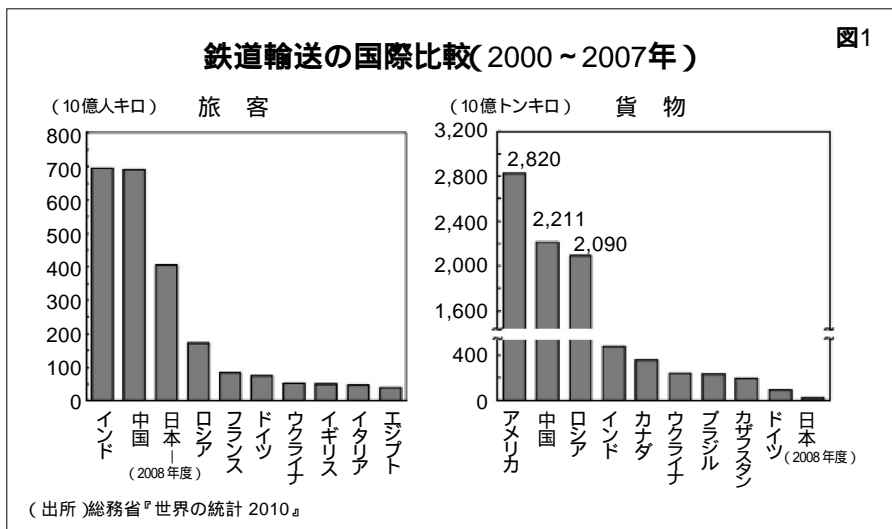


図1 鉄道輸送の国際比較(2000~2007年)



人を運ぶものだと答えるのは、日本とかイギリスとか、特定の国で少数派です。世界的には鉄道は貨物を運ぶものというのが常識です。しかし、人を運ぶという鉄道の役割が急速に見直されてきているので、鉄道の復権という場合、とくに旅客鉄道が復権してきていると言った方が良いでしょう。まさに、鉄道の新しい時代が始まっているのです。

世界の主な国が加盟しているUIC(国際鉄道運輸連合)の一番新しいレポートに載っているデータを見ると、人キロベースではアジアでもっとも鉄道が活躍している

ますが、「エコノミスト」や「東洋経済」のような経済誌で鉄道が大きく扱われるなどということは未だかつてありませんでした。ところが、「東洋経済」が2008年4月19日号で「鉄道革命」というタイトルで特集を組みました。今年に入って1月に「エコノミスト」が「鉄道の世紀」という特集を組み、つい最近も東洋経済が再び「鉄道新世紀」という特集を組みました。

こんな感じで世界的な鉄道復権の様子がいろいろ詳しく紹介されているのが今の状況で、世界的に特に先進国を中心に、1980年代頃までと比べると桁違いの鉄道投資が行われるようになりまして。お隣の韓国では、鉄道路線再生という言葉さえ流行しています。

2000年から2007年の期間の世界の鉄道輸送をみても、総務省の「世界の統計」によれば、世界で一番鉄道旅客、人を運んでいるのはインドです(図1)。2番目が中国で、日本がその次にランクされています。日本は先進国の中ではもっとも鉄道旅客の多い国で、5位のフランスなどと比べても非常にたくさんの人を運んでいます。

ところが貨物を見ると、日本はほとんど運んでおらず、アメリカや中国、ロシアといった国土の広い国で輸送量が多くなっています。仮に今100カ国ぐらいの人が一堂に会したとして、「鉄道ってどういう乗り物?」とたずねると、世界の主流派は「貨物を運ぶものです」と多分答えると思います。鉄道は

ることがわかります。また、貨物のトンキロベースでは、北米やアジアの輸送量が多いことがわかります。

世界で一番鉄道の営業距離が長いのはアメリカで、25万キロを超えます。ただ、鉄道路線のほとんどは貨物用で、ディーゼルですのでアメリカの25万キロの鉄道路線の電化率は数%程度しかありません。世界の鉄道王国はどこかという、路線の長さからいうとアメリカということになりますが、これは貨物だけということになります。

高速鉄道の普及率で一番ボリュームが大きいのは日本

日本の重大列車事故(死者40人以上)

1.	40.	1	西成線・脱線火災事故	191人
2.	47.	2	八高線・脱線事故	184人
3.	63.	11	横須賀線・鶴見脱線衝突事故	161人
4.	62.	5	三河島駅・脱線衝突事故	160人
5.	23.	9	関東大震災による海への列車転落事故	112人
6.	43.	10	常磐線・三重衝突事故	110人
7.	05.	4	福知山線・転覆事故	107人
8.	51.	4	桜木町駅・火災事故	106人
9.	45.	8	八高線・正面衝突事故	105人
10.	22.	2	北陸線・雪崩埋没大破事故	88人
11.	44.	9	高野電鉄・脱線転覆事故	71人
12.	41.	9	山陽線・列車追突事故	65人
13.	45.	9	中央線笹子駅・脱線事故	60人
14.	44.	12	東急京浜線・列車衝突	53人
15.	45.	8	肥薩線・トンネル内事故	49人
15.	49.	3	近鉄奈良線・追突事故	49人
17.	45.	11	神戸電鉄・脱線転覆事故	48人
18.	41.	10	豊肥線・脱線転覆事故	44人
19.	45.	1	高山線・脱線転覆事故	43人
19.	45.	5	富山地方鉄道・正面衝突事故	43人
21.	91.	5	信楽高原鉄道・正面衝突事故	42人
22.	45.	8	西日本鉄道・衝突事故	40人
22.	56.	10	参宮線・六軒駅脱線衝突事故	40人

福知山線事故

歴代ワースト 7位
戦後ワースト 4位

海難事故ワースト記録(国内)

1954.9:
青函連絡船「洞爺丸」事故
(死者・行方不明者 1,155人)

航空事故ワースト記録(国内)

1985.8:
日航ジャンボ機墜落事故
(死者 520人)