

論点

全国の鉄道の距離は約2万7500キロ。その一部に、千葉県東部を走る銚子電鉄(前身は銚子遊覧鉄道)がある。銚子遊覧鉄道は、日本初の廃止反対運動が起きた鉄道である。多くの住民が会社に直訴したが、1977年、同鉄道は地元の旅館送迎バス専用道路に転換された。その6年後に銚子鉄道として復活したものの、85年後の現在、厳しい経営危機に陥っている。

今度はインターネットの掲示板の呼びかけで、鉄道ファンの支援の輪が広がっている。ぬれ

地方公共交通機関の苦境



高崎経済大学教授
前 寺前 秀

専門は観光交通政策論。日本観光協会前理事長。著書に「モバイル交通革命」など。57歳。

〒100-8055 読売新聞東京本社解説部 kaisetsu@yomiuri.com

鉄道への固執 転換の時

乗車人員の減少で苦戦している。脆弱な経営基盤のもと、経営不祥事、重大事故などが重なる。財政支援も、納税者への的確な説明が求められ、単なる観光事業目的や郷愁だけでは許されない。

せんべい販売など、話題に事欠かないものの、抜本的解決を考へなければ継続は厳しい。銚子電鉄に限らず地方鉄道は

公共輸送機関としての鉄道は、地球温暖化抑止の観点から見て、一回に多数の人を運ぶエネルギー効率の高さが評価さ

れている。しかし、乗客が少なすぎて効率が下がる場合は、かえって地球に負担をかけることになる。人口減少地域に経営困難な鉄道を無理に残せば、赤字が大きくなり、やはり行政の支援を必要とするバスなどの公共交通が維持できなくなる。

地域住民から鉄道廃止反対論が盛り上がる理由の一つに、停車場・時刻表というシステムが、定時定路線の乗り物があるという安心感を与えていることがある。しかし、そうした安心感は、携帯電話を活用すれば確保可能な時代がやってきた。携帯電話で10・10番通報すれば自動的に位置情報が確認

できる制度が4月から始まるからだ。

今や携帯電話には、デジタルカメラが当たり前のように装備されている。いずれ、人工衛星を使って利用者の居場所がすぐわかるGPS機能などが携帯電話に標準装備されるようになる。

地方鉄道の利用者には高校生や老人が多い。通学・通院の際には、タクシーやバスの運転手が利用者の位置を確認して近くまで迎えに来ることも可能になる。高齢化社会では、家の前まで運んでくれる自動

車が便利で望ましい。携帯電話を使って、必要とするときに呼びだせるこうした「モバイル輸送」を、システムとして定着させ、地域住民が共有すれば、鉄道の存続が難しくなった地域での新たな公共交通維持方式として役立つだろう。

地域が推進している「道の駅」「町の駅」と併用して位置情報を提供すれば、観光客も、無理やり停車場・時刻表に行動を合わせなくても好きなときに使えて便利である。

国会会で審議中の「地理空間情報活用推進基本法案」では、地図情報などの公共データの無償使用をうたっている。モバイル輸送を安い価格で実現する一助となるだろう。

携帯電話が固定電話の代替ではないように、発想を転換すれば、モバイル輸送は効率的な次世代公共交通と認識されるようになるだろう。そのためには、停車場・時刻表システムに縛り付けている各種運送法規の改正や、国土交通省が担っている業務を分権化するなど、現行輸送制度の弾力化、分権化を進めることが必要だ。