

私の考える交通問題 Q&A 2004 年度版

[道路関連]

Q1: ガソリン税にさらに消費税をかけるのはおかしい。二重課税？

兵藤は税制の専門家でないので正確な判断はできませんが、授業でお話したとおり、ガソリン税は道路造りの目的税、消費税はガソリン流通全般に関わる消費に対する税金、という理屈でしょうか？ 確かにいわれる通りの反論が存在することは事実のようですが。

Q2: アメリカでは高速道路を撤去し始めていると聞く。日本もそうするべき？

これはおそらくボストンの”Big-Dig”のことではないでしょうか？ 兵藤も今年1月に見に行きましたが、1950年代に作られた都市内高速道路（アメリカなので無料ですが）を、住民運動を中心に地下高速に置き換えた世界的に見ても希少な事例です。詳しくは <http://www.bigdig.com/> をご覧下さい。莫大な工費がかかったようですが、都市内のアメニティ（快適性）確保には代えられないということでしょうか。同様の工事はソウルでも行われています。わが国でいえば、日本橋上空の首都高を地下に掛け替えるようなものではないでしょうか。

Q3: 時間帯により一方通行の方向が変わる道路がある。統一してほしい。

いわゆるリバーシブルレーンのことでしょうか？ 上下の交通量が時間帯により大きく異なるときに用いられる方法です。渋滞緩和のための苦肉の策なので、慣れたドライバーにはありがたいはずですが。ご協力下さい。

Q4: 渋滞解決のため、交差点のない道路を作っては？

どうすればいいの？

Q5: 左側通行は走りやすい。世界共通にしてほしい。

戦後、進駐軍アメリカの施策として日本をアメリカ同様右側通行にする案があったそうです（アメ車も売れやすくなるしね）。しかし実現せず、せめてもの折衷案として歩行者だけは右側通行に設定されたとか。真否のほどは保証できませんが。

Q6: 道路拡張の際、立ち退き家屋が、道路敷地分の補償しか得られなかった。

法律上の問題なので詳しいことは分かりませんが、心情的には同意しますね。実際には何らかの救済措置もあるのでは？

Q7: 道路公団民営化のメリットは？ 誰が民営化に反対しているの？

「民営化 効率的経営 収益改善 通行量値下げ」という図式が一般的に理解されていますが、「効率的経営 新規投資削減 渋滞の悪化」という因果も心配されています。極端な話、借金返済のためには新たな道路を作らずに、通行量を値上げするのが近道ですから。国民生活を支える道路ネットワークを拡充する必要性と、より効率的な経営を実現する方策が十分整理・理解されずに性急に議論が展開した印象を拭えません。

Q8: トリンスクエアの先で晴海通りが直角に曲がる。なぜ？

確かに有明方面に直進する道路があっても悪くありませんね。多分、橋やトンネルを作ってもB/Cが大きくないので実現しないのでしょう。湾岸道路を始めとする高速ネットワークに取り囲まれてるので。

[鉄道関連]

Q9: 東京駅は広すぎて道に迷い、乗り換えに時間がかかってしまう

もしそれが「サイン（表示板）」の問題であれば積極的に問題提起して下さい。JRに言えば、改善してくれるかも知れません。他の困っている方のためでもあります。

Q10: 京王線の帝都線（新宿 - 八王子）と相模原線（調布 - 橋本）では料金水準が違う。なぜ？

他社との競合路線がある場合、その区間だけ特別に料金を下げることがあります。時刻表のJRの料金表に記載されていますが、それに該当しているのでは？

Q11: 鉄道のネットワークが放射線中心で、環状線がなく不便。

乗り換えが必要な鉄道は、道路と違って環状線の需要は十分確保されないようです。環7や環8の下に環状鉄道を作るプランは昔から提案されていますが正式なプロジェクトには至っていません。

Q12: 東京では地下鉄建設が進んでいるが、やがて限界に達するのでは？ そしたらどうする？

平成19年頃に完成予定の地下鉄13号線（池袋 - 渋谷）で東京の地下鉄建設も一段落かも知れません。時間短縮・混雑緩和のためにはまだ多くの路線が必要と思われるのですが、財政制約と少子高齢化で需要そのものが減少に転じる可能性が議論されて

います。また路線（リンク）もさることながら、駅部（ノード）の改善も不可欠ですね。先日、銀座線新橋駅の朝のラッシュを体験しましたが、夕留の再開発の影響が、階段はおろか改札まで人が溢れていて危険でした。

Q13: JR と私鉄の料金格差はなぜあるの？

授業でお話ししたとおり、首都圏の民鉄は不動産開発とセットで路線展開をしたためと云われています。

Q14: 亀有 落合』の定期券、亀有 大手町 落合』は買えず 亀有 西日暮里 高田馬場 落合』しか買えない。

JR と東京メトロの混在故でしょうか。面白い事例です。http://transit.yahoo.co.jp で確かめてみました。あれ？

亀有 大手町 落合： 23.3km、定期代：1 か月 13,230 円、52 分(乗車 39 分 他 13 分)

亀有 西日暮里 高田馬場 落合：19.0km、定期代：1 か月 19,110 円、45 分(乗車 29 分 他 16 分)

と教えてくれました。所要時間はかかるようですが、定期は買えませんか？ どちらの間違い？

[空港 港湾関連]

Q15: 成田から地方空港へ行くのに羽田までが遠くて不便。

その通りですね。今後どうなるかは授業で。

Q16: 飛行機に乗るまでの手続きが大変。安全対策、荷物預かりなど初心者にわかりやすくして。

搭乗までの時間短縮策は過去、多くの工夫がなされてきましたが、テロ以降、サービス水準は一気に低下してしまいました。

ちなみにアメリカの国内線に乗る場合は、セキュリティチェックで靴も必ず脱がされますし、預けるカバンに鍵をかけると不審物と見なされ、無理矢理鍵を壊してまでも中を調べられます。兵藤はうっかり鍵をかけて旅行カバンを壊されました(大変焦った)。

Q17: 着陸まで待たされることがある。飛行機の渋滞について教えて。

日本の大空港は大渋滞です。詳しくは授業で。

Q18: 東京湾内の速度制限(12ノット)でせっかくの高速TSLも特徴をいかせない。

速度制限をなくすとどうなるのでしょうか？ デッキ・エンジンの課程の方、教えて下さい。

[その他]

Q19: 朝ピーク時のバス便をもっと増やし、空いてる昼の便数をその分減らしてほしい。

バス便数は運転手のスケジュールリング制約で決まっています。多分、朝の便数を増やすためには、今以上に需要が存在するか、運賃を大幅に値上げせざるを得ないのでは。

Q20: 晴れの日でも、混雑する雨の日でもバスの本数が変わらないのはなぜ？

Q19と同じことですが、乗務員の柔軟な手当が難しいためです。まずは晴れの日でも積極的にバスに乗るようにしましょう。

Q21: バスが時刻通りにこない。

よくある質問ですが、実際に何日かデータをとって見て下さい。極端に来ないときもありますが、意外に定時制はあるのでは？

Q22: 車は駐車禁止切符がすぐ切られるのに、バイクはめったにつかまらないのはなぜ？

都内でも駅前や道路上に違法駐輪しているバイクは頭に来ます。道路交通法も改正され、今度から違法車両の取り締まりも柔軟になるようですが、是非違法駐輪バイク追放を期待したいです。しかし街作り側から見ると、通常の駐車場は経営的にも成り立つケースが多く、至る所にコインパーキングが乱立しますが、バイク専用の駐輪場所を作っても儲からない 誰も駐輪場所を作らない という問題もあります。自転車と違い、ガソリンを積んでいるバイクは建築基準法上も規制が厳しく、安易に駐輪場は作れないようです。

Q23: タクシーの運転が乱暴すぎる。横断歩道の真ん中で平気で客を降ろしたりする。

目に余るようでしたら警察に通報しましょう。事実認定されると、タクシー会社にそれなりの罰則が課されるようです。

Q24: 歩行者天国はなぜあるの？

いい質問ですね。1970年代に銀座を始めとして全国的に花盛りとなったホコテンですが、この10年は自動車やバスの利便性確保のため、廃止されるケースもあります。交通利便性からはホコテン廃止、されどホコテンに面した商店街は顧客確保のため廃止には絶対反対 という経験をしたことがあります。詳しくは授業で。

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