

イギリス式下駄の脱がせ方

森 雅 夫

こう題したからといって、むしろイギリス人が下駄をはいているわけではない。10月号(1979)に真鍋先生がサンフランシスコのバート(BART)にふれられ、車はやはり脱げない下駄かと結ばれた。それを受けて鉄道の方策からみた、イギリスのささやかなる抵抗、試みについて書いてみたい。シスコの下駄を脱がせる目的は、車の通勤ラッシュの緩和にあり、イギリスのそれはガソリンの無駄づかいの予防にある。

BART 余話

本筋に入る前に BART で憶い出した。当初の計画ではサンフランシスコの港湾向かいのオークランド方面から海をくぐってきたバートを半島を縦断させて、約70km南のサンノゼまで延ばす予定であったという。実際はシスコの隣のダレイ・シティで打ちどめとなった。町の老友人のK氏(法律家)の説明はこうであった。

確かに半島の東を走るサザン・パシフィック鉄道との競合の問題もあっただろう(この鉄道のシスコのターミナルは市の南端にあり、中心街に出るのにバスの乗り継ぎがある)。何よりもスタンフォードとその周辺の町々が、頻りに運転される便利な大量交通手段により、都市の病的な退廃が静かな住・教育環境にもちこまれる恐れがあるとして、反対したからだという。

この話は酒どきの余談にとどまり、他に確認したわけではない。ただ私にはいかにも本当らしく聞かれた。大学に落ちついて、間もなくの土曜日に訪れたシスコの中心街(観光客の集まらぬところ)は閑けさというより、何かあったらという、うす気味悪さを覚え、私としては気楽に歩ける街ではなかった(東京でも同じかも知れない。後で訪れた観光地のシスコは美しくもあり風情もあった)。そんな気分にはやられて BART にのり損った。後にわが家でただ1人 BART に乗る機会を得た娘は、夢のような電車だと言っていたが。(パロ・アルトのような

田舎町(?)では文明の利器 BART に乗って、オークランドの博物館を訪れることも体験教育。)都市計画に文明の病理という制約式をつけ加えなければならぬアメリカの一面をここに垣間見た気がする。

国鉄、さまざま

この稿を書き始めようとしたら中央公論に「イギリスの国鉄はこうして黒字になった」(黒川和美、12月号)なる一文が載せられた。一足遅かったと、がぜん書く意欲を失ったのだが、必要ならダブっても構わないであろう。

黒川氏は貨物部門における英国国鉄の企業意欲のほどをことまかに報告されているが、私は下駄を脱がせるという観点から、旅客部門における苦肉の方策のいくつかを紹介してみたい。ただし、ここに述べるのは方策ばかりで、その結果どうなったかというデータ分析はない。ORを心がける者としてはまったく不様で愧ましい報告なのだが、むしろ読者諸兄のさまざまな読みをお願いしたい。

黒川氏の報告にもあるように、イギリスの鉄道の運賃体系はビジネス用とノンビジネス用との2つに分けられる。ビジネス用とは、通勤やいわゆるビジネスに使うためのもので、この費用は大概、企業が負担するものであるから何も安くする必要はない。互いにペイすることが肝要であるとして、日本と比べても安くはない。通勤用には混雑税の意味も加わろう。ノンビジネス用とは日常のショッピング、観光、ホリデイなどに使うもので、ビジネス用の運賃をベースとして、種々大幅な割引きがある。その一例を表に掲げる。

この他に、むしろ学生割引、シニア・シィズン、身障者用の割引もある。6歳以上14歳未満の子供はすべて半額となる。これは驚くほど徹底していて、食堂車でも12才未満(14才未満でないのが不思議)は半額となる。わが家の基六はそれを知って1人で食堂車を利用し、ボーイに curious boy がきたぜ、とあきられたという。

もり・まさお 茨城大学

運賃の種別割引き例（2等運賃）

	ロンドン (Euston 駅) =マンチェスター駅	ロンドン (Waterloo 駅) =ウインブルドン	(地下鉄) ピカデリー・サーカス =ウインブルドン
距離	184マイル	7.5マイル	14駅区間
時間	2時間40分 ¹⁾	10~15分	30~40分
片道	12.50ポンド	0.50ポンド	0.80ポンド
往復	23.20	1.00	1.60
日帰り往復 ²⁾	12.80	0.58	1.05
週末往復 ³⁾	16.10		
1カ月内往復 ⁴⁾	19.10		

- 1) インター・シティ 125 というディーゼルの高速列車を利用。急行・特急などの料金はなく、長距離利用客への当然のサービスと考える。
- 2) 日帰り往復は朝のラッシュ時をさけて発売される。地下鉄では10時以後に発売。国鉄では駅ごとに運用時間が違うようである。土・日は朝から利用できる。
- 3) 金・土・日のいずれかに出発して、土・日・月のいずれかにもどればよい。
- 4) 1回土・日を旅行先で滞在すれば1カ月以内有効。

通勤用には定期券もある。これがほとんど割引かれないう。1カ月定期であれば、高いほうの値段で丸々20日分とられるから、土・日の休みを家でブラブラ過ごすことの多いイギリスではたいした得にならない。毎日切符を買うのに行列に並ぶという手間が省けるといだけのことだ。3カ月、1年となれば多少割引き率もよくなるのだが、毎日朝早く行く必要のない人はチープ・デイ・リターンの切符を利用する人も多い。

われわれが滞在中の半年の間にロンドンの地下鉄が2回にわけて、合計30%ほど値上げされた。わが家の近くの小さな駅では、その10日ほど前に、いつから値上げが行なわれると小さな黒板で告示される。日本ならさしずめ、その間に定期券の先買いにかけ込むところだが、少し様子が異なる。値上げされることは確かだが、いくらになるかの通知がこないの、はつきりするまで定期券を発売しないという。商売気たっぷりだ。こういった方策では通勤用の下駄を脱がせる効力はうすい、朝夕の通勤時間帯の道路の混雑は相当なものである。車の中をのぞくと2人で乗っている人が多いようだ。真鍋氏のいうカー・プールという考えが運動づけられているか否かは知らない。きめの細かいバスの運行がラッシュをかなり緩和させていることも事実である（上田 篤「くるまは弱者のもの」）。

翔んでる方策

本稿で述べたいことは、もっとドラスティックな方策だ。1979年6月18日から“ファミリー・レイル・カード”なるものが売り出された。10ポンドに両親の写真をそえ

て、郵便で国鉄の本部に申し込むと、3週間ほどして身分証明書のようなカードが送られてくる。これをもっていくと、どんなに遠い所でも大人1枚の切符を買えば、後は妻君と子供4人まで1人一率に50ペンスで買える。往復を買えば50ペンスで往復分の効力をもつ。広告には隣の子でも構わないとあり、片親用には5ポンドのカードを用意するという行き届きようだ。まったくメチャクチャなのだ。

この制度の導入のしかたもなんともイギリス的であった。前々日の土曜日に各誌一斉に、湖のほとりを、パパが切符形の台車にのっかって、後にママと4人の子供がそれぞれ50ペニー・コインの台車に坐って走る、という夢のある広告が誌面一杯にのせられた。西南端のベンザンスからネス湖のほとりのインヴァネスまで50ペンスという唱い文句で、18日から売り出すと、月曜には主要駅にきれいなパンフレットと申し込み用紙がおかれたが、まだカードはないのでむろん切符は買えない。2週間近くたってカードがきたので、さっそく旅行社に切符を買いにいったら、申し込んではあるのだが切符や扱い方の連絡がきてないという。子供達の夏休みまでには間に合うだろうから、またおいでという。なるほど夏休みの前にはちゃんと買うことができた。あわてなくともいつかはちゃんとうまくいくさ、とゆったりしたものよいうだ。

われわれは“下駄”がなかったら脱ぐべきか脱がざるべきかの迷いもなく、このカードに飛びついたが、一般の英国人はどう受けとめたのだろう。常々、車で動くことになっている人はこの広告も目に止らなかったかも知

れない。イギリスの人々のホリデイの過ごし方は、われわれのようにワサワサと走り見歩くのと大分違って、1～2週間同じところに滞在してパワーとしたり、その近辺を歩きまわることが多い。駅の構内には手押し車もふんだんにおいてあり、列車内も車両ごとに大きな荷物の専用置場がある。家族で動くのにさほど不自由はない。自転車でももち込むこともできる。こういった細かい配慮が旅を快適にしてくれる。そりゃ、現地で車があれば、便利には違いない。遠距離の旅には、同じ列車で目的地まで車を運んでくれるモートルレールのサービスもある。

9月に、国鉄からファミリー・レイルカード・サーベイと名うって、6ページ19項目にもわたる詳しいアンケート用紙が送られてきた。どんな旅に何人を使ったか、何曜に出て何曜にもどったか、レイルカードがあるから汽車を使ったのか、帰日も汽車か、やはり車でゆけば良かったと思うか、25マイル以上の旅をするときはレイルカードがなければ何を利用するか、カードを購入する気になった動機は、などとかなり対車を意識した質問事項が並べられている。

また、9月には家族旅行とは限定せず、夫婦、あるいは恋人用にと、大人1人分を払えば、もう1人は一率50ペンスという新たな切符も売り出された。これはカードもいらず手軽である。

省エネのソフト

日本でも旅が喧伝される。私なども中高生（大学生というより）に1人あるいは2人くらいで、寝袋でもか

編集後記▶最近やっと冬らしくなったものの、今冬は暖冬でかなりしのぎやすいようです。省エネルギーの面からみると、この暖かさは相当な貢献をしているようです。一方、国際情勢は中東地域を中心に一段と厳しい冬に向っているように思えます。▶エレクトロニクス技術の進歩や、資源問題などをめぐって、社会や産業の構造は大きく変革しつつあるといわれています。急速な革新

つぎながら安くて濃い旅をもっとたくさんしてほしいと思う。それにはいくら学割を使うとしても運賃が高すぎる。日本の国鉄の事情では、余裕のないこともわかるが、運賃の決め方には文化政策的な面からも多様性をもっとほしいと思う。

先日、私どもの学科の学生が、親睦をはかるとのこと、20人ほどで車に分乗し、往復1300kmの東北の秋を楽しんできた。車での旅は内輪の社会の移動でしかない、といくら嘯いたところで、日本ではこれが合理的なものでしかたがない。

イギリスでもこの程度の施策では下駄を脱がせるなど覚束なかるう。しかし何と大胆なやり口であることか。各駅には、車の混雑からのがれて、やっと海にたどりついた家族が、車をおぼり出して服のまま海に飛び込んでいるポスターを飾って、汽車でゆくほうが楽じゃないかと呼びかけている。“タダ”で走れる“自動車専用道路”モーター・ウェイの縦横に走るイギリスの道路は、日本に比べれば車が生き生きと走っている。やはり、と言おうか、夏の金曜の夕方はロンドンをのがれ出る車の列が延々と続く。

省エネも、ただひたすらに我慢をお願いするのではなく、利用者の立場にたつてとりつきやすい代替策もたてて、ふだんからそれとなく使っていたかくことのほうが大切ではなからうか。石油に代る新エネルギーの開発に最重点がおかれるべきではあるが、つぎのシステムに移行するためのソフトウェアにも、絶えず気を払うことが大切であると思われる。

をしている技術、他方で大きな革新を求められている技術とさまざまですが、技術開発をめぐってその評価と予測に関する問題は最近大いに話題になっており、本号の特集を企画しました。▶新しい表紙についての感想はいろいろですが、大方のご理解を得られたものと安心しています。気分を一新して今後は内容面でも一層の充実をはかる所存です。(M)

オペレーションズ・リサーチ

昭和55年2月号 第25巻（新シリーズ第5巻）2号 通巻230号

代表者 小林 宏 治

発行所 社団法人 日本オペレーションズ・リサーチ学会
東京都文京区弥生2-4-16 学会センタービル
(電話 03-815-3351~2) ☎ 113

編集人 高橋 磐 郎

発売所 株式会社 日科技連出版社
東京都渋谷区千駄ヶ谷5-4-2 ☎ 151

本誌のご注文は直接

日本オペレーションズ・リサーチ学会へ

定価 650円（郵送料含）年間予約購読料 7200円（郵送料含）

本誌への広告お申し込みは日経弘報社（563-2241）、明報社（571-2548）へ