

鉄道運賃・収支と設備投資

平成4年7月 森谷英樹

大正後期から昭和の初期にかけて、私鉄および国有鉄道において大きな設備投資がなされて、そのうちあるものについては、戦後の都市交通において大きな役割を果たしてきた。これらのことについてはVol 12-3でふれた。この大きな投資のピークについては、色々な見方がありうるだろう。本稿の課題は、このような大きな投資の波は何故起きたのか、何故可能であったのか、探ることにある。

われわれが知りえた知見によれば、地方鉄道はもとより、国有鉄道といえども、『収益無ければ投資なし』であった。そして鉄道事業の収益の背景には、運輸需要の増加と共に、鉄道運賃の改訂があったのである。1918年(大正7年)から1920年(大正9年)にかけての、大幅な運賃改訂は、その後の投資ブームの引金になったと言っても過言ではない。当時の私鉄運賃の改訂は、明らかに鉄道の設備投資に有利であった。そのバックには、全国に国有鉄道を延ばしたい政府が、国有鉄道の投資財源を、鉄道運賃改訂による増収と借入れに求めたことにある。当時の私鉄はその意味で、鉄道運賃体系の変化という過程を通じて、投資のビッグチャンスを得た、といえよう。ここでの暫定的な結論は次のようなものである。私鉄投資の増加の背景には、鉄道全体の運賃体系が、インフレ調整を機に、極めて投資に有利な形で改訂されたことがある。

もちろん産業経済の発展、都市の成長に伴う貨客のめざましい増加は大きかったが、このような鉄道投資のブームの前の鉄道収益が、鉄道事業者にとってさして魅力的でなかったこと、運賃改訂後において収支改善が顕著に観察されることを考えると、1918年から1920年にかけての、運賃改訂は鉄道史における画期的な出来事であり、その意義は特記されてよい。

地方鉄道に対する補助金制度は、鉄道収益をバックアップしたのであって逆ではない。単に助成策が鉄道投資を引き出したのではなく、投資促進的な運賃規制策、運賃改訂が間接的に収益を変え、投資を変えたのである。鉄道投資の利用者負担をどこまで考えるか、どこまで出来るか、このことが今後のわが国における、大都市鉄道の投資問題を考える上での、出発点である。