

# 富山県並行在来線 経営計画概要(第1次)のポイント

平成24年1月  
富山県並行在来線対策協議会

## 1 経営の基本事項

### (1) 経営理念

- 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

第三セクター会社（富山県単独の株式会社）を上下一体経営の第一種鉄道事業者として設立  
※富山県、県内市町村、民間団体より出資

### (3) 三セク会社の設立時期

平成24年夏頃・・・準備会社を設立  
(平成25年度から社員の採用や研修等を計画的に実施)  
平成25年度前半・・・増資して社名を変更し、本格会社へ移行

### (4) 経営区間

石川県境は俱利伽羅駅（石川県）、新潟県境は市振駅（新潟県）のそれぞれ富山方の場内信号機までを経営区間とする方向で、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）

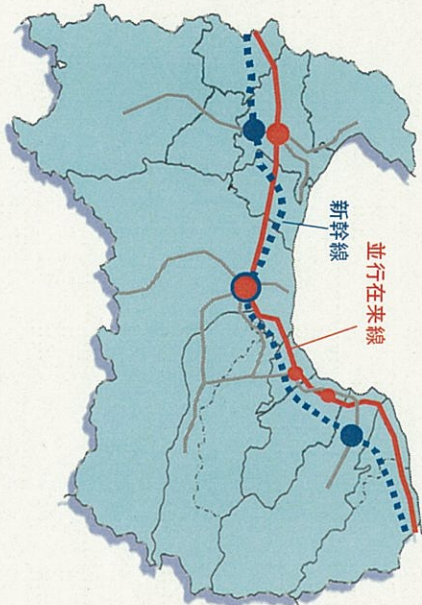
### (5) 線路形態

複線・電化（現在の北陸本線の線路形態を引継）

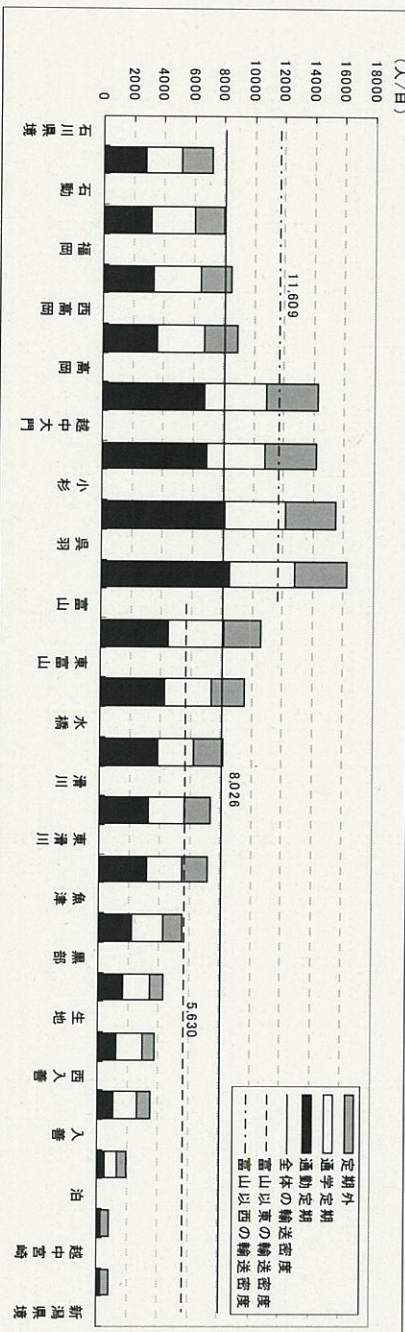
## 現状・需要予測

### (1) 並行在来線の概要 〔並行在来線の特徴〕

富山県の並行在来線は、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なっており、多くの県民の日常生活の足となっている。

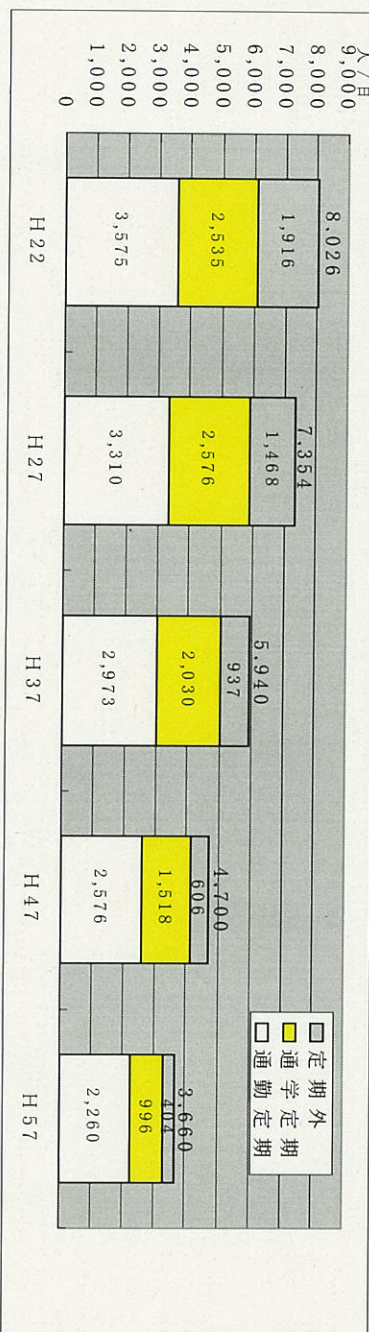


### 〔輸送密度<H22>〕



富山の東西で大きく異なり、富山～越中宮崎間は5,630人/日、富山～石動間は11,609人/日と富山～越中宮崎間の約2倍となっており、県内区間全体では8,026人/日となっている。

### 〔輸送密度<将来予測>〕



利用者については、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。

券種ごとの利用者は、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。

(1) 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、利用実態や駅の折り返し機能（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

- 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。
- 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。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。
- 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。
- 快速列車については、新幹線や在来特急の運行見直しのほか、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

- 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。
- 石川県境で車両が乗り入れられる区間は、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。
- 新潟県境で車両が乗り入れられる区間は、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。
- 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

- 日中の時間帯におけるワンマン化について検討し、隣県等と協議する。

⑤ 連絡運輸（他会社の乗車券を購入できる範囲）

- 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。
- 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

- 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。
- JR全線の乗車券や指定券などについては、利用見込み、費用対効果などを踏まえ検討を進める。
- JR枝線が結節している駅（富山駅、高岡駅）の改札については、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。
- 富山地方鉄道㈱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。



新型車両(521系)

(2) 施設・車両計画

- ① 運行管理システム
- 開業時は既存のJR西日本の施設を一定期間使用し、その後は、単独システムを構築する方向で検討する。
- ② 車両
- JR譲渡車両の協議を踏まえ、新型車両（521系）を導入する方向で検討する。
- ③ 車両の検査施設
- 既存の富山運転センターの施設を有効活用し、交番検査施設の整備等について検討する。

(3) 組織・要員

- ① 組織体制
- 安全運行が行える体制を整備する方向で検討する。
- ② 要員
- 開業時は安全運行に万全を期すため、専門的な知識等を有するJR西日本社員の派遣を要請する。要員数については、約300人程度を想定（今後、さらに精査）。

(4) 経営収支見込み

【収入】

- ① 運賃収入
- 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パワレンスを考慮し検討する。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等と協議する。
- ② 線路使用料
- 貨物調整金制度の見直し（平成23年度）を踏まえ、見込み額を算定
- 開業翌年度の見込み額 12億円/年 (H19収支) → 25～26億円/年 (H23収支)

【資金計画】

- ① 初期投資額 約256～288億円（うち開業準備費15億円）
- ② 出資金 約52～58億円（初期投資額×20%）
- ③ 出資比率 県：市町村：民間＝63：27：10
- ④ 開業後（10年間）の投資 約40～72億円（新設指令整備費、安全対策に係る施設改良費など）

区分	資金計画	開業翌年度(H27)	開業10年目(H35)	10年間累計
ケースA	・初期投資：三セク借入 ・開業後投資：三セク借入	約▲27～▲30億円	約▲27～▲28億円	約▲258～▲270億円
ケースB	・初期投資：公的支援 ・開業後投資：公的支援	約▲7～▲8億円	約▲3億円	約▲42～▲45億円

※試算の前提＝運賃は現行JR水準、貨物調整金は見直し後で試算

大幅な運賃値上げを避けるため、①JR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。

【経営安定基金（仮称）】

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。

### 3 利用促進策の推進

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。
- ・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。
- ・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

- ・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。

県内での導入状況  
 H18:ライノレール、H21:地鉄(市内軌道)  
 H22:地鉄(バス)、H23:地鉄(鉄道)予定

エココイカ  
 (地鉄)



##### 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、乗り継ぎしやすし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。

#### (2) 新駅の設定

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。

#### (3) マイレール意識の醸成

三セク会社(本格会社)の会社名の募集、駅舎への各種施設の誘致、駅管理への協力、サポートデスクラフ等の創設などにより、マイレール意識の醸成を検討する。

#### (4) 県民ぐるみによる利用促進の展開

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の設置について検討する。

### 4 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、関係団体等と連携・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

問合せ先

富山県並行在来線対策協議会(富山県知事政策局総合交通政策室内)

電話 076-444-4044  
 ファックス 076-444-9656  
 電子メール asokosei@pref.toyama.lg.jp

