

# 交通インフラが持つ付加価値を再考 開業一五〇年の節目に描く鉄道の未来

空条 円  
Madoka Kujo

一八七二(明治五)年十月十四日、日本初の鉄道が東京・新橋〜横浜間で開業した。今年で一五〇年を迎え、鉄道事業の関係者らが節目の年を機に鉄道の歴史や文化などを広く伝えようと、各地で記念事業を展開している。東京・東新橋にある鉄道歴史展示室(入場無料)では十一月六日まで、企画展「鉄道開業一五〇年記念 新橋停車場、開業!」を実施中。東京側の玄関口となった新橋停車場などの鉄道建設をはじめ、明治天皇が臨席された開業式典など、当時の様子を伝える写真や資料などが多数展示されている。

展示室は鉄道開業当時の新橋停車場の外観を現地に再現した「旧新橋停車場」の建物内にある。汐留シオサイトの再開発プロジェクトの環境で整備。工事に先立つ埋蔵文化財の調査により、開業当時の駅舎やプラットホームなど構内施設の礎石や遺物が発掘され、その一部が常設展示されている。

日本初の鉄道路線の一部を保存・展示する新たな動きも進む。JR山手線・京浜東北線の高輪ゲートウェイ駅周辺で出土した「高輪築堤」は整備当時、路線の用地取得が困難だったため海上に堤を築いてレールを敷いた。JR東日本が周辺で大規模な開発プロジェクトを進めている

〇一八年度から三年間の平均で費用に対する収入の割合(収支率)は一割強にとどまり、利用者数は一九八七年の民営化当時に比べて二割ほど減った。

JR東日本も七月、同様に三五路線六六区間で赤字額が合計約七〇〇億円に上ることを公表した。これまで鉄道各社は人口の多い都市部や新幹線で得た収入で、赤字のローカル線の費用を賄う「内部補助」の仕組みを長年採用してきたが、コロナ禍を機に従来モデルの継続が難しいと判断。収支が悪化している路線の実態を地元に表示することにより、各路線の存廃も含めた見直しをはじめ、今後の利用促進や収支改善、代替の交通手段などの協議を円滑に進めたいとのメッセージを投げ掛けている。

ローカル線の在り方を議論してきた国土交通省の有識者会議が七月にまとめた提言では、輸送密度が一千人未満の線区で対策協議会を設置し、三年以内に再編方針をまとめるよう求めた。斉藤鉄夫国交相は七月二十九日の閣議後会見で提言

ことから、国が緊急的な保存が必要と判断し、昨年九月に高輪築堤の遺構が史跡に指定された。

出土した遺構の延長は約八〇〇㍎。JR東日本の保存方針によると、橋梁部を含む約八〇㍎と公園隣接部の約四〇㍎を現地保存し、信号機跡を含む築堤約三〇㍎を移築保存するという。高輪築堤の史跡指定を文部科学相に答申した文化審議会は「交通の近代化や、それに用いられた土木技術などの歴史を知る上で重要」と評価した。こうした歴史的遺構の価値を再確認することは、建設産業の魅力発信につながり、若い世代が建設分野に関心を

に基づき話し合いを進める方針を示した上で、「輸送需要だけで鉄道の存廃を画一的に判断することなく、地域ごとの状況を丁寧に見ていくことが重要だ」と念押しした。

経営の健全化を進めたい鉄道事業者と、地域の公共交通手段を確保したい自治体からの要請に基づき国が設置する協議会の場では、協議の難航が予想される。会議の進め方について、提言では「廃止や存続ありきではなく、事実とデータに基づいて整理していく」と強調する。国はビッグデータを元に人流などの情報を提供しながら、議論の進捗や対策の具体化をサポートする。廃止する路線でのBRT(バス高速輸送システム)への転換、線路などの施設を自治体が保有し事業者が運行する「上下分離方式」の活用なども選択肢に挙がる。

沿線人口の減少に加え、乗車保有台数の増加などにより、乗客数が落ち込んだローカル線。乗客

寄せるきつかけになることも期待される。

## 事業継続の危機感強まる

今も昔も鉄道は、人々の暮らしや経済・産業を支える重要なインフラであることに変わりはないだろうが、旅客や貨物の輸送手段・需要は時代と共に変化してきた。昨今のコロナ禍を契機とした行動制限や働き方の見直しなどの影響を受け、鉄道会社の経営環境は厳しさを増している。東日本、東海、西日本のJR三社の二〇二二年三月期連結決算を見ると、前期から業績回復は進

数の急増は見込めず、ローカル線の存続には厳しい見方が大勢を占めると思われる。しかし、大量輸送を主目的とした大都市圏の鉄道と、のんびりと車窓を眺めながら楽しむのも魅力の一つであるローカル線を、輸送密度や収支率などの経営指標だけで議論することには違和感を覚える。

地域社会に根付き、長年にわたって人々のなりわいや暮らしを支えてきた交通インフラが持つ価値をどう評価するか。移動手段としての鉄道の本来の役割だけでなく、人々を引きつけるインフラ構造物が持つ魅力は小さくないだろう。廃線となった鉄道でも、線路やトンネル、橋梁、駅舎などを観光資源に再活用する「ロストライン・ツーリズム」などにより、地域活性化に貢献している。鉄道開業一五〇年の節目を機に、沿線の街づくりを含めて鉄道の未来を日本全体で再考するスタートの年にしてはどうか。鉄道が持つ付加価値に改めて目を向け、多角的かつ建設的な議論で盛り上がることを期待したい。