

# 苦悩する並行在来線第三セクター鉄道の経営

北 崎 浩 嗣

## <目次>

1. はじめに
2. 並行在来線再考
  - (1) 並行在来線の定義を再確認する必要性
  - (2) 並行在来線区間の概況
3. 並行在来線区間の経営状況とその課題
  - (1) 並行在来線三セク鉄道の輸送人員の減少状況
  - (2) 青い森鉄道の経営状況
  - (3) IGRいわて銀河鉄道の経営状況
  - (4) 肥薩おれんじ鉄道の経営状況
  - (5) しなの鉄道の経営状況
4. むすびに代えて—集客戦略・活性化策の試みを含めて—

## 1. はじめに

昨年の2004年6月、政府・与党は、北海道新幹線の新青森—新函館間、北陸新幹線の富山—金沢車両基地、九州新幹線長崎ルート<sup>(注1)</sup>の武雄温泉—諫早間の3線を新規着工する計画案を政府に提出し、12月には、国の財政難の折とはいえ、各線の予算が承認された。だが、地元では、工事費負担の問題もさることながら、整備新幹線

着工のための条件とされる並行在来線問題によって、自治体間で不協和音が生じているところもある。特に長崎ルートでは、当初最終合意期限とされた2005年8月末になっても、地元沿線自治体の新幹線着工の合意がとれずにいる<sup>(注1)</sup>。

筆者は、ここ3～4年、新幹線のいわば影と称される並行在来線問題に焦点をあて、研究してきた<sup>(注2)</sup>。県の全体的浮揚のための犠牲である並行在来線はいかに位置づけられるべきか、

<sup>(注1)</sup> 筆者は、2005年8月に、鹿島市で行われた佐賀県と期成会による住民説明会を傍聴する機会を得たが、そこで<sup>(注1)</sup>のやり取りを見て、九州新幹線長崎ルート<sup>(注1)</sup>の着工、肥前山口—諫早間のJRからの経営分離に対し、沿線住民に根強い不安と不満があることを感じた。住民の合意を得るのはたやすいことではないという印象であった。

<sup>(注2)</sup> これについては、拙稿「並行在来線問題への鹿児島県・沿線市町の対応—岩手・青森、長野における先行事例との比較検討—」(鹿児島大学経済学会、ディスカッションペーパー、NO.0204、2002年9月)と同「並行在来線先発地域との比較検討からみた『肥薩おれんじ鉄道』」(鹿児島大学経済学会『経済学論集』第59号、2003年6月)を参照。

地元沿線自治体のこうむる被害をいかに考え、その軽減をどう図っていくかというこの問題は、いわば地域の選択に関わる問題でもあるし、地域の存亡に関わる難題でもある。本稿では、まず、先発した並行在来線路線と、今計画されている並行在来線路線を紹介し、そこでの問題点を整理しながら、並行在来線問題の再検討を行う。次に、今夏、再度の取材ができた青森県、岩手県の青い森鉄道と IGR いわて銀河鉄道、さらに地元熊本・鹿児島県で営業している肥薩おれんじ鉄道の運営後の経営状況を分析することで、計画中の並行在来線の沿線自治体が懸念している第三セクター鉄道の経営問題について、考察する。最後に、それらの三セク鉄道会社で試みられている集客戦略、沿線活性化策についても触れてみる。

筆者が丁度3年前の2002年8月、東北に初めて取材に行った時は、営業を約4ヵ月後に控え、両県庁の対策室は今後の不安を抱えながらも、熱気にあふれていた。3年前の計画通りに進展しているのか、計画に誤算があったのはどの点だったのかを探りながら、並行在来線問題の本質に迫っていきたい。それによって、整備新幹線延伸に伴い、路線数としても増え、問題としても深化していくと考えられる今後の並行在来線問題を考察する一助としたい。

## 2. 並行在来線再考

### (1) 並行在来線の定義を再確認する必要性

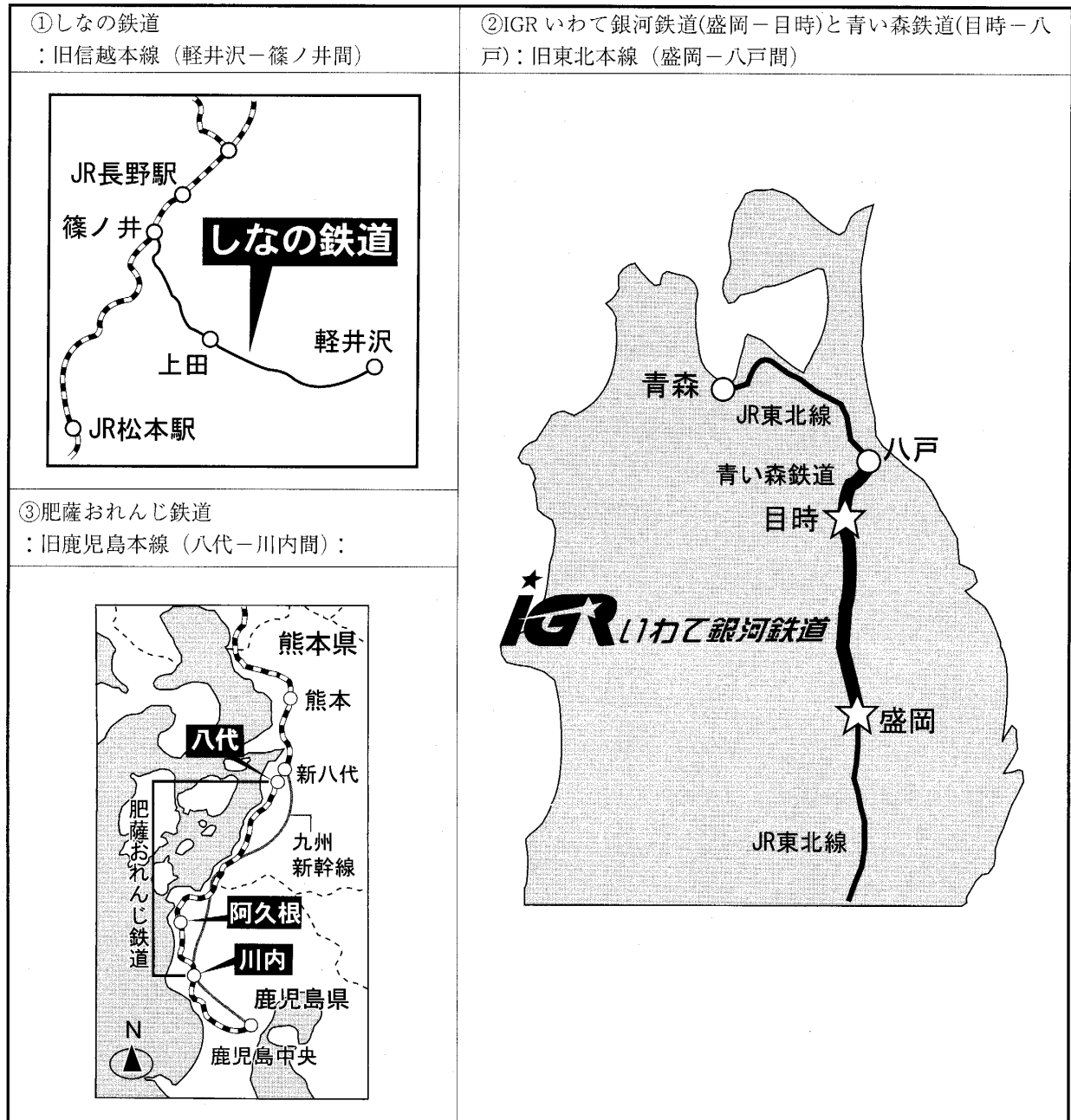
並行在来線の定義は明確ではない。一般には「新幹線の開業後に特急列車の利用客が新幹線に移ることで輸送量に著しく影響を受ける在来線」(長崎県の HP や新潟県の HP)、「整備新幹線区間に並行する在来線鉄道」(肥薩おれんじ

鉄道の HP) のような説明がされている。新幹線の開通によって輸送量に影響をうける、新幹線路線に並行している在来線という2点がキー概念だと思われる。しかし、今もめている長崎ルート of 肥前山口-諫早間は、新幹線ルートと明らかに異なっており、また北陸、北海道でも、計画されている新幹線路線に近い枝線に対しても並行在来線の協議の対象となっている。今後そうした路線が並行在来線とされるケースも生じてくることは大いに考えられる。こうした区間では、在来線における輸送量の激減は、利用客が新幹線に移るからではなく、鉄道利用が著しく不利になることから利用客が離れるというのが原因であって、その意味では、一般的な並行在来線の定義の拡大解釈である。そのため、並行在来線区間を経営分離したのではなく、採算の取れない区間だけを JR 側が経営分離したのではないかという住民の不満もいや応なく噴出するのである。このように、並行在来線の定義が明確ではないことから、整備新幹線延伸とともに、並行在来線の定義そのものの再検討・再定義も必要になってくると考える。現実には、新幹線新規着工に伴い、JR が並行在来線と指定した路線が並行在来線とされているのが実状ではあるが。

### (2) 並行在来線区間の概況

これまで整備新幹線建設に伴い生じた並行在来線は、信越本線、東北本線、鹿児島本線上に生じた3路線であり、4つの第三セクター鉄道会社が路線を支えている(資料1)。また、今後整備新幹線延伸とともに、計画にあがっている並行在来線は、北海道新幹線着工に伴い指定された江差本線の木古内-五稜郭間、北陸新幹線での長野市以北(長野-上越間と直江津-富

資料1. 先発した並行在来線の路線図



(出所) ①は南日本新聞 (2001.11.30), ②はIGRいわて銀河鉄道の「会社案内」, ③は南日本新聞 (2004.3.20) より, 転載。

資料2. 計画されている並行在来線の状況

<p>&lt;東北新幹線の延伸&gt; ・青森市までの延伸は平成22年度の予定であり, 東北本線の八戸－青森間はその時点に合わせて青い森鉄道に移管の予定。移管方法の詳細は, 新幹線延伸に伴い, これから協議。</p>
<p>&lt;北陸新幹線&gt; ・長野・上越間 (1998年1月14日, 運輸省への回答)～JR東日本が経営分離を行うことに同意。経営分離後は, 新潟県・長野県両県が責任を持って存続を図る。しなの鉄道に移管の予定。 ・直江津・富山間 (2001年4月18日, 国交省への回答)～JR西日本が経営分離を行うことに同意。経営分離後は, 新潟県・富山県両県が責任を持って存続を図る。</p>

＜北海道新幹線＞

- ・紆余曲折の末、2004年、木古内―五稜郭間を並行在来線区間と決定。
- ・以前から対象となっていた江差線の木古内―江差間については、2005年5月に、JR北海道が当区間を赤字ローカル線として廃止し、バス転換する意向を表明。
- ・津軽線の青森・中小国間は、津軽線の経営がJR東日本であり、北海道新幹線を経営するJR北海道とは異なるため、並行在来線ではないということになった。

＜九州新幹線・長崎ルート＞

- ・目下、経営分離に沿線自治体が同意せず、協議中であるため、2005年8月段階の佐賀県の計画案を示すにとどめる。これによると、肥前山口―諫早間を並行在来線経営分離区間とし、肥前山口―肥前鹿島間は、JR九州で運行し下部インフラを佐賀・長崎両県が担当、肥前鹿島―諫早間は、三セク鉄道で運行し下部インフラを佐賀・長崎両県が担当するとなっている。

(出所) 各種資料により、著者が作成。

山間)と九州新幹線長崎ルートでの長崎本線の肥前山口―諫早間である。なお、肥前山口―諫早間は繰り返し述べているように、現段階でも地元の同意がとれていない。これらについては資料2で紹介しているが、ここで注目すべきは、並行在来線の数が増すことによって、輸送密度の低い路線が仲間入りしていることであり、衆目が幹線と位置づけていない路線も参入の可能性があることである。よって、これから計画されている並行在来線の経営は、これまで以上の前途多難が予想される。

計画に上がっている並行在来線沿線自治体は、第3章で見るように、先発した三セク鉄道会社の想像以上の厳しい経営状況を知るにつれ、危機感を募らせる。やむなくJRからの経営分離を了承する場合、これまでは県が中心となって支えるという形で、路線の存続は担保されていたといえるが、昨今の厳しい自治体の財政状況下では、路線の存続自体が疑問視されている。並行在来線では、これまで、一律に路線維持、三セク運行であったが、今後は路線の存廃を含

め、様々な対応が考えられるのである。

並行在来線区間の運営は、その路線区間の輸送密度に決定的に左右される。過去、JRから経営分離された区間のあり方で将来の収支展望が大きく左右し、後に後悔をした例がある。代表的な例では、しなの鉄道の篠ノ井―長野間であり、肥薩おれんじ鉄道の川内―西鹿児島(現：鹿児島中央)間である。どちらも並行在来線上にありながら、県都を含んでいるこの区間を引き続きJRが経営したために、並行在来線のその後の運営に大きな支障をきたすことになった。しなの鉄道では、現在でも当区間の営業譲渡をJRに要望している<sup>(注3)</sup>、肥薩おれんじ鉄道でも、阿久根市を中心に鹿児島中央駅までの延伸の可能性を探っている<sup>(注4)</sup>。一方、東北では、県都の盛岡、青森が経営分離区間に入ったために、この懸念だけは避けられている。特に、盛岡・いわて沼宮内間は、当初JR経営区間とされていたが、IGRいわて銀河鉄道の営業区間となったため、来年3月、盛岡市近辺に2つの新駅設置(滝沢―厨川間に菓子駅、厨川―盛岡間

<sup>(注3)</sup> 信濃毎日新聞「篠ノ井―長野 見直し協議要請 しなの鉄道がJRに」2005年1月26日を参照。

<sup>(注4)</sup> 南日本新聞「鹿児島中央乗り入れを 利用促進協 阿久根の出席者要望」2005年5月17日を参照。これによると、鹿児島県肥薩おれんじ鉄道利用促進協議会の総会で、阿久根市の出席者から、JR鹿児島中央駅への乗り入れを求める声が相次いだとある。

資料3. 先発した並行在来線区間の現況

三セク鉄道名 (営業開始日)	しなの鉄道 (H9.10.1)	青い森鉄道 (H14.12.1)	IGRいわて銀河鉄道 (H14.12.1)	肥薩おれんじ鉄道 (H16.3.13)
営業距離 (キロ)	65.1	25.9	82.0	116.9
駅数 開業時→現在	15→18 (直営9, 委託6, 無人2, 共同1)	7→7 (県所有6, 共同利 用1)	15→17	27→28 (有人10, 無人18)
駅間距離	5.01	4.32	5.47	4.68
運行本数 開業時 現在	上下111本	JR時27本から 新会社40本へ	JR時31～75本から 新会社は69本へ	JR時20～21本から 新会社は29～32本へ
貨物輸送 (本)	上下約10本	上下48本		上下6本
電化・非電化等	電化・複線	電化・複線		非電化(電化施設 は残す)単線
輸送密度 2000年 現在	8,377 —	1,919 1,380	3,417 2,882	1,247 986
定期比率 開業時 現在	63.1 —	— 65.9	— 69.9	73.8 —
通学定期比率 開業時 現在	30.4 —	— 58.2	— 50.3	67.1 —

(注) 輸送密度は、ローカルの輸送密度に限定している。現在は、平成16年度の数字。

(出所) 各種資料により、著者が作成。

に青山駅)を予定しており、営業収入建て直しの打開策として期待されている。

また、並行在来線内でも、新幹線の恩恵を受けられず、並行在来線の十字架だけを背負わされた地域もある。その代表的な例としては、しなの鉄道の小諸、肥薩おれんじ鉄道の阿久根などが挙げられるが、青森でも、延伸により野辺地あたりは新幹線路線から大きくはずれるので、この例に属してくると考えられる。並行在来線沿線が新幹線路線と異なる九州新幹線長崎ルートの場合、肥前山口-諫早間がJRから経営分離されれば、そうした局所的地域の被害にとどまらず、諫早を除くほぼ全域の既得権益が著しく失われる可能性もある。

資料3から、その他の情報を探ってみると、まず第1に、駅数の増加があったのは、しなの鉄道、IGRいわて銀河鉄道と肥薩おれんじ鉄道

で、各3、2、1の増大である。IGRの2は来年の予定だが、設置が決定しているので掲げた。また、IGRでは今後更に2つの新駅設置が検討されている。第2に、しなの鉄道を除けば、朝夕を中心に運行本数を増やし、利便性を図ったことである。ここでは示していないが、各々快速の導入も実施している。こうした努力が、旅客数の増大に直結しているかどうかは、第3章で検討されるが、青い森鉄道ではコスト削減を目的に、逆に便数減のダイヤ改正も検討されている。第3に、東北では貨物輸送が約48本と多く、寝台特急も走っており、重要な路線となっていることである。これは、国が三セク設立時に貨物輸送料を従前の約3倍にするという支援策を打ち出したことからわかるように、旅客だけで存廃を決断できない路線であることを証明するものである。しなのと東北は、路線が電

化・複線であり、貨物輸送も多いが、肥薩おれんじ鉄道の場合は、電線は残っているもの、旅客運行は非電化であり、貨物輸送の重要性もそれほど高くない。今計画されている並行在来線も、東北、しなのと比較すると、貨物輸送の観点等を考慮した客観的路線価値としてみれば劣り、収支状況が悪化すれば、すぐに路線の存廃問題に結びつく可能性があることを認識すべきである。

### 3. 並行在来線区間の経営状況とその課題

#### (1) 並行在来線三セク鉄道の輸送人員の減少状況

資料4は、並行在来線の三セク鉄道における輸送人員の減少状況を示したものである。肥薩おれんじ鉄道では、1年目から輸送人員が計画より23%の減、青い森鉄道では、通年営業1年目の15年度の輸送人員が計画より28%減と低迷した。比較的順調であろうと思われていたIGRいわてでも、予想以上に旅客数は減少している。

輸送人員を予測する場合、これまでの実績を

ベースに沿線人口、新幹線アクセス、既存駅開発効果等を考慮して算定する（新駅設置がある場合は新駅設置効果も）が、実際には沿線人口は予想以上に減少したところが多く、新幹線アクセスの効果も既存駅開発効果も十分発揮されなかった。先発した東北、南九州の並行在来線の旅客数は、便数を開業前より増やしたのに予測を大きく下回ったのである。最大の理由は、当該鉄道利用からマイカー利用への転換が予想以上に進んだことである。その要因として、運賃水準の引上げが転換の大きな契機となり、乗り換えの手間、JRとのアクセスの悪さなども目に見えない利用減少の要因となっている。しかし、計画では少子化による高校生の入学定員の減少を考慮していないし、通勤客の逸走率（①特急がなくなり急ぐときの手段が失われ緊急時の利便性が喪失している ②地方では電車通勤世代が車通勤世代へ大きく転換している時代である）を甘く見ていたと思われる。計画作成時に必要十分なファクターが入っていなかったのである。そのほかにも、肥薩おれんじでは、新幹線の波及効果よりマイナス効果のほうがは

資料4. 並行在来線三セク鉄道の輸送人員変化の概況

三セク鉄道名	肥薩おれんじ鉄道	青い森鉄道	IGRいわて銀河鉄道	しなの鉄道
輸送人員の計画との乖離率	77.1% (通年営業1年目の輸送人員の計画との乖離率)	71.9% (通年営業1年目の輸送人員の計画との乖離率)	約85% (通年営業2年目の輸送人員の計画との乖離率)	約91% (営業3年間での旅客数の減少率、年率2~3%減)
運賃水準の変化	全体で1.39倍。	全体で1.49倍、普通1.37倍、定期1.65倍。	普通1.58倍、通学1.99倍(注)、通勤2.12倍。	据え置き。平成13年3月に10%値上げ。
便数の変化	増便 本数は1.3倍に。	増便 本数は1.5倍に。	増便 本数は最高1.8倍に	若干の増便

(注) 岩手県では、通学定期の料金値上げに激変緩和措置を適用し、2年4ヶ月間に限り実質上1.35倍の値上げにとどめ、その差額を県と沿線自治体が積み立てた基金で補償している。

(出所) 各種資料により著者が作成。

るかに大きかったことが挙げられる。東北の場合、新幹線に客をとられたケースは低いと考えられるが、しなの鉄道では、長野・上田間で、新幹線に客をとられる比率が予想以上に高かったという。

関係者からのヒヤリングでは、JR から三セクへの転換時に大きく旅客数が減少し、その後も回復基調はもどらず旅客数は漸減するという。唯一の望みは、新駅設置による新規需要の掘り起しであるが、新駅設置の条件が整う場所は、非常に限られているというのが現状である。

## (2) 青い森鉄道の経営状況

前述したように、青い森鉄道では、初めての通年旅客営業となった平成15年度の輸送実績が当初の計画値と比べて大きく乖離した。資料5は、項目別に輸送人員の変化と乖離率をみたものである。

青い森鉄道の輸送人員の推移で特徴的なのは、通勤、通学の定期、定期外も軒並み同様の比率で、減少していることである。通学客の減少が抑えられなかったのは、通学定期がJR 時より1.65倍に上昇したことにある。周辺に高校が少

ない地域では、電車による遠距離通学を余儀なくされるが、定期券の購入額が1.65倍になると、通う高校の選択にも影響を与えている。東奥日報が報じるところによると、地元の普通高校である三戸高校の競争率が平成15年度入試で1.5倍に上昇したのに対し、電車通学生の多い南部工業は前年の1.47倍から定員割れしたという<sup>(注5)</sup>。

定期券の値上げの他に、高校生そのものの数が予想以上に減っていることも指摘されている。少子化に伴う高校生人口の減少は、当初あまり強調されなかったが、青い森鉄道の「中期経営計画」では、より正確な輸送人員の推計、目標値設定のため、高校入学時の生徒数、在校生数を調査し、計画に反映させている。

現在、青い森鉄道が運行している目時・八戸間は、東北本線の中でも最も輸送密度の低いところであるが、この区間の駅の場所が、市街地から離れていることも旅客数の低迷に影響を与えている。当初、青森県庁では、青い森鉄道の運行前に、庁内でプロジェクトチームを組み、『並行在来線駅舎等活性化提言報告書』を作成し、駅・駅舎を核とした活性化策を練っていた。

資料5. 青い森鉄道の輸送人員の推移（1日平均、寝台特急分含まず）

（単位：人/日）

年度	平成15年度 許可申請時計画	平成14年度 実績値	平成15年度 実績値（計画との乖離率）差額
定期輸送人員	2,084	1,562	1,508（72.4%）△576
（通勤定期）	247	222	176（71.2%）△71
（通学定期）	1,837	1,340	1,332（72.5%）△505
定期外輸送人員	1,098	922	781（71.1%）△317
合計	3,182	2,484	2,289（71.9%）△893

（出所）青い森鉄道「中期経営計画」（平成17年3月）より。

<sup>(注5)</sup> 東奥日報「東北新幹線 光と影/八戸駅開業1年—第3部 試練」2003年12月2日を参照。

資料6. 青い森鉄道の収支状況と中期計画並びに申請時計画との乖離

(単位：百万円)

	平成15年度 実績	平成16年度 見込み	平成17年度 中期経営計画	平成18年度 中期経営計画	平成18年度 申請時計画*
<収入>					
1. 旅客収入	193.2	198.4	197.1	195.8	284.8
2. 夜行寝台収入 運行管理収入 運輸雑収入	250.3	240.4	233.3	226.5	219.3
合計	443.5	438.8	430.4	422.3	504.1
<経費>					
1. 人件費	137.9	139.3	142.4	142.0	133.0
2. 運転経費 うち線路使用料	221.0 739万円	204.2 52万円	205.9 0円	199.0 0円	259.2 -
3. 管理費等**	33.4	34.9	39.0	41.6	45.3
4. 減価償却費	34.2	32.3	31.0	30.1	27.2
5. 諸税	2.5	11.7	10.9	10.7	13.4
合計	429.1	422.6	429.2	423.4	478.1
①営業損益	14.4	16.3	1.2	△1.1	
②営業外収益	0.1	0.1	0.1	0.1	
③営業外費用***	14.2	14.2	14.2	0	26.0
④経常損益	0.3	2.1	△12.9	△14.2	
⑤法人税等	0.3	2.1	2.1	2.1	
⑥税引後損益	0	0	△15.0	△16.3	
⑦減免前線路使用料	271.7	323.2	281.2	281.2	
⑧線路使用料減免額	264.3	322.7	281.2	281.2	

(注) \*は、平成14年3月に第二種鉄道事業許可申請書で、開業5年目の平成18年度を計画した数字である。\*\*には、管理費のほか、案内宣伝費、福利厚生費を含めている。\*\*\*には、繰延資産償却費が含まれている。

(出所) 青い森鉄道『中期経営計画』(平成17年3月)と青い森鉄道『第二種鉄道事業許可申請書【概要】』(平成14年3月)から著者が加工。

駅サポーター制度の導入も図っていた。しかし、駅を中心とした活性化は、なかなか進んでいないし、駅サポーター制度も客の増大がないとインセンティブが湧かないという悪環境に陥っている。

こうして、許可申請時の3,182人(1日・人)が、71.9%にしか相当しない2,289人(1日・人)になり、営業収入が減少したことで、収支見直しを兼ねてすぐさま、平成17年度～21年度

の中期経営計画をたてることとなった。

資料6は、青い森鉄道の収支状況の推移を見るために、通年営業となった平成15年度の実績値、平成16年度の見込値をとり、17年度から18年度は見直し後の中期計画の目標値、さらに最後の列で14年請時の18年度見込値を示している。周知のとおり、青森県の並行在来線対策のスキームは、上下分離方式を採用しているために、青い森鉄道は鉄道資産を保有せず、第二種鉄道事



業として旅客運送業務のみを担当している。そのため、線路を保有している第三種鉄道事業としての青森県に線路使用料を支払わねばならない。しかし、収入が当初の見込みより3割弱落ち込んだことから、15、16年度の収支状況は悪化し、青い森鉄道から青森県に支払われる線路使用料は、15年度で739万円、16年度では52万円にすぎなかった。また、17年度からの中長期経営計画では、平成20年度まで、⑥の税引後損益が赤字になるため線路使用料の支払いは見込まれていない。すなわち、青い森鉄道は、下部インフラを青森県に負担してもらっても、平成17年度から経常損益が赤字になるのである。

線路使用料減免による県の実質負担は、⑧の線路使用料減免額で示されるが、平成16年度で3億円強、17年以降約2.8億円と予想される。青森県の負担は、この線路使用料の減免と、さらに初期投資の金利負担等が加わり、年間合計約3.9億円を余儀なくされている。

東北本線は、全国でも指折りの路線であり、貨物輸送が1日上下48本、カシオペアや北斗星などの高級夜行寝台特急も走っている。それにより、青い森鉄道では収入の半分以上を寝台特急収入で得ることができ（資料6を参照）、下部インフラを担当する青森県には4億円にも相当する線路使用料が入っている。しかし、線路の維持・管理費は、他の路線よりはるかにかさむので、県の支出もその分多くなっているのである。東北新幹線の青森市延伸までは、県は青い森鉄道を上下分離方式で支えることを明言しているため、それまではこのままの方式で負担せざるを得ないが、今の営業距離25.9キロから96キロがプラスされ121.9キロとなった場合、県がこの負担に耐えられるかは疑問である。

青い森鉄道の中期経営計画の方向性でいえば、

輸送密度の低い現在の目時・八戸間では新駅設置のような積極的増収策をとらず、もっぱら経費削減の方策がとられている。資料6に見るように、経費項目は申請時計画より人件費を除き実績値のほうが低い。人件費削減対策としては、運転士養成にかかる費用が思ったよりかかることから、JR東日本に運転士養成期間の短縮（通常の5～6年を4年に）を要請するとともに、JR出向者等からの嘱託社員の確保等に努めている。さらに、経費削減の最終段階として、ダイヤ改正による便数削減・運行経費削減の方向が模索されており、住民・利用者へ便数削減をいかに説明し、理解してもらうかを検討中とのことである。

### （3）IGR いわて銀河鉄道の経営状況

IGR いわて銀河鉄道は、その設立当初、輸送密度3,000人以上であり、県都盛岡を区間内に有していることから、青森よりも経営環境には期待がもてた。それでも、開業の輸送実績は、計画より下回った。資料7で、IGRの輸送状況をみてみよう。まず、この資料で注意を要するのは、平成14年度の数字が開業日の平成14年12月1日から翌年3月31日の4か月分の数字を3倍していることである。この操作は、定期外収入にはさほど影響を与えないが、通学定期には根本的な問題を提起する。通学者の定期券購入は、年度始めに集中するからである。よって、平成14年度の通学定期の輸送人員は、12月から3月までの年度末の数字なので、相当割り増しして考えねばならない。IGRの担当者によると、当初の経営計画では1日当たり乗車人員は、約1万5千人を計画していたので、平成16年度実績12,783人は、計画の約85%であったということになる。

資料7. IGR いわて銀河鉄道の輸送状況

(単位：人，%，千円)

<輸送人員>		平成14年度	平成15年度 (対前年比)	平成16年度 (対前年比)
定期	通勤	2,990	2,639 (-11.7)	2,515 (-4.7)
	通学	5,940	6,725 (+13.2)	6,430 (-4.4)
	定期計	8,930	9,364 (+4.9)	8,945 (-4.5)
定期外		4,649	4,313 (-7.2)	3,838 (-11.0)
小計		13,579	13,677 (+0.7)	12,783 (-6.5)
寝台特急等		428	675	624
合計		14,007	14,352	13,407
*ローカルの輸送密度		3,180.6	3,242.0	2,882.3
<収入>		—	2,052,167	1,977,289

(注) 平成14年度の数字は、開業日の12月から3月までの4ヶ月の数字を3倍したもの。

(出所) IGR いわて銀河鉄道からの資料から著者が加工作成。

項目別特徴は、推計になるが、定期外の減少率が最も高く、次に通勤、通学の順となると思われる。IGRの場合、運賃水準を並行在来線三セク鉄道の中で最もアップさせた。JR 時料金との比較で、普通は1.58倍、通学定期、通勤定期は、各々1.99倍、2.12倍にも達する。この設定は、IGRの経営が成り立つ水準でやむなく決断されたものだが、さすがに通学定期に関しては、県と沿線自治体の出資による経営安定化基

金で、激変緩和措置として1.35倍（平成17年3月までの2年4ヶ月の間）にとどめている。この効果もあり、青い森鉄道よりも通学定期の利用率は低下は緩和されているといえよう。

IGRの収支状況は、資料8で示される。営業収入が平成15年度36.95億円、16年度36.34億円で、営業費が15年度38.75億円、16年度38.57億円で、営業損益は、15年度で1.8億円、16年度で1.2億円となっている。しかし、前述した通

資料8. IGR いわて銀河鉄道の収支状況

(単位：千円)

	平成14年度	平成15年度	平成16年度
営業収益	1,028,799	3,694,847	3,633,922
旅客運輸収入	705,571	2,154,775	1,977,289
鉄道線路使用料	170,571	1,075,917	1,424,908
運輸雑収入	152,411	464,154	231,724
営業費	1,291,281	3,875,356	3,756,620
運送費	820,008	3,627,701	3,494,805
一般管理費	420,863	138,584	147,482
諸税	4,541	85,654	82,286
減価償却費	45,868	23,417	32,045
営業損益	-262,481	-180,509	-122,697
当期損失	-208,227	-41,886	-42,301
当期未処理損失	-357,987	-399,874	-442,175

(出所) IGR いわて銀河鉄道の損益計算書から、著者が加工作成。

学定期の補償額である特別利益としての補助金収入により、当期損失は平成15年度で4,189万円、平成16年度で4,230万円となっていることから、年間約4千万円強の赤字ということになる。担当者によると、今後もこの額が継続すると予想されるが、新駅設置により収入増が見込まれる可能性もあるという。新駅設置費は、原則として地元市町村の負担であるが、IGRの場合、開業10年間で4つの新駅をつくることを計画で示していた。そのため、新駅設置に対し、岩手県も負担をすることになっている。負担比率は、県と市町村が半々である。

年間4千万円強の赤字が、今後どうなるかは新駅効果とこれからの集客戦略にかかっているが、県都盛岡の周辺人口は伸びていく可能性が高いので、青い森や肥薩おれんじと比較して将来の希望を感じさせる。ただ、沼宮内以北の路線状況は楽観視できない。この区間をどう解決していくかが今後の課題であろう。

#### (4) 肥薩おれんじ鉄道の経営状況

2001年8月の鹿児島県並行在来線鉄道対策協議会総会で、これまでの償却前損益2.59億円の赤字が、一転して1.06億円の黒字になるという試算が出され、波紋が生じた。この試算では、

運賃収入がそれまでの5.21億円から6.94億円に変更されている。変更の理由は、運賃収入を、平均賃率を基準とした一般的方法から、鉄道利用客実態調査にそって積み上げ方式に変更し、新幹線乗り継ぎ分を上乗せした結果だといわれる。この方式転換の是非は、検討を加えねばならないが、初年度実績が5.51億円であったことを考えると、試算方法に何らかの問題があったことは否めない。

運賃引上げ率がJR時の1.39倍と東北の場合より低率だったにもかかわらず、運賃収入の実績値が計画より1億4,200万円下回った事実は、重く受け止めなければならないであろう。資料9で、運賃収入の計画との乖離を項目別に示したのは、運賃引上げ率が東北より低かったからであろうが、通勤定期と定期外は、73~74%と極端に低い数字である。この客層を今後いかにつなぎとめるかが、運賃収入の維持に大きな鍵となってくる。

収支状況についてみると、資料10にあるように、収入、支出とも計画を下回った。支出は、人件費以外のその他の支出を抑えたため、8.74億円でおさまっている。しかし、運賃収入が計画より大幅に下回ったため、償却前収支は、

資料9. 肥薩おれんじ鉄道の運賃収入

(単位：百万円)

区 分	平成16年度・計画	平成16年度・決算(乖離率) 差額
定期収入	261	230 (79.5%) △ 31
通勤定期	47	34 (73.2%) △ 13
通学定期	214	196 (91.5%) △ 18
定期外収入	432	321 (74.2%) △111
合 計	693	551 (79.5%) △142

(出所) 肥薩おれんじ鉄道株『肥薩おれんじ鉄道の概要』より、著者が作成。

(注1) 定期外収入の実績値321百万円には、イベント列車収入の930万6千円が含まれている。

(注2) 輸送人員で比較すれば、通勤定期は121,128人(対計画比67.3%)、通学定期は1,343,162人(同85.4%)、定期外は416,755(同60.7%)となっている。

資料10. 肥薩おれんじ鉄道の収支状況

(単位：百万円)

	平成16年度計画	平成16年度決算
<b>&lt;収入&gt;</b>		
運賃収入	693	524
その他の収入	412	359
収入合計	1,105	883
<b>&lt;支出&gt;</b>		
人件費	285 (+215)	298 (+215)
その他の経費	721	576
支出合計	1,006	874
減価償却前収支	99	9
減価償却後収支	△37	△77

(注) 人件費の(+215)は、JR九州からの派遣86名分1名当たり250万円、合計2.15億円を負担していることを示す。この支援は10年間。

(出所) 肥薩おれんじ鉄道の損益計算書等より著者が加工。

9,900万円の黒字である予定が、900万円の黒字にとどまり、償却後収支は、7,700万円の赤字となっている。

肥薩おれんじ鉄道では、10年間の期限付きでJRからの人件費補助という支援を受けている。その額は、年間2億1,500万円にものぼる。また、線路保全費も引渡しの際にJR九州の修理費補償を受け、節約を可能にしている。そのため、資料11にみるように、開業9年目までは、償却前収支は黒字になり、10年目以降から赤字となり、15年目からはおおよそ2億円の赤字が見込まれていた。ところが実際は、開業1年目において、償却前収支は900万円の黒字にとどまり、償却後には、7千万円の赤字となった。

計画では、JRの支援がなくなる10年後には1.2億、15年後以降には約2億の赤字が予想さ

れているが、筆者の見方では、開業後すぐの現時点で、JR九州の支援がなければ、償却前収支で3億円に近い赤字が生じていると考える。平成17年度の4月から8月の輸送収入状況をみても、対前年比の91.8%にとどまっている。この比率のままだと平成17年度の運賃収入は、平成16年度より約4,500万円減少することになる。運賃収入の減少に歯止めがかからなければ、膨らむ赤字により、赤字補填の対策が必至であることを指摘しておきたい。

#### (5) しなの鉄道の経営状況

周知のとおり、しなの鉄道は、平成9年10月に営業を開始した並行在来線第三セクター鉄道の第1号である。しかし、その後旅客収入の落ち込みと多額の減価償却費に伴う経費増により、

資料11. 肥薩おれんじ鉄道の計画時の償却前収支

(単位：百万円)

開業年目	1年目	2年目	3年目	5年目	9年目	10年目	15年目	20年目	30年目
収支額	99	91	40	54	13	△12	△190	△210	△219

(出所) 鹿児島県並行在来線鉄道対策協議会『並行在来線経営基本計画(案)』より。

資料12. しなの鉄道の損益計算書

(単位：億円)

科目	年度	10	11	12	13	14	15	16
営業 収入	旅客収入	22.0	21.3	21.0	22.1	22.1	23.5	22.7
	その他の収入	4.6	4.1	4.4	5.1	4.5	5.1	4.5
	小 計	26.6	26.4	25.4	27.2	26.6	28.6	27.2
営業 費用	人件費	16.2	16.4	16.4	14.9	12.8	11.3	—
	保守費	7.3	7.5	6.9	7.5	5.2	6.2	—
	その他の費用	7.4	7.2	7.1	6.9	6.9	6.6	—
	減価償却費	4.4	4.4	4.3	4.9	4.8	4.6	—
	小 計	35.3	35.5	34.7	34.2	29.7	28.7	26.4
営業損益		△8.8	△9.1	△9.3	△6.9	△3.1	0	0.8
営業外損益		△1.7	△1.8	△2.2	△2.3	△0.8	△0.8	—
経常損益		△10.5	△10.9	△11.5	△9.2	△3.9	△0.8	△0.1
償却前損益		△4.5	△5.0	△5.6	△2.7	0.9	3.7	—
当期末処理損失		△10.8	△17.5	△21.6	△24.0	△27.3	△28.1	—

(注) 営業費用の保守費の項目は、線路保存費、電路保存費、車両保存費であり、その他の費用は、運転費、運輸費、管理費、案内宣伝費等である。

(出所) しなの鉄道株式会社のHPによる。

平成12年度末には当期末処理損失が21.6億円となり、13年度には資本金23億円を上回る債務超過になった。高い輸送密度を有する路線で、経営が立ち行かなくなった事実には、関係者は三セク鉄道の経営の難しさを痛感したものだ。

だが、抜本的改革を開始した平成13年度から、しなの鉄道の経営は急速に改善の方向へ向う。最大5億円以上もあった償却前損益を14年度に黒字に転換させ、16年度には営業損益も7,941万円の黒字となったのである。しなの鉄道の経営上の弱点は、人件費の高さと4～5億円にのぼる減価償却費と言われていた。8,000人を超える輸送密度は、他の並行在来線と比較すべきもなく、路線の経営が成り立たないわけではないとして、“極限までの自助努力” “聖域なきコスト削減”を旗印に、徹底したコスト削減に取り組んだ成果がみてとれる。コスト削減の努力により、営業費用は、12年度の34.7億円から16年度の26.4億円へと8.3億円も削減された。旅

客収入も、平成12年度まで低落傾向であったものを、維持・漸増基調にのせ、22～23億円の数字を残している。

しなの鉄道の場合は、経費の削減ができれば、経営の好転は可能であるという予想はあった。その削減を実行しえた努力は評価に十分値すると思われるが、東北、九州にはその対策だけで成果が表れるとは思えない。路線区間の立地条件に恵まれ、輸送密度の高いしなの鉄道と九州・東北を同じ遡上にのせることはできない。北陸新幹線の延伸に伴い、長野・上越間がしなの鉄道に移管された時に、この路線も本当の意味での並行在来線問題をかかえることになるのかもしれない。

#### 4. むすびに代えて—集客戦略・活性化策の試みを含めて—

以上、先発した並行在来線三セク鉄道の開業

後の経営状況を概観した。各社とも予想以上の経営環境の悪化が見て取れる。これは、並行在来線に固有の宿命なのか、それとも三セクという形態によくあらわれる経営努力の足りなさのためか、様々な見解があろうと思われる。しかし、これからの並行在来線沿線にとって、こうした事実は、今後に対して大きな懸念材料であることは疑いが無い。地域の選択の問題というには、あまりにも重過ぎる問題である。今後予定されている並行在来線は、先発した地域より更に悪い条件が加わる。国の何らかの具体的支援策が検討されねばならない時期に来ているのではないだろうか。

最後に、並行在来線三セク鉄道各社の経営改善への取組は、前稿で若干触れているが、IGRや青い森で展開されている沿線活性化策の最近の動向を紹介して、結びに代えたい。三セク鉄道は、自治体出資が中心であるが、旅客拡大戦略、沿線活性化策については自治体の側面協力はあるものの、鉄道会社自らが担わねばならない。経費削減を至上命題としている中で、この作業を行うのはたやすいことではないが、この地道な作業は必要不可欠のものである。集客戦略、沿線活性化策を考えるにあたって必要な視点を示すと以下になるだろう。

まず第1に大切なことは、当然のことながら、“まち・住民”と“駅・鉄道”との関係をいかに密接なものにしていくかである。イベント企画は、鉄道会社の存在感をアピールするための手段として欠かせない。目的にあったポスターを自前で作成するなど、金をかけないでいいアイデアをいかにひねり出すかが求められている。また、子供を通したまちづくりで成果を上げている地域も多い。IGRが子供向けイベントを積極的に打ち出しているが、それは効果的な戦略

ではなかろうか。青い森でも、車両の宣伝広告に空きがあることから、今後はまちのお知らせばかりでなく、学校関係のお知らせ（学校の行事、生徒の絵など）を無料で積極的に受け入れる方針だという。これらの対策は、即効薬としての効き目は弱いだが、地道に取り組めば徐々に成果の上がるものであり、既存のストックをいかに有効に活用していくかというまちづくりの視点ももっている。現に存在する路線、駅、鉄道をまちのコミュニケーションの場として有効に活用し、路線・駅を住民にとって身近なものに感じさせる地道なしかけがどうしても必要である。

第2に、JRとの協力関係を、更に強固にしていくことである。JRへの乗り換えの不便さ、乗り換えのロスに対する、利用客の不満は予想以上に多い。直通乗り入れを可能にするために、JRの協力を仰ぐばかりでなく、IGRで試みられた乗り継ぎ割引などをもっと積極的に取り入れることも必要である。また、現在でも安全運行のためのノウハウ提供、行事の共同開催などでJRからの協力をうけているが、さらに広範囲での協力をJRに打診すべきであろう。

第3に、競争相手であるバス会社との共存の視点である。マイカー中心の時代にあっては、バス会社の経営も同様に深刻である。そうであれば、今以上に、鉄道とバス会社の連携強化を図り、共存していく方策を模索すべきである。IGRでは、駅と周辺団地を結ぶ短距離路線で、利用客の多い時間帯に、初乗り料金・短距離バスの導入を検討している。低料金とはいえ、短時間で効率よく多くの客を運べば、バス会社にも利益が生じ、ひいては鉄道利用客も増大し、三セク鉄道の経営も改善する。

第4に、最後になったが、県と沿線自治体の

協力は、言わずもがな不可欠である。三セク鉄道会社と自治体との連携で、どれだけ実践的な戦略を打ち出せるかは決定的に重要である。しかし、それを可能にするには、どのレベルでの、こういった形の連携が必要なのかまで立ち入った考察が加えられなければならない。

[追記：本稿執筆にあたり、調査にご協力いただいた青い森鉄道株式会社、IGRいわて銀河鉄道株式会社、青森県庁交通政策課の関係者の皆様に、心からお礼申し上げますと共に、資料を送付いただいた肥薩おれんじ鉄道株式会社をはじめとする三セク鉄道株式会社各社に感謝申し上げます。]