

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20回）

平成28年4月7日

【五十嵐都市鉄道政策課長】 それでは、定刻でございますので、ただいまから第20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。

委員の皆様方におかれましては、大変お忙しいところをお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

冒頭、進行を務めさせていただきます鉄道局の五十嵐でございます。よろしくお願いいたします。

本日ご出席の委員等のご紹介につきましては、名簿及び配席図の配付をもってかえさせていただきます。

続きまして、お手元の資料の確認でございます。今回の議事次第の下に配付資料一覧がございますが、その下に出席者名簿、それから小委員会の名簿、それから資料1と右側に付してあります2枚紙、ゼムクリップでとじてございます。それから、資料2、資料3、資料4、資料5、資料6、最後に参考資料をご用意してございますが、過不足はございませんでしょうか。特段ご発言ないので、過不足ないものと理解させていただきたいと存じます。

それでは、これから議事に入りたいと存じます。マスコミの方、以降のカメラ撮影についてはご遠慮いただきますようお願いいたします。カメラさんはご退室をお願いいたします。

以降の議事進行につきましては、委員長の家田先生にお願いしたいと存じます。家田委員長、よろしくお願いいたします。

【家田委員長】 それでは、早速議事を進めさせていただきます。

お手元の次第でございますように、議題が4つございます。（1）と（2）はそれぞれワーキングの報告でございます。それから、（3）の答申案、これがメインテーマということになります。最後はパブリックコメントのやり方ですので、今日は（3）のところが一番力を入れて審議していただきたいと思います。議事の進行は、（1）から（3）まで連続してご説明いただいて、まとめて審議としたいと思います。

早速ですが、駅空間・防災ワーキング・グループの取りまとめの報告を、5分ほどお願いいたします。

【日野駅機能高度化推進室長】 では、資料4をご覧くださいと思います。駅空間・防災ワーキングの最終取りまとめでございます。

資料の2ページ目からでございますけれども、最初に、Iとして駅をめぐる社会経済状況がずらずらと記載されております。

それから、4ページ目、駅と災害に関する現状と課題をまとめてございます。全般的にはシームレス化に向けた関係者間の連携が不足しているですとか、鉄道利用者等の協力が必要な状況にあるということが4ページ目から6ページ目に書いてございます。

個別的な事項に関する現状と課題として、駅空間についてはバリアフリー化の推進が求められている。それから、7ページ以下ですけれども、外国人対応、駅容量・空間の質、それからまちとの一体性の確保が求められている。

それから、災害に対して見ますと、8ページ目以下ですけれども、ハード対策、耐震、浸水、それからソフト対策が求められている。

以上、10ページぐらいまで現状と課題ということで整理してございます。

10ページ以降は、以上の現状と課題を踏まえて、III、2030年までに取り組むべき対策の方向性ということでまとめております。中身としては、大きく分けると2つありまして、1つは次世代ステーションの創造、15ページ以下に「災害対策のトータルマネジメント」、この2つをうまく進めていくための仕組み、道具だてとして、17ページ以下に「駅まちマネジメント」の推進ということが書いております。

最初に、次世代ステーションの創造でございますけれども、総論としては4つほどありまして、さらなるバリアフリー化の推進、11ページ以下ですけれども、更なる外国人対応の推進、分かりやすく心地よくゆとりある駅空間の形成、4番目にまちとの一体性の創出と書いてございます。

それから、駅はいろいろございますので、駅の属性に応じてさらに追加的に取り組むべき対策として12ページ以下に書いてございます。駅の属性を5つに分類しておりまして、13ページ以下ですけれども、広域輸送拠点、都市再生拠点駅、都心部周辺拠点駅、観光拠点駅、生活拠点駅で、それぞれ追加的に取り組むべき課題を書いてございます。なお、この広域輸送拠点ですとか都市再生拠点駅につきましては、さらに個別駅の取り組みについて、成田空港から横浜駅まで8駅ですけれども、いろいろな効果が期待されるという記載

をしてございます。

次は、15ページ、「災害対策のトータルマネジメント」の推進でございます。ハード対策、ソフト対策の高度化、ハード対策で言えば耐震対策、浸水対策、ソフト対策で言えば滞留者への対応ですとか避難確保が求められると、そういうことをしてございます。

以上が、次世代ステーションと災害対策です。

こういったことをうまく進めていく上では、17ページですけれども、「駅まちマネジメント」の推進が重要であるとしております。「駅まちマネジメント」の推進として、やり方を3つ書いております。最初、「駅まち会議」の設置・活用については、関係者が一堂に会して駅の現況ですとか課題を共有して調整を図る場として、「駅まち会議」の設置が効果的であるという記載をしてしております。17ページから18ページにかけてのポツについては、「駅まち会議」でやるべき事柄をずらずらと書いてございます。なお、18ページの下、なお書きで書いていますけれども、川口駅から片瀬江ノ島駅まで11駅につきまして関係者から提案がございましたが、このワーキングでは、その内容の詳細ですとか是非の議論は時間の関係もあって及ばなかったというものでございます。

19ページですけれども、「駅まちマネジメント」の2つ目として指標の導入と書いております。いろいろな取り組みを見える化することによって、課題の共有化、それから解決に向けた関係者間の連携を促進させるということでございます。ちなみに、別添の25項目がこの指標の項目、それから評価基準ということでございます。

それから、「駅まちマネジメント」の3つ目として、鉄道利用者の参画の推進も重要であると書いてございます。

以上が次世代ステーションと災害対策、それから「駅まちマネジメント」の話ですが、2020年までに早急に取り組むべき対策の方向性ということで、ある意味、特出しして20ページの4.以下に書いてございます。

まず、「駅まちマネジメント」の早急な実施が期待されるということで、先ほど申し上げた8駅に加えまして、池袋駅以下11駅も含めて「駅まちマネジメント」の推進が期待されると書いてございます。

それから、2020年までの対策ということで、駅空間の高品質化、バリアフリー化、外国人対応、東京オリンピック・パラリンピックの対応、災害対策として、災害対策の見える化、ハード対策、ソフト対策もしっかり取り組むということが、20ページから23ページぐらいいまですと書いてございます。

24ページ以下は、今ほど申し上げた駅のカルテのための指標の項目と評価基準で、駅空間に関しては18項目、災害に関しては7項目、合わせて25の指標項目と評価基準を書いております。

非常に駆け足でございますが、以上でございます。

**【家田委員長】** ありがとうございます。

それでは、ワーキングの主査をやっていただきました羽藤委員に一言コメントをいただくようにしましょう。

**【羽藤委員】** 主査を務めさせていただきました羽藤でございます。

駅空間・防災ワーキング・グループのほうでは、全部で19回ほどワーキングを開催させていただきました。駅と防災というものを取り上げるのは、今回、過去の答申の中で初めてであるということで、かなり手探り状態の中で議論を進めてきました。とはいえ、今、ご説明あったように、次世代ステーションの創造と災害対策のトータルマネジメント、この2つに絞り込みまして、言い方はあれですけれども、駅は生ものであり、さまざまなストックホルダー、ステークホルダーがいることから、今回「駅まち会議」というものをご提案させていただきました。そういうものを使って次世代のステーションを創造していく際のきっかけづくり、場づくりを重視していただきたいということを打ち出しました。

中でも、当然、2020年の東京オリンピック・パラリンピック、それから2030年に向けてということになりますと、そういうものをしていく際に外国人対応ですとか、バリアフリーといったものは必要なわけですが、まず見える化、駅カルテというものをつくることで、何が一体問題になっているのかを関係者間で共有していただいて進めていくということで、5つの駅の属性に応じた駅空間の形成をぜひ期待したいと考えております。

また、災害対策のほうも、ハードとソフトのトータルマネジメントということで、こちらでも災害対策の見える化ということで、各事業者の協力をいただきながら、こういった災害対策の進捗があるのかといったようなことを利用者の方々と共有していくとともに、地震だけではなくて、浸水対策等も含める形で避難対策、それからハード対策を進めていくというようなことを取りまとめさせたというのが、今回のワーキングの取りまとめということになります。

以上です。

**【家田委員長】** ありがとうございます。

それでは、2つ目の報告事項、遅延対策ワーキングのレポートの説明をお願いします。

【山下鉄道サービス政策室長】 それでは、ご説明させていただきます。資料5でございます。

まず、1 ページ目をおめくりいただきまして、はじめにのところでございます。問題提起でございますが、3 段目からでございます。東京圏の都市鉄道は、稠密なダイヤを前提としつつも定時性を確保してきたということで、世界に誇るべきものでありますけれども、近年の遅延の発生状況は深刻な状況であると、信頼性についても懸念が生じる事態ということで、この遅延対策を都市鉄道の新たな政策課題として位置づけるという問題提起を書いてございます。

2. は遅延の現状、それから3. は鉄道事業者が現在行っている取り組みでございますが、ちょっと時間の関係もでございますので、割愛させていただきます。

4 ページ目、4. 今後の基本的な方向性でございます。4 段目でございますけれども、安全運行が最優先であるという大前提を徹底しつつ、利用者から信頼が厚く、いつでも安心して利用できる信頼と安心の都市鉄道、これを目指して対策をやっていくべきだという考え方を書かせていただいております。

この遅延対策でございますけれども、第一義的にはダイヤを鉄道事業者が公示しているということでございますので、鉄道事業者が主体的に取り組むべきものである。その一方で、鉄道事業者の取組みだけでなく、駆け込み乗車や整列乗車といった利用者一人一人の行動によって改善できる余地も大きいということでございます。このため、国としてはまず見える化のほうをやっていく、それによって鉄道事業者にさらなる改善の取り組みを促すとともに、利用者との協働などにつなげていきたいと思いますというのが考え方でございます。

その上で、(1) ①国による「見える化」の推進でございます。5 ページ目へおめくりいただきまして、まずは各鉄道事業者が一律的に提供しています遅延証明書を用いて見える化を推進していきましょうということで、別様と書いてございますが、資料編の4 ページ、5 ページがそちらでございます。遅延証明書に基づきまして、国のほうが遅延の発生状況を毎年公表していったって、経年で確認できるようにしていくということを書かせていただいております。それから、この内容についてですけれども、今後は遅延証明書だけでなく、より深い分析ができるように運行実績データの収集を鉄道事業者に求めていくということを書かせていただいております。

②でございますけれども、鉄道事業者は自ら運行実績データを詳細に分析するとともに、これらに基づいた効果的な遅延対策を行っていくことが重要だということを書いてござい

ます。

(2) 鉄道事業者における対策ということで、日々の小規模な遅延でございます。遅延の発生源となる障害の解消のために、ハード面、ソフト面の対策を効果的に実施していくこと。それから、なお以下のところですが、実現不可能なダイヤとならないように、遅延と輸送力のバランスを踏まえた実現性の高いダイヤにも設定も留意することが必要であるということでございます。

6 ページでございます。大規模な遅延に対する対策ということで、機器の二重系化やホームドアの整備など輸送トラブルなどを未然に防止するという取り組み。それから、次の段落でございますが、一方、いざ発生した場合でございますけれども、迅速な運転再開に向けた方策、その影響を最小限にとどめて早期に回復させるためにハードの対策、折り返し運転の実施などソフト面の対策を実施すべきであるということでございます。

(3) 鉄道利用者との協働ということで、日々の小規模な遅延につきましては乗降に時間を要することが遅延の原因になりますので、利用者一人一人の行動によって改善に向かうという認識を共有していくために、キャンペーンなどをやっていきたいと思いますという内容を書かせていただいております。

続きまして、7 ページでございます。(4) 利用者への情報提供の拡充ということでございます。利用者への情報提供につきましては、同じ内容でも事業者によって表現にぶれがあったりいたしますので、最低限提供すべき内容、その表現方法について共通したルールを確立する。その際には、外国人に対する情報提供方法についても検討すべきであること。降積雪や台風などで大幅に運行本数が削減される場合がございますが、例えば都心付近の駅では乗車が困難になる場合があるなど、利用者の行動判断に資するような効果的な情報を事前に提供していくことで、需要をマネジメントしていくことも大事だということが書かれております。

続きまして、8 ページでございます。混雑対策の推進ということで、日々の小規模な遅延につきましては、利用者の過度な集中などによる駅のホームの混雑や車両への円滑な乗降の阻害など、広い意味での混雑によるものでもございますので、混雑対策も重要であるということを書かせていただいております。

その上で、むすびということで、今後の期待を述べるという形でまとめてございます。

以上でございます。

**【家田委員長】** ありがとうございます。

では、続きまして、富井委員に主査をお務めいただきましたので、一言コメントをいただきたいと思います。

**【富井委員】** 遅延対策ワーキング・グループの主査の富井でございます。

それでは、一言だけ。東京圏の輸送の質を高めるという目的で、遅延対策に関する項目が答申の中につけ加えられたというのは画期的なことだと思っています。内容ですが、今、説明があったとおり、遅延の見える化というものが一つの柱になっておりまして、遅延が見える化することによって事業者にも遅延対策に本腰を入れていただこうと。各社の状況を比べることによって、どうなっているんだということをちゃんと認識して、やる気になっていただく。それから、利用者にとっても、自分たちの行動がどのように遅延に影響しているのか、自分の行動がまずいのではないか、あるいは協力したほうがいいのではないか、そのほうが得になるのではないかとといったようなことを利用者にも認識していただくことが重要だと思って、この報告を取りまとめさせていただきました。

私からの補足説明は以上です。

**【家田委員長】** どうもありがとうございました。

ただいまご説明いただきました2つのワーキングのアウトプットは、次の答申案の中にも入っておりますので、ただいまの2つに関するご質疑などは後で一緒にやることにいたしましたと思います。

それでは、資料番号ちょっと戻りますけれども、資料1、2の順にご説明をお願いします。

**【五十嵐都市鉄道政策課長】** それでは、ご説明申し上げます。

資料1、資料2をお取り出してください。それと、最後の参考資料もお取り出してください。参考資料でございますように、平成26年4月18日に国土交通大臣から交通政策審議会へ、東京圏における今後の都市鉄道のあり方についてという形でご諮問をいただきまして、これに対する答えが今回の資料2という形になっています。したがって、答えの表題についても「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）」という形でまとめております。

まず、資料1でアウトラインを少しご説明申し上げます。参考資料の諮問理由にもございますが、最近の東京圏の都市鉄道に係る現状認識として、青枠のところでございますが、おかげさまで累次の都市鉄道整備計画に基づきまして、ネットワークの稠密性やサービス水準は世界の他の都市と比べても誇るべき水準に達しつつあるところでございます。しか

しながら、特に東アジアを中心とする都市間の国際競争の激化、ご案内のとおり訪日外国人の大幅な増加、東京圏におきましても少子高齢化、人口減少という危機にさらされていること、首都直下型地震をはじめとする災害リスクの高まり、さらには2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催決定等、東京圏の都市鉄道をめぐる環境は大きく変化しつつあります。これまでの取り組みによりまして、空港アクセスの改善、混雑緩和といった鉄道単体のサービス改善については着実な取り組みがなされているところでございますが、この分野についてもさらなる高みを目指す取り組みが必要だというのが現状認識でございます。

加えまして、近年、改めて振り返ったときに重要な課題となっております駅空間の質の向上、それから先ほどもご紹介ありましたが、最近、課題となっております遅延、定時性確保の問題、高まる災害リスクへの対応の必要性が増大しているという現状認識でございます。

これらを踏まえた答えといたしまして、概ね15年後、2030年ごろを念頭に置いた東京圏の都市鉄道が目指すべき姿は以下の6つである、というのが今回の答えの骨子でございます。この6つの柱自体は網羅的でございますけれども、6つの柱の中身として具体的に書いてあることは今回の答申で特筆すべき新しく取り上げた課題が中心でありますので、必ずしも網羅的な概要にはなってございません。その点をご承知おきください。

1点目は、やはり東京圏が勝ち続けることによって日本経済が勝ち続けるために、国際競争力の強化に貢献する都市鉄道を目指すべきであるということでございます。

2点ございます。空港アクセス、それから新幹線やリニア中央新幹線駅との広域交通拠点へのアクセス強化が1点目でございます。2点目は、東京圏に散在いたします、いわゆる戦略特区、競争の拠点になる新しいまちづくりのつくり直しといった動きとシンクロして、これは主に駅が中心になるとは存じますけれども、駅や路線の拡充をする必要があるということでございます。その場合、タイミングや費用負担についても、開発サイドとの連携を一層強化する必要があるということにしております。

2点目は、豊かな国民生活に資する都市鉄道としてございます。これは、前回の答申、第18号答申が追い求めていた鉄道のサービス水準の向上の再確認でございます。この中で、これまでも取り組んでおりました朝の通勤・通学時間帯の混雑緩和については一定程度の効果を得ておりますけれども、その反面、夜間でありまして、あるいは朝のピーク時間のショルダーの時間帯、こういったところで事実上、混雑が発生しているという現象もご

ございますので、朝のピーク時間帯の混雑緩和に加えまして、こういったその他時間帯の混雑への対応も必要であるとしてございます。また、相互直通運転やSuica、ICカード系に加えまして、鉄道事業者間の移動のシームレス化というのは随分進んでおりますが、さらに進めていただくとともに、他の交通網との連携、これは駅前広場の整備も含めてでございますけれども、移動全体のシームレス化により都市鉄道が貢献すべきであるとしてございます。

3点目は、まちづくりと連携した持続可能な都市鉄道としてございます。

2点ございます。全ての方が安心・安全に都市鉄道を利用できるようなユニバーサルデザイン化を推進すべきである。このユニバーサルデザイン化の概念といたしましては、バリアフリーという形で言われておりました障害者のみならず、妊産婦、幼児連れの親子、それから外国人といった全ての方々が安心して利用できる、そういったことを積極的に進めていただきたいというメッセージでございます。

2点目は、東京圏の郊外部におきましても高齢化、あるいは人口減少といった現象が進みつつございます。こういった現象に先手を打つ形で、「鉄道沿線まちづくり」という形で地域の再生とセットで、鉄道サービスの再生ということについても連携を強化していく必要があると指摘しているところでございます。

4点目は、駅空間の質的進化、次世代ステーションの創造でございます。内容につきましては、駅空間・防災ワーキング・グループで報告のとおりでございます。

5点目は、信頼と安心の都市鉄道、安全運行を前提とした遅延対策の強化でございます。内容につきましては、ワーキングでの報告のとおりでございます。

6点目は、災害対策の強力な推進と取組の「見える化」。これも駅空間・防災ワーキング・グループで触れました災害対策の繰り返しでございますので省略させていただきます。

以上の6点が目指すべき姿という形で、答えでございますが、これらを具体的に実現していくのは個々のプロジェクトを通じてということでございます。おめくりいただきまして、資料1の2枚目でございます。「東京圏の都市鉄道が目指すべき姿」を実現する上で意義のあるプロジェクトというものを、路線系24個、駅空間に関するものを8プラス幾つかの地域という形でピックアップさせていただいてございます。

このうち、路線ものにつきましては〈1〉から〈8〉までございますけれども、国際競争力の強化に主に貢献する鉄道ネットワークのプロジェクトといたしまして、都心直結線の新設、羽田空港アクセス線の新設及び京葉線・りんかい線相互直通運転化、新空港線の

新設、京急空港線羽田空港国内線ターミナル駅引上線の新設、常磐新線の延伸、都心部・臨海地域地下鉄構想の新設及び同構想と常磐新線延伸の一体整備、東京8号線（有楽町線）の延伸、都心部・品川地下鉄構想の新設の8つをピックアップしてございます。

それから、地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトという形で、〈9〉から〈24〉と記載されているものを記述しているところでございます。

駅空間につきましては、駅空間・防災ワーキング・グループでもご紹介ありましたが、駅の属性を踏まえつつ、当委員会の議論の中では特に重点を置いて、関心を持って、プロジェクトの進捗を促進してもらいたいものとして、広域的な交通ネットワークの拠点となる駅のプロジェクトとして〔1〕から〔6〕、国際競争力の向上が求められる地域の拠点となる駅におけるプロジェクトとして〔7〕から〔8〕、「駅まちマネジメント」の取り組みが特に期待される駅として以下の地域、駅群、駅のグルーピングを記載して、そのプロジェクトの進展を期待するというたてつけになってございます。

なお、この際ご紹介しておきますけれども、国際競争力の強化に資するネットワークの〈1〉から〈8〉までと、地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトの〈9〉から〈24〉までの順番につきましては、プロジェクトの始点、線ものでございますので、どちらかに始点がございしますが、それが北であるものの順番でございします。

〈1〉から〈8〉とか、〈9〉から〈24〉の順番自身に優劣関係、整合関係はございません。あらかじめご承知おきください。

以上がアウトラインでございします。

資料2をおとりいただければと思います。具体的な中身について、簡単に触れながら説明申し上げたいと思います。

開いていただきまして1ページ目、左側、まえがきとございします。ここに本答申のカバレッジを書いてございします。ここで申し上げます東京圏は、かねて委員会でもご議論いただきましたが、東京都心部を中心とする概ね半径50キロの範囲内を東京圏と総称してございします。

今回の答申といたしましては、下のほうにございしますが、概ね15年後、2030年（平成42年）ごろを念頭に置いて、いわゆる都市鉄道と言われるもの、加えましてモノレール、新交通、路面電車を含む鉄軌道を対象とした答申というたてつけにございします。

2ページにお進みください。「I.東京圏の現状と将来動向」という形でございします。

「1.東京圏の都市鉄道を取り巻く環境について」ということで、東京圏の都市鉄道の主

に外側の状況を記述してございます。まず、人口のこれまでの推移、外国人の増加、加えまして東京オリンピック・パラリンピックが開催されるという経緯、中央防災会議の指摘を受けるまでもありませんが、首都直下地震の脅威、さらに我が国の厳しい財政状況を踏まえると、選択と集中を徹底しながら、既存ストックの有効活用を図りながら整備を進めることが必要であるという事柄、東京圏の交通インフラ全般につきましては、空港系は近年の空港容量の拡大、道路につきましても整備を進めてきました首都圏三環状道路の概成が予定されていること、さらには幹線交通のプロジェクトとして、リニア中央新幹線の名古屋までの開業が2027年に予定されているということを記述してございます。

3 ページ目は、これら東京圏の都市圏の外側の状況を踏まえながら、主に前回の答申、第18号答申のフォローアップという形をとりながら、東京圏の都市鉄道の現状について分析してございます。

最初に書いておりますのは、表もございますが、これまで累次の東京圏の都市鉄道の整備計画を踏まえまして整備がなされ、着実に鉄道のネットワークの整備が進められてきたということでございます。ここにございますが、これまで着実に整備を進めてきた結果、世界的に見ても稠密なものとなり、相当程度充実してきたと評価してございます。また、下の段でございますが、東京圏の流動についてもこのような数字になってございまして、東京圏における基幹的な交通機関としての役割を果たしているということでございます。

以降は、第18号答申で掲げられました課題に沿って、それぞれ現状を分析してございます。

4 ページでございます。まずは「(1) 混雑の緩和」でございます。ご案内のとおり、この表を見ていただくと分かりますが、昭和50年代、200%という殺人的な、まさに通勤地獄という言葉がございましたけれども、混雑時の長年の輸送力増強等の取り組みによりまして、全体としては165%まで低下してきてございます。その意味では関係者のご尽力に敬意を表するわけでございますが、大変残念なことに、個別の目標といたします最混雑区間の混雑率180%という目標はまだ達成するに至ってございませぬ。残っている区間があるということでございます。今後は、この区間についてもさらなる取り組みを求めてまいりたいということでございます。

5 ページ目でございます。「(2) 速達性の向上」でございます。速達性の向上につきましては、新線整備、複々線化、直通運転化、さらには速達列車サービスの設定等によって相当程度の向上が図られております。例示でございますが、新線ではTX、スカイアク

セス等の整備、あるいは上野東京ラインや小田急小田原線云々の複々線化等によりまして、2地点間の到達時間の短縮が図られております。一方、輸送力との関係で、速達列車のサービスが低下してきているところも見られてございまして、速達性の課題についてはまだ道半ばという部分もございまして。

「(3) 都市構造・機能の再編整備等への対応」ということで、都心、あるいは副都心、郊外部の拠点のまちづくりと連携した新線整備や、駅施設の改良が随時行われてきているところがございます。一方で、郊外部では夜間人口の減少や生産年齢人口の減少、少子化等によりまして、いわゆる通勤・通学型の需要が減少し、地域の衰退、サービスの低下といった事態が懸念される状況にもなっているというところでございます。

「(4) 空港、新幹線等へのアクセス機能の強化」でございます。羽田空港、成田空港ともアクセス改善に向けたさまざまな取り組みで、輸送力、速達性、乗換利便の3つの点において成果を上げているところでございます。羽田空港につきましては、羽田空港から品川駅の速達性や輸送力が大幅に改善をしております。これは京急線、モノレール線それぞれのご努力もございました。成田空港につきましても、成田スカイアクセスの開業等によりまして、東京の日暮里から早速36分でございます。したがって、6ページの上、こうした取り組みの結果、第18号答申の次の答申でございますが、2000年の運輸政策審議会答申第19号で目指すべき指標と設定された、国際的な空港と都心部との所要時間を30分台にするという目的は達成されているところでございます。

また、新幹線駅へのアクセスにつきましても、上野東京ラインの開業等によりまして東京圏の北側からのアクセス性の改善が図られているところでございます。

「(5) シームレス化」でございます。東京圏では、世界的にも類を見ない、複数の鉄道事業者によって地域をそれぞれ分ける形で鉄道整備が進んでおりますが、真ん中の東京メトロと都営交通のネットワークを活用することによって、相互直通運転化という形で一体的なサービスが行われているところでございます。これにつきましては、累次の取り組みもございまして、近年では2013年、東京メトロ副都心線以下記述しております路線で相互直通運転化がされまして、5社をまたぐという世界的にもまれに見る直通運転化が進められてございます。また、自社の路線内でも直通運転化が進んでおります。繰り返しになりますけれども、上野東京ラインの開業、振り返っては湘南新宿ラインの開業等、シームレスな運行サービスが進められているところでございます。

ただ、相互直通運転化によりまして、乗換回数の減少やホーム、コンコース等の混雑緩

和など利便性が向上してきた反面、高度化する直通運転化によりまして、お客様から見たときの列車の行き先表示の問題や、列車種別の多様化、複雑化、乗り入れる鉄道事業者ごとの案内、提供される情報の質の差がありまして、東京圏の都市鉄道に乗りなれていない利用者にとっては、分かりにくい複雑なものになっているという状態もございます。また、遅延対策にも関係いたしますが、相互直通運転化を通じて運行ダイヤの乱れが広範囲に波及する場合もございます。これは必ずしも相互直通運転化に直接起因するものではございませんが、相互直通運転化を行って、遅延対策をうまく処理できているところと、処理できていないところと偏在してございます。

7ページでございますが、さらにサービス面のシームレス化ということで、ICカードを使った共通利用、あるいは最近、行われております都営地下鉄と東京メトロのサービスの一元化、そういった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す。

「(6) バリアフリー化」でございます。バリアフリーにつきましては、段差解消を中心に目標が累次書かれておりまして、最終的な目標は、2020年までに平均利用者3,000人以上の駅については原則全て段差解消するという形になってございます。これは全国の目標でございますが、東京圏については相当程度目標に近い数字に来ているところでございます。

ホームドアについても、交通政策基本計画での目標、これは全国でございますが、東京圏でもそのうちの相当数が整備を進められているところでございます。

鉄道車両のバリアフリー化については、全体で7割の車両をバリアフリー化するという目標について、全国での目標は達成されておりませんが、東京圏では、運行されている総車両数の78%という形で、車両のバリアフリーの目標についてはクリアされているという状況でございます。

これらの取り組みのほかに、バリアフリーの先導的な取り組みも幾つかされてございます。例えば、羽田空港の国際線ターミナル新設に当たっては、京急羽田空港駅、東京モノレール羽田空港駅を含めて、設計段階から障害者の声を反映されたターミナル整備、それから運営会社、複数の鉄道事業者の連携によるバリアフリー化が進められているという先進事例も認められるところでございます。

8ページ以降は、最近の必要性の増大ということで、駅空間の質の問題、遅延対策、災害対策という3つを記述してございます。これはワーキングの課題と重なりますので、省略させていただきます。

9ページにお進みください。概ね15年後の目指すべき姿を語る上で、定量的な分析も必要であるという認識のもとに、需要予測モデルをブラッシュアップいたしまして、一定の需要予測モデルのさらに詳細なものをつくりまして、それを基づいて概ね15年後の鉄道輸送の状況についても俯瞰してございます。

なお書きでございますが、作成、調整いたしました需要推計モデルの詳細につきましては、本日は間に合っておりませんが、テクニカルレポートとして一般の方も利用できるような形でまとめて、後日、公表することを予定してございます。

需要予測について、まず前提となる人口推計でございますが、夜間人口につきましては社人研の推計値をベースにしてございます。移動の片側でございます従業員人口につきましては、社人研でそのような推計がないことから、過去のトレンドから東京圏全体の従業員人口、地域別の従業員人口についても割り振ってございます。ただ、地域別の割り振りににつきましては、東京圏の都心部への従業員人口が著しく集中する場合と、それほど集中しない場合と2つのケースをストーリーとして仕立てた上で、分析を行ったということでございます。そういった前提で見ますと、東京圏の夜間人口についてはここに記載されているとおり、従業員人口については2つのケースで記述されているとおりでございます。

これをベースに、四段階推定法を用いまして鉄道輸送需要等の将来動向を計算したものが「(2) 鉄道輸送需要等の将来動向について」でございます。輸送量については記述のとおりでございますが、鉄道の分担率は30%程度ということでございます。引き続き東京圏の基幹的な輸送機関としての地位を担っているということでございます。

なお、このまま鉄道のサービスレベルが維持されるという前提になりますが、10ページの上の「この場合……」というところでございます。例えば混雑緩和の目標については、引き続き目標全体の達成が困難であるということが懸念されるところでございます。また、都心部のここに記載されている駅につきましては、今後、駅の利用者数が大幅に増加すると推計されておまして、駅の容量として問題があるのではないかとということも見えてきているところでございます。

なお、表につきましては、都区部と郊外部との流動の推移を載せているところでございます。灰色が平成22年の推計値でございまして、平成42年の推計値については2つのケースにまたがって入れているところでございます。

11ページ以降は、以上の現状を踏まえまして、「Ⅱ. 東京圏における今後の都市鉄道のあり方」でございます。

「1. 東京圏の都市鉄道が目指すべき姿」でございますが、(1)～(6)を立てるということで、資料1で説明した6項目を載せてございます。

12ページにお進みください。まず、「(1) 国際競争力の強化に資する都市鉄道」ということでございます。ここでは、先ほどもご紹介しましたけれども、「(ア) 空港・新幹線との連携強化」ということで、空港アクセスの強化、新幹線駅へのアクセス強化という形を記述してございます。2点目は、「(イ) 国際競争力強化の拠点となるまちづくりとの連携強化」という形で記述してございます。

13ページ、「(2) 豊かな国民生活に資する都市鉄道」ということでございます。

「(ア) 混雑の緩和」は、引き続き全体として150%、最混雑については180%の区間をなくすという目標を引き続き掲示してございます。

「(イ) 速達性の向上」についても、引き続き輸送力増強等によって実現を図っていただきたいということでございます。

「(ウ) シームレス化」についても、相互直通運転の積極的な検討やミッシングリンクの解消という観点からの推進、情報提供の改善、14ページに進んでおりますが、3段落目、近接しているにも関わらず乗換えに時間を要する駅や、駅名が異なるので分かりにくい乗換駅の改善といった事柄についても取り組んでいただきたいと記述してございます。さらに、サービス面のシームレス化については一層の推進、特に東京オリンピック・パラリンピックの開催を見据えて、案内、サイン等の分野では早急な一元化を期待しているところでございます。さらに、将来的な課題として、インフォメーション技術の進展を踏まえまして、改札のある、なしにかかわらず回遊性を確保するような工夫ということも記述してございます。全体として、他モードも含めた移動全体のシームレス化に向けて連携、協力を進めるべきであるとしてございます。

「(3) まちづくりと連携した持続可能な都市鉄道」でございます。

繰り返しになりますが、「(ア) ユニバーサルデザイン化」でございます。3行目、障害者や高齢者、妊産婦、子供連れの人、外国人を含め、居住者も来訪者も全ての人が安心して安全に都市鉄道を利用できるよう、取り組みを進めるべきであるとしていただいております。15ページでございますが、そのためには、途中で委員からもご議論がありました、障害者、高齢者の移動の円滑化を図る観点で、事前にバリアフリーの状況について積極的な情報提供を図ることが重要であるということ。それから、いわゆる心のバリアフリー、障害者、高齢者等に対する理解、協力といったソフト面の対策も必要であるという

こと。それから、外国人の利用者の向上にも心を配るべきであるということを記述してございます。なお、駅の施設等にかかわるユニバーサルデザイン化については、駅の部分で記述をしているところでございます。

「(イ) 郊外部のまちづくりとの連携強化」ということで、繰り返してございますが、少子高齢化、住宅の老朽化、コミュニティーの希薄化等で地域が段々と衰退の道をたどっている地域におきまして、地方公共団体と協働して地域再生、鉄道のサービス維持といった「鉄道沿線まちづくり」を推進することが重要であり、関係者の連携強化が必要であるとしてございます。さらに、持続可能性ということで、省エネ、あるいはモーダルシフトといった「エコデザイン化」も必要だと記述してございます。

16ページ、「(4) 駅空間の質的進化」でございます。ここにつきましては、駅空間・防災ワーキング・グループの方向について、重要なところだけをサマリーに載せてございますので、割愛させていただきます。

18ページの中段にお進みください。「(5) 信頼と安心の都市鉄道」でございます。こちらにつきましては、遅延対策ワーキング・グループの報告を取りまとめているものでございます。説明は省略させていただきます。

20ページにお進みください。「(6) 災害対策の強力な推進と取組の「見える化」」でございます。これにつきましても、駅空間・防災ワーキング・グループの報告の防災関係の事柄を記述しているところでございます。説明は省略させていただきます。

以上が、資料1の1枚目の赤い枠で囲ってあるところの詳細な記述でございます。

21ページ以降は、「Ⅱ. 2. 具体的なプロジェクトについての検討結果」ということで、資料1でいいますと2枚目に当たる部分でございます。具体的なプロジェクトについての検討結果でございます。ここは詳しくなりますが、幾つか読み上げさせていただきます。

東京圏における今後の都市鉄道のあり方、目指すべき姿について、これを実現するのは地方公共団体や鉄道事業者、都市開発事業者による具体的な取り組みにほかならない。過去8度、鉄道整備についての答申がございましたが、具体的な事例を挙げて、その実現を促してきたという経緯を踏まえまして、それから本答申での議論の過程でも、関係都県、政令市、鉄道事業者等、それから委員会の委員の方々からプロジェクトのご提案をいただきまして、これらにつきまして目指すべき姿を実現する上で意義のあるプロジェクトであるか否かについて検討を行った結果、意義のあるプロジェクトと当委員会で認定できるものについてピックアップして記述をしたということでございます。

鉄道ネットワーク、線もののプロジェクトにつきましては、先ほど掲げました（１）から（６）のうちの（１）、（２）、（３）、（５）、（６）といった視点をベンチマークにいたしまして、前段でご紹介しました需要推計等によって、可能な限り定量的な分析を行った結果を踏まえて判定してございます。

駅につきましては、「（４）駅空間の質的進化」といった観点から、特に対応の重要性が増しているということで、鉄道ネットワークのプロジェクトとは別の検証形態を踏まえて検討結果を示してございます。

また、全体を通じまして輸送需要の見通し、費用便益費等によります社会的な経済効果分析、あるいは事業の採算性等の財務分析等、需要推計モデル等を活用しながら、可能な限り定量的に行い、事業化に向けた関係者の検討の熟度も踏まえて、その意義と事業化に向けた主な課題を整理して、ネットワークについて記述してございます。

駅のプロジェクトについては、その意義と想定される効果という形で整理し、加えて駅マネの取り組みが特に期待される駅の類型についても整理を行ったところでございます。

今後、以下に挙げたプロジェクトを含めまして、プロジェクトの推進に当たりましては、関係者において課題の解決に向けた取り組みを進めることを期待するとともに、特に駅については、駅空間・防災ワーキング・グループの報告にありました「駅マネ」という運動論の実施を求めているところでございます。その際には、空間的なデザイン、浸水対策、避難誘導に対する連携といった事柄についても期待するというところでございます。

なお書きでございますが、鉄道事業者が良質なサービスを安定的に提供していくためには、健全な経営の確保が必要であり、そのためには鉄道輸送に適した鉄道需要が安定的に存在するということが前提でございます。したがって、プロジェクトの整備着手に当たっては、関係者において改めて着手の時点での将来的な需要見通し、採算性について十分な見極めを行う必要があるということを入念に書いております。例えば以下は、最近の新線建設で幾つかなかなか難しい局面がありましたので、そういったことも踏まえて慎重に検討を進めるべきであるということを書いてございます。

また以下でございますが、プロジェクトの事業化に当たりましては営業主体、整備主体が一番重要でございます。主体が確定していないプロジェクトについては、ここについての十分な検討も必要だと書いてございます。

さらに、都市鉄道の整備は投資規模が大きく、投資の懐妊期間が長期にわたること、鉄道整備の公益性等に鑑み、従来より国及び地方公共団体において適切な役割分担のもと、

補助金や税制上の優遇措置等、公的支援を講じてきておりますけれども、国及び地方公共団体の厳しい財政状況を踏まえると、より少ない費用で最大限の効果を発揮するような既存ストックの有効活用や投資の選択と集中を徹底することが必要であるとともに、鉄道整備財源の確保の方策についてもあわせて検討を進めることが必要であると記述してございます。

以上の考え方に立ちまして、23ページ以降はプロジェクトをプロットしているものでございます。ざっとご説明いたします。

都心直結線でございます。これは羽田と成田間の空港アクセスを整備するものでございます。第18号答申との関係でございますと、今回の答申で新しく位置づけたものでございます。

25ページ目でございます。羽田空港アクセス線の新設及び京葉線・りんかい線との相互直通運転でございます。これにつきましては、一部の路線計画につきましては第18号答申でも言及ございますが、全体としては今回の答申が新しい位置づけでございます。なお、りんかい線と京葉線の相互直通運転につきましては、別のプロジェクトとセットでございますが、前回答申でも記述されているところでございます。

27ページ目、新空港線の新設でございます。こちらは2段階の部分整備についても記述をしておりますが、プロジェクト全体といたしましては前回の答申でも記述されているものでございます。

28ページ目、〈4〉でございます。京急空港線羽田空港国内線ターミナル駅引上線の新設でございます。これは今回の答申で初めて出てきたものでございます。

29ページ目、常磐新線の延伸、秋葉原－東京間でございます。これにつきましても第18号答申で記述されているものでございます。

30ページ、〈6〉都心部・臨海地域地下鉄構想の新設及び同構想と常磐新線延伸の一体整備でございます。都心部・臨海地域地下鉄構想の新設は新規のものでございます。これにあわせまして、都心部・臨海地域はある意味でネットワーク上は盲腸線となり、他のネットワークとつながっていないところがございまして、分析を行った結果、事業性にそれなりの課題があるというところで、委員会での提案も含めまして、これを〈5〉常磐新線の延伸と一体的に整備することによって、東京圏の既存ネットワークと有機的な連携ができるとともに、事業性の確保が図られるという分析結果が出ましたので、委員会の提案という形で、都心部・臨海地域の同構想と常磐新線の一体整備という形を書かせていただいております。

ります。

31ページにお進みください。東京8号線（有楽町線）の延伸でございます。こちらも前回の第18号答申に記載されているプロジェクトでございます。

32ページ、〈8〉でございます。都心部・品川地下鉄構想の新設は、今回の答申で初めて出てきた計画でございます。

33ページにお進みください。33ページ以降は、地域の成長に応じた鉄道ネットワークということでございます。

〈9〉東西交通大宮ルートの新設でございます。これも第18号答申に記載されている計画でございます。

35ページにお進みください。〈10〉埼玉高速鉄道の延伸、前回までは東京7号線の延伸となっていたものでございます。こちらは第18号答申に記載されているものの、未着手のものでございます。

36ページ、東京12号線（大江戸線）の延伸でございます。こちらも前回の答申に記載されているものでございます。前回の答申では、大泉学園から先が武蔵野線方面という形で具体的な地点が記述されない形で書いておりましたが、今回の答申では東所沢で武蔵野線とネットワークを共有するというか、つながるといふ形でのプロジェクトでございます。

37ページ、多摩都市モノレールの延伸の3路線でございます。こちらにつきましても第18号答申で所要の記載がされているものでございます。

39ページにお進みください。東京8号線の北側の延伸でございます。こちらにつきましても第18号答申で記載されているプロジェクトでございます。

40ページ、東京11号線の延伸についても同様でございます。

41ページ、総武線・京葉線接続新線の新設でございます。これも第18号答申に記載されているものでございます。

42ページ、京葉線の中央線方面延伸及び中央線の複々線化でございます。こちらにつきましても第18号答申で記載されているものでございます。

44ページにお進みください。京王線の複々線化でございます。こちらにつきましても第18号答申に記載があるものでございます。

45ページ、区部周辺部環状公共交通の新設でございます。こちらも前回の答申に記載されているものでございます。

46ページ、〈19〉東海道貨物支線旅客併用化及び川崎アプローチ線の新設、これにつま

しても前回答申から載っているものでございます。

48ページ、小田急小田原線の複々線化と小田急多摩線の延伸でございます。こちらはいずれも前回答申に記載ございますが、小田急多摩線の延伸につきましては、前回は唐木田から横浜線及び相模線方面というところで地点が示されておりませんでした。今回の計画からは相模原、上溝という地点を明示した記述となっております。

50ページにお進みください。〈21〉東急田園都市線の複々線化でございます。これも第18号答申に記載があったプロジェクトでございます。

51ページ、横浜3号線の延伸でございます。こちらにつきましても第18号答申で位置づけのあったものでございます。

52ページ、横浜環状鉄道の新設につきましても同様でございます。

53ページ、〈24〉いずみ野線の延伸でございます。こちらにつきましても湘南台から相模線方面という記載が第18号答申でございましたが、今回は倉見という地点を新たに入れているところでございます。

以上、24のプロジェクトを記載してございますけれども、委員会の議論といたしましては、33ページの柱書きのなお書きに触れるのを忘れましたけれども、地域の成長に応じた鉄道ネットワークプロジェクトは、ここに掲げるものだけに限られない、現在、我々が入手可能な情報で意義があると認定したものがこの24のプロジェクトでございまして、今後の事情の変更でありますとか、地域における検討が急速に進んだものにつきましては、このリストが限定的なリストとして採用されることのないようにという形で、なお書きを入れてございます。

また、このなお書きの趣旨に沿う形でございますが、今回の委員会での検討では、主に新線の建設と複々線化という事柄について可能な限り定量分析を行いました。そういったものになじまない複線化や輸送力増強、あるいは車両の長編成化等の事業につきましては、具体的なプロジェクトそのものを検討するのではなくて、考え方を整理するという形で結論をいただきましたので、54ページにその部分が記載されてございます。

1つ目の丸、新幹線へのアクセス改善や通勤・通学需要の急増等、輸送需要の動向等を踏まえて、例えば相模線、南武線等の輸送サービスの改善に資するプロジェクトについて検討が進められることを期待してございます。

また、2つ目の丸でございます。大規模な都市開発の具体化や少子高齢化を踏まえた身近な公共交通機関を核としたまちづくり等に対応するため、例えば上瀬谷通信施設跡地の

開発等に対応した新たな交通については、関係者においてL R T等の中量軌道等の導入について検討が行われることを期待、と考え方を記述しているところでございます。

以上が、ネットワークに関するプロジェクトでございます。

55ページにお進みください。駅空間の質的進化に資するプロジェクトということでございます。ここにつきましても、冒頭の「Ⅱ. 2. 具体的なプロジェクトについての検討結果」のところで申し上げた考え方で整理いたしまして、類型ごとにまとめてございます。

「(ア) 広域的な交通ネットワークの拠点となる駅におけるプロジェクト」といたしまして、成田空港駅・空港第2ビル駅、品川駅、浜松町駅、大宮駅、新横浜駅、橋本駅、それぞれ基幹的な幹線交通機関のゲートとなっている駅でございますが、そちらにおけるそれぞれのプロジェクトについて進められることを期待してございます。

56ページ、「(イ) 国際競争力の向上が求められる地域の拠点となる駅におけるプロジェクト」ということで、新宿駅、横浜駅を記述してございます。

なお、57ページ、「(ウ) 駅マネの取組が特に期待される駅」ということで、「1) 国際競争力の強化に資する駅」という形で、こういう駅、あるいは駅群、東京駅・大手町駅・日本橋駅といったあたかも一つの駅として機能してもおかしくないような駅群のまとめ、同様のものは新橋駅・有楽町駅・銀座駅、あるいは蒲田駅・京急蒲田駅という問題もございますが、そういったことを記述してございます。同じようなカテゴリーで、「2) 地域活力の創出に資する駅」ということで、町田駅、川崎駅・京急川崎駅、千葉駅、柏駅、春日部駅とございます。

先ほどネットワークのプロジェクトでも申し上げたとおり、駅空間の質的進化を図るべき駅はここに掲げられる駅に限られるものではない、というのは55ページのなお書きでございますが、このなお書きをまさに解説するような記述といたしまして、具体的なプロジェクトの中身の当否について当委員会で検討に至らなかったものにつきまして、57ページの丸のなお書きで提案があったものを記述するという整理をしているところでございます。

以上が駅のプロジェクトのプロットでございます。

最後、58ページでございます。むすびといたしまして幾つかまとめておりますが、いずれにいたしましても地域との連携が必要であるということ、それから鉄道の提供者たる事業者のみならず、受益者たる利用者の理解と協力も不可欠であるということで、利用者との協働、連携ということも書いてございます。

さらに、3段落目でございますが、まちづくりサイドや鉄道利用者との連携を強化する

ためには、保有するデータの可能な限りの見える化、共有化をした上で、その見える化、共有化された情報を使ってP D C Aサイクルを実施して、適切なフォローアップを通じて具体的な成果を上げていくことを期待したいと書いてございます。

さらに、次の段落では、これまでの東京圏の都市鉄道整備の鉄道事業者の取り組みについて改めて称賛の言葉を書くとともに、使命感を持って今後とも鉄道事業者に一層のご努力を期待したいという当委員会としての魂の叫びを入れてございます。

最後に、近年の投資方針としては、量的拡大よりもむしろ資質向上についての対応が重要になってきているという事柄を入念に書きまして、答申のむすびとさせていただいているところでございます。

なお、その次の資料に、先ほど申し上げたプロジェクトを地図上にプロットいたしました付図1というものをつけてございます。

それから、付図1は全体像でございますが、都区部と横浜・川崎を拡大したものを付図2としてつけてございます。

さらに、61ページに委員会の名簿という形でつけてございます。

以上が今回の答申案のご説明でございます。

**【家田委員長】** 資料3はいいですね。

**【五十嵐都市鉄道政策課長】** 資料3は、個別にご説明申し上げませんが、最終的な答申本体としては資料2でございますが、答申として一体の冊子と申しますか、答申を構成する幾つかの資料群といたしまして資料1と資料2、それからワーキングからご報告いただいた資料4、資料5が全て1冊になるということを想定して、私どもは編集したいと思っております。

**【家田委員長】** ありがとうございます。

それでは、説明は以上でございますので、議論の時間に入りたいと思います。主として資料2についてご発言をいただきたいと思っておりますが、必要に応じて資料4や資料5についてコメントをいただいても構いません。どうぞ、順番は決めませんので、ご発言ある方は挙手またはプレートを立てていただきたいと思います。いかがでしょうか。そんなに遠慮しないでもいいですよ。いい発言をお願いします。

**【竹内委員】** 東京女子大学の竹内でございます。

他の委員の方からは何にもないならば、まず私から述べたいと思います。特に今の段階でどうこうの方がいいなどということではなくて、この答申ができるまでの事務局のご

努力、あとはさまざまな事業者の方、自治体の方の情報提供等を受けた結果、こういう形で答申案が結実したということに、まずはお礼を申し上げたいと思います。

最後に五十嵐課長おっしゃったとおりで、P D C Aサイクルは今や普通に行われることでありますから、当然、この答申もきちんと正式に形になった後は、そのフォローアップが大事になってくることになります。ただ、その考え方がどうしてもつつい答申の後のほうにある具体的な路線について、それがどう進んでいるのかだとか、進んでいないではないかとなってしまいがちです。そうではなくて、あくまで東京とその周辺のあるべき姿を実現する手段が具体的にこういうプロジェクトになっているわけで、そこを本末転倒に考えてはいけないということは強く肝に銘じておかなければいけないし、それが我々の本当に言いたいことなのだと思います。

その意味で、P D C Aと言うときにも、個々のプロジェクトがどう進捗しているかということばかりに目を向けるのではなくて、東京全体が鉄道を通じてどれだけいい都市になっていくか、それに関するP D C Aを今後、中心的に考えていくべきではないか。こうした委員会を一々開くことはないと思いますけれども、それを見ていくことが重要です。あと、国際競争力について、ほかの都市はどんどん東京に追いつこうとする、あるいは競争して勝とうとしている状況にあります。ならば、例えばアジアを中心とする東京と競合する都市がどういう公共交通体系をつくり上げていっているか、そこに対する周到なチェック、それに対してどう対応するか。そういうところまで含めた、もっと幅の広いフォローアップをしていくことが、我々委員にまた課された使命ではないかと考えております。

以上です。

【家田委員長】 ほかにいかがでしょうか。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 委員長、ちょっと補足を。

【家田委員長】 いいですよ、どうぞ。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 ご説明をし忘れた点があります。今日は傍聴者もいますので、委員会での議論を説明しておいたほうが良いと思ひまして、一言つけ加えさせていただきます。

今回、24のプロジェクトを載せておりますが、第18号答申との差異で申しますと、第18号答申のときはA 1、A 2、Bといったいわゆる格付け、優先度の格付けというよりはプロジェクトの効果が発現する時期を、プロジェクトの検討熟度に合わせて表現したというように事務局は理解しております。今回は、格付けをおこなっておりません。これは、委

員会でのご議論の復習になりますが、改めて確認させていただきます。

ご案内のとおり、2000年の第18号答申が出ました後の制度的な変更といたしまして、鉄道事業における需給調整規制というものが廃止されてございます。したがって、国が全体的な需給バランスを見てプロジェクトの進行管理をしていくという法的根拠がなくなったということが一つございます。それから、近年の事情の変更でございますけれども、平成25年に交通政策基本法が制定されまして、その中で、交通に関する施策の推進については国、地方公共団体、交通関連事業者、住民、その他の関係者が連携し、協働してこれを行うと書いてございまして、従来に増して縦の関係ではなくて横の関係で交通政策を進めていくという関係がございます。

そういった制度的な変更を踏まえますと、プロジェクトの優先順位の位置づけと申しますか、あるいは効果、発現時期を国の審議会がある意味、一方的に固めてしまうという事柄は、現在の制度を前提にすると、そぐわないのではないかとのご議論があったことが一つでございます。

それから、前回の答申との関係で幾つか同じものが書いてあると申し上げましたが、かなりのものが前回の答申に記載されていながら着手に至っていないものでございます。したがって、第18号答申のフォローアップという形で何回かご議論させていただき、委員からも、第18号答申で着手することが適当であると言われていた路線が、なぜ実現できなかったかという事柄についても総括していくべきだというご議論がありまして、それらを踏まえて定量的な分析結果を反映した形で、実現に向けて必要な課題という事柄をあえて特記することによりまして、各プロジェクトの早期の実現を図ることができるのではないかとご議論があったと整理してございます。

したがって、前回答申のAとかBというのは、ランクではございません、一定の評価を与えたといたしますと、今回の答申については、こういう課題を解決すれば実現するというコーチをしている、評価から育成に表現方式が変わったと認識してございます。

さらに、これは結果的な数字でございますけれども、前回答申でいわゆるA1と言われたプロジェクト、数の数え方によりますが、24でございました。今回、24に至るまでかなりの数の提案について、意義があるもの、ないものと、それから実現の可能性のあるもの、ないものといったことで取捨選択してございます。その意味で、委員会としては、この24に選ばれている段階でかなりの選択をしているということから、この24についてさらに細分化してグループを分けることは適当でないという結論に基づきまして、このような表

現になっていると事務局は理解しているところでございます。

以上でございます。

【家田委員長】 ありがとうございます。

委員の皆さん、ほかにご発言ございませんか。よろしいですか。

それでは、ご意見もないようですので、資料1から資料5までの審議はひとまず置きまして、資料6についてさらにご説明をお願いします。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 それでは、資料6をお取り出してください。

今回ご議論いただいております答申案、具体的に申し上げますと資料2に相当する部分につきましては、必ずしも法律、法定義務としてパブリックコメントすることは求められておりませんが、今回、審議会の手続といたしましてパブリックコメントを実施したいと考えてございます。意見募集要領とございますが、電子政府の総合窓口を活用いたしまして、手続の都合上、本来は今すぐからと申し上げたいのですが、期日上、明日から1週間、パブリックコメントを求めてまいりたいと思っております。したがって、パブリックコメントの結果について事務局で取りまとめをいたしまして、次回の委員会においてご報告したいと考えております。

以上、ご了承いただけると幸いです。

【家田委員長】 ありがとうございます。ただいまの資料6、パブリックコメントのやり方と、もう一つはパブリックコメントの対象が、先ほど議論していただきました資料1以下のものになるんですけれども……。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 資料2です。

【家田委員長】 資料2か。資料2ですね。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 はい。

【家田委員長】 資料2が対象になるんですけれども、そういうことでよろしいか、ご意見がございましたらお願いしたいと思いますのですが、いかがでしょうか。よろしいですか。ありがとうございます。では、お認めいただいたことにいたしましょう。

それでは、その他の議題ありましたらお願いします。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 特に予定するものはございませんので、もう終わりにしたいと思います。よろしゅうございますか。

【家田委員長】 皆さんのほうからご発言いただくことございますか。よろしいですか。

今、参考資料をしげしげと見てみると「このため、東京圏における今後の都市鉄道のあ

り方を速やかにまとめ、その推進を図っていく必要がある」と「速やか」と書いてあるんですね。その日取りが平成26年4月だから、速やかなうちに入ったかどうか分かりませんが、大変な数の委員会と、それからワーキングをやっていただいて、もちろん事務局も大変でしたけれども、関係している鉄道事業者や自治体の人たちが大変な作業をした上でご提案いただいたわけです。それに基づいて、委員の皆さん方にかなり真摯にエグゼクティブな仕事をさせていただいたと、私からもお礼申し上げたいと思います。

それでは、私の司会はお返しいたします。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 ありがとうございます。

委員の皆様方におかれましては、熱心なご議論をいただき、大変ありがとうございました。まだ1回残っております、終わりではございませんので、お付き合いいただきたいと思っております。

事務局から連絡が数点ございます。

まず1点目でございますが、本日の小委員会、このように公開でおこなってございますが、議事の概要につきまして取りまとめをいたしまして、近日中に国土交通省のホームページにおいて、恒例のとおり公表したいと考えてございます。それから、詳細な議事録につきましても、委員の皆様にごチェック、ご了解いただいた上で公開する予定でございます。それぞれのチェックにつきまして、ご協力をいただきたいと思います。

それから、次回の日程につきまして、あらかじめ幾つか日程をいただいておりますが、今日、日にちを確定的に申し上げることはまだできませんけれども、パブリックコメントの取りまとめの作業ができ次第、直ちに開催したいと思っております。いずれにいたしましても、どんなに遅くとも今月中には次の会を開催いたしまして、そこでさらなるご議論があれば別でございますが、その場において答申の最終的な取りまとめをお願いしたいと考えているところでございますので、もう一回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、全て議事終了でございます。まことにありがとうございました。

— 了 —