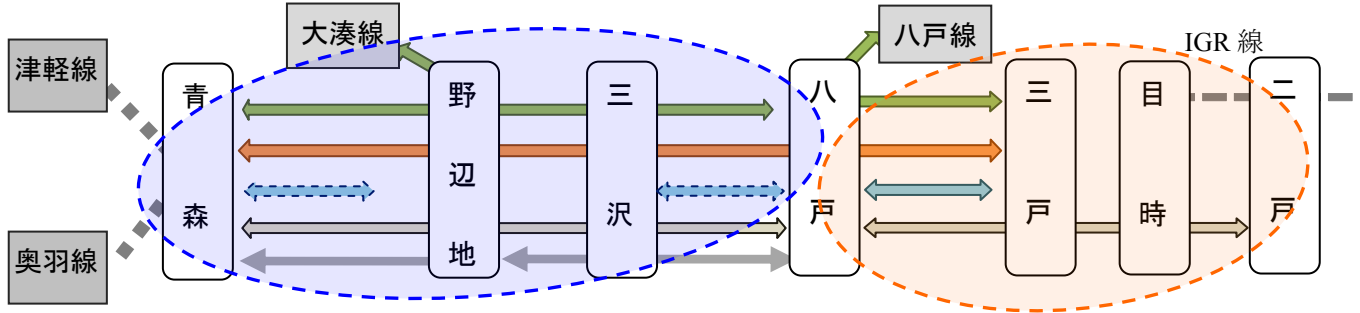


資料 1 - 2

青い森鉄道線経営計画素案（11 月版）の概要（6 月版からの変更・追加部分）

1 青い森鉄道線の運行計画等



(1) 設定の基本

- ①輸送需要に合わせた運転本数の設定
- ②通勤・通学者の利便性に充分配慮したダイヤ設定

(2) 八戸以北の設定の考え方

- ①青森市圏の通勤・通学輸送力の増強、閑散区間・時間帯の運転間隔調整
- ②一部列車については途中駅での折り返し便を設定

運転本数は  
現行上下 47 本  
から 50 数本へ

(3) 八戸以南の設定の考え方

- ①通勤通学利用者の利便性を確保しつつ、閑散時間帯を中心に運転本数を見直し
- ②県境間の旅客流動を踏まえ、二戸駅まで青い森鉄道車両の乗入れを基本に調整

運転本数は  
現行上下 40 本  
から 30 数本へ

2 青い森鉄道線の車両計画

(1) 車両調達の基本

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・青森間の普通列車に運用している 701 系電車を基本



(2) 車両数

車両数は、青い森鉄道線の現有車両（2 ユニット 4 両）の 4 倍程度（予備 1 ユニットを除く）の確保が必要。

なお、701 系電車のみでは必要車両数に不足する場合には、J R 東日本の車両を活用する等によりダイヤ設定等に支障が生じないよう対応

3 青い森鉄道線の営業計画

(1) 駅体制のあり方

- ア 社員配置駅：八戸駅、三沢駅、野辺地駅、青森駅
- イ 簡易委託駅：三戸駅、剣吉駅、下田駅、上北町駅、乙供駅、小湊駅、浅虫温泉駅
- ウ 無人駅：上記ア及びイ以外の 15 駅（利用者が多い時間帯は別途対応を検討）

(2) 乗車券等の発売方法

- ・発売方法：駅窓口、自動券売機を基本
- ・発売箇所：現行の青い森鉄道線及び J R 東北線の状況維持を基本

#### 4 青い森鉄道線の運賃水準

- ①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）  
 ②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）  
 ③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（主に高校通学者に配慮し、通学経費負担の増加を抑えたもの）  
 ④ケース4：収支が均衡する運賃水準

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	

#### 5 青い森鉄道(株)の収支予測（旅客営業部分）

（1）収入見込 上記運賃水準ケース別に、将来需要予測に基づき算定

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 企画切符収入等 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 企画切符収入等 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 企画切符収入等 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 企画切符収入等 運輸雑収入等〕	7.6	6.3	5.2
	計	38.3	35.0	32.1

## (2) 経費見込

青い森鉄道㈱の旅客営業部分の各種経費見込額を積み上げて算出。

※保守管理部分の経費は検討中のため除外。

※線路使用料は、現行ベースを基に試算した概算値。

(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		

## (3) 収支予測

青い森鉄道㈱の旅客営業部分に係る収支予測について、収入見込及び経費見込に基づき、各運賃ケース別に算出。

(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

## 6 青い森鉄道㈱の初期投資見込額（増資額）と追加出資

### (1) 青い森鉄道㈱の初期投資見込額（増資額）

青い森鉄道㈱が青森開業に際して必要となる初期投資見込額（増資額）は23億円。

（内訳は下表のとおり）

（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	

### (2) 追加出資

#### ①出資額算出の考え方

ア) 青い森鉄道㈱の初期投資については全額出資金で対応する。そのうち「開業費（施設保守管理分）」4.5億円は、保守管理業務経費であることから、県が全額出資。その他の18.5億円は、県・沿線市町及び民間が出資。

イ) 18.5億円に係る県・沿線市町及び民間の出資割合は、八戸開業時の割合を基本とした。

・県：55%、沿線市町：20%、民間：25%

ウ) ただし、現時点で民間の出資額は2.45億円程度と想定されているため、民間の割合25%相当額との差額については、県と沿線市町が折半して負担する。

以上の考え方に基づく県、沿線市町及び民間の各主体別の出資額等は下表のとおり。

（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

## ②沿線市町別の出資額算出の考え方

ア) 沿線市町の出資総額を八戸開業時の計算方法により各市町に按分。

(算定方法)

・算定の基礎とする指標

a : 人口指数 = 当該市町の人口 / 沿線市町の総人口

b : 財政規模指数 = 当該市町の標準財政規模 / 沿線市町の標準財政規模総額

c : 線路延長指数 = 当該市町の線路延長 / 沿線市町の線路総延長

d : 当該市町の財政力指数

・出資割合 = (a + b + c) ÷ 3 × d

イ) 八戸開業時には、沿線全市町に係る出資金のうち、八戸以南の市町がその2/3、八戸以北の市町が1/3について、その出資割合に応じて出資したことから、今回の各市町の出資額算出に当たっては、上記ア) で算出した出資総額から八戸開業時の出資額を控除した額とした。

以上の考え方に基づく沿線市町別の出資額等は下表のとおり。

(単位：百万円)

		出資総額		既出資額		青森開業時追加出資額	
			割合		割合		割合
県		1,906.4	65.7%	330.0	55.0%	1,576.4	68.5%
民間		395.0	13.6%	150.0	25.0%	245.0	10.6%
八戸以南	八戸市	196.0	6.8%	70.3	11.7%	125.7	5.5%
	三戸町	10.6	0.4%	3.6	0.6%	7.0	0.3%
	南部町	21.9	0.7%	6.1	1.0%	15.8	0.7%
	小計	228.5	7.9%	80.0	13.3%	148.5	6.5%
八戸以北	青森市	229.2	7.9%	27.0	4.5%	202.2	8.8%
	三沢市	29.4	1.0%	3.2	0.5%	26.2	1.1%
	平内町	22.6	0.8%	2.2	0.4%	20.4	0.9%
	野辺地町	17.6	0.6%	1.8	0.3%	15.8	0.7%
	七戸町	9.0	0.3%	0.5	0.1%	8.5	0.4%
	六戸町	7.8	0.3%	0.9	0.2%	6.9	0.3%
	東北町	29.0	1.0%	2.5	0.4%	26.5	1.2%
	おいらせ町	25.5	0.9%	1.9	0.3%	23.6	1.0%
小計	370.1	12.8%	40.0	6.7%	330.1	14.4%	
市町合計		598.6	20.7%	120.0	20.0%	478.6	20.9%
合計		2,900.0	100.0%	600.0	100.0%	2,300.0	100.0%

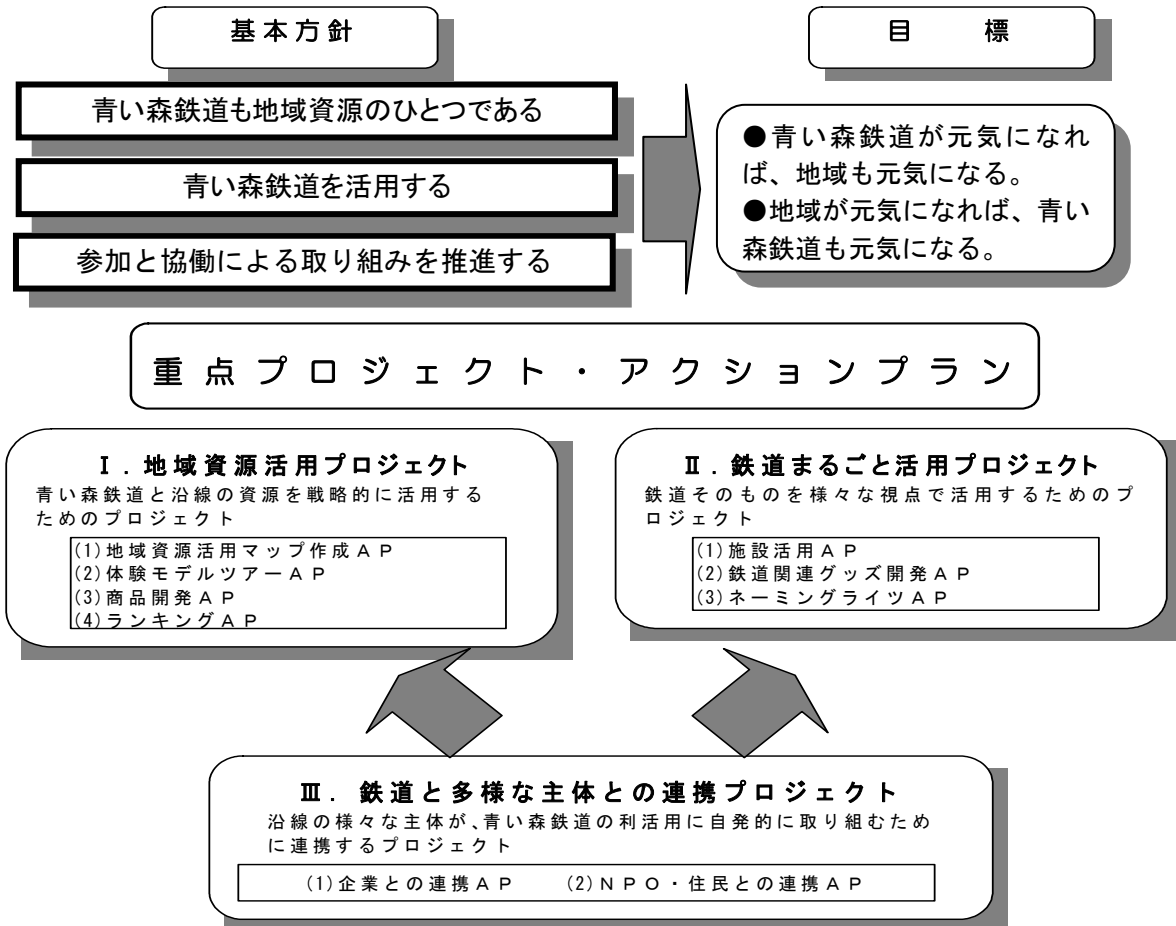
## 7 青い森鉄道線の利活用促進

### (1) 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。新駅について収益性や採算性等を検証し、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。

### (2) 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）

利活用推進のため、沿線地域の主体的な取組の参考に、県は「青い森鉄道利活用ビジョン」を作成し、具体例として3つの重点プロジェクト・9つのアクションプランを示しています。



## 8 青い森鉄道線の本格開業に向けて

今後、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く。

### (1) 効率的な運営に向けた取組

- ・安全・安心を第一義とし、効率的な運営に向けた体制や運営方法を構築
- ・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実施

### (2) 利活用推進に向けた取組

地域主体の利活用推進に向けた取組の実施

### (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、国等の支援が不可欠であるため、関係機関に粘り強く訴える。

- ① 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