

並行在来線に係る課題の解決に向けた各種調査事業等の状況

課 題	主要なアプローチ	調査事業等とその内容
長期債務の圧縮	J R 譲渡資産価額の圧縮	(平成18年度 9 月補正) 8,400千円
	J R 譲渡資産の限定等	
	原子力発電施設等立地地域特別交付金の活用 (H18~H21で総額50億円積立) ※平成18年度2月補正予算より積立開始	
	青い森鉄道(株)の出資金等の確保	
単年度収支の改善	J R 貨物線路使用料の見直し	(平成18年度当初) 6,542千円
		(平成18年度11月補正) 3,100千円
		(平成19年度当初) 3,462千円
	寝台特急列車の運行本数の増加等の実現	
利便性の確保・利活用の促進	主体的・効率的なダイヤ編成・車両運用	(平成18年度当初) 6,930千円
		(") 6,752千円
		(平成19年度当初) 7,155千円
	青い森鉄道活用会議の設置・活用	(平成19年度当初) 679千円
		(") 1,134千円
	今後実施・検討	

並行在来線鉄道資産評価検討調査事業 H19.3月初旬
 (鉄道事業の収益性に着目した鉄道資産評価手法の検討及び目時・八戸間の調査)

並行在来線前提条件モデル検証事業 H19.3月下旬
 (並行在来線の運営に有効な輸送及び施設・設備保有形態についての検証)

並行在来線代替輸送モデル検証事業 H19.3月下旬
 (バス運行等の代替交通手段の運行モデルの検討及び鉄道事業との収支比較)

並行在来線貨物輸送負担分析調査
 (貨物鉄道が負担すべき適切な線路使用料水準についての調査・分析)

並行在来線旅客流動調査 (OD調査) 終了
 (並行在来線 (県境目時・青森間) の輸送状況の調査 (総経費の1/2負担))

並行在来線将来需要予測調査 H19.3月下旬
 (各種条件下の青い森鉄道線の30年間の需要シミュレーション調査)

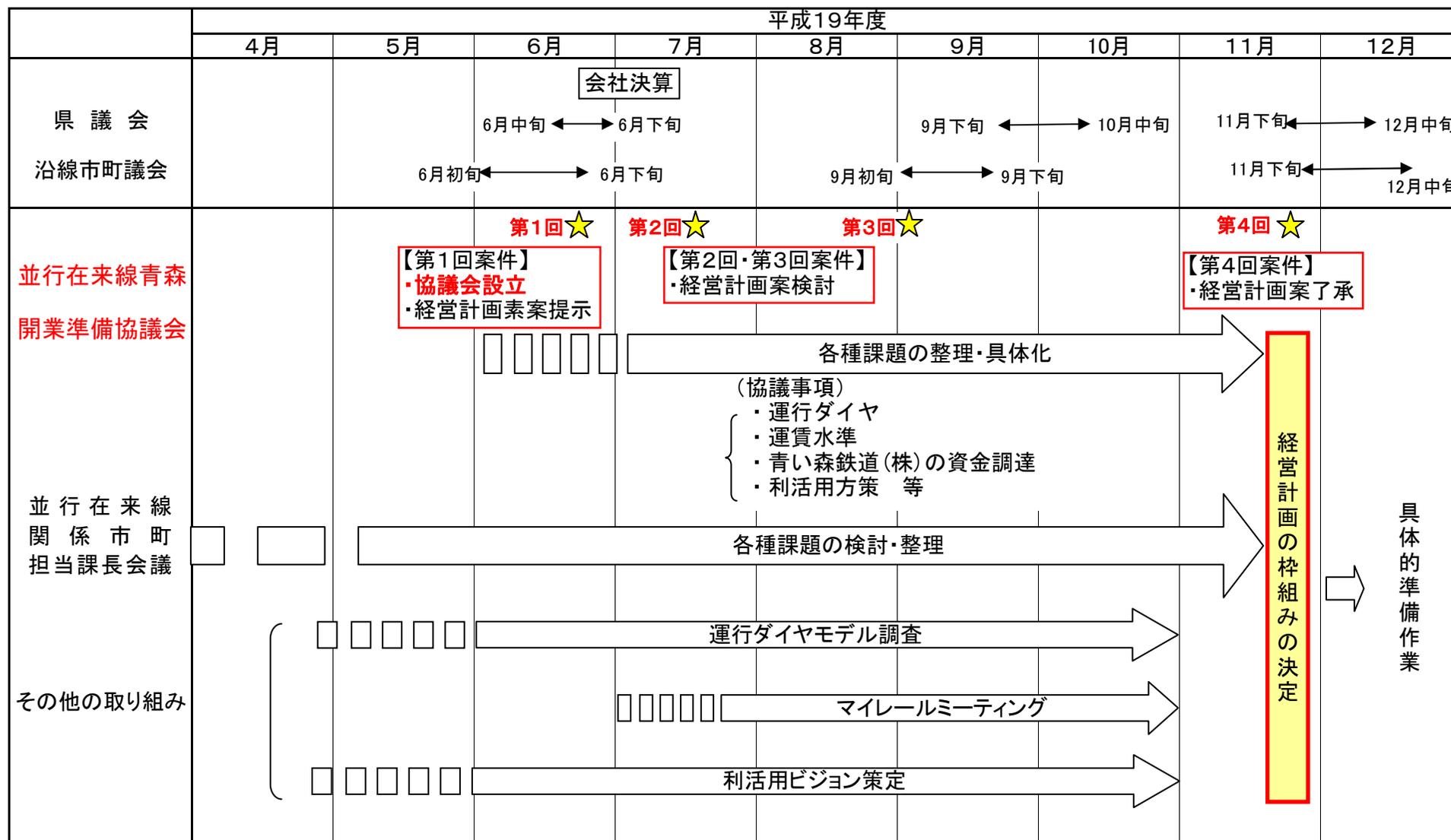
並行在来線運行ダイヤモデル調査
 (鉄道利用者の利用動態を考慮した運行ダイヤモデルの作成)

青い森鉄道マイレールミーティング開催
 (沿線住民に対する説明会の実施)
青い森鉄道利活用ビジョン策定
 (青い森鉄道線の利活用策の具体化に向けたビジョンの策定)

今後実施・検討

- ・愛称等の募集、キャッチフレーズの設定
- ・二次交通との連携方策の検討
- ・駅環境整備計画の策定 等

今後の進め方について



(参考)・県議選(4月8日)・知事選(6月3日)・参院選(7月中旬)

指令システム等の整備に係る予算措置について

1. 指令システムの整備

- 平成19年度当初予算において、債務負担行為を設定
 - ・「並行在来線指令システム整備費」…27.9億円
 - ・「並行在来線運行管理基盤施設設備整備費」…14.3億円

- 平成18年度内に基本的な仕様について関係者間で合意し、平成19年度当初より詳細設計に入る予定

2. 車両基地の整備等

- 平成19年度当初予算において、青森開業後の円滑かつ効率的な運行確保を図るために、2,000万円の調査費を計上

- 当該調査を踏まえ、平成19年度補正予算において、指令システム等と同様に、債務負担行為を設定予定

3. その他の施設設備整備

- JR東日本との協議の進捗にあわせ、適宜、調査費の計上、債務負担行為の設定を実施予定

鉄道資産(目時・八戸間)の評価方法

1. 評価の考え方

青い森鉄道線(目時・八戸間)の事業収支は恒常的に赤字。当分の間黒字転換は見込めず。

→ 将来得られると期待されるキャッシュ・フローの現在価値はマイナス

→ よって、資産価値は、鉄道事業の廃止を前提とした清算価値

2. 清算価値の求め方

清算価値

※マイナスの時は
ゼロと評価

=

鉄道事業の廃止を前提とした土地調査価額

—

解体撤去工事費用

+

発生材料処分益

—

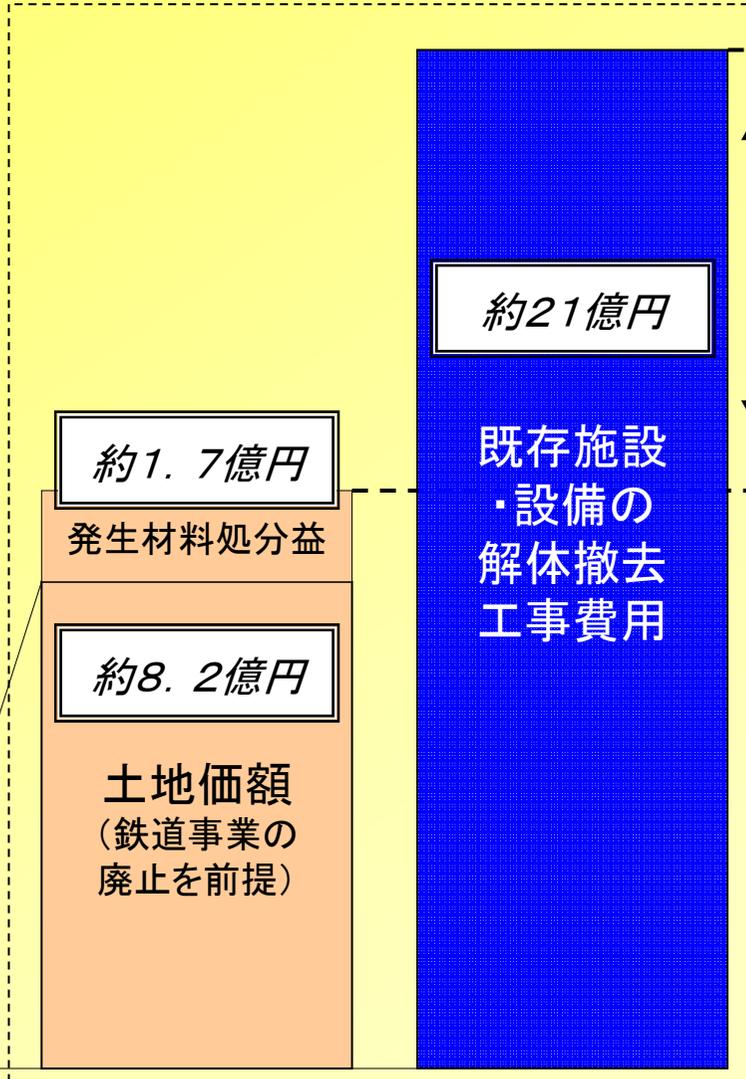
その他の費用

※その他の費用としては、土壌汚染の調査・浄化費用が想定されるが、今回は考慮外

鉄道資産(目時・八戸間)の評価結果

鉄道資産簿価
(目時・八戸間)

不動産研究所による資産評価
(収益性をふまえた見直し)



従って...

解体撤去費用 > 土地価額等

清算価値は0円

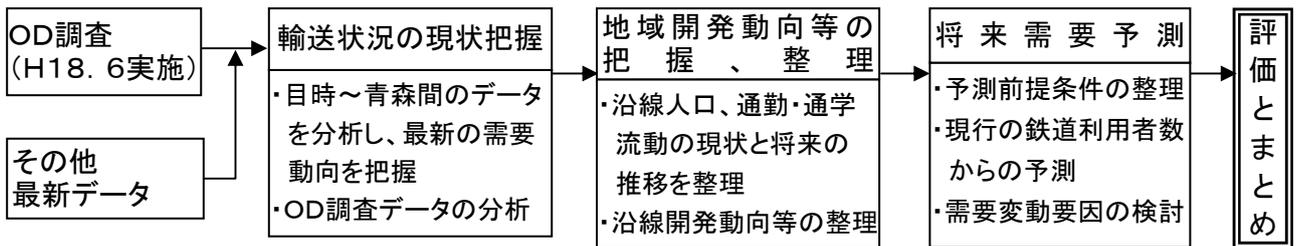
目時・八戸間の鉄道
資産価額は0円

「並行在来線(目時・青森間)将来需要予測調査」の概要

1 調査目的

並行在来線の経営収支の算出に必要な旅客収入の的確な把握及びダイヤ編成・要員計画等の基礎資料とすることを目的とし、平成18年6月に実施した青い森鉄道線目時・八戸間及び東北線八戸・青森間のOD調査を基に、沿線開発計画、新駅設置の可能性等の需要変動要因を調査、検討し、想定されるケースごとに開業時以降の利用者数を予測する。

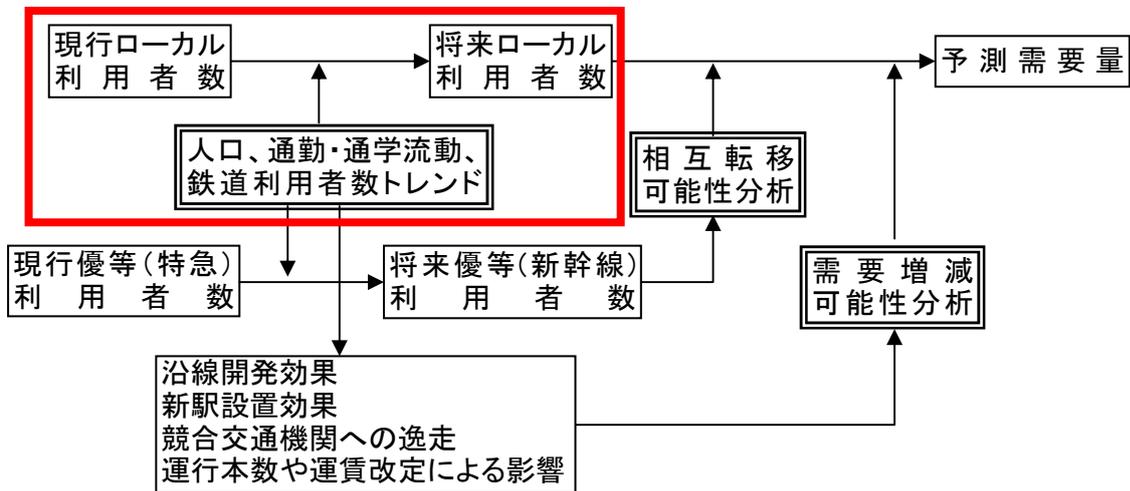
2 調査全体のフロー



※ 沿線の将来人口の予測に当たって使用する人口フレームは、県の企画政策部統計分析課において、平成12年及び平成17年国勢調査に基づき試算した平成47年までの将来推計人口である。

これによると、本県の平成47年の人口は、平成17年の1,436,657人に対し、470,908人減（32.8%減）の965,749人と大幅な減少となるものと予想されている。

3 将来需要予測のフロー



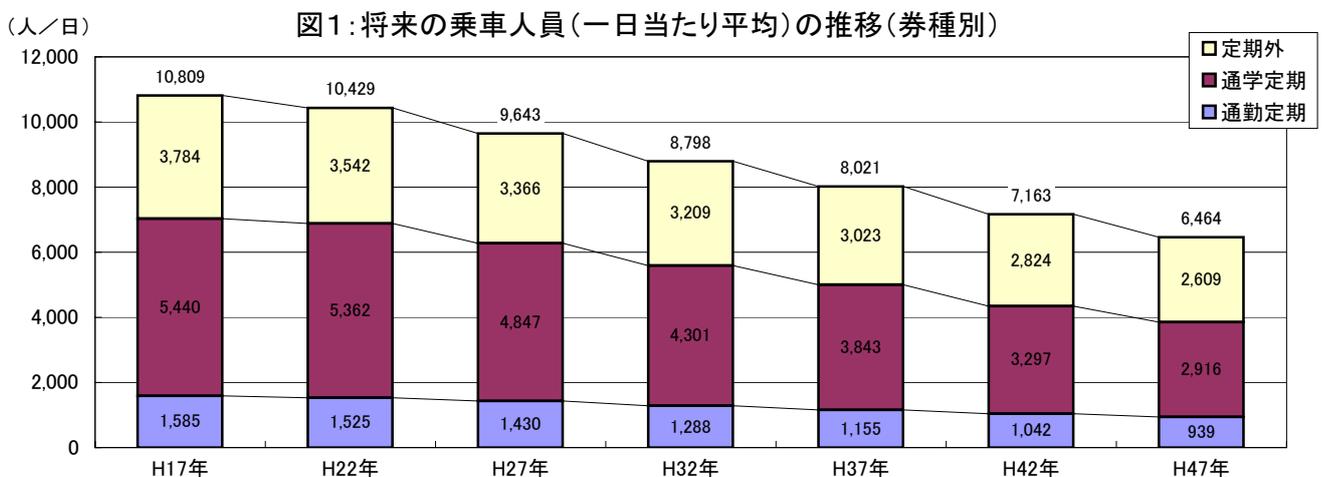
※ 本調査における予測手法は、駅勢圏人口に、人口一人当たりの利用状況（乗車習慣：1日平均乗車人員／当該駅の駅勢圏人口×100）を乗じて将来の各駅の乗車人員を算出し、これと最新年度ODを基に駅間の輸送人員を算出する、いわゆる「駅勢圏法」による。また、駅勢圏人口を求める際の駅勢圏の範囲は、基本的に半径2キロメートルとする。なお、予測の精度を高めるために、定期利用について「常住者による利用」と「従業者・従学者による利用」に分類し、それぞれについて駅勢圏人口及び乗車習慣を整理し、将来の乗車人員を推計することとしている。

4 将来の乗車人員の推移(試算)

以下の数値は、現行ローカル利用者数、人口トレンド及び乗車習慣トレンドのみにより算出した試算数値であり、今後各種変動要因の影響等を加味して数値を確定させていくものである。

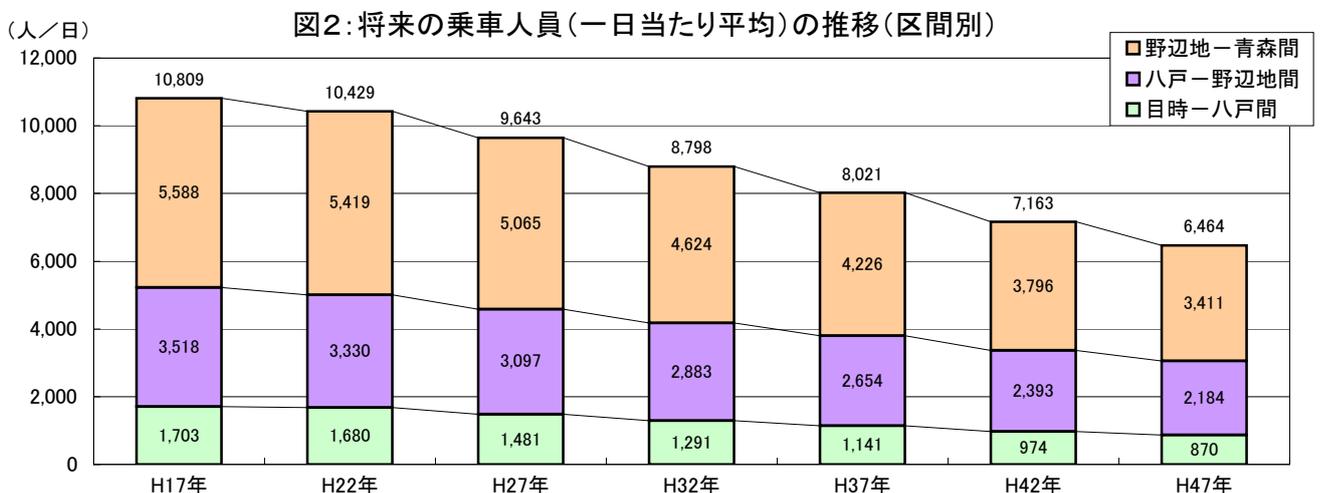
試算では、東北線及び青い森鉄道線の路線全体の一日当たりの平均乗車人員は、平成17年から平成47年までの30年間で10,809人から6,464人と平成17年の約60%に減少する。

券種別に見ると、通勤定期で1,585人から939人と約59%程度まで、通学定期で5,440人から2,916人と約54%程度まで、定期外で3,784人から2,609人と約69%程度まで、それぞれ利用者が落ち込んでいる。(図1)



- 注1 平成17年度の乗車人員は、JR東日本及び青い森鉄道のデータを基にH18OD調査結果から算定した。
 注2 将来の乗車習慣は、現況(H17年度)の各券種毎の乗車習慣をベースとし、H7、12、17年度の乗車習慣のトレンドを考慮して将来の乗車習慣の変化率を設定した。

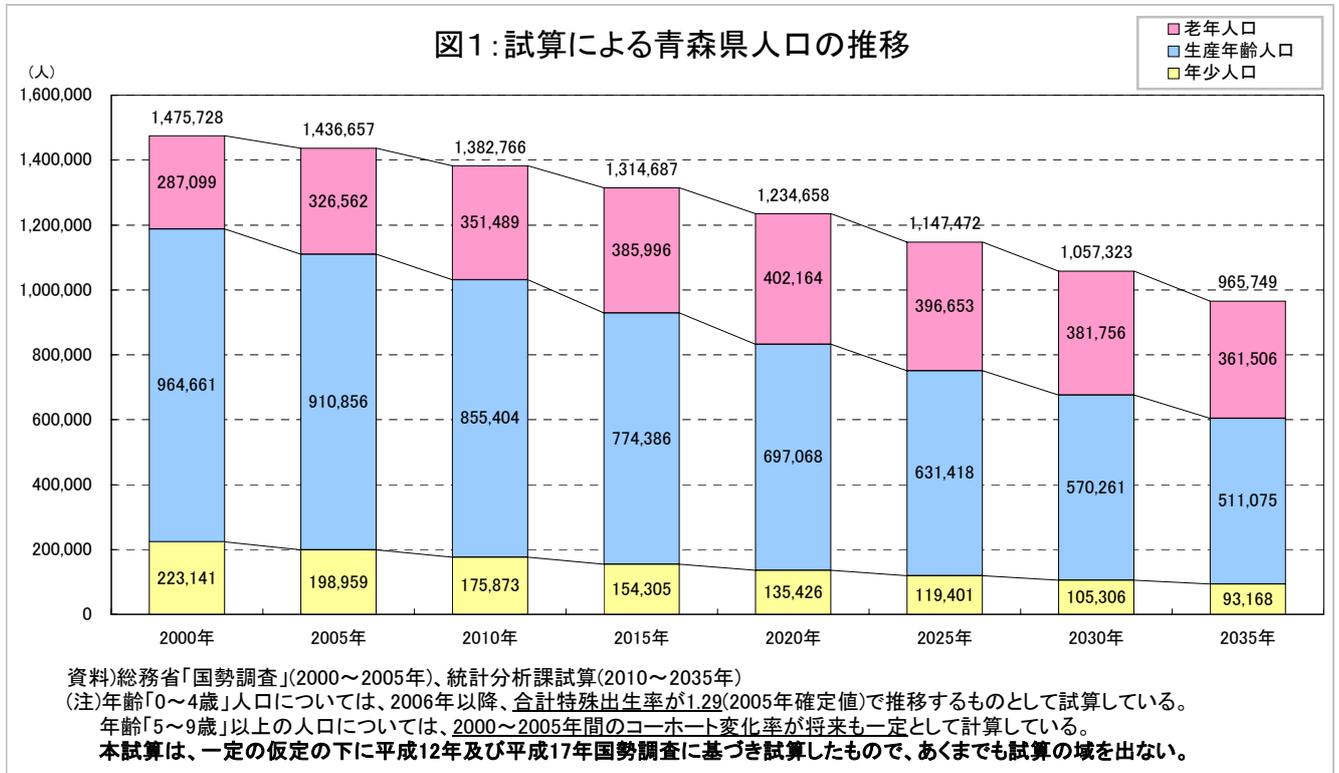
区間別に見ると、H17年度で全体の約52%を占める野辺地-青森間で5,588人から3,411人と約61%程度まで、全体の約32%を占める八戸-野辺地間で3,518人から2,184人と約62%まで、全体の約16%を占める目時-八戸間で1,703人から870人と約51%程度まで、それぞれ利用者が落ち込んでいる。(図2)



- 注 野辺地駅の乗車人員については、H18OD調査結果により上り(八戸方面)と下り(青森方面)に配分し、それぞれ八戸-野辺地間、野辺地-青森間に加えた。

青森県の将来推計人口について

国立社会保障・人口問題研究所の「小地域簡易将来人口推計の方法について」に準じて一定の仮定の下、本県の将来人口を推計したところ、2035年には965,749人(2005年対比470,908人減、32.8%減)と大幅な減少となった。(図1)



次に、年齢3区分別の人口構成割合をみると、2035年では年少人口(0-14歳)割合が9.6%(対2005年4.3ポイント減)、生産年齢人口(15歳-64歳)割合が52.9%(同10.5ポイント減)、老年人口(65歳以上)割合が37.4%(14.7ポイント増)と、生産年齢人口の構成割合が約半分の水準まで減少する結果となっている。(図2)

