

① 公共交通をよくする富山の会の提言

各「提言」は、「公共交通をよくする富山の会」のホームページに全文を掲載しています。

② 「より便利、より安全で、快適な並行在来線・北陸本線のための10原則」

①電車を維持する。②複線・電化を維持する。③列車本数を増やす。JR線や私鉄との接続を便利にする。④運賃を高くしない。初乗り割高を解消する(欧州のように運輸連合によってゾーン運賃制導入などで運賃の統一を行うなど)。⑤駅のバリアフリー化と利便性の向上。駅員がいる駅、車掌がいる電車を運行する。⑥所要時間を短縮する。⑦安全を確保する。事故・災害に対応する国の制度・補助を確立する。⑧地元や地域の負担を軽減する。⑨経営基盤が強い経営主体をつくる。⑩駅とバス、コミュニティバスなど公共交通機関との接続が便利な運行にとりくむ。(公共交通をよくする富山の会第3次提言より)

③ 並行在来線を引き継いだ第3セクター鉄道の苦悩

今年6月、並行在来線を受け継いだ第3セクター鉄道の株主総会が相次いで開かれました。青い森鉄道(昨年12月目時・青森間開業)は、鉄道利用が低迷し、当期純損失は1億600万円で6期連続赤字。IGRいわて銀河鉄道は、東日本大震災や大雪や豪雨の影響も重なり6年ぶりの赤字。しなの鉄道は、黒字は確保したものの開業以来輸送人員は減少し、初めて1千万人を割りました。社長は「大きな危機感を持っている」と述べました。さらに、長野以北と一体経営になればさらに厳しい経営が予想されます。肥薩おれんじ鉄道は、2010年度純損失は過去最大で、累積赤字は11億4000万円です。

(出所) 各社株主総会の報道記事より作成。

④ 運賃値上げによる乗客の逸走率 (2002年青い森鉄道、いわて銀河鉄道開業時点で)

	改定率	逸走率	輸送密度		改定率	逸走率	輸送密度
青い森鉄道	54%	5.7%	1,377	おれんじ鉄道	27%	11.9%	986
いわて銀河	56%	13.4%	3,243	しなの鉄道	28%	3.4%	7,939

(注1) 逸走率とは、運賃値上げによって乗客が減少する割合。(注2) しなの鉄道は開業時にJR運賃水準として出発。00年、01年、07年に運賃値上げ。(出所) 当「会」視察時などにおける各社提供資料より作成。

⑤ 第3セクター鉄道の運賃比較 (2002年8月末時点の当「会」の調査より)

しなの鉄道	いわて銀河鉄道	青い森鉄道
・定期の割引率は通勤50%、通学68%と高いため、全国三セク鉄道平均の通勤37.4%、通学58.8%に見直しを検討。 ・00年1.1倍、01年通勤1.2倍、通学1.31倍。	JRと比べた平均値上げ率は、 ・普通運賃は現行の1.58倍(上限1.75倍)。 ・通勤定期は現行の2.12倍。 ・通学定期1.99倍。但し、通学定期は、激変緩和措置として2005年3月まで1.35倍に抑制。通学定期の抑制策として県・沿線自治体による基金の積み立てを検討。(定期利用者は約6割)	JRと比べ平均1.49倍 ・普通運賃は現行の1.37倍。 ・定期運賃は現行の1.65倍。 ・八戸～目時間の営業区間について、普通運賃、通学定期、通勤定期の営業キロと駅間ごとの運賃を設定。 (定期利用者は約6割)

(出所) 公共交通をよくする富山の会HP「JRから分離の第3セクター鉄道比較」(2002年8月末)より

⑥ 「運賃値上げは怖くてできない」、運行本数の削減へ

「(いわて銀河鉄道の)運賃は、平均して開業前のJR運賃の1.49倍で、普通運賃はJR時代の1.37倍、定期は1.65倍である。考え方として「適正な受益者負担の水準に設定し、独立採算の原則が確保される」ことを基本に決定された。しかし、経営状況から運賃値上げを実施したいところだろうが、「運賃値上げは、恐くてでき

ない」と話された。今年3月25日付の「東奥日報」によれば、「開業時の運賃値上げによって利用者離れや（定期券を購入する）高校生の減少が響いた」「運賃値上げはしないが、1日40本のダイヤ編成では、運行本数の削減を『今後の検討課題』と小枝社長は述べている。

青い森鉄道には、IGRいわて銀河鉄道のような通学定期の激変緩和措置はない。いただいた通学生への助成制度は、三戸町で一ヶ月通学定期の2分の1を無利子で貸し付ける制度があるだけだ。旧南部町では、奨学金の貸付制度として高校生15,000円などの制度があったが、合併で廃止になっている。」

（出所）公共交通をよくする富山の会HP、「青い森鉄道・IGRいわて銀河鉄道視察・調査レポート」(2008年8月)より

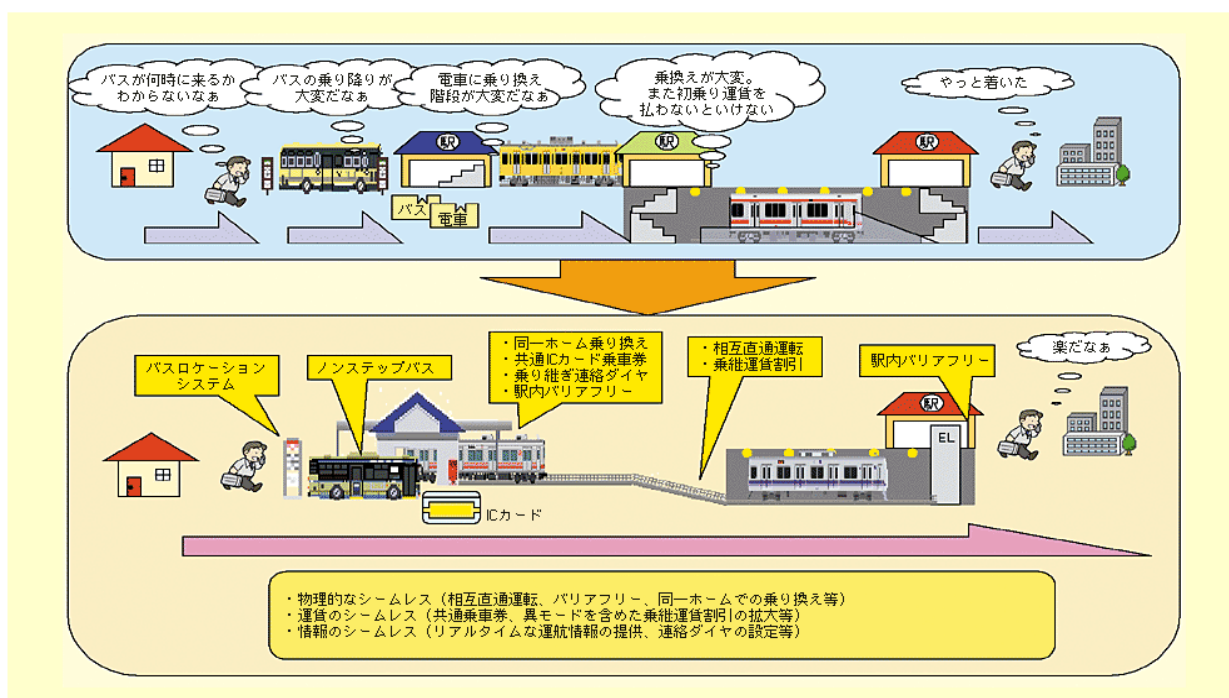
### ⑦ 富山県内・北陸線の普通列車の輸送密度及び乗車人員

(単位:人/日)

年度	H17	H26	H37	H47	H57	H17⇄H26	H17⇄H37	H17⇄H57	
輸送密度	通勤定期	3,468	3,052	2,723	2,436	2,033	88%	79%	59%
	通学定期	2,745	2,503	2,160	1,774	1,413	91%	79%	51%
	定期外	2,488	1,558	1,014	654	458	63%	41%	18%
	計	8,700	7,112	5,897	4,864	3,904	82%	68%	45%
乗車人員	38,858	32,401	26,155	21,431	17,473	83%	67%	45%	

(出所) 富山県将来需要予測調査(平成18年度実施)より作成。

### ⑧ 公共交通機関のシームレスとは



(注)シームレスとは、「継ぎ目のない」の意味。公共交通分野におけるシームレス化とは、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。具体的には、バリアフリー対策、同一ホームによる乗り換え、相互直通運転化、接続ダイヤの設定、乗継運賃割引の拡大、共通乗車船券の設定等。(出所) 国土交通白書(平成14年)。

### ⑨ 線路容量と運行本数

線路容量(複線区間・片道)		普通	特急・急行	貨物
120本から	最大本数区間	富山駅～高岡駅	富山駅～石川県境	高岡駅～石川県境
140本列車/日	本数(上下計)	38～78本	49～98本	39～43本

(出所) 最大本数区間は、富山県作成資料より作成。

## ⑩ 肥薩おれんじ鉄道の地域振興とまちづくりは

第三セクター鉄道となった肥薩おれんじ鉄道は、まちづくりや地域振興にどんな役割を果たしているのだろうか。出水駅に降りてみた。旧駅舎の待合室はJR時代のままでガラシとしている。駅舎にはいかめしの「松栄軒」の看板がかかっているが、駅弁の販売はやっていなかった。新幹線駅への通路はあるが一体的な整備ではない。水俣駅はNPO事務所が入っている。食堂に活用している駅もあるという。熊本県の説明では、朝市などには、無料で貸しているという。

有人駅は、八代、日奈久温泉、肥後二見、佐敷、水俣、出水、西出水、野田郷、阿久根、川内の10駅で、NPOや商工会、町などへの委託駅がほとんどである。駅は無人駅を含めて28駅である。新幹線出水駅に働くJR職員は、「おれんじ鉄道の時刻や料金、定期券などの問い合わせがずいぶんある。ところが、新幹線出水駅ではおれんじ鉄道の運行が分からず、問い合わせで答えている」という。

また、「おれんじ鉄道の踏切が『降りたままになっている』と電話してきた方もいる」という。「住民のサポートが欠かせない」と熊本県は強調していたが、住民が育てる鉄道にするには随分と時間が必要である。各駅とコミュニティバスとの接続は、私たちにとっては関心のあることであるが、肥薩おれんじ鉄道は、「民間バスとの話し合いはしているが、コミュニティバスは自治体がやるべきことで、自治体からのアクションもない」ということであった。沿線には、日本製紙、興人、YKK、ヤマハなどの企業があるが、日本製紙以外は駅から遠いという。しかし、企業との連携をもっと工夫できないものかという感想をもった。

(出所) 公共交通をよくする富山の会HP「肥薩おれんじ鉄道・視察レポート」(2005年3月)より。

## ⑪ ほくほく線一駅舎と「いつもお客を忘れず」の精神

車窓から駅舎をみていると一つ一つ特徴がある。全部で12駅があるがすべて異なっている。沿線自治体が建てたのである。どの駅も、各町村から2~3名が出てクリーンアップチームを組織して駅の清掃をしているという。その方達には、ほくほく線内は無料で乗れるようにしている。

高架のために「ほくほく大島駅」は三階にホームがある。一つ一つの駅を訪ねてみたい思いがするが、それぞれの駅は、ホームページで見ることが出来る。有人駅は十日町駅だけであるが、六日町と犀潟駅はJRとの共同使用駅となっているために有人駅である。

私たちの乗った列車は、松代駅に着いた。ワンマン列車の運転手が、「15分間停車」するとアナウンスした。「はくたか」上下各一本を待つためである。私たちは早速ホームに下りた。女性客の何人かが待合室にあるトイレの前に並んだ。それを横目に見ながら一人の男性客が私たちの横を小走りですり抜けてスロープを駆け下りていく。私たちの目を気にしながらスロープの端で用をたしている。本社を訪ねたときに「列車にトイレを付けない」理由を聞いた。やはり問題は、トイレの二次処理施設でランニングコストがかかるから設置していない。しかし、まだ全ホームにトイレの設置は完了していないが、「すべてのホームにトイレを設置する」計画だ。「列車の発車を遅らせてもホームでトイレを利用していただくようにしたい」「500人の特急が待たされることがあるかもしれないが、それはそれでいい」と大熊取締役専務は言い切った。

待合室には、NTTドコモと連携し、列車の遅延情報を知らせる電光掲示板があった。さらに、赤外線感知器式の暖房装置がある。この二つの装置を設置した理由は、「駅で寂しく待っているお客のことは忘れませんというアピール」でもあるという。

また、全駅に投書箱が設置してある。投書は会社へのクレームは少ないという。「むしろお客に喜んでもらえるよう会社がリード役を果たしている」と説明された。お客に対する姿勢は学ばなくてはなるまい。

普通電車は真新しい。ドアの脇にはドア開閉用の押しボタンが付けられている。雪国ならのことであろうか、冷え込んだ外気をいち早くシャットアウトし、また夏には冷やされた室内の温度を守るためだ。

(出所) 公共交通をよくする富山の会「北越急行・ほくほく線視察レポート」(2005年9月)より。

◎各並行在来線の視察・調査レポートは、当会のホームページでご覧いただけます。

⑫ 営業費に占める修繕費などの割合(構成比は営業費に占める割合)

(単位:百万円、%)

	営業費に占める人件費・経費				経費の内修繕費・営業費				営業費合計	
	人件費	構成比	経費	構成比	修繕費	構成比	動力費	構成比	合計	構成比
いわて銀河	913	26.8	2,491	73.2	1,611	47.4	86	2.5	3,404	100.0
青い森	141	37.5	235	62.5	1	0.4	24	6.5	376	100.0
青森県	107	13.0	723	87.0	364	43.8	-	-	830	100.0
青い森+県	249	20.6	958	79.4	365	30.3	24	2.0	1,207	100.0
しなの鉄道	1,059	46.8	1,205	53.2	599	26.4	252	11.2	2,265	100.0
肥薩おれんじ	289	27.0	783	73.0	329	30.7	76	7.1	1,073	100.0
富山地鉄	758	55.2	614	44.8	119	8.7	269	19.6	1,373	100.0
万葉線	158	66.7	78	33.3	31	13.3	19	8.1	237	100.0
ライトレール	181	54.3	153	45.7	69	20.7	16	4.9	334	100.0
大手私鉄合計	(略)	47.5	(略)	52.5	(略)	13.6	(略)	7.7	(略)	100.0
中小私鉄合計	(略)	48.2	(略)	51.8	(略)	19.2	(略)	7.8	(略)	100.0
JR西日本	(略)	43.0	(略)	57.0	(略)	21.6	(略)	6.0	(略)	100.0
JR東日本	(略)	43.4	(略)	56.6	(略)	18.0	(略)	4.9	(略)	100.0

(注) 1、構成比は営業費合計に占める割合。2、大手私鉄、中小私鉄、JR西日本、JR東日本は構成比のみ掲載。

(出所)「平成20年度 鉄道統計年報」(国土交通省2010年12月発行)より作成。

⑬ 耐用年数超え修繕費がかさむ

並行在来線の第3セクター鉄道の修繕費については、「高規格な線区、トンネル、橋梁は耐用年数を超え延命策を施行。(中略)改善努力はしているものの設備保守による経費がかさんでいます。」

(出所) 第3セクター鉄道等協議会報告書、平成21年7月より抜粋。

⑭ 職員一人あたり1ヶ月平均給与比較

(単位:円、%)

	基準賃金	中小比	JR比	基準外	中小比	JR比	臨時給	中小比	JR比
	いわて銀河	180,736	71.5	53.7	27,808	45.4	33.5	36,842	44.3
青い森	281,971	111.5	83.8	39,236	64.1	47.2	37,903	45.6	23.2
しなの鉄道	213,254	84.3	63.4	11,786	19.3	14.2	67,948	81.7	41.6
肥薩おれんじ	228,486	90.4	67.9	8,975	14.7	10.8	1,373	1.7	0.80
三セク平均	226,112	89.4	67.2	21,951	35.9	26.4	36,017	43.3	22.0
富山地鉄	218,486	86.3	64.9	67,047	109.6	80.7	62,163	74.8	38.0
万葉線	230,279	91.1	68.4	48,639	58.5	58.5	57,179	68.8	35.0
ライトレール	215,630	85.3	64.1	85,833	140.3	103.3	69,509	83.6	42.5
大手私鉄	343,269	102.0	102.0	104,772	171.3	126.1	148,461	178.6	90.8
中小私鉄	252,867	100.0	75.2	61,175	100.0	73.6	83,132	100/0	50.9
JR各社平均	336,468	133.1	100.0	83,119	135.9	100.0	163,445	196.6	100.0

(出所)「平成20年度 鉄道統計年報」(国土交通省2010年12月発行)より作成。

⑮ 現業部門専門職別職員比較(役員を除く)

(単位:人、%)

	本社部門		現業・運輸部門									
	計	構成比	駅	構成比	運転士	構成比	車掌	構成比	その他	構成比	小計	構成比
いわて銀河	61	31.0	27	13.7	23	11.7	14	7.1	10	5.1	74	37.6
青い森	15	60.0	-	-	10	40.0	-	-	-	-	10	40.0
しなの鉄道	31	13.6	62	27.2	41	18.0	26	11.4	10	4.4	139	61.0
肥薩おれんじ	26	28.6	-	-	39	42.9	-	-	-	-	39	42.9

富山地鉄	51	24.6	15	7.2	68	32.9	-	-	-	-	83	40.1
万葉線	6	16.7	-	-	17	47.2	-	-	5	13.9	22	61.1
ライトレール	11	36.7	-	-	16	53.3	-	-	3	10.0	19	63.3
大手私鉄	(略)	15.1	(略)	28.1	(略)	19.0	(略)	13.7	(略)	5.2	(略)	66.1
中小私鉄	(略)	17.9	(略)	23.8	(略)	25.2	(略)	6.6	(略)	6.0	(略)	61.7
JR西日本	(略)	25.0	(略)	15.4	(略)	14.8	(略)	11.9	(略)	15.7	(略)	57.8
JR東日本	(略)	15.6	(略)	25.7	(略)	15.2	(略)	11.4	(略)	8.6	(略)	61.0
	現業・工務関係部門								現業計		職員総計	
	工務	構成比	電気	構成比	車両	構成比	小計	構成比	現業計	構成比	総計	構成比
いわて銀河	39	19.8	20	10.2	3	1.5	62	31.5	136	69.0	197	100.0
青い森	-	-	-	-	-	-	-	-	10	40.0	25	100.0
しなの鉄道	26	11.4	20	8.8	12	5.3	58	25.4	197	86.4	228	100.0
肥薩おれんじ	10	11.0	12	13.2	4	4.4	26	28.6	65	71.4	91	100.0
富山地鉄	25	12.1	18	8.7	30	14.5	73	35.3	156	75.4	207	100.0
万葉線	3	8.3	2	5.6	3	8.3	8	22.2	30	83.3	36	100.0
ライトレール	-	-	-	-	-	-	-	-	19	63.3	30	100.0
大手私鉄	(略)	4.5	(略)	5.6	(略)	8.2	(略)	18.8	(略)	84.9	(略)	100.0
中小私鉄	(略)	5.7	(略)	6.1	(略)	8.4	(略)	20.3	(略)	79.4	(略)	100/0
JR西日本	(略)	6.5	(略)	3.0	(略)	6.6	(略)	17.2	(略)	75.0	(略)	100.0
JR東日本	(略)	9.7	(略)	5.0	(略)	5.8	(略)	23.3	(略)	84.3	(略)	100.0

(注) 1、大手私鉄、中小私鉄、JR西日本、JR東日本は構成比のみ掲載。2、構成比は職員総計に対する割合。

(出所) 「平成20年度 鉄道統計年報」(国土交通省2010年12月発行)より作成。

#### ⑩ 並行在来線への財政支援等を国に求めた11県の要請(平成23年8月25日・抜粋)

整備新幹線の開業に伴い、JR各社から経営分離された各地の並行在来線は、地域住民の日常生活に欠かすことのできない貴重な交通手段として極めて重要な役割を担っており、地元自治体を中心となって設置された第三セクター等により、引き続き運営されています。しかしながら、現在、既に開業している、長野県、岩手県、青森県、熊本県、鹿児島県の各並行在来線区間は、開業時にJR各社からの鉄道資産の購入や新たに必要となる施設整備の初期投資等に多額の地元負担が生じた上、収益性の低い区間のみが分離されたことなどから、極めて厳しい経営状況にあり、景気低迷による地方税収入の落ち込み等、地方公共団体の財政状況が引き続き厳しさを増す中、今後の鉄道の維持存続が強く危惧されております。同様に、今後経営分離される予定の並行在来線区間についても、多額の初期投資収益性の低さなどから、厳しい経営環境におかれることが想定されます。一方で、各地の並行在来線は、地域住民の交通手段であるとともに、国の物流政策や大規模災害時における物流輸送のリスク分散の観点から、極めて重要な貨物物流の広域ネットワークの一部を担っており、また、幅広い地域住民に利用されている寝台特急列車が走行するなど、国民経済全体に多大な便益を与える重要な役割を担っています。(略)

#### 記

一、並行在来線存続のため、地方負担の軽減、運行の在り方や支援策等について、整備新幹線問題検討会議等において検討を進め、これまでの枠組みの見直し・再検証を行い、JRからの協力・支援のあり方や並行在来線の赤字解消相当分も含まれているJR貸付料の活用など幅広い観点からの財源確保の方策を含め、新たな仕組みを早急に講じていただくようお願いいたします。

一、JRから譲渡される場合の鉄道資産については、無償譲渡、若しくはJRの簿価ではなく収益性に基づいた価格設定のルール化をお願いいたします。

一、鉄道資産取得等の初期投資に対する助成措置(初期投資軽減のための交付金の創設、起債に対する交付税措置等)を講じていただくようお願いいたします。

一、JRからの譲受資産や新たに整備・取得した鉄道資産に対する税制特例の拡充(JR三島特例並みの創

設)を講じていただくようお願いいたします。

一、経営維持のための赤字補填・運営費助成の創設とともに、地元負担に係る所要の地方財源措置を講じていただくようお願いいたします。

一、鉄道軌道災害復旧事業費補助制度について、災害認定要件の緩和とともに、災害により並行在来線が被災した場合の早期復旧のため、国庫補助率の大幅な引き上げ又は新たな支援制度の創設、地方負担に係る地方債の対象化及びその元利償還費に対する交付税措置を行うとともに、運営会社等の維持のための補てん制度の創設や地方負担に係る交付税措置など、国による全面的な財政措置を講じていただくようお願いいたします。

#### ⑰ JR西日本とJR東日本の内部留保

(単位:億円)

	05年3月	06年3月	07年3月	08年3月	09年3月	10年3月	11年3月
JR西日本	6,200	6,777	7,355	8,197	8,944	9,375	9,518
(伸び率%)	100.0	109.3	118.6	132.2	144.3	151.2	153.5
JR東日本	15,807	16,810	18,241	19,965	21,708	22,732	
(伸び率%)	100.0	106.3	115.4	126.3	137.3	143.8	

(注) 内部留保額は、「連結剰余金」「資本剰余金」「退職給与引当金」「長期負債性引当金」の合計額として計算。

(出所) 各年度のJR西・東の「有価証券報告書」より作成。

#### ⑱ 並行在来線・第3セクター鉄道が受け取るJR貨物の線路使用料

	線路使用料 (千円)	営業収益に 占める割合		線路使用料 (千円)	営業収益に 占める割合
いわて銀河鉄道	1,434,148	41.2%	しなの鉄道	30,344	1.0%
青い森鉄道	411,433	71.9%	肥薩おれんじ鉄道	266,666	27.8%

(出所) 「平成20年度 鉄道統計年報」(国土交通省2010年12月発行)より作成。

#### ⑲ 衆議院・国交省・国土交通委員会で採択された付帯決議(抜粋) (2011年5月27日)

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律案に対する附帯決議

1、東日本大震災の被害が鉄道においても甚大であることに鑑み、被災した鉄道施設の早期復旧を図り、一刻も早く被災地域が復興するよう、対応に万全を期すこと。

2、全国の鉄道ネットワークが我が国の経済活動及び国民生活を支える重要な役割を担っていることに鑑み、その一層の機能強化を図るべく、総合的な交通体系の中における鉄道の将来ビジョンを明確にすること。

3、地域住民の足を守り、環境等に配慮した交通体系を推進するため、JR北海道、JR四国及びJR九州並びにJR貨物の経営が中長期的に安定するよう、本法に基づく支援措置を着実に実施し、経営自立の達成に万全を期すこと。

4、今般の東日本大震災においても、改めて災害時における交通機能の重要性が確認されたところであり、我が国の交通体系にあって基幹的な高速輸送体系を形成する整備新幹線については、災害に強い国づくりへの貢献という観点から、巨大リスクに備える多重系の輸送体系を確立する必要性も踏まえつつ、引き続きその着実な整備を推進することが必要である。また、被災地域の真の復興にとって日本経済の再生が不可欠であり、それを支える地域の振興、地域経済の活性化を図るためにも、その着実な整備を一層推進すべきである。これらの観点を踏まえ、整備新幹線の未着工区間の工事実施計画の認可に向けて、精力的に検討を進めできる限り早期に結論を得ること。

5、九州新幹線長崎ルート of 整備に関わる佐世保線肥前山口・武雄温泉間の複線化等改良について、その推進に向けて適切に対処すること。

6、並行在来線については、地域の足としての重要性、我が国物流の大動脈としての役割、新幹線鉄道ネットワークの補完・充実に資する機能等に鑑み、引き続き、沿線自治体等と協力しつつ、その維持及び経営の安定化に十分配慮すること。