

第4章

第三セクター鉄道・中小私鉄の特徴

1. 第三セクター鉄道の設立経緯

第三セクターとは、企業を国および地方公共団体が運営する公企業（第一セクター）私企業（第二セクター）に分類したときに、それらとは異なる第三の企業形態として呼ばれるものである。わが国においては国または地方公共団体が民間企業と共同出資によって設立した法人を指すことが多く、その場合、多くは設立が比較的容易でその運営方式も自由な株式会社の形態を採っている。

第三セクター鉄道の場合は、主に国鉄およびJR各社が抱えていた赤字ローカル路線を引き受ける事業主体として設立されたものが多い。そのほかにも整備新幹線の並行在来線区間を転換したもの、地方の私鉄路線を引き継いだもの、さらには最初から第三セクター鉄道として設立されたものなどその設置背景も様々である。

そうした設立の経緯からも第三セクター鉄道と一言で言っても、その目的は多様であると考えられる。そこでここでは単純化のため赤字路線の運営会社と黒字路線の運営会社の2つに分けて論じることとしたい。

2. 赤字路線の運営会社における企業の責任

現在、第三セクター鉄道として存在する会社のほとんどがこれにあたる。国鉄から赤字路線を引き継いだもの、JRの赤字ローカル線（特定地方交通線¹）を引き継いだもの、経営が悪化した地方私鉄を引き継いだもの、整備新幹線の並行在来線が転換されたものといったように設立背景は様々ではあるが、基本的にはそれまでの運営主体による事業の継続が困難になった路線を引き継ぐ形となっている。

ではなぜわざわざ事業の継続が困難になった赤字路線を引き継ぐのか。第三セクター鉄道は地元の地方公共団体が株主となっている場合がほとんど

¹ 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（国鉄再建法）に規定する地方交通線のうち、バス転換が適当とされた旅客輸送密度4,000人未満の国鉄路線のことである。

で、比率が高い場合には総株式の9割を超える株式を所有していることもある。そのため自治体が「地元の足を確保する」ことを求め、その対価として「補助金を提供する」のである。故にこのような第三セクター鉄道においては「地元の足の確保」が最優先に求められる責任となるだろう。ではその足を確保するにはどうすればよいのだろうか。大雑把な言い方をすれば、会社を存続させることである。そのためにはいくら補助金が入るとは言っても事業による赤字をなるべく小さくする必要に迫られる。なぜならば過度の赤字を抱えるようになると補助金を出す主体である自治体はその財政負担に耐えられなくなるからである。特に近年においては、自治体の財政状況から補助金の削減、または削減の方向で検討されている事案も多い。自治体が財政負担に耐えられなくなれば結局は廃止される可能性もある。例えば北海道ちほく高原鉄道の場合経営安定基金が底を尽きたことを契機に廃止され、会社は解散した。

先程、地元の足を確保するためには存続しなければならないということ述べたが、もし足を確保することが鉄道以外でも可能であるのならば、鉄道の存在意義は薄れていくだろう。住民の税金が原資である補助金を鉄道ではなく、バスその他の手段に使用するのであれば、自治体、すなわちその自治体の首長や議員を選ぶ住民の意思に委ねられるだろう。

3. 黒字路線の運営会社における企業の責任

第三セクター鉄道でも黒字化されている企業も存在する。例えばりんかい線²を運営する東京臨海高速鉄道は2006年のりんかい線開業以降初めて、営業損益の黒字化を達成した。また、未だ黒字化を達成しているわけではないが首都圏新都市鉄道³も順調に利用者数を増やしている。これらの会社は歴史も浅くこれからの経営状況も未知数である部分も多い。しかし、基本的には都市鉄道であることを考えると大手の私鉄並みの位置を占めていくことが考えられる。そのため、その地位に応じた責任を求められることが予想される。

² 新木場 - 大崎間を運行している。1996年に新木場 - 東京レポート間が開業。2002年に天王洲アイル - 大崎間が開業し全線が開業した。

³ つくばエクスプレス線（秋葉原 - つくば）を運行している。

4. 地方私鉄の場合

地方私鉄の場合も赤字の第三セクター鉄道と同様に厳しい状況にあると考えられるが、自治体との資本関係がない分、補助金を期待できない⁴。しかし、第三セクター鉄道と違って公共の資本が入っていない分、異業種への参入もしやすくなる。例えばバス事業はよくある話である。また変わった例としては銚子電気鉄道の「ぬれ煎餅」が有名だろう。こうして収益の確保および事業の拡大によって資金を得ることは、後に述べる安全性の確保にとっても重要なことである。

JR各社や大手私鉄と違い財政規模の小さい鉄道会社では、安全性を維持する費用は経営の大きな負担となりうる。例えば、銚子電鉄の場合、運転資金不足が生じ2006年11月の車両の法定検査が一時できなくなる危機が生じた。他にも例を挙げれば京福電気鉄道は2000年と2001年に立て続けに越前本線において列車衝突事故を起こしたため安全確保に関する事業改善命令を出され、営業の継続を断念せざるを得ない状況に陥った。

このように、地方私鉄の場合は経営体力が弱いため、銚子電鉄が法定検査できなくなる危機が生じたように、最低限の安全性を保つことも困難になる可能性がある。また、一度事故を起こしてしまった場合も、JR西日本の福知山線での事故の場合と違い営業の継続自体が困難になるといった事態にまで発展する可能性がある。そのため、小さな鉄道会社であればあるほど小さなミスが会社の存続に重大な影響を及ぼすということを理解していなければならない。

5. 第三セクター鉄道および地方鉄道の特徴とは

これらの鉄道に共通するものとしては、今までの節で主に取り上げられてきた大手の鉄道会社とは明らかに規模が違う点が挙げられる。

そのため、銚子電鉄の例でも出てきたように車両の法定検査など、一度に多額の費用が必要とされる時に、その費用を負担することが難しい場合もある。また、1度事故などを起こしてしまうと事業の存続自体が厳しくなる。これは、現在黒字であっても赤字であっても同じことである。これらの鉄道は少ない予算で安全性の確保など重要な責任を果たしていかなければならない。地域の足を守ることも重要ではあるが、場合によっては地域の実情に合

⁴ ただし、現実に補助金が投入されている場合も多い。

わせてバス転換などの決断を迫られることもあるかもしれない。いずれにしても、各ステークホルダー間のバランスをとりながら問題に対処すると同時に、誠意を持った運営が求められている。