

平成13年2月21日

企 画 部

並行在来線について

1 経営区間について

平成13年1月26日に開催された岩手県並行在来線経営準備協議会総会において、先に経営計画で示していた経営区間「盛岡・金田一温泉間（78.4km、15駅）」が「盛岡・目時駅間（82.0km、16駅）」と変更されました。

資料1のとおりです。

2 第三セクター鉄道会社設立出資金について

上記協議会総会において、第三セクター設立出資金の沿線市町村等の出資額が示されました。
資料2のとおりです。

3 JR貨物の鉄道線路使用料について

上記協議会総会において、国のJR貨物の鉄道線路使用料に関する調整措置についての概要が示されました。

資料3のとおりです。

経営区間について

1 青森県との協議の経緯

両県の県境が金田一温泉駅と目時駅の間にあることから、境界駅を金田一温泉駅とするか目時駅とするか、調整を図る必要があった。

いずれの駅としても、鉄道施設の保有区分（県境で分離）と列車の運行管理区分が異なることとなり、列車運行の安全性の確保や鉄道事業許可のあり方、経費と収入の区分等に問題が生じるため、両県で協議を続けてきた。

なお、経営計画概要では、「盛岡・金田一温泉間」と仮表示している。

2 検討結果

岩手県会社の経営区間を、盛岡・目時駅間（82.0 km、16 駅）とする。

青森県会社の経営区間は、目時・八戸駅間（25.9 km、7 駅）となる。

<理由>

県境から目時駅構内までの距離が30m不足であることから、目時駅のほうが資産区分と運行区間を一致させやすい。

なお、目時駅の区域を盛岡方に30m延長し、県境と目時駅を接続させることとしており、これにより鉄道施設の保有区分と運行区間が合致するため、上記の問題は解消される。

出 資 金 に つ い て

【沿線市町村間の出資割合の考え方】

- 1 資本金の総額は20億円であり、うち市町村の出資総額は7億円（35％）としている。
- 2 うち沿線市町村の出資額は6億円（30％）とし、周辺町村並びに矢巾町以南の東北本線及び東北新幹線の沿線市町村の出資額は1億円（5％）とする。

（理由）

- (1) 沿線市町村は並行在来線対策に関し直接的な利害関係があり、応分の負担を行う必要がある。
 - (2) 周辺町村並びに矢巾町以南の東北本線及び東北新幹線の沿線市町村は、沿線市町村に比べて並行在来線対策に係る関与の度合いが低く、資本参加そのものに意義があることを考慮し、関与の度合いに見合った出資額とする。
- 3 沿線市町村間の出資割合については、均等割のほか、新幹線停車駅の有無、受益程度（利用者数、駅設置数）及び負担能力（人口、財政規模）を勘案の上、振り分ける。
 - 4 項目間の構成比は、平成12年度岩手県並行在来線経営準備協議会負担金の構成比と同率とする。

【沿線市町村出資割合算出基礎数値】

区 分	盛岡市	滝沢村	玉山村	岩手町	一戸町	二戸市	計
利用者数(人/日)	4,623	755	1,004	1,111	1,195	963	9,651
駅設置数	2	1	2	3	4	3	15
人口(人)	287,420	50,974	14,018	17,572	16,914	27,488	414,386
標準財政規模(千円)	57,370,787	8,883,753	4,858,686	5,670,259	5,603,367	7,063,890	89,450,742

（説明）

- ・利用者数は、平成9年11月実施のOD調査（盛・八間）の結果をベースとした1日平均乗降客数
- ・人口は、県毎月人口推計（平成12年9月1日現在）による。
- ・標準財政規模は、平成11年度決算による。

【沿線市町村出資額】（案）

区 分	盛岡市	滝沢村	玉山村	岩手町	一戸町	二戸市	計	構成比
均 等 割	0.0156	0.0156	0.0156	0.0156	0.0156	0.0156	0.0936	31.2%
新幹線停車受益割	0.0072			0.0072		0.0072	0.0216	7.2%
利用者数割	0.0287	0.0047	0.0062	0.0069	0.0074	0.0060	0.0600	20.0%
駅設置数割	0.0048	0.0024	0.0048	0.0072	0.0096	0.0072	0.0360	12.0%
人口割	0.0366	0.0065	0.0018	0.0022	0.0022	0.0035	0.0528	17.6%
標準財政規模割	0.0231	0.0036	0.0020	0.0023	0.0023	0.0028	0.0360	12.0%
出 資 割 合	0.1161	0.0328	0.0304	0.0414	0.0370	0.0423	0.3	100%
出資額(千円)	232,100	65,500	60,800	82,800	74,100	84,700	600,000	

- （注） 1 出資割合は、小数点第4位で四捨五入
 2 出資額は、10万円単位で四捨五入

【周辺町村間の出資割合の考え方】

- 1 周辺町村（盛岡広域圏及び二戸広域圏の町村のうち、東北本線沿線町村以外のもの。）の出資額は、並行在来線対策への関与の度合いを考慮し、3千万円とする。
- 2 周辺町村間の出資割合については、均等割及び並行在来線への直通乗入れ受益割に加え、負担能力（人口、財政規模）を勘案の上、振り分ける。
- 3 項目間の構成比は、直通乗入れ受益割を10%とし、他の項目は均等とする。

【周辺町村出資割合算出基礎数値】

区分	西根町	安代町	松尾村	軽米町	九戸村	浄法寺町	葛巻町	磐石町	計
人口（人）	18,999	6,284	6,962	11,808	7,251	5,354	8,729	19,739	85,126
標準財政規模	5,013,257	3,758,894	3,374,664	4,322,219	2,820,842	2,683,954	4,349,230	7,001,703	33,324,763

（説明）

- ・人口は、県毎月人口推計（平成12年9月1日現在）による。
- ・標準財政規模は、平成11年度決算による。

【周辺町村出資額】（案）

区分	西根町	安代町	松尾村	軽米町	九戸村	浄法寺町	葛巻町	磐石町	計	構成比
均等割	0.0006	0.0006	0.0006	0.0006	0.0006	0.0006	0.0006	0.0006	0.0045	30%
直通乗入れ受益割	0.0005	0.0005	0.0005						0.0015	10%
人口割	0.0010	0.0003	0.0004	0.0006	0.0004	0.0003	0.0005	0.0010	0.0045	30%
財政規模割	0.0007	0.0005	0.0005	0.0006	0.0004	0.0004	0.0006	0.0009	0.0045	30%
出資割合	0.0027	0.0019	0.0019	0.0018	0.0013	0.0012	0.0016	0.0026	0.015	100%
出資額（千円）	5,500	3,800	3,800	3,500	2,700	2,400	3,200	5,100	30,000	

（注）1 出資割合は、小数点第4位で四捨五入

2 出資額は、10万円単位で四捨五入

3 JR貨物の鉄道線路使用料について

- (1) 経営分離後の並行在来線盛岡・八戸間においては、従来と比べ、貨物列車の走行比率が大幅に高まることとなる。
- (2) このような線路使用の実態を反映した合理的な線路使用料ルールとするためには、JR貨物において、従来のアボイダブルコストルールの下で負担していた軌道修繕費（レール、枕木、路盤等の修繕費）に加え、軌道以外の修繕費（トンネル、橋梁、防音壁等の修繕費）、人件費（鉄道施設の保守・管理の人件費）、資本費（減価償却費、固定資産税等）についても列車重量や走行距離等に応じ、第三セクターに支払うこととすべきである。
- (3) JR旅客会社の受益分を財源として、JR貨物の負担増を調整する別紙のような制度を創設することとする。
- (4) これにより、第三セクターは、JR貨物から線路使用実態を反映した合理的な線路使用料を収受することができる。
- (5) 以上により、第三セクター側における他の合理的努力や自治体の支援、運賃値上げ等の措置と併せ、青森・岩手両県の第三セクターは、当面赤字となるものの、長期的には自立経営が可能になる見通し。

なお、本制度は、法的措置を含めて一般的な制度として確立する。したがって、今後、盛岡・八戸間以外の並行在来線について調整措置が必要となる場合には、本制度の適用対象となる。

(アボイダブルコストルール)

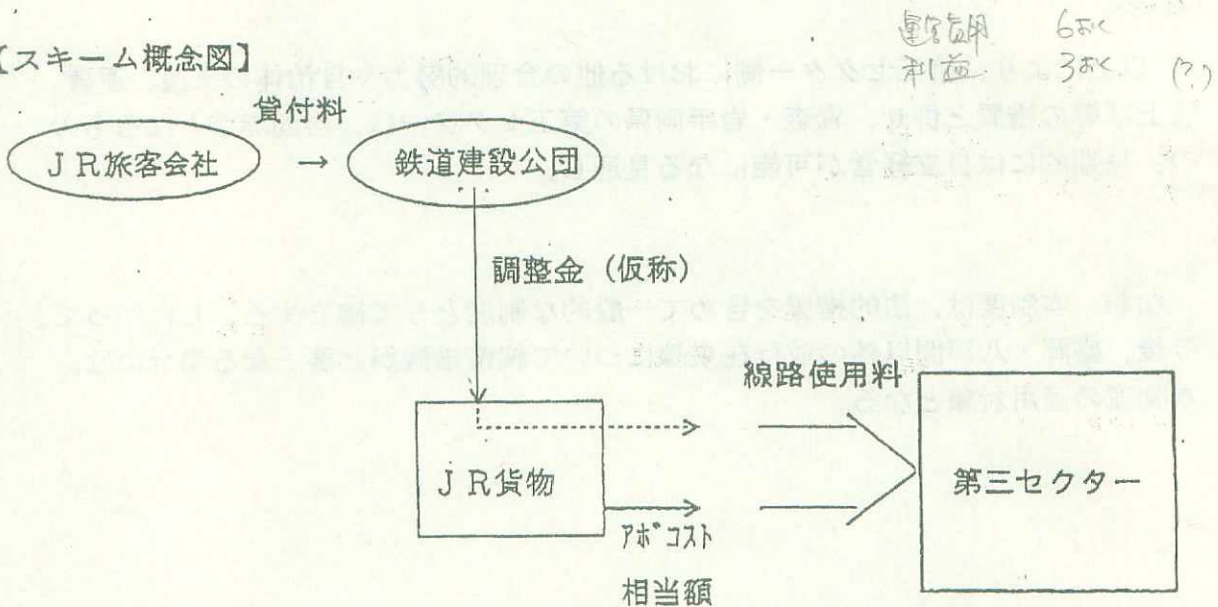
JR貨物は国鉄改革で、東京・汐留の操車場跡地などの売却益を、旧国鉄債務の支払いに充て、その見返りとしてアボイダブルコストといわれる路線使用料優遇の調整措置が図られ、JR貨物の自立経営の基盤となっている。

調整制度の概要

【制度の骨子】

- ① JR貨物が新しいルールに従って第三セクターに実際に支払う額と、従来のアボイダブルコストルールによりJR旅客会社に支払う想定額との差額を、毎年JR貨物に対し調整する。
- ② 調整の財源は、日本鉄道建設公団がJR旅客会社から収受する貸付料をもって充てる。
なお、この調整制度は、JR旅客会社の受益を根拠としている関係で、整備新幹線の各線区ごとの貸付料を限度とする。
- ③ 本調整措置は、JR貨物の完全民営化まで行うものとする。

【スキーム概念図】



【調整金 (仮称) の算定方式】

$$\text{調整金} = (\text{JR貨物が新しいルールに基づき第三セクターに支払う線路使用料}) - (\text{アボイダブルコストルールでJR旅客会社に支払う想定額})$$