

2. 地方都市における新駅開設の費用負担に関する研究

Study on the cost sharing of the opening of the new station in local cities

東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻 95001 潮江健吾

The recent motorization causes the decrease of public transport use. In order to assist the transportation poor and to solve the environmental issues caused by auto-use, enhancing public transport modes such as rail track systems seems to be necessary. Therefore, we focused on the opening of the new station which could be realized at a lower cost. This study purposes to analyze the cost sharing systems to open the new station such as subjects, prices, and measurements, and consider desirable systems to share the cost.

1. はじめに

研究の背景・目的

モータリゼーションの進行に伴う公共交通の影響で、交通弱者は移動手段を失い、環境問題が発生している。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。その中で比較的ローコストに実現できる「新駅開設」に着目した。そして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、さらに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。

「新駅」の定義

「新駅」とは路線の開業時には設置されておらず、後に追加的に開設された駅を言う。この内地元からの要望により開設されえた駅を「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

調査の概要

全国で開業した新駅の中から

- A) 1998～2000年開業の新駅(表2)の事業費
- 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(表1)の開設に至った背景、経緯、費用負担等

について調査を行なった。なお、3駅がA)B)双方の調査の対象となっている。

表1 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

調査は鉄道事業者、関係自治体等への電話・FAXによるヒアリングによった。

A)調査の分析結果

収集した新駅のデータを事業費順に並べたものが表1である。施設(単線/複線、電化/非電化、トラック数)によってグループ分けした。結果施設が充実したものほど高コストという順当な結果となった。地方部に多い単線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の為に費用がかさむと推定される。

B) 調査の分析結果

10 駅中 8 駅が住宅地開発による人口増を背景

としていたことがわかった。また、80 年代に開業した 5 駅は鉄道事業者が全額もしくはかなり大きな費用負担を行っていたが、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状態となっていた。費用負担に関する分析は次章で行なう。

表 2 1998～2000 年の新駅開設の事業費

駅名	所在地	路線	ホーム数	トラック数	事業費 (万円)
あまや	福島県会津若松市	単線 非電化	1	1	1000
関市役所前	岐阜県関市	単線 非電化	1	1	1000
松森	岐阜県美濃市	単線 非電化	1	1	1130
幸	長崎県諫早市	単線 非電化	1	1	1600
尾上高校前	青森県南津軽郡尾上町	単線 電化	1	1	1846
すえたちばな	長崎県北松浦郡江迎町	単線 非電化	1	1	1900
西留辺薬	北海道常呂郡留辺薬町	単線 非電化	1	1	2300
田川市立病院	福岡県田川市	複線 非電化	2	2	2960
久留米大学前	福岡県久留米市	単線 非電化	1	1	11700
福島学院前	福島県福島市	単線 電化	1	1	17000
紫波中央	岩手県紫波郡紫波町	複線 電化	2	2	27000
テクノさかき	長野県埴科郡坂城町	複線 電化	2	2	35800
前空	広島県佐伯郡大野町	複線 電化	2	2	53000
新鎌ヶ谷	千葉県鎌ヶ谷市	複線 電化	2	2	120000
前橋大島	群馬県前橋市	複線 電化	2	2	120000
東静岡	静岡県静岡市	複線 電化	1	2	147000
円町	京都府京都市中京区	複線 電化	1	2	240000
東松戸	千葉県松戸市	複線 電化	2	2	399717
ひたち野うしく	茨城県牛久市	複線 電化	2	4	445000
妙典	千葉県市川市	複線 電化	2	4	1000000
さいたま新都心	埼玉県さいたま市	複々線 電化	2	4	1310000

3. 費用負担の実態

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おもに以下の 7 種が挙げられる。

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、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機会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して費用負担を拒否する傾向にある。

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と考えられる。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。高田駅のケースでは地元の長与町が当時の自治省と協議の結果全額負担は不可能となり、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。

都道府県

市町村に対して補助を行なう立場だが、県によりその体制はまちまちなようだ。例えば、長野県は路線の条件によって新駅設置に最低限必要な額を見積もり、その一定割合を補助するといった制度をとっている。新駅開設そのものに対する直接的な補助と言える。これに対し静岡県では県の計画である総合運動公園(エコパ：W杯会場)に対する主要アクセスとして整備された愛野駅には補助を行なっているが、他の新駅には行っていない模様。地元袋井市が負担しきれないので県側が折れた形のような。静岡県の補助は新駅開設に対する直接的な補助ではなく、県の計画に関連した為の特例的な補助と言えよう。

国

国の補助は旧運輸省系と旧建設省系のものである。鉄道への直接的な補助は旧運輸省系のものである。その例としては、

a) バリアフリー化に対する補助

エスカレーター・エレベーター等の整備に適用される。2001年から2002年にかけて開業する新駅の国府多賀城駅、つきのわ駅、信濃国分寺駅に適用されている。

b) 幹線鉄道活性化補助

高速化等の幹線鉄道の事業に対する補助である。単線区間での行き違い時分短縮など高速化に効果がある場合は新駅開設も組み込まれる可能性がある。大分市では日豊本線高速化事業の区間内に都市交通円滑化推進計画に構想されている新駅があったが、高速化には効果がないとして組み込まれなかった。

c) 都市鉄道整備

都市圏の地下鉄やニュータウン鉄道の整備に適用される補助である。新駅事業に適用された例は調査範囲内にはなかった。宅地開発に合わせて新駅を開設する場合は後に述べる住宅宅地供給総合支援事業(鉄道施設整備)の補助対象となる。

一方、間接的な補助としては次の4例が挙げられる。

a) 連続立体交差事業

同時並行で事業が行なわれた例はあるが、新駅開設事業は別立てとの事で、一体の事業とはされないようだ。

b) 都市モノレール・新交通システム等のインフラに対する補助

都市モノレールや新交通システム等での新駅開設事業がない為不明。しかし、橋脚部分等をインフラとして認める事による補助である為、新駅開設時にはすでに整備済みで、適用は望み薄と考えられる。

c) まちづくり総合支援事業

駅周辺の人工地盤等の整備に適用された例がある。愛野駅では都市の新拠点としてその南北自由通路に適用された。

d) 住宅宅地総合支援事業(鉄道施設整備)

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補助で、東松戸駅の例では周辺の土地区画整理組合

が補助を受けて、新駅の開設費用を負担した。

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。前空駅がデベロッパーの全額負担に開設された他、古国府駅至近にマンション開発を行っていた業者が販売促進費の扱いで一部の費用を負担した例がある。名目どおりの効果をあげスムーズに完売したとの事である。しかし、売れ残りや地価下落のリスクはあり、東松戸駅のケースでは土地区画整理組合がバブル崩壊の影響で資金不足に陥っている。

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・病院等の施設は利用者の利便を図れるということで費用を負担し、鉄道事業者側は安定した利用を確保できるということで駅を開設するという双方の利益が合致したパターンと言える。

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紫波中央駅のような例もあるが、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だろう。

4. 今後の費用負担のあり方

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。今後は従来のパターンに加え、民間資金の活用が重要となる。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

要があろう。但しこれらの手法の導入には財務面での裏づけが必要と考えられる。従って、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。

5. まとめ

結論

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、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。

今後の課題

今後望ましい費用負担を探る上で、PFI など新たな手法の定量的分析による裏づけをとることと新駅設置効果を定量的に分析し、各主体の受益を明確化することが必要と考えられる。

主要参考文献

国土交通省ホームページ

<http://www.mlit.go.jp/>

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

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、1993

表輝幸、坪田卓哉「土地区画整理事業における新駅設置に伴う開発利益の還元策」土木学会第50回年次学術講演会講演概要集第 部、1995