

第91回 運輸政策コロキウム

地方鉄道の経営効率性

—第三セクターと民営の比較分析—

平成20年6月27日 運輸政策研究機構 大会議室

1. 講師——大井尚司 (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員

2. コメンテーター——瓦林康人 国土交通省鉄道局財務課長

3. 司会——森地 茂 (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所長

■ 講演の概要

1—はじめに

地方鉄道の経営環境は年々悪化しており、最近では路線の維持を断念する例が増加している。路線の廃止は、1990年代初めまでは中小民営事業者の路線がほとんどで、中には第三セクターへ経営形態を転換して維持してきた例もみられた。しかし、最近では第三セクター事業者も路線の維持が困難になっており、路線の廃止や廃止を検討する事例が増加している。

また、国・地方の財政の悪化に伴い、公共が出資する企業体の整理が議論されている。これは鉄道を含めた運輸部門も例外ではなく、経営改善とともに、経営形態の変更(民営化や管理委託等)が議論されている。

地方鉄道では第三セクターという経営形態が採られる例が多いが、地方鉄道の研究で定量的に研究したものは極めて少ない。第三セクター全体を定量的に

分析した研究は若干見られ、第三セクターを全般的に非効率であると結論付けている。ただ、事業ごとの差異は考慮されておらず、また民間事業者との比較は行われていない。

本研究は、第三セクター一般に見られる問題点を考慮し、第三セクターという経営形態が民営と比較して効率性で劣るものなのかを、地方鉄道事業を対象に定量的に分析した。分析は、経営形態の差異を考慮した費用構造の定量的分析と、アンケート調査という2つのアプローチで行った。

なお、本報告は、大井¹⁾²⁾³⁾の内容の全部ないし一部を要約したものである。紙幅の都合上、分析の前提条件等の説明は割愛せざるを得ないため、詳細についてはこれら文献を参照されたい。

2—第三セクターの理論的考察

実際の分析に入る前に、第三セクターのような公民混合企業の成立背景、利点と欠点について簡単に整理する。

公民混合企業の成立背景として、先行研究(Eckel and Vining⁴⁾, Boardman et al.⁵⁾)では以下3点が指摘されている。すなわち、①市場の不備の補完、②地域間バランス確保、③国家政策との整合性確保、である。

公民混合企業のメリットとして、先行研究では以下4点を挙げている。すなわち、①リスク分散が可能なこと、②社会的到達点や政策目的との一致が容易なこと、③公営企業と比べ効率的であること、④法制度や雇用制度に関する柔軟性があること、である。

一方、公民混合企業のデメリットとして、先行研究では以下4点を挙げている。すなわち、①政策的・政治的圧力と組織スラック(無駄)の発生、②ソフトな予算制約の存在、③所有権の拡散や効果帰属の問題、④エージェンシー問題、である。例えば、事業継続や雇用継続が非効率となる場合でも、公務員の配置転換先確保等の観点からこれらが行われる可能性があり、その場合はスラックが生じる。また、損失補填の制度が存在すれば、経営効率化努力の程度が小さくなる可能性がある。この場合、ソフトな予算制約の問題や、所有者の意向に反した非効率の発生、いわゆるエージェンシー問題(モラルハザード)がおきる可能性がある。

3—費用構造の定量的考察

では、前述した理論的問題点が、地方鉄道の第三セクターにおいて存在す



講師：大井尚司



コメンテーター：瓦林康人

るのであろうか。以下、費用構造を定量的に考察し、この点を明らかにする。

3.1 分析対象

国土交通省刊行の『鉄道統計年報』『民鉄統計年報』（以下まとめて『年報』とする）に掲載されている、「地方鉄道」区分の第三セクター・民営事業者と、「貨物鉄道」区分で旅客扱いのある事業者、3大都市圏を除いた「軌道（路面電車）」事業者を対象とした。ただし、線路保有のみの事業者、新交通システム等を用いる事業者は対象から除いた。

期間は1985・90・95・2000年の4ヶ年である^{注1)}。これは先行研究との結果比較と、第三セクターの開業時期を考慮して設定したものである。

上記4断面の各事業者別（一部路線別）データをプーリングして分析を行った。サンプル数は344である。なお、年度によって路線の新設・廃止があるため、各年度での事業者（路線）数は一致していない。

3.2 記述統計的分析

費用関数の推定を行う前に、運営形態間の費用の差異について、運営形態毎のサンプル平均を用いた記述統計的分析でみることにしたい。

減価償却費・諸税を除いた車両キロ当たり運営費（経済学でいう可変費用）の傾向を比べたのが下の図-1である。

2000年度までの傾向を見ると、第三セクターの運営費用は公営事業者・地方中小民営事業者の双方と比べても低水準にある^{注2)}。この理由を調べるため、費目別に比較したところ、人件費の水準が第三セクターでは民営に比べて低水準であった。第三セクター鉄道等協議会の調査によれば、第三セクターの場合、JR等のOB・出向・嘱託など低賃金で雇用されている職員の比率が50%以上と高い比率であることが示されており^{注3)}、このことが人件費水準の差異に大きく影響しているものと考えられる。

3.3 費用構造の経済学的分析（費用関数の定量分析）

記述統計の分析は、あくまでサンプル平均での分析であり、費用に関する諸条件はコントロールされていない。そこで、第三セクターと民営との間に、費用構造の差異が本当にみられるのかを、運営費（可変費）を被説明変数とした費用構造の経済学的分析（費用関数の推定）により定量的に分析する。

3.3.1 モデルおよび分析対象

先行研究（たとえばMizutani⁶⁾）にならない、トランス・ログ型に関数形を特定化し、可変費用関数を推定した。可変費用関数を推定したのは、固定費に関する制度の影響（差異）を除去するためである。

モデルには、運営形態による差異を考慮し、第三セクターを1とするダミー変数（以下三セクダミーと略す）を導入した。

なお、分析対象は3.1と同じである。

3.3.2 基本モデルの分析結果

まず、第三セクターと民営との間に費用構造の差があるかを、三セクダミーのみを入れたモデル（基本モデル）で分析した。その結果、三セクダミーは有意ではなかった。この結果から、第三セクターと民営では有意な費用水準の差があるとはいえないということが示された。理論上の最小化費用と現実の費用との比較、理論上の最小化費用の達成事業者数の割合など、事後的な検証も行ったが、第三セクターと民営では有意な差はみられなかった。

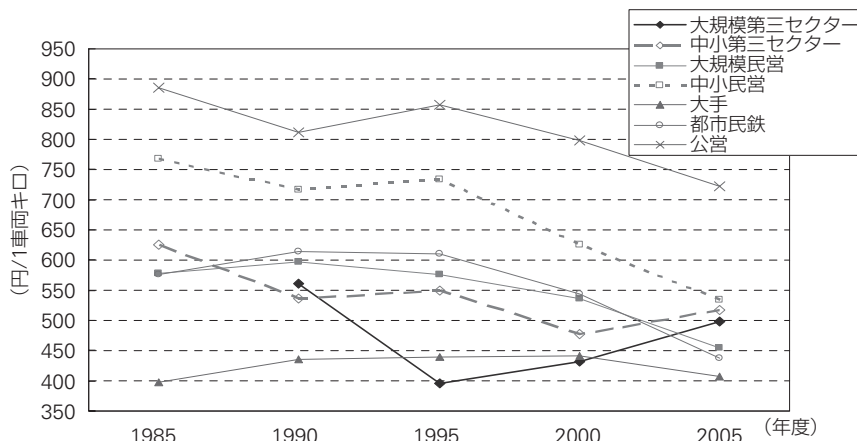
ただし、この分析結果から、所有形態が経営効率性を決めていているという解釈をすることは適切ではない。なぜなら、第三セクターではOB・嘱託の雇用による人件費抑制や、出向社員の比率が高いことなど、雇用制度等において第三セクターと民営との差異が存在するからである。たまたまそのような差異が分析上コントロールされて有意な差にならなかっただけであり、この点は注意が必要である。

3.3.3 費用に所有構造が及ぼす影響についての分析

次に、2章で述べた第三セクターの問題点が鉄道事業の場合存在するのかを検証した。具体的には、三セクダミーを、所有構造を表す指標（所有自治体数、公共の出資比率、公共の出資者構成）にそれぞれおきかえて分析した。

所有構造を表す指標をいくつか用いて分析したところ、以下の結果が得られた。

① まず、第三セクターに対する公共の出資比率に注目し、公共出資比率が



■図-1 車両キロ当たり運営費（可変費用）の推移

50%以上の三セクを「公共主導」、50%未満の三セクを「民間主導」と定義し、基本モデルで入れていた三セクダミーを、「公共主導型三セクダミー」と「民間主導型三セクダミー」におきかえて分析を行った。その結果、公共主導型三セクダミーは符号が負で有意、民間主導型三セクダミーは有意にならなかった。この結果から、地方鉄道の第三セクター事業者の場合、民間主導の第三セクターが経営効率性の面で必ずしも優れているというわけではないことが示された。

② 次に、所有権の拡散による問題が鉄道の第三セクターに存在するかについて、三セクダミーを保有自治体数におきかえて分析した。その結果、公共の出資者数の多寡が必ずしも効率性に影響しているとはいえなかった。都道府県数が多いほど効率性の面では有利であるという結果も得られたが、経営状況の良い事業者は複数の県にまたがっているものが多く、このようなサンプルの偏りが結果に影響した可能性が高いことには注意が必要である。

③ 自治体(公共)の保有比率が高いほど、公共による損失補填が期待され、それがソフトな予算制約やエージェンシー問題を発生させ、費用効率性の面で悪くなる可能性がある。また、市町村よりも財政力のある都道府県が多く出資している場合ほど、経営悪化の際の影響が経営者や沿線市町村に及ぶ程度が低くなり、費用効率性を悪くする可能性が考えられる。そこで、このような問題の存在可能性を検証するため、公共の保有比率が高いほど費用が高くなる(つまり効率的でない)という仮説をたて、三セクダミーを自治体の保有比率におきかえて分析した。その結果、仮説とはやや異なり、公共主導、特に市町村主導の第三セクターの方が効率化イン

センティブが働く可能性があることが示された。ただ、都道府県の保有比率の係数は有意にならなかった。これは、都道府県主導の第三セクターの多くは経営が厳しく、都道府県に依存せざるを得ない現状が影響し、効率性には影響しなかったものと考えられる。

4—アンケート調査による考察

データによる定量分析では、制度面や事業者の意識等の詳細は把握できない。しかし、これらは経営効率性に影響しているものと思われる。

そこで、制度の差異や事業者意識等を把握するため、本研究では公営・民営・第三セクターの鉄道事業者155社(都市部も含む)を対象にアンケート調査を実施した^{注4)}。2004年秋に調査票を郵送・回収し、2006年春に集計した。回収率は40%であった。

以下、制度面の差異と経営効率化への努力に関する回答に限定して、分析結果を整理することにした。

4.1 制度面の差異に関する回答の分析結果

調査の結果、制度面では、第三セクターと民営の間には、主に人件費として含まれている範囲(正社員のみか、パートや嘱託等も含む)や、外注、固定資産保有とそのコスト負担に関して若干差異があることが示された。

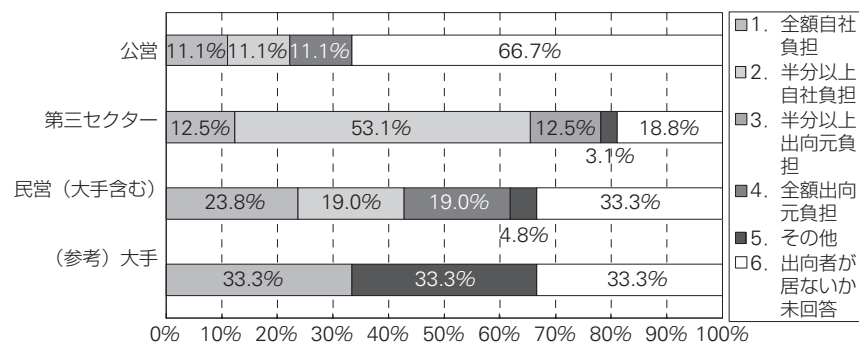
たとえば、出向社員の人件費負担の比率を調査した結果からは、運営形態によって負担比率の差が見られる(図—2参照)。

また、固定資産税の負担主体を調査した結果からは、公営事業者は例外であるが^{注5)}、第三セクターは民営よりも負担の程度が低く抑えられていることが理解される(図—3)。

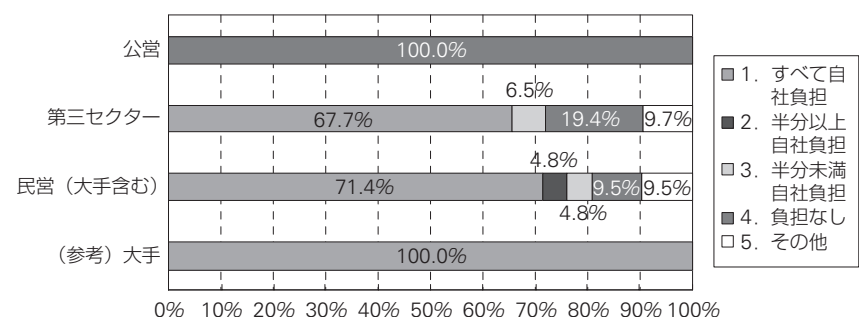
これらは、運営形態間で費用構造に差があるということを示す一つの要因になるものと考えられる。

4.2 経営効率化への努力に関する回答の分析結果

一方、経営効率化への努力に関する質問では、第三セクターに経営圧力がないとは必ずしもいえないという結果と



■図—2 出向社員の人件費負担主体



■図—3 固定資産税の負担主体

なった。たとえば、費用削減の程度(努力)は民営よりも積極的であったことからこの点が理解できる(図-4)。

ここで、前述したソフトな予算制約の存在可能性について、費用削減の程度(図-4)および補助金に関する質問の回答結果(図-5)などから、運営形態ごとに整理して統計解析を行った。その結果、第三セクターでソフトな予算制約があるとは必ずしも言い切れないという結果になった。つまり、経営的に問題があるとは決して言えないであろうと考える。

5—まとめ

本研究では、第三セクターと民営との間における経営効率性は、統計上有意な差がないという結果になった。ただし、所有形態が経営効率性を決めているのではないということも示した。その理由として、雇用面をはじめ制度の差異等が運営形態間で存在しており、そのことが分析結果に影響していることを指摘した。

第三セクターという制度は、採算性基準では不成立な地方鉄道の維持および

経営改善にとって、実は有効かつ不可避だった制度である可能性が高いと考える。ただ、あくまで鉄道の持続可能性(効率性)の問題は、所有形態の選択によるのではなく、費用便益の観点から検討すべきと考える。

■ コメントの概要

報告者の発表内容はたいへん精緻な研究の成果であり、「地方鉄道の運営において三セクが直ちに経営効率の低さにつながるわけではない」、「地方鉄道支援の手法として事後的な損失補填は必ずしも有効ではない」などの指摘は鉄道局における分析結果と共通している。先般の法律改正もそのような現状認識に基づいており、ここでは、地方鉄道をめぐる動向と支援策の充実に向けた最近の取り組みについて紹介する。

1—地方鉄道の現状について

まず、最近増えていると言われる地方鉄道の廃止動向について示す。

2000年度は交通の各モードで規制緩和が実施され、参入・退出の自由が認

められた年である。それ以降、全国で574.1kmの路線が廃止されている。

2008年に入ってから島原鉄道(長崎県)・三木鉄道(兵庫県)が廃止されている。また、台風の被害が引き金となり高千穂鉄道(宮崎県)が廃止となった。また、北海道においては、2006年にふるさと銀河線(北海道ちほく高原鉄道)が廃止された結果、第三セクター鉄道が1社も存在しなくなった。

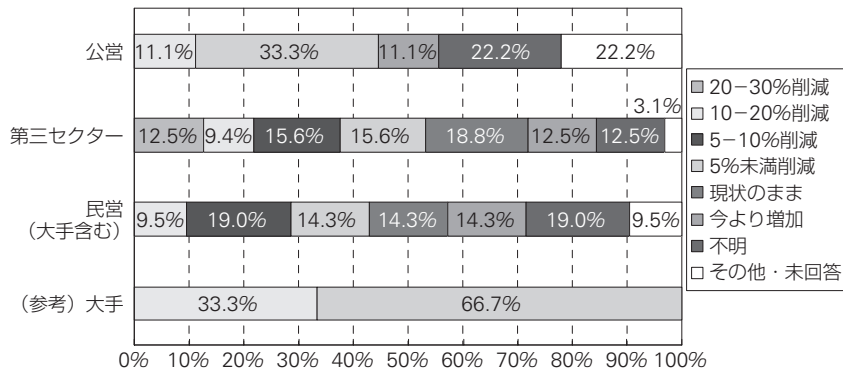
JRでも地方路線が廃止されたケースがある。たとえばJR西日本の可部線(広島県)では、地域との協議結果に基づきJRが増便し、利用促進の取り組みを行ったが、需要が増加しなかったため、地元の了承を得て一部区間が廃止された。

2000年度の規制緩和は、参入撤退の自由を認めている。撤退にあたっては、廃止届出を提出し、バス転換等について地元で検討し、代替手段確保の上で、1年で廃止するという手続きがとられる。ただし、規制緩和の導入が引き金で廃止が増えているのではなく、むしろ地方鉄道をとりまく厳しい経営環境が最大の要因であると受け止めている。

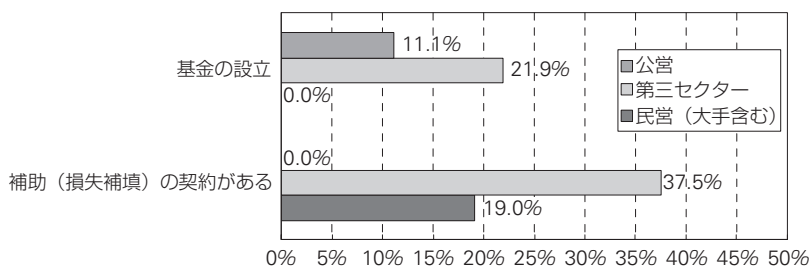
2—経営環境について

そのような経営環境の変化について、1987年度(国鉄が民営化された年)以降の関連データを見ていくと、まず、輸送人員は、1987年度から2005年度までで約19%減少している。このように、地方部で少子高齢化・モータリゼーションの進展が激しいことが地方鉄道経営悪化の直接的な原因と見るべきである。

では、企業の自助努力がなされているのかについて、職員数の推移で見ると、この20年で約3割減少している。一部アウトソーシングによる面もあるが、人件費の削減が徹底して行われていることがわかる。一部の会社では技術の伝承さえ厳しいほどのスリム化に努めている。一般的に第三セクターは放漫



■図-4 2004年からの3年以内の費用削減見込み



■図-5 経営改善策としてとられている施策について(収入補填関係)

経営も多いと言われるが、鉄道会社に
限ってはそうではないということが理解
できる。

施設については、老朽化が著しく進
みつつあり、例えば、車齢は31年以上
になっている事業者が半分以上である。
トンネルや橋梁も著しく老朽化している。

乗客数の減少が収支を悪化させ、施
設の修繕や改修等が行き届かない結
果、ますます乗車人員が減少するという
悪循環が続いている。

これらの結果、第三セクター・中小民
鉄合わせて92社あるが、関連事業を含
まない鉄軌道だけの経常収支ベース
(営業外収支は除く)では、うち8割の事
業者が赤字となっている。

次に、経営環境と業績の相関関係を
図一6で見ると、横軸を輸送密度、縦軸
を経常収支比率としてグループ分けを
行っており、経常収支比率が100以下は
赤字ということで地方鉄道各社をカテ
ゴライズしている。

輸送密度について、旧国鉄時代には
特定地方交通線廃止基準として輸送密
度4,000人/日キロが使われていたが、こ
れはあくまで当時の国鉄の経営状態を
前提とした基準である。この20年間で
人件費が3割カットされるなど、各社とも
現在では経営のスリム化が進んでおり、
かつての国鉄時代の基準が現在におい
て必ずしもあてはまるわけではない。実
際、輸送密度2,000人/日キロを下回っ
ても黒字の会社もある。しかし、
2,000人/日キロを割り込むと、廃止に至
る事業者(図の太字)が出現し、さらに
1,000人/日キロを割り込むと、廃止に至
る事業者の数が急増する。

3—経営形態間の差異について

中小民鉄・第三セクターという経営形
態の違いが業績にどのように影響して
いるかについて示す。

地方民鉄の場合、鉄軌道事業部門の
営業損益は、概ね収支均衡している。こ
のため、関連事業の損益がそのまま全

事業の損益に直結していることが特徴
である。ただし、関連事業の活発な展
開は、鉄軌道事業があるがゆえに可能
なので、ほとんどの民鉄が本業をコア
コンピタンス的に位置づけており、収益効
率を上げるために関連事業のみに特化
するという展開にはならない。

これに比べて第三セクターは、多くの
場合鉄軌道事業部門が赤字であり、関
連事業の展開は極めて限定的となっ
ている。そのため、鉄軌道の赤字がその
まま全事業の赤字となっている。その理
由としては、新しい時期に開業した会社
が多いこと、後発で関連事業を開拓で
きる余裕がないこと、人口集積が低い
エリアであること、民間で経営できるよ
うな経営基盤ではないこと、が挙げら
れる。逆に言えば、このような背景ゆえ
に、鉄道事業本体も第三セクター形態
を取らざるを得なかったと言える。

4—コスト構造について

次に、地方鉄道のコスト構造につい



■図一6 輸送密度と経常収支率によるグループ分け(2006年度実績)

て示す。

約46%を占めているのが施設保有関連経費である。ワンマン化・無人化による人件費の削減等により、相対的に施設保有関連経費の占める割合は増加しており、1985年度は約38%であったが、2005年度は約46%に上昇した。92社のうち鉄軌道事業の営業収支ベースで7割が赤字であるが、仮にこの施設保有関連経費から解放されると仮定すると、9割の事業者で黒字化が可能となる。

このように、地方鉄道を存続させるためには、施設保有関連コストをどうするかが重要なポイントであり、これを地域の支援で支えられるようにすることが現実的な解決策となるとの考え方で、今回の「鉄道事業再構築事業」の制度を創設した。

5—「鉄道事業再構築事業」について

地域の支援で鉄道を支え、これを国が応援する「鉄道事業再構築事業」の制度を盛り込んだ地域公共交通活性化・再生法改正法案が先の通常国会で可決された。

この制度では、事業者による経営の改善、自治体など地域の支援、これらと

事業構造の変更という3つを組み合わせた取り組みに関する計画を事業者と自治体が作成・申請し、国土交通大臣の認定を受ければ、法律上の特例のほか、国の予算の重点支援や税制上の優遇の対象となる。

第三セクターであれ、中小民鉄であれ、本制度を活用し施設保有関連コストの一部又は全部を地域の支援で支える体制に切り替えれば、運行に特化してサービス改善や利用拡大に専念できるようになる。また、事後的な損失補填ではないので経営の自由度が確保され、前向きな活性化が可能となる。

地域の支援を伴う事業構造の変更には様々なパターンが考えられ、図-7はその代表例を示している。

事業構造の変更としては、地域支援が最も手厚い公有民営のほか、近鉄伊賀線・養老線で実施された方式の上下分離、土地のみの自治体保有など、様々なパターンが考えられる。公有民営に関し、今までの鉄道事業法では、鉄道事業の許可では採算性が法定要件であり、第三種鉄道事業者による鉄道施設の無償貸付は認められなかったが、今回の改正で実施可能となった。

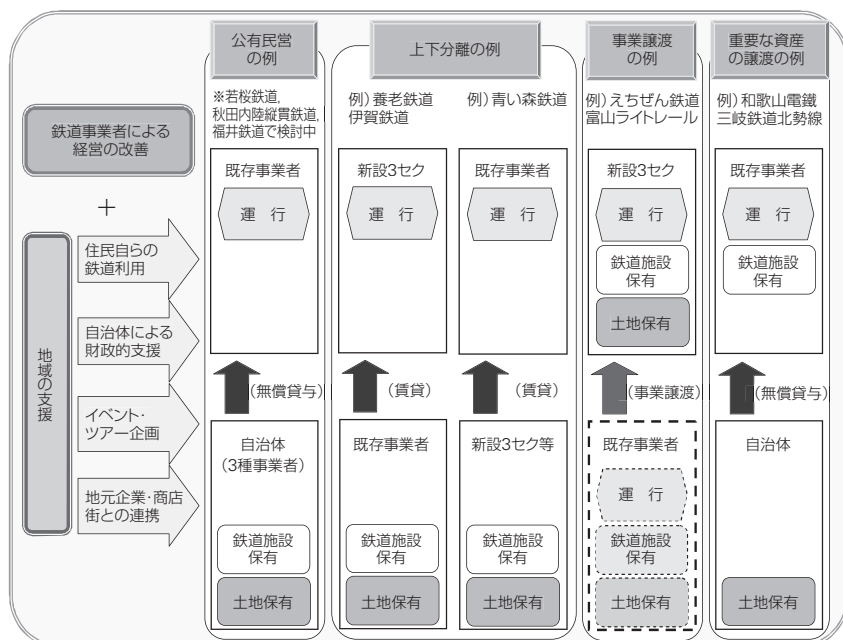
また、報告の中で、コスト抑制のために便数を減らしている実情について先の報告で指摘があったが、20年度に創設した地域公共交通・活性化総合事業補助では、公共交通一般について利便性向上のためのソフト経費の1/2を助成することとしており、この補助を活用すれば事業者が実証実験として増便をした際に運行コスト増加分の1/2について補助を受けることができるようになった。

このように、地方鉄道の支援策は充実し始めているが、関係者間でノウハウや情報の共有が図られていない面がある。このため、7月1日付けで地方運輸局に地方鉄道相談窓口を設置し、各地からの相談に対応できる体制を整えた。なお、再構築事業の制度については、いくつかの事業者において活用の方向で検討や地域での協議が進んでいる。

■質疑応答

Q 三セク鉄道の中には、どんなに頑張っても経営が厳しいのが当然であるような事例がある。たとえば、駅の周りが市街化調整区域・白地地域になって入るような路線は、現在の三セク鉄道など旧国鉄の路線が圧倒的に多い。民鉄は都市開発機能を持っていたが、国鉄はその機能を有していなかった。つまり、経営形態の違いだけではなく、路線そのものの性格も異なるのではないかと。経営の議論だけではなく、このような他の点も議論しなければならないということを確認しておきたい。

A 森地：土地利用の視点は重要である。都市計画法において市街化区域と市街化調整区域が分かれた(線引きがされた)時期に、国鉄の方に問い合わせたことがあるが、国鉄の使命は都市間輸送であるからそのようなことは関係ない、と回答した方が多



■図-7 鉄道事業再構築事業の実施パターンの例

かった。また、当時建設省と運輸省が分かれていたため、都市計画を担当している方にも問い合わせたが、並行する道路沿いだけ、あるいは駅前の一部だけピンク色に塗ることが歴史的に行われていたと記憶している。

Q 通説として、「民間が良くて三セクが悪い」と述べていたが、大手民鉄路線や整備新幹線の並行在来線についてわざわざ三セクに変えてきた経緯を踏まえると、三セクに良いところがあるから三セクを選択したと考えるのが普通ではないか。

A 大井：一般には、「三セクは悪くて、PFIなどの民間に任せる方が良い」と先行研究等ではいわれている。

並行在来線の件は研究中であるが、最近ではご指摘のとおり民間から三セクになった例も見られている(万葉線・富山ライトレール(富山県)、くりはら田園鉄道(宮城県)など)。ただし、これらの路線は民間では経営が成り立たず、結局三セクに任せざるを得なくなった例である。したがって、どちらの経営形態が良いか悪いかという判断で選ばれたものではなかったと考える。

A 瓦林：並行在来線は、地元自治体がJRの経営から切り離すことを新幹線着工の条件として受け入れ、地元が責任をもって運営していくに際して第三セクターの形態が選択されたという経緯で生まれたものである。したがって、JRより三セクの経営方式が良いから三セク方式を採用したというわけではない。

Q 固定費を省いて運営費を計算している。車両保存費・線路保存費は運営費に含まれているのか。

A 大井：車両保存費・線路保存費は運営費に含めたが、減価償却費と税

金は除外している。減価償却費と税金を含めると、民鉄と三セクで制度の差異があり、一律に比較ができず、結果にバイアスがかかるからである。また、総費用を分析することも可能ではあるが、企業行動として、需要が減少して即資本が調整できるわけではないという意味で現実と合わない。ここでは、(技術的な問題も含め)、維持費のランニングコストのみを考慮して分析した。

Q NPO法人の鉄道経営とは、どういう形態か。事例はあるか。

A 大井：高千穂鉄道(宮崎県)は、災害で廃止問題に直面した際、存続に対してNPOが積極的な動きを見せていた。ただNPOが直接経営するわけではなかった(実際にはその後会社清算となった)。この動きの中で、一部に三セクに対する批判がみられたので、ここでとりあげた。

A 瓦林：鉄道事業法においては、採算性が鉄道事業者の要件になるため、NPOは定義上採算性の要件に矛盾することになる。ただし、鉄道事業としてではなく、英国の保存鉄道(heritage railway)やツーリズム・アトラクションのような位置づけであればNPO法人も経営できる。

A 森地：ブタペストでは、小学生の教育目的で、運転士と信号の制御以外の、車掌・駅員・売店などを任せている事例がある。日本では駅員をボランティアが担っている事例がある。

ミュージアム・不動産・駅前開発などは、先行投資的に、将来よくなることを期待して、自治体が三セク方式で運営しているものがある。また、水族館・動物園などは、市民サービスとして自治体が提供している例がある。

一方、鉄道事業の場合は、極めて明確に需要の状況が把握でき、経営が真に苦しい事業を維持するために

設立された三セクである。

このように、両者の三セクの違いを無視して、同じ三セクとして一括りに分析することは、不適切である。

Q 固定費(インフラ部分)を分離しても、1割の事業者は赤字になる。そのような事業者は、鉄道として営業するのが無理であると、国としては考えているのか。

A 瓦林：鉄道事業の存続についての決定は、あくまで地域の判断が前提である。その際は、鉄道の必要性・目的・役割について地域で議論を尽くすことが不可欠となる。先ほど再構築事業により固定費(資本費用)を切り離せば、9割の事業者が黒字になると申し上げたが、事業には費用と収入の2面があるので、残り1割の事業者について費用面の取り組みだけで黒字までいかないのであれば、地域が一体となった利用促進や観光需要の喚起などを通じて収入を増やす取り組みが重要になる。

A 森地：ヨーロッパ・アメリカにおいて、鉄道事業単独では収支均衡が達成できず、運営費の5~8割を税金で賄っている。それに対して、日本の鉄道事業はずっと黒字で運営してきた。国鉄も昭和30年代後半までは、一般財源に多く貢献した。効率的に運営できていた国が、人口減・モータリゼーションの進展で、ヨーロッパ・アメリカと同じ状況になった。このときにどうすべきか。そのときに、お金をつぎ込めばいいとの判断にはならない。都市と地方の間での財源配分問題がまた発生する。そういう状況で、支援できる範囲を明確にしたのが政府の考えであろう。(固定費の負担を軽減してもなお赤字になる)1割の赤字路線は廃止すべきという趣旨ではなく、そのような路線でも重要なのであれば、存続のために自治体も頑張っ

い,ということである。

Q 再構築事業はどのような合意形成・プロセスを経るのか。

A 瓦林:鉄道事業再構築事業は,1年前に制定された地域公共交通活性化再生法の特定制業のメニュー追加の形で法制化した。手続きや枠組みは活性化再生法をそのまま使うことになる。

協議会設立は市町村が主体で,事業者その他の公共交通に関係する主体は,市町村からの協議会参加要請への応諾義務が課されている。この協議会での議論を経て公共交通に関する総合連携計画を策定するが,この計画に基づいて特定の事業を行う場合に法律上の特例が設けられているものがある。例えばLRTに関する軌道運送高度化事業などがその例であるが,今回の再構築事業もこのような特定事業の一つとして追加した。

総合連携計画において鉄道事業再構築事業の実施を盛り込んだ場合には,次の段階としてその実施計画を詳細に鉄道事業者と市町村が中心となって作成,申請し,認定を受けて実施,という段取りとなる。

注

注1) 今回の報告に当たって,現在得られる最新年度である2005年のデータも含めた分析を行った。その結果,本稿で示す結果と大きな違いは見られなかったことを付記しておく。

注2) 2005年度では,中小民営事業者よりも第三セクターの費用(平均)が若干高くなっている。これは,2005年の第三セクター事業者のデータに整備新幹線の並行在来線を引き受けた第三セクター事業者が含まれており,いわゆる地方ローカル線と比べて費用が高水準になっているため,平均値を押し上げたことが理由である。

注3) 第三セクター鉄道等協議会が隔年でまとめている『第三セクター鉄道等の概要』(最新版は2006年度:2008年6月現在)に掲載されている,各事業者からの職員構成データを参照した。

注4) 費用関数の分析より対象を拡大したのは,あくまで分析の都合上である。

注5) 公営事業者の場合,鉄道用地は原則自治体が保有する(公有財産である)ため,固定資産税は法律上発生しない。

参考文献

- 1) 大井尚司 [2007], “第三セクター地方鉄道の経営に関する計量分析”, 神戸大学大学院経営学研究科博士論文(神戸大学「学術情報リポジトリ」にて全文のPDFを公開しております。ダウンロードも可能です。
<http://www.lib.kobe-u.ac.jp/repository/thesis/d1/D1003843.pdf>)
- 2) 大井尚司 [2006], “第三セクター地方鉄道の費用構造に関する計量分析”, 『交通学研究』, 第50号, pp. 99-108
- 3) 大井尚司 [2007], “地方鉄道の経営形態としての第三セクター方式の評価について—費用関数の分析から—”, 『運輸と経済』, 67巻10号, pp. 56-64
- 4) Eckel, C. C. and A. R. Vining [1985], “Elements of a Theory of Mixed Enterprise”, *Scottish Journal of Political Economy*, Vol. 32 No. 1, pp. 82-94
- 5) Boardman, A., C. Eckel and A. Vining [1986], “The Advantage and Disadvantage of Mixed Enterprises”, *Research in International Business and International Relations*, Vol. 1, pp. 221-244
- 6) Mizutani, F. [2004], “Privately Owned Railways’ Cost Function, Organization Size and Ownership”, *Journal of Regulatory Economics*, Vol. 25 No. 3, pp. 297-322

(とりまとめ:大井尚司,松野由希)