

経営基本計画（素案）に対する意見と会社の対応

- 1 募集期間
平成25年1月22日～3月8日
- 2 意見提出者数
70人
- 3 意見の件数
323件
- 4 主な意見と会社の対応

【対応結果】

意見の要旨	会社の対応（考え方）
1 経営の基本方針（13件）	
公共交通機関としての使命や住民福祉の向上に寄与する旨を経営理念に明記してほしい。	弊社は、県や市から出資を受けて設立された地域鉄道会社であり、公共交通機関としての使命や住民福祉の向上に寄与する責任を当然に担うものであります。その上で、輸送の安全性を最優先に確保し、利用者の利便性と企業としての経済性のバランスをとりながら、地域の振興に寄与していくことが会社の使命であると考えております。ご意見の趣旨を踏まえて、経営理念に『住民福祉の向上』を書き加えました。
現状と将来の経営をとりまく環境は厳しいはず。貴重な税金を使用していることを忘れないでほしい。	弊社の経営区間は、人口規模が小さい地域のため、隣接他県に比べて利用者数が少なく、将来的にも少子高齢化や過疎化による厳しい経営環境が予想されていることを踏まえ、国や県、市などから支援をいただいた上で、限られた経営資源を最大限に活かしながら健全経営を行ってまいります。

意見の要旨	会社の対応（考え方）
2 運行計画（77件）	
運行区間は、富山駅～長野駅までとしてほしい。	現在、ＪＲ東日本、西日本による長野～直江津間及び金沢～直江津間の広域運行が行われていますが、新幹線開業後は長距離利用者の大半は新幹線へ転移すると考えられます。 したがって、新幹線開業後は、各県ともまずは生活路線である県内区間の利便性向上を第一とした普通列車主体の運行体制の構築を進めています。 利用の少ない県境区間は折り返し運行が基本となりますが、利便性が確保できるよう、通勤・通学時間などの一部直通運転や待ち時間の少ない接続などについて、富山県並行在来線会社及びしなの鉄道と協議を進めます。
新幹線接続や通勤通学に配慮したダイヤにしてほしい。	具体的なダイヤ設定は、北陸新幹線のダイヤ決定後となりますが、朝・夕の通勤・通学時を最優先に新幹線との接続、直江津駅での在来線相互の接続、県境での接続等を総合的に勘案しながら、利便性の高いダイヤを検討します。
列車の遅延情報等がすぐにわかるようにしてほしい。	ＪＲや北越急行のホームページ上で実施されている運行情報システム等を参考に、弊社においても運行情報を的確にお伝えする方法を検討します。
長野方面、富山方面、柏崎（新潟）方面、ほくほく線、大糸線との直通運転をしてほしい。	長野方面、富山方面、柏崎方面については、境界駅での折り返し運行が基本となりますが、通勤・通学時間帯を中心に一部列車で相互乗り入れによる直通運転や、待ち時間の少ない接続、同一ホームでの乗換について、利便性が確保されるよう関係他社と協議を進めます。 ほくほく線や大糸線については、現在、相互乗り入れによる直通運転は実施されておりませんが、経営分離後の実施の可能性について検討するとともに、直江津駅・糸魚川駅での接続について、北越急行、ＪＲ西日本と協議を進めます。
特急北越、快速くびき野を存続させてほしい。ＪＲによる存続が難しい場合は、会社が車両を所有してでも運行してほしい。	優等列車の存続については、県がＪＲ東日本に対して強く要請しているところであり、弊社としても県や沿線市と連携しながら引き続きＪＲ東日本に要請・協議してまいります。 また、特急列車の自社での所有は、三セク会社の経営体力では難しいため、まずはＪＲによる存続を実現していくべきものと考えます。
脇野田駅は業務委託駅だが、新幹線乗継駅になるので、直営にしてほしい。	駅の管理体制については、ＪＲの現行管理体制を基本としますが、利用状況も踏まえ、脇野田駅を含む一部の駅の直営化も含めた検討を進めます。
ＪＲの切符が買えるように「みどりの窓口」を残してほしい。	先行開業している並行在来線でも、切符販売端末等に相当の経費が必要になる「みどりの窓口」は設置されていません。 弊社としては、利便性の確保を図るため、他の三セク鉄道ではほとんど導入されていない「ビジネスえきねっと」（ＪＲ乗車券・指定券が発売できる簡易端末）を主要駅に設置することを検討しています。

意見の要旨	会社の対応（考え方）
J Rの企画切符が使用できようにしてほしい。	J R企画切符は、他の三セク鉄道と同様に、基本的には発売できなくなりますが、「えちご往復きっぷ」や「えちごツーデーパス」等のご利用の多い企画切符については、発売が継続できるよう J Rと協議を進めます。また、利便性向上のため、他社との共同企画切符の販売を検討してまいります。
3 車両計画 （32件）	
J R 東日本から譲り受ける新型電車とは具体的には何か。	新潟県知事と J R 東日本社長の面談において、新潟支社管内では最新の電車となるE127系車両10編成の低廉な価格での譲渡が合意されています。
豪雪や勾配に対応できる電車なのか。	また、E127系は耐寒耐雪仕様であるほか、勾配の大きい大糸線（松本～南小谷間）でも運行されていることから、妙高はねうまラインでの運行に特に問題はないと考えています。
日本海ひすいラインに導入する車両は、長大トンネルでの環境面や安全性に問題のあるディーゼル車ではなく、交直両用電車にしてほしい。	日本海ひすいラインの利用状況や経費面の優位性など様々な検討を行った結果、1両運行が可能な新型ディーゼル車の導入が望ましいと考えています。 環境面については、J R 西日本の協力を得て、最長の頸城トンネル（11km）内で排気ガス測定調査を実施し、ほとんど影響がないことを確認しています。 安全面については、全国多数の長大トンネルでディーゼル車のワンマン運転が実施されていることや、電車とディーゼル車の列車火災の発生状況を比較、分析した結果からも、特にディーゼル車が安全面で問題があるとは考えていません。 なお、長大トンネルの運行に当たっては、電車・ディーゼル車に関係なく、安全の確保を最優先に、J Rの安全対策を確実に承継するとともに、開業まで間、ハード・ソフトの両面で最大限の安全対策を講じてまいります。

意見の要旨	会社の対応（考え方）
4 営業計画 （37件）	
運賃や通学・通勤定期はなるべく値上げしないでもらいたい。	「投資・支援スキーム（案）」に基づいた県・沿線市の出資や補助等の支援を得ることにより、運賃水準を、前回の経営計画が前提とした1.6倍から1.3倍に引き下げても、経営が成り立つ見通しとなっています。 運賃水準については、今後一層の抑制を検討し、利用者負担の更なる軽減に努めてまいります。そのためには地域の皆様から、並行在来線をマイレールとして積極的に活用していただくことを含め、輸送需要の拡大が必要となります。 具体的には、沿線市や地域の皆様のご協力によって、新駅の整備やパークアンドライドの推進、通勤通学における鉄道利用の拡大、沿線外からの観光客の受入体制の整備等を進めていただくとともに、地域の皆様に駅の賑わいづくりや利用促進活動に主体的に取り組んでいただくことが重要となります。 今後、そうした取組による輸送需要の動向を見極めた上で、利用者の負担をできるだけ増大させない方向で、具体的な運賃水準を決定してまいります。 その際、特に通学定期については、最大限利用者負担の軽減を図ってまいります。
新駅設置の際、地域世帯や企業、地元自治体、県などから応分の負担金や出資をお願いすべき。	新駅の設置については、住民の皆様の声を聴きながら、技術的可能性や必要性、費用負担等について沿線市と検討を進めます。
リゾート列車で大系線を含むルートで運行してはどうか。	リゾート列車については、北陸新幹線を利用する首都圏・関西圏からの観光客をターゲットに、ほくほく線やしなの鉄道、大系線など他社線への乗り入れも含め、運行ルートなど様々な検討を進めます。
5 組織・要員計画 （8件）	
要員は原則公募としてほしい。	開業時の要員については、鉄道の専門的知識・技術を有する者をJRからの出向により確保することとします。 一方で、開業後10年を目途とした完全プロパー化に向け順次行うプロパー社員の採用については、弊社ホームページへの採用情報の掲載、ハローワークを通じた求人等、公募採用を今後とも継続して行ってまいります。
要員の算出根拠を示してほしい。	要員数については、現在両JRで行われている業務内容を参考に算定したものです。

意見の要旨	会社の対応（考え方）
6 施設計画 （38件）	
安全・安心な駅舎にしてもらいたい。	安全に安心してご利用いただくため、ノンステップ車両の導入とホーム段差の解消を行います。 ホーム段差の解消については、市振、親不知、梶屋敷、有間川、谷浜の各駅で嵩上げを実施します。
長大トンネルの安全対策のため、斜坑には手すりをつけるなど避難路にふさわしい整備をしてもらいたい。	長大トンネルの安全対策として、緊急時の避難通路となる斜坑に、防煙扉の設置や安全確保に必要な個所への手すりの設置を行います。
線路などを維持管理する主体や基準はどうなるのか。外注するのか。	線路などの保守管理については、開業当初はＪＲからの出向社員により、直営を基本としてＪＲと同様の基準で運用します。 なお、管理については自社で担う一方で、実施においては技術力を有し信頼のおける関係業者等の協力も得ながら保守管理してまいります。
除雪について、冬期間、朝夕の通勤通学時の運休がないようにしてほしい。	除雪体制については、最新鋭の除雪車や新たな融雪設備を整備するとともに、沿線市とも連携して雪捨て場の確保などに取り組みます。 これらの取り組みなどにより、特に朝の通勤通学時間の運行を最優先に確保し、出来るだけ乗客の皆様の利便性を損なわないよう、必要な体制を構築します。
導入する除雪車の性能はどのようなものか。	導入を予定している最新鋭の除雪車２両については、一台で、従来のラッセル車とロータリー車の除雪機能を有していることから、降雪・除雪状況に応じた柔軟な運行が可能となります。
7 利用促進や経営改善に関する事項 （59件）	
駅の美化などにボランティアを活用してはどうか。駅にお店やギャラリーを設置してはどうか。	賑わいのある駅をつくるため、駅単位で地元の方々と検討を進めており、機運が盛り上がりつつあることから、今後も積極的に取り組みます。
各種のイベント企画を実施してほしい。	地域の皆様や関係団体、行政との連携を強め、ニーズに即した鉄道利用の増加につながる企画・イベント・商品開発などを積極的に進めます。
ネーミングライツやオーナー制度はぜひ行うべき。	ネーミングライツやオーナー制度については、開業前から募集活動を展開したいと考えており、今後、具体的内容について検討します。
パークアンドライドを推進してもらいたい。	パークアンドライド用の駐車場の整備などは、今後、沿線市の協力を得て検討を進めます。

意見の要旨	会社の対応（考え方）
8 経営スキームに関する事項（18件）	
初期投資や収支計画などの経営スキームを示してほしい。	県や沿線市などの支援を踏まえて、損益見通しなどの経営スキームを含む経営基本計画(案)を策定し、このほど公表しました。
J Rからの支援として、鉄道資産は無償譲渡とすべき。	鉄道資産については、県とJ Rが協議して合意したものであります。
J Rに出資を求めるべき。	J Rには、今後、弊社が円滑にスタートできるよう、開業準備への協力・支援や、開業後の連携などをお願いしたいと考えています。
9 その他（41件）	
市民の意見を計画に反映してもらいたい。	市議会での説明や関係団体・市民への説明会、意見募集などを通じて寄せられた意見を可能な限り経営基本計画（案）に反映しました。
住民・利用者との話し合いの場を設けてもらいたい。	今後、弊社とともに魅力あふれる鉄道づくりに取り組んでいただける方々に各駅単位にお集まりいただき、地域の方々によるサポーターズクラブを立ち上げたいと考えており、その中で地域や利用者の皆様のご意見を伺ってまいります。