

新幹線・鉄道問題対策特別委員会

(日時)平成20年3月17日午後1時～

(場所)県庁西棟8F 大会議室

報告案件資料

(1) 平成19年度・整備新幹線に係る政府・与党の検討状況について

(資料1)

(2) 前回特別委員会以降の並行在来線対策に係る主な動きについて

- ・ 前回特別委員会以降の並行在来線対策に係る主な動き (資料2-1)
- ・ 並行在来線の維持・存続に向けて (資料2-2)
- ・ 寝台特急列車「北斗星」減便に係る影響緩和について (資料2-3)
- ・ 並行在来線(青い森鉄道)に係る主な課題 (資料2-4)

(3) 「青い森鉄道線経営計画素案」について

- ・ 青い森鉄道線経営計画素案の概要 (資料3-1)
- ・ 青い森鉄道線経営計画素案 (資料3-2)

(4) 青い森鉄道線の青森開業に係る平成20年度の主な事業について

- ・ 青森開業対策に係る平成20年度の主な事業について (資料4-1)
- ・ 青い森鉄道線青森開業に係る新規設備投資 (資料4-2)
- ・ 青い森鉄道線青森開業に向けた今後のスケジュール (資料4-3)

平成20年3月17日
新幹線・交通政策課

平成19年度・整備新幹線に係る政府・与党の検討状況について

- 平成19年5月31日
与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム
(整備新幹線について：関係地方公共団体より要望聴取…蝦名副知事出席)
- 平成19年11月28日
与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム
(政府・与党整備新幹線検討委員会開催の申し入れについて)
- 平成19年12月14日
政府・与党整備新幹線検討委員会
(政府・与党整備新幹線検討委員会開催申し入れについて)
(政府・与党整備新幹線検討委員会における合意事項について)
(整備新幹線に係る政府・与党ワーキンググループ設置について)
- 平成19年12月26日
整備新幹線に係る政府・与党ワーキンググループ設置
- 平成20年1月23日
整備新幹線に係る政府・与党ワーキンググループ(第1回会議)
(整備新幹線の整備の現状について)
(九州新幹線・長崎ルートについて)
(財源の現状について)
- 平成20年2月15日
与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム
(JRによる貸付料、根本受益等について)
- 平成20年2月20日
与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム
(JRからの意見聴取について)
- 平成20年2月27日
整備新幹線に係る政府・与党ワーキンググループ(第2回会議)
(与党PTにおける検討について)
(九州新幹線・長崎ルートについて)
- 平成20年3月14日
与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム
(並行在来線、地域負担について自治体からの意見聴取について…三村知事出席)

政府・与党整備新幹線検討委員会メンバー

[与党]	自由民主党 幹事長	伊 吹 文 明
	政務調査会長	谷 垣 禎 一
	公 明 党 幹事長	北 側 一 雄
	政務調査会長	斉 藤 鉄 夫
	与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム座長	津 島 雄 二
	与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム座長代理	井 上 義 久
	自由民主党整備新幹線等鉄道調査会長	久 間 章 生
[政府]	内閣官房長官	町 村 信 孝
	総務大臣	増 田 寛 也
	財務大臣	額 賀 福志郎
	国土交通大臣	冬 柴 鐵 三

整備新幹線に係る政府・与党ワーキンググループ

[与党] 自由民主党

津島雄二
久間章生
古賀誠
長勢甚遠
伊達忠一
山崎正昭

公明党

井上義久
江田康幸
風間昶夫
漆原良夫

[政府] 内閣官房副長官

大野松茂

内閣官房副長官

岩城光英

内閣官房副長官

二橋正弘

総務副大臣

谷口隆義

財務副大臣

森山裕

国土交通副大臣

松島みどり

内閣官房副長官補

坂篤郎

総務省自治財政局長

久保信保

財務省主計局次長

木下康司

国土交通省鉄道局長

大口清一

与党 整備新幹線建設促進プロジェクトチーム

平成20年2月15日

自由民主党	津島雄二	久間章生	古賀誠
	長勢甚遠	萩山教巖	吉川貴盛
	石崎岳	三ツ矢憲生	
	岩永浩美	伊達忠一	山崎正昭
公明党	井上義久	木庭健太郎	江田康幸
	風間昶	漆原良夫	

政府・与党整備新幹線検討委員会における合意事項

平成19年12月14日

1. 平成16年12月16日の政府・与党申合せ「整備新幹線の取扱いについて」が着実に実施されるよう、平成20年度予算において所要の整備新幹線整備事業費を確保するものとする。
また、すでに安定的な財源が確保されている九州新幹線（長崎ルート）武雄温泉・諫早間については、早期着工に向けた関係者の調整を促進する。
2. 整備新幹線を取り巻く諸事情を踏まえ、政府・与党により、未着工区間の着工のための財源の確保、地方負担・償還が地方財政に過大な負担とならないようにするための措置、並行在来線等の諸課題について検討を開始する。
3. このため、整備新幹線に係る政府・与党ワーキンググループを設置する。政府・与党ワーキンググループは今年度末までに安定的な財源を確保する方策の目途をつけた上で結論を得るべく全力を傾注し、その結論が得られ次第、当委員会を開催する。

整備新幹線の取扱いについて

平成16年12月16日

政府・与党申合せ

一、基本的な考え方

整備新幹線については、整備計画に沿って着実に整備を進める必要があるが、公共事業のあり方について、効率化や重点化等の観点から見直しが進められている中、期待感のみをふくらませることは慎むべきである。したがって、安定的な財源見通しを確保した上で新たな着工を行うものとする。

二、既に着工した区間の工期短縮等

今後の整備新幹線の整備に当たっては、その開業効果をできる限り早期に発揮させることが国民経済上重要との観点から、先ず開業時期が近づいている区間の早期完成を図り、次いで既に着工した区間の工期短縮を図ることを基本とする。

具体的な工期短縮の期間は、公共事業の性格上、今後概ね十年程度とすることが適当である。

三、新たな区間の着工

新たな区間の着工については、現在工事实施計画の認可申請がなされている区間のうち、特に整備効果の高い区間や既に着工した区間と同時開業の望ましい区間について新たに着工することを優先する。

また、その際には、収支採算性、投資効果等を十分に吟味するとともに、JRの同意、並行在来線の経営分離についての沿線地方公共団体の同意の取付等基本条件が整えられていることを確認した上で行う。

なお、並行在来線の経営分離について沿線地方公共団体が同意するに際し、並行在来線を第三セクターで経営する場合には、沿線地方公

共団体はその経営見通しについて十分検討を行う必要がある。

四、各線区の取扱い

○ 東北新幹線

八戸—新青森間 平成22年度末の完成を目指す

○ 北海道新幹線

新青森—新函館間 所要の認可等の手続きを経て平成17年度初に着工し、平成27年度末の完成を目指すこととし、できる限り早期の完成に努める

○ 九州新幹線（鹿児島ルート）

博多—新八代間 平成22年度末の完成を目指す

○ 九州新幹線（長崎ルート）

武雄温泉—諫早間 並行在来線区間の運営のあり方については、長崎県の協力を得ながら佐賀県において検討を行うこととし、速やかに結論を出すこととする。調整が整った場合には、着工する。その際、軌間可変電車方式による整備を目指す。

長崎駅部の調査を行う

○ 北陸新幹線

長野—金沢車両基地間 フル規格で整備するものとし、富山—石動間、金沢—金沢車両基地間については、所要の認可等の手続きを経て、平成17年度初に着工することとし、長野—金沢車両基地間で一体的に平成26年度末の完成を目指すこととし、できる限り早期の完成に努めることとする

- 金沢車両基地－南越間 えちぜん鉄道の高架化と一体的に工事を行うことが効率的な福井駅部について、所要の認可等の手続きを経て、平成17年度初に着工し、平成20年度末の完成を目指す
- 南越－敦賀間 所要の手続きを経て、直ちに工事実施計画の認可申請を行う

五、整備財源

整備新幹線整備財源として、平成25年度以降の新幹線譲渡収入(新幹線整備充当分)に限り前倒して活用する。この場合、地方公共団体は、前倒し活用した新幹線譲渡収入の額の2分の1を負担する。

六、平成十七年度の整備新幹線関係予算は、以下のとおりとする。

- 整備新幹線建設事業費2,195億円を計上する。このため、公共事業関係費706億円を計上する。
- 整備新幹線建設推進高度化等事業費35億円を計上する。

七、北海道新幹線(新青森～新函館)、北陸新幹線(上越～金沢)などが整備されることに伴い生じる根元受益に関するJRの負担額については、これらの区間の開業時に精査する。

八、軌間可変電車の技術開発を推進し、早期実用化を図る。

九、今後の整備新幹線の取扱いについては、必要に応じ随時見直しを行うものとする。

十、本申合せに抵触しない事項であって従来の整備新幹線に係る申合せに規定されている事項は、依然として有効である。

前回特別委員会以降の並行在来線対策に係る主な動き

平成19年11月28日 新幹線・鉄道問題対策特別委員会

平成19年12月 5日 知事・県議会議長とＪＲ東日本（株）清野社長との会談

平成19年12月17日 並行在来線関係12道県議会合同要望

要望先：与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム津島座長
谷垣自民党政務調査会長、細田自民党幹事長代理
財務省（額賀財務大臣）、国土交通省、総務省
県選出国會議員

要望者：県議会議長ほか

要望内容：並行在来線の維持・存続に向けて（資料 2 - 2）

経営分離される並行在来線の経営が成り立つよう、鉄道資産の無償譲渡、若しくは収益性に基づいた価格設定のルール化、初期投資及び維持経費に対する助成措置、線路使用料対象経費等の見直し、税制上の優遇措置などの支援策を講ずること

平成19年12月26日 第 4 回青い森鉄道線青森開業準備協議会

平成20年 2月25日・3月5日

寝台特急列車減便による青い森鉄道への影響緩和についての要望

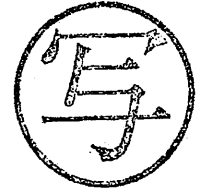
要望先：ＪＲ北海道（2/25）、ＪＲ東日本（3/5）

要望者：青い森鉄道(株)及び県

要望内容：寝台特急列車「北斗星」減便に係る影響緩和について（資料 2 - 3）

- 1 既存寝台特急列車の利用促進や車両の増結あるいは臨時便の運行等
- 2 並行在来線を対象とするＪＲ企画商品の拡大・新設
- 3 特急料金の増額又は寝台料金の新設等

平成20年 3月14日 与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム会合（資料 2 - 4）



殿

要 望 書

並行在来線の維持・存続に向けて

平成19年12月17日

並行在来線関係12道県議会

(北海道・青森県・岩手県・新潟県・富山県・石川県
福井県・長野県・佐賀県・長崎県・熊本県・鹿児島県)

並行在来線の維持・存続に向けて

整備新幹線の開業に伴い、JR各社から経営分離される各地の並行在来線区間は、地域住民の日常生活に欠かすことのできない貴重な足として極めて重要な役割を担っており、現在までのところ、地元自治体を中心となって設置された第三セクター等により、引き続き運営されています。

しかしながら、現在、既に開業している、長野県、岩手県、青森県、熊本県、鹿児島県の各並行在来線区間は、開業時にJR各社からの鉄道資産の購入や新たに必要となる施設整備等の初期投資に多額の地元負担が生じた上、収益性の低い区間のみが分離されたことなどから、極めて厳しい経営状況にあり、地方交付税の大幅な削減等、地方公共団体の財政状況が著しく悪化する中、今後の鉄道の維持存続が強く危惧されています。同様に、今後開業していく予定の並行在来線区間についても、多額の初期投資や旅客需要の低迷等により、厳しい経営環境におかれることは必至であります。

一方で、各地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、例えば、多数の貨物列車が走行する国の物流政策上、極めて重要な区間や、幅広い地域の住民に利用されている寝台特急列車が走行する区間など、国民経済全体に多大な便益を与え、国の運輸政策の中で引き続き維持存続していくべき区間も多く抱えております。

つきましては、自治体を取り巻く行財政環境が激変している中、現在のスキームの下で、並行在来線の経営分離を進めていくことはもはや困難であることから、並行在来線の維持・存続のため、次の事項について特段のご配慮をお願いします。

記

経営分離される並行在来線の経営が成り立つよう、鉄道資産の無償譲渡、若しくは収益性に基づいた価格設定のルール化、初期投資及び維持経費に対する助成措置、線路使用料対象経費等の見直し、税制上の優遇措置などの支援策を講ずること

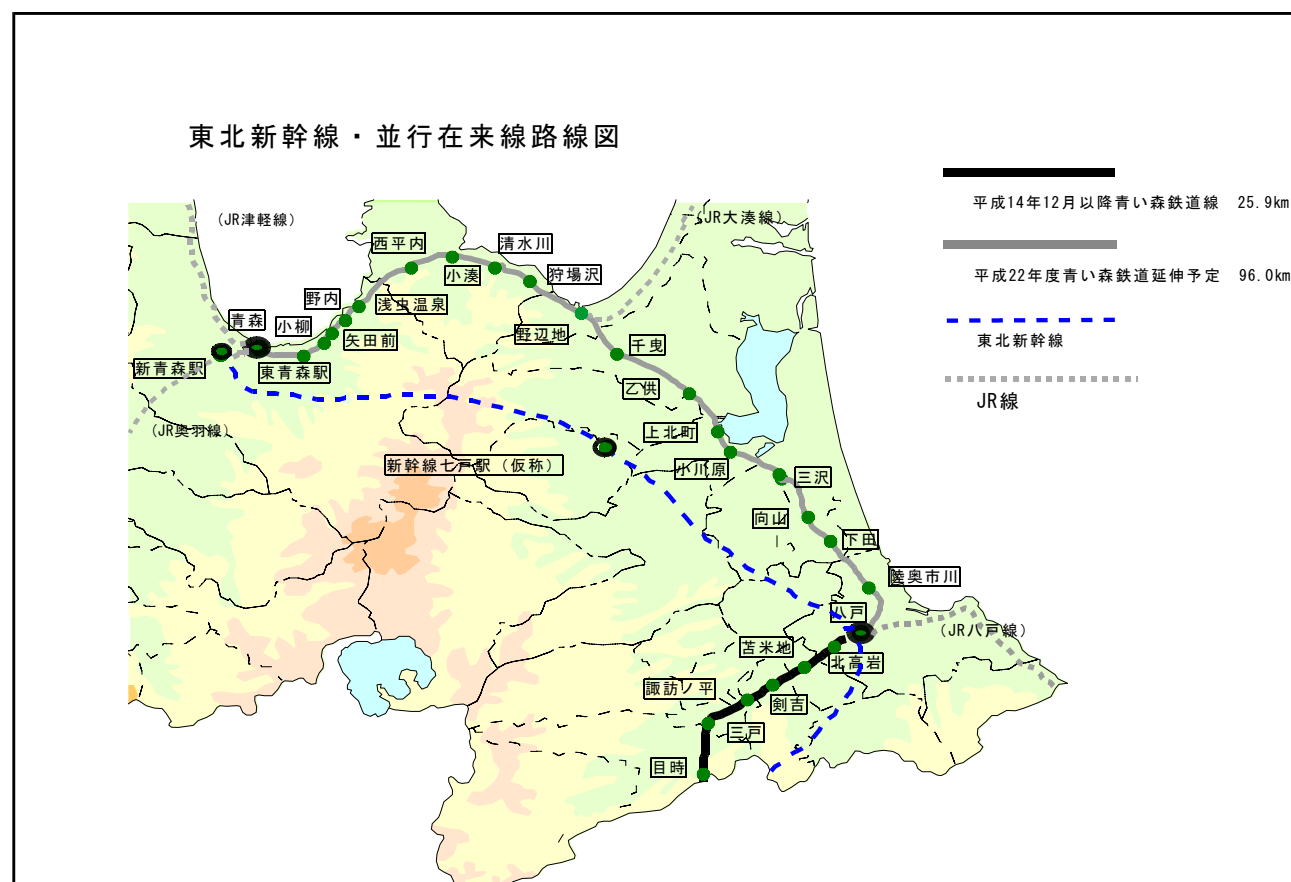
平成19年12月17日

北海道議会議長	釣部 勲
青森県議会議長	神山 久志
岩手県議会議長	渡辺 幸貫
新潟県議会議長	長津 光三郎
富山県議会議長	仲 外喜雄
石川県議会議長	和田内 幸三
福井県議会議長	石川 与三吉
長野県議会議長	服部 宏昭
佐賀県議会議長	石丸 博
長崎県議会議長	三好 徳明
熊本県議会議長	村上 寅美
鹿児島県議会議長	金子 万寿夫



北海道旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 中島 尚俊 殿

東日本旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 清野 智 殿



要 望 書



寝台特急列車「北斗星」減便に係る影響緩和について

記

平成20年3月15日のJR各社ダイヤ改正により、青い森鉄道線を走行する寝台特急列車「北斗星1、4号」の運転が取り止めとなることが発表されました。

JR旅客会社の寝台特急列車が並行在来線上を走行することについては、東北新幹線八戸駅開業に伴い並行在来線盛岡・八戸間が経営分離された際、並行在来線に対する各種施策の一環として実施された経緯があります。

このため、JR旅客会社の寝台特急列車走行による運賃等収入は、経営分離に際して策定した青い森鉄道株式会社の経営計画の根幹を成しており、この収入が大きく変動することは、並行在来線の現行経営スキームに重大な影響を及ぼすこととなります。

つきましては、今回のダイヤ改正により、並行在来線上を走行する寝台特急列車の運賃等収入に影響が生じないように、下記の諸対応の実施を要望いたします。

- 1 既存寝台特急列車の利用促進や車両の増結あるいは臨時便の運行等
- 2 並行在来線を対象とするJR企画商品の拡大・新設
- 3 特急料金の増額又は寝台料金の新設等

平成20年2月25日
(平成20年3月 5日)

青い森鉄道株式会社代表取締役社長 小枝 昭

青森県企画政策部長 関 格

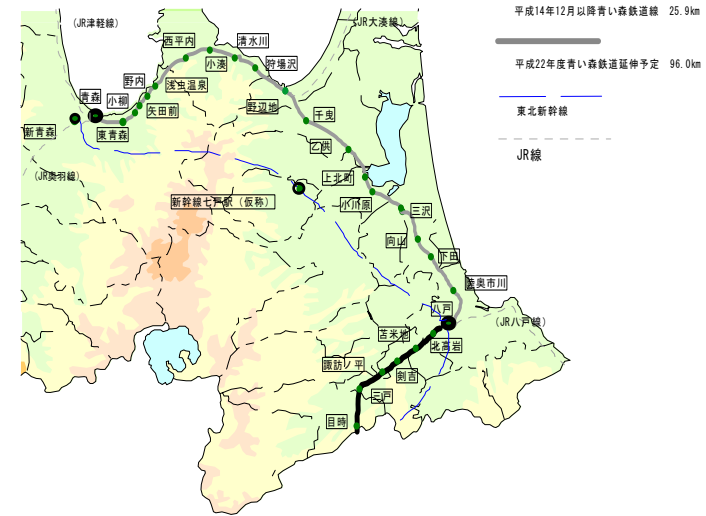
並行在来線（青い森鉄道） に係る主な課題



平成 20 年 3 月
青 森 県

<青森県の並行在来線>

並行在来線路線図



○本県の並行在来線は、県が鉄道資産を所有し、第三セクターが旅客輸送する上下分離方式で運営

第三セクターが支払えない線路使用料は、県が免除
→免除部分は県の一般財源で補填

現在 25.9 km
↓
東北新幹線新青森駅開業時 121.9 km

距離が5倍に延伸

<並行在来線に係る多額の地元負担>

① 厳しい経営状況

第三セクター（青い森鉄道株）の経営状況と県の負担

項目	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度
第三セクターの収支	0 百万円	0 百万円	△17 百万円	△3 百万円
県が免除した線路使用料	263 百万円	279 百万円	273 百万円	263 百万円
県の一般会計繰入金(公債費分を含む)	239 百万円	272 百万円	341 百万円	365 百万円
県一般会計繰入金 + 第三セクターの赤字額(H18): 実質的赤字額				3.7 億円

⇒ 距離が5倍に延伸され、現行制度の見直しがなければ...
⇒ 毎年度、約16億円(公債費を除く。)の県費負担が発生

② 青森延伸に係る初期投資

・赤字路線の鉄道資産をJR東日本から県が取得する経費

JR東日本は簿価による譲渡を主張 その簿価額は、平成8年度ベースで **約160億円**

・経営分離により県が整備しなければならない設備経費

運行管理の指令システム構築
車両検修基地構築
等... 現在見込めるものだけで **約80億円**

青森延伸に係る初期投資の地元負担(現時点の試算) = 約240億円

将来にわたって並行在来線を維持・存続していくことが可能なのかを強く危惧する状況

1 貨物線路使用料の見直しについて

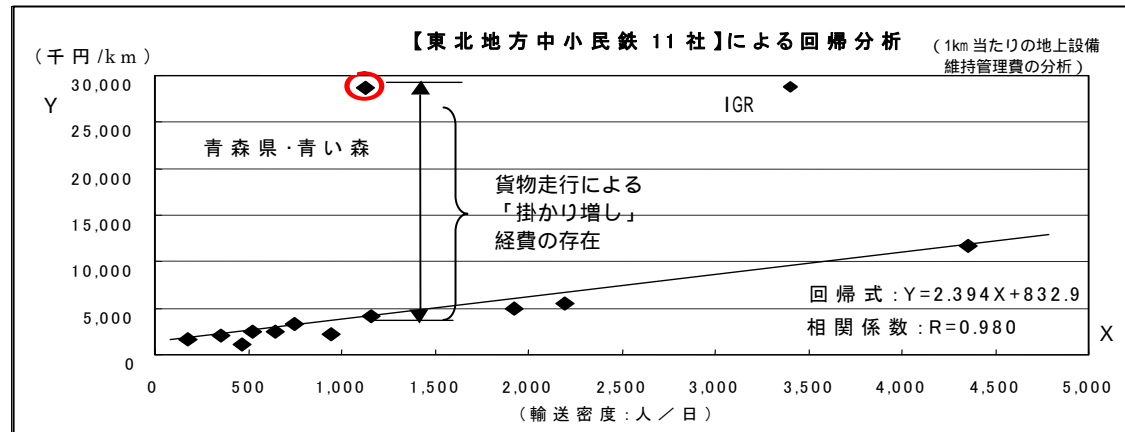
- (1) 貨物走行維持のため、本県の保守管理経費が過大な負担となっていることの実態を踏まえた「貨物線路使用料の増額」
- (2) 貨物走行維持のため、本県の設備投資経費が過大な負担となっていることの実態を踏まえた「貨物線路使用料への適切な資本費算入の実現」

貨物走行維持に伴う保守管理経費の「掛かり増し」はJR貨物が負担すべき

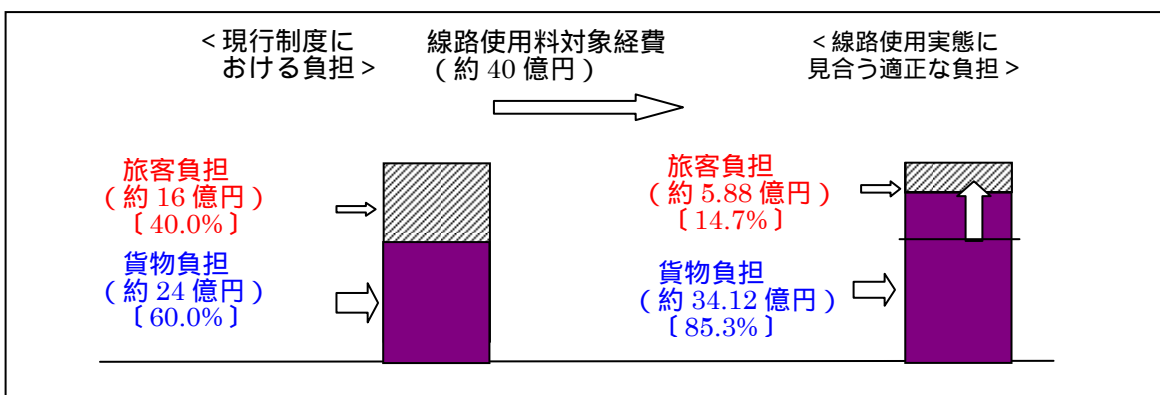
貨物走行による「掛かり増し」の実態を踏まえれば、適正な負担割合は貨物85：旅客15

- ・本県は貨物列車走行維持のため、旅客に見合う水準を超えた規模の施設を保有・管理
- ・東北地方中小民鉄と比較すると、貨物走行による多額の「掛かり増し」経費が存在（下図参照）
- ・貨物走行による「掛かり増し」経費はJR貨物が全額負担すべき

＜参考：東北地方中小民鉄における輸送密度と維持管理費の相関関係＞ 委託調査試算より



＜参考：線路使用料負担割合（目時・青森間：H22 ベース試算）＞



並行在来線を走行するJR貨物は、初期投資に係る資本費を負担すべき

資本費負担の算定は、貨物走行維持による初期投資の掛かり増しを十分考慮した割合とすべき

- ・現在の線路使用料の対象経費では、変電所等の一部を除き資本費は不算入
- ・並行在来線の施設を利用して走行するJR貨物も相応の資本費負担をするのは当然
- ・貨物走行による施設設備の規模・性能増を求められる「掛かり増し」資本費は全額JR貨物の負担とすべき

2 並行在来線への財政支援について

- (1) 初期投資や路線維持のための地方負担に係る一定の助成措置
- (2) 現行補助制度の対象拡大等

並行在来線は赤字化が不可避。現行スキームの下、地方の負担のみで将来にわたり路線を維持することは困難

初期投資に対する助成措置（起債に対する交付税措置（公債費償還へ交付税算入）等）

- ・並行在来線の経営分離に当たっては、JRからの鉄道資産の取得のほか、指令システム、車両検修施設、変電所設備など多額の初期投資が必要（本県では約240億円の県費負担が懸念）

維持経費に係る県費負担への特別交付税等による措置等

- ・青い森鉄道線はわずか25.9kmの区間でありながら、毎年約3.7億円もの県費負担
- ・青森延伸時には延長が現在の約5倍となり、毎年度多額の県費負担が懸念

現行補助制度における補助対象の拡大等

- ・現在、上下分離方式等により自治体が鉄道資産を保有する場合には補助制度の対象外
- ・施設更新時には多額の経費負担が懸念される状況
（例）鉄道軌道輸送高度化事業費補助（旧：近代化施設整備費補助）...対象外

3 JRからの鉄道資産譲渡について

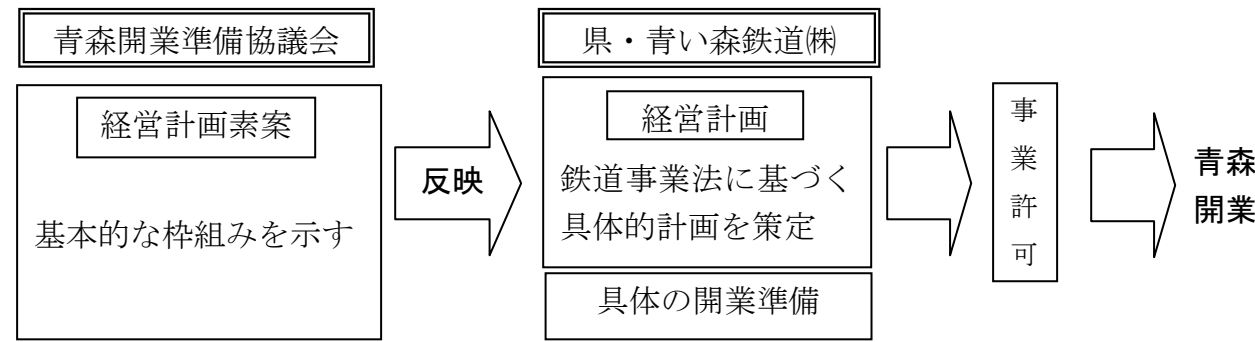
鉄道資産の譲渡について、収益性に基づいた、無償若しくは低廉な価額による譲渡のルール化

鉄道資産の譲渡価額は、収益性に基づき決定されるべき

- ・今後JRから譲渡される（八戸・青森間、96km）の鉄道資産について、
 - ・JR東日本では同社の簿価（H8年時点で約160億円）での譲渡を主張
 - ・本県は収益性に基づき、無償若しくは低廉な価額により譲渡するよう主張
- ・本県の並行在来線区間は収益を生み出さない路線であり、収益性に基づく価額での譲渡が適当
- ・本県が、H14年に23.7億円で譲渡を受けた（目時・八戸間、25.9km）の鉄道資産について、専門機関で調査したところ、その資産価値は0（ゼロ）との調査結果

青い森鉄道線経営計画素案の概要

1 経営計画素案の位置づけ



2 青い森鉄道線経営の基本スキーム

- 上下分離方式の継続：鉄道施設＝県所有／旅客運送＝青い森鉄道(株)が運営
- 保守管理主体の変更：県が経費を負担／青い森鉄道(株)が保守管理を実施

3 経営区間の現況等

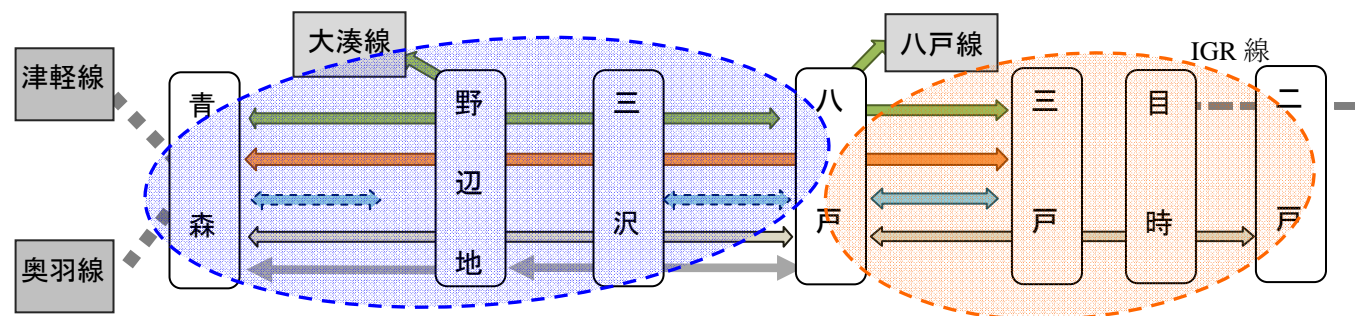
○区間距離・駅数等 ・現在 25.9 km 7 駅 ↓ ・延伸時 121.9 km 26 駅 距離比で約 5 倍に規模拡大	○需要の推移 (目時・青森間 ローカル利用分) ・H17 輸送密度 2, 162 人/日 ・H22 輸送密度 1, 915 人/日 ・H52 輸送密度 1, 282 人/日 大幅な減少見込
---	--

4 青い森鉄道線の運営形態等

- (1) 設定の基本
- ①輸送需要に合わせた運転本数の設定
 - ②通勤・通学者の利便性に充分配慮したダイヤ設定
- (2) 八戸以北の設定の考え方
- ①青森市圏の通勤・通学輸送力増強、閑散区間・時間帯の運転間隔調整
 - ②一部列車については途中駅での折り返し便を設定
- (3) 八戸以南の設定の考え方
- ①通勤通学利用者の利便性を確保しつつ、閑散時間帯を中心に運転本数を見直し
 - ②県境間の旅客流動を踏まえ、青い森鉄道車両の二戸駅まで乗入れを基本に調整

運転本数：
50 数本程度

運転本数：
30 数本程度



5 青い森鉄道線の車両計画

- (1) 車両調達の基本
- 初期投資抑制と円滑な運行引継ぎの観点から、現在 J R 東日本が八戸・青森間で運用している 701 系電車を基本
- (2) 車両数
- 車両数は、青い森鉄道(株)の現有車両 (2 ユニット 4 両) の 4 倍程度 (予備 1 ユニットの除外) を確保



6 青い森鉄道線の営業計画

- (1) 駅体制
- ア 社員配置駅：八戸駅、三沢駅、野辺地駅、青森駅
 - イ 簡易委託駅：三戸駅、剣吉駅、下田駅、上北町駅、乙供駅、小湊駅、浅虫温泉駅
 - ウ 無人駅：上記ア及びイ以外の 15 駅
- (2) 乗車券等の発売方法
- ア 発売方法：駅窓口、自動券売機を基本
 - イ 発売箇所：現況維持を基本

八戸グループ駅長	目時、三戸、諏訪ノ平、剣吉、苫米地、北高岩、八戸、陸奥市川、下田、向山
三沢駅担当	
野辺地グループ駅長	小川原、上北町、乙供、千曳、野辺地、狩場沢、清水川
青森グループ駅長	小湊、西平内、浅虫温泉、野内、矢田前、小柳、東青森、青森

7 青い森鉄道線の運賃水準

- ①ケース1：現行運賃並み (青い森鉄道区間と J R 区間各々に現行運賃を適用)
- ②ケース2：現行青い森鉄道運賃並み (公的支援：線路使用料の減免を前提)
- ③ケース3：現行青い森鉄道運賃並みを基本とし、通学定期運賃は現行 J R 並み
- ④ケース4：収支が均衡する運賃水準

ケース区分	定期割引率	JR 運賃に対する倍率	ケースの特徴
ケース 3	通勤 44% 通学 83%	普通	1.37
		通勤定期	1.65
		通学定期	1.00
		全体	1.39
			線路使用料を減免すれば、青い森鉄道(株)の収支は若干の経常損失の発生にとどまり、経営の健全性は維持されます。

8 青い森鉄道(株)の収支予測 (旅客営業部分)

(単位：億円)

ケース 3		開業初年度	開業 5 年度目	開業 10 年度目
収入	運賃収入	14.4	13.5	12.7
	その他収入	5.0	4.3	3.7
計		19.4	17.8	16.4
経費	人件費	7.0	6.4	5.4
	運行経費	7.1	7.1	7.1
	管理費等	1.8	1.9	1.7
	減価償却費等	3.4	3.4	1.4
計		19.3	18.8	15.6
収支差		0.1	△ 1.0	0.8
* 参考：概算線路使用料 (請求額ベース)		16 億円程度		

9 青い森鉄道株の初期投資見込額（増資額）

（単位：億円）

資産取得費	9.1	
・旅客車両調達費	6.8	
・業務用自動車取得費	0.1	
・自動券売機購入費	1.0	
・システム導入経費	0.8	
・検修用試験器具・工具	0.4	
開業費（旅客輸送分）	3.1	
開業費（施設保守管理分）	4.5	（県全額負担）
創業費	0.6	
準備金及び予備費	5.7	
・車両更新準備金	3.8	
・その他予備費	1.9	
計	23.0	
（開業費（施設保守管理分）を除く）	18.5	

10 青い森鉄道株への出資額

①出資額算出の考え方

- ア) 開業費（施設保守管理分）4.5億円は県、残る18.5億円は、県・沿線市町及び民間が出資
 イ) 出資割合は、八戸開業時の割合（県55%、沿線市町20%、民間25%）を基本
 ウ) 現時点の民間出資想定額2.45億円と民間25%相当額の差額は、県と沿線市町が折半し負担

（単位：百万円、%）

出資予定者	既出資額	今回出資額	出資総額	出資比率
県	330.0	1,576.4	1,906.4	65.7
民間	150.0	245.0	395.0	13.6
沿線市町	120.0	478.6	598.6	20.7
計	600.0	2,300.0	2,900.0	100.0

②沿線市町別の出資額

（単位：百万円）

	出資総額		既出資額		青森開業時追加出資額		
	金額	割合	金額	割合	金額	割合	
県	1,906.4	65.7%	330.0	55.0%	1,576.4	68.5%	
民間	395.0	13.6%	150.0	25.0%	245.0	10.6%	
八戸以南	八戸市	196.0	6.8%	70.3	11.7%	125.7	5.5%
	三戸町	10.6	0.4%	3.6	0.6%	7.0	0.3%
	南部町	21.9	0.7%	6.1	1.0%	15.8	0.7%
	小計	228.5	7.9%	80.0	13.3%	148.5	6.5%
八戸以北	青森市	229.2	7.9%	27.0	4.5%	202.2	8.8%
	三沢市	29.4	1.0%	3.2	0.5%	26.2	1.1%
	平内町	22.6	0.8%	2.2	0.4%	20.4	0.9%
	野辺地町	17.6	0.6%	1.8	0.3%	15.8	0.7%
	七戸町	9.0	0.3%	0.5	0.1%	8.5	0.4%
	六戸町	7.8	0.3%	0.9	0.2%	6.9	0.3%
	東北町	29.0	1.0%	2.5	0.4%	26.5	1.2%
おいらせ町	25.5	0.9%	1.9	0.3%	23.6	1.0%	
小計	370.1	12.8%	40.0	6.7%	330.1	14.4%	
市町合計	598.6	20.7%	120.0	20.0%	478.6	20.9%	
合計	2,900.0	100.0%	600.0	100.0%	2,300.0	100.0%	

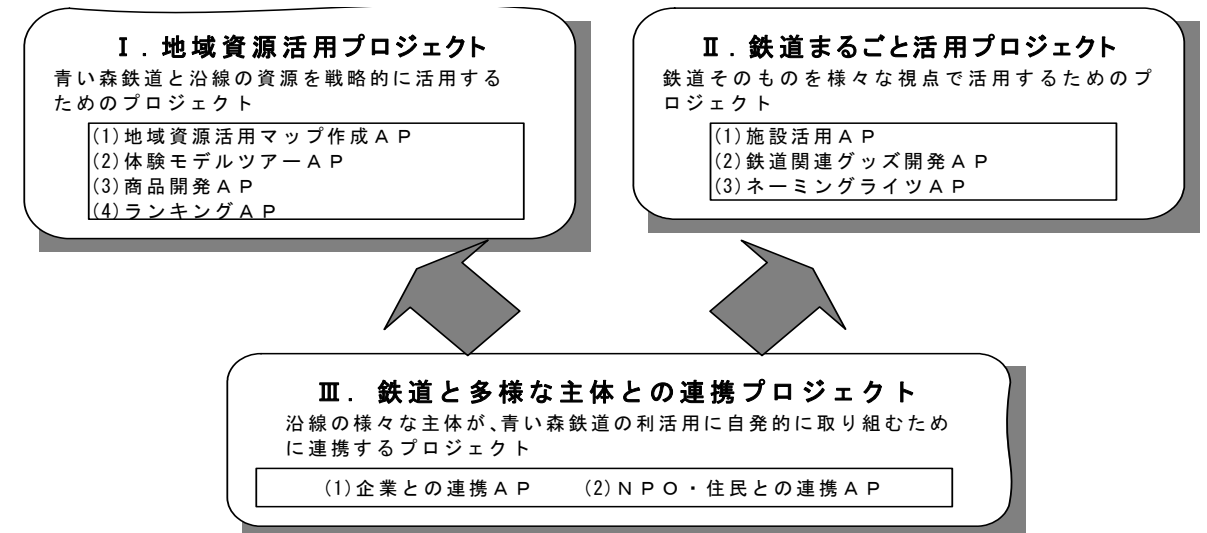
11 青い森鉄道線の利活用促進

(1) 新駅の設置

新駅の設置については、収益性や採算性等を検証していくことが必要であり、設置希望主体と青森県及び青い森鉄道株等の関係者間で役割分担を含め協議していく。

(2) 利活用に係る取組の推進に向けて（青い森鉄道利活用ビジョン）

利活用推進のため、沿線地域の主体的な取組の参考に、県は「青い森鉄道利活用ビジョン」を作成し、具体例として3つの重点プロジェクト・9つのアクションプランを示している。



(3) 利活用の取組の推進体制

青い森鉄道線沿線市町（駅舎を有する市町）は「青い森鉄道活用会議」を設置しており、同会議では、鉄道と沿線地域が共生できる振興方策について検討を行う等の活動を行っている。

また、既に開業している八戸以南の地域では、「青い森鉄道利用促進協議会」による利活用の取組が行われている。

青森開業に向けては、これらの取組を含めて、沿線地域と県、青い森鉄道株が、地域主体の利活用の取組の推進に向けた組織・体制を検討していく。

12 青い森鉄道線の本格開業に向けて

今後、青い森鉄道線の維持・存続に向け、県、沿線地域、鉄道事業者等、青い森鉄道線の関係者が連携して次の取組を強く進めていく。

(1) 効率的な運営に向けた取組

- ・安全・安心を第一義とし、効率的な運営に向けた体制や運営方法を構築
- ・経営計画と実績を比較・検証し、運営内容等の適切な見直しを実施

(2) 利活用推進に向けた取組

地域主体の利活用推進に向けた取組の実施

(3) 国等による支援制度の構築に向けた取組

青い森鉄道線の維持・存続に向けては、国等の支援が不可欠であるため、関係機関に粘り強く訴える。

- ① JR東日本の鉄道資産については、無償譲渡若しくは低廉な価額での譲渡実現
- ② 貨物鉄道線路使用料については、算定方法の改善や算定対象経費への資本費算入など、貨物列車の線路使用の頻度・実態等に見合った、より適正な制度への見直し
- ③ 経営分離に係る初期投資及び運営に対する助成措置の創設

資料 3 - 2 青い森鉄道線経営計画素案については、

- ・ 並行在来線対策室ホームページの「各種資料」のページに掲載しているため、省略させていただきます。

青い森鉄道線の青森開業に係る平成20年度の主な事業について

1. 並行在来線青森開業対策

- (1) 事業費 1.3 億円
- (2) 主な事業の内容
- ① 並行在来線青森開業準備事業費
青い森鉄道線青森開業に向けた各種検討・協議等を実施。
 - ② 青い森鉄道線旅客流動調査費（新規）
青森開業の鉄道事業許可申請に必要な、日時・青森間の最新の旅客流動データを把握するためのOD調査を実施。
 - ③ 青い森鉄道線新駅活用検証調査費（新規）
青い森鉄道線に新駅を設置する場合のコスト面や技術面の課題等について、専門的な見地から調査を実施。
 - ④ 青い森鉄道利活用アクション・サポート事業費（新規）
青い森鉄道利活用ビジョン（平成19年度策定）に掲げたアクションプランの実現に向けた沿線地域の主体的取組を支援し、各地域における利活用の推進を図る。

2. 指令システム整備等に係る債務負担行為からの歳出予算化

- (1) 並行在来線指令システム整備費（債務負担行為設定額 27.9 億円）
事業費 9,168 千円
（青森開業に向けた指令システム整備のうち、青い森鉄道線日時・八戸間の現場設備を県が改修。）
- (2) 並行在来線運行管理基盤施設設備整備費（債務負担行為設定額 14.3 億円）
事業費 7,800 千円
（青森開業に向けた運行管理基盤施設設備整備のうち、現在の IGR 指令システムから青い森鉄道線日時・八戸間を分離するため IGR いわて銀河鉄道が実施する工事への本県負担分。）

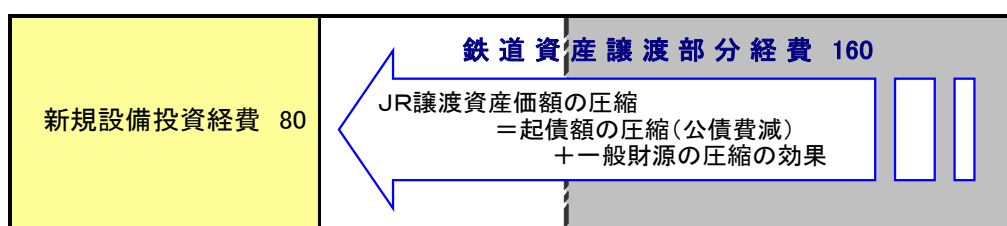
3. 青い森鉄道株式会社出資金（新規）

青い森鉄道線青森開業に向けた青い森鉄道株に対する出資

- (1) 出資額
- ① 八戸開業時の出資割合（県55%・民間25%・沿線市町20%）を基本とする。
 - ② 民間部分については、民間出資額との差額を県・沿線市町が折半して負担する。
 - ③ 出資額及び出資割合（今回出資総額 23 億円）
 - ・ 県 15.764 億円（68.5%）
 - ・ 民間 2.450 億円（10.6%）
 - ・ 沿線市町 4.786 億円（20.9%）
- (2) 今後のスケジュール
- ① 青い森鉄道株 平成20年夏頃まで 増資に向けた諸手続きの実施
 - ② 県、沿線市町等 平成20年10月末まで 出資金払い込み

【参考】県（第三種鉄道事業者）の初期投資概算額

（単位：億円）



4. 債務負担行為の新規設定（※新規設備投資経費約80億円の一部）

(1) 並行在来線青森信号場構内受電設備整備費

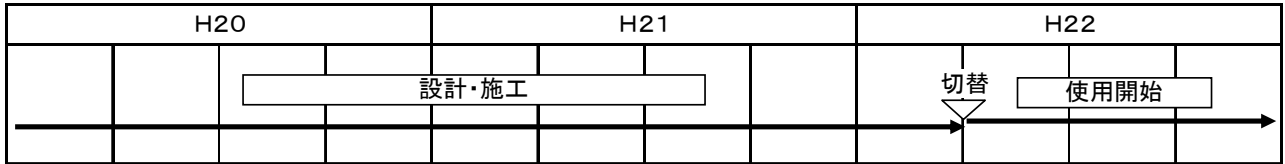
ア 事業費 1.06億円

イ 整備の目的等

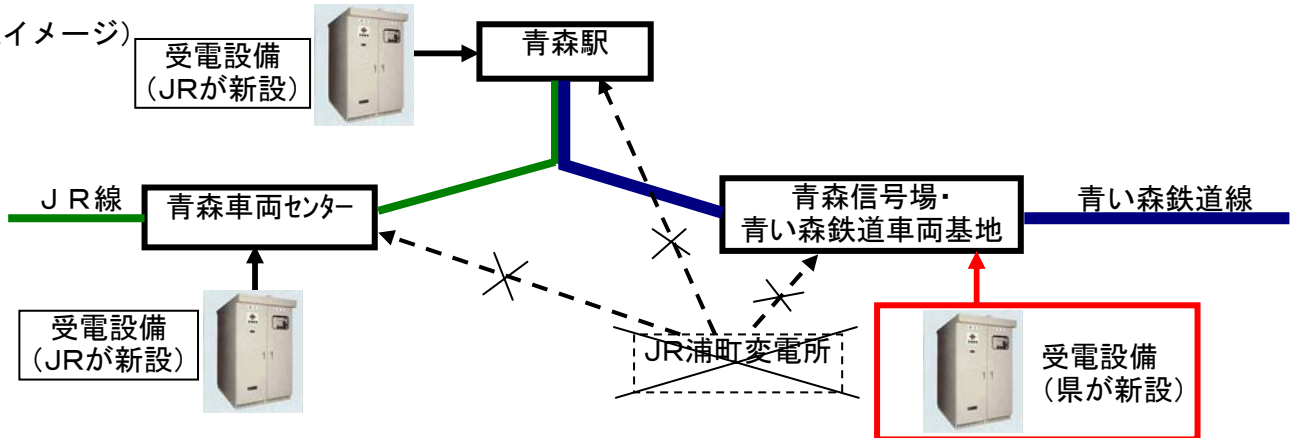
青森信号場及び青い森鉄道車両基地の設備に電力を供給する受電設備を整備する。

※現在、青森信号場等の設備に電力を供給しているJR浦町変電所は老朽化により廃止。

工程（予定）



(配電イメージ)



(2) 並行在来線ワンマン化施設設備整備費

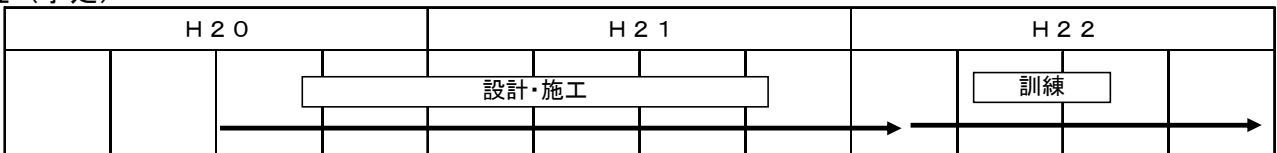
ア 事業費 1.17億円

イ 整備の目的等

青い森鉄道線のワンマン運行に必要な地上施設設備（ワンマンミラー、乗車口案内標等）を整備する。

※現在の八戸・青森間には、ワンマン運行対応可能な地上施設設備が整備されていない。

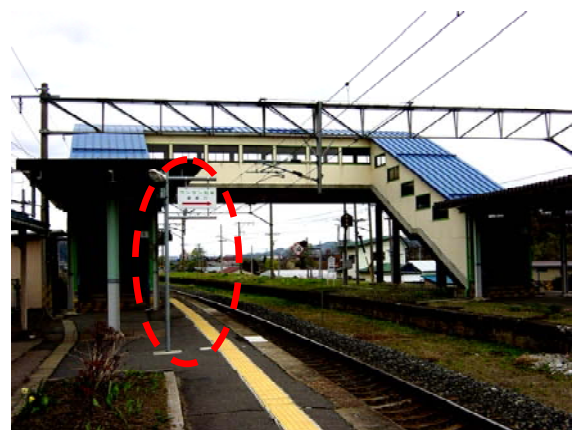
工程（予定）



(例) ワンマンミラー



(例) 乗車口案内標



青い森鉄道線青森開業に係る新規設備投資

項目	設定額 (億円)	事業概要等
19年度当初予算で債務負担行為設定	42.2	
指令システム整備	27.9	青い森鉄道線の指令システムの構築 【20年度の歳出予算化分(約9百万円)】 目時・八戸間の現場設備改修
運行管理基盤施設設備整備	14.3	運行管理の中枢部門・輸送指令部門を集約した運行管理基盤施設設備の整備 【20年度の歳出予算化分(約8百万円)】 目時・八戸間をIGR指令システムから分離する工事への本県負担分
19年11月補正予算で債務負担行為設定	27.9	
車両基地整備	12.4	青森車両センター東派出所構内に青い森鉄道の車両基地を整備
青森変電所設備整備	4.1	青森変電所の機能効率化のためME化等を実施
青森駅連動設備整備	11.4	青森駅構内で青い森鉄道線側の連動設備を分離しCTC(列車集中制御)化を実施
20年度当初予算案で債務負担行為設定	2.3	
青森信号場構内受電設備整備	1.1	青森信号場構内・青い森鉄道車両基地に送電する受電設備を整備
ワンマン化施設設備整備	1.2	八戸・青森間のワンマン運行に必要な施設設備を整備
その他今後想定されるもの		
駅舎設備改修工事等		
計	72.4	

青い森鉄道線青森開業に向けた今後のスケジュール

年 度	主 な 取 組	
H18 (開業4年前)	運営 スキーム 構築	<ul style="list-style-type: none"> ・ 並行在来線関係市町長会議の開催 ・ OD 調査 ・ 将来需要予測調査 ・ 青い森鉄道活用会議の設置
H19 (開業3年前)		<ul style="list-style-type: none"> ・ 青い森鉄道線青森開業準備協議会の設立 ・ 経営計画素案の策定 <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行計画 (運転本数等) ・ 車両計画 (車両数等) ・ 保守管理計画 ・ 組織要員計画 ・ 営業計画 (運賃水準等) ・ 青い森鉄道利活用ビジョンの策定
H20 (開業2年前)	工事・ 要員 養成等 の 具体的 開業 準備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 増資手続き ・ 青い森鉄道(株)の体制整備 <ul style="list-style-type: none"> ・ 要員の増員・養成 ・ 車両手配 ・ 具体的運行計画策定 ・ 各種工事等着手 ・ OD 調査 (許可申請用)
H21 (開業1年前)		<ul style="list-style-type: none"> ・ 将来需要予測調査 (許可申請用) ・ 許可申請書提出 (第2種・第3種鉄道事業) ・ 各種協定の締結 ・ 各種設備等の試験運用
H22		<ul style="list-style-type: none"> ・ 青い森鉄道線青森開業 (東北新幹線新青森駅開業と同時)

〔参考：八戸開業（平成14年12月）に向けた取組み〕

H 9 (開業5年前)	11月	OD 調査 (盛岡・八戸間)
H10 (開業4年前)	6月	並行在来線青森県協議会設立 (改組)
	3月	将来需要予測調査
H11 (開業3年前)	7月	経営主体・運行区間承認
H12 (開業2年前)	11月	経営計画素案承認
H13 (開業1年前)	5月	経営計画素案 (改訂版) 承認 (運賃水準決定)
	6月	青い森鉄道(株)開業準備室設置
	3月	許可申請書提出
H14	12月	開業