

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17回）

平成28年1月27日

【五十嵐都市鉄道政策課長】 それでは、ただいまから第17回の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、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。冒頭、進行を務めます鉄道局の五十嵐でございます。よろしくお願ひいたします。

本日ご出席の委員等のご紹介につきましては、名簿及び配席図をもってかえさせていただきたいと存じます。よろしくご参照ください。

続きまして、お手元の資料の確認でございます。本日の資料は席上にごございますけれども、議事次第の下の欄に配付資料一覧とございます。その資料の後ろについてございますが、出席者名簿、委員名簿、それから資料1から資料7-3までダブルクリップでとめているものがございます。今、ご確認をいただきまして、過不足等がございましたらお申し出をいただきたいと存じます。よろしゅうございますでしょうか。また途中でお気づきの際も事務局のほうに言っていただければ対応させていただきます。

それでは、これから議事に入りたいと思いますので、マスコミの方、カメラの撮影等はこの時点でご遠慮いただければと思います。

それでは、これ以降の議事進行につきましては、委員長でいらっしゃいます家田先生にお願いしたいと存じます。委員長、よろしくお願ひいたします。

【家田委員長】 皆さん、おはようございます。それでは、第17回になりますけれども、小委員会を開催させていただきます。議事が、ここにごございますように①のところから⑦までございますが、⑥が駅空間・防災ワーキングからの報告でひとかたまりになっていまして、それから⑦が遅延対策ワーキングからの報告で、これも一塊なので、これがわりと時間を食うであろうということから、先に①～⑤を一貫してさっとやっていきたいと思ひます。これにつきましては、⑥⑦を問わず、いわば全体に関するバックグラウンドみたいなところにもなりますので、まとめた議論とさせていただきます。

それでは、まず①から⑤まで、続けてご説明をお願いいたします。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 それでは、資料1をお開きください。この資料は「シームレス化について(その2)」となっております。前回の小委員会で「シームレス化(その1)」をさせていただきましたので、その続きという意味でございます。

めくっていただいて1ページでございます。前回のシームレス化については、ネットワークの点についてのシームレス化という点を捉えましたけれども、今回取り上げますのは、どちらかといいますと、サービス面でのシームレス化ということテーマに資料をつくってございます。

ご案内のとおり、諸外国と比べまして、我が国の都市鉄道の大変ユニークな点は、1地域を1社が独占的に例えば営業を行うということではなくて、複数の民鉄会社が競争し合いながら、都市鉄道のサービス、ネットワークを充実してくるというところでございます。したがって、一定の塊になっている通勤通学というところは1社で完結するところもございしますが、都市の構造が、多心化が進み、それから人の流動がいわゆる通勤通学に限らない定期以外での移動が増えてくるということになりますと、各社をまたいでの移動ということが増えてまいります。

また、前回ご説明いたしましたように、相互直通運転化という形で会社をまたいで、お客様からすると、会社をまたいでいるということ意識せずに運行することが多くなってございますので、これはサービス面においても、そういったシームを感じさせない取り組みということが重要になってきているわけございまして、その中で東京圏の鉄道会社さんが取り組んでこられたこと、それから、今後もその方向性で取り組んでいただきたいということをご紹介したくてつくっておる資料でございます。

1ページ目がICカード等の導入・共通利用化の経緯でございます。ご案内のとおり、運賃については一々切符を買うとか、それから券売機等でも連絡切符というものがございましたけれども、1990年代前半に、まず磁気カードというものが、これはJRさんとメトロさんで導入がありまして、メトロさんの経緯につきましては、ここにございますように、96年(平成8年)に、これは一部の路線でありますけれども、都交とメトロで全線共通可能な「SFメトロカード」が導入され、「Tカード」と共通化されまして、これで都交さんとメトロさんを共通して利用する範囲については、1枚のストアードフェアカードできるという状況ができたわけでございます。

その後、2000年にこの磁気カードが、大手民鉄等17社・局で共通可能な「パスネット」という形になりました。それから、ICカードの動きといたしましては、2001年にJR東

日本さんが I C カードの「Suica」を導入されて、これが J R さんのグループの中では東京モノレールと東京臨海で共通利用化され、それから2007年には大手民鉄、バス会社等でパズネットにかわる「PASMO」というものが導入され、この導入と同時に、J R さんの「Suica」との共通利用化ということが図られました。

さらに、2013年には全国で10種類発売されている I C カードがそれぞれ相互に使えるということになりまして、今、東京駅におきましては、「Suica」であろうが、「PASMO」であろうが、あるいは下に記載がございます他の8種類の I C カードをお持ちの方であれば、券売機に寄ることなく乗車、降車ができること。

それから、これの特徴は、基本的にはどのようなルートを通っても、ネットワークの2点間の最安運賃が適用されるという仕組みになってございますので、ある意味、ルートに限らず一番安いということについて、意識せずに利用することができるというシステムになっておりまして、ある意味、利用者にとっては大変お手軽なシステムが事業者の努力によって進められているというところでございます。

2 ページはその I C カードの普及状況でございます。この地図はSuica、PASMOの利用可能路線ということで、ちょっと見にくくなっておりますけれども、これは J R 東日本さんのホームページから引いてございますが、基本的には今回我々がターゲットにします東京圏、東京駅から50キロ圏内のところは概ねカバーされているというところでございます。それから、東京圏におけるSuica、PASMOの普及状況でございますが、ここに書いてあるとおり、相当数の普及が図られておりますし、実際の利用も恐らく、ちょっとポーションは出ていませんけれども、8割から9割程度の方々はSuica、PASMOをご利用されているということでございます。

それから、I C カード導入のメリット、ちょっと小さくなっておりますけれども、今申し上げたとおり、利用者のメリットとしては、乗り換えの負担軽減とか、高齢者割引等、一々切符を買うという事柄についてのストレス、シームの解消と、それから最安運賃になっているということでございます。

それから、I C カードそのものをお求めいただければ、常日頃東京圏の都市鉄道をご利用されていない方についても、切符を買う、あるいは幾らかかるという事柄について、一定のストレスフリーで対応が可能であるという利便性がございます。

それから、事業者のメリットにつきましては、I C カードの技術を使っているいろいろな割引や、あるいは電子マネーの機能といった付加的なサービスにも活用できる。それから、

データの収集でありますとか、それからラッチの改札機等のメンテナンス等のコスト削減と、そういった事柄についてのメリットもあるということでございます。

それから、地域社会全体のメリットといたしましては、総合的な地域サービスカードとしての活用ということで、これは電子マネー機能としてのフリンジでの活用ということでございますし、それから、何しろ公共交通機関という意味ではバスとの連携、あるいは最近でありますとタクシーの決済にも使えるということでございますので、運賃決済の手段としてのシームレスな広がりという事柄について地域にもメリットがあるのではないかとというのが、私ども別のセクションでございますけれども、「交通系ICカードの普及・利便性拡大に向けた検討会」でのとりまとめで指摘をされているところでございます。

以上がICカードの部分でございますが、3ページ目をお開きください。これは鉄道事業者間で、それ以外のところもご工夫をされていることの例示でございます。東京では、地下鉄と言え、都営さんと東京メトロというのが代表的なものでございますけれども、これは一応社・局が違いますので、1点申し上げればシームがあったわけでございますけれども、この2社の長年にわたる取り組みによりまして、最近ではサービスの一元化についてどんどん進んでいるというところでございます。例えば、ここに出ておりますけれども、要するにネットワークを乗り継いでいくというとき、それぞれ初乗りがかかっているわけでございますけれども、これを平成12年には50円の割引から70円に拡充と、それから定期についての割引についても拡充をしているところでございます。

それから、共通一日乗車券についても、両事業をまたがる乗車券の販売が開始される。それから、乗換駅の出入り口番号の整理につきましても、違う社によって同じ名称の駅があるわけでございますが、それぞれ案内表示、出入り番号が別々についていたものを、あたかも1つの駅のように出入り口番号を整理していくということをしているところでございます。

それから、駅ナンバリングについても、平成16年から統一的なルールでの割り振り、それからサインシステムについても平成18年以降、統一したデザインに改良して対応していると。したがって、事業主体としては別々でございますけれども、利用者から見たときに、東京の地下鉄という1つの一元化されたサービスが実感できるような取組みが鋭意されてきているところでございます。

4ページ目は、その具体的な例でございますが、近接で乗換駅指定がされていなかったところについて、平成25年から乗換駅の指定をして、乗り継ぎ割引がきくようになると

いうことでございます。

それから、5ページ目、シームレス化、同じような例でございますけど、ラッチを出て通路を通らないと、別の地上の空間に出られないという地下の構造上が、2社に分かれていることによるアクセス性の不便さというのがございますが、これはそれぞれの改札の中を通過だけできるという事柄がいくつか導入されていまして、改札通過サービスという形も導入されているというところでございます。

以上が鉄道事業者間におけるシームレスのサービス面での取り組みでございます。

6ページ目は、シームレス化のさらに拡大的な概念といたしまして、鉄道だけにとらわれずに他の交通モードも含めた移動全体のシームレス化の取り組みでございます。ご案内のとおり、鉄道駅、鉄道はある意味では最終的な移動手段ではございませんので、目的地までの、発地から目的地、徒歩は必ず入るわけでございますが、その間にバスやタクシー、そういったもの、自家用車も含めてですけど、乗換えが必ず発生するというところでございまして、これまで見過ごされてきました駅での他モードとの乗継ぎ利便、改善ということで、ここは狭山市の例でございますけれども、駅広の整備とバス停の集約、それから公共駐車場や公共駐輪場などの整備という形で、鉄道駅が交通のシームでありますけれども、移動としては極力シームが感じられないような形での乗継ぎ利便の向上というのをされているところでございます。

7ページは、今度は都心での例でございますが、今、JR新宿駅南口交通ターミナルというところで、新宿駅から若干離れておりました高速・路線バス等も集約し、タクシー乗り場、歩行者の広場ということも整備をして交通結節機能の強化、他モードの交通機関を含めた移動全体のシームレス化ということに取り組んでいるところでございます。こういった取組みは引き続き、今後も可能な限り進めていきたいと考えられるところでございます。

以上が資料1でございます。

続いて、資料2に参ります。資料2は空港や新幹線駅へのアクセスの改善でございます。

1ページをお開きください。前回ご説明いたしました国土形成計画等に記述がございますが、我が国が地域全体で成長・発展していくためには、一極集中型の発展ではなくて、ヒト・モノ・カネがそれぞれの拠点ごとに流れていく対流社会ということを実現することとされております。それから、もちろん東京圏が日本経済を引っ張っていく競争の核ではあるんですけども、新幹線でありますとか、あるいはここにありますが、リニア中

央新幹線という画期的な幹線高速交通体系の構築ということを前提にいたしますと、東京圏、名古屋圏、それから関西というものが一体となった、「スーパーメガリージョン」という言い方をしますけれども、一体的として経済・社会活動ができるような、そういったインフラの整備、インフラサービスの拡充ということが求められているところでございます。そういった意味におきまして、東京圏の都市鉄道を議論する上におきましても、東京圏に外から来る、あるいは外に行くという意味でのゲートウェイになっております空港や、あるいはリニアも含めました新幹線の駅のアクセス性の改善ということは重要なポイントであるというふうに認識しているところでございます。

2ページ以降は、首都圏空港への鉄道アクセスの重要性等の資料でございますが、これは一昨年、第7回の小委員会等で出したものの再掲でございますので飛ばしていきますが、鉄道アクセスのシェアが空港アクセスは非常に大きいということ。それから、3ページにつきましては、成田空港についての類似のサービス改善の経緯と、それから、量的な側面でございますと、必ずしも量的に逼迫している状況ではないという、これも復習でございます。4ページは同じものでございます。

5ページ目は羽田空港のアクセスの改善でございます。羽田空港についても、最近、国際化によりまして、さらに旅客需要、特に国際の旅客需要が増えてございますけれども、容量的な問題につきましては、ここがございますように、まだ逼迫している状態ではないということでございます。6ページ、7ページもずっと復習でございます。

8ページが今回ちょっと新しい資料でございますが、これは成田空港への利便性の現状について分析をしたものでございます。上の表及び図は、到達時分を30分刻みでプロットしたものでございます。それから、下のものは乗換え回数でプロットしたものでございます。右側の円グラフの左側は夜間人口をベースにしておりますので、この左側の夜間人口というのは、要するに居住地から成田空港に行く場合のものでございます。右側は従業人口でとっておりますので、これは出張とか、あるいは観光であるとか、あるいは商用で外国から来る方のポジションというか、感じをつかむためにつくったものでございます。成田空港で言いますと、90分以内のものというのは夜間人口でいうと4割弱、それから、2時間以内というのを入れると7割を超える、8割を超えるものでございます。夜間でいうとそうですが、人口、要するに働いているところからしますと、5割を超えるポジションが90分圏内というところになっています。それから、乗換えに関しては、乗換え2回までで到達できるところが大半を占めている。これは夜間も従業も同じでございます。

続いて、同じものを羽田空港でつくったものがございます。これも右側の表でご覧いただけますと、羽田空港のほうが、特に従業人口については5割近くが1時間圏内で到達できるところになってございます。ただ、乗り換え回数については、2回で行けるところが夜間では半分程度、それから昼間の従業人口では6割程度ということで、これは成田空港の場合と、8ページと比較をしますと、やはりアクセスの乗り換えでモノレールと京急線のほうに必ず乗り換えるという作業がございますので、乗り換え回数の点では成田空港と羽田空港では1回分羽田空港にはちょっと不便さが出ているということになってございます。

それから、10ページでございますが、10ページは空港への鉄道アクセスを考える上で重要な要素といたしまして、近年、首都圏の環状道路が次々と整備をされているということに伴いまして、定時性という点で鉄道に多少負けていると思われる高速バス、リムジンバスが実は相当よくなっているという事実を記載してございます。特に、羽田空港から新宿方面へのアクセスは、中央環状線の開通によりまして定時性、それから便数等も相当出てきているということございまして、こういうものと鉄道アクセスが補完的、あるいはある場面では競合しながら、よいサービスをつくっていくという視点も必要ではないかと思っております。

それから、11ページ目はリニアも含めた新幹線の駅という事柄をプロットしたものでございます。大宮駅、東京駅、品川駅、新横浜駅、それからリニアの神奈川県駅として予定されております橋本駅周辺というところが非常に重要なポイントになってまいります。こういうところへのアクセス、鉄道ネットワークとしてのアクセスの向上という視点も重要であると思っております。これをそれぞれの駅ごとに、先ほど空港で示したものと同様のものをつくったものが12ページ以降でございます。東京駅、品川駅、大宮駅、新横浜駅、橋本駅というふうにつくってございます。そういった意味で、それぞれの到達時分及び乗り換え回数について、サービス改善という効果ができるような、そういったプロジェクトをある程度評価していく必要があるのかなと思っておりますのでございます。

以上が資料2でございます。

資料3でございます。資料3-1は、先ほど申し上げました全国の形成計画との関係でもございますが、今度は圏域、東京圏の内部におけますそれぞれ都市機能、都市の中心的な集積についての上位計画での取り組みをまとめたものでございます。アイテムといたしましては、都市再生緊急整備地域、そのうち都市の国際競争力の強化を図る上で特に

有効な地域ということで特定都市再生緊急整備地域、それから2ページ目は国際戦略総合特区、3ページは国家戦略特区、4ページ目は、それより前からある概念でございますけれども、多心型の首都圏をつくるための拠点的な都市という意味での業務核都市というものがございます。これらの都市が今後、多心的な首都圏の機能の集積、あるいは先ほどの言い方をすれば、東京圏の中における対流型国土の形成という点で重要なポジション、ポイントになるということでございまして、資料3-2をご参照いただけるとありがたいんですが、今申し上げましたそれぞれの特区と集積のある部分がこの地図にプロットされているところでございます。

このうち国家戦略特区は面的な概念が非常に広いものでございますので、実際上は都市再生緊急整備地域、それから特定都市再生緊急整備地域、それから国際戦略総合特区、業務核都市といった地域を、アクセス性の向上を図るべき重要なポイントとしてピックアップをして、ネットワークの今後のあり方について、こういった地域へのアクセス性、サービスの改善が図られるかというのを検討する必要があるというふうに考えているところでございます。

資料3-1にお戻りいただきまして、資料の5ページ、6ページでございますけれども、そういった地域の中におきまして、今、現に進められている例示といたしまして、田町～品川間における新駅及びそれとセットになったまちづくりの話、それから6ページについては、虎ノ門地区での再開発に伴う地下鉄の新駅の設置という事柄が出ておりますけれども、駅に限らずネットワークのサービスの充実も含めて、これらのまちづくりで重点を入れるというふうに決まっておるところにどのようにサービス改善ができるかというのも重要なポイントだと思っております。

なお、観光という視点から申し上げましても、実は国家戦略特区とか、特定都市再生緊急整備地域というのは、MICEでありますとか、あるいは外国人が訪れる主要目的地をほぼ含んでおりますので、もちろん観光スポットとして特定されているところは少し抜けているところがございますけど、概ね大きな概念としては、観光立国でターゲットとすべき地域もここでカバーされているのではないかと考えているところでございます。

続きまして、資料4でございます。外国人の利用のしやすさということで、これは観光立国に対応したことでございます。資料の1ページ目でございます。ご案内のとおり、昨年の訪日外国人数は1,974万人であったということでございまして、いよいよ2,000万人の目標達成が視野に入り、いよいよ3,000万人時代が間近に来ているところでございます。そ

の中、特に関東圏に来られる方が訪日外国人の6割になっております。何らかの形で東京圏の都市鉄道をご利用される外国人の方が非常に多いというところでございます。

2ページ目は何度も出ている資料でございますが、訪日の外国旅客の方が日本に来たときのお困りになった点ということでございます。ここにありますのは公衆無線LANの環境がもうちょっとよくなるかなど。それから、コミュニケーションの問題、それから空港から目的地のアクセス手段の問題でありますとか、あと割引チケット、安いチケットの情報、そういう意味では公共交通機関からの情報提供、その多言語対応という事柄についてもニーズが高いというものでございます。

3ページ以降は、これに対する現在の取り組みと方向性でございますが、公衆無線LANの鉄道駅、あるいは鉄道駅周辺での整備状況でございます。これにつきましては、鉄道事業者さんや、あるいは携帯電話通信会社さんとの連携によりまして、近年少しずつ加速する形で環境の整備というものがされているところでございます。こういった方向性は今後ともお願いしたいなと思っているところでございます。

それから、4ページ目は多言語対応でございます。これは駅のワーキングのほうでも出てまいるとは思いますけれども、サインボード、案内表示等の多言語表記のみならず、もう少しヒューマンインターフェースのところにも重きを置いた多言語対応できる案内係の方を主要のターミナルのところにも置いていただく、あるいは異常運行や災害発生時における多言語での案内という形で、これは現在、JR東日本さん、小田急さんのアプリやディスプレイによる表示でございますけれども、こういった必要とされる情報の多言語化という事柄にも取り組んでいただいていますし、今後とも情報の質と提供するタイミングに応じた多言語化の工夫というのも必要であると思っております。

5ページ目は、今度は切符の問題でございます。東京圏、先ほど申し上げましたように、複数の事業者があつて複雑だという印象がございますので、ワンデーチケットのような企画乗車券の充実ということもこれまで図られてきているところでございますし、今後ともそれを進めていただきたいというふうに考えているところでございます。

企画乗車券につきましては、日本の一日乗車券というのは、ご案内のとおり、始発から終電までというのは当たり前だったんですけれども、東京メトロと東京都交通局の企画乗車券はアクティベートしてから24時間という運用に変わるという話を聞いたことがございます。

それから、日本の鉄道利用について代表的な、ミシュランが代表的かどうか分かりませ

んけど、ガイドブックをちょっと見ますと、運賃が分からなかったら一番安いのを買えと、そしたら目的地で精算してくれるからという形になってございまして、大変残念なことに、ICカードをやると、何も考えなくても一番安い運賃になるよというのがガイドブックに載っていないので、こういった運賃とか安い切符の買い方についても情報発信というのは必要ではないかなと思っております。

6 ページ目は、今出た多言語化もあわせました案内表示の駅における実例でございます。

それから、7 ページは、日本の言語、あるいは漢字にファミリアでない外国人の方へのご案内ということで、駅のナンバリングという事柄についても随時進めてきているところでございますけれども、これも東京圏に限らない話でございますが、引き続き充実・拡充と、適用範囲の拡大というのをお願いしたいところでございます。

駅ナンバリング制度、海外でどのぐらい周知が図られているかという、「Lonely Planet」というのは、英語版でいうと大変シェアの大きいガイドブックと承知しておりますが、これは東京圏の交通案内の地下鉄の路線図に駅ナンバリングが入っておりますので、このガイドブックを見ている方にとっては、駅ナンバリングシステムというのは一定程度ファミリアの状況になっているのかなと思っておりますが、残念ながら、先ほどご紹介した「MICHELIN Green Guide JAPAN」には駅ナンバリングに関する記載はございませんので、こういったあたりについての情報発信というのも必要ではないかなと思っております。

それから、8 ページは、さらに先の話として、日本の都市鉄道、あるいは幹線鉄道のシステムは日本人のあまり荷物を多く持たないという旅行習慣を前提にいろんなものができておりますので、それと外国人の荷物をたくさん持ってこられる方との一つの解決策として、「手ぶら観光」という形で、荷物はお預けいただいて、別途宅配等でそれぞれの目的地等に配達し、昼間の活動中は小さな荷物、あるいは手ぶらで観光ができるという事柄についても取り組みが進められているところでございまして、このサービスのアクセスポイントとして、駅の機能の充実というのも必要になってくるかと思っております。

以上が資料4でございます。

最後の資料5でございます。低炭素化・省エネ化の推進でございます。1 ページ目に政府全体の目標がございまして、我が国が平成27年7月に国連に提出した約束草案では、2030年度において2013年度比25%の削減と。このうち運輸部門では27.6%の削減が求められているところでございまして、単位当たりの排出量が小さい鉄道へのより一層の利用のシフ

トというのが求められているところでございます。

2 ページは、東京圏における輸送機関の分担率でございますけれども、これは輸送機関の中で東京圏はかなり鉄道の利用分担が高いところでございますけれども、ボリュームの点で申しますと東京圏の旅客需要というのは非常に大きゅうございますので、東京圏における鉄道の利用分担というのをさらにアップして、我が国全体としてのCO₂削減ということにも貢献をしていく必要があるかと思っております。そのために鉄道サービスの利用を促進するようなサービスの改善というの、今後15年間にさらに必要ではないかということでございます。

3 ページ目は単に鉄道が他と比べていいということに安住することなく、鉄道分野における省エネの施策を推進するといった事柄についてご紹介したものでございます。

駆け足でございますが、説明は以上でございます。

【家田委員長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまの資料1から5の中について、質問やコメントをいただきたいと思っております。後ろの都合もございまして、あまりこれには長い時間かけられないということをご了解いただきたいと思っております。一通りご発言ある方にご発言いただいてから、それだままとめてお答えいただくようにしましょう。どの資料からでも結構です。いかがですか。

【加藤委員】 1つよろしいですか。

【家田委員長】 加藤さん、お願いします。

【加藤委員】 ありがとうございます。資料3についてコメントさせてください。都市機能の高度化は、今回の議論の中でも重要な要素の一つだと理解しています。これまでは都市機能の高度化が、都市再生緊急整備地域があるから鉄道をつくり出すというような受け身のイメージで議論されてきたように思うのですが、むしろ鉄道整備が都市の形を決めていっているというように、鉄道側がまちを主導するというような印象でストーリーを語ってもいいという印象を持ちました。

いただいた資料をよく見ると、そうとも読めるようには書いてはありますが、東京の鉄道整備が都市機能の高度化を通じて都市の生産性を向上させること、いわゆる一つのストック効果をさらに強調していくことが、都市鉄道の役割を理解してもらう上で重要だと考えます。

【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。羽藤さん。

【羽藤委員】 資料1のシームレス化についての質問でございます。ネットワーク的に

見れば、首都圏の鉄道ネットワーク、ほぼ概成したという前提で議論はしているわけですが、一方でやはり都心の、先ほどから加藤先生も言われたように、都市機能を高度化したり充実してきますと、乗り換え需要が増えるだろうと。そうしますと、やはり改札がボトルネックになったりしはしないか。あるいは先ほどから言っているように外国人の方が大きな荷物を持っている。あるいはバリアフリーの問題であれば、広目の改札が必要だ。ただ、一方で技術開発はいろいろ進んでいますので、改札のスリム化のようなことをやることで容量を十分に確保できそうな気もするわけですが、このあたりについて、首都圏の改札、一応標準的なものという形でやっているわけですが、もう少し乗り継ぎのシームレス化のために、そのインテリジェント化、あるいは構造そのものを長期的な目で容量増大のために改善していく。こういったような検討をされて、事業者さんがされているか、あるいは鉄道局さんのほうでそのあたり情報把握がどうなっているかということをお聞かせください。

【家田委員長】 ありがとうございます。ほかにいかがですか。富井先生。

【富井委員】 私もシームレス化のところなんですけど、物理的なシームレス化は書いてありますが、ダイヤのシームレス化といいますか、例えば資料1の6ページの他モード交通機関等も含めた移動全体のシームレス化のところですけども、特に他モードとのダイヤの面でのシームレス化というのは、まだ努力するところがあるかという気がします。この資料は、今ここまでやっていますよということなので、書きにくいかもしれませんが、そういう視点もあってもいいかなと思いました。

【家田委員長】 ありがとうございます。屋井先生。

【屋井委員】 加藤先生、羽藤先生の議論にちょっとかかわりますけど、資料3-1の一番最後のところに出てくるような、今までも議論に多分なっていると思うので、今さらということかもしれませんけれども、やはりこういう鉄道が都市をつくっていくということも確かにあるんだけど、都心部においては、この十数年の規制緩和においてかなり開発が進んできて、これはいい面もあるんだけど、一方で鉄道とか輸送面ではさまざまな問題を起こしてきたからこそ、こういう新駅設置等が行われるんだけど、やはり開発側に一定の負担をしてもらうとか、公共貢献分について結構容積を上げたりしていますけど、ある意味で、もうこれから先、東京は開発がそんなにないだろうなんて言いながらも、いまだにどんどんありますからね。オリンピック後はないだろうと言いながら、まだあるので、どこかで制度をきっちりをつくって、そういうものが鉄道整備と駅の整備等

にリターンできるような、そういう仕組みがやはり必要なんじゃないかなと思うし、東京都さんとかいろいろやっておられますけれども、だけど、国としてもそういうものについて一定程度言及すべきじゃないかなと思います。

それからもう1点だけ、資料4の外国人のほうで、4ページの上の丸2番目のほうに、「異常運行時における多言語での情報提供に向けた取組を進めるべきでないか」と、こう書いていただいて大変結構だと思うので、特にインシデントが、人身事故等が起こった直後の代替経路の案内なんか、ああいうものを空港アクセスについては、少なくともオリンピックまでに、あるいはしかるべき時期にできるだけ早く、2,000万人を超えているという時代ですから行うとか、そのぐらい具体的な書き込みが欲しいなという気がしましたので、以上です。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。ほかにはどうですか。それでは、ここまでということよろしいですか。各先生ごとというより、事柄ごとにまとめてお答えいただけたらと思います。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 都市機能の部分につきましては、大きく2点ございましたけれども、今回、例えば資料で出しましたものは、まさに鉄道が主導的なものと、それからまちから、まちが先に進んでしまって、言葉は悪いですが、ある程度まちがまさに開発の負担をして駅をつくるという2つの、品川の駅を鉄道が主導すると言うかというのはちょっと微妙なところもありますけれども、そういう2つの例を示したのは、まさに同じ問題意識でございます。また、例えば特定都市再生緊急整備地域については、エリア指定の要件に交通利便性の改善の概念が入っており、その部分は、エリアの制度の中でも交通機能の強化ということと両輪で再開発していくという概念が出ておりますし、それを、ちょっと制度化の部分について、どこまで我々最後できるかでございますけれども、ご指摘のとおりでございます。特区に基づいて再開発しているときに、費用負担のあり方について、鉄道だから知らないよという事柄ではなく調整を進めていくと。現にプロジェクトが進んでいくと、金目の話も進んでエリアの指定に鉄道事業者なり交通事業者が同意するというのはあるパターンだと聞いておりますので、そういったところはもうちょっと制度化なり、あるいはプロセスとしてもうちょっと見える形ができればいいかなと思っております。最終的な答申のほうでは、そういう事柄についても書いていきたいなと思っております。

それから、改札のボトルネックについてご指摘がございましたが、これは駅のワーキン

グでもご議論いただいている部分とかぶりますので、そこでまた改めてご議論いただければと思っております。今、どれぐらいやっているかというのは、必ず1カ所は、例えばバリアフリーの観点で幅広の改札を設けるといのはございますけれども、そこから先の変化球というか、応用については、ちょっと手元にデータがないところでございます。

それから、富井先生からいただいた他モードのダイヤの連携という事柄は重要な視点だと思いますので、答申に書くときにも、そのレベルについて、ダイヤに限らないと思えますけれども、いわゆる他モードとのサービスのシームレス化でできること、ダイヤ例示であり得ると思えますけれども、書き込んでいきたいなと思っております。

それから最後、異常時の情報提供につきましては、オリンピックというのが、屋井先生のご指摘のとおり、一つのエポックになりますので、どこまで書けるか分かりませんが、重要な事柄ですので取り上げ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】 どうぞ加えてご質問、ご意見いただきたいと思えます。よろしいですか。

それでは私からも、今ご発言いただいたのにも関連するんですけど、1つは、最初の資料1にあった、最初にあったんでしょうかね、電子化がこういうふうになんて進んできて、1991年からなんですね、磁気カードってね。そのときは、会社によって違うことをやっていたし、それが中に入れなくていいようになって、すっと通れるようになった。いろいろなことをやってきた。

それから、会社も統合的にどれも使えるようになってきたし、それから、前はあれでしたよね、大手町あたりの乗り換えもなかなか、1回大手町の丸ノ内線と東西線なんて出なきゃいけないのが、30分くらいだったらいいということになっているでしょう、今の改札のシステム。あれよくできていますよね。だから、ICカードという能力というのは、実は潜在的には、もちろん商売にも使っているけど、いろんなことができるはずで、ここまで来たのをさらにもう一歩進めようとする、例えば自由通路なんていうのを物理的につくらなきゃいけないという時代は、あと10年、20年くらいのレンジで考えれば、まるで時代おくれだと言いたくなるような、技術開発とかですね。そういうさらなるシームレスに向けてのICTの大活用みたいなものは、もうちょっと強く言ってもいいような感じはしましたね。

それから、もう一つは、屋井先生がおっしゃったようなところに全く関係するんですけど

れども、開発を何かしよう、あるいは再開発をしようとすれば、そこに普通は人がより今まで以上に集中するわけだけれども、それをいかに交通処理等々うまくやるかというのは非常に重要な課題であって、それはそれなりに対応してきたわけですよね。虎ノ門ヒルズをつくって新駅をつくるというのは、要するに個々に対応はそれなりに努力をしてきたんだけど、制度としてしっかりしたものがあるわけじゃなくて、これは鉄道に限らず、大規模小売店舗を立地するとき交通処理云々なんていうところでも基本的には個別にやっているんですよね。

交通アセスメントという制度が日本では確立していないんですけれども、それはいろいろなものをつくろうとしたときに、それが道路交通や、あるいは公共交通にどのような負荷のオーバーフローがあり得るか。チェックして、オーバーフローするならば、開発のキャパを抑制するなり、交通の処理を工夫して、幹線道路から入れないで裏から入れるようにするとか、あるいは必要な交差点をつくるか、それも開発者の負担でとか、何かと制度の整っている国もあるんですね。

私も今通っている大学からすると、六本木付近というのは、実に駅なんかは狭隘で、ホームも狭隘で、あんなどでかいビルが2つもできてみれば、まるで時代おくれになっているわけですよね。時代によってだんだん変わるから、最初から予定するのは難しいんですけれども、今回を機に、そういうことをより系統的に、システムティックに制度化してやっていくというのを志向する必要があるのではないかぐらいのことはあってもいいんじゃないかなという感じはいたしましたね。私の感想を申し上げますと以上です。

それじゃ、今のところ、多分に駅に関係することが多いので、次のテーマでも出てきますので、ひとまず先に行かせていただいて、駅空間・防災ワーキングのほうの話をしたと思います。ご説明をお願いいたします。

【金子駅機能高度化推進室長】 では、私のほうからご説明をさせていただきます。資料は資料6のA3の資料になります。

昨年7月に駅空間・防災ワーキング・グループといたしましては、中間とりまとめのほうをさせていただいております。その際にはオリンピック・パラリンピックを見据え、2020年までに早期に取り組むべき対策の方向性ということで主にバリアフリーや外国人対応、そういったところをメインに取りまとめをしてございました。このたび後半のほうでは、そのほか駅空間の高品質化のあり方、あるいは総合的な防災対策のあり方、こういったところも加味した形で最終とりまとめ案というのをまとめておるところでございます。ただ、

こちらのほうも、まだ現時点、総論的な内容になってございまして、今後、個別駅についての言及ですとか、あるいはこの後、説明で出てきますが、指標の検討の深度化、こういったところはまた引き続きやって、最終のとりまとめをしていきたいと思っております。その際には、本日いただいた、これからもいただきます先生のご指摘なども踏まえた形にさせていただければと思っております。

では、資料6でございまして。まず、全体構成でございまして。1ページの左側の青色の第1部が「鉄道をめぐる社会経済の状況」で、第2部が緑色の部分で「鉄道の駅空間及び防災における現状と将来に向けての課題」を書いてございまして。それから、2ページ以降、5ページまでが第3部ということで、「2030年までに取り組むべき対策の方向性」ということでございまして。

それでは、冒頭のほうからご説明をさせていただきます。まず、青色の第1部の部分でございまして、「鉄道をめぐる社会経済の状況」ということでございまして。5つございまして。この5つの柱については中間とりまとめのときを踏襲してございまして、超高齢社会の到来の対応、あるいは観光立国の推進、東京オリンピック・パラリンピック大会、都市の国際競争力の向上、あと災害対策ということでございまして。

この中で観光立国の部分については、中間とりまとめ時に比べて、大きく記載を変えておるところでございまして。中間とりまとめの段階では、観光については2,000万人目標というふうなことで書いてございましたが、今年の1月19日に記者発表がございましたけれども、それによりまして、昨年の訪日旅行者数は1,974万人ということになってございまして、目標達成も視野に入ってきていて、政府のほうでは、「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」を設置して、次の目標設定検討中ということでございまして、そういった状況に記載のほうを変えておるところでございまして。

続きまして、第2部の緑色の部分でございまして。青色のような社会経済状況を踏まえて、駅と防災の現状と課題ということでございまして。まず1番のところは、鉄道駅の役割というのを書いてございまして。ポツが4つございまして、まず1つ目は、鉄道駅は交通ネットワークのノードであって、鉄道利用者に鉄道サービスを提供する拠点であるという役割が1つでございまして。

それから、3つ目のポツのところになります。もう一つの役割としては、鉄道駅は、人々が集う、まちの賑わい拠点であって、「まちの顔」として、快適で初めて利用する方にも直感的に分かりやすく、安全でほっとできる公共的空間であるとともに情報拠点である

ことも期待されているということでございます。こういう役割を果たすためには、鉄道事業者のみならず、地方公共団体の方をはじめとする関係者の行動が不可欠ではないかということでございます。

この後、2番、3番で現状と課題をまとめてございます。まず、全般的な部分でございます。(1)でございますが、シームレス化に向けた施設管理者間の連携が不足しているのではないかということでございます。ターミナル駅などで各鉄道事業者が個別に駅空間をこれまで形成してきたということで、その結果、段差の存在、あるいは分かりづらいサイン表示、異なるサインシステム、こういったところが見られるというところでございます。あるいは、今、空港駅などでは空港ターミナル、あるいは都心の空港アクセス乗換駅、こういったところもシームレス化が必要ではないかということでございます。

あるいは、今、駅の属性に応じて求められるニーズは変わってくるでしょうけれども、災害対策を含めて、鉄道側とまち側とのシームレス化に向けた連携の不足、こういったところも課題として指摘をさせていただいてございます。そういう中で、今現状としては、駅をめぐる関係者を束ねる司令塔が不在していて、あるいは駅をめぐる関係者の認識が一致しないこともあるというところでございます。

ここで、先ほど駅の属性というのが出てまいりましたが、これについてはこの後も出てきますので、一旦ここで駅の属性についてご説明させていただければと思います。資料6の6ページのほうをご覧くださいと思います。大きく6つ柱立てしてございますけれども、1つ目が広域輸送の拠点ということで、さらに3つに細分しております、空港駅、空港アクセス乗換駅、それから新幹線駅ということでございます。この新幹線駅の中にリニア中央新幹線も含むということでございます。2つ目がオリンピック・パラリンピック会場関連駅、3つ目が国が指定した特定都市再生緊急整備地域内にある都市再生拠点駅、4つ目が23区外の都心部周辺拠点駅、5つ目が観光拠点駅、そのほか生活拠点駅というふうなことで分類してございます。

この分類につきましては、中間とりまとめの際にもしておりましたが、その際にはオリパラを意識して、空港から都心への乗り換えというのを意識して、今の6ページの1.に該当する部分としては、空港駅と空港アクセス乗換駅というのを前面に出しておりましたが、このたび、さらなるその先の2030年を視野に入れた場合、一つ新幹線駅というふうな属性も追加したところでございます。

ちょっとそれてしまいましたが、1ページのほうにお戻りいただければと思います。緑

色の部分の2. の(2)でございまして、2つ目の全般的な課題としては、鉄道利用者の協力とその他関係者の能力の活用ということでございます。オリパラ大会を控えて、急激な一時的な需要増に対しては、そういうバリアフリー対応、あるいは外国人対応という接遇ニーズ、こういったことに対応する必要があるということ。あとは常日ごろでも、駅構内の事故ですとか、あるいは災害、こういったところから安全性とかを向上させていくためには、鉄道事業者だけではなくて利用者の方、あるいは市民の方、あるいは事業所、企業、こういったところの協力を仰ぐことも重要じゃないかというふうな問題認識でございます。

3番が個別の話でございまして、大きく駅空間と災害対策とございます。まずは駅空間分でございます。バリアフリーにつきましては、今後の高齢者の社会参画、あるいは福祉増進、こういったことを図るためにもバリアフリーの推進が極めて重要だということでございます。

現状の進捗の状況とかを数字でご紹介させていただきつつ、平成32年度の目標達成に向けて、バリアフリーの推進に当たっては、国と地方公共団体と鉄道事業者と三位一体となった推進が必要だということでございます。

続きまして、外国人対応のところでございますが、無線LAN環境関係については、先ほどもお話がございましたように、利用の外国人からは手続きの簡素化・一元化、こういったことが求められるというところでございます。あるいは、観光庁のほうで平成26年3月に「多言語対応ガイドライン」を作成してございますが、こういったことを含めた標識等による多言語案内の改善も必要だということでございます。それから3つ目が、先ほどもお話しありましたけれども、異常時の運行の際の情報提供の多言語化、こういったところがまだ不十分だというところでございます。

3つ目が駅容量・空間の質ということでございます。この③の1つ目が駅容量関係でございますが、駅を拠点とする都市開発が進むことで、東京圏全体としては、鉄道需要についてそんなに伸びるわけではないにしても、東京周辺部などでは今後も鉄道需要が増加することが見込まれるという中で、そういう中で駅改良が進まないでボトルネックが生じてしまうと、そういったような状況は避ける必要があるというふうな課題認識をまず1番に書いておるところでございます。

続きまして、空間の質の関係でございますが、利用者にとって心地よく利用しやすい質の高い空間設計が必要だということでございます。保育所等の生活支援機能の付加ですと

か、駅ナカビジネスとか、そういったことを展開することによって駅の多機能化というの
も進展してございますが、一方で、利用者が一息つけるような、そういった意味での快適
性というのはまだ不十分じゃないかというところでございます。それから、案内サインに
ついては一定の整備がされてきているけれども、分かりづらい駅も見受けられるという
ところでございます。

それから、4つ目がまちとの一体性ということでございまして、自由通路の確保ですと
か、あるいはデザインの調和ですとか、そういったところでの一体化の確保も重要だとい
うようなこと。それから、あとは鉄道と他モードとのノードとしての結節機能の強化も求
められるということでございます。

次に、2つ目、災害対策でございます。まず、ハード面でございますが、現在約9割強
進捗しておりますけれども、1万人以上の路線、あるいは駅について耐震化を進めていく
ということでございますが、今後はそれに加えて土構造物ですとか、曲げ破壊先行型の耐
震対応のほうも図っていく必要があると、あるいは非構造部材などの耐震補強も必要だ
ということでございます。あとは耐震のみならず浸水対策も大事、あるいはソフト対策も大
事だということでございます。

ここに挙げていますような課題に対応する形で対策のほうをまとめてございます。今の
緑色の3.の(1)に対応する部分が、2ページ目の1. 駅空間の高品質化ということ
でございます。バリアフリーについて言えば、ハード面の整備のみならず、ソフト対策の充
実もしていくということ。あるいは視覚障害者、聴覚障害者の方なども含めた全ての利用
者に配慮したことをやっていくということ。あとは駅員教育などをやっていくと。ある
いはホームと車両の段差・隙間解消、こういったこともやっていくということござい
ます。

あるいは、外国人対応につきましては、先ほど申し上げたような課題への対応をしてい
ったり、あるいは駅ナンバリングなどをやっていくということでございます。

3つ目が右側の(3)の部分でございますが、分かりやすくゆとりある駅空間の形成と
いうことで、今後の需要予測を踏まえて、容量拡張を含めた駅空間再構成、こういったこ
との必要性も検証すべきだというふうなこと。その際には、駅周辺開発ですとか、道路管
理者との連携促進も重要だというふうなことでございます。あるいは流動動線だけではなく
て、滞留状況、あるいは避難動線、こういったことも踏まえつつ、ベンチ、店舗等の機
能の再配置ですとか、空間拡張にも努めるということ。あるいは新技術の活用などもして
いくというようなこと。あとはサインシステムについても表示の簡潔さですとか、表現様

式ですとか、掲出位置だとか、視認の連続性があるかとか、そういう観点から各事業者のコーポレートカラーにも配慮しつつ必要な改善をしていくというふうなこと。そういうサインの見直しを行っていく際には、平時の案内のあり方だけでなく、デジタルサイネージ等も活用しつつ災害時を想定した案内表示のあり方も検討されるべきというふうなことを方向性として記載してございます。

4つ目でございますが、まちとの一体性の創出という意味で言えば、駅周辺の回遊性を高めたり、近隣駅との乗り換えのシームレス化を図るためにも自由通路の整備を必要に応じて進めるというようなこと。あるいは、先ほどもちょっとお話が出ていましたけれども、将来の技術進展とかを踏まえると、鉄道事業者においてICカードの活用等によるまちの分断の回避のあり方、こういったことの検討もなされるべきというふうなことを記載してございます。

次、3ページでございます。左側のところでは、先ほど申しあげました駅の属性に応じた駅空間の形成について書いてございます。まず、空港駅について言いますと、総じてバリアフリー化や外国人対応は図られているところであるけれども、今後は、各事業者のほうで提供されている運行情報について、統合された形で利用者に提供されることが重要じゃないかというようなことを書いてございます。

あと、空港アクセス乗換駅や新幹線については、鉄道間の乗り換えのさらなるシームレス化とともに、こういった駅というのは東京のゲートウェイにもなるということで、あるいは先ほどお話しありましたような、大型の荷物を携行する利用者も増えてくるという中で、国際的に引けをとらないシンボリックでゆとりある駅空間をつくっていく必要があるということでございます。

次に、都市再生拠点駅については、そういう取り組みに加えて、まちとのシームレス化も意識されるべきということで、商業施設と一体的な駅改良ですとか、あるいは自由通路整備等によって回遊性の向上も必要だというふうなことでございます。あるいは、まちを含めて、光・緑・水などを活用することでゆとりある駅空間を形成していくことを期待というふうなことでございます。

あとは今後の昼夜間人口の増加等によってホームやコンコースが非常に混雑するような場合には、所要の駅改良がなされるべきであるとともに、都市計画決定とかを行う際には駅の機能というのが支障を来さないか、そういったことも考慮する視点が必要ではないかというふうなことを書いてございます。あるいは、駅改良とかをする場合には、その費用

の開発者負担というのも選択肢ではないかというふうなことを記載してございます。

あと都心部周辺駅や生活拠点駅などについては、高齢者が公共交通機関を利用した外出が容易になるように、他モードとの乗り換えのシームレス化などについて記載してございます。あるいは生活拠点駅について言いますと、いろいろな生活支援機能の集積などを期待というふうなことを書いてございます。

災害対策につきましては、ハード面とソフト面のトータルマネジメントをしていくというふうなことでございまして、3ページの右側でございましてけれども、耐震・浸水対策ということでございまして、耐震対策について言えば、今、耐震省令に基づいてやっていますせん断破壊先行型の耐震補強をするとともに、土構造物や曲げ破壊先行型のこともやっていくと、あるいは非構造部材もやっていくということでございます。あるいは浸水対策は関係者が連携して進めていくということでございます。

ソフト対策について言えば、滞留者への対応ということで備蓄などの充実、あるいは救護体制の整備、あるいは事業者と自治体との協力関係の整備、あるいは避難関係について記載してございます。

4ページが先ほどの1ページ目の緑色の2. に対応するような形になりますけれども、こういったことをどうやってやっていくかというときに、関係者の方、鉄道事業者、あるいは地方公共団体、そのほかの周辺の施設管理者、こういった人が「駅まち会議」の場で見える化した課題を、4ページの下にありますような指標の導入などを行いながら、見える化した課題を共有した上で、PDCAサイクルを実施しながら、駅に係る課題を解決していくというふうなことでございます。

イメージ図のほうは8ページのほうにつけさせていただいておりますけれども、こういう駅マネの取り組みというのをオリンピック・パラリンピック大会の準備段階でも積極的に展開することによって、オリパラのレガシーとしていくことも期待されるというふうなことでございます。真ん中のところに「駅まち会議」ということで、赤枠の鉄道事業者、あるいは黄色枠の自治体、こういったところがそれぞれかぶっていく形で課題を解決していくというようなこと、あるいは緑色の部分になりますけれども、利用者や市民も介助や案内や安全性の向上というようなことで参画していくというようなことで、これ全体を「駅まちマネジメント」というふうな考え方としてございます。

この考え方自体は中間とりまとめのときにも出させていただいておりますけれども、今回追加してございますのが、4ページの(1)の真ん中から下あたりでございます。この

ような取り組みの実効性を、5つ目の丸ポツのところになります。このような取り組みの実効性を確保するために、国や地方公共団体等は次の措置を講じていくべきということで、取り組みの例のところを書いていきます。計画にまとめていくに当たっての現状調査、あるいは実際の計画遂行に当たっての支援措置、あるいはこういう駅マネ会議を運営するに当たっての財源として、駅や駅周辺の広告収入を活用していくというふうなこと、あるいは駅周辺開発に伴う広場整備ですとか、駅コンコースの空間拡張、こういったことも公共貢献として容積率の設定などにおいて積極的に評価していくというふうなことを書いていきます。

あるいはその下でございますが、今、既存でも法律の都市鉄道等利便増進法の中で協議会の枠組みがございますので、そういったものの活用も有力な選択肢でございますが、さらに必要がある場合には、駅とまちが連携して創意工夫を凝らしながら取り組みを進めていくことが容易化されるような枠組みづくりも検討されるべきというふうにしてございます。さらには、ビッグデータの活用方策なども国もかかわるべきということでございます。

最後に5ページでございます。今、述べてきましたような2030年までに行う対策の方向性の中でも、2020年までに早急に取り組むべき内容というのを5ページで改めて書いてございます。まず、「駅まちマネジメント」について言いますと、2020年のオリパラ大会に対応するために、広域輸送拠点から順次駅マネを実施すべきということでございます。空港駅、空港アクセス乗換駅、あるいは新幹線駅、こういったところから順次実施すべきということでございます。

次の駅空間の高品質化については、バリアフリー化については2020年度の目標達成、あるいはアクセシビリティ・ガイドライン、こういったことに十分に対応するための支援の維持・拡充ということでございます。あるいは自治体の理解を促進していくというようなこと。ソフト面でも、ロンドンオリンピックのときにありましたようなヘルプポイントの明確化ですとか、あるいはそのほかのソフト面の対策をしていくということでございます。

外国人対応もさっき申し上げたようなことを早急を実施していくということでございます。あと、オリパラ対応といたしましては、特にオリンピック・パラリンピックの会場関連駅などにおいては、今後、組織委員会のほうの検討がなされると想定されるサインの統一化ですとか、あるいは先日25日に暫定版が公表されましたアクセシビリティ・ガイドライン対応、こういったことに協力すべきということでございます。

あと、災害対策につきましては、災害対策の見える化を行っていくべきということで

ございます。こちらのほうは9ページに関係資料のほうをつけさせていただいております。災害対策の実績ですとか、先進事例というのを積極的に鉄道事業者に公表していただく。あるいは2番のところですが、災害発生時の施設被害、あるいは運行状況、あるいは日ごろからの利用者へのお願いの情報発信、あるいは災害対策の優れた取り組みに対する表彰、こういったことを行うことによって、下のピンク色の部分でございますが、事業者の取り組みを促進するとともに、鉄道利用者の方々にも理解を深めていただいて、いざというときに自らが安全に向けて行動できるように、あるいは周辺の利用者、あるいは企業、事業者の方々、こういった方々にもご協力いただくというふうなことを期待するというものでございます。

次のハード対策について言いますと、耐震補強、平成29年の目標達成に向けて実施すべく予算の確保と自治体の働きかけをしていくべきというふうなことでございます。あとは広域輸送拠点優先して耐震対策、ソフト対策をしていくということでございます。

以上です。

【家田委員長】 ご苦労さまでした。

それでは、ワーキングの主査をやらしてもらった羽藤さんから補足、あるいは強調したいところとか一言お願いします。

【羽藤委員】 ワーキングの主査をやらさせていただきました羽藤でございます。中間とりまとめでもお話しさせていただいたところはあるわけですが、基本的に今回の中で重要なのは、駅まち会議を設けてまち側と連携しながら進めていくということが非常に重要な視点かなと思います。ただ、その際に駅を、これは駅だけではなくて、ネットワーク的な観点からも少し議論が必要かと思いますが、生活拠点駅、観光拠点駅、それから都市周辺の拠点駅、都市再生拠点駅、そして高速輸送の拠点駅ということですので、そういった拠点を決めて、そこに集中的に、まず、2020年であれば広域的な高速鉄道、あるいは空港との接続拠点に対して整備を行っていくべきだろうというようなところが大きな骨子になっております。

中間からの強調したい点といたしましては、まず、ゆとりある空間、駅の空間の質の向上、これを検討して入れたということが大きな視点だろうと思います。自由通路とか、まちとの一体化、いろいろあろうかと思いますが、とにかく空間の質を特に拠点となる駅で上げていきたいということです。

2点目は災害、この災害の検討については、中間とりまとめではまだあまりできていな

かったのですが、今回、念入りに検討させていただきまして、ハードとソフトのトータルマネジメントという言葉をつけておりますが、曲げせん断破壊等の先行型の対応ですとか、それだけではなくて災害対策の見える化、こういったところに踏み込んでいただいて、事業者さんもかなり負担になるかと思うんですが、ぜひこういったことを進めていただくことが肝要というふうに考えております。

3つ目は、これは制度というか、国、それから自治体のこういった際の支援体制でございます。これは地方公共団体、それから国、いろいろあるわけですが、駅を拡充していく、場合によっては需要が増えていく駅も極端にございますので、そうしたところに対して、予算という意味ではなかなか難しいところもあろうかと思いますが、例えばデータをとる調査であるとか、それから広告収入的な枠組み、それからさまざまな制度がございますので、そういったところをバックアップできる体制づくりということを盛り込んだというところがポイントになろうかと思えます。

私からは以上でございます。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。

それじゃここからは、ただいまの資料6につきまして、皆さんからご質問やご意見をいただきたいと思えます。また、さっきと同じようにお答えはまとめてやっていただくようにしましょう。いかがでしょうか。

それから、岸井先生、伊藤先生にはワーキングのメンバーとしてもご参加いただいたので、さらに強調したいところなんかも、もしご発言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。それでは、岸井先生からどうぞ。

【岸井委員】 まとめの段階に参りましたので、全体にわたる話として発言させていただきたいと思えますが、駅ワーキングでは、先ほど来ご説明があるとおり、専ら対象として考えていた駅は既存の駅であります。その既存の駅に対してどういうふうにするのかということについて、いろいろな議論をした。その中では、例えば大改良をする場合には開発が多分あるんだろうから、その開発と一緒にやっていただろうかという検討も書かれているわけですが、実際には、虎ノ門の新駅のときの議論もそうですけど、開発者の負担を平等にうまく取り込むというのはなかなか難しい。一方で利益は地価に反映されているから、不動産のメリットは税で逆に返ってくるというのが一定の仕組みとしてはある。ただ、TIFのような制度がないので、特定のところから持ってきた税を特定の地域にあらかじめ投入することを決めている制度がない以上、そのところをどうやってかいく

ぐるかって、なかなかややこしいところがあって。言いたいことは、そういったことは、実は新線の新駅においてもっと激しく起きるということだろうと思っていて、駅部について、特に新線の駅については、今回あまりここで議論していないんですが、いつか全体の議論として、どうやって公平に駅部のメリットをうまく吸収するのかということを議論したいなと思います。

私自身は、1つは、最終的には使う人からいただくというのが一番公平な方法で、ただし、開発者のほうは先につくりたいという意向もあるわけですから、先行的に開発者がお金を出すにしても、ある一定の運賃である部分は返すというか、回収するというか、そういう方法がいいのではないかな。昔の複々線の会計のようなものの展開版というのがあり得るのではないかなと思っています。これは全体の議論として、またどこかでやっていただければいいなと思いました。

以上でございます。

【家田委員長】 ありがとうございます。伊藤先生、どうぞ。

【伊藤委員】

今回、大きいⅡのところの鉄道・駅空間及び防災における現状と将来に向けての課題の1. 鉄道駅の役割のところにも書かれているんですが、鉄道駅をネットワークのノードとして見る見方、これはずっと従来されてきたものだと思いますが、それに加えて、これだと、3ポツ目になりますが、人々が集う、まちの賑わいの拠点であり、「まちの顔」で公共的空間であるということを並列して、両方の見方を加えていただいたところがポイントかなと思っています。

それを踏まえて、いろいろな記述を加えていただきました。ちょっとこれはワーキングで本当は言えがいいんだと思うんですが、例えば3番目の取り組むべき対策の方向性、2ページです、駅空間の高品質化の(3) 分かりやすくゆとりある駅空間の形成というところで、3つ目の丸ですかね。これが駅構内の滞留状況、避難動線等も踏まえた上でのベンチ、店舗等の機能の再配置云々と書かれているんですが、ちょっとベンチと店舗という物だけだという風に読まれると限定的なので、滞留空間、空間自体をつくるんだということに少し触れていただけるといいかなと思ったのと、それからその次の3ページ目の(5)の属性に応じた駅空間の形成というところで、2つ目ですかね、都市再生拠点駅というところでも、1ポツ目で、ここも世界的な都市再生の事例を見ていきますと、公共空間というものの価値が非常に重要になっていると思いますので、商業施設と一体的な駅改良とい

うだけでなく、特に都市再生拠点駅では公共空間のことに一言触れていただけるといいかなと思いました。全般に空間についても踏み込んだ記述をしていただけてよかったと思っています。

それからもう1点だけ、駅マネのところにも書かれているんですが、それから最初の役割のところで市民の参加のことが書かれています。鉄道のレベルの高い国であるからこそ、市民の鉄道利用リテラシーみたいなものも高いと思いますし、それをさらに高めていくんだというところに触れていただいていると思います。そういった視点があるというところは重要なポイントかなと思いました。

【家田委員長】 はい。ほかの先生方。それでは、加藤先生。

【加藤委員】 二点あります。一つは、すでに先生方が指摘されたことの一部繰り返しになるのですが、鉄道駅をまちの一部というよりは、むしろ中心とみなすという思想が大事だろうと思っています。その意味で、先ほど申し上げたとおり、鉄道が周辺に与える外部効果を考慮して、鉄道とまちとが連携することで鉄道需要も増えるしまちも発展していくためのスキームを考えていくべきだと考えます。資料で示されている方向性には基本的には賛成なのですが、どうやってそれを実行するかという金目の話をきちんとする必要があると思います。

もう一つは、災害の話です。東京圏の既存鉄道駅の多くでは老朽化が進んでいますし、今後期待される地震等の大災害のことも考えると、大規模な再投資が多くの駅で必要になるだろうと予想されます。そうした投資を個々の駅でやるのではなく、防災性向上がまちにも貢献するという前提で、まちとの連携の中で議論をしたり、広域の複数の駅、複数の鉄道事業者間で協力したりできるスキームをつくっていかないと、東京のような高密・広域の鉄道ネットワークのあるところでは、効果的な災害対策ができないのではないのでしょうか。こちらのほうについても、財政的な支援が可能なスキームを検討してもいいのではないかと考えます。

【家田委員長】 ありがとうございます。屋井先生。

【屋井委員】 どうもありがとうございました。岸井先生のおっしゃっていただいたような、非常に難しさということは確かに分かります。その上で見ると、よく書けているなというふうに思いますし、そこがあるからだと思うんですが、8ページの駅まちマネジメントの考え方というところに、ここにステークホルダーが書かれているわけですが、ここには基本的には鉄道事業者と自治体、この2つが「課題共有・調整する場」というふ

うに書かれていて、ただ、もともと駅まち会議の設置・活用の目的の中に、防災面だとか、サインだとか、そういう通常時の——通常時じゃないんだけど、でも開発に伴うことではない事柄が入っていますので、ここに開発者というのか、あるいは管理者というのか、オーナーというのか、あるいは入居者というのか、そういう駅周辺部というのをどこまで捉えるかがはっきりしませんけれども、やはりそこまでを含めたステークホルダーが書かれて、連携してやっていくんだというふうになっていてもおかしくないなと思うんですけども、そのあたりがそう書かれていない。利用者、市民というところで読むのかもしれませんが、そのあたりがちょっと質問ということになるんですけども。一方で4ページのほうは、先ほどいただいたように、構成員の中にはビル管理者とか、こういうものが入っていく可能性が書かれているので、そこは合致したほうがいいんじゃないかなと思います。

もう1点は、先ほどご説明いただいたような公共貢献を容積率に加えていくみたいな、それは開発が前提で、それがこの駅まち会議の目的に資するようなものであれば、積極的に評価しましょうということかもしれませんが、ちょっとこの枠組みというものを、先ほど岸井先生のお話もあったように、この中でできることなのか。あるいは別途、前向きに議論して何らか書き込む場所があつていいのかという、このあたりは議論を要するのではないかと思います。特にこうやってタイミングが合ってやってくれる駅直近であればいいですけど、やはり徒歩圏というか、駅成圏というか、駅の権益の中で、鉄道という見方をすれば、最終的には何かフリーライドしてしまうような開発が後から起こるケースなんかよくあるわけですから、どこかでそれは仕組みとして、基金でもつくってプールできるようにしない限りは、実際にはこういうのを還元できないわけなんだけど、そういうのって非常にハードルが高いと思いますけどね。だけど、どういうものを考えるかの、その大きさによってはこの中にはまらないんじゃないかなんていう気もしますので、そのあたりも含めて質問させていただきました。

以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。矢ヶ崎先生、それから岩倉先生。

【矢ヶ崎委員】 ありがとうございます。駅空間・防災ワーキング・グループの皆様方の検討の結果を拝聴いたしまして、特に駅マネのあたりも非常に新しいものが出てきてすばらしいなと思って拝聴しておりました。

この駅の役割が重くなってくると、ハード面ですとか、居心地のいい、質のいい空間

整備といったことに加えて、今、駅自体がどういう状況になっているのかという情報発信ということも重要になってくるんじゃないかなというふうに思っております。といいますのも、この間の雪ですよ。私たちは交通モードを使うリテラシーの高い国民ですので、上手に対応した人も多かったんですけども、この駅には入れる、この駅には入れないといったような、端的に言えば、今駅で何が起きているのかという運行に関することだけではなくて、駅空間がどうなっているのかという情報もあると非常にいいのかなということをおもった次第です。

情報に関連しまして、1 ページ目のところに緑色の枠の中の課題3の個別的な事項のところの外国人対応という、資料6の1 ページの②外国人対応のところなんですけれども、確かにこちらで異常時の運行情報の提供、これを多言語化するということは大変重要なことでありまして、非常にすばらしいことなんですけど、これに加えて、国といいたましようか、Safety tipsというような、外国人が登録をすると、災害時に勝手にプッシュ型できちっと自分が持っているスマホに英語の情報が送られてくるというシステムもございますので、こういったものとの連携ですとか、それと一部のメトロの駅の構内の中には、「Safety tips に加入しましょう」という英語のポスターが慎重しやかに隅のほうに張られているんですけども、そういったものの情報提供なんかも駅でどんどんやっていって、とにかく交通に関するリテラシーの高い国民ではない人たちが随分駅を利用することになってまいりますので、そういう配慮をもう少し打ち出していくと非常にいいかなと思っています。

関連しまして、2 ページのところの1の(2)更なる外国人対応の推進とあって、「業界挙げての駅係員教育の充実」というふうに書かれておりまして、全員が英語をやらなきゃいけないのかとか、中国語をやらなきゃいけないのかというようなこともありますが、もちろんそういった駅の方の語学力の向上も重要なんですけど、今はITが非常に使い勝手のいいものを総務省さんや民間の方は随分、指さし確認とか多言語でそのまま、口で言ったら、それが翻訳されてアプリで表示できるみたいなものがいっぱいありますので、IT活用しながらというところも非常に重要なことかなというふうに思いました。

あと、最後に1つだけです。6 ページに鉄道駅の属性分類をして、それぞれごとにきちっと強弱をつけて進めるんだというお考えは非常にすばらしいことだと思います。1、2、3、4のあたりに該当されている駅というのは、そうそう動くことのない駅だと思うんですが、5の観光拠点に関しては、「MICHELIN Green Guide JAPAN」というものの基準というのはいいと思うんですが、この星が変われば変わるのかということもありますので、変わ

っていいと思うんですが、この観光拠点駅だけは見直しをするというような観点を少し入れていただくと、需要変動があるものですから非常に使い勝手がよくなるかなというふうに思った次第です。

以上です。

【家田委員長】 岩倉先生、お願いします。

【岩倉委員】 まず、曲げ破壊対応でやるということと耐震の進め方の状況をちゃんと公表するという、非常にすばらしいと思いましたので、ぜひ損傷レベルも2とか1とか、そういうレベルまで引き上げてもらうようなことで進めてもらえればなというふうに思います。

それで、まず、バリフリに関してなんですけれども、見える化というか、どこの駅がどういうふうにバリフリされていて、どういうふうに動けるかという把握というのは、国交省ができていのかどうかというところがやや気になっていると。いろんな身障者のタイプの人がありますから、どういうふうに動きやすくなっているのかというのがぱっと見えるということが、チェックができていのであればいいですけど、できてないで基準だけ示すというのだと一つうまくないかなというのが1点と。

それにあわせて、さっき「Lonely Planet」の話とかミシュランの話とかされていましたが、バリフリ対応がどういうふうにされていて、外国人の人がどういうふうに動きやすいようになっているのかということに関しての情報発信みたいな、ガイドに、このURLを見てくれれば、概ね動き方が分かるんだよというふうになっているような対応というのが大事なかなというふうに思ったりして、いずれにしろ見える化というか、データ化というのがちゃんとできているのかというところが、駅だけじゃなくて、町なかとの連携も含めて重要なと思った次第です。

最後が駅マネなんですけれども、これ自治体主導でやるというふうには書いてあるんですが、これどのくらい強制性があるのかというところと、どういう水準のものをやらうのかというところ、例としては書かれているんですけども、新宿駅南口みたいなのか、渋谷駅、あのスタートを自治体にやらうようなことを考えているのだとすると、本当に実行可能性があるのかとか、ここに、関東運輸局みたいなところ、地方運輸局、何も一言も出てこないんですけども、発案し取りまとめるのは相当高度だと思うんですね。自治体の場合、鉄道会社がどういうビヘイビアで考えていらっしゃるのかとか、資金的なものはどうなのかとか、国道も、例えば新宿駅南口だったら、甲州街道をどうするかとい

うことも全部あわせてマネジメントしていかないとまくいかなと思うんですけど、どういう水準のものを狙ってやってもらうのかということに関しては、結構また詰めていかないとまずいのかなという、ちょっとそんな印象を持ちました。

【家田委員長】 ほかにいかがですか。富井先生。

【富井委員】 この資料を見せていただいてちょっと思い出したのは、3.11の地震のときなんですが、あのときには西船橋駅が早々に閉められてしまいまして、東西線は動いていたんですが、西船橋まで行けなかったということがありました。あれは共同使用駅の管理に対する問題点で、個別の問題については反省のもとに改善されると思うんですが、そういう視点からこの資料を見ますと、1ページ目の2番の全般的な現状認識と将来に向けての課題のところの丸の4つ目です。「駅をめぐる関係者を束ねる司令塔が不在、駅をめぐる関係者認識の不一致」というのが書いてあるんですが、この課題に対してどうすればいいのかということが後ろのほうにはあまり書かれていないように思ったんですが、先ほどのようなことに関連して、これに対する対策のようなものを書いていただいてもいいんじゃないかなと思いました。

【家田委員長】 よろしいですか。ありがとうございました。

それでは、これからお答えいただくんですが、私もちょっと1つ2つ言うと、さっき岩倉先生がおっしゃった駅マネのところについて言うと、これがグランドプランみたいなことを立てるような機能を持つ活動と見るのか。それとも、もうちょっと何というんですかね、職場でいうと小集団活動みたいな、日常的にここをもうちょっと何とかならないのか、この張り紙、何だよねとか、そういうような、もうちょっとスピーディーですぐに直そうじゃないかと。じゃないと市民と言ったって、新宿だ何とかだと言ったって、10年じゃ全然姿も形も見えない世界で、構想だけで10年くらいかかっているし、着工でやって10年でしょう、もうね。

だから、ロングレンジのものを考えることと、あるいはプランニングすることと、それから日常的に改善していくというところは分けて考えたほうがいいんじゃないかと思うし、どっちかというところ、ここはむしろその部分が欠けてきた、日常的に改善するところが。そこに、実はユーザーの目から見れば、具体的にいうと何なんですけど、A社とB社の新幹線の乗り換えの同時にやるところなんていうのは、あれはねえだろうとか思うんだけど、それを言ったらすぐ直してくれたりしますからね。というようなユーザーの目が常に事業者や自治体に反映できるような、そしてまたユーザーにも手伝ってもらおうと、こういうよ

うなところが主眼のような気もしましたね。もちろんそういう中から、長期的に見ると、こういうところが改善の余地があるねみたいな、ニーズが発掘されるのは大いに結構だしね。それを1点だけ、岩倉先生がおっしゃったのでコメントしました。

それから、さっきの矢ヶ崎先生が言った観光拠点のところ、「MICHELIN Green Guide JAPAN」に3つとか2つとか書いてあるのは、これはこれで結構なんだけど、ちょっと主体性に欠ける表現だよなという感じがするんだよ。ミシュランのやつがどうやって決めているのか知らないけど、何で高尾山なんだよという感覚を持った人はたくさんいるはずですよ。どうしてあんな山、単にいっぱいある山の一つじゃないというのもあるのよね。やっぱり日本が受け身でやっている観光じゃなくて、1,000万人にしましょう、2,000万人にしましょうとやってきたのは、むしろ主体的にアクティブに動いて、むしろここそ見てほしいんだという姿勢じゃないですか。そうすると、ここはこの記述するんだけど、とりあえず、だけどさらに、観光庁のお考えもあるだろうし、地元のお考えもあるだろうから、積極的に観光の拠点として推進すべきというものもこれからは考えていくということにはちょっと含んでおいてもいいんじゃないかと思っていますところでございます。

最後、もうちょっと大局的なことで1個いうと、資料6の1ページがまとめみたいになっているんですけども、まとめがまた細かいという感じがしまして、もうちょっと骨が太くて、一言二言で言えるまとめがないと、字ばかりでわけ分からないという感じがするんだけど、簡単に私の感想を言うと、東京都市圏というのは世界で最も鉄道が充実したものとしてやってきたと。今もそうであると。信頼性も高いし、安全性も高いし、便利でもあると。主としてそれはいろんな努力によってやってきたんだけど、さあこれからを考えると、今までも努力はしてきたけれども、駅については、まだ改善の余地がいっぱいあって、それは欠けているから改善するんじゃないかと、もっといいものにするという前に向いての飛躍の題材であると、それが駅なのであると、こういうようなつかみだと思うんですね。

それから、災害については、もちろん日本は災害国ですから、いろいろやっているんだけど、リスクはあるんだけど、それについてもできる限りの努力をしてきたと。それをぜひユーザーの皆さんにも知ってもらおうじゃないか。そしてまた、いざというときには、ユーザーの人たちも知っておいた上で上手に行動してもらって、トータルでいい結果を出そうじゃないか、こういうことだと思うんです。この程度のことを最初にぼーんと書きちゃって、これがまとめですと。具体はこうですとやらないと、何か細か過ぎちゃってつら

いなという感じがしましたね。

以上でございます。事務局側で同感だなと思うところは特にお答えいただく必要ないので、いや、違うんじゃないかというところやご質問をいただいたところをお答えいただくということでお願いします。

【金子駅機能高度化推進室長】 ありがとうございます。基本的には同感しかございませんので、この後も引き続き駅ワーキングのほうでご議論させていただこうと思っております。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 幾つかいただいたご質問、ご意見の中で、大きなテーマになっている駅のいろんなお金かかる金目の話については、ちょっとまた我々もさらに勉強しようと思っておりますけれども、まさに岸井先生、それから屋井先生が言われたところが、全てのケースに当てはまる制度的にかちつとしたものというのは、恐らく、大げさないうと50年来、当時は運輸省と建設省に分かれている時代から、両省ともに頑張っって何とかできないかと思ってきて、その1つの解決策は、実は一体化法といっって宅地とあれを、つくばエクスプレスのやつですね。あれは、当時は地価が高いということが建設のものすごい障害になっていたので、土地をタイムリーに確保して、それを開発利益が帰着する自治体がある程度リスクを負いながら土地を確保していくというので、これも全国では、大変残念なことにつくばエクスプレス1例しかないんですけど、そういうものはございませけれども、事務局というか、若干個人的に考えはありますけど、なかなか法律で一緒くたに切れるものはないんじゃないかなど。特に最近、いろんな都市計画のほうの制度も、本体は都市計画法なり建築基準法をベースにやっったものについて、地域ごとのカスタマイズをする制度として都市再生緊急整備措置法でありますとか、いわゆる特区的な手法を使っっておりますので、できるだけそういうアイテムが、こういう使い方があるよということをもまず明示して、現行の制度でもこういうやり方があるんだよと。それを組み合わせてお金を引き出してくるというのは鉄道事業者の知恵でもあり、あるいは自治体の知恵でもあり、あるいはデベロッパーの知恵なんだという出し方が1つあるのかなと思っっています。

いずれにしろちょっとその辺の、今、明らかなアイテムを使う、利用化の制度がどういうものがあるかということをも明示した上で、そういうことも含めて議論できる場として、長期的なスパンも含めた議論としての駅まち会議での議論であるとか、それは家田先生からもお話がありましたけど、岩倉先生のご指摘をまつまでもなく、長い話と短い話があると思っますので、立ち上げの仕方というのはいろんなやり方があるのかなと思っっています。

それから、自治体がそういう意味でいろんな開発の情報というのは集まりやすいので、自治体の方の初動ということ、今のとりまとめはしておりますけれども、実際は、先ほどもご紹介した品川の話でありますとか、それから今動いている渋谷の話というのは、自治体が話したのか、鉄道事業者のほうから話したのかというのは、真実は分かりませんが、現状の見え方としては、鉄道事業者さんのイニシアチブというのも非常に大きかったのではないかと思います。

そういう意味では前段で、今いらっしゃいませんけど、加藤先生からも、鉄道事業者の主体性というか、イニシアチブというのも大変重要だと思っているので、そういう意味でいうと、誰か言い出した人が損をしないという事柄が一つキーワードになるのかなと。言い出した人が金払えよとか、持って回れよじゃなくて、言い出した人に賛同、全て賛同じゃなくても、その言い出した事柄に含まれている公益性に賛同しやすいのは、どちらかという、銭金より先にまず出てくる自治体ではないかなという意味では、言い出した人に一番近いところに自治体さんがいるのかなと。

そこで、また事業者さんとの関係で調整というか、情報がなかなか集まらないとか、話し合いにも応じないというところについては、国土交通省の地方支分部局の運輸局であるとか、開発との関係であれば整備局という支援も、駆けつけて応援していくというのが実際の流れではないかなと思いますので、そういうのをトータルで、繰り返しになりますけど、支援なりサポートできるアイテムがどういうものがあるかというのをお示しするというのが一つのやり方かなと思っています。それはまた、次回以降の会で議論させていただきたいと思っています。

それから、情報発信の話も幾つか出ましたので、これは駅に限らない部分もございますので、またそれでまとめていきたいと思いますが、若干事務局としてあれというよりは、この後の遅延につながるんですけど、日本も利用者の、鉄道を全然利用していない人々に比べれば、鉄道リテラシーは高いんですが、昔より鉄道リテラシーが落ちているのではないかなという感じも実は事務局は思っております、その意味では、さまざまな場面での利用の仕方とか、鉄道を利用することについての裏表というか、こういうこともあるんだよという事柄ももう少し言わないといけないのかな。例えば矢ヶ崎先生からありました雪の問題がありますけれども、あれも鉄道事業者サイドの情報発信について、さらに工夫すべき点はあると思いますけれども、若干、最近の異常気象の状況というのは予想を超えている部分もございます。そうすると、日本人は真面目なので、鉄道を信頼して時間どおりに

行こうと思うというリテラシーを少し修正しなきゃいけないということも、別に自慢げに言えることじゃないんですけども、行政と鉄道事業者のほうでしっかりと事前に教えておくというの必要なのかなというふうに思っているところでございます。

以上でございます。

【金子駅機能高度化推進室長】 質問の答えだけ、すみません。まず、駅の属性について出入りがあるかというのが矢ヶ崎先生のほうからございましたが、こちらのほうは、先ほど観光の話もありましたし、例えば都市再生拠点駅とかでも特定都市再生緊急整備地域から出入りがあれば、それはまた対応するようなイメージでございます。あとは、岩倉先生からバリアフリーの現状を把握できているかというようなご質問がございましたけれども、これについては、このとりまとめ案の中でも、5ページの4の(2)の①の一番最後に「らくらくおでかけネット」というふうに書いてございますが、エコモ財団さんのほうで各駅、あるいは空港ターミナル、こういったところについてバリアフリーの状況について情報発信しています。ただ、おっしゃるように、外国人とか、どこまでそういうガイドブックなどを通じてできているかは十分把握できていないところがありますので、確認しておきたいと思います。ありがとうございます。

【家田委員長】 よろしいでしょうか。

さっき、駅マネね、鉄道事業者の主体的かかわりというのは言うまでもない、その空間を持っているわけですからね。けど、どうなんですかね。大都市じゃないんだけれども、地域公共交通活性化再生法の基本的な理念や仕組みというのは、とにかくそのエリアの中のことは、基本的には自治体が責務なのであると、考えるのが。あるいは少なくとも取りまとめをやるとか、幹事みたいなことをやるというのは責務なのであるというふうにつくられているじゃないですか。発想がね。そうすると、こういう問題も、それはJRさんの仕事でしょうみたいにならないようにしないとイケない。じゃないと、各事業者は自分の事業者のところに意識がいきますからね。それをつなげていくのが今回の肝なので、やっぱり各事業者、頑張ってくださいねを乗り越えようとする、自治体というものの位置づけが、市ですかね。市というか、地方自治体になるんじゃないかと私は思っているところでございます。

それでは、もう一つ話題が残っていますので、先に行かせていただきます。遅延のワーキングの報告をお願いします。

【山下鉄道サービス政策室長】 遅延対策ワーキングにつきまして、ご報告のほうをさ

させていただきます。鉄道サービス政策室の山下と申します。資料のほうですが、資料7-1から7-3に基づいてご説明のほうをさせていただきたいと思います。

夏に中間整理のほうをさせていただきましたけれども、その後、事業者さんのほうに実態のほうを聞きまして、それも踏まえてワーキングでさらに議論していただきまして、まとめたものということでございます。

資料7-1でございますけれども、大きな項目として1から5までございます。1のところが「はじめに」ということで問題提起。それから、2、3のところで遅延の現状と、それから事業者さんで既にされている対策。4のところが一番の中身でございますけれども、今後の方向性。それから、最後に「むすび」という形でございます。

まず、1番目の「はじめに」のところで問題提起でございますが、初めの2段落でございます。通勤通学時の混雑緩和など、前回の答申の中で盛り込まれています5つの課題、これにつきまして、指標を設けて取り組みをやってきたところ、着実にそれらの面については成果を上げてきたということでございます。

それから、安全対策につきましても鉄道の運転事故、これが大幅に減少しているということで、日本の鉄道は、ある面では利便性、安全性について非常に高いレベルまで向上してきているということでございます。その中で、とりわけ運行時分の正確性、これにつきましては、技術的には世界でもトップレベルであろうということでございますけれども、さらに適切な対策を行うことによって、非常に優れた運行実績を積み重ねられている事業者さんがいらっしゃる。その一方でというところですが、近年のラッシュ時間帯における高頻度の列車運行、あるいは相互直通運転化の拡大、こういったさらにサービスをよくしましょうという高度化に伴いまして、短時間の遅延が慢性的に発生していて、それから輸送障害が発生したときに遅延から回復に時間を要したり、遅延が広範囲に伝播するといった状況も見受けられるという、こういったご指摘をよくいただくというような状況になってきているということでございまして、この遅延対策ということを新たな政策課題として位置づけて検討していくというのが今回の問題提起でございます。

2. のところが東京圏の鉄道における遅延の発生状況ということでございます。こちらは資料7-3をご参照いただきたいと思います。3枚目のところが(1)のところでございます。遅延証明書の発行状況ということでございますけれども、東京圏の鉄道の遅延状況を把握するために、まず、平日における11事業者51路線、これの遅延証明書の発行状況を調査した結果ということでございます。この結果、平日の3分の2以上の日で遅延が発生してい

る路線が16路線。下の表の中で赤い色をつけている部分でございますけれども、16路線でございます。3分の2以上の路線でそういうものを発行していると、16路線ということでございます。それから、これらの慢性的な遅延がJR東日本さんとか、メトロさん、東京都交さん、こういったところに集中しているというような状況でございます、一部の路線についてはほぼ毎日発行されているというのが実情でございます。

それから、(2)のところでございます。3分以上の遅延の発生状況についてということで、こちらは資料7-3の1枚戻っていただきまして、「30分以下の遅延の発生状況について」というところでございます。先ほどの大まかな概況がございまして、さらに詳細を把握するためということで、主要な路線19路線、これについて遅延の発生状況を調査したということでございます。その結果、遅延が、調査期間20日間あるわけですが、その中で平均13日で発生していると。この中で3分から10分という小規模な遅延が86%ということございまして、その要因ですが、部外要因ということで、鉄道事業者自身ではない要因が94%ございます。その中で多いのが混雑とか、混雑を背景としたドア挟み、駆け込みなどを行って挟まれてしまうとか、あと急病人とか、線路支障、落とし物がほとんどですが、そういったものに起因するものが約7割というのが現状でございます。

それから、(3) 輸送障害の発生状況ということで、資料7-3の1ページ目に戻っていただきまして、輸送障害ということで、さらに長時間の遅延について、その発生原因を把握するために輸送障害というものがどういった原因で起こっているかということ进行分析したものが7-3の1ページ目でございます。鉄道事業者の中の部内要因、それから部外要因、災害要因、3つに分けられますけれども、その中で、部外要因としては、これはデータといたしまして、関東だけでなく全国のデータになっておりますので、若干東京の部分とは傾向が違うかもしれませんが、部外としては自殺、動物の侵入、線路の立ち入り、それから災害を原因としては風水害、雪害、地震、こういったものが増加というのがデータでございます。

続きまして、7-1のほうに戻っていただきまして、鉄道事業者における遅延対策の取組み、3番の遅延対策の取組み、現状でございます。まず1つ目でございますけれども、日々の小規模な遅延についてということで、日常的に短時間、10分未満で発生する遅延、これをこの後「日々の小規模な遅延」と呼びますが、こういった遅延がよく発生しているわけですが、これはそもそもにおいて、鉄道の適正輸送量や駅の容量を超え

て、過度に利用者が集中するという構造的な問題でございます。これがさらに停車時間が複数駅でそういった遅延が起こっていくことが複合的に増幅されることによって、日々遅延が発生するというような状況になってしまっているということでございます。

これの対策でございますけれども、まず、運行管理システムを改良したり、あるいはホーム上の混雑を緩和したり、それからスムーズな乗降を可能とするというような観点から対策例ということで列挙させていただいておりますけれども、複々線、連絡線の整備ですとか、そういった対策を行っているというのが現状でございます。

続きまして、(2)大規模な遅延についてという部分でございます。こちらにつきましては、比較的長時間の遅延、これは災害、機器の故障、それから線路立ち入り、こういったものに起因する、先ほどの輸送障害が主な原因でございます。鉄道事業者におきましては、こういった輸送障害の発生を減少させるために、例えば線路立ち入りを防止する観点からホームドアを整備したり、故障の際のバックアップとして機器を二重にしておくといったような措置をとっております。

それから、いざ輸送障害が発生した際ですけれども、その影響を極小化するために、まず、支障がない部分について、できるだけ早期に運転再開をしていくと。そのためには折り返し設備を整備して行って、途中で折り返しできるようにしていくということ。それから相互直通運転については、できるだけそういうことが発生した場合には中止して、遅延が拡散しないような取り組みを行っている。それから、事業者さんによっては、運転の指令と現場の間で適切に権限を分担して、自律的に職員が判断して行って、そういった遅延を極力抑えるといったような取り組みをされている事業者さんもあります。具体的な対策例としては、以下に列挙してあるとおりでございます。

続きまして、4ページ目の4.でございます。ここが今後の方向性ということで一番の中身の部分でございます。まず、柱書きのところでは今後の方向性についての考え方をまとめさせていただいております。初めの2つの段落でございますけれども、こちらは基本的な認識ということで問題提起的な部分と若干重なりますけれども、近年の鉄道でございますが、適正輸送能力や駅の容量を超えて過度に利用者が集中することで遅延が頻発しております。柱書きのところでは言いたいことは、まず、鉄道事業者がダイヤを運送契約の前提として公示しているということです。これを遵守すべく、まずは鉄道事業者が主体的に取り組んでいただきたいということでございます。

それから、先ほどありましたように、利用者に起因する部分がございますので、利用者

にも協働を働きかけたい。国としては、それを見える化していくという方向で促進していくというようなことを書かせていただいております。

具体的な中身でございますが、(1)遅延の「見える化」ということでございます。まず、①で国による「見える化」の推進ということでございますけれども、全ての鉄道事業者に適用可能で分かりやすい定量的なものにしていく必要があるという一方で、実態として、運行実績のデータ、これについて各社の記録方法とか、保存の形態・期間、これが異なっているということでございますので、まずは遅延証明書をベースとした「見える化」、これを行っていきましょうということでございます。

それにつきましては、資料7-2でございます。遅延の発生状況ということで遅延証明書の発行状況が資料7-2の左側でございます。これについて、営業キロとか、あるいは列車本数、このあたりにある程度比例してくる部分もあるのではないかとということで、それで割ったものが右側でございます。その右側のものを地図に落としてみたものがその次のページの図でございます。こういったものを国として毎年公表することとして、経年で確認できるようにしていきたいというのが①のところでございます。

それから、①の「また」のところですが、今後ですが、遅延証明書データですと、なかなか本当の分析というところが正確かどうかということがございますので、運行実績データについて、鉄道事業者さんに共通のフォーマットで電子的に記録するというものを検討していただきまして、それに基づいて、もう少し踏み込んだ分析をしていきたいというのがその後でございます。

それから、②でございますけれども、鉄道事業者さんのほうでこういった「見える化」を通じて、詳細に分析をしてピンポイントの対策、こういったものをできるようにしていただくべきではないかというのが②でございます。

続きまして、(2)鉄道事業者における取組みの促進ということで、①の日々の小規模な遅延の解消に向けた対策でございます。こちらにつきましては、基本的なメニューとしましては、先ほどご紹介いたしましたようなメニューでございます。これを先ほどの「見える化」などを通じて効果的に実施していただきたいというものでございます。

それから、「なお」のところですが、ダイヤの設定につきまして、実際に本当に輸送できるダイヤよりかなり詰め込まれた状態になっているのではないかとということで、そういったことを踏まえたダイヤ編成ということを行っていくことを検討していくことも必要ではないかという問題提起がなおのところでございます。

それから、②でございます。大規模な遅延についてです。大規模な遅延につきましては、まずは輸送障害ができるだけ起こらないようにということで、先ほど申し上げた対策をしていただきたいということと、それから発生した際に、その際にもできるだけ早い回復をとれるような形での措置をやっていただきたいということでございます。

それから、(3)利用者との協働ということで、利用者に関連する原因が7割を占めているということでございますので、利用者の行動でそれらについて改善できる余地も大きいということでございますので、下の点線で囲まれていますような配慮を行っていくことによって乗降時間を短縮して、それで遅延の解消につなげていくというようなことを、そういったキャンペーンなどを行って、国民運動的な形で発展させていくといったことが必要ではないかということでございます。

続きまして、(4)のところでございます。利用者への情報提供の充実ということで、先ほど来いろいろご指摘いただいているところでございますけれども、現状において情報提供につきまして、同じ事象が起きていても、その内容に差があったり、それから表現方法が異なるなど、利用者にとって必ずしも分かりやすいものになっていない。あるいは正確性を追求するあまり、専門的な内容となっていて意図が伝わりにくい。そういったこともございますので、最低限提供すべき内容とその表現方法について共通したルールを確立していくべきであろうということでございます。特に、雪のとき、そういったときには大幅に需要のほうが供給を超過するということですので、利用者の行動判断に資するような効果的な情報、これを先ほどのルールで提供していくということが必要であろうということでございます。

それから、(5)でございますけれども、混雑対策の推進ということで、遅延について根本的には混雑ということが要因として大きく存在しておりますので、その対策ということをしっかりやっていくというのが(5)でございます。

それから、最後に「むすび」ということで今後の期待を書いているということでございます。

以上でございます。

【家田委員長】 分かりました。どうもありがとう。

それじゃ、富井先生から、このワーキングの主査をやっていただいたので、全体をまとめて強調したいところとか、お願いしたいと思います。

【富井委員】 手短に2点だけ。まず1つは「見える化」でございまして、これは今回

の目玉だと思います。この見える化に関しましては遅延証明書を使うという案を提示させていただいているんですが、これはいろいろ議論があるところだと思いますが、まずは全事業者が出せるデータを使うという、そういうことを念頭に置いて、こういう案になっているということでございます。

それからもう一つは、これは書き方の問題なんですけれども、対策のところ、例示してあるところと、必ずしも例示がされていないところが混ざっているかと思いますが、例示がないとよく分からないけれども、あまりにも例示をするとそれだけだと思われてしまうというようなことで、そこら辺のせめぎ合いの結果、こういう表現になっているということございまして、これについてもご意見、ご質問等をいただければ幸いです。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。

それでは、あと20分強になりますけれども、20分弱だな、皆さんからご質問やコメントをいただきたいと思います。いかがでしょうか。岩倉先生。

【岩倉委員】 ちょっとワーキングのときにもお話ししたんだけど、結局のところ、勝どきの駅が分かりやすいですけれども、デベロッパーなのか、自治体の規制が緩いのか、すごい勢いで開発が進んでいって、結果、駅にあふれ、さっきから開発と駅の話もあったけれども、そこで乗り込めなくて遅延が発生しているという現象はあるし、虎ノ門なんかもそうだと思いますけど、これから起きていく中で、自治体の土地利用のコントロールと、どこまで書くかというのはあるんだけど、すごく大きな原因者の一人であるということの理解とか、そういうことを書く必要があると思っているんだけど、今日見るとすっぱり消えているように見えるので、ちょっとそこら辺また議論させてもらえれば。

【家田委員長】 ほかの皆さん、いかがですか。屋井先生。

【屋井委員】 従前から見させていただいていたと思うんですけども、資料7-2の1ページ目だとか、とかという両方同じ図面なんですかね、資料7-3の4ページ目もそうですけど、この一覧表を見ますと、一つの見方でいうと、相直をしていなくてもかなり遅延の回数が多いし、列車本数、営業キロあたりで見ていると、逆に相直してなくて意外に高いというものもありますよね。具体的に挙げないですけどね。だから、従来、相直が原因で結構遅延が伝播していくから大きな遅延が起こっているねという、相直してきたことのある面での弊害というか、そういうのがちょっと強調されていたんだけど、ただ、これを見ると、統計的に見て、もしかしたらそんなに差がないんじゃないかなという感じもするので、もちろん原因の一つに相直があるんだけどね。やっぱり相直してなくた

って、大いに遅延は起こっていて、混雑が原因かもしれませんが、だからそのあたりを多少ハイライトするという必要なんじゃないかなという気がしました。

以上です。

【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。矢ヶ崎先生。

【矢ヶ崎委員】 ご説明ありがとうございます。全体の議論をフォローしていないところもあって、とんちんかんなことを申し上げたら大変申しわけないんですが、遅延に関しては、今日のご説明でいうと、全般的な分析がしっかりなされているということで、もしハイライトということで、訪日外客の立場から、こういう情報があると、やっぱり日本はいいなと思うなと思うのは、空港に行くには絶対遅れませんというような、定時に着かなければいけないところには、町なかの混雑はあるんだけど、意外とちゃんと着いてますみたいなデータがもしあれば、何を言いたいかという、やっぱり遅延するという、なかなか都心と線路の長いところは常態化していると思います。私も通勤は丸ノ内線ですけども、丸ノ内線の遅延に最近なれてきたという、リテラシーが上がってきたのかなと思うんですけども、そういうこともあります、一方で旅行者にとっての利便ということになると、日本の中を歩いているときよりも、出入国のときに着くべき時間にしっかり着くという、そういうところがあるんだという情報も重要かなと思ひまして、すみません、もしあれば教えていただければと思います。

【家田委員長】 ありがとうございます。ほかにいかがですか。羽藤さん、どうぞ。

【羽藤委員】 私のほうは資料7-1の7ページ目の「利用者への情報提供の拡充」というところでございます。当然のことながら、利用者に情報提供していただければ対応できるということも多々あるかと思うんですが、一方で、やはり通勤という首都圏の非常に重要な交通のことを考えますと、事業所さんがどういう勤務形態をとっているかというところが非常に大きいのではないかと思います。要するに雪が降れば、午前中は遅れてきてもいいよというようなルールがあれば、恐らくこういったことにはならない。恐らくほとんどの会社が遅刻厳禁、残業オーケーという体制ですので、そうしますと、どうしても朝の始業に間に合わなければという意識が、非常に駅の混雑時においても殺伐とした、怒声が飛び交うようなこともございますので、そのところに対する、要するに事業所に対しての情報提供というようなことも、利用者というような、そこら辺含んではいるわけですが、もう少しきめ細かく書いていただいて、そういうことをすることは、恐らくオリンピック・パラリンピックの際の交通情報マネジメントの際にも有効に機能すると思います。

ので、ぜひ書き込むようなことも検討していただけたらなというふうに思いました。

【家田委員長】 はい。岸井先生、続いてどうぞ。

【岸井委員】 鉄道事業者による「見える化」の推進というのは大いに結構だと思うんですけど、資料7-3の5分以上遅延で発行する遅延証明書の発行状況というのを見ると、3ページ目でしょうか、まあこんな感じだなと思って見ているんですけど、見える化を推進する以上、何かこれも具体的にこの路線は何が一番原因なのかというのをもうちょっと書き込んでもいいんじゃないかと。

【家田委員長】 主たる原因を。

【岸井委員】 このままでは何となくこれは後で分析すればいいじゃんかみたいな感じに見えちゃうので、分かっているならば少し書き込んだほうがいい。使っているほうの人間からすると、ちょっと分析してくれたなという気がするんですけど。今後、見える化しなさいと言われると、何が原因だったのかなみたいな感じがやや残っちゃうので、ちょっと考えていただけるといいなと思います。

【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。どうぞ、伊藤先生。

【伊藤委員】 拝見して、駅空間のほうとも共通する部分があるなと思ひまして、例えば利用者との協働であるとか、先ほど岩倉先生からご指摘がありました開発のほうとの連携であるとか、そういったところは根底にあるところは同じだと思いますので、最終とりまとめをどういうふうにするか分からないんですが、幾つか重要な観点がでてきているかと思ひますので、共有するところは、こういうところが大事だよというのを強調していただけるといいかなと思ひました。

【家田委員長】 はい。ほかにはよろしいですか。

じゃ、僕からもちょっと出させていただくと、さっきの駅のもそうなんだけど、遅延についても大局的な歴史観というか、世界観みたいなものを最初にぼんと入れないと、ごちゃごちゃしている感じがするんですよね。それで、さっきとちょっと重複になるかもしれないけど、この東京圏の鉄道はベーシックパフォーマンスについて言えば、安全性も、それから混雑も改善してきたし、安全性もですよね。それから、乗り換えだって減ったし、いろいろパフォーマンスみんなよくなっていると。だけど、遅延だけが悪くなっていると。ベーシックパフォーマンスで悪化してきたのは唯一これであると。だから、これを解決するのが次の時代の飛躍に向けて極めて重要である。しかし、それはさっきの駅の空間のよ

うな、さらにいいものという感じじゃなくて、悪化しているものなんだから、マイナスに行っちゃっているんだから何とかプラス側というか、ゼロ側に戻すという、より深刻なんです、そういう意味では。ベーシックパフォーマンスだからね。そういう感じのことを最初に言って、全力で取り組むべきであると。それが平常時から信頼性が極めて高い、事故だけじゃなくて。東京圏の鉄道を世界に知らしめる必要最小限のものの一つであるみたいなことは最初に言っていただきたい。これが1つ目です。

2つ目は、僕も屋井先生と全く同じ意見で、2ページの上に相直が悪いんだと気楽に書いているけど、資料のほうを見れば、相直している都営新宿線なんて遅れは少ないし、相直していないところで遅れているところがあるし、話に合っていないんですね。だから、今ここに書いた路線に相直というのが何らかのファクターになっているところはあるかもしれないけど、相直やっているから悪いんじゃないで、それは罪を憎んで人を憎まずみたいな、そんなことで考えていただきたいと。

だから、よく有識者と称する人が気軽に書いているでしょう、いろんなところに。日本は相直なんかずっとやってきたから、それがこの遅延を呼んでいるなんて気楽なことを言っているけど、事実は全然違うんですね。去年、表彰をおとりになった京浜急行なんて相直ばりばりやってきて、東京で初めて相直やった会社ですからね。そこは全然成績いいでしょう。だから事務局がこんな書きぶりしているというのは、事実認識がおかしいんじゃないかという感じがしないでもないですね。そこはきちり冷静に書いていただきたい。これが2点目。

それから、7ページの下のほうに混雑対策の推進と書いてあるんだけど、ここに遅延の根本的な原因は混雑であると書いてあるんだけど、それだけじゃないんですね。さっきの資料7-3、30分以下の遅延の、2ページですね、見ると、短い時間の遅延については混雑がうんと起因しているけれども、長いところは全然そうじゃないんだから、だから7ページのところで書くべきは、下のほうですね、遅延の根本的な原因は輸送量が何とかではなくて、比較的日常的に起こる、わりあい遅延時間も短い遅延の主たる原因は混雑によるものであるということも言ってもいいと思うんだよね。だけど、一方で、さっき申し上げたように、混雑は緩和させてきたわけですよ。実際に緩和しているんです。そうすると、こんな気軽な書きぶりじゃ矛盾していることになるでしょう。だから、何かここはもう一工夫の説明がないと、混雑緩和させてきたのに、どうして遅延しているの。恐らくは駅の混雑ですよ。ホームの乗降の混雑。つまり、車内が混んでいることの混雑じゃなくて、

おりようとしたって狭くておりられないんだから、というようなことかもしれないし、もうちょっと丁寧に書いたほうがいいと思いました。ここはね。

それから、その1個手前の情報提供の拡充、7ページ、「特に、降積雪時など異常気象になるときは、必然的に旅客需要に供給が追いつかなくなるため、大規模な遅延が発生する蓋然性が高いことから、需要を分散させ」、こんなごちゃごちゃしたわけの分からないことを書いたってしょうがないので、もっと簡単に言えば、間引きをしないと危ないと。それは分かりますよね。だけど、間引きをするということは本数が減るということなんだから、遠くから来る人は乗っていけるけど、途中でいっぱいになっちゃうんだから、途中から乗れっこないんだよということでしょう。だから、羽藤さんが言うように、途中から乗るような人は後から来たらとか、そういうぐらいしか手がないんですよ。

だからもっと表現を、分かってほしいという表現をしないと、こんなわけの分からん表現では何も伝わる場所がない。ぜひここは改善していただきたいし、恐らく言いたいことは、事業者が言うときも間引き運転中ですから単に言っているだけじゃ、何しろと言っているのか分からないですものね。例えば東武東上線であれば、もう川越より東京側は乗れっこないですよということを言えばいいんですね。それより以遠の人は乗れるけどということを言えばいいんでしょう。そういうようなことを伝えてほしいということをおっしゃっているんだと思うんだけど、ぜひ工夫していただきたいと思います。ちょっと厳し目の表現で追加の意見を申し上げました。ほかにはよろしいですか。

それじゃ、お答えをいただきましょうかね。

【山下鉄道サービス政策室長】 ご指摘ありがとうございます。まず、岩倉先生の件ですけれども、勝どき駅の例、ありがとうございます。こちらについては、ワーキングの中で記載させていくか、本体のほうかという、そういったことで議論させていただいたんですけれども、先ほどの家田先生のご指摘がありました、混雑対策が進んだら遅延はなくなるという、そういう単純なものではないだろうと。そことも関連しますので、ちょっと扱いについて考えさせていただきたいなと思います。

それから、屋井先生、それから家田先生のご指摘をいただきました相直との関係ですけれども、我々も全く同じ認識を持っておりまして、ちょっと表現がたなくて申しわけございません。相直ということで、遅延する可能性はほうっておけば高いんでしょうけれども、それをちゃんと先ほどの事業者さんの対策のところ、相直があるところで輸送障害などがあつたら直通を切るとか、そういったいろいろな対策をやっていくことによって、

それが遅延として広がっていかないようにしていただいていると。その結果が、先ほどの遅延証明書の中で相直のところが必ずしも上位に来ていないということなのではないかと思しますので、そのあたり適正に表現していきたいと思えます。

【家田委員長】 前はあれだけど、もうしばらく前からちょっと遅れると相直切るでしょう。

【山下鉄道サービス政策室長】 はい。

【家田委員長】 だから相直というのは当然長いですから、どこかでアクシデント、あるいはイベントが起これば、それが伝わりやすいという意味においてはあれだけど、切る努力を事業者はしているから、だから遅れたときには相直じゃないんだよね、もはや、でしょう。

【山下鉄道サービス政策室長】 そうです。

【家田委員長】 そうすると、相直だからだめですよなんていうことを言っていると、事業者が努力していることと矛盾しているような気がするんだよね、気楽にいうと。

【山下鉄道サービス政策室長】 ご指摘のとおりです。

それから、矢ヶ崎先生の空港のほうに、例えば空港とか遅れられないところにちゃんと着くという部分については、ちょっとまだデータがございませんので、またそのあたり調べさせていただきたいと思えます。

それから、羽藤先生からいただきました情報提供のあり方の中で、事業所の勤務形態とか、そういったところに働きかける、TDM的な話でございませけれども、我々として表現が足りないのかということだと思えますけれども、やりたいと思っていたのはそういうことで、需要のところをしっかり働きかけていくという、そういった面も必要なのではないかと考えております。

それで、現在、例えば3割で運行していますとか、5割で運行していますと言っても、なかなかそれがどういうことを意味するのかということは伝わっていないと思えますので、基本的に都心まで普通の状態を着かないんだよという強いメッセージが利用者に伝わるような形で、それだったら企業としても、定時に出勤を求めるといようなことではなくて、例えば昼からの出勤にしましょうとか、そういった判断につながるような情報提供をしていくということが大事なのではないかと思えますので、表現のほうを工夫させていただきたいと思えます。

それから、岸井先生からいただきました遅延の状況について、原因を書き込むべきとい

うところがございます。今のところ、遅延証明書の段階でなかなか原因のところまで分析できるかどうかというところがございますが、次のステップで運行情報についてきっちりデータ化していくという中で検討していきたいというふうに思っております。

それから、伊藤先生、家田先生からいただきました資料の強調すべきところ、それから前提のあたり、しっかりと書き込んでいくというところについては対応させていただきたいと思います。

以上でございます。

【家田委員長】 どうぞ。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 すみません、ちょっと補足をさせていただきますけれども、さまざまな問題がみんな関連していますので、切り口がワーキングの駅とか、今回の場合は遅延という側面からやっていますので、それぞれのワーキングだけで完結しない部分については、言葉が足りなかったりという部分があると思いますので、そういう問題意識、ご指摘をいただいている部分も含めて、全体の答申の中ではしっかりとその関連性が分かるようにというふうにまとめたいと思います。そういう意味で、伊藤先生からは全体的なまとめについてのご指摘をいただきまして、駅の問題は岩倉先生からもありましたけれども、そのような形でやらせていただきたいと思います。

それから、空港アクセスの定時性そのものということでは、今、山下から申し上げたとおりデータはないんですけれども、例えば羽田空港に関して言いますと、京浜急行というところだけ見ていただければ、大変成績が優秀だということで、ほぼ定時に到着しているということ、これだけでも分かりますので、あとは成田空港系ですと、優等列車の定時性みたいなものがあると思いますけれども、1つ問題なのは、それぞれの基幹的な空港アクセス線に行くまでの間の定時性というのがちょっと把握できないものですから、それは結局全般的な定時性、要するに矢ヶ崎先生が、丸ノ内線で行くと危ないので例えば千代田線で行くとかというところでしか出ないので、ちょっとデータのとり方には限界があるということをあらかじめご了解をいただければと思います。

それから、屋井先生と家田先生からもご指摘をいただきました相直性悪説みたいな話についての見直しというのは、ご指摘はごもっともだと思うんですが、この問題は、実は富井先生が別の論文でも書いていますが、あまり研究がないんですね。明らかに今回小委員会が正面から取り上げたというのが、まさに始まったばかりでもありますので、全く関係ないかどうかまで言い切れないというところはお容赦いただきたいと思います。そこは

多分、この小委員会の議論で何らかの決断がはっきり出るわけではなくて、今後、研究と遅延についての情報、見える化、情報公開を通じて明らかになってくるのかなという部分もございます。

実は、遅延そのものが相直によって起きているという書き方ではないんですけども、交通政策基本計画の中にもラッシュ時間帯における高頻度の列車運行や相互直通運転の拡大など都市鉄道におけるサービスの高度化に伴い、慢性的に発生する遅延等に対応するための方策を検討するという項目がありまして、ここは別に因果関係で相互直通が悪いと書いているわけではないので必ずしもあれなんですけど、ここは要するに十分原因と結果の分析がまだされていない分野ではないかなと思っておりますので、その意味も含めて、データのとり方と、それから原因究明についての分析というのは、今後具体的な作業というのはプログラムのやっっていくというのが小委員会の議論の限界なのかなという気もちょっとしております。そういう意味で、岸井先生からいただいている分析についても、直ちにこの瞬間から確定的に出せるというのはちょっと難しいかなという感じを持っているというところでございます。

いずれにいたしましても、家田委員長からご指摘がありましたように、これまで頑張ってきた中でうまくいっていない。しかも、それが社会的にも目立ってきているという大きなテーマでありますので、そこについて小委員会からも一定の方向性と処方箋についての指摘をした上で、事業者と行政、利用者も含めて改善に向けてやっっていくという方向性でまとめていくべきだと考えております。

以上でございます。

【家田委員長】 ほかにご意見、加えてのご意見ございませんか。

今の相直にうんとこだわっているわけじゃないんだけど、むしろ事務局で書いている資料がうんと相直にこだわっているから言っているの、屋井先生も僕も別に相直関係ないということを行っているわけじゃないのね。いろいろある中で分析をして、解決をしようじゃないか。恐らく相直をやっけても、それを乗り越えるような努力をしている会社もあれば、ぼうっとやっけているところもあるかもしれないし、そうなってくると相直がきいてくるかもしれないし、というふうになにか決めつけのようなことを書くのがいかんと言っている、そういう意味です。

それでは、この遅延の件はいいですかね。ありがとうございました。

それでは、ちょうど時間ではあるんですけど、その他の議題がありましたらお願いしたい

と思います。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 特段事務局で予定しているものはございません。

【家田委員長】 皆さん方から加えてのご発言ございませんか。よろしいですか。

それでは、今日の議論は以上にさせていただきます。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。ご熱心にご議論いただきまして、しかも長時間にわたりまして、ありがとうございました。

事務局から1点連絡事項でございます。毎度のことでございますが、本日の小委員会の議事概要について、近日中に国土交通省のホームページにおい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、各委員の皆様のチェックをいただいた上で公開する予定でございます。作業へのご協力をお願いしたいと存じます。

以上をもちまして、本日の小委員会は全て終了でございます。本日はまことにありがとうございました。

— 了 —