

論文内容の要旨

|             |  |
|-------------|--|
| 氏名          | 張 愚 診<br><small>ちゃん う しん</small>                 |
| 学位の種類       | 博士(商学)   |
| 学位記番号       | 商第13号  |
| 学位授与の日付     | 平成23年3月22日                                       |
| 学位授与の要件     | 学位規程第4条第1項該当                                     |
| 学位論文題目      | 鉄道改革政策の展開とその応用性に関する研究<br>- 先進諸国の取り組みと韓国への応用可能性 - |
| 論文審査委員 (主査) | 教授 齋 藤 峻 彦                                       |
| (副主査)       | 教授 稲 葉 浩 幸                                       |
| (副主査)       | 教授 岡 野 英 伸                                       |
| (副査)        | 准教授 高 橋 愛 典                                      |

本研究は、1990年代から先進諸国が推進してきた鉄道改革政策について論じ、かつ分析を行った前半の3章(1章～3章)、および鉄道改革の点で後発の韓国が取り組んできた鉄道改革政策を論じ、先進国の改革モデルの韓国への応用可能性を追求した後半の3章(4章～6章)から構成される。論文の前半では、先進各国が推進してきた鉄道改革政策の意義を約20年間におよぶ主要国の政策展開の経過と政策成果および交通経済理論の合理性根拠に即して捉え直すとともに、主要6か国が取り組んできた政策手法に関する比較分析を行っている。論文の後半では、韓国における交通政策の展開過程の中から鉄道改革政策への取り組みの必要が生じた歴史的経緯を論じ、また韓国の交通投資政策の構造的変化と交通投資財源制度における大規模な改革が鉄道改革の支援装置として作用していることを論証し、合わせて先進諸国が取り組んできた政策手法のいかなる部分が韓国にとって有効な改革モデルとなりうるかについて検討を行っている。

以下、各章の議論の要旨を述べる。

序章「鉄道改革政策の研究-研究の視座と概要」は、1990年代以来世界の各国に広がった鉄道改革政策のルーツを、1930年代以降の先進各国が直面した「鉄道問題」(競争の進展により全国鉄道を営む鉄道事業が構造的な運営難に直面した現象)および鉄道問題の解決に指向し1940年代以降に活性化した交通調整論および同政策に求め、さらに鉄道改革に関連した改革手法やそれをめぐる一連の議論の中に、規制緩和時代の大きな流れに呑み込まれてしまった印象が強かった交通調整論の再来または復活現象を見いだす。そのような視点から、鉄道改革政策の本質が経済理論に沿った合理性の根拠をもち、新興国をも巻き込む世界的な交通政策として広がりをもせていると論じる。また近年の韓国が鉄道の競争力強化を目的に鉄道改革政策を積極的に推進し、従来の縦割り構造をもつ交通投資財源制度を廃止し、総合交通政策に指向する柔軟な財源配分を行う制度に改めたことに着目しながら、先進各国の鉄道改革政策の韓国への応用可能性を探ろうとする今1つの研究視座を論じている。章の後半では、本研究の構成および第1章～第6章の要旨を紹介する。

第1章「鉄道改革政策の意義と進展」は、世界各国が進める鉄道改革政策の基本的手法について完全民営化からアウトソーシングに至る6類型に分け、それぞれの特徴を明らかにした上で、基本的手法から派生する代表的な改革手法である「鉄道の上下分離方式」の特質を上下分離方式の3類型(会計分離、組織分離、制度分離)に従い、先進諸国における具体的な事例に即して論述する。さらに鉄道の上下分離政策の政策的背景を、競争の推進、市場制約への対応、資金調達及び投資リスク軽減、技術的な上下分離、環境政策との関わり、の5要因に分類し、これら要因と上下分離方式との関連づけについて論じる。続いて鉄道インフラ事業と列車運行事業の双方に関わる経営形態の組合せを具体的な事例に即して解説し、公+公、公+民、民+民、の3類型がそれぞれに有する特徴を、鉄道改革理念の相違、公的干渉や介入(公的助成)の程度などに照らして比較している。最後に、取引費用の増大や安全問題への危惧など、鉄道の上下分離政策に対して指摘されてきた論点を取り上げ、どのように評価されているかを論じる。

第2章「先進諸国における鉄道改革政策の展開」は、先進諸国の鉄道改革政策の事例として、イギリス、ドイツ、フランス、オランダ、スウェーデン、日本を取り上げ、それぞ

れの国の政策手法の特徴について、鉄道事業の経営形態の選択や事業組織上の相違点に焦点を当て、またその長短所に言及しながら比較論考を行っている。EU5 各国に関しては 1991 年以降、欧州共同体理事会が数度にわたり発令した鉄道改革－共通鉄道政策－に関する指令の内容と各国が実践する鉄道改革政策の中身を照合しながら比較考察を行う。すなわち、章の冒頭において 1991 年 EC 指令から 2004 年 EU 指令に至るまでの一連の指令内容を解説し、指令に伴う関連法令の変遷を体系的に整理した上で、EU5 各国の鉄道改革政策の展開過程を、鉄道事業の経営形態、事業組織の特徴、競争原理の導入などの観点から詳細に論述し、それぞれの国の改革手法の比較特性を明らかにするとともに、改革進捗を表す標識として取り上げられてきた従来の論点に対する批判も加える。例えば上下分離方式の進捗では最先端を行くと評価されるフランスの鉄道改革は、オープンアクセスの進行という標識に照らせば、上下分離方式の進捗の点で評価の低いドイツよりもはるかに保守的な段階に止まっていると結論づける。原則的に(JR 貨物を除き)上下分離方式を導入しなかった日本の鉄道改革政策については、世界に先駆けた鉄道改革の事例であったことから、改革の導入を促した諸要因に関する分析を含め、詳細な論考が行われる。日本がなぜ上下一体方式のままの改革手法を選択したのかの理由を日本の鉄道輸送の市場条件に求め、民営化政策に力点を置く日本の改革モデルの存在意義と独自性を論じる。

第 3 章「鉄道改革政策への交通経済学的接近」は、一連の鉄道改革政策の必要性や合理性の論拠を交通経済学における伝統的な研究テーマであった交通調整論に求め、1940 年以降に盛んに議論されたイコール・フッティング論、その後 1960 年代までに独自の発展をたどった総合交通体系論(誘導的需要調整論)と鉄道改革政策との接点や整合性を取り上げ、現行の鉄道改革政策が交通調整論の再来・復活現象であることを論考する。膨大な研究や議論の量を誇ったイコールフッティング論は、交通インフラ費用の合理的負担問題を主題し、精密な経済理論を基調とする交通政策論であったが、制度づくりの点で具体的な実践を伴わなかったことから、各国は交通産業の国有化など社会主義的な性質をもつ交通調整政策の導入に向かおうとして失敗や挫折を余儀なくされた経過が論述される。1970 年代以降の先進各国の交通政策は規制緩和と一辺倒となったものの、90 年代以降の EU の鉄道改革指令においてイコールフッティング論が再び前面に浮上し、EU の線路使用料政策に関する指令においては誘導的需要調整目的が掲げられ、北欧諸国がそれを実践するなど、交通政策論としていったん表舞台から消えた印象のある交通調整論が鉄道改革によって再び交通政策の前面に復活したことを文献や資料を用いて論証している。各国の線路使用料政策と EU 指令との関連づけに関しては、経済学にもとづく類型化が論じられ、研究者の議論と現実の線路使用料との関連づけを明らかにしている。

第 4 章「韓国における鉄道事業の展開」は、韓国における交通政策と鉄道政策の展開過程を、韓国政府による鉄道政策の位置づけおよび鉄道事業の運営状況・財務状況がたどった変化プロセスに即して論述する。すなわち、朝鮮戦争による施設破壊と路線網の南北分断から鉄道事業の自立に至る 1950～60 年代、道路投資重視政策の影響を受け、交通システムの近代化が進む一方で、鉄道事業の財政悪化が進行し「鉄道問題」の発生が明らかとなった 70 年代、都市鉄道重視政策を契機に鉄道問題の重要性が認識され、積極的な鉄道

投資政策が開始された 80 年代～90 年代、高速鉄道が開業し鉄道の上下分離方式による鉄道改革が本格的に導入された 2000 年代に分け、豊富なデータを使って鉄道政策および鉄道事業経営の 50 年余にわたる構造的な変化を論考する。また 2004 年に導入された鉄道改革の政策手法、それに伴う鉄道事業の経営形態や事業組織の変化、線路使用料政策、改革政策の短期的な成果についても詳述され、韓国の鉄道改革は鉄道輸送の活性化－とくに旅客輸送－の点で確実な成果を生んでいるものの、政府の低運賃政策の影響を受け鉄道事業の財政改善効果を生むまでにはいたっていないと今の状況を評価する。

第 5 章「韓国の交通インフラ投資政策の総合化と鉄道改革」は、1950 年代から 1990 年代にいたる約 40 年間の韓国における交通投資政策の構造的な変化を論じ、それが 70 年代には鉄道問題を発生させる原因となり、反対に近年では鉄道改革政策を支える財政的基盤を築くにいたった変化の過程を、交通投資に関わる諸制度の変化や豊富な投資データを分析することにより論証する。すなわち、当初はアドホックな性質をもっていた交通投資政策が 1960 年代には政府の経済開発計画に組み入れられ、70 年代の道路整備に重点を置く投資政策の積極的な展開により交通システムの近代化が一挙に進んだ半面、それが鉄道投資の消極性を生み韓国における鉄道問題発生の原因となったこと、さらに 80 年代の交通政策理念の変化を受け、90 年代以降は総合交通政策を目指す交通投資政策が決断され、従来の交通機関別・縦割り型の投資財源制度(特別会計制度)を廃止し、その統合化と再編成により鉄道改革への取り組みを支える財政的基盤が整備された経緯を明らかにする。このような交通投資政策の変化は、総合交通政策を目指そうとする先進国型交通投資政策への変化、戦略的な交通政策を推進するための基盤整備を意味すると論じる。

第 6 章「韓国鉄道における上下分離政策の選択肢」は、1989 年以降の韓国における鉄道改革の政策手法が、4 代にわたる政権交代やその時々々の経済状況による影響を受けながら変化する一方で、上下分離政策と民営化政策を 2 本柱とする方向に収斂した過程を論じ、さらに民営化政策が前進していない現在の状況を鉄道改革の途上過程として位置づける。また民営化を想定した将来の鉄道事業の運営に関しては、地域別分割、路線別分割、旅客輸送サービス別分割の 3 種類の可能性を取り上げ、鉄道輸送の最適規模を論じた日・英の研究や韓国の鉄道輸送データを用いて、将来の韓国鉄道における水平分割の導入可能性を論じる。結論として、旅客輸送サービス別分割の可能性が最も合理性根拠に即しているとするが、現行の低運賃政策がその導入可能性を阻む要因になるとして、民営化の実現に向け取り組むべき課題について論じる。

終章「結論と今後の課題」では、上述各章で得られた結論を再整理し、そこから学ぶべき教訓について論じ、先進諸国が推進する鉄道改革の重要性や鉄道輸送市場が脆弱さを持つ場合の上下分離政策の有効性を結論づける。また近年の韓国が鉄道輸送の競争力強化と総合交通政策の推進を目的に鉄道改革政策に着手し、必要な財源を交通投資財源の水平的統合によって確保するという制度改革を行ったことを積極的に評価する。さらに鉄道改革の政策手法に関わる一連の議論を 1940 年代以来の伝統的な交通調整論の議論に絡め、その合理性の論拠を経済学に求めることの妥当性についても言及し、多くの国が推進する現代の鉄道改革を交通調整論の再来・復活現象として捉えることが必要であると論じる。

## 論文審査結果の要旨

本研究は、論文の著者が本学に在籍した7年間（博士前期課程、同後期課程、研究生）にわたり鉄道改革という研究テーマに取り組んだ長期におよぶ研究の集大成である。

著者の研究視座には2種類があって、1つは規制緩和時代という交通政策上の大きな流れの中で先進各国が推進してきた鉄道改革の意義を問い直し、その政策手法のパラエティを国際的に比較しながら、個々の政策手法の有効性を各国の政策理念との整合や政策成果の大きさと照合しながら分析しようとするものである。いま1つは、1970年代以降、道路交通に重点を置いた交通近代化政策を推進してきた韓国が1990年代になって鉄道輸送の社会的重要性を認識し直し、鉄道輸送の競争力強化をめざす鉄道改革政策に乗りだしたことを積極的に評価し、またそれを契機として、先進各国が進める鉄道改革が有する多様な政策手法の中で、いかなる政策手法や改革モデルが韓国に適合性をもつかを論考しようとするものである。

以下、章別の評価を行う。

第1章は、『商経学叢』（近畿大学商経学会）第55巻第2号（2008年12月）に掲載された論文「鉄道改革の方式に関する一考察」にもとづき、これに修正加筆を加えた上で書き改めたものである。先進諸国が推進してきた鉄道改革の基本的な手法を資料や文献に即して6種類に分け、その中から鉄道の上下分離方式を最重要な手法として位置づけ、具体的な事例に則して上下分離方式を3類型に分け、さらに上下分離政策の政策的背景、上下分離に伴う鉄道事業の経営形態に関する類型化、上下分離政策の問題点に関わる議論などが、多くの文献や資料を駆使して詳細に論述されている。本研究の意義ならびに以下の各章の議論の導入部にあたる章であり、緻密でバランスのよい論述がなされている。

第2章は、著者の修士論文『先進諸国の鉄道改革に関する比較考察』（2006年1月）をベースにその内容を大幅に圧縮し、2005年以降に起こった変化について加筆し、執筆し直された章である。研究対象として選択したEU5か国と日本は、各国が競い合う鉄道改革手法の比較分析を行うのに最適な6つの事例であり、上下分離政策の導入やその後の修正がもたらした鉄道事業の経営形態や事業組織における変化の状況、オープンアクセスなど競争原理の導入の程度、各国が掲げる政策理念と政策成果との整合や齟齬（とくに完全民営化を急いだイギリスの失敗）、鉄道旅客輸送に対して上下分離方式を導入しなかった日本の鉄道輸送市場が有する顕著な特性などが詳細に論じられる。各国の政策成果に対する著者の評価が、韓国への応用可能性という観点を交えながら論じられ、的確で妥当な評価が下されている。改革の詳細な中身が明らかにされ、数多くの文献や資料等の引用が物語るように、本章は本研究に対する著者の研究の蓄積と情熱を物語っており、本論文の白眉ともいべき章である。本章と同内容の論文は『商経学叢』（近畿大学商経学会）次号への掲載が予定されている。

第3章は、交通経済理論と鉄道改革政策との接点を論じ、鉄道改革の政策手法の合理性の根拠を交通調整論に求め、先進各国において鉄道改革が具体的に実践されている今日の状況を交通調整論の再来・復活として位置づける。多くの著名な経済学者が関わった交通調整論は1940年代から60年代にかけて先進諸国の交通政策論議に大きな影響を与えたものの、制度づくりや有効な政策手法としての結実に乏しく、70年代以降は規制緩和と政策の波に呑み込まれ勢いを失ったが、鉄道の上下分離方式の広がりやそれに伴う線路使用料政策をめぐる議論のなかに、かつて交通調整論が活発に取り組んだ議論の再来や復活現象を見いだしている。本章は鉄道改

革に関わる政策手法が経済理論に密接に関わって存在することを論じた章で、交通経済学を用いた正統的な議論が展開され、本研究のレーゾン・デートルを論考した章として位置づけることができる。本章と同じ内容の論文は近畿大学ワーキングペーパーシリーズの1冊（No.2010-04、2011年2月）として、公表される予定である。

第4章は、論文「韓国における鉄道事業の運営形態の史的展開」（近畿大学ワーキングペーパーシリーズ、No.2010-03、2010年10月）としてすでに公表されている。本章は、朝鮮戦争後の約半世紀にわたる韓国の交通政策の展開過程を、鉄道政策の変遷という視点に焦点を当て、豊富な資料とデータを用いて体系的に論じたもので、とくに1970年代以降の交通政策の構造的変化が明瞭に説明され、韓国における鉄道政策の変遷過程＝先進国化がその時々重要な事案の存在や論点とともに論述される。2004年に導入された鉄道改革の政策手法、鉄道事業の経営形態や事業組織に関する改革前後の比較、線路使用料政策なども明らかにされる。本章を読めば、韓国がたどった交通政策の歴史的な流れおよび同国がなぜ鉄道改革を必要とするに至ったかの歴史的経緯が明晰に理解可能となる。

第5章は『商経学叢』（近畿大学商経学会）第57巻第1号（2010年7月）に掲載された論文「韓国における交通投資政策の経緯と政策理念の変化」にもとづき、これに補正加筆を加え書き改められたものである。戦後の韓国がたどった交通投資政策の歴史を政策理念の変化や投資財源制度の変化過程を通して詳細かつ政策的に論じたもので、70年代の道路投資に重点を置いた交通近代化政策から90年代の総合交通政策をめざす交通投資政策に変化していった経緯と経過が、各種交通インフラの投資データと投資財源制度の変化の過程を通して詳論される。著者がこの章のテーマを重視し大量かつ詳細にわたるデータ分析を行っているのは、90年代に決断された新しい交通投資財源制度が、交通政策理念の変化に即してさまざまな交通システムへの戦略的な資金配分を可能とする先進国型に改められ、これにより韓国の鉄道改革が本格的な段階に進むことを期待しているからである。本章は交通投資データの分析により「交通政策理念の変化」を検証することで、鉄道改革政策に寄せる韓国政府の期待と真剣さを論証するという効果を生んでおり、本研究の中で重要な位置づけを与えることができる章である。

第6章は『商経学叢』（近畿大学商経学会）第56巻第1号（2009年7月）に掲載された論文「韓国における鉄道改革の展開過程と新たな改革方式」にもとづき、これに補正加筆を加え書き改められたものである。本章は韓国の鉄道改革政策の中身が4代にわたる政権や利害関係者の影響を受け紆余曲折をたどってきた経緯を論じ、とくに民営化政策の点で改革がなお途上段階に止まっていること、とくに地域公共輸送に対する政府の低運賃政策が、競争性の高い輸送部門による内部補助を誘導し鉄道改革の前進を妨げる障害要因になっていることなどを指摘し、交通研究者としての的確な議論を行っている。章の後半では民営化の今後の方向性を占う分析として鉄道事業の分割に関わる3つの選択肢の比較評価が行われ、興味深い結論を導いているが、このテーマは鉄道改革政策の持続可能性と密接に関わるだけに、さらに精密な検討を行うことにより議論の説得性を高める努力が必要とされよう。

以上の学術的評価を踏まえ、本論文は博士（商学）の学位論文として十分に価値あるものと認めるものである。