

新幹線・鉄道問題対策特別委員会

(日時)平成19年11月28日午後1時～

(場所)県庁議会棟6F 第1委員会室

報 告 案 件 資 料

(1) 新幹線・鉄道問題対策特別委員会要望・要請活動について

(資料1)

(2) 青い森鉄道線青森開業準備に係る鉄道施設整備について(資料2)

(平成19年11月補正予算案における債務負担行為の設定)

(3) 青い森鉄道線経営計画素案について

(資料3)

新幹線・鉄道問題対策特別委員会要望・要請活動について

- 1 日 時：平成 19 年 11 月 13 日（火） 10 時 30 分～16 時 30 分
- 2 要望・要請先：総務省、国土交通省
東日本旅客鉄道(株)、日本貨物鉄道(株)
地元選出国會議員
- 3 要望・要請活動参加者
山内（和）委員長、中谷副委員長、高樋委員、山内（崇）委員、成田委員
小桧山委員、伊吹委員、今委員、奈良岡委員
- 4 要望・要請事項
並行在来線「青い森鉄道線」の維持・存続に向けて
※ 総務省及び国土交通省（別紙 1）、東日本旅客鉄道(株)（別紙 2）、
日本貨物鉄道(株)（別紙 3）、地元選出国會議員（別紙 4）
- 5 要望・要請活動の概要
山内(和)委員長から、各対応者へ要望・要請書を手交し、要望・要請を行
った。

(対 応 者)

総務省	久保 自治財政局長
	河野 自治税務局長
国土交通省	大口 鉄道局長
東日本旅客鉄道(株)	富田 常務取締役
日本貨物鉄道(株)	村山 取締役
地元選出国會議員	江渡 聡徳 衆議院議員
	木村 太郎 衆議院議員
	横山 北斗 衆議院議員
	田名部 匡代 衆議院議員
	高橋 千鶴子 衆議院議員
	平山 幸司 参議院議員

なお、本人不在の場合は、秘書等に要望書を手交し、趣旨を説明する等した。

殿



※総務省・国交省用

要望書

並行在来線「青い森鉄道線」の維持・存続に向けて



平成19年11月13日

青森県

並行在来線「青い森鉄道線」の維持・存続に向けて

東北新幹線八戸・新青森間の建設工事は順調に進み、県民の長年の悲願である東北新幹線新青森駅開業まであと3年を待つまでとなりました。これまでの関係者のご尽力に対し深く感謝申し上げます。

この東北新幹線新青森駅開業と同時に、現在の東北線八戸・青森間が並行在来線としてJR東日本から経営分離され、県と沿線自治体を始めとする地域が主体となって、「青い森鉄道線」としてその後の運営を担うこととなりますが、将来需要予測からも収益は見込めないものであり、青森開業後も青い森鉄道線の経営が厳しい状況となることは必至であります。

また、現在の地方自治体を取り巻く行財政環境は極めて厳しい状況にあります。各自治体とも懸命な行財政改革を進めていますが、さらなる地方交付税の削減により、地方の努力も限界に達しております。

このように、本県が並行在来線の経営分離に同意した当時に比べ、自治体を取り巻く行財政環境は激変しており、こうした状況の中、現在のスキームの下で、並行在来線の経営分離を進めていくことはもはや困難であり、このままでは、都市と地方との格差がますます拡大する一方であります。

したがって、今一度、現在の整備スキーム、とりわけ並行在来線について再検討し、その見直しを強く求めるものであります。

なお、見直しに当たっては、次の事項を強く要望いたします。

記

1. 本県のように収益の見込めない並行在来線区間については、経営分離によりJRから譲渡される鉄道資産について、無償譲渡とすること
2. JR貨物の走行のため地域が過大な負担をすることのないよう、膨大な貨物列車が走行している実態を踏まえた貨物線路使用料の大幅な増額を図ること
3. 国家物流の大動脈である貨物輸送路と生活路線としての並行在来線を維持するために、新たな助成制度を創設すること
4. 第3種鉄道事業者である青森県が補助対象となるよう、災害復旧事業費補助金等の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

平成19年11月13日

青森県議会議長 神山久志

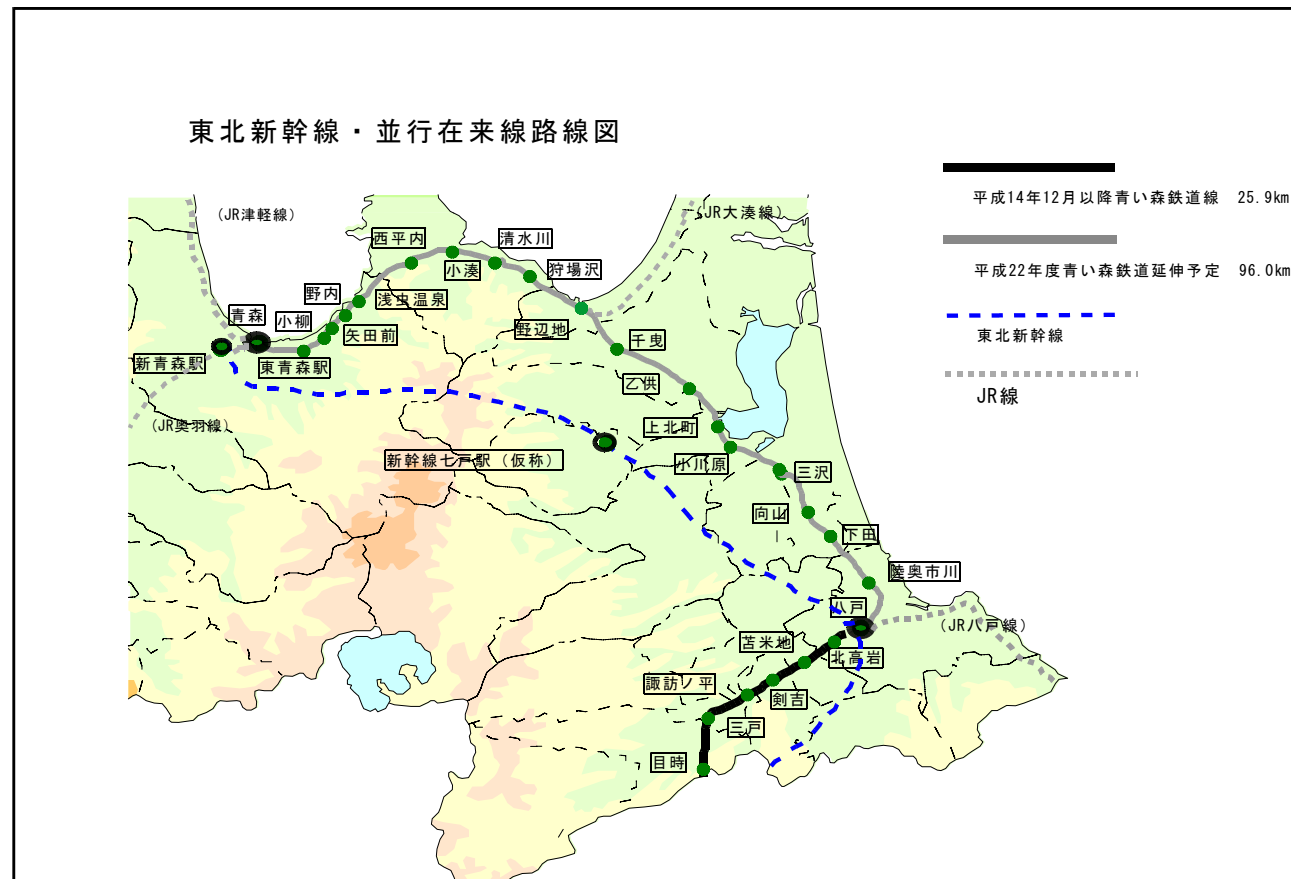
東日本旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 清野 智 殿

[別紙2]



要 請 書

並行在来線「青い森鉄道線」の維持・存続に向けて



平成19年11月13日

青 森 県

並行在来線「青い森鉄道線」の維持・存続に向けて

東北新幹線八戸・新青森間の建設工事は順調に進み、県民の長年の悲願である東北新幹線新青森駅開業まであと3年を待つまでとなりました。これまでの関係者のご尽力に対し深く感謝申し上げます。

この東北新幹線新青森駅開業と同時に、現在の東北線八戸・青森間が並行在来線として貴社から経営分離され、県と沿線自治体を始めとする地域が主体となって、「青い森鉄道線」としてその後の運営を担うこととなりますが、将来需要予測からも収益は見込めないものであり、青森開業後も青い森鉄道線の経営が厳しい状況となることは必至であります。

また、現在の地方自治体を取り巻く行財政環境は極めて厳しい状況にあります。各自治体とも懸命な行財政改革を進めていますが、さらなる地方交付税の削減により、地方の努力も限界に達しております。

このように、本県が並行在来線の経営分離に同意した当時に比べ、自治体を取り巻く行財政環境は激変しており、こうした状況の中、現在のスキームの下で並行在来線の経営分離を進めていくことはもはや困難であります。

したがって、並行在来線を運営することとなる地域の負担を大幅に軽減し、並行在来線の維持・存続が図られるよう、次の事項を強く要請いたします。

記

1. 収益の見込めない本県の並行在来線区間については、経営分離により貴社から譲渡される鉄道資産について、無償譲渡とすること
2. 青い森鉄道線の運行に不要な資産については、解体・除却を行うとともに、譲渡資産については、事前に改修・修繕等の整備を行うこと
3. 青い森鉄道線に直通乗り入れする寝台特急列車の運行本数の増加等を図ること
4. 青森開業準備及び運営のために必要なJR出向者の派遣等に協力すること

平成19年11月13日

青森県議会議長 神山久志

日本貨物鉄道株式会社

[別紙3]

代表取締役社長 小林 正明 殿

写

要 請 書

並行在来線「青い森鉄道線」の維持・存続に向けて



平成19年11月13日

青 森 県

並行在来線「青い森鉄道線」の維持・存続に向けて

記

東北新幹線八戸・新青森間の建設工事は順調に進み、県民の長年の悲願である東北新幹線新青森駅開業まであと3年を待つまでとなりました。これまでの関係者のご尽力に対し深く感謝申し上げます。

この東北新幹線新青森駅開業と同時に、現在の東北線八戸・青森間が並行在来線としてJR東日本から経営分離され、県と沿線自治体を始めとする地域が主体となって、「青い森鉄道線」としてその後の運営を担うこととなりますが、将来需要予測からも収益は見込めないものであり、青森開業後も青い森鉄道線の経営が厳しい状況となることは必至であります。

また、現在の地方自治体を取り巻く行財政環境は極めて厳しい状況にあります。各自治体とも懸命な行財政改革を進めていますが、さらなる地方交付税の削減により、地方の努力も限界に達しております。

このように、本県が並行在来線の経営分離に同意した当時に比べ、自治体を取り巻く行財政環境は激変しており、こうした状況の中、現在のスキームの下で並行在来線の経営分離を進めていくことはもはや困難であります。

したがって、並行在来線を運営することとなる地域の負担を大幅に軽減し、並行在来線の維持・存続が図られるよう、次の事項を強く要請いたします。

1. 貴社の貨物列車走行のため県民が過大な負担をすることのないよう、膨大な貨物走行の実態を踏まえた貨物線路使用料の大幅な増額を図ること
2. 並行在来線区間を運営する青い森鉄道株式会社へ出資すること

平成19年11月13日

青森県議会議長 神山久志

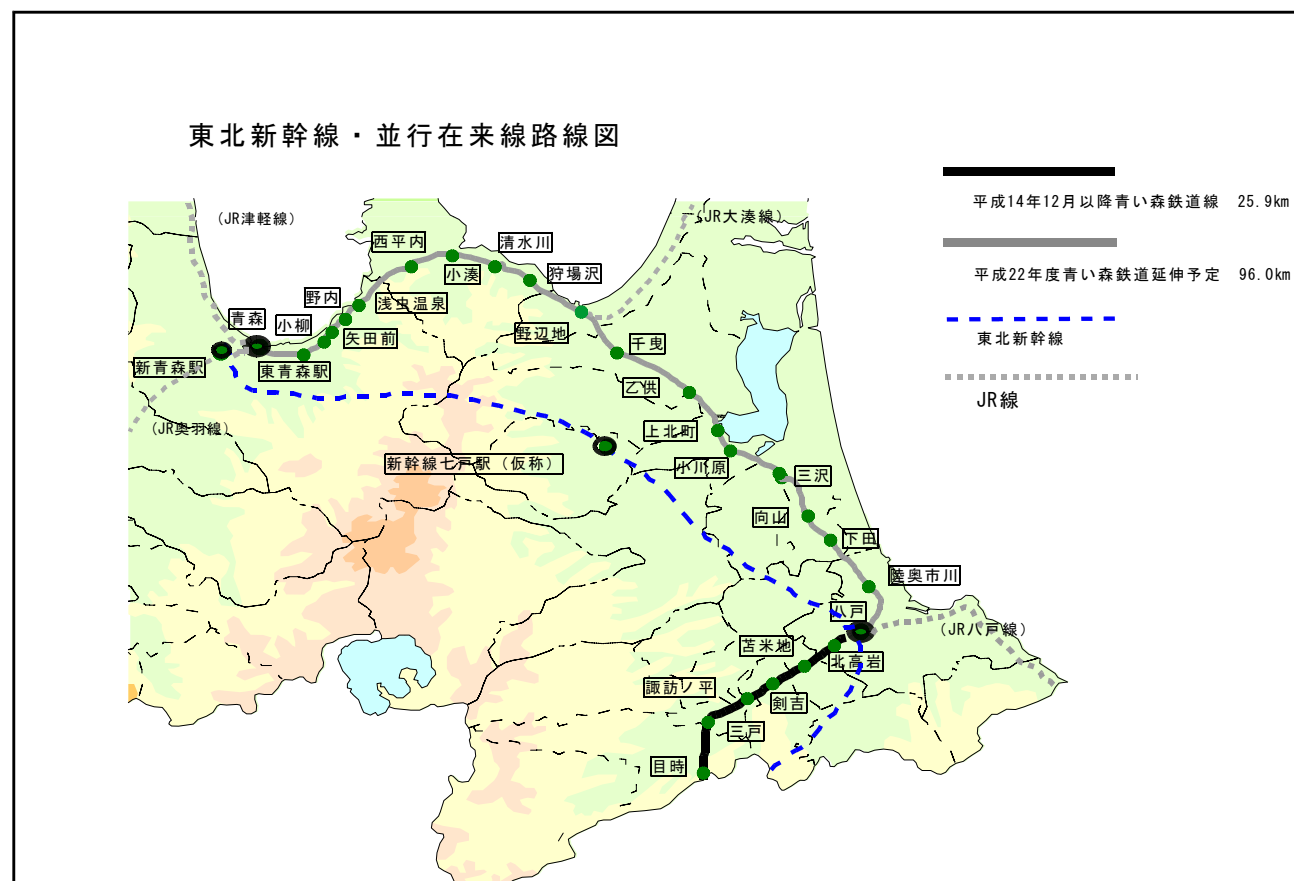
議員

殿

写

要望書

並行在来線「青い森鉄道線」の維持・存続に向けて



平成19年11月13日

青森県

並行在来線「青い森鉄道線」の維持・存続に向けて

東北新幹線八戸・新青森間の建設工事は順調に進み、県民の長年の悲願である東北新幹線新青森駅開業まであと3年を待つまでとなりました。議員各位のご尽力に対し深く感謝申し上げます。

この東北新幹線新青森駅開業と同時に、現在の東北線八戸・青森間が並行在来線としてJR東日本から経営分離され、県と沿線自治体を始めとする地域が主体となって、「青い森鉄道線」としてその後の運営を担うこととなりますが、将来需要予測からも収益は見込めないものであり、青森開業後も青い森鉄道線の経営が厳しい状況となることは必至であります。

また、現在の地方自治体を取り巻く行財政環境は極めて厳しい状況にあります。各自治体とも懸命な行財政改革を進めていますが、さらなる地方交付税の削減により、地方の努力も限界に達しております。

このように、本県が並行在来線の経営分離に同意した当時に比べ、自治体を取り巻く行財政環境は激変しており、こうした状況の中、現在のスキームの下で、並行在来線の経営分離を進めていくことはもはや困難であり、このままでは、都市と地方との格差がますます拡大する一方であります。

したがって、今一度、現在の整備スキーム、とりわけ並行在来線について再検討し、その見直しを強く求めるものであります。

なお、見直しに当たっては、次の事項について特段のご配慮をお願いいたします。

記

1. 本県のように収益の見込めない並行在来線区間については、経営分離によりJRから譲渡される鉄道資産について、無償譲渡とすること
2. JR貨物の走行のため地域が過大な負担をすることのないよう、膨大な貨物列車が走行している実態を踏まえた貨物線路使用料の大幅な増額を図ること
3. 国家物流の大動脈である貨物輸送路と生活路線としての並行在来線を維持するために、新たな助成制度を創設すること
4. 第3種鉄道事業者である青森県が補助対象となるよう、災害復旧事業費補助金等の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

平成19年11月13日

青森県議会議長 神山久志

青い森鉄道線青森開業準備に係る鉄道施設整備について

(平成19年11月補正予算案における債務負担行為の設定)

1. 並行在来線車両基地整備

(1) 事業費 12.38億円

(2) 整備の目的等

- ① 青い森鉄道線の青森開業で現在の4倍程度に増加する車両の検査、修繕、清掃等を行う車両基地は、車両運行を維持するため必要不可欠な施設。
- ② 現在のJR東日本青森車両センター東派出所(青森市、中央大橋下)の施設を改修し、青森開業までに車両基地を整備することが必要。

工程(予定)

	H19		H20			H21		H22	
車両基地整備工程			整備工事			庫内運転士、誘導員訓練		使用開始	

(現在の東派出所施設)



(改修後のイメージ)



2. 並行在来線青森変電所設備整備

(1) 事業費 4.1億円

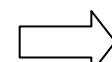
(2) 整備の目的等

- ① 青い森鉄道線の電車走行や信号等のために、目時・青森間には4つの変電所が存在。
- ② 最も規模の大きい青森変電所をME化(マイクロエレクトロニクス化)することで、故障リスクや業務負担が軽減され、効率的な管理が可能となる。

工程(予定)

	H19		H20			H21		H22	
ME化工程			ME化工事			試験		指令接続 使用開始	

(ME化前の変電所設備)



(ME化後の変電所設備)



3. 並行在来線青森駅連動設備整備

(1) 事業費 11.46億円

(2) 整備の目的等

- ① 青森駅構内の連動設備をJR東日本側と青い森鉄道線側に分離することが必要。
- ② 青い森鉄道線側に新たな連動設備を整備し、CTC化(列車集中制御化)を実施。
- ③ CTC化することで、より安全で効率的な運行管理が可能となる。

(※) 連動設備

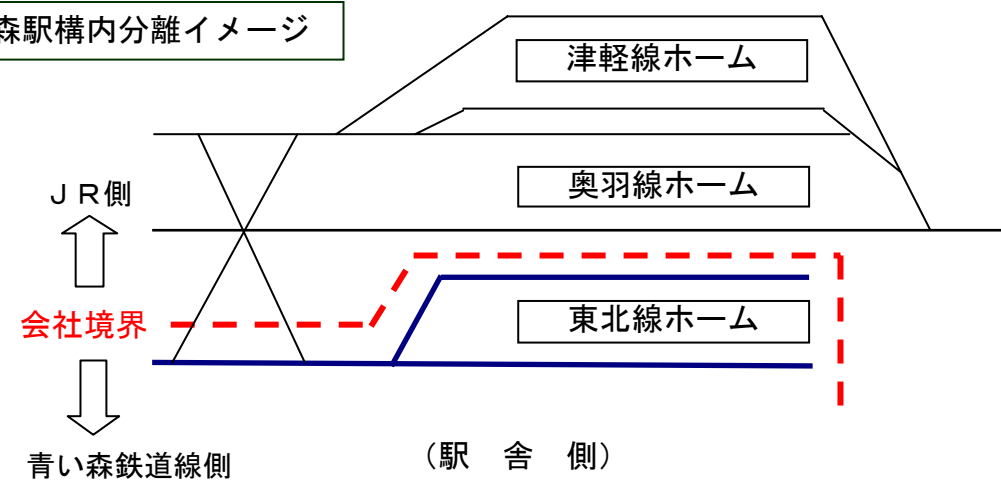
列車の進路を安全に確保するため、信号とポイントを連動して作動させる設備。

工程(予定)

	H19		H20			H21		H22		H23	
連動設備整備工程			整備工事			指令分離		青森開業		撤去工事	

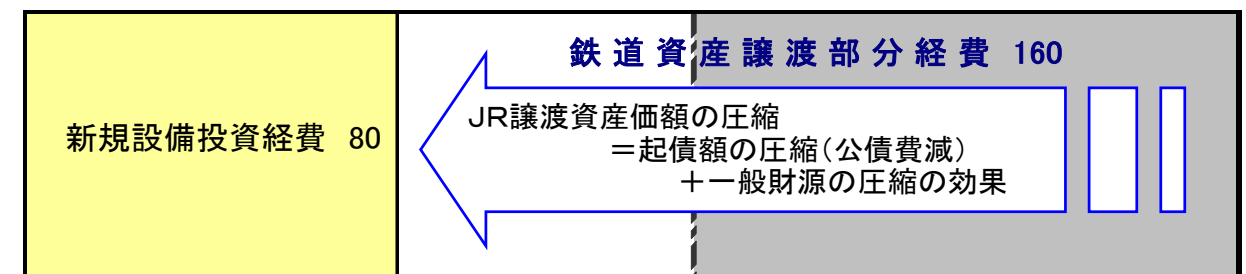
※青森開業までは現行ダイヤを維持する必要があるため、軌道等撤去工事は開業後に実施する。

青森駅構内分離イメージ



【参考】県(第三種鉄道事業者)の初期投資概算額

(単位:億円)



(3) 青い森鉄道線経営計画素案について(資料3)については、

{	資料3-1	……H19.11.27 青い森鉄道青森開業準備協議会	資料1-1
	資料3-2	……	資料1-2

と同じ資料であるため、ホームページへの掲載を省略させていただきます。