

# 並行在来線経営基本計画

(鹿児島本線八代～川内間)

鹿児島県並行在来線鉄道対策協議会

## はじめに

九州新幹線の開業に伴い、並行在来線 である鹿児島本線八代～川内間(以下、「並行在来線」という。)は、JR九州から経営分離され、第三セクターにより運営されることになっています。

並行在来線は、地域住民の通勤、通学、通院など日常生活に欠かせない交通手段であることから、鹿児島・熊本両県、沿線市町等では、並行在来線をどのように維持・存続させるかを協議してきました。その結果、本年2月には、鹿児島県側と熊本県側との合同により、第三セクター鉄道会社を設立することで両県が合意したところです。

第三セクターは、少子化の進行やマイカーの普及による利用者の減少など非常に厳しい経営環境にありますが、鉄道運行上の安全性の確保を基本に、経費の節減と事業の効率化に取り組み、将来にわたって健全な経営を維持し、両県の皆様の利便性の維持・向上に努めていく必要があります。

今回お示しする「経営基本計画」は、このような状況を踏まえ、並行在来線の経営の基本的な考え方を取りまとめたものです。今後とも、この「経営基本計画」のもとに、第三セクターの適切な運営がなされるよう努めてまいります。

沿線市町の皆様をはじめ、県民の皆様や関係機関・団体の皆様などの御理解と御協力を心からお願い申し上げます。

---

### 「並行在来線」

整備新幹線区間に並行する在来線鉄道。九州新幹線鹿児島ルート新八代～西鹿児島間の開業時に、並行在来線鉄道のうち鹿児島本線八代～川内間が九州旅客鉄道株式会社から経営分離され、第三セクターにより運行されることとなっている。

# 目 次

第 1	経営基本計画策定の趣旨	1
第 2	経営分離区間の現況	2
1	経営分離区間	2
2	旅客列車等の運行及び利用状況	3
3	沿線市町の人口等	6
第 3	経営区間の旅客需要予測	11
第 4	経営の基本的な考え方	13
1	経営理念	13
2	経営主体	13
3	会社設立及び営業開始時期（予定）	14
4	経営区間	14
5	運行形態	14
第 5	事業計画	15
1	運行計画	15
2	施設・車両計画	17
3	要員計画	20
4	資金計画	22
5	運営計画	23
6	収入計画	25
7	経営収支の見込み	27
第 6	今後の検討課題	29
1	鉄道利用の促進と地域の活性化に向けた方策	29
2	経営安定のための基金の設置	30
3	関連事業の展開	30
4	災害対策等	30
5	新駅設置	30
第 7	今後のスケジュール	31
第 8	参考資料	32

## 第1 経営基本計画策定の趣旨

この経営基本計画は、次の趣旨で策定しました。

### 1 両県民の理解と協力を得る。

並行在来線は、通勤、通学、通院など、両県民の皆様の日常生活の交通手段として重要な役割を担っています。したがって、この鉄道をどのように経営しようとしているのか、利用される両県の皆様明らかにする必要があります。

この計画は、並行在来線の経営計画（事業内容）を明らかにし、皆様の理解と協力を得ながら開業準備を進めるために策定するものです。

### 2 出資予定者の理解を得る。

並行在来線の経営を行う第三セクターは株式会社ですから、会社への出資が必要となります。このため、この計画は、具体的な経営計画をお示しし、出資予定者の皆様の理解と協力が得られるように策定するものです。

### 3 鉄道事業許可申請事項等の大枠を固める。

鉄道事業を行う場合は、利用者の皆様に安全かつ確実に輸送するとともに、健全な経営を図る必要があります。

したがって、この計画は、鉄道事業法その他関係法令による許可などを得る手続きを進める前提として、第三セクター鉄道会社全体の概要を明らかにするために策定するものです。

---

「第三セクター」

地方公共団体等の出資で設立された商法法人、民法法人

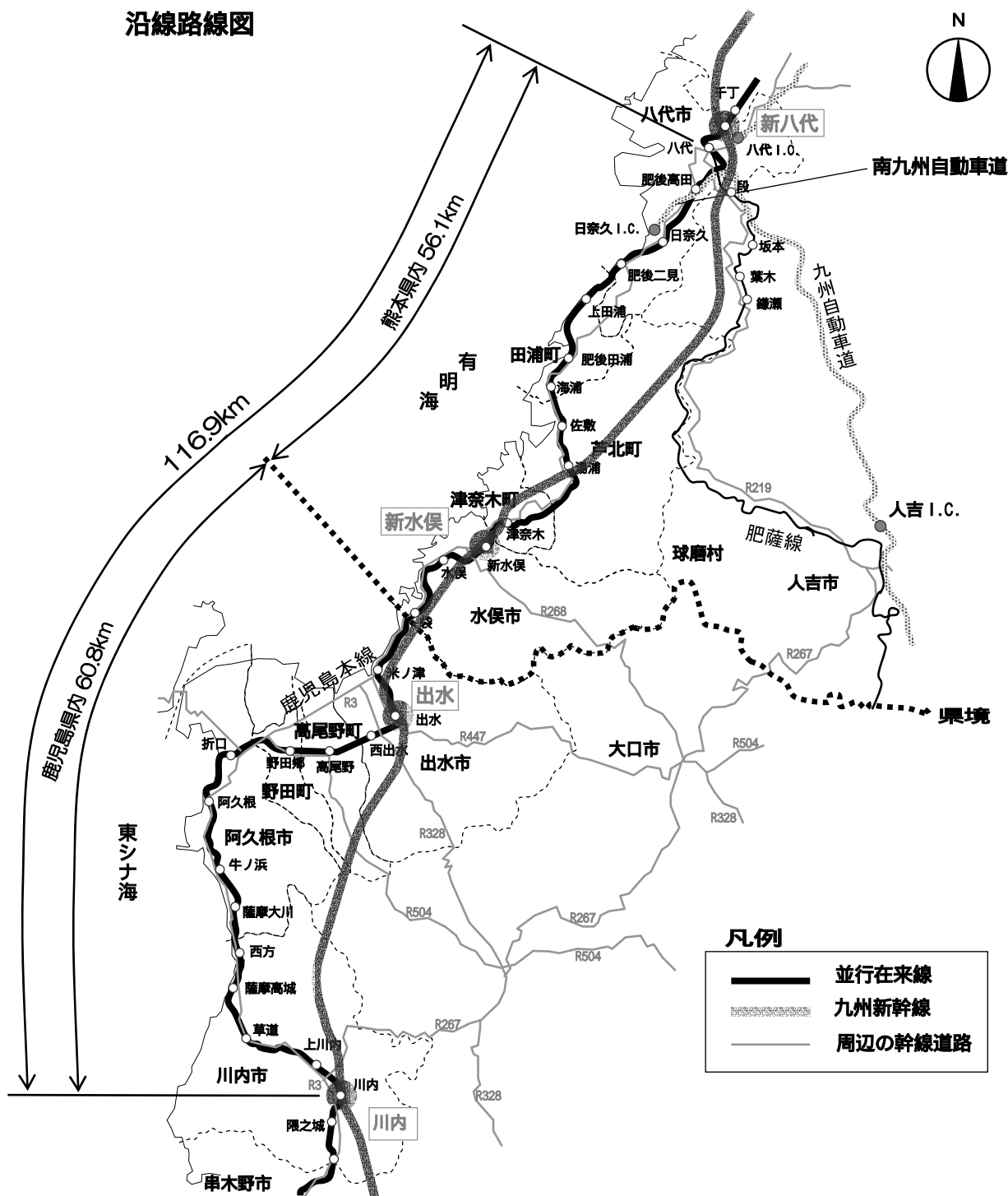
## 第2 経営分離区間の現況

### 1 経営分離区間

経営分離区間は、熊本県の八代駅から鹿児島県の川内駅の間であり、区間距離は116.9キロに及びます。

この地域は、有明海から東シナ海の変化に富んだ海岸線をはじめ、特色ある歴史・文化や温泉等の資源に恵まれており、特に、車窓からの海岸線沿いの眺望は九州随一とも言われています。

沿線路線図

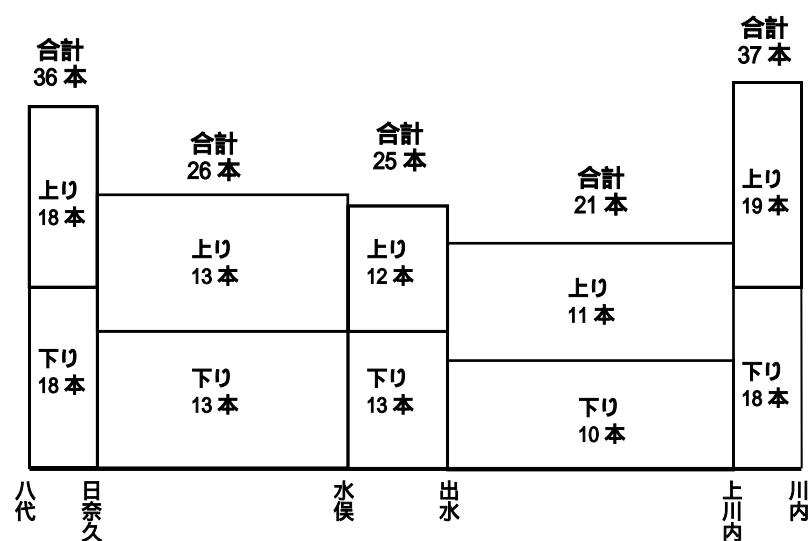


## 2 旅客列車等の運行及び利用状況

### (1) 旅客列車の運行状況

現在、JR九州が運行している八代～川内間の旅客列車本数は、特急などを除いて下図のようになっています。

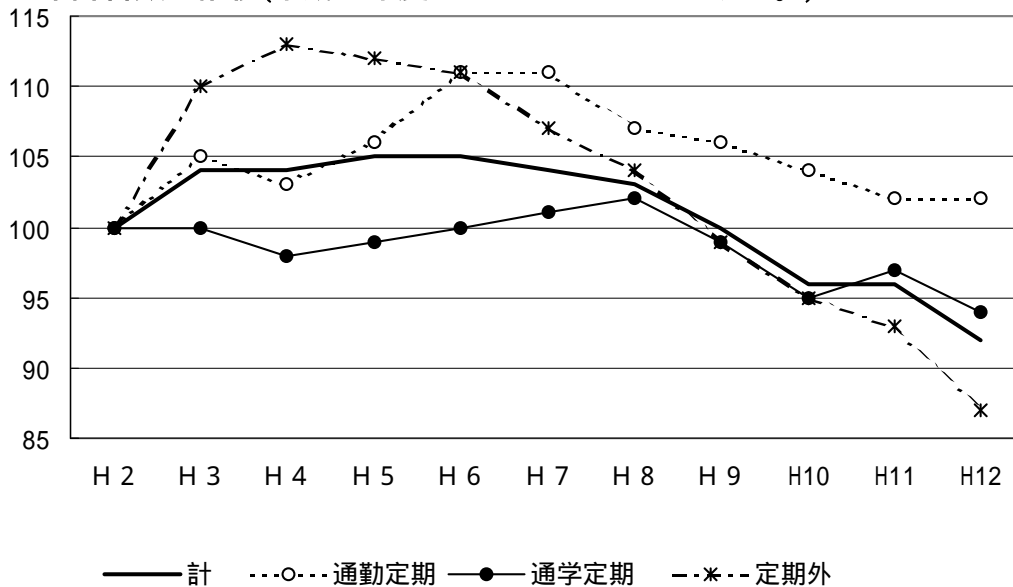
八代～川内間の列車運行本数（平成14年3月23日改正JR九州ダイヤ）



## (2) 旅客列車の利用状況

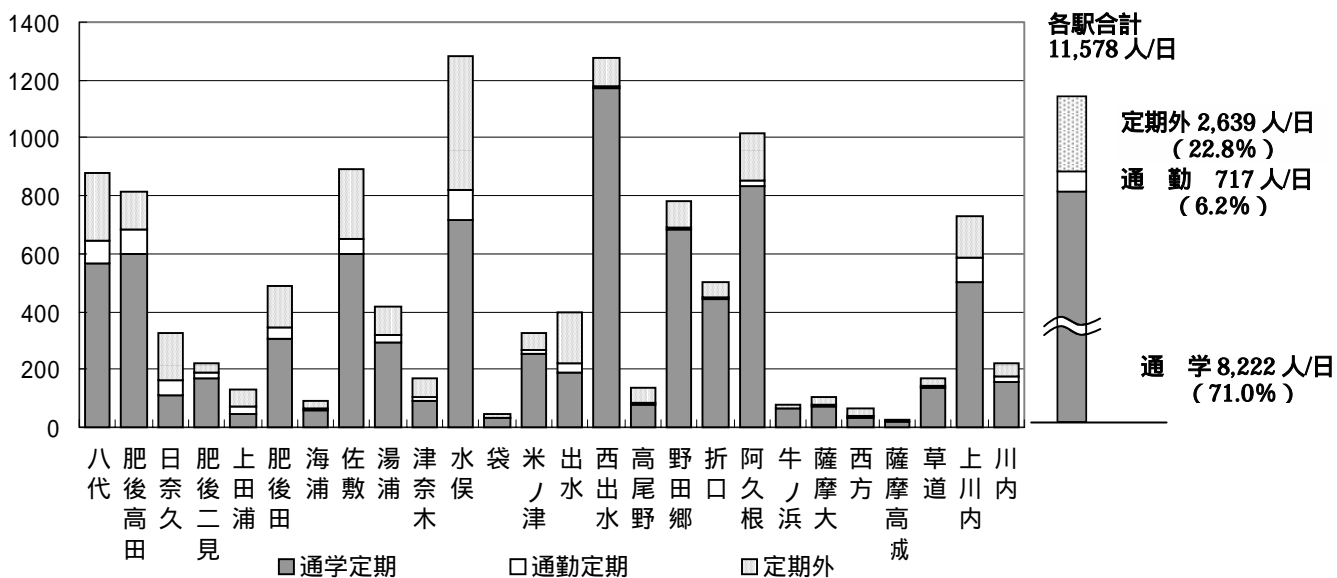
### ア 乗降客数

乗降客数の推移(平成2年度のデータを100とする。)



資料：JR九州

各駅の乗降客数(H12.6 旅客流動調査)



八代駅、川内駅についてはJR区間利用者を除く。

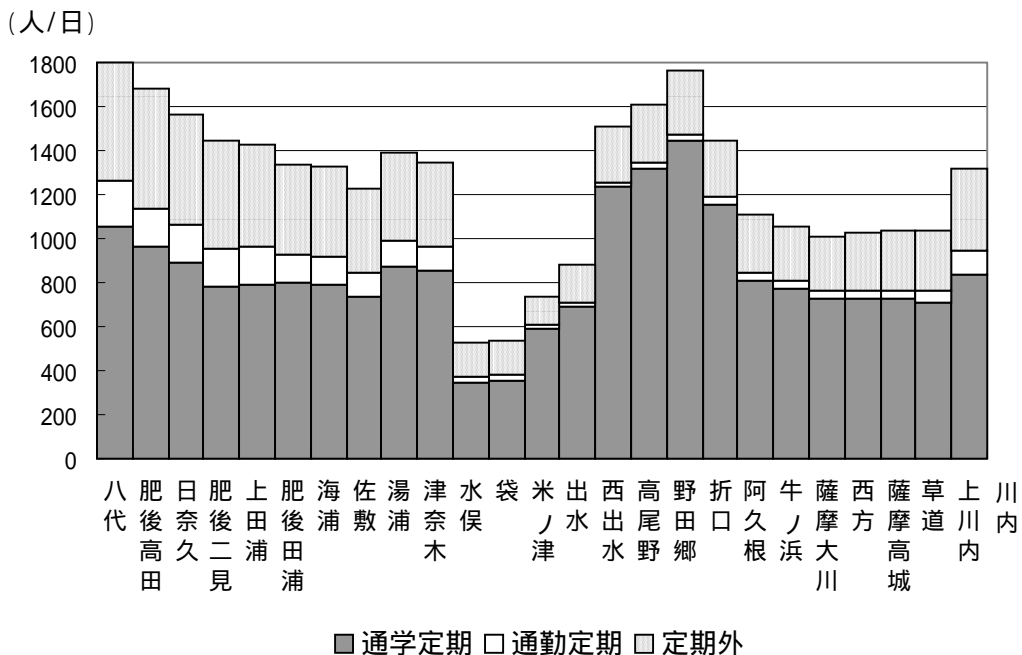
この区間の1日当たりの乗降客数は、平成12年6月現在で約1.2万人となっています。平成2年度を100としてその推移を見ると、平成6年度まで暫増の傾向にあったものの、平成7年度以降は減少に転じています。

乗降客数の内訳を見ると、定期利用者が約77%程度となっており、特に、通学定期が全体の約71%と高くなっています。このことから、並行在来線は通学が主体の生活路線といえることができます。

なお、平成12年には、輸送人員については、6,799人/日、輸送密度については、1,247人km/km日となっています。

## イ 駅間通過人員

駅間通過人員（H12.6 旅客流動調査）



駅間の通過人員の動きを見ると、八代～水俣間、西出水～川内間では、1,000人以上の通過人員となっていますが、県境付近の水俣～出水間では500～800人程度と少なくなっています。

### (3) 貨物列車の運行状況

貨物列車については、1日4往復（臨時列車1往復を含む。）運行しており、上下とも年間20万トン程度の輸送量となっています。

主な貨物：紙、金属製品、米、清涼飲料水、書籍、澱粉、たばこ など



### 3 沿線市町の人口等

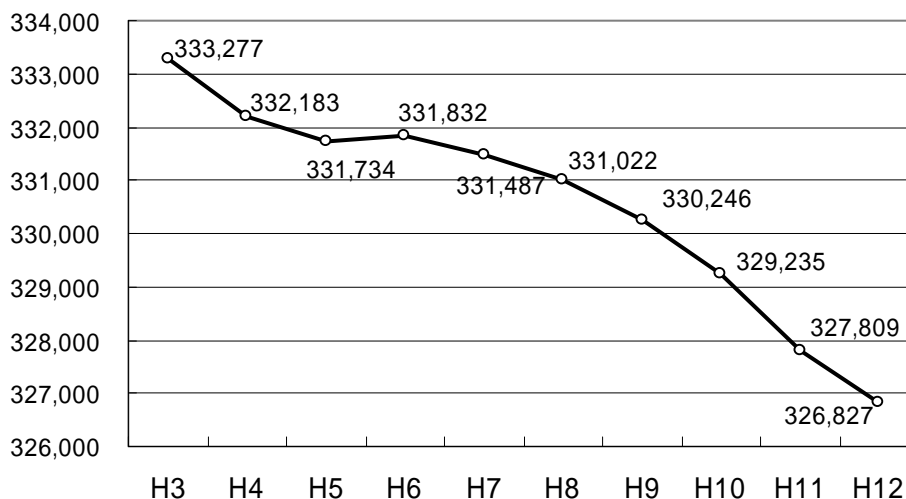
#### (1) 総人口

ア 沿線市町の総人口は、平成12年3月末現在で約32.7万人となっており、この区間の経営分離が決まった平成3年から約6千人、5年前の平成7年から約5千人減少しています。

イ 年齢階層別にみると、64歳以下の人口が年々減少しており、一方では、65歳以上の人口が絶対数、比率とも増加しています。

#### 総人口の推移

(人)



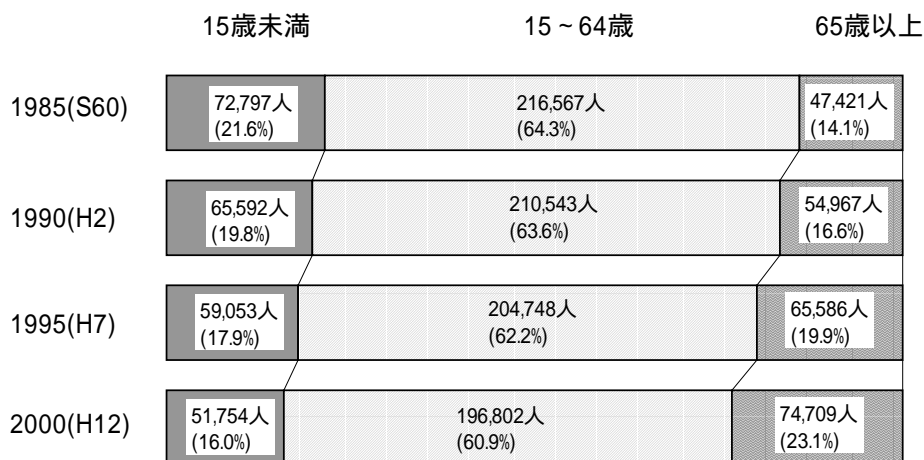
資料：住民基本台帳

#### 各市町の人口(平成12年)

市町名	総人口		
八代市	107,359	熊本県内 168,202人	合計 326,827人
田浦町	5,755		
芦北町	17,472		
津奈木町	5,947		
水俣市	31,669		
出水市	39,944	鹿児島県内 158,625人	
高尾野町	13,959		
野田町	5,019		
阿久根市	26,905		
川内市	72,798		

資料：住民基本台帳

## 年代別人口比率の推移[全体]



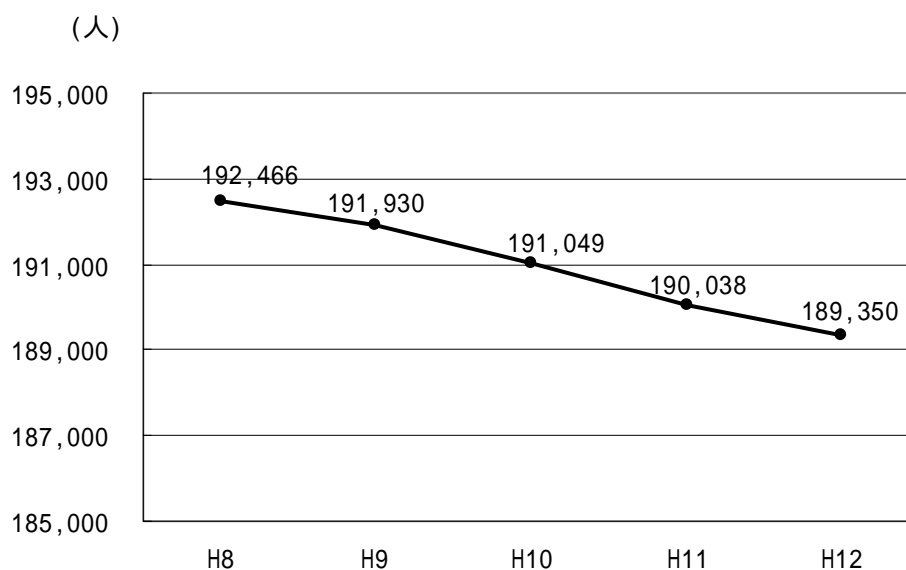
資料：国勢調査

## (2) 駅勢圏人口(駅を中心とした半径約2km圏の人口)

ア 駅勢圏人口は、八代駅が約3万人で最も多く、次いで上川内駅、川内駅、水俣駅の約2万人弱となっています。

イ 駅勢圏人口の推移も、総人口の推移と同様の傾向にあり、年々減少しています。

## 駅勢圏人口の推移



資料：住民基本台帳

各駅の駅勢圏人口(平成12年)

駅名	総人口	
八代	29,407	熊本県内 89,742人
肥後高田	12,161	
日奈久	4,190	
肥後二見	1,925	
上田浦	443	
肥後田浦	4,189	
海浦	797	
佐敷	6,894	
湯浦	4,670	
津奈木	3,002	
水俣	18,928	
袋	3,136	
米ノ津	8,337	
出水	9,379	
西出水	10,626	
高尾野	7,520	
野田郷	3,545	
折口	2,542	
阿久根	10,478	
牛ノ浜	1,647	
薩摩大川	1,949	
西方	914	
薩摩高城	520	
草道	2,628	
上川内	19,935	
川内	19,588	
		合計 189,350人

資料：住民基本台帳

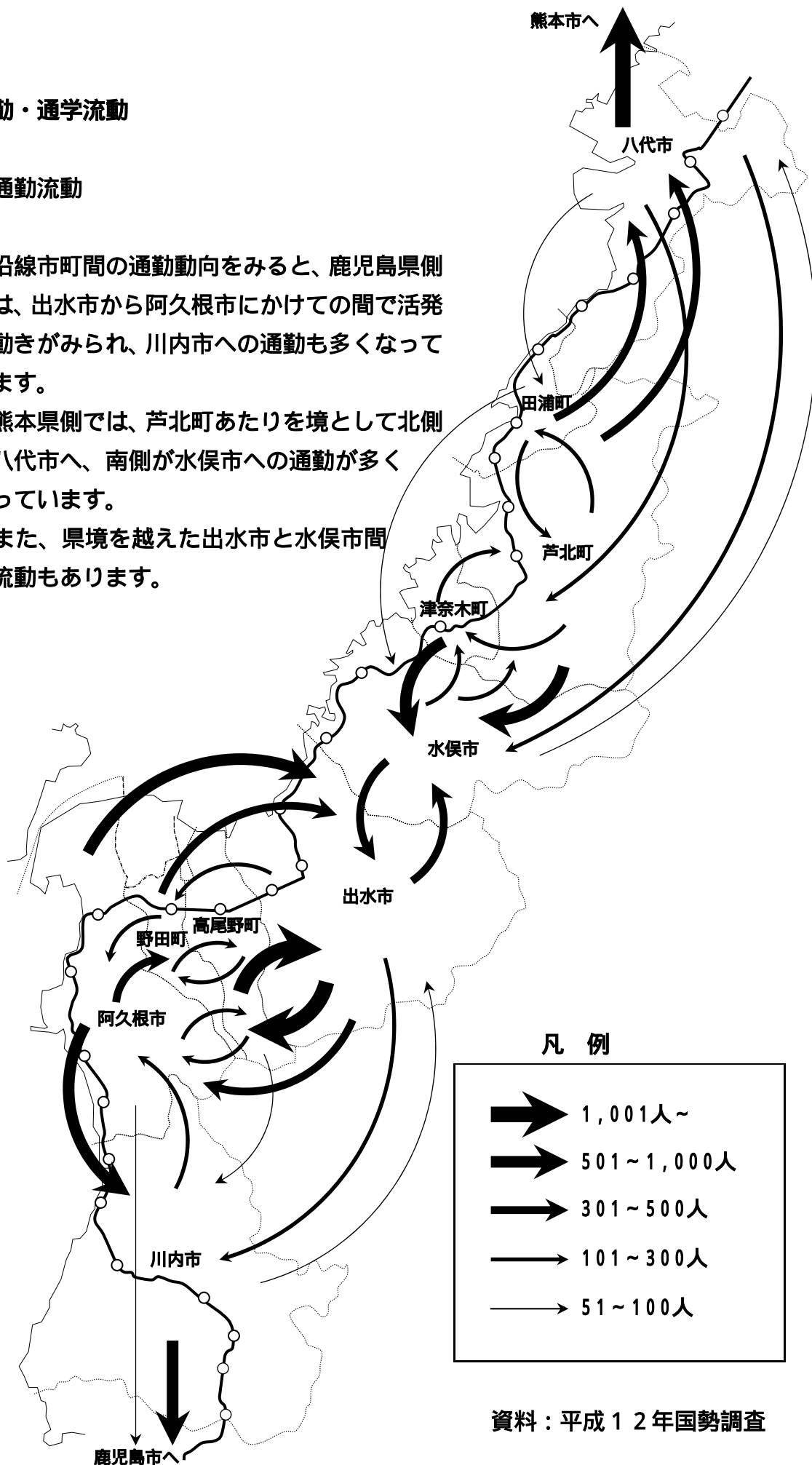
### (3) 通勤・通学流動

#### ア 通勤流動

沿線市町間の通勤動向をみると、鹿児島県側では、出水市から阿久根市にかけての間で活発な動きがみられ、川内市への通勤も多くなっています。

熊本県側では、芦北町あたりを境として北側が八代市へ、南側が水俣市への通勤が多くなっています。

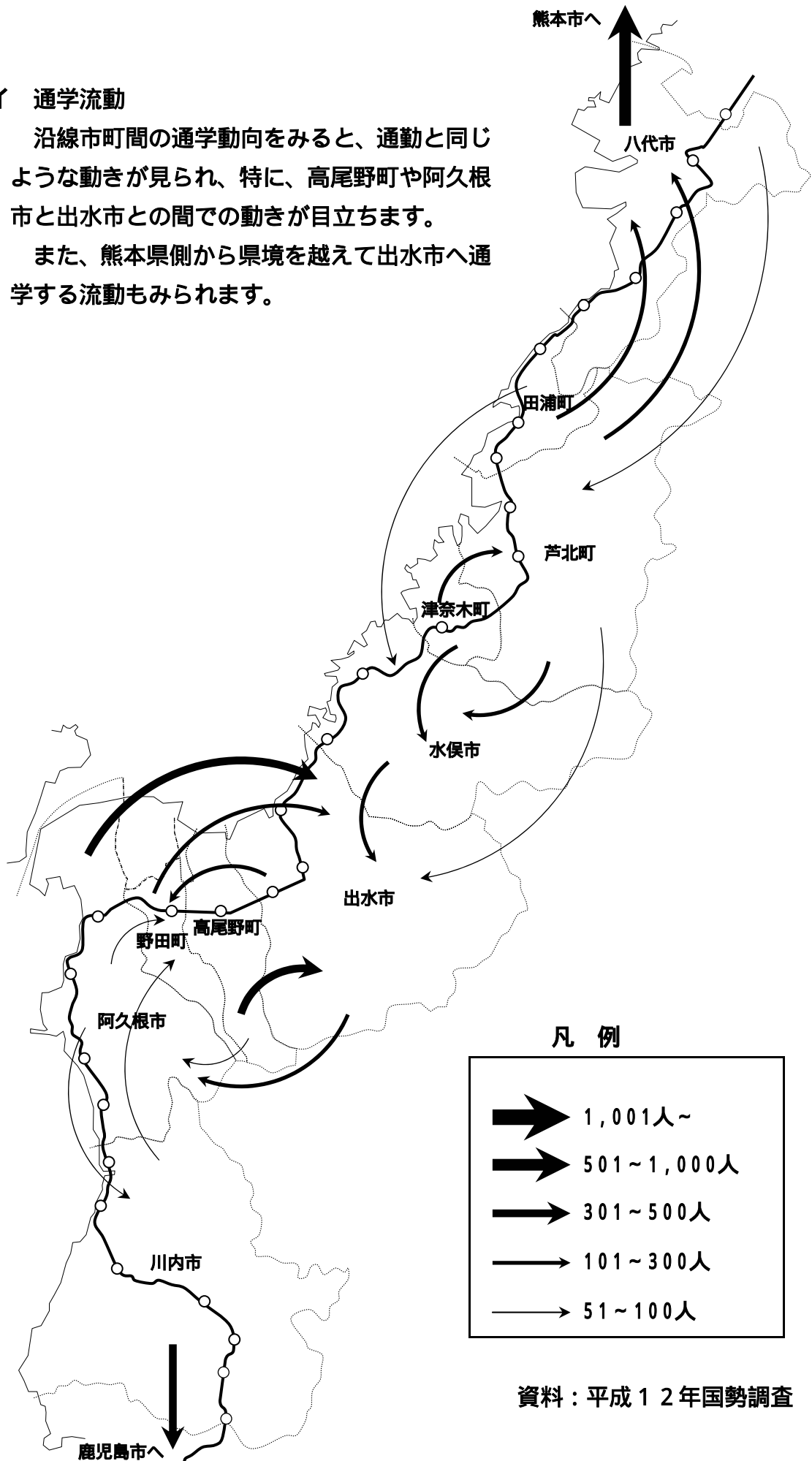
また、県境を越えた出水市と水俣市間の流動もあります。



## イ 通学流動

沿線市町間の通学動向をみると、通勤と同じような動きが見られ、特に、高尾野町や阿久根市と出水市との間での動きが目立ちます。

また、熊本県側から県境を越えて出水市へ通学する流動もみられます。

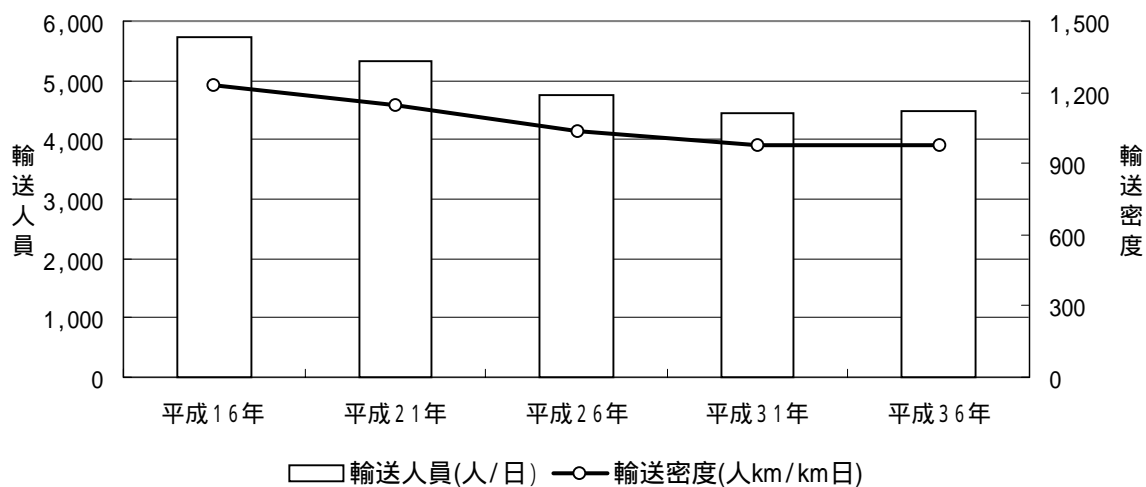


### 第3 経営区間の旅客需要予測

八代～川内間の輸送量は、将来の旅客流動（OD<sup>1</sup>）に、新幹線開業によって生じる特急列車からローカル列車への転移等を加味して算出しています。

なお、沿線開発や列車増発等のサービス向上などに基づく需要も検討しましたが、需要の増が不確定のため、需要予測としては考慮しないこととします。

#### 将来輸送人員<sup>2</sup>、輸送密度<sup>3</sup>



#### 将来輸送人員、輸送密度

区 分	平成16年	平成21年	平成26年	平成31年	平成36年
輸送人員(人/日)	5,746	5,316	4,742	4,440	4,474
輸送密度(人km/km日)	1,232	1,145	1,039	975	979

1 「OD」

Origin（起点）Destination（終点）の略

2 「輸送人員」

区間の1日当たりの利用者数

3 「輸送密度」

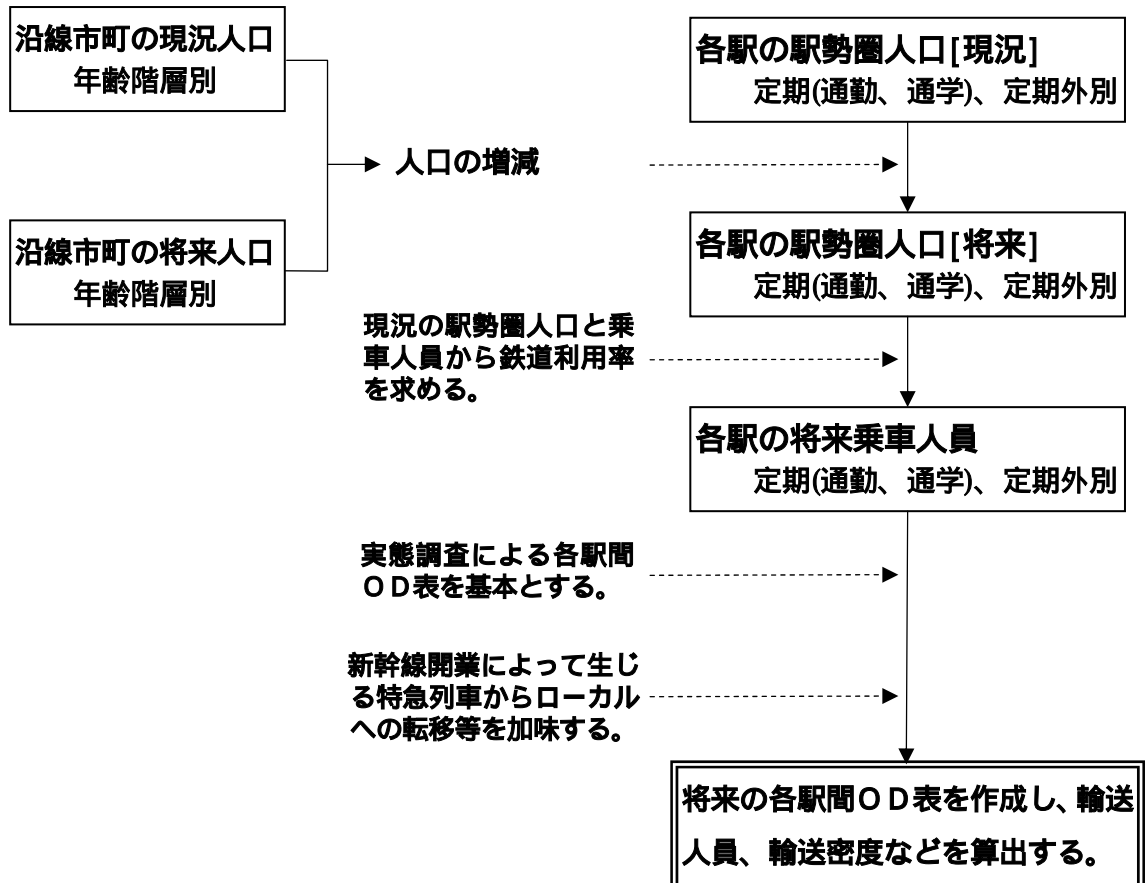
1日当たり、1キロの利用者数

**(参考) 需要予測の方法**

需要予測は、将来の駅圏人口に現在の鉄道利用率を乗じて将来の各駅の乗車人員を算出し、これを現在の旅客流動(OD)をもとに配分して、将来の駅間の輸送人員(将来OD)を算出する、いわゆる「駅圏法」に基づいて行いました。

需要予測の期間は、並行在来線の開業を平成16年春と想定し、開業後30年間について行います。

**需要予測の進め方**



## 第4 経営の基本的な考え方

### 1 経営理念

#### (1) 安全性の確保と健全経営

- ア 鉄道事業の基本である安全性の確保に努めます。
- イ 業務の効率化や組織のスリム化等を図り、健全な経営を目指します。

#### (2) 地域住民に身近な生活路線としての旅客輸送の確保

- ア 地域住民の生活の維持・向上のための重要な交通機関として、利用者のニーズに応じたダイヤの設定など利便性の向上を図ります。
- イ 高齢者や障害者の方々の利用にも配慮し、誰もが使いやすい鉄道づくりに努めます。

#### (3) 地域振興への寄与

- ア 新幹線や他の公共交通機関と連携した交通ネットワークづくりに努めます。
- イ 駅を中心とした地域づくりに努めるとともに、地域の特色ある資源を活かした経営に努めます。

### 2 経営主体

鉄道経営は、鹿児島・熊本両県及び沿線市町等が出資して設立する第三セクター株式会社により行います。

なお、県境を越えて一つの会社で経営するメリットは、次のとおりです。

- 車両基地などの共同設置により、初期投資が少なくて済みます。
- 要員の重複が生じないなど、運営経費が少なくて済みます。



### 3 会社設立及び営業開始時期（予定）

#### (1) 会社設立

平成14年秋

#### （参 考）

開業までには、鉄道事業許可等の諸手続のほか、施設整備や車両製作の期間が必要となるためです。

#### (2) 営業開始

平成16年新幹線開業時

### 4 経営区間

八代駅～川内駅間(営業キロ116.9km、27駅)とします。

うち鹿児島県 60.8km、14駅

うち熊本県 56.1km、13駅

### 5 運行形態

非電化による運行とします。

これは、動力費等の維持経費が安く、スピードの面でも電化と大差がないこと等によるものです。

なお、電路設備は、第三セクターが保有し、JR貨物は電化で運行します。

## 第5 事業計画

### 1 運行計画

#### (1) 基本的な考え方

- ア 地域住民の日常的な交通手段として利用していただくために、利便性の向上に努めます。
- イ 新幹線等JR九州の列車とのスムーズな接続を図り、サービス水準の維持・向上を目指します。

#### (2) 列車運行本数等

- ア 列車キロを現行JR九州の約1.3倍に増やします。  
また、利用者の多くを占める定期利用者のために、朝夕の通勤・通学を重視した運行を行います。

列車キロ・列車本数

区 分		三セクダイヤ	JR九州ダイヤ
列車キロ		3,993.8 km	3,001.2 km
列車本数	上り	15本～16本	10本～11本
	下り	14本～16本	10本

- イ 新幹線、特急列車等との乗り継ぎを考慮したダイヤ編成とします。
- ウ 車両は1両での運行を基本としますが、朝夕の混雑時には2～3両編成にします。
- エ できる限り階段を使わなくて済むように、駅舎側ホームでの乗降に努めます。

---

「列車キロ」

普通列車の総走行キロを表す。各運行区間の距離×運行本数の総和

**(3) JR九州の経営区間への乗り出し**

鹿児島県側については、通学の利便性維持のため、隈之城駅まで乗り出します。

熊本県側については、新幹線等JR九州の列車とのスムーズな乗り換えを図るため、新八代駅まで乗り出します。

**(4) ワンマン運転の実施**

経費節減のため、ワンマン運転を基本とします。

**(5) 駅の体制**

**ア 有人駅（委託方式）**

乗降客数や定期券販売実績等を考慮し、必要最小限とします。

現時点では、8駅程度になる見通しです。

**イ 無人駅**

沿線市町との連携を図り、環境美化等の適切な維持・管理に努めます。

## 2 施設・車両計画

### (1) 基本的な考え方

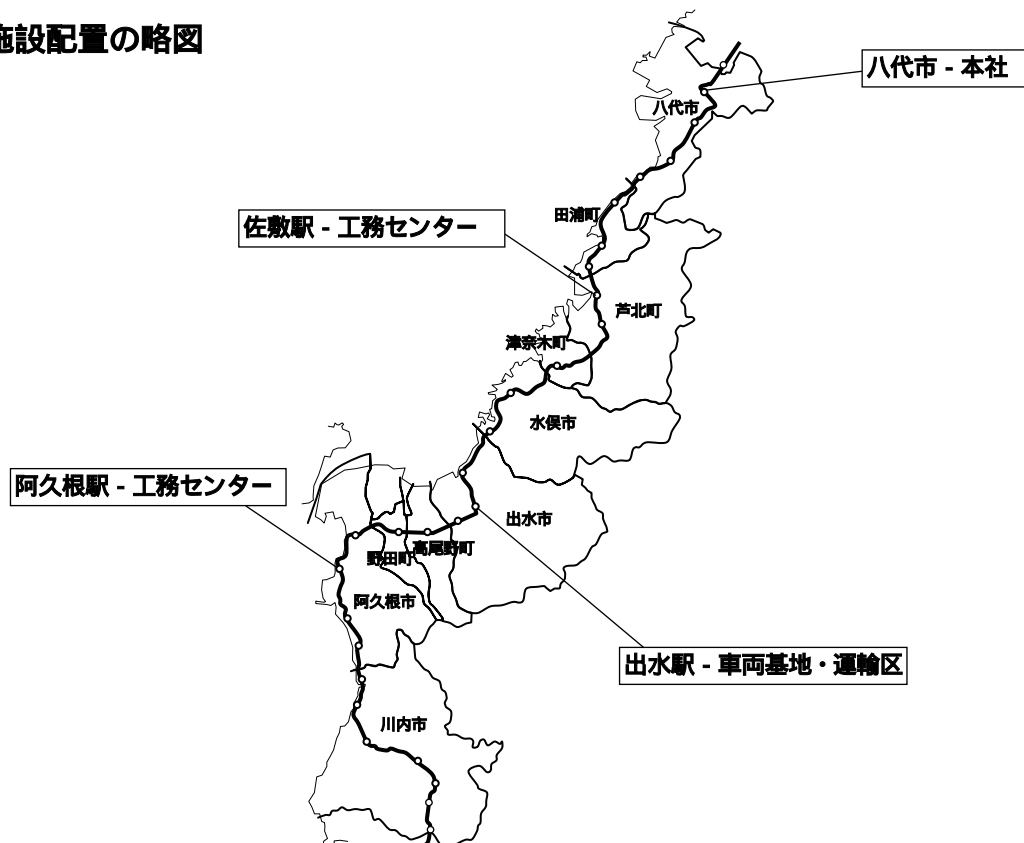
- ア 駅舎等の施設は、JR九州から譲渡される施設に必要最小限の改良を加えて利用します。なお、施設・設備の改良に当たっては、利用者に優しく、使いやすいものになるように配慮します。
- イ 車両基地等新たに整備する必要がある施設については、最小限で効率的に業務ができるようなものとします。
- ウ 車両は、運営経費節減のため軽快気動車(ディーゼル車)を導入します。

### (2) 施設計画の概要

次表のような施設を配置します。

施設名	内 容	位 置
本 社	事務管理、業務管理を行う施設	八代市
車両基地 ・ 運輸区	列車の運行管理、車両の検査・修繕等、乗務員の運用及び車両の運用を行う施設	出水駅
工務センター	線路、電力施設、信号通信施設等の保守・修繕の中心となる施設	佐敷駅 阿久根駅

### 施設配置の略図

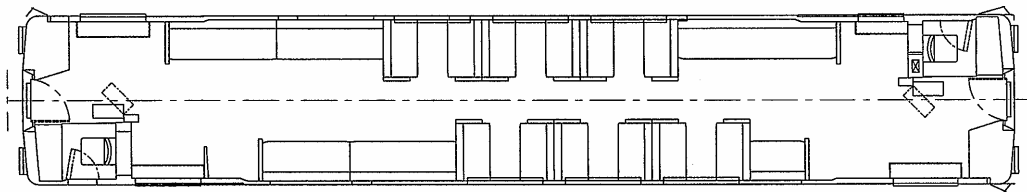


### (3) 車両計画の概要

他の第三セクターで運行されている車両と同タイプのものを基本に、次のような方向で検討しています。

- ア 両 数：19両程度
- イ 定 員：朝夕の輸送量を考慮し、110人程度(車いす用の設備あり)
- ウ 座 席：快適性と機能性の両立を考慮し、ボックスとロングの併用型
- エ 乗降口：ノンステップとし、床面高もホームとほぼ同じ高さ
- オ その他：ワンマン運行に対応し、車内に運賃箱を設置  
車内トイレについては、全列車に設置

#### ボックスとロングの併用型座席のイメージ



### (4) 情報・運行システム等の概要

安全かつ効率的な列車運行を図るために、現在、この区間の列車運行に採用されているCTC、PRC等の運行システムの導入と、ATSなどの安全設備を整備し、現行JR九州と同レベルの安全性、効率性を確保します。

また、各駅には放送設備を整備し、列車の接近をお知らせしたり、事故や災害等の際に迅速かつ的確な情報提供が行えるようにします。

#### システム等の内容

CTC (Central Traffic Control device、列車集中制御装置)

中央指令所で各駅と駅間の信号設備を集中制御することにより、列車運行をより安全に効率的に行う装置

PRC (Program Route Control、自動進路制御装置)

列車ダイヤを設定した運行プログラムによって、信号機やポイント制御を自動的に行う装置で、CTCと組み合わせて使用

**A T S (Automatic Train Stop device、自動列車停止装置)**  
信号機が停止信号のとき、その信号機を越えて進入させないため、自動的にブレーキを作動させて信号機の手前に列車を停止させる装置

### 3 要員計画

#### (1) 基本的な考え方

ア 要員については、高い専門性が求められるため、原則として、JR九州からの出向者等で組織します。

イ 要員数は、安全性の確保とサービス水準の維持に配慮した必要最小限の数とします。

現時点では、94人程度になる見込みです。

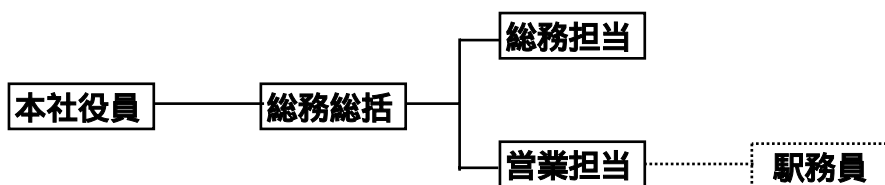
ウ 組織体制は、スリムで効率的、かつ、責任体制の明確化が図られるものとします。

#### (2) 要員配置計画

##### ア 本社（総務）部門（8人程度）

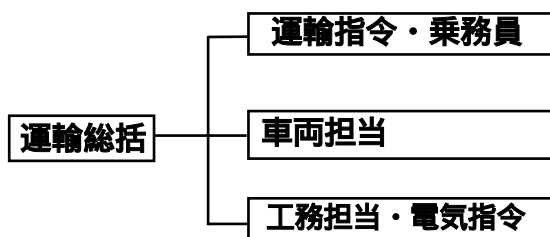
本社については、経営区間で駅圏人口が最も多い八代市に置き、全体の統括、経理、JR九州との連絡調整、営業活動等を担います。

なお、駅務員は、利用者に様々な情報やサービスを提供する重要な役割を担いますが、地域密着型の駅体制とするため、地元自治体に委託する方向で検討しています。



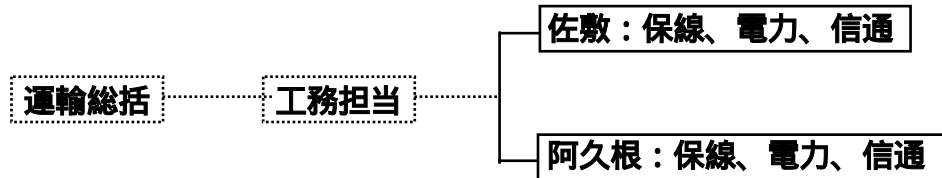
##### イ 運輸部門（64人程度）

運輸部門については、営業区間のほぼ中央に位置する出水駅構内に車両基地と運輸区を集約し、鉄道事業の中核である運輸部門の一体的・効率的運営を図ります。



ウ 工務部門（22人程度）

工務部門については、線路、電気施設、信号通信施設の保守を担う工務センターを熊本区間と鹿児島区間のそれぞれほぼ中央に当たる佐敷駅及び阿久根駅の各構内2カ所に配置し、効率的・機動的対応を図ります。



(3) 11年目以降の対応

ア 開業後10年間は、原則として、JR九州からの出向者等で組織することとしていますが、11年目以降についても可能な限りの出向等を求めています。

イ また、必要最小限のプロパー育成についても検討していきます。



## 4 資金計画

### (1) 基本的な考え方

鉄道事業の開始に必要な準備や初期投資に要する資金は、県、沿線市町、民間からの出資金及び県、沿線市町からの補助金を充てます。

### (2) 初期投資の概要

開業までに、次のような費用が必要となります。

(単位：百万円)

項 目	主 な 内 容	金 額
車 両 の 購 入	軽快気動車(ディーゼル車)新造	2,280
車 両 基 地 の 整 備	検修庫、給油設備、電気・信号設備等	1,025
ワ ン マ ン 化 対 応	ホーム嵩上げ、ミラー設置等	441
指 令 設 備 等 の 整 備	C T C等指令設備新設等	641
駅設備・事務所等改築	駅構内改良、駅舎改築、工務センター改築等	457
保守用機器・営業機器の購入	車両保守機材、保線・電気関係保守用器械工具等	132
開 業 準 備 費	開業前人件費、乗車券等印刷、備品購入等	577
J R九州資産の購入	土地、建物、線路設備、電路設備等	1,000
合 計		6,553

(注) 合計額6,553百万円には、熊本県側が全額負担することとなっている新八代駅の工事費(65百万円)を含んでおり、これを控除した額は、6,488百万円となる。

### (3) 資本金(出資金)の規模、出資予定者

#### ア 資本金の規模

資本金は、約16億円を予定しています。

#### イ 出資予定者

出資については、鹿児島・熊本両県及び沿線市町が行う予定ですが、並行在来線が地域において果たす役割に鑑み、できるだけ多くの機関、団体、企業に出資していただくよう努めます。

#### ウ 県別出資割合

出資割合は、鹿児島県側と熊本県側1:1とします。

「検修庫」

車両の検査や修繕を行う車庫

## 5 運営計画

### (1) 基本的な考え方

第三セクターは、少子化の進行による利用者の減少等から厳しい経営とならざるを得ず、健全な鉄道事業維持のためには運営経費の抑制が求められます。そこで、安全性の確保に十分配慮しながら、運営経費削減のための様々な工夫を講じるとともに、常に適切な見直しを図っていきます。

### (2) 主な項目と内容

#### ア 人件費

役員及び職員の給料、各種手当等です。

原則として、JR九州からの出向者等を受け入れることにより、人件費を抑制します。

また、最小限の要員数とするために、ワンマン運転を基本とし、各種業務について可能な限り外部委託を図ります。

#### イ 諸経費

##### (ア) 線路保存費

線路、トンネル、橋梁、踏切などの維持・補修に要する経費です。

列車の通過量に見合った保守基準とし、計画的な検査と適切な補修の実施により各種設備が永く使用できるよう努めます。

##### (イ) 電路保存費

電力設備、信号通信設備の維持・補修に要する経費です。

列車の通過量に見合った保守基準とし、計画的な検査と適切な補修の実施により各種設備が永く使用できるよう努めます。

##### (ウ) 車両保存費

列車運行に要する車両の検査・修繕費です。

大規模な検査・修繕は、外部委託とします。

##### (I) その他

動力費、線路や架線の検測に要する経費、列車運行の管理経費、本社等の会社運営に要する事務的経費などです。業務の効率化に努め、常に見直しを図っていきます。

### (3) 運営経費の見込み

(単位：百万円)

項目	開業1年目	開業11年目
人件費	285	318
諸経費	626	807
線路保存費	113	168
電路保存費	185	282
車両保存費	23	44
その他	305	313
諸税	95	50
小計	1,006	1,175
減価償却費	136	31
合計	1,142	1,206

(注) 「その他」欄には、JR貨物の動力費(105百万円)を含む。  
端数処理のため、合計と内訳が一致しないところがある。

## 6 収入計画

### (1) 基本的な考え方

ア 運賃収入は、旅客輸送サービスに見合った適正な運賃水準を定めるとともに、様々な利用促進策を講じることにより増収を図ります。

なお、運賃水準については、経済情勢や経営状況を的確に把握し、必要な見直しを行っていきます。

イ 貨物列車の走行に伴う線路使用料等の収入については、JR貨物から確保します。

ウ 広告料等の関連事業収入についても、増収に努めます。

### (2) 運賃水準等の概要

#### ア 運賃水準

運賃水準は、利用者の負担と会社経営の健全性のバランスや競合するバス運賃等を勘案し、会社が決定することになります。

ここでは、現時点での一応の目安として、次の2ケースの運賃水準及び開業初年度の概算収入額等を示します。

(単位：百万円)

運賃水準	開業1年目運賃収入額	ケース設定の考え方
JR九州並み運賃	530	
JR九州の約1.3倍運賃	693	運賃を鹿児島県内バス運賃並みとした。

#### イ 乗車券等の種類

##### (ア) 乗車券

普通乗車券(片道、往復)、定期乗車券(通勤、通学)、回数乗車券、団体乗車券

##### (イ) 割引制度等

各種の割引制度や企画乗車券について、他の第三セクター鉄道の事例も考慮しながら、導入の可否を検討します。

#### (ウ) 連絡運輸

J R九州と第三セクター鉄道の列車を乗り継ぐ利用者の利便性を損なわないよう、協力体制を協議します。

#### ウ 線路使用料の仕組み

線路使用料については、レールの修繕費等列車運行により生ずる経費とともに、枕木の交換経費、人件費等の管理費等間接的な経費もJ R貨物から確保することとなっており、第三セクターの収支改善に結びつくこととなります。

#### エ 関連事業の概要

運賃収入以外にも収入増を図るため、次のような事業を実施する予定です。

##### (ア) 広告宣伝

駅の広告（看板、ポスター等）や車内広告（ポスター、ステッカー等）の広告宣伝事業を行います。

##### (イ) 土地・建物、駐車場の貸付

駅構内及び沿線の土地・建物の貸付業務を行います。また、駅構内等の月極駐車場を貸付し、その管理業務を行います。

##### (ウ) 物品販売

飲料水の自動販売機や駅売店による物品販売を行います。

##### (エ) 駅構内タクシーの管理

駅構内におけるタクシー営業（構内駐車営業）について、管理業務を行います。

他の鉄道会社までの乗車券を相互に購入できる体制のこと。

## 7 経営収支の見込み

### (1) 収支試算の前提条件

#### ア 輸送量

「第3 旅客需要の予測」で得られた輸送人員とします。

#### イ 運賃水準

J R九州並み運賃

J R九州の約1.3倍運賃

#### ウ 経費

現時点での所要見込み額を積み上げています。

ただし、開業11年目以降の人件費は、九州内の類似三セク鉄道の平均値をベースに算定しています。

### (2) 収支試算の結果

#### ア 開業初年度

(単位：百万円)

区 分		J R九州並み 運賃	J R九州の約 1.3倍運賃
収 入	運賃収入	530	693
	通勤定期	36	47
	通学定期	160	214
	定期外	334	432
	運輸雑収入	22	22
	線路使用料	280	280
	その他	110	110
	収入計	942	1,105
支 出	人件費	285	
	諸経費	626	
	線路保存費	113	
	電路保存費	185	
	車両保存費	23	
	その他	305	
	諸税	87	95
	支出計	999	1,006
償却前収支		57	99

(注) 収入・支出ともに、「その他」欄には、J R貨物の動力費(105百万円)を含む。

端数処理のため、合計と内容が一致しないところがある。

## イ 償却前収支の推移

ケース	償 却 前 収 支									
	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目	9年目	10年目
J R九州並み運賃	57	63	112	98	96	129	122	142	130	153
J R九州の約 1.3 倍運賃	99	91	40	53	54	19	25	3	13	12

ケース	償 却 前 収 支				
	11年目	15年目	20年目	25年目	30年目
J R九州並み運賃	258	323	341	343	349
J R九州の約 1.3 倍運賃	119	190	210	213	219

(注) 旅客需要は、将来の駅勢圏人口に基づき算出。  
 なお、運賃改定は織り込んでいない。

現時点での所要見込額を積み上げた結果、開業初年度は、償却前収支で99百万円となり、開業9年目までは黒字が続きますが、開業10年目以降は赤字となる見込みです。

このため、引き続き、収支の改善に努めていきます。



## 第6 今後の検討課題

### 1 鉄道利用の促進と地域の活性化に向けた方策

鉄道という公共交通を地域の皆様が利用し、その存続を図っていくためには、出資者となる県や沿線市町などとともに、地域の方々や企業、各種団体等の皆様が一緒になって、知恵を出し合って協力していくことが大切です。

#### (1) 利便性の向上等

- ア 地域のニーズに沿った列車ダイヤの設定
- イ 駅に隣接した駐車場、駐輪場の整備（パーク＆ライドの推進）
- ウ バス（コミュニティバスを含む。）やタクシーなどとの接続など、他の交通機関との連携
- エ 送迎バス運行など宿泊施設、地元商店街等との連携

#### (2) マイレール意識の醸成

- ア 情報発信、交流拠点としての駅舎の活用
- イ 多くの人に親しみやすく印象的な愛称やイメージキャラクターなどの設定
- ウ 各種団体による地域おこし活動との連携や駅前での朝市やフリーマーケットなどの開催
- エ 駅周辺住民のボランティアによる駅の清掃、美化
- オ 幼稚園、小・中学校等の行事などでの利用
- カ 地域の祭りやイベント等とタイアップしたイベント列車等の運行や体験型観光の商品化など、地域間・都市間交流の促進

#### (3) 各種施設の整備等

- ア 公共施設の新設又は移設の際の駅周辺への優先配置
- イ 産直交流施設等の駅舎併設など駅を核としたまちづくりの推進
- ウ 企業誘致、住宅団地の整備、駅舎近隣への出店の促進など、沿線の就労・居住環境の整備
- エ 沿線住民のマイレール意識を高め、鉄道の利用促進を図るため、沿線市町が中心となって運営する利用促進協議会(仮称)の設置

## 2 経営安定のための基金の設置

経営の安定を図るため、沿線住民の皆様などからの寄附金等を受け入れる基金の設置を検討します。

## 3 関連事業の展開

### ア 関連事業展開の基本的な考え方

関連事業は、経営状況や社会経済情勢等も踏まえ、収支改善に寄与することを基本に検討します。

### イ 想定される関連事業（例示）

- (ア) 旅行代理店
- (イ) 保険代理業
- (ウ) 不動産業 など

## 4 災害対策等

災害や事故が発生した場合には、通常は、保険制度により対応することになります。

なお、大規模な災害の場合には、国の補助制度を活用して対応することになりますが、現在の補助制度では、第三セクターの負担が大きいことから、国に対して対策の充実・強化を図るよう要請しています。

## 5 新駅設置

新駅の設置については、その地域の鉄道利用に係る利便性の向上と利用者数の動向等も勘案しながら、請願駅方式で検討することとします。

## 第7 今後のスケジュール

今後は、概ね次のようなスケジュールで取り組みます。

時 期	事 項
平成14年8月～	経営基本計画の策定 鉄道事業許可申請準備 会社設立準備
平成14年 秋	第三セクター会社設立 車両発注、施設整備着手、乗務員研修等
平成15年 春	鉄道事業許可
平成16年 (新幹線開業時)	第三セクター鉄道開業

これまでの主な経緯

- 昭和63年 8月31日 政府・与党申合せ  
着工の具体的な手順方法については、本年12月末までに必ずその結論を得る。
- 平成 元年 1月17日 政府・与党申合せ  
新たな区間等に引き続き着工する場合は、(-略-)当該区間の並行在来線の取扱い、建設費、収支採算性等に関し、具体的な結論を得たのち、これを行うものとする。
- 平成 2年11月19日 鹿児島県・沿線市町長会議  
並行在来線の取扱いを基本的に了承  
11月30日 熊本県・沿線市町長会議(最終)  
12月 1日 熊本・鹿児島両県とJR九州の「三者会談」  
12月24日 政府・与党申合せ  
平成3年度からの八代～西鹿児島間の着工が決定建設着工する区間の並行在来線は、開業時にJRの経営から分離することを認可前に確認すること。
- 平成 3年 1月24日 鹿児島県・沿線市町長会議  
最終的に並行在来線の取扱いを了承  
7月 9日 熊本県、鹿児島県から運輸省(鉄道局長)への回答  
八代～川内間については、新幹線開業時にJR九州からの経営分離に同意する。  
8月22日 八代～西鹿児島間の工事実施計画認可  
9月 7日 八代～西鹿児島間の着工
- 平成11年12月16日 与党整備新幹線協議会で新八代～西鹿児島間の平成15年末完成が提示
- 平成12年 4月13日 鹿児島県並行在来線鉄道対策協議会設立  
県、県議会、沿線3市2町で設立  
6月27日 熊本県並行在来線対策検討協議会設立  
県、県議会、沿線2市3町で設立  
11月29日 第2回鹿児島県並行在来線鉄道対策協議会  
新たに串木野市以南の2市4町が参加  
12月18日 政府・与党申し合わせ  
博多～船小屋間新規着工と全線フル規格化が認められた。

- 平成13年 4月25日 新八代～西鹿児島間及び博多～新八代間の工事実施計画追加認可
- 8月 2日 国土交通省に対し、第三セクターへの支援策を要請
- 8月28日 国土交通省が第三セクターへの支援策を提示
- 11月 7日 第6回鹿児島県並行在来線鉄道対策協議会  
5市6町による協議会解散
- 11月14日 鹿児島県並行在来線鉄道対策協議会設立  
県、県議会、沿線3市2町の新たな協議会を設立
- 平成14年 2月25日 並行在来線の第三セクター設立について熊本・鹿児島両県の合意文書調印
- 第三セクター鉄道会社は、熊本県側と鹿児島県側との合同により設立する。
- 出資については、熊本県側と鹿児島県側1対1とする。
- 初期投資の負担については、原則として熊本県側と鹿児島県側1対1とする。
- 合同会社に単年度償却前赤字が発生した場合には、収支を各県ごとに把握し、熊本県側と鹿児島県側の収支状況に応じた赤字について、それぞれが責任をもって対応する。