

第1章

第三セクター鉄道の成立経緯と性格

1. 第三セクター鉄道とは何か

第三セクターとは、政府等公機関を第一セクター、民間会社を第二セクターと考えた際に、そのほかの法人を指すが、日本に於いては特に官民双方が出資する株式会社のことを指す場合が多い。

鉄道事業に於いては旧日本国有鉄道、地方公営鉄道（各公営地下鉄等地方公共団体が直接運営する鉄道）、旧帝都高速度交通営団（営団地下鉄）及び地方公社の運営する鉄道（神戸市都市整備公社（六甲有馬、新神戸、まやの各ロープウェイ）等地方公共団体が全額出資する会社が運営する鉄道）を第一セクター、私鉄（全額民間出資の会社）を第二セクターとし、これ以外のものを第三セクター鉄道と称する。

第三セクター鉄道の特徴は第一並びに二セクターの鉄道ではその経営が建設費の償却、運営コストあるいは財政負担等の問題から不可能であるとみなされている路線が多いことである。つまり、当該地域に必要な路線について、周辺自治体並びに利害のある民間会社が共同出資し、これを建設あるいは維持する事につとめることを目的としているのである。

また、鉄道に限らず第三セクター全般に関して一般的に言われている利点としては、

- ・ 決算の議会承認等の制約を受けないため公営企業より自由な経営ができる
- ・ 民間資金を導入できるので自治体の財政負担が少ない

欠点としては、

- ・ 決算の議会承認等がないため監査が十分に行えない
- ・ 出資自治体の補助を当てにし、放漫経営になる
- ・ 経営の責任が曖昧になる

取締役が自治体の首長などと兼任のため実際の経営にあまり介入しないことが多い

出資する民間会社が経営予測をあまりしないことが多い

といった点が挙げられている。

2. 第三セクター鉄道の誕生

日本の鉄道は長らく「鉄道国有法」「地方鉄道法」に基づき、国鉄を中心として運営され、国鉄路線網を補完するものとして各私鉄及び地方公営鉄道が位置づけられていた。また、鉄道路線網の整備は「鉄道敷設法」に基づき全国を網羅する路線整備を国鉄、1964年以降は日本鉄道建設公団に義務づける形でその充実を図るシステムとなっていた。

しかしながら、モータリゼーションの進展並びに都市への人口集中、地方の過疎化などの影響を受け、1964年より国鉄の運営は赤字に転落。その後、再建対策を立てるが、1970年代後半以降その経営は危機的状況に陥ってゆくことになる。

こうした状況を受け1980年に「日本国有鉄道再建促進特別措置法」が制定された。この法律では鉄道ではなくバス輸送で対処可能でかつ採算のとれない路線に関しては廃止する方針となった。これらの路線は「特定地方交通線」と名付けられ、翌年の「日本国有鉄道再建促進特別措置法施行令」に基づき選定され、3段階に分けて順次廃線となることとなった。

また同時に鉄建公団の建設線についても地方交通線とされるA線並びに地方幹線とされるB線についてはこの建設を凍結されることとなった。

なお、特定地方交通線の選定方法については表1-1-1を参照していただきたい。

これらの国鉄再建措置により廃止が予定された特定地方交通線に関しては国鉄以外の鉄道事業体又はバスへの転換が迫られることとなった。また、建設凍結線については開通後の受け皿となる鉄道事業体ができれば建設が再開されることとなった。こうした受け皿となる会社として、当時の政府が提唱したのが第三セクター方式である。

もちろん第三セクター方式の鉄道運営はこの提唱の前から港湾地区における貨物鉄道の整備や、大都市の鉄道などでは見ることができた。しかしながら、全国に第三セクター鉄道という名前が知られるようになったのは、この国鉄改革関連であった。

この国鉄改革関連の第三セクター鉄道は1984年に転換された三陸鉄道をトップに1999年開業の井原鉄道に至るまで合計37社が設立された。

一方、赤字の私鉄やJR線を引き継いで運営する第三セクターも誕生した。こちら、地域の鉄道を沿線自治体の負担で残そうという趣旨は国鉄改革線と同様である。

またこれとは別に 1990 年の政府与党申し合わせにより、整備新幹線の並行在来線については J R からの分離もやむを得ないということになり、結果的に地元が第三セクターで引き受ける方針となった。このタイプの第三セクターは 1997 年開業のしなの鉄道を筆頭に現在 4 社ある。

区分	営業キロ	輸送密度 ¹	備考
第一次廃止予定 路線	30km 以下	2000 人/km・日未満	産炭路線は除く
	50km 以下	500 人/km・日未満	
第二次廃止予定 路線	制限なし	2000 人/km・日未満	
第三次廃止予定 路線	制限なし	4000 人/km・日未満	
<p>ただし以下の要件を満たす場合特定地方交通線から除外される</p> <p>1．1 駅間の輸送人員が 1 時間当たり片道 1000 人以上ある場合</p> <p>1．代替バスが走行できる道路が整備されていない場合</p> <p>2．積雪期 10 日以上代替バスによる輸送が不可能になる場合</p> <p>3．1 人平均乗車キロ 30km を超え、かつ 1000 人/km 日以上の場合</p>			

表 1-1-1 特定地方交通線選定基準（「第三セクター鉄道」成山堂書店）

3. 成立経緯から見る第三セクター鉄道の分類

ここまでは第三セクター鉄道の成立経緯について大まかに見てきた。しかしながら、一口に第三セクター鉄道といってもその路盤、信号システム等の基本インフラ、設立当初の資金等には会社により大きな隔りがある。ここでは主に成立経緯並びに路線網の位置から各社の特に経営に関わる点を中心に第三セクター鉄道の分類をする。

・国鉄ローカル線転換線型

該当会社：北海道ちほく高原鉄道、三陸鉄道、秋田内陸縦貫鉄道、由利高原鉄道、山形鉄道、阿武隈急行、会津鉄道、わたらせ渓谷鐵道、真岡鐵道、いすみ鉄道、神岡鉄道、明知鉄道、長良川鐵道、樽見鐵道、愛知環状鐵道、天竜浜名湖鐵道、北近畿タンゴ鐵道、

¹ 輸送密度：1 年間の利用者の乗車距離の累計を日数と当該路線の営業キロで割った数値。当該路線を 1 日 1km 当たり何人が利用したかを表す。

信楽高原鐵道、北条鐵道、三木鐵道、若桜鐵道、錦川鐵道、土佐くろしお鐵道、平成筑豊鐵道、甘木鐵道、松浦鐵道、南阿蘇鐵道、高千穂鐵道、くま川鐵道

国鉄の特定地方交通線を引き継いだ会社。なお、のと鐵道も設立当初は型であったが、現在は旧国鉄能登線区間を廃止したため、型ではない。このため、型の交付金等を受けたので注意が必要である。

これらの会社の有利な点は

- ・1km 当たり 3000 万円を限度として転換交付金が交付された
- ・転換後 5 年間の運営費が 5 割を限度に国から交付された
- ・転換後 5 年間の固定資産税が半分免除される
- ・90 年までに転換した場合不動産取得税、登録免許税が免税される

これらの会社の不利な点は

- ・路盤インフラが国鉄路線の開業時期により左右される
- ・すでに鉄道よりバス転換が優位との結論が一度でている

といった点が挙げられる。

・鉄建公団 AB 線転換型

該当会社：三陸鐵道、秋田内陸縦貫鐵道、阿武隈急行、野岩鐵道、鹿島臨海鐵道、樽見鐵道、愛知環状鐵道、北近畿タンゴ鐵道、井原鐵道、阿佐海岸鐵道、土佐くろしお鐵道

日本鉄道建設公団の AB 線（つまり地方路線）の建設凍結を受け、その開業後の受け皿となり、開業にこぎ着けさせた会社。ただし、鹿島臨海鐵道及び愛知環状鐵道は鉄建公団 CD 線（幹線及び都市鐵道）である。

これらの会社の有利な点は

- ・比較的良好な路盤インフラを無償で譲渡されている
- 保線費用が安上がりであることが多い
- 人手がより少なくてすむ
- 比較的高速であり、自動車との競争で優位
- 除雪等自然災害による費用が少なくてすむことが多い
- ・1km 当たり 1000 万円を限度に転換交付金が交付された
- ・転換後 5 年間の運営費が 4 割を限度に国から交付された

これらの会社の不利な点は

・国鉄として開通した場合赤字路線になると見込まれていた
といった点が挙げられる。

・国鉄路線網バイパス線型

該当会社：北越急行、伊勢鉄道、智頭急行

成立経緯としては、型であるが、単にその地区のローカル輸送にとどまらず、当該路線をJRの特急等が通過し、広域的なネットワークの中で短絡線として機能している路線がこれらである。これらの会社はローカル輸送よりもこうした通過列車が収益面で多くの比重を占めているのが特徴である。

・赤字私鉄・JR線転換型

該当会社：くりはら田園鉄道、えちぜん鉄道、万葉線、富山ライトレール（来年JR富山港線より転換予定）のと鉄道

これらは従来私鉄、JRの路線であったものが、その赤字による運営破綻等の理由により、第三セクターとなったものである。のと鉄道の場合は特殊で、七尾線の末端区間の運営をJRから委託されているという形態をとっている（詳細は第1部第2章（4）を参照）。今後JRや大手民鉄の末端線切り離し、中小私鉄の倒産などにより新しく発生する可能性があるという点で、型と異なる。

これらの会社の不利な点は

- ・転換時に補助金交付が基本的にない
- ・路盤資産などを受け継げないことがある
- ・路盤、車両等インフラが老朽化していることが多い

といった点が挙げられる。

・整備新幹線並行在来線型

該当会社：青い森鉄道、IGR いわて銀河鉄道、しなの鉄道、肥薩おれんじ鉄道

これらは1990年の政府・与党の申し合わせに基づき整備新幹線の開業の代償としてJRから分離された在来線を引き受ける会社である。つまり、整備新幹線の開業によりローカル線になり、採算が見込めない在来線を地域が引き受けるという制度である。現在も整備新幹線建設は進んでおり、今後このタイプの第三セクター鉄道は着実に増えると思われる。

これらの会社の利点としては

- ・路盤インフラが良いため自動車交通等との競争に強い
- ・貨物、寝台特急通過等他線区にない収益を望める路線もある
- ・沿線に比較的大きな都市が複数あることが多い

不利な点としては

- ・路盤インフラの使い方によっては維持コストが大きい
- ・転換時に補助金交付が基本的でない
- ・基本的にＪＲからの資産譲渡が有償になる

が挙げられる。

・都市鉄道整備型

該当会社：首都圏新都市鉄道（つくばエクスプレス）など

大都市圏におけるニュータウン、新都心開発や都市鉄道網の整備を目的とする第三セクター鉄道会社。

・鉄道インフラ整備型

該当会社：関西高速鉄道（ＪＲ東西線の路盤、構造物）など

線路の建設や維持のみを肩代わりし、他の鉄道会社の建設費、維持費負担を緩和する目的で設立される第三セクター鉄道会社。

・貨物鉄道型

該当会社：鹿島臨海鉄道、京葉臨海鉄道など

臨海地区などでもっぱら貨物輸送のみを目的とする第三セクター鉄道会社。ＪＲ貨物（国鉄）と主要な荷主、沿線自治体の出資であることが多い。なお、鹿島臨海鉄道鹿島臨港線はこのタイプであるが、同社大洗鹿島線は 型である。

・観光鉄道型

該当会社：立山黒部貫光

ケーブルカー、ロープウェイ等を運行し、もっぱら観光客の輸送のみを目的とする第三セクター鉄道会社。

これらの型のいずれであっても、幹線鉄道活性化事業補助制度、鉄道軌道近代化設備整備費補助、鉄道係員安全対策教育指導費補助制度、鉄道災害復旧費補助制度などの各種鉄道関連補助制度については条件を満たせば受けられる。

なお、今回の研究では研究趣旨に適合する 、 、 、 型のみを扱う。また、今後第三セクター鉄道という場合には原則的に 、 、 、 型の会社を指すものとする。

4. 第三セクター鉄道の現状

今回研究の対象とする、型いずれの会社も少子化による通学輸送の減少、過疎化による総輸送人員の減少などにより経営は非常に厳しい。例えば、型にのと鉄道を加え、を除いた国鉄転換 34 社の 1999 年から 2002 年までの輸送人員数の推移を見てみると図 1-1-2 のとおり。

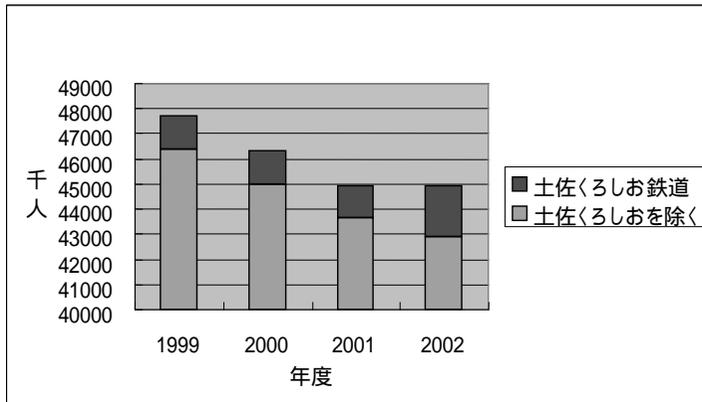


図 1-1-2 34 社輸送人員合計 (国土交通省HPより作成)

なお、土佐くろしお鉄道をグラフ上で別にしたのは、2002 年に土佐くろしお鉄道ごめん奈半利線が開業し、土佐くろしお鉄道の輸送人員が二倍になったためである。

これを除外してみると 34 社全体の傾向として年々輸送人員が減少していることがわかる。なお、この傾向は各社別でも基本的には変わらない。

また、同様にこれら 34 社の経常損益を合計すると以下図 1-1-3 のとおり。

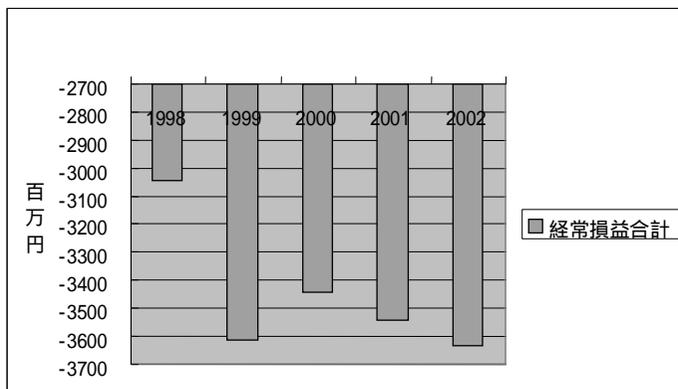


図 1-1-3 34 社経常損益合計 (国土交通省HPより作成)

輸送人員の減少を受けて、各社の経営努力や、設備投資などにより多少の変動はあるものの基本的には全社合計では赤字であり、赤字額は年々増え続ける傾向がある。

しかし、輸送人員の減少、特に通学輸送の減少は各社転換時からの傾向であり、多少は折り込み済みのことである。

一方、国鉄からの転換当時には想定されていなかった収支悪化の要因として、転換交付金や周辺住民、企業、自治体の寄付を元に経営安定化基金を設立し、その運用益で赤字補填をするという構想が低金利政策の影響から破綻したことが挙げられる。このシステムが破綻したため、経営安定化基金の元本を赤字補填に使ってしまい、さらに運用益が下がり、結果基金を食いつぶすという悪循環に陥りつつある会社もある。現実には、前述 34 社から開業の遅かった井原鉄道を除いた 33 社合計で見ると、各社の設立時の基金を足すと 266 億 1600 万円あるのに対し、2003 年 3 月 31 日現在では 185 億 6100 万円まで減少してきている（国土交通省調べ）。

その上開業 15 年前後となった各社は車両の更新や路盤、信号システムに対する投資などが必要になっており、これらの費用の捻出も現在の決算状態では容易ではない。

さらに、1999 年に鉄道事業法が改正され、鉄道事業の自由化、需給調整規制撤廃が促進され、廃止の場合許可制から事前届出制に緩和された。

こうした状況の中、すでにのと鉄道の一部が廃止され、さらに北海道ちほく高原鉄道、くりはら田園鉄道、神岡鉄道の廃止が決定した。

このように現在国鉄転換の第三セクター（ 、 型）の経営状態はきわめて厳しい。また、赤字私鉄・JR 転換線（ 型）に関しても見通しは決して明るくない。

型各社は設立から日が浅いため、まだ経営、利用客動向についていえる会社は少ない。しかしながら、IGR いわて銀河鉄道では事業計画で利用者減を予測、青い森鉄道でも収支 0 で推移することを予測しているなど、その前途はきわめて厳しいと思われる。

こうした中で、新しい再建策、維持策も見られる。その代表例が上下分離方式である。上下分離方式とは線路や信号システム、場合によっては車両も含むインフラ（つまり下部）を自治体等公機関所有とし、鉄道会社はそれらインフラを使った鉄道運行事業（つまり上部）のみを担当する方式のことである。この方式をとる場合、路盤の固定資産税が免除になるほか、本来一括

で行わなければならないインフラ整備や取得を公機関が行い、その負担を鉄道会社が後から分割して支払う、あるいは支払わないことができ、経営上の負担が軽減される。つまり、線路部分はバスの道路部分にあたるものだと解釈して、これを公機関が全面負担しようという考えである。この方式はすでに三陸鉄道や青い森鉄道などで実施されている。

しかしながら、第三セクター鉄道の経営はきわめて厳しいと言うのが現在の情勢である。