

富山県並行在来線経営計画概要（第1次）

平成24年1月

富山県並行在来線対策協議会

目 次

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 経営収支見込み
- 9 経営安定化対策

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)

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、並行在来線の経営にあたっては、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れ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 三セク会社の設立時期

三セク会社は、平成26年度末にJR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、平成25年度から社員の採用や研修等を計画的に行うこととし、平成24年夏頃に準備会社を設立する。

また、その後、JRとの鉄道資産の交渉等を踏まえ、平成25年度前半に増資して社名を変更し、本格会社に移行するものとする。

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を区間とする方向で、隣県等と協議を進める。

なお、隣県も各県単独の三セク会社で運営する予定であることから、鉄道資産の保有や管理については、県境で分割する方向で、隣県と調整を進める。

・ 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

現在の北陸本線の県内区間の線路形態を引継ぎ、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18年度に調査したところであるが、最新の利用動向を踏まえるため、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、見直すものとする。

なお、平成24年度に、再度、OD調査（旅客流動調査）を行う予定であり、その結果を踏まえ、さらに見直していくものとする。

(1) 利用実績

平成22年度の北陸本線富山県内区間の利用実績は、パークアンドライドの普及など官民あがての公共交通の利用促進等により、前回（平成18年度）調査時の推計値よりも増加している。

○平成22年度輸送密度

平成18年度調査7,818人/日（推計）→今回調査8,026人/日

	[H18調査]	[H23調査]
H22輸送密度の内訳		
通勤定期	3,237人/日	3,575人/日
通学定期	2,610人/日	2,535人/日
定期外	1,971人/日	1,916人/日
計	7,818人/日	8,026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、政府の推計によれば今後さらに減少が進み、20年後（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、前回（平成15年公表）の推計に比較して、平成37年（開業後約10年）以降、減少率が大きくなっているが、将来推計人口については、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。

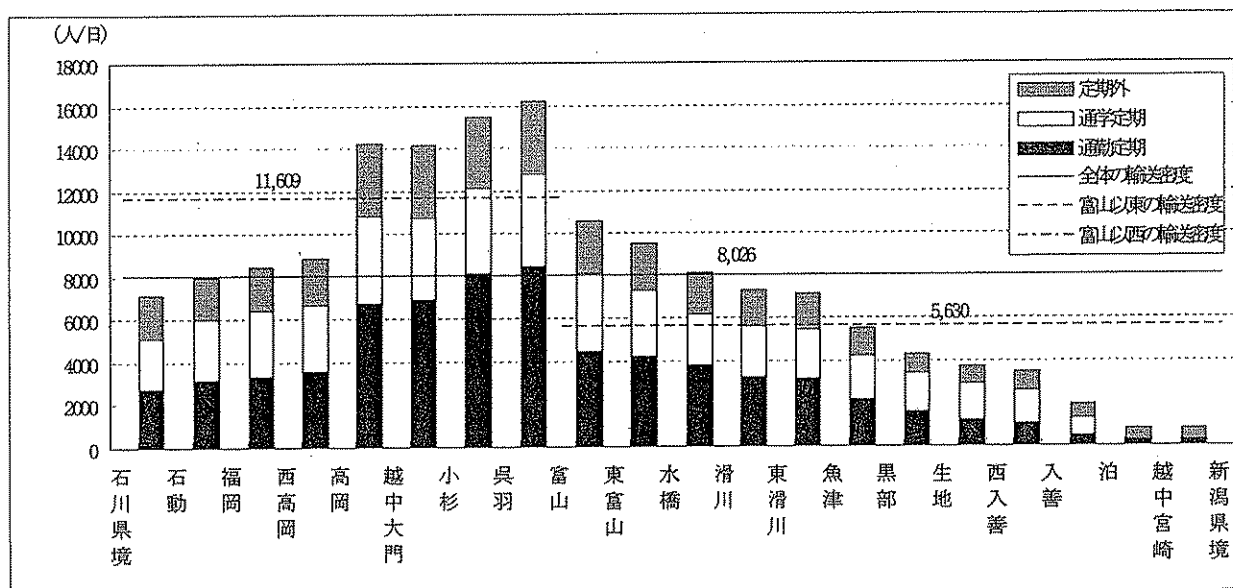
今後とも、地域活性化により、人口減少の抑制や公共交通の利用者増加に向けた取組みが求められるが、今回の推計では、沿線駅勢圏人口（駅から半径2km以内の居住人口）については、本県の総人口と概ね同じ傾向で減少するものとした。

(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、基本的に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。

表1 輸送密度(H22)と将来予測(普通列車)



○輸送密度(将来予測)

(単位:人/日)

年度	H22	H27	H37	H47	H57	H27⇒H37	H27⇒H47	H27⇒H57
通勤定期	3,575	3,310	2,973	2,576	2,260	90%	78%	68%
通学定期	2,535	2,576	2,030	1,518	996	79%	59%	39%
定期外	1,916	1,468	937	606	404	64%	41%	28%
計	8,026	7,354	5,940	4,700	3,660	81%	64%	50%

※平成18年度調査との比較

前回調査(平成18年度)に比べ、平成22年度の輸送密度(実績)は増加しており、開業翌年度(平成27年度)の輸送密度は前回調査よりも増加するものと見込む。また、その後開業後概ね10年間は前回調査よりも増加するものと見込んでいるが、その後は、人口の減少が前回調査よりも大きくなっているため、20年後、30年後の輸送密度は、前回調査よりも減少率がやや大きくなるものと推計した。

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、新型車両（2両編成、521系）の導入を前提とし、利用実態を踏まえ検討を進める。

また、県境を越える運行については、隣県と相互に乗り入れする方向で検討を進め、乗入れ区間については、利用実態や駅の折返し機能（信号設備等の整備状況）等を勘案し、隣県と調整を進める。

(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、より地元密着のダイヤに見直す方向で検討する。
- 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方向で検討を進める。
- ③ 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。
- ④ 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に運行する特急列車などについては、利用実態等も勘案しながら、JR西日本に引き続き要請する。
- ⑤ 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

- ① 県境を跨ぐ運行を確保するため、隣県会社との間で、相互に車両を乗り入れる相互直通運転を行う。
- ② 石川県境で車両が乗り入れる区間は、石川県会社は富山駅までを、富山県会社は金沢駅までとし、旅客流動に対応した運行計画となるよう、両県間で協議を進める。
- 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ため、泊駅までの運行を基本とする方針であることを踏まえ、泊駅での接続利便性や、通勤・通学時間帯での糸魚川駅から富山駅間の直通運転など、運行計画について、利用実態を踏まえ両県間で協議を進める。
- ④ JR城端線の乗り入れについては、利用実態を踏まえ、継続する方向でJR西日本と協議を進める。

(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が進められており、富山県内区間においても、利用実態等を踏まえ、日中の時間帯（概ね10時頃から15時頃）におけるワンマン運転について検討し、隣県等と調整を進める。

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た車両となっている。

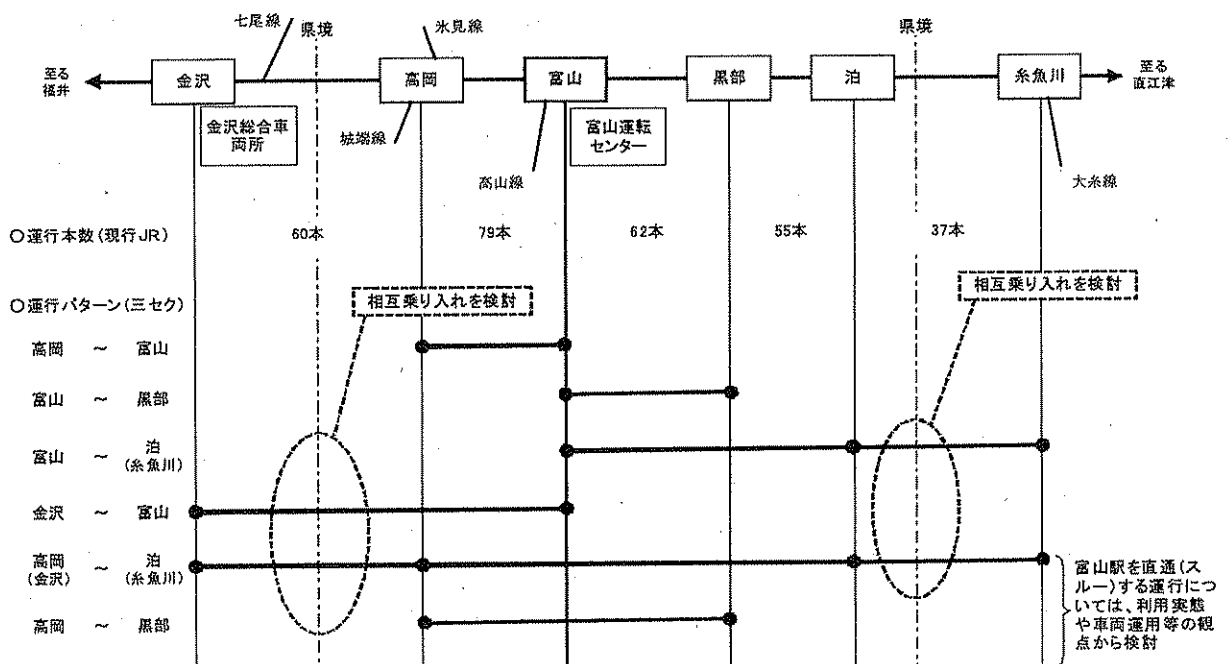
(5) 連絡運輸（他会社の乗車券を購入できる範囲）

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等を踏まえ、大多数の利用者が利用する区間とする方向で、隣県やJR西日本等と協議を進める。また、富山地方鉄道線については、今後、富山地方鉄道㈱と協議を進める。

(6) 駅の管理体制

- ① 各駅の管理体制については、普通列車の運行が中心となることから、管理する要員数の見直しについて検討を進める。
- 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「みどりの窓口」は、経営分離後に設置されない駅が多くなっている。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にはコストがかかるという課題もあり、先行事例や本県における利用見込み、費用対効果などを踏まえ検討を進める。
- ③ 富山駅ではJR高山本線と、高岡駅ではJR城端線・氷見線と結節することになるが、こうしたJR枝線が結節している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、先行事例も参考にJR西日本と協議を進める。
- ④ 富山地方鉄道線の駅と近接する県東部の駅については、同社と連携した駅管理のあり方について検討し、同社と協議を進める。また、魚津駅での同社との乗継利便性について、関係者の協議状況等を踏まえ必要な検討を行う。

図1 基本的な運行パターン（イメージ）



※運行パターンはイメージであり、今後、利用実態等を踏まえ検討する。
 ※具体的な運行本数についても、利用実態に即して検討する。
 ※新潟方面は流動が少なく、県境を越えて糸魚川まで運行する本数を十分検討する必要がある。

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、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、指令や車両基地については、富山駅周辺に集約化する方向で検討を進める。

(2) 鉄道施設の保守管理

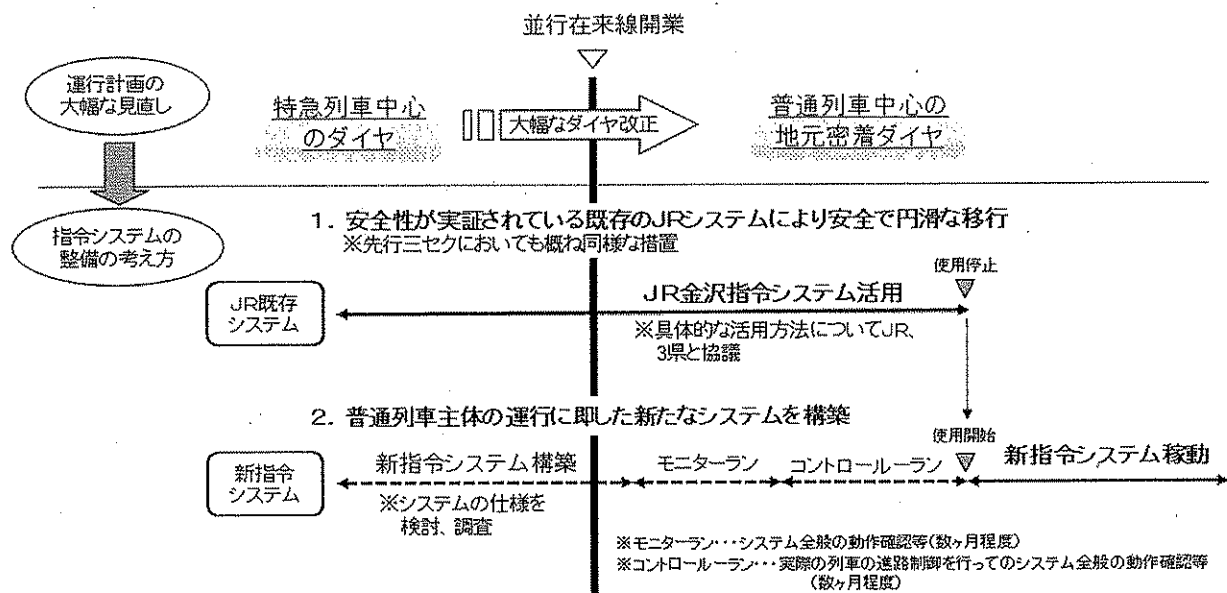
鉄道施設の保守管理は、普通列車中心の運行形態となることを踏まえ、その安全性の確保を図る体制を整備する。

また、現在、JR西日本が使用する施設保守のための拠点施設や保守用機械のうち必要なものについては、三セク会社で有効活用する方向で、JR西日本や関係事業者と調整する。

(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、開業時は既存のJR西日本の施設を一定期間使用する（石川県会社、新潟県会社と合同使用）こととし、その後は、普通列車主体の運行に即応した機能や仕様とし、単独のシステムを富山駅周辺に構築する方向で検討する。

図2 運行管理システムの移行（イメージ）



(4) 車両の整備

「2 運行計画」を前提とすると、22編成の車両が必要となるが、車両については、朝、夕、日中の時間帯毎に編成車両数をきめ細かく増減させるなど、効率的な車両運用を図るため、これまでの3両ユニットの旧型車両から2両ユニットの新型車両（521系）の導入を進める方向で検討する。

なお、新型車両の導入台数については、JR西日本から譲渡される車両の種類や台数等に関する協議を踏まえ検討する。



旧型車両（413系）



新型車両（521系）

(5) 車両の検査施設

車両の保守管理は、現在 JR 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方向で JR 西日本と協議する。また、同センターでの新たな交番検査施設の整備や検査方法等について検討し、JR 西日本や隣県等と調整する。

表 2 車両検査の概要

検査の種類	検査の内容	検査周期	設備要否		設備有無	実施箇所(案)
			上屋ピット	台車分離		
列車検査 (仕業検査)	消耗品の補充・取替え、各機器の機能確認	3日～6日	不要		—	富山運転センター
月検査 (交番検査)	各部分の劣化程度を測定 各機器・車体等の状態、機能について在姿で行う検査	90日	必要	不要	無	富山運転センター
臨時検査	簡易修繕	発生の都度	不要	不要	—	金沢総合車両所 運用検修センター (乙丸)
	大修繕		必要	必要	無	
重要部検査 (要部検査)	動力、走力、ブレーキ装置等の主要部分を解体(台車分離)して行う検査	48ヶ月 (40or60 万キロ)	必要	必要	無	金沢総合車両所 (松任)
全般検査	車両の機器、装置を解体(台車分離)し、全般(細部)に亘り行う検査	96ヶ月				

(6) 車両の清掃

車両の清掃設備は、現在 JR 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方向で JR 西日本と協議する。また、効率的な実施方法について検討し、JR 西日本や関係事業者と調整する。

(7) 除雪車両

除雪車両については、現在、JR 西日本が富山運転センター等に配備している車両を有効活用する方向で JR 西日本や隣県と協議する。また、除雪車両の保有形態や除雪業務の実施方法等について検討し、JR 西日本や関係事業者と調整する。

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、簡素な組織とする方向で検討を進める。

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、計画的にプロパー職員を採用、養成していく方向でJR西日本等と協議を進める。

(2) 組織体制

① 平成24年夏頃に設立する予定の準備会社においては、三セク会社のプロパー職員の採用、研修のほか、隣県会社やJR西日本との会社間協定などの調整が円滑に進められるよう必要な体制を整備する。

② 平成25年度の増資後の本格会社については、開業後の運行計画や要員計画等の詳細を調整する体制を整えるとともに、安全運行が行える体制を整備する方向で検討を進める。

(3) 要員

① 開業時の要員数は、事業運営に必要な人数を確保する。また、安全運行に万全を期すため、管理的な業務等については、専門的な知識や経験を有するJR西日本社員の派遣を要請する。なお、プロパー職員の要員数は、JR西日本の社員派遣の協力状況等を踏まえ、今後さらに精査する。

・必要要員数（開業時）約300人程度

② 運営に必要なプロパー職員は、JR西日本等で専門的な教育訓練を行う方向でJR西日本等と協議する。

③ 開業後、JR西日本社員等で代替していた要員については、プロパー職員を順次採用する。JR西日本社員等からの切替えは、プロパー職員の育成と採用年次の平準化を図るため、原則として10年程度で段階的に行う方向で検討する。

④ なお、JR西日本社員は、開業前においても、鉄道事業許可申請や、会社の規程、会社間の協定等の作成、調整等を行う必要があるため、必要な社員の派遣についてJR西日本と協議を進める。

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しされたことから、新たな制度にもとづき算定する。

(2) 運賃収入

○運賃水準

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て検討を進める。

ここでは、現在のJR運賃を据え置いた場合で積算する。

○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初乗り運賃については、会社間で調整する方向で、隣県やJR西日本等と協議を進める。

(3) 線路使用料

貨物線路使用料は、平成23年度に、①貨客割合は列車キロ^{※1}から車両キロ^{※2}を基礎とするものに変更、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。

(4) その他収入

その他収入は、駅舎等のスペースの貸付料や、駅舎周辺の駐車場の使用料等であるが、JR西日本側と詳細な確認等が必要であることから、現時点では、先行事例の運輸雑収率（運賃収入×2.3%）をもとに積算する。

※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）

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、算定にあたっては、人件費などJR西日本等との協議等を踏まえ、決定される費目もあり、今後、さらに精査していく。

(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を算定する。

(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からなり、先行事例のうち輸送密度が類似している「しなの鉄道㈱」の最近の実績等をもとに積算する。

(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、除雪費等であり、先行事例のうち貨物列車の走行頻度が類似している「IGRいわて銀河鉄道㈱」の最近の実績等をもとに積算する。

(5) 管理費

管理費は、本社や事務所の管理経費などであり、先行事例のうち輸送密度が類似している「しなの鉄道㈱」の最近の実績等をもとに積算する。

7 資金計画

(1) 基本的な考え方

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精査し、所用額を積算する。なお、初期投資額のうち鉄道資産など、現在、JR西日本と交渉中の項目もあることから、今後、さらに精査していく。

(2) 初期投資額

○開業前の投資額

開業に伴い必要となる投資額は、①JR鉄道資産（車両含む）の譲渡費、②設備投資費、③開業準備費であり、それぞれ所用額を積算すると、約256～288億円（うち開業準備費15億円、三セク会社を実施する設備投資費約16億円）となる。

なお、JR鉄道資産（車両含む）の譲渡費及びJR鉄道資産に係る設備投資費（約225～257億円）については、現在、JR西日本と交渉中であるが、これらについては、極力低額譲渡となるよう折衝していく。

○開業後（10年間）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などであり、それぞれ所要額を積算すると、約40～72億円となる。

(3) 出資金

ア 出資金額

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）等を参考に、初期投資額の20%を目安とする。

なお、平成24年夏頃に予定している準備会社への出資については、開業準備費に相当する額を出資することとし、その後、JR西日本との交渉等を踏まえ、初期投資額を確定のうえ出資総額を決定し、所要額を増資するものとする。

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、JR城端線・氷見線・高山本線、富山地方鉄道のほか、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、また、駅周辺の駐車場の利用によるパークアンドライドなど、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、三セク会社は、県、市町村、民間がみんなで負担していくことや、マイルール意識を持ってもらうため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ものとする。

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) その他

初期投資に係る負担を極力少なくするため、今後とも、JR西日本に対し必要資産について極力低額譲渡となるよう折衝するとともに、国に対しては、引き続き、新幹線の貸付料の活用などさらなる並行在来線支援について要請していく。

8 経営収支見込み

(1) 基本的な考え方

「5 収入見込み」から「7 資金計画」等に基づき、経営収支見込みを試算する。

なお、経営収支は、JR西日本の協力・支援の規模等により大きく影響するため、今後、さらに精査していく。

(2) 検討ケース

出資金以外の資金手当てについて、次の2ケースについて試算する。

ケースA

- ・ 初期投資＝出資金＋三セク会社が借入
- ・ 開業後（10年間）の投資＝三セク会社が借入

ケースB

- ・ 初期投資＝出資金＋三セクへの公的支援
- ・ 開業後（10年間）の投資＝三セクへの公的支援

(3) 検討結果の分析

ケースA

- ・ 開業翌年度の平成27年度の収支は約27～30億円の赤字となる。貨物調整金については、平成19年度収支見通し時の約12億円より約25～26億円と大幅に増加するものの、開業当初は、初期投資に伴う減価償却費の増嵩等により、相当厳しい収支見通しとなっている。
- ・ また、開業10年目も、約27～28億円の赤字となり、10年間の累積赤字は約258～270億円となることから、事業継続が困難となると見込まれる。

ケースB

- ・ 出資金以外の投資には全て公的支援が入ることから、開業翌年度の平成27年度の収支は、初期投資に伴う借入利息や減価償却費が低下するため、ケースAより改善するが、依然として約7～8億円の赤字と厳しい収支見通しとなっている。
- ・ また、開業10年目も、約3億円の赤字となり、10年間の累積赤字は約42～45億円となることから、厳しい経営が余儀なくされると見込まれる。

並行在来線(北陸本線・富山県内)の収支見通し

開業後(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

○初期投資 約256～288億円 (JR鉄道資産(車両含む)、設備投資、開業準備費(15億円))

※開業後(10年間)の投資 約40～72億円 (うち国補6～16億円) ※現行国庫補助制度の対象となつた場合

○出資金 52～58億円 (256億円～288億円×20%) ※出資金のうち4億円は開業後の資金を留保

○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)

8.026人/日(H22) ⇒ 7.400人/日(H27(開業翌年度)) ⇒ 6.200人/日(H35(開業10年目))

JR鉄道資産(車両含む)の譲渡費
JR鉄道資産に係る設備投資費
約225～257億円

試算の前提

～収支見通し(試算)～

開業翌年度(H27年度)

収入 約50～51億円

運賃収入 24億円

※現行JR水準

貨物線路使用料の拡充

従来12億円(H19収支予測)

→25～26億円

その他(広告・雑収入等) 1億円

注:[]は、貨物調整金拡充前収支

大幅な運賃値上げを避けるため



今後の対処方針 : 1 JRに対し、必要資産について極力低額譲渡となるよう折衝する。

2 開業後(10年間)の投資に係る公的支援及び経常収支の不足額を賄うために、経営安定基金(仮称)を設置する方向で検討。

ケースA 初期投資(出資金充当を除く)208～234億円を三セク会社が借入

開業後(10年間)の投資(国補を除く)34～56億円を三セク会社が借入

支出 約77～80億円 経常的経費52～53億円、減価償却等24～28億円

収支 約▲27～▲30億円(H27) [約▲41～▲44億円]

⇒開業10年目 約▲27～▲28億円 [約▲43～▲44億円]

10年間累計

約▲258～▲270億円

[約▲388～▲403億円]

ケースB 初期投資(出資金充当を除く)208～234億円を公的支援

開業後(10年間)の投資(国補を除く)34～56億円を公的支援

支出 約57～58億円 経常的経費52～53億円、減価償却等 5億円

収支 約▲7～▲8億円(H27) [約▲21億円]

⇒開業10年目 約▲3億円 [約▲18億円]

10年間累計

約▲42～▲45億円

[約▲174～▲175億円]

9 経営安定化対策

(1) 基本的な考え方

並行在来線は、開業後も大規模な安全対策等への投資が必要と見込まれるほか、厳しい収支見通しとなっていることから先行事例と同様に大幅な運賃値上げも検討せざるを得ない状況になる。

大幅な運賃値上げを避けるためには、JR西日本に対し必要資産について極力低額譲渡となるよう折衝するとともに、開業後（10年間）の投資に係る公的支援及び経常収支不足額を賄うために、経営安定基金（仮称）を設置する方向で検討する。

なお、基金のあり方については、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、今後、調整するものとする。

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促す施策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三セク会社の利用を誘導・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

利用が多い区間の朝、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に配慮するとともに、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検討・協議を進める。

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を検討する。

② パークアンドライドの推進

駅周辺での駐車場の整備や既存駐車場の利活用など市町村の協力を得て、マイカー利用から並行在来線への利用を促進する。

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、他の交通機関等と協議し、導入について検討を進める。なお、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検討する。

※参考	県内での導入状況	平成18年度	富山ライトレール (passca)
		平成21年度	富山地铁 市内軌道 (ecomyca)
		平成22年度	// バス (ecomyca)
		平成23年度	// 鉄道 (ecomyca) 予定

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配置を検討する。

⑤ 県内交通機関との連携

他の鉄道会社やバス会社等との連携を図り、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、マイカー等に頼らない輸送体制や交通アクセスの整備に努める。

⑥ 関連事業の展開

鉄道を利用される方々の利便性、利用の促進及び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。

○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

(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。

なお、駅前広場や新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) 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前とし、県民等からの募集提案等も含め、検討する。

② 駅舎への各種施設の誘致等

駅舎に利便性の高い施設等を誘致し、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あたっては、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、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、清掃への参加などを促すことが大切である。

④ サポーターズクラブ等の創設

沿線地域住民等による三セク会社支援や利用促進を図るための仕組みづくりについて検討を進める。

(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、三セク会社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（県並行在来線利用促進協議会など）の設置について検討する。

第4章 今後のスケジュール

今後のスケジュールは、概ね次のように想定しており、開業に向けた準備が遅れることがないよう、今後とも、市町村、関係団体等を連携・協力を図りながら進めていく。

時 期		事 項
平成23年度	5月	○県並行在来線対策協議会 ・経営の基本方針のとりまとめ
	1月	○県並行在来線対策協議会 ・経営計画概要（第1次）の策定 〔 経営区間、需要予測、運行計画、組織・要員 〕 〔 資金計画、収支見込み など 〕 ・出資比率、準備会社出資金の決定
平成24年度	春頃	○旅客流動調査（第2次）
	夏頃	○準備会社を設立 ・社員の採用準備 ・指令の設計など
	1月頃	○県並行在来線対策協議会 ・経営計画概要（最終）の策定
平成25年度	前半	○本格会社へ移行（増資、社名変更） ・経営計画の策定 ・鉄道事業許可申請
平成26年度	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。

