

**交通政策審議会 陸上交通分科会 鉄道部会**  
**第8回東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する小委員会**

平成27年5月27日

【五十嵐都市鉄道政策課長】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第8回東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する小委員会を開催いたします。

委員の皆様方には、お忙しいところをお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。冒頭司会を務めます鉄道局の五十嵐でございます。よろしく願いいたします。

本日ご出席の委員の方々のご紹介は、出席者名簿を配付してございますので、これをもってかえさせていただきますと存じます。

それから、お手元の資料を確認させていただきます。本日の資料でございますが、議事次第中の下のところ配付資料とございます。その後、出席者名簿、委員名簿、資料1-1、資料1-2、資料2、資料3、資料4、資料5、最後は資料6という一枚紙でございます。過不足はございませんか。過不足がないと理解させていただきます。

それでは、カメラの撮影はここで終わりにしていただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 それでは、以降の議事進行につきましては、委員長の家田先生にお願いしたいと存じます。よろしくお願いいたします。

【家田委員長】 皆さん、お集まりいただきまして、ありがとうございます。今日は議事が多くて、時間を節約したいので、早速議事に入らせていただくことにいたします。

まず初めに、議事（1）の需要評価・分析・推計手法ワーキング・グループからの報告、議事（2）の駅空間・防災ワーキング・グループからの報告、それから、議事（3）の2020年オリンピック・パラリンピックの話題について議事を進めさせていただきたいと思っております。

それでは初めに、資料1-1と資料1-2につきまして、事務局からご説明をお願いいたします。

【澤井関東運輸局企画観光部長】 それでは、ご説明させていただきます。需要ワーキン

グ・グループでは、1月から5月にかけて、需要推計手法の改善について検討してまいりました。需要推計手法につきましては、基本的には18号答申をベースにしておりますが、2つの観点で改良が必要だろうと考えております。

1つは、18号答申のときの将来予測が、大体10%程度の乖離があったものですから、その原因をきちんと分析して、改善につなげるということが1つ。もう一つが、18号答申のときとは、社会経済環境が大分変わっておりますので、ここをきちんと反映させる必要があるだろう、こういう2つの観点で改良してきました。その状況について、資料1-1を中心に、適宜資料1-2を使いながら、ご説明させていただきたいと思っております。

資料1-1をご覧くださいと思います。先ほど申し上げたように、18号答申では若干の乖離があったということで、その原因を分析いたしますと、もともと夜間人口をベースに計算をするのですが、その夜間人口が実際の数字とは異なっていました。どの様に異なっていたかといいますと、18号答申をつくった後、都心回帰が本格的に始まりまして、そこが夜間人口の乖離が出てきた大きな原因であるという分析をしております。

それから、将来の変化として考慮すべき事項という第2番目の観点でございます。これにつきましては、青い箱の中に掲げられています8つぐらいの要素があるだろうという整理をいたしました。そのうち需要推計に直接かかわるのは、上から6つ、このぐらいのことを整理させていただいております。

ポイントだけ申し上げますと、1つは、超高齢社会の到来と、それに伴う高齢者の就業の促進、それから、女性もこれから就業が増加することが見込まれるという点でございます。また、都市構造につきまして、先ほど申し上げたように、都心回帰が進むということでございます。1つ飛ばしまして、社会的インフラにつきましても、リニア新幹線や三環状道路が整備されるという大きな状況の変化があります。こういった点を踏まえて、需要推計手法に反映させていくという作業をやってまいりました。

具体的に申し上げますと、まず、資料1-2の3ページをご覧くださいと思います。超高齢化の進展に伴います就業構造の変化ということで、右下に高齢者、女性の社会進出とございます。特に女性でございます。このグラフは、女性の就業の特徴として、M字カーブと言われる30代前半から40代前半にかけて、育児のために一回離職するというのがございます。これがだんだん改善されていきまして、Mの谷がならされていく傾向にございますので、こういったものを反映するというところでございます。

それから、1ページ戻っていただきまして、2ページをご覧くださいなのですが、一極

集中の状況でございます。真ん中の下に、都県別・ブロック別夜間人口とございます。これは人口の増減の状況でございますけれども、これをご覧いただくとわかりますように、東京都区部では人口の伸びが急増しているということでございます。それに対して、郊外部の多摩地域ではほとんど横ばいで、都心での人口集積が進んでいるということでございます。

それから、前後して申し訳ありませんが、4ページをご覧いただきたいのですが、インフラ整備の効果がいろいろ出てくると申し上げましたが、例えば、三環状道路のうち、中央環状線の効果につきまして、この右下のグラフを見ていただきたいのですが、新宿・羽田間の所要時間でございます。中央環状線整備前は、所要時間が30分程度かかっていた。これが整備後は15分に短縮されている。かつ、ばらつきが大幅に減っていて、遅れたりすることが少なくなって、定時性が上がっています。これは逆に鉄道からバスへのシフトを促す要因になっています。そういった状況もあるということでございます。

資料1-1に戻って、ピンク色のところをご覧いただきたいのですが、こういった状況を改善いたしましたのが、右側でございます。ここでは詳細な説明は割愛させていただきますが、例えば、上から5つ目、目的区分、性年齢階層別区分を細分化とございます。先ほど申し上げたように、女性や高齢者の社会進出が進んでいるということを反映するために、また資料1-2を見ていただきたいのですが、16ページでございます。細かく見ていきますと、このグラフにあるように、男性・女性、あるいは年齢の状況によって、トリップ数の違いが相当あるということで、この階層別にモデルをつくって予測するという、かなり精緻なことをしております。

それから、また資料1-1のピンクのほうに戻りまして、下から2番目の道路の時間信頼性向上というところがございますが、先ほど申し上げたような、三環状道路ができたことによる整備効果もモデルの中に組み込んで、推計に反映させるということをやっています。

このように、状況の変化をきちんとモデルの中に反映させて、できるだけ現在や将来の状況に合った需要推計手法に改良するというのをこれまでやってきたところでございます。簡単ですが、以上です。

**【家田委員長】** ご苦労さま。

それでは、このワーキング・グループに参加していただいています加藤委員に、補足のコメントがありましたら、お願いします。

**【加藤委員】** ありがとうございます。基本的には、先ほどのご説明のとおり、18号答申で使われた方法を踏襲しております。ただし、今後期待されている高齢化の進展や女性の

就業スタイルの変化などを考慮するために、同じ構造ではあるものの、たくさんのモデルをつくらなければいけない状況にあります。使用するデータの精度の問題もあって、ワーキング・グループの中でも、技術的な面で苦慮しているところですが、何とか9割方はできつつあります。これから提案路線について、将来需要動向を分析することになるかと思いますが、こちらにうまく対応できるようなモデルとして、今後使っていけるものになると考えています。

私からは以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。

いろいろとご質問やご意見もあろうかと思えますけれども、最後にまとめてやりたいと思います。

それでは続きまして、次の資料の駅空間につきまして、ご説明をお願いいたします。

【金子駅機能高度化推進室長】 それでは、資料2をごらんいただきたいと存じます。駅空間・防災ワーキング・グループで、このたび中間取りまとめをおまとめいただきましたので、私からご報告をさせていただきます。資料2の1から2枚目にかけて、基本的に3部立てになってございます。

1 ページ目の青色の部分が、駅をめぐる社会経済の状況ということで、超高齢社会の到来、オリンピック・パラリンピック、観光立国、都市の国際競争力向上、防災・災害対策という5点を挙げてございます。

緑色の部分の2が、駅における現状と課題でございます。まず、(1)で鉄道駅の役割を整理いただいております。まず、1つ目が、駅はノードであって、鉄道サービスを提供する拠点であるということでございます。この観点から見ますと、採算性も確保しつつ、一定の成果を上げてきていますが、オリンピック・パラリンピックを見据えますと、さらなるシームレスな移動の実現が必要だということでございます。

2つ目の役割は、駅は人々が集うにぎわい拠点であって、まちの顔として、快適でわかりやすく、安全でほっとできる公共的空間であるとともに、情報拠点になることが期待されるということでございます。ただ、こういった役割を果たすためには、課題の解決に当たって、鉄道利用客のみならず、地方公共団体をはじめとする関係者の行動が不可欠ということでございます。

(2)と(3)で、現状と課題を整理してございます。まず(2)が全般的な部分で、2つ挙げております。1つ目が、①でシームレス空間の充実に向けた関係者連携の不足という

こととございます。各鉄道業者が個別に空間を形成してきた結果、段差の存在や、わかりづらいうサイン表示などがあるということとございます。

この緑の右側の部分に、進行形の事例の紹介をさせていただいていますが、空港駅、都心部の駅などで、総体としては、まだまだ連携の不足が見られるということとございます。

②はオリンピック・パラリンピックを見据えると、駅における接遇を担う人材が不足するおそれがあるということとございます。

(3)では、個別事項の現状と課題ということと、現在の進捗について数字で紹介させていただいたり、課題の抽出をしてございます。

続きまして、2枚目をごらんいただきたいと申します。以上の課題に対応する形で、3番として、2020年までに早急に取り組んでいきたい対策の方向性をまとめていただいております。時間の関係もございまして、中でも最も強調したいのが、赤色の(1)のみんなで駅マネという部分とございます。文字ばかりで大変恐縮でございますので、これについては、次の3ページをごらんいただきたいと存じます。

まず、みんなで駅マネとは何かということとでございます。枠内をごらんいただきたいと申します。個別駅ごとに地方公共団体等の主導によって、鉄道事業者、あるいは周辺の施設管理者が一堂に会する場において、見える化した課題を共有した上で、PDCAサイクルを実施しながら、駅にかかる課題を解決していくということと、鉄道利用者、市民が鉄道駅における接遇や安全性向上に参画していくというこの2つで、みんなで駅マネジメントを進めていくということとでございます。

先ほど2の(1)で、駅の役割を2つ申し上げましたが、今の枠囲みの下のところに、矢印が両方向に引っ張ってありますけれども、鉄道サービスのほうについては、主にこの線の赤い点々枠で囲っています鉄道事業者が対応して、右側のまちの拠点としての視点については、主に黄色い部分の自治体が対応してきた。これを、それぞれテリトリーを広げる形で、真ん中の赤枠と黄色枠が重複する部分について、こういった諸課題の解決に向けて協働してやっていくということとあわせて、緑色の枠の部分になりますが、利用者参画も車の両輪として、みんなで駅マネということとでございます。

これをどういったところから進めていくかということとでございます。次の4ページに、鉄道駅の分類の考え方を提示してございます。オリンピック・パラリンピックを見据えますと、1の空港駅、(1)の国際線ターミナル駅、あるいは2の空港アクセス乗換駅といった中でも特に都市部の駅から取り組んでいただきたいということとでございます。

また、このようなことを進めていくためには、各駅の強み、弱みを明確化するために、駅のカルテづくりが必要であって、そのためには指標の検討が必要だということで、現時点の候補案を6ページに提示させていただいております。ユニバーサルなやさしさ、おもてなし、わかりやすさなどの観点から、23項目にわたって、候補案ということで提示させていただいております。

2ページに戻っていただきたいと思います。逐一のご説明は時間もありませんので、省略いたしますけれども、その下の(2)から(5)にかけては、個別課題に対応する対策の方向もまとめていただいております。

最後の3行、オレンジ色の部分が、最終取りまとめに向けた積み残しの部分でございます。都市の国際競争力向上への貢献、あるいは地域の高齢化への対応のための駅空間の高品質化のあり方、あるいは駅のみならず総合的な防災対策のあり方といったことについては、引き続きワーキング・グループにおいてご検討いただく予定でございます。

資料の7ページ以降には、事例集や今回のワーキング・グループの名簿を添付してございますが、説明は省略させていただきます。説明は以上でございます。

**【家田委員長】**      ありがとうございます。

それでは、このワーキング・グループの主査をやっていただいております羽藤委員にコメントをいただきます。

**【羽藤委員】**      私のほうで駅、防災ワーキング・グループで取りまとめをさせていただいておりますが、一番大きな特徴は、オリンピック・パラリンピックに向けてというところで、さまざまな駅で、自治体、それから事業者の皆様の協力をいただき、見学させていただいたんですが、非常によくできているところは、マネジメント組織がかなりしっかりしていることを実感しております。

こういったところを捉えて、みんなで駅マネというところを、できれば2020年、オリンピック・パラリンピックのレガシーになるということを期待して、これで駅づくり、駅マネジメントをうまく回していけないかということを考えている次第です。

ただそうはいつでも、根拠となるものも必要ですので、多様な駅の特徴を捉える上では、駅のカルテづくり、何らかの指標でPDCAを回していくといったところを確かなものにしていくといったところが、2020年に向けてやるべきこと、ただ、それもやみくもというわけではなくて、駅の分類でお話がありましたが、駅の区分をしっかりしていく。インターナショナルゲートウェイポイントに当たります空港、インターナショナルなトランジット

ポイント、それから、さまざまな都市の拠点、オリンピック・パラリンピックの会場付近、こういったところそれぞれに特徴のあるマネジメントがあろうかと思っておりますので、そういったところを考えていきたいと思っております。

以上です。

**【家田委員長】** どうもありがとうございました。

このほかに、列車の遅延のワーキング・グループが設置されてございまして、富井先生を主査としてご検討をばりばりやっていただいているところがございますけれども、その部分については、前回の会で報告してございますので、今回は入っていないところです。

それでは続きまして、3番目の議事の説明もやっていただきます。2020年オリンピック・パラリンピック東京大会に向けた都市鉄道の取り組み、事務局よりご説明をお願いいたします。

**【五十嵐都市鉄道政策課長】** 資料3をお開きください。ページをめくっていただきまして、4ページと振ってあるものでございます。ご案内の繰り返しになるかもしれませんが、オリンピック・パラリンピックの計画の概要でございます。オリンピックで特に重要と思っておりますのは、オリンピックの場合、7月24日から8月9日、学校はお休み、それから、場合によっては、夏季の休暇をとり始める時期という状況でございます。それから、チケットの販売数が780万枚ということで、これは後で出てきますが、この2週間の間に、観客だけでこのボリュームが東京を中心とした日本を訪れるということでございます。

パラリンピックにつきましては、それから2週間後でございまして、東京の小学校だと、学校が始まっていたりする可能性もございまして、それでも夏休みの最後の週から翌週にかけてという形でございます。チケット販売数は、230万枚を想定しているものでございます。

続いて、5ページ目でございます。オリンピックはいろいろな報道等がされておりますが、現在、公に発表できる計画は2つしかございません。1つは、立候補時に立候補ファイルという形で出したものと、今年2月にIOC及びIPCに提出した大会開催基本計画、この2点になってございます。

ここは項目だけ載せておりますが、都市鉄道に関する部分といたしましては、立候補ファイルで申しますと、13の輸送というところがございます。それから、大会開催基本計画に関しては、第3章の会場・インフラ、第4章の大会を支える機能云々というところが関係するところでございます。

これを分野別に見たのが以降でございます。6ページ目は、もともと大会組織委員会のホームページに、立候補時に競技会場としてエントリーされている箇所、地図に、都市鉄道の主な駅をプロットしたものでございます。ちょっと見にくくなっておりますけれども、それぞれオリンピックサイトに近く、最寄り駅として使われることが想定される駅としてこういう銘柄が挙がってくるということになってございます。

続いて、7ページへお進みください。7ページも立候補ファイルでの想定でございます。立候補ファイルでの想定は輸送需要ということで、1日当たり最大92万人の観客、大会スタッフの輸送需要が発生すると考えられているところでございます。

そのうち約8割が鉄道利用であるということを前提としております。現在東京の鉄道網は、新交通なども含めて、1日当たりおおむね2,570万人を運んでいるということでございます。8月は夏季休暇等もありまして、これは全国平均ですが、月別に見ますと、ピークの月というのは大体5月らしいのですが、5月の状況から比べると、大体5%減ぐらいになりますので、大体2,500万人とすると、125万人ぐらいの需要減が出てくるわけでございますが、想定されている92万人の輸送需要ということは、マクロのレベルではございますけれども、東京の鉄道網は、既存の輸送システムで十分対応することができるということが立候補ファイルにも書かれているところでございます。

続いて、8ページ目でございます。これは大会基本計画での輸送に関する目標ということで、2の主要目標というところがございまして、質の高い輸送サービスを提供することはありますが、東京の充実した公共交通網を活用して円滑に観客を輸送すること、大会の輸送需要が一般の市民生活や都市活動に与える影響を最小化することが記載されています。それから、最後にアクセシビリティを一層向上し、レガシーを残すこととされております。

続いて、9ページへお進みください。オリンピック・パラリンピックの際に、移動への誘導の円滑化のために、標識、サインに関する目標も定められてございます。大会の意匠に合わせる形で、適切なサインを作っていくという形になってございます。

それから、10ページにお進みください。10ページはオリンピック・パラリンピック東京大会に向けた推進体制でございます。基本的には、オリンピック・パラリンピックそのものの運営主体というのは、オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会を実施するという形でございますが、これに政府も万全の態勢で協力して、確実な大会の実施を図ることになってございます。

そのためのハイレベルの調整会議といたしましては、オリンピック・パラリンピック調整



会議が存在しています。したがって、オリンピック・パラリンピックハイレベルのほかにも、運営主体であるオリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会と、組織委員会はお座敷を設けて、さまざまな課題についての連絡調整という体制が現在とられているところでございます。

以降、それについての簡単な説明がございます。11 ページをお開きください。メインになります輸送そのもの、観客誘導の動線や輸送の状況についての調整につきましては、これも大会開催基本計画に記載されていることでございますが、輸送連絡調整会議と、ここにメンバーが出ておりますが、大会組織委員会、東京都、国、それから民間の事業者にご参加いただく輸送連絡調整会議という場で物事を決めていくことになってございます。

それから続いて、12 ページでございます。先ほど言ったアクセシビリティをよくすると、要するに、ユニバーサルデザインを実現する、バリアフリー云々の話でございますが、これにつきましては、同じく大会開催基本計画にも記載があるのですが、アクセシビリティ協議会というものを設けまして、国際パラリンピック委員会のアクセシビリティのガイドラインを参考としながら、東京版のアクセシビリティガイドラインを策定して、そのガイドラインにのっとった形で、必要な設備改良等を行っていくこととされているところでございます。

それから、13 ページにお進みください。13 ページ以降の資料は、政府が全面的に支援するという形での取り組み方を取りまとめるために、オリンピック・パラリンピック関係府省庁連絡会議というのがございます。そこで大会実現に向けた国の取り組みについて取りまとめた資料からの抜粋でございます。鉄道関係ですと、輸送と外国人旅行者の受け入れ、バリアフリーというところが主にかぶっているところがございます。

以下、順次言いますが、14 ページでございます。輸送の関係では、空港アクセス等の改善というのも、国の対応が期待される事項として載っております。その中に、ここに書いてありますけれども、本委員会における空港アクセス等の改善に関する議論の結論も、オリンピック実現の重要なものであるということになってございまして、15 ページにスケジュール表が出ておりますが、今年度末を目途の答申を受ける形で実施に入っていくとプロットされているところがございます。

16 ページでございます。同じく大会時の輸送でございます。先ほど輸送連絡調整会議を設けるとご説明いたしましたが、会議そのものはまだ一度も開かれていません。組織委員会ができる前の段階で、招致委員会が中心となって、輸送調整会議というものが実施されてお

ります。これは、大会関係者輸送検討会と、観客・会場スタッフ輸送検討会というのがございますが、今、主に議論になっているのは、ここにもありますように、オリンピックレーン、オリンピック関係者の車両だけ優先的に走れる道路空間を確保するというテーマを中心に議論が進められていると聞いております。

あと会場周辺での誘導も含めた観客、会場スタッフ誘導検討会というところで、具体的な輸送の計画については検討されているようでございますが、これについては、検討の中身も含めて、公表されているものはないということでございます。

17 ページへお進みください。今年度、これはもうスケジュールがちょっとずれています。2015 年のどちらかのタイミングで、輸送調整会議から、真ん中にありますオリンピック輸送センター、あるいはオリンピック交通輸送専門委員会という協議体をつくりまして、大会実施に当たっての輸送の具体的な事項について検討、実施が進められていくという体制になってございます。

18 ページにお進みください。外国人対応の関係でございます。多言語対応の強化ということで、オリンピック・パラリンピック大会に向けた多言語対応協議会というものが設けられております。これは交通分科会、道路分科会、観光サービス分科会というのがございますが、ここでの議論を踏まえて、適切に対応していくこととなっております。

19 ページにございますが、2014 年 11 月に、多言語対応の取り組み方針を取りまとめておりまして、これを受ける形で、行政側で整備するもの、それから、民間側で整備いただくものの実施に移っていただいているところでございます。

それから、20 ページにお進みください。もう一つの外国人対応ということで、無料公衆無線 LAN の整備でございます。これは観光庁と総務省が中心になって、外国人観光客用のシングルウィンドーでの無料公衆無線 LAN の整備がされておりまして、協議会を設けて活動しているということでございます。

今後の検討スケジュールは 21 ページに出ているとおりでございます。

それから、22 ページにお進みください。先ほどご紹介しましたアクセシビリティ協議会の説明でございます。22 ページの下の欄でございますが、アクセシビリティ協議会の中には、建築部会と交通アクセス部会とコミュニケーションサービス部会とございまして、交通の関係では、交通アクセス部会というところでございます。ここでアクセシビリティガイドライン、具体的にいうと、バリアフリーのスペックです。エレベーターのサイズとか、エスカレーター等の活用の仕方とか、そういった事柄をガイドラインとしてまとめていくとい

うことで、今ある程度素案ができて、I P Cに照会している段階にあると聞いております。

今後のスケジュールについては、23 ページに出ているとおりでございます。

それから続いて、24 ページにお進みください。バリアフリーについても、2020 年までに原則 100%バリアフリー化などの目標を確実に実施していくということで、きっちり対応するようということになってございます。

25 ページにスケジュールがございしますが、基本的には 2020 年までにしっかりとやっていくということが書かれてございます。

それから、26 ページは、I C Tを活用した行動支援の普及・活用ということで、歩行者移動支援サービスという形の、新しいスマホ等を使った位置情報とか、案内情報を実現できないかということで、2020 年に向けた社会全体の I C T化推進に関する懇談会というところでご議論されているところでございます。

具体的なスケジュールは、27 ページにプロットされているものでございます。

それから、28 ページ以降の資料は、オリンピックそのものではないですが、せつかくの機会なので、このオリンピックにきた機会に、日本のよさ、日本の強みをショーケースのような形で訪れた外国人の方々にプレゼンテーションすることによって、日本のさまざまな分野での産業、社会活動を活性化しようという、ある意味欲張りなプロジェクトでございまして、シーンが3つございしますが、東京圏以外の地域における観光立国ショーケース化、それから、東京そのものをユニバーサルデザインのショーケース化とする、それから、成田空港、羽田空港そのものもショーケース化するという取り組みを進めるべきであるということが、産業競争力会議改革 2020WG で議論されているところでございます。

29 ページには、地域における観光立国のショーケースの具体的施策が書いてございます。

それから、30 ページは、東京ユニバーサルデザイン・ショーケースということでございまして、東京の中におけるユニバーサルデザイン化の徹底を実現して、それを見せていくということになってございます。

それから、東京圏、あるいは日本の玄関口である成田空港、羽田空港もこの際ショーケース化するというので、プロジェクトがいろいろ期待されているところでございます。この中で空港へのアクセスのサービス水準についても、鉄道、バス等によるアクセス水準の改善がそこに盛り込まれているところでございます。

以上が、全体的な政府の取り組み状況でございまして、33 ページ以降が、実際に事業者、あるいは国等でそれぞれの課題にどのように対応できているのか、あるいはできるのかと

いうことについて、事務局の分析と現況のご報告でございます。

33 ページは、大会時、大規模イベント時の輸送対応でございます。例示で、大規模コンサート実施時の都営地下鉄線とりんかい線の臨時列車の増発とか、花火大会の臨時列車の運行というのを示しております。先ほどのマクロの容量として、大体何とかなるのではないかとこの需要予測がありましたけれども、実際駅ワーキングとか、ほかの機会なんかの視察の際、事業者の方にも何回か取材すると、東京はイベントが多い街でございます、例えば、左側の大規模コンサートのところをよく読んでいただきますと、嵐のコンサートと書いてあるんですが、嵐のコンサートを国立競技場でやったとき、国立競技場の観客は5万人しかないんですけども、芝生に客席をつくって約8万人を集めたイベントということで、偶然の数字の一致なのか、新しい計画と同じなんですけれども、それが嵐のある時間に合わせてどっと人が来て、どっとはけるという事柄について、大きなトラブルもなく対応している。

それから、同じようなことで申しますと、東京湾大花火大会は多分10万人を超える規模で、エリアはちょっとばらけますけれども、人が来たときに、もちろん細かいトラブルも全然ないというわけではございませんが、おおむねつつがなく輸送対応できているということでございます。もちろん駅の容量等、後でご議論いただかなければいけない部分がありますと思いますが、東京の都市鉄道は、もう一つの特性として、ある程度イベント慣れしている。大きなイベントが2週間続くという、祭り週間に対応できるような態勢をとれば、既存のシステムを十分に生かすことで、対応可能ではないかという分析をしているところでございます。

34 ページは、先ほどの大会会場等の地図の再掲なんですけど、先ほど申し上げたとき、何も考えずに最寄り駅をそのまま載せてあったのですが、ここで駅名を出しておりますのは、現在、事業者あるいは東京都などにおいて、何らかの駅の改良工事、必ずしもオリンピックだけを念頭に置いたものではありませんが、オリンピックまでに一定の成果を出すものを列挙したものでございます。

そういったものと見ますと、例えば、新宿駅とか、オリンピック会場近くの千駄ヶ谷駅、あるいは日比谷線の新駅をつくる話、山手線の新駅をつくる話、浜松町での乗換利便を良くするための改良の話、東京駅でも自由通路等を改善する等のプロジェクトが、現時点で既に動き出しているところでございます。

これも最後に申し上げることになりますけれども、既に動いているものもございまして、これ以外にも、具体的な会場の用途、あるいは人数規模、それから、繰り返しになりますけ

れども、競技の開始、終了時間によって、ハード面のさらなる拡充、改良、あるいはサービス面で始発終発の時刻変更という対応は要るのではないかと考えております。

35 ページ以降は、既にJR東日本や東京メトロでは、中長期的な投資対応を発表する際に、あわせて東京オリンピック大会を見据えた取り組みをしているというものをしておりますので、ご参考までにまとめたものでございます。

36 ページ以降は、バリアフリーの状況でございます。ご案内のとおり、8割が段差解消できているところでございます。東京オリンピック・パラリンピックにつきましては、36ページの左側の下でございますが、実は国土交通省の総合政策局の幹部が一度、空港から国立競技場までのルートがどうなっているか、実地にチェックしたりしていますが、直近では、オリンピック・パラリンピック担当の副大臣、政務官が原則車椅子に乗ったまま、羽田から車椅子で国立競技場まで行ってみるといった視察をやっておりまして、おおむね行けるのではないかと。ただ、細かい点ではいろいろあるというご指摘をいただいている。この結果については、また文部科学省とオリンピック・パラリンピック大会組織委員会と共有しつつ、対応していくことになっていきますが、この状況でございます。あわせてアクセシビリティ協議会には、いわゆるチャレンジドの方々もメンバーに入っていると承知しておりますので、実際具体的な細かい対応についてはまだあろうかと思えますけれども、こういう流れの中で対応していく必要があると思っております。

今、具体的にちょっと課題になっていますのは、37 ページでございますが、段差解消は構造的にはおおむね進んでいるのですが、最後に電車に乗るところのギャップというもの、細かいところではありますが、問題になりつつありまして、事業者において既に対応しているのは、可動ステップを設けるとか、スロープとホームドアの接着面を直すとか、基本的には渡り板の使用という人海戦術が多くなるわけですが、この辺も量と質をどのように充実させていくかということが必要だと思っております。

38 ページは、ロンドンでの事例でございます。ロンドンもこういうアクセスレベルを直すために、一部ホームのかさ上げをしたりしましたが、ここの枠囲いにありますが、ロンドンは実はバリアフリーが全然進んでいないと言うと怒られてしまうのですが、駅ベースでいうと、3割も段差解消されていないということで、ホームのかさ上げも、工事できたところはいいのですが、いろいろな事情でできなかったところは、ここにありますが、結局人海戦術で渡り板を使用した対応でもやっていたようですので、この辺も参考にしながら、適切な対応をしていただくべく頑張っていきたいと思っております。

それから、39 ページは、バリアフリーにおけるソフト面ということで、コンシェルジュとか、サービス介助士、タブレット端末による案内と、ICT等も使ったヒューマンタッチなサービスの充実に努めていただいているところでございます。

40 ページ以降は、外国人の受け入れ環境の充実というところでございまして、デザイン、案内表示、英語の表示等の統一化ということが、既に進んできているわけですが、オリンピック・パラリンピック東京大会用の統一的なデザインというのがおそらく設定されると思いますが、それを受けた後に、その統一されたデザインをうまく使うような形で、東京のサイン表示について、可能な限りわかりやすさ、統一化が図れないかというのをこれから仕込んでいきたいと思っているところでございます。

41 ページは、これもロンドンオリンピックの例でございます。ロンドンオリンピックの大会カラーがマゼンタ色でしたので、マゼンタを背景に白抜きでいろいろなロゴ等をつけて、これは大会以降もこのままほうっておけばいいと思うのですが、何せここにオリンピックのロゴがあるので、オリンピックが終わるとはがさなければいけないということもあるので、おそらくほぼラッピングとか、仮設のものだったと思いますが、ここで共通的にやったものについては、大会後は青字に白という形にして、同様のロゴなり、ピクトグラムを使って対応していったということでございます。

それから、ヒューマンタッチのサービスについても、マゼンタ色のベストを着て、誰が案内役になったかということがわかるようにご案内をしたと報告を受けているところでございます。

42 ページは、そのほかの外国人の受け入れ環境の整備でございます。かぶる部分がありますので、省略させていただいておりますが、ここで一言ちょっと申し上げておきたいのは、外国人対応については、観光庁などが中心になって、比較的いろいろなアンケート調査とかをいただいて、そういったことから鉄道分野にもオーダーが来ているのですが、この際、先ほどバリアフリーのところ担当政務官や国土交通省の幹部がチェックアップしたりしておりますが、外国人が幹部でおりませんので、例えば、留学生などを活用して、一度施設なんかをチェックアップするというのも、このタイミングでやっておくことはいいことなのではないかと事務局も思っておりますし、今日の駅ワーキング・グループの報告でも、最初説明がありませんでしたが、よく読んでいただくと、そういうご提案もきておりますので、オリンピック・パラリンピックが具体的に決まる前に一度こういうことをやるというのも一つのアイデアではないかと思っております。

43 ページは、外国人受け入れ環境の整備で、企画乗車券の充実ということでございます。これはまだ実現しておりませんが、左側の下にあります東京メトロと都営交通のフリー乗車券ですが、今年度中に1日、2日、3日というのは、24時間、48時間、72時間と、今までこれは始発から終電までということで1日、だから、始発より後にやっても終電までで終わりということになっていたんですが、最初の乗車からカウントして24時間ということなので、例えば、1泊2日で昼から来た人は、昼から帰るまでは1日券だけでいける。外国の都市で1日券というのは、大体24時間とか、時間単位でやるのも多いので、その辺を上手に制度化してやっていくということでございます。例えば、これは東京メトロと都営交通のものですけれども、それ以外、各社相乗りの1日乗車券等もありますので、そういったものも、比較的きめの細かい話ではございますが、充実ということも重要ではないかと思っております。

以上、ちょっと長くなりましたが、44 ページ以降はまとめでございます。取り組みに向けた着眼点とありますが、オリンピックの需要は夏季閑散期の短期的な需要増であると認識しております。したがって、後で申し上げるとおり、インフラ部分については何とかなるのではないかと思います。来る、増えるお客様が外国人など、東京圏の鉄道サービスに慣れていない利用者であるということ念頭に置いたさまざまな対策が必要ではないかと思っております。

それから、いろいろな改良やシステムの充実等を行う際に、せっかくの機会なので、大会開催期間中だけのもの、スペシャルサービスはあろうかと思いますが、可能な限り大会後のレガシーとなる、持続可能なサービスということも念頭に置いていきたいと思っております。

それから、ショーケース化とかぶりますけれども、これを東京の魅力を世界に発信する好機だと積極的に捉えて、ちょっと背伸びをする工夫というか、覚悟も必要なのではないかと思っております。

最後、ちょっと参考になりますけれども、駅に関する部分については、先ほどご紹介した駅空間・防災ワーキング・グループの中間取りまとめが、オリンピック・パラリンピックを念頭に置いて、先行して議論していただいておりますので、ここの実現も重要なポイントであるということでございます。

45 ページでございますが、開催時の円滑な輸送につきましては、繰り返しになりますけれども、おおむね既存の鉄道インフラで対応可能だと考えておりますが、会場最寄り駅で

の具体的な対応等については、個別に検証、検討が必要であるので、今後の輸送連絡調整会議等を通じた調整の進展を期待するところでございます。

それから、空港アクセスの改善については、さまざま検討中のプロジェクトのみならず、これは駅空間・防災ワーキング・グループで言われているものでございますが、成田空港、羽田空港の鉄道駅や都心部でのアクセス線の乗換駅における旅客利便の向上についても検証、検討を進めるべきと考えております。

それから、混雑対策や遅延対策についても、ある程度需要が減るとはいえ、市民生活、社会活動が行われている中での輸送量でございますので、これについても可能な限り万全な態勢に取り組むべきであると考えております。

それから、バリアフリーの進展につきましては、もう改めて繰り返すまでもありませんが、2020年までに段差解消率約100%という目標を必ず実現すべきだと考えております。

それから、アクセシビリティガイドラインで、追加的に施設改良等の整備が必要になる場合もございますので、国、地方公共団体、鉄道事業者が三位一体となって積極的に実施することを期待したいところでございます。

それから、ハード面のみならず、ソフト面を含め、広く一般での心のバリアフリーのムーブメントにこの機会をうまく使いまして、さりげない思いやりのある接遇、これは必ずしも鉄道事業者に限らず、同じ列車に乗っている乗客同士の助け合いも含めて、そういう広がりができることも期待したいところでございます。

外国人旅行者受け入れサービスにつきましては、サイン、案内サービスの多言語化等を徹底すると考えております。ただ、必要とされる情報の量、質、状況をよく判断して、今までの日本の多言語化は、4カ国表示化しろというのと、4カ国表示化することが目的になってしまって、視認性がよくない。要するに、日本語が一番大きいですけれども、英語その他の言葉は小さくて、サインしている価値がないというのも、駅空間・防災ワーキング・グループの知見としてございますので、この場でどういう量、どういう質があるのか、それをどこまで多言語化する必要があるのかということは、きめ細かいという言い方もできます、あるいは、柔軟にという言い方もあろうかと思っておりますけれども、対応していくことが必要ではないかと思っております。

それから、大会を契機にサインのデザイン統一化が進むことを期待して、それをレガシーとしてもらいたいと考えております。

最後に、繰り返しになってしまいますが、外国人利用者のニーズを把握するためのモニ



ター調査を行うことも非常に有効ではないかと考えております。

すみません。長くなりました。以上です。

【家田委員長】 ご苦労さまでした。

それでは、これから 15 分間ぐらい質疑の時間にしたいと思います。最後のオリンピック・パラリンピックについては、必ずしも当委員会そのものの話ではないですけれども、その直前にご説明がありました駅空間・防災ワーキング・グループの内容は、密接につながっているとところもあるし、駅空間だけではありませんけれども、15 年先のこのプロジェクトを考えるんだけれども、その際には、2020 年のオリンピック・パラリンピックを契機にして、それを propulsion や accelerator に使えるように、そういうふうを実現するということがありますので、とりわけご説明いただいた次第でございます。

それではまず、(1) の需要評価・分析・推計手法のご説明につきまして、資料 1-1 と資料 1-2 でご質問がございましたら、お願いしたいと思います。いかがでしょうか。

【山内委員】 さきほど、この需要予測は 18 号答申を基本にして、今回の状況や環境の変化にあわせていろいろ改良しているというお話でした。中央環状線の例で、要するに、環状線ができたときにどう影響するかというものを明示的に入れたということなんですけれども、もうちょっと外縁部の環状道路についてはどんな関係になっているかを教えていただきたいですけれども。

【家田委員長】 外環や圏央道ですね。

【澤井関東運輸局企画観光部長】 それも考慮して、モデルに反映させております。

【山内委員】 結構大きく個々に出るものですか。

【澤井関東運輸局企画観光部長】 通勤時間にまで影響するわけではないため、今回空港アクセスというカテゴリーの中のモデルに反映させております。

【家田委員長】 便乗して、ついでに聞くんだけれども、道路の側のパフォーマンスがよくなって、マイカーで行くときにはこういう時間で、しかも時間の余裕も見てもこのくらいになったというので、マイカーだとこうだ、鉄道で行くとああだというチョイスのところは表現できると思うんだけれども、そのときに、どういうバスがどこからどこへ走るかなんてわからないですね。だから、全てのことを正確に予測するなどということはできるはずがないので、需要予測といっているけれども、需要の想定を、こんな感じかなとやっていかざるを得ないと思うんだけれども、その辺の都合というのはどんなふう考えているんですか、空港アクセスの高速バスなんか。

【澤井関東運輸局企画観光部長】 おっしゃるとおり、具体的に将来の路線を想定して、予測を行うことは難しいといった点がございます。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 おそらくワーキング・グループでその点を詰めていただくことになろうかと思えますけれども、まず1つは、基本的には既にあるLOSを原因にしなければいけませんので、将来開業される道路についての高速バスをどう設定するかというのは、もう決めの問題なので、ワーキング・グループで決めていただくしかないですが、既に開業している、その意味で典型的に例示しているのですけれども、サービスについては今後増えるかもしれませんけれども、まずは現行のサービスレベルを中心にモデルに組み込んでいくという考え方で議論を始めていただくことになると想定しております。加藤先生、それでいいですね。

【加藤委員】 それでよいと考えます。ご指摘の想定については、ワーキング・グループ内でまだ十分に議論していないですが、必要に応じて、今後確実に変わるというものがあるのなら、それは追加で考慮することになると思えます。これから適宜インタビューをする中で、そういう情報を収集するという事になるかと思えます。

【家田委員長】 ありがとうございます。

ほかにどうですか。羽藤さん。

【羽藤委員】 私も質問というよりは、コメントみたいな感じに若干近いんですが、1点目はものすごく簡単な話で、人口が減り始める、東京の真ん中というより周辺の部分が、ほんとうに今のモデルシステムできっちり再現できていくのかというところは、ひょっとしたら厳しいんじゃないかと思えますので、ここの対処がかなり重要なと思います。

2点目は、相互直通とかも含めて、首都圏の経路選択が相当多様になってきています。これもほんとうに今のモデルシステムで予測という表現については、家田先生もいろいろおっしゃられているんですが、推論が可能なのかというあたりが、なかなか厳しいところもあるんじゃないかと思えますので、将来に向けてはモデルの使い方みたいなところも、今までは多少違う工夫が必要かなという気がしたということでございます。コメントなので、答えることは難しいところもあると思えますが、以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。

ほかにいかがですか。

昔だと、鉄道をつくと、そこには各駅停車しか走ってなくて、ぼとぼとぼと走っていると、頻度、スピードはきつとこんなものかなというのがあったけれども、このごろは鉄

道事業者が大いに工夫してくれて、これはいいことなんですけれども、場合によっては特急が走ったり、いろいろやったりする。それから、状況がよければ、長距離にわたって直通化で行ったりする。そういうのは、事業者がどういうふうにやってくれるか次第ですし、そうやらなければいけないというものでもないから、そこを予測するのはほとんど難しい。例えば、JR東日本の社長の将来展望を予測するといったら、まず最初に誰が社長になるか予測しなければいけないですから、できるはずがない。ということは、予測する前座のところで、何を想定するかというシナリオの想定のところ、需要予測の結果のかなりを決めてしまうところですよ。

したがって、想定するという部分と、それを前提にして推計する、計算する、その計算の根拠にはモデルを使うんだけれども、モデルでできる範囲の世界と、モデルに入れるところをどう設定するか、想定するかというところを少しきれいに分けておいて、何か表現していくと、結果を見た方もどこまでは計算の世界で、どこからはそうではない世界だということがおわかりになっていただけるようにやっていただけないかと思っているところです。

加藤さん、そんなところでよろしいですか。

**【加藤委員】** 私も全く同意見で、想定と予測・分析を分けるべきというのは、私もいつも申し上げていることです。

郊外部の夜間人口等についてですが、将来の需要予測値はかなりが人口で決まってしまうところもありますので、人口をどう想定するのかは重要な課題です。人口予測は、今回の需要分析の主眼ではありませんので、現在は社人研（社会保障・人口問題研究所）の数値を使う予定です。ただし、夜間人口だけではなくて、従業員人口、つまりどこで人々が働くのかを想定するなど難しい課題もありますので、今ちょうどワーキング・グループで議論している途上です。また改めて相談をさせていただくことがあるかもしれません。

経路選択で、人々の志向が多様化しているという話もございました。今回は、例えば、高齢者と非高齢者とで経路選択時の感度が異なる可能性を考慮できるモデルの採用を考えております。特に、駅での乗換えについては、高齢者と非高齢者とでその負担の感じ方は違いそうです。過去の需要分析で使用されていたのは、単に乗換回数などを用いたモデルだったのですが、乗換時間を水平移動、上下移動でわかるなど、細分化することによって、高齢者と非高齢者の違いをより丁寧に考慮できるようにしています。そういった意味で、多様性もある程度考慮できるモデルにしつつあるところです。

【家田委員長】 ありがとうございます。

それでは、続きまして今度は、議事（２）と（３）を一緒にやりましょう。駅空間・防災ワーキング・グループと、オリンピック・パラリンピック関連の部分につきまして、質疑をしたいと思います。いかがでしょうか。

まず、矢ヶ崎さん、どうぞ。

【矢ヶ崎委員】 ありがとうございます。駅についても非常によくまとめてあって、わかりやすいところが多かったと思います。私がちょっとコメントさせていただいたらと思っていることが、資料３の最後のところです。44 ページ、45 ページのところも、非常にいい着眼点がしっかり入っているまとめだと拝聴しておりました。

特に資料３の44 ページで、東京圏に鉄道サービスに慣れていない利用者が大量に来るんだということです。花火や嵐のコンサート等でたくさん人は来るんだけど、どのように行動したらいいのかがわかる、例えば、駅がいっぱいだったら、隣駅まで歩いてしまおうといった人たちが来るのとは、わけが違う状況になってくるというご認識がしっかりしていることは重要だと思います。慣れていない方々に、多少なりとも予備知識を持たせる、あるいは滞在期間に慣れさせる努力もある程度していくと、現場の混乱性を下げていくのかなと思いました。

事前の情報提供に関しては、旅行商品を造成する旅行会社、旅行会社だけではなくて、OTA——オンライントラベルエージェントもやると思うんですが、そういうところに東京の交通アクセスはこういうものだという情報に関して、ある程度統一的な情報のガイドブックみたいなものをあらかじめ利用者にちゃんと配布するよというお願いをしておくとか、東京都内に入ってきたときには、宿泊地に二、三泊するのだと思いますので、宿泊事業者と連携しながら、必要な情報を提供していくという、慣れさせるということも少し考えていけるかなと思いました。

それから、45 ページの最後のところに、外国人による鉄道サービスのモニター調査というの、非常にいいアイデアだと拝聴しておりました。観光庁立ち上がりのときに、受け入れの環境整備のチェックに、留学生と何回もチェックを重ねている実績がございますが、それをちょっと横で拝見しておりまして、多分留学生の方にチェックしていただくのもありで、すごくいいと思います。ただし、問題になってきますのが、出身国・地域によって、使っている言語とか、生活習慣、鉄道に対して慣れてる、慣れていないということも違う、また、ADLの状況には配慮すべきだと思います。留学生だと、元気で若い人がいっぱい

ますので、もうちょっと年齢に幅を持たせたり、今日本に入ってきている母集団に対しての出自をカバーし、かつ体の状況もカバーするという視点がチェックには必要かと思います。フルブライト等では、留学生の中に車椅子で来ている方々も結構いらっしゃるのです、そういう方々をお願いする。あとは発信力のある方、外国人の記者クラブにいらっしゃる外国人記者の方々にもチェックしてもらおうとか、いろいろ考えられるかなと思っております。

以上でございます。

**【家田委員長】** ありがとうございます。

続けてどうぞご発言いただくようにしましょう。いかがでしょうか。山内先生。

**【山内委員】** 今の点は、矢ヶ崎さんがおっしゃったとおりでと思うんです。だけれども、最近地下鉄なんかに乗っていると、外国人の人はものすごく多いですね。それで、今2,000万人を3,000万人にするぐらい増えていて、もう既にこの問題は重要になってきていると思うんです。今もう利用されている方に何らかの形でフィードバックのアンケートなんかをかけられたら、まさにオリンピックに向けて、喫緊ではないかと感じました。

**【家田委員長】** ありがとうございます。

もう少しご発言いただきましょう。いかがでしょうか。富井先生。

**【富井委員】** ちょっと気になるのが、一時話題になっていた終夜運転なんです、終夜運転に対する要求が来るかどうかとか、それは当然、開催場所とか、時間が決まらなないと、何とも言えないと思うんですが、そのあたりの今後の状況など、何か情報はありますか。

**【家田委員長】** ご質問ですね。そこはお答えいただきましょう。

**【五十嵐都市鉄道政策課長】** すみません、全くありませんというか、全くわからないのは、まず会場を確定していかなければいけないというのと、オリンピックも商売なので、テレビの放映との関係で競技時間が決まる部分、例えば、典型的にいうと、バスケットボールですけれども、ロンドンオリンピックのときのバスケットボールは、ロンドンの時間でいうと、ディナー後に行われて、ちょうど日付が変わるぐらいまで試合をやっていて、それが多分東海岸かどこかがちょうどテレビのいい時間になっていました。会場はドックランドというちょっと東側の遠いところだったんですけれども、多分遅くまで輸送していたと思います。

そういうものによって、ミニマム、要するに、観客と会場スタッフの輸送のためのスペシャルな営業運行というのは出てくるのではないかと考えています。ですから、バスケットボールがどこの会場になるのかというのが1つ問題かなとは思っておりますが、まだ具体的

なお話は、事業者にきているところもあるのかもしれませんが、事務局で把握しているものはありません。

あと、これまで鉄道局内で検討していることであるのですが、いずれにしろ、先ほどの慣れない人というのもあるので、この地点から終電でどこまで行けるかという案内はすぐできるようにしたほうがいいのではないかと。例えば、酔っ払いが多い駅は、どこどこ駅までこの電車を逃すと終電ですという、方面別の終電が、誰がやっているのかわからないですけども、駅員のサービスかもしれませんが、手書きのものがあつたりします。そのようなものを少なくともそれぞれの会場の最寄り駅になるところは、掲示するのか、取り次ぎでやるのかというのはまた議論があるかと思えますけれども、少なくとも鉄道サイドは、聞かれたらすぐ答えられるぐらいの、もしかしたら既にお持ちなのかもしれませんが、そういうものがあるかどうかというのをチェックしなければいけないのではないかという議論をしていました。

そういう問題意識とセットで、もう一つ、深夜、早朝の時間帯は、羽田空港のスロットの時間帯をどういうふうに使っていくのかということによっては、今も深夜、早朝の時間、何とかならないかといって、羽田のほうは今、バスという解決策を模索しておりますけれども、そこのところも当然議論になってくるかなと思っています。きちんとした回答になっていませんが、以上です。

**【家田委員長】** ほかにご発言はございますか。

では、僕からも1つ、2つ足して、あとまとめてお答えいただこうと思います。オリンピックに限らないんだけど、特に外国人にサービスという意味でいうと、平常時は別にそんなに困るわけではないと思うんです。何とかなるし、試行錯誤もできる。一番欠けているのは、遅れているときとか、地震が起こって止まってしまったとか、非常時にどう対応するかというあたりは、日本人にとってのサービスと、日本語がわからない人にとってのサービスは、あまりにも違い過ぎるというのが現状だと思います。せめてアルファベット、英語ぐらいのことは、視覚的にも、聴覚にも対応しなければ、手も足も出ない。

そして、オリンピック・パラリンピックを招致するときにはもちろんそんなことは言っていないけれども、我が国は地震とかいろいろなことが起こるわけだし、今日はテーマを出していませんけれども、遅延というのが最大の課題の一つになっているという鉄道システムでもありますから、ここでの対応というのは、オリンピック・パラリンピック、駅空間ワーキング・グループの中でバリアフリーとか、いろいろテーマがあるでしょう。そのときに、

非常時とこのテーマをかけ合わせたときというのをちょっと意識したらいいんじゃないかというのが1つでございます。

それから、駅のマネジメントということで、みんなでマネジメント、みんなマネジメントみたいな感じの、これはちょっと長いので、打ち出すコンセプトや何かは、もうちょっとすっきりした名前で、感じのいいやつを矢ヶ崎先生あたりに考えていただいて、ぜひばあんどいきましょう。外国人はこういうのを出すのがうまいんだよね。しかも、コンパクトシティ一なんて、今国土交通省でもはやっているけれども、そんなのは日本人が考えたわけではないですから、それに相当するような、ずっと世界にうって出せるような格好いいやつ、これこそが日本の鉄道の新しいソフト系のトップランナーだと言えるようなコンセプトを、最後までぜひお出しいただきたいと思います。

それから、マネジメントをやっていくときには、もちろんニーズからいくと、空港とかがあるのは当たり前で、そのとおりでやっていただきたいんだけど、一方で、もうポテンシャルに進んでいるようなところもありますね。鉄道事業者によっては、沿線の人たちといろいろな活動をやっている。東急電鉄なんかはその典型です。そういうところの駅は何もどえらい駅で始めるということよりは、地元の自治体や商店街や人々とかいうことをやる土俵を持っているようなところ、小さい駅といえども、ぜひ先行して駅マネというのをやっていただけないかと思った次第でございます。

私からの発言はそのくらいにさせていただきます、ここまでのをざらっとまとめてお答えいただくところがあれば、お答えいたしましょう。

**【金子駅機能高度化推進室長】**      ありがとうございます。

今、家田委員長のご指摘の点については、いろいろところにちりばめる形で、まとまっていなくて申しわけないんですけども、非常時の話について言えば、例えば、資料2の2枚目、左下の(3)、さらなる外国人対応の推進というところで、異常運行時の音声を含めた多言語での情報提供手法の検討、あるいは、右下の(5)に「〇」が5つございますけれども、災害発生時の外国人を含めた鉄道利用者に対する案内体制の整備とか、今回同じページの赤枠で囲っています、みんなで駅マネでやることの中にも、避難関係のことを入れたりしております。

あと、矢ヶ崎先生から、慣れていない人の関係では、予備知識とか、いる間に慣れさせるとかというお話がございましたけれども、そういった視点で申し上げますと、同じく先ほどの資料2の2枚目で申し上げますと、(2)のバリアフリーの最後のところがございますが、

今、交通エコロジー・モビリティ財団のらくらくおでかけネットというホームページで、駅のバリアフリーの状況とかが公表されていて、こういったことを多言語化していくという方向性も打ち出せればと思っています。

あるいは、(3)の一番最後ですが、滞在中の東京圏の都市構造がわかりやすい地図づくりなども進めていければと思っているところでございます。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 追加で、家田委員長が言われた災害時等は、資料3の42ページの多言語化というところで、ちょっと飛ばしてしまったのですが、左側の多言語対応の強化のところで、緊急停車時などの案内をやることを検討するというので、今、鉄道事業者で取り組んでいるのは、新車を入れるときに車両のデジタルサイネージをやって、宣伝とかにも使っているのですけれども、列車遅れとかについて、日本語と英語を繰り返し切り替えながら流すというのが進んでいますので、そういうものの普及というのがまずあります。

ただ、決定的に欠けているのは、日本人でもそうですけれども、耳が悪い方はそれでいいのですけれども、目が悪い方に音声でというのが、日本語だといいいのですけれども、外国の方にやりにくいというのもあるので、視覚に訴えるデジタルサイネージというのは、ある意味、設備投資の機会にやれるのでいいですけれども、これもやりつつ、音声面での多言語化、多言語化というより、とにかく非常時なので英語……。

【家田委員長】 英語だけでいい。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 だと思いののですが、実は車内でも、オリンピックに限らず、観光立国という概念で、東京圏の鉄道会社も変わっていかねばいけないという中で、同じ表にありますけれども、インフォメーションとかをつくって、ここにはばりばりできる人を派遣するんですけれども、若いときにそういうところに手伝いで入れて、慣れさせるとか、英語の研修とかもやっていくという動きは出ています。大体6年間英語教育を受けているはずなので、それをこの際、恥ずかしがらずに発揮するという意味において、多言語で音声案内ができるようなことも検討というか、課題というか、対策としてやっていただきたいと思っていますところでは。

ただ、いずれにしろ日本人は多言語のときにきちりしていないとだめだという思いが強過ぎてしまうので、音声なんか、機械でやるものもあるのですけれども、機転がきかなくなるので、例えば、火事だったら、ほんとうはファイヤーと言えただけですけれども、みんな言わないですね。火事だ、火事だ、火事って何だっけと多分なると思います。だか



ら、そういうカジュアルさといいますか、先ほど最後のところで心のバリアフリーと言っていましたけれども、困っている人に、ああ、外国人だと思ったら、とにかく英語でしゃべってみるとというのが、これは駅員だけではなくて、乗客も含めて、そういう感じもあわせて、オリンピックだとお祭り気分なので、みんなそういう気分になるのかなと思うので、そういうのも何かできないかなとは悩みつつ、検討課題としているところです。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。

ほかにもあろうかと思うんですけども、次の議題も迫っていますので、まずはそちらへ進ませていただきましょう。議事（４）で、運輸政策審議会答申第 18 号のフォローアップについてご説明いただいて、続いて、アンケート及びヒアリングの実施、これもまとめてご説明いただきましょう。お願いいたします。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 それでは、資料 4 の 4 ページをお開きください。これは、基本的な構造は、運輸政策審議会の答申第 18 号の中で、現状認識とかが出ている順番について、その後どうだったかということでございます。

まず、社会経済・人口の現状でございます。夜間人口の推移といたしましては、18 号答申時に前提としていました社会保障・人口問題研究所の推計が、東京圏全体の夜間人口という意味では低目に予測されていた。ありていに言えば、現状は社会保障・人口問題研究所から出ていた予測で、運輸政策審議会答申第 18 号の前提とした予測値よりも人口が増えたということでございます。

ただ、これはマクロでそういうことで、地区別に見ますと、次の右側でございますけれども、東京都区、多摩地区、それから、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県などございますが、大きく増えたところは、東京都区分で、周辺は微増でございます。運輸政策審議会答申第 18 号は、ドーナツ化現象が最後のピークを迎えるという状況のある程度想定していたのですが、ドーナツ化現象のピークは遥かに超えてしまって、都心への再集中が夜間人口ベースでは進んだという現状でございます。

5 ページに進んでいただきまして、実際の箱物的にどうなっているかということがございます。これは後で出てくる従業人口にも関係するのですが、ここに出ているように、ここ 15 年間、東京の中心部では、住居系、業務系も含めて大規模開発がこんなにできているということがございます。

特に、東側といいますか、臨海部周辺、東京駅周辺、それから、これからの動きとしては品川周辺、こういったところで大規模開発が進んで、そこに従業人口、夜間人口双方とも吸

い寄せられる傾向にあるのではないかと考えております。

6 ページにお進みいただきますと、これは都区部の従業人口です。要するに、働いている人、昼間の人口と考えていただいても結構です、その推移を見たものでございます。平成 12 年、それから、国勢調査をベースにやっておりますので、データは平成 22 年のものしかございませんが、見ていただくと、江東区、港区、千代田区、品川区、渋谷区は従業人口が著しく伸びている。それ以外のところは横ばいか、例えば、これは統計上そうなるのですが、中野区はちょっと落ちているという状況になっております。ここでも、東京都区部の中でも、いわゆる多軸型の都心というところに従業人口が集まっているということでございます。

それから、7 ページは、郊外部における状況ということで、首都圏整備計画で位置づけられた業務核都市における開発の大規模なものでございます。ニュータウンについては、計画でいうと、おおむね 2 万人以上の地区を選定しています。みなとみらいや幕張新都心、それから、つくばエクスプレス沿線で、柏の葉とか、研究学園都市、それから、みそのウィングシティ、さいたま新都心、越谷レイクタウンという開発がございます。

8 ページ目でございますが、業務核都市の開発状況を表にまとめたものと、事業所数で見たものでございます。これも統計の年次がちょっと飛んでおりますのはデータ入手が可能な範囲で作成しているためです。これは比率で見えていますので、成田が著しく増えているように見えても、実数でそんなに増えているわけではないと思いますが、こういった推移になっているということでございます。

9 ページにお進みいただきますと、人口ベースで見たものでございます。増えているのは、八王子・立川・多摩は従業人口が増えて、川崎、柏、横浜、さいたまというのが、業務核都市の平均を超える伸びを示していますが、同じ業務核都市の位置づけですけれども、青梅は下がっているところでございます。

10 ページに、先ほど申し上げたように、夜間人口の全体像をもうちょっと細かく見たものでございます。都心 3 区の夜間人口が急激に伸びている。同じスケールで伸び率を業務核都市で見ると、川崎は増えているのですが、それ以外の都市はグラフの線が寝ておまして、各都市・地域の人口のボリュームの違いもありますが、勢いという点では、都心 3 区に住居系開発の集中を示しています。

それらを人口の推移、移動の推移ということでプロットしたものが 11 ページでございます。平成 12 年と平成 22 年の夜間人口の増減を見たものでございます。青が濃くなると減っている、赤が濃くなるとものすごく増えているという状況でございます。おおむね 50 キ

口圏内の中は、もちろん現状維持か増えているのですが、ところどころ減っているところもございまして、18号答申で想定したシナリオですと、この辺が少なくとも黄色ぐらいで大体埋まるはずだったものが、青に転じてきている。要するに、早くドーナツ化のピークが過ぎたのではないかという分析が成り立つところでございます。

12 ページ目は、輸送需要のODで、ブロック別に見たものでございます。左側にある総量でございますが、もともと18号答申の平成27年度の予測値は、全体量がこの赤ですが、平成22年の時点で実績値が予測値を超えています。人口が東京圏全体としては上ぶれしていますので、マクロとしては、量は増えているということなのですが、ブロック間での移動はどうかというのを見ていただくのが真ん中の図でございまして、これも赤が増えている、青が減っているというものでございます。ブロック間の移動でいいますと、東京都区部への移動という点では、神奈川方面からの移動と、多摩方面からの移動が増えている。一方、埼玉方面と千葉方面からの流動は減っております。

もう一つ特徴的なのは、それぞれの円で囲まれたブロックの中だけで完結する流動ですけれども、みんな赤になっているということで、ブロックをまたいだ広域移動は、方面によっては減っているんですけれども、ブロックの中は増えているということなので、人口のとり方で、先ほどいろいろありましたけれども、一定の拠点となる業務の核のある部分を分散するというのは、この流動だけを見ると、ある程度ブロックの中での流動に、長距離移動から短距離移動になったと見ることも可能ですので、そういう意味では、業務核都市の一つの政策テーマは実現しつつあるのではないかと考えておりますが、逆に18号答申でも、それ以前までも言われていた、ドーナツ化した住宅地から都心に通勤するという状況は随分変わってきているのではないかというのは、データ的に見られるところでございます。

13 ページは、鉄道輸送需要の状況で、これはデータの都合もあって、途中から、平成20年度以降の輸送実績については別のデータをとっておりますけれども、平成12年ぐらいまでは、いわゆる失われた10年とか20年とかありまして、全体としては微減という感じでしたが、その後、景気の回復等もあって、徐々に増えておりまして、リーマンショックで1回腰折れしておりますけれども、その後復調にある。ただ、平成22年以降ですと、東日本大震災の影響で一時減っておりますが、近年の景気回復の状況も踏まえて、再び増える方向にあるということでございます。

以上が、マクロ的な状況のフォローアップでございます。以降は18号答申で政策課題として挙げました5つの点についての現状の報告でございます。

まず1点目、混雑緩和でございます。平均混雑率150%、それから、最大でも基本的に180%以下にするという目標を掲げておりますが、31区間での平均混雑率は、当初、平成10年度だと183%だったものが、現在165%まで改善しております。これは複々線化、輸送力増強などいろいろな工夫をしていただいた結果だと思います。150%という目標が、ある意味では非常にアンビシャスな数字でもありますので、おおむね努力の効果があるかなと思われませんが、いまだに180%を超えている区間もあるので、こういった区間について、引き続き取り組みが必要なのではないかと考えているところでございます。

それから、16ページにお進みください。16ページは、速達性向上にかかる現状でございます。相互直通運転の効果という形で、相互直通することによって、乗換えの時分等が短縮される、あるいは快速運行、優等列車の運行によって効果が出たところで、いろいろな地点がとれるのですが、代表的な例といたしまして3地点間とらせていただいております。

ゴセンジャーでつながっております副都心線の系統といたしまして、東武東上線との関係でこれをとりますと6分短縮、それから、押上まで11号の相互直通完成による時間短縮ということで6分短縮、それから、田園調布から大手町ということで、これは目黒線・三田線直通の効果ですけれども、これも9分短縮という形になっておりますので、着実に時間短縮、速達性の向上が図られていると考えております。

それから、17ページにお進みください。これは新線等の効果ということで、つくばエクスプレスの開業に伴いまして、守谷という地点をとりますと、36分と、ほぼ半減という数字が出ております。

それから、埼玉高速鉄道・南北線の直通で、武蔵野線の東川口から四ツ谷までの経路が直通ルートになったので25分の短縮、それから、これは新線建設というよりは新しい輸送サービスでございますけれども、上野東京ライン経由によって、大宮・横浜間が最短で11分短縮という形で、新線等の時間短縮効果が出ているということでございます。

それから、18ページに運行ダイヤの改善という形で、成田スカイアクセス開業の影響のある部分もありますけれども、千葉ニュータウンから、アクセス特急を使って13分の短縮等出ています。

それから、19ページでございます。3つ目の都市構造・機能の再編等への対応の現状ということで、新設路線で新しい駅をつくるということで、新しい開発と軌を一にする形で、典型的にいいますと、大江戸線やりんかい線ができておりますが、街の開発と合う形で利用者が着実に増えているところでございます。これらの駅につきましては、ところによっては、

当初想定していたよりも多くの利用者があるので、初期に整備したものでは足りないという状況も既に出つつあるところがございます。

その例が 20 ページでございます。勝どき駅の利用がこのように増えておりまして、現状、朝の通勤通学時、乗降に問題を生じているということで、これは都営交通で私どもも補助しておりますけれども、駅の大規模改良に追加的投資をするという状況にもなっているところでございます。

それから、21 ページでございます。これは空港アクセスのところにも出した資料の再掲でございます。成田空港、羽田空港に対するアクセスの到達時間、これは赤い、濃い、広いほうが成績優秀でございますが、成田空港、羽田空港それぞれ上が平成 12 年の時点で、下が平成 22 年の時点でございますが、B ルートや羽田の京急空港線等の工夫などもありまして、短時間で到達できるエリアが拡大しているところでございます。

それから、22 ページ目につきましては、新幹線のアクセスということで、東京駅をとったものでございます。これにつきましても、平成 12 年と平成 22 年で、赤いところが増えていっているところでございます。ほんとうは上野東京ラインの効果もプロットしたかったのですが、データの関係でできなかったのが、実際の時間短縮効果という形で、右側に記載しているところでございます。したがって、リニア新幹線も含めると、品川が脚光を浴びますが、新幹線駅に対するアクセス機能の強化というの、一定程度進んでいるということでございます。

23 ページにお進みいただきまして、バリアフリーでございます。これは先ほど出たデータの過去のものとの比較でございます。全国レベルでも、所要の進展をしているところでございます。特に東京圏については、段差解消については全国と同じレベル、車両につきましても、全国を上回り、4 分の 3 の車両がもうバリアフリー対応の車両にかわっているところでございます。

それから、24 ページでございます。これは交通サービスのバリアフリー化、シームレス化等の推進の現状ということで、相互直通運転の状況でございます。今、東京圏の鉄道の総延長約 2,400 キロメートルのうち、3 分の 1 強の 880 キロメートルが、いわゆる相互直通路線という形になっております。

平成 12 年から平成 27 年までの推移で見ると、ここにプロットされているものが、新しく相互直通化が図られています。相互直通延長について過去からのトレンドでいうと、右下の表のような状況で、確実に増えているところでございます。

それから、25 ページ目は、それだけでなく、サービスのシームレス化ということで、例えば、JRで実施していただいております池袋駅の配線の改良で、同じ方面に行く乗換えが便利にいくように、立体化によって入線の方針を変えて、北行きと南行きという形で利便性向上を図っているものでございますし、ICカードの共通利用化という形で、同じ1枚のICカードで東京圏をどこまでも行けるという状況もできているところでございます。

続きまして、27 ページにお進みいただきまして、今度は18号答申にプロットされておりましたプロジェクトのそれぞれの整備状況でございます。まず、既設路線の改良等でございます。

ここにプロジェクト名が書いてありますが、赤枠のものがいまだ事業が行われていないものでございます。これもどういう形で進捗率をはかるか微妙ですが、プロットされた1つのプロジェクトを1プロジェクトとカウントしますと8割弱、77%が営業中、あるいは導入済みで、今実施中のものが8%で、85%は手がついて実現するということでございます。残り15%のプロジェクトが、まだ実現に至っていないところでございます。

それから、28 ページは、多分第2回小委員会でもうご報告したと思っておりますけれども、新線建設、それから、複々線化でA1からBまで登録されたものについて、路線延長でプロジェクトの整備率を見たものでございます。

A1で位置づけられたものにつきましては、未着手のものが15%、整備中も含めると、85%が実施ということでございます。A2以下については、基本的にはほとんど手がついていないという状況でございます。

29 ページ以降は、具体的なプロジェクトのできている、できていないということございまして、赤が現在整備中の路線で、ここですと、小田急の複々線化、それから、相鉄・東急、相鉄・JR直通線化工事がまだ残っているところでございます。

それから、30 ページ以降は、今まで地図にプロットしていたものを、18号答申のときに政策課題ごとにこのプロジェクトはこういうのに資するというで位置づけられたものを並びかえたものでございます。見方といたしましては、黒字のものは既に終わっているもの、赤のものは手がついていないもの、茶色のものは今やっているものでございまして、混雑緩和系ですとこういうもの、速達性向上ですとこういうもの、それから、31 ページに進んでいただいて、(3)(4)(5)の話題についてはこういう状況になっているということでございます。

それから、32 ページにお進みください。18号答申路線で開業したものの状況でございま

す。みんな好調だと申し上げたいところですが、路線によっては、開業後も苦しんでいるところがあります。固有名詞を申し上げるのは心苦しいのですが、例えば、東京7号線の建設でできたところの埼玉高速鉄道においては、現在、当初予定したものの3割から4割ぐらいのお客さんしかご利用されていないので、経営状況は大変苦しく、自治体の追加的な財政支援も受けている状況でございます。

そういう意味では、つくばエクスプレスも、イメージ的には経営は堅調ではあるのですが、輸送も、当初計画でもくろんでいた輸送密度からすると6割程度ということで、具体的なデータはお示ししておりませんが、印象としては、都心から郊外に放射状線に行く路線については、計画より5割を超えることがない状況となっております。

都心部を短絡するようなものについては、9割、あるいは副都心線に至っては100%を超えておりますので、計画路線に乗っているという意味においては、これも前段で申し上げました、都心に人口が集中してきているという状況を、輸送実績の面である程度反映しているのではないかとと思われるところでございます。

以上をまとめたものが34ページ以降でございます。繰り返しになりますので、簡単にいたします。社会経済状況につきましては、現状中心部で大規模開発が進む一方、業務核都市では、業務機能の集積がある程度進んでおりますけれども、まだ整備段階にありまして、各都市で様相は異なっている。方面によっても、実力差というか、今の成績にはばらつきがあるということでございます。特に夜間人口では、東京圏全体で予想より増えていますし、都心での増加が著しいということです。

輸送需要については、個別のブロック単位での輸送を見ると、先ほどご紹介したとおり、ブロックの中での需要は全体的に増えておりますけれども、ブロックをまたいだ需要というのは、方面ごとにちょっと温度差が出ているということです。

混雑緩和については頑張ってきておりますが、まだ課題は残っているということです。

速達性の向上につきましては、かなり頑張ってきていると評価することができるのではないかと考えております。

それから、都市構造・機能の再編等への対応は、それなりにできておりますが、特に都心部で都市開発のほうで予想を上回るスピードで進んでいる傾向がありますので、この部分で18号答申を上回るペースで増えている利用者への対応というのは、残された課題になっているのではないかと考えております。

それから、空港、新幹線等へのアクセス機能については、等時間到達圏が短くなっていま

すので、おおむね拡大しておりますが、さらなる工夫、改善が必要なのではないかと考えられます。

それから、サービスのバリアフリー化、シームレス化については、バリアフリー化率は確実に進捗しているところですし、相互直通運転やサービスの統合化は一定程度進捗があるところでございます。

長くなりましたが、以上でございます。

**【家田委員長】** ありがとうございます。

続いて、ヒアリング・アンケートもご説明いただけますか。

**【五十嵐都市鉄道政策課長】** 資料5をお開きください。これは何回もご説明しておりますがヒアリング・アンケートの再確認でございます。表紙をめくって裏側に、アンケートの対象が出ております。下線を引いたものはヒアリングをさらに行うということでございます。

前回ご案内したとおり、都県と政令市、鉄道事業者など、一応全員にアンケートを出して、ヒアリングについては都県、政令市、プラスいわゆる公営と大手というところはマストでお聞かせいただきたいと思っています。加えまして、利用者団体、経済団体ということで、ここに載せております団体にアンケートを出して、都市鉄道のサービスについて、基本的には総論的なテーマについてご意見を頂戴したいという形で対応したいと思っています。

スケジュールにつきましては、繰り返しの部分がありますが、アンケートについては既に地方公共団体、事業者については発出してしまっていて、6月30日までに提出いただきたいとお願いしております。右側に書いてあります経済団体等には、7月に出しまして、9月までに回答いただくということをお願いしたいと思っております。

ヒアリングにつきましては、アンケートの回収状況を踏まえてではありますが、7月に地方公共団体から、8月に事業者からこの委員会としてヒアリングを行っていただくべく検討しているところでございます。

次のページはアンケート項目、ヒアリング項目でございますが、これはこれまで言ったことの繰り返しでございますので、説明は省略いたします。

以上でございます。

**【家田委員長】** 資料6はいかがですか。

**【五十嵐都市鉄道政策課長】** それでは、資料6でございます。

今後の議論といたしまして、この1年間部会を開いておりませんので、次回は7月中のできるだけ早いタイミングで、部会との合同会議という形で開催させていただきます。これま



で議論をいただいた話を、一定の論点の整理をしたものをまとめてお示ししてご意見を頂き、とりあえずの中間整理をしたいと思っております。

それとあわせて、それを踏まえた今後の進め方について、再度確認をいただきたいと思っておりますが、基本的には、夏のうちには、先ほどご紹介したとおり、自治体、事業者のヒアリングを予定しております。既に内々にスケジュール調整をお願いしておりますけれども、場合によっては、ワンスロット3時間という長丁場になる可能性もあろうかと思っておりますが、それでも各団体15分とか20分やっても、ぎりぎり回るぐらいなので、多分事業者とか、自治体によっては、エキサイトして1時間くらいになる可能性もあると思っておりますけれども、暑い夏をおつき合いいただければと思っております。

それを踏まえる形で、先ほどの関係団体からアンケートでいただくものは、9月の間にいただいたものを事務局で取りまとめまして、10月に、夏のヒアリングの結果と頂いた外部からのアンケートをお示しして、アンケート、ヒアリングの結果で見えてきた課題、あるいは結論についてご議論いただきたいと考えております。それ以降、それぞれのワーキング・グループで出てきたアウトプットもここで入れ込みながら、最終答申に向けて議論を進めていただきたいと考えております。

以上でございます。

**【家田委員長】** どうもありがとうございました。

それでは、これから15分強議論の時間にしたいと思います。資料5と6はあんまり議論にならないと思うけれども、資料4を中心に、能率的にやるために、一通りご意見をいただいて、それでまとめてお答えいただくようにしたいと思います。

どなたからでも、どうぞ。山内先生から。

**【山内委員】** 今のフォローアップの最後に五十嵐さんがご説明された実績、32ページの話はとても重要で、まず過去に戻って計画したときのいきさつと、現状でそれがどういうふうに整備されて、現実はどうなったかというのをちゃんと説明できないといけないと思うんです。ですから、そのための分析をさらに加えていただきたいというのが1つの要望です。

もう一つは、さっき需要予測の話があって、これはもう直接結果が出ているわけだから、それが需要予測にフィードバックされないと、我々のやってきたことが十分に生かされないということになると思うので、その辺についてもちょっと配慮していただきたいと思っております。

とりあえず以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。

岸井先生、どうぞ。

【岸井委員】 先ほど駅について中間報告をいただいて、ご意見をいただきました。今、前回の答申の見直しを説明いただいて、これから全体をまとめていくというお話なんですけれども、駅空間ワーキング・グループの中間の今回のターゲットは、オリンピック・パラリンピックのところに行ってしまったわけですよね。あと5年しかないですよね。ヒアリングはこれから夏に向かっておやりいただいて、下手すると、この1年間そのまとめにかかってしまうと、残りは4年とか、もうすぐに来てしまうわけなので、答申とはフェーズがちよっと違うんだということはよくわかっていますけれども、ぜひより具体的に、どういうふう  
にオリンピック・パラリンピックまでにチャレンジを進めるのか、それをなるべく早い段階で世間にお出しいただかないと、関連する者がまたいろいろいるわけで、そんなところについても巻き込んでやるというのが今回のシナリオなので、ただ粛々とやるというよりは、なるべく早目にプランニングをして、しっかりとした制度とともに出す、そういう議論をしていただけないかと思います。

【家田委員長】 ありがとうございます。

ほかの方もどうぞ、いかがでしょうか、羽藤さん。

【羽藤委員】 私も岸井先生の今のお話に関しては全く賛成で、セキュリティーの関係とか、それぞれの部局の方がオリンピック・パラリンピックを考えているところで、国の立場からすると、包括的な対応をするということですので、そういったところが一通貫で見て、ほんとうにしわ寄せが行っていないのかといったところに関しては、より早いタイミングで、この答申の流れと並行する形で、議論の場を積極的に持つことで、駅マネとかといったものをその中でむしろ生み出していくということにつなげていくべきかなということが1点です。

もう一点は、資料4の20ページ目の勝どき駅のところで、利用者数の増加に対応できていない場合があるということで、線ものと面ものというか、開発がミスマッチを起こさないようにするというところがおそらく非常に重要ですので、できる限り開発系の情報をヒアリング等でも出していただいて、アンバランスが生じないような計画に落とし込む。場合によっては、そういうときに避難軸とか、防災軸、そういう空間面での工夫がないと、そういった大規模な開発に耐えられませんので、そうしたことこそが、多分この答申でやっていく

べきことかなという気がしますので、ヒアリングではそういったことをぜひお願いしたいと思えます。

【家田委員長】 ありがとうございます。

【山内委員】 すみません、今のに関連していいですか。

【家田委員長】 どうぞ。

【山内委員】 さっきの駅空間・防災ワーキング・グループのは、確かにオリンピック・パラリンピックの議論というのは重要なんだけど、全体として、防災とか、その辺の印象が薄いように思うんです。今まさにおっしゃったように、これはオリンピック・パラリンピックまであと四、五年で、これはやらなければいけないんだけど、その後を考えると、どっちかという、防災とか安全の問題というのはとても重要で、もちろん考えていないということはないのだろうけれど、見るとかなり薄く感じるんです。我々のこの計画というのは、そういった点のほうがより重要ではないかと思ったりしていますので、今の勝どきの話もそうですけれども、全体にもう少しそちらにリソースをさいていただきたいと思えます。

【家田委員長】 防災については、どんな検討をしているかということと、どんな進捗か、今後の予定なんかを後でお答えください。

岸井先生、都市再生というのを一生懸命やるようになった時期と、前回の運輸政策審議会のこのプランをつくった時期というのは、どういう前後関係でしたっけ。

【岸井委員】 2000年のときにこれをつくった。その後、バブルがはじけ出して、一気に民間活力の話になっていったので、そういう意味では、そのときには、民間とのパートナーシップみたいな議論は十分ではなかったとは思えます。

【家田委員長】 そうですね。そうすると、この運輸政策審議会の後で、いわゆる都市再生のスタイルでばんばん行ってみようじゃないかと、それが日本を助けるんだとなったから、その部分が、運輸政策審議会答申のあのプランには、時間の都合で、タイミングの都合で、ミスマッチになっている。そこのところが、これからも、新しい政策がいろいろな部分で起こり得るので、全てを予想することは全く不可能だけれども、できる限り面的な事業なんかを取り込むというところの努力は要するという、羽藤さんの話はそういうことになるわけね。

【羽藤委員】 はい。

【家田委員長】 ほかにいかがですか。加藤さん。

【加藤委員】 資料4の4ページ目に、夜間人口の推移というのがございまして、左側に

18号答申時の「予測」値というのが点線が出ています。皆さんにご了解いただきたいのは、先ほども申し上げたように、人口は「予測」ではなく、「想定」であるという点です。

18号答申のときには、首都圏整備計画という計画があって、それに基づいて人口を設定していました。ところが、それが実際とは合わなかった。今回は首都圏整備計画に該当するものがないので、社会保障・人口問題研究所の予測を使うということになっています。実は、東京圏の人口については、これまでの社会保障・人口問題研究所の予測値が常に実測値から少しはずれているという報告があります。そのため、社会保障・人口問題研究所をどこまで信頼してよいのかというところについては、少しワーキング・グループでも困っているところ です。

特に、就業人口や従業人口がどのように推移していくのかということが、先行きがなかなか見えないところです。人口はあくまでも想定ですので、皆様のご意見次第で、想定は決められるはずのものです。ですので、もし人口動向についてご意見をいただくと、ワーキング・グループで議論をしている立場からいけば、ありがたいです。

ちなみに、人口想定が鉄道需要予測に決定的な影響を与えるというのは、先ほどの埼玉や千葉の方面は色が青くなっていて、西側が赤くなっているというところからも推察できます。

以上です。

**【家田委員長】** 加えてどうぞ、富井先生。

**【富井委員】** この資料の24ページを見ますと、相互直通運転のことが書いてあって、相互直通運転をやることは非常にいいことであって、これをやるとバラ色の未来があるように読めるんですけども、ご承知のように、マイナスの側面もあるわけですから、今回フォローアップという意味では、マイナスの側面があったということに少しは触れておくほうがいいのではないかと思います。

**【家田委員長】** ありがとうございます。矢ヶ崎先生はいかがですか。

**【矢ヶ崎委員】** ありがとうございます。ちょっと細かいことかもしれないんですが、駅マネにも関係することです。資料5のアンケート、ヒアリングの進め方の資料を拝見しております。対象のところに、外国人の意見はいろいろチェックをしたりするところから反映されるのかなと思いますが、利用者団体のところに、消費者、高齢者、障害者団体の皆様方が列挙されていまして、これは全く異論のないところなんですけれども、加えて、こういう方々の能力向上といいますか、日常的な体の使い方等に対して、これもない、あれもないと

ということだけの要求ではなくて、能力を向上する観点からこういうものの必要だということを書いてくださるような、具体的にいうと、作業療法士や理学療法士など、リハビリトレーニングをされるような専門家の方々の、要するに、日常的な生活の動作訓練などに関して、相当の知見を持っていらっしゃる専門家の方々のお話も聞いてみたほうが、バランスのとれた、落としどころのあんばいを決めるときに、こういうことなのかな、この辺までなのかなということのご意見をいただけたところも入っていたほうがいいように思いました。ちょっと細かいことなんですけれども、以上です。

【家田委員長】      ありがとうございます。

それでは私もちょっと加えて、お答えいただくようにしましょうか。何人かの先生が言ってくださったところはもうそれでいいとして、1個だけ追加でいうと、15ページの混雑の緩和に関する現状というグラフが物語るところが大変多くて、幸いに、ピーク時の混雑、普通まずは朝ですよ。朝の1時間の混雑率が、トータルで見ると165%までになったということですね。

だけれども、今度はその下の2つのグラフを見ると、青の点線が輸送力ですから、どのくらい充実してきたかというところで見ると、この10年間はほとんど変わっていない。この10年間の混雑率低下は、ほとんどトータルの輸送量の低下に依存して、輸送力の供給のほうを工夫したというのはほとんど寄与していない。つまり、輸送力をつけてきたのは平成15年までであって、そこから先は直通化による便利さとか、速達性とか、そこにシフトしてきたということだと思います。

これはこれで別の意味でメリットもありましたから、それがいけないというわけではもちろんないんですが、ピーク時の輸送混雑率については、トータルで見ると、おおむね成果を達成しつつあるということがここで見ると言えると思うんですが、ぜひ分析をお願いしたいと思うのは、例えば、特定の幾つかの路線をとって見たときに、1日の中で何時ぐらいがどうなっているのかという、輸送量と輸送力と混雑率でとりますと、例えば、ピーク直後の9時から10時とか、わざわざシフトしてオフピーク通勤なんかをやっているところ、案外混雑率が高いということがわかったりします。

それは、もちろん輸送量のほうは、そうやってずらしてくれているんだから、減っているんですけれども、輸送力のほうも減らしているものだから、かえってとは言わないんですけれども、かなり混んでしまっている路線があります。それから、これは会社によるんですけれども、夜のピークが非常に高い状態が続いている会社もあります。これは下りになるのかな。

ともかく朝のピーク 1 時間だけを見ていればいいという時代ではもはやない。第 2 ステージに入るぞというところが、それこそ国際的に見ても、世界の水準から見て恥ずかしくない混雑状況を達成しようではないかという面から見ると、次なる課題として見えてくるかと思うので、鉄道事業者の方々もそこら辺は社会的使命とご理解いただいて、データのご提供やその分析、あるいは今後の展開についてぜひご協力を賜りたいと思いますし、国土交通省もそういった面からの継続、勉強もお願いできたらと思います。1 点だけつけ加えさせていただきます。

それでは、ここまで全員の方々からお話をいただきましたので、まとめてお答えいただけたらと思います。

【五十嵐都市鉄道政策課長】      ありがとうございます。山内先生からいただいた分析については、今日は少しお示しできていない部分もありますけれども、実は 18 号答申のフォローアップは 10 年ぐらい前にも 1 回やっているのがありますので、その積み重ねも含めて、いろいろなことがうまく説明できることをしたいなと思っております。

それはおそらく後半で議論していくときに、路線の性格上、18 号答申の反省が出る部分と、反省というのはいい面と悪い面両方あると思うんですけれども、足りなかった部分とやり過ぎた部分を、2 回目のときに物差しとして非常に重要になると思っていますので、それはそういうものに合うタイミングでお示しできないかと思っています。

それから、岸井先生と羽藤先生からのご指摘は、少し考えたいと思います。全体のスケジュールについてはご理解をいただいています。ただ、ある程度タイムリーに関係者を巻き込んでいくということの重要性も認識しておりますので、駅空間・防災ワーキング・グループとの成果物の取り扱いを、中間整理でのこなし方も含めて、事務局も少し悩んでいるところだったので、委員長ともご相談しながら、工夫をこらしたいと思っています。

それから、羽藤先生からいただいた線もの、面ものの整合性については、ヒアリングのときも開発案件について聞くようにしておりますが、若干 18 号答申の作業でまだやっていないのでわからないんですけれども、18 号のときにあったのは、開発の計画にはこんなのがあります、だから要るんですとあって、開発は進んだんですけれども、実施がついてこないというのは実はあったので、今回のアンケートとかヒアリングでどういう情報が出てくるかによるんですけれども、そういう整合性がないという部分を含めて、できるだけ精度の高いものをどうやってとるかというのは、今後の作業の課題としてやりたいと思っています。

それから、この場面で山内先生からいただいた防災の部分でございますが、後で施設課長からもちょっとコメントをもらおうと思いますが、駅空間・防災ワーキング・グループで課題になっておりますが、現状の分析とか、データ収集に少し時間がかかりましたので、前半部分で議論できておりません。実は今日、羽藤先生からも少し単語が出てきましたが、避難軸というか、後半は多分空間の問題を大きくやることになると思っています。そのときに、人が普通に移動するということはあるんですけども、いざというときに、安全に早く避難できるという意味での避難軸、要するに、避難のための空間確保というのは、それを確保すると、通常の利便性も増すというコンセプトをご示唆いただいて、これから整理してみたいと思いますので、後半のご議論に期待いただければと思っております。

それから、加藤先生、補足的なコメント、ありがとうございます。まさに想定というか、人口については、人口推計なり予測をやると、もうそれだけで1年ぐらい、もっと大量の作業になるので、ある所与のものを選んで、ここで一定の妥当性、納得性があるから、これを選んだということは要ると思います。要するに、想定 of given の条件として何をとるかという点だと思いますので、私も説明のときに、社会保障・人口問題研究所とかいろいろ言ったのは、18号答申で個別にやったというわけではないということを強調したつもりですが、そこは、ワーキング・グループでもご議論いただいた上で、小委員会でも最終的な approve をいただきたいなと思っております。

それから、富井先生からいただいた相互直通運転のマイナス面は、おっしゃるとおりでございますが、これは今日改めて報告しませんでした。遅延ワーキング・グループでも分析結果が出てきておりましたので、重複になるので、あえて書いておりませんが、今後の課題として、もちろんその部分は上手に表現した上で、マイナス面をできるだけ極小化する工夫が次の課題として、ワーキング・グループの立ち上げで大きく取り上げているということは、その証左になっているかと思っております。

それから、矢ヶ崎先生のご提案は少し検討させていただければと思っております。アンケートも、団体に聞かないと、一個人の意見になってしまう可能性があるもので、工夫しながらご相談したいと思っております。

それから、家田先生からいただいた点は、本音を言うと、実は事前レクのときにも調べろと言われたんですけども、すみません、時間がなくて間に合わなかったもので、今日委員長から改めて公に指示をいただきましたので、分析をしたいと思っております。ご案内のとおり、相当頑張ってきているんですけども、頑張ってくると、次に課題が見えてくるとい

うこと、遅延もある意味そうなんですけれども、何となく感覚的に遅れているんですけども、どうなのというのは、遅延ワーキング・グループでデータをとってみたい、やっぱりちょっと数が増えているというのは、前回もお示したのがありますので、混雑については、事業者のご協力があって、経年的なデータのピーク時についてはとれているんですけども、それ以外の部分については、そういう形での調査はしていませんでしたので、データの範囲で難しい点もあり得ると思いますが、事業者のご協力も仰ぎながら、まずは分析をして、どういう状況になっているかというのを、多分家田先生は個人的にも混んでいる電車で時間をずらして乗られていることに基づく正しい知見だと思いますので、それが実証できるかどうか、頑張りたいと思います。

以上、全体でございますが、施設課長から何か。

**【江口施設課長】** 防災の件でございます。これも羽藤先生と後でいろいろとご相談させていただきたいと思います。今日お示した中で、資料2がございまして、その中で、いわゆる防災の中身、施設面に関しては、今、震災対策、いわゆる地震対策、耐震対策をやっていますので、その進捗状況を示させていただいて、あと最近の動きとして、浸水対策です。こちらも洪水だけではなくて、内水氾濫とかも出てきます。こちらは、鉄道事業者だけではなくて、地下街とか、隣接するビルとも一体で取り組まなければいけないというところがありますので、こういったものをワーキング・グループの中でどのように取り組んでいくかということについてはまたいろいろとご相談させていただきたいと思います。

**【五十嵐都市鉄道政策課長】** 以上でございます。

**【家田委員長】** どうもありがとうございました。

時間が過ぎましたので、今日の議論はこのくらいにさせていただこうと思います。司会をお返ししたいと思います。最後に局長、ちょっと一言。

**【藤田鉄道局長】** すみません、途中中座いたしまして、大変失礼いたしました。熱心なご討議、ありがとうございます。そろそろ中間的に大事な時期に入ってまいりましたので、引き続きよろしくお願ひしたいと思います。

中座しましたのは、実は今日タイの運輸大臣が来ておりまして、日本の新幹線を使って、ぜひ整備したいという覚え書きを締結しました。それに立ち会った次第でございます。

**【家田委員長】** どうもありがとうございました。

**【五十嵐都市鉄道政策課長】** それでは、皆様方、熱心なご議論をいただきまして、大変ありがとうございました。



事務局から連絡事項でございます。本日の小委員会の議事概要については、近日中に国土交通省のホームページで公表したいと考えております。詳細な議事録につきましては、後日各委員の皆様へ送付させていただいて、ご了解をいただいた上で公開する予定でございます。連絡事項は以上でございます。

以上をもちまして、本日の小委員会は全て終了でございます。まことにありがとうございました。

[了]