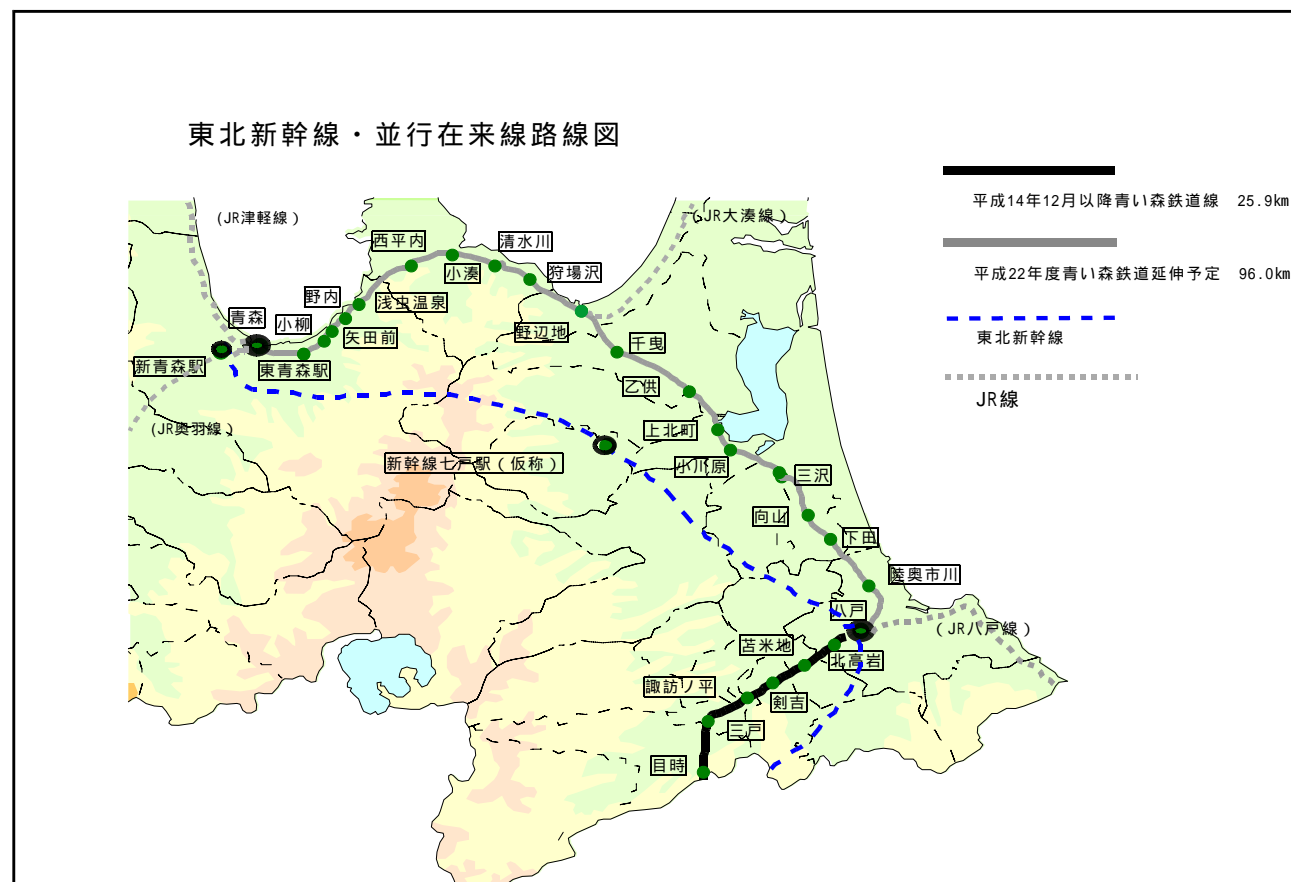


国土交通省

殿

要望書

青い森鉄道線「目時・八戸間」及び並行在来線
「八戸・青森間」の持続的な安定経営に向けて



平成18年11月6日

青森県

青い森鉄道線「目時・八戸間」及び並行在来線「八戸・青森間」の持続的な安定経営に向けて

本県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います。

しかしながら、現在の青い森鉄道線目時～八戸間は、実質的に年間約3億円の赤字となる非常に厳しい経営状況にあり、今後、青森まで延伸しても引き続き厳しい経営環境におかれることが想定されます。加えて、青森開業時にはJRからの鉄道資産の購入など初期投資等にも多額の県費負担が懸念されるところです。

一方で、本県の並行在来線区間は、一日平均約40本もの貨物列車が走行する本州と北海道を結ぶ国の物流政策上極めて重要な路線であるため、旅客鉄道の輸送量が必要とする水準をはるかに超えた規模の鉄道施設等を、県が保有・管理せざるを得ない状況となっています。

つきましては、本県並行在来線が青い森鉄道線として将来にわたり安定的な経営を維持できるよう、次の事項について特段のご配慮をお願い申し上げます。

記

- 1 並行在来線維持のための県費負担に係る一定の助成措置を講ずること (特別交付税等)
- 2 現行補助制度の対象事業者及び対象事業を拡充すること (災害復旧事業費補助金等)
- 3 線路使用料における対象経費を見直しすること (資本費の対象経費算入等)
- 4 新たな経営分離区間に係る資産取得等初期投資に対する更なる助成措置を講ずること (初期投資軽減への協力等)

平成18年11月6日

青森県議会議長 成田 一 憲

青い森鉄道線「目時・八戸間」及び並行在来線「八戸・青森間」の持続的な安定経営に向けて

本県の並行在来線区間（目時・青森間121.9km）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います。

しかしながら、現在運行中の青い森鉄道線目時・八戸間（25.9km）は、実質的に年間約3億円もの赤字となる非常に厳しい経営状況にあり、今後、青森まで延伸しても引き続き厳しい経営環境におかれることが想定されます。加えて、青森延伸に伴う初期投資等にも多額の県費負担が懸念されるところです。

このため、現在、青い森鉄道線の青森開業と持続可能な経営の実現に向けて、安全・安心を第一義に、最大限の合理的・効率的な運営を目指し、各種準備作業に取り組んでいるところです。

つきましては、本県の並行在来線が、青い森鉄道線として、将来にわたって安定した経営が維持され、沿線住民の利便性が確保されるよう、次の事項について対応されるようお願い申し上げます。

記

- 1 鉄道資産については、無償譲渡若しくは低廉な価格での譲渡とすること
- 2 青い森鉄道線の運行に不要な資産については、解体・除却を行うとともに、譲渡資産については、事前に改修・修繕等の整備を行うこと
- 3 青い森鉄道線に直通乗り入れする寝台特急列車の運行本数の増加等を図ること
- 4 青森開業準備及び運営のために必要なJR出向者の派遣等に協力すること
- 5 青森開業準備のための地元協議会に参加すること

平成18年11月6日

青森県議会議長 成田 一 憲

青い森鉄道線「目時・八戸間」及び並行在来線
「八戸・青森間」の持続的な安定経営に向けて

本県の並行在来線区間（目時・青森間121.9km）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います。

しかしながら、現在運行中の青い森鉄道線目時・八戸間（25.9km）は、実質的に年間約3億円もの赤字となる非常に厳しい経営状況にあり、今後、青森まで延伸しても引き続き厳しい経営環境におかれることが想定されます。加えて、青森延伸に伴う初期投資等にも多額の県費負担が懸念されるところです。

一方で、本県の並行在来線区間は、貴社の貨物列車が1日約40本走行する北海道と首都圏を結ぶ貨物輸送の大動脈であるため、旅客鉄道の輸送量が必要とする水準をはるかに超えた規模の鉄道施設等を保有・管理せざるを得ない状況となっています。

つきましては、このような状況を踏まえ、本県の並行在来線が青い森鉄道線として将来にわたり安定した経営を維持できるよう、次の事項について対応されるようお願い申し上げます。

記

- 1 貨物列車走行の実態に即した適切な線路使用料とすること
- 2 並行在来線区間を運営する青い森鉄道株式会社へ出資すること

平成18年11月6日

青森県議会議長 成田 一 憲