

人口減少化時代の公共交通は発想の転換を

— 鉄道は貨主人従へ —

児井正臣 koimasaomi@gmail.com

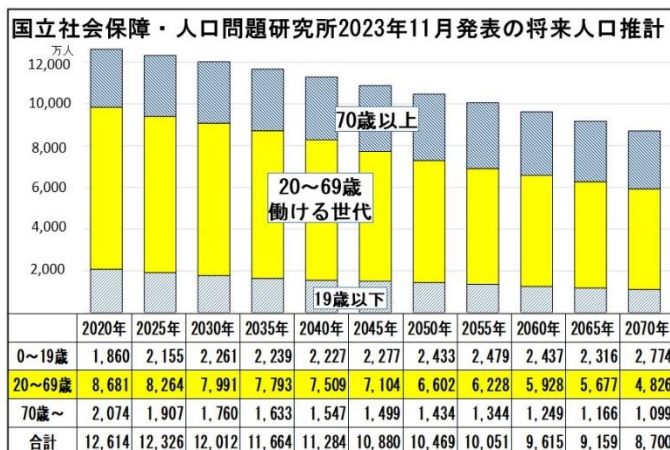
はじめに

前回の滋賀フォーラムで「自然災害と鉄道貨物輸送のリダンダンシィ」というテーマで発表したのが、その後2年経ち、自然災害の脅威がより増すとともに、人口減少も想定以上に進むことがわかってきた。整備新幹線と並行在来線との問題やローカル鉄道存廃の議論が引き続き各地で続いているが、それらはいずれも旅客輸送中心で語られている。しかし最近の日本社会をとりまく環境の変化から、貨物を前面とする発想の転換が必要ではないか、前回の発表時よりさらに強くそれを訴えたく提言させていただく。

1. わが国を取り巻く環境の変化

① 運ぶ人がいなくなる

2023年11月の国立・人口問題研究所発表によると、30年後の2055年には総人口が1億人、それとともに高齢化も一段と進み、男女を問わず働き手となる20歳から70歳までの人口は、現在の8200万が6600万になる。生産性向上のための様々な施策が輸送部門でも必要なことは言うまでもないが、それ以前に運転する人の絶対数が大幅に減る。路線バスなどの公共交通で運転手不足による運行本数の削減など既に各地で顕在化し始めているが、これがさらに深刻化することは間違いない。



② 運ぶものが増える

昨今の世界情勢から、今のように食料やエネルギーを輸入に頼り続けるのは経済安保上のリスクであり、自給の促進が叫ばれている。総人口の減少に伴い、居住地の再編によるコンパクトシティ化などが進むと、大量の空地が生まれる。広大な耕作放棄地に、新たな空地を加え農地に変えることになるだろう。特に今大部分を輸入に頼っている麦、大豆、飼料用トウモロコシなどが全国各地で収穫されるようになれば、今のような輸入港から消費地への輸送と

は異なる形の、生産地と消費地を結ぶ大量の貨物需要が生じる。

また荒れ放題の山林の放置も喫緊の課題で、ロボットなどで適度に伐採した木材の端材をペレット化し燃料にすれば、太陽光、風力と合わせ石油や天然ガスの輸入減につなげることができる。ここでも木質ペレットという大量の貨物輸送が新たに発生する。

③ 自然災害への対応にますます迫られる

一方自然災害については、最近のような発生頻度と激甚化は、過去の長い歴史においても同じような時期が何度かあったはずだ。たまたま人口が増加し、しかも大都市に集中した戦後の高度成長期に気候が安定していて、都市化が進む過程で自然災害のことはあまり考慮されていなかったのが、最近になって問題視されるようになった。自然災害に対しては、道路や鉄道の強靱化にはここまでやれば十分ということはないので、いざ災害が発生した時にいかに救済や復旧をしやすくするかという観点からの輸送システム再構築が求められる。さらに自然だけでなく、日本を取り巻く国際情勢も変化し、外国から攻撃された時の被害も考慮しなくてはならなくなってきている。

従来わが国の鉄道やバスは、短時間に集中する大量の利用者を如何に安全に輸送するかが最重要であり、しかもそれを事業として採算を考えながら行うものとされていた。だから常に交通機関の存廃は採算性をもとに検討されてきた。しかし人口減少社会では、利用者が大量に集中することはなくなる一方で高齢の交通弱者への対策が必要になる。さらには災害時に即対応できるものにもしなければならない。

これらを少ない労働力でいかに効率よく行うか、その仕組みづくりが問われることになる。

2. 鉄道は貨主人従に

農産物や木材の自給が増えればその物流量は膨大なものになる。運転手不足がますます厳しくなるときにトラックですべてを輸送することは不可能であり、運転手1人当たり輸送トンキロが圧倒的に大きい鉄道貨物の出番である。全国各地を結ぶ貨物輸送のネットワークを再構築することが必要だ。

これは国の安全保障面からも考慮しなければならず、辺境の地と言われたところにも拠点都市を残すためのインフラとしての役割を担わなければならない。例えば北海道では、農業の拠点としてだけでなく国防面からも稚内、留萌、紋別、網走、標津、根室などは道路だけでなく鉄道網でも結ぶべきであり、日本列島の隅々まで、既存の路線はもちろん、過去の廃線跡も含め、可能な限り代替経路も含めたネットワークの再構築を目指すべきである。

貨物列車を走らすべき路線案



線路は重量貨物や危険物輸送に耐える強固なものとし、曲線の連続する部分や自然災害に脆弱と思われる部分は迂回ルートや長大トンネルでの短絡化を行い、重量かつ高速で走ることができるようにする。電化にする必要はなく、今後の架線レス動力車の進展によって、全体の運行経費の削減や、災害時の早期復旧の面から非電化の方が望ましいと考える。

上下分離にするか、貨物運行者が線路まで含めて運営管理するかどうかは今後の検討課題として良いと思うが、適正な運賃を設定すればかなりの部分まで運行経費や保守維持コストを賄えるのでないか。

旅客列車は貨物列車の合間に、必要な区間を走らせればよい。日本列島は細長いので、長距離の人流の大半はこれからも飛行機が主となるだろう。そして新幹線のないところの中距離輸送に対しては、高規格化された線路上を時速160キロ程度のスーパー特急を走らせればよい。さらに地方の拠点都市及びその周辺は、ドイツのSバーンのような地域の特性に応じた列車を頻繁に運行することも必要だろう。

整備新幹線の並行在来線の問題が、近視眼的に、或いは県単位などといった狭い範囲で解決策が検討され、貨物輸送をやめたらという意見まで出て来ていると聞く。しかし50年後やさらにその先を考えたときに大胆な発想転換が必要なことは言うまでもない。

3. 建設コストの負担をどうするか

既存の路線だけでなく、廃止になった路線を復活させ、さらに高規格化する、このためには膨大な資金が必要となる。これは国の形を変えるためのインフラの再構築であり、災害が発生したときの損失を少しでも減らすための国の投資であり、国民も相応の負担はすべきである。

一方現在わが国の個人金融資産の合計は2千兆円を超えていると言われている。多分一部の超富豪に偏在していると思うのだが、これを使わない手はない。この金は、今後人口が急減しても減ることはないが、相続税や相続人がいなくなり国庫に没収されるケースが増えるだろうから、多分相当額が国庫に入ってくるはずだ。国は大量発行している国債の償還に充てるつもりだろうが、強靱な国土のためのインフラ構築費にもそれをまわすべきである。また、若干の利回りをつけて富裕層に投資を促すような仕組みも検討してほしい。

おわりに

大半の西欧諸国のように公共交通が公的支援で賄われている国は税金も高い、大きな政府の国である。西欧諸国よりもはるかに少ない消費税で、公的支援を求めるようなことは、小さな政府であるわが国では基本的に不可能であり、国民はポピュリズムに惑わされてはならない。ただし一方、富裕層には「恵まれた者の義務」として、国土の再構築に投資することを期待したい。