

新幹線貸付料の並行在来線赤字解消相当額について

— 私たちの見解 —

2010年11月16日
在来線を守る三市連絡会

新潟県は、JRが国に支払う新幹線貸付料（線路使用料）について、「JRが支払う新幹線貸付料には、並行在来線区間の経営分離によるJRの赤字解消分が含まれていることから、まず赤字解消相当額を地方に返還し、並行在来線の運営に充てられるようにする」（以下「赤字解消相当額の地方返還」という。「並行在来線等の諸課題について（参考資料）国への要望①」平成22年7月 新潟県並行在来線開業準備協議会）ことを国に求めています。

新潟県が求める「赤字解消相当額の地方返還」については、私たちは懐疑的です。しかし新潟県が、第三セクター会社の「損益などが改善する要因」の一つに、「新幹線貸付料に含まれる並行在来線の赤字解消相当額の返還など」（「並行在来線経営計画(案)」）を掲げていることから、この「赤字解消相当額の地方返還」について検討し、以下の見解をまとめました。

— 記 —

1. 私たちは並行在来線について、基本的には次のように考えています。
 - ①90年「政府・与党合意」を見直して、JRが引き続き運営するか
 - ②少なくともJRが第三セクター会社の経営に関わる必要があるそうすれば、並行在来線を巡るいっさいの問題が一挙に解決するからです。しかしながらそれが実現しなかった場合には、第三セクター会社が並行在来線の運営をしなければなりませんので、「財源問題」にも無関心ではありません。
2. JRは、「貸付料の中で赤字解消相当額を負担しており、並行在来線の経営に更に負担することは、二重の負担になる」という主旨のことをいっていますから、貸付料に赤字解消相当額が含まれていることは間違いありません。
3. 赤字解消相当額とは、「並行在来線区間の経営分離によるJRの赤字解消分」（国への要望①）のことです。

並行在来線は、新幹線開業で乗客を奪われて収入が減り赤字が見込まれます。他方JRはその分、増収あるいは負担軽減になります。その「増収分」を「貸付料」の一部として国に納付しているものですが、本来赤字解消相当額は、「貸付料」に含ませるべきではなく、別個に納入すべきものです。
4. この赤字解消相当額の性格・内容からしますと、「県に」ではなく、むしろJRに再還

付するか、貸付料から除くべきと考えます。そうすれば、JRが新幹線と並行在来線の両方を運営しても、「赤字」は生じないということになります。

これは、並行在来線をJRが引き続き運営することを求める根拠となるものです。新潟県は、「地方返還」ではなく、「JRへの再還付、または貸付料からの除外と、並行在来線のJRでの引き続きの運営」をこそ、求めるべきです。

5. 県がいうようにこの赤字解消相当額（30年間で780億円：県の試算）が新潟県に返還された場合、これは並行在来線の赤字（300～600億円：経営委員会試算）解消相当分ですから、その用途は並行在来線の運営に限るべきです。具体的には、特別会計を設けるなどしてそこに積み立て、第三セクター会社の経営状況に応じて支出する仕組みを構築する必要があります。

赤字解消相当額と並行在来線の赤字との差額が180億円～480億円残ることになりますが、これは他に転用すべきではありません。このことは新潟県が、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定の利益剰余金」を、並行在来線運営の「施策に活用する」（10月28日泉田知事から政府への「要望書」）ことを求めているのと同じ趣旨です。

6. 新潟県並行在来線開業準備協議会の経営委員会が作成した「並行在来線経営計画(案)」では、並行在来線の運賃を現行の1.6倍にし、運行本数を減らす、要員を減らすなどとしています。ところで赤字解消相当額とは、こうしたことを行わない場合に生じる赤字の解消相当額そのものですから、これが県に返還された場合には、値上げする必要も減便する必要も、そして要員を減らす必要がないということになります。

安全・安心・安価な並行在来線の運行を求めるものです。

7. いずれにしても、JRが並行在来線を引き続き運営すれば、不安定な経営が危惧される第三セクター会社を設立する必要もないし、経営をする必要もありません。新潟県は、上に述べた諸点の実現にこそ注力すべきです。

以上