

平成 30 年 5 月 29 日現在

機関番号：13301

研究種目：挑戦的萌芽研究

研究期間：2015～2017

課題番号：15K12273

研究課題名(和文) 新幹線建設に伴う並行在来線経営分離の問題をめぐる政策決定と社会的合意形成の研究

研究課題名(英文) A study of policy-making and social consensus over the issue of parallel conventional line management separation due to the Shinkansen construction

研究代表者

市嶋 聡之 (Ichishima, Akiyuki)

金沢大学・人間社会環境研究科・客員研究員

研究者番号：40447678

交付決定額(研究期間全体)：(直接経費) 2,400,000円

研究成果の概要(和文)：整備新幹線の建設・開業と引き替えにJRから経営分離された並行在来線を対象とし、経営分離に関する政治的決定過程を、特に合意形成の実態を研究した。沿線自治体や第三セクター鉄道会社への聞き取り調査を実施した結果、並行在来線の経営分離という基本方針は政府・与党により決定されており、地方自治体の決定権と拒否権は事実上ほとんどなかったこと、経営分離後の並行在来線で生じる不利益についての具体的な内容は先送りされ、自治体や住民の対応が後手に回らざるを得なかったこと、各整備新幹線沿線での先行事例が初期の段階では他地域で活用されず、各地域、各自治体個別の課題として対処されてきたことが判明した。

研究成果の概要(英文)： We studied the political decision process of management separation, especially the actual situation of consensus formation on a conventional railway line that is separated from management by JR after completion of Seibi-Shinkansen line. As a result of conducting interviews with local governments and third sector railroad companies, the following was clarified. The basic policy of management separation of concurrent conventional railway was decided by the central government and the ruling party, and there was virtually no decision and veto power of local governments. The specific content of disadvantages arising in the railway along the conventional railway after separation of management was postponed and the response of local governments and residents was delayed. And in the early stage, the precedent case on each Seibi-Shinkansen line was not utilized in other areas, and it was dealt with as an individual issue for each region and each local government.

研究分野：政治学

キーワード：公共交通政策 合意形成 並行在来線経営分離問題

## 1. 研究開始当初の背景

2015年3月に北陸新幹線が金沢まで延伸開業し、石川県や富山県では、東京への移動時間短縮、観光客の増加など様々な恩恵が生じた。しかし、1973年に建設が計画された「整備新幹線」の並行在来線は、新幹線開業と同時に経営分離されることが1996年の「政府与党合意」で決定されていた。金沢延伸に先行して開業していた長野以南や東北、九州の各整備新幹線沿線では、新幹線という「光」と引き替えの形で、それまでは全国鉄道幹線網を形成していた並行在来線がJRから各県単位の第三セクター会社に経営分離され、それに伴う運賃値上げや利便性低下など「影」というべき側面が生じている。日常生活の「足」として、また中・近距離移動の手段として身近な在来線が「切り捨て」されるような政策について、沿線自治体と住民がどのように関わり、合意形成がなされてきたのかという疑問が、本研究の出発点である。

以上の問題を切り口として、地域の暮らしと直結する「公共財」としての公共交通を維持することがなぜ難しいのか、そしていかにして人口減少が進む地方においても定住に不可欠な「交通権」を守ることが可能なのかという問題意識に基づいて、鉄道の建設・存続だけでなく、さまざまな公共財に関する構造的問題を明るみに出していくことが研究全体の構想である。

## 2. 研究の目的

本研究は、新幹線開業に伴い経営分離された並行在来線を対象とし、きわめて政治的な性格を持つ「並行在来線経営分離問題」について、合意形成の実態を政治学的に考察し、国内外における類似的な事例の比較調査を通じて、これまで日本で行われてきた公共交通政策の本質的問題を明るみに出し、地方における公共交通の持続可能性と選択肢を提示することが主な目的である。さらに、従来の中央集権的な国土開発のあり方を問い直し、地域社会の持続と地方自治の可能性を再考することも最終的な目的とする。

## 3. 研究の方法

(1) 並行在来線の経営分離に関する過去の事例を各県の新聞記事や地方議会議事録、各種文献から調査し、共通する問題の所在や論点を絞り込む。

(2) 経営分離された並行在来線沿線での関係者への聞き取りを中心とした現地調査を実施する。調査対象には、東北・北海道新幹線(盛岡以北)、九州新幹線(熊本、鹿児島、佐賀、長崎の各県)、北陸新幹線(長野、新潟、富山の各県)の各整備新幹線と並行する在来線の沿線地域から、経営分離によって何らかの不利益が生じたと考えられる県や市町村を選定した。聞き取り調査では、沿線自治体や第三セクター会社に対して、経営分離に至る過程や沿線住民との合意形成がどの

ように行われたのかなどを質問する。聞き取り調査を実施することができない自治体には、質問事項を送付し、文章での回答を得ることとする。

(3) 海外における高速鉄道新線建設の事例研究と現地調査実施を行う。文献調査で台湾、韓国、ドイツ、フランス、スペインなど、日本と近似の事例を比較し、その中でも、日本と対照的な政策がとられているドイツでの現地調査を行う。ドイツでは、EU共通の鉄道政策である「上下分離方式」が採用されており、日本のような並行在来線経営分離問題は存在しないが、高速鉄道新線と並行する在来線で優等列車が廃止されるなどの影響があった地域を複数選定し、地方の公共交通政策で中心的な役割を果たしている州政府や運輸連合を訪問し、聞き取り調査を実施する。

## 4. 研究成果

### (1) 国内調査概要

各種文献・資料から、並行在来線経営分離の過程を整理し、問題の所在を絞り込んだ上で、九州、九州西部(長崎)、東北、北海道、北陸の整備新幹線全五路線の沿線から、並行在来線経営分離によって特に大きな影響を受けたと考えられる基礎自治体(市町村)を選定し、必要に応じて県庁や第三セクター会社も訪問して関係者に聞き取り調査を実施した。現地での聞き取り調査に先立って、各訪問先には質問事項をまとめた文書を送付し、訪問時に担当者から口頭での回答をいただき、質疑応答を行った。また、直接訪問することができなかった自治体からは、文書での回答を得た。

### (2) 九州新幹線沿線

九州新幹線開業(新八代 - 鹿児島中央 2004年、2011年全通)に伴い経営分離された並行在来線沿線から、影響が大きいと想定される熊本県水俣市、熊本県芦北町、鹿児島県出水市、鹿児島県阿久根市を調査対象に選定した。熊本・鹿児島両県では、鹿児島本線の経営分離にあたって、採算性の乏しい区間であることから県単位での別会社化に対しては明確に反対方針をとり、鹿児島県との両県で第三セクター会社(肥薩おれんじ鉄道)を設立しており、この点が他地域の並行在来線と大きく異なる。佐賀・長崎県で建設中の新幹線西九州ルート(長崎ルート)は、開業後も経営分離されないことが決まっている例外的な事例である。両県の沿線自治体から、影響が大きいと考えられる長崎県諫早市と佐賀県鹿島市を調査対象とした。

#### 熊本県

2016年8月22日に水俣市役所総務部総務課地域振興室を、翌23日に芦北町企画財政課政策推進室を訪問し、聞き取り調査を実施した。

結果：水俣市と芦北町に共通する構図は、いずれも鉄道の存続以外に、経済状況が深刻

な問題であったことである。九州新幹線開業と並行在来線経営分離については、1990年から沿線自治体の首長会議や事務レベルでの合意形成の動きが活発化し、市民からの反対運動はほとんどなく、県が市町村と国やJRとの調整を行う形で、最終的な合意に至っている。市や住民にとっては、新幹線の騒音や、建設工事が原因の湧水などの問題の方が重要であった。並行在来線に関して最も重要な焦点となったのは、三セク会社運営の財政負担と低迷する地域経済の問題であり、県が中心となって、JRや国からの各種支援を要求していくことが、経営分離の合意後も継続して行われた。水俣市は、新幹線開業により、在来線特急列車が水俣駅に停車しなくなるという不利益があったが、水俣病関連で環境省からの補助金が下りて駅舎改修を行うなど、国からの間接的な支援を受けている。芦北町の場合は、新幹線の直接的恩恵が見込めないで、当初は経営分離に反対の方針を明確にしていた。しかし、県の責任で鉄道を維持するという条件で合意している。

#### 鹿児島県

2016年8月22日に出水市役所政策経営部企画課企画係を、翌23日に阿久根市役所企画調整課企画推進係を訪問し、聞き取り調査を実施した。

結果：熊本県の沿線自治体と、ほぼ同様の経過をたどっていることがわかった。沿線住民からの目立った動きはなかったが、沿線自治体は三セク会社の財政負担を危惧し、県に対して負担軽減を求めた。県は、2002年に沿線自治体の意見交換会を開催するなど、財政負担への不安払拭に努め、三セク会社への県の出資割合を75%（のち85%に増加）としている。それに先立つ2001年に、阿久根市では、市が在来線存続を求める市民集会を主催しており、阿久根市は、県から漁港整備や企業団地造成、自動車専用道路建設などの支援を得ているが、これは県から市に対する間接的な「見返り」と解釈できる。熊本県との相違点は、三セク会社維持を県全体の責任とし、沿線以外の県内全自治体も一定の財政負担を課されたことである。県が約8割負担しているとはいえ、残りを沿線自治体だけに負わせないという県の姿勢は注目すべき点である。

#### 長崎県

2016年7月25日に諫早市役所企画政策課を、翌26日に長崎県企画振興部新幹線・総合交通対策課新幹線・鉄道交通班を訪問し、聞き取り調査を行った。

結果：並行在来線の経営分離をめぐる政治行政的な力関係については、条件提示と同意の時間的逆転とそれに伴う無責任、その理不尽さに抵抗する地元行政が直面する階層性、見られるアーリーナの先延ばしなど、特徴的な同意形成過程が見られた。つまり、これから経営形態の変更が生じようとしている（長崎新幹線の並行在来線は上下分離されて運営

をJR、保守を県が受け持つ）区間の沿線地域においてすら、合意形成の本質的問題点はそのままになっているということである。とりわけこの地域においてはFGT開発の影響を受けているため、合意形成をより複雑なものにしている。

#### 佐賀県

2016年7月24日に太良町企画商工課及び鹿島市企画財政課を、翌25日に佐賀県新幹線・地域交通課を訪問し、聞き取り調査を行った。

結果：並行在来線の経営分離をめぐる、政治行政的な力関係については長崎県と同様のことが言える。この地域では沿線自治体の首長や議会も経営分離に反対の立場を取ったことが特徴的である。これに対して、新幹線停止がする沿線自治体からの異議に見られるような自治体間対立が認められた。また、道路整備、施設整備、産業振興策などの公共事業計画が県などから提示されることが、沿線自治体の姿勢を変える要素となったことも把握された。但し、それら提案された公共事業が提案通り実現されたのかという検証は、姿勢を変えたとされる自治体においても成されていない。沿線自治体からの国やJRに対する意思疎通という点については、「経営分離を受け入れた自治体は県を通じてでしか意見が言えず、受け入れていない自治体はそれらの自治体がまとまった期成同盟会から、県を通じず直接ものが言えた。」という様相が見られた。一方で、経営分離に反対する沿線自治体と県との間の意思疎通のパイプは報告者が見るに、センシティブなものに変化したように思われる。このような事実は、合意形成におけるステークホルダー間の力関係を整理する上で、新たな手掛かりになるものと考えている。

#### (2) 東北・北海道新幹線沿線

東北新幹線盛岡以北開業（八戸2002年、新青森2010年）、北海道新幹線開業（新函館北斗2016年）に伴い経営分離された並行在来線の沿線自治体および、並行在来線を引き継いだ第三セクター会社を訪問し、経営分離の経緯やその後の状況に関して、聞き取り調査を実施した。岩手県と青森県では、並行在来線の状況が異なり、熊本・鹿児島のような二県にまたがる第三セクター会社を設立することはなく、岩手県よりも経営分離の影響が大きい青森県では、日本では珍しい上下分離方式を採用している。

#### 岩手県

2017年3月21日、岩手県盛岡市の第三セクター会社IGRいわて銀河鉄道にて経営統括部を、岩手県政策地域部地域振興室を、翌22日は一戸町総務部まちづくり課と二戸市総務政策部政策推進化を訪問し、聞き取り調査を実施した。

結果：「鉄道の町」であった一戸町では、1988年から町を挙げて在来線経営分離への

反対運動を行ってきた。町は広報紙などで問題を広く周知し、住民アンケートも実施している。また、行政だけでなく、議会や住民代表なども参加し、積極的な動きがみられた。県境分離に関しては先行事例がないことから目立った反応は見られなかった。一方、二戸市では住民の多くが無関心で、特に大きな動きはなかったが、経営分離決定後に運賃値上げが周知されると鉄道利用者から不満が出ている。1991年には岩手県知事が沿線自治体に対して、経営分離後も特に不利益は生じないことを約束し、これにより一戸町でも反対運動が沈静化した。しかし、この時点ではほとんど具体的な条件は提示されず、問題が先送りされただけであった。結局は、三セク会社の経営は厳しく、「政策会社」としてのIGRの経営責任を有する県としては、財源として貨物線路使用料を国とJR貨物から暫定的に確保し、IGR経営安定化基金を沿線自治体に負担させて対処した。IGRも会社独自でさまざまな利用促進の取り組みに尽力した結果、現時点では経営安定化に成功しているが、長期的な鉄道事業維持のための財源確保は依然として不確実な課題である。

#### 青森県

2017年3月23日に青森県企画政策部青い森鉄道対策室を、翌24日に青い森鉄道株式会社企画営業部を訪問し、聞き取り調査を行った。また、八戸市都市政策課へは文書による(2017年5月11日回答)、三戸町まちづくり課へは電話による(2017年3月16日回答)聞き取り調査を行った。

結果：並行在来線の経営分離をめぐる政治行政的な力関係については、条件提示と同意の時間的逆転とそれに伴う無責任、その理不尽さに抵抗する地元行政が直面する階層性、経営分離決定後に見られるアリーナの先延ばしなど、九州同様の同意形成過程が見られた。但し、東北はまだ経営分離の事例がほぼない時期で判断を地元が迫られたものであったため、未知数の多い取り組み過程で地域の政治行政が試行錯誤していた点が特徴として見いだせた。また、将来的な路線維持に向けた合意形成についても岩手県・IGR社と戦略に違いがあることが浮かび上がった。そのことは、青森県が並行在来線の線路など鉄道施設を、青い森鉄道が列車運行を担う上下分離方式を採用したことにも現れている。沿線市町村行政においては、そのような形で並行在来線の初期投資について県が多くを負ったことが合意の後押しとなった。

#### 北海道

2017年3月23日に北斗市総務部企画課を訪問し聞き取り調査を行った。

結果：経営分離時に鉄道を残す一方で旅客輸送の廃止が検討されたと言う経緯から、経営分離に先立って予想された輸送密度の顕著な低さと、それに対して比較的重視される貨物輸送と言った、北海道ならではの課題があったこと、それ故に沿線自治体間で並行在

来線の維持に温度差が明確にあったことなどが把握された。また、沿線自治体間の合意形成にJRが果たした役割の大きさも確認された。

#### (3) 北陸新幹線沿線

「長野行き」として1997年に先行開業し、2015年に金沢まで延伸された北陸新幹線の沿線では、特に経営分離の影響が大きいと考えられる長野県と新潟県の沿線自治体を中心に現地聞き取り調査を行った。

#### 長野県

2017年9月7日に信濃町産業観光課商工観光・癒やしの森係を、翌8日に小諸市総務部企画課市民協働推進係を訪問し、聞き取り調査を行った。

結果：並行在来線の経営分離をめぐる政治行政的な力関係については、条件提示と同意の間に見られる時間的逆転とそれに伴う無責任、アリーナの先延ばしなどはこれまで同様の合意形成過程が見られた。特に長野以南での経営分離はその初例であったため、経営分離そのものについて沿線住民がイメージを描けなかったこと、従ってその後の影響についても議論の手掛かりがなくその上での住民の反応であったことなどが明らかとなった。また、北しなの線沿線においては横川～軽井沢の扱いの記憶が根強く、路線廃止回避が住民からの反応の中心であったことも明らかとなった(この点は富山や石川とは異なる)。特筆すべきは、長野県内では1996年と2015年の2回にわたって経営分離が行われたにもかかわらず、1996年に経営分離された区間の沿線自治体が経験によって得たはずの、対国・対JR・対県などの対応ノウハウを、2015年に経営分離された区間の沿線自治体に十全に伝えていくための仕組みが見えなかった点である。

#### 新潟県

2017年8月31日に糸魚川市産業部建設課交通係と上越市企画政策部新幹線・交通政策課を、9月1日に妙高市企画政策課政策調整グループを訪問し、聞き取り調査を実施した。2018年1月には、新潟県交通政策局交通政策課に質問書を送付し、回答を得た。

結果：新潟県の場合、並行在来線がJR西日本(北陸本線)と東日本(信越本線)の二社から分離されるという点が他県と異なる。新潟県では、並行在来線の経営分離を定めた1996年の政府与党合意に対しては目立った反対の動きはなく、経営分離が確定した当初から「沿線市町村の協力を得ながら県が責任を持って存続を図る」という基本方針を掲げ、2010年の第三セクター会社えちごトキめき鉄道発足以降、先行事例を参考に、国やJRへの具体的な支援要求を行うなど、県が中心となって並行在来線存続の取り組みを行っている。2013年にJR東西との間で鉄道資産譲渡価格を上回る支援について合意を得たことなど、国やJRからの支援拡大の成果は、

先行事例が活用されているという意味で今後につながる注目点である。また三セク会社発足直後から、県はパブリックコメントを実施し、沿線三市での住民対話集会を主催するなど、経営分離後の三セク会社については住民との合意形成で主導的な役割を果たしている。沿線三市は、新潟県の西部に位置し、県内でも鉄道の旅客輸送密度が低い地域という点では共通するが、直面する状況はそれぞれ大きく異なり、統一的な運動を行うには至らなかった。その中で最も新幹線の恩恵が期待できず、三セク会社の長野県境での分離による影響も大きい妙高市では、合併前から旧市町村で経営分離反対のまとまった動き（自治体・議会・住民）があり、2010年の三セク会社設立までは、長野県の沿線自治体との連携も行われていた。最終的に、固定資産税を事実上免除するなどの支援スキームによって三セク会社の経営が当面は安定するということが政治的には決着したが、えちごトキめき鉄道になって利便性が低下したことは否めないし、沿線地域の人口減少傾向を考慮すると、路線存続の本質的問題は先送りされたということになる。

#### 富山県

2018年3月19日に富山県観光・交通・地域振興局総合交通政策室及びあいの風とやま鉄道株式会社総務課を訪問し、聞き取り調査を行った。

結果：富山県においても並行在来線の経営分離をめぐる政治行政的な力関係についての本質的な問題点は他地域と大きく変わるものではない。経営分離後の並行在来線について運賃の再値上げも経営計画では予定されているが、それを積極的に問題提議する行政の動き今のところはなく、本質的な問題は経営分離後も引きずられていると言える。しかしながら経営分離に至るまでの行政の動きを改めて検証すると、経営分離後を見据えた取り組みの動き出し（並行在来線経営組織の設計など）は他地域に比して若干早く、アーナの先延ばしという点では、先延ばしの程度は幾分低かったといえる。また、知事の「経営分離は不平等条約」といった発言に見られるように、JRや国に対しての異議申し立ても見られる。これは、それまでの他地域における経営分離の経験の蓄積が得られたこと、経営分離を巡る市民運動が比較的活発であったことなどから、行政が経営分離についての交渉を強く認識するとともに、市民の動きも考慮して交渉の際に背景の一つとした可能性があると考えられる。

#### (3) 海外事例調査

海外との比較では、新規に標準軌の高速鉄道新線を建設した台湾と韓国、そして在来線が標準軌であるが一部で並行する新線を建設したドイツ、フランス、スペインについて文献での調査を行った。いずれも日本のように並行する在来線を経営分離する事例はな

く（ごく短い線区での例外はあり）、日本の鉄道政策とは大きな相違が確認できた。相違の大きな要因は、公共交通に関する根本的な思想や、各国の政治システム・政治文化にあると考えられる。現地調査は、ドイツで在来線と並行する高速鉄道新線の沿線地域を対象に選定した。ヨーロッパ連合では鉄道などの公共交通政策は基本的に共通であるが、国や地方によって具体的な政策では異なる。そこで、人口や経済規模で日本に近い条件であり、連邦制で地方政府の権限が比較的強力なドイツが日本との比較において最適であると考えた。2017年3月26日にザクセン・アンハルト州マグデブルク市のNASA（ザクセン・アンハルト近距離交通サービス）GmbHを、翌27日にチューリンゲン州エアフルト市の州政府・鉄道・近距離公共交通政策担当および中部チューリンゲン運輸連合、29日にはラインラント・プファルツ州コブレンツ市のライン・モーゼル運輸連合を訪問し、聞き取り調査を実施した。ドイツにおける一連の調査では、運輸連合（Verkehrsverbund）という、地域の公共交通全体を統括する組織を中心に調査し、日本とは大きく異なる公共交通の在り方を知ることができた。

結果：ザクセン・アンハルト州とチューリンゲン州は、旧東ドイツ地域であり、高速鉄道新線建設には、政治的な開発支援という側面もあるが、ドイツ全体で共通する公共交通政策として、以下のことが判明した。

- ・公共交通政策に関する州政府の権限は大きい。さらに運輸連合が具体的な政策を実施していること。

- ・ドイツ国内の鉄道運行は民営化・自由競争が基本であるが、福祉国家として交通権の保障が前提となっているため、州政府と運輸連合による財政支援が充実しており、地方においても公共交通の利便性が低下することはほとんどない。

- ・運輸連合が、地域の公共交通全体を統一的に管理しているので、鉄道やバス等の運行事業者は様々な民間事業者が参入しても、運賃や運行がバラバラにはならない。

- ・新たな高速鉄道新線が開通しても、日本のような完全な別線区間は少なく、旧線（日本における並行在来線）の利便性が著しく低下することはない。

- ・ドイツの各地域・都市においても人口の減少が進んでいるし、自動車利用の方が多いが、州政府や運輸連合の努力により利便性が向上し、運賃も比較的安価に抑えられているので、公共交通利用者は増加傾向にある。

- ・公共交通政策においては、形だけの住民参加や合意形成手続きよりも、実質的な住民へのサービス向上が重視されており、結果的に住民からの不満表出は少なくなっている。

#### (4) 総括

以上の文献調査と現地調査により、日本の公共交通政策の根本的問題を明らかにする

ことができた。並行在来線経営分離の決定過程では最初期の段階で、各自治体に選択肢がほとんどなく、その中で地方自治体と第三セクター会社は最大限の努力をしてきたことがわかった。そして、交通政策のグランドデザインにおける政治が重要であることと、政治決定過程においては形式的な手続きや住民参加で民主主義的な「お墨付き」を与えるわけではないということ認識した。

国鉄分割民営化をはじめとした新自由主義的政策が基調となり、鉄道の存続も各鉄道事業者と沿線地域（自治体と住民）の「自己責任」という考え方が所与の前提として定着してきたが、少子高齢化が進み、特に人口減少傾向が著しい整備新幹線沿線地域では、このままではいずれ第三セクター会社の経営もさらに厳しくなることが予想される。今回調査した並行在来線は、もともとは日本全体の鉄道幹線網だったが、特急や急行などのJR長距離優等列車が廃止され、独立採算が困難な地方鉄道（ローカル線）という性格へと激変した。これらの地域では、経営分離決定の時点で既に自家用車利用の割合がきわめて高く、住民の鉄道への関心が低いケースが多かったとはいえ、経営分離後の三セク鉄道会社の経営がきわめて困難になることは容易に予測できたはずで、新幹線と引き替えの在来線「切り捨て」という構造が浮かび上がる。

合意形成という点については、政府与党合意で並行在来線の経営分離が決定された初めの段階から形式的であったといえる。旧日本国有鉄道および民営化後のJR各社で形成されてきた全国鉄道幹線網の一部を各県単位の別会社として分離することは、沿線地域だけではなく、日本全体の移動手段に関わる問題でもあるのに、国会による立法ではなかった。また、政府与党合意では、経営分離には沿線自治体の合意が必須条件とされたが、新幹線建設とのトレードオフであることから、新幹線を断念するわけにもいかず、自治体・地域による利害の相違が経営分離に対する温度差としても現れ、各自治体単位で切り崩されていくような形となった。自治体としての経営分離反対運動も、中央での政府与党合意を覆す決定的手段が無く、在来線存続を少しでも有利な条件にするため国とJRに対して支援を要望することしか現実的な選択肢が残されていなかったといえる。県や市町村は、経営分離について住民への周知を図ってきたが、やはり住民の鉄道への利害関心の度合いが自治体の姿勢に影響を与えていた。そして、経営分離後に並行在来線がどう変化し、どのような不利益が生じるのかという具体的な問題点は、いずれの事例においても新幹線・三セク鉄道開業の二～三年前まで不明であり、自治体による住民への詳細な周知もようやくその頃から本格化したため、住民から三セク会社への要求実現可能性は限定的範囲内に留まらざるを得なかった。

整備新幹線は、各地域で段階的に建設・開

業されていったが、その先駆的事例である長野市以南の並行在来線経営分離の事例が、長野県内の問題として他の並行在来線沿線地域で活かされなかったことが判明している。東北、九州、長野以北と先行事例が蓄積されるにつれ、国やJRとの交渉方法や、三セク会社の経営手法が後発自治体に継承されるようになったが、本来は国が政策を見直すべきことであり、県や三セク会社の経営努力だけでは限界がある。ドイツでは、EUの基本政策（上下分離方式で、列車運行は自由競争）に則りながらも、国家として「交通権」を保障するという認識が共有されており、そのうえで州が交通政策で大きな権限を持ち、さらに州内でも運輸連合が具体的な交通政策を総合的に担っている。ドイツでも自動車の利用が多く、鉄道利用者は減少傾向にあったが、交通政策の見直しにより、日本よりも輸送密度が低い公共交通が現在では安定的に経営されている。新幹線や空港は、遠距離移動に便利だが、鉄道の在来線は日常生活における「足」でもあり、地域社会の維持において地味だが重要な公共財である。地方での生活を保障するためには、鉄道を独立採算性が見込めないから廃止する、あるいは利便性が低下しても仕方ないという考え方を根本的に改める必要がある。そのためには、ヨーロッパ諸国など、国外の事例をさらに具体的に比較・検討し、地方公共交通を社会全体で存続させるための選択肢を増やすべきと考える。

なお、研究期間終了直後の2018年4月2日に与党の並行在来線対策議員連盟が設立された。これは、厳しい経営を余儀なくされている並行在来線の支援策を検討するために沿線12道県選出の自民党国会議員が結成した集まりであり、沿線自治体と住民による強い要望が国政を動かす可能性は現在も残されていると考えられる。これまでの経験が活かされ、国やJRによる本格的な支援拡充が実現するのか、今後の動向を注視し、これから経営分離されていく並行在来線についても調査を継続していきたい。

本研究の詳細な内容については、報告書を別途作成し公表する予定である。

5. 主な発表論文等  
該当なし

6. 研究組織

(1) 研究代表者

市嶋 聡之 (ICHISHIMA, Akiyuki)

金沢大学・人間社会環境研究科・客員研究員

研究者番号：40447678

(2) 研究分担者

岡本 勝規 (OKAMOTO, Katsunori)

富山高等専門学校・国際ビジネス学科・准教授

研究者番号：80311009