

【新潟県】米坂線復旧に係る検討結果

- 1 利便性向上策の検討
- 2 運営費負担（地域の負担／欠損額）の再検証
- 3 運行体制

0 第6回復旧検討会議以降の新潟県側の検討状況

【検討体制】

- 米坂線復旧検討会議での議論（各復旧パターン）を基に、できるだけ早期に方向性を見出せるよう、新潟県側の地域の課題として持続可能な米坂線のあり方について検討を深めることを目的としてWGを設置
- WGメンバー：関川村、村上市、小国町、新潟県、JR東日本新潟支社の実務者
※オブザーバー参加：北陸信越運輸局

【検討状況】

- 第1回WG（9/24）：WGの進め方等について意見交換
- 第2回WG（11/26）：3案（上下分離・地域運営鉄道・バス転換）について
利便性向上と費用の精査について意見交換
- 第3回WG（1/23）：3案の利便性向上案の完成

※上記WGの前後に、実務者同士で個別に打合せや交通事業者へのヒアリング等を実施し（延べ打合せ回数30回以上）、3案の利便性向上、費用の精査等について深掘りを行った。

1 (1) 利便性向上策の検討（沿線自治体からの主な意見）

沿線自治体にヒアリングを行い、米坂線に関する課題や利便性向上策を聞き取り。

⇒その意見を基に、実現可能性等については、引き続き交通モードを絞り込む中で具体的に検討。

主な意見など

鉄道

- 越後下関駅の拠点性向上や越後金丸駅の移設
- 駅の公共的利用など拠点性向上
- 羽越線への直通運転

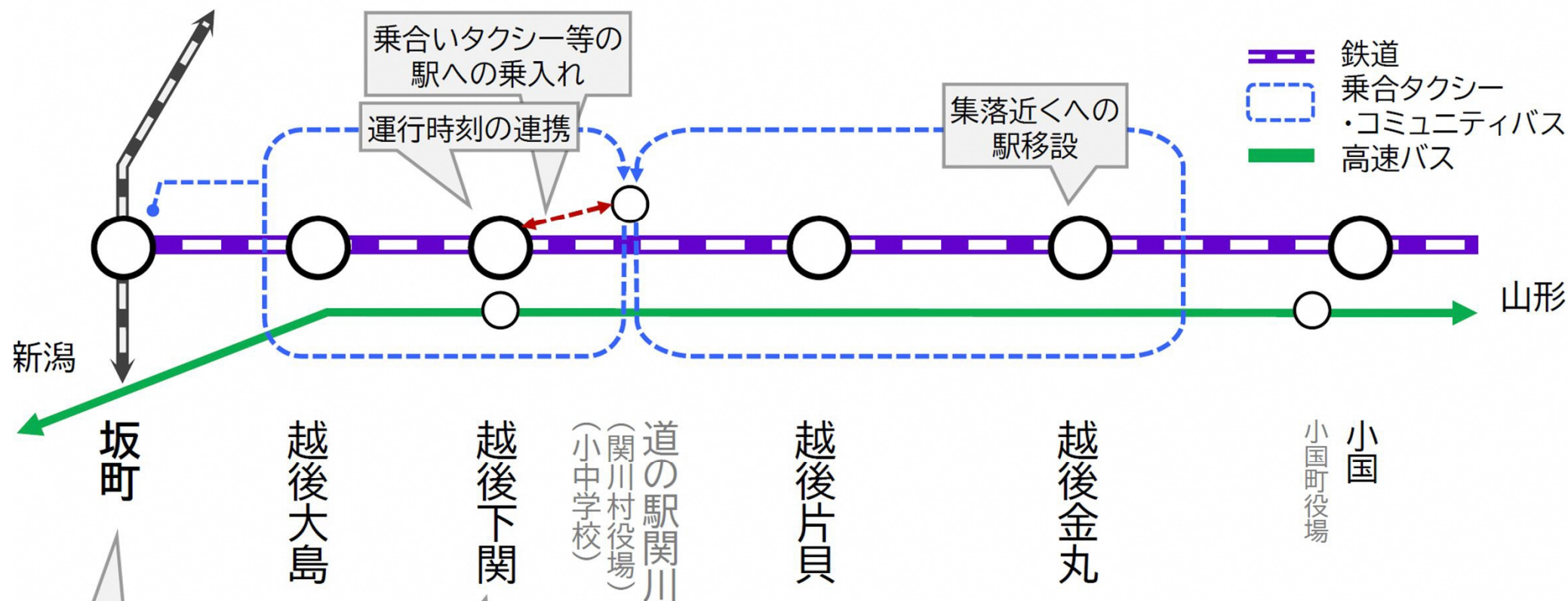
鉄道・バス共通

- キャッシュレス決済対応
- 多言語表示
- 坂町駅における乗換利便性向上
- 運行頻度の確保
- 乗合タクシーや高速バスとの連携
- 坂町駅のエレベータの設置
- 日中ダイヤの充実
- 二次交通の接続改善 等

バス

- 坂町駅の対面乗換
- 道の駅関川などを結節点とし拠点性を強化
- 利用しやすい位置に停留所を整備
- 安全な乗降環境の確保
- 高齢者でも利用しやすいバス車両
- 一部区間のBRTの走行
- 温泉など観光地へのアクセス向上
- 村上市方面への交通確保
- インバウンドを対象とした受入体制
- 急行便の検討 等

1 (2) ①利便性向上案：上下分離のイメージ図

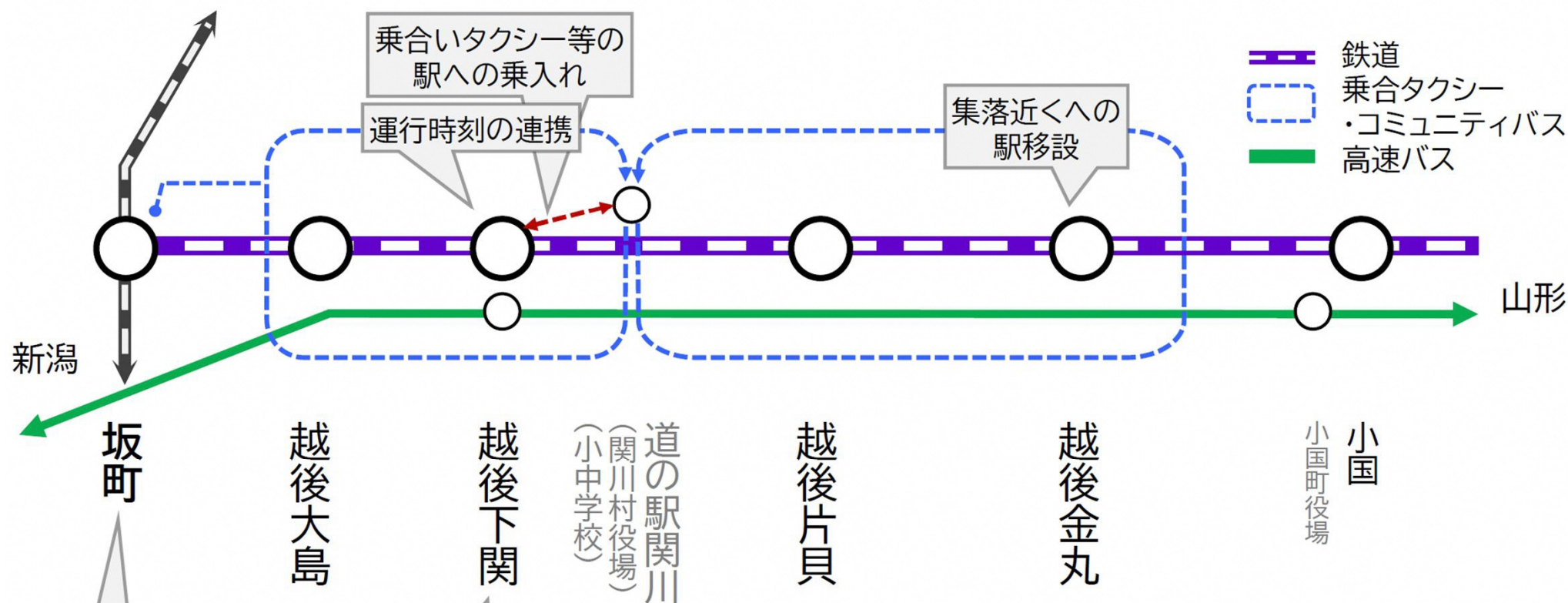


• 被災前と同等ないし、ご利用に応じた運行をJRにて設定することが基本

- 駅舎の公共的利用などによる拠点性の向上
- 新技術による維持管理コストの低減

• 地域における施設維持管理組織の立ち上げに課題

1 (2) ②利便性向上案：地域運営鉄道のイメージ図



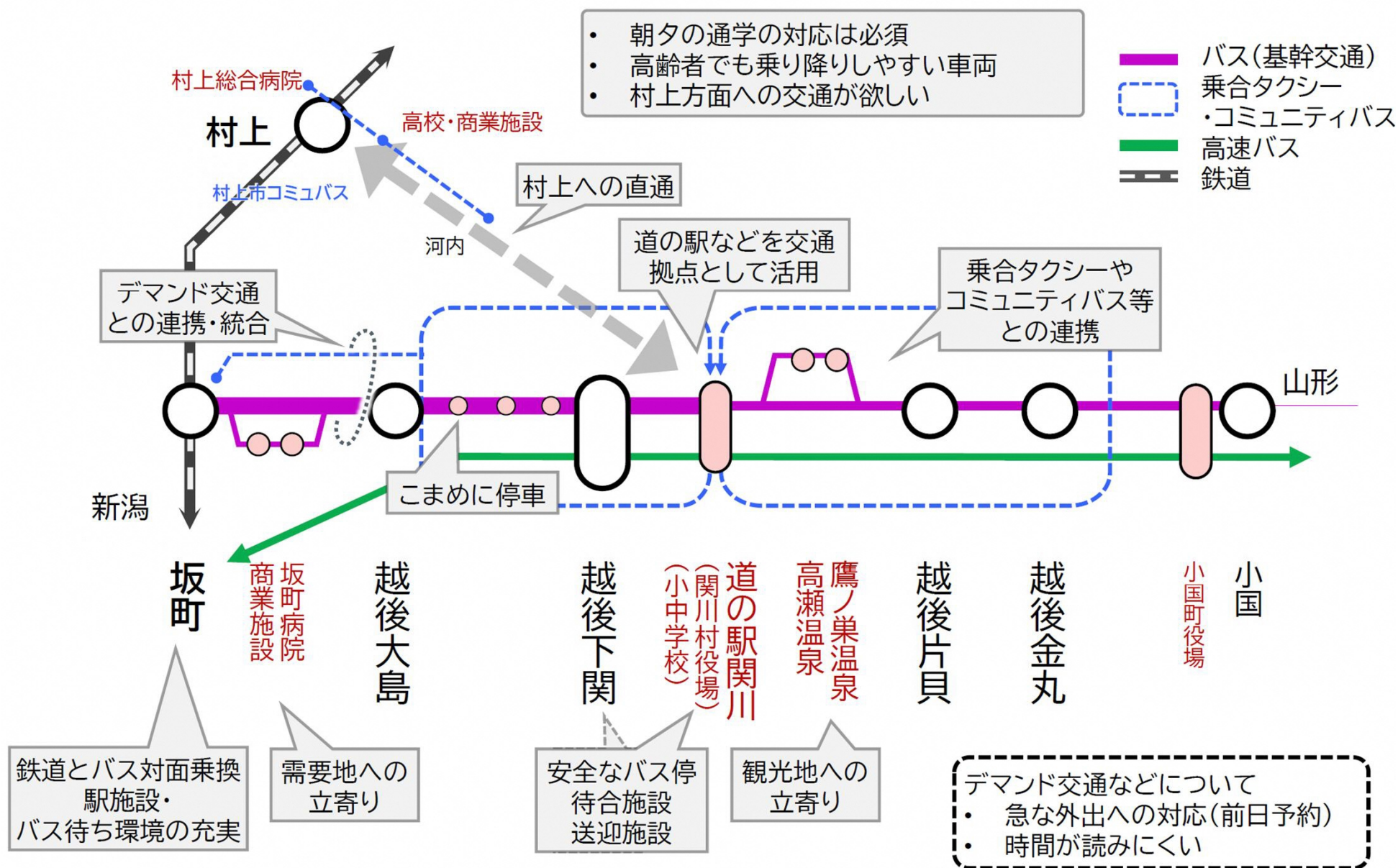
駅施設の充実

駅舎の
公共的利用による
拠点性向上

- 地域のニーズに合わせた運行
- 季節に合わせたイベント列車の運行
- ニーズにあわせた車両の導入
- 駅舎の公共的利用などによる拠点性の向上
- 新技術による維持管理コストの低減

• 運行事業者／拠点(車両基地等)の確保に課題

1 (2)③ 利便性向上案：バス転換のイメージ図



2 運営費負担（地域の負担/欠損額）※の再検証

※上下分離は地域の負担、地域運営鉄道・バスは欠損額

【総括表】新潟県側（坂町～小国）における運営費（イニシャルコストは含まない。）

[単位：億円／年]

	上下分離	地域運営鉄道		バス	
試算方法等	被災前のダイヤに基づく試算	被災前のダイヤに基づく試算	1.5倍増便した場合の試算	現行のダイヤを中心とした試算	ダイヤを充実した場合の試算
	JRによる復旧検討会議時における試算	山形鉄道の実績をベースとして、維持管理を直営で行う場合（下限）と、外部委託する場合（上限）を試算	左記の条件において増便（1.5倍増便）した場合の試算	運転員2名、バス2台を想定し、現行の代行バス（6往復）と坂町～下関運行強化したダイヤ（1.5倍増便）の試算	運転員3名、バス3台を想定し、坂町～下関運行強化したダイヤ（約2倍増便）の試算
（参考） 第5回復旧検討会議	4.7～6.3	1.8～7.2	—	0.7～0.9	—
①運行経費	4.7～6.3	5.0～8.2	6.5～10.6	1.0～1.3	1.2～1.5
②収入	JRが収受	0.2	0.3	0.1	0.1
③運営費負担 （地域の負担／欠損額） 【①－②】	4.7～6.3	4.8～8.0	6.2～10.3	0.9～1.2	1.1～1.4
④国補助金 ・鉄道設備の交付税含む。 （バス補助の交付税は含まない。）	0.9～1.2	1.5～2.1	2.0～2.7	0.45～0.6	0.55～0.7
⑤運営費負担 （地域の負担／欠損額） 【③－④】	3.8～5.1	3.3～5.9	4.3～7.6	0.45～0.6	0.55～0.7
復旧費負担	災害復旧補助（注）を利用した場合の新潟県側の負担 10.35億円（特別交付税措置後⇒5.18億円） （注）鉄道軌道整備法に基づく災害復旧補助 （補助率1/3、交付税措置：裏負担1/3に対し50%）			—	—

3 運行体制

各パターンについて、想定やヒアリングにより、必要となる人員や車両数を試算した

		上下分離	地域運営鉄道	バス
必要人員	考え方	・只見線事例※1より福島県における人員（現地管理事務所11名・本庁2名）を想定 ・運転や車両に係る人員はJRのためここには含まない	山形鉄道の社員数(2019)に基づき、営業キロ数、駅数、一日当たりの列車走行キロなどから勘案	・バス会社よりヒアリングしたドライバーの人数※3 ・現在の体制で運営を前提として整備士や管理部門は費用には勘案している
	想定	13名	25人※2	ドライバー:2～3人
必要車両	考え方	JRで保有するため考慮しない	山形鉄道の車両数に基づき、一日当たりの車両走行キロから勘案	バス会社よりヒアリングした車両数※3
	想定	—	鉄道車両:5両※2	バス車両:2～3両
		※1:会津川口駅～只見駅間 (27.6Km) 運行:3往復/日	※2:増便することにより運転士3名程度、車両2両程度必要。	※3:既存のバス会社に運行を委託する前提。専属の運転手を雇うのではなく、現存の運転手の中でやりくりする想定。車両も同様。

(参考) 地域運営鉄道の場合の必要人員の内訳

山形鉄道の2019年の社員数に基づいて、営業キロ数等の原単位化指標により勘案

【人員・車両数の内訳】

		人員							車両数
		本社	駅職員	運転手	車掌	工務	電気	合計	車両キロ
原単位化指標		営業キロ(km)	駅数(箇所)	列車キロ(km/日)	列車キロ(km/日)	営業キロ(km)	営業キロ(km)		(km/日)
山形鉄道※1		5	5	12	3	5	1	31※2	6
(目安)	今泉～小国	6	3	8	2	6	2	27	6
米坂線	(小国)～坂町	6	2	7	2	6	2	25	5

【原単位化指標】

		駅数 (箇所)	営業キロ (km)	列車キロ (km/日)	車両キロ (km/日)
山形鉄道		17	30.5	724	949
米坂線	今泉～小国	8	35.3	466	862
	(小国)～坂町	5	32.4	389	713

※1 山形鉄道の在籍者は鉄道統計年報(R1・2019)による

※2 山形鉄道にはこのほか役員が11名在籍している