

第2章

(1)費用の負担と財源問題

日本の鉄道会社は基本的にはJR、私鉄ともに独立採算の原則に則って、経営されている。独立採算とは企業がそれぞれ独自に自己の収支で採算をとる経営方式である。よって、経営に必要な費用をその経営から得た収入でまかなわなければならない。つまり、事業を行う上で企業として、より少ない費用でより多くの利潤を出すことを、少なくとも赤字を出さないことを求められている。このことは、利用者に鉄道をより多く利用してもらうことが、収入につながり、利潤の増大に直結することを意味するので、収入増に結びつく場合にのみであるが、利用者の要望に応じた投資が行われる。また、経営者は企業の収支に対して責任を持つため、企業経営に対する責任も明確になっているといえる。反面、沿線住民の減少や他交通機関との競合など、経営を取り巻く状況によっては、路線を維持するためにいかなる経営努力を行っても、赤字に陥り、経営が立ち行かなくなってしまうケースも発生する可能性がある。その場合、結果として廃止などにより、利用者の足が奪われてしまう場合もある。また、廃止には至らなくても減便などで、利用者にとって不便になることも考えられる。

独立採算の原則に立っている以上、企業は新規事業の投資に当たって、利用者からの運賃収入などを元手にして、投資にかかる費用とそれによって得られる収入や需要の増加などを比較して、後者のほうが大きいなら実行することになる。しかし、今までに見てきたように、人口構成の変化による定期輸送の減少や、その先に訪れるであろう本格的な人口減少による全般的な需要、収入の減少を考えると、新しい投資事業は、特に大規模なものは、これから先に、企業が自主的に行うことは難しいと考えられる。

しかし、企業の収支には直接、結びつかなくとも、行われると社会的（その恩恵を受ける人々など）にはプラスとなる投資も多く存在する。その場合、他の財源、つまり公共（国、地方自治体）からの財源からの補助によって行われる投資も多い。例えば、踏切などの保安設備への投資は直接、収入には結びつきにくいですが、踏切保安設備費補助金として、これにかかる費用には国や地方自治体から一定の補助が行われている。バリアフリー化についても、いわゆる「交通バリアフリー法」に示された基準の達成に向けて、鉄道駅総

合改善事業費補助や交通施設バリアフリー化設備整備補助金が交付されている。しかし、近年の公部門の財政は高齢社会に直面し、社会保障費の増大によって、危機的状況にある。たとえば、国の財政についてみると、社会保障費は平成18年度一般会計予算において、20兆円を超え、これは全歳出の4分の1超を占めている。また、一般歳出（全歳出から国債費、地方交付税交付金等を除いた部分）のみで見ると、その割合は約45%であり、割合、金額ともに年々増加している。この増加し続ける社会保障費を捻出するため、現在、公共事業費は逆に年3~5%ずつ削減され続けている。また、年々発行される国債による財政赤字も深刻であり、国債残高は18年度末には542兆円に上ると見込まれている。この巨額の財政赤字は将来世代が負担することになる。また、地方自治体においても同じ傾向である。減少するであろうと考えられる将来世代に負担を課すことは負担のアンバランスを招くので、財政赤字の増加はできるだけ抑えることが求められている。よって公共交通に充てられる予算は、強い制約を受けているため、大規模な財源の供給は難しい状況にある。

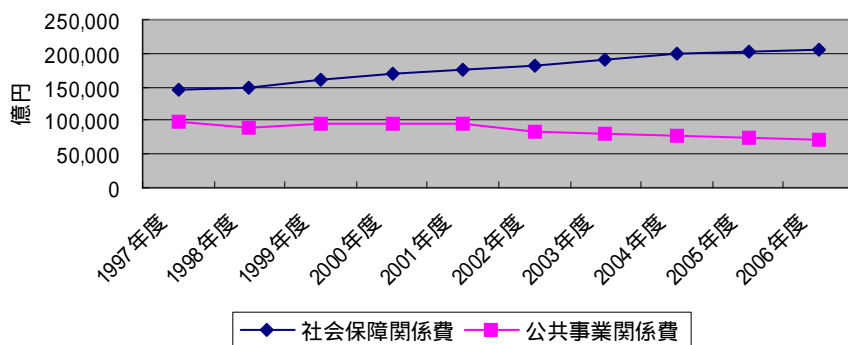


図3-2-1 国家予算における社会保障関係費と公共事業関係費の動き

(『平成18年度財政統計』(財務省主計局調査課)より作成)

以上の状況から、投資が行われる際には社会に対する便益や重要性をよく考慮したうえで、公共が負担する場合は、その財源を負担する納税者の同意に基づいた上で、どの程度を負担するかを決めなければならない。また、財政を鑑みると全てを公共が負担することは困難と考えられるので、利用者も運賃の値上げや定期券割引率の低減などの形で負担を受け入れなければならないだろう。そして、このことは将来、もしも鉄道会社の経営が苦しくなったとき、負担を受け入れて存続を望むか、それとも廃止をやむなしとするか決定する際にも同様である。