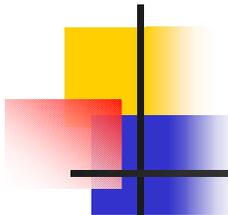


# JRからの在来線経営分離を めぐるスキームの変化と課題

\* 岡本勝規(公共交通をよくする富山の会、  
富山商船高専)

渡辺真一(公共交通をよくする富山の会)

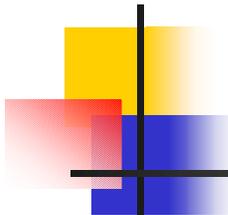
酒井久雄(公共交通をよくする富山の会)



# 研究目的

---

- JRからの在来線経営分離をめぐる支援措置のスキームの変化を明らかにする
- 変化がもたらされた背景を住民運動との関係を中心に考察する
- 今後、支援措置のスキームとして検討しなければならない課題をあげる

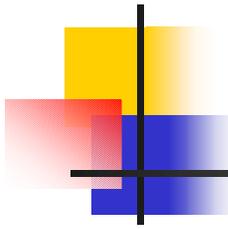


# 研究方法

---

## ■ ヒアリング対象

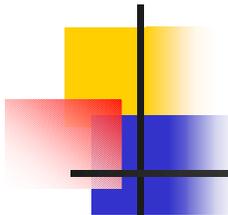
- しなの鉄道(2003年7月実施。長野県担当部局等)
- 富山ライトレール(2003年5月～2006年2月実施。富山市担当部局等)
- 肥薩おれんじ鉄道(2005年2月実施。鉄道会社等)
- 北越急行(2005年7月実施。鉄道会社等)
- 青い森鉄道(2006年5月実施。青森県担当部局等)
- IGRいわて銀河鉄道(2006年5月実施。鉄道会社等)



# 研究方法

---

- ヒアリングの焦点
  - 経営安定のための努力
  - 新幹線やマイカーとの競合
  - 安全対策
  - JR(旅客、貨物)の関わり方

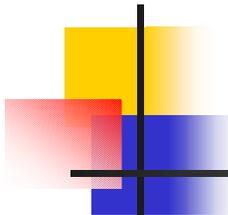


# 特定地方交通線の事例

(分離時期:1983年10月～2002年7月にかけて)

---

- 国からの補助金が手当てされる
  - 転換交付金(3000万円/km)
  - 赤字補填(転換後5年まで。鉄道として存続した路線は半額。バス転換は全額)

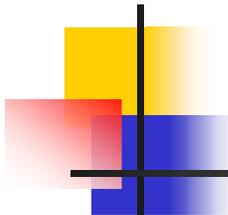


# しなの鉄道の事例

(分離時期:2004年3月)

---

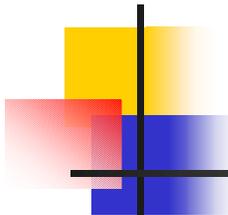
- 国からの補助はわずか
  - 鉄道資産の固定資産税と都市計画税を2分の1減免(開業後10年間)のみ
- 鉄道資産を簿価(103億円)で購入
  - 鉄道会社は減価償却の責を負う
- 予想より早い資産の劣化
  - 保守費の増大を招く
- “儲かる”線区が切り離される
  - 長野～篠ノ井間



# IGRいわて銀河鉄道の事例

(分離時期:2004年3月)

- **新たな国からの補助を引き出す**
  - JR貨物に対するアポイダルコスト適用の見直し
    - 線路使用料が4億円から14億円に(盛岡～八戸)
    - 増額分は国が負担
- **鉄道資産は簿価(79億円)で購入**
  - 但し鉄道会社は減価償却の責を負わない
  - 施設の維持管理は鉄道会社が直接責を負う
- **沿線市町村の拠出による経営安定化基金**
- **いずれの施策にも住民運動(東北本線を守る会)の効果が反映されている**

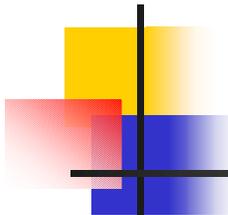


# 青い森鉄道の事例

(分離時期:2004年3月)

---

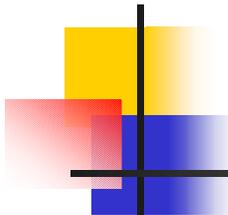
- 鉄道資産は簿価(23億円)で購入
- 上下分離方式を導入
  - 鉄道会社は減価償却の責を負わない
  - 施設の維持管理も鉄道会社は直接責を負わない  
(県が保有し維持・管理)
- 沿線市町村の拠出による経営安定化基金の設立は頓挫



# 肥薩おれんじ鉄道の事例

(分離時期:2004年3月)

- 鉄道資産は簿価(60億円)を大幅に下回る額(10億円)で購入
  - “ 廃線の手間 ” を考慮させる
- 開業前にJRが集中修理
  - 施設の早期劣化に伴う保守費の増大を防ぐ
- JR貨物が出資(1億円)
- 人件費の半分程度をJR九州が負担(開業後10年)
- 2種類の経営安定化基金
  
- “ 儲かる ” 線区が切り離される
  - 川内～鹿児島中央間

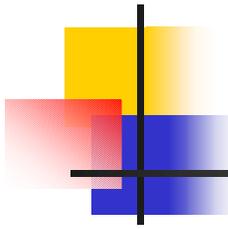


(参考)

## 地方私鉄の経営分離における鉄道資産取得例

---

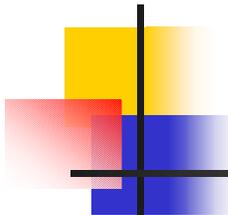
- 加越能鉄道 万葉線の場合(2002年4月)
  - 加越能鉄道は実勢価格の15億円を主張。4億円で合意
- 近鉄北勢線 三岐鉄道北勢線の場合(2003年4月)
  - 鉄道資産は簿価(18億円)を下回る3.6億円で購入
    - 購入は土地のみ。沿線市町村が購入して鉄道会社へ無償貸与
    - 車両、レールなど無償で譲り受け。
- 京福電鉄 えちぜん鉄道の場合(2003年9月)
  - 鉄道資産は簿価(34億円)を下回る20億円で購入
  
- いずれも、
  - 鉄道会社は減価償却の責を負わない
  - “ 廃線の手間 ” を考慮させている
  - 住民運動の効果が反映されている



## (参考) 地方私鉄における設備投資の公的支援例

---

- 上毛鉄道(1998年)、上信鉄道(1999年)の場合
  - 「下」の所有権はそのまま鉄道会社だが、維持・管理費は公的資金でまかなう
- 三岐鉄道北勢線の場合(2003年4月)
  - 「下」のうち土地の所有権は市町村。設備投資費のすべて沿線市町村が負う。

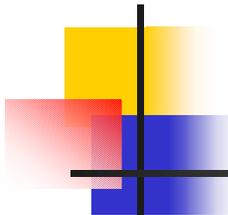


# (参考)JR可部線一部区間廃止の事例

(廃止時期:2003年11月)

---

- 廃止区間の沿線市町村に、JR西日本から「地域振興への協力金」として10億円が支払われる。
- 廃線後の線路敷を沿線市町村へ無償譲渡



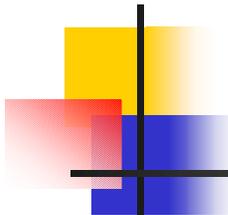
# 富山ライトレールの事例

(分離時期:2004年3月)

- JR西日本が富山市へ「まちづくり協力金」として13億9千万円を富山市に寄付

JR資産の取得費用は相殺され、事実上の無償譲り受け

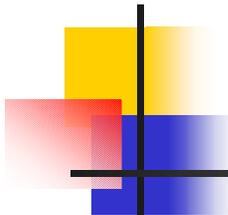
- 富山市による公設民営の形で上下分離が実現



# まとめ

---

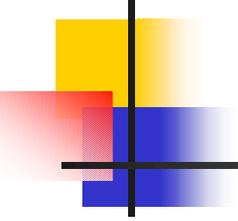
- 支援措置のスキームとして、次のようなものが列挙できる。
  - 国によるもの
    - 鉄道資産の固定資産税と都市計画税を2分の1減免
    - JR貨物の線路使用料値上げに対する支援
  - 地方自治体によるもの
    - 施設取得費用の全面的な自治体負担  
鉄道会社は減価償却の責を負わない
    - 上下分離
    - 経営安定化基金
  - JR旅客会社によるもの
    - 施設取得費の引き下げ
    - 「協力金」の提供
    - 人材提供、人件費の負担
  - JR貨物会社によるもの
    - 資本金への出資



# 課題

---

- 今後検討されるべき課題としては…
  - 国からの補助
    - 経営安定化基金への補助
    - 近代化補助
    - モーダルシフトに対する貢献の評価
    - 災害補償 など
  - 地方自治体からの補助
    - 新幹線による経済効果の再配分 など
  - JRからの補助
    - 採算区間の確保(事例:篠ノ井～長野など)
    - 施設取得費の完全な免除 など
  - 沿線企業の協力
    - マイカー通勤の抑制 など



---

ご静聴、ありがとうございました