

鉄道安全運行へ「共有」の発想を

日本航空の経営問題が国民的な関心をよび、JR西日本の福知山線列車脱線事故から今年で5年を迎えますが、航空や鉄道といった公共交通は、人口減による需要の後退が本格化するなか、経営と安全性の維持のはざまに大きな岐路に立たされています。

鉄道はJR本州3社や公営地下鉄を除き、90年代から輸送量が減少しはじめ、唯一輸送量を伸ばしていた航空もここ10年、横ばい状態になっています。

他方、地球環境問題がますます注目されるようになり、環境負荷の少ない鉄道に対する関心と期待が高まっています。最近、経済誌が「鉄道の世紀」と題する特集を組んでいましたが、キャッチコピーは「新興国成長、環境性で需要

爆発」でした。

幸い、日本の鉄道技術は、世界的に注目を集める新幹線に代表されるように非常に水準が高く、この技術力を生かすことにより、経営の効率化に寄与できるとともに、環境対策など社会からの期待に応えることが可能と考えます。

しかし現実には、鉄道各社は独自仕様の車両や設備をもちたがるといった非効率な面をもっています。

阪神と阪急が経営統合しましたが、同じ電車を走らせることができません。車両やホームの構造が両社で違うのです。仕様が異なるために、なかなか経営統合のメリットが発揮しにくいというのが現状です。

福知山線の事故を契機に、A T



安部誠治（あべ・せいじ） 昭和27年生まれ。大阪市立大大学院経営学研究科後期博士課程中退。専門は公益事業論、交通政策論。市大助教授など経て、関西大商学部教授。昨年9月まで関西大副学長。JR西日本安全推進有識者会議委員など歴任。4月から関西大社会安全学部・大学院社会安全学科教授に就任予定。



S（自動列車停止装置）の（線路の）曲線への配備が鉄道会社に義務化されましたが、JR各社間でATSのシステムは少しずつ異なっています。

全国のATS整備率は昨年3月末時点で、各社平均86%にとどまり、特に地方の中小民鉄の整備が遅れています。独自にATSを導入する投資資金の確保が困難になっています。

こうした問題を解決するには、たとえば高い技術力をもつJRが音頭をとって、全国の鉄道会社で共通使用できる保安設備などを共

同開発すれば、単価を引き下げることが可能です。

鉄道業界にとって右肩上がりの成長が困難になった今日、いままでのやり方にとらわれない、こうした新しい発想が必要なのではないのでしょうか。

また、日常の安全運行はもとより、発生が懸念される巨大地震への対策も鉄道各社の共通課題です。

本欄では、転換期を迎える公共交通を取り巻く問題や、車社会の将来像などについて考えてみたいと思います。