

並行在来線「青い森鉄道」を考える県民集会

2009年10月17日
於 青森グランドホ
テル 平安の間

並行在来線「青い森鉄道」 の経営問題と政府の役割

日本大学商学部教授

桜井 徹

目次

- I. はじめに: 昨年4月の講演のおさらい
- II. 並行在来線をめぐる変化
- III. 並行在来線比較からみた青い森鉄道の特徴
- IV. 青い森鉄道の経営赤字の要因
- V. 青い森鉄道存続のための課題

I. はじめに: 昨年4月の講演のおさらい

- ① 並行在来線分離の背景と問題点
 - a. 政府と連立与党(当時)との合意: 法定ではない
 - b. JR経営優先: 「並行在来線の定義」参照
- ② 外国では並行在来線分離問題は生じていない
- ③ 並行在来線存続の意義と財源
 - a. 地域幹線, 貨物輸送, 地域の足としての役割
 - b. 財源としてのガソリン税の転用(ドイツの事例)

並行在来線の定義

- a. 運輸省見解:「並行在来線とは、新幹線の開業により特急列車が新幹線に移る線をいう」
- b. 青森県並行在来線対策室:「新幹線の開業によって、それまでの優等(特急)列車の利用者が新幹線に移行することで、JR各社が所管する在来線をこれまでどおり維持していくことが同社の経営を圧迫することが懸念される区間」
- c. 北崎浩嗣氏:「現実には、新幹線着工に伴い、JRが並行在来線とし指定した路線が並行在来線とされているのが現状である」(「苦悩する並行在来線第三セクター鉄道の経営」『経済学論集』第64号, 34ページ)

Ⅱ. 並行在来線をめぐる変化

- ① 地方鉄道政策の変化
- ② JR幹線, JR都市近郊線整備改良における上下分離方式の採用と国庫補助
- ③ 並行在来線における歴史的傾向

①地方鉄道政策の変化 その1

■ 国土交通省

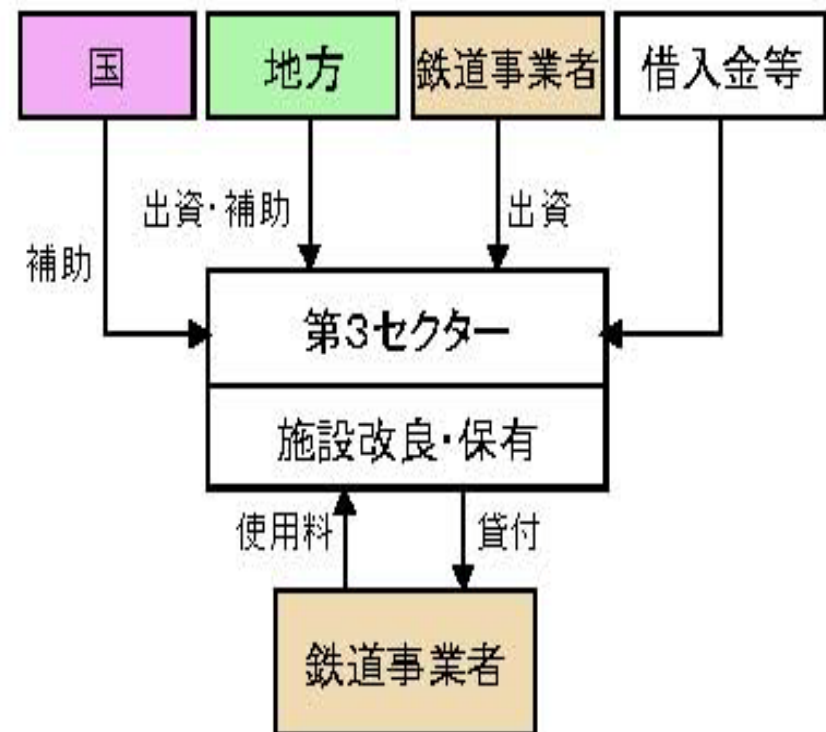
- 「鉄道の社会的価値」(2007年交通政策審議会陸上交通分科会第4回鉄道部会での配付資料「地方鉄道の活性化に向けて」)
- 「国の財政支援の必要性」2008年6月19日発表の交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会提言「環境・新時代を切り開く鉄道の未来像—鉄道がつなぐ, エコフレンドリーな生活圏(「鉄道エコ生活圏」)の創造に向けて—」
- 民主党・社会民主党・国民新党連立政権成立による変化?!

①地方鉄道政策の変化 その2

- 研究者における積極的地方鉄道助成策の検討
 - 浅井康次氏: 道路特定財源などを地方鉄道の欠損補助への転用(『論説 地方交通』交通新聞社, 2006年)
 - 佐藤信之「北陸新幹線の並行在来線 地元の動向と私案」;上下分離方式の採用と道路財源やJR固定資産税を財源とする基金設定

②JR幹線, JR都市近郊線整備改良における第三セクター, 上下分離方式の採用

- a. 大阪環状鉄道株式会社(大阪府・大阪市, JR西日本, 国庫補助金)による鉄道建設, JR西日本への貸付
- b. 幹線鉄道等活性化事業費補助制度による幹線鉄道整備
(右図、参照)



③並行在来線における歴史的傾向と現段階

a. ステークホルダー(利害関係者)による経営支援の拡大傾向(角 一義氏「履歴効果」)

1. JR貨物の線路使用料のアボイダル・コスト方式から修繕費を加味した方式への改正
2. JR貨物の出資
3. 肥前山口・諫早間並行在来線の第三セクター化と上下分離におけるJR九州による直営
4. 青い森鉄道へのJR東日本による経営支援

b. 現段階

1. 利用者減少, 利用者負担増でも経営赤字
2. 国による補助極めて狭い

表1.経営諸元

	しなの鉄道	IGRいわて銀河 鉄道	青い森鉄道	肥薩おれ んじ鉄道
営業開始日	1997/10/1	2002/12/1	2002/12/1	2004/3/1 3
路線距離(km)	65.1	82	25.9(121.9)	116.9
輸送密度(2000)	8377	3417	1919	1247
同上(2004)	7958	2887	1380	986(2007)
同上(2006)	7412	3399	1114	880
平均運賃(2004) 円	12.60	18.83	30.64	12.45
平均運賃(2006) 円	12.50	19.67	31.75	11.58
営業損益(2004) 百万円	79	-123	+19, -256(青森 県)	-77
営業損益(2006) 百万円	197	-41	+11, -246(青森 県)	-251

表2.経営形態

	しなの鉄 道	IGRいわて銀 河鉄道	青い森鉄 道	肥薩おれ んじ鉄道	肥前山口・ 諫早間(案)
所有主 体	しなの鉄 道(第1種 鉄道事業 者)	IGRいわて銀 河鉄道(第1 種鉄道事業 者)	青森県 (第3種鉄 道事業 者)	肥薩おれ んじ鉄道 (第1種鉄道 事業者)	長崎県・佐 賀県(第3種 鉄道事業 者)
経営主 体	しなの鉄 道(同上)	IGRいわて銀 河鉄道(同上)	青い森鉄 道(第2種 鉄道事業 者)	肥薩おれ んじ鉄道 (同上)	JR九州(第 2種鉄道事 業者)

表3.出資者

	しなの鉄道	IGRいわて 銀河鉄道	青い森鉄道	肥薩おれんじ 鉄道
払込資 本金	23億6445万円	14億7568.4 万円	資本金6億円(2008 年12月23億円を増 資)	15億6000万 円
出資者 と出資 額	長野県(17億 8200万円)・沿 線9市町(3億 5200万円)・7金 融機関(1億 5500万円)・5交 通事業者(7000 万円)・その他 5000万円	岩手県 54.53%, 8市 町村 42.29%・東 北電力 2.18%	青森県55%・14市町 村20%・民間企業(東 京中小企業投資 育成・青森銀行・み ちのく銀行・東京電 力・東北電力)25%, 青森延伸を見通し た増資に JR貨物1 億円出資決定	熊本県(6億 6300万円)・4 市町(1億1700 万円), 鹿児 島県(6億6300 万円)・3市(1 億1700万円), JR貨物(1億 円)

表4.沿線地方公共団体による経営支援

	しなの鉄道	IGRいわて銀河鉄道	青い森鉄道	肥薩おれんじ鉄道
補助金収入	4141.9万円別に 工事負担金等受 入額2269.1万円	9732万円		8588.2万円
地方公共団体等による 補助内容	下記の「国の補助」参照 長野県 によるしなの鉄道 による銀行借入 金償30億6517.8 万円にたいする 損失補償 貸付 金103億円の貸付 金を増資に回す	2007年度岩手県 通学定期運賃補 助6318.3万円 経営安定化対策 補助 3187.3万円 指令システム整 備補助139万円 盛岡市, 好摩駅 東西自由通路設 計負担金1129.1 万円, 好摩駅鉄 道施設移転設計 負担金370万円	線路使用料 ² 億6918.6万 円は免除, 電気使用料 は2598.4万 円のうち未 払金239.6万 円	固定資産取得 費の一部として 補助金, 経営 安定基金5億円 設定 非沿線 自治体3億7500 万円2008年度 から赤字補填 を実施, JR九 州からの出向 社員約80人の 人件費負担(年 3-4億円)

表5.JR旅客会社による経営支援

	しなの鉄道	IGRいわて 銀河鉄道	青い森鉄道	肥薩おれんじ鉄 道
資産譲渡形態	JR 資産購 入約103億 円, 県が貸 付金による 提供	94億円県に よる無償提 供	JR資産購入23億 6550万円 八戸・青森間有償 譲渡80億円(資産 簿価160億円)	有償 10億円 (資産簿価63億 円を減損会計方 式で減額)
JR寝台列車線路使 用料		3億円		
その他の経営支援			鉄道資産の修繕・ 中古車両の譲渡・ イベント列車の導 入・出向社員の負 担(八戸・青森間)	出向社員の経 費の一部負担

表6.JR貨物による経営支援

	しなの鉄道	IGRいわて銀河鉄道	青い森鉄道	肥薩おれんじ鉄道
貨物運行本数	上下約10本	上下48本		1日4往復, 上下とも年間20トン
貨物線路使用料	当初はアボイダルコスト	14億円		年間1.1億円が約2.8億円に(10年保証)
JR寝台線路使用料		3億円		
JR貨物の調整金(2007年度)09年度から運行指令システムなどの設備投資にも拡大)	1535.7万円	11億1109.9万円	3億3600.6万円(20	1億87668.7万円

表7. 国の経営支援

	しなの鉄道	IGRいわて銀河鉄道	青い森鉄道	肥薩おれんじ鉄道
国からの補助	<p>国と地方公共団体から工事負担金等(2006年度末累計 額4億3205.2万円 中期経営計画では設備投資総額約53億円の内約9億7千万円を見込む(2005.1.27信濃毎日) 固定資産税と都市計画税の軽減期間をさらに10年延長</p>	<p>固定資産税と都市計画税の減免固定資産の取得原価から直接減額された補助金累計額110億5804.4万円(2007年度末)</p>	<p>固定資産税と都市計画税の減免</p>	<p>固定資産税と都市計画税の減免</p>

表8. 利用者負担と自主努力

	しなの鉄道	IGRいわて 銀河鉄道	青い森鉄 道	肥薩おれんじ鉄道
運賃水 準の変 化	2001年3月に10%値上げ, 2002年10月, 通勤・通学定 期の割引率の引き下げ, 2007年6月12.5値上げと同 時にJR, しなの鉄道との乗 り継ぎ割引廃止 (しなの鉄 道は同乗り継ぎ割引を継続)	普通1.58倍, 通勤2.12倍	全体で1.49 倍	全体で1.39 倍
増収の 取り組み	各種イベント列車, レール& サポーター制度	沿線バスと の割安乗り 継ぎ切符 {すごeー きっぷ}, イ ヌ名誉駅長		おれんじ友の会, イベ ント列車, 熊本駅・鹿 児島中央への乗り入 れ(土・日, 祝日の朝夕 2往復のみ, 2年間試 行),

Ⅲ. 並行在来線比較からみた青い森鉄道の特徴

① 経営諸元

- a. 輸送密度は低く
- b. 経営赤字が大きい
- c. 貨物本数が多い

② 経営形態: 上下分離

③ 出資者: 青森県、沿線自治体、銀行、電力、JR 貨物(予定)→肥薩おれんじ鉄道との対比

④ 経営支援: JR東日本によるイベント列車、車両 修繕等: その効果は未知数

IV. 青い森鉄道の経営赤字要因

① 収入面

- a. JR東日本の寝台列車の減少
- b. 青い森鉄道の乗客数の減少、とくに普通乗客数の減少(「乗客数減少の基本的要因」参照)

② 支出面

- a. 線路使用料の免除による青森県の負担の増大
- b. JR貨物線路使用料
- c. JR東日本からの資産譲渡価額

乗客数減少の基本的要因

a. 人口減少とその特徴

1. 社会減
2. 自然減
3. 最近の特徴としての社会減と自然減の同時進行

b. 自動車利用者の増加とその特徴

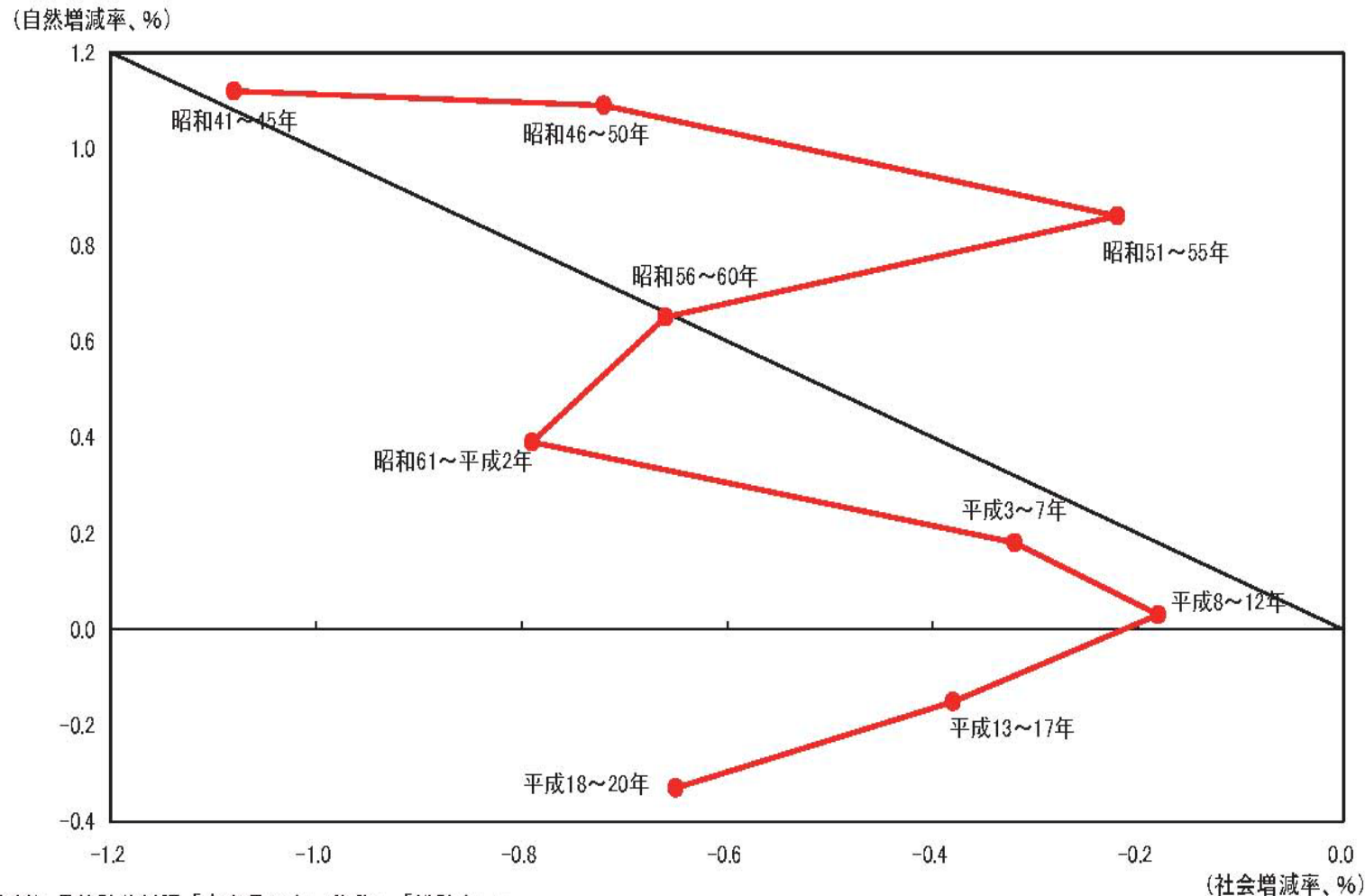
a. 旅客:

1. 青森県内一般道路における乗用車数の増加
2. 青森県発着他都県間旅客分担率

b. 貨物(参考)

青森県発他都県間貨物分担率

図1 青森県人口の自然増減と社会減



資料) 県統計分析課「青森県の人口移動」「推計人口」
注) 年平均表示

出所:『青森県社会経済白書』平成20年度版, 図1-1-2 45ページ, 参照。

図2 青森県の車種別自動車1日平均交通量

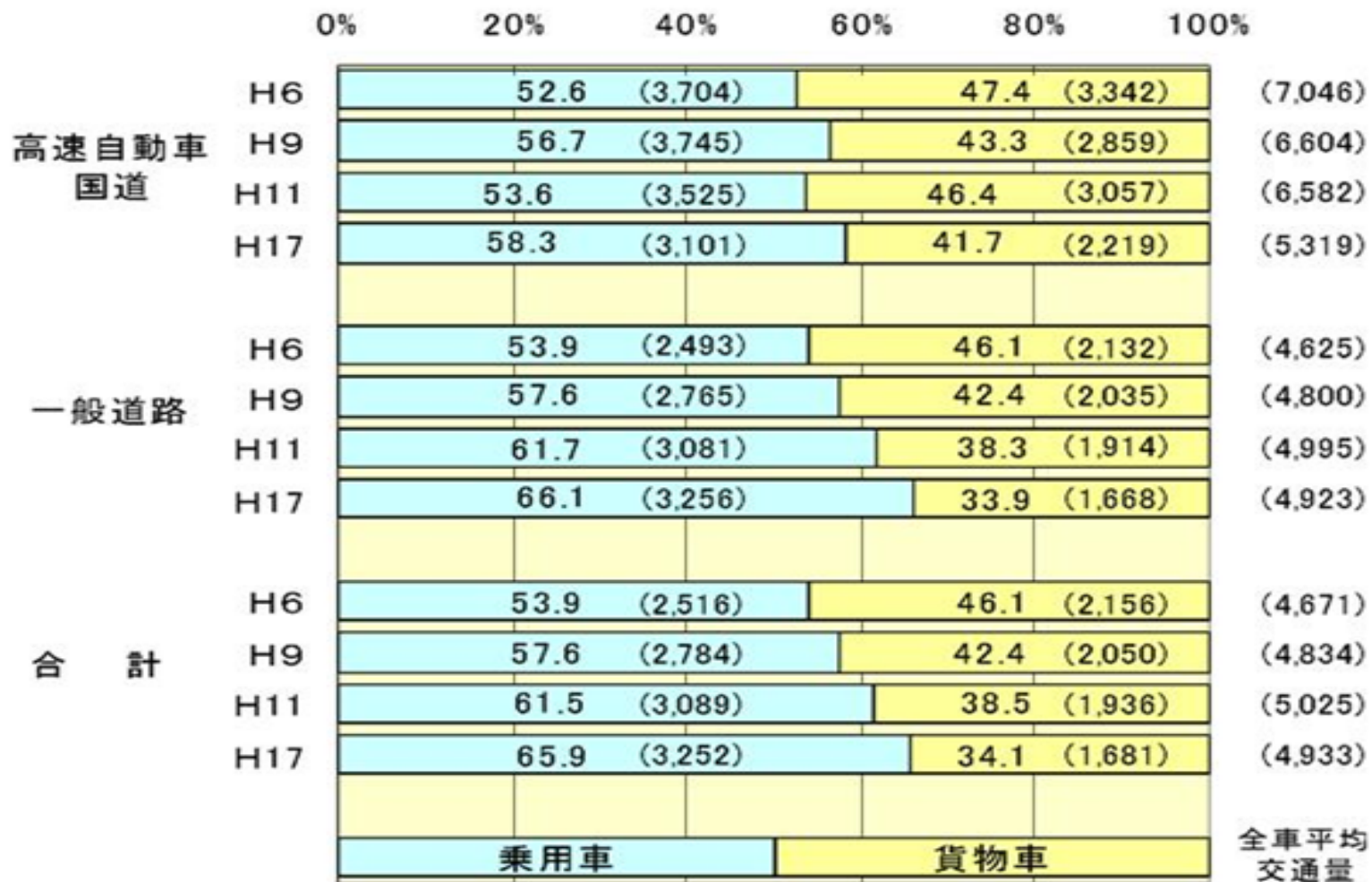
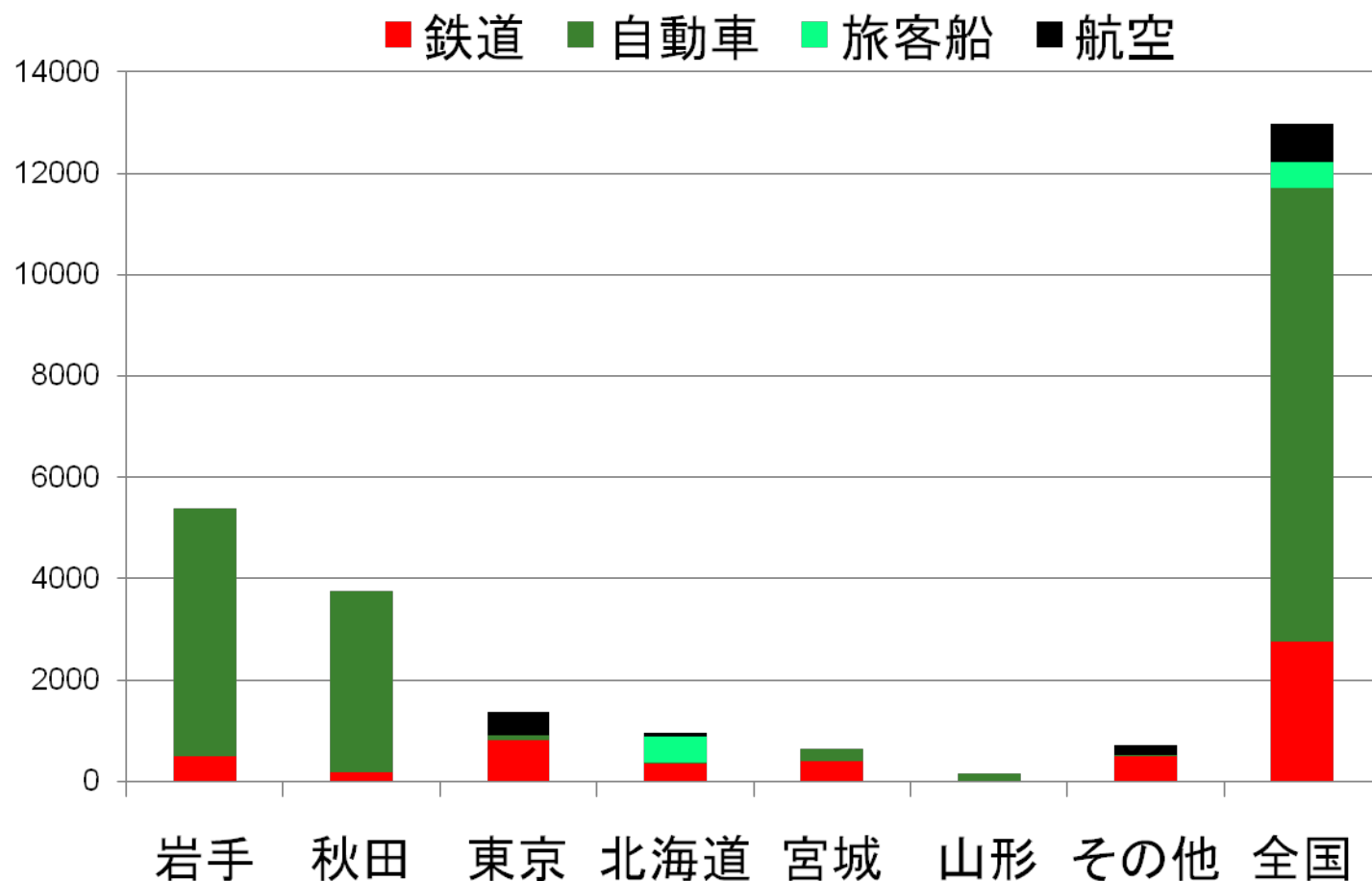


図3.青森県着他県発輸送機関別輸送人数(千人)



出所:『青森県社会経済白書』平成20年度版, 図2-38-6 131ページ。

図4 青森県発他県着輸送機関別輸送人数(千人)

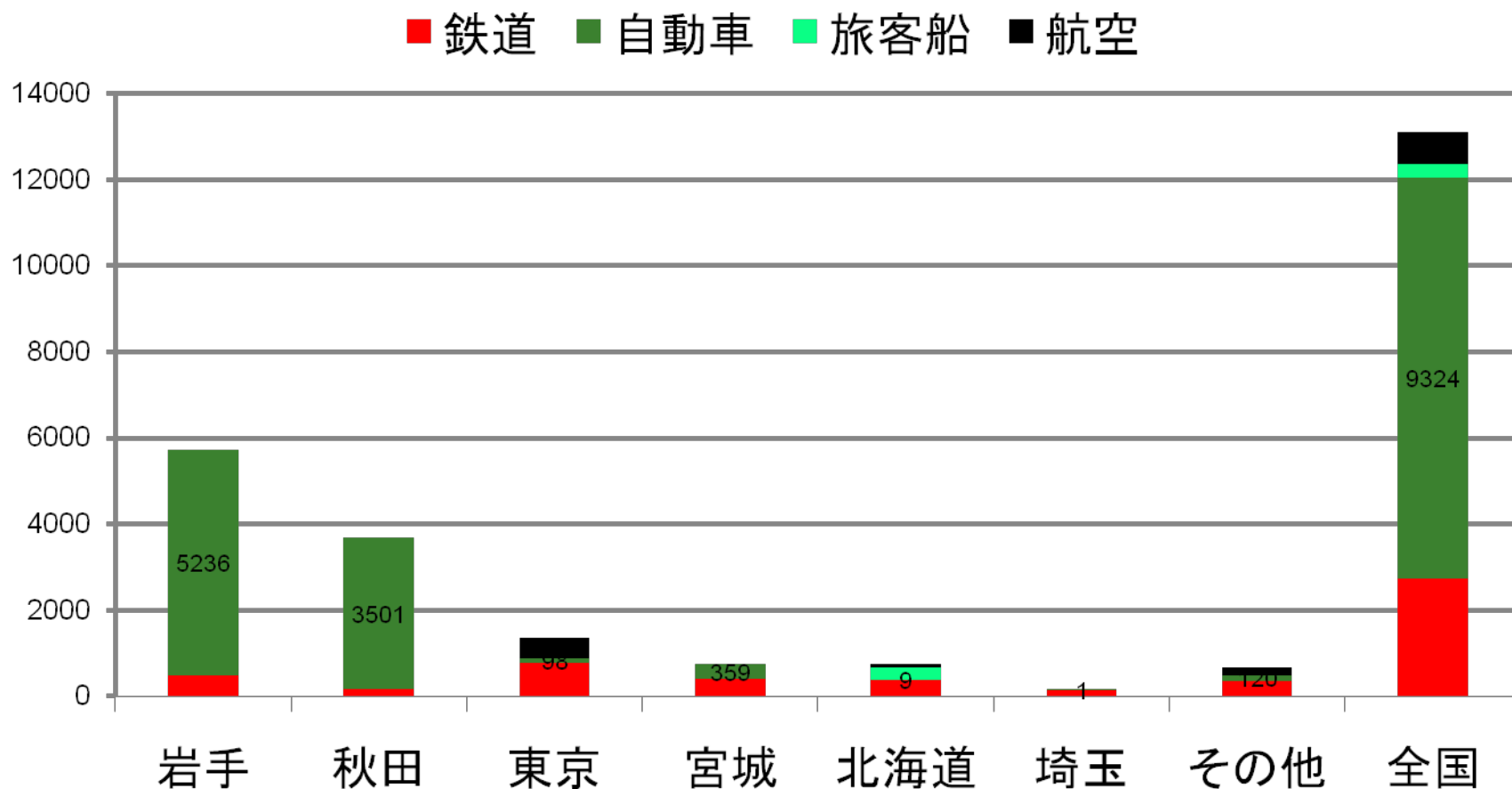
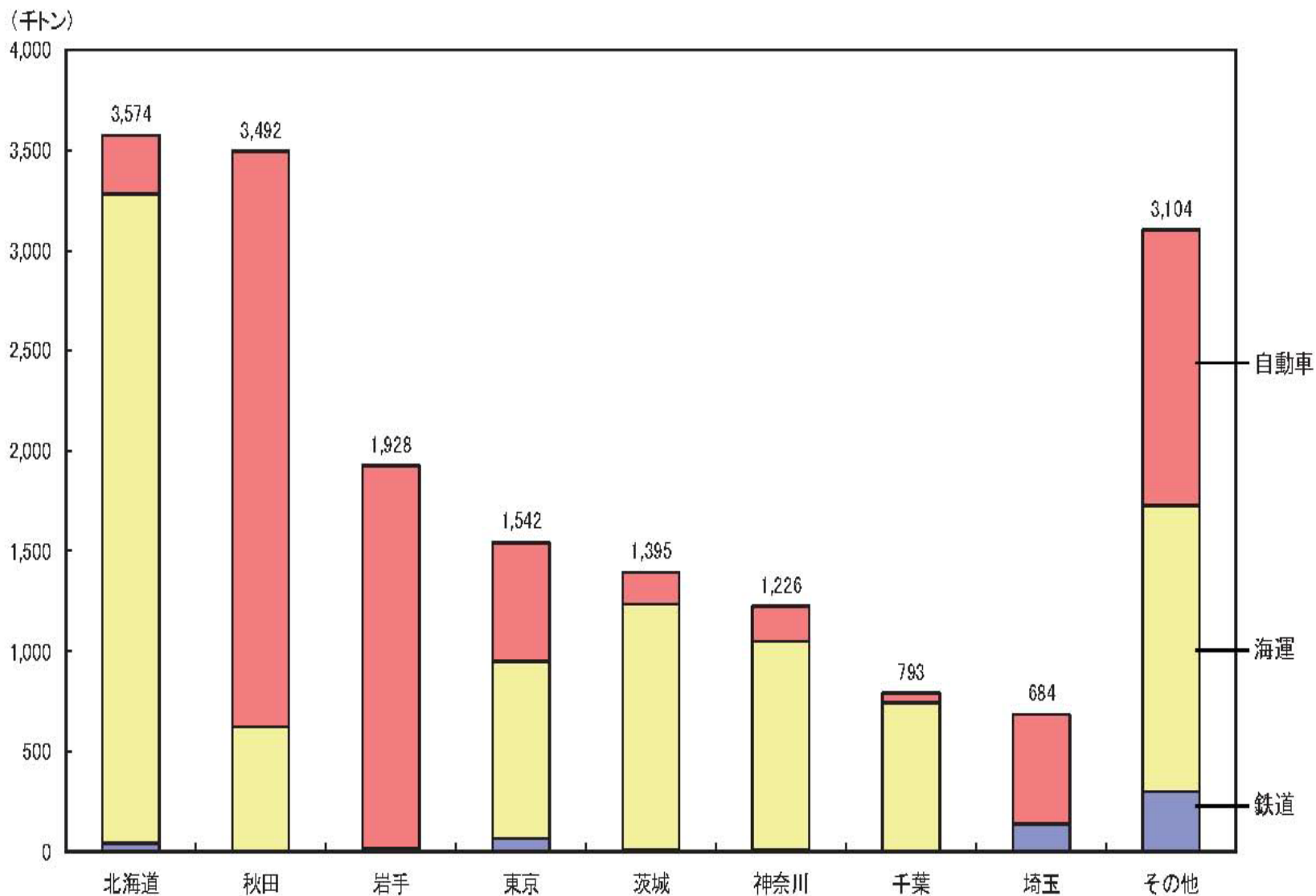


図5 青森県発輸送機関別・地域別貨物輸送トン数(2006年度)



資料) 国土交通省「貨物地域流動調査」

出所:『青森県社会経済白書』平成20年度版, 図2-38-2 129ページ。

V. 青い森鉄道存続のための課題

① 長期的課題

- a. 人口増加・過疎問題の解決
- b. 地域経済の復活

② 中・短期的課題

a. 国家的レベル

- 1. 並行在来線分離の政府と連立与党合意の変更
- 2. ガソリン税ないしは環境税を財源とする整備助成→鉄道利用者増
- 3. 新幹線貸付料、根元収益による欠損補填

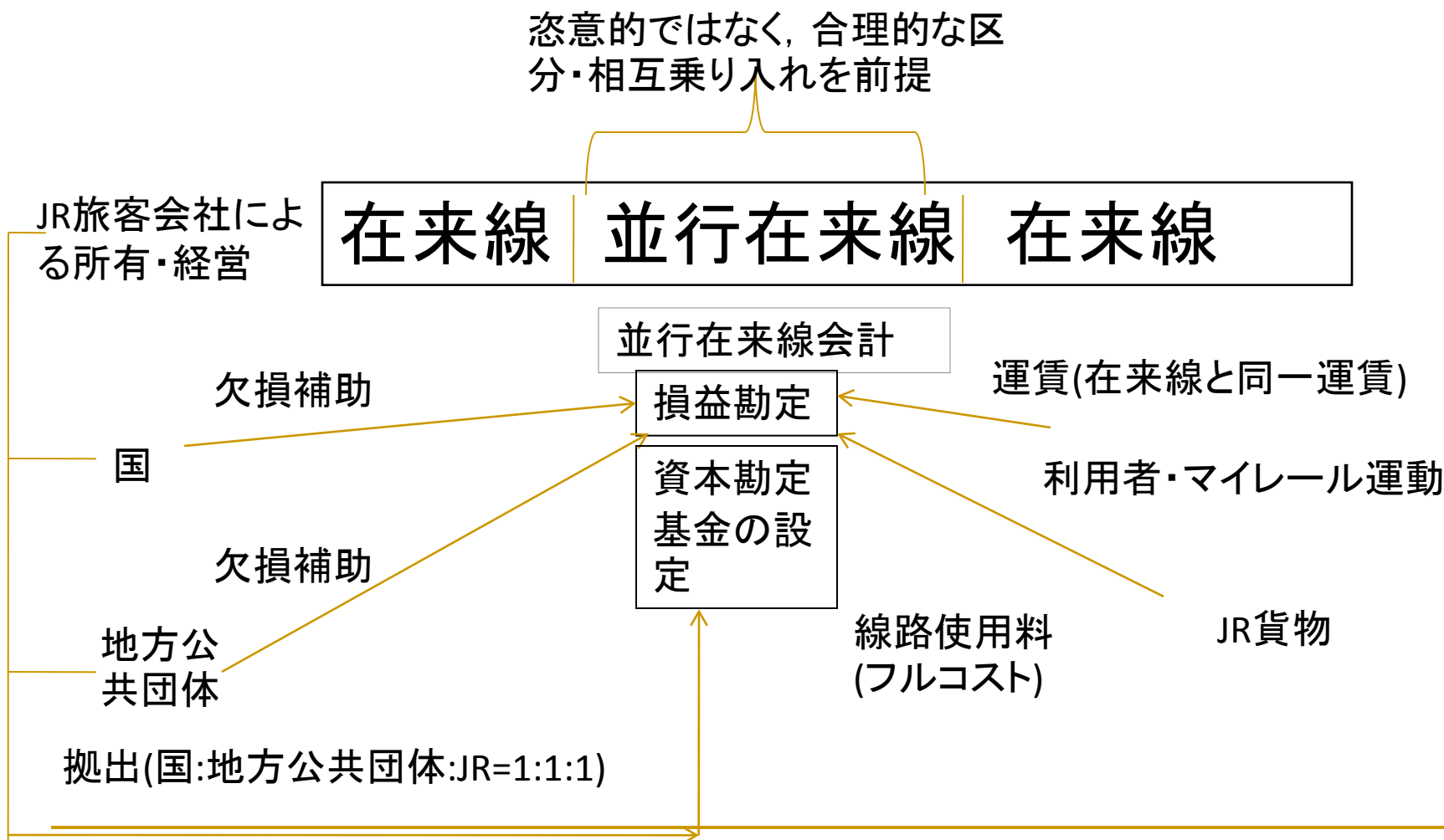
b. JRレベル

- 1. JR貨物線路使用料のフルコスト方式への完全転換
- 2. JR東日本による青い森鉄道への出資ないしは青い森鉄道の経営(修正長崎方式)

c. 青森県・青い森鉄道レベル

- 1. IGRいわて銀河鉄道との統合
- 2. 急行電車の新設・快速電車の増発

図6 並行在来線維持方策1 区分会計方式



出所:国鉄労働組合「並行在来線維持・活性化方策対策会議のまとめ(第一次案)」

図7 並行在来線維持方策2 修正長崎方式

出所:国鉄労働組合「並行在来線維持・活性化方策対策会議のまとめ(第一次案)」

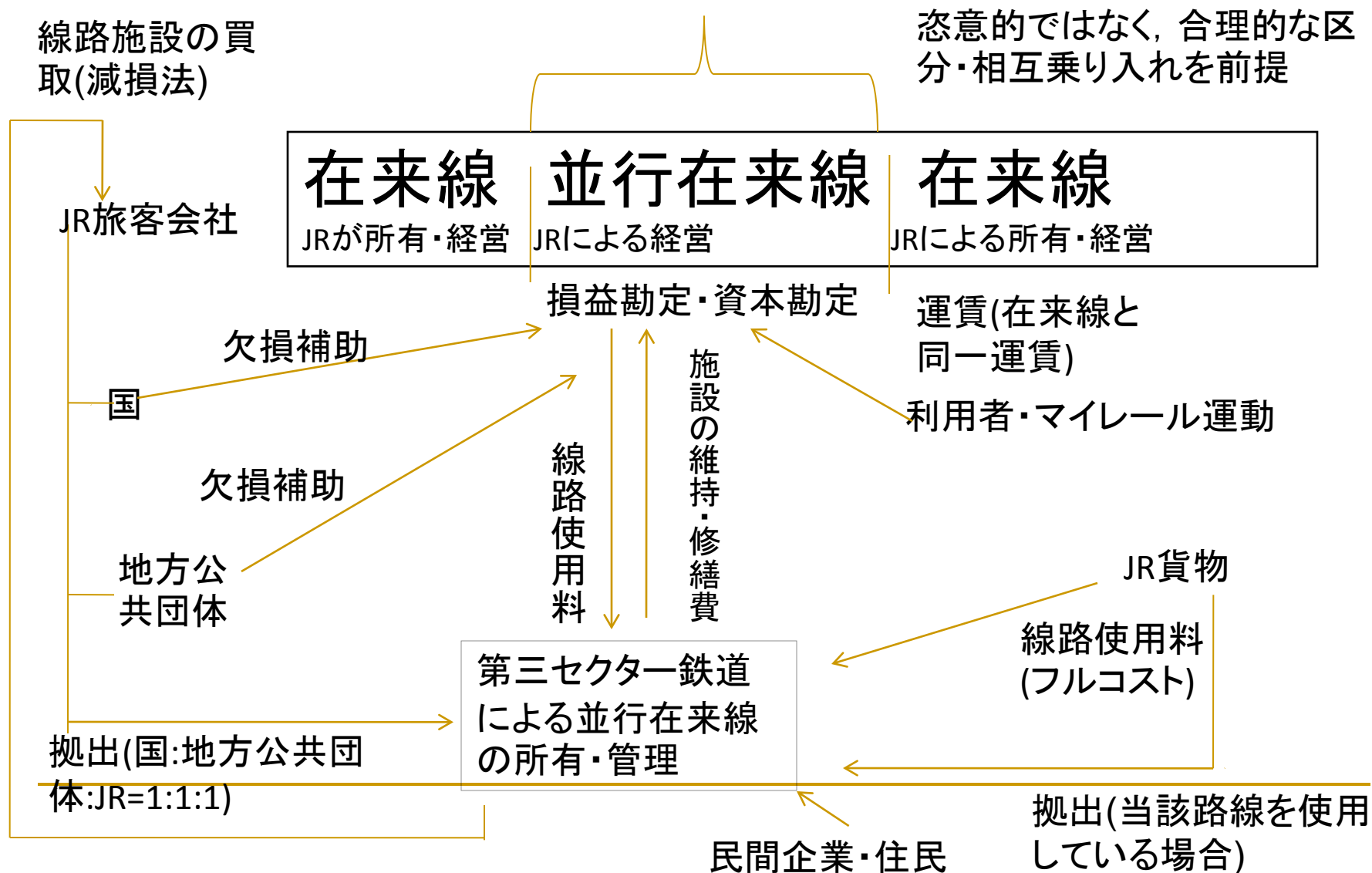


図8 並行在来線維持方策3 第三セクター鉄道による経営方式

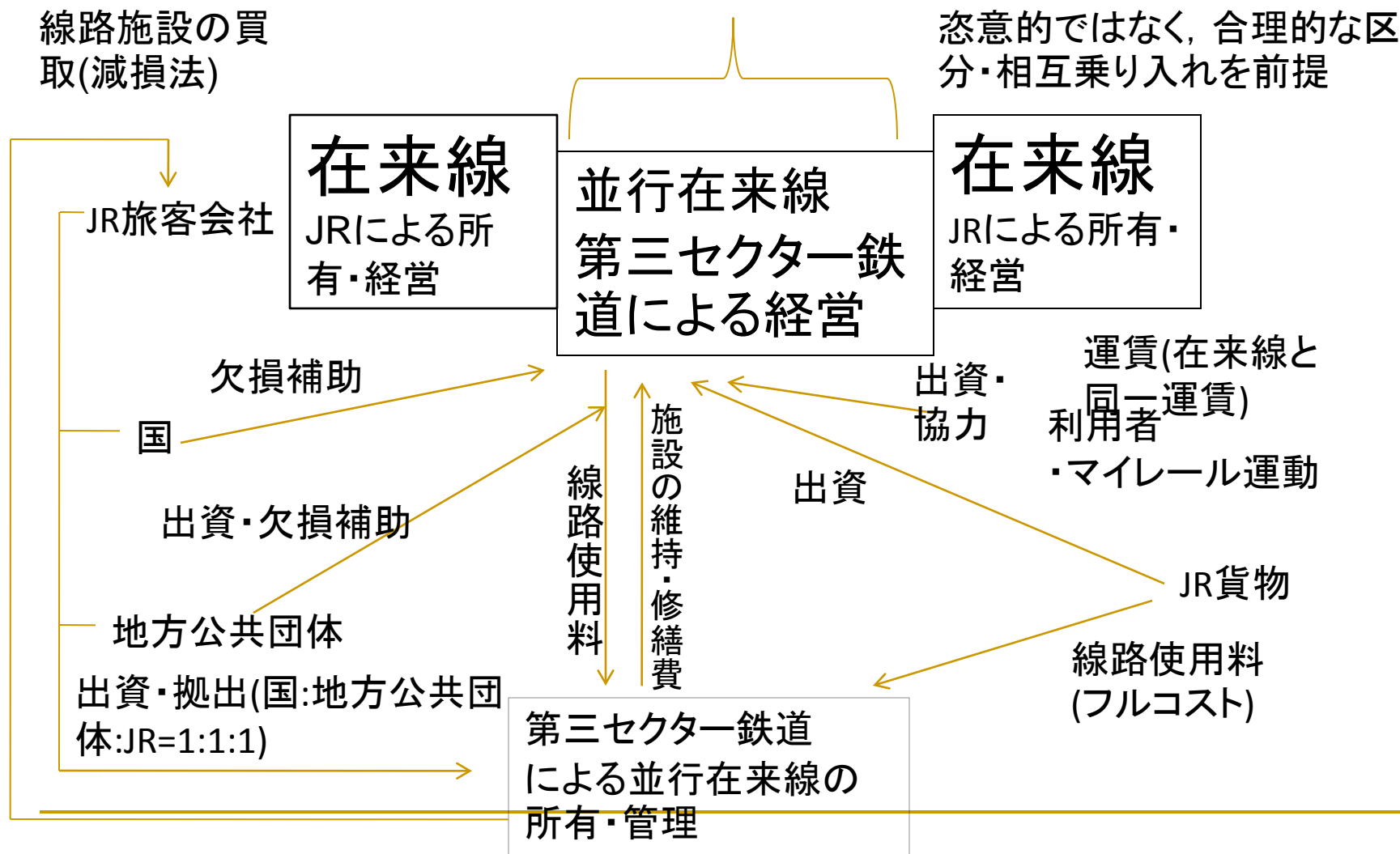
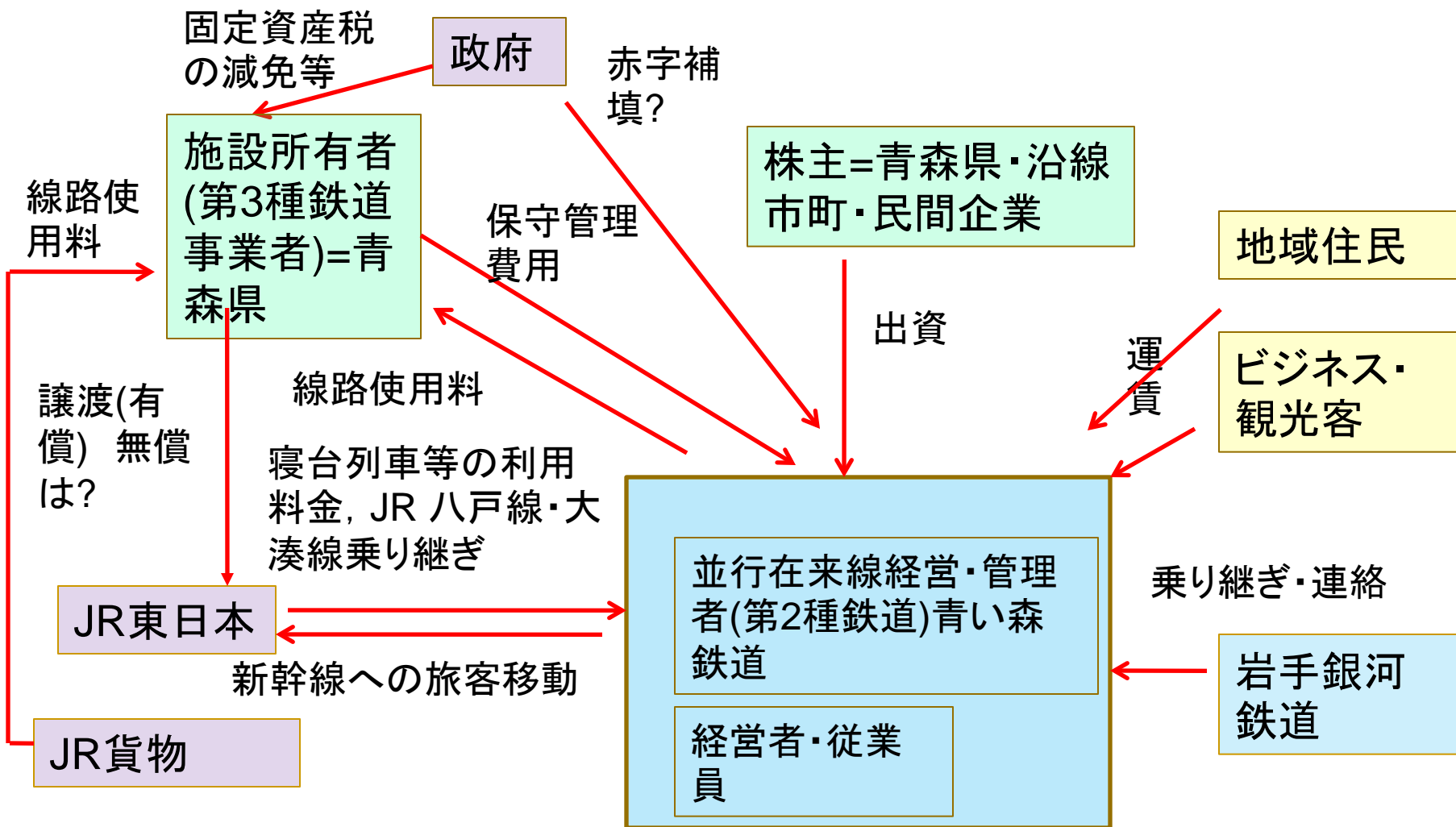


図9 青い森鉄道の現状



出所) 「青い森鉄道線経営計画素案」などから桜井作成。