

研究指導 石光 真 教授

# 福島県における第三セクター鉄道の経営について

永峯 里美

## 1. 研究動機

将来、高齢化が進み自動車の運転できない高齢者が増え、第三セクター鉄道の役割は大きくなっていくと考える。赤字経営が続く第三セクター鉄道の設立から、現在の経営状況を把握し、経営再建策を提案する。

## 2. 第三セクター

### ■ 定義

第一のセクターを公共、第二のセクターを民間とするならば、第三のセクターはその公共と民間の中間に位置する官民共同出資による事業体のことを指す。総務省では、商法(有限会社法を含む)の規定に基づいて設立された株式会社、合名会社、合資会社もしくは有限会社、民法の規定に基づいて設立された社団法人もしくは財団法人、地方住宅供給公社、地方道路公社もしくは土地開発公社を第三セクター等と呼んでいる。

### ■ 第三セクターの現状

現在、膨大な債務を抱えて破綻する第三セクターが全国各地に多数存在する。

## 3. 第三セクター鉄道

### ■ 設立

第三セクター方式で設立された会社が運営する鉄道を第三セクター鉄道と呼び、福島県内を走るものは会津鉄道株式会社、阿武隈急行株式会社、野岩鉄道株式会社の3社がある。この第三セクター鉄道が設立した背景には国鉄分割民営化があげられる(1987年)。当時、赤字ローカル線建設などによって膨れ上がった国鉄の長期債務は、自力では返済不可能なほどに膨らんでおり、さらに東北新幹線及び上越新幹線などが建設されるに至り、国鉄にとって相当の負担となっていた。

1980年に施行された国鉄再建法では、国鉄改革の柱のひとつとして、鉄道としての輸送特性が発揮しにくくなっていた特定地方交通線について廃止し、これに代えて地域住民の生活の足を確保するとともに、輸送需要に見合った効率的な輸送手段を確保・整備することとしていた。基本的にはバス輸送への転換が望ましいとされたが、地元側があくまでも鉄道での存続を望んだ場合は、事業の採算性について事前に十分な検討を行った上で自治体をはじめとした様々な方面からの積極的な参画がおこなわれることにより第三セクター鉄道への転換の道も残された。

### ■ 認定基準

旅客輸送密度(旅客営業1kmあたりの1日平均旅客輸送人員)が4,000人未満で、以下の4つの条件に該当しない路線が特定地方交通線の認定基準とされ、全国で83路線が対象となった。

1日のピーク時の輸送人員が、1時間1方向1,000人未満である。

代替バスの輸送道路がない。

代替バス輸送道路の積雪不通日数が年平均10日を超える。

旅客の平均乗車距離が30kmを超え、かつ輸送密度が1,000人以上である。

### ■ 特別措置

第三セクター鉄道へ転換する場合、鉄道施設の無償譲渡または無償貸付を受け、国から代替輸送事業者に対し廃止路線1km当たり3000万円、鉄道建設公団工事路線凍結受け入れ1km当たり、1500万円を転換交付金として援助し、これを定期運賃差額補助(期限あり)、代替事業者の初期投資、経営安定のための基金を中心とした転換促進関連事業に充当できるものとした。また、代替輸送開始から5

年間、赤字の半額補助が行われることとされた。

#### ■ 第三セクターへの転換

転換の流れとしては、国鉄再建法に基づき組織された各路線ごとの特定地方交通線対策協議会において、地元の合意に基づき国鉄輸送に代わる輸送形態として鉄道での輸送を選択し、その事業体として第三セクターという形をとり、交付金、各種の補助制度、地元の支援などにより自立可能な環境を整備することが目的とされた。

#### 代替輸送の意見集約

交通体系等調査・現行経営形態の分析・民鉄方式の試算・代替輸送の選択：第三セクター方式（他にバス、民営、公営方式）

#### 第三セクターへの意見集約

経営主体の骨格（出資・組織等）・営業収支結果の対応・運行対策準備会の設置検討

#### 運行対策準備会発足

定礎作成・出資の履行・設立登記事務・設立発起人会の準備・創立総会開催・事業免許申請準備

#### 特定地方交通線対策協議会協議成立

#### 会社発足

#### 営業開始

## 4. 現在の経営状況 - 事例：会津鉄道

### ■ 事業概要

会津鉄道は、福島県と会津地方2市26町村ならびに団体、企業、個人の出資によって設立された第三セクター方式の会社で、西若松～会津高原間57.4kmの運営を行っている。昭和56年6月に会津線が第二次特定地方交通線に承認され、地元関係者の強い要望により、第三セクターの民営線として、旧国

鉄より鉄道施設等の無償譲渡を受け、昭和62年7月16日に営業を開始した。

### ■ 経営状況

営業収入のうち、主要な部分を占める鉄道収入は減少傾向にある。

### ■ 財務状況

老朽鉄道施設が多く、維持メンテナンスに多額コストが必要とされている。今後の施設維持について、大規模な経費が発生することも予想され、業績と財務状況に悪影響を及ぼす可能性がある。

### ➤ 経営悪化の背景

#### ■ 旅客人員の減少

少子化が進み、通学定期客の減少が目立つ。また、マイカーの普及によって自家用車の複数保有が進んだこともあげられる。

#### ■ 助成制度

数々の助成を受けながら経営を維持してきたが、その制度も廃止、または打ち切りになったものもある。この助成制度の存在は大きかった。しかし、赤字事業者への運営費補助については予定通り5年間で終了している。現在ではそれに代わる近代化補助の制度がある。

◇ 国鉄から第三セクターへ転換されたが、以上のような背景や景気低迷を受け、赤字経営であることは変わらず、困難な経営が続いている。

\* 運輸成績及び経営状況の推移

| 年度項目    |        | 昭和62年   | 昭和63年     | 平成元年      | 平成2年      | 平成3年      | 平成4年      | 平成5年      | 平成6年      | 平成7年      | 平成8年      |
|---------|--------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 輸送人員    | 定期外    | 501,715 | 646,302   | 616,665   | 648,978   | 717,653   | 697,801   | 655,368   | 639,264   | 592,019   | 523,935   |
|         | 定期     | 377,866 | 525,540   | 476,160   | 465,960   | 491,820   | 510,660   | 508,860   | 507,660   | 550,560   | 527,340   |
|         | 合計     | 879,581 | 1,171,842 | 1,092,825 | 1,114,938 | 1,209,473 | 1,208,461 | 1,164,227 | 1,146,924 | 1,142,579 | 1,051,275 |
|         | (対前年比) |         | 133.2%    | 93.3%     | 102.0%    | 108.5%    | 99.9%     | 96.3%     | 98.5%     | 99.6%     | 92.0%     |
| 鉄道業営業収益 | 定期外    | 388,706 | 495,809   | 471,941   | 493,827   | 552,377   | 535,056   | 527,899   | 515,263   | 488,342   | 449,298   |
|         | 定期     | 65,697  | 89,608    | 81,491    | 80,137    | 86,678    | 94,360    | 106,015   | 105,443   | 125,195   | 131,569   |
|         | 運輸雑収入  | 22,812  | 48,895    | 39,685    | 58,484    | 43,786    | 43,524    | 41,675    | 42,603    | 40,902    | 33,947    |
|         | 合計     | 477,215 | 634,312   | 593,117   | 632,448   | 682,841   | 672,940   | 675,589   | 663,309   | 654,439   | 614,814   |
|         | (対前年比) |         | 132.9%    | 93.5%     | 106.6%    | 108.0%    | 98.6%     | 100.4%    | 98.2%     | 98.7%     | 93.9%     |

| 年度項目    |        | 平成9年      | 平成10年   | 平成11年   | 平成12年   | 平成13年   | 平成14年   | 平成15年   | 平成16年   | 平成17年   |
|---------|--------|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 輸送人員    | 定期外    | 492,476   | 439,241 | 444,277 | 413,751 | 395,671 | 393,917 | 395,726 | 368,670 | 390,787 |
|         | 定期     | 536,520   | 519,540 | 532,440 | 491,040 | 457,140 | 437,340 | 410,100 | 380,880 | 363,060 |
|         | 合計     | 1,028,996 | 958,781 | 976,717 | 904,791 | 852,811 | 831,257 | 805,826 | 749,550 | 753,847 |
|         | (対前年比) | 97.9%     | 93.2%   | 101.9%  | 92.6%   | 94.3%   | 97.5%   | 96.9%   | 93.0%   | 100.6%  |
| 鉄道業営業収益 | 定期外    | 417,601   | 368,349 | 374,336 | 343,646 | 326,525 | 326,569 | 322,082 | 294,438 | 306,847 |
|         | 定期     | 138,082   | 136,750 | 143,909 | 137,134 | 131,252 | 126,529 | 122,272 | 114,389 | 107,822 |
|         | 運輸雑収入  | 35,871    | 31,787  | 30,842  | 30,375  | 29,474  | 31,419  | 39,207  | 40,756  | 57,793  |
|         | 合計     | 591,554   | 536,886 | 549,088 | 511,155 | 487,251 | 484,517 | 483,561 | 449,583 | 472,462 |
|         | (対前年比) | 96.2%     | 90.8%   | 102.3%  | 93.1%   | 95.3%   | 99.4%   | 99.8%   | 93.0%   | 105.1%  |

5. 経営再建のために

以上のような経営状況の第三セクター鉄道は全国に多々存在する。第三セクター鉄道の存在意義を改めて考えつつ、経営再建のために何ができるのか考察したい。

■ 存在意義

現在、急激な車社会が進み、自動車中心の生活を強いられている。これから高齢化が進展し、自動車を運転できない高齢者が増えていく。その中で、会津鉄道のようなローカル鉄道の果たす役割は大きくなっていく。鉄道以外にも交通機関はあるが、バスやタクシーなどにはない正確性、安全性、また比較的安価であるということもあげられる。加えて、昔ながらの存在で地域に密着しているという利点もある。交通弱者が増えていくことを考えれば、この

ような鉄道ならではの特性を活かし、地域へ貢献していくべきだ。

■ 経営再建策

経営再建のために第三セクター鉄道がおこなっていることは、会津鉄道を例とするならば様々なキャンペーン、新型車両の導入、施設の充実などがあげられるが、思ったような成果は出せていない。第三セクター鉄道企業自身ができることは限られているため、経営再建のためには地域全体からの協力が必要ではないかと考える。まずは、輸送人員の確保のための鉄道の需要を増やすこと。そのためには駅中心のまちづくりをおこなうなど、その地域と協力して施設を充実させていくことが重要だと考える。駅中心のまちづくりが行われれば、高齢者など交通弱者の鉄道への利便性は高くなり、同時に町の活性化にもつながる

などの利点がある。次に助成制度の充実を図ること。現在行われている近代化補助だけではなく、高齢者や障害者の足を確保するため、バリアフリー化への補助、観光客誘致のための補助など短期的な支援体制をつくることなどが考えられる。

現在、第三セクター鉄道は様々な要因により経営困難に直面している。地域の人々がもう一度第三セクター鉄道の存在意義について理解し、どう活かしていくのかを考えていくべきだ。経営再建のためには、行政や地域の人々が自らの問題として共に考えていくことが重要ではないだろうか。

---

[ 参考文献・資料 ]

- 成瀬龍夫 『公社・第三セクターの改革課題』自治体研究社 1997
- 井堀利宏 『ゼミナール 公共経済学入門』日本経済新聞社 2005
- 中村賀英 『岐阜県第三セクター鉄道の現状と今後の展望について』 2001
- 深澤映司 『第三セクターの経営悪化要因と地域経済』 2005
- 赤井伸郎 『第三セクターの経営悪化の要因分析 商法観光分野の個票財務データによる実証分析』 2003
- 赤井伸郎・篠原 哲 『第三セクターの設立・破綻要因分析 新しい公共投資手法 PFI の成功に向けて』 2002
- 会津鉄道 会社概要 2007.1
- 総務省ホームページ <http://www.soumu.go.jp/>
- 会津鉄道ホームページ <http://www.aizutetsudo.jp/>
- 運輸白書 [http://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/index2\\_.htm](http://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/index2_.htm)
- 日本国有鉄道改革法 <http://law.e-gov.go.jp/htmldata/S61/S61HO087.html>
- 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法 <http://www.houko.com/00/01/S55/111.HTM>
- 福島民友 2006.10.31