

(IV-3) 都市鉄道整備における第三セクターの評価

埼玉県 正会員 関口 吉男

1 はじめに

都市鉄道は、経営面では、建設投資が莫大となるため、初期投資が大きく経営状況もはかばかしくなく、私企業の新規参入意欲を喪失させているという現状である。このような状況のなかで、新規路線設においては官民の中間的存在である「第三セクター」形態の企業による都市鉄道の建設・運営が多くなっていることが特徴となっている¹⁾。

そこで、本研究では、都市鉄道の設立や免許取得状況の分析と財務・運輸データに関する分析等を行い、都市鉄道整備における第三セクターの評価を行った。

2 第三セクター及び都市鉄道に関する現状と問題点

第三セクターは、自治省の平成5年1月1日現在の調査「地方公社総覧」によれば、全国の地方公社（一つの地方自治体が25%以上出資している法人）総数6,659法人であり、単独地方公共団体出資割合が25%未満の地方公共団体出資法人は1,587法人である。合計で8,246の地方公共団体出資法人がある。

第三セクターには、職員の派遣・公平性の確保・監査等・採算性・効率化・公共性と企業性・経営の独立等の問題がある。このように第三セクターは多くの問題を抱えながらも、全国で数多くの事業体により多方面の分野にわたる事業が展開されている。これら問題点の中で特に深刻なものとして経営不振（赤字）の問題があげられる。自治省の調べによれば約3割の事業体が経営上の問題を抱えている²⁾。

鉄道事業者は全国で（平成5年度当初）204事業者あり、都市鉄道事業者に限定すると82者となる。この内、平成5年度末現在旅客営業を行っているのは66事業者である。都市鉄道の問題点は、次のとおりである。

- ・既設線の高い混雑率 → 輸送力の増強
- ・都市鉄道の社会的利益の増大 → 行政課題
- ・建設費の高騰 → 投資リスクの拡大
- ・鉄道事業者の経営の困難化 → 経営健全化手法の確立

◎研究対象とする第三セクター都市鉄道とは、大都市圏（東京、名古屋、大阪）、政令指定都市および人口30万以上の都市のトリップ（旅行）需要に対応するために旅客用の車両を一定のガイドに沿って運転させる施設（都市鉄道）を使って、営業を行う公民（第一セクターと第二セクター）共同出資の特殊法人、認可法人、商法法人及び民法法人とする。

3 第三セクター都市鉄道の分析評価

(1) 鉄道事業者設立実態における分析

第三セクター都市鉄道は、図-1に示すとおり公営や民営の設立の停滞状況と入れ替わって（代替え）昭和30年代以降設立が増えてきている。特に、昭和50年代以降突出した伸びを示している。このように、第三セクター都市鉄道は鉄道全体の設立状況と同様に民営や公営都市鉄道の新規設立に代わって昭和30年代以降設立され、今日急増している。このような状況は、新規都市鉄道が事業として企業性を失い、社会資本（社会的費用で賄うもの）へと傾いていることを裏付けていると考えられる。

(2) 鉄道事業免許取得実態における分析

391件の免許の内、都市鉄道を対象とした免許は241件であり、経営形態別では公営が46%を占め民営29%、第三セクターが18%となっている。都市鉄道の免許取得の年度別状況は図-2に示すとおりである。公営は安定して免許を取得しているが多少漸減状態にあり、民営は昭和40年頃から免許取得が少なくなっている。民営に代わって第三セクターの免許取得が40年代後半以降増加し平成60年代は急激な

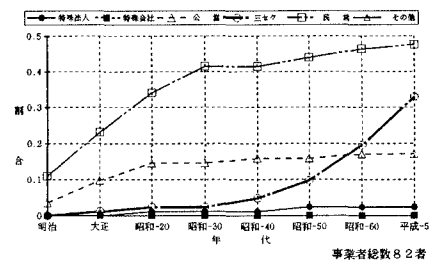


図-1 設立年代割合

伸びを示している。

(3) 鉄道建設費調達額における分析

普通鉄道においては、第三セクター都市鉄道は公営地下鉄や営団実績に比べて第一セクターからの調達が多く、現在の基本と比べても多くなっている。モノレール・新交通システムにおいても公営実績に比べて第一セクターからの資金調達が多い。

なお、建設資金調達構成は、建設年代によって異なるが年々公的資金調達割合を増やしている現状である。このような背景もあるが、図-3のとおり第三セクター都市鉄道の建設資金調達においては、一般論でいわれているような民間資金の積極的な活用は少ない。

(4) 都市鉄道経営形態の特性分析

都市鉄道66事業者、36項目における主成分分析による各事業者の第1主成分と第2主成分を示した図-4によれば、民営、公営、特殊法人及び第三セクターは明らかにそれぞれ群を構成していることが認められ経営形態毎に分類できる。特に、第三セクター都市鉄道は中小民営ならびに路面電車の公営鉄道と同様な位置にあり、これは3で指摘した代替機能を裏付けるものである。また、この分析における主成分を構造係数等から検討すると、第1主成分を「営業規模」、第2主成分を「企業性（利潤）」と捉えることができる。

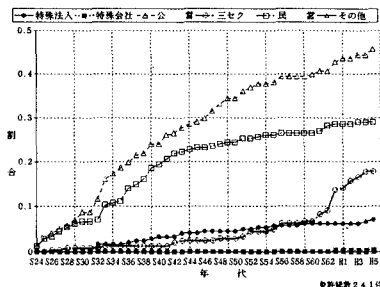


図-2 免許取得割合

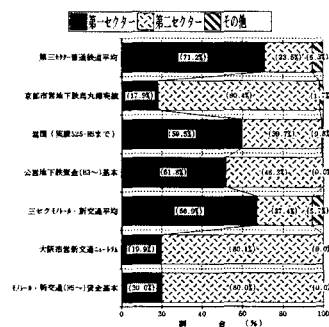


図-3 資金調達割合

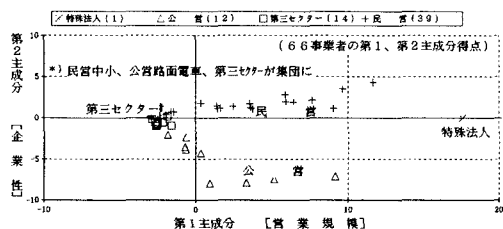


図-4 主成分得点散布図(1、2成分)

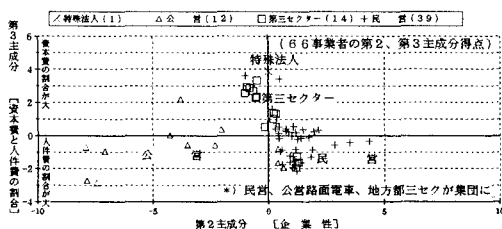


図-5 主成分得点散布図(2、3成分)

第2主成分と第3主成分の散布図は図-5である。各事業者については、概ね経営形態群で区分することができる。そして、第4象限が良好な収支状況の事業者群である。

よって、営業形態の領域境界は「営業規模」、「企業性」及び「資本費と人件費の割合」であり、その大小によって各領域特性が発揮されていると言える。

以上の結果、第三セクター都市鉄道は営業規模が小さく企業性においては中庸であり、営業費に占める資本費の割合が大きいと分析される。

4 まとめ

第三セクターは、都市鉄道の路線新設の面では大きな実績を残し、近年、都市鉄道の主流になってきている。その特徴は、かつての中小民営や公営の都市鉄道の代替機能を果たしているといえる。また、都市鉄道整備においては、第三セクター設立の大きな意義である「民間資金の活用」が有効に機能していないともいえる。さらに、経営問題に対する検討を行い、合理的な第三セクター都市鉄道の運営方策を探っている。

「参考文献」

- 1) 中村四郎(編)『第三セクターによる都市鉄道整備のあり方についての調査研究報告書』運輸経済研究センター、1994年
- 2) 地方公営企業の進展開等に関する研究会『地方公営企業に準ずる第三セクターについて』1992年