

『鉄道の「省エネルギー性」に思う』

北海道旅客鉄道株式会社代表取締役会長 小池 明夫
(北海道生産性本部 常任理事)



この一文が会員の皆さんの眼に触れる頃は、オバマ新大統領が就任式を終え、本格的な政治活動に入っているものと思われますが、新大統領は、リンカーン元大統領の故事に倣い、フィラデルフィアから家族揃って「オバマ列車」に乗り、20日のワシントンでの就任式に臨む予定である、との報道が昨年末流れていました。鉄道運営に携わる者として、国こそ違え、わざわざ鉄道を利用して就任式に臨む新大統領には心から敬意を表したいと思うところです。1年前には資源価格が急騰し、原油価格も、バーレル当たり150ドルまで近付き、灯油やガソリンなどの石油価格が急上昇し、経済活動や日常生活に大きな影響が出ました。その後9月になってアメリカ発の金融混乱が世界同時不況を招き、資源価格が暴落して原油価格も40ドル台にまで落ち込みました。灯油やガソリン価格も1年前の水準を下回る状態となり、一息ついて、厳しい冬を乗り切れそうな状況です。原油価格の急騰により、石油エネルギー消費の節約が急務となりましたが、価格が急落した現時点においても石油資源は有限であり、とりわけ「地球温暖化とCO₂問題」の解決が避けて通れない現状においては、経済活動や日常生活のあらゆる場面で、長期的な石油エネルギー節約の必要性はより高まるものと思われます。オバマ新大統領も、単にリンカーンが列車に乗って就任式に向かった故事に倣ったというだけではなく「我田引鉄」かもしれません、鉄道の持つ省エネルギー性に着目した行動をとったのではないかと推察しています。

さて、北海道において本格的な鉄道が導入されたのは明治13年11月28日（小樽）手宮—札幌間においてであり、当時、片道3時間かけて一日1往復の列車が運行されています。現在は、小樽—札幌間は「快速エアポート」でわずか32分、鉄道を利用する方々の時間消費の効率性向上に大きな貢献を果たしています。運賃も、開通当初の「上等1円、下等40銭」は当時の諸物価の水準から言えばきわめて贅沢な乗り物であったと思われますが、現在は620円です。それほど胸を張ることではないかもしれませんが、生産性向上への取り組みの歴史の結果、少なくとも「物価の劣等生」にはなっていない、と思っています。

年末には「北海道新幹線の札幌延伸」に一定の道筋が作られました。最終決定までには「財源など5条件のクリアー」という確認作業が残っていますが、引き続き、地元関係者の建設に寄せる熱意を高めることで、来年度末には、札幌近辺で建設の槌音が聞けるものと確信しています。新幹線は、高速で走行するため、在来線と比較すると、乗客1人当たりのエネルギー消費量は2割程度大きくなりますが、乗用車や航空機と比較すると、各々17%、24%ときわめてエネルギー効率の良い輸送機関となっています。

今後、北海道の人口は2030年には468万人になるとの推計があります。少ない人口で経済を支えるには、あらゆる分野で効率性の追求がなされねばなりません。鉄道もその例外ではあり得ず、技術開発を含めて今後とも真剣に努力しなければならない、と気持ちを奮い立たせているところです。