

0

はじめに

社会学部 3 年

小川 真科

2021 年 11 月 14 日、午前 9 時 48 分、JR 品川駅。東海道線ホームに滑り込んできた熱海行きの普通列車はいつものように乗客を入れ替え、定刻通りにホームを離れる。品川を発った列車は瞬く間にスピードを上げ、次なる停車駅の川崎へと歩みを進めていく。

時を同じくして、品川駅の別のホームを同じ方面へと発つ列車がある。京急本線の京急久里浜行き快特だ。この「快特」という種別の列車は東海道線の普通列車と比べて品川から横浜までの間に停まる駅の数が多い、また複雑な東海道線とは違って複線区間を走るため、どうしても前を走る列車の影響を受けやすいというハンデを背負っているにもかかわらず、(日中時間帯においては)所要時間が東海道線と全くと言っていいほど変わらない、まさに東海道線に対抗するために生み出された列車と言っても過言ではない。

六郷川を越え、東京都から神奈川県に入った両者は、東神奈川付近に差し掛かったところでいよいよ相見える。先を走る東海道線の列車に対し京急の快特も猛烈な勢いで追いつき、両者一歩も譲らない「戦い」が展開される中、前方に横浜駅が見えてくるとそれを合図に両者は一斉にスピードを落とし、ほとんど同時に横浜駅のホームへと滑り込む。

しかし、そんな「競争」も束の間の出来事。同じ駅を同じ時刻に発車し、同じ駅に同じ時刻に到着した両者は、この駅を境に二度と顔を合わせることはない。横浜駅のホームを心なしかゆっくりと発車した 2 本の列車は、まるで何事もなかったかのようにそれぞれの目的地へと消えてゆく。

読者の皆様も、こんな光景を一度は目にしたことがあるかもしれない。ここで触れた JR と京急のケースはほんの一例、日本の鉄道会社どうし、あるいは鉄道と他の交通機関の間にはさまざまな形の競合関係や共存関係が存在する。

読者の皆様には、本誌を通して少しでもこのテーマの奥深さに触れていただければ幸いである。