

# 計画・交通研究会

Association for Planning and Transportation Studies

## 会報 2014-9

発行日：平成26年9月20日

発行元：(一社) 計画・交通研究会

### 目次

|   |     |
|---|-----|
| Opinion .....                               | 1-2 |
| 東京オリンピック・パラリンピック開催に思う<br>News Letters ..... | 2-4 |
| 事業報告・活動報告<br>Projects .....                 | 4-6 |
| プロジェクト紹介<br>Members .....                   | 6-7 |
| 会員紹介<br>Backyard .....                      | 7-8 |
| 事務局通信                                       |     |

## □ Opinion

### 東京オリンピック・パラリンピック開催に思う

入江健二

東京地下鉄株式会社  
常務取締役 鉄道本部長

1975年金沢大学工学部土木工学科卒



2020年に我が国2回目となるオリンピック・パラリンピック大会(夏季)が、1回目と同じく東京で開催されることとなった。

先の大会は今からちょうど50年前に開催されたが、これを契機に東京の都市機能は大きく変貌して、東海道新幹線や首都高速道路の開通、また地下鉄日比谷線の全線開通もこの年であり、交通インフラの充実には特に目覚ましいものがあった。

50年前、私は小学6年生、来年3月14日(予定)に新幹線開業を控えて何かと話題の郷里金沢で、家や学校の白黒テレビでオリンピックを見ていた。当時は学校でのオリンピック競技視聴は授業の一環であったことをご存知の向きも多いと思う。テレビで見たいろいろな競技場面は今でも記憶に残っているが、当然の事ながら当時の東京の街が変わっていく様は知る由もなかった。

私は1975(昭和50)年に帝都高速度交通営団(当時)に入社したが、先のオリンピック開催から10年経過したくらいであったので、当時の状況をよく知る先輩はまだ多数在職されていた。その中のある先輩から、東京の空が今よりずっと広く建物とは低い位置で切妻屋根と斜めに接していたのが、オリンピックを境に空がいろいろな建造物によって直線的に、大きく切り取られた形に変わっていったということを聞いて、都市が大変貌を遂げるということは、空と建造物が接する形や大きさが変化することに象徴されるということが大変印象的であった。

さて、今度のオリンピック・パラリンピック大会(以

下五輪と記す)は、東京という都市が先の開催時には高度成長の真只中にあった状況から半世紀を経て、いろいろな意味で成熟した段階に移行した時期での開催となる。これを契機に五輪関連施設のみならず、成熟段階にある都市としてインフラの充実をハード・ソフト両面から図っていくことが必要であるが、五輪期間のみならずその後も見据えた長期にわたって有効な方策を展開していかなければならないことは言うまでもない。

当社においては、東京中心部の交通輸送を担う鉄道事業者として、招致が決定した翌月に「2020年東京オリンピック・パラリンピック対策推進本部」と称する、当社が五輪開催に向けて取り組むべき諸課題に対して迅速・的確に対応していく体制を立ち上げ、これまでほぼ月1回のペースで会議を開催して検討を行っており、これは現在も継続中である。

これらをふまえて、五輪開催に向けての当社の取り組みについて以下に紹介し、東京における五輪開催時とその後の地下鉄の姿を描き出してみたい。

まず、昨年末から東京メトログループにおける安全・サービスの総点検を3つの視点から行った。3つの視点とは、①世界トップレベルの地下鉄の安全、②地下鉄をわかりやすく快適に、③地下鉄を使って東京を楽しく、というものである。また、総点検の大前提として、鉄道事業者の最大の使命である日々の安全・安定運行の確保があることは言を俟たない。

上記3つの視点を具体的な事柄で示すと、①は地震・浸水等への自然災害対策やホームドア整

備等の安全設備拡充などがあり、②は駅における案内・情報の連続的かつ多言語での提供や明るくきれいでバリアフリー設備が整備された駅空間の創造など、③では豊富でタイムリーな東京の情報を様々な媒体を通じて提供することや沿線地域と連携して地域の情報や魅力を発信していくことなどがあげられる。これらについて、社内でのチェックはもとより、お客様からのご意見・ご要望、有識者へのヒアリング、障がいを持ったお客様や外国人のお客様が利用時に感じる不便の現地調査、ロンドン五輪開催時における鉄道事業者が行った施策の現地調査などによって検討を重ね、この点検結果と具体的施策について本年9月中にイメー

ジ図を付してプレス発表を予定している。これにより地下鉄に対するイメージを大きく変えられればと願っているところである。

五輪開催を契機として東京の地下鉄を、ひいては鉄道の利便性を大きく向上させるとともに、駅と街がシームレスに繋がって、老若男女、国籍を問わず誰もが快適に移動し楽しめるようにしなければならないし、五輪開催はそうするためのまたとない機会である。これを実現して初めて東京は真に成熟し、かつ活力に満ちた都市であると国際的にも認められるであろう。東京に事業基盤をおく鉄道企業として、しっかりと責務を果たして行かざるべからざることにあらためて意を決する次第である。

## □ News Letters

## 事業報告・活動報告 □

### 第2回イブニングセミナー

「気候変動交渉の現状とそのインパクト」

—原子力利用が見通せない中での削減目標設定—

今年度第2回目のイブニングセミナーが、去る7月25日に新宿センタービル52階のプレゼンテーションルームにて開催されました。テーマは「気候変動交渉の現状とそのインパクト」。東京大学公共政策大学院客員教授（大成建設株式会社常務執行役員）の本部和彦様と東京大学公共政策大学院客員研究員（電力中央研究所主任研究員）の上野貴弘様のお二方をお招きし、ご講演をいただきました。

京都議定書（1997、COP3）以来、関心が高まっていた気候変動問題も、3.11以降災害からの復興、電力エネルギー問題への対応に注目が集まっているが故に、逆に関心が弱まってきているように見えています。しかしながら、国連交渉の場では、2015年12月の妥結を目指して世界各国が参加する新しい法的枠組みの検討が進められており、現在、先進国は早期に削減目標案の提示が求められています。

このような中で、地球温暖化の現状、交渉の現状と見通し、原子力発電の再稼働の利用が見通せない中で作成される我が国の削減目標案等、交渉が我が国の経済活動に及ぼすインパクトについて議論することを今回の趣旨としました。

### ○地球温暖化の国際枠組み交渉の現状

（東京大学公共政策大学院 上野貴弘様）

まず、上野様より、地球温暖化の現状と将来シナリオ、国際枠組みの現状、主要国の状況についてのご講演がありました。

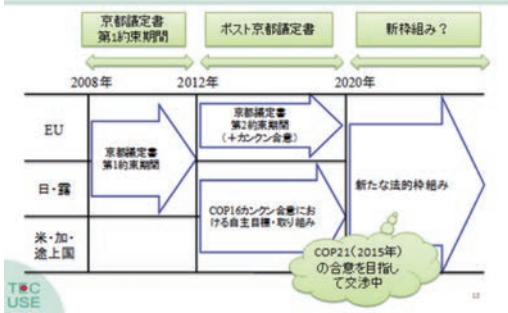
地球温暖化の実態ですが、気候変動に関する政府間パネル（IPCC）の評価報告書によると、世界の平均地表温度は1950年以降、過去に前例がないレベルで継続的に温暖化傾向にあり、しかもそれは「人間活動が主因である可能性が極めて高い」と示されているとのこと。また、CO<sub>2</sub>排出量はこの15年間で、中国やインドで倍増、世界全体でも年2.4%の割合で増加しています。このような中、2010年COP16のカンクン合意には「全世界平均の温度上昇を産業革命以前と比べ2℃以内とするように温室効果ガスを削減する」という目標が含まれました。目標の2℃以内を実現するためには、バイオマス発電に炭素貯留を組み







国際枠組みの大きな流れ



合わせた「負の排出技術」を世界中で大量導入する等、現実味という点で疑わしい対応が前提であり、加えてコストも多く掛かる（2℃以内と2.5℃以内でコストは倍）との分析が示されているそうです。

さて、国際枠組みの大きな流れですが、現在は京都議定書に基づいた枠組み（トップダウンアプローチ）とCOP16カンクン合意に基づいた自主的取組み（ボトムアップアプローチ）の二本立てであるのが実態です。これを新しい統一的な法的な枠組みにしようと2015年を目指して現在、交渉が行われおり、各国による自主目標設定に他国による評価・調整が加わるといったハイブリッドアプローチという方式が有力になっています。2015年中の目標草案の提示を求められており、現在各国において様々な動きが活発化しているとのことです。

そこで、主要国の動きですが、まず米国は2020年の排出目標として2005年比17%程度の削減を提示しているそうです。シェールガス革命により石炭火力の発電量が減少していることが大きく寄与していますが、残りの不足分についてオバマ政権も既設火力発電所の排出規制等に対応しようとしています。次にEUですが2020年に1990年比20%削減の目標を設定しておりますが、2011年時点で既に18.4%削減を達成しており、さらに高い目標として、欧州委員会は2030年に

40%削減の設定を提起しているそうです。一方の中国ですが、2020年の排出目標として「GDPあたりCO<sub>2</sub>排出量を2005年比で40～45%削減」と提示し、また2015年前半に排出ピークアウトがいつになるのか示すとの発言もあり、世界中が大変関心を持つ事柄であるとのことです。

### ○日本の削減目標をめぐる状況

#### ー交渉の我が国へのインパクトー

（東京大学公共政策大学院 本部和彦様）

続いて、本部様から、京都議定書目標の達成状況、コペンハーゲンに向けた検討と登録された削減目標、2020年以降の新たな枠組みについてのご講演がありました。

まずは、第一段階である京都議定書の話ですが、COP3の精神としては、①日米欧の公平性（6～8%程度）②その他各国は経済成長等の事情を考慮③EU内は各国事情を考慮して再配分目標配分の3点に留意した目標設定だったそうです。その結果、目標達成が不可能と思われた米は議定書から離脱し、ロシアなどは景気低迷によって容易に削減目標を達成することが出来た一方、我が国は、東日本大震災や原子力運転停止等により排出量は増えてしまい、森林吸収分や他国からの排出権購入などにより何とか条約は達成したそうです。



削減度の変化

- ・ 課題1：2020年▲3.8%（2005年比）は出発点か
  - ー うち、エネルギー起源CO<sub>2</sub>は、2005年比+0.4%（原子力炭の稼働を想定していざい）
- ・ 課題2：発電部門でどの程度排出が増大するか
  - ー ゼロエミッションの発電電力量比率は大幅に低減
  - ー 100万kwの原子力
    - 最新鋭石炭火力：約500万トンCO<sub>2</sub>増（2005年の0.4%）
    - 最新鋭天然ガスcc火力：約220万トンCO<sub>2</sub>増（2005年の0.2
  - ー 二国間クレジット、ccsを見込むか
- ・ 課題3：どこまで省エネルギーを見込むか
  - ー 世界最高水準の省エネルギー生産を維持
  - ー 民生・業務にどこまで本気で切り込むか

続いて第二段階ですが、短期政権交代により削減目標が何度も大きく変わり、混迷を極めた時期です。長期エネルギーの需給見通しに追加努力を付加して2005年比で15%減を目指していた自民党政権に対し、民主党政権は突如25%減という目標を示し、それと整合するような政策を取らざるを得ない状況になりました。25%を実現するためには、風力・太陽光発電の拡大等に加えて、原子力発電所を14基以上増設する等、現実的ではない政策を取る必要があります、これが東日本大震災により破綻していったのです。そして、昨年登録し直した数字が2005年比3.8%削減で、これは原子力に頼らない場合のものであり、これが現在

生きている数字だとのことでした。

さて、来年行わなければならない目標草案の提示ですが、課題としては、2005年比3.8%削減が出発点かどうかということ、発電部門でどの程度排出が増大するかということ、どこまで省エネを見込むかということ、説明性・説得性を重視すること、急がないこと等が挙げられると纏められました。

その後、林先生、森地先生、渡部先生から、今回のご講演を題材にして様々な見地からの示唆に富んだコメントをいただきました。

(文責 井料青海 (JR 東日本))

## □ Projects

## プロジェクト紹介

### シリーズ企画「三陸復興の今」① ～三陸鉄道全線復旧とこれから～

今回より数回に渡って、東日本大震災によって甚大な被害を受けた三陸地域の復興プロジェクトについて紹介します。初回は、今年4月6日に全線の運行再開を果たした三陸鉄道株式会社の望月正彦社長にお話を伺ってきました。

#### 利用客倍増と「くらしの足」への想い

望月社長によると、4月6日の運行再開後、乗客数は震災前の実に倍程度になり、特に、北リアス線・南リアス線全線を通して乗車する観光客が増えた一方で、定期券利用客が震災前に比べて半減したとのことでした。実際に今年4月の実績値でも、定期券利用客は2万人(収入900万円程度)だったのに対し、定期外利用客は4万5000人(収入2800万円程度)だったそうです。沿線で観光客が飲食を楽しみ消費活動してもらうのは、地域活性化に繋がるためもちろん重要で、地元の観光業界やタクシー業界などからは確かに高い評価を得ているそうです。しかし、地元の強い要望を受けて第三セクターとして設立された三陸鉄道は、「くらしの足」としてもっと地域住民に利用される鉄道でありたい、という考えを強くお持ちでした。

とはいえ、例えば北リアス線田老駅の周辺は、防波堤やかさ上げが実施されない限り人は住めま

せんし、仮設住宅が駅から数キロ離れた場所に建設された地域では、駅からの二次交通も考えないと利用は伸びません。また、今後高台移転や復興道路の建設が進めば、今以上に自家用車の利用が進む可能性があります。そもそも過疎地域ですから、今後沿線の人口はさらに減少し、2030年の沿線人口は現在の8割以下、子どもは半分にまで減るとも言われており、そうなるといよいよ地域住民の利用しない鉄道になってしまいます。



インタビューに応じてくださった望月社長と計交研メンバー



キーワードは「交流」「賑わい」「ブランド」

そうならないために、望月社長は主に3つの対策が必要と考えておられます。

一つ目は交流、観光の需要を呼び込むこと。鉄道に乗車して震災を知ってもらい、その足で地元の海の幸を楽しんでいただく。震災の姿を自分の目で見て肌で感じる「震災学習列車」のプログラムは好評で、最近では修学旅行で毎年三陸を訪れるようになった学校も出てきたそうです。継続的に地域外から訪れる、いわゆる交流人口を増やしていきたいとのことです。

二つ目は、駅を中心としたまちづくり。以前は駅前にあった病院が駅から5km離れた場所に移転すると利用客は15%減少し、高校の移転で1000万円の減収になった例もあるそうです。復興まちづくりでは、役所の出張所や診療所などの公共施設を駅の近くに設置し、駅を賑やかな場にするのを行政には要望されているとのことです。

三つ目は物販の促進。「三陸鉄道」というブランドを使って、海の幸や地酒などを全国に宣伝し

てそこから収益を上げられないかと検討しているそうです。地域の名前を持つキャラクターたちも、ブランド確立の一つの手段とのことでした。

### 地域色を活かした独自の取り組み

その他にも、できることから少しずつ取り組んでいらっしゃいます。レトロ列車やお座敷列車、貸し切り列車の運行もその一つで、敬老会や飲み会、カラオケ、結婚式など様々な用途に三陸鉄道を利用できるようにしておられます。列車ダイヤがそこまで密ではないからこそできるサービスといえると思います。また、先の定期券利用者を増やすために片道定期券を設定し、行きはお父さんの通勤に合わせて子どもが自家用車で通学するにしても、別々に帰宅する夕方は鉄道に乗ってもらえるようにしたい、と仰っていました。

外国人客の誘致についてもお伺いしてみたところ、今年の秋以降、駅や列車で英語・韓国語・中国語などの表記を増やし、社員が外国語でも対応できるような講習会も計画しておられるとのことでした。もっとも、鉄道のサービスを国際化するだけで外国人がやってくるわけではないので、一般的には恥ずかしがり屋と言われる地元三陸の農家や漁師の方々とともに、地域の独自性を活かした(いわゆる「体験型」に拘らない)グリーンツーリズムを促進させるなど、地域で一体的に取り組む必要性を感じておられました。

### JR 山田線の移管構想と実情

最後に、現在「有力な選択肢」とされているJR山田線宮古～釜石間の三陸鉄道移管案についてお考えを伺いました。曰く、三陸鉄道の線路の規格



あまちゃんの撮影に使われた旧型車両



クウェート国の寄付で購入できた新型車両には、敬意を表してクウェート国の国章が掲げられています(撮影:今村厚)



観光客に人気のお座敷列車「北三陸号」



お座敷列車はいつも満席です

に対して山田線当該区間の規格が低く、また、三陸鉄道には南北合わせて3カ所しかない踏切が山田線には52カ所もあるため、復旧時に線路の規格を高めていただかないと、日常の維持管理だけで人材・費用がかさむ上に、事故時などに対応できる人材が確保できるのか、懸念を感じるのとことでした。三陸鉄道への移管は、線路をどの程度レベルアップできるかに依存しそうです。一方で、山田線沿線の高校生たちのためにも、何とか公共交通を提供していきたいと仰っていました。

## 細やかな心遣いが生む住民との信頼関係

お話を通じて強く感じたのは、三陸鉄道は地域住民との密なコミュニケーションを通じてホスピタリティに溢れるサービスを提供されており、その結果として住民からも感謝されサポートされている、「地域公共交通」としての望ましい姿を築き上げておられるということでした。駅での停車中に運転士と交流ができたり、お年寄りが駅に向かってきているのが見えたら出発せずに待っていてあげたりという細やかな心遣いは、利用者には嬉しいものです。実際、岩手県の調査で沿線の7割以上の住民に三陸鉄道は「必要」とされていたとことで、不通だった南リアス線の駅を「駅が散らかると申し訳ないから」と2年間掃除し続けてくれた住民もおられたそうで、確かに無人駅においても落書き一つない状況でした。一朝一夕では築けない地域住民との信頼関係がそこには感じられました。

お忙しい中私どものインタビューに応じてくださった望月社長に感謝いたします。

(文責：編集委員 嶋山紀一郎(東京大学)、  
取材補助：藤田和志(東京大学・学生))

## Members

## 会員紹介

鹿島建設(株)の橋本麻未さんの会員紹介です。

鹿島建設の土木技術者として産官学を跨ぎ多方面で活躍されている橋本麻未さんを他社の私が紹介することに??と感じられていることと思います。本年2月に土木系月刊誌の取材をインタビューアの橋本さんから受け、関西人らしい鋭いツッコミというか、剛速球をど真ん中に投げ込む天性の資質に驚かされ、お互いの趣味のマラソンでも盛り上がり、橋本さんが尼崎から奈良の私の出身地の隣町にある進学校に通っていたことからローカルネタでも話が弾みました。わざわざ兵庫～大阪～奈良の遠距離通学?なんで?と思われるかもしれませんが、実際は乗り換え1回で便利に通え、とても面倒見の良い教育方針に魅かれて合理的な選択をした結果だそうです。入社後は設計業務を経て、SENS工法のトンネル現場勤務も経験し、今では立派な土木屋です。

インタビューの2日後に私が走った東京マラソン2014に於き、鹿島建設のランナーの応援に来ていた橋本さんに茅場町で幸運にも会うことができ、ついでの応援(笑)をしてもらいました。(本人は、私の応援の為に予定を早めて待っていたと言ってくれています…)

その後、高校生時代陸上部の橋本さんは過去1度のフルマラソン経験しかないにも拘らず、3月下旬に100kmのウルトラマラソンに出場し、見事13時間30分を切って完走!無謀を装いながら、理知的な技術者として綿密な計画を立てて準備していたのでしょう。

仕事を離れた時は辺境の地を放浪する旅人ともなり、最近でもウズベキスタンを訪れました。現地での食



事も全く平気なようで如何なる海外勤務にも対応できそうです。

笑顔が素敵で、よく気が付き、場を明るく和ませる女性。

その上かなりの酒豪で、何でも食べる…

たった3分ではなく、13時間30分頑張れるウルトラドボジョ恐るべし！！

(奥村 太加典 (株式会社 奥村組))

## □ Backyard

## 事務局通信

### □入会法人のお知らせ

このたび、国際興業（株）様には法人賛助会員としてご入会していただきました。

### □平成 26 年度 第 3 回 イブニングセミナーのお知らせ

9月26日に下記テーマ、話題提供者で平成26年度第3回イブニングセミナーを開催します。

テ ー マ トランジット・メトロポリス東京の再構築

話題提供者 (一財)計量計画研究所シニアフェロー、東日本旅客鉄道（株）顧問 矢島 隆  
「鉄道が創り上げた世界都市・東京」（仮題）

東京急行電鉄（株）常務取締役、都市開発事業本部長 渡邊 功

「トランジット・メトロポリス東京－東急電鉄の実績と将来」（仮題）

詳細は本年7月号の会報をご参照ください。

### □秋の見学会のお知らせ

例年、秋の見学会は泊りがけで実施しておりますが、今年は東京近郊ということもあり、日帰りで行います。

テ ー マ 東急田園都市線の栄光と未来－TOD先端事例から未来戦略を学ぶ

趣 旨 9月26日のイブニングセミナーに引き続き、東急田園都市線沿線の現地を訪ね、田園都市線の史的発展と都市鉄道と都市開発の新しい相互作用のあり方を学びます。

見学会には、多摩田園都市開発の「生き字引」である元東京急行電鉄（株）専務取締役の西山克彦氏にご同行いただけることになっています。

日 時 10月31日（金）10：00頃 田園都市線内の駅（未定）に集合予定

場 所 田園都市線沿線の歴史的な地を訪ねるとともに、最近の開発事例としてあざみ野ガーデンズ、たまプラーザ次世代郊外まちづくり、二子玉川再開発を見学します。移動には貸し切りバスを使用します。詳細行程は10月初旬までに決定し、メールにて再度ご案内します。メールをご使用でない方は、事務局まで電話またはFAXにてお問い合わせください。

懇 親 会 小松庵総本家 二子玉川ライズ ショッピングセンター タウンフロント 7階  
東急田園都市線・大井町線「二子玉川駅」下車 TEL. 03-5797-9924

参 加 費 見学会＋懇親会：8,000円

見学会のみ：6,000円

懇親会のみ：3,000円

（金額は変更になることがあります。いずれの場合も領収書を発行します。）



## □平成 26 年度 第 4 回 イブニングセミナーのお知らせ

12 月 5 日に下記内容で平成 26 年度 第 4 回 イブニングセミナーを開催します。

テ ー マ 国際交通基盤としての空港経営・港湾経営の新たな展開～その現在と未来～  
趣 旨 2012 年に伊丹空港と関西国際空港が統合され、民間会社「新関西国際空港」  
としてスタートした新関西国際空港は積極的な経営戦略が効果を上げ着実な事  
業展開を遂げている。また先行する仙台空港と同様、将来的にはコンセッショ  
ン化が検討されている。一方、港湾ビジネスについても世界的に種々の民営的  
経営スタイルの展開が進められている。

こうした中、今回のイブニングセミナーでは、新関西国際空港（株）の安藤圭  
一社長をお招きして、ここまでの経営の実情や将来戦略をお話しいただくとと  
もに、港湾経営民営化の動向やそこに潜在する課題などについて、政策研究大  
学院大学の井上聰史客員教授にご紹介いただく。

話題提供者 新関西国際空港（株） 代表取締役社長 安藤 圭一  
「新関西空港経営の今と将来」（仮題）  
政策研究大学院大学・客員教授 井上 聰史  
「港湾経営民営化の実相」（仮題）

ファシリテーター 東京大学・政策研究大学院大学 教授 家田 仁  
茨城大学 准教授 平田 輝満

日 時 12 月 5 日（金）17：00 より

場 所 東京大学本郷キャンパス 2 号館 212 号講義室  
東京都文京区本郷 7-3-1

懇 親 会 東京大学本郷キャンパス内 第 2 食堂 TEL.03-3811-4889  
参加費 3,000 円（領収書を発行します）

---

### 一般社団法人 計画・交通研究会

〒 100-6005

東京都千代田区霞が関 3-2-5 霞が関ビル 5F-28

TEL: 03-4334-8157 FAX: 03-4334-8158

E-Mail: jimukyoku@keikaku-kotsu.org

Homepage: <http://www.keikaku-kotsu.org/>

#### 理事会

|         |       |
|---------|-------|
| 代表理事・会長 | 家田 仁  |
| 理事・副会長  | 石田 東生 |
| 理事・副会長  | 屋井 鉄雄 |
| 理事・幹事長  | 岩倉 成志 |
| 理事      | 水野 高信 |

#### 企画委員会

|     |       |
|-----|-------|
| 委 員 | 雨宮 克也 |
| 委 員 | 太田 雅文 |
| 委 員 | 大嶋 匡博 |
| 委 員 | 中山 等  |

#### 会報編集委員会

|       |        |
|-------|--------|
| 編集委員長 | 日比野 直彦 |
| 幹事長   | 王尾 英明  |
| 委 員   | 井料 青海  |
| 委 員   | 白根 哲也  |
| 委 員   | 多田 勝   |
| 委 員   | 鳩山 紀一郎 |
| 委 員   | 平田 輝満  |
| 委 員   | 松本 剛史  |

#### 事務局長

高橋 祐治