

国立国会図書館

並行在来線の現状と課題

調査と情報—ISSUE BRIEF— NUMBER 851 (2015. 2. 17.)

はじめに

I 整備新幹線と並行在来線

II 並行在来線の現状

1 しなの鉄道

2 青い森鉄道

3 IGR いわて銀河鉄道

4 肥薩おれんじ鉄道

III 主な課題

1 貨物調整金制度

2 経営分離の基準

おわりに

- 整備新幹線の開業に伴い、新幹線に並行する在来線（並行在来線）は、原則として JR 各社から経営分離される。この措置は、民営化された JR 各社が旧国鉄の二の舞とならないよう、各社の負担を軽減する目的で採用されてきた。
- 現在、四つの並行在来線が開業している。いずれの路線も定期券利用者が多く、住民の足としての重要な役割を担っている。その一方、利用者・沿線人口の減少、運賃の上昇、地方自治体の負担増などの問題に直面している。
- 課題として、並行在来線の経営支援策（主に貨物調整金制度）をより安定的なものにすること、経営分離区間の決め方を検討し JR 各社の経営健全性の確保と並行在来線の負担軽減との均衡を図る必要があることが指摘されている。

国立国会図書館

調査及び立法考査局国土交通課

まなこ かずや
(真子 和也)

第 8 5 1 号

はじめに

平成 27 (2015) 年 3 月 14 日、北陸新幹線が金沢まで延伸する。また、平成 28 (2016) 年 3 月までには、北海道新幹線 (新青森～新函館間) が開業する予定となっている。これらは「整備新幹線」¹と呼ばれているが、その整備・延伸が行われる地域では、経済効果に対する期待が高まっている²。

その一方、懸念されている事項もある。その一つがいわゆる「並行在来線」である。並行在来線は法令用語ではないが、国土交通省ウェブサイトでは「整備新幹線区間を並行する形で運行する在来線鉄道」であり、「整備新幹線の開業時に経営分離される」ものと定義されている³。例えば、北陸新幹線の金沢延伸に際しては、信越本線の長野～直江津間、北陸本線の直江津～金沢間がそれぞれ東日本旅客鉄道 (JR 東日本)、西日本旅客鉄道 (JR 西日本) から経営分離され、新たに設立される第三セクター各社が運行を担う。表 1 にこれまでに開業し、又は今後開業する予定の並行在来線の一覧をまとめた。

表 1 並行在来線一覧

道県名	名称	開業 (予定) 日	営業区間 (分離前の路線名) (営業キロ数)
長野県	しなの鉄道	H9.10.1	軽井沢～篠ノ井 (信越本線) (65.1km)
		H27.3.14	長野～妙高高原 (信越本線) (37.3km)
青森県	青い森鉄道	H14.12.1	目時～八戸 (東北本線) (25.9km)
		H22.12.4	八戸～青森 (東北本線) (96.0km)
岩手県	IGR いわて銀河鉄道	H14.12.1	盛岡～目時 (東北本線) (82.0km)
熊本県・鹿児島県	肥薩おれんじ鉄道	H16.3.13	八代～川内 (鹿児島本線) (116.9km)
新潟県	えちごトキめき鉄道	H27.3.14	妙高高原～直江津 (信越本線) (37.7km)
			直江津～市振 (北陸本線) (59.3km)
富山県	あいの風とやま鉄道	H27.3.14	市振～倶利伽羅 (北陸本線) (100.1km)
石川県	IR いしかわ鉄道	H27.3.14	倶利伽羅～金沢 (北陸本線) (17.8km)
北海道	道南いさりび鉄道	H28.3 まで	木古内～五稜郭 (江差線) (37.8km)

(注) 青い森鉄道の運行区間の線路等設備は、同鉄道ではなく青森県が保有している。

(出典) 国土交通省「並行在来線鉄道一覧」<<http://www.mlit.go.jp/common/001013040.pdf>> 等を基に筆者作成。

並行在来線は、これまでに 4 事例 (「しなの鉄道」「青い森鉄道」「IGR いわて銀河鉄道」「肥薩おれんじ鉄道」) を数えるが、いずれについても沿線人口・利用者の減少、運賃の上昇、地方自治体の負担増といった問題が生じている⁴。以下では、並行在来線の誕生に至る

* 本稿におけるインターネット情報は、平成 27 (2015) 年 2 月 6 日現在のものである。

¹ 整備新幹線とは、「全国新幹線鉄道整備法」(昭和 45 年法律第 71 号。以下「全幹法」という。)に基づき昭和 48 (1973) 年 11 月 13 日に整備計画が定められた 5 路線のことで、具体的には、①北海道新幹線 (青森市～札幌市)、②東北新幹線 (盛岡市～青森市)、③北陸新幹線 (東京都～大阪市)、④九州新幹線 (鹿児島ルート) (福岡市～鹿児島市)、⑤九州新幹線 (長崎ルート) (福岡市～長崎市) を指す。東海道、山陽、東北 (東京～盛岡)、上越、成田 (計画失効) の各新幹線は、整備新幹線に含まれない。

² 例えば、藤沢和弘「北陸新幹線の開業を控えて 北陸新幹線開業のインパクト (2) 経済効果」『北陸経済研究』No.423, 2014.6, pp.29-34 を参照。

³ 「新幹線鉄道について」国土交通省ウェブサイト <http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fir1_000041.html>

⁴ 例えば、堀雅通「整備新幹線 (延伸) 開業に伴う諸問題—「並行在来線問題」を中心に—」『東洋大学大学院紀要』49 号 (国際地域学研究科), 2012, pp.123-144. <<https://www.toyo.ac.jp/uploaded/attachment/8387.pdf>> を参照。

までの経緯を踏まえた上で、その現状と課題をまとめる。

I 整備新幹線と並行在来線

整備新幹線⁵と並行在来線は「表裏一体の関係」⁶にあるといわれており、並行在来線のこれまでの経緯を理解するためには、整備新幹線の経緯を把握しておくことが有益である。

整備新幹線の根拠法である全幹法が制定されたのは昭和 45（1970）年である。既に東海道新幹線は開業し⁷、その成功を受けて全国で新幹線を整備する機運が高まっていた⁸。

ところが、石油ショックの影響や国鉄の経営悪化等の理由により具体的な進展は見られず、昭和 57（1982）年 9 月 24 日の閣議決定において「整備新幹線計画は、当面見合わせる」ことが明記され、整備計画は一旦凍結された。しかし、国鉄の分割民営化が決定したこと等を受けて、昭和 62（1987）年 1 月 30 日の閣議決定において凍結解除となった⁹。

ただし、民営化された JR 各社が整備新幹線の建設・運行によって赤字となることは避けるべきであると考えられていた。負債を抱えて解体された旧国鉄の二の舞となることが危惧されたからである。そこで、北陸新幹線高崎～軽井沢間の本格着工を決定した「平成元年度予算編成にあたっての整備新幹線の取扱いについて」（平成元年 1 月 17 日政府・与党申合せ）¹⁰において、「並行在来線横川～軽井沢間については、適切な代替交通機関を検討し、その導入を図ったうえ、開業時に廃止することとし、そのため、関係者（運輸省、JR 東日本、群馬県、長野県）間で協議する」ことが記された。この方針は、後に続く整備新幹線の事例にも引き継がれることとなり、その開業に際しては、並行在来線は第三セクターに転換（又は廃止）されるようになった。北陸新幹線（軽井沢～長野間）、東北新幹線（盛岡以北）及び九州新幹線（八代～西鹿児島間）の建設着工を決定した「整備新幹線着工等についての政府・与党申合せ」（平成 2 年 12 月 24 日）においては、「建設着工する区間の並行在来線は、開業時に JR の経営から分離することを認可前に確認すること」が示された。さらに、「整備新幹線の取扱いについて」（平成 8 年 12 月 25 日政府・与党合意）においては、「具体的な JR からの経営分離区間については、当該区間に関する工事实施計画の認可前に、沿線地方公共団体及び JR の同意を得て確定する」とされた。

このように、整備新幹線の開業に伴い並行在来線が経営分離されるという枠組みは法令に基づくものではないが、政府・与党の申合せ等に基づき形成されてきた。

⁵ 整備新幹線の経緯をまとめた資料として、澤喜司郎『整備新幹線—政治新幹線を発車させた男たち—』近代文藝社、1994；角一典「整備新幹線着工の政治過程」『北海道教育大学紀要 人文科学・社会科学編』58(2), 2008.2, pp.39-56. <<http://s-ir.sap.hokkyodai.ac.jp/dspace/bitstream/123456789/70/1/58-2-zinbun-4.pdf>> 等を参照。

⁶ 堀 前掲注(4), p.123.

⁷ 東海道新幹線の開業は昭和 39（1964）年 10 月 1 日である。また、山陽新幹線は昭和 42（1967）年に着工され、昭和 47（1972）年 3 月に新大阪～岡山間が、昭和 50（1975）年 3 月に岡山～博多間が開業している。

⁸ 例えば、「新全国総合開発計画」（昭和 44 年 5 月 30 日閣議決定。通称「新全総」。）には、新幹線鉄道の建設が示されており、「日本列島の主軸を形成する高速交通施設として、札幌、東京、大阪、福岡の基幹空港、札幌・福岡間約 2,000 キロメートルについて、高速道路、新幹線鉄道の建設を計画、実施するほか、7 大中核都市関連港湾の整備を図る」こととされた（経済企画庁総合開発局監修，下河辺淳編『資料新全国総合開発計画』至誠堂，1971, pp.64-65）。

⁹ 両閣議決定は、内閣官房内閣参事官室編『閣議及び事務次官等会議付議事項の件名等目録』（昭和 57 年版, p.193 及び昭和 62 年版, p.160）に掲載されている。

¹⁰ 以下、本章における政府・与党申合せ等は、長崎新幹線建設期成会『新幹線のあゆみ 2008』2008 に掲載されている。

II 並行在来線の現状

1 しなの鉄道

(1) 開業前

しなの鉄道(図1参照)は、北陸新幹線の建設に際して、平成2(1990)年12月24日の政府・与党申合せのスキームに基づき JR 東日本から経営分離されることになった信越本線軽井沢～篠ノ井間 65.1km を運行している¹¹。

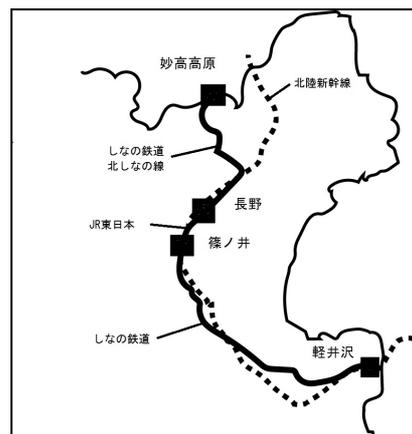
この当時、「並行在来線を存続させるならば地元が引き受けるしか」¹²方法はなかった。長野県は平成3(1991)年2月に「並行在来線沿線市町長会議」を設置し、その是非を議論した。同年6月に長野県・沿線市町・経済団体等の出資による第三セクター会社を設立することが合意され、平成8(1996)年5月1日に「しなの鉄道株式会社」が設立され、平成9(1997)年10月1日に開業した¹³。

しなの鉄道の開業に際して、長野県と JR 東日本との間で二つの争点があった。一つは運行区間の問題、もう一つは JR 東日本からの資産譲渡(有償か無償か)の問題である。

前者(運行区間)の問題について、長野県は軽井沢～長野間の全線でしなの鉄道が営業することを希望していた。これに対して、JR 東日本は篠ノ井～長野間は引き続き同社が運行することを求めている。その理由として、篠ノ井～長野間は松本方面から長野へ向かう列車も乗り入れており、第三セクターがこの複雑な区間を経営するのは難しいことが挙げられていた。しかし、同区間は一定の乗客数が見込める優良区間であるため、同社が経営分離に応じなかったという指摘もある¹⁴。最終的には JR 東日本が主張するとおり、篠ノ井～長野間は引き続き同社が運行することとなった。

後者(資産譲渡)の問題について、長野県は無償譲渡を求めていたが、JR 東日本は有償での譲渡を要求した。当初は JR 東日本も無償譲渡に前向きであったとされるが、資産を無償譲渡した場合には寄付扱いとなり JR 東日本も課税対象となること、株主代表訴訟に

図1 しなの鉄道概略図



(出典) 筆者作成。

¹¹ しなの鉄道の誕生の経緯をまとめた資料として、古平浩『経営再建嵐の百日—しなの鉄道のマーケティング—』三重大学出版会, 2004; 山本匡毅「ローカル鉄道の経営と地域経済の持続可能性へのインパクト—しなの鉄道を事例として—」『中央大学経済研究所年報』37号, 2006, pp.243-258; 香川正俊「整備新幹線開業に伴う並行在来線の第三セクター鉄道化について—長野県・しなの鉄道—」『公益事業研究』50(2), 1998.11, pp.53-61 を参照。

¹² 飛沢文人「第三セクター「しなの鉄道」開業にあたって」『月刊自治フォーラム』463号, 1998.4, pp.46-49。

¹³ 「会社概要/沿革」しなの鉄道株式会社ウェブサイト <<http://www.shinanorailway.co.jp/corporate/>> なお、現在の資本金は24.2億円で、約74%を長野県が、約17%を沿線市町が、残りを金融機関や交通事業者等が出資している(「出資割合」2013.7.22。同ウェブサイト <<http://www.shinanorailway.co.jp/corporate/docs/doc.pdf>>)。

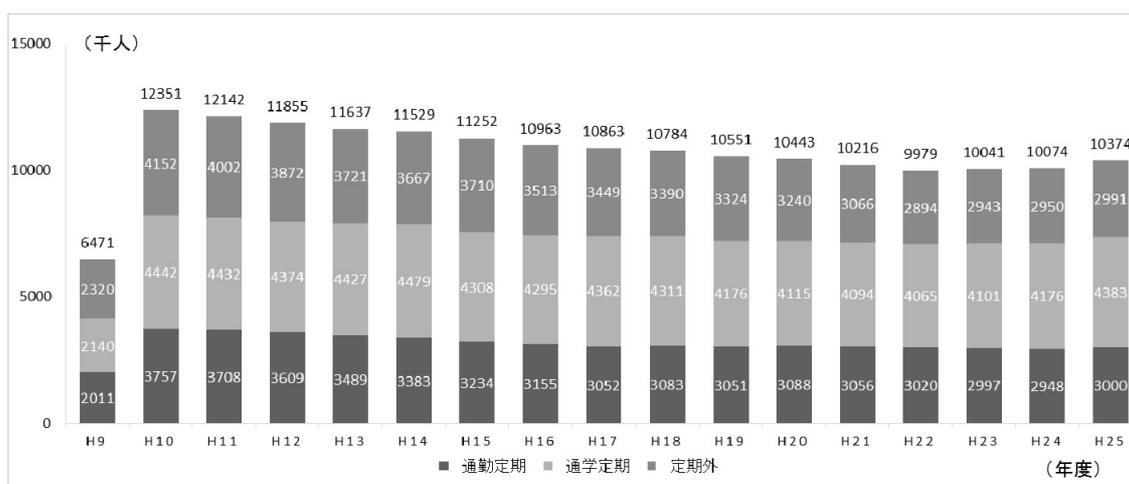
¹⁴ 実際、平成14(2002)年12月に長野県と JR 東日本が共同で実施した「長野・篠ノ井間及びその周辺部における旅客流動調査」の結果によると、JR 東日本が運行している長野～篠ノ井間の輸送密度(1km 当たりの1日平均輸送人数)は、しなの鉄道が運行している篠ノ井～軽井沢間の3倍以上となっており、運賃収入も4.5倍の収益性があると指摘されている。長野県「長野・篠ノ井間(信越本線)の旅客流動調査結果がまとまりました」2003.4.30。 <http://warp.ndl.go.jp/collections/NDL_WA_po_print/info.ndljp/pid/241773/www.pref.nagano.jp/kikaku/koutu/NDL_WA_po_nagashino.pdf>

より同社の経営陣の責任を追及されるおそれがあったことが報じられている¹⁵。最終的に有償譲渡を受け入れた長野県は、その費用約 103 億円をしなの鉄道に無利子で融資した。

(2) 開業後

しなの鉄道の輸送人員は、開業 2 年目の平成 10 (1998) 年度に記録した 1235 万人をピークとして、近年は 1000 万人前後で推移している (図 2 参照)。通学定期利用者の割合が高く、約 4 割を占めている。長野県は開業からの 10 年間は毎年 1.5% ずつ輸送人員が増加すると予測していたが、残念ながらその見通しは実現していない¹⁶。

図 2 しなの鉄道の輸送人員の推移 (平成 9 年度から平成 25 年度まで) (単位: 千人)



(注) しなの鉄道の開業は平成 9 年 10 月 1 日である。また、旅客輸送の実態を示す指標として、「輸送人キロ」や「輸送密度」を用いる場合もあるが、ここでは定期利用者と定期外利用者の実数を示すために「輸送人員」を用いた。

(出典) 国土交通省鉄道局監修『鉄道統計年報』平成 9～23 年度版; 国土交通省北陸信越運輸局「北陸信越管内 鉄道・軌道輸送実績」平成 24～25 年度版 <<http://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/hrt54/railroad/yusoujisseki.html>> を基に筆者作成。

運賃について、JR 当時と比べて、普通運賃は 1.24 倍、通学定期は 1.61 倍、通勤定期は 1.49 倍に上昇している。そのため、これ以上の引上げ改定は利用者の理解を得難いという¹⁷。

経営状況について、開業当初は減価償却費の負担が大きかったため、平成 13 (2001) 年に債務超過の状態に陥った。そのため長野県は、同年 2 月に沿線市町や有識者から構成される「しなの鉄道経営改革検討委員会」を設置した。同委員会は、同年 12 月に「しなの鉄道経営改革に向けての提言」¹⁸を策定・公表した。この提言を受けて、長野県が支援策を

¹⁵ 「信越線譲渡交渉が本格化 長野県、「有償」前提に傾く」『日本経済新聞』(長野版) 1995.1.24; 「検証・しなの鉄道 (2) 信越線第 3 セクター」『信濃毎日新聞』1996.4.17; 「並行在来線の経営分離第 1 号 長野 重い荷寄せ「しなの鉄道」が発車」『地方行政』8921 号, 1996.6.27, p.9; 金山隆一「債権放棄 田中知事の「しなの鉄道」再生策は成功するか」『エコノミスト』80(53), 2002.12.10, pp.90-91.

¹⁶ 「自立めざすしなの鉄道 (2) 続く乗客減少 「黒字企業」転換に不安も」『信濃毎日新聞』2007.11.28.

¹⁷ 「しなの鉄道株式会社の現状及び経営課題について」(鯖江市の新幹線開業を見据えたまちづくり懇話会第 4 回配布資料 1-1) 2013.8.1. 福井県鯖江市ウェブサイト <<http://www.city.sabae.fukui.jp/bin/013141-35-1.pdf>>

¹⁸ しなの鉄道経営改革検討委員会「しなの鉄道経営改革に向けての提言」2001.12.4. <http://warp.ndl.go.jp/collect ions/NDL_WA_po_print/info:ndljp/pid/241773/www.pref.nagano.jp/kikaku/koutuu/kaikaku/NDL_WA_po_teigen.pdf>

検討した結果、先の無利子融資 103 億円は実質的に債権放棄¹⁹されることとなった。また、旅行会社 H.I.S.から杉野正氏を社長に迎え、経営再建を図った。その後、人件費の削減や契約手法の見直しといった各種の経営改革²⁰が功を奏して同社の経営状況は好転しており、平成 17（2005）年度決算以降、経常損益は黒字となっている（表 2 参照）。

近年では、生活路線としての取組と観光路線としての取組を両面から展開している。例えば、新駅の開業や車両のリニューアルを行い、平成 26（2014）年夏から沿線ワイナリーのワイン等を楽しめる観光列車「ろくもん」を運行しており、好評を博している。²¹

なお、北陸新幹線の金沢延伸（平成 27（2015）年 3 月 14 日）に伴い、同社の運行区間は拡大する。新たに、しなの鉄道「北しなの線」として長野～妙高高原（新潟県）間 37.3km の運行を担うこととなる。

表 2 しなの鉄道の経常損益の推移（平成 9 年度から平成 25 年度まで）（単位：千円）

H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17
△451,230	△1,049,640	△1,094,829	△1,150,335	△924,177	△389,510	△81,186	△5,444	114,378
H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	
126,993	191,092	194,479	188,280	87,097	100,126	10,027	121,750	

（注）ここでは、「経常損益」を指標として用いた。本業（鉄道事業）の利益（営業利益）に受取利息等の営業外収益を加え、銀行に支払う借入利息などの営業外費用を減じたものである。会社の事業全体の損益、日常的な経営活動による損益を表しており、地方自治体等からの補助金収入は含まれていない。

（出典）国土交通省鉄道局監修『鉄道統計年報』各年度版；「損益計算書」各期版。しなの鉄道ウェブサイト <<http://www.shinanorailway.co.jp/corporate/closing.php>> を基に筆者作成。

2 青い森鉄道

（1）開業前

青い森鉄道（図 3 参照）は、東北新幹線の盛岡以北の延伸に合わせて開業した。平成 14（2002）年 12 月 1 日に目時～八戸間（25.9km）、平成 22（2010）年 12 月 4 日に八戸～青森間（96.0km）の運行を開始した。同社の運行延長は 121.9km となり、鉄道を運営する第三セクター会社の中で最長となった。

東北新幹線の盛岡以北の延伸に際して、運輸省は、平成 3（1991）年度予算に新幹線の本格着工費を盛り込むためには沿線県（岩手県・青森県）による並行在来線の経営分離への同意が絶対条件であるとしていた²²。その後、平成 11（1999）年 7 月、岩手県と青森県がそれぞれ第三セクター会社を創設し、県境で分離して経営していくことが決まった。青森県は同一会社による運行を望んでいたが、岩手県は「自己決定・自己責任による、地域に密着した運営」という理念を示したという²³。このような経緯²⁴を経て、平成 13（2001）

¹⁹ 103 億円はしなの鉄道の株式と交換された。同社の減価償却費を縮小するために固定資産を減損会計で圧縮し、それに伴う特別損失 85 億円と累積赤字のうち 18 億円（両者の合計 103 億円）とを相殺した。

²⁰ 「お役所意識を一掃 実績示し求心力高める」『日本経済新聞』2003.9.1；杉野正「シリーズ経営革新（1）杉野正・しなの鉄道社長 社員を変えれば会社は生き返る」『戦略経営者』19(3), 2004.3, pp.70-73 等を参照。

²¹ 森彰英「しなの鉄道が歩んできた 15 年間 歴史ある路線をどう進化させているか」『JR gazette』70(9), 2012.9, pp.52-55；「流れる景色も隠し味 グルメ列車快走」『読売新聞』（大阪版）2014.7.26, 夕刊 等を参照。

²² 「新幹線並行在来線経営、統一見解打ち出せず 青森・岩手両県知事が会談」『日本経済新聞』（東北 A 版）1990.10.31。

²³ 櫛引素夫「試される地域経営力—全国最長の並行在来線・青い森鉄道—」『地理』57(10), 2012.10, p.72。また、

年 5 月 30 日に青森県内の鉄道事業者として青い森鉄道が設立された。

青い森鉄道の特徴として、並行在来線で初めて「上下分離方式」を採用した点が挙げられる。「鉄道事業法」(昭和 61 年法律第 92 号)に基づき、鉄道事業者は、線路を保有し列車運行も手掛ける第 1 種事業者、線路使用料を支払い他社の線路に列車を運行する第 2 種事業者、線路を保有しそれを他者に利用させて線路使用料を受け取る第 3 種事業者に分かれるが、青森県が第 3 種事業者として線路設備の維持・管理を行い、青い森鉄道は第 2 種事業者として収支が均衡する範囲内で青森県に線路使用料を支払う枠組みとなっている。

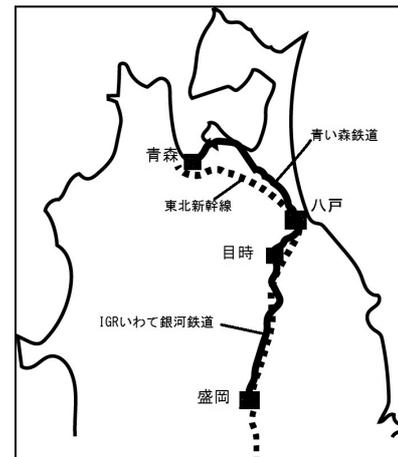
上下分離方式は、鉄道会社の資産更新等の費用の抑制に寄与するが、同時に「鉄道会社が負担すべき費用を自治体が代わりに」負担することにもなる²⁵。青森県はこの負担を受け入れることとなったが、これは他の並行在来線では見られない経営手法であり、青森県が積極的に鉄路を守ることをの表れとして評価する向きもあった²⁶。

(2) 開業後

開業後の輸送人員の推移を図 4 に示した。平成 22 (2010) 年 12 月の青森延伸までの間、輸送人員は年々減少していた。輸送人員のうち最も多いのは通学定期利用者である。

運賃は、JR 東日本が運行していた頃と比べると上昇している。平成 14 (2002) 年の開業当初の運賃は、普通運賃で 1.37 倍、通勤・通学定期は 1.65 倍となったが、通学定期の値上げにより、卒業後の進路を変更した中学生の事例も確認されている²⁷。沿線の地方自治体はこの事態を憂慮し、例えば青森県三戸町では、通学定期代が大幅に高くなった学生を支援するための「通学費貸付基金」を設立し、定期代の半額を無利子で貸し付ける制度を設けた²⁸。また、青い森鉄道も、平成 21 (2009) 年 1 月以降、学校の学期に合わせて使用期間を設定した「学期定期券」を発売するなど、通学定期利用者の利便性向上に努めており、平成 22 (2010) 年の全線開業に際しては、通学定期券料金を据え置いた²⁹。

図 3 青い森鉄道及び IGR いわて銀河鉄道概略図



(出典) 筆者作成。

岩手県の試算によると、盛岡～八戸間について、同一会社が運行すると 100 円の収入を得るのに 121 円のコストがかかるが、岩手県内のみであれば 117 円にコストが下がるため、分離の方が効率的であるとされた(「新幹線の並行在来線、経営の県境分離で合意 青森・岩手、独自に 3 セク」『日本経済新聞』(東北 B 版) 1999.7.9)。

²⁴ 経緯をまとめた資料として、佐藤信之「整備新幹線並行在来線問題」『鉄道ジャーナル』36(10), 2002.10, pp.60-67 を参照。なお、平成 26 (2014) 年 3 月期決算における出資金は 29 億円で、株式の 68.8%を青森県が、19.92%を沿線市町が、残りを民間企業が保有している(青い森鉄道株式会社「第 13 期事業報告」(自平成 25 年 4 月 1 日至平成 26 年 3 月 31 日) p.4. <<http://aomorirailway.com/wp/wp-content/uploads/2014/02/houkoku13.pdf>> 等を参照)。

²⁵ 播磨谷浩三・柳川隆「日本の国鉄改革に関する検証」『CPRC Discussion Paper Series』CPDP-44-J, 2009.9, p.26-27. 公正取引委員会ウェブサイト <http://www.jftc.go.jp/cprc/discussionpapers/h22/cpdp_44_j_abstract.files/CPDP-44-J.pdf>

²⁶ 「連載 北陸の教訓 新幹線・地域対策 5 本県への期待 「上下分離」高く評価 国・JR との交渉注視」『東奥日報』2008.1.11.

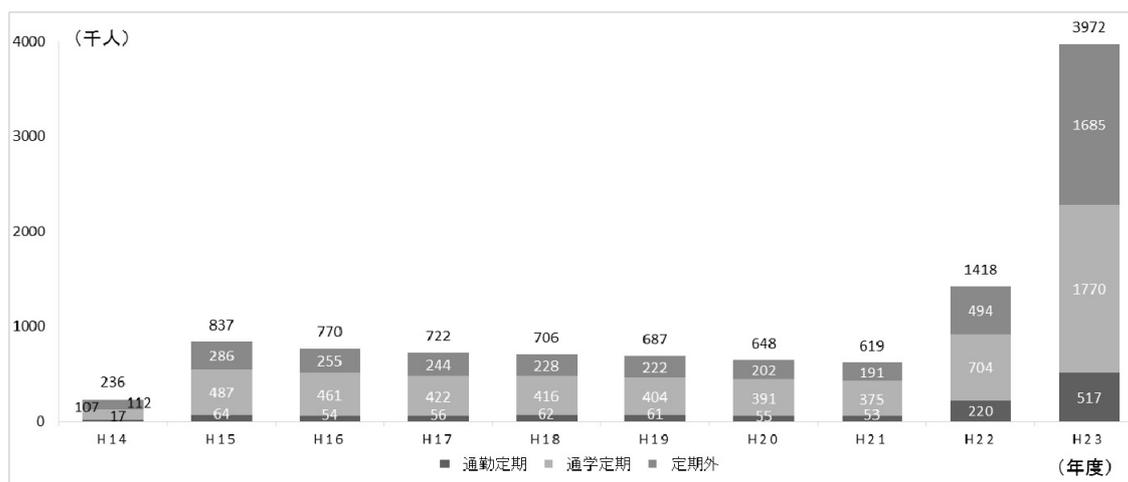
²⁷ 「(新幹線の足元で: 上) 三セク化、進路も変えた 定期値上げ、地元志望急増」『朝日新聞』(石川版) 2005.6.3.

²⁸ 「三戸町高等学校等通学費貸付基金条例」(平成 14 年条例第 32 号); 「学生の通学定期代を支援 三戸町が半額を無利子で貸し付け」『朝日新聞』(青森版) 2002.12.6.

²⁹ 「小中高生対象に学期定期券発売 青い森鉄道、利用増期待」『朝日新聞』(青森版) 2009.1.8; 櫛引素夫「九州新幹線開業前夜～新幹線開業がもたらしたもの～東北・八戸の事例 No.6 「整備新幹線の影」 凝集—並行在

経営状況について、平成 22 年度までは経常損益は赤字基調であったが、全線開業の効果や貨物調整金制度（後述）の拡充により、平成 23 年度以降は黒字を確保している（表 3 参照）。ただし、沿線人口が減少していること、寝台特急列車（JR 各社が運行）が相次いで廃止されることに伴い旅客収入が減少すること³⁰、第 3 種鉄道事業者として線路等の施設を保有している青森県に対して支払うべき線路利用料は減免されているが県による負担にも限界があることから、今後の経営見通しは厳しいとする論調が見られる。

図 4 青い森鉄道の輸送人員の推移（平成 14 年度から平成 23 年度まで）（単位：千人）



（注）青い森鉄道の開業は平成 14 年 12 月 1 日である。また、平成 22 年 12 月 4 日に運行区間が拡大した（目時～青森間（121.9km））。なお、平成 24 年度及び 25 年度の輸送人員（総数）は、それぞれ 4,191,000 人、4,188,000 人である（「5 鉄道輸送等の現況（1）鉄道事業の現況」国土交通省東北運輸局『運輸要覧 平成 25 年版』<http://warp.ndl.go.jp/collections/NDL_WA_po_print/info.ndljp/pid/8424085/wwwtb.mlit.go.jp/tohoku/yoran/NDL_WA_po_32.pdf>; 同平成 26 年版 <<http://wwwtb.mlit.go.jp/tohoku/yoran/32.pdf>>）。

（出典）国土交通省鉄道局監修『鉄道統計年報』各年度版を基に筆者作成。

表 3 青い森鉄道の経常損益の推移（平成 14 年度から平成 25 年度まで）（単位：千円）

H14	H15	H16	H17	H18	H19
△61,251	322	4,762	△15,336	△2,261	△11,004
H20	H21	H22	H23	H24	H25
△57,789	△117,521	△128,582	8,735	16,448	18,454

（注）平成 14 年度の数値は平成 14 年 12 月から平成 15 年 3 月までのものである。

（出典）国土交通省鉄道局監修『鉄道統計年報』各年度版；「事業報告」各期版。青い森鉄道ウェブサイト <<http://aomiorirailway.com/company/company>> を基に筆者作成。

3 IGR いわて銀河鉄道

（1）開業前

来線・青い森鉄道— 『九州経済調査月報』65号, 2011.2, p.36.

³⁰ 「青い森鉄道開業 10 周年 小林社長インタビュー 「経営改善やっつけける」 新車両で利便性向上 観光面の強化目指す」『東奥日報』2012.12.1; 「JR 東・北 北斗星廃止を発表 青い森鉄道打撃 県負担増も」『東奥日報』2014.12.20. 平成 27 (2015) 年 3 月 14 日のダイヤ改正に合わせて、寝台特急「北斗星」(上野～札幌間)が廃止されるが、平成 25 (2013) 年度実績で JR 側から寝台特急収入として 3 億 8800 万円を得ていたと報じられており、経営への影響が懸念される。

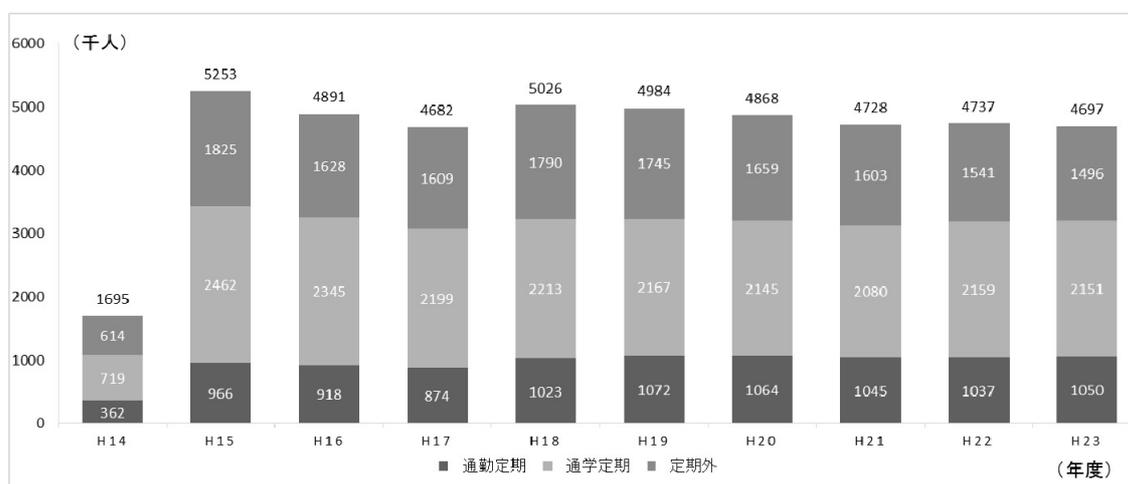
IGR いわて銀河鉄道（図3参照）は、平成13（2001）年5月25日に設立され、青い森鉄道と同様に、東北新幹線の盛岡以北の延伸と同時（平成14年12月1日）に盛岡～目時間（82.0km）の運行を開始した。青森県内の並行在来線の運行スキーム（鉄道施設を青森県が保有し運行は青い森鉄道が担う）とは異なり、IGR いわて銀河鉄道は鉄道施設の保有及び運行の両方を担っている。³¹

（2）開業後

IGR いわて銀河鉄道の輸送人員の推移を図5にまとめた。青い森鉄道と同様に緩やかな減少傾向であったが、近年は500万人前後となっている。

開業時の運賃は、JRとの比較で普通運賃は1.58倍、通学定期は1.99倍、通勤定期は2.12倍が収支均衡額とされた。しかし、通学定期は、宮城県や沿線自治体が出資した「いわて銀河鉄道経営安定化基金」を基に、開業当初は激変緩和措置として1.35倍にとどめた³²。

図5 IGR いわて銀河鉄道の輸送人員の推移（平成14年度から平成23年度まで）（単位：千人）



（注）IGR いわて銀河鉄道の開業は平成14年12月1日である。また、平成24年度及び平成25年度の輸送人員（総数）は、それぞれ4,943,000人、5,236,000人である（「5 鉄道輸送等の現況（1）鉄道事業の現況」国土交通省東北運輸局『運輸要覧 平成25年版』<http://warp.ndl.go.jp/collections/NDL_WA_po_print/info:ndljp/pid/8424085/www.tb.mlit.go.jp/tohoku/yoran/NDL_WA_po_32.pdf>; 同平成26年版 <<http://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/yoran/>>）。

（出典）国土交通省鉄道局監修『鉄道統計年報』各年度版を基に筆者作成。

経営状況は、平成23（2011）年の貨物調整金制度の拡充（後述）が長期的な収入の確保に寄与しており、平成25（2013）年3月期決算において、最大で4億4200万円となっていた累積赤字を解消している。このような状況を踏まえ、通勤定期の値下げ等、サービスを拡充している。ただし、今後の沿線人口の減少予測などを踏まえると経営は楽観視でき

³¹ 藤井大輔「整備新幹線開業による並行在来線第三セクター鉄道化の現状と問題点」『国際公共経済研究』16号, 2005.10, p.128. なお、平成26（2014）年3月期決算における出資金は約18.5億円で、発行済株式の約54%を岩手県が、約15.8%を盛岡市が保有している（IGR いわて銀河鉄道株式会社「事業報告 第13期」（自平成25年4月1日至平成26年3月31日）p.4. <http://www.igr.jp/wp/wp-content/uploads/2014/06/H25_report.pdf> 等を参照）。

³² 北崎浩嗣「苦悩する並行在来線第三セクター鉄道の経営」『経済学論集』64号, 2005.12, pp.42-43.

ない状況にある（表4に経常損益の推移をまとめた）。³³

具体的なサービス改善策の一つとして、平成20（2008）年11月から「IGR 地域医療ライン」³⁴を開始した。これは、盛岡市内の総合病院に通う高齢者の増加を踏まえた通院支援サービスで、アテンダントによる乗客の支援、通院客優先車両の導入、無料駐車場の開設、「あんしん通院きっぷ」の発売が行われている。また、盛岡駅から総合病院までの道程についても、タクシー会社と提携して送迎サービスを提供している。

表4 IGRいわて銀河鉄道の経常損益の推移（平成14年度から平成25年度まで）（単位：千円）

H14	H15	H16	H17	H18	H19
△264,551	△180,689	△118,360	△114,041	△22,026	△38,920
H20	H21	H22	H23	H24	H25
△17,026	△19,796	△135,864	367,496	407,186	420,929

（注）平成14年度の数値は平成14年12月から平成15年3月までのものである。

（出典）国土交通省鉄道局監修『鉄道統計年報』各年度版；「損益計算書」各期版。IGRいわて銀河鉄道ウェブサイト <<http://www.igr.jp/wp/company-info/ir-info>> を基に筆者作成。

4 肥薩おれんじ鉄道

（1）開業前

肥薩おれんじ鉄道（図6参照）は、平成14（2002）年10月31日に鹿児島県、熊本県、沿線10市町、JR貨物が出資する第三セクターとして設立された。同社は、九州新幹線鹿児島ルートの一部開業（平成16（2004）年3月13日）に合わせて、鹿児島本線の川内～八代間の運行をJR九州から引き継いだ。平成2（1990）年に経営分離に関する三者協議（熊本県、鹿児島県、JR九州）が開始され、同年12月に合意に達した。JR九州も支援を行うこととされ、職員の出向、線路等施設の譲渡前補修等が行われ、資産譲渡額は約10億円という低額なものとなった。³⁵

肥薩おれんじ鉄道は鹿児島県と熊本県の両県にまたがる路線であるが、県境で運行会社が変わることはない。この理由として、鹿児島県内の運行区間と熊本県内の運行区間がほぼ等距離であること、車両基地などを両県共同で設置できるため初期投資や運営経費が抑えられることなどが挙げられている。³⁶

図6 肥薩おれんじ鉄道概略図



（出典）筆者作成。

³³ 「ノってる いわて銀河鉄道」『朝日新聞』（岩手版）2014.6.13；「いわて銀河鉄道 累損解消 前期単独 税引き益25%減」『日本経済新聞』（東北版）2013.6.14；IGRいわて銀河鉄道株式会社「IGRいわて銀河鉄道 新・経営ビジョン—経営理念・経営目標・経営方針・中期経営計画（2013～2017）—」2013.6. <http://www.igr.jp/wp/wp-content/uploads/2011/12/new_management_vision.pdf>

³⁴ この事業を含めて、本稿で取り上げている4事業者及びJR九州の経営分析を試みたものとして、那須野育大「わが国鉄道業の事業戦略—地域活性化の視点より—」（中央大学博士論文（総博甲第63号））2014.3.20を参照。

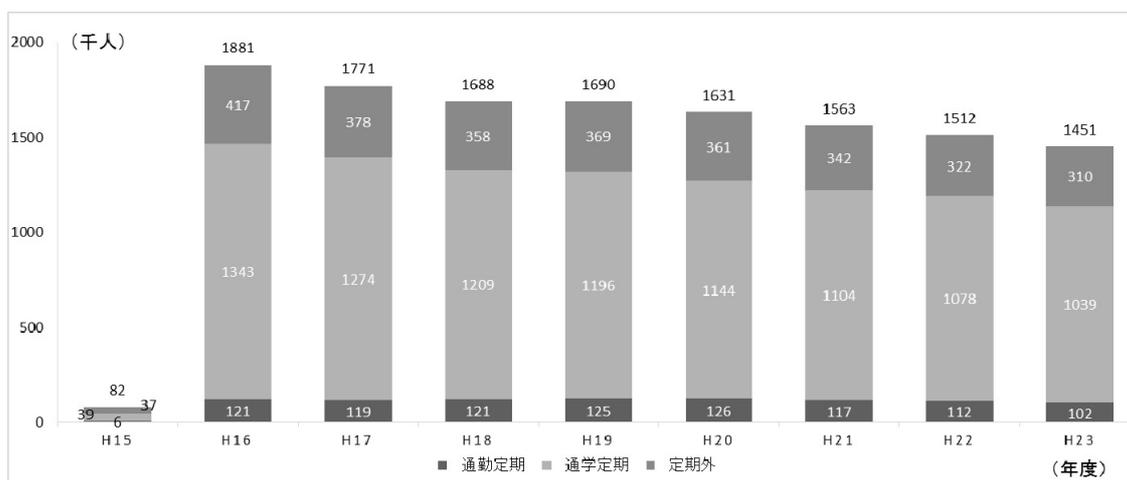
³⁵ 石井幸孝「九州新幹線鹿児島ルート全通をめぐって」『鉄道ピクトリアル』61(7), 2011.7, pp.10-27. なお、資本金は15.6億円で、株主として熊本県、鹿児島県、沿線市町に加えてJR貨物が名を連ねている（「会社概要」肥薩おれんじ鉄道ウェブサイト <<http://www.hs-orange.com/corporation/outline.html>>）。

³⁶ 「連載 かごしま鉄道交通新時代 第5部・地域とともに 出発、肥薩おれんじ鉄道 6（完） 生き残り策

(2) 開業後

輸送人員（図7参照）はこれまでに見た3社（青い森鉄道は全線開業後）と比べて最少である（平成23年度で141.5万人）。とりわけ定期利用者の比率（8割程度）が相当に高いので、最も生活に密着した路線と言っても過言ではない³⁷。

図7 肥薩おれんじ鉄道の輸送人員の推移（平成15年度から平成23年度まで）（単位：千人）



（注）肥薩おれんじ鉄道の開業は平成16年3月13日である。また、平成24年度及び25年度の輸送人員（総数）は、それぞれ1,367,000人、約1,390,000人である（国土交通省九州運輸局『九州運輸要覧 平成25年度版』2014.3, pp.81-82; 「おれんじ鉄道 「食堂」好調 売り上げ最大」『南日本新聞』2014.6.28）。

（出典）国土交通省鉄道局監修『鉄道統計年報』各年度版を基に筆者作成。

運賃は、JR時代と比べて全体平均で約1.3倍となった。経営状況については、開業当時は黒字（減価償却前損益）となることが想定されていたが、残念ながら経常損益は赤字が続いており（表5参照）、利用需要予測が甘かったと指摘されている³⁸。平成24（2012）年度には、肥薩おれんじ鉄道は「今後10年間で約33億円の資金不足が見込まれる」との試算を公表した。そのため、今後の支援策が議論され、熊本県は約16億円を同県及び沿線自治体の一般会計から補助し、鹿児島県は約17億円のうち約7億円を同県及び沿線自治体の一般会計からの補助や運賃の値上げで賄い、残りの約10億円を鹿児島県市町村振興協会から補助する計画が立てられた。³⁹

同社にとって貴重な収入源の一つがJR貨物からの線路使用料である。肥薩おれんじ鉄道は非電化（ディーゼル）路線だが、JR貨物が運行できるように電化施設をJR九州から引き継いでいる。そのため、JR貨物から開業後10年間は毎年2.8億円の線路使用料収入

駅前のにぎわい再び」『南日本新聞』2003.12.3等を参照。

³⁷ ただし、通学定期券は割引率が高いため（約80%）、収益への貢献という点では厳しいという（古木圭介「肥薩おれんじ鉄道 過去・現在・未来—地域への鉄道の役割を果たすために—」『観光文化』36(2), 2012.3, p.15）。

³⁸ 「鹿児島レポート 肥薩おれんじ鉄道 公的資金無しに存続不可能!? 「経営分離」三セク路線の悲哀」『財界九州』49(4), 2008.4, pp.68-70.

³⁹ 「苦境の肥薩おれんじ鉄道支援、熊本・鹿児島に温度差」2014.7.3. 産経ニュースウェブサイト <<http://www.sankei.com/region/news/140703/rgn1407030020-n1.html>>; 「連載 つなぐレール おれんじ鉄道10年 2 経営支援 新たな枠組み構築急務」『南日本新聞』2014.3.11; 「肥薩おれんじ鉄道に10年で10億円支援 鹿児島市の市町村振興協会が決定 第3セクター」『熊本日日新聞』2014.8.5; 「肥薩おれんじ鉄道の存続決まる 鹿児島県の全市町村が支援金支出へ」『日経グローバル』No.253, 2014.10.6, p.5.

が予定されていたが、貨物調整金制度の拡充（後述）が行われた平成 23（2011）年度には 5 億円を超えた⁴⁰。

また、近年では観光鉄道としての取組を強化している。平成 21（2009）年に「営業部」を設け、観光臨時列車を走らせたり、外国人観光客を誘致したりしている。平成 25（2013）年 3 月からは「おれんじ食堂」という観光列車を走らせており、期待が高まっている。⁴¹

表 5 肥薩おれんじ鉄道の経常損益の推移（平成 15 年度から平成 25 年度まで）（単位：千円）

H15	H16	H17	H18	H19	H20
—	△76,668	△133,392	△248,538	△154,726	△216,521
H21	H22	H23	H24	H25	
△195,368	△379,449	△228,577	△265,165	△326,759	

（注）「—」は数値を確認できなかったことを示す。

（出典）国土交通省鉄道局監修『鉄道統計年報』各年度版；「損益計算書」各期版。肥薩おれんじ鉄道ウェブサイト <<http://www.hs-orange.com/corporation/safety.html>> を基に筆者作成。

Ⅲ 主な課題

1 貨物調整金制度

並行在来線に対する国の主な支援制度には、「貨物調整金制度」、及び「JR からの譲渡資産に関する税制特例措置」⁴²がある。また、並行在来線に限らず地域鉄道全体に対する主な支援制度として、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）」⁴³、「災害復旧助成制度」⁴⁴、「地方財政措置」⁴⁵がある。このうち、貨物調整金制度が最も大きな支援の柱となっている。

貨物調整金制度は、並行在来線区間を JR 貨物が走行する場合に、使用実態に応じて線路使用料が支払われるようにすることを目的としている。1980 年代の国鉄改革により、旅客輸送は JR 旅客 6 社が、貨物輸送は JR 貨物がそれぞれ担い、JR 貨物は第 2 種事業者として JR 旅客 6 社が所有する線路を使用することとなった。その際、JR 貨物の経営が厳しいと予想されたことを考慮して、JR 貨物が JR 旅客 6 社に支払う線路使用料は「アボイダブルコスト（Avoidable Cost: 回避可能経費）ルール」に基づいて算出されることとなった。これにより貨物列車が走行しなければ JR 各社が負担を回避できる経費（レールの摩耗に

⁴⁰ 「連載 走れ肥薩おれんじ鉄道 第 1 部・逆境の旅立ち 1 年目の検証 4・鉄道貨物 環境対策が追い風に」『南日本新聞』2005.7.14；「肥薩おれんじ鉄道 補助金増で最終黒字 累積赤字 9 億円超に減少」『西日本新聞』2012.6.26。

⁴¹ 江野畑裕「肥薩おれんじ鉄道 開業 10 周年を迎えて」『運転協会誌』56(6), 2014.6, pp.16-18；「おれんじ鉄道が 6 年ぶり乗客増」『朝日新聞』（熊本版）2014.5.31；梶本愛貴「南九州西海岸の車窓と郷土メニューを堪能 観光列車「おれんじ食堂 1 号」に乗る」『鉄道ジャーナル』47(6), 2013.6, pp.62-67。「おれんじ食堂」は、車窓を眺めながら沿線の食材を使った食事を提供する観光列車で、利用客の増加に寄与していると報じられている。

⁴² 並行在来線の譲受固定資産に関する特例措置で、登録免許税及び不動産取得税は非課税に、固定資産税及び都市計画税は 20 年間 1/2 となる（「並行在来線に対する国の支援制度」北海道ウェブサイト <http://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/stk/nhkzb02_resume3.pdf>）。

⁴³ 安全な輸送を継続するために必要な設備の整備に対する支援で、補助率は 1/3 である（同上）。

⁴⁴ 災害復旧事業への支援で、補助率は 1/4 である（同上）。

⁴⁵ 平成 25（2013）年度に新設された制度で、地域鉄道事業者による施設・設備投資に対して地方自治体が補助を行う場合、国が地方自治体に対して交付税措置を行うもの（同上）。

伴う交換費用等)のみを JR 貨物が支払うこととされた⁴⁶。

ところが、並行在来線の経営分離に際して、同ルールに基づく線路使用料の妥当性が議論されるようになった。並行在来線の経営環境は厳しいものが予想されたため、線路使用料が運行実績(例:必要な保守費用や人件費)と比べて見合わないと言主張されるようになったのである。例えば、青森県は平成 10(1998)年 6 月に調査結果をまとめたが、それによると、JR 貨物から支払われる線路使用料が経営分離前と変わらなければ青い森鉄道の黒字転換は今後 30 年間見込めないというものであった⁴⁷。その一方、JR 貨物の経営状況も国鉄改革時から厳しいままであり、急激な負担増は避ける必要があるという意見もあった⁴⁸。

このような議論を踏まえて、平成 14(2002)年度から貨物調整金制度が設けられた⁴⁹。具体的には、JR 貨物が並行在来線に支払う線路使用料の増額分について、日本鉄道建設公団(現:独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構(鉄建機構))が徴収する整備新幹線の貸付料収入の一部を貨物調整金として JR 貨物に拠出するものである。これにより、並行在来線各社は分離前よりも多くの線路使用料を得ることができるようになり、JR 貨物の負担増も回避されることとなった。

その後、平成 23(2011)年には、この貨物調整金制度が拡充された。「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律」(平成 23 年法律第 66 号)に基づくもので、鉄建機構の特例業務勘定の利益剰余金を活用し、貨物調整金の支払対象となる経費が拡大された。この施策の実施期間は 10 年間となっており、その上限は総額 1000 億円である⁵⁰。この拡充措置が時限的な施策であることから、より恒久的かつ安定的な制度を求める声が上がっている⁵¹。

2 経営分離の基準

並行在来線の経営分離については、整備新幹線の開業に伴い並行する全ての路線に対して行われるという訳ではなく、その基準が曖昧であるという指摘が見られる。

⁴⁶ 「資料 新しい貨物鉄道会社のあり方について 昭和 60 年 11 月 運輸省『流通設計』17(1), 1986.1, pp.84-86.

⁴⁷ 「盛岡以北の新幹線建設、並行在来線で青森県調査 黒字化へ支援不可欠」『日本経済新聞』(東北 A 版) 1998.6.3.

⁴⁸ JR 貨物の主張をまとめたものとして、小林正明「貨物鉄道輸送が抱える課題」『運輸と経済』63(8), 2003.8, pp.16-20 を参照。

⁴⁹ 「全国新幹線鉄道整備法施行令」(昭和 45 年政令第 272 号)の改正(平成 14 年政令第 322 号)による。なお、「整備新幹線の取扱いについて」(平成 12 年 12 月 18 日政府・与党申合せ)に「JR から経営分離された並行在来線を引き続き JR 貨物が走行する場合には、線路使用実態に応じた適切な線路使用料を確保することとし、これに伴う JR 貨物の受損については、必要に応じこれに係る新幹線貸付料収入の一部を活用して調整する措置を講ずる」ことが盛り込まれていた。長崎新幹線建設期成会 前掲注(10), pp.44-45.

⁵⁰ 米川誠「鉄道・運輸機構の利益剰余金の活用による地域活性化」2012.7.19. 大和総研ウェブサイト <http://www.dir.co.jp/souken/consulting/report/consulting_rpt/12072001consulting_rpt.pdf>; 廣瀬亮太「鉄道建設・運輸施設整備支援機構の利益剰余金等を活用した鉄道施策の推進—日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律案—」『立法と調査』No.315, 2011.4, pp.68-80. <http://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/c_housa/rippou_chousa/backnumber/2011pdf/20110408068.pdf>

⁵¹ 例えば、楠木行雄「整備新幹線財源の持続可能性に関する法制的問題点の検討」『運輸政策研究』15(3), 2012.Aut., pp.32-33. <<http://www.jtcr.or.jp/kenkyusyo/product/tpsr/bn/pdf/no58-04.pdf>> を参照。なお、整備新幹線の建設予算を確保するために、今後、貨物調整金制度を見直すという報道がある。整備新幹線 3 線が全線開業した時点で新たな制度(一般会計で負担)に移行すると報じられている(「新幹線延伸 3~5 年早く 北海道・北陸 整備予算 35 億円増へ」『日本経済新聞』2014.12.21; 「開業前倒しへ財源確保可能」『交通新聞』2015.1.13; 「開業前倒しを正式決定 北海道、北陸、九州新幹線」『交通新聞』2015.1.16)。

例えば、九州新幹線の西九州ルート（長崎ルート）の事例について、本来であれば並行在来線は JR 九州から経営分離されるべきであるが、長崎本線・肥前山口～諫早間については沿線自治体の同意が得られなかったため、平成 19（2007）年 12 月、佐賀県・長崎県・JR 九州による「三者合意」が取り交わされ、「上下分離方式」により佐賀県及び長崎県が施設管理を行い、JR 九州が新幹線開業後 20 年間にわたり当該区間の運行を継続することとなった。これは、整備新幹線の開業が必ずしも並行在来線の経営分離につながらない事例として注目されている⁵²。

また、同じく九州新幹線の鹿児島ルート事例についても、鹿児島本線の八代～川内間は肥薩おれんじ鉄道に移管されたが、収益力が期待される博多～八代間及び川内～鹿児島中央間は引き続き JR 九州が経営している⁵³。

長野新幹線の事例についても前述のとおり、篠ノ井～長野間は経営分離されず JR 東日本が経営を続けている。長野県は、しなの鉄道による同区間の運営を求めているが、契約で既に確定した事項であり、株主に対する責任もあるとして、JR 東日本は否定的な態度を示していると報じられている⁵⁴。

このように、並行在来線の経営分離は必ず行われるものではなく、個々の事例ごとに判断されている。元来、並行在来線の経営分離の目的は JR の経営悪化を防ぐことにあつたので、利用客の見込める区間を JR が手放さないのは企業原則から言えば当然であろう⁵⁵。その一方、並行在来線にとっては、利用客の見込める区間も含めて一元的に運行した方が負担の軽減につながる。JR の経営健全性の確保と並行在来線の負担軽減の均衡の取り方が課題であり、例えば、並行在来線等の持続的運営及び活性化を図るために、JR 本州 3 社（JR 東日本、JR 東海、JR 西日本）に対して任意積立金を設ける手法を提案する見解もある⁵⁶。

おわりに

本稿では、四つの並行在来線の現状と課題をまとめた。様々な課題が指摘されている並行在来線がこれまで受け入れられてきた理由の一つとして、「多くの地域で人びとは「新幹線かローカル輸送（＝並行在来線）か」という二者択一の枠組みでとらえ、両者が一体となった全国的鉄道ネットワークの必要性についてはあまり主張しなかった」⁵⁷という見解がある。しかし近年では、地域公共交通の維持・確保は、重要な政策課題の一つとなっている。JR 各社も並行在来線に対する経営支援を拡充しており、例えば肥薩おれんじ鉄道の開業や青い森鉄道の延伸に際しては、資産譲渡を簿価以下で行っている。今後、鉄道を含む地域公共交通をどのように維持するのか、丁寧な議論が求められる。

⁵² 藤井大輔「整備新幹線並行在来線転換の措置に関する考察」『交通学研究』55 巻, 2011, pp.143-152.

⁵³ 「連載 走れ肥薩おれんじ鉄道 第 4 部・存続への道 新たな視点求めて 3・増収策 「鹿児島中央駅直通」に活路」『南日本新聞』2006.1.29; 「並行在来線の経営分離 JR、黒字区間は手放さず」『北海道新聞』2014.8.8.

⁵⁴ 「再建なるかしなの鉄道(4) 分離の見直し浮上 県と JR 綱引き」『信濃毎日新聞』2002.12.16; 「新幹線平行在来線問題 “ドル箱” 長野―篠ノ井間の譲渡協議へ 県と JR」『読売新聞』（長野版）2007.1.13.

⁵⁵ このような現状を踏まえて、並行在来線を「整備新幹線の着工により、JR 旅客会社が自社の経営を圧迫される」として、指定した在来線の区間」と定義する見解もある（藤井 前掲注(52), p.145）。

⁵⁶ 大塚良治「JR 本州 3 社の地方交通線・並行在来線の持続的運営に向けた株主利益の内部留保」『交通権』No.28, 2011.5, pp.85-101.

⁵⁷ 須田昌弥「「並行在来線」とは何か」『地理』57(10), 2012.10, p.43.