

# 富山県並行在来線経営計画概要（最終） 改定（案）

平成25年3月28日

富山県並行在来線対策協議会

# 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 経営安定化対策
- 9 経営収支見込み

## 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7月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)

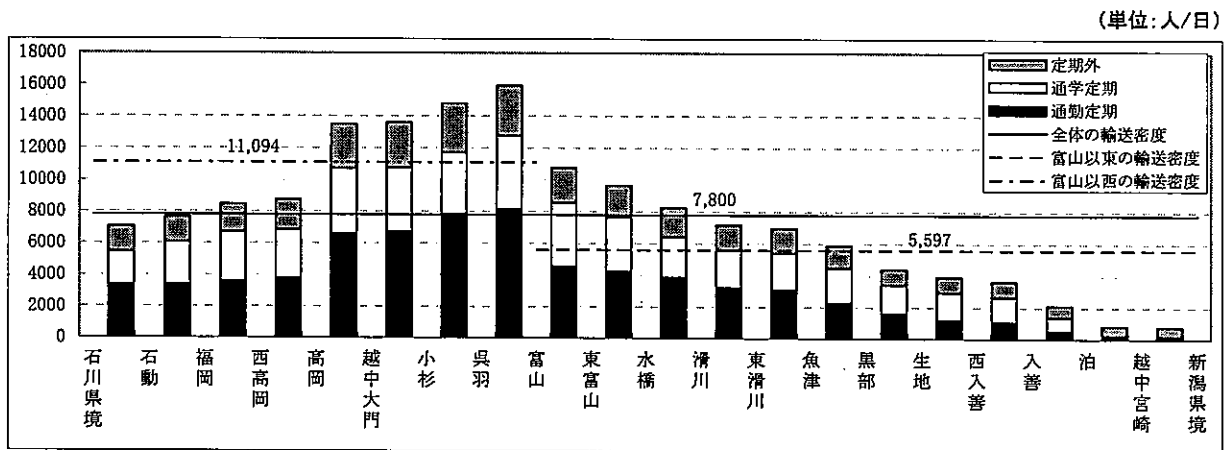


表1 輸送密度(将来予測、普通列車)

(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。

#### ※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 通勤・通学時間帯における泊～金沢間の特急列車「おはようエクスプレス」については、新型車両（521系）を活用し快速列車として運行するほか、夕方の利用の多い時間帯に金沢発泊行きの快速列車を運行する方向で石川県会社と調整を進める。また、その他の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、利用実態や運行経費等を勘案し、引き続き検討を進める。

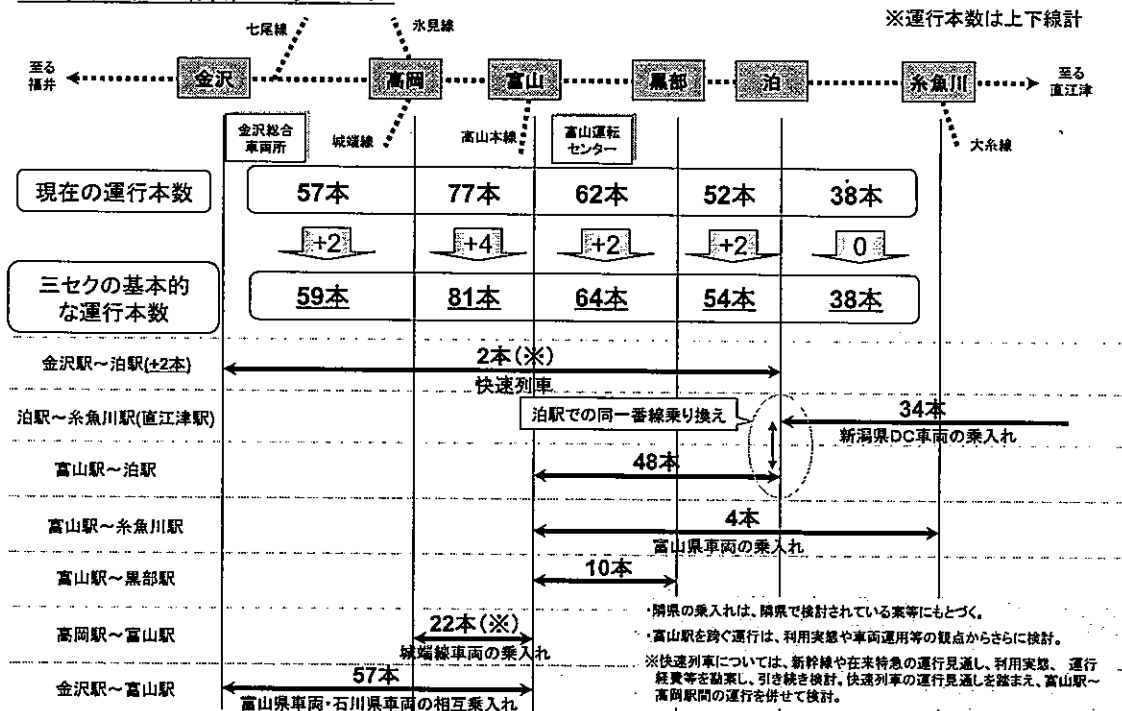
### (3) 相互乗り入れ

- 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（平成24年3月ダイヤ）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、ディーゼル車両（1両または2両）で泊駅までの運行とする計画である。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 J R城端線の富山駅への乗り入れについては継続することとし、J R西日本と引き続き協議を進める。

### 基本ダイヤ(案)のイメージ



#### (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16編成を確保する。

#### (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J R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J R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)

- ・ 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、JR西日本等と引き続き協議、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。
- 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、必要な修繕が着実に実施されるよう協議、調整を進めるとともに、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。

なお、鉄道施設については、石川県境～新潟県境間の富山県会社の運行に必要な資産についてJ R西日本から譲渡を受ける。

#### (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。

なお、倶利伽羅駅～石川県境間は石川県会社が、市振駅～新潟県境間は新潟県会社が鉄道施設の保守管理を行うこととし、隣県会社間で協議を進める。

#### (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ことで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、J R西日本から新型車両16編成、旧型車両5編成の譲渡を受ける。

### (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。

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。

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。

ラッセル車の運行にあたっては、経営区間の境界で操縦者（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

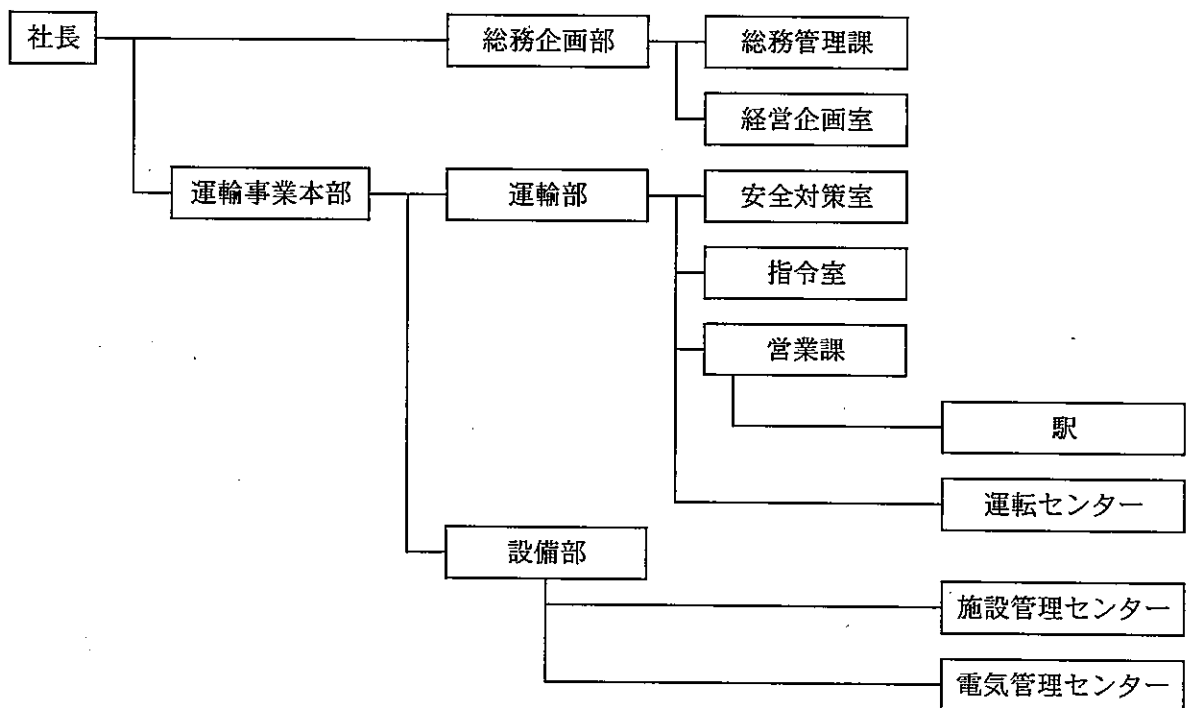
#### ①安全性の確保を重視した組織

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、専門的な知識や経験を有するJR西日本社員の出向等により確保する。また、開業時まで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、具体的な運行ダイヤ等の検討を踏まえ確保する。

#### (必要要員数)

概ね 320 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。

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、開業後約10年間（平成37年度まで）は、現行のJR運賃水準と比較して、概ね次の水準となるよう調整する。

- ・通学定期 概ね1.05倍程度
- ・通勤定期 概ね1.19倍程度
- ・定期外 概ね1.19倍程度

※ 個別の運賃額は、乗車駅間の距離に応じて10円単位で設定することなどから、ここでは概ねの比率として示す。

ただし、急激な運賃値上げを避けるため、開業後5年間（開業～平成31年度まで）は、次のとおり激変緩和を図る。

- ・通学定期 概ね1.03倍程度
- ・通勤定期 概ね1.12倍程度
- ・定期外 概ね1.12倍程度

#### ○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

#### ○快速料金

特急列車「おはようエクスプレス」など、新型車両を活用し快速列車として運行する予定の列車については、普通列車より速達性が見込めることから、特急料金や先行事例等を参考に、運賃のほか特急料金よりは割安な快速料金を設定する方向で検討する。

また、その他の快速列車についても、新幹線や在来特急の運行見通し、利用実態、運行経費のほか、料金面も含めて引き続き検討する。

### (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。

※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）

### (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。

## 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。

なお、運行の安全性の確保に配慮しつつ、先行事例等を参考に、業務の効率化や運行経費の節減等に努めるものとする。

### (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。

なお、JR西日本の出向社員の人件費については、概ね40%程度をJR西日本で負担するものとして算定する。

### (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。

### (2) 初期投資額

#### ○開業前の投資額

車両を含む鉄道資産等に関する富山県とJ R西日本との概ねの合意（平成24年11月）を踏まえ、開業前の設備投資額をあらためて精査するとともに、運賃の値上げ幅や経営安定基金の必要額を抑制するため、開業後の投資としていた交通ICカード等を初期投資に含めるなどの見直しを行い、初期投資額は約185億円とする。

内訳は、①J R鉄道資産（車両を含む既存資産）の譲渡費で約110億円、②設備投資等（開業準備費を含む）で約75億円とする。

※経営計画概要（第1次、H24年1月）での初期投資額 最大約288億円

#### ○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53億円となる。

### (3) 出資金

#### ア 出資金額及び増資額

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2割程度を目安とし40億円とする。

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（25億円）を平成25年7月に増資する。

#### 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、J R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) 初期投資のうち出資金充当分を除く資金手当て

初期投資のうち出資金充当分（35億円、出資金のうち5億円は開業後の運転資金に留保）を除く必要額は約150億円となるが、この資金手当てについては、国の支援の拡充などを含め、県が対応する。

8 経営安定化対策

並行在来線の開業後の安全対策等への投資、運賃値上げの一定程度抑制、利用促進対策等のため、県、市町村、民間企業からの拠出、寄付により「富山県並行在来線経営安定基金」を設置する。

(1) 基金の用途と必要額 65億円

・開業後約10年間（～H37）の投資	22億円
・乗継割引	4億円
・運賃値上げの抑制等	39億円
計	65億円

(備考) 試算の前提

- ・開業後約10年間の投資；車両更新、施設改良（国補助を除く）



- ※ 開業後投資のうち、開業前から計画的に整備が必要な新指令整備及び開業後最初に更新予定の車両1編成は、初期投資に準じて県が対応（12億円）
- ・乗継ぎ割引；境界駅から10 km以内の駅から、10 km超の一定区間の利用まで割引対象とした場合
- ・運賃値上げ抑制等；「5 収入見込み（2）運賃収入」の運賃水準とした場合の収支均衡の運賃水準と比較した場合の減収額。災害に備えた安全対策、利用促進対策等を含む。

## （2）基金設置、運用

基金は、平成25年度に県に設置し、三セク会社の経営状況を勘案し、毎年度、必要額の助成等を行う。

## （3）基金の拠出割合

県及び市町村の拠出額は60億円とする。うち県は30億円、市町村は30億円を拠出する。民間からの寄付は、現時点では5億円程度見込まれるが、引き続き幅広く寄付をお願いする。

市町村別の拠出額は、出資割合、新幹線駅の整備、新幹線の増収等を参考に、別に定める。

## （4）拠出方法

県及び市町村の拠出額については、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、随時寄付を受入れる。

## 9 経営収支見込み

「5 収入見込み」から「8 経営安定化対策」等に基づき、経営収支見込みを試算する。

### ○収支見通し

・開業翌年度（平成27年度）収支	△ 3億円
・開業約10年目（平成37年度）収支	1億円
・約10年間の累積収支	1億円

開業当初は減価償却費の増加等により、開業翌年度の平成27年度の収支は約3億円の赤字となるが、経営安定基金による支援等により収支は改善し、開業後約10年目の収支は1億円の黒字となり、概ね均衡するものと見込まれる。また、開業後約10年間の累積収支は1億円の黒字が見込まれる。

なお、上記の試算においては、快速列車は1往復のみの想定としているが、さらに運行する場合は、乗務員や車両の確保など運行経費の増加等が見込まれる。

# 並行在来線(北陸本線・富山県内)の収支見通し

※これらの金額は、今後のデータにより変更あり

開業後(約10年間)の投資、拡充後の貨物線路使用料、人件費などを精査

## 試算の前提

- 初期投資 約185億円  
(JR鉄道資産(車両含む既存資産):約110億円、設備投資等(開業準備費含む):約75億円)  
※開業後(約10年間)の投資 約53億円(うち国補助 12億円) ※現行国庫補助制度の対象となった場合
- 出資金 40億円(初期投資額の2割程度)
- 初期投資のうち出資金充当分※を除く資金手当て(150億円) 国の支援の拡充などを含め県が対応  
※35億円(出資金のうち5億円は開業後の運転資金に留保)
- 開業後投資のうち開業前から整備が必要な新指令、最初に更新予定の車両(1編成) (12億円) 県が対応
- 運賃水準(対現行JR運賃水準比) 通学定期 概ね1.05倍程度、通勤定期、定期外 概ね1.19倍程度  
但し、開業後5年間は、" 概ね1.03倍程度、" 概ね1.12倍程度
- 経営安定化対策 開業後約10年間の投資、乗継割引、運賃値上げの抑制等のため、経営安定基金により支援
- 利用者は減少の見込み(人口減少・少子化、自動車利用へのシフト)

7. 800人/日(H24) ⇒ 7. 383人/日(H27(開業翌年度)) ⇒ 5. 942人/日(H37(開業約10年後))

## 開業翌年度(H27年度)

- 収入 約56億円
  - ・運賃収入 約26億円
  - ・経営安定基金の支援 (運賃値上げ抑制、乗継割引分) 約 5億円
  - ・貨物線路使用料 約24億円
  - ・その他(広告・雑収入等) 約 1億円

## 開業翌年度(H27年度)

- 支出 約59億円
  - ・経常的経費(人件費、運営経費等) 約51億円
  - ・減価償却等 約 8億円

収支(H27) 約▲3億円  
⇒ 開業後約10年後 約 +1億円

約10年間累計  
約 +1億円

◎初期投資に対する公的支援、適正な運賃設定、富山県並行在来線経営安定基金(仮称)による支援等により、収支均衡となる見込み

### 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としたダイヤ設定を行うとともに、新型車両（521系）の導入、快速列車の運行、隣県会社との相互乗入れやJR西日本との直通乗入れを図る。

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

並行在来線の県内利用者の利便性の向上に加え、首都圏や関西圏等からの県外客の利便性も勘案し、JR東日本の交通ICカード(Suica)等の全国の主要交通ICカードとの相互利用が可能で、経済性にも優れているJR西日本の交通ICカード(ICOCA)を導入する方向でJR西日本と調整を進める。

#### ※参考 交通系ICカードの全国相互利用サービスの開始

平成25年3月23日から、Suica、ICOCAをはじめ、JR北海道(Kitaca)からJR九州(SUGOCA)までの10種類の交通系ICカードによる全国相互利用サービスを開始予定。これにより、いずれか1枚のカードで全てのエリアの鉄道及びバスの利用と加盟店での電子マネーによるショッピングが可能となる。

##### 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

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 当面の設置目標

当面、「高岡―西高岡間」及び「富山―東富山間」の2箇所について設置に向けた検討を進める。

(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7月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、地域の住民、企業、団体等による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 地域住民、企業、団体等による支援の推進

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）の設置や、地域の住民、企業、団体等が並行在来線を支援する活動を推進する。

#### ・(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 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 経営計画概要（最終）の協議、決定</li> <li>・ 増資規模、経営安定基金の協議、決定</li> <li>・ 利用促進協議会の設置について協議、決定</li> </ul>
	2月～	○住民との意見交換会
平成25年度	4月	○第1期生入社、研修開始 ○県並行在来線経営安定基金の創設
	5月	○県並行在来線利用促進協議会（仮称）の設置
	5～6月頃	○第2期生採用募集①
	7月	○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

## 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。

