

スウェーデンの鉄道改革にみる上下分離と オープンアクセス

—— その機能と役割及び政策評価 ——

堀 雅 通*

はじめに

本稿は、鉄道の上下分離 (separation of infrastructure and operation) について、その機能と役割及び政策評価を、オープンアクセス (open access) との関係からスウェーデンの鉄道改革を取り上げて考察する。上下分離、オープンアクセスは、鉄道事業だけにみられる現象ではない。近年、自然独占型の公益事業において広く見られるようになった。そもそも上下分離自体は、垂直的統合組織の分離・分割 (vertical separation) であり、一般の企業にも見られる現象である¹⁾。したがって、上下分離を定義しようとするれば、鉄道事業以外にも視野を広げて分析する必要がある²⁾。しかし、本稿では、鉄道事業に分析の対象を限定し、オープンアクセスとの関係に主眼を置いて考察する。

上下分離は、輸送主体側からみれば、当該線路施設に対する所有権ないし支配権を移転することであるから、法的には、第三者たる事業者の参入を容認する結果となる (少なくとも、それに近い状況が導かれる)。これがオープンアクセスである。それゆえ、上下分離とオープンアクセスは、表裏一体の関係にある。競争政策を目的として、オープンアクセスを導入した欧州では、オープンアクセスの結果として、上下分離形態が出現している。

1 上下分離とオープンアクセス

交通の生産システムはインフラストラクチャー (固定施設)、車両 (可動施設)、動力・制御、労力といった各種資源、エネルギーからなる。また、交通事業はインフラストラクチャー・サービスを提供する事業と輸送サービスを生産する事業からなる。この二つの事業は、一般に異なる経営主体によって営まれている。鉄道のみが伝統的に両者を同一主体の下に一体的に営んできた。しかし、近年、線路と輸送サービスの事業者が異なる上下分離が様々なケースで見られるようになった。あまつさえ、道路公団や空港の民営化あるいは港湾の整備においても上物と下物の運営主体を分けることについて、便宜的ながら、「上下分離」と呼ぶようになった。すでに上下分離である態様について、屋上屋を架すともいうべき「上下分離」の呼称については注意を要する。これは厳密には上下

*東洋大学国際地域学部; Faculty of Regional Development Studies, Toyo University

分離といえないからである³⁾。

鉄道線路は、鉄道輸送サービスの生産に必要不可欠な施設であり、いずれの事業者も、これを使用せずして、サービスの生産を行うことはできない。上下分離は、鉄道企業が、こうした必要不可欠な線路施設に対する所有権、支配権、輸送事業権の、いずれか一つ、あるいは、全てを、放棄、喪失、あるいは他に委譲しているがゆえ、それと引き換えに、当該線路施設に対する、第三者たる輸送事業者の参入を容認する。これを、制度的に認めることが、第三者に対する線路の開放(Öffnung von Fahrweg für Dritter)、すなわち、オープンアクセスである⁴⁾。

オープンアクセスは、鉄道線路施設の所有者と車両の所有者とが、異なる主体であることから、結果的に、上下分離を導く。また、オープンアクセスは、事実上、いかなる事業者にも鉄道輸送事業を認めることであるから、参入・退出の自由化とみることができる。つまり、オープンアクセスは、当該鉄道企業1社が、独占的、排他的に使用していた線路施設を、自己以外の複数の事業者にも、その利用を認め、かつ、その営業行為を認めることをいう⁵⁾。

オープンアクセスと上下分離は異なる次元の問題であるが、上下一体であっても、オープンアクセスを導入することにより、結果的に、上下分離形態が出現する。それゆえ、上下分離は、オープンアクセスの必要条件となっている。これは、オープンアクセスのためには上下分離でなければならないことを意味する⁶⁾。

一方、上下分離であっても、イギリスの免許入札制(franchise bidding)のように当該線路の利用者が、特定の事業者1社に限定されることもあるから、上下分離が直ちにオープンアクセスを導くとは限らない。ただ、上下分離は、線路主体側からみれば、法的には第三者たる事業者の参入を容認することとなる。このことはオープンアクセスへの途を拓くものとなるだろう。以上のような鉄道の上下分離とオープンアクセスを、鉄道史上、初めて、本格的に導入した国がスウェーデンである。

2 スウェーデン国鉄の上下分離

(1) 1988年鉄道改革

戦後、スウェーデンにおける鉄道政策の課題は、スウェーデン国鉄(Statens Järnvägar: SJ)の経営にあった。SJの経営は、1950年代から悪化していたが、1960年代以降は、常に深刻な財政状態が続いていた。1980年代に入ると、世界的に規制緩和、自由化が進展する中で、また1992年の欧州連合(European Union: EU)の市場統合を契機に、交通市場の国際化、ボーダレス化への対応から、いずれの交通機関にも国際的な競争力の強化が求められるようになった。そうした中で、これまで鉄道に対しては、公共性の名の下に、政府による保護政策がとられてきたが、「1988年交通政策法」に基づき、抜本的な鉄道改革が実施されることとなった⁷⁾。この政策法は、スウェーデン交通政策史のなかでも画期的な意義を持った。それは、鉄道経営史上、例のない上下分離とオープンアクセスによって、イコール・フットィングに基づく交通政策の基本理念の実現が図られたからである。す

なわち、1988年の鉄道改革は、総合交通政策の一環として実施された。この改革を契機に、鉄道に対する事業規制は大幅に緩和され、新規参入も見られるようになった（表1参照）。

表1 新規参入企業数の推移

年次	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
旅客輸送(社)	1	1	1	4	2	3	4	4	4	5
貨物輸送(社)	0	0	0	5	8	10	11	13	13	12
合計(社)	1	1	1	9	10	13	15	17	17	17

Quelle : Merkert [2005] S.149, Table 3.

1988年の鉄道改革によって、SJは、輸送事業を専業とするスウェーデン国鉄(新SJ)と鉄道線路を保有し、その維持・管理に責任を有するスウェーデン鉄道庁(Banverket: BV)に分かれた。この改革は、鉄道線路の維持・管理責任と費用負担を、道路交通と同様、公的機関に移管(=上下分離)するとともに、線路を開放するオープンアクセスの端緒ともなった⁸⁾。

スウェーデンの鉄道改革で、重要な点は、上下分離とオープンアクセスが、イコール・フットィングの制度的前提となっていることである。すなわち、上下分離、オープンアクセスは、公正競争ルールのフレームワークを提供するものとなった。1990年代以降、自由化、国際化、ボーダレス化が進展する国際市場にあって、公正競争ルールの確立することの意義は大きい。市場機能の良し悪しは市場で展開される競争のあり方に大きく左右されるからである。

(2) 線路使用料

上下分離は鉄道事業を線路主体と輸送主体に分けることから分離された組織間に新たな取引関係を生じさせる。またオープンアクセスによって鉄道ネットワークに新たな事業者が参入してくれば、鉄道線路の使用の対価として、アクセスチャージ(access charge)たる線路使用料(Trassenpreis)を設定する必要がある。

1988年の上下分離に伴って導入されたスウェーデンの線路使用料は、固定料金と可変料金からなる二部料金となった。固定料金は保有する車両に課され、機関車、客車、貨車など車種ごとに異なる。可変料金は、列車の速度、走行量、重量に応じて算定される。可変料金は、大気汚染費用と交通事故費用を含め、線路の磨耗・損傷費用など、社会的限界費用に依拠した料金水準となっている。こうした線路使用料は国庫に納入される。したがって、料金収入と線路施設の整備財源は直接的な関係にない。ちなみに、輸送事業者が納める線路使用料の総額は、BVの年間予算の十数%にすぎない。なお1999年1月に線路使用料は大幅に引き下げられた。これは輸送主体側の経営に配慮した面もあるが、外部費用を内部化し、鉄道・道路間のイコール・フットィングを図る措置であった⁹⁾。

線路使用料の水準は、事業者の競争条件に与える影響が大きい。したがって、事業者間に費用負担上の不公平感が生じないように配慮しなければならない。そのためには何よりも不当な差別を排除した線路使用料制度、線路使用ルールの設定が求められる。いうまでもなく、線路使用料の設定は不可避的に当事者間の利害を対立させる。一方ができるだけ料金水準を高くしようとすれば、一方

はできるだけこれを低く抑えようとするからである。そのためルール設定の透明性や費用算定に利用する情報の公開性が見落とせない。また透明性の問題以前に規制当局と事業者間の費用情報の非対称性といった問題を抱えている。透明性確保の上でもこの問題への対処は重要といえる。

(3) 上下分離、オープンアクセス導入の意義

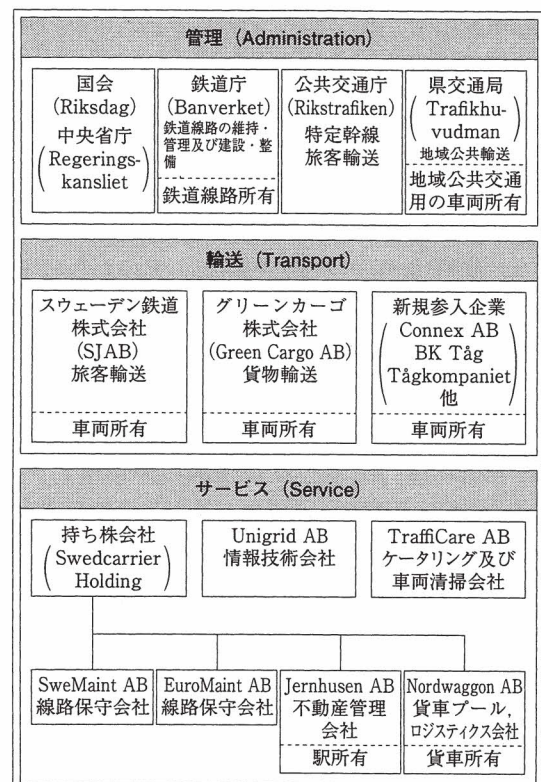
上下分離、オープンアクセスは、近年、EU 諸国を中心に実施されている。こうした制度については、当初、様々な問題があるとして、大部分の国では、その実施に懸念を抱き、懐疑的であった。ところが、スウェーデンでは、1988年の鉄道改革により、これを極めて短期間のうちに敢行し、注目すべき成果をあげてきた。しかも、それは、単に、鉄道改革の域に留まらず、交通政策の重要課題であった交通市場のイコール・フットィングを実現することで、公正かつ自由な交通市場システムの創設を目指している。

なるほど、上下分離、オープンアクセスは、本来の鉄道経営からいえば、アブノーマルな形かもしれない。それは需要の減少により経営の悪化した鉄道が、財政を圧迫する鉄道線路の費用負担の軽減化を図るために採用した方式であり、可能性が低いとはいえ、今後、需要・収入が増大し、線路費用の負担にも耐えうるような状況に、経営の改善が図れるなら、再び上下一体へ回帰することも考えられる。ただ、上下分離は、競争的な交通市場にあって、鉄道輸送そのものを維持していくための手段としては、やむをえない措置といえる。

もっとも、北欧のように、輸送需要の極めて少ない地域では、潜在需要の喚起を図り、鉄道施設の有効利用を図るための措置としては、その意義を否定できない。今後、より斬新な経営手法で参入してくる事業者の登場が期待できる。もっとも、幹線鉄道は、目下、長距離バスやトラック、航空との厳しい競争に直面しており、鉄道が真に復権を果たすか、予断を許さない。また、支線の運営は、その財政負担に容易ならざるものがある。市場といても、幹線と支線の特性は異なる。それぞれに見合った政策、運営手法の適用が求められる。

上下分離、オープンアクセスは、1980年代からEU で検討されていたが、スウェーデンでは、これをEU 諸国に先駆けて、いち早く実施した点、極めて先駆的である。市場統合を契機に、急速に進展する欧州市場の国際化、ボーダレス化、自由化は、スウェーデンの鉄道経営に新たな対応を迫っ

図1 スウェーデンの鉄道機構図



Quelle : Merkert [2005] S.147, Abbildung 1, Vgl.

ていた。それに応える形で進められたのが、1988年の鉄道改革である。現在、スウェーデンでは、EUの共通政策（指令）に依拠した鉄道政策を展開している¹⁰⁾。2001年に分割・民営化されたSJも、公正競争の確保を条件に、国際市場の開放を求め、競争力の強化に努めている¹¹⁾。

3 改革の成果と課題

スウェーデンの交通政策、鉄道改革が、上下分離、オープンアクセスを中心に行われたように、EUの交通政策、鉄道政策でも、上下分離、オープンアクセスは、重要な機能と役割を果たそうとしている。当初、こうした方式を、鉄道関係者の多くは、EUテクノクラートの机上の構想であるとして、静観する姿勢をとっていた。しかしながら、ボーダレス化、国際化、自由化が、急速に進展する欧州の交通市場にあって、鉄道経営の健全化を図り、イコール・フットィングに基づく競争政策を推進していく上で、上下分離、オープンアクセスは、不可避的な措置と考えられるようになった。

いうまでもなく、スウェーデンの公共交通は輸送密度が低いため、そのほとんどすべてが不採算である。公共交通機関は、株式会社形態を採用しているものもあるが、株式の多くは公的所有にあり、その経営は苦しく、毎年、多額の補助を受けている。経費補填率は35～45%程度であり、公的助成がなければ、その経営は即座に破綻する。大量輸送市場に恵まれないスウェーデンでは、公共交通を維持していくための公的助成は避けられない。むしろ、市場原理に任せて、公共交通を消滅させ、私的交通に代替させることも不可能ではない。しかし、スウェーデンでは、一貫して、公共交通に利点を認め、その維持・運営、さらには、改革に積極的に取り組んできた。

鉄道改革は国レベルの改革であるが、地方レベルの改革とも密接に関係している。公共交通の改革は、1970年代に地方レベルから着手され、1980年代に国レベルの改革へと至った。これは交通行政の地方分権化、すなわち「地域化 (Regionalisierung)」として実施された。その過程で、地域交通と全国交通の責任領域が明確化された。現在、スウェーデンでは、県に置かれた交通局 (Trafikhuvudman) が地域の鉄道旅客輸送サービスの内容を決定し、これを鉄道輸送事業者へ委託している。この場合、輸送事業権は免許入札制によって最も低いコストで、所定のサービスを提供する事業者に与えられる。ただ、北スウェーデンに運行する夜行列車など、一部の不採算な幹線旅客輸送については、国がこれを購入する形とし、当該輸送サービスの購入額やサービス内容を政府機関たる公共交通庁 (Rikstrafiken) に委ねている¹²⁾。

スウェーデンの鉄道改革の成果として注目すべき点は、上下分離によって、鉄道投資が道路投資より重視されるようになり、鉄道線路への重点投資、そのための資金調達が可能となったことである。戦後、スウェーデンの鉄道は、道路輸送や航空輸送に押され、慢性的な赤字経営が続き、深刻な経営危機に陥っていた。むしろ、SJも、鋭意、経営改善には努めてきたが、十分な成果は得られなかった。経営の悪化はSJの近代化投資を困難にし、それが、また、生産性の向上を阻み、輸送需要の減少に拍車をかけるという悪循環に陥った。ところが、1988年の鉄道改革により、鉄道投資は後述するソシオ・エコノミーの観点から、総合交通政策的に実施されるようになり、SJの経営とは

直接的な関係がなくなった。道路整備が一段落した現在、スウェーデンでは、鉄道整備が新たな公共政策として利用されるようになった¹³⁾。

実験的とも称されたスウェーデンの鉄道改革も、その実施から、すでに20年になろうとしている。この間、SJ、BVの間に、多少のコンフリクトはみられたものの、制度自体としては定着化しつつあり、概して高い評価を受けている。当初、懸念された上下分離に起因する問題も生じていない¹⁴⁾。事故数も減少した(表2参照)。

改革後、鉄道輸送は、旅客、貨物とも増大している(表3参照)。SJの生産性も向上した。生産性の向上は職員数の減少に負うところが大きいですが、規制緩和による経営効率の改善やマーケティング活動、新型車両の投入などが寄与している。改革以降、SJに対する公的補助は、原則、打ち切られたが、わずかながら黒字を出すようになった。2001年1月には、分割・民営化された。こうしたSJの経営は、おおむね順調に推移していたが、2000年頃から経営が悪化し、2002年に債務超過に陥った。これは、しかし、政府の財政支援措置(増資)で切り抜けた。

表2 鉄道事故死亡者数および重傷者数の推移

年次	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
死亡者(人)	21	26	30	21	19	24	29	30	22	22	19	15
重傷者(人)	58	55	29	19	27	12	17	13	27	16	18	19
合計(人)	79	81	59	40	46	36	46	43	47	38	37	34

Quelle : Merkert [2005] S.157, Table 7.

表3 鉄道輸送実績の推移

年次	1950	1987	1988	1995	1996	2000	2001	2002
旅客輸送(100万人キロ)	6,637	6,433	6,669	6,839	6,970	8,301	8,792	9,140
貨物輸送(100万トンキロ)	8,640	18,406	18,687	19,391	18,846	20,088	19,547	19,550

Quelle : Merkert [2005] S.154, Table 5.

4 改革の政策的評価

(1) ソシオ・エコノミーとビジネス・エコノミー

スウェーデンの経済政策理念は、自由主義にあるが、交通部門については、その特殊性から様々な公的規制が課せられ、これが一部交通機関、特に鉄道など公共交通の効率を低下させる要因として作用した。そのため、公共交通に対する規制は、交通部門の合理化を促す上で、障害になると考えられ、規制強化による輸送分担の導出は不適切であり、むしろ公正な自由競争によってもたらされる市場こそが重要であると認識された。こうして、「より少ない規制で、より自由な競争へ」をモットーに、公正な自由競争を誘導するための政策が、1960年代に打ち出された。

注目すべきは、この時期、すでに現在の交通政策の基本が、交通政策法に盛り込まれていたことである。すなわち、総合交通政策の展開、効率的な交通システムの創設、イコール・フットイング

に基づく自由競争の促進、地域的にバランスのとれた公共交通網の整備といった政策目標である。交通環境への配慮を除けば、現行スウェーデンの交通政策の基本は、この時期、確立されたといつてよい。

1970年代に入ると、スウェーデンの交通政策は、環境問題を強く意識するようになり、社会経済、すなわち、ソシオ・エコノミー (socio-economy) の色合いを濃くしていった¹⁵⁾。こうした政策下に制定された法律が、「1979年交通政策法」である。この法律により、SJの鉄道路線は、採算性あるビジネス・エコノミー (business economy) 線区と、採算性はないが、社会的に必要なソシオ・エコノミー線区に分けられた。ソシオ・エコノミー線区の運営は、地方政府(県)に委ねられ、当該サービスの欠損を補填する形で、必要なサービスを、県がSJから買い取る形とした(地域化)。いわゆる「共同運賃 (collective tickets)」方式である。これにより、従来いうところの「補助」の概念は消失したと考えられる¹⁶⁾。

地域化に際して、採算性が見込める幹線は、ビジネス・エコノミーとしてSJが運営する。一方、支線の多くは採算性が見込めないため、ソシオ・エコノミーの観点から路線の維持が図られる。この場合、免許入札制や契約輸送 (avtalsstrafik) を採用するなどして、競争原理の導入が図られる。

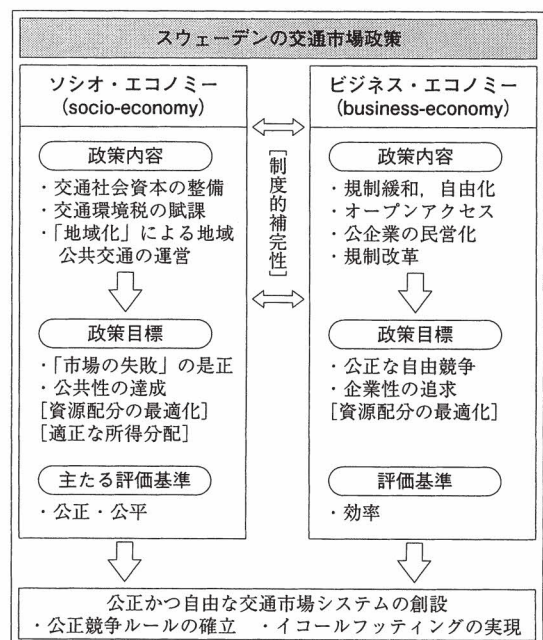
(2) 政策の基本理念

一般に、鉄道改革など規制改革の進展は、「公共性」の達成を使命とする公的部門を縮小し、市場に委ねる領域を拡大する。とはいえ、それによって公共性が消滅するわけではない。ユニバーサル・サービスといった公共性は、何らかの形で担保されなければならない。そのための政策領域がソシオ・エコノミーである。このように、スウェーデンの上下分離は、上(企業性の追求、ビジネス・エコノミー)と下(公共性の達成、ソシオ・エコノミー)の両立と調和を図ろうとしている(図2参照)。

ちなみに、スウェーデンの交通政策の基本は、「正しいこと」を「正しく行う」と表現されている¹⁷⁾。「正しいこと」とは、「市場の失敗」を是正するソシオ・エコノミー政策である。その内容は、交通社会資本の整備、交通環境税の賦課、地域化による公共交通の運営等である。いずれも「公共性」の達成を政策目標としている。そこでは、効率の改善も図られるが、公正・公平概念が政策の主たる評価基準となっており、政府による市場介入が正当化される¹⁸⁾。

「正しく行う」とは、ビジネス・エコノミー、すなわち、競争政策のことである。ここでは、効

図2 スウェーデンの交通政策の概念図



出所：筆者作成

率概念が政策の評価基準となって、公正な自由競争と「企業性」の追求が図られる。上下分離による鉄道経営の目標は、輸送主体を鉄道線路の（過大な）費用負担から解放し、企業性を発揮させることにある。ビジネス・エコノミーに位置付けられた輸送事業は、市場原理に委ねられ、モード内・モード間競争を展開している。こうした競争重視のビジネス・エコノミー政策を展開する一方で、公正・公平に配慮したソシオ・エコノミー政策を展開している。

(3) 制度的補完性

スウェーデンは、混合型経済システムで、市場競争と計画合理性の両立を目指しているが、高福祉政策に象徴されるように、伝統的に公的関与が重視されてきた。一方で、産業の自由化、国際化は、早くから進み、市場は極めて競争的であった。そのため、経済政策は、資本主義の特徴である生産手段の私有制と自由経済システムを基本としながら、社会主義経済の計画性と公的関与を、より広範に取り入れようとしている。すなわち、生産過程は、資本主義的競争原理で高い生産性を維持しながら、分配過程は社会主義的な平等原理で、徹底的な所得再分配を図った¹⁹⁾。こうしたスウェーデンの経済政策、社会経済システムは、ビジネス・エコノミー、ソシオ・エコノミーという、二元的な市場政策として展開されている。このような政策展開の扇の要となったのが、いうまでもなく、1988年の鉄道改革であった。

ところで、ソシオ・エコノミーとビジネス・エコノミーの政策・制度はいずれも相互に補完的な機能を果たしている。一方の制度が、他方の制度全体に与える価値を高め、また、一方の制度の存在や機能が、他方の制度をより強固なものにしているからである。異なる制度間の、このような関係が、いわゆる「制度的補完性」である²⁰⁾。こうした制度間の有機的な関係は、一種の相乗効果として、社会経済システム全体に、一定の機能と安定性を与えてくれる。逆に、制度間の整合性・補完性が確保されなければ、改革の効果も半減する。したがって、一方の制度だけを取り上げて、改革しようとしても、その結果は、制度間の矛盾や弊害を生み出すにすぎない。

重要なことは、公正競争ルールの確立、交通市場のイコール・フットィングは、ソシオ・エコノミー政策が前提となって、初めて有効に機能しうることである。交通環境税の賦課、地域化によるナショナル・ミニマムの確保、鉄道線路を含むインフラストラクチャー整備の公的負担といったことは、いずれもイコール・フットィング実現のための重要な政策手段となっている。したがって、スウェーデンの交通政策、鉄道政策は、ソシオ・エコノミー、ビジネス・エコノミー、それぞれの政策評価とともに、両制度間の補完性・整合性をも視野に入れて検討する必要があるだろう。

むすび

スウェーデンの鉄道改革の意義は、当初、不可能、机上の構想とみられていた上下分離、オープンアクセスの実行可能性を証明したことにある。過去20年程の経験から、こうした方式が、安全面、技術的にも支障ないことが実証されつつある。確かに、長年、上下一体の鉄道になじんできた人々

にとって、こうした制度は、心情的には受け入れ難いかもしれない。蓋し、我々は、長い間、上下一体の鉄道に慣れ親しみ、それがノーマルな形であると信じてきた。しかしながら、現在、スウェーデンでは、上下分離、オープンアクセスが、競争時代に、よりふさわしい方式であると認識されている。

スウェーデンは、1995年にEUに加盟したが、市場統合後の21世紀の交通政策を定めた法律が、現行の「1998年交通政策法」である。その目標は、将来の交通システムが、資源を枯渇させることなく、環境を破壊することなく、健康を損ねることなく、社会・経済の発展に寄与するものとした。さらに、交通システムが、経済的、社会的、文化的かつ環境的に持続可能なものでなければならないものとした。このように、スウェーデンの交通政策は、環境をより重視する姿勢にシフトした。また、交通の安全性に配慮している。これは社会経済効率を重視しようという政策スタンスの表われである。こうした政策展開の中であって、上下分離、オープンアクセスは、ソシオ・エコノミー、ビジネス・エコノミー、両政策・制度間の整合性・補完性を検討する上で、改めて、その機能と役割が注目されている。

[注]

- 1) 上下分離を垂直分離とみることもできるが、当該サービスの生産と消費が同時になされる点、厳密には垂直分離といえない。垂直分離では、分離された生産要素が補完関係にあり、生産から消費まで一定の時間を要することが上下分離と相違する。この点について、ここでは立ち入らないが、詳しくは堀 [2003b] を参照されたい。
- 2) この点については、堀 [2005a] を参照されたい。
- 3) 高速道路、空港、港湾整備の「上下分離」はインフラストラクチャー自体の所有と運営の分離、すなわち運営分離 (operational separation) である。
- 4) Aberle und Hedderich [1993] S.15-26, Vgl.
- 5) オープンアクセスには以下の4形態がある (林 [1998] 第3章、83~85頁、参照)。
 - ① 鉄道線路を保有する事業者同士が相互直通運転 (= 相互乗り入れ) を行う。鉄道線路施設を保有する事業者相互の接続形態
 - ② 鉄道線路を保有しない (複数の) 事業者が鉄道線路を保有する事業者の鉄道線路において鉄道輸送事業を行う (狭義のオープンアクセス)。鉄道線路施設を保有する事業者と保有しない事業者との乗り入れ形態
 - ③ 鉄道線路を保有しない事業者が鉄道線路の使用権を他の事業者に転売する (リセール事業)
 - ④ 通過輸送 (transit)
 - ①はイコールアクセス (equal access)、②はイコール・フットィング (equal footing)、③は再販・小売り分離 (wholesale/retail distinction)、すなわち線路使用権の転売である。①は従来見られた相互直通運転の形であり、ネットワークの相互接続によって生じる便益を双方の輸送主体が享受する。②は狭義のオープンアクセスで、同一の鉄道線路に複数の輸送主体が乗り入れ、モード内競争を展開する。③は取得した線路使用権を他の事業者に転売する形である。この形態はこれまで見られなかったが、今後は、その可能性があるかもしれない。例えば、免許入札制で得た線路使用権を他の事業者に転売する、といったことが考えられる。④は営業行為を伴わない輸送形態である。以上のうち、②の場合は、鉄道線路に対する接続条件が公正競争の確保の上からも重要な問題となる。つまり、オープンアクセスでは、いかなる事業者に、いかなる方法で、鉄道線路、鉄道ネットワークへのアクセス権を認めるか (Vergabe von Trassennutzungsrecht)、また線路使用料をどのように設定

するかが、重要なテーマとなる。

- 6) 1968年に開業した神戸高速鉄道株式会社は車両を持たず、鉄道線路のみを建設、これを保有する企業であった。免許は地方鉄道法によったが、当時、旅客の運送を行わない鉄道会社は存在しないとされ、車両と乗務員を阪急電鉄、阪神電鉄、山陽電鉄、神戸電鉄の4電鉄から借り受ける形とし、線路、電気施設、駅設備の建設や、それらの運営管理については、自ら行うことで、外見的には、他の鉄道会社と同様、上下一体の形をとった。現在は、鉄道事業法に基づき、第三種鉄道事業者となっている。
- 7) 後述するように、1963年以来、スウェーデンでは、交通政策法がほぼ10年ごとに制定され、そのつど修正が加えられ、実施されてきた。
- 8) 1988年の改革時に支線が開放され、1996年に幹線貨物輸送が開放されたが、現在も幹線旅客輸送の開放には至っていない。このように複数の事業者の車両が同一線路上を運行する狭義のオープンアクセス、すなわち、ネットワークの全面開放はこれまでのところ見られない。またごく一部の開放例にもさほど競争的な側面は見られない。しかし、近年、EUでは競争政策を目的としたオープンアクセスを推進しつつある。交通市場のイコール・フットィング、自由化、ボーダレス化への対応を図る上で、オープンアクセスの政策的な評価は高い。
- 9) このとき、各交通機関は、交通インフラストラクチャーの利用に際して、社会的限界費用に基づく費用負担を原則とすることが決定された。その結果、現在、線路使用料など交通インフラストラクチャーの利用料金は、社会的限界費用に基づいて算定されている。こうした料金水準の調整によって交通モード間のイコール・フットィングが図られる。Ellwanger [1990] S.15-19, Vgl., Ministry of Transport and Communications [1992] pp. 1-64, Banverket [1994] pp.3-96, cf.
- 10) 1992年末にEUの市場統合が完成したが、これより先、1991年のEU共通鉄道政策「指令91/440」によりEU構成国の鉄道に対して上下分離とオープンアクセスの実施が義務付けられた。また1995年の「指令95/18」によってEUの鉄道事業免許規定が定められた。これにより必要な資格を満たした事業者はEUの鉄道事業免許を取得できるようになった。さらに「指令95/19」によって、ダイヤ編成、運行管理、線路使用料の基本原則が定められた。EU線路使用料の体系は、サービス内容、市場環境及び鉄道線路の磨耗・損傷の型や程度に応じて設定される。同一市場、同一サービスにおける差別的な料金は禁止される。こうした条件を満たすことで、鉄道線路の効率的な利用が促進される。ただ、以上は、あくまでも基本原則であり、具体的にEU共通の線路使用料が設定されているわけではない。実際には、各構成国がそれぞれ独自の線路使用料を定めた上で、これを公平に適用する。むしろ将来的にはEU共通の線路使用料の設定も考えられるが、当面はEU指令の基本原則を満たしつつ、国ごとに異なる料金制度が適用される。
- 11) SJは、旅客輸送を担当するスウェーデン鉄道株式会社(SJAB)、貨物輸送を担当するグリーンカーゴ株式会社(Green Cargo AB)、情報技術会社(Unigrad AB)、ケータリング・サービスと車両清掃を担当するTraffiCare AB、線路保守を担当するSweMaint ABとEuroMaint AB、また、駅を所有し、不動産管理を業務とするJernhusen AB、貨車を所有し、これをリースしたり、ロジスティクスに従事するNordwaggon AB、といったグループ企業に分割・民営化された(図1参照)。
- 12) *Jane's World Railways 2005-2006*, Jane's Information Group Limited, 2005, UK, p.423 and p.428, cf.
- 13) 現在、「1998～2007年幹線鉄道投資計画」があるが、当初、100億クローナだった投資総額は360億クローナに増額され、計画自体、前倒しで実施されている。運輸施設整備事業団 [2003] 57～63頁、参照。
- 14) Gezeigt werden konnte jedoch, dass viele der in der Theorie gefürchteten Risiken einer Separierung von Netz und Transportbetrieb in der schwedischen Praxis nicht eingetreten sind. Merkert [2005] S.159, a. a. O.
- 15) ソシオ・エコノミーは、スウェーデン語で、sämhallsekonomiと表記される。sämhallは社会を、ekonomiは経済を意味するが、sämhallsekonomiには、国民的、国家的あるいは社会的の意が加わり、the economics of an individual businessとは厳然と区別される。Jansson and Cardenbring [1989] p.330, cf.
- 16) Brandborn und Hellsvik [1990] S.342-348, Vgl. Jansson and Cardenbring [1989] pp.329-337, cf.
- 17) Ministry of Transport and Communications [1992] p.5, cf.
- 18) 市場介入を必要とする要因の総称が、いわゆる「公共性」である。ちなみに公企業は公共的性格(=公共性)

と企業性格(=企業性)の相反する性格を併せ持つ。公共的性格は「所有の公共性」と「規制の公共性」、企業性格は「経営の自立性」と「企業の効率性」という、それぞれ2つの要因から規定される(中条 [1992] 45頁、植草 [2000] 243頁、参照)。いうまでもなく、ビジネス・エコノミーは、資源を適正に配分する、市場メカニズムが有効に機能しうる、効率重視の政策領域である。したがって、ここでは規制緩和、自由化が、主たるテーマとなる。一方、ソシオ・エコノミーでは、社会的、国民経済的な観点に立った、公正・公平な価値判断と政策決定が求められる。交通環境税など外部不経済の内部化措置は、この領域の重要な政策事項である。鉄道線路施設を含む交通社会資本の建設・整備と維持・管理も、この領域に属する。なお、いうまでもなく、公正競争の公正は効率概念であり、公正・公平概念の公正とは異なる。

- 19) スウェーデンの経済政策、社会政策については、以下の文献を参考にした。スウェーデン社会研究所[1992] 40頁、岡沢 [1991] 76頁、122～124頁
20) 「制度的補完性」については、村上 [2002] 154～155頁を参考にした。

[参考文献]

- 植草 益 [2000] 『公的規制の経済学』NTT出版、2000年7月
運輸施設整備事業団 [2003] 『諸外国における鉄道整備方策に関する調査報告書(ドイツ・スウェーデン)』運輸施設整備事業団、2003年3月
岡沢憲夫 [1991] 『スウェーデンの挑戦』岩波書店、1991年7月
岡田理樹 [2005] 「スウェーデンの旅客鉄道部門における最近の動き—SJABを中心に—」『運輸と経済』第65巻第8号、運輸調査局、2005年8月、79～87頁
スウェーデン社会研究所編[1992]『新版スウェーデンハンドブック』早稲田大学出版部、1992年3月、第4章、45～65頁
中条 潮 [1992] 「公共性と市場介入」、藤井彌太郎・中条 潮編『現代交通政策』東京大学出版会、1992年4月、第4章、45～65頁
林紘一郎 [1998] 『ネットワーク—情報社会の経済学—』NTT出版、1998年4月
堀 雅通 [2000a] 「スウェーデンの鉄道改革—成果と課題—」『鉄道史学』第18号、鉄道史学会、2000年1月、11～19頁
堀 雅通 [2000b] 『現代欧州の交通政策と鉄道改革—上下分離とオープンアクセス—』税務経理協会、2000年4月
堀 雅通 [2003a] 「スウェーデンとイギリスの上下分離による鉄道改革の比較」『運輸と経済』第63巻第3号、運輸調査局、2003年3月、27～33頁
堀 雅通 [2003b] 「公益事業の構造改革にみる構造分離とネットワークの考察」『公益事業研究』第55巻第2号、公益事業学会、2003年12月、61～69頁
堀 雅通 [2004a] 「鉄道の上下分離と線路使用料」『高崎経済大学論集』第47巻第1号、高崎経済大学経済学会、2004年6月、45～57頁
堀 雅通 [2004b] 「鉄道の上下分離とオープンアクセス」『国学院経済学』第52巻第3・4合併号、国学院大学経済学会、2004年9月、229～251頁
堀 雅通 [2005a] 「構造分離・上下分離の機能と役割及びその政策含意」『交通学研究』2004年研究年報、日本交通学会、2005年3月、1～10頁
堀 雅通 [2005b] 「鉄道ネットワークの整備にみる上下分離の機能と役割」『中央大学経済研究所年報』第36号、中央大学経済研究所、2005年10月、333～351頁
堀 雅通 [2006] 「スウェーデンにおける交通政策の展開と鉄道改革」『運輸と経済』第66巻第11号、運輸調査局、2006年11月、25～31頁
村上 亨 [2002] 「競争政策」、酒井郁雄・寺元博美・村上 亨・吉田邦彦『経済政策入門』成文堂、2002年4月、第9章、141～157頁

- Aberle, Geld und Hedderich, Alexander [1993] Umsetzung der Bahnstrukturreform —Diskriminierungsfreier Netzzugang bei den Eisenbahnen—, *Internationales Verkehrswesen*, Jg.45, 1 und 2, S.15-26, 1993, 1/2, Hamburg.
- Banverket [1994] *Investment Plan 1994-2003 for Swedish Trunk Railways —Summary of Background and Contents—*, Banverket, 1994, Borlänge.
- Brandborn, Jan und Hellsvik, Lars [1990] Die neue Eisenbahn Politik in Schweden, *Internationales Verkehrswesen*, Vol.42, Nr.6, 1990, S.342-348, Hamburg.
- Bruzelius, Nils, Jensen, Arne and Sjöstedt, Lars [1994] *Swedish Railway Policy —A Chritical Study—*, Department of Transportation and Logistics, Chalmers University of Technology, October 1994, Göteborg.
- Ellwanger, Gunter [1990] Trennung von Netz und Betrieb bei den Eisenbahn —Drei Nicht-EG-Länder sind weiter als die Bundesrepublik Deutschland, *Internationales Verkehrswesen*, Jg.42, 1-2/1990, S.15-19, Hamburg.
- Hellsvik, Lars [1989] The New Railway Policy —*Swedish National Rail Administration (Banverket)*—, 1989, Stockholm.
- Jane's World Railways 2005-06*, Jane's Information Lmt. 2006, UK.
- Jansson, Jan Owen and Cardenbring, Peter [1989] Swedish Railway Policy 1979-88, *International Journal of Transport Economics and Policy*, September 1989, pp.329-337, Roma.
- Marklung, Bo [1997] The Restructuring of the Swedish Railways, Vienna Railway Roundtable, The World Bank, 15-18, October, 1997, pp.1-13, Wien.
- Merkert, Rico [2005] Die Liberalisierung des Eisenbahnsektors in Schweden —Ein Beispiel vertikaler Trennung von Netz und Transportbetrieb—, *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, 76. Jahrgang, 2005, Heft 2, S.134-163, Hamburg.
- Ministry of Transport and Communications [1992] *Traffic Charges on Socio-Economic Conditions*, Ministry of Transport and Communications, 1992, Stockholm.
- The Government Commission on Transport and Communications [1997] *Heading for a new transport policy —Final Report by the Government Commission on Transport and Communications—*, *Off-print of the Summary, The Swedish Government Official Report SOU 1997: 35*, Norstedts Tryckeri AB, 1997, Stockholm.