

えちごトキめき鉄道

経営基本計画

(案)

平成25年3月

えちごトキめき鉄道株式会社

目 次

第1章 経営分離区間の現況と需要予測

1 経営分離区間.....	1
2 旅客列車の利用状況	2
3 利用者数の将来予測	3

第2章 経営の基本方針

1 経営理念.....	4
2 経営区間・経営形態等	4
3 線路形態.....	4
4 本社.....	4

第3章 運営に関する事項

1 基本的な考え方	5
2 利用者数の目標	5
3 運行計画.....	6
4 営業計画.....	8
5 車両計画.....	9
6 組織・要員計画	10
7 施設計画.....	11

第4章 利用促進や経営改善に関する事項

1 基本的な考え方	13
2 利用促進や経営改善に向けた取組.....	13

第5章 経営スキームに関する事項.....

1 投資計画.....	14
2 資本金	14
3 収入計画.....	15
4 運行経費計画.....	15
5 損益見通し	16
6 運賃水準の検討.....	17

第6章 今後のスケジュール.....

第1章 経営分離区間の現況と需要予測

1 経営分離区間

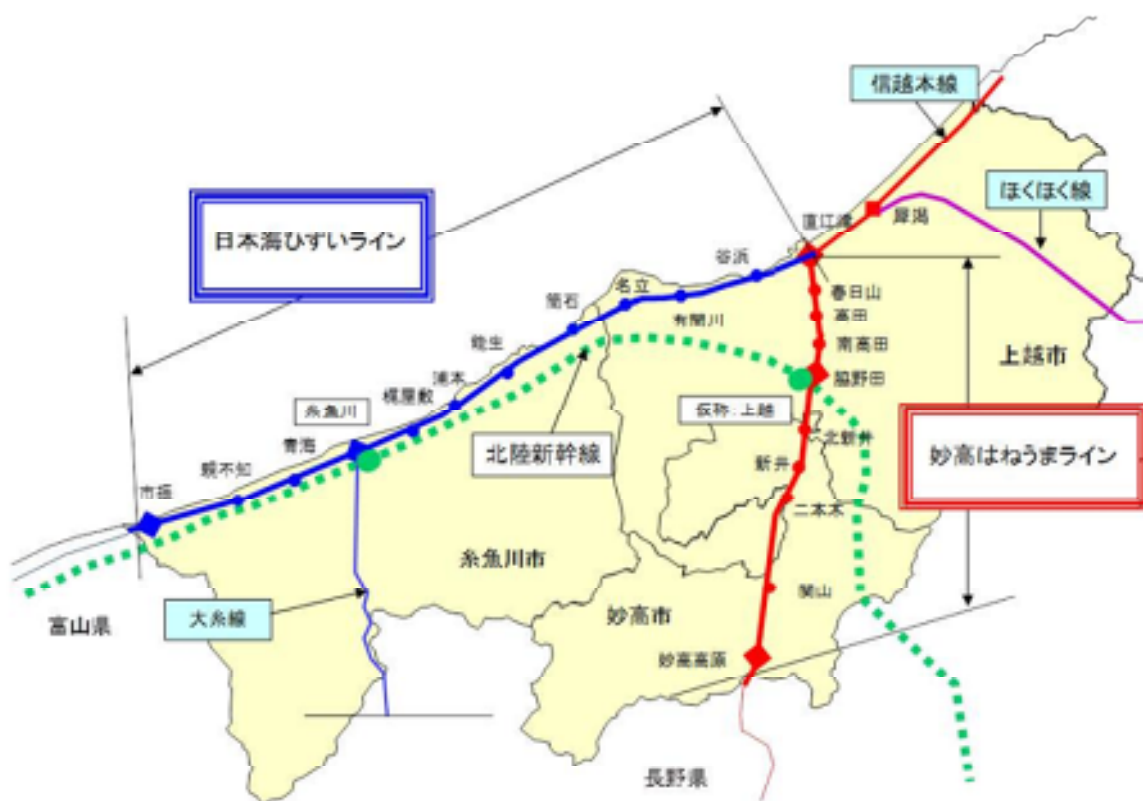
現ＪＲ西日本北陸本線（日本海ひすいライン）：60.3 km

現ＪＲ東日本信越本線（妙高はねうまライン）：38.0 km

合計 98.3 km

新潟県の並行在来線は、通学、通勤、買い物やお年寄りの病院通院などのため、上越地方の方々の日々の大切な“生活の足”として利用されています。

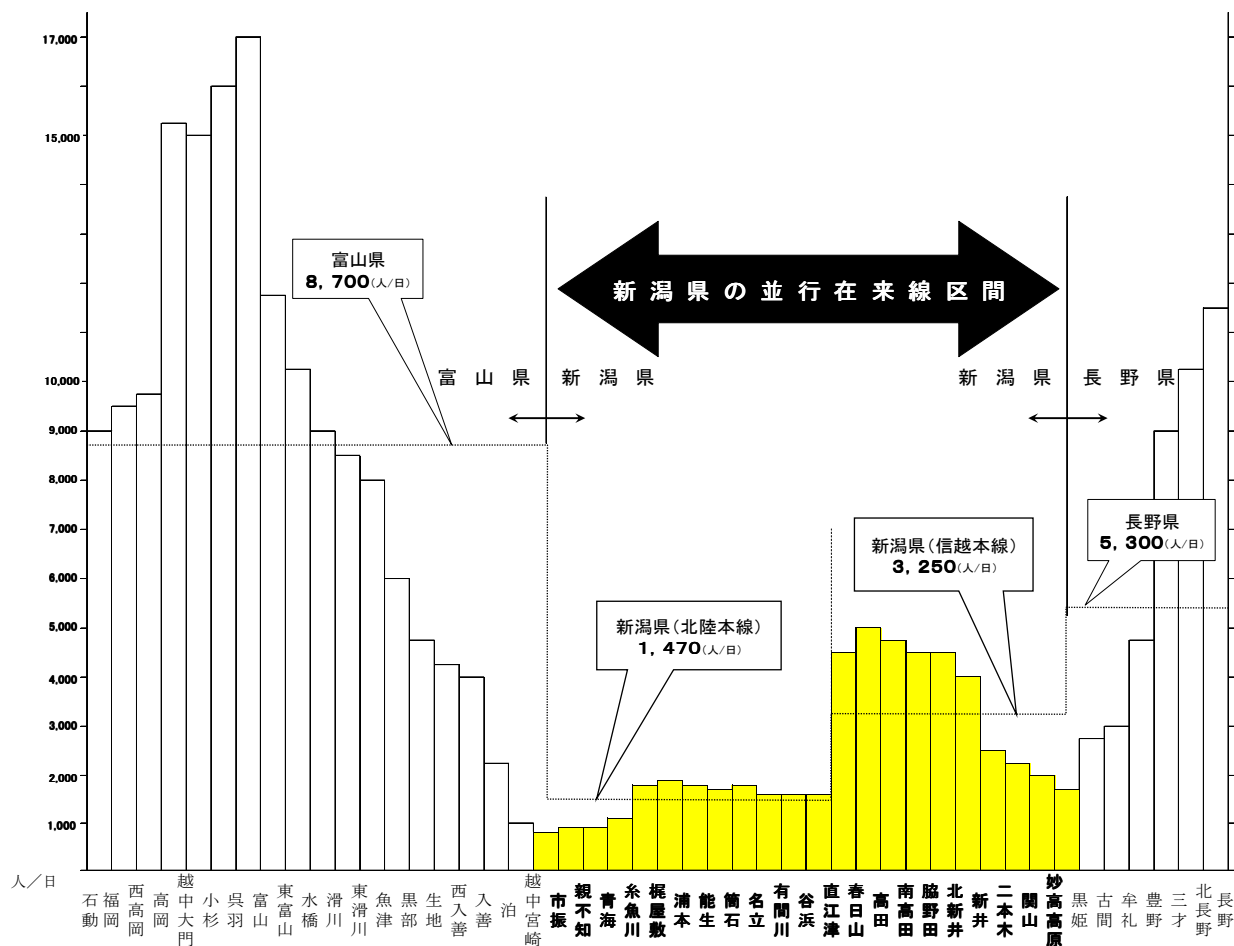
また、この在来線沿線は観光路線としても有望です、越後の秀峰妙高山を仰ぐ妙高高原から通称“山線”、戦国の名将上杉謙信公の居城であった上越・春日山、そして対照的に北陸路は通称“海線”として日本海の美しい夕日を眺めながら、ジオパークで有名な糸魚川までを結んでおり、変化に富んだ車窓風景と多彩な歴史・文化資源に恵まれた大変魅力的な路線です。



2 旅客列車の利用状況

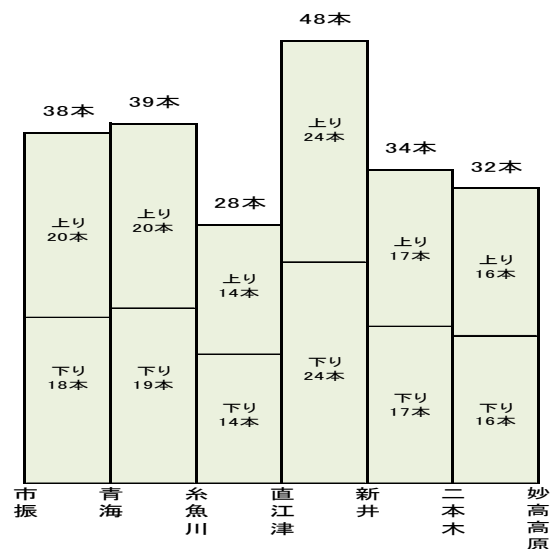
沿線地域に県庁所在地を含む隣接他県に比べ人口規模が小さい地域のため、利用者が少ない区間となっています。

(1) 駅間の平均乗車人員（輸送密度※¹）



(2) 普通列車の現行運行本数（平成25年3月16日改正JRダイヤ）

市振駅～糸魚川駅間（県境区間）については、糸魚川駅～直江津駅間に比べて、利用者数が少ないにもかかわらず、運行本数は多くなっています。

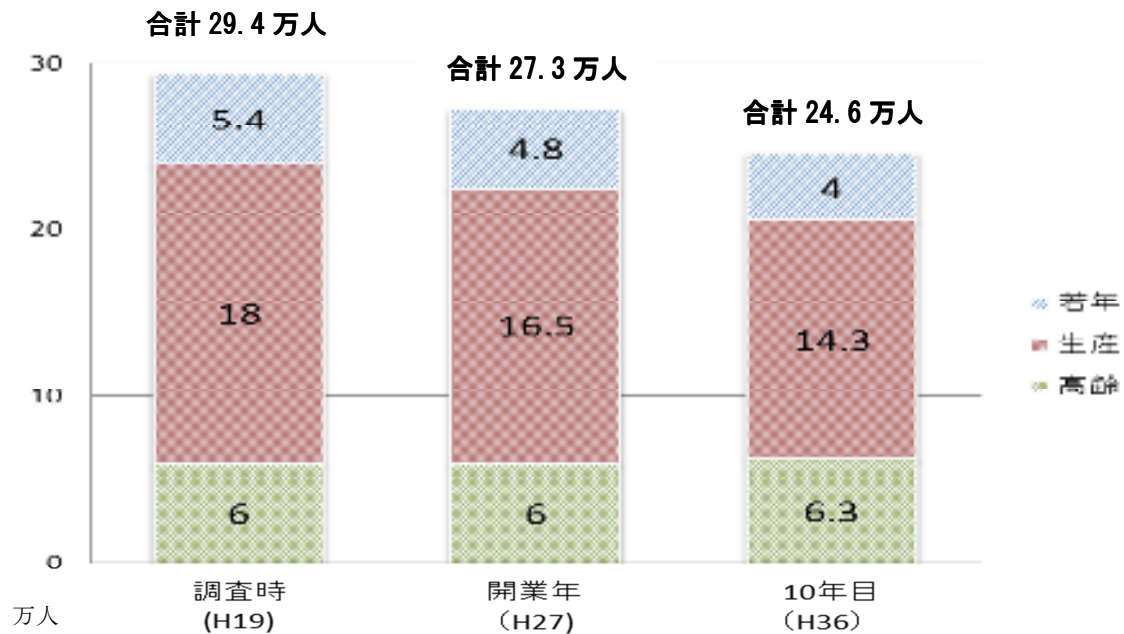


¹ 『輸送密度』：駅間の1日1km当たりの平均乗車人数のこと
（新潟県並行在来線開業準備協議会実施の将来需要予測調査（H20）より）

3 利用者数の将来予測

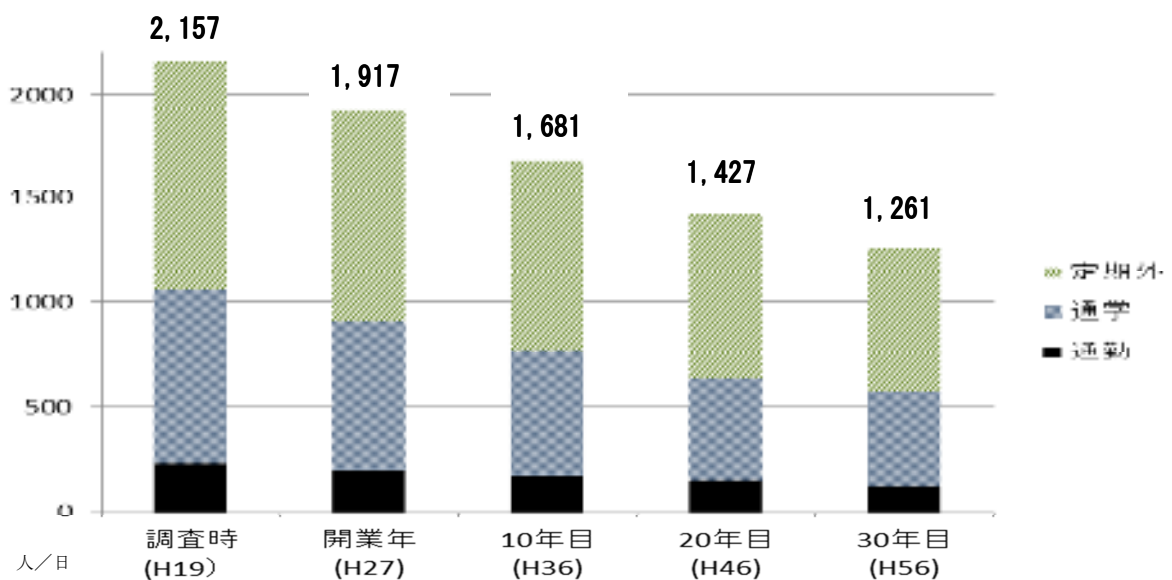
(1) 沿線市の将来人口予測※²

このままでは、沿線市の将来人口の減少が続き、開業 10 年目の平成 36 年には約 5 万人・約 16%の減少（平成 19 年比）となると予想されています。



(2) 利用者数の将来予測（全線平均輸送密度）※³

人口予測の変化のみを考慮した場合、利用者は開業 10 年目の平成 36 年には 1 日約 470 人・約 22%の減少（平成 19 年比）となると予想されています。



² 『将来人口予測』：沿線市がそれぞれ同時期に推計した年齢階層別将来人口を基本とした。

³ 『将来予測』：新潟県並行在来線開業準備協議会実施の将来需要予測調査（H20）より

第2章 経営の基本方針

1 経営理念

『地域に愛され 地域とともに 地域の未来を創ります』

(1) 安全・安心・快適な運行

鉄道事業者の責務である輸送の安全を最優先に確保します。

安心感と快適性を常にご感じていただけるよう、利用者の視点に立った良質な鉄道サービスの提供に努めることにより、お客様に信頼される鉄道を目指します。

(2) 地域とともに魅力あふれる鉄道づくり

地域と共に魅力ある鉄道づくりを目指し、住みよいまちづくりと観光の振興など魅力あふれる地域の未来の創造と住民福祉の向上に貢献します。

(3) 将来にわたって存続しうる健全経営

限られた経営資源（財源、人材、資産）を最大限に活かしながら、利用者の確保と効率的で活力のある経営を目指します。

2 経営区間・経営形態等

県内の並行在来線区間を弊社単独で経営します。

経営形態については「上下一体」の第一種鉄道事業者とします。

経営区間は、長野県境は妙高高原駅、富山県境は市振駅までとします。

◇経営区間：98.3km

◇管理駅数：21駅

3 線路形態

現状の線路形態を維持します。

◇妙高はねうまライン：単線（電化）

◇日本海ひすいライン：複線（電化）



4 本社

本社は上越市直江津地区に置きます。

第3章 運営に関する事項

1 基本的な考え方

安全・安心を最優先に確保しながら、沿線住民にとっての利便性を高めることや観光客を増やすことなどにより利用者の増加をできるだけ図り、効果的・効率的な運営に努めます。

(1) 安全・安心の確保

利用者の皆様に安心して乗っていただくために、安全性を第一にした車両や施設の整備・管理に努め、併せて、冬季運行確保のため除雪体制の整備に取り組めます。

(2) 利便性の向上

ア 運行に当たっては、利用者の視点に立った良質な輸送サービスの提供に地域とともに取り組むことにより、自家用車から鉄道への利用転換を含め、地域の方々に使いやすい鉄道を目指します。

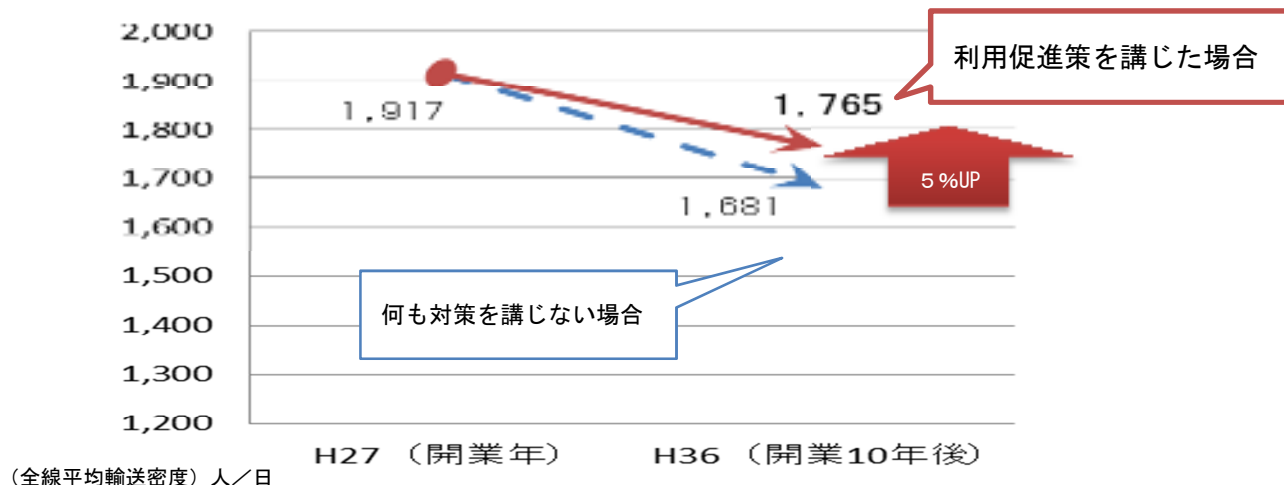
イ 利便性の向上と利用需要に見合った運行本数、ダイヤ編成を検討し、隣県会社やJR等とスムーズな乗り継ぎや相互乗り入れについて協議します。

(3) 観光需要の創出

観光面においては北陸新幹線開業の機会をとらえ、首都圏や関西圏をターゲットとして、豊かな自然と多彩な歴史・文化に恵まれた沿線の魅力を最大限に活かした観光路線づくりに関係者の方々と取り組むとともにリゾート列車（観光列車）を導入します。

2 利用者数の目標

将来利用見込み人数を何も対策を講じない場合に対して5%増加させます。



3 運行計画

(1) 運行区間

直江津駅から妙高高原駅間、直江津駅から泊駅間とします。

他社線との接続の利便性を確保するため、相互乗り入れや、同一ホームでの乗り継ぎ、接続性の高いダイヤ等について関係会社と協議しています。

(2) 相互乗り入れ

通勤・通学時間帯等における利便性の確保ができるよう、長野方面、富山方面、柏崎方面及びほくほく線との一部列車の相互乗り入れについて関係会社と調整しています。

ア 富山方面の乗り入れ区間は、えちごトキめき鉄道は泊駅、富山県会社は糸魚川駅までとします。

イ 長野方面については、直江津駅～長野駅間の相互乗り入れを、しなの鉄道と協議しています。

ウ 柏崎方面については、現行の直通区間（柏崎駅～二本木駅間）を基本とした相互乗り入れをＪＲ東日本と協議します。

エ ほくほく線との相互乗り入れについては、乗り入れ方法等を北越急行と協議しています。

(3) 運行本数・ダイヤ編成

ア 日本海ひすいラインの直江津駅～糸魚川駅間と妙高はねうまラインについては、全体として現行を超える本数を確保します。

- ・朝・夕については、利便性を高めるため増便します。
- ・昼間についても、都市部を中心に増便を検討します。
- ・夜間については、金曜日の増便を検討します。

イ 日本海ひすいラインの県境部分は、現行レベルを維持します。

ウ 直江津駅での接続・新幹線との接続（仮称上越駅、糸魚川駅）等利便性の確保について、十分に配慮したダイヤとします。

エ 特急北越、快速くびき野については、その存続を県・沿線市と一体となってＪＲ東日本等に要請・協議しています。

(4) 運行方法

妙高はねうまラインはラッシュ時６両、通常時２～４両編成を基本とします。

日本海ひすいラインはラッシュ時２両、通常時１両編成を基本とします。

いずれも２両以下の編成ではワンマンの運転とします。

(5) 駅の管理等

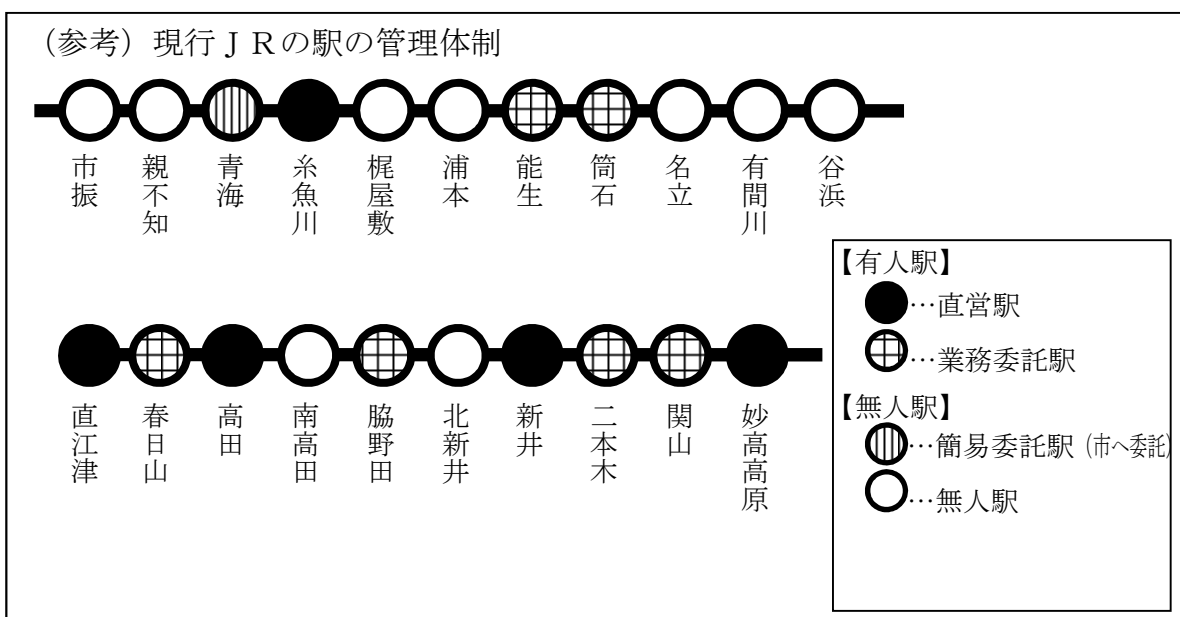
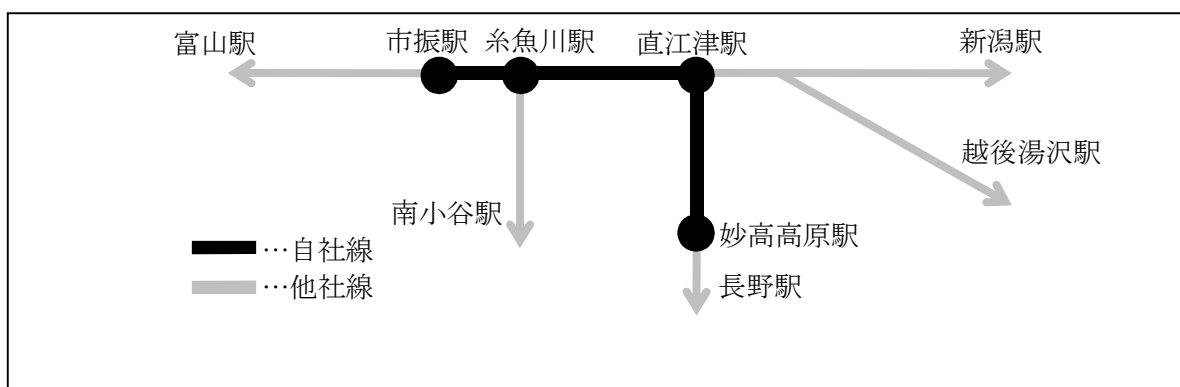
ア 切符販売機器については、利用しやすい新規機器を導入します。なお、有人駅では窓口販売を継続します。

イ 他社線との切符販売については、乗り継ぎ利用者に十分配慮し、関係他社と協議します。なお、ＪＲの切符を販売するため、主要駅には簡易端末（ビジネスえきねっと）の配置を検討します。

ウ 現行ＪＲの管理体制を基本に、利用状況を勘案し一部の駅の直営化を含め要員体制や窓口営業時間について検討します。

エ 直江津駅、糸魚川駅、妙高高原駅及び市振駅については、他社との共同利用駅として、その管理方法を協議します。

【乗車券の販売範囲イメージ】



4 営業計画

(1) 新駅設置

今後、沿線市や住民の皆様と必要な新駅の設置について検討を進めます。

(2) リゾート列車等

ア 沿線の観光振興に寄与するリゾート列車（観光列車）を導入します。

リゾート列車は、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、大糸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。

イ 沿線の魅力を案内するため、アテンダント乗務員の配置を検討します。

ウ お花見列車、地酒列車など地域ニーズに応じた各種企画列車・貸切列車を運行します

(3) 観光路線づくり

新たな観光スポットや観光ルート等の創出に取り組むとともに、首都圏・関西圏への効率的な情報発信や旅行エージェントへの商品提案、他社との共同運行などの取組を進めます。

(4) 各種サービス

ア 買い物や通院に利用しやすい切符、沿線観光施設とタイアップした割引切符、J Rなど他社との共同企画切符などの販売を検討します。

イ 他社線を乗り継ぐ初乗り運賃を割引する方向で、関係他社と協議します。

ウ バス等との接続の改善など関係会社と協議します。

エ 利用される方々に正確な運行状況等を的確に伝えるしくみを検討します。

5 車両計画

(1) 運行車両

ア 妙高はねうまラインについては、J R 東日本新潟支社管内では最新の車両（E 127 系 10 編成）に必要な改修を施した上で導入します。

イ 日本海ひすいラインについては、一般車両 6 両、イベント兼用車両 2 両の安全性・快適性・環境に配慮した最新のディーゼル車（J R 西日本の姫新線キハ 122 系をベース）を J R 西日本の協力を得て新造して運行します。なお、イベント兼用車両については、妙高はねうまラインでも運行します。

ウ リゾート列車の車両（ディーゼル車）2 両を導入します。



J R 東日本 E 127 系



J R 西日本 キハ 122 系

(2) 保守管理

ア 日常的な検査・修繕（仕業検査・月検査）については、直江津駅の車両基地を有効活用し、弊社で行います。

イ 定期的に行う大規模な検査（重要部検査・全般検査）については、十分な専門的知識と技術力を持った事業者へ委託します。

検査の種類	検査の内容	検査の周期
仕業検査	消耗品の補充、機器の機能確認	7 日
月検査	部品の劣化状況の測定	9 0 日
重要部検査	主要部品の解体検査	4 8 ケ月又は 40～60 万キロ走行時
全般検査	全部の解体検査	9 6 ケ月

6 組織・要員計画

(1) 組織体制

意思決定を迅速に行い、組織の壁を作らず一人ひとりの社員の多様な能力を最大限に引き出すため、「本社」・「現業」の区分を設けず管理層を極力少なくしたシンプルな組織形態を整備します。

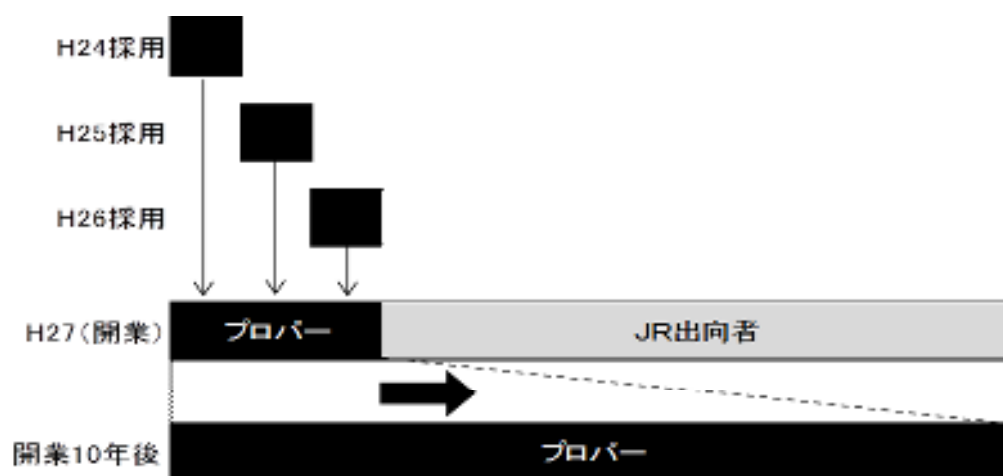
(2) 要員

現状の運行体制をベースにしつつ、更なる外部委託の検討などにより、必要な業務に見合う要員を確保します。

開業時は、安全運行に万全を期すため、J Rに専門的な知識・技術を有する社員の出向等を要請し、要員を確保します。

また、自社雇用社員（以下「プロパー社員」という。）については、開業前から一定程度を計画的・段階的に採用し、J R社員からの知識・技術の伝承を進め、開業後10年を目途に、180人～190人程度の要員規模・完全プロパー化を目指します。

《派遣（出向）と採用のイメージ》



プロパー社員の育成については、現在、6名のプロパー社員にJ Rの現場で専門的な教育・訓練を受けさせていますが、今後更なる育成枠の拡大に向けてJ Rと協議しています。

なお、開業後は弊社に訓練指導部門を設け、弊社で育成する方向で検討します。

7 施設計画

(1) 主要施設の整備

本社屋、運輸基地、設備基地などの主要施設は、直江津駅にある J R 東日本の既存施設を最大限活用します。

(2) 指令システム

列車の運行管理を司る指令システムは、安全な輸送を確保するほか災害時や異常時に早期に運転再開を行うための重要な施設であり、自社で保有・管理することが基本です。

開業時は J R の既存指令所において指令を行いますが、2 年後を目処に、二つの路線を一つのシステムで運行管理できる新設の指令システムを直江津駅に整備し、自社で運行管理します。

路 線	指 令		
	現在	H26 年度末(開業時)	H28 年度末頃
妙高はね うまライン	J R 東日本新潟 支社総合指令室	J R 東日本新潟支社 総合指令室 (自社で指令)	直江津駅において 統合したシステムを 構築し自社で指令
日本海ひ すいライン	J R 西日本 金沢総合指令所	J R 西日本金沢総合指令所 (富山県会社に指令業務を委託)	

(3) トンネル区間での安全対策

日本海ひすいラインはトンネル区間が多いため、2 km以上の長大トンネルには、トラブル等が発生し列車が5分以上停車した場合に、運行管理所へ自動的に警報を表示するシステムを設置します。

また、運行管理所から当該トンネルの照明を点灯させることができるように施設を改修し、500 m以上のトンネル内には避難誘導設備としてトンネル出口や避難口の方向と距離を明示する出口・避難口案内標識を設置します。

さらに斜坑の避難路としての活用を関係機関と協議・検討し、防煙扉や一部安全確保が必要な個所については手すりを設置します。

(4) 除雪体制

妙高はねうまラインは豪雪地帯であり、冬期間の運行確保が極めて重要な課題であることから、安全を最優先とし沿線市等と連携しながら、運休の減少や運行情報の迅速な提供、早期の復旧に会社の総力を挙げて取り組みます。

そのため、ＪＲ東日本で導入されている最新鋭の除雪車の配備と一部駅でポイントの雪詰まりを解消する装置を増設します。



最新鋭の除雪車（１台でロータリーとラッセルの機能を持つ）

(5) 駅設備の整備

列車とホームの段差を少なくして、スムーズな乗降ができるよう必要な設備の改良を行います。

第4章 利用促進や経営改善に関する事項

1 基本的な考え方

新潟県並行在来線を将来にわたって存続させ、安定的経営を維持していくためには、地域の皆様と一体となって、利用促進の取組を進めることが必要です。

そのためには、地域の皆様に自分たちの鉄道としてマイレール意識を持っていたくとともに、弊社、地域の皆様、各種団体、行政が連携しながら、それぞれ主体的に鉄道の魅力を高めるための様々な取組を行っていただくことが重要です。

利用促進の取組を行うにあたっては、新潟県並行在来線開業準備協議会が策定した「鉄道とまちの共生ビジョン」（平成22年11月策定）のアクションプランに掲げた取組のうち、特に効果が期待でき、地域の皆様のニーズが高いと思われる取組について、具体的な実施計画を策定して、優先的に取り組んでいきます。

今後は、地域とともに魅力あふれる鉄道を目指し、共感・協働できる各駅のコンセプトづくりから、地域の皆様とともに魅力ある鉄道づくり等に取り組んでまいります。

2 利用促進や経営改善に向けた取組

リゾート列車などの取組に加え、以下の事項に地域の皆様と取り組んでまいります。

(1) 駅の美化・活性化等

ア 産地直売所等の設置や花木を植えるなど、賑わいのある駅舎づくりを目指し、地域の方々や行政と検討を進めます。

イ パークアンドライド用の駐車場の整備など、利用者の増加につながる取組を沿線市の協力を得て検討を進めます。

(2) マイレール意識の醸成

ア 会社名・路線名をもとに、ロゴマーク、マスコット・キャラクター等を決定します。

イ 新潟県並行在来線開業準備協議会の活動等を通じ、住民を中心とした並行在来線をサポートする支援団体や行政と連携して、地域の皆様のマイレール意識の醸成を図ります。

支援団体や行政と協力しながら、地域の皆様に通勤・通学、通院や買い物での鉄道利用を働きかけるなど、住民参加型の利用促進活動を展開させていきます。

(3) ネーミングライツ販売、オーナー制度導入等による経営の改善

車両(例：〇〇提供の△△号)や駅(例：××前)のネーミングライツ(命名権)の販売、枕木・車両のオーナー制度、ファンクラブの設置等を検討します。

第5章 経営スキームに関する事項

1 投資計画

(1) 初期投資等

ア JR譲受資産

JR東日本及び西日本から引き継ぐ鉄道資産については、県と両社が協議した結果、不要資産の除外、譲渡前の改修工事のコストダウン等により当初の想定を大幅に下回る価額で取得できることとなりました。なお、引き継ぎに当たっては、両社が必要な点検や修繕等を幅広く実施します。

イ その他の投資

JRから譲り受ける鉄道資産を最大限に活用し、その他の設備投資については、必要最小限に抑制します。

また、安全運行の確保や利用客増加に必要な設備等（旅客車、リゾート車、除雪車及び指令設備）を、県の補助により整備します。

ウ 開業準備費

鉄道事業許可申請のための調査、開業に向けた要員の養成等を行います。

項 目	内 容	見込額
JR譲受資産	土地、建物、線路・電路設備、機械装置等	約92億円
その他の投資	車両基地、券売システム、ホーム嵩上等	約60億円
うち県補助	旅客車、リゾート車、除雪車、指令設備	約40億円
開業準備費	人件費、調査費等	約20億円

(2) 更新投資

JRから引き継ぐ鉄道資産については、開業当初から一定程度の設備更新（雪対策施設や電力・信号通信施設の定期的改修等）が必要となります（30年間で約55億円）。

また、将来的には指令システムや各駅の連動装置、変電設備等の大規模な施設・設備の更新も必要になるため、その時期や規模、内容等を開業後の状況に応じて検討する必要があります。

2 資本金

鉄道経営の基盤を確立するため、「並行在来線への投資・支援スキーム(案)」に基づいて、県を中心に沿線市及び企業・市民から合計で約173億円の出資を仰ぎ、初期投資や開業時の運転資金、開業後当面の設備更新等を賄います。

3 収入計画

(1) 運賃収入等

普通列車の運賃収入については、平成 20 年度に実施した需要予測調査の結果に、第 3 章に掲げた利用者数の目標（何も対策を講じない場合に対して 5 % 増加）を加味して積算します。また、駅舎等の貸付料や駐車場の使用料等については、先行事例の実績を参考に積算します。

なお、優等列車の収入については、平成 24 年に寝台列車（日本海、きたぐに）が廃止されたため、平成 22 年に新潟県並行在来線開業準備協議会が公表した経営計画における試算から大幅な減益（現行の運賃水準で比較した場合で約 75 億円）が生じています。

(2) 国の支援等

国土交通省と新潟県の合意に基づき、日本海ひすいラインに対する貨物調整金の交付措置、妙高はねうまラインに対する貨物経路確保措置及び豪雪対策措置、安全輸送設備の整備費用に対する補助等の措置を受けることにより、30 年間で約 740 億円の支援が行われます（ここでは、毎年均等額が交付されるものと仮定して試算します）。

また、初期投資のうち安全運行の確保や利用客増加に必要な施設・設備の整備費に対する県からの補助（約 40 億円）を受けることにより、全体として 780 億円以上の支援が確保されます。

4 運営経費計画

(1) 人件費

前掲の要員計画に基づいて、乗務員、駅員、線路等の保守員など各分野に必要な要員の給料や各種手当を算定します。ただし、J R 東日本及び西日本からの出向者の人件費については、県との合意により両社が一部を負担するため、その金額を差し引いて算定します。

(2) 運送費等

前掲の運行計画及び車両計画に基づいて、車両の検査・修繕費、動力費その他の運行経費を算定します。また、施設計画等を踏まえて、線路や踏切、電力・信号通信設備等の維持補修に要する経費、除雪費等を算定します。

なお、一般管理費その他の経費については、先行事例の実績を参考に、更なる経費節減を加味して算定します。

(3) 償却費

投資計画に基づいて、J R 譲受資産やその他の設備投資（県の補助による圧縮後の価額）に係る減価償却費及び開業費の償却費を算定します。

5 損益見通し

(1) 国とＪＲの支援による収支の改善

国土交通大臣と新潟県知事の合意に基づく国の支援に加え、ＪＲ東日本及び西日本から出向者人件費の一部負担等の支援を得ることにより、並行在来線の収支は大幅に改善し、安定経営に目処が立つ状況となります。

平成 22 年の経営計画における試算では、運賃を現行の 1.6 倍と仮定し、従前の貨物調整金制度による国の支援額（約 250 億円）を見込んだ上で、30 年間で最大 600 億円の赤字となる見通しが示されていましたが、その後、経営計画策定後の状況変化として、寝台列車（日本海・きたぐに）の廃止による減収や、投資計画の見直しによる経費増加などの収支悪化要因も生じています。

しかし、これらは国やＪＲからの支援を受けることにより概ね解消し、これに要員計画見直し等の更なる経営努力を加えることにより、開業後 30 年間で損益を概ね均衡させることが可能です。

(2) 県・沿線市の支援による運賃水準の抑制

また、「並行在来線への投資・支援スキーム(案)」に基づく開業後の安定経営支援として、並行在来線から生ずる税（県：法人事業税、沿線市：固定資産税等）が還元される場合は、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 倍程度まで引き下げても経営が成り立つ見通しとなりました。

（単位：億円）

	年 平 均			30 年累計
	1～10 年目	11～20 年目	21～30 年目	
旅客収入等	13.1	11.5	10.1	3 4 7
国 の 支 援	24.7	24.7	24.7	7 4 0
県・市の支援	2.0	1.4	1.5	4 9
収益計	39.8	37.6	36.2	1, 1 3 6
人 件 費	10.6	8.7	9.7	2 9 0
運 送 費 等	26.1	24.7	24.5	7 5 4
償 却 費	7.3	1.4	1.1	9 8
費用計	44.1	34.8	35.3	1, 1 4 2
損 益	▲4.3	+2.8	+0.9	▲ 6

※運賃水準は現行のＪＲ運賃の 1.3 倍と仮定

※ＪＲからの人件費等の支援については、収支計算に織り込み済み

※法人税等は考慮していない

6 運賃水準の検討

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。

第6章 今後のスケジュール(予定)

平成 27 年春の開業に向けて、着実に準備を進めます。

時 期		事 項
平成 24 年度	3 月	○ 取締役会 ・ 経営基本計画(案)の公表 ・ 意見募集の実施
平成 25 年度	4 月	○ 新採用社員入社、研修開始 ○ 平成 26 年度入社社員募集① ○ 取締役会 ・ 経営基本計画の決定
	6 月	○ 取締役会・株主総会
	下期	○ 鉄道事業許可申請 ○ 平成 26 年度入社社員募集②
平成 26 年度	上期	○ 新採用社員入社、研修開始 ○ 平成 27 年度入社社員募集 ○ 取締役会・株主総会
	下期	○ 具体的なダイヤ決定
	年度末	○ 開業