

# 並行在来線経営計画概要

～経営委員会における検討結果～



## 策定の趣旨

この計画は、県民の皆さまから並行在来線に対するご理解とご協力をいただきながら経営主体の事業計画を策定していくため、これまで県・沿線市、民間有識者の方々とは検討してきた内容について、現時点での並行在来線経営の基本的な考え方と方向性としてとりまとめたものです。



## 並行在来線とは

【整備新幹線の開業に伴い JR から経営分離される在来線のことです】

《新潟県の場合》 北陸本線（直江津～富山県境 60.6 km：JR 西日本）  
信越本線（直江津～長野県境 38.1 km：JR 東日本）

合計 98.7 km

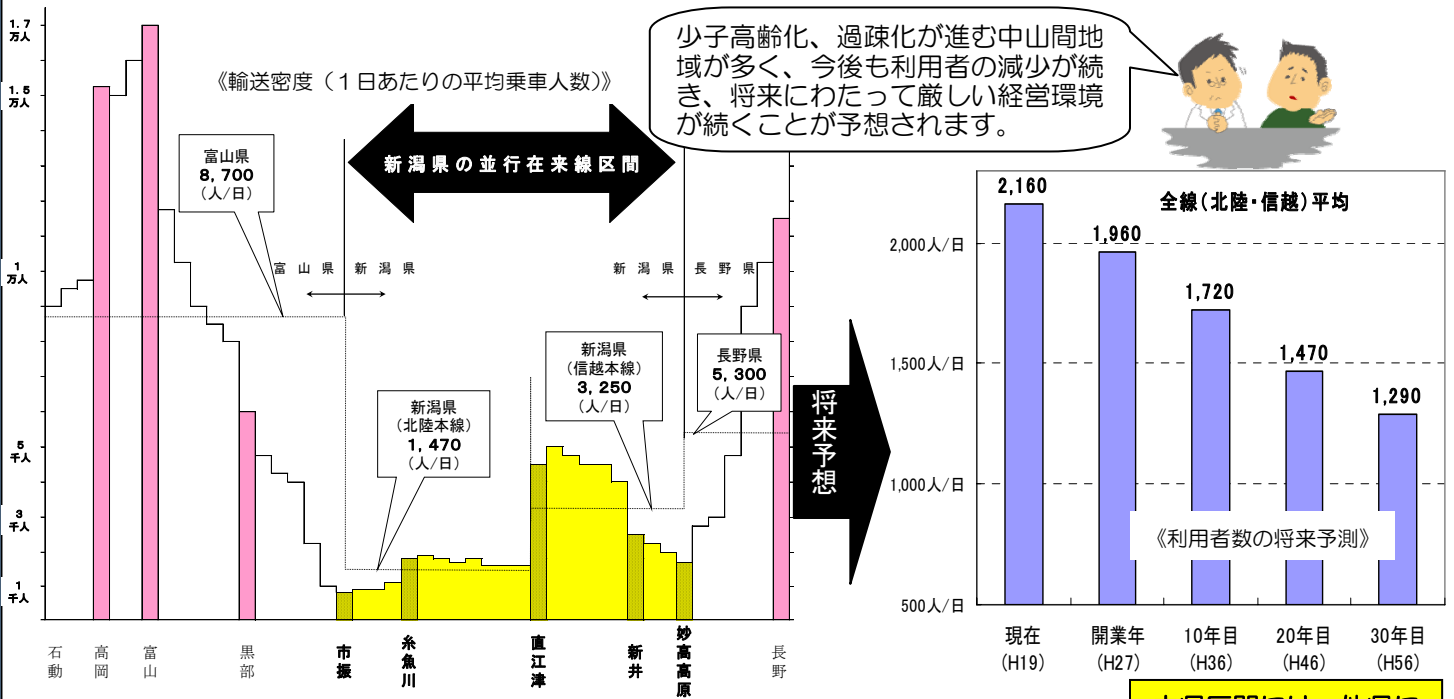
JR から、  
平成 26 年度末  
(2014 年度末)  
に経営分離予定



## 新潟県の並行在来線の3つの特徴

### 【特徴1】

隣接他県の沿線地域に比べ人口規模が小さい地域のため、利用者が少ない区間です。



### 【特徴2】

性格の異なる2つの路線（北陸本線と信越本線）を抱えています。

### 【特徴3】

2つの路線それぞれで、現在運行している会社が異なります。

	北陸本線	信越本線
線路形態	複線	単線
電気方式	交流・直流	直流
運行会社	JR西日本	JR東日本
指令センター	金沢市	新潟市
車両検修施設	金沢市	新潟市・長野市
特徴	○貨物輸送の大動脈 ○トンネルなどの構造物が多い ○デッドセクションの存在	○豪雪地帯（多額の除雪費） 異なる電気方式（直流・交流）をまたぐ区間のこと

本県区間には、他県にはない特徴があります

今後 JR からの鉄道経営の引継をはじめ、存続維持させていく上での難しい課題となっています。





## 並行在来線の役割

- (1) 日常生活を支える交通手段 (利用者の半数以上が通勤・通学)
- (2) 全国的な物流ネットワークの一翼  
(北陸本線は日本海を縦貫する貨物鉄道の幹線)
- (3) 広域的な交流ネットワークの形成  
(県内外を結び、交流ネットワーク形成に重要)
- (4) 地域への様々な貢献 (鉄道は、まちづくりのための重要な装置)



## 並行在来線は存続・維持が必要

新潟県の並行在来線が果たす役割を踏まえ、将来にわたり安定して持続的に運行サービスを提供していく経営会社が必要です。

### 並行在来線は

#### 重要な地域の財産

沿線地域だけでなく県全体や国にとっても、なくてはならないものです。

この地域で並行在来線を存続・維持させていく鉄道会社が必要なんだね



### 存続・維持には、

#### 県民の皆さまの理解と主体的な参画が必要

将来にわたり安定して持続的に経営していくためには、地域住民はじめ県民の皆さまからのご理解と、一人ひとりが自分の鉄道として主体的に参画していくことが何よりも必要となります。



## 鉄道会社の設立

県や沿線市などの自治体を中心となって、みんなで支える『第三セクター方式』による経営会社(株式会社)の設立を目指します。

### 【経営会社のあるべき姿】

地域と共に歩む公共交通機関として、地域の暮らしと経済を支える。

- (1) 地域と共に歩む公共交通機関
- (2) 地域の暮らしと経済を支える公共交通機関
- (3) 安全性と健全経営



## 基本的な経営スタイル

### 【単独経営を基本に検討】

まずは本県にとって最適な経営形態を検討するため、県内の並行在来線区間について経営会社が単独経営する方向で、当面の検討を進めます。

### 【上下一体方式を基本に検討】

経営責任が明確であることなどから、鉄道を運行する経営主体が鉄道施設などを保有する、いわゆる「上下一体方式」で当面の検討を進めます。



## 設立時期

### 【早期の設立を目指します】

並行在来線には多くの課題があり、沿線地域にとって望ましい運行計画や投資計画の具体的な検討には、経営会社自らが地元の関係者と十分に協議・調整を行う必要があります。

それには十分な時間が必要となることから、まずは経営者を選定した上で、将来の運行に責任を持つ経営会社が地元関係者などと早期に調整を始めていきます。



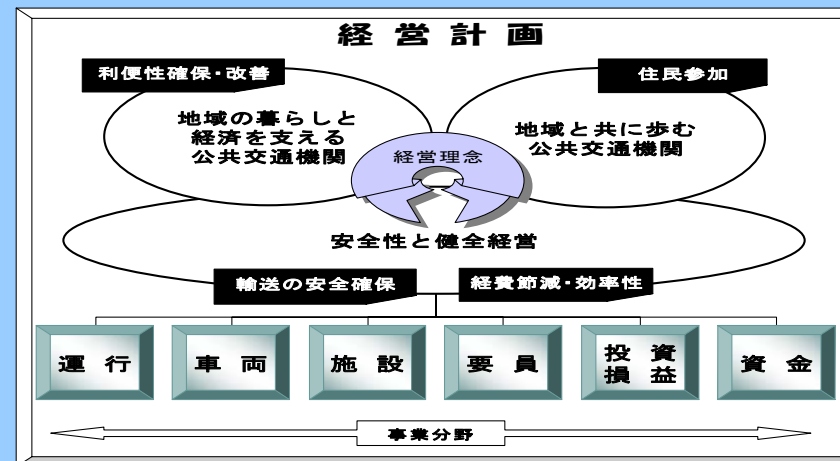
## 事業の方向性

今後、経営計画の基本的な方針に沿って、「運行」、「車両」、「施設」、「要員」、「投資・損益」、「資金」の6つの事業分野について、経営会社が具体的に事業計画を策定し方向性を定めていきます。

### 【運行】

安全性を確保した上で、利便性の確保、改善に努めます。

- (1) 普通列車の運行本数  
→利便性と採算性の両面を考慮し、今後経営会社が検討し決定
- (2) 相互直通運転(列車の相互乗り入れ)  
→JR東日本など関係者と協議の上、決定
- (3) JRの優等列車(特急・快速列車)の存続  
→車両を保有するJRとその存続及び運行区間などについて、今後経営会社が協議



### 【施設】

施設の有効活用と初期投資を抑えるなどの観点から、原則として既存のJR施設・設備を活用しながら整備していくものとします。

#### (1) 拠点施設などの整備

①本社、設備基地、運輸基地  
→緊急時の対応や拠点施設間相互の連携などを考慮し、短時間で両路線にアクセスできる位置を検討

②指令センター(指令システム)  
→新規に自社で整備する方向で検討  
※ 整備までの間、既存JR指令システムの暫定使用も検討

#### (2) その他の施設・設備の取扱い

①デッドセクションの移設  
→今後慎重に検討

②新駅の設置  
→沿線市からの「請願方式」に基づき、経営会社が採算性などを考慮し検討

### 【車両】

JR所有の現行車両(3両1編成)の有償譲渡又は新造など、運行に最適かつ効率的な運用となるよう経営会社が今後決定します。

#### (1) 有償譲渡の場合の必要車両数(現状の運行本数を維持する場合)

- 北陸本線: 最大6編成(18両)
- 信越本線: 最大7編成(21両)
- ※ 有償譲渡の場合、近い将来更新が必要

利用者の少ない北陸本線で2両1編成の車両を新造する場合、6編成12両となる。

- (2) 列車の動力(電車かディーゼル車か)  
→健全経営に最適な車両形態となるよう、経営会社がさらに詳細に検討

### 【要員】

簡素で効率的な体制を構築するため、現状の運行体制を前提に、今後経営会社が業務委託なども検討し決定します。

- (1) 要員数(開業時)  
→250人程度確保する必要

- (2) 確保・育成  
→JR両社からの協力のもと、JRからの出向者による確保と自社社員の計画的な採用、育成

### 【投資・損益】

運行などの基本的な方針に基づき、今後、経営会社が関係者との調整や、国における公的支援スキームの見直し状況などを踏まえつつ、具体的な事業計画を作成し、その中で投資及び損益などの試算を行います。

H19.1月に試算した386億円の公共負担を踏まえて、改めて様々な要因について検討を行いました。(次ページ参照)

### 【資金】

今後、国における公的支援スキームの見直しを踏まえ、経営会社が事業計画に基づき必要な見込額と調達方法などを検討します。



## 現時点における試算

開業30年間の公共負担は約300億円から約600億円まで、さまざまなケースが見込まれます。

損益などが改善する要因	損益などが増減する要因
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 国における公的支援スキームの見直し               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新幹線貸付料に含まれる並行在来線の赤字解消相当額の返還など</li> <li>・ 初期投資などに対する起債充当と交付税措置</li> <li>・ 貨物調整金制度の拡充による貨物線路使用料の増加（並行在来線アボイダブルルールの創設）</li> <li>・ 並行在来線経営に係る適切な交付税措置など</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 運行サービス（運行本数、運賃） →年間損益が約8億円変動</li> <li>◆ 更新車両の種類（電車・ディーゼル車） →年間損益が約2億円変動</li> <li>◆ 新駅の設置 →駅舎の整備費（1～4億円）に加え、沿線市による周辺整備費が必要</li> <li>◆ デッドセクションの移設 →移設経費がかかる一方、経費の安い直流車両を主体とすることが可能</li> <li>◆ 貨物列車走行による影響 →貨物列車が走行することにより保守経費が増加</li> <li>◆ JRからの支援内容</li> </ul>



貨物調整金制度とは、本来、JR貨物が支払うべき貨物列車走行による経費の一部を、国（鉄道建設・運輸施設整備支援機構）が経営会社に支払う制度のことです。

並行在来線の経営会社の損益は、運行サービス（運行本数、運賃）、更新期を迎えた車両の種類（電車・ディーゼル車）、新駅の設置などにより変動することから、**現時点で確定的な見通しとすることはできません**。また、現在、国が行っている公的支援スキーム見直しの結果によっても、**公共負担のあり方は大きく変動することが見込まれます**。



## 資金

### 【資本金】

- ① 総額  
→今後、経営会社が必要な見込み額を検討
- ② 出資予定者  
→県及び沿線市のほか、民間企業・団体など幅広い範囲からの出資を検討

### 【投資の基本的考え方】

国における公的支援スキーム見直しを踏まえ、資金調達方法について今後決定

### 【毎年の赤字への対応】

- ① さらなる経費節減と多角経営の検討による収支改善努力
- ② 国への要望

並行在来線は、貨物鉄道による全国的な物流ネットワークを形成するとともに、環境面でも地球温暖化の抑制に貢献することなどから、その維持は国の役割でもあります。

そのため、並行在来線の経営が成り立つ仕組みの構築（公的支援スキームの見直し）を、今後更に強く国に求めていきます。

また、並行在来線については、新幹線開業に伴い地方に負担が生ずるものであるため、適切に交付税措置などがなされるよう国に求めていきます。



## 利用促進

### 利用者数の5%増加を目指します

健全経営の維持のため、利用者の増加に向け、目標を明確にした取組により安定的な収入確保に努めます。  
（現在の損益試算には反映させていません）



## その他

- 1 経営改善に向けた定期的な関係者会議（県・沿線市）の開催
- 2 経営情報の適切な発信

新潟県並行在来線開業準備協議会

〒 950-8570 新潟県新潟市中央区新光町4番地1（新潟県交通政策局交通政策課内）  
HP <http://www.pref.niigata.lg.jp/koutsuseisaku/1220983410278.html>