

2026年4月12日 京都新聞 (利用許諾済み)

“水道危機、鉄道が救う？”



2025年4月に京都市で発生した水道管の漏水で道路にあふれ出た水(京都市下京区・五条高倉交差点付近)

JR西 ビジネス参入

列島の隅々に張り巡らされた上下水道が、きしんでいる。設備の老朽化と更新コストの上昇、技術職員の不足が重なり、行政が維持管理する現状が立ちゆかなくなりつつある。そんな課題だらけの事業に飛び込んだのが、JR西日本だ。鉄道会社がなぜ、水道ビジネスに参入したのか。

全国の市区町村が運営する上下水道は、厳しい現実と直面する。国土交通省によると、法定耐用年数の40年を超す水道管が総延長の2割を上回る一方、人口減少で給水量は減少傾向にある。料金収入が伸び悩み、更新投資が先送りされて



コロナ禍 収益モデル見直し

フラの姿だ。

2025年1月には埼玉県八潮市で大規模な道路陥没事故が発生し、車とともに転落した男性が死亡。同4月には京都市下京区で大規模な漏水事故も起き、設置から60年以上が経過した鑄鉄管の損傷が要因だった。全国各地で点検と対策が急務となっている。

「水道危機」とも言える難局で、JR西が事業への参画を決めた契機は新型コロナウイルス禍だった。外出自粛で人の往来が激減する事態となり、鉄道事業を中心とした収益モデルは崩れた。必要に迫られたのは、「移動があつて初めて成り立つビジネス」(同社)の構造を見直すことだった。(田代真也)

25面に続く

2026年4月12日 京都新聞 (利用許諾済み)

鉄道維持管理の技術活用

JR西 水道ビジネス参入

1面から続く



鉄道会社のJR西日本は、福知山市で水道事業に参入した。同社は2022年の組織改編まで市内に福知山支社を構え、現在も管理部を置く。行政との結びつきも深く、24年度から市が委託する特別目的会社に加わった。

市が採用したのは、運営権や料金決定権を市が握ったまま管路や施設の維持管理を委ねる「包括的民間委託」と呼ばれる手法。市による、委託によって19年度からの5年間で事業費が約6% (約1億6700万円) 削減できたという。

さらに、従来は職員が担っていた漏水時の緊急修繕を民間に委ねたことで職員が老朽管の更新に注力でき、管路の更新率も上昇傾向にあるという。市の担当者は「役割分担が進んだ」と手応えを語る。

福知山市で事業費6%削減成功

城陽では浄水場管理も



「第3浄水場」(同市) 撮影・松見圭祐



JR西日本でインフラ事業を担当している伊地知さん(中央)ら 大阪市・JR西日本

JR西が水道事業に参入する背景には、事業の多角化を急ぐ経営判断があった。コロナ禍の影響が出た初年度の21年3月期連結決算は2332億円の最終赤字を計上し、1987年の国鉄民営化以降で最大の赤字に陥った。従来、不動産やホテルなど幅広く事業展開

してきたが、鉄道を軸にした戦略の再考を余儀なくされた。

そこで取り組んだのが決済サービスの導入や人材マッチング、テラワークスペースの提供といった「人の移動を前提としない」ビジネスだった。水道事業もその一つと位置づける。

JR西は、旧国鉄時代から長期にわたって車両や設備を維持管理してきた。培った技術は土木機械、電気設備など幅広い分野にわたる。ビジネスデザイン部の伊地知さん(35)は「自治体との連携や地域への情報発信も含め、水道事業で生かせるノウハウは多い」と語る。

26年度からは城陽市でさらに踏み込んだ関与を始めた。市は西日本で初めて「ウォーターPPP」と呼ばれる手法を導入し、受け付けや料金収納、浄水場の運転管理などを民間委託する。JR西は受託事業者の一員として、主に浄水場の運営や下水道の維持管理を担う。担当者は「初めての業務も多い。正直挑戦だ」と打ち明ける。

収支では人材育成や体制構築の費用が先行し、黒字化の時期は見通せていない。だが数十の自治体から相談が寄せられ、潜在的ニーズは強いとみる。

今後は水道だけでなく、道路や橋梁など他のインフラの維持管理にも関わる方針を立てる。伊地知さんは「JRは地域に駅を持ち、逆隣でも地域から逃げられない存在。総合インフラ企業として自治体や地域とともに、持続可能なインフラの形を模索していきたい」と力を込める。(田代真也)