

### 第3回公共交通の利用円滑化に関する懇談会 議事要旨

日時：平成16年12月14日（火）13：00～15：00

場所：国土交通省11階特別会議室

冒頭、東日本旅客鉄道株式会社、東京急行電鉄株式会社、京成バス株式会社、毎日タクシー株式会社・日の丸交通株式会社、東海汽船株式会社からのプレゼンテーションが行われた。

#### 【東日本旅客鉄道株式会社】

交通結節点での円滑な乗継を図るために、乗継案内サイン、民鉄、バスとのSuica相互利用、相互乗継によるダイヤ調整、パークアンドライド駐車場整備等を行っている。

#### 【東京急行電鉄株式会社】

乗継円滑化の取組として相互直通運転、乗継割引、JR、バスとのICカード相互利用、駅の改良工事時の駅前広場整備、案内システムの改良等を行っている。

#### 【京成バス株式会社】

高速バスの一大乗継ターミナルを設置したいものの、各事業者間の強いエリア意識があったり、それにより運賃割引の設定が難しい等の課題がある。成田空港では外国人旅行者のためにもモードや事業者に囚われない交通面の一括した受入態勢整備が必要。

#### 【毎日タクシー株式会社・日の丸交通株式会社】

鉄道駅構内におけるタクシーの営業状況、実態、対策等について説明。例えば、東京・多摩地域では駅の入構会社間で運営委員会を設置している。

#### 【東海汽船株式会社】

交通円滑化の取組として、船と鉄道、バスの乗継改善が図られた全国の事例を紹介。

【各委員からの主な質問事項（ ）と各団体からの回答（ ）】

【東日本旅客鉄道株式会社】

駅における乗継案内サインについて、例えば東京居住者にとっては完成されているのかもしれないが、東京以外の地域から来た者にとってはわかりにくい面もまだあるのではないかと。JR構内では完成されたサインも他社と接続するところで統一性、連続性というものを確保することが必要ではないか。

外国人客誘致のためにも統一性、連続性の確保というのは重要な課題と認識しており、駅によっては構造上の制約のあるところや他社との連携が不十分なところもあるが、基本的には他社と連携して進めていきたい。

鉄道事業者間の乗継円滑化のための取組みについては説明があったが、鉄道と自動車、自転車との乗り継ぎについてはどうか。例えば山形新幹線に合わせパークアンドライド用駐車場を整備するに当たり費用負担の問題や近接性についてはどのように検討したのか。

駐輪場の設置については豊島区との議論でも申し上げているとおり、連続立体交差事業などにより新たに用地が生み出せる場合には事業者としても自治体と一緒に積極的に整備しやすいが、そうでない場合には基本的に自治体が整備する際に用地提供などで出来る限り協力させていただいている。山形の駐車場の整備に当たっては県、市町村との対話を通じて駅前整備を前提に基本的に自治体側に整備していただいた。山梨や茨城などでは整備主体が自治体の場合やJRの場合などケースバイケースである。料金についても有料、無料がある。

ICカードについては莫大な設備投資が必要だと承知しているが、前払いのメリットやクレジット機能の付与などその可能性は様々であり、割引の付与まで考えられないか。

現状は相互利用を行うシステムを開発する段階であり、まずそれを行う必要があると認識している。割引についてはその後検討すべきものと考えている。

駅前スペースの割り当てを見直す発想はあるのか。

東京は基本的に自由であるが一方で地方部は事業者も限られているので個別に行っている。

【東京急行電鉄株式会社】

鉄道事業者間の乗継円滑化のための取組みについては説明があったが、鉄道と自転車との乗り継ぎについてはどうか。

駐輪場の整備については、基本的に駅改良工事に併せて行っている。

ICカードについては莫大な設備投資が必要だと承知しているが、前払いのメリットやクレジット機能の付与などその可能性は様々であり、割引の付与まで考えられないか。

民鉄、バス事業者間で勉強をしているが導入が精一杯というのが現状。

投資面でいえば鉄道の輸送力増強よりもバスに対する接続利便の向上などの方がコスト

パフォーマンスがよいのではないか。また、交通結節点において有効なインセンティブを働かせるには何が必要と考えるか。

バス、鉄道についてはＩＣカードを導入し利便性を向上させることにより、外出機会を増やすことができると考えている。また、民鉄の場合周辺の用地がないのでインセンティブがなかなか働かない。縦シャフトがとれないので上空利用もできない面がある。

「沿線間の優勝劣敗」という話があったが、多少採算面で難しくても駅を良くすること自体がそうしたことにつながるのではないか。

駅がきれいだから客が増えるとはなかなかならず、地域との一体的な取組が必要。

#### 【京成バス株式会社】

金田のバスターミナルについて都内、神奈川方面からの旅客の一大乗継ターミナルにということであったが、地元住民のための交通結節点機能を持たせることも考えているのか。

関東運輸局における検討の場で、観光乗合タクシーや生活路線との接続等できることはやっていこうという形で議論されている。

#### 【毎日タクシー株式会社・日の丸交通株式会社】

タクシー協会からの脱退社、未加入社が増えているということであるが、駅構内運営委員会にはそうした社も入って協議することができるのか。また駅構内営業料金はどこで決めているのか。料金値上げによって混雑緩和を図ることはできないのか。

協会未加入社等でも運営委員会に参加することはできる。料金についてはＪＲと運営委員会で決定しておりあまり高くすると旅客が滞留する場合に対応できないという問題も生じる。

空車待ちで駅に並んでいるタクシーについて業界の自主的解決策はとられているのか。

乗り場の統一や移動などにより一カ所ずつ対策を講じているところ。

池袋で行われているというタクシーの滞留防止策は他の地域への応用も考えているのか。またＩＣカードの導入についてはどうか。

タクシープールのため近隣に用地があれば応用できると考えている。ＩＣカードの導入についてはまだ議論すらしていない段階。

ＪＲステッカーについてはこれをつけていないと駅に入ることができないものなのか。

原則としてはそうだが、実体面では旅客がいる以上は入っていかざるをえないケースもある。

(文責 国土交通省総合政策局交通計画課 速報版のため、事後修正の可能性あり)