

2 望ましい交通ネットワークの在り方

III-2.3-2 人の輸送と貨物輸送

JRの路線問題は人の輸送で論じられている？ が、貨物輸送の実態はどうか。
 III-2.3の「機関別貨物輸送量の推移」で見ると、JR貨物のシェアは、全体の1%にも満たない(85%がトラック輸送、残りが海運が占める)。
 一方で、北海道から本州へ輸送されるたまねぎの約70%、じゃがいも、お米などは約40%が鉄道で輸送されるという。
 貨物輸送を見直すに値しないのだろうか？



コンテナ輸送量の品目別内訳(全国)
(平成26年度)



- 貨客混載列車(例：北越急行と佐川急便)
- ・ トラック輸送と鉄道貨物輸送の相互補完
- ・ 片荷問題の解消
- ・ 第2青函トンネル^{注)}

注) 現在、青函トンネルを1日あたり上下77本の列車が走行しているが、内51本が貨物列車である。また、青函トンネルにおける貨物列車の運行状況を見ると、未明の「保守間合い」を除き、ほぼ間断なく走行している。しかしながら、……、新幹線が優先され鉄道貨物輸送の重要性が過小評価されている傾向が強い。
 引用：北海道開発協会開発調査総合研究所「平成25年度研究助成の成果概要」

2 望ましい交通ネットワークの在り方

III-2.3-3 運営主体(国、道、市町村等、JR北海道、鉄道事業者)

鉄道は、産業活動、生活環境、国土保全など国民福祉の向上、国民経済の発展に不可欠な社会資本である。
 特に、鉄道の「幹線ネットワーク」は、道路(一般国道)がそうであるように、国が責任を持って、維持・管理に当たるべきと考える。
 鉄道は、通信回線がそうであるように、鉄道事業者に開放する。事業者の新規参入を図り、鉄道を利用した高付加価値のサービス提供に期待する。

- ・ 国……幹線ネットワークの確定
- ・ 道……ローカルネットワークの確定
- ・ 市町村等(総合振興局・振興局単位)
 - ローカルネットワークの維持管理、運用
- ・ JR北海道……鉄道の維持・管理、運用
- ・ JR以外の運行事業者……鉄道の利活用

鉄道の「幹線ネットワーク」に国が責任を持つこと

- ◆ 経済効率を優先すると、未整備(廃止)地域が発生したり、地域的な偏在が生ずる。
- ◆ 経済価値として評価されない潜在価値(環境効果、国土保全効果、地域活力の低下等)や乗り継ぎに要する時間ロス、不便さなどがある。
- ◆ 複数の交通手段を整備することで、災害などの緊急時にも交通路を確保する。
- ◆ 鉄道の利活用を図るため、JR以外の運行事業者の参入を認める。
- ◆ 参入する事業者は、例えば、鉄道にJRの客車や貨車以外の車両等を運行させる？

3 鉄路の存続

III-3.1 上下分離方式

JR北海道は「単独では維持困難」な線区について、沿線自治体等にバス路線への転換や沿線自治体等がインフラを整備を行う「上下分離方式」への移行を打診している。
採算に合わないことを理由に「上下分離方式」を求めるのでは、問題の解決には結びつかない。
上下分離方式に移行しても、幹線ネットワークのインフラは国が責任を持って整備すべきと考える。

・ 道路管理

➢ 道路を維持管理は道路法に規定されている。

・ 河川管理

➢ 河川管理は、洪水や高潮などによる災害の発生を防止し、公共の安全を保持するよう適正に行う。

・ 空港管理

➢ 空港は、空港の分類により、それぞれ設置者・管理者が異なる。
➢ 道内7空港については、2020年の一括民営化に向け具体的な作業を実施している。

・ 鉄道管理

➢ 1987年4月1日の民営化に併せ施行された「鉄道事業法」により、JRと民鉄は同じ土俵に上がった。
➢ JR貨物は、使用料を払う上下分離方式である。

		交通・河川のインフラ整備			
		道路	河川	空港	鉄道
管理者	国	高速自動車国道(東日本高速道路) 一般国道(北海道開発局)	一級河川	国管理空港 ^{注1} 特定地方管理空港 ^{注2}	JR線(JR北海道)
	道	札幌市以外の市町村の道道	二級河川	地方管理空港等 ^{注3}	
	市町村	市町村道 札幌市の道道は札幌市	準用河川	弟子屈飛行場 (弟子屈町)	路面電車(札幌、函館) 地下鉄(札幌) 道南いさりび鉄道(三セク)
根拠法		道路法	河川法	空港法	軌道法、鉄道事業法

注1: 稚内空港、新千歳空港、釧路空港、函館空港。成田国際空港、中部国際空港、関西国際空港は空港管理会社が設置・管理する拠点空港
注2: 旭川空港、帯広空港。国土交通省が設置し、地方公共団体(旭川市、帯広市)が管理している。
注3: 利尻空港、礼文空港、奥尻空港、中標津空港、紋別空港、女満別空港。札幌飛行場(丘珠空港)、千歳飛行場(千歳空港)は、自衛隊・在日米軍との共用空港

3 鉄路の存続

III-3.2 維持すべき路線

産業構造や生活スタイルの変化に伴い、鉄道の役割が変化するのは当然である。
ただ、採算に合わないことを理由に、本来あるべき役割を見失い、存廃を論ずるのは得策とは思えない。
また、その判断を路線ごとの沿線自治体に預けるやり方も、手続き的に疑問を抱かざるを得ない。
仮に、沿線自治体が廃止を選択した場合、国はそれを認めて廃止することができるのだろうか？

・ 幹線ネットワーク

- 定義を明確にした上で、鉄路の施設整備、保守管理は国(JR北海道)が責任を持って行う。
- 運行は、JR北海道、JR貨物以外にも参入を可能にする。

・ ローカルネットワーク

- 市町村ごとの現行交通体系を見直し、幹線ネットワークを活用した広域交通体系を整備する。
- 鉄路の整備は、管内自治体等で協議して行う。

・ 個別輸送手段

- 鉄道の需要(例:引き込み線)があるかは不明だがネットワークへの接続を可能にする。

路線の維持に国の支援必要が半数以上 (「道新アンケート」 H29.8.16 道新記事から)

道内の10路線13区間の55市町村を対象に6月末から7月に実施された「道新アンケート」結果のうち、道北の17市町村(上川、留萌、宗谷管内)の内容が示された。主な意見は、

- ・ 「路線維持コストを国が負担すべき」 9市町村
- ・ 「広い道内を結ぶ路線維持には、国の支援が必要」 愛別町
- ・ 「現路線を国やJRだけで維持するのは難しい」 中川町
- ・ 「国も含め、どこが負担するか決めることが大切。国民に等しく交通サービスを提供するため、国や道、市町村が建設・維持費を負担する道路のような考え方を取り入れて良いと思う」 幌延町
- ・ 「公共交通ネットワークの役割を考え、国、道、市町村の支援も必要」 旭川市

また、路線廃止や地元負担を求めるJRの路線見直しに対しては、

- ・ 「容認できない」 9市町村
- ・ 「JRの経営状況を踏まえると理解できる」 中川町、稚内市、旭川市
- ・ 「わからない」 留萌市、音威子府村、幌延町、愛別町
- ・ 「無回答」 富良野市

となっている。

3 鉄路の存続

III-3.3 費用負担の考え方

鉄道の運営に必要なコストを利用者負担で賄うことは、所詮、困難である。
 III-1.1-1で触れた「鉄道の多面的機能」、「地域に及ぼす波及効果」を考えると、受益者は鉄道利用者に留まらない。
 それらの評価額を算定し、分かり易く、客観的に示す必要があると考える。

- 鉄道の多面的機能
 - 聞き慣れない言葉であるが、「水田の…」、「農業農村の…」、「森林の…」はどうであろう。
 - 鉄道にもそのような機能はある。それは何か？
- 地域に及ぼす波及効果
 - 鉄道があることで、地価が安定する。観光客が増加すれば、観光消費が増大する。誰が恩恵を受けるか？
- 利用料金
 - 乗車料金、路線利用料のほかにアイデアはないか？
- 設備投資、維持・管理の効率化
 - 行き過ぎたコスト削減は、安全性、快適性等に影響する。

私が考える鉄道の多面的機能

鉄道は人や物資を輸送するほか、地域の活性化や観光振興等の経済・社会的便益を地域にもたらしている。

- 路線の災害防止策、災害復旧を通じ、国土災害防止や国土保全(護岸等)機能を果たしている。
- 鉄道の存続が過疎化の抑止効果を果たし、国土の有効活用に貢献している。
- 鉄道の存在が地価を押し上げている(廃止は地価の低下を招く)。
- 鉄道と自然が織りなす北海道の景観が観光資源として活かされている。
- 優れた鉄道技術(積雪・寒冷地の運行等)が海外の模範になる。
- その他、鉄道を利用することで、道路の交通渋滞、車の事故、通勤・通学者の転出(札幌一極集中の誘因)を抑制・緩和する効果がある。

3 鉄路の存続

III-3.4 収支見通し

平成28年11月4日JR北海道が「平成27年度 線区別の収支状況」を発表した。平成26年度に引き続き全線区で営業損益が赤字である(最大の赤字路線は函館本線の函館～長万部間で、営業収益46億9千7百万円に対し、96億6千6百万円の営業費用を要し、49億6千9百万円の赤字)。
 営業費用を営業収益で賄うことが困難なことは論を俟たない。
 鉄道の潜在価値を評価する方法を見出し、その評価を含め収支が償うかを判断すべきである。

潜在価値を評価する方法は？ 例えば、

- 過去の投資額を現在価値に割り戻して評価する。
- 存続路線と廃止路線の地価減少率を対比し、その差を土地評価額に乗じて評価する。
- 有識者に依頼する。

事業者は、不要な支出を抑え、効率化を図るなど、最大の便益が得られるような経営に努め、不等号が成立するよう路線の存続に責任を持つ(不等号の維持が困難な場合は、廃止はやむなしとする)。

トレードオフの収支関係

