

都市鉄道における利用者ニーズの高度化等に対応した  
施設整備促進に関する検討会(第9回)議事概要

遅延・混雑対策等の現状及び課題等に関するヒアリング

■遅延・混雑対策のハード整備に関する主な意見

- 混雑率については、輸送力の大幅な増加等これまでの取組で一定の成果は得ており、設備投資の4分の3程度は鉄道の改良や維持更新に充てている。答申の基準(180%以下)を踏まえ取組の継続が必要と認識しているが、大規模な輸送改善は社会的便益は高いが事業採算性が課題であり、検討期間を含めかなりの時間を要する。
- 新線建設からソフト対策まで遅延・混雑対策には様々な取組があるが、どこまでを受益者負担の検討対象にするのか。その範囲とも関係するが、遅延・混雑対策等にも適用可能な新たな補助制度が創設されれば、一定の時間軸がかかる施策の前倒しが可能となるのではないか。
- 受益者負担については、負担の公平性や利用者の理解のほか、システム改修やその費用負担に係る課題の解決が必要。また、沿線人口の急激な減少等、前提とした事業環境に大きな変化が生じた場合の対応についても整理が必要ではないか。
- 人口減少のスピードと整備のバランスについて、右肩上がりに人口が伸びている時代とは異なる考慮が必要であり、中長期的な人口動態等を勘案しながら事業性も含めて必要性を考えることが必要。
- 列車増発等は当面の開発をみて実施しても人口減少したら柔軟に対応できるが、大規模なハード整備は少し長めの時間軸の中で考える必要があるのではないか。

■その他の主な意見

- 東京圏以外の地域では、混雑率は150%を下回り、ラッシュ時間帯でも5分以上遅れることはほとんどない事業者もあるため、遅延・混雑対策は東京圏以外では必ずしも利用者ニーズの高度化のテーマではない。
- 巨大地震や近年増加する水害等への対策を短期間に行い国土の強靱化を図るため、多額のコストを要するが収益の増加につながらない災害対策について今回の料金制度の対象とすることを提案したい。
- 耐震補強工事は、地方公共団体の財源等に課題があり、整備に時間を要することが

懸念される。

- 踏切支障等の部外原因による遅延対策は、自社単独での対策には限界がある。連続立体交差化や踏切除却による抜本的な対策やソフト面の取組について、公的支援や地方公共団体との連携が不可欠である。
- 今後、人口減少等で利用者の減少が見込まれる中、災害対策等のための多額の投資に対し、補助が最も望ましいが、それ以外の方法も含め総合的な支援を求めたい。
- 災害リスクの増加を踏まえ早急に対策を行うためには、これまで以上の費用がかかる場合がある。また、既存施設の更新も、耐震機能を確保する期間の延長など、機能の向上も図らなければならない。
- 高架橋や駅の柱の耐震補強に対し、整備基準や補助制度があるが、地方公共団体によっては、竣工後からの補助金交付や、緊急道路の交差部分のみを補助対象とする等の制限を設けており、整備が進捗しづらい。
- 「投資・維持管理コストの増嵩」とは、激甚化する災害対策、踏切支障の対策等に係るものである。災害対策については、都市部に限らず全社的に大きな課題と考えている。
- 会社全体として行う災害対策であれば、運賃を引き上げる方が適切ではないか。

#### 遅延・混雑対策等の必要性及び利用者負担を求めること等に関するヒアリング

##### ■消費者団体の意見

- 首都圏、近畿圏の消費者団体に所属する 65 名へのアンケートの結果、遅延・混雑は日常的に発生しており、遅延については駆け込み乗車や歩きスマホ等利用者側にも問題があるのではという意見があったが、混雑に対しては、あきらめながらも何とかしてほしいという意見が多くみられ、特に関東では切実な課題であることが分かった。
- 複々線化やホーム拡幅等の遅延・混雑対策の費用については、事業者が負担すべきという意見が最も多く、次いで事業者、国・地方公共団体、利用者が応分に負担すべきという意見が多かった。対策の効果を自分が実感するまでには時間がかかるとの受け止めがあり、事業者にやっていただくのが一番という結果になったのではないか。
- 事業者が負担すべきとする理由として、混雑しているということは十分に収益が確保できているのだから、利用者サービスとして対策を行うべきとの意見や、混雑から発生する危険への対策等地道な改善もしっかり行ってほしいとの意見があった。

- 混雑路線又は時間帯の利用者以外にも負担を求めるのは不公平ではないかとの意見がある一方、目的と期間を明確に示し、他への流用がなく、進捗状況などを公表するよ  
うなスキームならば、納得感を伴っての負担もあり得るとの意見もあった。
- また、鉄道のキャパシティを超える沿線開発が混雑を招いている場合もあると考えられ、  
地元行政のまちづくり・交通施策や、働き方の見直しなど需要側の対策を含めて総合  
的な検討の必要性を指摘する意見もあった。
- 人口減少が避けられないことを考えると、時間もコストもかかる新規インフラ事業への  
投資の効果を疑問視する声も多数あった。
- このため、遅延・混雑に関しては、まずは原因別にこれまでの取組の効果測定と今後と  
るべき対策の整理が必要ではないか。
- このほか、公共交通マナーに関する小さい頃からの教育や、遅延やバスも含めた振替  
輸送等の情報提供をスマートフォンに迅速に行う各社共通のシステムを構築すべきで  
はないか。