

どないすんねん 関西の高速鉄道

21世紀の幹線鉄道研究会

★★★★

★★★★

報告：波床正敏（大阪産業大学）

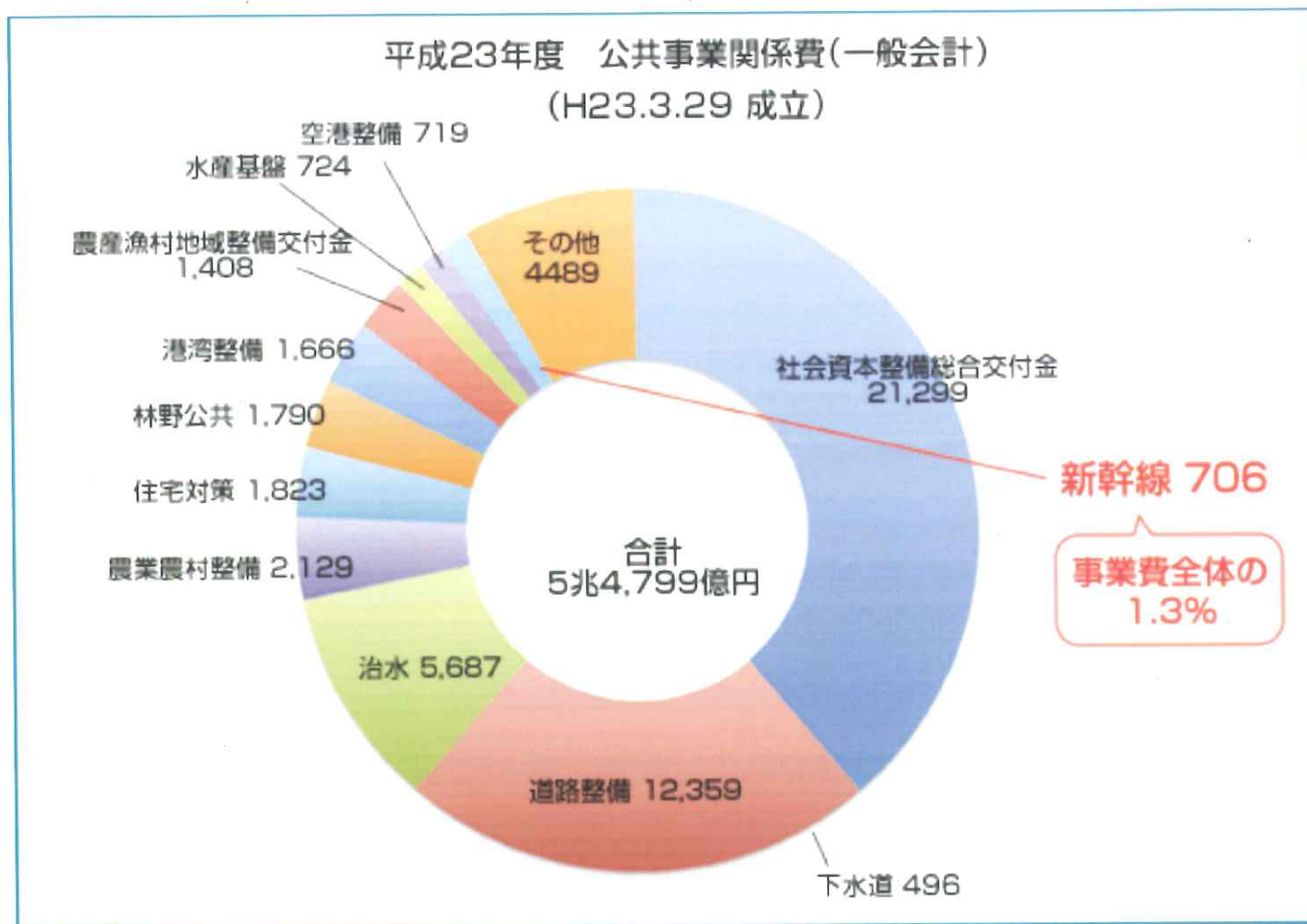
2012年 11月 22日
ドーンセンター (大阪 天満橋)

「21世紀の幹線鉄道研究会」について

- * **テーマ**：関西における新幹線鉄道のあり方
 - * 21世紀の**幹線鉄道網**，とくに**関西**について考える
 - * 実現手段としての**新たな整備手法など**調査・研究
- * **メンバー**：計10名
 - * **大学関係者**×4名，**行政関係者**×2名
 - * **民間会社**×4名（鉄道会社，コンサルタント）

【1】これまでの主な議論

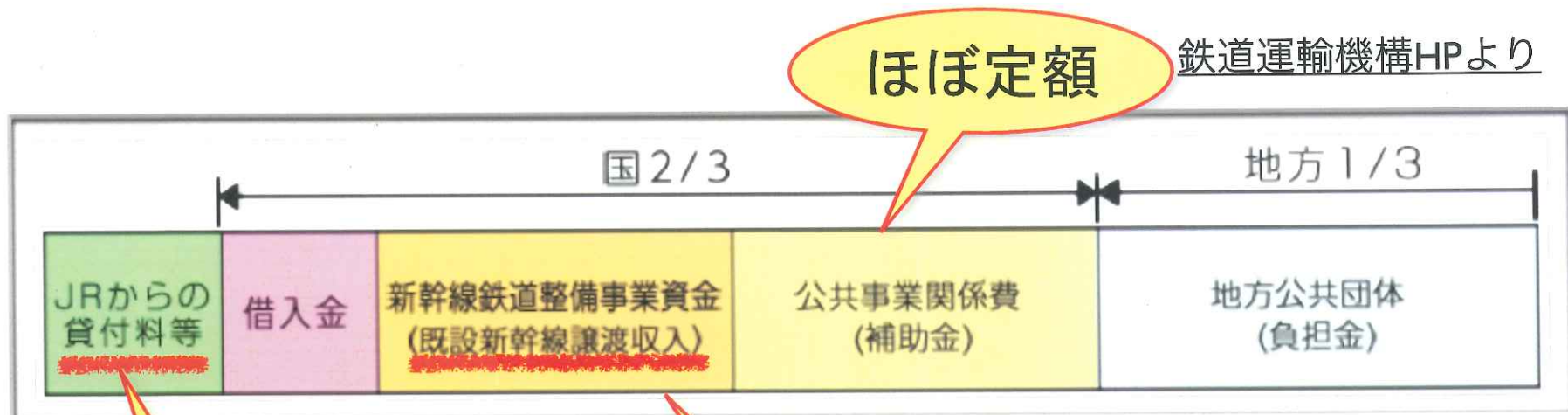
(1-c) 費用負担の課題



福井県HPより

【1】これまでの主な議論

(1-c) 費用負担の課題



新規開業に伴い
徐々に増加

2017年度で
ほぼ終了

まもなく
財源減少

【1】これまでの主な議論

(1-c) 費用負担の課題

* 建設時期により、負担方法が異なる

* 整備新幹線以外

- * 鉄道債券による利用者負担 (→ 国鉄破綻で一部国民負担)

* 高崎ー長野間

- * 運営する鉄道会社の建設費負担あり
- * 国と地方の配分比現在と異なる

* 長野以降

- * 国：地方 = 2：1のルール
- * 鉄道会社の負担は、リース料経由

【1】これまでの主な議論

(1-c) 費用負担の課題

* 地方負担分は、地理的な通過距離に応じて負担

* 整備新幹線の沿線地域だけ負担

* 要求者負担方式（“黙ってる方が得”方式） → リニアも！

* フリーライダーの存在

* 大都市からの利用者少なくないが、負担せず

* 負担ルール

* 駅数や利用者数に依らない

* 負担方法が変遷するなどしても，“精算”のルール無し

* 建設費負担しても・・・

* リース料収入の配当無し

* 固定資産が手元に残ることもない

【1】これまでの主な議論

(1-c) 費用負担の課題

* 鉄道会社が低リスクで事業運営できる

* 路線のリース料としての負担

* 額は「受益の範囲内」に設定

* 額の見直し30年ごと

* 公費建設された施設が、入札無しで利用可能

* 歴史的経緯あるが、完全民営会社の利益確約の構造

* 2000年以降は需給調整規制撤廃では? (→新幹線は例外扱い?!)

【4】 どないすんねん？

(4-a) 無くてもいいのか？



【4】 どないすんねん？

(4-b) 放置され続ける幹線鉄道計画

* **北陸新幹線敦賀まで開業**

* 2025年頃 → 基本計画から**52年** (それでも全通せず)

* **中央新幹線全通**

* 2045年頃 → 基本計画から**72年**

* **紀勢本線全通**

* 1959年7月→1891年の部分開通から**68年**

* **近年の日本の高速鉄道整備は、紀伊半島一周鉄道レベルか？！**

【4】 どないすんねん？

(4-c) 21世紀の幹線鉄道の目的は何？

* 以前

- * **全国総合開発計画(1～5次)を実現するツール**
- * 基本的には「開発」 (大都市部からの滲みだし)
- * 晩年は「交流」 (Give and Take)

* これから

- * 多様性の確保 (飛行機やバスでは**実現しにくい**機能では?)
- * 機能の相互補完 (Give and Take : 従前からの流れ)
- * 変化への対応 (**どうする?** 都市群システムとの連携?)

【4】 どないすんねん？

(4-d) だれが資金を出すのか？

- * **要求者負担**（言い出しっぺが損をする）の是正
- * **フリーライダー**の阻止
- * **正確な受益者負担**
- * ルールが変化した際の**事後精算ルール**の確立
- * **公設民営なのに**入札無し
- * 負担の考え方を**出資の考え方**に切り替え
- * インフラ整備に**民間資本**を導入