第１回交通経営マネジメント研究会議事録

(1) **日時** 2006 年 10 月 16 日(金) 15:00－18:00

(2) **場所** 京都大学吉田キャンパス中央構内法経総合研究棟 311 号室

(3) **話題提供者**

・ 江尻 良氏 (JP 東海・京都大学)

「交通事業の民営化」

(4) **討議内容**

「今後の研究会の進め方について」

(5) **出席者** (順不同, 敬称略)

	名 前	所 属
1	小林潔司	京都大学経営管理大学院／京都大学大学院工学研究科
2	江尻良	京都大学経営管理大学院／東海旅客鉄道株式会社
3	水谷文俊	神戸大学大学院経営学研究科
4	宇野伸宏	京都大学経営管理大学院／京都大学大学院工学研究科
5	松島格也	京都大学大学院工学研究科
6	塚井誠人	立命館大学理工学部環境都市学系
7	貝戸清之	京都大学工学研究科受託研究員
8	西田純二	㈱社会システム総合研究所
9	佐々木隆	㈱社会システム総合研究所
10	石村勝伸	㈱社会システム総合研究所
11	安野貴人	㈱ニュージェック
12	佐藤慎兵	㈱ニュージェック
13	宗和泰司	関西電力株式会社 グループ経営推進本部
14	月田光	株式会社クリアパス 事業開発部
15	吉田明弘	三井住友カード株式会社 大阪営業統括部
16	今木博久	阪神高速道路株式会社
17	満徳勇	京都大学経営管理大学院
18	菱田憲輔	京都大学工学部地球工学科

（６）話題提供：江尻　良　氏（JR 東海・京都大学特命教授）

「交通事業の民営化」

主な質疑応答は以下の通り.（以下敬称略）

――氏：民間鉄道会社では、インフラへの再投資を創出することが難しい。そして、投資を絞り込みすぎた結果、神戸電鉄の事故が起きた。

民間鉄道会社を上下分離しなければインフラ維持ができなくなるのではないか？

また、民間鉄道会社の経営統合もよいことであると考えるがどうか？

そして、上下分離、経営統合といった方向に移行するための政策が必要であると考える。

――氏：民間鉄道会社が今後どうなっていくのかは大変重要な問題である。特に大都市部の大量旅客輸送機関として日本において鉄道は大きな役割を果たして来た。しかしながら従来の民間鉄道会社型経営（沿線開発型）は資産効率の低下や輸送需要の伸び悩みに晒されている・・・。

――氏：上下分離することには懸念がある。日本の民間鉄道会社型経営（沿線管理）は地域へのコミットメントがあったからうまく行ったのであり、demand side のことを考えてきたからである。そして、オランダやイギリス（ロンドン）ではただ輸送することだけを考えてきたから失敗することになったのではないか。そこでは、日本型のコミットメント方式を取り入れていこうという動きがある。やはり、日本的なものに自身をもってやっていくべきであると考える。

――氏：確かにそうである。しかし、民鉄型モデルをどこまで地方の厳しいところに適用できるのかというところに問題があるのでは？民鉄といっても JR、大手民鉄、地方中小民鉄の３区分でそれぞれが別の経営モデルを持っている。

――氏：より幅の広いモデルの提案が必要ではないか。

――氏：なぜ日本が日本型のモデルで成功してきたのか？それは、借り入れていた金利以上に経済が成長してきたことによって結果的にうまくいったのである。鉄道会社は不動産の運用が本来はうまくはない。たまたまインフレで良い結果になったのである。不動産経営が鉄道を支えることはない。鉄道会社には不動産運用がうまい人はいない。利益調整弁がありうまく運用するノウハウの蓄積がない。ターミナル経営は、鉄道にはできない。不動産会社に任せるべきである。

――氏：範囲の経済性にはメリットがあることを認識しておくべきである。上下分離をしようとするとサービスの質の低下、企業インセンティブの低下が引き起こされうる。阪急グループなどのグループ経営の意義がそこにあるのではないか？

――氏：上下分離の上と下とは厳密にはどの部分を指すのか？

――氏：上とは鉄道事業の中心である車両運行にかかわるセクションで、例えば、車両の運行や管理、改札業務を含む営業などである。下とは線路や信号といったインフラに属するものである。ただ、駅や運行計画（ダイヤ）管理に関してはどちらに分類してよいか、ケースバイケースである。

また、上下分離をして事故が発生した際の責任分担の所在が難しい。安全というところを

接点として上下の組織間で緊張感がある。

――氏：分離に関して、もろもろの契約・ドキュメンテーションについて何か起きる問題はあるか？また、物流に関して、ほとんど道路で鉄道貨物に未来はあるのか？

――氏：まず分離に関する質問に関して、もともと全国一本の国鉄から分離したので、各社間で結ばれた契約（会社間協定）は 200 本程度ある。分割民営化後２０年を経て、時代に合わなくなったルールなどは調整が必要であり、その都度見直している。次に物流に関する質問に対して、日本の地理的特性上輸送効率の面で鉄道にはメリットが少ない。端末輸送は結局、車に乗せ代える作業もあり効率低下は否めない、改めて今から貨物のためにシステムチェンジを図るための設備投資というのは現実的ではない。線路の有効活用を図るため夜間貨物列車を走らせることも指摘されるが設備メンテナンスができないという問題からそれも難しい。欧米と異なり、日本の鉄道は旅客鉄道としての性格が強い。

（７）討議内容・決定事項

「今後の研究会の進め方」

◎次回の研究会開催日時：2006 年 11 月 10 日（金）18:00～20:00

◎話題提供：西田　純二　氏

◎話題内容：未定

◎他決定事項：

- 原則として月に一回、金曜日の 18:00～20:00 に開催していくことに決定。
- 研究内容の蓄積を 2007 年 6 月に開催される土木計画学研究発表会の春大会で発表することを決定。
- 研究会の話題提供者は、大学研究者と企業関係者の双方からに選出していくことを決定。

（文責：菱田）