

脱・痛勤

ストレス退治 買ってでも



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「痛勤」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。プッシュボタンを操作す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。窮屈な電車で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6200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」と実感を込める。

「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。有料指定座席二ツスの

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。会社のイライラは増しており、リュックすら後ろに背負えない。そもそも「朝早くオフイスに行く必要があるの

バス代替・中継オフィス盛況

か?」。東京急行電鉄は「通勤スタイル」を変えてもらうことを考えた。オフィス代わりに使えるシェアオフィス「ニューワーク」の設置を進め、今春までに郊外の沿線の駅周辺など50カ所に設ける計画。出勤前に仕事をこなすといった利用を想定。朝の通勤ピークを平準化する狙いもある。横浜市の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50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、参加者が増えてきた」とい

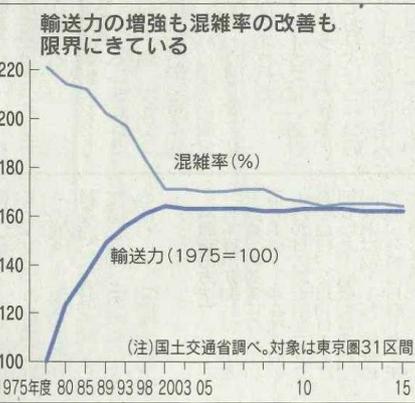
鉄道各社は有料座席指定列車などを導入し「着席二ツス」に対応する

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」の運行を増やす
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鎌倉市在住の男性

95%が電車でイライラ 労働生産性下げ要因に



東京圏の鉄道の主な混雑区間 (国土交通省、2015年度)

JR総武緩行線 (錦糸町一両国)	ピーク時の混雑率 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 (世田谷代田一下北沢)	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%は「電車でも何ら通勤通学に「片道1時間の通勤者に時差出勤など

と回答し、46%が「満員電車・混雑」がストレスとしている。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。国土交通政策研究所の報告書によると、混雑がストレスの度合いや判断力などの認知機能にも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「片道1時間の通勤者に時差出勤など

満員電車ゼロを公約に掲げる小池百合子都知事のブレー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・豊島への阿部等社長だ。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)

——まず取り組むべき対策は何ですか。

「低コストで輸送力を高められる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する(1)と、自動車で青信号と同時に出発するのは当たり前だが、鉄道はできていない。

ライフスタイル

「満員電車ゼロ」都知事ブレーン提言



交通計画コンサル
ライトレール

阿部 等社長

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して衝突事故となった、30秒程度ロスしている。

「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」

技術的な取り組みはどうでしょうか。「現行の列車は、経費削減のために半分か

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ック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。「現行の列車は、経費削減のために半分か

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

「2階建て」より運行改善を

「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速度が向上する。また、現行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

「これは時間帯も停車駅も本数も限られ、着席率も限られる。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。人口増にもつながる。東京がさらに富み、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)

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。人口増にもつながる。東京がさらに富み、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」

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」は達成できるのではないか。(阿部コメント)