

韓国鉄道の現状と新たな鉄道政策について

—欧州鉄道の経験からの示唆—

ハン 黄 くら
ヨシ 永 ふみ
チン 鎮* 文
お 雄**

韓国の鉄道は、2003年度の「鉄道産業発展基本法律」の制定により上下分離を伴う鉄道改革が行われ、施設部門は韓国鉄道施設公団が、運営部門は韓国鉄道公社 (Korail) が担当している。その後も構造的ともいえる赤字が継続しているため現在は新たな鉄道改革が検討されており、この中では鉄道事業に競争を導入することが検討されている。

鉄道事業に競争を導入する施策は、1990年代以降に欧州委員会が推進しているが、その手法には課題も多く指摘されている。鉄道運営の変革は、鉄道経営のみならずその国の財政と国民の生活に大きな影響を与えるため、他国の経験と教訓を踏まえた慎重な対応が求められている。

はじめに

韓国は約1世紀におよぶ国営の鉄道制度を改め、2005年1月に公共企業体である韓国鉄道公社 (Korail) を発足させた。最近、韓国では高速鉄道路線の一部を運営する会社として鉄道公社の子会社の設立や、赤字地方鉄道路線の分離と民間事業者への開放が検討されるなど、鉄道輸送事業へ競争を導入する施策が取り入れられようとしている。このような施策を進める中で、特に不採算の地方鉄道は大きな岐路に立たされると予想される。欧米においては公共交通の維持運営は公的助成によって行

う考え方が一般的になっている。韓国においても、不採算の鉄道のあり方を検討するにあたっては、採算面のみからではなく欧米と同様に鉄道の社会的な意義の面からも検討することが求められていると言えよう。このような背景から、本稿では不採算の旅客鉄道輸送の運営の歴史が長い欧州における鉄道政策を参考としながら、今後の韓国における新たな鉄道政策の方向性について検討することとしたい。

1. 韓国鉄道の現状

(1) 鉄道の運営体制

1899年に韓国において鉄道が開通して以来、鉄

*韓国鐵道技術研究院 前任研究員 主に第1節、第2節を執筆

**前(一財)運輸調査局調査研究センター部長 主に第3節、第4節を執筆

道は単なる交通手段としてのみではなく、国家の経済・産業政策の中でも重要な役割を果たしてきた。韓国鉄道は1960年代まで国家経済発展のため基幹産業として、あるいは旅客および貨物の輸送手段として中核的な役割を担ってきた。しかし、1970年に京釜高速道路の開通など道路整備が進むにつれて鉄道の輸送分担率は減少し、1970年代の後半以降、韓国鉄道の赤字経営が深刻化する。このため、1980年代の後半以降は、鉄道の役割を高めるために多様な経営改善の施策が進められるようになった。

1989年には、鉄道施設の建設と運営を鉄道公社が担当するように鉄道公社法を制定しようとしたが、施行時期が延期された後に、結果的に白紙化された。2003年には鉄道産業の効率性および公共性の向上と国民経済の発展のために、鉄道輸送事業の競争力強化を目的とした鉄道産業発展基本法が制定された。この法律においては、ヨーロッパの鉄道構造改革の施策が参考にされるとともに上下分離の形態が取り入れられ、国内の鉄道経営体制が改革されることになった(図1)。

この鉄道改革以降は、鉄道の施設部門は韓国鉄道施設公団が、運営部門は韓国鉄道公社(Korail)

が担当することになった。韓国鉄道施設公団は、韓国高速鉄道建設公団が改組された組織にあたり、高速鉄道の建設・管理業務とともに、旧鉄道庁が担当していた在来線と首都圏電鉄の建設・管理業務も担当している。一方の鉄道公社は、鉄道の運営業務とともに韓国鉄道施設公団からの業務を請け負う形で鉄道施設の維持保守を行っている。

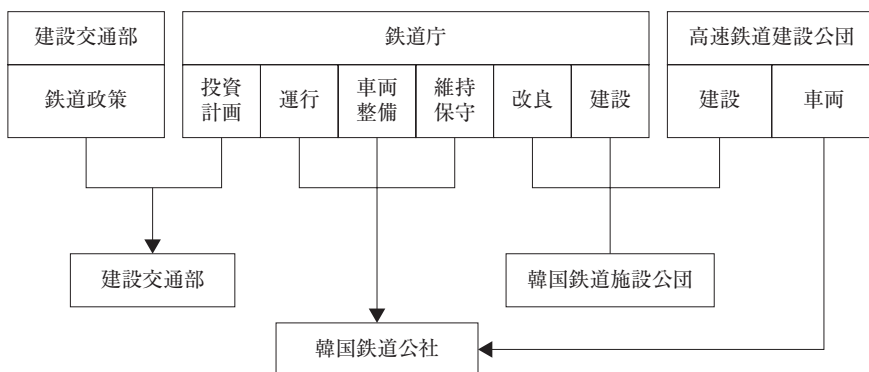
(2) 鉄道経営の悪化

1) 鉄道に対する設備投資の不足

韓国政府は、鉄道経営の悪化は非効率な鉄道運営が原因であり、経営の健全化を図るためには鉄道改革が必要であると主張してきた。しかし、鉄道に対する公共投資の不足が鉄道経営の悪化につながっていると考えられる。全体の交通社会資本の投資の中で鉄道に対する投資比率は、1970年代から1980年代までは15%、1990年から2000年代前半までは12%であり、鉄道に対する投資不足は深刻な状況であったといえる。最近5年間の鉄道に対する投資比率は20%を上回り、以前の状況に比較すると比率は増加しているが、道路に比べると依然として低い水準に留まっている(表1)。

また、過去20年間に延伸された道路と鉄道のキ

図1 鉄道改革以後の役割分担



出典：鉄道産業発展基本法律(法律第11690号)により作成

表1 2006年以降の鉄道と道路の投資比率の推移 (単位：%)

区分	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
道路	48.1	47.8	46.7	46.5	45.8
鉄道	21.5	22.0	23.8	26.0	24.9

出典：国土海洋部(2011a)

表2 鉄道と道路の路線延長の比較 (単位：km)

区分	1990年	1995年	2000年	2005年	2011年	1990年から 2011年までの 路線延長
鉄道	3,091	3,101	3,123	3,392	3,559	468
道路	56,715	74,237	88,775	102,293	105,931	49,216

出典：韓国鉄道技術研究院(2013)

表3 輸送機関別の旅客輸送分担率の推移(人キロ) (単位：%)

区分	1961年	1971年	1981年	1991年	2001年	2011年
道路	45.5	56.2	73	58.5	55.5	60.9
鉄道	53	42.5	25	35.1	37.9	34.1
海運	1.3	1	0.5	0.4	0.4	0.5
航空	0.2	0.3	0.5	6	5.2	4.5

出典：韓国鉄道技術研究院(2013)

口数を比較すると、道路が4万9,216km 延伸されたのに対して、鉄道は468km 延伸されたに過ぎない(表2)。

このような鉄道部門に対する設備投資の不足は、徐々に鉄道の経営環境を悪化させ、道路との機関輸送分担率の差を広げながら鉄道の経営を圧迫することとなった。表3に、1960年代以降の旅客分野の機関別の輸送分担率の変遷を示す。

2) 経営悪化の構造的な背景

政府は、独占に伴う非効率な鉄道運営が鉄道公社の経営が悪化している主な原因であり、この問題を改善するためには鉄道改革、とくに競争政策の導入が必要と指摘している。一方において、経営悪化の大きな原因としては過去から引き継がれた経営上の構造的な問題も挙げられる。つまり、政府は多様な鉄道関連の施策を計画してきたが、この中には実施が不十分な計画も存在している。

鉄道公社の経営の悪化が続いている背景には、このような課題も存在しているのであるが、政府はこれらの点は強調していない。たとえば、鉄道公社の赤字の中には公共サービス義務(PSO: Public Service Obligations)の負担に対する不十分な補償、過大な線路使用料の負担、原価を下回る割引運賃などが含まれている。これらの経営の構造的ともいえる赤字の金額は合計すると毎年1兆ウォンを超える規模となっており、鉄道公社の毎年の営業赤

字の2倍以上の規模となっている。

このような課題を残したままにしては鉄道運営の効率化を図ったとしても構造的な経営赤字を克服することは困難であると思われる。たとえば2005年の発足と同時に鉄道公社は高速鉄道の負債(4.5兆ウォン)を引き継いでいる。鉄道運営の効率化を図ることも重要であるが、経営改善のためには、このような構造的ともいえる負債と経営赤字を削減する対策も必要であり、鉄道運営の効率化とあわせた改善が求められているといえよう。構造的ともいえる赤字が継続する中で、鉄道運賃収入は、5年間の平均(2006~2010年)で原価の73.3%をカバーできているに過ぎない。この水準は、その他の公共料金の原価補償率に比べても相当に低い値である。しかし、この背景には鉄道が公社化される以前の鉄道庁の時代から提起されている上記のような課題が存在しているのである。

2. 韓国鉄道における競争政策導入の動き

(1) 新たな政策導入の背景

2013年6月に国土交通部(日本の国土交通省に相当)は鉄道産業委員会の審議を経て「鉄道産業発展方案」(図2)を発表した。前政府は、水西発の高速鉄道(以下、「KTX」)の運営について民間事業者を競争的に新規参入させる方式により運営の効率性を向上させる方策を検討したが、特定企業への利益供与につながるという批判を受けて中止されることとなった。その後、韓国政府は鉄道経営の透明性と専門性を高めながら競争を誘導する新たな方案を用意した。鉄道産業発展方案の主な内容は次のとおりである。

①まず、鉄道公社を「持株会社・子会社」体制に転換して各部門の効率性の向上を目指す。

鉄道公社は幹線鉄道を中心に旅客運送事業を行いながら持株会社の機能も担う。鉄道物流、鉄道車両管理、鉄道施設維持保守など大きな赤字の発生や、多額の費用が投入される分野は

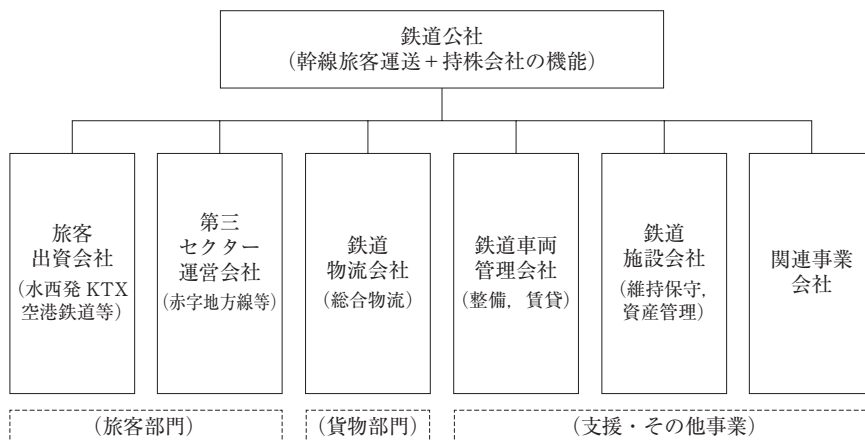
2017年まで徐々に子会社に転換して透明性を高めるとともに、費用節減などを通じて赤字幅の縮小を図る。また、これらの子会社は鉄道公社が100%所有する形態とする。

②2015年に開業予定の水西発のKTX路線は鉄道公社が出資する子会社が運営を行う。鉄道公社は30%を出資して経営権を確保し、残りの70%は公的資金により支援する予定である。

③2017年までに開通予定の新規路線と鉄道公社が運営を放棄する赤字路線には、新しい事業者の新規参入を認める。鉄道公社が運営を放棄する赤字路線には、最低額の補助金の入札方式か、地方政府が出資する第三セクター方式による運営が検討される。

国土交通部は「鉄道産業発展方案」を通じて現在は旅客輸送が中心の鉄道産業を、今後は物流・車両・施設などの部門ごとに多様化し、新しい事業者の新規参入を図りながら将来の成長産業として育成していく計画である。

図2 今後の鉄道運営体制



出典：国土交通部(2013a)

(2) 検討中の政策の課題

2012年の大統領選挙の過程で現大統領は鉄道労働組合の政策質疑に対して、「鉄道産業は長期的なビジョンに沿って鉄道産業発展方案を推進すべきであり、現時点においてはKTXの民営化推進には賛同しない」という意見を表明している。一方において、現在の国土交通部は将来の鉄道民営化を視野に入れながら競争政策を導入しようとしている。しかし、検討中の競争政策は鉄道ネットワークの崩壊につながりかねないとの批判も多い。

2011年は、KTXの輸送事業は4,686億ウォンの黒字を計上したが、在来線については営業損失が継続している。これについては、KTXの運賃が割高に設定されている一方で、不採算の在来線に対する公的補助が不十分であるという背景が存在している。公益施策のための割引や赤字路線に対する補助が不足している状況の中で、鉄道公社はKTXの黒字を在来線の赤字補填に内部補助して不採算路線の運営を継続している。この意味でKTXは在来線を含む鉄道ネットワークを維持するために非常に重要な路線であるといえる。競争政策がKTXの路線に導入された場合には、在来線に対する内部補助の原資が減少することになる。その結果、採算性の低い在来線については廃止が進み、鉄道の公共性が後退することが懸念されている。高速鉄道路線に競争を導入する場合、鉄道ネットワークの維持を図るためには、不採算路線の維持運営の方策についても十分な検討が必要と考えられる。また、不採算路線の存廃については、鉄道事業者の損益のみに着目するのではなく、鉄道が果たす社会的な便益にも着目した上で総合的な視点から判断を下すべきであろう。

3. 欧州の鉄道改革

本節および次節においては、欧州の鉄道政策について論じた上で韓国における今後の鉄道運営について考察する。

スウェーデンが1988年に上下分離形態による国鉄改革を成功させたことを受け、欧州委員会は、1990年代初めから上下分離を促進する政策を進めている。スウェーデンの国鉄改革の当初の目的は、道路をはじめとする他の輸送モードとの競争基盤の平等化(イコール・フットイング)を図ることであった。これに対し、欧州委員会が各国の鉄道の上下分離を進める政策を採用した主な目的は、国境で機関車を交換したうえで複数の輸送事業者に跨って貨物輸送を行う従来の方法から脱却して、単一の輸送事業者による鉄道の国際貨物輸送を実現し、国際トラック輸送に対する競争力を強化することであった。国際貨物鉄道輸送の強化を目指して始まった欧州独特ともいえる鉄道政策は、近年は輸送事業者間の競争を促進することに重点が置かれるようになってきている。

欧州の鉄道政策の基本方針は、1991年に採択されたEU指令91/440に示されているといえるが、この中では鉄道事業者間の競争を促進するために「輸送事業部門と線路事業部門の会計分離」および「第三者に対する鉄道線路の開放」が規定されている。その後も、鉄道輸送事業者間の競争を促進するため複数の指令が制定されるとともに、鉄道事業免許に関する事項や、線路容量の割当ておよびインフラ使用料に関する事項等が整備されている。

また、2004年に採択された第2次鉄道パッケージにおいて、2007年までの国内を含む鉄道貨物輸送の自由化が規定されるとともに、第3次鉄道パッケージにおいては、国際旅客輸送についても

2010年までの市場開放が義務付けられている。

前述のように近年の欧州の鉄道政策は、鉄道事業者間の競争の促進により、鉄道輸送サービスの活性化を図ることを目指しており、欧州委員会が制定する各種の規定に基づいて、貨物輸送においては、同一軌道上において複数の輸送事業者の運営を許容する「オープンアクセス」が一般的となっている。

これに対して旅客輸送においては、国際輸送や都市間輸送をはじめとする一部の路線にオープンアクセスによる運営事例が散見されるものの、一般的には競争入札によって期限付きの営業権(フランチャイズ)の獲得を争う「フランチャイズ方式」が一般的となっている。

この背景には、欧州の旅客鉄道輸送は、輸送密度が小さいために補助金が必要な路線が多いことが挙げられる。図3に、欧州および各国の鉄道の輸送密度を示す。

図が示すように、欧州各国の鉄道は輸送密度が小さいために、事業者が独立採算により運営を行うことは困難な状況にある。欧州においては、国からの補助金の支給により国有鉄道が鉄道輸送を行う時代が続いたが、近年は上下分離や、事業契約方式の導入により官民の役割が明確化されてい

る。

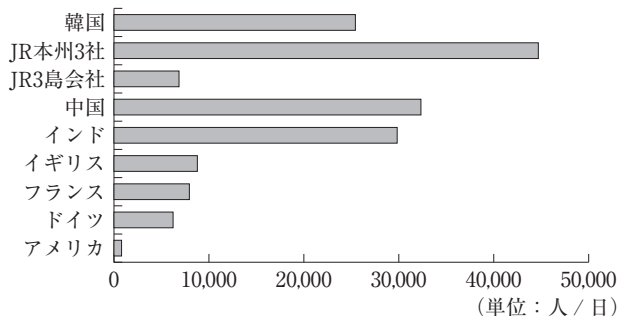
特に、欧州の複数の国においては、「地域化」により、それぞれの地域が鉄道を含む地域の公共交通について、その運営と財政の責任を担うように変革が行われている。「地域化」後の地域旅客鉄道輸送の運営方法は、国によって形態が若干異なっているが、ドイツやフランスにおいては、以下に示すように変革されている。

ドイツにおいては、鉄道の「地域化」は国鉄改革の一環として1996年1月に実施された。鉄道法に定義する鉄道近距離旅客輸送(以下、地方鉄道)の管轄責任は、連邦(国)から各州に移管されるとともに、運営のための財源についても、連邦から地域公共輸送サービスを管轄する各州に委譲されることになった。この制度変更にあたっては、連邦と各州との間で財源措置をめぐる激しい論争が続いたが、結果として地方鉄道の財政責任についても、州の運営コストに対する意識を高めることを期待して各州に帰属させることになった。すなわち、「地域化」の後には、地方鉄道の管轄責任とともに財政責任も各州に帰属しているため、各州は状況に即した地方鉄道運営の計画と実施が可能になっている。また、地域の実態にあった地域輸送計画が各州において立案されるようになった

ことに伴い、それまでは減少傾向にあった地域鉄道の輸送量が持ち直す傾向に改善されたことは興味深い。

ドイツの地方鉄道の運営手法としては、各州が選定した鉄道事業者との間で、輸送契約を締結して輸送サービスを委託する形態が一般的となって

図3 各国鉄道の輸送密度



出典：UIC 鉄道統計、鉄道統計年報

いる。従来は、随意契約によってドイツ鉄道(DB)の子会社である近距離旅客輸送会社(DB-Regio)に輸送サービスを委託するが多かった。しかし、鉄道事業者の選定にあたって、随意契約に代わって競争入札による契約が拡大するのにもない、従来のDB-Regioに代わってDB以外の鉄道事業者と輸送契約を行う事例が増加している。

フランスにおいては、鉄道輸送サービスの「地域化」が2002年1月に実施されている。以降の地域圏輸送サービスについては、地域圏(Region)が輸送サービスレベルや料金水準を決定するとともに、その運営財源の責任も担っている。TERというブランドを冠するこれらの列車は、Regionとフランス国鉄(SNCF)が事業契約を締結した上で鉄道輸送サービスが提供されているのである。また、TERの車両は、SNCFではなくRegionにより保有されていることも、日本や韓国の鉄道運営とは大きく異なっている。今後の競争入札への変更が議論されているものの、ドイツとは異なりフランスの地域圏の鉄道輸送サービスについては、

現在までRegionとSNCFとの間の随意契約により提供されている。

ドイツ、フランス、韓国の3カ国の旅客輸送量の変遷を図4に示した。

図4から、公共交通に積極的な財政支援を行っているドイツとフランスが、近年大きく旅客鉄道の輸送量を増加させている一方、韓国の旅客輸送量は横ばいの状況が続いており、対照的な結果となっていることがわかる。

4. 韓国鉄道への示唆

(1) 異なる上下分離の形態

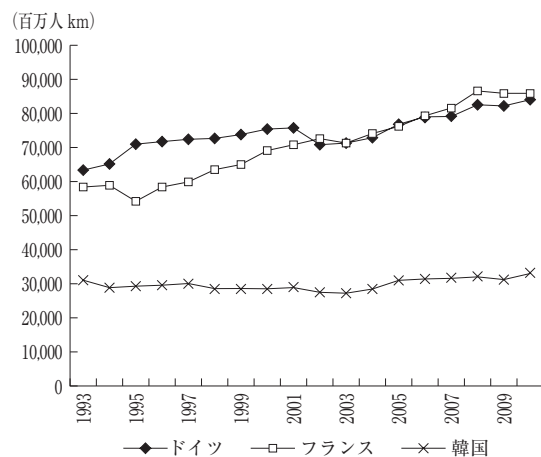
不採算の鉄道路線に対しては、上下分離は有効な運営手法の一つである。しかし、欧州における上下分離の形態と、日本や現在の韓国における上下分離の形態では、鉄道の運営方法が大きく異なっている。

整備新幹線をはじめとする日本の上下分離や、鉄道公社(Korail)と韓国鉄道施設公団との間の韓国の上下分離においては、列車指令や線路メンテナンスを含む全ての鉄道運営を1社の鉄道事業者が行っている。このため、上下間の調整問題は最小限に抑えられ、上下分離形態の下でも比較的円滑に鉄道運営が行われているといえる。

これに対して、欧州の鉄道政策においては、「競争の導入」に重点がおかれているために、上下間の会計責任の分離とともに、ダイヤ配分等の鉄道運営の要素も異なる組織に分離されている。さらに、同一の軌道上に複数の鉄道事業者の運営を許容するオープンアクセスにおいては、組織間の調整作業がさらに複雑になる弊害も存在する。このため近年は欧州型の上下分離に対して批判的な複数の報告書が発表されている¹⁾。

このように、鉄道の上下分離の形態は多岐にわ

図4 韓国・ドイツ・フランスの旅客輸送量の変遷



出典：(韓国) 韓国鉄道公社(2013a)
 (ドイツ) Verkehr in Zahlen 2011/2012
 (フランス) フランス国運輸省 ホームページ

たっており、上下分離の導入にあたっては、その「目的」と「手法」を慎重に検討する必要がある。一方で、上下分離には、事業の赤字を補填する従来の「補助金」とは異なり、複数の長所を見出すことができる。韓国鉄道の方向性の検討に先立ち、以下に上下分離形態の長所について振り返りたい。

(2) 上下分離形態の長所

1) 公的資金の使途の透明性向上

欧州をはじめ海外の多くの国においては、旅客鉄道輸送は不採算であるが、鉄道事業者の赤字の補填に補助金を投入した場合、実際の使途を特定することは容易ではない。すなわち、補助金として支給された公的資金は、設備投資に活用されているのか、鉄道事業者の社員の報酬に充当されているのか、現実には不透明となる場合が多い。

一方、上下分離の運営形態の下では、一般的に国や自治体等の公的機関が線路等のインフラ施設を保有することになる。これに伴い、インフラを管理する公的機関と鉄道事業者の会計責任も分離されるため、インフラ施設に対する設備投資や維持管理費用は、鉄道事業者の運営費とは明確に区分されることになる。このように、上下分離の導入により、公的資金の使途についての透明性が向上する。

さらに、上下分離に伴い鉄道施設への支出は、道路施設と同様に社会的なインフラ資本に対する支出という位置付けになる。国や地方自治体等の立場からも、従来の鉄道事業者に対する補助金と比較して、公的財産と定義されている鉄道インフラ施設に対する支出の方が納税者への説明責任を果たすことが容易になるといえよう。

欧州においては、鉄道事業者とインフラ管理者

との間の会計責任の区分を義務付けた指令の影響もあり、鉄道インフラ施設に対する公的資金の投入は一般的になっている。欧州諸国においては、日本や韓国と比較して低い輸送密度においても快適な旅客輸送サービスが提供されているが、この背景には、このようなインフラ施設に対する公的な費用負担が存在していることが挙げられる。

2) 民間企業による不採算の鉄道運営の実現

上下分離の導入に伴い鉄道事業者はインフラ費用の負担から解放される。これにともない鉄道事業者の収支が改善するため、不採算の路線であっても民間企業による鉄道運営が可能になる。日本の民営化後の整備新幹線の事例においては、建設段階では公的資金が投入されているが開業後の設備投資と維持管理は鉄道会社が負担している。しかし、海外の上下分離においては、開業後の維持管理段階においても、インフラ施設の設備投資と維持管理に公的資金が投入されることは一般的である。

また、上下分離により政府等がインフラ施設を保有する場合には、輸送事業者は埋没費用となる高額な設備投資の負担を免れることになる。このため、膨大なインフラ施設の投資を行うリスクを冒さずに、民営企業は鉄道事業に参入することが可能になる。

3) 輸送事業者間の競争の導入

上下分離の導入により鉄道輸送事業者間の競争を促進することが可能になる。欧州の鉄道政策においては、競争の促進の観点から上下分離の形態が議論される場合が多いが、次の二つの競争を区分して議論することが大切である。

一つ目の手法は、「オープンアクセス」と呼ばれる運営方法である。この手法は、同じ軌道の上

1) CER (2012), Department for Transport (2012), Department for Transport and ORR (2011) などが欧州型の上下分離に批判的な報告書である。

で複数の鉄道事業者が互いに競い合うことから、「市場での競争」とも呼ばれる。オープンアクセスは、欧州の貨物部門においては一般的になっているが、旅客輸送においては、イタリアの高速鉄道等で事例はあるものの未だ一般的な運営方法とは言えない。また、鉄道運営が複数の事業者によって行われる形態になるため、これらの事業者間の調整が複雑になる欠点がある。さらに、鉄道事業者が「規模の経済」を活かした運営ができないとともに、新規参入事業者による「クリームスキミング」も懸念される。このため、一部の専門家はこの手法に対して懐疑的であるとともに、英国の運輸省も旅客部門におけるオープンアクセスの拡大には反対の意思を表明している²⁾。

二つ目の手法は、「フランチャイジング」または「コンセッション」と呼ばれる運営方法である。一定期間の運営事業権を特定の事業者に付与する方式であり、事業者の選定にあたっては一般的に競争入札が行われる。このために、一つめの手法に対して、「市場参入のための競争」とも称される。欧州においては旅客輸送事業者の決定にあたって、随意契約ではなく競争入札の活用が増える方向にあるが、競争入札にもいくつかの課題が存在している。たとえば、①入札による不適格な事業者の選定、②不適切な価格の入札による事業者の破綻、③入札にあたっての応札者間の共謀、④入札の実施に必要な費用、などの問題である。

このため、輸送サービスの契約にあたって重要な点は、競争入札の実施そのものではなく、適切な価格で優良な事業者と契約を締結することであると思われる。また、事業権に基づく運営手法は、日本では一般的とはいえないが、欧州の旅客部門をはじめ海外においては多数の実績があり、韓国

における今後の鉄道運営にあたっても有力な選択肢の一つであると思われる。

(3) 韓国鉄道の方向性

——欧州鉄道の経験からの考察——

上記に示した上下分離の長所を考慮した場合、鉄道公社(Korail)と韓国鉄道施設公団に上下分離した改革手法自体には、大きな問題はなかったと考えられる。たとえば、日本においても1987年の国鉄改革以降に延伸された整備新幹線の路線は、その建設費に公的資金が活用されていることから鉄道施設は鉄道・運輸機構が保有する形態となっている。

一方、欧州が導入した上下分離形態への変革を中心とする鉄道の競争政策については、導入から20年以上を経過した現在においても旅客輸送分野における有効性をめぐって議論が続けられている。とくに、同一の軌道上において複数の輸送事業者が運営を行うオープンアクセスについては、インフラ管理者の輸送事業者からの中立が求められるため、ダイヤ設定やインフラの保守管理もインフラ管理者が行うことになり、輸送事業者との調整問題が著しくなる。近年の研究成果によると、インフラ容量が限られた鉄道路線においてこのような調整問題が顕在化し、鉄道運営が非効率性になることが指摘されている³⁾。この点から、旅客輸送の列車本数が多くインフラ容量も限られている韓国の鉄道輸送市場においては、オープンアクセスの施策が有効とは考えられない。

一方で、韓国においても不採算の地方鉄道経営の改善にあたっては、ドイツやフランスが行った「地域化」のように「鉄道をはじめとする地域の公共交通は地域において支える」という発想が不

2) Department for Transport (2012)を参照

3) CER (2012)およびKurosaki (2008)を参照

可欠となっている。すでに、韓国においては上下分離が実現しているために、輸送事業者を競争入札により決定することも可能である。前述のとおり、競争入札には様々な課題も残されているため入札を強制すべきとは思えないが、「それぞれの地域にふさわしい鉄道輸送サービスを適切な対価により自治体等から請け負う」という運営手法は、一つの改革の方向性であると思える。また、これらの改革の推進とともに政府の施策により生じる鉄道公社の損失については、政府が補填するように改善を図ることも必要であろう。

おわりに

本稿においては、韓国鉄道の現状と検討中の施策について概観するとともに、欧州の鉄道政策と現状を踏まえて韓国鉄道の今後のあり方について考察を行った。

鉄道輸送は、それぞれの国特有の輸送市場の中で運営が行われている。また、効率的な鉄道運営の手法は輸送市場や外的条件により異なっているといえる。このため、鉄道の運営手法の変革にあたっては、他の国の運営手法をそのまま導入することは危険であるといえよう。

鉄道輸送事業の効率化をいかに進めるかという課題は、韓国のみならず各国の政策担当者の大きな関心となっている。一方において、それぞれの鉄道輸送事業者は、多くの場合、他の輸送機関との厳しい競争に直面しているとともに、モータリゼーションの進展に伴う機関輸送分担率の低下に悩んでいる。市場シェアの小さい鉄道輸送の中で競争に執着するのではなく、鉄道事業者の経営の自立性を確保しながら鉄道輸送の発展を可能とする体制を構築する視点も大切と思われる。

鉄道運営体制の変革は、単に鉄道事業者の経営

にとどまらず、その国の財政と国民の生活に大きな影響を与える問題である。鉄道政策の変革にあたっては、他国の経験と教訓を学びながら慎重に対応する姿勢が求められていると言えよう。

【参考文献】

- [1] 韓国鉄道技術研究院(2013)「統計で見る韓国鉄道2012年」
- [2] 韓国鉄道公社(2013a)「2012鉄道統計年譜」
- [3] 韓国鉄道公社(2013b)ホームページ
<http://www.korail.com>
- [4] 金東建(2009)『鉄道政策論』博英社
- [5] 国土海洋部(2011a)「第2次国家鉄道網構築計画(2011~2020)」
- [6] 国土海洋部(2011b)「鉄道業務便覧」
- [7] 国土交通部(2013a)「鉄道産業発展方案」
- [8] 国土交通部(2013b)ホームページ
<http://www.molit.go.kr>
- [9] 全国鉄道労働組合(2013.6)「鉄道民営化関連政策建議書」
- [10] 堀雅通(2000)『現代欧州の交通政策と鉄道改革：上下分離とオープンアクセス』、税務経理協会
- [11] CER(2012)EVES-Rail Economic effects of vertical separation in the railway sector, CER
- [12] Department for Transport(2012)Reforming our Railways : Putting the Customer First, DfT
- [13] Department for Transport and ORR(2011)Realizing the Potential of GB Rail-Final Independent Report of the Rail Value for Money Study, DfT and ORR
- [14] ECMT(2005)Railway Reform & Charges for the Use of Infrastructure, OECD
- [15] Jae-Il Song(2012)「鉄道競争体制に関する欧州事例研究」『韓国鉄道学会論文集』
- [16] Keun-Yul Yang(1998)『鉄道産業の構造改革方案研究』、交通開発研究院
- [17] Kurosaki, F.(2008)An Analysis of Vertical Separation of Railways, Ph.D. Thesis, The University of Leeds
- [18] Young-Su Lee(2013)「国土交通部の第2鉄道公社設立における問題点」『Issue Paper』、公共運輸政策研究院