



東大卒・元JR社員の
ブレインを直撃

満員電車ゼロは 実現するののか!

「満員電車ゼロ」。小池百合子都知事の目玉公約だ。総2階建ての通勤電車の導入など輸送力の増強で対応するという。「絵空事」との揶揄も聞こえるが、小池氏にアイデアを指南したJR東日本OBの交通コンサルタント、阿部等氏は「実現できる」と大まじめだ。

◆ 阿部さんの著書『満員電車』がなくなる日』(角川)には「小池百合子衆議院議員推薦!」と帯にあります。阿部 知事選に出馬表明前の6月下旬、(衆院議員時代の選挙区である)豊島区の会合でお会いしました。「満員電車をなくすことと『池袋LRT(次世代路面電車)構想』をよろしくお



願いします」と伝えました。知事選告示前、「満員電車の件は公約に入れるつもりです。ご指導ください」とメールをいただきました。——知事とはどこで知り合ったのですか。阿部 JR東日本に勤めていた03年、高野之夫豊島区長が発表した「池袋LRT構想」が素晴らしいと思い、会合に参加するようになりました。それで05年、退職して交通コンサルティング会社を立ち上げる際、ご縁ができた池袋を創業地に選んだのです。間もなく、LRT構想の関連イベントで小池さんに初めて会いました。当時から「LRTはいわね」と前向きでした。

池袋LRTとは、どんな構想ですか。阿部 LRTは端的にいえば、高速で運行頻度が高いなど利便性が高く、街のシンボルになる路面電車です。いずれは池袋駅の東側を走る都電荒川線と結び、早稲田と直結させる案もあります。池袋を皮切りに、将来は東京中にネットワークが広がればと思います。——「満員電車ゼロ」に話を戻します。何をどうすれば実現できるのですか。阿部 方策はいくつもあり、早く安くできることから実行すべきです。まずは満員電車の現実を「見える化」すること。鉄道各社は「路線別に1時間当たりの混雑率が最も高い区間」の数値を年1回、国交省に届け出ており、そのまとめが約1年後に発表されています。私の提案は「全路線・全列車・全区間の混雑率を毎日」という具合に、データの内容を増やすこと。大半の車両は、台車に付いているパネの空気圧を使って乗車人数を測定しています。そのデータを開示すれば、満員電車の現実を「見える化」できます。

あべ・ひとし 1961年生まれ。東大大学院工学系研究科都市工学専攻修士。JR東日本で保線部門を中心に鉄道の実務経験を重ねた。2005年退社し、交通コンサルティング会社「ライトレール」(東京都豊島区)を創業

首都圏の通勤電車混雑率

順位	路線	混雑率 (%)
1	東京メトロ東西線 (木場→門前仲町)	199
	JR総武線 (錦糸町→両国)	199
3	JR横須賀線 (武蔵小杉→西大井)	193
4	小田急小田原線 (世田谷代田→下北沢)	191
5	JR南武線 (武蔵中原→武蔵小杉)	190
6	JR中央線 (中野→新宿)	188
7	東急田園都市線 (池尻大橋→渋谷)	184
8	JR埼京線 (板橋→池袋)	183
9	JR東海道線 (川崎→品川)	182
	JR京浜東北線 (大井町→品川)	182

国土交通省調べ、2015年、混雑率上位10路線

——混雑がひどいことを「自社の恥」と感じ、公表を渋る会社もあるのでは。阿部 そうかもかもしれませんが、そもそも電車の定員超過は鉄道営業法26条違反です。違法である現状を公開することが、問題解決の第一歩ではないでしょうか。——都には鉄道各社に対する許認可権がありません。阿部 都は地域と鉄道利用者の代表として大きな発言力を持っています。市区や他県とともに国交省に呼び

掛けられるはずですが。とはいえ、混雑率が高い路線が多い現実をもって鉄道会社を責め立てるのでなく、解決策を一緒に考える同志として振る舞うべきです。——「見える化」した後、どうするのですか。阿部 データを活用すれば、朝ラッシュ時の上り以外の「満員電車ゼロ」は、早期に達成できると考えています。例えば、「見える化」によって深夜の満員電車の実態が明らかになるでしょう。現状、深夜帯は昼間より運行本数が少ない路線が多い。設備投資を一切せず、深夜帯に増発するだけで満員電車はなくなります。——今はなぜ実現していないのですか。阿部 乗務員の人員費などのコストが増える一方、収入増は見込めないからです。深夜に増発しても、定期券を持つ人がタクシー利用をやめ、鉄道を使うだけなら

収入は増えません。そこで、タクシーの深夜割り増しと同様に、自動改札を活用して深夜割増料金を設定すれば、鉄道会社の収益を確保しつつ「満員電車ゼロ」を実現できます。利用者の負担増は数十円レベルで、タクシー代と比べはるかに安上がりです。——朝夕のラッシュ対策はどうするのですか。阿部 私が提案している「総2階建て電車」はネットで大いに話題になり、「2階建て電車は乗降時間がかかり意味なし」といった反論もあります。ですが、私の提案は既存の2階建て電車とは違い、ホームを2層化して電車の床面積も2倍にするというもの。ドア数が多いため、乗降に余計な時間はかかりません。——ホームの2層化には多額の費用が必要では。阿部 複々線化や新線建設と比べれば、はるかに安上

がります。交差する鉄道や道路、駅の跨線橋を改築しなくて済むよう、架線と電車のパンタグラフをなくします。リニアモーターカーの技術を使うか、線路の脇から集電する「第三軌条方式」とすれば可能です。ほかにも安く早く輸送力を増強できる方策はいろいろあり、路線の特性に合わせて検討すればいいと思います。——例えば小田急電鉄によれば、東北沢―和泉多摩川間の複々線化(17年度開通予定)で同社が投じた費用は約3100億円。「2階建て」「2層化」の財源は

どう確保しますか。阿部 首都圏の鉄道利用者の客単価を40円上げられれば、鉄道会社は年6000億円ほどの増収になります。着席客から数十～数百円の付加料金を徴収する仕組みを本格的に導入すれば、財源の確保は可能です。——「満員電車ゼロ」は実現できますか。阿部 小池知事は「できない理由でなく、できる方法を」と訓示しました。都や国、鉄道会社が同じ思いで取り組み、必ず達成できると信じています。

満員電車とは、鉄道を使いたい需要が供給を大幅に上回っている状況。供給を増やせば解消でき、快適通勤が実現され、社会全体の生産性が向上する。供給を増やす方策は小から大まで多々あり、「できない理由でなく、できる方法を！」との発想で取組めば、満員電車ゼロは達成できる。(阿部コメント)