

鉄道の上下分離と線路使用料

堀 雅 通

The Separation of Infrastructure and Operation in the Railway System and the Rail Access Charge

Masamichi HORI

[目 次]

- 1．はじめに
- 2．鉄道の上下分離
- 3．上下分離とオープンアクセス
- 4．線路使用料の事例
 - (1) 欧州の線路使用料
 - (2) 北米の線路使用料
 - (3) 日本の線路使用料
- 5．むすび

1．はじめに

本稿は、鉄道の上下分離 (separation of infrastructure and operation) について、その機能と役割、オープンアクセス (open access) との関係を考察した上で、アクセスチャージとしての線路使用料について分析する。上下分離は、欧州、北米のみならず、わが国においても広く見られるようになった。特に需要の減退から経営不振に陥った鉄道を再生させる上で重要な機能と役割を果たしている。

上下分離は鉄道事業を線路主体と輸送主体に分けることから分離された組織間に新たな取引関係を生じさせる。またオープンアクセスによって鉄道ネットワークに新たな事業者が参入してくれば、鉄道線路の使用の対価としてアクセスチャージたる線路使用料を設定する必要がある。このとき、線路使用料の水準は、分離された組織間に、多かれ少なかれ、利害対立を引き起こす要因を内包している。一方ができるだけ料金を高くしようとすれば、他方はこれを抑制しようとするからである。

線路使用料はどのような水準に設定され、どのような料金体系とするべきであろうか。

2. 鉄道の上下分離

交通サービスの生産には交通インフラストラクチャー（通路）と車両（輸送具）が必要である。交通インフラストラクチャーは下部構造ともいう。下部構造を使用し、車両を用いて交通サービスを生産するシステム、オペレーション機構が上部構造である。交通サービスの生産はこうした上部構造と下部構造の結合によって実現する。交通インフラストラクチャーは無形財たる交通サービス（＝輸送サービス）の生産に不可欠な生産要素であるが、交通インフラストラクチャーと交通サービスは生産要素と生産物の関係にある。また交通サービスはその量的、質的水準が交通インフラストラクチャーの規模、整備水準によって左右されるから交通インフラストラクチャーと交通サービスは生産水準の規定、被規定という関係にある。さらに交通サービスの生産は交通インフラストラクチャーの上で行われるから交通インフラストラクチャーと交通サービスは下部構造と上部構造という関係になっている。本稿で取り上げる「上下分離」はここから派生した用語である¹⁾。

上部構造と下部構造の所有者は通常異なる主体である。例えば空港の所有者の多くは公的機関であり、航空会社は空港使用料たる着陸料を支払って航空輸送を行っている。道路輸送や船舶輸送についても同様である。したがって、交通における上下分離とは、上部構造としての車両、船舶、航空機等の可動施設と、下部構造たる道路、線路、空港、港湾などの固定施設とが、その所有と、これを利用して輸送サービスの生産を行う主体とに分離されることをいう。

輸送主体と通路主体の所有・支配関係の分離は、近年、特に鉄道事業について言及されるようになった。いうまでもなく、鉄道の上下分離とは、輸送主体が鉄道線路に対する所有権ないし支配権・占有権を喪失、または線路主体が自らの線路を用いて行使しうる輸送事業権を輸送主体に委譲した態様と定義される。自動車輸送、船舶輸送、航空輸送において極めて自然な形で上下分離が見られるのに対して、鉄道輸送では上下一体が通常の形態となっている。鉄道線路という専用通路を必要とする鉄道では、主として施設の不可分性から輸送主体が当該線路を所有し、支配する必要があると考えられたからである。

ともあれ鉄道事業では通路サービスの自己生産・自己消費は当然のごとく行なわれている。しかしながら、経営上、上下分離であるか否かは通路サービスの供給方式・費用負担の相違から、イコール・フットイング論に言及するまでもなく、競争上、経営主体に、時として致命的な影響を与える。

例えば、交通インフラストラクチャーは、その費用特性として固定費率、埋没費用化の程度が極めて高い。上下一体の交通事業者にとって通路費負担は回避不可能な固定費として経営収支を圧迫するのみならず、事業からの撤退に際しては当該通路に対する投資を埋没させ、費用回収のリスクを生む。これに対して上下分離ではインフラストラクチャー投資に直接関与する必要がないから投

資の埋没化を回避できる。このことは当該事業への参入、退出を容易にするであろう。何よりも通路費負担は回避可能な使用料を支払うだけのものとなり、会計上は変動費扱いとなる。これが輸送主体の損益分岐点を下方にシフトさせ、経営の安定化に寄与する。すなわち、それまで固定費率が高く、採算性のなかった事業でも、上下分離によっては事業可能性が見えてくるのである。

このように上下分離は交通事業者から通路費の固定費負担を解放ないし軽減し、市場における参入・退出をよりスムーズに行う方法といえる。例えば、かつて東北・上越新幹線の開業により航空会社は東京～花巻・新潟路線から容易に撤退したが、この時、利用客を失った空港の資本費支払いは公的機関であり、航空会社は空港施設の存廃と費用負担に直接関与する必要がなかった。もっとも建設した空港の廃止は社会的には埋没費用化する²⁾。

3．上下分離とオープンアクセス

上下分離は輸送主体側からみれば当該通路に対する所有権ないし支配権を移転させることであるから、法的には自己以外の事業者の参入を容認する結果となる（少なくともそれに近い状況が導かれる）。これが第三者に対する線路の開放（Öffnung von Fahrweg für Dritte）、すなわちオープンアクセス（open access）である³⁾。オープンアクセスは鉄道線路と車両の所有者が異なるため結果的に上下分離形態を導く。その意味では上下分離とオープンアクセスは表裏一体の関係にある。競争政策としてオープンアクセスを導入した欧州連合（European Union:EU）ではオープンアクセスの結果、上下分離が出現している⁴⁾。

いうまでもなく鉄道線路は鉄道輸送サービスの生産に必要な不可欠な施設（essential facility）であり、いずれの事業者もこれを利用せずして輸送サービスの生産を行うことはできない⁵⁾。上下分離は鉄道事業者がこうした必要不可欠な施設に対する所有権、支配権、輸送事業権のいずれか一つ、あるいは全てを、放棄、喪失、あるいは他に委譲しているがゆえ、それと引き換えに当該線路に対する第三者たる輸送事業者の参入を容認する結果となる。これを制度的に認めることがオープンアクセスである。すなわち、オープンアクセスとは、それまで当該鉄道事業者によって独占的、排他的に使用されていた鉄道線路が、当該事業者以外の事業者にも利用され、かつその営業行為が認められることをいう。それゆえオープンアクセスは参入規制の緩和ないし参入・退出の自由化とみることができる。ちなみにオープンアクセスには以下の4形態がある⁶⁾。

鉄道線路を所有する事業者同士が相互直通運転（＝相互乗り入れ）を行う。鉄道線路施設を所有する事業者相互の接続形態

鉄道線路を所有しない（複数の）事業者が鉄道線路を所有する事業者の鉄道線路において輸送事業を行う（狭義のオープンアクセス）。鉄道線路施設を所有する事業者と所有しない事業者との乗り入れ形態

鉄道線路を所有しない事業者が鉄道線路の使用権を他の事業者に転売する（リセール事業）。

通過輸送 (transit)

はイコール・アクセス (equal access) はイコール・フットイング (equal footing) は再販・小売り分離 (wholesale/retail distinction) すなわち線路使用权の転売である。は従来見られた相互直通運転の形であり、ネットワークの相互接続によって生じた便益を双方の輸送主体が享受する。は狭義のオープンアクセスで、同一の鉄道線路に複数の事業者が乗り入れ、モード内競争を展開する。は一旦取得した線路使用权を他の輸送事業者に転売する形をいう。こうした形態はこれまで見られなかったが、免許入札制で得た線路使用权を他に転売するといった形が想定できる。は営業行為を伴わない輸送形態である。

狭義のオープンアクセスでは鉄道線路に対する接続条件が公正競争確保の上からも重要な要件となる。つまりオープンアクセスでは、いかなる事業者にいかなる方法で鉄道線路、ネットワークへのアクセス権を認めるか (Vergabe von Trassennutzungsrecht) また線路使用料をどのように設定するかが重要なテーマとなる⁷⁾。

4. 線路使用料の事例

オープンアクセスによって鉄道線路が開放され、ネットワークに新たな事業者が参入してくれば線路使用の対価として線路使用料を徴収する必要がある。線路使用料は事業者間の相互接続料金、すなわちアクセスチャージ (access charge) と捉えることができる。また鉄道線路サービスという中間財・サービスの価格であるが、最終財・サービスの価格たる運賃にも影響を与える。線路使用料の設定問題は新規参入者の登場とともに顕在化する。線路使用料はどのような水準に設定され、どのような料金体系とするべきであろうか⁸⁾。

結論的に述べれば、上下分離の態様に応じてそれぞれ線路使用料が設定されている。線路使用料は、その考え方と実際が、国、事例ごとに異なり、千差万別、多種多様である。線路使用料の設定に理論的にも実務的にもベストな方法があるわけではない。いずれにも一長一短あり、その評価は難しい。公正な競争条件の確保、資源配分の効率性といった基準から判断するにしても、それはあくまでもウェイト付けされた相対的な評価にすぎない。

元来、線路使用料は当事者のコンセンサスで決定されるべきもので、設定そのものに共通のルールや原則があるわけではない。回避可能費用や増分費用に基づく線路使用料の設定もあれば、二部料金で徴収している線路使用料もある。いくつかのパターンに大別することはできるが、それも当該事業や事業者の置かれた状況により運用形態が異なる。実際の仕様にも様々な変更や修正が加えられている。すでに設定された線路使用料についてもそれは最終的に完成されたものではなく、より合理的、公平な制度構築の途上にあるといえる。また常にその見直しが議論されたり、あるいは制度変更を余儀なくされている。とはいえ、事例ごとに線路使用料設定の合理性は存在する。すなわち、ベストとはいえないまでもベターな選択であると判断される。したがって、線路使用料の設

定は、その利点と欠点を踏まえた上で、直面する状況や政策の方向に沿って事例ごとに合理的な適用が試みられるべきであろう。以上のような視点を踏まえながら、以下、欧州、北米、日本に分けて、主な線路使用料を紹介し、その分析を行う。

（１）欧州の線路使用料

イギリスでは、鉄道創設時代、一部の線路が開放され、通行料（dues）を支払うことで一般の貨物事業者にも線路の利用が認められていた。例えば1825年に開業したストックトン・ダーリントン鉄道（Stockton & Darlington Railway）では貨物輸送の一部について外部の事業者が貨車と馬を持ち込み石炭輸送を行った（いわゆる馬車鉄道である）。通行料はトンマイル当たり2.5ペンスであった。さらに同額の引込料（haulage）に加えてトン当たり1ペンスの橋梁通行料が支払われた。勾配路線の利用料金は6ペンスで、長距離の割引もあった⁹⁾。

1924～30年に存在したドイツ帝国鉄道会社（Deutsche Reichsbahn Gesellschaft:DRG）には経営権のみ与えられ、鉄道施設、車両の所有権はいずれも国にあった。DRGの営業収入はもっぱら戦争賠償金の支払いに充てられ、鉄道輸送とは関係のない事由による使用料（ともいうべきもの）が支払われていた¹⁰⁾。これは、しかし、特異なケースである。

オリエント急行（Orient Express）を運営するワゴン・リ（Wagons-Lit）社は通過する欧州各国の鉄道に対して列車牽引料を支払っている。牽引料は牽引キロ数、車軸キロ数に基づいて算定される均一従量料金である。

ルフトハンザ・エアポート・エクスプレス（Lufthansa Airport Express）は空港間を移動する航空旅客の便宜、空港混雑の緩和と鉄道利用の促進を図るため導入された特別列車である（現在は運行されていない）。ルフトハンザ航空がドイツ連邦鉄道（Deutsche Bundesbahn:DB）の列車をチャーターする形で、フランクフルト空港とデュッセルドルフ空港間の輸送サービスを代替した。航空旅客は搭乗券で乗車する。ルフトハンザ航空は年間約1,000万マルクのチャーター料をDBに支払い、列車の運行を委託した¹¹⁾。

ユーロトンネル（Euro Tunnel）を利用するイギリス、フランスの鉄道は、ユーロトンネル社に対してトンネル使用料を支払っている。トンネル使用料は固定料金と可変料金からなる二部料金である。使用料の収入はユーロトンネルの建設債務の返済に充てられる。両国の鉄道はトンネル容量の50%を使用する権利を有し、トンネル使用料の3分の2を前払いしている。

1992年末にEUの市場統合が完成したが、これより先、1991年の共通鉄道政策「指令91/440」によりEU構成国の鉄道に対して上下分離とオープンアクセスの実施が義務付けられた。また1995年の「指令95/18」によってEUの鉄道事業免許規定が定められた。これにより必要な資格を満たした事業者はEUの鉄道事業免許を取得できるようになった。さらに「指令95/19」によって、ダイヤ編成、運行管理、線路使用料の基本原則が定められた¹²⁾。

EU線路使用料の体系は、サービス内容、市場環境及び鉄道線路の磨耗・損傷の型や程度に応じ

て設定される。同一市場、同一サービスにおける差別的な料金は禁止される。こうした条件を満たすことで鉄道線路の効率的な利用が促進される。

以上は、しかし、あくまでも基本原則であり、具体的にEU共通の線路使用料が設定されているわけではない。実際には各構成国がそれぞれ独自の線路使用料を定めた上でこれを公平に適用する。むしろ将来的にはEU共通の線路使用料の設定も考えられるが、当面はEU指令の基本原則を満たしつつ、国ごとに異なる料金制度が適用される。

スウェーデン

1988年の上下分離改革によって導入されたスウェーデンの線路使用料は固定料金と可変料金からなる二部料金である。固定料金は保有する車両に課され、機関車、客車、貨車など車種ごとに異なる。可変料金は、列車の速度、走行量、重量に応じて算定される。スウェーデンの線路使用料の特徴は、大気汚染費用と交通事故費用を含め、線路の磨耗・損傷費用など社会的限界費用に依拠した料金水準となっていることである。

線路使用料は国庫に納入される。したがって料金収入と線路施設の整備財源とは直接的な関係がない。輸送事業者が線路主体（Banverket）に納める線路使用料総額は年間予算の十数%にすぎない。なお1999年1月に線路使用料は大幅に引き下げられた。これは輸送主体側の経営に配慮した面もあるが、外部費用を内部化し、鉄道・道路間のイコール・フットイングを図る措置といえる¹³⁾。

ドイツ

1994年7月にオープンアクセスを実施したドイツでは、必要な資格を満たし、所定の線路使用料（Trassenpreis）を支払えば、いかなる事業者も鉄道輸送事業を営むことができる。線路使用料は旅客と貨物で異なる。また路線（高速鉄道路線か在来線か）と列車（旅客列車か貨物列車か）の種別によって相違する。旅客列車は7等級、貨物列車は5等級に区分され、料金体系も異なるが、いずれも走行キロ数を乗じて算定される。年間走行キロ数、契約年数に応じた割引もあるが、使用料の総額は線路主体（DB-Netz）の減価償却費を回収しうる水準に設定された。

線路使用料は1998年に改定され、固定料金と可変料金からなる二部料金制となった。固定料金は線路使用量とは独立のものでインフラ・カード（Infra Card）を購入して支払う。インフラ・カードは利用するネットワークが1,000km以上の長距離旅客輸送、100km以下の近距離旅客輸送、500km以上の貨物輸送に分けられる。可変料金は線路の利用状況、ダイヤ編成に配慮して算定される。インフラ・カードを購入する代わりにバリオ・プライス（Vario-Preis）という可変料金のみでの支払い方法もあるが、使用量が一定値を超えるとインフラ・カード利用の方が割安となる。

線路使用料は2001年に再び改定された。旧来の線路使用料が既存事業者と新規事業者を不当に差別していると指摘されたからである。かくして新しい線路使用料は基本料金（Grundpreis）に生産要素（Produktfaktor）と特別要素（Sonderfaktor）を係数化して算定する使用実態にきめ細かく

対応したものとなった¹⁴⁾。

イギリス

イギリスの線路使用料も旅客輸送と貨物輸送で料金体系、料金水準が異なる。線路使用料は線路主体の経常費を賄い、資本報酬を得るような水準に設定されている。すなわち総括原価方式により決定されるが、プライスカップ規制（RPI - 2%）が課された。線路使用料の改定は少なくとも年1回行なわれ、鉄道規制官（Rail Regulator）の認可を得る。

旅客輸送の線路使用料は固定料金と可変料金からなる二部料金である。固定料金は線路主体（Railtrack）の料金収入のおよそ9割を占め、長期増分費用と共通費を配分して算定される。可変料金は車種や走行距離に応じた線路保守費をベースに計算される。貨物輸送の線路使用料は上限価格（＝独立採算費用水準）と下限価格（＝増分費用水準）の範囲において線路主体と貨物会社の個別交渉によって決定される¹⁵⁾。

フランス

フランスの線路使用料はフランス鉄道線路公社（Réseau Ferré de France：RFF）が決定し、運輸大臣と経済大臣が認可する。両大臣は線路使用料をRFFの予算、事業計画とともに審査し、認可する。線路使用料は原価計算、市場特性、線路の利用形態、交通機関の競争条件等を加味して決定される。

線路使用料はネットワークの特性により8つに区分されている。すなわち都市近郊路線、都市幹線路線、高速鉄道路線（5つに区分）、その他、に分けられ、それぞれに基本料金（＝固定料金）、ダイヤ編成料金、走行料金（＝可変料金）が設定されている。基本料金とダイヤ編成料金は、繁忙時、通常時、閑散時によって異なる¹⁶⁾。

（2）北米の線路使用料

1970年に設立された全米鉄道旅客輸送公社（National Railroad Passenger Corporation）、通称アムトラック（Amtrak）は、当初、線路を借りる貨物鉄道会社に対して短期回避可能費用（short-term avoidable cost）に基づく「経費補償支払い（compensation payment）」を行っていた。しかし1973年以降は補償支払いに加えてアムトラックにも便益が及ぶ線路改良投資については当該費用（＝長期増分費用）を負担することとなった。また定時運行奨励金（on-time performance incentive）も支払っている。これはアムトラックの定時運行やサービス向上に関わる重要な支払いで、貨物会社にとってかなりの収入源となっている。

線路使用料については1970年鉄道旅客輸送サービス法（Rail Passenger Service Act of 1970）に基本原則が定められていたが、具体的な事項は当事者の協定によるものとなっている。異論のある場合は連邦交通省陸上交通委員会（Surface Transportation Board：STB）に提訴し、その裁定を

あおぐ。

カナダのVIA (VIA Rail Canada) もアムトラックと同様の経費補償支払いを線路主体のカナダ・ナショナル鉄道 (Canadian National:CN) とカナダ・パシフィック鉄道 (Canadian Pacific:CP) に行っている。線路使用料という言葉は使用していない。あくまでも経費補償支払いである。補償支払いの原価概念は建設利子や減価償却費を含む長期変動費 (long-term variable cost) である。これに加えて定時運行奨励金が支払われる。

米国、カナダでは、線路主体たる貨物会社が輸送主体たる旅客会社に線路を貸与することが法律で定められている。すなわちアムトラック、VIAには貨物会社の線路を当然使用する権利がある。そのために使用料という概念は存在しないのである。しかし旅客列車の運行によって、直接、貨物会社に発生した費用については、これを貨物会社の負担とせず、経費補償支払いという形で旅客会社が負担するものとした。線路の貸与に起因する損失を貨物会社に与えないための措置である。なおアムトラックもVIAも補償支払いに加えて相当額の定時運行奨励金を支払っているが、こうしたプレミアムの支払いは貨物会社との関係を良好に維持する上で重要な役割を果たしている¹⁷⁾。

(3) 日本の線路使用料

JR旅客会社 (JR旅客) の線路を借りて全国ネットの鉄道貨物輸送を行っている日本貨物鉄道株式会社 (JR貨物) はJR旅客に対して線路使用料を支払っている¹⁸⁾。JR貨物が支払う線路使用料は当該貨物輸送がなければその発生が回避されると認められる経費、すなわち回避可能費用を基に算定される。線路使用料は軌道使用料と電気関係施設使用料からなる。これらの経費について、貨物列車の通過トン数比、速度比を乗じて線路使用料を算定している (これにインセンティブ1%と物価上昇率が加算される)。したがって、トンネル、橋梁などJR貨物の運行とは無関係に発生する費用についてはすべてJR旅客の負担となっている。

JR貨物に適用される線路使用料は法律に明文化されたものではないが、状況に大きな変化がなければ、こうしたルールは今後も継続されよう。法的な規定がないのは線路使用のルール及び使用料は、本来、JR貨物とJR旅客との協力関係と円滑なルール設定によるべきものとの日本国有鉄道再建監理委員会の考え方が尊重されてのものであろう¹⁹⁾。ただJR貨物の経営状況や整備新幹線の開業に伴う並行在来線の廃止によっては新たな局面も予想される。実際、2002年12月の東北新幹線の八戸延伸に伴い、並行在来線の線路使用料には、別途、新たな制度が設けられた。すなわち、これまで回避可能費用ルールにより変動費のみの支払いとなっていたJR貨物の線路使用料は固定費についても走行量に応じてこれを負担するものとなった。ただこれはJR貨物の新たな負担増を招くことからJR旅客の新幹線貸付料の一部を財源とした「調整金」が日本鉄道建設公団 (= 鉄道建設・運輸施設整備支援機構) を通じてJR貨物に交付されるようになった。こうした線路使用料制度の見直しはJR貨物の経営に配慮した措置といえなくもないが、本来は国鉄改革の基本スキームを維持するための措置といえる。

鉄道の上下分離と線路使用料（堀）

1991年にその役割を終え、組織を解消した新幹線鉄道保有機構は、東北、上越、東海道、山陽の4新幹線施設を保有し、これをJR本州3社に貸し付けていた。同機構は新幹線資産に見合う8兆1,000億円の国鉄債務を引き継いだ。この年賦支払額（=30年元利均等返済）に管理経費を加えた額を新幹線施設の貸付料とした。貸付料は4新幹線の輸送量、施設価額に応じてJR本州3社に配賦された²⁰。

1969年に開業した神戸高速鉄道（株式会社）は、線路を使用する4電鉄（阪神、阪急、山陽、神戸）の運賃を、一旦、4電鉄に帰属させた後、それぞれの運賃収入から乗り入れに伴う経費相当額を線路使用料及び業務委託料として控除している（結果的に4電鉄の収支は変わらない）。なお4電鉄が神戸高速鉄道に支払う線路使用料の配分額は営業キロに比例させ、神戸電鉄が5.26%、他の3電鉄は31.58%となっている。北総開発鉄道（株式会社）が直通運転している都市基盤整備公団線（小室～印旛日本医大間）では当該区間の運賃収入から運行経費を控除した額を線路使用料としている。

成田空港高速鉄道（株式会社）は東日本旅客鉄道株式会社（JR東日本）と京成電鉄（株式会社）に線路を貸し付けている。線路使用料は総括原価方式で算定される。JR東日本と京成電鉄で支払い方法が異なるが、これは当事者の合意による。JR東日本が支払う線路使用料は1991年から5年間は毎年26億円とし、次の5年間は前5年間の毎年の線路使用料の10%ずつを減額、さらに5年ごとに10%ずつ減額するものとなっている。一方、京成電鉄の線路使用料は、1991年は9億円と利便施設に関する使用料1億円の合計額とし、以後、毎年、9億円から年2.5%増とした線路使用料と利便施設に関する使用料を支払う逓増方式としている。

JR東日本の線路使用料は自ら設備投資を行った場合の費用負担に近い形である。すなわち自ら投資を行えば早期の減価償却費（定率法）及び利子負担は大きいものの以後の費用負担は逓減し、経営改善に資する上、早期支払いによる利子負担総額は減少する。京成電鉄の場合は、旅客人員の増加、すなわち運賃収入の増加に対応させて逓増させるもので、同社の経営状況に見合った支払い方法といえよう²¹。

公的主体が鉄道線路を建設・保有し、輸送主体たる民間企業が運行権を得て輸送サービスを提供する方式が「公設民営」である。線路の建設・整備を公的機関が行い、運営を民間企業に任せることで輸送主体側の資本費負担が軽減される。こうして上下一体なら赤字経営を余儀なくされた鉄道も公設民営型の上下分離によっては黒字経営への転換が可能となる。費用削減効果も期待される。また線路使用料の設定いかんによっては運賃の引き上げも抑制できよう。何よりも鉄道整備のインセンティブが誘発されるだろう²²。

5. むすび

以上、見てきたように、上下分離の態様に応じてそれぞれ線路使用料が設定されている。使用料

のみを取り上げてその是非を論じるのは妥当でない。制度全体から判断すべきである。線路使用料の料金体系、料金水準は交通システムのあり方にも左右される。とりわけ料金水準は当該線路主体の経営形態あるいは線路の建設費、維持・管理費に対する公的資金投入の程度に応じて異なる。例えばイギリスの線路使用料はスウェーデンのそれよりも数倍高い。これは一方が私企業として線路費用の全額を負担しなければならないのに対して、他方は鉄道整備が国の事業として営なまれ、線路使用料とは直接的な関係にないからである。また線路使用料の料金水準とオープンアクセス政策における新規参入の多寡とはトレードオフの関係にある。料金水準が高ければ参入してくる事業者は少なくなり「より多くの輸送を鉄道で (Mehr Verkehr auf die Schiene)」といった鉄道改革の目標実現も難しい²³⁾。一方、料金を低くすれば、線路主体の維持・管理費は賄えないというディレンマをかかえている。

線路使用料の水準は事業者の競争条件に与える影響が大きい。それゆえ事業者間に費用負担上の不公平感が生じないように配慮しなければならない。そのためには何よりも不当な差別を排除した線路使用料制度、線路使用ルールの設定が求められる。いうまでもなく線路使用料の設定は不可避免的に当事者の利害を対立させるという問題を内包している。一方ができるだけ料金水準を高くしようとすれば、一方はできるだけこれを低く抑えようとするからである。そのためルール設定の透明性や費用算定に利用する情報の公開制が見落とせない。また透明性の問題以前に規制当局と事業者間の費用情報の非対称性といった問題を抱えている。透明性確保の上でもこの問題への対処は避けがたいといえる。

(ほり まさみち・本学非常勤講師 / 作新学院大学地域発展学部地域経済学科助教授)

[注]

- 1) 衛藤[1988]15～34頁、参照。上下分離という用語は俗称であるが、わが国の交通、鉄道関係者の中で広く用いられている。なお藤井[1987]は上下分離に言及した初期の論文である。
- 2) 藤井[1989]176～177頁、参照。
- 3) Aberle und Hedderich[1993]S.15-26, Vgl.
- 4) 上下一体であってもオープンアクセスによる参入があれば当該線路の運行形態は上下分離となる。上下分離はオープンアクセスの必要条件といえる。
- 5) エssenシャル・ファシリティ法理 (Essential Facility Doctrine) によれば、鉄道線路は必要不可欠な施設、すなわちエssenシャル・ファシリティ (essential facility) に相当する (醍醐・堀[1997]33～46頁)。なおエssenシャル・ファシリティの要件は以下の通り。必要不可欠な施設の支配、複製の不可能性、使用拒否および制限の存在、正当な接続拒否理由がないこと。エssenシャル・ファシリティの詳細については以下の文献を参照のこと。醍醐[2001]45～59頁、Tye[1987]pp.337-379, Areeda[1990]pp.841-853, Gorinson[1990]pp.871-877.
- 6) 林[1998]第3章(83～85頁)、参照。鉄道線路に他人の車両の乗り入れを認め、利用させることは相互直通運転の形でこれまでも見られた。また緊急時の援助物資や食糧輸送のため、あるいは軍需輸送のため列車の通行を認める営業行為を伴わない通過輸送があった。これらは輸送形態が上下分離であると同時に線路の部分的開放、制限の利用とみなすことが可能で、オープンアクセスの一形態とみることでもできる。ただこれらはいずれも便宜的なもので、時間的、空間的にも限定されていた。それゆえ複数の事業者に公平、平等に線路施設の利用を認める狭義のオープンアクセスとは区別される。
- 7) 複数の事業者の車両が同一線路上を運行する狭義のオープンアクセス、すなわちネットワークの全面

鉄道の上下分離と線路使用料（堀）

- 開放はこれまで見られなかった。ごく一部の開放例にも競争的な側面は見られず、線路主体と輸送主体との関係は、密接、堅固、協動的であった。しかし、近年、EUでは競争政策を目的としたオープンアクセスを推進しつつある。交通市場のイコール・フットイング、自由化、ボーダレス化への対応を図る上で、オープンアクセスの政策上の評価は高い。Aberle und Hedderich[1993]S.15-26, Vgl.
- 8) アクセスチャージの理論的考察については以下の文献を参照のこと。堀[2000]第7章(165~204頁)、依田[2001]第5章(69~90頁)。
 - 9) 湯沢[1988]25~28頁、参照。
 - 10) Rehbein und Ellwanger[1990]S.863-866, Vgl.
 - 11) 南[1992]134~141頁、参照。
 - 12) Commission of the European Communities [1991][1995a][1995b] cf.
 - 13) Ellwanger [1990] S.15-19, Vgl., Ministry of Transport and Communications in Sweden [1992] pp.1-64, Banverket [1994] pp.3-96, cf.
 - 14) DBAG [1994], Aberle und Brenner[1994]S.704-712, DBAG [1998] S.1-12, 矢野 [2002] 86~94頁、参照。
 - 15) Office of the Rail Regulator[1994]pp.1-43, cf.
 - 16) 運輸施設整備事業団[2002]44頁、参照。
 - 17) 日本国有鉄道経営計画室 [1985] 参照。
 - 18) 小林 [2003] 16~20頁、参照。
 - 19) 1985年7月の日本国有鉄道再建監理委員会の答申では「鉄道貨物会社が自立するためには適正なレール使用料等独立の事業体として負担すべき経費を賄いつつ採算がとれることが不可欠の前提である」との考え方が示されていた(日本国有鉄道再建監理委員会 [1985] 84頁)。
 - 20) 新幹線鉄道保有機構の詳細については特に角本[2002]12~13頁を参照されたい。なお整備新幹線についてはJR旅客が受益の範囲内の貸付料を支払っている。またJRの寝台特急の線路使用料はJR各社の路線の運賃収入を比例配分する形で清算業務を行っている。
 - 21) 山口[1991]第7章(15~23頁) 参照。
 - 22) 蓼沼[1999]45頁、参照。
 - 23) ドイツの鉄道改革のモットーである。DBAG[1994][1998]Vgl.

[参考文献]

- 依田高典[2001]『ネットワーク・エコノミクス』日本評論社
- 運輸施設整備事業団[2002]『主要鉄道先進国の鉄道整備とその助成制度』平成13年度版、運輸施設整備事業団
- 衛藤卓也[1988]「交通インフラ・交通サービスとその供給方式 公共財・私的財・価値財概念の適用」『国民経済雑誌』第158巻第5号、神戸大学経済経営学会、15~34頁
- 角本良平[2002]「『新幹線保有機構』(1987~91年)短命の教訓」『ていくおふ』Spring 2002, No.98、全日本空輸株式会社広報室、33~41頁
- 小林正明[2003]「貨物鉄道輸送が抱える課題 整備新幹線開業に経営分離される並行在来線の問題を中心に」『運輸と経済』第63巻第8号、運輸調査局、2003年8月、16~20頁
- 醍醐昌英・堀雅通[1997]「エッセンシャル・ファシリティとオープン・アクセス理論 その意義と適用可能性」『交通学研究』1996年研究年報、日本交通学会、1997年3月、33~46頁
- 醍醐昌英[2001]「エッセンシャル・ファシリティ理論と有効競争」、藤井・中祭・太田[2001]第3章、45~59頁
- 蓼沼慶正[1999]「大都市圏の鉄道整備における公設民営による上下分離」『運輸政策研究』Vol.1、No.3、Winter、運輸政策研究機構、1999年11月、37~46頁
- 日本国有鉄道経営計画室[1985]『他の鉄道事業者のレールを使用する鉄道事業(米国アムトラック、加国VIA)に関する調査報告書』日本国有鉄道
- 日本国有鉄道再建監理委員会[1985]『国鉄改革に関する意見 鉄道の未来を拓くために』日本国有鉄道再建監理委員会
- 林紘一郎[1998]『ネットワークング 情報社会の経済学』NTT出版
- 藤井彌太郎 [1987]「再編期の都市鉄道・都市間鉄道」『交通学研究』1986年研究年報、日本交通学会、13

~ 21頁

- 藤井彌太郎 [1989] 「鉄道 下部構造の整備」奥野正寛・篠原総一・金本良嗣編『交通政策の経済学』日本経済新聞社、第7章、170~187頁
- 藤井彌太郎監修、中条潮・太田和博編 [2001] 『自由化時代の交通政策』東京大学出版会
- 堀雅通 [2000] 『現代欧州の交通政策と鉄道改革 上下分離とオープンアクセス』税務経理協会
- 堀雅通 [2004] 「規制緩和後における鉄道整備のあり方 上下分離の機能と役割を中心に」『国際交通安全学会誌 (IATSS Review)』Vol.29、No.1、財団法人国際交通安全学会、2004年3月、27~34頁
- 南正時 [1992] 「航空会社がチャーターした特急列車 ルフトハンザ・エアポート・エクスプレス」『鉄道ジャーナル』1992年7月号、鉄道ジャーナル社、134~141頁
- 矢野まりこ [2002] 「ドイツ鉄道の線路使用料体系をめぐって」『運輸と経済』第62巻第3号、運輸調査局、2002年3月、86~94頁
- 山口真弘 [1991] 『第3種鉄道事業の使用関係 成田空港高速鉄道線の開業』成田空港高速鉄道株式会社
- 湯沢威 [1988] 『イギリス鉄道経営史』日本経済評論社
- Aberle, Geld und Hedderich, Alexander [1993] Umsetzung der Bahnstrukturreform - Diskriminierungsfreier Netzzugang bei den Eisenbahnen - , *Internationales Verkehrswesen*, Jg. 45, 1 und 2, S.15-26, 1993, 1/2.
- Aberle, Geld und Brenner, A. [1994] Trassenpreissystem der Deutsche Bahn AG - ein erste kartellrechtliche und ökonomische Beurteilung, *Internationales Verkehrswesen*, Jg. 46, 12, 1994, S.704-712.
- Areeda, P. E. [1990] Essential Facilities : An epithet in need of limiting principles, *Antitrust Law Journal*, Vol.58, Issue 2, pp.841-853.
- Banverket [1994] *Investment Plan 1994-2003 for Swedish Trunk Railways - Summary of Background and Contents* - , Banverket.
- Böttger, Christian [2002] Das Insolvenzverfahren der Railtrack - Mögliche Lehren aus der Krise der britischen Eisenbahnprivatisierung - , *Internationales Verkehrswesen*, Jg. 54, 6/2002, S.273-277.
- Brooks, Mary and Button, Kenneth [1995] Separating Transport Track from Operations : A Typology of International Experiences, *International Journal of Transport Economics*, Vol. 22, No. 3, October 1995, pp.235-260.
- Commission of the European Communities [1991] Council Directive - on the Development of the Community's Railways, *Official Journal of the European Communities*.
- Commission of the European Communities [1995a] Council Directive - on the Licensing of Railway Undertakings, *Official Journal of the European Communities*, 27, 6, 95, No L 143/70 - 143/74.
- Commission of the European Communities [1995b] Council Directive - on the Allocation of Railway Infrastructure Capacity and the Charging of Infrastructure Fees, *Official Journal of the European Communities*, 27, 6, 25, No L 143/75-143/78.
- Daubertshäuser, Klaus [2002] Bahnreform : Positive Zwischenbilanz motiviert für kraftvollen Endspurt, *Internationales Verkehrswesen*, Jg. 54, 6/2002, S.284-288.
- DBAG [1994] *Trassenpreise Personenverkehr und Güterverkehr*, Deutsche Bahn AG.
- DBAG [1998] *Mehr Verkehr auf die Schiene - Das neue Trassenpreissystem : TPS '98* - , Deutsche Bahn AG, Geschäftsbereich Netz.
- Ellwanger, Gunther [1990] Trennung von Netz und Betrieb bei den Eisenbahnen - Drei Nicht-EG-Länder sind weiter als die Bundesrepublik Deutschland, *Internationales Verkehrswesen*, Jg. 42, 1-2/1990, S.15-19.
- Gorinson, S. M. [1990] Overview : Essential Facilities and Regulation, *Antitrust Law Journal*, Vol.58, pp.871-877.
- Ministry of Transport and Communications in Sweden [1992] *Traffic Charges Socio-Economic Conditions*, Ministry of Transport and Communications in Sweden.
- Office of the Rail Regulator [1994] *Framework for the Approval of Railtrack's Access Charges for Franchised Passenger Services - A Consultation Document* - , Office of the Rail Regulator.
- Rehbein, E. und Ellwanger, G. [1990] Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft - Eine Eisenbahn mit unternehmerischer Struktur, *Die Bundesbahn*, 9/1990, S.863-866.

鉄道の上下分離と線路使用料（堀）

Tye, William [1987] Competitive Access : A Comparative Industry Approach to the Essential Facility Doctrine, *Energy Law Journal*, Vol. 8, pp.337-339.