

【研究員の視点】

# 米国貨物鉄道における競争とインフラ投資

運輸調査局 副主任研究員 西藤 真一

※本記事は、『交通新聞』に執筆したものを転載いたしました

## 鉄道改革後の新たな課題

一般的に、米国鉄道業は規制緩和の成功例といわれる。1980年のスタガーズ鉄道法などによる一連の規制緩和以降、鉄道事業者は約52%の人員削減(1980年と1996年の比較)や、約20%にわたる不採算路線の廃止・他社への売却(1980年当時と現在の比較)などを断行した。その一方、1970年代ごろから貨物輸送の主流になりつつあったインターモーダル輸送やそれに対応できる貨物ターミナル等へは積極的な投資を行った。

米国鉄道協会(AAR)の調べによれば、これらの結果、平均運賃率は2007年時点で1980年の約2分の1以下に低下する一方で、鉄道貨物輸送量は1.9倍の2兆5千億トンキロを記録した。また、投資収益率の改善も見られ、1970年代には約2%であったものが2006年には7.4%となった。このように、一連の鉄道改革は事業者の効率性改善のみならず、運賃低下等を通じて利用者便益にもプラスの効果をもたらしてきたといえる。

しかし、将来に向けてまったく課題がないわけではない。米国運輸省の推計では、2035年までに物流量は2002年の約1.9倍に増大すると予想しているが、現在の線路容量ではそれだけの輸送量はまかなえないのである。このまま何の施策も講じなければ、

全路線の10%を超える1万6千マイルの区間において線路容量が不足する見込みである。すでに一部の区間で混雑は発生しているが、それは全路線の約1%に過ぎない。つまり、今後約30年のうちに約10倍の区間において混雑が発生することになる。

また、運輸省では混雑解消にかかる投資額もあわせて推計し、一級貨物鉄道で1,350億ドル、それ以外の鉄道で130億ドル、合計約1,480億ドルが必要となると試算した。しかし、これをどのように資金調達するか、方針はまだ具体化されてはいないのである。本稿では、混雑解消のために必要な投資において、利用者にどのような負担を求めるのか、初歩的な経済理論と鉄道業界の提案を踏まえながら検討する。

## 鉄道事業者の効率性改善と寡占化

米国の鉄道業は、従来から鉄道事業者自らが資金調達して設備投資を行うことを原則としている。ただし、インフラ投資は一回に莫大な資金の投下を必要とするため、鉄道事業者がそうした投資に耐えられるよう、連邦政府としても収益性向上に資する制度を構築して支えてきた。このことは鉄道改革においても強く意識された部分である。

まず、政府は従来認めていなかった荷主との直接的な輸送契約の締結を認めた。このよ

## 研究員の視点

うな相対契約を認められたことで、鉄道事業者は取引先を集約し、業務の簡素化や効率化が可能になったうえ、荷主の運賃負担力に応じた自由な運賃設定を行えるようになった。つまり、代替的な輸送機関を持つインターモーダル貨物を取り扱う荷主とは長期特約割引運賃を適用する一方で、電力会社や製造業の一部、および農産物を扱う荷主など、他に輸送手段を選択することが難しい「拘束的荷主 (captive shipper)」には相対的に高い運賃を設定してきた。こうすることで、鉄道事業者は投資の原資となる収入の最大化を実現できたのである。

加えて、反トラスト法に抵触しない範囲で事業者の合併を認めてきた経緯も見逃せない。一級貨物鉄道は1975年時点で73の事業者が存在していたが、現在では7社に集約されている。売上高シェアでも上位4社が約94%ものシェアを占めている。このように市場集中度は高まってきているが、規制当局は合併によって投資の余力が増すことや重複部門・人員の削減が可能になるなど、企業規模の拡大によるスケールメリットが得られる点をおおむね評価してきた。

### 投資負担のあり方をめぐるひとつの論点

以上のように、これまで鉄道事業者では効率性改善を達成しながら、総じて運賃を値上げすることなく投資を実施してきた。しかし、限界的な効率性改善が小さくなりつつある現在において、インフラ投資のように巨額の資金を一括して投資する場合、運賃値上げを実施しなければ投資額を回収できない可能性がある。この場合、各鉄道利用者にとどのような負担を求めるべきだろうか。

一般論ではあるが、全輸送市場における独

占度が高まるほど市場支配力の行使によって差別運賃の適用が容易になり、拘束的荷主のように価格弾力性が小さい荷主ほど相対的に高い賃率が設定することが、純粋な経済理論に従えば経済厚生上効率的である。しかし、この運賃は応益負担の原則とは無関係に決められる点で、しばしば議論の余地を残すという欠点がある。

拘束的荷主らは、現在でも不公平な扱いを受けており線路容量が逼迫すれば、さらに極端な差別運賃が設定され、高額な運賃負担を求められたり鉄道利用を拒否される恐れがあると指摘し、政府に運賃の再規制を求めている。

もちろん、一連の議論が成り立つためには、鉄道事業者が市場支配力を有していることや、荷主に応じて市場の区分が明確にできることなどいくつかの条件が前提となる。そのため、拘束的荷主が主張するような事柄は慎重に検討されるべきである。しかしながら、容量が逼迫した状況において、独占力の行使がなされないように規制当局は引き続き監視しなければならないのは言うまでもない。そして、線路容量の拡大に向けた投資に対する各鉄道利用者の合理的な負担のあり方を検討すべきである。

### インフラ負担金の併用による投資の実施

仮に、差別運賃が適用できるとした場合、拘束的荷主に高い負担を強いることも起こりうる。ただし、この場合には前述のように応益負担の原則等の面で課題が残される。あるいは、その課題を克服すべく、すべての利用者に同額の運賃値上げを求めた場合、その値上げ幅が大きければ輸送代替手段を持つ荷主は他の輸送機関にシフトさせることも十分考

えられ、結局設備投資額の回収ができない恐れもある。

このような事柄を踏まえると、運輸省が試算した1,480億ドルという投資額をどのように負担するかということとなる。AARでは、投資額のうち960億ドルを従来どおりの方法により鉄道事業者が負担し、残りの510億ドル分を課税（インフラ負担金）によって薄く広く鉄道利用者に負担を求める案を示している。負担割合については議論が残されるかもしれないが、この案は基本的に事業者による自由で効率的な運賃設定を認めつつも、それで対処できない分については一律公平な負担を求めるという、いわば折衷案と位置づけられ、一定の合意は得られるものと考えられる。

## むすび

時宜を得て需要に見合ったインフラ容量を

確保することは、自由化されたネットワーク産業における共通の課題である。現在、ほぼすべてのネットワーク産業のインフラ部門は料金規制の対象となっている。そうした料金規制は、公正報酬率規制であれプライスカップ規制であれ、設備投資を加味して料金水準を定めている場合が多い。自然独占であるネットワーク所有者はインフラ混雑が発生したとしても混雑を放置する可能性があり、投資を促すためにそうした措置を講じている。

わが国においてはすでにインフラ整備は完了したと言われるが、その改良や更新などに莫大な費用が必要だとされている。鉄道事業者の効率化インセンティブを確保しながら、投資負担のあり方を模索する米国の鉄道インフラ整備は、わが国の今後のインフラ整備に対して参考になる。