

# 並行在来線等の諸課題について (参考資料)



国への要望



貸付料の内訳



国の動き



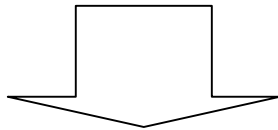
今後のスケジュール

平成22年7月 新潟県並行在来線開業準備協議会

# 国への要望①

## 【並行在来線の意義】

- ①地域住民の日常生活に欠かせない交通手段である点
- ②貨物鉄道による全国的な物流ネットワークの一翼を担っている点
- ③二酸化炭素の削減に資する環境にやさしい交通手段である点



物流面と環境面については国が役割を果たすべきであり、国の支援が強く求められることから、次の事項を国に要望

## ① 新幹線貸付料の並行在来線赤字解消相当額の返還等

JRが支払う新幹線貸付料には、並行在来線区間の経営分離によるJRの赤字解消分も含まれていることから、まず赤字解消相当額を地方に返還し、並行在来線の運営に充てられるようにするとともに、残りについても、負担に見合う受益の確保の観点から、建設費の負担割合に応じて地方に還元すべきである。

## ② 初期投資への起債充当とそれを含めた適切な交付税措置

経営分離時にJR資産の購入などで多額の地方負担が生じ、地方財政に大きな影響を与えることから、負担の平準化と軽減のため、初期投資等に対する所要の財政措置が必要である。

## 国への要望②

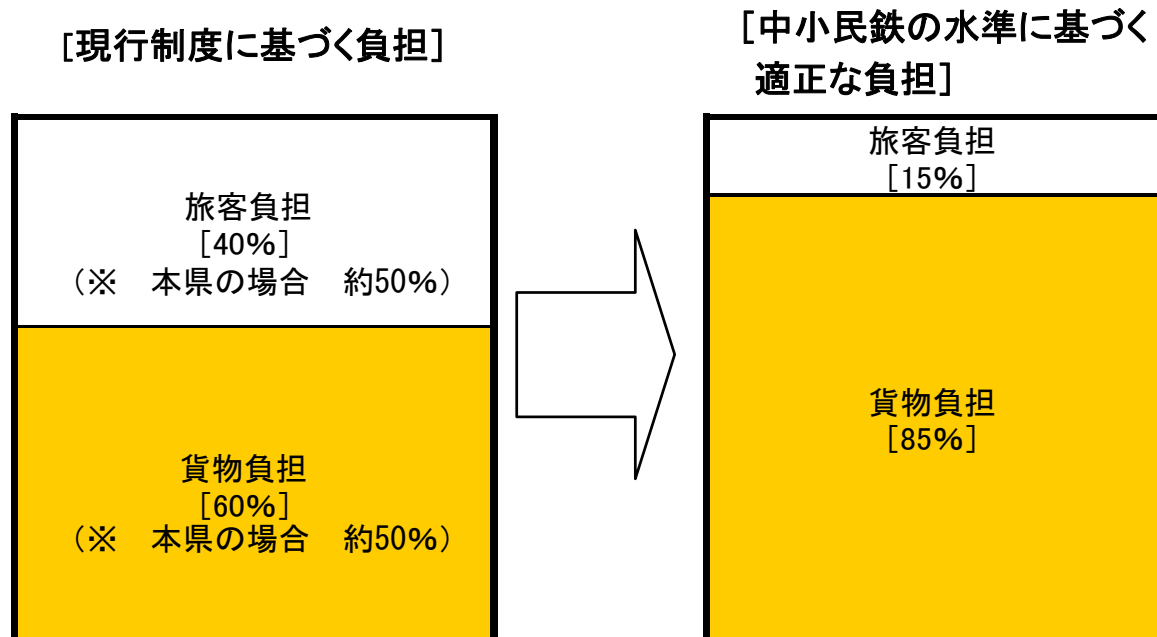
### ③ 並行在来線のアボイダブルルールの創設

貨物が走行する路線は、旅客列車が必要とする施設水準を超えていることから、本来は貨物が施設水準を維持する費用を負担すべきである。

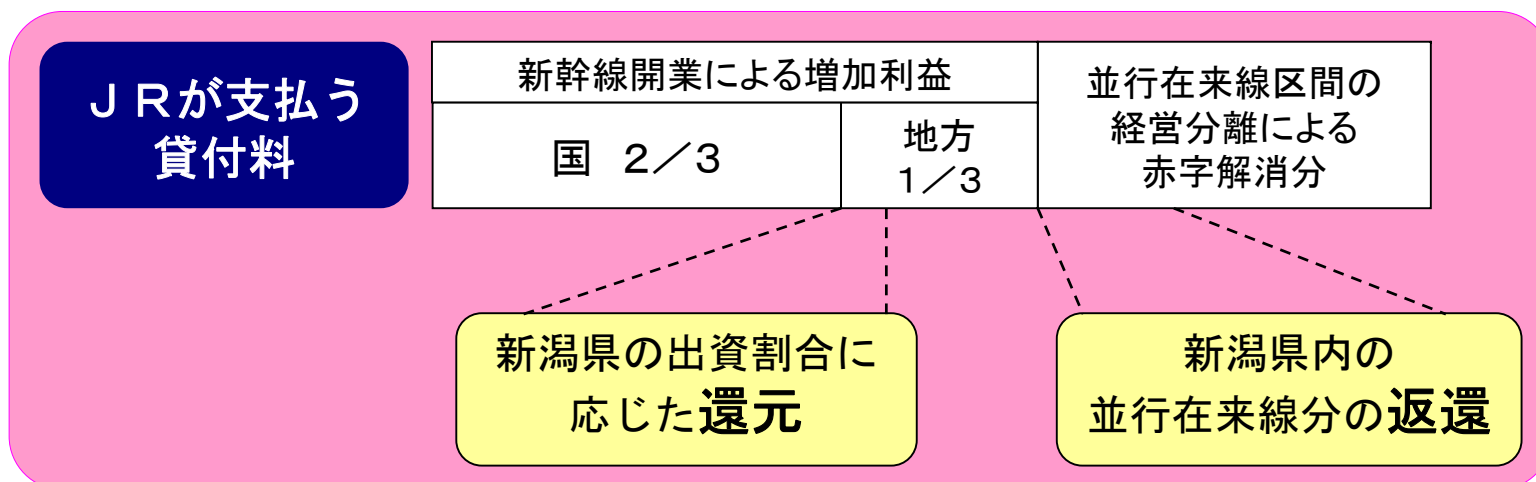
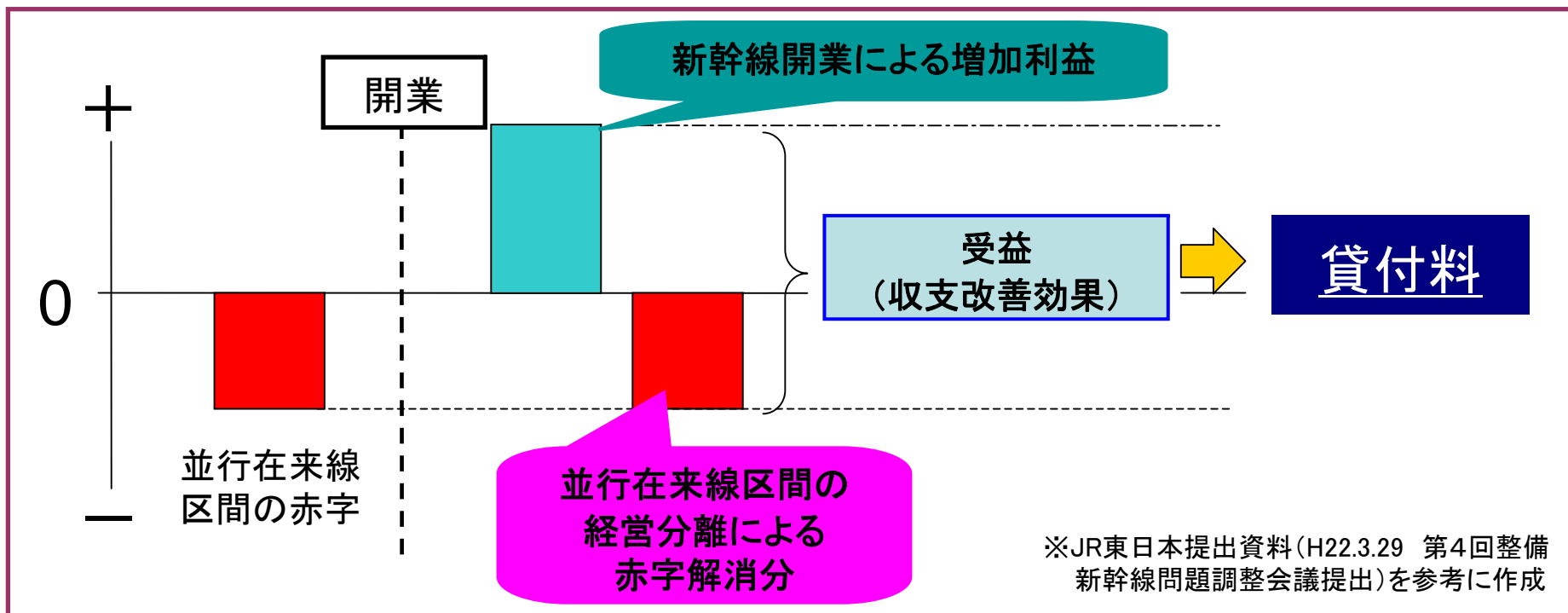
<参考:青森県における線路使用料割合(委託調査試算結果)>

~H22.2.9 第2回整備新幹線問題調整会議における青森県資料~

- 中小民鉄(貨物なし)との比較による「掛かり増し(貨物が通ることにより余分に掛かる経費)」の実態を踏まえれば、適正な負担割合は、「貨物85、旅客15」



# 貸付料の内訳



# 国の動き

## 【整備新幹線の整備に関する基本方針(抜粋)】

平成21年12月24日 整備新幹線問題検討会議

### 1 基本的な考え方

建設財源には、まず(独)鉄道・運輸機構の貸付料収入を充て、残る経費を、国と地方公共団体が2:1の割合で負担する。

### 2 着工に当たっての基本的な条件

- ①安定的な財源見通しの確保 ②収支採算性 ③投資効果 ④営業主体としてのJRの同意
- ⑤並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意

### 3 当該地域における鉄道のあり方の検討

#### ① 並行在来線の維持のあり方

沿線自治体の同意によってJRから経営分離された並行在来線については、地域の足として、当該地域の力で維持することが基本となる。一方で、JRも当該地域における鉄道事業者として、経営分離後も並行在来線の維持のためできる限りの協力と支援を行うことが求められる。

こうした見地から、沿線自治体の要請があった場合、関係者(国、地方公共団体、JR等)により必要な対策を検討する。

#### ② 鉄道貨物の維持のあり方

新幹線の整備後においても、並行在来線等を運行する貨物鉄道ネットワークを維持する必要がある。このため、並行在来線の分離等に伴うJR貨物に対する影響を検証しつつ、必要な対策を検討する。

### 4 その他

地方財政の厳しい状況に鑑み、整備新幹線の整備(並行在来線の維持を含む)に伴う地方負担の軽減について、整備新幹線問題検討会議等において、引き続き検討を行う。

# 今後のスケジュール

	H22年度		H23年度	H24年度	H25年度	H26年度
	上半期	下半期				
並行在来線 関係組織	開業準備協議会総会	住民説明会 パブコメ	経営委員会 活性化委員会	開業準備協議会総会	H23以降の出資等に向けた協議	
				官民一体となった利用促進団体による取組み		
並行在来線 会社	発起人会	創立総会・取締役会	会社設立	事業計画の策定		
				JR等関係機関との協議		
				鉄道事業許可申請		
				開業準備 ・要員の確保・養成 ・各種規程の整備 等		
				民間事業者、地域住民への出資等要請		
				マイレール意識・開業機運醸成に向けた取組み ・商号、ロゴ、マスコットキャラクター公募等		

北陸新幹線・並行在来線開業