

2024. 5 No.145

三井住友信託銀行

調査月報



時論

人的資本投資の忘れ物.....1

経済の動き

歴史的賃上げも40・50代は負担増で憂き目

～可処分所得増は若年層に集中～.....3

アジアにおける都市鉄道網に関する試論.....8

時論

人的資本投資の忘れ物

このところ、国も企業も投資家もそろって「人的資本投資の拡充」の大合唱である。革新的な技術を生み出し、それを体化した製品・サービスを開発し、付加価値創出の起点となるのは人である。よって人を単なる労働力ではない「人的資本」と捉え、その能力・スキルを高める投資を惜しむべきではないーと言う。

当たり前ではないか。従前からそうだろう。そもそも日本企業は人を大切にする伝統があり、人材を現場の OJT で育てることは日本企業の専売特許ではないか。なぜ今さら人的資本投資を強調するのか。

「人的資本投資の拡充」には賛同しつつも、こうした素朴な疑問や違和感を抱いている人も少なくないのではないか。これに対する一般的な背景説明は次のようなものだ。

第 1 は、労働力不足が一段と深刻化したことである。労働力の希少性が高まったということであり、希少性が高まればその価格である賃金・福利厚生費・教育研修費等が(長らく上がらなかったが)上がるのは当然である。企業はそれを許容し(せざるを得ず)、労働力の確保や労働者の生産性向上により多くの資金を投下するのも当然である。

第 2 は、産業構造の変化である。今日の資本主義経済の先端を行く Google、Meta(旧 Facebook)、Microsoft といった企業は自ら大規模工場を持たずに研究開発、設計、商品企画に特化しており、製造業ともサービス業とも区別しがたい存在である。このことは、企業価値の源泉が工場や生産設備といった有形資産から、知識・アイデア・知的所有権・組織体制といった無形資産にシフトしていることを示している。

人は無形資産の 1 つを構成し、様々な無形資産を生み出すのは人である。よって企業が競争力を高めるためには人的資本投資の拡充は不可欠である。

第 3 は、日本企業は長年、人的資本投資を怠ってきたことである。

企業による従業員の能力開発費の GDP 比率を見ると、日本は主要先進国の中で明らかに低水準である(ただし能力開発費に OJT は含まれていないので、このデータほど企業が人材育成に不熱心だったわけではないだろう)。現場の OJT に過度に依存し、賃金を抑え、正規従業員と比べて教育研修が手薄な非正規従業員を大幅に増やし、長期的視点に立った人材育成は後回しにされた。

その影響もあってか、従業員の企業への共感度と貢献意欲(従業員エンゲージメント)は諸外国と比較して大きく劣後しており、従業員自身による自己啓発・社外学習も低調である。

かくして、人的資本投資の不足が日本企業の競争力低下の一因と言われるようになり、さらに上場企業は人的資本に関する情報開示が義務化された。このため各企業は、賃上げ、社内研修や福利厚生の拡充、リスキリングの支援、ジョブ型雇用の導入、ワークライフバランスへの配慮、多様な働き方の提供など人的資本投資を競うようになった。

大いに結構なことだ。だが人的資本投資が真に実効的なものとなるためには、企業は次の課題に向き合う必要があるだろう。それは人的資本投資策を考える際に忘れられがちなものでもある。

第 1 は、根強く残る日本的雇用慣行との折り合いである。

長期雇用・年功的賃金を中核とする同慣行は、①職務内容を特定しないので、個々人の資質や希望を活かした(人的資本というに相応しい)専門能力が育ちにくい、②ローテーションにより保有する能力・ス

キルと担当職務とのミスマッチが起こりやすい、③このため従業員エンゲージメントも自己啓発意欲も低下しやすい—という具合に人的資本投資の効果を阻害する面がある。

だが日本の雇用慣行は人的資本投資と相性が良い(あるいは不可欠とも言える)面もある。人的資本投資は、従業員の能力・スキルが経験と教育訓練によって向上し、その成果を企業は収益増加、従業員は能力向上に見合った賃金上昇という形で分け合うまでかなりの時間を要する。途中で中断すると企業は投資が回収できず、従業員も(能力・スキルが企業特長的であれば)それまでの努力が無駄になるので、企業が人的資本投資の対象とするのは長期に渡って自社で勤務する従業員であり、従業員が人的資本投資を受ける動機を持つのは、長期に渡って雇用してくれる企業ということになる。よって長期雇用・年功的賃金といった日本の雇用慣行は、企業・従業員双方にとって経済合理性があることになる。

近年、日本の雇用慣行は何かと評判が悪いが、そのすべてを否定するのではなく、良い点も活かしつつ、企業・事業・職務・個々人の特性にマッチした人的資本投資のメニューと処遇制度を探っていくことが求められる。

第 2 は、人的資本投資の流行？に振り回されることなく、物的資本投資(ソフトウェアを含む設備投資)にも注力することである。

そもそも労働力の制約に直面する中で、企業活動や経済成長を維持するためのオーソドックスな方策は、省力化・労働代替を実現する物的資本投資を増やすことである。

ただ、今や単純な省力化・労働代替に止まらず、生産性を大幅に引き上げ、さらには脱炭素にも資する物的資本投資が求められており、そのような物的資本投資を推進し、使いこなすには、足元では不足気味の高スキル人材(とりわけ AI・デジタル関連)の供給が不可欠であろう。換言すれば、物的資本投資の拡充は、人的資本投資を受けた人材が能力・スキルを発揮する受け皿を用意することになる。人的資本投資と物的資本投資が補完し合い、その効果が相乗的に高まる姿を目指すべきだろう。

論語には「君子は器ならず」とある。いささか牽強附会ながら人的資本投資の筋合いから読み解くと、「人的資本投資が目指す人材は、その時々用途・目的のためだけに役立つ『器』のようなものではなく、幅広い領域でその能力を発揮し、社会・組織・家庭の土台となる人材であるべき」と解したい。そのような人材は単なる知識・技能だけでなく、AI やデジタル技術の進歩が加速する中にあっても、人間にしかできない創造性、共感性、問題発見・解決力を有する人材であろう。

ただこうした人材は企業の人的資本投資だけではなし得ず、学校教育、家庭教育、生涯教育との連携が不可欠であろう。

古いデータ(2011 年調査)であるが、成人(16~65 歳)の「読解力」「数的思考力」「問題解決力」等を問う「第 1 回 OECD 国際成人力調査」では、日本はトップクラスである(第 2 回調査は今年発表される)。15 歳の生徒の基礎的学力を問う「OECD 生徒の学習到達度調査(2022 年)」でも日本は上位に位置する。各種教育の効果は今後も十分期待できる素地がある。

資産運用立国、観光立国、科学技術立国、文化立国など「立国の精神」は様々だが、「国家 100 年の計」の観点からは「世界に冠たる教育立国」は外せないだろう。

(専門理事 調査部主管 主席研究員 金木利公)

※ 本レポートは作成時に入手可能なデータに基づく情報を提供するものであり、投資勧誘を目的としたものではありません。また、執筆者個人の見解であり、当社の公式見解ではありません。ご質問等はchosainfo@smtb.jpまでご連絡ください。

歴史的賃上げも 40・50 代は負担増で憂き目 ～可処分所得増は若年層に集中～

<要旨>

2024 年の春闘賃上げ率は 1994 年以来の 5% 超となり、反映が進む夏場以降には名目賃金の伸びの高まりと共に実質賃金のプラス転化が期待される。一方、2023 年の可処分所得は雇用者報酬よりも低迷が際立っており、賃金上昇よりも税額等の伸びが高まるブラケットクリープの影響が窺われる。

ブラケットクリープの影響は、年齢別の差が大きい。2000 年以降の年齢別可処分所得の推移によれば、40 歳代以降で直接税・社会保険料負担率の上昇が若年層に比べて高く、とりわけ 40・50 歳代では他の年齢層に比べて、所得の伸びが低いにも関わらず直接税・社会保険料額共に伸びが高い。2024 年の賃上げ率を反映した場合の年齢別の可処分所得を試算すると、高卒・大卒男性、大卒女性の 40・50 歳代で額面と可処分所得の伸びの格差が目立ち、大卒男性では可処分所得の増加額が 40 歳代で最も小さかった。歴史的賃上げが若年層の所得環境改善に資するとはいえ、40・50 歳代の所得増が限定的となるなど年齢間で受けるメリット、マインドに与える影響には大きな差がある。

1. はじめに

2024 年の春闘では定昇込み賃上げ率(連合第 3 回集計)が 5.24%と、2023 年の結果(3.58%)を大きく上回り、1994 年以來 30 年ぶりとなる 5% 超となった。定昇を除く実質的な賃上げに相当するベア率も 3.63%と前年(2.12%)から大きく拡大した。この結果には組合がある大企業の影響が大きい。春闘賃上げ率と所定内給与の伸びの相関は高く、賃上げが反映される夏場以降には名目賃金の伸び拡大と、それに伴う実質賃金のプラス転化が期待される。

一方で、可処分所得でみた伸びが賃上げ率に比べて低くとどまる可能性も指摘されている。所得税率が階段状の所得階層に沿って 5%から 45%まで引き上げられることから、賃上げで適用税率が変わると、賃上げ率よりも税額の伸びが大きくなるブラケットクリープ現象が生じる。各所得控除が定額であるため、所得控除後の課税ベースの拡大が賃上げ率よりも大きくなることも税額増に影響する。同様の理由から社会保険料についても、賃上げ率以上に伸びが高まるケースが生じる。

また、初任給引き上げを含め昨今の賃上げ率が若年層に手厚いのに対して、中高年層には必ずしも適用されないことがある。賃金カーブのフラット化が進みつつも中高年層は相対的に高所得であることから、税や社会保険料負担が重くなり、賃上げが可処分所得ベースの所得増につながりにくい面もある。

こうした問題意識の下、本稿では、まず過去の可処分所得の動向を SNA ベース及び家計調査の世帯主年齢別に確認した上で、賃金構造基本統計調査の標準労働者(学卒後同一企業に継続勤務する者)の賃金カーブを用いて、2024 年の賃上げ率を適用した可処分所得を試算し、ブラケットクリープによる年齢別の影響をみる。

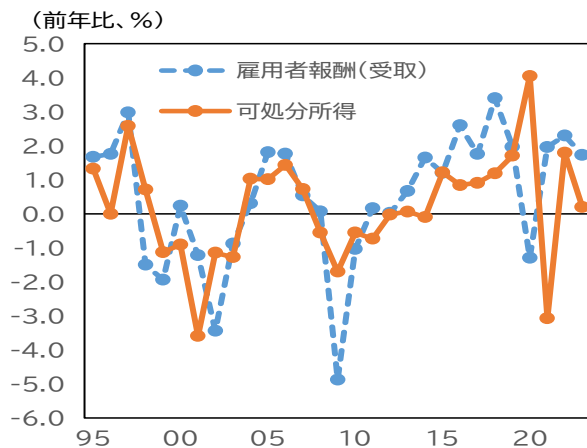
2. 可処分所得の推移

(1) 可処分所得の伸びは雇用者報酬の伸びを下回る傾向

2023 年の家計全体の可処分所得は名目ベースで前年比+0.2%とほぼ横ばいにとどまり、雇用者報酬(賃金×雇用者数)の伸び(同+1.7%)を大きく下回った(図表 1)。2023 年より前についても、2005 年以降はリーマンショックやコロナ禍などの景気急変期を除き、概ね可処分所得の伸びが雇用者報酬の伸びを下回る状態が続いている。

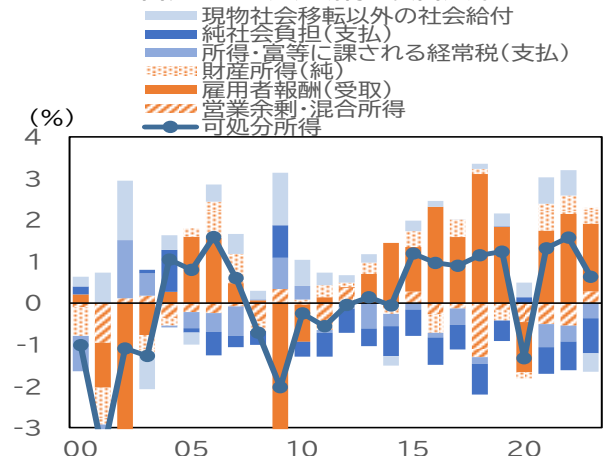
2000 年代の可処分所得の伸びを押し下げた主因は、2003～2017 年まで毎年引き上げられた厚生年金保険料、及び 2010～2012 年に引き上げられた健康保険料などの純社会負担増である(図表 2、3)。また、1999 年に導入された定率減税が 2007 年に廃止されたことも、短期的に押し下げに寄与した。こうした税・社会保険制度変更の影響は足元で薄れているが、まだ残存している。

図表 1 可処分所得と雇用者報酬



(資料)内閣府

図表 2 可処分所得の要因分解



(資料)内閣府

図表 3 近年の主な社会保険制度の変更

	厚生年金保険料 (労使)	雇用保険保険料 (労)	健康保険料 (労使)	介護保険料 (労使)	子ども・子育て拠出金 (使のみ)
2003	率13.58%	率0.7%	率8.2%	率0.89%	率0.09%
2004				率1.11%	
2005		率0.8%		率1.25%	
2006				率1.23%	
2007		率0.6%			率0.13%
2008	毎年0.354%ずつ引き上げ			率1.13%	
2009		率0.4%	都道府県単位に	率1.19%	
2010		率0.6%	率9.34%	率1.5%	
2011			率9.5%	率1.51%	
2012		率0.5%	率10.0%	率1.55%	率0.15%
2013				率1.72%	
2014				率1.58%	
2015					
2016	率18.182%	率0.4%			率0.2%
2017	率18.3%(以後固定)	率0.3%		率1.65%	率0.23%
2018				率1.57%	率0.29%
2019				率1.73%	率0.34%
2020	標準報酬月額の上限引き上げ (62万円→64万円)			率1.79%	率0.36%
2021				率1.8%	
2022	パート等加入義務化(従業員101人以上)	率0.5%		率1.64%	
2023		率0.6%		率1.82%	
2024	パート等加入義務化(従業員51人以上)			率1.6%	

(注)健康保険・介護保険料は協会けんぽ(2009 年以降の保険料率は都道府県平均値)。厚生年金・健康保険・介護保険料率は労使合わせた率(折半で拠出)。子供・子育て拠出金は 2015 年に「児童手当拠出金」から名称変更。

パート等加入義務化は厚生年金・健康保険・介護保険対象。

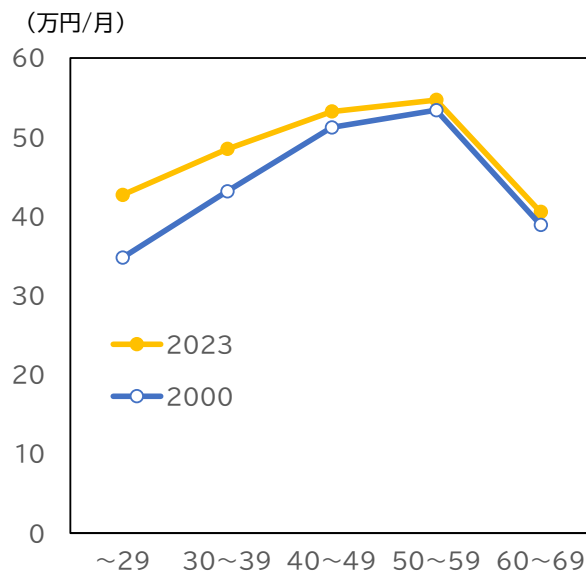
(資料)厚生労働省、全国健康保険協会、日本年金機構等

(2) 世帯毎・年齢別の可処分所得動向

次に、家計調査(二人以上勤労世帯)を用いて、世帯毎・世帯主年齢別の可処分所得を確認すると、2000 年から 2023 年にかけて、40・50・60 歳代でほぼ水準に変化がないのに対して、若年層では大幅に増加していた(図表 4)。

若年層と 40 歳代以上の可処分所得の伸びの格差をもたらした要因は、社会保険料負担と所得の伸びにある。直接税・社会保険料の負担率(勤め先収入比)は、2000 年から 2023 年にかけて 40 歳代以上で若年層に比べて上昇率が高く、内訳をみると、負担の面では 2000 年に導入された介護保険料(40～64 歳納付)の影響などから、社会保険料の増加が 40 歳代以上の負担率を高めていた(図表 5)。また収入の面では、30・40・50 歳代の増加幅(図表 5 では逆符号)が小さかったことが負担率を高める要因となっている。個別にみると、20 歳代は負担増が大きかったものの、勤め先収入の高い伸びによりある程度相殺されていた。また 60 歳代は負担増が年齢間で最も大きかったが、定年年齢の延長などにより 2000 年に比べて高所得の雇用者が増加したことなどから勤め先収入が増加しており、負担率の上昇は 40・50 歳代並みにとどまった。以上の結果、2000～2023 年の可処分所得増加率は 20・30 歳代で 2 桁増を示したが、40 歳以上の増加幅は 1 桁台前半にとどまるなど若年層と大きな差が生じた。

図表4 年齢別の可処分所得



(資料)総務省「家計調査」

図表5 2000～2023 年負担率変化の寄与と可処分所得

	～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～69歳
負担率変化(%PT)	2.6	2.1	3.9	3.5	3.9
負担率変化に対する寄与(%PT)					
直接税・社会保険料負担	5.0	3.2	4.9	4.6	5.5
直接税	2.1	0.9	1.4	1.0	0.6
社会保険料	3.0	2.3	3.5	3.6	5.0
勤め先収入(逆符号)	▲2.4	▲1.2	▲1.1	▲1.1	▲1.8
可処分所得(額)変化(%)	22.7	12.4	3.9	2.4	4.2

(資料)総務省「家計調査」

3. 2024 年賃上げ率を適用した一人当たり可処分所得試算

(1) 試算方法

2000 年以降の 40・50 歳代の可処分所得の伸びの低迷は、足元の歴史的賃上げ率を適用しても変わらないのか。以下では、雇用者一人当たりの賃上げ後の年齢別の可処分所得を試算する。

試算のベースとなる賃金データとして、学卒後同一企業に継続勤務しているとの想定で作成さ

れている「賃金構造基本統計調査」の標準労働者の所定内給与及び賞与を用いる。連合集計の春闘賃上げ率(5.24%)はベアと定昇分を合わせた伸び率で、ベアが賃金カーブの上方シフトにつながるのに対して、定昇は賃金カーブの傾きを維持した状態で、カーブに沿って 1 年移動した効果(昇給)である。そのため、試算は以下の手順に従う。

第一に 2024 年賃上げ率のベア率(3.63%)を 2023 年標準労働者の各歳所定内給与額に乘じ、賞与も同様に 2024 年回答(1.45%)を乗じた上で 2024 年の各歳別年収(所定内給与*12+賞与)を算出することで、ベア率を反映した 2024 年値を試算する。

第二に定昇については、各歳の 2023 年値と、プラス 1 歳進めた 2024 年ベア反映値との変化率を取ることで、ベア・定昇双方を反映した賃上げ率とみなすことができる。

第三に、2023 年値、2024 年ベア反映値(いずれも額面)を基に、税・社会保険料制度に変化がないとの前提で 2023 年、2024 年の可処分所得を試算する。制度変更がないため、同一年齢の賃上げ率で額面と可処分所得とで差が生じれば、ブラケットクリープの影響とみなすことが出来る。

なお、標準労働者データは学歴別のみである。男女計は集計されているが、定昇率は一般に男女で異なると想定されることから、ここでは学歴別(高卒及び大卒)、男女別に試算した。

(2) 試算結果

試算の結果を図表 6 にまとめた。2024 年賃上げ率を反映した額面年収の伸びの男女・高卒・大卒平均は 6.2%と連合集計値(5.24%)よりも高く、連合集計企業と比べて標準労働者の賃金カーブがスティープであることが考えられる。

試算の限界はあるものの、注目される点は次の通りである。①可処分所得ベースの賃上げ率でも平均で 5.6%と額面と比べた低下幅が 0.6%PT にとどまっていた。つまりブラケットクリープによる

図表6 2024 年春闘賃上げ適用後の定昇込み賃上げ率(額面・可処分所得ベース)

			定昇込み賃上げ率(%)			定昇込み賃上げ額(万円)		
			額面	可処分所得	差(PT)	額面	可処分所得	差
平均			6.2	5.6	▲ 0.6	32.0	21.8	▲ 10.2
男	高卒	～29歳	9.9	9.6	▲ 0.3	31.0	23.8	▲ 7.2
		30～39	5.5	5.2	▲ 0.4	26.8	19.5	▲ 7.3
		40～49	5.6	4.8	▲ 0.8	34.2	22.4	▲ 11.7
		50～59	3.8	3.2	▲ 0.7	27.5	17.0	▲ 10.6
	大卒	～29歳	11.5	11.3	▲ 0.3	42.1	32.3	▲ 9.8
		30～39	6.7	6.1	▲ 0.6	38.5	26.7	▲ 11.8
		40～49	4.9	4.0	▲ 0.9	36.6	22.2	▲ 14.4
		50～59	4.6	3.9	▲ 0.7	40.9	25.2	▲ 15.6
女	高卒	～29歳	8.2	7.6	▲ 0.6	23.2	17.0	▲ 6.2
		30～39	5.2	5.1	▲ 0.1	19.7	15.3	▲ 4.3
		40～49	5.6	5.2	▲ 0.4	25.6	18.6	▲ 7.1
		50～59	3.6	3.2	▲ 0.4	19.3	13.4	▲ 6.0
	大卒	～29歳	10.4	10.1	▲ 0.3	36.1	27.6	▲ 8.5
		30～39	5.0	4.6	▲ 0.4	23.5	16.8	▲ 6.8
		40～49	5.7	4.9	▲ 0.8	33.7	22.2	▲ 11.5
		50～59	5.4	4.5	▲ 0.8	38.2	24.2	▲ 14.0

(試算前提) 2023 年標準労働者(学卒後同一企業に継続勤務する者)の各歳別所定内給与・賞与金額を基に、①賃上げは 24 年春闘のベア率及び一時金(年間金額)増加率が全年齢に適用される、②配偶者控除・扶養控除は想定せず、控除は基礎控除、社会保険料控除、給与所得控除、所得税額控除のみ、③健康保険料・介護保険料は協会けんぽの東京都、④住民税は東京都と仮定して、社会保険料(厚生年金・健康保険・介護保険・雇用保険)及び所得税(復興税含む)・住民税を試算。平均は正社員・正職員の学歴・年齢別労働者数により加重平均。

(資料)厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、国税庁、東京都等

押し下げを考慮しても、賃上げが適用された労働者は物価上昇率を上回る所得増を実感できよう。

一方、②年齢別の可処分所得ベースの賃上げ率は、額面に比べて概ね 40・50 歳代で低下幅が大きくなっている。③年齢別の可処分所得ベース賃上げ額でも 40・50 歳代で減少幅が大きく、特に 40 歳代の大卒男性は、可処分所得増加額がどの年齢層よりも小さい。そもそも 40・50 歳代では額面の賃上げ率が若年層に比べて低い上に、②③の通り、ブラケットクリープ・適用税率等の違いにより 2 重にネガティブな影響が生じている可能性がある。2023 年とベア適用後の 2024 年の年齢別所得税率はほぼ同じとなるため、ベアに加えて定昇も税率上昇に影響したと考えられる。また、厚生年金・健康保険料・介護保険料の算定で用いられる標準報酬月額所得幅が大きい段階が 40・50 歳代に適用されることも、ブラケットクリープの影響を大きくしている。

更に、④高卒女性を除き、29 歳以下の可処分所得増加額が年齢別で最大であり、賃上げ率では 10%前後の高い伸びとなっている。春闘では賃上げ率とともに初任給引き上げを決定する報道が相次いでおり、賃上げ適用によって 29 歳以下の所得環境は大きく改善することが見込まれる。

最後に、⑤若年層であっても可処分所得ベースの賃上げ額は額面に比べて 10 万円近く減少する。今年に限れば、6 月から開始される定額減税で例えば 1 世帯片働き 3 人家族で 12 万円が適用されれば、可処分所得ベースの減少は概ね相殺される。しかし減税は 1 年限りである。昨今議論が進む子育て支援策の財源案である「子ども・子育て支援金」について、岸田総理は賃上げで実質的な負担を生じさせないと述べているものの、賃上げ自体に徴税強化に似た機能があることに鑑みると、支援金制度について国民の理解を得ることは難しいと考えられる。

以上のように、歴史的賃上げ率が反映されることで、ブラケットクリープの影響を考慮した可処分所得ベースでも、インフレ率を上回る賃金上昇が実現する可能性が高い一方、40・50 歳代は税・社会保険料負担増で賃上げ効果が薄まる度合いが高い。そのため、年齢階層間で受けるメリット、ひいてはマインドに与える影響には大きな差がある。

(調査部 チーフエコノミスト 大和 香織)

※ 本レポートは作成時に入手可能なデータに基づく情報を提供するものであり、投資勧誘を目的としたものではありません。
また、執筆者個人の見解であり、当社の公式見解ではありません。ご質問等はchosainfo@smtbjpまでご連絡ください。

アジアにおける都市鉄道網に関する試論

＜要旨＞

近年わが国では都市鉄道の開業・延伸が相次いでいるが、それは日本の大都市に限ったことではなく、他のアジア諸国でも同様である。とはいえ都市鉄道網の疎密は一口にアジアの大都市といっても雲泥の差があり、中国という重要な例外はあるものの、非先進国をみると首都圏でさえ都市鉄道網が未発達な国が散見される。

東南・南アジアの巨大都市の多くでは、交通インフラの拡充が人口集積のスピードに全く追いついていないばかりではなく、モータリゼーションの進展が公共交通システムの整備に先んじてしまったために、深刻な交通渋滞が慢性化している。

交通混雑は「集積の不経済」をもたらす最大の要素のひとつであり、したがって都市経済、ひいては一国経済の発展のためには、交通混雑の抑制・緩和が不可欠である。そのために必要なのは、都市鉄道網の整備を通じた都市圏内のモビリティ(機動性)向上にほかならない。世界有数の都市鉄道網を有する日本の官民がこの分野において貢献できることはあまりに多い。

3月23日、北大阪急行が北に2.5km延伸し、千里中央・箕面萱野区間を新たに開業した。その1年前の2023年3月には東急・相鉄直通線(羽沢横国大・日吉間)や、福岡市営地下鉄七隈線の延伸部分(天神南・博多間)が開業するなど、近年わが国では都市鉄道網の拡充が続いている。しかし、都市鉄道の新設・延伸が相次いでいるのは日本の大都市に限ったことではなく、都市化が進む他のアジア諸国でも同様である¹。

とはいえ、都市鉄道ネットワークの疎密は一口に大都市といっても雲泥の差があり、とりわけ域内の国家間所得格差が著しいアジア地域ではなおさらである。本稿では、インド以東のアジア地域の都市を対象として都市鉄道網の現状を比較し、その不均衡ぶりを明らかにしたうえで、都市経済におけるモビリティ(機動性)向上の重要性について論考する。

1. アジア主要都市圏

都市鉄道網を論じるに先立って、都市とは何かを定義する必要がある。経済・生活という観点から都市の規模を考えると、行政区域としての都市はほとんど意味をなさない²。都市は通常、行政区域の内外に郊外部をもち、中心部と郊外部とが一体化した生活圏／経済圏、すなわち「都市圏」を形成しているからである。たとえば、行政区域上の都市としての大阪の市域面積は223平方kmにすぎないが、大阪を都市圏としてみると、それは市街地が連続する大阪府全域や京都府南部、兵庫県東南部などに広がっている。

都市圏単位の人口に関しては、国内外で様々な統計が公表されており、日本では総務省が

¹ 一般に都市人口が100万人を超えると都市鉄道の需要が生じる(加賀隆一『実践 アジアのインフラ・ビジネス』日本評論社、2013年、56頁)。

² 金本良嗣『都市経済学』東洋経済新報社、1997年、6頁。

「国勢調査 大都市圏・都市圏 対象市区町村データ」(直近は 2020 年時点)を公表しているが、その対象はいうまでもなく日本国内に限定される。

都市圏人口の国際比較には、国連経済社会局による「World Urbanization Prospects」(最新版は 2018 年改訂版)の「都市的集積地域」(urban agglomeration)や、米調査会社デモグラフィア(Demographia)による「都市的地域」(urban area)の人口推計がよく知られている。

以下は、国連の都市的集積地域およびデモグラフィアの都市的地域のうち、推計人口上位 20 都市圏をみたものである(国連は 2020 年時点、デモグラフィアは 2023 年時点)。

図表 1 世界の人口上位 20 大都市圏 (左:国連、右:デモグラフィア。単位:千人)

	都市的集積地域	国	推計人口		都市的地域	国	推計人口
1	東京	日本	37,393	1	東京・横浜	日本	37,785
2	デリー	インド	30,291	2	ジャカルタ	インドネシア	35,386
3	上海	中国	27,058	3	デリー	インド	31,190
4	サンパウロ	ブラジル	22,043	4	広州・仏山	中国	27,119
5	メキシコ・シティ	メキシコ	21,782	5	ムンバイ	インド	25,189
6	ダッカ	バングラデシュ	21,006	6	マニラ	フィリピン	24,156
7	カイロ	エジプト	20,901	7	上海	中国	24,042
8	北京	中国	20,463	8	ソウル・仁川	韓国	23,225
9	ムンバイ	インド	20,411	9	カイロ	エジプト	22,679
10	近畿(大阪)	日本	19,165	10	メキシコ・シティ	メキシコ	21,905
11	ニューヨーク・ニューアーク	米国	18,804	11	コルカタ	インド	21,747
12	カラチ	パキスタン	16,094	12	サンパウロ	ブラジル	21,486
13	重慶	中国	15,872	13	ニューヨーク	米国	21,396
14	イスタンブール	トルコ	15,190	14	カラチ	パキスタン	20,249
15	ブエノスアイレス	アルゼンチン	15,154	15	ダッカ	バングラデシュ	19,134
16	コルカタ	インド	14,850	16	バンコク	タイ	18,884
17	ラゴス	ナイジェリア	14,368	17	北京	中国	18,883
18	キンシャサ	コンゴ(民)	14,342	18	モスクワ	ロシア	17,878
19	マニラ	フィリピン	13,923	19	深圳	中国	17,778
20	天津	中国	13,589	20	ブエノスアイレス	アルゼンチン	15,748

(資料) 国連、Demographia

国連の都市的集積地域は、定義がしばしば変更され、また国毎に基準が異なるなど一貫性・統一性を欠くのに対し、デモグラフィアが設定する都市的地域は、「原則として 1 平方 km あたり 400 人以上の人口密度を有する、建物が連続した人口 50 万人以上の地域」と定義が明確であり、かつ更新頻度が高い³。デモグラフィアの都市的地域についても、基準の妥当性や統計精度をめぐる議論があるのはたしかであるが、それは多くの統計につきまとうものである。

具体的にみると、東京都市圏の人口は、国連統計とデモグラフィア統計、加えていえば総務省統計(2020 年時点で約 3,800 万人。同統計上は「関東大都市圏」との間でほとんど違いがない。しかし、ジャカルタ都市圏の人口は、デモグラフィアによれば約 3,500 万人(世界 2 位)とされる一方、国連によると約 1 千万人(世界 31 位)である。それは、デモグラフィア統計の同都市圏にはボゴール、ブカシ、タンゲランなど郊外が含まれているのに対し(Jabodetabek に相当)、国連統計では同都市圏をジャカルタ首都特別州に限定しているからである。ソウル都市圏の人口をみると、デモグラフィアでは約 2,300 万人であるのに対し、国連によると 1 千万にもとどかない。デモグラフィ

³ デモグラフィアによる都市圏の作成には夜間に撮影した航空写真や衛星写真が用いられ、夜間の光が連続した地域が同一地域として定められる(佐藤泰裕『都市・地域経済学への招待状 新版』有斐閣、2023 年、58～59 頁参照)。

アはソウル都市圏にソウル特別市のほか仁川広域市や京畿道などを含ませる一方、国連は行政区画としてのソウルに限定しているからである。同様に、バンコク都市圏の人口はデモグラフィアによると約 1,900 万人、国連によると約 1,000 万人である。また、中国最大の都市圏は、国連によれば上海都市圏だが、デモグラフィアの統計では仏山など郊外を含む広州都市圏である⁴。

以上を踏まえれば、国連の都市的集積地域の人口よりも、デモグラフィアの都市的地域の人口のほうが都市圏の国際比較には適しているといえ、したがって本稿では後者を採用する。

都市圏人口が 1 千万人以上の都市圏は一般に「メガシティ」(巨大都市)と呼ばれる。本稿では、インド以東のアジア地域におけるメガシティに、これに準じた人口規模をもつハイデラバード、台北、杭州、名古屋、クアラルンプール、南京、瀋陽、アーメダバード、香港、ハノイ、シンガポールの各都市圏を加えた全 35 都市圏を「アジア主要都市圏」と総称し分析対象とする。なお、以下では煩雑を避けるため都市圏名について中心都市名のみを用いるものとする(例:東京・横浜は「東京都市圏」、大阪・神戸・京都は「大阪都市圏」という)。

図表 2 アジア主要都市圏の人口・建物密集地域面積

都市圏(都市的地域)	国	推定人口 (千人)	建物密集地域面積 (平方km)
東京	日本	37,785	8,775
ジャカルタ	インドネシア	35,386	3,546
デリー	インド	31,190	2,344
広州	中国	27,119	4,543
ムンバイ	インド	25,189	1,046
マニラ	フィリピン	24,156	1,911
上海	中国	24,042	4,333
ソウル	韓国	23,225	2,769
コルカタ	インド	21,747	1,352
ダッカ	バングラデシュ	19,134	619
バンコク	タイ	18,884	3,199
北京	中国	18,883	4,284
深圳	中国	17,778	1,808
ベンガルール	インド	15,257	1,743
成都	中国	15,016	1,935
ホーチミン・シティ	ベトナム	14,953	2,165
大阪	日本	14,916	3,020
重慶	中国	12,653	1,580
西安	中国	12,211	1,826
チェンナイ	インド	11,570	1,225
鄭州	中国	11,068	1,785
東莞	中国	10,753	1,759
武漢	中国	10,353	1,821
天津	中国	10,047	2,813
ハイデラバード	インド	9,797	1,689
台北	台湾	9,662	1,090
杭州	中国	9,618	1,344
名古屋	日本	9,439	3,704
クアラルンプール	マレーシア	9,387	2,163
南京	中国	8,507	1,614
瀋陽	中国	8,044	1,551
アーメダバード	インド	8,006	505
香港	中国	6,468	290
ハノイ	ベトナム	6,359	1,256
シンガポール	シンガポール	5,926	523

(資料) Demographia

⁴ ちなみに、欧州委員会共同研究センター(JCR)によれば、2015 年時点において世界最大の人口をもつ都市圏は広州(人口約 4,600 万人)で、以下、カイロ、ジャカルタ、東京の順であった(Batty, Michael, *Inventing Future Cities*, The MIT Press, 2018, p.36-38)。

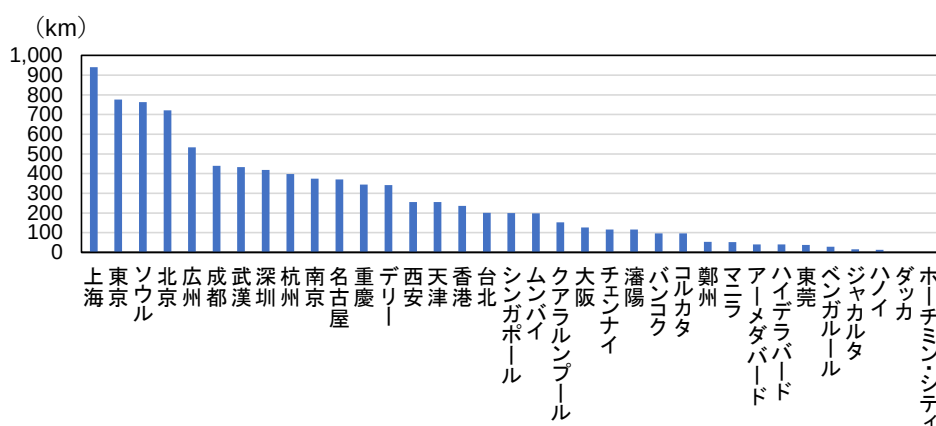
2. 都市鉄道網の総延長距離比較における統計上の問題

メガシティというと、摩天楼がひしめき合う超高層ビル群や、「地下鉄」「メトロ」「MRT」などと典型的には呼ばれる都市鉄道のネットワークがしばしばイメージされる。しかし、都市鉄道網についていえば、一口にメガシティといってもその発展度合いは千差万別である。

アジア主要都市圏の都市鉄道網の総延長距離を比較するための公的なデータベースとしては、都市圏別に交通関連統計を収めたアジア開発銀行 (ADB)「Asian Transport Outlook (ATO)」所収の「ATO Urban Database」(以下、ATODB という)がある。だが、この ATODB は、後述するように欠陥を抱えており、そのまま援用することはできない。

以下は、最新の ATODB に基づく 2021 年時点における主要都市圏別の都市鉄道総延長距離 (metro route) を示したものである。

図表 3 主要都市圏別都市鉄道総延長距離



(資料) ADB

ATODB にしたがうと、2021 年現在、アジア主要都市圏のなかで最大の都市鉄道網を有するのは、総延長距離 940km の上海都市圏である。これに 777km の東京、763km のソウル、722km の北京の各都市圏が続く。以上の 4 都市圏のほか、300km 以上の都市鉄道総延長をもつ都市圏としては、広州、成都、武漢、深圳、杭州、南京、名古屋、重慶、デリーが挙げられる。

一方、大阪都市圏の都市鉄道総延長は、126km とされる。この数値は大阪メトロの営業キロ数に近く、したがって、ATODB は大阪メトロのみを大阪都市圏の都市鉄道網の対象としたものと推察される。しかし周知のとおり、大阪都市圏では大阪メトロのみならず私鉄や JR の都市近郊路線をはじめ数多の民営・公営の鉄道路線が高密度で網羅している。一般に都市鉄道は通勤・通学を主たる用途とする近距離鉄道としてイメージされるが、それに照らすと、大阪都市圏の都市鉄道を大阪メトロに限定する ATODB は甚だしい過小評価を行っていることになる。

ATODB は、都市鉄道網に関するデータを米国の研究機関 Institute for Transportation & Development Policy (ITDP) に依拠しているが、上述の不正確さは ITDP のデータに起因する。ITDP は都市鉄道を「専用軌道および高床プラットフォームを保有し、一般的に「メトロ」と称される大量輸送型の電気鉄道」と定義する。この定義にしたがえば、「メトロ」とは呼ばれていないものの、阪急、阪神、近鉄、南海、京阪といった私鉄の大部分や、JR 西日本の都市近郊区間、神戸および京都の市営地下鉄は大阪都市圏の都市鉄道に当然に含まなければならないが、ITDP はそ

れらを除外している。また、ATODB が 777km とする東京都市圏の都市鉄道総延長についても、JR 東日本の都市近郊区間や、東急、東武、西武、小田急、京王、京急、京成、相鉄などの私鉄、横浜市営地下鉄等その他の民営・公営鉄道の相当部分が抜け落ちている。名古屋都市圏も同様であり、つまり、ATODB は日本の三大都市圏の都市鉄道網を過小計上しているのである。

本邦国土交通省は「都市鉄道の現状」⁵のなかで、東京圏（東京駅から半径 50km）の都市鉄道総延長については 2,459km、大阪圏（大阪駅から半径 50km）は 1,503km、名古屋圏（名古屋駅から半径 40km）は 982km という数字を示している（いずれも 2017 年値）⁶。ATODB 上の数値との間には大きなギャップがあるが、両者の乖離は、ATODB が依拠する ITDP が公営地下鉄を都市鉄道の主たる対象としていることに起因する。たしかに、日本の三大都市圏で見られる巨大な民営鉄道網は世界的にみると例外的な存在というべきであろう⁷。しかし、だからといって都市鉄道網を比較するに際し、そうした個別性を無視してよいわけではない。

この点に関連して、山田俊明（2012 年）は、中国との比較で、「中国では鉄道と都市交通は全く別物である。前者は長距離輸送手段であり、都市内の通勤通学輸送という役割を担うことはない。したがって、上海の地下鉄は、東京でいえば、私鉄や JR の近郊電車区間が担っている役割をすべて果たさなければならない」のであって、「東京の地下鉄（東京地下鉄と都営地下鉄）と単純に長さを比較すればそれを上回ったとはいえ、都市鉄道全体をみれば都内だけでも 1,000km 以上の路線網がある東京にははるかにおよばない」⁸と述べている。

つまり、中国の都市鉄道（≡「地下鉄」（地鐵））と比較すべき日本の都市鉄道は、「地下鉄＋その他の民営・公営鉄道」である、ということである。単純比較はできないものの、これを踏まえると、都市鉄道網の総延長距離において、戦前からの長く厚い蓄積をもつ東阪両都市圏は、中国の二大都市圏を引き続きリードしているとみるのが妥当である（図表 4 参照）。

図表 4 日中の主要都市圏別都市鉄道総延長距離・人口・人口あたり総延長

	都市鉄道総延長 (2017年、km) (a)	都市圏人口 (百万人) (b)	(a) ÷ (b) (km/百万人)		都市鉄道総延長 (2021年、km) (a)	都市圏人口 (百万人) (b)	(a) ÷ (b) (km/百万人)
東京都市圏	2,459	38	65	上海都市圏	940	24	39
大阪都市圏	1,503	15	101	北京都市圏	722	19	38
名古屋都市圏	982	9	104	広州都市圏	533	27	20

（注）都市鉄道総延長について、日本は国土交通省・前掲、中国は ATODB に、都市圏人口はいずれもデモグラフィアに基づく
（資料）ADB、国土交通省、Demographia

なお、ATODB において過小評価されているのは何も日本の都市圏ばかりではない。後述するように、たとえばバンコク都市圏やジャカルタ都市圏も同様である。加えていえば、ATODB は原則として LRT（次世代型路面電車）を含まない（ただし例外もみられる）。だが技術革新に伴い、LRT は近年世界的にみても都市の大量輸送において重要な一翼を担いつつあり、そうしたなか都市鉄道から LRT を排除することは適切とはいえない。

⁵ 「都市鉄道の現状」(https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk4_000002.html) (国土交通省)

⁶ なお、国立社会保障・人口問題研究所「人口統計資料集(2023)改訂版」によれば、2015 年時点における東京、大阪、名古屋の各 50 キロ圏の人口はそれぞれ 33 百万人、16 百万人、9 百万人。

⁷ 小池滋／和久田康雄編『都市交通の世界史—出現するメロポリスとバス・鉄道網の拡大』悠書館、2012 年、7～8 頁。

⁸ 小池滋／和久田康雄編・前掲、213～214 頁。

3. サブ地域別にみた都市鉄道網の展開

以下では、ATODB が抱える問題点を踏まえ、これに補正を加えつつ、サブ地域別（NIEs、中国、東南アジア、南アジア）にアジア主要都市圏における都市鉄道網の展開を概観する。なお、各都市圏の都市鉄道総延長距離は、特にことわらない限り ATODB に基づく。

(1) NIEs（韓国、台湾、香港、シンガポール）

ソウル都市圏の都市鉄道総延長距離は 2021 年時点で 763km である。これには 1974 年開業のソウル交通公社（ソウルメトロ）や 1999 年開業の仁川交通公社の各路線のほか、韓国鉄道公社（KORAIL）のソウル首都圏路線などが含まれる⁹。なお、2024 年 4 月、ソウル首都圏広域急行鉄道（GTX）が部分開業し、同都市圏の都市鉄道網はさらに拡張した。

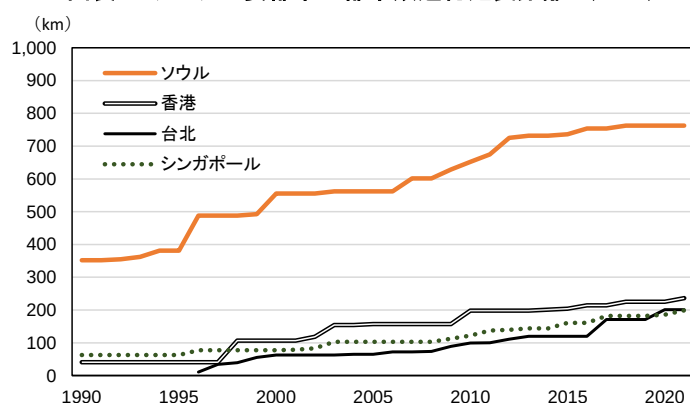
台北都市圏の都市鉄道総延長は 2021 年時点で 201km である（台北捷運と桃園捷運の総延長の合算とみられる）。同都市圏における都市鉄道の中核を担うのは台北捷運であるが、その開業は 1996 年と遅い。これは、1945 年から 1987 年まで続いた外来の蒋介石・経国父子政権が台湾域内の公共交通インフラ投資に対し積極的ではなかったことに起因する。

香港では 1979 年に初の地下鉄（MTR）が開業した。その後、都市鉄道網は緩やかに拡大し、2021 年現在、その総延長距離は 236km である。ちなみに MTR を運営する香港鐵路（MTRCL）は 2007 年に九広鐵路（KCRC）を吸収、以降、都市鉄道の運営は域内で一元化されている。

シンガポールで初の地下鉄（MRT）が開業したのは 1987 年のことである。同年は 2 路線でのスタートだったが、その後路線延伸や新設が進み、2021 年時点で総延長は 2 社（SMRT および SBS）合計で 199km である。なお、さらに 2022 年に一部路線が延伸開業した結果、2024 年 3 月時点では 230km に拡張している（いずれも LRT は含まず）。

都市圏人口百万人あたりの都市鉄道総延長を以上の 4 都市圏で比較すると、ソウル、香港、シンガポールでは 30～40km におよぶ一方、台北は約 20km とやや劣後している。

図表 5 アジア主要都市の都市鉄道総延長距離（NIEs）



（資料）ADB

写真 1 シンガポール MRT 南北線サマセット駅構内



（資料）2024 年 1 月筆者撮影

⁹ ソウル一極集中を反映し、韓国ではソウルとそれ以外の都市圏との間で都市鉄道網の規模には著しい差があり、2 位釜山都市圏の総延長は 2021 年時点で 109km とソウル都市圏の 7 分の 1 程度にすぎない。

(2) 中国

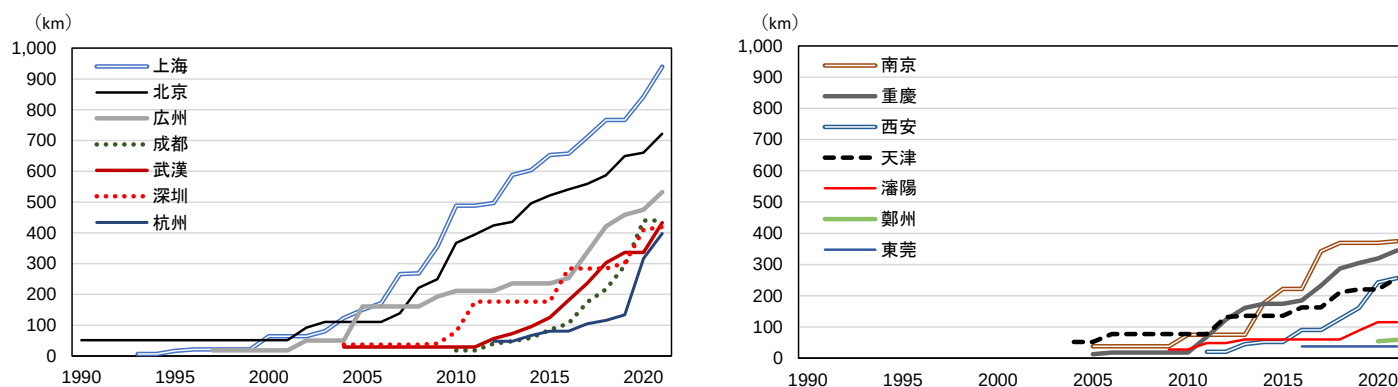
中国の大都市では、2000 年代以降、都市鉄道網の整備が急速に進んだ。このうち国内最大の経済都市、上海で初めて大量高速輸送システム(上海地鉄)が開通したのは 1993 年のことであり、東京の 1927 年、大阪の 1933 年に比べると半世紀以上も遅い。だが 2010 年開催の上海万博の前後から上海都市圏では鉄道網が急成長し、2021 年現在では 940km に達する。

北京における初の地下鉄(北京地鉄)開通は 1969 年と上海よりもはるかに早かったが、2000 年代前半まで路線整備は停滞が続いた。しかし、2008 年の北京五輪開催が起爆剤となるかたちで、2000 年代後半以降、劇的に拡大し、2021 年現在、その総延長は 722km を数える。

華南最大の都市、広州で初の地下鉄が開通したのは 1997 年と遅い。だが、その後の四半世紀あまりで大きな発展を遂げた。広州地鉄の総延長距離は 2021 年時点で 533km である。

2021 年時点の都市鉄道の総延長距離をみると、上海、北京、広州のほか、成都、武漢、深圳、杭州、南京、重慶の各都市圏で 300km を上回る。ただし、中国では 2021 年以降も都市鉄道網の急拡大が続いており、たとえば深圳地鉄の総延長は 2024 年 3 月現在 500km を超えている。

図表 6 アジア主要都市圏の都市鉄道総延長距離 (中国)



(資料) ADB

(3) 東南アジア

ATODB によればクアラルンプール都市圏の都市鉄道総延長は 2021 年時点で 152 km とされるが、同都市圏の大量輸送システムを担う RAPID KL の HP によると、同鉄道の総延長は 2024 年 3 月現在、MRT、LRT、モノレールを合わせ 205km におよぶ。加えて同都市圏にはこのほかマレー鉄道の都市近郊路線である KTM コミューターが運行しており、その総延長は同都市圏の区間だけで 300km 近い。つまり、ATODB が示す 152km という数値は実態から乖離している。

ATODB 上、バンコク都市圏の都市鉄道総延長は 2021 年時点で 97km とされる。だが同時点における MRT(2004 年開業)の総延長は 71km、高架鉄道 BTS スカイトレイン(1999 年開業)は 70km であり、理由は不明ながら両者の合算値と ATODB の数値は一致しない。MRT の総延長はその後の 2 路線新規開業により 2024 年 3 月時点では 136km に延伸しており、MRT と BTS スカイトレインの総延長を合算すると 200km を超える。とはいえ、都市圏人口(約 1,900 万人)百万人あたりでみると、10km をようやく超えた程度にとどまり、まだまだ不十分である。

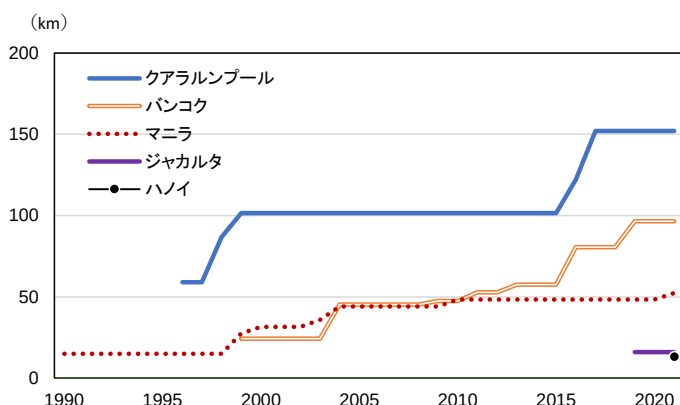
マニラ都市圏の 2021 年時点における都市鉄道総延長は 52km である。ATODB によるこの数値は MRT1 路線と LRT2 路線の合計に合致するが、このほか同都市圏では都市鉄道として総延

長 76km のフィリピン国鉄 (PNR) メトロ・通勤・ラインが運行している。この国鉄路線を合算すると 130km 弱になる。もっとも、同都市圏の人口約 2,400 万人に鑑みるとあまりに短い。

ジャカルタ都市圏の都市鉄道総延長距離は、ATODB によれば 2021 年時点でわずか 16 km である。しかし、これは 2019 年開業の MRT 南北線のみを対象とした数値であり、ジャカルタ中心部と郊外部を結び、グレーター・ジャカルタ・通勤・レールとしても知られる総延長 418km の KRL 通勤・ラインの存在は無視されている。とはいうものの、KRL 通勤・ラインを含めた場合にせよ、ジャカルタ都市圏 (人口約 3,500 万人) の人口百万人あたり都市鉄道総延長は 10km 強にすぎず、都市鉄道網に拡充の余地が大きいことには変わりはない。

ベトナム二大都市圏の都市鉄道網は文字どおり未発達である。北部ハノイ都市圏の都市鉄道総延長は 2021 年時点で 13km にとどまる。なお、同都市圏で大量輸送を担うのは、2021 年に開業したばかりのハノイ・メトロである。他方、南部ホーチミン・シティ都市圏でも都市鉄道 (HCMC メトロ) の整備が進められているが、建設は計画に比べ大幅に遅れており、2024 年 3 月現在未開業である (1 号線は 2024 年秋に営業開始見込み)。

図表 7 アジア主要都市圏の都市鉄道総延長距離 (東南アジア)



(資料) ADB

写真 2 ハノイ・メトロ 2A 号線ラティン駅外観



(資料) 2024 年 1 月筆者撮影

(4) 南アジア

インドではデリー都市圏の都市鉄道総延長距離が突出して長い。同都市圏で初の地下鉄 (デリー・メトロ) が開業したのは 2002 年のことであるが、その後の 20 年あまりで急拡大を続け、ATODB によれば 2021 年時点で都市鉄道の総延長距離は 342km に達し、またデリー・メトロの HP によると 2024 年 3 月現在では 12 路線 393km に拡充している。とはいえ、同都市圏の人口が約 3,100 万人に達していることに踏まえると、十分とはほど遠い。

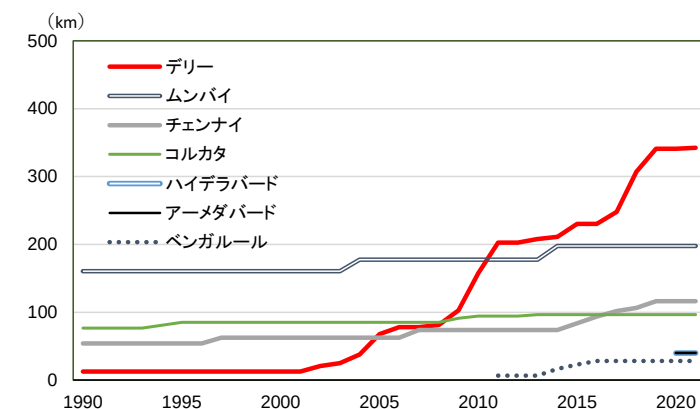
ムンバイ都市圏では国営の西部鉄道および中部鉄道が運営するムンバイ近郊鉄道と、現代的な大量高速輸送システムであるムンバイ・メトロが都市鉄道の中心を担うが、後者の開業は 2014 年と遅い。2021 年時点で同都市圏の都市鉄道総延長は 198km にとどまる。

二大都市圏以外をみると、チェンナイ、コルカタ両都市圏の都市鉄道網の総延長は 2021 年時点でともに 100km 程度にとどまる。うちチェンナイ・メトロの開通は 2015 年と日が浅い。一方、コルカタ・メトロは 1984 年開業と国内最古の地下鉄であるが、長らく停滞が続く。ハイデラバード、アーメダバード両都市圏の都市鉄道総延長は 2021 年時点でともに 40km、ベンガルール都市圏は

29km である。ただし、このうち IT 産業で名をはせるベンガルールとハイデラバードでは近年路線網が急拡大しており、2024 年 3 月現在、ベンガルール・メトロ(愛称:ナンマ・メトロ)およびハイデラバード・メトロの営業キロ数は、両社の HP によればいずれも 70km 前後に延伸している。

バングラデシュの首都ダッカでは 2022 年、日本の支援の下、初の都市鉄道であるダッカ・メトロが開業した。だが、その総延長はわずか 20km にすぎない。

図表 8 アジア主要都市圏の都市鉄道総延長距離 (南アジア)



(資料) ADB

4. まとめに代えて ～都市鉄道網の重要性

本稿では、アジア主要都市圏における都市鉄道網の現状と推移を概観した。とはいえ、本稿で扱ったデータは路線総延長距離に限られる。都市鉄道網の発展レベルを総合的に比較するに際しては、総延長だけではなく、路線数や駅数、車両数、1 日あたりの輸送人員、最小運転間隔、運行時間、軌間などにも目を向ける必要があるのはいうまでもない。

もっとも、総延長距離に限ってみても、アジア主要都市圏の間には、都市鉄道網の発展度合いにおいて歴然とした格差がある。中国という重要な例外はあるものの、そうした差異は、属する国の所得水準の違いを概して反映している。

次頁図表 9 は、NIEs の 4 都市圏および北京都市圏の鉄道路線図を示したものであるが、各都市圏がすでに高密度の都市鉄道ネットワークを構築していることが視覚的に理解されよう。

一方で、非先進国をみると首都圏でさえ都市鉄道網が未発達な国が散見される。都市圏人口あたりでみて都市鉄道網が発展の初期段階に位置付けられる主要都市圏としては、マニラ、ホーチミン・シティ、ハノイ、ダッカ、ムンバイ、コルカタ、チェンナイ、ベンガルールなどが挙げられる。このうちホーチミン・シティには前述のとおりまだ都市鉄道が存在せず、その他の都市圏でも営業中の路線数は 1～3 本程度である。また、バンコクやジャカルタ、デリーにおいても都市鉄道網拡充の余地は大きい。

次頁図表 10 は、以上のうちバンコクとハノイの鉄道路線図をみたものである。ハノイについては、建設中・計画中の路線を含む 8 路線が掲載されているが、しかし実際のところ営業中の路線はわずか 2 路線にすぎず、しかもうち 1 路線は部分開業にとどまる。

図表 9 ソウル(上・左)、台北、(上・中)、香港(上・右)、シンガポール(下・左)、北京(下・右)の鉄道路線図



(資料) Seoul Transport Operation & Information Service、台北大衆捷運股份有限公司、香港鐵路有限公司、Land Transport Authority (Singapore)、北京市市地鉄運営有限公司

図表 10 バンコク(左)、ハノイ(右。建設中・計画中を含む)の鉄道路線図



(資料) Bangkok Mass Transit System Public Company Limited、Hanoi Railways Company Limited

以上に列挙した非先進国の都市圏では、交通インフラの拡充が人口集積のスピードに追いついていないばかりではなく、自動二輪を含むモータリゼーションの進展が公共交通システムの整備に対し先んじてしまったために、深刻な交通渋滞が慢性化している。

交通混雑は、「集積の不経済」(人や企業の集中に起因する不利益)¹⁰をもたらす最大の要素のひとつである。金本(1997 年)によれば、交通混雑は主に以下の社会的損失を引き起こす¹¹。第

¹⁰ 佐藤(2023 年)・前掲、60～64 頁。

¹¹ 金本(1997 年)・前掲、274～275 頁。

一に、自動車交通・鉄道交通等における走行スピードの低下に伴う時間費用の増大である。第二に、走行速度の低下に伴う燃料費用などの増加を通じた金銭的費用の増大である。第三に、通勤がもたらす不快感や疲労といった社会的費用の増大である。第四に、交通渋滞がもたらす排気ガス増加による環境汚染の悪化である。

都市経済、ひいては一国経済の発展のためには、交通混雑の抑制・緩和が不可欠である。そのために必要なのは、都市鉄道網の整備を通じた都市圏内のモビリティ向上にほかならない。世界有数の都市鉄道網を有する日本の官民がこの分野において貢献できることはあまりにも多い。

写真 3 ハノイの通勤風景



(資料) 2024 年 1 月筆者撮影

写真 4 バンコクの通勤風景



(資料) 2024 年 1 月筆者撮影

(調査部 審議役 上席研究員 村上 和也)

主要参考文献

一般社団法人 日本地下鉄協会『完全版 世界の地下鉄』ぎょうせい、2020 年

金本良嗣『都市経済学』東洋経済新報社、1997 年

小池滋／和久田康雄編『都市交通の世界史―出現するメトロポリスとバス・鉄道網の拡大』悠書館、2012 年

佐藤泰裕『都市・地域経済学への招待状 新版』有斐閣、2023 年

Batty, Michael, *Inventing Future Cities*, The MIT Press, 2018

Demographia, *World Urban Areas 19th Annual*, 2023

United Nations, Department of Economic and Social Affairs, *World Urbanization Prospects The 2018 Revision*, 2019

※ 本レポートは作成時に入手可能なデータに基づく情報を提供するものであり、投資勧誘を目的としたものではありません。また、執筆者個人の見解であり、当社の公式見解ではありません。ご質問等はchosainfo@smtbjpまでご連絡ください。