

「将来の輸送機関として～鉄道機関のあり方を提案～」

1. はじめに

現在、日本では少子高齢化などの人口問題が深刻化している。現在輸送機関としては、自動車の利用が一番多いが、高齢者の自動車の運転は危険が伴う。やはり高齢者には、公共機関を利用した移動が安全で安心できるのではないかと。鉄道王国と言われる日本の鉄道は、これから大切な役割を果たすべきではないかと。ここでは、基本指標が似ている九州とオランダを比較し、九州の鉄道網がどうあるべきなのかを提案したい。

2. 九州とは

九州では近年、交通網整備、温暖かな気候を背景にした地域開発、IC産業、自動車産業などの生産拠点展開が図られている。

九州は日本列島の西南端に位置し、首都東京から離れている一方、朝鮮半島などのアジアと比較的近く、日本の中ではアジアの窓口とも言える地域である。地理的には、海に囲まれ、多くの離島、半島を抱えている。また九州山地で東西が分離されており、南部にはシラス等の特殊土壌地帯が広がっている。自然環境は豊かであるが、台風の来襲頻度が高く、集中豪雨や火山災害などの自然災害にさらされている地域でもある。

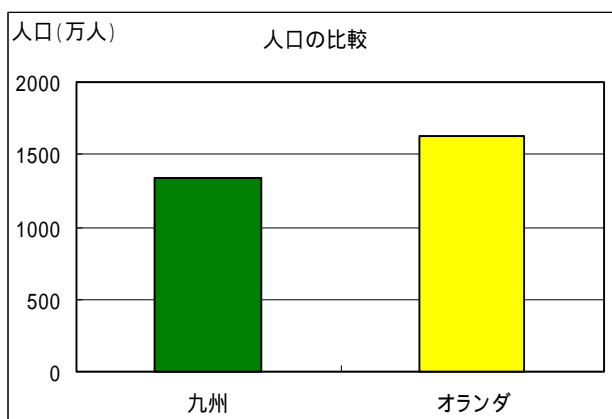
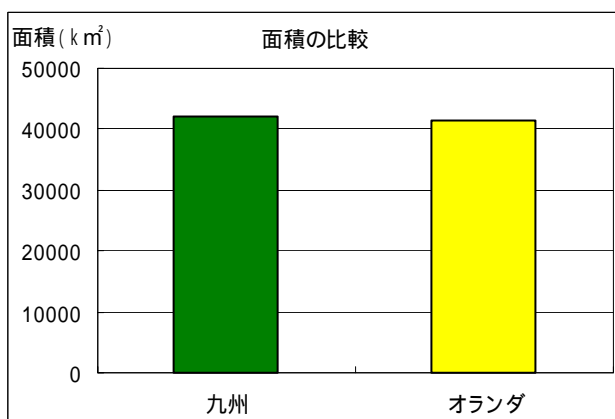
3. オランダとは

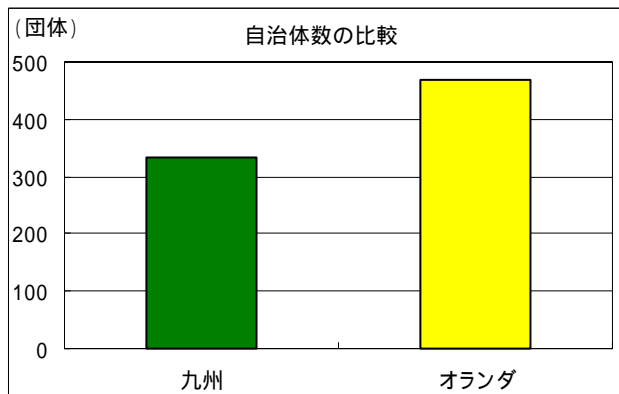
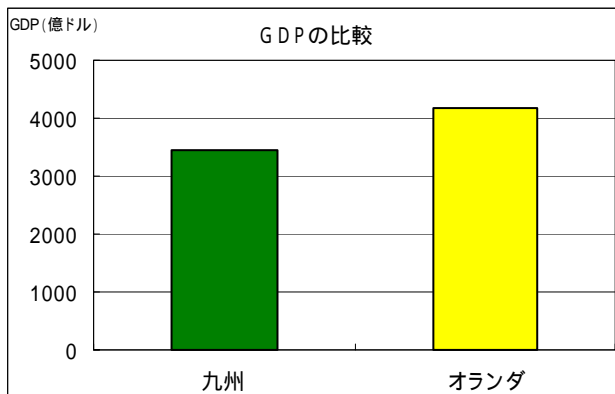
オランダは立憲君主国であり、正式な名称はネーデルラント王国である。ネーデルラント王国は、ヨーロッパにあるオランダ本土と、カリブ海に浮かぶ6つの島（アルバ島および蘭領アンティル諸島）から成っている。国土面積 41,500 k²にオランダ人総勢約 1,600万人が住んでいるためオランダは、世界でも最も人口密度の高い国の1つである。オランダ国土の約4分の1は海面下にあり、この低地のほとんどは平坦な土地で、まわりを堤防に囲まれた「ポルダー」と呼ばれる干拓地から成っている。また海拔が低いため、洪水の被害を受けやすい国である。

4. 九州とオランダの比較

下記の図を見てわかるように九州とオランダの基本指標はほぼ同じである。これは九州の規模がオランダに匹敵していることを示している。

しかし、地域格差が小さいオランダに対し、九州は福岡県1極集中という状況にある。それでは、鉄道面においてはどんな違いがあるのかを比較したい。





5. 九州とオランダの鉄道を分析

九州の鉄道事業では、JR九州が鉄道総延長距離の7割5分ほど占めており、残りは私鉄や第3セクターの会社が事業を行っている。それに対し、オランダでは旅客事業と貨物輸送事業の区別がなく、旅客事業は全てオランダ国鉄（NS）が行っている。

表1は鉄道の単線と複線の距離を示したものである。これより、九州では26%しか複線化されていないのに対し、オランダでは91%が複線化されている。

(複線化率 = 複線距離 ÷ 合計)

表-1 単線と複線距離について(単位: km)

	単線	複線	合計	複線化率
九州	1966.1	759.3	2725.4	26%
オランダ	185	1876	2061	91%

表2は鉄道の電化距離を示している。九州では52%しか電化されていないのに対し、オランダでは73%が電化されている。

(電化率 = 電化距離 ÷ 合計)

表2 電化距離について(単位: km)

	電化	非電化	合計	電化率
九州	1404.8	1320.6	2725.4	52%
オランダ	2061.0	745.0	2806.0	73%

6. 提案

日本は、鉄道サービスが世界的にも優れており、鉄道王国といわれるが、九州ではそうでもないようだ。4で示したように、オランダと九州を比較すると電化、複線化ともに九州の方が劣っている。鉄道網においても九州は福岡県一極集中なのに対し、オランダは均等に通っている。これより、九州は鉄道面においても、福岡県一極集中になっており、これがさらに地域格差を招いている可能性がある。また、九州の鉄道はいろいろな事業者が営業しているため、サービスもそれぞれ異なっているのが現状である。

現在、まちでは、障害者や高齢者を配慮したユニバーサルデザイン化が進んでいる。それに伴い、鉄道も分かりやすく、統一され、障害者や高齢者に配慮したサービスを整えるべきではないだろうか。少子高齢化が進んでいく中、地域格差を減らすため、また高齢者が気軽に安心して利用できる鉄道サービスを整えたまちづくりが必要であると思う。

(参考文献)

最新世界の鉄道 株式会社ぎょうせい発行

JR九州 HP、西日本鉄道 HP、平成筑豊電鉄 HP、熊本電気鉄道 HP、島原鉄道 HP、甘木鉄道 HP、南阿蘇鉄道 HP、松浦鉄道 HP、高千穂鉄道 HP、くま川鉄道 HP、肥薩おれんじ鉄道より