

鉄道運賃・料金制度のあり方に関する検討に向けて ～鉄道の混雑緩和の観点から～

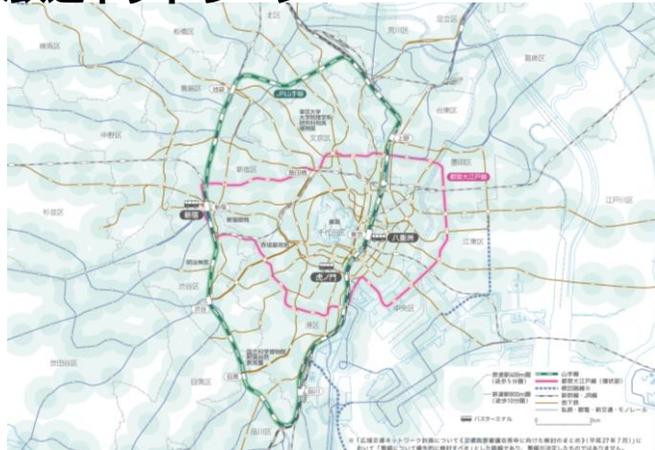
1. 東京都の目指す方向性
2. 鉄道の快適な利用に向けた都の取組
3. 東京都の意見

令和4年3月
東京都

東京都の目指す方向性

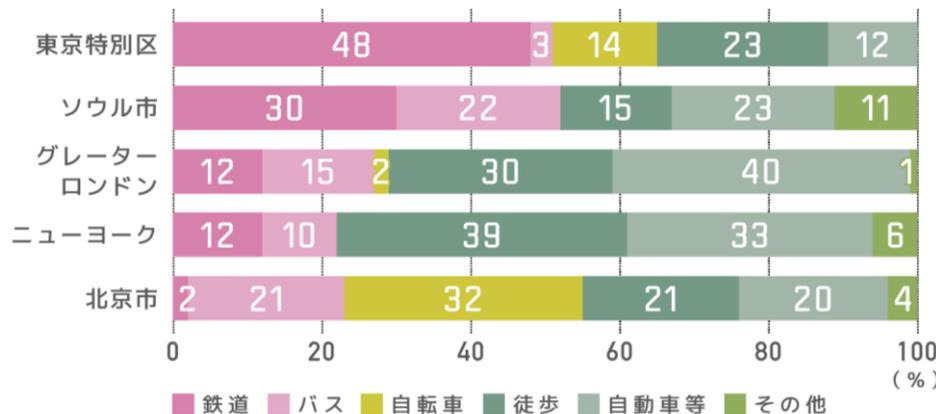
- 東京は、世界に類を見ない高密度で正確、安全な鉄道網を構築し、世界有数の大都市へと発展
- 一方、鉄道の混雑緩和が課題とされ、混雑緩和の取組が進められてきた。

■ 高密な鉄道ネットワーク



■ 交通手段別分担率

出典：東京都市白書（2015年版）



出典：東京都市白書（2015年版）

■ 混雑率

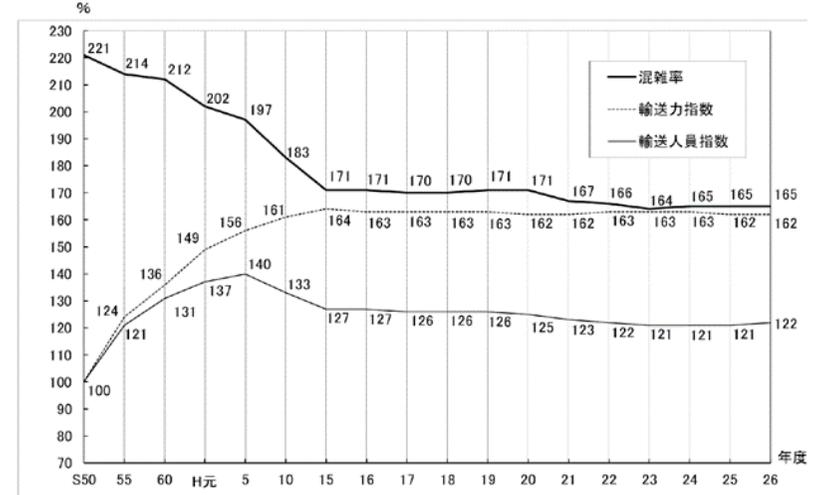


図 ピーク時における主要31区間の平均混雑率等の推移

出典：東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）交通政策審議会（平成28年4月20日）

○ 交通政策審議会答申における混雑緩和目標

- ・ピーク時における主要31区間の平均混雑率を150%
- ・ピーク時における個別路線の最混雑区間の混雑率を180%以下

出典：東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）
交通政策審議会（平成28年4月20日）

東京都の目指す方向性

- **東京が将来にわたって持続的に成長し、全ての世代が生き生きと活躍していくためには、誰もが快適に移動できるよう、都民の足となる鉄道網のさらなる充実が不可欠**
- **鉄道の混雑緩和は、社会の生産性の向上を図っていくためにも、官民が連携して解決していくべき重要な課題**

都市づくりのグランドデザイン（平成29年9月）

2040年代の目指すべき東京の都市の姿とその実現に向けた、都市づくりの基本的な方針と具体的な方策を示す

都市づくりの挑戦

目標：道路や鉄道のピーク時の混雑解消

鉄道の一部の区間では、混雑率が180を超えるなど、依然として混雑が発生しており、道路の混雑時平均旅行速度もマラソンランナーより遅いなど、都内の交通は更なる改善が求められています。

総合的な交通体系の構築や道路ネットワークの形成、自動運転技術の普及、活用、時差出勤やテレワークなどを推進し、円滑で快適な交通の実現を目指していきます。



出典：東京都「都市づくりのグランドデザイン（平成29年9月）」

「未来の東京」戦略（令和3年3月）

新たな都の羅針盤として示す都の総合計画

目指す2040年代の東京の姿

世界最高の道路と鉄道ネットワークが構築され、人やモノの流れが最適化されている。**満員電車は過去のもの**となり、まちなかでは、自動運転によるスマートモビリティが往来する中で、人々が安全かつ自由にまち歩きを楽しむ



「未来の東京」戦略
～決意・後継の精神を受け継ぎ、新たな地平を切り拓く～

出典：「未来の東京」戦略（令和3年3月）」

- こうした目指すべき姿の実現に向けて、鉄道の混雑緩和を長期の目標として設定し、ハード・ソフトの両面から様々な取組を推進

鉄道の混雑緩和に向けた施策を推進

鉄道ネットワークの整備・充実

スムーズBiz（時差Biz）など
オフピーク通勤促進の取組

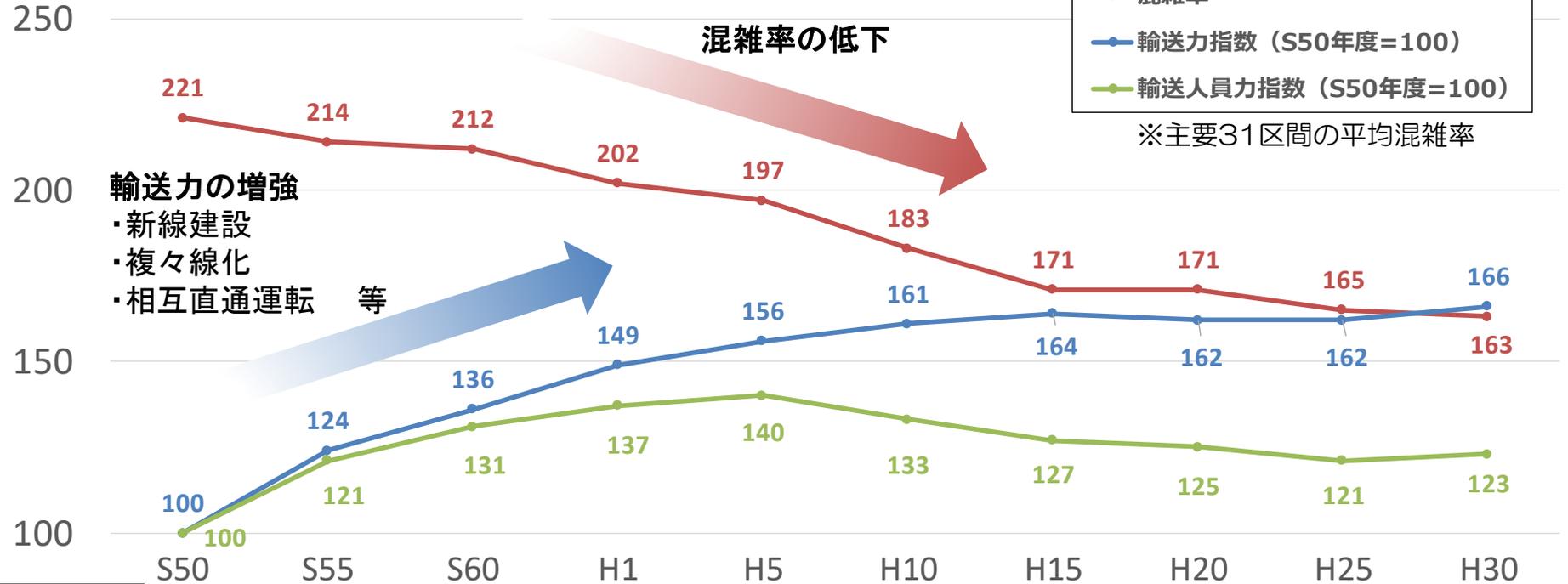
時間差料金制などの施策検討
（新たな施策の検討）

**世界最高の交通ネットワークが構築された
便利で快適な東京を実現**

鉄道の快適な利用に向けた都の取組（ハード施策）

○新線整備や複々線化、相互直通運転等の輸送力増強施策により、鉄道の混雑率は改善されてきた

[混雑率 (%)・指数]



※主要31区間の平均混雑率

輸送力の増強
 ・新線建設
 ・複々線化
 ・相互直通運転 等

主な輸送力
増強施策

新線開業

その他対策

千代田線全線

有楽町線全線

京葉線全線
新宿線全線

山手線長編成化

京王線長編成化
東武伊勢崎線複々線化
(北千住〜越谷間)

南北線全線

大江戸線全線
総武緩行線車両大型化

半蔵門線全線

つくばエクスプレス

副都心線
日暮里・舎人ライナー

5社相互直通運転開始

上野東京ライン

小田急線複々線化

鉄道の快適な利用に向けた都の取組（ハード施策）

○海外とのアクセス向上による国際競争力強化、多摩地域の活力・魅力向上、快適通勤の実現などに資する鉄道ネットワークの整備・充実等について、計画的に推進

「未来の東京」戦略version up 2022（令和4年2月）

＜国の交通政策審議会答申において位置づけられた路線＞

多摩都市モノレールの延伸
（箱根ヶ崎方面）
早期事業化に向けた
取組を加速

東京12号線の延伸
（大江戸線）
関係者と事業化について
協議・調整を進める

中央線の複々線化
国など関係者と連携し、
仕組みづくりを進める

多摩都市モノレールの延伸
（町田方面）
関係者と事業化について
協議・調整を進める



—— 答申において「検討などを進めるべき」とされた路線 ○○○ 国など関係者と連携し、仕組みづくりを進める路線

東京8号線の延伸
（有楽町線）
早期事業化に向けた
取組を加速

都心部・臨海地域地下鉄の新設
事業計画の検討を進め、
路線の具体化を更に加速

羽田空港アクセス線の新設
関係者との協議・調整を加速
〔田町ルートは、J R東日本が
新設区間の事業認可を取得〕

都心部・品川地下鉄の新設
早期事業化に向けた
取組を加速

新空港線の新設（蒲蒲線）
事業化に向けた関係者の
取組を更に加速

鉄道の快適な利用に向けた都の取組（ソフト施策）

- 多くの方々に快適な通勤を体験してもらおう取組として、平成29年度から「**時差Biz**（快適通勤ムーブメント）」を実施し、令和元年度から「**スムーズBiz**」として**時差Bizとテレワーク、TDMを一体的に推進**
- 企業や利用者の自発的な行動変容を促す周知啓発等**に取り組み、**働き方改革と連携したオフピーク通勤の促進**を図ってきた

平成29年度～



令和元年度～



東京2020大会時の交通混雑緩和はもとより、大会のレガシーとして、**新しいワークスタイルや企業活動の東京モデルの定着**へ

◆企業・鉄道利用者

テレワーク、時差出勤等の実施

◆鉄道事業者

広報展開、混雑の見える化、ポイント付与、臨時列車等

◆東京都

集中的な取組期間の設定
官民が連携した機運醸成（広報、イベント等）

◆時差Biz

2,321社・団体が参加（R4.2.4時点）

◆テレワーク

都内企業実施率**57.3%**（R4.1時点）

◆2020TDM推進プロジェクト

52,202事業所、910団体（R3.9.5で受付終了）

広報展開、イベントの実施（例）

- 集中的な取組期間の設定と合わせて、ポスター掲出などを実施

<2017年>



<2018年>



<2019年>



スムーズビズ推進期間（2019.7～9月）
大会1年前のトライアルとして、交通混雑緩和に向けた総合的なテストを実施

- 参加企業の交流を促進
(2017.7 快適通勤プロモーション協議会)



- 優れた取組や先進的な取組の表彰
(2018.11 時差Biz推進賞表彰式)



鉄道事業者・企業との連携（例）

- ・広報への協力（車両内、駅構内等）



- ・オフピーク通勤の促進に資するキャンペーン実施



臨時列車の運行



サテライトオフィスの
利用促進キャンペーン



ポイント・特典付与



オフピーク通勤者への商品配布

機運醸成イベント（例）

＜テレワーク・デイズ2019&スムーズビズ推進期間イベント（2019.7）＞



スムーズビズ推進期間（R1.7.22～9.6）

- 国が進める「テレワーク・デイズ2019」と合同開催
- 大会に向けてトライアル期間を設定し、企業や働く人々へ、テレワークやオフピーク通勤など、交通混雑回避の取組の一斉実施を呼び掛け
- 人やモノの流れを変える働き方などについて、先進的な取組企業とパネルディスカッション

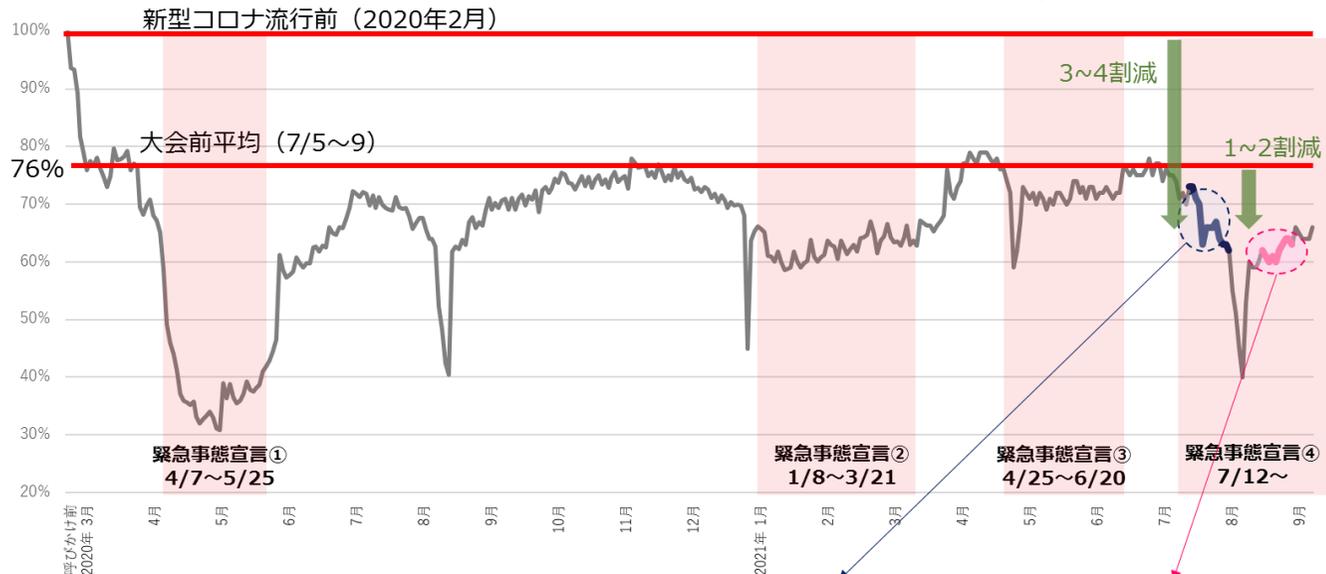
日	月	火	水	木	金	土
7/14	15	スムーズビズ推進期間				20
21	チャレンジウィーク（7/22～26）、コア日（7/24）					27
28	集中取組期間①（7/22～8/2）					3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	集中取組期間②（8/19～8/30）					24
25						31
9/1	2	3	4	5	6	7

東京2020大会時の取組と結果

- 交通対策実施期間やオリンピック大会とパラリンピック大会の間も含め「特にスムーズビズを推進する期間」を設定
- ポスター等の掲出やSNS・メールマガジンで情報発信し、人の流れ、物の流れについて、テレワークや時差出勤、物流の効率化など混雑回避の取組実施を呼びかけ
- 東京2020大会も契機に推進してきたスムーズビズの実施を、大会のレガシーとして一層定着させるため、引き続き、企業等への呼びかけを行うなどの取組を進めていく



＜大会期間中における鉄道利用者数（平日ピーク時間帯）の減少＞



出典：国土交通省鉄道局データより集計
 ※首都圏の主なターミナル駅における平日ピーク時間帯の自動改札出場者対象とした駅は
 東京・新宿・渋谷・品川・池袋・高田馬場・大手町・北千住・押上・日暮里・町田・横浜

※なお、公共交通マネジメントの「輸送力の確保」については、大会に向けて『東京2020大会期間中の鉄道運行（臨時列車の運行等）について』を2021年6月30日に公表したが、無観客となった東京圏等は、とりやめた。



資料：第16回輸送連絡調整会議資料（2021.9.29）より抜粋

- 鉄道の混雑緩和に向けては、**時差ビズなど企業や利用者への周知啓発に加え、通勤時の利用者のさらなる分散等の観点から、鉄道事業者による様々な対策を進め、総合的に取り組むことが重要**
- 鉄道事業者等とともに、新たな混雑緩和策の検討などを推進

これからの混雑緩和方策の知事と鉄道事業者の意見交換（令和元年8月20日）

鉄道の混雑緩和策等に関して、東京都知事と鉄道事業者の経営層との意見交換を実施。

【内容】

- ・ 鉄道事業者の取組
- ・ 意見交換（混雑緩和策、テレワーク、サテライトオフィス等）

➡ハード対策・ソフト対策両面の対策が重要との認識を共有



知事と鉄道事業者の意見交換

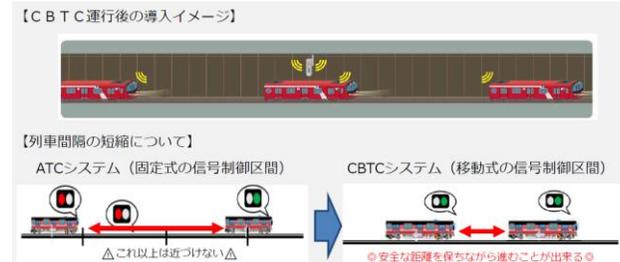
これからの混雑緩和策についての鉄道事業者研究会（令和元年度～）

鉄道事業者、学識経験者等とともに、最新の技術動向等を踏まえた対策とその課題、実現可能性などについて検討

鉄道の混雑緩和策の検討

- ・ 輸送力の更なる強化
- ・ 無線式列車制御システム
を活用した混雑緩和の可能性
- ・ 需要の分散・平準化
- ・ 時間差料金制
- ・ 先端技術の活用

等



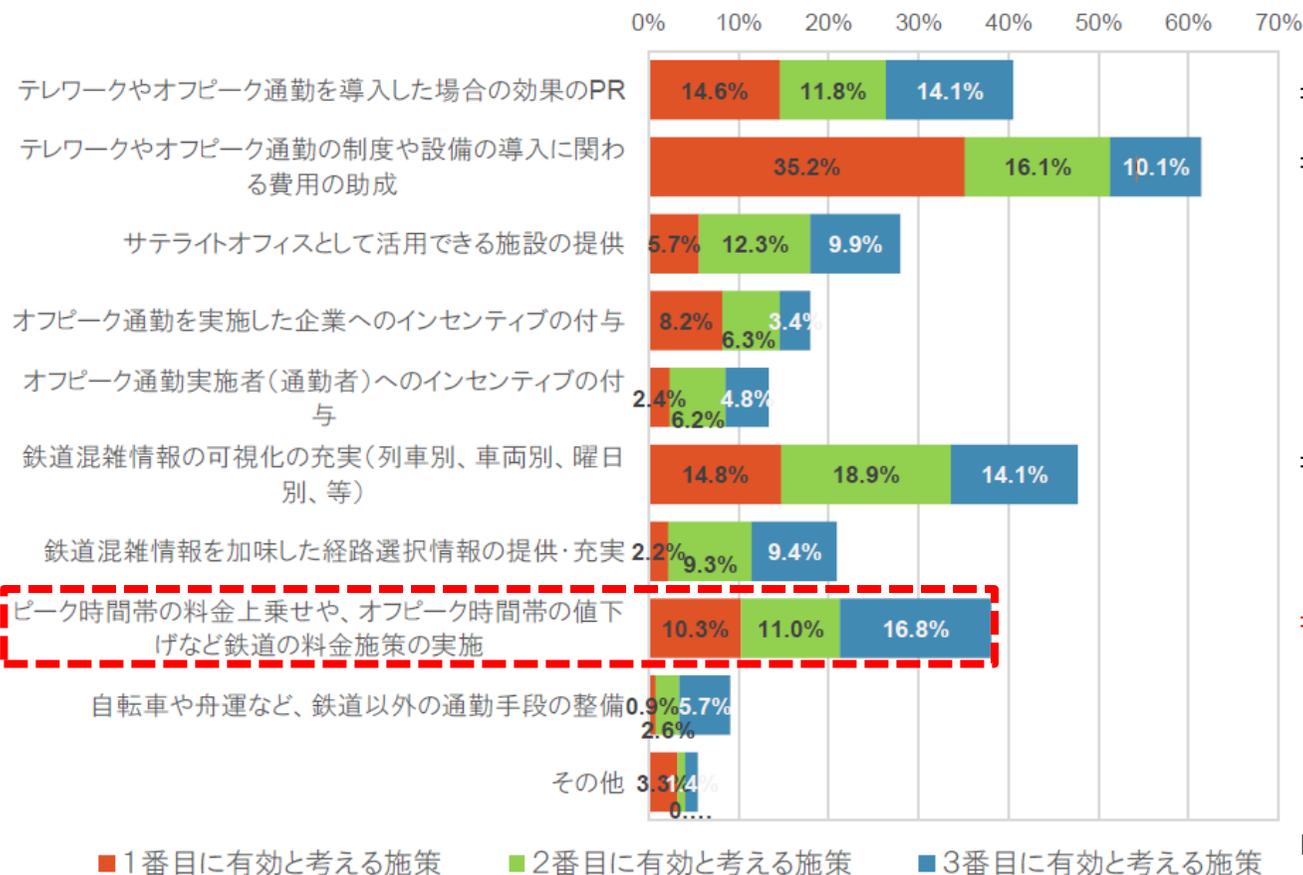
出典：「これからの混雑緩和方策の知事と鉄道事業者の意見交換」 鉄道事業者の取組 資料より抜粋

新たな混雑緩和策の検討など

○アンケートの結果、回答企業の約4割が、オフピーク通勤を進めるため有効と考える施策として「ピーク時間帯の料金上乘せや、オフピーク時間帯の値下げなど鉄道の料金施策の実施」と回答

東京都の企業向けアンケート調査結果（令和2年度）

オフピーク通勤を進めるため有効と考える施策



⇒スムーズビズの実施推進

⇒テレワーク設備の助成

⇒各鉄道事業者で取組

⇒新たな施策を期待

n=583社

新たな混雑緩和策の検討など

○時間差料金制については、検討テーマの1つとして、海外事例の調査や、東京で導入した場合の混雑緩和効果の試算等の検討を進めているところ

これからの混雑緩和策についての鉄道事業者研究会(時間差料金制の検討例)

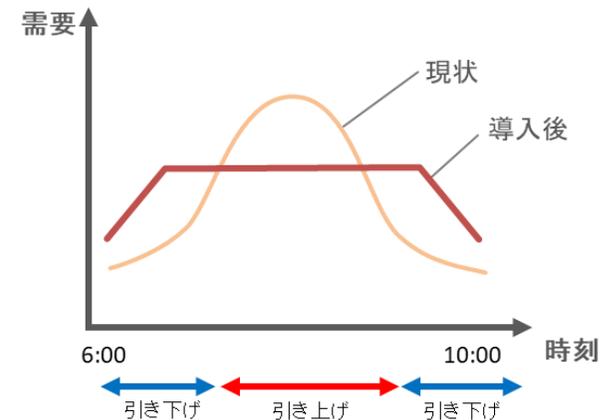
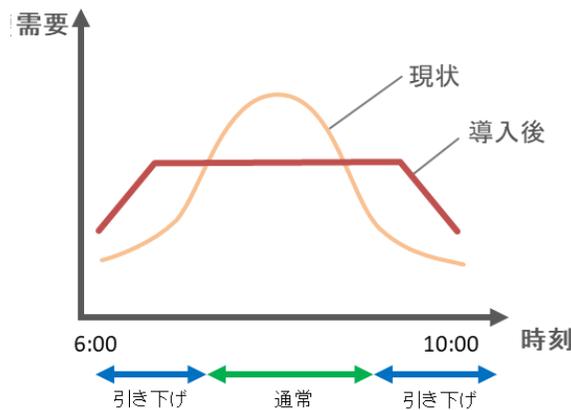
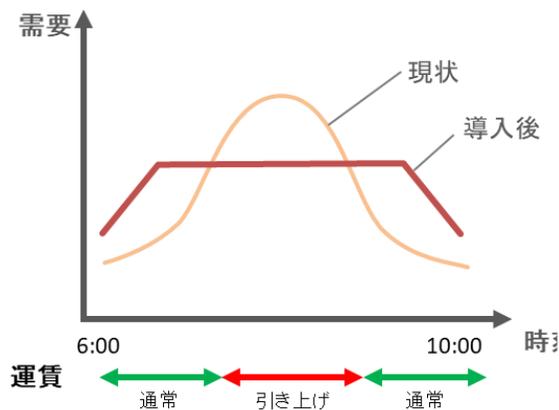
ピーク時間帯の運賃の上乗せやオフピーク時間帯の割引等による利用状況の変化を試算

□想定される運賃シナリオ

1. ピーク時の運賃引き上げ
(ピーク加算)

2. オフピーク時の運賃引き下げ
(ピーク割引)

3. ピーク時の運賃引き上げ+
オフピーク時の運賃引き下げ(両方)



視点① オフピーク通勤の促進につながる混雑緩和の対策の充実

- 現状、コロナ禍を経て、あるいは大会に向けた取組を通じて、**鉄道利用者が減少し、結果、通勤混雑が緩和している状況**
- 先行きは不透明ではあるが、**コロナ禍収束後も、時差出勤などオフピーク通勤の取組が定着し、引き続き、通勤混雑が緩和**されるよう、**企業や利用者の自発的な行動変容を促していく必要**がある
- そのためには、企業や利用者への周知啓発等の取組を推進するとともに、オフピーク通勤の促進につながる、**混雑緩和対策の充実を図り、鉄道事業者と連携しながら総合的な取組**が必要

視点② 鉄道の持続可能な輸送サービスの確保

- コロナ禍を経て、鉄道利用の状況が変化し、事業者の健全な経営環境にも影響
- こうした状況の変化に柔軟に対応し、都民の足となる**鉄道の持続的な輸送サービスの確保**も図っていくことも必要

柔軟な運賃・料金制度について

- 柔軟な運賃・料金制度の検討にあたっては、**オフピーク通勤の更なる促進につなげる観点から、その有効性などの検討を進めるべき**
- また、多くの利用者に多大な影響を及ぼす観点から、**その課題の検討も含めて、十分に議論を**

想定される課題（例）

- ・鉄道利用者や企業への過度な負担とならない運賃・料金の設定（持続可能な輸送サービスの確保も考慮）
- ・通勤時間帯をずらせない利用者への配慮

（参 考） 「第2次交通政策基本計画」（令和3年5月閣議決定）

第3章 今後の交通政策の基本的な方針、新たに取り組む政策

基本の方針A. 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要な不可欠な交通の維持・確保

【新たに取り組む政策】

<モビリティサービスの「質」の向上>

- ポストコロナ時代における企業のワークスタイルの変化や公共交通機関の利用の実態等を見据え、混雑緩和等の交通サービスのあるべき姿について検討を行う。
特に、大都市部においては、都市鉄道等における通勤時間帯等の混雑緩和を促進させるため、ポストコロナ時代の利用状況を十分に検証の上、必要な施策を検討する。具体的には、時差通勤等による分散乗車の取組を一層深めていくほか、例えば、**変動運賃制（ダイナミックプライシング）等の新たな対策について、その効果や課題について十分に検討する。**