

# 運輸総合研究所研究報告会2022年冬（第52回）

2023年1月30日

## 地域鉄道の経営のあり方に関する 予備的考察:コメント

東京女子大学現代教養学部国際社会科学科経済学専攻

竹内 健蔵

# 本報告書の概要

地方鉄道の経営危機を背景に、地方鉄道の適切な「運営規模」、適切な「運営形態」について分析

## 運営規模の分析手法

→ 輸送密度と費用、輸送密度と営業係数の2つの関係について定量的分析(平均値、散布図)

## 運営形態の分析手法

→ 主に上下分離、第三セクター、管理委託制度の3つを取り上げた定性的分析

# 本報告の結論(示唆)

## 運営規模

- 適切な運営規模ではない鉄道企業が存在する
- 検討会の「輸送密度1000人」には意味のある可能性

## 運営形態

- 適切な制度環境なくしての上下分離→運営費支援の制度設計の必要性
- 複数事業者の車両や施設の共用化の提案
- 第三セクター、管理委託制度の活用

# 本報告の意義

- 直近の「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会（以下「検討会」）」を政策的に評価するという新規性
- 今回の検討会前後にようやく出された営業係数を使ったいわば「速報的な」定量分析
- 「上下分離をすればなんとかなる」といった風潮への警鐘
- あまり鉄道サービスでは注目されない「管理委託制度」に光を当て、その活用の可能性を見いだす

# 本報告へのコメント(1)

経営規模を分析するときに「輸送密度」や「営業係数」は適切な指標か？

輸送密度...経済学でいう「需要量」「消費量」と同義であると解釈することの妥当性

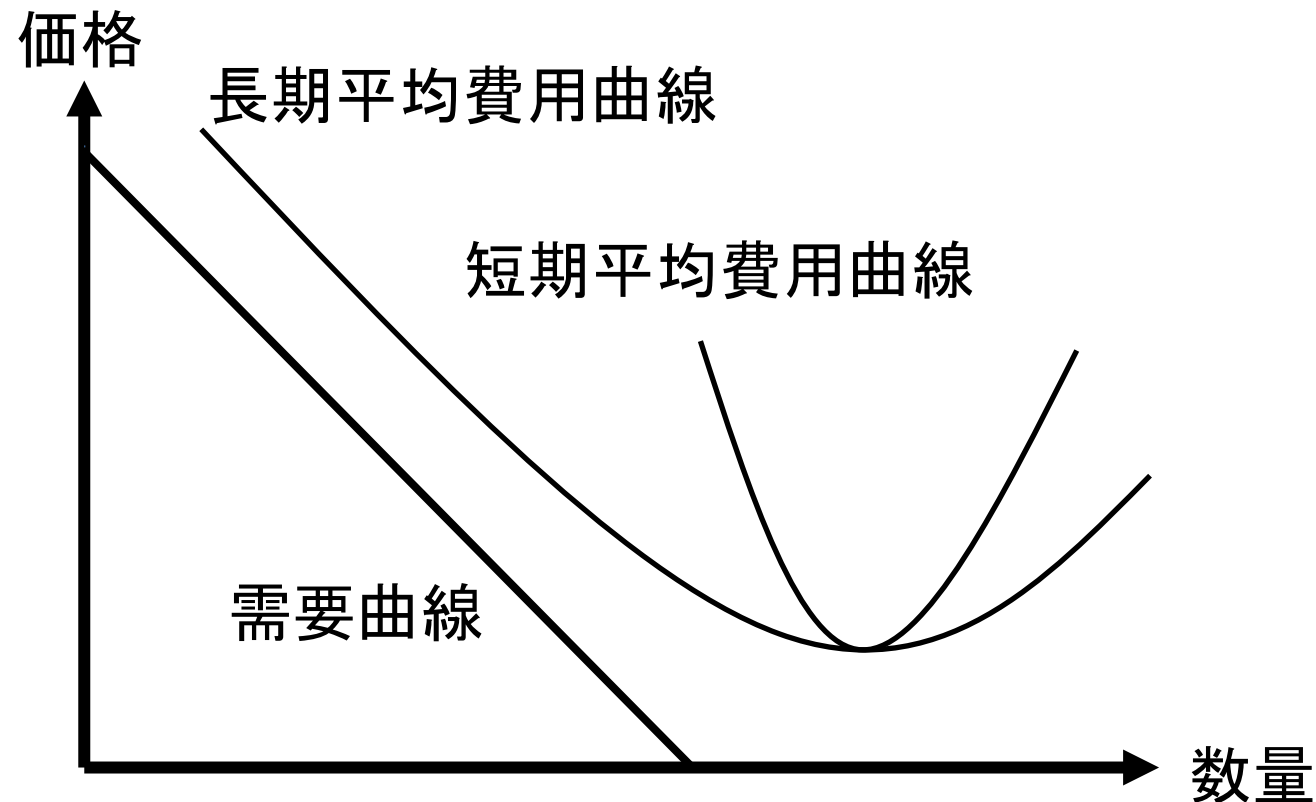
(例)輸送密度は一定の路線距離でも区間によってかなり変動する(特に長距離路線)

営業係数...共通費用の配賦の問題

検討会での輸送密度1000人...単なる「目安」

## 本報告へのコメント(2)

そもそも現代の地方鉄道に最適な経営規模は存在するのか？



需要曲線が平均費用曲線と交点を持たないほど需要が少なければ、最適な規模は存在しない

## 本報告へのコメント(3)

本研究の指摘の前に、日本の「上下分離方式」は本来の意味を失っているのではないか

日本で「上下分離」といえば...

鉄道事業者の負担を軽くする「費用負担の付け替え」にしか過ぎなくなっている。

→ 運営費用の最小化についてのインセンティブが働かない

事業運営への競争的感覚を持った事業者の参入が考えられていない  
(例) 京都丹後鉄道のWILLER TRAINS株式会社による運営

# 鉄道の規制緩和(上下分離)の根拠

鉄道サービスの供給においては上下分離が可能

上(運営)の部分 ... サービスの運営(費用が埋没しない)

下(施設)の部分 ... 鉄道施設(費用が埋没する)

したがって、上の部分は規制緩和が可能で、運営を民間企業に任せ、しかも期限付きで運営権を入札することによって競争原理が働く

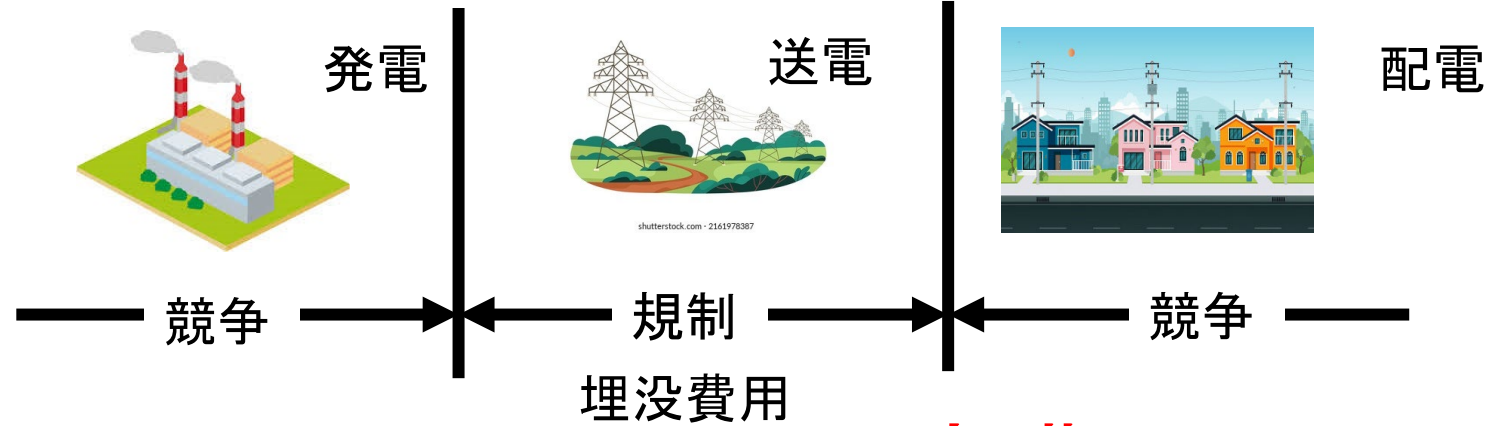
(例) イギリスの鉄道における上下分離

日本の上下分離は赤字企業の負担軽減のためだけに行われており、上下分離の本来の趣旨から外れている？

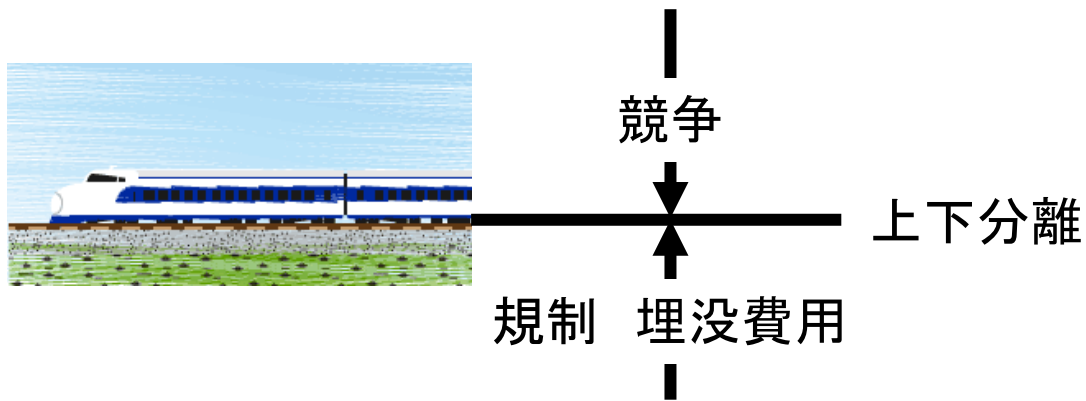


# 規制緩和の部分的適用

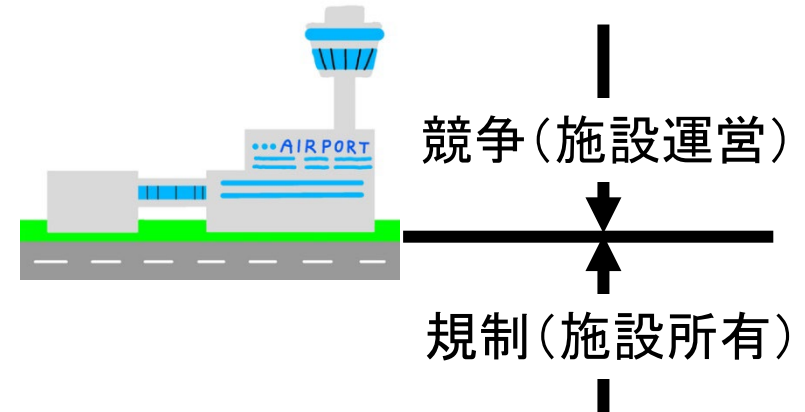
## 電力



## 鉄道



## 空港



## 本報告へのコメント(4)

第三セクターの持つ根源的な問題に言及する必要はないか

もともとの第三セクターに期待された意義

→ 民間の「効率」の発揮と、地方公共団体が重視する「公正」の発揮  
の両者が実現される

実際の第三セクターで起こったこと

→ バーナード・ショーと女優の対話

## 本報告へのコメント(5, 6)

「規模を束ねる(スケールメリットを追及する)ことは可能か」の問題意識は、第三セクターの議論とは別の議論ではないか

「束ねる」ことは第三セクター方式以外の運営形態でも可能

「運営費支援」を通常の「運営費補助」ととらえたとき、経営効率化のインセンティブの欠如はどうするか

内部補助は資源配分上不効率ではあるが、費用最小化のインセンティブはある程度は発生する

# 本研究をきっかけとした論点

- 鉄道サービスの供給が望ましいのか、それ以外の交通モードが望ましいのかを分ける基準は何か(そもそも存在するか)
- 上下分離だけが解決策ではない。どのような選択肢を整理して提示すればよいのか(それともそれは地域で独自に考えるべきか)
- 「鉄道ありき」で議論をする自治体に対して、地域に望ましい交通サービスを考えてもらう工夫とは何か
- 利害が対立しがちな事業者と自治体に利害を一致させる仕組みとは何か(リスク・シェアリング、プロフィット(ロス)・シェアリング)

ご静聴有り難うございました。

## 略 歴

竹内 健蔵

現職：東京女子大学現代教養学部国際社会学科経済学専攻教授

1987年一橋大学大学院商学研究科博士後期課程単位修得、長岡技術科学大学工学部専任講師、助教授、東京女子大学文理学部社会学科助教授、教授を経て現職。商学博士（一橋大学）。専門分野は交通経済学、公共経済学。交通政策審議会委員（会長代理）、社会資本整備審議会臨時委員等。日本交通学会副会長、公益事業学会副会長。主要著作に『都市交通ネットワークの経済分析』有斐閣、2006年（日本交通学会賞受賞）、『交通経済学入門（新版）』有斐閣、2018年（国際交通安全学会賞受賞）。