

交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会
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（第14回）
議事概要

1. 日時・場所

平成27年9月15日（火）9時30分～13時00分
中央合同庁舎3号館4階特別会議室

2. 出席者

【委員（敬称略）】

家田仁、岩倉成志、加藤浩徳、岸井隆幸、竹内健蔵、富井規雄、羽藤英二、村木美貴

【ヒアリング説明者】

・西武鉄道株式会社

取締役常務執行役員鉄道本部長 金杉和秋

・東京都交通局

交通局長 塩見清仁

企画担当部長 根木義則

総務部総合技術調整担当課長 生越啓史

建設工務部計画改良課長 谷内雅之

・小田急電鉄株式会社

専務取締役交通サービス事業本部長 星野晃司

・東武鉄道株式会社

専務取締役鉄道事業本部長 牧野修

鉄道事業本部計画管理部長 高野寿久

鉄道事業本部計画管理部部長 浜田晋一

・東日本旅客鉄道株式会社

常務取締役総合企画本部長 森本雄司

執行役員総合企画本部投資計画部長 伊勢勝巳

・独立行政法人 国際観光振興機構

海外プロモーション部長 亀山秀一

3. 議事概要

東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関するヒアリング

○西武鉄道株式会社

（説明概要）

- ・ これまで弊社では、西武池袋線石神井公園～練馬間の複々線化、5社相互直通運転、池袋駅・所沢駅等のターミナル駅改良、西武池袋線桜台～大泉学園間の連続立体交差事業等に取り組んで

きたところ。

- ・ また、これまで台湾鐵路管理局と包括的事業連携に関する友好協定や姉妹鉄道協定を結んだほか、2016年春には秩父をモチーフとした観光電車の運行開始を予定しており、観光大国の実現に向けても取組みを行っている。
- ・ 当社沿線の複数自治体で構成される協議会と当社で協定を結び、シニアパスによる社会実験等を実施してきた。今後、複数自治体と連携したコンパクトシティを実現するため、立地適正化計画及び公共交通網計画の策定について行政に働きかけていきたい。

(主な質疑応答)

- ・ 石神井公園駅付近において、連立事業を契機とした駅周辺のまちづくりが行われているが、自治体とは何かしらの調整を行ったのか。
→ 練馬区と調整を行っており、若者の居住促進や定住人口の増加を狙っている。
- ・ 西武新宿駅～新宿駅間の歩行者利便を向上させることが必要だと思うが、周辺の開発事業者と連携等は行っているのか。
→ 例えば西武新宿駅上の新宿プリンスホテルの建替えが将来的に行われることになると思うが、そうした開発と一体となって事業を進める必要があると思う。
- ・ 西武球場（西武ドーム）に関して、同球場への輸送は現状で問題ないか。
→ 野球開催時等には特別な輸送ダイヤを組み、輸送需要に対応している。

○東京都交通局

(説明概要)

- ・ 都営交通（都営バスを除く。）は、東京都区部の鉄・軌道利用のおよそ10%を担うなど、東京の都市活動や都民生活に欠かせない公共交通機関として、東京の発展を支えている。
- ・ 東京圏の発展への貢献にあたっては、まずは安全確保を最優先に、輸送需要に的確に対応していくことが必要だと考えている。またあわせて、史上最高のオリンピック・パラリンピック大会の実現、乗換利便性の向上・外国人旅行者への対応、バリアフリー化の推進、まちづくりとの連携、持続可能な社会の実現（環境・省エネ対策の推進）及び沿線地域の活性化に寄与していきたい。
- ・ これまで、災害等のリスクへの対応や鉄道の安全確保、快適で安定した鉄道輸送サービスの提供、誰にも利用しやすい都市鉄道の実現、国際競争力強化への対応、観光立国への対応、まちづくりと鉄道との連携、環境負荷低減の推進、オリンピック・パラリンピック大会への対応等について、様々な取組みを推進しており、今後も取組みを深度化させていきたい。

(主な質疑応答)

- ・ 鉄道とバスの連携は非常に重要であると考えているが、連携についてどのように進めて行くべきだと考えているか。鉄道整備の際は、バスの収支採算性等も加味しながら整備の有無を検討しているのか。
→ 基本的にはバスは鉄道を補完する役割を担うものだと考えており、鉄道整備に合わせてバス路線の工夫が必要だと思う。例えば、大江戸線の環状部分ができた際は、都営バスと競合してしまったため、バス路線の見直しを行った。また、今後鉄道とバスの乗換利便性の更なる向上等が必要である。なお、都営バスについては公営なので、多少の赤字路線があっても、全体としてできる限り路線を維持していくという考えで運行している。

- ・ 東京メトロとの連携について、ダイヤや設備の面でまだまだ改善の余地があると思うが、どのように考えているか。
 - 東京都交通局と東京メトロのサービスの一体化については、実務的に議論を進めているところであり、今後も継続して取組みを進めていきたい。
- ・ 浸水対策を行うにあたっては、どの程度の災害を想定しているのか。
 - 荒川決壊については被害の想定がまとまっていないため、国の見解や動向等を見極めながら、検討を行っていきたい。また、東海豪雨については、各区でハザードマップを作成して対応してきた。なお、当局の施設については全てハザードマップに対応済みだが、駅ビルや地下街等は民間所有者との調整を要する。
- ・ 民間所有者から協力が得られるようにするためには、どのような対応を行うべきと考えているのか。
 - 東京都でも、所管局が特定の箇所をモデルケースとするなどして、取組みを開始している。

○小田急電鉄株式会社

(説明概要)

- ・ 代々木上原～和泉多摩川間について複々線化を進めているところ。現在東北沢～世田谷代田間について工事中であり、平成 29 年度に完成予定である。
- ・ 小田急線の駅乗降人員について、10万人/日以上以上の駅が11駅ある。中でも、新百合ヶ丘駅、町田駅、海老名駅及び藤沢駅については、駅周辺の再開発が期待される沿線中核駅であるという認識である。
- ・ 今後東京圏の発展に向けて各施策を推進するにあたっては、自治体・他交通事業者・沿線企業等との連携が必要であると考えている。

(主な質疑応答)

- ・ 小田急線沿線の各駅で開発が行われており、乗降人員が増えている駅も多いが、都市側や行政側との連携についてはどのように考えているのか。
 - 例えば、本厚木駅では近年企業進出がめざましく、弊社としてはそうした企業の声も積極的に拾っていきながら連携を進めたいと考えている。また、厚木市では、中学生までの子供について医療の助成制度があり、ロコミで移住者が増えつつある。そうした制度についても行政側だけでなく、鉄道側でも情報発信を行い、沿線に移り住んでもらいたい。
- ・ 特急ロマンスカーの千代田線乗入れは、メトロ線内における座席指定特急の運行に関する初めての事例であるが、うまくいっているのか。
 - ピークサイドの時間帯で運行しているが、ほぼ満席の状態である。特に高齢者には座って移動したいとのニーズが大きい。また、北千住から箱根湯本まで運行しており、観光列車としても人気が高い。
- ・ 遅延についてはどのように考えているか。
 - 車両故障による遅延は少なくなってきたが、利用者の体調不良や扉はさみ等による遅延は依然として多い。また、ピーク時は遅延対策としてダイヤを寝かせており、その前後はダイヤを立てているが、雨天時には利用者は通常より早い時間帯の電車に乗るため、ダイヤを立てた時間帯に利用者が集中してしまい、遅延の発生要因となっている。そのため、ダイヤ・設備・オペレーションの各視点において何かしらの工夫が必要ではないかと考えている。
- ・ 小田急電鉄は自治体とうまく連携して取組みを進めていると思うが、そのようなノウハウを他

の鉄道事業者に共有して欲しい。

→ 他の鉄道事業者とは定期的に情報交換を行っている。自治体ごとに取り組みたいと考えているテーマがそれぞれあるので、それらを鉄道事業者の側も後押しして行ければと考えている。

○東武鉄道株式会社

(説明概要)

- ・ 東武アーバンパークライン（野田線）は、東京圏の北のゲートウェイである大宮駅を起点に、都心から放射状に延びる路線と業務核都市を結ぶ環状線として、東京圏の経済、交通及び人口集中の受け皿として重要な役割を担う。
- ・ 混雑緩和・列車遅延防止の抜本的な対策として、北千住駅の構内改良、複々線化及び他社線との相互直通運転等を行い、混雑率 150%以内を達成している。また、混雑解消のためのベンチ移設、可動式ホームの設置、乗車人員に合わせた停車時分を設けたダイヤ設定等、ハード・ソフト両面から混雑緩和・列車遅延防止の取組みを進めている。
- ・ 人身事故対策として、青色照明の導入、レーダー式踏切支障報知装置の設置、自殺防止キャンペーンの推進等を行っている。
- ・ 国際競争力強化への対応として、羽田空港から当社沿線までの企画乗車券の発売、品川・大宮・東京駅等から日光・鬼怒川地域への特急列車の運行等を実施している。
- ・ 観光立国への対応およびオリンピック・パラリンピック大会への対応として、多言語対応、池袋・新宿等の副都心エリアから日光・鬼怒川地域へのアクセス強化、訪日外国人向け無料Wi-Fiの整備、インバウンドパスの発行、ステーションコンシェルジュにおける案内等を行っている。

(主な質疑応答)

- ・ 三環状の概成、北関東自動車道の全線開通等、鉄道を取り巻く環境は大きく変化しつつあるが、その点についてどのように考えているか。
 - 道路交通は物流が中心であると考えており、定時性が求められる場合には時間信頼性が高い鉄道を使うことになると考えている。ただし、外国人は鉄道ではなく高速バスを使うことも多く、外国人にいかん鉄道を利用してもらうかについては今後の課題として認識している。
- ・ 自治体が鉄道ではなく道路中心のまちづくりを進めている場合、東武鉄道としては、どのように自治体と連携することが必要と考えるか。
 - 将来的な人口減少に対する危機感を自治体と共有し、連携を進めていきたいと考えている。
- ・ 人身事故対策として行われている青色照明の導入は効果があったのか。
 - 青色照明の導入前と比べると、人身事故の件数は着実に減少している。

○東日本旅客鉄道株式会社

(説明概要)

- ・ 会社発足以降 27 年間で 3 兆円を超える安全対策を実施し、加えて、2014 年 2 月の「グループ安全計画 2018」では 4 年間で約 1 兆円、毎年の投資金額に対し、4 割以上を配賦することとしている。
- ・ 輸送力増強や新規路線の整備等により、主要線区の混雑率は 200%（2000 年度）から約△26 ポイント改善した。また、輸送品質向上のため、「サービス品質改革中期ビジョン 2017」を定め、輸

送障害対策や運行情報の提供等を充実することとしている。

- ・ 身体が不自由な利用者や高齢者、子供連れの利用者等、誰にでも安心・快適に利用してもらえるサービスを追求している。また、バリアフリー新法対象駅の約 87%の段差を解消している他、内方線付点状ブロックの整備等様々なバリアフリー施策を展開している。
- ・ 都心部の国家戦略特区等の拠点エリアから空港アクセス、新幹線・リニアアクセス等を改善することにより、国際競争力が強化される。
- ・ 観光立国への対応として、情報提供や訪日外国人対応の充実、SL 銀河等の乗って楽しい列車の運行等を行っている。
- ・ 地域のまちづくりへの協力や大規模ターミナル駅の整備、沿線ブランドの確立、地方中核都市の顔づくりを実施しており、まちづくりとも連携を行っている。また、鉄道と街、鉄道利用者との接点を増やし、更なる利用拡大を図りたい。
- ・ 太陽光パネルの設置、ディーゼルハイブリッド車両の導入、「エコステ」モデル駅の整備等、環境負荷低減を推進している。
- ・ オリンピック・パラリンピック大会への対応として、安全かつスムーズ・快適な移動サービスの提供、東京圏の観光流動活性化と地方への誘客、ターミナル駅開発の推進による東京の魅力向上の3点に取り組んでいる。

(主な質疑応答)

- ・ 運行している列車の位置情報等がJR東日本のアプリで提供されているが、運転制御のあり方等について意見や苦情等はあるのか。
 - 位置情報等をアプリで提供することについては社内でも一定の議論があったが、利用者からするとそのような情報は一番知りたい情報の一つであり、意見や苦情等の可能性はもちろんあるが、情報を提供することが重要と考えている。
- ・ 郊外部から都心に走る各路線を更に高速化するためにはどのような方策が必要か。
 - 車両自体の性能や安全性確保のためには一定の余裕が必要であること等を考慮すると、単に速度を上げるだけでなく、総合的な改善が必要であると考えている。
- ・ 東京駅の新幹線の乗り口は日本語の案内ばかりであるが、対応が必要ではないか。
 - 今後、日本の玄関口にふさわしいものにしていきたい。
- ・ 大規模更新の費用のあり方について、どのように考えているか。
 - 設備は老朽化が進む一方で利用者は減少していくため大変悩ましい。何らかの枠組みがあると有り難いが、当社としても議論を深めていきたい。
- ・ 耐震補強が進められているとJR東日本のホームページに記載されていたが、災害発生後の事業継続にあたっては、例えば折り返し設備の整備も必要だと思う。そうした各事業の効果についても情報提供してはどうか。
 - 折り返し設備の整備や指令機能の二重化等の対策を進めており、理解がされるようそういった観点からも検討していきたい。

○独立行政法人 国際観光振興機構

(説明概要)

- ・ 2015年1月～7月の訪日外国人は11,058,300人で前年比46.9%増である。
- ・ 訪日外国人を国別に見ると、台湾・韓国・中国・香港の東アジア4国で66.5%（2014年時点）を占めている。

- ・ 訪日外国人の鉄道利用には、空港アクセス、都市内移動、都市間移動及び乗ること自体の楽しみの4つの側面がある。
- ・ 訪日外国人の個人旅行化が進む中、鉄道利用のニーズは高まる。また、訪日外国人のニーズに合わせたサービスの強化が望まれる。
- ・ 訪日外国人の鉄道に関する要望や不満は以下のとおり。
 - ・ 都市内で複数の鉄道事業者が混在しており分かりにくい。空港への深夜早朝アクセスが不便。オンラインでの時刻表、乗継や運賃・料金検索が不便。全事業者を網羅した路線図がなく分かりにくい。
 - ・ 自動券売機でのクレジットカード使用や海外で指定席のオンライン予約・購入を出来るようにしてほしい。
 - ・ JRパスや企画乗車券について、販売箇所が限定されており、オンラインでの購入が出来ず不便。海外で企画乗車券等を購入する場合、日本で引換えをしなければならず不便。JRパスでのぞみやみずほに乗車できず不便。各社、各地で多様な企画乗車券があり分かりにくい。
 - ・ 窓口での外国語対応、構内・車内の外国語表示や案内、災害時等の外国語案内、外国人向け案内所、Wi-Fi、コインロッカー、大型荷物等にも対応したバリアフリー等について改善が必要。
 - ・ ウェブサイトでの情報発信にあたっては、海外から検索や予約も可能であるとなおよい。また、英語に加えて中国語もあると望ましい。

(主な質疑応答)

- ・ 訪日外国人のうちどれくらいの割合が首都圏に来るのか。また、訪日外国人は日本にどの程度の期間滞在するのか。
 - 訪日外国人の6～7割は首都圏に来ている。滞在日数は、東アジアのように日本と近い国であれば3～5日程度、欧米であれば1～2週間程度が多い。
- ・ 中国人は団体旅行が多いイメージがあるが、他国と比較して個人旅行化はどの程度進んでいるのか。
 - 中国人の6割程度は個人旅行である。他国と比較すると個人旅行のシェアは低いが、絶対数が多い。また、上海等の大都市からの訪日は個人旅行が多い傾向にある。
- ・ 全事業者を網羅した路線図が必要との説明があったが、何か動きはあるのか。
 - 例えば、関東と近畿については、それぞれ関東運輸局と近畿運輸局が全事業者を網羅した路線図を作成している。
- ・ 訪日外国人からの要望や不満について、取組みの優先順位はあるか。
 - まずは情報発信が重要だと思う。また、外国語対応についても極めて重要だと考えている。
- ・ オリンピック・パラリンピック大会時及びその前後の訪日外国人数についてどのように想定しているのか。
 - オリンピック・パラリンピック大会は短期的なイベントに過ぎず、一般の観光客はその時期を敬遠する傾向があること等を踏まえると、訪日外国人でごった返すような事態にはならないのではないか。また、2020年に訪日外国人2,000万人という目標を立てているが、想定以上に訪日外国人数が伸びており、2020年より前に到達するかもしれない。東京や大阪では宿泊施設や貸切バスが逼迫してきており、東京や大阪以外の地方にいかに行き先を確保するかが重要である。
- ・ 鉄道利用者に求められる日本独特のマナーや慣習について訪日外国人にも知ってもらう必要があるのではないか。

→ 鉄道利用者に求められる日本独特のマナーや慣習を今すぐには思いつかないが、何かしら問題が生じれば、我々としてもそうしたマナーや慣習について訪日外国人への案内を行わなければならないと思う。

以上