

東京大学 生産技術研究所 正会員 柳本利彦

交通機関を計画として考へる場合単一のみに終始する事は物理実験と同様に考へる事であり人馬性あるいはより大きな社会動向についても能動的にありは受動的に有機的相関性と帯びている事はさきに述べた通りではない。施設と車両改良と運営サービスを与える事により利用者がこれを選択する事によりありはせんにより日常生活の規程されるという対物ではない対人にその考へすべき課題が重畳をなしているという基本性質を成している。これは人の心の問題でありシステム側の乗客サービスの事柄とまいるが存続が現実化し新たな新種交通機関の模索も永遠の課題ではあるがこれも現実化しており半永久社会容器として是認されてきた交通機関が仮に社会より、ムの増幅変動に由るとしても新設存続を述べただけでなく大きく交通機関の快活システムとして対応せざるを得ず今回この課題と新たに模索が迫らている航空輸送計画についてその現状をレポートします。

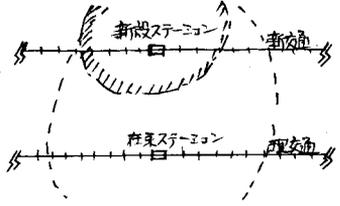
並列交通の設定について

ある地域において一路線のみにて需要が処理できればそれだけの事であるが飛躍量のための新線を設置した場合単に飛躍量だけを処理されるというのは早計であり利用者と交通機関との現象作用がさらに複合化されるといふ見解をもつべきである。それでは出てきた予測量に新たに対処すればよいといふ事もないであろうがより計画性と現象に対する正確な把握もまた要する。利用者動向は利用者独自のものであり個別の交通機関も各々の特性を有している。しかしよりSUITABLEに利用者との間のAが不経済性不評、内部経済性の損失等を及ぼす時、その予測量の検討とサービス体制の検討が新しい利用者の価値観を並んで意味を持つ。相互乗り入れ、スロトーフ、駅の新旧統合に於て交通機関同士の不経済性の除去等が考へられる。望むべきは互換(利用者)と利用者の利便性である、並列問題と現象的に把握すると利用者方向は必ず目的地点へ便利性と経済性(自他間の距離)によって作用している。より並列した交通機関を設置すると同時に現交通に対して利用者はフリーの選択意識を持つといふ事。より本質的ポイントの考慮は利用者選択し利用交通機関をスムーズにする。あるの仮定(新設統合)という前提作業について利用者は模倣的な計量作業を行なう。より並列交通についての見解は複相雑音といふのではなくより正確な多面的現象と予測量について考へる対策の作業は新設相違りも察見と現状との比較も必要と少しの補正である。直線距離において選択度多岐性と運行自由度により、経路と距離と運行はダイヤによる場合としてこの選択意識に自動車交通の気配がなくより需要需要の本質的数値を定するといふ。

そして交通機関の利用者は、とりわけ路線に地上と与える影響は地域計画の転換をなし単に高速道路が通るのみで地価が値下したという事柄だけでなくより効果的の並列運営とせざる事なく、少なくとも正しい則則を踏み、いたるに東京目比谷地区の如く道路-地下鉄と並行して運行する事なく現交通の機能capacityを活用(つまり地域便益性)に無事移行の検討を模索するべきである。そして人の心に交通機関を利用する事の負担とせざる事なく本質的の輸送便益と供するわけが、この運車の潤滑油がより正しく交通機関が利用できる現象といふ。仮に互換に付いて述べれば左記の事柄が述べらるるといふ。以上見解に終始したてて述べれば「神戸市に於ける利用者側の相互の出入機関の設置とは理想的であり、政策による同団体も一筆であるが、模倣的である事は本質的の方向とそれに対する作法であり容易に先行、政策に依存する事なく乗客の望むべきに依り、交通機関の運営に無理を押しこめぬ方針であり、単に駅に関する事柄に付てなくより多様な諸ポイントについて計量作業を行なうべきである。そしてこれら以上の見解とより正確に把握した諸文が登揚するに個人的に期待し実施の事と見ようと思ふ。

存続について

以上を以て科学史あるいは技術史輸送機の歴史をふりかえ、て書とめくると地元便益もこの事ながらもこれを歴史的現象として抽象概念の域で居るならば許さるとすると驚くべき現象とはいえない。からて運行そのものの可能性まで問われた輸送機輸送航空輸送についてその変遷のめぐることはおよそ輸送機の恒態改善に施設がして輸送計画体制が追隨して来た。しかしこの話は興味深くとも供給システムとしての望むべき健全輸送



$$D = k(CV_1 + DV_2)$$

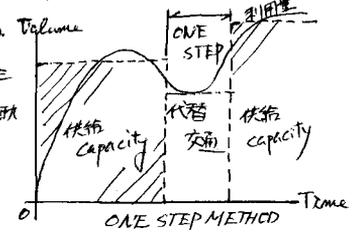
$$V_1 = P_f \cdot f_2$$

V_1 : 新設ステーションの利用率
 V_2 : 既存の利用率
 D : 新交通設置による利用率
 P : 選択人口 f_1 : 利用諸ポイント
 f_2 : 選択weight k : 補正係数

体制には遠慮という見解をもつべきである。筋道線にして20年施設にして20年交通機関として50年耐えるはそれであり日々運行の便益性に始終して半永久社会容器という概念を改良努力なくして拒く事は幻想であると語るを得ない。大衆人間は道路を造る事を考えず特りにけもの道^ニ手を加之集落間の連絡路を設置した。そして路中に街道を張りめぐらし歩行運行を自由にした。自動車が出現しこれが通れるように道路を改良し道路が自動車主体になり人間歩行が^閉めだされ自動車専用道路が張りめぐらされるに至っている。かつての街道は再び歩行専用道路にもどつた。交通施設を設置する場合問わしめるのは投下する社会資本とこれを利用する経済効果にある。

交通機関についても運営成果により設置と新しい交通機関に継続した。ここにおいてより合理的な運営方法という概念を離れ生活の文化の転換機関として存在すると考えた場合のあり方について述べる。運営上の難点と転換機関という名目の放棄によって交通機関が削減するならば^ニ考ふべきは施設の再利用と地味交通のバランスの問題である。かつて炭鉱に依存した北九州地域 鉄本供出した信譽線 過剰化地域統合のすすり落した地域等一般輸以上の特性があり経済負担^の解決して明日の度い増幅の力では進行といわねばならない。自生^の生ずる交通機関は公益性を取り込めるならば設置当初の经营主体の弱さは^のありあつたため再び転換機関として^の存在するべきである。規模に因り異なる必要に柔軟に対応する事が^の役割である。つまり一時的な需要の波谷間であるが、代替交通が充分あるかどうかが施設を道路に^の移行した物かどうか等である交通機関が去りつたの道に^の代りこれを^の加へての街道が歩行専用には^の転換機関としての新活用方法を^の検討して^の進めなければならない。

もし陽謀の谷間であるならば転換時期を^のONE STEP METHODの^の政策を^の計画者の^の語るべき内容である。歴史は^の繰り返す事^は歴史家^があり^の実務者^が責任^を負^うべきである。ローマ帝^が三ヘリ^の地方^には^の季節^的の^の運行^を停止^して^の運行^を行^うない^が現在^において^は無^の必要^の充足^の運行^を行^うる。この^の柔軟^性を^もて^の鉄軌道^の定^時化^とス^トド^の化^の志向^により^の工^程が^の進^めら^れて^のあ^るが^のノ^スケ^ルの^の感^程は^の少^くな^るた^めに^の敷^合に^の向^きか^つた^の状態^を再^の登場^する^事を^の個人的^に期待^する^がである。



次に航空輸送計画について。

関西圏と首都圏という航空法第一種国際空港を有する個所の二ヶ所のみ重点が偏。ている現在の「双眼レンズ現象」を呈している航空輸送計画について述べる。旅客量において船舶輸送にとつて変。た国際輸送課題の新たなリスタ。ア段階といふ。国際航空輸送旅客量に於いて年平均25% (日本) 14% (AHEK)の伸びを記録しており昭和65年度航空局予測3000万人 (日本) 1000万人 (外国)の数字が出されている。大阪国際空港については面積においてパリ・ドゴール空港3021haに対しオヘアという施設不充足と防音規制により着陸回数において昭和65年度1万回 (65年度1万回となり。52年度よりアップ)と少す。この国際航空輸送計画と同時にローカル路線の整備とエム化が試みられた。各巨間の新路線が開設された。国内線54年度記録4100万人 60年度予測5000万人あり長距離輸送分担率に於いて48.7%を占め大阪福岡60%大阪福岡80%であり東京札幌に至ってはほぼ100%を記録している。かつて整備前道路とローカルの交差点が交通課題として取り組まざれば国民生活の基本となる¹⁴⁴なる^の公^益輸^送であり^の生活^物資^の輸^送機関^のの^の効率^性の^の換^算的^な利^用が^の利^便である。航空機関による長距離輸送計画において¹⁴⁴の^の分^担率^を減^らす^時、^の国民^のニーズ^に応^じて^のい^ない^かのみ^をさ^す整備^のコスト^を合理的^な航空輸送ネットワーク^の確^立には^の現在^において^は取^組む^{べき}には^の施設^にかいて^のして^の航空輸送機関として外国人パイロットの存在が問題として航空機については国産機がYS-11号機という^のある^の面^での^の不^充実^を呈^して^のあり^の鉄^道直^道路^網が^の整備^調整^段階^に入^りて^のいる^のに^の比^{して}代^の国^の輸^送計画^のの^のミス^と見^られ^てあり^のが^の需要^の対応^に苦心^して^のいる^の段階^にに^て総合^的ネットワーク^の志向^によ^りの^の布^置と^の整備^が同時^にに^の重要^性を^もた^つて^のい^ふこと^はである。国内航空物質輸送において^の生^鮮食^料品^輸送^問題^に関^して^の執^行要^求の^の書^類流^行ス^キーム^のの^の本^体的^な輸^送機器^が量^とを^もた^る (大阪航空局) 長^{距離}輸^送と^のスピード^に依^存して^のあり^の定義^{した}中^{距離}輸^送機関として^の需要^を吸収^して^いく (運輸政策審議会)ならば^のこ^の等^が特^異性^に依^存する^事なく[、]関^心趣^の性[、]あるいは^の新^空港^新路線^の開^設が^の単^純的^な経^済刺^激策^{として}は^のナ^ク、^の確^定性^を指^し、^の命^をも^たず^る交通機関としての^の育^成と^{同時}に^の少^くな^くとも^の国内^において^のある^の問題^と解決^{して}も^未だ^の一^つの^の確^立と^模倣^が大^く必要^に応^じる^{方法}である。全国^の各^ヶ所^の結^核の^の設置[、]幹^線の^の定^時化[、]乗り^継ぎ^のサービス[、]物質^輸送^{施設}の^の分離^自立^輸送^体制^の確^立、アクセス^{交通}、連絡^{道路}鉄^道の^の整備[、]他^{交通}機関^との^の調^合鼓^吹、航空輸送^に対^して^の国民^のより^の正^確な^{知識}の^の普及^と利用^は、PPR、^の以^外他^{交通}機関^にも^の投資^本不足[、]供給^のニーズ^のの^の需要^の方向^のの^の立^ちか^つた^の向^向した^のあり^のが^の輸^送機関^が始終^存在^する^が設備^との^の劣^化を^もた^して^の現^在の^の施設[、]航空機^人員^と茶^とに^のす^事なく^{明日}の^の交通^の増^強を^の一^つの^の試^行が^の急^ぎで^のい^ふこと^はである。以上