

青い森鉄道線マイレールミーティング

1. 青い森鉄道線のこれまでの経緯

並行在来線とは・・・

整備新幹線の建設に伴い、同区間を走行する在来線の優等列車が新幹線に移る線を並行在来線といいます。整備新幹線の建設着工は、建設に係る区間の並行在来線を整備新幹線開業時にJRの経営から分離することへの同意が条件とされています。

H10. 1.14 青森県知事から運輸省に対して八戸～青森間の経営分離について同意

(H3. 7. 9 八戸～沼宮内間の経営分離同意)

H10. 3.12 運輸大臣が東北新幹線「八戸・新青森間」工事実施計画を認可

H13. 5.30 青い森鉄道株式会社の設立登記

H14.12. 1 青い森鉄道線(目時・八戸間)開業

H19. 6.28 青い森鉄道線青森開業準備協議会が青森開業後の運営について検討を開始

H22年度中 青い森鉄道線青森開業(東北新幹線新青森駅開業と同時)

2. 青い森鉄道線の概要

①「上下分離方式」を導入。

- ・線路等の施設・設備は青森県が保有し線路使用料収入で保守管理を実施
- ・運行は、施設等を借り、線路使用料を支払って青い森鉄道株式会社が実施

青い森鉄道(株)は経営が厳しいため、県が線路使用料を免除
→免除部分は県の一般財源で補填



平成14年12月以降青い森鉄道線 25.9km

平成22年度青い森鉄道延伸予定 96.0km

東北新幹線

JR線

現在 25.9km

東北新幹線
新青森駅開業時 121.9km

距離が5倍に延伸

② 厳しい経営状況

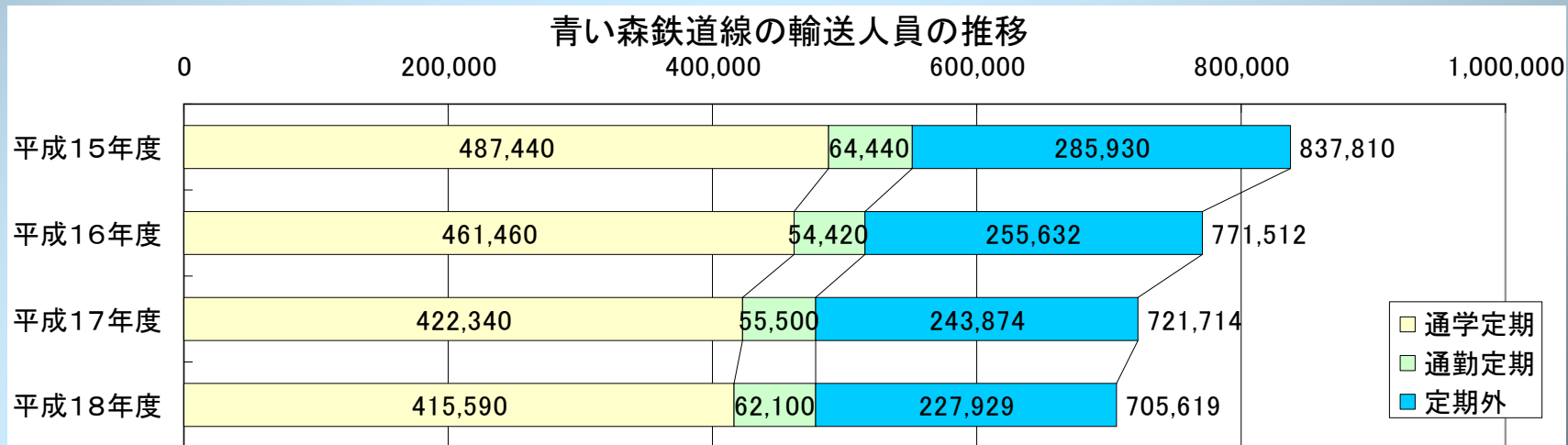
・青い森鉄道株の経営状況と県の負担

項目	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度
青い森鉄道株の収支	0 百万円	0 百万円	△ 17 百万円	△ 3 百万円
県が免除した線路使用料	263 百万円	279 百万円	273 百万円	263 百万円
県の一般会計繰入金(公債費分を含む)	239 百万円	272 百万円	341 百万円	365 百万円

県の一般会計繰入金+青い森鉄道株の赤字額(H18): **実質的赤字額**

3.7億円

・輸送人員の推移

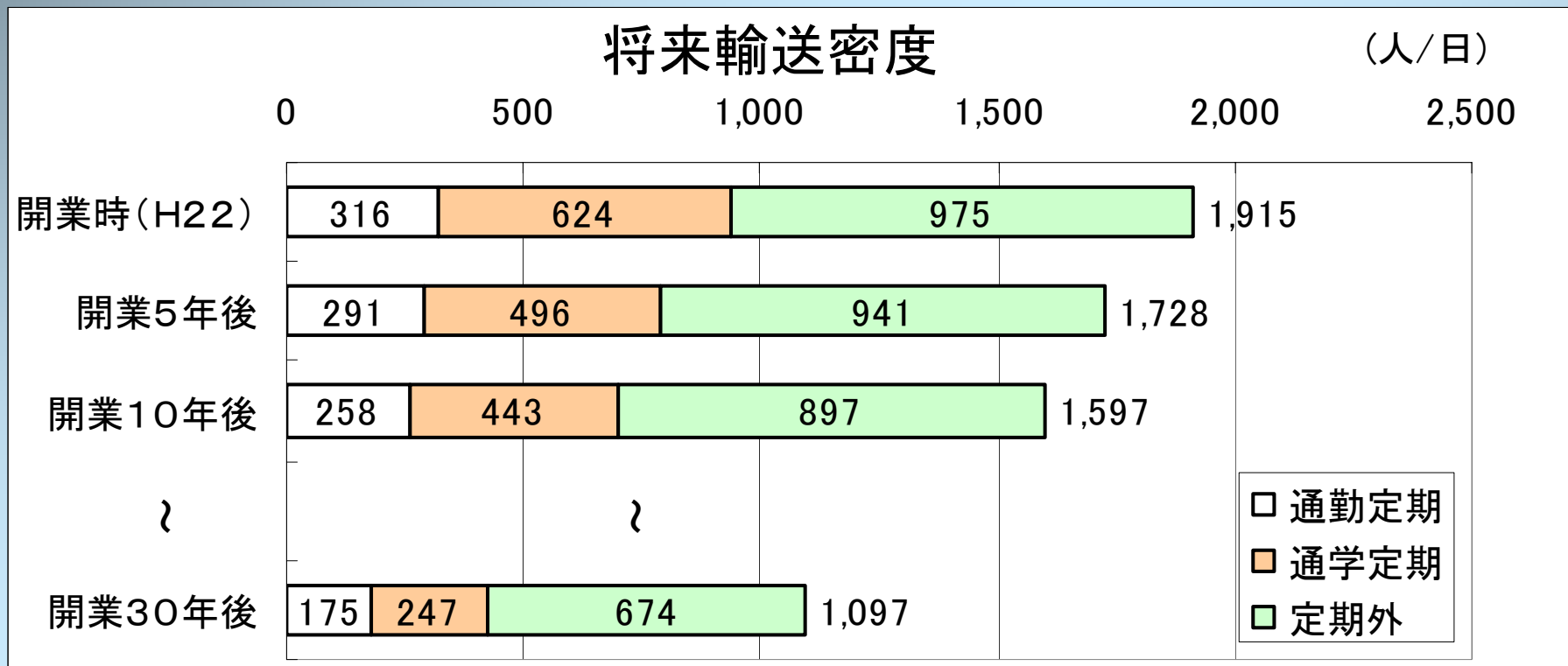


毎年度、鉄道利用者が減少 → 少子化による通学生減少、自家用車利用へのシフト等

3. 青森開業に向けての課題

① 減少が見込まれる旅客需要

○ 将来需要の予測結果



注 平成18年度に実施した将来需要予測調査の結果による。

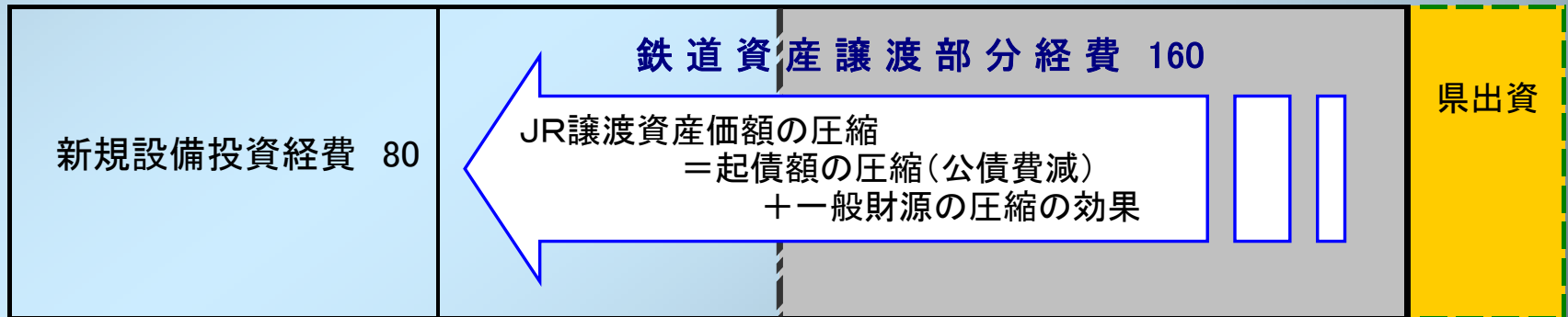
② 初期投資(概算試算額)

○青い森鉄道株(第二種鉄道事業者)の初期投資

資産取得費 9.6 (うち、車両調達 6.8)	開業費 7.6		創業費等 0.3	準備金 及び 予備費 5.5	計23億円
	第2種 3.1	第3種 4.5			

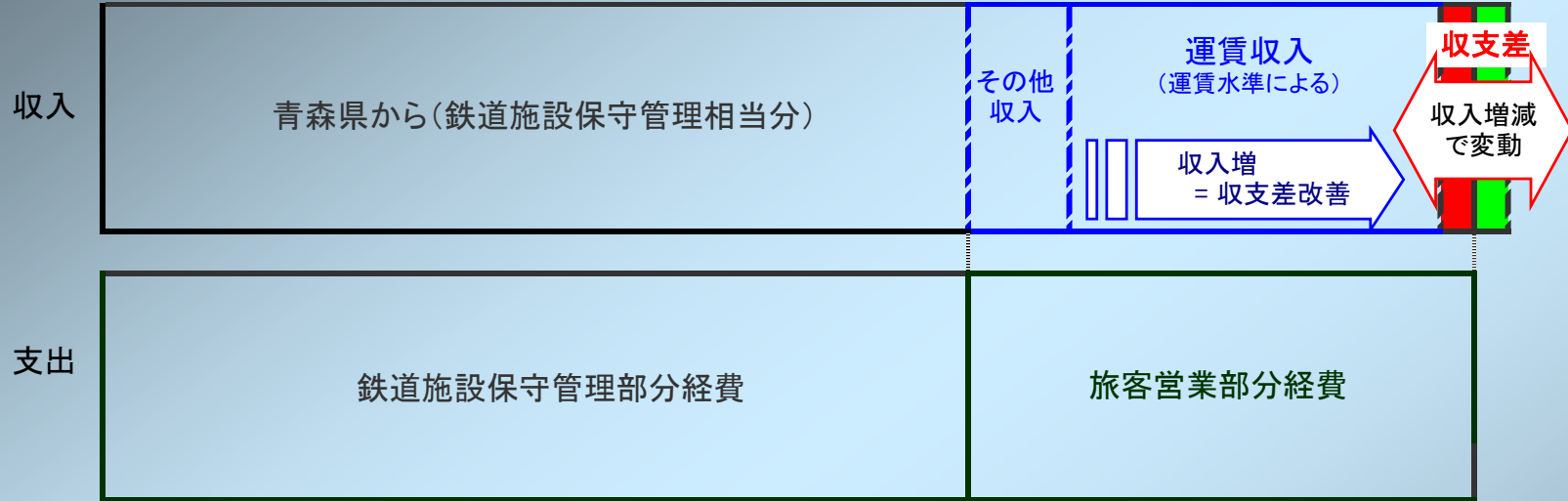
○県(第三種鉄道事業者)の初期投資

(単位:億円)

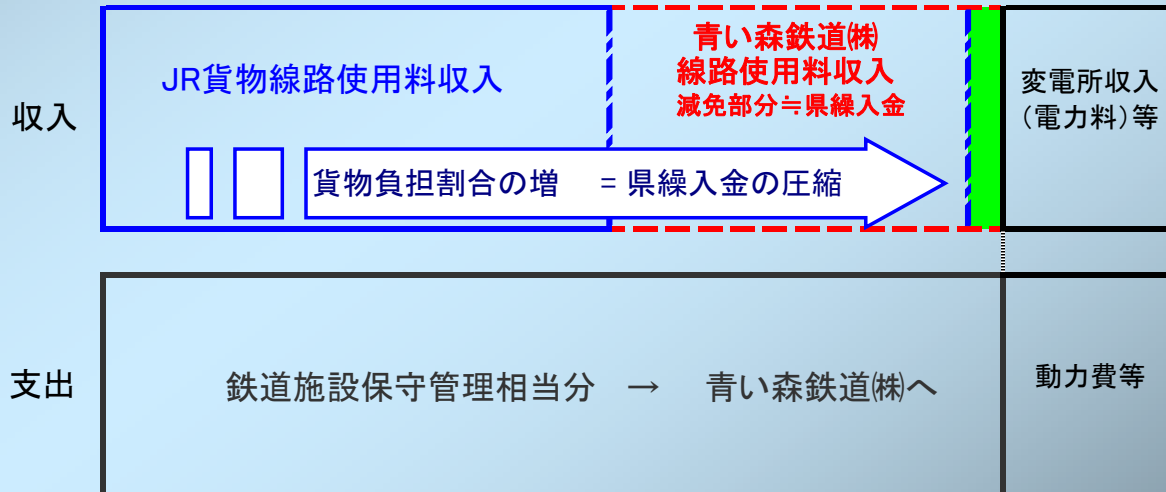


③ 収支構成

○青い森鉄道株式会社(第2種鉄道事業者)の収支構成



○県(第三種鉄道事業者)の収支構成

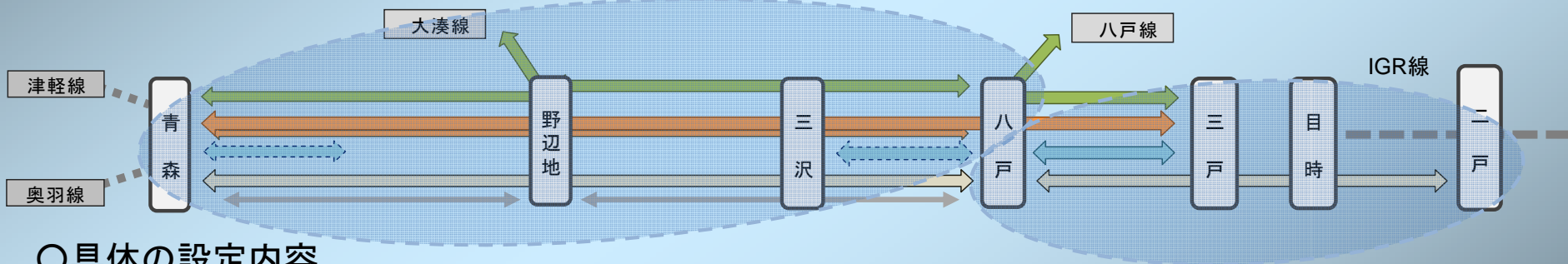


4. 青森開業に向けての検討状況

① 青い森鉄道線経営の基本スキーム

- 将来的にも持続可能な経営の実現に向け、安全・安心を第一義としつつ、最大限の合理的・効率的な運営を指向
- 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

② 青い森鉄道線の運行について：列車本数・区間など



○具体的設定内容

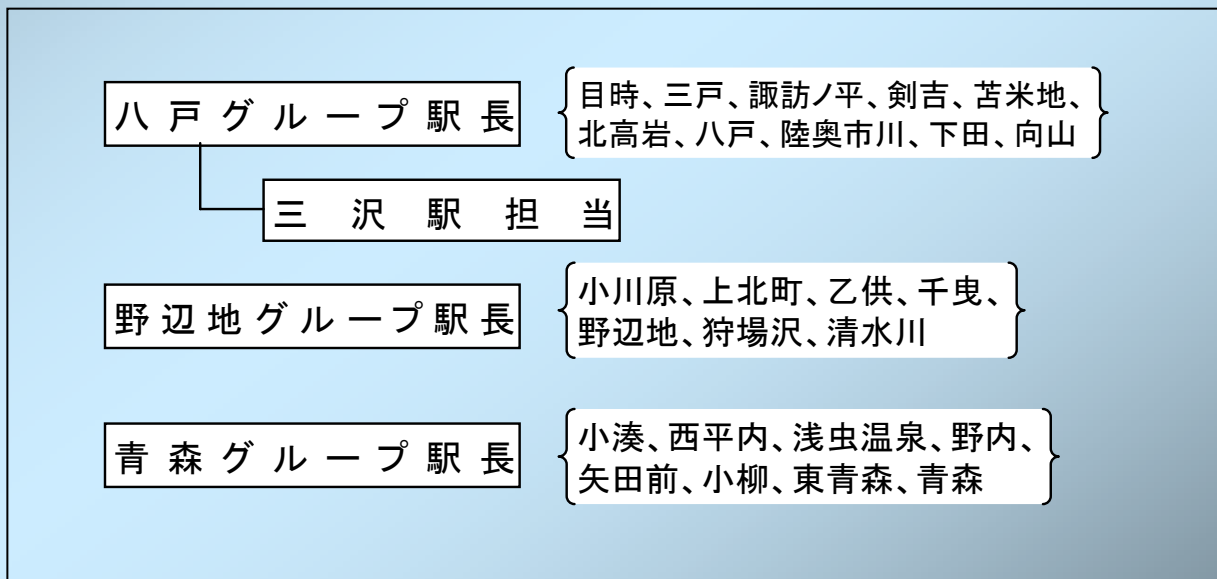
<p>【設定の基本】 (共通事項)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送需要に合わせた運転本数の設定 ・通勤・通学者の利便性に充分配慮 ・ワンマン運行の実施 	<p>○八戸以北【設定の基本】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・効率的な車両運用の観点から野辺地駅を一つの境界と設定 ・青森市圏の通勤・通学輸送力の増強と閑散区間・時間帯の運転間隔の調整 ・輸送需要の見込める区間へのシャトル便設定 ・JR大湊線の直通列車乗入れによる下北圏利用者の利便性確保 	<p>○八戸以南【設定の基本】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三戸駅での折り返し運転を基本とし、県境を越える旅客流動に配慮し、二戸駅まで運転区間を設定 ・JR八戸線の直通列車乗入れによる八戸圏利用者の利便性確保 	<p>○快速列車の設定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三戸～青森間や八戸～青森間の通勤等の利用を考慮し、同区間に数本の快速列車の設定を検討 ・停車駅は、経営分離前の特急列車の停車駅を基本に、旅客需要を踏まえ検討
	<p>【運転本数】 上下合わせて 50数本程度 (現行：普通上下47本、特急上下34本)</p>	<p>【運転本数】 上下合わせて 30数本程度 (現行：上下40本)</p>	

③ 駅体制等

○基本的な考え方

- ① 駅体制(駅務員の配置等)については、基本的に現行の青い森鉄道線及び東北線における営業体制を維持する方向で検討
- ② 乗車券販売についても、販売する駅窓口や自動券売機の設置箇所については現状を維持することを基本

○駅の運営体制



○駅形態及び乗車券販売形態

青い森鉄道線青森開業時の駅体制(案)

駅名		青森	東青森	小柳	矢田前	野内	浅虫温泉	西平内	小湊	清水川	狩場沢	野辺地	千曳	乙供	上北町	小川原	三沢	向山	下田	陸奥市川	八戸	北高岩	苫米地	剣吉	諏訪ノ平	三戸	目時	
青森開業時	路線別	青い森鉄道線(121.9km)																									IGR線	
	駅形態	社員配置	無人	無人	無人	無人	簡易委託	無人	簡易委託	無人	無人	社員配置	無人	簡易委託	簡易委託	無人	社員配置	無人	簡易委託	無人	社員配置	無人	無人	簡易委託	無人	簡易委託	無人	
	自動券売機	○	○	○	○	-	○	-	○	-	-	○	-	-	-	-	○	-	-	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	窓口販売	○	-	-	-	-	○	-	○	-	-	○	-	○	○	-	○	-	○	-	○	○	-	-	○	-	○	-
現行	路線別	東北本線(96.0km)															青い森鉄道線(25.9km)								IGR線			
	駅形態	駅員配置	無人	無人	無人	無人	業務委託	無人	業務委託	無人	無人	駅員配置	無人	駅員派遣	駅員派遣	無人	駅員配置	無人	駅員派遣	無人	駅員配置	無人	無人	無人	簡易委託	無人	簡易委託	無人
	自動券売機	○	○	○	○	-	○	-	○	-	-	○	-	-	-	-	○	-	-	-	○	○	○	○	○	○	○	○
窓口販売	○	-	-	-	-	○	-	○	-	-	○	-	○	○	-	○	-	○	-	○	○	-	-	○	-	○	-	
参考	1日乗降者人員(H18.6OD)	4,514	1,038	940	1,177	79	726	211	1,207	204	65	1,772	19	493	412	41	1,630	57	446	302	3,469	118	315	614	138	845	38	
	うち定期外	1,971	459	385	224	21	400	49	373	69	27	762	3	185	98	14	389	24	134	49	1,395	25	65	143	28	240	17	

④ 青い森鉄道線の利活用

