

## 第2節 線路使用料

### 1. 法律上の事業分類

鉄道事業法第2条において、「鉄道事業」は次の3つの分類によって定義されている。すなわち、“他人の需要に応じ、鉄道による旅客又は貨物の運送を行う事業であって、第二種鉄道事業以外のもの”である第一種鉄道事業、“他人の需要に応じ、自らが敷設する鉄道線路(他人が敷設した鉄道線路であって譲渡を受けたものを含む)以外の鉄道線路を使用して鉄道による旅客又は貨物の運送を行う”第二種鉄道事業、そして、“鉄道線路を第一種鉄道事業を営する者に譲渡する目的をもつて敷設する”及び“鉄道線路を敷設して当該鉄道線路を第二種鉄道事業を営する者に専ら使用させる”第三種鉄道事業である。簡潔にまとめるならば、自己所有の線路で運送を行う第一種鉄道事業、自己所有ではない線路で運送を行う第二種鉄道事業、自らによる運送は目的とせず、他者に使用させる目的で線路敷設を行う第三種鉄道事業、ということだろう。JR貨物は基本的には自己の鉄道線路を所有しない第二種鉄道事業者該当するが、一部、第一種鉄道事業者となる区間が存在する。

線名	区間	営業キロ
奥羽線	土崎～秋田港	1.8
仙石線	越前山下～石巻港	1.8
信越線	上沼垂(信)～東新潟港	3.8
信越線	上沼垂(信)～沼垂	1.8
羽越線	酒田～酒田港	2.7
東北線	田端操～北王子	4.0
東海道線	山王(信)～名古屋港	6.2
東海道線	吹田(信)～大阪(夕)	8.7
関西線	四日市～塩浜	3.3
関西線	平野～百済	1.4
北陸線	敦賀～敦賀港	2.7
新湊線	能町～高岡貨物	1.9
鹿児島線	香椎～福岡(夕)	3.7
日豊線	小波瀬西工大前～荻田港	4.6
計 11 線	14 区間	48.4

表 2-2-3 JR 貨物第一種鉄道事業線区

(『2009 年 JR 貨物時刻表』より作成)

## 2. 線路使用料

JR 貨物が第二種鉄道事業者であることに起因する最大の経営課題が、線路の所有者に対して支払わねばならない線路使用料の存在である。JR 貨物は JR 旅客会社の線路を使用しているため、当然その使用料を JR 旅客会社に支払っている。注目すべきはその金額だが、1987 年に実施された国鉄改革にかかる「旅客・貨物会社間における運輸営業に関する基本協定」などにより、JR 貨物が負担すべき線路使用料は自主的調整が図られてきた。この調整制度により、JR 貨物が JR 旅客会社に対して支払う線路使用料には「アボイダブル・コストルール」が適用されることとなり、費用の客観配分は行われず、当該線路で貨物運送が行われることによって生じるコストのみを線路使用料とするという、JR 貨物の負担は最小限の額にとどめる形がとられてきた(図 2-2-4。なお、図 2-2-6 との対比で「新幹線開業前」と示す)。

## 新幹線開業前

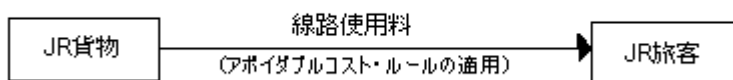


図 2-2-4

『運輸と経済「貨物鉄道輸送が抱える課題」』より作成

### 3. 並行在来線の第三セクター鉄道化

1973年、「全国新幹線鉄道整備法」に基づいて、北海道新幹線(青森市 札幌市)、東北新幹線(盛岡市 青森市)、北陸新幹線(東京都 長野市 富山市 大阪市)、九州新幹線鹿児島ルート(福岡市 鹿児島市)、九州新幹線長崎ルート(福岡市 長崎市)の整備計画が策定された。これら5つの新幹線鉄道をまとめて整備新幹線という。この「整備」新幹線という呼称は、1973年当時すでに営業中だった東海道・山陽新幹線や工事中だった東北(東京都 盛岡市)・上越・成田(未完)新幹線と区別するためのものであったと思われる。

整備新幹線の開業に伴い新幹線と並行する在来線ではほとんどの優等列車が廃止されれば、当該路線の利用者は沿線住民を中心とする近距離旅客に限定される。当然、従前と比べ営業収支は大幅に減少すると予想された。したがって1990年12月の政府・与党申合せにて、赤字が確実に見込まれる並行在来線を新幹線開業時にJRの経営から分離することが決定された。そして、分離される並行在来線の管理・運営方法は、当該路線の沿線地域に属する県および市町村の判断に一任されたのである。

その結果、これまでに、信越本線(軽井沢 篠ノ井間)が「しなの鉄道<sup>1</sup>」(発足1996年・開業1997年<sup>2</sup>)、東北本線(盛岡 八戸間)が「IGRいわて銀河鉄道」(発足2001年・営業開始2002年)および「青い森鉄道<sup>3</sup>」(設立2001年・開業2002年)、鹿児島本線(八代 川内間)が「肥薩おれんじ鉄道」(設立2002年・開業2004年)として、国や地方公共団体と民間との共同出資による事業

<sup>1</sup> しなの鉄道について、JR貨物が第二種鉄道事業者として使用している区間は篠ノ井 - 西上田間にとどまる。このため、しなの鉄道に対する線路使用料には4で述べる調整金制度が適用されていない。

<sup>2</sup> 「発足」などの用語は各社ホームページの表現に準拠。

<sup>3</sup> 青い森鉄道は第二種鉄道事業者であり、線路の保有主体は青森県である。

体である第三セクター方式によって開業している(図 2-2-5)。

### 北陸ルート



### 東北ルート



### 鹿児島ルート



- JR在来線 (2009年現在)
- 営業中または建設中の新幹線 (2009年現在)
- 第三セクター化された並行在来線 (2009年現在)

図 2-2-5 整備新幹線と並行在来線

『運輸と経済 「貨物鉄道輸送が抱える課題」』より作成

#### 4. 第三セクター鉄道と JR 貨物

並行在来線以外にも、不採算であることなどを理由として第三セクター鉄道化された路線が存在する。しかし、JR 貨物との関係で考えるならば、それらの路線と並行在来線とは決定的に異なる。なぜなら並行在来線は元来「本線」であったからだ。第三セクター化された並行在来線は先に述べたように近距離旅客輸送が中心となり、沿線住民の足としての意味合いが強くなる。しかし、本線であったその地理的な敷設状態が変わるわけではない。JR 旅客会社からの経営分離によって「地域鉄道」と化した路線であっても、JR 貨物からみれば依然として重要な「広域鉄道」なのである。

これらの路線が貨物輸送上の要となる路線である以上、JR 貨物は、第三セクター鉄道から線路を借用しなくてはならない。借用に伴い発生する線路使用料について、従前は JR 旅客会社からアボイダブル・コストルールの適用といういわば補助を受けるような形で負担が軽減されていたが、赤字見込みの並行在来線を肩代わりした第三セクター鉄道は経営が厳しいため、JR 貨物に対して線路使用実態に応じた適正な水準の線路使用料を要求することが予想される。支払額が大幅に引き上げられたならば JR 貨物はその負担に耐えることができなくなるであろうが、一方で第三セクター鉄道側にも全く余裕がなく、万一その運営が破綻すれば JR 貨物は運行それ自体ができなくなってしまう。

このような問題状況を解決すべく、JR 貨物の完全民営化が達成されるまでの条件付ではあるものの、国による調整制度が打ち出された。国や自治体の補助を受けて整備新幹線の建設を行なった日本鉄道建設公団(現:鉄道・運輸機構)が完成した線路設備を保有し、JR 旅客会社は公団に対して貸付料を支払って新幹線営業を行う。この貸付料の一部を財源として、JR 貨物が第三セクター鉄道に支払う線路使用料から“並行在来線が JR 旅客会社から経営分離されなかった場合に JR 旅客会社に対して支払っていただろう線路使用料の想定額”を差し引いた額を公団が JR 貨物に調整金として交付する、というのがこの調整制度である(図 2-2-6)。よって第三セクター鉄道が受け取るのは線路使用実態に応じた線路使用料であるが、JR 貨物が最終的に負担する額は並行在来線の経営分離前の水準(図 2-2-6 における )に維持され、問題は一応の解決をみた。

### 新幹線開業後

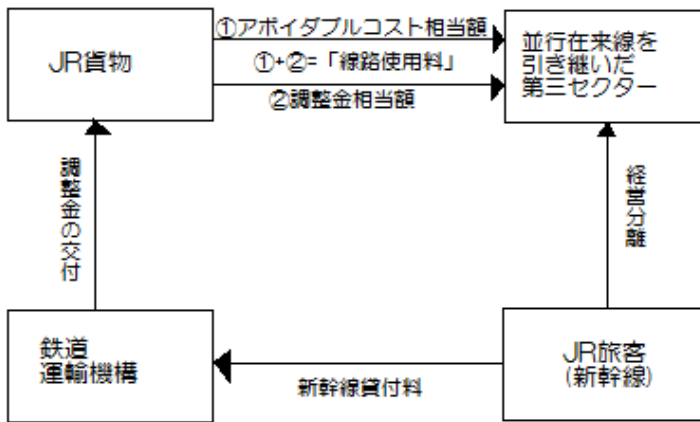


図 2-2-6

『運輸と経済「貨物鉄道輸送が抱える課題」』より作成

### 5. 依然として残る問題

ほかに問題はないだろうか。第一に、線路の所有者たる第三セクター鉄道とその借業者たる JR 貨物とは、そのような間柄であるがゆえ、本質的に「力関係」が生じる点があげられるだろう。JR 旅客会社から経営分離された並行在来線の鉄道インフラ施設の管理は、原則として第三セクター鉄道の判断に委ねられる。第三セクター鉄道が経営効率化の目的で、たとえば既存の複線を単線に切り替えたとしても、JR 貨物は基本的には阻止できないことになる。第二に、そもそも第三セクター鉄道は将来的に存続できるのか。不断の経営努力にもかかわらず、少子化による沿線地域の人口減少やマイカー移行などの影響を受け、各第三セクター鉄道の輸送人員は減少の一途をたどっている。また第三の問題点として、異常時における設備復旧は輸送使命を全うする上で絶対的に必要ではあるが、とくに大型災害の発生時には第三セクター鉄道・JR 貨物両者ともその能力の限界に達する可能性が否めない。このように、並行在来線の経営分離をめぐる課題は線路使用料にとどまらないのである。