

高崎経済大学論集 第60巻 第4号 2018 345～347頁

平成29年度第2回学術講演会（講演抄録）

## 鉄道事業をめぐる経営環境の変化

### Changes in the business environment surrounding the railway business

講師 平 田 一 彦

(株東武カードビジネス常勤監査役)



#### ・日本における鉄道の位置づけ

本日は鉄道事業をめぐる経営環境の変化についてお話したい。まず日本における鉄道の位置づけであるが、公共交通（旅客）に占める鉄道の分担率は約7割から8割に達しており、通勤通学輸送をはじめとして重要な役割を果たしている。ただし、自家用車を考慮するとこのシェアは半減するものと想定される。

次に、大手民鉄を関東8社と関西5社+名鉄・西鉄に分け、高度経済成長期以降の輸送人員の推移を時系列で見ると、高度成長期から1980年代のバブル経済期にかけて一貫して増加していた東京圏の鉄道旅客が、1990年代以降停滞傾向にあり、関西圏では減少していることがわかる。ただし、東京圏では近年、輸送人員が継続的にプラスに転じている。

#### ・輸送人員停滞の要因：少子高齢化

輸送人員停滞の要因はまず人口の少子高齢化である。長期的に人口を維持するためには、出生率で2.06人以上が必要と言われるが、日本は1970年代にすでにこの水準を下回り、2008年以降本格的な人口減少社会に入った。特に15歳から64歳の生産年齢人口は、1990年代から減少しており、これが通勤通学需要に影響を与えたものと思われる。少子化対策が遅すぎたとも言えるが、ここ数年、出生率は僅かながら増加しており、一定の効果

が見受けられる。

#### ・輸送人員停滞の要因：情報化社会

総務省の家計調査報告で、交通費と通信費を比較してみると、交通費が1990年代をピークに減少傾向となっているのに対し、通信費は増加を続けている。これは、パソコン、携帯電話、スマートフォンなどの普及によるもので、電子商取引調査（経済産業省）によれば個人の商取引における電子商取引は15.1兆円と、全取引の5.43%に及んでいる。

また、IT革命は就業地・就業形態にも変化をもたらし、たとえばコールセンターのような定型作業は全国どこでも立地可能となった。ただし、通勤混雑の回避や働き方改革として期待される在宅勤務は、それほど普及していないとの調査結果もある。

#### ・東京圏における輸送人員増加の要因

まず挙げられるのが、人口の東京一極集中及び都心回帰である。減少を続けていた東京23区の人口は、1997年以降増加に転じているが、どこでも均質の情報が入手できる情報化時代において、逆にFace to Faceの情報価値が高くなった結果ではないかと考えられる。都心部の鉄道需要はこうした傾向に支えられている面もある。

次に、こうして都心に回帰した人々（特に若年層）がクルマ離れを起こしたことが挙げられる。東京圏のパーソントリップ調査を時系列で見ると、高齢者が平均トリップ数を押し上げているが、地域別に細かく分析すると、高齢者のマイカー依存度が高まっている状況にあり、鉄道需要を押し上げているのは若年層であることがわかる。総務省の家計調査報告における自動車関係費用の推移を見ても、今世紀初頭に60代以上と20代で逆転が見られ、これを裏付ける結果となっている。

#### ・北関東の交通特性

以上の分析は、東京圏を中心としたもので、北関東では様相が異なっている。都市別交通特性調査（国土交通省）によると、高崎市では68.8%がクルマ利用であり、バスのシェア0.2%は全国的に見ても極めて低い水準となっている。群馬県のパーソントリップ調査においても、クルマ利用77.4%、バス利用0.3%であり、同様の結果となっているが、移動距離別の交通手段において、0～100mの移動で4人に1人がクルマを使っているとの調査結果は驚きである。

こうした地域での問題は、群馬県のホームページでも指摘されているように、需要減による公共交通サービスの低下、後期高齢者の交通難民化、通学生の送迎による生活への負担などであり、交通弱者対応が難しくなっていることを示唆している。

#### ・財政の制約と鉄道

最後に国や自治体の財政が、鉄道に与える影響を説明したい。今日、国の借金が1000兆

円を超え、このまま推移すると将来、現行の各種インフラの維持管理・更新コストが増加するため、2030年代には現在供給されている設備の維持管理ができなくなる可能性が指摘されている。鉄道においても、国や自治体の補助が制度化されている連続立体交差事業や駅設備整備事業（バリアフリー化など）が影響を受ける可能性がある。

ただし、鉄道そのものは、国や自治体所有のものは僅少であり、大部分は民間所有であることから、運賃を通じて、減価償却費を再投資に振り向けることによって維持が図られる仕組みとなっている。そのため大幅な輸送人員の減少がない限り、現在の施設維持は可能と考えられる。

鉄道事業を巡る今後の課題としては、インフラの適正な維持・整備とともに、東京近郊を含む高齢化進捗エリアで発生が想定される交通難民にどう対応してゆくかが、沿線地域の問題としてクローズアップされてゆくものと思われる。 以上