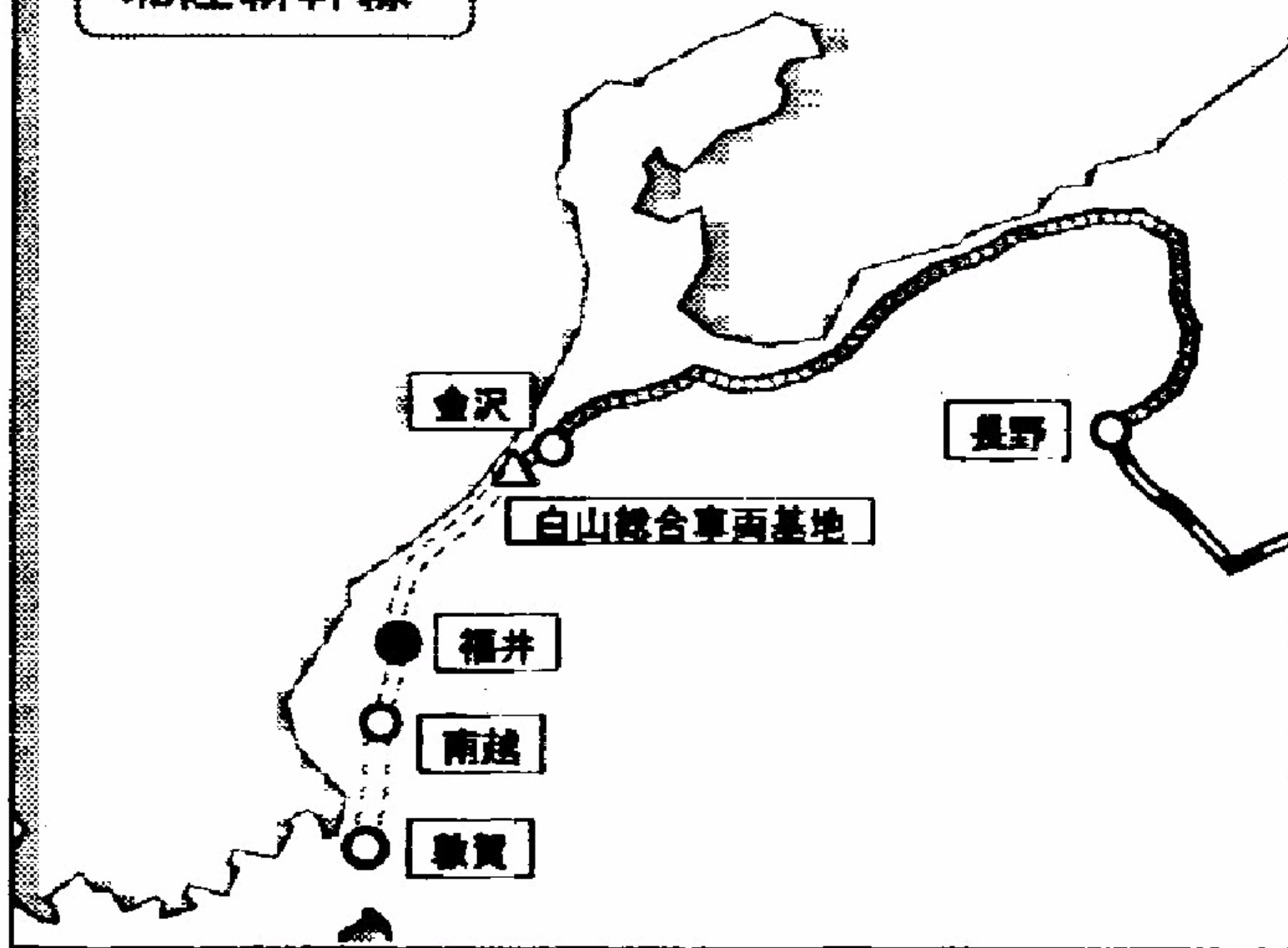


北陸新幹線の並行在来線

地元の動向と
私案

佐藤信之

北陸新幹線



北陸整備新幹線の手続状況

区間	整備計画 決定	ルート公 表	環境アセ ス	認可申請	変更申請	変更認可	着手	完成
高崎・軽井沢	S48.11.13	S57.3.30	S57.12.6	S60.12.25	H1.6.23	H1.6.28	H1.8.2	H9.10.1
軽井沢・長野					H3.8.9	H3.8.22	H3.8.22	
長野・上越					H10.2.19	H10.3.12	H10.3.12	
上越・富山					H13.4.25	H13.4.25	H13.4.25	
富山・金沢					H17.4.20	H17.4.27	H17.4.27	
金沢・小松		S60.1.22	S62.10.7	H8.3.28				
小松・芦原温泉								
芦原温泉・南越		S62.2.19						
福井駅部		—	—	—	H17.4.20	H17.4.27	H17.4.27	
南越・敦賀		H8.3.28	H14.1.16	H17.12.12				
敦賀・新大阪								

平成12年12月に取りまとめられた、政府 与党の整備新幹線検討委員会、
申し合わせ

⑤北陸新幹線

長野～富山間フル化し、今後概ね12年強後の完成を目指す

富山～金沢間 見直しの際、石動～金沢間を既に着工していること
を踏まえて認可に向けた検討を行う

金沢～南越間 福井駅部機能高度化事業等を行う

平成 16 年 12 月 16 日の政府 与党の検討委員会

新規着工

北陸新幹線は既着工区間の長野～富山間を含めて平成 26 年 (2014) 度末の開通の予定。

新規着工路線の建設財源

平成 25 年度以降に J R が支払う新幹線譲渡代金を前倒しで充当

同額を地方自治体もまた追加して負担

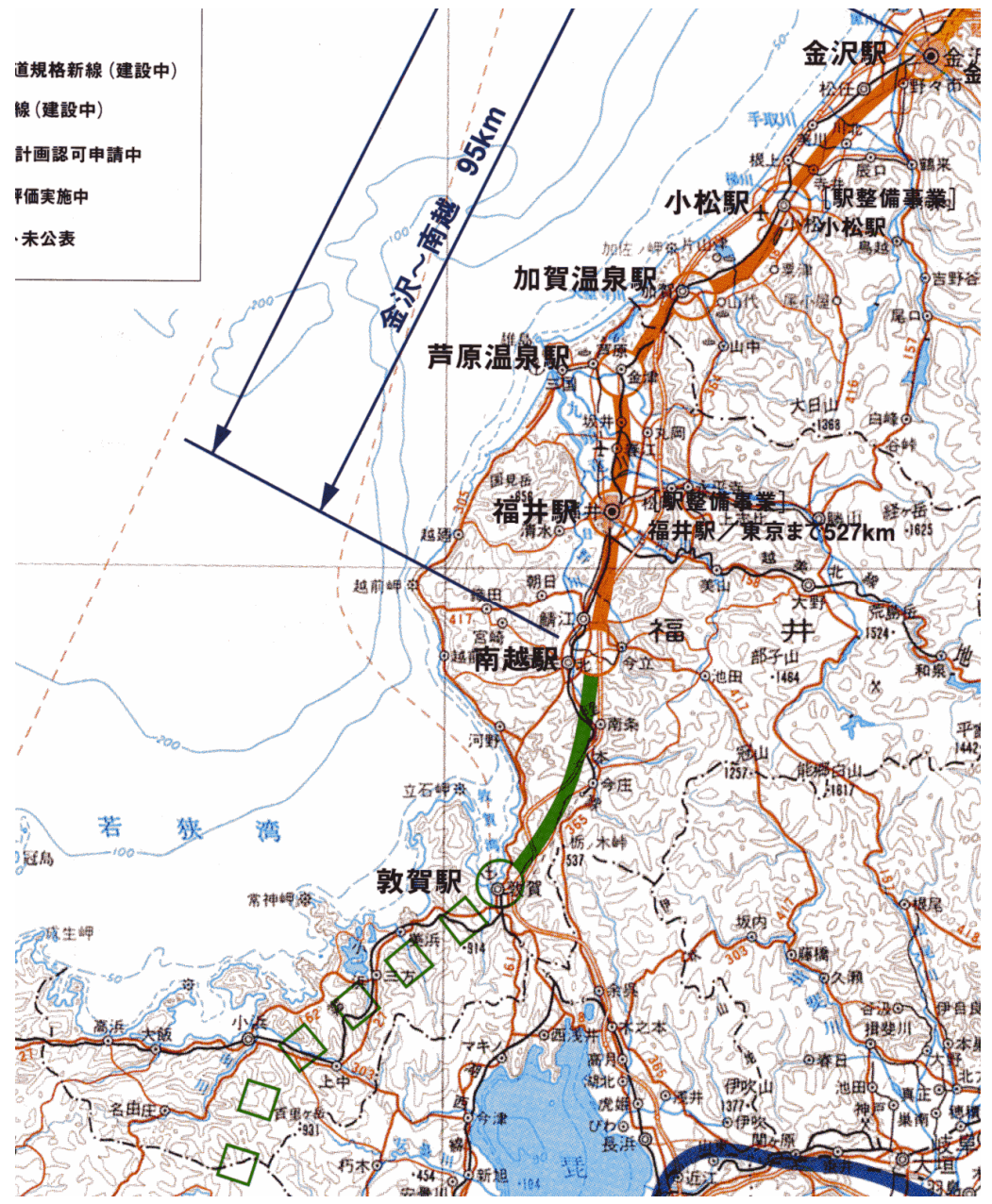
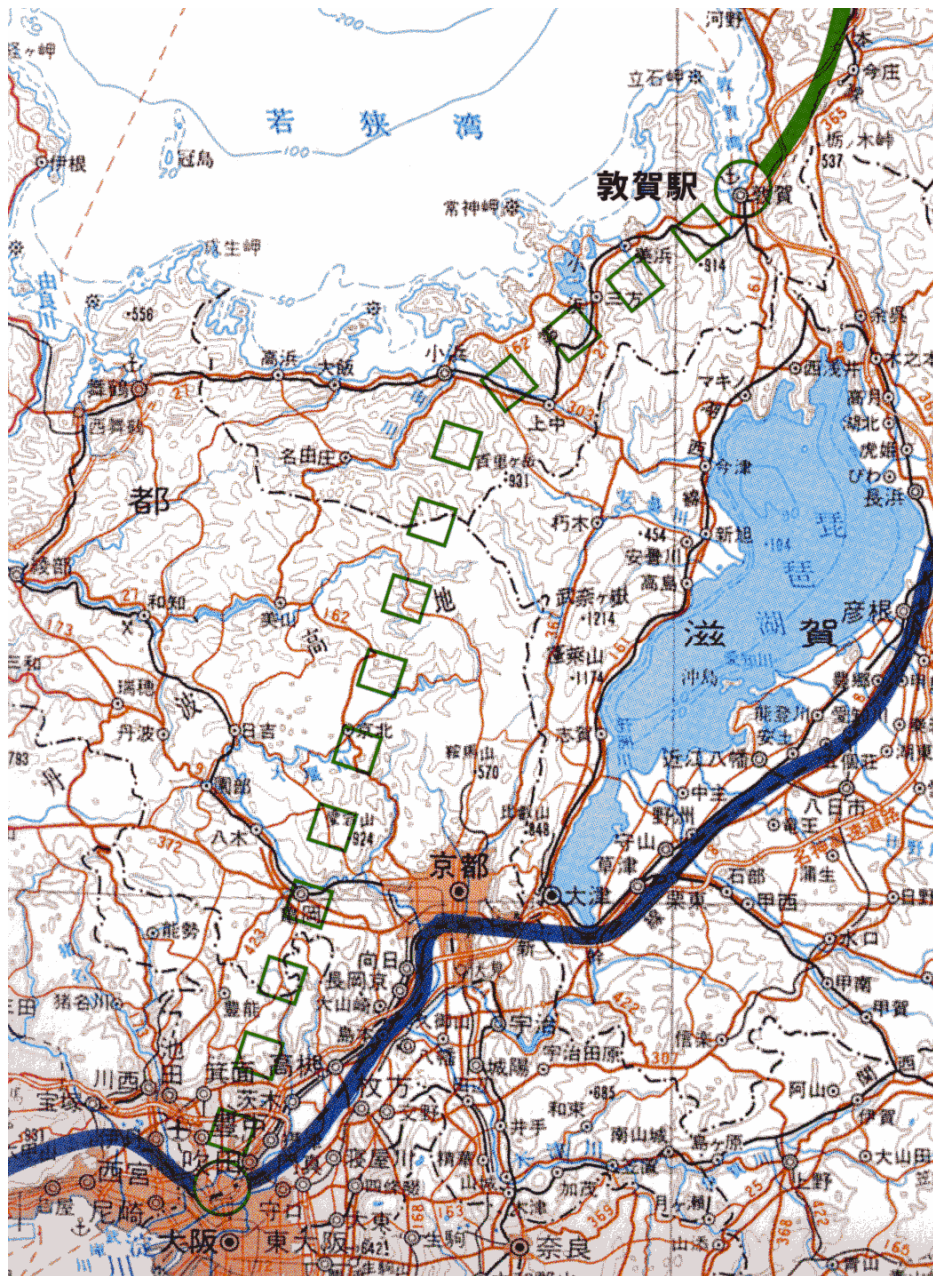
他に、J R 東日本の「根元受益」を整備新幹線の建設財源に充当する方針

北海道新幹線と北陸新幹線が開業することでそれに繋がる東北新幹線や上越新幹線などの既設路線で増収

J R 東日本の根元受益額は 610 億円と試算

J R 東日本は、平成 8 年の政府 与党、J R との間で協議されて断念された問題であり、解決済みとして、これに反対の意思表示。





並行在来線

出所：くらしと地域をささえる鉄道の充実をめざす新潟県連絡会
「北陸新幹線並行在来線存続のための提案と要請」付属資料より

1. 並行在来線の定義

(1) 並行在来線とは

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。

(平成8年5月、政府与党ヒアリング時運輸省見解)

平成2年12月24日の政府 与党申合せにより、新幹線を新たに着工する場合には、その区間の並行在来線について、新幹線の開業時にJRの経営から分離することを、沿線地方自治体及びJRが同意することが求められている。

(2) 並行在来線の取扱い

- ① 着工区間の並行在来線は、開業時にＪＲの経営から分離することを工事実施計画の認可前に確認する。(平成２年１２月２４日、政府与党申合せ)
- ② 建設着工する区間の並行在来線については、従来どおり、開業時にＪＲの経営から分離する。(平成８年１２月２５日、政府与党合意)
- ③ 経営分離区間は、工事実施計画の認可前に沿線地方自治体及びＪＲの同意を得て確定する。(同上)
- ④ 並行在来線の経営分離について沿線地方自治体が同意するに際し、並行在来線を第三セクターで経営する場合には、沿線地方自治体はその経営見通しについて十分検討を行う必要がある。(平成１２年１２月１８日政府 与党申合せ)

2. 並行在来線の先行事例

平成 9 年 10 月 北陸新幹線 高崎～長野間開業

しなの鉄道、開業

平成 14 年 12 月 東北新幹線 盛岡～八戸間開業

青い森鉄道、I G R いわて銀河鉄道、開業

平成 16 年 3 月 九州新幹線 新八代～鹿児島中央間開業

肥薩おれんじ鉄道、開業

富山県

富山県並行在来線対策協議会 平成 17 年 7 月 11 日施行

北陸新幹線の富山県内区間の開業に伴いＪＲ西日本から経営分離される富山県内区間の並行在来線の経営のあり方について幅広く検討する。

富山県並行在来線対策協議会の調査・検討スケジュール（案）

平成 年度	開業年度 から逆算	並行在来線に関する動き	調査内容	
			調査・検討項目	調査目的・検討内容等
17	-9	富山以西経営分離同意 北陸新幹線富山・金沢間着工 富山県並行在来線対策協議会設立	旅客流動調査（第1回）	将来輸送量の予測のため、北陸本線の詳細な旅客流動を調査する。
18	-8		将来需要予測調査	開業後の輸送量及び収入を正確に把握し、精度の高い経営計画を策定するため、旅客流動調査を踏まえた需要予測調査を実施する。
19	-7		概略経営計画調査	並行在来線運営に関する基本方針を定めるため、将来輸送量を踏まえた概略の運行計画と収支等の検討を行うための調査を行うもの。
20	-6		概略経営計画調査に基づき、経営計画の詳細及び、運営会社の経営形態等の検討	概略レベルでの運行計画、施設・車両計画、要員計画、運賃設定、収支等を検討する。併せて、運営会社の運営組織・運営方法のあり方について検討する。
21	-5			同 上

北陸本線(富山県内区間)旅客流動調査の結果について

1 調査目的

北陸本線富山県内区間の旅客流動の現状(利用者数、利用区間、利用時間帯、利用券種等)を詳細に把握し、並行在来線の運営のあり方を検討するための基礎資料とするもの。

2 調査内容

平成 17 年 11 月 15 日(火)に北陸本線富山県内区間を運行する全ての列車(夜行列車を除く)を対象にして、

- ① OD 調査……利用者に乗車時にカードを配布し降車時に回収し(20,443 枚)、乗降駅、利用券種等を把握。
- ② 乗降カウント調査…カードの配布、回収漏れを補うため、各駅の改札口等で、乗降客数をカウントし OD 調査結果を拡大補正。

3 輸送量概況(輸送人員と輸送密度)

項目 \ 利用列車	全列車		普通		特急	
		割合		割合		割合
合計輸送人員(人)	49,576	100.0%	36,721	100.0%	12,855	100.0%
県内相互	31,680	63.9%	30,521	83.1%	1,159	9.0%
県内～石川県方面	12,127	24.5%	5,693	15.5%	6,434	50.1%
うち金沢駅	4,646	9.4%	2,983	8.1%	1,663	12.9%
県内～新潟県方面	2,881	5.8%	483	1.3%	2,398	18.7%
県内を通過	2,888	5.8%	24	0.1%	2,864	22.3%
合計輸送密度	14,040		7,209		6,831	

※ 輸送密度：北陸本線の富山県内区間(約 95km)の1kmあたりの平均通過人員を示す指標。利用者の乗車距離の要素が加味されているため、単なる利用者数(輸送人員)よりも、対象区間の輸送の実情を表すのに適している。

$$\text{輸送密度} = \frac{\text{1日あたりの輸送旅客数(人)} \times \text{輸送距離(km)}}{\text{営業距離(km)}}$$

平成 18 年度 将来需要予測調査を実施

平成 18 年 9 月 8 日 中間報告 予測の基礎データを公表

県内の各駅毎に、半径二キロの範囲を「駅勢圏」として、利用者を推計。

高岡駅 53,800 人、富山駅 49,600 人、東富山駅 26,400 人
一日 500 人以上の利用が見込める七区間を新駅候補地に設定

新駅候補地

石動・福岡間、西高岡・高岡間、小杉・呉羽間、呉羽・富山間、富山・東富山間、水橋・滑川間、魚津・黒部間の 7 駅

平成 17 年度 北陸線 輸送密度実績 8,700 人

報道より

「将来需要予測調査」素案（平成 19 年 3 月 26 日）を発表

開業時から 31 年後まで 10 年毎に将来の輸送需要を試算

Case 前提条件 運賃改定・新駅設置なし

開業時 6,941 人（平成 17 年度比 20%減）

開業 31 年目 3,466 人（同 60%減）

Case 富山・東富山間に新駅

開業時 7,446 人

開業 31 年目 3,702 人

Case 運賃の引き上げ

開業時 6,344 人

開業 31 年目 3,168 人

報道より

新潟県

新潟県並行在来線対策協議会

並行在来線への対応の基本方針をまとめる。

基本方針の骨格

- ア 鉄道事業の種別
- イ 経営区間 運行区間
- ウ 運行形態
- エ 望ましい輸送サービス水準
- オ 安定的な経営を成立させるための支援方策など

構成 新潟県知事、上越市長、妙高市長、糸魚川市長

平成 13 年 12 月 25 日 新潟県知事を会長に関係 13 市町村長により設置

平成 14 年度 経営分離後の利用見込みを試算

平成 15 年度 長期収支見通しを試算

平成 16 年度 他の交通手段との連携及び公的支援のあり方を調査

平成 18 年度までに経営の基本フレームの策定を行う

並行在来線のあり方懇談会

分科会を設置

並行在来線の利用促進策を検討する利用促進分科会

経費節減策を中心に検討する経営モデル分科会

第1回 平成17年12月2日

- ① 並行在来線のあり方懇談会の設置について
- ② 並行在来線を取り巻く状況について
- ③ 新潟県並行在来線対策協議会の調査結果について
- ④ 懇談会における検討の進め方について
- ⑤ アンケート調査について

第2回 平成18年3月27日

- ① 並行在来線に関するアンケート調査結果について
- ② 各分科会における検討状況について
- ③ 今後のスケジュールについて

Ⅱ 経営モデル分科会の検討状況

1. 経営努力モデル

○ 鉄道会社自らの経営努力により収支改善を図るものとして、以下の方策を検討

・利用促進策	サービス水準のアップ（列車の運行本数増）、新駅の設置
・経費節減策	要員の合理化、人件費単価の削減
・運賃アップ	先進事例並みにアップ

収支試算結果一覧表

【信越線・北陸線合計】

<経営努力モデル>

路線	事業 手法	ケース・項目等		③経費節減ケース			④組合せケース			
				60%アップ			60%アップ			
				初年度	10年目	20年目	初年度	10年目	20年目	
合計（信越線）	第一種事業	年度別収支	収入計					2,133	2,014	1,877
			支出計					3,424	3,016	3,447
			収支	償却前損益				▲429	▲574	▲1,084
				償却後損益				▲1,291	▲1,002	▲1,571
		黒字となる期間		単年度				(な し)		
				累計				(な し)		
		30年間累積損益						▲43,275		
		30年間公共負担額						7,813		
		合計負担額						51,088		
	I G R 方式	年度別収支	収入計					2,133	2,014	1,877
			支出計					2,708	2,534	2,720
			収支	償却前損益				▲381	▲520	▲844
				償却後損益				▲575	▲520	▲844
		黒字となる期間		単年度				(な し)		
				累計				(な し)		
		30年間累積損益						▲22,817		
		30年間公共負担額						29,761		
		合計負担額						52,578		

越線＋北陸線

青森方式				目 次			計 算 式		
青森方式	年度別収支	収 入 計		1,309	1,212	1,099	1,586	1,468	1,331
		支 出 計		1,335	1,130	1,137	1,500	1,291	1,287
		収支	償却前損益	168	82	▲38	280	177	44
			償却後損益	▲26	82	▲38	86	177	44
	黒字となる期間		単年度	6～16年目			1～23年目		
			累計	7～25年目			(試算期間中全て)		
	30年間累積損益			▲569			2,098		
	線路使用料支払後			▲14,424			▲13,129		
	30年間公共負担額			42,716			44,987		
	線路使用料支払後			28,861			29,761		
合計負担額			43,285			42,890			
九州方式				目 次			計 算 式		
九州方式	年度別収支	収 入 計					2,195	2,076	1,938
		支 出 計					2,589	2,386	2,510
		収支	償却前損益				▲200	▲310	▲572
			償却後損益				▲394	▲310	▲572
	黒字となる期間		単年度				(な し)		
			累計				(な し)		
	30年間累積損益						▲15,561		
	30年間公共負担額						39,906		
合計負担額						55,467			

1. 長期収支分析調査(平成15年実施)

○最も収支が良いケース

(青森方式+利用促進+経費節減+輸送量現状維持+運賃現行)

・30年間合計負担額 **約527億円**(累積損失77億円+公共負担450億円)

※県民1世帯当たり負担額 年平均約 2,140円

※沿線三市1世帯当たり負担額 年平均約17,840円

〔世帯数：県計～819,439 三市計～98,491
(平成17年国勢調査)〕

2. 経営努力モデル(本懇談会検討)

○運賃30%アップでは30年間の累積損益が黒字となるケースはなし

○④組合せケース(運賃60%アップ)の青森方式で30年間の累積損益が黒字となったが、公共負担額の合計は約429億円と依然として高額

※県民1世帯当たり負担額 年平均約 1,740円

※沿線三市1世帯当たり負担額 年平均約14,520円

〔 世帯数 : 県計～819,439 三市計～98,491 〕
 (平成17年国勢調査)

J R 時価譲渡モデル 国による支援モデル

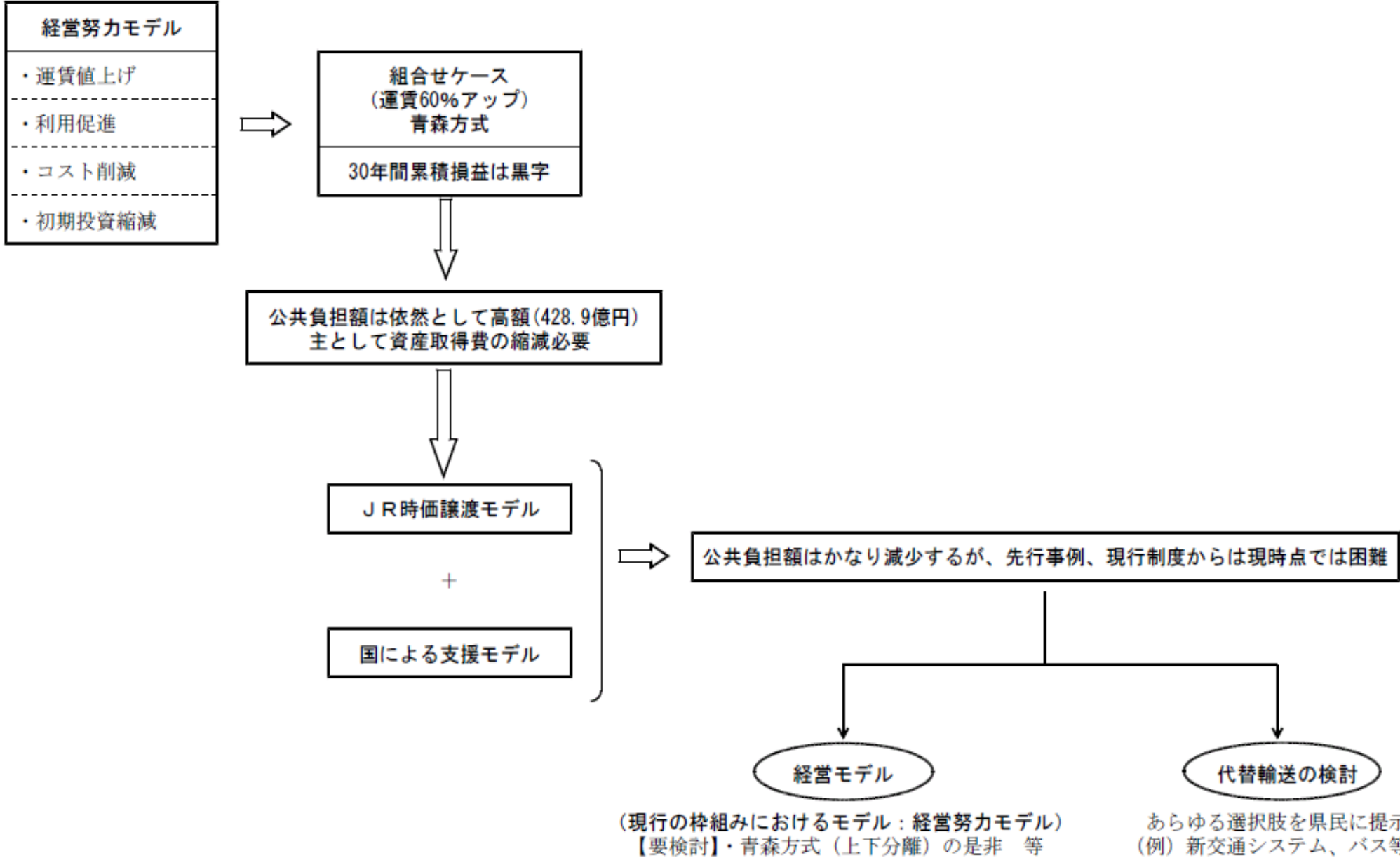
→公共負担額をかなり下げることが可能だが、以下の理由から現時点では困難

理由

「経営分離後は、長野県（富山県）と協議し、沿線市町村（沿線市町）の協力を得ながら、県が責任を持って存続を図る」と国に対して約束をしている。

- ・ J R 東日本、J R 西日本は国鉄から簿価で鉄道用資産を引き継いでいる。
- ・ J R 東日本管内の並行在来線 3 社は、鉄道用資産を簿価で譲渡されている。
- ・ J R 西日本は、直江津以西が初のケースであり、方針未定であるが、J R 西も J R 東と同様に完全民営化会社であることから、同様の対応が予想される。
- ・ 地方交通線（国鉄転換鉄道）に対して国が行ったような支援制度（転換交付金、運営費補助など）は並行在来線にはない。（支援がない中で先行 4 社とも J R から経営を引き継いでいる。）

■ 今後の進め方



石川県

平成 17 年 3 月 第三セクター収支試算

資産の購入価格 約 36 億円

運賃水準 20%引き上げを前提

輸送人員 10 年後－12%減、30 年後－30%減

3 セクが資産を取得した場合 . . . 償却前黒字

県など公共主体が取得して 3 セクに貸与 . . 償却後黒字

平成 17 年度 金沢～富山県境 駅別旅客流動調査

石川県並行在来線対策協議会

第1回 平成17年6月30日

- ① 並行在来線の経営に関する事項
- ② 並行在来線の運行に関する事項
- ③ 並行在来線の輸送力確保に関する事項

第2回 平成18年2月28日

- ① 北陸新幹線の開業に向けた振興方策の検討結果について
- ② 専門部会の設置について
- ③ 平成18年度の検討の進め方について
- ④ 勉強会

平成 18 年度 第三セクターの経営形態の検討（10 月下旬に着手）

	富山県境・金沢間	富山県境・福井
七尾線を組み込む	I	Ⅲ
七尾線を組み込まない	Ⅱ	Ⅳ

四つのパターンごとに可能な限り収益性の高い経営形態を調査。

需要予測、運賃設定、運賃収入の予測

経費の検討

開業時の運賃設定の検討

県の調査 輸送密度

平成 15 年度実績 金沢・富山県境 15,800 人

開業時 金沢・富山県境 約 13,100 人

福井県境・富山県境 約 10,600 人

七尾線 約 2,800 人

平成 19 年 3 月末までの開業後 10 年間の収支予測をまとめることを表明

平成 19 年度から 「旅客流動調査」 「将来需要予測調査」 を実施

平成 21 年度までに経営・運行の基本方針をまとめる



第三セクターの経営計画の策定

平成 26 年度（27 年 3 月） 北陸新幹線金沢開業・並行在来線の営業開始

第3回 平成18年5月23日

① 平成18年度の専門部会の進め方について

② 勉強会

「しなの鉄道の取り組み」 しなの鉄道代表取締役社長 井上雅之

第4回 平成18年11月9日

① 北陸本線等の概要、貨物列車運行の概要について

② 北陸地域における民営鉄道の状況調査について

③ 勉強会

「ＩＧＲいわて銀河鉄道 これまでの取り組みと新たな課題」

ＩＧＲいわて銀河鉄道 代表取締役社長 佐藤徳兵衛

長野県

平成 16 年 2 月 18 日 自民党整備新幹線建設促進特別委員会
沿線道県ヒアリング

長野県からは並行在来線の維持存続を要請

- ・ 長野以北としなの鉄道は一体で運行する必要があることから、その中間に位置する篠ノ井 長野間の営業権の取扱いについて、ＪＲ東日本と再度協議ができるよう支援をお願いしたい。
- ・ 経営分離される区間の資産譲渡価格は、当該区間の収益性を考慮したものとする。
- ・ ＪＲ貨物の線路使用料に係る調整金制度をしなの鉄道に早期適用すること。
- ・ 並行在来線に係る固定資産税 都市計画税に係る税制特例（10 年間 2 分の 1 軽減）の期間延長を図ること。

平成 17 年 10 月 『並行在来線に関する提言』－しなの鉄道の再生を踏まえて－

10 月 31 日 中部圏

知事会議において長野県から緊急提言

- 1 並行在来線を継承するために生じる巨額の初期投資に対する交付金の創設など、財源措置を制度化すること。
- 2 減損会計の強制適用により資産価額は収益性に基づき切り下げなければならないため、鉄道資産は無償譲渡もしくは収益性に基づいた資産価額を設定すること。
- 3 並行在来線は赤字化が避けられず、又、今後同様の懸念が大きいことから、徹底した経営改善が必要であるため、経営を安定させるまでの一定期間、財政支援措置を講じること。
- 4 収益性の低い区間のみを分離するなど、並行在来線の自律的な経営が成り立たない不利な条件を地方に求めないこと。

平成 18 年 5 月 30 日 長野以北並行在来線対策協議会 設立会議

長野県知事、長野市長、飯山市長、信濃町長、飯綱町長

自治体横断的な活動

平成 18 年から富山県と石川県で事務レベルの勉強会

北陸新幹線に関する連絡協議会

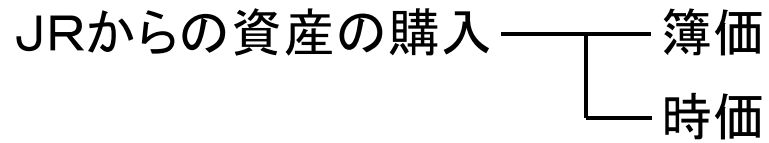
北陸 4 県・北陸経済連合会と J R 西日本で構成

平成 12 年 3 月 29 日設立

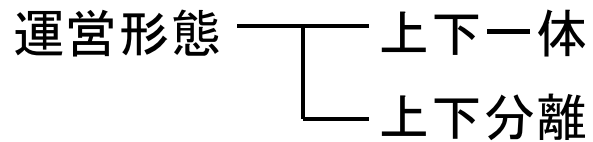
各県個別の調査でデータが出揃った段階で合同調査に着手。

問題点の整理

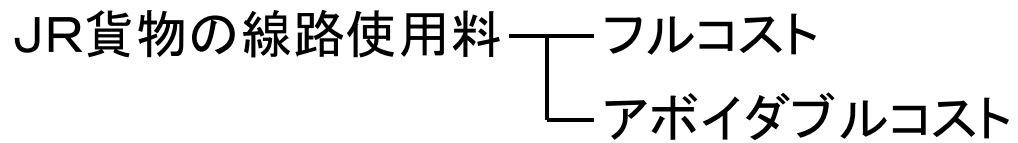
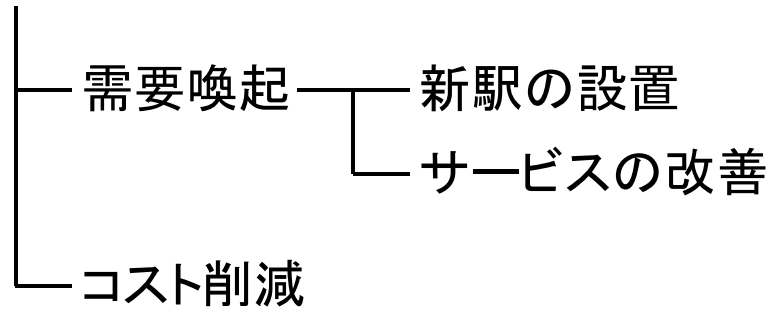
初期投資



新規設備投資



経常損失



対応策の整理

各県で別々に第三セクターを設立

線路 施設保有主体と運行主体を分ける「上下分離」

上下分離の意義

公共主体と運行主体の役割の明確化

公共主体 社会資本の整備・維持

運行主体 事業収益による事業の運営（収益事業）

フルコストを償うことを保証することで、運行主体の経営の効率化のインセンティブとする。

初期投資

J Rからの事業用資産の購入 ----- 簿価



インフラ主体が取得・保有

資産取得の財源

運賃の原価に算入されないもの --- 運賃では回収されないもの

非償却資産（土地） 自治体が取得

残存価格 インフラ主体の出資金

運賃の原価に算入されるもの --- 運賃で回収すべきもの

償却資産（残存価格分を除く） 線路使用料として運行主体から徴収

経常損失

運賃の引き上げ

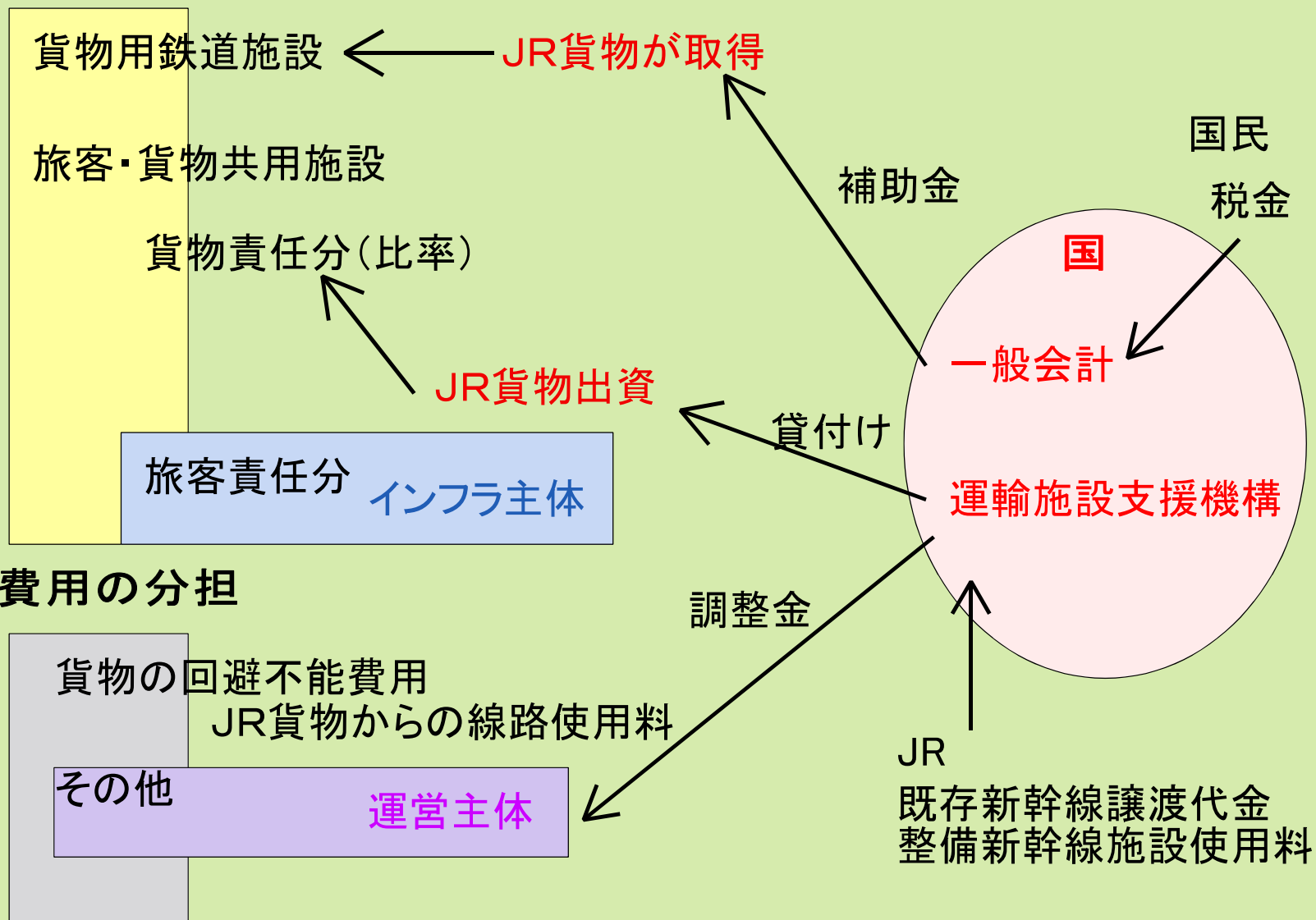
ルールに基づく補助金

基金の創設

J R貨物の線路使用料 アボイダブルコスト + 調整金

私案

並行在来線の事業用資産





地方道路整備臨時交付金

制度の変更

対象事業に、「モータルシフトに資する施設整備」を加える

年5.5億円

55%

5年間積立

第1基金

初期投資額(土地を除く)に充当

必要額の2分の1を目安に積み立てる

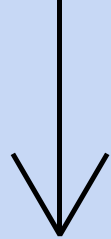
年4.5億円

45%

地方

- ・超過税率の設定
- ・法定外目的税
- ・JRからの固定資産税の2分の1
- ・など

民間・JR

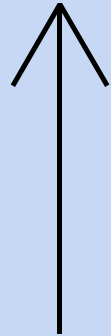


寄付金

JR旅客会社からの寄付金は、譲渡施設の簿価と時価の差額が目安

第2基金

運営費に充当(保守経費)



利用者

JRの現行運賃に加算(10円～)

ただし、通学定期運賃の加算分は自治体が負担



交付税措置を要望

道路特定財源

(3) 道路投資の財源構成及び事業別構成

平成19年度予算

①財源構成

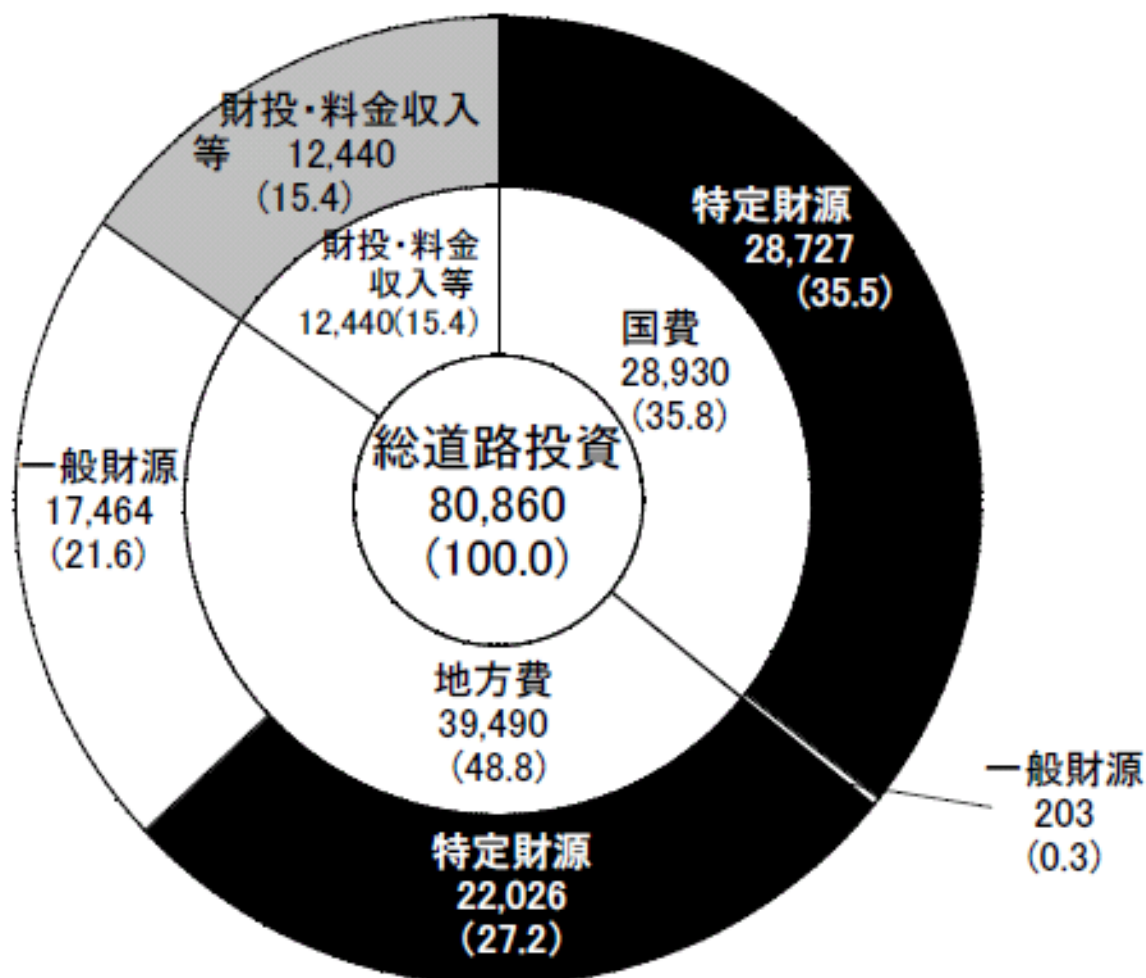
(単位：億円)
() 内は構成比 (単位：%)

地方道路交付金

予算

18年度 7,393億円

19年度 7,099億円



国費、地方費、財投等の推移

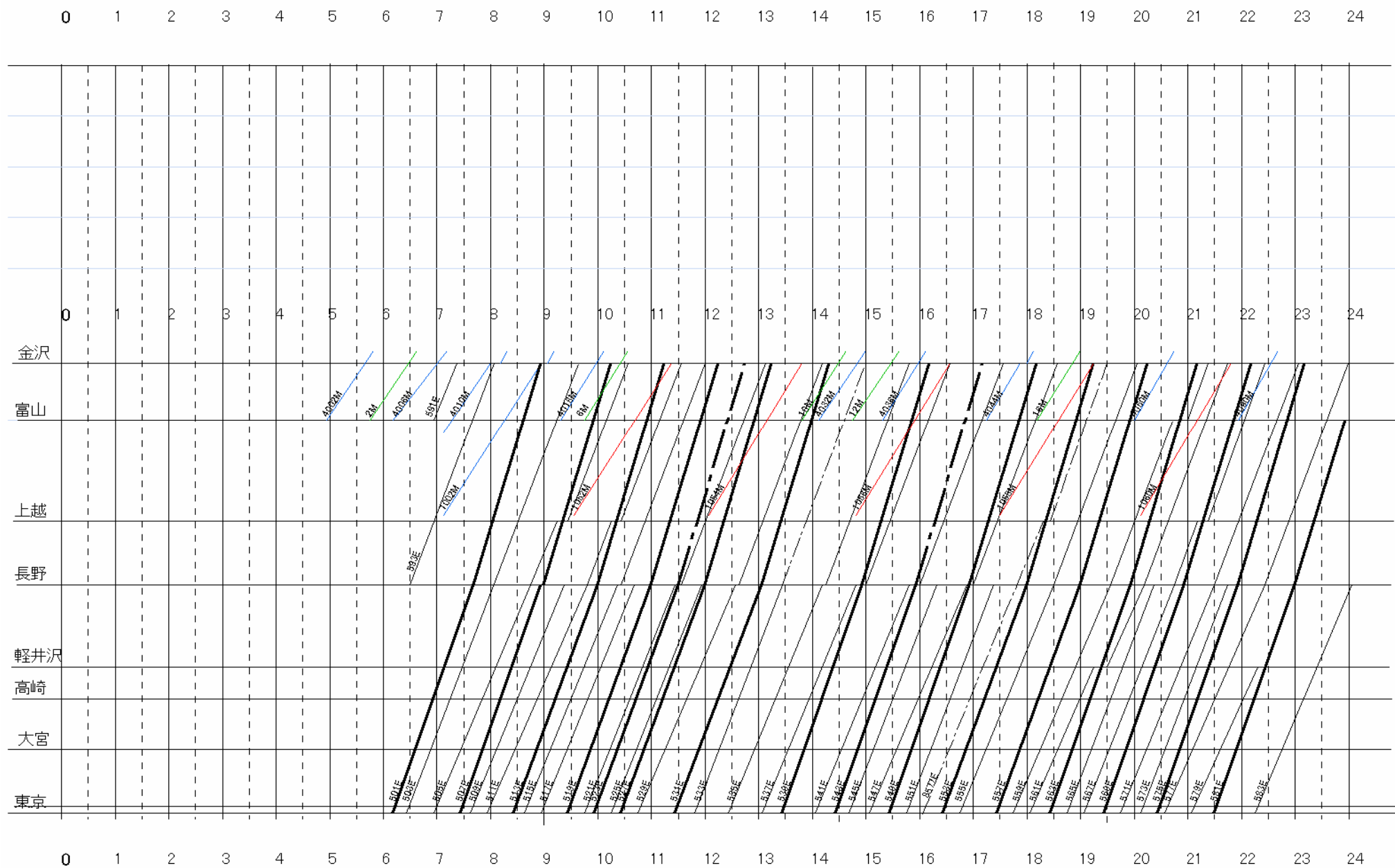
年度	国 費		地 方 費		財 投 等		計	
	金 額	伸 率	金 額	伸 率	金 額	伸 率	金 額	伸 率
	億円	%	億円	%	億円	%	億円	%
平成元	26,626	2.4	51,084	12.2	22,964	3	100,674	7.3
5	40,507	18.7	76,896	9.8	33,239	11.6	150,642	12.5
10	50,035	37.9	78,373	9.4	25,658	△10.5	154,066	12.8
14	39,208	△8.5	57,740	△6.2	16,512	△10.8	113,460	△7.7
15	33,641	△14.2	51,060	△11.6	17,771	7.6	102,471	△9.7
16	33,065	△1.7	46,727	△8.5	15,667	△11.8	96,409	△5.9
17	30,997	△6.3	44,894	△3.9	13,490	△13.9	89,381	△7.3
18	29,832	△3.8	40,711	△9.3	11,906	△11.7	82,449	△7.8

伸び率は対前年度

一般、有料、地方単独別の道路投資の推移

年度	一般道路事業		有料道路事業		地方単独事業等		計	
	投資額	伸 率	投資額	伸 率	投資額	伸 率	投資額	伸 率
	億円	%	億円	%	億円	%	億円	%
平成元	43,057	2.9	25,785	3.1	31,832	18	100,674	7.3
5	63,568	19.7	36,918	9	50,156	6.9	150,642	12.5
10	72,789	40.3	32,590	△3.4	48,687	△4.5	154,066	12.8
14	58,092	△4.3	21,692	△15.7	33,676	△7.8	113,460	△7.7
15	50,916	△12.4	21,035	△3.0	30,521	△9.4	102,471	△9.7
16	49,934	△1.9	18,675	△11.2	26,850	△12.0	95,459	△6.8
17	48,343	△3.2	16,201	△13.2	25,800	△3.9	91,144	△4.5
8	44,973	△7.0	14,277	△11.9	23,200	△10.1	82,449	△9.5

伸び率は対前年度



想定ダイヤ