

第3章

交通機関としての鉄道がもつ利点

前章までに述べたことは社会が必要とするならば公共交通機関を整備することには妥当性があり、また移動の自由の観点からは適切な交通機関を確保する必要があるというものであった。しかし鉄道だけが公共交通機関ではない。バスやタクシーなど他の公共交通機関も数多く存在する。本章では他の陸上交通機関に対して、鉄道が選択される利点はどこに求められるのかについて考察する。

1. 大量輸送性

鉄道は輸送力に優れている交通機関である。大都市圏や都市間の鉄道によく言われる特徴であるが、それは地方のローカル列車などに対しても当てはまる特徴である。第三セクター鉄道は全般的にその輸送密度が小さいといわれるが、それはその鉄道の全体の輸送の平均であり、朝の通学時間帯などのラッシュ時間帯、および観光などによる季節需要によっては一時的に他の交通機関によっては捌ききれないほどに需要が高まる路線もある。そのような路線では大量輸送性という鉄道の特性を遺憾なく発揮している。

一般的な路線バスでは最大級の大きさのもので定員 80 名前後であるのに対して、第三セクター鉄道のうち比較的初期に転換されたものの一部やその他私鉄で導入された LE-Car と呼ばれる小型レールバスの定員は 88 人である。最も大きな路線バスと小型の旅客用鉄道車両の定員がほぼ同一というのは鉄道の大量輸送性について考えるとき、非常に象徴的な点であろう。なお、第三セクター鉄道各社に最近導入されている新型気動車の定員は 100 人以上でありバスとの輸送力に差をつけている。それに加え、鉄道は混雑時には車両を増結することで、人件費を増大させることなく輸送力を調整して運転することができるというメリットもある。これらの特徴より一人あたり輸送コストは安く済み、バスなどよりもその分運賃を安くすることも可能である。

2. 定時性

鉄道は他の交通機関と比較して運行の定時性が保たれるために、利用者に対して安心感・信頼感を提供している。他の交通機関と比較して軌道上という独立したシステム内で運行するために運行障害を受けづらいことが定時性を実現する大きな理由となっている。また、軌道上を走行することは鉄道自体の定時性を確保するにとどまらず、自家用車やバスに対する交通需要を鉄道にシフトさせることによって、併走する道路の混雑緩和にも役立つ場合もある。降雪時や降雨時などの悪天候時に代表されるような、道路を走行する交通機関の運行にとって障害となる状態であっても、他の交通機関と比較して遅れを少なく抑えることが出来る場合が多い。

3. 安全性

鉄道の安全性は非常に高い。鉄道の事故¹件数はここ数年、JR全社合計では年間 500 件程度、民鉄全社合計では 400 件程度が記録されている。そのうち、重大事故と呼ばれる大きな事故は近年では年数件ずつ記録されているのみである。それ以外の車両自体の欠陥によってもらされる事故や乗務員の不注意による事故はそう簡単に起こるものではなく、加えてそのような事故の発生率は近年減少傾向にある。だがしかし、いくら安全とはいえども、ホームからの転落事故や踏切上で発生する接触事故など防ぎきれていない事故も数多く残っている。それゆえ事故防止対策を怠りなく進めることが求められるのは言うまでもなく、安全を求めての投資が行われなくてはならないという点では他の交通機関と変わりはない。

4. 環境優位性

鉄道は、鉄輪に鉄軌道という摩擦の少ない組み合わせで走るために走行抵抗が非常に少ない。このために、エネルギーのロスが非常に少ない交通機関である。図 3-3-1 は、各交通機関別の二酸化炭素排出量を、鉄道のそれを 100 として表したものである。この図より他の交通機関と比べて、鉄道の二酸化炭素排

¹ 交通新聞社発行の「交通年鑑」によると鉄道における事故は運転事故と呼ばれ、それをさらに列車事故・重大事故・責任事故・踏切事故に分類している。列車事故とは列車衝突事故・列車脱線及び列車火災事故などが含まれる。重大事故とは運転事故のうち死傷者 10 名以上または 10 両以上の脱線があったものとしている。そして責任事故とは原因が鉄道係員に由来するもの、踏切事故は文字通り踏切で発生した事故のことである。

出量の少なさがわかる。実際に鉄道は国内旅客輸送機関の輸送量のなかでは約3割もの実績を誇っているにもかかわらず、エネルギー消費量分担率では全体のわずか6%に過ぎない。一方、自家用車は国内旅客輸送機関のうち約半分の輸送量であるが、エネルギー消費量分担率は7割以上となっており、乗用車がエネルギーの面からみるととても非効率な交通機関であるといえよう。以上の点は下の図3-3-2より読み取ることができる。これらの点より、鉄道は地球環境に優しい交通機関と呼ぶことができるだろう。

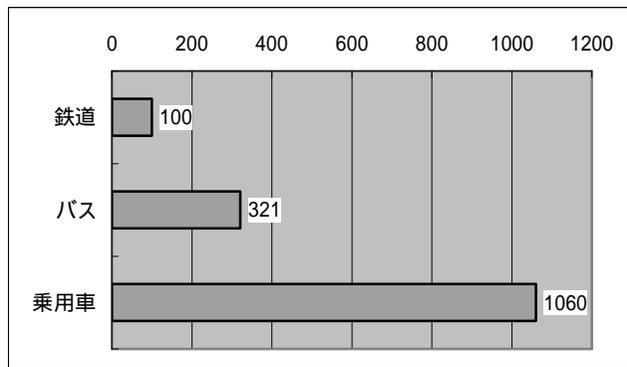


図 3-3-1 交通機関別単位輸送あたりの二酸化炭素排出量 (2001 年度)
 (「交通関係エネルギー要覧」(国土交通省総合政策室)より作成)

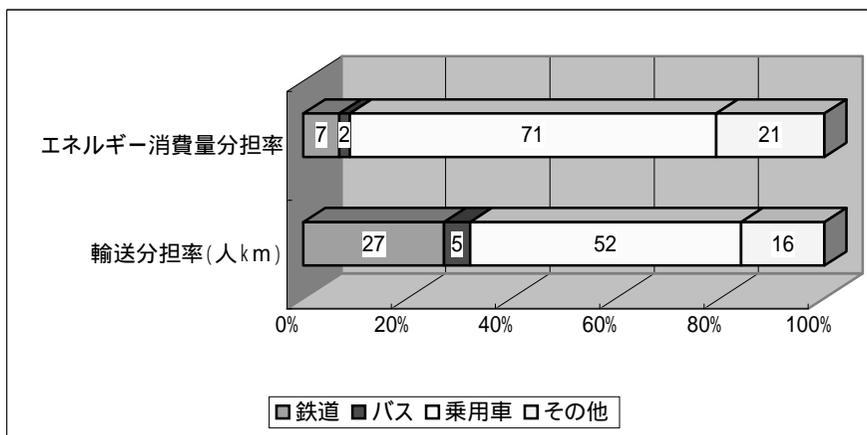


図 3-3-2 交通機関別エネルギー消費分担率と輸送分担率 (2002 年度)
 (「交通関係エネルギー要覧」(国土交通省総合政策室)より作成)

5. 地域シンボルとしての鉄道

鉄道は他の交通機関以上に、地域のシンボルとなりうる交通機関である。鉄道はその運行に際して、独自性の高い設備や施設をつくらなくてはならない。その設備や施設、具体的にいえば線路や駅が地域にとってのシンボルとなりうる。線路が引かれていることで、自分の住む地域が周辺の地域との連続性や接続性を保っており、孤立せずにすんでいると感じている人は多い。さらにもう1つの例として、駅について考える。駅が地域シンボルとして機能を果たす例の一つに集積性が挙げられる。ある程度の大きさを持つ駅であれば多少町はずれに作られたとしても、集落や商店を呼び寄せ町を発展させる効果を多少なりとも持っていたと考えられる。また、駅周辺の開発だけではなく、駅構内を活用することもできる。第三セクター鉄道においては拠点駅の駅舎内に自治体の出先機関や地域の観光案内所などを併設する例が見られる。

また、鉄道が廃止されてしまっても、鉄道の車両や設備が郷土資料館や地域学習の一環として保存されているケースは多い。たとえば、第1部で紹介したのと鉄道輪島駅跡には「ぷらっと訪夢」という道の駅併設型のバスターミナルである施設が作られ、そのなかに輪島駅ホーム跡を復元し、「のと鉄道輪島駅」について紹介をする掲示板が立てられている。

地域にとっては、地域の地名が駅名として時刻表及び各種旅行ガイドブックに掲載されるという効果がある。今年春廃線となったのと鉄道能登線では、終着駅「蛸島」などは珠洲市の一集落の名に過ぎなかった。本来ならば、地域住民やのと鉄道沿線住民以外は誰も知らなくても当然であるような地名であるが、時刻表に記載されていたために、全国的に知られる機会や少なくとも目に触れられる機会があった。この逆に、鉄道の廃線によって時刻表から掲載されなくなる、また地図から駅名が消えることが地域のブランドイメージの低下に結びつきやすいのもまた事実である。鉄道が廃止された場合の転換バスは、転換から数年は鉄道線の代わりという位置づけが強いために時刻表に残される場合がほとんどであるが、数年のうちに他のバス路線の中に埋もれてしまい時刻表にも掲載されなくなり、観光客が転換バスの運転時刻を知ろうにも知ることができない状況に陥ってしまう例も見られる。以上のように、時刻表や地図から駅名が消えることで観光客はその町を旅行の目的地に定めにくくなる。著名な観光地であっても、ガイドブック等にアクセス手

段と所要時間が「鉄道で 分」と記入されるのではなく「バスで××分」と記載されることによって、旅行者にはそこが辺鄙なところであると（実際にはそうでなくても）思われやすくなってしまふ。以上の点及び、バス自体にも運転時刻や運転頻度を知ることが難しく、その定時性には不安が残るといふデメリットがあるため、鉄道によるアクセスを失った観光地は旅行者が訪れにくい環境となってしまうと考えられる。