

## 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 室蘭市

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おり、第三セクターによる鉄道運行が決定している。

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。

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。

一方で、北海道の並行在来線区間は、単に限られた地域住民の足としてのみ利用されているものではなく、多数の貨物列車が走行する、北海道と本州を結ぶ物流の大動脈であり、国の物流政策上極めて重要な役割も果たしている。

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、また鉄道資産取得の際に自治体が発行する起債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、未だ方向性が示されていない諸問題について、引き続き新たな仕組みを構築するべく、次の措置を早急に講じ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元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. 鉄道資産取得等の初期投資等に対する助成措置を拡充すること。  
(起債に対する交付税措置等)
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。