

巻頭言

鉄道に求められる変革と パラダイムシフト

金山 洋一



我が国は、少子化、高齢化が進み、労働力の減少、地方都市における都市のスポンジ化が進んでいる。このまま推移すると、数十年後はどのような社会になっているであろうか。人口は大きく減り（2100年の中位推計は現在の約4割）、経済・税収は縮小し、地方都市では治安の悪化や経営破綻も予想される。大都市に多くを依存する経済活動や居住は、大規模災害や有事における脆弱性も想定される。地方都市の持続可能化は不可欠であり、鉄道等公共交通沿線に居住立地を促すコンパクトシティ政策と、根源的な課題である出生率を前提とせず目的変数とする政策が強く求められている。

さて、新型コロナウイルス感染症（以下、コロナ）の出現は、鉄道等公共交通の利用者数を大きく減少させた。アフターコロナにおいても、web会議の普及等により移動を必須としなくなった行動変容は残るため、輸送量はコロナ前には戻らず、8割台といった限界が予想されている。大都市圏の鉄道はビジネスモデルの変革が求められ、以前から経営が厳しかった地方の鉄道は、廃止・バス転換ないし公有化等が議論されるようになった。都市間鉄道は、路線にもよるが内部補助による存続、廃止等の議論が発生している。

OECDによって持続可能な街づくりの世界先進五都市の一つに選ばれた富山市は、2005年にJR富山港線をLRT化し、利用者は平日約2倍、休日約3倍に増加した。更にLRTのネットワーク拡充はじめ公共交通の利便性を向上させ、中心市街地は賑わいが増え、コンパクトシティ化の成果が現れ、医療費削減等の効果も見られる。なお、市の一般会計に占める鉄道予算は0.6%に留まる。また、北陸新幹線の金沢開業（2015年）を境に石川県とともに富山県の「出生率」は上昇した。鉄道のモビリティ向上は、派生的に自然増に影響しうると考えることができる。

海外に目を転じると、欧州では公共交通は総じて利便性が高く、小さな都市でも中心市街地は賑わい、経済が回り都市はコンパクト化している。出生率が高い国として例示されるフランスやスウェーデンは、各々、近年までに10万人程度の都市へのLRTを整備し、先進的な上下分離導入国であるなど、鉄道のモビリティ向上に関する積極的な取り組みが共通する。

これらの内外の事例は、いずれも鉄道を運賃収入等による収支の観点ではなく、大きく都市経営としての収支の観点で取り組んでいると言える（欧州では地球環境問題も主テーマ）。デパートのエスカレーターや

エレベータは、都市に置き換えると公共交通機関と見なせるが、デパート経営者がデパート全体の収支の観点で設置し、廉価（無料）で常時（高頻度）稼働させている姿勢に類似する。

鉄道は、ネットワーク論を別の場に譲れば、事業としては、輸送量が少なければ運行頻度を減らし（輸送力に合う運行）、更にはバス転換、デマンド交通とすることに一定の合理性がある。しかし、都市・住民の将来の観点からは、不便にするのではなく、利便性を向上させてモビリティを高めることが求められる。

最後に、わが国の都市と鉄道の将来にとって必要と考えるパラダイムシフトを5つ示したい。1点目は、鉄道に対する大量輸送機関としてだけの認識から都市構造・住みやすさ・経済に影響する社会基盤としての再認識、2点目は、交通系社会基盤として、ハード面だけでなく運行サービスの利便性が重要であること、3点目は、運行サービスは、「必要最低限」ではなく「出歩きたくなる」利便性が重要であること（当研究室の研究では10～15分に一本）、4点目は、公的関与を行う非商業領域かどうかの境界は、路線維持の可否ではなく、利用しやすい利便性提供の可否で考えること、5点目は、非商業領域の場合は運賃等による事業収支ではなく、都市・社会の収支で判断すること、である。補足すると、特に地方部における存廃の議論に際しては、運行頻度等は、現状ではなく利便性を高めた場合のポテンシャルを想定して考える必要があり、また、運行の利便性向上には、施設等の公有化施策だけでは実質補助率の点で限界が見られるため、自治体の関与・合理的な官民連携が鍵となる。

鉄道事業者、自治体、鉄道のインフラ・車両等に係る関係者の役割は極めて大きい。

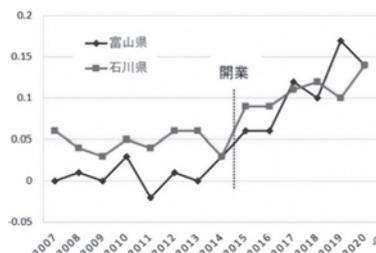


図 北陸新幹線金沢開業に伴う出生率の変化 (全国平均との差)
出典：富山大学金山研究室