

鉄道事業許可申請の概要について

平成 26 年 3 月 17 日
えちごトキめき鉄道株式会社

1 運行の基本的な考え方

妙高はねうまライン（妙高高原～直江津）、日本海ひすいライン（市振～直江津）は、ともに沿線住民の生活路線であるとともに、道路の混雑緩和や新幹線とのアクセス輸送による沿線地域の発展にも必要な交通路線です。

また、日本海ひすいラインは、日本海側の貨物輸送の動脈としての役割、妙高はねうまラインは、非常時における貨物輸送の迂回ルートとしての役割も担っています。

(1) 妙高はねうまライン

朝夕の通勤通学時間帯の輸送力の確保に努めるほか、直江津駅での日本海ひすいライン糸魚川方面及び東日本旅客鉄道(株)信越線柿崎方面との乗り継ぎ、及び妙高高原駅でのしなの鉄道(株)北しなの線長野方面との乗り継ぎ利便性に配慮した運行ダイヤとするとともに、一部の列車で直通乗り入れについても協議しています。

また、上越妙高駅で新幹線との接続に配慮した運行を行います。

(2) 日本海ひすいライン

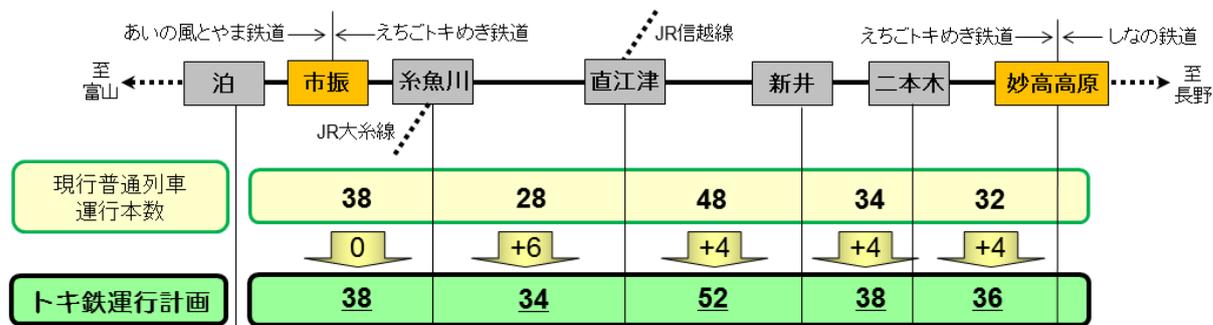
朝夕の通勤通学時間帯の輸送力の確保に努めるほか、利便性の維持向上を図るため、泊～糸魚川間であいの風とやま鉄道(株)との直通乗入れを実施し、他の直通列車の運転についても協議しています。

また、糸魚川駅で新幹線との接続に配慮した運行を行います。

なお、関西と新潟、北海道を結ぶ貨物列車の運行については現状どおりと想定しています。

2 運行計画

(1) 運転区間及び普通列車本数（イメージ）



(2) 運転時隔

ほぼ1時間に1本の運行となります。

なお、新井～直江津間については、朝夕の通勤通学時には約20分から40分に1本となります。

(3) 相互直通運転

あいの風とやま鉄道(株)の列車が市振～糸魚川間に乗り入れます。また、えちごトキめき鉄道(株)の列車が市振～泊間に乗り入れます。

他の隣接会社（東日本旅客鉄道(株)、しなの鉄道(株)、北越急行(株)）とも相互直通運転の実施について協議しています。

(4) 列車の編成・乗車率

妙高はねうまラインは、電車2両編成を基本とし、ラッシュ時は6両編成とします。

また、日本海ひすいラインは、気動車1両編成を基本とし、ラッシュ時は2両編成とします。

両路線とも、ラッシュ時の乗車率は100%程度と見込んでいます。

3 乗務員（運転士・車掌）

妙高はねうまライン、日本海ひすいラインとも必要な設備改修、運転士教育及びご利用者に対する周知を行ったうえで、2両編成以下の列車では、ワンマン運転を基本とします。

ただし、日本海ひすいラインにおいては、ラッシュ時に2両編成で運行する場合などに当分の間乗務員2名体制とします。

4 駅の管理

(1) 営業時間

駅窓口の営業時間は、普通列車の運行状況と新幹線の運転時間帯を考慮して、7時から20時までを基本とします。

(2) 共同使用駅の取扱い

直江津駅、妙高高原駅、糸魚川駅、市振駅は共同使用駅として、えちごトキめき鉄道(株)が管理を行うことで協議しています。

5 運行管理

妙高はねうまライン、日本海ひすいラインの2つの路線を1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て自社で行います。ただし、整備するまでの間は次のとおりとします。

(1) 妙高高原～直江津間

えちごトキめき鉄道(株)がJR東日本新潟支社総合指令室で行います。

(2) 市振～直江津間

あいの風とやま鉄道(株)に業務委託し、JR西日本金沢総合指令所で行います。

6 収支

開業から10年目の年平均の損益は赤字ですが、11年目から20年目は単年度収支がほぼ均衡し、21年目から30年目は単年度ベースでは黒字基調となることから、40年合計では累積黒字に転換します。

(単位:億円)

	年 平 均				40年合計
	開業～10年目	11～20年目	21～30年目	31～40年目	
旅客収入等	12	12	11	10	446
その他の収入	26	22	26	24	983
収益計	38	34	37	34	1,429
人件費	11	9	9	9	382
その他の費用	30	26	25	23	1,033
費用計	40	34	35	32	1,415
損益	▲ 2	0	2	2	14

※ 法人税は除いて算定。端数処理の関係で合計が一致しない場合がある。