

地方第3セクター鉄道の 現況と将来の方向

Present Situation and Future Direction
of Management
of Third Sector Type Local Railway

運輸政策研究所
前研究員 末原 純

Jun SUEHARA

ITPS

1 . 研究の目的と背景

Background and Objectives

2 . 新たな改善の方向性

Future Direction

2 . 1 地域の意思の確認

Confirmation of willingness to keep up the railway

2 . 2 責任と役割の明確化

Clarification of responsibilities and roles

2 . 3 関係主体の連携の強化

Enhancement of relationship among parties concerned

第3セクター鉄道の定義

definition of the third sector type local railway

旧国鉄の特定地方交通線の
経営又は計画を継承した鉄道

The railway which took over management or plan
from previous Japan National Railways

第3セクター鉄道を対象とする理由

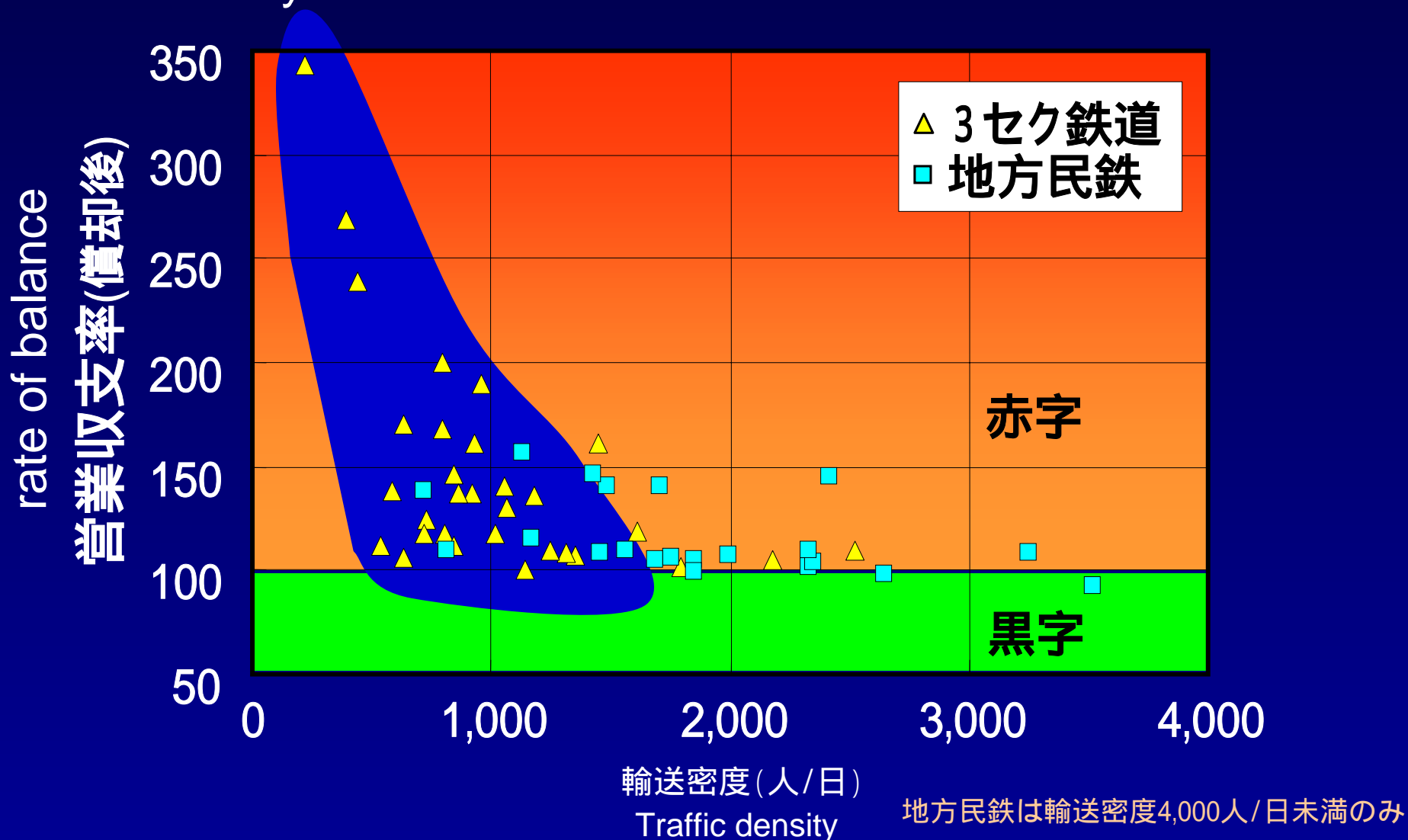
The reason to study third sector type local railway

地方鉄道 { 第3セクター鉄道
地方民鉄

1. 地方民鉄に比べ輸送密度が低く経営状態が悪い

輸送密度と営業収支率

Traffic density and rate of balance



第3セクター鉄道を対象とする理由

The reason to study third sector type local railway

1. 地方民鉄に比べ輸送密度が低く、経営状態が悪い
2. 欠損補助の現状が大きく異なっている

第3セクター鉄道 { 経営安定基金
自治体補助

地方民鉄 ————— 内部補助

背景

Background

- モータリゼーションの進展
- 沿線の過疎化
- 通学客の減少

150

三陸鉄道の 沿線状況の推移

140

130

120

110

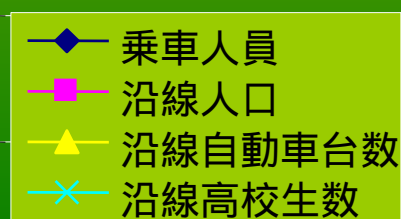
100

90

80

70

60



H1

H2

H3

H4

H5

H6

H7

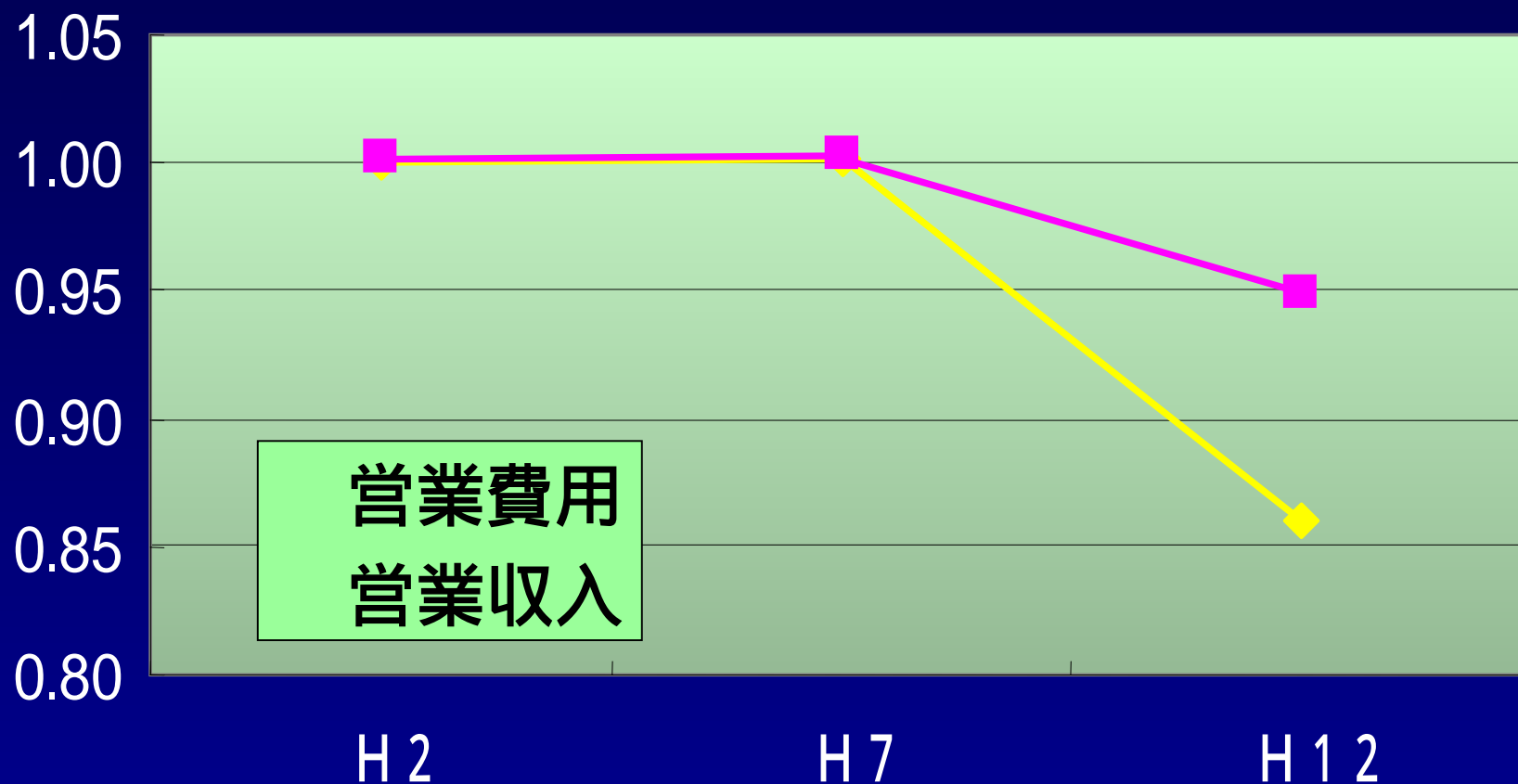
H8

H9

H10

H11

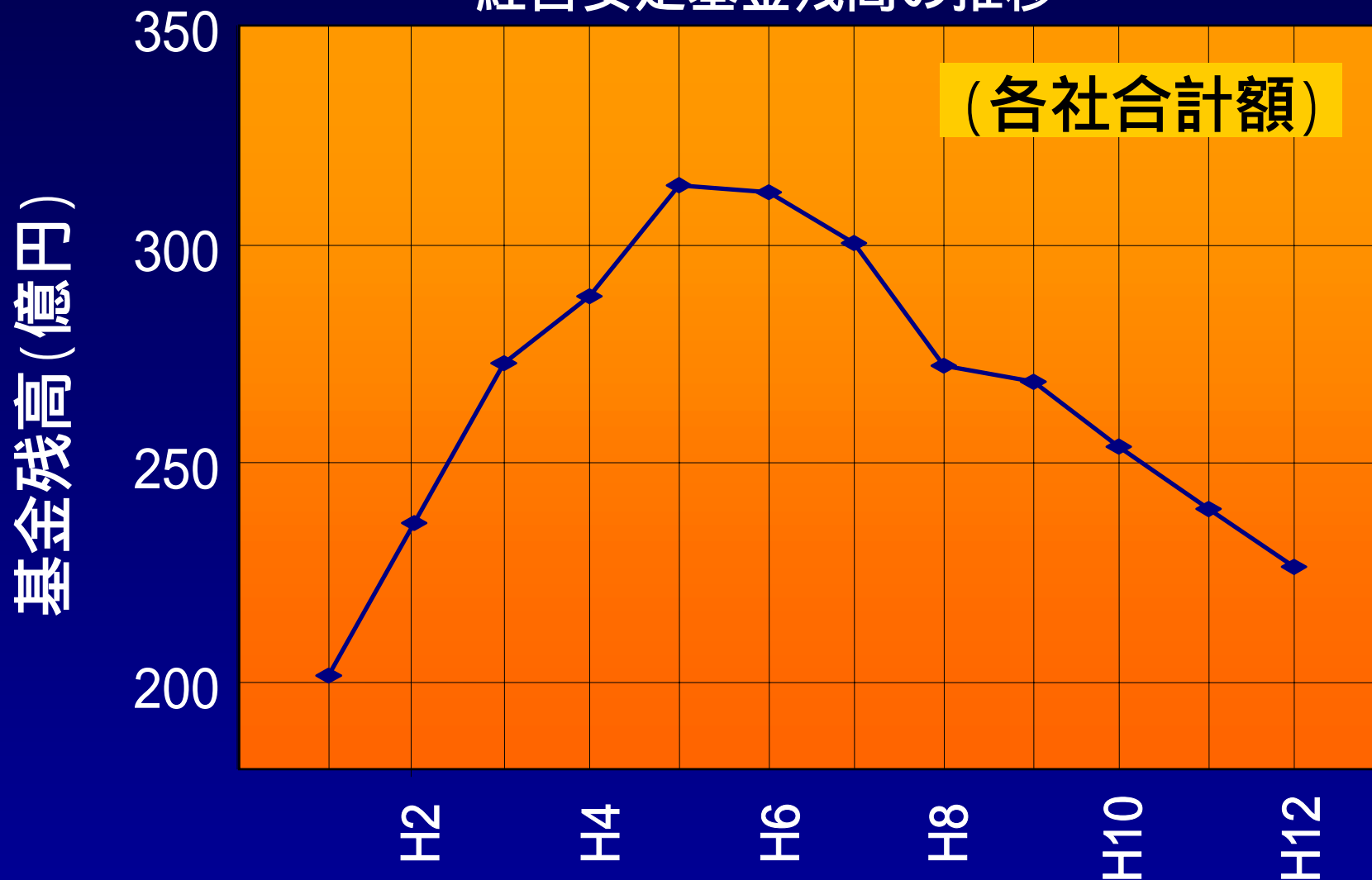
営業収入、営業費用の推移



3セク26社の平均

H2時未開業、路線延長等のあった会社を除く

経営安定基金残高の推移



背景 Background

- モータリゼーションの進展

- 沿線の過疎化

- 通学客の減少

- 経営安定基金の減少

- 厳しい自治体の財政



経営の悪化



鉄道存続の危機



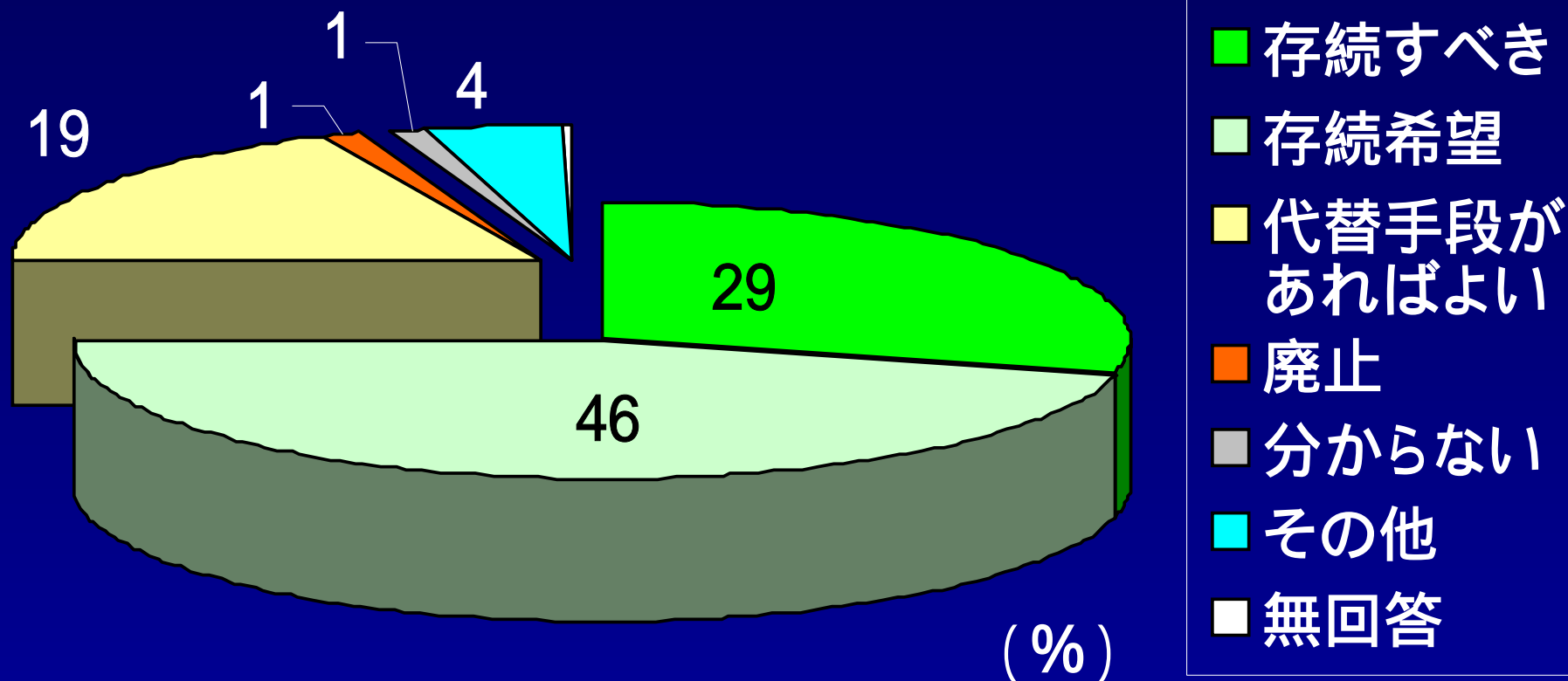
自治体の
財政支援
の限界

存続に対する住民の意識

consciousness

・存続を望む住民は多い

A 鉄道沿線の意識調査結果 (H15年3月調査)

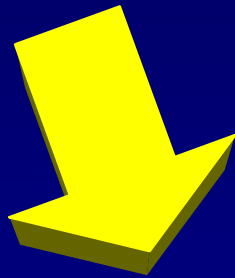


目的

Objective

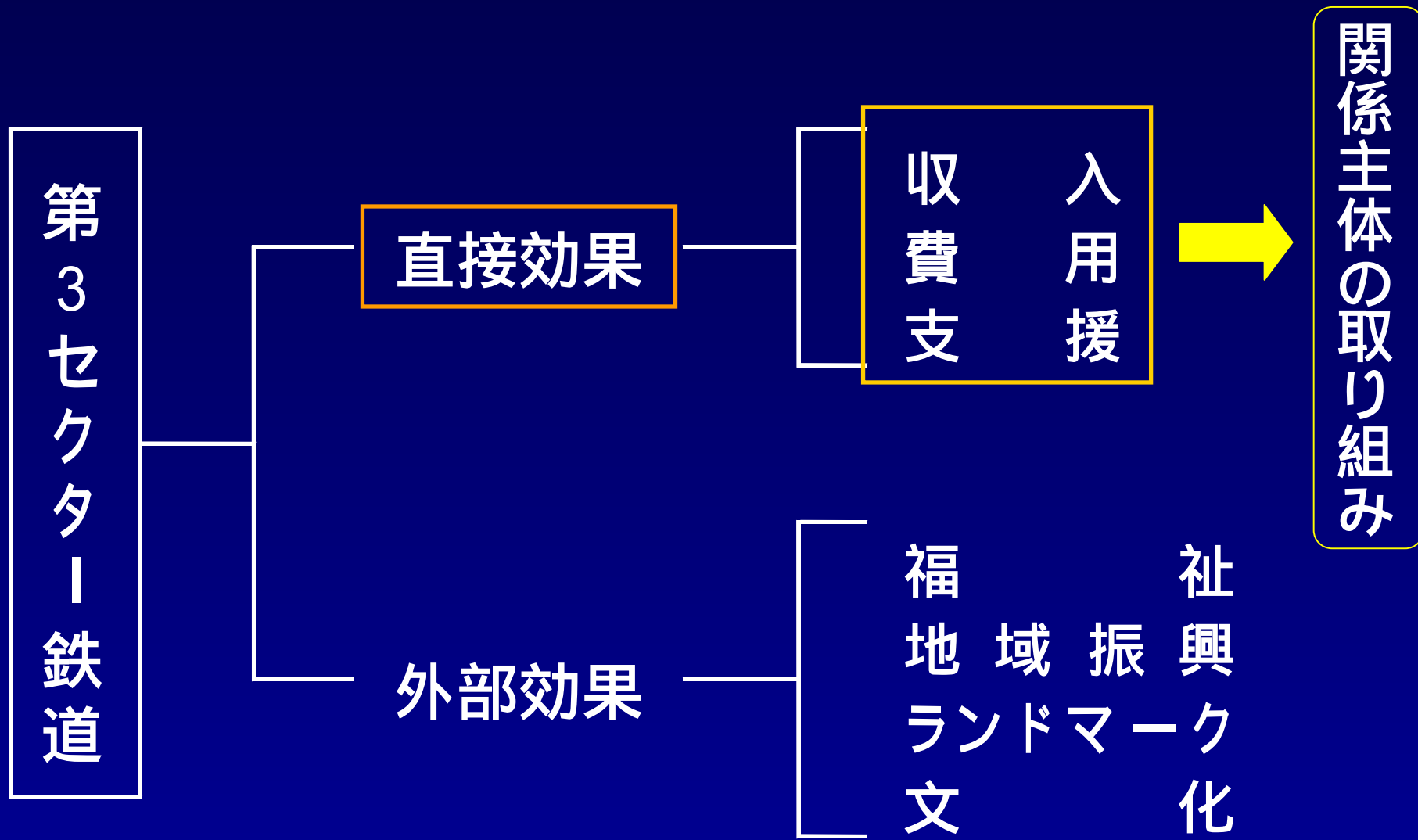
存続の危機

自治体、住民の
存続への希望



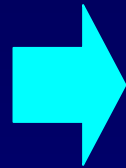
問題点を踏まえ新たな
存続の方向性を提案

本研究の視点 View point



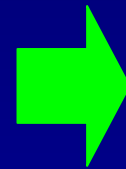
直接効果、関係主体の取り組みに焦点を置く理由

外部効果による
便益の帰着
先と他地域と
の公平性



便益の帰着先は沿線地域であり、鉄道のない地域との公平性を考慮すると国が外部効果を理由に運営費補助を行うことは問題がある

第3セクター鉄
道設立の経緯



地域の総意によりバス転換ではなく鉄道を選択

1 . 研究の目的と背景

Background and Objectives

2 . 新たな改善の方向性

Future Direction

2 . 1 地域の意思の確認

Confirmation of willingness to keep up the railway

2 . 2 責任と役割の明確化

Clarification of responsibilities and roles

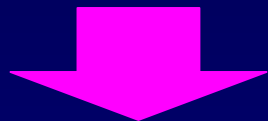
2 . 3 関係主体の連携の強化

Enhancement of relationship among parties concerned

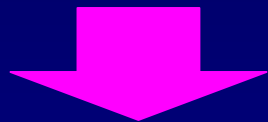
(1) 地域の意思の確認

Confirmation of willingness to keep up the railway

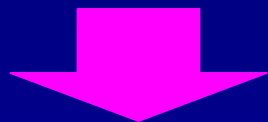
自治体の財政支援は限界



住民は存続を希望



住民の理解と協力が
なければ存続は困難



意思確認の必要

意思確認の事例

存続の是非に関するアンケート

- ・京福鉄道：福井市（H13年9月）

存続、公的支援の是非に関するアンケート

- ・鹿島鉄道：鹿島鉄道対策協議会（H14年2月）

鉄道の今後について意見募集

- ・ちほく高原鉄道：沿線1市6町（H14年7月）
自治体広報誌に同鉄道の経営状況、財政支援状況を掲載し、意見を募集

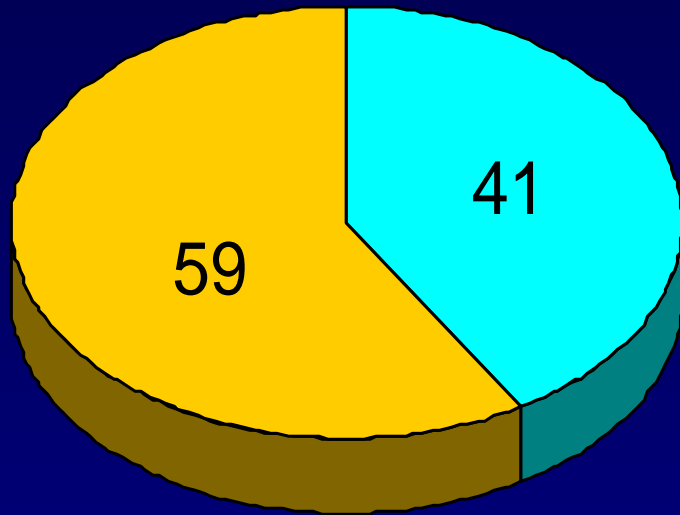
住民の現状認識の問題

- 事業者の努力と自治体の支援で何とかできるだろう

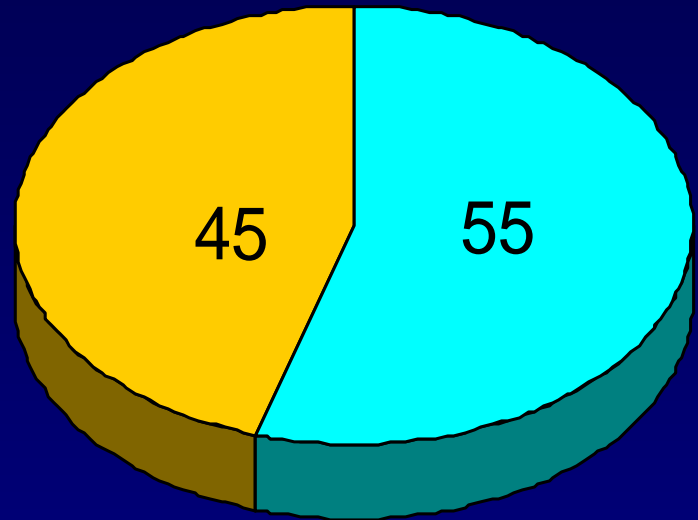
当事者意識の問題

- 存続には事業者、自治体が努力すべき
- 住民の足を守るのは自治体の責任

経営状態の認識



A 鉄道沿線調査

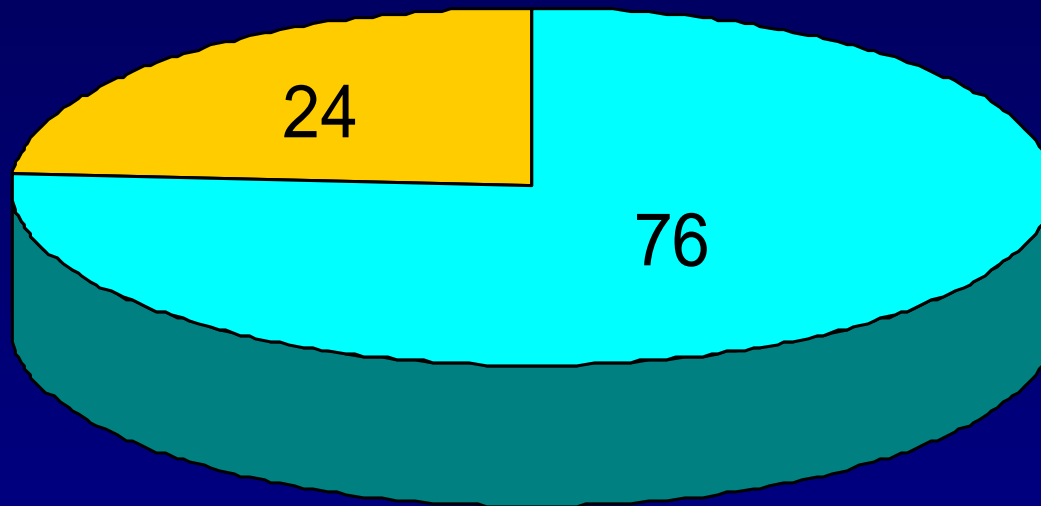


B 鉄道沿線調査

知っている
知らない

財政支援の認識

A 鉄道沿線調査



知っている
知らない

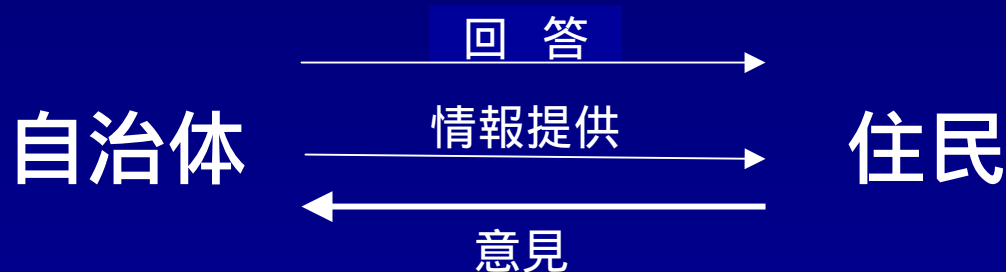
対策

情報の提供による現状認識の向上

- 設立の経緯
- 経営状況 : 経営努力の状況
- 財政支援状況 : 限度額

対策

住民からの意見募集による当事者意識の向上



2 . 新たな改善の方向性

Future Direction

2 . 1 地域の意思の確認

Confirmation of willingness to keep up the railway

2 . 2 責任と役割の明確化

Clarification of responsibilities and roles

自治体

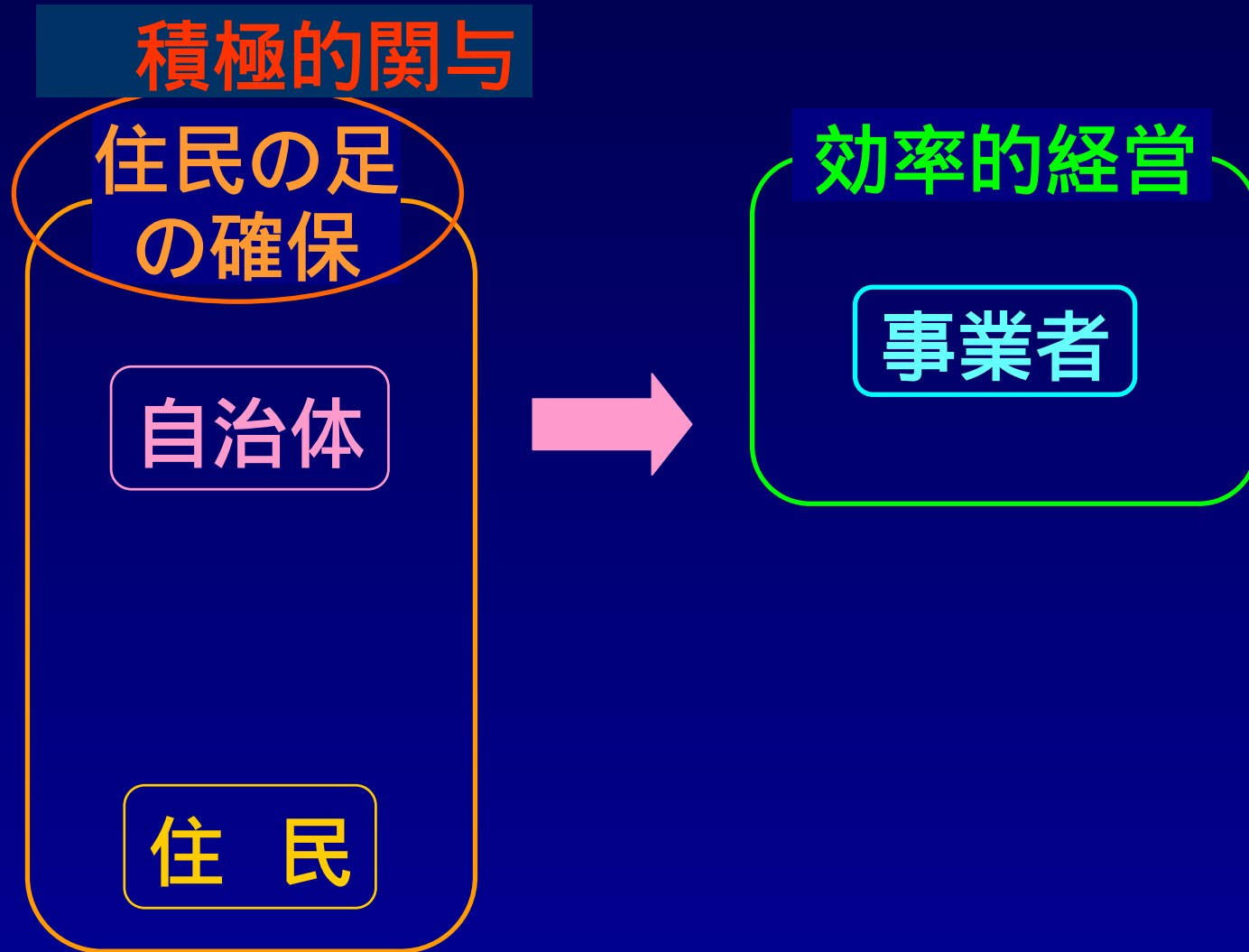
事業者

住 民

各主体の責任・役割 Responsibilities & roles of each actor



各主体の責任・役割 Responsibilities & roles of each actor



諸外国の事例：

国	地域等	サービスの決定主体
フランス	ノール・パ・ド・カレ圏等	地域圏
ドイツ	近距離旅客輸送	州、自治体
スウェーデン	ストックホルム首都圏	ストックホルム運輸株式会社(100%株式県保有)
イギリス	全国	戦略的鉄道委員会

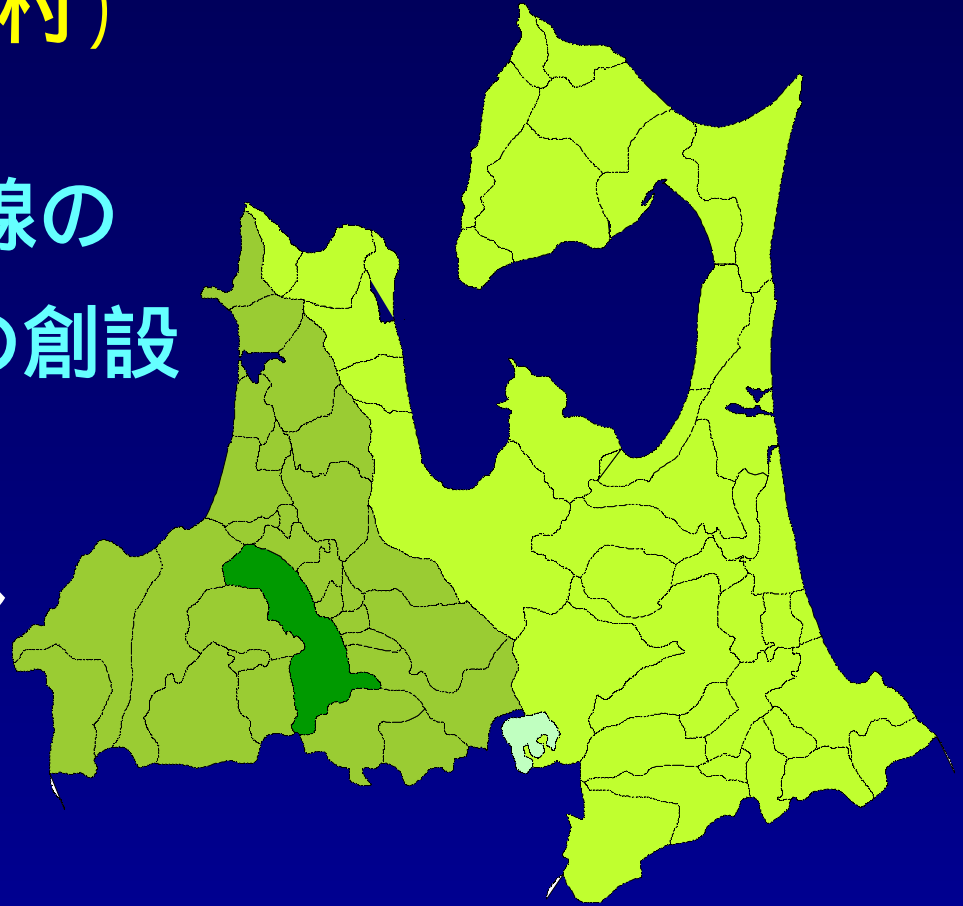
国内の事例:

津軽地域路線バス維持協議会 (津軽地域28市町村)

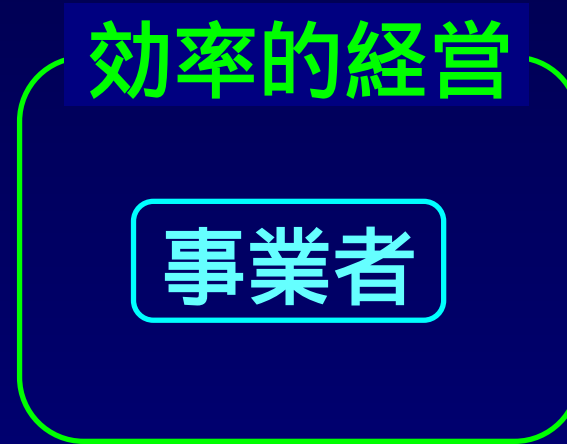
シビルミニマム路線の
維持資金制度の創設

運行本数:

5往復をシビル
ミニマムとする



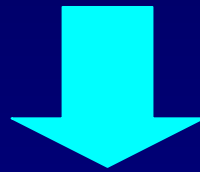
各主体の責任、役割 Responsibilities & roles of each actor



損失補助制度の見直し

事業者責任の明確化における留意点

欠損に対して公的責任となる損失だけを補助する制度では事業者責任となる損失が解消されない



- ・精算方式でなく、補助額を事前に算定、
- ・損失が見込みより少ない場合、事業者が差額をプール

参考事例：イル・ド・フランス圏の制度

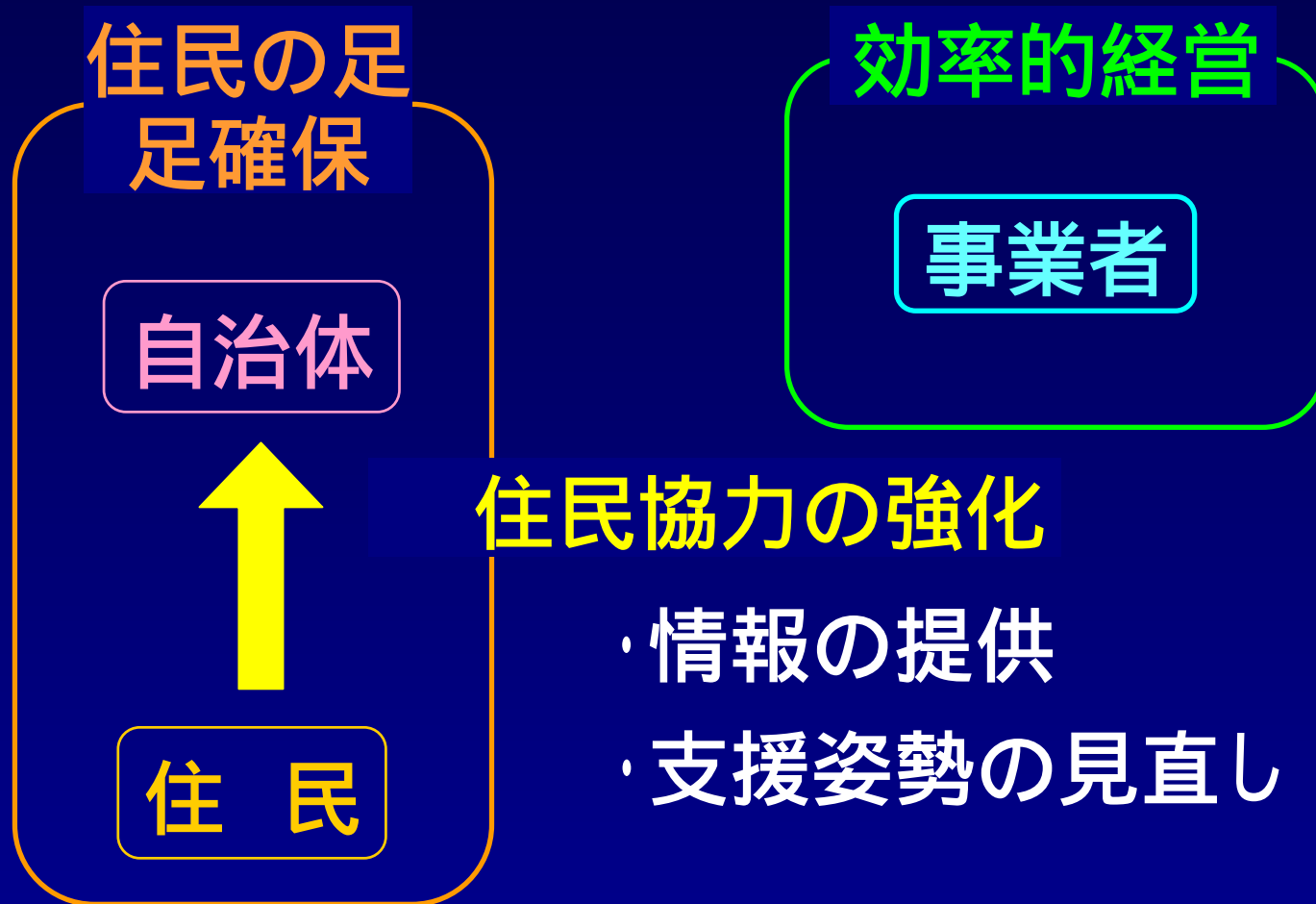
Example : System of Region Ile-de-France



- サービスの質に対するボーナス、ペナルティー
 - サービスの質を指標化、達成度により
 - ・ ボーナスの補助
 - ・ ペナルティーの賦課

各主体の責任

Responsibilities of each actor



2 . 新たな改善の方向性

Future Direction

2 . 1 地域の意思の確認

Confirmation of willingness to keep up the railway

2 . 2 責任と役割の明確化

Clarification of responsibilities and roles

2 . 3 関係主体の連携の強化

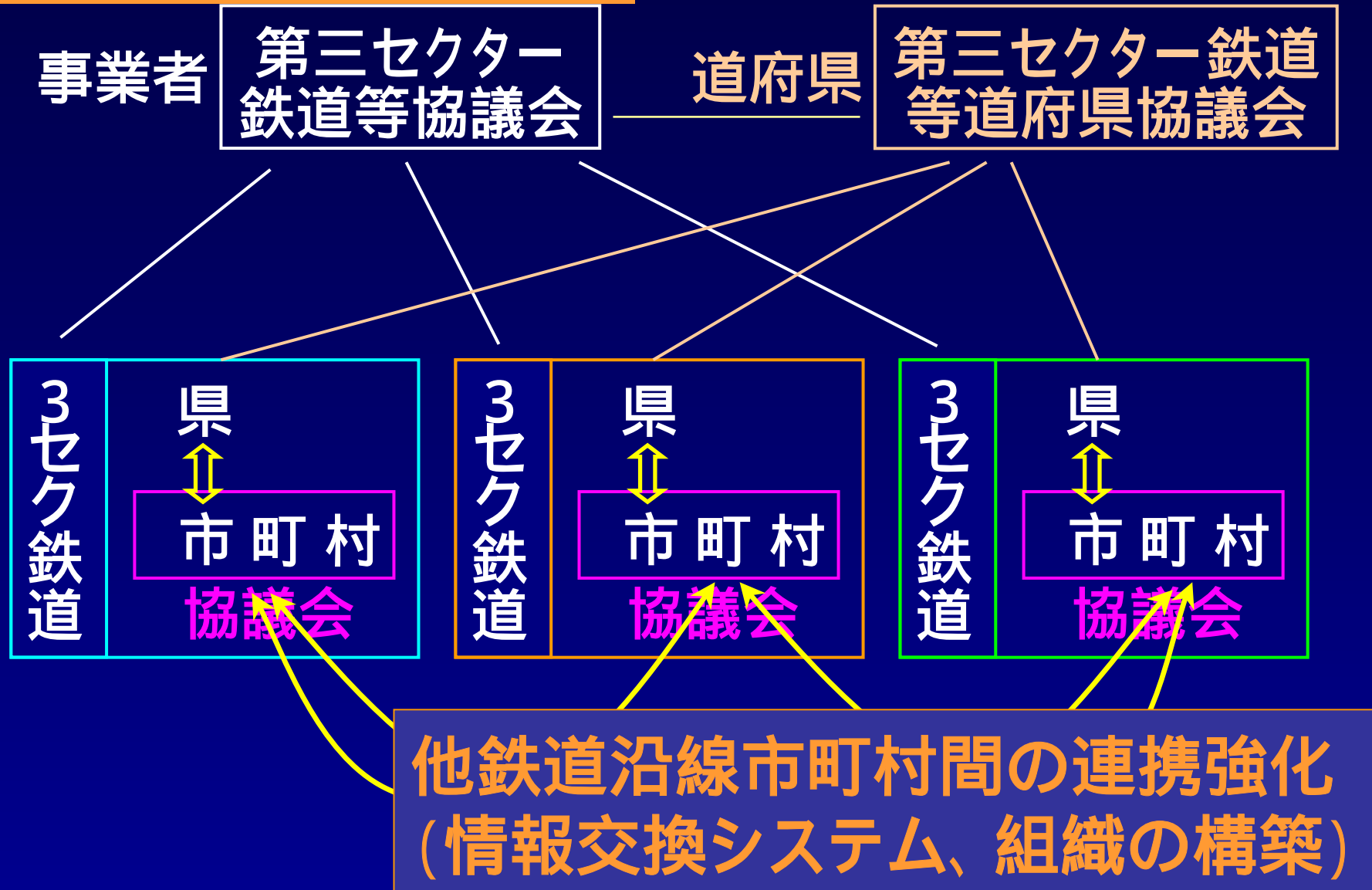
Enhancement of relationship among parties
concerned

自治体間

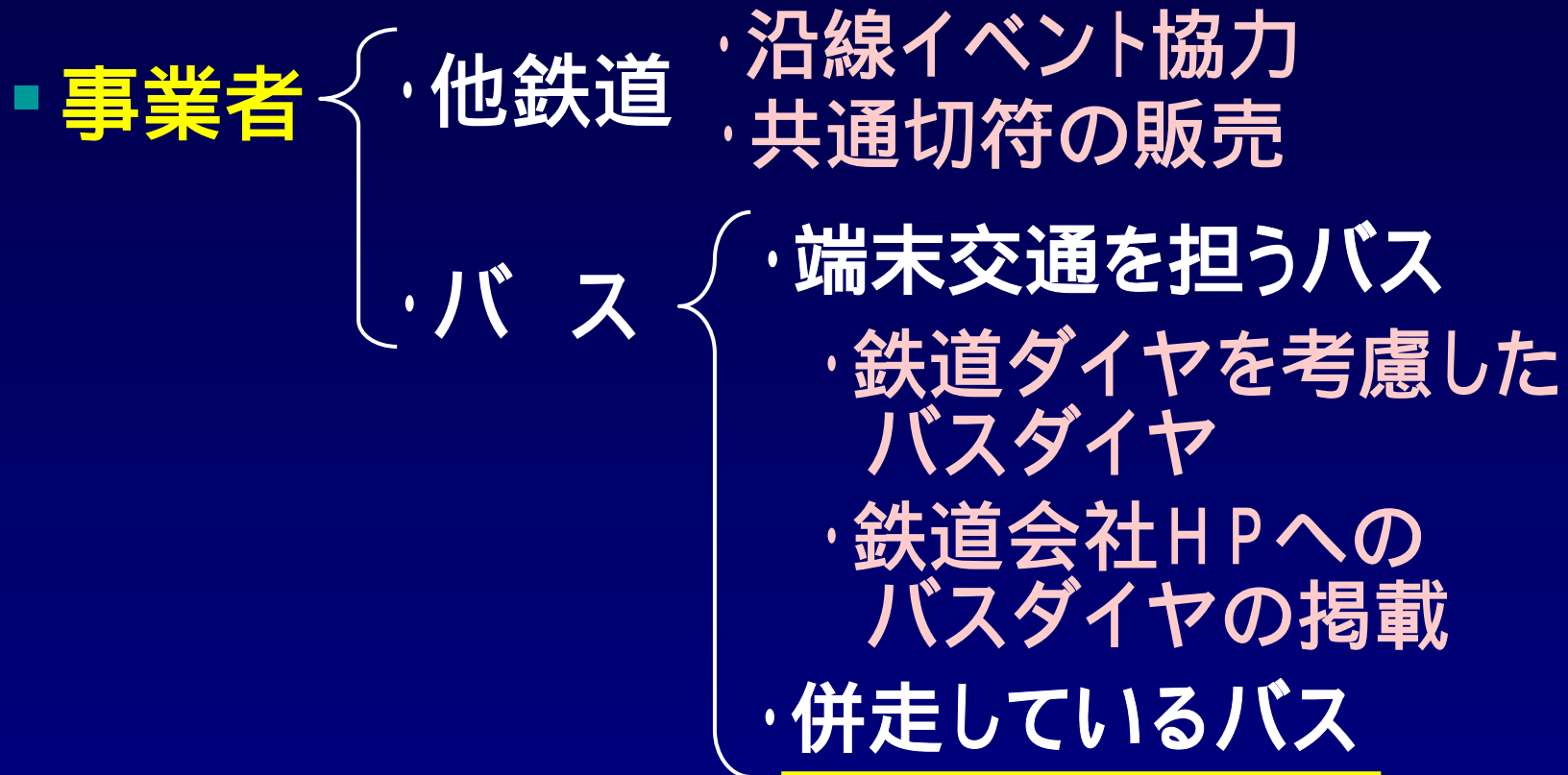
事業者間

住 民

自治体間の連携強化



事業者間の連携強化



協力関係がない

第3セクター鉄道10社で並行バスあり

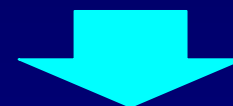
並行バスとの連携強化

■ 運行協力の事例

■ 名鉄、岐阜バスの事例

- ・ 美濃町線の列車削減

- ・ 利便性低下を抑える為並走するバス利用を支援






共通回数券の発売

■ 海外の事例

- バスを併用した鉄道輸送 (フランス アルザス Munster valley line)

利用者の少ない時間帯、曜日はバスで運行

- 鉄道、バスを併記したダイヤ (スイス ジュラ鉄道)

		 1	 3	 5		
Saignelégier		(A) 5 35	(A) 6 35	(6) 6 59	8 03	9 34
Le Bémont	x	⋈	⋈	⋈	8 04	9 35
Pré-Petitjean		⋈	⋈	⋈	8 08	9 40
La Combe	x	⋈	⋈	⋈	8 11	9 43
Bollement	x	⋈	⋈	⋈	8 15	9 46
Combe-Tabeillon		⋈	⋈	⋈	8 27	9 58
Glovelier	o	(A) 6 11	(A) 7 11	(6) 7 35	8 35	10 06
Glovelier		6 18	(A) 7 17	8 18	9 18	10 18

調整を促す制度 (スイス)

バス

鉄道

並走する鉄道、バスが運行調整を行わない
場合は補助金を制限

住民の連携強化

住民関与の状況

自治体が中心となって設立した協議会等へ
団体、組織の形で参加

参加している住民組織の例

PTA、商工会、婦人会、敬老会等

鉄道名	協力会等名称	参加組織等(自治体を除く)
真岡鉄道	真岡線愛護会	商工農業組合、高等学校、 運輸業者、通勤代表者
いすみ鉄道	大多喜町 いすみ鉄道友の会	法人会員、個人会員
明知鉄道	岩村町 明知鉄道協力会	観光協会、商工会、まちづくり会、 ライオンズクラブ、町内会代表
松浦鉄道	大野地区協力会 相浦地区協力会等	連合町内会、老人会、 婦人会、商工会等
甘木鉄道	甘木線推進協議会	甘木鉄道を育てる会

関与の状況における課題

団体、組織に属していない大多数の
住民が参加している協力会等ではない

方 向

- ・ 大多数住民が関与した活動の強化

➡ 町内会等の組織を通じた活動

事 例

松浦鉄道：佐世保市大野地区

地区全世帯(7600世帯)

から協力金10円徴収

住民協力の効果

(A鉄道沿線アンケートより)

沿線の状況 (アンケートからの推計値)

利用率 10%

協力意思:ある 64%

乗車協力の効果

住民の30%が年1回1往復乗車した場合

営業損失 12千万円

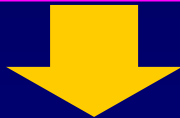
増収効果 6千万円

住民協力の事例

青森県 鰺ヶ沢町、浪岡町、相馬村

回数券の自主的購入

- (1) 意思の確認
- (2) 責任と役割の明確化
- (3) 関係主体の連携の強化



地域、路線の状況、特徴の把握



総合的に実施することが重要

**It is very important to carry out all
the measures synthetically**

ご清聴ありがとうございました。

Thank you for your kind attention