間帯におけるワンマン運転の検討に併せ、高齢者、障害者等の乗降補助や車内アナウンス等を行うアテンダントの導入について検討する。

⑤ 他の交通機関等との連携

- ・ 他の鉄道会社やバス会社等との連携に努め、乗り継ぎしやすいダイヤ設定や乗継割引の導入、共通きっぷ・企画きっぷの販売などについて、協議を進める。

⑥ 関連事業の展開

- ・ 鉄道を利用する方々の利便性の向上、利用の促進及び三セク会社の経営の安定化に寄与するため、先行事例等を参考に関連事業の実施について検討を進める。

(2) 新駅の設置

- ・ 利用者の増加、鉄道収支の改善等の効果や、地域のまちづくりの観点からの意義が期待される場合、地元市町村等と十分な意思疎通を図りながら検討を進める。
- ・ 当面、「高岡—西高岡間」及び「富山—東富山間」の2箇所について設置に向けた検討を進める。

(3) マイレール意識の醸成

① 三セク会社（本格会社）の会社名

- ・ 会社名は、県民に「自分たちの鉄道」として親しまれる名称とし、県民等から公募を行い、平成25年7月の本格会社移行時までに決定する。

② 駅舎の利活用

- ・ 駅舎に利便性の高い施設（観光案内所など）の誘致や、イベントの開催、誘致などを図る。

③ 駅の管理への協力

- ・ 沿線市町村と連携し、地域住民に駅でのイベント開催時の協力や駅周辺の美化、清掃等への参加を促進する。

④ サポーターズクラブ（仮称）等の創設

- ・ 沿線市町村等と連携協力して、サポーターズクラブ（仮称）を設置するなど、地域の住民や団体による支援活動等を促進する。

(4) 県民ぐるみによる利用促進の展開

- ・ 県民ぐるみの利用促進に向けた取組みを進める組織として、平成25年度に県並行在来線利用促進協議会（仮称）を設置する。

4 今後のスケジュール

4

時期		事項
平成24年度	1月	○県並行在来線対策協議会 ・ 経営計画概要（最終）の協議、決定 ・ 増資規模、経営安定基金の協議、決定 ・ 利用促進協議会の設置について協議、決定
	2月～	○住民との意見交換会
平成25年度	4月	○第1期生入社、研修開始 ○県並行在来線利用促進協議会（仮称）の設置 ○県並行在来線経営安定基金（仮称）の創設
	5～6月頃 7月	○第2期生採用募集① ○本格会社へ移行（増資、社名変更）
	後半	○鉄道事業許可申請 ○第2期生採用募集②
平成26年度	前半	○第2期生入社、研修開始
	後半	○具体的なダイヤ、運賃決定
	年度末	○並行在来線の開業

問合せ先

富山県並行在来線対策協議会（富山県知事政策局総合交通政策室内）

電話 076-444-4044

ファックス 076-444-9656

電子メール asokosei@pref.toyama.lg.jp

