

並行在来線「青い森鉄道」存続を考える青森県民の集い
講演

2008年4月19日 於
青森県労働福祉会館
4F大会議室

並行在来線「青い森鉄道」存続 の方策は何かー外国の経験を 踏まえて

日本大学商学部教授 桜井 徹

目次

- I. はじめに:自己紹介と問題の限定
- II. 整備新幹線開業に伴う並行在来線のJRからの分離の是非
- III. 在来線存続の必要性和その方策
- IV. むすびに

I .はじめに:自己紹介と問題の限定

① 自己紹介

- a. 日本大学商学部で「公益企業論」・「企業形態論」担当
- b. 主著:『ドイツ統一と公企業の民営化—国鉄改革の日独比較—』同文舘、1996年、335ページ

② 問題の限定

- a. 論点「新幹線は必要か」・「並行在来線分離すべきか」「並行在来線は維持すべきか」
 - b. ここでは「新幹線は必要」とする議論は前提
-

Ⅱ.整備新幹線開業に伴う並行在来線のJRからの分離の是非

- ① 整備新幹線の建設と財源スキームの変化
- ② 並行在来線分離とその問題点
- ③ 外国における新幹線と在来線

①整備新幹線の建設と財源スキームの変化

a. 整備新幹線建設の推移

1. 国鉄分割・民営化論議と凍結
2. 国鉄分割・民営化後における凍結解除

b. 財源スキームの変化

1. 地方の負担増
2. JRの負担を受益の範囲内

- 「受益とは、新幹線鉄道を整備する場合の収益と新幹線を整備しない場合の収益の差」(鉄道建設・運輸施設整備支援機構のホームページでの説明)

整備新幹線関連年表

- 1973年11月 整備新幹線の基本計画決定
- 1982年9月 整備新幹線の建設凍結を閣議決定
- 1987年4月 国鉄の分割・民営化, JR東日本設立
- 1987年11月 整備新幹線の建設凍結解除を閣議決定
- 1989年1月 旧財源スキーム策定
- 1990年12月 3線着工と並行在来線分離を決定(政府・与党申し合わせ)
- 1991年9月 東北新幹線盛岡・青森間着工
- 1996年12月 新財源スキーム決定(地方の負担増)
- 1998年10月 東北新幹線八戸新青森間着工

②並行在来線分離とその問題点

a. 決定

1. 1990年12月の政府・与党申し合わせ
2. 経営分離について地方公共団体の同意を着工の条件

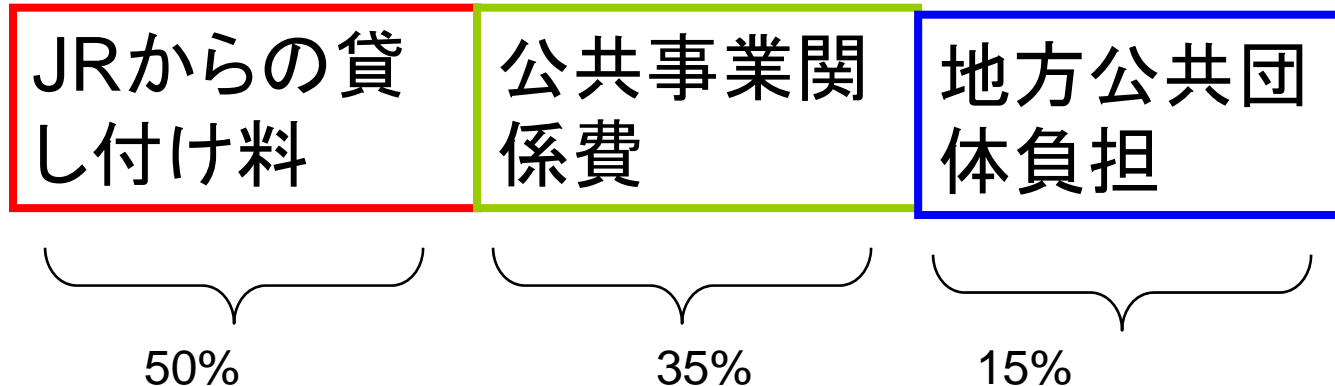
b. 問題点1:法律で分離が前提とされているわけではない=九州新幹線長崎ルート(肥前山口・諫早間)の例

c. 問題点2: JRの経営収支を優先

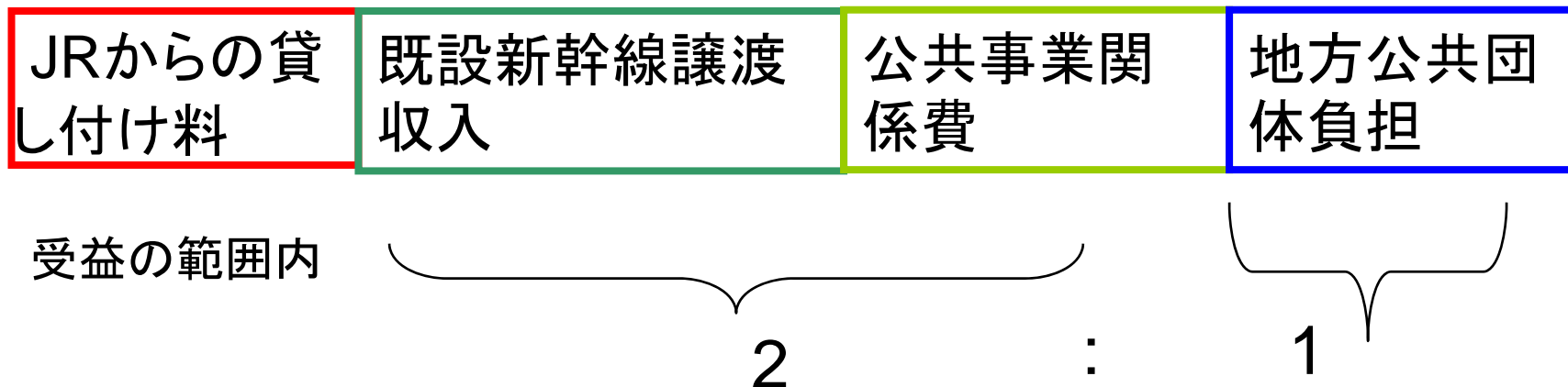
d. 問題点3:政府の鉄道整備維持・責任の放棄

図1 整備新幹線財源スキーム

1996年まで



1997年以降



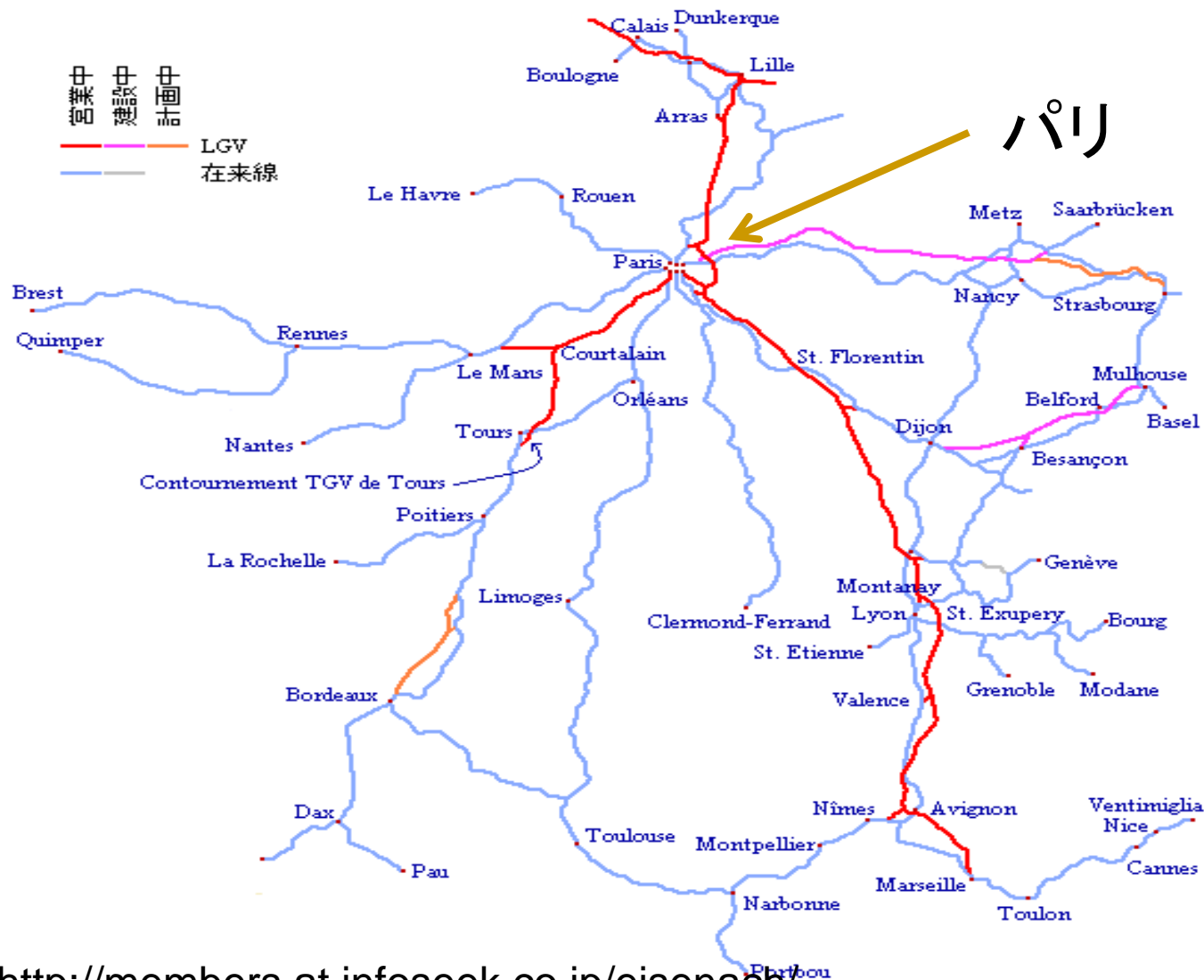
③外国における新幹線と在来線

- a. フランスのTGV(図2参照)
- b. ドイツのICE(図3参照)
- c. 韓国(KTX(図4参照)と台湾の高速鉄道(図5参照)
- d. フランス・ドイツ・韓国で並行在来線が分離されない理由

a. フランスのTGV

1. 1981年, パリ・リヨン間426km
 2. 1889-90 パリ・ツールズ/リヨン間 280km
 3. 1993年 パリ・リール間332km
 4. 2001年 リヨン・ニーム/マルセイユ間295km
-

図2 フランスの新幹線(TGV)路線(LGV:赤色)と在来線(青色)

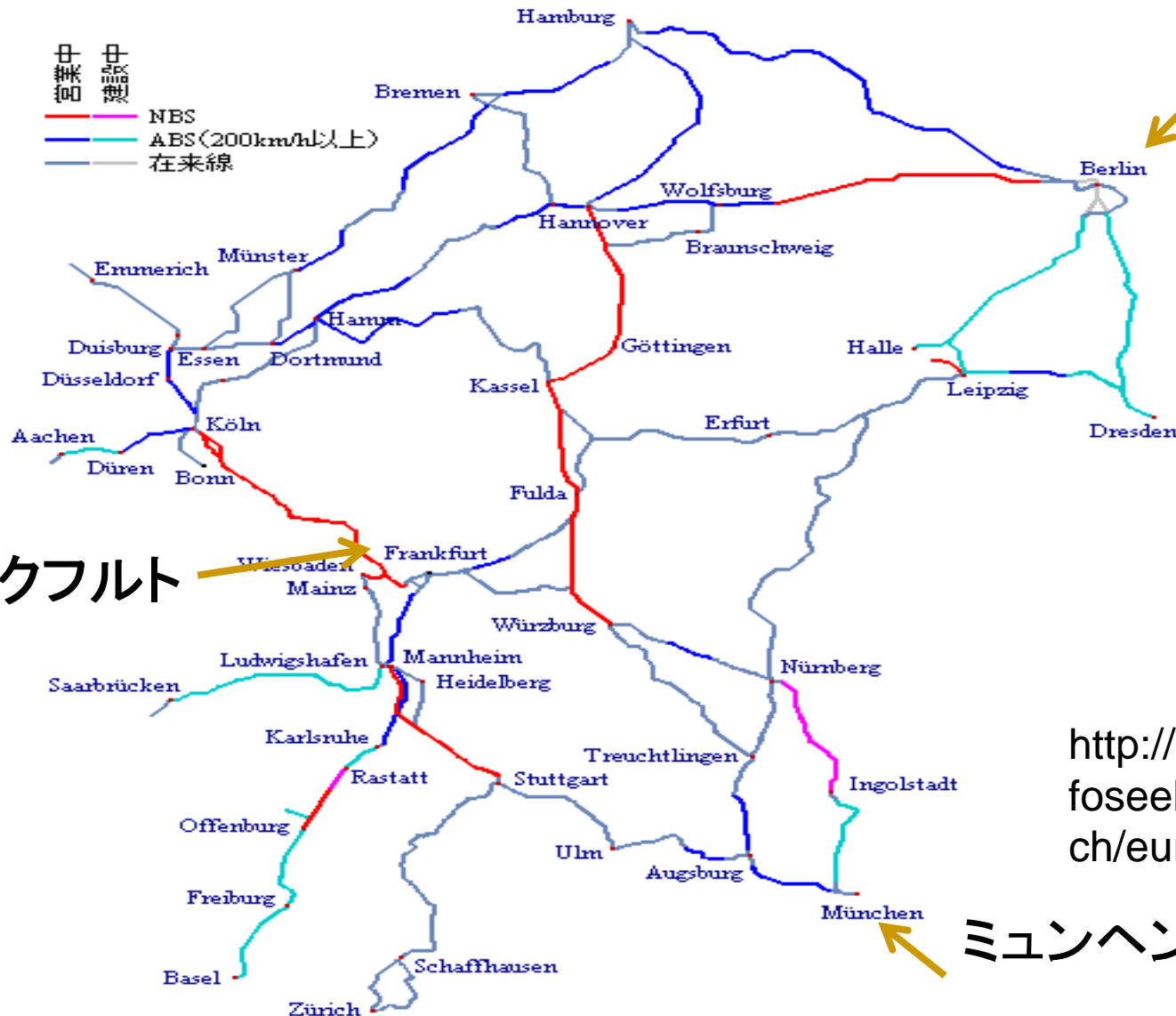


フランス国鉄が新幹線と在来線の両方を経営

b.ドイツのICE

1. ハノーファ・ヴュルツブルク327km
2. マンハイム・シュツットガルト99km
3. ハノーファ・ベルリン263km(うち111kmは改良区間)
4. カールスルーエ・バーゼル195km (うち150kmは改良区間)
5. ケルン・フランクフルト219km
6. ニュルンベルク・ミュンヘン161km(うち78kmは改良区間)

図3 ドイツの新幹線(ICE)の新線(NBS:赤色)・改造線(ABS:青色)と在来線



ベルリン

ドイツ国
鉄が新
幹線と在
来線の
両方を経
営

<http://members.at.infoseek.co.jp/eisena/ch/europa/de.htm>

ミュンヘン

フランクフルト

c. 韓国 の KTX と 台湾 の 高速鉄道

1. 韓国

- i. 2004年 光明・大邱間282km
- ii. 2010年? 大邱・釜山間131km

2. 台湾

- i. 2007年 台北・佐宮間339km
- ii. 現在, 高雄駅までの開業を目指す

図4 韓国の新幹線(KTX)と在来線



韓国新幹線=KTX

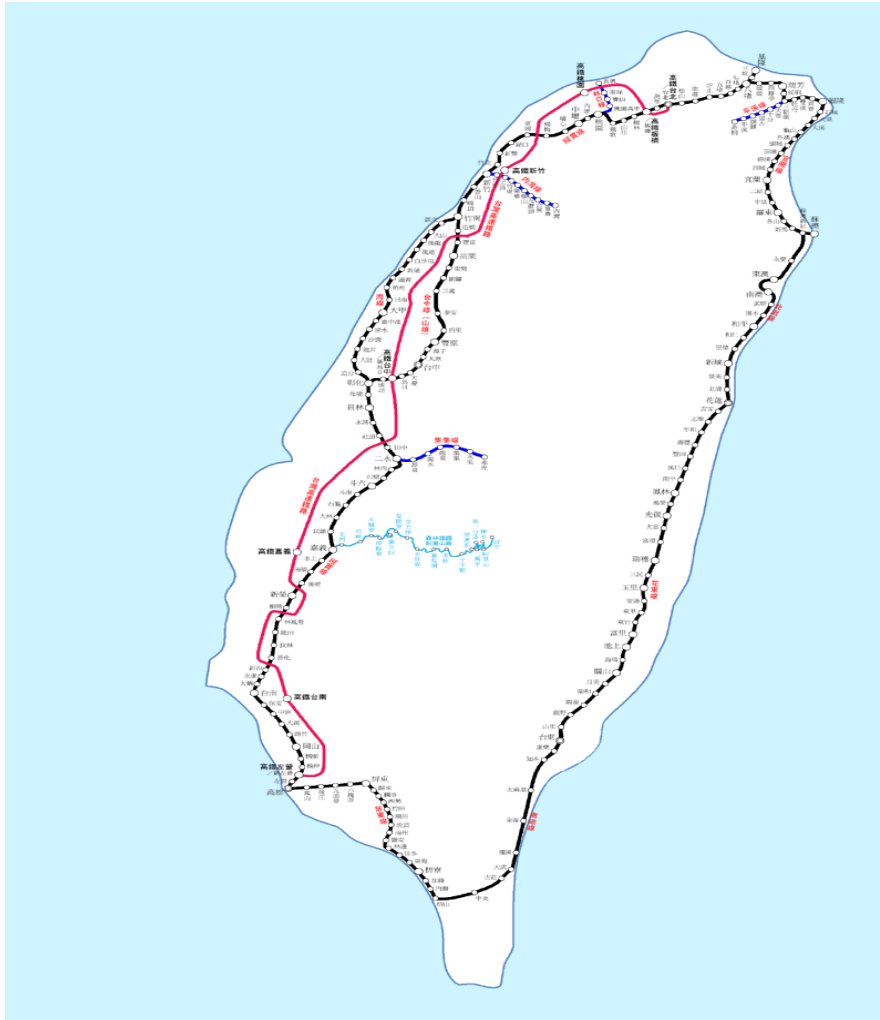
- 京釜線
- 湖南線
- 全羅線
- 慶全線
- 東海南部線
- 長項線
- 中央線
- 嶺東線
- 太白線
- 慶北線
- 京義線
- 京仁線
- 京元線
- 京春線
- KTX

新幹線も在来線
も韓国鉄道公社
が経営
在来線の一部を
新幹線路線に
活用

図5 台湾の新幹線(台湾高鉄)と在来線

赤: 高速鉄道
黒: 在来線

新幹線は台湾高速
鉄道が経営(BOT方
式), 在来線は台湾
鐵路管理局が経営



出所) <http://www.7k4owm.jp/taiwan/taiwan-railway.png>

d. フランス・ドイツ・韓国で並行在来線の分離されない理由

1. 在来線も標準軌間(1435mm)で共用(仏・独・韓)
2. 上下分離による線路部門建設の国家補助(仏・独・韓)
3. 交通権思想(仏)
4. 貨物輸送の走行可(独・韓)
5. 例外:台湾
 - 新幹線(標準軌:高鉄)と在来線(狭軌:台鉄)の競争

Ⅲ.並行在来線存続の必要性和その 方策

- ① 並行在来線存続の必要性
- ② 「青い森鉄道」の経営枠組みを前提とした存続
方策
- ③ ドイツにおける地方線維持の方策

①並行在来線存続の必要性

- a. 地域住民の足の確保
- b. 新幹線輸送の補完・代替
- c. 貨物輸送の維持
- d. 環境問題:自動車交通の削減

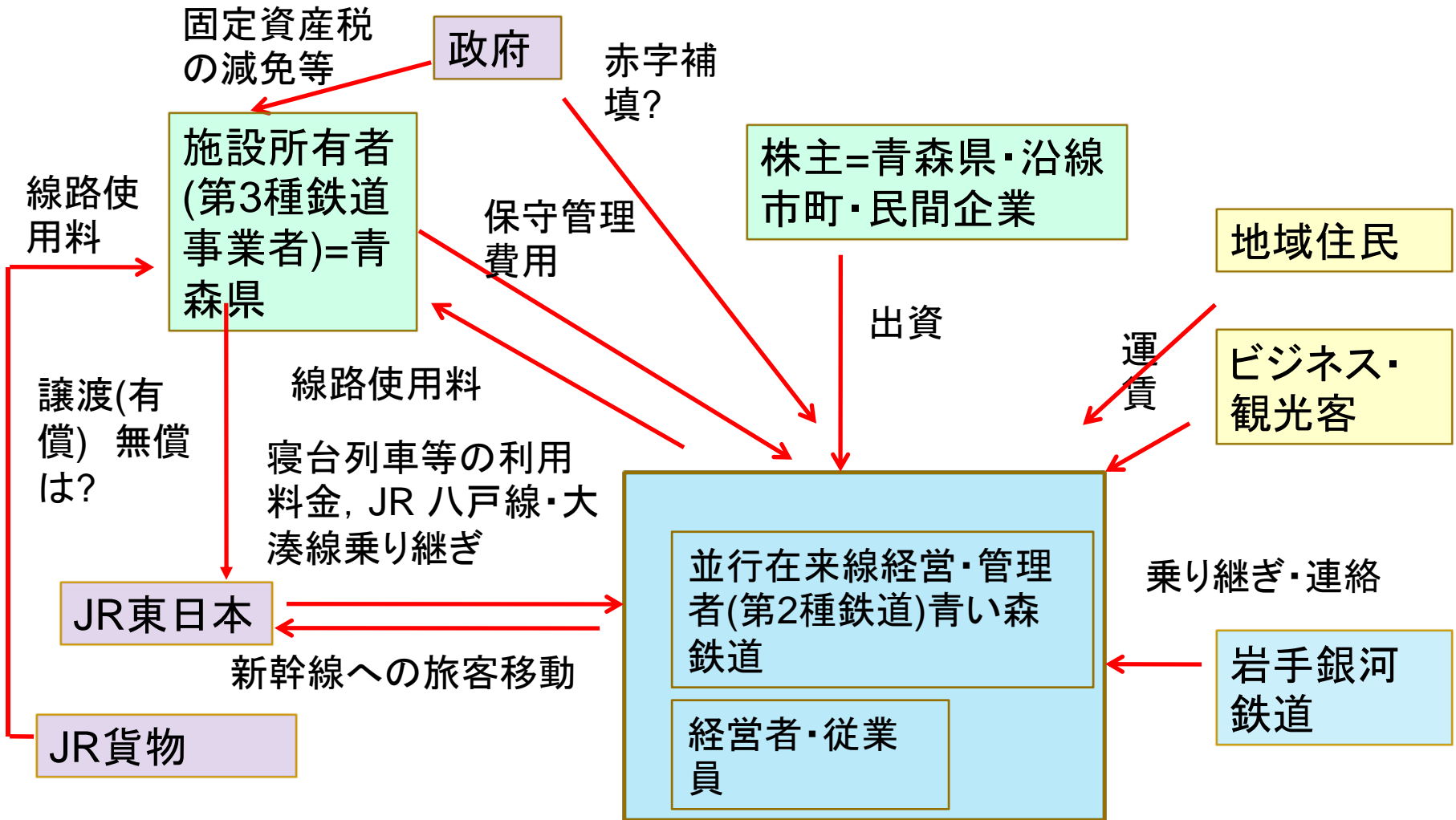
②「青い森鉄道」の経営枠組みを前提とした存続方策

- a. 「青い森鉄道」の経営枠組みとステークホルダー
- b. 「青い森鉄道」の経営見通しと将来における廃止の可能性

a.「青い森鉄道」の経営枠組みとステークホルダー

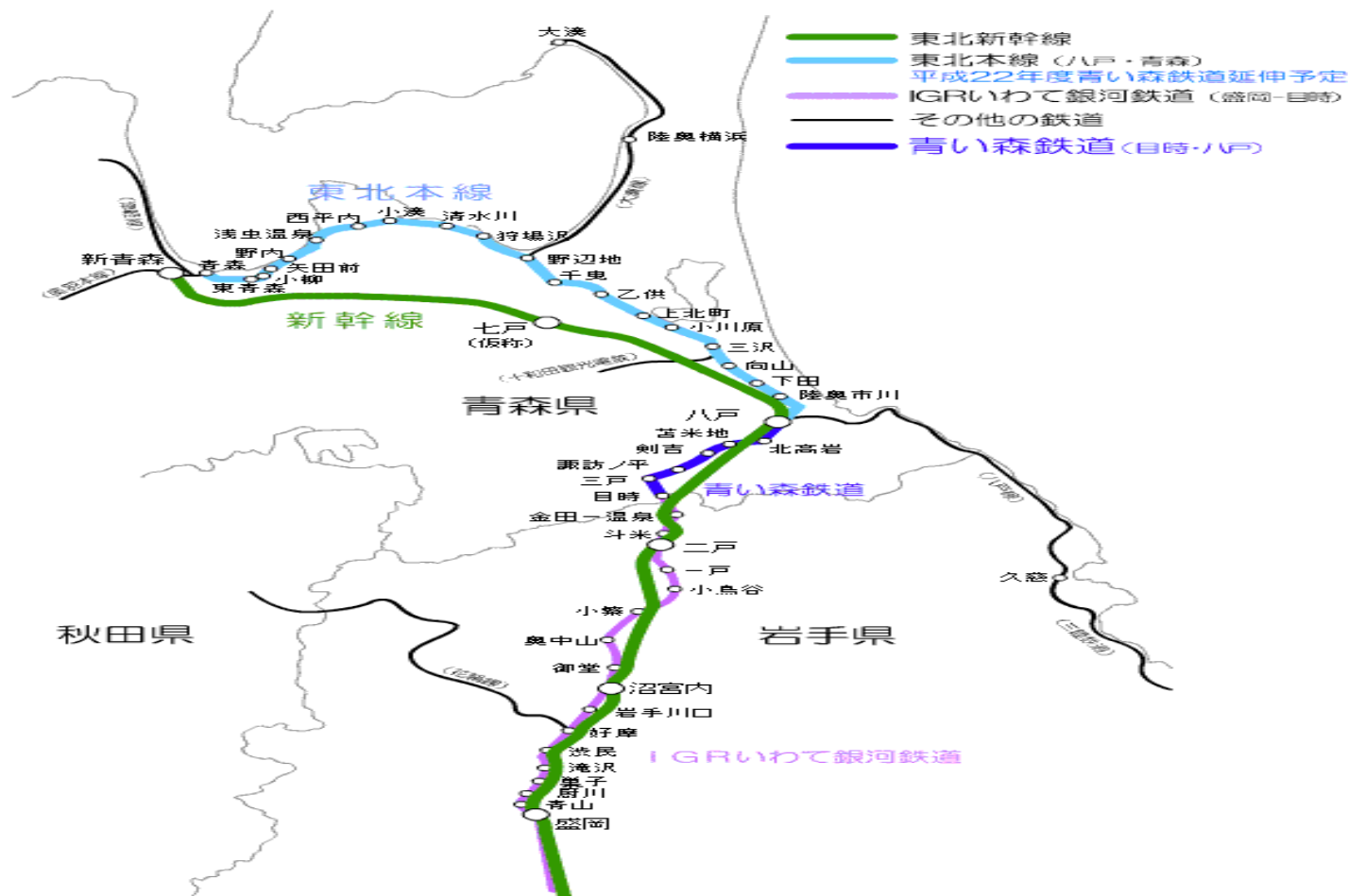
1. 経営枠組み:上下分離方式と第三セクター方式
2. ステークホルダー(利害関係者)
 - i. 出資者, 地域住民・観光・ビジネス客, 岩手銀河鉄道
 - ii. 政府, JR東日本, JR貨物

図6 青い森鉄道のステークホルダー(利害関係者)



出所) 「青い森鉄道線経営計画素案」などから桜井作成。

図7 青い森鉄道と関連路線図



出所) <http://www.pref.aomori.lg.jp/heikozai/railmap/index.html>

b.「青い森鉄道」の経営見通しと将来における廃止の可能性

1. 青い森鉄道線青森開業準備協議会「青い森鉄道線計画素案」(2007年12月)
2. 運賃収入増加と費用削減には限界:他の三セク鉄道
3. 保守管理費用と青森県の負担増

③ドイツにおける地方線維持の方策

- a. 前提:1994年ドイツ鉄道改革の特徴
- b. 鉄道路線整備の財源
- c. 鉄道経営への政府助成(費用の3割)

a. 前提:1994年ドイツ鉄道改革の特徴

1. 株式会社化(線路・長距離旅客・近距離旅客・貨物の4社と持株会社)
2. 路線整備の国家責任の明確化
3. 上下分離とオープン・アクセス(線路の自由開放)
4. 公共近距離旅客輸送の地域化

連邦鉄道整備法

- 連邦の鉄道の路線網は需要計画にもとづいて建設(§ 1)
- 投資主体は連邦(§ 8の1), トラック利用料金収入を財源とする投資(交通インフラ資金会社)
- 投資資金の20%は鉄道近距離旅客輸送に充当(§ 8の2)
- これ以外に, 市町村交通財源法による地域鉄道投資がある:財源はガソリン税

b. 鉄道路線整備の財源

1. トラック利用料金の一部充当
2. 市町村交通財政法による近距離路線の整備

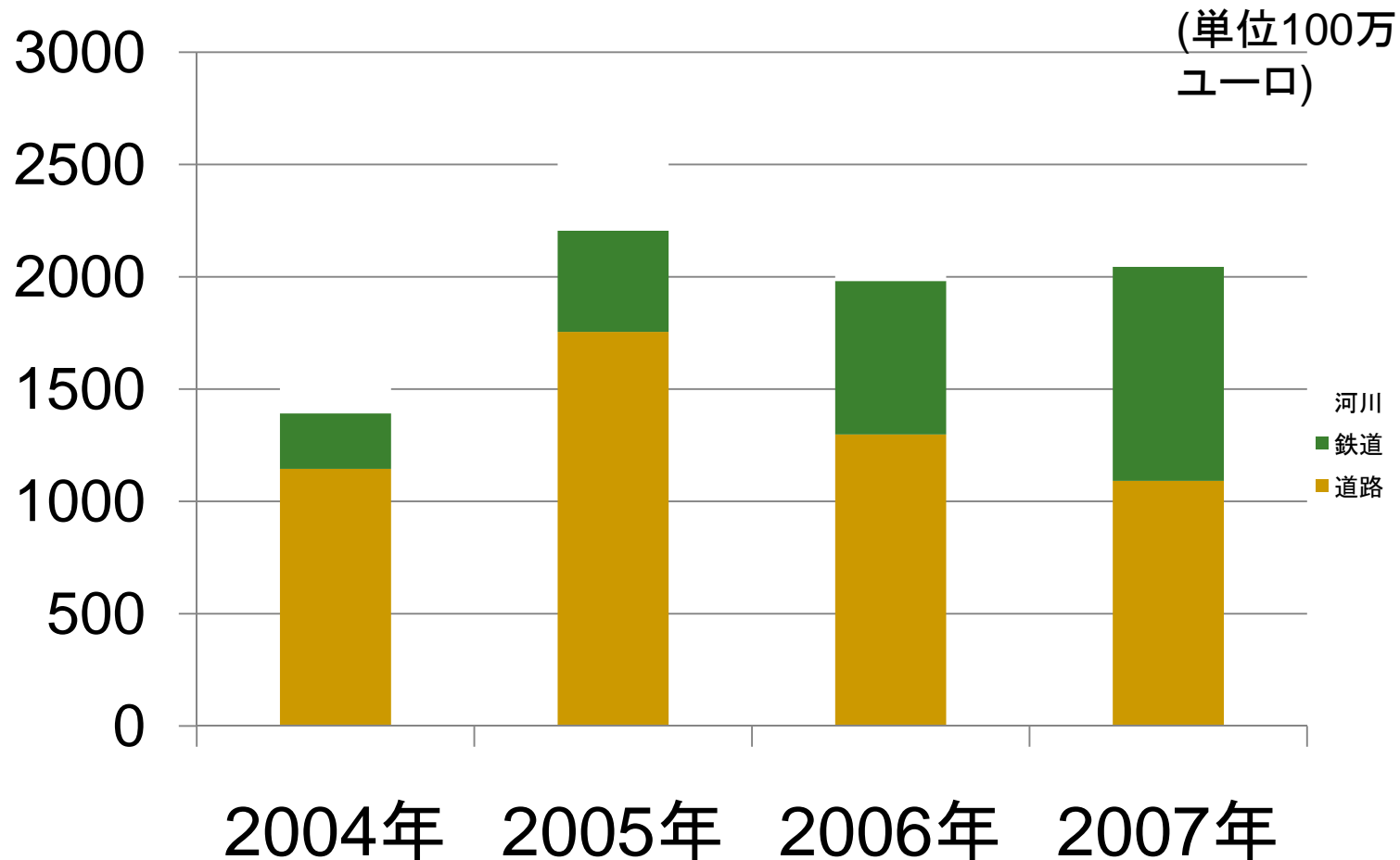
トラック利用料金制度

- 2005年1月1日導入
- 12トン以上のトラック(緊急・公共車両等は除く)で高速道路を利用する場合
- 料金は車軸数と排気ガスクラスによって異なる(1キロ15円～20円)

表1 ドイツ連邦交通・住宅・都市開発省の投資
予算の内訳とトラック利用料金収入の割合

2008年	予算総額	うちトラック 利用料金	割合
連邦長距離道路	4,930	1,300	26.4%
地域道路	1,670	0	0.0%
鉄道網	3,690	980	26.6%
河川	800	310	38.8%
住宅・都市開発	1,700	0	0.0%

図8 交通インフラ資金会社を通じたトラック利用料金収入による投資額



c. 鉄道経営への政府助成

1. 公共近距離旅客輸送企業の経営

- i. 自己収入:6割から7割
- ii. 政府助成:4割から3割

2. 政府助成の財源

- i. 地域化法によるガソリン税を財源とする連邦政府交付金
(2008年, 66億7500ユーロ, 約1兆120億円の大部分)
- ii. 通学輸送補助

IV.むすびに

a. 在来線分離について

1. 分離は「日本的」特徴
2. 分離しても、政府の鉄道維持責任は存在する

b. 存続の経営方策

1. 現行の経営枠組みを前提とした存続方策は限界
2. 根本的にはガソリン税の転用などの政府の助成措置が必要
3. JR東日本との関係の構築(補完と競合)