

平成二十二年十月四日提出
質問第一一一号

国による並行在来線への財政支援に関する質問主意書

提出者 木村太郎

国による並行在来線への財政支援に関する質問主意書

整備新幹線の開業に伴い、JR各社から経営分離される並行在来線区間は、地域住民の日常生活に欠かすことができない貴重な生活の足として極めて重要な役割を担っている。青森県においても、本年十二月四日開業の東北新幹線八戸～新青森間開業に伴い、東北本線青森～目時間を「青い森鉄道」として地域が主体となつて運営する並行在来線としての全線開業を目前に控えている。しかしながら、JR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、収益性の低い区間であること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危惧される。よつて、国として早急な支援策が必要であると考えらる。

従つて、次の事項について質問する。

一 本地域の並行在来線区間は、北海道と本州・首都圏を結ぶ物流・生活の大動脈であり、一日約五十本もの貨物列車が走行しているが、並行在来線会社に支払われる貨物線路使用料は実態を反映していない。貨物列車の走行維持のために過大な設備を整備し、高水準の保守管理を行わざるを得ず、毎年度極めて重い県費負担が生じる見込みである。青森県が過大な負担をすることのないよう、実態に即した貨物線路使用

料の大幅な増額が必要と考えるが如何か。

二 一に関連し、北海道と本州・首都圏を結ぶ国家物流の大動脈である貨物輸送路と生活路線としての並行在来線を維持するために、国は地方負担に対する財政支援措置を講ずることが急務であると考えますが、

「青い森鉄道」に対する支援策が来年度の概算要求には盛り込まれていない。このことについて、前原前国土交通大臣は青森県と話し合う姿勢が一切見られなかったが、馬淵国土交通大臣は青森県と協議する気はないのか。また本年十二月四日の「青い森鉄道」全線開業が迫る中、国としてどのような支援策を、いつまでに行うのか。

三 平成十二年、自公政権であった当時の政府・与党の申し合わせにおいて、JRから旧日本鉄道建設公団へ支払われる新幹線貸付料収入の一部が、並行在来線を運営する第三セクターに調整金として支払われている。このことを踏まえ、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務の剰余金の活用などの幅広い観点から、財源確保の方策を検討し、新たな仕組みを早急に講ずることが必要と考えるが如何か。

右質問する。