

北陸新幹線開業後の北陸本線・信越本線を展望して 暮らしと地域産業を支え、地球環境に役立つ サステイナブル・トレンへの 提言(案) — 関連資料 — (2007年8月10日作成、2007年9月25日修正)

はじめに—北陸本線と信越本線、100年目の新しい旅立ちにむけて

<資料1> 交通権憲章 (交通権学会)

- 第1条(平等性の原則) 人は、だれでも平等に交通権を有し、交通権を保障される。
- 第2条(安全性の原則) 人は、交通事故や交通公害から保護されて安全・安心に歩行・交通することができ、災害時には緊急・安全に避難し救助される。
- 第3条(利便性の確保) 人は、連続性と経済性に優れた交通サービスを快適・低廉・便利に利用することができる。
- 第4条(文化性の確保) 人は、散策・サイクリング・旅行などを楽しみ、交通によって得られる芸術鑑賞・文化活動・スポーツなど豊かな機会を享受できる。
- 第5条(環境保全の尊重) 国民は、資源を浪費せずに地球環境と共生できる交通システムを積極的に創造する。
- 第6条(整合性の尊重) 国民は、陸・海・空で調和がとれ、しかも住宅・産業施設・公共施設・都市・国土計画と整合性のある公共交通中心の交通システムを積極的に創造する。
- 第7条(国際性の尊重) 国民は、日本の歴史と風土に根ざした交通システムの創造と交通権の行使によって、世界の平和と福祉と繁栄に積極的に貢献する。
- 第8条(行政の責務) 政府・地方自治体は、交通に関する情報提供と政策決定への国民の参画をつうじて、利害調整に配慮しながら国民の交通権を最大限に発揮させる責務を負う。
- 第9条(交通事業者の責務) 交通およびそれに関連する事業者とその従事者は、安全・快適な労働環境を実現し、その業務をつうじて国民の交通権を最大限に保障し発揮させる責務を負う。
- 第10条(国民の責務) 国民は、交通権を享受するために国民の交通権を最大限に保障し、擁護・発展させる責務を負う。
- 第11条(交通基本法の制定) 国民は、交通権憲章にもとづく「交通基本法」(仮称)の制定を国に要求し、その実現に努力する。

<資料2> 沿線市町村名と人口

(単位: 百人)

県名	沿線自治体 ()内は人口 単位千人)	沿線人口計
長野県	長野市(3828)、飯綱町(129)、信濃町(100)	4057
新潟県	妙高市(378)、上越市(2096)、糸魚川市(502)	2976
富山県	朝日町(143)、入善町(278)、黒部市(339)、魚津市(460)、滑川市(339)、富山市(4208)、射水市(945)、高岡市(1794)、小矢部市(328)	7892
石川県	津幡町(370)、金沢市(4552)	4922

<資料3> イギリスでのサステイナブル・トランスポートという考え方

「イギリスにおいては、新しい交通政策を示した交通白書 A New Deal for Transport: Better for Everyone (DET R 1998)」において、サステイナブル・トランスポートを、経済、社会、環境の3つの面からとらえ、次のように定義している。失業者の少ない経済活力のある社会、経済繁栄を通じて社会的疎外を少なくする社会、そして、人々が健康を害することなく、次世代への資源を食いつぶすことなく、より質の高い生活を営むことができる社会に貢献する交通をサステイナブル・トランスポートという」

(出所) 持続可能な地域デザイン」(有斐閣)

【】 今より不便になるのではなく、より便利、より安全で快適な並行在来線へ

<資料1-1> 乗客減少に歯止めがかからない並行在来線4社の07年度決算などから

◆ しなの鉄道株式会社

○ 経常利益は、前期比11%増で2期連続で黒字を確保。7億2700万円の累積損失は今期中に解消できるとの見通し。通学定期や定期外の乗客は減少したが、通勤定期の利用者が開業以来初めて前回は上回る。全体の

輸送人員は1078万人で0.7%減。『減少傾向に歯止めがかかってきた』(井上社長)とみている」(日経「07/05/12」)

○ 07年6月に運賃値上げし実質経常黒字を見込む」(日経「07/05/12」)。今夏をメドに運賃を10%強引き上げる。県による実質的な債権放棄(103億円)で財務体質は改善したものの、乗客数の減少に歯止めがかからないため。中長期的な経営安定に向けた収支拡大策が課題」(日経「07/01/31」)

○ 小諸駅近くに保有する駐車場の土地を小諸市に売却」(日経「07/03/27」)。軽井沢駅周辺で土地売却交渉をすすめる」(日経「07/05/12」)。

● IGRいわて銀河鉄道株式会社

○ [会社設立から平成17年度までの長期収支計画の累計と収支実績について]計画では、累積赤字が10億9800万円のところ、実績が4億3600万円余、その差6億6200万円余と大幅に圧縮。具体的にみますと、営業収入の面では、旅客運賃収入計画では70億7000万円余のところ、土地建物等の貸付料が計画では4500万円余を見込んでいたところ、実績では1億6200万円余と1億1600万円余増加し、一方、営業費の面では、開業費を人件費、社員研修費など当初8億3500億円を見込んでおりましたところ、6億2600万円と2億900万円圧縮」開業後の人件費につきましては、JR出向者の若年化、あるいはまたJR退職者の再雇用などによりまして、計画では34億5200万円を見込んでいましたところ、実績では31億8800万円」車両清掃委託など業務委託の圧縮」開業以来、旅客運賃収入、輸送人員も減少傾向にございまして、IGRいわて銀河鉄道の経営は現段階では必ずしも楽観できない」(2007年6月県議会 当局答弁)

○ 東北新幹線青森開業に伴い、現行の輸送指令システムから分離、単独新設する一部の装置や設備の設計費のうち、経営安定化基金から1762万円を計上した」(岩手日報「07/06/02」)

● 青い森鉄道株式会社

○ 2006年度決算は最終損益が300万円の赤字となり、二期連続の赤字。経費節減に取り組んだが、1日あたり乗車人員が前の期に比べ2.2%減の1933人となり収入が落ち込んだ」(日経「07/05/31」)

● 肥薩おれんじ鉄道株式会社

○ 鹿児島県は、第3セクター肥薩おれんじ鉄道について、今後の黒字転換は困難として補助金などの公的支援が必要になるとの見通しを示した。県当局が公的支援の必要性に触れるのは初めて」利用者数06年度169万人が11年度には約20%減の135万人に落ち込む予想」支援の具体策としては、直接的な赤字補てんではなく(1)線路や車両維持への補助、(2)沿線自治体による固定資産税の減免(現在約4500万円)、(3)国への税制優遇措置要望一を示した」(南日本新聞「07/06/26」)

○ 開業2年目の05年度に5600万円の減価償却赤字を計上。06年度も1億7900万円の赤字が見込まれる。赤字は開業時6億円程度あったが内部保留金で充当されるが、当面の運転資金や災害対応資金として3億円は確保しておく必要があるため、活用できる剰余金は07年度中にも底をつく見通しだ」(南日本新聞「07/06/26」)

○ 6月28日株主総会と取締役会を開き、今後5年間の経営改善計画素案を報告。『JR鹿児島中央駅への乗り入れなどの収支改善策をまとめた経営改善計画を9月までに決定。併せて両県、沿線自治体は公的支援の内容を協議し、08年度中にも予算化する見通し。鹿児島、熊本両県は 単年度償却赤字が発生した場合、各県側の収支に応じた赤字について、それぞれが責任をもって対応する』と合意していた」(南日本新聞「07/06/29」)。

<資料1-2> 地方旅客鉄道の概要

①並行在来線 第3セクター会社の概要

	営業キロ (km)	輸送人員 (千人)	輸送密度 (人1日)	営業収益 (千円)	営業費用 (千円)	全事業経常 損益(千円)	職員数 (人)	資本金 (百万円)
青い森鉄道	25.9	770	1,229	430,215	441,368	△4,762	24	600
いわて銀河鉄道	82.0	4,891	3,515	3,633,922	3,756,620	△118,360	190	1,849
しなの鉄道	65.1	10,963	7,598	2,717,819	2,638,104	△5,443	225	7,536
肥薩おれんじ鉄道	116.9	1,881	986	883,560	960,592	△76,668	90	1,560

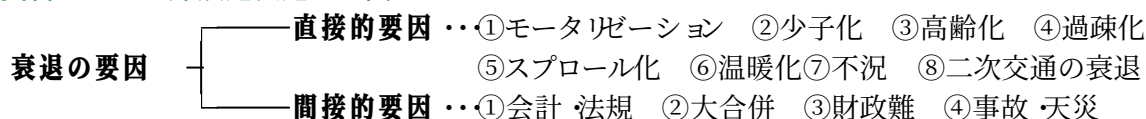
(出所) 数字でみる鉄道 2006 運輸政策研究機構

<資料1-3> 並行在来線・第三セクター鉄道と信越本線・北陸本線分離区間比較

	IGRいわて銀河鉄道	青い森鉄道	しなの鉄道	肥薩おれんじ鉄道	信越本線 (長野・直江津)	北陸本線 (直江津・金沢)
開業年	2002年12月	2002年12月	1997年10月	2004年3月	2004年春	2004年春
営業キロ	82.0km	25.9km(青森まで121.9km)	65.1km	116.9km	長野37km 新潟38.1km	新潟60.6km 富山100km、 石川20.6km
運賃 (JR運賃比)	普通1.58 定期2.06	普通1.37 定期1.65	<H12>1.1 <H14>通勤 1.2、 通学1.32	普通1.3 定期1.3		
分離会社	JR東日本	JR東日本	JR東日本	JR九州	JR東日本	JR西日本
線路	複線電化	複線電化	複線電化	非電化	単複線電化	複線電化

(出所)2007年6月2日公共交通をよくする富山の会シンポジウム「北陸新幹線の開業で北陸本線は どうなる どうするPart2」より

<資料1-4> 地方鉄道衰退の要因



(出所) 論説「地方交通」浅井康次編著・交通新聞社

<資料1-5> 「交通手段を確保する」の呪縛からの解放

交通権は生きるために不可欠な権利であり、公共交通は生きるための必要や要求を満たすための手段のひとつです。ですから、『コミュニティバスを走らせること』や『公共交通手段を用意すること』が、目的化してはなりません。一人ひとりが目的地に移動することが完全に保障できなくても、地域社会の実情にあわせて、京都の商店街が導入したように FAX 注文による商品配達をおこなったり、移動介護ステーションが巡回する回数を増やすなどの工夫により、地域福祉や地域医療の新しいかたちの追及のなかで、一人ひとりの交通権は保障されることができると思います。なぜなら、交通は移動と異なり、双方向の動きだからです。」

(出所) 国民の交通権保障と公共交通「交通問題研究家平井すぎの、議会と自治体」2007年6月号

<資料1-6> 東北本線を守る会の 利便性に関する10項目の提案

①電車を維持する。②複線・電化を維持する。③本数を増やす。④運賃を高くしない。⑤車掌がいる電車・駅員がいる駅。⑥所要時間を短縮する。⑦安全の確保。⑧地元負担がないこと。⑨経営基盤が強い経営主体を。⑩公共性の保障、設立される会社への支援として、事故・災害に対応できる国の制度・補助。

(出所) 蟻が巨像に挑む」より、東北本線を守る会「山火武津夫、2004年1月9日

【2】将来も安定的な経営形態のために(Ⅰ)ーJR鉄道資産は無償譲渡に

<資料2-1> 長野・富山・新潟・石川各県の将来需要予測調査結果

①長野以北(長野・妙高高原間)需要予測

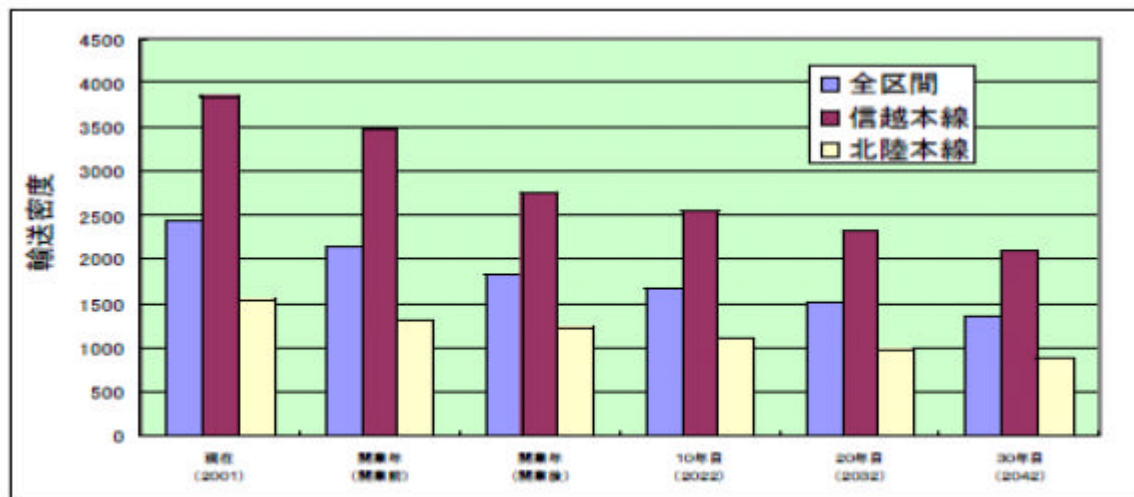
(輸送密度、人／日)

	2005年	2014年	2045年	2005=100	05/14	05/45
通学定期	1,497	1,174	699	100%	78.42%	46.69%
通勤定期	1,331	1,176	924	100%	88.35%	69.42%
定期外	2,475	1,984	1,521	100%	80.16%	61.45%
合 計	5,303	4,334	3,144	100%	81.72%	59.28%

(出所)長野県企業局交通政策課新幹線・並行在来線係「長野以北並行在来線の需要予測結果」2007年6月15日。

経営分離後の運営検討基礎資料として、2005年のデータを基に、新幹線延伸に伴う輸送量への影響、沿線の長期人口推移などの諸条件を考慮して新幹線開業後の需要予測。対象区間は、長野～妙高高原間8駅、37.3km。

②新潟県需要予測



※輸送密度：1日1キロ当たりの平均乗車人員

上記棒グラフの全区間輸送密度は、2001年2,442(100%)。2013年1,832(75.1%)。2042年1,349(55.3%)

	2001 年度	開業 30 年後
信越本線 輸送密度	3,848人/日	2,098人/日
北陸本線 輸送密度	1,547 人/日	837 人/日

出所) 第1回並行在来線あり方懇談会」資料2、2006年12月2日

③富山県内 (石動～越中宮崎間)需要予測

輸送密度、人/日)

	2005年	2014年	2045年	2005=100	05/14	05/45
通学定期	2,745	2,503	1,774	100%	91.18%	64.62%
通勤定期	3,468	3,052	2,436	100%	88.00%	70.02%
定期外	2,488	1,558	654	100%	62.62%	26.28%
合 計	8,700	7,112	4,864	100%	81.74%	55.90%

出所)富山県知事政策室総合交通政策課 「北陸本線将来需要予測調査結果」2007年6月11日 JRの年間データを補正して作成した05年ODが、今後どのように変化するか調査。 駅勢圏人口、乗車週間で乗車人員を予測。
・石動～越中宮崎間19駅、約95km。

④石川県の輸送密度予測

	2003年	2014年	2024年	2003=100	03/14	03/24
輸送密度	15,800	13,100	12,300	100%	82.91%	77.84%

※2014年は開業初年度、2024年は開業10年後として計算されている。

※10年間で累積赤字は25億2千万円。「上下分離方式」で運賃を37%引き上げれば収支均衡と資産。

出所) 石川県並行在来線対策協議会」第6回幹事会提出資料より作成、2007年5月14日。石川県は、2007年11月から翌年3月に旅客流動調査を実施することになっている。試算は、いくつかの前提条件のもとに試算した。

<資料2-2> 信越本線、北陸本線の簿価

- ・信越本線の簿価 新潟県内 46 億円
- ・北陸本線の簿価 新潟県内 114 億円

出所)新潟県内は 並行在来線の在り方懇談会」で。

<資料2-3> 青森県議会の要望書 青森県が、国土交通省に2007年11月6日に提出した 要望書」)

青い森鉄道 目時・八戸間」及び並行在来線 八戸・青森間」の持続的な安定経営に向けて

本県の並行在来線区間は、地域住民の日常生活に欠かすことのできない貴重な足として極めて重要な役割を担っています。しかしながら、現在の青い森鉄道目時～八戸間は、実質的に年間3億円の赤字となる非常に厳しい経営状況にあり、今後、青森まで延伸しても引き続き厳しい経営環境におかれることが想定されます。加えて、青森開業時にはJRから鉄道資産の購入など初期投資等にも多額の県費負担が懸念されるところです。

一方で、本県の並行在来線区間は、一日平均約40本もの貨物列車が走行する本州と北海道を結ぶ国の物流政策上極めて重要なため、旅客鉄道の輸送量が必要とする水準をはるかに超えた規模の鉄道施設を、県が保有・管理せざるを得ない状況となっています。

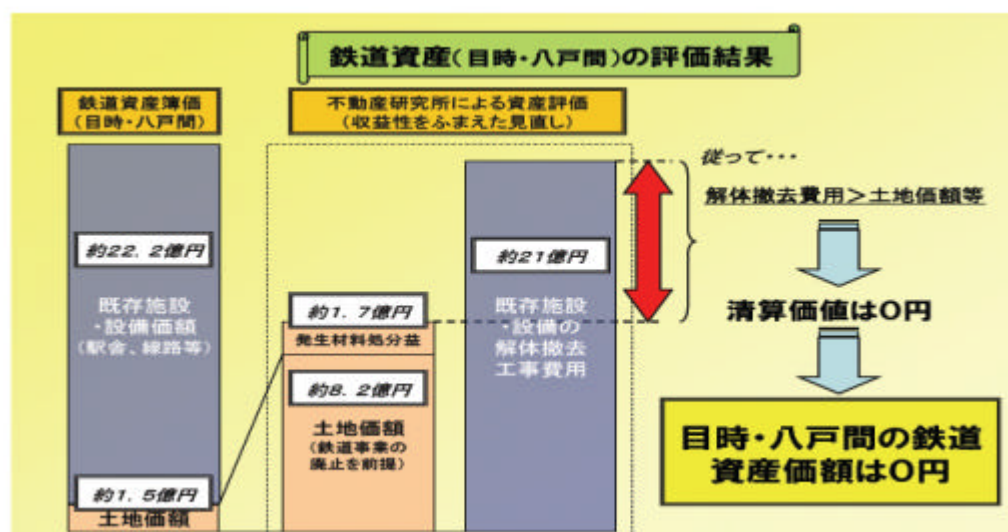
つきましては、本県並行在来線が青い森鉄道線として将来にわたり安定的な経営を維持できるよう 次の事項について特段のご配慮をお願い申し上げます。

記

- ①並行在来線維持のための県費負担に係る一定の助成措置を講ずること 特別交付税)
- ②現行補助制度の対象事業者及び対象事業を拡充すること 災害復旧事業補助金等)
- ③線路使用料における対象経費を見直しすること 資本費の対象経費算入等)
- ④新たな経営分離区間に係る資産取得等初期投資に対する更なる助成制度を講ずること 初期投資軽減への努力等)

平成 18 年 11 月 16 日 青森県議会議長 成田一憲

<資料2-4> 並行在来線 目時・八戸間」鉄道資産評価検討調査」



(出所)青森県・並行在来線対策室ホームページ <http://www.pref.aomori.lg.jp/heikozai/info/190314/index.html>より

<資料2-5> JR発足後の直轄・外注死亡事故

年 度	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	
	直 外	直 外	直 外	直 外	直 外	直 外	直 外	直 外	直 外	直 外	
	5 19	6 19	8 25	4 14	5 22	5 18	6 16	4 14	4 11	4 21	
合 計	24	25	33	18	27	23	22	18	15	25	
年 度	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	合計
	直 外	直 外	直 外	直 外	直 外	直 外	直 外	直 外	直 外	直 外	直 外
	5 18	1 19	0 10	1 7	0 7	0 7	0 5	0 7	11 8	0 6	69 263
合 計	23	10	10	8	7	7	5	7	19	6	332

(出所) 職能別協議会等の実態と課題」より、国労本部・教務部、職能別実態報告編集委員会編、2006年12月

<資料2-6> JR東日本の「電車」検査周期の延伸

	1970年	1985年	1991年	2000年	2001年
仕業検査	48時間	72時間			6日(144時間)以内
交番検査	60日3万km以内	90日3万km以内	90日 (km廃止)		
要部検査	24ヶ月 40万km以内	36ヶ月 40万km以内		48ヶ月 60万km以内	
全般検査	48ヶ月80万km以内	72ヶ月80万km以内	72ヶ月 (km廃止)	95ヶ月以内	

(出所) 建交労理論集」2005年冬号NO.27

<資料2-7> 鹿児島 肥薩おれんじ鉄道経営安定基金条例

平成16年3月26日 条例第13号 肥薩おれんじ鉄道経営安定基金条例をここに公布する。

(設置) 第1条 肥薩おれんじ鉄道株式会社の経営の安定に資するため、肥薩おれんじ鉄道経営安定基金(以下「基金」という。)を設置する。

(積立て) 第2条 基金として積み立てる額は、一般会計歳入歳出予算(以下「予算」という)で定める額とする。

(管理) 第3条 基金に属する現金は、金融機関への預金その他最も確実かつ有利な方法により保管しなければならない。

2 基金に属する現金は、必要に応じ、最も確実かつ有利な有価証券に換えることができる。

(繰替運用) 第4条 知事は、財政上必要があると認めるときは、確実な繰戻しの方法、期間及び利率を定めて、基金に属する現金を歳計現金に繰り替えて運用することができる。

(運用益金の処理) 第5条 基金の運用から生ずる収益は、毎年度予算に計上して、基金に編入するものとする。

(処分) 第6条 基金は、第1条に規定する基金の設置の目的を達成するため知事が必要と認める肥薩おれんじ鉄道株式会社に対する助成を行う場合に限り、その全部又は一部を処分することができる。

(委任) 第7条 この条例の施行に関し必要な事項は、知事が別に定める。

附 則 この条例は、平成16年4月1日から施行する

<資料2-8> 北陸本線の電化・複線化は

北陸本線の米原～富山間は1899年3月20日開通。富山～直江津間は、1913年4月1日に全通。

電化完了は、1965年9月30日。複線化は片貝～黒部間を最後に1969年6月17日。

【B】将来も安定的な経営形態のために(Ⅱ)一上下分離方式の鉄道へ

<資料3-1> 国が明確した「鉄道の原点は極めて重要な社会的資本」

鉄道は、公共交通機関として国民の日常生活を支えるとともに、地域の交通利便性の飛躍的向上等の地域社会の変革や大規模な空間の効率の占有を通じて、国土構造や都市構造のあり方等をも規定する、わが国社会経済活動にとって極めて重要な社会的資本である」

今後の鉄道整備については、適切な水準の利用者負担を引き続き求めるという基本はいささかもかわるところはないものの、鉄道が極めて重要な社会的資本であるという原点に今一度立ち返って、必要な整備を円滑に推進する観点から、民間鉄道事業者による整備が期待しがたい場合においてはその範囲内で公的主体（国及び地方公共団体）がこれを補完するため、適切にその役割を果たすことが求められている。この点は、今後とも民営化の進展など民間鉄道事業者主導による整備が基本であるだけに、今後の鉄道整備にあたっての重要な政策課題となっている。」

(出所) 運輸政策審議会答申第19号「中長期的な鉄道整備の基本方針及び鉄道の円滑化方策について—新世紀の鉄道整備の具体化に向けて— 答申」、2000年(平成12年)8月1日

<資料3-2> 中長期的な鉄道整備の基本方針及び鉄道整備の円滑化方策について—新世紀の鉄道整備の具体化に向けて— 運輸政策審議会答申第19号) (4) 整備の方式に関する基本的考え方

○ (3) に述べた現行支援制度の見直しにあたっての基本的考え方を踏まえ、民間主導により鉄道整備を推進することを基本としつつも、政策的に特に重要なプロジェクトについては、公的主体が適切に民間鉄道事業者の

役割を補完するため、現行の、第三セクターに対する補助等を通じた支援という形で積極的に関与する方式も必要に応じ活用することが必要である。

また、公的主体の主導性がより強いものとして、地方公営企業による第一種鉄道事業としての鉄道整備は、引き続き有効な方式と考えられる。

○ただし、以上のような整備の方式や民間鉄道事業者に対する支援方策の見直しだけでは整備が困難な場合には、公的主体等がインフラを整備し、運行は運行事業者が効率的に行う「上下分離方式」も整備の方式として検討する必要がある。

このように、ここでは、運行事業者とインフラの整備主体とが原則として別人格であって、インフラの整備に公的主体が関与する場合を、広く上下分離方式と呼称することとする。

○上下分離方式は、インフラ整備の財源等に着目して理念的に大別すれば次の二方式に整理されるが、公的支援のあり方という点から見ると実質的には連続的なものとも考えられる。

- ・ 償還型上下分離方式

公的主体等が整備したインフラを運行事業者との契約等により有償で貸し付けること等により、最終的には、整備に要する資本費の全部又は一部は運行事業者や利用者において負担

- ・ 公設型上下分離方式

公的主体自らの財源によりインフラを整備・保有し、運行事業者を確保した上で、これを一定の考え方に基づき運行事業者に対して貸し付け

○上下分離方式の特徴は、概ね次の通りである。

- ・都市整備との連携や整合性を確保しつつ、鉄道整備を推進することが可能

- ・民間鉄道事業者に対してインフラ部分を開放するとともに、民間鉄道事業者をインフラ整備に係る過重な資本費負担や建設リスクから解放ないし軽減することが可能

- ・また、これにより、特に新線建設等の場合には、効率的な経営が期待できる民間鉄道事業者の参入や運行事業に関する競争促進が可能。これに関連して、競争的な参入等に当たっての適切なルールづくりや安定的な運行事業者の確保が必要

- ・反面、運行事業者とインフラの整備主体とが原則として別人格であるため、インフラ整備にあたり、収支採算性や効率的な経営の確保の観点から見て過大な設備投資が行われるおそれ。このため、安定的な運行事業者の確保が前提であり、運行事業者の経営判断に基づく安定的な運行の確保が、インフラの整備に先立って確認されることが不可欠

- ・また、安易な投資を誘発しないよう、整備の費用対効果、整備財源、運賃水準、輸送需要の低迷等に対する対処のあり方等に関する住民等に対する情報公開や住民意思の確認が、とりわけ重要

- ・インフラの整備主体と運行事業者との間の意思疎通が円滑に行われなかったり、利害が相反するおそれ。このため、インフラの整備主体と運行事業者との間の役割分担について、予め可能な限り詳細に取り決めておくことが必要。とりわけ、安全管理や保安対策に関わる事項の役割分担については、これが両者共通の明確な了解事項となるよう、特に留意することが必要

- ・関係鉄道事業者が相互に運行する際の線路使用料の徴収や、整備主体に対する受益に応じた関係者の出資等を介して、関係者間の利害を調整することが可能。ただし、利害の適切な計測自体困難なものである中で、関係鉄道事業者間や関係地方公共団体間の合意をいかに円滑に確保するかが課題(注)

注)大都市圏など既に高密度の鉄道ネットワークが形成されている地域においては、新線建設を行った場合、近傍既存鉄道事業者の側から見ると、これが並行路線や接続路線、交差路線等の整備となり、自社の旅客流出による減収が生じる反面、いわば反射的利益として旅客の増加により増収となる鉄道事業者が発生する可能性や、通勤・通学流動等の広域化に伴い、鉄道が整備される地域と、通勤・通学者等が居住することから実質的に当該地域の住民が受益することとなる地域との間にミスマッチが生じる可能性が高い。これらの多数かつ複雑な利害調整の必要性は、それ自体、円滑な鉄道整備の推進に当たって重大な阻害要因となるものであるが、上下分離方式は、このような利害調整を行う上での有効なバッファとして機能させることが可能と考えられる。

<資料3-3> 第三セクター鉄道と貨物線路使用料

	収入総額	線路使用料	収入に占める線路使用料(%)
青い森鉄道	8 億 786 万円	3 億 6,023 万円	44.59%
IGR いわて銀河鉄道	35 億 6,120 万円	18 億 6,080 万円	52.25%

(注) 青い森鉄道の線路使用料はJR貨物。IGRいわて銀河鉄道の線路使用料は「寝台特急収入 鉄道線路使用料」を含む。
出所) 公共交通をよくする富山の会が2006年5月、青森県とIGRいわて銀河鉄道を視察 調査した際に入手した資料より作成

<資料3-4> 北陸信越の地方鉄道

①北陸信越の地方鉄道の概況

	営業キロ (km)	輸送人員 (千人)	輸送密度 (人1日)	営業収益 (千円)	営業費用 (千円)	全事業経常 損益(千円)	職員数 (人)	資本金 (百万円)
北越急行	59.5	3,262	7,252	3,805,094	2,978,560	933,841	95	4,568
長野電鉄	57.6	8,619	3,782	2,265,980	2,288,992	16,853	159	495
上田交通	11.6	1,240	1,567	272,415	293,242	△10,902	39	160
松本電気鉄道	14.4	1,297	1,935	346,216	367,105	148,829	30	432
富山地方鉄道 ※	99.6	8,816	1,309	2,059,920	2,052,160	249,431	205	1,557
のと鉄道	94.1	1,616	766	427,061	609,734	△112,402	66	450
北陸鉄道	22.7	2,819	2,159	594,273	604,263	137,213	42	1,814
福井鉄道 ※	21.4	1,621	2,142	379,863	476,335	△302,765	61	370
えちぜん鉄道	53.0	2,425	1,438	665,964	1,031,609	△346,748	162	537

※は軌道を含む鉄道

出所) 数字でみる鉄道 2006」運輸政策研究機構

②氷見線、城端線の輸送密度

2006年度)

氷見線	3,022 (人/日)	城端線	4,072 (人/日)
-----	-------------	-----	-------------

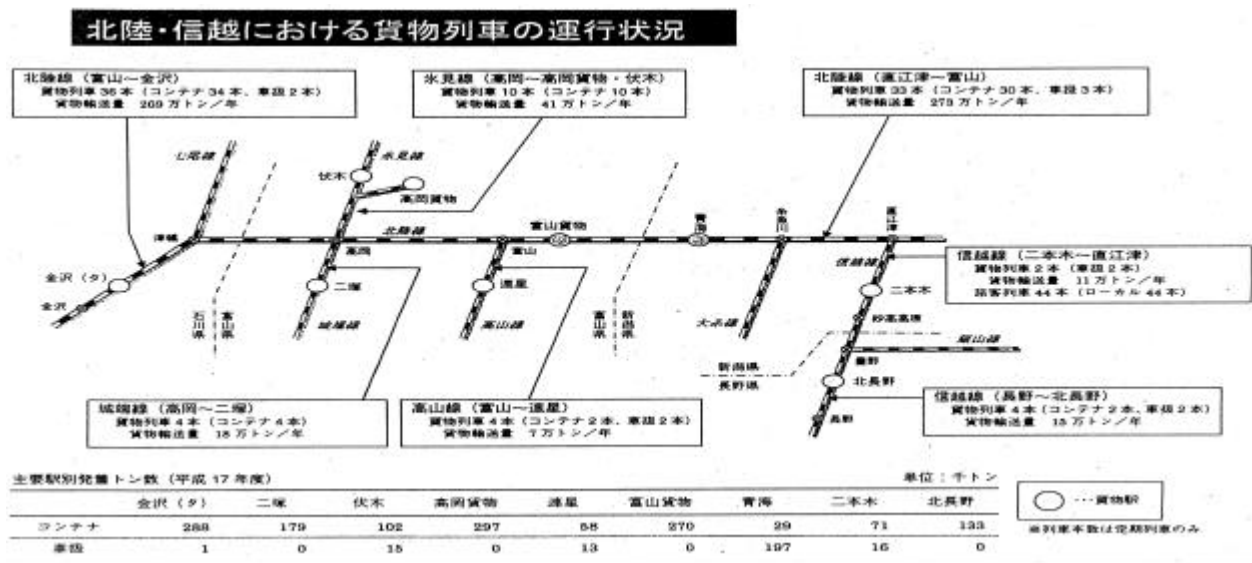
出所) 城端・氷見線活性化推進協議会」総会の資料、2007年5月17日

<資料3-5> 北陸本線を走行する貨物列車の重量等

- ・機関車重量 EF510 :100.8t、EF81 :100.8t
- ・貨物列車総重量 機関車(100.8t)+コンテナ貨物 荷重40.5t+自重18.7t=59.2t×20両=1,284t
- ・編成長 機関車(EF510 :19.8m、EF81 :18.6m)+コンテナ車(20.4×20両=408m)=427.8m(426.6m)

【4】全国鉄道ネットワーク・サービスを維持し、貨物鉄道の動脈としての発展を

<資料4-1> 北陸信越の貨物輸送図



出所) 第 4 回 石川県並行在来線対策協議会幹事会「合同専門会」配布資料より、2006年11月9日

<資料4-2> 総合物流施策大綱(2005-2009)

経済社会の持続的発展を図るためには、経済効率性の追及だけでなく、環境問題へ対応が重要（中略）運輸部門の貨物自動車からの二酸化炭素の排出量については、自家用トラックから効率の良い営業用トラックへの転換、低公害車の導入、モーダルシフト、ITの活用による物流システムの全体最適化の進展により、減少傾向に転じ、平成14年には、京都議定書に基づく削減目標の基準年（平成2年）における排出量を下回る水準となっている。（中略）二酸化炭素や浮遊粒子状物質の環境基準を達していない測定局が都市を中心に依然存在（中略）。またCO2排出規制に関しては、旅客分野を含む運輸部門全体では見込み通りに進んでおらず、京都議定書に基づく削減目標の確実な達成のためには、従来からの取り組みに加え、物流分野においては、荷主企業と物流業者との連携・協働をはかる……。」

同時に、総合物流施策大綱は、「ジャストインタイムに対応した多頻度・小ロット輸送」や「道路交通の円滑化を確保」などを掲げている。

（出所）総合物流施策大綱(2006-2009)」2005年11月5日閣議決定

<資料4-3> モーダルシフトの目標

①2010年までに地球温暖化対策推進大綱にもとづく目標値

	CO2排出削減量	モーダルシフト量	輸送機関分担率
トラック→鉄道	70万トン	28億トンキロ	約3.6%(コンテナ)
トラック→内航海運	370万トン	181億トンキロ	約44%

※2000年度の輸送分担率は、鉄道コンテナ約3.2%、内航運輸約41.8%

②鉄道貨物の利用促進に向けた施策

貨物鉄道の利用促進に向けた施策として、山陽線の鉄道貨物輸送の輸送力増加、E&S式荷役駅、スーパーレールカーゴ、スピードリミッター、グリーン物流、コンテナ輸送サービスの向上など。[スピードリミッターは2003年9月1日大型トラック（車両総重量8トン以上、最大積載量5トン以上）義務化、90km/h以上出せないことに]

（出所）国土交通省「モーダルシフト促進に向けたアクションプログラム」平成15・16年度より作成

③モーダルシフト化率（長距離輸送における鉄道・内航分担率）

（鉄道＋海運＋フェリー）の輸送量

○モーダルシフト化率の推計＝

（自動車＋鉄道＋海運＋フェリー）の輸送量

○モーダルシフト化率は、1988年33.4%、1998年42.9%、2003年30.9%、2004年40.4%

（出所）モーダルシフト化率の動向分析「モーダルシフト促進のための要因分析調査委員会」2007年3月26日）より作成

<資料4-4> 欧州における地球環境問題解決のための貨物鉄道への支援策

(1)貨物鉄道輸送に対する考え方・方針

E U	◆道路輸送の拡大と共に鉄道離れ進行。このまま、市場原理にまかせると2010年には貨物鉄道輸送が消滅する可能性がある」と危機感。環境面から鉄道貨物輸送を基幹運輸部門支援。 ◆91年「共同体の鉄道の発展に関する閣僚理事指令（91/440/EEC）」①鉄道インフラ管理事業と鉄道輸送事業の会計上の分離②鉄道事業経営の独立保証と財政構造の改善などを各国に命ずる。
フランス	◆環境問題対応のため、トラックによる輸送量をこれ以上伸びないよう「鉄道にシフト。今後の輸送量の増加分については鉄道輸送を利用。2010年までに貨物鉄道輸送量は、99年の520億トンキロメートルから2倍の1000億トンキロメートルに。そのうち400億トンキロメートルは複合輸送。 ◆フランス国鉄（SNCF）は、92年から環境担当局長職を設置し、鉄道の環境面での貢献を外部に訴えるとともに、環境団体や政府との環境面での対応をおこなっている。SNCFは、鉄道の複合輸送は、道路輸送と比較すると環境面で優位性は非常に高いと分析。
ドイツ	◆EUの中央に位置するドイツは通過トラックの貨物輸送が増加。酸性雨の影響で南部の森林が被害。環境問題が国民的な関心をもたらし、緑の党が環境問題への政策的な提案。 ◆99年から環境税の導入。電気、ガソリン、ディーゼル、暖房用の軽油、天然ガスに課税。
スイス	◆憲法84条2項にアルプス横断の通過貨物は、鉄道によることが定められている。アルプスの環境

(2) 貨物鉄道輸送への支援策とトラック輸送への規制策

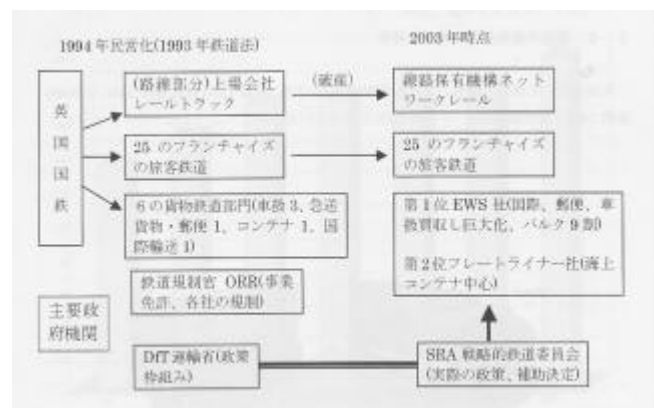
	貨物鉄道輸送への支援策	トラック輸送への規制策
E U	◆92年EU白書。トラック輸送依存による問題を指摘し、鉄道や内陸水運の活用による輸送需要拡大。複合輸送の促進、欧州横断ネットワークの整備。欠落線をつなぐなどの方針。 ◆94年EUの鉄道整備計画を定め、鉄道貨物に対する支援策を展開。ヨーロッパ横断ネットワーク (TEN) の具体的な14優先プロジェクトのうち10が鉄道に関するプロジェクト。財政面の支援のため欧州投資銀行EIFの融資など。 ◆96年白書は、鉄道が利用者のニーズを捉えられなかった理由を分析。財務や、競争の導入、公共サービス、鉄道網の統合、社会政策について提言。 ◆EUの方針として、旅客鉄道事業、貨物鉄道事業そのものへの補助を禁じている。但し、鉄道インフラ部分への補助は、複数の鉄道事業者が乗り入れのため重要であるため禁じられていない。	◆トラックの最大重量 (総量) は40t。 ◆総重量7.5t以上のトラックは、土曜日の夜10時から日曜日の夜10時まで通行禁止。バカンス時も走行禁止時間帯がある。 ◆EU指令に基づき、自動車の排気ガス規制 (CO₂、NO_x、PM微粒子) 等の規制が3.5t以上のトラックに適用。 ◆タコグラフの義務付けと車両規格の統制 ◆大型貨物自動車の速度抑制装置が義務づけ。時速90km以上になるとエンジンの噴射装置を制御する仕組みで運用。 ◆12t以上のトラックに道路通行料課す方針。
フランス	◆インフラを担当するフランス鉄道ネットワーク (RFF) 社へ駅や積替施設設備の半額補助。 ◆貨物鉄道には、コンテナを列車からトラックにませ替える、トラックから列車にコンテナをませ替える複合輸送に補助。複合輸送とトラック直送の料金差を補填する。 ◆財源は、1995年から高速道路料金に国土整備税を課し、その一部を地上及び水運特別基金に入れ、複合輸送を行う会社に助成。99年度の複合貨物輸送等に3億フラン (約54億円) の補助が出されている。 ◆複合輸送トラックは、最高重量40t規制が44tまで緩和になる。 ◆政府とSNCF(フランス国鉄)間で、コンテナ装備の低利融資に対する助成が年間数百万フラン (約9000万円)。 ◆複合輸送のインフラ補助としてガントリークレーン等の施設への補助 (国と自治体半々)。	◆EUの規制とほぼ同じ基準。 ◆日曜日、祝日は、終日総重量7.5t以上のトラックは通行禁止。 ◆バイパスがある場合、トラック規制は自治体ごと。サントマリーントネルでは、総重量3.5t以上は一切通行禁止。国道の通行禁止は自治体の権限にない) ◆CO₂、NO_x、PMを96年から01年で30%減 (これは技術的に解決している)。01年から06年でさらに30%減。微粒子は01年から06年で80%減。06年からはさらに厳しい基準の予定。 ◆高速道路料金はパリ〜リヨンの主要区間で乗用車1に対してトラック24。 ◆速度抑制装置 (スピードリミッター) の義務付け。 ◆運転手の一日運転時間は9時間。週に2回だけ10時間まで増やすことができる。4.5時間毎に45分の休息。週1回休日。違反の罰金は企業ではなく、雇用者個人 (社長) が出すことになっており、抑制効果あり。
ドイツ	◆環境税はドイツ鉄道としては基本的に賛成であるが、重荷になる。2000年の段階で1億8300万マルク、2003年3億1200万マルクの負担。 ◆複合輸送トラックは無税。例えば、指定された駅から往復で行く場合は無税、そのトラックが90%複合貨物輸送を行い、10%は普通トラックを活用している場合は10%の自動車税を払う。	◆EUの規制とほぼ同じ基準。 ◆トラック運転手は一日最高9時間。一週間に2回は10時間以下、4.5時間走ったら少なくとも45分休憩。規定に違反したケースが見つければ直ちに停車させ、強制休憩をとらせる。 ◆タコグラフは、スピードだけでなく、運転時間と休憩時間と全部チェックできる。

	◆複合輸送トラックは44tまで走行可能。日曜日はトラックは路上を走ってはいけないが、複合輸送は週末でも走れるという提案がなされている。	◆路上で、輸送車両の長さ、高さ、重量を計測。重ければ重いほど道路を傷め、費用がかかるので、フェアな輸送競争の観点から規制。
スイス	◆スイス連邦鉄道は、収入がわずかな割には出が多いため、全体でインフラ補助金が12億7300万スイスフラン、公共輸送サービス補助金6億8290万スイスフランが国から支出されるなど鉄道に対する政府の支援は手厚い。 ◆ビギーバックには経費の50%が連邦政府の補助金として出る。ビギーバックは常に赤字。ビギーバック輸送に補助をして、道路通行料と同じくらいに価格を設定して利用者確保。石油輸入税の一部が使われる。 ◆工場などの引き込み専用線の維持管理費投資費用は、連邦政府が補助。引き込み専用線の工事費の半分为政府補助。 ◆騒音防止に対しても連邦政府が補助。	◆国民投票により1994年度にアルプスを通過した65万台を基本に、それ以上増えたトラックは、新しい道路を建設せず、全部鉄道により輸送することを決定。憲法に盛り込まれる。 ◆大型トラックが走った距離数とそのトラックの重量によって通行料が決定される。料金を高めにし、鉄道を利用の促進が政府の方針。 ◆排気ガス規制量により、トラック通行料を差別することになっている。 ◆トラックは日曜日は通行禁止、平日は夜10時から朝5時まで通行禁止。ミルクの配達、集荷は一部のみ許可。 ◆大型トラックの総重量は28tまで。但し28tトラックの年間の税金8000スイスフランを払えば、何十回何百回も走行可能。鉄道を使った場合、これから5～10%安くなる。

(3)イギリスにおける貨物鉄道輸送に対する支援策

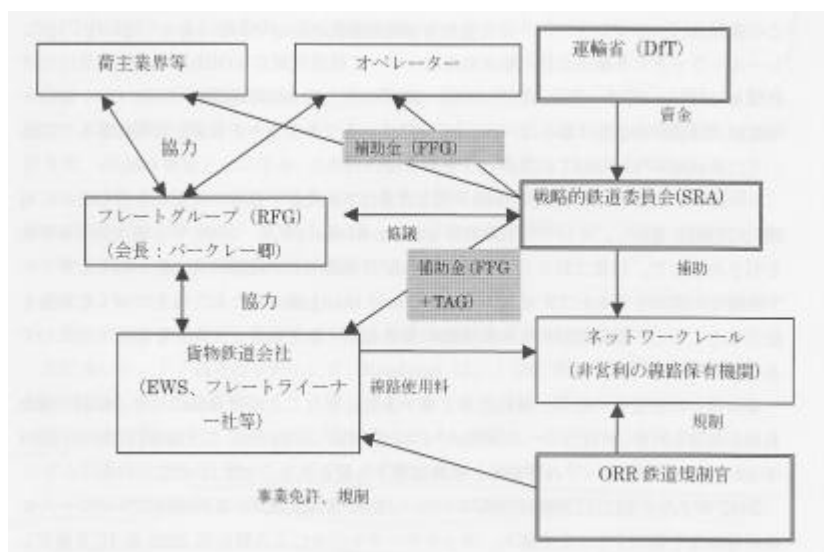
①トラックから貨物鉄道輸送ヘシフト政策

97年誕生の労働党ブレア政権は、自動車偏重の交通体系の見直しをすすめる、トラックから貨物鉄道へのシフトが決められる新交通政策)。2000年から2010年間に、貨物鉄道輸送量の80%増、貨物鉄道シェアを7%から10%に引き上げる。貨物鉄道輸送に40億ポンド(約900億円)を投じる目標を定める。



イギリスの鉄道民営化と現在

②イギリス政府機関と貨物鉄道グループの関係



戦略的鉄道委員会の目的

鉄道ネットワークの利用拡大と発展の実現、旅客と貨物の総合輸送システムの発展に貢献。

戦略的鉄道委員会の戦略

道路混雑の解消、道路維持費用の削減、自動車事故によるコストの減少、自動車騒音の減少、大気汚染の減少、排ガスに起因する気候変動の影響減少。

③貨物鉄道補助制度の対象

補助金対象は貨物鉄道事業者と顧客企業

⑤補助額の算出方法

環境負荷の軽減度を基にした補助額システム

出所)株式会社 ジェアール貨物・リサーチセンターの調査報告書「欧州主要国における地球環境と鉄道への誘導策に関する調査」(2000年9月)と英国における貨物鉄道輸送システムに対する公的助成スキーム調査報告書」(2004年3月)より公共交通をよくする富山の会・渡辺眞一が作成。

<資料4-5> 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案要綱

1、目的 この法律は、近年における急速な少子高齢化の進展、移動のための交通手段に関する利用者の選考の変化により地域公共交通の維持に困難を生じていること等の社会経済情勢の変化に対応し、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の軽減を図る観点から地域公共交通の活性化及び再生を促進することが重要となっていることにかんがみ、市町村による地域公共交通総合連携計画の作成及び地域公共交通特定事業の実施に関する措置並びに新地域旅客運送事業の円滑化を図るための措置について定めることにより、地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とするものであること。

<資料4-6> 交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会・中間とりまとめから

○沿線の地方自治体や住民などによる主体的な取組を促すための環境整備の必要性

地方鉄道の維持・活性化を実現していくためには、路線毎の運営形態・条件等を踏まえながら、地方自治体、住民、観光関係団体、NPO、沿線企業など、沿線地域の様々な関係者が、それぞれの能力や特性を活かして相互に連携しながら、鉄道事業と一体となって創意工夫に基づく取組を展開していくことが必要不可欠。

○地方自治体による鉄道施設の保有など取組を活性化させるための支援

沿線の地方自治体による鉄道事業者への支援の形態の一つとして、地方自治体が鉄道施設を保有することにより運行を担う鉄道事業者の負担を軽減する手法があるが、これをはじめとする多様な手法が幅広く活用されることを促進するための方策について具体的な検討を進めるべきである。

○鉄道事業者、地方自治体、住民などが連携して行う取組に対する総合的かつ重点的な支援

今後は、まちづくりや地域活性化、観光振興、地球温暖化対策等と連携しながら沿線地域の様々な主体が一体となって鉄道の維持・活性化を図ろうとする意欲的な取組を対象とする支援を目的とすることとし、このような観点から、沿線の地方自治体、住民などと鉄道事業者が連携して策定した連携計画に基づく取組に対して、まちづくり等の施策と連携して重点的な支援を行うことができる補助制度に移行させる方向で具体的な検討をすすめるべきである。

出所)国土交通省「交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会・中間とりまとめ―ネットワークとサービスの充実に向けて直ちに具体化を図るべき施策―」2007年6月19日

【5】政府・与党合意の見直しと、国とJRの今日的役割を明確に

<資料5-1> 政府・与党合意についての知事発言

○富山県知事 現在の政府与党申し合わせ、平成16年12月にしていただいたわけですが、整備新幹線の着工に際しまして、並行在来線のJRからの経営分離については、沿線地方団体の同意が必要だとされていまして、その経営については、基本的に沿線地方団体の責務とされているわけでありまます。そういう経過があるのですけれど、やはり並行在来線である北陸本線は、広域的でかつ幹線的な物流ネットワークを支えている重要な役割を担っている。……なんとか新幹線の建設促進とともに、この並行在来線についてしかりとした支援措置を講じていただくということで、政府与党の申し合わせの見直しを含めて十分ご検討をいただきたい」

2007年6月県議会での石井富山県知事の答弁)

○新潟県知事 北陸新幹線の開業に伴い、JRから経営分離されることとなっている並行在来線の安定的な運行維持を図るには、沿線地方公共団体の多額の財政支出も予想されるところです。そのため、本県はもちろ

県内の関係市や地域住民の皆様、更には他の沿線県においても様々な議論になっております。そのような中、国でも、並行在来線の取扱いについての政府・与党申し合わせの見直しの機運が高まっています。政府・与党において関係プロジェクトチームが設置され、並行在来線のあり方を含めた議論が開始されました。本県も、並行在来線の経営が成り立つような新たな枠組みを構築することなどを提案するとともに、本県選出国議員や関係省庁に対し積極的に要請しているところです。本県の並行在来線は、信越本線と北陸本線の2線あり、また、JR東日本とJR西日本の2社にまたがる特殊な性格を有しています。その役割も、沿線住民の日常生活の足であるだけでなく、日本海国土軸の貨物輸送を担う幹線鉄道であります。県としましては、今後とも、その重要性を国に強く訴え、その存続に全力を傾注してまいります。

（2007年6月県議会での泉田新潟県知事所信）

<資料5-2> 並行在来線の分離をめぐる 政府・与党合意

- ・1970年 全国整備新幹線整備法 北海道、東北、北陸、九州・鹿児島、長崎5線1440km
- ・1984年12月26日 自民党5役会議で整備新幹線開業時に並行在来線の廃止を決定
27日、自民党総務会が討議決定。28日、1985年度予算に関する政府・与党覚書に、整備新幹線の開業と同時に並行在来線を廃止するとの文言を盛り込む。
- ・1984年12月28日 山下運輸相は、「すべての並行在来線を廃止するということではなく、今後検討をすすめた上で決定していく」と記者会見
- ・1986年11月28日 橋本運輸相は、整備新幹線の着工決定には並行在来線の廃止必要の認識を表明
- ・1986年12月7日 宮沢蔵相 新会社の経営が黒字になっていかないと、旅客会社の立場は並行在来線の存続問題が絡んで難しい問題が出てくる」後藤田官房長官 整備新幹線建設に伴う並行在来線の廃止は新会社の意見を聞く必要がある」
- ・1987年4月1日 国鉄の分割民営化
- ・1987年12月16日 JR東日本は、運輸省に横川―軽井沢間の意向を報告
- ・1987年12月17日 運輸省 整備新幹線財源問題等検討委員会最終報告―整備新幹線建設費の公費負担などの措置の必要性と並行在来線廃止は「やむなし」の見解を公表
- ・1988年1月 整備新幹線建設促進検討委員会設置、その下に着工順位専門検討委員会と財源問題等検討委員会を置く。
JR東日本は信越本線横川―軽井沢間、東北本線沼宮内―八戸間の廃止を表明、その後横川―軽井沢間の廃止を申請する意見書を検討委員会に提出
- ・1988年8月31日 整備新幹線3線5区間の建設決定
- ・1988年12月8日 大蔵省は横川―軽井沢間の経営分離を条件に財源の負担割合案を提示
- ・1989年1月17日 整備新幹線の財源スキーム決定
（1973年以来の整備新幹線建設凍結状態が解除されることに）
- ・1990年10月9日 東北新幹線の建設に伴って運輸省が、「新幹線をとるか在来線をとるかの二者択一の結論を年内に迫られている」ことが明らかになる。知事は「年内に在来線廃止の結論が出なければ、来年度の盛岡以北の新幹線着工はない」と説明。岩手県と一戸など関係6市町村連絡会議で。

- 東北本線を守る会は、「国とJRの責任で在来線の存続を」「新幹線でなく、地元負担なしのフル規格の新幹線を」真の住民合意を」の三つのスローガンをかかげる。11月3日、運輸省とJRに「二者択一」の撤回を求める要求書の提出。
- 知事には公開質問状。11月22日の回答は「在来線を守ることを最大の選択肢としながらも、新幹線着工を優先させる」という考えを示す。
- 12月20日には「第三セクターが有力だが、鉄路として残す」と回答。廃止の選択肢はなくなる。

- ・1991年1月 長野県は横川―軽井沢間を第三センターとした場合の収支見通しについて、無償譲渡を前提として年間2.7億円の赤字が発生すると試算。JR東日本の試算は、有償譲渡を前提として年間30億円の赤字が発生するとした。長野県は、運輸省、JR東日本に、無償譲渡による

鉄道資産の引き渡しを要請する方針をとった。

・1991年（平成03年）3月26日 参議院運輸委員会 議事録

○政府委員（伏塚秀夫君） 今、並行在来線を廃止する場合に、これを仮に第三セクターにする場合の譲渡方法についてのお尋ねだという前提でお答えしますと、その並行在来線について地方公共団体なりの第三セクターにできるだけ負担がかからない方法で譲渡するということが必要でございますが、具体的に無償譲渡することになりまして、現在JR等も検討しておりますが、無償譲渡した場合に特別損失として計上されるというような会社経理上の問題や、寄附金扱いになるために、JR側あるいは第三セクター側がともに課税されるというような問題がありますので、そういう問題を回避するようにどうしたらいいかということをお検討しております。いずれにしても地方の負担にならないような方法を講じなければならないと考えております。

それから、第三セクターができました場合の助成というようなことにつきましては、これは整備新幹線の整備について並行在来線について地元の合意を得られたという前提でございますし、これは新しい整備新幹線という設備ができるという代替措置でもございますので、従来の特定地方交通線に対するような助成策は現在のところ考えておりませんが、その他の方法、例えばJRから要員を派遣するあるいは技術的な協力をする、ソフトウェアのソフトの提供をする、またはその他のいろいろな連行管理面での協力というようなことについてはできるだけ運輸省もバックアップして必要な措置を講じていきたいと考えております。

・1991年（平成03年）04月16日 参議院運輸委員会 議事録

○政府委員（伏塚秀夫君） 現在運営しております第三セクターの経験にかんがみ、経営のノウハウ等についても積極的にJRから提供し指導していくようにしたいと考えております。

また、資産の譲渡問題につきましては、今後第三セクター化する場合の新しい会社が負担にならないような譲渡を行いたいと考えておりますが、その際に税制等の問題についてさらに詰める必要があるような状況でございます。

・1991年（平成03年）4月18日 参議院運輸委員会 議事録

○政府委員（伏塚秀夫君） 整備新幹線の建設に当たりましては、国鉄改革の趣旨からしまして、JRに新幹線開業により輸送需要が減少する並行在来線の維持という過重な負担を負わせてはならないというような考え方に基きまして、並行在来線の取り扱いにつきましては地元の自治体とJRの意見を踏まえまして適切な結論を得る必要があり、今回平成三年度の予算案においてもそのような前提で整備新幹線の建設に必要な経費を計上しているところでございます。

なお、国、地域、JRの間の整備新幹線の建設費の負担割合の決定に当たりまして、並行在来線の経営分離を前提にしておりまして、仮に並行在来線を引き続きJRで経営させることとなりますれば、それにより生ずる赤字はJRの負担となりますので、新幹線を第二の国鉄にしないという趣旨に反することとなると考えております。

（出所）「公共交通をよくする富山の会 北陸新幹線建設と並行在来線年表」 角一豊 並行在来線経営分離問題をめぐる政治過程」2001.6.9 参議院議事録から抜粋 東北本線を守る会山火武津夫 蟻が巨像に挑む」より

<資料5-3> JR東日本、JR西日本の連結決算概要(2005年度、2006年度)

(単位:億円)

	JR 東日本				JR 西日本			
	2005年度	2006年度	増減	対前年比	2005年度	2006年度	増減	対前年比
営業収益	25,923	26,573	649	102.5	12,400	12,629	228	101.8
営業費用	21,962	22,292	329	101.5	11,048	11,275	227	102.1
営業利益	3,960	4,280	319	108.1	1,352	1,353	1	100.1
経常利益	2,746	3,000	253	109.2	1,021	1,041	19	101.9
当期利益	1,575	1,758	182	111.6	465	567	102	122.1

（出所）「JRガゼット」2007年7月号より

<資料5-4> JR東日本、JR西日本の所有株式数比率

(2006年度)

	JR東日本	JR西日本	金融機関は
金融機関	46.31%	41.20%	日本トラスティ・サービス信託銀行 住和・住友・三井など)、日本マスタートラスト信託銀行 三菱・日本生命など)、みずほコーポレート銀行、三井住友銀行、住友信託銀行、日本生命、第一生命など
証券会社	1.51%	1.08%	
外国法人など	29.79%	33.89%	
その他の法人	5.27%	6.07%	
個人その他	17.12%	17.76%	

(出所)JR東日本、JR西日本ホームページより

<資料5-5> 北陸新幹線と固定資産税

新幹線の建設費用は国が3分2、地方が3分の1の負担をします。この地方負担の90%に地方債を充て、20年から30年かけて返済します。その返済額の半分について国の交付税措置があるため、地方の実質負担は建設費用の約18%となります。新幹線が整備されると、固定資産税など地方税の増加や経済波及効果などにより、実質的な地方負担の軽減につながります」

(出所)福井県・グラフ フクイ「福井の未来のために」2003年7月号より

<資料5-6> JR20年と第三セクター鉄道

◆ 巨額の赤字は旧国鉄精算事業団に切り離し、最終的には一般財源にツケ回して国民負担に転嫁した。土地からレール、駅舎、立地に至るまで、すべては社会的共通資本として、国鉄発祥の時から最優遇条件で国民が与えた有形、無形の公共財だ。それを、民営化後は思いのまま利益追求の手段として駆使できる」

注)長期債務は、国鉄「分割・民営化」後、土地・建物、株式を売却したが約25.5兆円が、約28.3兆円に増加している。

(出所)建交労理論集2005年NO.27より (2005年5月2日付「河北新報」、内橋克人)

<資料5-7> JR20年と第三セクター鉄道 並行在来線

「これからのJRを考えたとき、地域交通をいかに維持していくか、それにJRがいかに関わっていくべきかが大きな問題になっている。・・・地方交通線の大幅な整理がなければ民営化は困難を来したに違いない。そう考えれば、国鉄改革の一環であると考えるのが素直だろう。そうしたとき、ごく一部を除いて赤字経営に苦しみ、展望が拓けない第三セクター鉄道の問題をどのように解決していくべきかについて、今回改めて検討を行う必要がある。既に民営化後もいくつかのJRの路線は廃止され、過疎化の進展でさらにこれが進むことが予想され、また、新幹線の延長に伴ってさらに第三セクター鉄道が生まれていくとなれば、なおさらのことである。誤解のないようにつけ加えておかなければ、なにもJR自身が直接手を出すべきだと言っているわけではない。JRも含めてその地域の関係者が、これからの地域交通の在り方を考えるべきだということである。JR発足時には、地域密着経営ということが唱えられた。もちろん、今日でもその理念に変更があるはずがない。とするならば、民間企業として、そうした社会的な問題にいかに関わっていけるか、また、いくべきかについて知恵を絞ることも必要だろう」

(出所)改革モデルとしての国鉄改革」並河信乃、運輸と経済」2007年4月号

<資料5-8> JR20年とマスコミの報道

○ 公共交通機関の中核だったローカル線は廃止・縮小が続いている。過疎化や景気低迷に拍車をかけた。JR各社は国民や地域の痛みの上に今日があることをしっかりと自覚すべきである」

(出所)中日新聞・社説、2007年4月7日付

○ 各地の新幹線は在来線の特急時代に比べ、大幅な乗客増を記録、民営化したJRの経営は新幹線重視へと傾斜する。その一方で、新幹線の新たな路線延長では並行在来線運営の地元への移行などでJR側への政治的な配慮が働く。田中辰雄・慶応大助教授(計量経済学)は「並行在来線の運営をしている地元の負担は重い。全国の鉄道網維持という観点から、負担のあり方を見直すべきだ」と指摘する。」

(出所)読売新聞、連載JR20年 ②絶望の危機、並行在来線、2007年3月8日付

<資料5-9> 国の地方鉄道に対する補助制度

地方鉄道に対する支援の現状①

- 地方鉄道のサービスの維持・改善のために活用できる国の支援制度としては、近代化補助金・幹線鉄道等活性化補助金・災害復旧補助金・踏切補助金・まちづくり交付金等がある。
- 国の支援とは別に、沿線自治体が運営費等への補助、出資、資産保有等を行ったり、地域の住民やNPOが独自の支援を行うケースも増えている。

国の支援制度

	補助対象事業	補助率	補助対象事業者等	予算額(億円)		
				H17	H18	H19
鉄道軌道近代化設備整備費補助	安全対策設備の整備	国：1/5～2/5 地方：1/5～2/5	原則として赤字路線(経常損失)かつ、全事業で赤字又は一定規模の黒字事業者	25	26	24
	鉄道事業者と地元関係者が連携して作成した再生計画に基づく活性化に著しい効果が期待できる設備整備	国：1/3 地方：1/3				
幹線鉄道等活性化事業費補助	まちづくりと連携した高速化、乗継円滑化のための鉄道施設の整備	国：1/5～1/3 地方：1/5～1/3	鉄道施設の整備・保有を目的とする第三セクター	4	6	7
災害復旧事業費補助	鉄道事業者が大規模な天然災害を受けた場合の復旧事業費	国：1/4 地方：1/4※	営業損失又は経常損失(直近3カ年)等	0.7	0.7	0.7
踏切保安設備整備費補助	踏切道改良促進法による保安設備整備計画に基づく踏切保安設備整備	国：1/2 地方：1/3	経常損失又は一定規模の営業黒字事業者	2	2	1.8

※災害復旧事業費補助に限り、自治体の補助負担分について、特別地方交付税の交付対象となっている(他は、自治体の補助負担分に係る地方交付税措置は無い)

まちづくり交付金の活用事例

市町村の策定するまちづくり計画に対して総合的に支援する交付金で、既存の補助事業対象だけでなく、市町村が提案する事業も支援対象

三岐鉄道北勢線 ⇒P&R駐車場・駐輪場・周辺道路等の整備
富山ライトレール ⇒駅前広場・フィーダーバス等の整備 等

ESTモデル事業推進費の活用事例

環境的に持続可能な交通(EST)の実現を目指す先導的な地域として、公募選定したESTモデル事業の実施地域において、公共交通機関の利用促進のための普及啓発等の委託経費を環境省予算(石油・エネルギー特別会計)から支援

三重県北勢地区(三岐鉄道関係)

18

地方鉄道の運営形態の変更に伴う資産の譲渡と税制

- 経営が行き詰まった地方鉄道の路線について経営形態を変更して再生を図る場合、再生の受け皿となる新会社への資産の譲渡に伴って発生する税金が再生の障壁となりうる。

【鉄道施設やその用地の譲渡により生ずる課税】

【並行在来線の場合の扱い】

	旧会社	新会社	JR	承継三セク
法人税	「時価－簿価」を 益金算入	「時価－譲渡価額」を 益金算入	「時価－簿価」を 益金算入	「時価－譲渡価額」を 益金算入
登録免許税	－	課税	－	特例により非課税
不動産取得税	－	課税	－	特例により非課税
固定資産税	－	課税	－	特例により10年度分1/2

出所)国土交通省鉄道局 第1回ネットワーク・サービス小委員会検討資料(2007年4月27日)

<資料3-追加1> EUの上下分離方式

◆1960年代のドイツの上下分離方式

鉄道と競合する交通機関が登場するもと、鉄道の独自性が失われ経営悪化。「上下一体であることの不利益がにわかに顕在化」「鉄道企業にとって最大の固定費たる鉄道線路維持管理、それを保有することのコスト、つまり上下一体を維持するためのコストは著しく上昇」。このもとで、「1960年代に展開された上下分離論はオープンアクセス、すなわち競争政策の考えをもたなかった」

◆上下分離とオープンアクセス

1991年7月EU指令91/440

「上下分離によって輸送主体を過大な通路負担から解放し、他の交通機関と同様のシステム(=道路交通システム)とした上で、オープンアクセスを実施し、ネットワークにおける輸送主体相互の自由競争の促進を目標とした」

- ・会計分離
- ・組織分離
- ・制度分離

◆スウェーデンの交通政策・鉄道政策

◎スウェーデン国鉄(SJ)の経営は、1950年から悪化、60年代になると深刻な経営危機に直面。

経営危機は1979/80

◎1963年交通政策法は、SJに対する公的規制の緩和と自動車貨物輸送に対する規制の強化。交通政策目標として「総合交通政策の確立、効率的な交通経営システムの創設、イコール・フットイング(競争基盤の平準化)に基づく自由競争の促進、地域的にバランスのとれた公共交通機関の整備」など。

◎1998年交通政策法…「基本理念は、将来の交通システムが、資源を枯渇させることなく、環境を破壊することなく、健康を損ねることなく、経済と社会の発展に寄与すべきものとした。さらに、交通システムが経済的、社会的、文化的かつ環境にも持続可能なものでなければならないとし…①国民生活の向上と産業の発展に寄与する。②環境に配慮する。③交通事故死者をゼロにする。④交通の利便性を向上させる。⑤地域経済の発展に寄与する。」

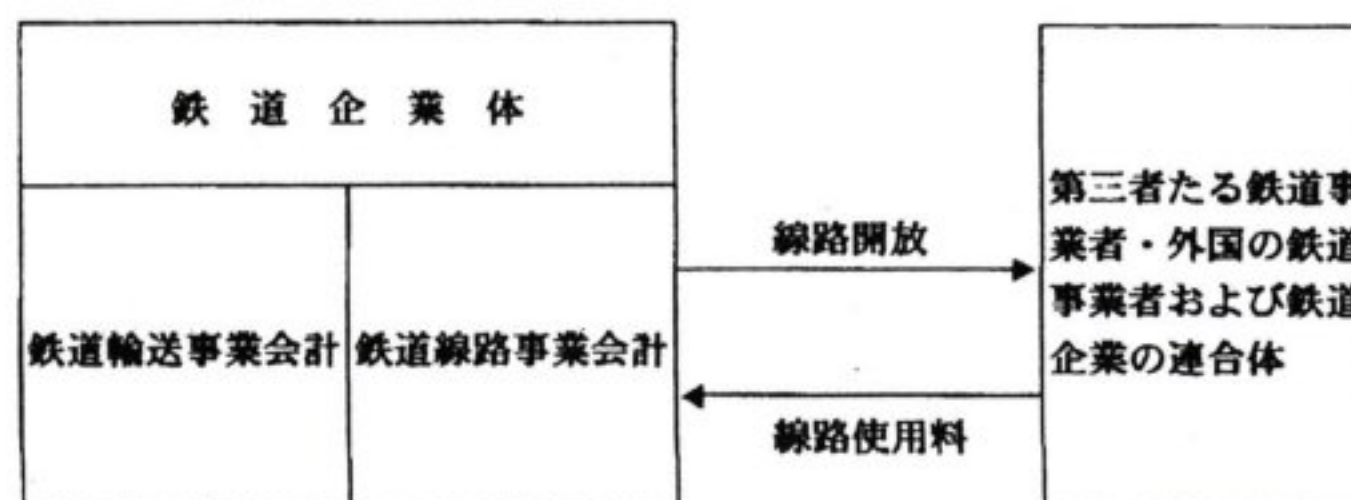
◎1988年交通政策法による鉄道改革

旧SJは、新SJ=鉄道輸送事業を専業とする商業的志向のスウェーデン国鉄と、スウェーデン鉄道庁(BV)=鉄道線路を保有し、その維持・管理に責任をもつ国家的行政機構に分割。

「上下分離改革が鉄道改革の一手段として実施されたのみならず交通政策的な観点から実施された点に注意を要する。すなわち上下分離は鉄道事業そのものをビジネスエコノミーとソシオ・エコノミーの2領域に分け、道路交通モデルに移行することで、鉄道事業に内在した公共性と企業性の明確な分離を意図したものである」

図2-3 EU共通鉄道政策の「指令(Directive)」による鉄道の「上下分離」三形態

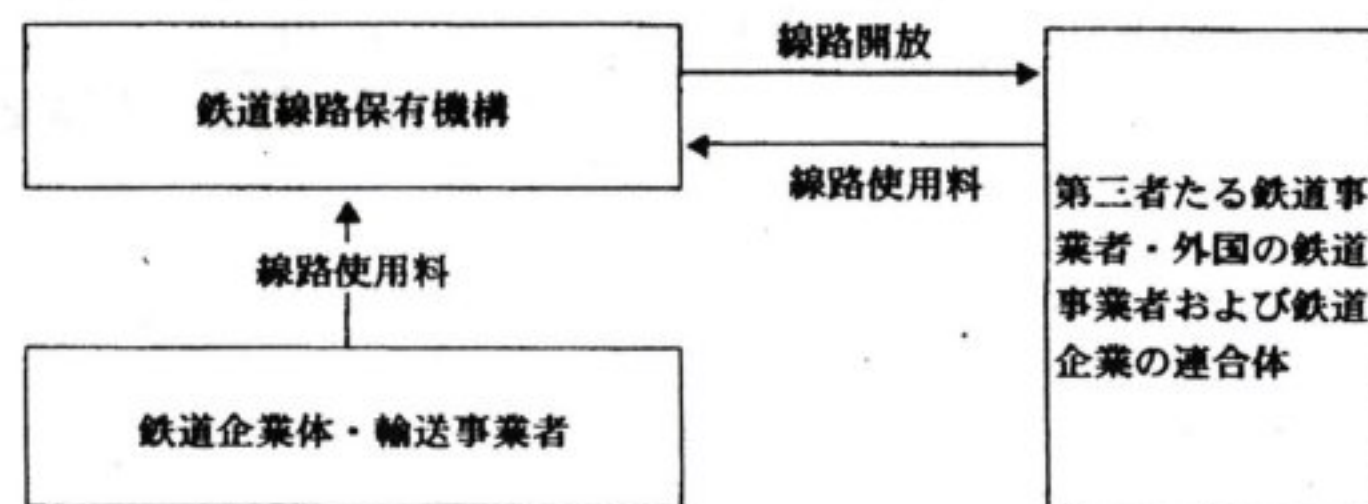
① 会計上の「上下分離」(Separation of Accounts)



② 組織上の「上下分離」(Organizational Separation)



③ 制度上の「上下分離」(Institutional Separation)



支線は、収益性が期待できるためSJが独立採算性。
 支線は、採算は見込めないため線路の維持が図られる。単に公的補助を行うのではなく、契約輸送に代わって免許入札制度が採用されるなど競争原理の導入が図られている。支線の運営は、県交通局が担当。県交通局は、地域の鉄道旅客輸送サービスの提供を決定、これをSJなど鉄道輸送事業者へ委託する。費用は、運賃収入と県の補助金で賄われる。補助金の割合は、総経費の45%～55%を占める。夜行列車など一部の幹線旅客輸送サービスについては国がこれを購入する。

◎支線の運営と補助の割合

- ・幹線は、収益性が期待できるためSJが独立採算性。
- ・支線は、採算は見込めないため線路の維持が図られる。単に公的補助を行うのではなく、契約輸送に代わって免許入札制度が採用されるなど競争原理の導入が図られている。支線の運営は、県交通局が担当。県交通局は、地域の鉄道旅客輸送サービスの提供を決定、これをSJなど鉄道輸送事業者へ委託する。費用は、運賃収入と県の補助金で賄われる。補助金の割合は、総経費の45%～55%を占める。夜行列車など一部の幹線旅客輸送サービスについては国がこれを購入する。

<参考>

- ・1989年当時の旅客輸送密度 1,779人/キロメートル/日(日本のJR三島の水準)
 - ・1989年の貨物輸送密度 3,626トン/キロメートル/日(日本のJR貨物の輸送密度にやや近い)
- <出所>「現代欧州の交通政策と鉄道改革」堀雅通(税務経理協会)より抜粋

<資料3-追加2> 群馬型上下分離方式

◆群馬型上下分離の概要

○上毛電気鉄には 1998 年から、上信電鉄には 1999 年から群馬県と沿線市町村による鉄道基盤の保有・管理主体(下)と列車の運行主体(上)を分離する。「群馬型上下分離」方式の公的支援。

○上下の主体は一体のまま、「下」にかかわる経費のみを自治体が負担する(公的支援)方式。いわば公費負担における上下分離。

「下」に対する公的負担は、生活交通において重要な役割を担う鉄道基盤は道路と同じ社会的基盤であるという考え方に基づく。

○「下」の費用は、鉄道施設の新規設置や既存施設の近代化に要する費用(資本的支出)と、鉄道基盤整備を維持管理するための費用(経費的支出)。

○「下」の費用は公的に負担するものであり、鉄道事業者にとっては事業費の一部が補助されることで収支を改善させることが可能となるが、欠損補助とは異なる。

○鉄道事業者と地方自治体の間には事業継続に関する協定などは締結されていないが、定期的に協議。

<出所>「群馬型上下分離による鉄道維持の取り組み」角田淑江(「運輸と経済」第64巻第3号04.3)より

図3 群馬型上下分離方式の支援の構造と効果

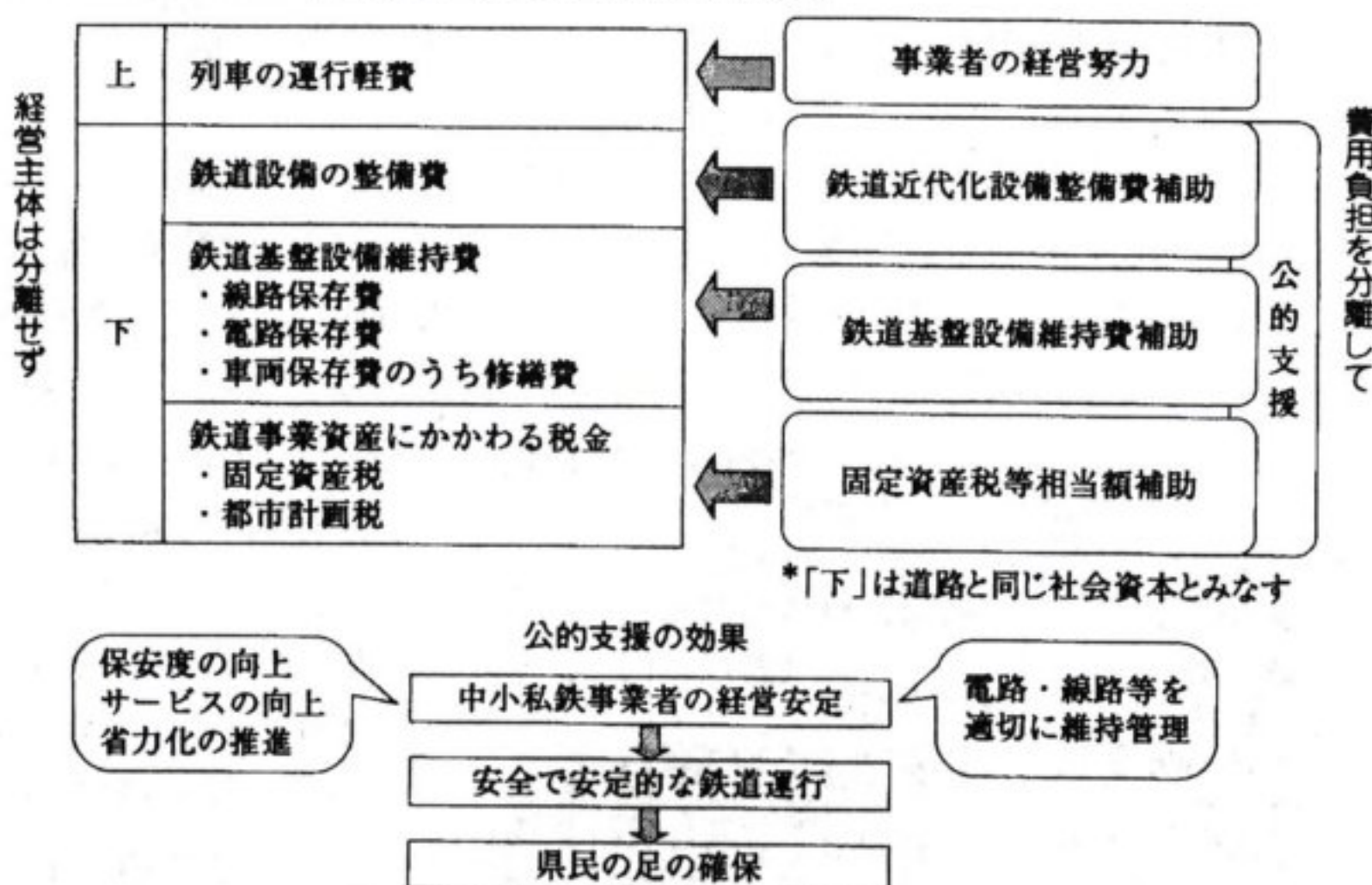


表 支援事業の概要

費用区分	鉄道設備の整備費	鉄道基盤の維持管理費	
支援事業	鉄道近代化設備整備費補助	鉄道基盤設備維持費補助	固定資産税等相当額補助
事業内容	鉄道軌道近代化設備整備費補助(国庫補助事業)を活用し、鉄道設備の整備事業費を補助する	鉄道事業会計規則による線路保存費、電路保存費、車両保存費(修繕費に限る)に対し、鉄道事業経常損失額を上限として補助する	鉄道事業にかかわる固定資産税および都市計画税の相当額を補助する
補助率	・一般設備 国1/5 県2/5 市町村2/5 ・安全対策設備 国1/3 県1/3 市町村1/3 ・国庫補助対象外設備 県1/2 市町村1/2	県3/5 市町村2/5	市町村10/10

相次ぐローカル線廃止 規制緩和で急増、地域崩壊も

SankeiWEB
The Sankei Shimbun Web-Site

2007/08/08 08:27

ローカル鉄道の廃止が相次いでいる。直接のきっかけは、規制緩和によって市場原理が鉄道事業にも持ち込まれ、地元が反対しても容易に廃止できるようになったためだが、一方で地方の過疎を加速させている。政府は歯止めをかけるため、赤字ローカル線の生き残り策などを支援する地域公共交通活性化再生法を制定、10月から施行される。(地方部 佐渡勝美)

今年廃止されたローカル線は、宮城県のくりはら田園鉄道線など3本あり、9月には宮崎県の高千穂線(一部区間29.1キロ)が廃止される。さらに来春までに、長崎県の島原鉄道線(一部区間35.3キロ)と兵庫県の三木線(6.6キロ)も廃止される予定だ。

鉄道事業では従来、需給調整の名の下に厳しい参入規制が行われ、国はもうかる路線での独占運行を事業者にとって超額利潤を生ませ、その見返りに赤字路線の維持も半ば義務づけていた。しかし、平成12年3月施行の改正鉄道事業法によって参入・退出(廃止)規制が大幅に緩和され、廃止予定日の1年前までに廃止届を出せば、自動的に廃止できるようになった。

このため、赤字ローカル線の廃止が急増し、同法施行後にすでに21路線(貨物線は除く)が廃止されている。

問題なのは、ローカル線が廃止されると、やがてその地域が公共交通機関の空白地になるケースが多いということだ。廃止後は代替交通機関としてバスが運行されるが、バスは鉄道に比べて運賃が割高なこともあり、廃止直後でもバスの利用者数は鉄道の50%前後にとどまることが多く、さらに年々減っていくのが通例だ。バス路線も廃止になれば、車の運転ができない高齢者などにとって、そこは居住できない土地になってしまう。

4月にくりはら田園鉄道線が廃止された宮城県栗原市では、代替バスの利用者が月平均約6000人で推移している(鉄道時代は月約1万4000人)。市は委託しているバス運行会社の赤字を市の予算で補填(ほてん)(年間約4000万円を想定)していくが、「沿線の高校の統廃合などでバスの利用者が減れば、5年後の状況はわからない」(市企画課)という。

急激な地方の荒廃に直面し、国交省と総務省が中心となって成立したのが、地域公共交通活性化再生法だ。同法の柱は、(1)市町村や交通事業者、住民たちで協議会を設けて「地域公共交通総合連携計画」を策定できる(2)同計画の中で、超低床車両の新型路面電車(LRT)の導入などの特定事業には国が財政支援し、適宜、規制も緩和する(3)鉄道の廃止届が出されても、事業者と自治体・住民が公式協議の場を持ち、路線維持のための自治体の支援額などで合意すれば、廃止を延期できる—など。

要は、事業者任せにせず、住民も参加して地域全体で交通システムを積極的に支え、条件が合えば国も支援するというものだ。

同法の実効性について慶応大学の中条潮教授(交通・公共経済学)は「地域によっては有効だろうが、中山間地ではこの法による再生は難しい。ローカル線が廃止になるような所ではすでに地域の崩壊が始まっているケースも多く、集落の移転など、自治体は次の局面の手を打つ必要がある」と話している。

平成12年3月以降に廃止されたローカル線

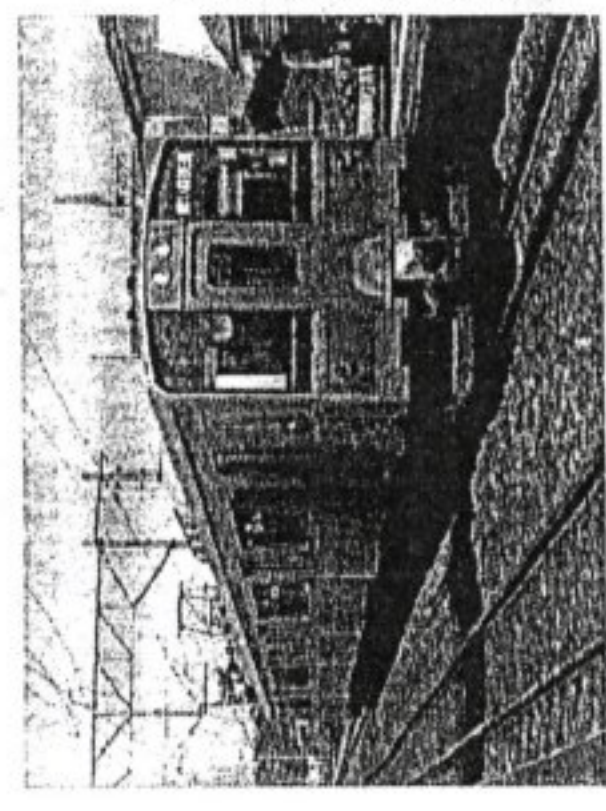
廃止年月日	路線名	キロ数	事業者
13・4・1	七尾線(石川) ※	20.4	のと鉄道 JR西日本
4・1	大畑線(青森)	18.0	下北交通
10・1	掛斐線(岐阜) ※	5.6	名古屋鉄道
10・1	谷汲線(岐阜)	11.2	名古屋鉄道
10・1	八百津線(岐阜)	7.3	名古屋鉄道
10・1	竹鼻線(岐阜) ※	6.7	名古屋鉄道
14・4・1	河東線(長野) ※	12.9	長野電鉄
5・26	和歌山港線 (和歌山) ※	2.6	南海電鉄 和歌山県
8・1	南部縦貫鉄道(青森)	20.9	南部縦貫鉄道
10・21	永平寺線(福井)	6.2	京福電鉄
15・1・1	有田鉄道線(和歌山)	5.6	有田鉄道
12・1	可部線(広島) ※	46.2	JR西日本
16・4・1	三河線(愛知) ※	25.0	名古屋鉄道
17・4・1	掛斐線(岐阜)	12.7	名古屋鉄道
4・1	日立電鉄線(茨城)	18.1	日立電鉄
4・1	能登線(石川)	61.0	のと鉄道
18・4・21	ふるさと銀河線 (北海道)	140.0	北海道ちほく 高原鉄道
12・1	神岡線(岐阜、富山)	19.9	神岡鉄道
19・4・1	くりはら田園鉄道線 (宮城)	25.7	くりはら 田園鉄道
4・1	鹿島鉄道線(茨城)	27.2	鹿島鉄道
4・1	宮地岳線(福岡) ※	9.9	西日本鉄道
計	21路線	503.1	

※印は、一部区間の廃止

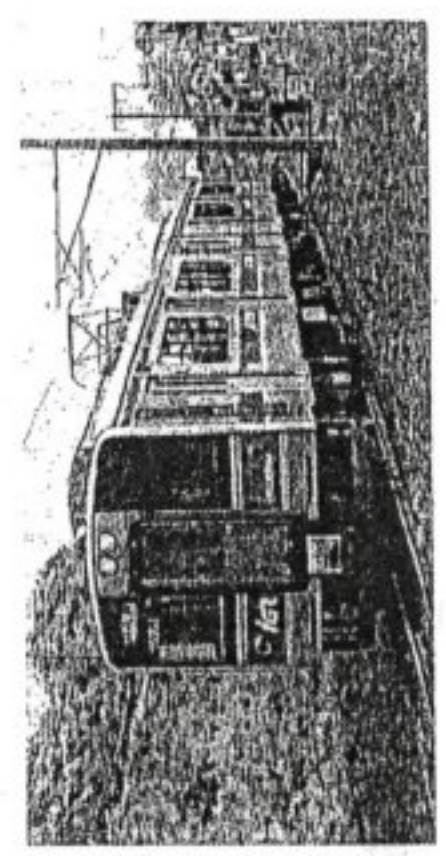
与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム座長

津島 雄二 殿

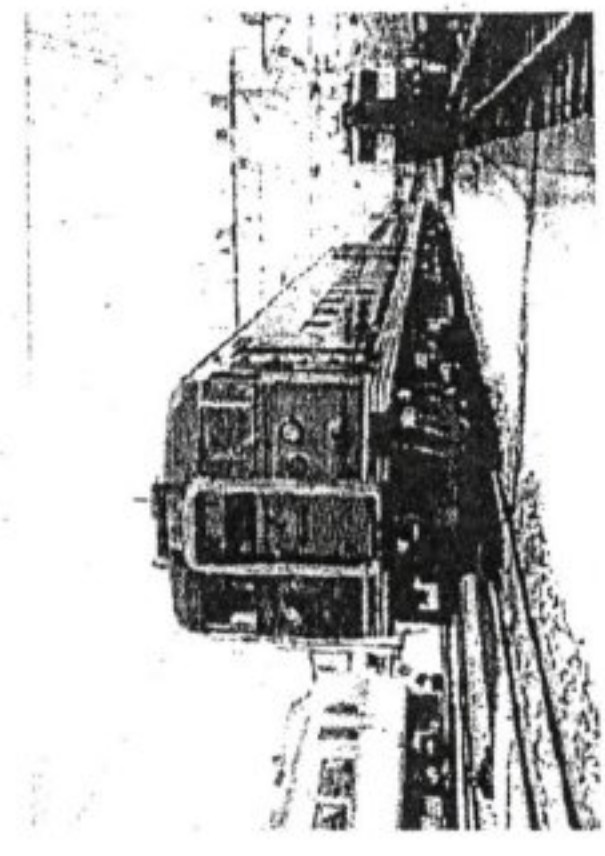
〔既にＪＲから経営分離され営業している全国の並行在来線〕



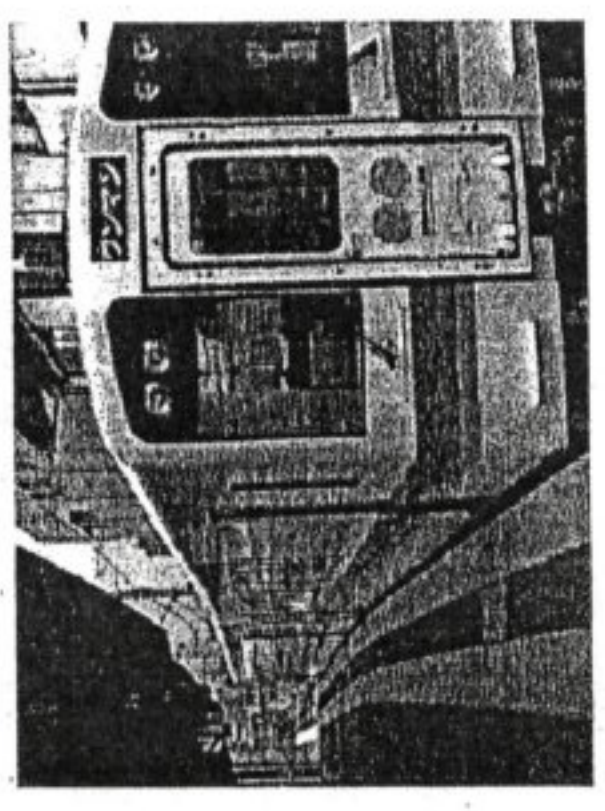
青い森鉄道（青森県）



ＩＧＲいわて銀河鉄道（岩手県）



しなの鉄道（長野県）



肥薩おれんじ鉄道（熊本県・鹿児島県）

要 請 書

並行在来線への財政支援について

平成１９年８月９日

並行在来線関係12道県

（北海道・青森県・岩手県・長野県・新潟県・富山県
石川県・福井県・長崎県・佐賀県・熊本県・鹿児島県）

並行在来線への財政支援について

整備新幹線の開業に伴い、ＪＲ各社から経営分離される各地の並行在来線区間は、地域住民の日常生活に欠かすことのできない貴重な足として極めて重要な役割を担っており、現在までのところ、地元自治体を中心となって設置された第三セクター等により、引き続き運営されています。

しかしながら、現在、既に開業している、長野県、岩手県、青森県、熊本県、鹿児島県の各並行在来線区間は、開業時にＪＲ各社からの鉄道資産の購入や新たに必要となる施設整備等の初期投資に多額の地元負担が生じた上、収益性の低い区間のみが分離されたことなどから、極めて厳しい経営状況にあり、地方交付税の大幅な削減等、地方公共団体の財政状況が著しく悪化する中、今後の鉄道の維持継続が強く危惧されております。同様に、今後開業していく予定の並行在来線区間についても、多額の初期投資や旅客需要の低迷等により、厳しい経営環境におかれることが想定されます。

一方で、各地の並行在来線区間は、単に限られた地域住民の足としてのみ利用されているのではなく、例えば、多数の貨物列車が走行する国の物流政策上、極めて重要な区間や、幅広い地域の住民に利用されている寝台特急列車が走行する区間など、国民経済全体に多大な便益を与え、国の運輸政策の中で引き続き維持継続していくべき区間も多く抱えております。

つきましては、各地の並行在来線が、ＪＲ各社からの経営分離後も、将来にわたり安定的な経営を維持できるよう、次の事項について特段のご配慮をお願い申し上げます。

- 1 ＪＲから譲渡される鉄道資産については、無償譲渡、若しくはＪＲの簿価ではなく収益性に基づいた価格設定がされるようルール化すること
- 2 鉄道資産取得等の初期投資に対する助成措置を講ずること
(初期投資軽減のための交付金の創設・譲渡資産に対する固定資産税等の特例措置の拡充及び適用期間延長等)
- 3 並行在来線維持のための地元負担に係る一定の助成措置を講ずること
(一定期間の赤字補填・運営費助成等)
- 4 線路使用料における対象経費を見直しすること
(資本費の対象経費算入等)

平成１９年８月９日

北海道知事	北 海 道	高 橋	はるみ
青森県知事	青 森 県	三 村	申 吾
岩手県知事	岩 手 県	達 増	拓 也
新潟県知事	新 潟 県	泉 田	裕 彦
富山県知事	富 山 県	石 井	隆 一
石川県知事	石 川 県	谷 本	正 憲
福井県知事	福 井 県	西 川	一 誠
長野県知事	長 野 県	村 井	仁
佐賀県知事	佐 賀 県	古 川	康
長崎県知事	長 崎 県	金 子	原 二 郎
熊本県知事	熊 本 県	潮 谷	義 子
鹿児島県知事	鹿 児 島 県	伊 藤	祐 一 郎

