



CONTENTS

Top Opinion

地方交通線の行方 -地方都市経営として考える交通問題-

J R東日本コンサルタンツ(株) 代表取締役社長 (未来構想PF理事)

栗田 敏寿

1

VOICE

群馬の鉄道遺産

J R東日本 中里 盛道

2

たすきリレー

太平洋戦争早期敗戦の断行

りんかい日産建設(株) 菊池 一成

3

今月の国際比較データ

4

PF書店／私のインフラ巡礼／編集後記

5

Top Opinion

地方交通線の行方

-地方都市経営として考える交通問題-

J R東日本コンサルタンツ(株) 代表取締役社長 (未来構想PF理事) 栗田 敏寿

本年7月25日、2月から国交省にて検討されていた「地方鉄道の在り方に関する有識者による提言」がなされた。現時点で議事録が公開されていないため新聞報道によるしかないが、輸送密度1千人/日未満の路線を対象に、国が主導する協議会において自治体と鉄道事業者が議論を深め、協議会設置後3年後には結論を出すというものである。



協議会での議論は路線の「存続」や「廃止」を前提にしないものの、利便性や持続可能性の向上が見込まれる場合には「廃線によるバスやBRTなどへの転換」や、「自治体が線路や駅を保有し鉄道会社が運行を行う「上下分離方式」など」、運営方式の見直しも含めて検討されるとのことである。

国が検討会を立ち上げた背景には、人口減少やマイカー利用の増加などにより、地方鉄道の経営が一段と厳しくなり存亡の危機に晒されていること、さらにはそうした状況に鉄道事業者だけでなく国や自治体がこれまで適切に対応してきたのか(地方鉄道の現状を直視せず事業者任せにしてきたのではないか)という問題意識があったとのことである。

加えて、経営が比較的順調であったJR本州各社も、コロナ禍による行動様式の変化が重なったことで二期連続の赤字決算を強いられ、今後もコロナ禍以前のような状態には決して戻らないであろうという厳しい見通しから、「国鉄改革の基本的スキームの一つであった「内部補助」の仕組みが崩れたためである」と理解している。

この提言に基づく輸送密度1千人/日未満の対象路線は全国で61あり、最も多いのはJR東日本で29路線(50区間)となっている。この路線の沿線地域の将来をどのようにリデザインし、そのうえでその地域の交通手段を鉄道とするのか他のモードにするのか、その在り方に関する検討が急がれる。

なお、JR東日本は2月14日に「JR東日本の地方交通線と取組みについて」を、7月29日に「2021年度駅別乗車人員等のデータ公開について-路線別ご利用状況(収支、営業係数、収支率)-」を公表している。地方交通線問題に関する基本的な考え方について触れられているので、興味のある方は報道発表資料を是非参照されたい。



私のインフラ巡礼



～疣岩円形分水工～

疣岩地区にある今なお現役な農業用円形分水工
(JR東日本コンサルタンツ 渡部 修さん)未来構想PFのホームページ
(HP)をご覧ください。会員はもちろん社会に大きく
開かれた「参加型」HPです。

未来構想PF

検索

で検索してください。

トップページへのリンクは

[こちら](#)



一方、様々な問題を抱える地方にとって、人口減少・超高齢化及びコロナ禍という現象は、その地域の今後の在り方をどうするのかといった根源的な問題を有している。今回の提言で対象となった路線の沿線地域は多くの限界集落を抱えており、将来どのような形の街としていくのか、そのためには交通手段をどうするのかを、地域と交通問題を一体となって考えるべき重要なテーマとして捉えるべきである。

具体的には、まず鉄道会社は路線の情報開示に努め、自治体は街の将来像を見定めながら路線の在り方を議論し、存続と廃線または他の交通モードへ転換する場合のそれぞれにかかるコストを試算しながらその地域にとって最適な交通モードを選択することが求められる。

一例だが、地方鉄道の近江鉄道では、存続と廃止についてデータをもとに議論を行った結果、自治体側の財政支援によって存続を決定したケースが新聞記事で紹介されている。「鉄道存続で自治体が負担するコスト」と「廃線によって自治体が負担するコスト」を比較する方法で分析した結果、後者の場合、車利用の増加に伴う道路拡張工事費用や鉄道を通学で利用する高校生のスクールバスの増加費用などで少なくとも年間19億円が必要と見込まれ、この額は近江鉄道の鉄道事業の年間赤字額を上回ることが確認されたことから、自治体は鉄道事業の赤字を補填する形で「上下分離方式」の導入を決定、2024年度から公的資金を導入することになったとある。

上記の事例は、民間企業として限界に達した地方鉄道の経営問題を、地方都市の将来を考える「都市経営」という視点から見直し、その結果、地方鉄道を存続した事例であると捉えることが出来る。

今回提言された輸送密度1千人/日未満という路線は、鉄道の特性である「大量輸送」が発揮できない赤字路線である。その路線の取扱いを議論するという事は、単に近江鉄道の事例だけの議論に留まらず、観光・地域の活性化・地方再生を総合的に考えたうえで、「都市経営」という視点から地域と交通問題を一体となって見直すことであり、それぞれが限界に置かれている地域と交通問題の両立を図る重要なテーマとして捉えるべきではなかろうか。

協議会での議論は来年度から始まるとのことだが、決して目が離せない切実なテーマであり、その議論の行方が大いに気になるところである。

VOICE

群馬の鉄道遺産

J R東日本 中里 盛道

未来構想プラットフォーム通信の記事で、私のインフラ巡礼のコーナーが別にある中で遺産の話をするというのも大変恐縮ですが、原稿執筆ご下命の突然にあるところを訪問し、そこから鉄道遺産のインフラツーリズムをしてしまったご紹介です。

その1：チャツボミゴケ公園

あるところというのは、群馬県中之条町にあるチャツボミゴケ公園。名前からしてインフラとは何ら関係がなさそう。私もただ単に珍しい植物を見て癒されたいという思いで訪問したのです（←疲れすぎ?）。珍しいと言いつつ見た目は普通のコケですが、

チャツボミゴケというのは、強酸性（pH=2.6程度）の鉱泉の水辺に自生する珍しい植物だそうで、この公園は日本有数の群生地とのこと。鉱泉に含まれる鉄イオンがコケやバクテリアの働きで鉄鉱として蓄積しているため、戦時中の金属不足対策としてこの場所で鉱山開発が始まったのだとか。そして産出される鉄鉱石の運搬のため、吾妻線の長野原草津口駅（開通当時は長野原線長野原駅）から太子（おおし）駅までの区間が貨物専用線として開業したとのこと。なんとこのコケと鉄道にこんなつながりが…



その2：旧太子駅

公園でそのことを知った私は、その足で旧太子駅へ。旧太子駅は観光地として復元されていますが、駅舎・ホームは後年再建されたもので、貨車も必ずしも当地とは関係がない車両ばかり。駅開業当時から残っているものと言えばホッパー程度だと思いますが、とはいえ鉄筋むき出しの朽ち果てたホッパーの姿にはノスタルジーを感じます。



太子駅が開業したのが1945年1月。すぐに終戦を迎え当初の目的であった金属不足の解消の役目は果たせず、貨物輸送は約20年で終了。戦後に始めた旅客輸送も1970年10月で事実上の終了という短命な駅ですが、戦時開業という当時の社会情勢を伺わせる点で興味深いです。



ホームとホッパーの状況



ホッパー内部

この周辺は八ッ場ダム建設に伴い、まちも鉄道も移設されるなど、大きく変わっています。草津温泉も近くにあり、草津ご訪問の際は是非足を延ばしてみてください。

たすきリレー

太平洋戦争早期敗戦の断行

りんかい日産建設(株) 菊池 一成

B29爆撃機を見たことがある。カリフォルニア・マーセドの広大な空軍基地に展示されていたものだ。現役の時、カリフォルニア州高速鉄道局CHSRAが進める高速鉄道の技術支援で出張した時、ここを車両基地候補として視察した時のこと。B29爆撃機(ほかにB52等もあった)は、確かに大きな、大きな黒い影だった。小型戦闘機の時代にこれほど大きな飛行機が東京上空に大挙飛来し、焼夷弾の雨を降らせたのか・・・。

東京大空襲が敗戦の5か月前の3月10日。B29が襲来し、37万2,000発の焼夷弾が雨あられと落とされた。投光器に浮かび上がった黒い編隊を映像で見たことがある。米軍の記録によれば、東京大空襲は「日本国民の戦争への戦意を削ぐ」ことを目的とした初めての作戦だったとある。この時、迫りくるB29に対して日本軍は何の抵抗も出来なかった。ただ焼夷弾を落とされるだけ。日本の木造家屋には焼夷弾が一番効果的であると十分な研究がなされていた。人々は炎の中を逃げまどい、墨田川に飛び込んだ。焼けただれた遺体が積み、処分されたとか。12万人が亡くなったと記録されている。

この後も、作られた悲劇は続く。無差別空襲が繰り返された。全国200都市以上が空襲を受けたとされる。名古屋、大阪、神戸に12万発が投下され、14万人を超える人々が亡くなった。他にも仙台、横浜、広島・呉、富山等。わが故郷伊豆下田も空襲を受けたが、それは米編隊が目印になった富士山上空から帰還する時、重量を減らすために残った焼夷弾を「捨てた」ものだった。笑い話にもならない。また沖縄地上戦は民間人を巻き込んで6月まで続いた。ひめゆり部隊はあまりに悲しい現実である。原子爆弾の投下で21万人が命を落とす。以上のように66の都市が焦土となり、45万9千人が犠牲になった。その一人一人が死の苦しみの中で亡くなっていった。これは戦没者310万人の16%に当たるとのこと。

そしてソ連が参戦し、満州の悲劇が生まれ、更にシベリア抑留へと続く。シベリア抑留では何万という同胞が飢えと寒さの中亡くなっている。終戦直前に日ソ中立条約を破って参戦し、どさくさに紛れて戦略上重要な北方四島を盗み取ったソ連のやり方に腹が煮えくりたつ。クリミア半島とまったく同じやり方だ。未だに返還される見込みすらない。

終戦の年の3月すでに首都東京を全く守れず、10万人の犠牲者を出した。それなのにどうして戦闘続行という判断が出来たのか？この時点でなぜ戦争を終結させる手立てが取れなかったのか？終結させなかったことで、あまりにも大きな上記悲劇・犠牲が生まれた。北方四島の問題も発生しなかった。これは誰も責任を取りたくなかっただけに過ぎない、**止めれば誰かが負けの責任を取らなければならなくなるからだ**。戦争を遂行している限りは責任が及ぶことはない。

歴史を後から考えれば後出しじゃんけんになる。しかし、これからの歴史の中で悲劇の終結について、日本はどうすべきだったか反省しておく必要がある。世界にはウクライナを始め戦争がまだまだ現実であり、悲劇が繰り返されている。



ここは大日本帝国憲法の最高責任者である天皇が、終結を宣言するしか終える法的手立てはなかつたろう。「戦争遂行は我が意にあらず」と宣言するしかなかった。ミズーリ号をもう少し早く行動すべきだったと思う。統帥権を振り翳し、責任を取ろうとしない軍部を薙ぎ払うにはかなりなエネルギーを必要とする。すべて天皇の判断という訳にももちろんいかない。覚悟をもって同胞を戦果から救うため周辺がなぜ進言出来なかつたのか？天皇を取り巻く側近がなぜ東京大空襲以後の悲劇を食い止めようと、日本を救おうと体を張って進言できなかつたのか？敗戦のビッグピクチャーを早期に描ける人物が必要だった。

また、もう少し歴史を遡って、太平洋戦争そのものをやらないという手立ても考えなければならないと思う。そうでなければインパール作戦の白骨街道、サイパン・ガダルカナル玉砕、神風特攻隊、空襲等の犠牲者310万人は浮かばれない。(リーダーがばかで判断を誤ると部下が、国民が、悲劇を見る。)

そこで開戦の昭和16年に戻ってみた。終戦と同様だが、「宣戦布告」をしない。これさえしなければ、アメリカから仕掛けてくることはないから、戦争にはならなかつた。この権限も大日本帝国憲法下では天皇にあった。これも「我が意にあらず」と発出しないこと。国民が戦争に煽られていても、統帥権を振り翳す軍部が息巻いていても、断固として、国力の差を判断し、得策ではないことを進言出来る肝の座ったリーダーがほしかった。

戦争に導かれた第一の直接的な原因は、石油を止められたことだった。石油を止められないためには、関東軍の満州からの撤退が条件である。また国策で満州移住をやってきた。このような状況を覆して、軍部に反旗を翻すのは容易ではない。しかし、帝国主義の旗の下、日本と同様に植民地を確保してきたアメリカとのネゴの余地はあつたはず。日本は関東軍を国内に呼び戻し、満州の権益を譲歩する。戦争への大きな流れの中で、確実に止められたのかは確信が持てないが、開戦だけが選択肢ではなかつたはず。

私は散歩が趣味だが、散歩していて考えた。戦後77年国土は戦火に見舞われなかつた。これまでの歴史を辿ると奇跡に近い。この修羅場を経験しなかつた幸せをもっと、もっと噛みしめる必要があると思つた。戦争体験者の犠牲の上にこの未体験が成り立つということをしかり知る必要がある。

引用文献：吉田 裕「日本軍兵士」



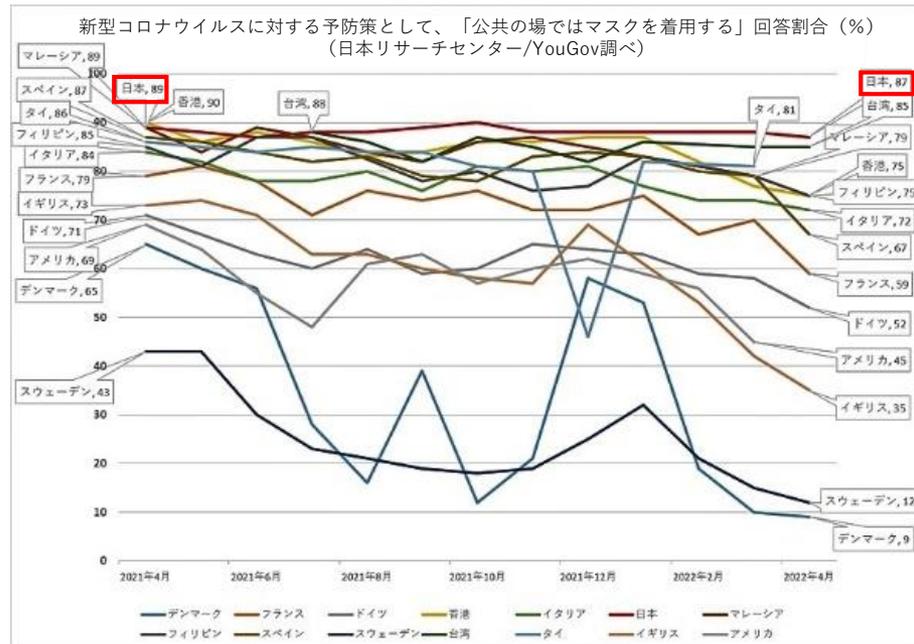
今月の国際比較データ



●公共の場におけるマスク着用率

日本リサーチセンターが英国YouGov社と提携して実施した新型コロナウイルスの予防策としてのマスク着用率の調査で、日本は世界14カ国・地域の中で、2021年4月から2022年4月までの1年間、85%以上の最も高い水準で横ばいとなつていたことがわかりました。

欧米では、アメリカが2021年4月の69%から2022年3月は45%と半分を切りました。ドイツ(2021年4月 71% → 2022年4月 52%)、フランス(2021年4月 79% → 2022年4月 59%)なども、1年間で20ポイント近く減少しています。また、2022年4月時点で最も低いのはデンマークで9%でした。今後日本ではどのようになるのでしょうか？





PF 書店



本の題名をクリックすると、出版社の書籍紹介HPにリンクします！

① **花火のふしぎ** (冨木 一馬著 SBクリエイティブ)

日本各地の美しい花火の写真・基礎知識・歴史・作成法を紹介した楽しい読み物。人々が夏の夕べに花火を楽しむ文化は江戸時代から始まったが、当時は竹筒から暗い火薬が噴き出る簡素なもの。飴色と青色のみだった色彩も、現在は基本4色から様々な色調を生み出すようになった。ハートやニコニコマーク等立体的な型物の種類も多く、海外の花火大会でも日本の花火は大人気で、今では世界一の花火技術国となっている。世界で花火がある国は約30ヶ国、そのうち一般庶民がお店で気軽に玩具花火を買える国は15ヶ国程しかない(書籍出版当時)。その理由は宗教の違い・紛争が継続していて、一般人には火薬を扱わせない文化が根付いているからだという。日本では夏になると当たり前のようにお店で花火を販売していて、誰でも買える。夏の風物詩の花火も、ある意味で「平和の象徴」であった。

② **天才IT大臣オードリー・タンが初めて明かす問題解決の4ステップと15キーワード** (オードリー・タン著 文響社)

台湾が誇る、世界屈指の頭脳を持つ唐鳳(とうほう、タン・フォン、オードリー・タン)。

(1)問題と向き合う (2)問題を受け入れる (3)問題に対処する (4)問題を手放す の4つのステップと15個のキーワードを軸として、タン氏がどのように問題を解決するのか、そのプロセスを探る。彼女の提唱するキーワード「すべての人の側に立つ」「傾聴する」「3F Fast(素早く)・Fair(公平に)・Fun(楽しく)」は、日常生活・日々の業務にすぐにでも実践可能だ。意外だが、IT大臣の彼女はスマートフォンを使用していないという。一人の時間を、スクリーンから飛び出す様々な情報に奪われたくないからだ。公務に多忙な中での読書も、視覚によって全文を脳内にスキャンして取り込むことからスタートする「高速スキャン読書法」を使用している。デジタル形式の文書の見開き2頁を2秒で読み、400頁の文書なら10分以下で読めるという。なかなか凡人には真似できないが、彼女の温かくゆったりとした人柄が文章からも伝わってきて、まるで仙人の説話を拝聴している気分になる。



私のインフラ巡礼



「疣岩円形分水工」(宮城県蔵王町)



農業には水は欠かせなく「水の一滴は血の一滴」と云われるように、営農者は大切にしてきました。紹介する施設は、農業用水を各権利者に公平に分配するものです。水源からの地下水流が円形の筒内で吹き上がり、外周部から越流・落下する際に、円筒の外縁部に設ける仕切りの間隔に従い用水量が正確に分配され、各権利者(水路)別に分れていきます。この施設は1931年に完成して以来、今なお現役として働き、地域850haの水田を潤しています。(注:疣岩(いぼいわ)は地名です)(JR東日本コンサルタンツ(株) 渡部 修さん)

編集後記

この夏も甚大な豪雨災害が発生してしまいました。8月に日本各地で猛烈な雨が降り、鉄道施設においても橋りょう倒壊や路盤流出等、多くの被害が生じました。9/2現在でもまだ、東北地方のローカル路線を中心に2事業者7路線が運休中。異常気象が毎年起こり、もはや異常とは言えない状況です。これまでの防災対策が通じなくなってきつつある昨今、これからの交通インフラはどうあるべきか、私たちの発想をどう変えていかなければならないか、改めて考えさせられた夏でした。(H.T)

プラットフォーム通信では、メンバーの皆様の投稿をお待ちしています。

連絡先：未来構想 PF 事務局 大口

電話：03-4334-8157

メール：info@miraikoso.or.jp

〒100-6005 東京都千代田区霞が関 3-2-5 霞が関ビル 5F-28