

要 請 書

並行在来線への財政支援等について

令和元年8月

並行在来線関係道県協議会

北海道・青森県・岩手県・新潟県・富山県・石川県
福井県・長野県・佐賀県・長崎県・熊本県・鹿児島県

並行在来線への財政支援等について

整備新幹線の開業に伴い、JRから経営分離された各地の並行在来線は、地域住民の日常生活に欠かすことのできない貴重な交通手段として極めて重要な役割を担っており、地元地方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、先に開業した各並行在来線区間は、開業時にJRからの鉄道資産の取得や新たに必要となる施設整備の初期投資等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、地方自治体の財政状況が厳しさを増す中、鉄道施設・設備の老朽化も進み、多大な設備投資が見込まれているほか、安全運行に欠かせない人員確保等も困難になりつつあり、今後の鉄道の維持・存続が強く危惧されています。

同様に、今後経営分離等される予定の区間についても、多額の初期投資や収益性の低さなどから、厳しい経営環境におかれることが想定されます。

一方で、各地の並行在来線は、地域住民の交通手段であるとともに、国の物流政策や大規模災害時における物資輸送のリスク分散の観点から、極めて重要な貨物鉄道の広域ネットワークの一部を担っており、国民経済全体を支える重要な役割を果たしています。

こうした実態を踏まえ、これまで、貨物調整金制度の拡充をはじめ、初期投資等に係る地方負担に対する財政措置や

開業初年度からの財政支援策が講じられたほか、平成28年度の税制改正において、JRから譲渡された鉄道資産にかかる税制特例が延長されるなど、並行在来線の安定経営と地方負担の軽減に向けた取組は前進しているものと認識しています。

しかしながら、制度拡充後においても、並行在来線は、多額の初期投資等への地方負担やJR経営時に比べ大幅な運賃値上げが必要となるなど、依然として厳しい経営が見込まれ、一部並行在来線については、鉄道施設の更新修繕等に対し自治体が相当額の支援を行っており、今後も地方負担の増加が強く懸念されます。今後、経営分離等が予定される並行在来線区間を含め、更なる安定経営に向けた仕組みづくりが必要です。

また、並行在来線は、普通列車を中心として地域に密着した運行が可能となる一方で、経営分離等により、JR路線との乗継運賃の増加やJR切符を購入できる駅の減少、特急乗入廃止に伴う広域利用における乗換え負担や運賃増加など、これまでよりも利便性が低下する点も多く見られます。

更に、平成28年熊本地震の影響で利用者が激減した並行在来線の観光列車は、依然として地震発生前の乗車水準を回復できないなど、各地の並行在来線は相次ぐ自然災害により経営環境の厳しさが増しております。

国においては、各地の並行在来線が経営分離等後も将来にわたり安定的に維持・存続が図られるよう引き続き次の事項について特段のご配慮をお願い申し上げます。

記

1 並行在来線維持・存続のための財源確保や新たな仕組みの検討

- (1) 並行在来線維持・存続のため、これまでの枠組みの再検証・見直しを行い、JRからの協力・支援のあり方や、並行在来線の赤字解消相当分も含まれている貸付料の活用や令和13年度以降の貨物調整金制度の見直しへの対応など幅広い観点からの財源確保の方策も含め、新たな仕組みを早急に検討し、所要の対策を講じること。
- (2) 貨物調整金制度については、自然災害等による鉄道ネットワークの分断が、全国の貨物鉄道の運行に影響を及ぼし、並行在来線各社における線路使用料収入の予期せぬ減少を招くことや、貨物鉄道の運行のみに使用する設備に係る線路使用料の算定方法が運行実態に即していない区間があることを踏まえ、並行在来線の安定的な運営を支える仕組みとなるよう配慮すること。

2 鉄道資産の譲渡に係るJRとの交渉への支援等

JRから譲渡される鉄道資産について、無償譲渡またはJRの簿価ではなく収益性に基づいた価格設定のルール化や鉄道資産の譲渡等に関するJRとの交渉への支援を行うこと。

3 安全かつ安定的な運行のための設備投資等に対する支援制度の拡充や予算確保等

- (1) 並行在来線の安全かつ安定的な運行のため、経営分離等された後に必要となる多大な設備投資等に対する支援制度を拡充するとともに、鉄道軌道安全輸送設備等整備事業等に係る十分な予算枠を確保すること。
特に、鉄道事業者の経営や安全輸送の確保に多大な影響を与える「車両更新」、「車両検査」等については、特段の配慮を行うこと。
- (2) 安全輸送のために不可欠な要員の確保に関して、JR各社に対して人的支援等の協力・支援体制の維持・拡充を働きかけること。

4 税制特例措置の延長及び拡充

- (1) JRから譲渡された鉄道資産にかかる税制特例について、人口減少等により引き続き厳しい経営状況が見込まれることに鑑み、税制改正要望において、現在、取得後20年間とされている適用期間を延長すること。

(2) 新たに整備・取得した鉄道資産を税制特例制度の対象に加え、J R 二島特例並みに拡充すること。

5 利便性の維持・確保に向けた取組への支援制度の創設及び拡充

並行在来線から J R 路線等を乗り継いで利用する広域利用者の利便性の維持・確保のため、並行在来線運営会社が取組み運行列車の増便の実証運行や並行在来線駅での J R 切符券売機の設置などへの支援制度を創設・拡充すること。

6 乗継割引に対する財政支援制度の創設及び乗継割引制度の導入・継続の指導

並行在来線と J R 路線等を乗り継ぐことによる利用者の負担を緩和するため、乗継割引に対する財政支援制度を創設するとともに、J R に対しても乗継割引制度の導入・継続を指導すること。

7 赤字補填等の財政支援制度の創設及び拡充

経営維持のための赤字補填・運営費助成等の財政支援制度を創設・拡充するとともに、地元負担に係る所要の地方財政措置を講じること。

8 災害からの早期復旧を図るための国による全面的な財政措置等

- (1) 鉄道軌道災害復旧事業費補助制度の災害認定要件を緩和するとともに国庫補助率を大幅に引上げること。
- (2) 新たな支援制度を創設し、地方負担を地方債の対象とするとともにその元利償還費に対する交付税措置を講じること。
- (3) 運営会社等の維持のための補填制度を創設するとともに地方負担に係る交付税措置を講じること。

9 九州新幹線西九州ルート整備に伴い J R より譲渡される鉄道資産に係る税制特例措置

九州新幹線西九州ルート整備に伴い、J R より譲渡される鉄道資産については、経営分離される並行在来線の税制特例を適用することはできないため、多額の税負担が予想される。地域住民の交通手段であり、生活路線の維持のためにも、地方が維持する在来線について、経営分離される並行在来線同様の支援を講じること。

令和元年 8 月

並行在来線関係道県協議会

北海道知事	鈴木 直道
青森県知事	三村 申吾
岩手県知事	達増 拓也
新潟県知事	花角 英世
富山県知事	石井 隆一
石川県知事	谷本 正憲
福井県知事	杉本 達治
長野県知事	阿部 守一
佐賀県知事	山口 祥義
長崎県知事	中村 法道
熊本県知事	蒲島 郁夫
鹿児島県知事	三反園 訓

全国の並行在来線（未開業路線含む）

富山県



あいの風とやま鉄道

石川県



IRいしかわ鉄道

福井県



現：北陸本線

佐賀県・長崎県



現：長崎本線

北海道



道南いさりび鉄道

新潟県



えちごトキめき鉄道

青森県



青い森鉄道

岩手県



IGRいわて銀河鉄道

長野県



しなの鉄道

熊本県・鹿児島県



肥薩おれんじ鉄道

