

## 私の考える交通問題 Q&A 2019年度版

### 【道路関連】

Q1：ラウンドアバウトの導入が進まないのはなぜ？

以下は、今回の全国的なラウンドアバウト導入の嚆矢となった長野県飯田市の事例ですが、やはり割と交差点部分の面積を必要とするため、導入可能な交差点は限定的だと思います。ラウンドアバウト導入のために新たな土地収用を行う場合、都市計画道路の変更となり、その意義を科学的に示すことは敷居が高いかもしれませんね。



Q2：小学校での交通安全教育は熱心だが、地元の愛知県は交通事故死者数全国一。どうしてですか？

<https://jafmate.jp/blog/safety/190116-20.html> というサイトで統計値がまとめられています。確かに2018年も交通事故死者数は189人で愛知県がワースト1位でした。人口あたりでは、福井県がワーストで、これは高齢化が影響しているようです。愛知県は車の保有率も高く、人口も多いからでしょうね。交通事故死者数 =  $a * \text{人口} + b * \text{自動車保有台数} + c$  という回帰式を推定してみても？

Q3：千葉県八千代市の国道296号（ですね？）はバスが多く、バス停で止まる度に後ろがつかえる。なんとかならないか

兵藤も東京理科大学で助手として勤めていた2年間だけ千葉県に住んでいたことがあります。何故か千葉県の道路は右折レーンが少なく、右折車ですぐに渋滞していた印象があります。バス停渋滞に関しては、歩道幅にある程度余裕があれば、バスベイの設置が効果的です。お近くの国土交通省の国道工事事務所で、市民からの意見を受け付ける何らかの手段があると思いますので、具体的な問題箇所を指摘することも有効かもしれません。

Q4：名古屋の一方通行だらけの道路は問題。

一方通行化すると、信号制御とセットで、信号停止時間を最小化できます。しかし、目的地が逆方向の道路に面している場合、迂回せざるを得ませんね。その問題を指摘しているのだと思います

が、名古屋はQ2にもある通り、自動車優先社会なので、全体の容量確保のため、仕方ありません。大阪の中心部も御堂筋など、大規模な一方通行システムが採用されていますが、車を排除して、全面的に歩行者空間にする案も検討されています↓。



**Q5：雪が積もって歩道が使えず，車道を歩くことになり危険.**

日本は、冬の積雪が多い地域の人口密度が世界でも抜群に高い国だそうです。兵藤は積雪地の生活体験がないのでよく理解していませんが、除雪についてはよく国土交通省の会議でも取り上げられ、様々な工夫が紹介されています。除雪車の自動運転も実験がなされているようですが、ご指摘の問題についても、境界線を効率的に表示できるような新技術を期待したいですね。

**Q6：地元の農道では高齢者ドライバーが多く，車が畑に落ちている事故現場をよく目にする.**

最近話題の高齢者ドライバー問題の一環ですね。急発進防止装置は数万円で取り付けられるそうですし、東京都は設置に補助を出すとか。車両位置もGNSSで精度高くモニタリングできれば道路からの逸脱も防止できるでしょう。ただ問題はご指摘の農道は管轄が農林水産省で、国土交通省ではないことです。標準的な道路台帳は農道でも整備されているのかな？

**Q7：秦野中井インターへ入る右折レーンが混んでいてUターンする車もいる.**

次ページの図ですね。このGoogle Mapsの航空写真でも、20台ほど右折渋滞しています。土地に余裕があれば立体交差を含んだ、右折信号を必要としないIC出入口の設計ができたのでしょうか。この秦野中井ICは供用が1981年であり、後から追加建設されたICです。それ故、余裕のある設計ができなかったのかも知れません。まあ、新東名の秦野市区間が開業すれば、東名利用車両も減るので右折渋滞も緩和されると思います。





Q8：名古屋，出来町通りの以下の交差点は走行が難しすぎる。

以下の写真がその一例ではないかと思えます。右折レーンの右に直進レーンがあり，混乱しそうです。しかし，一番右の直進レーンは「基幹バスレーン」と記されており，基幹バス，すなわちBRT（Bus Rapid Transit）専用レーンで，一般車は走行できないはずですが，名古屋の基幹バスはわが国で最初に大規模に導入されたBRTとして有名です。しかし，道路幅員の問題で，ところどころ「専用レーン」にできない問題も抱えています。くれぐれも，基幹バス専用レーンは走行しないでください。



Q9：地元の最寄り駅の周辺では路上駐車が多くて渋滞も起きている。どうしたら解消できるのか？

「渋滞を引き起こす路上駐車」。兵藤もそれを目にすると、「どんな運転者がこんなことをするのか？」と関心を持って、ドライバーを確認することにしています。どうも電車内のマナーの悪い方と共通点があるような…詳しくは授業で。

Q10：都心部において駐車料金が高すぎるのは問題。

需給バランスから仕方がないことです。それにしても、兵藤の学生時代と比べると、コインパーキングの登場（1990年代初頭ぐらいかな）で、都心部では駐車できるスペースが格段に増えたような気がします。それはQ9にもある、「路上駐車→コインパーキング」という転換を確実に促しており、料金が高くとも、道路容量の増大に大きく寄与していると思います。

Q11：高速道路の速度超過に対して規制が甘すぎる。

兵藤も含めて、「時速20km超過までなら捕まらない」という感覚を持っているドライバーが多いように思います。よく言われるのは、道路管理者と交通管理者が異なることですが、それに原因を求めるのもどうでしょうかね。新東名高速道路では実験的に、最高速度を時速110kmに緩和する区間があります。しかしトラックの規制速度は時速80kmのままなので、その速度差が心配ですね。トラックの速度規制、運輸業界ではあまり評判が良くないようですが、その規制の社会的な効果計測も必要かもしれません。

Q12：昔住んでいた沼津市の山奥は昼のバス利用は多いが夜は少ない。夜は物を載せればよいのでは？

これは「貨客混載」として現在、国内の様々な場所で導入されています。バスは旅客のみを運び、トラックは貨物のみを運ぶことから別々の法律が適用されるのですが、今は貨客混載を特例として認めています。合わせて自動運転も加える事例もあるようです。

## [公共交通関連]

Q13：駅のエレベーターでベビーカー優先なのに健常者がゆずらずに利用していた。

兵藤は3年前、半月板を骨折して約一ヶ月間、「身体の不自由な生活」を余儀なくされました。その時に痛感したのが、駅において下りのエスカレーターが極度に少ないことです。それとエレベーターの容量も小さすぎますね。あとは、ギプスをしていたので、座席に座ると膝を曲げることができません。どうしても足を前に投げ出す形となり、前に立つ人の足元に足が投げ出されてしまいます。下のピクトグラムですが、問題があることを痛感していました…詳しくは授業で。





**Q14：高齢化，過疎化が進む地域の公共交通機関の活用が問題。**

はい，標準的な課題ですね．色々対策は講じられていますが，ドンドン経費がかさみます．「立地適正化計画」というコンパクトシティ化も進められていますが，短期的に効果を発揮することは難しいようです．自動運転が普及してくれば，ある程度問題は解決できそうです．完全自動運転でなくても，管理制御型の自動運転であれば近い将来，あちこちでそのシステムを散見することになると思います．

**Q15：新幹線函館北斗駅は函館市の中心から遠くてアクセスが悪い。**

函館は函館山が南に突き出た地形なので，新幹線を函館駅に接着するとなると，大きく迂回せざるを得なく，高速運行の新幹線としてはそのような軌道設計はできないのでしょう．函館本線と交差させる必要があったので，今の位置にせざるを得なかったようです．話は変わりますが，2年前，兵藤と卒論生で青函トンネルの新幹線と貨物列車のすれ違いを体験するため，「一日目：大洗フェリーターミナル17時→二日目：苫小牧フェリーターミナル13時→苫小牧駅15時→函館北斗駅17時→青森駅19時」という旅程を体験したことがあります．無理すれば二日目の夜に東京に戻れたのでした．関連する話題は授業で．

**Q16：オリンピックを控えて地下鉄駅の工事が多い．ホームから動けず地上に出ることもできない。**

オリパラのためなので我慢してください．後年，「あの時は大変だったんだよ」と自分の子供に話をすることもできるでしょう．1964年の東京オリンピックもそうでした…

**Q17：東京駅の京葉線ホームが遠すぎる．**

1990年に全通した京葉線ですが，場所の制約から大深度地下駅となりました．昔の計画では，東京駅ホームから西に延伸して，新宿までの弾丸路線とすることも視野に入っていたようです．兵藤が高校時代に地理の授業で使っていた日本地図の東京都市圏の図には，東京駅から成田空港に向かう新幹線路線が「予定線」として記載されていました．今の京葉線ホームが新幹線ホームとして考えられていたのでしょうか．成田空港に向かうJR線で，新幹線用の高架を見かけることができます．

**Q18：九州の真幸駅や大畑駅で急に運転手が移動して後ろ向きに動き出した．**

これは急勾配を鉄道が登るときの工夫の一つで，スイッチバックのためです．東京の近郊では，箱根登山電車に3箇所スイッチバックが導入されています．紅葉の季節，是非，訪れてみて下さい．



Q19：JR各社は民営化したにも関わらず、赤字路線を廃止しないのはなぜか。

「並行在来線」という名称がありますが、新幹線が導入された時に、並行する在来線をどうするかが問題となります。一般的には、JRは経営を放棄して、第3セクターの鉄道会社や、バス路線に移行することが多いようです。それ以外の赤字在来線ですが、これまでの経緯もあり、簡単には廃線はできません。それでも、特に北海道はずいぶん大規模に廃線してきたように思います。兵藤の学生時代、サイクリング部の夏合宿で、紋別駅を訪れた記憶がありますが、今は昔ですね。

Q20：東京駅で京葉線のエスカレーターを上りきった付近は混雑で歩き辛い。

確かにあの付近に限らず、東京駅の混雑はヒドイですね。特に大きなラゲッジを持った日本人旅行者も外国人旅行者も多く、歩きづらいです。2027年には品川駅からのリニア新幹線開業も予定されているので、そちらに需要が分散され、多少は空くかも知れません。インバウンド需要の今後の見込みについては授業で。

Q21：静岡空港は利用者が少ない。なぜ、この空港を作ったのか？

授業でもお話したとおり、兵藤は静岡空港の需要予測に関わっていました。詳しくは授業で！

Q22：東西線が非常に混雑している。

未だに、南砂～門前仲町間の混雑率は首都圏でもトップクラスの値のようです。東京都によるオフピーク通勤の推奨など、あの手この手が図られています。授業でも何度か紹介した地下鉄8号線（住吉～東陽町～豊洲）の建設はこの区間の混雑緩和をもたらしてくれるはずですが、でも色々な課題がありますが、詳しくは授業で。

Q23：大磯駅は朝の上り、次の平塚駅から乗ると座れないので、大磯駅に戻って乗車する客がいる。

確かにルール違反の乗車方法ですね。京葉線では、ラッシュ時は、到着した列車から一旦、全乗客の降車を促して、このような乗車を回避しています。しかし…

Q24：朝のJ中央線、立川駅付近の1～2分の遅れが、東京駅では10分以上の遅れになってしまう。

中央線は複々線化したにも関わらず、ピーク時の遅延が日常化しているようです。本数が多いのと、地下鉄路線への乗り入れが原因でしょうか。反面、相直方式により、東京の鉄道ネットワークは世界一の利便性を誇っているのも事実です。昨年も記載しましたが、まあ、鉄道は遅れるものと諦めるのも一手です。Pink FloydのRoger Watersが作詞した曲、”IF”の中に、”If I were a swan, I'd be gone. If I were a train, I'd be late. And if I were a good man, I'd talk with you more often than I do.”というフレーズがあります。

Q25：富山市はLRTも普及しているが、もっと公共交通に転換させて渋滞を減らせないか。

LRTの街として、富山市は交通計画や都市計画関係者に大変注目されている街です。コンパクトシティ化も積極的で、次第に効果が顕在化すると期待しています。さて、都市交通に力を注ぐ富山ですが、昨年、富山大学に「都市デザイン学部」が設置され、これも着目されています。交通計画の専門家も何名か、この新学部赶赴され、活躍中です。

Q26：神戸空港は便数が少なく機材も小さくて不便。いつも満員なのになぜ容量を増やせないのか？

今、調べてみましたが、色々な規制があったり、ターミナルが小さいなど、理由は複雑ですね。2025年の大阪万博に向けて多少問題は改善されるようですが、関西の三空港問題については、書き下せない事情もあるので、授業で紹介します。

Q27：広島は新幹線が通っているが、在来線に特急や急行がないので中距離の移動が不便だ。

今、「広島駅 急行 特急 少ない」でググってみましたが、確かに広島県内は、奈良県と同様、JRは在来線の特急はないようです。おそらく、「新幹線があり、比較的その駅数も多い」、「特急の運行には鈍行との接続並行区間の新設を必要とするが、それほどの需要増が見込めない」などが

理由でしょう。知りませんでした。

Q28：昨年、短期留学で香港に行ったが、バスの速度が早く危険を感じた。排気ガスで空気もヒドイ。兵藤も一昨年末、久しぶりに香港に行きましたが、それほどの危険は感じませんでしたし、排ガスも気になりませんでした。季節によるのでしょうか。今は香港、もめていますね。今年だったら、短期留学も行けなかったかも。大学生の海外渡航に関する危機管理、ますます大きな課題になりつつあります。

**【自転車・その他】**

Q29：歩道を走る自転車が危険。自転車の専用道があれば歩道上の歩行者との事故も減らせるのでは？これについては昨年と同じ内容を以下に引用します。

自転車走行空間はこの数年でだいぶ整備が進みました。大学と門前仲町間の裏道のような道路にも、自転車走行場所を指し示す青い矢羽マークが目立ちますね（スーパー・オオゼキの前とか）。これは国土交通省や警察庁などが協力して、「ガイドライン」を制定したことに一因があります。「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」で検索して、PDFを見て下さい。授業でも紹介できるかな？

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	
自転車専用通行帯	
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p>

Q30：都内で健康で体力のある人がもっとロードバイクやクロスバイクで通勤すれば渋滞も減る？その通りですが、現状の道路環境で自転車利用者が増えすぎても、Q29で紹介したような取り組みがないと、交通安全の面で問題が顕在化すると思います。ちなみに、自転車通勤を推進する「自転車ツーキニスト」こと、TBSプロデューサー・疋田智氏によれば、標準的な男子で自転車通勤の限界距離は片道15km程度だそうです。兵藤の自宅→大学がほぼその距離ですが、まだ試したことはありません…

Q31：将来、ドローンの配達の実用化された場合、空に交通ルールができるのか？

兵藤の研究室では5年前から散発的にドローンを購入し、色々と試しています。昨年度、国土交通省の「ドローン物流実験」にも関わりましたが、条件が揃えば、すでにドローン物流はfeasibleと感じています。この夏も、楽天により、横須賀市の無人島・猿島へのドローン物流が実験中と聞いています。「空に交通ルール」とありますが、現段階では制限速度は決まっていますが、ドローンが航行できる場所は極めて限定的です。少なくとも、東京23区内は許可がないと飛ばせません。ドローンについては話が尽きませんので、詳しくは授業で！



研究室のドローン軍団