

3. 並行在来線について

(1) 平成20年3月以降の並行在来線対策に係る主な動きについて

① 並行在来線に係る要望・要請活動

○平成20年 2月25日・3月5日

寝台特急列車減便による青い森鉄道への影響緩和についての要望

- ・ 要望先：JR北海道（2/25）、JR東日本（3/5）
- ・ 要望者：青い森鉄道株及び県
- ・ 要望内容：寝台特急列車「北斗星」減便に係る影響緩和について（資料3-1）
 - 1 既存寝台特急列車の利用促進や車両の増結あるいは臨時便の運行等
 - 2 並行在来線を対象とするJR企画商品の拡大・新設
 - 3 特急料金の増額又は寝台料金の新設等

○平成20年 6月 4日 平成21年度青森県重点施策提案に係る知事要望（資料3-2）

- ・ 要望先：国土交通省、総務省
- ・ 要望内容：並行在来線への財政支援について
 - 1 線路使用実態に見合った貨物線路使用料の見直しを行うこと
 - 2 並行在来線維持のための県費負担に係る助成措置を講じること
 - 3 初期投資に係る県費負担に対する助成措置を講じること
 - 4 現行補助制度の対象事業者及び対象事業を拡充すること
 - 5 JRからの鉄道資産の譲渡価額が、収益性に基つき決定されるようルール化すること

○平成20年 6月20日 北海道東北地方知事会の提言活動（青山副知事）（資料3-3）

- ・ 要望先：国土交通省、総務省、県関係国会議員
- ・ 要望内容：並行在来線への支援措置について
 - 1 線路使用実態に見合った貨物線路使用料の見直しを行うこと
 - 2 並行在来線維持のための地元負担に係る助成措置を講ずること
 - 3 鉄道資産取得等の初期投資に対する助成措置を講ずること
 - 4 JRから譲渡される鉄道資産については、無償譲渡、若しくは収益性に基ついた価格決定がされるようルール化すること

○平成20年 7月15日 並行在来線関係道県による合同要請（青山副知事）（資料3-4）

- ・ 要望先：関係国会議員（与党PTメンバー等）国土交通省、財務省、総務省
- ・ 要望内容：並行在来線への財政支援等について
 - 1 並行在来線について、運行の在り方や支援策について検討を進め、現行「政府・与党申合せ」を見直して、新たな仕組みを早急に構築すること
 - 2 JRから譲渡される場合の鉄道資産については、無償譲渡、若しくは収益性に基ついた価格決定がされるようルール化すること

- 3 鉄道資産取得等の初期投資に対する助成措置を講ずること
- 4 J Rからの譲渡資産に対する税制特例の延長及び拡充を図るとともに、新たに整備・取得した鉄道資産に係る固定資産税等の特例措置を創設すること
- 5 線路使用実態に見合った貨物線路使用料の見直しを行うこと
- 6 並行在来線維持のための赤字補填・運営費助成等の財政支援制度の創設を図るとともに、地元負担に係る所要の地方財政措置を講ずること など

○平成20年 8月 5日 整備新幹線関係18都道府県期成同盟会による合同中央要請
(蝦名副知事) (資料3-5)

- ・ 要望先：関係国会議員(与党PTメンバー等)、国土交通省、財務省、総務省
- ・ 要望内容：整備新幹線建設促進、並行在来線への支援

(並行在来線関係のみ抜粋)

並行在来線の経営が成り立つよう、鉄道資産の無償譲渡、若しくは収益性に基ついた価格設定のルール化、初期投資及び維持経費に対する助成措置、線路使用料の対象経費等の見直し、税制上の優遇措置などの支援策を講ずること

② 与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム等の開催状況

- ・ 平成20年 3月14日 与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム会合
 - ・ 三村知事から青い森鉄道線の課題等について説明 (資料3-6)
- ・ 平成20年 3月19日 与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム会合
- ・ 平成20年 3月31日 与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム・津島座長記者会見
- ・ 平成20年 4月10日 自由民主党整備新幹線等鉄道調査会・整備新幹線建設促進議員連盟合同会議 (概算要求時までの成案に向けて決議)
- ・ 平成20年 6月 5日 与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム会合
 - ・ 地方負担の軽減について長野県知事等から意見聴取
- ・ 平成20年 6月19日 与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム会合
 - ・ 予算編成に向け、並行在来線の財源の在り方、運行の在り方についても検討を進める方針を決定 (資料3-7)
- ・ 平成20年 7月24日 与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム会合
- ・ 平成20年 8月21日 与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム会合

③ 青い森鉄道線青森開業に向けた主な協議・検討状況

○ 既存鉄道資産の譲渡について

- ・ 昨年12月に知事及び県議会議長とJR東日本社長との会談以降、JR東日本本社との間で、事務レベルでの協議を鋭意行っているところ。県としては、八戸開業時のスケジュール等も踏まえれば、年内を目途にと考えているところ。
- ・ 国に対しては、鉄道資産の譲渡価額が収益性にに基づき決定されるようルール化することを、知事の重点要望や並行在来線関係道県による合同要請などの場で引き続き要望している。

○ 貨物線路使用料の見直しについて

- ・ 本県の並行在来線区間は、1日40本もの貨物列車が走行する北海道と首都圏とを結ぶ物流の大動脈であるため、貨物走行維持のため、旅客に見合う水準を超えた規模の施設を保有・管理し、保守管理経費及び初期投資（資本費）に「かかり増し」経費が発生していると考えている。
- ・ 現行の貨物線路使用料は、こうした実態を踏まえたものとなっておらず、変電所設備等の一部を除き、資本費については線路使用料の対象経費として認められないなど不合理な状況であるため、実態に見合った貨物線路使用料の見直しを国及びJR貨物に対し引き続き要望している。

○ 国の財政支援について

- ・ 国に対し、上記に加え、並行在来線維持のための県費負担に係る助成措置、初期投資に係る県費負担に対する助成措置及び現行補助制度の対象事業者及び対象事業の拡充について、引き続き要望している。

(2) 青い森鉄道線青森開業に向けた準備状況について

① 県における準備状況

○ 青森開業のために構築が必要な新規施設設備の整備について

- ・ 指令システム、青森駅連動分離、青森変電所ME（マイクロ・エレクトロニクス）化、車両基地整備、ワンマン化設備及び青森信号場代替受電設備について債務負担行為を設定。
- ・ JR東日本が整備する指令システムのうち、青森駅西口近傍に建設する指令所については建築が進められている。その他の施設設備については詳細設計を実施中。
- ・ 駅舎設備改修等については、具体的内容をJR東日本と協議中。

○ 既存施設設備の整備等について

- ・ 青い森鉄道線の運用に使用しない施設設備の整理及び既存鉄道資産の譲渡前の修繕等について J R 東日本と協議中。

○ 旅客流動調査（OD調査）の実施について

- ・ 青い森鉄道線八戸・青森間の許可申請に向けて、最新の旅客流動状況を把握する必要があることから、本年6月に J R 東日本とも協力して、旅客流動調査（OD調査）を実施。現在調査結果を取りまとめ中である。

○ 新駅活用検証調査の実施について

- ・ 青森市から要望のある市内野内地区及び筒井地区を対象として、青森市と協力しながら、建設や維持に係るコスト、技術面での課題、周辺の土地利用状況、需要想定などといった項目について調査を行っているところ。（資料3-8）
- ・ 本調査は年内にも最終的な調査結果を取りまとめることとしており、当該調査の実施結果を踏まえ、関係者と早期に協議していくこととしている。

○ 経営分離時の要員確保について

- ・ 経営分離時に必要な青い森鉄道（株）の要員は200名程度と想定されている。特に、信号通信や電力等の技術系職種については、短期間での技術習得が難しいため、J R 東日本の協力が不可欠であり、職員の出向について J R 東日本と協議中。

○ 青い森鉄道線利活用促進に向けた取組

- ・ 青い森鉄道線の利用促進が図られるためには、沿線地域が主体となった自主的な取組がなされることが重要であることから、平成19年度、沿線地域において青い森鉄道線をマイレールとして積極的に活用する指針となるよう、3つのプロジェクトと9つのアクションプランからなる「青い森鉄道利活用ビジョン」を策定したところ。
- ・ 本年度は、アクションプランの実践を促すための取組として「青い森鉄道利活用アクション・サポート事業」を実施している。具体的には、沿線地域の N P O 法人などの地域団体が主体的に企画を練り、沿線にちなんだ新たな地域資源の掘り起こしや、これらを活用した観光ルートの開発などの取組を実施し、県がその取組をサポートするもの。

② 青い森鉄道株式会社における開業準備状況

○ 青森開業準備室の設置について

- ・ 青森開業に向け、各種設備の整備や経営計画策定等の業務に対応するため、本年7月1日に県庁の並行在来線対策室内へ青森開業準備室を設置
(本年度は開業準備室長以下6名体制)

○ 増資について

- ・ 昨年12月の青い森鉄道線青森開業準備協議会において、青い森鉄道(株)青森開業に向けた旅客車両の調達や要員確保のため、現在の資本金6億円から23億円を増資することが了承された。増資分の払込期限は本年11月末を予定。
(資料3-9)

○ プロパー社員の採用について

- ・ プロパー社員の確保について、人件費抑制の観点から、将来の早期プロパー転換を見据え今年度から計画的に採用を開始したところ。採用した技術系社員については、JR東日本の協力を得て研修を実施中。
- ・ 平成21年4月採用についても、募集を実施。

〔	平成20年4月の採用・・・・・・・・	9名	〕
	平成21年4月の採用募集数・・・・・・・・	18名	

○ 収支改善に向けた取組

- ・ 自社線収入の向上を図るため、沿線高校の学期に合わせた「学期定期」を今年度の3学期から導入予定であるほか、無記名定期の導入等を検討しており、収支の改善に努めることとしている。

③ 今後のスケジュール

年 度	主 な 取 組	
H18 (開業4年前)	運営スキーム構築 ↑ ↓	<ul style="list-style-type: none"> ・ 並行在来線関係市町長会議の開催 ・ OD調査 ・ 将来需要予測調査 ・ 青い森鉄道活用会議の設置
H19 (開業3年前)		<ul style="list-style-type: none"> ・ 青い森鉄道線青森開業準備協議会の設立 ・ 経営計画素案の策定 <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行計画 (運転本数等) ・ 車両計画 (車両数等) ・ 保守管理計画 ・ 組織要員計画 ・ 営業計画 (運賃水準等) ・ 青い森鉄道利活用ビジョンの策定
H20 (開業2年前)	工事・要員養成等の具体的開業準備 ↑ ↓	<ul style="list-style-type: none"> ・ 増資手続き ・ 青い森鉄道(株)の体制整備 <ul style="list-style-type: none"> ・ 要員の増員・養成 ・ 車両手配 ・ 具体的運行計画策定 ・ 各種工事等着工準備、新駅活用検証調査 ・ OD調査 (許可申請用)
H21 (開業1年前)		<ul style="list-style-type: none"> ・ 将来需要予測調査 (許可申請用) ・ 許可申請書提出 (第2種・第3種鉄道事業) ・ 各種協定の締結 ・ 各種設備等の試験運用
H22		<ul style="list-style-type: none"> ・ 青い森鉄道線青森開業 (東北新幹線新青森駅開業と同時)

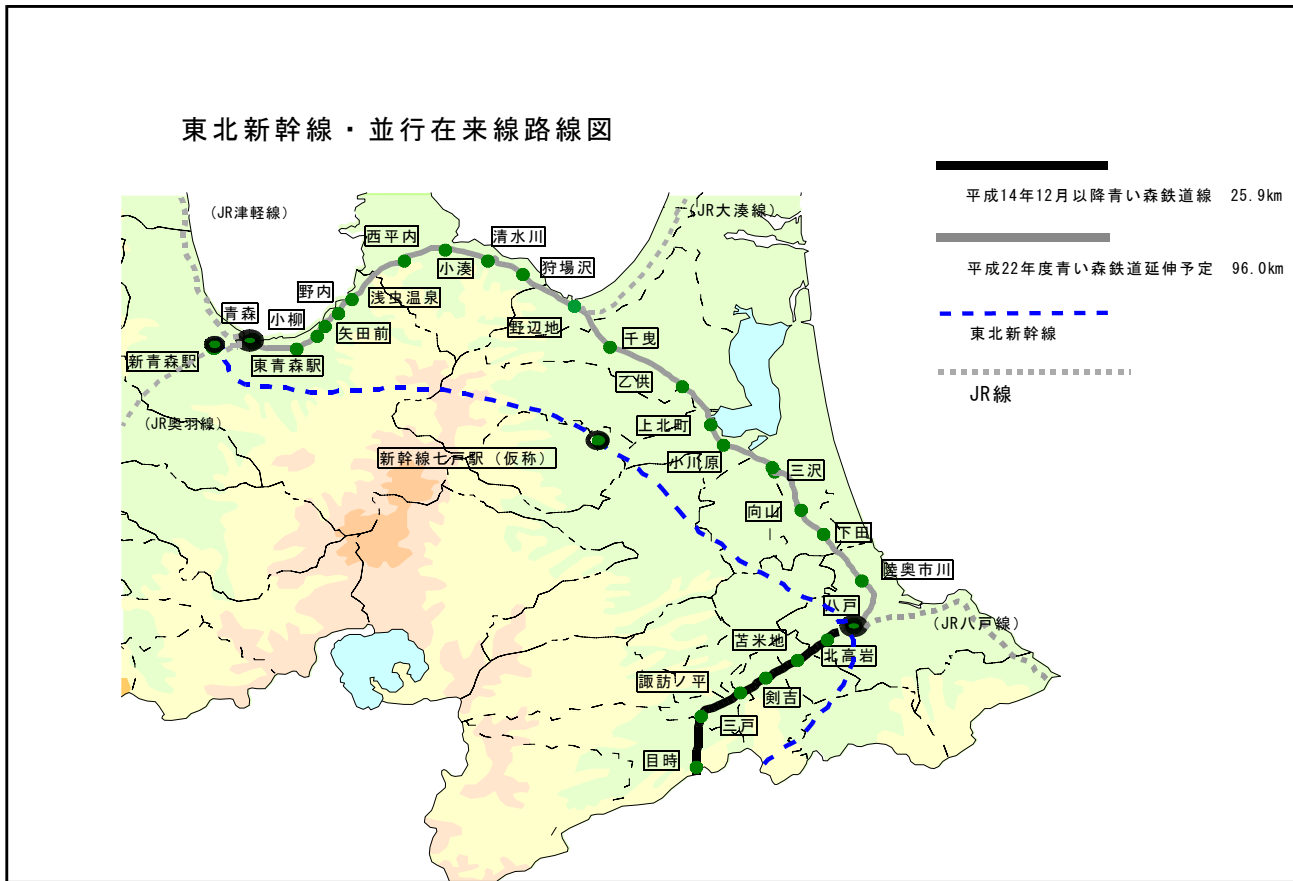
[参考：八戸開業（平成14年12月）に向けた取組み]

H9 (開業5年前)	11月	OD調査 (盛岡・八戸間)
H10 (開業4年前)	6月	並行在来線青森県協議会設立 (改組)
	3月	将来需要予測調査
H11 (開業3年前)	7月	経営主体・運行区間承認
H12 (開業2年前)	11月	経営計画素案承認
H13 (開業1年前)	5月	経営計画素案 (改訂版) 承認 (運賃水準決定)
	6月	青い森鉄道(株)開業準備室設置
	3月	許可申請書提出
H14	12月	開業



北海道旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 中島 尚俊 殿

東日本旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 清野 智 殿



要望書



寝台特急列車「北斗星」減便に係る影響緩和について

記

平成20年3月15日のJR各社ダイヤ改正により、青い森鉄道線を走行する寝台特急列車「北斗星1、4号」の運転が取り止めとなることが発表されました。

JR旅客会社の寝台特急列車が並行在来線上を走行することについては、東北新幹線八戸駅開業に伴い並行在来線盛岡・八戸間が経営分離された際、並行在来線に対する各種施策の一環として実施された経緯があります。

このため、JR旅客会社の寝台特急列車走行による運賃等収入は、経営分離に際して策定した青い森鉄道株式会社の経営計画の根幹を成しており、この収入が大きく変動することは、並行在来線の現行経営スキームに重大な影響を及ぼすこととなります。

つきましては、今回のダイヤ改正により、並行在来線上を走行する寝台特急列車の運賃等収入に影響が生じないように、下記の諸対応の実施を要望いたします。

- 1 既存寝台特急列車の利用促進や車両の増結あるいは臨時便の運行等
- 2 並行在来線を対象とするJR企画商品の拡大・新設
- 3 特急料金の増額又は寝台料金の新設等

平成20年2月25日
(平成20年3月 5日)

青い森鉄道株式会社代表取締役社長 小枝 昭

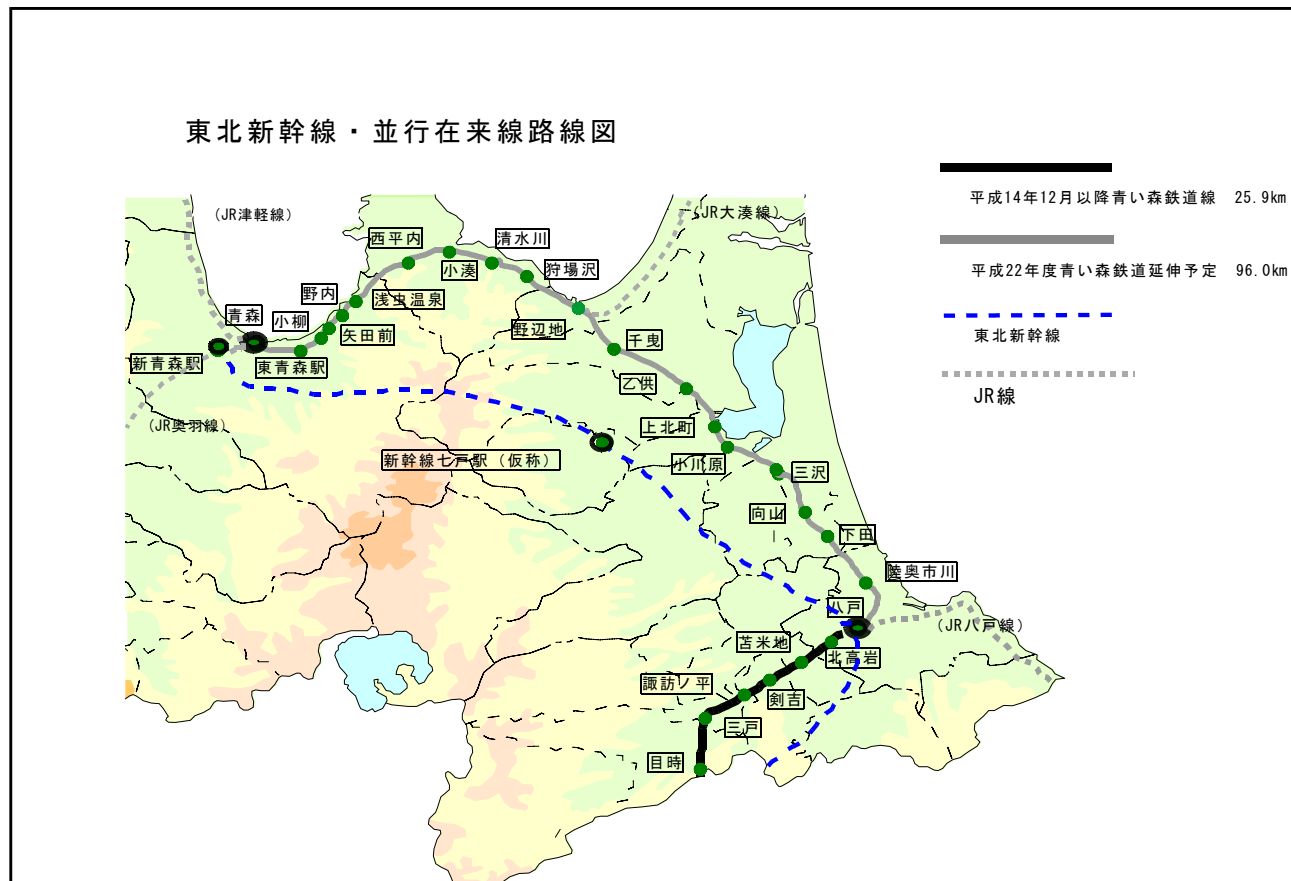
青森県企画政策部長 関 格

殿



要望書

並行在来線への財政支援について



平成20年6月4日

青森県

並行在来線への財政支援について

【提案・意見内容】

J R から経営分離された本県の並行在来線「青い森鉄道線」は、地域住民の日常生活に欠くことのできない貴重な足であると同時に、国家的な物流の幹線として極めて重要な役割を担っていることから、支援措置を講じ、維持していくことが必要です。

【本県の現状と課題】

青い森鉄道線は現在わずか25.9kmの経営区間でありながら、実質的な赤字額が年間3億円を超えるなど極めて厳しい経営状況にあり、今後、新幹線新青森駅開業時には現在の約5倍に延伸されることから、毎年度多額の県費負担が想定されています。

また、延伸区間に係る J R 東日本からの既存鉄道資産の取得や指令システムなどの新規の設備投資など、経営分離に伴う初期投資にも多額の負担が見込まれています。

一方で、同線は1日約40本もの貨物列車が走行する北海道と首都圏とを結ぶ「我が国物流の大動脈」でもあることから、旅客鉄道の輸送量が必要とする水準をはるかに超えた過大な設備を保有し、貨物輸送維持のため高水準の保守管理を行わざるを得ない状況となっています。しかしながら、現在の貨物線路使用料はこうした実態を反映しておらず、また、資本費も一部を除き線路使用料の対象経費として認められていないなど、非常に不合理な状況となっており、将来にわたる維持・存続が強く危惧されます。

つきましては、本県並行在来線の将来にわたる安定的な経営維持のため、以下の事項について要望いたします。

記

- 1 線路使用実態に見合った貨物線路使用料の見直しを行うこと
(貨物線路使用料の増額、資本費の対象経費への算入等)
- 2 並行在来線維持のための県費負担に係る助成措置を講じること
(特別交付税等)
- 3 初期投資に係る県費負担に対する助成措置を講じること
(起債に対する交付税措置等)
- 4 現行補助制度の対象事業者及び対象事業を拡充すること
(鉄道軌道輸送高度化事業費補助の地方自治体への適用等)
- 5 J R からの鉄道資産の譲渡価額が、収益性に基つき決定されるようルール化すること

平成20年6月4日

青森県知事 三村 申吾

写

殿

北海道東北地方知事会構成員

北海道知事 高橋 はるみ

青森県知事 三村 申吾

岩手県知事 達増 拓也

宮城県知事 村井 嘉浩

秋田県知事 寺田 典城

山形県知事 齋藤 弘

福島県知事 佐藤 雄平

新潟県知事 泉田 裕彦

並行在来線への支援措置について

平成20年6月20日

北海道東北地方知事会長
秋田県知事 寺田 典城

並行在来線への支援措置について

整備新幹線の開業に伴いJR各社から経営分離される並行在来線区間は、地域住民の日常生活に欠かすことのできない貴重な足として極めて重要な役割を担っています。

しかしながら、現在既に開業している各並行在来線区間は、開業時にJR各社からの鉄道資産の購入や新たに必要となる施設整備等の初期投資に多額の地元負担が生じた上、収益性の低い区間であることなどから、極めて厳しい経営状況にあり、地方交付税の大幅な削減等、地方公共団体の財政状況が著しく悪化する中、今後の鉄道の維持存続が強く危惧されています。同様に、今後開業予定の並行在来線区間についても、多額の初期投資や旅客需要の低迷等により、厳しい経営環境に置かれることが想定されます。

一方で、本地域の並行在来線区間は、単に限られた地域住民の足としてのみ利用されているものではなく、多数の貨物列車が走行する国の物流政策上極めて重要な区間であることや、幅広い地域の住民に利用されている寝台特急列車が走行する区間であるなど、国民生活全体に多大な便益を与えています。また、鉄道貨物輸送の持つ環境面での優位性を踏まえ、国はモーダルシフトを推進しています。これらを踏まえ、並行在来線の維持・存続については、国の運輸政策の中でしっかりとした対応がなされるべきものです。しかしながら、現行の線路使用料は貨物列車の使用実態に見合った適正なものとはなっておらず、また、資本費も一部を除き線路使用料の対象経費として認められていないなど、極めて不合理な状況となっており、将来にわたる路線の維持・存続が強く危惧されます。

つきましては、並行在来線が、JR各社からの経営分離後も、将来にわたり安定的な経営を維持できるよう支援措置を求めるものです。

1. 線路使用実態に見合った貨物線路使用料の見直しを行うこと

(貨物線路使用料の増額、資本費の対象経費への算入等)

2. 並行在来線維持のための地元負担に係る助成措置を講ずること

(運営費助成、特別交付税等)

3. 鉄道資産取得等の初期投資に対する助成措置を講ずること

(起債に対する交付税措置等)

4. JRから譲渡される鉄道資産については、無償譲渡、若しくは収益性に基づいた価格設定がされるようルール化すること

写

〔既に J R から経営分離され営業している全国の並行在来線〕

殿

要 請 書

並行在来線への財政支援等について

平成 20 年 7 月 15 日

並行在来線関係道県

〔 北海道・青森県・岩手県・長野県・新潟県・富山県
石川県・佐賀県・長崎県・熊本県・鹿児島県 〕



青い森鉄道（青森県）



I G Rいわて銀河鉄道（岩手県）



しなの鉄道（長野県）



肥薩おれんじ鉄道（熊本県・鹿児島県）

並行在来線への財政支援等について

整備新幹線の開業に伴い、J R各社から経営分離された各地の並行在来線は、地域住民の日常生活に欠かすことのできない貴重な交通手段として極めて重要な役割を担っており、地元自治体を中心となって設置された第三セクター等により、引き続き運営されています。

しかしながら、現在、既に開業している、長野県、岩手県、青森県、熊本県、鹿児島県の各並行在来線区間は、開業時にJ R各社からの鉄道資産の購入や新たに必要となる施設整備の初期投資等に多額の地元負担が生じた上、収益性の低い区間のみが分離されたことなどから、極めて厳しい経営状況にあり、地方交付税の大幅な削減等、地方公共団体の財政状況が著しく悪化する中、今後の鉄道の維持存続が強く危惧されております。

同様に、今後経営分離される予定の並行在来線区間についても、多額の初期投資や旅客需要の低迷等により、厳しい経営環境におかれることが想定されます。

一方で、各地の並行在来線は、地域住民の交通手段としての利用はもとより、例えば、多数の貨物列車が走行する国の物流政策上、極めて重要な区間や、幅広い地域の住民に利用されている寝台特急列車が走行する区間など、国民経済全体に多大な便益を与える重要な役割を担っています。また、鉄道貨物輸送の持つ環境面での優位性を踏まえ、国はモーダルシフトを推進していることから、並行在来線は国の運輸政策の中で引き続き維持存続すべきものであります。

つきましては、各地の並行在来線が、将来にわたり安定的な運営を維持できるよう、これまでの政府・与党での議論を踏まえ、次の事項について特段のご配慮をお願い申し上げます。

記

- 1 並行在来線について、運行の在り方や支援策について検討を進め、現行「政府・与党申合せ」を見直して、新たな仕組みを早急に構築すること**
- 2 J Rから譲渡される場合の鉄道資産については、無償譲渡、若しくはJ Rの簿価ではなく収益性に基づいた価格設定がされるようルール化すること**

- 3 鉄道資産取得等の初期投資に対する助成措置を講ずること（初期投資軽減のための交付金の創設、起債に対する交付税措置等）**
- 4 J Rからの譲渡資産に対する税制特例の延長及び拡充を図るとともに、新たに整備・取得した鉄道資産に係る固定資産税等の特例措置を創設すること**
- 5 線路使用実態に見合った貨物線路使用料の見直しを行うこと（貨物線路使用料の増額、資本費の対象経費への算入等）**
- 6 並行在来線維持存続のための赤字補填・運営費助成等の財政支援制度の創設を図るとともに、地元負担に係る所要の地方財政措置を講ずること**
- 7 鉄道軌道災害復旧事業費補助制度について、災害認定要件の緩和など、制度の充実を図ること**
- 8 九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）整備に伴い、地方が維持することとなる在来線についても、上記に準じた措置を講ずること**

平成20年7月15日

北海道知事	高橋 はるみ
青森県知事	三村 申吾
岩手県知事	達増 拓也
長野県知事	村井 仁
新潟県知事	泉田 裕彦
富山県知事	石井 隆一
石川県知事	谷本 正憲
佐賀県知事	古川 康
長崎県知事	金子 原二郎
熊本県知事	蒲島 郁夫
鹿児島県知事	伊藤 祐一郎

整備新幹線は、全国高速交通体系の根幹を成し、収支採算性に優れ、国際的産業競争力・都市間競争力を向上させる基盤を成すものである。また、二十一世紀の地球的規模の課題である地球温暖化問題や省エネ対策等に大きく貢献するものであることから、国土の均衡ある発展と地域の振興はもとより、環境対策等の面からも、その早期整備が強く望まれているところである。

平成九年に開業した北陸新幹線「高崎・長野間」、平成十四年に開業した東北新幹線「盛岡・八戸間」及び平成十六年に開業した九州新幹線鹿児島ルート「新八代・鹿児島中央間」において、大きな時間短縮効果や利用者的大幅増加をはじめ、産業や経済など各方面への波及効果を生み、新幹線の優位性を発揮しているところである。

平成十六年十二月十六日の「政府・与党申合せ」を受け、現在、東北新幹線「八戸・新青森間」及び九州新幹線鹿児島ルート「博多・新八代間」については平成二十二年度末完成に向け着実に建設工事が進められるとともに、北海道新幹線「新青森・新函館間」、北陸新幹線「長野・金沢間」並びに「福井駅部」についてもそれぞれ完成に向け整備が順調に進められており、また、九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）「武雄温泉・諫早間」については、本年三月二十六日に着工が認可されたところである。

しかしながら、整備新幹線については、全国の整備計画路線約一千五百キロメートルのうち、既供用区間と既着工区間の合計は九百八十五キロメートルにとどまっている状況にあり、全線整備実現のためには、安定的な事業実施のための建設財源の確保が是非とも必要である。

また、地方公共団体の負担については、その厳しい財政状況に配慮し、財源措置の拡充が必要である。

このような状況の中、政府・与党整備新幹線検討委員会、政府・与党ワーキンググループ及び与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム等において、平成十六年十二月の「政府・与党申合せ」の見直しに向け、作業が進められているところである。

整備新幹線の建設は、国内の地域間交流圏を著しく拡大させ、沿線地域の産業、経済の発展に大きく寄与するだけでなく、我が国経済全体の活性化を図るためにも、最優先で推進すべき国家プロジェクトである。長年にわたる国民の熱き願いである全線の日も早い開通に向けて、ここに次の事項について強く要望するものである。

- 一 平成十六年十二月の「政府・与党申合せ」を早急に見直し、既着工区間の早期完成を図るとともに、平成二十一年度に新規区間（北海道、北陸、長崎）について、認可、着工を行うこと。
- 一 整備新幹線全線の日も早い整備に向け、安定的な事業実施が可能となるよう財源の確保を図ること。
- 一 地方公共団体の建設費の負担を軽減するため、財源措置の拡充を図ること。
- 一 並行在来線の経営が成り立つよう、鉄道資産の無償譲渡、若しくは収益性に基づいた価格設定のルール化、初期投資及び維持経費に対する助成措置、線路使用料対象経費等の見直し、税制上の優遇措置などの支援策を講ずること。

平成二十年八月五日

整備新幹線関係十八都道府県期成同盟会

北海道・東北新幹線建設促進三都府県協議会

北陸新幹線建設促進同盟会

九州新幹線（鹿児島ルート）建設促進期成会

九州新幹線（西九州ルート）建設促進期成会

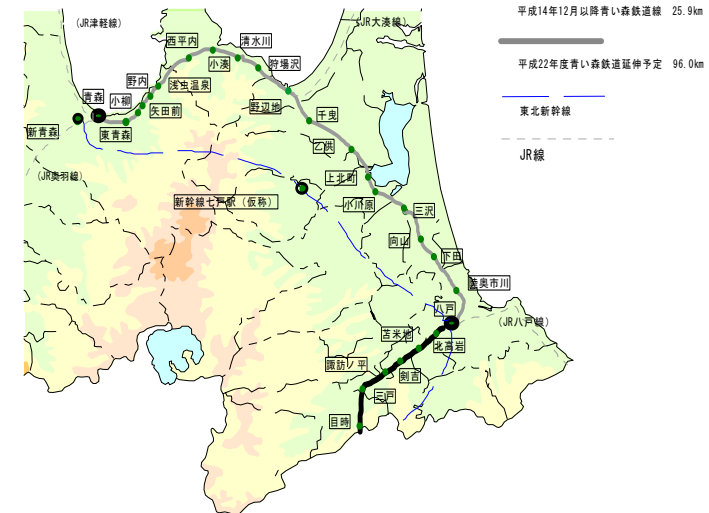
並行在来線（青い森鉄道） に係る主な課題



平成20年3月
青森県

＜青森県の並行在来線＞

並行在来線路線図



○本県の並行在来線は、県が鉄道資産を所有し、第三セクターが旅客輸送する上下分離方式で運営

第三セクターが支払えない線路使用料は、県が免除
→免除部分は県の一般財源で補填

現在 25.9 km
↓
東北新幹線新青森駅開業時 121.9 km

距離が5倍に延伸

＜並行在来線に係る多額の地元負担＞

① 厳しい経営状況

第三セクター（青い森鉄道株）の経営状況と県の負担

項目	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度
第三セクターの収支	0 百万円	0 百万円	△17 百万円	△3 百万円
県が免除した線路使用料	263 百万円	279 百万円	273 百万円	263 百万円
県の一般会計繰入金(公債費分を含む)	239 百万円	272 百万円	341 百万円	365 百万円
県一般会計繰入金+第三セクターの赤字額(H18): 実質的赤字額				3.7億円

⇒距離が5倍に延伸され、現行制度の見直しが必要ならば...
⇒毎年度、約16億円(公債費を除く。)の県費負担が発生

② 青森延伸に係る初期投資

・赤字路線の鉄道資産をJR東日本から県が取得する経費

JR東日本は簿価による譲渡を主張 その簿価額は、平成8年度ベースで → 約160億円

・経営分離により県が整備しなければならない設備経費

運行管理の指令システム構築
車両検修基地構築
等... 現在見込めるものだけで → 約80億円

青森延伸に係る初期投資の地元負担(現時点の試算) = 約240億円

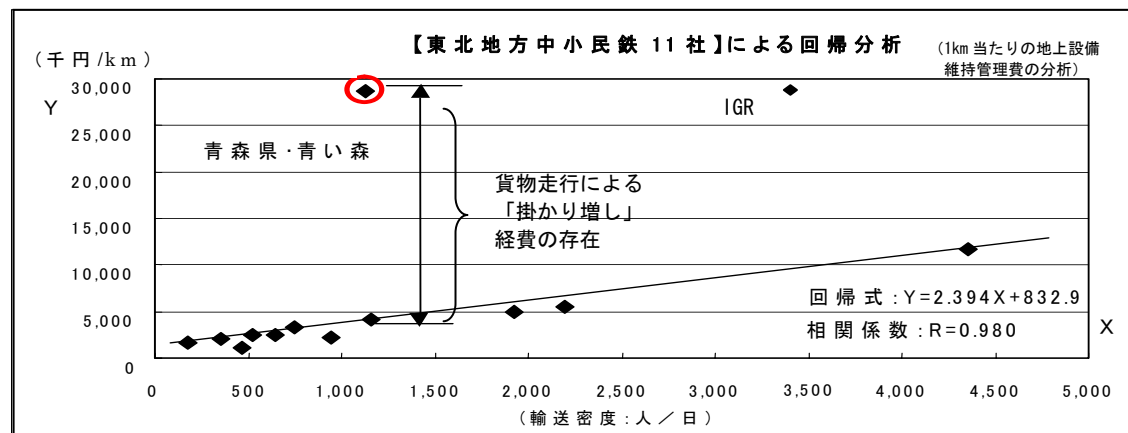
将来にわたって並行在来線を維持・存続していくことが可能なのかを強く危惧する状況

1 貨物線路使用料の見直しについて

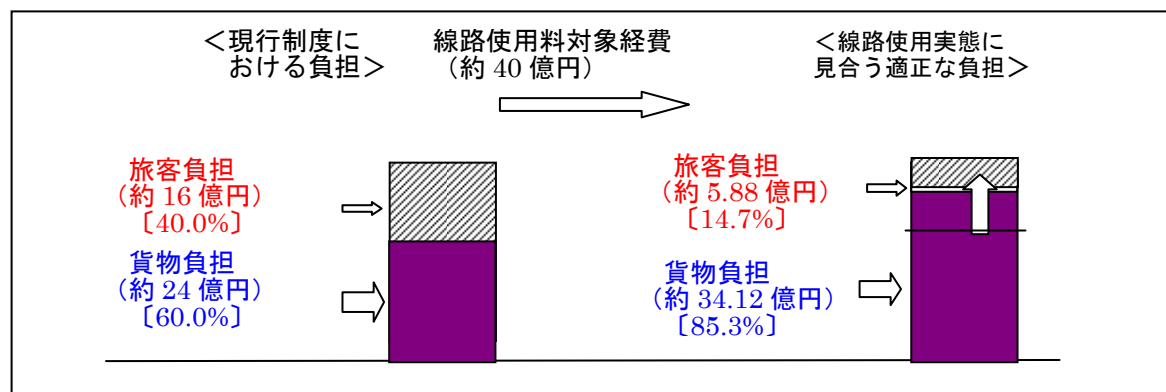
- (1) 貨物走行維持のため、本県の保守管理経費が過大な負担となっていることの実態を踏まえた「貨物線路使用料の増額」
- (2) 貨物走行維持のため、本県の設備投資経費が過大な負担となっていることの実態を踏まえた「貨物線路使用料への適切な資本費算入の実現」

- 貨物走行維持に伴う保守管理経費の「掛かり増し」はJR貨物が負担すべき
 - ⇒貨物走行による「掛かり増し」の実態を踏まえれば、適正な負担割合は貨物85：旅客15
 - ・本県は貨物列車走行維持のため、旅客に見合う水準を超えた規模の施設を保有・管理
 - ・東北地方中小民鉄と比較すると、貨物走行による多額の「掛かり増し」経費が存在（下図参照）
 - ・貨物走行による「掛かり増し」経費はJR貨物が全額負担すべき

＜参考：東北地方中小民鉄における輸送密度と維持管理費の相関関係＞ 委託調査試算より



＜参考：線路使用料負担割合（目時・青森間：H22 ベース試算）＞



- 並行在来線を走行するJR貨物は、初期投資に係る資本費を負担すべき
 - ⇒資本費負担の算定は、貨物走行維持による初期投資の掛かり増しを十分考慮した割合とすべき
 - ・現在の線路使用料の対象経費では、変電所等の一部を除き資本費は不算入
 - ・並行在来線の施設を利用して走行するJR貨物も相応の資本費負担をするのは当然
 - ・貨物走行による施設設備の規模・性能増を求められる「掛かり増し」資本費は全額JR貨物の負担とすべき

2 並行在来線への財政支援について

- (1) 初期投資や路線維持のための地方負担に係る一定の助成措置
- (2) 現行補助制度の対象拡大等

並行在来線は赤字化が不可避。現行スキームの下、地方の負担のみで将来にわたり路線を維持することは困難

- 初期投資に対する助成措置（起債に対する交付税措置（公債費償還へ交付税算入）等）
 - ・並行在来線の経営分離に当たっては、JRからの鉄道資産の取得のほか、指令システム、車両検修施設、変電所設備など多額の初期投資が必要（本県では約240億円の県費負担が懸念）
- 維持経費に係る県費負担への特別交付税等による措置等
 - ・青い森鉄道線はわずか25.9kmの区間でありながら、毎年約3.7億円もの県費負担
 - ・青森延伸時には延長が現在の約5倍となり、毎年多額の県費負担が懸念
- 現行補助制度における補助対象の拡大等
 - ・現在、上下分離方式等により自治体が鉄道資産を保有する場合には補助制度の対象外
 - ・施設更新時には多額の経費負担が懸念される状況
 - （例）鉄道軌道輸送高度化事業費補助（旧：近代化施設整備費補助）…対象外

3 JRからの鉄道資産譲渡について

鉄道資産の譲渡について、収益性に基づいた、無償若しくは低廉な価額による譲渡のルール化

- 鉄道資産の譲渡価額は、収益性に基づき決定されるべき
 - ・今後JRから譲渡される（八戸・青森間、96km）の鉄道資産について、
 - ・JR東日本では同社の簿価（H8年時点で約160億円）での譲渡を主張
 - ・本県は収益性に基づき、無償若しくは低廉な価額により譲渡するよう主張
 - ・本県の並行在来線区間は収益を生み出さない路線であり、収益性に基づく価額での譲渡が適当
 - ・本県が、H14年に23.7億円で譲渡を受けた（目時・八戸間、25.9km）の鉄道資産について、専門機関で調査したところ、その資産価値は0（ゼロ）との調査結果

整備新幹線建設促進について

I 政府においては、当面、次の事項を実行されるよう要請する。

- 1 貸付料、根元受益の試算作業をできる限り早急に報告してもらいたい。
あわせて、平成29年度以降の譲渡財源等の活用の可否についても報告されたい。
- 2 概算要求は、既着工区間の予定通りの完成に万全を期すとともに、平成21年度に新規区間（北海道、北陸、長崎）について認可、着工ができるものとされたい。
- 3 整備新幹線に関する地方債の償還が過大な負担となっている現状に対処するため、今年度から地方交付税措置等について拡充されたい。具体的な方策について座長に報告されたい。

II 当PTにおいては、今後、予算編成に向け、整備新幹線の早期実現のため次の事項について検討を進めることとする。

この検討に政府も全面的に協力されたい。

- 1 新規着工のための安定的な財源確保について、政府の報告を踏まえ、さらに検討を進める。
- 2 従来の新幹線建設スキームについて、地方負担の割合、完成期間等について見直しの検討を進める。
- 3 道路特定財源の一般財源化の議論等税制のあり方を含め、新幹線整備に関する国庫負担の在り方、並行在来線の財源の在り方について検討を進める。
- 4 物流の円滑化、運行の安全確保の観点から、並行在来線の運行の在り方について検討を進める。

平成20年6月19日

与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム

座長 津島雄二