

長野以北並行在来線経営基本計画

平成24年3月23日

長野以北並行在来線対策協議会

目 次

	頁
経営基本計画の策定に当たって	1
1 基本方針	2
2 経営主体	3
3 経営区間	4
4 運行計画	5
5 営業計画	7
6 組織・要員計画	9
7 初期投資等計画	10
8 資金計画・収支見込み	12
9 利用促進	14

経営基本計画の策定に当たって

長野県と沿線関係市町では、平成 18 年度に長野以北並行在来線対策協議会を設置し、需要予測調査、収支予測調査等を行った上で、経営計画に関する基本的な事項や利用促進等に関する事項について検討を行い、平成 23 年 3 月には地域の声を反映した「長野以北並行在来線基本スキーム」を策定しました。

今回、基本スキームを基に、しなの鉄道㈱の協力を得て、ＪＲ東日本・新潟県等との協議を進めながら、運行計画・営業計画・初期投資計画等について検討を行い、国から示された貨物輸送機能を確保するための新たな支援策を踏まえ、資金計画・収支見込みを盛り込んだ長野以北並行在来線経営基本計画を取りまとめました。

この計画は、しなの鉄道㈱に要請する長野以北並行在来線の運営のあり方を明らかにするとともに、県・沿線関係市町等が長野以北並行在来線の経営基盤を確立するために行うべき支援策をとりまとめたものです。

今後、これを基に、協議会からしなの鉄道㈱に長野以北並行在来線の経営引受けを要請し、しなの鉄道㈱において平成 26 年度末までの開業に向けた準備を進めてもらうとともに、国からの新たな支援策の具体化やＪＲ東日本との資産譲受に関する協議などを行い、必要に応じてこの経営基本計画の内容を見直しながら、長野以北並行在来線が「地域に愛される鉄道」としてしっかりと存続できるように取り組んでいきます。

1 基本方針

長野以北並行在来線は、通勤・通学・通院・買物などで沿線地域の日常生活を支える役割とともに、全国的な交通ネットワークの一部として観光やビジネスの面でも大きな役割を果たしています。このため、地域社会・経済の発展に欠かせない重要な社会基盤として、将来にわたって存続できるよう、以下の方針で取り組みます。

安全・安心な運行を確保し、沿線地域の生活路線として利用者の利便性の向上を図ります。

利用促進を図るとともに、組織と業務の合理化・効率化を徹底し、健全経営を維持します。

県内をはじめ全国とつながる交通網の一部として、地域の活性化を図ります。

県・沿線関係市町をはじめ、住民、企業・団体、交通事業者などが一体となって地域全体で支え、「地域に愛される鉄道」を目指します。

2 経営主体

しなの鉄道(株)を長野以北並行在来線の経営主体とします。

しなの鉄道(株)が軽井沢・篠ノ井間と一体で運営することにより、初期投資額や運行経費が軽減され、効率的な経営となります。

しなの鉄道(株)は既に鉄道運営に必要な技術や経営ノウハウを持っており、これらを長野以北並行在来線の安全・安心な運営に活かすことができます。

地域全体での利用促進の取組や経営の徹底した効率化に加えて、国、県及び長野以北並行在来線沿線関係市町による支援を行うことで、持続的な経営が成り立つ仕組みを構築します。

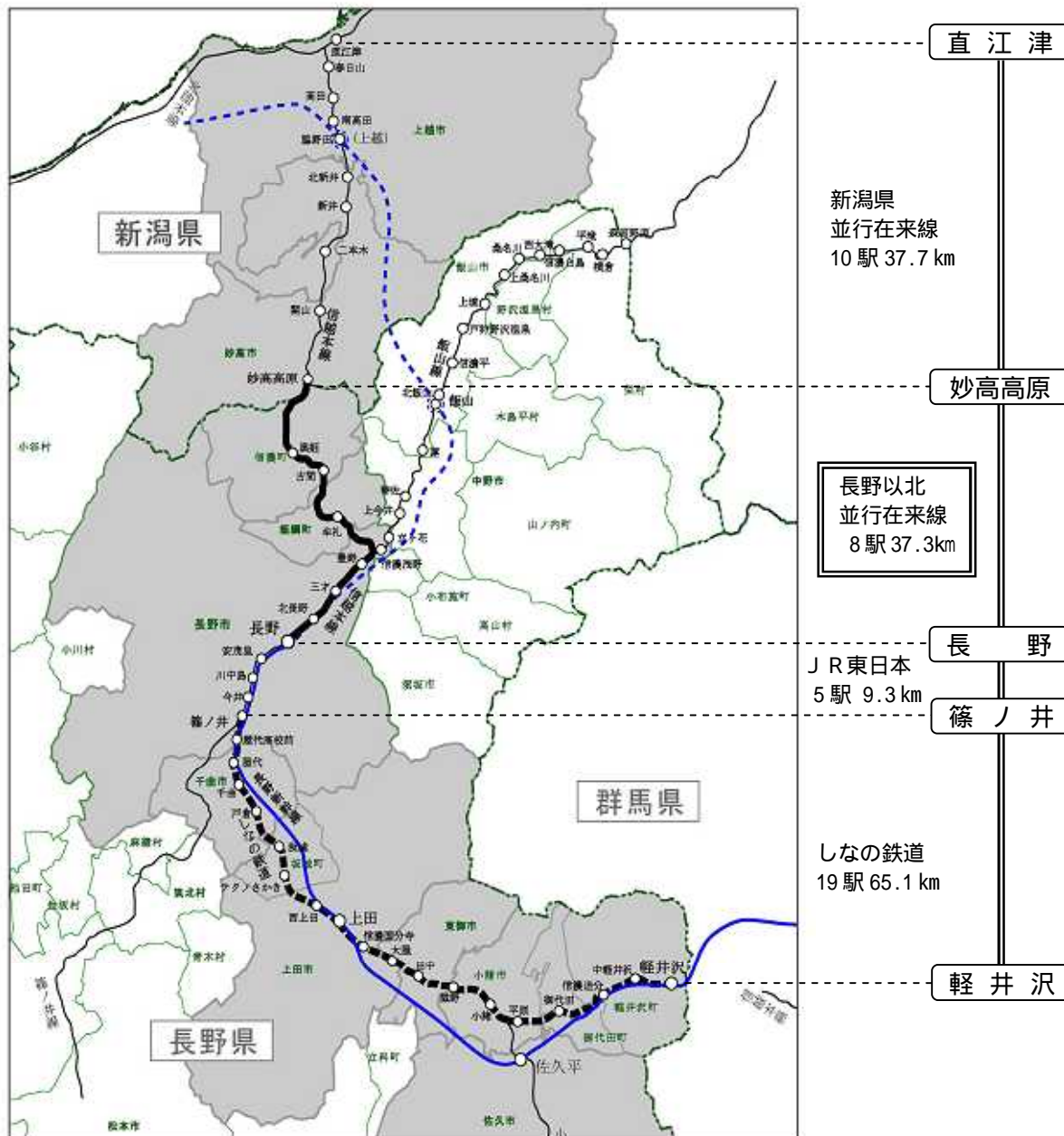
〔しなの鉄道(株)会社概要〕(平成23年10月現在)

- ・ 商号 しなの鉄道株式会社
- ・ 所在地 上田市常田1-3-39
- ・ 会社の目的 旅客鉄道事業 他
- ・ 資本金 資本金 2,364 百万円
- ・ 出資者 県 1,782 百万円 (75%)
沿線市町 352 百万円 (15%)
上記の他、金融機関、交通事業者、経済団体等 (10%)
- ・ 沿革 平成8年5月1日 会社設立
平成9年10月1日 営業開始
- ・ 鉄道事業の種別 第1種鉄道事業
- ・ 営業区間 軽井沢・篠ノ井間 65.1km
- ・ 車両数 45 両
- ・ 駅体制 19 駅(直営駅9、委託駅7、共同使用駅1、無人駅2)
- ・ 社員数 220 名
- ・ 輸送密度 6,797 人/日キ口 (平成22年度実績)
- ・ 輸送人員 998 万人 (平成22年度実績)

3 経営区間

経営区間は長野・妙高高原間（営業キロ 37.3km、駅数 8 駅）とします。

〔概略図〕



（注）共同使用駅は、各路線の駅数に重複して計上

4 運行計画

(1) 運転区間

妙高高原駅での接続に配慮しながら、長野・妙高高原間での折り返し運転を原則とします。

長野・直江津間の直通運転について、運行ダイヤや通勤・通学等の利用動向を踏まえ新潟県並行在来線(株)と協議します。

J R 飯山線の列車については、しなの鉄道(株)の長野・豊野間に乗り入れることとなりますが、その条件について J R 東日本と協議します。

しなの鉄道線（軽井沢・篠ノ井間）との相互乗り入れを検討します。

(2) 運転本数

現行の本数を基本とします。

行楽シーズン等に臨時列車・企画列車を運行します。

(3) ダイヤ編成

北陸新幹線の長野・金沢間の開業により、新幹線及び在来線のダイヤが見直されることが予想されることから、これを踏まえて、現行のダイヤを基本とし、利便性が高まるよう設定します。

(4) 運行方法

利用者数に見合った車両編成での運行と、3両編成以下の列車でのワンマン運転を行います。

(5) 運行管理

安全運行の確保及び効率化を図るため、列車の運行管理等を行う指令業務をしなの鉄道線と一体で行います。

(6) 保守管理

車両の検査及び修繕は、しなの鉄道線車両基地（戸倉駅・屋代駅構内）で一体的に行います。

豊野駅付近に、しなの鉄道(株)技術センターの派出所を設置し、施設・設備の保守管理を行います。

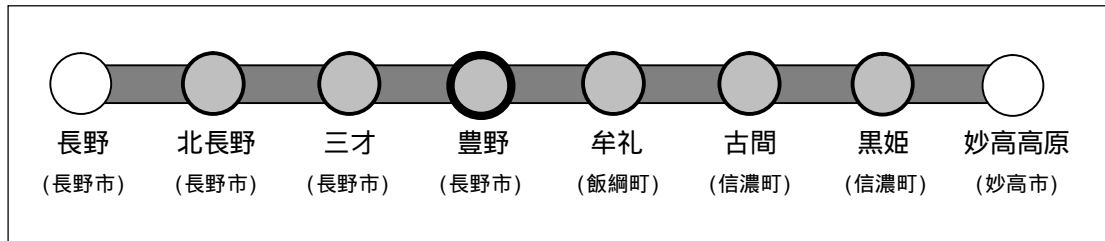
(7) 災害等緊急時対応

豊野駅付近の技術センターの派出所で、災害発生等の緊急時にも迅速に対応します。

降雪等による冬期間の輸送障害に対応するため、冬期間、黒姫駅に社員を配置します。

5 営業計画

(1) 駅



豊野駅は、ＪＲ飯山線との接続駅として列車運行の連絡・調整が必要なことから、社員配置駅（直営駅）とします。

豊野駅以外の駅は、利用者の安全と利便性を確保しつつ、効率的な経営と地域との連携を図るため、原則として地元の市町等に運営を委託します。

駅の窓口営業時間は、各駅の利用実態を踏まえ、利用者の多い時間帯を中心に、利便性を考慮して設定します。

駅のトイレは、鉄道利用者のほか、地元住民が気軽に利用できるよう、改札の外側に設けることを基本とし、地元の市町の管理とします。

駅を拠点として、地元の市町や企業、団体等と連携・協力して、地域の活性化や鉄道利用の促進に向けた取組を展開します。

他の鉄道会社との接続駅は、関係各社と協力して共同で使用し、利用者の利便性を確保します。

(2) 運賃

運賃は、利用者の負担に配慮しつつ、安定的な経営を維持するため、しなの鉄道線の運賃と同一水準とします。

負担軽減のための運賃割引については、経営への影響を十分に見極めながら、ＪＲ東日本・新潟県並行在来線(株)と協議した上で検討します。

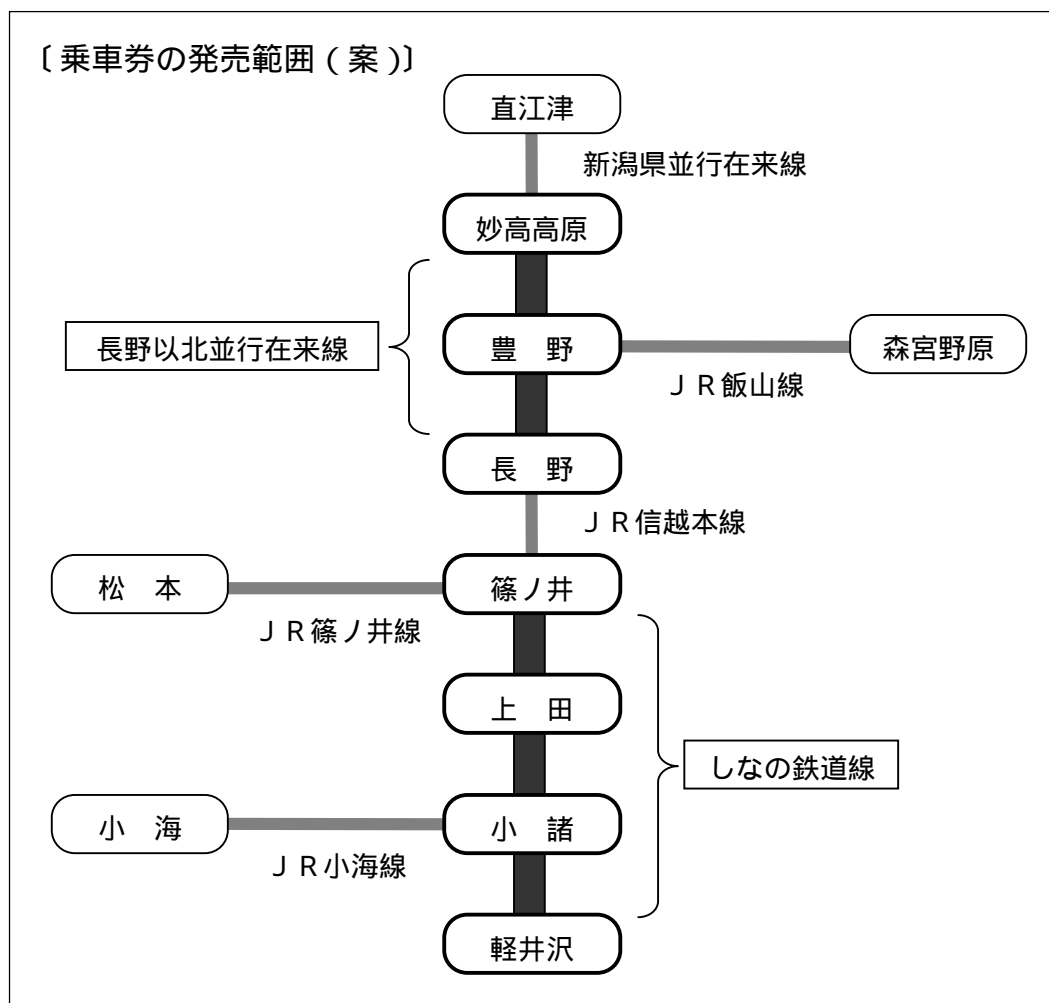
〔しなの鉄道線の現行運賃〕

ＪＲ運賃比：定期外 1.24 倍、通勤定期 1.49 倍、通学定期 1.61 倍

(3) 乗車券の発売

駅の窓口で乗車券を発売するほか、自動券売機（古間駅では乗車証明書発行機）を設置し、利便性を確保します。

J R線や新潟県並行在来線を乗り継ぐ者の利便性を考慮し、別図の範囲内の乗車券を発売して、近・中距離の区間の利用者へのサービス水準を維持できるよう、J R東日本・新潟県並行在来線(株)と協議します。



(4) 営業戦略

鉄道の利用を促進するとともに、地域の活性化を図るため、地元の市町や企業、団体等と連携・協力して、季節や催事に応じた企画列車の運行、企画・割引乗車券の発売、イベントの開催などを積極的に行います。

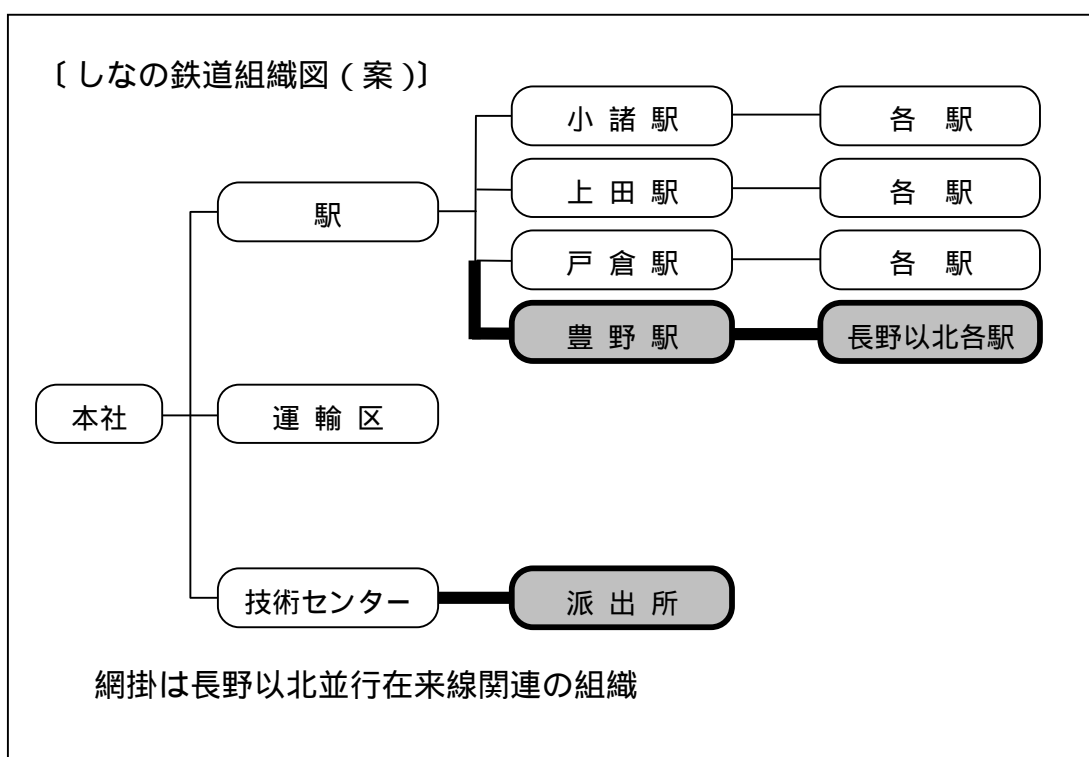
6 組織・要員計画

(1) 組織

しなの鉄道(株)の現行組織と一体化することにより、コンパクトで効率的・機能的な組織体制とします。

直営駅である豊野駅に駅長を配置して、各駅を一括して管理します。

鉄道関連施設の日常的な保守管理業務を行うため、技術センターの派出所として、豊野駅付近に事務所を設置し、必要な要員を配置します。



(2) 要員

効率的かつ安全で安定的な運行体制の確保を考慮して要員を配置することとし、しなの鉄道(株)に60人程度増員します。

要員を確保するため、計画的に社員を採用し、研修を実施して人材を養成します。

開業前に長野以北並行在来線の運用実務を習得できるよう、しなの鉄道(株)の社員をJR東日本に派遣することについて協議します。

路線の実情を熟知した運転士や保守担当者などが必要となることから、開業後しばらくの間JR東日本の社員をしなの鉄道(株)に派遣することについて協議します。

7 初期投資等計画

(1) J R 譲受資産

J R 東日本が保有する施設・設備については、列車運行に必要な範囲で適正な価格で譲り受けられるよう、県で J R 東日本と協議します。

経営分離時までに必要な更新、十分な修繕を実施した上で、施設・設備が譲り受けられるよう、県で J R 東日本と協議します。

(2) 設備投資

必要な施設・設備については、しなの鉄道(株)所有の車両及び施設・設備を有効に活用し、設備投資を必要最小限とし、初期投資を抑制します。

ア 車両

しなの鉄道線の車両と共通運用することにより、車両数を必要最小限度とします。

ワンマン化などの改造を行った車両(5編成)の譲受けについて、J R 東日本と協議します。

イ 運行設備

J R 東日本及び新潟県並行在来線(株)との境界で、現場の施設・設備を分離します。

列車の運行管理等を行う指令設備は、開業までに、しなの鉄道線の現行設備の老朽更新と一体で整備します。

車両の検査・修繕は、しなの鉄道線の車両基地にある設備を活用することとし、安全性の確保と作業効率の向上のための改良を行います。

ウ 営業設備

発券・駅収入管理システムは、しなの鉄道線の現行システムの老朽更新と一体で整備します。

エ 建物

指令設備を一体で整備するため、しなの鉄道(株)本社を増改築します。

技術センターの派出所を設置するため、豊野駅付近の既存施設を改修します。

オ 保守用機械

線路保守用車などの機械は、しなの鉄道線の現有するものを活用します。除雪用保守用車を新たに購入し、黒姫駅に配備します。

(3) 開業準備

開業に向けて要員の養成、必要となる資材・物品の購入などを行います。

〔開業に要する経費〕

項目	内容	見込額
J R 譲受資産	土地、建物、線路設備、電路設備、機械装置等	協議中
設備投資	車両、運行設備、営業設備、建物、分離工事、保守用機器等	2 1 億円程度
開業準備	準備費用 貯蔵品費	3 億円程度

「県内並行在来線長期収支予測調査（平成 20 年度）」では 60 億円程度と推計されている。

8 資金計画・収支見込み

(1) 資金計画

しなの鉄道(株)が初期投資を全額負担した場合、経営が成り立たないことから、ＪＲ東日本からの譲受資産の取得資金は、軽井沢・篠ノ井間のＪＲ譲受資産の取得資金を結果的に県が負担したことを踏まえ、県が補助します。

また、開業に必要な設備投資・開業準備に係る資金の２／３は、県と長野以北並行在来線沿線市町が補助します。

このうち、しなの鉄道(株)に現在出資していない信濃町及び飯綱町については、しなの鉄道線の沿線市町の出資額に準じて、一定の金額を出資します。

〔開業に要する資金計画〕

必要資金	見込額	支援方法	負担者
ＪＲ譲受資産取得費用	協議中	補助	長野県
設備投資費用	２１億円程度	２／３補助 (一部出資)	長野県(補助)
開業準備費用	３億円程度		長野以北並行在来線沿線市町 (補助・出資)

「県内並行在来線長期収支予測調査(平成20年度)」では60億円程度と推計されている。

長野以北並行在来線を地域全体で支える必要があることから、国に対して支援を要請するとともに、県・沿線関係市町のほかに、経済団体、企業、住民等に広く支援を募り、経営を安定して維持・存続させるための基金の造成などについて検討します。

(2) 資金計画を踏まえた収支見込み

しなの鉄道(株)が前述の資金計画に基づいて長野以北並行在来線を経営した場合の収支見込みは、次のとおりです。

〔収支見込み〕

(単位：億円)

区 分		平成27年度 (開業1年目)	平成31年度 (開業5年目)	平成36年度 (開業10年目)
収 入	旅客運輸収入等	9.1	8.9	8.6
	合 計	9.1	8.9	8.6
支 出	ランニングコスト	11.2	11.2	11.2
	資 本 経 費	1.1	1.7	1.7
	合 計	12.3	12.9	12.9
収 支		3.2	4.0	4.3

国からの新たな支援 (長野県試算)	毎年4億円強
----------------------	--------

(注) 収支見込みの前提

	項 目	主な内容	試算の考え方
収 入	旅客運賃収入等	運賃収入(乗車券の発売収入)、鉄道線路使用料、駅共同使用料、土地物件貸付料等	・県内並行在来線長期収支予測調査結果(平成20年度)を基本に、県境通過旅客調査を踏まえて修正 ・しなの鉄道株の実績等から推計
	支 出	ランニングコスト	人件費、維持修繕費、除雪費、列車運行経費、一般管理費等
	資 本 経 費	減価償却費、固定資産税等	

国からの支援がないと赤字の発生が見込まれますが、今回、国から示された新たな支援策については、毎年度の除雪費等により増減があるものの、貨物輸送機能確保に必要な経費を本県で現時点で試算すると、毎年4億円強が見込まれることから、これを加味すると長野以北並行在来線の経営が可能となります。

国からの新たな支援については、今後、国との協議の中で精査していきますが、長野以北並行在来線を安定的に経営していくために更に十分な支援となるよう要請していきます。

収支見込みは、平成24年度に改めて実施する長野以北並行在来線の旅客流動調査に基づく需要予測調査の結果、国からの新たな支援策の具体化等の状況の変化を踏まえ、必要に応じて見直します。

見直しに当たっては、運賃の負担軽減措置の取扱いや、将来的な運賃改定の必要性、支出を抑制するための運用方法、経営安定のための基金等について、あわせて検討します。

9 利用促進

沿線人口の減少や自家用車の普及に伴って、今後も利用者の減少が予測される中で、長野以北並行在来線を安定して存続させるために、地域住民、しなの鉄道(株)、行政、関係団体等がそれぞれ主体となった利用促進の取組を進めるとともに、関係者が連携することにより利用の拡大を図ります。

(1) 取組の方向性

住民が率先して鉄道を利用することが不可欠なことから、自分たちの鉄道という意識(マイレール意識)を醸成するとともに、住民が主体となった組織をつくり、地域全体が継続した利用促進に取り組む体制を構築します。

地域の声を取り入れながら、地域と連携した利便性の高い鉄道経営を行います。

沿線の魅力ある観光地などの様々な資源や地域での駅の活用などにより地域活性化と一体となった利用促進に取り組みます。

(2) 当面の取組

沿線地域では、地域が主体となった利用促進の取組が開始されたことから、今後は、住民組織を立ち上げ、具体的な利用促進策を検討します。

マイレール意識の向上を図るため、路線名(愛称を含む)の公募について検討します。

しなの鉄道(株)、住民組織の代表、県・沿線関係市町、関係団体等が参加した運営協議会(仮称)を設置して、地域一体となって利用促進に取り組みます。

運営協議会では、しなの鉄道線、新潟県並行在来線及びJR線の沿線地域と連携を図り、地域資源を活用した利用拡大を図ります。

運営協議会と連携して、臨時・企画列車の運行やイベントなどにあわせた企画乗車券を発売します。

採算性などを考慮しながら、新駅の設置について地元市町や地域とともに検討を進めます。