

「東京圏の鉄道と沿線の魅力 ― 課題と将来展望 ―」シンポジウム

○日時：平成30年7月20日（金）12：30 開場、13：00 開会

○場所：笹川記念会館 国際会議場（港区三田 3-12-12）

（タイトル）パネルディスカッション

30年後の東京圏の鉄道と沿線の魅力

（登壇者）

コーディネーター：

森地 茂（政策研究大学院大学 政策研究センター所長）

パネリスト：

内藤 廣（建築家、東京大学名誉教授）

山内 弘隆（一般財団法人運輸総合研究所所長、一橋大学大学院商学研究科教授）

山上 範芳（国土交通省鉄道局次長）

喜勢 陽一（東日本旅客鉄道株式会社 常務取締役総合企画本部長）

城石 文明（東京急行電鉄株式会社 取締役執行役員鉄道事業本部長）

野焼 計史（東京地下鉄株式会社 常務取締役鉄道本部長）

飯田 則昭（西武鉄道株式会社 取締役常務執行役員鉄道本部長）

五十嵐 秀（小田急電鉄株式会社 常務取締役執行役員交通サービス事業本部長）

都筑 豊（東武鉄道株式会社 常務執行役員鉄道事業本部）

（本文）

森地 茂（政策研究大学院大学 政策研究センター所長）：各社から中長期の事業戦略の講演があったため、山上次長、山内所長、内藤先生からまずコメントをいただきたい。それを受けて、6社の方々からお答えをいただきたい。

山上 範芳（国土交通省鉄道局次長）：有料座席指定車の導入などサービスの高品質化や、まちづくり連携などの面で、各社の取り組みに新しい動きが見られた。サービス向上への投資意欲が直に伝わってきた。近年、都市部の大手民鉄の輸送人口は、堅調に推移している。他方、新たな課題も発生している。

1点目は、高齢化に対応してバリアフリー化をどう進めるかである。バリアフリー化に関しては、国と地方、鉄道事業者がそれぞれ3分の1を負担する「バリアフリー補助制度」を設けている。しかし財政余力のない自治体の場合、事業者がその補助分を負担しており、現状のままでいいのかという問題がある。

2点目が東京圏における人口分布の二極化だ。これは混雑・遅延問題に関連してくる。一部に混雑区間があるだけで、東京のネットワーク全体に遅延が発生する。この混雑対策についても、特定都市鉄道整備積立金制度の活用によって進んだが、ピーク時に混雑率180%を超える区間がまだ11存在している。これらの区間では用地を取得するにも既に高度利用をされているなど制約が大きく、対策には相当な投資が必要になる。前述の積立金制度だけで果たして対応できるのか。バリアフリーと混雑対策、共に新たな制度を考える必要があるだろう。バリアフリー整備を後押しする制度に関しては、山内先生を座長とする「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」で議論し、2月の中間取りまとめで方向性を示した。バリアフリー整備は企業の収益に直結しないため、今の補助制度に頼るだけではなかなか進まない。複数ルートでの段差解消など、さらなるバリアフリー化を目指し、利用者の理解を得た上で、適正範囲で料金を負担願うことで施設整備の財源にできないか検討している。混雑・遅延対策に関しても特定都市鉄道整備積立金制度をアップデートする形で設備投資を後押しする仕組みを検討会で議論しており、何らかの結論を出すこととしている。

3点目がインバウンドに対応したサービスへの対応だ。駅員の対応スキル向上など、新たな備えが必要となる。前述のバリアフリー化や混雑対策は、インバウンド対策としても有効だと考えている。

山内 弘隆（一般財団法人運輸総合研究所所長、一橋大学大学院商学研究科教授）：まず「利用者ニーズの高度化」について述べる。山上次長の話と重なるが、首都圏の鉄道におい

ては、混雑や遅延によって鉄道サービスの信頼性がかなり損なわれている。最近「気分の悪い旅客に対応したため電車が遅れている」との車内アナウンスをよく聞く。混雑が遅延の一因になっている以上、従来の混雑率 180%という基準をより厳しく見直す必要があるのかもしれない。これこそが「利用者ニーズの高度化」を表しているのではないかと考える。ただ、それに応えるには大きな投資が必要になる。しかもこの投資に関しては、利用者の量的な増加が見込めない。そうした中でどのように混雑問題を解決していくのか。利用者負担の話が出たが、アンケートによれば、混雑解消のコストを利用者は支払う意思を持っていない。混雑・遅延対策の大きな課題は、どうすれば“支払意思”を利用者に持ってもらえるかを考えることだと思う。

次に、先ほど和泉内閣総理大臣補佐官の話にあった「AI や IoT 等の伸展が供給側のシステムを変える」という点について話したい。われわれの研究所では、AI や IoT 技術が運輸部門にどのような効果・影響を及ぼすのか、総合的に調査・分析している。AI に関しては、必要なデータを利用できるかどうか成否のポイントであり、特に鉄道会社は、交通予測などの分野に大きく関係するデータを膨大に保有している。各社がデータをどこまでオープンにできるかという課題はあるが、それを公共データ化して上手に使っていくことが、次なるテーマに位置づけられると思う。

内藤 廣（建築家、東京大学名誉教授）：和泉補佐官の「イノベーションと地方創生」の講演では、AI、IoT について、相当、控えめに話されたのではないかと感じた。私自身、内閣府の「総合科学技術・イノベーション会議」に参加してみて、実装直前の AI、IoT 技術が山積していることに大変驚いている。

近い将来、AI、IoT による変革の大きな波が来るだろう。その中で、鉄道駅やまちづくりを考えていかなければならない。リニア新幹線の開業は 2027 年だが、そのときの社会がどうなっているかは既に想像がつかない。そういう時代を我々は生きているということである。

今年が平成 30 年。国鉄が 1987 年に民営化されてから、ほぼ 30 年である。振り返れば平成という時代は、価値観の大きな転換期であった。今回のテーマは「30 年後の首都圏の鉄道と沿線の魅力」。これからの 30 年というのは、ちょうど平成になってからの年月と同じだ、と思いながら各社の話を伺った。各鉄道会社の熱心な取り組みにより、駅前の様相は

一昔前とは変わってきた。ただ、何をしたいのかよく分からないものも多いという印象がある。開放的にして人を集めたいというのは分かる。そこから先が見えてこない。

私は、駅というのはそのまちのコアコンテンツを伝える場所であってほしいと思っている。かつて都市計画家の石川栄耀は「生活圏」という考え方に重きを置いた。「都市の味」という言葉を繰り返し使った。都市には味がある。その味とは何かという話であり、本来であれば、各駅にはそのまちの味が滲み出ていなければならない。そうなるにはどうすればいいか、ぜひ皆さんで考え、模索していただきたい。

森地——制度改革の話と、AIとデータ活用の話、そしてどのように駅をまちの顔にしてい
くかという話があった。それに対して各社からコメントをお願いしたい。

喜勢 陽一（東日本旅客鉄道株式会社 常務取締役総合企画本部長）：AI、データについての話だが、先ほど、移動に関する情報・購入・決済をオールインワンで提供する「モビリティ・リンケージ・プラットフォーム」をわれわれの手で構築していくという話をした。その過程でお客さまの移動情報や購買マインドについての質の高い膨大なデータが蓄積されていくと考えている。それを活用して新しいサービスや、価値の創造に結びつけたい。その先の「データの公共化」については、次の段階の検討課題になろうかと思っている。

次に駅の問題についてである。技術革新の成果を取り入れ、今後、駅業務を抜本的に変えていきたい。例えばチケットレス化を進め、みどりの窓口や、切符販売機が不要になれば、駅に大きなスペースが生まれる。先般、日本郵便と提携し、駅構内に郵便局を配するという機能連携を発表した。そうした形で駅を地域の拠点とし、社会的ニーズを取り入れた新しい空間活用を図っていきたい。

城石 文明（東京急行電鉄株式会社 取締役執行役員鉄道事業本部長）：われわれとしても混雑問題を深刻に捉えている。特に田園都市線の混雑だ。東横線、田園都市線はともに特定都市鉄道整備促進特別措置法（特々法）の積立金制度を活用して複々線化した。これにより両線ともいったんは混雑率が下がった。しかし沿線人口が増えているため、混雑率は再び上昇傾向にあり、危機感を抱いている。国で検討されている混雑・遅延対策のためのスキームを

早急に確立していただきたい。われわれとしても、ポイント制度を活用した分散乗車の推進など、混雑率を低減する取り組みをしているが、限界がある。多方面からの取り組みがあつて、快適な通勤が実現できるのではないか。

AI、IoT に関しては、労働力が不足する中、少ない人間でメンテナンスできるよう、AI、IoT を積極的に活用していく必要があると考えている。

野焼 計史（東京地下鉄株式会社 常務取締役鉄道本部長）：まさに AI、IoT は、今後メンテナンスの省力化等を含めて重要なツールになってくると思う。当社としてもメンテナンスへのビッグデータの活用を積極的に考えていく。

次に混雑緩和の問題について。東西線の混雑率は 199%と、残念ながら首都圏ではワーストワンである。当社はホームの増設・延伸等の改良と、朝ラッシュ時 1 時間の運行本数を 27 本から 30 本に増やすことで、混雑率 180%以下にすることを目指している。当社は以前から地下鉄補助制度を活用し新線を建設してきた。混雑対策として進めている輸送改善についても地下鉄補助を受けている。今後は制度のさらなる拡充を期待している。

飯田 則昭（西武鉄道株式会社 取締役常務執行役員鉄道本部長）：当社の沿線、特に埼玉県エリアは、高齢化の進展が早いと見られている。こうした状況を踏まえ、ホームドアも含めたバリアフリー整備に関する検討の必要性が高まると認識している。そのための新たなスキーム等の仕組み作りをぜひ進めていただきたい。

AI に関しては、例えばメンテナンスでの活用が考えられる。また、各事業者が横断的にデータを活用できれば、その意義は非常に高まるだろう。お客さまがどのように鉄道をご利用されているかを知る上でも、AI、データは非常に大きな力を発揮する。お客さまのニーズを少しでも先回りし、さまざまな提案ができるよう活用していきたい。

五十嵐 秀（小田急電鉄株式会社 常務取締役執行役員交通サービス事業本部長）：当社の複々線化実現にあたっては、特々法などの制度や、鉄道建設・運輸施設整備支援機構のスキームの存在が大きく後押しした形となった。少子化高齢化が進む中、バリアフリーの推進は重要な課題となる。安全対策面でも、新たな制度によるサポートを求めたい。

AI、IoTなどの技術は、自動運転やメンテナンスにおけるCBM（状態基準保全）に積極的に活用していくべきだと考えている。非常時におけるお客さまへの情報提供に関しても新技術に期待したい。また、今後、駅のあり方についても、より深く考えていきたい。

都筑 豊（東武鉄道株式会社 常務執行役員鉄道事業本部長）：混雑遅延対策として、当社は制度を利用し、東武スカイツリーラインの複々線化を行った。これにより混雑率は150%弱で推移している。一方、輸送障害による遅延の問題はソフトとハードの両面に対応しなければならない。輸送障害が起きると、ネットワークでつながる他の事業者にも迷惑がかかるため、ソフト対策としては、自社内でできるだけ不通区間を短くするよう運転整理し、一刻も早い復旧に努めている。またハード対策としてはホームドアなどの設置推進がある。これにはコストがかかるが、後押しする制度があれば、スピーディーに多くの駅に安全対策を施すことができる。

2点目は駅について。弊社は路線の顔となるターミナル駅を非常に重要視している。利用しやすい駅になるよう、地元の方と共に考えながら取り組みを進めている。また連続立体化工事を足立区、墨田区、千葉県で推進しているが、こうした計画を地域ぐるみで考えることで、まちを一変させられると考えている。

森地：メンテナンスにAIを活用していくには、まだ相当な技術開発を要するのではないかと。制度については課題がある。私鉄各社は昔から資金の不足する中、地下鉄補助や特々法などの制度を活用し、全国にこれだけの鉄道ネットワークを作ったもので、膨大なノウハウだと考えている。しかし今、東京は人口集中などで大変な状態にある。なぜもう少し抜本的に現状を変える制度の話が出てこないのか、山上次長と山内先生に伺いたい。

山上：先ほどスピードの話が出たが、国の補助金をベースに考えると、どうしてもスピードは遅くなる。都市鉄道へのニーズは非常に大きく、このままでは人々のニーズに整備のスピードが追いついていかない。今、神奈川東部方面線で集中的に設備投資を行っているが、補助制度に上乗せする形で特々制度を活用して進めている。今後は、こうした「制度化」がキーワードになると考えている。制度化されていなければ、事業者は安心して投資できない。

また利用者が納得できる形であれば、受益者負担もメニューとしてはあり得ると考えている。アンケートを取ると、高齢者だけでなく、一般の人もバリアフリー化を求めているとの声がある。利用者の理解があれば、受益者負担という形で施設整備をスピードアップできる。そうしたことを議論しているところである。

山内：補助と受益者負担の関係をどのように捉えるかがポイントである。鉄道は外部効果を有し、その便益を活用する制度を構築してきた。資金を補助することで混雑緩和という益が生まれるのであれば補助をするという理屈である。今、検討している制度も、受益者と負担の関係について納得性がどの程度あるかが問われている。利用者は、バリアフリーの負担については納得しているが、混雑緩和に対しては負担する意思があまり見受けられない。そのあたりをどう整理し、補助との関係で理論化するかである。一方で、鉄道事業者の方にも、さらなる自助努力をお願いしたい。

森地——内藤先生は東京駅や、渋谷、新宿西口などの開発に関わっているが、どんな考えで進められているのか伺いたい。

内藤——東京駅の駅前広場の場合、表象すべきものは明らかで、広く多くの方に納得していただける立派な首都の中心ができたと思う。また、渋谷は若い人のパワーが集まっている場所である。「渋谷駅中心地区まちづくり調整会議」座長である森地先生のもとで建築とデザインのコントロールを10年間実施している。まちのコアコンテンツは何かというのは、いわば手触りであり、10年かけてようやくわかってくることだ、と森地先生に示唆をいただいている。

新宿西口再開発にも去年から関わり始めたが、「新宿とは何か」というと議論百出する。まちの中心となる駅は、各人のさまざまな思いを全て受け止めるインターフェースである。ではその駅はどうあるべきなのか、深いところまで議論しなければ、駅がまちに溶け込んでいかないという考えである。

駅周辺で多くの再開発が進んでいる。確かに駅には優位性があり、それを含む巨大開発は有利である。しかし、その駅の優位性に胡座をかいて開発していないかということが課題と

して挙げられる。再開発もサバイバルの時代に入っている。世の中の変化は早く、変化を上手にキャッチアップできなかったところは生き残れないと考えられる。だからこそ「もっと懸命に考えよう」ということである。

森地——駅周辺の開発に関して、JRは秋田を元気にするプロジェクトに取り組んでいる。また、東急東横線の中目黒駅では、従来の薄暗い高架下のイメージを一新した。地下鉄虎ノ門駅前の再開発も進んでいる。

喜勢——秋田駅周辺開発の名称は「ノーザンステーションゲート秋田」。駅前にあった支社を集約して駅前空間をつくり、地元のテレビ局や健康施設に入ってもらいなど、県や市の協力を得て、駅を中心にしたコンパクトで利便性の高いまちを整備している。青森や新潟などでもそうした新しいまちづくりが可能ではないかと考えている。地域と一体となり、地方の中核都市を元気にする戦略をこれから展開していきたいと考えている。

城石——中目黒駅周辺の高架下の空間を約700mにわたって開発したのが「中目黒高架下」である。若者に人気のグループ「EXILE」の事務所が手掛けたカレーショップなど、多様な店舗が出店し、大変賑わっている状況である。もともと中目黒駅周辺は、春は花見で人が集まっていた。今回、高架下の施設整備により、年間を通して賑わいを生み出した。このような効果が期待できる施設を今後も整備していく。

野焼——当社は、京橋や日本橋などにおいて、デベロッパーの街づくりに積極的に協力してきた。本日紹介した虎ノ門駅前地区再開発では、一歩踏み込み、デベロッパーと共に地下と地上の駅前広場をつくりあげた。2020年までには供用開始する見込みなので、その際はぜひご覧いただきたい。

森地——小田急は海老名駅と下北沢駅の開発を、全く違うコンセプトで取り組んでいる。西武も所沢開発でまちに変化を起こそうとしている。東武の鬼怒川温泉の駅前提もすっかり変わ

った。広場で蒸気機関車の転回が見られるのには驚いた。鉄道事業者が、個性ある街づくりを次々展開しているのを頼もしく思っている。

これまで日本の鉄道政策は、新幹線や羽田のモノレールをはじめとして、世界に大きなインパクトを与えてきた。これからも「世界に誇れるもの」という観点で、行政と共に技術開発や新サービスの開発に尽力していただきたい。