

地方都市における新駅開設の費用負担に関する研究

九州旅客鉄道 正会員 潮江健吾
 東京大学大学院 正会員 古谷知之
 東京大学大学院 正会員 原田 昇
 東京大学大学院 フェロー 太田勝敏

1. はじめに

モータリゼーションの進行に伴う公共交通の衰退で、交通弱者は移動手段を失い、不便を被っている。この現状打破の解決策の一つとして軌道系公共交通の強化が挙げられる。本研究ではその中で比較的ローコストに実現できる「新駅開設」に着目し、新駅開設に伴う費用負担をその負担主体、負担額及び負担割合、負担手法の3点からその実態を把握し、より新駅開設が進めやすくなるような費用負担のあり方を考察する事を目的とした。

ここで取り上げる「新駅」とは路線開業時には未設置で、後に追加的に開設された駅を言う。また、この内地元からの要望により開設された駅を「請願駅」と言い、その設置費用は地元が大半又は全額を負担する事が多い。

2. 調査概要

全国で開業した新駅について以下の二種類の調査を行った。

調査(A) 1998～2000年開業の新駅21駅の事業費

調査(B) JR発足(1988年)以降の政令指定都市を含まない都市圏に所在する新駅10駅の開設に至った経緯、費用負担等に関する詳細調査

なお両調査とも、鉄道事業者、関係自治体等への電話・FAXによるヒアリングにより情報を収集した。

3. 路線・駅施設と事業費に関する分析

調査(A)で対象とした新駅を施設(単線/複線、電化/非電化、駅設備)によってグループ分けしたものが表1である。その結果、施設が充実したものほど事業費が大きいという妥当な結果となった。地方部に多い単線かつ非電化路線では用地費が安く施設が簡易な為、安価に設置でき、逆に複線区間では都市部の高い地価、エレベーター・エスカレーターや橋上駅舎、高架駅のように高度な施設を必要とする為に費用が高くなることが分かった。

4. 新駅開設の経緯と費用負担に関する分析

調査(B)で対象とした新駅を表2に示す。10駅中8駅が住宅地開発による人口増を背景に開設されたことがわかった。80年代に開業した5駅は鉄道事業者が全額もしくは大部分の費用を負担していたが、90年代に開業した5駅は市町村による費用負担がメインで、鉄道事業者はわずかに負担するか全く負担しないという結果であった。

費用負担は受益者負担が原則である。新駅開設により利益を享受すると考えられる主体は主に以下の7種が挙げられ、それぞれについて費用負担の役割とその実態を整理した。

キーワード：鉄道新駅、費用負担、補助

〒812-8566 福岡市博多区博多駅前3-25-21 TEL 092-474-2501

表1 1998～2000年の新駅開設の事業費

グループ	駅名	所在地	路線		駅設備		事業費(千円)
1	あまや	福島県会津若松市	単線	非電化	1面	1線	10,000
1	関市役所前	岐阜県関市	単線	非電化	1面	1線	10,000
1	松森	岐阜県美濃市	単線	非電化	1面	1線	11,300
1	幸	長崎県諫早市	単線	非電化	1面	1線	16,000
1	すえたちばな	長崎県北松浦郡江迎町	単線	非電化	1面	1線	19,000
1	西留辺薬	北海道常呂郡留辺薬町	単線	非電化	1面	1線	23,000
1	久留米大学前	福岡県久留米市	単線	非電化	1面	1線	117,000
2	尾上高校前	青森県南津軽郡尾上町	単線	電化	1面	1線	18,460
2	福島学院前	福島県福島市	単線	電化	1面	1線	170,000
3	田川市立病院	福岡県田川市	複線	非電化	2面	2線	29,600
4	紫波中央	岩手県紫波郡紫波町	複線	電化	2面	2線	270,000
4	テクノさかき	長野県埴科郡坂城町	複線	電化	2面	2線	358,000
4	前空	広島県佐伯郡大野町	複線	電化	2面	2線	530,000
4	新鎌ヶ谷	千葉県鎌ヶ谷市	複線	電化	2面	2線	1,200,000
4	前橋大島	群馬県前橋市	複線	電化	2面	2線	1,200,000
4	東静岡	静岡県静岡市	複線	電化	1面	2線	1,470,000
4	円町	京都府京都市中京区	複線	電化	1面	2線	2,400,000
4	東松戸	千葉県松戸市	複線	電化	2面	2線	3,997,170
5	ひたち野うしく	茨城県牛久市	複線	電化	2面	4線	4,450,000
5	妙典	千葉県市川市	複線	電化	2面	4線	10,000,000
6	さいたま新都心	埼玉県さいたま市	複々線	電化	2面	4線	13,100,000

表2 詳細調査の対象とした新駅

駅名	所在地
紫波中央	岩手県紫波郡紫波町
東松戸	千葉県松戸市
テクノさかき	長野県埴科郡坂城町
愛野	静岡県袋井市
古国府	大分県大分市
豊後国分	大分県大分市
高田	長崎県西彼杵郡長与町
加納	宮崎県宮崎郡清武町
慈眼寺	鹿児島県鹿児島市
始良	鹿児島県始良郡始良町

(1) 鉄道事業者

鉄道事業者が得ると考えられる利益は乗客増による収入増である。しかし、新駅と既存駅との駅間距離が、一般に駅勢圏とされる2 km以下である場合には隣接駅から新駅に利用者が転移するにとどまる可能性がある。また、駅数の増加による所要時間の増加と駅停車の為の加減速の頻度増加による電力消費量の増加という2点のデメリットがある。この為、新駅開設による乗客増が見込めないと判断して費用負担を拒否する傾向にある。

(2) 市町村

市町村が得る利益は、地価上昇による税収増と、交通利便性向上による企業・住宅等の新規立地による税収増が主なものである。近年鉄道事業者が新駅開設の費用を負担しない為、市町村が主な担い手となっている。しかし、市町村の負担は法的には鉄道事業者に対する「寄付金」に過ぎず、地方財政再建特別措置法により制限されることがある。この制限によって自治体側の全額負担が不可能となり、最終的には全額地元負担を望んでいた鉄道事業者側が残り1割を負担することで建設にこぎつけた駅もある。

(3) 都道府県

市町村に補助を行なう立場だが、県によりその体制は異なる。路線の条件によって新駅設置に最低限必要な費用を見積もり、その一定割合を補助するといった新駅開設に対する直接的な補助を行なう県もあれば、県の計画に関連して整備された新駅にのみ特例的に補助を行なっている県もある。

(4) 国

国の補助は旧運輸省系と旧建設省系のものがある。鉄道への直接的な補助は旧運輸省系であり、その例としては、エスカレーター・エレベーター等の整備に適用されるバリアフリー化に対する補助が挙げられる。2001年から2002年にかけて開業する新駅に適用例がある。一方、旧建設省系の間接的な補助としては、駅周辺の人工地盤等の整備に適用されるまちづくり総合支援事業や、住宅整備に合わせて新駅を開設する場合その住宅整備を行なう事業者に対して適用される住宅宅地総合支援事業(鉄道施設整備)が挙げられる。

(5) デベロッパー

新駅周辺を開発するデベロッパーは新駅開業による地価上昇の利益を強く受けると考えられる。それを背景にデベロッパーの全額負担で開設された駅や、販売促進費の扱いで一部の費用を負担した駅がある。しかし、売れ残りや地価下落のリスクはあり、駅は開業したもののパブル崩壊の影響で資金不足に陥っている事業体もある。

(6) 大学・病院等

自動車を利用できないキャブティブ層の利用の多い大学・病院等の施設は施設利用者の利便性向上の為に費用を負担し、鉄道事業者側は安定した鉄道利用の確保の為に駅を開設するという双方の利益が合致したパターンである。

(7) 地域住民及び中小事業者

新駅周辺の地域住民や中小事業者は交通利便性の向上は勿論、新駅開業による地価上昇の利益を少なからず受ける。しかし、彼らの受益を負担に生かす方法は現時点では寄付しかない。寄付による全額負担でできた例もあるが、目標額に届かないリスクを考えると一部を負担する補助的な役割が適当であるものと考えられる。

5. おわりに

鉄道事業者の負担は期待できず、税金の投入は財源の確保されたものではない為限界がある。多種多様な間接的な補助はあるものの、新駅整備に対し、公共からの直接的な補助・法制度はない。従って、今後は側面から公共の補助でサポートしながら民間の資金を活用するといった形が望ましいと考えられる。デベロッパー、大学、病院等の資金力の豊富な事業者が周辺にいない場合は地域住民や中小事業者の小規模な投資を活かさねばならない。従来の寄付だけではなく、PFIやコミュニティボンドといった新たな手法も取り入れる必要がある。但しこれらの手法の導入には財務面での裏づけが必要であるものと考えられる。従って、各主体の受益を明確化する上でも需要予測、費用便益分析、財務分析等定量的分析が重要となる。

・主要参考文献

1. 財団法人運輸経済研究センター「コミュニティ駅の施設機能の方向性と整備手法 調査報告書」平成7年3月
2. 前川聡幸、江村康博、新宮政徳「JR九州における新駅設置効果について」土木学会第48回年次学術講演会講演概要集第 部、