

シリーズ勉強会『地域の公共交通とまちづくりを考える』  
第19回 「ピンポイントテーマディスカッション」 その1

# 公共交通の独立採算を 考える

令和7年3月

北勢線とまち育みを考える会

## 今日のディスカッションのテーマは・・・

これまで日本では公共交通機関は**独立採算**で経営できるものとされてきました。しかし、モータリゼーションの進行とともにローカル鉄道や地方のバスなど採算が取れずに**路線廃止**や**事業からの撤退**が進んでいます。

公共交通機関の独立採算にこだわっていたら、地域の**公共交通は本当に崩壊**してしまいます。それは仕方ないと考えますか、それともパラダイムシフトしますか。

今日はこのテーマで議論します。

北勢線も利用者であふれていた  
1970年代

## ピーク時 昭和50年度の利用実績

利用者数がピークだった昭和50年度の年間の乗客数

定期外

160.1万人

定期

437万人

計

597.1万人

## 具体的な利用状況を推計します

輸送密度	およそ6600人/km
一列車平均乗車人員	約85人
ラッシュ時桑名方向利用者	約4,000人
ラッシュ時混雑率	約260%

都会のラッシュを超えるすし詰め状態

昭和50年当時の乗客数は尋常ではない

当時のラッシュ時の混雑は

今の常識から考えると尋常ではない

当時の東京の都心のラッシュと変わらない混雑率

非人間的扱いの電車

乗りたくなかったけど乗る以外の選択肢なし

この当時は北勢線でも採算が取れていた

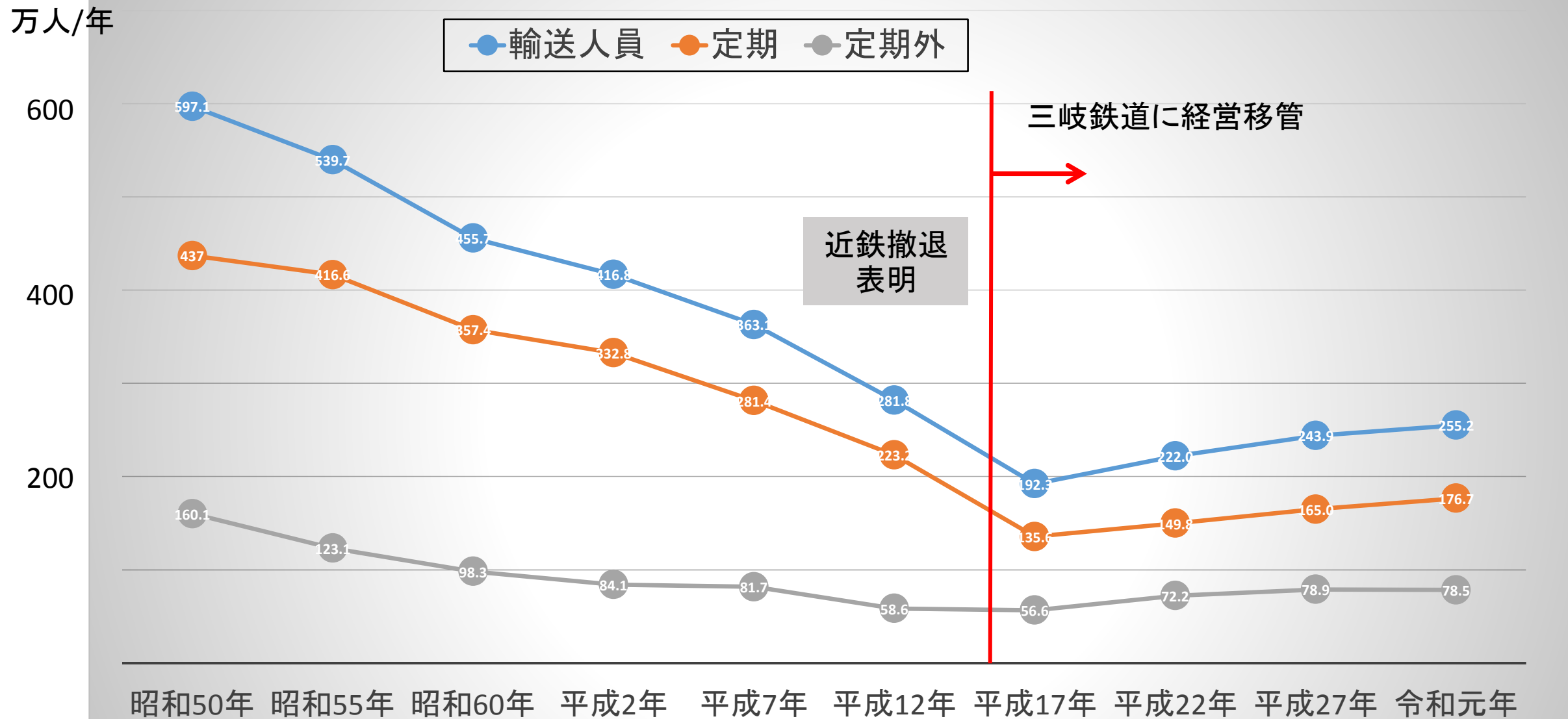
大量輸送のメリットを生かしにくい軽便鉄道だけど

それなりに採算は取れていた

近鉄が撤退表明した頃は  
どうだったのか？



# • 北勢線利用者数の推移



撤退表明時点の輸送人員は  
ピークの昭和50年度に比べて半減

大幅に減ったのは事実ですが……

# 近鉄の撤退表明時でもそれなりに利用されていた

近鉄が撤退表明した平成12年度の年間の乗客数

定期外	58.6万人
通勤定期	70.6万人
通学定期	152.6万人
計	281.8万人

## 具体的な利用状況を推計します

輸送密度(公表数値) 3178人/km

平均乗車人員 約53人

ラッシュ時桑名方向利用者 約2,400人

ラッシュ時混雑率 約160%

ラッシュ時はかなり高い混雑率

それなりの利用があっても赤字

ラッシュ時には混雑していてそれなりに利用されていても

**大赤字**

年間数億円のマイナス

**収益事業としては成り立たない**

# 公共交通独立採算の限界

公共交通だけでは事業としてやっていけない

公共交通が民間経営で事業として成り立っていたのは

日本だけ

そんな日本でも

首都圏等の大都市圏の一部を除いて

事業として成り立たなくなってきた

公共交通だけでは事業としてやっていけない

地方      補助金投入            何とか**経営を維持**

都市圏      不動産、流通、観光等

**関連事業の収益**で内部補助

収益事業として成り立っているように**見せかけていただけ**



## コロナ禍で事業者はどうしたか

コロナ禍で需要が落ち込んだ時に事業者がしたことは

- ・ 運行本数の削減
- ・ サービスの低下（窓口削減、駅の無人化）
- ・ 運賃料金の値上げ

これはまさに事業者任せの公共交通の近未来像

# 独立採算で継続させると・・・負のスパイラル

コスト削減（**縮小均衡**）



設備投資抑制、人員削減



**サービス低下**（質、量とも）、設備の劣化



利用者減少、**安全性低下**（事故発生リスク増）

## 昨年末に発生した熊本市電脱線事故から・・・



熊本市交通局は2日朝、昨年12月31日に市電が脱線した区間（熊本城・市役所前－花畑町電停間）で、レールの間隔を適正にする工事を始めた。復旧の時期は未定。市電は水道町－辛島町で運休が続いた。

交通局によると、脱線した地点の周辺を1日に調べた結果、レールの間隔が基準値を超えている箇所が確認された。工事ではレールを適正な位置に移動して固定する。

コスト削減だけ進めるとこんな形になることも・・・

# 北勢線では自動車衝突事故による車両不足で運休

コスト削減



新車導入できず



予備車両がない



事故が起きれば運休

こんな負のスパイラル

前向きな投資が必要

◆北勢線で列車と車が衝突 10日午後1時10分ごろ、いなべ市員弁町上笠田の三岐鉄道北勢線楚原第7号踏切で、西桑名発阿下喜行き列車と同市内の50代男性の軽乗用車が衝突した。乗客10人と運転士、男性にけがはなかった。

いなべ署によると、男性はラジオに気を取られ、遮断機が下りた踏切に進入した。三岐鉄道によると、事故の影響で上下線の計4本が運休。また車両の修理のため当面の間、朝夕の計8本を運休する。

補助金で赤字補填しても  
改善できない

補助金では負のスパイラルを断ち切れない

赤字補填の補助金・・・シヴィルミニマムを守る資金

⇒コストを最小限に抑えたうえでの赤字を補填



縮小均衡の姿勢は変わらない



負のスパイラルは続く

鉄道単体では赤字でも地域にはメリットも・・・

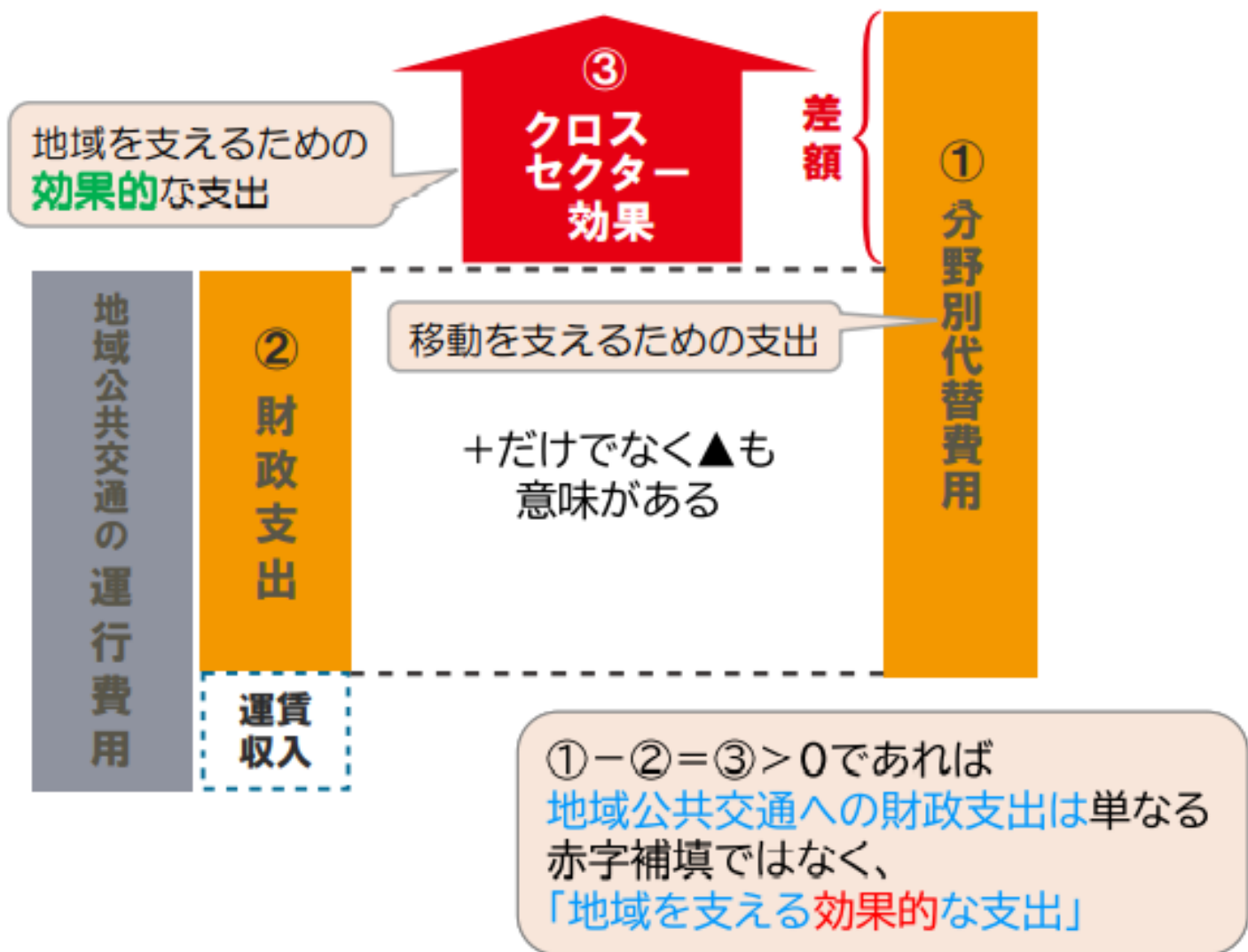
鉄道事業としては

**大赤字** でも

交通混雑緩和、教育、医療 等々

**広い分野にメリット**をもたらしている

# クロスセクター効果



## クロスセクター効果

既存の公共交通の代替機能にかかる直接的な代替費用のほか、商業、教育、医療等さまざまな分野に及ぶ影響費用をすべて積み上げて、鉄道維持の財政支出との比較した差額



地域としての採算にパラダイムシフト

クロスセクター効果を考慮すると  
路線単体では赤字・・・でも



地域全体で見れば便益の方が大きい

広い視野から俯瞰して地域としての経営判断

## 解決の糸口 事業者丸投げから自分ごとに

### 事業者にも丸投げ

これまで事業者は便利な交通を提供してくれていました



ここで意識を変えて

地域住民、自治体が自分ごととして  
地域の交通と向き合う

地域交通経営を自分ごとにして  
JRから地方路線を譲り受ける  
富山県

## 城端線・氷見線

# 城端線

(高岡～城端間:29.9km)

# 氷見線

(高岡～氷見間:16.5km)



JRが運営していたローカル線を三セクに移管

JR西日本は路線を廃止したいとまでは  
言っていなかったけれど...

富山県が地域交通の利便性を向上するために  
城端線・氷見線の運営を  
西日本旅客鉄道株式会社  
⇒あいの風とやま鉄道株式会社

県がコントロールできる会社には路線の移管を要望

# 富山県が意思決定して利便性を向上

## 利用者の利便性向上策に投資

- (1) 新型鉄道車両(新しいタイプの気動車)の導入
- (2) 交通系 IC カードへの対応
- (3) レール更新、PC 枕木化等の既存設備の改良
- (4) 運行本数の増加、パターンダイヤ化
- (5) 高岡駅での両線の直通運転を行うための駅改良

ディスカッションのテーマ・・・1  
公共交通は採算事業として  
自由競争であるべきなのか？

## ディスカッション・1 公共交通は採算事業なのか？

公共交通はそれでも採算事業として自由競争するのが良いのでしょうか？クロスセクター効果等を考慮して、地域全体としての便益で判断すべきものなのでしょうか？

図書館や公共施設は税金で賄われていても、採算性など議論されません。高速道路等を除く道路だって、採算性が悪いから廃止するといった話はあまり聞いたことはありませんね。なのに、公共交通に対しては採算性が求められるのはなぜでしょうか？



ディスカッションのテーマ・・・2  
地方自治体は  
移動のシヴィルミニマムを  
守れば良いのか？

## ディスカッション・2 自治体はどこまでやるべきか？

地方自治体は**最低限の移動を保障**すればそれで十分役割を果たしているのでしょうか？**車なしでも暮らしやすい利便性**まで保障するべきなのでしょうか？

それはこの**地域をどんな街にしたいのか**という地域の将来像に答えがあるはずです。

ディスカッションのテーマ・・・3  
地域の足を守るために  
地方自治体が果たすべき役割は？

## ディスカッション・3 地方自治体は何をする？

地域の足を守るために、地方自治体はどのような役割を果たすべきなのでしょうか？

事業者の赤字を補填するだけでは地域は良くなりません。金を出すけど口は出さないではなく、**地域をより良くするための牽引者になる**必要があります。そうであれば地方自治体は地域の経営者として何にどれくらい投資しようと考えているのかを市民に提示しなければなりません。