

参考 1

【開業30年間の公共負担最小ケース（約300億円）と最大ケース（約600億円）の内訳】

（単位：億円）

	最小ケース （約 300 億円）			最大ケース （約 600 億円）		
	北陸 本線	信越 本線	計	北陸 本線	信越 本線	計
投 資	127	119	246	128	121	249
損益赤字	△ 143 （黒字）	211	68	128	222	350
公共負担	△ 16 （黒字）	330	314	256	343	599

【試算の前提条件】

	最小ケース （約300億円）	最大ケース （約600億円）
運行本数	現行の3割減	現行どおり
運賃	1.6倍	1.6倍
更新車両の種類	北陸本線：ディーゼル車 信越本線：電車	北陸本線：電車 信越本線：電車
貨物列車走行による 線路保守等への影響	考慮	考慮
貨物調整金制度	対象経費の85%をJR貨物 が負担	対象経費の約50%をJR貨 物が負担（現行スキーム）
新駅設置	なし	なし

※ 『最小ケース（約300億円）』：運行本数を3割減、運賃を1.6倍としたケースをベースに、北陸本線をディーゼル車で運行し、かつ貨物調整金制度（貨物線路使用料）が拡充され、対象経費の85%をJR貨物が負担した場合の金額

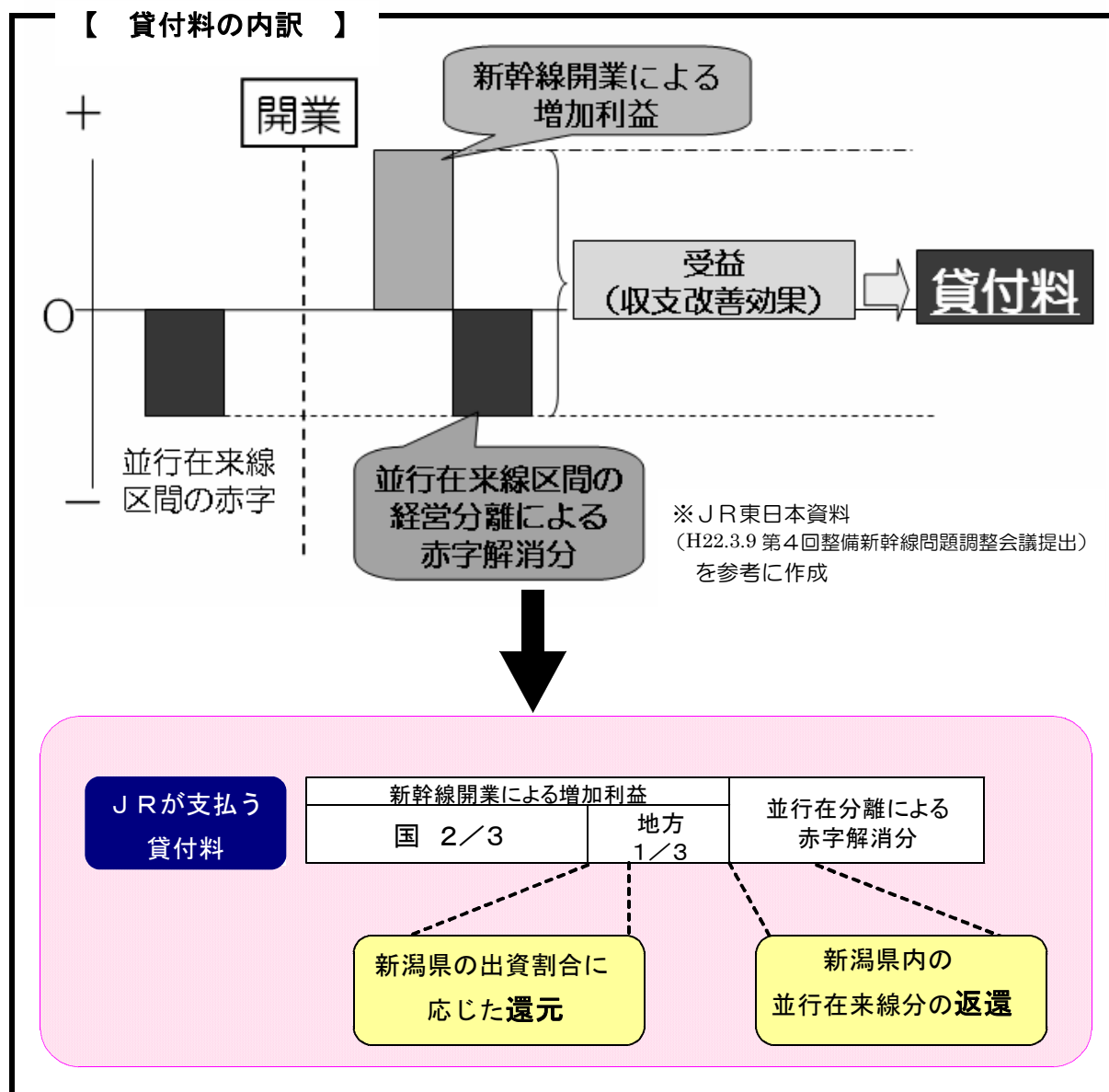
※ 『最大ケース（約600億円）』：運行本数を現行、運賃を1.6倍（あり方懇と同じ条件）としたケースで、貨物列車走行の影響など新たに判明したデータを用いて試算した金額

※ 複数ケースを試算した中で、先行事例を踏まえ現実的なケースを選択した。

参考 2

【新幹線貸付料の内訳】

新幹線貸付料には、ＪＲが並行在来線を経営しないことによる赤字解消相当額が含まれていることから、この赤字解消相当額は地方に返還され、並行在来線の運営に充てられるべきものと考えています。



※ 新幹線貸付料に含まれる「並行在来線区間の経営分離による赤字解消相当分」については、国にその額を明らかにするよう求めています。現段階では明らかにされていません。