

# 竹内健蔵先生のコメントに対する回答

2023.01.30

運輸総合研究所研究報告会

大分大学経済学部門／運輸総合研究所客員研究員

大井 尚 司

# コメント内容の再整理

- (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
- (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？
- (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
- (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
- (5) 「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
- (6) 「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

# 回答：(1)・(2)について

## (1)について

- 経営規模であれば「ネットワーク規模」「生産量」などの数字を取りたい
  - 前者は指標の選択に難儀、後者は使用した出所に非掲載
- 輸送密度： 路線ごとしか取れず(指標の限界)
  - 高密度→鉄道の特性あり、経営状態良い、と仮定
- 営業係数： 黒字か赤字かの判断(固定費や共通費は問題だが)
  - 今後改善したい

## (2)について

- Mizutani(2004)の研究：最適資本規模(金銭換算)を民鉄で研究
  - ただし、「最適資本規模」が「鉄道事業の規模」か、に悩み
  - ここをやろうとしていた：可能性がないかは探りたい

# 回答：(3)について

- **このご指摘は私も同感(同様の問題意識)**  
「上下一体＋欠損補助」→「上＋欠損補助」＋「下は公共支出」の見解  
(指摘の「費用の付け替え」でしかない)  
→ その状態で鉄道事業者の統計を分析しても事実を誤認する
  - **日本の地方鉄道に対する制度の問題を指摘したいという趣旨**  
→ 「制度の選択肢がないから上下分離」の問題  
→ 「運営は何とかなる」のか？：  
上下分離しても赤字、経営悪化、の現実  
赤字の場合どうするか： 自助努力？ 補助金？ 基金？  
→ 補助だと確かに(6)の問題が出る
- ※空港・水道などの例等は今後参考に研究を進める予定  
※地方では競争が起きるような参入はあるのか(バスでもほとんどない)

# 回答：(4)(5)について

## (4)について

- 第三セクターに問題があるのは事実、だが、  
一般的な「第三セクター」の問題が鉄道事業者にもあるのか？の疑問  
筆者の分析(博士論文および一連の分析)では明示的には言えず  
(6)との関係： 補助金より出資の方が経営責任を明確化できる可能性  
→ 他の組織(運営)形態含め最適な形態は探りたい

## (5)について

- スケールメリット(「束ねる」)の事例の紹介で第三セクターの事例を出した  
→ その点で誤解を生む説明になってしまった： 今後修正します
- 民鉄などの例も今後サーベイ予定

# 回答：（6）について

補助金のデメリットはご指摘の通り：その意味では、組織面と一体で分析の必要性

→ 安易な運営費補助が自助努力や経営改善をそぐ（その例は現実でも存在）

（例）乗合バス：（疑似的な）インセンティブを促す仕組みはある

一方で、補助をもらおうとサービス水準の変更等が不可

現実には：地域の公共交通は地域でも責任を持つ、というが（ほとんどは赤字）

- なぜバス・航路は補助金があって、鉄道はないのか

→ 鉄道には自助努力を求めないといけないのか、という疑問

他の選択肢がある鉄道には要らない、なのかという疑問

\* 地域での議論：活性化再生法では鉄道の運営費にほぼ支援不可＝議論ができない

- 現状の上下分離→今後の経営継続が必要（経営計画を出し実行する必要）

→ 赤字になれば自助努力か、どこかが支援するしかない

☞ 期限付きでも、スタートアップ支援的な補助はあってしかるべきではないか