

## 富山県並行在来線経営安定基金について

あいの風とやま鉄道の新しい経営計画（以下、経営計画）の期間中における富山県並行在来線経営安定基金（以下、経営安定基金）による支援案については以下のとおり。

年 度		2015	～	2021	～	2025	2026	～	2030	
経営 計画	現行計画	←————— —————→					更新			
	新 計 画						←————— —————→			
経営安定基金		←————— —————→					←————— —————→			
		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">           現行の基金計画            (65 億円：県 30 億円、市町村 30 億円、民間 5 億円)         </div>								

## 1 経営安定基金による支援の必要性について

## (1) 経営計画の前期（2021 年度から 2025 年度まで）について

- 経営計画の素案にあるとおり、新型コロナウイルスの影響を大きく受けることや、乗継割引及び快速増便の継続、社会経済情勢に対応する設備投資等に対応するため、2025 年度までは現行の基金計画に基づく拠出額で対応することとする。

## (2) 経営計画の後期（2026 年度から 2030 年度まで）について

- 経営計画の素案にあるとおり、沿線人口の減少等の影響を受け、将来的な利用者減少が予測される一方、老朽化した旧北陸本線の設備の大規模修繕など、経費の増加が見込まれる。
- 経営計画の素案における支援要請を踏まえれば、利用者負担の過度な増加につながる運賃の大幅な値上げや、過度な経営効率の追求によるサービス低下を回避しながらあいの風とやま鉄道の経営安定化を図るためには、2026 年度以降も基金による支援の継続の必要がある。

## 2 経営計画の後期（2026 年度から 2030 年度まで）の経営安定基金の取扱いについて

## (1) 基本的な考え方

- 基金の用途は、これまでどおり（①運賃抑制、②乗継割引、③快速列車増便に伴う減収補填、④安全対策や利用者の利便性向上のために必要な設備投資）とし、必要となる 30 億円を支援する。
- 県と市町の拠出割合は、これまでの取扱いを継続する。（県：市町＝1：1）  
※各市町の拠出額は、これまでの考え方を基本として今後市町間で協議
- なお、設備投資分については、有利な財源を活用する方法がないか、今後県・市町間で検討・協議する。

## (2) 基金の使途及び必要額

### ①運賃抑制分:必要額 5.5億円

(考え方)・運賃抑制に伴う運賃の減収額

- ・利用者の負担が過度に増加しないよう配慮を求めている経緯があり、あいの風とやま鉄道では運賃改定後も一定程度抑制した運賃水準としており、引き続き、基金により必要な支援を行う。

### ②乗継割引分:必要額 2億円

(考え方)・隣接する鉄道会社との間で乗継割引を実施することに伴う減収額

- ・あいの風とやま鉄道では、利用者の負担軽減のために、JRにおいて乗継割引が廃止されても、県・市町村等の要請を受けて継続しており、実績に応じて必要な支援を行う。
- ・現行計画と同様の水準(約0.4億円/年×5年間)で積算

### ③快速増便分:必要額 1億円

(考え方)・快速列車を運行させることに伴い見込まれる所要経費の増加額

- ・快速列車は、JR時代の特急列車の代替機能の確保や関西・中京方面にむかう利用者の利便性に配慮して増便しているものであり、現在も市町村から増便維持の要望があるため、必要な支援を行う。
- ・現行計画と同様の水準(約0.2億円/年×5年間)で積算

### ④設備投資分:必要額 21.5億円

(考え方)・一般的な老朽化や維持修繕以外で、社会経済情勢の変化等に対応するために求められる設備投資のうち、次のものに支援

- A.設備投資の効果が全線にわたるもの(災害対策、車両新造 等)
- B.全線を通して一定の設備水準を確保すべきもの(バリアフリー化等)
- C.利便性の充実や運行の効率化が図られるもの(システム機能向上等)

- ・上記に該当するものを個別に積算

⇒ ①5.5億円+②2億円+③1億円+④21.5億円=30億円

## 3 各年度の基金補助金に残余が生じた場合の残余分の活用策について

今後は利用者の減少や設備投資の増加が見込まれるため、開業直後のように基金の残余が生じる見込みは少ないとも見込まれるが、仮に残余が生じた場合には、これまでと同様、利用者の利便性向上や安全対策に資する事業があれば、利用促進協議会の了承を得て活用することとし、それ以外は基金内に留保することとする。(「運賃の改定時期等検討ワーキンググループ最終報告(2019.12)」において示された方向性のとおり)