

2018年度

<博物館小論文部門 奨励賞>

乗車率120パーセント

経済学部現代経済学科1年

直井美穂

目次

1. 乗車率問題について深く調べようとした動機
2. 乗車率とは
3. 様々な対策
4. 結果
5. 感想

1. 乗車率問題について深く調べようとした動機

一年前くらいに、とある用事で平日の7時ごろの山手線池袋から目白区間を利用したときに自分が想像していた以上に混雑しており、両足ではなく片足で自分の身を支えている状態を経験した。その日は雪で湿った空気と人の汗のにおいが混じってとても不快な気分になった。神奈川から東京へ向かう路線、例えば横須賀線に田園都市線、東海道線に小田急線など180%を超える高い混雑率であるとどこかで聞いたことがある。たしかに都内に出勤・通学する人々がたくさんいるから混むのは当然のことだと思う。毎日満員電車を利用している人はたくさん存在し、その人たちの存在を交通機関の職員は知っているはずである。満員電車ですトレスフルの中、通勤通学をしてから行くと不快な一日のスタートになってしまう。さらに2004年に経済学者のブルーノ・フライ博士が発表した論文で博士は1985-2003年にかけてドイツで行われた幸福度調査を分析し、「長時間の通勤がもたらすストレスの高さは、年収が40%アップしないと割に合わないほどだ」と断じたくらい満員電車は辛い。このようなことに関して解決できないのは難しい問題を抱えているから

なのではないかと思い、このテーマを深く探してみようと思った。

2. 乗車率とは

乗車率とは、輸送人員÷輸送力で算出されるもの。混雑緩和は民鉄のサービス向上の大きな目標であるが、この目標数値として最混雑区間におけるラッシュピーク時間の混雑率が使われ、国土交通省は長期目標を新聞が楽に読める程度に緩和したいとしている。

[100%] = 定員乗車。座席につくか、吊り革につかまるか、ドア付近の柱につかまることができる。

[150%] = 肩が触れ合う程度で、新聞を楽に読める。

[180%] = 体が触れ合うが、新聞は読める。

[200%] = 体が触れ合い、相当な圧迫感がある。しかし、週刊誌なら何とか読める。

[250%] = 電車が揺れるたびに、体が斜めになって身動きできない。手も動かせない。このような指標が存在する。

3. 様々な対策

大手民鉄各社では、毎年度ごとに、莫大な設備投資を行い、線路の増設、車両の増強、連結車両の増加、運転隔離の短縮、大型化、駅ホームの延長、変電所の増設などが実現されてきた。二階建てホームや列車などの案も出ているがこれらは現実的ではなく、安全面も懸念されるだろう。そうすればサラリーマンの乗員者が減り結構スペースにゆとりができると思う。会社の近くに住む分上がってしまう賃金を、近くに住むことで安くなる通勤費の分だけ補助してあげる。会社の近くに住むインセンティブを付加座席によって値段を変えることもいい案である。

4. 結果

車両を増やして、本数を減らして、路線を増やせば、満員電車はなくなる。ただ、それが現実化しないのは、資金面の問題もあるが、もっといって街の開発を抑えることができないからである。だが、乗車率を下げた事例もある。列車の運行本数を増やし、輸送力が増加し、小田急小田原線の調査対象区間「世田谷代田区間から下北沢」の混雑率は、前年度 192%で最悪の数字だったが、2017 年度は 151%と大幅ダウンとなった事例もある。

5. 感想

乗車率問題から生まれる自律神経失調症、パニック障害、伝染病（インフルエンザ等）や風邪など人を苦しめる様々な問題もある。満員電車でストレスを感じる最大の理由は「人と人との距離の問題」と言われている。先ほども述べたように自律神経が乱れ様々な病気を発生させやすくなる。今すぐに満員電車をなくすことはできないが、少しの工夫で満員電車に乗らないで済むのではないかと思う。例えば通勤時間をずらす、マスクをつける、音楽を聴く、自分の好きなことを人に迷惑をかけないでするなど、気を紛らわせたら少しでもストレスは解消されると思う。私も最寄り駅から高坂駅までの電車に乗っているとき朝早いと満員電車に乗ることになる。そのようなつらい状況の中、通学するのは厳しいのでもう少し朝早く出るか、様々な対策をして気分良く学校に行きたい。

参照

日本民営鉄道協会「鉄道用語辞典混雑率とは」

<http://www.mintetsu.or.jp/knowledge/term/96.html>

2018年9月20日閲覧

