

都市鉄道ネットワーク・サービスが  
今後目指すべき方向性

# 都市鉄道ネットワーク・サービスが今後目指すべき方向性

## 都市鉄道ネットワーク

### 1. 概成しつつある都市鉄道ネットワークの整備上の課題

未だ実現していない答申路線のほか、路線の延伸などの更なるネットワークの拡充、新駅の整備等を求める声があるが、こうした要望にどう応えていくべきか

輸送力増強等の抜本的対策を短期的に講じることが難しく、依然として混雑の激しい路線があるが、如何なる対応策が考えられるか

都市内ネットワークにとどまらず、幹線交通との更なる接続改善が必要ではないか（例：羽田～成田）

### 2. ネットワークの充実に資する事業手法の工夫

事業主体の分立がネットワークの強化自体を阻害している場合があるのではないか  
（例：大阪圏では地下鉄と民鉄との間の直通運転が限定的）

事業主体の分立によるサービス分断のため、ネットワーク拡大効果が減殺されているのではないか  
（例：路線を跨る毎に初乗り運賃が加算され、利用者の負担が加重）

利用者本位のサービスを実現する手法として、経営の一元化も考える余地があるのではないか

### 3. 駅施設の改善

ターミナル駅における混雑改善や利便性向上の要望に如何に応えていくか

まちづくりとの連携を強化し、駅周辺施設との有機的結合を図るには、如何なる取組が必要か

交通結節点や街の中心としての鉄道駅の特性を活かし、駅空間を公共サービスなどの市民生活に不可欠な機能にも解放してはどうか

## 都市鉄道サービス

### 1. 利用者の要望の収集・分析・対応のための官民協働

利用者から寄せられる鉄道サービスに関する的確な要請を行政としても組織的・体系的に収集・分析し、政策への反映を行う目に見える体制を構築する必要があるのではないか。

利用者から寄せられる個別のサービスに関する要望・苦情については、事業者は、お客様センター等で収集し対応しているが、複数の事業者や事業者全体で行うべきものや連携による効果が大きいものについては、ともリンクしつつ、行政が主体的に調整役を行い、官民で連携・協力する取組が必要ではないか。

### 2. 鉄道サービスの高度化の促進

バリアフリー基本方針の目標が平成22年とされる中で、段差解消、ホームドア・可動式ホーム柵、案内表示の高質化、情報提供の高度化、快適で安心な駅空間の提供等の要請は強い。将来に向けた事業者と利用者が共有できる鉄道サービスの高度化の姿を模索すべきではないか。

あわせて、鉄道サービスの高度化の姿を実現するための仕組み・投資インセンティブについて、検討することが必要ではないか。

### 3. ネットワークの充実やICカードシステムに対応した運賃の在り方

新しい交通インフラとしてICカードシステムが導入され、著しく普及している中で、ICカードインフラを更に活用し、更に利便性の高い鉄道サービスを構築する必要があるのではないか。

その際、各社の運賃政策により自由度を与え、利用者の運賃に対する要請に応えるためには、中長期的な観点から、運賃体系そのもののあり方について検討する必要があるのではないか。