

巻頭言

社会の変化に対する鉄道の課題

森 地 茂



人口減少に加えコロナ禍による鉄道需要の減少、地球環境に対する鉄道の貢献、IT技術による鉄道サービスの変化など、鉄道界の革新が迫られている。欧米や発展途上国において鉄道への期待が高まっているのと対照的に、わが国では行政も、経営者も鉄道に対する将来展望を見失っているように見受けられる。

新線整備を進めるロンドン、パリと対照的に、鉄道網は概成したと新線建設が止まっていた首都圏では、地下鉄3路線の整備が決まったものの、そのための国家予算確保は不十分である。また、コロナ禍の後、より快適性を求める利用者に対して民鉄の投資意欲は低い。無人運転、移動閉塞による1分間隔運転、ITと運賃制度の改革によるノーラッチ駅などの技術展開と、需要減に応じた運賃改定ができれば、大都市鉄道のサービスは抜本的に向上させ得る筈である。

中規模都市に関しては、欧州に比べて、公共交通のネットワーク、サービス水準共に劣後している。欧米の様に、公共交通への政府の関与を増やす政策転換が必要であり、それなしでは高齢者の移動環境を実現できないことが、社会的にも、政治家にも認識されないのは不可思議である。県庁所在都市では、山口、佐賀と那覇を除けば旧国鉄・私鉄を合わせて2路線以上あり、その活用次第では欧州と同様の鉄道サービスの可能性は残されている。富山市と宇都宮市のLRTや、福井鉄道と越前鉄道（LRTと高床鉄道）の相互乗り入れは、公的負担増で都市鉄道サービスの向上を実現できることを示した事例である。明らかに不足している自動運転バスのコストダウンの努力次第では、中規模都市でも、地方小都市や過疎地でもそれが救世主となるであろう。

一方、鉄道に見合う需要がない路線でのバス転換は進まないが、線路を舗装して自動運転の接続バスを走らせれば、ジーゼル鉄道のサービスと変わりはなく、反対する理由はない筈である。踏切のある路線の自動運転も技術的には有人より安全な運行が可能なのである。

但し、これらの将来像を達成するために不可欠なのは

技術力の向上と維持である。新線建設の減少、労働者不足、転職の増加などはそれを難しくしている。災害多発期とインフラの老朽化時期を迎え、地方鉄道も含めた技術体制が求められているのである。20年前であったらうか、JR東海の社長であった葛西さんは「保線技術の教育を頼める人が子会社にはおらず、孫請け会社に、かつての国鉄で育った専門家が残るばかりで、近々いなくなる。今後は、部品取替えでは済まない維持管理業務の外注は止め、JR東海で直接行わなければならない。」とっておられたが、当時多くの鉄道会社はコストダウンのために外注化を促進していたのである。また、現場で働く人材確保が難しく、外国人労働者が増えているが、彼らを労働力ではなく、指導的技術者とし、技術力向上の戦力とするための教育体制は十分であろうか。円高で、優秀な外国人の確保が続けられるか、あるいは更なる省力化、無人化の技術開発がどこまで進むかといった課題にも取り組まなければならない。さらに夜間作業に頼っている保守作業の要員不足から、終日の運転を休止して保守を行う時期がいずれ来るであろう。その時には欧米のような終夜運転のサービス向上が可能となろう。

これらの課題に対応するために必要なのが、海外事業である。技術力の維持、国際競争による技術力や経営ノウハウの向上、海外経験から得られる日本の現状への反省、外国人を使いこなせる日本人の育成、海外事業を共に進める発展途上国のパートナーの確保や技術研修生を核とする現地企業の設立、国際企業としての鉄道会社の魅力による優秀な入社希望者の増加など、海外進出の意義は大きい。

海外では、日本の鉄道会社の効率性、信頼性や沿線開発に対する評価は高く、JR東日本、JR西日本、東京メトロ、阪急に続き多くの企業の進出と、海外要員の育成を期待したい。