

特別講演の概要について



開催日時 2022年10月15日(土) 13:30 ~ 14:30

講師 東海旅客鉄道株式会社 顧問 須田 寛

概要

顧問の須田より「今、振り返る鉄道開業 150 年」と題して、以下の話がありました。

リニア・鉄道館は日本の鉄道のあしどり、特にスピードアップの跡を辿る展示をしている。スピードアップも鉄道の技術史の大きい要素だと思う。

「鉄道は時間をサービスする事業」だと考える。まずスピードアップによって乗客に目的地で有効に使える時間を生み出すからだ。次に移動に必要な

乗車時間を極力快適な時間として提供することだ。又、車内でのビジネス、食事等が時間を有効に使う手段となる。

この様に生み出した時間、有意義な快適な時間として提供した延時間は歴大なものと考えられる。このような視点でこの博物館を見て頂きたい。

150 年の歴史を持つ日本の鉄道は 1872(明治 5)創業時には鉄道先進国イギリス(日本より 47 年前に鉄道開業)の支援、指導を受けて出発した。当初鉄道は唯一の高速交通手段だったので独占性が強く採算も良かったので民間資本も参入。明治中期までは国の鉄道と同じくらいの民営(会社)の鉄道があり、両方で 1 万 km に近い鉄道網を明治時代に形成している。

しかし幹線が会社別に分かれていたので、直通列車(会社間の)もあったが円滑な輸送が難しくなり、軍事面からの要請もあって 1906(明治 39)年「鉄道国有法」が成立し、主な幹線鉄道は国有(国鉄)となった。地方鉄道は国有の対象にならなかったのが今日の大手私鉄となっている。

経済成長期の国鉄はその性格から経営に自主性が無く、国の制約を受け物価上昇に見あう運賃値上げが認められなかったり率を下げられたりし経営収支が悪化、経済成長の波に乗り損なった。このため 1987(昭和 62)年、経営に自主性のある民間会社となり JR 6 社(別に貨物 1 社)に分割再出発した。経営に自主性が得られ様々な関連事業も営むことができるようになったので、JR 6 社は地域に密着した会社として発展することができた。サービスの向上も実現したのである。

近頃地方ローカル線が利用減で存廃が課題となっている。地域社会との対話を重ねると共に、住民と共に地方交通のあり方を国や県、市などとも含めて議論のうえ、将来の方向を考えてほしい。バス転換、施設を国・自治体などに移管して運行を鉄道会社がする方式などの施策を考える必要がある。

現在、各交通展開は競争から脱皮して特性を活かし、連携してサービスを提供することが求められている。



以上