

# 新書紹介

## 鉄道と自動車 二十一世紀への提言

角本良平 著

交通新聞社 百九十三頁 二千七百円

本市を始め、全国各地で鉄道、高速道路、空港などの交通機関が建設あるいは計画されている。しかし、最近整備された交通機関の中には、建設費が大幅に上昇したわりには、輸送量が伸び悩んでいる例も少なくない。本書の中で筆者は、「交通量は成長するはず、投資は拡張すべきものとの発想よりは、現在の能力を効率よく管理運営し、有効に利用することが今後の重点となる」と述べており、これが本書の一貫したテーマとなっている。

著者は、一九四一年に鉄道省に入省後、運輸省都市交通課長や国鉄新幹線営業部長を歴任しており、特に国鉄での体験が本書に滲み出ている。なぜ国鉄が後に解体に追い込まれて行ったかを繰り返し強調し、同じ間違いをしてはならないと警告している。これまでの基本的な図式として、まず「交通は他の商品・サービスと同様に供給に資金を

要する。誰かが経費を負担しなければ生産できない。運送事業は運賃による自立採算が原則とされる。しかし現実には、「公共料金抑制」政策の対象に運賃料金が含まれ、他の物価が上がるとき、これらはかえって抑えられるべき」という誤った運賃政策があると言う。さらに「交通の性質として資金と空間を必要とするのに、交通がそれらを調達するには限界」があり、「交通には他の商品と異なり、その需要の場所で生産されねばならないという性質」から、企業が生産拠点を海外に移転してコストを下げるようなわけには行かないという交通の「即地性」ゆえの制約を挙げている。

著者によれば、現代は、もう「鉄道側には、運賃収入によって大投資を行う体力は残っていない。都市圏にせよ、都市間にせよ能力増強の線路増設や新線建設をしても今日ではそれに見合う需要は望めない。また「混雑緩和」は需要に対し、能力を増やすことであり、輸送単量当たりのコストは増大する」という「交通能力の拡大が困難な時代」にあるという。投資が時代に不適応となっている例として①投資が進んでもそれに見合うだけの需要がない、②需要があっても投資が進まない、③投資が進み、需要があっても、建設費があまりにも大きく、収支が不均衡で、運賃収入では資金が回収できない場合」を挙げている。そして、二十一世紀への展望としては、「都市内も都市間も交通能力の増強が困難とすれば、残る唯一の方策は需要を増大させないこと」だと説く。それでも大投資が必要とされるのであれば、「それが国の政策としてなされるのであれば、(中略)一切の欠損は国と自治体が負うという約束が必要だ」と言う。

さらに組織論にも話は及ぶ。「公的助成がないままに投資拡大が強制され、しかも運賃が抑制された」、そのような当事者能力を発揮できない組織である国鉄がうまく機能できるはずがなかった。加えて著者は、「運賃抑制策が経営を困難にしたのは国鉄も民鉄も同じであった。しかし両者は対応が異なっていた。民鉄は投資を抑えて損失を少なくし、関連事業の利益によりかろうじて組織を存続した」と見ている。

都市内で交通事業を推し進めている私たちも、著者の指摘は謙虚に受け止めるべきであろう。「第一の国鉄」のような組織を、私たちも作り出そうとしていることはないか。「単に施設の延長や箇所数をかけ、経済面への配慮を欠いた」交通投資計画はないのか。

最後に、本書では航空問題にもわずかに触れている。「国際ハブ空港」をもつという欲望が、国際空港の着陸料が世界一高いわが国で、実現できるとは思えない。

夢をもち、それを研究することは確かに必要なことではあるが、「計画策定の国の側はもっと実態に密着し、可能と不可能を識別する必要がある」。ここでの「国」を「横浜市」にも置き換えて考えなければならぬのは当然である。

△都市計画局企画調査課

林下幸造▽