

「夢」～新しい鉄道によるまちづくり～

この正月に夢を見た。夢の中で、私はどこか知らない駅の改札口にいた。大きくはない駅だが、多くの乗客が近くにある自動改札機を次々と通り過ぎて行く。その情景はごくありふれたものだったが、私がこれまで見たものとは何かが違う様に映った。何が違うのか、始めのうちは解らなかったが、しばらくするとその違いにやっと気づいた。

切符の券売機が近くに見当たらない。駅へ来た人は皆、真直ぐに改札口へと向かって行く。これだけ多くの人が利用する駅であれば券売機の 2、3 台あっても良さそうなものである。「いったい切符はどこで買うのだろう？」と見回してみたが、切符を買おうとする人も見当たらず、再び改札を見ていると、どうやら全ての人が定期を利用して改札を通っていることが確認できた。

「みどりの窓口」に入ると、発券ブースの上方にやっと小さく書かれた「切符」の文字を見つけることが出来た。どうやら切符は主要な商品では無いらしい。

私はここが何処の駅なのか、また何処に行けば良いのか、あても無いまま、「あの、切符はここで買えますか？」と窓口の女性に尋ねると、女性は「えっ、切符ですか」と少し驚いたあと「ええ、お出しすることは出来ますけど…」と落ち着きを取戻してから答えた。そして、言葉を続けた。「ですけど、会員定期の方がお得だと思いますが」と何やら引出しから使い古した用紙を取り出して説明を始めた。

その用紙は、「フリーダムパスポート会員募集」と大きく書かれた宣伝パンフレットであった。「切符を買われるのであれば、こちらの会員になることをお勧めいたしますが・・・」と女性はにこやかな笑顔で「鉄道会員」になる利点を説明し始めた。

その制度は入会金と年会費を支払えば、その鉄道の路線全てに一年を通して乗ることが出来る「鉄道サブスク会員」であり、切符に比べ若干は割高ではあるけど、回数制限も無く乗れるため、利用者のほとんどが会員に入会するのだという。この制度が施行されてから 10 年程が経つが、最近では、切符を購入する人がほとんどいないため券売機も撤去されたのだと言う。窓口の脇にあるのは指定席の自動予約機だけである。

「へえ、そうなのか」と感心し、女性係員が説明を丁寧にしてくれるので、その後も何やら質問を続けてすることになり、ここまでに至る経過を教えてもらうことになった。

夢の中の話ではあるが、ここでも地球温暖化問題は非常にシリアスな状況となり、二酸化炭素排出の観点でエネルギー効率の高い鉄道輸送に対しての要請が高まり、新たな鉄道再生への道が模索されたのだと言う。この地方の鉄道においても検討した結果、当時欧州で始まったオーストリアのクリマ（気候）チケットやドイツの 49 ユーロなど、国中の公共交通機関全てが乗り放題になるサブスク制度を参考としたらしい。

当時、地方ローカル線は存続危機に陥っていたが、この制度で新たな鉄道の再編も進んだらしい。つまり、小さいいくつかの地方鉄道が提携または合併し、路線全てをまとめて販売

することにしたということであった。

会員になってくれたお客様は一年または数年設定の更新で会員となり、鉄道を自由に利用できるのだそうだ。会員には本人の顔写真のついた定期券「フリーダムパスポート」が貸与され、みなそれを利用しているのである。

話の終わりに、女性職員は定期のことを知らない私を不思議に思ったのか「お客さまの住むところでは、まだ切符を利用されているのですか？」と逆に尋ねられる羽目に陥ってしまった。今や会員制度は鉄道の常識らしい。

ここまでに辿りつくまでには国内で激論がかわされたという。現状維持を唱える保守的な会社もあったが、最終的には夏季に続発した猛暑日の日数の激増そして線状降水帯発生による全国各地での災害が国内で続発したことで、世論が鉄道再興の声を押し上げたということだ。

国土交通省と各鉄道会社そして沿線自治体までが参加して、会員のニーズ、技術的な面、安全面について慎重な検討がなされた末に実現に踏みきったという。制度導入時には鉄道会員に加入する人に対して、各自治体は会員費補助を行い、鉄道会員の増加を促した。自治体も線路維持のために費用負担をするのではなく、会員補助という形で鉄道会社の収入増加に寄与したのである。制度が普及して、今ではあたりまえのことになったというが、当時は「鉄道に第二の革命が起こった」ということで、社会的にとっても大きな反響を呼んだらしい。

鉄道事業の経営においては、その支出における変動費と固定費において人件費等の「固定費の占める割合が高いこと」と、鉄道が「大量輸送機関」という特徴を持つこと。この二つの特性を活かせば、その収入を会員費で集め、その会員を鉄道に乗り放題にするというのは確かに面白いのではないかとということに気づかされる。

利用距離により運賃が高くなる「距離制」と呼ばれる、自動車の無かった時代に作られた現在の運賃制度であるが、現状のような自動車が蔓延した社会でずっと同じ制度を用いていることが鉄道衰退の原因であるかもしれない。何事にも共通するが、環境に合わせて自らを変化させなければ生き残れない。

沿線人口の少ない地方ローカル線で線区別に収支判断を行えば、人口減少も危ぶまれる現状では、ほとんど利用者の増加は見込めない。現在はコロナ禍のために存続問題が表面化し、国が関与しての沿線自治体との協議が始まっている。上下分離やバス転換など、その地域に最も適した公共交通を模索が行われているが、運転手不足問題も昨今表面化した今、鉄道を残せるよう事業のあり方から問われる時代となっている。

JR九州の場合を例にとって考えてみる。JR九州における在来線の鉄道収入は約1,200億円である。九州人口を約1,300万人と考えれば、ひとり1万円の会費を集めることで在来線の収入を超えることが可能となる。当然、実現する段階では会員費の設定を詳細に設定する必要があるが、鉄道再興の可能性を感じる事が出来る。会員数200万人ならば6万円、

300万人なら4万円である。あくまでも年会費である。利用の度にきっぷを購入する必要や利用距離による料金を考えなくて良くなれば、もっと鉄道を利用しやすくなるはずだ。

また、九州だけでなく、日本の鉄道が連携をとることが出来れば、一定料金で日本全国の鉄道を利用することも可能となる。一億二千万人の人口のうち、仮に「日本全国の鉄道路線の列車に一年間自由に乗れる定期」があるとすれば、いったいどれくらいの金額で欲しいと考えるだろうか。夢は膨らむばかりだ。

また鉄道会社は増収作として、社員が会員を勧誘して回り積極的な作戦に出ることも可能になるだろう。お客様が駅に来るまで待つことは無い。会員費は純収入に直結するので営業努力は明確に表れる。義理と人情を使ってでも、会員を増やすように社員が頑張れば良い。もちろん、お客様も元を取るために限りなく列車に乗ろうとするだろうから、どちらにも利点が出てくる。列車の利用者も必ず増えるはずだ。

夢は続く。乗り放題となったことで、鉄道会員は利用者は通勤、通学の利用以外にも会員費の元を取るために、休みにも鉄道を利用して出掛けるようになった。特に主婦や学生達で自動車の免許を持たない人たちは、パスを持つ仲間を誘って鉄道で買い物や遊びに出掛けるようになったのだ。駅から近いショッピングセンターやテーマパークは賑わいをみせる。逆に都市の人々は、それまで車でしか行かなかった地方へローカル線に乗ることを楽しみに利用し始める。地方では鉄道会社と自治体が協力して各名所地へのウォーキングイベントが賑わいをみせる。

また、鉄道を利用する人が増えると、自然とそれぞれの駅前にみやげ物屋や飲食店が増えてくる。駅前は賑わいを取戻し、商店街も少しずつではあるが活気づいている。また、切符の代わりにパスを用いることで鉄道は途中下車が自由となり、今まで駅が寂しかった駅においても、列車の利用者を何とか途中下車してもらおうと、各自治体はそれぞれ懸命に策を練り始める。駅舎や駅前の整備を図り、各鉄道会社と協力して駅前で朝市を開くところも出てきた。地元でとれた新鮮な野菜や魚などを駅前で安く売るこの市場は、駐車場も不要であり人々の新しい楽しみとなった。ある自治体は会員全てに郵送される会員誌に、朝市の開催予定日を情報として掲載したところ、近くの会員が押し寄せて今までにない活況振りを見せたそうだ。新たな観光産業が日本の景気に明るい日差しを投げかけている。

駅から足を伸ばしたい人のために、地方のバス路線も進化を遂げた。バスやタクシーなどの交通機関にも料金制度も変わり始める。お得な一日チケットが増えているようだ。レンタカーも画一的な料金が崩れ、車の形式が少し古いものであれば一日1,000円で借りれる店も出てきた。ゴールドカードの免許であれば保険料の関係で更に安くする傾向もある。レンタカーはそのうち宅配ピザみたいに電話一本で30分以内に自宅まで届けてくれるようになるという。鉄道が大動脈の役割を果たすことにより、周辺の交通機関にも人が流れ出しているのだ。

国内の全輸送量のうち鉄道が果たしている割合はおよそ5%であったが、倍近くになったそう。そのことで環境問題の悪化に対して歯止めになっているかは今のところ不明だが、自動車からのシフトが起こったのは間違いない。

飛行機は長距離、鉄道が中長距離、そして自動車を近距離の移動に用いるという乗り物の特性を活かした総合交通体系が出来始めている。もちろん自動車は電気自動車や燃料電池車である。大きな意味で、乗り物が「競争の時代」から「共生の時代」へと入ったということだろう。この日本の交通革命は海外への良き見本となっていきそう。

夢から覚めた後も私は新しい鉄道を考えるようになった。夢には眠っている間に「見る夢」と、自分で考え「描く夢」があると思う。新しい鉄道の夢はどこからが見て、どこからが描いたものかは解らなくなった。「夢は叶えることよりも、諦めることの方が難しい」とも言われるが、この夢を見た私は、夢を叶えてみたいと思うようになっている。

「人間が想像できることは、人間が必ず実現できる」

フランスの有名なSF小説家であるジュール・ヴェルヌの言葉である。