

交通政策審議会 陸上交通分科会 鉄道部会
第7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3月3日

(五十嵐都市鉄道政策課長) それでは、本日ご出席予定の委員が全員そろいましたので、ただ今から第7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、大変お忙しいところをお集まりいただきまして、誠にありがとうございました。冒頭、しばらく進行を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。よろしく願いいたします。

本日ご出席の委員の皆様のご紹介につきましては、名簿及び配席図の配布をもって代えさせていただきますと存じます。それから、お手元に資料を用意してございます。配布資料の一覧が配席図の次に出ておりますが、資料の1から6とクレジットされたものがあります。ご確認くださいと思います。資料2は、資料2-2という一枚紙も急遽付け加えておりますので、ご確認くださいと思います。過不足ございましたら、今、お知らせいただきたいと思います。よろしゅうございますか。それでは、資料の方はご確認くださいということにいたしたいと思っております。

それでは、これから議事に入りますので、このタイミングをもちまして、カメラ撮影の方はご遠慮いただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

それでは、これから議事に入っていただきます。以降の議事進行につきましては、委員長の家田先生をお願いしたいと存じます。委員長、よろしく願いいたします。

(家田委員長) はい。皆さん、お集まりいただきまして、ありがとうございます。第7回の小委員会を始めさせていただきます。

お手元にありますような議事次第でございますので、1つずつと言いたいところですが、(1)と(2)は大変に密接に関係があるので、まとめてご説明いただいて、そこでいったん質疑の時間を取りたいと思っております。早速、まず1つ目の空港アクセスのあり方について、ご説明をお願いいたします。

(五十嵐都市鉄道政策課長) はい。それでは、事務局の方からご説明を申し上げます。資料1をお開きください。

めくっていただきまして2ページ目に目次がございますが、3部構成になってございます。1点目は、首都圏空港への鉄道アクセスの重要性についてご説明申し上げ、併せて現在の首都圏空港への鉄道アクセスの状態につきまして、一定のモデルケースを作りまして、事務局の方で調査をいたしました結果を縷々ご説明したいと思っております。3段階目といたしまして、そこから抽出されてくる今後の方向性といったものについて、1枚でございます

けれども、まとめたものがございますので、それをご説明申し上げ、先生方のご意見をいただきたいというところでございます。

めくっていただきまして、3ページは飛ばしまして、4ページ目でございます。東京圏の国際競争力強化の必要性ということでございます。既に皆様、ご案内だと思いますけれども、首都圏の経済力というもの、これはほかの国と比べましても、ブラジルやイギリス、イタリア一国に匹敵する経済規模を有しており、それから国内総生産のシェアで申しますと約4割を占めているというところでございます。まさに首都圏の元気の良さが日本の元気の良さ、これを牽引しているというところでございます。

併せまして、東京圏と同等の都市圏が全世界的な競争を行っているわけでございますけれども、その中で東京というものの競争力というのをますます磨いていかなきゃいかんという状況でございます。下の図の右側の方の世界地図が入っているものは、これは皆ご案内だと思いますが、森記念財団さんの方でおまとめいただいている世界の都市総合ランキングでございます。ここにあります1位、それから3位、4位、これはアジアと欧米ということで取っておりますけれども、東京は第4位というところを占めてございまして、この赤枠に入っておりますけれども、それぞれの分野ごとの順位付けで申しますと、経済の分野でありますとか、R&D、研究開発の分野は2位と、大変4位というポジションを引っ張っているというところでございますが、大変残念なことに、居住性でありますとか交通アクセスに関する部分というところが、4位という順位からすると相対的に、もうちょっとがんばらなきゃいかんのかなというところになっているところでございます。

もちろん、森記念財団さんの評定の仕方については、特に交通アクセスの部分ですと、アクセスの時間、トータルの時間が多くかかると点数が悪くなるということとか、評価点として、都市内のタクシー運賃が高いと評点が低くなるというのがありますので、これそのものが決定的な競争力の状況を示しているというわけでもございませぬけれども、現在、4位という大変上位の方を占めているこの実力を引き続きバックアップし、かつ上のランクになるような競争力を付けるためにも、交通分野でもやることのあるのではないかなと認識をしているところでございます。

続いて、5ページ目でございます。首都圏空港の機能強化の必要性でございます。これは、私ども交通政策審議会の航空分科会基本政策部会でもご議論いただいているものでございますが、上の箱にございますように、訪日外国人が本格的に増加し、2,000万人というのが非常に目に見えた数字、実現性の高い数字になってきてございます。それから、産業・都市としての国際競争力の強化ということで、アジアヘッドクォーター特区等の特区制度、あるいは国家戦略特区を使うことによりまして、ヒトとモノの交流というものを活発化することにより、日本経済の再生というものを着実なものにしていくと。それから、一番右側のラインでございまして、日本最大の際内の航空ネットワーク、国際線100都市を超えるネットワーク、国内でも51都市を結ぶ航空ネットワークの中心という、この地域力、ハブ力を更に向上していくと。

タイムスケジュール的に申しますと、2020年というものが、東京のオリンピック・パラリンピックの開催を控えてございまして、一つのマイルストーンになっているということでございまして、首都圏空港の全体としての更なる機能強化というものが求められているところでございます。もちろん空港の容量の問題というところは航空局の方で鋭意努力をしているところでございますが、この下の枠でございまして、首都圏空港へのアクセスの改善というところも求められているところでございます。ここに交通政策審議会航空分科会基本政策部会とりまとめの関係部分を引用してございまして、特に首都圏空港では、更なる機能強化の議論と並行して鉄道や道路等、他モードとも連携し、利用者の視点でアクセス改善に向けて検討を進めるべきであるというところでございまして、現在進められている首都圏空港のそのものの機能強化と合わせる形で、タイミングを失することなく、鉄軌道のアクセスについても改善方策を検討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。

6ページ目にお移りください。特に一般的な、定性的な議論といたしましては、定時性に優れている鉄道サービスというものが、こういう幹線交通へのアクセスということで重要性を担っているということが言われるわけでございますけれども、現実の問題として、分担率、要するにシェアという形で見たときにどうかということを申し上げますと、右側の円グラフでございまして、成田空港では、23年度の数字でございまして、4割を超える、約半分の方々が鉄道をご利用いただいていると。それから、羽田空港におきましても6割の方が鉄道をご利用いただいているという調査が出ているところでございます。

もちろん左側の表にありますように、鉄道だけではなく、リムジンバスというものも出ておりますけれども、定時性に加えて、乗車時間の短さといったことから考えますと、鉄軌道でサービス改善というものを図れるのは、一つ競争力という側面からもインパクトのあることではないかなと考える次第でございまして。

以上が、重要性、改善の必要性についての総論でございまして、次のページから、現状、現在の姿について分析したものについてご説明申し上げます。

8ページ目でございまして、まず、成田空港でございまして、成田空港の鉄道アクセス改善の経緯でございまして、成田の鉄道アクセスにつきましては、当初、東成田駅ということで、成田空港の直下ではなくて、少し外れたところに、警備上の都合等もあったと承知しておりますけれども、できて、そこからバスに乗り継いでいくというアクセスをしてございました。その後、JRと京成の空港ターミナル直下への乗り入れというのが平成3年に実現し、2ビル開業、それから近年でありますけれども、いわゆるBルートと言われておりました成田スカイアクセス線が開業するなどの取組によりまして、鉄道のアクセスの利便性、速達性と乗り換え回数の減少等、実現を図ってきたところでございまして。

この表の中に、真ん中に容量、輸送力の問題もちょっと入れておりますけれども、これは私ども、公表されているデータを調べまして、まとめたものでございまして。左側が、空港駅発着の列車、本数とスペックが分かりますので、そこから計算上出てきます乗車定員

というものを1日分足したものでございまして、右側がJRさんと京成さんの空港駅、これは成田空港駅と空港第2ビル駅、双方での乗車人員、これには通勤とか、そういうのも入ってしまいますけれども、おおむね空港をご利用の方の利用ということになってございます。ちょっと数字、細かく入っておりませんが、列車定員の方が約14万1,000人。空港駅の乗車人員が約3万2,000人ということで、輸送効率という言い方が適切かどうか分かりませんが、シェアで言いますと22.7%ということで、4分の1程度のご利用ということで、これは必ずしもすべての電車2割ちょいぐらいの利用だ、空いているということではありませんので、もちろんピーク時間帯とか、荷物の多いお客様、要するに遠距離のお客様が乗っている時間帯によって混雑具合は変わるとは思いますけれども、この数字だけ見ますと、現状の輸送力でそれなりの対応というのは引き続き可能ではないかなと考えているところでございます。

続いて9ページでございます。アクセスの経緯を時系列でまとめたものでございます。この表、ちょっと読み方が難しいのでございますが、所要時間の推移というふうに書いておりまして、左側に東京、上野、日暮里というのがありますが、これが片側の、始発でも終点でも、どう考えていただいてもいいのですが、この表のところにスラッシュが入っておりまして、数字が2つ、特に平成22年を見ていただくと分かるのですが、スラッシュの左側が、いわゆる1ビル、成田空港までの所要時間。したがって、平成22年の欄の東京という欄の55分というのは、東京駅から成田空港第1ビルまでの所要時間。それから、スラッシュの右側は空港第2ビルまでの所要時間ということでございます。これは、上野と東京と日暮里という地点を取りまして、開港以来の時間短縮効果というものを図表化したものでございます。

東京駅につきましては、平成3年に成田空港駅が開業した当時は56分という運行でございました。これが、JRさん、いろいろご努力をされているのですが、第1ビル関係で言うと、1分程度の速達性向上がされているということでございます。上野と日暮里でございますが、上野は、最初は上野発でやってございますので、昭和53年の数字でございますが、これは現在の東成田駅、繰り返しになりますが、成田空港直下に入っておりませんので、ここから更にバスで行くということでございましたけれども、上野から69分かかっていたところでございますが、平成3年に空港直下、ターミナル直下に乗り入れることによりまして63分に短縮し、その時、日暮里停車でのサービスも作りましたので、日暮里から第1ビルまでは58分。これが2ビルまでですと、それぞれ61分、52分と。1ビルに向けての日暮里発が短縮されております。

それから、平成22年のBルート、スカイアクセスが開業したことによりまして、上野あるいは日暮里間が20分程度短縮されております。日暮里を起点といたしますと、1ビルまで38分、2ビルまで最短で36分ということでございまして、運政審の19号答申で、おおむね30分台というのが、Bルートの開業によって実現されているというところでございます。

その下の折れ線グラフでございますが、茶色というか、赤の折れ線グラフ、上の図が成田空港の航空利用者数の推移でございます、その下にある青いものが空港駅の乗降客数ということでございます。これは成田空港のエアサイドの利用者が増えることに伴いまして、順調に成田空港の鉄軌道のアクセスもご利用者が増えているというところでございます。

それから、一番下は、資料が、ちょっと古いものがなかったので、平成元年以降の数字で、これも毎年取っているものではございませんで、隔年で取っているということなので、平成の奇数年次の数字がございますが、成田空港へのアクセスのシェアの推移でございます、平成3年以降、おおむね4割から5割程度、多少の増減はありつつ、キープをしながら成田空港へお客様を運んでいるというところでございます。

以上が成田空港の状況でございます、10ページにお進みいただきまして、羽田空港の状態でございます。羽田空港につきましては、ご案内のように、モノレールができたのは、鉄軌道系のものとしては世界でもまれなモノレール方式で都心からつなぐということで、昭和39年、昨年、開業50周年を迎えましたが、開業されたところでございます。それから、羽田の沖合展開等に伴いまして、モノレールの延伸、それから京急空港線の延伸という形でアクセスの改善が図られてきたところでございます。最近では、平成22年に国際旅客ターミナルの新駅、国際線のサービス開始に伴って新しい駅が途中駅にでき、それから24年には京急蒲田駅の改良によりまして、京急空港線での輸送での高頻度運行あるいは速達性サービスというのが実現できるような状況になってきているというところでございます。

右側の表にございますが、輸送力の点で申しますと、これも成田と同じような取り方をして事務局で調べたものでございますが、輸送力としては約34万6,000人がモノレールと京急さんの輸送力としてご提供いただいているところでございまして、実際の空港駅、これはモノレールで言いますと1ビル、2ビル、それから国際線ビル駅、それから京急さんで言うと国内線ターミナル駅及び国際線ターミナル駅での乗車人数ということでございますが、合わせまして約7万9,000人のご利用をいただいているということでございます。これは、パーセンテージを見ますと22.8%。これも成田と似たような数字でございますが、この数字だけ見ますと、輸送力として大変足りないとか不足している状況にはないというふうに認識をしております。

もちろん、これも繰り返しになりますけど、個別の列車そのものが2割程度しか乗っていないということではありませんで、ピーク時間帯とか、ご案内のとおり、羽田空港は途中での通勤利用というのもそれぞれ多い路線でございますので、それを考えますと、手放しで大丈夫ですという状態ではありませんで、空港はそれぞれほぼ始発状態で発車しますので、空港に降り立ったお客さんが積み残しになるという状況は、今の状況を考えますと、22.8%程度ですので、まだまだ輸送力には余裕があるのかなと考えているところでございます。

11ページにお進みください。先ほどの成田空港のものと同じものでございます。これは浜松町起点のものがモノレールでございまして、品川起点のものが京浜急行さんでございます。当時、昭和39年は、これも今の天空橋、これは沖合展開前のターミナルの位置が今より手前にございましたので、条件が違いますけれども、浜松町から15分という、非常に速達性の高いものでございました。その後の沖合展開に伴いましても延伸をしていただきまして、20分を切る、速達性の速いサービスをモノレールさんは浜松町から運行されているということでございます。平成19年には待避線を作りまして、速達性をアップするご努力をされているところでございます。

また、京浜急行さんにおかれましては、平成5年に一時、暫定的というか、途中の形でありますけれども、天空橋まで蒲田から乗り入れをされて、そこでモノレールに接続するという形の輸送をされておられました。これは、その後、空港の下の方まで行きまして、現在ですと最速で品川から国内線ターミナルまで15分、国際線ターミナル、その1つ手前でございますので、13分と、非常に速達性の高いサービスを京急さんも提供されているというところでございます。

下の折れ線グラフも同じように、上の紫色の線が航空利用者でございまして、下の黄緑色が空港駅の乗降客でございしますが、若干、これは昭和53年当時と平成5年当時にちょっと線がクロスする点がありますが、平成5年当時はおそらく沖合展開で新しいビルがちょうどできたところで、今のビッグバードを見物する客も相当乗っていたのではないかと推測されるところでございます。

それから、アクセス手段のシェアの推移でございしますが、昭和56年以降のデータでございすけれども、当時から6割前後、一時は7割前後まで取っていた時期もありますけれども、おおむね京急さんとモノレールを合わせて6割前後のシェアを占めて推移をしているというところでございます。

続きまして、12ページにお進みください。12ページは非常にオーセンティックなアクセスの指標を示すという形で、いわゆる30分、あるいは、この場合、19号答申の方で30分台という目標がありましたので、0から40分台と40分から1時間圏内、それから1時間から1時間半圏内といったところのエリア的な貼り付きと夜間人口における割合というところでございまして、これも見方、どうするかというのはいろいろご議論あるかと思えますけど、今の実力といたしますと、左側が成田空港の推移でございすけれども、成田空港まで約1時間半以上かかる方がまだ4割残っておられるわけでございますが、残りの6割につきましては1時間半以内に行けるということになってございます。また、羽田空港につきましては、もちろん都心に距離が近いということもございすので、1時間半以上かかるのは13.2%で、1時間以内に行ける方は45~46%と、約半分ぐらいまで来ているというところでございます。これは非常にオーセンティックですが、日本人が飛行機を利用する際のアクセスとしてこういう状況にあるということでございます。

それから、13ページにお進みいただきます。これは乗り換え回数に着目した、同じよ

うな取り方をしたものでございます。これは、お示ししたかった趣旨は、乗り換え回数0という方は非常に限定的だということでございます。成田空港に関しましては、JRさんのNEXのサービスが非常に広い範囲されておりますので、例えば、この地図、全部出切れておりませんが、南の方は大船の方まで直通運転をしているということで、これをご利用いただければ大船の範囲までは乗り換え無しで行けるということでございます。また、京成さん、都営さん、それから京急さんの連携による直通運転の区間という形でこのような図が出てきますが、いかんせん、線で乗り換えるということでございますので、面積や、あるいは沿線の夜間人口という形になりますと、やはり1回又は2回の乗り換えがないと行けないという状況になってございます。

同じようなものが羽田空港もございまして、羽田空港の場合は、いわゆるこういう乗り換えなしの相直という世界は、京急さん、京成さん、都営さんの連携という形。それから、東京モノレールさんの沿線というところしかないの、乗り換え無しは極めて少ないポイントにしかございません。その代わり、1回の乗り換えで行けるところが過半を超えているというところでございます。これは後々ご議論いただきたいと思いますけれども、どうしても乗り換え回数0というものを目標といたしますと、ある地点からのシャトル的なサービスと申しますか、そういう直通運転をどんどん増やさなきゃいけないのですが、実際は、線路容量とか鉄道事業者のサービスの展開からすると、やはり一定の回数の乗り換えというのはあらかじめシナリオに織り込んで改善策というのを考えないといけないのではないかなというふうには考えているところでございます。

以上が現状の第1段階でございまして、第2段階以降、14ページと15ページは事務局の方で新しく用意したコンセプトなのですが、従来の空港アクセスの性能を評価するときに、いわゆる都心という言い方をして、東京駅でありますとか、あるいは日暮里といったポイントを取って、しかも人口のカバー率からすると、日本人を前提とした指標での評価が多いのですが、これから国際的に競争していくと。それから、海外からの人の入り込みというのを取り込んでいくということを考えたときに、むしろ羽田、成田にインされたお客様が都心あるいは東京圏の主要な目的地に行ったときのアクセス性はどうかということと比較する必要があると事務局が考えまして、作ったものでございます。

これは海外の主要都市との比較も同じ考え方をしてやりたいと思っているところでございまして、基本的な考え方は、ビジネス旅客の観点から、各国の国際空港から、ビジネス拠点というのはこの下にございますが、1点をピックアップいたしまして、東京は引き続き東京駅で恐縮なのですが、その新しいビジネス拠点の駅までの到達の乗り換え回数と時分等を比較いたしました。それぞれは、条件を設定するために、ビジネスの出張など、デイ1、その目的に到着した日の午後から仕事ができるということを想定しまして、9時ぐらいまでにその空港に到着し、10時にその当該空港を出発してビジネス拠点を目指すという形でどういう比較になるかなというのをやったものでございます。これは、基本的には日本の空港、羽田、成田については駅すばあと、それから海外の空港についてはグ

ーグルマップの検索を使って、10時出発で最短時分にその目的地に行けるという経路を調べたものの比較でございます。

それから、後の資料に出てきますが、これは国際比較ではございませんが、成田空港と羽田空港のそれぞれの東京圏における主要なポイントへのアクセスの比較というのも、同じように駅すぱあとを使って、10時に羽田又は成田を出発するという形で調査したものが後に続きます。この拠点の取り方は、1つは、14ページの後段にありますけども、新幹線などの幹線鉄道への乗り換えができる駅、そういったところへの。これは国際比較もしてございますが。

それから、15ページにお進みいただきまして、主要な地点といたしまして、主要地点がございまして、国際ビジネスの拠点、目的地となるところ、あるいは国際観光の目的地、MICEの施設というところございまして、ポイントの取り方につきましては、観光関係につきましては右側に表がございまして、訪日外客訪問地調査、JNTOが調べた調査ですが、このうちの東京圏に含まれる地点を取っております。それから、MICE関係につきましては、同じくJNTOが調査されている国際会議統計で、開催件数等が多い順番でピックアップしているところがございます。いずれにいたしましても、10時に羽田又は成田を出るということで比較させていただいているものでございます。

比較した結果が、16ページ以降でございます。16ページは国際比較でございますので、成田又は羽田から東京駅まで到達するというところでございます。一番左側にある浦東が一番所要時間が短いということでございます。右側に行けば行くほど時間がかかっているということでございますが、棒グラフの一番上に括弧書きで書かれておりますのが乗り換え回数でございます。

ご覧いただきますと、おおむね0回から1回という形でございまして、乗り換え回数については成田、羽田も遜色がないのかなと思っております。羽田空港は、都心との距離というものの問題も比較的有利でございますので、ここにありますように、ロンドンのシテイ空港と比較して次という形になってございます。いかんせん、成田空港につきましては、ここに列挙してあります空港の中で最も直線距離が遠いと。下に、空港とビジネス拠点との直線距離を示していますが、57キロとございまして、そういう意味では一番長いのですが、Bルート等のご努力もありまして、ここはビリになることなく、むしろ距離の短いスタンステッドや仁川なども張り合っているということでございます。

比較的、浦東は非常に距離が、その間の28キロという中で、時間が20分を切る。非常に成績が良いのですが、これはトラン斯拉ピッドという一種のリニア方式で、営業最高時速430キロという非常に高速なサービスをやっておりますので、ちょっとこのレベルと比較するとなると、それこそ昔の成田新幹線みたいなものをやらないとなかなか勝負にならないのかなと思っておりますが、現在の所要時間、乗り換え回数で言うと、実力はこんな感じでございます。

それから、17ページにお進みいただきまして、17ページは同じビジネス拠点へ10

時台にどれぐらい運行本数が出ているかと。要するに、列車のアベイラビリティといひますか、乗車機会の確保という点で、多い方が成績が良いだろうということでございまして、羽田空港はモノレールと京急さんが非常に多くの便を出しておりますので、一番左側で、大変多いということでございます。また、郊外型の空港の中では、成田空港も京成さん、JRさん、2社入っているということもございまして、それなりのフリークエンシーが確保されているということで、何分か待つとすぐに乗れると。例えば成田でも、時間あたり10本と入っておりますので、速達性の問題、鈍行ももちろんあるわけですがけれども、列車に乗る機会という意味では、大変恵まれたというか、鉄道事業者の方でがんばっている空港の状況にあるのかなと思っているところでございます。

それから、その下の表が、国際空港から、いわゆる新幹線などの駅までの所要時間ということでございます。これは、左側のニューヨークのリバティーでありますとか、シャルル・ド・ゴール、仁川、虹橋は空港駅そのものに新幹線行きの優等列車が入っておりますので、これは0分ということで、国内の高速交通ネットワークとの結節性というのが非常に高いところでございます。そこのところと言いますと、羽田は成績が良いのですが、成田もちょっと中位より後ろの方にいるということで、いくつかの工夫ができないかなというところでございます。

それから、18ページ以降でございまして。これは、先ほど申し上げましたビジネスの拠点でありますとか、観光目的地としてメジャーなところを、成田発で10時台に発着したときにどうなっているかでございまして。地図にプロットしてあるもの、凡例がございまして、赤が一番短く済むと。残念ながら40分未満というのは物理的にはないのでございまして、それから右側の★、●、▲という形状が乗り換えの回数でございまして。★であるほど良いということでございまして。これを見ていただきまして分かりますと、成田空港に近い側、東京駅、それから池袋の辺りは60分を切って、乗り換え回数も1回という形になってございまして、西側、それから南側については1時間を超える数字になっておりますし、これはたまたまこの時間帯を取ったからではありますけれども、六本木は73分掛かり、乗り換え3回という形になってございまして、この辺りも一工夫が要るのかなと思っているところでございまして。

同じようなものが19ページ、羽田空港でございまして。羽田空港におきましては、都心に近い位置という利便性がありますので、40分未満のところが大半を占めてございまして、残念ながら新宿、池袋といった辺りがちょっと時間的には超えてはありますが、新宿も43分、それから池袋は52分ということでございまして。新宿、原宿、渋谷の方が、乗り換えが2回となってございまして、これは10時出発というふうに駅すばあとで検索しますと、京急線の中で、京急蒲田駅で優等列車に乗り換える方が早く到達するというので、京急線内での乗り換えが1回カウントされているので2回となっておりますが、通常は品川まで行って、品川での乗り換えで山手線というルートが当たるわけございまして、これはダイヤの時間帯によっては、乗り換え回数の方はもうちょっと短縮する可能性がございまして。

それから、20ページは、同じような考え方で、もうちょっと広域的な拠点、具体的に申しますと、つくばの国際戦略総合特区でありますとか、あるいは京浜臨海部ライフインベーション国際総合戦略特区、それから、いわゆる政令市の中心点ということで、さいたま、相模原、横浜、川崎、千葉、つくばといったところを取ったときにどうなっているかというところがございます。これは距離が遠いしますので、やはり成田からですと60分を超えるというところになってございますが、一番遠いところで相模原駅が117分と、2時間近くかかっているという状況になってございます。

同じものを、21ページは羽田空港でやったものでございまして、これは羽田空港が地理的に近いということもございますので、すべてが90分以内で収まっているという状況でございます。

それから、22ページ目は、同じものをMICEというところで見ただけでございます。傾向はだいたい同じでございます。23ページは、羽田のものでございます。

24ページ目は、新幹線あるいはリニアへの結節ということで、ポイントとしては大宮、上野、東京、それから品川、それから一応、リニアの駅に想定されます橋本というところで取ったものでございます。これはもちろん、結節機能というところと東京、品川が中心になるかとは思ってございます。同じものを羽田で作ったものが、25ページでございます。

以上が、思い切って大胆な前提を置いた比較ではございますが、すべてのケース、ちょっと比較できないものですから、そういう取り方をしたものでございます。

26ページ、27ページが、以上をまとめた、現時点の事務局の勉強の成果をとりまとめたものでございますが、羽田空港については、繰り返しになりますけど、先進的な交通手段として、当時は非常に目新しいモノレールを入れて、モノレールの延伸、それから京急の空港線のターミナル直下乗り入れと。そういう形で輸送力と速達性の確保というものを、時間をかけて実現してきたところがございます。また、成田のアクセスにつきましても、当初、ターミナル直下にできなかったという時点から始まりますが、ターミナル直下への乗り入れ、それから直近ではBルート、スカイアクセスの整備などによりまして、相当程度の改善というものが図られておりまして、いずれにいたしましても、平成12年に作りました運輸政策審議会19号答申での、国際拠点空港からの都心へのアクセスをおおむね30分台というものが、これによって成田空港につきましても実現しているというところがございます。

そういう意味で、都心という取り方をどこに取るかにもよりますが、東京駅を中心とした大手町、有楽町周辺へのアクセスというのは、他の海外の都市と比べても負けないぐらいのレベルにはなってきたのかなど。努力はしてきたなというところがございますが、かたや、先ほどいろんなケースで知見をご覧いただきましたけれども、東京圏あるいは東京がこれから世界に打ち勝っていくための、都市というか、地域の構造として、大手町とか有楽町の一極が成長するのではなくて、いわゆる副都心と言われる新宿でありますとか、あるいは渋谷、池袋、あるいはリニアの入ることも決まっています品川といったポ

イントそれぞれが大手町や有楽町などと比肩するような形で成長していくということが、東京圏、ひいては日本全体の成長力に必要ではないかなと思っております。

それから、観光立国という観点からしますと、外国のお客様が観光の目的地として来られる地点ということも十分意識して、そのアクセス、空港からの足回りが良いかどうかということについて総点検をし、必要な改善策を図っていく必要があるのではないかと考えているところでございます。

そういう意味では、ここにございます、外国から訪れるビジネス客から見たときのアクセス性、アクセスの機能の向上。それから、観光立国とありますが、外国から訪れる観光客の目から見たときのアクセスの良さ。それから、東京圏が起点となって、東京の圏外に高速鉄道ネットワークを使って行く、そういう乗り継ぎ、広域的なゲートウェイとしての機能を発展するための広域移動の接点、乗換駅での視点。それから、途中で申しましたけど、すべてが乗り換えなしで行ければいいのですけれども、乗り換えなしというふうにすべてはなりませんので、必ず乗り換えがある程度あるということを前提に置いたときに、主要な乗り換えポイントでの利便性の改善といった、大きく言うと4つぐらいの視点を持ちつつ、空港アクセスの利便性の改善ということを図っていく必要があるのではないかと、あるいは具体的なプロジェクトの提案が出たときもこういう視点からのチェックアップというものが必要ではないかと考えております。

もちろん、首都圏空港のアクセスの改善の対応については、これらの視点から見たときに効果のある施策をソフト・ハード両面で取り組む必要がありますが、新たな鉄道の施設、ストックの整備をするということの前提としては、既存路線の活用ということ。これは乗り換え利便、既存駅の改良ということも含めてという意味にとらえたいと事務局は考えておりますが、そういったものを進めていく必要があるのではないかと考えているところでございます。ちょっと長くなりましたが、以上でございます。

(金子都市鉄道政策課駅機能高度化推進室長) 引き続きまして、私、金子の方から、駅空間・防災ワーキンググループの検討状況についてご報告させていただきます。

資料2の方をご覧いただきたいと思います。おめぐりいただきまして、1枚目でございます。多心型の都市構造であります東京圏のネットワークの結節点である駅につきまして、駅空間のあり方、防災のあり方について、これまで検討していただいております。

経緯でございますが、これまで7回ばかりワーキングを開催いたしまして、その中では鉄道事業者さんへのヒアリング、あるいは渋谷、成田、羽田といった現地視察の方も行ってございます。

今後の予定でございますが、オリンピック・パラリンピックも控えている中で、まずはバリアフリーあるいは外国人対応、こういったことを中心に中間とりまとめを今年の春にやって、小委員会の方にご報告ということで予定してございます。そのほかの総合的な防災対策のあり方など、積み残した分についてはまた最終とりまとめまでに引き続き検討していきたいというふうに考えてございます。

3番、検討の視点でございますが、超高齢社会への対応、あるいは観光立国推進への対応、あるいはオリンピック・パラリンピックへの対応、あとはわが国の国際競争力の向上にどのように貢献していくか、あるいは防災・災害時対応、こういった視点でございます。

そういった中で、このワーキンググループとしての現時点での現状認識、課題ということでございますが、まず青色の部分になりますけれども、わが国の鉄道事業者さんにおかれましては、採算性も確保しつつ、利用者利便向上に取り組んで、一定の成果を挙げてきてこられたということでございます。今後、オリンピック・パラリンピックを見据えていくと、次の段階に移行していくことが必要ではないかということでございます。

どういったことかということ、1つ目でございますが、一貫性・一体性の確保に向けた関係者連携が不足しているのではないかという視点でございます。鉄道事業者さんが個別に駅空間の形成、特にターミナル駅とかで進めてきた結果、段差があったり、分かりづらいサインだったりというふうな現状でございます。あるいは、日本の玄関口である空港と駅との一貫性・一体性の確保というのも必要だろうということでございます。あるいは、まち中でも、鉄道側とまち側との一貫性・一体性確保に向けた連携というのも今後やっていく必要があるということ。あるいは、こういったことをやっていく際に、駅をめぐる関係者の認識が一致しないようなことが、合意形成だったり取組の実施の遅れ、こういったことにもつながりかねないんじゃないかというふうなことでございます。

それから、2点目、バリアフリーについては、現状、2013年度末の段差解消率は全国で83%、一都三県では88%まで進んでいるところでございます。更には、ホームドアについて、このたびの交通政策基本計画の中で、2020年度末800駅にするという新たな目標の方を設定しておるところでございます。

また、外国人対応については、多言語案内の充実等が必要。

あるいは、災害対応で言えば、耐震等の防災対応とともに、事が起きた時の対応の強化というのも必要だということでございます。

そういう中で、このたびの視察ですとか、あるいはヒアリング、あるいは委員の方々からご指摘といったことで、先進事例の方が明らかになってきておるところでございます。まず1つ目でございますが、渋谷駅では、渋谷駅前エリアマネジメント協議会というものが発足して、今後、案内サインの検討だとか、帰宅困難者対策だとか、こういう幅広い取組が予定されているというところでございます。

渋谷関係、資料の方を2ページ目、3ページ目の方に付けさせていただいておりますが、先に3ページの方を見ていただきますと、各事業者さんによって、現状、いろんなサインのデザインがあったり、多言語表記の状況が異なっていたりということでございます。あるいは、この右下にありますのが、道路下という公共的な空間という中で、こういったものを含めて、今後、エリアマネジメントの考え方をどのように整理していくかという課題とかもありつつ、2ページ目の右側に戻っていただきますと、今、現状、工事中のエリアについて、みんなで共通的なサインの方をやっていくという取組も始まっておるところで

ございます。

次に、成田空港関係でございますが、その後ろの方で言うと、4ページから6ページになりますけれども、成田空港の方についても、4ページから5ページにかけて、駅における多言語対応が事業者さん、あるいは場所によってもバラバラだったりとかするわけでございますけれども、あるいは6ページになります、左上の写真のところでございますけれども、鉄道案内カウンターのところ、JRさんと京成さんと、それぞれカウンターがあるけれども、こういう空港アクセス交通、運行情報について一覧できるようところがなかったり、あるいは右側の写真の方になりますけれども、コンコースの照度がこうなっていて、トータル的なデザイン色が薄れていたりというようなところもあるわけでございますが、一方で、左下にありますような一時避難場所ということについては、空港、鉄道合わせて、関係者間で共有されていたりもしておりますし、成田空港については、そういうアクセス関係の情報、あるいは施設改良、災害対応、こういったことについて一貫性・一体性確保に向けて関係者の連携の方が始まっておるところであるという辺りも確認ができたところでございます。

それから次には、こういう視察の際には赤瀬達三先生にもご同行いただいて、アドバイザーとしてご同行いただきまして、いろいろとご指摘をいただいたところでございまして、そちらの方を7ページの方にまとめてございます。駅の分かりやすさの問題というのは、空間構成の分かりやすさと案内表示の分かりやすさの両方を考える必要がありますということございまして、空間構成の分かりやすさとしては、全体的な見晴らし、移動先への見通し、こういったことを直感的に理解できるかということ。あと、案内表示の分かりやすさという意味で言えば、情報の中身がシンプルになっているか、あとは表現の形が分かりやすくなっているか、あとは場所が適切に置かれているか、こういう中身と形と場所の三位一体を整理する必要があるというふうなご指摘もいただいております。あとは、不慣れな方に、情報を整理することによって力点を置いて、できるだけシンプルにすべき、あるいは文字とかも視認距離を意識して作っていくべきというふうなご指摘もいただいたりしたところでございます。

あるいは、事業者ヒアリングの方では、8ページにありますような、メトロさん、都交さんでの統一したデザインの駅案内サインの整備であったり、横浜駅におけます改札外の案内サイン、デザインの事業者間統一、横断的な統一、こういったことも確認させていただいたところでございます。

あるいは、池袋駅では、出口名称の統一化でしたり、あとは通路を、東西南北があるわけですが、東西軸をみんな優先していこうということについて、関係者間で認識を共有化したり、あるいは東京駅の丸の内側の地下空間において照度に差を設けたり、広告に関するルールづくりをしたりして、案内サインを目につきやすくすると。そういったことも検討がなされていたり、あるいは虎ノ門エリアにおいては、再開発ビルの整備に合わせて、新駅、バスターミナル、あるいはそれらを結ぶ結節通路の整備、こういったことが行われ

るところでございます。

あとは、昨日の視察になりましたので、別途、資料2-2ということになりますが、羽田空港の視察の様子でございますけれども、いろんな関係者を交えたユニバーサルデザイン検討委員会というのを立ち上げていて、こういったところで、駅的设计段階から空港ビルと空港駅とが調整して、シンプルで見通しが利くシームレスな空間形成がなされていたり、バリアフリー化がされていたり、あと裏面になりますけれども、多言語表記もされていて、外国人が特に行かれるような場所については、むしろアルファベットの方が大きい文字になっていたり、あとは下の方になりますけれども、いろいろ各所に相当の人員を割いて案内係とかも置かれていたりとかいうふうな状況であったところでございます。

1枚目、最後でございますが、そういう先進事例等も踏まえて、今後の対策の方向性、それも2020年までに早急に取り組むべき対策の方向性ということで、5のところでございますけれども、空港の駅あるいは都心部における空港アクセス乗換駅、こういったところから順次、連携の促進ですとか、取組の状況を見える化できるような指標の導入検討、あるいはバリアフリーについて言えば、三位一体によるバリアフリー目標の確実な達成とともに、ソフト面の取組の推進、あるいはサインシステムの見直し、こういったことなどが必要ではないかということで、現在、議論の方をしておるところでございます。以上でございます。

(家田委員長) ありがとうございます。それじゃあ、今の2つの話題につきまして、10分強になりますけれども、質疑や議論の時間にしたいと思います。質疑に先立ちまして、まず駅空間・防災ワーキングの主査をやってもらいました羽藤先生から一言、補足がありましたらお願いしたいと思います。

(羽藤委員) ありがとうございます。駅空間・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ございます。基本的には、今、金子室長の方から説明があったとおりでして、たぶん聞かれてる先生方は、何か細かなことを調査してるなというふうに思われたかもしれないんですが、駅空間の方、実に細やかな対応をしていかないと、国際的な水準で見たときに、非常にまずいことが起こるのではないかというような実感を持っておりません。

私ども、国際、それから高齢化、防災、あるいは成長センターといったような視点から様々な駅を見てきましたが、すべての駅を底上げしていくというよりも、まずオリンピック・パラリンピックに向けては、インターナショナルなゲートウェイポイント、それからトランジットポイント、こういう重点的な駅を明確に見定めて、そこを国際的な基準からどう底上げしていくのかというところを根本から整備していかないといけないのではないかと、まず様々な駅を見ていった結果として浮かび上がってきたところです。

あと、そのための手立てとして、トータルデザインと申しますか、様々な事業者、それから地元の方々、あるいはひょっとしたら市民の方々なんかも参加するような形で、駅という仕組みをどう作っていくかといったようなところでありますとか、あるいはトータル

デザインということでは、防災面なんかもそうですけれども、避難訓練などについても一体的な取組でやっていかないとまずいのではないかと。そういったことを今後、具体的な指標を作っていくことで、駄目な駅を浮かび上がらせるというよりも、これからもっと整備していくべき、ベストプラクティスになるような駅を浮かび上がらせる。そこを整備していくための基準を見いだしていくというようなことが、駅空間・防災ワーキングの仕事ではないかなというふうに思っています。以上です。

(家田委員長) ありがとうございます。それじゃあ、どうぞ自由に、ご質問でも、あるいはこういう視点はもうちょっと足してほしいというようなご意見でも、お願いしたいと思います。

ちなみに、防災については、先ほどもご説明ありましたとおり、まだ触ってなくて、この後やるということですので、それはまた別途ご意見をいただくような機会を持ちたいと思いますので、今日の範囲の中でお願いしたいと思います。

最初に、まず資料1の方の空港アクセスの件について、ご質問やご意見はございませんか。じゃあ、竹内先生、それから屋井先生。

(竹内委員) ありがとうございます。竹内です。1点、27ページ、一番最後のところですけども、基本的な考え方の3番目の○で、具体的に例えば、以下が挙げられるのではないかとこのところでは。1つ考えられることは、これもあちこちで言われてるんですけども、始発、終電の時刻とか、それから24時間化とか、あるいは、もちろん鉄道が保守点検で夜中動かさないなら代わりにバスをどう出すかとか、そういう運行時間、時刻の観点もここに加えておくべきではないかと思えます。それだけです。

(家田委員長) ありがとうございます。実はおとといの夜、私は羽田空港のベンチで寝る羽目になりまして、それで風邪をひきまして、今、こういう目に遭ってございまして、飛行機が天気の関係で遅れて、そしたら当然、電車は全部終わってて、しかしバスも何もなくて、タクシーは長蛇の列で、もうチョイスは寝るしかないということでございました。臨機応変さというか、そこが今ご指摘、僕も同感です。

じゃあ、屋井先生、どうぞ。

(屋井委員) どうもありがとうございます。27ページに、基本的な考え方をまとめていただいて、大変結構だと思います。国際比較を行ってますので、これもなかなか難しいと思えますけども、1点申し上げておきたいのは、森財団の「世界の都市総合ランキング」で世界一だというロンドン、このアクセスも世界一となってますよね。その辺りが、どうも今回の16、17ページあたりで、空港別に分解してみせるとどうも様相が違ってきます。羽田というのは便利だ、これは間違いないんですけど、ただ、その辺りが出てこない。

すなわち、都市圏という単位で、拠点だって1カ所じゃないわけだから、その見せ方、見方をちょっと注意していただく方がミスリードしないので。世界一だということにはそれなりの利便性が、トータルの頻度だとか、トータルで見たアクセス性だとかを見るとやっぱりあります。そこに対してまだ日本は十分じゃないと私なんかは思うのですが、16、

17ページあたりを見ると、何となくそこら辺が出てきてない。

それと関連して、外国でうまくいってないのも多いですけども、将来の鉄道プロジェクト等を立てて、その中で今の姿がある。これを瞬間風速と見るかどうかは別にしても、ロンドンだって、都市間鉄道をヒースローに入れようとか、いろいろ議論している。浦東だって、やはりリニアを虹橋まで入れる当初計画があって、駅の方は待ってるわけでしょ。住民の問題等もあるし、なかなか実現はしないかもしれない。しかし、そういう将来の構想を持ちながら進めている、あるいは進められないでいるという中に今があるので、その辺りもうまく見せていくと、ミスリードしないで、将来を描くときの参考になると思いますので、ぜひご検討いただきたいと思います。

(家田委員長) どうもありがとうございます。加えてご発言、いかがでしょうか。岸井先生。

(岸井委員) 先ほど竹内先生が時間帯の話をされましたが、今回、各地区へのアクセスを考えると、10時台に到着するという前提を置かれて議論したと。こういうことって比較的大事だと思うんです。ただ、同時に、10時だけでいいのかというのもやや気にはなるところで、先ほど容量に関しても、日交通容量で比較されてましたけど、それだけじゃないんじゃないかなと。観光でお越しになるということになると、一番ピークはいつなのかという話があるし、ビジネスシーンを描けばこういうことになるだろうし、いくつかのシーンに対応した鉄道のサービスがちゃんとあるのかと。その質が問われてるのではないかなという気がいたしました。

(家田委員長) ありがとうございます。ほかにはいかがでしょうか。岩倉先生。

(岩倉委員) 27ページのところで、「具体的に例えば」と書いてあるので、これからいろんなことを検討されていくと思うんですけども、圏域外への広域移動の観点というところの話で、これはこれで大事だと思うんですが、今日の資料でも見て分かるとおり、西側のコリドーがすごく弱い、渋谷から池袋にかけて。そういう点で言うと、都市構造のバランスをどう取って、国際競争力をどう高めていくのかみたいな観点も入れておかないといけないんじゃないのかなと。まずこの時点で、圏域外というエリアだけがここで注目されてしまっているように、ちょっと気になったので。

(家田委員長) なるほど。後でまとめてお答えいただきます。ほかにはいかがですか。

じゃあ、私からなんですけど、状況認識のところに入れる方がいいんじゃないかと思ってることがあって、それは、鉄道はこうですねというところから状況認識を始めるんですけど、日本の中で空港はこうですねというところがあってもよくて、1県1空港というのは70年くらいにだいたい達成されて、それから広い県とか道とかは2カ所とか、増えていくんですけども、そういう中で、どうしたってそうはいかなかったのが関東地方と近畿地方であって、特に北関東というのは極めて重要な工場とか、工業的な意味での、ちょうど何になるのかな。北関東道のエリアですかね。辺りがあったりするし、重要な産業施設がありますよね。だから、もちろん県庁所在地である前橋とか、宇都宮なり、非常に重要

なところ。そこには空港がないのであって、それから神奈川県だってないのであって、よそが使ってる空港はありますけど、うちはないからね。

だから、そういう関東地方なのであるという状況認識が必要で、したがって、この辺の都心へ行くということもいいんだけど、宇都宮とか高崎とか、あっちの方のところから成田や羽田にどうしましょうかねという。それで、そのときには、もちろん高速バスも重要なチョイスではありますが、少なくとも新幹線で行きやすいような町については、新幹線で南に下ってきて、それで1回乗り換えて羽田に行けるなんていうことによって、非常に関東地方全体がパワフルになりますよね。そういうところの認識がちょっと欲しいなと思って、空港の配置問題というか、配置の現状なんか国家の中の位置付けとして見ていただくようなところを加えていただけないかなと思いました。

それじゃあ、まず空港アクセスのあり方についての方について、お答えいただきたいと思います。

(五十嵐都市鉄道政策課長) はい。竹内先生からいただいた点、今回、ちょっとそこまで検討できていないのですが、ご案内のとおり、なかなか24時間化というのは難しいと考えています。例えばニューヨークですと線が複数あるので、24時間化をしても、保線するトラックと別に運行できるトラックを分けることができます。日本の場合はそこまでぜいたくにできてないものですから、24時間化というのは鉄軌道では無理だと思いますけれども、終電と始発の問題につきましては、もうちょっと勉強したいと思います。現状とか、何ができるか、特にこれから羽田空港を中心に本格的に24時間化していく中で、鉄軌道でどこまでできるのかというのはある程度見極めながら、別途、航空局の方で、まさに深夜、早朝のバスの実証実験とかも行っておりますので、それとも情報共有をしながら、この場でもご議論いただけるものは、次回、材料を用意したいなと思っております。

それから、屋井先生からいただきました、圏域としての空港のアクセス、利便性の評価というのは、私ども、ちょっと思い悩みつつ、今日、いくつかの点を取って、都心とか、特定の点にとらわれずやってみたくてございます。ご案内のように、ロンドンの良さというのは、4つの空港がそれぞれ微妙に分担、距離と、それからアクセスの機能を掛け算する形でうまくできているというのがありますので、ここは東京圏で相対的な力としてアクセス、利便性の力の評価、国際比較する上でどういうのがあるかと、引き続き悩みつつ勉強したいと思っております。それから、重要な点で、将来構想も含んだ先進事例というものを、答申の一つの目標というか、あるべき姿の中に入れ込むべきじゃないかというのは重要なお指摘だと思っております。その点は、今回、勉強が行き届いておりませんので、次回以降に、まさにご指摘があった浦東含めそれぞれの、実現しないものも含めたアクセスの利便性を向上させる構想みたいなものをご紹介できないかというのは、ちょっとトライしてみたいと思います。

それから、岸井先生からいただいた、10時だけではなくてというのも、これもご指摘、ごもっともでございまして、いろいろ議論したのですが、羽田空港、国際線から取って

いますので、本当は今、10時って到着便はほとんどありません。本当はもうちょっと早い時間帯か、むしろ夜の10時という形が多くなって、それに合わせると、まずビジネス目的地じゃなくてホテルだとなりまして、ホテル中心地で取ると、ちょっと地域が限定されてしまい、15年後の姿が見えないので、10時を取りました。おっしゃるとおり、時間帯とか取り方とか、シーン別での評価というのを事務局で1回悩んでみまして、ただ、全体の傾向はそんなに変わらないのかなというのは、実は15時飛行機到着で、16時か16時半発というのもちょっと調べてみましたが、似たような傾向が出ています。国際ビジネスという点で、デイ1から働くというので、10時を設定いたしました。ただ、観光は全く違うトーンだと思いますので、観光は1泊してからということの方が多くて、帰る直前に遊んで帰る形になりますと、今度は発地、都心とか行楽地で夜の便に間に合う時間というのを考える必要があるのかなと。これは工夫してみたいと思います。

それから、岩倉先生からいただいた都心構造のことは、私の表現が稚拙で、書けていないのですが、まさにビジネスの観点というところはそこを認識しております。今日、そこまで書いてないのですが、まさに地点をプロットさせていただいて、★や●じゃない▲のところ、それから赤や黄色じゃなくて緑とか、色が濃くなっているところが、先生のご指摘のとおり、西側の問題としてあります。説明の中で、口頭で申し上げましたけど、やはり東京というものが一極都心型ではなくて多極都心型で成長していくという構造を取っていますし、これは東京都の都心の問題としてもそうですけども、東京圏全体としても、戦略特区の配置から見ましても、首都圏全体のパワーというのは政令市や戦略特区を中心に多極型でやっていくということでもありますので、そこは、ある程度、実は認識しつつ検討していますので、もう少しその辺がはっきり出るような考え方で、表現の工夫をしてみたいと思っております。

それから、家田委員長からご指摘があった点は、おっしゃるとおりでございます。今日、実は後の議論にもなるのですが、委員長からご指摘があった宇都宮とか高崎というのは50キロを超えてしまうものですから、どこまで正面からとらえていいのかなというのがあります。

(家田委員長) それを新幹線で来るでしょ。だからこそ東京駅が大事だと。品川が大事だと。そういうことになる。

(五十嵐都市鉄道政策課長) おっしゃるとおりだと思います。実は資料に載せておりませんが、ちょっとそういうご指摘もあろうかと思って、調べておりまして、成田空港から新幹線を利用して2時間で行ける地点はどこかというのを調べさせましたところ、宇都宮は2時間以内で到達するということが判明いたしました。それから、高崎は2時間4分。これは、日暮里、上野乗り換えという形で新幹線を乗り継いで。南の方は三島まで行くということになっておりますので、そういう面でも、実は西の山梨方面が抜けてしまうのですけれども、リニアができますと、品川乗り換えで名古屋までが2時間6分になってしまうというのは一応ございます。地図でプロットしておりませんが、そういう認識はしてお

ります。

羽田は都心が近いので、2時間じゃなくて1.5時間、1時間半でどこまで行けるか調べますと、宇都宮が1時間26分、高崎がちょっと1時間半を超えてしまうのですが、1時間37分。新幹線ですと、先ほどの成田だと三島まででしたが、もうちょっと西に行けまして、静岡まで1時間21分で到着するというごさいまして、これもリニアがきますと、名古屋まで1時間15分なので、リニアですと山梨県の方も当然カバーされるということは、事実としては調べてございます。

(家田委員長) ありがとうございます。それじゃあ、続いて資料2の駅空間・防災ワーキングの方について、ご意見やご質問ありましたらお願いします。じゃあ、竹内先生、それから富井先生。

(竹内委員) ありがとうございます。資料2の8ページを見ていて思ったところがあります。今後、ワーキングでもぜひ検討していただきたいと思ったのは、デザインが統一されて、東京メトロと都交通局が非常に似たものになってきました。確かに見やすくなっただけですけども、逆に私が心配するのは、これがあまりにも似すぎちゃうものですから、外国人は当然のこと、日本人でさえ、2つの企業の区別がつかなくなっちゃうという心配を私はしています。同じ企業だと思ったら乗り継ぎでいったん改札を出なきゃいけないとか、あるいは料金を初乗りでまた多めに取られたとか、あるいは各企業風土とか企業文化も違うので、お客さんへの対応も違ったりもするかもしれません。そういう誤解を招くようなこともまずいと思うので、そっくりにするのもいいけども、その違いを何とか分かるような形で工夫してもらいたい。そういう印象を持ちました。

(家田委員長) 富井先生、どうぞ。

(富井委員) 1ページにある外国人対応なんですけど、私の知り合いのシンガポール人なんですけど、彼は、外から見ると、まったくの日本人に見えるんです。彼の経験によると、ある時、タイヤが乱れて、事故が起こった時に、電車が全然来なくて、どこかの駅で1時間ぐらい待ってたそうです。彼が言うには、自分がいかにも外人っぽい顔をしてたらおそらく誰か教えてくれたらろう。ところが、いかにも日本人みたいな顔をしてるので、当然分かってるものだと思って、誰も教えてくれなかったそうです。

この外国人対応を見ますと、どうもこの資料全体がそういうトーンだからそう思ってしまうのかもしれないんですが、静的な案内というか、案内表示のようなものに重きが置かれてるように感じます。もうちょっと動的な案内というか、今の技術を使えばいろんなことができますから、その時々案内のような、そういうことにも配慮をいただいた方がいいと思います。

(家田委員長) ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。岩倉先生。

(岩倉委員) オリンピックという視点で、即効性があるものを今回、調べられてると思うんですけども、この小委員会の前段の事前の調査みたいなところで、有識者の先生からいろいろお話を聞かせていただいた時に、コンシェルジュ機能が非常に足りないというお

話をされていて、JR東日本さんとか、東武さんかな。いくつかは駅にコンシェルジュ機能みたいなのを置いてるんですけども、そこら辺もバックアップしていくとか、増やしていくというような視点が必要かなと。オリンピックということではなくて、もう少し長期的なんですけれども、今回、これで調べられてるのも、駅の中にとどまってるように見えてしまうんです。駅の外とどうやるかというところがこれからの駅のすごく大事なところで、卑近な例だと、都市開発がすごくて、全然そのコントロールができなくて、駅が、容量がいっぱいになってしまって、非常に混雑する。遅延もそれによって起きてしまうような問題とか、それとか、空港アクセスとも絡むけど、リムジンバスと駅って決してうまく同じようなところで、両方チョイスできるような駅前の空間づくりとか、全くしてないわけですね。

そういう話があったりとか、道路局は日本橋の三越前の駅の辺りの地下通路はすごくきれいに拡張してくれて、駅側にとっても非常にすてきな空間ができてる。それは道路側と鉄道側とうまく連携することが良い都市を作っていくとか、とにかく連携するとすごく良いことがやれるチャンスがあるということだと思いますので、そこら辺の視点は今後、検討いただけるとありがたい。

(家田委員長) ほかにはいかがでしょうか。どうぞ。

(伊藤委員) ワーキングのメンバーなんですけど、ちょっと空港アクセスの方とかぶるといふか、またがる部分について申し上げます。私は成田と羽田の視察には参りまして、資料で言いますと6ページの上のところに「空港アクセス交通の運行情報を一覧できるところはなかった」というふうにあるように、アクセスがだんだん良くなってきているのに対応して、すごく複雑になって、アクセスが分かりにくくなっているということがあります。それを駅の中で各事業者さんが連携しながらどう出していくかというのも重要ですが、一方で、多極型である東京の構造を分かりやすく伝える必要があるなというふうに、視察をして感じていました。ですので、首都圏構造の概念を整理することとそれを伝えることという両方が必要なというふうに、見ていて感じました。

(家田委員長) ほかにはいかがですか。屋井さん。

(屋井委員) 蛇足みたいで恐縮ですけど、当然考えてると思いますので、問題ないとは思いますが、空港アクセスという視点と外国人対応という視点と災害対応という視点がバラバラのようにも見える。けども、交わったところの対応で、先ほど富井先生もおっしゃったけど、私もたまたま経験があつて、人身事故があつて、空港に向かう鉄道が止まった時に、車掌さんは日本語でいろいろ振替輸送等の案内をするんですけど、でも、それにとどまっちゃうから、外国人はおそらくどうしていいか分からないうちに飛行機が行っちゃったということが起こります。そういうことを考えていくと、オリンピック前に緊急なのは、そういうところをどうやってソフトウェアの世界で対応できるか。そんな臨機応変な方を車掌さんに雇えるかは大変な課題がありますが、どういうソフトウェアでどう対応するかというのは課題だと思いますので、申し上げておきます。

(家田委員長) ほかにはいかがでしょうか。岸井先生。

(岸井委員) 似たようなことを申し上げて恐縮なんですけど、先ほどの空港アクセスの基本的なところで、今の日本、特に東京の2つの空港には2つの鉄道が入ってるということ、これ、すごく大事だと思うんです。何かあったときに必ずもう1本生きてるはずだという。

もう1つ、最近思うのは、それに高速バスが入ってきて、だいたい3分の1ずつぐらいになって、いかにも東京というのは非常に複雑なんだけども、実はいろんなサービスが提供されてるってことをうまく見せなきゃいけないんじゃないかなど。特に羽田と成田については、今のようなことを外人の方にも分かっていたらいいかな。どうやってやったらいいか、ちょっと分からないけど、そのリダンダンシーがあるということに対する宣伝はもうちょっと要るかなって気はしました。

(家田委員長) よろしいでしょうか。

じゃあ、私からもいくつか。オリンピック・パラリンピックくらいの年次くらいのところで、そこが観光客がいっぱいになる時期でもあるし、というようなことを考えると、そこをターゲットに頭に置いたときに、ワンチェンジでアクセスできるようなネットワーク、ワンチェンジ・アクセス・ネットワークみたいな、そういうような感じをやるってわけですよ、たぶん。つまり、ノーチェンジだけで行くのはまず無理だから。そうなってくると、そのチェンジポイントがあるわけであって、そのうちの特に重要なチェンジポイントを、乗り換え利便性を格段に、ソフト的にかもしれないんだけど、良くしましょうねというような話だったと思うんです、さっき羽藤先生がおっしゃってたのは。そういうようなところだとすると、その辺を明快に打ち出す、その考え方が要るな、なんて思ってます。

それから、ほかはあんまり言われてなかったもので、ちょっと言おうと思うんだけど、やっぱり一貫性・一体性というところ、よく見ると書いてあるんですけど、町と駅の一体性とか、そういうのも書いてあるから、よく見るとちっちゃい字で書いてある。18ポイントぐらいで書いてあるんですけど、自由通路。要するに、駅の中の空間というものと駅の外空間というのが、改札口を介して別のものになってるんですけども、そのところを中長期的にはICTを使って自由通路化すると。それによって一体的なものにしていくと。それによってパワーというのはもっと上がるはずだと私は思います。そういうようなところは、もう少し明快に今後、とらえてもいいんじゃないかと思ってます。

それから、駅の中に求められる空間の利用のあり方というのはどんなものであろうかと。もちろんショッピングの機能もいっぱい必要だし、それから、いざというときにはそこに座り込むようなスペースみたいなものも要るし、通路が滞りなく通れるようなものも要るし、この高齢社会で、ほっとできるような空間になってるだろうかと。今回対象にしてるような鉄道は長距離移動のものじゃありませんので、あんまり長々と駅の中に待ってるってならないんだけど。だけど、一方で、喫茶店を作るとあんなに、ドトールとか作るとあんなにたくさん入ってるってことは、すごいニーズがあるってことですよね。じゃあ、200

円払わないやつは座っちゃいけないのかというような考え方というのはあってしかるべきであって、そうすると、今後の長い目で見たときの空間の利用のあり方というのは、だからこの駅をどうしろということじゃないにしても、理念として何か打ち出す可能性があるんじゃないかな、なんていうふうに思っているところでございます。

それじゃあ、以上、全部にお答えいただく必要はないので、ご質問のようなところとか、あるいは意見が事務局で違うようなところだけ反応してくれば結構ですから。

(金子都市鉄道政策課駅機能高度化推進室長) 基本にご指摘を踏まえた形でやっていると思っておりますが、あとは、まさに今回、2020年までに早急に取り組むべきところをまず優先的に中間とりまとめとしようと思っておりますので、先ほどご指摘ありました、都市側との連携ですとか、先ほどの自由通路との関係ですとか、あとはバリアフリー、外国人対応以外の駅空間のあり方、そういったことも最終とりまとめに向けてはまた引き続き検討していきたいと思っております。

(家田委員長) よろしいでしょうか。ちょっと予定時刻よりも後ろに行っちゃってますので、少しスピードアップさせてもらおうと思います。

それじゃあ、遅延対策ワーキンググループの報告、(3)と、それから(4)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、両方一遍にご説明いただきたいと思いません。

(澤井鉄道サービス政策室長) それでは、遅延対策ワーキンググループのこれまでの検討状況についてご報告させていただきたいと思えます。よろしくお願ひします。

資料をご覧いただきたいのですが、遅延につきましては、皆さん、おそらく電車が遅延しているなというのをお感じになられた経験あるかと思うのですが、実はどれぐらいの頻度で遅延が発生しているとか、あるいはそれがどういう原因で起こっているかということについてはあまりよく分かっていなかったというのが現実だと思います。また、更にはそれに対して事業者がどう取り組んでいるのか、取り組んでいないのか、そこら辺もあまり明らかになってきてなかったということでございますので、われわれワーキンググループでは、まず現状とそれに対する事業者の対応というのを調査いたしました。その上で、今後どういう方向で物を考えていけばいいのかというのを、そういうアプローチで今まで検討してきたということでございますので、その中身をご報告したいと思えます。

1ページおめくりいただきたいのですが、まず遅延の発生状況でございますが、今、鉄道事業者では、5分以上遅れた場合に遅延証明書というのを発行しております。これを首都圏の51路線で、遅延証明書の発行状況を見たところ、実は、平日、3分の2以上の日で遅延が発生している路線が51路線中16路線ということで、約30%です。赤い色を付けているのですが、ご覧いただいたらお分かりになるように、JR東日本の路線、あるいは東京メトロの路線というのに集中しているということでございまして、数字を見ていただくと、80%や90%というのが割とあるということでございます。半蔵門線に至っては100%ということで、毎日ということでございまして、慢性化しているという状況

がうかがえると思います。

1 ページおめくりいただきますと、もうちょっと見やすくしたものでございますが、これは10分以上の状況でございますが、こうして見ますと、例えば埼京線でありますれば、1週間のうちに2回半ぐらい10分以上の遅延が発生しているとか、こういうふうに分かるわけでございますが、傾向としては、当然、同じようにJRとか、あるいはメトロの路線が、遅延が特に激しく起こっているということでございます。

ただ、どうしてもJRとかは路線が長いものですから、遅延も発生しやすくなるわけでございます。そういった点を踏まえる必要があるだろうということで、試験的に、遅延回数を距離と列車本数で割ってみた数字がこの右側のものございまして、そうすると、またちょっと違う雰囲気になると。ただ、JRの方が比較的良くなるというか、なんですが、比較してメトロの方が状況良くないなど。こういうところが出てくるということでございます。それから、東急なんかも、左側より右の方が悪くなっている。こういうような状況になっているというので、ちょっと見え方が変わってくるというところでございます。

これを更にビジュアル化するというので、1ページおめくりいただきたいのですが、路線に落とし込むという作業をやってみました。こうすることによって、どの路線がどういう状況なのかというのが分かりやすく見えるかと思えます。これは後で出てきますが、指標化との関係でも、こういうビジュアルというのは大事だというふうなことで、こういう資料を作ってみました。

もう1枚おめくりいただきまして、次に遅延の中身、内容について見ていきたいのですが、まず遅延の中で30分以上の割と大幅な遅れが生じたのは、これは輸送障害と呼んでおりますが、輸送障害の中身としては大きく3つ、この下のグラフの中で黄色と青と赤とございますけれども、部内原因と書いてある。これはいわゆる車両故障でありまして、鉄道事業者の原因がありますというものです。それから、部外原因というのは、一番大きいのは自殺でございます。それから、あと動物の侵入とかもありまして、そういう意味では、事業者以外に原因があるもの。それとか、あとは災害もこれに含まれるという、こういった部外原因のものがございまして。災害原因というのは赤のものでございまして、こういったものが輸送障害を構成しておりますが、見ていただきたいのは、近年増えていっているということでございます。特に災害につきましては、東日本大震災の余震がたくさん続いたこととか、あるいは近年のゲリラ豪雨の増加ということも影響しているということでございます。いずれにしても、輸送障害の頻度は増えているということございまして、その影響が大きくなっているという状況でございます。

次をおめくりいただきたいのですが、一方、30分以上みたいな大きな遅れではなくて、3分以上という割と小さな遅れについても見てみました。首都圏の主要な19路線で調査をしたのですが、3分以上の遅れということでいきますと、この19路線の中ではだいたい平均して20日中13日間で3分以上の遅延が発生しているということでございます。ということなので、ほとんど3分の2以上の日で遅延すると。こういうような状況でござ

います。その中身を見ますと、3分から10分ぐらいの、いわゆるちょっとした遅れというか、といったものが全体の86%ということなので、ほぼだいたいすべてが3分から10分ぐらいの遅れということでございます。

その原因を見てみますと、この下のグラフでございますけれども、特に3分から5分の間は混雑、いわゆる電車の乗り降りに時間がかかって、ダイヤで想定していた以上に時間がかかって遅れてしまうというのが原因としては多い。ドア挟みというものもその延長みたいなものですが、お客さんが慌てて駆け込んで行って、ドアに挟まれた、あるいは意図的にかばんを挟むといったような場合もあるのですが、そういったものでございます。5分から10分については、混雑、ドア挟みも多いのですが、急病人とか、あるいは線路支障、これは実は落とし物でございます、落とし物を拾うために電車を一時止めるといったような、こういった原因で遅延が発生していると。こういうような状況になってございまして、いずれにしても、お客様の動きに伴って発生しているというような状況であるということでございます。

もう1ページおめくりいただきたいのですが。

(家田委員長) すみません。時間が苦しいから、もっと急いで説明して。

(澤井鉄道サービス政策室長) 分かりました。それに対して、事業者も対策を取っているということございまして、もう1枚おめくりいただきまして、例えばJRでは、車両の幅を拡張しまして容量を増やすということをしたり、あるいは、これはちょっとした話なのですが、右側にありますように、ベンチを階段の近くから遠くに移設するといったことで動線を良くするということがございます。

もう1枚おめくりいただきたいのですが、更にもっと根本的な方法としては、ホームを増設すればそれだけ人の動きが当然良くなるということでございます。あとは、啓発活動等も行っているということでございます。

おめくりいただきまして、現状について、以上のとおり、まとめますと、輸送障害というのは増加の傾向であるので、対策が必要であると。それから、3分から10分程度の遅延というものも慢性化しているということでございます。鉄道事業者もそれを課題と認識して、対策を打っているのですが、まだまだやらなければならないことはいっぱいあるという状況でございます。先ほど来ていただいたように、今後更に状況を改善しようと思つたら、事業者は当然のことながら、利用者についても遅延防止に協力してもらおうということが必要であるということでございます。そういう意味では、この一番下に書いてございますけれども、遅延対策を重要な政策課題として位置付けて、事業者には更なる改善の取組を求め、利用者にも協力を求めていくという、そういう姿勢が必要なのではないかとという問題提起をさせていただいております。

それを踏まえまして、1ページおめくりいただきまして、今後の検討の方向性ですが、遅延の中身に応じて対策も違ってくるということでございます。今、事業者の目線から見ると、この10ページに書いてありますが、11ページをご覧いただきたいのですが、利用

者から見た遅延というのは3つぐらいに大きく分けられるのではないかという議論をしております。

今まで見ていただいたように、30分以上の遅延というのは、これはそう度々発生するものじゃない。多い路線で月1～2回程度でございます。ただ、いったん発生すると影響は甚大であります。そういったものに対しては、対策としては、早期に復旧する、あるいは折り返し運転をして、なるべく止まっている範囲を狭めて、影響を極小化するということが重要である。それから、お客様への情報提供というのも重要であるということでございます。

それから、真ん中でございますけれども、しばしば発生するちょっとした遅延ということなのですが、10分から30分ぐらいの遅延というのを想定していますが、これだと多い路線で週に1～2度発生しています。原因というのは、急病人が発生したとか、あるいはドア挟みといったようなことで、10分、20分、電車が止まってしまうというパターンでございます。これにつきましては、これも早期回復のほか、予防というのもまた重要になってくるだろうということでございます。

更に3つ目でございますけれども、慢性的に起こっているちょっとした遅延。これは、原因は混雑でございますので、いかに人の動線を良くするか、人に円滑に動いてもらうか。この対策が重要である。大きく3つぐらいに分かれるだろうと考えてございます。

その次のページでございますが、そういった状況を踏まえましての今後の検討の方向ですが、1つは、やはりハードの対策、それとともにソフトの対策も重要であろうということでございます。特に輸送障害については早期回復が重要だということなのですが、折り返し設備を整備するといったハードだけじゃなくて、従業員の問題、こういったものも重要ではないかと考えております。これは京急さんを念頭に置いたものですが、京急はJR東の路線と並行しているものですから、企業発足当初から、昔からJRの対抗上、何か障害が起きたときに早く復旧しなきゃいけないという、そういう状況下に置かれていたものですから、早期回復の意識が末端の職員さんまで染み付いているということがございまして、非常に、その結果、早期回復をうまくやっているという企業でございまして、そういったところも参考にすべきという意味で、ソフト対策も重要と書かせていただいています。

それから、2番目でございますけれども、ダイヤ設定についても考えていく必要があるのではないかと。高密度ダイヤを設定した結果、守られていないダイヤにどこまで意味があるのかということでございますので、ダイヤ設定のあり方についても検討が必要だろうということでございます。

3つ目、先ほど来申し上げてきたように、混雑とか落とし物というのは、お客様の協力も重要ですので、この協力を引き出す工夫というのは考えていく必要があると。

4番目でございますけれども、そういった事業者に対策を促し、あるいは利用者の協力を得ていくためには、遅延の状況が分かりやすい形で示されなきゃいけないということで、

指標等を用いて状況を分かりやすく説明していく工夫が必要だろうということで、こうしたものについても検討をすると。

最後でございますが、今申し上げたようなことで項目を整理させていただいたのが13ページでございます。駆け足でしたが、以上でございます。

(家田委員長) 続けて、資料4の説明をお願いします。ポイントだけでいいですから。

(鈴木関東運輸局企画観光部長) はい。引き続き、需要評価・分析・推計手法ワーキンググループ、当面の取組ということで、需要推計手法の改善の方向性について、手短にご報告申し上げます。

1ページ目は、背景といいますか、前提となりますことについて簡単に書かせていただいております。27年度、この小委員会におきましては、今後の東京圏の都市鉄道のあり方の具体論についてご審議いただくということになっておりますけれども、将来人口あるいは鉄道輸送に係る将来需要ということについて、基礎資料の作成が必要と考えております。これまで需要推計は、新線整備が中心だったわけでございますけれども、それ以外にも、駅施設の改良あるいは運行サービスの設定、こういった利便性向上を意図した事業についても重要な基礎資料になるわけでございます。

他方、実績値との乖離が鉄道整備の規模あるいは収支採算性に影響を及ぼすということで、精度の高い需要推計が必要になっておりまして、今後、ワーキンググループの当面の取組といたしまして、需要推計手法の構築ということで、課題整理あるいは技術的な対応可能性の検討を行うこととしております。

めくっていただきまして、2ページ目でございますけれども、検討の論点を記載しております。ご案内のとおり、18号答申、四段階推計手法に基づいた需要推計を行っているところでございますけれども、それと同様に行うこととしております。その際に、18号答申における需要推計モデルをベースといたしまして、以下の3つの視点から整理・検討を行うこととしております。

1つ目の視点でございますが、18号答申時の推計値、実績値の乖離要因への対応ということでございまして、乖離要因の1つ目といたしまして、①でございますけれども、過去のトレンドと直近の現象を加味した将来の見極めということでございます。

ここで、3ページ目の表をご覧くださいますと、ここに夜間人口につきまして実績値と18号答申時の推計値とを比較させていただいております。この表の右側、18号答申推計値となっておりますけれども、真ん中の列が平成17年の時点の推計値と実績値の乖離ということになっておりまして、東京都を見ますと105万人の過小推計、それから埼玉県を見ますと10万人の過大推計となっているわけでございます。

戻っていただきまして、2ページ目でございます。このトレンドの乖離でございますが、今申し上げました東京都心の方でございますけれども、いわゆる都心回帰といったようなものもあろうかと思えます。あるいは、今後、高齢化といったようなものについてもまた考えていかなくてははいけないと。

それから、就業人口の推計でございますが、ここのトレンドの取り方でございますけれども、昭和50年から平成2年のトレンドから設定しているところでございます。

(家田委員長) 要点だけお願いします。

(鈴木関東運輸局企画観光部長) ②といたしまして、政策や計画・構想の情報収集、今後の方向性の把握ということで、特に開発計画について、当初想定していなかった小規模開発が進んでいるということがございます。

あと、4ページ目をご覧くださいますと、社会情勢と今後の社会変化への対応ということで、変化の1つ目といたしまして、①として、利用者属性、旅行目的の多様化ということで、今まで、下に例ということで、実際の行動と需要推計上ということで、三角形が示されておりますが、実際の行動として、例えば自宅、会社、買い物という3地点、三角で回っているとしても、需要推計上は、これまでは単純に往復で見るとということで、自宅と会社の往復、それから会社、買物の往復ということで、結局、4トリップを計上するというので、実際の行動との乖離が生じると。こういったものをどうするかということがございます。

それから、先ほど資料1の方でもございました観光立国の観点。そういうことから、訪日外国人などの、いわゆるインバウンドの行動についても配慮が必要であるということでございます。

それから、5ページ目をご覧くださいまして、②として、都市構造の変化ということで、先ほど申しあげました都市開発の変化、それから幹線交通インフラの整備ということで、中央リニアでありますとか、あるいは三環状道路の整備、こういった旅客流動の変化についても踏まえる必要があるということでございます。

最後(3)の3つ目の視点といたしまして、本答申の政策課題についての評価への対応ということで、小委員会の審議を踏まえ、適宜検討を行うこととしているところでございます。

そういう観点で、ワーキンググループで整理を行った上で、小委員会へ報告することとしております。以上でございます。

(家田委員長) それじゃあ、資料5、6も一緒に説明しちゃいましょう。お願いします。

(五十嵐都市鉄道政策課長) はい。資料5でございます。6に対応する関係なのでございますが、地方公共団体と鉄道事業者にアンケートを実施する際に、前回までのやり方ですと、比較的自由に意見を出して頂いたという感じになってはいますが、今回、作業時間の関係もありますので、一定の議論の枠組みを示した上でアンケートを行った方が、自治体、あるいはわれわれの議論もできるのではないかとということでお示しするものが資料5でございます。

実は、めくっていただいて、裏に過去3回分の答申が出てございます。対象地域、それから対象交通機関、目標年次、おおむね前例踏襲で恐縮でございますが、対象地域につきましては50キロ圏内ということで、これは通勤圏ということイメージしてございます。

それから、対象交通機関は、当初、高速鉄道ということでございましたが、技術革新や、あとフィージビリティの関係で、様々なモノレールとか新交通等の、もうちょっと軽装備なものも対象としてきてございます。目標年次はおおむね15年程度ということで繰り返してございますので、おめくりいただいて、元に戻っていただいて恐縮ですが、今回の答申の一つの対象地域としては、おおむね半径50キロ圏内という前例踏襲。それから、対象交通機関も、都市高速鉄道を中心とした、モノレール、新交通システム、路面電車等ということで、これも前回と同じでございます。目標年次も、おおむね15年後ということで、2030年頃と。これも、おおむね委員の方々と同じ認識だと思います。

それをご確認していただいた上で、資料6にお進みいただければと思いますが、秋の前の小委員会でも示しているもの、繰り返しでございますが、審議を進めていくために地方公共団体と鉄道事業者のご意見を聞くということでございます。対象は、地方公共団体につきましては、大変恐縮ですが、都県と政令市から、それぞれ抱えておられる市町村の意見も十分踏まえていただいた形で意見をいただきたいと思っております。それから、鉄道事業者については、原則、すべての事業者ということで、JRをはじめ、大手、それから新交通の事業者まで行いたいと思っております。

おめくりいただいて、3ページでございます。アンケートの項目でございますが、左側の枠は、前回お示した総論的な事柄について、オリンピック・パラリンピックも入れますと8つになりますが、政策的に言うと7つの視点でのお考えを聞いた上で、右側でございます、具体的なプロジェクトとして、地域あるいは鉄道事業者として提案をいただけるものについて出していただくということでございます。この提案の中身及びその質問項目につきましても、大変恐縮ですが、前回の18号答申をほぼ踏襲する形で、情報をいただいた上で個別の具体的なプロジェクトの政策効果でありますとか、あるいはその評価付けということをどうするかというのは、今後、小委員会でご議論いただきたいと思っております。

4ページ目にスケジュールが出ておりますが、今日、ご承認をいただきましたら、一応、4月と書いてありますが、準備でき次第、地方公共団体、鉄道事業者にアンケートを発送いたしまして、おおむね6月末をめどにアンケートを事前に出していただくと考えてございます。実際は7月、大変暑い夏になろうかと思いますが、委員の皆様にお付き合いいただきまして、関係の事業者及び地方公共団体からヒアリングを実施したいと思っております。場合によっては、そのヒアリングまでの間に追加等の資料が出てくる可能性もあると思っておりますが、これは追々相談と思っております。簡単ですが、以上でございます。

(家田委員長) ありがとうございます。それじゃあ、まず資料3の遅延対策ワーキングがありますので、富井先生、主査をやっていただきましたので、一言付け加えのご説明をお願いしたいと思います。

(富井委員) 私の考えは2点ありまして、1つは、遅延を減らすためには事業者のトップがやる気になっていただかないといけないだろうということです。ですから、事業者の

トップにやる気になっていただくためにはどうすればいいのかということを考えていきたいと思います。

それから、もう1つはお客様の協力、これが不可欠でありまして、ただ、これも、協力していただいただけでは駄目です。協力しないことは恥ずかしいことだという、そういう文化を根づかせられないかなと思ってます。例えば、今、整列乗車をしない人というのは恥ずかしいという、そういうふうになっていると思うんですが、歩きスマホをしてると、「あの人、歩きスマホしてる」と後ろ指をさされるとか、そういう文化にできないかなと思っておりまして、そういった点でいろいろご意見をいただければと思います。以上です。

(家田委員長) ありがとうございます。続きまして、需要評価・分析・推計手法ワーキンググループの主査の屋井先生からお願いします。

(屋井委員) はい。需要予測の方もかなり膨大な作業をしますので、計算上のミス等を犯さないように、かなり周到に準備をしていただいています。勉強会等もやりながらやっていますので、早晚、結果が出てくると思いますが、1点だけ。その数値というものは、特定のプロジェクトの予測値という点だけではなくて、やはりネットワーク全体を俯瞰できるような、そういう評価に資するような基礎データ、こういうものも出せるといいなということで、今、様々に検討していただいています。

家田先生、ついでに、マイクを持ってるので、1点だけほかのコメントをしていいですか。

(家田委員長) どうぞ。

(屋井委員) 資料5がありましたけども、ちょっと1点だけ申し上げておきたいので。従来のものを見ていて、今回、「都市高速鉄道を中心とした」、「都市」が付いてるところ、ここだけがちょっと気になります。東京は、どう考えても都市という範囲にはまらないぐらいの大きなメガロポリスであるし、空港アクセスだとか広域性とか、様々な観点の検討をするときに、どうも「都市高速鉄道」の「都市」が入っていると、何となく気になるなという気がしますので、ちょっと意見を言わせていただきました。以上です。どうもありがとうございます。

(家田委員長) ありがとうございます。それじゃあ、遅延と需要のワーキングの両方について、まとめてご意見を賜りたいと思います。ご質問でも結構です。いかがでしょうか。岩倉先生。

(岩倉委員) 遅延で、12ページに「遅延と輸送力のバランスを踏まえたダイヤ設定のあり方」って書いてあるんだけど、これに速達性を入れてほしい。そうしないと、全部各停で走らせて、輸送力もありますということになってしまう。この3つがどうバランスするかということがこれからの大きなメルクマールだと。

(家田委員長) どうもありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。羽藤先生。

(羽藤委員) これは需要予測の方かもしれませんが、全般、少し思ったんですけども、前段の話で、やはり外国人であるとか高齢者であるとか、あるいは対災害の信頼性だとか、

そういった話が出てきたときに、従前の量の分析ではない何らかの評価尺度で分析していかないと、ネットワークを整備するにしても、駅を整備するにしても、ちょっと評価としては不十分なのかなという気がしました。ですので、もちろん精緻な需要予測、量を推計する意味では重要なんですが、何かもう少し単純な方法でも、これを整備することで対災害信頼性が向上するとか、そういったような方法を導入していかないと、首都圏の鉄道の整備効果というのが見えてこないのかなと。これ、自分に返ってきてるようでもあるので、若干あれなんですけど、そういうことを思ったということでございます。

(家田委員長) ほかにいかがでしょうか。

じゃあ、私からも。需要の方で1点、単純なことの質問なんですけども、3ページのところに、推計値と実測値の比較があって、H17で。それで、違うっていや違うんだけど、1割くらいのもんなんだよね、たかが。この値というのは、逆推計的に、入れるべき条件というのは実績のに合わせといて、それで同じモデルを回してやってみると、このくらいになるのかね。当時推計した値を17と比較したのかによって、この見え方が全然違ってきますよね、意味が。入力の変化によるものなのか、モデル自身の方の話なのか。そこがちょっとよく分からなかったんですけど、教えていただけたらと思います。

もしそれが入力の方の話も込みにしてこの程度しか違いがないんだったら上等で、僕は、需要の推計って倍、半分っていう感覚を持っていますから、入力変われば。当然ですよ。当たり前のお話で。観光需要なんて当然ですもんね。10倍、10分の1くらいだって不思議はないくらいのもんで。そんな感じがします。

それから、遅延について言うと、富井先生がおっしゃってるとおりでありまして、とにかく見える化して、現状というのが事業者にとってもよく見える、利用者にとっても見える、自分の乗ってる路線はよそに比べてどうなのか、こうなのか、分かるようにする。これが非常に鮮明に出て、ありがたく思いました。

それからまた、それを改善する具体的な方法もいろいろメニューを挙げていただいて、結構だと思うんだけど、これを実現するので、より実現しやすくするために、かつての特特制度みたいなものというのはあり得るのかどうかというのは、行政制度支援的なところが検討項目に入るんじゃないかな、なんて思いましたけども。ということでございます。

皆さん、ほかにはご質問、ご意見はよろしいですか。それじゃあ、以上、お答えいただけたらと思います。まず、遅延ですか。

(澤井鉄道サービス政策室長) 岩倉先生からご指摘いただきました速達性については、輸送力と結びつく大事な要素でありますので、そういう意味で、明示はしてこなかったのですが、これからちゃんと明示をしていきたいと思っております。

それから、家田先生が言われました資金の問題、これについても、具体的にどのくらいの規模のお金が必要になってくるのかということと密接な関係がありますので、その辺も見極めながら考えていきたいと思っております。

(鈴木関東運輸局企画観光部長) 今、家田先生の方からご指摘がありました3ページ目

の表でございますけれども、入力の部分、人口の推計のところ違ってきているという理解をしております。全体として、推計値と実績値がプラスマイナス10%の範囲内に収まっているという意味では、おっしゃるとおり、そんなに大きな乖離ではないという見方もできるのかもしれませんが。

(家田委員長) もちろん、大きいか、小さいかというのは考え方によるから、そこを強調するつもりはないんですが、もしこの10%程度の変化が入力の変化によるものでほとんど説明できちゃうんだとすると、この通勤・私事・帰宅の三角回りをいじってみても大差ないんじゃないかなという感じもするんだけど。つまり、どこを狙うとミッションになるのかが分からなかったの。ご検討いただければ結構です。

(鈴木関東運輸局企画観光部長) またその辺り、こちらのワーキンググループの方で検討させていただきます。

(家田委員長) 中で重々勉強されてるだろうから、余計なお世話というところもあるんですけど、よろしくをお願いします。

(五十嵐都市鉄道政策課長) それと、屋井先生からご指摘いただいた「都市高速鉄道」の「都市」について、今まで「高速鉄道」と言って、皆さん、理解ができていたのですが、リニアが出来て、新幹線よりも速い高速鉄道のような概念が出てきた中で、裸で「高速鉄道を中心とした」というのでは今日的に誤解を招くかと思ひまして。委員長と相談して、「都市」を付けたらどうかとなりました。

(家田委員長) すみません。これは、元は「高速鉄道」って書いてあったんですけど、私がミーティングの時に、高速鉄道って、世界で言ったら、High Speed Trainというのは200キロ以上で走るものを高速鉄道と言うのであって、ここは都市というか、アーバンでやってるんだから、「都市」くらい付けないと勘違いされるんじゃないのって言ったら入ってしまったので。そしたら、また逆の勘違いも出てしまったから、適切な言葉にすればいいですね。

(五十嵐都市鉄道政策課長) 結局、50キロ圏内でのということなので、いわゆる高速鉄道じゃなくて、50キロ圏内の高速鉄道という形で、大変恐縮ですが、法令的に言うと、語を変えると語義が変わるということもありますので、元の「都市」を取った概念で、要するに、18号とほぼ同じ概念で検討対象機関をさせていただくという、そのメッセージを伝えるのは自治体にとっての作業にも役に立ちますので、そういう整理で進めさせていただきたいと存じます。

(家田委員長) こだわらないんだけど、意味が一般の人に、「何だ、新幹線を作る検討をしてるのか」なんて思われないうちよろしくをお願いします。

それじゃあ、よろしければ、今度は最後のパートですね。これからのアンケートの話について、お願いしたいと思ひます。先ほど屋井先生から用語のこともありましたが、それ以外のところもぜひどうぞ。

1点だけ、私から。この3ページで、事業の提案というので、従来型のものをももちろん

書いてもらいたいのはあるんだけど、路線の新設、既設路線の改良というんだけど、それはある程度の延長にわたってやることを「路線」という言葉で言うのであって、さっきの、チェンジするポイントの駅を何かするとか、そういうやつは路線というのとはちょっと違うよね。この駅とか、そういうことでもいいわけですよ。あるいは、こうやると、新設か改良かという、こういうことなんだけど、遅延対策どこそこ、ぜひ対象にしたいですとか、もうちょっと、提案を受ける事業の対象というのを、ここまで検討していただいている2つのワーキング、駅空間の方と遅延のワーキンググループにもご意見を伺って、このところに何か読み取れるように工夫いただけないかな、なんて思いもあります。

ほかにはいかがでしょうか。資料5、6は、ほかにはご意見。岸井先生。

(岸井委員) 今、家田委員長がおっしゃったこと、私もそう感じました。これは各自治体が、どういうふうはこの審議会のとりまとめをするのかということにかなりの関心をお持ちで、こういうふう質問すると、こういうことですねと思うわけですよ。ですから、そのところは少し慎重に、ぜひどういうとりまとめをされることになるのかということについての議論を少し部内でもやっていただいて、なるべくうまくメッセージが伝わるようにしないと、路線のことについて下もずいぶん書いてあるので、ちょっと誤解を生むんじゃないかなということを感じています。

(家田委員長) ありがとうございます。ほかにはよろしいですか。

(岩倉委員) 1点だけ。

(家田委員長) どうぞ。

(岩倉委員) 3ページの右側の(2)で「事業に関連する政策課題と関連する理由」って書いてあるんですけども、そのプロジェクトの、自治体が考えてる、もしくは鉄道事業者が考えてるプロジェクトのミッションが何なのかということを引きと聞くということはすごく大事。この文章だけだと、左側の政策課題にどれだけ対応してるんだというようなアンケートに、ちょっと文章から見えちゃうんですけど、そうじゃないという理解でよろしいですか。

(家田委員長) ほかによろしいですか。じゃあ、以上、お答えください。

(五十嵐都市鉄道政策課長) 岩倉先生のご質問は、もちろん事業そのもののミッションも書いてもらった上で、左側の、いわゆる総論の課題との対応関係も明らかにしていただきたいという意味でこう書いておりますので、ちょっと言葉足らずなので、補足しようと思います。

それから、家田委員長からいただいたのは、ちょっと工夫を考えます。われわれの思いとしては、ちょっと例示として適切かどうか分からないのですが、ホーム増設とか、ホーム通路、コンコースの拡張等のところで、駅のいろんな話というのを出したいと思っておりました。遅延の話も、どこまで何をやるかによりますが、基本的には既設路線の改良等の中に入った上で、この提案事業ごとの質問項目で、「遅延対策でございます」みたいな表現で汲み取れるかなと思ったのですが、確かにちょっと分かりにくさみたいなのも、特

に鉄道事業者から見たときに、資料をまとめにくいという可能性もあるかなという気がしてまいりましたので、ちょっと一工夫をして、委員長とご相談させていただいて、適宜、事務局の方で資料を整理して、発出をさせていただきたいと思います。次回まで掛かると発出が遅れてしまいますので、ご一任いただければと思っております。

それから、岸井先生のご指摘は大変難しい問いでございまして、まだ最終的なアウトプットと申しますか、どういう答申にするかということについて十分議論できてない段階で、ただ、作業の進め方上、自治体からの一定のご意見というのを聞かないといけないということと、それから、これは自治体によってそれぞれの作業、温度差はあると思いますが、とりあえず18号の時の作業をベースに内部でご検討されているということを考えますと、現時点のスタンスとして、18号に似たような情報を出していただいて、委員会として最終答申をとりまとめるという以上のことは言えないものですから、そういう形になってございます。

そこは、逆に言うと、18号と全く同じ形の答申が出るということはまだ決まっていませんということ、これから準備の過程におきましては、地方公共団体の担当セクションと、それから鉄道事業者の担当セクションとも、説明会なりコミュニケーションをすることと予定していますので、その辺りをお断りした上で作業に当たりたいなと思っております。ある程度整理が出てくればと思います。ご案内のとおり、18号のリバイスという形でいろんな動きが出ている部分もございまして、ちょっとご容赦いただきながらと思っております。その辺、誤解を与えないような形は、実務面でフォローしていきたい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。このまとめの格好がどうなるかというのは、やってみないと分からないとしか言いようがないので、あんまりあれなんですけども、今回の7回目までの議論というのを自治体の方々も皆さん、ご存じだろうし、鉄道事業者の方もご存じだろうし、どういうワーキングが設置されてるかということもご存じで、そこでどういう問題認識とどんな辺りがターゲットになりそうかなってこともご存じのはずであるからして、従来の18号答申的なものは当然内包しつつ、それ以外のものも大いに問題意識を、事業者も、それから自治体もお持ちのはずであると。そして、きっとアイデアもお持ちのはずであるというのが期待されるところでございますね。したがって、従来型のものしかアイデアのないということは、あんまり考えてくださってないなという証になってしまうということになると思うんです。一つその辺のニュアンスが伝わるような設計をお願いしたいと存じます。よろしく申し上げます。

それじゃあ、以上、ちょっと数分過ぎてしまったんですけども、以上で議論を終了させていただきます。よろしいですか。

ありがとうございます。それでは、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す。アンケートの議題については、最終的には委員長と事務局の方にご一任いただいたという理解でございますので、お任せ

いただきましてと思っております。

それから、委員長が最後、言われましたのは、議事録が公開されますので、それをコピーして、自治体に配りたいと思います。ありがとうございました。

熱心なご議論、ありがとうございました。事務局から2点、連絡事項がございます。まず、1点目でございます。本日の議事概要でございますが、近日中に国土交通省のホームページにおきまし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、各委員の皆様を送付させていただいて、チェックをいただいた上で公開する予定でございます。ご協力をお願いいたします。

それから、2点目でございます。次回の小委員会の日程でございますが、年度末、年度明けということもございますので、5月を前提として、今後、日程の調整をさせていただこうと思っておりますので、こちらの方もよろしくをお願いいたします。

以上でございます。本日の小委員会はこれですべて議事終了でございます。誠にありがとうございました。

[了]