

第三セクター鉄道の現状と問題点 その1

青 木 真 美

- I 第三セクター鉄道の概要
- II 第三セクター鉄道の現状（以上本稿）
- III 維持策と問題点
- IV KTR 北近畿タンゴ鉄道の例
- V 今後の第三セクター鉄道経営について

I 第三セクター鉄道の概要

I-1 第三セクター鉄道とは

第三セクター鉄道とは、官民の共同出資（第三セクター方式）で設立された会社が運営する鉄道のことをいう。第三セクター方式は、1969年の新全国総合開発計画（新全総）で初めて示された考え方で、官の公共性と民の効率性を組み合わせて地域の公的事業を拡大するために、官民共同出資で企業を設立し運営に当たるものである。

1980年代に民活法やリゾート法が施行され、民間活力導入のための有効な方法として、都市開発やリゾートの開発といった開発型、ならびに民間活力が期待できない地域における受け皿としての地域振興型など様々な形態の第三セクター会社が数多く設立されるようになった。現在、全国には9,900の第三セクター会社が存在する¹。

バブル経済の崩壊により民活事業の目論みは大きく外れ、特にレジャー産業や開発事業は当初の計画を大幅に縮小せざるを得なくなり、赤字を抱える結果となったケースは数多い。総務省の平成17年度の調査によれば、第三セクター会社のうち60%は黒字、40%が赤字であり、地方公共団体からの補助金総額は4,675億円にも上っている²。

第三セクター鉄道は株式会社として設立されているものだが、設立の経緯などから、大きく分けて5つに分類することができる。

- ①旧国鉄の特定地方交通線や建設中に工事が凍結された路線を引き受けるために設立されたもの
- ②整備新幹線の開業に伴い、JRから分離された並行在来線区間を引き受けるために

1 総務省「第三セクター等の状況に関する調査」2005年12月、1ページ、商法上の法人、民法上の法人、公社の総数。

2 同上 15-25ページ。

設立されたもの

- ③赤字の私鉄路線を引き継いで設立されたもの
- ④臨海工業地帯の貨物鉄道を運営する、日本貨物鉄道と自治体の共同出資で設立された臨海鉄道
- ⑤大都市周辺の新規建設鉄道（新交通システム、モノレールなども含む）の公的資金の受け皿として設立されたもの

一般に第三セクター鉄道という場合には、①と②をさすことが多い。また狭義には、第三セクター鉄道等協議会に加盟する鉄道事業者をいう場合もある。

本稿は、近年特に経営状況が悪化し路線の廃止をせざるを得なくなったケースや、廃止検討の議論に入っているケースもある第三セクター鉄道について、その現状と補助政策を概観し、今後の第三セクター鉄道のあり方について考察するものである。

I-2 特定地方交通線の転換

本稿で主に検討するのは、国鉄の特定地方交通線や工事凍結路線を第三セクター化したもので、これは1980年に制定された国鉄再建法³に基づいている。

国鉄再建法は、1980年から85年の期間で、日本国有鉄道の経営基盤を改善するため、国鉄自らの「経営改善計画」の策定を命じ、運輸大臣（当時）にその実施状況の報告を行うこととしたものである。

その中でも、ローカル線対策としては、まず、全路線から幹線として指定された営業線を除いたもののうち、運営の改善のために適切な措置を講じたとしてもなお収支の均衡を確保することが困難であるとされたものを「地方交通線」とし、これらの線区に割増運賃の導入が可能とされた。

この地方交通線のうち、バス転換が適当であるとされた旅客輸送密度⁴4,000人未満のものが「特定地方交通線」とされ、83線、3,157.2kmが国鉄から切り離され、新たに設立された第三セクター鉄道あるいはバス路線へ転換されたのである⁵。

1968年に同様の赤字線廃止措置を実施しようとして政治的な理由で頓挫したことを踏まえ、1980年再建法の場合には特定地方交通線転換の見返りとして、転換交付金（1km当り3,000万円）の交付や転換後5年間の赤字補填（バスは全額、鉄道は半額）を保証するといった策（いわば飴と鞭の飴に当たる部分）もとられている。

3 正式名称「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法」（すでに1986年に廃止）。

4 1日の営業キロ1キロ当たりの旅客人数。

5 この線区の決め方は、日本国有鉄道線路名称に準じたもので、実質的には需要が少ない線区が、幹線系線区の一部として扱われている場合もあり、国鉄再建法に指定されなかった線でものちに廃止されたケースがある。

I-3 転換路線

83 線の特定地方交通線はピーク時の輸送密度や代替交通機関の状況、線区の状況（盲腸線かどうか、路線長、平均乗車距離）などにより 3 つのグループに分類された。

旅客輸送密度 2,000 人未満など条件の厳しい路線から、第一次廃止対象路線（1981 年廃止承認、40 線・729.1 km）、第二次廃止対象路線（1984 年廃止承認、31 線・1,540.4 km）、第三次廃止対象路線（1986 年廃止承認、12 線・338.9 km）として指定され、順次国鉄が運輸省（当時）に申請し、承認を受け、地元との交渉に入っていた。

転換予定の線のうち、鉄道として存続したのが 38 線、1,310.7 km、バス転換となったのが 45 線、1,846.5 km であった（表 1）。鉄道として存続したもののうち、2 路線は既存の私鉄に運営が移行されており（大畑線・下北交通、黒石線・弘南鉄道）、第三セクター鉄道は 31 社である。

鉄道として存続した路線でも、国鉄の分割・民営化後の経営環境は沿線の過疎化や少子化の進行、自家用車の普及によりさらに厳しくなっており、2006 年度初めまでに 4⁶ 線が廃止・停止され、2006 年度内にもさらに 2⁷ 線の廃止が決定されている。

一方、国鉄再建法の制定議論が進められていた時期、国鉄とは別組織の鉄道建設公団が鉄道新線の建設を続けていたが、特定地方交通線の議論が進められる中で、ローカル線が新たに建設されるという矛盾を回避するため、1980 年 4 月に運輸省（当時）は、建設線のうち一部を除いて建設凍結の措置をとった。

建設凍結された路線は、完成後の受け皿が決まれば建設を再開する道が開かれ、2006 年度初めまでに 12 線区が開業している。これらの線区は北越急行、智頭急行などのように新たに第三セクター鉄道会社が設立されたケースや既存の第三セクター鉄道に運営

表 1 特定地方交通線の転換措置状況

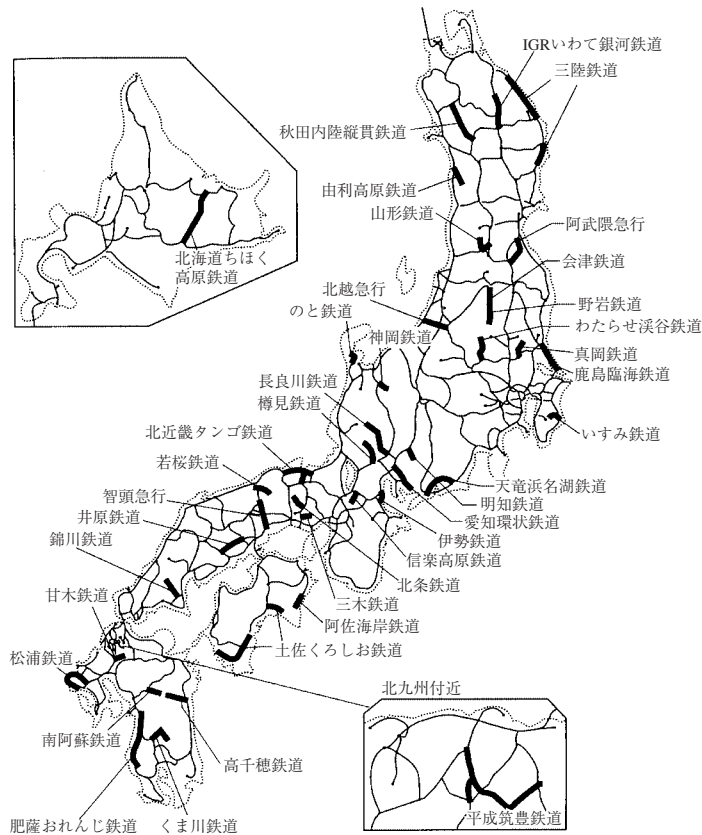
			バスに転換
	路線数・路線長	転換後の事業者	
第 1 次線	18 路線 327.2 km	16 社 ^(注)	22 路線 401.9 km
第 2 次線	11 路線 670.6 km	10 社	20 路線 1,418.6 km
第 3 次線	9 路線 312.9 km	7 社	3 路線 26.0 km
合 計	38 路線 1,310.7 km	33 社 ^(注)	45 路線 1,846.5 km

注) うち 2 社は、既存私鉄（下北交通、弘南鉄道）
出所）運輸政策研究機構「地域交通年報」平成 2 年版、216-221 ページより作成。

6 大畑線、黒石線、のと鉄道（穴水～蛸島間、2005 年 3 月）、高千穂鉄道（2006 年 3 月）。

7 北海道ちほく高原鉄道（2006 年 4 月）、神岡鉄道（2006 年 12 月）。

図1 第三セクター鉄道の位置図 2005年4月現在



注1) IGRいわて銀河鉄道と肥薩おれんじ鉄道は、新幹線開業に伴い在来線を第三セクター化したものであり、本稿の分析対象からは外れている。

注2) 高千穂鉄道は2006年3月、北海道ちほく鉄道は2006年4月、神岡鉄道は2006年12月に鉄道営業を廃止・停止している。

出所) 第三セクター鉄道等協議会「第三セクター鉄道再生への取り組み」平成18年6月付図

が移行されたケース（鷹角線・秋田内陸縦貫鉄道など）がある。このため、2005年度末現在で、廃止転換及び凍結再開路線開業により設立された第三セクター鉄道会社は37社となった。

凍結再開路線の中には、愛知環状鉄道・瀬戸線のように、大都市近郊の通勤路線として十分な需要が見込めるものもあったが、JRへの編入は認められていなかった。

II 第三セクター鉄道の現状

II-1 各社の現状と推移

第三セクター鉄道は、最初の三陸鉄道の開業(1984年)からすでに20年以上経過しており、この間の社会構造の変化、施設の老朽化などにより大きな転換期を迎えている。

表2 第三セクター鉄道の輸送量の推移

(単位:千人)

	転換年月日	輸送人員最大値(a)	2004(b)	2005	b/a(指数)	最大値の年度
北海道ちほく高原 ^{注1)}	1989年6月4日	1,027	452	468	44.0	1990
秋田内陸縦貫	1986年11月1日	1,079	505	513	46.8	1989
由利高原	1985年10月1日	636	409	377	64.3	1986
三陸	1984年4月1日	2,310	1,070	1,057	46.3	1990
山形	1988年10月25日	1,442	874	815	60.6	1990
阿武隈	1986年7月1日	3,192	2,826	2,817	88.5	1993
会津	1987年7月16日	1,209	749	754	62.0	1991
野岩	1986年10月9日	1,175	558	548	47.5	1991
北越	1987年3月22日	3,280	3,262	3,280	99.5	2005
鹿島臨海	1985年3月14日	3,588	2,503	2,477	69.8	1992
わたらせ渓谷	1989年3月29日	1,065	690	604	64.8	1994
真岡	1988年4月11日	1,713	1,203	1,175	70.2	1994
いすみ	1988年3月24日	1,120	459	454	41.0	1988
天龍浜名湖	1987年3月15日	2,344	1,814	1,835	77.4	1990
愛知環状 ^{注2)}	1988年1月31日	7,619	9,883	19,670	129.7	1996
明知	1985年11月16日	896	473	467	52.8	1986
長良川	1986年12月11日	1,804	1,132	1,057	62.7	1992
神岡 ^{注1)}	1984年10月1日	138	32	32	23.2	1985
樽見	1984年10月6日	1,042	1,132	680	108.6	1995
のと ^{注1)}	1988年3月25日	3,670	1,616	819	44.0	1992
伊勢	1987年3月27日	1,454	1,298	1,389	89.3	1996
信楽	1987年7月13日	742	582	539	78.4	1991
KTR 北近畿タンゴ	1988年7月16日	3,032	2,110	2,018	69.6	1993
三木	1985年4月1日	387	169	176	43.7	1985
北条	1985年4月1日	368	303	322	82.3	1985
智頭急行	1994年12月3日	1,003	1,279	1,275	127.5	1996
若桜	1987年10月14日	661	571	556	86.4	1988
井原	1999年1月11日	1,029	1,117	1,124	108.6	2000
錦川	1987年7月25日	584	378	320	64.7	1988
土佐くろしお	1988年4月1日	1,047	2,024	2,089	193.3	1991
阿佐海岸	1992年3月26日	177	82	78	46.3	1992
平成筑豊	1989年10月1日	3,424	2,202	2,152	64.3	1992
甘木	1986年4月1日	1,470	1,199	1,224	81.6	1994
松浦	1988年4月1日	4,425	3,489	3,324	78.8	1996
南阿蘇	1986年4月1日	489	275	269	56.2	1994
高千穂 ^{注1)}	1989年4月28日	607	365	177	60.1	1992
くま川	1989年10月1日	1,415	936	918	66.1	1990

注1) 北海道ちほく鉄道は2006年4月に鉄道事業停止、のと鉄道は2005年3月に穴水～蛸島間の営業を廃止し、第二種鉄道としてJR西日本線七尾～穴水間の営業を行っている。神岡鉄道は2006年12月に廃止、高千穂鉄道は2006年3月に、2005年9月の集中豪雨の被害により営業を停止している。

注2) 愛知環状鉄道の2005年度の数値は、愛・地球博による特異値である。

出所) 第三セクター鉄道等協議会「第三セクター鉄道の再生への取り組み」平成18年6月、5ページ、付録11ページより作成。

表3 輸送密度の推移（39社）

（単位：人）

	2000	2001	2002	2003	2004
各社平均 （指数）	1,360 (100)	1,452 (107)	1,325 (97)	1,305 (96)	1,289 (95)

出所）第三セクター鉄道等協議会「第三セクター鉄道の再生への取り組み」平成18年6月5ページ。

表4 輸送密度別会社数（39社，2004年度）

	～500人	～1,000人	～2,000人	～3,000人	～4,000人	～5,000人	5,000人以上
会社数	7	17	9	3	1	0	2

出所）第三セクター鉄道等協議会「第三セクター鉄道の再生への取り組み」平成18年6月6ページ。

以下のデータは、第三セクター鉄道等協議会加盟39社のうち、廃止転換路線と凍結再開路線を継承した37社について検討したものであるが、全体を集計したものの中には、新幹線建設後の在来線を引き受けて設立されたIGRいわて銀河鉄道と肥薩おれんじ鉄道の2社が含まれている場合がある。

表2は各鉄道の輸送量最大年度の輸送量と2004年、2005年を比較したものである。輸送量最大年度は各社によって異なるが、おおむね80年代後半から90年代初めであり、開業当初あるいはそれに近い時期となっている。

輸送量最大時を100とすると、2004年の輸送量は37社平均で73.0となり、27.0ポイント減となっている。また、経営状況の比較的よい北越急行、愛知環状鉄道、智頭急行の3社をのぞいた34社の平均は69.0であり、31.0ポイント減となる。

また、表3は輸送密度（一日の営業キロ1キロ当りの旅客数）の経年変化であり、表4は輸送密度別の分類を示したもので、鉄道輸送の安定的な経営に必要であるといわれる3,000人以上の密度を確保しているのは3社のみである。

Ⅱ-2 経営状況

大都市の近郊の私鉄各社と異なり、第三セクター鉄道会社の大半は不動産業、旅行業、広告、物販といった関連事業の基盤が脆弱な地域で営業しており、収入のほとんどは鉄道収入である。そのため年々減少傾向にある輸送人員の影響を直接受け、第三セクター鉄道全体の収入状況は悪化している（表5）。

経常損益の推移をみるとこの5年間では、赤字の総額は減少傾向にあるように見えるが、2005年度決算で第三セクター鉄道等協議会加盟39社のうち、経常損益が黒字となっているのは、5社（鹿島臨海、北越急行、愛知環状、智頭急行、甘木）のみであり、残りの34社は赤字である（うち廃止転換・凍結再開路線の会社は32社）。黒字の合計は20億7,817万円で、赤字の合計は38億6,222万円となっており、赤字会社の赤字額

表5 鉄道営業収入の推移

(単位: 百万円)

	2000	2001	2002	2003	2004
鉄道営業収入 (指数)	22,175 (100)	21,882 (98.7)	22,037 (99.4)	22,028 (99.3)	21,568 (97.3)

出所) 第三セクター鉄道等協議会「第三セクター鉄道の再生への取り組み」平成18年6月7ページ。

表6 経常損益の推移

(単位: 百万円)

	2000	2001	2002	2003	2004
経常損益 (指数)	-2,297 (100)	-1,974 (85.9)	-2,306 (100.4)	-2,030 (88.4)	-2,084 (90.7)

出所) 第三セクター鉄道等協議会「第三セクター鉄道の再生への取り組み」平成18年6月6ページ。

は増加傾向にある。⁸

表7は、2004年度の各社の鉄道営業収入、鉄道営業費用、人件費、修繕費、減価償却費の詳細である。収入が営業費用以下の水準である会社が32社、費用のうち減価償却費を除いたもの(可変費用)と収入を比較した場合、収入が可変費用を下回る会社が29社である。固定費用をより拡大的にとらえて、費用から減価償却費と修繕費を除いたものと収入を比較すると、収入がその費用を下回るのが22社、上回るのが15社(表7で可変費の充足欄が空欄の会社)となる。

ミクロ経済学的にみた場合、収入水準が損益分岐点は下回っているが、操業停止点は上回っているケースがあることになる。これらの会社で鉄道運行が維持されていることには、経済学的には意味があると思われ、赤字即路線廃止ということにはならないはずである。

II-3 これまでの経営努力

第三セクター鉄道各社の経営状況は経年悪化してきているが、各社とも手をこまねいていたわけではなく、様々な経営努力が行われてきた。

鉄道利用の利便性の向上策としては、駅の新設、列車回数の増加、車両の改善(スピードアップ、アコモデーションの改善)、運行時間の拡大(始発の繰上げ、終発の繰下げ)、他の路線への直通運転の開始、他の交通機関との接続ダイヤの設定、乗継案内の充実、駅舎の改良、駅前広場の改良、パークアンドライド用駐車場の設置、などが行われた。

また、地域との連携を強めるために、各種イベントの開催、企画商品の販売、駅舎へ

8 第三セクター鉄道等協議会「平成17年度第三セクター鉄道の輸送実績、経営成績について」資料編 平成18年10月。

9 修繕費は増大傾向にあるが、その問題点については後述する。

表7 鉄道営業収入と費用の詳細 2004年度

(単位:百万円)

	鉄道営業収入	鉄道営業費用	うち人件費	修繕費	減価償却費	可変費の充足
北海道ちほく高原	197.2	554.4	327.1	73.9	24.9	×
秋田内陸縦貫	186.5	472.6	242.0	123.2	19.0	×
由利高原	84.8	163.7	101.0	20.1	14.1	×
三陸	409.8	549.1	312.3	89.7	10.9	×
山形	202.4	266.3	120.8	55.0	23.9	
阿武隈	813.0	857.2	469.2	97.8	49.8	
会津	449.6	706.2	318.0	122.2	49.3	×
野岩	379.3	512.1	273.9	73.8	15.9	×
北越	3,802.1	2,978.6	588.0	574.3	559.3	
鹿島臨海	1,232.0	1,236.7	781.9	100.1	136.2	
わたらせ渓谷	239.4	445.2	237.9	121.8	4.1	×
真岡	379.1	481.9	218.3	159.1	6.6	
いすみ	92.8	256.0	143.6	70.3	9.0	×
天龍浜名湖	474.9	625.6	363.6	131.5	9.5	×
愛知環状	2,700.3	2,853.2	1,257.9	314.8	605.7	
明知	103.5	136.8	85.2	24.8	2.2	×
長良川	311.5	520.2	313.9	106.2	20.9	×
神岡	36.8	107.1	46.6	14.2	11.0	×
樽見	215.5	311.5	181.5	35.6	21.2	×
のと	427.1	609.7	308.9	110.1	16.7	×
伊勢	508.4	533.3	196.2	45.5	44.3	
信楽	121.8	168.9	99.5	17.5	8.4	×
KTR 北近畿タンゴ	1,395.4	1,953.5	763.3	497.0	184.2	
三木	30.6	96.0	56.7	6.8	16.9	×
北条	63.1	104.8	61.9	16.4	1.8	×
智頭急行	3,178.7	2,643.3	512.6	767.5	610.5	
若桜	95.6	134.0	64.1	36.1	0.2	×
井原	343.5	474.6	272.2	49.6	17.5	×
錦川	115.0	140.5	90.6	15.9	4.0	×
土佐くろしお	1,134.6	1,300.3	507.2	246.2	106.1	
阿佐海岸	15.4	74.1	54.1	4.9	1.0	×
平成筑豊	337.7	409.4	218.9	78.4	13.2	
甘木	227.9	232.4	139.2	27.9	20.0	
松浦	841.9	861.5	378.5	259.2	37.3	
南阿蘇	73.8	96.1	54.4	16.9	1.9	×
高千穂	179.7	243.5	126.7	61.1	9.1	
くま川	164.3	205.5	113.1	45.0	8.3	

注)「可変費の充足」欄は、営業費用から修繕費と減価償却費を差し引いたものと営業収入を比較して収入が下回っている場合に「×」をつけたものである。

出所)第三セクター鉄道等協議会「数字で見た第三セクター鉄道の現状」平成18年6月、4-5、13-16ページより作成。

のコミュニティ施設の誘致、各種ボランティア活動（例：駅管理）の奨励、沿線市町村との協力促進、利用促進会議の設置を行っている。

さらに、旅行業など関連事業にも積極的に取り組むケースもある。しかし前述のように、経済基盤が脆弱な地域が多く、大都市近郊の私鉄のような関連事業の規模には至らない場合が多い。

経営努力の例として、佐賀県の有田と長崎県の佐世保を結ぶ松浦鉄道を概説する。同社は 93.8 km の路線を有し、転換以前は 32 駅、平均駅間距離 3.03 km、1 日当りの列車本数は 87 本であったが、第三セクター鉄道への移管後、駅の増設と列車の増発を実施し、2003 年度には 57 駅（平均駅間距離 1.68 km）、1 日当りの列車本数 155 本となっている。これらの営業政策が功を奏し、同社の輸送人員は第三セクター鉄道 37 社のうちで愛知環状鉄道に次ぐ第 2 位の 332.4 万人（2005 年度）となっており、2001 年度以降赤字に転じたとはいえ、それ以降も営業係数は 102 前後と非常に健闘している¹⁰。

輸送密度は一貫して 2,000 人未満で推移しており、2003 年には 1,037 人であり、輸送密度だけをみれば、自立的な経営は難しい水準である。実は同社の営業キロは 93.8 km と長いのだが、平均輸送キロは約 10 km であり、第三セクター事業者の平均 16.3 km より 4 割も短くなっている。短距離の乗客が多いということは、運賃単価の高い客が多いということで、経営上の利点とも考えられる¹¹。

10 第三セクター鉄道等協議会「数字で見た第三セクター鉄道の現状」平成 18 年 6 月、8 ページ。

11 福田晴仁「ルーラル地域の公共交通」白桃書房 2005 年 12 月、100-102 ページ。