

「三セク都市鉄道」苦戦

5月10日付夕刊の日本経済新聞は、一面に上記のような記事を載せている。見出しのところを抜き出してみよう。「地方自治体が出資する大都市圏の鉄道の経営難が深刻になってきた。利用客の低迷や投資負担の増加で東京や埼玉など赤字経営の路線が続出。東京都が今年度は146億円の融資保証に乗り出すなど各自治体が財政支援する。各地で破たんしたテーマパークなどと同様に経営難の背景には自治体のあまい事業計画があるだけに、安易な支援拡大には批判も上がりそうだ。」

経営状態が厳しい都市部交通第三セクターのなかでも、東京臨海高速鉄道・多摩都市モノレール・大阪港トランスポートシステムの赤字額が大きい。東京や大阪に行ったときに利用してみたが、これで採算がとれるのか疑問に感じたものである。東京の臨海副都心を貫く「りんかい線」は、1日あたり利用客は昨年度で5.8万人であったが、それでも当初計画の半分の水準という。今後、巨額の建設費の償還が始まるが、累積赤字はすでに270億円に膨らむ。第三セクターではないが、東京都では都営地下鉄の赤字も深刻だ。これは2002年12月に開業した「大江戸線」に起因する。地下深い路線により工事費が当初予算より4000億円多い9886億円に膨張し、398億円もの経常赤字をもたらした。

経営状態が厳しい第三セクターとして、愛知県では桃花台新交通があげられている。これは愛知県と小牧市が出資する第三セクターで、名鉄小牧線の小牧駅・桃花台ニュータウン間7.4キロを結ぶ。5月9日付の読売新聞によると、桃花台線の昨年度の利用者数は1日平均で2200人。91年3月の開業当初は1万2400人を想定していたが、桃花台ニュータウンの入居者の伸び悩みなどから予想の2割弱にとどまり、累積赤字は58億円あまりに膨れ上がった。資金ショートも予想される事態となり、2000年4月に経営改善計画がつけられ、県と小牧市に公的支援を要請した。

この桃花台線、愛称ピーチライナーの1日あたり利用者が、4月には3200人と1.5倍も増えた。これは3月27日に「上飯田連絡線」(愛知県・名古屋市・名鉄などの第三セクター)が開業したこと、これに合わせて運賃を最大3割の値下げに踏み切ったことによる。私も「上飯田連絡線」開業の日に、桃花台まで地下鉄・名鉄、そしてピーチライナーを乗り継いで桃花台間で行ってみたが、かなりの賑わいぶりであった。連絡線開業で便利になり(それまでは上飯田から平安どおりまでは歩くか、バスに乗り換え)運賃も値下げとあっては利用客も増えるであろう。しかし、桃花台線の採算ライン5000人にはかなり遠く、経営を改善できるか予断を許さない。

論文やコメントでも指摘してきたように、とかく第三セクターの鉄道経営は、過大需要予測にもとづいて計画され採算性に乏しい事業が多い。それが地元負担膨張につながり、自治体財政にも大きな影響をもたらしがちだ。今後の推移を注視していきたい。

(5月12日記)