

鉄道ネットワークワーキングチーム報告とスキーム議論に関するメモ

石北沿線ふるさとネットワーク 事務局

注：青字は報告書の文言

I.WTの「検討の前提」と実際の報告内容のかい離

<検討の前提>

①「平成42年の新幹線札幌延伸を念頭に検討」

→42年以後の課題とは？＝道南・道央に集う観光客を道東・道北に誘客する戦略

(必要なことはなに?)

- 1 札幌から道東・道北へ向かう2次交通（在来線）の拡充・強化
- 2 観光客が魅力を感じる道東・道北づくり（地域戦略・観光戦略づくり）
- 3 1次交通～3次交通を結ぶ「公共交通の将来像デザイン」
- 4 道東・道北の「地域戦略・観光戦略」づくりに対する道の政策と財政の支援

②「必要性の観点から鉄道網のあり方を検討」

→報告は、鉄道網6類型のすべてに必要性を認めているにもかかわらず……

維持を求めたのは、都市間輸送路線と国境・北方領土周辺路線のみ

「広域観光ルートを形成する路線」 ⇒

※バス転換が求められている輸送密度200人未満
の路線を含む

観光客の周遊を支える基盤となる鉄道網は観光立国
北海道の推進に大きな役割を果たすことが期待され
る。

日本のでっぺんきた北海道ルート（留萌線、札沼線含む）

アジアの宝悠久の自然美への道ひがし北・海・道（根室線富良野—
新得間、釧網線含む）

「地域の生活を支える路線」 ⇒

※バス転換が求められている輸送密度200人未満
の路線を含む

地域住民の暮らしや交流人口の拡大など、地域づく
りの面で果たしている様々な役割について十分に踏
まえる必要がある。

①・②からは

全路線存続の必要性とそのための戦略が求められねばならない

(BUT) WTは全路線維持を前提にはしていない！

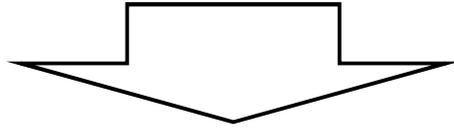
「JR北海道が将来にわたって全ての線区を現状のまま維持することは困難である」(II 鉄道網のあり方)

③「JR北海道による持続可能な事業運営のために検討」

→将来にわたるJR依存が最善なのか：第三セクターや他の民間による運行の可能性は

※新幹線札幌延伸により並行在来線となる函館線は第三セクターになる

※鉄道運行の主体が誰であるかに関わらず、鉄道網を維持できるスキームが必要



公共交通維持に必要なもの：「JR依存」ではない、マイレール意識

II.「国による抜本的支援」：何をどのように獲得するのか

<国の位置付け>

JR北の危機的状況を生んだ原因を「経営安定基金の運用益が想定を超える金利水準の低下のもとで低迷したこと」と指摘した上で、

<国に求める抜本的支援策（5つ）>

1 アポイダブルコストルールの見直し

※貨物調整金を例示するが、その金額は示さなかった（100億～200億円ともいわれる）

2 青函トンネル維持費用の見直し

※「WT報告」で唯一具体的金額を示したもの（年間7億～10億円）

3 老朽更新対策（土木構築物・車両）

※必要な金額は示していない（JR北は20年間で493億円と公表）

※「JR北海道の経営のこれまでの経緯等を踏まえた国の対応」を求めるが、根拠は示さず（経営安定基金の運用不足額は30年間で4300億円に上る一方、その間の助成金は600億円にとどまる。他の支援は「無利子貸付」で平成31年からの返済が始まる）

4 増収策への戦略的支援

5 平成31年以降の資金対策

※「当面の資金繰りを理由とした時間的制約のもとでの議論は拙速なものとなることから、中長期的な展望を持って地域と十分な協議が出来るような環境整備が不可欠」

III.地域における検討を求める「5つの方策」は路線維持の担保になるのか

<WT報告が地域に求めている5つの方策>

①自治体による駅の管理や活用②地元特産品などの車内販売③地元住民の日常的利用促進④観光施策と連動した鉄道利用促進⑤第三セクターによる車両保有と貸付

※WTが求める「5つの方策」で路線維持を担保できるのか？

①～③はすぐにでもできる

（必要なものは）住民・地元経済界を巻き込んだ「利活用推進会議」

④は観光戦略・地域戦略の作り直しが必要

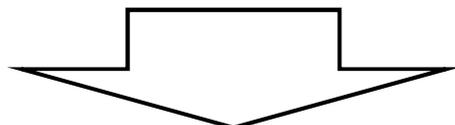
（必要なものは）H42年以降の「地域創生と公共交通の将来デザイン」と政策と財源の裏付け

⑤に必要なものは道の財政主導

※4月27日のオホーツク期成会における発言

J R北・田畑常務：「利用促進や経費削減だけでは資金不足は埋められない」

旭川市・岡田副市長：「制度面で国に求めていくことが重要だ」



スキーム(枠組み)の議論を回避した沿線協議からは落胆しか生まれない

IV. 「分割民営化と経営安定基金」に替わるスキームは何か

<スキームに関する言及>

①WT

- ・アボイダブルコストルール(J R貨物の線路使用料)の見直し
- ・上下分離について、自治体に負担を求めることは困難

②道商連

- ・分割民営化、二島会社等に関する国のスキームの見直し・再構築
- ・新たなスキーム・制度の検討
- ・ユニバーサルサービス料の徴収

③道経連

- ・J R貨物の線路使用料の見直し
- ・経営安定基金の制度見直し

④藻谷浩介(日本総研主任研究院)

- ・上下分離
- ・道及び開発局道路予算の鉄道路盤への充当

④棚野孝夫(道町村会会長)

- ・国による上下分離

酒井芳秀(新ひだか町長)

- ・鉄道・運輸機構による上下分離

⑤石井吉春(道運輸交通審議会会長)

- ・貨物路線の上下分離

⑥武田泉(道教大教授)

- ・上中下分離(中=車両を道が保有)

⑦その他

- ・J R会社法の改正 ・ J R 各社法人税の特定財源化

※「分割民営化×経営安定基金」というスキームの見直しは道民的コンセンサスになっている

※「上下分離」を巡る評価や方法論には違いがある

V. スキームの再構成: 上下分離・線路使用料・経営安定基金を巡って

<スキーム検討の前提>

- ① J R 北が必要とする資金額は年間 180 億円 (P/L) なのか 300 億円 (CF) なのか
 - ※沿線の負担や上下分離を求める企業が、借金返済のみ律儀に行うのか (JAL は会社更生法)
 - ※ J R 北の借入は鉄道・運輸機構からの「株主借入金」⇒資本金への振替、債務免除は可能
- ②全路線維持を可能とすること
- ③道や沿線自治体の主体的関与があること

経営安形基金の運用益不足

老朽更新対策費を国に求める根拠！ (20 年間では 493 億円、抜本更新は?)

経営安定基金 6822 億円 当初予想運用益 498 億円 予測利回り 7.3%
 →H28 年事業計画 226 億円 3.3%



30 年間の運用不足額 4300 億円 ※この間の助成額は 600 億円に止まる

実質的な国による上下分離を

現行法*の下での上下分離：事業主体を地方公共団体とする下の運営 (第 3 種鉄道事業者)

※地域公共交通運輸活性化再生法 (H19 年→26 年、27 年改正)

歴史的意義：(従来)事業者の私的インフラ→地域に係るべき公的インフラ

時代的制約：「生活圏」を前提 (なので市町村を想定、その後の改正で都道府県を加える)



求められること (改正点)：隣接市町村を超える長距離移動や物流を担う公共交通への対応

→国による上下分離、鉄道・運輸機構による上下分離等、普通地方交付税による上下分離

上下分離がもたらす可能性：オープンアクセス (複数の事業者の鉄道事業参入)

EU の共通鉄道政策「指令 91/19」(1991 年)は上下分離とオープンアクセスを義務化

(※参入に伴うアクセスチャージ(線路使用料)は路線と運行内容により多様に設定)

貨物輸送の線路使用料は本来いくらなのか ※J R 北への情報開示要求が必須

現状は：J R 貨物→J R 北海道へは 16 億円 (アボイダブルコストルールにより)

本来は：100 億円 (公共交通検討会議で石井吉春氏発言) 150 億円~200 億円 (同氏がアエラで)

※アボイダブルコストルールに法的根拠はない「申し合せ事項」

※並行在来線に移行した第三セクターが異議→鉄道運輸機構による差額補填 (貨物調整金の創設)

貨物調整金の原資=整備新幹線の賃貸料収入 (28 年 3 月決算では 1119 億円) は今後も増える

(私案) 道と市町村による道内全路線の上下分離→貨物調整金の受領と J R 北からの線路使用料徴収

※前提：貨物輸送に係るフルコスト額がいくらなのか、J R 北からの情報開示があること

市町村を鉄道事業の主体に：地域戦略に応じた運行・活用、マイルール意識、オープンアクセス

経営安定基金の譲渡要求と全道一括管理、全路線収益のプールと再配分を可能にする

J R 北からの線路使用料額←政策目的 (経常赤字 180 億円を 0 円に) からの逆算で要求

※要検討課題：上下分離自治体への普通交付税交付との兼ね合い