

# 並行在来線経営計画

～経営委員会における検討結果～

平成22年11月25日

新潟県並行在来線開業準備協議会

# 目次

<b>I. 並行在来線とは</b> .....	<b>1</b>
1. 並行在来線って何のこと？ .....	1
2. どんな目的で利用されているの？ .....	2
3. 並行在来線はどんな役割を担っているの？ .....	3
(1)日常生活を支える交通手段です .....	3
(2)全国的な物流ネットワークの一翼を担っています .....	3
(3)広域的な交流ネットワークの形成に役立っています .....	4
(4)鉄道の優れた特性によって、地域に様々な貢献をしています .....	4
<b>II. 新潟県の並行在来線の3つの特徴</b> .....	<b>5</b>
1. 特徴1 .....	5
○隣接他県の沿線地域に比べ人口規模が小さい地域です .....	5
2. 特徴2 .....	7
○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 .....	7
3. 特徴3 .....	7
○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 .....	7
<b>III. 並行在来線は存続・維持が必要</b> .....	<b>8</b>
<b>IV. みんなで支えます</b> .....	<b>9</b>
1. 並行在来線を運営する鉄道会社を設立します .....	9
2. 経営会社のあるべき姿 .....	9
(1)地域と共に歩む公共交通機関 .....	9
(2)地域の暮らしと経済を支える公共交通機関 .....	9
(3)安全性と健全経営 .....	9
3. 経営区間 .....	10
4. 会社の基本的な経営スタイル .....	10
(1)単独経営 .....	10
(2)上下一体方式 .....	11
(3)現状の線路形態を維持 .....	11
5. 経営会社の設立時期 .....	12
6. 営業開始時期(見込み) .....	12
<b>V. 事業の方向性</b> .....	<b>13</b>
1. 運行 .....	14
(1)普通列車の運行本数 .....	14
(2)相互直通運転 .....	14
(3)JRの優等列車(特急・快速列車)の存続 .....	14

2. 車両	15
(1)必要となる車両数	15
(2)列車の動力(電車の継続かディーゼル車の導入か)	16
(3)車両の調達	16
3. 施設	17
(1)拠点施設などの整備	17
①本社	17
②設備基地	18
③運輸基地	18
④指令センター(指令システム)	18
(2)その他の施設・設備の取扱い	19
①デッドセクションの取扱い	19
②新駅の設置	19
4. 要員	20
(1)要員数	20
(2)組織体制(想定)	20
(3)要員の確保及び育成	21
①開業前～開業時	21
②開業後	21
5. 投資・損益	22
6. 資金	24
(1)資本金	24
①総額	24
②出資予定者	24
③出資比率・出資金額	25
(2)投資に係る基本的な考え方	26
(3)毎年の赤字への対応	26
①更なる経費節減と多角経営の検討による収支改善努力	26
②国への要望	26
<b>VI. 利用促進</b>	<b>28</b>
1. 利用促進に向けた取組の方向性	28
(1)鉄道を利用したまちづくり	28
(2)鉄道を愛し支える人づくり	28
(3)魅力的なまちづくり	28
(4)利用しやすい鉄道づくり	28
2. 利用促進計画推進に向けた体制づくり	29
<b>VII. 維持・存続のための取組</b>	<b>30</b>
1. 関係者会議の開催	30
2. 経営情報の適切な発信(広報活動)	30
<b>参考1</b>	<b>31</b>
<b>参考2</b>	<b>32</b>

# I 並行在来線とは



## 1. 並行在来線って何のこと？

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、北陸本線の直江津～富山県境間、信越本線の直江津～長野県境間が、北陸新幹線の金沢開業時の平成 26 年度末（2014 年度末）に西日本旅客鉄道株式会社（以下「JR西日本」という。）及び東日本旅客鉄道株式会社（以下「JR東日本」という。）から経営分離されることになっています。



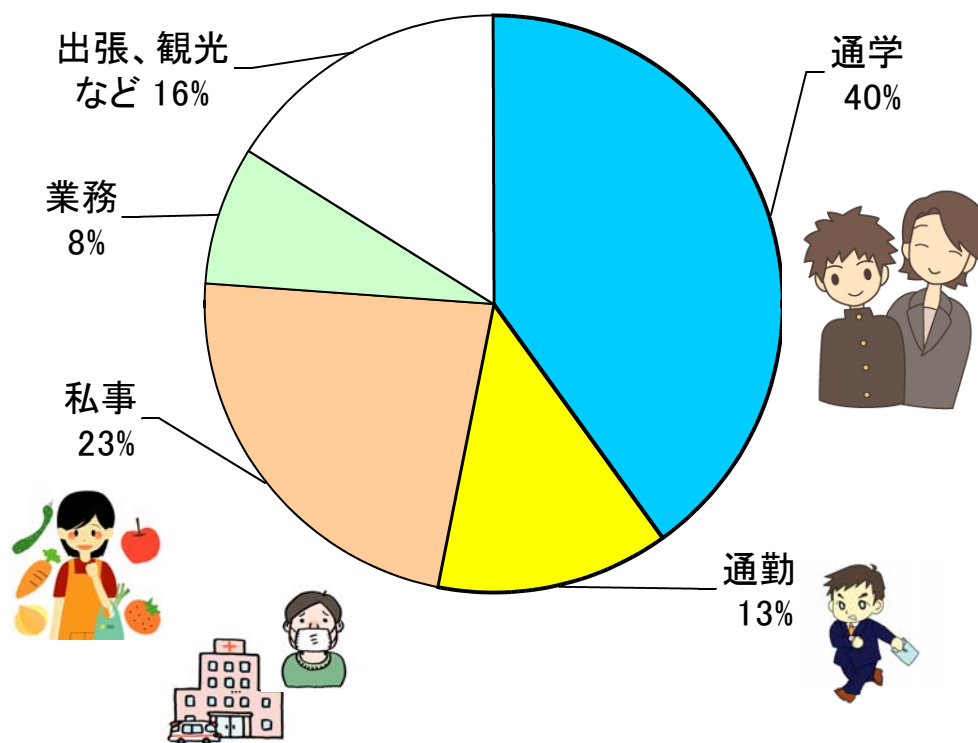
新潟県内の並行在来線は、北陸本線及び信越本線の2路線、合計 98.7 kmです。北陸本線では直江津～富山県境までの 60.6 kmが相当し、直江津駅から市振駅までの間に計 11 駅（直江津駅含まず。）が設置され、現在JR西日本が経営しています。

信越本線では直江津～長野県境までの 38.1 kmが相当し、直江津駅から妙高高原駅までの間に計 10 駅（直江津駅含む。）が設置され、現在、JR東日本が経営しています。

## 2. どんな目的で利用されているの？

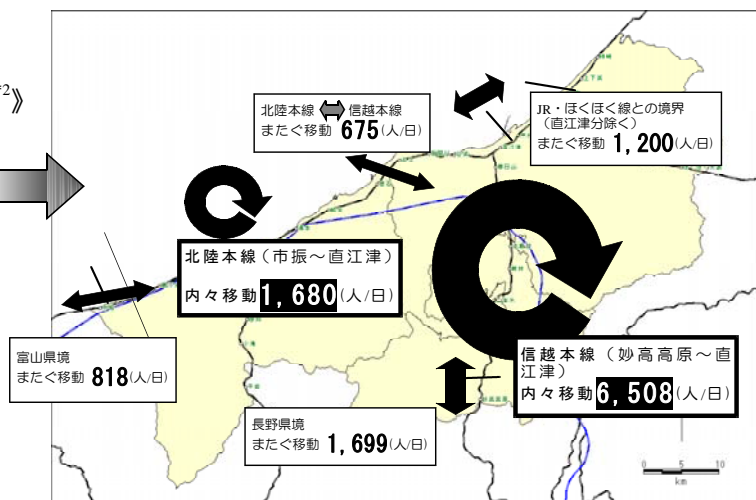
通学で40%、通勤で13%となっており、利用者の半数以上が通勤・通学などの生活路線として利用しています。

《目的別利用状況<sup>\*1</sup>（H19）》



《並行在来線区間の旅客移動状況<sup>\*2</sup>》

県境をまたいで移動する人が少なく、沿線市が核となった生活圏での近距離利用が中心であることがわかります。



\*1 『目的別利用状況』：利用実態調査（平成19年実施）における、並行在来線区間の乗降人員の目的構成より

\*2 『並行在来線区間の旅客移動状況』：利用実態調査（平成19年実施）における、並行在来線利用者数より

### 3. 並行在来線はどんな役割を担っているの？

#### (1) 日常生活を支える交通手段です。

並行在来線は、バスなどの公共交通機関とともに、沿線住民にとって通勤・通学、通院や買い物など、日常生活に欠かせない交通手段となっています。

特に、自動車を運転できない高齢者や高校生など、いわゆる交通弱者にとっては、欠かすことの出来ない大切な交通手段です。



鉄道がなくなると、バスしかなくなるわ。  
バスもいいんだけど、鉄道よりも運賃が高くなりそうだし、時間もかかっちゃうしそう。  
毎日電車で通う高校生のいる家庭は、大変。  
街の商店街には、簡単に買い物に行けなくなるわね。

#### (2) 全国的な物流ネットワークの一翼を担っています。

北陸本線には貨物列車が運行されており、日本海を縦貫する貨物鉄道の幹線を担うなど、全国の物流ネットワークの一翼を担っています。



新潟県の区間で貨物鉄道がなくなると、日本海を縦貫する全国の物流ネットワークはどうなる？どうする？  
トラック輸送が増えたら、道路が渋滞して配送時間もつかみづらくなるな。CO<sub>2</sub>も増えるし・・・。

### (3) 広域的な交流ネットワークの形成に役立っています。

並行在来線は、上越地方と県内の中越地方や下越地方、隣接する長野県や富山県、広域圏の北陸・中京・東北圏とを結び、また、新幹線と連携した交流ネットワークの形成に重要な役割を担っています。

特に、北陸本線については、本県において関西・北陸方面と東北・北海道方面を結ぶ重要な路線となっているほか、新潟県内と北陸地域間の直通列車の運行などにより県土が分断されることを防ぐ機能を果たしています。



新幹線に接続する鉄道がなくなると、不便ね。  
せっかく新幹線が通っても、人が行き来しづらくな  
っては、地域にとってはかえってマイナスだわ。

### (4) 鉄道の優れた特性によって、地域に様々な貢献をしています。

鉄道の存在は地域間競争の激しい時代にあっては、まちづくりのための重要な装置であり、地域の魅力として大きな強みでもあります。

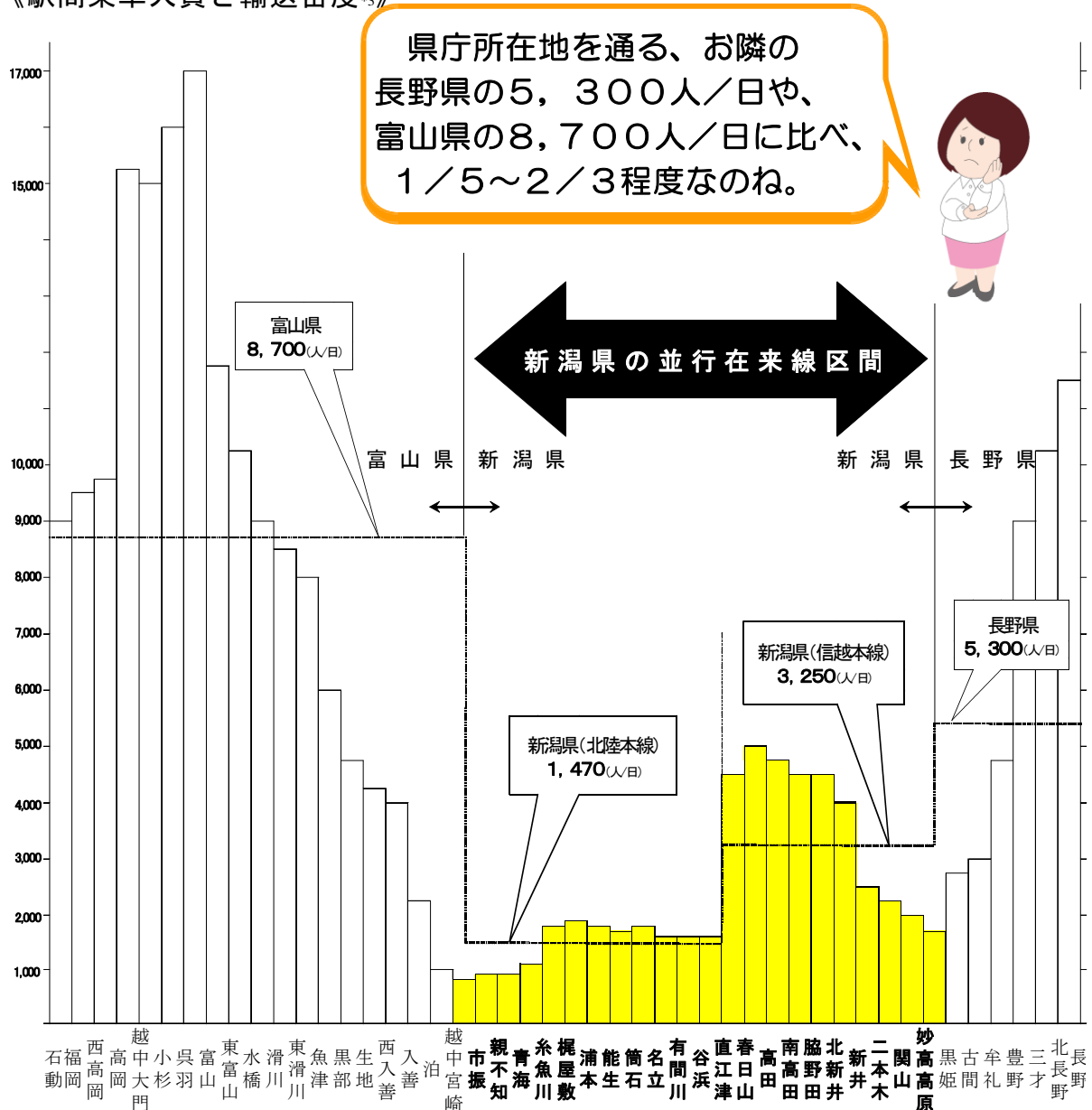


鉄道が廃止された”まち”は、社会的・経済的な  
評価がどんどん低下していくよな。地域の経済が  
沈滞しないか、心配。

## Ⅱ 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です。  
 そのため、他県と比較しても利用者が少ない区間となっています。

《駅間乗車人員と輸送密度\*3》



\*3 『輸送密度』：区間の1日当たりの平均乗車人数のこと（平成20年度将来需要予測調査におけるH19（現在）平均通過人数）。なお、富山県及び長野県区間（長野市以北）におけるデータは、それぞれのホームページで公表されている『需要予測調査』を引用した。

少子高齢化、過疎化が進む中山間地域が多く、今後も利用者の減少が続き、将来にわたって厳しい経営環境が続くことが予想されます。



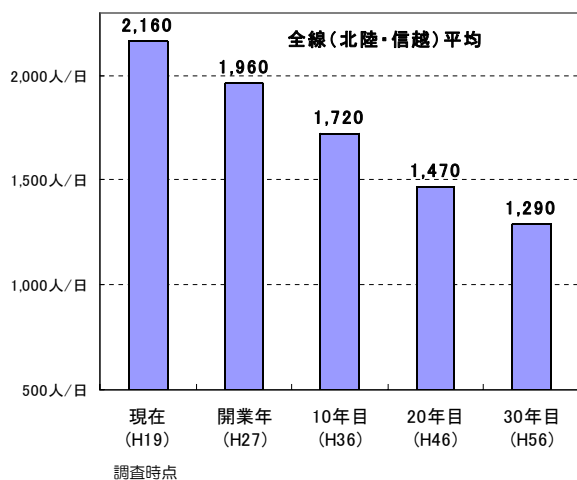
#### 《沿線市の将来人口予測<sup>\*4</sup>》

		現在(H19 調査時点)		開業年 (H27)		10年目 (H36)	
		人口	指数	人口	指数 増減	人口	指数 増減
沿線3市の 人口推移	若年	5.4万人	100%	4.8万人	89% ▲11%	4万人	74% ▲26%
	生産	18万人	100%	16.5万人	92% ▲8%	14.3万人	79% ▲21%
	高齢	6万人	100%	6万人	100% ±0%	6.3万人	105% +5%
合計		29.4万人	100%	27.3万人	93% ▲7%	24.6万人	84% ▲16%

このままでは、沿線3市合計の将来人口は減少が続き、開業10年目の平成36年には平成19年比で約5万人、16%もの減少が予想されています。

また、利用目的から判断される並行在来線の主な利用者である高校生などの若年人口<sup>\*5</sup>は、合計人口の19年比の減少率16%よりもさらに低下し、**26%の減少率**となると予測されています。

#### 《利用者数の将来予測》



人口予測の変化のみを考慮した場合、**利用者は開業10年目の平成36年には平成19年比で1日約440人、約20%の減少**となると予想されています。

\*4 『沿線市の将来人口予測』：人口増加策などを何も講じなかった場合の将来の人口予測で、沿線3市がそれぞれ同時期に推計した年齢階層別将来人口を基本とした。

\*5 『若年』（『生産』、『高齢』）：若年＝20歳未満、生産＝20歳以上70歳未満、高齢＝70歳以上

## 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。

北陸本線は急峻な海岸線でトンネルなどの構造物が多い路線ですが、一方で信越本線は日本有数の豪雪地帯を走る路線です。

また、北陸本線は複線、信越本線は単線となっているなど、線路形態も異なります。

その他、北陸本線には日本貨物鉄道株式会社（以下「JR貨物」という。）による貨物輸送が行われ、日本海を縦貫する全国の貨物輸送の大動脈となっていますが、信越本線には定期的な貨物輸送はありません。

## 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。

北陸本線はJR西日本、信越本線はJR東日本が運行しています。

運行を管理する指令センターや車両を検査する大規模な車両検修施設は、新潟県の並行在来線区間にはなく、北陸本線はJR西日本管内の金沢市、信越本線はJR東日本管内の新潟市及び長野市にそれぞれ設置されています。

県内の並行在来線には、他県にはない特徴があり、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。



### 《新潟県の並行在来線の特徴》

	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(交流・直流区間の存在) <sup>*6</sup>	○豪雪地帯(多額の除雪費)
共通課題	○区間内に指令センターや車両検修施設がない ○沿線には少子高齢化、過疎化が進む中山間地域が多いため、輸送密度が低く収益性が低い ○複数県(長野県、富山県)に隣接	

\*6『デッドセクション』：異なる電気方式（交流と直流）をまたぐ区間のことで、この場所で電車の交流と直流が切り替わります。

### Ⅲ 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大切な役割を踏まえ、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、重要な鉄道財産

並行在来線は沿線地域だけでなく県全体や国にとっても、なくてはならない重要な鉄道財産であることから**存続・維持が必要です**。

存続・維持には、県民の皆様の理解と主体的な参画が必要

並行在来線を取り巻く経営環境は、少子高齢化の進行やモータリゼーションの進展などによる利用者の減少で、今後厳しさを増すと予想されます。

このように厳しい環境の中、並行在来線が地域の重要な交通手段として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様からのご理解をいただくとともに、一人一人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。

県民の皆様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検討してきた内容について、**現時点における並行在来線経営の基本的な考え方と方向性**としてとりまとめました。

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。



## IV みんなで支えます

### 1. 並行在来線を運営する鉄道会社を設立します

地域の暮らしと経済を支える公共交通機関であることから、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』による経営を目指します。

並行在来線を安定して持続的に経営していくためには、地域に愛され利用していただくことが何よりも大切です。

そのため、できるだけ幅広い地域住民・団体から様々な形で経営に積極的に参加していただけるよう、県や沿線市などの自治体を中心となった株式会社（第三セクター）（以下、「経営会社」という。）が最もふさわしいと考えられます。

### 2. 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

行政や民間企業はもとより、マイレール意識を持った地域住民や団体による参画を積極的に求め、広く地域社会から支えられる住民参加型の公共交通機関を目指します。



#### (2) 地域の暮らしと経済を支える公共交通機関

通勤、通学、通院など地域住民の日常生活や経済活動に欠かせない公共交通機関として、利用者の利便性の確保、改善に努めます。



#### (3) 安全性と健全経営

鉄道事業者の責務である輸送の安全確保と健全な経営を目指します。



### 3. 経営区間

北陸本線と信越本線の県内区間を一体的に運営するものとします。

北陸本線と信越本線は、隣接する長野県や富山県とを結ぶ重要な路線であるとともに、新幹線と連携した交流ネットワークの形成に今後も大きな役割を担うことが期待されます。

2つの路線それぞれ異なる別の会社による経営では、関係者相互の連携調整に時間を要するほか、運行に必要な施設・設備などをそれぞれの会社で整備が必要となるなどの問題が考えられます。

### 4. 会社の基本的な経営スタイル

(1) 県内の並行在来線区間については、経営会社が単独で経営する方向で、当面の検討を進めます。

北陸新幹線開業に伴う並行在来線の全区間を、長野県、富山県、石川県とみんな合同で1つの鉄道会社を設立して運営したら・・・？



今後、他県と合同で1つの鉄道会社を運営することを含めた様々な選択肢も視野に入れ、幅広い検討を行っていく必要があります。

しかしながら、本県並行在来線区間の特徴（課題）を踏まえた場合、**まずは、本県・沿線地域にとって最良の選択をするための検討を早く進める必要があります。**

そのため、県内の並行在来線区間については、当面、経営会社が単独で経営する方向で検討を進めますが、今後、関係県との協議を踏まえながら、本県・沿線地域にとって最適な形態を決定していきます。



他県との合同経営には、**スケールメリットによる経費の節減効果**などが一般的に考えられます。  
一方で、仮に合同で経営したとしても一般的には**収支の精算は県別収支に基づくこと**となるため、利用者の少ない県は不利になる面があると考えられます。

(2) 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<sup>\*7</sup>」で当面の検討を進めます。

「上下一体方式」と「上下分離方式<sup>\*7</sup>」の違いは一般的に次のとおりと考えられます。



	上下一体方式	上下分離方式
メリット	◎経営責任が明確 ◎運行面と一体となった施設改修・修繕、安全対策などを、自己判断で迅速に実施しやすい	◎多額の鉄道資産保有コストの負担がない (経営会社以外の者が保有コストを負担しなければならない)
デメリット	●多額の鉄道資産保有コストを負担しなければならない ●会社規模が大きくなるため、間接部門(管理部門など)の配置コストが多く発生しがち	●経営責任が不明確になりやすい ●施設所有者との調整が多く、独自の企画・施策を活かしきれない、または実施に時間がかかりやすい

会社の経営責任が明確であることなどから、「上下一体方式」を基本に検討を進めますが、現在、国で検討されている並行在来線への公的支援スキームの見直し<sup>\*8</sup> 状況を注視しながら、最終的には、経営会社が地元などと調整の上決定します。

(3) 北陸本線(=複線)、信越本線(=単線)とも、現状の線路形態を維持するものとします。

今の形は変わらないのね。  
今使っている施設や設備を無理して変更しても、お金がかかるし・・・



\*7 『上下一体方式』・『上下分離方式』：鉄道事業法上、第一種鉄道事業と規定されている、自らの施設で運行する事業形態のことを『上下一体方式』と称し、運行のみの第二種や施設の保有のみの第三種と規定され、施設などを保有する者と運行する者で経営主体が異なる事業形態のことを『上下分離方式』と称しています。  
\*8 『公的支援スキームの見直し』：国は平成 21 年 12 月に、整備新幹線に関する検討会議を設置するとともに、整備新幹線に関する基本方針を定めました。この基本方針の中で、並行在来線の維持のあり方等についても、関係者で検討を行うこととされています。

---

## 5. 経営会社の設立時期

今後経営会社が策定する事業計画に地元の要望を適切に反映させるため、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などと十分に協議・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の関係者などと早期に調整を始めていくものとしします。

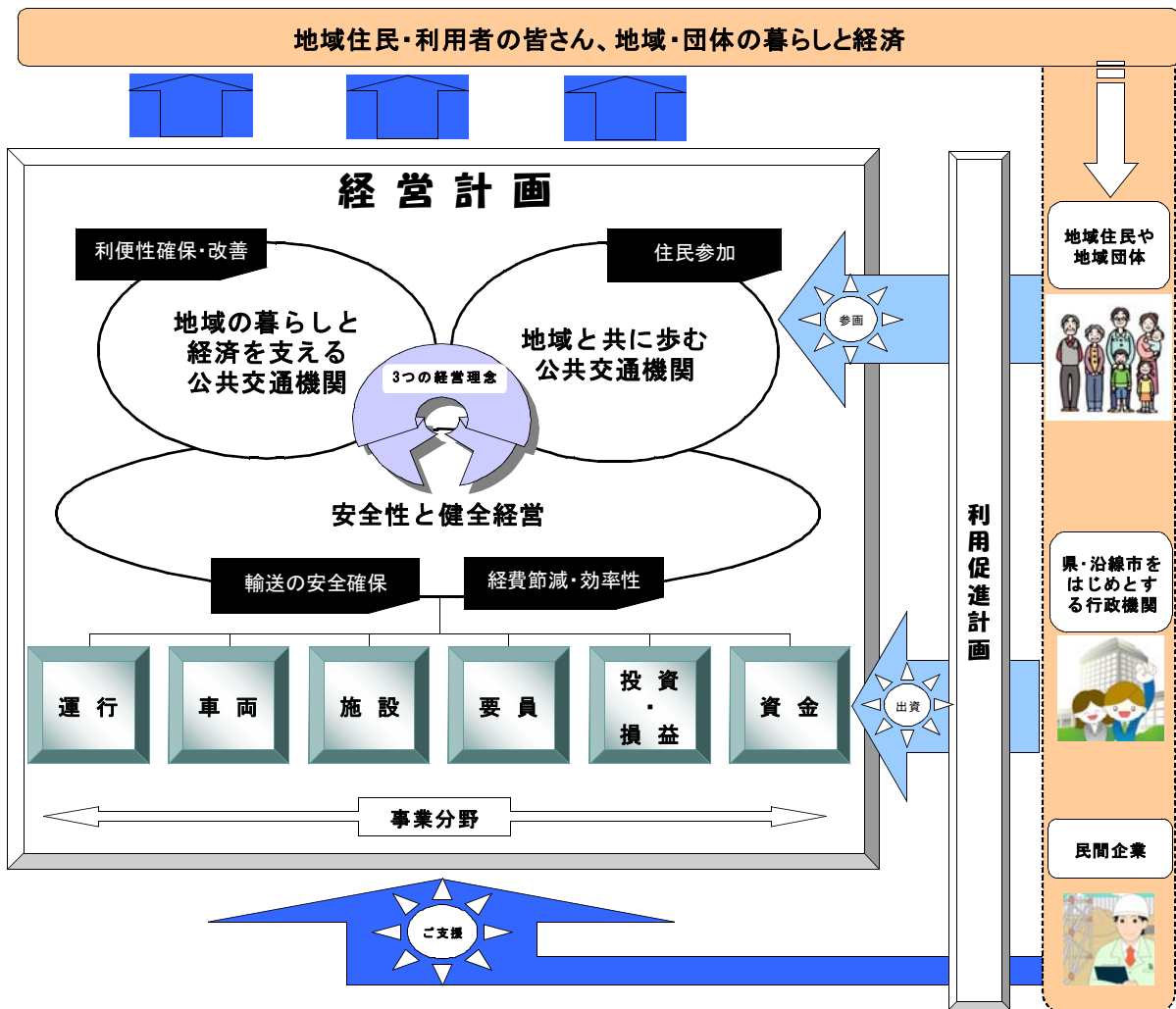
## 6. 営業開始時期（見込み）

北陸新幹線の金沢開業に伴う並行在来線の経営分離と同時〔平成26年度末（2014年度末）から（見込み）〕となります。

# V 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。

《全体イメージ図》



## 1. 運行

### 基本的な方針

列車の運行は、安全性を確保した上で通勤、通学、通院など地域住民の日常生活や経済活動を支えることを第一の使命として、利便性の確保、改善に努めます。

#### (1) 普通列車の運行本数



普通列車は、どれくらい運行されるの？  
今と変わるの？

普通列車の運行本数の増減については、地域住民の利便性と採算性の両面を考慮しながら、今後経営会社が検討し決定するものとします。

#### (2) 相互直通運転



直江津駅から長野駅や富山駅まで乗り換え  
しないで行けると便利ね。

JR東日本及び隣接県との相互直通運転については、利用者の利便性を考慮しつつ、利用需要に応じて運行区間、運行本数を経営会社が検討し、関係者と協議の上決定します。

#### (3) JRの優等列車（特急・快速列車）の存続



新潟へ出張で使っている特急「北越」や快  
速「くびき野」はどうなる？

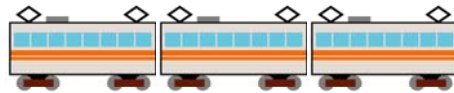
優等列車が運行する区間の大半はJRの経営区間で、車両もJRが所有しているため、経営会社が自らの判断だけで運行させることはできません。  
他社であるJRとの協議、調整が必要となります。

現在、北陸本線、信越本線で運行している優等列車（特急北越、快速くびき野）については、新潟・上越地域間の高速交通手段として新幹線開業後も重要な役割を担うことが期待され、需要も変わらないものと考えられます。

仮に、新潟県内を縦貫するこの優等列車が廃止された場合、上越新幹線と北陸新幹線の狭間地域における利便性が低下するとともに、上越地方～中・下越地方との移動が制約され県土の分断が生じるなど、県内各地域間や北陸地方との連携に支障をきたし、ひいては新潟県全体の活力低下を招くことも懸念されます。

JRが引き続き経営する区間との乗り入れ運行となるため、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経営会社が協議します。

## 2. 車両計画



### 基本的な方針

運行に必要となる車両については、運行本数などの運行計画の検討を踏まえ、JR所有の現行車両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) 必要となる車両数

現状の運行を維持しようとした場合、以下のとおり北陸本線では最大6編成（18両）、信越本線では最大7編成（21両）が必要となります。

	JRが現在運行している車両を使用する場合 （3両1編成 <sup>*9</sup> のまま）	車両を新造する場合 （2両1編成の場合）
北陸本線	18両（6編成）	12両（6編成）
信越本線	21両（7編成）	20両（10編成）

\*9 3両1編成：現在運行されている車両は3両を1ユニットとして編成されているため、1両だけを切り離して運転させることは構造上困難です。

## (2) 列車の動力（電車の継続かディーゼル車の導入か）

現行のまま電車で運行するか、燃油を動力源としたディーゼル車に切り替えるかどうかについては、健全経営に最適な車両形態となるよう経営会社により更に詳細に検討していくものとします。



電車のメリットには、

- ① エネルギー源である電力価格が燃油価格に比べ安定していること、
- ② ディーゼル車に比べ運転士などの確保が容易である
- ③ JR 両社が現在の運行に使用している車両を譲り受けることによって初期投資を抑えることができる、  
などが考えられます。

一方で、ディーゼル車のメリットには、

- ① 1 両での運行が可能であることから、保有する車両数が少なくなり修繕コストを抑えることが可能であること
- ② ワンマン化により人件費を抑えることが可能であること
- ③ 交流・直流という電気方式に影響されないため、どこでも走行が可能であること。  
などが考えられます。

列車の動力形態って、単に車両の種類の問題だけではなくて、基本的な経営の方向性に関わる難しい問題だったのね。

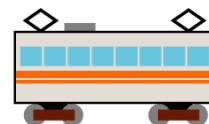


## (3) 車両の調達

旅客運行に必要となる車両については、初期投資を抑えるためJR所有の現行車両の有償譲渡により確保するほか、新造することも考えられます。

しかし、現行車両の有償譲渡の場合、近い将来、老朽化による更新が必要となります。また、将来的な北陸本線へのディーゼル車・ワンマン運転の導入を検討する必要があります。

そのため、車両の調達については、最も効率的な車両運用を今後経営会社が見極め決定します。



### 3. 施設

#### 基本的な方針

施設の有効利用と初期投資を抑えるなどの観点から、原則として既存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



鉄道の運行には、列車や駅舎だけでなく、本社内屋、鉄道施設や設備の保守作業を行うための拠点施設のほか、運行に必要な設備・システムなど、多くの大規模な施設・設備を自社で整備しなければなりません。

#### 本社は、

経営企画や総務・経理業務のほか、現業部門（設備、運輸など）を管理する業務などを所管する会社の中心です。

#### 設備基地は、

鉄道設備の検査及び改修・修繕に係る要員や保守用車両、機材などが集中配置されます。

鉄道施設の巡視や検査・点検業務、修繕工事関係業務、災害や設備故障などの異常時対応業務の拠点となる重要な施設です。

#### 運輸基地は、

列車の操縦を行う運転士や、車掌、車両検修員等が所属します。旅客列車の運転操縦、入換運転、車両の検査修繕・構内入換誘導のほか運輸関係係員に対する教育・訓練などを行う重要な施設です。

鉄道経営には、本社の他に、設備・運輸などの拠点基地も必要になるのね。



いずれも、基本的な方針に沿って原則として既存のJR施設・設備を活用した整備を検討します。

#### ① 本社

本社については、事故・災害などの緊急時には、対策本部としての機能も果たすことになるため、短時間で各路線（北陸本線、信越本線）にアクセスできる位置を検討します。

## ②設備基地

設備基地については、故障、事故・災害などの緊急時の対応のため、短時間で現場にアクセスでき、しかも本社や他の現業部門（運輸など）と連携しやすい位置を検討します。

## ③運輸基地

運輸基地についても、車両の日常的な検査や修繕を行う施設もあることから、設備基地など他の現業部門や本社と連携しやすい位置を検討します。

なお、車両の重要部などの検査<sup>\*10</sup>を行うための拠点施設については、大規模な検査設備や要員が必要となる上、頻度も少ないことから、自社での拠点整備はせず、外部委託する方向で検討し、関係機関と協議の上決定するものとしします。

## ④指令センター（指令システム）

鉄道事業者は、事故や災害時の対応を考慮すると、指令センターについては、自社で整備することが望ましいとされています。

そのため、**新規に自社で整備する方向で検討**します。



指令センターは、列車を安全で正確に運行させるため、各種信号やポイント転換、送電の制御や設備の監視を行い、運行管理の中枢をなす重要な施設（システム）です。

現在、信越本線区間はＪＲ東日本が新潟市で、北陸本線区間はＪＲ西日本が金沢市で指令を行っています。

ただし、本県の場合、北陸本線（ＪＲ西日本）と信越本線（ＪＲ東日本）を統合したシステムとしなければならぬため、整備には相当の時間を要することが予想されます。

そのため、指令センターの新規整備による運行開始までの間、既存ＪＲの指令システムを暫定的に利用することも想定して、検討していく必要があります。

並行在来線区間には、**ＪＲの指令センターがなかったのね・・・。**



\*10『車両の重要部などの検査』：車両の機器及び装置の全般、若しくは車両の動力発生装置、ブレーキ装置、その他重要な装置の主要部分について、取り外し及び解体の上行う検査のこと。

## (2) その他の施設・設備の取扱い

①デッドセクションの取扱いについては、今後慎重に検討するものとします。

北陸本線の糸魚川駅（交流）から梶屋敷駅（直流）の間にはデッドセクションと呼ばれる無通電区間が設置されており、直流と交流を跨いで走行する車両には両方を走行できる装置を備えた高価な車両が必要となります。

信越本線の列車で、糸魚川まで行けるようにできないの？  
そうすれば、高い車両を買わなくて済むのに。



デッドセクションを糸魚川駅よりも西（富山方面）に移設することによって、並行在来線区間のほとんどを、交直両用車両よりも安価な直流専用車両によって運行できることとなります。

ただし、この移設には次のような問題が考えられます。

- ①移設には長期間の工事と多額の投資が必要となります。
- ②将来的にディーゼル車両に切り替える場合は、移設に要した投資が無駄となるおそれがあります。
- ③交流区間である富山県側まで列車を乗り入れる場合には、交直両用車両が必要となります。

そのため、デッドセクションの移設については、今後、慎重に検討していくものとします。

②新駅の設置は、沿線市からの「請願方式」に基づき、経営会社が採算性を考慮し検討するものとします。

新駅は、経営会社にとっては利用者の増加が期待できる可能性もありますが、基本的には地域住民が直接的な利益を受けるものです。

そのため、まずは沿線市が地域のニーズを踏まえ、駅舎などの整備費用の負担を前提として経営会社に要望する、いわゆる「請願方式」によるものものとします。

その上で、経営会社が駅舎の管理などの採算性も考慮し設置の可能性を検討するものとします。

## 4. 要員

### 基本的な方針

鉄道輸送の安全性を第一に確保しつつ、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経営会社が業務委託なども検討のうえ、決定します。

#### (1) 要員数

JRの現行体制や既存の並行在来線会社の要員数などを参考とすると、計画的に増員し、**開業時には250人程度を確保する必要があります。**

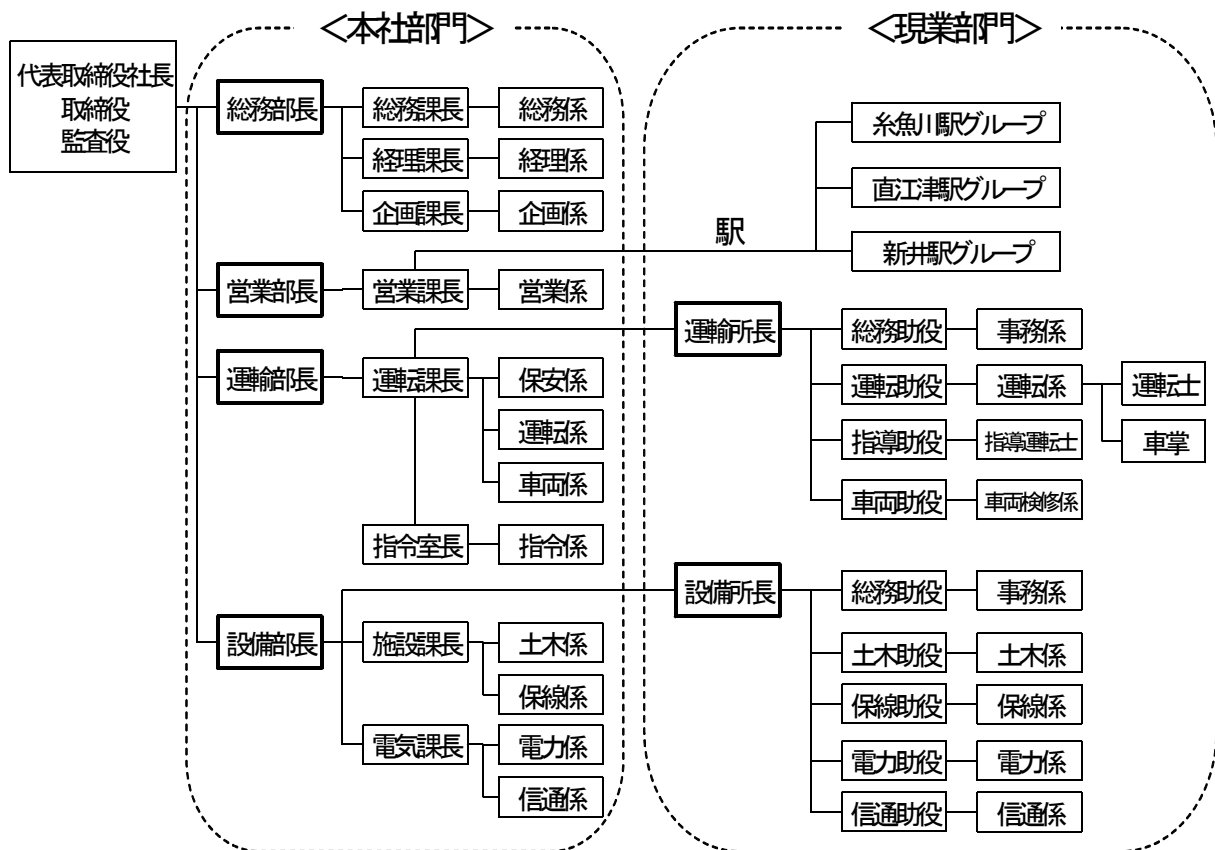
鉄道は、線路、各種拠点基地、電力設備など、大規模な施設・設備を経営資産とする『装置産業』と言われ、これらのメンテナンスのほか、列車運転、駅業務などには多くの要員が必要とされます。

**今後、駅管理体制の合理化・委託化などを検討し、将来的には更なる削減を目指します。**

#### (2) 組織体制（想定）

鉄道事業者の業務は、業務運営全般、現業部門の各系統の管理・調整を行う本社業務と、駅管理、設備管理、施設管理など現場の管理を行う現業業務に大きく分けられます。

新潟県の並行在来線区間の運行を想定した要員数に基づいた場合、概ね次の組織体制を想定しています。



### (3) 要員の確保及び育成

#### ①開業前～開業時

開業に向けた準備が必要となるため、JR東日本及びJR西日本から協力を得ながら、両社からの出向者による要員の確保に努めると共に自社社員の採用、育成に努めます。

250人もの社員の確保は大変。  
その上、鉄道の専門知識・技術を持った人でなければならないのね。



#### ②開業後

開業後は、将来に向けて段階的に自社採用社員への転換を図り、経営会社の独自性を活かしながら、社員を育成していきます。

---

## 5. 投資・損益

### 基本的な方針


「1. 運行」～「4. 要員」における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、その中で損益などの試算を行うものとしします。

平成19年1月に『並行在来線のあり方懇談会（座長：田中辰雄慶応義塾大学経済学部助教授）』（以下、「あり方懇」という。）において試算した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。

しかし、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。**

## 《変動要因》

損益などが改善する要因	損益などが増減する要因
<p>◆国における公的支援スキーム見直し</p> <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>	<p>◆運行サービス（運行本数、運賃） →年間損益が約 8 億円変動<sup>*11</sup></p> <hr/> <p>◆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</p> <hr/> <p>◆新駅の設置 →駅舎の整備費（約 1 ～ 4 億円）に加え、沿線市による周辺整備費が必要</p> <hr/> <p>◆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</p> <hr/> <p>◆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</p> <hr/> <p>◆JRからの支援内容</p>
 <div style="border: 2px solid red; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>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。</p> </div>	

## 《現時点における試算》

現時点における試算では、開業30年間の公共負担は、約300億円<sup>\*12</sup>から約600億円<sup>\*13</sup>まで様々なケースが見込まれます。<sup>\*14</sup>

今後は、実際の運行主体になる経営会社を早期に設立し、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、その中で損益などの試算を行います。

\*11 『約 8 億円変動』：運行本数を 3 割減～3 割増、運賃を現行～1.6 倍とした場合の損益の最小と最大の差  
\*12 『約 300 億円』：運行本数を 3 割減、運賃を 1.6 倍としたケースをベースに、北陸本線をディーゼル車で運行し、かつ貨物調整金制度（貨物線路使用料）が拡充され、対象経費の 85 %をJR貨物が負担した場合の金額

\*13 『約 600 億円』：運行本数を現行、運賃を 1.6 倍（あり方懇と同じ条件）としたケースで、貨物列車走行の影響など新たに判明したデータを用いて試算した金額

\*14：複数ケースを試算した中で、先事例を踏まえ現実的なケースを選択した。

## 6. 資金

### (1) 資本金

#### ① 総額

今後、国における公的支援スキームの見直しを踏まえ、経営会社が策定する事業計画（運行計画、施設計画、収支計画など）に基づき、必要な見込額を検討します。

資本金の総額は、開業費に加え、JR資産や車両などの購入費、指令システムの整備費などの「初期投資」と、その財源をどのように措置するかによって、変わります。



仮に、「初期投資」を県及び沿線市からの補助金で充当する場合、資本金は少なくなります。

また、現在、国において行われている公的支援スキーム見直しの結果によっても、大きく左右されるものです。

#### ② 出資予定者

並行在来線が本県及び地域において果たす役割に鑑み、県及び沿線市のほか、民間企業・民間団体、地域住民・地域団体など、できるだけ幅広く出資していただくことを検討します。

具体的には、次の理由から県及び沿線市のほか地域住民・団体などを出資予定者として検討します。

## 《出資検討対象》

<b>新潟県・沿線市</b>	<p>並行在来線は、通勤・通学、通院や買い物など、地域住民の日常生活や経済活動に欠かせない交通手段です。</p> <p>地域住民の生活に直結する地域交通の確保や県内を結び広域交通ネットワークの形成には、住民に最も身近な基礎的自治体である沿線市及び広域自治体である県ともに、将来にわたって重要な役割が期待されます。</p> <p>なお、県と沿線市はJRからの経営分離に同意<sup>*15</sup>した際に、「沿線市の協力を得ながら、県が責任を持って存続を図る」ことを確認しています。</p>
<b>民間企業・団体など</b>	<p>並行在来線は、上越地方と中越・下越地方、長野県や富山県、広域圏の北陸・中京・東北圏とを結び、広域的な交流ネットワークの形成に重要な役割を担っています。</p> <p>また、北陸本線は貨物鉄道による全国的な物流ネットワークの一翼を担っています。</p> <p>このため、できるだけ幅広く、民間企業・団体などが出資などの形で積極的に経営に参画することが望まれます。</p>
<b>地域住民・団体など</b>	<p>並行在来線は、広く地域社会が支えていく住民参加型の公共交通機関を目指すものであることから、地域住民・団体などから出資など様々な形での経営参画について検討します。</p>

### ③出資比率・出資金額

国における公的支援スキームの見直しを踏まえ、県、沿線市及び経営会社で協議の上、今後決定します。

\*15 『JRからの経営分離に同意』：長野・直江津間（1998年1月14日 運輸省（当時）鉄道局長への回答）、直江津・富山間（2001年4月18日 国土交通省鉄道局長への回答）についてのJRからの経営分離への同意（回答書）のこと

## (2) 投資に係る基本的な考え方

開業準備経費や初期投資、近い将来見込まれる更新投資に要する費用に対する資金調達は、国における公的支援スキーム見直しを踏まえ決定します。

初期投資は単年度での負担が大きいことから、国に対して「初期投資への起債充当と交付税措置」を要望しています。

現在、国において検討されている公的支援スキームの見直しを踏まえ、県及び沿線市からの出資金や補助金を検討する他、民間事業者や住民などからの出資金、金融機関からの借入金などについても検討します。

なお、経営の健全性確保の観点から、できる限り有利な資金を導入します。

## (3) 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

現段階の収支計画では、黒字転換することができません。

このため、経営会社が列車の安全運行を確保の上、一層の効率的な運営に向けた経費節減に努めるとともに、鉄道運行以外の事業分野への積極的な展開による収入増を検討し、収支の改善を図ります。

### 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について、今後更に強く国に求めていきます。

- 新幹線貸付料の並行在来線赤字解消相当額の返還など
- 初期投資への起債充当及び交付税措置
- 並行在来線アボイダブルルールの創設
- 並行在来線経営に係る適切な交付税措置など

---

特に、新幹線貸付料にはJRが並行在来線を経営しないことによる赤字解消相当額が含まれていることから、この赤字解消相当額は地方に返還され、並行在来線の運営に充てられるべきものと考えています。

また、現在JR貨物は経営基盤が弱いことを理由に、JRなどの旅客会社に対して貨物列車走行に伴う追加費用（アボイダブルコスト）のみを支払っています。

経営基盤がさらに弱い並行在来線経営会社は、並行在来線の走行に伴う追加費用のみを負担することが適当と考えられることから、貨物列車の走行に対して国から支払われる貨物調整金制度の拡充（並行在来線アボイダブルルールの創設）を要望しています。

なお、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ます。

**経営会社による経費節減や国からの支援にも関わらず、赤字が発生する場合には、県と沿線市が中心となって支援策を検討します。**

## VI 利用促進

利用者数の5%増加<sup>\*16</sup>を目指します。

並行在来線の健全経営を維持していくためには、利用者の増加による安定的な収入の確保が不可欠です。

そのためには、沿線地域の皆さんから自分たちの鉄道としてマイレール意識を強く持っていただき、今まで以上に一体となって支えて（利用して）いただけるよう、目標を明確にした取組が必要です。

また、並行在来線を地域の貴重な財産として、交流の促進、地域の発展に利活用していただけるような取組も必要です。

こうした観点から、本計画とは別に、鉄道と「まち」がともに発展することを目的とした利用促進計画「鉄道とまちの共生ビジョン（仮称）」を策定しています。

通勤、通学、通院や買い物には、  
もっと鉄道に乗らないとね。  
今度の家族旅行は、近くの駅から  
鉄道で出かけよう。



### 1. 利用促進に向けた取組の方向性

#### (1) 鉄道を利活用したまちづくり

自動車中心のまちから、鉄道やバスを利活用したまちづくりを目指します。

#### (2) 鉄道を愛し支える人づくり

地域住民が一体となって、並行在来線を愛し支える人づくりを目指します。

#### (3) 魅力的なまちづくり

観光など全国から上越地方に訪れていただけるまちづくりを目指します。

#### (4) 利用しやすい鉄道づくり

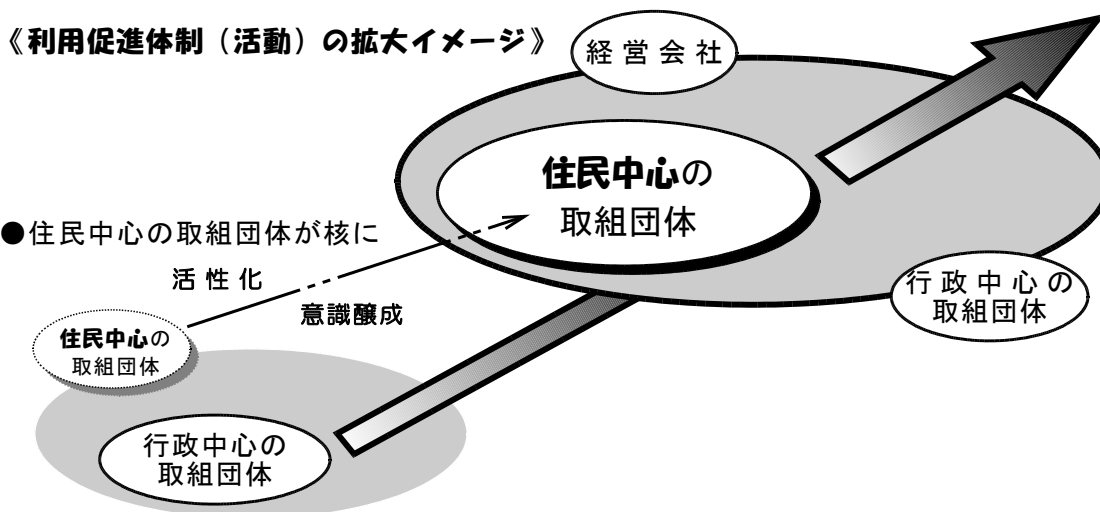
利便性の高い輸送サービスなどにより、利用したくなる鉄道を目指します。

\*16 『利用者数の5%増加』：何も対策を講じない状態〔=減少が予測されている将来の利用者数（P6）〕に対して、5%増加を目指すものであること（例：開業年予測 1,960人×1.05≒2,060人）

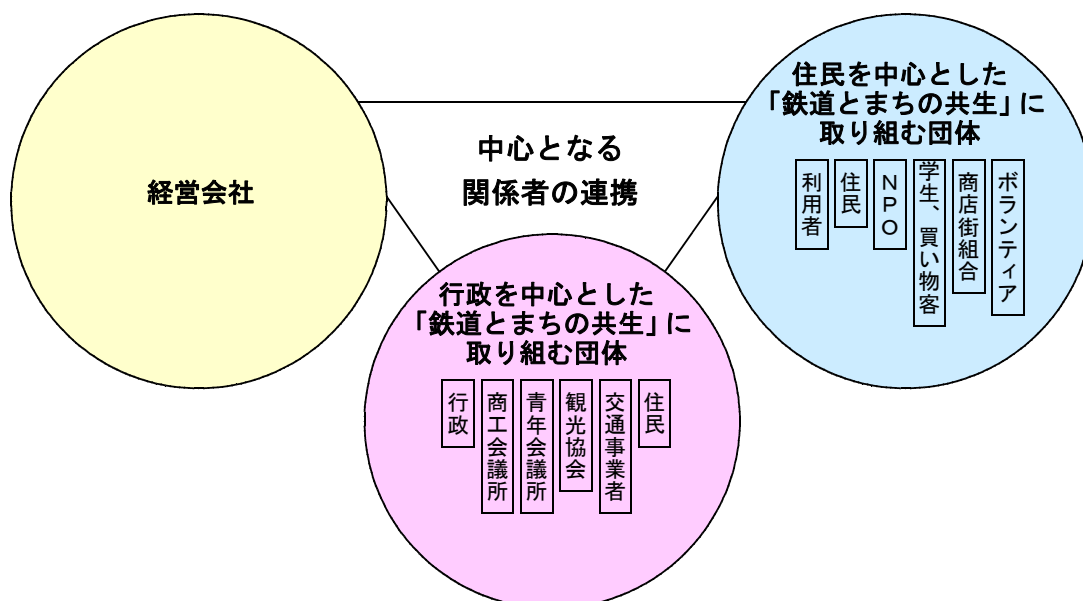
## 2. 利用促進計画推進に向けた体制づくり

住民、NPO、企業・団体、経営会社、行政が目標を共有し、それぞれの役割に応じた取組を主体的にかつ連携して展開できるよう、計画推進に向けた体制づくりに取り組みます。

開業前の早い段階から行政を中心とした「鉄道とまちの共生」に取り組む団体が中心となって、住民を中心とした「鉄道とまちの共生」に取り組む団体の活動を活性化し、両者が連携して、マイレール意識の醸成や利用促進に取り組めます。



また、開業が近づいた際には、住民を中心とした団体が核となって、経営会社をあわせた3者の連携により、さらなる利用の促進に取り組めます。



---

## **Ⅶ 維持・存続のための取組**

---

### **1. 経営改善に向けた定期的な関係者会議の開催**

県、沿線自治体と定期的に会議を開催し、要望など意見交換を通じ経営改善につなげていく必要があります。

### **2. 経営情報の適切な発信（広報活動）**

経営会社が広く地域社会から支えられるためには、地域住民・地域団体から経営に理解と協力をいただけるよう、適切に経営情報を発信していく必要があります。

## 参考 1

【開業30年間の公共負担最小ケース（約300億円）と最大ケース（約600億円）の内訳】  
（単位：億円）

	最小ケース （約 300 億円）			最大ケース （約 600 億円）		
	北陸 本線	信越 本線	計	北陸 本線	信越 本線	計
投 資	127	119	246	128	121	249
損益赤字	△ 143 （黒字）	211	68	128	222	350
公共負担	△ 16 （黒字）	330	314	256	343	599

【試算の前提条件】

	最小ケース （約300億円）	最大ケース （約600億円）
運行本数	現行の3割減	現行どおり
運賃	1.6倍	1.6倍
更新車両の種類	北陸本線：ディーゼル車 信越本線：電車	北陸本線：電車 信越本線：電車
貨物列車走行による 線路保守等への影響	考慮	考慮
貨物調整金制度	対象経費の85%をJR貨物 が負担	対象経費の約50%をJR貨 物が負担（現行スキーム）
新駅設置	なし	なし

※ 『最小ケース（約300億円）』：運行本数を3割減、運賃を1.6倍としたケースをベースに、北陸本線をディーゼル車で運行し、かつ貨物調整金制度（貨物線路使用料）が拡充され、対象経費の85%をJR貨物が負担した場合の金額

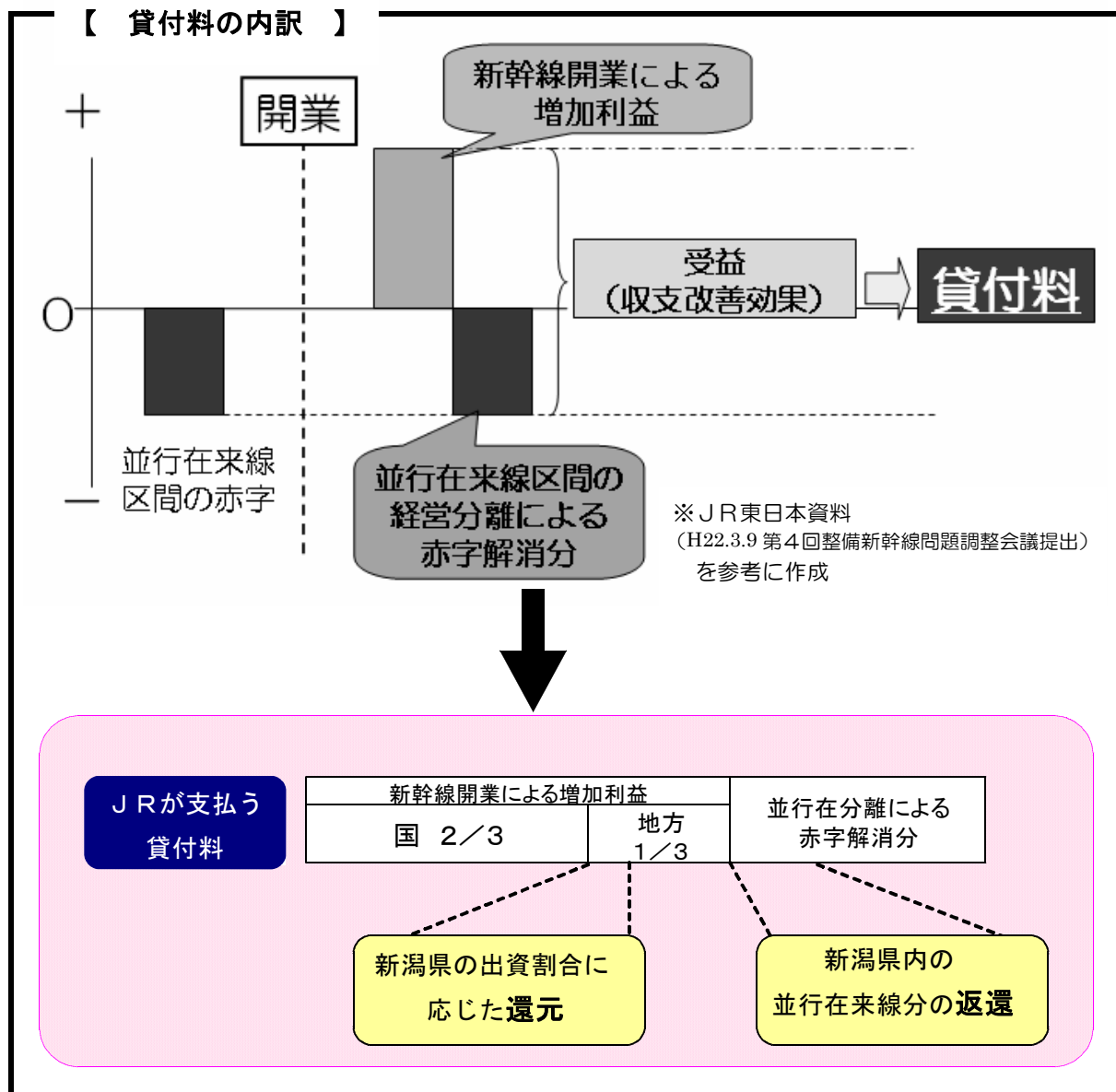
※ 『最大ケース（約600億円）』：運行本数を現行、運賃を1.6倍（あり方懇と同じ条件）としたケースで、貨物列車走行の影響など新たに判明したデータを用いて試算した金額

※ 複数ケースを試算した中で、先事例を踏まえ現実的なケースを選択した。

## 参考 2

### 【新幹線貸付料の内訳】

新幹線貸付料には、JRが並行在来線を経営しないことによる赤字解消相当額が含まれていることから、この赤字解消相当額は地方に返還され、並行在来線の運営に充てられるべきものと考えています。



※ 新幹線貸付料に含まれる「並行在来線区間の経営分離による赤字解消相当分」については、国にその額を明らかにするよう求めています。現段階では明らかにされていません。