

欧州で考える

①スウェーデン

「上下分離」各国の手本

森、原野、野鳥が飛び交う川や湖……。7月上旬、スウェーデンの首都ストックホルムの北西、ダーラナ県を走る列車の車窓には、道東のJR釧網線を思わせる景色が広がっていた。

すべて2面編成で、停車する大半は無人駅。朝9時

の通勤時間帯でも乗客は16人だけだ。これで採算は合うのだろうか。製紙会社の工場に向かうウルバン・ワインバーグさん(42)に話題を向けると「列車は快適で移動しながら仕事もできる。この路線が廃止されたら、今の仕事は続けられない

いね」と笑い飛ばした。1970〜80年代、モーターゼーション(自動車の大衆化)の影響で国鉄の累積赤字が社会問題となったのは、欧州各国も同じだった。日本の国鉄が7社に分割された翌88年、スウェーデンは別の方法で改革に踏

揺れる鉄路 第5部

み出した。レールなどの基盤(下部)を政府が所有・管理し、列車運行(上部)を民間に委ねる「上下分離」方式を欧州で初めて導入したのだ。

人口約1千万人のスウェーデンが生み出したこの方式は鉄道改革の成功例とされ、後に続く欧州各国のモデルとなった。

2面に続く

9面 関連インタビュー

欧州で考える

①スウェーデン

行政の経費負担に理解

それでも順調に運行を続ける理由について、ストックホルム商科大のケンナー・アレクサンデルソン上席研究員(48)は「30年前の鉄道改革で導入された上下分離と民営化により、鉄道事業に投じる予算の透明性が確保されたことが大きかった」と解説する。

1面から続く

スウェーデンの人口密度は1平方キロあたり20人で、道東(オホーツク、十勝、釧路、根室管内)北方四島を除く)の同32人よりも低い。記者が訪れたダーラナ県の面積は約2万8千平方キロ、道東(3万1千平方キロ)に匹敵する広さだが、人口は函館市とほぼ同じ約27万人。点在する数千人から数万人の街をつなぐ鉄路では除雪費もかさみ、経営環境はとて見てもJR北海道より劣悪だ。



スウェーデンの鉄道は、路線バスを走らせる道路と同様の公共インフラに位置づけられ、線路は国が責任を持って所有・管理する。2014年には、政府は鉄



ダーラナ県の中心地ファールンの無人駅。線路の維持費用は国が負担し、列車運行は競争入札を経て委託されたS J A Bが担う(舟崎雅人撮影)

路の維持や設備更新のため86億ポ(約1160億円)を投じた。一方、実際の車両運行には民間企業が参入し、国が株式の100%を保有する

スウェーデン国家鉄道株式会社(S J A B)と外資を含む民間会社が競い合うように列車を走らせている。地方路線の場合、運行をどの会社に委ねるかを決めるのは地方自治体だ。ダーラナ県のハカン・ヤンソン交通担当部長(50)は「地方路線を維持するため、自治体も経費を負担している」と語る。

ダーラナ県と周辺3県は01年から車両をリースし、競争入札で選んだ鉄道会社に運行を委託している。昨年実施した入札にはS J A Bと民間2社が参加し、最終的にS J A Bが落札した。自治体は契約した10年間、委託費として年2億ポ(約27億円)を支払うが、それでもコストは入札開始前より20%圧縮されたという。

鉄道事業形態の違い	
日本	スウェーデン
上下一体	上下分離 (全国の路線)
	
JR、私鉄各社	SJAB(国鉄)や民間鉄道

主要幹線 SJABや民間企業が自由に参入
地方路線 自治体が競い、地方自治体で運行を委託
国が鉄路の維持を保証し、地方自治体も運行に関与しながら、市場の競争原理も取り入れてコストを抑える仕組みだ。所得税の大半が地方財源に組み込まれるなど、財政的にも裏打ち

国が責任持つ

スウェーデンの鉄道改革は、効率化を目指してS J A Bの事業分割を進めるなど、絶え間なく続いている。そうした中でも決して揺るがないのは「国民の足である鉄路は国が責任を持って当し、6回連載します」

守る」という哲学だ。北海道に似たスウェーデンの風土が生み出した「上下分離」方式から、日本が学ぶことは少なくないはずだ。

連載にご意見や感想をお寄せください。住所、氏名、年齢、電話番号を記入の上、〒060-0871(住所不要)北海道新聞報道センター付「揺れる鉄路」取材班へ。電子メール tetsuro2017@hokkaido-np.co.jp、ファクス011-210-5106でも受け付けます。

欧州で考える

②英国

「乗客ファースト(第一)を実現しよう。英国の鉄道は再び国有化されるべきだ」。英国の総選挙を3週間後に控えた5月中旬、最大野党・労働党のコービン党首は政権公約(マニフェスト)の発表会で支持者を前にぶち上げた。

再国有化の具体的な進め



ロンドン・ビクトリア駅の電光ボードで、ストライキの影響を確認する通勤客ら (舟崎雅人撮影)

方までは示されず、与党・ナンセンスだと批判した。保守党は「鉄道を買い戻す。それでも世論調査では有権資金をどう調達するのか。者の6割が再国有化を支持

し、労働党が大躍進する要因の一つとなった。

国有化を公約

英国が1994年に実施した鉄道民営化は、電気や航空などの公営事業を次々と民営化した故サッチャー首相の経済政策「サッチャリズム」の締めくくりだった。日本の中曽根康弘政権が進めた「国鉄分割民営化」とも共鳴しながら、鉄道事業の分野に市場原理の自由競争を持ち込んだ。

特徴的だったのは、レールなどの基盤(下部)と列車運行(上部)の「上下分

離」方式を採用し、万全な安全管理が求められるレールの保守業務にまで民間の新規参入を促したからだ。その弊害はすぐに表れた。90年代後半から重大事故が急増し、2000年にはロンドン郊外で4人が死亡する脱線事故が発生。線路保有会社がレールのひび割れを知らず、コストを下げるため交換を遅らせたことが原因だった。公立

人員減で遅延

「上部」に当たる列車運行では現在、鉄道網を19運行系統に分割し、それぞれを別の企業が担う「フランチャイズ制」が採用されている。各社は競い合っ

大規模なストライキを連発。「ストや遅延が多すぎるとの苦情が殺到し、沿線から他地域へ移り住む住民が相次いだのだ。英運輸省から委託された

鳴らした。鉄道経営への国の関与を極限まで減らす英国の実験は、過去への反省とともに転換点を迎えている。不採算の鉄道事業を抱えるJR

「上部」に当たる列車運行では現在、鉄道網を19運行系統に分割し、それぞれを別の企業が担う「フランチャイズ制」が採用されている。各社は競い合っ

5面「関連インタビュー」

利益優先 民営のひずみ

研究大学インペリアルカレッジ・ロンドンのロドリック・スミス教授(69)は「鉄道事業の民営化後に参入した鉄道会社は、利益ばかり

算性を追求し、ここにもひずみが出た。ロンドンから南部一帯で運営する鉄道会社サザンレールは強引な人員削減計画を打ち出し、反

発した労働組合が昨年から

連載にご意見や感想をお寄せください。住所、氏名、年齢、電話番号を記入の上、〒0600-8711(住所不要)北海道新聞報道センター「揺れる鉄路」取材班へ。電子メール teitsuro2017@hokkaido-np.co.jp、ファクス 011-210-5562 でも受け付けます。

揺れる鉄路

第5部

欧州で考える

②英国

—— 公立研究大学インペリアルカレッジ・ロンドン

ロドリック・スミス教授

国の支出増え値上げも

したスウェーデンの改革が、広く国民に支持されたのは対照的でした。

民営化の具体案は、先行した日本やスウェーデンの国鉄改革を参考に運輸、財務両省などの少数の官僚が練り上げました。根底にあったのは「民営化すれば必ず効率化できる」という思い込みです。

実際、レールを所有・管

「英国の鉄道民営化は成功と失敗の両面が複雑に絡み合っている」と語るスミス教授

理した会社は当初こそ利益を伸ばしました。しかし内情は、施設の切り売りを安易に進めただけでした。相次ぐ列車事故でさまざまな安全管理を露呈し、その会社は経営破綻。現在は別の非営利企業が担っています。政府も保安設備などに補助金を出すようになり、この10年間で安全面は大きく向上しました。

鉄道民営化は乗客数を2倍に増やし、廃止された路線を一部で復活させるなど、一定の成果を上げました。しかし政府支出はむしろ拡大し、運賃も値上げされています。事態を良い方向に変えた「改革」とは言い難く、私はこの鉄道民営化を「政治的再編成」と呼ぶようにしています。

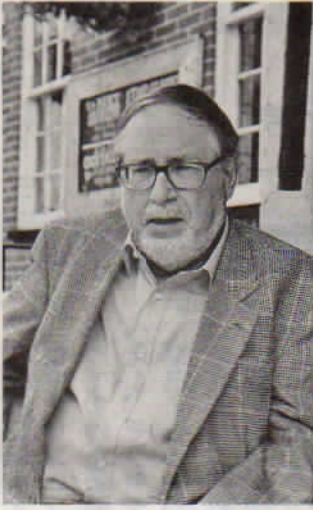
私は日本の国鉄改革が最終的にどのような結果をもたらすのか、強い関心を持って見えています。北海道には仕事を含め5回行ったことがあり、状況は理解して

いるつもりです。

人口密度が低い北海道の鉄道運行を受け持ったJR北海道が、レールの維持管理を担いながら利益を出すことは、はじめから不可能です。赤字が出るのはJRの責任ではありません。

それでも分割民営化を貫いて「利益を生む会社」を目指すなら、札幌近郊や札幌―函館間など収益を上げられる路線だけを残し、それ以外はすべて廃止することになるでしょう。逆に少しでも多くの路線を残すなら「利益を生まない会社」だと割り切って、政府がお金を出すしかないでしょうね。

(聞き手・舟崎雅人、写真も) 〓 2面参照



オックスフォード大で理工学を学び、シェフィールド大教授などを経て現職。英運輸省の特別顧問なども歴任。妻は日本人で、来日は58回を数える。英ランカシャー出身。69歳。

揺れる鉄路 第5部

欧州で考える

③フランス

都市間鉄道は全線赤字

車両は真新しい。印象派の画家・モネの邸宅に近い中間駅のベルノンに着くと、大半の客が下車。終点まで残り40分間はガラガラの状態で、乗り合わせた50歳代の男性客は「席が埋まるのは通勤、通学客が乗る朝夕だけ」と肩をすくめた。

高速道の影響

フランス国鉄は現在、約300都市を結ぶ25路線で都市間鉄道を運行している。レールなど基礎部分の保守管理費を除いても、運賃収入は運行経費の7割程度。収支は全路線が赤字だ。

6月下旬の昼下がり、パリのサン・ラザール駅から西北部ルーアンへ出発したアンテルシテは、最初から半分近くが空席だった。赤字路線なのに、2階建ての



フランスの都市間鉄道「アンテルシテ」の車内。2階建ての真新しい車両は国の支援で導入された (津田祐慈撮影)

よると、フランス都市間鉄道の旅客輸送量(輸送人員と移動距離の積、単位は人キ)は1990年の328億人キから、2010年には87億人キまで4分の1程度に減った。乗客の減少に

歯止めがかからない原因は明らかだ。JR北海道と同様、年々延長される高速道路に利用客を奪われているのだ。

「このまま都市間鉄道の赤字が拡大すれば、鉄道網の国が財政支援

全体が立ちゆかなくなる」と危機感を強めたフランス政府は10年、都市間鉄道を「国土の均衡ある発展のため

国が財政支援

11年に始めた支援策は要するに赤字補填だ。支援額は11年の約2億1千万円(約270億円)から、16年には約3億5千万円(約450億円)へ膨張。この間に乗客は2割減ったが、政府はさらに新制車両の導入費として8億7千万円(約1130億円)を負担した。

一部の夜行列車を廃止するなど経費削減も進めたが、廃線やバス転換は議論にさえならなかったという。

このほか15年に、欧州の他国と同様に上下分離していた運行会社と路線保有会社を18年ぶりに再統合した。フランスの近年の鉄道改革は、国の関与を強める

う国の意志を政策で示した」と解説する。

のが特徴だ。

赤字路線を強力に支援する理論的背景には、フランスが82年に世界で初めて法律で規定した「交通権」という考え方がある。自動車

を運転できない高齢者や障害者でも簡単に低価格で移動できる権利で、政府と地方自治体は「全住民の交通権を保障する努力義務を負っている」(リッツ氏)のだ。

現在進めている鉄道改革では、営業距離が短い一部

の都市間鉄道の経営権を来年以降、日本の都道府県にあたる「地域圏」へ移管する。ただし国は、地域圏に無理な財政負担をかけないよう運行経費や路線保守費の支援を続け、地方専用の新制車両の導入にも約12億円(約1550億円)を拠出す。公共交通システムの構築に地方の意欲と知恵を活用しながらも、財政的な支えを怠らないのがフランス流だ。

7面「関連インタビュー

連載にご意見や感想をお寄せください。住所、氏名、年齢、電話番号を記入の上、〒060-8711(住所不要)北海道新聞報道センター「揺れる鉄路」取材班へ。電子メール fetsuno2017@hokkaido-np.co.jp、ファクス 011-210-5502でも受け付けます。

揺れる鉄路

第5部

欧州で考える

③フランス

JR北海道の赤字が大問題になっている。ところが、フランスで鉄道の赤字を問題視する人はあまりいません。例えば図書館と同じように、行政が提供する「社会サービス」に位置づけられているからです。フランスの交通政策は、全ての人に「交通権」を保障しています。高齢者や障害者でも公共交通で自由に

ビジネスコンサルタント

ヴァンソン藤井由実さん



各都市が競い合うように地域の公共交通を充実させ

移動できる社会が目標です。税金の投入は運賃を安くするためであり、国民にとって自然なこと。もちろん鉄道だけでは不十分で、駅から先のバスなど地域交通も不可欠です。公共交通機関が便利なら、車で移動する人は自然に減っていきます。

「日本も交通政策とまちづくりを一体的に進めるべきだ」と提言するヴァンソン藤井由実さん

大阪府出身。大阪外国語大(現大阪大)卒。フランスを拠点に日仏間ビジネスのコンサルタント、通訳として活動。著書「トラムとにぎわいの地方都市 ストラスブールのまちづくり」で土木学会出版文化賞。

車と公共交通 共存模索

ています。私が暮らす人口約15万人のアンジエ市は2012年、周辺30自治体と共同でトラム(路面電車)を導入しました。交通基盤整備と都市開発を統合した計画に沿って宅地造成を進め、都市がやみくもに拡大するのを抑えています。公共交通を充実させれば、まちを歩く人が増え、中心街のにぎわいにもつながります。

ではありません。郊外のショッピングセンターに車で行く人は多いし、地方へのドライブ観光も人気です。ただし無料駐車場をトラムやバスの停留所に整備するなど、公共交通との共存が常に意識されています。

鉄道のある方を考える時は、誰が負担するかだけでなく、車に過度に依存しない社会をつくる視点も大切ではないでしょうか。採算が合わないというだけで北海道の鉄道が廃止され、車無しでは生活できない地域が増えるとなれば、欧州のまちづくりとは正反対ですね。

もちろんフランスが車を否定する社会になったわけでもありません。日常生活では不便を感じません。

(聞き手・津田祐慈、写真も)

2面参照

揺れる鉄路

第5部

欧州で考える

④オーストリア

アルプス山麓の牧草地を、清流と並行して走るオーストリアのピンツガウ地方鉄道は、2005年と14年の2度にわたって洪水で流され、その度に復旧した。

洪水から復旧

「沿線人口は少ないのに、必ず元通りにする。鉄道が軽視されがちな今の日本では難しいでしょうね」。現



在、ウィーン工科大の客員教授として首都ウィーンに滞在している宇都宮浄人・関西大教授(交通経済学)は6月、3年ぶりに訪れた同鉄道のウグル・シュワルツェンバッハ駅で、感慨深げに語った。

鉄道への投資 積極的に

05年の洪水では営業距離53kmの半分近い24kmが水に



2度も洪水被害に遭ったピンツガウ地方鉄道を3年ぶりに訪れた宇都宮浄人教授。右を流れるザルツァハ川が氾濫した(津田祐慈撮影)

道(国鉄)はもともと利用者(国鉄)はもともと利用者が少なかったことも理由に、廃線方針を打ち出した。運休している区間を走らせた代行バスは道路事情や天候によって遅れが頻発し、住民は不満を募らせた。廃線に待ったをかけたのは人口約55万人の地元、ザルツブルク州政府だった。「通勤や通学の生活路線として必要だ」と判断。路線を引き継ぎ、水害から5年後の10年に全線を復旧させたのだ。復旧費1900万円(約25億円)のうち州は3分の2、国は3分の1を負担した。再開後の年間5億円を超える赤字は、州が穴埋めしている。

同州の交通関連の予算は年約1億7000万円(約210億円)で、鉄道を整備するか、道路を拡充するかは自ら選択する。鉄道のほかにバス事業も運営し、15年は公共交通に約4300万円(約53億円)を投じた。00年ごろは道路整備費の3分2程度だった公共交通予算は、現在はほぼ同額。災害に備え損害保険にも加入し、14年の洪水の復旧費は保険金で賄われた。

道路と同等額

同州の交通関連の予算は年約1億7000万円(約210億円)で、鉄道を整備するか、道路を拡充するかは自ら選択する。鉄道のほかにバス事業も運営し、15年は公共交通に約4300万円(約53億円)を投じた。00年ごろは道路整備費の3分2程度だった公共交通予算は、現在はほぼ同額。災害に備え損害保険にも加入し、14年の洪水の復旧費は保険金で賄われた。

二酸化炭素の19%削減や自動車事故の死者数半減といった数値目標を掲げ、国民に車から鉄道への乗り換えを促している。日本はどうか。オーストリアとの単純比較は難しいが、国土交通省の17年度予算では鉄道局の事業費3600億円に対し、道路局の事業費は10倍以上の4兆800億円。欧州から見た日本の交通政策は「道路偏重」が際立っている。

8面―関連インタビュー

揺れる鉄路 第5部

連載に「意見や感想をお寄せください。住所、氏名、年齢、電話番号を記入の上、〒0660・8711(住所不要)北海道新聞報道センター「揺れる鉄路」取材班へ。電子メール tetsuro2017@hokkaido-np.co.jp、ファクス 011・210・5106 にも受け付けます。

欧州で考える

④オーストリア

ザルツブルク州

ハンス・マイヤー交通政策担当相

ブルク市から列車で1時間半以上かかる山あいです。代行バスによる通学は列車より時間がかかり、子供たちの時間を奪いました。折しも欧州では環境意識が高まり、車以外の交通手段が注目され始めました。こんな社会状況を背景に、州営鉄道として存続させることにしたのです。

連邦鉄道時代に年間60万人程度だった利用客は増加

州営鉄道路線の航空写真を手に「住民の環境意識が交通政策を転換させた」と語るマイヤー氏

高まる環境意識 追い風

し、昨年は90万人に迫りました。運行会社や地元自治体の努力で自転車愛好家やスキー客など観光客の利用も増えていきます。

州は独自の交通計画を策定し、自動車から別の交通手段への転換「モーダルシフト」を進めています。具体的には、ザルツブルク近郊の鉄道を延伸したり、各駅に計1300台分の駐車場を新設する予定です。さ

らに住宅地の造成を駅やバス停から500メートル以内限定し、自動車がなければ生活できない地域では開発を認めていません。

逆に道路建設予算は削っています。車好きの住民からは「道路状態が悪い」「もっと道路に予算を割いてほしい」といった要望も寄せられます。政治的には難しい判断でしたが、環境や人に優しく、観光地としても魅力的な公共交通の整備を優先したのです。

インフラの整備は州政府の責任です。州営鉄道の運賃収入は、鉄道維持にかかる費用全体の26%しかありませんが、採算性はあまり重視していません。大切なのは、住民が列車を使って通学し、買い物に行く普通の生活を実現することです。

鉄道が存続することによって地域への経済効果や環境面のメリットなどをすべて数値化することは不可能です。ただピンツガウ地方鉄道を廃止してバス転換していたら、都市への移住者は増え、過疎化が進んだでしょう。住民を地域にとどめることも、鉄道の大きな役割だと考えています。(聞き手・津田祐慈、写真も)



ザルツブルク州生まれ。銀行に勤めながら、2004年からゴルデック市議会議員、08年から同市長。13年からザルツブルク州政府の住宅建設・インフラ・交通政策担当相。59歳。

揺れる鉄路

第5部

2面参照

オーストリアも日本や他の欧州諸国と同様、1970年代以降は自動車中心の社会になりました。地方鉄道は乗客が減り、廃線の危機に直面。ピンツガウ地方鉄道もその一つでした。2005年に3人が死亡する列車衝突事故が起き、追い打ちをかけるように洪水も発生。当時運営していたオーストリア連邦鉄道は路線の存続を諦めました。ただ、この地域はザルツ

欧州で考える

⑤イタリア

乗客25倍負の連鎖断つ

ささやかれた。

運行再開を決断したのは、日本の都道府県にあたるボルツァーノ自治県だった。線路に専用道を整備してバスを運行するバス高速

輸送システム(BRT)も検討したが、鉄道の方が観光誘致や農産品のブランド化にも有利だと判断。県営鉄道として引き継いだ。

リアフリーの新型車両を導入した。さらに全ての駅を改修し、列車の待ち時間が分かる電光掲示板を設置。地元で管理を委託した駅舎では、カフェやレンタサイクル店が営業するようになった。

プラーター鉄道運行部副部長は「中古車両を使うなどして投資を半分に抑える案もあったが、われわれはリスクを取った。魅力的な路線を目指す積極投資が、今の成功につながった」と振り返る。

載せてあった。解体するか折られたんで専用袋に入れなければならぬ日本の鉄道では見られない光景だ。スイスから妻と来たベハルト・ポルトさん(73)は「渓谷の奥まで列車で行き、下り坂をサイクリングして楽しむんだ。世界中を旅しているけれど、ここは最高だね」と笑顔で話した。世界的なブームとなっている自転車観光で、ドイツやオーストリアなど周辺国から大勢の客が訪れる。廃止前に乗客が少なかつたのは、運行していたイタリア国鉄にも問題があった。乗客が減ったことを理由に、1日3往復しか走らせていなかったのだ。他路線からの乗り継ぎで数時間も待たされ、地元では「赤字路線を廃止する口実にするため、わざと客が乗らないよう不便にしている」と



ただ再開しても乗客が増えるのかという根本的な不安が残った。そこで自治県政府が取り組んだのは利便性や快適性の向上だ。列車運行を一気に1日25本に増やし、1時間ごとの決まった周期で列車が到着する「パターンダイヤ」を採用。時間帯によっては快速列車も走らせた。

自治県の投資額は総額約1億3千万円(約170億円)に上ったが、年間10万人に満たなかった乗客数は現在の約250万人まで増えた。自治県が出資する鉄道設備の投資会社、南チロル交通構造社のミヒヤエル・

客が少ないから本数を減らし、ますます不便になって乗客がさらに減る。道内の路線にも共通する、こんな「負の連鎖」を断ち切ったのは、鉄道の可能性に懸けた地元の熱意だった。4面関連インタビュー

1990年に廃止された鉄道が、15年後に再開され、乗客数は以前の25倍に。イタリア北部チロル地方のベノスタ渓谷鉄道は、こんな奇跡の復活を果たしたことで知られる。記者が訪れた6月下旬、4両編成の列車は平日厚すぎでも、ほぼ満席のにぎわいだった。



イタリア北部のベノスタ渓谷鉄道が運行を再開すると、山間の過疎地はサイクリング観光の人気スポットに変わった(津田祐慈撮影)

ハード面では、車いすや自転車などが乗り込めるバ

連載にご意見や感想をお寄せください。住所、氏名、年齢、電話番号を記入の上、〒0660・8711(住所不要)北海道新聞報道センター1付揺れる鉄路取材班へ。電子メール tetsuro2017@hokkaido-np.co.jp とファクス 011・210・5506 でも受け付けます。

揺れる鉄路 第5部

欧州で考える

⑤イタリア

ウィーン工科大交通研究所研究員

しばやま たける
柴山 多佳児さん

鉄道生かし地方活性化

廃止になるだろう」と慎重な沿線住民も多かったそうです。住民が思い描いたのは、古い車両で本数も少ない、廃止前の不便な鉄道だったからです。しかしボルツァーノ自治県が2005年に運行を再開すると、大きな窓の明るい新型車両が走り、イメージを一新しました。運行本数が増えて乗り継ぎも便利

「鉄道が地域全体に与える恩恵を見極めるべきだ」と訴える柴山研究員

になり、美しい自然を求める観光客も急増。駅前では街のにぎわいが戻り、ホテルやレストランの商売も繁盛しています。とはいえ鉄道の経営自体は、今でも赤字です。自治県はバスを含めた公共交通に年間約1億4千万円（180億円）を投じています。運賃収入は鉄道事業にかかる費用の28%にすぎず、税金で補填しているのです。それでも住民から不

満が出ないのは、便利な鉄道が経済効果と雇用を生み、地方から都市への人口流出も防いでいることを実感しているからです。日本では赤字路線への税金投入を、地方への「お情け」のように考える傾向があります。しかし、人口密度が低い地方路線の赤字を税金で穴埋めするのは、世界の常識です。特に欧州では、車に依存する交通体系の限界を見据え、地方鉄道を地方活性化の戦略に位置づける考え方が広がっています。国もそれを財政的に手厚く支援します。

宮城県出身。東京大工学部卒。東京大大学院工学系研究科修士課程修了。2011年から現職。欧州連合（EU）の事業で、中東欧の中小都市における交通体系戦略の策定などに従事。33歳。

（聞き手・津田祐慈、写真

揺れる鉄路

第5部

2面参照

赤字路線の存廃を考える上で「乗客が少ないのは需要がないからだ」と、決め付けるべきではありません。運行本数が少なく、サービスも悪いため、需要を掘り起こせずにいるだけかもしれないからです。イタリア北部のペノスタ渓谷鉄道がそうでした。同鉄道は1990年に一度廃止され、数年後に再開への議論が始まりました。当初は「1700せ数年でまた



欧州で考える

⑥地域の足

絶えず改革変化に対応

運営するボルツァーノ自治県が、バス路線も管理しているからだ。駅舎をバス停との共用型に改修し、経路や運行頻度も決めて民間業者に運行を「発注」する。

資産有効活用

イタリア北部、ベノスタ渓谷鉄道の終点マレス駅に着くと、ホームの向かい側に4台のバスが停車していた。その距離わずか3・5分。乗客は共通のICカード乗車券を持ち、次々と乗り換える。高校生のアンニャ・フリッツさん(18)は「乗り継ぎで長時間待つことなんて考えられないわ」と笑った。沿線の他駅も、乗り換えは同様に簡単だ。

小枝のように伸びるバス路線が、列車と並行して走ることがはない。500人以上が暮らす集落には1時間に最低1本のバスが走り、駅にはマイカー客用の無料駐車場もある。オーストリアに滞在し欧州の交通政策を研究している関西大の宇都宮浄人教授(56)は「駅から先の移動手段を含めた地域交通網を構築することで、鉄路という地域の資産

を有効に活用している」と、鉄道とバスやトラム(路面電車)など地域交通を連

面電車)など地域交通を連

面電車)など地域交通を連

携させたまちづくりは欧州各地で始まっている。国と地方自治体は10年単位の計画を作り、交通機関を総合的にコントロールする。それに比べ北海道はどうか。国が全株を保有する国営企業のJR北海道と市営や民間のバス業者は、連携するどころか、客を奪い合う消耗戦を繰り広げているのが実態だ。

「世界的に見て本来、日本ほど鉄道事業に適した国はない」。各国の鉄道事情に詳しいスウェーデン国立道路・交通研究所のジャン・エリック・ニルソン教授(65)は断言する。1平方キロあたり人口密度を比べると欧州連合域内が114人程度なのに対し、日本は335人。東京都(約6200人)、大阪府(約4600人)といった過密都市も

多い。

JR東日本、西日本、東海の本州3社や私鉄が巨額の利益を上げる状況は、欧州から見れば羨望の対象だ。鉄道の維持管理を含め、独立採算で運行できる民間鉄道会社など「欧州には一つもない」(英インペリアル・ロンドン・ロンドンのロドリック・スミス教授)からだ。

利益を地方に

ただ、日本の鉄道を高く評価してきた欧州の専門家も、欧州に似た風土の道内で路線廃止が相次ぐ事態となれば、評価を大きく変えることになりそうだ。各国が1980年代から一斉に取り組んだ鉄道改革の眼目は「巨額赤字の解消」と「地方路線の維持」を同時に実現することだったが、JR

北海道の現状は後者の失敗を意味するからだ。

北海道新幹線というドル箱路線を受け継いだJR東海は今年3月期で3929億円もの純利益(連結ベース)を上げたが、その恩恵を国土全体で享受する仕組みはない。フランスが高速鉄道「TGV」の売り上げから徴収する税金を、地方路線の維持に充てているのは対照的だ。欧州を代表する成功例とされるスウェーデンも、国の財政支援を前提に路線運営を地方に委

ねる改革に取り組み、さらなる高みを目指している。

ニルソン教授は「巨大な装置産業である鉄道事業は、欠点を修正するのに10年単位の時間がかかる。社会の変化に常に対応するのは当然だ」と語る。日本が分割民営化の成功体験にみづく間にも、欧州各国の鉄道改革は絶え間なく前進している。

＝第5部おわり＝

(この連載はロンドン・舟崎雅人、東京報道・津田祐慈が担当しました)

連載にご意見や感想をお寄せください。住所、氏名、年齢、電話番号を記入の上、〒0660・8711(住所不要)北海道新聞報道センター「揺れる鉄路」取材班へ。電子メール:retsuno2017@hokkaido-np.co.jp、ファクス011・2410・5566でも受け付けます。

揺れる鉄路

第5部



バスがホームに横付けできるベノスタ渓谷鉄道のマレス駅 (津田祐慈撮影)