

地域の チャレンジャー

CHALLENGER

地域の公共交通再生へコンサル業務 サービス・利便性向上に奔走

株式会社ライトレール社長 阿部 等氏

国内に交通関連のコンサルタント会社は数多くあるが、交通コンサルのベンチャー企業は珍しい。ライトレール社長の阿部等氏は05年にJR東日本を退社して起業。公共交通の活性化を目指した国の施策を追い風に、活性化計画に取り組む地方自治体からの調査依頼が増え、事業は軌道に乗り始めた。東京・池袋駅前の小さなテナントビルにオフィスを構えながら、「行く行くは自ら鉄道会社を経営したい」との志を胸に各地を奔走する。



あべ・ひとし 1961年東京生まれ。85年東京大学工学部都市工学科卒。87年同大学院修士課程修了。88年博士課程を中退し、JR東日本に第1期生として入社。保線など様々な鉄道の業務・研究開発に従事した後、05年4月に同社退社。同年12月に交通に関するコンサル業務を手がける株式会社ライトレールを設立し、代表取締役社長に就任。専従社員は社長以下5人。池袋のLRT計画も推進。著書に『満員電車がなくなる日』。

——会社を設立して4年目。コンサル業務は徐々に拡大しているということですが。

■国が公共交通の活性化が重要と考えるようになり、そのための調査や社会実験の自治体向け予算を年々増額しています。その影響で公共交通のコンサル業務のマーケットは広がっています。当社も本格的な案件を受託できるようになり、何とか創業期の段階から脱却できました。2008年度に受注した公共交通活性化にかかわる調査業務は千葉県のみすみ鉄道、秋田県の旧小坂鉄道（4月に廃止）など8件です。

——コンサル業務を通じて、どのような公共交通の実現を目指しているのですか。

■鉄道、バスに限らず公共交通の再生には、サービスを良くして利用者を増やすことが必要です。路面電車や地方鉄道を昭和のノスタルジックなものとして復活・存続させるのではなく、利便性が高く低コストの交通システムとして再生させることを目指しています。高い利便性とは、第1に速達性、第2に高頻度運行です。マイカー時代に1時間に1本の運行では使ってもらえません。第3はドアツードア性です。鉄道の弱点は車と違って人も物も玄関から玄関へ運べないことであり、乗合タクシーなど二次アクセスの充実が重要です。

——活性化の計画づくりにかかわったいすみ鉄道はそうした考えを実践に移そうとしたものですね。

■そうです。いすみ鉄道の沿線では①幹となる鉄道と、枝葉となるバスなどの利便性向上②利用促進イベントなどの企画③事前の広報宣伝の3点を同時に行えば利用客数は増えるということを実証するための社会実験を行いました。2月28日と3月1日の2日間、鉄道の大増発を核に先の3点を実行しました。その結果、利用客数は2年前の同一曜日と比較して土曜が2.4倍、日曜が4.3倍に増えました。同様に調査業務を受託した秋田内陸縦貫鉄道の沿線でも利便性向上策が重要として、鉄道の増便や鉄道駅から繁華街や集落までの二次アクセスの充実策をまとめました。

——利便性向上に関する阿部さんの考えは各地の現場でどう受け止められていますか。

■残念ながら、容易には受け入れてもらえません。利用客数が旧JR富山港線時代の3倍近くに増えた富山ライトレールですら、地元では開業時点まで「富山は車のまちで、車を使うのが当たり前。便利でお洒落なライトレールを走らせても、多くの人に使ってもらえるとは思えない」といった声が多かったと聞きます。それと同じで、利便性向上策を各地の方々にお話しても、「そうは言っ

も自分たちの町は車社会。車を使うのが当たり前で、鉄道やバスなんか使うわけない。余計な経費がかかり、かえって自らの首を絞める」との意見が行政、事業者、住民ともに多いのが現実です。

——鉄道に関しては技術開発をテコに便利で低コストのシステムを実現できると主張しています。

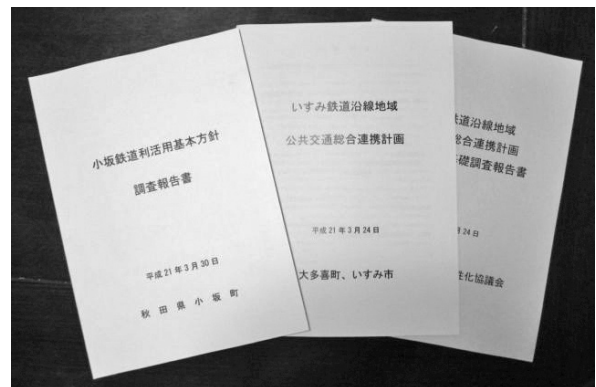
■技術開発により信号システムの機能や電車の加減速性能を高めれば、ラッシュ時の電車は倍以上に増やせます。コスト減にも技術のイノベーションが欠かせません。鉄道の運転免許の取得はバスなどに比べ非常に厳しく、結果的に鉄道は人件費が高くなり高コスト体質に陥っています。運転士がミスしても安全に停車できるシステムが開発されれば、免許制度の規制緩和につながる可能性があります。技術開発や規制改革により、鉄道は高コスト体質から脱却でき、地方鉄道の再生やLRT（次世代型路面電車システム）の実現にも結びつくはずで。そうした鉄道技術を開発する場となる走行試験線を、旧小坂鉄道の利活用に関する報告書の中で提案しました。町も基本方針として打ち出しており、国など関係機関への働きかけを始めています。

——国が地方鉄道の抜本的な構造改革へ向けて導入した「上下分離」制度（線路など設備を自治体側が保有）をどう評価しますか。

■上下分離を抜本的な構造改革とみなしていいのか疑問です。上下分離は費用負担の構造を変えるもので、自治体が鉄道事業者の設備投資を肩代わりするだけです。利便性の低さや高コスト構造は何も変わらない可能性もあります。

——上下分離の導入自体が目的化してしまい、本質的な問題解決にならない恐れもあると。

■その通りです。上下分離に幻想を抱き、解決すべき本質がないがしろになってはいけません。欧米と違って日本は公共交通に独立採算を求めるからダメという意見が多いですが、欧米タイプの税金投入システムは必ずしも理想的な状況を社会にもたらしません。むしろ日本の民鉄タイプの独立採算モデルによって、交通事業者に汗を出し知恵を絞るインセンティブが働き、合理的で最先端の



受託が増えている地域公共交通活性化の調査業務

技術を投入した交通システムが実現しました。

——地方鉄道にこれ以上の税金投入は必要ない？

■そうではありません。再生に向けた最初のところがしのためには税金投入は必要です。また、地域間格差の是正や社会的弱者への良質なモビリティ（移動手段）の提供のために、地方の鉄道やバスに税金を投入することは社会的な価値があります。しかし、赤字だけ社会的に必要だから税金を投入するというだけでは、事業者は利用者ではなく行政に顔を向け、本当に必要な努力を怠る恐れがあります。日本が世界の中で繁栄を獲得できているのは、「努力すれば報われる」仕組みが社会にビルトインされているからです。交通でも「努力すれば報われる」仕組みが欠かせません。

技術革新に期待、企業家精神旺盛な行動の人

聞き手から

阿部氏は理想を追い求める行動の人である。少年時代から抱いてきた「鉄道はもっと社会で活躍できる」との思いを実現するためJR東日本に入ったものの、関連事業などに力を注ぐ会社の考えと自らの夢が折り合わない、17年間勤めた同社を飛び出した。

阿部さんはエンジニア出身らしく鉄道の技術革新に大きな期待を寄せる。信号システムなど技術革新による今以上の高頻度運行の実現で、大都市圏の満員電車が解消されると主張する。日本でも今後の公共交通を欧米と同様に公的サービスとみなすよう求める議論が出る中、技術革新などに支えられる同氏の「鉄道＝民間ビジネス」論は賛否の分かれるところだが、それだけ企業家精神が旺盛な証しとみた。

（主任研究員 市川 嘉一）