

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16回）

平成28年1月15日

【五十嵐都市鉄道政策課長】 おはようございます。ただいまから第16回の小委員会を開催したいと存じます。

委員の皆様方には、お忙しいところを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。本日ご出席の委員等のご紹介につきましては、配付されております名簿及び座席表をもってかえさせていただきたいと存じます。

それから、お手元の資料をこの段階で確認をさせていただきたいと存じます。机の上にご覧いただけます議事次第中の配付資料一覧に列挙してございます出席者名簿、それから委員名簿、それから資料の1から資料4-3というものまでございます。資料番号はそれぞれの右肩に、ちょっと向きが変わっているのがありますが、右肩に付してございます。今ざっとご確認をいただいて、不足がございましたらお申し出をいただくとありがたいです。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、これから議事に入りたいと存じますが、マスコミの方でカメラ撮影等をされている方は、ここでご遠慮いただきたいと思います。お願いをいたします。

それでは、以降の議事進行につきましては、小委員会の委員長でいらっしゃいます家田先生をお願いしたいと存じます。家田先生、よろしくお願いいいたします。

【家田委員長】 皆さんおはようございます。本年もどうぞよろしくお願いいたします。

それじゃあ、お手元の次第に従いまして進めたいと思います。議題が1、2、3、4とございますけれども、まず（1）と（2）について、事務局からご説明いただくことにしたいと思います。1個目が社会経済、人口と鉄道輸送の現状、それから2個目が人口と鉄道輸送の将来展望ということで、これ、まとめてよろしくお願いいいたします。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 それでは、資料1をお手元にお開きください。社会経済、人口及び鉄道輸送の現状ということでございます。めくっていただいて、2ページ目になりますが、以降、答申の前提となります社会経済状況とか鉄道の現状について、主におさらいになります。夏におまとめいただきました中間取りまとめの直前にも一度報告したもののほぼ繰り返しになります。

2ページ目でございますが、平成11年の首都圏基本計画におきまして、東京の中心部と近郊地域との適切な機能分担、連携という形を前提に分散型ネットワーク構造を目指すということが規定をされており、これを踏まえる形ではございますが、東京中心部でここに掲げてありますような業務商業住居系の大規模プロジェクトというのが実際に進んでおり、東京の中で一心での集中ではなくて、東京の都心部ではありますけれども、中での多心型の都市構造というのが随分進展をしてきたというところでございます。

続いて、3ページ目でございます。今のは東京中心部の話でございましたが、いわゆる東京圏の近郊地域というところにおきましても、業務核都市を中心とする圏域の形成というものが進展をしております。今後それらの地域における機能集積ということが期待をされているところでございまして、ご覧いただくようにつくばの研究学園都市、それからつくばエクスプレスの沿線で柏の葉のキャンパス、それから千葉のほうを見ますと幕張新都心、それから、これは埼玉のほうでございますが越谷レイクタウン、みそのウィングシティ、さいたま新都心、それから南のほうではみなとみらいという形での大規模な開発が着実に進んでいるというところでございます。

それから、4ページでございます。人口の現状でございます。この左側の点線で書いてありますのは18号答申、15年前の答申で採用した夜間人口の予測値でございますが、実績は、繰り返しになりますけれども、これを上回る東京圏全体の伸びということになってございます。

ただ、右側でちょっとエリアごとの差を見ますと、東京の都区部のほう、要するに東京都心のほうに夜間人口が張りついておりまして、多摩地域あるいは下のほうを向いていますけれども、見ていただきますと千葉や埼玉、茨城南部というところは予想と同様、あるいは実績に比べると伸びが低いというところになってございます。そういう意味では東京都区部については、要するにいわゆるドーナツ化の最終局面ということ想定しておったわけでございますけれども、それより早いのか遅いのか分かりませんが、都区部に夜間人口が帰ってくるという構造が現に生じてきているというところでございます。

それから、5ページ目にお進みください。鉄道輸送需要の現状でございます。これも前回ご説明申し上げておりますが、東京圏の総交通流動、これは非常に増えているというところでございます。ブロック間の移動につきましては、ここにそれぞれ埼玉県、多摩、それから神奈川県、千葉県、茨城県南部と東京都区部と流動を見てございますが、青色で書いているラインのところは、平成7年と平成22年の実績を比べると流動量が減っていると

ころでございます。それから、赤色は逆に増えているところがございます、22年と平成7年を比べますと、埼玉県から東京都区部、あるいは千葉県から東京都区部に行く流動は、7年との対比では減っていると。逆に言うと神奈川県、それから多摩地区からの流入は増えているという状況でございます。

それぞれの丸で書いてあるのはブロックの内、要するに埼玉県内、多摩地域内、神奈川県内というブロック内の移動でして、赤になっているのは、それぞれブロック内の流動というのは増えているということでございますので、ある意味埼玉県、神奈川県、あるいは茨城県、千葉県でそれぞれの業務核都市を中心とした機能の集積に伴って、ブロック圏内でも夜間人口と昼間の人口での流動ということが、それなりに実現をしてくているのではないかなと分析できるところでございます。

それから、続きまして6ページでございます。6ページはネットワークの量的、あるいはそのサービスにアクセスできる密度みたいなものをちょっと分析したものでございます。上のほうの左側の表、少し資料が小さくて見にくいのですが、1950年からとっておりますけれども、それ以降、地下鉄、それから民営鉄道、JR、それから新交通も含めまして、相当程度の路線の整備、具体的な新線の整備が進んでいるところでございます。

それから、それに伴いまして、他の主要な都市と鉄道ネットワークの状況がどうなっていたというのを比較したものが下の表でございます、ピックアップいたしましたのは、森記念財団さんのほうで出されております世界都市総合ランキングの中の上位のほう、ここには順位と書いてあるやつですが、それと10位に入っていないんですが、アジアの主要な都市ということで、上海をピックアップして比較をしているものでございます。

下に注がございますが、森記念財団さんの資料でありますとか、地下鉄協会さんが出している世界の地下鉄でありますとか、あるいは我々のほうで持っています主要運輸事情調査報告、それからネットの情報などを総合いたしまして事務局で作成した資料でございます。それぞれ面積と人口と人口密度と、エリア内にある鉄道の駅の数、それからそこに敷設されております線路の延長キロというのを調べまして、それぞれ面積で密度という形で直したものが右側の2つの欄でございます。

駅の数という意味では、ここがございますが、東京圏はパリに次いで2位と。それから路線の密度というものも、これもパリに次いで2位となっております。この東京圏というのはちょっと広いエリアでとっておりますので、その上の図に、実はここで森財団さんがとられているパリの105km²ですが、これは非常にパリの中心部、パリ市という区域がこう

いう区域だったと思いますけれども、それよりはちょっと小さいのですが、同じぐらい東京の中心地を通るということで、山手線というところでとってみたときの駅の密度と路線の密度を計算いたしますと、山手線内の鉄道駅密度は3.83駅/km²、路線密度は3.84km/km²ということになりまして、先ほど1位と申し上げたパリの3.46駅/km²、それから1.98km/km²というものを抜いて、その比較にすると1位という形になってございます。

世界で1位だからどうだというのはございますけれども、上にありますとおり、東京圏の都市鉄道の総延長というのはこれまで着実に増加をしてきておりますし、それから駅の数とか路線の密度という点からいたしますと、世界の主要都市と比べても十分自慢ができるレベルまで量的には整備が充実しているということではないかと思っております。

以上が、資料1の説明でございます。

続いて、資料2の説明に移ります。

【澤井関東運輸局交通政策部長】 では、次に、人口及び鉄道輸送需要の将来展望について、これは需要評価ワーキンググループからの報告という形でご報告させていただきたいと思っております。資料をご覧くださいなのですが、まず、2ページでございます。将来人口推計の考え方を整理させていただいております。

幾つかの指標がございますが、まず一番ベースになる夜間人口でございますが、これにつきましてはいわゆる社人研から出ている数字がございますが、これを国のいろいろな計画でもベースに用いているものでございますので、ここでもこの数字を用いるということでございます。

それから、次に就業人口及び就学・従学人口でございます。これらにつきましては、夜間人口をベースにそれぞれの将来就業率等を掛け合わせて算出しております。これらの数字につきましては、基本的には短期的なその景気変動とかにあまり左右されない数字でございますので、トレンドに基づいて将来の就業率等を設定してございます。

それに対しまして従業人口でございますが、これはいわゆるオフィスがどこに張りつくかという話でございますので、これまでも景気の変動ですとか、あるいは地価の状況等の短期的な要素で大きく変動している、そういう数字でございますが、若干ほかの数字とは性格が異なっております。そういう意味では予測が難しいものでございますが、これにつきましては平成32年、5年後ぐらいまでは、今、具体的な開発計画がございますので、それに基づいて予測をすることができますので、そういう数字を用いております。

その後の10年間ですが、これはいろいろ不確定要素が多いものですから、これにつま

しては、都心への集中が継続する集中継続ケースというものと、集中が緩和されるケースと2つパターンを考えまして、それぞれの前提で数字を算出し、幅で従業員人口を設定してございます。

具体的に、では、どうなったかということですが、3ページをご覧いただきたいと思えます。まず夜間人口でございますが、東京圏全体につきましては2030年までに、22年と比べまして約4%減ということで、大体3,600万人と見込まれてございます。

各県の状況を見ますと、全体として各県ともに減りますが、減り方にはかなり濃淡があるということでございます。郊外部の埼玉、千葉、それから茨城南部については、減り方がその他に比べて大きいということでございます。それから、あともう一つポイントとなるのは、同じ千葉県なら千葉県内、埼玉県なら埼玉県内でも、かなり地域的に差があるということでございまして、例えば茨城県の南部では全体としては8%下がりますけれども、TXの沿線では増加が見られるといったように、地域差もかなり大きいということでございます。

次、4ページでございます。従業員人口でございます。これにつきましては先ほどご説明申し上げたとおり、都心への集中が継続するケースと緩和するケース、両方を考えて想定してございます。集中したケースが4ページ、緩和するケースが5ページでございます。全体としては、集中したケース、緩和したケースともに増減率という意味では、東京都の区部を除いて平成22年よりも減少するというところでございます。

ただ、都心集中が継続した場合のほうが、よりその郊外部での減少が大きくなるという傾向がございまして。これはここの数字を見ていただきますと、最も減少が継続するケースでは785万人で、緩和するケースでは811万人ということですので、40万人ほどの差が出てくるということでございますが、全体として見ればそんなに大きな差は出てこないということであろうと思っております。

次に6ページでございますが、その人口の中身を見ますと、階層別の人口でございますけれども、65歳以上の高齢者が今後15年間で大幅に増えるということで、2030年には約3割の方が高齢者になるということでございます。これだけ高齢者が増えるということでございますので、今後女性の社会進出、あるいは高齢者の就業率の上昇というのは見込まれますが、それをもってしてもやはり全体としては、従業員人口が5%ほど減るというような推計になってございます。

以上が人口の推計でございますが、それを前提に、鉄道需要の推計をしたものが、8ペ

ページ以降でございます。まず、推計のモデルの考え方でございますが、基本的には18号答申と同じモデルを使っておりますが、例えば目的区分を細分化するといった改良というのは加えておまして、そういう意味では精緻化をされているということでございます。

その具体的な中身でございますが、9ページでございます。まず、目的別総交通流動でございます。いわゆる交通の流動の全体の姿でございますけれども、2030年は先ほど申し上げたとおり高齢化が進むといったことがございますし、少子化によって通学が大幅に減るといことで、全体としても2010年、平成22年と比べまして約6%ほど流動が減るといことでございます。これは鉄道だけではなく、バス等いろいろなものを含めた全体の数字でございます。

では、鉄道はどうかというのが10ページでございます。鉄道流動の割合ですが、交通全体は6%減りますが、鉄道はそこまでは減らないといことでございます。これは先ほど申し上げた集中継続ケースと集中緩和ケースで若干の違いはありますが、概ね両方現在の数字とほぼ変わらないという推計結果になっております。集中が緩和したケースでも、このグラフの赤いところがございますけれども、2,237万人。緩和が継続したケースでは、2,281万人といことです。現在が、平成22年で2,250万人でございますので、いずれにしてもそれ程大きな変動はないといことであると推計しております。

では、それぞれ地域ごとはどう動くのかということにつきましては、11ページでございます。都区部への流入を見たものでございますが、先ほど人口推計のところを見ていただいたように、都区部への従業員人口の集中が見込まれることから、郊外部から都区部への人口の流入は、全体として増える傾向にございます。

これにつきましても集中が継続するケースと緩和するケースでは若干異なっておりますが、例えば埼玉県で見ていただきますと、集中ケースでは88万人で、緩和するケースでも84万人といことで、流入交通量は増えるといことでございます。全体を見ましても、一番右の大きなこのグラフでございますけれども、緩和するケース、継続するケース、いずれも平成22年よりも増えるという推計が出てございます。

次の12ページでございますが、一方その中で、幹線交通でございますが、これは航空や新幹線に接続する流動でございますけれども、ここにつきましては航空の利用や、あるいは新幹線の利用が今後増えるとい見込まれてございますので、それに伴ってアクセス需要もかなり大幅に増えるといことで、22%の増加が推計されております。先ほど見ていただいたように都区部への流入が増えるとしても、割合からすると数%未満といところから

考えると、この20%増えるというのはかなり特徴的な動きであろうと認識しております。そういう意味で、幹線交通流動というのは今後大幅な増加が見込まれるものでございます。

以上が動向でございますが、それをまとめたものが14ページでございます。繰り返しになりますが、全体の交通流動は概ね6%程度減りますが、鉄道の流動はそれほどの大きな減にはならないということでございます。都区部への流入はわずかに増えますけれども、それよりも特徴的なのは幹線交通へのアクセス需要が22%増ということで、大幅に増える見込みであるということが特徴であろうと捉えております。

人口及び鉄道需要の将来展望につきましては、以上でございます。

【家田委員長】 ご説明ありがとうございました。議題1、2は以上の資料でよろしいのね。ありがとうございます。

それじゃあ、ただいまの資料1、それから資料2につきまして、ご質問ありましたらお願いしたいと思います。どうぞ、羽藤委員。

【羽藤委員】 私のほうから少し、3点ほどお話しさせていただければと思います。

一番最初の社会経済、人口及び鉄道輸送の現状のところについては、かなりやはり大規模開発が東京の状況を大きく変えてきたんだなということを、非常にこの資料を見てまさに実感しておるところでございます。

それと同時に、各自治体の、あるいは路線ごとに需要のところをしてみると、やはり各路線ごとにコアみたいなものはあるのですが、周辺状況を見ますと需要が、これ、特にブルーで表示してあるということもありますが、まさに冷え込んでいるのかなという状況ではあるのですが、特に開発が進んだところ、この開発が進んだところの方々が、じゃあ、一体どういう動きをしているのかというのが、従前ですと郊外と都心で通勤というところを結びつけて分析したわけですが、少しこの新しく開発されたところを中心に動かれている方の行動の仕方が、従前の郊外と都心という動きとはまた違う動きもあるのではないかと考えておまして、このあたり特に23区内、あるいはそのコアとコアの間の動きについてはさらなる分析が必要かなという気がしました。

もう一点は、およそ30%、29%という高齢化率ということですから、まさに今まで我々体験していない状況に直面するということで、今までの都心、周辺駅の役割については少し見方の転換が必要ではないかということを考えてきたわけですが、これを見ますと、やはり事業者さんと自治体さんの相当な備えが周辺部については必要ではないかなという気がしました。今回の答申でも、これを見ますとマイナス傾向にある、人口が減っていく、

あるいは高齢化が進んでいくところについては、相当の備えが必要だろうという気がしました。

あと、最後はコメントですけれども、需要予測方法についてですが、高齢者が3割、29%ということですので、ある程度量はつかまえられるにしても、こういった方々がどういったところを動くのかということに関しては、今回の需要予測の方法でもなかなか予測することはちょっと難しいところもあるのかなという気はしました。従前ですと通勤でこういうふうに動くという、これはある程度精度があったわけですが、高齢者の方々、「ホーム・ワーク・ホーム」のこの「ワーク」と「ホーム」というところに移動ではありませんので、ここの予測ということに関しては少し難しさもあるので、現状の詳細な分析、あるいはそういうことに基づいたシナリオを少し描いていくといったようなアプローチでの検討も必要かなという気はいたしました。

以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。今、ご質問というよりコメントだったかと思うのですが、いただきました。ほかにいかがですか。はい、どうぞ。

【村木委員】 ありがとうございます。全体としての資料を拝見すると、人口が減少してきても、それなりにブロック内としての移動等はあまり問題が生じないかのように見えるのですが、ただ、夜間人口の小地域等を見ていくと、東京の郊外部、埼玉とかでも支線部分のエリアだとどうしても人口が減少してきて、こういうところを今後サービスがどうなっていくのかということが気になるところです。

特に人口が減少してしまくと、鉄道の利用というのが減ってくる可能性もあるので、駅からなるだけ近いところに人口を寄せていくような仕組みですね。例えば立地適正化計画の中で人口を集めていくというようなことへの連携も含めて、ここではそこまで書く必要がないのかもしれないですけれども、ご検討いただいたほうがいいのか、そんな感じのことを思いました。

以上です。

【家田委員長】 はい。ほかにいかがですか。よろしいですか。

じゃあ、今、二、三出たご意見にお答えいただきましょう。

【澤井関東運輸局交通政策部長】 羽藤先生からいただきましたコメントの中で、高齢者の動き方のところでございますけれども、これ、おっしゃるところはあるなど我々も認識しておりまして、今後、高齢者の社会進出が進んだり、あるいはいろいろな余暇等の活

動というか、私事もいろいろ多様化しますので、モデルを性年齢階層別に細分化するといった改良を行っております。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 需要推計ワーキングでの議論の中で、羽藤先生からのご指摘は課題になりまして、ちょっと今日ご紹介していませんけれども、高齢者ということでは、1点目の郊外と都心の通勤、あるいはブロック圏内、なかなかこれ、うまくとれるデータがなくて、結局そのモデルに完全に反映させられるようなデータがとれなかったものですから、実はその悩みの結果出てきた答えが、この従業人口の幅というところでございます。

実は結局そのオフィスの張りつきを、直近でやはり都心回帰が非常に進んでおりますので、実は前段の資料1で説明したところでは、むしろ業務核都市の成長はそれぞれできていると、流動は見たんですが、需要予測とか最近のその開発を前提にした伸ばし方をするとやっぱり都心に戻ってきちゃうと。そうすると郊外から、実は都心に通勤する人がまた戻ってくるのではないかっていう考え方がこの都心集中型、継続ケースという形です。

ただ、実際はそうなのかというのをデータとれないのですけれども、実は東京の中心街で開発をされている不動産業界の方にヒアリングを行いまして、必ずしも遠距離から通勤する人ばかりではないし、人によっては住居ごと移ってきちゃう人、これはだから夜間人口が抜けちゃうってことなので、東京都心部での流動が増えてしまうのですが、あるいは逆に言うと郊外のもっといいところに行ってしまう人と。そこはあまり都心でオフィスができたからといって、全員が郊外から来るってわけではない。だから職住のセット感というのは従来型と違って、ある程度セットと一義的には考えられないということです。

それから、オフィスが増えたことに伴って、地域外から、要するに郊外からオフィスが移ってくると、まさに郊外からの通勤者ってなるのですが、必ずしもそうではなくて、都心のそれぞれの多心型の構造からオフィスの奪い合いという形になっているので、そこを見ると、やっぱり流動、小ゾーンじゃなくて中ゾーンぐらいで見ると、そんなに都心に入る訳ではないのではないかという、そういうことは言えそうだということが勉強の結果分かったので、幅のほうの今度下の幅と申しますか、都心集中が緩和されることも想定しています。

それは後で次の段でご説明申し上げますけれども、国土形成計画の中でも、東京自身についても東京の都心に集中するのではなくて、周辺部での分散型というまちづくりが進んでいくということを踏まえるとそういうシナリオが要するというところで、従業人口はその2

つのシナリオでつくっているということになる。要は悩んだ結果、モデルで正確に反映できないのですが、そういうことを配慮した結論を今日は申し述べているということでございます。

それから、高齢者の部分につきましては全くおっしゃるとおりでございます、もちろん、これ65歳っていう境でやっておりますので、果たしてその日本の65歳の元気なお年寄りが増えるっていうのも、これは未曾有の事態でございますので、この人たちが働かないのかっていうのは一つのまず問題で、それを考えると、場合によっては通勤をする人としても出てくると思います。

それから、元気であるということはやはり移動の潜在的な能力があるということでございますので、そういう意味ではこれも従来型のあれはやっぱり通勤通学はボリュームとして出てくるので、ここは今の大都市交通センサスでもどうしても私事というのはポジションが小さいものですから、高齢化するとともに私事での外出がどの程度増えるかっていうこと、これも完全には反映できないってことで、ここの部分は逆に言うと、もしかしたら需要は低めに見ていることになるかもしれません。

ご指摘で大変重要だと思いましたが、村木先生の話にもちょっとリンクしますが、やはりまず高齢者が増えたことに対して、これだけ高齢者が鉄道を利用するってことは、鉄道事業者サイドにメッセージを発していただくというのはこの委員会として非常に重要な課題かなと思っております、今日の議題ではありませんけれども、バリアフリーでありますとか、乗換利便の駅の問題でありますとか、それから接続あるいは案内というものです、外国人も含めてでありますけれども、従来の要するに30代、40代、50代を前提とした、特に30代、40代、50代の男性を中心としたサービスの提供の形から、もうちょっとマルチになったサービスの提供というほうに経営者の方、これは鉄道事業者に限らず行政もそうだと思っておりますけれども、あるいは利用者サイドの意識もそうだと思いますけれども、そうしたメッセージを与えるのが大変重要なご指摘だったと思いますし、そういうものが一応出ている資料になっているかなと思っております。

それから、村木先生からいただいたご指摘は、この後のほうでやりますけれども、やはり「コンパクト+ネットワーク」というテーマを国土形成計画のほうでもいただいております、その中でやはり夜間人口の減少が予想されるところは、鉄道サービスの維持というのはやはり地域の維持の観点から、鉄道サービスの分野でどういうことができるのかということを視点的に持っていかなきゃいけないと思っておりますし、その観点では駅の機

能という事柄について、駅ワーキングでも議論いただいておりますけれども、まちづくりとの連携というのがより一層必要であるということをご指摘いただいているものだと思いますので、今後またその部分は議論させていただきたいと思っております。

ただあと、全体でフォローさせていただきますと、この夜間人口はあくまでも我々のオリジナルではなくて、基本的には社人研のベースであり、夜間人口そのものはそれをオーソリティとして採用していますので、世の中社人研のとおりになるかどうかというのはまさにこれからの行政と、それから街に住んでいる方々の働きによって、ブルーのところも決してブルーになるわけではないというところに、そこに例えば都市鉄道のプロジェクトでありますとか駅の開発プロジェクトがどう絡んでいくのかという事柄についても、ご議論いただければありがたいと思っております。

以上でございます。

【家田委員長】 ありがとうございます。ほかにご意見ございませんか。ご質問。よろしいですか。

じゃあ、僕からなんだけど、資料2の例えば3ページ。これ、夜間人口ですけど、夜間人口がどこにくっつくのかなという図になってて、つくばエクスプレスなんかは本当に線路沿いにね、要するに駅の周辺にってことで、これまで東京圏がわりと一生懸命結果的にこういう姿で街をつくってきたものの延長にあるなというところが見えますよね。

それから、川越から北西方面に行くとなんかピンク色になっているところがありますが、これは線路入っていませんけども、これ、東上線ですよ。森林公園とかあの辺で、坂戸から先がなくなっちゃっているんで、線路入れといたほうがいいと思いますけど、これもやっぱり線路的なトランジット・オリエンテッド・ディベロップメント的な延長だと思うんですが。

例えばそれでこういうのどうかなと思ったのは、大宮から北に上がって上尾付近で、高崎線の西側に何かピンク色のところが帯みたいになって出ていますよね。これは、今、地図で見てみたんだけど、どうやら道路沿いなんだよね。そうすると、そこから上尾に出るのかどうなのか分かんないけども、そういうのがぼつつらぼつつらやっぱりありますよね。拝島と八王子の間の西側は、これはあきる野とかそういうところなのかな。ちょっと分かんないけど、これはどうなのかなとか、トランジット型のところについては我々の今まで経験した世界だからいいとして、だけどそうじゃないところも増えているっていうのは、今度は鉄道は鉄道に乗ってくれりゃそれでいいけど、端末側のことはあわせて、これ、今

回のここのテーマじゃありませんけども、メッセージとして何か自治体のやるべきことに関係あるかなんて、そんなふうなのはちょっと思いましたですね。

それから、資料1の4ページ見ていただくと、夜間人口の推移の実績があるのですが、さっき五十嵐さんが最後におっしゃられたように、結局この人口問題研究所の予想とか見当つけてるといって、予測なんていうレベルの問題じゃありませんけど、全然合わないんですね。ええ。だから、かといって、じゃあ、夜間人口の推計っていうのは根本的に寄与するんだけど、それを、じゃあ、人口問題研究所以上の知見と努力によってもっとすばらしい予測をするかあったら、公式機関ですからね、人口問題研究所。だから、やはり我々としちや一番オーソライズした数字としてはこれを使う。ほかのチョイスないですね。

したがって、その大本になっている夜間人口がこのくらい誤差を持っている世界であるというのを認識して考えなきゃいけない。ということは、大本のベースが結構上がり下がりあり得るんだから、その後でどんな行動パターンがああだこうだっていうことを将来について気をもんでも、根本のところが変わるから、些末なところでこぼこのところをうじうじ議論したって、あんまり始まらないんですね。根本がこのくらい違うから。そういうふうにご認識をいただきたいと思います。

それからまた、全般的に言えば今回の予想は、まあ人口問題研究所の数字が合っているとすればなんだけど、すれば、こんなものになるかなと。それは大体现状と大差ないねという感じですね。それが、夜間人口がもうちょっと増えるような、ここまでの誤差と同じようなトレンドになればもうちょっと上がっちゃうかもしれないってところですね。

それからまた、人口問題研究所がこれまで予想してきた、女性が1人当たり幾ら生むかになってのも、予想に外れて、今、増えていますよね。そんなのが変わるとまた変わるから。今回予想しているのは、そういういろいろなごった混ぜのunknownファクターを込みにしたときに、概ね現状かややちょっと上がるかもしれないねと。それから、場所によっちゃ、ちょっとじゃなくて、少し多目に上がっちゃうかもしれないんで、それは多分都心だとか、東京の西南部付近が上がりそうだねという、そこに備えなきゃいけないっていうことだと思うんですね。

そんなふうなことを考えますと、もう一つだな。幹線交通のほうも随分上がりそうだったというご説明がさっき澤井さんからありましたけども、それも実を言うとインバウンドの客がどのくらい、これも相当な予想を上回る伸びなんですね。これも検討つかないですよ

ね。伸びてほしいしね。だから、むしろ外れて上がっていくのは結構なことなんだけど、交通処理の側からするとそれを対応しなきゃいけないし、旅行動向っていうのも下がっているようでいてまた上がっているとか、上がっているような世代がまた下がっているとか、結構、これ、予測の通勤通学なんかよりはるかに多分変動の多い見当ついているんでね。そこもさっきのがっちり2割くらい、3割くらい上がりますっていう話とも、そこも相当誤差を持っている話というふうに理解すべきじゃないかなと思っております。

それで、今回の話として言うと、ここで挙げているような予想をとりあえずのベースとして考えて、作業中であるところの、かつていろいろなところからヒアリングした路線だとかいろいろなプロジェクトっていうものの、どんなふうになるのかなというベースの数字としてはこんなところを使ってやってこうかなっていうことだと思うんですが、この辺はいろいろと細部についてはご意見もあろうかと思うんですけども、今、私が申し上げたような大本のところでは相当な誤差を持っているってことを考えると、あんまり細かいことを言ってみたってしょうがないので、この辺ベースにしていったらどうかと思いますけど、その辺はよろしいでしょうかね。ありがとうございます。

それじゃあ、資料1、2についてはこんなくらいにさせていただいて、今度は議題の3で、今後の社会経済情勢及び東京圏の都市鉄道において対応が必要な課題について、ご説明をお願いします。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 ありがとうございます。特に資料2でございますが、ここで今日ご承認いただいたモデルを使いまして、個別の提案されたプロジェクトの分析のデータのモデルとして使わせていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

それでは、資料3のほうにお進みをいただきたいんですが、最初のご説明は資料3-1と3-2と3-3と3-4、3-5までちょっとばらばらとございますが、それをできれば机にばらばらと広げていただきたいんですが、まず3-1をご覧ください。今回、我々の小委員会でご議論いただいている議論の外側というか、上のほうから決まっている国の大きなプランというものをプロットしたものがこれでございます。

左側の国の戦略・ビジョンという形でございますが、これは特に法律で定めにはないんですが、国土交通省として尊重すべきものとして示されているものでございます「国土のグランドデザイン2050」という2050年を見据えた中長期的な展望。それから、これは下のものは閣議決定されているものでございますけど、地方再生と、それから働き方を変えて

いくということで、「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン」というものがございます。

これらの戦略ビジョンを前提といたしまして、法律で計画策定が定められております右側の幾つかの計画も必要な見直しを図りつつ、計画が策定されているところでございます。まちづくりの配置的な側面に関しては、真ん中でございますが「国土形成計画」というものが、いわゆる昔で言う全総でございますけれども、全国計画としてございまして、昨年の8月に閣議決定をされております。これを受ける形で、首都圏の広域地方計画というものを定めることとなつてございまして、10月の段階で中間整理が発表をされているところでございます。

それと別の根拠法でございますが、首都圏整備法というものがございます。これに基づく首都圏整備計画というものがございまして、これも国土形成計画と、その委任を受けた首都圏広域地方計画と調和を図る形での見直しを行うというふう聞いております。作業の進捗状況については最新の状況はまだ判明しておりません。

それから一番右側でございますが、新しくできました交通政策基本法に基づきまして、昨年の2月、ちょうど1年ぐらい前になりますけれども、交通政策基本計画というものが定まっております。これに鉄道の関係のさまざまな課題も入っておりますが、そこにつきましてはこの小委員会あるいは鉄道部会におきまして、一昨年の春から夏にかけてご議論いただいて、この交通政策基本計画に反映させていただいているという理解をしております。それから、それをちょうどミラーの形になりますけれども、社会資本整備重点計画法に基づきまして、社会資本整備重点計画というものがございます。

さまざまあるわけでございますが、全て網羅的に一応チェックを事務局でいたしました。ここでのご議論として大変重要なものは交通政策基本計画と、それから国土形成計画及びそれに基づく首都圏広域地方計画というものを議論の前提とすべきではないかと思ひまして、次の資料3-2というものをおつくりしてございます。ただ、資料3-2の理解をいただくためには、まず資料3-3をご覧くださいと思います。

資料3-3は交通政策基本計画の概要でございます。交通政策基本計画につきましては、3つの柱を立ててございまして、1つが豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現、2つ目が成長と繁栄の基盤となる旅客・物流ネットワークの構築、それから、3番目が持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくりという形でございます。それぞれ政策上の目標が来てございます。

いろいろございますが、いずれもこの大きな3つの柱というのは東京圏の鉄道について

議論するときも大変重要な柱だと思っておりますので、まずその政策課題について、漏れないかというチェックの際にはこの3つの柱というのを東京圏内にアレンジしたものでチェックをする必要があると考えているところでございます。

それから、資料3-4と3-5をお手元でお開きください。3-4は新たな国土形成計画、全国計画でございます。ここに書いてありますが、国土の基本構想といたしまして、「対流促進型国土」、「対流」こそが日本の活力の源泉という形でございます、ここに右側にポンチ絵がございますが、それぞれの生活圈域ごとにそれぞれが交流する、要するにヒト、モノ、カネ、情報がそれぞれ行き交うという国づくりをしていきたいと思いますということが基本テーマになってございます。

その中では、コンパクトにまとまりネットワークでつなぐ「コンパクト+ネットワーク」の考え方。そういう中では機能の集積と、その機能拠点ごとを結ぶネットワーク、特に交通のネットワークの形成というのが重要であるという位置づけをされてございます。

それから、全国計画でございます、東京一極集中の是正と、単に東京を不便にするのではなくて、東京の国際競争力そのものは、世界との関係で向上を図っていくということが全国計画で定められているところでございます。

これを受ける形で資料3でございますが、新たな首都圏広域地方計画、これは中間整理の段階でございますが縷々書いてございます。それが東京圏の国際競争力向上を図るとともに、東京圏、首都圏の中にあってもいわゆるこの対流型国土、対流型の東京首都圏をつくっていくということが、細かいレベルにおきまして縷々書いてあるところでございます。

これらの計画を前提、ちょっと予習いただいた上で、資料3-2というものをご覧いただきますと、資料3-2の図の右側の緑色のような浅黄色のところ、「東京圏を取り巻く社会経済情勢等」と書いてありますが、ここが主に国土形成計画系で指摘をされている位置づけを整理したものでございます。繰り返しになりますが、東京一極集中の是正を図ると同時に、東京圏は国際競争力を維持できるように引き続き日本経済をけん引していくことが必要だという課題をいただいていると。それから、国土の基本構想として対流型国土が必要だと。

それから、さらに首都圏の圏域の整備の方向としては、ここにございますが、ちょっと個別に入りますけども、リニア中央新幹線によって一体化したスーパー・メガリージョンの形成を推進、あるいは一極集中型の首都圏の対流型首都圏への転換。「コンパクト+ネットワーク」の構築、それから、国家戦略特区等、産業集積や魅力ある都市整備を行うとい

う事柄を前提として、東京圏として鉄道でどういふことをしたらいいかという議論が必要だと思っています。

これを横軸といいますか、右側のほうからプロットさせていただいて、上にオレンジ色で書いてあります3つの大きな柱は資料3-3でご説明申し上げた交通政策基本計画の大きな柱を、言葉使いだけではありますけれども東京圏版にアレンジしたものでございます。豊かな国民生活に資する使いやすい東京圏の都市鉄道を実現するという柱。それから国際競争力の強化に資する東京圏の都市鉄道ネットワークの構築。それから持続可能で安心・安全な東京圏の都市鉄道に向けた基盤をつくるというテーマ、これを縦の方向でプロットして見ていこうというものでございます。

それで、もともと幾つか政策課題をこれまでも何回かご提言してまいりましたけれども、それらの塊をおおまかな関連性、それぞれの上位計画を受けて実現しなけりゃいけない宿題としてプロットしたものがこの中でございまして、白抜きで書いてありますのは比較的、特に下のほうですけれども、今後も継続して対応が必要な課題というのは、もう18号答申でも再三指摘をされている課題でございまして。サービスのシームレス化でありますとか、混雑の緩和、速達性の向上、それから、バリアフリー、ユニバーサルデザインという事柄は、交通政策基本計画的には豊かな生活というところに比較的乗るのではないかと考えています。速達性の向上云々、混雑緩和、シームレスも国際競争力のほうにももちろん寄与するとは思っております。

それから、最近特に課題になっているということで、この委員会でも精力的にご議論いただいています列車遅延の問題という事柄、それから外国人への対応、それから災害対策というのもこういう位置づけをしておりますし、それから先ほどの需要推計でもございましたけれども、幹線交通系、対流型国土との関係で言いますと、幹線交通ネットワークとの都市鉄道の有機的なつながりということも大変重要な課題だと位置づけられますので、空港あるいはリニア中央新幹線など高速交通ネットワーク、幹線交通ネットワークへの都市鉄道サイドのアクセスの改善という課題も大変重要な課題だと思っています。

それから、いずれにしましても都市機能の高度化、具体的には国家戦略特区等のまちづくりと合わせたネットワークや駅の在り方、それから駅単体といたしましても、駅そのものの機能の再定義、あるいは空間的な質の向上という事柄も大変重要な課題ではないかなと思っております。

加えまして、ちょっとそれぞれの計画には配慮事項的に書いてある事柄ではあるんです

が、低炭素化、省エネ化の推進と。それに低炭素化、省エネ化社会へ東京圏としては何が
できるのかという事柄についてもご議論いただく必要があるのかなと思っております。

それから、下のところにはこれらの政策を進める上での必要な視点ということで、これ
らにつきましては交通政策基本計画等にも記載されているものの繰り返しでございますけ
れども、適切な情報提供とフォローアップということで、見える化。それから、国、自治
体、事業者、利用者、地域住民の関係者の連携協働。それからICT技術をはじめとする
技術革新。それから2020年オリンピック・パラリンピック及びBeyond2020という言葉配
慮する必要があるという形で考えているものでございます。

以上が、この小委員会で政策的な課題としてご議論いただくものについてのある網羅的
な整理と、その上位計画との関係でございます。

これを前提といたしまして、今後数回にわたりまして、ここに掲げてあります政策課題
の塊ごとにご議論いただきたいと事務局は思っております、今回その第1回目という
ことで、資料4-1と4-2と4-3というものをご用意してございます。4-1は混雑
の緩和というテーマについての資料でございます。4-2は速達性の向上ということであ
りまして、4-3は、これはまだパート1としてのサービスのシームレス化ということに
ついてのご報告でございます。

資料4-1をお開きください。混雑緩和の現況でございます。この混雑緩和の現況につ
きましては、中間整理の段階でも一度ご報告を申し上げますけれども、これは昭和
50年から数字をとってございますが、上の赤い数字が混雑率でございます。220%を超える
という大変な通勤の状況が、下に書いてありますけれども、近年の輸送力の増強の施策で
ありますとか、ちょっと効果のほどはなかなか測定できないんですが、オフピーク通勤の
取り組み等によりまして、昭和50年以来データをとっている区間でございますけれども、
主要31区間の平均混雑率については、現状165%ということになってございます。

これは、18号答申では数値目標といたしまして、この165%というものを150%にする
という目標を掲げてございますので、その目標の中から言うとかかなり頑張ってきているけど、
目標を達成はしていないということにもなります。

それから、18号答申でもう一つ、個別の路線としては基本的に180%以下にするとい
うことになってございまして、平成26年度の数字でございますけど、残念ながらこの右側のち
よっと小さく書いてある路線につきましては、その180%という目標を達成していないので、
さらなる対策が必要とされているところでございます。

図に戻りますが、図の青線と緑線は、これは昭和50年の数字、輸送力及び輸送人員をそれぞれ100としたときに、どれぐらいその量が増えているかというところでございます。輸送人員につきましては、昭和50年を100としたときにピークでは4割ぐらい増えている。平成4年、5年ごろは140まで指数が出ていますが、その後さまざまな事情はあると思いますけれども、昭和50年比で2割程度増えているという状況でございます。

一方、この青の輸送力につきましては、下にそれぞれで書いてあります輸送力増強施策という事柄が功を奏しておることが如実にあらわれておりまして、昭和50年代と比べますと6割増しということになっております。したがって、輸送力を増やすという努力によって、混雑率の緩和が相当程度はされてきたということでございます。

オフピークの取り組みにつきましても、これは昭和40年代から声だけはかかっていたんですが、平成5年から平成19年の間、重点的に内閣府等と協働する形で、快適通勤促進協議会オフピーク通勤キャンペーンというのを精力的に行いまして、当時はちょっとこの資料には書いていますが、運輸大臣と労働大臣が北千住の混雑を視察するなどイベントもしてオフピークにしましょうねと。あわせて事業者は輸送力増強をしましょうねというキャンペーンも相当やっていたものでございます。

その後はこういう政府全体での行動力もちょっとトーンダウンしてございまして、最近の事例としてご紹介しますが、平成19年以降につきましては、東京メトロさんの会社の取り組みとして、後でご紹介しますが、混雑率が非常に高い東西線で早起きキャンペーン、あるいは東急さんにおきましても田園都市線での早起き応援キャンペーン、それから東京都交さんにおかれましても日暮里・舎人ライナーでの早起きキャンペーンというものを実施して、取り組んでいるところでございます。

2ページ目にお進みください。この混雑率の状況の平均的なものについては改善しているわけですが、量的な側面としてどれぐらい効果があったかということでございます。これはそれぞれの路線の混雑率を左側にそれぞれとりまして、そこに乗っている区間及び人員というのはどれぐらいいるかというのをそれぞれ棒グラフにして、180%超の区間の長さ、そこをご利用いただいている人の量というのを、17年度と比較したものでございます。

長さに関しましては、ご覧いただきましたように混雑率180%以上のところで言うと32キロメートル、200%以上のところでは30キロメートルそれぞれ減っておりますので、混雑しているのに乗っている時間帯といいますか、路線というのは短くなってきているということで、混雑緩和はある程度顕在化しているところでございます。

一方、下のほうでございますが、そこに乗っているお客さんの数という意味では、実は180%と200%というのはこのように増えてございまして、要するに180%から200%の混雑に巻き込まれる人は、大変残念なことに増えていると。ただ、200%を超える地獄のような通勤という人は確実に減っているというところでございます、1ページ目とセットで考えますと、200%を超えるようなところは抜けたわけでありませけれども、相変わらずその180%から200%超というところにつきましては、やはりさらなる対策が望まれるところであるとと考えてございます。

それから、3ページにお進みをいただきまして、個別路線ごとにもうちょっとその輸送力と輸送人員の関係を調べてございました。これは平成12年と、それから平成26年の実績で見たものでございまして、縦の軸はここでピックアップしている路線の輸送人員、それから横の軸は提供している輸送力ということになります。輸送人員が増えて、さらに輸送力も増やしていると、右上の方向に矢印が移動すると。その逆ですと左下のほうに矢印が動くという形になります。

輸送力と輸送人員の比率が混雑率になりますが、100%、150%、180%、200%というふうにしてございまして、この200%という領域は、200%超混雑が発生しているというところで、これはだめなところでございます。200から180の黄色のところは、もうちょっと頑張っって目標達成してねというところでございます。180から下のところはとりあえず目標を達成しているところでございますし、150%より下に入っているときは、全体としての目標に大変寄与しているという路線になります。

これ、見ていただきますと、例えば一番右側の中央線の快速、混雑率が200%とひどい状況から180%圏内に入ってきていますので、改善をしていると。それは、要するに右側に振られていますのは輸送力も増えてきていますが、輸送人員、実際に利用されるお客様のほうも減っているということが合わさって効果が出ているということでございます。

そういう意味で見ますと、その下にございます千代田線は輸送力は変わらずに、要するに平行で下に移動していますので、輸送人員だけが下がったという、お客様の減少によって混雑が緩和されて、180%を切ったということでございます。これは事業者の努力が全然ないということでは多分ないと思いますけれども、結果的に見ると、千代田線では輸送力増強に伴う効果というよりは、お客様が減ったことによってできるということでございます。

そういう意味では半蔵門線、その下にございますけれども、これは輸送力も増やし、人

員も増えているけれども、それぞれある程度マッチングしているので、この混雑率についてはあまり変化がないと。要するにこの何%という曲線がほぼ平行して移動しているということでございます。

このように見ていきますと、やはり輸送力そのものをももちろん増やしていくということもございますが、この輸送人員が減っているところについて、今後列車の運行とか、そういうものをどう考えていくかっていうのは一つのオフピーク通勤を進めていくのとセットの議論でございますけれども、注意をしていく必要があるのかなと思っております。その分析でございます。

それから、4ページ目はオフピーク通勤の取り組みの現状といたしまして、最近働き方が変わってきているのではないかという問題意識でちょっと調べてみたものでございます。やっぱりオフィスワーカーの定時出勤というのが、非常に通勤混雑時間帯の形成に大きな影響がありますので、フレックスタイム制の実施割合という事柄について厚生労働省さん等で調べておられるデータを調べてみましたが、これ、昭和60年代からとっておりますけれども、左側のスケール10%程度ということでございます。全国的に見ても、掛け声はかかっているけど、あまり事業者ベースではまだ進んでいないと。やはりみんな朝礼をやって仕事をするという働き方がいまだに比較的あるんじゃないかなということでございます。

それから、東京圏におけるフレックスタイム制時差通勤制度の導入事業場割合ということで、これ、ちょっとデータが12年、15年、17年で、下に注がありますように、特に17年はちょっとデータの取り方が変わっていますので、スクエアに評価できないんですが、むしろ事業所数の割合で言うと、そういう時差通勤にしやすい職場環境っていうのはちょっと減少しているのではないかなと思っております。

次をご覧ください。そうは言っても、事業主がやる気になればできるのではないかという問題意識でまとめたものがこの6ページの資料でございます。

ご案内のとおり、「ゆう活」というのを夏にやりまして、有り体に言いますけども、今、霞ヶ関では大半の人間は9時半始業という形でなっておりますが、本人の選択によって一番早いのは7時半から。そのかわり終業時間が18時15分となっておりますが、7時半から働いている人は16時15分で帰っていいよという制度、これをやった結果、これは政府、特に官邸主導型で各省きっちりやれというのがございまして、ここにございますように霞ヶ関にはおよそ4万4,000人どうも働いている国家公務員いるんですが、ゆう活を何らかの

形で使ったというのがもう8割ぐらいおりました。

これは東京メトロさんに無理を言ってちょっとご協力をいただいて、この霞ヶ関駅の改札の通過データですけども、これをここの注になっているものを比べてもでございます。この緑と青というのが、言ってみればゆう活しないときの通常のピークでございます、見ていただくと、9時から9時29分の間にごい山ができているところでございますが、この赤というのがゆう活を実施したところでございますが、8時から8時29分、この1時間前に最大のピークがずれて、それからピークが緩やかになって分散をしたということでございますので、オフピーク通勤への取り組みを働きかけている我々といしましては、このように例えば大手町とか有楽町の企業さんがやっていただけると、実は東西線であるとか、そういう200%近い混雑率の緩和ということに、インフラのほうであまりお金をかけなくてもでき得るのではないかと。

もちろん、これでピークが移ったところの輸送サービスの問題とかもございまして、これは実は経緯から申しますと、国家公務員の特に本省の職員が9時半始業というのは、8時半とか9時始業の企業多いので、国家公務員オフピークのために9時半とやっていたので、全体量で言いますと霞ヶ関で言うと大変オフピークになって、途中の輸送を断片的にいうと混雑が増えている可能性はありますので、もちろん全体像としてのマッチングというのは評価できますけど、6ページで申し上げたいのは社会全体で働き方とか変えていけば、混雑緩和というのはまだまだ緩和し得るといふ事柄が社会的に証明されたということをご説明申し上げたいゆえにつくったものでございます。

次のページに移っていただきまして、鉄道サイドのほうでご尽力いただいているオフピーク通勤の取り組みという形で載せてございます。東京メトロさん、東急電鉄さん、東京都交通局さんの取り組みでございまして、基本的にはこれは朝の早い時間帯に、ピークより早い時間帯に早起きしていただいでご利用いただく。そうするとポイントであります。早起きをすることによって一定のポイントを獲得したら、いろいろな楽しいものがもらえますという、そういう誘導策でございます。

それぞれ工夫をされているんですが、目に見えて混雑緩和進むかという、これはやはり利用者の自主性と、それからあとよく聞きますのが、もともと早起きだった人がこれを利用してということもあって、あまりシフトしてないのではないかというご指摘もあるようではありますが、取り組みをありがたいことにされておられるというところがございます。

それから、7ページでございます。混雑率につきましては、朝の通勤時間帯のピークと
いうことが課題で、常にそこにフォーカスを当ててまいりましたけれども、委員からのご
指摘もありまして、終日での混雑の状況という事柄についての問題も意識を持って見るべ
きだという形で調べたものが、これでございます。

これは、大都市交通センサスのOD調査から、事務局のほうでちょっと推定的につくっ
たある駅における混雑の状況でございます。太い実線が混雑でございまして、点線が輸送
力、薄い実線が輸送人員でございまして、輸送力のほうが輸送人員とマッチしていると、
混雑は当然しないわけですが、輸送人員のほうが輸送力より多いものについては混雑がア
ップするというところでございます。

これは一番上のやつは、朝ピーク時に高い混雑が発生している可能性があると思っていま
すが、この最混雑時間帯は、この上の表で言いますとオレンジの点線で書いてあるとこ
ろに輸送人員のピークも来ていまして、点線の輸送力もそこにピークを合わせているん
ですが、それ以降、輸送力をずっと下げてしまっているがために、輸送人員の推移はまだ9
時台にも比較的2番目の山が来ているので、実際の問題としては混雑率としては後ろのほ
うに、要するに輸送人員と輸送力のミスマッチが発生してしまっていて混雑率が悪化をしてい
る、高くなっている可能性があるというところが見えてきてございます。

同じようなものがいろいろなところにあると思うんですが、もう一つ下の図は、これは
朝の状況はいいんですけれども、夕方以降の状況で輸送力と輸送人員とのミスマッチで、
150%を超えるというすごい混雑ではないんですけれども、比較のお客様に窮屈な思いをさ
せている可能性があるという部分がございます。特に深夜輸送につきましては、これ、
深夜輸送なかなか難しいんですけれども、大変高い混雑率を示しているものもあり得る
ということでございます。

ここで、今日、我々が用意した資料とは別の一枚紙を「参考」という形でお配りしてご
ざいます。これは家田委員長からご提供いただきました。もともとは運輸政策研究機構が
調べてものだと承知をしておりますけれども、パリの地下鉄と東京のある地下鉄線の設定
輸送力を比べたときに、比較的パリの地下鉄では輸送力の提供が朝のピーク時間にべたっ
とはりつけていると。それから、夕方の、一種のライフアンドライドですので、通勤で帰
るといったところについても輸送力がべたっとはりつけていると。

これに比べますと、東京の地下鉄はある意味きめ細やかに輸送力の提供を調整している
ということかもしれませんけれども、それによって朝の段階でありますとか、夕方にかけて

のショルダーのところの輸送力が急激に減っているのです、そこに需要と供給のミスマッチが発生して、一種の時間差による混雑率の高まりというものが生じているのではないかと分析できることでございます。

ちなみに7ページにお戻りいただきまして、この7ページの特に朝のほうの高い混雑率が発生している例につきましては、幾つかの鉄道事業者のヒアリングで問題を投げかけましたところ、実際にそのオフピークなのかちょっとよく分かりませんが、朝のほうに需要がシフトしつつある中、その輸送力とミスマッチをしている後ろのほうですね。通勤にかかる後ろのほうで、今まで想定していなかった混雑状況というものが出ているという認識はあるようでございますので、先ほどご紹介した家田委員長からのご提供いただいた資料とあわせて見ていただいて、事業者にはもうちょっときめ細かい輸送力の設定というご配慮をいただく必要もあるのかなと認識しているところでございます。

それから、8ページはオフピーク通勤への働きかけ、それからまた会社自身として混雑緩和に取り組んでいますということの位置づけとして、会社によりましては時間帯別の混雑の状況というものについて、いわゆる見える化、情報提供していると。これはそれぞれJR東日本さんの山手線でやっているアプリと、それから東急さんでやられている駅の列車混雑状況です。

東急さんのやられているものについては、ここの時間帯の電車、ものすごい混んでいますよと。できれば避けていただきたいという思いを込めて、こういう混雑時の状況を、ある意味ははっきりとお客様に提示をしていくということでございます。可能であれば、これとあわせて輸送力の変化なんかも、それぞれ提案させていただくときに、こういう見える化を図ることによって、このお客様のほうから、ちょっと早い電車に乗ったらすいているなとってオフピークの働きかけというのは、先ほどのポイント制に限らず、取り組んでいただくことは大変重要なことではないかと思っております。

したがって、9ページでございます。混雑緩和につきましては、交通政策基本計画の数値目標におきましても、東京圏の鉄道については主要31区間の平均値150%、それから180%超の混雑区間のゼロという目標が、18年答申のときにも掲げられたものが交通政策基本計画にも載っておりますので、我々事務局の本日のご提案としては、今回のご議論の中でも、この数値目標を引き続き目標としては掲げていただくことが必要なのではないかと。そのためには、引き続き輸送力の増強、あるいはソフトサイドの施策としてのオフピーク通勤への働きかけ、あるいは混雑状況の情報提供といったものが必要ではないかと考

えております。

それから、輸送人員と輸送力の先ほどミスマッチの問題につきましては、最近では自動改札機の、先ほど我々がメトロさんにご協力いただいたものなどもそうですが、非常に改札機の入退場記録でありますとか、あとは新型の車両につきましては、今、混雑率をご報告いただくときに活用いただいていると思いますが、応荷重装置、要するに車両の重さを計測することによって何人ぐらい乗っていると混雑時の判定の材料にしているわけですが、こういうものを活用いただきまして、ピーク時間帯に限らず、既にデータをおとりだと思えますけれども、区間別・時間帯別の詳細なデータ分析、それに基づく需給バランスで、需給バランスのミスマッチによる混雑率の悪化と高まりということのないような運行サービスを設定するご配慮いただく必要があるのではないかと考えております。

そのためにも、ピーク時以外にももちろんであります、ピークサイドや夜間とか夕方の混雑の状況についても可能な限り見える化をしていただいて、利用者の方々に働きかけるとともに、鉄道事業者の運行を決める上での一つのベンチマークとして活用していただくことが必要ではないかと考えております。

以上、資料4-1でございます。

資料4-2でございますが、速達性の向上の現状でございます。めくっていただいて、資料の1ページ目でございます。これは東京駅と新宿駅をそれぞれ東と西の拠点といたしまして、平成12年から平成27年との間でどれぐらい速達性、要するに所要時間の変化があったかということでございます。

これ、見ていただくと分かりますように、それぞれそれなりに時間短縮効果が出ておりますが、特に東側の方面ですね。柏とか新越谷とか牛久といったところは、これは通っている線にもよりますが、上野東京ラインあるいは常磐線の開業によりまして、乗りかえ回数でありますとか所要時間の短縮というのが図られてございます。それから、下のほうでございますが、横浜や厚木のほうにつきましても、それぞれ速達性の向上というのが図られていますが、特に横浜については湘南新宿ラインで新宿へのアクセス性が非常に増したということでございます。

同じようなものについて、これはちょっとブロック間の拠点からの所要ということでやっていますが、もうちょっと細かいところが2ページ目でございますが、これは中間整理の前のときにもご説明申し上げましたけれども、いわゆる相互直通運転化によって、時間短縮効果というものがこういう路線で大幅に進んでいるという実例でございます。

それから、3ページ目は朝のピーク時間帯1時間におきます、どれぐらいの速さで走っているかということ、鉄道の実力のベンチマークとして表定速度を提示しています。これはダイヤからデータをとっておりますので、実際は遅延とか障害があればこれより遅れるわけですが、これをJRと民鉄、それからちょっといびつなレーダーチャートになっていますが、東京の中心を原点にしてできるだけ地理的感覚に近い東西南北をとってプロットした結果、このようになってございます。

赤が27年で、青が12年でございますが、JRのほうをご覧くださいますと、これは表定速度でございますので、外側に出っ張っているほうが優秀であるということでございます。それで見てくださいと、27年と12年ですと東北線と東海道線はかなり短縮、速達性がアップしているということでございます。それぞれ車両性能の向上ということで、このように寄与しているということでございます。

ほかの路線はその27年と12年で見るべきものはないんですが、全体のブロックと申しますか、方面別のバランスで申し上げますと、その西側、中央線の表定速度が47.3ということで、いわゆる伝統的に多分五方面の中では、唯一50キロ切っているというところがございます。東京圏の西側サイドの速達性というのには一つ課題があるのではないかなというのを見てとれるものでございます。

これが民鉄のご努力によってある程度補完されているのではないかという問題意識でつくりましたのが、右側でございます。これも青と赤については同様なんですが、ご覧いただけますように一番優秀なのは北総線の成田スカイアクセス線でございます。これは線形改良に伴うスピードアップとあわせて新しくアクセス特急というものをつくりましたので、速達性が非常に向上しているというところがございます。

ところが東西線とか京成本線については、従来設定していた通勤の快速が非常に混んでいるものですから、それらの快速サービスの少しダイヤを寝かせるという、停車駅を増やす等のサービスで混雑の平準化を図るということをしたので、到達までの時間がかかることによって表定速度が悪化をしているというのがございます。

そういうものは、東京のどちらかということ北側のほうはそういう意味ですと赤のほうを外側に出ているものが、つくばエクスプレスはちょっと例外であります。頑張っていますが、南側のほうはどちらかということ表定速度レベルで言うとちょっと悪化をしていると。

これも先ほど申し上げたとおり、東西南北である程度見えるようにしていますのでご覧いただくと、やはり東京から見たときに西側のサイド、京王線とか、それから小田急線、

東急田園都市線、東横線なんかそうなんですけど、というのは、ちょっと西から南の方向ですけれども、これは表定速度があまり思わしくないということでございまして、JRとあわせて見ると、やはり京王線と中央線、広い意味で小田急線、西武新宿線も入るかもしれませんが、そちらは東京圏で言うと西側のサイドの表定速度というのには、速達性という点についてはある程度の課題があるのかなという分析をしたものでございます。

4ページは、それぞれの表定速度向上、それから低下の要因を、小さくはこの3ページに書いてありますが、大きく出したものでございます。表定速度が向上しているものにつきましては、やはり線路、線増を図ることによりまして、速達性の高い列車を投入したところ、こういうところはもちろん上がります。それから、線形改良でありますとか信号システムで速度向上を図った例、それから高速車両を入れることによってやったもの。それから、これは新しい速達列車を入れるということで、お客さんのサービスというのはなかなか難しい面もあるかもしれませんが、新しい通勤特急みたいなのを入れることによって、通勤特急を利用されるお客様の速達性を向上するという取り組みで表定速度が上がっているということがございます。

逆に低下しているものにつきましては、混雑緩和のほうをある程度優先するというために運行本数を増やして感覚を詰めてしまうので、速達列車をその線路容量との関係でばんばん走らすことができないという形での、運行本数の増加による低下。それから、東急田園都市線でやられたやつですけれども、従来の速達性のあった急行だったと思いますけれども、そういうものの停車駅を増やすことによって、急行に乗るお客様を普通にある程度シフトさせるという形での混雑緩和ということを狙って、それまで速達性の高かった列車の速達性が低下する例。それから、お客様の動向が変わっていて、停車を当初していいなかった駅にやはり速達通勤特急みたいなのを停車させなきゃいかんという事柄から、停車駅を増やしたことによる速達性の低下というものが出ているものでございます。

この低下の部分を見ますと、やはり線路容量にある程度限界が来ているところについては、やはり本数が多いと速達性は悪化するのではないかと見てとれましたので、5ページ目はそれをちょっと分析的にプロットしたものでございます。縦軸がピーク1時間当たりの速達列車のいわゆる表定速度、先ほどベンチマークで見ていただいたもので、右側が、そのピーク時間当たりの運行本数でございます。赤が単なる複線で、青が複々線を図っているものということでございます。

全体の傾向といたしましてはカーブが右肩下がりになっていますので、やはり運行本数

が多いもの、詰まっているものについては速達性がある程度犠牲になっているということですが、そういう中にあっても、この複線化されているものについては、要するに複線化されて要はその部分だけ線量が倍になるわけですので、それを見ると、そういうところでは本数の割に速度についても頑張っているというところがございます。

いずれにいたしましてもやはり一定の線路容量を超えている需要に応えるために、速達性という点のある程度満たしながら混雑緩和とか、そういうのを図っていくということで、やはりいろいろな工夫があると思うんですけど、根本的な形は線増という線路増強、あるいは車両を増結する、長編成化する、そういう外側に働きかける必要性があると思えますけれども、それ以外にどういうことができるかというのがちょっと課題かなと思っております。

それから、6ページ以降は海外の鉄道で、この日本の表定速度の実力はどんなものだろうというのを、とりあえずサンプル的に比較したものでございます。ロンドンにつきましては、ロンドン地下鉄と、それからロンドン郊外から通勤電車で来ている、昔で言うレールウェイネットワークがしたもので、運行はそれぞれの会社がやっていますけども、これもダイヤ上調べたものでございますが、ベーカールー・ラインという北西のほうからオックスフォード・サーカスという——日本で言うと銀座みたいなところだと思えますけど——ところへ来るやつですと表定速度は30キロ程度。それからセントラルラインという、これは北のほうのイッピングというところからバンクという、これは大手町みたいなところですけども、行くラインですと表定速度40キロ程度と。それぞれ郊外型のやつですと69キロ、49キロとございます。

ちょっと比較のために東京圏で代表的なやつ、東海道線が一番優秀なやつで、中央線が一番五方面では悪いんですけど、これぐらいの数字。東京メトロの東西線については44キロということで、すごくすぐれているということもないんですが、これは運行にもよるんですが、地下鉄と幹線旅客系、中長距離的な旅客ではちょっと違いますけど、そんなに東海道線とか東西線のレベルというのは、ロンドンと比べると悪いものではないなと。あと、中央線も、ロンドンでも遅い鉄道あるよと言いわけでしかないですけども、とすることがとりあえずできるかなということでもあります。

次、7ページ目になります。ニューヨークで同じようなものを比べたものです。ニューヨークの場合は、地下鉄はエクスプレスサービス、要するに優等列車サービスがありますので、それについて比較してみたんですが、ニューヨークの地下鉄は表定速度で見ると、

ちょっと我々のベースよりも遅いのかなと。そういう意味でニューヨークの都市鉄道と比べると、東京の都市鉄道の速達性は悪いものではないかなと思っております。

それから、ソウル、同じようなものでございます。ご覧ください。

最後、9ページ目でございますけれども、そういう意味では速達性の向上というのは、多くのところで実際に効果が上がっていますし、一つの要因としては相互直通運転化というのも大きく寄与していると。ただ、表定速度という点で見ると、東京圏の西の方向については課題があるのではないかと。

それから、混雑緩和ということと表定速度という関係が、トレードオフとまでは言いませんけれども、一定の優先時合の関係で、線路容量に限界があるところではそういう問題も起きているということがあるのではないかとというまとめが、以上でございます。

それから最後、4-3でございます。シームレス化の現状でございます。ここではとりあえず直通運転化の現状と効果という形でございます。

前回まではいわゆる他社との間の相互直通運転だけ載せておりましたけれども、委員からのご指摘もいただきまして、自社線内で今までと違った要するに複数の路線に直通運転を図るというのも入れて経緯を見ますと、平成27年の時点では、東京圏のネットワークのおよそ75%にあたる路線で何らかの直通運転化というものが図られていると。そういう意味では、世界的にもまれに見る直通運転王国になっているということでございます。

2ページ目はその直通運転の定量的な効果というものができないかということで分析をしたものでございまして、今直通運転しているところを、その直通運転をしている駅で乗りかえが発生したと。要するに直通運転しないでそこで乗りかえをしなきゃいけないというふうに営業ベースを直した場合、どれぐらいの寄与が出るかという計算をしたものでして、ここにございますように渋谷、目黒、横浜等でそれぞれ大幅な乗りかえの減少というのを張ってございまして、これはネットワーク全体で先ほどの需要推定モデルを使って現況再認する形で計算しましたら、全体でここに出ている数字だけ、32万人・回の乗りかえ減少がネットワーク全体で寄与している。人で寄与するとういう形でございます。高齢者が占める割合がこれだけありますので、高齢化社会という意味では、乗りかえの利便性向上の一つの抜本的な策としての直通運転化というのを、緩和のために追究していく必要があるのではないかと考えております。

3ページ目はとりあえずのまとめでございますけれども、他社路線の相互直通路線も増加していますし、加えて近年では、やはりJRさんや東急さんのほうでやられている自社

線内での直通運転化、路線のネットワークの活用ということが着実に進展をしております、これによりまして乗りかえ回数の減少という便益、あるいはホームや乗りかえ駅での混雑緩和という点での利用者利便の向上に寄与していくと。したがって、引き続き既存ネットワークを有効活用した直通運転の検討というものを大いに進めていただきたいと思います。考えるべきではないかと思っております。

それから、今後新規路線の整備を行っていくときには、整備効果やその範囲を広範囲にネットワーク全体に波及させるためにも、可能な限りの直通運転化についての検討、あるいはそこを整備することによって、新たな直通運転化が望まれるようなミッシングリンクみたいなもの、こういったものにもこのシームレス化という視点から光を当てて検討するべきではないかという問題提起を差し上げました。

長くなりましたが、以上でございます。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。

最初、確認しとくと、今日のような話題の後は、駅や防災、それから遅延っていうあたりがまだやるんですね。はい、ありがとうございます。したがって、今日は3つのテーマ、順番で行くと混雑の話、速達性の話、シームレス化の話のところについて、方向性と、それから状況認識といいますか課題認識というか、まとめたことがそれぞれの最後のページにありますけど、この辺について特につけ加えることや違うなというところとか、その辺を中心にご議論いただきたいと思います。

順番から行きますと、資料3-1からずっと続く3のところでも国土形成計画とかいろいろありますけど、この辺は皆さんよく知っているからもういいですね。ということにさせてもらいます。

続きまして、今度はテーマごとに少し皆さんからご意見いただいて、お答えいただくというようにしたいと思います。まずは、それじゃあ3つの柱のうちの混雑ですね。資料4-1の関連につきまして一通りご意見をいただいて、お答えいただくというふうにしましょう。いかがでしょうか。資料4-1、混雑関係でございます。

はい、富井先生、どうぞ。

【富井委員】 今後あわせてこういうことを検討したほうがいいんじゃないかというコメントなんですけども、混雑については年に一回、何線の混雑は何%という数字が出てまして、これは非常に分かりやすいんですけども、実際には、そんな単純な話ではなくて、列車ごとに違うし、駅によっても違うし、ということではいろいろな中身があるわけですね。

ですから、今後はいろいろなデータもとれるようになってきたわけですから、もう少し細かいデータを出すということに関して、そろそろ踏み込んでもいい時期かなという感じがしました。

【家田委員長】 ありがとうございます。ほかに。竹内先生、どうぞ。

【竹内委員】 竹内です。ご説明ありがとうございました。

これは質問ではなく確認です。今回、先ほど家田先生おっしゃったように駅は今後やるということなんですが、混雑に関しては、駅の混雑率というのがデータとして出てくるかどうかということ。実際そのバリアフリー化が進むことで駅にエレベータ、エスカレータができればできるほど駅のホームの面積が狭くなって、より一層混雑で危なくなってくることもあると思います。ですから、車内の混雑と同じぐらいの細かな分析が駅にも必要かと思しますので、その駅の混雑の度合いとか、あるいは乗りかえの混雑等も何か指標で表すことができれば良いと思うので、これを調べてもらえるとありがたいです。

【家田委員長】 これもご質問ということにしましょうね。

ほかにいかがですか。岩倉先生。

【岩倉委員】 9ページのところで、混雑の目標に関しては今の現状の目標値が書いてあるんだけど、この今回の新しい答申の中で目標値をどうするかっていうことについての議論というのは必要だろうなというのが1点。

【家田委員長】 そうですね。

【岩倉委員】 それと、何ていうのかな、これ今、都心方向に向かう混雑を問題にしていると思うんだけど、都心というか都心部から郊外のほうは相変わらず、下りのほうはがらがない輸送がされているんだけど、これは沿線というか周辺の郊外部の自治体が十分魅力的な都市開発を行えてない。それが非常にむだな輸送力投資を招いているってことなので、乗ってない方向に関しても、どういうふうに輸送力と輸送需要の関係を見るかっていう視点も大事かと。

【家田委員長】 ほかにいかがですか。ほかによろしいですか。はい、ありがとうございます。

じゃあ、私からも、まず資料4-1について言うと、従来どおりピーク1時間の輸送における混雑っていうのが非常に重要課題、依然としてですね。よくなってきているけどっていうところがあるんでそれは結構なんだけど、いろいろなところに描いてある図、表題を、例えば輸送力、輸送量って単純に言っちゃってるんだけど、これ、「ピーク1時間の」

ってのは常につけるようにしないと、全体が何か妙に客がこんなに減ってるのに、まだ何かやろうとしてるのかみたいな誤解を受けてもいけないので、ピークの場合には「ピーク」とちゃんとつけていただくように、これ、一つお願いします。

それから、資料4-1の最後のページについてちょっと私の意見を言うと、9ページですね。まとめっていうところなんですけども、一番最後にあるような、このピークサイドとそれから特に夜の混雑については、もちろん前から分かってなかったわけじゃないんですけど、やっぱりそこまで手が回ってないっていうのが実情ですが、やっぱりピーク1時間の混雑について言えば、やっぱり事業者の努力、それから政策的な努力、それから利用者の行動の若干の変化によって緩和されてきたんでね、次はやっぱり世界の中でもどうもちょっと問題の多い夜間の混雑や、あるいは輸送力をやや過剰に減少させているがゆえに生じるピークサイドの混雑について、本気で取り組むってということだと思っんですよね。

それがここが一番最後のところだけに書いてあると、見える化ってということだけで対応するかのように見えるんだけども、やっぱり今のような状況認識は1つ目の黒ポツの次に書くべきことであって、と思います。状況認識としては。

そしてそれを解決していくための方策として、この紙の上である黒ポツ2つ目の、需給バランスを踏まえた運行サービスの改善の努力ってということと、それから最後には、これ、ピークサイドに限りませんけども、今もJRや東急東横線の例が出ましたけど、ああいう見える化の努力も頑張ってくださいねということだと思っんで、ちょっと認識のところを上を上げていただきたいのと、やっぱり夜の混雑ってところが、我が国がかなり特異な状況になっているっていうのはやっぱり認識しといたほうがいいんじゃないかなという意見でございます。

それじゃあ、ここまで幾つか出たご意見なりご質問にお答えください。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 富井先生からいただいたデータの件は、どこまで今回の答申ではっきり書けるかあると思っんですが、やはりもうちょっときめの細かいものとか、あるいはカスタマイズすることが、その地域ごととか域ごとにデータが、生のデータとしてはICカード等であるはずなので、これは交通政策基本法にもありますけれども、その精神にのっとっていい形に使えるように事業者の方にもご協力いただきたいということは答申に書いていきたいなと思ってるんです。

今、ちょっと時間等の制約とか事業者さんとの調整との関係で言いますと、今、毎年出ているもののほかに、この指標を出せというところまで、ちょっとこのご議論のステージ

では追い込めないかなというのが正直な感じでございます。ただ、事務局としては問題意識十分持っておりまして、そういう意味もありまして、実は終日の混雑率みたいなのもあえて仮説をもって路線名出さずに出しているんですけど、まさに家田委員長からありましたけども、そういうものを自主的に出されている東急さんみたいなのがありますので、そういう形で、方向性としては富井先生と同じ方向を向かせていただいているかなと認識しております。

竹内先生のご指摘では、混雑率みたいなものはちょっとなかなか、結局率ですと分母分子どうするかっていうのがありまして、例えば駅の容量っていうのをどういうものでやるかっていうのはなかなか難しいんですが、なので率にはなりませんけど、混雑の状況というか、今、駅のワーキングでやっている中では、先ほどの需要予測のモデルを使いまして、今利用されている実績から、こんなにここでの乗換客とか、あるいは乗降客が増える可能性があるよっていう駅をちょっと幾つかピックアップしつつありまして、そういうところで混雑時でありますけど、今でも相当混んでいる駅から、全然混んでないんですけどすごく混む駅があるわけで、そういう駅の容量といいますか、空間的な容量についても、そういう点をちゃんと見てねっていうことは、まさにご議論をいただきつつあるところがございますので、その中で、ちょっとすみません、繰り返しになりますけど、指標的なものはどこまでできるかちょっとチャレンジなので申し上げられませんが、議論としてはさせていただきますいなと思っております。

それから、岩倉先生からいただいた目標値ですが、これはまさしく事務局としてはまさにこのままでいいですかっていうご議論いただくためにここにあって書いておりまして、これも昨晚事務局内で大激論があつて、一つはやはり交通政策基本計画の閣議決定された目標でございますので、これを変えますと、交通政策基本計画の閣議決定の目標も自動的に多分変わるという事柄を腹に据えてご議論いただく必要があるなと思って、こういうちょっと露骨な書き方してございます。まさにステージで言うと第2ラウンドみたいなところ、これ、やることになると思いますので、最終的には答申の本文の世界でのご議論かもしれませんが、いただきたいと思っております。

問題意識といたしましては、②のほうは引き続き貫くべきだと思うんですけど、①のほうで、31という区間なのかということと、これは全体像を見るためにピックアップしたやつ、これ、継続性とみればこの31がいいんですけども、その適切さと、あと150っていう数字をどこまで貫くのかと。

実は他の地域のやつ出していませんけども、近畿圏は150の目標達成をしておるわけですが、最近はいい数字が出ておりますけども、それを達成したらっていう状況は、輸送人員が減っていることとあわせて達成してしまっていますので、鉄道事業の健全な経営という観点からすると、何が何でも150を目指すんだというのが本当にその都市ネットワーク全体の話としていいのかっていうのは若干疑問があるところでございます、だからといって165でいいよっていうわけにもいかないの、結論的にはもしかしたらやっぱりこの相変わらず同じもので引き続き15年もやるべきだとなるかもしれませんけども、その辺を一度ご議論いただきたいなと思っております。

その中では、まさに岩倉先生がおっしゃったとおり、まちづくりとの関係で、やっぱりピークがねじれているとか偏っているという事柄について、ネットワーク全体の議論の中でも配慮すべき事項として加えて、ネットワークをつくることによる混雑緩和というのはどうしても線増によって要するにリダンダンシーが、迂回ルートとか別のルートとか輸送力増強ですけども、そういう街のつくり方を変えるという方向で混雑緩和に寄与するという路線のご提案というのは、ちょっと分析的に出てくるか分かりませんが、ご議論いただければなと思っております。

それから、家田委員長が言われた点について、夜間という文言を出すのを事務局として忘れてしまっておりましたので、夜間も必ず入れたいと思っております。現場サイドの認識としてはおっしゃるとおりだと思いますので、まとめ方、これは最終的に答申の書き方にも影響いたしますけど、当然ご指摘いただいたことを踏まえて、直していきたいと思っております。

以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。混雑のところ、まだご意見あるかもしれませんが、一通り先もやっちゃいましょう。

次に、資料4-2で速達性向上。この資料についていかがでございますでしょうか。

はい、富井先生。

【富井委員】 単純な質問なんですけども、一番最後のページで3点目ですね。「混雑等の問題に対応した結果、表定速度の低下を招いている事例もある」というのは、これは快速をやめて各停にするとか、そういうことをやっているという意味だと解釈してよろしいのかどうかということと、もしそういうことであれば、ここに書いてあるとおりになんですけど、そういうことは、利便性の面からは必ずしも望ましくないわけだから、よく考えてや

れ、ということを書いていただいてもいいかなと思いました。

【家田委員長】 ほかにいかがでしょうか。岩倉先生。

【岩倉委員】 西側が問題だっていう認識はまさにそうだと思うんですけど、南北線とか埼玉高速みたいな、ああいう各駅停車型で、表定速度が遅過ぎて東北線と戦いにならないみたいになっている、せっかくインフラ投資したのにうまく使われてないみたいなやつが、この分析だけだと出てこないかなというのが1点。

【家田委員長】 この3ページですね。

【岩倉委員】 はい。

それと、今のロンドンとかニューヨークとかパリとかと比較したって意味がないかなって思うんだけど、もうご存じだと思うけど、ロンドンはクロスレールですごい高速なのをつくってるし、パリだってG P Xとか、ソウルはG T Xで、つくばの例、T Xの例を見て世界中が高速化してるところで、日本は今の現状を見て結構いいですねってやってても、あまり意味ないかなと。

【家田委員長】 なるほど。ごもっともだな。

ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。

じゃあ、私からも。3ページ、今岩倉先生が、図で言うと右側の図で、埼玉高速も入れとくと問題がはっきりしていいねっていうことですよ。3ページに入っていないから。

【岩倉委員】 うん。入っていないか、この分析だと見えてこない。

【家田委員長】 入っていないから。ここに入れりゃいいんでしょう。

【岩倉委員】 入れればいいんですけど、その分析だと多分東北線が早いから、埼玉方面は構わないねっていうことにならないようにしましょうっていう。

【家田委員長】 そういうことでもないんじゃない？ この3ページで私もちょっと言おうと思ったのは、やっぱり郊外に抜けてる路線は入れといたほうがいいんじゃないかなと。だから、右側の図では埼玉高速なんですかね。左側の図は五方面で、昔は五方面と言ったけど、今は違って七方面ですよ。埼京線があるのと京葉線があるから。だから、J Rについて言えば埼京線を入れるのと、京葉線も入れておいたほうがいいんじゃないかなっていう些細な話ですけど、それだけコメントしました。

ほかによろしいですか。じゃあ、お答えいただきましょう。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 はい。簡単なほうから。

路線増やすのは可能ですので、調べるだけですので、ちょっと3ページのほうの加工と

いう形でやりたいと思います。

それから、富井先生からいただいたご議論、全くおっしゃるとおり、ちょっとどこまで露骨に書くかなというのは、要は線路容量等の限界があるときに、混雑緩和で数値目標をやって、大変申しわけないんですが比較的行政から事業者の方をお願いをしているものですから、その工夫として、事業者は別に喜んでやっているわけではないので、それは例えば禁じ手とか、政策的に白紙で言えばもちろんあまり望ましくないんですけど、どこまで露骨に書くかなという問題だと思っております。最後の書き方のところでご議論いただきたいと思うんですけど。

もちろん、だから簡単なイージーな案として、「もういいんだよ、これは」っていうのはいけないというメッセージは出さないといけないと思うんですけど、じゃあ、投資しろよっていうのが、じゃあ、補助金出してくれるんですかみたいな話になったときに、実現性の問題でやむを得ずとっているところについて、これはやっぱり利用者からの混雑緩和の厳密なトレードではないと思いますけど、とすると、やっぱりオフピークとの関係でやっていけば、そういうことやらなくてもできるんじゃないかみたいな話もあると思いますので、総合的に見たときに、あまりこの点だけツールオーダーにならないようなちょっと工夫をした結果、このような表現に今はなっておりますので、ここはちょっと議論させていただきたいなと思っております。

それから、岩倉先生のご指摘の新規プロジェクトについてはちょっとまた調べたいと思っておりますが、実際はそうなると、そういう鉄道をつくれっていうのが東京圏でちょっとどこまで出せるかなと。クロスレールも相当な金をつぎ込んでやっておりますので、あれはもともとロンドンにご案内だと思いますけど、地下鉄がやっぱり手狭で、輸送力抜本的にできないので、圏域の住居圏の広がりでの車の流入を防ぎたいということから、テムズリングという南北にやるのと、東西にやるクロスレールっていうのを政府主導で国家プロジェクトとしてやっていますので、ちょっと東京圏でもそういうのが必要だって結論もあり得ると思うんですけど、それとの関係で、まあ、決して自慢できる数字じゃないと思っているんですけど、そんなに悪いわけではないというつもりでこれを出していますが、一応調べることは調べて載せたいと思っております。

以上でございます。

【家田委員長】 最後のところについて言うと、事実認識として、よその国の首都圏ではどんなことをやっているかっていうのはファクトとして理解しておくのは、我々のアク

ションとは独立してやっぱり知っといういいことですよ。

あと、ついながら言うと、5ページのところで東武東上線、私が乗っているから言うだけで別に特にそこだけを言いたいわけじゃないんですが、和光市から有楽町線があって、つくってくれたおかげで混雑も緩和したし、それから東上線は伝統的に池袋一成増間が急行と準急はそのままずっと行けるんだね。それはとりもなおさず各駅停車があそこにあるのと、それから有楽町線があるからそれが成り立つんですよ。だから、じゃあ、あれ、複々線かって言ったらそうじゃないんですけどね、でも、複々線に準じるようなものじゃないですか。

そうすると、それは多分この左の図で言うと、東横線と池袋線の間にあるのが多分東上線なんじゃないかなと思うんだけど、そういう種類の、違う会社だけでも営々とやってきた交通政策のおかげでっていうのがほかにも何かあるのかないかね。ちょっとそこはこの表現上、自社内の複々線とは限らないっていうのもあるように思いました。単なるコメントでございます。

それじゃ、ちょっとひとまず次に行きまして、シームレス化、資料4-3の関係、ご意見いただきたいと思います。いかがでしょうか。岸井先生。

【岸井委員】 今日混雑と速達性とシームレス化は前回の答申にもかかわっているという話で、それでこういう分析をされているというのは分かるんですが、一方で先ほどの資料3-2にあるとおり、これからの社会を考えたときに、「コンパクト+ネットワーク」だとか、高齢社会になるということを前提にして考えるべきだと思われま。交通量の推計も、人口が減る、高齢化が進む、利用者は若干減る。でも、高齢者は鉄道使うから、鉄道の利用者は増えている、結果的に、鉄道需要は増えるか変わらないくらいだと。そういうときに、これまでの通勤をベースにした速達性、混雑、シームレスというものだけを気にしていいのかというのは、気になるんです。

例えばシームレスという考え方が、鉄道間のシームレスのような感じのことが書いてあるんですけど、高齢者がどうしても郊外で公共交通に頼らざるを得ないというときに、最低限のサービスレベルと、それからバスとの連続性。こういったものは当然必要な観点ではないかと。そういう意味ではこのシームレス化という概念自身を、現代においてはちょっと変えるとか広げるというか、そういうことをやらなければいけないのかなという気がするんですよ。これは3-2のにもかかわってくるんですけどね。高齢化、だから何となくバリアフリー対応だけみたいな感じに書いてあるんですけど、もうちょっと広げて

もいいんじゃないかという印象を持ちました。

【家田委員長】 なるほどね。はい。ほかにいかがでしょうか。

ほかにはご意見ございませんか。じゃあ、ただいまの岸井先生のご意見にお答えください。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 全くおっしゃるとおりだと思っております、シームレス化その1と明示的には書いてないですけど、先ほど申し上げたのはそこでございます、そのネットワークの中でのあるシームレス化っていうことをこれまで比較的追ってきたものですから、そこはまずおさらいをしなければいけないと。それが出てきたときに、やっぱり相互直通運転化なり、いわゆる自社の直通運転化も、事業者も含めて政策も含めて比較的貫いてきた。それをこの先も引き続きやるのかどうかということについて、まずはネットワーク的な話として今日はさせて頂いた。

実はその2、その3的なものとして、今、駅ワーキングでやっていただいているところで、もちろん駅のネットワークのノードとしての機能ですね。鉄道のネットワークだけじゃなくて、その交通のネットワークという意味でのノードとしての、そこでのシームレスっていうのは、駅ワーキングなどでも既にある程度ご議論されているところと、ちょっと逆から来る地点とどう結びつけるか。

実はそういう資料について作成してはいたんですが、ちょっと生煮えなので、駅ワーキングのほうでのご議論でちょっと一回洗ってもらった上で、駅のテーマとしてシームレスの部分という出し方もありますので出し方またご相談なんですが、明らかに、特に駅前広場の問題も含めて、次の乗り物ですね。歩くことも含めてだと思んですけど、駅から次に最終目的に行くまでのところまでも、カバレッジをどこまで入れるか議論あると思いますが、そこまで意識したシームレスっていうテーマというのは必要だと思っています。

それからあともう一つ、これもその2、その3かもしれません。サービスのシームレス化ということで、結局18号答申との変異で言いますと東京メトロという会社ができて、都交さんとサービス一元化っていう取り組みを多くしてきて、要するに都交に乗っているのもメトロに乗っているのもあまり違和感がないような、こういうふうになってくる。そして相互直通運転も他社間も増えてきたときに、より一層のサービスの一元化的な側面でのシームレス化というか、利用者から見たシームレス化を出すようなことも課題として、これは鉄道の中での話になりますけども、こういうネットワークじゃなくて、サービス面での道、そういう意味ではスイカ、パスモっていうのもある意味そのサービス面のシーム

レス化で大変寄与しておりますので、そういうところにもちょっと一回おさらいをした上で、15年後の姿としてそういう事柄に引き続き事業者のご努力を求めるというのも、答申では重要な課題だと思っております。その部分は、すみません、今日、間に合いませんでしたので、次回以降にご期待をいただければと思っております。

以上です。

【家田委員長】 よろしいですか。ありがとうございます。次回以降ということになるんですけども、シームレスっていうのは、鉄道と鉄道のシームレスも、こうやって相直っていうので日本の技としてやってきたんだけど、駅がある意味ではそのほかとのシームレスを図るいい場所であると、よりよくできる場所であるというポイントもあるし、それから駅が実は西側と東側のシームになっていると。ここが行きにくいと。そのところをシームレス化するためには、いろいろなソフト的な、あるいはハード的な自由通路なり何なり工夫しなけりゃいけないと。これもやっぱりシームレス化のことだし、今回は今日以外のシームレス化をぜひ扱っていただくようお願いしておきましょうかね。

それじゃあ、ちょっと過ぎちゃったんですけども、ここまで全体の中で、まだご質問、あるいはご意見ありましたらお願いしたいと思います。

いかがでしょうか。山内先生。

【山内委員】 混雑の話なんですけども、今日、部分的に利用者側の変化っていうか、そういうことが出てきたんですけども、4-1の4ページでフレックスの割合が減ってるとかそういうのもあるし、一方で勤務形態自体も、だけどもう変わってきてはいますよね。それ、15年先を見通すっていうのはなかなか難しいけども、その変化、どういうふうになっているのかってもうちょっと知りたいなって感じがありますね。

私はさっきちょっと言及ありましたけれども、快適通勤促進協議会っていうのをやってたんだけど、あれは結構省庁横断的にやって大騒ぎして、おっしゃるとおり少しは効果があったのかなと思うんですよね。その利用者側のこの変化っていうのはどういうふうに引き起したらいいのかとか、そういうものについてもちょっとデータが欲しいなど。特に後で出てきましたけど、IT化が進んで見える化ができるようになったとかってこともあるので、そういうことになってくると、またこの利用者側の変化も大きいかなと思うんです。そういったところについて、ちょっと情報をいただけるとありがたいなと思います。

以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。ほかに、加えてご発言、どうぞ。

【岸井委員】 先ほどの発言とつながるところではあるんですが、今回の答申で、やはりみんなが大変気にしている高齢社会に対して、鉄道はどれぐらい役割があるんだらうかっていうのをもうちょっと強く言ってもいいと思うんですよね。高齢者はやっぱり鉄道、バス、公共交通機関を使うしかなくて、彼らが町へ出てくるのが、実はさびしい老人を減らすことであり、医療費を削減することであって、社会保障費を削るということにつながるということについて、もうちょっと積極的な意味で公共交通機関を拡充する意味があるということ、全体のトーンとして持っててもいいんじゃないかと思いますね。

【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。

それじゃあ、ここまでのご意見ってことで。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 とりあえず承りましたというか、分かりましたという状況で、山内先生の、もうちょっと我々も勉強したいと思っているんです。なかなかぱっと見える数量的なデータが思いつかないもので、ちょっとご相談させていただきながらと思っています。

それから、もちろん今後の答申の書き方に関係ある部分でございますので、岸井先生のご議論、ごもっともな部分だと思っておりますので、そういうことも考えながらまとめ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】 どうもありがとうございました。それじゃあ、時間が5分近く過ぎましたので、今日はこのくらいにさせていただきたいと思います。どうもご議論ありがとうございました。

それじゃあ、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す。熱心にご議論いただきましてありがとうございました。

1点ご連絡でございます。本日の小委員会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掲載することによって公表いたしたいと考えてございますので、あと、それから詳細な議事録につきましても取りまとめる予定でございます。後日、各委員の皆様へ送付をさせていただきまして、チェックをいただいた上で公開という段取りでございますので、そちらの作業へのご協力をお願いしたいと思います。

次回につきましては、また事務的にご連絡を申し上げたいと思っております。

以上でございます。本日はこれで全て終了でございます。まことにありがとうございます。

した。

— 了 —