

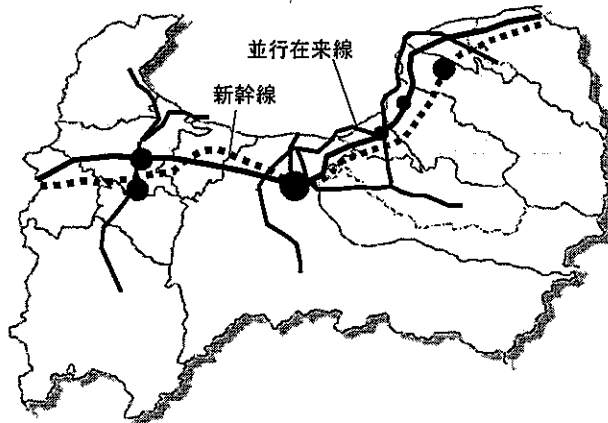
富山県並行在来線 経営計画概要（最終）素案のポイント

平成24年11月12日
富山県並行在来線対策協議会幹事会

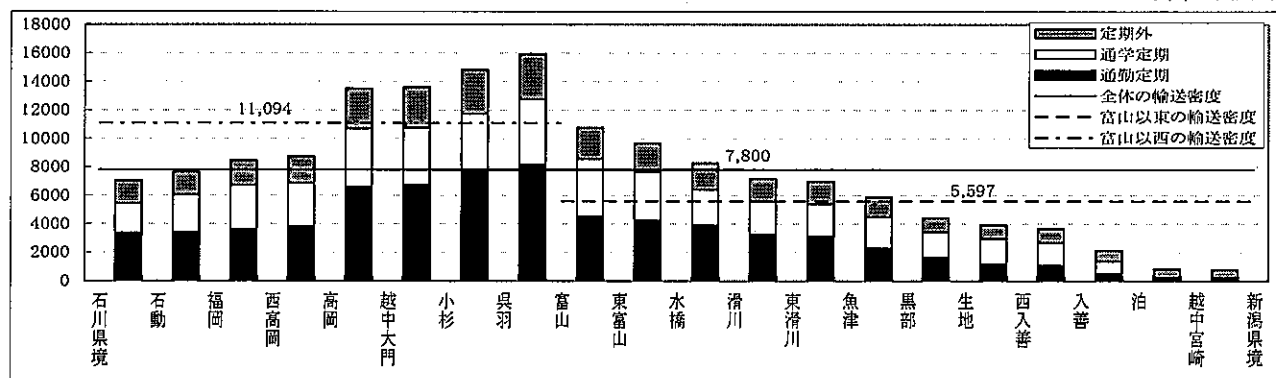
現状・需要予測

(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。

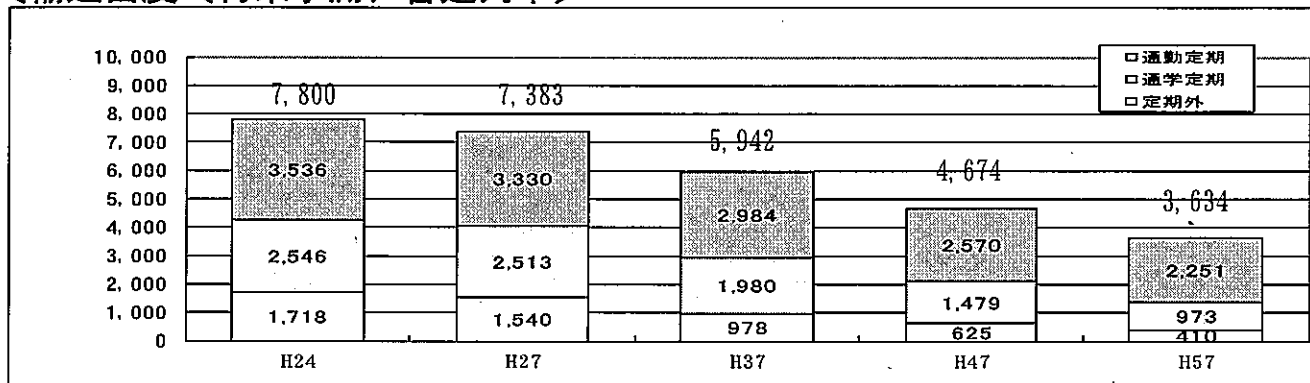


〔輸送密度<H24 普通列車>〕



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年度夏頃・・・増資して社名を変更し、本格会社へ移行

(4) 経営区間

石川県境は倶利伽羅駅（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 98.7km
- ・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

① 基本的な考え方

- ・ 運行ダイヤは、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。
- ・ 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、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

② 運行ダイヤ

- ・ 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する。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。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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

- ・ 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。
- ・ 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。新潟県会社は、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。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。
- ・ 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西日本と協議を進める。

④ ワンマン化

- ・ 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。

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、隣県やJR西日本等と協議を進める。

(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

- ・ 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。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、必要な修繕が実施されるよう要請する。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）。
- ・ 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、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。

③ 車両

- ・ 車両は、予備車両を含め21編成を保有し運行する。
- ・ 車両の導入にあたっては、現在、JR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。
- ・ 車両は、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、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）を併用して運行する。

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。
- ・ 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を整備し、自ら検査を行う。

⑤ 除雪車両

- ・ 本県区間の除雪を効率的に行うため、現在、JR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。



新型車両(521系)

(3) 組織・要員

- ・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。
- ・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。
- ・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

(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て定める。

表 運賃水準の検討案

区分	運賃水準 (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	・通学定期はJR3島水準 (低い方) ・通勤定期、通学定期は収支均衡ベース (1.25倍)
ケース2	A 開業後3年間 (ケース3) ・通学定期 1.00倍、通勤定期 1.19倍、定期外 1.12倍 4年目以降 (ケース1) ・通学定期 1.10倍、通勤定期 1.25倍、定期外 1.25倍	・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
	B 開業後3年間 (ケース3) ・通学定期 1.10倍、通勤定期 1.19倍、定期外 1.12倍 4年目以降 (ケース1) ・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 通学定期 1.00倍、通勤定期 1.19倍、定期外 1.12倍	・通学定期は据え置き ・通勤定期、定期外はJR3島水準
	B 通学定期 1.10倍、通勤定期 1.19倍、定期外 1.12倍	・通学定期はJR3島水準 (低い方) ・通勤定期、定期外はJR3島水準

(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

② 線路使用料

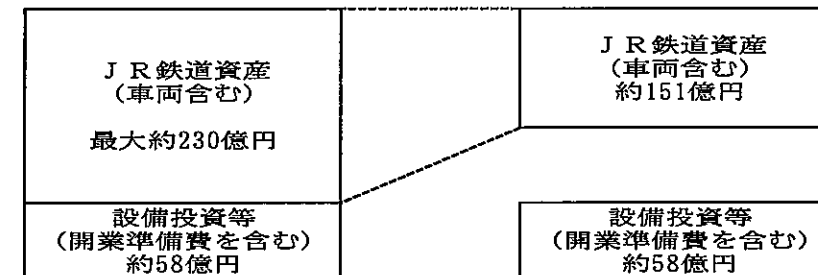
- ・本県区間は、一日40本以上の貨物列車が走行する路線であり、貨物輸送ネットワークの一翼を担っている。貨物調整金制度の見直し (平成23年度) を踏まえ見込み額を算定。

〔資金計画〕 (JR交渉中ベース、H24年5月現在)

① 初期投資額 約209億円

経営計画概要
(第1次)
最大288億円

JRとの交渉中ベース
(H24年5月)
約209億円



② 出資金 初期投資額×20% (約42億円)

③ 出資比率 県：市町村：民間=63：27：10

④ 開業後 (約10年間) の投資 約52億円 (新設指令整備費、安全対策に係る施設改良費など)

⑤ 初期投資の資金手当て

- ・初期投資のうち資本金充当分を除く必要額 (約171億円) は、国の支援も含め、公的支援を行う方向で調整。
- ・国には、引き続き、新幹線の貸付料の活用など、並行在来線の支援の拡充を要請する。

〔経営収支見込み〕 (JR交渉中ベース、H24年5月現在)

・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出向社員の人員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。

	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	
JR鉄道資産 (車両含む)	198億円~230億円	151億円	
累積収支 (約10年間) (運賃は現行JR水準)	ケースA	ケースA	ケースB
	△313億円~ △326億円	△268億円	△44億円
収支均衡の運賃水準	運賃設定不可能	約1.3倍の値上げ	運賃設定不可能 ※3
			1.25倍の値上げ

(5) 経営安定化対策

① 基本的な考え方

- ・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。
- ・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。

② 基金の用途と必要額 約61億円~約79億円

単位：億円

基金用途	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

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。

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。
 - ・ 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
 - ・ 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。
- 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。

(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年夏頃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

時 期		事 項
平成24年度	1月頃	○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
	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 ○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 夏頃	○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

