

並行在来線のあり方懇談会報告書（概要）

1 はじめに

「新潟県並行在来線対策協議会」では、並行在来線の経営モデル等を検討するため「並行在来線のあり方懇談会」を平成 17 年 12 月に設置し、経営モデルと利用促進の課題について分科会を設け議論を重ねてきた。

このたび報告を取りまとめたが、今後地方自治体はもちろん沿線企業や住民が、並行在来線存続に向けて利用促進に積極的に取り組むことを期待する。

2 利用促進

①信越本線は、様々なイベントを通じて乗客誘致が必要である。

北陸本線は、貨物の線路使用料の増額など経営確保策が必要である。

②地方鉄道の維持は地域振興の側面を持っているところから、自治体は、観光イベントの後援や鉄道を利用した名所旧跡めぐりの宣伝活動など利用を促進するための施策を講ずるとともに、例えば二次交通確保のためのコーディネーター役など積極的な施策を講じていく役割が必要である。

③観光関係団体や経済団体は、旅行商品の宣伝や利用促進のためのイベントの開催や参加することなどが必要である。

④沿線企業や住民には、マイルール・マイステーション意識を持って積極的な利用が期待される。

3 経営モデル

①経営モデルの前提

- ・平成 15 年度の概略収支調査を基に概略的な検討を実施しモデルを構築
- ・JRからの事業用資産（概算による簿価）を全て使うことを想定
- ・県内区間（県内区間も全て運行すること）のみを想定
- ・鉄軌道を中心に検討し鉄道を選択

②経営モデルの内容

信越本線 (単位：億円)			北陸本線 (単位：億円)		
項 目	収入	支出	項 目	収入	支出
投資 (初期投資& 取替資産)	98.3 公共負担	98.3 J R 資産 車両購入等	投資 (初期投資& 取替資産)	154.8 公共負担	154.8 J R 資産 車両購入等
開業後収支 (30 年間)	272.5 運賃 60 % ↑ フリークエンス 30 % ↑ 新駅 3 駅想定 ----- 50.4 公共負担	322.9 類似 3 セク並 人件費他	開業後収支 (30 年間)	360.1 運賃 60 % ↑ フリークエンス 変更なし 貨物等考慮 新駅 2 駅想定 ----- 82.9 公共負担	443.0 類似 3 セク並 人件費他

公共負担合計

約 3 8 6 億円

県民 1 世帯あたり

47,100円(年間約 1,600円×30年間)

沿線 3 市 1 世帯あたり

391,900円(年間約13,100円×30年間)

③今後の課題等

- ・今後経営モデルの精査を進めるとともに経営主体や公共負担の内容を詰めていく必要がある。また県民の理解を得ていく必要がある。
- ・具体の経営計画策定は開業 4 年前（2010 年）頃までには行う必要がある。
- ・県民の負担軽減のため、国等に初期投資などの財政支援を要請する必要があるが、鉄道輸送のネットワーク維持の観点や CO2 排出抑制等の環境の観点から理解を求めていくべきである。

【新潟県内の並行在来線の概要】

北陸新幹線の金沢開業（2014 年度末）と同時に J R の経営から分離。

- 信越本線（単線、直江津～長野県境） 38.1 k m（現在は J R 東日本経営）
輸送密度：（2001 年度） 3,848 人/日 ⇨（開業 30 年後） 2,098 人/日（⑮調査予測）
- 北陸本線（複線、直江津～富山県境） 60.6 k m（現在は J R 西日本経営）
輸送密度：（2001 年度） 1,547 人/日 ⇨（開業 30 年後） 873 人/日（⑮調査予測）

【平成15年度概算収支調査の結論】

経費等細かい前提を変えて合計 1 0 8 ケースについて概算収支を試算。

J R から経営分離後の本県の並行在来線が事業成立するには、開業 30 年間までに公共負担として約 527 億円が少なくとも必要。

《第 3 セクター赤字が最も少ない例》

- ・前提：新駅設置などを行い利用客が減少することなく経費を最も縮減した場合
なおかつ運賃はあくまで現行の J R 並みの運賃とした場合
- ・公共負担額：合計 5 2 7 億円（約 450 億円＋3 セク赤字約 77 億円）