

川口市・鳩ヶ谷市の最適交通政策について
—JRから埼玉高速鉄道(SR)への乗客シフト—

要旨

指導教員名 青山 侖 教授

氏名 菅 克己

【リサーチペーパー・要旨】

題名 川口市・鳩ヶ谷市の最適交通政策について
—JRから埼玉高速鉄道(SR)への乗客シフト—
指導教員名 青山 侑 教授
学籍番号 7111080114
氏名 菅 克己

本論文は、川口市内を走るJR京浜東北線のラッシュ時における高い混雑率を解消するため、乗客を埼玉高速鉄道(SR)にシフトさせる分散輸送を提案している。分散輸送を実現させるには、高額な運賃体系を改善し、運賃値下げによる利用客誘導が必要だ。そのためには財源の確保が求められる。また、SR利用抑制の要因である、SR駅と路線バスとの結節の悪さを改善するため、バス路線変更と結節を改善するインフラ整備について提言する。

はじめに

2005年度(H17年度)の国勢調査によれば、川口市では15歳以上の就業者や通学者のうち、52.6%が市外に通勤・通学し、また33.8%が東京都内に勤務している結果が出ている。埼玉都民といわれる所以がこのデータからも見て取れる。この調査結果からも当然予想されるのは、朝夕の通勤通学時に発生する、人口移動のすさまじさだ。具体的には、朝のラッシュ時における京浜東北線の川口駅構内の混雑状況、赤羽駅で乗り換え新宿、渋谷方面に向かう埼京線車内の混雑率は非常に高く、かなり不快な通勤通学を強いられている市民が多い。このことによる精神的、肉体的、経済的な損失は計り知れない。公共の福祉という観点からも、多くの市民に影響を与え続けている大きな問題であり、その改善提案をしたいと考えた。

また、川口市の公共交通機関の整備状況を見ると、鉄道では、JR京浜東北線、JR武蔵野線、東武伊勢崎線の3線に囲まれており、2001年(平成13年)には、市内の中心を南北に貫く埼玉高速鉄道が新たに開業し、利便性は向上したものの、市内の駅には通勤通学客等を輸送するために100以上の路線バスが運行している。路線バス利用者の中には、市内の駅までの所用時間で30~40分もかかっているケースが存在し、交通不便地の解消も課題としてあげられる。

本論文の構成は、第1章では、交通政策の変遷から、その反省点を分析し、今後の交通政策に活かすべき視点を把握する。第2章は、首都圏における都市計画の変遷と今後の都市交通計画において必要とされるポイントを総括する。第3章は、川口・鳩ヶ谷両市の都市としての特徴を分析し、JRの混雑緩和のために乗客をSRにシフトする分散輸送の考え方を提示する。第4章では、各種調査結果からSRの高額な運賃体系がSRの利用抑制を生み出していることを明確にする。第5章では、JRの混雑緩和のためSRによる分散輸送を可能にする料金体系の見直しとSRと路線バスのシームレス化を実現するために必要なインフラ整備に

ついて提言する。

第1章 交通政策の変遷

日本の都市交通政策は、必ずしも国家の近代化と並行して実施されたのではなく、戦後の大都市への人口集中とそれに伴った交通問題の激化に対して、後からこの問題の対策として誕生してきた。本質的な都市交通政策が以前からあったのではなく、戦前からあった鉄道政策、道路政策の上に、調整機能的な総合計画がおかれた経緯がある。そのため、本来は都市活動全般と交通に関する大局的な展望をもち、それに基づいて交通のあるべき方向を示し、交通需要の誘導、規制を図る交通政策と、主として交通の施設の建設、管理を扱う交通計画とが、必ずしも十分に連携、調整のとれたものとなっていなかった傾向がある。今後は、地域にあった、都市計画と調整のとれた交通政策と交通計画の実行が望まれる。

第2章 首都圏における都市計画の変遷と今後の都市交通計画

交通計画の基礎は、土地利用のあり方から考えなければならない。容積率と交通施設をはじめとする都市整備基盤はバランスを保つ必要がある。容積率が大きくなると建物の床面積が大きくなり、そこから発生する交通量が増加し、交通インフラが充分でないと交通渋滞が発生する。

持続可能な交通政策と交通計画の立案のために、効率性と公平性を明確にすることが求められる。

第3章 川口市・鳩ヶ谷市の都市としての特徴と都市交通の現状分析

川口市・鳩ヶ谷市の都市としての特徴は、昔は植木の街、鋳物の街として栄え、現在も植木業や鋳物業の従事者も多く、そこから付随、派生した産業が発展していることだ。

もう一方で、川口駅からは電車に乗れば30分程度で東京駅や新宿駅に行ける位置にあるため、人口が急増し、地価の高騰を生み、鋳物等の製造業の工場の存続に悪影響を与え、工場が次々とマンションに変わり、ますます人口が増加することが繰り返されている。また、埼玉都民という言葉で形容されるように、市民の多くが、昼間は東京都内で勤務し、夜は埼玉に帰宅する、東京のベットタウンとなっている。

これら一般的にいわれていることを各種統計調査から裏付けを行いながら、川口・鳩ヶ谷両市の都市としての特徴を把握する。

次に、川口・鳩ヶ谷両市から都内に向かう通勤・通学客が利用する路線の混雑率を調査したところ、京浜東北線や埼京線は依然として混雑率が非常に高いことが分かった。その解決策として、JR利用者をSRにシフトして分散輸送を進めるべきだと考えた。

第4章 各種調査の分析

市内のSR各駅に出向くのに使った交通手段について、パーソントリップ調査の最新データを

入手し分析したところ、どの駅もバスの利用者が5%以下であることが分かった。

また、SR検討委員会・経営部会の提言書は、川口・鳩ヶ谷市の両市民がSRを使わずJRを利用している理由として、市内を流れる芝川による地理的分断、SR駅とバス停留所が結節していないバス路線が多い、という理由をあげている。高額な運賃については、課題とはしながらも、現在の経営環境下を理由に、それを原因の第1にはあげていない。

私が調査した結果から、JRとSRの通勤定期代において少なくとも2~4.33倍もの運賃の差があった。SRの高額運賃がSRの利用抑制につながっていることを第1の原因ととらえ、これを改善しなければ、利用客の誘導は図れないと考える。また、SRによる分散輸送が成功すれば、交通不便地を解消する効果も期待できる。

第5章 JRから埼玉高速鉄道(SR)への乗客シフト

京浜東北線の混雑緩和のために、宇都宮線、高崎線、湘南新宿ラインを一部停車させて輸送力を増強する方法論もあるが、私は、費用対効果、市財政の課題、公平性の観点からSRによる分散輸送が好ましいと考えている。

SRによる分散輸送を実現するためには、運賃値下げによる利用客の誘導が絶対条件だ。厳しい経営を強いられているSRに対し、経営を圧迫せずに運賃を値下げするために財政支援や制度の改善が求められる。その方法を3つ提案する。

その第1に、国、埼玉県、関係市による補助金の増額である。当初の建設事業費から発生している毎年の資本費負担、すなわち減価償却費や支払利息などの支払いを軽減し、運賃を安くする。建設当時の制度では、SRは不利な条件で資本費の調達をしなければならなかった。それをとりかえす意味でも、限りなく資本費負担を軽減するために智慧を出さなければならない。

2007年度(平成19年度)決算書を見れば、本業収入約79億円から本業経費約51億円を引いた利益は、約28億円ある。仮に、この約28億円部分を運賃を安くする財源にすると、運賃は半分程度になる。しかし、SR検討委員会・経営部会の提言書では、運賃を半分値下げすると乗客は20%増加するという試算もあり、収支は長い目でみれば維持できるのではなかろうか。

第2に、償還条件の変更である。運輸政策審議会において、鉄道の役割から考えて鉄道整備費用の償還は40年以上とすることが好ましいと提言された。現在のSRの借入返済の返済条件は10年から長くて25年である。これら資本費の毎年の支払いは、尋常な額ではないので、制度を改善する必要がある。

第3に、新たな財源確保と支援制度の整備である。わが国の鉄道整備・維持財源は、欧州各国に比較して一般財源の割合が小さく、借入金依存度が大きいという点で特徴がある。この事実、わが国の鉄道整備事業が、利用者負担により整備・維持に要する費用を賄うことで収支採算性を確保していることに起因する。しかしながら、収益力が見込まれる路線の減少に伴い、独立採算による従来の整備・維持手法に限界が近づいている。そこで、一般財源により、環境負荷の低減策として鉄道事業の充実を図る予算を新たに設けるべきだ。

また、モーダルシフトが進展すれば道路交通混雑の解消と環境負荷の低減を見込めることから、道路特定財源の一部を鉄道整備・維持事業に充当することも正統化できると考える。既に欧米諸国でもそのような制度が実施されている。地球温暖化問題の対応として、一般財源や道路特定財源などの原資を鉄道事業の整備・維持予算として活用すべき時代であり、国のみならず地方公共団体においても、自動車関連の税の一部を、道路のみならず公共交通機関全般に充当できるような財源配分の方法を検討すべきだ。

最後に、SRの利用抑制になっていると思われるSR駅と路線バスの結節の悪さを改善するためには、バス路線の再編と各駅のインフラ整備が必要であり、その提案を行った。

更に、交通不便地解消のために日暮里・舎人ライナーの延伸も期待されるところだが、SRと完全に競合することが把握できており、これは将来の計画として残して置くべきだ。

おわりに

JRからSRへの乗客シフトによる分散輸送を実現させるためには、単に運賃の値下げだけでなく、SR駅およびその沿線を魅力的な街にすることが必要である。これを今後の課題として取り組んで行きたい。

以上