



規格外の簡易踏切  
JR 四国 予土線 西ヶ方駅

# 交通権学会ニューズレター トランスポート 21 第 54 号 2014 年 1 月 31 日



旧人活センター製造の記念碑  
JR 東日本 羽越本線 三瀬駅

## 目次

1. 会費納入のお願い
2. 理事会報告
3. 交通政策基本法シンポジウム開催
4. 来年度四日市大会の準備状況
5. 部会開催報告・案内
6. 会員業績リスト提供のお願い
7. 会員投稿
8. 会員著作物紹介

## 1. 会費納入のお願い

まだ会費を納入されていない方はよろしくお願  
いいたします。なお手数料はかかりますがイン  
ターネットによる送金も可能です。郵便局に出向か  
なくても気づいた時にその場で送金していただ  
くと、会費未納が避けられますのでご利用下さい。  
振込先は下記のとおりです。

銀行名 ゆうちょ銀行  
金融機関コード 9900 / 店番 099  
預金種目 当座  
店名 ○九九店(ゼロキユウキユウ店)  
口座番号 0036310

## 2. 理事会報告

### 第 3 回理事会報告

交通政策基本法に関わるシンポジウムについて、  
2013 年末に第 3 回の理事会をメーリングリストを  
用いて議論し、学会として開催することが承認され  
ましたので、ご報告します。

## 3. 交通政策基本法シンポジウム開催

交通権学会の年間事業計画には載っていません  
が、2013 年 11 月に「交通政策基本法」が成立した  
ことを受けて、前項のとおり理事会の承認を経て下  
記の要領で臨時にシンポジウムを開催します。会員  
外の報告者も交えて多様な報告が行われますので皆  
様のご参加をお願いします。

### 趣旨

交通権学会は、交通を権利として探究する学際

的・実践的な学会として 1986 年に誕生しました。  
交通権の活動は、障害者の交通保障と、私的モー  
タリゼーションに起因する諸問題を起点として、  
多岐にわたる問題を取り上げるとともに「交通基  
本法」の制定を主な目標として掲げてきました。  
その後、いくつかの変遷を経て 2013 年 11 月  
には「交通政策基本法」が成立しました。こうした状  
況から、交通権に関する現実をもとに今後の交通  
政策はどのようにあるべきかを考えます。

2014 年 2 月 28 日(金) 13 時 30 分 ~ 17 時 30 分  
衆議院第 2 議員会館 第 1 会議室



議員会館は手荷物検査を済ませて左側ロビーで入  
館証を案内員から受け取って下さい。時間に余裕を  
みてお越し下さい。

## プログラム

テーマ	報告者
挨拶 / 法案について	辻元清美(衆議院議員) 国会状況により時間及び内容は 変更の可能性があります。
基調報告	桜井徹(交通権学会会長 日本大学商学部教授)
交通政策基本法の意義 と限界	安部誠治(関西大学社会 安全学部教授)

フランス国内交通法と交通権	望月真一(アトリエ UDI 代表、カーフリーデージャパン代表理事)
福祉交通の現状と問題	秋山哲男(福祉のまちづくり学会会長)
交通権と地域交通	市川嘉一(日本経済新聞記者)
徒歩・自転車と交通政策	杉田正明(クルマ社会を問い直す会代表)
交通インフラと市民の権利	橋本良仁(公共事業改革市民会議代表)
JR 三島会社の経営改善と夜行列車活性化に向けた一試案	大塚良治(湘北短期大学准教授)
北陸新幹線開業に伴う並行在来線と垂直在来線の諸問題	松原光也(京都大学大学院低炭素都市圏政策ユニット)
東北復興と交通	小祝慶紀(東北工業大学工学部准教授)
討論、フロア発言	司会: 上岡直見(交通権学会副会長)

問合せ 環境経済研究所(上岡直見)  
03-3234-4770 sustran-japan@nifty.ne.jp

#### 4. 来年度四日市大会の準備状況

現在予定されている概要について、お知らせいたします。  
日時 2014年7月19日(土)～2014年7月21日(祝)の間の2日間  
会場 三重県四日市市 近鉄四日市駅周辺で予定しています。(詳細は調整中です。)

統一論題テーマ「市民参加による地域公共交通の再生 - 交通権の実現に向けて -」

今回の大会開催地である三重県四日市市周辺では、北勢線の存続運動で市民活動が重要な役割を果たしたり、「生活バスよっかいち」のような市民主導によるコミュニティバスが実現したりするなど、市民参加による地域公共交通の再生を目指した、先駆的な事例が見られてきました。また、最近では、内部・八王子線の存続運動で、地域社会とインターネット上のコミュニティが連携した活動の結果、公設民営による地域鉄道の存続が実現しています。しかし、こうした市民参加が地域公共交通を再生し、ひいては人々の交通権を実現していくなかで、どのような役割を担い、期待され、貢献していくのか、さらなる研究が求められています。

今回の研究大会では、統一論題として「市民参加による地域公共交通の再生 - 交通権の実現に向けて -」を掲げ、交通権・交通問題の研究をおこなうとともに、当学会は交通権の探求を深めてまいります。そして、市民活動、行政・議会、交通事業者など、地域公共交通の再生にかかわる多様なステークホルダーが集うなか、学術的な立場にとどまらず、現実との接点をも視野に入れた議論に取り組みます。

#### 自由論題報告の募集について

なお、研究大会では自由論題のセッションも設けます。事項のとおり募集しますので、日頃の研究成果をぜひご報告ください。お待ちいたしております。  
2014年3月15日締切(これはエントリーの締め切りであり予稿の締切ではありません。)

自由論題報告を希望される会員は下記に従い「報告概要」を電子メール添付ファイル、ファクスまたは郵便により、事務局宛提出してください。提出された「報告概要」の内容により大会プログラム委員会が報告の可否を決定し、報告代表者へ本学会事務局から4月初旬に通知します。「報告可」となった方は、あらためて予稿を提出していただきます(6月中旬を予定)。所定の締切日までに「予稿」が提出されなかった場合は「報告可」は取り消されます(すなわち報告ができなくなります)のでご注意ください。

なお、大会当日の報告時間は30分を予定しています(討論を含む)。

#### 【「報告概要」について】

形式 A4版横書き(細かい指定はありません)

分量 1～2頁

内容

報告タイトル

研究者名と所属(研究者が複数の場合は全員の名前と所属を明記し、登壇者に印をつけること。非会員を含む複数による報告は原則として会員を筆頭報告者とする。)研究代表者と連絡先(住所・電話番号・メールアドレス)

報告の概要

締め切り 2014年3月15日(必着)

送り先

交通権学会事務局

Email: [h-nishi@kansai-u.ac.jp](mailto:h-nishi@kansai-u.ac.jp)

〒569-1098 高槻市白梅町7-1

関西大学社会安全学部西村研究室

TEL / FAX 06-6922-9174

メール・ファクスの場合、送信後1週間以内に確認の返信が届かないときは送受信トラブルの可能性ありますので、再度ご連絡ください。

#### 5. 部会開催報告・案内

##### 関東部会開催報告

日時: 2013年12月14日(土)13:30～17:00

場所: 早稲田大学早稲田キャンパス9号館9階 アジア研究機構会議室 参加人数: 12名

関東部会は2013年10月26日(土)の予定であったが、台風の影響で2013年12月14日(土)に延期して開催された。

「『ブルトレブーム』の考察～交通権論への橋渡し」  
高橋貴之 会員

本報告では、「ブーム」が作り出した「ブルトレ」というキャラクター化によって、寝台特急・寝台

急行を在来線の移動手段・大都市と地方を乗り換えなしで結ぶ足としてのあり方を吟味する契機を失った、という考えを、仮説的に提示した。

そもそもブームとは何か。先行研究の定義では、ブームは製品の消費ブームばかりとは限らない。ファッションの広がり、スポーツなど特定の余暇活動への参加ブーム、何らかの出来事に対する興味の高まりやアイデアの採用などがある。このようなブームを現象面から捉えると、まだブームに乗っていない人々がブームに乗りはじめ、ブームに乗り続けたり冷めてしまったりする、という具合に記述できる。すなわち、ブームとは時代の雰囲気象徴するものである。

こうした定義に照らしてみると、「ブルトレブーム」とは何だったのか。確かに、寝台特急が人々のなかに憧れや郷愁の存在に位置づけるものではあった。しかし、主として、カメラ、文具、図鑑、模型といった趣味的な面でのキャラクター化が中心であり、「輸送」「移動」という視点がなかった。このため、交通論上のテーマとして、寝台特急のあり方を十分に吟味できなかつた。本報告の意図は、次のようなものもあった。地方交通線などをキャラクター化して売り出す戦略の是非について吟味すること、日常的な輸送手段、移動手段、生活の質を確保する手段としての鉄道・バスのあり方を吟味するための先行事例として、「ブルトレブーム」を捉えることである。フロアからの特記すべき指摘として、そもそもブルトレブームという現象が、学術的な先行研究としてしっかり位置づけられているのかという、課題設定の是非を問うものがあつた。

「夜行列車」が消える背景を徹底考察」今田保 会員

「ブルトレイン」と呼ばれる寝台列車が、いまや風前の灯火である。その嚆矢でもあつた東京～九州間に、その姿はすでになく、現在も残るのは、東京から北をめざす「北斗星」と「あけぼの」、そして青森～札幌間の「はまなす」のみである。もっとも、車体の塗色の「ブルー」にこだわらなければ、「トワイライトエクスプレス」と「カシオペア」、寝台電車の「サンライズ瀬戸・出雲」もある。

さて、いずれにしても、このうちの「あけぼの」が2014年3月15日に予定されるダイヤ改正で消えることが決定し、2016年春に予定される青函トンネル内の新幹線走行時までには、ここを通過する「北斗星」「カシオペア」「トワイライトエクスプレス」「はまなす」がすべて廃止のもようである。そうなると残るのは、「サンライズ瀬戸・出雲」だけということになる。

この背景は、言うまでもなく、新幹線の延伸であり、航空機や夜行高速バスの台頭、マイカーの普及、格安のビジネスホテルの普及などの外部要因のほか、使用車両の老朽化、機関車の問題、JRの各社間でのダイヤ調整(朝のラッシュ時間はとくに難儀)、新幹線整備にともなう並行在来線の第3セクター化による、線路使用料の発生などというを内部要因もある。また、運賃に特急料金と寝台料金を加えた総額が割高であり、

このあたり、きわめて弾力的な運賃体系を構築し

ている航空機や高速バスを凌駕している。このあたりの徹底的検証にあたり、そのベースとして、「それでは何故、夜行列車というものが存在したのか」ということも考えてみた。それはヒト1日あたりの平均睡眠時間(7～8時間)と、その時間で列車が到達する距離、昼間の有効時間帯との相関である。すると、もはや日本という地勢においては、夜行列車は成り立ち得ないのではないかとも思う。あるとしたら、JR九州に登場した「七つ星」のような「クルーズトレイン」であるが、これは船で言うならば「豪華客船」のようなものであり、2地点間を定期運行する列車ではない。また、さもなくば、日韓トンネルや宗谷海峡トンネルなどができ、鉄道が近隣諸国と結ばれたならば、夜行列車も考えられるのかである。いささか大言壮語ではあるが、このくらいのスケールで考えなければ、日本の鉄道、ひいては日本そのものの展望も描けないのではないだろうか。

「リニア中央新幹線の需要予測と経営計画に関する問題点」上岡直見 会員

JR東海は2013年9月に「中央新幹線アセス準備書」を公表し、リニア新幹線の計画概要が公式に提示された。また2011年5月に交通政策審議会・中央新幹線小委員会は「中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について」の答申を提出し、中央新幹線の営業主体及び建設主体はJR東海が適切であるとの評価を与えている。しかしJR東海による需要予測及び小委員会が独自に行なったとされる需要予測はいずれも過大推計であり、リニアが開業すればJR東海の経営に重大な支障を及ぼし、ひいては公費投入が懸念される。

運輸政策審議会の「中央新幹線小委員会」は、独自のモデル推計により求めた需要をJR東海の前測と比較検証して、同社の前測のほうが審議会の推計より小さいから、同社の計画は堅実であると評価としている。JR東海の前測は人口動態や経済成長これらを考慮していない独自の推計である。一方で小委員会のモデルのほうが過大推計となっている可能性がある。2010年に国土交通省は「将来交通需要推計検討会議」を開催し「将来交通需要推計の改善について(中間取りまとめ)」を公表している。この中で生成交通量推計の段階で過大推計にならないように計算法の改善を指摘しているが、小委員会の推計モデルはこれに従っていないと思われる。すなわち「JR東海の過大予測」と「同委員会の過大予測」を比較したに過ぎず、適切な検証になっていない。

沿線県ではリニア開業による地域経済活性化を期待する声もあるが、便益の発生や生産額の増加は東京・名古屋・大阪圏が中心であり途中県に帰属する経済効果はわずかである。生産額が国内で三大都市圏、中でも東京圏にさらに集積することは、むしろ災害時に社会経済上の脆弱性を増すことになり、JR東海が掲げている災害代替路の趣旨とも整合しない。また武藤慎一らは、空間的応用一般均衡分析用いて分析を行っている。リニア中央新幹線整備は企業の業務交通時間投入の節約をもたらすが、これは労働需要を減少させ、企業の労働需要の節約効果が生じる。このため賃金率は低下し、利子率は上昇する。それにより多くの財価格は低下するが資本投

入割合の高い不動産の価格が上昇する。すなわち社会全体としてさらに格差の拡大に作用する可能性がある。

九州沖縄部会開催案内

【日本福祉のまちづくり学会・交通権学会九州沖縄支部合同セミナー】

シンポジウム「発達障がい当事者からみた福祉のまちづくり」

基調講演「当事者からみた福祉のまちづくり」

林典生(はやし のりお)(南九州大学専任講師)

シンポジウム

コーディネーター: 西島衛治(九州看護福祉大学教授・日本福祉のまちづくり学会九州沖縄副支部長、交通権学会会員)

シンポジスト:

林典生(南九州大学専任講師)

竜口隆三(西日本工業大学教授・九州沖縄支部長)

岩浦厚信(宮崎市役所・九州沖縄支部事務局長)

井上俊孝(西九州大学教授 交通権学会会員)

下村仁士(交通権学会九州沖縄支部長)

【日時】2014年3月22日(土)13:30~16:30

【場所】九州看護福祉大学 本館 413 教室

http://www.kyushu-ns.ac.jp/

〒865-0062 熊本県玉名市富尾 888

TEL 0968-75-1800

JR 鹿児島線玉名駅、または九州新幹線新玉名駅から九州産交バスに乗車。九州看護福祉大学前下車すぐ。

【参加費】無料

【参加申込】当日参加も可能ですが、できましたら以下の内容をメールにて3月10日(月)までにお申し込みください。1.氏名 2.所属 3.連絡先メールアドレス【申し込み・問い合わせ先】下村仁士

関東部会開催案内

担当 戸崎肇・大塚良治・曾田英夫(文責)

今回の関東部会は下記のスケジュールで開催いたしますので、会員の皆様の活発な発表、多数の参加をお願いします。

回	募集開始	募集締切	開催日
第3回	2014年 2月8日(土)	3月1日(土)	4月19日 (土)

時間・会場はいずれも同じ予定ですが、ハガキで最終案内をいたします。

時間 13:30~17:00

会場 早稲田大学早稲田キャンパス9号館9階 アジア研究機構会議室

(13:00~13:30に関東部会理事会を開催します。)

報告希望の方は担当理事・曾田英夫会員あてに200字程度の要旨を書いてお申し込みください。募集の方法は「報告者募集のお知らせ」のハガキでご案内します。

報告は1回3名を予定しています。

連絡先 曾田英夫 soda77@jcom.home.ne.jp

中部関西部会開催案内

中部関西部会では、2014年7月に開催される交通権学会研究集会のプレ集会を開催します。会員の方からの報告を募集します。(2月末までに可児までご連絡下さい。)

開催日時 2014年4月19日(土)または26日(土)

13時30分から17時まで

場所 四日市市総合階館会議室(059-354-8292)

三重県四日市市

内容

学会からの報告「交通政策基本法」をめぐる情勢の報告(質疑・意見交換を含め1時間) 交通政策基本法シンポジウムを踏まえた論点の報告です。

「市民参加で創る地域交通」をテーマとして、報告をおこないます。

1. 市民団体等から2つくらい(未定)(質疑を含め各30分)

- ・四日市市(生活交通バス)
- ・松阪市(公共交通をつくる会)
- ・津市(市民研究会)
- ・名松線(市民運動)

2. 会員からの報告(2人)を募集します。(質疑を含め各30分)

担当 可児紀夫

6. 会員業績リスト提供のお願い

昨年も実施したとおり、会員の活動について相互に情報交流する方法として「会員業績リスト」を作成します。ただし事務的な負担を考慮し、当面はインターネットを経由しての情報収集となる予定です。詳細は会員メーリングリストで近日中にお知らせいたしますので、ご協力をお願いします。締切は2月末の予定です。

7. 会員投稿

いわゆる「勝手踏切」について 現状と課題  
近藤宏一 会員

昨年来、京都府においては「勝手踏切」の問題が浮上してきている。この問題について会員各位からもご意見をいただきたく、小論をまとめてみることにした。

1. 勝手踏切とは

勝手踏切とは、「(歩行者などが)勝手につくった踏切のような場所」のことで、もちろん正式の踏切ではなく、明確な定義もないが、歩行者などがある程度場所を決めて鉄道線路を横断しているような場所のことをいう。「事実上の踏切」という表現もみられる。農山村地域でよくみられる、田んぼのあぜ道が線路を越えて続いているように見える場所が典型的なものである。

しかし、現在問題になっている勝手踏切とは、どちらかというとし街化が進んだ地域にある。市街地では線路が道路などに面している場合に連続的にフェンスなどで仕切られている場合も多いが、勝手踏切といわれる場所では線路の両側にそうした仕切りがなく、実際に日常的に人々が線路を横断している。

## 2. 問題の発端と現状

もちろん、勝手な線路横断は違法であるが、長年にわたってこうした勝手踏切の存在は事実上黙認されてきた。横断禁止の立て看板などはあるが、完全には線路が仕切られておらず、線路横断は可能だったのである。ところが京都府の JR 奈良線では、こうした勝手踏切での死亡事故が昨 2013 年 2 月に発生し、JR 西日本が勝手踏切を正式に柵などで閉鎖することを地元へ通告したことから、問題が浮上してきたのである。

確かに、単に違法であるだけでなく、警報器や遮断機はもちろん、歩行用の踏み板さえない場所で線路を横断するのは危険であるから、こうした JR 西日本の対応は原則的なものではある。しかし実際にはこうした勝手踏切は日常的な住民の通路になっており、そこを通らなければ病院やスーパーといった日常利用する場所へのアクセスに数倍の時間がかかるような住民も少なくない。またある勝手踏切はお寺と墓地とのあいだに存在し、地元住民によればもともと古くからお寺と墓地を結ぶ通路があったところで、あとから線路ができたのだという。

このため地元の自治会と JR は行政も交えて話し合いを行い、現在では一定の妥協的な対策でおちつかせている。それは、狭い隙間をあけた柵を設置することで、JR としては「通行を禁止している」たてまえをとり、実際には自転車やベビーカー、車いすなどの特に危険な通行だけを抑止することで、歩行者についてはそれまでの黙認状態を継続するというものである。しかし、危険な状態が続いていることには変わりがない。

## 3. 問題の背景としての法的制約

勝手踏切を正式の踏切に「昇格」させることはできないのだろうか。ところが、道路法や政令(「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」)では、地形の制約などやむを得ない場合をのぞき、道路と鉄道は必ず立体交差することとされており、この規定をもとに、踏切の新設は原則として認められていない。国土交通省の担当者に直接問い合せたところ、この原則は厳格に運用されており、柔軟な対応はとっていないということであった。確かに、鉄道における人身事故のかなりの部分は踏切関連で生じており、鉄道事業者や監督官庁の立場からすれば、踏切はないに越したことはないものであろう。

しかし、このために事業者や自治体としては整備するとすれば立体交差しかないが、それには費用と時間がかかる。今回事故のあった踏切についても、地元自治体の担当者は、そのための費用数億円を現状の横断者数に対しては支出するのは困難であるとしている。

ところで、奈良線の場合、一部で並行する京阪電鉄に比べ、同じ区間で正式の踏切が三分の一しかないことも、住民が JR の対応に不満をもつ大きな

原因となっている。おそらく、京阪宇治線は最初から近郊電鉄線として開業し、運行本数も多いことから早い段階で踏切が多数設置されたのであろう。それに対して JR 奈良線は電化が 1980 年代、複線化は 2000 年以降と都市近郊の路線としては近代化が遅れ、列車本数も少なかったため、踏切設置の切迫性が弱かったのだらうと思われる。そうこうしているうちに法的・制度的制約が「いつのまにか」厳しくなり、他方で沿線の市街化もいっそう進んでしまったのではないかと考えられる。

つまり、住民はもちろん、JR や行政にも著しく落ち度があったとまではいえないが、結果としては状況に対応が追いついてこなかったのだといえる。こうした問題に対して「安全」を錦の御旗にして原則的な対応を固守することが、ほんとうに正しいと言えるのであろうか。

## 4. 問題を直視した議論は急務

この問題がクローズアップされるようになったもう一つの背景は、こうした勝手踏切を利用するのは多くがいわゆる「交通弱者」であるということにあると筆者は考える。確かに正式の踏切を利用しようとするれば遠回りしなければならないが、自動車やバイク、あるいは若く健康な時の自転車利用であれば、そのことをそれほど気にせずすむ場合も多いであろう。しかし、高齢などにより長距離の歩行が困難で、自動車が必ず利用できると限らない場合、その「遠回り」は生活にとって非常に大きなバリアとなる。テレビ局の取材の際も、通行者の多くは高齢者であり、行く先はスーパーや病院、薬局であった。

こうした「交通弱者」の日常生活に必要な利便性をどう確保していくのか、は勝手踏切の有無にかかわらず全国で大きな課題となっている。この点を考えれば、「踏切の新設は認めない」という政策は、高齢化社会の到来が視野に入っていない時代の産物であると言わざるを得ない。「安全対策」という聞こえはよいが、要は住民の負担のうえに事業者と行政のリスクを減らしているだけともいえるのである。やみくもに増やすことは望ましくないにせよ、必需性の高い場所には踏切の設置を認める方向に舵を切るべきである。必要であれば、そのための法令の改正も提起されなければならない。

また逆に、諸般の理由で正式の踏切がどうしても設置できない場合には、地域の交通弱者の「足」を別な方法で考える必要があるといえる。近隣住宅地とスーパーや病院をまわる無料あるいは低料金の乗り合いタクシーや小型バスの運行などはその一例である。

なおもちろん、すでに複数の本会会員から問題提起がされているように、踏切の技術的な改良にももっと真剣にとりくむべきである。踏切の安全性が向上すれば、安全を理由に踏切を新設しない理由が減ることになる。

いずれにせよ、勝手踏切の問題を交通弱者の生活という視点から捉え直した議論は急務であると考えられる。会員のみなさんのご意見をうかがえれば幸いである。

参考:京都新聞 2013 年 8 月 3 日付記事、および関西テレビ「ニュースアンカー」2014 年 1 月 9 日放送の内容。

日暮里・舎人ライナーの現状と課題

半沢一宣 会員

1. はじめに

2008年3月30日に開業した「日暮里・舎人(にっばり・とねり)ライナー」は、東京都足立区・荒川区と、足立区に隣接する埼玉県草加市・川口市の住民の生活路線として定着している。

ところがここ2~3年、通勤時間帯の混雑(輸送力不足)が問題になってきている。

本稿では、筆者が足立区議会の交通網・都市基盤整備調査特別委員会の傍聴(注1)で得た情報と実際の利用経験に基づいて、日暮里・舎人ライナーの現状と通勤通学輸送の課題などについて報告したい。

2. 日暮里・舎人ライナーの概要

日暮里・舎人ライナーは、JR・京成日暮里駅の東口を起点として、JR西日暮里駅、都電荒川線熊野前駅と連絡しながら都道放射11号線(尾久橋(おぐばし)通り)沿いに北上し、埼玉との都県境に近い見沼代親水公園駅に至る、全長9.7km、全線高架の案内軌条式新交通システムである。

運営主体は東京都交通局、すなわち公営である。

駅員が常駐しているのは日暮里駅と西日暮里駅だけで、他はインターホン対応の無人駅である。このため、乗客同士のトラブルや暴力行為が発生した場合など、治安上の安全には問題を抱えている。

3. 日暮里・舎人ライナーのダイヤ

全列車が各駅停車で、見沼代親水公園駅を起点に日暮里駅まで往復する運行パターンが基本である。

始発は平日・土休日とも、見沼代親水公園 5:13 発 日暮里 5:33 着、日暮里 5:38 発 見沼代親水公園 5:58 着である。

終電は、平日は日暮里 0:38 発 見沼代親水公園 0:58 着だが、土休日は日暮里 0:00 発 見沼代親水公園 0:20 着である。このため、土休日には東海道新幹線の最終の「のぞみ64号」(東京 23:45 着)からでは間に合わないとの指摘が上がっている。

日中は昨年(2013年)12月14日のダイヤ改正で、平日・土休日とも、改正前の7分30秒間隔から6分00秒間隔に増発された。

全線の営業キロ9.7kmに対し、所要時間は20分なので、表定速度は29.1km/hである。

4. 平日朝ラッシュ時の輸送力と混雑状況

(1) 日暮里・舎人ライナーの輸送力

日暮里・舎人ライナーの車両は「ゆりかもめ」と同じタイプで、5両編成の定員は座席87+立席216=303名である(注2)。

乗降扉は各車両2ヶ所で、座席は車端部が4人掛ボックスシート、扉間部は片側が1人掛クロスシート、もう片側がロングシートまたは2人掛クロスシートである。1人掛クロスシートの窓側には荷物置

1) 筆者が同委員会を毎回傍聴し続けているのは、東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の鉄道高架化事業に関する最新情報を入手するためである。

[http://www.geocities.jp/hnzwkznr/rittaika/rittaika\\_index.html](http://www.geocities.jp/hnzwkznr/rittaika/rittaika_index.html)

2) 車いすスペースは3号車に2台分が設置されている。

場のようなデッドスペースがあるが、これは設計ミスで軸重オーバー(=高架橋に過負荷がかかる)のおそれがあるため、わざと立席乗車面積を狭くするための措置である。

この車両が平日朝ラッシュ時には、日暮里着6:48から8:53までの間は4分10秒(250秒)間隔で運行されている。したがって、ピーク1時間(3600秒)の運行本数は(3600÷250=)14.4本であるから、日暮里・舎人ライナーのピーク1時間の輸送力は(303×14.4=)4,363名と算出できる。

この輸送力を路面電車と比較すると、広島電鉄宮島線の平日朝ラッシュ時のその約6割増しに相当する(注3)。

なお平日夕方ラッシュ時の運行間隔は、日暮里発16:34から18:56までの間の5分15秒が最短である。



【写真1】日暮里・舎人ライナーの先頭車の車内。1人掛席の右側の荷物置場のような場所が、立席乗車面積調整用のデッドスペース。

(2) 利用者数の推移

東京都交通局のホームページおよび足立区議会交通網・都市基盤整備調査特別委員会での報告資料によれば、2010年度の1日平均乗降人員(全駅分の合計)は59,034人、2011年度は60,844人、2012年度は62,602人となっている。

毎年3%前後の伸び率で漸増を続けていることがわかる。

ただ、沿線には大型商業施設や大学などが無いため、都心方面への通勤通学輸送に特化した、典型的な片輸送路線になっている。このため、ラッシュと逆向きの輸送力を有効活用した採算性の向上も、課題となっている。

(3) 平日朝ラッシュ時の混雑状況と混雑緩和策

日暮里駅へ7:30~8:30頃に到着する上り列車では、扇大橋駅付近から、ホームドアさえ無ければ「尻押し」が欲しいほどの混雑となる。また無人運転のため、ドアを閉めるときの安全確保(荷物が挟まった際の再開閉など)にも不安がある。

しかし混雑緩和のための輸送力増強には、既に限界が見え始めている。

まず増発(運転間隔の短縮)については、日暮里駅

3) 広島電鉄の市内~宮島線直通連接車の定員は、車種によって130~156名とバラツキがあるが、宮島線を担当する荒手車庫で在籍編成数が最も多い5000形(超低床車グリーンムーバー)の編成定員153名に、宮島線平日ダイヤ(2013年11月11日改正)の西広島着7:30~8:30の運行本数18本を乗じると、153×18=2,754名と算出できる。

構内の平面交差支障時分上は 3 分 00 秒間隔程度まで短縮可能と思われるが、車両基地が都立舎人公園(桜の名所)の地下に建設されているため拡張が困難なことから、あと 1 編成しか車両を増備できないとされている(注4)。

また増結(長編成化)についても、起点の日暮里駅でホーム延伸が構造上困難であることから、実現の可能性は低い(注5)。

そこで東京都交通局では、平日朝のオフピーク推進対策として、2014 年 1 月 20 日から「早起きキャンペーン」と銘打ち、概ね 6 時台(時間帯は駅によって微妙に異なる)に駅の改札を入場した IC カード定期券利用者を対象に、商品の抽選に参加できるポイントをプレゼントするサービスを始めることにした(注6)。

しかし、このキャンペーンが実際にピークの分散 = 混雑緩和にどの程度寄与するかは、未知数である。



【写真 2】日暮里駅のホーム終端部から、2 番線(画面右側)から下り列車が出発するための渡り線を見る。渡り線がホーム終端のすぐ近くに設置されているため、ホーム延伸の障害になってしまっているのがわかる。上り列車が 1 番線(画面左側)に到着するための渡り線は、左折した先のビルの陰に設置されている。



【写真 3】日暮里駅 1 番線の車止めから見た、列車の停止位置。車止めから列車停止位置までの過走余裕距離は約 25m。この部

- 4) 某足立区議会議員からの情報(東京都交通局に照会中だが未回答)。
- 5) 日暮里以外の各駅には、将来のホーム延伸を想定した、ホームの基礎の準備工事と思われる部分が設けられている。
- 6) 東京都交通局プレスリリース 日暮里・舎人ライナー早起きキャンペーン!  
[http://www.kotsu.metro.tokyo.jp/newsevent/news/nippori\\_toneri/2013/ntl\\_p\\_201312244454\\_h.html](http://www.kotsu.metro.tokyo.jp/newsevent/news/nippori_toneri/2013/ntl_p_201312244454_h.html)

分をホーム延伸に使うと、列車到着時の速度制限をより厳しくする必要があり運転間隔を広げなければならないため、輸送力増強につながるかは微妙である。

## 5. その他の課題

### (1) 駅前駐輪場の不足

日暮里・舎人ライナーの各駅の近くには、開業当初から区営や民間の駐輪場が整備されている。

しかし利用者数の増加により、駐輪場が不足する駅が目立ってきた。

各駅とも尾久橋通りの東西両側に駐輪場が設置されているが、駅によっては例えば東側では空きに余裕があるのに西側では定期利用のキャンセル待ちがなかなか解消しないといった、需給のアンバランスが発生しているケースもある。

### (2) 将来の他路線との連絡

東京都足立区など関係自治体には、都道環状 7 号線(環七通り)に地下鉄を走らせる構想、通称「メトロセブン」の建設促進運動がある。

ところが、日暮里・舎人ライナーが環七通りと交差する「江北陸橋下」交差点部分には駅が無い。このため、仮にメトロセブンが開通したとしても日暮里・舎人ライナーとの乗り換えが不便という、名古屋の「城北線」と同じ問題が生じてしまうことになる(注7)。

環七通りとの交差点に新駅を設置しようとしても、幹線道路の直上を高架で走る日暮里・舎人ライナーでは、今から軌道設備を改変するのは極めて困難である。

## 6. おわりに

かつて新交通システムは、普通鉄道と路面電車との中間の輸送力と速度とを持つ軌道系交通機関として、鳴り物入りで登場した。

しかし日暮里・舎人ライナーの事例は、設計時に輸送需要を過少評価してしまうと、開業後の輸送力増強が困難であるという欠点があることを物語っている。

その意味では、路面電車の発展形である LRT のほうが、事後の設備改変の柔軟性に富んでいて有利だと言える。

もっとも日暮里・舎人ライナーの規模の需要がある所では、LRT は輸送力不足で対応しきれない。LRT も万能ではない。そこが悩ましい。

ただ、筆者が日暮里・舎人ライナーの高架橋を仰ぎ見るたびに考えさせられるのは、自動車は道路や地面を優先的に使うことを当然の既得権として位置づけている、国民主権ならぬ自動車主権的な交通行政への疑問である。

クルマに道路使用の最優先権を与えるのを当然視し、歩行者を歩道橋や新交通システムなどの上空(や地下)に追い出したり、自転車歩道を押し込んで歩行者と自転車との接触事故を誘発(自転車レーンを作らず自転車の交通マナーに責任を転嫁)したりしてきたことが、本当に当然で公共の福祉に叶っていたのか?ということである。

- 7) これは同様に足立区内を通る「つくばエクスプレス」でも同じで、同線は青井～六町駅間の地下で環七通りと交差しているが、この部分の駅間距離が他の駅間と比べて短いため、新駅設置の可能性はかなり低いと考えざるを得ない。

更に新交通システムは、コンクリート軌道とゴムタイヤとの間の摩擦が大きいことや、全線高架ゆえバリアフリー化のためエレベーター等の設置が欠かせないことなどにより、単位輸送人員当たりの電力消費量が多くなりがちな交通機関であることも、忘れてはならない。

ともかく、日暮里・舎人ライナーの沿線では、人口増加の伸びしろがまだ多く残っている。それを踏まえて抜本的な輸送力増強をどのように実現すべきか、日暮里・舎人ライナーは新交通システムの改良の先駆的ケースとなることが試されている。

西日暮里～日暮里間を一定期間運休しての日暮里駅の改良(渡り線の移設によるホーム延伸)や、路線を埼玉県内へ延伸した先での留置線の増設など、あらゆる可能性を模索すべき段階に来ていることだけは確かである。

また通勤時間帯を中心に各駅を警察官の巡回立ち寄り場所に組み込み、利用客同士のトラブルに起因する暴力行為などの犯罪を未然に抑止する対策も望まれる。

(2014年1月25日・記)

## 8. 会員著作物紹介

大塚良治『「通勤ライナー」はなぜ乗客にも鉄道会社にも得なのか』東京堂出版, 1,700円



- 第1章 通勤ライナーとは
- 第2章 通勤輸送向け着席保証列車
- 第3章 着席保証のない通勤ライナー
- 第4章 鉄道会社の利益獲得モデル
- 第5章 通勤ライナーの採算性と着席価値・速達価値
- 第6章 グリーン車の通勤・通学利用
- 第7章 通勤ライナー・豪華列車が鉄道を活性化させる!

「ホームライナー」的性格の列車が格段に増えました。また、満席にならない特急列車・グリーン車を格安にすることによって、乗客が飛躍的に増やすなど、旅客の着席ニーズに応じてサービスを提供することによって収益がさらに確保できる例と、失敗してしまう例があります。経営分析の目から見た、適切な優等券の料金体系を導く公式を出すなど、著者独自の視点と研究で、通勤事情の向上と鉄道会社の収益拡大への提案を行います。(出版社ホームページ紹介欄より)

上岡直見『原発避難計画の検証 このままでは住民の安全は保障できない』合同出版, 1,800円



- 第部 避難計画の検証
- 第1章 福島での避難実態
- 第2章 防災計画と避難の考え方
- 第3章 避難に関する問題点
- 第4章 交通工学から避難を考える
- 第5章 これから始まる「最悪」シナリオ
- 第部 各原発別の避難の分析
- 泊 / 東通 / 女川 / 福島第1 / 福島第2 / 東海第2 / 柏崎刈羽 / 浜岡 / 志賀 / 敦賀・もんじゅ・美浜 / 大飯・高浜 / 島根 / 伊方 / 玄海 / 川内

交通権学会では「交通権」に盛り込むべき提案として1998年に『交通権憲章』を策定した。その第2条の「安全性の確保」では「人は...災害時には緊急・安全に避難し救助される」と記述されている。本書は2011年3月の福島第1原発事故を省みて、各地の原発の再稼働が推進されようとしている現状に鑑み、原子力緊急事態の際に周辺住民が安全に避難できるのかを交通工学的な観点から検証した。その結果、すべての原発サイトにおいて、住民が被曝を避けうる現実的な時間内に避難することは不可能であるとの結論を得て、原発再稼働に対する疑問を提起するものである。

交通権学会ニューズレター  
『トランスポート21』第54号  
2014年1月31日発行  
発行者 西村弘(交通権学会事務局長)  
編集担当者 上岡直見, 森すぐる  
交通権学会事務局  
e-mail : h-nishi@kansai-u.ac.jp  
〒569-1098 高槻市白梅町7-1  
関西大学社会安全学部 西村研究室  
TEL / FAX 06-6922-9174  
学会ホームページ <http://www.kotsuken.jp>