

「新幹線整備に伴う問題点についてー並行在来線問題を問うー」

経済経営課程 今野修宏

本研究は、新幹線建設・整備をめぐる論点を歴史的に検討し、とくに並行在来線に着目して、その問題点と今後の展望について考察したものである。

第1章 新幹線の歴史

新幹線のルーツは戦前の「弾丸列車計画」にあったが、それは太平洋戦争の激化によって中止された。戦後における高度経済成長の過程で東海道本線の輸送力が逼迫したため、広軌の東海道新幹線が企画され、実際に建設された。200km/h を超える速度で運行が開始され、輸送力が格段に強化された。その実績から、同じく輸送量が急増していた山陽本線沿いにも新幹線が建設されることになった。

この2つの新幹線路線は輸送需要の増大に対応するために建設され（「需要追従型」）、それが大きな成果を上げたことは明らかである。だが、これらの成功をみて、他地方の政治家や自治体等が新幹線の建設を求めるようになり、従来とは異なる状況が出現した。つまり、輸送需要が必ずしも逼迫しているわけではないにもかかわらず、新幹線建設を要望するようになったのである。この後、新幹線を建設することによって需要を喚起させようという発想（「開発投資型」）が主流となっていった。

第2章 全国新幹線鉄道整備法の制定と整備新幹線

1969年に発表された新全国総合開発計画では7200キロに及ぶ新幹線網計画が盛り込まれ、地方や政治家の求めに応じるように1970年に全国新幹線鉄道整備法が成立した。これに基づいて、新幹線建設の基本計画や整備計画については運輸大臣(現、国土交通大臣)の諮問を受けた鉄道建設審議会(現、新幹線鉄道審議会)が審議・答申して運輸大臣によって決定され、工事实施計画については運輸大臣の指示を受けた鉄道建設公団が策定し、運輸大臣によって認可されるものとされた。1973年までに整備5線の計画が決定され、12路線の基本計画が答申され、それらが完成すれば日本全国に新幹線ネットワークが張り巡らされるはずであった。

ところが、1973年に発生したオイルショックは日本経済に甚大な影響を与え、高度成長を終焉させる契機となり、それ以降の新幹線建設は大幅に遅延することとなった。その後、主として建設の財源問題がネックとなって、推進する動きと抑制する動きの綱引きが続いた。それを解決する手段として、1981年の整備法改正によって建設資金の地元負担が導入されるが、翌82年には臨時行政調査会の答申を受けて整備新幹線の凍結が閣議決定された。1980年代後半になると、後にバブル経済と呼ばれたような景気の急拡大と国鉄の分割民営化による政治経済的变化が新幹線建設の凍結解除を後押しすることになるが、依然として財源問題は解決されたとはいえなかった。

これに一応の決着をつけたのは、1989年に決定された第1次スキームがJR・国・地方

の建設費の負担割合を明確化したことと、90年に鉄道整備基金が設立されたことであった。とはいえ、これで問題がすべてクリアされたわけではない。国鉄時代に開業した東海道、山陽、東北(～盛岡)、上越の各新幹線に並行する在来線は経営分離されること無く国鉄分割民営化以降もJRに引き継がれたが、その後建設される新幹線は並行在来線の廃止ないしは分離が要件とされることになった。つまり、新幹線建設にあたっては建設費の地元負担だけでなく、並行在来線を廃止することも前提条件とされたのである。

第3章 並行在来線の経営分離による具体的事例－青い森鉄道を中心に－

新幹線建設費の一部を負担し、並行在来線に対する支援も行うことになった県や自治体は利用客とともに大きな影響を受けることになった。東北新幹線八戸～青森間の着工決定によって東北本線盛岡以北の全区間が経営分離されることになり、岩手県側がIGRいわて銀河鉄道(盛岡～目時)、青森県側が青い森鉄道(目時～八戸～青森)という第三セクターして再出発することになった。

青い森鉄道は資本金29億円であり、そのうち県が68.8%、沿線市町が19.92%を出資している。しかし、引き継いだ区間は輸送密度が低く、線路等の資本費に耐えられるほどの需要は見込めなかった。JR時代も企業内部利益移転によって成り立っていたのであり、運営には様々な工夫が必要とされ、上下分離方式が採用された。線路を保有するのは青森県であり、青い森鉄道は線路使用料を支払う第二種鉄道事業者となった。線路や施設などの固定費比率、埋没費用化の程度が高い施設を分離して利用料を支払って利用することによって、損益分岐点を下方シフトさせることが期待されたのである。

とはいえ、青い森鉄道をめぐる経営環境は厳しく、2011年度は7期ぶりに線路使用料の支払いを行ったが、支払った額は本来支払うべき額の2%弱に過ぎなかった。2013年度においても本来7億円以上の線路使用料のうち、支払ったのは1億円程度であり、県による線路使用料の免除・減額措置がなければ経営が成り立たない現状である。さらにいえば、今後沿線人口の減少が進み、また寝台特急の廃止等によって今後の経営は一層厳しいものとなり、鉄道を維持するために国や自治体の負担もますます重くなっていくことが予想される。

終章－今後の展望・取組について－

歴史的な背景からいうと、並行在来線分離問題の元凶は新幹線整備の目的が変質していったことにある。在来線利用客がそれほど多くない地域に新幹線を建設した結果、国鉄時代東北・上越新幹線は赤字路線となり、分割民営化後に並行在来線の分離問題が顕在化した。

そういった点から、まず今後の新幹線整備計画については再度政策的な見直しが必要である。次に、現在の並行在来線を維持していくためには各鉄道会社が、1)新駅設置、2)域外からの観光客の利用促進策、3)鉄道業以外の"副業"への進出、などの取り組みを模索・強化することによって、収益性を高めていくことが重要であろう