

シンポジウム
北陸新幹線開業で
北陸本線は どうなる どうする
Part 2

創造的な並行在来線・
北陸本線のために「提言」

2007年6月2日
公共交通をよくする富山の会世話人 渡辺 眞一

1

鉄道を考える 5つのキーワード

- ①安全・安心の確保
- ②便利・快適＝ダイヤ編成、他の交通機関とシームレス（利用者・住民のニーズに応えたものに。技術、改良、開発）
- ③低廉（運賃水準）
- ④鉄道としてのネットワーク環境への貢献
- ⑤健全な経営



2

公共交通をよくする富山の会「提言」

- 孫 ひ孫の時代も
便利な北陸線のため
に（2002年11月）
- 北陸ならではの創
造的な北陸線のため
に（2006年10月）

二つの「提言」に共通した考えは

- ①生活路線と貨物鉄道の動脈という二つの役割をもつ北陸線。鉄道として存続
- ②政府とJRの役割と責任を明確に
- ③様々な問題は県民の合意で解決

3

北陸ならではの
創造的な北陸線のために

- I、並行在来線・北陸線が、将来も健全な鉄道事業として発展のために
- II、鉄道貨物輸送の動脈
地域経済を支えるインフラとして
- III、安全、安心が確保される鉄道へ
- IV、今も将来も地域・利用者のニーズに応えた鉄道のために

4

I、並行在来線・北陸線が、将来も健全な鉄道事業として発展のために



5

JR経営から分離した第三セクター鉄道比較①

	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	長野・金沢 間
開業年	2002年12月	2002年12月	1997年10月	2004年3月	2014年
営業キロ	82.0km	25.9km (青森まで 121.9km)	65.1km	116.9km	約255km (長野37、 新潟97、富 山100、石 川20.6)
	岩手県	青森県	長野県	熊本、鹿 児島県	4県 +
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	複線電化

6

JR経営から分離した第三セクター鉄道比較②

(2004年度×肥薩おれんじ鉄道の輸送人員は2005年度)

	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	長野・ 金沢
輸送人員	525万3千	83万7千	1125万2千	鹿児島89万4千 熊本87万7千	?
輸送密度 (人/日)	3917	1377	7767	1113	?
運賃	・普通 JR1.58倍 ・通勤定期 JR2.12倍 ・進学定期 JR1.35倍 ・大学生割引 廃止	・普通 JR1.37倍 ・定期 JR1.65倍	・開業時は JR運賃水準 ・普通 JR1.3倍 ・01年10% 値上げ ・07年6月 12.5%値上 げ	・普通 JR1.3倍	?

石川県の試算＝開業10年で約25億円の赤字。収支均衡のため運賃は37%値上げ

JR経営から分離した第三セクター鉄道比較③

	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	長野・金沢 間
JR鉄道 資産	94億円 (県が銀河 鉄道へ全 額無償交 付)	22億円 2795万 円(上下分 離で県)	103億円 無利子貸 与してい た債権を 放棄	10億円 (駅舎・建 物減価償 却ゼロ)、 県が現物 出資	? 北陸線の 簿価600 億円 (県内 160億)

青い森鉄道 日時・八戸間 資産価値ゼロ評価
・八戸・青森間の簿価は 約160億円
・事業収入は恒常的な赤字で、計算上、鉄道を廃止したと仮定した資産の評価＝ゼロ
・簿価での譲渡は困難 (青森県・日本不動産研究所)

北信越市長会
「JRの簿価ではなく、収益性に基いた価格設定がされるようルー
ル化」(07年5月16日)

整備新幹線の譲渡価格と並行在来線

- JR各社は、新幹線保有機構から整備新幹線を借り入れ、貸付料を30年間支払う
- 貸付料は、各社の受益の大きさに決められる
- 並行在来線を切り離し、
整備新幹線を運営したときの純収益と、
在来線のまま経営したときの純収益の
差額の範囲で貸付料が定められる
- 貸付料の決定は、コストと無関係 (JR優遇)
- 理由＝整備新幹線の地域開発効果

9

●「政府与党合意」の見直し、再検討へ

<参考>

「地方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」「新幹線の延伸に伴って、さらに第三セクター鉄道が生まれていくとなれば、なおさらである」「JRを含めてその地域の関係者が、これからの地域交通のあり方を考えるべき…民間企業として…社会的な問題にいかに関わっていただけるのか、またいくべきか知恵を絞ることも必要」

(「運輸と経済」2007年4月号より、行政国民会議事務局長・土光行革審議会議長秘書・並河信之氏)

10

(参考) JR西日本の株主

区分	所有比率	
金融機関	41.20%	・日本トラスティ・サービス信託銀行 (大和・住友・三井など)
証券会社	1.08%	・日本マスタートラスト信託銀行 (三菱・日本生命など)
その他法人	6.07%	・みずほコーポレート銀行
外国法人	33.89%	・三井住友銀行
個人その他	17.76%	・住友信託銀行
合計	100.00%	・日本生命 ・第一生命

11

「提言」その1

並行在来線・北陸線が、将来も健全な鉄道事業として発展のために

①少なくとも「JR資産の無償譲渡」

②政府与党合意の見直し・再検討

JR発足から20年たっても解決していない第三セクター鉄道問題

全国鉄道網の維持からも並行在来線の地元負担の見直しを

③上下分離方式で健全な経営へ

12

II、鉄道貨物輸送の動脈 地域経済を支えるインフラとして

北陸線の二重の役割

①生活と労働と地域経済に限りなき便益をもたらす

②国の貨物鉄道輸送の動脈の役割
地球温暖化に貢献



13

JR富山貨物駅の E&S方式 と トップリフター

○ E&S（着発線荷役） コンテナ荷役方式

単純な配線と短時間で済む荷役作業
富山貨物＝1990年3月
高岡貨物＝2002年12月
金沢ターミナル＝2003年6月



○ トップリフター

大型フォークリフトのコンテナの積み卸し作業



14

県内JR貨物 路線別輸送量(1日平均)

	県内営業キロ	発送トン数	到着トン数
北陸本線	96.1	515	528
城端線	29.9	409	72
水見線	16.5	219	69
高山本線	37.0	219	42
新湊線	3.6	472	282

(日本貨物鉄道金沢支店・「富山県統計年報」より作成)

15

JR貨物鉄道輸送の現状

JR貨物 断面輸送量

(平日平均/300日 単位トン)

路線	トン数
北陸線・魚津	8,563
北陸線・敦賀	8,877
海峽線・八戸	13,167
信越線・長野	3,378
信越線・黒井	11,523
東北線・大宮	47,239

(日本貨物鉄道2004年度)

北陸本線JR貨物列車本数

	列車本数(上下)
富山貨物	47
金沢貨物	48
直江津	43

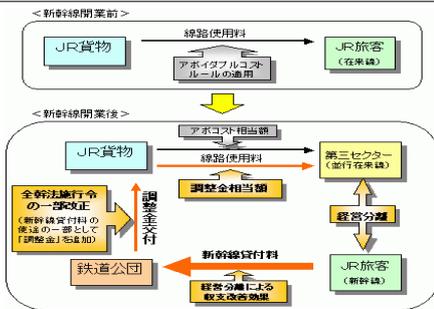
東北本線JR貨物列車本数

	列車本数(上下)
八戸貨物	51
東青森	49
青森	47

(2006年JR貨物時刻表より作成)

16

第三セクター鉄道と貨物線路使用料



(国土交通省・全国新幹線鉄道整備法施行令の一部改正説明資料より)

17

JR貨物線路使用料はいくらか

	青い森鉄道	いわて 銀河鉄道
線路使用料	3億6023万円	18億6080万円
収入総額	8億786万円	35億6120万円
収入総額に占める線路使用料	44.59%	52.25%

(2006年5月青い森鉄道、いわて銀河鉄道種別乗入手資料より作成)

18

EUの貨物鉄道支援と トラック輸送規制

貨物鉄道輸送への支援	トラック輸送への規制策
<ul style="list-style-type: none"> ◆鉄道や内陸水運の活用による輸送需要の拡大 ◆複合輸送の促進 ◆鉄道インフラ部門への補助 	<ul style="list-style-type: none"> ●トラックの最大重量40t ●総重量7.5t以上のトラックは、土曜日の22時から日曜日の22時まで通行禁止 ●排ガス規制は3.5t以上のトラックに適用 ●大型貨物自動車の速度規制装置義務づけ

(シェアール貨物リサーチセンター調査報告書2000年9月より作成) 19

「提言」その2 鉄道貨物輸送の動脈 地域経済を支える—この役割を活かし

- ①全国ネットワークの維持は貨物から
- ②モーダルシフトのカナメ
- ③並行在来線の経営安定の保障
- ④JR貨物の線路使用料に国の補助を
(アポイダルコストを維持し、鉄道貨物輸送に支援を)

20

Ⅲ、安全、安心が確保される鉄道へ



レールと
車輪を
つかって
人と物を
運ぶ
鉄道技術

21

他産業に存在しないシステム 橋梁、信号・電力、機械、トンネル

- 普通の橋の重量制限 20t
- 高速道路の重量制限 40t
- 鉄道の橋梁は
日本海縦断貨物列車
北海道～九州 全長2000km 1000t 100km
 - しなの鉄道6両編成の重量 300t
 - 1000tの貨物列車では、
耐用年数60年→40年、減価償却費の増加
- トンネル 空力学的設計
- 雪対策

22

出発はJRのOBでも 鉄道技術者の養成は大きな課題

	いわて銀河鉄道	肥薩おれんじ鉄道
工務関係職員	62人 本社設備 9人 (全職員の38.6%)	熊本・佐敷11人 鹿児島・阿久根11人 (全職員の21.4%)
職員数	184人	103人
JRとの関係	施設工事は委託	保守は自社。JRの関連会社と年間契約
線路	複線電化	非電化

しなの鉄道=出発はJRのOBで運行できても技術の低下が心配。技術研修が心配。安全問題は経費削減との狭間で課題多い。

23

「提言」その3 安全、安心が確保される鉄道へ

- ①鉄道技術組織の確立
- ②技術者の養成
- ③国の安全・災害対策保障制度の創設

24

IV、今も将来も地域・利用者のニーズに応えた鉄道のために

「提言」4の①

各県をつなぐ鉄道に
富山、石川、新潟、
長野、福井の協議を

- ◎ 自社エリア内しか目が向かなくなり、全国・地域鉄道網の整備はおこなわれにくくなる
- ◎ 貨物鉄道輸送の全国ネットワークも関心の外に

運輸局は「特別対策」

4県とJR東・西、運輸局で「輸送連絡協議会」
情報の共有化と実質的な協議、第三セクターの運営形態、資産譲渡など
(「北日本新聞」05年7月12日)

「隣県協議早期本格化」

JRを加えた協議を早期に開始する必要
(「北日本新聞」社説 07年5月18日)

25

人口-30年間で福井県一県分の減少

(単位:万人)

	2000年	2005年	2010年	2015年	2020年	2025年	2030年
富山県	112	111	109	107	103	99	95
新潟県	247	245	241	235	228	220	211
石川県	118	117	115	113	109	105	101
福井県	82	88	88	87	85	83	80
北陸4県計	559	561	553	542	525	507	487
4県減少数		+2	-6	-17	-34	-52	-72
長野県	221	222	220	217	212	206	200
北信越計	780	783	773	759	737	713	687
5県減少数		+3	-7	-21	-43	-67	-93

(国立社会保険・人口問題研究所、将来推計人口)

26

「提言」4の②

「市民参加」と「市民合意」

- ◆ 人口減少・高齢化社会的要請として鉄道を必要とする

- ◆ 「住民地域委員会」自治体・地域・駅ごとに設置

(住民、商業者、交通事業者、道路管理者、ボランティアなど)

- JRなど他の輸送機関とのシームレス化
- ダイヤ編成、サンダーバードなど富山駅への乗り入れ
- 駅とコミュニティバス、路線バスなどとの連携
- 駅を守り、活かしたまちづくり。新駅の設置
- 「県民の声を生かす鉄道」へ、行政からアクションを

27

ご清聴ありがとうございました



28