

日本鉄道建設公団 名古屋支社 正会員 吉野達夫、加藤 元

輸送密度4000名和未満の国鉄地方交通線及び想定輸送密度4000名和未満の国鉄新線（AB線）は、国鉄経営再建を至上の命題とする国鉄経営再建特別措置法（昭和55年12月）の成立と共に、国鉄経営からの転換、つまり、バスへの転換、又は第三セクター等国鉄以外の経営主体による鉄道営業への転換を図ることとなった。

このため、国鉄営業線にあつては、そのうち40線が昭和56年6月特定地方交通線として告示され、昭和58年3月までに転換を図ることとなった。

また、鉄道公団で建設中のいわゆるAB線についても、想定輸送密度4000名和未満の新線については建設を中止することになった。

建設再開にあつては、国鉄再建法により制度化されたシステム、つまり、関係自治体による第三セクター等の経営主体が設立されて地方鉄道法による事業免許を得た後、公団が運輸大臣の着工指示を受けて建設を再開し工事完了後第三セクター等はそれらの施設の貸与を受けて営業を開始すること、となった。これらのフローチャートを図-1に示した。

既設線の転換にあつては、関係者による特定地方交通線対策協議会を設けて転換方の協議をすることとなっているが、同上40線のうち都合により転換方を遅らせることとなった4線を除いた36線については、バス転換を決めたものは魚沼線など8線、又第三セクター等により地方鉄道として営業することとなったものは樽見線など8線、その他は協議中ということになっている。

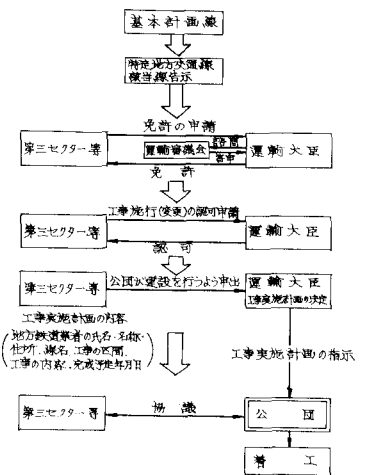
また、公団で建設中の新線については、第三セクター化を決定したものは盛線など4線、又第三セクター化は決定していないが関係自治体により第三セクター化の検討をコンサルタント等に発注し、検討中のものは阿佐線など12線となっている。

本論は地域交通の中において鉄道は如何にあるべきかといった視点を背景に置き、第三セクター化の意義、及び、その意義あらしめる前題としてのその経営の見直し等について述べてみたい。

一般的に第三セクター方式は、地域開発等大規模プロジェクト遂行の際、民間部門の人的能力、技術力、及び資金等さまざまな民間エネルギーの公共部門への有効利用という形で具体化されてきたが、現在のAB線の第三セクター化については、従来の経営体制に比べ次のようなメリットが存在するものと思われる。

- (1) 多様な民間ノウハウの活用を図ることにより、サービス水準、業務効率の向上等経営収支の改善を図れる。
 - (2) 地域の足、県民の足としてのマイルール意識による積極的な利用、又地域の協力による無人駅化の徹底等収支の改善が図れる。
 - (3) 全国組織ではなく民鉄の地域組織として、コンパクトで能率的な鉄道運営が可能となることにより、次のような対応が可能となる。
- (ア) 地域運賃の採用
 - (イ) 地域賃金相場の採用による人件費の節減
 - (ウ) 全国一律の保守運行システムから一地域のみ満足させるルールに変更可能

図-1. 地方鉄道新線建設の手續



- (イ) 業務の兼業による省力化
- (ロ) 地域にマッチした運転回数、時刻等サービス水準の向上
- (ハ) 兼業収入の増加
- (4) 「地域格差の是正」を図る目的で、建設は公団で行ない、運営は国鉄で行なうということで法的に制度化され建設が進められてきた経緯に鑑み、下記に示すような経営的な助成がなされる。
- (ア) 後進地域の地域開発等のため公団から施設を無償貸与することが可能となっており、減価償却費を計上しなくてよい。
- (イ) 政策的配慮により転換交付金が交付される。
- (ウ) 運営費の補助がなされる。これは開業後5年間欠損額の半額を補助する。
- (エ) 災害復旧は公団において行なう。

以上が制度化されている。

さて、次に上記において民間のノウハウの活用をうたったが、ある地方私鉄において昭和30年代以降、いわゆるモータリーゼーションの進展の中で、如何なる諸施策を施行するなかで鉄道経営を進めてきたかを、諸統計、並びにヒヤリングの結果等から表として例示することとしたい。

私鉄A社 鉄道事業の営業状況推移

項目	単位	年度	40	43	46	49	52	56	資料	備考
1 列車本数	本		78	76	66	60	62	66	民鉄統計年報	◎合理化施策内容 ① 駅要員無配置化 } Δ 25名 ② 単線自動化 } ③ CTC化 } ④ ワンマン運転化 ; Δ 19名 ⑤ 外注化 ; Δ 20名 ⑥ 作業量減 Δ 19名
2 輸送密度	毎キロ		6790	5635	3914	3647	3197	3299	—・—	
3 収入	億円		119	130	135	214	327	442	—・—	
4 全費用	億円		155	182	180	245	328	413	—・—	
5 収支係数			130	140	133	114	100	94	—・—	
6 運賃率(定期) (普通)	円/キロ		2.18 4.65	2.9 5.7	4.3 7.7	7.4 13.5	13.3 21.1	17.7 29.7	—・—	以上により 131名 → 48名
7 要員	人		131	96	56	37	50	48	—・—	◎収入増加施策
8 人件費率	%		64.7	65.3	55.7	64.9	69.0	60.1	—・—	① バス、鉄道の運賃調整 ② 駅前駐車場(無料)の整備 ③ 駅ホームの改造 ④ 定期券の委託販売 ⑤ バス定期券の発売(手数料)
9 職員1人当り 年間作業キロ	キロ/人		5692	7599	10667	14759	10701	10875	⑬/⑦	⑥ 各機関での鉄道利用PR ⑦ 沿線開発(750戸)
10 車両1人当り全費用	円/キロ		208	249	301	443	614	791	④/⑬	
11 消費者物価指数	%		44.5	51.2	61.5	89.4	118.1	144	総理府統計局 (昭和50年=100)	
12 産業計画資金指数	%		22.5	31.7	49.1	87.7	122.1	154	労働省(昭和50年=100)	
13 年間車両キロ	千キロ		744	731	599	552	534	522	民鉄統計年報	

この例から次のことが言える。

- (1) 輸送量は半減してもフリーケンシーを考慮し列車本数は微減にとどめる。(2) 高度経済成長に伴う労働需給の逼迫に伴い、労働集約型から装置産業化への方角を強めてきた。具体的には業務の兼業と設備化である。
 - (3) 積極的な収入増加策、具体的には適切な運賃設定、地元の協力体制、及び兼業部門の拡大を図る中で鉄道業を位置づけてきた。(4) 以上により、輸送量は半減する中で収支は黒字転換してきた。
- 一般的に輸送密度4000キロ未満の私鉄の中で、約3割の社が黒字経営を続けていること等を考慮し、第三セクター方式など、今後の経営主体のありかた等も含め、地域交通の中における鉄道の意義、役割等を、主題にぞえた検討並びに議論がおこなわれることが期待される。

参考文献 地方開発線：地方幹線（AB線）の第三セクターによる経営方式の研究調査報告書

昭和56年3月 運輸経済研究センター