

## 第三章 利用者が願う「ちょっとした工夫」

### 生活シーンに対応する

現在の鉄道の経営環境は社会全体でつくってきたものです。そのため、これからの鉄道のよりよい経営環境も社会全体で構築していく必要があります。車利用に向けた社会のづくりを、公共交通利用に向けた社会のづくりに変えていく必要があるのです。行政にも、鉄道事業者にも、大学などの地域の研究機関にも、製造業・サービス業などの企業にも、NPOにも、利用者や住民にも、できそうなことがたくさんあります。利用者が願う「ちょっとした工夫」を、地域社会が全体で行って行ければと思います。

### 使えない理由の収集

電車の通勤利用を拡大するには、「通勤に電車を使えない」理由の収集をする必要があります。裏返せばそのまま利用促進策となります。ただ、費用対効果の問題があるので一工夫が必要です。終電の繰り下げる際、深夜特別料金設定の深夜電車や深夜バスのサービスなどもあり得るのではないのでしょうか。また、現在、車で通勤している女性が会社帰りに買い物をする必要があって車で通勤しているなら、駅への食品スーパー誘致や、大規模ショッピングセンターにアクセスしやすい駅にパーク＆ライド駐車場を設置することも考えられます。また、一般に鉄道に対する不満はいろいろとあるようです。「クレームは宝の山」という言葉がありますが、そのような鉄道に対する不満・クレームをたくさん集めて、裏返して利用促進策を創り出す工夫を、地域社会がチームを作って行っていくような取り組みが必要かもしれません。

### 多くの住民の生活に配慮する

大幅に増えた女性の自動車利用。自動車だと柔軟に生活できます。保育所に子どもを預けてから通勤し、帰りは買い物をしてから子どもを迎えにいった家に帰る。このような、車だから可能な生活シーンに鉄道を合わせる必要があります。駅・駅前に保育園も商業施設も図書館もある。それなら電車の利用も可能になります。多くの住民の生活への配慮が必要です。

### 例えば・・・

- ・電車利用に便利な生活用品（定期入れ、電車への持ち込みが容易な折り畳み自転車、キャスター付きのおしゃれな買い物バッグ、ベビーカー）の企画販売を行う。
- ・バス乗り場、タクシー乗り場、駐車場、駐輪場、周辺施設（公共施設・商業施設など）の表示を徹底する。
- ・道路、公共施設、商業施設などに駅までの案内、看板を出す。
- ・バリアフリー情報を公開する。
- ・英字版路線図を公開する。
- ・沿線駅周辺の施設情報（公共施設・商業施設）を公開する。
- ・沿線の観光情報を公開する（歴史・文化・食など）。
- ・待合室の充実。
- ・トイレの改修。
- ・駅への電車接近表示を導入する。
- ・タクシー待機駅の増加を図る。

## 考えてみました！ いろいろな施策

### 公共交通を利用したまちづくりの推進

- 駅周辺の開発を促進
- 駅周辺への魅力ある機能や施設の集積
- 駅と集客施設を併設する
- 駅の管理を民間に委託すると同時にスペースを貸し出し、利便施設を併設する
  - コンビニエンスストア・飲食店
- 駅への公共施設の併設
  - 公民館・図書館・行政機関の住民サービスセンター・これらの複合施設
- 駅への保育園の併設

### 駅周辺地域の整備

- 土地区画整理事業や市街地再開発事業等による駅を中心とした既成市街地の整備
- 駅へのアクセス道路・コミュニティ道路・歩道の整備
- 駅と駅周辺の主要施設を結ぶアクセス道路・歩道・アーケードの整備
- 駅周辺における空き店舗の多目的施設としての活用
- 拠点駅の駅前における総合的なバス乗降施設の整備
- 公共施設・公営住宅等の駅周辺への新設・移転
  - 新規設置や移転の必要の生じた施設は可能な限り駅周辺へ建設
- 駅周辺に集客力のある施設を整備
  - 量販店・レストラン・書店・マンション・老人介護センター
- 周辺道路における駅への案内標識の設置

### 電車と他の交通機関との連携

- 駅前広場の整備
- 行政機関・民間企業等におけるパーク＆ライド利用可能者の把握および利用の働きかけ
- 沿線市町が駅を経営し、乗るしくみづくりを競う
- 電車とバスの円滑な接続ダイヤの設定
- 揖斐線と樽見鉄道の交差位置に乗り継ぎ施設を設ける
- 名鉄岐阜駅前をサイドリザーベーションとして電停を名鉄岐阜駅に近接させる

### 都市計画等による規制・誘導の検討・見直し

- 駅周辺での駐車場附置義務台数や大店立地法による必要駐車台数の緩和
- 駅周辺の指定容積率の緩和
- 駅周辺に新たな市街化区域を設定
- 市街化調整区域のうち駅周辺の地区計画を決定
- 駅周辺での開発許可手数料の減免

- 駅周辺に立地する建物への固定資産税等の減免および郊外部における駅からはなれた立地への課税強化
- 大規模店舗立地の際の都市郊外での進出規制あるいは公共交通機関の利用できる立地への誘導

#### 多様な乗車券・定期券・回数券および割引制度の導入

- フリー乗車券の導入
- 企業・団体向け大口扱い特別割引通勤定期券
  - 一定数以上の通勤定期を一括購入する場合、割引率をアップ
- 持参人式定期券制度（環境定期券：休日に定期券利用者の家族が利用できる。あるいは同伴家族の割引）
- 学期定期券、年間通学定期券の導入（通学利用客の囲い込み）
- 年間定期券、長期定期券（契約年数アップにつれて高割引）の導入
- 昼間割引定期券、平日定期券の導入
  - 輸送力が余っている日時に正規より安価にした切符
- 往復割引、閑散時間割引、グループ・家族切符の導入
- 高齢者・障害者・介添え人割引の導入
- 時間運賃制度
  - 決められた時間内は何度乗り降りしても同一運賃
- ゾーン運賃制度
  - 一定区間内は乗り継いでも一定料金。ゾーンをまたぐと運賃が変動
- 共通プリペイドカードの導入
- ICカード導入
  - 様々な割引処理を実施
- ICカードの無人駅での運用
  - 小さな駅は無人でICカードのタッチパネルだけを設置。IC切符は入出場の処理をしているので、有人駅の利用者は、無人駅でもタッチすることになる。
- ICカードの座席指定利用
  - JR東の普通列車のSUICAグリーン券のように使う。指定済みの座席には頭上にランプが点いていて、指定券情報が入ったIC切符を座席上のパネルにタッチするとランプが消える、というような設備を用意し、なるべく省力化して運用。
- 回数券の使用期限の延長
- 家族連れパス
  - 週末限定としてもよい
- 年間全線パス
  - イベント列車除く全列車に利用可、特急もOK。持参人式で20～30万円程度に設定。家族連れパスにもなる。

#### 他機関と連携した割引制度・ポイント制度

- 電車運賃と他の交通機関・レジャー施設等を組み合わせた割引券の設定
- 電車利用者への観光地・公共施設・商店等での割り引き制度の導入

- ポイントカードの導入

#### 利用者ニーズを捉えたダイヤ編成とサービス提供

- 終電に合わせたフィーダーバスの運行
- 郊外部での多数の拠点駅、準拠点駅にタクシー乗り場を設置
- 新幹線や快速電車とのスムーズな接続
- 朝一番の新幹線に接続する電車の運行
- イベントに合わせた臨時ダイヤの設定
- 新幹線の最終電車到着を受けた割増運賃の深夜電車を走らせる（定期客は差額支払い）
- 白馬方面行き、立山山麓方面行き等のスキー列車と接続スキーバスを走らせる
- 駅での新聞・雑誌等の販売、車内への自動販売機の設置
- 混雑時等の女性専用シート（エリア）の設定
- アテンダントの乗車
- トイレ・ゴミ箱・自販機を設置
- ビュッフェカー
  - 朝食を取りながら通勤したい人向け
- 携帯OKカー
- 荷物輸送
  - マイクロコンテナ（みかん箱2～3個程度の大きさ）による域内定時輸送を提供する。旅客列車の一部（車両の1/4程度）を、マイクロコンテナの自動倉庫にして、快速停車駅ごとに自動的に積み下ろしする。ICチップが組み込まれていて、コンテナの位置情報、移動スケジュールは、荷役システムが管理する。コンテナを扱う駅では、コンテナ内の荷物を取り出して宅配トラックに積み替えたり、コンテナをそのまま荷台に自動的に積み替えて目的地向けのトラックを仕立てる作業を行なう。

#### 電車を利用したイベント・企画の実施

- 駅周辺におけるイベントの実施
- 車内コンサート、車内レストラン等イベント列車の走行
- イベント実施時の自治体による電車借り上げおよび駅・会場間のバスの確保
- 電車利用によるイベント来場者への電車運賃補助券配布
- レストラン列車、宴会列車、会議列車、シアター電車
  - ミラノのダイニング・トラム（毎日運行）、米国カリフォルニア州ナパのワイン・レストラン列車（週末2～3本）のように、移動が目的ではなく、3時間前後の非日常的な移動空間を用意する。飲食や演劇を楽しんだり、講義や会議を開けるようにする。開始・終了時刻を守る、という利点も。
- 寝台列車、阿房列車
  - 安くのんびり過ごしたい観光客向け。寝台列車は、1泊5千円ほどで提供し、深夜に北陸本線内をゆっくり移動する。
- 買い物列車、温泉列車、グルメ列車
  - 上記と違い、移動の目的を決めて走らせる企画列車。氷見直行の蟹ぶりトレインとか、宇奈月温泉直

行の温泉列車など。

#### 様々な情報提供

- 他の交通機関との連絡ダイヤ表、公共施設・娯楽施設マップ等の作成・提供
- インターネットや携帯電話などITによる路線図・時刻表・料金表等の情報提供
  - WWWページやMLはもとより、携帯ユーザ向けに、簡単なボタン操作で情報を引き出せるように工夫する。終電が近付くと警告の電話がかかってくる「終電アラート」サービスとか、寝過ごさないようバイブで知らせる「次で降ります」サービスなど。
- 主要駅での各種交通機関運行情報の提供

#### 電車を活用したイメージアップ・観光客の誘致と広報宣伝

- 電車を活用した観光モデルレートの作成
- 駅弁・軽食の販売
- 電車や沿線を舞台にした映画やドラマのロケを誘致する
- 電車や沿線をテーマにした紀行番組を誘致する
- 沿線めぐりのイベントを実施する
- 沿線の隠れた資源（景観・自然・文化・食・歴史・産業など）を発掘し活用する
- 乗員の接客マナー教育を徹底する
- 学校教育の場に公共交通についての学習を設ける = 総合学習などを活用
- 報道機関とタイアップした公共交通利用キャンペーンの実施
- 情報誌を活用した電車の便利な利用方法のPR

#### 電車を活用した余暇の過ごし方の提案

- 電車利用に便利な生活用品の企画販売
  - ショッピングキャリアカー、ベビーカー等
- 関連グッズの販売
- 電車に乗って行くイベントなどを実施する
  - ウォーキングイベント、トレッキングイベント、サイクリングイベント等
- 駅近辺の休耕田を家庭菜園として整備し、定期券購入者を対象として限定して貸し出す

#### 住民への電車利用促進の働きかけ・意識改革（マイレール意識）の醸成

- ノーマイカーデーの参加者の増加
- 学校や遠足や授業当における電車利用の働きかけ
- 学校あるいは地域における公共交通機関に関する学習の推進
- 電車を利用した社会見学モデルコースの作成
- 県民が定期券・回数券を利用する際の地元自治体からの助成

- 民間企業・団体等に対する支援制度の検討
- 電車通勤従業員の多い民間企業・団体等への表彰制度の検討
- 県民による活動を通じたマイレール意識の醸成
- 電車を利用する住民から出資を募集
- 沿線自治体町内会が主体となって実施する電車利用促進運動への支援
- 沿線住民による駅舎の管理・美化活動の実施
- 営業活動・情報収集を徹底し、チャーター便、臨時電車による輸送を獲得する
- イベント等の輸送に積極的に対応する
- サポーター制度を導入し、会員には特典を設ける
- 長期定期券とサポーター制度と出資を組み合わせた制度を設ける
- クルマ利用者以外の買い物客にも駐車割引券相当の電車割引券を提供する

#### 官民協議の場の設置

- 鉄道、バス、タクシー等の交通関連企業・団体、商工団体、利用者代表（各種NPO等）、行政機関等で構成する、公共交通利用促進と利便性向上を目的とした協議会の設置

#### 行政機関における契約先企業等に対する公共交通機関利用促進策の検討

- 公共交通機関の活性化のために、県、沿線市町、住民、民間団体がそれぞれの果たすべき役割を理解し、行動に移し、規範を示す

#### 経営課題として検討を要するもの

- 地域内の複数の鉄道事業者の車両保守部門・線路保守部門を一本化する

## 第四章 並行在来線の課題

### 4 - 1 並行在来線の運営

#### 1. 並行在来線の経営事例

並行在来線とは、新幹線と並行するＪＲ在来線を指します。国鉄時代は並行在来線についても引き続き国鉄が経営していましたが、平成３年からは、新たに建設する新幹線の並行在来線部分については、原則としてＪＲから経営を分離することとなりました。

並行在来線の経営主体

新幹線	起点	終点	並行在来線	経営主体
東海道	東京	新大阪	東海道本線	ＪＲ
山陽	新大阪	博多	山陽本線	ＪＲ
東北	東京	盛岡	東北本線	ＪＲ
	盛岡	八戸	東北本線	第三セクター
上越	大宮	新潟	上越線	ＪＲ
北陸	高崎	長野	信越本線	ＪＲ(高崎～横川)
				廃止(横川～軽井沢)
				第三セクター(軽井沢～篠ノ井)
				ＪＲ(篠ノ井～長野)
九州	新八代	鹿児島中央	鹿児島本線	第三セクター(新八代～川内)
				ＪＲ(川内～鹿児島中央)
山形	福島	新庄	奥羽本線	ＪＲ
秋田	盛岡	秋田	田沢湖線、奥羽本線	ＪＲ

ただし、上表にあるように、整備新幹線として建設された区間の並行在来線は、すべてが経営分離されているわけではなく、引き続きＪＲが経営している区間もあります。その理由については不明です。ＪＲ側の採算性などが考慮されているものと考えられます。

北陸新幹線金沢開業にともない、長野～直江津（ＪＲ東日本信越本線）と直江津～金沢（ＪＲ西日本北陸本線）が並行在来線となります。その経営主体をどうするかについては不明ですが、ここでは、北陸本線の該当区間がすべてＪＲから経営分離されるという前提で議論をすすめていきます。

なお、経営分離された鉄道を、仮に「北陸地域鉄道」と呼びます。

## 2. 経営分離された並行在来線の課題について

並行在来線の営業損益（平成 17 年度 鉄道統計年報）

		営業キロ	営業収入	営業費用	減価償却費	営業損益	営業係数（％）	
							償却前	償却後
並行在来線	I G R いわて銀河鉄道	32.0	3,667	3,791	31	125	102.6	103.4
	青い森鉄道	25.9	435	437	31	1	93.2	100.3
	青森県		580	814		234	140.3	140.3
	しなの鉄道	65.1	2,682	2,490	195	192	85.6	92.8
	肥薩おれんじ鉄道	116.9	824	958	79	135	106.8	116.4
北陸の主な民鉄	北越急行	59.5	4,127	3,228	727	899	60.6	78.2
	富山地方鉄道	93.2	1,518	1,665	216	147	95.4	109.7
	のと鉄道	33.1	192	381	2	189	197.7	198.8
	北陸鉄道	22.7	588	624	51	36	97.5	106.1
	福井鉄道	21.4	381	460	29	79	113.1	120.9
	えちぜん鉄道	53.0	743	1,058	17	315	140.1	142.3

金額は百万円。民鉄は鉄軌道部門のみ

上表は、並行在来線を経営する第三セクターと北陸の主な民鉄の損益を見たものです。並行在来線では、しなの鉄道が黒字となっていますが、これは会社が運賃値上げや徹底した合理化を行うとともに、長野県も資産購入費の資本金化などで支援したことによるものです。民鉄では、北越急行（ほくほく線）が黒字となっています。これは北越急行線を通る特急「はくたか」の運賃と特急料金分が大きく貢献しています。

### 第三セクター企業の営業収支

	企業数	黒字	赤字
赤字ローカル線転換	31	1	30
並行在来線	5	1	4

一般的に、並行在来線を含めた地方の民鉄の経営は厳しく、特に第三セクター鉄道（国鉄時代の赤字ローカル線を引き継いだものと並行在来線など）は赤字企業がほとんどという状況です。

平成 17 年度 鉄道統計年報

この理由としては、前回（富山県 できる 18 号）

で述べたとおり、

三セク会社は並行在来線を引き継ぐという性格上、地方都市近郊私鉄に比べ、安い運賃を設定せざるを得ないこと。

特急や長大編成の貨物走行用に軌道強化がされた複線電化路線であるため、線路や架線の保守費など維持管理費が多くかかること。また、JR から特急列車や貨物列車用に整備された広大な駅敷地用地など地域の鉄道としては不必要な土地も取得せざるを得ないこと。（全線複線の静岡鉄道との経営比較によっても明らかです。）

1 両当たりの平均乗車人員が多いにもかかわらず収入が上がらない一方、経費が高くなりがちで赤字経営になりやすいこと。

があげられます。

並行在来線鉄道と他の地方私鉄との経営比較 平成 17 年度 鉄道統計年報

区分	しなの鉄道	I G Rいわて 銀河鉄道	長野電鉄	富山地鉄	静岡鉄道	福井鉄道
本社所在地	長野市	盛岡市	長野市	富山市	静岡市	福井市
線路	複線	複線	一部複線	一部複線	複線	一部複線
輸送密度(人/キ口)	7,472	3,348	3,759	1,696	15,089	2,234
平均乗車人員(人/両)	32.9	20.1	20.1	11.7	23.6	11.6
平均運賃(円/キ口)	12.52	19.29	26.1	23.82	24.55	20.26
運輸収入/車両走行キ口(円)	496.8	736.1	564.3	355.2	593	253.5
営業費/車両走行キ口(円)	461.2	761.2	571.8	389.6	555	306.4
線路保全費/車両走行キ口(円)	56.5	293.3	43.5	41.1	21.5	27.3
電路保全費/車両走行キ口(円)	40.6	134.4	29.8	25.1	19	18
土地保有面積/営業キ口(千㎡)	19.6	37.9	11.3	10.4	11.7	10.5
停車場面積/駅(千㎡)	22.4	23.5	5.3	2.5	2	2.7

北陸本線が第三セクター化された「北陸地域鉄道」を新潟県、富山県、石川県で共同運営していくには、前述した全般的な課題を解決する必要がありますが、「北陸地域鉄道」には、これ以外にも、以下の課題があります。

(1)現在の電車は古いため、新規に車両を購入する費用が大きい

北陸本線の普通電車は昭和 40～50 年代の特急・急行電車の改造車で既に耐用年数が過ぎています。新幹線開通時までには J R 西日本が車両の更新をしない場合は、並行在来線の譲受時に車両の更新が必要になります。新車の導入には、直流電車の場合は 1 両当たり最低 1 億円余り、交直流電車の場合は 5 割程度高くなるといわれています。金沢・直江津間の現行ダイヤを踏襲すれば、23 編成 69 両の交直流電車が必要と見込まれ、100 億円程度の費用が必要です。

(2)経営分離される区間が長いため、初期投資の負担が重い

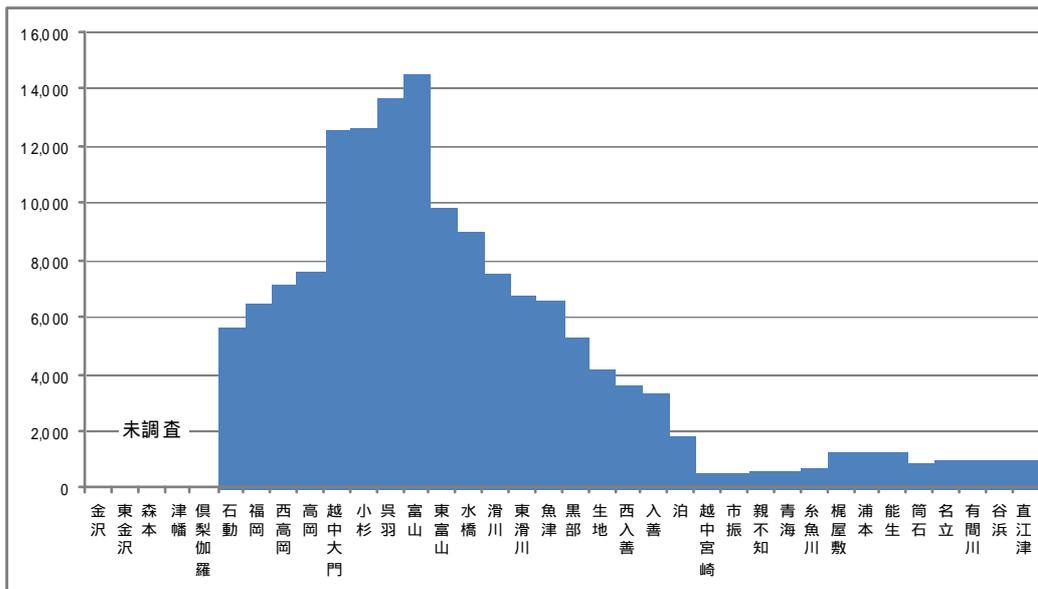
並行在来線を経営している「しなの鉄道」、「青い森鉄道」及び「I G Rいわて銀河鉄道」の初期投資の状況から見て、直江津～金沢間の資産を J R から簿価で購入し、開業に伴う関係施設の整備や車両の更新等を行った場合には、三県併せ、概ね 600 億円（施設簿価は、約 500 億円 + 車両更新費等 100 億円）の初期投資が必要と見込まれます。

(3)県別の輸送密度の差が大きいいため、費用負担のスキーム作りが難しい

普通列車の輸送密度（人/km）について、各県の調査によれば、新潟県区間（直江津・越中宮崎間）1,547、富山県区間（越中宮崎・石動間）7,209、石川県区間（石動・金沢間）約 15,000 と大きな差があり、仮に共同運営する場合に、各県の利害が大きく衝突することが予想されます。特に石川県内は、輸送密度が高く、サンダーバードやしらさぎが和倉温泉まで七尾線内に乗り入れていることから、J R 西日本が引き続き運行する可能性があります。

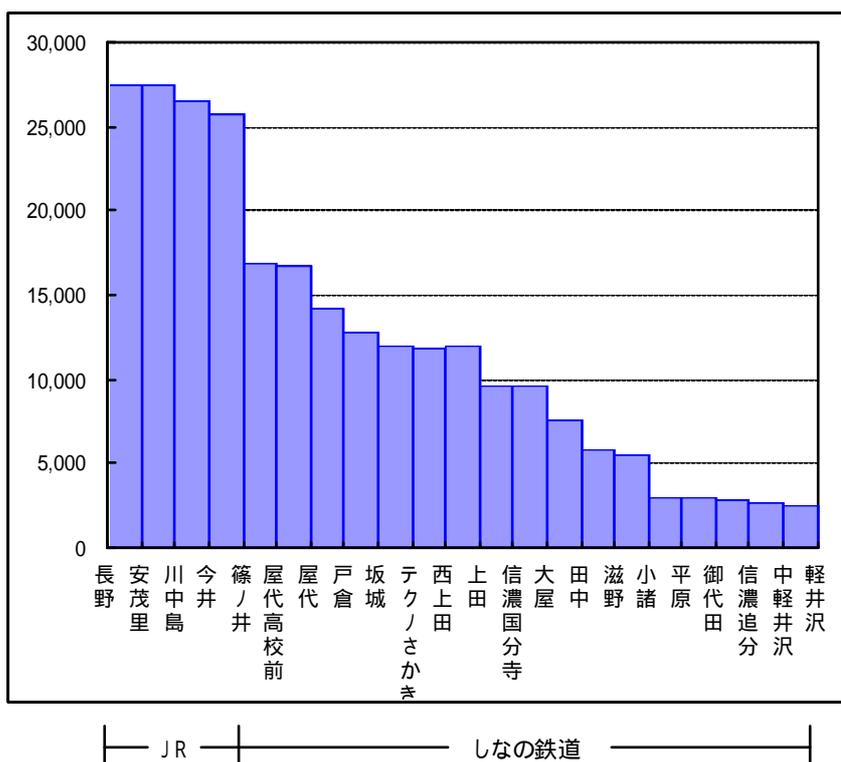
事実、しなの鉄道においても、名古屋方面からの特急が乗り入れ、かつ長野市近郊の通勤・通学客の利用が多い長野・篠ノ井間（9.3km）は、J R 東日本が引き続き運行したため、しなの鉄道の経営悪化の一因になりました。

駅間通過人員（普通列車）



各県調査（新潟と富山県内は県境間流動で調整）

長野・軽井沢間の輸送密度（長野県のHPより）



(4)名古屋・大阪方面からの特急が金沢止まりとなれば、収入が減少する

前述の北越急行が大幅な黒字となっていることから、「北陸地域鉄道」においても、特急列車の運行による収入を確保することが望めます。

金沢・富山間が三セク化された場合、サンタバードやしらさぎを富山まで乗り入れさせる場合には、JR西日本引き続き、第三種鉄道事業者として、線路使用料を三セク会社に支払い富山まで運行するか、金沢～富山間は、JRの特急車両を三セク会社が借りて、三セクの特急として運行するしかありません。

富山県と中京方面、関西方面の間には、年間 260 万人の流動があり、鉄道がかなりの市場を占有しています。仮に新幹線開業後、サンダーバードやしらさぎが廃止になれば、富山県民は、金沢で新幹線から在来線に乗り換えという大変な不便を強いられることになるとともに、採算性が大幅に悪化します。

富山県と中京・関西方面との年間旅客流動 単位 千人

	愛知		三重		京都		大阪		兵庫	
	流動量	分担率	流動量	分担率	流動量	分担率	流動量	分担率	流動量	分担率
航空		0.0		0.0		0.0		0.0		0.0
鉄道	306	28.4	94	51.6	496	71.3	1060	79.8	500	96.5
船舶		0.0		0.0		0.0		0.0		0.0
バス	28	2.6	2	1.1	6	0.9	28	2.1	2	0.4
乗用車	744	69.0	86	47.3	194	27.9	240	18.1	16	3.1
計	1078	100.0	182	100.0	696	100.0	1328	100.0	518	100.0

平成 17 年度国土交通省幹線旅客純流動調査

## 4 - 2 国の支援策

### 1. 国の支援制度の現状

#### 地方鉄道復活のためのシナリオ

並行在来線の支援のあり方については、2003年3月発行の「地方鉄道復活のためのシナリオ」に書かれています。この文書は、万葉線やえちぜん鉄道など地方鉄道存続の新たな動きが出てきた影響を受け、国が有識者による「地方鉄道問題に関する研究会」を設立し検討したものです。地方鉄道に関する国の取組の基本指針に当たります。

#### < 並行在来線のあり方についての記述抜粋 >

- 国としては、並行在来線の安定的な経営を図るため、JRから譲渡された鉄道資産について税制上の優遇措置を講じているほか、他の地方鉄道と同様に安全性の確保や利便性の向上を図るための施設の近代化に対する補助を行っている。なお、JR貨物がこれら並行在来線の関係会社に支払う線路使用料をアボイダブルコストから線路使用実態に応じた額にすべく新幹線貸付料を財源とした調整金制度を創設したところである。(中略)健全な経営維持のために、まず鉄道事業者が既存の鉄道事業者の取組等を参考にして最大限の自助努力をしていくとともに、地元に着目した鉄道として関係自治体が支援していくほか、国としても他の地方鉄道一般に対する措置と同様に適切に対応していく必要がある。 -

#### 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

2004年度に地方鉄道再生制度やLRT総合整備事業が創設され、支援制度が徐々に充実してきましたが、それを集大成する形で、地域公共交通活性化・再生法が2007年10月に施行されました。

市町村が事務局となり、鉄道・バス事業者や利用者等が協議会を組織して「地域公共交通総合連携計画」を作成することからスタートします。この計画に以下の5事業を位置づけると、特例や国の支援が入ります。

- (1) 軌道運送高度化事業(路面電車のLRT化や新規整備)
- (2) 道路運送高度化事業(BRTなど路線バスの近代化)
- (3) 海上運送高度化事業(海運の高速化など)
- (4) 乗継円滑化事業(駅の改善、パークアンドライドなど)
- (5) 鉄道再生事業(廃止届けが出された鉄道の再生)

鉄道事業者や利用者は、「地域公共交通総合連携計画」の作成を市町村に提案することができます。提案を受けた市町村は、計画を作成するか否か、作成しない場合はその理由を付して公表することとなります。



地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案

自治体による公有民営型の上下分離を促進するため、地域公共交通活性化・再生法の改正案が2008年1月に国会に上程されました。「鉄道事業再構築事業」と名付けられています。

並行在来線の活用は、地域公共交通総合連携計画に入れることはできますが、現行の法律の上記5事業には該当しません。改正案が成立すれば、並行在来線の活用を「鉄道事業再構築事業」として正式に位置づけることができます。

鉄道事業再構築事業の主な条件を介绍一下。

- (1)以下の事業構造の変更を含むことが必要です（並行在来線のJRからの経営分離とセククの承継は、事業構造の変更には該当しません）
- ・事業の譲渡及び譲受
  - ・法人の合併又は分割
  - ・その他事業実施主体の変更
  - ・重要な資産の譲渡譲受その他の事業構造の変更（これが上下分離です）

(2)地域公共交通総合連携計画を協議会方式で市町村が作成し、鉄道事業再構築事業を位置づけます。更に鉄道事業再構築実施計画を、市町村等と鉄道事業者が共同で作成し、国の事業認定を受けます。

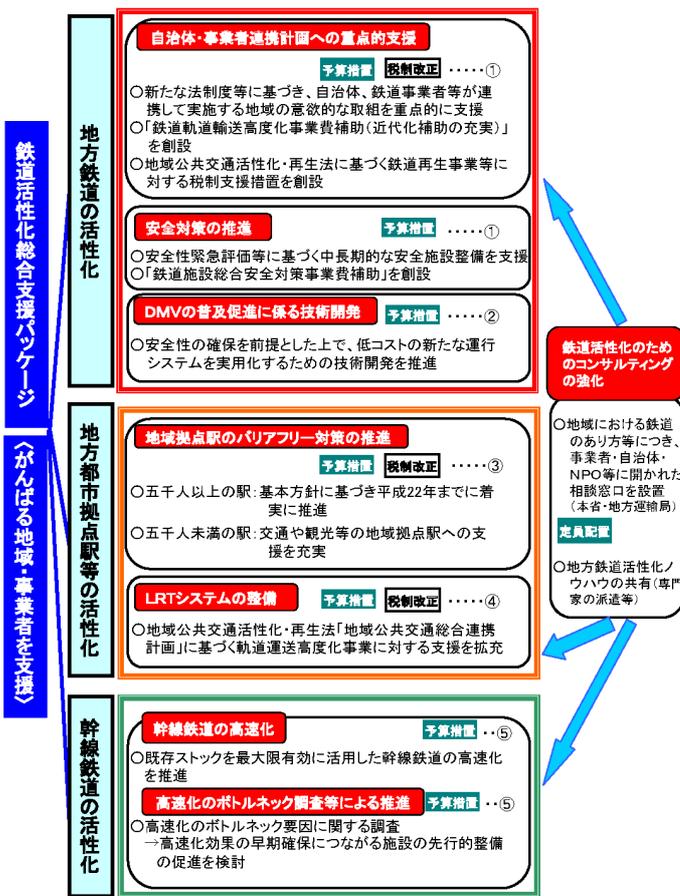
(3)公有民営型で上下分離を行う場合、自治体が鉄道線路を保有し、線路使用料は無償とします。これは、鉄道を道路のように、社会資本とみなす考え方に相当します。

認定事業に対する特例は以下の通りです。

- (1)鉄道事業法の事業許可基準の中に「事業計画が経営上適切であること」とする基準がありますが、自治体が線路を保有する場合には適用されません。適正な事業計画に基づき安全性を確保できていれば、事業採算性が問われないことを意味します。
- (2)鉄道事業再構築実施計画の国の認定により、通常の鉄道事業許可申請が不要となります。
- (3)固定資産税の税制特例があります（課税標準5年間1/4、不動産取得税非課税等）。



(3) 地域の活性化に資する鉄道活性化総合支援パッケージ



## 地方鉄道に関する支援制度

2008 年度から新たに創設される、代表的な 2 つの支援制度を紹介します。

### (1) 鉄道活性化総合支援パッケージ (2008 年度予算 33 億円)

赤字の地方鉄道事業者に対する「鉄道軌道近代化設備整備費補助」を改組し、頑張る事業者に対する「鉄道軌道輸送高度化事業費補助」が創設されました。地域公共交通活性化・再生法に基づく、鉄道再生事業や鉄道事業再構築事業に適用されます。

### (2) 地域公共交通活性化・再生総合事業 (2008 年度予算 30 億円)

国土交通省総合政策局の事業であり、地域公共交通総合連携計画の策定や、実証運行（社会実験）利用促進活動等のソフト面に適用されます。

## 都市鉄道等利便増進法

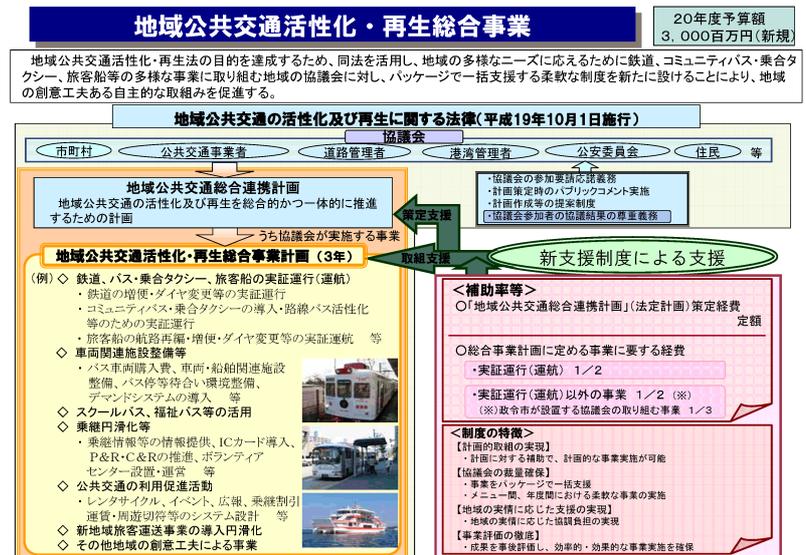
3 大都市圏と政令指定都市にしか適用されない制度ですが、並行在来線の支援策を検討する上で参考になるため、紹介します。

都市鉄道の既存のネットワークを有効活用することを目的として、相互直通を行う「速達性向上事業」と、大規模ターミナルでの結節機能を向上する「駅施設利用円滑化事業」から構成されます。両事業とも、整備と運行が別々の上下分離を前提としており、運行は複数の事業者が絡むことを想定した制度設計となっています。

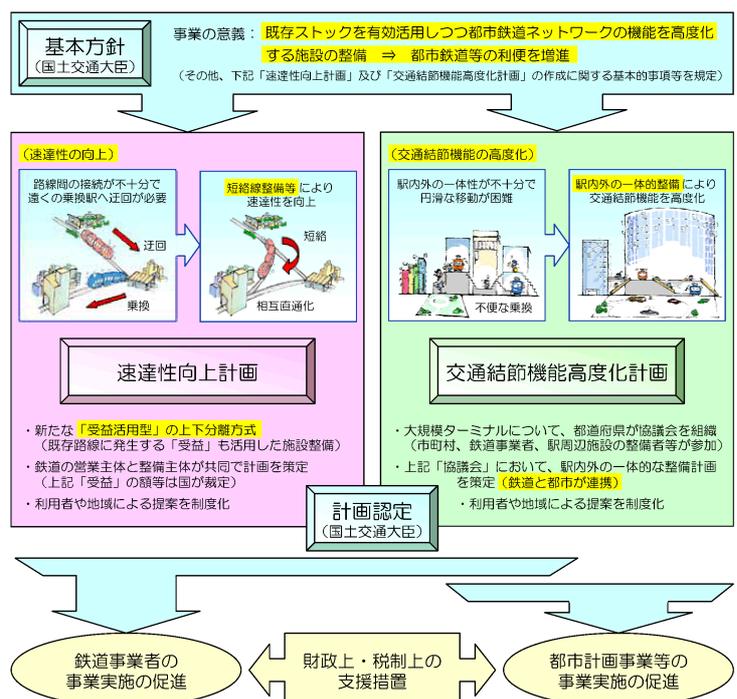
国が認定した事業に対しては、整備（下）事業者に対する支援が入り、国が事業費の 1/3、都道府県が 1/3 を補助します。事業者負担分 1/3 は借入金で賄い、営業開始後に運行（上）事業者は施設使用料を受益の範囲で整備事業者に支払い、償還します。

### (1) 速達性向上事業

異なる事業者間の短絡線を整備し、相互直通運転を行う事業です。整備事業者が「整備構想」、運行事業者が「営業構想」を作成した後、両事業者が合同で「速達性向上計画」を作成し、国の認定を受けて事業を実施します。



## 都市鉄道等利便増進法案の基本的枠組み



自治体は「速達性向上計画」の作成を鉄道事業者に要請することができ、交通NPO・鉄道事業者は「速達性向上計画」の作成要請を自治体に提案することができます。

## (2) 駅施設利用円滑化事業

異なる事業者が乗り入れる大規模ターミナルの結節事業を向上する事業です。都道府県が「交通結節機能高度化構想」を作成し、国の認定を受けます。この後に協議会（鉄道事業者、道路管理者、都市計画決定権者、バス事業者、交通NPO等で構成）を設置し、「交通結節機能高度化計画」を作成し、国の認定を受けて事業を実施します。

鉄道事業者・市町村・利害関係者は「交通結節機能高度化構想」の作成を都道府県に提案できます。

## 2．現在検討中の支援策

国の支援策は、制度化される前に交通政策審議会で審議されますが、この審議会の鉄道部会で 2007 年度に審議された、地方鉄道に関する制度には以下の 3 点があります。

- (1) 地方自治体による鉄道施設の保有などの取組を活発化させるための支援
- (2) 地方自治体が必要と考えるサービス水準を実現するための制度の創設
- (3) 鉄道事業者、地方自治体、住民などが連携して行う取組に対する総合的かつ重点的な支援

このうち、(1)は地域公共交通活性化・再生法の改正案として国会に上程されています。(3)は地域公共交通活性化・再生総合事業として 2008 年度より創設されました。

(2)の支援策はまだ制度化されていません。この支援策について、鉄道部会の中間とりまとめには以下の記述があります。

- 地方自治体において、住民などの要望に基づいて必要と考えるサービス水準を想定し、鉄道事業者との合意を前提として双方の役割分担によりそれを実現することができる制度の創設について具体的な検討を進めるべきである。 -

(1)が「下」に対する支援、(2)が「上」に対する支援、(3)はソフト面等鉄道と連携した取組への支援となります。また、(2)の制度は利用者に対するサービスに直接関わり、鉄道利用の活性化に大きく寄与すると期待されることから、早期創設が望まれます。

## 3．並行在来線にふさわしい支援策のあり方

地域公共交通活性化・再生法の成立と、道路特定財源の議論が影響し、2007 年末頃より公共交通に関する国の支援制度は目まぐるしく動いています。最終報告までには、中間報告以降の動向の変化や、今回取り上げなかった制度も含め、並行在来線にふさわしい支援策のあり方を検討し、提案する予定です。

現時点では、以下のような支援策の必要性を検討しています。

### 支援を受けるための合意形成手法

並行在来線は大規模設備を持つ地方鉄道であることから、地域公共交通活性化・再生法に都市鉄道等利便増進法の手法を組み入れた、混合型の手法が望ましいと考えます。

- ・都道府県が主体となり地域公共交通総合連携計画を作成します。
- ・協議会の参加者に、交通NPOをできるだけ含めます。
- ・企業、住民等からの運営負担金も受け付け、提供者は協議会に参加できるようにします。

- ・ 鉄道事業者、利用者、交通NPOによる計画作成の提案を都道府県が受けるようにします。

#### 特例措置

- ・ 自治体が線路を保有する場合でも、運行事業者によって、線路使用料は有償と無償を使い分けます。線路に大きな負担をかけるJR貨物のように、一定条件を満たす運行事業者からは、負担に応じた線路使用料を徴収します。
- ・ 上記の線路使用料を徴収する場合でも、自治体は黒字になることはないため、鉄道事業再構築事業に適用される、鉄道事業法の採算性の基準を除外します。

#### 支援措置

- ・ 施設の取得や初期投資に、いわゆる地方鉄道以上の負担がかかるため、施設取得から経営が軌道に乗るまでの間は、特に重点的な支援や税制特例が必要です。

## 4 - 3 上下分離方式のメリットとデメリット

### 1 . 定義 :

「列車を運行して輸送サービスを提供する会社（オペレーション部門：上）と線路施設などを維持・管理する会社（インフラ部門：下）に分離し、別々の経営会社にする」と。( 1 )

上記の定義では会社が分離されていることとあるが、これは

制度上の上下分離を指し、

組織上の上下分離（同一の会社内でオペレーション部門とインフラ部門とに分離）

会計上の上下分離（インフラ費用とランニングコストを会計上分離する）

以上の3つに大きく分類される。( 2 )

鉄道事業法では、

第一種鉄道事業（上下一体：列車運行と路線管理の両者を行う）

第二種鉄道事業（運行会社：線路を保有せず、列車運行のみ行う）

第三種鉄道事業（インフラ会社：列車運行を行わず、線路のみ管理する）

に分けられる。( 3 )

### 2 . 導入の目的 :

導入の目的と政策的意図から以下のように分類できる。( 4 )

#### A . 交通市場の公正化

道路のようにインフラを公的機関が整備し、運行会社が輸送サービスだけを提供できるようにして自動車との競争力を向上させることにより、交通機関の間での公正な競争を促す。

#### B . 参入の自由化

鉄道事業の参入を自由化し、競争のもとに輸送サービスの向上を促す。

#### C . 不採算部門の存続

たとえば、旅客部門と貨物部門の収支バランスが偏っている場合など、不採算部門を経営から切り離して公的資金を投入することで、必要な公共サービスの存続を図る。

#### D . 不採算路線の存続

輸送需要の減少により採算がとれない路線のインフラ維持・管理に公的資金を投入することで、ローカル鉄道など必要な地域の足を守ることを目的とする。

#### E . 鉄道整備促進

鉄道の建設及び保有には巨額かつ長期間にわたる資本を要するため、公的資金（補助金や税制優遇措置）や民間資本を投入して都市部や空港アクセス鉄道、高速鉄道などの新線建設や鉄道整備の促進を図る。

#### F . 輸送サービスの向上

相互乗り入れなど、他社路線への運行を行うことで連絡輸送サービスの向上を図る。

### 3 . 導入事例 :

#### a . EU 諸国の共通鉄道政策 ( 5 )

1970～80年代にかけて EU 諸国の鉄道は、航空や自動車など他の交通機関との競争の激化、多額の負債と国からの補助金、そして、サービス水準の低さなど、様々な問題を抱え、鉄道の競争力が低下するに至った。各国の鉄道が国鉄により市場を独占しているため、鉄道市場を開放し、競争原理の導入により、鉄道を活性化させるという方策を打ち出した（EU 指令 91/440）。

主な内容は、

- ア．鉄道事業経営の国策からの独立
  - イ．インフラ事業と輸送事業の会計分離（いわゆる上下分離）
  - ウ．鉄道事業の財務状況の改善
  - エ．鉄道線路の使用における自由参入（オープンアクセス）
- の4点である。

この指令により、インフラを保有しない（上下分離）ことから、事業参入及び退出のリスクが軽減され、輸送事業への参入が容易となった。

#### b．イギリスの上下分離方式（6）

英国では 1990 年代半ば、保守党メジャー政権により国鉄の上下分離・完全民営化が実施され、市場メカニズムの導入や会計の透明性確保などを通じて、経営の効率化とサービスの改善を目指してきた。しかし、民営化から 5 年を経た 2001 年 10 月、インフラの所有・管理会社であるレールトラックが資金不足から経営破綻に追い込まれるという異例の事態に至った。

レールトラック破綻の直接の引き金は、過剰債務や相次ぐ事故への補償金支払いなどで経営が急速に悪化するなか、マネジメント能力に欠け配当重視の経営政策を続ける同社に対する支援の打ち切りを政府が決断したことである。

その事態に至る背景には、

- ア．改革の結果、上下あわせて約 100 社に細分化されたため、相互連携が取れなくなった、
- イ．運行本数が増えて利用者が増えたにもかかわらず、インフラ使用料は増加しないため、経営が悪化し、インフラ整備につながらなかった
- ウ．長年にわたる鉄道への投資不足による設備老朽化を放置したまま改革を進めた
- エ．政府が調整、監督機関として機能していなかった等々、上下分離・民営化の手法そのものに一部問題があったと指摘されている。失敗だったとは一概に言えないが、元の上下一体に戻したほうが良いという主張も根強い。現在では上下分離方式の改善が進められている。

#### c．ドイツの上下分離方式（7）

ドイツではインフラの管理会社、旅客輸送会社、貨物輸送会社の 3 つに分離され、持株会社であるドイツ鉄道株式会社（DB）のグループ会社として運営されている。DB の株は国の所有であり、完全な民営化は行われていない。国際間の自由競争を視野に入れて、「参入規制 + 内部補助型」の政策から「参入自由化 + 外部補助型」の政策へ移行している。不採算路線に州政府の公的資金を投入するしくみや、都市交通であるトラムとの相互乗り入れなど輸送サービスの向上にも寄与している。

#### d．フランスの上下分離方式（8）

フランスでは、1997 年にインフラを保有するフランス鉄道線路公社（RFF）が発足し、これにより、フランス国鉄（SNCF）との間で上下分離が行われた。フランス国鉄は貨物と旅客が一体となっている。

なお、線路使用料は基本的に SNCF が RFF に支払っているが、実質的なインフラ管理については SNCF に委託されている部分もある。フランス政府は上下分離に積極的ではないため、会計上で分離しているに過ぎない。



フランス国鉄 (SNCF)

#### e . アメリカの上下分離 (\*9)

アメリカ合衆国では第二次世界大戦後、自動車、航空輸送の発達に伴い、鉄道旅客輸送需要は激減したが、貨物輸送についてはまだ健全な経営も可能であった。そこで、必要最小限の旅客輸送を確保するため、鉄道輸送の主体を貨物鉄道会社 (インフラ及び貨物輸送) とその線路を借りて営業する旅客鉄道会社であるアムトラック (旅客輸送のみ) に分離された。

アムトラックは有力鉄道会社の倒産を契機に設立され、赤字負担を救済するとともに、全国規模の鉄道旅客輸送システムを存続させるために発足した。各鉄道会社は赤字部門の旅客輸送から解放され、収益性のある貨物輸送に専念できるようになった。

日本においては海外の事例のように導入目的 A . 交通市場の公正化と B . 参入の自由化を打ち出した政策はないため、C から F の目的別に分けて紹介する。

#### f . JR 貨物 (導入目的の C に相当)

国鉄分割民営化の際に JR グループとして唯一ほとんど路線を持たない (貨物専用線は JR 貨物の保有) 会社として発足。貨物列車の運行を他の JR 各社の路線を借りて行っている。アメリカのアムトラックとは逆に貨物のほうの収支が悪化しているために採られた方式である。日本における貨物輸送サービスの維持が主目的のため、株式は公開しておらず国が保有している。



JR 貨物の貨物列車 線路設備は JR 西日本が保有している

g . 三陸鉄道（導入目的のDに相当）

1987 年の国鉄改革以後、第三セクターとして誕生したが、地方のローカル路線として経営が悪化、また、日本鉄道建設公団が建設した久慈～田老間の新規開業を契機に線路を同公団が保有し、三陸鉄道が無償貸与を受けている。運行会社から施設管理の負担を軽減させるための代表例。

h . 富山ライトレール（導入目的のDに相当、公設民営の事例）

インフラの建設・管理及び列車運行ともに富山ライトレール（株）が実施するが、建設費及び保守管理費は富山市、富山県、民間会社等が出資して負担する公設民営方式がとられている。第三セクター会社のため会計上分離する必要はないが、運営費補助の抑制と会社の自助努力を促すため、会計を分離して責任の明確化を図っている。また、駅の命名権の販売や、電停のベンチに寄付金記念プレートを設置して寄付を集め、整備費等に当てている。



富山ライトレールのインテック本社前電停命名権の販売、ベンチに記念プレート設置

また、公設民営のさきがけとして、群馬型上下分離方式があげられる。

上毛鉄道、上信鉄道の場合、群馬県及び沿線自治体が施設整備費、保守管理費、諸税を負担している。ただし、既設路線のため、建設費の負担はしていない。

i . 養老線と伊賀線（導入目的のDに相当、民設公営の事例）

三重県にある近鉄のローカル線、養老線と伊賀線は近鉄が線路保有のみ継続し、運行は第三セクター会社に移行される（2007年秋の移行予定）。本格的な民設公営方式として今後の動向が注目される。大手私鉄の近鉄では都市部の通勤輸送と都市縁辺部のローカル輸送とが混在している。両者の運賃体系及び職員の給与体系は同じであるため、小規模輸送に対応した経営形態をとることができない。そのため、インフラ部分はそのまま近鉄が保有し、地域の足を守るための身の丈にあった第三セクター会社を発足させて運営に当たる。

j . 中之島新線（導入目的のEに相当）

2008年に開業予定で、中之島西部の鉄道空白地帯の解消と付近の都市開発を目的に、施設の建設及び保有は、京阪と大阪府、大阪市などが出資する第三セクターの中之島高速鉄道(株)が行い、京阪は運行のみ行う。これらは、建設費の償還が運賃のみでは達成できないこと、民営の鉄道会社に建設費補助が行えないことなどから、公設民営方式が採用されている。

都市高速鉄道、空港アクセス鉄道、整備新幹線等はこの事例にあたる。



こどもの国線（導入目的のEに相当）

遊覧施設へのアクセス路線を通勤用に整備する際、第三セクターの横浜高速鉄道を発足させ、線路施設を保有し東急が運行している。



九州新幹線の新八代駅（導入目的のEに相当）

日本鉄道建設公団が建設及び施設の管理を行い、JR九州が運行している。

#### k . 神戸高速鉄道（導入目的のFに相当）

阪急、阪神、山陽、神戸電鉄の相互乗り入れの際に線路を管理する神戸高速鉄道を発足させ、運行は上記4社が行っている。線路の保有境界が複雑なため神戸市が出資した線路管理会社を発足させた。駅の改札、運賃収受も神戸高速鉄道が行っている。1958年10月に会社設立、1968年4月に相互乗り入れが開始され、日本において上下分離方式という言葉が定着していなかった頃からこの方式が取られていた。これにより、神戸市内の輸送サービス改善が図られた。

大都市圏における鉄道会社間の相互乗り入れはこの事例にあたる。

#### 4 . 法的規制：

JR発足時にJR貨物の取り扱いをめぐり、1987年に施行された鉄道事業法で列車運行に関する事業免許が改定された。

第一種鉄道事業（列車運行と路線管理の両者を行う）

第二種鉄道事業（線路を保有せず、列車運行のみ行う）

第三種鉄道事業（列車運行を行わず、線路のみ管理する）

に分けられた。

そのため、上下分離を採用するには、

列車運行会社（上）が第二種鉄道事業免許

線路管理会社（下）が第三種鉄道事業免許

を取得し、法令を遵守する義務を負う。

来年度からは軌道事業にも適用される。

会計上、補助金のスキームだけ分離する場合は、各自治体の条例などが規制根拠になっている。それ以外、法律が無い現状である。

#### 5 . 今後の導入見通し：

EUが上下分離を義務化しているように、鉄道自体の公共性を考慮すれば採用する鉄道事業者は増えるものと思われる。ただし、これは上下分離方式というだけでなく、第三セクターや公設民営などの様々な経営形態が模索されるというのが実情である。

茨城交通などの地方鉄道、大阪市や札幌市などの地下鉄やバス、近鉄伊賀線などの大手私鉄の都市圏以外の路線などが運営改革を迫られている。これらの鉄道は公的支援を求めつつ、公設民営、民設公営、会計上の上下分離方式などの経営形態に変更されると思われる。

また、日本においてはインフラの償還を除けば旅客の収益性が見込める路線が多いため、今後の都市交通におけるLRT建設等は上下分離方式で進められると思われる。

## 6．上下分離のメリット・デメリット

経営リスクが軽減され、軌道の新設・もしくは維持管理が可能となることがメリットで、制度構築や業務運営の調整に工夫が必要なことがデメリット。そもそも鉄道事業は上下一体にならなければ、利用者に対して責任ある高質な鉄道サービスを提供できないのではないかといった技術的理由に加えて、上下での方針、視野の相違を、果たしてだれがどのように調整するのか、といった問題点も存在する。組織別の評価表については、別表1及び2を参照。

項目	メリット	デメリット
運営の効率	・業務内容の特化	・契約事項の増加 ・調整事項の複雑化 ・企業秘密の漏洩
輸送サービス	・不採算事業の存続 ・相互乗り入れ（サービス向上） ・運賃の値下げや運行本数の増加 ・新線の建設	・過当競争におちいる
経営収支	・設備の減価償却費軽減 ・税制優遇（固定資産税等の免除） ・補助金制度の活用 ・初期投資（借入金）の軽減	・会社間での取引費用増大
安全	・相互監視	・施設整備の投資縮小 ・運営時の連携不足 ・責任の不明確化
労務管理	・人件費の削減	・技術継承の停滞

## 7．導入基準：

上下分離方式の導入基準はその目的により異なるが、単独では運営困難なために導入を図る場合がほとんどである。導入の目的別にみると

- A．交通市場の公正化と、
- B．参入の自由化を図る場合は、上下分離自体が目的となる。
- C．不採算部門の存続の場合、旅客及び貨物（もしくは部門間）のいずれかが、他方の収支を圧迫していること。
- D．不採算路線の存続と、
- E．鉄道整備促進の場合は原価償却後赤字がひとつの目安となる。

その場合、費用便益分析等で鉄道の社会的意義を行政に認めさせる必要がある。

同様に民間へ協力を求める場合は鉄道を利用することによる便益を示す必要がある。

また、補助金の活用が可能であることも判断基準となる。日本の場合、民営の鉄道は補助金を受け取ることができず、公営が第三セクターのみ受け取ることができる。

- F．輸送サービスの向上の場合、鉄道線路が連絡されることによる利用者の利便性向上が投資効果を上回ること。

## 8．導入手法：

a . 資産譲渡

ア . 既存事業者から新規事業者に営業譲渡（鉄道事業譲渡譲受）する場合は国土運輸省の認可が必要である。

イ . 資産自体の譲渡は商法上の取引による。

簿価による取引が一般的である。ただし、地方鉄道の場合、今後の経営改善が見込めないこと、鉄道の土地は他に転用が利かないことなどから時価（収益性を考慮した価格）での取引を求めている事例（青い森鉄道）もあるが実現には至っていない。富山ライトレールの場合、上下分離ではなく、富山市が国や県の補助と合わせて、富山ライトレールに資産譲渡した。

b . 運営委託（必ずしも上下分離である必要はない）

列車の運行などを委託する場合もあり、以下のような方式がある。

ア . 業務委託方式 運行など一部業務を委託する。

イ . 管理運営委託方式 管理運営を委託し、委託費を支払う。

ウ . フランチャイズ契約方式 運営権（期間限定の場合が多い）を入札で決定する。

収益は運営会社のものとなる。一定以上の成果をあげれば報奨金を受けとり、一定以下の成果しか上げられない場合は違約金を支払う。

エ . 一括委託方式 設計段階からプロジェクトに参画し、企業連合で開通後の運營業務まで事業を包括的に委託させる。

民間資本を活用する PFI（Private Finance Initiative）や官民共同で事業を行う PPP（Public Private Partnership）などが注目されている。

c . 会計

ア . 線路使用料：インフラ会社が運行会社から定額の使用料を受け取る。

JR 東西線など上下分離の際の一般的な方式。運賃を徴収するのは運行会社。

イ . 車両使用料：インフラ会社が運行会社に対して車両使用料を払う方式。

神戸高速鉄道が採用している方式。運賃はインフラ会社が徴収する。

JR 高山本線の社会実験では富山市が JR 西日本に対して列車運行の増便分を負担し、旅客収入の増額分を両者で応分する方式をとっている。

旅客サービス向上の手法として可能性を秘めている。

ウ . 運行委託：インフラ会社が運行会社に車両運行費を支払う方式。

公設民営の場合、線路及び車両を公的機関が整備し、民間の会社に運行を委託する。

## 9. 並行在来線における上下分離方式の問題

(文献[8],[9],[10]などより作成)

### 日本における上下分離の形態

日本における上下分離方式の事例は文献[8]の別添資料に示す通りである。そのほとんどは「市場の失敗」に該当する。導入目的でいえばD.不採算路線の存続及びE.鉄道整備促進に相当する。日本における上下分離方式の制度は「償還型上下分離」と「公設型上下分離」に分かれるが、このケースでは「償還型上下分離」が用いられ、経営難の地方中小私鉄等の場合では「公設型上下分離」が用いられる例が多い。また、群馬型上下分離に代表される、運行事業者とインフラ維持管理主体の分離を伴わない、会計上の上下分離が採用される例も増えている。

償還型上下分離：公的主体等が整備したインフラを運行事業者との契約等により有償で貸し付けること等により、最終的には、整備に要する資本費の全部または一部は運行事業者や利用者において負担

事例：西大阪高速鉄道、京阪中之島新線

公設型上下分離：公的主体自らの財源によりインフラを整備・保有し、運行事業者を確保した上で、これを一定の考え方に基づき運行事業者に対して貸付（埼玉県 4）

事例：整備新幹線

会計上の上下分離：下（線路・電路等）の維持管理と上の一部（車両の修繕）の経費を（行政が）事業者に補助するもの

事例：上毛電鉄、上信電鉄

または、施設取得費や設備投資費を、行政が負担を負うもの

事例：万葉線、えちぜん鉄道、和歌山電鐵、富山ライトレール

並行在来線が経営分離され、上下分離方式を採用した場合には以下のような運営形態が考えられる。

### 上下分離の事業主体別分類

- a. 第2種事業者：三セク会社 第3種事業者：各県
- b. 第2種事業者：三セク会社 第3種事業者：三セク会社
- c. 第1種事業者：三セク会社（組織上または会計上の上下分離）

上下分離の役割分担別分類（主な例）

	運行	車両保有、維持管理	施設整備、維持管理	施設保有	土地保有
a	第2種事業者		第3種事業者（含む各県）		
b	第2種事業者	第3種事業者（含む各県）			
c	第1種事業者				
d	第2種事業者		第3種事業者		各県
e	第2種事業者	第3種事業者			各県
f	第1種事業者				各県
g	第2種事業者		第3種事業者	各県	
h	第2種事業者	第3種事業者			各県
i	第1種事業者				各県

上下分離方式における連絡調整機能の問題点

上下分離方式に関するメリット及びデメリットは各文献より抜粋したが、連絡調整機能の問題点については文献[11]に詳述されているため、下記に抜粋しておく。

上下分離における連絡調整機能の重要性、多大な連絡調整コストに着目せざるを得ない。すなわち上下一体にならなければ、利用者に対して責任ある高質な鉄道サービスを提供できないのではないかといった技術的理由に加えて、上下での方針、視野の相違を、果たしてだれがどのように調整するのか、といった問題点も存在する。後者については、当然政府がその役割を担うことになるだろうが、そもそも政府にそのようなことを期待して設計しようとすること自体、非常に安易な発想ではないかとの問題指摘をする論者も少なくない。

この点、所与のインフラを活用して、列車運行会社間にスジ（列車ダイヤ）を配分する組織を、上下分離の際に別組織として位置づける、いわば上中下分離政策を鉄道改革の際、まずとったオランダが、結局、この中間組織もインフラ担当組織に統合してしまい、そのうえ旅客列車運行会社と今後の供給体制をどのようにするのか協議する場を政府が設定するという事態にいたったことは、この点非常に興味深い。近年では、実質的な上下一体の必要さえ議論されるに至っていると聞く。

以上の議論は、上下分離することによるいわば取引の費用の増加が、事前に机上でいわゆる専門家と名乗る人々によって想定されていた以上に非常に大きいことを示唆するものと言える。この点について慎重な検討せずに上下分離施策を導入するのは弊害が多すぎるということになるだろう。したがって、欧米のように効率化を目指して上下分離を導入していた国々では、この取引費用を上回るような効率性ならびにサービス改善が上下分離によってはたしてもたらされるかが、当然大きな問題となる。

## 上下分離方式の方向性

上下分離方式の有する合理性が指摘される一方で、統合型、上下一体型の鉄道への評価がなされることも多い。そこで着目されているのが会計上の上下分離である。群馬県では、客の減少から経営不振となり、設備投資のできない県内の鉄道に対して、自治体が全額負担して近代化投資を行い、さらに基盤の維持についても、基本的に負担するという上下分離方式を導入した。群馬型上下分離は、上下の主体を分離することなく、県と市町村が下の維持管理と上の一部（車両の修繕）の経費を事業者に補助する方式である。この群馬型上下分離は上毛電気鉄道と上信電鉄で採用されており、国・県・市町村による近代化設備整備費補助、県・市町村による鉄道基盤設備維持費補助、納税した固定資産税・都市計画税の相当額を沿線市町村が補助を行う固定資産税補助からなる。

この場合、会計上の上下分離とは公と民との役割分担の明確化に伴う、費用負担の明確化であるとも言うことができる。

また、経営不振等により第三セクターや既存の民鉄に経営が引き継がれた万葉線やえちぜん鉄道、三岐鉄道北勢線、和歌山電鐵では資産取得費や設備投資費を県や沿線市町村が負担を行った会計上の上下分離も行われたが、少子化や規制緩和に伴って増加する地方鉄道の存廃問題において、この会計上の上下分離を導入する事例もまた、増加を続けている。万葉線やえちぜん鉄道は従来型の第三セクターではなく、住民参加を規定した、いわば第四セクターとも言われる組織であり、この2例では住民による出資や募金、サポーター組織による活動など、住民参加の仕組みが組み込まれ、着実に乗客を増加させている。すなわち、運営は上下一体で行い、インフラ部分を自治体が負担する。サービスレベルについては、自治体、運営主体、地域住民、関係団体等が参加する地域協議会にて協議し、負担に見合った運営がなされているかを協議する。地域住民は自治体や運営主体に任せきりにせず、常に自分達の生活を支える交通に対して、寄付、出資、提案、利用促進活動を通じて運営主体を監視することが重要である。こうしたしくみが、地方鉄道維持のモデルのひとつと言える。