

# 青い森鉄道を例にした並行在来線の活性化策

2013年8月1日

福井県立大学地域経済研究所

講師 江川誠一

- 東北新幹線
- 青い森鉄道(目時-青森)
- IGRいわて銀河鉄道(盛岡-目時)
- 大湊線
- - - - その他の鉄道



# ■ 青い森鉄道の概要

---

## (1) 会社概要

- ① 代表者 代表取締役社長 小林功一  
(元青森県上北地域県民局長、4代連続の県職員OB 企画政策部次長、新幹線・交通政策課長を歴任)
- ② 所在地 青森市篠田1丁目6-2
- ③ 資本金 29億円(出資比率 青森県68.8%、沿線市町19.92%、民間11.28%)
- ④ 事業内容 旅客鉄道業、広告業、旅行代理業
- ⑤ 従業員数 314人  
(JR出向者157名、プロパー社員113名、契約社員等44名,平成24年6月)

# ■ 青い森鉄道の概要

---

## (2) 運行状況

- ・経営区間等(営業キロ): 目時～青森 121.9km
- ・駅数: 26(うち無人駅15)
- ・保有車両: 701系18両9編成(JRからの譲渡 16両、新造2両)

## (3) 沿革

- 平成9年6月 並行在来線「八戸・青森間」沿線市町村会議等において経営分離の同意を確認
- 平成10年1月14日 青森県知事から運輸省に対して八戸～青森間の経営分離についての同意
- 平成10年3月12日 運輸大臣が東北新幹線「八戸・新青森間」工事実施計画を認可
- 平成13年5月30日 青い森鉄道株式会社の設立登記
- 平成14年5月28日 国土交通大臣が青い森鉄道株式会社に第二種鉄道事業を青森県に第三種鉄道事業を認可
- 平成14年12月1日 青い森鉄道線目時～八戸(25.9km)開業。同時に、いわて銀河鉄道線盛岡～目時(82.0km)開業
- 平成19年12月26日 青い森鉄道線青森開業準備協議会が青い森鉄道線経営計画素案を承認
- 平成20年12月5日 青森延伸開業に向けた青い森鉄道株式会社増資
- 平成22年2月19日 全線開業の鉄道事業認可(第一種、第二種)
- 平成22年6月1日 全線開業の運賃認可
- 平成22年12月4日 青い森鉄道線八戸～青森(96.0km)開業(東北新幹線新青森駅開業と同時)  
全国の第三セクター鉄道最長距離の路線となる。

# ■ 青い森鉄道の運営

---

## (1) 上下分離方式

- ・青森県からの委託を受け、指定管理者として青い森鉄道線の鉄道施設を維持管理
- ・青森県を第3種鉄道事業者、青い森鉄道(株)を第2種鉄道事業者とする上下分離方式を採用。これは、目時～八戸の乗客が極めて少なく、県がもたざるをえないとの判断。
- ・県としては運輸局の運輸安全マネジメントを取得し、専門的知識をもたなければならないので大変。

## (2) ダイヤ編成と利用客

- ・特急が抜けた分、普通列車、快速の運転本数をJR時代より増やした。  
(それでも不便になったという声は出ている)
- ・ダイヤは乗客の動向をみて手直し。3月のダイヤ改正では、新幹線アクセス客のため八戸～野辺地～大湊に「快速しもきた」を1往復増やし、利用者が少ない午前中の青森～浅虫温泉は1往復減とする予定。
- ・1日の利用客10,000人、うち高校生通学定期券利用が45%。  
(いわて銀河鉄道は1日の利用客14,000人)

## ■ 青い森鉄道の運営

---

### (3) 運賃と収支

- ・JR時代と比べて、普通運賃が1.37倍、通勤定期が1.65倍、通学定期は据え置いた。

#### 平成23年度決算の状況

線路使用料総額 39.64億円

○JR貨物への請求額・支払額 32.59億円(23年度、だいぶ上げてもらった)

○青い森鉄道(株)分の確定額 7.05億円

- ・県減免額 6.91億円(一般会計から繰り入れ)
- ・県への線路使用料支払い額 0.14億円(7年ぶりの支払)
- ・平成23年度附帯事業収益 359万3,000円(当期純利益)

・23年度収支の内訳を見ると、鉄道事業収入は約23億1千万円。このうち運賃や定期券収入などを合わせた旅客運輸収入は約18億6千万円で、当初計画の約19億7千万円に届かなかった。これは豪雪と震災により列車の運休が多く、見込みより1億1,000万円少なかった。

・県への線路使用料の支払いも7期ぶりに行うことができたが、額は計画の約2億円を大幅に下回る1,390万円余にとどまった。

# ■ 青い森鉄道の運営

---

## (4) 乗客増に向けた対策

### ① 各種割引きっぷの発行

- ・2009年 持参人式通勤定期券、通学片道定期券、学期定期券
- ・2010年 高齢者用シルバー定期券
- ・2011年 買物券付ききっぷ(青森駅周辺と新青森駅の商業施設での買い物券、期間限定)

※そのほか、いわて銀河鉄道IGR等と共同で定期券優待サービス、冬・春休みの中学生割引きっぷの発売。町村のおまつりと連携したツアー。土日のフリーきっぷ。

### ② ダイヤ編成

- ・シャトル列車「青森～浅虫温泉」「八戸～三沢」の比較的乗客の多い区間に投入
- ・快速の停車駅増、早朝や夕方の通学列車の増発
- ・新幹線接続の改善(新青森、八戸)  
新青森駅乗入8本あるが利用率があまり高くなく、平成25年3月のダイヤ改正で1本減

## ■ 青い森鉄道の運営

---

### (4) 乗客増に向けた対策

#### ③ アテンダントの常務

- ・ 上北県民政策局の事業(県の出先機関)。  
アテンダントの乗車 国の事業→県→アテンダント(緊急雇用対策、県が雇用主)。  
緊急雇用対策期間が終わったら、会社として継続する可能性。
- ・ 役割は  
「駅やホームでの乗降案内」  
「列車内の案内」  
「青い森鉄道沿線情報発信」
- ・ 当初は、「リゾートあすなろ下北」にも乗車して観光案内に注力していたが、現在は一般列車で案内放送や車内発券を行っている。その他は、各駅前の商店街との連携イベント参加、お年寄りの介助などがある。

## ■ 青い森鉄道の運営

---

### (4) 乗客増に向けた対策

#### ④ イメージキャラクターの展開

- ・「モーリー」。着ぐるみが沿線自治体のイベントに参加し、PRに努めた。
- ・モーリーグッズの販売。

#### ⑤ 直営店の開業

- ・浅虫温泉駅にモーリーズ・カフェを開業(平成24年4月1日より)。
- JR時代にキヨスクであった場所に開業。営業時間9時～16時30分。お土産品の販売、レンタサイクルの貸し出し。まだ軌道にのったとは言えない。

#### ⑥ 県民の声

- ・アテンダントへのおほめの言葉が多い。
- ・冬の着ぶくれ状態で、お客さんが乗れず積み残しということがあった。

# ■ 青い森鉄道の利活用推進策の状況

---

## (1) 青い森鉄道利活用推進協議会

### ① あらまし

- ・設立：平成22年5月
- ・会長：青森県知事
- ・会員：沿線11市町（青森市、平内町、野辺地町、東北町、七戸町、三沢市、六戸町、おいらせ町、八戸市、南部町、三戸町）、市長会、町村会、青い森鉄道(株)、県で組織。
- ・目的：沿線地域の連携・協力体制を確立し、地域が主体となった利活用を推進することによって青い森鉄道線及び沿線地域の活性化を図る
- ・収入：会員の負担金（平成24年度予算 250万1,000円）

### ② 主な取り組み（平成22年～26年）

- ・鉄道の日イベント
- ・青い森鉄道フォトコンテスト
- ・10周年記念イベント
- ・駅舎等の環境整備（花壇整備等）
- ・沿線団体の青い森鉄道を利活用する取組への助成金交付(上限20万円)

# ■ 青い森鉄道の利活用推進策の状況

---

## (2) 青森県の取組

### ① 青い森鉄道駅前ぷらぷらスタンプラリー

- ・青森県による青い森鉄道線全線いっせい駅前ストリート活性化事業の一環として実施
- ・平成23年、24年の事業 平成24年9月15日～11月30日

沿線駅の7つの駅前商店街の参加店から5店と対象駅の2駅のスタンプを押し、はがきで応募。当選賞品を提供するもの。対象駅は、小湊(平内町)、野辺地(野辺地町)、乙供(東北町)、上北町(東北町)、三沢(三沢市)、剣吉(南部町)、三戸駅(三戸町)  
1年目は76件の応募しかなかったため、2年目は賞品数を倍に増やして実施した。

### ② 青い森鉄道応援副業開発プロジェクト

- ・ぬれせんべい、職員商品開発

## ■ 青い森鉄道の利活用推進策の状況

---

### (3) 青森市内における新駅構想(青森市の都市政策との関わり)

#### ① 野内駅(移転)

- ・平成23年3月12日開業。
- ・目的は、移転した青森工業高校生の通学利便の向上。旧野内駅の利用客の少なさ(平成16年、1日乗降客30人)も要因の一つ。地元から駅の移転に関して反対は起きず。
- ・当該地区には青森市営バス東部営業所が立地しており、1日約260便の路線バスが発着するターミナル機能を有していることから、新駅の設置によりレール&バスの乗り継ぎ利便性を高め、公共交通機関相互の利用促進を図る。

## ■ 青い森鉄道の利活用推進策の状況

### (3) 青森市内における新駅構想(青森市の都市政策との関わり)

#### ② 筒井駅(仮称)

- ・平成25年末までに開業。総事業費7億円、事業費負担、国、県、市が3分の1。JR時代は100%地元負担を条件としていたため、実現が厳しかった。
- ・バリアフリー、エレベーター付き
- ・筒井地区は東青森・青森間に存する住宅密集地で、地区中心部付近に青森高校が立地するなど通勤通学に係る交通需要が大きく、住民等から新駅設置の要望が寄せられていた。また、地区の一部が公共交通不便地域となっており、新駅設置により公共交通のサービス向上を図る地区として位置づけられ、鉄道沿線から概ね15分(2km圏域)でアクセスできる交通環境を構築し、通勤・通学の利便を確保することで利用者増加を図る。

#### ③ 青森操車場跡地に新駅の検討

- ・青森市のほぼ中央に位置し、北に旧市街地、南には新興の住宅地、商業地、3つの高校などもあり、駅が誕生することによる地域の活性化や市民生活の利便性の向上などが図られる。
- ・青森駅から野内駅までの区間 →コミュニティレール化の推進  
「青森市総合都市交通戦略 青森市地域公共交通総合連携計画」、平成21年10月、青森市

## ■ 青い森鉄道の利活用推進策の状況

---

### (4) 青森市「青い森鉄道」活用会議の施策提案書

- ・検討会議 平成18年6月30日、8月21日、10月26日
- ・青森市「青い森鉄道」活用会議の施策提案書を青森県知事へ報告(平成18年12月26日)
  - 施策1 雪に強い都市内交通機関としての利便性向上
  - 施策2 青い森鉄道線のシームレス(直通運転)化
  - 施策3 青い森鉄道線を活用した地域の観光魅力づくりの推進

## ■ 青い森鉄道の問題点と今後に向けて

---

### (1) 並行在来線3セク鉄道としての問題点

#### ① 経営問題

- ・1日10,000人の乗降客。収支は赤字。今後も人口減、高校生減で増加は期待できない。
- ・固定費を下げる必要がある。プロパー社員を育成し、JRからの出向者を早く返していく。いわて銀河鉄道ではプロパー職員化に10年かかった。青森県からは総務課長職で出向。
- ・県が第三種鉄道事業者になっているメリットは、県が運営に強く関与できること、会社の経営や工事の中身を理解できることがある。しかしながら、県に入る線路使用料の免除が続くと、上下分離方式について将来的にはどうなるか検討するときに来るかもしれない。

#### ② 他の並行在来線3セク事業者との連携

- ・並行在来線関係道県協議会があり、情報交換や国への財政支援の要請。  
12道県。事務局は鹿児島県。北海道、青森県、岩手県、長野県、新潟県、富山県、石川県、福井県、佐賀県、長崎県、熊本県、鹿児島県
- ・福井県はこの協議会に2012年8月22日に初参加。

## ■ 青い森鉄道の問題点と今後に向けて

---

### (2) 青い森鉄道からの2次交通

#### ① 八戸駅

- ・八戸開業時、「八戸市～むつ市」にバスが運行したが利用客が少なく廃止。
- ・それまでむつ市(大湊駅)からの「快速しもきた」は4往復のすべて青森駅に入っていたが、八戸駅との間に1往復が回された。(現在は2往復)

#### ② 三沢駅

- ・三沢～十和田市の十和田観光電鉄は平成24年3月で廃止。新幹線駅が七戸十和田駅になり、十和田市から三沢に出て東北本線という役割が消滅、沿線の高校生の減少等が要因。JRの頃は1日600万円の売り上げがある日もあったが、いまは100万円を切る日も。

#### ③ 野辺地駅

- ・下北方面から大湊線を使い野辺地乗り換えでくる流れはほぼないため、JR時代には特急停車駅であった野辺地駅の役割が大きく低下。しかし、新幹線七戸十和田駅は無料駐車場1000台があるためほとんどが車利用であり、十和田観光電鉄バスの路線バス(十和田市～野辺地～青森)、尻屋観光タクシーのシャトル便(下北方面)がある。
- ・上北地方、下北地方、六ヶ所村の核燃料サイクルビジネス関係の玄関口であった三沢、野辺地は、その機能、役割が新幹線七戸十和田駅にとってかわられた。

#### ④ 野内駅

- ・平成23年に駅が移転。青森市営バス東部営業所に近接し、レール&バスが可能となった。

## ■ 青い森鉄道の問題点と今後に向けて

---

### (3) 沿線市町との関係

- ・沿線市町とは、JRから3セクに移管する際、経営に関して県が最大限努力するという約束を取り交わしている。県の責任は大きい。
- ・沿線市町からは駅周辺整備や、駅の環境整備の要望がある。