

交通政策審議会陸上交通分科会
平成 27 年度第 1 回（第 12 回）鉄道部会
第 9 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
合同会議

平成 27 年 7 月 1 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、ただいまから平成 27 年度第 1 回（第 12 回）鉄道部会、第 9 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合同会議を開催いたしたいと存じます。

委員の皆様方には、大変お忙しいところ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。

冒頭の進行をしばらく務めさせていただきます、鉄道局都市鉄道政策課長の五十嵐でございます。よろしくお願いたします。

本日ご出席の委員等のご紹介につきましては、名簿の配付にかえさせていただきます。

なお、鉄道局長、技術審議官等につきましては、本日は大変恐縮ですが、欠席とさせていただきます。また、その関連もございまして、鉄道局次長も出席の予定でしたが、少々遅れて参ります。行政側の関係課長につきましても、欠席している者と、それから、遅れて参る者がございますが、ご了解をいただければと思っております。

続きまして、お手元の資料を確認させていただきます。本日の資料は、クリップでとめてございますが、議事次第中配付資料一覧に列挙しているとおりでございます。配付漏れ等がございましたら、挙手いただきましたら事務局で対応させていただきます。

肝になる資料は、資料 1-1 と 1-2 でございます。また、資料 2、参考資料 1、参考資料 2、それから、議事次第、出席者名簿、委員名簿を配布してございます。漏れございませんでしょうか。

漏れないということをご理解をさせていただきます。

それでは、これから議事に入りますので、以降のカメラ撮影についてはご遠慮をいただきたいと存じます。

それでは、以降の議事進行につきましては、部会長、それから、小委員会の委員長も

兼ねておられます家田先生にお願いしたいと存じます。家田先生、よろしく願いいたします。

【家田部会長】 皆さん、お集まりいただきまして、ありがとうございます。それでは、早速議事に入りますが、時間が非常にタイトですので円滑に進めさせていただこうと思います。

今、五十嵐さんからありましたように、きょうの主要な資料は資料1-1と1-2ですが、その両方使いながらまずは一通りご説明いただいとと思います。よろしく願いします。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 それでは、資料1-1と、その横に資料1-2を並行して置いていただければと思っております。中身は資料1-1でご説明いたしますが、小委員会の先生方には繰り返しの部分もございますが、部会のメンバーの方には初めてご説明する内容も多いかと思っておりますので、適宜資料1-2も参照させていただきながらご説明申し上げたいと思います。

それでは、資料1-1について、最初に全体の構成をざっとご説明申し上げます。資料の1ページから3ページの上までが、1ポツということで東京圏の都市鉄道に係る現状認識という形でまとめております。それから、3ページの後半から、2ポツと書いてございますが、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた都市鉄道の取組を5ページいっぱいまでさせていただいております。それから、6ページから9ページまでが、小委員会におけるその他検討状況ということで、駅空間・防災のあり方と遅延対策のあり方をまとめてございます。

今申し上げました駅空間・防災のあり方については駅空間・防災ワーキング・グループで議論いただきまして、そこで中間取りまとめをおまとめいただいておりますので、10ページから25ページまでに別紙1として中間取りまとめを載せております。遅延対策につきましても、遅延対策ワーキング・グループで中間整理という形でこれまでの議論を整理していただいておりますので、26ページ以降に別紙2として中間整理を載せております。本体と別紙1、別紙2が全体として今回の中間整理でございますが、時間の都合もございますので、議論といたしましては、別紙1より前の部分、ページで申しますと9ページまでをご議論いただきたいと考えているところでございます。

それでは、1ページ目にお戻りいただきまして、まず1ポツ、東京圏の都市鉄道に係る現状認識でございます。大変恐縮ですが、資料1-2もお開きいただければと思っております。

ここの冒頭のところは、資料1-2の3ページから4ページに書いてある事柄を要約しているものでございます。ご案内のとおり、2000年に策定されました運輸政策審議会第18号答申につきましては、高度成長期におけます東京圏の都市鉄道の主に通勤需要の拡大や混雑激化に対応するための累次の鉄道整備に連なるものでございます。18号答申のときは、当時の経済成長や人口増加の鈍化、将来の少子高齢化社会の進展、地球環境問題への対応等、その当時の社会経済状況の変化を踏まえて、東京圏における21世紀にふさわしい質の高い鉄道ネットワークを構築する観点から計画が策定されてございます。

計画の中身につきましては、資料1-2の5ページから6ページに書いてございまして、主に6ページには、18号答申に位置づけられた新線のプロジェクト、複々線化等のプロジェクトが地図にプロットされているところでございます。

これを踏まえまして、今回小委員会の議論といたしましては、この18号答申のフォローアップを中心に現状を分析してきたところでございます。それが資料1-2で申しますと7ページ以降でございます。まず、人口の問題でございます。18号答申で想定しておりました人口増加の鈍化というのは、実績的には東京圏に関していうと、圏域全体ではそれを上回る人口増があったということでございます。しかしながら、当時想定しておりました郊外での人口増、いわゆるドーナツ化の最終局面というような認識は残念ながら当たっておりませんで、どちらかという東京都区部、都心部のほうへ人口の伸びが多くございまして、周辺部については人口の伸びは鈍化あるいは横ばい、減少になっているということでございます。言葉の適切さの問題はありますが、いわゆる都心回帰がいち早く進展しつつあるというところでございます。

また、東京中心部につきましては、業務・商業・居住に係る大規模開発のプロジェクトが確実に進んでいるところでございます。資料1-2で申しますと8ページあるいは9ページあたりにプロットしている事実でございます。

それから、郊外部におけますいわゆる業務核都市についても、それぞれの開発が行われ、従業人口や夜間人口はおおむね増加傾向にはなっておりますが、その進捗については地域によって差があるというところでございます。資料1-2では10ページあるいは11ページをご参照いただければと思っております。

また、資料1-2には出ておりませんが、その後、18号答申以降のメジャーな交通インフラの整備ということで例示的に書かせていただいておりますが、道路で申しますと、いわゆる首都圏3環状道路の重点的な整備が進んでおります。例えば中央環状線につ

きましては今年の3月に全線開通しており、郊外部における環状道路の整備が格段に進んだというところでございます。

また、空港に関しましては、羽田空港、成田空港の容量が拡大し、羽田空港については再国際化が進んでございます。これは18号答申のときには確定していなかったインフラの使い方の変更でございまして、成田空港につきましても、発着枠の拡大に対応して、LCCターミナルが供用開始されているところでございます。

資料1-1、2ページ目にお進みください。さらに18号答申以降の課題といたしまして現状認識でございますが、都市の国際競争力の強化の必要性の高まり、あるいは少子高齢化の一層の進展、待ったなしの人口減少の時代、それから、3.11を典型的な事例といたします災害リスクの高まり、訪日外国人観光客の増加、それから、後で議論いただきます2020年のオリンピック・パラリンピック競技大会の開催等、東京圏の都市鉄道を取り巻く環境はさらに大きく変化を迎えているというところでございます。

(2) 東京圏の都市鉄道のサービスの現状についてご説明いたします。18号答申において今後対応すべきとされた5つの課題に着目いたしまして、現状についてご説明をしております。これは資料1-2で申しますと15ページ以降でございます。まず歴代重要な施策としておりました混雑の緩和につきましても、180%を超える区間が14区間とまだ残っておりますけれども、着実な改善が認められているというところでございます。また、これに伴いまして、いわゆるショルダーの時間帯の混雑率についても、あるいは終電間際の時間の混雑についても今後の課題として注目していく事項ではないかという指摘が委員会でもされているところでございます。

それから、次の速達性の向上でございます。これは資料1-2の16ページから18ページでございます。速達性の向上につきましては、相互直通運転による乗換時間の省略という形でかなり進んでおりますし、それから、18号答申でプロットされていた新線等の整備、あるいは運行ダイヤ等の改善という形によりまして、主要駅間の所要時間が減少し、一層の速達性の向上が図られているところでございます。

続きまして、3点目の都市構造・機能の再編整備等への対応に関しましては、資料1-2で申しますと19ページ、20ページにプロットされているものでございます。都心の新線で出来ました駅につきましても、新線の開業と相前後する形で周辺の大規模開発が進みまして、都市の構造の再編が進んでおるわけでございます。ここにごございますように、10年程度前の倍ぐらいお客様が増えており、増えた需要に対して確実に対応している部分も

あるというところがございますが、20 ページでございますように、勝どき駅を例示でとってございますけれども、周辺の開発に伴う大幅な利用者の増によりまして、施設の容量的に混雑時にはなかなか対応できていないというところもでございます。資料 1-1 の 2 ページに戻りますが、都市再生の進展に伴う急激な利用者数の増加に対応できていない場合も見受けられ、引き続き対応が必要ではないかという議論とさせていただいているところがございます。

続きまして、空港や新幹線駅等、幹線交通拠点へのアクセス機能の強化でございます。これにつきましては、資料 1-2 で申しますと 21 ページ、22 ページのところでございます。アクセスにつきましては、成田空港、羽田空港あるいは新幹線駅のアクセスにかかる所要時間が、路線整備や相互直通運転等によりましてかなり短縮されてございます。空港アクセスについては後でも触れますけれども、成田空港についてはいわゆる B ルートの開業によりまして都心まで 30 分台を実現しました。それから、羽田空港につきましても、京浜急行の蒲田の連立等あるいはモノレールの運行改善という形で速達性が向上し、便数等も増えているところがございます。新幹線につきましても、資料 1-2 の 22 ページになりますけれども、近年の動きといたしましては、上野東京ラインの開通によりまして、品川方面と上野方面までのアクセスの改善という形で、新幹線乗換駅への速達性も向上しているところがございます。

続きまして、5 点目、バリアフリー化及びシームレス化に関してでございます。資料 1-2 で申しますと 23 ページから 25 ページまでプロットされてございます。バリアフリー化に関しては着実に段差解消が進められており、2020 年までに原則 100% を目指して現在も事業者のご協力もいただきながら進めているところがございます。それから、シームレス化に関しましては、資料 1-2 の 24 ページあるいは 25 ページでございますが、先ほど申し上げた相互直通運転のみならず、25 ページでございますように、駅での乗換えをシームレスにするための配線の変更とか、あるいは IC カードの共通化によりましていわゆるサービスの運賃の支払い方法についてのシームレス化も進んでいるところがございます。

資料 1-1 の 2 ページの最後にお進みください。18 号答申におきましては、既設路線の改良や新線整備、複々線化等を整備計画に位置づけて、輸送力増強等を図ってきました。一方で、駅の空間の質の問題とか防災の対策、あるいは昨今言われております列車遅延の対策、こういった事柄については 18 号答申では十分焦点が当たらなかったものでございますが、近年その対応の重要性が増しているというところがございます。これらについての

基本的認識は以下にまとめてあるとおりでございます。

駅に関しましては、駅は交通ネットワークのノードであり、公共的空間でもありますので、鉄道サービス提供の拠点としての役割とともに、コンパクトシティの実現などまちづくりにおける拠点的な役割を果たすべきものであり、そのような観点から駅空間の質の向上が求められるのではないかと考えております。あるいは、地震や浸水等、災害リスクが高まっていることから、防災・減災の対策が必要ではないかと考えているところであります。あるいは、混雑による乗降時間の増大や、ラッシュ時間帯における高頻度の列車運行・相互直通運転の拡大等に伴って、短時間の慢性的な遅延とか、あるいはいわゆる輸送障害という大規模な遅延からの回復の遅れ、あるいは相互直通運転の拡大に伴う遅延の広範な伝播等、そういうものが今日的な課題として発生しており、対応する必要があるのではないかとこのご指摘もいただいているところでございます。

それから、資料1-2の26ページに、開業した路線の輸送状況もございます。近年開業いたしました都心と郊外部を結ぶ路線につきましては、残念ながら沿線人口や沿線の開発が当初の計画どおり進まずに、輸送人員が当初の想定を大きく下回り、当初計画より4割とか3割といったものもございまして、経営の持続性についても地域の方々のご支援をいただかないといけないような事態も発生しているというところでございます。これは先ほど申しました人口の推移の構造的変化等に伴いまして、今回の後半からも議論いただく新線等のプロジェクトにおいては重要な課題ではないかと認識しているところでございます。以上が東京圏の都市鉄道に係る現状認識（18号答申のフォローアップを中心に）というところでございます。

続いて、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた都市鉄道の取組でございます。こちら、資料1-2で申しますと28ページ以降でございます。東京オリンピック・パラリンピックにおいては、当然、空港からのアクセスあるいは都市内におけますホテルから会場への選手や役員、それから、いわゆる観客の皆様の大会会場への安全で円滑な輸送という形で大変重要な役割を果たすとされております。

この機会を捉まえまして、資料1-2でいいますと30ページ以降でございますが、政府といたしましては、東京オリンピック・パラリンピックの機会を最大限生かすために、この機会に我が国の強みをショーケース化してアピールするという形でさまざまな取組が進められているところでございます。したがって、東京圏の都市鉄道の分野におきましても、これらのショーケースでいろいろな細かい点ございますけれども、できる限りの対応をし

ていく必要があると認識しているところでございます。

なお、その際に、小委員会では5月27日にご議論いただきましたけれども、東京圏の都市鉄道の整備を進める上での観点を資料1-1の3ページの最終段落からまとめております。

まず1点目は、東京オリンピック・パラリンピックでの輸送需要の増大は、多くが外国人など、東京圏の高品質でありますけれども非常に複雑な輸送サービスになれていない利用者であるということに着目して、サービスの対応、あるいは設備のスペック等を変えていく必要があるのではないかとこの視点でございまして。

2点目が4ページ目でございます。施設の改良・整備、あるいはサイネージの改良、サービスの充実については、大会期間中の一時的なものではなく、大会後のレガシーとなることを念頭に持続可能なグレードアップした施設やサービスをこの機会にできないかなという視点が必要ではないかという点でございます。

それから、3点目は、駅の問題につきましては、可能な限り早目に手を打って、後で申しますけれども、駅空間・防災ワーキングのほうでお取りまとめいただいたものを踏まえたい形で早急な対応がなされることを期待したいということでございまして。

(2)以降が具体的な取り組みでございます。東京オリンピック・パラリンピックの輸送の確保でございます。これは資料1-2で申しますと34ページでございます。まず、大会開催に伴いまして一時的な輸送需要の増大でございますが、これはまだ競技の具体的な計画や時間が決まっておきませんので、詳細な分析は現時点ではできません。したがって、立候補ファイル等で予想されている需要を見ますと、最大で1日当たり72万人程度輸送需要が増大するだろうと言われております。

また、オリンピック開催は7月下旬から8月を中心としてございまして、毎年8月は平均的に申しますと、通常平均の月より5%ぐらい輸送需要は減少してございます。これは主に夏期休暇に伴う通勤・通学の需要減等もあるところでございまして。それで増減を差し引きしますと、1日当たり72万人程度の鉄道需要の増大は十分対応が可能であるという結論を立候補のときも言われているわけでございまして、我々も現状認識はこれに大きな違いはないだろうと考えているところでございまして。

それから、資料1-2で申しますと35ページにございまして、東京圏は幸いなことに、2週間通しでというイベントはなかなかございませぬが、1日とか、あるいは3日連続、あるいは1週間連続というのは、各オリンピックサイトに想定されています大規模な競技

場とか展示場、そういったものでは対応してきてございます。あるいは、日本で有数のイベントといたしますと、夏は花火大会がございまして、例えば神宮外苑の花火大会ですと、一説 10 万人以上の方々がどっとあられて、どっと帰っていかれると。今回、国立競技場も 10 万人規模、これ、最終的にどうなるかわかりませんが、10 万人規模の大規模イベント、これが連日 2 週間ぐらい続くという点にはちょっと難がございまして、ソフト面・ハード面でのこれまでの経験が生かせれば、東京の都市鉄道というのは十分対応が可能ではないかと考えているところでございます。

したがって、以上を踏まえますと、オリンピック・パラリンピック競技大会に伴う鉄道の輸送需要の増大につきましては、おおむね既存の鉄道インフラで対応が可能だと考えております。なお一方、先ほども申しましたけれども、会場が確定していない、あるいは競技の開始時間等が確定していないということで、今後の詰めになると思っておりますけれども、会場最寄り駅等における具体的な対応につきましては個別に検証・検討が必要であります。オリンピック・パラリンピック実施の中で輸送連絡調整会議が設置されることになっておりますので、ここを通じました具体的な調整を期待してまいりたいということでございます。

それから、(3) 2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた空港アクセスの改善でございます。空港アクセスの交通手段といたしましては、鉄道、バス、タクシー、自家用車等さまざまございまして、大量輸送性や時間信頼性に優れている鉄道のシェアが現時点で我が国でも最も大きく、空港アクセスにおいて鉄道アクセスの占める役割は大変重要であると考えているところでございます。その中でも、空港アクセス鉄道に求められるサービスの指標では、十分な輸送力と速達性を有しているか、あるいは、重く大きな荷物を持つ旅客や日常使いなれていない旅客の方々などの空港アクセス旅客の特性に応じた利便性を有しているかどうか、さらに申し上げますと、外国人旅客から見たときに使いやすい鉄道になっているかという視点が必要だと考えているところでございます。

5 ページにお進みいただければと思います。これを踏まえて、東京オリンピック・パラリンピックに向けた空港アクセスの改善についての現時点の考えをまとめると以下のとおりでございます。

先ほども申し上げました東京圏全体としての輸送需要の増大への対応もございまして、特に空港アクセス鉄道につきましては、成田空港、羽田空港とも、空港アクセス鉄道の現在の輸送実績、輸送効率が約 2 割程度であることから、大胆に言えば、2 倍ぐらいお客様が

来てもまだ輸送力としては十分対応可能ではないかと考えているところでございます。これは資料1-2で申しますと41ページあるいは43ページに空港発列車の定員と空港の乗車人員を載せてございますが、羽田空港、成田空港とも輸送力としては十分ではないかと考えているところでございます。

また、速達性に関しましては、成田空港については日暮里まで最速36分、羽田空港については品川まで最速11分あるいは浜松町まで最速13分という形で、100点満点とは言えないかもしれませんが、速達性についても一定の改善が図られているというところでございます。したがって、抜本的な輸送サービスの改善というのはオリンピック・パラリンピックに備えては必要ないのではないかと考えているところでございます。

なお、現在、空港アクセスにつきましては、皆様ご案内のとおり、複数の新規路線のプロジェクトも含めてさまざまな改善案が検討されております。その中には、昨年来、オリンピック・パラリンピックまでに暫定開業等の形をとりまして、間に合う、実現可能であるということを標榜して検討されてきたものもございますけれども、ご案内のとおり、新規路線の整備には環境アセスメント等事前の手続で東京圏の場合は大体1年半から2年かかります。それから、提案されている路線についても、3年から4年でできる工事ではございませんで、5年から7年あるいは10年ぐらい実工事にかかるものでございます。現時点でアセスも考慮すると大体3年以内で完成するものでないと間に合いませんので、現在の状況を踏まえ、小委員会の議論といたしましては、大会開催までの期間を考慮すると、大会開催までの開業は困難である見通しと言わざるを得ないということでございます。

なお、そういった新線建設、抜本的な輸送力改善についてのプロジェクトはオリンピック・パラリンピックに間に合うのは大変困難であるという分析でございますが、一方、先ほども申しましたけれども、オリンピックに関係する空港アクセス関連の駅につきましては、後ほど申します駅空間・防災のあり方を踏まえ、外国人等から見たときに使いやすい駅に生まれ変わるという事柄については早急な対応をしていただきたいと思いますと考えているところでございます。

なお書きにございますのは、オリンピック・パラリンピック競技大会に間に合うかどうかにかかわらず、今後、空港アクセスの改善を図るに当たっては、以下の点について留意すべきという形でございます。これは資料1-2で申しますと46ページ以降57ページまで分析している事柄の要約でございます。

空港アクセスにつきましては、日本全体を牽引する東京圏の国際競争力の向上や観光立国等を実現するために、都心へのアクセスのみならず、ビジネスの観点や観光立国の観点、あるいは圏域外への広域移動の観点、またそれらの観点でのアクセス改善に資する乗換利便の観点など、より幅広い観点からの改善を取り上げるべきというのが1点目でございます。

2点目は、ソフト・ハード両面からの改善に向けた取組を行うべきというものでありまして、ハード面における取組につきましても、既存ストックの有効活用を図る観点からは、既設路線の改良をまず原則で考え、それでも応えられない場合に新規路線の整備という形をとるべきだということをまとめてございます。これは3月3日の小委員会でもこの考え方についてご議論いただいて、ご承認をいただいているところでございます。したがって、新規路線のプロジェクトを含め空港アクセスの改善につきましては、東京圏の都市鉄道ネットワーク全体における位置づけを踏まえつつ、他の路線のプロジェクト同様に、今年度末を目途に作業を進めております答申策定に向けて今後さらなる検討を行ってまいりたいと考えているところでございます。

資料1-1の6ページにお進みください。小委員会におけるその他検討状況でございます。これは、資料1-2で申しますと60ページ以降に駅空間・防災のあり方の話が出てございます。鉄道事業者は、採算性を確保しつつ、利用者の利便向上、安全確保に取り組み、一定の成果を上げてきておりますけれども、オリンピック・パラリンピックを契機として、さらなるシームレスな移動の実現が必要であると考えております。また、鉄道駅はまちの顔として、初めて利用する人にも直感的にわかりやすく、快適で安全な公共的空間であるとともに、情報拠点であることが期待されます。

これらの役割を果たすために、課題解決に当たりましては、鉄道事業者のみならず地方公共団体をはじめとする鉄道駅をめぐる関係者、ステークホルダー全員の行動が不可欠であると考えているところでございます。特に東京オリンピック・パラリンピックに対応するためには、成田空港や羽田空港などの国際ターミナルの駅、それから、都心部における空港アクセスの乗換駅、東京オリンピック・パラリンピック競技大会の最寄駅あるいは観光の拠点駅などから順次早急に対応していくべきであるというところでございます。

ここの駅のいろいろな分類につきましては、資料1-2で63ページに一応考え方を示してございます。1から7までございますが、1が空港駅、2が空港アクセス乗換駅、3がオリンピックの会場関連駅、4以降がいわゆるビジネスとか都心部周辺あるいは観光・生

活拠点という観点から分類したものでございます。

それから、こういった考え方を踏まえまして、駅空間・防災ワーキングの中間とりまとめとしてご提案いただいておりますのが、(ア)で書いております「みんなで駅マネ」の推進でございます。個別の駅ごとに、地方公共団体等の主導によって、関係鉄道事業者、さらには鉄道駅周辺の施設管理者が一堂に会する場を設けまして、鉄道駅の利用のしやすさ等につきまして課題共有し、P D C Aサイクルを実施しながら課題を解決していく、それに加えまして、鉄道利用者や周辺の市民の方々にも、そういった動きにも主体的かつ積極的に参画していただく、これは仮称でございますが、そういう運動の名称といたしまして、「みんなで駅マネ」、駅マネジメントということを進めていくことが必要であるというご提案をいただいております。

この関係者の連携の実効性が上がりますように、駅に関する基本的なデータ、こういったものを共有したいということを考えてございます。その中では各駅のさまざまな取組の実施状況、そういったもの見える化、みんながはっきりとわかるようにするために駅のカルテのようなものをつくってはどうかというご提案をいただいているところでございます。また、利用者等が接遇を補完する機運を醸成するために、接遇への参画の啓発活動やその他の活動も必要であるというご提案をいただいております。

資料1-1、7ページにお進みください。更なるバリアフリー化の推進ということが掲げられてございます。ここは時間の関係もありますので割愛します。

さらに、観光立国の対応ということで、(ウ)でございます。更なる外国人対応の推進が必要であるということでございます。

それから、(エ)は、後半戦でもご議論いただくことになると思いますけれども、さらなる駅空間の高品質化という形でございまして、7ページの終わりから8ページに入ってまとめてございます。まずはバリアフリーあるいはサインの統一化の関係で申しますと、パラリンピックに対応するために、アクセシビリティ・ガイドラインを現在策定中でございます。これはバリアフリー関係の施設についてのガイドラインを定めるものでございますが、これについて可能な限り対応していくということと、それから、大会時の旅客流動の予想を踏まえた動線の確保、駅空間のわかりやすさを確保するという観点からの空間的な改良ということも必要だと思っておりますし、それから、駅空間の快適性、デザイン性の向上という事柄についても今後の議論を期待したいという提言をいただいております。

それから、(オ) 防災・災害対策の高度化でございます。2013年に制定いたしました省

令で努力義務として定めております鉄道施設の耐震化に向けまして、着実に事業者におきまして取組を進めていただいております。これに加えまして、地下街やビルの管理者等と連携した地下空間における浸水対策の検討もさらに進める必要があるということと、それから、災害発生時における外国人を含めた鉄道利用者に対する案内体制の整備、あるいは地方公共団体との連携による鉄道駅からの一時滞在施設への案内誘導、そういった形についての協力体制の構築、情報共有といったことも課題であるというご指摘をいただいているところでございます。防災・災害対策につきましては、前半戦ではさほど突っ込んでご議論されておられませんので、後半戦でこのあたりはもう一度おさらいをしたいと考えているところでございます。

続いて、最後の項目、遅延対策のあり方でございます。こちらは、資料1-2で申しますと71ページ以降でございます。71ページから75ページまでさまざまな切り口がございますけれども、大規模な遅延、いわゆる輸送障害と言われる遅延から慢性的に比較的短期時間の10分程度の遅延の発生状況を分析しているところでございます。

資料1-1の8ページに戻りますけれども、遅延は混雑等に起因する日常的に短期間で発生する遅延、これは日々の小規模な遅延という言い方をしてございまして、あるいは、災害や機器故障、線路立ち入り等の輸送障害に起因する比較的長時間で発生する遅延、大規模な遅延の2つに大別できまして、近年それらが実は多くなっております。利用者の実感としても多くなっているというところは分かるんですが、はっきりとしたデータ等が出ておりません。遅延対策ワーキングとしては、まず遅延の見える化を図るという形で、これは資料1-2の71ページから74ページまでに出ているものは1つのご提案でございますけれども、利用者にも理解と協力をいただくためにどのような遅延がどういう形で発生しているかという事柄について、情報をできるだけ外に開示をしていくということを一つのテーマにしてございます。

ページをおめくりいただきまして、資料1-1の9ページ目でございます。そういった遅延の実態についての見える化、原因についての見える化を図った上で、鉄道事業者における取組の促進を図っていくとともに、特に日々の小規模な遅延のみならず、いわゆる輸送障害につきましても、ドア挟みや線路内の立ち入りあるいは線路への落し物など利用者の行動特性によって改善が期待される場所もございまして。

したがって、(イ)で鉄道事業者の取組を進めるとともに、(ウ)で利用者との協働という形で、ここでは例えばのご提案でございますけれども、「スマート乗降」といったキ

ヤッチフリーズを用いた運動、ムーブメントを起こして、遅延につながらない行動をとることが格好いいというようなことをご認識いただいて、乗降にかかる時間を短縮する、あるいは線路に物を落とさないとか、あるいは酔っ払って線路に落ちないとかいうのもございますけれども、そういう輸送障害や遅延の原因に利用者自らがならないというような活動も、これは気づきの中で必要ではないかというご提案をいただいているところでございます。

少々長くなりましたが、全体、以上でございます。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、これから議論に入るんですが、その前に、実は3つワーキング・グループをつくってあるんですけれども、特にきょうの話では、駅と防災のところ、それから、遅延について一定程度のご提案をいただいていますので、それぞれのワーキング・グループの主査から一言補足がありましたら、なるべく短くお願いしたいと思います。まず、羽藤さんからお願いします。

【羽藤委員】 駅・防災ワーキングの主査を務めさせていただきました羽藤です。このワーキングでは、岸井先生、伊藤先生、大原先生、それから、家田部会長にもご参加いただきまして、かなり何度も現地の駅のほうに運ばせていただきまして、議論を進めているところでございます。

一番大きな特徴は、やはりインターナショナル・ゲートウェイ・ポイント、それから、トランジット・ポイントということで、オリンピック・パラリンピック、それ以降もいかにしてアジアダイナミズム、これを受けとめるような形で鉄道の流動を確保していくかというところで、駅空間の動線をうまくデザインしていくといったような視点を打ち出しているところかなと思っています。

あとは、当然のことながら、周辺部では人口の減少の問題もありますので、「みんなで駅マネ」という概念を打ち出しまして、鉄道利用者の皆さんと一緒に駅づくり、マネジメントをやっていききたいということも打ち出しております。

防災に関しましては、まだ少し進んでいないところはありますが、議論の中では、現地見学の中でも、これではなかなかやはりいざとなったとき避難が本当にできるのかと、外国人の方々もどうなんだと意見は非常に出ておりますので、やはり大きな空間をつくる、サインをわかりやすくする、それから、避難軸、防災軸といったようなことの制度設計も含めて空間をつくっていくための工夫を考えるとといったようなところが中間取りまとめま

で議論している点であります。ご意見いただければと思っております。

【家田部会長】 ありがとうございます。

続きまして、それでは、遅延のワーキングのほうの富井先生からお願いします。

【富井委員】 富井でございます。私たちも実際の司令室を訪問させていただいたり、あるいは事業者からヒアリングをさせていただいたりして検討を深めてきたところでございます。

補足としては2つあります。1つは遅延の見える化なんですけれども、ここにも書かれているとおり、この点については、事業者も当然ですが、利用者にも理解と協力を求めるという、それが1つの目的になっているということでございます。

それから、2点目としましては、(イ)の事業者の取り組みの「大規模な遅延」ですけれども、具体的な検討までは進んでいませんので書き込みはできていないんですが、支障時間をなるべく短くするというか、そういったような検討も今後必要であるかなというふうに思っている次第でございます。以上です。

【家田部会長】 どうもありがとうございます。

先ほど申し上げたような事情から、あと35分しかないんです。ですから、ちょっとご協力いただきたいんですが、私も含めて小委員会に入っている人は発言を遠慮していただいて、入っていない先生方のご意見をまずは賜って、それで、時間に余裕があればほかの方も発言するという順で行きたいと思えます。

そういう意味でいきますと、兵藤先生、中村先生、高柳先生、須田先生、浅野先生、篠原先生、高橋先生、福井先生の方々からそれぞれ最大2分ということでご発言いただいて、まとめて事務局からお答えいただくというふうに運用させていただくようにしましょう。どういうふうな順番で行きましょうかね。では、私の左側の先生方から。まず、隣の浅野先生から、ひとつ1人2分ということをお願いします。

【浅野委員】 はい、1分で。大変よく検討いただいていると思えます。誘導がちょっと気になります。もう方々で語られていますけれども、外国人の誘導というのは大変なことですから、その対策の骨子を鉄道事業者の方と相談して決めていただいて、それで、これから5年間かけてそれが本当に根づくように考えていただければと思えます。よろしくをお願いします。

【家田部会長】 どうもありがとうございます。

続きまして、篠原先生からお願いします。

【篠原委員】 遅延のところで一言。あまりにもいろいろな路線が乗り入れ過ぎていて、これはこれで非常に利便性は高いんですが、それに伴う構造的、根本的な遅延状態が発生しているのではないかと。そこにほとんどこれは触れていच्छらないので、その辺は今後ぜひ利便性とのバランスを検討していただきたいなと思います。以上でございます。

【家田部会長】 ありがとうございます。

それでは、高橋先生、お願いします。

【高橋委員】 今回の議題は防災と遅延ということで、私からは障害当事者の立場から、例えば災害発生時のような非常時に、避難経路や、今何が起きているか等の情報が、いわゆる情報弱者にもきちんと伝わるかということを検討していただきたいと思います。通常時は電光掲示板や音声案内などしっかりできているものが、非常時になると全てなくなってしまうということが往々にして起きると思います。それから、避難時の移動経路も、通常はバリアフリーになっているところが全部通れなくなってしまう可能性もあるわけで、そういう場合のことも検討課題に入れていただければと思います。避難訓練もあると思うんですけども、そういうときに必ず移動制約者と情報を得ることに制約のある人たちを含めた形での訓練を行っていただきたいと思っています。

それから、遅延に関して、これも同じようなことなんですけれども、遅延情報がなかなか情報を得ることに制約のある人に伝わっていないという現状があります。駅マネの構想はとてもおもしろいと思うのですが、駅マネを主体的にする人々の中に、障害のある人や、ふだん制約を持っている人が想定されているか疑問に思いました。ぜひそのあたりも考慮していただきたいと思います。

総合的に、とてもいろいろなことが試みられていて、私は当事者としてとても感謝しているんですけども、何かをするだけにとどまっていることがやはり多いので、それをしたことによってどういう効果があったのかをきちんと評価できる、評価システムを整えていただきたいと思っています。また、何かを計画していくに当たって、必ず当事者からヒアリングをしていただきたいです。想像でいろいろなことを進めてしまったり、ある1団体の代表者だけから聞いたことを鵜呑みにするのではなく、当事者にもいろいろな方がいらっしゃいますので、ぜひ幅広くヒアリングを行っていただきたいということをお願いしたいと思います。以上です。

【家田部会長】 どうもありがとうございます。

続きまして、福井先生、お願いします。

【福井委員】 私のほうからは、オリンピックとパラリンピックの開催に向けてということで外国人の方に対応するというのがあったと思うんですが、防災も含めて、今、結構、私どもでもいろいろな鉄道会社さんに多言語化を行っています。最近、インサイド消費ということで外国人の方の来日がすごくふえていて、3倍とかすごくふえているのは、実はアジア圏のビザの発行が緩くなった関係でアジアの人がたくさん日本に来ていて、特にタイ人の増加がすごいというのをこの間からやっていました。

ですので、そういった多言語化も、今までは英語、中国語、韓国語だけだったのを、タイ語とか、あとは、EUエリアのヨーロッパなどの多言語化をして、防災のときはいろいろな情報を多言語化にしてきちんと伝わるようにしたり、パラリンピックやオリンピックが終わった後も多言語化にして、それがずっと外国人の方に使っていただけるような、そんな措置をしていただきたいなと思いました。以上です。

【家田部会長】 よろしいですか。

そしたら、今度は私の左側のほうの中村先生から順にお願いしましょう。まず、中村先生、お願いします。

【中村委員】 現状の分析及び将来に対する方向性については、適切であるし、妥当だろうと判断しております。要は、この方向性とか提言、これを一つ一ついかに実現していくかということが、今後要求されるのだと思います。

大きな問題として取り上げられている遅延対策ですが、これについては、その実態というものも事業者がかなり詳細にデータをとっておりまして、大分様子がわかりつつあると思っています。ただ、今まで我々は安全確保という視点では、列車の間隔制御を含め、いろいろな技術開発をやってきました。しかし、遅延を発散させない、あるいは遅延を収束させるという面での制御方法の研究は遅れているのが実態です。この点を新たな研究テーマとして産官学挙げて取り組む必要があるのではと考えております。以上でございます。

【家田部会長】 ありがとうございます。

続きまして、高柳さん、お願いします。

【高柳委員】 私からは、主に手足に障害のある車椅子の方を支援している専門職の立場からということと、それから、たまたま昨日、上りの新幹線に乗っていて、大事故のため5時間新富士駅で新幹線に閉じ込められたという経験をしたという立場から申し上げたいと思います。あと、つい最近アメリカに、英語は多少できるんですけども、初めて全く知り合いがいなかったところに行ったという経験も踏まえて、改めて、絶対にWi-Fiが

欲しいと思いました。本当にWi-Fiさえあれば、情報が自分でとれるし、不安なく、グーグルマップを日本語で見てどこにでも行ける。昨日も結局、電光掲示板よりも、アナウンスよりも、一番早かったのは、自分のフェイスブックで、「今、何が起きているの」というふうに送った後の返事でした。

障害者にとっても、そして、外国人も結局、情報障害者なので、そういった意味では、とにかく自分で情報がとれるということを政府として整備しておくということが一番安心安全だと思っております。むしろちゃんと外国語で全て情報提供するんですよなんていう変な期待をさせることのほうがいろいろとトラブルにつながるんじゃないかなと思うので、自分で情報をとれるようにしたほうがいいと思いました。以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。

続いて、須田先生、お願いします

【須田委員】 実は私は昨日ののぞみ225号に乗っていたという人間でして、あの火災の当該列車にまさに当たってしまった状況です。その話はするのはやめようかなと思っていたのですが、たまたまそういう話が出てしまったので、一言申し上げます。その話はちょっと置いておいて、この答申案については3つほどコメントさせていただきたいと思います。

1つは、空港アクセスということと、その後、東京オリンピック・パラリンピック対応ということ。これは十分鉄道で運べるということですが、ピーク輸送については大丈夫なのかなというのがちょっと気になったところです。それと、空港ですと、これは外国からの日本の顔なので、そこで変な印象を持たれてしまうと、日本の印象が悪くなるということもあるので、やっぱりそこら辺は最新のITを活用するなどの方法もあります。一方で、道路では、首都高が開通して新宿まで20分で行くとか、あとは、ARTという内閣府で進めている自動運転技術を導入したバスの計画とか、ほかのモードでの検討も、いろいろ考えられているので、鉄道もそういう新しい取り組みに歩調を合わせたほうがいいのではないかなという感じがしています。

それと、2番目が遅延の話です。これは利用者にも協力を求めるという、これはもっともだと思います。一方で、外国人みたいな、なかなか日本のメンタリティーが必ずしも通じないような人たちもいるわけで、物理的にホームから落ちてしまうのを防止して輸送障害を防ぐとか、そういう対策はやはりどんどん進めていく必要があるんじゃないかなと思っています。やはりホームドアというのは非常に有効ですが、最近、上海とか北京

とかソウルとか、そういうところでは、ホームドアが完備されてきています。そういうことから来た客に、日本は遅れているね、なんて思われたら困るのではないかと、思っています。

最後、3つ目、「みんなで駅マネ」ということです。このコンセプトは非常にいいと思ったのですが、ただ、最初に、この言葉「みんなで駅マネ」を聞いて何を言っているか意味がわからなくて、「マネ」というのが何かあんまりいい意味に聞こえなくて、真似するとかの連想をしてしまって、誤解を受けるな、というようにちょっと思ったところがございます。以上、3点でございます。

【家田部会長】 よろしいですか。ありがとうございました。

兵藤先生、最後、お願いします。

【兵藤委員】 簡単に2つだけ申し上げます。

1つは、今何度も話が出ている訪日外国人の対応で、今年もう半年たちますけれども、もう去年の4割増しぐらいですか、大変な勢いでふえています。それで、やっぱり都市圏の訪日外国人の流動というのは、大都市交通センサスとか公的な統計を何とか今回とろうとは試みてはいるんですが、なかなか実態がわからないということで、携帯のデータとか何かそういった形でその流動をとらえるという試みもほかの部署でやられているということです。ぜひそんなデータを参考に、流動の実態を踏まえたようなそういう計画を立てていただきたいというのが1つです。

それから、あとはもちろんこれからの話になると思うんですが、さっき出てきた一番最初の18号答申の想定値と全くとは言わないんですが、かなりそれが過小推計で、東京圏全体の夜間人口は特に伸びている。それがやはりどうしてそういうことになったのかということ、それから、それを踏まえてそのトレンドがこれから先どこまで続くのか、ないしは違うシナリオが考えられるのかと、そんなことをしっかりと、一番基礎の基礎になる話ですから、これから先、議論を進めていただきたいと思います。今日の資料とはちょっと離れますけれども、要望の1つということでございます。以上です。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。

【篠原委員】 さっきの新幹線のきのうの事故の話でちょっと思いついたんですけれども、新幹線じゃなくて鉄道全体でこれからやっぱり荷物検査みたいなものを厳密にやっついこうということになると、安全というのは非常に大事な事なだけけれども、それと遅延というのはこれからかなり密接に絡んでくるんじゃないかなと思うんですね。さっき私

は利便性の問題を言いましたけれども、そういう問題との絡みもぜひ検討していただきたいなと思います。

【家田部会長】 それでは、ここまでのご質問を中心にお答えいただきたいと思います。承っておいて後で検討するというのは、ここでまとめて結構です。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 ありがとうございます。何点かありますけれども、まず浅野先生からご意見いただきました外国人の誘導でございます。駅空間・防災ワーキングでも実は細かい点までは、今日触れておりませんが、空港の駅とかを実地で見に行って、良い悪いというのがございましたので、それを踏まえて検討を進められればと思います

それから、オリンピック・パラリンピックに向けては、組織委員会を中心に統一的なサイネージあるいはピクトグラムを定めるやに聞いております。ロンドンの場合は、そこで決まったデザインを、色とかはロンドンオリンピックはマゼンダ色で統一されたんですけども、終わった後、そのマゼンダ色のラッピングを全部はがして、ただピクトグラムとかそういうデザインだけは残して、サイネージが表示されていた場所とデザインは残してレガシーとしているという調査結果もございますので、ぜひそういう形でうまくつなげないかなと思っております。

それから、篠原先生からいただいた遅延の構造的な問題というのは、まさに実は遅延対策ワーキングで検討しております。説明でも申し上げましたけれども、どちらかというと、やはり相互直通運転で遅延が他の路線にも拡大していつてしまって、はるか遠くで起こった遅延のせいで自分が乗る電車が遅れてしまうという事柄、これは各社にまたがることで、運転の取扱いとかの工夫で遅延の伝播を分断できるとか被害が最小限にできるとかそういう事柄と、相互直通運転での今決まっている役割分担とかそういう事柄についても少し突っ込んだ分析をして、どこまで構造的な問題で解決するものなのかとか、折り返し施設等を整備すればそこで1回分断するとか多分可能なんですけれども、その辺も含めて今後さらに検討していきたいと思っております。

それから、荷物検査の問題も、特に長距離輸送のものについては荷物検査の問題が多分今後議論になると思いますけれども、その議論の仕方を見ながら、この小委員会なりワーキングなりで対応するべきかどうか考えていきたいと思っております。

それから、高橋委員からいただきました、災害発生時や遅延発生時のいわゆる広い意味での情報を取りに行く制約のある方へのご案内というのは、大変大きな課題だと思ってお

ります。今のところ、どちらかという外国人中心に議論がされてきたところがありますけれども、特に後半戦においては、目の見えない方とか、あるいは耳の聞こえない方というのはある程度フォーカスを当てて調べないといけないかなと思っております。

実は私どもも行政の経験ですと、東京圏で某会社で大規模な遅延が起こったときに、耳の聞こえない方への情報提供がうまくできなくて、要は、文字でサイネージを出せばよかったですけれども、それがうまく伝わらなかった。駅では放送は随分やっていたりして駅員さんの対応としてはやっていたんですけれども、そういうところに思い至らなかったのが、それ以降、当該会社におきまして、今日は固有名を出しませんけれども、随分改善をされたと聞いております。そういう取組なんかも踏まえながら、システムとして構築すべき問題について対応してまいりたいと思っています。それから、訓練とか、それから、駅マネも含めまして、当事者からのご意見の聴取あるいは参画という事柄についても、今後課題としてこなしていきたいなと思っております。

それから、福井先生からもいただきましたけれども、そういう意味では外国人も情報制約者ということでございますので、多言語化も進めてまいりたいと思っています。多言語化は、一般論としてできるだけ数が多い外国語の表記の方に対応したいなというのはベシクであるんですけれども、駅空間・防災ワーキングで、私も実地で見た経験からすると、やはり特にサイネージの場合は、サイネージを掲げるスペースの問題がございます。言語数を多くすればするほど大きいサインボードを用意しなければいけない。

空間的に余裕がある駅であるとそれは可能なんですけれども、あるいはもう1つには、デジタルサイネージを使って、時間帯ごとにサイネージ、コンテンツが多言語に変えられるというものがあるんですが、いかんせん今、日本で、例えば観光立国の関係で日、英、中、韓という4カ国語を政策としては推奨しているんですけれども、我々が検討したところでは、日本語が一番大きくて、2番目に英語が大きくて、中、韓と入っているわけです。おそらく日本語を読める人が立つ位置から見ると、中・韓は全く読めない。

【家田部会長】 申しわけない。答えをもうちょっと短くお願いします。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 はい。そういうのがございますので、多言語についても、シチュエーションに応じた対応が要るのかなというような感じのご議論がされているということだけご承知おきいただければと思っています。

それから、中村先生からいただいている遅延の技術開発云々、それから、実態の調査につきましても、今後、富井主査のご指導もいただきながら進めてまいりたいと思います。

それから、Wi-Fiにつきましては、実は駅のところでWi-Fiをつけるべき云々という指標を入れておりますので、情報を自ら取れるような体制という形でのご議論も今後進めてまいりたいと思っております。

それから、須田先生から非常に重い話をいただいているんですが、1点目の空港アクセスについては、空港アクセス自身が、ピーク時は結局空港のスロットの容量でピークを抑えられてしまっていますので、十分対応は可能だと考えておりますが、オリンピックサイトのピーク時というのは、結局競技開始時間、それから、セキュリティクリアランスにどれぐらいリードタイムをとるかという事柄と、日常生活を通常送った場合の通勤通学のピーク時とどうかぶるかということなので、現段階では体制的には何とかなるんじゃないかという以上のことは言えないんですが、これは場合によっては、会場の関係が決まってから具体的な取組としてやっていただかざるを得ないかなと思っております。それから、他モードと日本の顔としてというのはなかなか難しいお題なので、ご指摘として今日は受け取っておきます。

それから、遅延については、おっしゃるとおり、ホームドアの整備も、後で参考で紹介しますが、我々、交通政策基本計画の中にも800駅進めるとなっています。別に800駅は単なる目標でしかありませんので、できるだけ必要な駅に必要なホームドアを整備してまいりたいと思っております。

それから、「みんなで駅マネ」の名称につきましては、実は小委員会でもいろいろなご議論がありますので、引き続き、羽藤先生のご指導のもと、良い名称、みんなが分かりやすい名称を考えたいと思っております。

それから、兵藤先生からもいただきました外国人対応につきまして、最新のデータ、なかなか取りにくいんですけども、とれるデータも生かしてまいりたいと思います。それから、2点目にいただいた人口増の原因の分析等できる限りしますが、今後、後半の議論でも使う人口は、人口研の推計を基本といたしておりますので、あまり人口そのものの動態についてトレンド分析も一応なんらかのシナリオとして選択はいたしますが、そのもととの選択肢のベーシックな部分は人口研以外のシナリオを小委員会で作るという考えは今のところないというところだけご承知おきいただければと思います。

済みません、長くなりましたが、以上でございます。

【家田部会長】 ありがとうございます。それでは、今度は、今、発言できなかった、僕にとめられた方々にご発言いただきたいと思います。今度は1分以内ぐらいでひとつよ

ろしくお願いします。どうぞご希望の方、挙手をお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

山内先生。

【山内委員】 多分、家田さんと私が年寄りのほうだと思うんですけども、15年前に18号答申をやった人間なんですね。それからすると、やっぱりこの15年間でものすごく世の中変わっている。18号答申のときは、将来に対する不安もいろいろと出てきていたけれども、今のような人口減とか、あるいは都市構造の問題とかというのは認識がなかったですね。ここにも書いてあるんだけど、例えば東京圏でも郊外部へ行くと人口がふえなくて、乗客も減っていくような路線も出てきてしまったということがあります。そういう事実を前提として、秋からいろいろ路線の議論とかに入っていくと思うので、その辺の認識を皆さんで共有されたらいいんじゃないかなと思います。以上です。

【家田部会長】 どうもありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

屋井先生、いかがですか。

【屋井委員】 ご指名ですので、1点だけ。きょうの中間整理大変良く書けているんですけども、たまたま時間があつたので見ていて、5ページの下から2番目の段落のところ、要は、オリンピック・パラリンピック以降、空港アクセスの改善を図るに当たっては以下の点に留意すべきという中で、2番目の矢印の「まずは既設路線の改良で対応することとし」というのは、この中間整理の中ではここだけかなり限定的な言葉になっています。考え方としてはもちろん既存ストックを活用しようというのは当然のことだから、それはそれとして趣旨としては、思想としてはわかるんですけども、空港アクセスに関してだけ特に既存路線の改良で対応し、それでもなお課題に適切に応えられない場合に云々という、これが多少浮いているなど。

それで、その下は大変結構なことが書いてあるんです。空港アクセスについても、東京圏の全体のネットワークにおける位置づけを踏まえながら、ほかと同様に検討していきましようという、これはまさにそのとおりだと思いますけれども、ちょっとここだけ気になりましたので、たまたま委員長から振られたから一言だけ申し上げておきます。以上です。

【家田部会長】 そうね、「まずは」というのはね。なるほどね。どうもありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、私も一言だけ。1つは、ステレオタイプに理解するというのは危ういなというのが、この全体のトーンとしてのメッセージだと思うんです。つまり、これまでずっとやってきたという、その枠組みの中だけで考えるのもどうもなというのだから、新しいことを考えたりしている、そういうことだと思うんです。

その典型を1つ2つ申し上げると、1つは資料1-2でいうと15ページのところに、混雑緩和の現状というのがあって、今まではかってきた朝のピーク時1時間というので見るところというふうに着実に成果を上げてきたなということなんですけれども、成果を上げてきたのはこの10年間じゃなくてそこまでのところであって、この10年間はほとんど変わっていない、何の改善もしていない、まあ、言い過ぎですけども、という面があるじゃないですか。さらにそれに加えて、例えば夜の混雑といたら、我が国だけじゃなくて、世界的にも電車がこんなに混雑する大都会はないわけとか、混雑が着実に緩和したということを一言でステレオタイプに捉えてしまうと、重要な課題を見失うなというようなことが1つのメッセージに、文章にも入っています。

同じように、例えば先ほど篠原先生からもご指摘いただいたところでいうと、遅延です。資料1-2の最後のページ、74ページ、75ページあたりを見ていただきますと、例えば74ページのところには、相互直通をやっているところとやっていないところが赤く書いてあったりする。そういうやつなので、じゃ、相互直通やっているところがみんなよく遅れて、そうじゃないところは遅れないのかといたら、そういうわけでもなくて、ややその傾向がないではないんだけどもというところがあるじゃないですかね。

75ページの下グラフで見ていただくと、一番遅延しないのは、京浜急行と、それから、浅草線と京成が相互直通ずっと最初からやっている路線なんですけれども、実に優秀な成績を上げている。これは決して彼らが優秀な職員だというだけじゃなくて、長年かけていろいろな施設の、信号施設もそうだし、折り返し施設もそうだし、いろいろな工夫をしてきているんです。その成果がこういうふうに出てきている。つまり、相互直通イコール遅延というようなことを結構ちまたで言う人はいるんですけども、よくこうやって見るとそんな単純なものじゃなくて、ここもステレオタイプな理解というのが危ういという1つの例じゃないかと思います。ぜひ今後の後半戦では、そういうところを見ていただけるようにしたいし、より適切な表現を国民にしていただきたいと思いますとおるところでございます。

加えて、ご発言なければ、ここまで出たご意見について、ご質問についてはお答えと、

あるいはご意見に対してはコメントをお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 ありがとうございます。山内委員からいただいたご指摘は全くおっしゃるとおりでございます。私も少し強調してご説明申し上げましたけれども、あれはドーナツ化を前提として郊外部から都心に通勤通学に来るという事柄が長年、東京圏の都市鉄道の大きな課題でありましたが、今後のシナリオがどうなるかはもちろんあるんですけども、人口の推移等考えると、どうも2つの現象が起こっているなと思っております。

1つは都心に人口が戻ってきているということ、したがって、都心に住んで、都心で通勤する、非常に足の短い通勤客、通学の方が増えてきている、あるいは今後増えるのではないかとことです。あともう1つは、郊外の業務核都市がある政策目的を達成して、業務核都市を中心に、業務核都市周辺に住宅ありと、つまり、圏域をまたいで都心からどうこうではなくて、その業務核都市の中心に住んでいる人が業務核都市に働きに行く、学校に行く、そういう意味では、郊外でも一定程度成功している業務核都市はそこを中心に交通圏ができる。これも、要するに、足の短い路線でございます。

したがって、従来我々が、これは家田部会長からのご指摘にもあるんですけども、ステレオタイプで、ドーナツ化で郊外につなぐんだ、住宅とかいろいろなものをつくって、それでまちも盛り上がるんだというのはどうも通用しない時代になっているのではないかなというところが大分見えてきました。後半戦でその辺のところはもうちょっときっちり分析をしたいと思っておりますし、自治体さんや事業者さんのヒアリングで出てきたときに、そういう事柄についての課題認識とか、そういうものを踏まえた地域づくりとか、そういった事柄もヒアリングの場を通じて聞いていただいて、具体的な路線についてのご議論なんかもそういう文脈の中でやっていただきたいなと思っております。

それから、屋井委員からのご指摘ですが、今直ちにいい案が思いつきませんので、委員長とご相談をさせていただきます。少しきつ目に書き過ぎているというご指摘だと思いますので、「まずは」あたりを削るかもしれませんが、少しトーンを落とします。この文言自体は、実は3月3日の小委員会でお示ししておりましたので、そのときはお見逃しいただいたので少し強気な表現になってございますが、少し工夫をしたいと思っております。

それから、家田部会長からいただいたコメントにつきまして、まさしくポスト18号として、今まで捉えられなかった議論というのは、今後捉えていきたいなと思っております。それはある意味、やはり18号までの累次の整備計画に基づいて、東京圏が抱えていたある

大きなテーマは大体解決しつつあって、そうすると次のテーマがやはり見てくるわけです。潮が引いてくると、そこに余り高くない暗礁が見えてくるように、サービスの質の問題とか、あるいは逆に、これは篠原委員からもあった話ですけれども、新しいサービスを生み出すこととのトレードオフで何らかのマイナスの要素が出てきたときにバランスをどうとるのかとか、あるいはバランスをプラスのほうに改善するようなシステムとか技術開発ができないのかとか、こういう視点もぜひ最終的な答申には入れてまいりたいと考えております。以上でございます。

【家田部会長】 どうもありがとうございます。先ほど屋井先生のご指摘の点は、このままこういうふうを読むと、「まずは」というのは時間差攻撃をやるような感じがするので、それでは間に合わないことだってありますから、既存施設の有効活用は当然だけでも、それとともに必要に応じて何か工夫すると、そういう趣旨は皆さん共有しているので、文章を若干直しましょう。その表現は、屋井先生、お任せいただいてもいいですか。

【屋井委員】 はい。

【家田部会長】 ありがとうございます。

皆さんからのご意見は全て、これから後半戦でどんな作業をどういうふうにするかというところのポイントだったかと思っておりますので、資料1-1の文章につきましては、屋井先生のご指摘以外は大丈夫だったんじゃないかと思っております。大体そんなことで、これは文章はお任せいただくということでよろしいですか。

ありがとうございます。

それでは最後に、資料2になりますが、今後の予定につきましてご説明お願いいたします。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 資料2でございます。今後の部会及び小委員会の予定でございますが、とりあえず小委員会のほうでまたご議論させていただきまして、7月から9月に自治体からのヒアリングを受けて、事業者、それから、関係団体のヒアリングと思っておりますが、これもプレゼンをしていただく自治体や事業者さんのご都合によって今スケジュール調整中でございますので、大きな意味で7月から9月、3カ月かけて4回から5回かけてヒアリングを行うというご理解をいただければと思います。

したがって、10月以降にヒアリングの結果の総括と、それから、6月30日締めであらかじめ、ヒアリングにお呼びしていないところも含めてアンケートをお願いしておりますので、そのアンケートの結果を小委員会でご議論いただいた以降、必要に応じて秋以

降、時期はまた委員長ともご相談ということになろうかと思えますけれども、部会においても検討状況を報告して、ご意見を賜る機会を設けたいなと思っております。

書いておりませんが、一応今年度末に結論を得るということで頑張っまいます、少々遅れぎみであることだけあらかじめご承知をいただければと思っております。以上でございます。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。

皆さんから何か一言ということはありませんか。よろしいですか。

それでは、おかげさまでゆう活ができそうな感じになってきましたね。それでは、私の司会をお返しいたします。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 ありがとうございました。おかげさまでびったり終わりそうでございます。本日の議事は以上でございます。委員の皆様にはご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2点ご連絡でございます。まず、お手元に参考資料1と参考資料2をご用意してございます。これは前回の部会で、鉄道部会としてということで交通政策基本計画に盛り込む事項をご議論いただいたことを踏まえまして、参考資料2として閣議決定されました交通政策基本計画を、参考資料1としてそのうち鉄道関係をポンチ絵で抜粋したものを配布してございます。今日のご説明、ご議論する時間は設けませんでした、適宜お持ち帰りいただいてご覧いただければと思っております。交通政策基本計画には、先ほど申し上げたホームドア800等、数値目標がございますので、これに向けて行政としてもしっかりやっまいたいと思っております。

それから、2点目でございます。本日の部会・小委員会合同会議の議事概要につきましては、近日中に国土交通省のホームページにおいて公表したいと考えております。また、詳細な議事録につきましては、後日各委員の皆様にご送付させていただき、ご了解いただいた上で公開する予定でございます。以上でございます。

これをもちまして、本日の部会及び小委員会合同会議は全て終了でございます。本日はお忙しいところ、まことにありがとうございました。

— 了 —