

第三セクター鉄道の現状と課題

—甘木鉄道を例として—

福岡大学 学○行武 由起 福岡大学 正 井上 信昭
" 川村 公享 " 正 堤 香代子

1. はじめに

特定地方交通線の第一次廃止対象路線に選定・承認された旧国鉄甘木線は、沿線自治体や住民の熱意に支えられ1986年4月1日より第三セクターの甘木鉄道株式会社として再出発し、ちょうど転換10年を経過した。転換後は利用者本位のサービス改善を積極的に進めた結果、利用者は急増し、その経常収支も黒字を計上するまでになって、全国の第三セクター鉄道の優等生とも言われる。本研究では、この甘木鉄道の現状と課題をまとめたものである。

2. 甘木鉄道の現状

(1) 輸送実績

図1は甘木鉄道の輸送実績を国鉄甘木線時代と対比しながら示したものである。転換直前の1985年に1日わずか530人程度であった利用客は、転換初年度に一举に2090人(対1985年度で3.9倍)に増加した。その後も利用客は総じて順調な伸びを示し、1994年度には4021人/日と初めて4000人の大台を突破したものの、需要増加には明らかな頭打ち傾向が見られる。こうした需要動向を4年ごとのタイムスパンで示したものが図2である。1986年度から1990年度にかけては約1400人の増加があったが、1990年度から1994年度では500人強の増加であり、増加量は大幅に低下している。当初の増加は定期客中心のもので増加客の80.4%を占め、特に通学定期客が50%を占めていた。しかし、1990

年度から1994年度の増加内訳でみると、普通客は比較的順調であるが、通学利用を中心とする定期客の増加割合が大幅に低下している。その結果、普通客の増加割合が40.3%を占める。

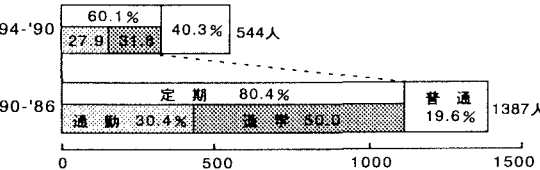


図2 一定期間の増加客と内訳

(2) 収支の概要

表1は、国鉄甘木線及び甘木鉄道の収支を示す。甘木線の1985年度の営業係数は全国の特定地方交通線の中ではワースト1であった。甘木鉄道転換初年度の1986年には、利用客の増加を背景に収入を転換前の5.8倍にまで増やす一方、支出は1/3にまで切り詰めることによって、営業係数を飛躍的に改善した。そして遂に1991年度には単年度黒字を計上するに至った。甘木鉄道に転換して初めて輸送量が減少した1993年度には再び赤字を計上したが、1994年度には改めて黒字を確保している。1995年度も黒字を計上しているが、これは消費税導入時を除いて転換後初めて行った値上げ(1995年12月18日実施、平均値上げ率9.7%)による増収効果によるものである。

表2は、この値上げ前後の1995、1996年度について、半期間(4～9月)の前年同期に対する利用者数、収

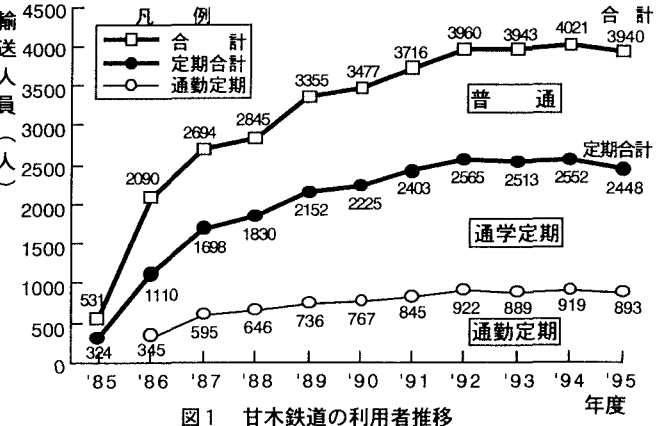


図1 甘木鉄道の利用者推移

表1 甘木線、甘木鉄道の営業係数 (単位: 百万円/年)

項 目	年 度	収 入	支 出	営業係数
J N R	1975	110.7	354.2	320
甘木線	1985	26.4	478.7	1810
甘 木 鉄 道	1986	153.9	169.0	110
	1991	222.9	202.0	91
	1992	230.7	220.7	96
	1993	227.2	230.8	102
	1994	235.6	228.2	97
	1995	243.8	229.0	94

図2 輸送人員・運賃収入の増減率

利用区分	輸送人員	運賃収入
通勤定期	4.9%減	7.9%増
通学定期	7.0%減	1.1%増
普 通	0.6%減	8.8%増
合 計	4.2%減	7.1%増

入の変化率を示す。転換後の利用者総数は対前年度比4.2%減であり、転換以来初めての大幅減少である。しかし収入は平均値上げ率に近い7.1%増を確保しており、今回の運賃値上げは経営的には概ね成功であったといえる。利用区分ごとにもと、通学定期の利用者数の減少が7.0%と非常に大きい。これは値上げによって競合する西鉄甘木線等への転換が生じたためと考えられる。通勤定期の利用者数は4.9%の減少であるが、増収率は7.9%であり、むしろ値上げ幅の小さな短距離区間での利用減少が生じているようである。

(3) 沿線開発状況

甘木鉄道の沿線は、基山駅、小郡駅、甘木駅の周辺を除いては殆ど農業振興地域白地である。最近では表3に示すように、宅地開発の動きが見られるようになっており、新規需要創出のために土地利用計画の見直しやそれに基づいての宅地開発が必要である。

表3 沿線宅地開発の状況

市 町	ヶ所	規 模	開発者
三 輪 町	7	250戸	民間
大刀洗町	1	40戸	公社

3. 甘木鉄道の将来状況の分析

(1) 分析の内容及び手順

ここでは、甘木鉄道の10年後（2005年度）の輸送需要と採算性の予測を行い、以て経営環境の改善に関わる課題を抽出する。輸送需要の予測に際しては、①近年の甘木鉄道の輸送需要の伸び悩みから居住人口一

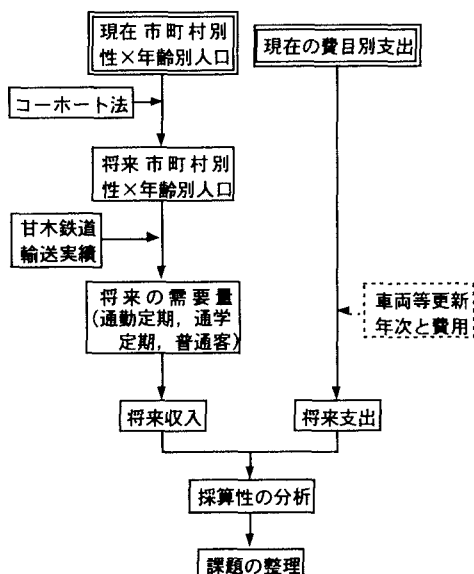


図3 甘木鉄道の将来状況の分析手順

人当たりの甘木鉄道利用率がほぼ上限値に近付いていること、②一方で現在需要の約40%を占める通学利用客は将来確実に減少が予想されること、といった点を反映できかつ簡便な手法を考えた。

手順は図3に示すとおりである。即ち、①まずコーホート法により市町村別に10年後の性・年齢別人口の予測を行う。②予測された性・年齢別人口をもとに将来の沿線地域の通勤定期、通学定期、そして普通客ごとの利用客と収入を予測する。③年次別支出を予測し、将来の採算性を分析する、といったものである。

(2) 10年後の採算性の分析

その結果をまとめたものが表4である。将来の年間輸送人員は、1995年度に比べ2.2%減の約141万人である。通学定期客は就学年齢人口の大幅な減少を反映して13.8%減少するが、通勤定期客と普通客はそれぞれ5.8%、5.3%増加する。これは沿線市町人口の増加によるものである。

将来の収支では、運賃収入が2億4500万円/年、運賃外収入を含む総収入が2億6000万円であるのに対し、営業支出は2億6500万円と見込まれ、500万円の赤字である。なお、ここでは第三セクター転換時に転換交付金で購入した車両（現有7両中5両）の買い換え等に関わる減価償却費を全く考慮していない。2005年は転換後20年目であり、既にこうした車両の更新等は不可欠な時期に当たる。本来、こうしたことのために用意すべき減価償却費は年間5000万円とも言われており、これを考慮すると潜在的な赤字額は膨大なものになる。

表4 将来の営業諸指標

切符種類	輸送人員(千人/年)	営業収入(百万円/年)		営業支出(百万円/年)
		運賃収入	総収入	
運賃定期	344.6(1.058)	57.5	—	—
通学定期	489.1(0.862)	45.1	—	—
普 通	573.0(1.053)	142.4	—	—
合 計	1406.7(0.978)	245.0	259.7	265.0

4. まとめと課題

以上、現状だけで見れば順調に見える甘木鉄道も、将来を展望すると極めて厳しい経営環境が予想される。このため、特に次の3点について、関係自治体の主導のもとに対策を進める必要がある。

- ①車両更新計画とそのための資金計画
- ②沿線の宅地開発
- ③アクセス交通手段や駅前広場の整備等、一層の需要の掘り起こし策の推進