

第7章 並行在来線会社の設立および資金の確保

Point

- ・ J R から経営分離される並行在来線の運行を担う並行在来線会社を、県、市町、民間等が出資し設立する。
- ・ 並行在来線会社の経営を支えるための基金を、県と沿線市町で造成する。
- ・ 並行在来線会社が実施するもののほか、第6章に掲げる施策の実施に必要な資金は、県、市町が確保に努める。

1 並行在来線会社の設立（出資）

（1） 並行在来線会社の設立

整備新幹線である北陸新幹線の福井・敦賀開業に伴い、J R から経営分離される並行在来線の運行を担う第三セクター（並行在来線会社）を設立する。

本県においては、高い求人倍率の中、確実に並行在来線開業時に必要となる社員数を確保するため、他県に比べ早期に並行在来線準備会社を立ち上げ（令和元年8月）、社員採用等を行っている。その準備会社に対し、並行在来線の開業準備および開業後の運転資金に必要な資金を出資し、鉄道運行を担う本格会社に移行させる（令和4年7月）。

並行在来線開業後は、鉄道運行だけでなく、第6章に掲げる施策の実施についても、並行在来線会社は主体的に参画するものである。

（2） 資本金

① 当初計画分

資本金は20億円とし、沿線だけでなく広く県民が利用していること、県民の日常生活のみならず経済活動を支える動脈でもあることなどから、県全体で支える経営体制となるよう県、全市町、民間企業が出資するものとする。

民間企業からの2次出資については、新型コロナウイルス感染症の影響による経済状況を注視しながら、開業までに出資協力が得られるよう要請するものとする。

使途については、人件費や事務的経費、創立費、開業費などの開業準備経費に15億円を充当するほか、開業直後の運転資金として5億円を留保する。

② 開業遅延分

開業遅延に伴う経費の増加分（6.2億円）については、国、県等の協議の結果、鉄道事業再構築実施計画に基づき、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下、「鉄道・運輸機構」という。）からの出資により賄うこととした。

なお、鉄道・運輸機構からの出資受入れに際しては、議決権制限株式を発行するなど、鉄道・運輸機構の会社経営への関与を抑制する。

③ 資本金総額

以上（１）（２）により、資本金の総額は２６．２億円とする。

※鉄道・運輸機構からの出資額については、今後の協議により変更の可能性あり。

○出資金額

出資者	出資割合	出資金額		
		第１次（R1）	第２次（R4）	計
県	７０％	３．５億円	１０．５億円	１４億円
市町	２０％	１．０億円	３．０億円	４億円
民間企業	１０％	０．５億円	１．５億円	２億円
小計		５．０億円	１５．０億円	２０億円
鉄道・運輸機構			R4.3（1.0億円） R4.7（5.2億円）	６．２億円
合計				２６．２億円

○市町ごとの出資額

市町ごとの出資額は、人口および利用者数を基に以下のとおりとする。

区分	市 町	出資額
沿 線 市 町	福 井 市	１２４，８００千円
	敦 賀 市	４１，８００千円
	鯖 江 市	３７，０００千円
	あ わ ら 市	２０，８００千円
	越 前 市	４７，４００千円
	坂 井 市	５３，４００千円
	南 越 前 町	１３，０００千円
非 沿 線 市 町	小 浜 市	９，０００千円
	大 野 市	１３，４００千円
	勝 山 市	７，８００千円
	永 平 寺 町	７，２００千円
	池 田 町	１，０００千円
	越 前 町	８，２００千円
	美 浜 町	５，２００千円
	高 浜 町	２，６００千円
	お お い 町	２，２００千円
	若 狭 町	５，２００千円
合 計		４００，０００千円

2 経営安定化策（運賃水準、収支見込み、経営安定基金）

並行在来線の安定経営のため、第6章に掲げる施策により利用者数を確保するとともに、近隣先行県を参考に運賃水準の見直しを行う。

これらの取り組みを行っても不足すると予測される資金（並行在来線会社の収支不足）については、県と沿線市町が造成する「福井県並行在来線経営安定基金（仮称）」から補填し、並行在来線会社の経営を支える。

（1）運賃水準の見直し

運賃水準については、近隣先行県の水準や利用者負担（運賃収入）と行政負担（運賃値上げ抑制（＝収支不足の補填）の財源となる経営安定基金の必要額）のバランスを考慮し、JRの現行運賃水準と比較して、概ね以下の水準となるよう調整を進める。

○券種別の運賃水準

券種	1～5年目(激変緩和)	6～11年目
定期外	1.15倍程度	1.20倍程度
通勤定期	1.15倍程度	1.20倍程度
通学定期	1.05倍程度	1.05倍程度

<参考>近隣先行県の運賃水準

券種	富山県		石川県	
	1～5年目	6～11年目	1～5年目	6～11年目
定期外	1.12倍	1.19倍	1.14倍	1.19倍
通勤定期	1.12倍	1.19倍	1.14倍	1.19倍
通学定期	1.03倍	1.05倍	1.00倍	1.05倍

※富山県、石川県とも6年目に予定していた運賃改定を見送り中

(2) 収支見込額

運賃水準を見直すとともに、目標の利用者数を確保した場合、開業年度（R 6）、開業11年後（R 16）および開業後11年間累計の収支見込額については以下のとおりとなる。

	項目	R 6	R 16	累計（11年間）
収入	運賃収入	17.5億円	18.1億円	
	運輸雑収	3.9億円	3.9億円	
	貨物線路使用料	17.2億円	16.9億円	
	収入計	38.7億円	38.9億円	約437億円
費用	人件費	12.8億円	13.0億円	
	運輸経費	10.9億円	10.9億円	
	鉄道資産保守費	10.4億円	13.3億円	
	管理費	2.8億円	2.8億円	
	償却費、税金等	9.0億円	4.8億円	
	費用計	46.0億円	44.9億円	約507億円
収支差（経営安定基金必要額）		▲7.3億円	▲6.0億円	約▲70億円

※各項目の金額は、小数点以下第2位を四捨五入しているため、内訳と合計が一致しない場合がある。

(3) 経営安定化策（経営安定基金）

並行在来線会社の経営を支えるとともに、運賃値上げ抑制のため、収支不足の補填の財源として、県に「福井県並行在来線経営安定基金（仮称）」を設置する。

① 基金総額・拠出

計画期間 令和6年度から令和16年度（11年間）

基金総額 70億円

② 拠出者等

拠出については、県と沿線市町が1：1で拠出するものとし、令和5年度から16年度の12年間で拠出する。

また、並行在来線会社への運営支援を目的とした民間からの寄付も受け入れる。

○基金拠出額

拠出者		R 5～6	R 7～11	R 12～16
県（50%）		38.0 千万円	195.0 千万円	117.0 千万円
市町 （50%）	福江市	8.8 千万円	45.0 千万円	27.2 千万円
	敦賀市	7.0 千万円	35.5 千万円	21.3 千万円
	鯖江市	3.2 千万円	16.0 千万円	9.9 千万円
	あわら市	4.8 千万円	25.0 千万円	15.5 千万円
	越前市	4.6 千万円	23.5 千万円	13.7 千万円
	坂井市	3.8 千万円	19.5 千万円	11.3 千万円
	南越前町	5.8 千万円	30.5 千万円	18.1 千万円
合 計		76.0 千万円	390.0 千万円	234.0 千万円

※市町ごとの拠出額については、新幹線資産からの固定資産税収入を念頭に、新幹線駅の有無、人口、並行在来線の利用者数などを総合的に検討して決定

③ 拠出額の見直し

令和11年度（開業6年目）からの拠出額については、開業後5年間の経営状況を踏まえて必要額を精査し、必要に応じて令和10年度に見直すものとする。

④ 運営費に対する国からの支援

並行在来線が将来にわたり安定的に維持、存続が図られるよう、開業後の運営費について、法制化も含めた財政支援措置を、行政と一体となって国に対し要請する。

3 その他事業の資金確保

並行在来線会社が通常の鉄道事業の一環として実施する事業以外の第6章に掲げる施策・事業の実施にあたっては、事業主体それぞれが自主財源のほか国庫補助金等を最大限活用する。また、各事業主体に対し県や市町による財政支援が必要となる場合には、適宜予算を確保するよう努める。

そのほか、ふるさと納税やクラウドファンディングなど民間資金の活用も積極的に検討する。