

便益から考える鉄道インフラの費用負担についての考察 ～函館本線（海線）の経営形態を事例に～

東洋大学国際観光学部、黒崎文雄

<https://researchmap.jp/Railway1/kurosaki026@toyo.jp>

はじめに

2030 年度末、北海道新幹線が札幌に延伸されると、函館本線は並行在来線として JR 北海道の経営から分離される。しかし、これまでに分離された並行在来線とは異なり、長万部・新函館北斗の区間は、貨物専用路線として存続する方向で協議が行われている。この場合、旅客輸送のための第三セクターを設立して運営するという従来の並行在来線の経営形態を適用することはできず、当該区間の運営には新たな形態を導入することが必要となる。

本発表では、貨物鉄道路線が運行する並行在来線の今後の維持管理のあり方について、主に「便益」と「技術力」の点から考察を行う。また、上記の函館本線の海線区間（長万部・新函館北斗駅間 94.4km）を主な対象として考察を行う。

1. 函館本線およびその他の並行在来線について

函館本線の海線区間は北海道と本州を結ぶ貨物鉄道輸送の大動脈であるため、同区間の鉄道の廃止は、鉄道貨物輸送のネットワークに極めて大きい影響を与えることになる。すなわち、経営分離される函館本線（海線区間）が廃止された場合には、当該区間の地域交通の問題に留まらず、貨物鉄道物流のネットワークや東北地域の基幹在来線のあり方にまで重大な影響を与えることが危惧されている。

また、これまでに並行在来線として JR 旅客鉄道会社から経営分離した鉄道事業者の概要を表 1 に示すが、いずれの並行在来線事業者も少ない技術者で運営されている。

表 1 並行在来線鉄道と施設部門の職員数

事業者名	営業区間	営業キロ	本社部門		現業部門		職員合計
			工務・電気	計	工務・電気	計	
道南いさりび鉄道	木古内～五稜郭	37.8km	0	31	28	71	102
青い森鉄道	目時～青森	121.9km	11	75	98	250	325
IGR いわて銀河鉄道	盛岡～目時	82.0km	12	63	50	123	186
しなの鉄道	軽井沢～篠ノ井 長野～妙高高原	65.1km 37.3km	0	62	56	203	265
えちごトキめき鉄道	妙高高原～直江津 直江津～市振	37.7km 59.3km	1	36	60	206	242
あいの風とやま鉄道	市振～倶利伽羅	100.1km	14	61	69	342	403
IR いしかわ鉄道	倶利伽羅～金沢	17.8km	6	53	19	61	114
肥薩おれんじ鉄道	八代～川内	116.9km	9	40	25	86	126

（出典）鉄道統計年報〔令和 2 年度〕（国土交通省）

鉄道施設の保守管理に必要な技術は多岐にわたっている。特に、単線非電化の線路施設と異なり、貨物列車が走行する重厚長大な鉄道施設は軌道のみならず土木・電力・通信など各分野の施設も高規格なものとなり、これに伴い施設を保守管理する技術者にも高度で専門的・総合的な技術力が求められるようになっている。直面するさまざまな技術的問題に分割された並行在来線事業者が適切に対処し、重厚な鉄道施設を継続的に適切に保守管理していくためには、鉄道施設の保守管理に必要な技術力を有する組織が一定の関与をすることが求められているように思われる。

2. 鉄道貨物輸送の便益と考えられる運営形態

検討対象の路線のように長距離に及ぶ貨物鉄道ネットワークの内的一部分の施設を考えた場合、施設が存置されている地域に対して貨物鉄道輸送が寄与する便益は限定的であり、その便益は当該ネットワークの影響を受ける広範囲の地域に及んでいると考えられる。(図1)

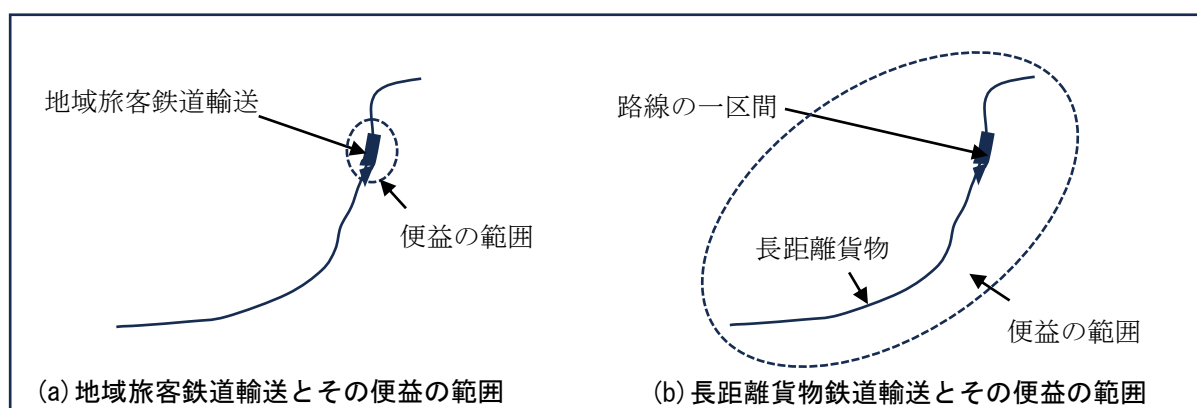


図1 地域旅客鉄道と貨物鉄道輸送の便益の範囲

交通施設の保守管理に必要な費用は、その便益を享受する地域の人々が負担するべきであるという考え方は合理的であり、この考え方からも貨物鉄道輸送に必要な基幹路線には政府が関与するという点については社会の理解を得られるように思われる。また、前節で述べたように、鉄道施設の管理には高度な技術力を必要とする。このため、鉄道施設分野の技術力を有する鉄道・運輸機構が沿線の地方自治体とともに鉄道施設を保有し、同組織の技術力を活かしながら施設保守工事を発注する形態には検討の意義があるものと考えられる。

おわりに ―貨物調整金について―

貨物調整金の制度については、北海道新幹線の札幌延伸が予定されている2030年度までに、新幹線貸付料を財源とせず並行在来線に必要な線路使用料の確実な支払いを確保する新制度へ移行することが2015年(平成27年)の政府・与党申合せで示されている。高規格の並行在来線施設を維持するためには公的支援が不可欠であるという、現実を踏まえた持続可能な新制度の策定が望まれる。

参考文献

黒崎文雄(2023) 北海道新幹線札幌開業に伴う函館本線の運営形態についての一考察、「交通と統計」通巻73号、pp. 42-59