

〔研究員の視点〕

スウェーデンおよびヘルシンキ首都圏の 地域鉄道運営

— 日本の旅客鉄道運営に与える示唆 —

交通経済研究所主席研究員 黒崎 文雄

※本記事は、『交通新聞』（2019年3月26日付）に執筆したものを転載いたしました

はじめに

日本の旅客鉄道は大量輸送が可能な輸送市場に恵まれているため、わが国では鉄道会社がインフラ施設を保有し、その経費を負担した上で経営を行う運営手法が一般的となっている。しかし、モータリゼーションと人口減少が進む状況の中、多くの地域鉄道では赤字の運営が続いている。鉄道をはじめとする公共交通輸送の衰退は、自動車の利用を増やすとともに都市構造の拡散（スプロール化）につながる。このような流れに歯止めをかけるためにも、公共交通を魅力あるものとし利用の促進を図ることは重要である。

一方、ヨーロッパをはじめとする海外諸国においては、公共交通は一般的に赤字であるが、人口規模がそれほど大きくない都市圏においても、魅力的な公共交通が提供されている事例が多い。本稿ではスウェーデンとヘルシンキ首都圏の地域鉄道の運営手法を紹介した上で、今後の日本の鉄道運営を考えるにあたって参考になると思われる点を述べることにしたい。

上下分離と「地域化」による鉄道運営 —スウェーデンおよびヘルシンキ首都圏の事例—

スウェーデンの国土は、日本より2割ほ

ど大きな面積（45万平方キロ）であるが、その人口は日本の10分の1にも満たない。このような旅客輸送市場にもかかわらず、スウェーデンの鉄道は1988年から2015年までの間に、旅客人員で2.9倍（7400万人から2億1400万人）、人キロで1.9倍（66億6900万人キロから126億5000万人キロ）になるなど、大幅な輸送量の増加が見られる。参考として、北海道の人口密度は、首都ストックホルム、イエテボリ、マルメなどの都市を抱えるスウェーデンの南部地域（イエータランド）の人口密度（55人／平方キロ）と同レベルである。この点は、スウェーデンがいかに厳しい市場環境の中で鉄道輸送量を増やしているかを示していると言える。

スウェーデンの鉄道輸送量が著しく増加している背景には、政府と地方自治体（県）による積極的な支援が挙げられる。同国の鉄道は、1988年に行われた上下分離による鉄道改革以降、政府機関（当時は鉄道庁。2010年の省庁改変により交通庁に改組）がインフラ施設を管理している。また、地域鉄道の運営については、鉄道改革にあわせて「地域化」の措置が導入され、県交通局が鉄道車両を保有するとともにその運営を担うように

変革されている。県交通局の担当者によると「経費に対する営業収入の比率が、局全体として5割になるように管理している」とのことであるが、上述のとおり鉄道インフラは政府資金によって管理されているため、県交通局の負担は列車運行などの運営費のみに限定されている点に留意したい。このように、スウェーデンの鉄道輸送は政府と県の双方によって手厚い支援が行われているが、一方で、鉄道の輸送量が減少し営業収入が経費の5割を大幅に下回る際には、当該路線はバス転換される点についても留意が必要である。

フィンランドの首都ヘルシンキにおいても、同様な基準により都市圏全体の公共交通が運営されている。ヘルシンキ市および複数の自治体を含む都市圏の公共交通サービスはヘルシンキ地域交通局（略称：HSL）が担っているが、HSLでは「運営費用の5割を補助金で賄う」というスウェーデンの地域鉄道と同様な考え方で公共交通の運営を行っている。興味深い点は、スウェーデンの事例よりもさらにこの基準を厳格に運用している点である。すなわち、HSLでは前述の基準を路線毎に適用し、特定の自治体が運営費の50%を運賃収入で賄えない鉄道路線の存続を望む場合、その自治体に対して50%の基準との差分の追加負担を求めている。

スウェーデンとヘルシンキ都市圏の公共交通は、このように類似した枠組みに基づいて運営が行われているが、一定の基準を設定した上で各自自治体が応分の費用負担を行い、その結果、異なる地域や路線間の内部補助が廃されている点は興味深い。

日本の鉄道運営手法に与える示唆

スウェーデンおよびヘルシンキ首都圏の鉄

道および公共交通の運営は、日本と大きく異なる枠組みにより運営が行われているが、今後の日本の鉄道運営のあり方を考えるにあたって参考になると思われる点を2点挙げたい。

適切な輸送モードの選択

たしかにスウェーデンやヘルシンキの鉄道運営は、手厚い公的支援によって支えられている。旅客がインフラ費用を除いた運営費の5割を負担することにより、旅客輸送密度が2000人程度の路線では鉄道での運営が可能になるとともに、これらの路線では高いレベルの鉄道輸送サービスが提供されている。一方で、この基準に満たない鉄道路線は、両地域においてもバス輸送への転換が検討されていることも重要な点である。この点について、日本においては、両地域の基準に満たない場合であっても内部補助などによって鉄道として存続している路線が多く存在する。過度な内部補助の継続は、結果的に鉄道輸送全体の競争力低下につながることから、わが国においても、鉄道輸送としての存続を図る路線とバス転換を進める路線を区分する基準・指標が求められていると言えよう。

政府と地方政府の的確な関与

両地域においては、政府が鉄道インフラについて、自治体が地域鉄道の運営について、それぞれ財政的な負担を担った上で運営が行われている。鉄道をはじめとする公共交通の輸送サービスは、その便益が利用者のみならず地域に広く及んでいる点を考慮すると、わが国においてもその運営に対して公的部門の的確な関与が求められていると言えよう。費用負担の検討に際しては、例えば貨物列車も運行される都市間輸送の路線と地域輸送のみの路線では便益が及ぶ範囲が異なる。このよ

研究員の視点

うな路線の性格を踏まえた上で、政府と地方の負担割合を検討する視点も重要であると考えられる。

おわりに

日本においては事業収入により全ての運営経費を賄うという鉄道運営を基本としてきているが、スウェーデンやヘルシンキの事例に限らず、海外諸国においては公的資金を活用しながら旅客鉄道の運営が行われている。もちろん大都市圏の鉄道路線のように鉄道会社

が補助金に頼らずに黒字の経営を継続できる路線については、これまでの基本を見直す必要性はないと思われるが、人口が大きく減少するわが国の将来を考えると、不採算路線の鉄道運営については一定の見直しも必要ではないだろうか。人口減少が進む中で、利便性の高い公共交通の実現とコンパクトなまちづくりを進めるためには、日本においても鉄道をはじめとする公共交通の運営に対して、地域をはじめとする公的部門が一定の責任を果たしていくことが必要と思われる。