

地域公共交通維持のための交通税導入をめぐる

高崎経済大学名誉教授 西野寿章

nishino@tcue.ac.jp

はじめに

2023 年 12 月 14 日、阿部守一長野県知事は国土交通大臣に対して、しなの鉄道の施設のスリム化などを図るための経営支援を要請した。しなの鉄道軽井沢・篠ノ井間は、1997 年 10 月の北陸新幹線高崎・長野間の開通時に JR から分離され、長野県が主体となった三セクにより経営されている。その後、長野・妙高高原間も経営するようになったが、区間によって輸送量の違いがあり、苦しい経営を強いられている。

今後、沿線の少子高齢化とモータリゼーションのさらなる進展は、鉄道やバスの公共交通の維持存続に大きく影響する。こうした状況下においても、今後も公共交通の公益的機能を維持、発揮するには、経営効率の議論だけではもはや限界があると思われる。

1. 経営分離第三セクター鉄道の経営

今日の整備新幹線網構想は、1970 年に出版された田中角栄『日本列島改造論』に登場した。田中は「在来線が旅客、貨物の両面で生き生きと働いてこそ、新幹線も鉄道全体も生きてくる」と述べていた。その当時と整備新幹線第一号が開業した 1997 年当時とでは、鉄道を取り巻く環境は大きく変化した。

並行在来線の分離については、1984 年の自民党五役会議において、新幹線着工の条件として並行在来線の廃止することを決定している。その背景には、国鉄の膨大な赤字があり、国鉄改革が進められていたこともあった。整備新幹線の建設を求めた道府県には、廃止される在来線の経営が委ねられた。

経営分離第 1 号となったしなの鉄道の軽井

沢・篠ノ井間の経営は順調ではなく、開業から 3 年目の 2000 年度末の当期未処理損失が 21.6 億円となり、2001 年度は資本金 23 億円を上回る債務超過に陥った。そのため人員削減を行い、合理化を進めたが好転せず、長野県は 2004 年度から減損会計を導入し、2006 年度には JR の鉄道資産の購入費としてしなの鉄道に貸し付けていた 103 億円の債権を放棄して、経営の安定化を図った。それでも 2006 年度末までの累積赤字は 7 億 3100 万円にのぼっていた。

近年の経営では、経営努力もあり 2018 年度 1.5 億円、2019 年度 0.9 億円の黒字を計上していたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、2020 年度 7 億円、2021 年度 5.4 億円、2022 年度 2.7 億円の赤字となっている。コロナ前の営業収益に占める旅客収入の割合は、2018 年度 69.7%、2019 年度 67.7%となっていた。今後については 2025 年度以降で黒字化を見込んでいる(しなの鉄道：第五次中期経営計画)。

2. 地方のモータリゼーションと鉄道

地方鉄道の経営を苦しめているのは、第一にはモータリゼーション、第二には人口減少、そして第三には地域経済の衰退にある。

軽井沢・篠ノ井間の沿線市町における 2021 年の 1 世帯当りの自動車保有台数は、軽井沢町 1.92 台、御代田町 2.05 台、小諸市 2.19 台、東御市 2.47 台、坂城町 2.19 台、上田市 2.04 台、千曲市 2.20 台、長野市 1.89 台と、同年全国平均 1.04 台の 2 倍となっている。

日常的な通勤や買物は自動車で行う家庭が多く、鉄道の日常的な利用者の多くは高校生、大学生、専門学校生と 1 人で乗り降りできる高齢

者である。その要因は人口が鉄道駅周辺に集中せず、農村部に広がっているからでもある。観光列車を走らせ人気もあるが、しなの鉄道の観光利用は限定的であるように捉えられる。

沿線の坂城町は、1980年代に内発的な先端産業集積地として注目された。現在も多様な技術を有した企業が立地し、地域経済を担っているが、グローバル化の影響を受けている。

3. 地域経営視点の欠落と限界

地方鉄道の経営は、厳しく、全国の不採算路線の存続が危ぶまれている。中国山地を走る芸備線では、改正地域交通法に基づく再構築協議会制度が全国で初めて適用され、行方が注目されるが、地域経済の立て直しの議論をなしに鉄道の維持存続を求めることには無理がある。

まもなく日本は、GDP規模でインドに抜かれ、世界第4位になるとされ、新興国の追い上げが激しい中、中山間地域の振興を図ることは容易ではなく、限界がある。

4. 滋賀県における交通税をめぐる

滋賀県では全国に先駆けて「交通税」の創設が検討されている。2022年4月の滋賀県税制審議会(会長・京都大学諸富徹教授)は「地域公共交通の維持・充実を確実なものとするために、その財源として税負担のあり方を考えていくことは、滋賀県基本構想を始めとして、滋賀県都市計画基本計画方針や見直し後の「滋賀県交通ビジョン」を確実に実感させるために必須の取り組みであるのみならず、貴県が目指すCO2ネットゼロ社会に資することから、早期にその議論を開始する必要がある」と答申した。

5. 森林環境税をふまえた交通税の検討

報告者は、群馬県が2014年度から導入した群馬県版森林環境税(ぐんま緑の県民税)の導入検討時の座長、導入後の評価検証委員会

の委員長を2023年3月末まで務めた。導入の背景には、多くの山林所有者は、国産材価格の低迷によって人工林の保育、管理ができない状況があり、放置すると公益的機能の低下が懸念された。そのため、県民の生命と財産を守るために、間伐等の森林整備を県民負担により進める必要が認識された。

鉄道、バス等の地域公共交通も、多様な特性や公益的機能(例えば、安全性・安価性・定時性・大量輸送性・低環境負荷性など)を有している。森林環境税と同様に、滋賀県で先進的に検討されている交通税の導入を長野県でも検討する必要がある。森林環境税は、府県での導入が先行し、国は遅れて2019年に創設した。交通税についても、地方自治的に県単位で先行するのか、国レベルで推進すべきなのか、その議論を始める時に来ていると考えられる。

おわりに

北海道新幹線札幌延伸に伴う函館本線の函館・長万部間のあり方、自然災害に見舞われた米坂線、肥薩線、山陰本線の再開、バス路線の存続問題など、これらは経済効率や経営合理化だけを議論しても展望は拓けない。

報告者は、戦前戦後の農山村に見られた住民出資による地域電化によって、エネルギー・コミュニティが形成されていたことを析出した。地域公共交通についても、その特性や公益的機能を評価し、地域住民が維持費用の一部を負担して関心を高め、官民一体となった地域交通経営のためのガバナンス形成を図ることも模索されてもよいのではないかと考えられる。

参考文献

宇都宮浄人(2015)『地域再生の戦略』筑摩書房。
西野寿章(2020)『日本地域電化史論』日本経済評論社。