



「あったらいいな、こんな鉄道」、
「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.49

「運休情報の多様化を」 (兵庫県 さん)

テレビの気象状況等で「新幹線が運休しています」といった情報が流されますが、そういった時、「在来線がどういう状況になっているのか」「代替手段がどうなっているのか」が分かりません。

例えば、地震等の場合は、気象庁が瞬時に情報を流します。しかし、鉄道を含む交通情報については、テレビ等での情報が少ないように思われます。

そこで、地震速報のように、鉄道の運休情報交通情報を流す枠を設定しては如何でしょうか。

是非、情報提供の多様なあり方を検討頂きたいです。





「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.48

「西武安比奈線復活を！！」（埼玉県 さん）

西武安比奈線が休止してから40年以上たち、マスコミでは廃線として、紹介されているのがくやしい。西武鉄道でも国土交通省のホームページでも西武安比奈線は正式な路線として今も生きています。ただ、電車が走っていないだけの正式な路線なのです。

また、安比奈地区は鉄道が無く、最寄の駅でもJR川越線 笠幡・的場 西武新宿線南大塚だけです。ぜひとも復活して欲しいです。

西武鉄道では、安比奈線旅客化のために数年前、安比奈駅近くで土地の買収を進め、一時期車両基地建設計画が出ましたが、今もそれは凍結状態です。

まだ、白紙ではないようですが、一刻も早く廃線の名を消して、休止から復活へと行動を起こして欲しいです。





「あったらいいな、こんな鉄道」、
「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.47

「東京発奈良線、桜井線、和歌山線経由和歌山行き大和新幹線」 (奈良県 Mさん)

今、奈良県では、遷都1300年に向けて、桜井線一部高架工事(奈良市内)が行われております。現在は、桜井線は、工事中の為奈良駅で行き止まり状態ですが、高架が完成すれば関西線、奈良線と相互乗り入れが可能となります。

是非、相互乗り入れで

1. 京都発和歌山行き快速列車

停車駅: 京都・宇治・木津・奈良・天理・桜井・高田・御所・五条・橋本・和歌山

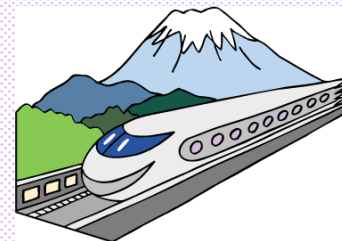
2. 大和環状線

奈良 - 桜井 - 高田 - 王寺 - 奈良

の運行をお願い致します。

将来的には、京都から新幹線を乗り入れて、奈良、桜井、高田経由で和歌山まで運行頂きたいものです。

つまり、東京発奈良線、桜井線、和歌山線経由和歌山行き大和新幹線





「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.46

「新幹線の活用について」 (大阪府 Hさん)

青春18きっぷで旅行途中に新幹線に乗ると、その速さを改めて実感させられました。

ヨーロッパのように営業速度300キロを超えるものを要求しませんが、速さよりも現在計画されている整備新幹線について本当に必要なのかなとつい考えてしまいます。

無いよりはあった方がいいのはわかりますが、採算が取れるのかなと疑問に思います。鉄道は道路と同じ社会資本であり、未整備であれば整備するのは筋なのですが、昨今の社会情勢から景気対策として建設を進めることに100%納得はできません。

自分は大阪に住んでおり、出張等で地方に行くことがないため、地方の不便さを本当に理解しているわけではありません。ただ今後日本の人口が減少するなかで、その必要性が増すのかどうか疑問です。個人的には今までの在来線特急が無くなり、名前を引き継いで新たな新幹線が誕生することになんともなくさみしさを感じます。

航空機とのシェア争いや地球温暖化によるモーダルシフトを考えてみても、東海道新幹線を複々線にして輸送量を増やしてみるとか、夜間に時速200キロを超える高速貨物列車を走らせてみるなど、リニア計画なしでも十分に今後の可能性は高いと自分は思います。





「あったらいいな、こんな鉄道」、
「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.45

「山陽本線 岡山～姫路 快速列車計画」 (岡山県 Aさん)

1. 目的

岡山～姫路間に快速列車を運行させることで、所要時間を短縮、乗車人数を増加させるため。

2. 停車駅

岡山、瀬戸、和気、上郡、相生、網干、姫路

3. 使用車両

223系2000番台、もしくは5000番台

4. 時間帯

朝夕30分間隔、昼間は1時間間隔

実際に岡山～姫路を乗車してみると、ダイヤが薄いのではないかと

時間がかかりすぎて不便ではないかと感じてこの計画を立ててみました。

この区間は、終点の姫路まで乗り通す人が多いので、各駅停車の列車を走らせる必要はなく、朝夕は特に乗車人数が多いので、列車を増発する必要があると感じます。

それに、所要時間も95分と長いので、この快速列車を走らせることで、更に便利になると思います。

せめて、試運転だけでもやってみてはいかがでしょうか？





「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.44

「幽玄の北濃駅」 (愛知県 老いぼれ銀狐さん)

近場でついつい後回しになっていた長良川鉄道、攻略してきました。今冬は暖冬で雪景色は望めないだろうと思っていました。ところが当日出発前から雪がちらつき始め中央線勝川駅では粉雪の見送りです。多治見で乗り換え太多線で美濃太田まで、さあここから長良川鉄道です。

出発10分前可愛らしい一両のワンマンカーが入線してきました。長良川の上流へ進むほどに雪は増してきます。30分程で美濃市駅に到着。せっかくだから、うだつのあがる町並みを歩こうと途中下車。少し歩くと駅舎を改良した博物館が目に入った。昔車の少ない時代名鉄電車もこの町まで来ていてその名残の駅であった。

次の列車まで一時間半、美濃市街を堪能して再び車中へ20分ほど行くと”みなみ子宝温泉”というユニークな駅に出会う。駅舎の中は広い畳敷きになっていて温泉客の人々が寛いでいる。乗客の半分以上はこの駅で降りた(入浴料 500円)

郡上八幡、美濃白鳥と奥地へ行くほどに雪の量は増えてくる。民家の屋根に積もる雪も高さを増す。終着駅北濃のホームには20センチ以上の積雪、それでもと駅舎まで行き、振り返ると一面の銀世界の中に小豆色の車体に水芭蕉がプリントされた列車が映え、その光景にしばらく見とれてしまった。

ここは国鉄の時代越美南線と呼ばれていた路線で越美北線の九頭竜湖駅と目と鼻の先、いっそ九頭竜湖に橋架けて繋いでしまうなんて 無理でしょうか？

長良川鉄道 料金 片道 1650円
土日祝 フリーきっぷ 2000円 お得です
美濃太田駅には昔懐かしい駅弁売りも！

一日だけの小さな旅でしたが
とても感動したのでメールさせていただきました。





「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.43

「つくばエクスプレス」を「JR水戸線岩瀬駅」に接続して欲しい」 (Mさん)

私鉄の少ない茨城県。

現在、水戸線は単線で、「友部～古河」の間にある駅は、どちらかの駅に行くにも一苦労で、要の駅の「下館」も大きくない。

そこで、つくばエクスプレスを岩瀬駅に繋ぐ。岩瀬駅は、昔つくば鉄道の駅もあったことから、そこに「つくばエクスプレス」を繋ぎやすい。

もし、つくばエクスプレスを岩瀬駅に繋いだ場合。都心への1時間程度のアクセス圏が増える。岩瀬駅付近は、水戸線が単線であまりアクセスがよくないせいか。開発もほとんどされてない。そのため、既存のJR常磐線区域より、開発がしやすく、また、費用も安い。勢いのある県南が栄える理由は、都心へのアクセスのよさであるとしたら、その勢いを北に伸ばせば、次第に「水戸駅」など県の北も栄え、また、過密化する都心の人口分散化にも繋がる。

以上の理由でつくばエクスプレスを延長し、JR水戸線へ繋ぐことを提案いたします。





「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.42

「夜行寝台車の廃止について(仮題)」 (東京都 Oさん)

最近夜行寝台車が廃止に追い込まれて、高速夜行路線バスが低価格を武器に、一晩に2台から6台を連ねて運行(首都圏から各地方都市へ向けて運行)されているのを、よく見かけerようになってきています。この台数は列車にすると、2両から6両分(1列車分)あります。

バス会社としては、台数が増えれば増えるほど、乗務員と車両維持コスト等がかさみ、損益分岐点が高くなります。またこれから5年前後で団塊世代の大量退職がはじまり、高齢者が増えてきます。そうすると高齢者は判断能力・運動神経ともに鈍くなってきますので、高齢者の道路運転・通行時における事故の確率が高くなり、バス・鉄道・飛行機・船舶等の連携と利便性が重視されるようになってきます。

そして日本は化石燃料のほとんどを輸入に頼っていますので、原油価格の高騰と二酸化炭素排出規制の両面から考えても、相対的に自動車・トラック等の総量規制が必要になってくると言えます。基本的には輸送量が列車は廃止に追い込まれて、さらにバスが増発されることになっている路線が多いです。

なぜこの様になってしまったかには、下記の理由が挙げられます。

- 料金が、接客設備に対して高い為に魅力がない点
- 運行時間が見直しをされていない点
- 列車の認知度が落ちている点
- 新型車両の開発をおこなっていない点



「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.42

「夜行寝台車の廃止について(仮題)」 (東京都 Oさん)

特に4番に対する問題点は大きいといえます。あるJR幹部の方が、雑誌上で「機関車は、車両製作費がかさむ上に、方向転換や地上設備・人員配置等が必要になるので考えていない」とコメントされているのを見て疑問を感じました。現在電車等では、車両開発コスト削減のために動力集中化(かつては2M1Tが中心で、1M2T化)が進んできており逆に動力分散化は減ってきています。また制御車両・付随車両等は基本的に客車です。この点を考えれば、上記のような発言は納得が出来にくい考えに陥ってしまいます。

現在上野駅に夜行寝台車両が入線する時は、推進運転(俗称:ラッパ)で入線してきています。車掌室に電車や気動車等で廃車になった制御装置を付ければ、地上設備・人員の配置等の問題点は解決できますし、現実的にはヨーロッパでは営業運転で200キロ近い運転を行っており、かつ電車・気動車でも総括制御運転をおこなっているのです。問題はないかといえます。そこで上記の解決策としては下記の項目が挙げられます。

機関車性能の引上げ

(時速160キロ対応で、ブレーキ制動距離が600メートル以内に収まる性能)

客車用台車のブレーキ性能向上と密着連結器の統一

(車両同士の連結解放時に作業員でなく駅員等で行えるために人手が掛からない点)

電車・気動車・機関車とすべての車両で相互制御が可能にしておく点

(機関車・電車・気動車を共通で牽引出来ることにより、車両基地で大量の予備編成を製作する必要もなくなり、波動需要にも増車対応しやすくなり、かつ車両故障時などの車両移動対応が行いやすくなるかと言えます。)

もう一度、地上設備・車両投資に関する全般的な見直しを、JR各社に必要かと考えられます。宜しくお願いいたします。



「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.41

「別々の複々線でもホームで楽々乗り換え」（埼玉県 工藤カルダンさん）

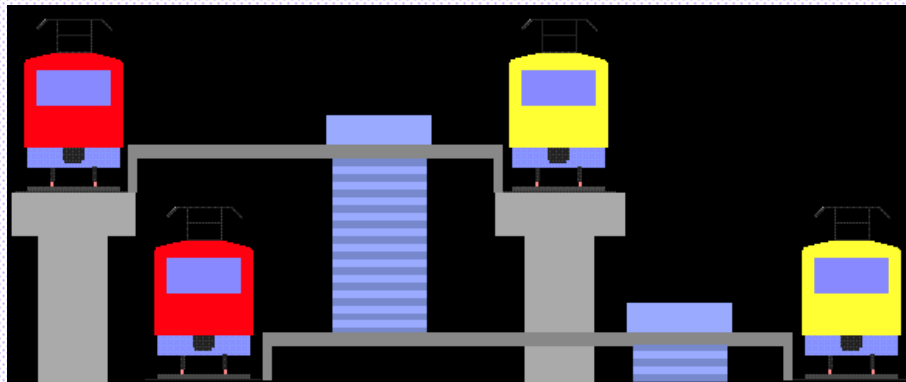
最近、複々線化があちこちで行われ、混雑の低減やスピードアップでとても快適に移動できるようになりました。一方で以前に複々線になった線では、快速と各駅停車が別々に並んだ構造になっていて、ホームも別々になってしまい、とても乗り換えが面倒になっている区間が多くあります。（常磐線、中央線など）

そこで、こんな区間でも快速と各駅停車をホーム上で乗り換えできる、駅の改造方法を考えてみました。まず、駅の前後に勾配を設けて、快速線と各駅停車線のそれぞれ上り線（または下り線）だけを1階分高くします（それぞれの線路どうしは立体交差させません）。そして、1階の線路をまたぐように2階のホームを設置します。また1階でも同じように2階の線路の下でホームをつなげば、上り下りともホーム上で快速と各駅停車を乗り継げる駅になります。

上り下りを入れ替えて方向別の複々線に作り替える場合に比べると、この方法は、

- ・上り下りを入れ替える立体交差を作る必要がない
- ・改造した駅のみでホーム上での乗り換えが可能
- ・改造した駅以外では、両線とも折り返しが出来る
- ・結果としてホームを拡張できるので、『ホーム上の乗り換えは混雑して危険』という問題が起きにくい等の特徴があり、また、

- ・改造しやすい駅から行うことで早く便利に出来る
- ・『上り下り一方だけ』など一部のみの改造も出来る
- ・2階のプラットホーム下に1階の線路を通すことで、高さを低く（前後の勾配区間を短く）抑えられる。という特徴もあります。



そしてこの方法を応用すると、例えば複々線の快速通過駅に、快速ホームを、駅の幅を広げることなしに作ったり、島式ホームの駅のホーム下に通過線を作るといったことも出来ると思います。



「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.40

「リニア建設ちょっとマッタ」 (千葉県 Tさん)

千葉に住む者ですが、今年初めて青春18きっぷを利用して九州に帰省しました。今回は敢えて中央線を利用して名古屋まで行きました。

道中、大月で同じボックスシートになった地元のご高齢の方とお話できたのですが、リニアの話になると、「こんなところに通しても、全然途中の駅も作られないから、得するのは大阪と東京の人だけ。第一、新幹線より4、5割速いものを作ったって使う人がいるのかね」と言われました。

まったくそのとおりです。さらに、実際リニアが作られれば中央線は第3セクターとなってしまう、地元の財政を圧迫、地元の人々に少なからず悪影響を及ぼしかねません。なにより新幹線を作るのには、騒音、用地等の問題で地元の人々の理解が必要です。事実、理解が得られなかった成田新幹線は断念されました。そんな恩ある地元の人々を差し置いて新幹線を作り、拳句の果てに在来線は地元に押し付けるというのはどうにもふざけた話です。

リニアを作って儲けるなら、その儲けで元来あった在来線を支えるべきではないでしょうか？ JR東海は『リニア中央新幹線を全額自社負担で建設する』と発表しましたが、それだけのお金があるなら、地元の人々の生活を守る為にも半永久的に中央線を維持するべきではないでしょうか。あの日の中央線で僕は、鉄道を生活の足としている多くの地元の人々を目にしました。そういう人々の生活が守られることを期待しています。



「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.39

「子供たちに公共交通教育を」(千葉県 さん)

今では、交通手段の代表といえば車になる。

日本全部で自動車(四輪車のみ)が75,675,132台(H20.5末・国土交通省HPより)、人口が127,678千人(H20.3.1、総務省HP)で、1.7人に1台の割合となり、1家に1台という時代となっている。家に車があれば、多くの子供が親の車での移動になることが多い。自動車を使う人には、鉄道を使わない人も多くいるだろう。

つまり、現代の子供たちは、鉄道に乗る機会が全くない、或いは非常に少ないのではないかと思われる。子供の頃から鉄道を使う習慣がないと、大人になっても自動車優先で生活してしまう。実際に、鉄道やバスに乗ったこともない小学生もいるのではないか。赤字ローカル線問題は、利用者の減少から来ている。今、赤字ローカル線でなくても、将来的に利用者の減少により、存廃の危機になる路線もあるだろう。

以上のことから、公共交通教育を提唱する。

公共交通教育をすることにより、公共交通の重要性、公共交通の使い方、公共交通の魅力を教えることができる。

公共交通の重要性として、(a)公共交通の役割、(b)環境面での優位性(自動車との比較)、(c)公共交通がないと町がどうなってしまうかを教える。

公共交通の使い方としては、(a)切符の買い方と乗り方、(b)鉄道・バス路線の状況、(c)公共交通利用時のマナーを教える。

公共交通の魅力として、(a)遠足や社会見学で公共交通を利用、(b)社会見学で鉄道の駅や車両区を見学、(c)公共交通のポスター募集を行う。

公共交通教育をすることにより、子供の頃から鉄道・バスを利用し、大人になっても車を使わなくても生活できるように育てていく。



「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.39

「子供たちに公共交通教育を」(千葉県 さん)

子供は公共交通の未来のお客様として、対応していきたい。

例えば、JR四国は子供をターゲットに鉄道PRをしており、(a)アンパンマン列車、(b)鉄道なんでも学びたい、(c)夏休み小学生ファミリーきっぷなどを行っており、各種施策に1つ1つ磨きをかけ、“未来のお客様”づくりにつなげたいとしている。

こういった動きが事業者レベルであるが、教育を含めて全国的に広げたい。

また、教育を施すには先生が必要だが、学校には必ずしも鉄道・バスに詳しい人がいるとは限らない。教え方が悪いと、逆に公共交通離れになりかねない。

公共交通は学問としてはまだ成立していない。従って、公共交通を学問として成立させることが必要である。全国に自治体の交通計画部門があるが、公共交通に精通している人がどれだけいるだろう。学問として成立していれば、赤字ローカル線対策がもっと進むだろう。

しかし、短期的には公共交通を学問として成立させるには時間がかかる。

短期的には、地元の公共交通に詳しい人(鉄男・鉄子を含む)を公募して、臨時の先生とすることもいいだろう。

大事なことは、子供たちに公共交通の重要性を教え、将来利用者減少による鉄道・バス路線の廃止がないようにすることである。



「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.38

「他の交通機関との乗継の改善を」 (東京都 Kさん)

駅には異なる交通手段を相互に連結する交通結節点としての役割がある。

だが実際は、乗換駅が不便だったり、それどころか鉄道と鉄道が交差するところにそもそも駅がないところもあったりする。さらに、バス乗り場・バスターミナル、空港など他交通機関との結節点が駅から離れていることも多い。

このような状況のため、公共交通機関を利用して移動をしようとした場合、遠回りの経路で行くことを余儀なくされたり、乗り換えで散々歩かされたりする。そのため、使いにくい公共交通機関ではなくクルマを利用したいと思うのが普通である。生活の中での移動手段として、クルマではなく鉄道を含む公共交通機関を利用してもらうためには、この不便な状況を改善していく必要がある。

では、できるだけスムーズに他の交通機関と乗り継ぎができるようにするためには何をすればいいだろうか。具体的には以下のような施策が必要と考える。

- ・乗換駅の乗換時間短縮、直通運転の推進
- ・鉄道交差点における新駅設置推進
- ・駐車場・駐輪場の整備
- ・高齢化社会対応のためのバリアフリー推進

これらの事業の多くは一民間企業である鉄道事業者任せでは調整が進まないものも多い。たとえば、競合する他の交通機関との交差点に新駅を設置することについては事業者間の利害が複雑に絡み、実現にまでこぎつけられていないものも多い。このため、国や地方自治体が、これらの事業に補助金を出したり、今まで以上に積極的な利害調整を行ったりしていかなければならないと考える。

公共交通機関の乗り継ぎをよりスムーズにすることで、クルマを使っていた人々が少しでも鉄道を利用してくれるようになれば、鉄道や駅の利用者も増え、駅前の空洞化といった地方が抱える諸問題の解決にも繋がると思う。



「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.37

「携帯電話のマナーについて」(大阪府 Nさん)

最近では利用エリアの拡大やスペックの向上などでますます便利になる携帯電話。「いつでも・どこでも」使えるが故に、マナーを守らない利用者が多く見られるようになり、車内におけるマナーが日に日に悪化しているように感じるようになりました。

大半の鉄道事業者では、「車内の優先座席付近では携帯電話の電源をお切りください、それ以外の場所ではマナーモードに設定のうえ通話をご遠慮ください。」と呼びかけを行っています。しかし、その呼びかけは、「可能ならば守ってほしい」という「努力義務」であるがためにマナーを守れる状況下であるにもかかわらず、マナーを守らない利用者が後を立たないのではないかと考えられます。特に混雑する時間帯に運行される列車や構造上死角が多い列車ではマナーをきちんと守っている人よりも守らない人のほうが多いのが現状です。

そのためマナーを向上させるために現状の「努力義務」から「守らなければならない」という「強制義務」へ移行すべきではないかと考えております。昨今では、些細なことで人を傷つけたり、殺したりする、いわゆるキレる人の増加が社会問題化しています。さらに、乗務員や駅係員に対する暴力行為も増加しています。そのため、マナー違反を指摘された人からの仕返しを恐れ、指摘したくても指摘できない状態に陥っているのではないかと思います。

このままでは公共交通の安心、信頼が失われる可能性が高くなりますので、携帯電話のマナー違反に限らず安全な運行に悪影響を及ぼす恐れのある悪質な迷惑行為に対し、罰則を設けるなどの対策を検討していただければ安心、信頼できる公共交通を築くことができるのではないかと思います。



「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.36

「提案を一言で言うと高速360キロで走行可能な新幹線バイパスです」(東京都 本当はリニア大好きさん)

提案を一言で言うと高速360キロで走行可能な新幹線バイパスです。前提となる技術は営業運転で350キロ前後を目標にしている高速新幹線とフリーゲージトレインです。バイパス新線には駅は作りません、既存の新幹線及び狭軌に接続させます。有り体に言えばヨーロッパの高速新線に近いものです。

東京・大阪間のリニア計画を見ると、東京・大阪間をほぼ直線で結び450キロ程度、駅も少ない。それなら360キロで走る開発中の新型新幹線なら1時間30分でも余裕がある。最高速500キロのリニアと350キロの高速鉄道は速度差150キロ、450キロの東京大阪区間の時間差25分前後。スピードは劣りますが、高規格新幹線のメリットもあります。

- ・新幹線は技術的に成熟している、明日からでも作る事ができる。
- ・高密度の運用も実証済み。
- ・高速新線は都市部を通過せず停車する列車のみ既存の新幹線に郊外で接続(インターチェンジ)させ、駅舎や地価の高い人工密集地域の投資を少なく出来る。
- ・フリーゲージトレインで狭軌への乗り入れも可能になる。この場合も駅や人口密集地は既存の狭軌に乗り入れて新しい駅舎を作りません。

結果として値段は安くてもより広範囲の人が都市部へ乗り換えも少なく、時間も短縮される可能性があると思われます。又バイパスによって余裕が発生した既存の新幹線の各駅停車には、郵便貨物(小口貨物)を取り扱うのはどうでしょう。

「空気を運ぶよりはまし」 ジャンボジェットの空席を安く売り出した格安航空券誕生名言
「荷物は文句は言わない」 Fedex(米国航空宅急便)設立のアイデア こだまで運んで、何度のぞみやひかりに抜かれても、安くて早ければCO2の削減にもなります。



「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.35

「地域特産物や伝統工芸技術を取り入れた電車の可能性」 (千葉県 Mさん)

私は大学で、鉄道の車内デザインについて研究しています。

それは、九州新幹線「800系つばめ」に感激して始まりました。この新幹線の車内のブラインドには鹿児島の桜材を、洗面所の暖簾には八代のい草を、座席シートには西陣織の技術を採用するなど、地域の産物をふんだんに取り入れた、公共交通機関のイメージを一新させるような高質な空間になっています。

このような電車を、都心と地方を結ぶ線や空港にアクセスする鉄道などに走らせたなら、鉄道は単なる移動手段から、「乗っていて楽しい時間」「愛着のある場所」「乗車中から自ずと地域と人をつなげる空間」と様々な可能性を持つものへと変わり得るのではないのでしょうか。また、地域の伝統工芸技術を導入することにより地域観光への期待も高まり、さらに伝統工芸技術の継承にも貢献できると思います。

「800系つばめ」だけではありません。最近では、山陰地方の伝統を取り入れて地産地消をうたった智頭急行の「スーパーはくと」、沿線の特産いちごをモチーフにした和歌山電鉄の「いちご電車」など、各社趣向を凝らした特色のある電車が増えてきているようです。地域風土に合った電車が全国に広まったら、旅行者にはより楽しく、出張するビジネスマンには快適な空間を、帰省者には懐かしい電車になるでしょう。

広まれ！楽しい電車！！



「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案 NO.34 「普通鉄道における標準軌による国内統一軌間化を」(香川県 Hさん)

狭軌未満線以外の普通鉄道における標準軌による国内統一軌間化。

現在、我が国はほぼ2つの軌間に分けられ、200km/h以上は法律上全て新幹線1435mm標準軌だが、大多数の既存在来線は1067mm狭軌であり、高速時の安定性が劣る。新在以外でも違う軌間により、地域内交通や都市間交通を阻害されている地域があり、人口流出や自動車の利用増加による交通事故の増加を誘発。軌間可変車両による新在直通運転が進行中だが、旅客の都市間交通が改善されず、多数の可動部や大重量による安全性低下と保守費・所要時間の増加が欠点。

国内統一軌間化の利点

1. 閑散区間でも貨物列車や各駅停車を残したまま、特急をミニ新幹線化でき、また他社線乗入も容易になり、地域内・都市間交通が比較的安価に両立可能。
2. 走行安定性が増すので、曲線通過速度が向上し、各駅停車でも所要時間短縮。
3. 改軌と同時にフル新幹線と同限界化すれば、大型トラックも車載可能なカートレイン特急が運転可能。大型車両投入によって混雑率も低下。
4. ミニ新幹線車両は特急車両と同体積でフル新幹線車両に比べ小さいので、同速度でも騒音や振動も小さく、環境に優しい。

国内統一軌間化の欠点

a. 莫大な工事費・人員が必要

工事費は、鉄道局が末端の建設業者まで直接指導・支払い、国民全員が恩恵を得るので無利子の税金を使用。大規模なので、全国実施の前に、影響が少ない地域で統一軌間化を行い、問題点を解決し、最適な工事方法を決定して反映。全国実施もJR在来線と関係の有無で分け、同時作業数を縮小。

b. 転換時の短期間連続運休による混雑・混乱

短運休化のため、徹底した事前工事を行い、連続運休中は特別の祝日化して回避。

国内統一軌間化で、例えば、小学生の修学旅行も最寄り駅同士直通可能。早朝航空便に対抗可能な夜行ミニ新幹線列車の運転。地方路線でも直通化等により自動車からの移行も含め乗客が増加すると思う。



「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.33

「神戸・鉄道再編論」 (和歌山県 Silver Krisさん)

関西の鉄道路線図を見て、「神戸高速鉄道」の存在に疑問を感じる。「神戸高速鉄道が存在することが、鉄道利用者に何のメリットがあるのか？」色々考えてみたが、「神戸高速鉄道が存在することによる不都合はあるが、存在するメリットは1つもない。」

不都合としては、以下のことが挙げられる。

>>>>>>

1. 複数の会社に分かれているので、複雑で解りにくい。
2. 会社間にまたがると、最低運賃を加算して運賃が割高になる。
3. 会社が異なるため、フリー乗車できる切符で直通できない。

<<<<<<

1968年の開通で、以前は神戸市内に別々のターミナル駅を持っていた、阪急・阪神・山陽・神鉄を相互に直通できるようになったという意味で、神戸高速鉄道の過去の役割は存在した。しかし現在・未来を考えると、利用者にとってのメリットが見当たらないのに、不都合だけ存在するのでは、もはや「神戸高速鉄道の看板」を表に掲げる意味がない。神戸高速鉄道の路線の営業を、すべて直通する地上の鉄道に移管して、第3種鉄道事業者として裏方に専念すべきである。

同様に存在意義に疑問があるのは、「山陽電鉄」である。山陽姫路 - 阪神梅田間に直通特急が走るようになってから、神戸 - 姫路間だけで独自色を保つのは困難であろう。阪神と合併して、(阪神)梅田 - 姫路間を阪神電鉄として一体化すれば、実にすっきりとする。

2009年の阪神の難波延長で、阪神と近鉄の相互乗り入れを開始も考えると、近鉄からの直通は三宮までで十分であるが、阪神からの近鉄乗り入れ列車の始発駅は、三宮ではなく姫路からとする方がインパクトがある。

神戸高速鉄道の営業移管と、阪神と山陽の合併、鉄道利用者に大きなメリットをもたらすであろう。



「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.32

「ジャパンレイルパスは日本の恥である」 (和歌山県 Silver Krisさん)

”ユーレイルパス”を利用して、何度かヨーロッパの鉄道旅行をしたが、日本にも”ジャパンレイルパス”というJR乗り放題切符がある。ジャパンレイルパスの案内を見ると、ユーレイルパスと比べて、まるで使い物にならない。その最大の理由は、以下の注意書きである。

>>>>>

東海道および山陽新幹線の「のぞみ号」は、自由席・指定席ともに、ジャパンレイルパスでは利用できません。のぞみ号を利用する場合は、運賃および特急料金、また、グリーン車を利用する場合はグリーン料金を、別途支払わなければなりません。

<<<<<<

2003年9月以降、東海道・山陽新幹線は“のぞみ”が標準の列車になって、“のぞみ”以外の列車では制約が大き過ぎる。特に山陽新幹線では、グリーン車連結列車は“のぞみ”しか存在しない。どうしても“のぞみ”に乗りたければ乗車券も必要と、“運賃の二重取り”を外国人旅行者に一方的に押し付けている。ジャパンレイルパスで鉄道旅行をしようとする外国人旅行者に、日本を代表する“のぞみ”に乗せないのは、国際社会に対する日本の恥である。

ただし、無条件で“のぞみ”に乗れるようにすべきとは言わない。ユーレイルパスでAVEやタリスに乗車する時のように、“パス+追加料金”とすればいいので、“のぞみ”と“ひかり”の差額を追加料金として払えば乗れるようにするのが最適であろう。



「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案 NO.31 「駆け込み乗車は、実は走らされている」 (和歌山県 Silver Krisさん)

「駆け込み乗車は危険ですからおやめ下さい」と駅で放送しているが、この放送を聞いて駆け込み乗車をやめた人はまずいなくて、無意味な放送に感じる。駆け込み乗車をする立場で観察すると、駆け込み乗車をするのに絶好のタイミングで、駅の放送が流れてくる。その放送は、

「行き××、まもなく発車します」

“まもなく”とは具体的に何秒かわからないので、走る必要がない人まで走ってしまう。しかも、「まもなく発車します」からドアが閉まるまでの実際の時間を測ったら、短くて10秒、モタモタしていれば30秒掛かっている。30秒あれば、ホーム下の乗換通路で「まもなく発車します」を聞いてから走り出しても、十分に乗れてしまうのである。

世界の鉄道はどうかと言えば、なんの予告放送もなく出発することがほとんどで、ホームでボヤッとしていたら、いつの間にかドアが閉まって出発して行くので、「駆け込み乗車をしたくてもできない」のである。駆け込み乗車とは、「駅の放送によって走らされて乗車すること」、それが実態なのである。

では、どのようにすればいいか。締め切りを設けて、以後は駅の放送を一切しないことである。具体的には、

中間駅:列車到着時 始発駅:出発1分前

を過ぎたら、駅の放送はしないことである。ドアを閉める時には、警告音を流す必要はあるが、その時間は“2秒”として、思わずドアから離れたくなる、不快感を感じる音を流す必要がある。乗客も鉄道会社も、“単線蒸気鉄道”の感覚が残っているように感じる。列車本数が2時間や3時間に1本なら、乗り遅れたら大変なので、急いで乗車させたり、急いで乗ろうとするのである。しかし、5分や10分待てば次の電車が来る“複線電気鉄道”では、乗り遅れの被害はわずかで、弊害の方が目に付く。「1本待とう」と意識改革する必要もあるであろう。



「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.30

「東海道(・山陽本線)の貨物輸送増強に関するアイデア」(アメリカ T.H.さん)

(背景)

エコ対策、道路混雑解消を狙い、東海道本線の貨物輸送は平成以後、最大1,600tの列車の運行を目標として数々の施策が計画され、その一部は既に完成して、1,300tの列車の運行が可能となった。1,600tの列車の牽引のため、出力6,000kW*のEF200形電気機関車(EL)が開発されたが、変電所の容量不足から、フル出力での運用ができなかった。その後より経済的なEF210形EL(最高速度 110km/h、3,390kW*)が開発され同区間で使用されているが、この機関車の出力では、1,200t列車で平坦線で100km/hが限界である。また、速度の遅い貨物列車は輸送のネックとなっている。

(目標)

地上設備を1,600t列車対応化し、1,300t/1,600t列車を最高時速110km/h(以上)で運行する。

(解決策)

1,300t/1,600t列車を最高時速110km/hで運行するために、EF210形EL牽引の列車にブースター機関車を連結する。変電所に負担をかけない為、ブースター機関車は電気式ディーゼル機関車(DEL)とする。現存のDF200形DEL(1,920kW*)を基にその後の技術開発、線路規格の高い東海道本線などでの運用を考慮し、更に高出力のDELを開発する。DELの電気部分はEF210などの新世代ELと共通したインバータ制御であるので、EL・DEL総括制御システムを開発。既存のEF210形などは制御システムを改良してEL・DEL総括制御を可能にする。

列車走行時、DELは必要に応じてエンジンを稼働して発電・力行し、発電制動は常時活用する。環境対策としてDELのハイブリッド車化も考慮し、又、バイオ燃料の導入を図る。DELは高速列車で全区間連結するか、または勾配区間のみ連結する。(*:1時間定格出力)



「あったらいいな、こんな鉄道」、
「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.29

「直流・交流付け替え無しで運行できる、超高速コンテナ列車の運行」 福岡県 [さん]

1 提案の意義

二酸化炭素排出抑制の必要性の高まり、原油高によるトラック・飛行機の運行コストの増大、トラックドライバーの要員確保の困難等から、モーダルシフト推進の社会的要請は一層高まりを見せています。そうした中であっても、流通においては自動車産業・宅配事業を中心に一層リードタイム短縮の要請が高まっており、この両方のニーズを満たす交通体系の整備が急務となっています。

そこで、環境に優しい鉄道輸送に着目し、鉄道輸送のスピードアップと、物流施設の連携強化を図るため、『スーパーレールカーゴ九州・名古屋』の設定を提案するものです。

2 コンセプト

航空機輸送にも劣らないリードタイムの実現。

夜出発 朝到着のスケジューリングで、時間を最大限有効活用(九州ブルトレの運行枠を活用)。

既存の物流施設とのスムーズな連携の実現。

環境に関心の高いメーカーとの連携。

日中・日韓とのスムーズな国際複合一貫輸送の実現。



「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.29

「直流・交流付け替え無しで運行できる、超高速コンテナ列車の運行」 福岡県 [さん]

3 具体案

東京～安治川口間で運行している電車型貨物列車『スーパーレールカーゴ』をモデルとしながら、運行コストを抑えるため機関車によるコキ車牽引とし、運用面で汎用性を持たせる。

E H500形式ベースの交直流機関車と、コキ106形式ベースの新型台車を開発することで、機関車付け替えなしでの一貫走行を実現するとともに、最高速度130km/h運転を実現する。

運行は東京貨物ターミナル駅・名古屋貨物ターミナル駅～北九州貨物ターミナル駅・福岡貨物ターミナル駅の2系統とする。途中停車をなくすことにより、東京～北九州間を12時間、名古屋～北九州間を8時間で運転することで、航空貨物輸送に匹敵するリードタイムを実現する。

輸送容積を最大限活用するため、31フィートコンテナを活用する。到着後の貨物の荷捌きをスムーズにするため、使用コンテナはウィングタイプとする。

通運事業者・自動車メーカー・グリーン物流パートナーシップ会議の共同企画とすることで、官民一体となって環境問題に取り組む、象徴的なビジネスモデルとする。

日中・日韓と北部九州との間に就航している国際フェリーをかつての連絡船に見立て、この列車との連携することにより、定時性と高速性に優れた国際複合一貫輸送を実現する。(フェリー上においても、31フィートコンテナでそのまま輸送する)

スーパーレールカーゴ九州

ターミナル	下り	上り
東京夕	19:00	翌日7:00
北夕	翌日7:00	19:00
福夕	翌日9:00	17:00

スーパーレールカーゴ名古屋

ターミナル	下り	上り
名古屋夕	22:00	翌日6:00
北夕	翌日6:00	22:00
福夕	翌日8:00	22:00



「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.27

「阪神と近鉄との相互直通運転について」 (兵庫県 Hさん)

2009年春に阪神と近鉄が相互直通運転を開始します。それによって、近鉄奈良に、便利に行く事が、可能になります。しかし、直通運転をすることによって、阪神には、問題点が、たくさんあります。一つは、編成の多さの違いであります。近鉄は、最高10両編成なのに対して、阪神は、最高6両編成です。これでは、車両が入らない駅が、多くなります。それでなくても、芦屋駅は、両端が、踏切で、囲まれているので、最高7両しか、入らない。

そうしたら、踏切は、鳴りっ放しになると思います。それに、御影駅も、6両が、限界です。理由は、駅の構造上の問題だと思います。そういう事を起こさない様に、僕は、あることを提案します。

それは、尼崎駅で、列車を、切り離すことです。そうすれば、芦屋駅でも御影駅でも、余裕で、停車させる事ができると思います。今まで、乗換をしなくては、行けなかった奈良に、便利に行く事ができるので、そういう問題は、解決して欲しいと思う。芦屋からも奈良に行きたいと思う人は、たくさんいると思います。

提案
NO.28

「望ましい鉄道政策について」 (兵庫県 Kさん)

現在、地方ではお年寄りや高校生など、車を運転することのできない人が汽車に乗る、という状況になっている。そして、そういった地方にかぎって、旧型の車両で、乗るのにかなりの段差があったり、車いすスペースがなかったりする。今の鉄道政策は、速さのみを追求していて、利用者のことを考えていないような気がする。最近になって、バリアフリー工事をあちこちの駅でされているのを見るようになったが、まだまだ足りない。

それよりも何より、駅の無人化やワンマン車両の増加が問題であると思う。

いくら設備がよくなったとしても、人の力にはかなわないと思う。



「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.25

「JR西日本事故の復旧の遅さについて…」 (兵庫県 Nさん)

JR西日本は人身事故が起こると復旧が遅い。阪急の復旧の早さに見習ってほしい。復旧に時間がかかって30分遅れて、酷いときには1時間2時間遅れとか出る。いくらなんでもひどすぎる。もっと復旧マニュアルを見直してほしい。

阪和線がよく遅れるから、はるか・オーシャンアロー等列車の京都直通を中止してほしい。10分以上の遅れは直通を中止してほしい。ダイヤが乱れてるとき定時運行している列車を優先的に運行してほしい。

提案
NO.26

「駅舎の構造について」 (兵庫県 Hさん)

私が普段利用している私鉄の駅は北から歩いて踏み切りを越えた南の方角に駅舎があります。改札を通るにはその都度回り込む必要があり、踏切が閉まっている間に乗る予定だった電車が到着して乗りそびれることが多々ありました。そこで要望を2つほどあります。

- ・駅舎を一部改修して北側に改札を設ける
- ・踏み切りをまたぐ歩道橋か地下道を作る

もうひとつの駅は私鉄とJRが平行している路線で乗り換える際に距離があり、ここでも乗りそびれます。私鉄・JR直通の通路を設けることができれば、今より乗り換え時間が短縮できると思います。



「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.24

「不正乗車について」(兵庫県 Mさん)

鉄道の交通機関は、不正乗車(キセル乗車)が問題の一つとなっている。最近では、自動改札機も増えてはきているが、一台も導入されていない都道府県が存在している。

しかし、自動改札機が導入されていても、多少は効果があるものの、改札機を強行突破することは可能であり、撲滅することは非常に難しいのが現状である。下記は実現は難しいが、自分なりの意見をまとめたものである。

- ・まず全ての都道府県の私鉄・JRの駅に自動改札機を導入する。
- ・一日の利用者数が2桁以下の駅以外は、すべての駅に駅員を最低1人配置する。
- ・紙の磁気乗車券を廃止する。これによって、往復不正乗車を防ぐ。
- ・乗車券は全てICカードに変更し、入場時の乗車駅の情報記録し、出場時には、その入場時の情報がなければ、改札を通れなくする。
- ・乗車駅から降車駅までの制限時間設定をして、それよりも大幅に時間がかかっていた場合、出場時に改札を通れなくする(ダイヤの乱れなどは除く)



「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.22

「鉄道利用 = 地球温暖化」 (兵庫県 Hさん)

この頃、鉄道に注目が注がれている。

その理由は、最近は地球温暖化や燃料代高騰などで、今年の帰省や旅行などで、マイカーの代わりに鉄道が去年より、良く利用されていた事をニュースなどのマスメディアなどでこの情報を知った。

鉄道貨物の運送も見なおされていることも知った。一度でトラックに乗る荷物の量が少なく、鉄道運送の方が効率のいい輸送ができ、CO2の排出量も少なくすむので長距離移動は鉄道を利用するのが良い。理由は合っているかそれはわからないが私はこう思った。

これからは、ヨーロッパみたいに市街地の中は路面電車に乗って移動するようなことを、日本でも見習って行ってほしいです、これによってCO2の削減がかなりできると思います。これからは、私もできる限り鉄道を利用しようと思いました。
(鉄道の利用 = 地球温暖化防止)

提案
NO.23

「寂しすぎるJR最南端の終着駅」 (兵庫県 Sさん)

JR最南端の終着駅である枕崎駅を訪れた時、あまりの寂しい駅で愕然としました。

単線にホームがポツンとあるのみ。「JR最南端の始発・終着駅」や「枕崎」と書いた看板が無ければ誰も気づかない無人駅です。利用者数を考えるとやむを得ないですが有名な終着駅がこんなに寂しい駅になってしまった事はとても心が痛みます。旧駅舎はスーパーマーケットになっており駅舎を作る余地は無いのも現状です。

そこで、提案なのですが、ホームとスーパーを結ぶ屋根付きの連絡通路を設けスーパーマーケットと駅を一体化した複合施設に改良してみたいかがででしょうか。スーパー内に券売機や待合室を設置すれば、スーパーマーケットの知名度もあがり、枕崎市の雰囲気も変わるとおもいます。

初めて訪れてガッカリする駅は街のイメージも悪くなるので、訪れたい駅をめざして欲しいと思います。



「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.21

「地下鉄に貨物電車を」(東京都 ルート3 さん)

東京都心部は、人の移動手段として地下鉄の利便性が高いですが、貨物の移動はトラックに完全依存しており、渋滞、駐車場、CO₂と様々な問題を抱えています。そこで都心部の貨物輸送問題を解決するため、地下鉄の活用を提案します。地下鉄はJR・私鉄と相互直通運転を行っているため、郊外に物流センターを設置し、そこから都心へ貨物電車を走らせます。

取り扱う貨物も、宅配便やコンビニ向け商品配送など、比較的小型軽量のものに限り、輸送方法もロールパレットを用いれば、駅での積み降ろしも短時間で済むため、旅客列車への影響も避けられると思います。ホーム～地上間に貨物用エレベータを設置する必要がありますが、駅を宅配便業者やコンビニ向けの共同集配拠点として一体整備するのは如何でしょう。

特に都内は半径1km圏内に駅があるため、駅を集配拠点とすれば担当区域も狭くできるため、自転車・リアカーでもきめ細かな集配サービスを提供できると思います。また、集配拠点が駅構内にあれば、援助を必要とする旅客が来た場合、集配拠点の人員で旅客の援助ができます。更に地下鉄路線上に郵便局やデパートなどの大口配送先があれば、地上の建物と一体で貨物駅を新設してしまうのも手かと思います。

地下鉄ネットワークを効率的に活用するため、路線間インターチェンジも求められます。小型車とすれば急曲線の走行も可能なため、インターチェンジ新設も容易になると思います。実現には課題が多いと思いますが、地下鉄による鉄道貨物輸送はトラック削減による環境負荷軽減に留まらず、少子高齢化・バリアフリー対策にも応用できると思います。是非、産・官が一体となり、検討して欲しいと思います。

余談ですが、地下鉄の貨物電車は高速走行、重量貨物輸送もしないことから、銀座線～JRと首都圏を縦横無尽に走行できるフリーゲージトレイン化するのも如何でしょうか。



「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.19

「国鉄改革のやり残し」運賃・料金制度の改革」(大阪府 Sさん)

制定した時は簡素で利用者に平等であった(国鉄)JRの全国一律運賃・料金制度も、時代に合わせ会社別・線区別・列車別等々、制度の付け足しが続き、とても複雑になりました。

現在、JRの運賃制度は、乗車区間により営業キロ・換算キロ・擬制キロ・運賃計算キロを算出し、JR各社別の幹線・地方交通線運賃表、(東京・大阪)電車特定区間運賃表、山の手線内・大阪環状線内運賃表、加算運賃表をもとに計算するようになっていました。とても複雑なうえに、二枚に分けて買う方が安くなるなどの矛盾も発生しています。

そこで、実際の駅間距離を「実キロ」、運賃計算用に駅間距離を変えたものを「運賃計算キロ」として、「全国统一運賃表」をもとに計算するように改めてはどうでしょうか。「運賃計算キロ」の設定は、線区一本で見るのではなく営業収支に合わせて区間で区切って見るようにし、大都市圏では「実キロ」より短く、ローカル区間や加算区間では「実キロ」より長くします。この方法であれば、運賃の計算がしやすくなり、二枚に分けて買う方が安くなるなどの矛盾も解消されると思います。

また、JRの料金制度は、距離による(急行)特急料金・グリーン料金と、利用による指定席料金・寝台料金を、JR各社別・列車別で設定していく状況が進んでいます。特急列車のA寝台(グリーン席)を利用すると、運賃 + (510円引き)指定席特急料金 + 寝台料金(グリーン料金)となり、かなり割高になっています。

指定席特急料金は、各線区・各列車により競合交通機関と(運賃 +)料金の勝負ができるよう距離制の料金設定をして、グリーン料金と寝台料金は、指定席特急料金と合わせた価格で勝負できるように、グリーン料金は距離制から均一価格に改めて寝台料金とともに価格設定(値下げ)をしてはどうでしょう。



「あったらいいな、こんな鉄道」、
「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.18

「DMVタイプ車両による在来線物流システムの構築」(大阪府 Hさん)

全国各地に鉄道網が巡らされています。

かつては山から切り出された材木は鉄道で運ばれていました。しかしそれがトラック輸送に取って代われ、今ではそれすら輸送コストが高く競争力を失っています。トラックをベースに更にコストを低減する方法とすることで、DMVタイプ車両による物流システムを提案します。

DMVタイプの貨物自動車を鉄軌道に乗り入れさせることで、荷物の積替えを省略、車両を連結せずに車隊運行させることで連結や切離しも省略、通常は短い車間距離で運行、長大橋梁など荷重の制限が加わる場所では車間距離を長くとることで、ローカル線での運行も可能となるでしょう。鉄軌道上では自動車ITS技術の導入を行い最少の人員で輸送することでコストを軽減します。



「あったらいいな、こんな鉄道」、
「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.17

「新幹線物流」 (大阪府 Hさん)

全国で整備新幹線の建設が進められていますが、これを鉄道貨物輸送に利用することを提案します。

北海道新幹線から引き続き東北新幹線、大宮からは長野新幹線、北陸新幹線を経由すれば新大阪にたどり着く。そこからは山陽新幹線、九州新幹線を使えば札幌から鹿児島まで時速200km以上で高速貨物輸送を行うことが可能となります。

乗客利用が多い東海道新幹線と大宮から東京間の東北・上越・長野新幹線併用区間を避けたルートで日本のバックボーンとなる日本縦断物流新幹線が構築できます。

物流新幹線として使用する貨物車両はコンテナ貨物を輸送する貨物列車やコンテナ船のようなイメージでなく、航空貨物のように専用コンテナを開発して既に関発されている新幹線車体の中に収納すれば開発費が少なくてすみます。



「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.16

「夜行列車の活性化」 (神奈川県 Sさん)

今後、夜行は、廃止縮小せずに(はやぶさ、富士号を除く。)、新型置き換えによる、グレードアップ(サンライズやカシオペア基準)、スピードアップをし、新幹線や特急の往復割引切符や回数券やエコミー切符や東海エクスプレスカードなどで、乗れるようにする。グリーン車や指定席も、18切符で、差額乗車(18切符+指定席グリーン券)で、乗せるべきです。

まず、北陸、あけぼの号も、新車で、サンライズ並みの設備を持つ客車を、作るべきです。「ごろんとシート」を、B寝台かB個室に設定すべきです。北斗星、日本海号も、サンライズ並みの設備を持つ客車を作るべきです。トワイライト号は、サンライズやカシオペアを併せ持つような新車に置換えるべきです。

夜行快速は、ムーンライトながら号の設備を基準とし、255、257系の新型特急をあてる。ムーンライトえちご号は、トイレの洋式化とグリーン車の3列化した上で、485系か、683系に置換える。例えば、ムーンライトながら91、92号は、運転日拡大の上、255、Q57系に置換える。ムーンライト信州も、運転日拡大の上、255、257系に置換える。

ムーンライト九州は、定期化し、新大阪ー博多を、京都ー荒尾にし、681か683系に、置換える。ムーンライト高知と松山は、2000系に、置換える。運転区間も延長する。銀河の補填として、特急車両(251系か、283系など)で、快速として、東京ー大阪に、復活させるべきです。



「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.15

「鉄道活性化」(神奈川県 Sさん)

鉄道活性化の一貫として、通学客確保のために、下記が必要です。

1. 学区自由化を、中高は、都道府県単位で、自由化。すぐにでも、市立高校は、全て、全県から、受入れる。
2. 権限委譲と学習指導要領廃止と特色作り強化
3. 民間人ボランティアの活用
教職員、管理職で、民間人、フリースクール出身者、不登校経験者を、優先採用！ 杉並区立和田中学方式
4. 中高大または、中高専一貫校の大増強
早稲田、慶応をはじめ、上智、東京理大などの有名私大、大手予備校(代々木ゼミナール、河合塾、駿台)が、全国に、付属の中高一貫校を、大増設。公立高校の中等部大増設。公立高校の減少分廃止分を、補充する。
5. 専門学校専修学校の最低就学年齢引下げをし、2年制以下は、15歳以上(中卒以上)にする。
3年制以上は、12歳以上(小卒以上)にする。
6. 受験塾通いからの解放！

こうすれば、少子化で縮小された通学客が増え、経営が安定します。町の活性化にも、直結します。停滞気味の平塚市には、必要不可欠です。私学の高校、大学単体から、中高一貫、中高大一貫への移行も必要です。鉄道会社バス会社活性化と通学客減少防止底打ち上昇のために、上記は、必要です。交通事業者と温泉組合と観光協会と学校と教育委員会と一体で、学区自由化と中高一貫校大増設と権限委譲と特色作りも、一体で進めて下さい。今後の教育制度を、小中高大を、公立中心から私学フリースクール中心にして下さい。それが、学校や鉄道や地域の活性化につながります。



「あったらいいな、こんな鉄道」、
「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.14

「少子高齢化や地方・都市の格差是正、二酸化炭素削減に向けて」 (東京都 Oさん)

私にも一言言わせて!

私が出来たら良いなと思う事は、下記の事が出来ると社会が便利になり、少子高齢化社会地方と都市の格差是正・二酸化炭素排出削減に当たると考えています。

1. 鉄道・バス共通定期券

電車に乗り遅れて仕方なくバスを使うことにしたが、「同じ会社が運営しているのに、定期券は共通でないし、別に料金を支払わなくてはならない」と思ったことが有るかと思います。そこで混雑緩和と公共交通機関の利用促進のために、バス停(乗車)から最終(降車)まで一枚の定期券で済むようにして、気分によってバス・鉄道と選択できるようになるとありがたいです。また会社が違う場合などは、共通料金を設定して磁気・ICで乗車・途中・下車記録を取っておき、後日両方で精算しあう方法が良いと思います。また、地方鉄道は運転間隔が空いている為に、マイカーを余儀なくされているので、鉄道・バスで運転間隔を縮めることによって利便性が上がり、利用客増加と地球温暖化対策にもなると思います。(黒字の鉄道会社は運転間隔が狭いのが特徴です。)

2. 在来線の空港・港湾設備・バスターミナルとの共通設備化

バスターミナル・港湾設備・空港と鉄道ターミナルが離れていて、歩いたり乗継ぎ時間が合わなくて列車に乗り遅れたりすることがあります。そこで高齢化社会を迎え始めてきている地方においても簡単に乗り換えができる総合ターミナルの建設が急務になるといえます。

3. 第三セクターや私鉄がJR主要駅(県庁所在地駅等)への相互乗り入れを促進する。

国鉄から第三セクター化した会社も次々に廃止になったりしています。これは乗り換えの不便さが災いしている点が多いと言えます。廃止になった路線等を回って共通していることは、各主要都市に向かうバスは混雑して、「乗り換えを強いられる鉄道は面倒だから…」という声をよく聞きます。最低でも1時間に4本の直通運転ができるようにJR側が譲る必要があるといえます。また運転面でもJRの中古車両を譲渡したりして、直通運転に利用してJR区間は快速で運転する調整が必要であるといえます。



「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.14

「少子高齢化や地方・都市の格差是正、二酸化炭素削減に向けて」 (東京都 Oさん)

4. JR貨物会社を長距離旅客・貨物会社として再編する。

夜行寝台列車は次々に廃止に追い込まれ、夜行バスは増発を強いられる状況になってきています。この理由は料金と運転時間にありません。ひとつは、運転種別が特急や急行である必要があるかという点と、二つ目は、列車の最大の武器である寝台料金が高すぎる(六千円あればカプセルホテル・サウナ等で風呂にも入れて落ち着いて睡眠ができます。)点にあります。三つ目の問題点は運行時間帯の問題です。基本的に夜行列車がビジネス等で利用される時間は、新幹線・飛行機が運転していない時間帯ですので、夜の9時から朝の9時までが有効時間帯になります。この時間に到達できるようにするには、貨物会社のように全国を運用できる会社が有利になります。そこで各JR旅客会社の株をJR貨物が一定比率持ち施設等における発言ができるようにしてから、長距離旅客を扱えるようにしていけば、夜行バスにおける事故の軽減と二酸化炭素排出削減にもつながると思います。

5. 新幹線開通に伴う在来線の運営に関して

現在、新幹線の開通に伴う並行在来線は第三セクターに移行していることが多いが、乗り継ぎの不便さや運賃値上げによって利用客が伸び悩みのなっているのが現状になっています。そこで基本的に運行をJR側に任せて(第2種免許)、施設のみを第三セクターに切り替える(第3種免許)方向が良いかといえます。これは各主要都市への直通運転が増える点と、貨物輸送が伸びなければ旅客輸送の増加は年を追うごとに厳しくなることが多いです。その例として、山形新幹線が挙げられます。現在山形新幹線によって新庄駅周辺は過疎化が著しくなり、産業面も観光収入に依存してるために街全体がさみしい街になってしまったことが新聞各紙で取り上げられたことがあります。やはり観光旅客のみに頼るのではなく、地場産業の発達を伴う開発(首都圏に商品発送)のためにも貨物輸送は重要な足掛かりなるといえます。

6. 災害の伴う線路復旧共済金の設立

JRや第三セクターなどで、自然災害によって線路が寸断されて、復旧に莫大な費用が掛かる為に通が遅くなったり、廃止に追い込まれたりするケースが目立ってきています。そこで全国の鉄道会社から一定の負担をしてもらう代わりに、互助会的な要素になりますが、災害時に独立行政法人鉄道・運輸機構に急いで復旧工事をしてもらうシステムを構築する必要があるかと思います。地方鉄道では予算が計上しにくい状況のうえ、赤字が続いていますので、行政の支援なしには復旧ができない現状ですので、必ず役に立つと考えています。

以上の要素を、盛り込んで交通・高齢化・地方格差是正・地球温暖化の対策として取り組んでいけば、明るい社会構築が可能であると考えております。ぜひご検討宜しくお願いいたします。



「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.13

「ブルートレイン存続に向けて」 (静岡県 Mさん)

ブルートレインは年々運行される列車が少なくなり、全面廃止される日も目前と迫ってきています。

しかし夜行列車が不要なものだとは思えません。実際に夜行バスは盛況を極めています。また以前乗った「ムーンライトながら」(かつては小田原からは一部自由席があった)では、通路まで乗客が寝ていました。それなのに夜行列車が衰退していくのは、その運用形態が利用者の求めるものになっていないことが原因だと思われます。

利用者が求めるもの、それは「料金の安さ」です。そこで提案ですが、現在の夜行列車(寝台列車)に普通座席の車両を増結します。普通座席の利用は乗車整理券のみで可能とし、その料金は1,000円以下とします。今までの列車ホテルの快適さを求める人は寝台車両を利用し、料金の安さを求める人は普通座席の車両を利用するようにします。車両を増結することにより一列車当たり運行費用は多少増額になると思いますが、それより一列車あたりの利用者数を増やすことがブルートレインの存続につながると考えます。

地球温暖化対策としてCO2削減が急務のおり、環境に優しい鉄道を有効利用し、かつ利用者のニーズにあった運用を検討してもらいたいと思います。





「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.12

「鉄道貨物への助成」 (大阪府 Sさん)

国土交通省から「弾力的な鉄道貨物輸送システムのあり方に関する調査報告書について」が出されました。モーダルシフトの受け皿である東海道・山陽本線を走る貨物列車の増発余力は限界に達しているが、(コンテナ)貨物輸送量には余力があり、ソフト面の対応で輸送力アップにつなげるという素晴らしいものです。

それでも、近い将来、ハード面での対策が必要となると思います。1600トン牽引(機関車+コンテナ車32両)や、名古屋圏輸送を担う旅客列車が多く走る東海道本線(豊橋 - 大垣間)の複々線化が課題となるに違いありません。

しかし、1600トン牽引は、架線電圧降下問題で計画が凍結されています。また、名古屋圏は、東京・大阪圏のように複々線や貨物別線を持たないために、数多く走る旅客列車の隙間を貨物列車が走る状況であり、ラッシュ時には貨物列車の走る余裕がない状態です。

そこで、南方貨物線の跡地(大府 - 笠寺間)と稲沢貨物線(名古屋 - 稲沢間)を活用し、また、熱田(神宮前) - 名古屋間で並行する名古屋鉄道の線路改良も兼ねて複々線化工事を行えばどうでしょう。当然、複々線化には、莫大な建設費を必要とします。国鉄改革と鉄道貨物斜陽の中で、貨物別線が整備できなかった名古屋圏の輸送改善のために、モーダルシフトの受け皿として助成できるようにしてあげてください。





「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.11

「駅と小学校を核とした農村コミュニティの再構築」 (福岡県 Kさん)

現在の農村やそこに建つ小学校、そして地方ローカル鉄道の状況を省みてみると、おおよそ次のようなキーワードに集約することができると思う。

農村・若年人口の流出、過疎化、近隣づきあいの減少、超高齢化、離農、就農人口の減少、遊休農地、食料自給率低下

小学校・「一校区」=一コミュニティ単位、少子化で児童数減少、隣接校区の統廃合

ローカル線・マイカー社会、過疎化、乗降客減少、慢性的な赤字体質、経営改善のきっかけ模索

しかも、先日の秋葉原の殺傷事件にも見られるように、社会状況もなかなか危うく難しい状況にある。このような中で、児童の見守り態勢をいかに築いていくかということも、今や全国共通の問題である。

ところで、私は鉄道建設を生業としている。他方これまで日本を支えてきた農村への憧れもあり、普段から時々鉄道と農村のこれからに頭を巡らせてきた。しかもこのご時世、金銭的にも、最低限の予算で最大限の効果をあげないと世間的には許されない。そこでちょっと閃いた。鉄道駅と町のもう一つの中核施設である小学校を合築させ、これを中心に農村コミュニティを再構築すれば荒廃していくコミュニティに新たな可能性を与えることが出来るのではないかと。

ここで“併設”ではなく“合築”としたのは、新たな人的交流を発生させて、町の賑わいを創出しかつ児童の見守り態勢も強化するには、“合築”でないと効果が期待薄だからである。ただしローカル鉄道は一般に地平を走る。そのため、駅と小学校を合築させようとすれば通常は鉄道を高架に！という話になってコストも相当かさむ。ならば逆に小学校を校庭ごと地下に埋め込めば、鉄道で負担するのはせいぜい駅舎の改築くらいのものでトータル的にもかなり割安である。一方、地下に埋め込まれた小学校は、年中一定温度の地熱効果で地上よりも快適な環境を保つことができる。その化石燃料を使わないので環境にもやさしい。また、地下化することで一つ心配な湧水の問題も、近くに農村を灌漑するための池をつくり、そこにポンプアップすることで解決できる。しかもその灌漑池は、共通のアイデンティティーが構築できるよう配慮してデザインすることで、農村全体の風景や、そこに暮らす町民一人一人の心のなかにも一体感が生まれると思う。

駅と小学校を核として生まれた新たな交流は農村全体に活気を与え、

やがて日本中の農村が元気を取り戻す。

参考までに、先日休みを使って作った模型をご披露しよう。どうだろう、私の提案！！





「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.10

「横川～軽井沢の運行を再度お願いしたい」（愛知県 老いぼれ銀ぎつねさん）

18キップで旅に出た。

津軽半島、男鹿半島を攻略後、4日目、長岡に到着。次は上越線で高崎まで行く。

乗り込むのはいつも先頭車両。時々運転席の横でかぶりつくためである。

始発のため進行方向に迷い、前に立つ若い女性に尋ねた。それを聴いていたらしいちょっと年配の男性が「こちらへいらっしゃい」と席を確保してくれた。お互い18キップの同志は一目でわかる。

この方は東京を出発、東海道と山陽本線で下関へ帰路は山陰、小浜、北陸、信越本線と乗り継いで来られたそうである。この路線は何度も走られたようで、新潟県の最後の駅「上樽」を過ぎると「もうすぐ土合の駅が見えるので窓辺に寄ってごらん下さい」と教えてくれる。眼を皿にしていると、遙か下方の谷間に小さな駅舎の屋根がのぞいた。急勾配なので列車はループして下っていく。一人では絶対に見逃していた！

その方とは高崎で別れ4日目の宿軽井沢へ向かうため再び信越本線へ。長野新幹線が開通したため峠の釜飯で有名な横川駅が終点となる。軽井沢までのバスを待つ間、辺りを散策する。夜の闇が訪れる前の峠の村は、人影もなく森閑として時々遠雷が鳴り小雨も降り始めた。昔賑わったであろう街道は往時を偲ばせる何物もない。

バス停の先の鉄柵の中に赤い機関車が見えた。線路はまだ取り払われず休日は観光用にわずかの区間を走らせているとか。ここ東山道、碓氷峠は古の旅人のにとって箱根と並ぶ難所であった。その峠を列車で越える。立派な観光資源だと思う。ぜひとも再度運行をお願いしたい。

5年先10年先、快適さとスピードだけでは飽き足りなくなった

進化した旅人の瞳にはきっと魅力的に映るはず。

人の少ない不便な所へ時間を使っていくほどに、
歴史ある奥深い美しい日本を見つけることができる。





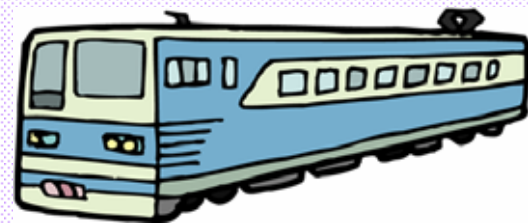
「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.9

「寝台列車の存続を」 (大阪府 Sさん)

寝台列車の切り札、料金も抑えた個室重視のハイグレード寝台電車サンライズ「出雲」・「瀬戸」、乗車率は低落気味と噂に聞きます。東海道新幹線東京発新大阪行の最終発車後、22時前後に出発する東海道・山陽本線を下る寝台列車なら、どのあたりまでが有効時間帯かを探り、設定されたサンライズ「出雲」・「瀬戸」。しかし、高松着7:26に比べ、出雲市着は9:58と遅くなっています。サンライズ予備車を使ったサンライズ「ゆめ」も広島着が10:09と遅く、東京始発の「のぞみ」に追いつかれてしまいます。また、寝台特急「富士」・「はやぶさ」は東京発18:03で大分着11:17熊本着11:49と、かなり無理のある列車設定になっているうえに、車両は古くカーテン式開放寝台がほとんどであり、料金もかなりの高さとなっています。東海道・山陽本線の寝台列車は、九州行きは(京都)新大阪発着、東京発着は広島・高松行きぐらいが限界と思われます。現状では、東京から東海道新幹線 + (京都)新大阪発九州行寝台列車が現実的組み合わせだけれど、(京都)新大阪発九州行寝台列車は、2008年3月改正で全廃してしまいました。また、寝台急行「銀河」も廃止されてきましたが、東京 - 大阪間を結ぶ夜行バス路線が多数設定されている中での廃止は、(東京・大阪2時間30分の)新幹線「のぞみ」登場、(個室が少なくシャワー室もない)老朽車両、(運賃 +)料金の高さが原因と思われます。

このままでは、寝台列車が全廃になってしまいます。JRにとって寝台列車はダイヤ設定がJR他社にまたがり調整が面倒なうえ、コストも高つくので嫌っているのかもしれませんが、寝台列車には「列車の旅」を人々に強くアピールする力があります。石油高騰とエコで鉄道利用回帰のいまこそ、利用しやすく乗りたくなる寝台列車を設定して宣伝するときだと思えます。





「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.8

「鉄道会社のHPにルールづくりを」 (岩手県 Hさん)

インターネットの普及により、情報発信及び入手の手段としてホームページ(HP)を活用することが一般的になった現在、大半の鉄道事業者がHPを開設している。遠隔地の民鉄を利用する際は、JRとの制度の違いや割引きっぷ情報の入手、沿線情報の検索などに大いに役立つ。各社のHPを眺めると、大手民鉄のようにリリースや沿線のイベント情報などの各種案内が充実しているものもあれば、一部の第三セクター鉄道のように、沿線市町村のHPの片隅に、時刻表や運賃表だけがわずかに載っているようなもの、公式HPがなく地元のファンがサイトを立ち上げているものまで、様々である。

どの鉄道であっても、少なからぬ利用者がいる以上、乗車のために必要な最低限の情報はHPなどで公開するのが望ましい。しかし、掲載情報の取舍選択は各事業者に任されていて、乗客にとって必要な情報が掲載されていないことも多い。最低限どの程度の内容をHPで公開するか、何らかのルール作りが必要だと思う。

各社のHPの掲載内容や、利用経験から考えると、鉄道の円滑な利用のために最低限必要な情報としては、路線図、運賃・料金、時刻表、運行情報、営業制度の概要、各種割引制度、お得なきっぷ、沿線案内、主要駅の構内図及び駅前のバス時刻表などが挙げられる。また、高齢者や障害者が見やすいよう、アクセシビリティに配慮したHPとする必要がある。

上記の要素を盛り込んだHPの最低基準を、鉄道事業者間で自主的に策定し、その基準に準拠したHPを各社が作成することにはどうだろう。近い将来、「沿線情報は鉄道会社のHPを見れば何でも分かる」レベルになれば、利便性がかなり向上すると思う。





「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.7

「ICカード乗車券の機能向上を」 (岩手県 Hさん)

現在は大都市を中心に、各種のICカード乗車券が普及し、エリア内であれば切符を買わずとも移動できるようになった。この1枚のカードを全国各地で利用できれば...という思いはたくさんの方が持っていると思う。

ICカードは様々な可能性を秘めている。現在は、限られたエリア内で、乗車券やグリーン券等の機能を発揮するに過ぎない。しかし、エリアを全国に拡大し、現在は紙の切符でしかできない機能をどんどん取り込めば、今はその恩恵を受けられない人々の利便性が向上する。今のIC乗車券にできないのは、(1)長距離利用のときの途中下車対応 (2)各種割引切符やフリー切符の機能 (3)自動改札機のない路線での対応などである。

例えば、窓口で切符を買う代わりに、パソコンで必要な切符を予約し、駅の読取機でICカードに切符のデータを記憶させてはどうだろう。ネット上に予約センターを設け、そこでは全国各地の交通機関の切符を買うことができる(遠隔地のフリー切符を事前に買うこともできる)。長距離の乗車券を記憶させれば、途中下車もできる。ICカードの個人情報と照合し、これを証明書代わりにして割引切符を買うこともできる(住基カードと一体化してもよい)。自動改札機のないローカル線での乗車や、紙がないと不安な人には、記憶内容を印字した紙をICカードとセットで使う。このようなことがICカードでできれば、窓口で行列に並んで切符を買う手間が省け、旅先で切符を買うためにあれこれ迷うこともなく、とても便利になる。利用状況に応じてポイントがつけばなおよい。

今まで公共交通機関の利用で感じていた様々な不便が、近い将来、ICカードの機能向上によって大幅に解消されることを期待している。





「あったらいいな、こんな鉄道」、
「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.6 「フリーゲージトレイン早期完成を望む」 (大阪府 Sさん)

西九州新幹線に使用される車両として開発中のフリーゲージトレイン。

フリーゲージトレイン技術が実用化されれば、西九州新幹線だけでなく、他の地域でも新幹線軌道と在来線軌道を直通する列車を設定できることとなり、フリーゲージ特急電車が日本中を走るようになります。そして、フリーゲージ貨物電車やフリーゲージ寝台電車などに応用できるだけでなく、各地の線路幅の違う鉄道会社の相互直通運転へと広がっていきます。

単線在来線軌道でも時速160キロで走行できる時代、フル規格新幹線軌道と在来線軌道の高速化事業を組み合わせれば、鉄道ネットワークが再構築され、鉄道の復権へとつながっていくことでしょう。

世界初のフリーゲージ特急電車が、安全第一で早期に完成することを望みたいと思います。



「あったらいいな、こんな鉄道」、
「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.5 「寝台特急の存続を(仮題)」 (大阪府 たーこいずさん)

3月15日のダイヤ改正において「なは」「あかつき」を含む寝台特急が廃止となり、2009年度のダイヤ改正でも、ブルートレインの廃止が、まことしやかにささやかれています。

何事においてもスピードが求められ、移動においても速さと利便性が求められる時代となりました。その一方で、「旅」をすること。夜を徹して移動することの楽しみや、知らない者同士が「同じ列車に乗っている」ことに対する一体感を味わうことができる場が減ってきていることは、非常に残念に思えてなりません。

スピードの時代にあって、ゆったりと旅をすること。「移動の手段だけではない電車」が存在することを後世に伝えていくためにも、乗車率とは別の枠で寝台列車をとらえ、あるいは車内設備の拡充により集客力を高めていただき、少しでも多くの寝台特急・急行が存続できるようにしていただきたいと思っています。





「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.4 「家族で安心して乗れる『座れる鉄道』を」 (千葉県 Yさん)

鉄道はいつから「成人男子お一人様」という交通強者の乗り物になってしまったのだろう。今、鉄道に一度も乗ったことが無い子供が増えているという。

我が家にも小さな子供がいるが、マイカーと鉄道を比べた場合、経済性・速達性・快適性・安全性などを勘案した場合、積極的に現在の都市鉄道を選択する理由が無いのだから当然といえば当然だ。安全性という点意外かもしれないが、大混雑の車内や大混雑のホームは、小さな子供にとってはとても危険な場所だ。衝突が無いから安全、では無いのだ。

それでもたまに鉄道を利用して家族で行楽に出かけると、誠に残念ではあるが、やはり「次はマイカーにしよう」と思う。家族全員立ちっぱなしでは、旅行が全く楽しくない。

経営効率も大事だが、一時間に電車が1本～2本の路線で減車を実施した結果、すし詰めで積み残しが出る状況に遭遇しては、次は乗るまいと思うのが自然だろう。

鉄道事業法第二十三条では、国土交通大臣は鉄道事業者の事業について輸送の安全、利用者の利便その他公共の利益を阻害している事実があると認めるときは、鉄道事業者に対し、改善を命ずることができるという趣旨の内容がある。

健全経営のための合理化は必要だが、一方で行過ぎた合理化には、国土交通省は鉄道会社への改善要望窓口を設置し、声を集め、積極的に第二十三条を適用して監視して欲しい。

「昼ラッシュ・土日ラッシュ」などの混雑と詰め込みによる効率的な営業運転は、確かに今日の利益に結びつくだろう。しかし、それは「未来の顧客である今の子供達」が創出するであろう未来の利益の「前借」に過ぎないのではないだろうか。

20年後の鉄道も、家族の笑い声が響く場所であって欲しい。



「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.3

「夜行列車の増発や運行ルートの拡大(仮題)」 (奈良県 Mさん)

最近では安価な夜行バスの流行で、ブルートレインが衰退傾向で非常に残念でございます。
が一方、「ムーンライトながら」などの夜行列車の人気は、すばらしく、青春18切符の期間中は入手難が続いております。

という事は、料金が普通運賃+指定料金と安価で、車両の快適性が高く、費用対快適性において、はるかに夜行バスをしのぐものがあると断言して良いのではないのでしょうか。

そこで、夜行列車の増発ならびに運行ルートの拡大を提案いたしたいと思えます。

即ち「ムーンライトながら」の「大垣-東京」間を「和歌山-東京」間に拡大しては、如何でしょうか。和歌山県・奈良県共、現在では東京直通の列車はなく、それが観光県ながら地域活性化における停滞を招いております。また、サンライズ瀬戸、出雲の下り列車が京都、大阪に停車しない為、その補完的役割を果たすでしょう。

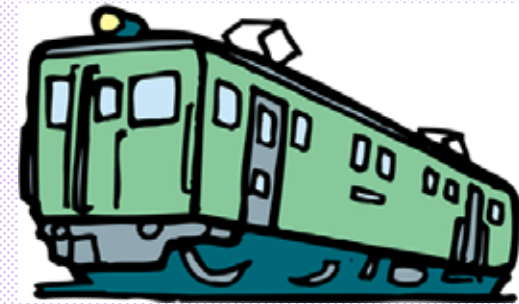
運行例:

(下り)

東京2230 - 2343小田原2344 - 002熱海003 - 455大垣456 -
623京都624 - 700奈良701 - 732高田733 - 900和歌山

(上り)

和歌山1923 - 2053高田2054 - 2124奈良2125 - 2156京都2157 -
2315大垣2319 - 505東京



以上を実現させる為には、単線区間の高速化が必要ですが、部分的複線化もしくは全線複線化により、京都-奈良-高田-和歌山間の所要時間の大幅短縮につながり、地域活性化に大いに役立つでしょう。

高速道路の停滞などに左右されず、定時運転で安全・安心・安価に地方と東京を直結する場面でのJRの果たすべき役割は大きいと考えます。発想の転換が求められます。



「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.2

「お疲れ様。」（東京都 うずしお さん）

その目に、何を見てきたのか。何人の人々を心地よく運んでくれたのか。

子供の頃、「黄色い電車とオレンジの電車どっちが好き？」と両親に向かって質問したほど身近だった夕陽色の電車、E201系中央線。ナンセンスがナイスセンス。環境にやさしい新型車両とは違って、逆にその重厚感あふれる車体がカッコよかったです。

世の中、便利になってゆとりが出来たはずなのが、かえって忙しなくなったように感じませんか？みんなの生活をたっぷり支えてくれたあなたならわかってくれるはず。最後のメッセージをください。

「言葉に尽くせぬ」とはこのこと。本当に、本当に今までどうもありがとう。大好きだった黄色い電車が去り、とうとうあなたも姿を消してしまうのですね…。寂しくてたまりません。

ありがとう、そしてお疲れさま。





「あったらいいな、こんな鉄道」、 「私にも、一言、言わせて！」

提案
NO.1

「夢の運転室展望ライブ」(東京都Nさん)

この企画は、インターネットを利用し、憧れの優等列車、眺望の良いローカル線や1度に多くの最新電車が見れる都会の路線などを対象とした、運転室からの展望を、カメラにてライブで配信するというものです。現在、路線、列車に限定したDVDは多く見受けられますが、これとは違う、「鉄」が夢見るライブの醍醐味です。

また、すばらしい眺望を紹介することで、「鉄」以外の一般の方も足を運びたくなり、現在低迷している鉄道利用の旅人を増加させることにもなります。

人気の列車(カシオペアなど)、新幹線(N700系)、眺望の良い路線(五能線、肥薩線大畑駅のスイッチバックと球磨川ライン、石勝線狩勝峠のカーブ、根室線の釧路湿原、小海線清里～野辺山、青函トンネルなど)、都会の路線(1度に多くの路線が併走する東京周辺)などを、パソコン画面から、当日ライブ配信ができるものをクリックし、その列車の特徴(豪華ディナーや寝台個室、N700系の運転台など)を紹介したり、路線の観光案内をPRしてから、ライブ配信するものです。走行音も郷愁を誘います。行きたくなれば、切符の手配も簡単に自動予約できれば最高です。

こんな夢の運転室展望ライブを是非開設してみたいものです。





「あったらいいな、こんな鉄道」、
「私にも、一言、言わせて！」

以下は、サンプルです

提案
NO.

「地球に優しい太陽電車」(東京都Mさん)

以前、授業で地球温暖化問題について勉強しました。

地球温暖化は、石油や石炭などの化石燃料の燃焼によって発生する二酸化炭素が原因となっているので、日本でも二酸化炭素の排出を減らすために様々な取組みが行われているそうです。

特に、自動車からの二酸化炭素排出が多いので、普段から電車などの公共交通機関を使うと環境によいという話を聞きました。電車はガソリンではなく電気で動くので、自動車よりも二酸化炭素の排出量が少なく環境に優しいのだそうです。

でも、電車に使われる電力が火力発電などによって作られていれば、その分二酸化炭素は発生しているのではないのでしょうか。

そこで、考えたのですが、電車を太陽電池で走らせることは出来ないのでしょうか。太陽の力で発電すれば二酸化炭素が発生しないので、電車を太陽電池で走らせることが出来れば、電車は今までよりもっと環境に優しい交通機関になると思います。太陽電池で動く自動車をテレビで見たことがあるので、電車でも是非作って欲しいと思います。

