

【54】日本の鉄道の運行は世界一？

日本の列車、電車のダイヤ通りの運行は世界一優れている、年間を通じての列車の遅延は平均1分以内であると、自慢めいた話が時々新聞記事になります。

一方、人身事故、車輛の故障等の事故や、大雪などの災害で、ひとたび列車がトラブルに見舞われると、半日とか終日とか運転中止になったり、運行が大幅に乱れます。

鉄道のプロの書いた一般向けの本を見ると、矛盾していますが、どちらも本当の話しであるとのことです。

その理由の一つは、わが国では大都会を中心に鉄道への依存度が高く、とくに出勤時間帯を中心に多数の乗客をさばくのに過密ダイヤになっており（今や新幹線も通勤電車なみ）、少しでも運行が乱れるとそれが広く拡散していくので、何が何でもダイヤを維持するのが重要なのです。

わが国の鉄道ダイヤは15秒単位で出来ているようで、他の国に例は無いとのことです。

もう一つは、鉄道施設が貧弱な事です。

わが国独特の用地問題の困難や設備の不十分のため、わが国の鉄道施設は、自慢の新幹線をはじめ、全てにゆとりというか異常時の余裕が足りないのです。

電車の起終点駅のホームは不足しており、朝の通勤時間に2分ピッチで電車が発着する地下鉄銀座線の渋谷駅や丸ノ内線池袋駅ではホーム一面、線路2本しかありません。

これで2分間隔の過密ダイヤを維持しているのは奇跡的な”技術”です。

東海道新幹線の東京駅でさえ、ホーム3面、6線路しかないのに、暮れや夏季の繁忙期には1時間に20本近くの長距離電車が発車していくのですから、到着する電車の折り返し時間も短く、乗客の乗り降りや車内清掃時間あわせても15分位しか取れないというのです。

事故や災害による遅れを素早く回復するには、ホームの増設、駅での引き込み線の確保（東海道新幹線東京駅には全くありません）のほか、駅と駅のあいだで上下線を結ぶ渡り線、単線運行時のための逆方向の信号システムなど種々の設備が必要で、欧州ではこのようなことは常識化しているとのことです。

わが国では、新幹線でさえ駅間で長時間停車してしまうと乗客の救出に大騒ぎになります。

これは、ヨーロッパの国では、戦争に度々見舞われてきた教訓として、戦争をはじめ事故や災害時に鉄道輸送を停止させないことを重要視しているからです。

この小文の標題の答えは、正常時には日本の列車運行は世界一正確だが、事故、災害等の異常時の運行はヨーロッパ諸国に劣るというものです。