

鉄道事業に関する経済学

国際学部教授 宮田 由紀夫

2016年3月26日に北海道新幹線の新青森・新函館北斗間が開通し、北海道から鹿児島まで新幹線がつながった。『運輸と経済』第76巻、第5号、(2016年)は「整備新幹線のこれまで・これから」という特集を行い、家田仁「姿を表す整備新幹線ネットワーク」をはじめとして興味深い論文が掲載されている。関係者の自慢話的な座談会もあるが、北陸、九州(鹿児島)、北海道の新幹線は地域に明かな経済効果をもたらせたことが示されている。東海道新幹線はビジネス客の需要がパンクしつつあったので作られたが、整備新幹線は必ずしも人口密集地を通るわけではなく、需要は作り出さなければならなかった。今までのところ地域が一体となって観光客を引き寄せる努力をして利用者を増やしている点は評価できる。鉄道の利用が増えるのは好ましいが、航空機の利用者を代替していえば意味がないわけで長期的な経済効果のフォローが求められる。

宇都宮浄人「インバウンド観光の地域間格差の実態と背景」(『運輸と経済』第76巻、第7号)は、外国人観光客の都道府県別の宿泊者数の決定要因を回帰分析した大変、興味深い論文である。都道府県間の格差は日本人宿泊者数の場合よりも大きく、過去7年で拡大傾向にある。インバウンドの総数は増えているが、外国人をひきつけられ

る地域とそうでない地域の差が生じている。日本人には理解してもらえが外国人に認知されていない観光地が多いということである。外国人宿泊者数の増加率と、観光担当職員に比率とは統計的に有意なプラスの関係にある。努力しているところは報われているのである。

日本の新幹線は輸出産業となる可能性がある。宿利正史「日本型高速鉄道システムの海外展開」(『運輸と経済』第76巻、第5号)によれば、日本の新幹線は、在来線と別に専用の線路をつくり踏切もなくし、衝突しないシステムを構築する。そのため車体が軽量化でき省エネが達成できる。これに対してヨーロッパのシステムは在来線と併用であり衝突の可能性が否定できないので車体を頑強に作る。鉄道発祥地の伝統からヨーロッパ型的高速鉄道が世界標準のように思われているので、日本型システムを世界に売り込む、世界に支持者を増やすための活動の重要性を指摘している。

整備新幹線が脚光をあびる一方で、地方の交通網は疲弊している。吉田樹「地域公共交通網形成計画の意義と求められる視点」

(『運輸と経済』、第76巻、第7号)は、高齢化、人口減少によって利用者が減ると公共交通のサービスが低下し、そのことがさらなる利用者減を招くという「負のスパイラル」に陥ることを指摘している。鉄道事業

者にとっての街づくりの視点は、大都市圏の大手私鉄でも重要である。もともと私鉄は利用者を増加させるために沿線の住宅地や行楽地を開発してきた。阪急の宝塚歌劇団がその目的で設立されたのは有名である。今日、開発した住宅地の住民の高齢化が進んでいるので、鉄道会社は系列スーパーで買い物してもらい系列タクシーで送る、などきめ細やかサービスを行っている。『地域開発』（第6巻、第7号、2016年）は「鉄道沿線で生まれる新たな価値」という特集を組み、近鉄、阪急阪神などさまざまな私鉄の取り組みが紹介されている。

鉄道は料金を払わない利用者は拒否することができるので、非排除性はない。混雑してくれば他人と一緒に利用することで価値が減るので非競合性もない。厳密な意味では経済学でいうところの公共財ではない。しかし、「我田引水」ならぬ「我田引鉄」の言葉があるように、政治家はしばしば地元への貢献の証として鉄道建設を行ってきた。一方、鉄道の存在は地域の発展や沿線住民の生活の質にも大きな影響を与えることも事実であり、受益者負担論で片づけることも好ましくない。興味深くかつ重要な分析対象であるので、「乗り鉄」「撮り鉄」「(時刻表)読み鉄」に加えて「学び鉄」として勉強してみしてほしい。