

今後の I G R いわて銀河鉄道株式会社への経営支援について

平成 24 年 11 月 26 日

建設部

1 概要

I G R においては、貨物線路使用料収入の増加による当面の黒字基調が見込まれるが、沿線人口の減少等により旅客運賃収入が減少し続けており、平成 29 年度頃からは単年度の最終損益の赤字化も想定されるなど、厳しい経営になるものと見込まれている。

このような状況の中、県及び沿線 5 市町村（盛岡市、二戸市、岩手町、一戸町及び滝沢村）は、I G R の経営安定化を図りながら、鉄道の存続と地域住民の日常生活の交通を確保するため、I G R に一層の企業努力を求めるとともに、今後 10 年間の I G R に対する経営支援について、11 月 9 日付で次のとおり合意し、同日付で岩手県から公表をしたものである。

2 合意（支援）の内容

(1) 車両本体の更新費

① 内容

平成 39 年度に想定される車両 3 編成（6 両）の更新に要する経費 13.5 億円

② 支援の方法

平成 27 年度から、いわて銀河鉄道経営安定化基金を追加造成し、車両更新年度に取崩す。

なお、当面、所要額を 13.5 億円と見込むが、将来的に車両体制の変更、物価変動、仕様の変更及び国庫補助の可能性等がありうるため、その額は今後 10 年間を経過する前までに見直しするもの。

③ 年度別造成額

(単位:百万円)

年度	27	28	29	30	31	32	33	34	小計	35	36	37	38	39	小計	合計
全体	100	100	100	100	100	100	100	100	800	100	100	100	100	150	550	1,350
盛岡市	18	18	18	18	18	18	18	18	144	18	18	18	18	27	98	242

※ 年度毎の造成額を平準化するため、所要額を車両(減価償却資産)の耐用年数(13年)で按分した額を平成 27 年度から毎年度造成し、更新に備えるもの。

④ 県及び沿線市町村の負担割合 (I G R への出資割合による)

県 62.5% 沿線市町村 37.5% (うち盛岡市 47.8% 二戸市 13.6% 岩手町 13.5% 一戸町 12.6% 滝沢村 12.5%) ※市の全体負担割合 17.9%

(2) 災害復旧費

① 内容

平成 25 年度から平成 34 年度までの間に発生する費用

② 支援の方法

これまで(平成 15~19 年度)造成した基金の残額(平成 24 年度末時点で約 2 億円)により対応することとし、新たな負担は伴わないものである。

◎ これまでの IGR への経営支援について

(1) 基金造成と支出状況について

①基金造成・・・これまでの造成額 約12億2千万（うち盛岡市 約2億2千8百万円）

【平成15年度～19年度】約11億円（うち盛岡市約2億円）

県及び沿線5市町村は、「いわて銀河鉄道経営安定化基金」を設置し、IGR開業後概ね10年間の設備更新、災害復旧費及び適正な運賃水準の維持に必要な経費を見込んで平成15年度から同19年度までの5年間で約11億円（うち盛岡市約2億円）を積み立てた。

【平成21年度～22年度】約1億2千万円（うち盛岡市約2千8百万円）

通学定期運賃の急激な上昇を避けるため、開業時から激変緩和措置（差額補填）をしてきたが、平成21年度から新たに八幡平市を加えた通学定期特別支援措置を実施するため、平成21年度及び同22年度の2年間で約1億2千万円（うち盛岡市約2千8百万円）の追加積立を行った。

②基金の支出状況

平成15年度から同23年度までに、設備更新費、災害復旧費、通学定期特別支援措置等の支援として約10億円を支出し、同24年3月末現在の基金残高は約2億2千万円となっている。

(2) 東北新幹線新青森延伸に伴う新指令システム構築経費に対する支援

新指令システム構築経費約14億円のうち、盛岡市からは平成20年度から同23年度までに約1億3千万円の補助をした。

(3) 現在の状況

平成23年度から貨物線路使用料制度が見直され、IGRの貨物線路使用料収入が増加（約7億円/年）したことにより収支が大幅に改善した。また、IGRの経営状況が改善されたことから、通学定期特別支援措置は平成22年度分までで終了し、これまでの通学定期運賃水準はIGR負担で維持することとなった。