

埼玉県における鉄道の歴史と今後

はじめに

昨年は明治4(1871)年に埼玉県が誕生して150年となり、県庁通りには記念フラッグが飾られたほか、県内各地でイベントが開催されるなど、盛り上がりを見せた。また、明治維新後に国内の経済基盤を固めた埼玉県出身の渋沢栄一翁がNHK大河ドラマの主人公になったほか、新一万円札の顔にもなることが決まっており、明治期の埼玉県が注目を浴びた。

渋沢翁は鉄道との関係も深かった。赤レンガ駅舎の東京駅のレンガは渋沢翁が設立に関わった企業により製造された他、鉄道の敷設や鉄道会社の経営にも携わった。

本稿では埼玉県の鉄道の歴史を簡単に振り返るとともに、今後について展望したい。

県内の鉄道の歴史(戦前)

わが国の鉄道で、最も早く開通したのは新橋～横浜間(明治5年開業)であるということについては、歴史の教科書などを通じて多くの国民が知るところである。その後、明治7年に大阪～神戸間、明治10年に京都～大阪間の官営鉄道が開業するも、東海道線が全通するのは明治22年と、しばらく後のこととなる。

埼玉県に鉄道が敷かれたのは比較的早く、明治16年、私鉄である日本鉄道により、上野～熊谷間が開業し、同年内に群馬県新町まで、翌年には前橋まで延伸された。日本鉄道は、第一に東京から青森まで結ぶこと、第二に東京・京都間を中山道沿いに結ぶことなどが企図されて設立された会社で、その名前からも、日本全国に鉄道路線を敷設しようとした意図が読み取れる。日本鉄道は、廃藩置県で藩がなくなり、家禄に代わった秩禄公債を、有利な投資に転換しようと望んでいた旧大名華族等が中心となって設立され、国の支援も受けて、東北本線や常磐線など、現在のJR東日本の主要な路線を敷設した。

第一の目的地であった青森までの路線の一部となる大宮～宇都宮間は明治18年に開業し、開業に先立って、熊谷方面と宇都宮方面の分岐駅となる大宮駅が設置された。

明治25年には上野～大宮間をほぼ複線化、明治27年には鉄道車両の整備や修繕を行う大宮工場が設置され、多くの技術者や労働者が周辺に移り住み、大宮駅周辺は賑わいを増したという。現在、大宮駅は東北、北海道、上越、北陸の4つの新幹線のほか、秋田、山形のミニ新幹線を加えると、6つの新幹線の列車が集まっており、全国的にみても新幹線の列車が多く乗り入れる駅となっている。また、平成19年に大宮駅近くに開業した鉄道博物館にも多くの見学者が訪れ、「鉄道のまち」と呼ぶに相応しい様相を呈しているが、「鉄道のまち」としての萌芽は、日本鉄道が大宮に分岐点を定めて大宮駅・大宮工場を設置したことにみることができる。

明治期の鉄道は、ひとの移動に加え、物資の輸送も目的としたものが多かった。鉄道の開業により、物資が早く大量に輸送できる大きな効果を実感するようになると、明治20年代から30年代にかけては、全国的に鉄道の開業の動きが加速した。その間、軍事輸送面、交通政策面から鉄道国有化の必要性が高まり、明治39年に鉄道国有化法が成立・公布されると、日本鉄道をはじめ、主要な私鉄が国有化され、国有鉄道は全国鉄道の総延長キロの9割程度を占めるようになった。

現在のJR線以外の県内の主要私鉄の西武鉄道・東武鉄道・秩父鉄道の路線は明治20年代から大正時代までに多くが敷設された。現在の西武新宿線・国分寺線となる川越鉄道による川越～国分寺間が明治28年、東武伊勢崎線となる東武鉄道の北千住～久喜間が明治32年、秩父鉄道秩父線となる上武鉄道による熊谷～秩父間が大正3(1914)年、東武東上線となる東上鉄道による池袋～田面沢(現、川越市内)間が大正3年、西武池袋線となる武蔵野鉄

道による池袋～飯能間が大正4年に、東武野田線となる北総鉄道（開業時は総武鉄道）による大宮～春日部間が昭和4（1929）年に開業し、現在の県内私鉄線の骨格がほぼ形づくられた。

現在のJR八高線や川越線は昭和に入ってからの開業と、比較的遅い。八高線の全通は昭和9年、川越線は昭和15年である。もっとも、大宮～川越間は明治39年に開業した川越電気鉄道（後に西武鉄道）により結ばれていたが、現在の路面電車のような車両で輸送力に限界があり、川越線が開業した昭和15年に運転休止となり、翌年には廃止されている。

特筆すべきは、昭和7年に省線電車（鉄道省による管理のため、そう呼ばれていた）の赤羽～大宮間が、運転区間を大宮～蒲田間として開業したことである。短距離の省線電車が高崎線・宇都宮線の中・長距離列車に混じって同一線路上を走り始め、昭和初期には既に相応の輸送力を用意していたことがわかる。

埼玉県は国勢調査（平成27年）によると、県内人口に占める県外への通勤・通学者比率が最も高い県となっているが、昭和初期から県外へ通う者が多くいたとみられる。この背景には大正12年に関東大震災により東京が壊滅的な被害を受け、郊外に住宅を求める動きがあったものとみられる。

県内の鉄道の歴史（戦後）

国勢調査で戦後の我が国の人口の推移をみると、全国では昭和20（1945）年に7,200万人であったが、平成22（2010）年には12,806万人と最大となり、平成27年には12,709万人と減少したものの、昭和20年比では1.77倍に増加している。この間の東京圏の人口増加は著しく、神奈川県は全国1位の4.89倍、東京都が2位の3.87倍、埼玉県が3位の3.55倍、千葉県が大阪府と並ぶ4位の3.16倍となっている（昭和20年データの得られない沖縄県を除く順位比較）。

戦後しばらくは、県内での新たな鉄道路線の敷設はみられなかったが、人口が増加するようになると、県外への通勤・通学者も増え、鉄道輸送力の増強が図られた。昭和43年には、赤羽～大宮間が現在のように3複線化され、京浜東北線が宇都宮線や高崎線と別の線路を走るようになり、輸送力が大幅に向上した。

昭和48年には武蔵野線が開業した。それまでの県内の鉄道は、東京から放射状に伸びる路線が中心であったが、武蔵野線は環状に結ぶ路線であり、県内の東西間の横の移動の時間短縮効果という点で利便性が格段に向上した。

昭和57年には、東北新幹線・上越新幹線が上野～大宮間の工事の遅れから、大宮始発として開業し、昭和60年には上野～大宮間も開業した。新幹線の開業による沿線の騒音問題を、利便性の提供により解決する観点から、埼玉新都市交通（通称：ニューシャトル）や埼京線が順次開業し、通勤・通学の利便性が格段に向上した。

平成も半ばともなると、平成13年に埼玉高速鉄道が、平成17年には首都圏新都市鉄道（通称：つくばエクスプレス）が開業し、さらに便利となった。

また、この頃、直通運転が行われるようになったことによっても、利便性の向上が図られた。平成13年には湘南新宿ラインが開業し、高崎線・宇都宮線が東海道線・横須賀線と直通運転を始めた。平成20年には東武東上線・西武池袋線が東京メトロ副都心線との直通運転を開始した。平成27年には上野東京ラインが開業、高崎線・宇都宮線が東海道線と直通運転を開始した。

戦前が、「路線の新設」の時代であったのに対し、戦後は「輸送力の増強」となり、平成以降は「利便性の向上」と特徴づけられる。

県内の鉄道の現状

国土交通省「平成27年全国都市交通特性調査」に

よると、平日の移動の交通手段別構成比としては、全国、三大都市圏、地方都市圏の全てで、自動車が多くなっている。但し、自動車と鉄道の構成比の差は地方都市圏が54.5ポイント差であるのに対し、三大都市圏は3.0ポイント差と、三大都市圏では地方都市圏に比べて相対的に鉄道を利用する人が多いことがわかる。

また、三大都市圏における平日の鉄道構成比は28.5%と、休日の16.3%に比べると高くなっており、鉄道が通勤・通学に利用されていることが窺える。三大都市圏にある埼玉県も、交通移動手段に占める鉄道の構成比は相対的に高く、通勤・通学に利用している人が多いものとみられる。

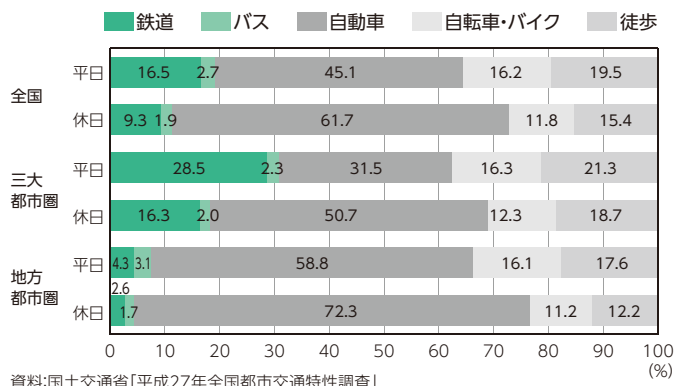
但し、県内においても、地域により差がみられる。令和2年10月実施の埼玉県「第171回簡易アンケート『公共交通の利用実態と意識調査』」によると、鉄道を利用する頻度が「週に5日程度」とするのは県北8.1%に対し、県央が16.1%、県南が22.9%と高くなり、「ほ

とんど使わない」とするのは、県南50.4%に対し、県央が67.3%、県北が83.7%と高くなり、県南部ほど、鉄道が頻繁に利用されている。

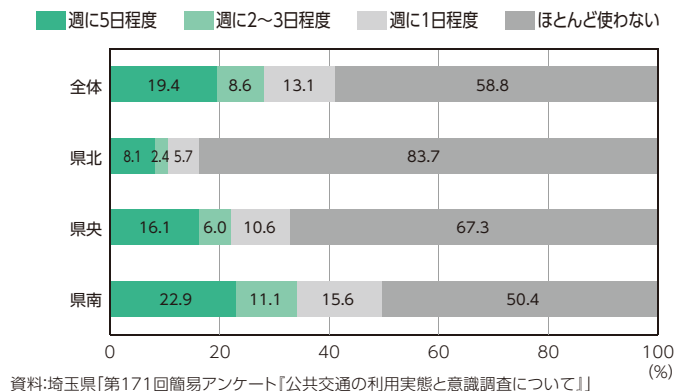
県内の駅の令和元年度1日平均利用者数ランキング(埼玉県統計年鑑)により、鉄道の利用状況をみると、もっとも利用者数が多いのは、JRの大宮駅51万人であり、次いで浦和駅19万人、和光市駅18万人、川口駅17万人、朝霞台駅16万人となり、県南部の乗り換え駅が多くなっている。

最後に、県民が多く利用する路線のラッシュ時の混雑状況についてみていきたい。JR線では平成10年までは調査対象で混雑率200%以上という区間が多かったものの、平成26年以降は200%以上という数字はみられなくなった。私鉄線については、平成26年以降、170%を超える区間はみられなくなった。輸送力増強や直通

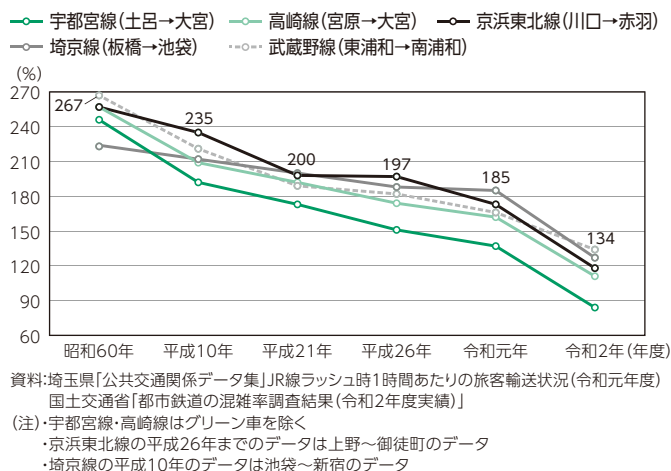
●移動の交通手段別構成比



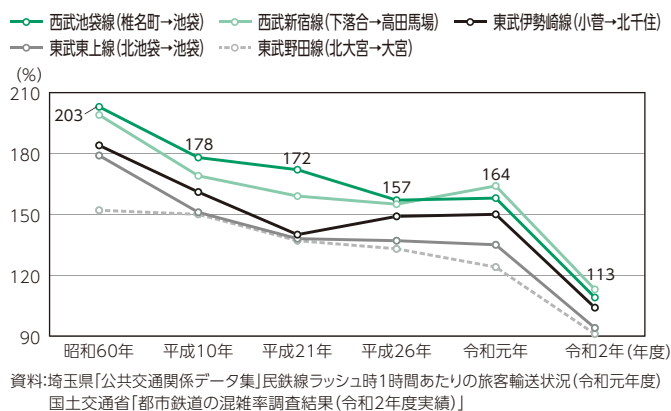
●鉄道をj利用する頻度



●JR各線のラッシュ時の混雑率推移



●私鉄各線のラッシュ時の混雑率推移

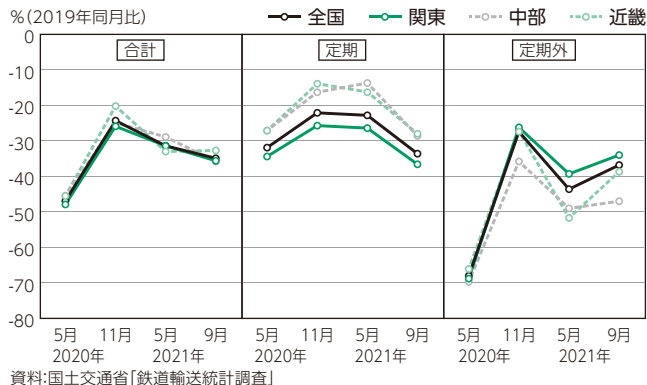


運転等輸送サービスの向上が功を奏したと言えよう。

コロナ禍による鉄道への影響

2020・2021年はコロナ禍により、鉄道事業者をはじめ、旅客輸送業界は大きな困難に直面した。鉄道輸送統計調査で全国・各地域の旅客数量をみると2020年5月は前年比で大きく落ち込み、11月はやや戻したが依然前年割れが続いた。2021年5月・9月を見ても、2019年比では依然マイナスとなっている。定期と定期外に分けてみると、定期外が大きく落ち込む一方、定期の落ち込みはやや小幅となっている。但し、関東の定期は他の地域と比較して回復が遅れている。関東はテレワークが普及したためか、定期の回復が他地域に比べて遅れている。

●地域別旅客数量増減率



今後の動向

東京圏における鉄道については、過去8度の交通政策に関する審議会答申に基づき整備が進められ、埼玉県においても輸送力の増強や直通運転の実施による利便性の向上につながった。

直近の平成28年の交通政策審議会第198号答申では、埼玉県では以下のプロジェクトが掲載され、路線の開業・駅の整備に向けた調整が行われている。

○東西交通大宮ルートの新設(大宮～さいたま新都心～浦和美園(中量軌道システム))

- 埼玉高速鉄道線の延伸(浦和美園～岩槻～蓮田)
- 東京12号線(大江戸線)の延伸(光が丘～大泉学園町～東所沢)
- 東京8号線の延伸(押上～野田市)
- 駅空間の質的变化に資するプロジェクト

- ・広域的な交通ネットワークの拠点となる駅におけるプロジェクト…大宮駅
- ・地域活力の創出に資する駅(駅高架化等)…春日部駅

また、埼玉県では、上記のほか、以下のプロジェクトについても、有識者が入る「公共交通利便性向上検討会議」において検討している。

- 日暮里・舎人ライナーの県内への延伸
- 多摩都市モノレールの県内への延伸

鉄道の敷設・延伸は莫大な費用がかかることからこれまで説明責任を果たすためにも、貨幣換算が可能な効果を中心に検討されてきた。高齢化が急速に進む今後は、高齢者の移動しやすさなども踏まえた、より幅広い検討が必要となろう。

一方、既存路線については、今後進展する少子高齢化やポストコロナの動きを踏まえると、東京圏であっても需要が減少し、維持が困難となるケースが出てくるのが危惧される。最近では、大阪圏や名古屋圏などの都市圏であっても、需要が減少した鉄道路線の維持を図るため、線路等鉄道施設の保有主体と運行主体を分ける上下分離方式の仕組みを導入する取り組みがみられる。やむを得ず、鉄道の存続を検討せざるを得ない状況になった際には、上下分離方式なども含めた幅広い検討が必要となろう。

さらに、鉄道は他の輸送手段に比較して、二酸化炭素排出量が少ないことが強みであり、路線の新設・維持について検討する際には、この点を積極的に評価すべきである。

充実した鉄道ネットワークは埼玉県の魅力のひとつであり、今後も充実した鉄道ネットワークの維持・拡充を期待したい。

(太田富雄)