

第 40 回土木計画学研究発表会（秋大会）：2009 年 11 月 21 日～23 日（金沢大学）
セッション討議内容の記録

セッション名： 鉄道計画（2）	
日付： 11月23日 日曜日 セッション時間： 10：45 ～ 12：15	
司会者名（所属）：日比野 直彦（政策研究大学院大学）	
討 議 内 容	<p>セッション全体： 3 編の論文とも対象、目的が異なる別の研究ではあるが、どれも鉄道サービスを提案するものであり、質的サービスの向上に向けて、たいへん重要なものである。実現可能性の確認等、3 編ともまだまだすべきことはあるので、それらを今後行い、より良い鉄道サービスに繋げていって欲しい。</p>
	<p>（314）川越 敬介（早稲田大学） 2 台の自転車を用いて、家から駅・駅から目的地のように自転車を使い分ける利用形態があるが、今回の調査ではそのような利用は見られたか？ 分析はしていないが、そのような利用も多かった。また、学校用の自転車がパンクした際や、土日の防犯対策として自宅に持ち帰る際に鉄道を用いるケースが見られた。 サイクルトレインがなければ上毛電鉄を使わなかったという人の割合はどのくらいか？ 具体的に把握していない。 事業者は実施にあたってネックとなる問題をどのように解消しているのか？ 事業者によって異なる。松本電気鉄道にヒヤリングを行なった際、利用登録・利用者へのルールに浸透が必要だと言っていた。 混んでいて車内に持ち込めない場合はどうするか？ 次の列車を待つことになる。 この地域の自転車利用客数の推移について、近年の伸びはどうか？ 具体的にはわからないが、3 万人は突破している。 観光地にレンタサイクルが無く、サイクルトレインが必要なケースがある。実態を把握するために業者にデータを戻すことが重要である。 データを戻すことはしていない。 無理かもしれないがラッシュ時にも自転車を持ち込めるといいのではないか。ラッシュ時に持ち込める可能性はあるか？ 現地で見ただけでは難しいのでは。早朝 6 時台は可能かもしれないが、7、8 時は無理そうだ。 自転車で目的地に行き、車内に持ち込んで帰宅するという利用はどのくらいの割合か？ 頻繁に使う人はいない。そのような利用は中高生が多い。</p>
	<p>（315）柴田 宗典（財団法人鉄道総合研究所） この研究は、地方鉄道と東海道山陽新幹線のようなメインルートのどちらの利用効率向上を目的としているのか？ 鉄道事業者の収益向上よりも利用者利便性の向上を考えるべきではないか？ メインルートではなく、3～4 両編成のような少ない車両をどう運用するかが目標である。在来線特急モデル・新幹線モデルといった 2 つのモデルができるのでは。旅客にとって予約謝絶撲滅が重要なのではないか。幹線鉄道の持続可能性のためには収益確保も必要である。 利用者利便性向上と事業者収益向上の両立はあり得ない。どちらかにターゲットを絞るべき。インフラの有効活用が目的であり、ロードファクタの向上は副産物である。</p>

時間帯によって OD が変化するのはないか？ その点は考慮してあるか？ 列車ごとに短い OD、長い OD が含まれている。

実際にはどのタイミングで料金が決まるのか？ 航空は OD が固定されているので可能だが、列車ではある駅を過ぎると自由席が突然指定席に変わるということは現実的でないのではないかと？ 計算上は席種選択時に決まっている。車両を 2 分割して前半と後半に分けて席種を変化させることが現実的ではないか。

シミュレーションにおいて交通量がそもそも容量を超えていることはないか？ 利用効率の定義は何か。自由席、指定席ともに需要が十分あれば、利用効率は一定で向上しないのではないかと？

今回は 4 両編成でシミュレーションを行ったが、6~8 両編成でも可能である。ここでいう利用率向上とは、座席数に対する乗車人員の割合を増やすことではなく、指定席の空きを減らすことである。

最近の議論において、所得データをしっかりとることが重要であるといわれているが、予算の関係で調査項目を減らす方向にあるため難しくなっている。

(3 1 6) 増淵 迪恵 (芝浦工業大学)

JR 九州は水戸岡氏というデザイナーに任せることによって成功したが、任せることができない他社はどうすればよいのか？

この研究で整理されるプロセスが生かせるのではないかと。

JR 東日本も水戸岡氏に依頼しているが、社内のデザイナーの教育ができていないとして断っている。またコスト増をしない点も重要ではないかと。

JR 九州が結果を出しているにも関わらず、後が続かないのはなぜか？

研究を始めてから 3 年間で徐々に変わってきている気がする (JR 四国など)。同じことをするには社内の統一が難しい。JR 九州は社長の命令があった。他社では機能性、利便性が重要視され、デザインが後回しになる傾向がある。

この研究の結果が出たから、各社を回ろうと考えている。デザインの重要性には気が付いているものの、コストを気にして手が出せないでいる。社内デザイナーと外部との軋轢がある。

利用者へのアンケート調査も重要ではないか。釜山からの観光客を対象にして、外国人へのアンケートを行なったのか？

外国人へのアンケートは行っていない。空港から都心へのアクセス鉄道に日本風のデザインを取り入れることも面白いのではないかと。

外国人は興味があるが、JR 九州から利用者が少ないといわれ断念した。将来は NEX、スカイライナー、ラピートなどへ導入したい。

製作会社へのインタビューの中で、コストを抑える工夫はどのようなものがあったのか？ コストへの対応は 2 種類に分けられる。ひとつは社内に安定している商品があり、多少の無理ができる会社であり、これは社内研究所を生かして対応していた。もうひとつは生産ラインが少ない会社であるが、ここは社内に専門チームをつくり、職人としての誇りを持って製作にあたっていた。また、自社のレベル向上になるとも考えていた。