

## 私の考える交通問題 Q&A 2003 年度版

### 【航空 船関連】

Q1: 成田空港が遠い。能登空港も必要ないのでは？

過去の経緯はともかくとして、今の問題は羽田空港の国際線乗り入れですね。とりあえずソウル線は年内に就航予定です。この傾向は今後も続き、近場のアジアであれば羽田利用となるように思われます。また能登空港も需要低迷は目に見えているように思えます。これも今の問題は、どうやって能登空港をより有効利用するかということです。いいアイデアはありませんか？ 当初は苦戦続きであった空港でも色々な工夫次第で需要増となった例は少なくありません。

Q2: 東京 - 大阪間では新幹線より飛行機の方が安くて早いことがある

出発地 - 到着地の組み合わせ次第ですね。飛行機も規制緩和でだいぶ安くなりました。反面需要が少ないところで値上げすることもあるようです。難しい問題です。

Q3: 地下にトンネルを掘り、飛行機を飛ばす計画を見たことがある

たしか地中に重力で落下する原理を応用した方法で、真空チューブであれば計算上、東京からニューヨークまで 1 ~ 2 時間程度で行けるとか。夢の技術ですね。

Q4: 首都圏で水上バスで通勤・通学できるようにしてほしい。逆に地方の定期船は赤字で料金も高く、何とかしてほしい

本学のようにポンドがあればいいのですが、他の大多数の企業・学校は近くに船着場がありません。ゆえに歩く距離が長く、利用率も高くないのでは？ 赤字の地方の定期船には自治体などから補助金が支払われ、ようやく維持されているのが現状です。逆に補助金漬けになり、経営努力がなされないのも問題となっています。

### 【鉄道関連】

Q5: 沖縄・那覇市の国際通りで渋滞が激しい。モノレールができて渋滞はなくなるのでは？

詳しいプランは知りませんが、モノレールの駅と人の流れがうまく処理されていればある程度は効果があります。問題は、モノレールができ、道がすくとまた道路利用者が増えることですが、駅と一体化した空間開発など、都市開発上の一層の工夫が必要かも。

Q6: 新幹線秋田こまちが全席指定で利用しにくい

この春体験しましたが、兵藤もそう思います。何の意味があるのか理解しかねます。こういうことは、インターネットや駅の窓口などを通じて継続的にJRに言い続けることです。対応することも少なくないと言われていません。

Q7: 京王線新宿行きの通勤快速が平日と休日で所要時間が大きく変わり困ったことがある

小田急もそうですが、首都圏鉄道では「混雑（需要増に伴う所要時間増）」が見られるのは事実です。複々線工事による混雑解消を待ちましょう。

Q8: 足立区の舎人（とねり）線はいつになったらできるの？

厳しい質問です。1990 年代初めまでは順調だったようですが、路線予定地の買収や、足立区長が何度も交代し、区政が若干混乱したことも原因かもしれません。あとは日暮里駅との接続問題もあるようです。もともと新交通なので、早く、早くできることに意義があったのですが残念です。

Q9: 新幹線こだま号で新富士駅の通過待ち時間が長すぎる

その見返りに到着地までのぞみなどで早く行ける人もいるので我慢しましょう。この 10 月 1 日から新幹線品川駅が開業し、のぞみの本数がまた増えるようです。待ち時間ももっと増えるかも？

Q10: 自動車の環状道路はあるが、なぜ鉄道の環状線が少ないのか？

首都圏では大江戸線が典型的な環状鉄道ですが、乗換えが不便で思ったより利用者は伸びませんね。このとおり、道路と違って環状鉄道では「乗り換え」を余儀なくされるため、需要確保が難しいようです。また道路が放射中

心に発達し、その地下部を鉄道建設してきたため、環状鉄道は少ないのです。東京都を中心に、「メトロ7（環状7号線地下鉄）」「メトロ8（環状8号線地下鉄）」などが10年来検討されていますが、需要予測を行っても、あまり利用者はいないようです。

Q11: 大阪 - 梅田間の阪急電鉄で「開かずの踏み切り」があり、なんとかならないか

一定の条件を満たす場合、「連続立体交差事業（連立事業）」という国土交通省のプロジェクトに採択され、国から（ガソリン税）の補助金を受けることができます。首都圏私鉄でも過去30年来、数多くの「連立事業」がなされてきました（最近では環8 - 西武線の踏み切りなど）。この踏み切りでも「連立」検討中ではないですか？

Q12: 電車をもっと大きく（二階建てとか）してラッシュ緩和をはかってほしい

二階建ての問題は、利用者の出入りに時間がかかり、席数はおおくなっても決してラッシュ緩和につながらないということです。JRにもあるように、ドア数を多くし、座席を排することが究極のラッシュ緩和かも知れません。

Q13: アクアラインに鉄道を引いたら？

今のトンネル断面では不可能です。鉄道の機能に近いバスであれば問題ないのでは？

Q14: 江東区の南北交通問題解決のため、亀戸駅から出ている貨物線を利用しては？

実際にその計画は江東区により検討されています。コストもかからない、割と有望な計画ではないでしょうか。もっと知りたければ江東区役所に問い合わせしてみてください。

Q15: 地下鉄で買った切符の区間手前で降りても精算機で差額を返してくれない

駅の窓口で駅員さんにいみましょう。多分返してくれます。

Q16: 今、地下鉄建設（新宿 - 高田馬場）で車線が減らされており、渋滞の原因になっている

都内ではほぼ最後の大規模地下鉄建設が、この13号線（池袋 - 渋谷間）です。完成すれば山の手線の同区間の大幅な混雑解消につながりますし、渋谷東口地下に建設中の新駅にもし東横線が乗り入れれば、より利便性が高まるとともに、渋谷駅の大々的な再開発（東西一体化、大規模ペDESTリアンデッキなど）も可能となります。もう少し我慢してください。あと3年ぐらい続きますが。

## [車 道路関係]

Q17: タクシーの路上駐車で渋滞が起きることが多い。路駐を禁止しては？

六本木の交差点や、近くの大規模ホテルでは日常茶飯事です。兵藤も是非もっと規制してほしいです。反面、京都の駅前では日によって駅前広場に入るタクシーを規制する（偶数日はナンバー末尾が偶数のタクシーのみなど）試みもタクシー業界の協力で行われているとか。地元自治体とタクシー業界、周辺民間企業（鉄道会社、ホテルなど）が共通の問題意識をもたないとこのような施策に結びつきません。

Q18: 夏など眩しいときに信号が見にくいことがある

最近LED(Light Emitting Diode: 発光ダイオード)による信号が大分増えてきました。以前の電球信号より眩惑現象も少ないように思いますがどうでしょうか？

Q19: 高速道路でなぜ渋滞が起きるのか？

単純ですが、いい質問です。大きな原因とされているのが、「サグ」です。「サグ」とは速度が不連続に変化しやすいところのことで、たとえば下り勾配から上り勾配に転じるころやトンネル入り口手前、側壁が路面に近くなり運転者に圧迫感を与えるとことなどです。いずれも無意識な速度の低下を引き起こし、それが渋滞の「タネ」になります。高速道路では「速度低下に注意」という看板を見かけますが、これは「サグ渋滞」が発生しやすい場所で掲げてあります。いま東名の厚木(?)付近で側壁の後退工事を進めています。これも「サグ渋滞」対策の一環です。

Q20: 大都市渋滞緩和のために地下に道路のネットワークを作っては？

大都市では地下鉄でさえ、1 Km 作るのに 300 億円近くかかるので、道路の地下鉄ネットワークには想像を絶す

るコストがかかり、現実的ではありません。しかし環境問題などもあり、どうしても必要な区間は地下高速道路が建設されています。平成18年ごろ開通する、首都高新宿線（新宿 - 池尻大橋間）がそれで、地下50m近くの深さに高速道路が建設されています。地下深くなると、インターチェンジへのアクセスが難しくなります。池尻大橋のインターチェンジは一体どんな構造になるのか？ ちなみに池尻大橋から品川天王洲まで山の手通り地下に建設される首都高品川線も近く、正式決定（都市計画決定）される予定です。

Q21: 高速道路の法定速度を140[Km/h]にあげて通行をスムーズにしては？

授業でお話したとおり（QV関数）最高速度が上がれば渋滞がなくなるものではありません。また環境上も、速度が上がるとCO2排出量などが増えてしまいます。しかし建設中の第2東名道路の設計速度は120~140であり、高速走行が可能です。

Q22: 有料道路の料金が高すぎる

代わりにガソリン税や消費税などを値上げしてもいいですか？ 難しい問題ですが詳しくは授業で。

Q23: 車線別に直進・右左折などの明確な運用をした方がいいのでは（特に地方部）

昔に比べると、ご指摘の運用が増えてきました。右折で滞留している車の数を自動的に測定するなど、IT装置もその普及に一役買っているようです。

Q24: 高速道路の料金所渋滞対策としてETCが有効なのは分かるが、もっと普及させるには？

今度は5000円キャッシュバックキャンペーンも始まりましたね。ここまでくると、始めから全車装填を義務付けたほうがよかったのかも。クレジットカード機能など、他の購買活動と連携した試みももっと必要かも知れません。航空並みのマイレージ機能ですね。

Q25: 都心に大型トラックを通さない。都心に入るときは小型トラックに積み替えさせるのはどうか？

そのために首都圏外縁部に物流拠点が配置されています（京浜二区、足立、葛西、練馬など）。しかし逆に小型トラック台数が増え、渋滞原因となることも懸念されています。

Q26: 高速道路の制限速度を、車線別に設定したほうが遅いトラックなどによる渋滞をなくせる

その通りですね。高速道路ではありませんが、エスカレーターも同様の試みを増やしてほしいです。今は日本ではエスカレーター速度は30-40[m/分]ですが、モスクワ地下鉄駅では70[m/分]もあるとか。複数のエスカレーターがあるところでは是非早いエスカレーターも設置してほしいです。博多あたりで同様の例は見かけたことはありますが...

Q27: -地元に戻ると車しか利用できず、友達と集まってもお酒が飲めない

運転代行はないの？

Q28: 環境問題を考え、各家庭・各個人の自動車利用を抑えるよい手段はないか？

最近では社会心理学を援用し、「環境問題から人々の行動を変容させよう」という試みも注目されています。社会的問題全般に通じることですが、この手の問題にはモラルの向上が不可欠です。しかしながら、いつまでたってもモラル向上に寄与しない人間が存在することも人類史上明らかですなえ。

Q29: 自宅近くの道路は毎年同じところを工事している。意味もない工事のようだが？

「穴を掘ってすぐ埋める」だけの行為も景気対策上、効果があることとなります（兵藤の2年前期・地域都市計画学の産業連関分析で解説）。もちろんそんな工事をしているとは思いませんが。

## 【バス関連】

Q30: バスが時間通りに来ないので不便

統計をとってみてください。酷く遅くなったときの印象が強いのですが、意外と時間通りに来ませんか？

Q31: バスの運行時間が夜早く終わってしまうので不便

深夜バスもバブルの頃ほどではありませんが、また復活しつつあるようです。基本的にはバス運転車の組合との合意が支障になっているようです。

Q32: 地方のバスは都内のバスに比べて料金が高い

利用者が少ないのでやむを得ません。地方の赤字バス路線には、皆さんの税金がさらに注ぎ込まれていることにも留意しましょう。

### [歩行者・自転車関連]

Q33: 歩道と車道の境界部分の段差をなくしたほうがいい

その通りですね。昔は治水技術も未熟で、排水機能を重視して大きな段差があったのですが、バリアフリーの時代ですから、段差解消の傾向は強まっています。

Q34: 駅のエスカレーターでおばさんが立ち止まったりして邪魔

「皆さんの邪魔になるので道を空けてください」ぐらい言えるでしょう。

Q35: 門前仲町など自転車と歩行者が錯綜して危険。駐輪場も利用料金が高く不便。都市によって車・人・自転車、どれかに重点をおいて都市計画を立てるべき

いい意見です。以前は車中心の都市計画が立てられ、都市計画道路も決定されていましたが、少子高齢化時代を迎え、歩行者・自転車中心の街づくりに比重が移ってきています。しかしそのためにどのような道路ネットワークないしは公共交通整備が必要か、まだ十分な議論はなされていません(地域計画研究室の今年度の修士論文テーマです)。

Q36: 川越市は観光向けの道路設計となっており歩道は広いが車道が狭く渋滞して不便

Q35の答えにあるように、川越市は首都圏では珍しく明確に観光都市を目指した都市です。ゆえに歩行者・自転車中心の街づくりがなされていると聞きます。街づくりの方向性を尊重しましょう。

Q37: 公園などの地下に自転車道や駐輪場を作っては?

公園ではありませんが、月島駅など大江戸線は大規模な駐輪場が多く作られています。見たことありますか? でも地下自転車道では景観も悪いし、あまり利用されないのでは?

### [越中島近辺の問題]

Q38: 不便なところに設置してある歩道橋があるが、利用者もなく意味がない。大学正門前から門前仲町に向かうときに横断歩道がなくて不便

その通りです。一昨年の地域計画の卒業論文で、上記箇所に横断歩道を設置した場合の交通シミュレーションを試みました。信号の時間間隔を工夫すれば、横断歩道を設置しても渋滞は発生しないという結論でしたが、問題はトラックの多い交差点なので事故発生の危険性です。そのため、当初はシミュレーション結果をもって警察に横断歩道設置をお願いしようと思っていたのですが、いまだ躊躇しています。あと、1970年代に全国的に導入された歩道橋はあくまで仮設構造物です。今はあちこちで不要な歩道橋の撤去をすることが見受けられます。

Q39: 京葉線の越中島駅に快速が止まらず不便。また朝7時台、8時台は東京行き上り電車より下り電車の方が本数が多いのはおかしい

上下の本数の矛盾は、多分容量を最大化する時間と路線が上記とずれているせいでしょう。東京駅では折り返すしかないため、十分な本数が設定できないのでは? また手元の「都市交通年報」を見ると京葉線の定期券年間利用者数は

八丁堀:437、越中島:86、潮見:202、新木場:570、葛西臨海公園:177、舞浜:729、新浦安:1,117(単位万人/年)となっています。どう見ても越中島に快速は止まってくれそうにありませんね。

Q40: 越中島駅へおける階段の位置が不便で新たに設置してほしい

バリアフリー法の関係で、今後駅にエレベーター施設ができる可能性はないとはいえません。その時がチャンスかも。

もっと詳しく議論したいという方は、hyodo@edu.tosho-u.ac.jp まで。ただし必ず回答するとはいえませんが...