

巻頭言

鉄道ネットワークと地域再生

今 城 光 英



英国北部では、廃止されたローカル線の復活が相次いでいる。昨年9月には、エディンバラからガルシールズという都市に至る50kmのローカル線が全線複線で復活した。実に半世紀ぶりの復活である。復活開通式には、エリザベス女王とエディンバラ公が出席し、スコットランド自治政府の若き女性首相であるニコラ・スタージョンが見守る中で、除幕式が執り行われた。

復活した線の沿線人口は2万8,000人で、その大半がガルシールズ一か所に集まっている。総工費は3億ポンドで、予想される輸送量は1日1km平均1,300人程度とみられる。日本で、人口3万人足らずの都市のために、邦貨に換算して520億円を投じてローカル線を復活することは、まず考えられない。この程度の輸送量では、鉄道事業としての採算ラインを割っており、廃止対象になることはあっても復活はありえない。

ガルシールズのローカル線復活を推進したのは、地域住民と地方議員であり、復活のための費用を負担したのは、自治政府とネットワークレールである。廃止後も鉄道用地が保全されてきたから、新たに用地を取得する必要はなかった。路線を廃止した当時の鉄道は、国有のブリティッシュ・レールウェイズであったが、これは民営化によって現存しない。

英国の鉄道では、民営化の際に上下分離と呼ばれるインフラとオペレーションの分割が行われた。一旦は分割した上下とも民間企業になったが、インフラを担ったレールトラック社に問題が生じたため、「下」については事実上の再国有化が行われ、レールトラックの資産を引き継いだネットワークレールが誕生した。ネットワークレールは、保証有限責任会社という形態で、配当金を支払うことはなく利益を全て鉄道ネットワークに再投資する。

それでも、配当を支払わないからといって、ネットワークレールにローカル線を復活する費用を捻出するほど余裕があるわけではない。費用負担の主体は、自治政府である。一方、「上」のトレイン・オペレーションは、民間企業のアベリオが担い、ネットワークレールに線路使用料を支払っている。

英国のトレイン・オペレータは、一定期間の営業権を付与されるフランチャイズ制度の下で企業活動を行っている。

フランチャイジーは、採算がとれないと考えたときは、応札しなければいいということだが、複数の希望者があれば入札によってオペレータが決められる。現在のアベリオは、従来オペレーションを担ってきたファースト・グループから、入札によって代わったばかりの会社である。これが鉄道事業に導入された競争の姿である。アベリオは、オランダ鉄道の子会社であり、今までオペレータであったファーストは、バスを手広く営む英国の会社である。

念のためにいうと、トレイン・オペレータが代わっても、鉄道の従業員は所属する会社が代わるだけで、基本的に継続して鉄道輸送に従事する。さて、自治政府がローカル線を復活させた目的はどこにあるだろうか。一つは、地域再生（英国式に言えば地域振興）である。ガルシールズには、大きなバスターミナルがあるが、バスだけではエディンバラなど周辺との交流が不十分で、地域の衰退が深刻であった。

もう一つの目的は、鉄道敷設という一大プロジェクトを立ち上げることで、地域社会に雇用を創出することである。炭鉱地帯であった沿線地域には、閉山によって映画「プラス！」に描かれたような失業が襲いかかり地域社会が疲弊していた。ガルシールズに先立ち、アロアという都市でもローカル線が復活し、すでに7年が経っている。

アロアでは、人口と雇用が増えるという成果が表れている。在来産業が次々に廃業して地域社会が荒廃し、高校ですら安全ではなくなっていた地域が、ローカル線の復活で大都市通勤圏に含まれ息を吹き返した。これらのケースは、鉄道という全国ネットワークに繋がるインフラを再整備することが、地域の再生に役立つことを示している。それを可能としたのは、長年にわたる議論で合意を形成した自治の精神である。