

## 並行在来線に対する支援の強化

(総務省、財務省、国土交通省)

北海道新幹線の開業に伴い J R 北海道から経営分離される並行在来線は、地域住民にとって欠かすことのできない交通手段であるが、非常に厳しい経営が見込まれるため、並行在来線運営会社や多額の公的負担を行う地方公共団体に対する支援制度の拡充・創設が必要である。

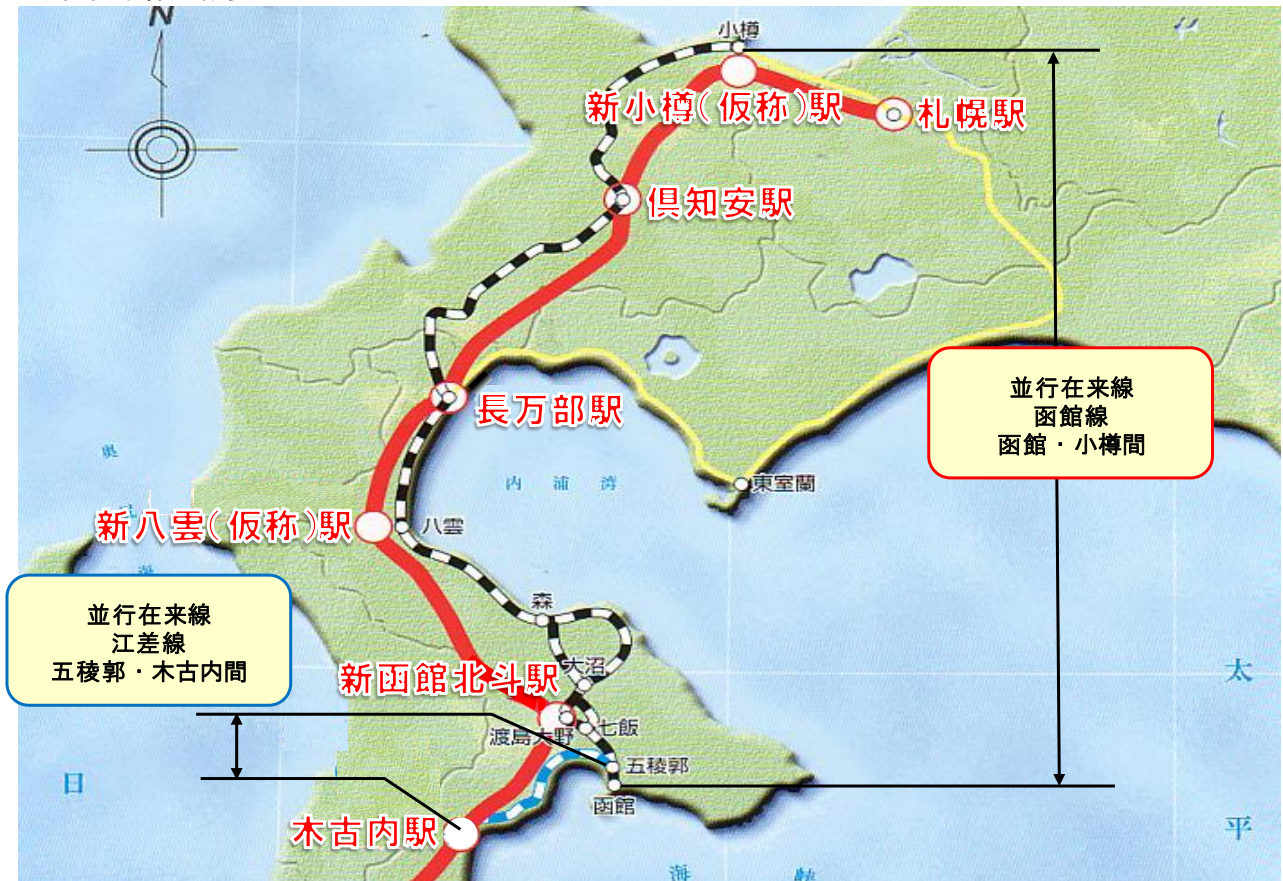
## 【提案・要望事項】

- 並行在来線に係る地方公共団体の負担に対する支援措置の拡充・創設
- 並行在来線運営会社に対する経営支援策の強化
- J R 路線との乗継運賃に対する支援制度の創設
- 並行在来線運営会社に対する税制特例の拡充
- 寝台列車の運行継続等に係る支援

## 【提案・要望の理由・背景】

- ◆ 新幹線開業に伴い J R 北海道から経営分離される並行在来線については、厳しい経営が予想され、多額の公的負担が見込まれることから、並行在来線運営会社に対する鉄道資産取得等の初期投資助成や赤字補填等を行った場合の地方公共団体への支援措置の拡充・創設が必要である。
- ◆ 並行在来線は、沿線人口や少子高齢化による通学利用者の減少等により、厳しい経営が見込まれることから、並行在来線運営会社に対する初期投資の支援制度や、鉄道運行による経営損失に対する欠損補助制度など、支援制度の創設が必要である。
- ◆ これまで J R 北海道により運行されていた路線が、経営分離により J R 北海道と並行在来線運営会社に分割されることから、2社の路線を乗り継ぐ利用者の金銭的負担を軽減するため、乗継運賃の割引に要する経費に対する支援制度の創設が必要である。
- ◆ 並行在来線運営会社に対しては、J R からの譲受資産に係る固定資産税等の特例措置が適用されているが、現在 J R 北海道等の三島会社にはさらに手厚い特例措置が認められていることから、それ以上に経営の厳しい並行在来線運営会社に対しても同等の扱いがなされるよう、支援制度の拡充を図る必要がある。
- ◆ 北海道と本州を結ぶ寝台列車は、観光客をはじめ広域利用者の重要な移動手段となっており、その存廃は並行在来線運営会社の経営に与える影響も大きいことから、J R 各社に対し、運行継続の働きかけが必要である。  
また、減便あるいは廃止された場合には、運行が継続される際に見込まれていた収益分に係る支援制度の創設が必要である。

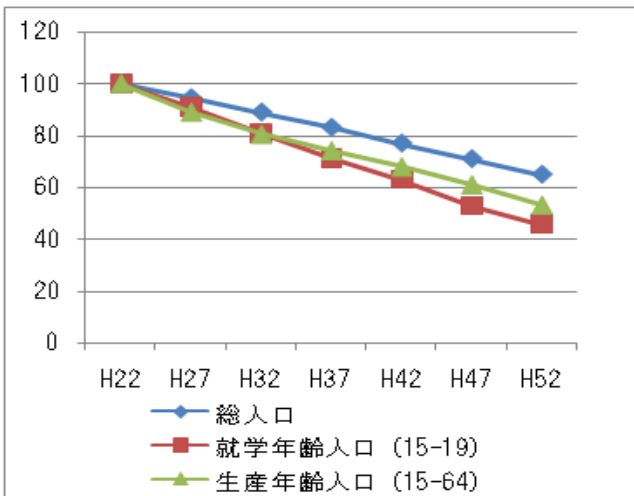
■ 並行在来線の概要



江差線（五稜郭・木吉内間）	
営業キロ	37.8km
駅数	12 駅
列車本数	旅客 37 本 / 貨物 51 本
輸送密度	643 人/日 (H24 調査)
乗車人員	2,173 人 (H24 調査)

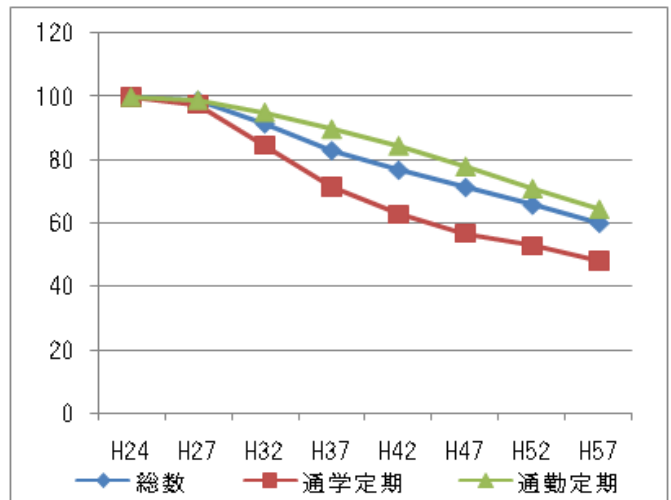
函館線（函館・小樽間）	
営業キロ	287.8km (貨物走行 : 144.2km)
駅数	56 駅
列車本数	旅客 84 本 / 貨物 51 本
輸送密度	395 人/日 (H23 調査)
乗車人員	5,250 人 (H23 調査)

■ 江差線沿線人口の推移 (H22年=100とした場合)



(国立社会保障・人口問題研究所 H25.3 発表)

■ 江差線利用者数の予測 (H24年=100とした場合)



(北海道 H24 年度調査)