

4. 並行在来線について

(1) 並行在来線対策について

① 青い森鉄道線等目時・青森間の概要

ア 距離及び駅数

- (a) 目時・八戸間 25.9km 7駅
(盛岡・八戸間 107.9km 24駅)
- (b) 八戸・青森間 96.0km 20駅

走行列車数：普通47本 特急39本（寝台5本含む。） 貨物40本
 八戸・青森直通運転 23本
 区間運転 24本

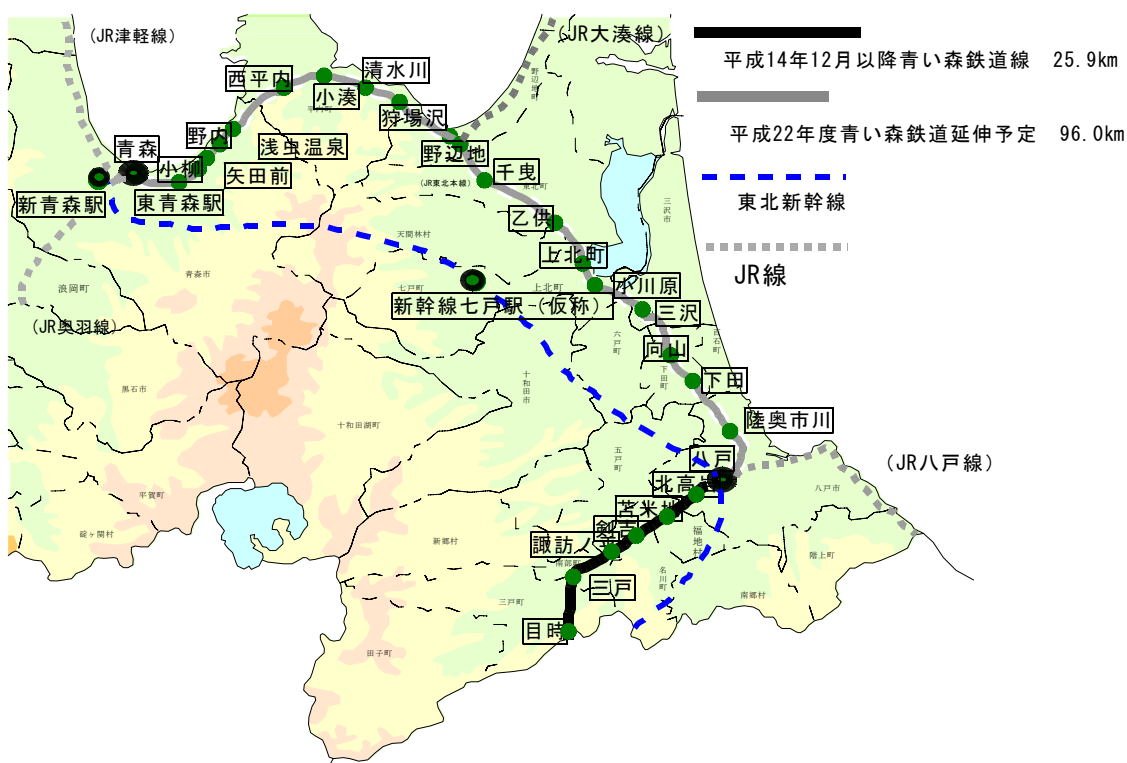
イ 輸送密度（普通列車に係るもの、※1）

- (a) 目時・八戸間の輸送密度（平成18年度分） 1,113.7人/日
- (b) 八戸・青森間の輸送密度（平成17年実績、※2） 2,432.6人/日
(参考：平成9年JRデータ 2,552.0人/日)
- (c) 目時・青森間の輸送密度（平成17年実績、※2） 2,161.8人/日

※1 線区の1日当たりの輸送人キロを営業キロで除した数

※2 平成18年度実施の将来需要予測調査より

並行在来線路線図



ウ 現在の経営状況（目時・八戸間）

(a) 青い森鉄道(株)

・ 輸送人員の状況（実績）

平成16年度	平成17年度	平成18年度
771,512人	721,714人	705,619人

・ 開業後の収支状況

（単位：千円）

項 目	⑩決算額		⑪決算額		⑫決算額	
	使用料 減免後	使用料 減免前	使用料 減免後	使用料 減免前	使用料 減免後	使用料 減免前
収 入	451,799	451,799	457,128	457,128	450,595	450,595
支 出	451,799	730,982	474,466	747,100	453,686	716,737
費用・税	450,592	450,592	474,466	474,466	453,686	453,686
線路使用料	1,207	280,390	0	272,634	0	263,051
当期純損益	0	△ 279,183	△ 17,338	△ 289,972	△ 3,091	△ 266,142

※ 線路使用料の減免により、平成16年度までは収支均衡が図られたところであるが、平成18年度の線路使用料減免後の当期純損益については、平成17年度に引き続き、県から線路使用料の全額免除を受けても、約300万円程度の赤字となった。

(b) 青森県

県は、第三種鉄道事業者として行う鉄道施設保守・管理に係る事業について、他の県事業と明確に区分するため、鉄道施設事業特別会計を設置し処理している。

【青森県鉄道施設事業特別会計予算】

（単位：千円）

歳 入	⑩実績	⑪実績	⑫見込	歳 出	⑩実績	⑪実績	⑫見込
線路使用料	436,220	451,932	418,384	鉄道施設事業費	870,093	859,270	841,366
青い森鉄道(株)	1,207	0	0	公債費	13,288	111,092	110,308
JR貨物(株)	435,013	451,932	418,384				
施設使用料・譲収入	175,330	177,656	179,196				
一般会計繰入金	271,831	340,774	354,094				
合 計	883,381	970,362	951,674	合 計	883,381	970,362	951,674

② 青い森鉄道線青森開業に向けた準備状況

東北新幹線新青森駅開業に伴い、J R 東北線八戸・青森間は J R 東日本の経営から分離されることとなる。当該区間を青い森鉄道線として円滑に営業開始できるよう、昨年度は、旅客流動調査をはじめ各種調査を実施し、それらの結果等を踏まえて、列車運行や施設管理をはじめとした青い森鉄道線目時・青森間の経営全般について検討を行っているところである。

年 度	主 な 取 組 み	
H18 (開業4年前)	運営スキーム構築	<ul style="list-style-type: none"> ・ 並行在来線関係市町長会議の開催 ・ OD調査 ・ 将来需要予測調査 (別紙1) ・ 青い森鉄道活用会議の設置 (別紙2)
H19 (開業3年前)		<ul style="list-style-type: none"> ・ 青い森鉄道線青森開業準備協議会の設立 ・ 経営計画素案の策定 <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行計画 (運転本数等) ・ 車両計画 (車両数等) ・ 保守管理計画 ・ 組織要員計画 ・ 営業計画 (運賃水準等)
H20 (開業2年前)	工事・要員養成等の具体的開業準備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 青い森鉄道(株)の体制整備 <ul style="list-style-type: none"> ・ 要員の増員・養成 ・ 車両手配 ・ 具体的運行計画策定 ・ 各種工事等着手 <ul style="list-style-type: none"> ・ 指令システム構築 ・ 車両基地整備
H21 (開業1年前)		<ul style="list-style-type: none"> ・ 許可申請書提出 (第2種・第3種鉄道事業) ・ 各種協定の締結 ・ 各種設備等の試験運用
H22		<ul style="list-style-type: none"> ・ 青い森鉄道線青森開業 (東北新幹線新青森駅開業と同時)

〔参考：八戸開業（平成14年12月）に向けた取組み〕

H9 (開業5年前)	11月	OD調査 (盛岡・八戸間)
H10 (開業4年前)	6月	並行在来線青森県協議会設立 (改組)
	3月	将来需要予測調査
H11 (開業3年前)	7月	経営主体・運行区間承認
H12 (開業2年前)	11月	経営計画素案承認
H13 (開業1年前)	5月	経営計画素案 (改訂版) 承認 (運賃水準決定)
	6月	青い森鉄道(株)開業準備室設置
	3月	許可申請書提出
H14	12月	開業

③ 青い森鉄道線青森開業に向けた取組みの方向性

ア 現 状

(a) 年間約3億円の赤字額の発生

- ・現在の青い森鉄道線（25.9km）はJR経営時から輸送密度が低い区間であり、旅客運輸収入のみで経営を維持していくことは不可能である。

(b) 多額の初期投資及び赤字幅の拡大（青森開業時）

- ・青い森鉄道線は東北新幹線新青森駅開業と同時に、青森駅まで延伸し全長121.9kmもの長大な区間を経営することとなり、初期投資には多額の県費負担が懸念される。それに加え、少子化の進展や自動車利用へのシフト等により、引き続き厳しい経営環境におかれることから維持のための多額の県費負担が想定される。

(c) JR貨物からの線路使用料の不足

- ・JR貨物は、青森県に対して使用状況に応じて線路使用料を納付しており、その財源の一部として、鉄道施設・運輸施設整備支援機構より調整金がJR貨物に交付（調整金制度）されている。
- ・青い森鉄道線は1日約40本もの貨物列車が走行する北海道と首都圏を結ぶ貨物輸送の大動脈となっているため、旅客鉄道の輸送量が必要とする水準を超えた規模の鉄道施設等を保有・管理せざるを得ない状況となっている。また、貨物列車が鉄道施設を使用する頻度が高いにもかかわらず、例えばその資本費については、変電所等一部を除き、線路使用料の対象経費として認められておらず、施設等の更新時には多額の負担が危惧される。

(d) 県所有の地方鉄道に対する補助制度の不備

- ・現在の国の地方鉄道に対する補助制度は、中小民間鉄道事業者等を想定した内容となっており、地方公共団体が鉄道施設を所有している本県は対象外となっている。

イ 取組みの方向性

(a) 初期投資の軽減

- ・初期投資の軽減のため、鉄道資産の価格等の圧縮及び初期投資への財政支援を関係機関（JR東日本、国土交通省等）に要請。

(b) 運営経費の軽減（調整金制度の拡充等）

- ・運営経費の軽減のため、JR貨物が納める線路使用料に係る調整金制度の見直し等を関係機関（JR貨物、国土交通省）に要請。

(c) 補助制度の見直し

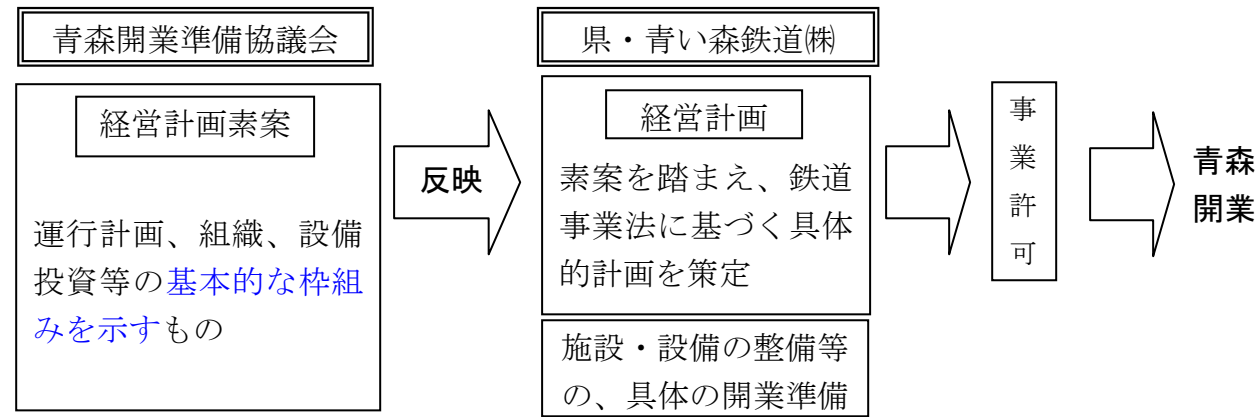
- ・中小民間鉄道事業者等と同様に、鉄道施設の近代化等に係る経費について補助対象となるように、国庫補助制度の見直しを関係機関（国土交通省）に要請。

(d) マイレール意識の醸成

- ・沿線市町に対し、青い森鉄道の利活用方策等について、沿線地域が主体となって検討する場（青い森鉄道活用会議）を設けて取組みを進めるよう働きかけていき、マイレール意識の醸成につなげていく。

④青い森鉄道線経営計画素案の概要（案）

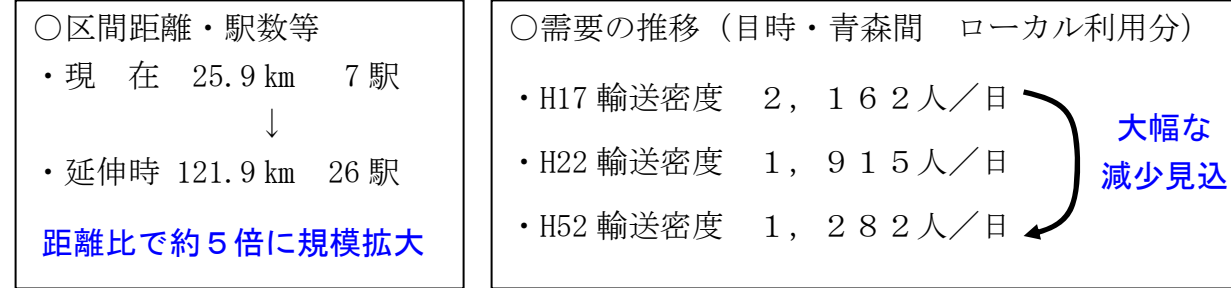
1 経営計画素案の位置づけ



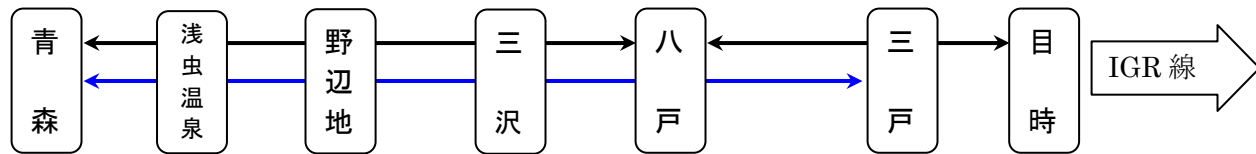
2 青い森鉄道線経営の基本スキーム

- 上下分離方式の継続：鉄道施設＝県所有／旅客運送＝青い森鉄道(株)が運営
- 保守管理主体の変更：県が経費を負担／青い森鉄道(株)が保守管理を実施

3 経営区間の現況等



4 青い森鉄道線の運営形態等



- ・運行本数等：利用者の需要と流動の状況を踏まえ決定、快速列車の運行も検討
- ・運行区間等：目時・青森間を基本に、一部列車は I G R 線へ乗り入れ



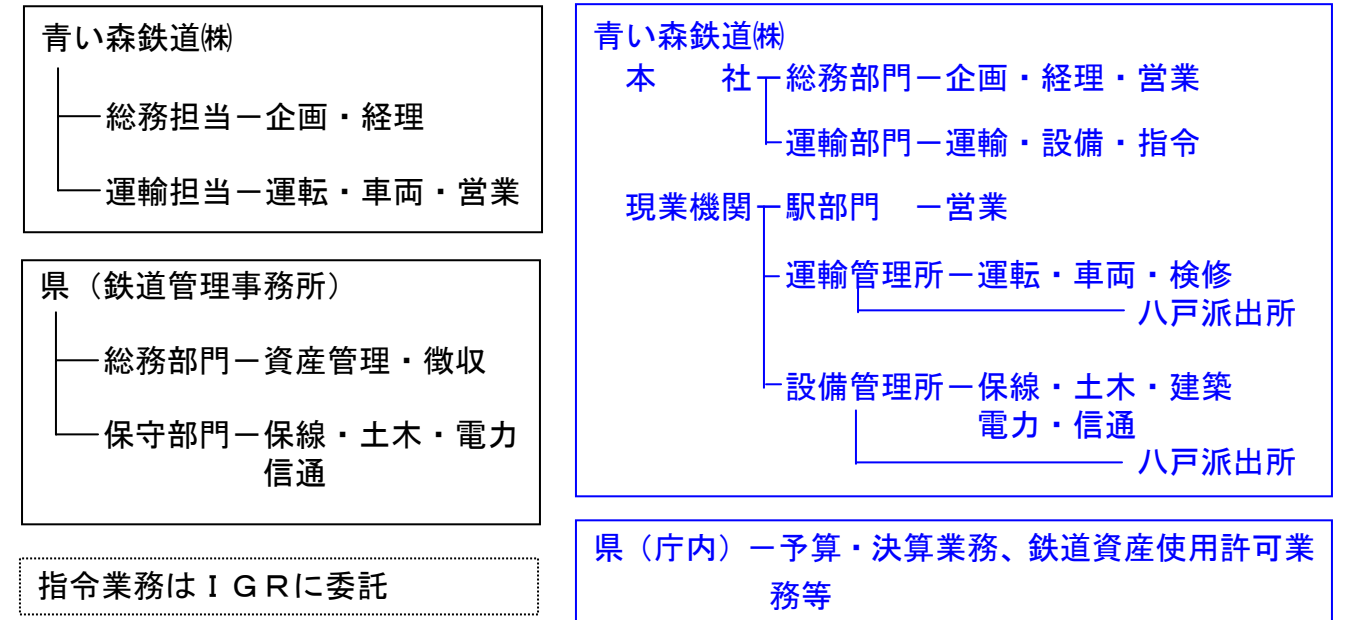
現行の、JR東日本
701系電車を基本

新造の場合は後継の
JR東日本E721
電車を検討

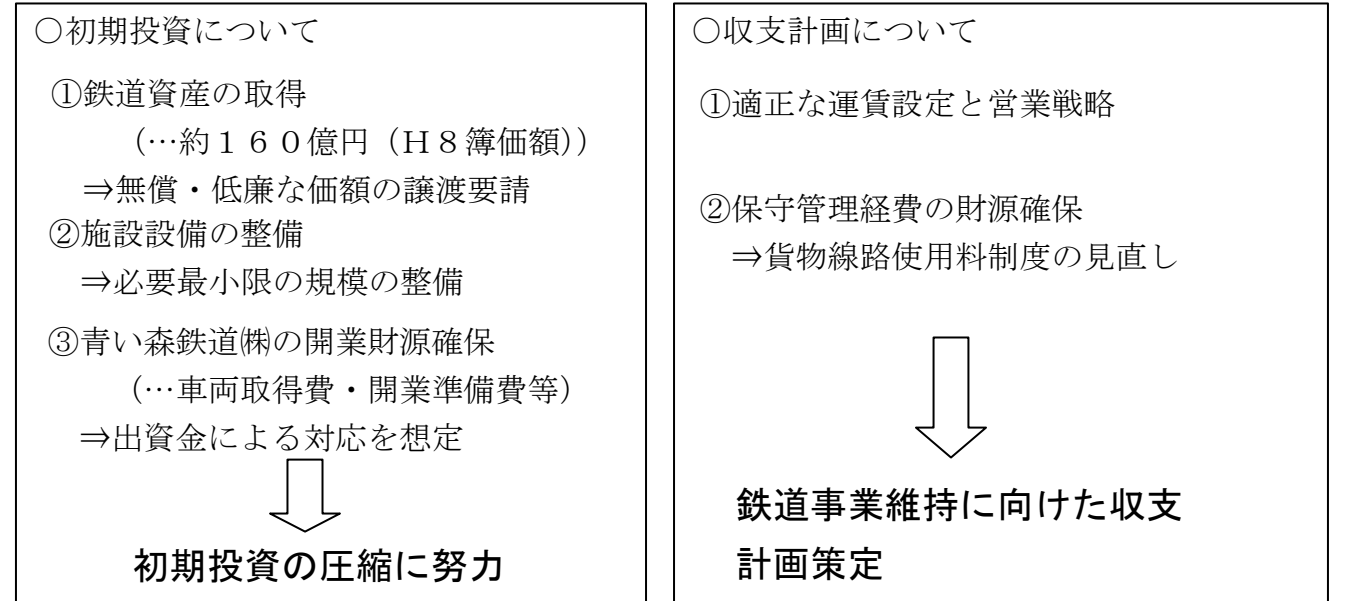


5 青い森鉄道線の組織体制等

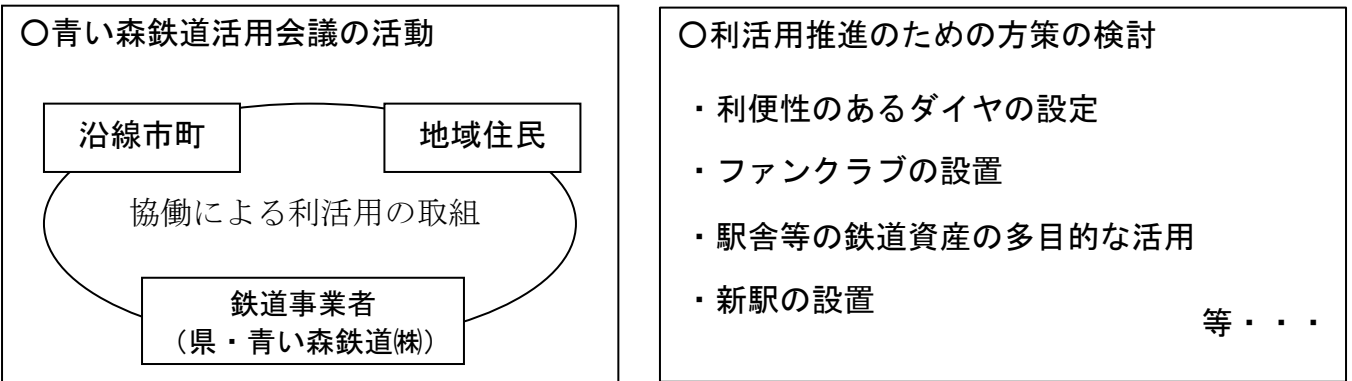
○現在の組織体制 → ○青森開業後の組織体制



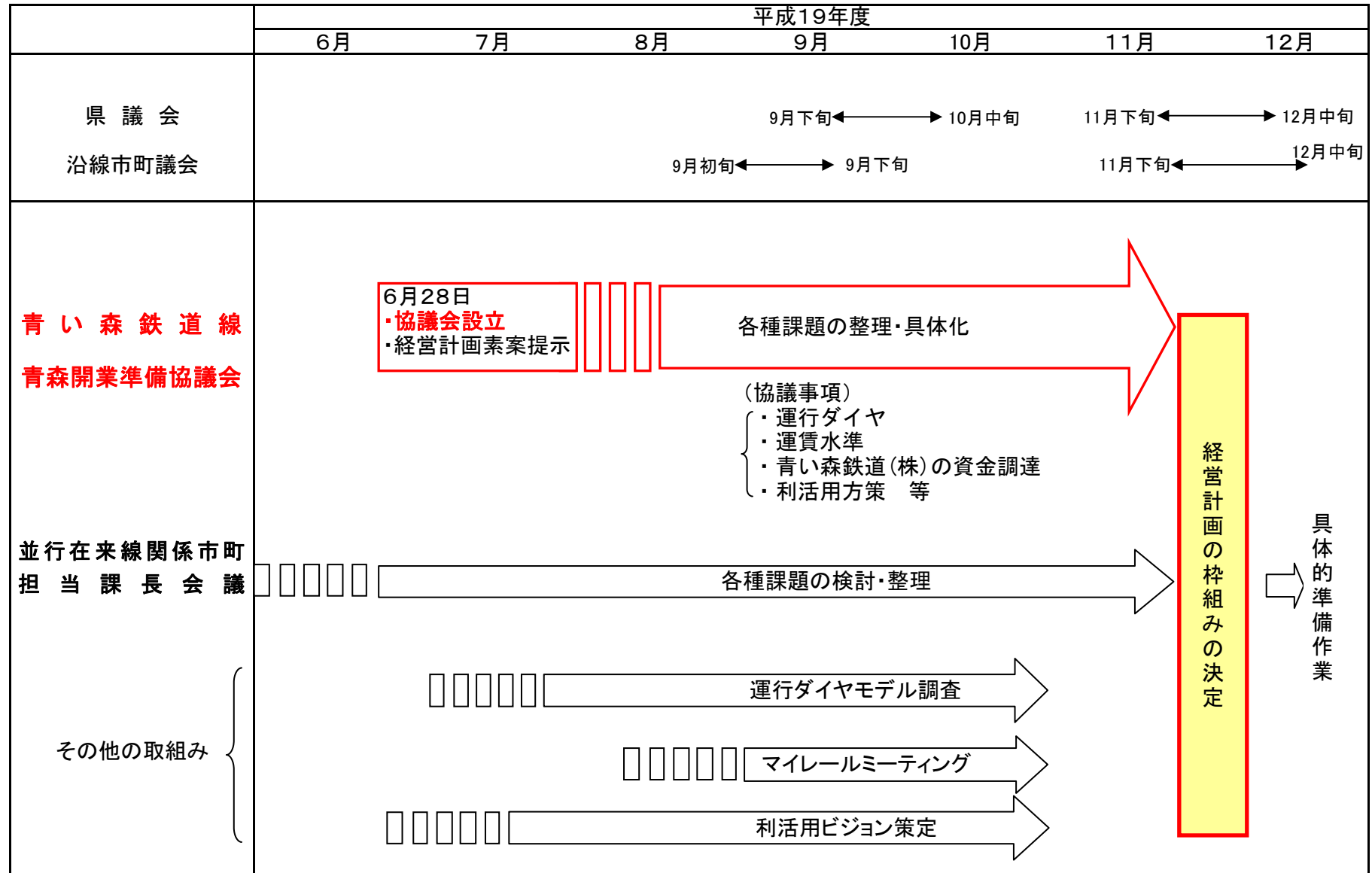
6 青い森鉄道線の初期投資・収支



7 青い森鉄道線の利活用



(2) 今後の進め方について



青い森鉄道線青森開業準備協議会（仮称）の設置・運営について

1 青い森鉄道線青森開業準備協議会（仮称）の役割

青い森鉄道線の円滑な青森開業と持続可能な経営の実現に向けた県、沿線市町及び鉄道事業者の検討の場。

【協議事項】・「青い森鉄道線経営計画素案」について

- ・青い森鉄道線に対する支援方策について
- ・青い森鉄道線の利用促進策及び鉄道と沿線地域が共生できる振興方策について

2 青い森鉄道線青森開業準備協議会（仮称）の構成（案）

(1) 構成団体

- ・青森県：青い森鉄道線の鉄道資産を所有。第三種鉄道事業者
- ・沿線11市町（青森市、八戸市、三沢市、平内町、野辺地町、七戸町、六戸町、東北町、おいらせ町、三戸町及び南部町）
- ・市長会、町村会：沿線以外の地域を含む広域的な観点で検討に参加
- ・青い森鉄道線：青い森鉄道線の運行主体。第二種鉄道事業者
※ JR東日本は参加しない意向

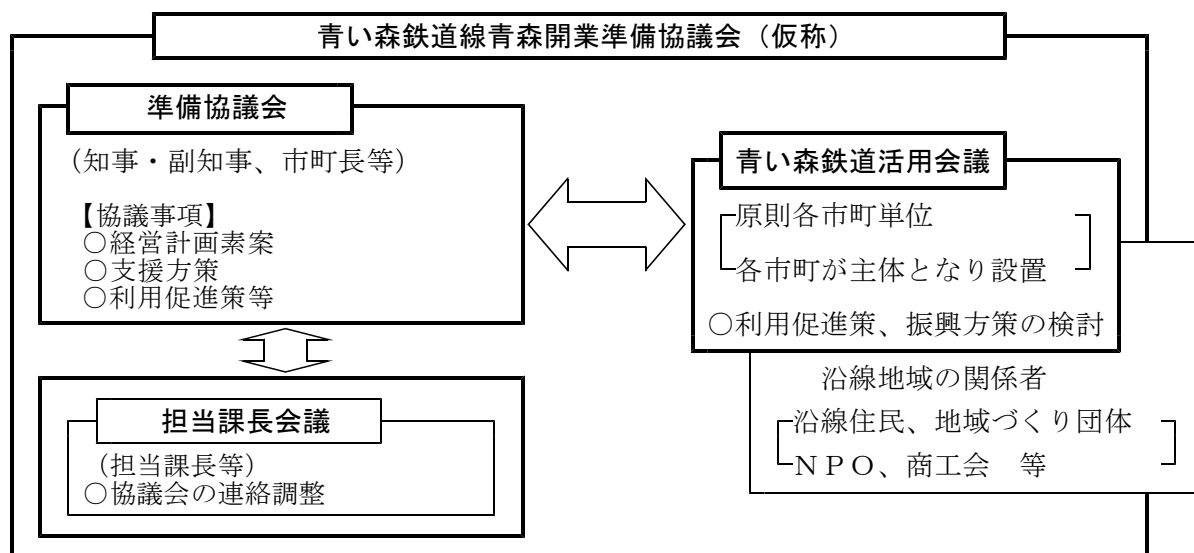
(2) 準備協議会の組織

【準備協議会】.... ・知事及び副知事並びに市町長等（市長会及び町村会は会長、青い森鉄道線は社長）で構成

・会長は知事。副会長を3名置く。（副知事、沿線市町長から1名）

【担当課長会議】.... 各団体の関係課長等で構成。実務者レベルでの検討、協議会の連絡調整（既設）を行う。

【青い森鉄道活用会議】.... 原則として沿線市町を単位とした住民等の参加による会議。協議会と連携し、利用促進策及び振興方策を検討。



《参考》

各事業者（第二種事業者…青い森鉄道線、第三種事業者…県）は、協議会において経営計画素案が決定された後、それを踏まえた上で、自らの経営計画を策定する。