

# 私の考える交通問題 Q&A 2005 年度版

## [鉄道関連]

### Q1: 東京駅の京葉線ホームが遠い。有楽町で降りた方が早いので東京・有楽町共通利用切符があるといい

需要が集中する東京駅なので、どうしても地下へ地下へと空間拡大してきました。東京駅の八重洲口から丸の内口へ行くのにいつも入場料を払って移動する知り合いもいます。しかし近々、八重洲口側が大改良される計画があるようです。でも「東京・有楽町共通切符」というのはいいアイデアですね。

### Q2: 鉄道の 24 時間運行はもうからないのか？

明らかに儲かりません。また深夜の保線点検の時間が必要なため日本では 24 時間化は難しいとされています。

### Q3: 東西線の朝のラッシュがひどい

体験したことはありませんが、よく聞く話です。東西線沿線は混雑緩和につながる新規プロジェクトもあまりないし、車両増設も期待できず解決困難かも知れません。京葉線が東京駅から吉祥寺ぐらゐまで延伸する構想もありますが、それが若干混雑緩和につながるかも。

### Q4: 地下鉄と JR の両金の違いはどこから生まれるのか？（原文のママ）

「両金」って冗談？（手書きなので変換ミスではない）それはともかく会社が違えば料金水準が違うのは自然ではないですか。「地下鉄と JR」は双方とも比較的高運賃ですが、授業でお話ししたとおり、私鉄は不動産開発などと連動した敷設をしてきたので低運賃ですね。

### Q5: 女性専用車両ができて他の車両が混む。女性の運賃は同じでいいのか？

お答えしにくい質問ですが、逆に「痴漢などの迷惑を被ることがあるのに今まで男性と同じ運賃を負担させられていた」とも解釈できるのでは？ でも言い出すとキリがないね。

### Q6: 電車の幅をもっと広くすれば混雑も緩和される？

その可能性はあります。東京圏では鉄道軌道は狭軌（線路幅 1067mm）が多く、1435mm の標準軌は少ないです。ネットで検索すると、鉄道ファンがまとめた表がありました。

1435mm・・・京浜急行・京成・新京成・北総開発・住宅都市整備公団・都営地下鉄 1 号線・営団地下鉄丸の内線・銀座線・横浜市営地下鉄・箱根登山鉄道

1372mm・・・京王（井の頭線を除く）・都営地下鉄 10 号線・都電荒川線・東急世田谷線

1067mm・・・東武・西武・東急・小田急・京王井の頭線・相模鉄道・上記以外の都営、営団地下鉄・上毛電鉄・上信電鉄・秩父鉄道・総武流山電鉄・銚子電鉄・江ノ電・伊豆箱根鉄道

しかし、幅を広げても車両の出入りに時間がかかっては高速化が達成できないため混雑緩和に対しては逆効果です。色々な施策の組合せも必要です。



日本で実験中の標準軌－狭軌連続走行可能な車両



スペインの異軌道間走行車両「タルゴ」。しかし動力車ではない。

**Q7: 中国の大都市で渋滞がひどい。日本の軌道交通システム導入でこれを解決できるか？**

北京などの地下鉄は日本の ODA 援助で作られているので、既にある程度「解決」されている事例ではないでしょうか？ しかし一度車の分担率が上昇すると、それを軌道系交通に戻すのはかなり困難とされています。強力な規制（ロードプライシングや車両保有の規制など）が併用される例が多いようです。

**Q8: 神戸－大阪間で阪急は JR に客をとられている。どうすれば阪急利用者を増やせるか？**

サービス向上（時間短縮、運賃、駅改良、端末交通との接続性向上など）で対応するのがオーソドックスな答。

**Q9: 駅のホームが中央部にあったりサイドにあったりする。なぜ統一しないの？**

駅周辺の空間制約のせいです。有楽町線でも、月島駅は「島式」、隣の新富町駅は「対向式」、そのまた隣の銀座一丁目駅は「2段式(?) →上りと下りが上下に重なっている」ですね。余裕があれば上下線の旅客がホーム上で重ならない（混雑時の客同士の接触による危険が回避できる）対向式が一番ですが、地上の道路幅が狭いと、島式や2段式にせざるを得ないと思います。

**[空港関連]**

**Q10: 空港はなぜ今こんなに多いのか？**

欧米に比べると決して多い方ではありません。この数年が新規開港ラッシュ（佐賀、能登、中部国際、神戸、新北九州、静岡...）のため、その印象が強いのでしょう。羽田空港の問題も含め、詳しくは授業で。

**Q11: 帰国時直行便があるが高い。安い経由便を利用することになるが、直行便の値段が安くないか？**

利用客が少ない路線の運賃を高くするのは航空会社にとって正常な判断といえます。仕方ありません。経由便でフライト回数のマイレージを稼ぐのがせめてもの慰めでしょうか...。

**[道路関連]**

**Q12: 大型トラックと一般車両の混在走行は危険。トラック専用道路が必要では？**

そうはいつでも大型トラックの混入率は深夜を除けば、それほど高くはなく、港湾周辺など一部の地域以外ではトラック専用道の「費用対効果」は大きくありません。しかし建設中の第2東名道路では、中央車線を貨物専用道にするという構想もかつてありました。

**Q13: 日本は外国に比べて有料道路が多いのは何故か？**

ヒトコトで言えば、「お金のない戦後経済成長の時代に急いで高規格の道路を作る必要があったため」です。詳しくは授業で。

**Q14: 実家の近くに開通した有料道路は殆ど利用されておらず、料金所の給料分も回収できないようだ**

う〜ん。これも授業で。

**Q15: 茨城－埼玉－群馬 の高速道路が早く開通してほしい**

いわゆる圏央道ですね。通過交通排除の環状道路機能のみならず、北関東の地域連携促進も大いに期待されています。http://www.ktr.mlit.go.jp/jousou/kouji/index.html に詳細情報が掲載されています。

**Q16: バイトの交通量調査でカウンターで計測している姿をみかけるが、自動化できないのか？**

自動化の装置はたくさん開発されています。チューブを置いて、タイヤが踏みつけたときの空気圧でカウントするとか、光反射を利用するとか...。しかしやはり人手に頼る方が安いとも言われています。ナンバープレートから車種を判定したり、観測箇所の移動も楽し...。ということですね。兵藤もあまり信じていませんが...。

**Q17: 都内の高速道路はもう必要ないのでは？他の手段の拡充で補えないのか？**

「都内の高速道路」とは多分首都高の環状線部分だと思いますが、渋滞緩和の効果は大きいため、是非とも必要です。他の手段となると...鉄道や一般道の整備となりますが、高速道路需要を鉄道に転換させることは難しそうです。一般道整備も高速道ネットワーク効果が期待できず、これもやはり無理か？

## [バス・二輪その他]

### Q18: 呉市焼山から近くの町に行こうとしてもバスが車しか利用できず、人や自転車が通る道がないし、バスも高い

今一生懸命 MapFanWeb で地図を確認しましたが、「人や自転車が通る道がない」という事実を確認できませんでした。東西南北に道路は通じているように見えますが？ でも見た印象ではバス利用客は減少傾向にある典型的な地域のようにです。会社は呉市交通局ですか？ ホームページに「経営健全化計画」が掲載されていました (<http://www.hiroshima-cdas.or.jp/kotsu-city-kure/gaiyo.htm> です)。あらゆる努力をされていることが理解できます。一度目を通して下さい。

### Q19: 荒川や隅田川を利用した水上バスがあれば渋滞も解消できると思う

しかし水上と地上部の接続が抵抗となり、利用客は少なそうです。羽田空港へのアクセス改善方策の一つとして、水上バス利用が検討されたこともあります。実現には至っていません。越中島キャンパスと品川キャンパス間の水上連絡船なら実現可能かもね。

### Q20: 私の町で 100 円バスが運行を始めたが、所要時間が倍なので利用客が少ない。どうすればいいか？

100 円バス（ワンコインバスまたはコミュニティバス（コミバス）ともいわれる）は、地方自治体の税金が直接的に投入されることもあり、福祉を目的とすることが多いです。従って効率性は二の次となりがち。そうはいつでも誰も利用しなければ無駄金となってしまうので、バス会社同様、利用客の見込める箇所を運行すべきですが、競合するバス会社との折り合いがつかず、妙なルートに追い込まれることもあるとか。兵藤もちよっと関わった茅ヶ崎市のコミバスは比較的用户が多いようでした。バス路線計画とはいえ、きちんとした需要予測が必要です。

### Q21: バスの乗り方が地方によって違うのは何故？

運賃の支払い方法の質問ですね。「後部から整理券を取って乗り、前部で支払い降車」と「前部で定額を支払い後部で降車」が代表的な 2 パターンですが、長距離利用が多い地方部では対距離運賃となる前者、短距離かつ乗降客が多い都市部では後者が一般的。後者はバスの停車時間を短縮し、道路の渋滞緩和にも効果があります。首都高の料金システムと同じ理由ですね。しかし高速道路では ETC の利用率が半数近くなり、バスも数年後には IC カード化されることが確実視されています。そうすると、支払い時間短縮の理由はなくなり、かつ公平性から優れている対距離運賃徴収への移行が容易になります。10 年後には支払い方法が一変していると思います。

### Q22: 自転車はなぜ歩道を走るのか？ また欧米に比べて日本は自転車道が整備されていないのが問題

自転車は「車両」であり、本来車道を走るべき乗り物です。歩道を走るようになったのは、1970 年代初頭に交通事故死者数が増大し（今の倍程度の数だった！）、対処療法の一つとして「通達」により自転車を歩道にあげたことに起因します。欧米のような自転車道ネットワーク形成を目指した一研究として、兵藤の報告書を紹介します。兵藤ホームページ (<http://www.e.kaiyodai.ac.jp/~hyodo/>) の「公開文書」の 2 番目です。サイズが大きいけど...

### Q23: 門前仲町から大学への道で、歩道橋はあるが横断歩道がない交差点があり不便

これはいつも出る質問です。数年前横断歩道設置の効果を研究室の卒論で、交通マイクロシミュレーションを使って計測しました。結果としては十分横断歩道で交通流は捌けることが分かりました。しかし交通安全面で若干自信がなく、警察協議は見送りました。

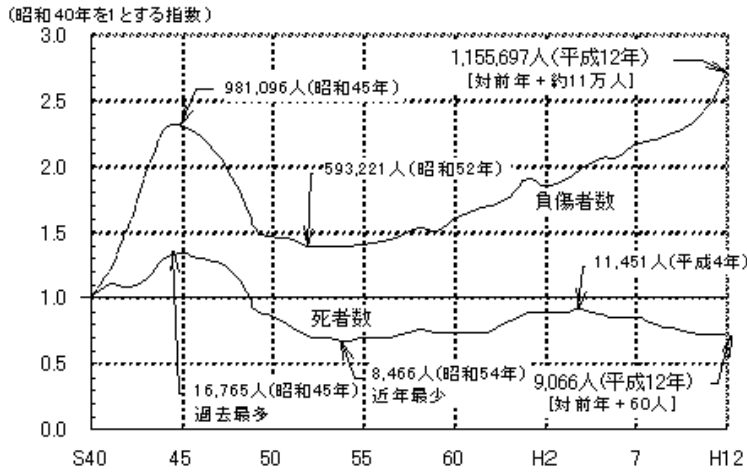
### Q24: 駅周辺の有料の駐車スペースは渋滞を引き起こすし、事故も多くなるのでは？

パーキングチケットやパーキングメーターのことですね。その通りだと思います。しかし駅の活動（商店経営、駅送迎交通など）をサポートすることもある程度重要です。渋滞を起こさないような設置箇所の工夫は勿論大切だと思います。

### Q25: 原付の制限速度が時速 30Km で交通の妨げとなっている

割と問題視されてます。実態上は 30Km 以上で走行しており、あまり意味のない規制に思われます。あとは、電動自転車ですが、技術的には 30Km 以上の速度が出る装置が装着可能なのですが、原付速度規制があるために、わざわざ最高で 25Km 程度までのリミッターがかけられているとか。電動の 3 輪や、話題のセグウェイ

(<http://segways.tv/> を見てね) など、2輪3輪は諸々の技術開発で、適切な道路歩道空間内の棲み分けが整理されない状況が続いています。昨年度から兵藤も修論・卒論でこの問題に取り組み始めています。



←セグウェイ

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