【巻頭言】鉄道開業 150 周年に寄せて　～200 周年に向け～

伊藤 嘉道　Ito Yoshimichi

明治 5 年（1872 年）10 月 14 日に新橋～横浜で、日本初の鉄道が開業して今年（2022 年）で 150 年になる。幸いコロナ感染者数が落ち着きをみせていることから、規模を縮小したりしながらも、関連するイベントも順次開催され、関係者の努力もあって、社会的な認知度も上がったように思える。

10 月 6 日には東京ステーションホテルで、「鉄道の日」実行委員会・国土交通省主催で、「鉄道開業 150 周年記念式典」が、天皇・皇后両陛下ご臨席の下開催された。150 年前の開業初列車に明治天皇がご臨乗され、新橋・横浜両駅で開業式典が行われたようであるが、その後大正 11 年（1922 年）にも天皇陛下ご臨席の下記念式典が行われ、今の「鉄道の日」の前身になる「鉄道記念日」を鉄道省が制定している。そして昭和 47 年（1972 年）の 100 周年。汐留駅（貨物駅、旧新橋停車場）でやはり天皇皇后両陛下ご臨席の下で記念式典が開催された。

この鉄道 100 周年の 4 年前の昭和 43 年（1968 年）、江戸幕府からの「大政奉還」を経て、現代につながる新政府の発足、いわゆる明治維新から 100 年ということで、「明治 100 年」記念式典が国の主導で行われ、全国で様々な記念事業も開催された。それに続いたのが、やはり「国鉄」という国の機関が主催する「鉄道 100 周年」であった。式典のみならず、そこを目指しての様々な事業が、全国規模で展開されたので、当時中学 3 年生であった私も「鉄道 100 周年」に関する記憶が断片的に残っている。

◇　　◇　　◇

私はその頃、房総西線（内房線）沿線の千葉県木更津市に住んでいたこともあり、100 周年である昭和 47 年（1972 年）7 月に、東京地下駅が完成、東京との間を結んでいた中野～木更津間快速が東京駅起点になり、両国駅始終着の急行は一部（房総循環の「なぎさ」、「みさき」）を残して、東京駅始終着の房総特急（「さざなみ」、「わかしお」）に置き換えられ、房総対東京の鉄道輸送体系の大きな変化を身近に感じていたこともある。同年 3 月には、山陽新幹線の岡山開業、3 年後の博多開業に向けて「ひかりは西へ」と新幹線の延伸が進み、同年 10 月の日本海縦貫線全線電化、あわせて主要在来線特急の「大衆化」（「数（かず）自慢、かっきり発車、自由席」をコンセプトとした「エル特急」ブランドの誕生）で、旅客輸送では都市間鉄道ネットワークの充実（高速化、高品質化）が拡大する最中での「100 周年」であった。「高度経済成長期」のほぼ最後、「第一次石油ショック」（昭

和48年）直前のアニバーサリーで、まさに新生明治政府が、欧米列強に伍する国家を建設するために、中央集権・官僚機構を構築し、官民一体となっての右肩上がりの急激な経済成長を果たし（戦争の一時期を除く。）、日本経済がほぼ世界トップレベルに上り詰めていったひとつの「象徴」として「鉄道100周年」があった。国民は、新幹線を含む鉄道ネットワークの拡充の先に、日本経済の更なる成長を夢見ていたと言ってもいいと思う。当時は田中角栄首相の時代で、その「日本列島改造論」にもこのことは象徴されている。

◇　　◇　　◇

日本の経済成長を客貨の鉄道輸送網の整備が支えてきたのは紛れもない事実であるが、鉄道省が運営する全国鉄道網は、戦後の昭和24年（1949年）に、「官営」からアメリカ（GHQ）によって持ち込まれた「公共企業体」という運営形態になった。その「日本国有鉄道」（国鉄）は、戦後復興の象徴でもあった東京オリンピック開催、世界初の高速鉄道である東海道新幹線開業の昭和39年（1964年）に赤字に陥り、その後毎年赤字額を更新していくことになる。その中でも鉄道網の拡大や輸送力増強のための線増は続けられる一方、客貨の輸送手段として、昭和40年代に入り道路網の整備とともに自動車が、続いて昭和46年（1971年）のジャンボジェット国内線導入以降、航空機が急激に発達し、国全体の客貨の輸送量全体も経済成長と比例して伸びる中で、全体に占める鉄道は相対的にそのウエイトを下げることとなる。鉄道貨物輸送量は鉄道100周年を目前にした昭和45年度（1970年度）をピークに下降線、鉄道旅客輸送は鉄道100年のわずか3年後の昭和50年度（1975年度）をピークに下降線と、絶対的にもそのウエイトを下げていくこととなる。

そのような中で、インフレ下での物価抑制のため、公共料金と位置付けられた国鉄の運賃・料金は長年に渡って改定できず、昭和51年（1976年）に一気に50%の値上げ、その後も段階的に運賃・料金が値上げされたことから、いわゆる「客離れ」を招いて、収入は上向くことがない状態となった。また、「公共企業体」という特殊な経営形態を踏まえた労働組合運動の過激化（象徴は昭和50年の「スト権スト」）もあって合理化も進まず、経費の中で大きなウエイトを占めていた人件費は上昇し続ける。相次ぐ値上げとお客さまサービス意識の欠如は、客貨の国鉄離れを加速しながら赤字額を増やし続けた。

また、新幹線建設や動力近代化、輸送力増強に加え、大正11年制定の改正鉄道敷設法に基づいた全国鉄道ネットワーク構築を根拠として、自動車・航空機等の輸送機関が大きく輸送実績を伸ばす中で、収支が償うはずもない赤字ローカル線の敷設が政治的に決定されることもあった。景気浮揚策として公共事業たる国鉄

の投資は膨らみ続けた。赤字の継続で、この膨大な投資を継続するために活用された財政投融資の元利を返す資金は底をつき、借金の元利を返すために新たに財政投融資を投入する、つまり借金を返すために借金をするといういわゆる「サラ金地獄」状態に陥る。にもかかわらず、膨大な投資は国鉄改革直前まで続くこととなる。当時の公共企業体の会計にはバランスシートの概念はなく（収支にかかわらず国が後ろ盾となって資金を供給できる）、民間企業なら、とっくの昔に債務超過状態、100 周年を迎える以前に倒産であった。

◇　　◇　　◇

「石油ショック」を経る等する中で、国全体の経済成長のスピードが落ち、結果税収も伸び悩み始めたことも相俟って、国鉄の長期債務問題は国家財政をも脅かす存在になっていった。私が国鉄に入社した昭和 55 年（1980 年）頃には、国家財政上の重要課題として、「コメ」「国鉄」「健保」の立て直しが叫ばれ、当時、象徴的に「3K」とも呼ばれていた。

こうして「鉄道 100 周年」前後を境に、「公共企業体」という経営形態は、明らかに時代に即さないものとなっていった。しかし、その時代は、経営形態そのものにメスを入れることなく、国鉄を「再建する」という方向での「再建計画」が相次いで作られたが、これらは次々と破綻を繰り返すことになる。

日本はそもそも国土に占める平野の面積が狭く、その平野に人口が集中している。本来鉄道は客貨ともに高速大量輸送機関であるが、輸送機関としては、自動車・航空機等に対して「大量性」、「安全性」、「高速性」、「安定性」、「低い環境負荷」という優位性を持つ。それを「鉄道特性」と呼んでいるが、この「鉄道特性」をお客さま視点、地域社会的視点で磨いていくことで、新たな「鉄道の未来を拓く」ことを目的に、経営形態に抜本的にメスを入れることとなったのが「国鉄改革」である。

「国鉄改革」実施における鉄道ネットワークという観点では、新幹線に関しては、その時点での新幹線ネットワーク（東京～博多、上野～盛岡、上野～新潟）以外の整備新幹線の建設は凍結とされ、昭和 55 年に成立した国鉄再建法に基づく、特定地方交通線（原則輸送密度 4,000 人未満、なおかつ貨物 4,000 トン未満）については、一定の条件の下、新会社の経営から切り離す施策は継続することとされ、最終的には分割民営化後の昭和 63 年度までに 83 線区 3,157.2km が経営分離された。それらは、国鉄や沿線自治体との協議の結果、第三セクターの経営形態で鉄道として残ったものもあれば、バス路線転換となったものもあった。一方、切り離されなかった地方交通線については、JR の経営努力により、JR の「鉄道ネットワーク」として、いわゆる内部補助の中で維持されることになったのである。

この間、改正鉄道敷設法に基づいて日本鉄道建設公団が建設中であった線区については、一旦工事が中断されたものの、完成後の運営体制が整ったものについては工事が再開され、多くは第三セクターにより運営されることとなった（三陸鉄道等）。

これらの線区別の区分は、昭和 52 年（1977 年）～54 年（1979 年）のデータを基本とし、それに線区ごとの特殊性を加味して、線路名称毎に行われた。例えば、輸送密度が 8,000 人未満でも貨物が 4,000 トン以上あった場合や、人口 10 万人以上の都市を 2 つ含んでいれば、それがたとえ線路名称の一部線区であり、全線区では 8,000 人を下回っていても線区全体が「幹線」とされた。この結果、既に全体の輸送密度や線区区間を限れば地方交通線レベルでありながら、幹線として残される線区も多く存在した。私が配属された新潟鉄道管理局では磐越西線（山都～新津が新潟局管内）は既に地方交通線レベルであったが、郡山市と会津若松市が人口 10 万人を超えており、磐越西線全体では「幹線」とされており、おかしな基準だと感じたものである。

◇　　◇　　◇

鉄道 100 年から国鉄改革に到る 15 年は、時代の変化から取り残された経営形態となってしまった公共企業体をどう変革し、国家財政上の重荷を取り除き、同時に鉄道をこの国の経済を支えるインフラとしてその役割をもう一度見直し、鉄道特性が発揮できる鉄道ネットワークを維持するのかの模索の時代であった。そして、その後の 35 年は、その形を具体化しつつ、自立した民間企業として、国鉄から承継した路線ネットワークを基本的に維持するのみならず、民間企業としてあげた利益をもとに、承継した国鉄長期債務を着実に返済しつつ、整備新幹線の建設再開、首都圏・京阪神圏のネットワークの拡充による混雑緩和・利便性向上等鉄道特性が発揮できる分野を創出・磨き上げを行い、日本経済を支えるインフラとして機能してきた。

また、九州を皮切りに、列車自体を「輸送機関」ではなく、当該列車が走るエリアの「観光資源」にする取組みが進められ、加速した感もある地方の人口減少により、輸送量が減少し続ける地方ローカル線に新たな命を吹き込んだが、第三セクター鉄道や地方中小民鉄でも、鉄道を「観光資源」として活用する動きが全国に拡がった。JR 九州は鉄道以外の事業にも力を入れ、人口集中が続く東京での様々な事業にも力を入れて大きな成果を上げ、上場を実現するまでになったが、これも分割民営化で可能となったことであり、会社（グループ）全体としての収益確保で、結果として鉄道ネットワークを維持することが象徴的に実践された。少なくとも JR 本州 3 社及び JR 九州に関しては、現段階でも「国鉄改革成功」の

35 年と言っていいと思う。また、線路使用料の前提はあるものの、JR 貨物も鉄道事業単独でも黒字を計上できるまでになった。

◇　　◇　　◇

国鉄改革実施時は、世はバブル経済まっさかりであったが、そのバブルが崩壊し、「失われた十年」という言葉が巷間流布、「十年」が「十五年」、「二十年」となり低成長が定着、あわせて資本や生産の海外流出が進み、着実に人口の東京一極集中は継続、総人口の減少局面に入り、地方・地域の人口減少や少子化・高齢化が進み、この 35 年で、日本の社会・経済の構造は大きく変化することになる。

また、阪神・淡路大地震、中越地震等巨大な地震も相次ぎ、更に大津波を伴った東日本大震災、一方地球温暖化による巨大台風や地域的に記録にないような豪雨、竜巻等の気象災害の連続により、鉄道も含めた社会的なインフラが壊滅的な被害を受ける過去に例を見ないレベルの天災にも毎年のように見舞われるようになり、ここ 3 年は、コロナのパンデミックが厳しい状況を加速させた。

繰り返しになるが、鉄道の輸送機関としての特性はあくまでも「大量性」、「安全性」、「高速性」、「安定性」、「低い環境負荷」である。一方、インフラ部分に関しては投資、維持管理費ともに膨大なものになる。また、例えば「安全性」の維持向上のための投資は、それが直接には収入の増加にはつながらないというような投資判断の特殊性も伴う。大都市圏の混雑緩和のための輸送力増強投資も同様の特殊性を持つ。日本の場合、35 年前に、民営の手法で、鉄道特性を発揮できるネットワークを維持発展させるという選択をしたが、このような社会的・経済的な変化が進む中で、特に人口減少・高齢化が著しい地方においては、そもそも鉄道特性が活かせない線区で、インフラの維持や、安全性・安定性向上に膨大なコストがかかるデメリットばかりが大きくなるという状況が進むことになった。

一方、交通モードにおいても、鉄道と比して低廉なコストで利便性を向上できる BRT や LRT、オンデマンドバス・タクシー、それらをソフト面でシームレスにつなぐ MaaS 等いわゆる公共交通機関の選択肢も増えつつある。「移動モード」ととらえれば自家用車の電動化・自動運転も視野に入ってきつつある。

特定地方交通線で鉄道を残す選択となった第三セクター鉄道は一定の自治体等公的な負担の下、近年は観光列車や鉄道ファンを呼び込むような車両の導入など「鉄道会社ならでは」の工夫と究極のコストダウン努力（線路設備等の整備コスト削減のためのスピードダウンの例も・・）も相俟って経営を持続している路線もあるものの、中には利用者の減少が著しく、自治体も財政が厳しくなる中でバスに転換し、そのバスまで廃止になってしまった路線・線区も現れた。

今後も、このままいけば、日本の総人口は減少し続け、特に地方人口の減少は

加速し続ける可能性が高い。ただ、このまま地方がどんどん過疎化し、生産力を発揮できなくなれば、日本経済の成長は望めなくなる。すなわち日本経済の成長のためには、地方経済の再生、発展が不可欠であり、その切り札となるのが「観光産業」である。観光を楽しむ人口を増やしたくても、日本人は減少していく中で、当然インバウンド訪日外国人をどれだけ増やせるか、その消費をどれだけ増やせるか、これらの「関係人口」の増を、少しずつでも移住による地方の（生産年齢）人口増につなげていくことである。

安倍政権下では、観光産業を日本の成長戦略と位置づけ、そこに従来とは比較にならないレベルの予算を投入し、令和元年（2019 年）には訪日外国人数は約 3,200 万人で世界第 12 位、その消費額は 4.8 兆円に上るまでになり、成果は明確に数字に現れてきた。ただ、この時点では、東京～富士山～京都～大阪・神戸といったゴールデンルートと沖縄に集中しており、ニセコ周辺等一部を除いて地方には必ずしも拡がっていない。

令和 2 年（2020 年）から始まったコロナのパンデミックは、これに直接的に急ブレーキをかけることになった。このコロナ禍を機に、リモート勤務を始めとした新しい生活・働き方様式が急速に普及・定着することになる。

このコロナ禍は、鉄道輸送にとっても大きな変化をもたらすことになる。具体的には、鉄道特性が発揮できる大都市圏輸送は、コロナ禍以前には戻らないことが明確になり、一方、新幹線等の都市間輸送も出張需要が減少、観光面においても、ボリュームが大きく旅行意欲も高かった団塊世代が「旅行適齢期？」を越え始めており、こちらもコロナ禍以前には戻らないことが明確になりつつある。結果、鉄道ネットワーク維持のための「内部補助力」が大幅に減少する事態を加速させた。

地方では、せっかく充実してきた観光関係企業等が大幅に傷んだうえに、人口の減少は着実に進み、またこの間の災害等により、列車を十分に運行できない線区も増えてしまった。

JR では北海道を皮切りに、四国、九州、そして地方ローカル線を多く抱える本州 2 社で、会社としての経営努力による内部補助で、経営が支えきれなくなりつつあるレベルになってきた地方ローカル線の線区について、収支を公表し、線区が関係する地方自治体と、その地域のモビリティをどうしていくか、どう公的な負担を入れて地域経済を底支えするか議論を開始したい旨を明らかにし、国もその議論を促進するという方向を打ち出した。また北海道新幹線の並行在来線として函館本線新函館北斗～長万部は沿線自治体が既に鉄道による地域モビリティの

確保は不適との方向で一致し、北海道対本州各地のメインルートとする鉄道貨物輸送をどうしていくかという議論に移行しつつある。

◇　　◇　　◇

日本の成長途上の鉄道 100 周年から 50 年、鉄道特性を活かした鉄道ネットワークの維持・拡大を図った国鉄改革から 35 年、鉄道事業者を取り巻く環境はそれまでの 100 年とは大きく様変わりをした。この間、いわゆる国の借金が 1,200 兆円を超え、GDP の 2.4 倍にもなった状況下で、医療、年金等社会保障費は増えるばかり、コロナ対策、成長なき物価高対策、安全保障のための防衛費の増額、これらもある中で、成長戦略への投資と財政支出のニーズは留まるところを知らない。この状態を続けていくことで、日本が滅びることはあり得ないのだろうが、間違いなく国際競争力は低下し、その国際的な地位も下がっていくこととなる。

このような観点からも、鉄道特性が発揮できず、JR においても内部補助の限界を超える状況にある地方ローカル線区については、維持に必要な公的負担の規模も勘案しながら、そのあり方を議論せざるを得ない時期になっていることは間違いないと思う。これは、JR に限らず第三セクター等で鉄道経営を行っている地方ローカル線も同様であり、JR だけに議論を限定するべきではないと思う。

ただ、その際、地域のモビリティ確保の観点に加え、観光産業を日本の成長戦略にし続ける観点から、地域の観光資源として鉄道を核にした観光開発を行うため、公的負担を前提に鉄道を残す、滋賀県知事が提唱するように、更にその公的負担のための財源も創出するという選択肢は検討されてもいいと思う。地域のモビリティは、最低限の公的負担を前提に鉄道よりも低廉なコストで運営できる手段に建て替え、そのモビリティ手段そのものを観光資源としたり、鉄道は残さないが、公的な資金を若干投入して廃線跡を新たな観光資源として整備することも選択肢としてあり得る。

JR に関して言えば、地方ローカル線に対する負担が減る事すなわち内部補助の負担が減った分、鉄道特性を発揮できる分野等への投資の余地も増え、大都市圏輸送をもっと快適なものとしたり、新幹線や都市間優等列車の高速化を始めとした利便性の向上、環境対策の深度化等を徹底することにつなぐことができる。

特に、今後 50 年を考えた観点から言えば、その 50 年の鉄道発展の象徴となるべきものは、リニア中央新幹線だと思う。明治 5 年（1872 年）に敷設された鉄道は、その後その鉄道システムの延長線上で改良をされてきたが、そこから鉄道システムとして大きく飛躍したのが昭和 39 年（1964 年）の東海道新幹線開業であった。鉄道開業から 92 年目の出来事である。今年で東海道新幹線開業から 58 年なる。JR 東海が進めているリニア中央新幹線は法的には全国新幹線鉄道整備法に基

づいて建設されているが、鉄道システムとしては、新幹線を超越するまさに「夢の超特急」である。しかもこの新線は、国鉄改革で、分割民営化という手法を選択して誕生した、上場株式会社である JR 東海が、自社の経営努力により稼いだ（将来の「稼ぎ」も含む）利益で作り上げ、自社で運営し続けるとともに、並行する東海道新幹線、東海道本線も含めて自社で経営し続けるという鉄道 150 年の歴史上初めての挑戦でもある。これにより、並行する東海道新幹線の活用領域をビジネスを主体にしたものから沿線の観光振興のために拡大することも可能になるし、トンネルや地下も多いことから、災害にも従来の新幹線より強く、輸送の安定性も一段と高まる。早期に開業し、多くのお客さまにご利用いただければ、人口減少等で停滞する日本経済復活のきっかけになる可能性をも秘めた鉄道になるのではないか。

「鉄道開業 200 周年」には、私自身も、そして現に鉄道に携わる幹部の皆様も生き残っていないと思うが、これから 50 年、鉄道が日本経済発展の基盤として輝き続き、その記念式典にはまた天皇・皇后両陛下にご臨席いただき祝っていただけるよう、心から願っている。

伊藤嘉道（いとうよしみち）　氏　　株式会社交通新聞社　代表取締役社長

1980年日本国有鉄道入社。職員局職員課で余剰人員・雇用対策、新会社要員体制確立に従事。1987年に東日本旅客鉄道株式会社採用、同社人事部、投資計画部、東京支社総務部長、財務部次長、執行役員高崎支社長、株式会社総合車両製作所専務取締役経営管理本部長、株式会社交通新聞社専務取締役、株式会社ＪＴＢ常務執行役員を歴任。
2022年6月より現職。