

## 23. 並行在来線への支援措置について

北海道部会提出  
説明担当 北斗市

平成27年度には北海道新幹線の新函館（仮称）駅までが開業する。

この開業に伴いJRから経営分離される並行在来線区間は、通勤や通学、通院など地域住民の日常生活に欠かすことのできない大切な生活路線としての役割を担っている。また、北海道新幹線は札幌までの延伸が決定され、この区間も開業に伴い並行在来線区間となる。

一方、並行在来線区間は、単に限られた地域住民の足としてのみ利用されているのではなく、貨物列車が走行する物流の大動脈であり、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上でも、極めて重要な役割も果たしている。

しかし、現在既に開業している各並行在来線区間は、開業時における施設整備等の初期投資や収益性の低い区間であることなどから極めて厳しい経営状況にあり、地方公共団体の財政状況が厳しい中、今後の鉄道の維持存続が強く危惧されている。

貨物調整金制度が拡充されたが、貨物列車が運行されていない区間は当該制度の効果はなく、またJR譲渡資産購入経費等の初期投資に係る地方負担に対する交付税措置も平成25年度から行われることとなったが、これら制度拡充後においても並行在来線の運営にあたっては多額の負担が見込まれており、更なる経営の安定に向けた仕組みづくりが必要である。

このことから、並行在来線がJR各社からの経営分離後も、将来にわたり安定的な経営を維持できるよう、既存制度の更なる拡充や新たな支援の仕組みを構築するべく、次の措置を早急に講ずるよう強く要望する。

### 記

1. 並行在来線存続のため、幅広い観点からの財源確保の方策を検討し、地方負担の軽減等についての新たな仕組みを早急に講ずること。
2. 並行在来線維持のための地方負担に係る助成措置を講ずること。  
(運営費助成・交付税措置等)
3. 鉄道資産取得の初期投資及び施設更新費用について、地方負担への交付税措置の拡充及び鉄道事業者への補助制度の創設・拡充をすること。
4. JRから譲渡される鉄道資産については、安全性の確保及び無償譲渡、若しくは収益性に基づいた価格設定がされるよう、ルール化すること。
5. JRから譲渡された鉄道資産や新たに整備・取得した鉄道資産に対する税制特例の拡充（JR三島特例並みの創設）を講ずること。
6. 並行在来線とJR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、JRに対しても乗継割引制度の導入を指導すること。