

2018年度

<博物館小論文部門 奨励賞>

「鉄道」の存在

－鉄道の発展と地域開発－

経済学部社会経済学科1年

和知航平

目次

1. はじめに
2. 現在までの鉄道
3. 海外の鉄道との比較
4. 未来を見据える上で
5. 引用文献

1. はじめに

一口に「鉄道」と言っても、新幹線やモノレールなど様々な車両がある。鉄道はヒトやモノを運ぶ大切な手段となっている。また、今日では鉄道の性能や技術が格段と上がり、ますます便利になっている。「鉄道」といっても車両だけでなく、線路や信号といったものも大変重要である。鉄道はそういった多様な面で私たちを支えている。

2. 現在までの鉄道

日本の鉄道は1871年に新橋－横浜間で開業した。その後、日本鉄道会社をはじめとした私設鉄道も多く建設された。一時、私設鉄道は官設鉄道の延長キロを超えるようになった。しかし、鉄道の国有化に先立ち官業払下げにより工場や鉱山が民間に払い下げられた。その後、日清戦争前後から軍事輸送の輸送力増強を必要としていたために政府は鉄道の国有化を主張し不況が押し寄せると実施へと移した。戦後、国有鉄道は国内の5%にあ

たる 1600kmの軌道、大多数の車両が被害を受けた。この被害を復興させるために鉄道5か年計画を策定した。また、傾斜生産方式により鉄道事業も恩恵を受けた。しかし、民営鉄道は戦前に多くが買収されたが戦後、地方民営鉄道のうち独立する企業も現れた。1964年に新幹線が登場してこれまでの鉄道が大きく変わった。新幹線の開業は高速性や安全性などの点で優れた近代的な交通機関であることを内外に認識させた。最近ではSuicaやPASMOといったICカードが登場し利便性が向上した。また、駅のバリアフリー化が進み高齢者や障害者に優しくなっている。

3. 海外の鉄道との比較

ここでは日本とイギリス・ドイツの鉄道の比較をする。最初に日本の鉄道は国内の路線を複数社に分ける「分割」の形態をとっている。その中で鉄道経営は立地する市場条件に決定的に影響される。どこの場所を選ぶのが重要になってくる。また、地方に行けば行くほど鉄道よりも自家用車を使う割合が高い傾向にある（今城, 1999, p.29, p.34）。

続いて、イギリスの鉄道について述べる。イギリスは1948年に英国国鉄が誕生した。国鉄の経営はかなり傲慢なものであった。その後、民営化され赤字であっても補助金をもらい鉄道会社の収益性と国民の利害との対立し、不利益を被った。また、民営化によってインフラ投資資金の出どころが不透明になっていた。以上の点を踏まえて、日本との類似点は政治的干渉が国鉄の経営に圧力をかけてそれが最後まで続いたこと、また、日本と手法が異なるが国有鉄道の運営に民間経営の哲学を組み込ませたかったことである。

最後にドイツの鉄道について述べる。前提としてドイツは都市近郊における分散的な住宅建設で人口集中度が日本より小さいが、鉄道網は巨大なものになる。1835年、国内で最初の鉄道が開業し19世紀半ばごろにすべてが私鉄になった。その後、8つの邦有鉄道が発足した。民営化された後は日本の公共企業体に似た形式の組織を創設した（今城, 1999, pp.43～103, pp.112～135）。この2か国を比較して日本と一部似ている鉄道経営をしていることが分かる。国営から民営に移行することに対して良し悪しを明確にする必要があるだろう。海外にも日本の車両が使用され技術の高さがうかがえる。

4. 未来を見据える上で

現在、鉄道は都市と郊外を結ぶ大事な役割を担っている。モータリゼーションが進展している今日でも、東京都市圏や大阪都市圏のピーク時の都心への移動のうち自家用車の割

合は10%を割っている。この原因はピーク時に都心へ向かう道路網に限りがあるためである。このようなことから都心の鉄道網は非常に密度が高いのである。外国の鉄道網と比べても一目瞭然である。(地域政策研究プロジェクト, 2014, pp.1～4)しかし、都心だけではなく地方にも目を向ける必要がある。実際に地方都市圏は人口減少等により地域全体の交通が停滞または縮小している。地域発展と鉄道整備には何らかの相互作用があるとされる。例えば、つくばエクスプレスと沿線地域の一体開発が挙げられる。これによって都心への利便性向上や住宅開発・ショッピングセンターの開発が盛んになった。身近な例でいうと新駅の建設による周辺地域の発展が挙げられる。また、地方の交通を維持するために1つには鉄道を廃線にして代替バスに替える案がある。代替バスにすると必要な時に利用でき学生が利用するケースもあり一見良いように見えるが、サービス水準が低下し利用者も鉄道に比べて少なくなる。よって、代替バスは良い案とは言えない。鉄道のサービス供給量を維持しつつサービスの質を向上または維持しなければ鉄道の存続も困難になる。これを実現するためには都市部と郊外部の間を移動する利用者を対象とした富山市のライトレールのようにこれまでのイメージを一新して利用者を増やす試みが大切であろう。また、経済の面からみると鉄道の採算性のみを考えるのではなく社会的更生の観点からも考える必要がある。(地域政策研究プロジェクト, 2014, p.102) 今後の鉄道は人口減少とそれに伴う需要減少が採算性の悪化を引き起こすため存廃にかかわる議論が多くなるであろう。様々な側面から存廃を分析する必要がある。その際には鉄道が地域社会に与える効果や価値をはっきりと捉え地域住民と討論し、より良い解釈・結果が望まれる。

5. 引用文献

- 今城光英 (1999) 『鉄道改革の国際比較』 日本経済評論社.
地域政策研究プロジェクト (2014) 『鉄道と地域発展』 勁草書房.
国土交通省 『日本鉄道史』

