

鉄道各社は有料座席指定列車などを導入し「着席ニーズ」に対応する

東武鉄道	2016年3月、朝の通勤時間帯に「TJライナー」(座席保証)で上り運転を開始。下りの運行も増やした
西武鉄道・東京メトロ・東京急行電鉄・横浜高速鉄道	17年3月、相互乗り入れ区間で「S-TRAIN」の運行を始める
京王電鉄	18年春、夜の帰宅時間帯に座席指定列車を導入
小田急電鉄	18年3月に完成する複々線化を受け、朝と夜の時間帯で「特急ロマンスカー」の運行増やす
JR東日本	20年度をメドに中央快速線に2階建てのグリーン車(全席自由席)を導入
京浜急行電鉄	17年5月、指定座席に有料で座れる通勤列車を運行

小田急ロマンスカーで帰宅する神奈川県在住の男性



電車は遅れるし、すし詰めで、会社に着くとぐったり。共働き社会で忙しさが増し、満員電車への不満が高まっている。ラッシュのストレスは働く意欲を減退させ、働き方改革にもつながる問題だ。人々がモノよりも心のゆとりを重視するようになったことや、東京都の小池百合子知事が「満員電車ゼロ」を公約に掲げたのを機に、個人や企業が脱「通勤」に向けて発車オーライ。(関連記事4面に)

通勤ラッシュではほとんどの人がイライラを募らせる

(東京都江戸川区)

2月上旬午後6時45分。小田急電鉄の新宿駅で藤沢行き「特急ロマンスカー」はほぼ満席だった。リクライニングシートに身を委ね、体を癒やすスーツ姿の男性が目立つ「プッシュ」。ビールの缶を開ける小気味良い音が車内に響きわたる。



ロマンスカー通勤族 台頭

「家事のため体力温存」

「共働きだから家に帰ったら家事をしないといけない。窮乏な電車でも疲れてからだとつらい」。神奈川県藤沢市の会社員男性(35)は切実な表情でこう話す。藤沢までの約1時間、休んで体力を温存するという。普通列車で通勤していたが、1年ほど前にロマンスカーに変えた。特急料金620円は目腹だが「肉体的にも精神的にも楽になった。価値はある」と実感を含める。

「一日を振り返るには最適。明日のいい仕事にもつながる」と話すのは神奈川県鎌倉市の会社員男性(46)。週1〜2回ほどロマンスカーを使う。同僚と缶ビールで一杯を楽しむこともある。

「ロマンスカー通勤族」が増えている。特急料金と運賃をあわせると2倍の負担となるが、最近

ほとんど席が埋まる。同社は通勤時間帯のロマンスカーの運行本数を増やしてきているが「複々線化」が完成する2018年3月には35本とさらに5本増やす。西武鉄道や東京地下鉄(東京メトロ)などが手を組み、3月下旬から有料指定座席列車の運行を始める。有料指定座席二二二の

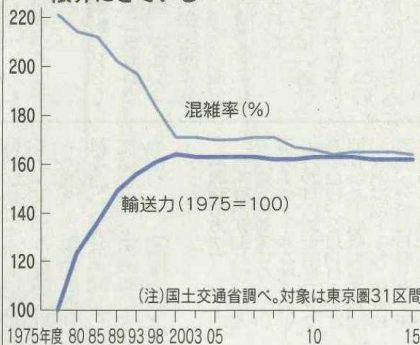
高まりから浮かび上がるのは「もつ耐えられない」という通勤者の叫び。社会のイライラは増えている。リフレッシュする後ろに背負えない。

「朝早くオフ、夜遅くオン」の生活リズムを平準化する狙いもある。横浜市で30代の女性会社員はあざみ野駅から浜谷駅に通うが、週2回は「通勤スタイル」を変えてもらおうと考えた。会社から同僚のオフィスで勤務を認められた。40社が東急と契約、月に1000人が利用する。同社は田園都市線で朝のラッシュ時に系列バスを使ってもらう実験も始まった。電車の定期券があれば追加料金無しでバスに乗り換える。昨年7月から始まったところ、今では350人が利用。3月末まで続けることにした。東京メトロは東西線でも、早期に電車に乗ると、最大2万円分の商品券が当たるキャンペーンを展開中。今回で11回目だが、参加者が増え続けている。起床時間を変えるのは大変だが、混雑を避けたいという思いが強まっているようだ。

バス代替・中継オフィス盛況

95%が電車でイライラ 労働生産性下げ要因に

輸送力の増強も混雑率の改善も限界にきている



路線	ピーク時の混雑率
JR総武緩行線 (錦糸町一両国)	199%
東京メトロ東西線 (木場一門前仲町)	199%
JR横須賀線 (武蔵小杉一西大井)	193%
小田急電鉄 小田原線 (世田谷代田一北沢)	191%
JR中央快速線 (中野一新宿)	188%

国土交通省の調べによると、2015年度の東京圏の主な区間(31区間)の平均混雑率は164%だった。肩や体が触れ合うが、新聞は読める程度

だが、マクロミル(東京)の調査では、95%が「電車では何らかのストレスを感じている」と回答。46%が「満員電車・混雑」がストレスとして挙げられている。

回答者の70%強は40〜50代。この世代は、90年代に今より過酷な満員電車に耐えてきたはずだが、通勤ラッシュは毎日の状況が予想できない状態に。国土地理院の調査によると、混雑がストレスの度合いや判断力などに影響を及ぼしている可能性がある。

調査では、半数以上が通勤通学に「1日1時間の通勤者に時差出勤など

の働き方改革を促す。

通勤通学に「1日1時間の通勤者に時差出勤などの働き方改革を促す。」

通勤通学に「1日1時間の通勤者に時差出勤などの働き方改革を促す。」

満員電車ゼロを公約に掲げる小池百合子都知事のブレインとして知られるのが、交通計画のコンサルティング会社ライトレール(東京・豊島)の阿部等社長だ。2階からも乗り降りできる総2階建て車両の導入が世の関心を呼んだが、阿部氏は先行して手掛けるべき対策があるという。満員電車対策や、その経済への効果を聞いた。(1面参照)

——まず取り組みべき対策は何ですか。

「低コストで輸送力を高めるための5つの手法を提唱している。例えば、青信号の点灯と同時に列車を発出すること。自動車で青信号と同時に出発するのは当たり前だが、鉄道はそうしていない。

「満員電車ゼロ」都知事ブレイン提言



交通計画コンサル
ライトレール

阿部 等社長

「2階建て」より運行改善を

阿部氏は5の手法により投資コストを抑えて輸送力を増強できると説く

①青信号と同時の出発

誤って赤信号で出発しても保安装置で停止

②ドア閉めと同時の出発

ドアに何かを挟んだ際の検知感度を高めて安全担保

③選択停車ダイヤ

停車駅を分散させて全列車が止まる駅をなくす

④車両の加減速度の向上

車両モーターのパワー向上と、緊急時に効果的な電磁力ブレーキの導入

⑤信号の機能向上

列車位置の検知と、後続列車への速度指示を高度化

あべ・ひとし 1987年東大院修士課程修了、88年東日本旅客鉄道(JR東日本)入社。05年退社、交通計画コンサルティング会社ライトレールを設立して社長に就任。著書に「満員電車がなくなる日」

「技術的な取り組みは、どうでしょうか。」「現在の列車は、経費削減のために半分以上は、

い。青信号の点灯から発車ベルを鳴らし、ドアを閉めて動き出すルールだ。線路の青信号を見て出発からだ。30秒程度ロスし

「これは運転士が隣の保安装置が整っており、赤信号で誤って出発して

1962年の三河島事故も保安装置により停止できる。青信号と同時に発車しても安全の問題はない。見直せる」

「着席」で年数千億円増収

の車両にしかモーターを載せていない。全車両に載せれば加減速度が向上する。また、現在のブレーキはレールと車輪の間の摩擦に頼り、急ブレーキではレールの上を車輪が滑ってしまう。電磁力ブレーキを導入すれば減速度を高められ、安全に車間距離を縮められる」

——5つの手法によりどれだけの効果を期待できるでしょうか。

「東京圏の大半の路線ではピーク時1時間あたりの運行本数は20〜30本だ。5つを全て実行すれば、45〜60本に増やせる。輸送力は2倍以上になる。混雑率は利用者が増えないと仮定すれば、半分以下になる。2階建ては駅の改築をはじめ大きく

には自治体が福祉対策で費用負担する」

「5つの方法とともに着席サービスを提供すれば、年数千億円の増収効果を生み出せる。有料着席サービスにより輸送力の増強にかかる費用は十分に回収できる。『満員電車ゼロ』は鉄道が本来の役割を果たすシンボルとなる」

「満員電車対策はどんな経済効果を生み出すのでしょうか。」

「過去30年、郊外の住宅地の魅力が下がり、都心回帰が進んだ。通勤が楽になれば郊外回帰する。都心よりも安くて広い家に住み子供を生み育てやすくなる。人口増に繋ぎ、同時に富の一部を地方に再分配すれば日本の国力も高められる」(聞き手は新沼大)

多くの人が脱「痛勤」を買いたがっている。新線建設や2階建てなしに、低コストで輸送力を高める方策はある。ならば、「満員電車ゼロ」は達成できるではないか。(阿部コメント)