

# 新幹線・鉄道問題対策特別委員会

(日時)平成19年 10月 4日

午後 1 時から

(場所)県庁西棟 8 F 大会議室

## 報 告 案 件 資 料

### 並行在来線について

- |       |  |   |
|-------|--|---|
| ( 1 ) | 前回特別委員会以降の並行在来線対策に係る主な動き . . .             | 1 |
| ( 2 ) | 青い森鉄道線経営計画素案の検討状況 . . . . .                | 3 |
| ( 3 ) | 青い森鉄道(株)初期投資概算額 . . . . .                  | 5 |
| ( 4 ) | 青い森鉄道線 (目時・青森間)<br>に係る初期投資及び収支構成 . . . . . | 6 |
| ( 5 ) | 並行在来線の課題と取り組みの方向性 . . . . .                | 8 |
- (参考) 全国の並行在来線の状況

## (1) 前回特別委員会以降の並行在来線対策に係る主な動き

平成19年 6月28日 第1回青い森鉄道線青森開業準備協議会

平成19年 7月 5日 知事要請

(JR東日本及びJR貨物に対し、鉄道資産の無償譲渡又は低廉な価額での譲渡、貨物線路使用料の見直し等について要請)

平成19年 8月 9日 並行在来線関係12道県合同要請

要請先:与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム、国土交通省、総務省、財務省、県選出国會議員

要請者:知事

要請内容:並行在来線への財政支援について(別紙)

- 1 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JR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
- 2 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・譲渡資産に対する固定資産税等の特例措置の拡充及び適用期間延長等)
- 3 並行在来線維持のための地元負担に係る一定の助成措置を講ずること(一定期間の赤字補填・運営費助成等)
- 4 線路使用料における対象経費を見直しすること  
(資本費の対象経費算入等)

平成19年 8月28日 民主党「整備新幹線」を推進する議員の会

出席者:蝦名副知事

内容:本県の並行在来線に係る課題の説明及び以下の項目について要請

- 1 並行在来線維持のための新たな財政支援制度の創設
- 2 鉄道資産の無償譲渡若しくは収益性に基づいた資産評価による、適正な価格での譲渡のルール化
- 3 貨物線路使用料の見直し

平成19年 9月13日、14日 北海道東北地方知事会要請

要請先:国土交通省、総務省、県選出国會議員

要請者:青山副知事

要請内容:並行在来線への支援措置について

- 1 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JR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
- 2 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・初期投資への交付税措置のある起債充当・譲渡資産に対する固定資産税等の特例措置の拡充及び適用期間延長等)
- 3 並行在来線維持のための地元負担に係る一定の助成措置を講ずること(一定期間の赤字補填・運営費助成等)
- 4 線路使用料における対象経費を見直しすること  
(資本費の対象経費算入等)

平成19年10月 9日 第2回青い森鉄道線青森開業準備協議会(予定)

## 並行在来線への財政支援について

整備新幹線の開業に伴い、J R各社から経営分離される各地の並行在来線区間は、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おり、現在までのところ、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、今後開業していく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、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、国の運輸政策の中で引き続き維持存続していくべき区間も多く抱えております。

つきましては、各地の並行在来線が、J R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、次の事項について特段のご配慮をお願い申し上げます。

- 1 J Rから譲渡される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
- 2 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・譲渡資産に対する固定資産税等の特例措置の拡充及び適用期間延長等)
- 3 並行在来線維持のための地元負担に係る一定の助成措置を講ずること  
(一定期間の赤字補填・運営費助成等)
- 4 線路使用料における対象経費を見直しすること  
(資本費の対象経費算入等)

平成19年8月9日

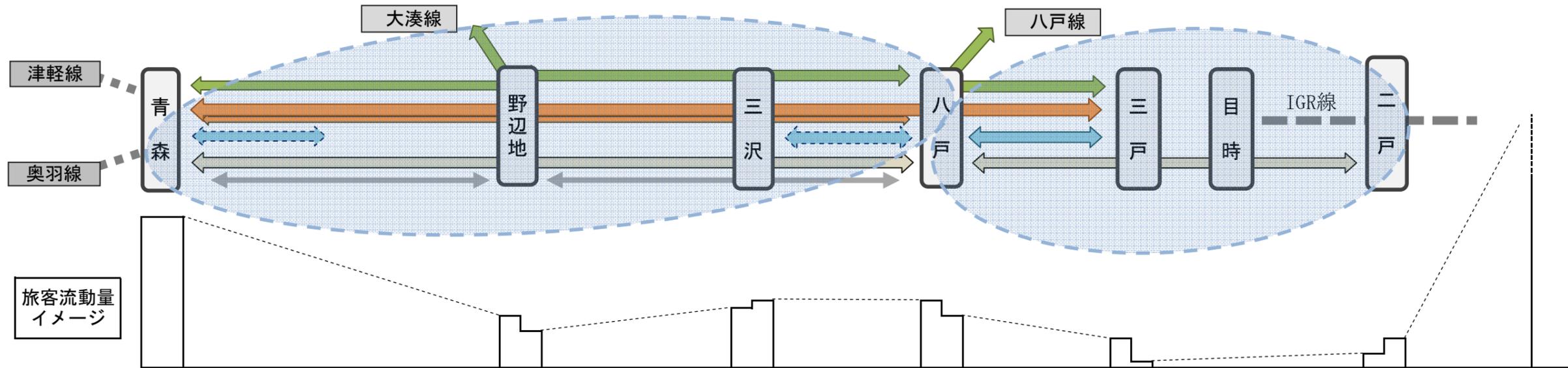
北海道知事	高橋	はるみ
青森県知事	三村	申吾
岩手県知事	達増	拓也
新潟県知事	泉田	裕彦
富山県知事	石井	隆一
石川県知事	谷本	正憲
福井県知事	西川	一誠
長野県知事	村井	仁
佐賀県知事	古川	康
長崎県知事	金子	原二郎
熊本県知事	潮谷	義子
鹿児島県知事	伊藤	祐一郎

## (2) 青い森鉄道線経営計画素案の検討状況

### 1 運行計画

#### (1) 運行区間及び他社線との直通運転の設定

運行区間は、八戸以南と八戸以北とに分け、それぞれの運行を基本に考えます。この際、青い森鉄道線と連絡する他社線との直通運転確保に向け協議します。



#### (2) 具体的設定内容

<b>【設定の基本（共通事項）】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>輸送需要に合わせた運転本数の設定</li> <li>通勤・通学者の利便性に充分配慮</li> </ul>	<b>○八戸以北【設定の基本】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>効率的な車両運用の観点から野辺地駅を一つの境界と設定</li> <li>青森市圏の通勤・通学輸送力の増強と閑散区間・時間帯の運転間隔の調整</li> <li>輸送需要の見込める区間へのシャトル便設定</li> <li>JR大湊線の直通列車乗入れによる下北圏利用者の利便性確保</li> </ul>	<b>○八戸以南【設定の基本】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>三戸駅での折り返し運転を基本とし、県境を越える旅客流動に配慮し、二戸駅まで運転区間を設定</li> <li>JR八戸線の直通列車乗入れによる八戸圏利用者の利便性確保</li> </ul>	<b>○快速列車の設定</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>三戸～青森間や八戸～青森間の通勤等の利用を考慮し、同区間に数本の快速列車の設定を検討</li> <li>停車駅は、経営分離前の特急列車の停車駅を基本に、旅客需要を踏まえ検討</li> </ul>
	<b>【運転本数】</b> 上下合わせて 50数本程度 (現行：普通上下47本、特急上下34本)	<b>【運転本数】</b> 上下合わせて 30数本程度 (現行：上下40本)	

### 2 車両計画

青森開業時の車両は、初期投資の抑制と円滑な運行引継ぎの観点から、現在JR東日本が八戸・青森間の普通列車に運用している701系電車を基本とします。

なお、ダイヤ設定等により必要となる車両数に不足が生ずる場合には、車両の新造等により対応します。

<b>【必要車両数】</b> 必要車両数は、現段階のダイヤ設定案を基礎に青い森鉄道車両による運用数及び予備車両数から算定 △ 現有車両総数 2編成4両 △ 必要車両総数 5倍程度(約20両程度) ※ダイヤ編成上の運転本数及び運行区間の設定如何により必要車両数は変動
--

### 3 ワンマン運行の実施

列車運行に当たっては、効率的な車両運用と人員配置を実現するため、ワンマン運行を基本とします。



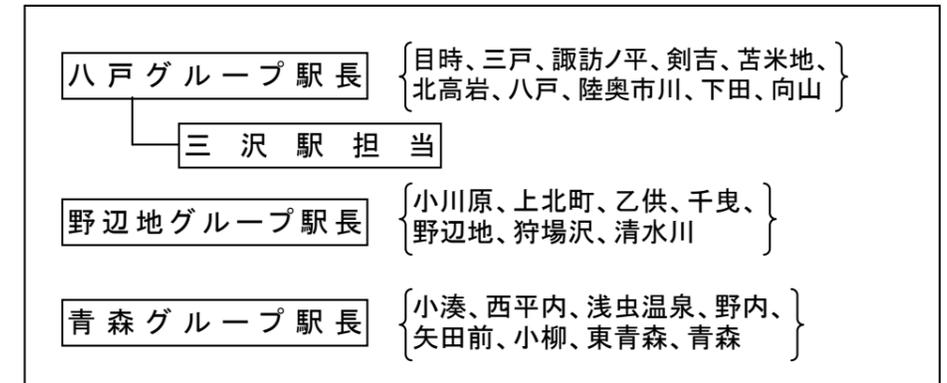
## 4 駅体制等

### (1) 駅体制等の基本的な考え方

- ① 駅体制（駅務員の配置等）については、基本的に現行の青い森鉄道線及び東北線における営業体制を維持する方向で検討します。
- ② 乗車券販売についても、販売する駅窓口や自動券売機の設置箇所については現状を維持することを基本とします。

### (2) 駅の運営体制

目時・青森間の駅は、八戸・野辺地・青森の3つのグループ単位で運営するグループ制とします。（右図のとおり）各グループの中心となる八戸、野辺地、青森の各駅にグループ全体の駅長を配置します。



### (3) 駅形態及び乗車券販売形態

- ① 現行有人駅のうち、他会社との分岐駅など列車の運行上重要な駅については社員を配置します。  
そのほかの有人駅については、沿線自治体と検討・協議の上、簡易委託駅とすることを検討します。  
※簡易委託駅・・・乗車券の販売及び駅舎管理等について地元団体等へ委託する駅
- ② なお、青森市内の無人駅（東青森、小柳、矢田前）において、通勤・通学等で利用者が多い時間帯には臨時に車掌業務を行うことや駅に人員を配置するなどの対応を検討します。
- ③ 乗車券の販売形態は、下図のとおりとする方向で検討しています。

青い森鉄道線青森開業時の駅体制(案)

駅名		青森	東青森	小柳	矢田前	野内	浅虫温泉	西平内	小湊	清水川	狩場沢	野辺地	千曳	乙供	上北町	小川原	三沢	向山	下田	陸奥市川	八戸	北高岩	苫米地	剣吉	諏訪ノ平	三戸	目時
青森開業時	路線別	青い森鉄道線(121.9km)																								IGR線	
	駅形態	社員配置	無人	無人	無人	無人	簡易委託	無人	簡易委託	無人	無人	社員配置	無人	簡易委託	簡易委託	無人	社員配置	無人	簡易委託	無人	社員配置	無人	無人	簡易委託	無人	簡易委託	無人
	自動券売機	○	○	○	○	-	○	-	○	-	-	○	-	-	-	-	○	-	-	○	○	○	○	○	○	○	○
	窓口販売	○	-	-	-	-	○	-	○	-	-	○	-	○	○	-	○	-	○	-	○	-	-	○	-	○	-
現行	路線別	東北本線(96.0km)											青い森鉄道線(25.9km)											IGR線			
	駅形態	駅員配置	無人	無人	無人	無人	業務委託	無人	業務委託	無人	無人	無人	無人	無人	無人	無人	無人	無人	無人	無人	無人	無人	無人	無人	無人	無人	無人
	自動券売機	○	○	○	○	-	○	-	○	-	-	○	-	-	-	-	○	-	-	-	○	○	○	○	○	○	○
	窓口販売	○	-	-	-	-	○	-	○	-	-	○	-	○	○	-	○	-	○	-	○	-	-	○	-	○	-
参考	1日乗降者人員(H18.6OD)	4,514	1,038	940	1,177	79	726	211	1,207	204	65	1,772	19	493	412	41	1,630	57	446	302	3,469	118	315	614	138	845	38
	うち定期外	1,971	459	385	224	21	400	49	373	69	27	762	3	185	98	14	389	24	134	49	1,395	25	65	143	28	240	17

### (3) 青い森鉄道(株)初期投資概算額

(単位:億円)

<b>資産取得費</b>	<b>9.6</b>	
・旅客車両調達費	6.8	
・業務用自動車取得費	0.1	
・自動券売機購入費	1.1	
・システム導入経費	1.2	
・検修用試験器具・工具	0.4	
<b>開業費(旅客輸送分)</b>	<b>3.1</b>	
<b>開業費(施設保守管理分)</b>	<b>4.5</b>	(県全額負担)
<b>創業費</b>	<b>0.3</b>	
<b>準備金及び予備費</b>	<b>5.5</b>	
・車両更新準備金	3.8	
・その他予備費	1.7	
<b>計</b>	<b>23.0</b>	
(開業費(施設保守管理分)を除く)	18.5	)

(4) 青い森鉄道線(目時・青森間)に係る初期投資及び収支構成

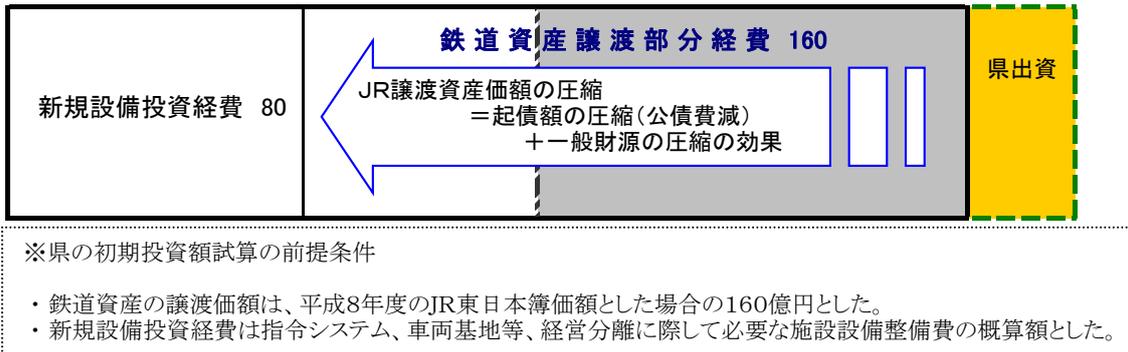
(単位:億円)

1 初期投資(概算額)

① 青い森鉄道株式会社(第2種鉄道事業者)の初期投資

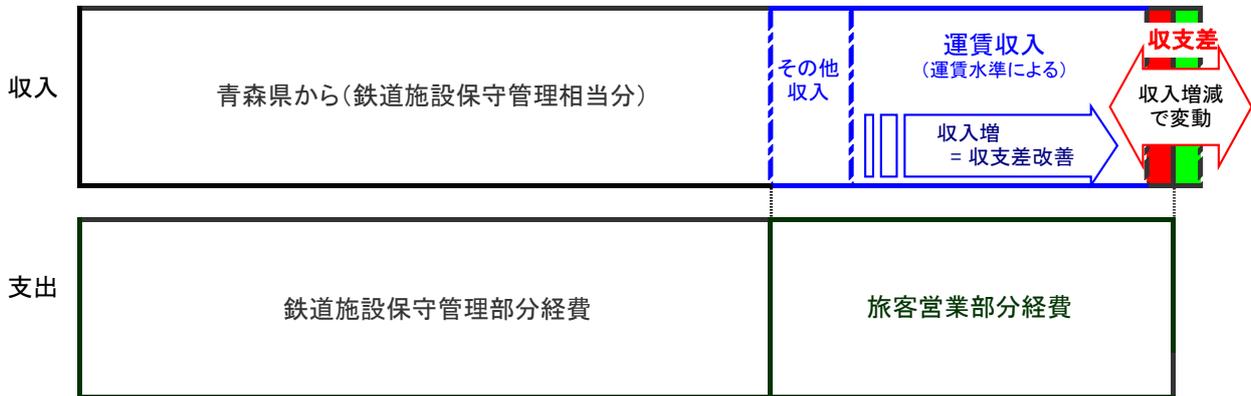
資産取得費 9.6 (うち、車両調達 6.8)	開業費 7.6		創業費等 0.3	準備金及び予備費 5.5	計 23億円
	第2種 3.1	第3種 4.5			

② 青森県(第3種鉄道事業者)の初期投資

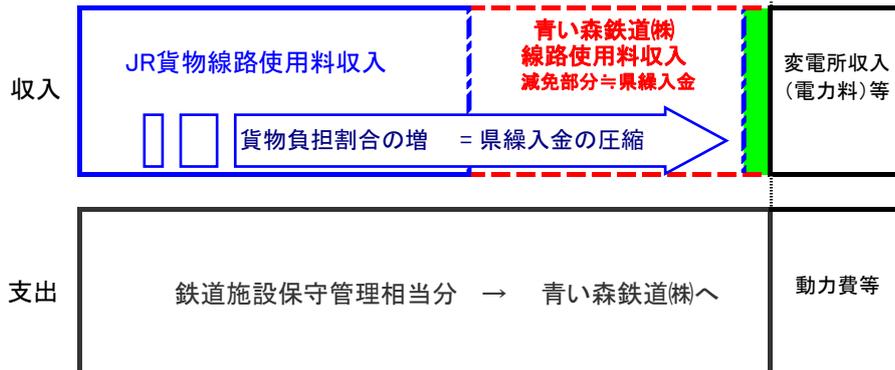


2 収支構成(イメージ図)

① 青い森鉄道株式会社(第2種鉄道事業者)の収支構成



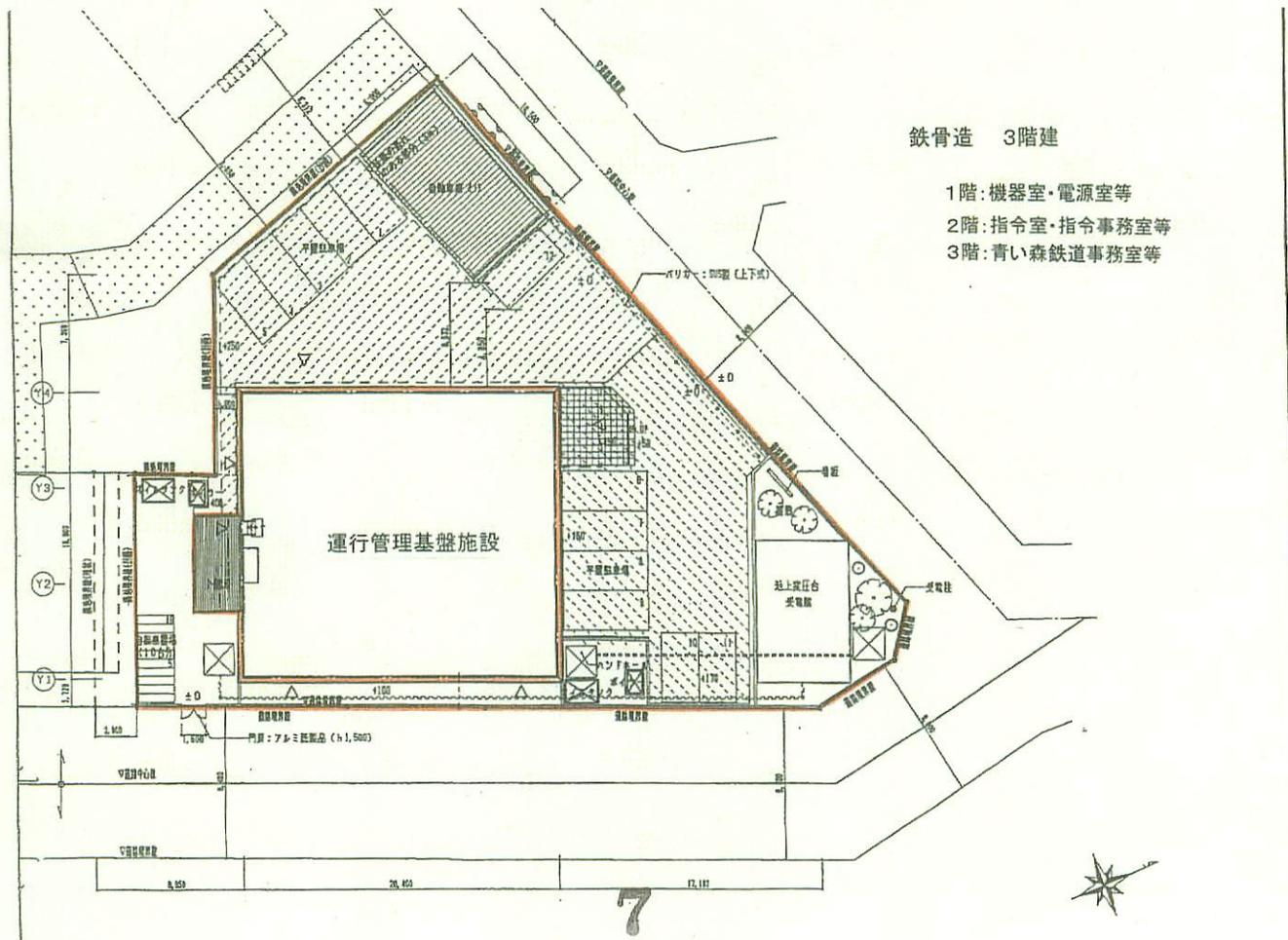
② 青森県(第3種鉄道事業者)の収支構成



青い森鉄道運行管理基盤施設 予定地周辺図



青い森鉄道運行管理基盤施設 配置図



## (5) 並行在来線の課題と取り組みの方向性

### 1 初期投資の軽減

#### (1) 譲渡資産価額の圧縮

(現 状)

- ・ J R 東日本は簿価での譲渡を主張 = 約 160 億円 (平成 8 年度ベース)

(課 題)

- ・ 平成 17 年度から企業会計において収益性に基づく資産評価手法 (減損会計) を適用
- ・ 県が昨年度実施した目時・八戸間の鉄道資産の収益性に基づく試算結果はゼロ  
※肥薩おれんじ鉄道では、J R 九州が簿価約 63 億円を減損会計的手法で約 10 億円に圧縮し譲渡。

#### (2) 新たな施設設備整備に係る経費負担の軽減

(現 状)

- ・ 経営分離により県が整備しなければならない設備経費 = 概算で約 80 億円

(課 題)

- ・ 並行在来線の初期投資に対する国の特段の財政支援制度はない。

#### ○対応の方向

- ①鉄道資産の無償譲渡、又は低廉な価額 (収益性に基づく価額) での譲渡
- ②資産取得等初期投資に対する助成措置 (交付金制度等) の創設

⇒ 無償等による譲渡や助成制度の創設は、起債額の圧縮 (公債費減) 及び一般財源の圧縮効果をもたらす。

### 2 線路使用料制度の見直し

(現 状)

- ・ 一部の施設 (変電所等) を除き、線路使用料の対象経費に資本費が算入されていない
- ・ 貨物列車の走行確保のため、旅客輸送に必要な水準を超えた規模の鉄道施設等を保有・管理

(課 題)

- ・ 経営分離に伴う初期投資や施設更新の際に、J R 貨物は経費を負担しなくてもよい
- ・ 線路使用料の算定方法 (現在の負担割合 = 貨物 6 : 旅客 4) は、実態を反映していない。  
※例えば、車両重量を考慮した換算車両キロの割合は、貨物 85 : 旅客 15

#### ○対応の方向

線路使用料における対象経費及び算定方法の見直し

⇒ 線路使用料の貨物負担増は、ランニングコスト等に係る県の負担低減効果をもたらす。

### 3 並行在来線維持のための地元負担にかかる助成措置の創設

(現 状)

- ・ 並行在来線の将来需要は厳しい状況が予測され、今後も収益が見込めない状況

(課 題)

- ・ 国の物流の大動脈である並行在来線の維持は、国の運輸政策の中での然るべき対応が必要
- ・ 並行在来線の維持経費については、線路使用料以外の外部負担や国の支援制度はない。

#### ○対応の方向

並行在来線維持のための地元負担にかかる助成措置の創設

⇒ 助成措置の制度化は、ランニングコストに係る県の負担低減効果をもたらす。