

# 鉄道からの地域分析

鉄道は人々の生活の足になっている。そのことから、地理学的な地域分析を鉄道から行なえるはずである。そこで、鉄道関連からどのような地域分析が可能であるかを事例を通じて挙げてみた。

## 【1】概要

### 今、鉄道は再び注目され始めている。

鉄道は自然環境への負荷が少なく、環境には良い。特に地球温暖化の原因となる二酸化炭素の排出量が少ない。そこで、環境に対する意識が世の中で高まっている今、鉄道が見直され始めた。環境破壊を防ぐため、鉄道により中心市街地への移動手段を確保することで、二酸化炭素を大量に放出する車の中心市街地への乗り入れを抑制する動きがある。車社会のアメリカにおいても、高速鉄道の建設の動きがある。また JR 東日本では、小海線にハイブリッド式の気動車（キハ E200 形）を導入し、省エネ推進する動きがある。

鉄道は社会において、幅広く浸透しているため、趣味の対象にもなっている。鉄道が趣味である人のことを鉄道ファンと呼ぶ。鉄道が拡大するにつれて、鉄道ファンも増加した。ちなみに、鉄道ファンには様々な分類ができ、鉄道旅行を楽しむ者、鉄道撮影を楽しむ者、鉄道模型を作る者などに分けられる。鉄道車両の部品収集や駅弁を食べること、鉄道擬人化や架空鉄道を楽しむ者などもある。

このように、鉄道は人々の生活の一部となっていて、欠かせないものになっている。現在、鉄道は通勤手段、旅行に行く手段にもなっている。そこで、**地理学的な地域分析を鉄道から行なえる**のではないかと思っ、実際にいくつか試みている。客観性に欠けるところもあるが、このような試みがおもしろく、意味のあるものであると思う。

しかし、研究する根拠は挙げることができる。**地理学は地域環境と人間の生活・活動との関わりをみる学問である。これにおいて、鉄道は人々の生活に左右する地域環境の一部となっていると考えることができる。したがって、鉄道をみれば、人間の生活と活動をみる事が可能である。**実際に鉄道が人々の生活に大きな影響をあたえている。

## 【2】考察方法

ここで、鉄道からどのような地域分析が可能であるかを挙げてみる。

鉄道路線の利用者特性をあきらかにすることで、**都市圏（通勤・通学圏）や沿線地域の特徴や地域との結びつきを分析することができる。**利用者特性は、駅における電車の乗降の様子や、どのくらいの人がどのくらいの区間に乗っているか、およびどのような人が乗っているかなどの乗客の様子をみることで分析していく。そのようにすることにより、例えば、どの区間からどの駅への通勤客が多いことから、通勤圏の範囲はこのあたりまでであると考察することができる。また、この区間は大きなリュック・カバンを持った観光客が多いので、観光地であると判断が可能であり、この区間からこの区間は利用客が多いことから、この都市とこの都市は地域的な結びつきが強いのではないかなどの考察もできる。したがって、鉄道の利用者特性をみることは鉄道と地域の人々の生活・活動の関わりをみることになる。また、**鉄道の運行形態をみることで、利用者特性をあきらかにすることができる。したがって、運行形態からも都市圏（通勤・通学圏）や沿線地域の特徴や地域との結びつきを分析することができる。**運行形態とは、この区間からこの区間までが、特急電車は時間あたり何本、普通電車を時間あたり何本が定期的に運行され、この区間における主な使用車両は何系であるということを体系的にまとめたものである。例えば、この区間からこの区間は高頻度運転で、且つ使用車両はロングシートであることから、この区

間はこの都市の通勤圏の範囲であると考察することができる。また、この区間からこの区間は特急や快速電車が多く、使用車両の座席のタイプがリクライニングシート・転換クロスシートであることから、この都市とこの都市は、距離は離れているが地域的な結びつきが強いのではないかなどの考察もできる。あと、観光シーズンに列車が増発されるところは観光地であるということができる。基本的には、鉄道会社が人の流動や沿線の土地利用状態をみて、どのような車両をどの区間でどれだけ走らせるかを決め、利用者特性に合った電車の運行を行なっているので、分析はできるはずである。しかし、鉄道会社は利潤を得ようとするために経営しているので、運行形態から必ずしも地域の分析ができるとは限らないことにも留意してもらいたい。路線によっては、在来線を冷遇して、値段の高い新幹線や特急電車に乗客を誘導する利益重視主義をとっているところがある。それにより、利用者の実態と合わない運行形態になってしまっている。**そのことから、私は鉄道をみるとき、よく電車の運行形態が妥当であるかどうかを考察するようにしている。**

沿線景観を車窓からみることにより、都市圏や沿線地域の特徴を分析することができる。特に沿線景観は土地利用を中心にみていく。例えば、この区間からこの区間は市街地続きであることから、この都市圏の範囲はこのあたりまでであると考察することができる。また、この区間は田が広がっているので、稲作が盛んな地域であるという判断が可能である。このように、沿線景観を『ぼけー』と眺めるだけで、地域に溶け込むことができる。また、駅周辺を散策し、土地利用を分析することで、その都市の特徴をみるることができる。土地利用を考察する際に使用する土地利用区分は、山鹿誠次先生のものを使用した<sup>1)</sup>。ただしあくまで鉄道駅を中心に考察することから、駅周辺（徒歩圏内）が対象地域になるため、官庁事務所地区と商業地区の2区分しかされていないところが多い。そのことから、官庁事務所地区と商業地区を重点的な項目にする。例えば、駅周辺に官庁事務所が集積しているところは、その地域の中心都市であることがいえ、一方、駅周辺に商店と住宅地が混在していて、商業があまり栄えていないところは、ある都市圏の郊外の都市、又は衰退している都市であると考察することができる。また、駅そのものの特徴をみることで、都市および都市圏の中心性・拠点性を考察することができる。例えば、ターミナル駅である場合や鉄道利用客数が周辺の駅より多い場合は、都市および都市圏の中心駅であるということが可能である。一方、無人駅だったり、利用客数が周辺の駅に比べて少なかったりした場合は、拠点性の低い駅であると考察することができる。特に鉄道利用客数は各地域の統計資料や国土交通図書館にある鉄道関連の資料に掲載されているので、客観的な調査も可能である。このことから、駅は都市のシンボルと認識しているため、駅の特徴について考察することができる。駅も人々の生活・活動との関わりが深い。

該当する鉄道路線はどのような役割を果たしているのかを様々な視点から考察することにより、その路線の人々の活動をみることができる。したがって、鉄道をみれば、その地域の様子を知ることもできるといえる。

### 【3】具体的な事例

まだ数少ないが、今までもいくつか鉄道から地域分析を行ってきた。そこで、ここでは事例をいくつか挙げてみることにした。ただし、無理心理に試みたものが多く、客観性に欠けるところもあるので留意していただきたい。

首都圏の広さを湘南新宿ラインでみる試みをしてみた<sup>2)</sup>。調査した項目は通勤流動・土地利用、運行形態が妥当であるかどうかである。特に通勤流動は電車の乗降の様子と、国勢調査報告を利用して通勤・通学圏の範囲を分析した。電車の乗降の様子は、東海道線の区間では成功したが、朝の時間であったため、東京都内から電車に乗る人は少なく、高崎線区間の埼玉方面において、どの駅でどのくらいの人降りのかを考察することはできなかった。しかし、運行形態も都市圏の範囲を調べる手段としては使用できることから、新たに通勤流動と運行形態の妥当性を考察することにした。そこで、国勢調査報告も利用することになった。通勤・通学圏とは、ある中心地への通勤・通学率が5%以上の範囲のことであり、これに関しては都市地理学入門による定義を採用した<sup>3)</sup>。また、通勤・通学率は居住市町村の就業・就学者が調査対象になる市町村へどのくらいの人降りが通勤・通学す

る人をみたものである。最終的には、通勤流動からみれば、運行形態は妥当であるという結果になった。したがって、湘南新宿ラインは首都圏の広さをほぼ表しているという結論に達した。このように、うまく結果が出たが、必ずしも良い結果が出せるとは限らない。それは、車社会が進んでいる地方小都市において、鉄道の本数が1日数本しかない場合、データを得ることが難しくなる。したがって、運行形態や電車の乗降の様子から通勤・通学圏（都市圏）を考察する場合は、ある程度の大きな都市を対象地域にする必要がある。

鉄道から地域的な結びつきを考察した事例として、信越本線の特徴を挙げてみる<sup>4)</sup>。特に人の流動と運行形態を中心に考察したものである。人の流動は、直江津駅で、信越本線に乗る人と北陸本線に乗る人がどのくらいいるかを外観調査により分析した。そのようにすることにより、信越・北陸地方の人の流れをみることができるからである。実際にみてみたら、長野方面に行く電車と北陸本線の両方に乗り継ぐ人が多かった。運行形態は直江津駅で分かれているので、新潟～直江津と直江津～長野のそれぞれについて考察することにした。新潟から直江津までは、富山方面への特急電車と、新潟と上越を結ぶ快速電車がある。直江津から長野までは、特急型車両を使用した普通電車が走っている。これらのことから、信越本線（富山方面は北陸本線に直通する）は都市間輸送を担っているといえる。したがって、新潟と長野・富山方面との結びつきが強いといえる。やはり、地域的な結びつきをみる場合は、特急や快速電車が充実しているかどうか、そしてその電車でどのくらいの人が利用しているかが、判断材料になる。

沿線景観を補助的に利用し、地域の特徴をみたものについて挙げてみる。単純な結論で、一般常識程度の知識ではあるが、紀勢本線を事例として試してみる<sup>5)</sup>。鉄道利用者の特徴をみるため、電車の乗降の様子や、どのくらいの人がどのくらいの区間に乗っているか、どのような人が乗っているかなどの概観調査した。その結果、日根野・和歌山・御坊方面から来た電車の乗客は、白浜駅と串本駅で結構降りた。確かにこれだけでも、白浜や岸本は観光地であるため、この地域は観光地であることが分かるが、さらに観光地にふさわしいかどうかをみるため、車窓から外を眺めた。本州最南端の鉄道沿線の景観に興味を持ったので、観光客として楽しんだ。主に山地を走行し、トンネル区間が多いが、トンネルの合間にみえる海が絶景である。したがって、海と山の両方とも楽しむことができる。そのことから、改めてこの地域は観光地であると認識することができた。景観とは、まさにその地域そのものをあらわしている。だから、鉄道の車窓から『ぼけー』と眺めるだけで、地域に溶け込むことができる。景観を眺めることは、まさに鉄道旅行の醍醐味といえるのではないか。

他にもいくつか事例はあるが、きりがなくなるので、最後に総合的に地域分析を行なった『甲州（鉄道関連からの地域分析）』を事例として挙げることにする。甲州を通っている鉄道は、中央本線（中央東線）と身延線である。そこで、中央東線と身延線について、各種資料を使用し、その地域の様子を分析してみた。そして、甲州の特色として重要な要素の1つである、甲州最大の甲府都市圏についてみてみた。最後にそれらのことから甲州の特色をまとめた。特に甲府都市圏の範囲は甲府市への通勤・通学圏を目安とした。通勤・通学圏の考察は、国勢調査報告を利用して算出するとともに、鉄道の乗客数の状況を見た。その結果、甲府都市圏はほぼ甲府盆地全域という結論に至った。甲府都市圏の土地利用は車窓から景観をみることで把握した。この地域は桃の栽培やブドウの栽培が盛んで、特に甲府盆地東部は線路沿いに果樹園が広がっている様子を目で確認することができた。それから、甲府市を大きく発展させる要因になった甲府駅の特徴をみてみた。甲府駅は重要な交通拠点になっている。そこで、甲府駅の中心性について考察した。そのために、甲府駅の鉄道利用客数を調べた。その結果、山梨県内では最も多く、山梨県の中心的な地位にあるという結論に至った。甲州は東京に比較的近いので、東京との結びつきも考察してみている。指標のうちの一つとしては、運行形態を分析している。特急電車においては、特急『(スーパー) あずさ』に加え、甲府から特急『かいじ』新宿行きが約1時間に1本出ている。したがって、東京との結びつきが強いと考察することができた。他にも様々な鉄道関連の指標を使用し、地域分析を試みて、それらの結果として甲州の特色としてまとめている。まさにこの事例は、鉄道をみることにより、その地域の様子を解明したものということができる。このレポートの作成を通して、鉄道関連から地域分析をここまでできることを感じた。またこのレポートは最終章で、甲州における鉄道の改善点について考察している。

## 【4】まとめ（鉄道による地域分析は興味深い！）

ここまでは、鉄道からどのような地域分析ができるのかを具体的な事例を挙げてみてきた。運行形態からの地域分析は、鉄道会社が利潤を得ようとするために経営しているので、利用者の実態と合わない場合があり、また都市圏の考察は、車社会が進んでいる地方小都市ではデータを得ることが難しいケースがあるため、ある程度の大きな都市を対象地域にする必要があるなど、課題はいくつかある。しかし、鉄道の車窓から景観を眺めるだけで、地域に溶け込むことが可能であり、また「甲州（鉄道関連からの地域分析）」のような総合的な地域分析もすることができる。鉄道と人間の活動との関わりが深く、鉄道が人々の生活に大きな影響をあたえていることから、鉄道をみれば、このように地域の様子をみることができる。したがって、客観性に欠けるところもあるが、一般常識程度の結論は導き出すことができる。

まだ数少ないが、これからも鉄道から地理学的な地域分析を行なっていきたい。いろいろな地域に行き、分析結果を蓄積していきたい。そして、たくさんのレポートをホームページに掲載していきたいと思う。それは、このような試みがおもしろく、意味のあるものであると思っているからである。また私自身が、鉄道旅行が好きで、趣味にしている、よく青春 18 切符を使用し、いろいろな路線・街を巡る旅に出ることから、いろいろな地域に強い関心を持っている。

みなさまも私のレポート・記事を読んでいただき、鉄道旅行を通じて、いろいろな地域に行ってみませんか。今の時代は資料・データが豊富ではあるが、実際にその地域に行かないと分からないこともある。したがって、その地域に行き、実際に目で確かめることに意義がある。日本は地域によって、いろいろな特徴があって興味深い。また、地域には様々な問題点もあるため、それらを考えるきっかけにもなると思う。地方に行けば、地域活性化にもつながる。一方大都市に行けば、都市問題に直面することもあるだろう。したがって、これをきっかけに、日本の地域について興味をもち、考えてくれる人が多くなってくれば、幸いである。**鉄道旅行は得られるものが多いはずである。**

### 注

1) 山鹿誠次（1981）：『新訂 都市地理学』大明堂.P162.による

都市的土地利用は官庁事務所地区・商業地区・中間地区（住商工事務所混在地区）・工業地区・住宅地区に分られる。

2) 筆者作成の「日本列島横断旅—関東甲信越編—」の【3】・【4】参照

3) 野征男・高橋伸夫・菅野峰明（1984）：『都市地理学入門』原書房.P197.

4) 筆者作成の「日本列島横断旅—関東甲信越編—」の【7】参照

5) 筆者作成の「紀伊半島一周の旅」の【7】参照

### 参考文献・参考ホームページ

- ・永野征男・高橋伸夫・菅野峰明（1984）：『都市地理学入門』原書房.P197.
- ・山鹿誠次（1981）：『新訂 都市地理学』大明堂.P162.
- ・田辺健一（1979）：『都市の地域構造』大明堂.P284.
- ・フリー百科事典『ウィキペディア（Wikipedia）』
- ・筆者作成の日本列島横断旅—関東甲信越編—
- ・筆者作成の東海道線の現状と改善案（東京～豊橋）
- ・筆者作成の紀伊半島一周の旅
- ・甲州（鉄道関連からの地域分析）