

第5節 地方交通の役割を担う

第三セクター鉄道

1. はじめに

千葉県房総半島に一昔前まで、木原線という国鉄の路線が走っていた。木原の“木”は内房線の木更津を、“原”は外房線の大原を意味し、最終的には両市を結ぶ“房総横断鉄道”とする計画だった。戦前に既に木更津 - 上総亀山間（現JR久留里線）、大原 - 上総中野間（現いすみ鉄道、詳細は後述）が完成し、後は上総亀山 - 上総中野間の敷設を待つばかりだった。だが、戦局の悪化に伴い計画は中断し、しかも両線とも一部区間が兵器製造のために線路が供出されてしまうという事態に陥った。

戦後すぐに既設路線は復旧したものの、横断鉄道計画は立ち消えとなった。何事も無かったかのように時は過ぎ、やがてマイカー時代の到来と共に両線の利用者数は年々減少していった。久留里線は沿線住民の乗車運動が実り、廃止対象路線の認定を逃れたが、木原線は昭和の終焉を目前にしてJRにさじをなげられ、第三セクター鉄道となった。なおその後すぐに、県と沿線自治体がこの横断鉄道計画を紐解き、1998（平成10）年に完成予定の東京湾横断道路と直結させるという構想の下に、上総中野 - 上総亀山間の鉄道敷設の可能性を調査したとの極秘情報を当研究会では入手した。

戦後、国鉄時代には全く顧みられることの無かった“幻の房総横断鉄道計画”が、一時期にしても突然日の目を見たのには、木原線が第三セクター化し、県や沿線自治体が運営に関われるようになったことに起因していると考えられる。前節で取り上げたような開業当初から第三セクターとして都市間輸送を担っている鉄道に対して、木原線のように国鉄に赤字路線と判断されたが地域住民の貴重な足となるため、公共性を優先して第三セクター化した鉄道は全国に数多く存在する。ここでは地方交通を担う第三セクター鉄道がどのような運営形態をとっているか、そして現実はどうかを検証していくことにする。

2. 第三セクター鉄道への転換の経緯

前節で述べた通り、第三セクター鉄道というどうしても、旧国鉄赤字路

線を引き継いだ路線といったイメージが強い。

話は国鉄末期にさかのぼる。いわゆる赤字ローカル線による経常損失が深刻化したことを受け、1980（昭和55）年11月に日本国有鉄道経営再建促進特別措置法、いわゆる国鉄再建法が国会で可決され、その施行を受けて旅客輸送密度が4,000人未満の線区が特定地方交通線として選定された。この特定地方交通線とは、要するに廃止して他の交通機関に転換すべき路線のことで、更に赤字の頻度や状況によって第1次から3次までに組み分けられた。

全路線に対して地元住民との話し合いが行われたが、どの路線の場合も鉄道の存続を希望したため交渉は難航した。各路線で第三セクターによる経営が検討されたが、赤字経営は必至との結論が出たことにより、バス代行輸送で決着した路線が過半数だった。最も転換が急務とされた第1次特定地方交通線ではほとんどがバスへと転換した。

一方、地方自治体の援助による経営が成り立つと判断された路線では、第三セクターの会社を設立して、国鉄から経営を引き継いだ。その最初となったのが岩手県の三陸鉄道で、国鉄時代の未開業区間を開通させ、三陸海岸の観光路線として再スタートを切った。

一方で路線廃止の最初となったのは北海道の白糠線で、1983（昭和58）年10月22日限りで列車の運行が終了し、翌日から白糠町営バスによる代行輸送となった。

この廃止が行われたことにより、全国の第1次特定地方交通線に現実的な危機感が出てきた。何としても鉄道を存続させるため、こうした路線では地域沿線住民による「さくら乗車運動」が行われ、乗降客を少しでも増やそうという積極的な動きが見られた。

また北海道の興浜北線と興浜南線では、未開業区間を合わせてオホーツク本線（浜頓別 - 興部）にする第三セクター案が出されたが、地方自治体の負担が大きくなってしまったため、夢のプランに終わったという例もある。

国鉄時代に選定された赤字ローカル線は、JRに引き継がれても廃止問題が検討された。第1次路線については、国鉄時代にその動向が決定されたが、第3次路線に関しては継続して審議が行われていた。だが、基本的にはJR路線としての廃止は決定しており、時間の問題とされていた。

結局国鉄ローカル線で廃止になった路線全83線区のうち、第三セクター鉄道となったのは34線区だが、そのほとんどが交通需要の過少な地域での経営であるため、転換後の様々な集客策や並ならぬ経営努力にもかかわらず、国

鉄時代同様、赤字経営から抜け出せないのが一般的な状況である。

2.現状と問題点

第三セクター鉄道の1994(平成6)年度の経常収支が黒字だったのは、阿武隈急行・甘木鉄道・愛知環状鉄道・平成筑豊鉄道・松浦鉄道・弘南鉄道のわずか6社のみで、依然として苦しい経営を強いられている感は否めない。第三セクターの先駆けとなった三陸鉄道も当初は好調だったが、それは維持補修費が低かったことや一時的な開業人気におされたことによるといわれる。従ってその要因が過ぎ去ってしまえば、好調を維持することが難しいのは当然であった。また、第三セクター鉄道には転換後5年間は欠損補助が与えられるが、大半がその期限を過ぎており、深刻な局面を迎えているといっても過言ではない。

一向に経営に明るい光が見えない理由として、まず、前節でも指摘している通り、沿線地方自治体と第三セクター鉄道側の経営の責任関係が必ずしも明確でないという点がある。第三セクター鉄道に対する地方自治体の役割や関与の程度が曖昧なことからもそれがうかがえる。

次に考えられる理由として、主力顧客が通学客や高齢者などのいわゆる交通弱者であるという点である。こうした人々は公共交通機関に頼らざるを得ない層であり、つまりこれは、第三セクター鉄道が交通手段としての競争力をほとんど失っているということの意味している。しかも、主な乗客がこうした人々だと代替の交通機関が無い場合、運賃の価格弾力性は本来なら低いはずなのだが、最近では例えば通学客の親が高額の定期代と、距離が長く面倒だがマイカーで子供を送り迎えする手間を天秤にかけ、後者を選ぶというようなケースも多い。やむを得ないといえども運賃の値上げが度重なると一気に需要が減るといった悪循環が生じるようになってきた。三陸鉄道では1993年度の値上げにより、定期券の利用者が目に見えて減少したという。

もちろん第三セクター鉄道側もこのような状況に手をこまねいている訳ではない。ワンマン化や駅の無人化といった人件費削減の方策は、ほとんど全ての鉄道で取られているといってよいだろう。しかし、この種の消極的な増収策には限界がある。中には本数増加、乗換え交通機関との接続改善、新車両購入、速度向上、駅の新設、老朽施設の改善といった積極的な誘客策を打ち出す動きも見られるが、これは比較的運営が上向きな鉄道の話で、本当に運営が厳しい鉄道は積極策に出たくとも出られないというのが現状であろう。

3.概観

これまで国鉄・JRから運営を引き継いだ第三セクター鉄道の一般的な現状を述べてきたが、その中から典型的な状況にある4社を例として取り上げる。これらは潜在需要や観光資源の有無が明暗を分けたともいえる路線である。

(1)いすみ鉄道

いすみ鉄道は千葉県の外房の漁業の町・大原から夷隅川に沿って、上総丘陵の山あいを走り、内陸の上総中野に至る26.8kmを結ぶ非電化の鉄道である。

いすみ鉄道の前身は国鉄木原線で、1934(昭和9)年に同区間が開通した。地域を支える交通手段として活躍してきたが、1965(昭和40)年以降利用者が減少し、国鉄は第1次路線に指定した。その後、関係市町と地元住民が熱心な存続運動を展開し、1986(昭和61)年に第三セクター鉄道として存続することが決定し、翌年3月にはいすみ鉄道(株)が設立、開業した。

いすみ鉄道(株)は社長が千葉県知事、副社長が大多喜町長という形態をとり、資本金2億6,900万円は県の他、沿線の市町、地元団体、金融機関、地元企業などが出資している。

だが開業後は利用者の大半を占める高校生の数が減少していることなどから、利用客数・営業収入とも横這いしないし遞減の傾向にある。この打開策として、沿線自治体は各種イベントを企画した。約6haのれんげ畑での「大多喜世界レンゲ祭り」や、「大多喜お城祭り」などには多数の観光客が訪れている。またいすみ鉄道側も「ハーブトレイン」や「カラオケ列車」、「たけのこ体験ツアー」などの各種イベント列車を走らせ、何とか乗客増をという動きを見せている。また、地元市町で構成されている「いすみ鉄道対策協議会」も経営の安定化・活性化を目指し、輸送人員の確保や鉄道経営対策事業基金の充実などを図ることにした。県も、国の補助金に代わる助成策として国の補助制度と同程度を基金に補助することにした。しかし、こうした努力にもかかわらず、1994年度は1億円以上の赤字を計上した。

(2)松浦鉄道

松浦鉄道は佐賀県の有田町を起点として、伊万里市を通り、長崎県の松浦市田平町を經由して佐世保市に至る全長93.8kmの鉄道である。伊万里市(人口6万人)、松浦市(人口2万4千人)という二つの市を經由し、長崎県第2

の都市である佐世保市へ至っているものの、この地域は全体的に過疎地域である。このため、潜在需要の掘り起こしが必要となり、沿岸市町・村の協力により開業以来 21 もの駅を増設し(現在計 53 駅)、利用客の増加を図ってきた。

例えば、佐世保中央駅は隣の中佐世保駅とは 200m しか離れていないが、中佐世保駅と中央商店街の間に車の多い国道が走っていることから、買い物客の利用が多いという。また、昼間に限り 10 回分の運賃で 15 回列車に乗れ、しかも特定のスーパーにおいて 5%割引で買い物ができるという「買物回数券」を発行し、利用客優先の経営を図っている。

また利用者の利便を考え、編成車両数を減らし、1 両または 2 両によるレールバスの運行により、1 日当たりの本数を増やすなどの努力を行ってきた。「利用者が減るから列車本数を減らす」という悪循環を断ち切り、運行本数を開業時の 1 日 86 本から 152 本に増やした。佐世保近郊では昼間は 20 分間隔で運行するようにした。

この結果、大幅な利用客の増加につながり、現在まで経営を支えてきた原動力となっている。年間利用客は国鉄最終年度となった 1986 年度の 291 万人から 1994 年度は 418 万人にふえ、旅客収入も 4 億 5,300 万円から 9 億 1,000 万円に倍増し、ここ 2 年間は黒字経営である。松浦鉄道は今まさに地域住民と一帯となって快走している。

(3)高千穂鉄道

高千穂鉄道は 1989 (平成元) 年 4 月に JR 九州から転換した第三セクター鉄道であり、運営主体の高千穂鉄道に対し、宮崎県及び沿線市町が資本金の 43.4%を出資している。沿線市町においては、参加者全員が鉄道を利用するゲートボール大会を毎年 2 回開催している他、地元住民が無人駅の清掃、除草をボランティアで行うなど、転換以来地域の鉄道として熱心な活動・協力が続いている。

この鉄道は、通学など地域住民の生活の足としての役割を果たすとともに沿線観光地への乗車そのものを観光資源とするための経営を目指している。このため転換後、観光列車「高千穂号」の導入、旅行業務の実施、「高千穂観光割引キップ」の発売、イベント列車の運行などの取り組みにより、観光客などの定期外利用が運輸収入の 8 割以上を占めている。

また 1995 (平成 7) 年 1 月には、県内初の温泉と駅舎が一体となった日之

影温泉駅が開業し、鉄道の利用者増と地域活性化に効果が現れている。1994年度の第三セクター鉄道の決算をみても、前年度よりも赤字を圧縮した数少ない路線として名を連ねている。

今後は行き違い施設の整備や電子閉そく装置の導入により臨時列車の運行を可能にするとともに、JR日豊本線との接続を改善し、一層の利便性の向上と利用者の確保を図ることとしている。

(4)北海道ちほく高原鉄道

北見市と池田市を結ぶ140kmの路線で、道東地域の南北方向の交通を担っているが、1982(昭和57)年に第2次特定地方交通線に選定され、地元での存続に向けた議論を重ねて、1989(平成元)年に第三セクター北海道ちほく高原鉄道(株)が設立され、JRから運営を引き継いだ。出資状況は地方自治体が8割に相当する4億円を出資している。

ちほく鉄道はふるさと銀河線とも呼ばれ、その名の通り地元市町の地域振興の核として仕置付けられ、各駅に地域の創意工夫を凝らした駅舎を建設したり、「ふるさと銀河線友の会」と連携したり、イベントを開催したりして地域住民や観光客に新たな魅力を創出している。このほか、ツアー企画・誘致や沿線への公営住宅建設、新駅設置へ向けての取り組みなど様々な施策を地元で展開している。

しかし、利用者数が対前年比で平均4%程度ずつ着実に減少しているのは事実である。1994年度には第三セクター鉄道会社の中では、阪神・淡路大震災の影響を受けた北近畿タンゴ鉄道に続いて、第2位の単年度赤字4億4,700万円を計上した。1993年度第1位だった赤字額5億2,800万円に比べれば大変な経営努力ともいえるが、まだまだ予断を許さない状況に変わりはない。

ちほく鉄道の輸送人員は年間88万人余りで、1日当たりの利用者は2,410人ほどである。この数字は開業翌年度の1日当たり約2,800人に比べて15%ほど減少しており、だいたい毎年3-5%の減少傾向にある。(表議1-5-1参照)定期外の利用者は若干上向きつつあるが、大半を占める定期利用者は沿線学生数の減少やモータリゼーションの進展により毎年落ち込んでいる。

会社側はCTC化による要員体制の見直しを図り、1989(平成元)年の開業当初以来据え置いていた運賃の見直し、団体利用者などの拡大、特殊回数券販売の強化、利用者促進キャンペーンなどを増収策として打ち出している。だが、年間収入が3億円という実態から見ても、鉄道事業だけでは黒字は見

込めないため、1994（平成6）年の4月と7月にそれぞれ開始した国内旅行業と損害保険代理業の2つの関連事業でのバックアップが期待されている。

しかし、肝心の利用者である沿線住民の意識が薄れつつある。鉄道が存続したという事実に対する安心感や、やっぱりマイカーの方が便利という結論からであろう。実際に毎年大きな赤字を生んでいることに対する不安も強く、路線自体の存廃が議論にのぼることもある。増収策と同時に、マイレール意識を再び高めることも必要であろう。

区分	平成 元年度	平成 2年度	平成 3年度	平成 4年度	平成 5年度	平成6年 度見込み
営業日数	301日	365日	365日	365日	365日	365日
輸送 総人員	903,809	1,027,085	943,335	903,537	880,079	874,194
定期	599,736	711,022	640,762	601,560	577,800	562,847
前年比			90.1%	93.9%	96.1%	97.4%
定期外	304,073	316,063	302,573	301,977	302,279	311,347
前年比			95.7%	99.8%	100.1%	103.0%
1日当 たり輸 送人員	3,003	2,814	2,577	2,475	2,411	2,395
前年比率		93.7%	91.6%	96.0%	97.4%	98.9%

表 1-5-1 北海道ちほく高原鉄道の輸送人員の推移（単位：人）

（『運輸と経済』1995年4月号より作成）

4.まとめ

第三セクター鉄道は概観で取り上げたものを含めて現在37社あり（表1-5-2参照）更に3社が開業準備中である。1994年度はこのうちの31社が赤字で、これらの共通の課題は乗客数の減少や伸び悩みであるといえる。黒字の会社は沿線に都市があり、通勤・通学客をうまく吸収しているからである。

運輸省は開業から5年間、赤字の半額を運営費として補助してきた。赤字経営の会社はその補助と、旧国鉄からの転換交付金などを積み立てた平均10

億円近い基金の運用益でやりくりしてきたが、多くは補助の期限が切れ、超低金利で運用益も期待できないというのが現状である。

また天災や事故が起こると、第三セクター鉄道は致命的なダメージを受ける。信楽高原鉄道や北近畿タンゴ鉄道はその例であり、列車事故や頻発する大規模な地震はもっとも危険な要因だといえる。

5、6年のうちに多くの第三セクター鉄道が車両の交換時期を迎える。仕事に精通した国鉄OBの職員も定年を迎える人が増え、今後、人材をどう育てるか、またその人件費をどうするかなどの問題も抱え、第三セクター鉄道はこれからが正念場である。

鉄道名	区 隔	年 間	乗客数(人)	乗客収入(千円)	貨物収入(千円)	営業収入(千円)	営業費用(千円)	営業利益(千円)	営業利益率(%)	1日平均乗客数(人)	1日平均乗客収入(千円)	1人1日平均乗客収入(円)	1人1日平均乗客乗車時間(分)	1人1日平均乗客乗車距離(km)	1人1日平均乗客乗車速度(km/h)	1人1日平均乗客乗車費用(円)	1人1日平均乗客乗車費用率(円/km)	1人1日平均乗客乗車費用率率(%)				
																			営業収入(千円)	営業費用(千円)	営業利益(千円)	営業利益率(%)
東武東上線(東武東上線)	東京-池袋	1985.6.1	140	942	160	943	472	197	72	56	50	32	5	24.6	56.5	18.5	24.5	21.5	122.7	102	212	
東武東上線(東武東上線)	池袋-大宮	1985.6.1	107	1,068	123	1,068	878	189	65	83	67	71	3	2.25	7.0	8-10	21.5	23.5	17.2	81	167	
東武東上線(東武東上線)	大宮-浦和	1985.6.1	155	1,068	111	1,068	803	919	-	107	114	97	3	4.0	6.1	6-13.5	25.5	27.5	18.1	59	148	
東武東上線(東武東上線)	浦和-川口	1985.6.1	202	1,068	4.1	1,068	510	395	55	79	74	74	3	4.0	6.1	15	28	28	18.0	19	49	
東武東上線(東武東上線)	川口-大宮	1985.6.1	23	1,068	10.1	1,068	1,076	921	211	64	52	49	1	2.2	1.7	15	28	28	18.0	19	49	
東武東上線(東武東上線)	大宮-池袋	1985.6.1	305	1,068	10.15	1,068	1,211	1,254	183	68	60	58	73	4.78	0.0	17.5	28	28	20.0	26	59	
東武東上線(東武東上線)	池袋-大宮	1985.6.1	174	1,068	7.1	1,068	1,081	2,550	-	80	112	217	87	15	-	10	48	44.5	18.7	77	95	
東武東上線(東武東上線)	大宮-池袋	1985.6.1	387	1,068	7.1	1,068	1,333	1,399	165	73	104	105	73	15	0.0	10.0	11	30	34	23.2	52	97
東武東上線(東武東上線)	池袋-大宮	1985.6.1	574	1,068	7.1	1,068	1,847	1,847	-	1,000	1,341	94	10	10	-	11	30	34	23.2	52	97	
東武東上線(東武東上線)	大宮-池袋	1985.6.1	207	1,068	10.3	1,068	1,315	878	189	65	83	67	71	3	2.25	7.0	15.5	27	41.5	18.4	33	76
東武東上線(東武東上線)	池袋-大宮	1985.6.1	441	1,068	12.3	1,068	1,315	878	189	65	83	67	71	3	2.25	7.0	19	36	43	17.6	48	75
東武東上線(東武東上線)	大宮-池袋	1985.6.1	413	1,068	4.1	1,068	1,630	1,616	198	120	87	100	89	2.5	7	24	34.5	35.5	15.0	23	54	
東武東上線(東武東上線)	池袋-大宮	1985.6.1	268	1,068	3.4	1,068	1,815	1,150	181	106	74	63	64	4.59	7	24	34.5	35.5	15.0	23	54	
東武東上線(東武東上線)	大宮-池袋	1985.6.1	677	1,068	3.5	1,068	1,518	1,115	219	97	83	74	83	6.3	6.1	22.5	51	53	17.6	73	111	
東武東上線(東武東上線)	池袋-大宮	1985.6.1	453	1,068	1.1	1,068	3,257	4,675	-	106	120	170	103	75	-	26	62.5	67	20.0	101	80	
東武東上線(東武東上線)	大宮-池袋	1985.6.1	177	1,068	11.8	1,068	1,623	1,691	131	76	75	67	39	2	3.0	1.0	17	26	28	15.6	22	41
東武東上線(東武東上線)	池袋-大宮	1985.6.1	236	1,068	10.5	1,068	1,951	1,696	215	79	84	115	95	1.8	0.0	20	32.5	38	15.3	51	65	
東武東上線(東武東上線)	大宮-池袋	1985.6.1	109	1,068	3.5	1,068	1,392	860	212	55	64	62	80	4	9.0	6-11	18	43	40.5	19.0	62	117
東武東上線(東武東上線)	池袋-大宮	1985.6.1	721	1,068	12.1	1,068	1,445	1,271	-	57	60	36	30	2	3.2	12	19	18.5	19.5	13	44	44
東武東上線(東武東上線)	大宮-池袋	1985.6.1	195	1,068	10.1	1,068	2,045	1,440	105	68	62	70	36	4.5	4.6	18	25.5	26	15.4	130	180	
東武東上線(東武東上線)	池袋-大宮	1985.6.1	61	1,068	3.5	1,068	2,045	1,440	105	68	62	70	36	4.5	4.6	18	25.5	26	15.4	130	180	
東武東上線(東武東上線)	大宮-池袋	1985.6.1	484	1,068	9.1	1,068	1,508	2,852	-	90	84	100	87	3.8	3.0	22	42	42.5	21.3	26	48	
東武東上線(東武東上線)	池袋-大宮	1985.6.1	323	1,068	3.7	1,068	1,574	1,930	156	97	87	84	62	2	0.5	2.2	18	31	28	15.2	11	37
東武東上線(東武東上線)	大宮-池袋	1985.6.1	204	1,068	7.8	1,068	1,505	1,505	-	-	1,000	1,440	91	14	7	18	38	43	20.4	118	178	
東武東上線(東武東上線)	池袋-大宮	1985.6.1	84	1,068	4.1	1,068	3,120	3,120	-	-	-	-	-	-	-	24	36.5	47	20.4	118	178	
東武東上線(東武東上線)	大宮-池袋	1985.6.1	192	1,068	10.4	1,068	1,558	903	210	113	71	58	72	1	1.78	16	20	20	13.0	11	43	
東武東上線(東武東上線)	池袋-大宮	1985.6.1	60	1,068	4.1	1,068	1,384	478	164	79	59	95	54	1	0.0	0.0	28	38	30.5	8	26	
東武東上線(東武東上線)	大宮-池袋	1985.6.1	137	1,068	4.1	1,068	1,609	712	224	60	41	44	44	1	1.8	26	32	30	20.4	9	26	
東武東上線(東武東上線)	池袋-大宮	1985.6.1	327	1,068	7.5	1,068	1,420	919	185	95	79	68	88	1.2	4.1	14.5	23	24	13.6	19	62	
東武東上線(東武東上線)	大宮-池袋	1985.6.1	424	1,068	4.1	1,068	2,298	1,647	-	71	67	72	88	4.98	2.0	25	35	40	22.0	47	77	
東武東上線(東武東上線)	池袋-大宮	1985.6.1	249	1,068	10.1	1,068	1,632	234	61	68	71	108	108	2.73	0.7	28-32	21-22.5	44.77	16.6	25	85	
東武東上線(東武東上線)	大宮-池袋	1985.6.1	137	1,068	4.1	1,068	633	2,222	307	61	190	340	107	1.56	0.6	14	70	68	19.8	22	36	
東武東上線(東武東上線)	池袋-大宮	1985.6.1	908	1,068	4.1	1,068	1,358	194	65	67	67	78	91	3	7	27.5	44	76	17.7	78	149	
東武東上線(東武東上線)	大宮-池袋	1985.6.1	177	1,068	4.1	1,068	1,093	590	154	65	71	63	63	1	3.2	12	23	20	21.1	9	41	
東武東上線(東武東上線)	池袋-大宮	1985.6.1	50	1,068	4.1	1,068	1,350	846	145	63	52	63	63	2.3	7	14	26	27	17.8	32	86	
東武東上線(東武東上線)	大宮-池袋	1985.6.1	248	1,068	10.1	1,068	2,192	121	121	65	67	65	65	1.38	0.9	18	16	30	12.6	26	51	
東武東上線(東武東上線)	池袋-大宮	1985.6.1	85	1,068	12.1	1,068	385	-	-	-	-	-	-	-	-	24	24	24	28.8	10	28	
東武東上線(東武東上線)	大宮-池袋	1985.6.1	561	1,068	12.1	1,068	3310	-	-	-	-	-	-	-	-	61	60	13.2	106	91		
東武東上線(東武東上線)	池袋-大宮	1985.6.1	421	1,068	11.1	1,068	1,906	891	246	105	68	37	28	94	0.0	26	42	42	20.4	107	25	
東武東上線(東武東上線)	大宮-池袋	1985.6.1	181	1,068	7.1	1,068	1,524	519	153	71	60	34	61	1.8	1.8	15	20	20	18.7	17	42	

表 1-5-2 数字でみる第三セクター鉄道
(『運輸と経済』1995年4月号より転載)