

令和4年12月2日

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

本会議では、昨年1月から北陸新幹線（金沢・敦賀間）の開業遅延により並行在来線石川県区間（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方策等の検討を行ってきた。今般、影響軽減の方策について結論を得たため、以下のとおり整理する。

- 1 国土交通省は、石川県からの要請を受け入れ、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（以下「機構法」という。）附則第11条第1項に基づく助成金（以下「貨物調整金」という。）の交付による支援を行う。また、影響額から貨物調整金の交付による支援額を差し引いた金額については、石川県及びIRいしかわ鉄道株式会社（以下「IR」という。）は、国土交通省が提案した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及び機構法第17条第7項に基づく独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）からIRへの出資を受け入れることとし、今後、関係者は支援実施に向けた具体的な調整を行う。
- 2 1の貨物調整金の交付については、開業遅延により令和5年度に発生する追加的な経費に限り措置する。
- 3 石川県及びIRは、次の4～6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。
- 4 機構からIR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、貨物調整金の交付見込額を踏まえ、及び地域公共交通活性化・再生法第29条の2並びに機構法第17条第7項に照らし、IR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。
- 5 機構がIR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、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石川県及び沿線市町の判断を尊重し、IRの株主総会における機構の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。
IR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項等の趣旨を尊重し、並行在来線の運営にあたる。

- 6 機構は、IRの定款に定められた株式の譲渡制限の趣旨と、地域における鉄道輸送の継続的な必要性を理解し、石川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。
- 7 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、石川県及びIRは引き続き連携して取り組んでいくこととする。

以 上