

# 青い森鉄道線経営計画素案

青い森鉄道線青森開業準備協議会（平成19年11月版）

## 【目 次】

○ 経営計画素案の作成に当たって	1
I 青い森鉄道線経営の基本的考え方	1
II 経営区間の現況等	
1 経営する区間の概要	2
2 輸送需要予測	5
III 運営に関する事項	
1 運行計画	7
2 車両計画	9
3 保守管理計画	9
4 組織要員計画	11
5 営業計画	14
IV 設備投資及び収支に関する事項	
1 設備投資計画	17
2 資金・収支計画	20
V 利活用推進に関する事項	
1 利活用に関する基本方針	25
2 利活用推進に向けた検討事項	25
3 利活用の推進体制	28
○ 青い森鉄道線の本格開業に向けて	29

## 経営計画素案の作成に当たって

東北新幹線開業に伴い東日本旅客鉄道株式会社（以下「JR東日本」とします。）から経営分離される並行在来線区間（目時・青森間）については、県と沿線市町村で組織する並行在来線対策青森県協議会における「並行在来線に関する基本方針」（平成11年11月15日付）に基づき、県が鉄道施設の保有及び管理を行い、県及び沿線市町村等の出資による第三セクターが旅客鉄道事業を運営することとされました。

これにより、東北新幹線八戸開業（平成14年12月1日）と同時に、青い森鉄道線「目時・八戸間」が開業し、鉄道事業の運営は新たに設立された第三セクターの青い森鉄道株式会社（以下「青い森鉄道株」とします。）が行っています。

平成22年度中には、東北新幹線八戸・新青森間の開業と同時に東北線八戸・青森間が経営分離されますが、この八戸・青森間については、これまでの経緯を踏まえ、青い森鉄道線を青森まで延伸し、青い森鉄道線「目時・青森間」として鉄道輸送を維持することとします。

本経営計画素案は、青い森鉄道線「目時・青森間」を運営する青森県及び青い森鉄道株が、青森開業に向けて経営計画を策定する際に踏まえる基本的事項を定めるものです。

### I 青い森鉄道線経営の基本的考え方

#### 1 基本理念

- (1) 地域住民の重要な足として旅客輸送の確保を基本に、健全な経営のもとで、安全性の確保、利用者の利便性の向上を目指します。
- (2) 新幹線及び他の線区と連絡する一体的な地域交通ネットワークとしての活用を目指します。
- (3) 地域住民に身近で環境に優しい公共交通機関として、沿線地域の振興、住民福祉の向上及び地球環境の保全への貢献を目指します。

#### 2 経営スキーム

青い森鉄道線における鉄道サービスを安定的に維持存続させるために、以下のとおり上下分離方式を採用します。

- (1) 鉄道施設（線路・電路・駅舎等）は、旅客輸送主体の資本費負担の軽減を図るため県（第三種鉄道事業者）が所有し、維持します。また、鉄道施設の保守管理業務については、より円滑で効率的な業務推進のため、県が費用を負担し、旅客輸送を担う第二種鉄道事業者が実施することとします。
- (2) 旅客輸送事業は、民間の柔軟な経営感覚を活かし、経営の効率化と多角的な収益の確保を図っていくため、青い森鉄道(株)が第二種鉄道事業者として行います。

〔会社の概要〕

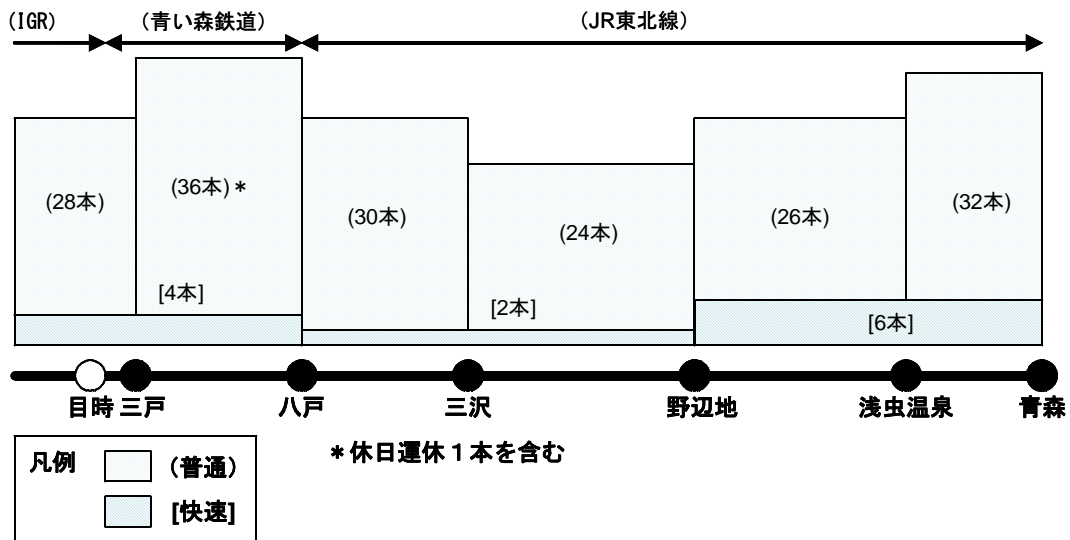
- ・ 商 号 青い森鉄道株式会社
- ・ 本店の所在地 青森県八戸市大字長苗代字上亀子谷地9番地
- ・ 資本金 6億円（会社設立時）
- ・ 沿革 平成13年5月25日 会社設立総会  
平成13年5月30日 会社設立登記  
平成14年12月1日 営業開始
- ・ 鉄道事業の種別 第二種鉄道事業
- ・ 業務内容 旅客輸送その他

II 経営区間の現況等

1 経営する区間の概要

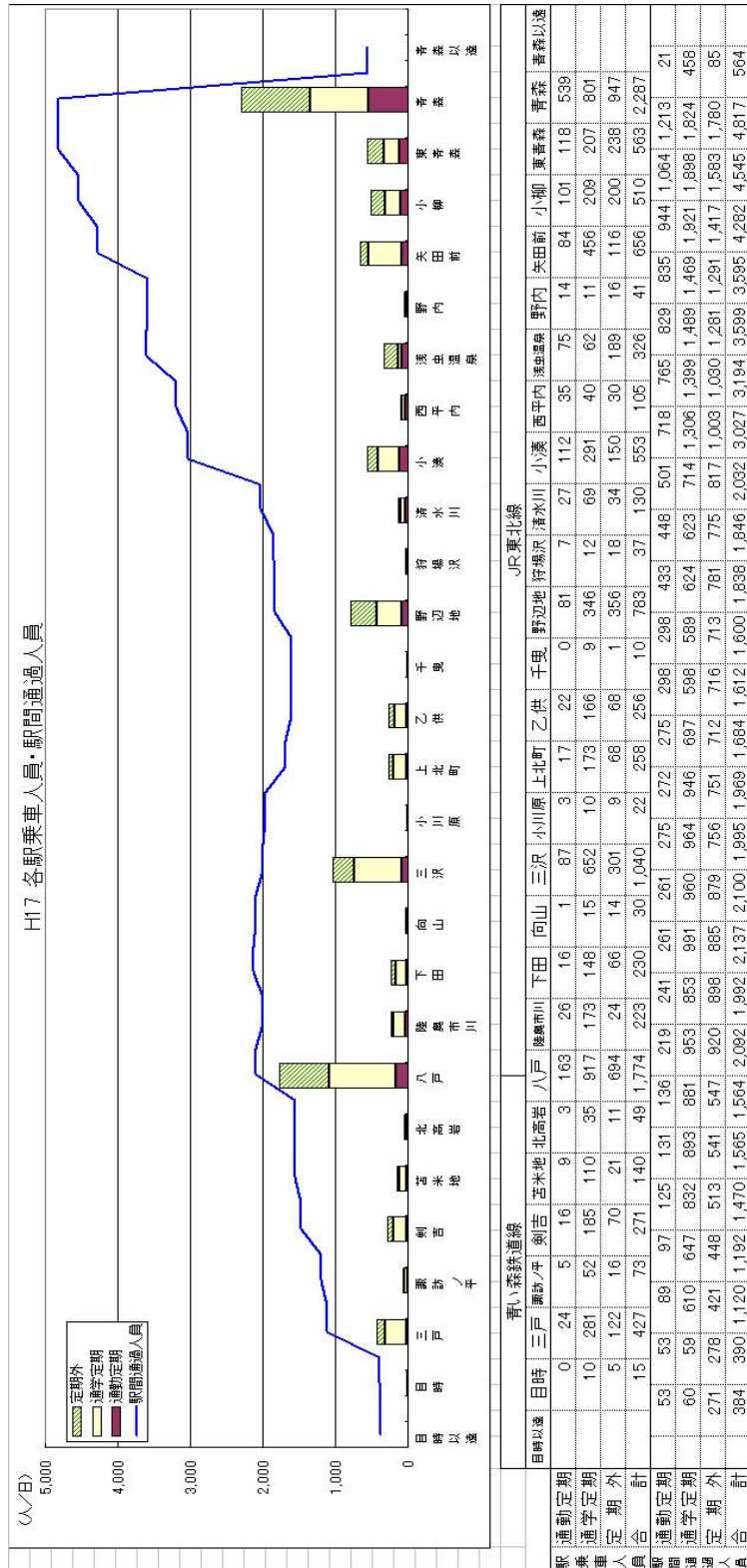
- (1) 経営区間 目時・青森間 営業キロ 121.9km 26駅  
 [現状] 青い森鉄道線：目時・八戸間 25.9km 7駅  
 JR東北線：八戸・青森間 96.0km 19駅

(2) 列車運行状況（特急列車を除く。） (平成19年3月現在)



### (3) 輸送状況

並行在来線（目時・青森間）将来需要予測調査（県実施。以下、「将来需要予測調査」という。）における平成17年度の普通・快速列車（以下「ローカル」という。）利用者の各駅乗車人員と駅間通過人員は次のとおりです。



最も駅間通過人員が多い区間は、小湊・青森間で3,000人／日を超えています。

この各駅乗車人員と駅間通過人員により算出した同区間の輸送状況は次のとおりです。

表 ローカル利用者輸送状況

区間	項目	輸送人員		輸送密度	
		(人)	(%)	(人)	(%)
青い森鉄道線 (目時・八戸間)	合計	1,842	100%	1,158	100%
	定期	1,178	64%	713	62%
	通勤	133	7%	101	9%
	通学	1,045	57%	612	53%
	定期外	664	36%	445	38%
J R 東北線 (八戸・青森間)	合計	10,277	100%	2,433	100%
	定期	7,093	69%	1,488	61%
	通勤	1,724	17%	483	20%
	通学	5,369	52%	1,005	41%
	定期外	3,184	31%	944	39%
合計	合計	12,119	100%	2,162	100%
	定期	8,271	68%	1,324	61%
	通勤	1,857	15%	402	19%
	通学	6,414	53%	922	43%
	定期外	3,848	32%	838	39%

※「輸送人員」には、目時以遠及び青森以遠からの乗車人員を含みます。

輸送密度は、青い森鉄道線区間で1,158人/日、J R 東北線区間では2,433人/日と青い森鉄道線区間の約2倍となっています。県境目時から青森まででは2,162人/日となっています。

県境目時から青森までの輸送密度を券種別に見ると、通学定期が43%と最も高く、通勤定期と合わせた定期利用者が61%を占め、定期外は39%となっています。

※ 輸送密度：区間内の全ての利用者が、区間の始まりから終わりまでを通して利用したものとみなして計算した数値。1日あたりの輸送人キロを営業キロ数で除して算出します。

## 2 輸送需要予測

将来需要予測調査による輸送需要予測結果は次のとおりです。

予測開始年度：平成22年度  
予測最終年度：平成52年度（開業後30年目）

なお、予測手法は、基本的に駅勢圏人口に対し人口1人当たりの利用状況（乗車習慣と呼ぶ）を乗じて将来の各駅の乗車人員を算出し、平成18年度のOD調査（旅客流動調査）の結果をもとに配分して駅間の輸送人員を算出する、いわゆる「駅勢圏法」によっています。

### 将来需要予測のフロー

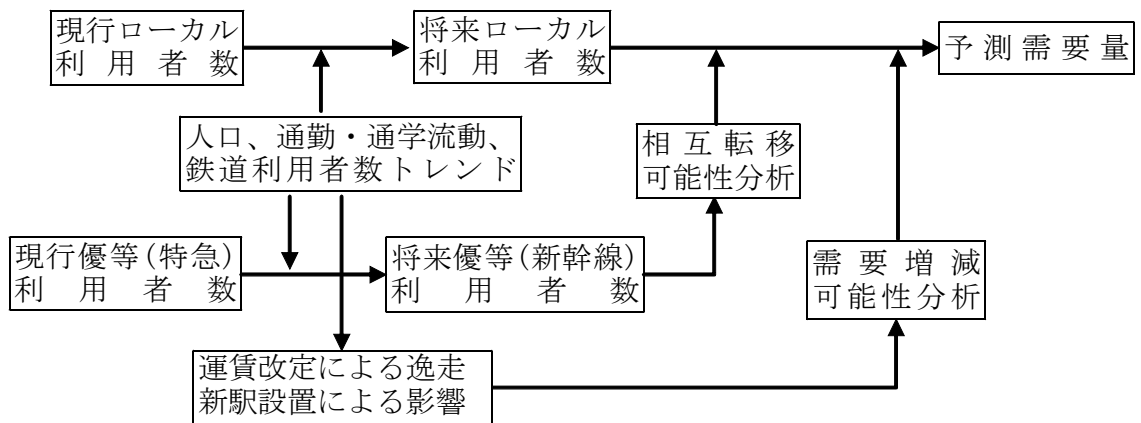


表1 輸送人員の推移

(単位：人／日)

項目	年度	H22	H27	H32	H37	H42	H47	H52
1	既存ローカル利用	9,868	9,023	8,227	7,353	6,636	5,960	5,252
2	特急利用からの転移	1,300	825	837	740	733	714	679
3	運賃改定による逸走	△1,072	△946	△870	△777	△708	△641	△569
4	新駅設置による影響	—	2,170	2,084	1,887	1,690	1,509	1,314
計		10,096	11,072	10,278	9,203	8,351	7,542	6,676

表2 輸送密度の推移

(単位：人／日)

項目	年度	H22	H27	H32	H37	H42	H47	H52
1	既存ローカル利用	1,755	1,617	1,485	1,346	1,224	1,099	974
2	特急利用からの転移	364	294	282	271	263	244	240
3	運賃改定による逸走	△204	△183	△170	△155	△143	△129	△116
4	新駅設置による影響	—	291	281	260	237	212	185
計		1,915	2,019	1,878	1,722	1,581	1,426	1,282

※1 運賃改定による逸走率は、9.6%と設定。

2 新駅関係については、青森市調査に基づく。また、新駅設置時期は開業後と仮定し、その効果がH27年度から現れるものと想定。



### Ⅲ 運営に関する事項

#### 1 運行計画

##### (1) 基本的な考え方

列車の運行は、青い森鉄道株式会社の経営区間である目時・青森間を基本とし、地域住民の生活路線としての役割を果たすことを第一義に行います。

運行形態については、現在の青い森鉄道線と J R 東日本から経営分離される東北線の運行形態及び鉄道資産の状況、並びに隣接する路線の現況を踏まえ、鉄路の一体性と運行の継続性を確保する観点から、現行の複線電化形態とします。

運行ダイヤ等については、利用者の流動状況を踏まえ、利便性を確保する観点から、長距離通勤者を考慮した時間帯等に、経営分離前の特急列車の停車駅を基本として、三戸・青森間及び八戸・青森間で快速列車を設定するとともに、接続する他会社線との乗り入れの実施を検討します。

運行に当たっては、安全性確保を最優先としながら、経済性や合理性を追求するとともに、運行サービス水準の維持・向上を目指します。

##### (2) 運転本数等

運転本数は、地域住民の生活路線としての役割を果たすため、利用者の流動状況を踏まえた設定を行います。

八戸・青森駅間については、青森市圏での通勤・通学輸送力の増強と閑散区間・時間帯の運転間隔の調整を図るなどにより、現在 J R 東日本が運行している普通・快速列車上下47本を上回る50数本程度の本数の設定を予定します。

また、これまで既に営業を行ってきた目時・八戸間にあつては、これまでの輸送実績等を踏まえ、朝・夕の通学・通勤時間帯の利用客の利便性を損ねることなく、日中の閑散時間帯を中心として、より実態に合わせた形で見直しを進め、現行の上下40本を下回るものの、上下30数本程度の本数の確保を予定します。

この際、接続する他会社線との相互直通乗り入れについても十分に配慮したものとします。

まず、J R 東日本(株)との間で現在の J R 八戸線、J R 大湊線との乗り入れが確保できるよう努めるほか、J R 奥羽本線については、同線が単線区間であり線路容量が厳しい現状を踏まえ、どのような形態での連絡・接続が可能かについて J R 東日本(株)と協議を進めます。

次に、I G Rいわて銀河鉄道(株)の間では両県境間の利用者の流動等を踏まえ、青い森鉄道(株)の一部列車の I G Rいわて銀河鉄道線への乗り入れ運行にも配慮します。

また、J R 旅客会社が運行している寝台特急列車（カシオペア等）についても、引き続き直通乗り入れが行われるよう協議を進めます。

### (3) ダイヤ編成及び運行区間

ダイヤ編成は、通勤・通学者の移動手段としての役割を中心とし、地域住民の日常生活における利便性の確保を図るように行います。また、他線との乗り継ぎについては、在来線との接続を第一に考えながら、**出来る限り新幹線との接続にも配慮するとともに**、青森、野辺地、八戸の各駅では他線との乗り継ぎがスムーズとなるよう接続時分、列車の着発ホームの運用についてJR東日本(株)と協議を進めます。

運行区間は、八戸以北と八戸以南、それぞれでの運転を基本とし、一部列車については**途中駅での折り返しを設定**します。

なお、八戸以南については、本県側と岩手県側の旅客流動の実態を踏まえ、二戸駅までの**青い森鉄道車両の乗り入れを基本として、I G Rいわて銀河鉄道(株)と協議を進めます。**

### (4) 車両及び乗務員運用

青い森鉄道線の運行に必要な車両数は、効率的な車両運用を念頭に置き、輸送需要を考慮の上、青い森鉄道(株)において確保します。

また、車両及び乗務員運用については、青い森鉄道(株)が運輸管理所を設置して行います。

### (5) ワンマン運行の実施

青い森鉄道(株)の**車両による運行は、効率的な車両運用と人員配置を実現するため、開業時からワンマン運行を基本と**します。

なお、青森市内における**東青森、小柳、矢田前**といった朝の通勤・通学時間帯での利用者が多い無人駅では、**臨時に車掌業務を行うことや駅に人員を配置するなどの対応を**予定しています。

### (6) 運行管理

日時・青森間の列車の運行管理業務は、青い森鉄道(株)が行います。

## 2 車両計画

### (1) 基本的な考え方

確保する車両は、初期投資の抑制と円滑な運行引継ぎの観点から、現在JR東日本が八戸・青森間の普通列車に運用している701系電車を基本とします。

なお、青い森鉄道線のダイヤ設定等により701系電車のみでは必要となる車両数に不足が生ずる場合には、**J R 東日本の車両を活用するなどによりダイヤ設定等に支障が生じないよう対応することと**します。

## (2) 車両の概要

青い森鉄道線の運行区間、運行本数及びダイヤ編成の方針を踏まえれば、青い森鉄道(株)の所有車両数は、青い森鉄道(株)が現在所有している車両編成の**4倍程度**(予備車両1ユニットを除く。)の確保が必要です。(現在、青い森鉄道(株)は2ユニット4両(1ユニット2両編成)を所有しています。)

## (3) 車両基地及び車両の検査・修繕等

車両基地は、青森駅近傍に整備することとし、JR東日本青森車両センター東派出所内の既存施設を改修して使用します。また、八戸駅構内の車両留置設備は引き続き使用します。

車両の検査・修繕(以下「検修」という。)は、実施回数や検修に要する設備の整備に要する経費を勘案し、列車検査及び機能保全を東派出所車両基地内で行い、その他の検査は可能な限りJR東日本(株)に委託することを基本とします。また、東派出所車両基地内で行う検修についても、可能なものは極力外部委託することを**基本としつつ、将来的な展望も視野に入れながら、青い森鉄道(株)での検修要員育成についても、併せて検討します。**

## (4) 車両管理

車両管理については、車両基地内の運輸管理所で行います。

# 3 保守管理計画

## (1) 基本的な考え方

ア 青い森鉄道線の鉄道施設は県の公の施設に位置づけられていることから、県は、施設の設置主体として、常に良好な状態で施設が利用できるよう管理していく責任があります。

一方で、鉄道施設の保守管理は列車の運行管理と密接な関係を持っていることから、国土交通省の通達では、鉄道施設の保守管理は、原則として鉄道運送事業者(第一種鉄道事業者又は第二種鉄道事業者)が管理主体となることとされています。

イ 青い森鉄道線の八戸開業時点では、同線(目時・青森間)の一部区間の開業であることから、整備する施設設備及び組織体制については必要最小限のものとし、全区間開業時に改めて整備等を行うこととしました。

このため、鉄道施設の保守管理業務については、第二種鉄道事業者である青い森鉄道(株)ではなく、鉄道施設の設置主体である県が、保守管理業務の根幹となる事務(保守保全計画の策定等)について鉄道管理事務所を設置して直接行い、これ以外の業務は外部委託する方法で行われてきました。

ウ 今後、青い森鉄道線の青森開業のために、鉄道施設の運用や保守管理に必要なとなる施設設備等は全て整備することとします。また、青い森鉄道(株)においても全区間の運営に必要な組織体制を整えます。

このため、青森開業後の鉄道施設の保守管理業務について、県は鉄道施設の設置主体としての責任を持ち、施設の使用や保守管理が適切になされるよう、必要な業務を行い、具体的な保守管理業務は、鉄道事業法の原則に則して第二種鉄道事業者である青い森鉄道(株)が主体的に行う体制を基本とします。

エ 保守管理業務に必要な資金については、条例に基づき県に支払われる鉄道施設の使用料等を原資として、県が保守管理主体となる青い森鉄道(株)に支出します。

## (2) 保守管理体制

ア 県は、公の施設である鉄道施設の設置主体として、法令に基づく施設の各種使用許可等の行政処分を行います。また、具体的な保守管理業務が適切に行われ、常に良好な状態で施設が利用できるよう、第二種鉄道事業者の保守管理計画や業務の実施状況の点検等を行います。

なお、現在、鉄道管理事務所が行っている業務の多くは、保守管理主体となる青い森鉄道(株)が行うため、県の業務については、同事務所に代わる担当者を県庁内部に配置する等により対応することを検討します。

イ 青い森鉄道(株)は、青森開業時から県の鉄道施設の保守管理業務を行う主体として、これに必要な設備管理部門を組織内に設置します。なお、この部門は、同線の延長が121.9kmと長いことから、青森市の他に八戸市にも一定の機能を持つ機関を配置することとします。

また、青い森鉄道(株)は、鉄道施設の安全確保を第一義としつつ、外部委託を活用する等により、保守管理経費の合理化を図っていくこととします。

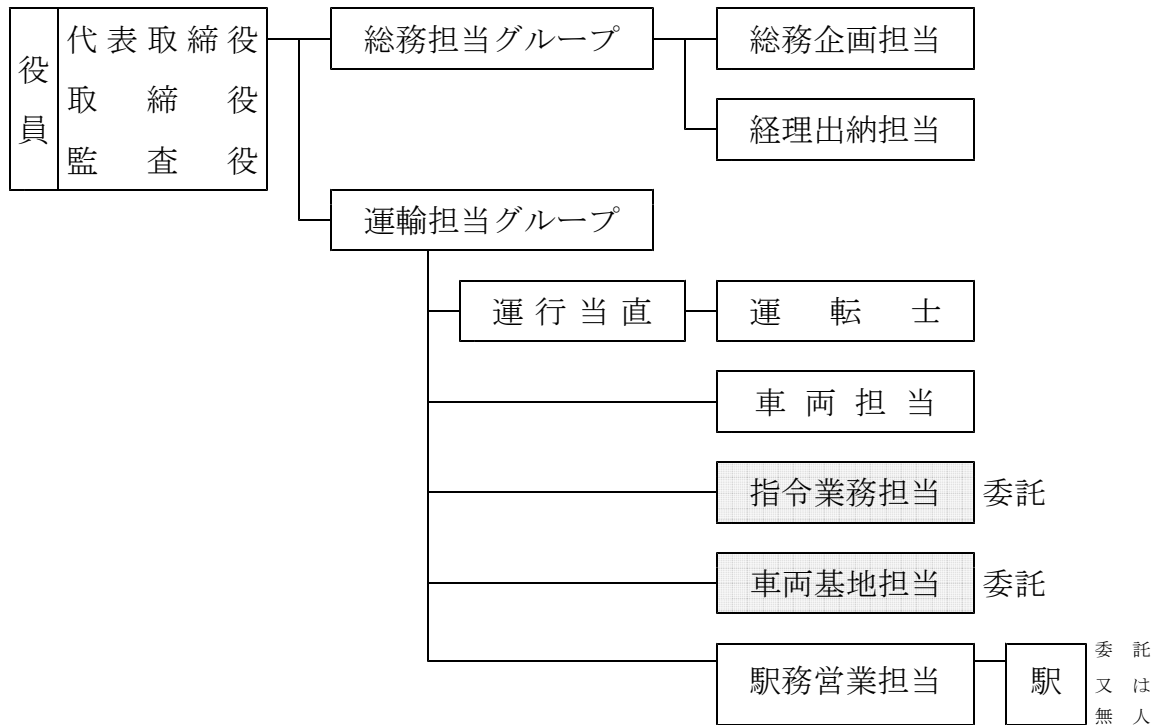
ウ 県が公の施設として設置する鉄道施設の保守管理を第二種鉄道事業者である青い森鉄道に行わせる方法については、鉄道事業法及び地方自治法上の規定等を踏まえ、具体的に決定していくこととします。

また、鉄道施設の一部である駅については、地域住民に多様なサービスを提供し、住民サービスの向上等が図られる可能性を有していることから、有効活用が図られるような仕組みについても検討することとします。

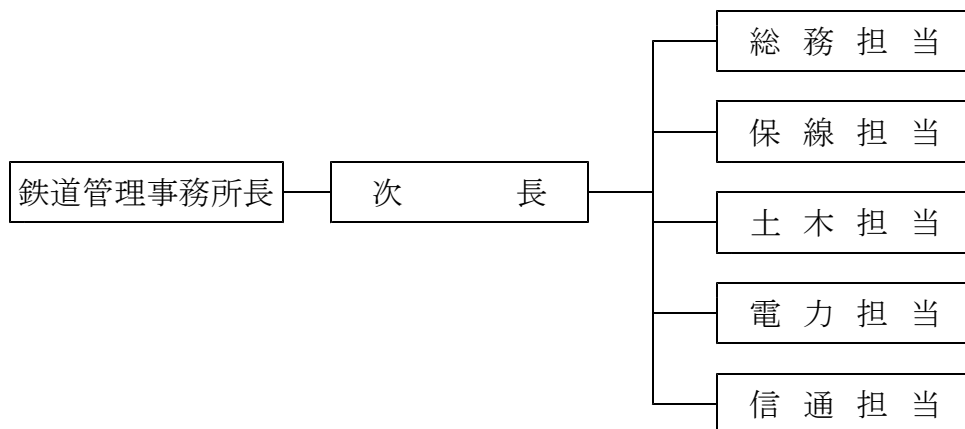
#### 4 組織要員計画

(1) 現在の組織要員状況 (平成19年4月)

##### ア 青い森鉄道株式会社 (第二種鉄道事業者)



##### イ 青森県 (第三種鉄道事業者)



## (2) 青森開業時の組織要員計画

### ア 青い森鉄道株式会社（第二種鉄道事業者）

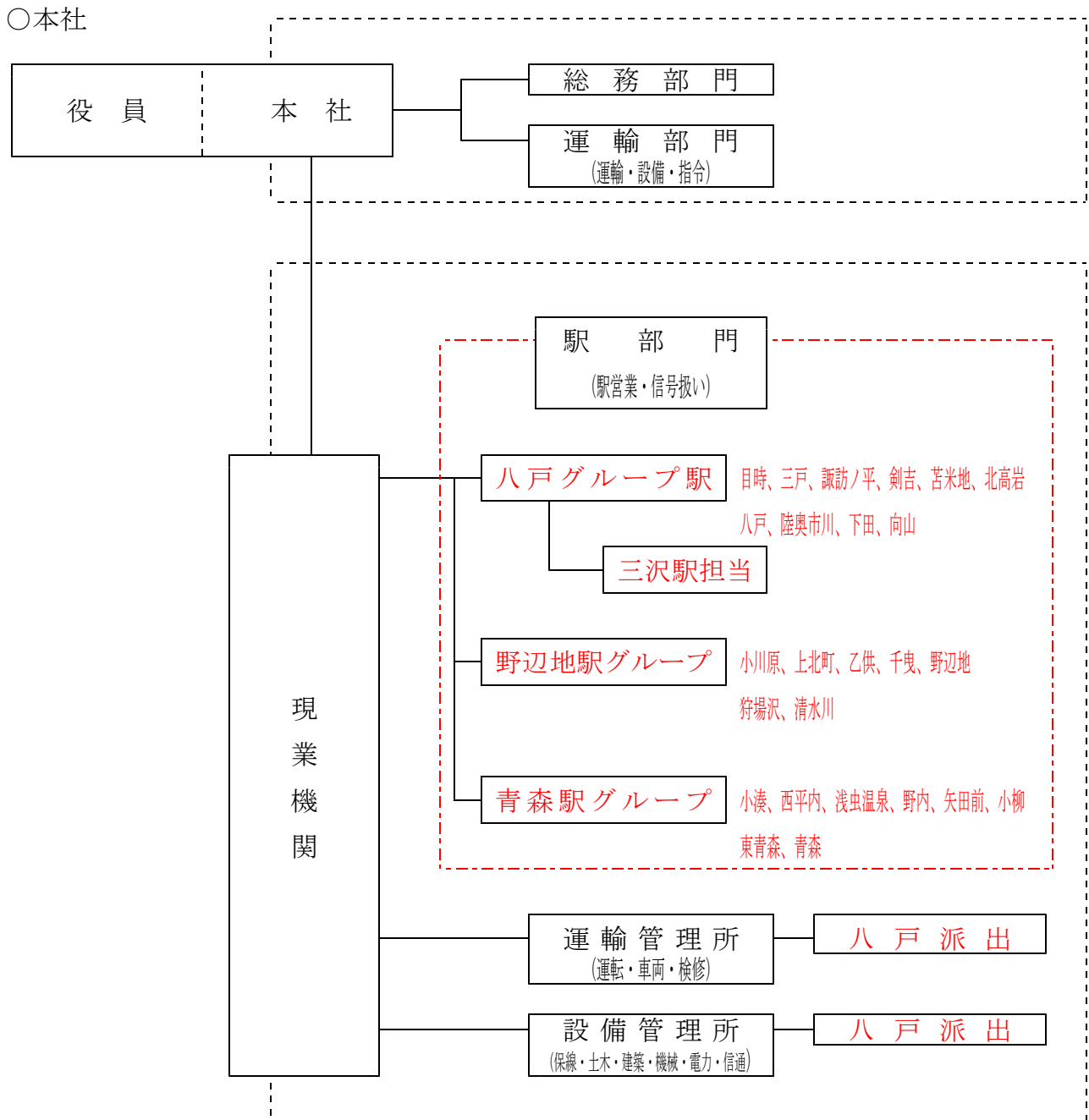
青森開業時における青い森鉄道株の会社体制は、営業区間の大幅な延長や同社による運行管理、車両運用管理並びに施設の保守管理を新たに行うことから、現在の体制より大幅な拡充を図る必要があります。

増員するのは、運行本数や駅数の増加など規模拡大に伴うものと、施設管理、運行管理や車両基地運営など新たな業務の追加に伴うものがあります。

一方で、可能なものは極力外部委託するほか、複数の駅をグループ化し主要駅の社員が必要に応じて他駅の管理に対応するなど、安全確保を図りながら社員の増加を極力抑えるための体制づくりに努めることとします。こうした考え方に基き検討した現時点での組織体制予定は次ページのとおりです。

青森開業時点では、これらの要員の大半をJR東日本からの出向者により確保せざるを得ませんが、将来に向けて可能な限り早期にプロパー転換を図り、人件費の抑制に努めます。

青い森鉄道株式会社組織図（平成22年度 青森開業時）



イ 青森県（第三種鉄道事業者）

県は、公の施設である鉄道施設の設置主体として、具体的な保守管理業務が適切に行われ、常に良好な状態で施設が管理されるよう、第二種鉄道事業者の保守管理計画や業務の実施状況の点検等を行うための担当を県に設け、必要な要員を配置することを検討します。

## 5 営業計画

### (1) 基本的な考え方

旅客運賃は、独立採算の原則が確保される適正な受益者負担の水準に設定することが基本ですが、旅客運賃によって青い森鉄道線の収支を均衡させるには、現在の輸送密度からみて、現行JR運賃を大幅に見直す必要があります。

しかし、旅客運賃の大幅な値上げは、利用客の逸走を惹き起こす可能性があります。

このため、具体の運賃は、利用者、特に通学定期利用者の負担増加に配慮しつつ、会社経営の健全性が図られるようなバランスを考慮して、決定することとします。

### (2) 運賃制度の概要

#### ① 運賃水準

運賃水準については、検討のための目安として4つのケースを示します。

- ・ケース1：現行運賃並み（青い森鉄道区間とJR区間それぞれに現行運賃を適用して算出したもの）
- ・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）
- ・ケース3：現行青い森鉄道運賃並みを基本とし、通学定期利用者については現行JR運賃並みに据え置き（主として高校通学者に配慮し、通学経費負担の増加を抑えたもの）
- ・ケース4：収支が均衡する運賃水準

各ケース別の具体的な運賃水準は下表のとおりです。

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1 現行運賃並み(目時～八戸: 青い森並み、八戸～青森:JR 並み)として算定した場合		普通	—	それぞれの区間に現行運賃を適用して算出した場合です。青い森鉄道(株)の収支は大幅な赤字となります。
		通勤定期	—	
		通学定期	—	
		全体	—	
ケース2 現行青い森鉄道(株)運賃並みとする場合	通勤 44% 通学 72%	普通	1.37	現行青い森鉄道(株)運賃を適用した場合です。線路使用料を減免すれば、青い森鉄道(株)の収支がほぼ均衡します。
		通勤定期	1.65	
		通学定期	1.65	
		全体	1.49	
ケース3 現行青い森鉄道(株)運賃を基本とし、通学定期運賃を現行JR並みに据え置いた場合	通勤 44% 通学 83%	普通	1.37	ケース2に対して通学定期を現行JR運賃と同額としたものです。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。
		通勤定期	1.65	
		通学定期	1.00	
		全体	1.39	
ケース4 収支が均衡する場合	通勤 44% 通学 72%	普通	2.77	線路使用料の支払を含め、青い森鉄道(株)の収支が均衡する運賃水準です。
		通勤定期	3.33	
		通学定期	3.33	
		全体	3.00	



## ② 乗車券等の種類

基本となる乗車券等は、普通乗車券(片道、往復)、定期乗車券(通勤、通学)、回数乗車券、団体乗車券、入場券とします。

## ③ 乗継割引制度

青い森鉄道線と他会社線とを乗り継ぐ場合には、境界となる駅で乗車する会社毎に運賃を計算し合算するのが原則となります。このため、これまで同一会社線として運賃計算距離が通しで計算されていた利用客にとっては、支払う運賃が割高になります。

このような状況は、特に通学者を抱える地域住民に大幅な負担増となることから、現在青い森鉄道(株)では同社分の運賃を他社との境界となる駅から2駅の範囲で数十円割り引く「乗継割引制度」を実施しています。

青い森鉄道線の青森延伸後は、他会社線との乗継範囲が拡大します。特に青森市内においては、相当数の通勤、通学者がJR線と青い森鉄道線を移動することになり、乗継ぎの場合の運賃を原則どおりに計算した場合、その影響を受ける利用者も相当数になるものと見込まれます。このため、一定区間の乗継利用者については、運賃上昇幅を緩和するために、「乗継割引制度」を引き続き導入するよう関係者と協議を進めていきます。

## ④ 利用促進に向けた企画乗車券の導入

青い森鉄道線を魅力ある鉄道として多くの方々に利用していただくために、各種の企画乗車券の発行を検討します。一例として、次のようなものが考えられます。

### ■ トレインtoバスきっぷ

青い森鉄道線各駅で接続する路線バスと青い森鉄道線を1枚の乗車券又は定期券で利用できるもの。

### ■ 1日フリーパス切符

1日乗り放題の乗車券。

### ■ 青い森周遊きっぷ

利用者が青い森鉄道沿線の観光地や各種施設を自由なプランで巡ることができるよう、青い森鉄道線、バス路線及び観光施設入場券等をセットにしたきっぷ。

### ■ イベントの開催と提携した特別乗車券

乗車券とイベントのチケット等をセットにしたものです。

## ⑤ 乗車券等の発売方法

乗車券等は駅窓口、自動券売機での発売を基本とするほか、より身近な発売方法を検討します。

また、発売箇所については、現行の青い森鉄道線及び東北線の状況を維持する方向で検討します。

## ⑥ 他会社線の乗車券を購入できる範囲

青い森鉄道線の駅から次の範囲の乗車券を購入できるように関係者間で協議を進めます。

J R 東日本の在来線：県内一円

I G R いわて銀河鉄道線：全線

## (3) 駅体制

- ① 駅務員の配置については、基本的に現行の青い森鉄道線及び東北線における営業体制を維持する方向で検討します。

### ア 社員配置駅

現行有人駅のうち、他会社との分岐駅など列車の運行上重要な駅については、社員を配置します。

八戸駅、三沢駅、野辺地駅、青森駅

### イ 簡易委託駅

他の現行有人駅については、地元自治体と検討協議の上、簡易委託駅とすることを検討します。

上記ア以外の現行有人駅：三戸駅、剣吉駅、下田駅、上北町駅、乙供駅、小湊駅、浅虫温泉駅

※ 簡易委託駅・・・乗車券の販売及び駅舎管理等について地元団体等へ委託する駅。

### ウ 無人駅

現行の無人駅については、その形態を引き継ぎます。ただし、通勤・通学等で利用者が多い時間帯には臨時に車掌業務を行うことや駅に別途駅務員を配置するなど、利用者が不便とならないような対応を検討します。

なお、無人駅の環境美化、防災及び防犯については、地元と連携を密にした対応を検討します。

## ② 分岐駅の使用形態

青森駅、野辺地駅及び八戸駅は J R 東日本(株)との分岐駅であることから、その使用形態については、J R 東日本(株)と協議して取扱いを決定します。

# IV 設備投資及び収支に関する事項

## 1 設備投資計画

### (1) 基本的な考え方

鉄道資産の取得は県が行いますが、その資金は、青森県の貴重な公金が財源となります。したがって、初期投資に当たっては、安全の確保を第一義に、最小限の設備投資に止めることとし、次の点に留意して行います。

なお、車両の調達等開業準備のため青い森鉄道(株)が必要とする資金については、同社に対する新たな出資により対応することを検討します。

#### ① 現行施設の活用

青い森鉄道線の青森開業は、J R 東日本(株)が経営している東北線の一部区間を引き継ぐものであることから、現行資産を可能な限り活用することとし、新たな投資は極力控えます。

#### ② 初期投資経費の圧縮

J R 東日本(株)から譲渡を受ける資産については、青い森鉄道線の運行に使用しない資産の整理と、無償若しくは低廉な価格での譲渡を J R 東日本(株)に対し要望し、経費の圧縮に努めます。

また、新規に構築する施設・設備等については、安全性を確保した上で必要最小限の機能とする等により経費の圧縮に努めます。

#### ③ 経常経費との関連

人件費や施設の維持費等の経常経費の低減に資するための必要な設備投資は、青森開業時までには措置することを原則とします。

### (2) 施設整備の概要

目時・八戸間の開業は暫定開業であったため、施設設備については、基本として I G R いわて銀河鉄道(株)等との共同使用を行ってきましたが、青森開業に伴い営業区間も現在の約 5 倍となるなど本格開業を迎えることから、次のとおり整備することとします。

## ① 運行管理基盤施設

列車の運行管理のため、指令室等の運行管理基盤施設を青森駅西口地区に整備します。運行管理基盤施設の中核をなす指令システム等については、現在の営業区間である目時・八戸間では、I G Rいわて銀河鉄道(株)との共同使用を行っていますが、青森開業時においては、目時・青森間を一体とした独自の指令システム等を構築し、青い森鉄道(株)が運行管理を行うこととします。

なお、当該施設には青い森鉄道(株)の本社機能も配置し、運行全般を把握しつつ、安全かつ円滑な列車運行確保に向けた適切な指示等を行っていくこととします。

※「指令システム」とは、列車をダイヤにしたがって安全かつ円滑に走行させるため、各種信号やポイント転換、送電の制御等を行うもので、運行確保のためには不可欠なものです。

## ② 車両基地

車両の検修作業や留置等のための車両基地を現 J R 東日本青森車両センター東派出所内の既存施設を改修し整備します。

※ 車両基地は車両の留置、列車編成の組み替え、整備・清掃・検査・修繕等を行うところです。

## ③ 設備管理所

施設管理の現場部門として、設備管理所を青森及び八戸の2箇所に整備します。

なお、いずれの設備管理所も既存の J R 施設を改修して使用することとします。

※ 設備管理所は、鉄道施設の検査及び修繕等の保守・保全業務を行う現場機関です。

## ④ 運輸管理所

運輸管理の現場部門として、運輸管理所を青森及び八戸の2箇所に整備します。

運輸管理所についても設備管理所と同様に既存の J R 施設を改修して使用することとします。

※ 運輸管理所は、乗務員の運用・管理及び指導と車両の運用及び管理を行う現場機関です。

## (3) 車両の整備

青い森鉄道線の運行に使用する車両は、初期投資の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系電車の確保を基本とします。**

701系電車の確保のみでは必要な車両数に不足が生ずる場合には、JR東日本の車両を活用するなどにより対応することとします。

#### (4) 初期投資の内容等

青森開業に関して予定する初期投資の内容をまとめたものが次の表です。

なお、金額については、JR東日本株との資産譲渡に関する協議や各種施設設備の設計等が継続中であることから確定していません。このため、JR資産については平成11年度に実施した並行在来線（八戸・青森間）鉄道資産分析調査に基づく平成8年度のJR東日本簿価を、また、設備整備費等については現時点で県が把握している見込み数値を計上しています。

これらの数値は、今後の協議や各種施設設備の調査・設計の実施等により変動することとなります。

項目	内容	金額	備考
JR資産購入	土地、建物、線路設備、電路設備、機械装置等	約160億円程度	
施設整備費等	(計上しているもの) 運行管理基盤施設（指令所等）、指令システム整備費  (今後計上が予定されるもの) 車両基地、設備管理所、運輸管理所、駅設備等改良工事費、保守用車両機器購入、備品購入等	約42億円程度  (約38億円程度)	
開業準備関係	(青い森鉄道株への出資) 車両整備、開業準備経費	(約23億円程度)	
合計		約 億円程度	

※ JR資産については平成11年度に実施した並行在来線（八戸・青森間）鉄道資産分析調査に基づく平成8年度のJR東日本簿価額（青森、八戸駅を除く。）です。

※ 出資に関する考え方は、次ページ以降で記載します。

## 2 資金・収支計画

### (1) 青い森鉄道株式会社（第二種鉄道事業者）

#### ア 基本的な考え方

青森開業に必要な準備及び初期投資に係る資金については、借入金による金利負担を生じないように出資金をもって充てることとします。

#### イ 初期投資等の概要

開業準備費としては、人件費、事業許可申請取得費、一般管理費及び創業費が必要です。初期投資としては、車両整備費が最も大きく、その他に設備費、業務用自動車購入費等が必要です。

#### ウ 資本金（出資金）の規模及び出資予定者

青森開業に際して必要となる追加出資の内訳は下表のとおりです。なお、下表の数値は、現段階で想定される青い森鉄道(株)の初期投資等を積み上げたものであり、今後、初期投資内容の精査等により変更が考えられます。下表中「開業費（施設保守管理分）」については、青森開業時から青い森鉄道(株)が鉄道施設の保守管理業務を行うために必要な準備経費であることから、県が全額出資して対応します。

(単位:億円)

<b>資産取得費</b>	<b>9.1</b>	
・ 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	
<b>開業費(旅客輸送分)</b>	<b>3.1</b>	
<b>開業費(施設保守管理分)</b>	<b>4.5</b>	(県全額負担)
<b>創業費</b>	<b>0.6</b>	
<b>準備金及び予備費</b>	<b>5.7</b>	
・ 車両更新準備金	3.8	
・ その他予備費	1.9	
<b>計</b>	<b>23.0</b>	
(開業費(施設保守管理分)を除く)	18.5	

出資者としては、県をはじめ、以下の理由から、沿線市町及び民間を予定します。  
各主体別の出資割合は、下表のとおりです。

- ① 地域住民の足の確保については、住民福祉の観点からも地元自治体の主体的な取り組みが求められるところであり、その利便性の維持・確保を図るためにも、日常的に利用している沿線地域・沿線自治体の意向が青い森鉄道線の運営に十分反映されるよう、経営に参画していただくことが望まれます。
- ② 青い森鉄道線目時・八戸間の開業時には、目時・青森間の沿線全市町で出資しました。このうち八戸以南の市町は、青森開業時の出資の一部を前倒しで出資し、前倒しで出資した分は青森開業時点で調整するとされています。
- ③ 青い森鉄道線八戸開業時点では、県及び沿線市町のみならず、金融機関、電気事業者等から出資をいただいております、引き続き、一定の資本参加力を有する地元企業等にも参画いただき、官民一体となって支えていくことが必要です。

(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

## エ 収支予測の前提条件

### ① 輸送人員

「Ⅱ 2 輸送需要予測」に記述した輸送需要予測のとおりです。

### ② 運賃水準

運賃水準については、「Ⅲ 5 営業計画」で示したものを使用します。

(単位：億円)

ケース	収入区分	開業初年度	開業5年度目	開業10年度目
ケース1 〔 現行運賃並み(目 時～八戸:青い森 並み、八戸～青森 :JR並み)として算 定した場合 〕	運賃収入	12.0	11.3	10.6
	その他収入 〔 寝台特急収入 企画切符収入 運輸雑収入等 〕	4.3	3.7	3.2
	計	16.3	15.0	13.8
ケース2 〔 現行青い森鉄道 (株)運賃並みとす る場合 〕	運賃収入	15.2	14.2	13.3
	その他収入 〔 寝台特急収入 企画切符収入 運輸雑収入等 〕	5.0	4.2	3.6
	計	20.2	18.4	16.9
ケース3 〔 現行青い森鉄道 (株)運賃を基本と し、通学定期運 賃を現行JR並み に据え置いた場 合 〕	運賃収入	14.4	13.5	12.7
	その他収入 〔 寝台特急収入 企画切符収入 運輸雑収入等 〕	5.0	4.3	3.7
	計	19.4	17.8	16.4
ケース4 〔 収支が均衡する 場合 〕	運賃収入	30.7	28.7	26.9
	その他収入 〔 寝台特急収入 企画切符収入 運輸雑収入等 〕	7.6	6.3	5.2
	計	38.3	35.0	32.1

### ③ 経費

会社の運営については、鉄道という事業の特質から、列車の安全走行の確保が最優先の課題です。その上で、経費を極力抑制する必要があることから、輸送規模に見合ったスリムな体制で、効率的な運営を目指します。

経費については、青い森鉄道(株)の旅客営業部分における現時点での所要見込額を積み上げたものです。

なお、経費の主な内容については、次に示すもので構成されます。



## [経費の主な内容]

### ① 人件費

運転士その他の社員の給与や各種手当に係る経費です。

### ② 運行経費

**車両保存費**：車両の検査や修繕等に要する経費です。

**運 転 費**：列車運行に係る経費です。

**運 輸 費**：駅の管理や出改札業務等に係る経費です。

### ③ 管理費等

本社等における事務費です。

### ④ 減価償却費等

減価償却費や公租公課等に要する経費です。

### ⑤ 線路使用料

線路等を保有管理する青森県に対して支払わなければならない経費です。

## [経費見込額：旅客営業部分のみ]

(単位：億円)

支出区分	開業初年度	開業5年度目	開業10年度目
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
※参考 概算線路使用料 (請求額ベース)	16億円程度		

## オ 収支予測

青い森鉄道㈱の旅客営業部分に係る収支見込みについて、上記経費と前ページで示した運賃水準ケース別の収入見込みに基づき、下表に示しました。

なお、保守管理部分の収支見込みについては、現在関係者と協議、検討中のため、収支予測には含めていません。

(単位：億円)

運賃ケース区分	開業初年度	開業5年度目	開業10年度目
ケース1	△ 3.0	△ 3.8	△ 1.8
ケース2	0.9	△ 0.4	1.3
ケース3	0.1	△ 1.0	0.8
ケース4	19.0	16.2	16.5

## (2) 青森県（第三種鉄道事業者）

第三種鉄道事業者である県の、平年ベースにおける鉄道施設事業特別会計の収支見込については、業務形態や設備の使用状況等について関係者と協議等を行い積算する必要があり、現在その作業を進めているところです。具体的な協議、検討を進め、収支予測を行い、その概要を示していきます。

なお、収支見込に含まれる項目等については、概ね下表の内容で構成されます。

### ① 収入見込額

項目	内容	金額
線路使用料	青い森鉄道(株)、JR貨物からの線路使用料	
繰入金	施設管理に係る繰入金	
その他	土地・施設使用料、変電所管理費収入（動力費）	
計		

### ② 経費見込額

項目	内容	金額
鉄道設備保守費	鉄道施設の保守管理業務費	
管理費	鉄道事業者の業務管理	
その他	災害復旧費及び業務用電力費等	
計	（うち線路使用料対象経費） （うち線路使用料対象外経費）	

注）この他、鉄道資産に係る資本費を計上することになります。

## \* 貨物鉄道線路使用料に関する調整制度の見直しについて

- ① 現在の調整金制度では、特に貨物列車が鉄道施設を使用する頻度が高い場合は、実態を適正に反映しているとは言い難く、また、資本費については、変電所等ごく一部を除き、線路使用料の対象経費として認められていません。
- ② このため、算定方法の改善や算定対象経費への資本費算入など、線路使用の頻度・実態等に見合った、より適正な調整金制度への見直しを、関係機関に対して粘り強く訴えていきます。

## V 利活用促進に関する事項

### 1 利活用に関する基本方針

青い森鉄道線は、青森延伸によって全線開業となりますが、鉄道事業を取り巻く環境は依然厳しいことが予想されます。一方において、営業距離が121.9kmに延長することや人口30万人都市である青森市への乗り入れ等により様々な利用促進策の展開の可能性も広がることとなります。青い森鉄道線が将来にわたり地域交通ネットワークの一翼を担い、住民の足として維持・存続されるためには、効率的な運営体制と経営努力のほか、沿線市町の協力や沿線住民のマイレール意識の向上が不可欠であることから、これまで以上に沿線住民及び沿線市町と連携しながら利活用促進に取り組んでいく必要があります。

### 2 利活用推進に向けた検討事項

少子化の進展、自動車利用へのシフト等により、鉄道の利用客は減少傾向にありますが、こうした中で青森開業後も将来に向けて運行を維持していくためには、鉄道の利用者増を図る必要があります。

鉄道利用を促すためには、「安全な鉄道」であることはもちろんですが、「利用しやすい鉄道」であること、「地域住民のための鉄道」であることを、地域住民の方々に認識していただくことが重要です。

このため、青い森鉄道(株)、県、沿線市町及び地域住民である利用者が一体となったハード面・ソフト面での取り組みを目指します。

#### ア 「利用しやすい鉄道」となるための方策（利便性の向上）

##### ① 地域住民の利便性を考慮した列車ダイヤの設定

運行計画に記述したように、地域住民の「足」としての利便性確保を第一に考え、朝夕の通勤通学時間帯に対応した快速列車の新設やJR線及びIGR線等の乗り継ぎがスムーズに行えるようなダイヤ設定に配慮します。

##### ② パークアンドライドの推進

駅舎周辺の未利用地を、駐車・駐輪スペースとして活用し、利用客が利用しやすい体制を整えることを検討します。パークアンドライドの実施に当たっては、定期利用者を優先とするなど、営業面での効果も含めた利用方法の設定を目指します。

※パークアンドライドとは、都市部などの交通渋滞の緩和のため、自宅からの通勤等に使用する自動車を郊外の鉄道駅等に設けた駐車場に置かせ、そこから鉄道等の公共交通機関に乗り換えて目的地に行く方法です。

### ③ 関連事業の展開

鉄道を利用される方々の利便性を向上させ、利用の促進を図るためには、鉄道輸送はもちろんのこと、鉄道以外のサービス関連事業の多角的な展開が重要です。

関連事業の展開については、青い森鉄道株、沿線自治体や公共的団体、あるいは民間会社などの事業主体を視野に入れながら、鉄道資産を多目的に利活用できるよう検討を進めます。

## イ 「地域住民のための鉄道」となるための方策（マイルール意識の醸成）

### ① CI戦略の推進（ロゴマークやイメージキャラクター等）

八戸開業時には「青い森鉄道株式会社」の社名を公募により決定しました。青森開業後は、営業区間も伸び、より多くの方々に利用される機会が増えます。

このため、県民をはじめ多くの皆様に青い森鉄道をより身近な存在として捉えてもらうため、統一的な企業イメージの定着に向けたロゴマーク、イメージキャラクター、イメージカラー等の設定を検討します。

なお、ロゴマーク等の決定に当たっては、原案を募集する、あるいは投票を行うなど、選考過程そのものについて多くの皆様に興味をもってもらうような工夫に努めます。

### ② 青い森鉄道ファンクラブ等の設置

青い森鉄道線に親しみを持っていただき、また、支えていただくため、青い森鉄道ファンクラブの設置やサポーター制度の導入について検討します。また、こうした組織の活動に対する特典（割引乗車券等）についても併せて検討していきます。

### ③ 既存駅のリニューアル

駅舎は鉄道と地域を結ぶ最初の窓口です。そのため、地域住民に長く親しまれるとともに、訪れる方の印象を深めることができる駅とすることが大切です。

したがって、駅舎の修繕、改築を行う際には、青い森鉄道のイメージアップにつながるようなリニューアル、あるいはユニバーサルデザイン化やバリアフリー化を検討します。

また、駅舎及び駅周辺へのトイレの設置については、沿線市町と協議し、公衆トイレとしての設置や維持管理の地域への委託等について検討します。

#### ④ 各種施設の駅舎への併設等

各種施設の駅舎への併設や駅周辺への優先配置により、駅舎等の集客力が高まり、最終的に鉄道利用者が増加する可能性が大きくなると考えられることから、沿線地域において公共施設等の新設や移設を行う際には、この点についての配慮が望まれます。

#### ⑤ 新駅の設置

新駅の設置は、青い森鉄道線利用者の利便性向上ひいては利用者の増加を図っていく上で重要な方法のひとつです。

新駅については、こうした効果がどの程度期待できるかという視点から、収益性や採算性等を検証していくことが必要です。新駅設置については、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こととします。

#### ⑥ 駅の維持管理体制の構築

駅の維持管理については、乗客をはじめ地域住民等が快適に利用できる駅とするために、施設を所有する県及び旅客輸送を行う青い森鉄道(株)と沿線地域との連携が必要不可欠です。

景観上も防犯上からも、気持ちよく安心して利用できる駅の維持管理体制を、沿線地域と共に構築します。

### ※ 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）

青い森鉄道の利活用を進めていくため、沿線地域の主体的な取組の参考となるよう、県が作成した「青い森鉄道利活用ビジョン」では、具体的な取組例として3つの重点プロジェクト・9つのアクションプランが示されています。

今後は、沿線地域において、こうしたプランも踏まえた実際の取組が進んでいくことが望まれます。

# 青い森鉄道利活用ビジョン

## 基本方針

青い森鉄道も地域資源のひとつである

青い森鉄道を活用する

参加と協働による取り組みを推進する

## 目 標

- 青い森鉄道が元気になれば、地域も元気になる。
- 地域が元気になれば、青い森鉄道も元気になる。

## 重点プロジェクト・アクションプラン

### I. 地域資源活用プロジェクト

青い森鉄道と沿線の資源を戦略的に活用するためのプロジェクト

- (1) 地域資源活用マップ作成 A P
- (2) 体験モデルツアー A P
- (3) 商品開発 A P
- (4) ランキング A P

### II. 鉄道まるごと活用プロジェクト

鉄道そのものを様々な視点で活用するためのプロジェクト

- (1) 施設活用 A P
- (2) 鉄道関連グッズ開発 A P
- (3) ネーミングライツ A P

### III. 鉄道と多様な主体との連携プロジェクト

沿線の様々な主体が、青い森鉄道の利活用に自発的に取り組むために連携するプロジェクト

- (1) 企業との連携 A P
- (2) N P O ・住民との連携 A P

## 3 利活用の推進体制

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」を設置しています。同会議では、青い森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ます。

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みがあります。

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

## ○青い森鉄道線の本格開業に向けて

青い森鉄道線は、地域住民の重要な足として、また、地域交通ネットワークのひとつとして、将来にわたって維持・存続していくことが極めて重要です。しかし、将来需要予測の結果からも沿線の人口減少等により今後の経営は厳しいものと予想されています。

今後、本経営計画素案に基づき、各鉄道事業者が経営計画を策定し青森開業後の運営に当たっていく際には、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り組みを強く進めていきます。

### (1) 効率的な運営に向けた取組

青森開業に向けては、安全・安心を第一義としながらも、効率的な運営に向けた体制や運営方法を構築する。

また、青森開業後においては、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行う。

### (2) 利活用推進に向けた取組

青森開業に向けて、今後検討される利活用推進体制に基づき、沿線地域と県、青い森鉄道(株)が、地域主体の利活用推進のため連携して取組む。

### (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、鉄道事業者及び地域の努力とともに、並行在来線に対する国等の支援が不可欠であるため、以下の内容等について関係機関に粘り強く訴えていく。

- ①経営分離による J R 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