日本の幹線鉄道の今をどう読むか？
～国鉄改革から 35 年・戦後 75 年・鉄道 150 年～

家田　仁

フェロー会員　政策研究大学院大学 特別教授
（〒106-8677 港区六本木 7-22-1）email: ieda@grips.ac.jp

国鉄分割民営化から 35 年，わが国の鉄道は大きな転機を迎えている．特に地方部の旅客輸送は，「幹線」と呼ばれてきた路線でも苦境に陥っている．加えて，整備新幹線建設の進捗は輸送のグレードアップに大きく寄与する反面，並行在来線の経営問題をもたらし，一貫して輸送シェアを維持してきた貨物鉄道輸送も，ネットワークが寸断される危機に直面している．新幹線整備の今後も重要な課題である．こうした認識に立ち，幹線鉄道に関わる基本問題とあるべき政策について議論するため，本稿では，わが国の鉄道の現状を俯瞰的に認識するとともに，課題の所在の整理と総合討議のための論点を提示する．

Key words: trunk-line railway, Shinkansen, high- speed railway, freight railway

１．はじめに～企画セッションのねらい～

昨年 10 月 14 日，1872 年の鉄道開業から 150 年という節目の年を迎えた．国鉄分割民営化から数えて 35 年目でもあった．鉄道の日の前後にはメディアも大いに取り上げ，鉄道に対する国民の関心の深さが窺われた．この間に日本の鉄道は，例えば約 1,000ｋｍの整備新幹線整備を進めるなど，大きな変化と進歩を遂げてきた．しかし，後述するように，その一方で明らかに重大な転換期を迎えている．ある意味では，かつての国鉄改革の前夜よりもはるかに大きな危機にあるともいえる．

こうした認識に立って，2023 年度土木計画学研究発表会（秋大会）の企画セッション「幹線鉄道に関わる基本的課題と政策の方向性」では，論文・話題提供を募集するとともに総合的な討議を行うことを予定している．本稿は，そのための導入的資料として，以降，次のような順で論を進める．

２．鉄道 150 年を論じる意義
３．鉄道政策と国家の 150 年：４つの時代を俯瞰
４．新幹線の 60 年：栄光時代と世界の眺めの変化
５．JR の 35 年間における状況の大幅変化と「今」
６．顕在化する諸問題と将来ビジョンの再構築
７．幹線鉄道に関わる議論の主要論点（例示）

このうち２章から４章は，日本の鉄道，特に幹線鉄道がどのような存在として認識できるのか俯瞰したもので，1872 年から今日までの鉄道 150 年をほぼ四期に等分し，さらに新幹線登場からの 60 年間を三期に分けて概観する．その歴史的把握に立ったうえで，５章では，国鉄改革以降の 35 年間について，特に周辺環境を相対視することを含めて現状認識について私見を述べる．さらに６章では問題の所在を整理し，７章に発表会における総合ディスカッションの論点を例示する．質疑・討論の参考にしていただければ幸いである．

なお，本稿の前半部は，鉄道技術協会誌 JREA の 2023 年 1 月号に掲載された拙稿を加筆修正したものを用いている．

２．鉄道 150 年を論じる意義

民営ＪＲに象徴される国鉄改革後の 35 年間は，それ以前の量的拡張が基調に置かれた時代に対し，民間活力を基本においたサービスの質的充実や多様化・経営の多角化にとりわけ力が注がれた．それでもこの間に新幹線は路線延長を約 2,000km から 3,000km へ約 1,000km 延ばした．また，鉄道旅客数

の 90%近くを占める大都市圏/中枢都市圏の都市鉄道も約 700km のネットワーク拡大を果たしている[注1)]．この 35 年間は，整備新幹線拡大と都市鉄道強化の時代でもあったわけだ．

一方で，石井幸孝氏が近著「国鉄」で実証的に述べられているとおり[注2)]，150 年目及び 35 年目の節目となる「今」は，未来に向けて大きな転換が必要とされる時でもある．150 年の到着点である「今」を直視して，改めて今後の方向性を見定めることが求められる．振り返ってばかりはいられないのだ．

以上のような認識に立って，本稿では，わが国の鉄道開闢以来の 150 年間を，特に鉄道政策の基幹をなす運営体制の視点から俯瞰した上で，現状認識と今後の方向性について私見を述べる．本稿では，旧国鉄・JR 系の鉄道を対象に，いわゆる都市鉄道以外の鉄道分野を中心に論じる．

なお，本稿作成にあたっては，高松良晴氏の著作[注3)]や同氏から頂いた書簡を参考にした．ここに深くお礼申し上げる．

３．鉄道政策と国家の 150 年：４つの時代を俯瞰する

まず，鉄道の運営体制に視点をおいて，これまでの 150 年をたどってみる（図１）．すると，①鉄道国有化（1906 年），②公共企業体「日本国有鉄道」設立（1949 年），③国鉄改革（1987 年）という３度の大きな転機を境界にとると，150 年間は４期に分かれることになる．

図１の下半には，歴史的に重要なイベントや時代を象徴する書籍と合わせて，わが国の近現代史を同じく４期に分けて記載した．鉄道が国家の政治基調と実に密接に連動していることがよくわかる．４期を下記に概説する．

(1) 第１期（1872–1906）官と民による幹線鉄道の整備 【開国・富国強兵・殖産興業】

東海道線など官設路線とあわせて日本鉄道や山陽鉄道など民間会社による幹線鉄道ネットワークが整備されていく．鉄道が文明開化と殖産興業の象徴的存在として国民に認知されていく．

(2) 第２期（1906–1949）幹線改良と民意に基づく地方路線の拡充【政党政治/大陸進出/戦争の時代】

基幹的な鉄道は国防機能も含めた国家の重要インフラと認識され国有化され，国による直営体制となる．これによって幹線の改良が進む一方で，民意によって零細な多数の地方路線が全国に展開されることになる（改正鉄道敷設法’22 年）．その多くは後の時代に廃止もしくはバス転換される．

(3) 第３期（1949–1987）新幹線登場と諸矛盾の顕在化【所得倍増・高度成長・国土の均衡発展】

ＧＨＱの指示を受け，公共性と独立採算の両立が要求される公共企業体として日本国有鉄道が設立される．新幹線の開発や東京五方面作戦などが行われる一方，戦後大量に受け入れた労働力，貨物や地方

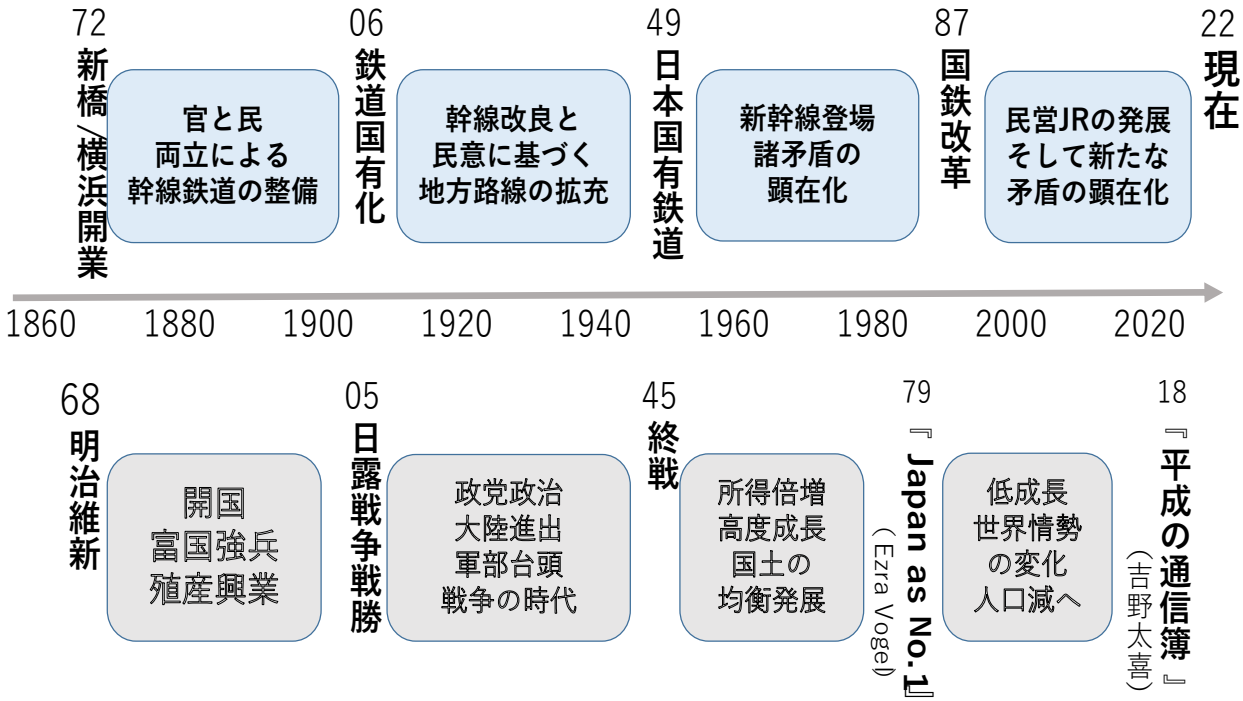


図１　鉄道 150年の歩みと日本

路線の輸送激減，物価上昇期にあっても長期にわたり運賃が政治的に据え置かれるなどにより，様々な矛盾が顕在化する．

(4) 第４期（1987–2022）民営 JR の発展・新たな矛盾の顕在化【低成長・世界情勢の変化・人口減へ】

民間活力活用と規制緩和の流れの中で国鉄改革が断行される．分割されて誕生した民営ＪＲは，多様な発展を遂げる．新幹線計画路線のうち整備新幹線３線区が公共事業方式によって建設が進められ日の目を見る．人口減少など大きな社会変容の中，改めて諸矛盾が顕在化しつつある．

４．新幹線の 60 年：栄光時代と世界の眺めの変化

（１）新幹線 60 年間の歩み

次に 1964 年の東海道新幹線から現在まで，新幹線の約 60 年間を俯瞰する．図２は，その歩みを海外の高速鉄道と合わせて示したものである．大まかに分けると，「国鉄の新幹線の時代」―「模索の時代」―「整備新幹線の時代」の３つの時期となろう．

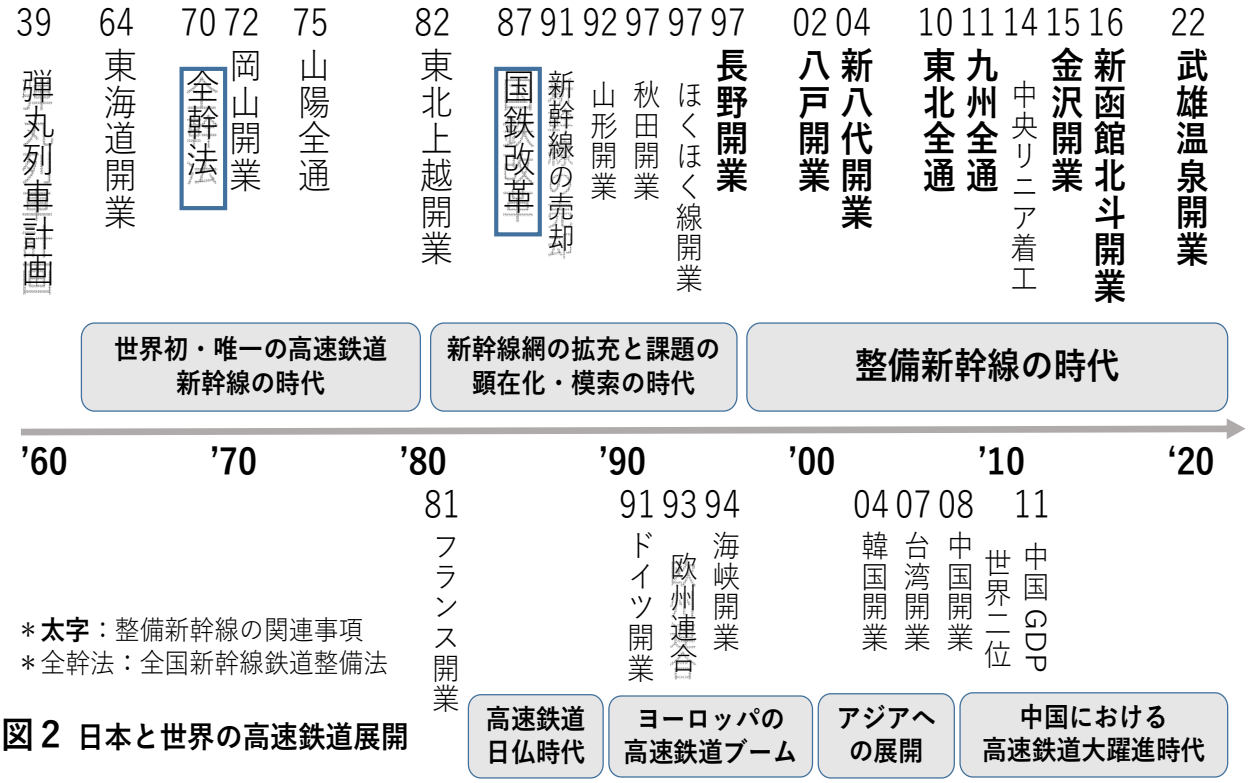
a) 第１期：日本国鉄の新幹線という時代：

1982 年に東北・上越新幹線が大宮開業するまでの約 20 年は，国鉄の新幹線という時代である．’81 年にフランスのＴＧＶがパリ～リヨン間で開業する頃まで，高速旅客列車営業は日本の新幹線の独壇場であった．

逼迫する在来線の輸送力増強策としてスタートした東海道新幹線の成功は，新幹線への国民的願望を膨らませ，’70 年の全国新幹線鉄道整備法の成立を経て，山陽新幹線，東北・上越新幹線を開業させた．新幹線輸送の性格は次第に国土の均衡発展を目指す上での地方振興の先行施策という位置づけにシフトしていく．初期の東海道新幹線整備と，中期の山陽新幹線整備（需要密度は東海道よりもかなり低いがそれでも戦前の弾丸列車計画の範囲内），後期の北方国土軸をなす東北新幹線及び日本海側と東京とを繋ぐ上越新幹線整備では，路線の性格も需要密度も大きく異なってくる．

b) 第２期：模索の時代：

東北・上越新幹線開業以降，借入金による新幹線整備が極めて大きな財政的負荷をもたらしたことへの反省から新幹線整備は凍結されるが，1987 年の国鉄改革を経て，整備新幹線整備のスキームが構築された．そのスキームとは，国と地方に分担による



＊**太字**：整備新幹線の関連事項
＊全幹法：全国新幹線鉄道整備法

図２ 日本と世界の高速鉄道展開

公共事業としての整備，受益の範囲内で線路使用料を支払うＪＲ旅客会社による運行，地方自治体を主体とする並行在来線の扱いなどが基本に置かれたものである．なお，’91 年には既存の新幹線資産が紆余曲折を経て JR 本島三社に売却される．

整備新幹線建設への予算措置が極めて厳しいことから，フル規格による新幹線整備を補う整備方式として，高速運転が可能な在来線新線を整備する「スーパー特急」や，在来線を改軌して新幹線車両を乗り入れる「ミニ新幹線」が俎上にあげられた．

コストダウンを狙うこれらの方式は，「山形・秋田新幹線」やほくほく線の特急運転（160km/h）として姿を現したが[注 4)]，やはり速達効果は限定され，’97 年の冬季オリンピックに合わせて北陸新幹線がフル規格で長野開業したのを皮切りに，やがてフル規格による整備新幹線の逐次建設が定着する．

この約 15 年間は，いわば「模索の時代」といえよう．

c） 第３期：整備新幹線の時代：

長野開業以降，現在までの約 25 年間，東北・北海道，北陸，九州（鹿児島・長崎）の三方面で整備新幹線は逐次開業され[注 5)]，国民の前に少しずつその姿を現してきた．「整備新幹線の時代」である．

整備新幹線は，建設にあたって地元自治体の責任と貢献を前提にしている点がそれ以前の４路線との大きな違いである．これを反映して，地元では個性的で魅力的な駅とその周辺整備を積極的に進めてきた．また，各路線の平均駅間距離をみると，既存の４路線の 33-35km に対して，北陸新幹線では 29km，九州新幹線では 26km，西九州新幹線に至っては 18km と大幅に短くなっている．これも整備新幹線が地元の利便性を重視する「地域新幹線」の性質を強めていることを意味している．

2011 年の九州新幹線（鹿児島ルート）全通の際に，沿線の住民が並んで列車に手を振って歓迎した光景は，「地域とともにある新幹線」を全国に印象づけた．東海道新幹線が日帰り出張などビジネス新幹線の機能を標榜したのと対照的に，整備新幹線は「レジャー新幹線」としての存在感が強い．なお，’14 年には東海道新幹線を防災や施設のメンテナンス面でバックアップするものとして中央リニア新幹線が着工された．

（２）４０年間で一変した高速鉄道をめぐる世界の眺め

日本においては，「模索」と「整備新幹線」の約 40 年間だったが，この間に世界の眺めは大きく変貌した（図２下半部）．まずヨーロッパでは，EU 統合や地球環境保全への関心の高まりとも相まって，高速鉄道の水平展開が急速に進んだ．特にスペインにおける高速鉄道網整備の進捗は著しく，老舗のフランスやドイツを凌ぐ勢いとなっている．また，2000 年代に入ると，韓国(’04)を皮切りに台湾(‘07)と中国（’08）で高速鉄道が開業する．その中国は，今や路線長 2 万 5,000km（日本の 9 倍，世界の 2/3），年間輸送人員 17 億人（日本の 5 倍）を擁する世界最大の高速鉄道国となった．

急速に進化する海外の高速鉄道に刺激され，長らく最高速度 210km/h で走行してきた日本の新幹線も国鉄時代末期からスピードアップに舵を切る．JR に分割された後も各社ともスピードアップに努力し，例えば東北新幹線では 320km/h，東海道新幹線は不利な線形やバラスト軌道というハンディキャップを負う東海道新幹線でも 285km/h の営業速度が達成されている．その一方で，整備新幹線は，現時点では’70 年代に定めた 260km/h のまま，世界ではもはや時代遅れともいえる速度で設計され運行されている[注 6)]．

５．民営 JR の 35 年間における状況の大幅変化と「今」

直近の 35 年間で JR 各社は様々な成果をあげてきた．それぞれの地域性と独自性を活かしたアイディアの競争は確実に機能し，事業の多様化と経営の多角化が飛躍的に進んだ．都市圏と新幹線についてはサービスの質も明らかに向上した．これらは種々紹介されているので，ここでは 35 年間で大幅に変化した鉄道を取り巻く環境を確認する．

まず，この間に**新幹線の輸送人キロ**は約 **1.4 倍**に伸び，**JR 全体の輸送人キロ**は **1.1 倍**に拡大した．しかし，都市圏の都市鉄道路線を除くと，地方ローカル線はもとより，「○○本線」と呼ばれるかつての「幹線」でも，場所によっては輸送量がこの間に 1/2 から 1/3 に大きく減少している．

ところが，この 35 年間の他の交通機関の伸びは下記のとおり鉄道に比べてはるかに大きい．これは高速道路整備のようなインフラ整備とともに，航空輸送やバス事業などにおける規制緩和政策による低価格サービスの導入の結果だろう．

- **高速道路延長**： 4 千 km →12 千 km （**3 倍**）
  [新幹線延長の 2 倍相当]→[4 倍に拡大]
- **自動車保有台数**：5 千万台→8.3 千万台(**1.7 倍**)
- **高速バス旅客数**：5 千万人 → 1 億人 （**2 倍**）
- **国内航空旅客数**：5 千万人 → 1 億人 （**2 倍**）

加えて，2000 年前後から始まった人口減少と高齢化も，’87 年の国鉄改革の時点とは全く異質の新たな要素である．国鉄が抱えたような巨額の累積債務こそないものの，鉄道が置かれた環境は 35 年前よりもはるかに厳しいものとなっている[注 7)]．一方で，鉄道輸送が有効とされる地球環境対策への要請もまた当時の状況とは大きく変化している[注 8)]．さらに，ICT やテレワークなど技術的・社会的環境の変化も著しい[注 9)]．

国鉄改革は，長く続いた「問題の先送り」と決別し，事態を直視することによって成し遂げられた大外科手術であった．35 年を隔てた「今」，改めて状況の直視と思い切った施策の実行が求められるタイミングではないか？以下では，いくつかのクリティカルポイントについて私見を述べることにする．

６．顕在化する諸問題と将来ビジョンの再構築に向けて

（１）鉄道貨物のこれから

貨物の輸送実績を眺めてみよう．国土交通省の公開データによると，1991 年から 2014 年の 23 年間で，鉄道貨物の輸送トンキロは約 20%減少している．しかし，同じ期間に海運とトラック輸送がともに 26%減少させていることをみると，鉄道貨物はむしろ善戦してきたわけだ[注 10)]．だが，鉄道貨物は，「貨物輸送の存在によって追加的に発生する費用のみを負担する」という基本ルールに則って運営されており，いわば旅客収入という基盤の上に成り立っているのが実態だ．したがって，並行在来線の主要な旅客が整備新幹線に移転してしまうケースや，あるいは旅客需要が激減してきた路線・区間では，鉄道貨物輸送の存続そのものが危ぶまれる事態となっている．

これはたいへん難しい課題であるが，もし地球環境対策の視点から鉄道貨物の輸送量を一定の目標値（例えば２倍）に増大させようといった具体的な国策が，国民の理解を得て採用可能であるならば，従来の枠組みでは存続が難しくなるような重要な貨物運行区間は，思い切って旅客会社や三セク鉄道から切り離して，例えば国有民営といった思い切った上下分離方式に移行し，貨物輸送の確保と改善を図ることを考えるべき時期ではないかと思う．とりわけカーボンニュートラル施策の視点からすれば，その重要な担い手である貨物鉄道という選択肢をわが国が失うことの損失は小さくない．

（２）地方線の困難とこれから

輸送需要が激減してきた地方路線の運営は非常な困難を抱えている．コロナ禍のインパクトは大きなものであったが，地方路線の危機は一過性の現象ではない．体制転換が必要となるケースが多出しよう．重要なことはあくまで「地域モビリティの確保」である．東日本大震災の後で BRT 化され運行本数の大幅増加を図った気仙沼線・大船渡線のようなケースもある．最善の答えは鉄道の存続とは限らないと考えるべきだ．本年 10 月より，改正地域公共交通活性化再生法が施行され，行政の姿勢は少しづつ踏み込んだものとなってきたが，問題の解決までの道のりは依然として遠い．

一方，災害で長らく不通となっていた只見線は地元の人々の絶大な努力のもとに観光資源としての機能も期待されて復旧された．このように，地域創成におけるシビックプライドの源泉と位置付けられ，地元の意思と貢献によって存続されるケースも出てくるだろう．答えは多様だ．単に輸送密度だけで機械的に決まるものではない．

（３）内部補助の限界性

上記のいずれも，都市圏・新幹線収入から地方へ，旅客収入から貨物へといった，旅客鉄道会社内の内部補助が大きな限界に直面しているところに本質的な問題がある．経営困難に直面している地方路線が昨年 JR 数社より発表された．当該地域の人々や自治体に対して必要なアナウンスメントではあるが，同様に重要なことは，内部補助を支える分母側の利用者に対する情報の開示と，それによって理解を得る努力ではなかろうか？内部補助の正当性は，本来，支える側が支えられる側との一体性に同感できるかどうか，なおかつ支える程度や割合（分子/分母）に納得できるかどうかに依存するからだ．

内部補助の問題は，いずれの交通機関にも共通する極めて重要な課題である．高速道路の料金プール制も内部補助の一形態だ．古くから重要な問題として認識され，どの程度までの内部補助が容認されうるのかなど様々な観点から議論されてきた．国鉄改革の’87 年，いわゆる四全総が閣議決定され，高規格幹線道路の計画延長が 14,000km に拡張された後には，’95 年に「高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路」のスキーム，さらに道路関係公団民営化の’05 年にはいわゆる「新直轄方式」が導入され，国や都道府県の公費導入によって内部補助の限界を突破する方策が模索されてきた．

（４）大都市圏等の都市鉄道のこれから

最後に都市鉄道について一点だけ触れておく．コロナ禍で外出自粛やテレワークが推奨される中，東京圏をはじめとする都市鉄道でも軒並み旅客数が顕著に減じ，旅客収入の大幅な減少を招いた．

一方，「混雑」は，長年にわたる新線建設や列車の長大編成化などの輸送力増強策によって一歩一歩改善されてきたものの，他の先進国の諸都市と比べると依然としてサービス水準の劣ることを示す重要な政策課題であった．しかし，コロナ禍の経験は，ある程度の時差通勤やテレワークが実施されれば，「ピーク時の混雑率 150%」といった目標も十分に達成可能であることを明確に示したわけである．

都市鉄道の分野でも改善を図る余地は多々あるが[注 11)]，先進国の中で出遅れがちであったわが国のライフスタイルや働き方の転換が強く求められる中，都市鉄道分野ではこの社会的変化を積極的に掴みとる戦略を打ち出していくことが重要ではなかろうか？

これまでの都市鉄道整備の基本理念は，「都市の中心部とその周辺のアクセス利便性を量と質の両面で改善する」という点に尽きる．しかし，今後の人口減少社会には，テレワークや二地域居住の推進とデジタル環境の充実を具体的な手段にして，働き方

改革・働きがい改革，働く者のダイバーシティ向上，ワークライフバランス，カーボンニュートラル，自然環境や農漁村と都会との一体連携性の向上，都市型の働き手の地域コミュニティへの溶け込み…などといったライフスタイル転換が強く望まれる．これに伴って，都市鉄道の整備理念にも大きな転換が必要ではなかろうかと思う．

７．幹線鉄道に関わる議論の主要論点（例示）

2023 年 11 月の土木計画学研究発表会における質疑・議論の主な論点として以下を挙げ，本稿を結ぶこととする．ご参考にしていただけると幸いである．

【新幹線に関して】

Q1) 整備新幹線以降の新幹線整備はどうあるべきか？その意思決定方式・費用負担方式はどうあるべきか？

Q2) 今後の新幹線の性能にはどのような改善が図られるべきか？新幹線に求められるファンクションの変化をどう見るか？例えば，速度・頻度・駅間隔は？

Q3) 中国などとの競争も激化する中，新幹線の海外展開にはどのような踏み込みが必要なのか？

Q4) 西九州新幹線・新鳥栖～武雄温泉の構造・方式及びその費用負担はどうあるべきか？

Q5) 北海道新幹線と在来幹線鉄道及び高速バス輸送をどのように有機的に結びつけられるか？

Q6) 北陸新幹線とリニア中央新幹線の新大阪延伸は，近畿地方及び西日本の成長にどのように結び付けられるか？

Q7) リニア中央新幹線の整備には，東海道新幹線のバックアップ以上のどのような意義を見出すことができるか？

Q8) 四国新幹線の整備を国土政策としてどう位置づけるべきか？整備のありかたはどうあるべきか？

【幹線以外の幹線鉄道に関して】

Q9) 急速にローカル線化しつつある在来幹線鉄道の存廃と内部補助のあり方・限度をどう考えるか？

Q10) JR 北海道・JR 四国・JR 九州の経営安定のために作られた「三島基金」が政府・日銀の長期にわたる超低金利政策の中で事実上破綻している中，特に北海道や四国の鉄道経営のスキームはどうあるべきか？

Q11) 地方鉄道のもつ観光価値に着目した事業者や地元の努力・シビックプライドを地域モビリティ維持とどのように結びつけるか？

Q12) 地方の幹線鉄道の存廃と長距離貨物鉄道の存亡をどう認識するか？
貨物鉄道の存亡がかかるクリティカルな路線と区間はどこにあるのか？対応は十分か？

Q13) カーボンニュートラルの政策的目標設定（例えば，貨物鉄道による削減量倍増など）や物流界の人手不足対策と，貨物鉄道の将来性をどう認識し，どう具体施策につなげるべきか？

Q14) 現在貨物鉄道が担っている貨物輸送を他の交通機関で担うことの技術的可能性と輸送パフォーマンス（コスト・スピード・労働力など）の利害得失をどう考えるか？

Q15) 整備新幹線整備に伴う並行在来線の扱いには，昨今の地域モビリティ再構築の流れの中で改善の必要はないか？

Q16) 貨物鉄道の通路費負担のあり方に問題はないか？特に整備新幹線の並行在来線として三セク化された区間における現状の方式は妥当か？

Q17) 貨物鉄道自体の今後の技術革新をどう考えるべきか？

Q18) 新幹線と貨物鉄道の競合問題（青函トンネル）をどう考えるべきか？時間帯区分方式の限界性，第二青函トンネルの可能性をどう見るか？

【文末注】

注1) 都市鉄道ネットワークの増加分 700km の約 1/4 をモノレールなど新交通システムが占め，約 1/8 が各地の空港アクセス事業となっている．つくばエクスプレス（2005 年）と大江戸線（2000 年）を除くと，細かな事業（約 120 件，平均 5km）がほとんどを占める．

注2) 石井幸孝：国鉄―「日本最大の企業」の栄光と崩壊，中公新書，2022 年 11 月．

注3) 高松良晴：東京の鉄道ネットワークはこうつくられた，交通新聞社新書 080，2015 年
高松良晴：新幹線ネットワークはこうつくられた，交通新聞社新書 115，2017 年

注4) この間の整備新幹線の建設速度は約 27km/年と顕著に遅い．３路線で同時に建設されているので，一路線あたりにすればわずか約 9km/年となる．東海道/山陽/東北/上越新幹線での 80km/年や，あるいは道路整備や他国の高速鉄道建設と比べるとあまりにも遅い．

注5) 「フリーゲージトレイン」も新幹線整備のコストダウンを目指したチャレンジングな技術開発であったが，技術的困難を克服できず残念ながら後に頓挫する．

注6) この間の整備新幹線の建設速度は約 27km/年と顕著に遅い．３路線で同時に建設されているので，一路線あたりにすればわずか約 9km/年となる．東海道/山陽/東北/上越新幹線での 80km/年や，あるいは道路整備や他国の高速鉄道建設と比べるとあまりに

も遅い.

注7) 北海道新幹線の札幌開業時には，320km/h 運転が計画されているという.

注8) 前掲の石井幸孝氏の「国鉄」（2022 年）によると，地域人口密度の違いが JR 各社の鉄道利益率に根本的な影響を及ぼしているという（p.329）．人口密度が約 307 人/m^2 の JR 九州が漸く収支均衡で，人口密度がそれよりもかなり低い JR 四国(202 人/m^2)と JR 北海道（68 人/m^2）には根本的な支援策が不可欠であるとされている．ちなみにフランスやイギリスの平均人口密度は，JR 北海道～JR 九州の間に相当するが，今城光英氏によると両国の鉄道輸送の需要密度はわが国の 1/5 から 1/6 程度に留まっているという（今城光英：鉄道改革の国際比較，運輸と経済 2022 年 10 月号）.

注9) COP3 で「京都議定書」が採択されたのが国鉄改革の 10 年後の’97 年である.

注10) 先発者としてわが国の鉄道が創出してきた様々な「技術的ルール」を見直しすることも重要な課題だ．例えば，新幹線における「確認車による安全確認作業」のＤＸによる抜本見直しや，’70 年代に定められたピーク値による新幹線の騒音基準を航空や高速道路などと同様に本数の多寡を反映した扱いに合わせて等価騒音レベル評価に改めるべきことなどはその典型だろう.

注11) 例えば，駅や周辺の空間質の改善や ICT による駅のシームレス化，ライフ/ワークスタイル転換促進とその結果つぃての混雑の大幅改善と駅や車内アコモの設計思想転換などは目指すべき課題だろう.

FUNDAMENTAL ISSUES AND POLICY-ORIENTATION OF CURRENT MAINLINE RAILWAYS IN JAPAN

Hitoshi IEDA

35 years have passed last year since the dramatic reform of Japanese National Railways, and Japan's railways are at a major turning point. In particular, passenger traffic in rural areas is struggling even on "trunk lines". In addition, while the progress of the expansion of Shinkansen network greatly contributes to the upgrading of transportation services, it has also brought about management problems for parallel conventional lines. And freight rail transportation is now facing the danger of the nation-wide network being disrupted. Based on this understanding, we discuss the important issues and the policy requirement for the near future based on various papers submitted in this session.

.