

# 富山県並行在来線経営計画概要（最終）

## 素案

平成24年11月12日

富山県並行在来線対策協議会

幹事会

# 目 次

はじめに

## 第1章 経営の基本事項

(経営理念、経営主体、会社設立時期、経営区間、線路形態)

## 第2章 主要事項 (経営計画概要の内容)

- 1 需要予測
- 2 運行計画
- 3 施設・車両計画
- 4 組織・要員
- 5 収入見込み
- 6 運営経費見込み
- 7 資金計画
- 8 経営収支見込み
- 9 経営安定化対策

## 第3章 利用促進策の推進

## 第4章 今後のスケジュール

### 参考資料

- ・ 並行在来線の経営の基本方針 (平成23年5月)

## はじめに

この経営計画概要は、平成26年度末の北陸新幹線の開業に伴いJR西日本から経営分離される本県の並行在来線に関する経営の基本事項等をまとめたものであり、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の検討を進めていくものとする。このため、この計画概要における運行計画など鉄道事業に関する記述の実施主体や検討主体は、基本的に第三セクター会社とする。

また、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していくものとする。

## 第1章 経営の基本事項

### 1 経営理念

本県の並行在来線は、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して、また、多くの県民の日常生活を支える交通機関として重要な役割を果たしている。

こうしたことから、並行在来線の運営にあたっては、将来にわたる県民の通勤、通学等の交通手段の確保を基本とし、以下の方針で取り組む。

- (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

現在のJRの広域的な運行体制を、普通列車主体の安定的な運行を図ることができる簡素な体制とするため、富山県、県内市町村、民間団体の出資により、第三セクター会社（富山県単独の株式会社。以下「三セク会社」という）を上下一体経営の第一種鉄道事業者として設立する。

### 3 三セク会社の設立

平成24年7月に、本県の並行在来線の経営を担う三セク会社として「富山県並行在来線準備株式会社」（以下、「準備会社」という）を設立したところである。

準備会社では、JR西日本から北陸本線県内区間の運行を引き継ぎ、安全に運営できるように、計画的にプロパー社員の採用や研修を行うほか、本経営計画概要を踏まえ、具体的な事業計画の検討や調整を進める。

また、準備会社は、平成25年夏頃に増資して社名を変更し、本格会社に移行する。

#### 4 経営区間

鉄道事業法上、鉄道事業の経営区間は停車駅を基本とすることから、本県の三セク会社の経営区間は、石川県境は倶利伽羅駅、新潟県境は市振駅のそれぞれ富山方の場内信号機までとする。

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

#### 5 路線形態

現在の北陸本線の県内区間の線路形態を引き継ぎ、複線・電化とする。

### 第2章 主要事項（経営計画概要の内容）

#### 1 需要予測

並行在来線の開業後の需要予測については、平成17年度に実施したOD調査（旅客流動調査）に基づき、平成22年度の利用実績や平成20年の政府の将来推計人口を踏まえ平成23年度に推計していたところであるが、今年度あらためて実施したOD調査による最新の利用動向等を踏まえ、次のとおり見直す。

##### (1) 利用状況

平成24年度の北陸本線富山県内区間の利用の推計値は、パークアンドライドの普及や官民上げての公共交通の利用促進等により、昨年度（平成23年度）の推計値をわずかに上回っているが、ほぼ同様となっている。

##### ○平成24年度輸送密度

平成23年度推計 7,757人/日 → 平成24年度推計 7,800人/日

|            | [H23推計]  | [H24推計]    |
|------------|----------|------------|
| H24輸送密度の内訳 |          |            |
| 通勤定期       | 3,469人/日 | → 3,536人/日 |
| 通学定期       | 2,551人/日 | → 2,546人/日 |
| 定期外        | 1,737人/日 | → 1,718人/日 |
| 計          | 7,757人/日 | → 7,800人/日 |

##### (2) 沿線駅勢圏人口の想定

本県の総人口は、平成10年をピークに減少しており、政府の将来推計（平成20年）によれば、今後もさらに減少が進み、平成37年には100万人を下回るとされている。

将来推計人口は、日本全体でも減少しており、本県については、同規模の地方圏の中では、減少率が比較的低いものと推計されている。今後とも、地域活性化により、人口減少の抑制や公共交通の利用者増加に向けた取組みが求められるが、今回の推計においても、沿線駅勢圏人口（駅から半径2km以内の居住人口）については、本県の総人口と概ね同じ傾向で減少するものとした。

(3) 将来需要予測

上記を踏まえ、利用者については、駅勢圏人口等の減少により、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、減少傾向にあるものと推計した。

また、券種ごとの利用者については、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。

グラフ1 輸送密度 (H24、普通列車)

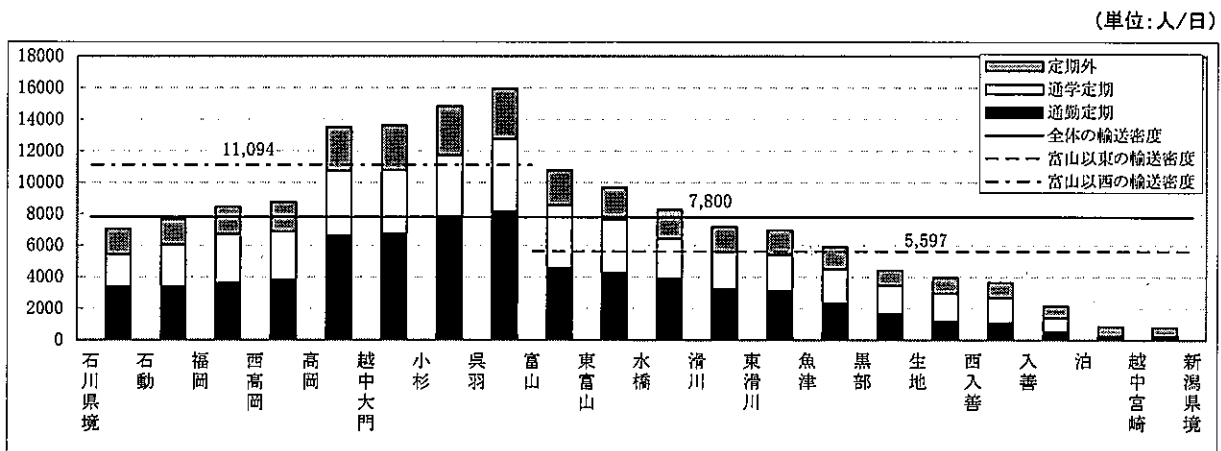


表1 輸送密度(将来予測、普通列車)

(単位:人/日)

| 年度   | H24   | H27   | H37   | H47   | H57   | H27⇒H37 | H27⇒H47 | H27⇒H57 |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|---------|---------|
| 通勤定期 | 3,536 | 3,330 | 2,984 | 2,570 | 2,251 | 90%     | 77%     | 68%     |
| 通学定期 | 2,546 | 2,513 | 1,980 | 1,479 | 973   | 79%     | 59%     | 39%     |
| 定期外  | 1,718 | 1,540 | 978   | 625   | 410   | 64%     | 41%     | 27%     |
| 計    | 7,800 | 7,383 | 5,942 | 4,674 | 3,634 | 80%     | 63%     | 49%     |

※前回推計 (第1次経営計画概要) との比較

前回 (H23推計) に比べ、平成24年度の輸送密度 (推計) はわずかに上回っているが、ほぼ同様となっている。開業翌年度 (平成27年度) 及び開業後概ね10年~30年後の輸送密度も概ね同様となるものと見込んだ。

## 2 運行計画

### (1) 基本的な考え方

運行ダイヤについては、利用の多い区間の朝、夕のダイヤを中心に、利用実態に即して、利便性の確保を基本に見直す。運行本数は、利用実態を踏まえ、利用の多い区間の朝の通勤・通学時間帯に増便する方向で検討する。

また、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。

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

さらに、県境を跨いで隣県会社と相互に車両を乗り入れすることとし、乗入れ区間については、利用実態や駅の折返し機能（信号設備等の整備状況）等を勘案のうえ隣県会社と協議して定める。

#### ※時間帯別の目安

・早朝 始発～ 7時 ・朝 7時～ 9時  
・日中 9時～16時 ・夕方16時～20時 ・夜 20時～終発

### (2) 運行ダイヤ

- ① 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するなど、より利用しやすいダイヤに見直す。
- ② 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とする。
- ③ パターンダイヤ（一定時間間隔で走行するダイヤ）は、時刻表を気にすることなく列車利用が可能となるなど、利便性の向上につながるが、一方で、本線区間は他社線との接続が多いため接続利便性の確保も重要であることや、パターン化すると乗務員運用が非効率になるおそれがあることなどの課題もある。このため、これらの課題も踏まえつつ、通勤・通学以外での利用が主となる日中時間帯におけるパターンダイヤによる運行について検討を進める。
- ④ 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。
- ⑤ 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。なお、新幹線で代替されない時間帯等に運行する特急列車や広域利用における割引切符などについては、利用実態や利便性の確保等も勘案しながら、県が中心となってJR西日本に引き続き要請する。
- ⑥ 快速列車については、新幹線や在来特急の運行見通しのほか、利用実態を踏まえ、例えば、通勤・通学時間帯における県東部～金沢間の運行などについて検討を進める。

### (3) 相互乗り入れ

- ① 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。相互直通運転を行う列車の運行本数は、現行の普通列車の運行本数(H24.3ダイヤ)を基本に、具体的なダイヤ等について隣県会社と協議を進める。
- ② 石川県境で車両が乗り入れる区間は、富山県会社は金沢駅までとし、石川県会社は富山駅までとする。
- ③ 新潟県境で車両が乗り入れる区間は、富山県会社は糸魚川駅までとする。また、新潟県会社は、旅客流動が少ないことなどから、1両または2両の車両で泊駅までの運行とする計画で検討が進められている。このため、泊駅での接続利便性を確保するため、乗継ダイヤの調整や駅設備の改良を行うほか、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ことを基本に協議を進める。
- ④ JR城端線の富山駅への乗り入れについては、継続する前提でJR西日本と引き続き協議を進める。

### (4) ワンマン化

並行在来線会社の先行事例でもワンマン化の導入による効率化が進められていることなどを踏まえ、ワンマン運転に必要な運転士教育などを実施したうえで、石動駅から市振駅間において、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を進める。

また、このほか駅設備の整備など安全性を確保するほか、アテンダントの配置や、適切なアナウンス等による利用者への案内等について検討を進める。

なお、新型車両(2両編成、521系)は、ワンマン運転の設備が標準装備されており、上記のワンマン運転に必要な車両数を確保する。

### (5) 連絡運輸(他会社の乗車券を購入できる範囲)

乗車券を販売する連絡運輸区間については、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、以下の方向で、隣県やJR西日本等と協議を進める。

また、富山地方鉄道線との連絡運輸についても、観光客等の利便性を勘案し、地鉄線の主要駅の乗車券の販売が行えるよう富山地方鉄道(株)と協議を進める。

(連絡運輸の範囲の例)

- ・ 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)

## (6) 駅の管理体制

- ① 駅の管理については、円滑な引継ぎ等のため、開業時においては、現在のJR西日本の社員配置駅等の管理形態を継続するが、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。

なお、駅の管理体制については、開業後の利用状況等を踏まえ、より効率的な方法等について検討を進める。

### (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 先行事例では、JR全線の乗車券や指定券などを販売する窓口は、並行在来線の駅にはほとんど設けられていない。並行在来線の駅においてJR全線の乗車券等を購入できれば、JRに乗り継ぐ利用者の利便性の確保につながる一方、販売システムの設置コストなどの課題もあり、利用見込み、費用対効果などを踏まえ検討を進める。
- ③ 富山駅ではJR高山本線と、高岡駅ではJR城端線・氷見線と結節するが、こうした駅の改札については、改めて改札を通ることなく、利用者にとって乗り換えが円滑に行えるよう、三セク会社が一元的に出改札業務を行うことで、JR西日本と協議を行う。
- ④ 富山地方鉄道（株）の駅と近接する駅については、同社と効率的な駅の管理方法等について調整を進める。また、魚津駅での同社線との乗継利便性については、関係者の協議状況等を踏まえ必要な検討を行う。

※ 富山駅は、開業後数年間は、上下線が分離（上り線：高架、下り線：平面）することから、運行や駅管理において、安全性の確保や利便性の確保等に特に配慮するものとする。



### 3 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、J R西日本において譲渡前に点検、調査を行い、必要な修繕が実施されるよう要請するとともに、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。

また、本社や運行指令室、車両基地については、富山駅周辺に集約化し、効率的に管理運営する。

#### (2) 鉄道施設の保守管理

鉄道施設の保守管理は、普通列車中心の運行形態となることを踏まえ、その安全性の確保を図る体制を整備する。

また、J R西日本から譲渡を受ける施設保守のための拠点施設や保守用機械を有効活用するとともに、隣県会社と相互乗り入れを行うことや暫定的に指令の受委託を行うことから、鉄道施設や電気設備の保守にかかる基準や計画は、隣県会社間で安全確保が図られるよう調整を進める。

#### (3) 運行管理システム

列車の運行管理を行う指令システムは、開業時は、安全運行に万全を期すため、既存のJ R施設を暫定使用（約2年間）し、本県会社が隣県会社の指令業務を受託して、3県会社間の列車の運行指令を一体的に行う（暫定指令）。また、異常時の対応方法等については、あらかじめ隣県会社、J R西日本、J R貨物と協議し、連携協力体制を確立する。

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こととし、先行事例等も参考に、本県の運行等に即した、簡素な機能や仕様の指令システムとなるよう検討を進める。

#### (4) 車両

「2 運行計画」を前提とすると、予備車両を含め22編成の車両が必要となるが、城端線車両の富山駅への乗入れを継続する前提でJ R西日本と協議中であることから、21編成の車両を保有し運行する。

車両については、朝、夕、日中等の時間帯毎に編成車両数をきめ細かく増減させるなど、効率的な運用を図るため、朝、夕の利用の多い時間帯については3両ユニットの旧型車両（413系）、2両ユニットの新型車両（521系）1編成又は2編成（2両又は4両）を併用し、利用の少ない日中等の時間帯については新型車両（521系）1編成のみで運行できるよう、必要な車両の導入を進める。

なお、車両の導入にあたっては、現在、J R西日本が運行している車両の中から必要編成数の譲渡を受ける方向で協議を進める。

#### (5) 車両の検査施設

車両の保守管理については、現在、J R西日本が使用する富山運転センターの施設を有効活用することとし、必要な設備の譲渡を受ける方向で協議を進める。

また、多くの車両を保有することから、同センターにおいて仕業検査を実施するほか、新たな交番検査施設（簡易な臨時検査を含む）を整備し、自ら検査を行う。

一方、要部検査や全般検査、大規模な修繕等については、J R西日本に委託する方向でJ R西日本と協議する。

#### (6) 車両の清掃

車両の清掃設備は、現在、J R西日本が使用する富山運転センターの設備を有効活用することとし、必要な設備の譲渡を受ける方向で協議を進める。

また、車両清掃設備については、J R西日本が所有するDC車両の清掃を含めた効率的な運用について検討し、J R西日本や関係事業者と調整する。

#### (7) 除雪車両

本県区間の除雪を効率的に行うため、現在、J R西日本が富山運転センター等に配備している2両のラッセル車及びMCロータリーの必要数の譲渡を受ける方向で協議を進める。

ラッセル車の運行にあたっては、会社境界で操縦者（施設要員）の交代・引継ぎを行うことを基本として石川県会社と調整する。

また、新潟県会社では、保守用車両による除雪を基本とする計画で検討が進められていることから、新潟県内でのラッセル車の運行方法等について新潟県会社と協議を進める。

除雪業務は、ラッセル車による排雪作業のほか、MCロータリーによる排雪、人力による踏切や駅旅客ホーム、駅構内の除排雪が必要であり、現在、J R西日本が実施している除雪方法等を参考に、適切な除雪体制を整備する。



旧型車両（413系）



新型車両（521系）

## 4 組織・要員

### (1) 基本的な考え方

三セク会社の組織、要員については、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するとともに、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。

また、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派遣を受けるとともに、計画的にプロパー社員を採用、養成することとし、JR西日本等と具体的な協議を進める。

### (2) 組織体制

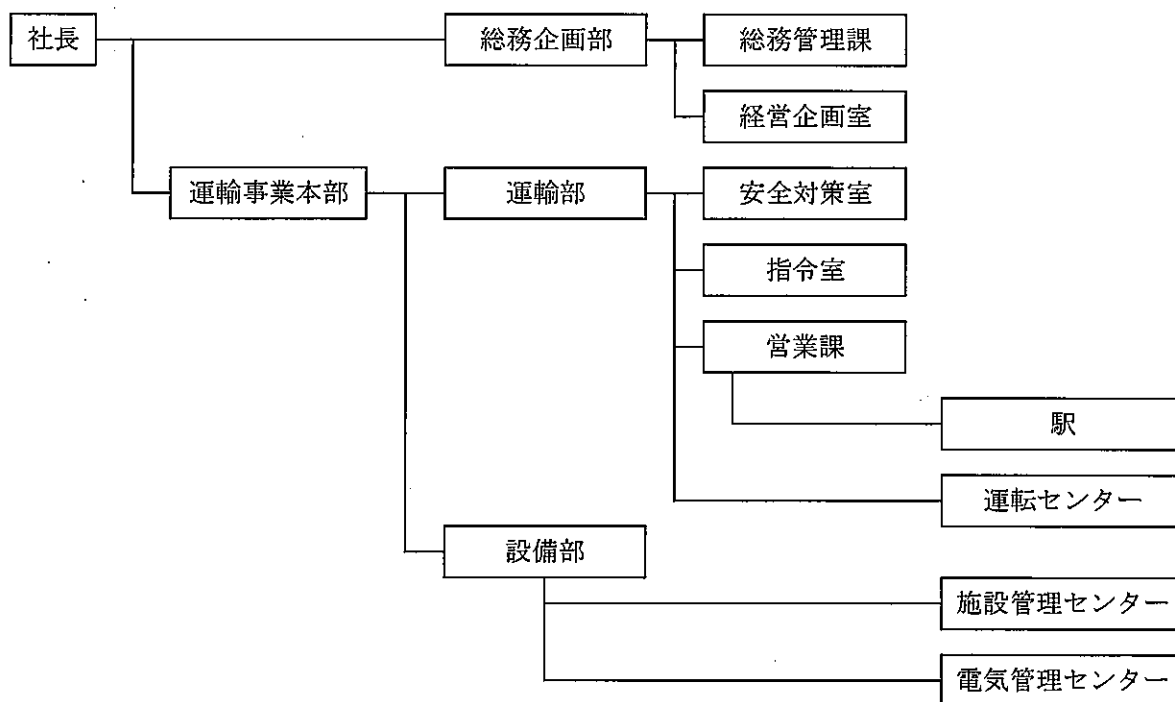
#### ①安全性の確保を重視した組織

三セク会社の組織は、鉄道経営の基本である安全性の確保を最優先に実現できるよう、安全運転や施設・設備等の保守管理を統制管理できる組織とする。

#### ②簡素かつ機動的な組織

そのうえで、普通列車中心の運行形態となることを踏まえ、先行事例等を参考に組織の簡素化を図るとともに、顧客サービスの維持・向上と安定経営に向けて、機動的な業務展開が行える組織とする。

図 開業時の組織体制イメージ



#### (備考)

- ・ 総務企画部には、サービス向上と利用促進に向けた企画立案や、経営安定化のための中長期的な経営計画の企画調整を中心に担う部署（経営企画室）を設ける。
- ・ 運輸事業本部は、事業本部長（安全統括管理者）のもとに、指令、駅管理、運転、施設、電気の各部門が総合的かつ一体的に統制管理できる組織とする。また、安全運行にかかわる運転保安や安全衛生面の管理を徹底するため、安全対策を中心に担う部署（安全対策室）を設ける。
- ・ 安全性の確保を図るため、現在のJR西日本の管理駅や施設の管理室の体制（富山、高岡、魚津の3拠点体制）を参考に、管理駅等の組織を整備する。

### (3) 要員

#### ①必要な要員の確保

開業時には、各部門の業務運営に必要な要員を確保することとし、安全管理に万全を期すため、指令業務や運転業務のほか、駅管理、車両検査、施設、電気等の各部門の管理的業務を行う要員については、JR西日本に専門的な知識や経験を有する社員の出向等を要請し確保する。また、開業時までにプロパー社員を計画的に採用し、必要な要員数を確保する。

要員数については、一部業務の外部委託も前提とし、具体の運行ダイヤ等の検討を踏まえ、さらに精査する。

(必要要員数)

概ね300～330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

#### ②適切な社員配置

社員配置にあたっては、JR西日本からの出向社員とプロパー社員が、一体的に協力して業務を行えるよう配慮する。

#### ③計画的なプロパー社員の養成

開業時に必要なプロパー社員には、開業までに一定の知識や技能を習得させるため、JR西日本等で専門的な教育訓練を行うこととし、JR西日本等と協議する。

また、開業後も、プロパー社員を順次採用、養成することとし、開業後のプロパー社員の研修は、三セク会社が行う。

#### ④JR出向社員からプロパー社員への円滑な切り替え

JR西日本の出向社員については、開業後、概ね10年程度で段階的にプロパー社員に切り替える。

#### ⑤開業前の準備

開業前においては、鉄道事業許可申請や、会社の規程の作成、会社間の協定書等の締結に向けての調整等を行う必要があるため、JR西日本に専門的な知識や経験を有する社員の出向について要請し確保する。

## 5 収入見込み

### (1) 基本的な考え方

収入については、「1 需要予測」、「2 運行計画」の考え方等を踏まえ、見込まれる運賃収入、線路使用料等を精査し算定する。

なお、線路使用料は、平成23年度に貨物調整金制度が見直されたことから、新たな制度にもとづき算定する。

### (2) 運賃収入

#### ○運賃水準

運賃水準の設定にあたっては、先行事例等も参考に、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て定めることとし、現行のJR運賃水準と比較して、概ね以下の目安となるよう検討を進める。

#### (運賃水準)

- ・通学定期 概ね〇倍～〇倍
- ・通勤定期 概ね〇倍～〇倍
- ・定期外 概ね〇倍～〇倍

} 今後、調整・協議のうえ決定

#### ※運賃水準の検討

運賃水準については、本年5月の並行在来線対策協議会において、収支均衡ベースの1.25倍の値上げのほか、3つケースを提示し、協議を進めていくこととしたが、通学定期もある程度値上げする場合も含めて検討を進める。

| 区分   | 運賃水準<br>(現行JR水準との比較)   | 考え方  |
|------|--|--|
| ケース1 | 通学定期 1.10倍、通勤定期 1.25倍、定期外 1.25倍  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・通学定期はJR3島水準(低い方)</li> <li>・通勤定期、通学定期は収支均衡ベース(1.25倍)</li> </ul> |
| ケース2 | A<br>開業後3年間(ケース3)<br>・通学定期 1.00倍、通勤定期 1.19倍、定期外 1.12倍<br>4年目以降(ケース1)<br>・通学定期 1.10倍、通勤定期 1.25倍、定期外 1.25倍 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・激変緩和として、開業後3年間はケース3とし、その後はケース1とする</li> </ul>                   |
|      | B<br>開業後3年間(ケース3)<br>・通学定期 1.10倍、通勤定期 1.19倍、定期外 1.12倍<br>4年目以降(ケース1)<br>・通学定期 1.10倍、通勤定期 1.25倍、定期外 1.25倍 |  |
| ケース3 | A<br>通学定期 1.00倍、通勤定期 1.19倍、定期外 1.12倍   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・通学定期は据え置き</li> <li>・通勤定期、定期外はJR3島水準</li> </ul>                 |
|      | B<br>通学定期 1.10倍、通勤定期 1.19倍、定期外 1.12倍   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・通学定期はJR3島水準(低い方)</li> <li>・通勤定期、定期外はJR3島水準</li> </ul>          |

#### ○割引運賃

通学定期や通勤定期の割引のほか、身体障害者割引、知的障害者割引をはじめ団体割引などについては、JR西日本や先行事例の状況等を踏まえ検討を進める。

また、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、先行事例を参考に、会社

間で乗継割引を行うこととし、適用範囲や割引額等について隣県会社やJR西日本等と協議を進める。

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

### （3）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。

並行在来線の貨物輸送区間には、輸送実績等に応じて、貨物線路使用料が支払われる。この貨物線路使用料は、平成23年度に、①貨客割合は列車キロ<sup>※1</sup>から車両キロ<sup>※2</sup>を基礎とすることに変更、②資本費に係る算入経費の拡大、③固定資産税に係る経費の新規算入など制度が見直しされたところであり、この新たな貨物調整金制度に基づき見込み額を算定する。

### （4）その他収入

その他収入として、駅舎等のスペースの貸付料等について算定する。

※1 列車キロ 走行した列車の距離数（列車本数×距離数）

※2 車両キロ 列車キロに車両数を考慮したもの（列車キロ×編成車両数）

## 6 運営経費見込み

### (1) 基本的な考え方

運営経費については、「2 運行計画」、「3 施設・車両計画」、「4 組織・要員」の考え方等を踏まえ、必要な人件費、運行経費、施設維持費及び管理費等を精査し算定する。

### (2) 人件費

人件費については、指令、駅管理、輸送、車両、施設、電気等の各分野別に必要な要員数に基づき算定する。

### (3) 運行経費

運行経費は、車両検査費などの車両保存費、車両の動力費などの運転費、駅舎の清掃費などの運輸費等について算定する。

### (4) 施設維持費

施設維持費は、線路・電路の保存費でレールや電線等の検査費や修繕費、除雪費等について算定する。

### (5) 管理費

管理費は、本社や事務所の管理経費などについて算定する。

## 7 資金計画

### (1) 基本的な考え方

J R西日本との車両を含む鉄道資産の譲渡についての交渉等を踏まえ、開業に伴い必要となる初期投資額や開業後に見込まれる投資額を算定する。

#### ※ J R西日本との交渉状況等

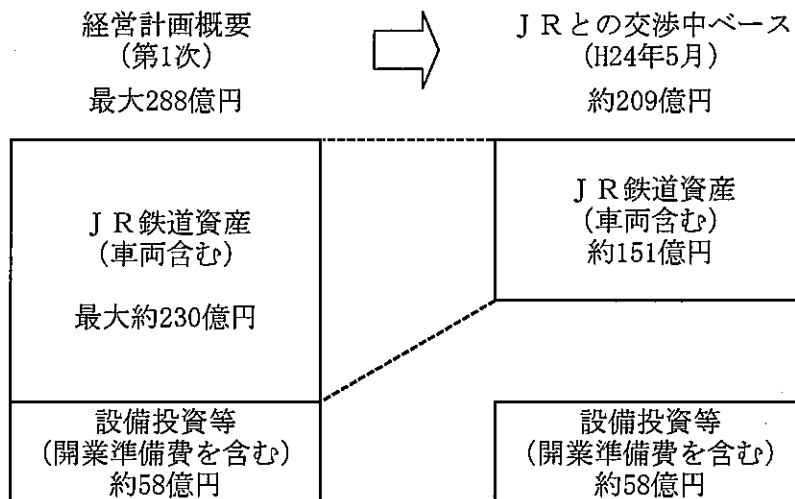
- ・ これまでJ R西日本との交渉の結果、車両のうち2 / 3程度について、現在走行している新型車両を新造価格の約1 / 3と相当に低廉な価格で譲渡を受けられる見込みとなったほか、城端線の乗り入れについても継続する前提で協議を進めることとなった。
- ・ この結果、初期投資額は、第1次の経営計画概要（第1次計画）の想定よりも、概ね50億円近く減額できる見通しとなり、現時点では約209億円となっている（第1次計画の初期投資額 256億円～ 288億円）。
- ・ J R西日本とは、引き続き車両を含む必要資産について極力低額となるよう粘り強く折衝しているところであり、素案では、平成24年5月現在のJ Rとの交渉中ベースで記載する。

### (2) 初期投資額（J Rとの交渉中ベース、平成24年5月現在）

#### ○開業前の投資額

開業に伴い必要となる投資額は、①J R鉄道資産（車両含む既存資産）の譲渡費、②設備投資費等（開業準備費を含む）であり、それぞれ所要額を積算すると、合計約209億円（第1次計画、最大で約288億円）となる。

|    |                          |        |
|----|--------------------------|--------|
| 内訳 | ① J R 鉄道資産（車両を含む既存資産）譲渡費 | 約151億円 |
|    | （第1次計画、最大約230億円）         |        |
|    | ② 設備投資費等（開業準備費等を含む）      | 約58億円  |



#### ○開業後の投資額

開業後も計画的に投資が必要になる経費としては、新設指令整備費、信号設備の改良など安全対策に係る施設改良費や、車両更新、ICカードの導入など利便性の向上を図る投資であり、それぞれ所要額を積算すると、平成37年度までの約10年間で約52億円となる。



### (3) 出資金（JRとの交渉中ベース、平成24年5月現在）

#### ア 出資金額

出資金額は、先行事例や総務省の類似の通知（H8.12.20 地方公営企業に準じる第三セクターによる貨物線旅客線化事業実施要綱について）等を参考に、初期投資額の20%を目安とする（約42億円）。

準備会社の設立にあたり、開業準備費に相当する額15億円の出資を受けており、残り（約27億円）を平成25年夏頃に増資するものとする。

#### イ 出資者

本県の並行在来線は、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、県内の公共交通のネットワークの結節拠点となっており、また、駅周辺の駐車場の利用によるパークアンドライドが行われるなど、多くの県民の日常生活の足となっている。

こうしたことから、三セク会社については、県、市町村、民間がみんなで支援していくことや、利用促進についてもマイレール意識を高めるなど県内全体で支えていくこととし、県、市町村（非沿線市町村も含め全市町村）、民間企業が出資する。

#### ウ 出資比率

出資比率については、県：市町村：民間＝63：27：10とする。

#### エ 市町村出資比率

市町村別の出資比率については、次のとおりとする。

| 区分  | 市町村名 | 出資比率   |
|-----|------|--------|
| 沿線  | 朝日町  | 1.4%   |
|     | 入善町  | 2.4%   |
|     | 黒部市  | 4.2%   |
|     | 魚津市  | 3.1%   |
|     | 滑川市  | 2.7%   |
|     | 富山市  | 51.7%  |
|     | 射水市  | 7.7%   |
|     | 高岡市  | 18.1%  |
|     | 小矢部市 | 2.3%   |
| 非沿線 | 砺波市  | 1.4%   |
|     | 南砺市  | 1.9%   |
|     | 氷見市  | 1.5%   |
|     | 上市町  | 0.7%   |
|     | 立山町  | 0.8%   |
|     | 舟橋村  | 0.1%   |
| 計   |      | 100.0% |

(4) 初期投資のうち資本金充当分を除く資金手当て

初期投資のうち資本金充当分（38億円、開業時の運転資金4億円を留保）を除く必要額は、約171億円となるが、この資金手当てについては、国の支援も含め、公的支援を行う方向で調整する。

なお、国に対しては、引き続き、新幹線の貸付料の活用や起債に対する交付税措置など、並行在来線支援の拡充について要請していく。

8 経営収支見込み

(1) 基本的な考え方

「5 収入見込み」から「7 資金計画」等に基づき、経営収支見込みを試算する。

※収支見通しの試算

- 経営収支については、JRと交渉を進めている車両を含む鉄道資産や、JR出向社員の人件費支援などとも関係することから、今後、JRとの交渉状況等を踏まえ、再試算するものとする。

(2) 検討ケース

出資金以外の資金手当てについて、次の2ケースについて試算する。

ケースA

- ・初期投資＝出資金＋三セク会社が借入
- ・開業後（約10年間）の投資＝三セク会社が借入

ケースB

- ・初期投資＝出資金＋三セクへの公的支援
- ・開業後（約10年間）の投資＝三セクへの公的支援

(3) 収支試算（JRとの交渉中ベース、平成24年5月現在）

|                              |  |                   |                 |           |       |                  |  |
|------------------------------|--|-------------------|-----------------|-----------|-------|------------------|--|
|                              |  | 第一次計画(H24年1月)     |                 | ⇒         |       | JR交渉中ベース(H24年5月) |  |
| 初期投資額                        |  | 256億円～288億円       |                 |           |       | 209億円 ※1         |  |
| JR鉄道資産<br>(車両含む)             |  | 198億円～230億円       |                 | 151億円     |       |                  |  |
| 累積収支(約10年間※2)<br>(運賃は現行JR水準) |  | ケースA              | ケースB            | ケースA      | ケースB  |                  |  |
|                              |  | △313億円～<br>△326億円 | △49億円～<br>△52億円 | △268億円    | △44億円 |                  |  |
| 収支均衡の運賃水準                    |  | 運賃設定不可能 ※3        |                 | 約1.3倍の値上げ |       | 運賃設定不可能 ※3       |  |
|                              |  |                   |                 |           |       | 1.25倍の値上げ        |  |

※1 JR交渉中ベースの初期投資は、車両について14編成が新型車両の中古譲渡、城端線車両の乗り入れが継続された場合  
(5月15日の知事とJR西日本の真鍋社長との面談結果)

※2 累積収支は開業年度(H26年度末)からH37年までの約10年間の累計

※3 逸走率(値上げによる利用者離れ)を考慮し、運賃収入が最大となる水準(約2.85倍)で試算しても収支が均衡しない

## 9 経営安定化対策

### (1) 基本的な考え方

並行在来線の運営には、開業後も多額の安全対策等への投資が必要と見込まれるほか、運賃値上げを一定程度抑制するためには、その財源が必要となる。

このため、県及び、固定資産税の増収がある沿線市町のほか非沿線市町村を含め全市町村が拠出する方向で、「富山県並行在来線経営安定基金（仮称）」の設置について協議を進める。

また、本基金には、民間企業からの寄付についても幅広く受け入れる方向で検討を進める。

#### ※経営安定基金の検討

基金の必要額については、JRとの車両を含む鉄道資産の交渉や、運賃水準の検討などとも関係することから、それらを踏まえ検討を進める。

素案では、平成24年5月のJRとの交渉や運賃水準の検討中ベースで記載する。

### (2) 基金の使途と必要額 約61億円～約79億円

単位：億円

| 基金使途              | ケース1 | ケース2 |    | ケース3 |    |
|-------------------|------|------|----|------|----|
|                   |      | A    | B  | A    | B  |
| 開業後約10年間（～H37）の投資 | 52   | 52   | 52 | 52   | 52 |
| 運賃値上げの抑制財源        | 5    | 11   | 10 | 23   | 20 |
| 乗継ぎ割引の財源          | 4    | 4    | 4  | 4    | 4  |
| 計                 | 61   | 67   | 66 | 79   | 76 |

（備考）ケース1～3は、運賃水準の検討（P11）の区分による

- ・開業後約10年間の投資 約52億円  
（車両更新、新指令整備、施設改良、交通ICカード ※国庫補助を除く）
- ・運賃値上げ抑制 約5億円～23億円（運賃水準抑制の規模による）
- ・乗継ぎ割引 約4億円（境界駅から10km以内の駅から、10km超の一定区間の利用まで割引対象とした場合）

### (3) 基金の負担割合

基金の負担割合については、市町村と協議のうえ決定する。

なお、市町村の負担については、新幹線整備に伴う固定資産税の増収がある沿線市町のほか非沿線市町村を含め全市町村が拠出する方向で調整を進める。

### (4) 拠出方法

県及び市町村の拠出額については、必要額について、開業後約10年間に、毎年度、計画的に拠出する方向で調整を進める。また、民間からの寄付については、開業までを基本としつつ、随時幅広く受入れる。

### 第3章 利用促進策の推進

三セク会社の安定経営を図るには、利用者の増加や収支の改善を図る取り組みを推進する必要がある。

このため、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

利用者が多い区間の朝、夕のダイヤを中心に、利用実態に即して、利便性の確保を基本としたダイヤ設定を行うとともに、新型車両の導入、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について具体化を図る。

また、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について検討する。

##### ② パークアンドライドの推進等

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、駅へのアクセスの向上を図るとともに、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

交通ICカードは、県内の複数の公共交通機関において導入されており、並行在来線に導入することは、利用者の乗り継ぎ利便性等が向上することから、首都圏、関西圏等からの県外客の利便性の観点も視野に入れながら、他の交通機関等と協議し、導入を進める。

|     |          |        |                     |
|-----|----------|--------|---------------------|
| ※参考 | 県内での導入状況 | 平成18年度 | 富山ライトレール (passca)   |
|     |          | 平成21年度 | 富山地鉄 市内軌道 (ecomyca) |
|     |          | 平成22年度 | 〃 バス (ecomyca)      |
|     |          | 平成23年度 | 〃 鉄道 (ecomyca)      |

##### 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

マイカー等に頼らない輸送体制や交通アクセスの向上を図るため、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、富山駅並行在来線高架下空間における飲食店や土産品店の設置等をはじめとした関連事業の実施について検討を進める。

○関連事業の例（先行事例等による）

- ・ 広告業
- ・ 旅行業
- ・ 日用雑貨等の物品小売業
- ・ 駐車場業
- ・ 不動産管理業
- ・ 自転車レンタル業
- ・ 損害保険代理業
- ・ 清掃業

## (2) 新駅の設置

### ① 基本的な考え方

新駅の設置については、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。

### ② 設置に向けた調査・検討等

新駅の設置に際しては、平成21年度に県並行在来線対策協議会が策定した「新駅設置ガイドライン」に沿って、調査・検討を進めることが基本となる。

また、新駅の設置費用については、国庫補助制度の活用や地元市町村、県等の支援・協力による行政負担を原則とする。

なお、新駅の駅前広場や駅周辺における駐車場・駐輪場等の整備のほか、新駅設置に対する国庫補助制度の活用に向けた地域公共交通活性化法に基づく地域公共交通総合連携計画の策定などについて、地元市町村の主体的な検討が必要となる。

## (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

会社名については、県民に「自分たちの鉄道」として親しまれる名称とし、多くの方に関心を持ってもらうため、県民等からの公募を実施し、平成25年夏頃の本格会社移行時まで決定する。

### 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、誘致などにより、駅への集客力を高めることが重要であるが、各種施設の誘致等に当たっては、沿線市町村や地域住民の意見等を踏まえ検討を進める。

### ③ 駅の管理への協力

駅を地域の顔として愛着を持って利用していただくため、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等の創設

沿線地域住民等による利用促進や三セク会社支援を進めるため、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を促進する。

#### (4) 県民ぐるみによる利用促進策の展開

県民のマイレール意識を醸成し、並行在来線の利用増加を図るためには、県、市町村及び経済界が県民と一体となって、積極的に利用促進策を講ずる必要がある。

このため、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、県並行在来線対策協議会を発展的に解消し、平成25年度に新たに利用者の代表を加えた県並行在来線利用促進協議会（仮称）を設置する。

#### 第4章 今後のスケジュール

今後とも、平成26年度末の開業に遅れることがないように計画的に準備を進める。

| 時 期    |             | 事 項   |
|--------|-------------|---|
| 平成24年度 | 1月          | ○県並行在来線対策協議会<br>・経営計画概要（最終）の協議、決定<br>・増資規模、経営安定基金の協議、決定<br>・利用促進協議会の設置について協議、決定 |
|        | 1～3月        | ○住民説明会（仮称）  |
| 平成25年度 | 4月          | ○第1期生入社、研修開始<br>○県並行在来線利用促進協議会（仮称）の設置<br>○県並行在来線経営安定基金（仮称）の創設                   |
|        | 5～6月頃<br>夏頃 | ○第2期生採用募集①<br>○本格会社へ移行（増資、社名変更）   |
|        | 後半          | ○鉄道事業許可申請<br><br>○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   |

## 並行在来線（北陸本線県内区間）の経営の基本方針

平成 23 年 5 月 30 日

富山県並行在来線対策協議会

次の基本方針をもとに、並行在来線の収支予測を改めて精査し、経営面の課題（初期投資や出資の規模、運賃水準、利用促進策（新駅設置を含む）等）と併せ、国等における並行在来線への支援策等の検討状況も注視しつつ、関係県とも連携・調整を図りながら、並行在来線の経営計画概要の策定に向けて、さらに検討を進める。

### 記

#### 1 運行形態

現在の JR の広域的な運行体制を、普通列車主体に安定的な運行が図れるコンパクトな体制とするため、富山県の三セク会社（単独会社）を上下一体経営の第一種鉄道事業者として設立する方向で検討を進める。

#### 2 運行計画

普通列車の通勤、通学等の利用実態に即して、利便性の確保を基本に、運行ダイヤ、車両運用等を見直し、利用者の増、収支の改善に努めるものとする。

- ① 普通列車の利用が多い区間の朝、夕の運行ダイヤ等をより地元密着のダイヤに見直す方向で検討する。なお、運行本数を増やす場合、新幹線や在来特急の運行見通しも踏まえて、快速列車の運行の要否も検討する。
- ② これまでの 3 両ユニット車両から 2 両ユニットの新型車両の導入を進める方向で検討し、朝、夕、日中の時間帯毎の編成車両数をよりきめ細かく増減することにより収支改善を図る。
- ③ 利用実態に即して、県境を越える相互乗入れを行うこととし、隣県と協議を進める。

#### 3 組織・施設

普通列車主体の運行の態様（線路延長、駅数、利用者数等）に相応した規模の組織・要員、指令・基地を設置することを基本に、コンパクトな組織、施設を富山駅周辺に集約化する方向で検討を進める。

- ① 指令システムは、普通列車主体の運行に即応した、単独のシステムを構築する方向で検討する。なお、開業時は JR 施設を暫定利用し、安全な運行を確保しつつ新システムへの円滑な移行を図る。
- ② 車両基地は、JR の富山運転センターの活用を図り、車両留置や日常的検査の集約化を図る方向で検討する。なお、工場施設を要する上位検査の委託や隣県との相互乗入れに伴う留置方法等について、JR や隣県と協議を進める。

#### 4 JR の協力、支援

JR 施設設備（車両を含む）の譲渡や整備・修繕、専門的技術・経験を要する要員の確保など、JR 西日本等の協力、支援を得ながら開業に遅れることのないように検討を進める。



