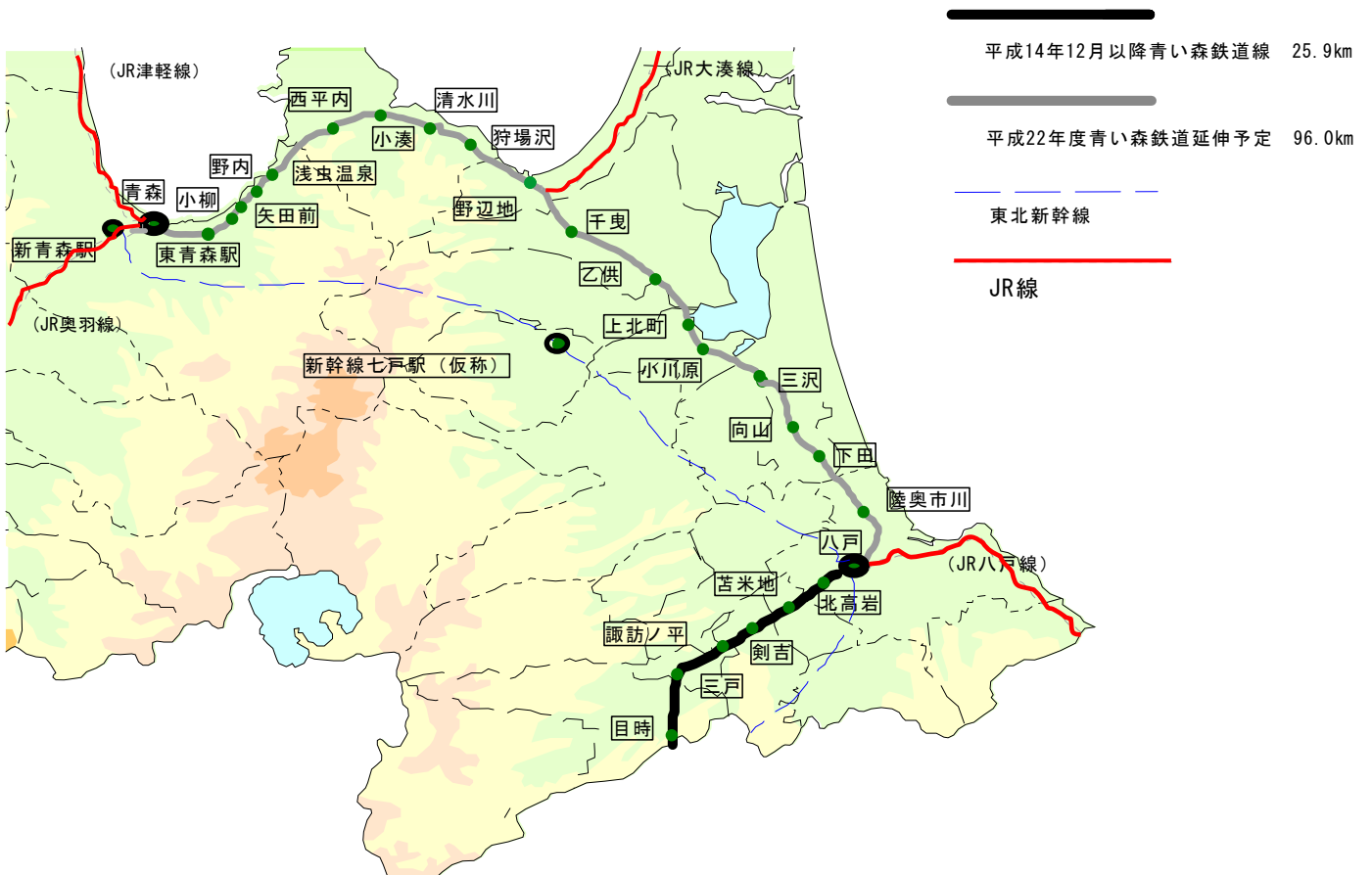


# 東北新幹線・並行在来線路線図



殿

# 要 望 書

## 並行在来線への財政支援について



平成21年6月17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、我が国物流の大動脈として極めて重要な役割を担っており、支援措置を講じるなど国が路線維持のため関与する必要があります。

## 【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、現行の貨物線路使用料はこうした実態を反映しておらず、平成 21 年度から新たな設備投資に係る資本費（減価償却費相当分）は対象とされたものの、J R からの譲渡資産は対象外とされているなど、非常に不合理な状況になっており、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、青い森鉄道線の厳しい状況をご理解いただき、

将来にわたる安定的な経営維持のため、平成20年12月16日の整備新幹線に係る政府・与党ワーキンググループでの合意に基づき、並行在来線の地方負担の軽減等について、さらに検討を進め、次の事項について特段の配慮をされるよう要望いたします。

## 記

- 1 **線路使用実態に見合った貨物線路使用料の負担割合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の拡充等)

平成21年6月17日

青森県知事 三村 申吾