

～戮力協心～

NO.8

2022年10月14日

発行責任者 池尻 和寛

編集責任者 情 宣 部



2022年10月14日は、日本に鉄道が正式に開業してから150年の節目の年となります。鉄道の敷設は、産業振興や物流改善の観点から明治政府が早急に取り組んだ事業でした。今一度、自分が働く鉄道の歴史を振り返り、今後どうあるべきか考える日にしてみてはいかがでしょうか？



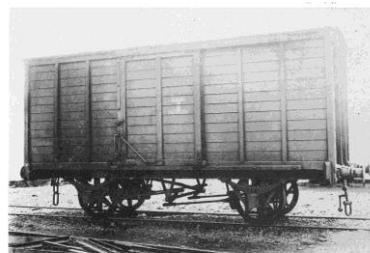
明治新政府は、明治2(1869)年11月には鉄道建設を早々に決定、翌3年建設工事に着手した。そして、明治5(1872)年10月14日、新橋(後の汐留)～横浜(現在の桜木町)間[約29km]を完成させ、明治天皇を迎えて開業式が行なわれた。翌日から一般の旅客営業が行なわれ、一日9往復が設定、新橋～横浜間の所要時間は約53分であった。

以降、民間資本による鉄道敷設も進み、明治38(1905)年までには全国の主要幹線はほぼ完成した。しかし、日清・日露戦争の影響下で、主に軍事利用の視点から、鉄道

施設の規格化が求められ、この年に「鉄道国有法」が公布、短距離の私鉄を除き国有化された。

日本の鉄道貨物輸送は、鉄道開業の翌年明治6(1873)年9月15日から、新橋～横浜間で営業を開始した。当時の貨物列車は2往復(内1往復は不定期)が設定され、この年の輸送量は2千トンであった。貨車75両(全てイギリス製)を使用、有蓋車・無蓋車の他に、家畜車・魚車・材木車が揃えられた。

その後、官設・私設の鉄道網が整備されて貨物の輸送量も増加、加えて日清・日露戦争の軍需需要が高まり、明治27年度には435万トン、明治37年度には1956万トンとなった。



一番列車で横浜駅に到着された明治天皇は、式典において「私はさらにこの鉄道事業が拡大し、この線路が全国に張り巡らされることを願う」と勅語を發した。この言葉の通り、日本の鉄道網はめざましく発展した。大正11(1922)年に改正「鉄道敷設法」が公布された際は、国会議員が地方選挙区で勝ち抜くべく、いわゆる「我田引鉄」により票を集め、地方にまで鉄道を延ばしていった。

しかし、こうして敷設されたローカル線の一部は採算が取れず、後の「国鉄再建法」により存廃のふりかけられた。さらに国鉄が分割民営化し、赤字ローカル線は次々と姿を消していった。

そして現在、主要幹線までもが存廃の危機にさらされている！

JR九州は、今年9月23日に西九州新幹線を開業させ、並行在来線である長崎本線の一部区間について、線路を含む設備を手放し、上下分離方式で運行している。

JR西日本の北陸本線についても、北陸新幹線敦賀延伸に伴い、一部区間の第三セクター化が決定している。

そして、JR北海道では、北海道新幹線札幌延伸の際、並行在来線である函館本線長万部～小樽間の廃線を決定、函館～長万部間についても鉄路存廃の協議が続いている。

全国ネットワークを有するJR貨物にとって、こうした問題は無視できない。第三セクター化による線路使用料の問題、廃線による貨物輸送網の寸断、これらは収入減による人件費削減や雇用と生活が危くなる恐れが出てくる。その影響の波は周辺地域だけでなく、全国的に波及するからこそ全青年部員で問題意識を持たなくてはならない！

ネットワークはつながってこそ“価値”となる
日本の発展を願い、つなげた鉄道を断たぬよう取り組んでいこう！