

青い森鉄道線八戸開業時の検討経緯

- 平成9年5月 「並行在来線に対する県の対応方針」……………（別紙1）
- 平成9年6月 並行在来線「八戸・青森間」沿線市町村長会議において分離同意確認
- 平成10年6月 「並行在来線（盛岡・八戸間）対策青森県協議会」の「並行在来線対策青森県協議会への改組」（八戸以北の市町村が加入）
- 平成11年11月 第2回並行在来線対策青森県協議会
「並行在来線に関する基本方針」を決定……………（別紙2）
- 平成12年11月 並行在来線対策青森県協議会
「並行在来線経営計画素案」承認
- 平成13年1月 青森県並行在来線鉄道会社設立準備会設立
- 平成13年3月 第3回青森県並行在来線鉄道会社設立準備会
「会社設立に係る基本事項」（出資額、定款等）について承認……………（別紙3）
- 平成13年5月 第4回青森県並行在来線鉄道会社設立準備会
「並行在来線経営計画素案改訂版」承認……………（別紙4）
運賃水準（JR運賃の1.49倍）の承認
- 平成13年5月 青い森鉄道株式会社の設立登記
- 平成14年11月 青い森鉄道利用促進協議会設立
- 平成14年12月 青い森鉄道開業

○ 並行在来線に対する県の対応方針（平成9年5月）

(盛岡・八戸間)

並行在来線に対する県の対応方針

1. 東北本線「盛岡・青森間」は、1日約3,400人の普通列車の利用者があり、地域住民の重要な足として、また、新幹線や他の線区と連絡する一体的な地域交通ネットワークとして活用することが重要であると考えています。
このため、「盛岡・青森間」の鉄道については、将来とも維持存続します。
2. 事業主体の設立・運営等については、県が責任をもって主体的に取り組めます。
 - 1) 事業主体の設立・運営等の取り組みについては、並行在来線対策協議会等の場を通じて十分協議しながら進めます。
 - 2) 初期投資及び開通後の運営経費については、県が中心となって対応し、沿線市町村に対し、財政運営に支障を与えるような負担を求めないようにします。
3. 利用者の利便性を向上するように努めます。
 - 1) 新幹線ダイヤに合わせた快速列車等を運行し、最寄りの新幹線駅へのアクセスを確保します。
 - 2) 地域住民の通勤・通学の足を確保するため、地域のニーズに合わせたきめ細かなダイヤ編成や増発を行います。

並行在来線に関する基本方針(抄)

平成11年11月15日
並行在来線対策青森県協議会

この基本方針は、東北新幹線「盛岡・八戸間」及び「八戸・新青森間」の開業時において東日本旅客鉄道株式会社(以下「JR東日本」という。)から経営分離される東北本線「盛岡・青森間」(以下「並行在来線」という。)が青森県民の社会生活に果たす役割の重要性に鑑み、将来とも並行在来線を維持存続させるため、その基本的事項を定め、今後の並行在来線運営の指針とするものである。

(略)

2 経営主体

- (1) 並行在来線の経営主体については、民間の柔軟な経営感覚を活かし、効率的な経営を行うとともに、列車運行主体の初期投資及び資本費に係る負担軽減を図るため、公設民営方式を基本とする。
- (2) 列車運行は、青森県及び沿線市町村等で構成する第三セクター(株式会社)が行う。
- (3) 出資金の規模及びその割合は、運営経費、運賃収入等に関する検討を踏まえ決定する。
- (4) 第三セクターの設立時期は、平成13年度当初とする。
- (5) 鉄道資産の取得及び保有は、青森県が行う。

(略)

8 資金調達

経営の健全性を確保するため、第三セクターの初期投資等に必要な資金は、出資金をもって充てる。

(略)

12 その他

この基本方針は、今後の並行在来線を取り巻く環境の変化を踏まえ、必要に応じ、適時・適切に見直すこととする。

出 資 構 成 (案)

(単位：千円、%)

出 資 者		出資金額	出資割合
県	青 森 県	330,000	55.00
市 町 村	青 森 市	27,000	4.50
	八 戸 市	70,300	11.72
	三 沢 市	3,200	0.53
	平 内 町	2,200	0.37
	野 辺 地 町	1,800	0.30
	六 戸 町	900	0.15
	上 北 町	1,000	0.17
	東 北 町	1,500	0.25
	下 田 町	1,900	0.32
	天 間 林 村	500	0.08
	三 戸 町	3,600	0.60
	名 川 町	2,100	0.35
	南 部 町	2,200	0.37
	福 地 村	1,800	0.30
民間 企業	東京中小企業投資育成	50,000	8.33
	青 森 銀 行	30,000	5.00
	み ち の く 銀 行	30,000	5.00
	東 京 電 力	20,000	3.33
	東 北 電 力	20,000	3.33
合 計		600,000	100.00

市町村の出資割合及び出資額について

1. 出資割合の基本的考え方

八戸開業時と青森開業時とでは投資額に格差があり、また青森開業時の投資額を算定するに当たっては、不確定要素が多い状況にある。

また、八戸開業時点では、開業区間（八戸以南）と未開業区間（八戸以北）が生じることから両区間の出資割合について調整が必要である。

したがって、八戸以南・以北の市町村の出資を合理的な積算とするため、以下のルールに基づくものとする。

- (1) 八戸・青森開業時とも県境・青森間の沿線全市町村で出資する。
- (2) 沿線市町村における八戸及び青森開業時の合計出資額を、合理的な指標に基づき算出した額とする。
- (3) 八戸開業時は、八戸以南の市町村が青森開業時の出資の一部を前倒して出資し、前倒して出資した分は青森開業時点で調整する。

2. 試算方法

(1) 出資割合

合理的指標を、人口・財政規模・線路延長・財政力指数とし、次の算式により出資割合を求める。

$$(\text{人口指数} + \text{財政規模指数} + \text{線路延長指数}) / 3 \times \text{財政力指数} = \text{出資割合}$$

(2) 八戸開業時点の案分比率

八戸開業時には、沿線全市町村に係る出資金のうち、八戸以南5市町村は2/3について、八戸以北の9市町村は1/3について、(1)の割合に応じて出資する。

(3) 青森開業時の出資方法

青森開業時には、沿線市町村に係る八戸及び青森開業時の合計出資額について、(1)の割合で計算した額から、(2)の額を控除した額を出資する。

市町村の出資割合及び出資金額

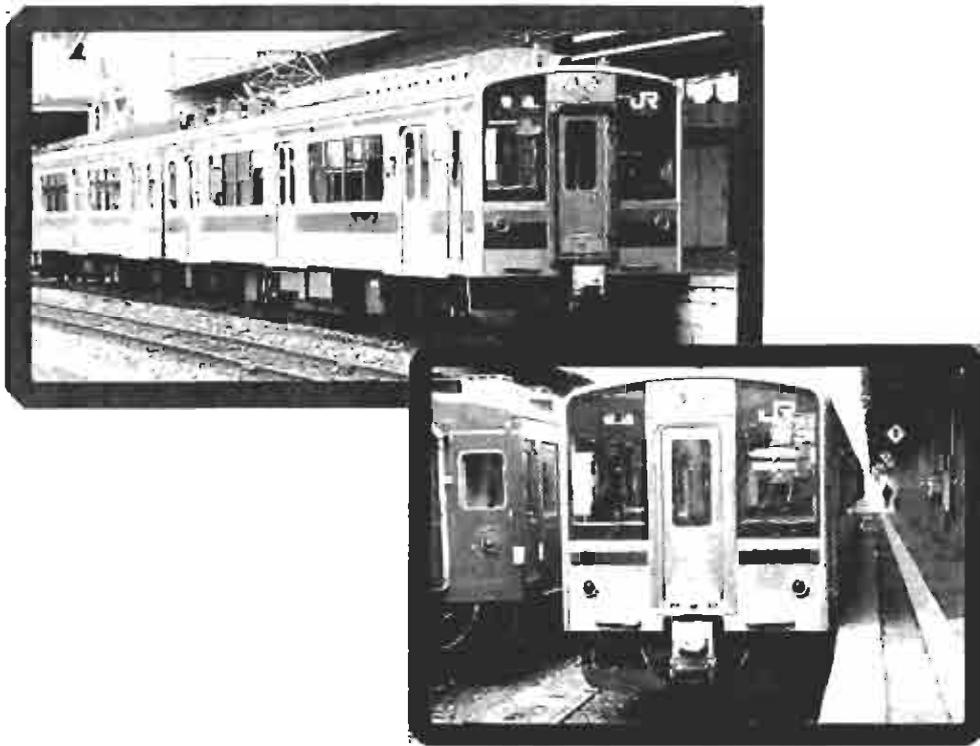
	平7国調人口		標準財政規模		財政力 指 数 c	線路延長		(a+b+d) /3×c	出資 割合 e	構成比 f	出資金額 (千円)	
	(人)	指数 a	(百万円)	指数 b		(Km)	指数 d					
八戸以南	八戸市	242,654	34.7%	47,495	31.0%	0.653	15,276	12.4%	17.0%	34.6%	58.6%	70,300
	三戸町	13,740	2.0%	4,285	2.8%	0.251	6,965	5.6%	0.9%	1.8%	3.0%	3,600
	名川町	9,871	1.4%	3,256	2.1%	0.197	5,116	4.1%	0.5%	1.0%	1.7%	2,100
	南部町	6,344	0.9%	2,070	1.4%	0.210	6,603	5.3%	0.5%	1.1%	1.8%	2,200
	福地村	6,826	1.0%	2,415	1.6%	0.237	3,816	3.1%	0.4%	0.9%	1.5%	1,800
	小計	279,435	40.0%	59,521	38.8%	-	37,776	30.6%	19.3%	39.4%	66.7%	80,000
八戸以北	青森市	294,167	42.1%	58,085	37.9%	0.640	17,240	14.0%	20.0%	40.8%	22.4%	27,000
	三沢市	41,605	6.0%	10,220	6.7%	0.455	3,860	3.1%	2.4%	4.9%	2.7%	3,200
	平内町	15,441	2.2%	4,558	3.0%	0.220	21,280	17.2%	1.6%	3.3%	1.8%	2,200
	野辺地町	15,969	2.3%	3,885	2.5%	0.355	8,332	6.7%	1.4%	2.8%	1.5%	1,800
	六戸町	10,523	1.5%	3,502	2.3%	0.327	2,717	2.2%	0.7%	1.3%	0.7%	900
	上北町	10,078	1.4%	2,949	1.9%	0.239	7,808	6.3%	0.8%	1.6%	0.9%	1,000
	東北町	11,192	1.6%	4,099	2.7%	0.221	12,959	10.5%	1.1%	2.2%	1.2%	1,500
	下田町	11,100	1.6%	3,148	2.1%	0.395	9,109	7.4%	1.5%	3.0%	1.6%	1,900
	天間林村	9,182	1.3%	3,345	2.2%	0.202	2,469	2.0%	0.4%	0.8%	0.4%	500
小計	419,257	60.0%	93,791	61.2%	-	85,774	69.4%	29.8%	60.6%	33.3%	40,000	
合計	698,692	100.0%	153,312	100.0%	-	123,550	100.0%	49.1%	100.0%	100.0%	120,000	

※1 単純計算により算定された千円単位の金額の端数を10万円単位に調整する。

2 今回の出資金額は、青森開業時において最終的に算定される出資金額の内金額とする。

並行在来線経営計画素案

改訂版



平成13年5月

青森県並行在来線鉄道会社設立準備会

目 次

序 東北本線盛岡・青森間概要図

I	経営計画素案改訂版の作成について	1
II	並行在来線経営の基本的考え方（経営スキーム）	2
III	経営区間の概要	5
IV	旅客輸送部門（青い森鉄道株式会社：第二種鉄道事業）	7
1	会社の概要	7
2	輸送需要予測	8
3	運行計画	10
4	車両計画	11
5	組織要員計画	12
6	営業計画	13
7	資金・収支計画	17
V	施設保守管理部門（青森県：第三種鉄道事業）	23
1	初期投資の概要	23
2	施設設備保守管理計画	25
3	組織要員計画	27
VI	今後の検討課題	28
1	利用促進方策	28
2	地域振興	31
VII	今後のスケジュール	32
参考資料		
○	並行在来線に関する主な経緯	33
○	経営分離に対する青森県の同意文書	35
○	並行在来線に対する県の対応方針	37
○	青森・岩手両県知事会談における合意事項	38
○	並行在来線に関する基本方針	39

I 経営計画素案改訂版の作成について

「並行在来線経営計画素案」については、平成12年11月に策定し、並行在来線対策青森県協議会において公表しました。

その後、並行在来線の貨物鉄道線路使用料に関する調整制度が創設される見通しとなったこと、JR夜行寝台列車が並行在来線上を走行する方向で関係者間の協議が行われていること等、計画内容に大きな変更が生じたことから、今般、経営計画素案を改訂することとしました。

1 並行在来線の貨物鉄道線路使用料に関する調整制度の創設

平成12年12月18日開催の政府・与党整備新幹線検討委員会において、政府・与党申合わせが取りまとめられ、並行在来線の貨物鉄道線路使用料に関する調整制度が決定されました。

この調整制度は、JR貨物が従来ルールで負担していた変動費に加え、固定費や人件費等についても列車走行量等に応じ負担するものです。

これにより県が行う鉄道施設の保守管理業務における線路使用料の試算を再整理することになります。

2 JR夜行寝台の走行

JR夜行寝台列車が直通乗り入れ方式により並行在来線上を走行する方向で、関係者間の協議が行われています。

この方式によれば、県境・八戸間における夜行寝台列車の収入は、第三セクター鉄道会社の収入となります。

一方、費用については、夜行寝台列車走行により車両借上料、乗務員借上料等の費用を新たに負担する必要があります。

これにより、第三セクター鉄道会社における運賃収入及び運行経費等の試算を再整理することになります。

なお、今回お示しする経営計画素案は、現時点で想定される経営の姿について、取りまとめたものです。したがって、今後の関係者との協議によって、内容変更もあり得ますのでご了承願います。

Ⅱ 並行在来線経営の基本的考え方（経営スキーム）

1 基本理念

- (1) 地域住民の重要な足として旅客輸送の確保を基本に、健全な経営のもとで、安全性の確保、利用者の利便性の向上を目指します。
- (2) 新幹線及び他の線区と連絡する一体的な地域交通ネットワークとしての活用を目指します。
- (3) 地域住民に身近で環境に優しい公共交通機関として、沿線地域の振興、住民福祉の向上及び地球環境の保全への貢献を目指します。

2 経営スキーム

並行在来線における鉄道サービスを安定的に維持存続させるために、以下のとおり上下分離方式を採用します。

- (1) 鉄道施設（線路・電路・駅舎等）を保守管理する第三種営業部門は、整備新幹線の経済効果等に鑑み、資本費負担に耐え得るよう青森県が担うこととします。
- (2) 旅客輸送事業を行う第二種営業部門については、民間の柔軟な経営感覚を活かし、経営の効率化と多角的な収益性を確保する観点から、株式会社（第三セクター）によって行うこととします。



3 第二種営業部門

並行在来線が県民の社会生活に果たす役割の重要性に鑑み、第二種営業主体としての運行会社については、安全に旅客輸送を行うことを最大の目的とし、かつ出来る限り経営のスリム化を図るとともに、収益力、技術力、成長性等を確保し、地域振興にも資することが求められます。

このため、事業の開始にあつては、金利負担を生じない出資金を十分確保することが必要になるとともに、規律ある経営を確保する観点からも民間活力の積極的導入を図ります。

(1) 旅客輸送事業部分

この運行会社の中核的事業は車両を保有管理し、旅客輸送を行うことです。

上下分離方式においては、線路等に係る資本費部分等に多くの公費が投入されることが前提であることに鑑みると、旅客輸送事業に係る費用は、主として旅客運賃収入によって賄われなければならないとともに、その運賃水準は、近隣私鉄運賃の水準等も勘案の上、適正な受益者負担の水準で、かつ旅客輸送事業に係る費用を賄うに足る水準に設定する必要があります。

その上で、この会社の運営については、独立採算性を確保し、沿線市町村からの財政支援は求めないこととします。

(2) 地域振興・生活関連事業部分

さらに、この運行会社は、沿線住民等に対する生活利便サービスを提供する会社として、県有財産である駅舎及び周辺の土地・建物を積極的に活用し事業の多角化を図ります。

すなわち、駅舎及び駅周辺の再開発については、PFI等の事業手法を活用し、託児所や病院、温泉等各種生活関連事業（情報通信業、広告業、旅行業、飲食店業等）の積極的導入を検討します。

この場合、並行在来線の駅舎の所在地が一般的に旧来の市街地等に立地すること、及び県有財産であることから資産所有者との連携が密接に図られることといった有利性を活かし、適切な収益性を確保します。

(3) 留意点

運行会社の主たる使命は、地域住民の生活の足を確保することですから、万が一、生活関連事業部分に赤字が生じた場合、それを旅客輸送事業部分の収益で補うことは許されません。

したがって、生活関連事業の導入に際しては、旅客輸送事業部分と会計上分離す

るとともに、その採算性を厳しく確保します。

なお、地域振興・生活関連事業部分の収益によって、旅客輸送事業部分を補い、旅客輸送に係る運賃水準の低減という形で地域住民に還元することは、十分に検討に値するものであると考えています。

4 第三種営業部門

第三種営業主体である青森県は、常に良好な状態で利用できるよう鉄道施設を管理しなければなりません。

この場合、技術力の集積による安全性を確保するとともに最大限の経費のスリム化を行うことが必要であることから、線路等の保守管理について、外部委託を導入します。

この外部委託の財源には、新たに設立される本県運行会社（第三セクター）やJR貨物からの線路使用料と再開発事業等の用に供される施設の賃貸料が充てられます。

特に、JR貨物からの線路使用料については、JR貨物の在り方が、国の物流政策と不可分であることから、利用の実態に即した適正な線路使用料を確保することが必要です。



4 線区の特徴

(1) 普通列車の利用者は、「盛岡・青森間」を通じて最も多いのが、「盛岡駅付近」で1日1万人を超えています。

次いで「青森駅付近」が1日約5,000人となっており、この度、経営を引き継ぐ本県側の区間で最も多いのが「八戸駅付近」で1日約2,500人、最も少ないのが県境をはさんだ「目時・金田一温泉間」で1日500人以下となっています。

(2) 利用者の内訳は、定期利用が概ね6割、定期外利用が概ね4割となっており、定期利用者のウェイトが高い生活路線であると言えます。

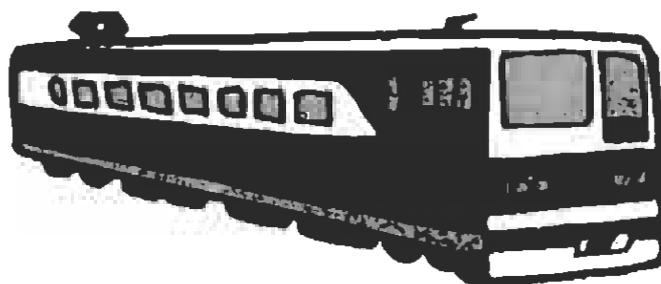
(3) 一方、この線区には、旅客列車に加え、1日に約50本の貨物列車が走行しており、東海道、山陽本線に次いで、我が国の鉄道貨物輸送の大動脈となっています。



IV 旅客輸送部門（青い森鉄道株式会社：第二種鉄道事業）

1 会社の概要

- (1) 名 称 青い森鉄道株式会社
- (2) 本 社 青 森 県 八 戸 市
- (3) 資 本 金 6 億 円（会社設立時）
- (4) 設 立 平 成 1 3 年 5 月
- (5) 営業開始 平成14年12月頃の予定
（東北新幹線「盛岡・八戸間」の開業時）
- (6) 鉄道事業の種別 第二種鉄道事業
- (7) 業務内容 旅客輸送その他



2 輸送需要予測

(1) 前提条件と予測手法

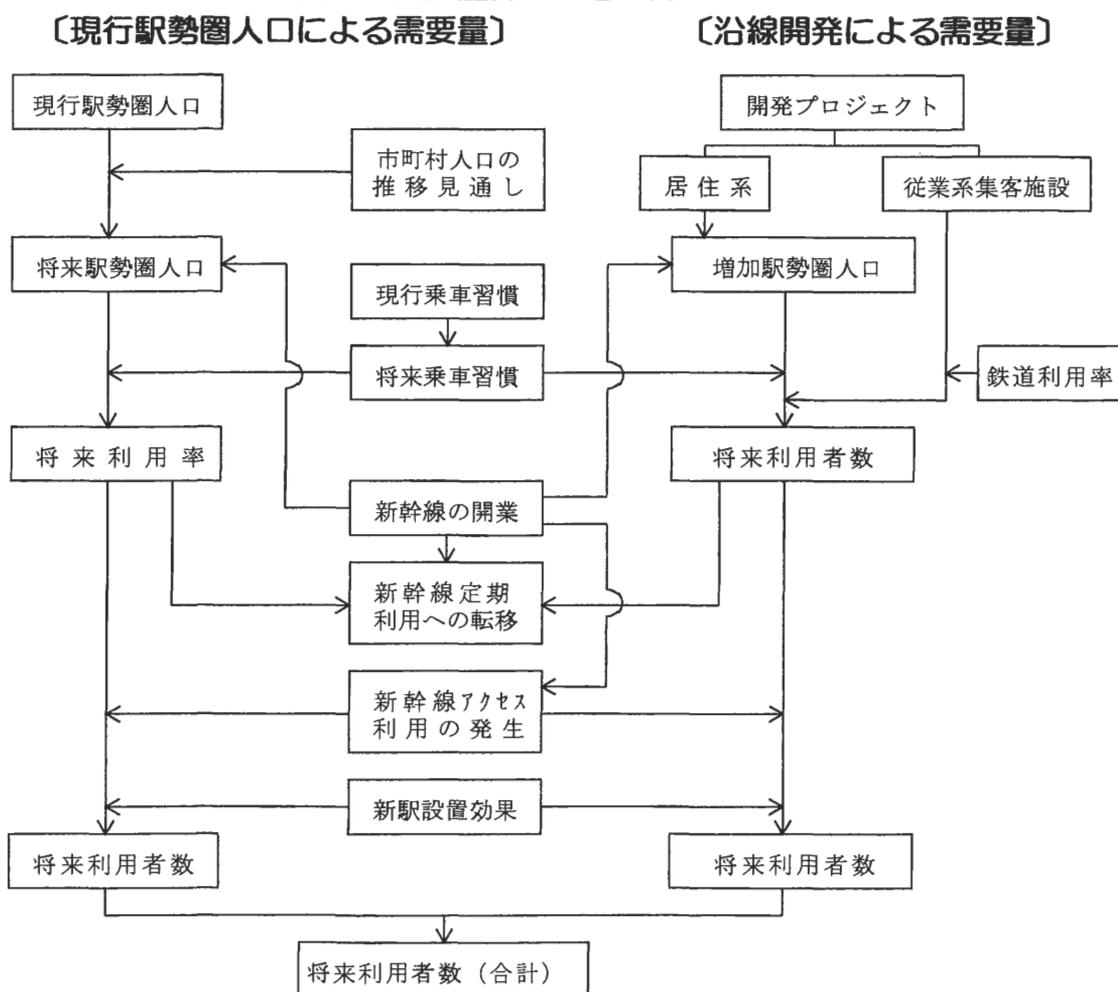
輸送需要予測は、並行在来線の八戸開業を平成14年12月と想定し、全国的・長期的な人口減少傾向を考慮するため、開業後30年間について行いました。

そのうち開業後21年目以降については、社会経済状況等不確定要因を現時点で精度良く捉えることが困難なため、開業後21年目の値で固定することとしました。

予測開始年度：平成14年度
 予測最終年度：平成43年度（開業後30年め）
 （うち平成34年度以降は固定とする）

なお、本検討における予測手法は、基本的に駅勢圏人口に対し人口1人当たりの利用状況（乗車習慣と呼ぶ）を乗じて将来の各駅の乗車人員を算出し、最新年度のOD（旅客流動調査）をもとに配分して駅間の輸送人員を算出する、いわゆる「駅勢圏法」により行ったものです。

図 需要量算出の考え方のフロー



(2) 「八戸・県境間」の輸送需要予測

本検討では、「八戸・県境間」の輸送量について、既存ローカル利用、優等・ローカル間の相互転移（新幹線アクセス利用の発生、新幹線定期利用への転移）、需要変動要因（新幹線開業による沿線人口増加、新駅設置、沿線開発）の項目別にそれぞれ分析し、将来の年度別輸送量（各駅乗車人員）を算出しました。

算出の結果は次表のとおりです。

表1 輸送人員の推移 (単位：人／日)

項目	年度	H14	H19	H22	H27	H32	H34～43
1	既存ローカル利用	2,937	2,847	2,757	2,603	2,447	2,378
2	新幹線アクセス	174	170	165	157	148	144
3	新幹線定期						
4	沿線人口増	4	5	8	11	14	14
5	新駅設置		177	168	155	141	136
6	新駅沿線人口増						
7	既存駅周辺開発	22	46	72	113	153	168
8	新駅周辺開発		13	19	22	27	29
計		3,137	3,258	3,189	3,061	2,930	2,869

表2 輸送人キロの推移 (単位：人キロ／日)

項目	年度	H14	H19	H22	H27	H32	H34～43
1	既存ローカル利用	43,584	42,393	41,202	39,069	36,936	35,961
2	新幹線アクセス	1,879	1,839	1,798	1,722	1,647	1,612
3	新幹線定期						
4	沿線人口増	53	82	120	165	203	216
5	新駅設置		2,471	2,377	2,237	2,096	2,030
6	新駅沿線人口増		5	7	9	12	12
7	既存駅周辺開発	345	723	1,101	1,716	2,330	2,553
8	新駅周辺開発		214	282	352	421	448
計		45,861	47,727	46,887	45,270	43,645	42,832

表3 輸送密度の推移 (単位：人／日)

項目	年度	H14	H19	H22	H27	H32	H34～43
1	既存ローカル利用	1,632	1,588	1,543	1,463	1,383	1,347
2	新幹線アクセス	70	68	67	64	62	60
3	新幹線定期						
4	沿線人口増	2	3	4	6	8	8
5	新駅設置		92	89	84	78	76
6	新駅沿線人口増						
7	既存駅周辺開発	12	30	41	64	87	96
8	新駅周辺開発		7	11	14	16	17
計		1,716	1,788	1,755	1,695	1,634	1,604

3 運行計画

(1) 基本的な考え方

本県会社と岩手県会社が経営に責任を持つ区間は、それぞれ異なりますが、岩手県会社と相互直通乗り入れ制度を利用して、実質的に共同運行を行い、列車の運行が、県境で分断されることがないようにします。

相互直通乗り入れ制度により、安全確保を第一義に、経済性、合理性を追求するとともに、運行サービス水準の維持・向上を目指します。

(2) 運転本数等

現在の運転本数（特急列車を除く。）を維持した上で、利用者の動向を踏まえながら、本数の増加を図ります。

青森県内の区間は、概ね1時間に1本の列車を運行します。

必要な列車については、JR東日本の直通乗り入れを確保する予定です。

また、JR旅客会社が運行している寝台特急列車（カシオペア等）について、直通乗り入れする方向で協議中です。

(3) ダイヤ編成等

岩手県会社と共通のダイヤ編成を行います。

新幹線及びJR八戸線との乗り継ぎを考慮したダイヤ編成を行います。

上り最終列車は、現行よりも遅い時刻に設定します。

普通運賃で乗車できる快速列車は、当面、岩手県会社が運行することになります。

(4) 車両及び乗務員運用

車両は、岩手県会社と一体となってプール運用（快速列車を除く。）を行います。

乗務員は、両県会社それぞれの担当行路を設定し、責任をもって運行します。

(5) ワンマン運行の実施

開業時からワンマン運行を実施します。

(6) 運行管理

列車の運行管理における輸送指令等の業務は、当面、岩手県会社に委託して行い、盛岡市において一括管理する方向で協議中です。

なお、将来の青森開業時においては、青森県内に独自システムを構築して運行管理を行いたいと考えています。

4 車両計画

(1) 基本的な考え方

岩手県会社と車両のプール運用を行うため、基本的に両県会社同一の車種を導入します。

(2) 車両の概要

701系電車を主体に導入します。

これは、現在、JR東日本が投入している主力車種のひとつであり、平成6年度から平成8年度にかけて東北本線に配備された車両です。

本県会社の導入両数は、2ユニット（1ユニット2両編成）とします。車両は、1ユニットをJR東日本から譲り受け、1ユニットを新造します。

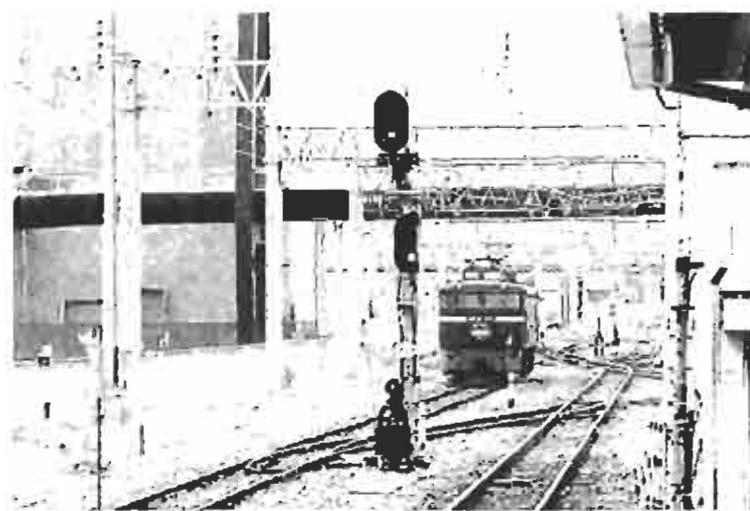
なお、岩手県会社の導入車両は、予備車両を含めて7ユニットとする予定です。

(3) 車両基地及び車両検修

車両基地はJR東日本の施設（盛岡運転所）を使用し、車両検修は委託して行う予定です。

また、八戸駅構内にも電車留置場所を確保する予定です。

なお、将来の青森開業時には、青森県内に車両基地を確保したいと考えています。



5 組織要員計画

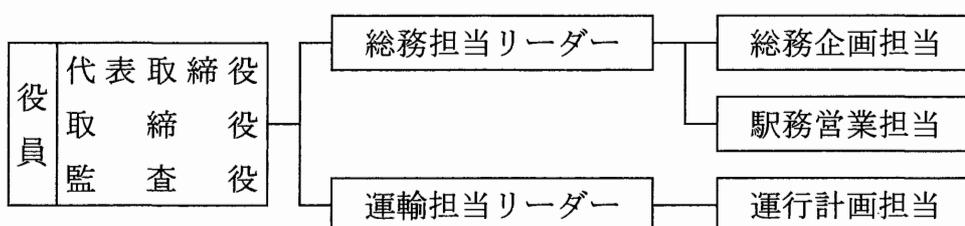
本県会社は、通例の鉄道会社と異なり、上下分離方式に基づき旅客運送のみを行う第二種鉄道事業者です。

施設保守管理部門は、青森県が第三種鉄道事業者として実施することとなり、両者を合わせて鉄道事業全体の姿が構成されることとなります。

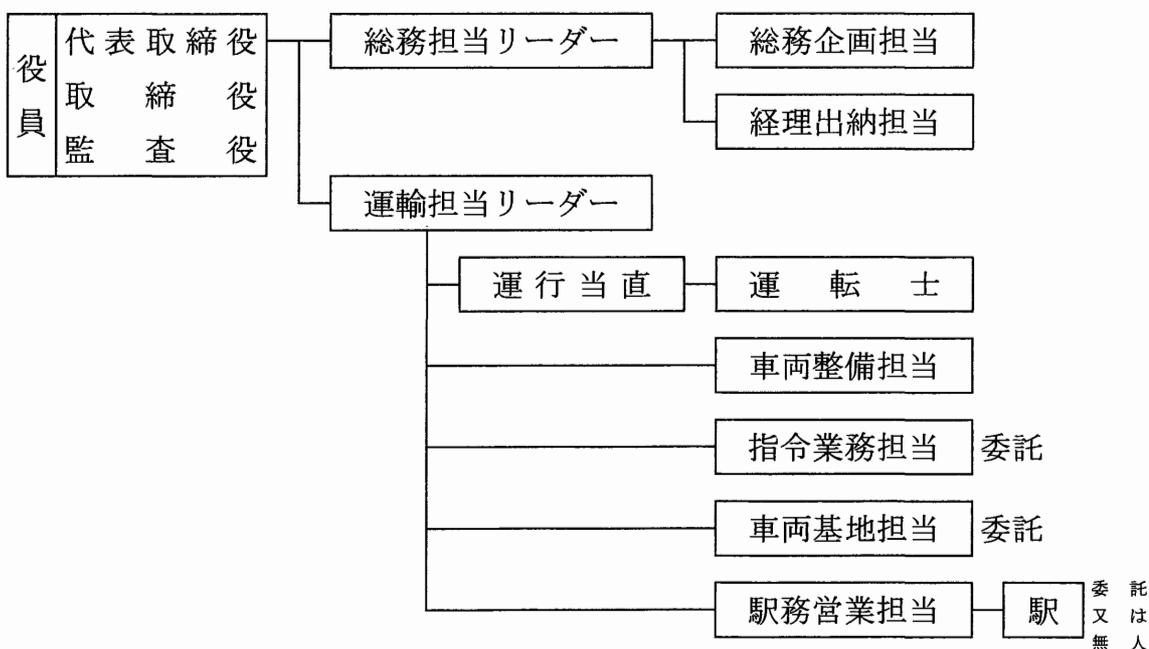
いわば、**第二種鉄道事業者 + 第三種鉄道事業者 = 第一種鉄道事業者**という形になります。

ここでは、旅客運送部門についてのみ記述することとし、施設保守管理部門については、後章で記述します。

(1) 会社設立時の組織要員計画（平成13年6月）



(2) 営業開始時の組織要員計画（平成14年12月を予定）



なお、この組織要員計画は、あくまでも八戸開業時に対応した計画であり、青森開業時には、相当程度、拡大されることが想定されます。

青森開業時における組織要員計画は、八戸開業後の経験を踏まえた上で策定することとします。

6 営業計画

(1) 基本的な考え方

旅客運賃は、近隣私鉄運賃の水準等も勘案の上、適正な受益者負担の水準に設定し、独立採算の原則が確保されることが必要です。

その上で具体の運賃は、利用客の負担と会社経営の健全性のバランスを考慮して、会社が決定することになります。

駅務については、並行在来線を取り巻く経営環境から、出来るだけ経費の節減を図ります。

(2) 運賃制度の概要

① 運賃水準

ここでは、現時点における一応の目安として、次の4ケースを想定し、開業初年度の運賃水準等を別表に示します。

- ・ **ケース1** 現行JR普通運賃並み
- ・ **ケース2** 現行JR普通運賃の1.37倍（全体1.49倍）
（公的支援を前提とするケース）
- ・ **ケース3** 現行JR普通運賃の1.66倍（全体1.80倍）
（資金収支の均衡を前提とするケース）
- ・ **ケース4** 現行JR普通運賃の1.83倍（全体2.18倍）
（概ね全国第三セクター平均並みとするケース）

② 乗車券等の種類

普通乗車券（片道、往復）、定期乗車券（通勤、通学）、回数乗車券、団体乗車券、入場券

③ 割引制度

ア 身体及び知的障害者割引や団体割引制度等を導入します。

イ 乗継割引制度

異なる会社の鉄道を乗り継ぐ場合は、乗車する会社毎の運賃を合算するのが原則であるため、利用客にとって、支払う運賃が割高になり、大きな負担となってしまう。このような事態を緩和するために、一定区間（2駅程度）、運賃から一定金額（数十円程度）を割り引く制度の導入を検討しています。

ウ 特別企画乗車券

魅力ある鉄道として多くの方々に利用していただくために、各種の特別企画乗車券の発行を検討します。一例として、次のようなものが考えられます。

■エコ定期券

土曜日、日曜日及び祝日等に、定期券を持っている方と同伴の家族が乗車する場合、格安な運賃で乗車できます。（例：大人 半額、小学生以下 無料）

■1日フリーパス

1日乗り放題の乗車券

■各種イベントの開催と提携した特別乗車券

乗車券とイベントのチケットをセットにしたもの

④ 他会社の乗車券を購入できる範囲

本県会社の駅から次の範囲内で乗車券を購入できるように関係者間で協議を進めます。

○ JR東日本

東北本線 陸奥市川・青森間の各駅

八戸線 長苗代・鮫間の各駅

○ 岩手県会社

東北本線 盛岡・金田一温泉間の各駅

⑤ 乗車券等の発売方法

駅窓口や自動券売機等で発売するほか、より身近な発売箇所を検討します。

なお、ワンマン運行に伴い車内整理券方式を導入するため、必ずしも乗車券の購入は必要ではなく、降車時に現金での支払いも可能となります。

別表

運賃水準及び運賃等

区分	定期割引率	JR運賃に対する倍率	ケースの特徴
ケース1 〔現行JR普通運賃並みとするケース〕	通勤50% 通学68%	普通 1.00 定期 1.00 全体 1.00	現行JR運賃を適用したケースです。 利用者に負担増を求めることはありませんが、企業ベースでの経営収支は成立しません。
ケース2 〔公的支援を前提とするケース〕	通勤30% 通学60%	普通 1.37 定期 1.65 全体 1.49	通常ベースでの経営収支は成立しません。 経営収支を均衡させるためには、線路使用料の一部を免除することが必要です。
ケース3 〔資金収支の均衡を前提とするケース〕	通勤30% 通学60%	普通 1.66 定期 1.99 全体 1.80	通常ベースでの経営収支は成立しません。 ただし、減価償却費負担をゼロにすれば資金ベースでの収支を均衡させることが可能です。
ケース4 〔概ね全国第三セクター平均並みとするケース〕	通勤30% 通学50%	普通 1.83 定期 2.64 全体 2.18	通常ベースでの経営収支が成立するケースです。

注：現行のJR定期割引率は、区間によって異なります（青森県試算）。

(3) 駅体制

① 駅務要員の配置

八戸開業時における八戸駅から目時駅までの7駅については、本県会社としての要員配置は行いません。

② 共同使用駅

八戸駅は、JR東日本と共同使用することになります。

そのため、本県会社線の利用者に係る出改札業務等の駅業務をJR東日本に委託する予定です。

③ 簡易委託駅

剣吉駅及び三戸駅の2駅は、乗車券の簡易発売及び駅舎管理等について、地元団体等へ委託します。

④ 無人駅

北高岩駅、苫米地駅、諏訪ノ平駅及び目時駅の4駅は無人駅としますが、各駅の環境美化、防災及び防犯のため、地元と連携を密にして管理します。



7 資金・収支計画

(1) 基本的な考え方

事業の開始に必要な準備及び初期投資に係る資金については、借入金による金利負担を生じないように出資金をもって充てることとします。

会社の運営については、旅客輸送サービスに係る適正な受益者負担に見合った水準の運賃収入により独立採算性を確保し、沿線市町村からの財政支援は求めないこととします。

(2) 初期投資等の概要

開業準備費としては、人件費、事業許可申請取得費、一般管理費及び創業費が必要です。初期投資としては、車両購入・設備費が最も大きく、その他に業務用自動車購入費が必要です。

これらを合計して、約6億円の資金が必要となります。

(3) 資本金（出資金）の規模及び出資予定者

資本金は、上記初期投資等に必要な資金に充てるため、6億円を予定しています。

出資予定者としては、直接の関係者である県のみならず、広く経営参加を促す必要があると考えています。

具体的には、以下の理由から、関係市町村及び民間団体から出資をいただくことにしています。

① 並行在来線の経営は、地域住民の重要な足として利用者の利便性の維持確保を図るとともに、住民福祉に直結するものであり、まずは沿線市町村が率先して主体的に取り組むべきものです。

② 並行在来線は、東北新幹線「盛岡・八戸間」の開業に伴って、まず東北本線「盛岡・八戸間」が経営分離されますが、将来は、「八戸・青森間」も経営分離されるものであり、並行在来線全体として経営を考える必要があります。

したがって、八戸市以南の沿線市町村のみでなく、八戸市以北の沿線市町村にも、現時点からの経営参加をお願いしています。

③ 並行在来線は、県民の財産であり、県全体で支える鉄道として捉えるべきであるとともに、新幹線効果を県全体で享受するという観点から、県及び沿線市町村のみならず、広く民間団体から出資をいただくことにしています。

なお、民間団体とは、具体的には金融機関、電気事業者等、一定の資本参加力

を有するとともに公的機能を果たしている企業です。

具体的な出資者ごとの出資金額は、次に掲げる金額としています。

出資予定者	出資比率	出資金額
県	55%	3.3億円
市町村	20%	1.2億円
民間団体	25%	1.5億円
計	100%	6.0億円

なお、鉄道事業用の土地、建物、線路、電路設備及び機械設備等のJR東日本資産については、上下分離方式に基づき、県が譲り受けることとし、その概要については、別章で記述します。



(4) 収支予測の基本的な考え方

① 収支予測の前提条件

ア 輸送人員

本章中の2に記述した輸送需要予測のとおりです。

イ 運賃水準

当初の運賃水準については、次の4ケースを想定しています。

- ・ **ケース1** 現行JR普通運賃並み
- ・ **ケース2** 現行JR普通運賃の1.37倍（全体1.49倍）
（公的支援を前提とするケース）
- ・ **ケース3** 現行JR普通運賃の1.66倍（全体1.80倍）
（資金収支の均衡を前提とするケース）
- ・ **ケース4** 現行JR普通運賃の1.83倍（全体2.18倍）
（概ね全国第三セクター平均並みとするケース）

運賃以外の収入を含めた平年ベース（開業5年度目）の収入は次のとおりです。

（単位：百万円）

区 分	ケース1	ケース2	ケース3	ケース4
運賃収入	198.3	295.9	356.5	429.1
その他収入 （運輸雑収 寝台特急 運賃・料金）	173.5	201.1	226.0	240.6
合 計	371.8	497.0	582.5	669.7

注) ケース2～4の運賃収入は、運賃上昇による逸走分を見込んでいます。

ウ 経費

会社の運営については、鉄道という事業の特質から、列車の安全走行の確保が最優先の課題として求められます。その上で、経費を極力抑制する必要があり、輸送規模に見合ったスリムな体制で、効率的な運営を行います。

経費については、現時点における所要見込額を積み上げています。

ただし、業務の委託費や設備使用料等、多くの点について、関係者間で今後とも協議や調整が必要な状況です。そのようなものについては、一定の手法に

より推測して積算していますが、協議の結果によっては、記載内容や数字が大きく変動することがあります。

② 経費の主な内容

ア 人件費

運転士その他の職員の給与や各種手当に係る経費です。

イ 運行経費

車両保存費：車両の検査や修繕等に要する経費です。

運 転 費：列車運行に係る経費です。

運 輸 費：駅の管理や出改札業務等に係る経費です。

ウ 管理費

本社等における事務費です。

エ 資本費

車両に係る減価償却費や公租公課等に要する経費です。

オ 線路使用料

線路等を保有管理する青森県に対して支払わなければならない経費です。

③ 平年ベースにおける経費見込額（開業5年度目）

項 目	八戸開業時
人 件 費	約132百万円程度
運 行 経 費	約236百万円程度
管 理 費	約 11百万円程度
資 本 費	約47～57百万円程度
線路使用料	約180百万円程度
合 計	約606～617百万円程度

④ 試算結果

各ケースごとの平年ベース（開業5年度目）における収支（単年度の減価償却後の損益）は次のとおりです。

（単位：百万円）

区 分	ケース1	ケース2	ケース3	ケース4
単年度収支	▲234	▲113	▲31	53

注：いずれのケースも、線路使用料180百万円、減価償却費34百万円を前提としている。

⑤ 試算結果の分析

国から鉄道事業の許可を受けるためには、経営が成り立つことが必要です。この事業成立基準は、開業後概ね30年以内に減価償却後損益の累計が黒字転換することとされています。

この観点から、試算結果をみれば、次のことが言えます。

- ケース1（現行JR運賃並み）の場合は、県への線路使用料の支払いを全額免除し、減価償却費を全く計上しないとしても、毎年度20百万円の資金不足が続くことになり、収支計画を策定することが出来ません。
- ケース2（現行JRの1.49倍）の場合は、県への線路使用料の支払いを一部免除すれば、毎年度の経営収支を均衡させることは可能です。
ただし、免除される線路使用料相当分については、毎年度県費によって負担されることとなります。
- ケース3（現行JRの1.8倍）の場合は、減価償却費を全く計上しないこととすれば、資金収支はほぼ均衡します。このため、例えば、6年度目から5年毎に4.5%の運賃改定を見込めば、開業後28年目に減価償却後損益の累計が黒字転換することが出来ます。
- ケース4（現行JRの2.18倍）の場合は、開業3年度目頃までは、単年度収支が赤字となりますが、減価償却費の減少等を勘案すれば、開業後の運賃改定をしなくても、6年度目以降、減価償却後損益の累計が黒字転換し、経営が成り立ちます。

- この収支予測は、あくまでも現時点における試算値であり、具体の運賃は、利用客の負担と会社経営の健全性のバランスを考慮して、会社が決定するものです。

運賃水準を、高く設定すればするほど、利用者の鉄道離れを招くということがあります。

また、日常、通勤通学や病気のための通院等に並行在来線を利用している利用客は、他に選択すべき交通手段がないため、これらの、いわゆる交通弱者といわれる方々の負担を著しく増大させることは、何としても避けなければなりません。

したがって、可能な限り、運賃水準を抑制する必要があると考えています。

そのため、今後、なお一層の経費節減に努めるとともに、運賃収入以外の関連事業収入の確保に努めます。

V 施設保守管理部門（青森県：第三種鉄道事業）

施設保守管理部門は、青森県における行政組織の一部として置かれます。

その詳細は、未だ決定していないものの、おおよその組織イメージは、本章中の「3 組織要員計画」に記述しています。

また、この部門が業務を行う場合には、新たに特別会計を設けて整理することとしています。

1 初期投資の概要

(1) 基本的な考え方

鉄道資産の取得は県が行いますが、その資金は、青森県の貴重な公金が財源となります。したがって、初期投資に当たっては、可能な限り最小限の設備投資に止めることとし、次の点に留意して行います。

① 現行施設の活用

並行在来線の開業は、J R 東日本が経営している東北本線の一部区間を引き継ぐものであることから、現行資産を可能な限り活用することとし、新たな投資は極力控えます。

② 二重投資の防止

八戸駅までの開業は、東北新幹線全線開業時までの一部開業であり、全区間開業を見据え、将来的に二重投資とならないよう工夫します。

③ 経常経費との関連

経常経費の低減に資するための必要な設備投資は、創業時にできる限り措置することとします。ただし、この点についても、対費用効果といった観点から、青森開業時に措置する方がより適切なものについては、当面、J R 東日本あるいは岩手県会社の協力の下に、施設設備の共同使用等により対応することとします。

(2) 初期投資の内容等

施設設備等について、八戸開業までに整備を行うものは次のとおりです。

JR資産については、JR東日本から適正な価格により譲り受けます。なお、平成14年度までには、新規整備、除却及び減価償却等により金額は変動することになります。

項 目	内 容	金 額	備 考
JR資産購入	土地、建物、線路設備、電路設備、機械装置等	約23億円程度	
施設整備費等	改良工事費、保守用車両機器購入、備品購入等	約3億円程度	
合 計		約26億円程度	

注：金額は、平成12年度価格(概算)



2 施設設備保守管理計画

(1) 基本的な考え方

- ① 県は、第二種鉄道事業者である第三セクター等が常に良好な状態で利用できるよう鉄道施設を管理しなければなりません。

県が第三種鉄道事業者としての責任を果たすためには、鉄道施設に係る管理業務のうち保守保全計画策定及び施設使用に係る適否の判断並びに予算決算管理等の管理業務の根幹となる事務については、県直営で行うことが適当です。

- ② 列車運行における安全性を確保した上で、県としても最大限の経費の合理化を図る必要がありますので、上記①以外の線路等の保守管理等に関する業務について、外部委託を導入することとします。

- ③ この鉄道施設については、県の公の施設として条例設置することとしています。

また、この施設を利用する者は、県が定めるところにより、施設の使用料を県に支払わなくてはなりません。

県としては、この施設の利用者から受け取る使用料を主たる原資として、この施設の保守管理に要する経費を賄うこととしています。

- ④ この経営計画に基づいて新たに設立する第三セクターに加え、並行在来線上を鉄道貨物が走行すれば、貨物走行に伴い線路や電路等の狂いや傷みが大きくなることが予想されます。そのため、施設の保守費が増加するほか、運行管理のための諸経費が必要となります。

(2) 貨物鉄道線路使用料に関する調整制度の概要

鉄道貨物列車の走行に伴いJR貨物が負担する線路使用料については、これまで国及びJR貨物と協議を重ねてきましたが、平成12年12月に、政府・与党申し合わせが取りまとめられ、次のような「並行在来線の貨物鉄道線路使用料に関する調整制度」が決定されました。

- ① 経営分離される並行在来線盛岡・八戸間においては、従来と比べ、貨物列車走行の比率が大幅に高まることとなります。

- ② 調整制度は、このような実態を反映した合理的な線路使用料ルールとするために、JR貨物が従来のルールで負担していた変動費に加え、固定費や人件費等についても列車走行量等に応じ、県に支払うという新たな考え方に基づいたものです。

③ JR貨物が新たなルールに基づき負担する線路使用料と従来の負担ルール（いわゆるアボイダブルコストルール）との差額分については、日本鉄道建設公団がJR旅客会社から収受する新幹線貸付料の一部を原資に、調整金としてJR貨物に交付されることとなります。

④ したがって、県では、JR貨物が支払うべき使用料について、適正な額又は適正な基準を定めることとしています。

(3) 収支見込額（平年ベース）

平年ベース（開業5年度目）における施設設備保守管理に係る収支の内容及び金額等は、次のとおりです。

① 収入見込額

項目	内容	金額
線路使用料	三セク、JR貨物からの線路使用料	約479百万円程度
繰入金	施設管理に係る繰入金	約8百万円程度
計		約487百万円程度

② 経費見込額

項目	内容	金額
地上設備保守費	鉄道施設の保守管理に要する経費	約397百万円程度
管理費	業務に係る事務費等	約76百万円程度
その他	災害復旧費及び業務用電力費等	約14百万円程度
計	(うち線路使用料対象経費) (うち線路使用料対象外経費)	約487百万円程度 (約479百万円程度) (約8百万円程度)

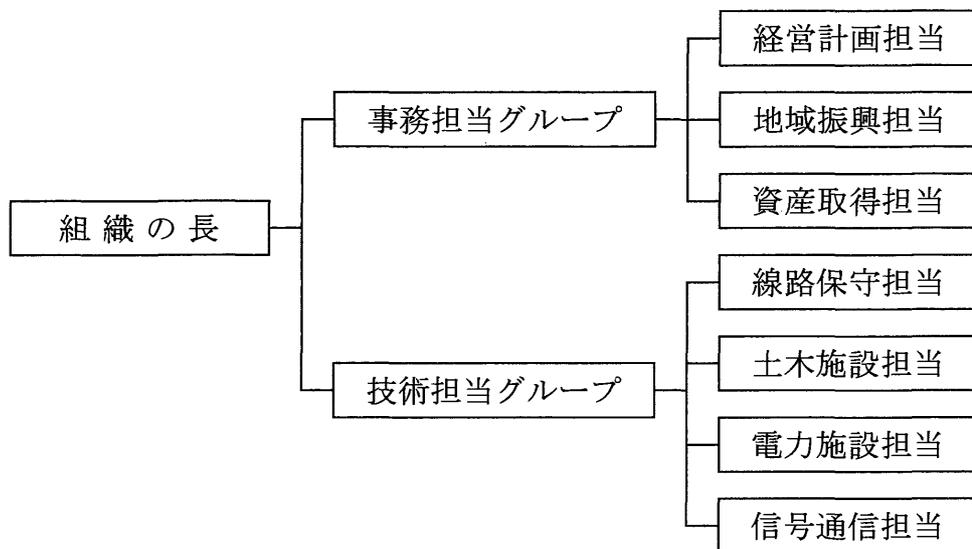
注) この他、鉄道資産に係る資本費を計上することとなります。



3 組織要員計画

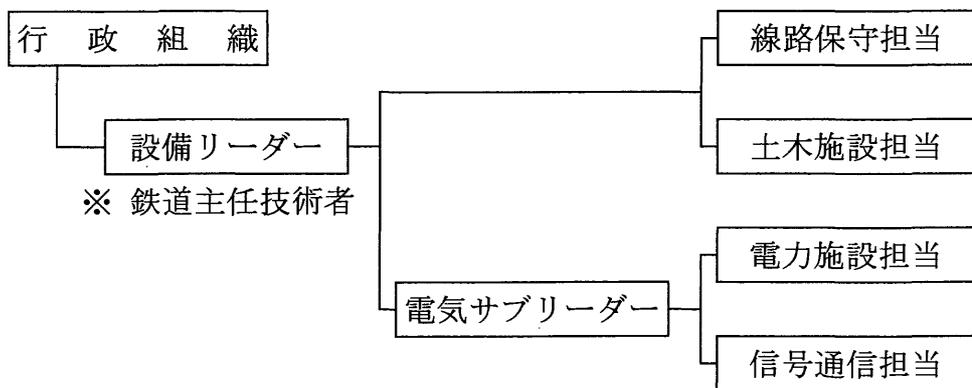
(1) 第三セクター鉄道会社設立時の組織要員計画（平成13年6月）

鉄道事業の許可申請事務並びに鉄道施設の保守管理計画事務に充てるため、次の担当を基本に配置します。



(2) 八戸開業時の組織要員計画（平成14年12月を予定）

鉄道施設に係る管理事務のうち、管理の根幹となる事務に充てるため、次の担当を基本に技術部門として行政組織に配置します。



なお、この組織要員計画は、八戸開業時に対応した施設保守管理部門のイメージですが、この他に県内部における並行在来線関係の連絡調整部門が必要となります。

ただし、県直営部分と外部委託部分との境界については、国土交通省等との協議の結果によって、異なる姿になることも有り得ます。

また、青森開業時には、相当程度、拡大されることが想定されますので、その時点における組織要員計画は、八戸開業後の経験を踏まえた上で策定することとします。

VI 今後の検討課題

1 利用促進方策

車社会の到来、少子化等により、鉄道の利用客は逡減傾向にあります。

この状況下で、本県会社の運賃水準を抑制するためには、鉄道の利用者増を図る必要があります。

鉄道利用を促すためには、「安全な鉄道」であることはもちろんですが、「利用しやすい鉄道」であること、「地域住民のための鉄道」であることを、地域住民の方々に認識していただくことが必要と考えています。

このため、鉄道資産を県が保有するという特性と、列車を運行するのが第三セクターであるという特性を活かしながら、県、沿線市町村及び地域住民である利用者が一体となったハード面・ソフト面での取り組みが必要となります。

(1) 「利用しやすい鉄道」となるための方策（利便性の向上）

① 地域住民の利便性を考慮した列車ダイヤの設定

地域住民の「足」となり得るように朝夕の通勤通学に対処し、また、東北新幹線との乗り継ぎがスムーズに行われるような利用者第一のダイヤ設定を行います。

② パークアンドライドの推進

駅舎及び駅前広場等に隣接して駐車場・駐輪場を整備し、利用客が利用しやすい体制を整えることが大事です。また、駅前広場は地域の表玄関として、景観上や防災対策からもその整備が重要です。そのため、県と市町村が連携して事業主体の在り方、事業実施手法等について検討協議を進める必要があります。

③ 他交通機関との連携による交通アクセスの整備

鉄道相互のスムーズな接続はもちろんですが、地域の路線バスやタクシー会社等との連携を図り、自家用車等に頼らずに病院や官公庁等の公共施設や地域の観光施設におもむくことができるよう、輸送体制や交通アクセスの整備に努める必要があります。

④ 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、関連事業の展開を図っていくことが重要です。

旅客輸送を安全に行い得る最少限の要員数としている八戸開業時点では、現実的には事業の多角化は難しいものの、将来的には、運輸収入以外の貴重な収入源として関連事業の実施展開を検討します。

その際、県有財産となっている駅及び駅周辺の土地及び建物等を積極的に活用し、市町村等とも連携していくことが必要です。

【関連事業の例】

- 情報通信提供サービス業 ○広告業 ○旅行代理業
- 日用雑貨等の物品小売業 ○飲食店業 ○損害保険代理業
- 駐車場業 ○洗車場業 ○不動産管理業 ○自動車レンタル業
- 自動車整備業 ○自動車運転代行業 ○その他関連事業

(2) 「地域住民のための鉄道」となる方策（マイレール意識の醸成）

① 第三セクター鉄道会社の会社名

地域住民の方々に「自分たちの鉄道」として親しまれるように、本県会社の会社名を公募し、「青い森鉄道株式会社」と決定しました。今後はこれを広く県民の方々の間に定着するよう努めていくこととします。

② 既存駅のリニューアル

駅舎は鉄道と地域を結ぶ最初の窓口です。そのため、地域住民に長く親しまれるとともに、訪れる方の印象を深めることが出来る駅とすることが大事です。

したがって、鉄道資産保有者である県の協力を得て、県が駅舎の修繕、改築を行う際には、本県会社のイメージアップにつながるリニューアル及び駅周辺の整備を行うことが必要です。

また、今後は、駅舎及び駅周辺等のユニバーサルデザイン化を推進し、とりわけ高齢者や身体障害者等に優しいバリアフリー施設とすることが課題です。

③ 駅舎への各種施設の併設等

駅舎への各種施設の併設や駅周辺の優先配置により、駅舎等の集客力を高め、最終的に鉄道利用者が増加するという可能性が大きくなります。

具体的には下記の施設が考えられます。

ア 商業施設：食品スーパー、ファーストフード、コンビニエンスストア、クリーニング店、カメラ店、産地直売所、観光物産館、A T M等

イ 公的施設：コミュニティセンター等の集会施設、郵便局、商工会、図書館、美術館、病院等医療機関、観光案内所、イベント広場等

駅舎に併設する施設誘致等にあたっては、まず、その駅の立地条件、所在する市町村での駅の役割、住民の方々の意見等を考慮に入れた上で検討を進めることとします。

また、沿線市町村における公共施設等の新設や移設の際には、駅周辺への優先配置を検討していただくとともに、県においても駅周辺への県関連施設の配置については配慮すべき事項であると考えています。

④ 新駅の設置

将来的な課題として、地域住民の方々や市町村の意見を斟酌し、採算性及び地域住民の利便性が図られることを前提に新駅の設置を検討します。

また、本県会社の経営面から見た場合、青森までの全線開業後においては、新駅設置による利便性の向上と利用客増は必須のテーマです。

新駅を設置する場合、将来需要予測、人口動向、設置する市町村の地域づくりプラン、投資規模等を考慮して採算性を検討することになりますが、駅建設事業そのものは本県会社が行うものではなく、地元市町村の協力が必要です。

⑤ 駅の維持管理体制の構築

駅の維持管理については、第一義的に駅施設の保有管理者である県の責務ですが、乗客等地域住民等が快適に利用できる駅とするために、地元との連携が不可欠です。

県としては景観上も防犯上からも、気持ちよく安心して利用できる駅の維持管理体制を構築します。

(3) 並行在来線利用促進協議会の設置

地域住民のマイレール意識を醸成し、鉄道の利用増加を図るためには、沿線市町村が地域住民と一体となって、積極的に利用促進方策を講ずる必要があります。

そのため沿線市町村には、主体的に地域住民と利用促進策等の取り組みを進める組織として「並行在来線利用促進協議会」を設置していただくよう働きかけていきたいと考えています。

2 地域振興

(1) まちづくりへの取り組み

本県会社は、鉄道事業及び関連事業を通じ生活利便性を地域住民に提供することが重要な責務です。

一方、地域振興やまちづくりは、その市町村及び住民の方々が自分たちのまちをどんなまちにしたいのか、将来どんな形で自分たちの子供にその土地を引き継ぎたいのか、自らビジョンを描きながら計画を立てることが必要です。

鉄道がマイレールとなることを契機に、駅が所在する市町村自らが改めてまちづくり、活性化に取り組むことが望まれます。

(2) 地域における駅の役割の明確化

元来、「駅」は人が集う場所であり、地域の「表玄関」です。

その集客力を利点にして商店が近隣に集まり、駅前商店街が形成されてきたのですが、車社会の台頭とともに、現在では「表玄関」としての機能が失われつつあります。

マイレールである鉄道の存続は、究極的には地域住民が利用するかしないかにかかっています。

そのためには、鉄道を利用しやすい環境整備が必要であり、駅を核とした地域振興策が重要です。さらに、この振興策を計画するにあたっては、地域における駅の役割及びその活用方策等について、明確にすることが重要です。

県としても、沿線市町村の振興を図るための施策を積極的に行うこととしています。