

並行在来線対策について

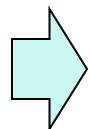


| | | | |
|---------------|---|------------------|----|
| 整備新幹線の現状 | 1 | 経営計画（改訂版）の主なポイント | 7 |
| 北陸新幹線の概要 | 2 | 〃 | 8 |
| 並行在来線の概要 | 3 | 並行在来線区間の旅客流動 | 9 |
| 北陸新幹線の並行在来線 | 4 | 乗り継ぎに伴う負担増とその対応 | 10 |
| IRいしかわ鉄道区間の概要 | 5 | 乗継割引のイメージ | 11 |
| 先行他県の並行在来線の状況 | 6 | 利活用促進アクションプランの概要 | 12 |

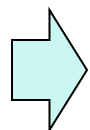
整備新幹線の現状

○全国の新幹線

- ・ 東海道新幹線（東京・大阪）
 - ・ 山陽新幹線（大阪・福岡）
 - ・ 東北新幹線（東京・盛岡）
 - ・ 上越新幹線（東京・新潟）
-
- ・ 北海道新幹線（青森・札幌）
 - ・ 東北新幹線（盛岡・青森）
 - ・ 北陸新幹線（東京・大阪）
 - ・ 九州新幹線（福岡・鹿児島）
 - ・ " （福岡・長崎）



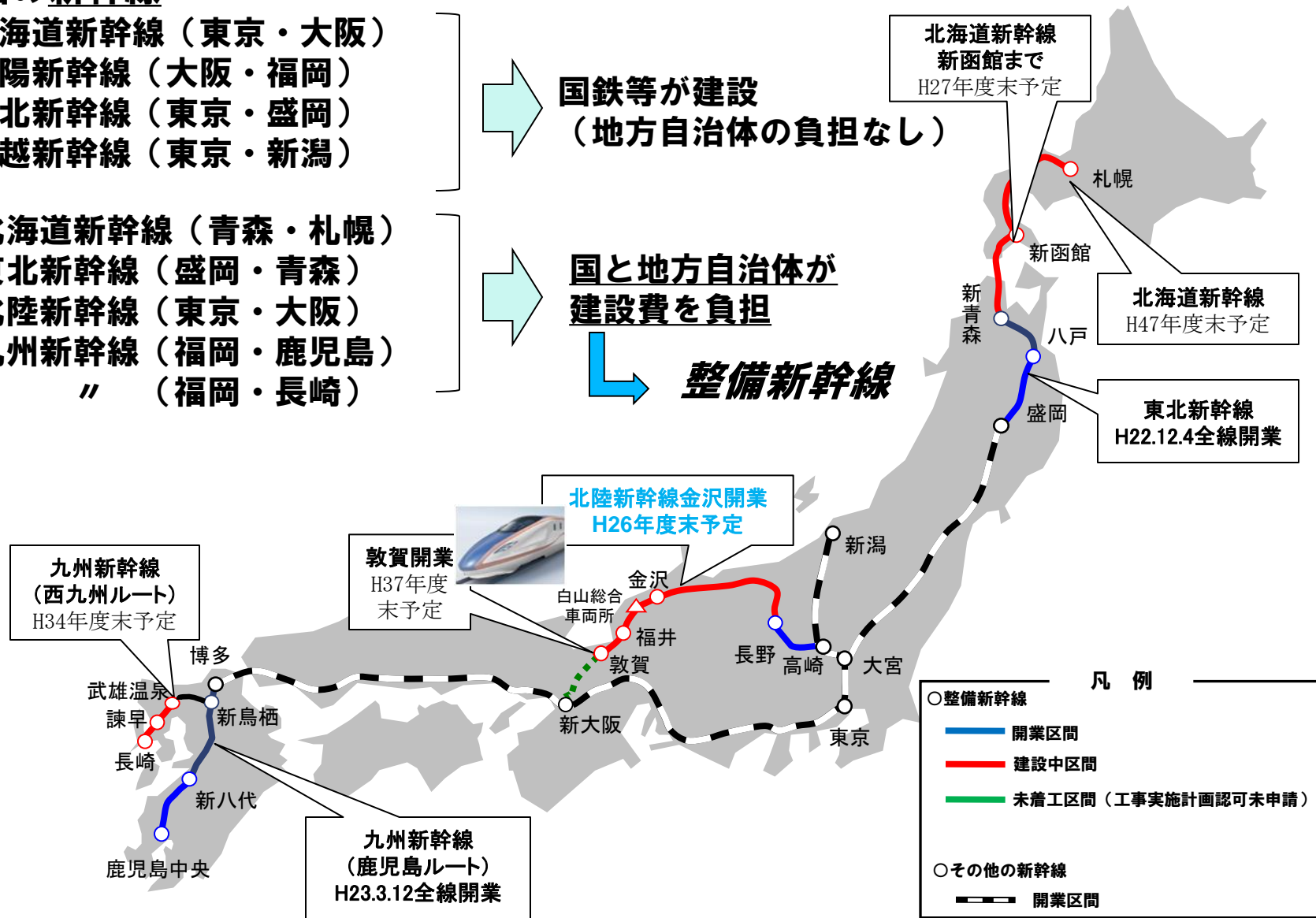
国鉄等が建設
（地方自治体の負担なし）



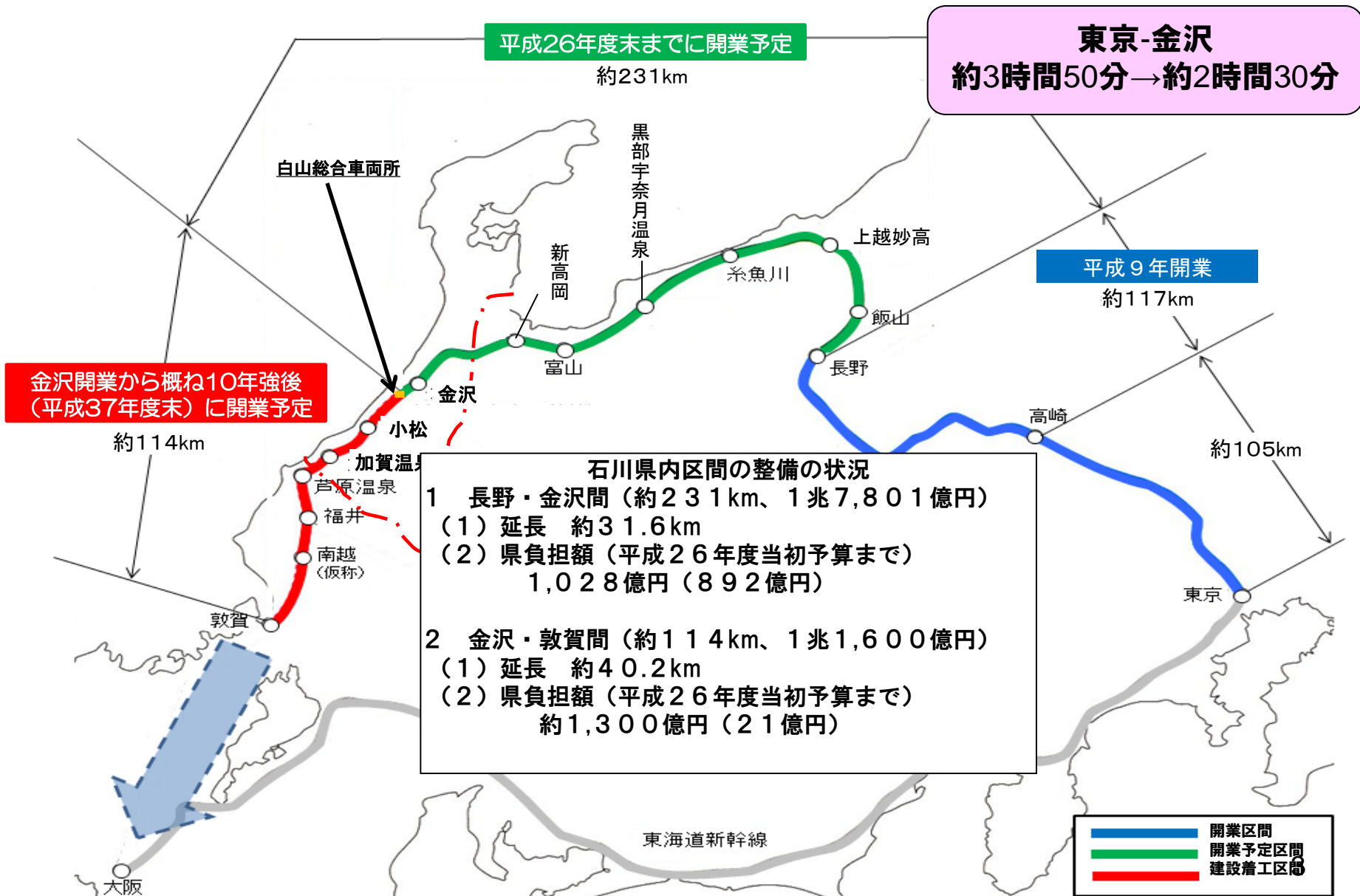
国と地方自治体が
建設費を負担



整備新幹線



北陸新幹線の概要



並行在来線の概要

○並行在来線とは

→優等列車の利用客が新幹線に転移する線区のこと

経営分離についてJRの判断

整備新幹線 新規着工の5条件

- ①安定的な財源見通しの確保
- ②収支採算性
- ③投資効果
- ④営業主体としてのJRの同意
- ★⑤並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意

整備新幹線の整備に関する基本方針より

全てクリア

認可・着工



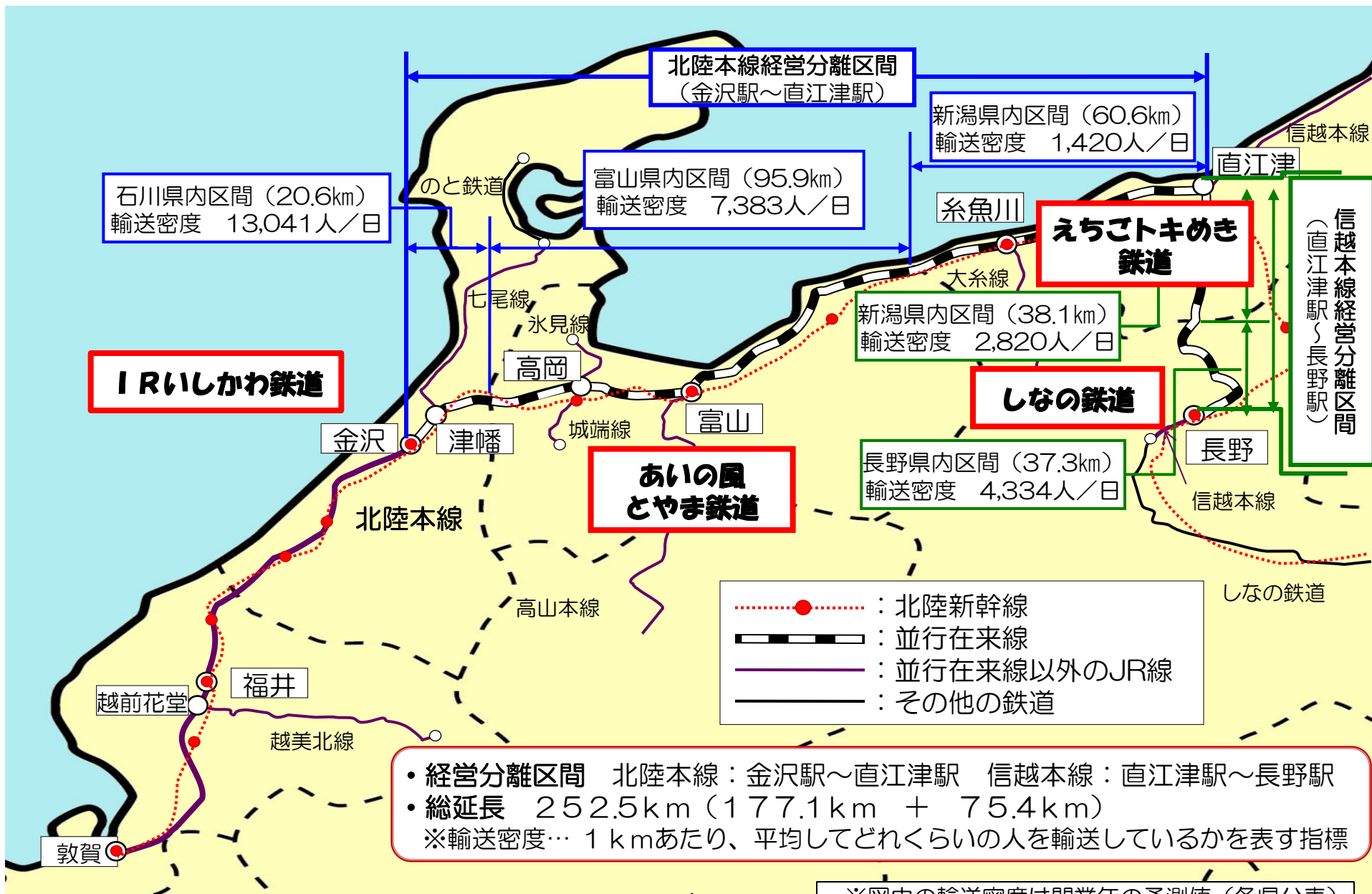
建設中（金沢八日市高架橋）

○県内の金沢以東の区間は、石川県及び金沢市、津幡町が、平成17年に、新幹線開業時に並行在来線を経営分離することについて同意済み

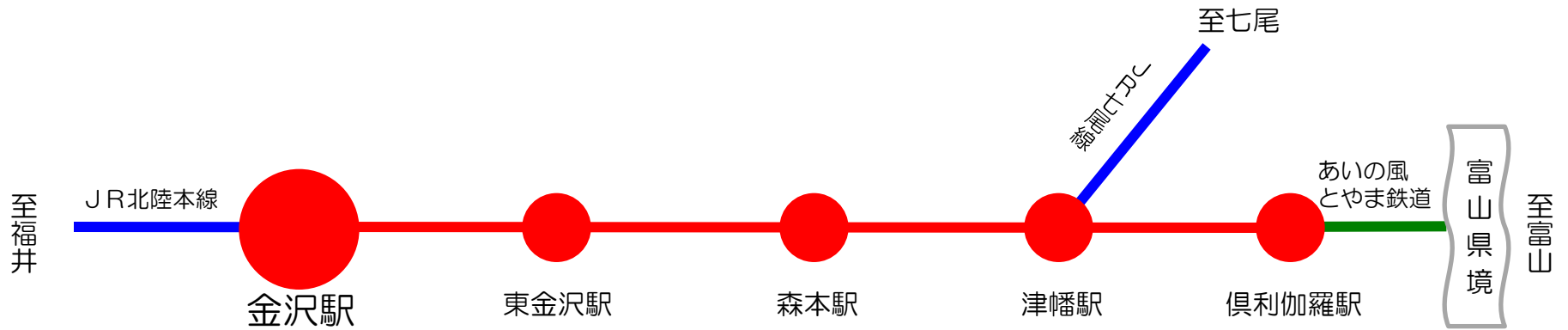
○金沢以西については、平成24年5月に、石川県及び金沢市、野々市市、白山市、能美市、小松市、加賀市が、並行在来線の経営分離に同意

※すでに全国で4社が並行在来線を引き継いで営業中

北陸新幹線の並行在来線



IRいしかわ鉄道区間の概要



• 営業区間 金沢駅～倶利伽羅駅 (— 線部分)

• 営業キロ 17.8 km

• 駅数 5 駅 (金沢駅はJR管理)

• 列車本数 (平成26年3月15日改正ダイヤ)

〈普通列車〉

七尾線方面 上下 52本/日

富山方面 // 57本/日

〈貨物列車 (定期列車のみ)〉

金沢ターミナル～富山県境間 上下 30本/日

〈特急列車 (運転日注意列車や寝台特急は含まない)〉

金沢駅～富山県境間 上下 82本/日



先行他県の並行在来線の状況

| 会社名 | | 青い森鉄道(株) | I GRいわて銀河鉄道(株) | しなの鉄道(株) | 肥薩おれんじ鉄道(株) |
|---------------|------|--|---|--|--|
| 経営区間 | | 目時～青森 | 盛岡～目時 | 軽井沢～篠ノ井 | 八代～川内 |
| 経営延長 | | 121.9km | 82.0km | 65.1km | 116.9km |
| 駅数 | | 26駅 | 17駅 | 19駅 | 28駅 |
| 輸送密度 | | 約1,900人/日 | 約3,000人/日 | 約6,700人/日 | 約800人/日 |
| 運行本数 | | 54本/日 | 84本/日 | 85本/日 | 40本/日 |
| 運賃水準 (JR比) | 普通 | 1.37倍 | 1.54倍 | 1.24倍 | 1.28倍 |
| | 通勤定期 | 1.65倍 | 1.57倍 | 1.49倍 | 1.29倍 |
| | 通学定期 | 1.00倍 | 1.63倍 | 1.61倍 | 1.27倍 |
| 経営形態 | | ※1 上下分離方式 | ※2 上下一体方式 | ※2 上下一体方式 | ※2 上下一体方式 熊本・鹿児島両県合同経営 |
| 経常収支 | | H20:▲0.6億円 H21:▲1.2億円 H22:▲1.3億円 H23:0.09億円 H24:0.2億円 H25:0.2億円 | H20:▲0.2億円 H21:▲0.2億円 H22:▲1.4億円 H23:3.1億円 H24:4.1億円 H25:4.2億円 | H20:1.9億円 H21:1.9億円 H22:0.9億円 H23:1.0億円 H24:0.1億円 H25:1.2億円 | H20:▲2.2億円 H21:▲2.0億円 H22:▲3.8億円 H23:▲2.3億円 H24:▲2.7億円 H25:▲3.3億円 |

※1：青森県が鉄道施設を保有し、青い森鉄道が運行

※2：上下一体方式：各鉄道会社が鉄道施設を保有し、運行

石川県並行在来線経営計画（改訂版）の主なポイント

1 会社の設立等

平成24年8月 県、市町、民間が出資し、「石川県並行在来線(株)」を設立。

平成25年夏頃 増資するとともに、公募により新社名を決定し、本格会社へ移行 ⇒H25年8月1日 | Rいしかわ鉄道

2 設備投資に関する事項

J R西日本との協議等により、設備投資額は、全体で概ね80～85億円程度。

① 車両は、5編成全てを2両ユニットの新型車両（521系車両）とし、うち3編成は数年間走行した車両を新車価格の1/3程度の低廉な価格で取得。

② 線路等の鉄道資産は、不要な資産を整理し、低廉な価格で取得。なお、J R西日本は経営分離前に必要な修繕を実施。

③ 敦賀延伸時に取得予定であった金沢駅の駅舎(鉄道施設)を取得費用の平準化の観点から、先行して取得。

※ 指令システム 開業から概ね2年間は、J R西日本の現行の指令システムを利用し、富山県会社が石川、新潟エリアも含め、一体的に運行管理を実施（暫定指令）。その後は本県会社はJ R西日本と連携した新たな指令システムを構築し、運行管理を実施。

3 運営に関する事項

(1) 運行計画

① 運行本数の確保を基本に、通学・通勤に配慮したダイヤ編成や、金沢駅発の最終列車の発車時間の繰り下げの検討等、利便性に配慮したダイヤ編成に努める。

② 新幹線や特急列車との乗り継ぎ利便性の確保に努める。

③ J R西日本が運行する七尾線の特急列車は、金沢発着のシャトル特急（5往復/日）及び関西方面からの直通特急（1往復/日）とする。

④ J R西日本が運行する七尾線の普通列車は、引き続き、津幡・金沢間に直通乗り入れを実施。

⑤ 富山県会社と金沢駅ー富山駅間の相互直通乗り入れを実施。

(2) 組織要員計画

・ 要員の配置は、開業時は70～80人程度、暫定指令終了後は90～100人程度。うちJ R西日本からの出向者は、開業時は50人程度、暫定指令終了後は70人程度で、人件費の約4割はJ R西日本が負担。

(3) 営業計画

利用が少ない区間を除き、ほとんどの区間で、負担増加が最大でも概ね3割程度となるような乗継割引制度を導入する方向で検討。

4 経営スキームに関する事項

(1) 資本金 ①総額 20億円程度 ⇒H25年8月1日 20億600万円に増資

②出資 県は14億円、市町は4億円、民間は2億円程度出資

(2) 運行支援基金 ①総額 30億円程度（金沢以西開業までの11年間の需要に対応）

②使途 ア 乗継割引支援 13億円程度 イ 運賃値上げ抑制 3億円程度

ウ 開業後投資・災害復旧等 14億円程度

③負担 県と市町は15億円ずつ負担し、民間からの協力も要請

5 収支及び運賃水準に関する事項

(1) 収支見込額

金沢駅駅舎（鉄道施設）の取得及び旅客流動調査の結果などを踏まえた、開業後10年間累計の収支予測（鉄道資産の取得等に必要な資金を公的支援する場合）

| | |
|----------|------------------------|
| 10年間累計収支 | ▲11億円程度 ※現行運賃を値上げしない場合 |
|----------|------------------------|

→運行支援基金による支援（3億円程度）と適正な運賃水準の設定により、収支均衡を図る。

(2) 運賃水準

利用者の負担が過度に増加しないよう配慮しつつ、会社経営の健全性も考慮して、現行運賃と比較して、概ね次の水準を目安に設定

| | 1～5年目（激変緩和） | 6～11年目 |
|-----------|-------------|---------|
| 定期外（普通運賃） | 1.14倍程度 | 1.19倍程度 |
| 通勤定期 | 1.14倍程度 | 1.19倍程度 |
| 通学定期 | 1.00倍程度 | 1.05倍程度 |
| 平均値上げ率 | 1.09倍程度 | 1.14倍程度 |

（注）上記の運賃水準は、並行在来線区間の運賃水準である。JR路線等他社の路線にまたがって利用する場合は、これに加え、乗り継ぎに伴う負担増が発生するが、ほとんどの区間で、上記の負担増を含めて、負担増加が最大でも概ね3割程度となるような乗継割引制度を導入する方向で検討（前掲）

※先行事例と比較して最も低い水準となる

○定期外・通勤定期・通学定期の平均値上げ率

→ 先行事例 青い森鉄道：1.34倍、IGRいわて銀河鉄道：1.71倍
しなの鉄道：1.45倍、肥薩おれんじ鉄道：1.28倍

→ JR三島会社（JR本州三社比） JR北海道：1.16倍、JR四国 1.12倍、JR九州 1.13倍

6 利活用促進に関する事項

(1) 並行在来線利用促進協議会(仮称)の設置 ⇒H25年11月26日「IRいしかわ鉄道利用促進協議会」設置

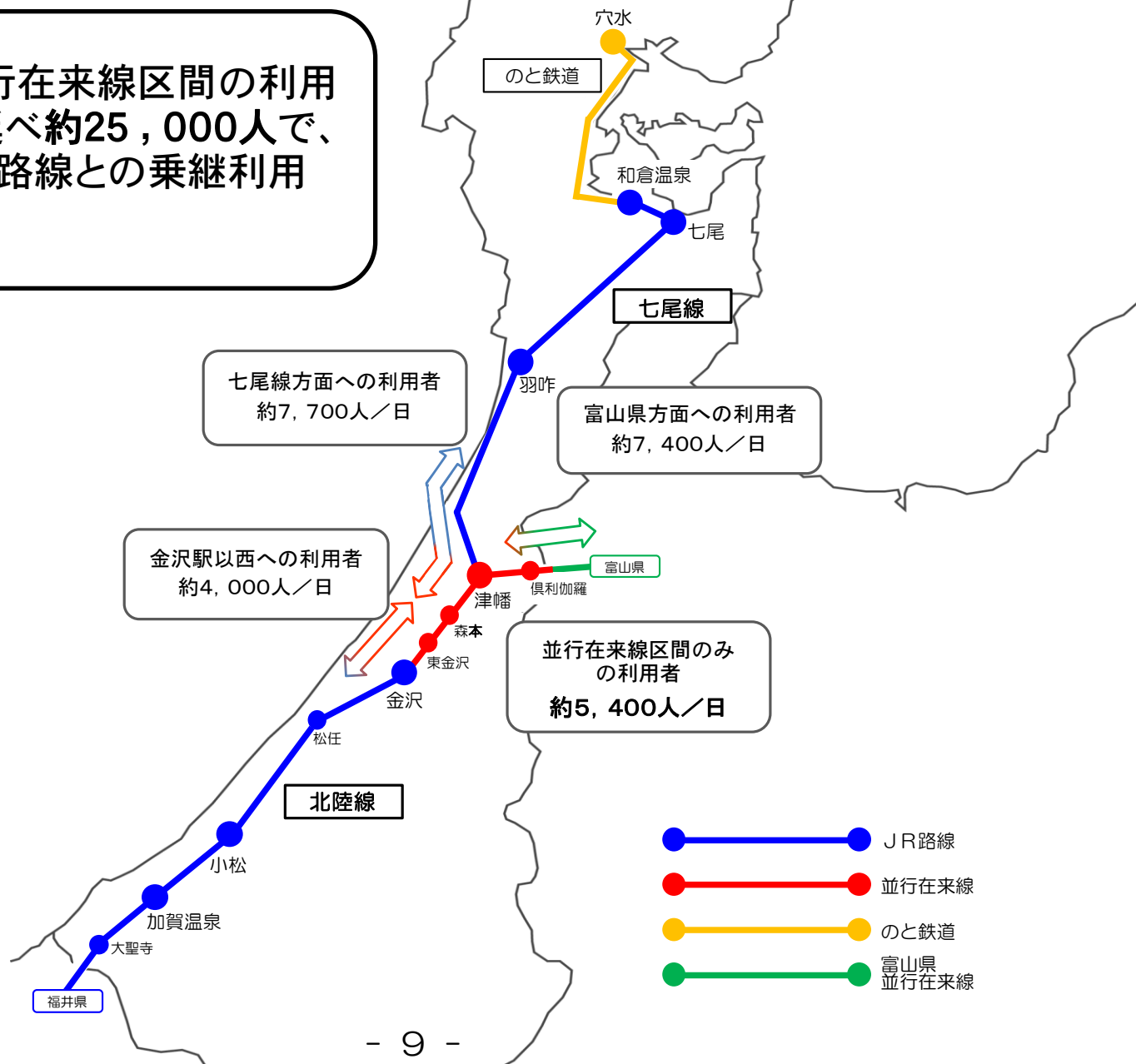
並行在来線対策協議会を発展的に解消し、平成25年度に並行在来線利用促進協議会(仮称)を設置し、利活用促進策について幅広く検討するとともに、広く県民からアイデアを募集。⇒H26年4月30日「IRいしかわ鉄道利活用促進アクションプラン」取りまとめ

(2) 利活用促進促進に向けた検討

- ①利便性向上のための方策（3(1)①、②に記載）
- ②「お客様サービスカウンター」の設置
- ③パークアンドライドの推進
- ④利用者の利便性を考慮した企画切符の検討
- ⑤旅行者の利便性を考慮した臨時列車等の検討
- ⑥サポーター制度の創設

石川県並行在来線区間の旅客流動

○石川県内の並行在来線区間の利用者は、1日あたり延べ約25,000人で、うちJR路線等他の路線との乗継利用者が約8割。



IRいしかわ鉄道とJR路線等との乗り継ぎに伴う負担増とその対応

<乗り継ぎによる利用者負担増の事例>

【経営分離前】



JR線 240円

【経営分離後】



IRいしかわ鉄道 240円+α JR線 140円

併算 380円+α 1.58倍+α

JR・IRいしかわ鉄道ともに
割引き

※αはベースとなる運賃の値上げ幅

【経営分離前】



JR線 200円

【経営分離後】



JR線 190円 IRいしかわ鉄道 190円+α

併算 380円+α 1.90倍+α

JR・IRいしかわ鉄道ともに
割引き

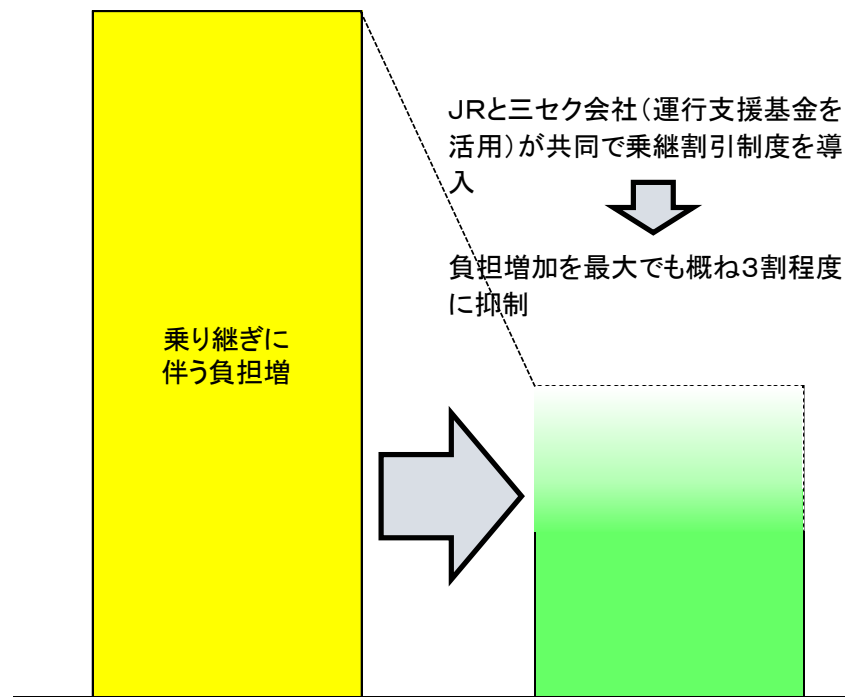
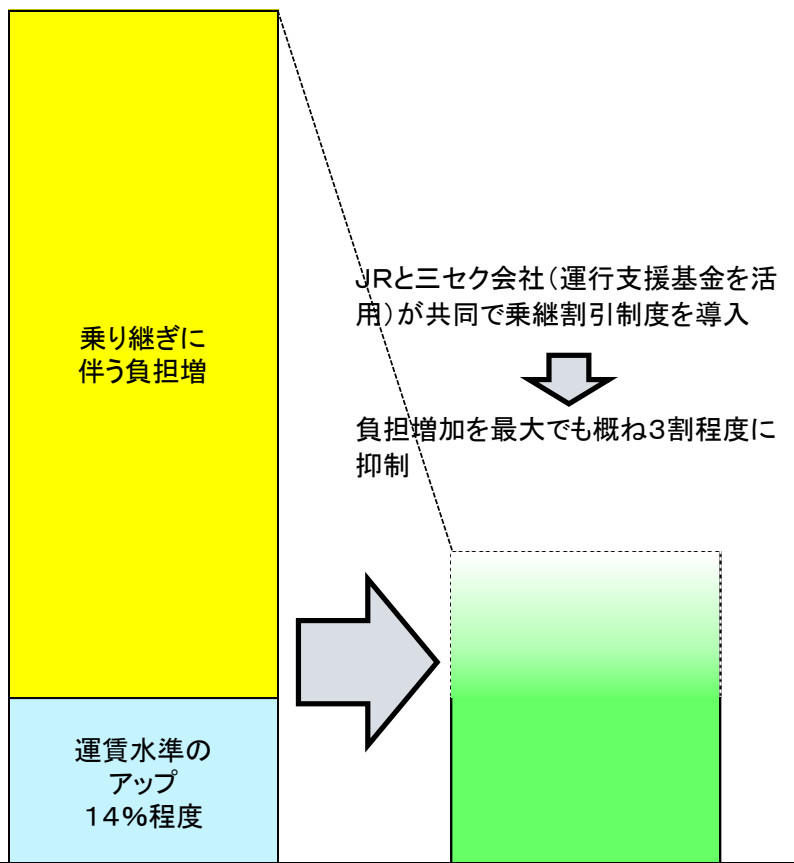
※αはベースとなる運賃の値上げ幅

運賃水準・乗り継ぎに伴う負担増と乗継割引のイメージ

定期外(普通運賃)

通勤定期

通学定期



IRいしかわ鉄道利活用促進アクションプランの概要

①開業前から取り組み



②開業時から順次取り組み

自らの取り組み

- 広報活動の推進
- サポーター制度の導入
- 金沢駅お客さまカウンターの設置

- 他会社線の乗車券等の販売
- 利便性に配慮したダイヤ設定
- イベントに合わせた記念切符

連携した取り組み

- パーク&ライドの推進
- 駅舎等での地産地消市場等の開催(※)
- サポートキャラバンの実施
- 駅を活用したイベントの開催(※)
- 駅舎等の環境美化活動(※)
- 駅周辺ガイドマップ作成(※)

※ 地域活動サポートモデル事業活用

- 他鉄道とのフリー切符
- 買い物客向け企画商品
- 通院者向け企画切符
- イベント臨時列車の運行
- ラッピング列車の運行
- IR沿線小さな旅
- 県内観光情報等の提供
- 高校生によるイベント等企画
- 接続バス乗り継ぎ円滑化