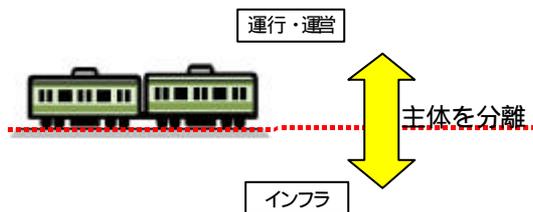


# 群馬型上下分離と JR経営分離後の北陸本線

公共交通をよくする富山の会・世話人 岡本勝規(富山商船高専)

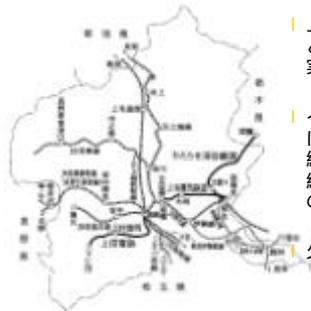
## 上下分離とは？



## 上下分離とは？

- 現在日本では、三つのパターンが存在
  - ▶ インフラの保有も会計負担も公が行うもの
    - ▶ 青い森鉄道、三陸鉄道
  - ▶ インフラの会計負担のみを公が行うもの
    - ▶ 上毛電気鉄道、上信電鉄、富山ライトレール
  - ▶ インフラの保有のみを公が行うもの
    - ▶ 三岐鉄道、和歌山電鐵

## 群馬方上下分離とは？



- ▶ 上毛電気鉄道(1998年度～)と上信電鉄(1999年度～)で実施
- ▶ インフラについて、所有権は鉄道会社においたまま、維持管理費について県と沿線市町村が費用を出す(会計の分離)
- ▶ 欠損補助ではない

### 群馬型上下分離について



## 特徴

- 補助金算定の根拠は
  - ▶ 県に提出した経営改善10カ年計画に基づく
  - ▶ 経営改善10カ年計画は鉄道総研のコンサルタントを受けて作成
- 目標
  - ▶ 鉄道の存続

## 課題

### ■ 県側の意見

- 鉄道会社側に欠損補助ではないとの意識がかけている
- 人件費が絡む部門の経費削減が進みにくい
- 適正な会計処理を行ったとしても、会計処理の際に趣旨に合わない項目が混ぜ込まれることがある
- 事業者負担がない部分では経費削減が進みにくい

## 課題

### ■ 鉄道会社側の意見

- 決算後、次年度に補助金が交付されるため、各年度において黒字が生じたり赤字が生じたりする。黒になれば税金で取られ、赤になれば銀行対策を取らねばならない。
- 経費削減に対するインセンティブは無いため、真面目に経費削減に取り組めば取り組んだだけ疲弊する。
- 今の補助金はただの点滴。県は沿線人口を増やす手だてを講じて、鉄道経営が健全体に戻れるような環境の整備に努めて欲しい

## 北陸本線への示唆

### ■ 実施前に

- 鉄道総研による設備維持のためのコンサルタントを早急に依頼すべき
- 補助金投入が目指す到達目標の設定

## 北陸本線への示唆

### ■ 実施後に

- 会計年度の調整
- 維持管理経費削減に向けたインセンティブをどのように与えるのか
- 労働者の生活設計にあった補助金投入額も考えるべき
- 財布は多い方が良いが、当事者は一つの方が良い

## 上信鉄道経営陣の言葉

- 今の補助金はただの点滴だ。県は沿線人口を増やす手だてを講じて、鉄道経営が健全体に戻れるような環境の整備に努めて欲しい。
- イベントを収益源とするのは難しい。増収対策という位置づけは無理だ。

## 上信鉄道経営陣の言葉

- 電車とバスの運行回数が少ないから自家用車に移るのではない。高崎と藤岡を結ぶバスは待たず乗れるほどの頻度だったが利用者が減って廃止された。
- 運賃が高いから自家用車に移るといっても当たっていない。当社の社員は乗車証を持っているので運賃の支払いは生じないはずなのに自家用車で通勤してくる。会社の駐車場の使用を禁止したら近くに駐車場を借りてでも自家用車に乗ってくる。
- 自家用車には相当のコストがかかっているはずなのに、一度手に入れてしまうと後はガソリン代と高速道路料金ぐらいしか認識されない。



ご清聴ありがとうございました。