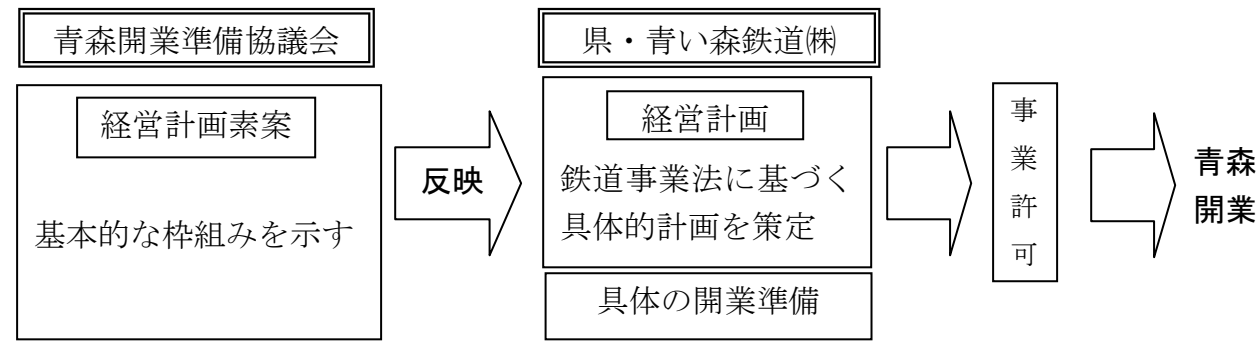


青い森鉄道線経営計画素案（最終案）の概要

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

<p>○区間距離・駅数等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在 25.9 km 7 駅</li> <li>↓</li> <li>・延伸時 121.9 km 26 駅</li> </ul> <p>距離比で約 5 倍に規模拡大</p>	<p>○需要の推移（目時・青森間 ローカル利用分）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・H17 輸送密度 2, 162 人/日</li> <li>・H22 輸送密度 1, 915 人/日</li> <li>・H52 輸送密度 1, 282 人/日</li> </ul> <p>大幅な減少見込</p>
---	---

4 青い森鉄道線の運営形態等

(1) 設定の基本

- ①輸送需要に合わせた運転本数の設定
- ②通勤・通学者の利便性に充分配慮したダイヤ設定

(2) 八戸以北の設定の考え方

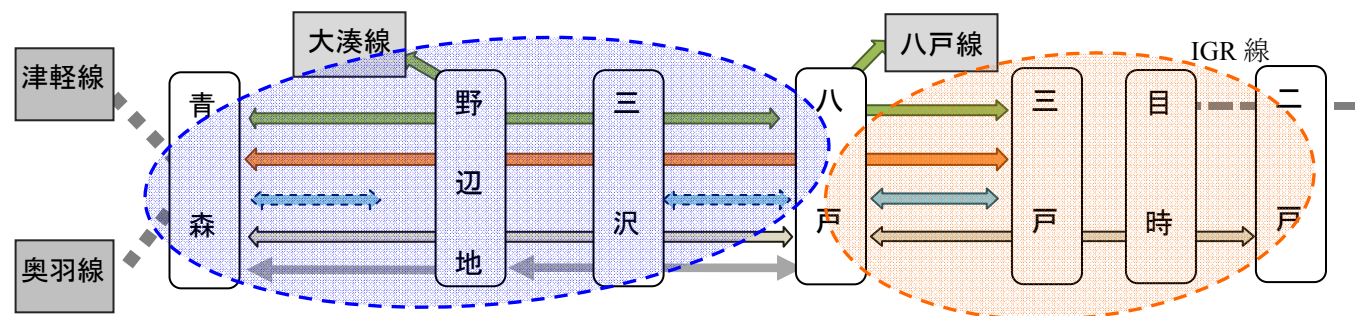
- ①青森市圏の通勤・通学輸送力増強、閑散区間・時間帯の運転間隔調整
- ②一部列車については途中駅での折り返し便を設定

運転本数：  
50 数本程度

(3) 八戸以南の設定の考え方

- ①通勤通学利用者の利便性を確保しつつ、閑散時間帯を中心に運転本数を見直し
- ②県境間の旅客流動を踏まえ、青い森鉄道車両の二戸駅まで乗入れを基本に調整

運転本数：  
30 数本程度



5 青い森鉄道線の車両計画

(1) 車両調達の基本

初期投資抑制と円滑な運行引継ぎの観点から、現在 J R 東日本が八戸・青森間で運用している 701 系電車を基本

(2) 車両数

車両数は、青い森鉄道株の現有車両（2 ユニット 4 両）の 4 倍程度（予備 1 ユニットの除外）を確保



6 青い森鉄道線の営業計画

(1) 駅体制

- ア 社員配置駅：八戸駅、三沢駅、野辺地駅、青森駅
- イ 簡易委託駅：三戸駅、剣吉駅、下田駅、上北町駅、乙供駅、小湊駅、浅虫温泉駅
- ウ 無人駅：上記ア及びイ以外の 15 駅

八戸グループ駅長	目時、三戸、諏訪ノ平、 剣吉、苫米地、北高岩、 八戸、陸奥市川、下田、 向山
三沢駅担当	
野辺地グループ駅長	小川原、上北町、乙供、 千曳、野辺地、狩場沢、 清水川
青森グループ駅長	小湊、西平内、浅虫温 泉、野内、矢田前、小柳、 東青森、青森

(2) 乗車券等の発売方法

- ア 発売方法：駅窓口、自動券売機を基本
- イ 発売箇所：現況維持を基本

7 青い森鉄道線の運賃水準

- ①ケース 1：現行運賃並み（青い森鉄道区間と J R 区間各々に現行運賃を適用）
- ②ケース 2：現行青い森鉄道運賃並み（公的支援：線路使用料の減免を前提）
- ③ケース 3：現行青い森鉄道運賃並みを基本とし、通学定期運賃は現行 J R 並み
- ④ケース 4：収支が均衡する運賃水準

ケース区分	定期割引率	JR 運賃に対する倍率	ケースの特徴
ケース 3	通勤 44% 通学 83%	普通	1.37
		通勤定期	1.65
		通学定期	1.00
		全体	1.39
			線路使用料を減免すれば、青い森鉄道株の収支は若干の経常損失の発生にとどまり、経営の健全性は維持されます。

8 青い森鉄道株の収支予測（旅客営業部分）

（単位：億円）

ケース 3		開業初年度	開業 5 年度目	開業 10 年度目
収入	運賃収入	14.4	13.5	12.7
	その他収入	5.0	4.3	3.7
計		19.4	17.8	16.4
経費	人件費	7.0	6.4	5.4
	運行経費	7.1	7.1	7.1
	管理費等	1.8	1.9	1.7
	減価償却費等	3.4	3.4	1.4
計		19.3	18.8	15.6
収支差		0.1	△ 1.0	0.8
* 参考：概算線路使用料（請求額ベース）		16 億円程度		

## 9 青い森鉄道株の初期投資見込額（増資額）

（単位：億円）

資産取得費	9.1	
・旅客車両調達費	6.8	
・業務用自動車取得費	0.1	
・自動券売機購入費	1.0	
・システム導入経費	0.8	
・検修用試験器具・工具	0.4	
開業費（旅客輸送分）	3.1	
開業費（施設保守管理分）	4.5	（県全額負担）
創業費	0.6	
準備金及び予備費	5.7	
・車両更新準備金	3.8	
・その他予備費	1.9	
計	23.0	
（開業費（施設保守管理分）を除く）	18.5	

## 10 青い森鉄道株への出資額

### ①出資額算出の考え方

- ア) 開業費（施設保守管理分）4.5億円は県、残る18.5億円は、県・沿線市町及び民間が出資  
 イ) 出資割合は、八戸開業時の割合（県55%、沿線市町20%、民間25%）を基本  
 ウ) 現時点の民間出資想定額2.45億円と民間25%相当額の差額は、県と沿線市町が折半し負担

（単位：百万円、%）

出資予定者	既出資額	今回出資額	出資総額	出資比率
県	330.0	1,576.4	1,906.4	65.7
民間	150.0	245.0	395.0	13.6
沿線市町	120.0	478.6	598.6	20.7
計	600.0	2,300.0	2,900.0	100.0

### ②沿線市町別の出資額

（単位：百万円）

	出資総額		既出資額		青森開業時追加出資額		
	金額	割合	金額	割合	金額	割合	
県	1,906.4	65.7%	330.0	55.0%	1,576.4	68.5%	
民間	395.0	13.6%	150.0	25.0%	245.0	10.6%	
八戸以南	八戸市	196.0	6.8%	70.3	11.7%	125.7	5.5%
	三戸町	10.6	0.4%	3.6	0.6%	7.0	0.3%
	南部町	21.9	0.7%	6.1	1.0%	15.8	0.7%
	小計	228.5	7.9%	80.0	13.3%	148.5	6.5%
八戸以北	青森市	229.2	7.9%	27.0	4.5%	202.2	8.8%
	三沢市	29.4	1.0%	3.2	0.5%	26.2	1.1%
	平内町	22.6	0.8%	2.2	0.4%	20.4	0.9%
	野辺地町	17.6	0.6%	1.8	0.3%	15.8	0.7%
	七戸町	9.0	0.3%	0.5	0.1%	8.5	0.4%
	六戸町	7.8	0.3%	0.9	0.2%	6.9	0.3%
	東北町	29.0	1.0%	2.5	0.4%	26.5	1.2%
おいらせ町	25.5	0.9%	1.9	0.3%	23.6	1.0%	
小計	370.1	12.8%	40.0	6.7%	330.1	14.4%	
市町合計	598.6	20.7%	120.0	20.0%	478.6	20.9%	
合計	2,900.0	100.0%	600.0	100.0%	2,300.0	100.0%	

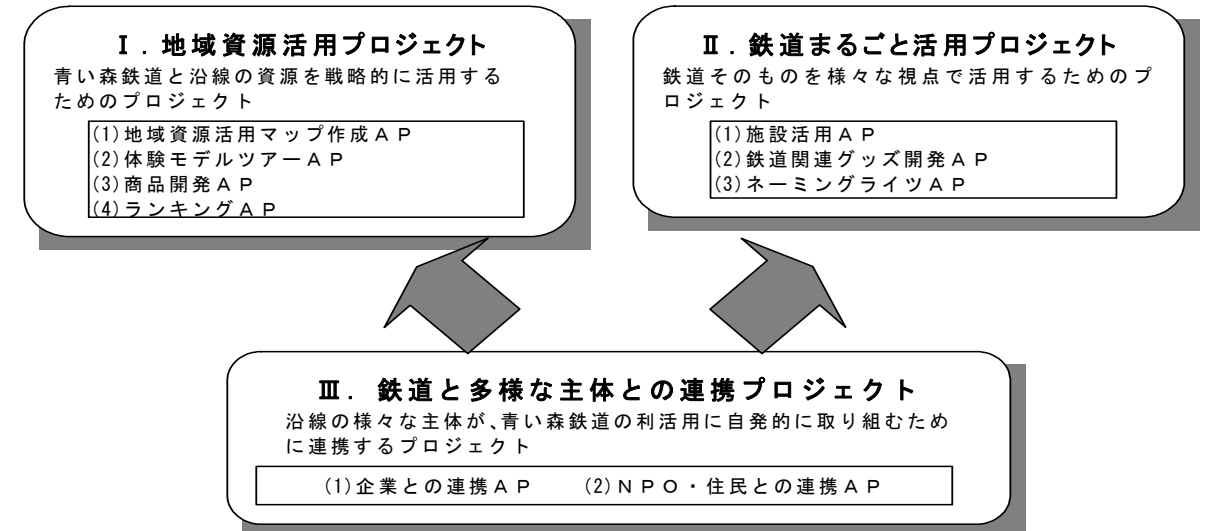
## 11 青い森鉄道線の利活用促進

### (1) 新駅の設置

新駅の設置については、収益性や採算性等を検証していくことが必要であり、設置希望主体と青森県及び青い森鉄道株等の関係者間で役割分担を含め協議していく。

### (2) 利活用に係る取組の推進に向けて（青い森鉄道利活用ビジョン）

利活用推進のため、沿線地域の主体的な取組の参考に、県は「青い森鉄道利活用ビジョン」を作成し、具体例として3つの重点プロジェクト・9つのアクションプランを示している。



### (3) 利活用の取組の推進体制

青い森鉄道線沿線市町（駅舎を有する市町）は「青い森鉄道活用会議」を設置しており、同会議では、鉄道と沿線地域が共生できる振興方策について検討を行う等の活動を行っている。

また、既に開業している八戸以南の地域では、「青い森鉄道利用促進協議会」による利活用の取組が行われている。

青森開業に向けては、これらの取組を含めて、沿線地域と県、青い森鉄道株が、地域主体の利活用の取組の推進に向けた組織・体制を検討していく。

## 12 青い森鉄道線の本格開業に向けて

今後、青い森鉄道線の維持・存続に向け、県、沿線地域、鉄道事業者等、青い森鉄道線の関係者が連携して次の取組を強く進めていく。

### (1) 効率的な運営に向けた取組

- ・安全・安心を第一義とし、効率的な運営に向けた体制や運営方法を構築
- ・経営計画と実績を比較・検証し、運営内容等の適切な見直しを実施

### (2) 利活用推進に向けた取組

地域主体の利活用推進に向けた取組の実施

### (3) 国等による支援制度の構築に向けた取組

青い森鉄道線の維持・存続に向けては、国等の支援が不可欠であるため、関係機関に粘り強く訴える。

- ① JR東日本の鉄道資産については、無償譲渡若しくは低廉な価額での譲渡実現
- ② 貨物鉄道線路使用料については、算定方法の改善や算定対象経費への資本費算入など、貨物列車の線路使用の頻度・実態等に見合った、より適正な制度への見直し
- ③ 経営分離に係る初期投資及び運営に対する助成措置の創設