

鉄道資産譲渡等に関するJR西日本との主な交渉経過

■ 平成 23 年 10 月 17 日

知事と佐々木社長との折衝

① 並行在来線への協力と支援、② 城端線・氷見線の維持・活性化に向けた連携、③ 新幹線を契機とした観光振興等での連携について、佐々木社長に要請。

■ 平成 23 年 12 月 27 日

県議会議長はじめ県議会各派代表者によるJR西日本への要請

■ 平成 24 年 4 月 18 日

県議会議長はじめ市議会議長会、町村議長会の代表者によるJR西日本への要請

■ 平成 24 年 5 月 15 日

知事と真鍋社長との折衝

- ① 城端線車両の北陸本線への乗入れ継続の方向で検討。(必要車両編成数 22 編成が1編成少ない 21 編成とすることが可能)
- ② 必要車両数 21 編成の 2/3 程度(14 編成)は、現在走行している新型車両を低廉な価格(1編成あたり新造価格を 4.6 億円と見込んでいたが、約 1/3 の価格)で譲渡。

■ 平成 24 年 10 月 9 日

県議会議長等によるJR西日本金沢支社長への要請

■ 平成 24 年 11 月 21 日

知事と真鍋社長との折衝

- ① 車両を含む鉄道資産について、実質的に無償化となる形で概ね合意。
- ② 関西・中京方面との広域運行の維持・改善など営業面の課題は、引き続き協議。

石井知事とJR西日本真鍋社長との面談結果について

平成 24 年 11 月 21 日の面談結果

1 車両関係

- ・ 必要車両数 21 編成のうち 16 編成については、現在走行している新型車両を約 1.5 億円で譲渡。(5 月会談時点より 2 編成の増)
⇒新型車両 16 編成の導入による検査費用等の縮減効果は 20 億円以上。

2 既存鉄道資産

- ・ 既存鉄道資産については、約 84 億円で譲渡。
- ・ これにより車両を含むJR資産の譲渡額は、最大約 230 億円が半額以下の約 110 億円に。
⇒国、JRからの支援により実質無償化

3 JRからの主な協力・支援

- ① JRからの出向職員に対し概ね 40%程度の人件費をJRで負担。また、開業前の研修期間中の三セクプロパー職員の人件費についても、JRで一部負担。あわせて約 40 億円の人件費をJRで負担。
- ② 鉄道施設等については、通常の修繕に加え、開業までに 10 億円規模で修繕。
- ③ 新型車両運行に必要なホームの嵩上げ工事及び呉羽駅、石動駅のバリアフリー化工事は今年度に事業着手し、経営分離前に完了。
- ④ 並行在来線にJR西日本の交通ICカード(ICOCA)を導入する場合の協力・支援。
(三セク会社等が独自に導入する場合に比べ、約 35 億円の軽減)
- ⑤ 新幹線開業に合わせた観光キャンペーン(DC)実施に向け推進。

<参考:JRが支払う貸付料等による国支援>

- ・ JR譲渡資産に係る貨物調整金、地方負担軽減等で約40億円
- ・ さらに、貨物調整金制度の拡充により 100 億円程度の増額。(譲渡資産分等を除く)

4 その他

- ・ 特急列車の存続を強く要請したが、新幹線利用が基本で、存続困難との返答。
⇒通勤時間帯における地域内運行(泊駅～金沢駅間)の特急列車「おはようエクスプレス」については、三セクにより快速列車として存続する方向で検討。
⇒それ以外の広域運行の特急列車については、新幹線で代替できない時間帯等の対応を含め、粘り強く協議。
- ・ 関西・中京方面との新幹線乗継割引切符や周遊切符の導入など営業面の課題については、引き続き協議。

◆JRとの交渉結果

経営計画概要(第1次)
収支予測ベース
(H24.1)

今回
(H24.11)

国・JR支援

・ JRから譲渡される車両を含む既存鉄道資産については、国とJRの支援により実質的に無償譲渡。

車両を含む
既存鉄道資産
最大で約230億円

車両を含む
既存鉄道資産
約110億円

貨物調整金による支援 (譲渡資産除く拡充分) 100億円程度	JRのICカードシステム を導入した場合の 支援額 約35億円	観光キャンペーン	新型車両導入効果 20億円以上	施設修繕 約10億円	人件費支援 約40億円	JRが支払う 貸付料等による国支援 (JR譲渡資産に係る貨物調整金 ・地方負担軽減等) 約40億円
--	--	----------	--------------------	------------	----------------	---