

私の考える交通問題（平成14年度版）

- Q1.家の近くの駐輪場が無料だったのに登録+有料になった。ますます違法駐輪が増えるのでは？
- Q2.歩道が狭い。放置自転車を何とかできないか？
 本当にその通りで、駅前などの放置自転車がなければ歩行者空間は倍増し、もっと快適な歩行ができるはずです。一人一人のエゴの集積がこのような事態を引き起こすのですが、こういうのを「コモンズの悲劇」といいます。交通渋滞も同様ですね。
- Q3.深夜、銀座でタクシーが交差点に駐車して渋滞の原因になっている。タクシーがこんな違法駐車を行って得られる利益は、フェアに(違法行為をしない場合に比べ)どの程度か？
 タクシーの売り上げは一日どの程度でしょうか？ 東京だと一日280Kmぐらい走り、実車率は4割強といわれていますので、料金を300円/Km程度とすると...3~4万円ぐらいでしょうか。結構大変な仕事です。ところで京都などでは、駅前に進入するタクシーを日によって限定しているようです(偶数日はナンバー末尾が偶数の車のみとか)。適切なルールを作り、周辺環境を守るところもあるのです。
- Q4.駅前や商店街などの路上駐車で渋滞が起きる。なぜ警察は取り締まらないの？
 何故でしょう？ 兵藤も理解できませんが、店主にとってはお客さんの車でもあり、取り締まりを強化すると文句をいうこともあるようです。
- Q5.朝、バスの時刻が滅茶苦茶。ひどいときは後続バスが前のバスに追いつき、前のバスがギュウギュウなのに後ろのバスには2~3人しか乗っていないこともある。
 渋滞を引き起こす道路の未整備、車利用の増加が主要因ですが、バスロケーションシステムなど、不快感を減じる手段も色々と考えられていますね。
- Q6.タクシーの料金が安い。安くすれば利用者は増えるか？
 規制緩和により、今は原則料金を安くすることも可能になりました。利用者は確実に増えると思いますが、タクシーは若干特殊で、流しだと安いタクシーを選択するのは困難です。しかしQ3で示したとおり、タクシー会社が大儲けしている訳でもないのだから、そんなには安くはならないでしょう。
- Q7.都内のバスが一律200円というのはおかしい。短区間でも長距離でも同じ値段。電車みたいな料金設定の方がいいのでは？
 首都高速もそうですが、値段を距離運賃にすると精算が面倒になり、一人一人の降車時間が余計かかります。故に渋滞している都市内では、渋滞回避のために一律運賃となっています。しかしETCや電子カードなどの技術導入により、一律料金システムを変更することも可能となりました。そのうち首都高も距離運賃になるでしょう(ETCの普及が前提ですが...)。
- Q8.イベントなどで人が集中したときの帰りのバス・鉄道対応はどうなってるの？
 結構、念入りな調査を事前に行い、ある程度のシミュレーションを行うケースが多いようです。不思議と例外は別として、あまり問題にはならないようです。
- Q9.都内では店が遅くまで営業しているのに山手線の終電は早すぎるのでは？
 夜間、線路のメンテナンスを行う必要があるため、24時間化は困難と言われています。経営悪化にもつながりませぬ。
- Q10.小田急線の高架化・複々線化事業への住民の訴えが勝訴となりました。しかし既に工事も8割が終了し、今から工事中止を訴えるのはいかなものか？ そもそも地下化の方が本当に建設費が安いのか？
 地下化が安いとは思えないのですが、交通に関わる似たような裁判事例は他にもあります。詳しくは授業で。
- Q11.朝のラッシュ時、小田急線は20~30分昼より遅れる。線路の複々線化では、駅で電車を捌き切れないのでは？

複々線化が実現すれば、鉄道の場合、劇的に容量がアップします。心配はないと思いますよ。

Q12. 朝、東西線の葛西付近の混雑がひどい。本数もこれ以上増やせないようだし、どうすればいいの？ それに葛西には快速が止まらないのも何故でしょうか？

関係する新線の建設も予定されていないため、東西線の混雑はまだ続きそうです。快速停車駅の選択には、全体の運行ダイヤ、駅周辺住民・企業の要望などが関わってきます。声を大にして運動を展開すると、急行がとまるようになる例も多いようです（特に地元企業のプッシュの効果が大きい？）

Q13. JRの料金は高い。地下鉄並みに安くならないか？

Q14. 電車賃が高すぎる。JRの初乗りが130円なのに、営団線は160円だし、都営線は170円だ。電車を乗り換えなのに料金が倍になる（東武線 日比谷線）のも、どうにかならないか。

Q13とQ14を合わせると、「JRは距離が長いほど高く、都営の初乗りは高すぎる」ということのようにです。営業努力で安くすることも可能ですが、その他の工夫も考えてあげましょう。不動産開発とセットにして安価な運賃水準を保つ、民鉄の手法も考えられますが、逆に全て民間まかせですと、混雑緩和対策を積極的に行う動機も薄く、混雑緩和が期待できないかも知れません。欧米のように、鉄道に対して積極的に税金を投入する方法もありますが、「血税をそんなところに使うな！」という意見もあり、難しいところです。

Q15. 「高島平 門前仲町」の経路で、三田線 大江戸線（ともに都営）の方が、三田線 東西線（都営 営団線）より10円高い。都営しか使わないほうが高いというのはヒドイ。

面白い事例です。手元の鉄道経路探索ソフトで調べてみると、

高島平 - (都営三田線) 春日 - (都営大江戸線) 門前仲町 48分、360円、21.4Km

高島平 - (都営三田線) 大手町 - (営団東西線) 門前仲町 46分、350円、19.9Km

でした。しかし1ヶ月定期代では、 = 11,830円、 = 14,840円 です。ちなみに、都営 - 営団間で乗り継ぐと、初乗り運賃が70円 discount されますが、ご存じでしたか？

Q16. 東急田園都市線の朝夕のラッシュが酷い。急行が劇的に混雑するので、もっと急行を増やせないか？ また通勤時間も変えたりできないか？

鉄道ダイヤの設定は極めて困難なようです。東急はかなり積極的に混雑緩和策を講じている会社で、今も田園都市線の駅を改良中。急行を増やせるかどうかは、待避線が設置できる駅の数にも関わってきます。通勤時間を変えるのも効果的で、もう数十年間 PR されてますが、なかなか思うほど勤務時間は変えられないようです。

Q17. 英語の授業でアメリカ等の鉄道はラッシュでも日本のように満員にならないと聞きました。なぜ日本とアメリカ等で違いが出るのでしょうか？

日本の大都市の分担率で、鉄道は8割を越しますが、アメリカでは9割が自動車です。日本ほど鉄道ネットワークが整備されていない（特に郊外部）ため、空いているのでしょう。詳しくは授業で。

Q18. 門前仲町駅のエスカレーターは短すぎるが役に立っているのか？

バリアフリー化を考えれば、どんなに短いエスカレーターでも効果はあると思いますが。あと質問と直接は関係ありませんが、日本のエスカレーターの速度は概ね 30 [m / 分] 程度で、遅すぎると思いませんか？ モスクワの地下鉄駅のエスカレーターは 70 [m / 分] 程度だそうです。

Q20. 江東区同様に自分が住む江戸川区でも南北交通が少ない。なぜ東西交通ばかりが発達し、南北交通が貧弱なのか？ 出来れば絶対利用する人は増えると思う。

東西交通が発達したのは、東京の都市構造が一局集中で、放射状幹線の整備が環状線より重要視されてきたためです（「5方面作戦」という）。大江戸線など環状線も整備されつつありますが、乗換を余儀なくされる環状線はなかなか利用率が上がりにくいという性格があり、苦戦気味です。都市内の地下鉄建設費用も上昇傾向にあり、これからの新線建設の足かせになっています。

Q21. 地元の JR の駅で無人駅があり、無賃乗車が可能である。これは問題だ。

公平性から言えば確かに問題ですが、そんなに無賃乗車の人はいるかな？ 駅員を常置させるコストも馬鹿にな

りません。

Q22. 地下鉄駅はJRの駅に比べ狭く、圧迫される気がする。

建設費用高騰に起因しますが、我慢しましょう。ある程度、綺麗なデザインなどでカバーしていませんか？

Q23. 他会社間の連絡駅（乗り換え駅）というのは本当に利便性を考えているのか疑問に思う。

鉄道建設も歴史の積み重ねですから、なかなか最初から最適解を求めるわけにいかず、不便な駅も多いですね。

Q24. 足を怪我してしまい、満員電車だと困ってしまう。何か良い対策はないでしょうか？

障害者の立場を理解する良い機会です。「これがあればもっと良い」というアイデアをドシドシ提案してください。

Q25. 羽田空港は遠くて荷物が重いと疲れます。

海外の事例と比較すれば、羽田は比較的都心部に近い方だと思います。京浜急行乗り入れなどで、以前よりはだいぶ便利になったのでは？

Q26. 航空運賃は日によって運賃が変わったり、種々の割引がありますが、サービス提供者は需要や利益を予測しにくいのでは？

良い質問です。消費者の購買行動を予測しながら、最適（利益最大化）な運賃設定をする方法論を、収益管理（Revenue Management または Yield Management）といいます。最近のインターネット購買情報やデータマイニング手法などが駆使され、今世界的に hot な技術やシステム開発が進行中です。

Q27. 滑走路が1本か2本しかない空港なのに、なぜ同時刻の発着便の飛行機が3～5便もあるのか？ そのためか、滑走路で多いときに5～6便が列を作って渋滞している。

キリの良い時刻の発便を各航空会社が設定するため、同時刻便が多いのでしょう。空港渋滞とは直接関係はないと思いますが、羽田に関しては滑走路数が足りない、航路の設定が困難、ということに原因があります。詳しくは授業で。

Q28. 昨年まで全日空が羽田空港からアジア方面に路線を就航していたが、今年からなくなった。羽田のほうが便利なのに、なぜでしょうか？

羽田から全日空国際便？ 知りませんでした。チャーター便か、台湾の中華航空のこと？ 中華航空は台湾との正式な国交がないため、成田に参入できず、羽田便があったのですが、確か今年成田新滑走路開設に伴い、なくなったと記憶しています。我々から見ると羽田便が有利と思われ勝ちですが、海外乗り継ぎ便の設定を考えれば、成田便の方が中華航空にとっては有利かも知れません。

Q29. 北海道の誰も利用しないところに高速道路を作っている。税金の無駄づかいでは？

よく言われる話で、もっともな主張です。今年は夏から、これからの道路造りに関する「第三者機関による議論」が開始され、この手の話がもっと議論されます。新聞をよく読んでください。

Q30. 高速道路のETC専用レーン設置は非効率。ETCを廃止するか、義務化しては？

ETCを義務化し、わが国の7000万台もの車に全て設置すると、量産によるコストダウンで、ETC一台1万円程度ではないかという話もあります。計7000億円のコストがかかりますが、場合によってはそれ以上の渋滞緩和効果もあるとされています。賛同できますか？ ちなみに兵藤は賛成です。

Q31. 信号で3方向に矢印信号が出る機械があるが、ただの青信号とどう違うの？

多分、交通事故を防ぐため、中途半端な右折を避ける意味でそのような信号が増えているのでしょう。事故は確実に減るように思いますがどうでしょうか？

Q32. アクアラインは赤字なのになぜ作ったのか？

「赤字 = 建設失敗」という図式は間違いです。公共事業には、赤字でも税金などを補填して継続すべき事業があります。しかしアクアラインも本四連絡橋も、それだけでは正当化される訳ではなさそうです。

Q33. 車が増え、交通事故も増え続けている。車はこのまま増え続けるのか？

車はまだ増えます。しかし交通事故は車の利用量の増加ほどは増えていません。様々な工夫により、事故減少は可能だと思います。

Q34. バイクと車の接触事故が多いので、道路の左側 1 m ぐらいをバイク専用レーンにしては？

それもいいですが、自転車はどうしますか？ 路上駐車との関係も難しいですね。

Q35. 自転車は歩道を走るのが本来なのだろうが、ロードバイクなどは車道を走っていて危険だ。もっと自転車を保護したほうがよい。

今は全国的に自転車道整備推進の時代です。Q34ではバイクでしたが、車道と歩道の上に 1.5m 程度の自転車道を設置することも提案されています（もちろん片側通行です。欧米には多いタイプ）。その際、誤解されては困るのですが、自転車は原則、車道を走るべき立派な「車両」です。歩道を走らせるようになったのは 1970 年代に交通事故が多発し、警察が方針を変更したため。今は逆に歩道上の「歩行者 vs. 自転車」の図式が問題視されています。

Q36. 近所に信号機ができた。車の交通量が多くもないのに、何を基準に作られているのだろうか？ 国土交通省が事故の責任逃れのために作った？ 国土交通省が信号機メーカーと裏取引している？ また近くの交差点に「止まれ」のマークが描かれただけで事故が減った。マークと事故率にはどんな関係があるのだろうか？

道路を建設・管理するのは国土交通省（「道路管理者」という）、信号機を設置・管理するのは警察です（「交通管理者」という）。さて信号機の設置がどんなプロセスで行われているかは知りませんが、地元の要望によることも多いと聞きます。マークの設置も警察の管轄ですが、事故対策で要望が多かったのかも知れません。

Q37. どこかの国では広い道路以外は大概一方通行になっていて巡回せざるを得ないようになっていた。また所々にランプがあり、スピードも出ないようになっている。日本ではどうか？

「地区交通計画」という分野があり、わが国でも多くの試みがなされています。欧米ではランプの設置を法律化しているところもあるようです。比較的、新興住宅街などでこれらの設置がされているようです（港北ニュータウンなど）。

Q38. 築地市場の豊洲移転に伴い晴海道路も混雑が予想される。勝鬨橋が片側 2 車線で、その先は片側 3 車線。勝鬨橋がボトルネックになるのは目に見えてますが、良策はないか？ 勝鬨橋は貴重な文化財です。

良い観察力ですね。拡幅するわけにもいかないようですし...。もう既に首都圏は大地震の時代を迎えようとしています。いずれ橋が落ちたり、道路が倒壊したりすることもあるかと思いますが、その時が都市改造の最大のチャンスです。

Q39. なぜ速度制限がどの道にもあるにも関わらず、180Km や 200Km もスピードを出せる車を作るのでしょうか？

なぜ健康に悪いことが分かっているのに、タバコは公然と販売されているのでしょうか？ そのうち車の速度計にも「事故を起こすおそれがあるので、速度の出し過ぎに注意しましょう」との注意書きが義務化されるかも。

Q40. 岡山 - 鳥根 - 広島 の交通が不便

土地勘はありませんが、逆にしまなみ街道や本四連絡橋などで、「どの程度交通が便利になったか」を知りたいと思います。

Q41. 瀬戸内海の 3 つの連絡橋により船の運航も変わったが、連絡橋も賛否両論ある。新しい交通システムと、旧交通システムが共存するような良い例はないでしょうか？

より早く、低費用の交通手段を建設し続けているのが今の日本の姿でしょう。しかし、交通に「時間、費用」以外の価値観を見いだせれば、「共存」も可能です。最近路面電車が世界的に見直されていますが、それが新旧交通システムの調和の一例かも。

Q42. 掛川駅みたいに住民から資金を集めて駅を作る例が増えると、今後、新幹線の停車駅はどんどん増えるのか？

地元が「作りたい」といっても、結局 JR が認めなければ駅は作れません。神奈川県でも相模原線との交差点部分（倉見駅）付近に新幹線新駅を作る計画がありますし、静岡県内でも静岡空港（建設中）の真下の新駅計画がありますが JR はいい顔はしていないようです。長期的に見れば、中央リニア新幹線ができた場合、既存新幹線を高速在来線と位置づけ、駅増設を積極的に行うというシナリオがあり得ます。

もっと詳しく議論したいという方は、hyodo@edu.tosho-u.ac.jp まで。ただし回答するとは限りませんが...