

巻頭言

鉄道整備の課題

森 地 茂



鉄道ネットワークが相当なレベルまで整備されてきたこと、及び、人口減少期に入ったことから、新線の計画は極めて限定的になっている。実現に向けての努力がなされているリニア中央新幹線や羽田空港アクセス鉄道、海外の新幹線や都市鉄道などに対して批判的な議論も見受けられる。

もう十分豊かになったからこのままでいいという考えは、国際競争下で各種努力なくして豊かな状態での安定はありえないことを理解しないものであり、デフレ状態を続ける選択を意味する。予測されている年0.4%程度の人口減少のために市場規模が縮小するという議論も誤りである。OECDは、日本の長期経済成長率を年1.3%と予測しており、例えばドイツは、移民も含めた人口減少下でも経済成長を続けているのである。また、人口研の東京都人口予測は20年間過少予測を続けており、2015年から減少するという直近の予測も信じがたい。人口減少期だからこそ、豊かさの維持のために各種改革を進めて生産性を上げるべきなのである。

ただし、鉄道プロジェクトに係わる課題も多い。例えば、リニア中央新幹線は1時間圏内に7500万人の世界最大の都市圏を実現し、国際競争力からも、生活空間としても大きな効果をもたらすことが期待される。高速鉄道の効果はまちづくりを伴うとより大きな効果をもたらす。新大阪、新横浜、品川、仙台は大規模な都市再開発の例であり、名古屋、京都などは駅ビルと直近のまちづくりが限定的に行われた例である。地方部でも熊本駅は再開発を伴ったのに対し、新青森駅は都心商店街の反対で周辺開発が限定的である。全国的にも、地域的にも大きな効果をもたらすために、リニア新幹線駅周辺まちづくりの推進を期待したい。

東京圏の都市鉄道の議論も始まっているが、人口減少を理由に整備を躊躇する意見が存在する。現状を越える人口と需要が40年以上続く可能性が大きいことを無視した議論と言えよう。一方で、都市計画の規制緩和による高層ビルの急増で駅容量が不足した勝どき駅や豊洲駅のような事例が続出すると推定され、危険な状況になる前の対応が求められる。新橋駅や高田馬

場駅などのように深刻な容量不足にもかかわらず、周辺の再開発なしには大規模改修が困難なため、対応できない事例も多い。その上、耐震改修法の改正で、耐震化を迫られる駅ビルも多くなる。本年度予算で認められた日比谷線の新駅を最初の適用事例とする駅と周辺開発に対する補助スキームと調整、負担制度に期待したい。

また、200%を超える車内混雑率の路線が残っていることに加え、高頻度運行による線路上の混雑のために、わずかの遅れが次々と後続列車に拡大波及する状況が多くみられる。ダイヤ乱れが長時間に及ぶ事例も多発している。さらに、高密度ネットワークと相互直通運転のために、ある線の遅れが、他路線へ面的に広がるのである。世界一の都市鉄道サービスという東京の鉄道神話が崩れる危機に瀕している。鉄道神話を実現する原動力であった高頻度運行、高密路線網、相互直通運転の副作用が東京の鉄道神話を危うくしている皮肉な状況の解消が急務である。

この他にも、LCC（低価格航空）など国際路線の増大に対応する空港アクセス鉄道や、臨海部など鉄道不便地域への路線整備、混雑解消のためのターミナル容量増大、地下鉄の急行運転化、遅れ解消のための折り返し施設と列車制御の改善、ホームドアやユニバーサルデザインの導入など高齢者対応等々、課題は山積している。鉄道網は概成したとの議論は東京都市圏では場違いである。

海外では、新幹線、都市鉄道ともに、安全性、信頼性、まちづくりとの連携で諸外国に勝る実績を有する日本への期待が大きい。欧米の専門家が、アジアの巨大都市で将来需要に対応できないLRTやBRTを推奨するケースが多いが、急速な人口増加や経済成長を見据えた選択を誤らないことが肝要である。また、PFI事業が多いのに対し、日本の鉄道事業者は運営に参画することに消極的であった。JR東日本によるバンコクの鉄道経営や、東京メトロによるハノイの地下鉄会社設立支援などの先進事例は朗報である。

——もりち しげる 政策研究大学院大学 教授

政策研究センター 所長——