

民営鉄道の経営と課題

今城光英

一 はじめに

昨年の十一月二十八日の参議院で国鉄改革関連の八法律が可決、成立した。国鉄の分割・民営化で従来のわが国の鉄道政策は大きな転機をむかえることとなり、法律上も国鉄と私(民)鉄の区別は消滅する。従来の鉄道政策は鉄道の敷設権は基本的に国に属するという国有原則に依っており、私鉄は、「但シ一地方ノ交通ヲ目的トスル鉄道ハ此ノ限ニ在ラス」(鉄道国有法第一条、明治三十九年)という但し書きにその存在の根拠があった。私鉄は、鉄道国有という原則に対する例外的な存在というわけである。一方の国鉄は戦後改革で公共企業体となった後も

国の分身たる性格をもちつづけてきた。公営の鉄道は、国私二分法の法制からみれば、もちろん私鉄に分類されてきた。

国鉄、私鉄の区分と並んで、法制上には鉄道と軌道の区別がある。軌道というのはかつての市電のように公道上に敷設することを念頭においていた鉄道システムのことであって、道路にレールを敷くことによって、道路の機能を向上させるという考えから、鉄道当局と並んで道路当局の規制をも受けるものとしている。国鉄と私鉄の区分がなくなつて、従来から私鉄を規制してきた地方鉄道法が廃止され、鉄道事業法という新しい法律に一本化されるが、一方で鉄道と軌道の法制上の区分はそのまま残ることになり、

- 一 はじめに
- 二 大手私鉄の特質
- 三 相模鉄道の輸送
- 四 相模鉄道の経営
- 五 私鉄と自治体

軌道についてはあいかわらず軌道法という古い法律がその規制を続けることになっている。

二 大手私鉄の特質

オイル・ショック後の大企業批判の風潮の中で、大手私鉄各社は厳しい世論の批判を浴びた。批判は旅客運賃の改定に関するものが多かったが、より根本的には兼業にかかわるその経営姿勢に対して行われた。百貨店や不動産で儲けながら、鉄道が赤字だからといって運賃を改定するのは不合理ではないか。あるいは、鉄道は相対的に収益性が低いために社会的に必要とされているにもかかわらず投資を十分に行わず、そ

のために依然として通勤難が解消されないでいる。これは企業の社会的責任を全うしない怠慢にその原因がある。こういう趣旨のものが多かった。これらの批判の可否は別として、その対象が大手私鉄の経営多角化とその資源配分に向けられていたことに注目したい。

大手私鉄は多角化によって成長した企業である。多角化そのものは戦前からみられたが、戦前におけるそれはむしろ本業の需要を創出する面に求められていた。兼業そのものの展開を目的とした多角化は、戦後の高度成長期に本格化した。戦後の大手私鉄が兼業の中に活路を見出したのは、規制政策の結果として本業の収益率が低下したことに原因がある。人口の大都市集中を背景として、兼業のうちでもとりわけ不動産業が急成長を示した。

規制の側面では、戦時統制の交通調整中で各社の地域的な基盤が保障されてきた。戦時統制は陸上交通事業調整法を根拠として地域ブロック別の私的統合を促進した。地域ブロックの区割りは終戦後一部に修正がみられたが、それでも基本的に現在の大手私鉄各社の配置を規定する役割を果たした。多角化戦略の端緒は鉄道サービスを供給するのと同じ地域に常住する顧客に対して、市場関連の多角化を進めるところにみられた。「地域独占」というやや曖昧な概念

によって説明されてきた大手私鉄の特徴はこの市場関連の多角化という考え方で言い直すことができる。市場関連というのは同一の顧客群に対して、多様な財・サービスの供給を行う多角化のことで、これに対して製造業などによくみられる技術関連の多角化というものがある。私鉄の市場関連の多角化を成功させた要因は少なくとも二つあって、その一つは独禁法の適用除外を受けている鉄道業に従事する企業の経営多角化に対して、独禁法上の厳しい規制が存在しなかったことであり、もう一つは多角化展開を進める私鉄経営者の創出と補充がみられたことである。多角化の中に企業の活路をみだし、強力なリーダーシップを発揮したのは、阪急の小林一三、東急の五島慶太、あるいは西武の堤康次郎らであった。

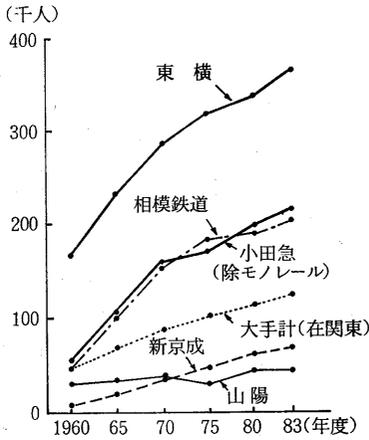
オイル・ショック後十数年の時の経過の中で、大手私鉄に対する世間の評価は大きく変わってきた。一九六四年から赤字経営に転落した国鉄の経営が、オイル・ショック後の段階になって毎年一兆円規模の赤字を発生するようになったことから、同じ業種である私鉄の経営がにわか
に注目された。ただ、国鉄と私鉄の官民比較はその立地条件の相違をどうみるかによって結果が異なってくる。安易な比較であれこれと論じ
ることは当を得ているとはいいがたいのである

が、都市住民の目には、運賃・サービスの両面において国鉄の非効率と私鉄の効率的な運営が対照的にうつった。行監の報告『国鉄の現状と問題点―設備投資・要員管理を中心として―』（一九八四年二月）や国鉄自身の監査報告（一九七七年度）においても、生産性比較の結果として私鉄の優位が示された。

諸外国の関心もにわかには日本の大手私鉄に集まってきた。一九八一年九月に開かれた「都市交通の新しい方向…日米比較調査と交換プロジェクト」（日本国際文化会館、ジャパン・ソサエティー共催）で、アメリカチームはわが国の大手私鉄の経営とその成果に大きな関心を示した。ハレ・W・デモロ、マストラジツト誌編集委員は「米国でも多くの都市で、電鉄会社の手によっていわゆる“trolley suburbs”が開発された。しかし日本では、この技術を芸術的領域にまで高めている」とのべ、他のメンバーも異口同音にわが国の大手私鉄を誉めあげた。^(注1) イギリスのサンチャー政権もまたわが国の大手私鉄に注目するなど赤字に悩む諸外国の公営都市交通の現実からみて、これはたいへん魅力的な事例にみえたようである。

首都圏の鉄軌道全体の輸送量における私鉄の分担率は三九・五%をしめている（人員ベース、一九八三年度値）。同じく国鉄が三九・〇%、

図一 旅客輸送密度の推移



(注) 「民鉄統計年報」による

私鉄の具体的な姿を横浜に起点をもつ相模鉄道についてみていこう。相鉄は一般に、新京成電鉄、神戸電鉄、山陽電鉄などともに大都市中小私鉄とよばれている。しかし、相鉄に限ってその実態は他の大手私鉄とまったく遜色のないレベルに達している。はじめに相鉄線の輸送量からみていきたい。

三——相模鉄道の輸送

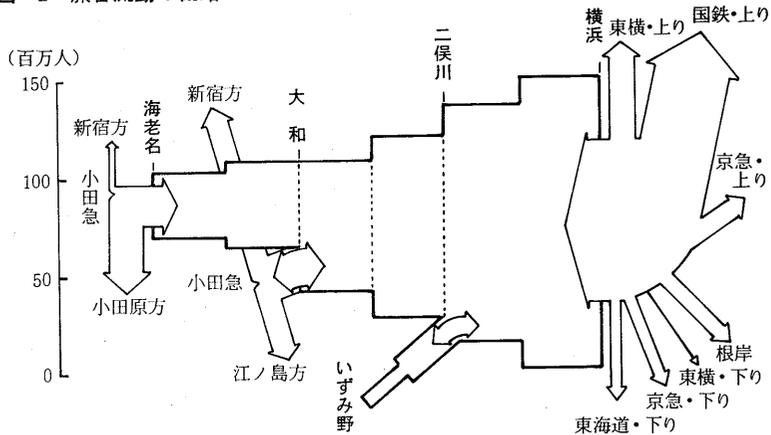
地下鉄が二・一％、路面電車が〇・四％と注している。都市交通に果たす私鉄の役割が相当に高いものであることがわかる。人キロベースの値で比べれば、もう少し国鉄の分担率が高くなり、その反対に地下鉄の比率が下がるはずである。

戦後二十三年間の輸送量の推移を旅客輸送密度の値で図一に示した。旅客輸送密度というのは輸送人キロを営業キロで除し、一日当たりの値で示したもの(平均通過人員)で、営業キロの異なる線区相互の比較をする際に重宝な指標である。この値が四、〇〇〇人未満の国鉄のローカル線について、ちょうどいまバス転換が図られているが、そういう使われ方もする数値である。

図一をみるとわかるように、相鉄の戦後の輸送密度のトレンドは、小田急電鉄の全線値(除モノレール)とほぼ同じである。戦後における首都圏の大手私鉄の会社別にみた輸送密度は、伸び率、値とも小田急が最高である。会社別ではなく線別にみた場合にはおそらく東京急行の東横線がトップであろうと思われる。首都圏の大手各社には南西部の四社と北側の三社の間にかなり大きな輸送量の格差があるためその平均値は図一に示したように一二万二、〇〇〇人ほどになる。相鉄は二〇万二、〇〇〇人のレベルにあるから、大手の平均の約一・七倍ということになる。同類とみられている新京成や山陽とは三〜五倍もの開きがある。

今一つ注意しておきたいのは、相鉄線が一九六〇年代の早い時期から輸送量の急増をみせていることであって、この線区の特徴が東京南西

図二 旅客流動の概略



(注) 1983年度値、「都市交通年報」により作成

部の大手各社のそれと歴史的にもほとんど違いがないということである。小田急と同じ高水準の輸送密度は、どのような旅客の流れによってつくり出されているか、これを図二でみておこう。図二に示した旅客流動の概要は駅間通過人員をグラフの幅で表わしている。各駅間の刻みはわずらわしいので主要駅間を適当に簡略

化してある。支線や他線との直通客、乗換え客は主な方向を矢印の幅で示してある。

横浜では約五五%の旅客が他線に乗り継いでいる。そのうちの大宗は国鉄と東横線で東京方面へ向かう旅客であり、これらが全体の四一%をしめる。一方、横浜での自駅乗降客は四五%で、これに他社線下り方向の乗継客を合わせると全体の五六%をしめることになる。他社線の下り方向はおおむね神奈川県内であるから、相鉄線沿線から発生する旅客は、横浜で東京方面と横浜市を中心とする神奈川県内にほぼ二分されていることがわかる。

終点寄りの大和で小田急江の島線と乗り継ぐ旅客と、やはり海老名で小田急線と乗り継ぐ旅客はほぼ同じボリュームの二、〇〇〇万人(年間)前後である。いずれもかなりまとまった旅客数であるので、これを方面別にみると、江の島線では新宿方と江の島方にほぼ二分され、小田原線では九割が小田原方であることがわかる。これらの旅客の流れは、江の島線沿線と厚木方面の県の中央部から横浜へ出るパイプとして相鉄線が機能しているものとみられるが、それだけでなく、小田急のピーク時における起点側での輸送力不足の結果として、東京へ向かう旅客の一部がオーバー・フローとして、相鉄線、国鉄線経由を選択しているという要素もある。こ

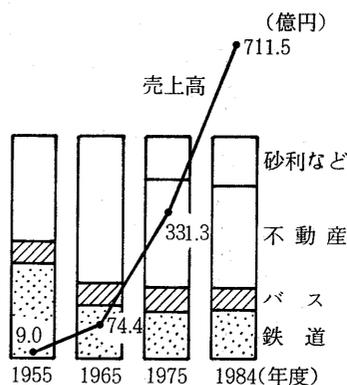
の現象は小田急の複々線化投資の進捗によってあるいは解消される性格のものかもしれない。

大和や海老名という終点側で小田急線が接続していることが相鉄線の立地を有利なものにしている。終点側からも乗継客が確保されることに加えて、本線の営業キロが僅かに二五キロメートルに満たないことから起点側と終点側の通過旅客数の比率は九対二程度の差におさまっている。全線にわたって不採算区間がないのが強みである。いずれの線はまだあまり太い流れには育っていない。いずれの線にどれだけ旅客を定着させていくことができるかということが今後の相鉄の課題であろう。

四 相模鉄道の経営

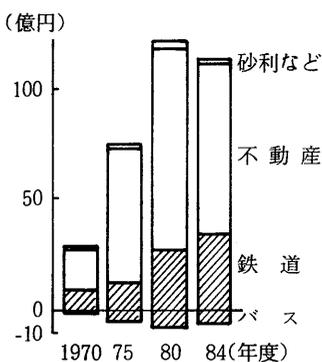
事業別にみた売上高の構成を図一3に示した。鉄道が四六%、砂利と石油で二二%という割合になっている。相鉄は不動産の割合が高いのが特徴である。砂利と石油ではほぼ鉄道に匹敵するだけの売上げがある。バスの規模はあまり大きくない。事業別にみた営業利益の構成を図一4に示した。ここから主な収益源が不動産と鉄道にあることがわかる。七〇年代以降営業収支率は不動産でだいたい七〇%前後、鉄道で八〇%

図一3 売上高と事業別構成比の推移



(注) 1955, 65年は不動産と砂利の区分不明、「民鉄統計年報」による

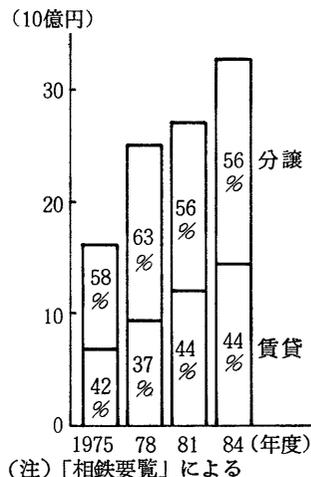
図一4 事業別営業利益の推移



(注) 「民鉄統計年報」による

前後を維持してきた。これに対して砂利は僅かな黒字にすぎずほぼ収支均衡を保っている。相鉄はもともと河川砂利の搬出を主な目的として敷設された鉄道であった。戦時中の交通統制下では鉄道の経営を東京急行に委託して文字通りの砂利会社として存続していた。このように砂利業の兼業は相鉄にとって由緒ある事業であるが、すでに採掘を子

図一5 不動産売上高の推移



会社に移管し、しかも沿線地域を離れた事業展開がすすんでいる。バス業は赤字基調である。かつて相模鉄道は乗合バスを兼営していたが、それらはすべて戦時統合で神奈川中央交通に譲ってしまったため、現在の事業は戦後の五〇年以降鉄道沿線で新たにはじめたものに限られている。神奈中や市営バスの路線に狭まれて、規模は小さく「鉄道護衛」の端末的な機能に徹している。

相鉄の兼業で成功を収めたのは不動産である。不動産部門は鉄道の二倍以上の営業利益をコンスタントにあげている。不動産には分譲と賃貸があるが、安定した賃貸部門のウェイトが高いことが特徴といえる。売上高みて賃貸収入は不動産収入全体の約半分を占めている(図一五)。

相鉄の経営する賃貸ビルは二〇近くあるが、その中の主力は横浜西口の新相鉄ビル(ジョイナス)である。面積比でみてジョイナスは賃貸施設全体の約七割をしめている。賃貸収入の大方はこのビルで発生しているとみてよい。

相鉄は五〇年代から横浜西口の開発をてがけ、東口とくらべてきわだった商業施設の集積を実現してきた。従来の西口は運河、倉庫、貯木場などの土地利用がみられるにすぎない地域であったが、これを商業地区に再開発したのはもっぱら相鉄の力によるところが大きい。相鉄にとって最大のビジネスチャンスは横浜にある。しかし、元来、相鉄の前身である神中鉄道は横浜に十分な土地をもつてはいなかった。横浜駅への神中線の乗り入れは、国鉄線を借りて単線で行ったほどであった。西口のビル用地は相鉄が戦後の二十七年になって新規に買収したものに他ならないのだが、このとき鉄道は横浜寄りにまだ単線区間を残していた。思いきった土地の買収が、後の相鉄に不動産賃貸の収益源を与える契機となったのである。

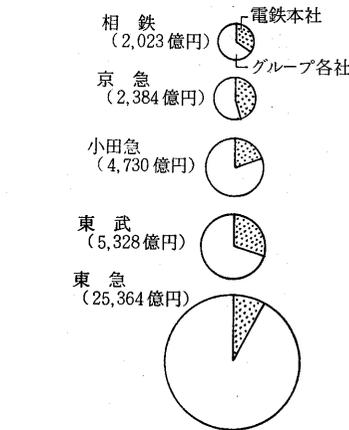
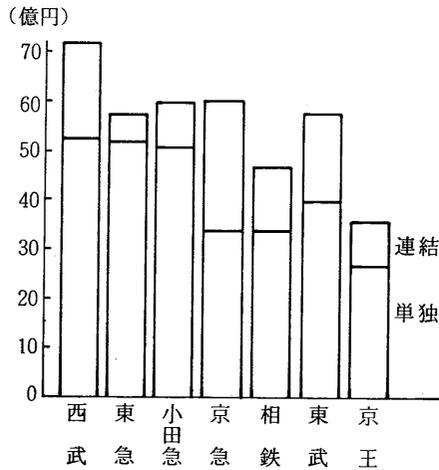
賃貸ビルには横浜高島屋がキータナントとして入居した。商業施設としては横浜高島屋、ジョイナス専門店街の他、三越横浜店、ザ・ダイヤモンド、シアル、ルミネ、ポルタなどが集積した。ところが、八五年九月になって東口に新たに横浜そごうが出店したため、「横浜戦争」とよばれる大型店同士の競争がはじまった。横

浜そごうは広い売場面積をもつ百貨店でそごうグループの戦略的な拠点でもある。^(注3)大型店数店間の競争とはいえ、そごうの相手となって迎え撃つのは実質的に高島屋であった。「横浜戦争」は東口対西口の「東西戦争」の様相を呈し、テナントの高島屋はもとより相鉄としてもビルのリフレッシュに取り組むなどして競争力を高めた。そごうの進出で従来に比べて競争的な環境が強まったことにはちがいないが、商業集積地区の中心にある新相鉄ビルの立地上の優位性もまた同じように強まっている。

相鉄ジョイナス全体の売上高(賃貸料ではない)は、年間で四八一億円にのぼる(一九八四年)。相鉄の鉄道の営業収入は同じく一六五億円である。ジョイナスは鉄道の三倍にものぼる売上げを誇っているわけで、ターミナル・デパートのもつうま味をいかに発揮している。

相鉄の筆頭株主は小田急電鉄で、その持株比率は九・六%である。小田急からは複数の役員が派遣されているが、だからといって相鉄を小田急系とみる人はいない。独立系である相鉄は自ら企業グループをつくっている。グループ全体の売上高は年額で二、〇〇〇億円をこえている。グループ全体にしめる電鉄本社の売上高の割合は三三%ほどである。グループ各社の事業範囲は、物販、砂利採取、建設、旅行、飲食、

図-7 連結・単独別経常利益の比較(昭和58年度) 図-6 グループ売上高の比較(昭和58年度)



(注) 各会社要覧による

タクシーなどにおよんでいるが、多角化の範囲はそれほど広いとはいえず、むしろ手堅さがめだっている。グループと電鉄本社の売上高を大手各社と比べれば、図-6のとおりである。京急グループなどとの間にはそれほど大きな規模

の差は認められない。経営成果を示す指標である経常利益の金額を大手各社と比較すれば図-7のとおりである。相鉄は単独の経常利益で京王帝都を上まわり、京浜急行とほぼ同じレベルにある。連結でみても京王グループあたりよりは上位にあることがわかる。輸送量からみても経営成果からみても大手各社と同じ水準に達していることが明らかである。^(注4)

五——私鉄と自治体

東京で初めて近代的な都市交通機関が成立したのは一八八二年のことであり、株式会社形態の私企業である東京馬車鉄道が開業した。その後、東京馬車の電化を含めて三社が電気軌道会社として成立し、私的統合を経て一九一一年に東京市によって公有化された。横浜では一九〇四年に横浜電気鉄道が開業し、これを一九二一年に公有化して市電が成立した。このように今世紀初頭において、六大都市の市内の電気軌道は公有化され市営となるのが一般的であった。郊外の鉄軌道は国鉄を別とすれば主として私企業によって建設され、経営されていた。このうち、一九二〇年代から三〇年代にかけて積極的に設備投資を実行した企業が、ラピッド・トラジットとよばれる都市交通機関として有効な

高速電車で脱皮していった。一九四〇年代にはここで成立した私鉄各社の存在を前提として、交通調整と統合政策が実行に移される。市営の交通機関は路面電車をその主力としており、高速化の投資は不可能であった。関東大震災後は市営バスの拡大にも力が注がれたが、いずれにしろ都市中心部の市内交通をそのサービス・エリアとした。交通調整にあたって、例えば東京市は自治体としての立場から、あるいは市営の交通事業者としての立場から積極的な発言を行っている。しかし、地下鉄が営団に統合されたことにもみられるように、必ずしも東京市の考えるような公的一元化にはむかわなかった。五島慶太や根津嘉一郎に代表される私鉄経営者の意向というものが確立する一方で、国鉄は交通調整はもとより都市交通サービスそのものにそれほど関心を示さなかった。

それでは諸外国の都市ではどうであったか、それを表-1に整理してみた。ロンドン、パリ、ハンブルク、ニューヨーク、東京・横浜を比較してある。ロンドンでは、一八七〇年から八〇年代にかけて路面電車会社が多数設立されたが、一九三〇年代までに地下鉄企業集団とロンドン公共乗合の二社に私的統合が進んだ。これらの都市交通企業は一九三三年に公有化され、パブリック・コーポレーション(公共企業体)の運

表一 私鉄を中心とした都市交通のあゆみ

ロンドン	パリ	ハンブルク	ニューヨーク	東京・横浜
1863 メトロポリタン鉄道、パディントン〜フアーリングトン・ストリート間) 開通			1867 高架鉄道(私営) 開通	
1870 路面軌道会社多数 設立		1870~ ハンブルク・アルトナ間鉄道開通、以後高架鉄道などが開通	1879 高架鉄道が普及し約130kmに達する	1882 東京馬車鉄道開通
1890 シティ・アンド・サウスロンドン鉄道、電気動力の地下鉄を開通、後地下鉄13社に	1896 メトロポリタン鉄道、パリ市の援助を得て地下鉄道を開通		1894 改正高速鉄道法の施行により、地下鉄建設の公的援助はじまる	1900 東京馬車は品川馬車を合併のうえ、東京電車鉄道と改称
1891 ロンドン府議会、路面軌道の買収を決定、以後公営化が進む	1898 路面電車が出現(私営)		1900 インターパーロウ高速鉄道、初の地下鉄道を開通(市の援助を受ける)(IRT)	1903 東京電車鉄道と東京市街鉄道、それぞれ電化と開通
1900 多数の乗合バス会社のロンドン一般乗合(LGOC)への統合が進む	1910 南北鉄道(私営、地下鉄) 開通		1908 ハドソン・アンド・マンハッタン鉄道開通	1904 横浜電気鉄道開通
1909~1915 ロンドン地下鉄企業集団形成、地下鉄・バスの統合進む			1921 ブルックリン・マンハッタン高速鉄道開通(BMT)	1904 甲武鉄道市街線電化 東京電気鉄道開通
1922 小規模バス会社が群立して競争激化			1921 ニューヨーク州高速鉄道委員会(NYSTC)を設置し一元化を検討する	1906 電車、市街、電気の3社合併し、東京鉄道となる
1924 ロンドン交通法によりバスと路面電車の調整をはかる		1918 ハンブルク 高架鉄道(HHA)成立、高架鉄道、地下鉄道、路面交通の多くの会社を統合、HHAは市が株式の過半を取得	1932 市営地下鉄(IND) 開通	1911 東京市、東京鉄道を買収し公営化
1930 地下鉄とバスは、ロンドン公共乗合(LPOC)と地下鉄企業集団への合併が進む	1930 メトロポリタン鉄道と南北鉄道が合併		1933 トリプロ・ブリッジ・アンド・トンネル公社(TATB) 設立	1921 横浜市、横浜電鉄を公営化
1933 ロンドン旅客運輸委員会(LPTB) 設立(鉄道、バス、トロリーバスの統合と4大鉄道との共同運賃制) LPTBは公企業体の嚆矢	1937・1938 市内市外の路面電車廃止、バス化(パリ地方公共乗合の路線がふえる)		1940 ニューヨーク市高速鉄道機構(NYCTSA)がIRT、BMT、INDを統合	1922~ 池上電気鉄道、日黒蒲田電鉄、小田原急行鉄道、西武鉄道などの郊外電車開通 東京地下鉄道開通 省線山手線完成、省線電車運転区間拡大 東武鉄道、武蔵野鉄道電化
1948 イギリス運輸委員会(BTC)内にロンドン運輸経営委員会設置(LPTB廃止)	1941 パリ地方公共乗合がメトロポリタン鉄道に合併	1955~ Uバーン路線網の拡大に着手 都市域の拡大に伴って、公共交通のシェア低下	1953 ニューヨーク市運輸公社(NYCTA)にNYCTSAを改組	1938 陸上交通事業調整法公布
1962 ロンドン運輸公社設立(LTB)(BTCは解体)	1948 パリ運輸公社(RATP) 設立、メトロポリタン鉄道の鉄道、バスを公営化	1965 ハンブルク運輸連合(HVV)が発足、ハンブルク 高架鉄道(地下鉄、路面電車、バス、船舶)、ドイツ連邦鉄道(Sバーン6線、バス4線)、ハンブルク・ホルンシュイタン交通(近郊バス)が参加	1962・1963 私企業の経営不振のため、公社によるサービスの肩代りが進む、五番街乗合→マンハッタン・アンド・ブロンク路面運輸公社(MaBSTOA)	1941 帝都高速度交通営団成立
1966 ロンドン以外にリバプール、マンチェスター、バーミンガム、ニューカッスルが旅客運輸地域に指定され、管理委員会(PTA)と運営公社(PTE) 設置	1959 パリ運輸調整機構(STP)を設置(RATPの地下鉄とバス、国鉄のパリ郊外線、郊外私営バス、小私鉄を対象とする 公共企業体)	1966 HVVに追加参加アルトナ・カルテンキルヘン・ノイミュンスタール鉄道、アルスター北部鉄道、エルムスホン・パルムシュテット・オルデスロエル鉄道	1966 ニューヨーク大都市通勤輸送公社(MCCTA)がペンシルバニア鉄道からロングアイランド鉄道を買収	1942 東京市、旧市内路面交通8社を統合し公営化 東京急行電鉄成立市内と郊外の地域別勢力分野ほぼ決まる
1970 LTBが大ロンドン市(GLC)へ委譲され、ロンドン運輸運営公社(LTE) 設置	1961 新線建設補助制度 新設	1966 都市交通企業が赤字基調に陥落、政府の都市交通改善財政援助はじまる	1969~1971 パルチモア・アンド・オハイオ鉄道とペンセントラル鉄道のニューヘブレン線、ハドソン・アンド・ハーレム線を買収し、ステイトン・アイランド高速鉄道運営公社(SIRTAA) その他で運営	1954 営団地下鉄丸の内線開通
		1967 HVVに追加参加ドイツ連邦郵政(ポストバス2線)、港内汽船会社	MCTAが改組され各機関の調整機能をもつ ニューヨーク大都市運輸公社(MTA) 設立	1959 横浜市営トロリーバス開通
		1972~1975 ハンブルクとベルリンの他、ミュンヘン、ジュイスブルク、ケルン、フランクフルト、シュツットガルトの諸都市にSバーンを建設		1960 都営地下鉄1号線開通、相互乗り入れ開始
		1976 ハンブルクにSバーンの新線建設		1961 大手私鉄の輸送力増強計画事業はじまる
				1964 東京モノレール羽田線開通
				1964~1972 営団日比谷線、東西線、千代田線、都営6号線など地下鉄の建設がすすむ
				1964~1982 首都圏の国鉄、「通勤五方面作戦」を展開し、線増を図る
				1972 横浜市電とトロリーバス廃止、市営地下鉄開通
				1972 鉄建公団法が一部改正され、私鉄の工事に政府資金が導入される(低利長期)
				1972 都電の廃止、撤去がほとんど終了
				1972 東京急行電鉄による地下鉄新玉川線開通

管に移った。幹線鉄道との間では共通運賃制がとられて現在に至っている。

パリでは、地下鉄と路面電車会社が一九〇〇年代に設立された。路面電車は比較的早い時期にバスに転換し、地下鉄、バスとも一九三〇年代にはメトロポリタン鉄道とパリ地方公共乗合の二社に私的統合が行われた。そして、一九四八年にこれらが公営化されて、パリ運輸公社(RATP)の運営に移った。一九五九年にはRATPと国鉄のパリ郊外線、および残存する郊外の私鉄・私バスを統一的に調整するパリ運輸調整機構(STP)がつくられた。

ハンブルクはベルリンとならんでドイツの都市の中で都市交通の形成がみられたところである。一九世紀末葉以来、私鉄の高架鉄道や地下鉄が開通したが、一九一八年にハンブルク高架鉄道(HHA)に統合された。HHAは株式会社形態ではあるが、市の持株比率の高い公私合同企業(第三セクター)である。戦後になって公共交通機関の地盤沈下が問題となってきたなかで、ハンブルク運輸連合(HVV)がつくられた。HVVにはHHA・ドイツ連邦鉄道(Sバーンとバス)、残存する私鉄、私バス、ポスト・バスが参加した。運輸連合(Verkehrsverbund)は各機関を一元的に運営する権限をもつ機構であり、ハンブルクのほかミュンヘン、フランクフ

ルト、シュツットガルトにも設立されている。

ニューヨークでは一八七〇年代に高架鉄道が多く建設され、私企業の地下鉄も一九三〇年代までに三社が開業した。これらの地下鉄は一九四〇年に公的統合を受けて市運輸公社(NYCTA)の運営するところとなった。地下鉄以外の都市交通機関は近年まで私企業にゆだねられてきたが、一九六〇年代以降経営不振となったものを公社が肩がわりする例が多くなった。

各都市とも都市鉄道の建設には私鉄が大きな役割を果たした。しかし、その後の事業運営ではロンドンとパリがそれぞれ一九三〇年代と四〇年代に公有化を實行し、ハンブルクでも一九一〇年代の統合が半公有化とでもいふべき性格をもった。東京・横浜でも市内交通機関は公有化されたが、その範囲が市内に限られたために、むしろ郊外では私鉄各社に独占的な地域が保障される形となった。このような交通調整の姿は、ノーマン・H・エマーソンの指摘する官僚と私鉄経営者による共同の産物ということができよう(注1)。

都市交通機関としての私鉄を育ててきたわが国としては、引き続きこの成果を充実したものとすることが必要である。しかし、同時に解決すべき課題も存在している。その一つは機関間

における連続性の確保であって、異なる経営主体の間におけるハード・ソフト両面の改善が望まれている。大阪における市と私鉄各社による統一コードの採用、バス共通回数券の設定、乗継運賃の割引などいくつかの施策はすでにみられるが、運賃プール制や鉄道・バスの同一ホーム乗り換えなどまだまだこの面では欧米各都市に学ぶべきものが多い。

今一つの課題は、私鉄の多面化展開と独禁法規制のあり方の再検討である。アメリカの鉄道会社は厳しい反トラスト法の適用によって、日本の私鉄のような多角化は実現しえなかった。いま大手私鉄批判の世論は大幅に後退しているけれども、この問題に関する理論的な検討は十分に行われるべきだと考える。

(注1) 「日米交流都市交通レポート」『運輸と経済』一九八二年六月

(注2) 『都市交通年報』昭和六十年版による。

(注3) 『日経ビジネス』一九八六年二月十七日、四四ページ

(注4) 拙稿「相模鉄道の事業と経営」『鉄道ピクトリアル』一九八六年八月 参照

△大東文化大学経済学部助教授▽