

長野以北並行在来線経営基本計画の概要

長野以北並行在来線対策協議会

この計画では

- しなの鉄道(株)の経営を前提とした長野以北並行在来線の運営のあり方
- 県・長野以北並行在来線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

これまでの経過

- 長野以北並行在来線対策協議会設立 (平成 18 年度)
- 需要予測調査・長期収支予測調査 (平成 18～20 年度)
- 基本スキーム策定 (平成 23 年 3 月)
- 経営基本計画策定 (平成 24 年 3 月)
- しなの鉄道(株)経営受入れ決議 (平成 24 年 4 月)
- J R 鉄道資産譲受け合意 (平成 25 年 1 月)
- 平成 26 年度末開業

1 基本方針

- 安全・安心な運行を確保し、利用者の利便性を向上
- 合理化・効率化を徹底し、健全経営を維持
- 県内をはじめ全国とつながる交通網の一部として、地域の活性化に貢献
- 地域全体で支え、「地域に愛される鉄道」を目指す

2 経営主体

- しなの鉄道株式会社
- 地域での利用促進、徹底した効率化、国、県及び沿線市町による支援で、経営が成り立つ仕組みを構築

3 経営区間

- 長野・妙高高原間 (営業キロ 37.3Km、駅数 8 駅)

4 運行計画

- 妙高高原駅での折り返し運転を原則とし、長野・直江津間の直通運転は利用動向を踏まえ新潟県と協議
- J R 飯山線の列車の長野・豊野間への乗り入れを、J R 東日本と協議
- 現行本数を基本に行楽期等に臨時列車等を運行
- 金沢延伸後の新幹線等ダイヤを踏まえダイヤ設定
- 利用動向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実施
- 車両の検査及び修繕は、しなの鉄道車両基地 (戸倉駅・屋代駅構内) で一体的に実施
- 豊野駅付近に技術センターの派出所を設置し、災害発生等の緊急時にも迅速に対応

5 営業計画

- 豊野駅は、社員配置駅 (直営駅) とし、他の駅は原則、地元市町等に運営委託
- 運賃は、しなの鉄道の運賃と同一水準

[対 J R 運賃比]

定期外 1.24 倍、通勤定期 1.49 倍、
通学定期 1.61 倍
- J R 線・新潟県並行在来線との近・中距離の乗車券の相互発売を協議
- 地元と連携・協力し企画列車を運行、企画・割引乗車券を発売、イベントを開催

6 組織・要員計画

- 豊野駅に駅長を配置し、各駅を一括管理
- 要員を 60 人程度増員し、計画的に社員を採用・養成
- 円滑な開業に向け要員の派遣・受入れについて J R 東日本と協議

7 初期投資・資金

- J R 譲受資産は必要な範囲で適正な価格となるよう J R 東日本と協議
- 譲受前の必要な更新・修繕について J R 東日本と協議
- 車両の譲受について J R 東日本と協議
- 指令設備、発券・駅収入管理システムは、しなの鉄道設備の老朽更新と一体で整備
- しなの鉄道の車両基地を改良して活用
- 除雪用保守用車を黒姫駅に配備

8 資金計画・収支見込み

[資金計画]

必要資金	見込額	支援方法	負担者
J R 譲受資産取得費用	3 4 億円余*	補助	長野県
設備投資費用	2 1 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)

※経営基本計画では協議中と記載。

- 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

[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	1 1. 2	1 1. 2	1 1. 2
	資 本 経 費	1. 1	1. 7	1. 7
	合 計	1 2. 3	1 2. 9	1 2. 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
----------------------	----------

- 平成24年度に実施する需要予測調査の結果、国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

9 利用促進

- 住民主体の組織により利用促進に取り組む体制を構築
- 地域と連携した利便性の高い鉄道経営
- 地域活性化と一体となった利用促進