

都市鉄道整備制度に関する歴史的考察

名古屋大学工学部 増田伸樹
 名古屋大学大学院 学生会員 金 広文
 名古屋大学大学院 フェロー 林 良嗣
 名古屋大学大学院 正 会 員 中村英樹

1. はじめに

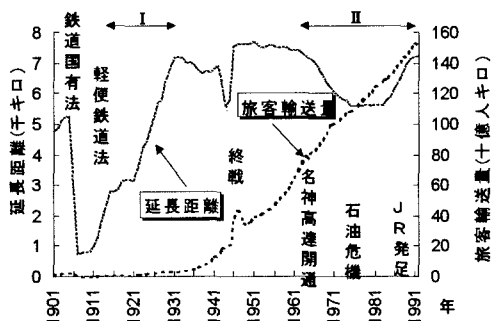
現在発展途上国では、経済成長に伴い急速な都市化とモータリゼーションが進行中である。しかしながら、都市鉄道インフラが未整備であるため、社会経済活動は道路輸送に大きく依存せざるを得ない状況にあり、交通混雑・大気汚染等の深刻な問題を抱えている。

一方、我が国ではモータリゼーションがかなり進展しているにもかかわらず、都市内旅客輸送においては、鉄道輸送が重要な役割を果たしており、その機関分担率は世界的に類をみない高さである。これらの都市内鉄道ネットワークの大部分は、主に民間鉄道会社により、その基本的骨格がモータリゼーション以前に形成されたものである。このような我が国における都市鉄道が、如何にして整備されてきたかを検証することは、今後の発展途上国等における鉄道整備に際して有力な示唆を与えようと考えられる。ここでは、我が国の民間鉄道会社による都市鉄道整備の背景、制度と鉄道輸送の実績などについて歴史的レビューを行い、発展途上期における鉄道の積極的な整備方策について考察する。

2. 我が国の都市鉄道整備の推移

図-1は、今世紀の民間鉄道の延長と旅客輸送量の推移を示したものである。1906年の幹線鉄道の国有化により減少した民間鉄道の延長は、その後1910年から1930年にかけて、多数の都市近郊鉄道会社線の開業により再び大きく増加に転じた。その後第二次大戦を挟み、モータリゼーションの始まった1960年代以降は、利用者の少ない私鉄ローカル線などの廃線により急激に減少している。その後1987年のJR発足と相前後して、第三セクターが多数発足し、近年の延長の増加をもたらした。

ここでは、都市近郊鉄道の積極的整備という観点か



*1945年以前は軌道を含まない
 図-1 民間鉄道の延長と旅客輸送量の推移¹⁾

ら注目すべき時期として、(I)1910～1930年と、(II)1960年以降について着目し、各期の鉄道整備制度とその背景等について整理する。

3. 都市鉄道の形成期の鉄道整備(1910～1930)²⁾

当時鉄道は、我が国の基幹産業であった重厚長大産業を支える輸送機関として、重要な役割を果たしていた。国有化までに我が国の幹線鉄道ネットワークはほぼ骨格が完成していたが、地方都市や都市部での鉄道網をさらに充実する必要があった。これらの鉄道を日本各地に整備するには、莫大な資金が必要であり、民間活力の導入により、整備を促進させる必要があった。

しかし、それまで民間の鉄道建設に際しての許認可は私設鉄道法に基づいていた。これは幹線の機能を持つ鉄道を対象としたものであったこと、複雑な規定など、中小規模の事業者には鉄道事業への参入障壁となっていた。そこで、1910年には軽便鉄道法を制定し、中小資本家の鉄道事業への参入や地方での鉄道事業への障壁を取り除いた(表-1)。これは、軌間の採用の自由による規模の縮小を可能とし、小資本での建設が可能となった。

また、政府は鉄道事業における利益保証を併せて行ったため、事業採算性の面から建設を躊躇していた事

業者の参入意欲に大きな影響を与えたと考えられる。この時期には、小田急電鉄、目黒蒲田電鉄をはじめとして、数多くの都市近郊の私鉄路線が開業し、ターミナルやいわゆる私鉄沿線文化が形成され出したのもこの頃である。すなわち、この時期は政府の規制緩和とそれによる民間活力の積極的登用が、都市近郊鉄道の整備充実に重要な役割を果たした時期であったと言える。

表-1 私設鉄道法と軽便鉄道法

	私設鉄道法(1900)	軽便鉄道法(1910)
対象	幹線鉄道	中小鉄道
軌間	1067mm	自由
手続	複雑	簡易
運賃上限	あり	なし
補助	なし	あり

4. モータリゼーション期の都市鉄道整備(1960～)

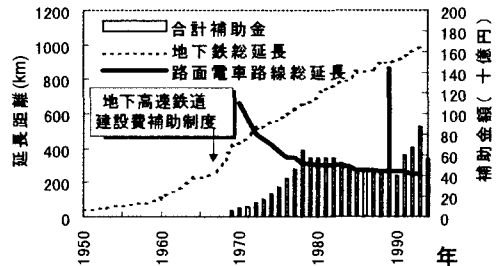
1960年代までの都市内公共交通を支えていたのは、路面電車であった。しかし、モータリゼーションの進行に伴い、路面電車は自動車交通との共存が困難となり、これに代わる公共交通機関として、地下鉄を緊急に整備する必要が出てきた。

しかし、地下鉄建設には、膨大な資金を必要とするため、建設費の補助を目的とした地下高速鉄道建設費補助制度が1967年に設けられた³⁾。これは、地下鉄新線の建設費に対して国と地方が補助する制度であり、導入当初建設費の10.5%であった補助率は、以後徐々に拡大されていった。

図-2は地下鉄の総延長と合計補助金額、並びに路面電車の総延長を示したものであるが、1970年代には路面電車の総延長が大きく減少しているのに対して、地下鉄の総延長は順調に伸びている。これに伴い、全国の地下鉄建設に対する合計補助金額は、1978年までは補助率の拡大、相次ぐ新規路線の建設等により増加の一途であった。すなわち、1967年に導入された地下鉄補助制度は、地下鉄建設促進の契機になったと考えられる。

また、東京をはじめとする大都市では都心部での人口が停滞ないしは減少が進む、いわゆるドーナツ化現象が生じていた。このため郊外と都心を結ぶ輸送需要が増大し、輸送力増強が必要であった。しかし、戦後1970年代までは民間鉄道の建設に対しての助成制度

はなく、都市近郊における私鉄新線の建設もほとんど行われていなかった。そこで、新線の建設を促すため、借入金金利の5%以上の利差補給を行ういわゆるP線方式が1972年に導入された。その後現在に至るまで、表-2に示すように様々な制度が設けられ、複々線化に対しても制度が拡充されていった。これらの制度は、都市化地域における新線建設など都市圏における輸送力増強に際して不可欠であったと言える。

図-2 全国の地下鉄と路面電車の総延長の推移⁴⁾⁵⁾表-2 1960年以降の代表的な鉄道整備助成制度³⁾

開始	制度	概要
1967	地下高速鉄道建設費補助	建設費の70%補助
1972	鉄道建設公団P線方式	借入金利子補給
1972	開発者負担制度	ニュータウン開発者による負担
1973	ニュータウン鉄道建設費補助	建設費の36%補助
1986	特定都市鉄道整備積立金制度	運賃に改良工事費上乗せ
1991	無利子貸付制度	建設費の40%まで無利子

5. おわりに

我が国の都市近郊鉄道の整備に際しては、民営鉄道が特に大きな役割を果たしてきた。その背景には、政府の積極的な民間活力の登用や、それらに対する数々の助成制度があった。

また一方で、我が国において民間による鉄道整備を支えてきたひとつの要因として、鉄道事業者による沿線開発利益の内部化も見逃せない。これらについてもさらに詳しい分析を行い、うまみを持った鉄道整備の仕組みを検討したい。

参考資料

- 1) 角本良平：鉄道政策の検証，白桃書房，1989。
- 2) 和久田康雄：資料・日本の私鉄 四訂版，1984.12。
- 3) 土木学会編：交通整備制度～仕組みと課題～改訂版，1991.11。
- 4) 政府資料等普及調査会：民鉄統計年報，1970-1993。
- 5) (財)運輸経済研究センター：数字で見る鉄道'95。