

3. 並行在来線について

(1) 青い森鉄道線目時・青森間の概要

距離及び駅数

ア	目時・八戸間	25.9km	7駅
	(盛岡・八戸間)	107.9km	24駅)
イ	八戸・青森間	96.0km	20駅

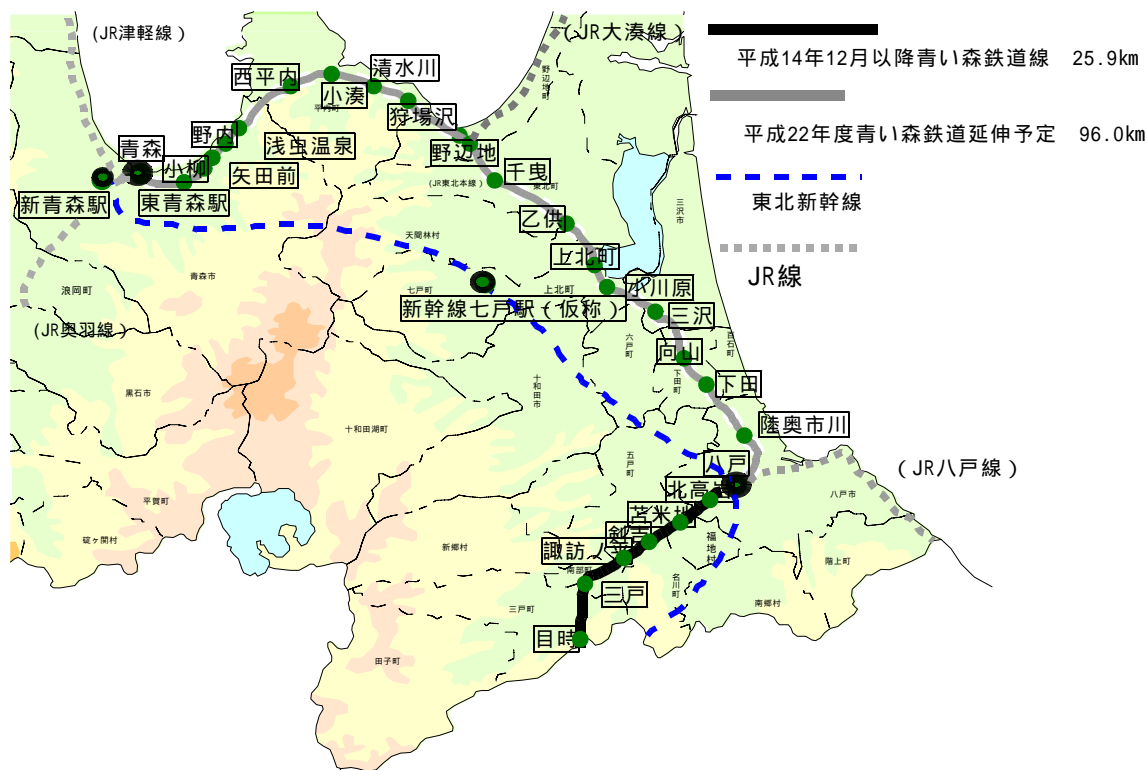
{	走行列車数：普通47本	特急39本（寝台5本含む。）	貨物40本
	{		
	八戸・青森直通運転	23本	
	区間運転	24本	

輸送密度（普通列車に係るもの）

ア	目時・八戸間の輸送密度(17年度分、)	
	・実績	1,144.1人/日
	・将来需要予測調査（平成13年11月報告）	1,741.4人/日
イ	八戸・青森間の輸送密度（平成9年JRデータ）	2,552.0人/日

線区の1日当たりの輸送人キロを営業キロで除した数値

並行在来線路線図



現在の経営状況（目時・八戸間）

ア 青い森鉄道(株)

・輸送人員の状況（実績）

平成15年度	平成16年度	平成17年度
837,810人	771,512人	721,714人

・開業後の収支状況

（単位：千円）

項目	決算額		決算額		決算見込額	
	使用料 減免後	使用料 減免前	使用料 減免後	使用料 減免前	使用料 減免後	使用料 減免前
収入	443,612	443,612	451,799	451,799	457,128	457,128
支出	443,612	706,513	451,799	730,982	474,466	747,100
費用・税	436,221	436,221	450,592	450,592	474,466	474,466
線路使用料	7,391	270,292	1,207	280,390	0	272,634
当期純損益	0	262,901	0	279,183	17,338	289,972

線路使用料の減免により、平成16年度までは収支均衡が図られたところであるが、平成17年度の線路使用料減免後の当期純損益については、県から線路使用料の全額免除を受けても、約1,700万円程度の赤字となる見込みである。

イ 青森県

県は、第三種鉄道事業者として行う鉄道施設保守・管理に係る事業について、他の県事業と明確に区分するため、鉄道施設事業特別会計を設置し処理している。

【青森県鉄道施設事業特別会計予算】

（単位：千円）

歳入	実績	実績	見込	歳出	実績	実績	見込
線路使用料	367,630	436,220	451,932	鉄道施設事業費	795,574	870,093	859,270
青い森鉄道(株)	7,391	1,207	0	公債費	13,288	13,288	111,092
JR貨物(株)	360,239	435,013	451,932				
施設使用料・諸収入	200,754	175,330	177,656				
一般会計繰入金	239,478	271,831	340,774				
合計	807,862	883,381	970,362	合計	807,862	883,381	970,362

(2) 他県の状況

現在、並行在来線は、青い森鉄道、IGRいわて銀河鉄道、しなの鉄道、肥薩おれんじ鉄道の4線あり、今後北海道、北陸地方等に開業する予定

	青い森鉄道	IGRいわて銀河鉄道	しなの鉄道	肥薩おれんじ鉄道				
営業区間	目時～八戸	盛岡～目時	軽井沢～篠ノ井	八代～川内				
開業年月日	H14.12.1	H14.12.1	H9.10.1	H16.3.13				
営業距離(駅数)	25.9km(7駅)	82.0km(17駅)	65.1km(18駅)	116.9km(28駅)				
運行形態	複線・電化	複線・電化	複線・電化	単線・非電化				
経営主体	青森県(第三種鉄道事業者) 青い森鉄道(第二種鉄道事業者)	いわて銀河鉄道(株) (第一種鉄道事業者)	しなの鉄道(株) (第一種鉄道事業者)	肥薩おれんじ鉄道(株) (第一種鉄道事業者)				
職員数	29名(H17.7.1現在)	189名(H17.10.1現在)	235名(H17.7.1現在)	94名(H17.10.1現在)				
H16輸送密度(人/日・キロ)	1,229	2,890	7,600	986				
資本金	6億円	18億4,970万円	23.64億円	15億6,000万円				
出資割合	青森県	55%	岩手県	54.1%	長野県	75.36%	熊本県	39.78%
	現在沿線市町村	13%	市町村(非沿線を含む)	37.8%	市町村(沿線のみ)	14.91%	鹿児島県	39.78%
	将来沿線市町村	7%	民間	8.1%	民間	9.73%	市町村(両県の沿線)	14.04%
	民間	25%					JR貨物	6.40%
鉄道資産購入費	約24億円	約79億円	約103億円	約10億円				
収支状況 (H16実績)	収益	452百万円	3,772百万円	2,772百万円	2,002百万円			
	費用	452(731)百万円	3,814百万円	11,316百万円	2,067百万円			
	当期純損失	0(279)百万円	42百万円	8,544百万円	65百万円			
備考	線路使用料279百万円を減免しているため、表面上は収支均衡。括弧内の数字は線路使用料を納付した場合の収支額。	収益には、補助金132百万円を含む。	H16実績には減損損失約85億円含む。H15実績では、82百万円。	収益には補助金1,107百万円含む。費用には固定資産圧縮損1,102百万円含む。				

(3) 並行在来線八戸・青森間の経営分離に向けた準備状況

東北新幹線新青森駅開業に伴い、JR東北線八戸・青森間がJR東日本の経営から分離されることとなる。当該区間を青い森鉄道線として円滑に営業開始できるよう、今年度は、企画政策部内に新たに並行在来線対策室を設置し、今後、旅客流動調査や将来需要予測調査を実施し、それらの結果を踏まえて、列車運行や施設管理を始めとした青い森鉄道線目時・青森間の経営全般について検討していくこととしている。

年 度	主 な 取 り 組 み	
H18 (開業4年前)	運営スキーム構築	<ul style="list-style-type: none"> 青い森鉄道活用会議の設置 OD調査(目時・青森間)、将来需要予測調査(調査結果を市町長会議で報告予定(12月頃)) 経営計画素案作成
H19 (開業3年前)		<ul style="list-style-type: none"> 経営計画策定 <ul style="list-style-type: none"> 運行関係(運転本数等) 車両関係(車両数等) 営業関係(運賃水準等) 保守管理関係 組織要員関係
H20 (開業2年前)	工事・要員養成等の具体的開業準備	<ul style="list-style-type: none"> 青い森鉄道(株)の体制整備 <ul style="list-style-type: none"> 要員の増員・養成 車両手配 具体的運行計画策定 各種工事等着手 <ul style="list-style-type: none"> 指令システム構築 車両基地整備
H21 (開業1年前)		<ul style="list-style-type: none"> 許可申請書提出(第2種・第3種鉄道事業) 各種協定の締結 各種設備等の試験運用
H22		<ul style="list-style-type: none"> 青い森鉄道線青森開業(東北新幹線新青森駅開業と同時)

[参考：八戸開業(平成14年12月)に向けた取り組み]

H 9(開業5年前)	11月	OD調査(盛岡・八戸間)
H10(開業4年前)	6月	並行在来線青森県協議会設立(改組)
	3月	将来需要予測調査
H11(開業3年前)	7月	経営主体・運行区間承認
H12(開業2年前)	11月	経営計画素案承認
H13(開業1年前)	5月	経営計画素案(改訂版)承認(運賃水準決定)
	6月	青い森鉄道(株)開業準備室設置
	3月	許可申請書提出
H14	12月	開業

(4) 青森開業に向けた取り組みの方向性

現 状

ア 年間約3億円の赤字額の発生

- ・ 本県の並行在来線である青い森鉄道線（25.9km）はJR経営時から輸送密度が低い区間であり、旅客運輸収入のみで経営を維持していくことは不可能である。

イ 多額の初期投資及び赤字幅の拡大（青森開業時）

- ・ 青い森鉄道線は東北新幹線新青森駅開業と同時に、青森駅まで延伸し全長121.9kmもの長大な区間を経営することとなり、初期投資には多額の県費負担が懸念される。それに加え、少子化の進展や自動車利用へのシフト等により、引き続き厳しい経営環境におかれることから維持のため多額の県費負担が想定される。

ウ JR貨物からの線路使用料の不足

- ・ JR貨物は、青森県に対して使用状況に応じて線路使用料を納付しており、その財源の一部として、鉄道建設・運輸施設整備支援機構より調整金がJR貨物に交付（調整金制度）されている。
- ・ 青い森鉄道線は1日約40本もの貨物列車が走行する北海道と首都圏を結ぶ貨物輸送の大動脈となっているため、旅客鉄道の輸送量が必要とする水準を超えた規模の鉄道施設等を保有・管理せざるを得ない状況となっている。また、貨物列車が鉄道施設を使用する頻度が高いにもかかわらず、例えばその資本費については、変電所等一部を除き、線路使用料の対象経費として認められておらず、施設等の更新時には多額の負担が危惧される。

エ 県所有の地方鉄道に対する補助制度の不備

- ・ 現在の国の地方鉄道に対する補助制度は、中小民間鉄道事業者等を想定した内容となっており、地方公共団体が鉄道施設を所有している本県は対象外となっている。

取り組みの方向性

ア 初期投資の軽減

- ・ 初期投資の軽減のため、鉄道資産の価格等の圧縮及び初期投資への財政支援を関係機関（JR東日本、国土交通省等）に要請。

イ 運営経費の軽減（調整金制度の拡充等）

- ・ 運営経費の軽減のため、JR貨物が納める線路使用料に係る調整金制度の見直し等を関係機関（JR貨物、国土交通省）に要請。

ウ 補助制度の見直し

- ・ 中小民間鉄道事業者等と同様に、鉄道施設の近代化等に係る経費について補助対象となるように、国庫補助制度の見直しを関係機関（国土交通省）に要請。

エ マイレール意識の醸成

- ・ 沿線市町に対し、青い森鉄道の利活用方策等について、沿線地域が主体となって検討する場（青い森鉄道活用会議）を設けて取り組みを進めるよう働きかけていき、マイレール意識の醸成につなげていく。