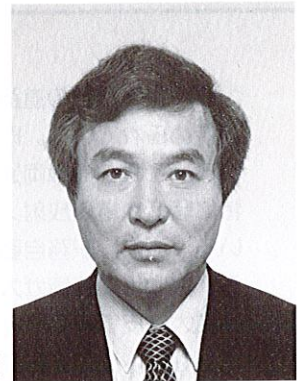


シンガポールの駅頭で想う

Jottings at the Railway Station in Singapore

南 正名
Masana Minami

青く晴れわたった空の下、近代的なビルが林立するシンガポール市の南端にマレーシア国営マラヤ鉄道の終着駅があります。少し汚れているが、重厚な石造りの駅舎正面や南国風のステンドグラスで飾られたホールには、植民地時代の雰囲気が残り、その先に続くプラットフォームから、古い列車が静かに北に向かって出発して行くところでした。

現在のアジアでは、シンガポールに限らず大都市での車の渋滞対策や大気汚染解消策として、基幹道路網の整備や、主要幹線への高速鉄道導入の検討が進んでいます。旧態依然とした鉄道も稼働中ですが、その一方で積極的に日欧の最先端技術が取り入れられ、わが国の技術と変わらないほどの高いレベルに達している鉄道もあります。

先ごろ訪れた東南アジアの優等生の国シンガポールには、こうした伝統的な鉄道の駅のほか、近代的な地下鉄(MRT)の駅もあります。路線が市の主要部を網羅するように計画され、他路線と同一プラットフォームで乗り換えられること、プラットフォームドアが導入されていることなど、利用客の便宜を考えたソフトウェア面でのくふうが凝らされていました。また、地下鉄のプリペイドカードも裏面すべてを広告に活用するというように、さまざまな経営努力が払われているようすがうかがえます。

鉄道は、昔から熱狂的なファンも多く郷愁を呼ぶ存在ですが、事業面では公共事業としての特性と収益性との両立、他の交通手段との競合など、厳しい環境に置かれています。

わが国の鉄道事業も公共事業として継続的設備投資が社会的に要請され、また本来の機能としての高速走行性能の追求、経営効率の向上追求、顧客サービスの改善努力などとの並立が要求されています。鉄道事業の経営安定化のため、わが国の鉄道各社は主要利用客である沿線顧客を大切

にし、核としての鉄道輸送事業のほかに、地域開発や流通、レジャーなどの関連事業を幅広く育成し、沿線地域発展の「相乗効果造出の仕組み」を開発してきました。

しかし、最近では従来方式の地域開発が一段落し、新たな事業展開を旨とした市場開拓が求められています。その点で、現在進行中の“情報化・ネットワーク革命”は、事業運営と顧客サービスの両面で、鉄道事業にとっても次のステップへ飛躍するための新たな“地平”を与えてくれるように思えます。わが国の鉄道事業は、経営の多角化が進んでいるだけ“新しい波”の効果が大きいと言えます。

本来、鉄道利用客にとって「交通はネットワーク」であり、他の交通手段と組み合わせて利用目的が完結します。鉄道事業の展開する多角経営も、「もう一つのネットワーク」です。上述の“新しい波”はこれらのネットワークのスケールをさらに大きくし、利用客の総合的な生活レベルを一段と上げてくれそうです。

今後のわが国の鉄道事業は、“総合生活サービス事業”として幅広くとらえる必要があります。例えば、沿線顧客が鉄道を利用する場合、各社のシステムをネットワークで相互に接続すると、家を出てから帰るまで利用顧客の多様なニーズにこたえることが可能になり、サービスもそれだけ高度化します。社会インフラとしてのネットワークを提供するメーカーの技術と、鉄道各社間システムのインタフェースの共通化意図とが組み合せて初めて実現するもので、企業を超えた連携による“総合生活事業構想”の開発こそ、今いちばん求められているものでしょう。

都市基盤構築に沸く東南アジア諸国のなかで、ひと味違う発展段階へ向かいつつあるシンガポールの駅頭で、わが国の鉄道事業の将来を考えさせられたひとときでした。