

【研究員の視点】

# 日本の鉄道が果たすべき新たな役割

— 国内の課題と海外からの期待 —

運輸調査局 調査研究センター部長 黒崎文雄

※本記事は、『交通新聞』に執筆したものを転載いたしました

## はじめに

昨今、日本の優れた鉄道システムを、アジア諸国をはじめとする海外に展開しようとする動きが活発である。高速鉄道をはじめ高密度・高頻度の鉄道を遅延なく運転している日本の鉄道運営は世界的に卓越しており、これを支える鉄道技術も他国を凌駕していると言えよう。

このような日本の鉄道に対する海外からの関心は高く、日本の鉄道界が各国の関係者と議論する機会も増えている。本稿では、途上国や欧州の鉄道セクターの現状を論じた上で、日本の鉄道が今後も世界の模範的な存在であり続けるために対応が不可避と思われる国内の課題について述べたい。

## 途上国の鉄道セクターが直面している課題

日本国内では人口減少に伴い、鉄道は輸送量の逡減に直面している。これとは対照的に、アジア諸国では都市部への人口の集積が進み、環境に優しい大量交通機関である鉄道の役割が見直されている。

しかし、鉄道が主要な交通機関であった1960年代までの日本の交通環境とは大きく異なり、途上国においてはモータリゼーションが既に進行している。このため、バンコクやジャカルタのような鉄道整備の必要性が高い大都市であっても、都市鉄道の整備資金を

運営収入によって賄うことは困難となっている。

効率的な運営を期待して民営事業者による鉄道運営を実現するためには、上下分離の導入などによる公的資金の投入が必要となっている。また、従来から運営を行っている多くの国営鉄道は、長年にわたり非効率な経営と不採算の運営が続き、施設の老朽化と膨大な債務に悩んでいる。

つまり、現在の途上国の旅客鉄道は、事業全体としては赤字経営となっており、鉄道セクターの発展のためには「優れた鉄道技術」とともに、「不採算の鉄道を支える運営制度」が不可欠な状況にあると言える。

## 日本の鉄道運営の現状

— 欧州の鉄道運営との対比 —

鉄道輸送の役割の向上を望みながらも不採算の鉄道運営に悩む諸外国から見たとき、事業者がインフラ施設の費用を負担した上で輸送サービスを提供している日本の鉄道運営は、特異な姿として映る。

鉄道輸送が発展している欧州と比較しても日本の旅客鉄道輸送は、欧州のいずれの国よりも多くのシェアを確保している。例えば、欧州内で鉄道の市場占有率が最も高いスイスにおいても、費用の約50%を公的資金により補填しているにもかかわらず鉄道は輸送市

場の13%を占めているに過ぎない。

民間企業を主体にした日本の鉄道が、輸送市場の約30%の輸送量を占めている現状は、欧州の関係者をして「日本の鉄道の業績は伝説になるほど名高い」と言わしめている。

しかし、世界に対して日本の鉄道運営の手法を説明するときに、果たして国内の現況は相手国にとって十分に参考になり得るであろうか。世界的にも極めて恵まれた旅客輸送市場であるが故に、海外諸国が悩む「不採算の鉄道を支える運営制度」については改善の余地を残しているのではないだろうか。運営面、経営面に焦点を当てて欧州の鉄道を見たとき、例えば以下の点は日本とは対照的に映る。

(1) 希薄な人口密度で日本より不利な輸送市場にもかかわらず、公共交通に対する積極的な支援策により旅客鉄道の輸送量を増加させることに成功している（1993年から2010年までの17年間に、英独仏3カ国の鉄道輸送量は47%増加している）。

(2) 人口20万人規模の都市であっても、地下鉄やLRTなどの公共交通を都市計画と整合させ、都市のスプロール化を抑えた長期的なまちづくりとともに、まちの中心街の活性化に成功している。

(3) 鉄道をはじめとする公共交通は不採算であるが、交通事業を専門とする企業が、公共が調達する輸送業務を受託し高水準の交通サービスを提供している。

## 日本の鉄道が直面する課題

一方、昨年1月に人口問題研究所が公表した予測によると、日本では2010年から30年後の2040年には70歳代までの人口

が32%減少すると予測している。このような状況の中で、鉄道会社内の内部補助により不採算路線を支える現在の枠組みを将来にわたって継続することは可能であろうか。

過度な内部補助は、本来は競争力のある路線への投資余力を低下させるため、黒字路線においても他の交通機関との競争力を失う危険がある。すなわち、これは人口減少に伴う輸送量の自然減少にとどまらず、鉄道輸送全体の市場占有率をさらに低下させることを意味する。

鉄道の歴史を振り返っても、限度を超えた内部補助は、かつての日本の国鉄をはじめ海外の多くの鉄道を衰退させた大きな要因となっている。人口減少に伴う市場の大きな変革期を迎えるにあたり、この事実をしっかりと踏まえておく必要があろう。

また、将来の人口減少の影響は、公共交通の問題のみにとどまらない。公共交通の衰退は、モータリゼーションのさらなる進行と都市のスプロール化を引き起こすが、これに伴い道路や上下水設備など都市のインフラ施設も延伸される。

将来の人口減少が予想される中で、市民が負担するインフラ維持管理の費用を増大させることには慎重でなければならない。富山市が目指す「コンパクトなまちづくり」のように都市政策と交通政策を融合させた施策の導入が、サステナブルな都市をつくる上でも極めて重要になっている。

## 海外からの期待と日本の役割

鉄道をはじめとする不採算の公共交通の問題は、人口の減少が見込まれる中、今後は日本においても大きな問題になるであろう。改善に向けた対処には交通政策のみならず都市

## 研究員の視点

計画との融合など多面的な対応が必要であり、一朝一夕に解決できる問題ではない。だが、成熟した豊かな地域社会の実現のためには、この問題への対処は不可避に思われる。

不採算であっても公共交通の計画を都市の長期ビジョンに組み込み、コンパクトでにぎわいのあるまちづくりを進める手法については、残念ながら現状では日本よりも欧州に先進的な事例が多い。

日本の鉄道が輝きを失っていない現在こそ、このような先進的な事例から謙虚に学ぶ

姿勢が重要ではないだろうか。そして、海外に対して鉄道の運営手法を論じるときには、「日本国内の経験と事例をもって行うこと」が必要ではないだろうか。

不採算の鉄道や悪化する都市環境に悩む海外諸国が日本に期待することは、これらを総合的に解決する知恵と経験であろう。日本の鉄道運営が海外からの模範であり続けるためには、この期待に応えることが不可欠であると思われる。