

北陸新幹線（金沢・敦賀間）の開業遅延に伴う
並行在来線福井県区間への影響軽減方策の方向性について

北陸新幹線（金沢・敦賀間）の開業遅延に伴う
並行在来線福井県区間の影響軽減連絡調整会議

この会議では、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の開業遅延により並行在来線福井県区間（以下「並行在来線」という。）の事業実施に生じる影響を関係者間で整理し、その軽減のために必要となる措置等の検討を本年1月より行ってきた。

これまで、並行在来線への影響軽減措置を検討してきた結果、会議出席者間で一定の方向性を得ることとなったため、その内容を以下のとおり整理し、引き続き検討する項目の検討結果については今後、当会議で確認する。

1. 国土交通省は、影響軽減措置として、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「地域公共交通活性化・再生法」という。）第29条の2及び本年4月1日に施行された改正後の独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（以下「改正後の機構法」という。）第17条第7項に基づく鉄道・運輸機構（以下「機構」という。）から福井県並行在来線準備株式会社（以下「準備会社」という。）への出資を提案し、福井県及び準備会社は、この形式による支援を受け入れ、今後、関係者間で支援実施に向けた具体的な調整を行う。
2. 福井県及び準備会社は、次の3.～5.の検討状況にかかわらず、出資受け入れのために必要となる地域公共交通計画及び同計画に定められた地域公共交通特定事業を実施するための計画に関する諸手続きの準備を進める。国土交通省及び機構は、この手続きの円滑な進行について最大限の配慮を行う。
3. 機構から準備会社への出資額として必要となる金額については、開業遅延による追加的な経費に対応できるよう、地域公共交通活性化・再生法第29条の2及び改正後の機構法第17条第7項に照らし、準備会社が機構に出資の申込みを行うまでの間、関係者間において検討を行う。
4. 機構が準備会社に出資するにあたっては、今回の出資が機構における通常地域公共交通等勘定からの出資とは異なり、改正後の機構法第17条第7項を活用し、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の開業遅延を契機として実施することとなったという経緯を十分に踏まえ、また、地域交通に関する状況を最も理解している福井県及び沿線市町の判断を尊重し、株主総会における議決権を制限することとし、その方法については関係者間において検討を行う。

準備会社は、出資後に機構に対して財務状況等を定期的に報告するとともに、独立行政法人通則法第8条第1項等の趣旨を理解し、並行在来線の運営にあたる。

5. 機構は、準備会社の定款に定められた譲渡制限の趣旨と、地域における鉄道輸送の継続的な必要性を理解し、福井県及び沿線市町が並行在来線を鉄道として維持することとした判断と地域における公共交通機関としての位置づけを尊重するとともに株式保有の継続性等に関する取決めを他の株主との間で交わす方向で検討を行う。

6. 国及び機構による影響軽減方策を踏まえ、その効果を最大限に発揮するため、並行在来線の円滑な経営分離に向けて、西日本旅客鉄道株式会社、福井県及び準備会社は引き続き連携して取り組んでいくこととする。

以 上