

第4節 第三セクター方式による

都市鉄道・臨海鉄道整備

1. 第三セクター方式による鉄道整備とは

一般に第三セクター鉄道というと、三陸鉄道に代表される「旧国鉄の赤字路線を地元の出資で存続させた鉄道」と思われるだろう。(前節参照)この章ではこのような旧国鉄赤字路線を引き継いだ鉄道ではなく、地方公共団体と民間企業が共同出資し、都市整備あるいは産業開発のために開業した鉄道を考察したい。

鉄道網・道路網が成熟し、地域独占のメリットが小さくなった現在、鉄道の新規事業は民間企業にとって魅力的なものではなくなっている。公営による鉄道整備は、独立採算制を求められるものの、補助金や免税措置などの利点がある。しかし、議会の承認が必要などさまざまな硬直化要因をもっている。そこで最近の鉄道整備においては、第三セクター方式を採用している事例が多い。

現代の鉄道整備において、第三セクター方式を採用することにはどのようなメリット・デメリットがあるのだろうか。(以下では主に都市整備鉄道を念頭に置いている)

(1)長所

資金調達方法の弾力性

新線開業には土地買収や設備投資など莫大な資金がかかる。大都市圏においては尚更である。鉄道建設においては、短期間に資金が必要とされる特徴がある。第三セクター方式では、公的資金や民間資金、建設債など弾力的に資金の調達ができる。

国・地方公共団体による公的助成

とも関連するが、第三セクター方式にすると国・地方公共団体から低利融資や利子補給を受けられる。国からの主な助成制度として、日本鉄道建設公団民鉄線利子補給・ニュータウン鉄道整備事業費補助・地下高速鉄道整備

事業費補助などがある¹。新交通・都市モノレールについては、地方公共団体の出資が過半になることを条件に、インフラ補助と呼ばれる²補助が受けられる。地方公共団体単独としては、出資が資金提供の意味をもつし、地方公共団体の要望による新駅の設置には通例、負担金が支払われている。

用地確保での杖力

新線開業における難関は用地確保である。民間企業では、資金があっても用地を確保するのは難しい。第三セクター方式では法令の活用（区画整理予定地など）用地買収業務の代行、公共用地の無償使用などさまざまな効果が期待できる。このことは、建設費や用地取得労力の軽減になる。

鉄道と沿線地域の一体的整備

地方公共団体の都市計画に沿った鉄道を建設することによって、無秩序な都市化を阻止できる。駅前広場やバス回轉場などの整備も公共団体の協力を得ることができる。

ノウハウの捕完

乗り入れる鉄道会社が参入することによって、鉄道の技術・経営のノウハウを得られる。公営に比べて経営や賃金などにおいても弾力的な運営ができる。

(2)短所

寄り合い所帯であるため、責任の所在があいまい

関連事業の展開が制約される

公的な企業であるゆえの制約と資金的な余力に乏しいゆえの制約がある。

都市開発・住宅開発・産業開発と併せて行なわれる場合が多いため、そちらの整備の進捗状況に収入が大きく左右される

経営基盤の未確立

資金・担保力が弱い場合、不測の事態に対応しにくい。

第三セクター方式による鉄道は地方主導であるから、この方式が現在盛んに用いられているのは地方分権化という時代の流れなのかもしれない。

¹ 33 ページ参照

² 「都市モノレール建設のための道路整備事業に対する補助制度」。全事業費（建設利子含まない）の 59.85%を補助する制度。この補助を受けるためには、地方公共団体の出資が過半でなければならない。

2. 第三セクター方式による都市鉄道整備の概観

人口の増加による輸送需要の増大の中で、鉄道建設は大きな効果が期待できるが、地価高騰や物価上昇によって資金的にも民間だけでは困難になっている。解決策として第三セクター鉄道が脚光をあびている。ここでは、代表的な事例を紹介する。(出資構成は平成5年度現在)

(1) 神戸高速鉄道(阪急三宮・阪神元町 - 西代)

まだ第三セクターという言葉が一般には知られていない1968(昭和43)年に開業した。開業前は東の阪急電鉄・阪神電鉄、北の神戸電鉄、西の山陽電気軌道の終着駅がばらばらであった。そこで利用者の便をはかるため、戦後間もない1946(昭和21)年の神戸市復興基本計画で4電鉄を結ぶことが定められ、1958(昭和33)年に神戸高速鉄道株式会社が設立された。出資は神戸市が40%、4電鉄で40%、地元産業界が20%となっている。4電鉄にとっても乗客の増加が期待できる。神戸市にとっては戦後の財政難の中での民間資金の導入と電鉄側の技術力・経営力の導入がはかれる。用地確保にあたっては、道路敷を市の都市計画事業で確保し、その下に鉄道を作ったため、割安であった³。

神戸高速鉄道は戦後すぐに策定されたという事情もあり、比較的スムーズに開業に至った。のちの参考となった第三セクター鉄道であった。

(2) 泉北高速鉄道(中百舌鳥 - 和泉中央)

大阪府が開発した泉北ニュータウン(計画人口18万人)の建設に伴い、このニュータウンと大阪の都心部を結ぶ足として鉄道の建設が必要になり、1965(昭和40)年に事業主体である大阪府都市開発株式会社が設立された。南海電鉄線と接続するため、当初は南海が事業主体となる計画であったが、大阪府が純民間企業に対して優遇処置を講ずることは不可能であったため、第三セクター方式となった。出資構成としては、大阪府が49%、民間金融機関が15%、その他民間企業が36%となっている。1971(昭和46年)に中百舌鳥 - 光明池間が開業し、昨年和泉中央まで延長された。

このようなニュータウン鉄道の特性が強いものとしては、北大阪急行、北

³ 『運輸と経済』1989年4月号

総開発鉄道、千葉急行電鉄などがある⁴。また建設中の埼玉高速鉄道（赤羽岩淵 - 浦和大門）はバスをみの鉄道過疎地域に建設するもので、沿線の地方公共団体の要望が強かったため、第三セクター方式となった。

(3)北九州高速鉄道（小倉 - 企救丘）

北九州市の都心周辺部は大規模住宅団地の建設により人口増加が著しく、周辺部から都心部へ集中するバスや乗用車のため交通渋滞が著しかった。通勤輸送が行き詰まらないよう抜本的な対策を講ずる必要があり、1971（昭和46）年の都市交通審議会答申により、北九州市内の高速鉄道網新設の必要性が提言された。1974（昭和49）年にインフラ補助と呼ばれる都市モノレールに対する補助制度が創設され、モノレールで建設することが決定した。出資構成は北九州市が75.2%、西日本鉄道が0.3%、民間金融機関が4.3%、民間企業が9.8%となっている。1985（昭和60）年に開業した。

新都市交通、モノレール各社に共通するのは、鉄道とバスの中間の輸送需要が見込まれている地域に建設されている点、地方公共団体の出資割合が50%を越えている点などである。北九州高速鉄道や千葉都市モノレール、広島高速交通⁵は都心部とその周辺住宅地を結ぶ混雑著しい自動車交通を補完するものとして建設された。神戸新交通（ポートライナー）は海上文化都市と既成市街地とを結ぶ目的で建設された。地方公共団体の出資が過半なのはインフラ補助を受けるためである。

3.臨海鉄道とは

先にみてきた第三セクター方式の鉄道とは別に、貨物輸送に関して官民共同出資の鉄道がある。臨海鉄道と呼ばれる鉄道である。昭和30年代後半、高度経済成長を背景として臨海部に工業地帯が次々に計画、造成された。臨海鉄道とは、こうした工業地帯に進出した工業の出入荷等の輸送需要を満たすために設けられた地方鉄道であり、当時の国鉄と地方公共団体、そして荷主となる関連企業が共同出資して誕生したものである。その第1号は1963（昭和38）年9月に開業した京葉臨海鉄道である。以後、神奈川臨海鉄道、

⁴ 北大阪急行（江坂 - 千里中央）昭和45年開業。北総開発鉄道（京成高砂 - 千葉ニュータウン中央）昭和54年開業。千葉急行電鉄（千葉中央 - ちはら台）平成4年開業。

⁵ 千葉都市モノレール（千葉 - 千城台）昭和63年開業。広島高速交通（本通 - 広域公園前）平成6年開業。

名古屋臨海鉄道、福島臨海鉄道と開業が続き、昭和 50 年の釧路開発埠頭に至るまで 13 社の臨海鉄道が開業し、臨海部の貨物輸送の末端を担う重要な存在として機能している。ＪＲ発足以降は、国鉄の出資分はＪＲ貨物が継承している。現在では「臨海鉄道」といった純然たる定義付けはなくなり、大半が貨物鉄道⁶として位置付けられ、他の同類の鉄道と包括されている。

4. 臨海鉄道の概観（京葉臨海鉄道を中心に）

昭和 30 年代の臨海指向型の工業立地は同時に臨海工業地帯から内陸部への鉄道貨物輸送の需要を生んだ。本来、国鉄が建設すべき鉄道であったが、国鉄が建設する場合には、建設審議会において所要資金の調達など一連の手続きを必要とし、早期建設の要請に即応しにくい面があった。

そこで 1962（昭和 37）年の日本国有鉄道法の改正、政令などにより、「大規模な臨海鉄道地域における運送を行なう地方鉄道」すなわち、臨海鉄道への出資が認められた。この改正の直接の動機になったのが京葉臨海鉄道である。千葉県臨海工業地帯の造成計画によって、市原、浜五井地区に製鉄や石油精製、石油化学等の企業が進出したため、国鉄、千葉県および進出企業の出資によって設立された。1992 年現在の出資状況は日本貨物鉄道（ＪＲ貨物）が 33.37%、千葉県が 31.31%、コスモ石油(株)が 3.92%、出光興産が 3.56%、住友化学工業(株)が 2.09%などとなっている。現在は石油輸送を中心にコンテナの営業も行なっている。

苫小牧港開発を除き⁷各臨海鉄道の筆頭株主はＪＲ貨物であり、臨海鉄道各社はＪＲ貨物グループの企業となっている。

⁶ 貨物の運賃収入が運賃収入全体の 80%以上を占める鉄道。

⁷ 苫小牧港開発は、地域開発などを目的として設立し、その一環として鉄道輸送を行なっているため。筆頭株主は北海道東北開発公庫である。