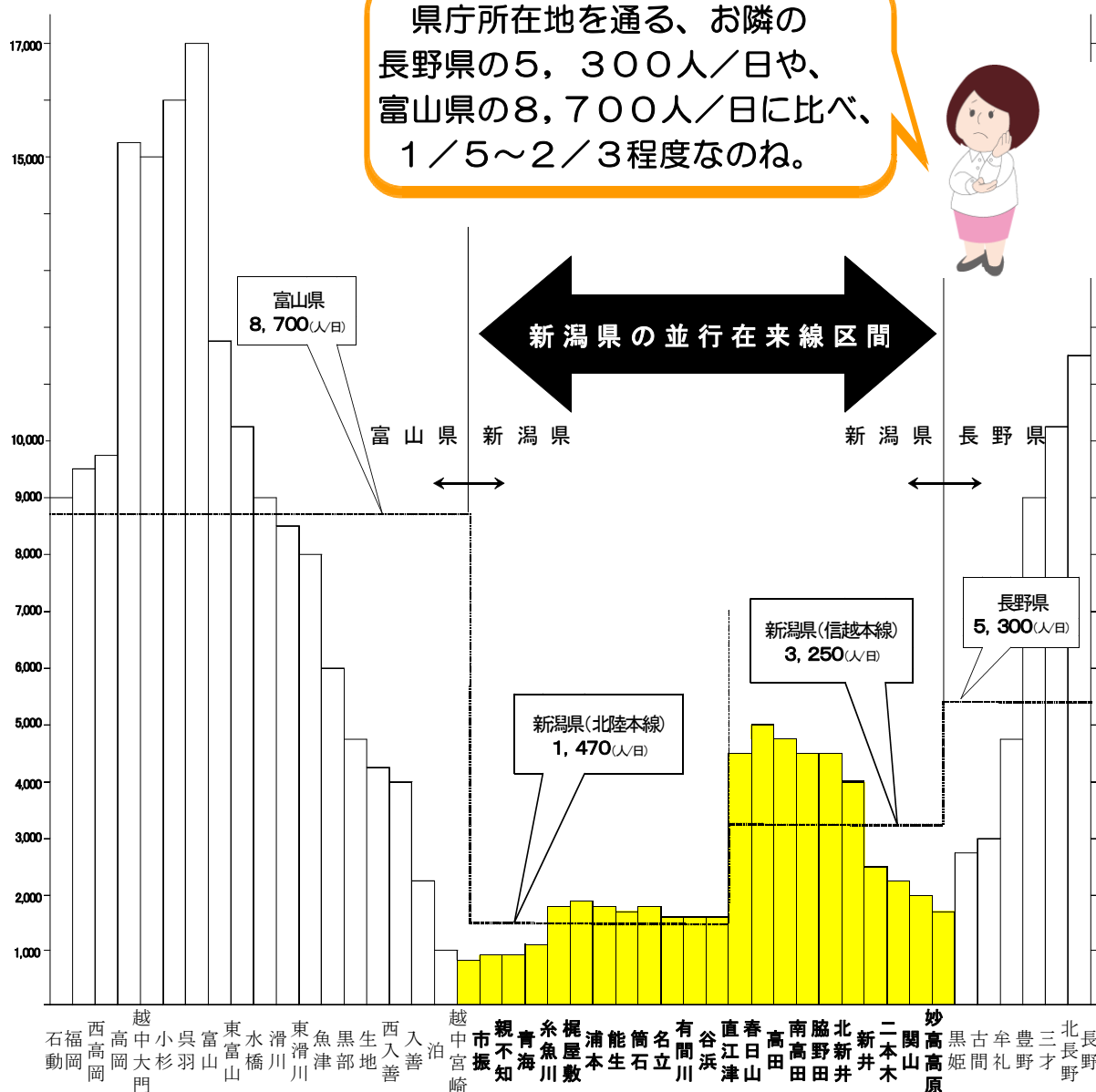


Ⅱ 新潟県の並行在来線の3つの特徴

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。



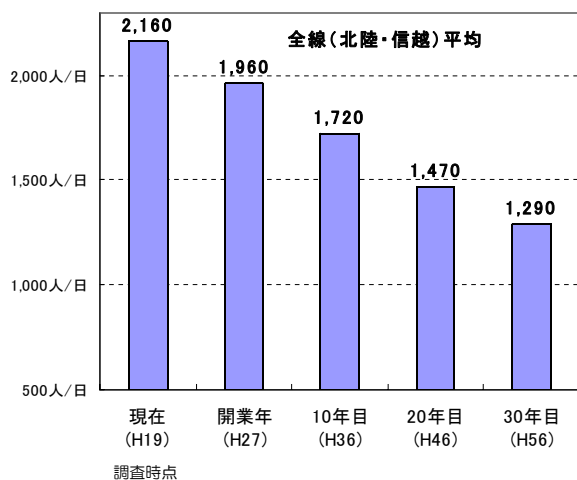
《沿線市の将来人口予測^{*4}》

		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^{*5}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**となると予想されています。

《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) ^{*6}	○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^{*7}」で当面の検討を進めます。

「上下一体方式」と「上下分離方式^{*7}」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^{*8} 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。