

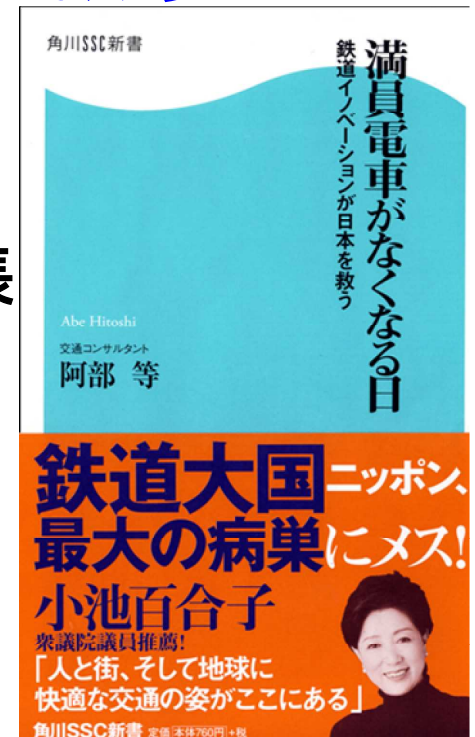
著書のエッセンス（10シート）

# 満員電車がなくなる日

- 鉄道イノベーションが日本を救う -

(株)ライトレール 代表取締役社長  
阿部 等

<http://www.LRT.co.jp>



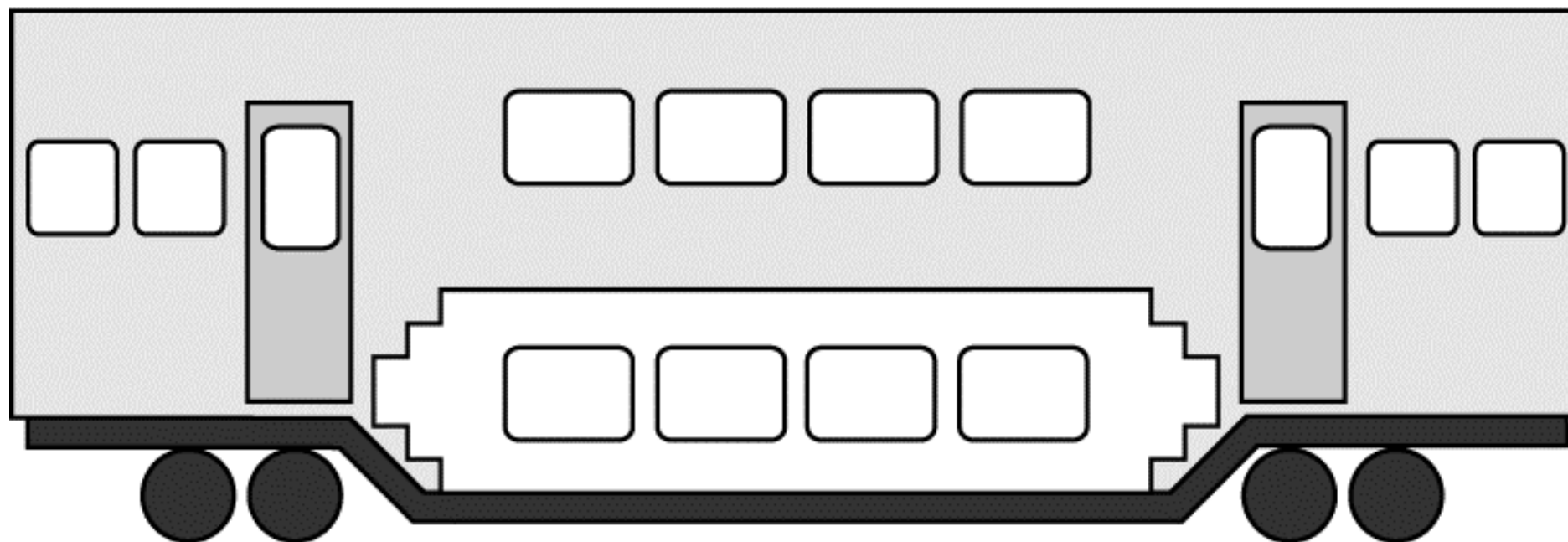
# 1 . 満員電車の歴史は運賃抑制の歴史

- 鉄道の運賃設定と経営状況の歴史
  - 明治の鉄道開業以来、常に低運賃政策
  - 大衆は鉄道の運賃抑制を歓迎
  - 赤字、設備投資遅れ、要員削減、国鉄破綻
- ニーズとそれに応える技術はあった
  - 採算を確保できないため設備投資できず  
= 現代社会に残る満員電車

## 2 . 運行のイノベーション

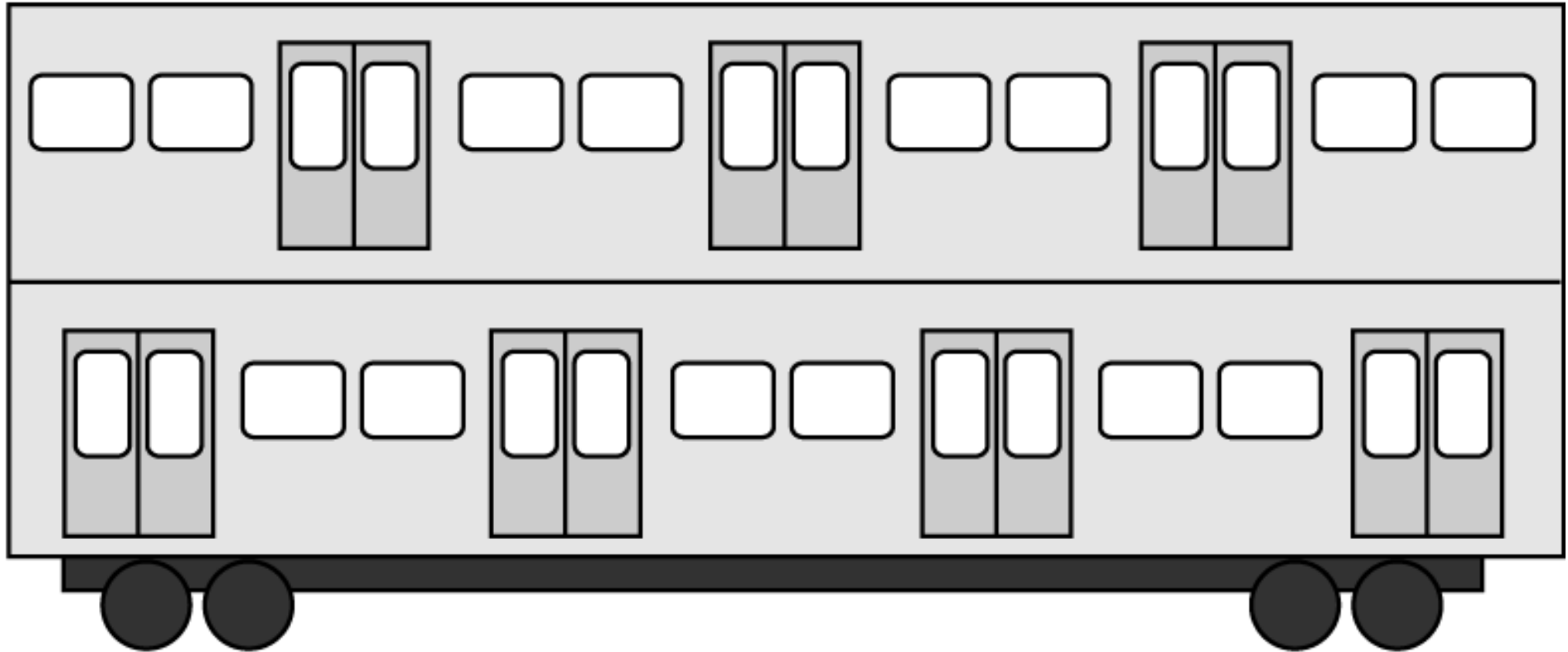
- 供給を大幅に増やし満員電車をなくせる
  - 信号システムの機能向上
  - 鉄輪式リニアによる加減速度の向上
    - 50 ~ 60本/hの運行
  - 総2階建て車両
    - 床面積2倍
  - 3線運行
    - 優先方向の運行本数2倍
- 以上で現行の6 ~ 10倍以上の輸送力に

## 現状の2階建て車両



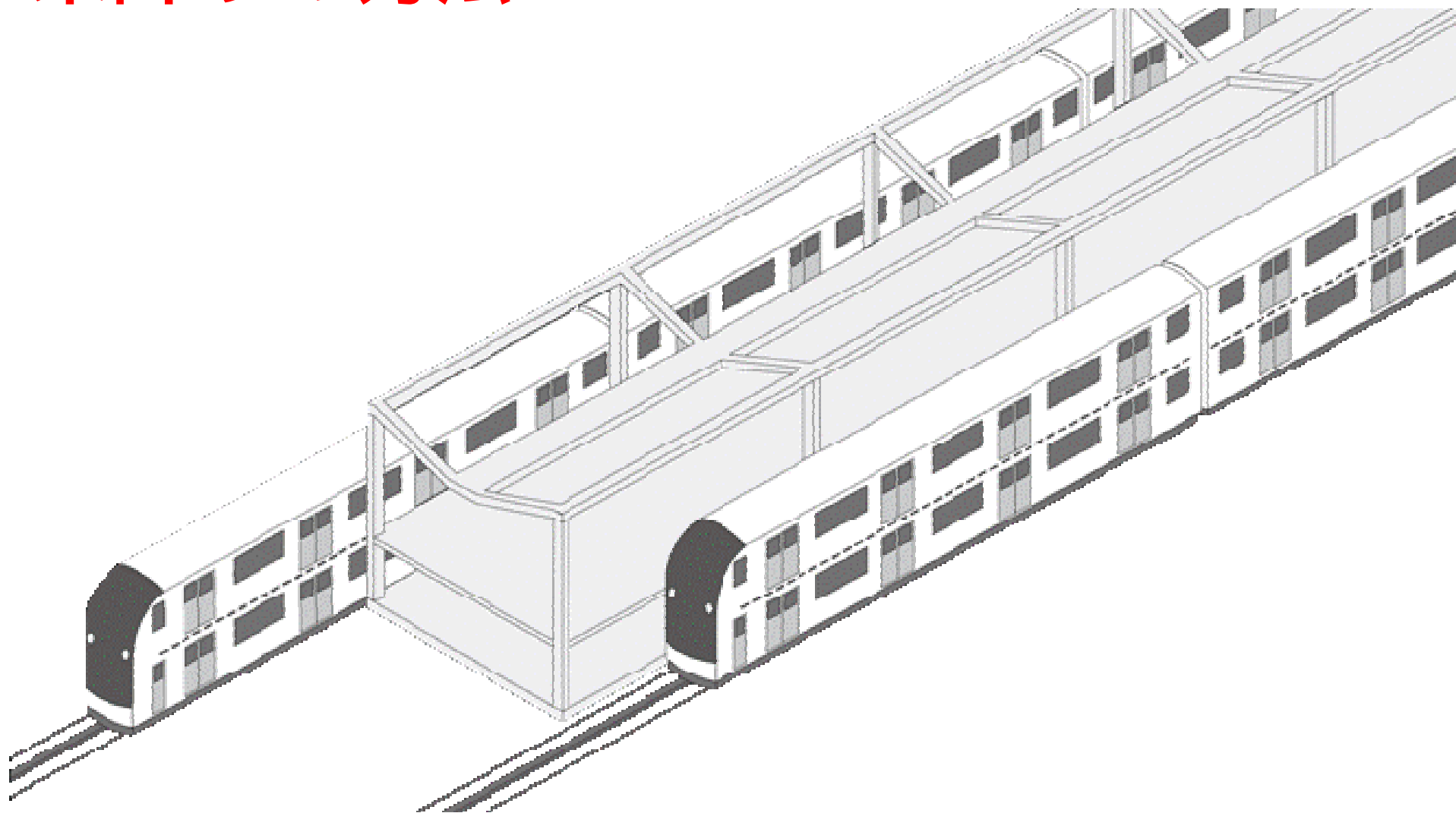
両端部は1階建て、階段部はデッドスペースとなり、床面積は通常車両の1.4倍に過ぎない。また、扉が少なく乗降時間が掛かる。

## 提案の総 2 階建て車両



1 階と 2 階を完全に別室として扉も増やし、床面積を純粹に 2 倍とし、乗降時間も短くできる。

# 乗降りの方法



車両もホームも2階建て

### 3 . 運賃のイノベーション

- 満員電車をなくすには運賃抑制を改める
- 商品値付けの適正化で実行資金を調達
  - 輸送力増強 = 商品価値向上 値付け引上げ
  - 利用増えずとも収益向上し経営として成立
- 首都圏で調達可能な資金額と回収年数
  - $200\text{円/人} \times 250\text{万人} \times 600\text{回/年} = 3000\text{億円/年}$
  - $30\text{km強} \times 30\text{路線強} \times 100\text{億円/km} = 10\text{兆円}$
  - 回収:  $10\text{兆円} \div 2000\text{億円(年間投資)} = 50\text{年}$
- 人口減少 = 国家衰退で満員電車消えると
  - 値付け引上げ = 鉄道発展のチャンスを失う

# 着席割増料金を収受する仕組み



ICカードを読取り機にタッチすると座席が下り、立上がると跳ね上がる。



## 4 . 制度のイノベーション

- 運転士免許制度の規制改革
  - 鉄道運転士と自動車運転手の免許を同等に
  - 安全システムと異常時体制を整備の上
  - 人件費負担を低減して増発をスムーズに
- 自動車の適正な費用負担
  - 道路投資の40%以上が道路特定財源以外
  - 高速道路1000円化は交通事業の民業圧迫
  - 無料または格安な公共・民間駐車場
- より短期に効果的に満員電車をなくせる

## 5 . 満員電車とは

- 利用者にとっては
  - 最大の不満
- 鉄道事業者にとっては
  - 最大のビジネスチャンス
- 鉄道技術者にとっては
  - 最大の取組み対象
- 新たなビジネスモデル構築の端緒
  - 技術革新と適正な費用投入による利便向上
  - 利便の高さに応じた適正な値付け
  - 理不尽な交通政策見直しの社会への提案

## 6 . 著書の基本コンセプト

- 歴史を振り返ると
  - 鉄道は明治～昭和40年代前半に急速に進歩
  - それ以降は道路・自動車の社会貢献が大
  - 鉄道は大発展のポテンシャルを秘めている
- 鉄道はイノベーションにより
  - 社会にもっともっと貢献できる
  - 人々へ豊かで幸せな生活をもたらす
- 満員電車の解消は
  - 新時代に鉄道が社会で活躍するシンボル