シンポジウム

少子高齢社会における持続可能な 都市鉄道のあり方

平成28年12月13日 笹川記念会館国際会議場

主催:一般財団法人運輸総合研究所

後援:国土交通省

プログラム				
13:00~13:10	主催者挨拶 来賓挨拶	黒野 匡彦 武藤 ※		股財団法人運輸総合研究所会長 土交通省国土交通事務次官
13:10~13:50	基調講演	「鉄道活性 森地		5 づくり」 策研究大学院大学政策研究センター所長
13:50~14:30	研究報告 「東京圏の駅乗降人員の変化とその要因」 〜郊外部の全駅を対象として〜 伊東 誠 一般財団法人運輸総合研究所調査事業部主席研究員			
14:30~14:40	(休憩)			
14:40~16:00	特別講演	「各鉄道事 森本 今村村田田野 10年 11年 11年 11年 11年 11年 11年 11年 11年 11年	東京東京東京東京東京	マ長期事業戦略・プロジェクト 日本旅客鉄道株式会社常務取締役総合企画本部長 京急行電鉄株式会社取締役副社長執行役員 京地下鉄株式会社専務取締役鉄道本部長 武鉄道株式会社取締役常務執行役員鉄道本部長 田急電鉄株式会社専務取締役交通サービス事業本部長 武鉄道株式会社取締役鉄道事業本部長
16:00~16:20	コーヒーブレー	イク(休憩)	
16:20~17:50	パネルディス オ コーディネータ パネリスト	ター 森均 内庭 矢息 山戸 水嶋	也羡慕习得太对对日孙	視点に立った鉄道活性化とまちづくり 政策研究大学院大学政策研究センター所長 建築家・東京大学名誉教授 日本大学客員教授、公益財団法人区画整理促進機構理事長 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 国土交通省鉄道局次長 東日本旅客鉄道株式会社常務取締役総合企画本部長 東京急行電鉄株式会社取締役副社長執行役員 東京地下鉄株式会社専務取締役鉄道本部長 西武鉄道株式会社取締役常務執行役員鉄道本部長 小田急電鉄株式会社取締役で通サービス事業本部長 東武鉄道株式会社取締役の選替サービス事業本部長
17:50~17:55	閉会挨拶	春成 訓	ů — я	段財団法人運輸総合研究所理事長

司会:小泉 哲也 一般財団法人運輸総合研究所調査事業部長



森地 茂



森本雄司



今村俊夫



山村明義



飯田則昭



星野晃言



都筑 豊



内藤 廣



矢島 隆



山内弘隆



水嶋 智



伊東 誠

1---基調講演

鉄道活性化とまちづくり

森地 茂

(政策研究大学院大学政策研究センター所長)

鉄道活性化とまちづくりを考えていく上で、重要な視点は3点ある.1点目は、人口が減少しても必ずしも経済は縮小しない.2点目は、東京の人口は2040年、およそ25年先まで今の人口が維持される.3点目は、沿線の年齢格差の問題である.鉄道会社が地域の活性化に自治体と協力して進めていくことが求められる.そのためには、乗降人員と人口、観光者数と人口の関係のみではなく、1人当たりどれぐらい活動量が増減しているのかについても分析を進めることが重要である.

人口減少と総生産の関係を見ると,人口や労働人口の減少率は約0.4%であり,デフレを脱却すれば十分生産性を上げることが可能である. アジアの繁栄を国内各地域に内部化することができるかが重要である. これらアジアの多くの国が間もなく人口増加の停滞期を迎える. 特に,キャピタルシティーではその傾向が現れてきている. 国土計画としてどれぐらいの地域単位で考えるかが重要である. 将来展望に関する地域格差の問題を解決しないとデフレは脱却できない. 2040年まで今の人口が維持されるとの試算も出ている.

東京の一極集中が言われているが、 若年層だけが東京に集中している.他の 世代は全て東京から流出している.唯 一,近畿圏だけは全ての世代が東京に 流出している.多世代ミックス型の土地 利用へ転換していくことが、地域活性化 にとって重要である.現在の沿線格差 は、その前の時代の経営戦略に依存し ていた.本取り組みでは、首都圏の約 1,500の全駅について、各世代の人口が どう変動し、開発が行われてきたかを分 析している. 今後,極めて重要な点は若年層を誘致することである. 特に重要なのは, URの団地,駅から離れた団地を,どう再開発し活性化していくかがテーマになると考えている. 政府も駅ごとや団地の活性化やコンパクトシティーなどで研究を進めている.

続いて、地方部について見ていく.地方の人口変動については、進学・就職の時点での増減が注目すべき点である.日本の全市町村の統計を分析し、次に何をすべきかがポイントとなる.日本の構造は、地方の小さな町から県庁所在地に人が移動し、県庁所在地からは東京や大都市に人が移動している.

次に、地方創生として、中枢都市・県 庁所在地を活性化することが求められ る. 卸・小売のみ着目すると、名目・実質 ともに厳しい状況であり、デフレである. ところが、従業人口で見ると、働いてい る人は決して貧困になっているわけでは ない. すなわち, デフレ現象から脱する ことによって総生産は上昇する. 県庁所 在地も経済が停滞しているという議論 が出るが、データで見る限りはそういう 状況ではない. 地方部では, 農水産を加 工食品にして輸出することによって付加 価値を上げることが極めて重要である. ただし、各地域は味の嗜好が全く異なっ ており、各地域に合う開発をしていくこと が望ましい.

観光市場も重要である. 地方の個性ができて, 地産地消ができるような展開をし, 個性とか魅力を起こす必要がある. ロジスティクス面では, 地元の商店は大手事業者に対抗できていない. キーワードとしては情報とIT化である.

ヨーロッパではバスの自動運転が開始している。コストの多くは人件費であり、自動運転によって低コストで運行が可能になる。導入によって地方の生活は全く違うものになる。地方創生はそこから始めることが重要ではないか。

80年代の欧米の最大の景気対策は

鉄道駅周辺開発であった.デフレが20 年も続くとすると,鉄道駅周辺開発が最大の景気対策であるといえる.オリンピック以降も解決すべき課題は多い.

2---研究報告

東京圏の駅乗降人員の変化とその要因 ~郊外部の全駅を対象として~

伊東 誠

(一般財団法人運輸総合研究所 調査事業部主席研究員)

研究の目的は三つある。超長期的に見た東京圏の姿を描くこと、課題を解決する方策を検討すること、アジアの都市における鉄道整備・運営方策に対して日本の鉄道事業者が貢献できるか、である。 具体の調査研究テーマは四つある。現在、鉄道機能の海外展開のあり方、地域活性化と鉄道量促進。今回は同じ連携方策だが、郊外部を念頭に置いた研究を行っていて、今日はその報告である。

東京の鉄道利用者はこの15年間,継続して増加している. 昨年,一昨年調査を実施した都心部の駅では,再開発によって駅容量を上回る需要が発生しており,混雑が非常に問題になっている駅が多く出現している状況である. 一方,郊外部は都心回帰に伴う人口減少や少子高齢化によって利用者が減少している駅も多数ある. 二極化,あるいはより複雑に多極化が起きているのではないかと考えている.

駅と沿線地域という二つの主体があると考え、都心への速達性、駅の商業魅力、駅へのアクセスが優位であると乗降人員が増加する。土地と鉄道サービスがよくなることによって、さらに優位性が向上する。人口増加や若年層の流入、あるいは様々な機能が立地する。すなわち、インフラ整備や立地誘導、子育て支援は複雑に重なり合って関係ができている。よい循環のところでは、地域は活性

化し, 鉄道事業の持続可能性も強化される.

そこで、本調査で分析に使ったデータは、駅別乗降人員と人口である. 駅勢圏を定め、その夜間人口や生産年齢人口、従業人口を使うこととした. また、必要に応じて、どのような機能が立地したかを見ることとした. 駅前の大型店舗、大規模団地、企業の研究所などが立地している箇所も見られるため、あわせて分析していくこととした.

最初にデータを整理することとした. 駅別の乗降人員の変動だけを見て分析 したのがステップ1である.乗降人員とそ の駅勢圏の中の活動・アクティビティー との関係として,生産年齢人口の変動傾 向を見て分析したものがステップ2であ る.ステップ3以降は鉄道事業と,地域 の様々な主体との役割分担について,具 体的な提案ができればいいと考えて いる.

ステップ1は駅別の乗降人員の変動傾向を見て、それを類型化することとした.乗降人員の増減の特徴を明らかにしたことがポイントである.1,580の全駅のうち郊外部956駅を対象とした.傾向としては、概ね、西高東低である.皇居から30キロ以遠は減少している駅が多く見られる.また、地下鉄各駅は増加している駅が多い.

距離帯別に見ると,皇居から20~40 キロぐらいの駅で増加している駅が多い.減少している駅は郊外へ行くほど多くなっている.40キロを超えると,減少する駅の割合が急に増加するという特徴がある.

次はステップ2である. 乗降人員の変動傾向と人口等の変動傾向の関連性を見る. このステップでは対象駅を956駅から328駅に減らすこととし,より詳細な分析を試みた. ステップ2の分析では,類型化にあたって生産年齢人口と乗降人員の二つの軸で,増加と減少の二つに分けることとした. これらをそれぞれの

マトリックスで「成長」「利用活発」「停滞」「利用後退」という名称をつけた.ここで「成長」、すなわち生産年齢人口と乗降人員の両方とも増加しているのが3割ぐらいという状況である.

各類型で地図上にプロットしたところ、「成長」が多い地域が存在している. 大宮の手前の埼京線とか東北線も非常にいい状況である.生産年齢人口は減少しながらも乗降人員は増加する「利用活発」のカテゴリに入る駅は幅広く分布している.生産年齢人口と乗降人員の両方で減少する「停滞」は30キロ以遠で多く目立つようになる.地下鉄は「成長」が多い.

コーホート分析を実施したところ、「成長」のカテゴリに入る駅と、全駅平均で比較すると、特に「成長」のカテゴリに入る駅は特に若い世代が増加してきており、常に活力にあふれている状況を示している。また、駅勢圏内の従業人口の増加率を見てみると、全駅では7.7%ぐらいしか増加していないが、「成長」のカテゴリでは16%の増加となっており、約2倍の増加率の開きがある。駅別に見ると豊洲あたりでは50%の増加となっている。生産年齢人口等のギャップはこういうものが埋めていると考えられる。

続いて、「利用活発」のカテゴリを見る。生産年齢人口は減少しているが乗降人員は増加しているカテゴリである。このカテゴリの駅では、駅舎施設整備によって来訪者が増加しているのではないか、また通勤・通学者の増加ではないかと考えて分析を進めたところである。

さらに、「停滞」のカテゴリを見る.これは生産年齢人口、乗降人員ともに減少している.このカテゴリは、駅勢圏内に大規模団地を有する駅が多く見られる.さらに、生産年齢人口だけでなく全体の総人口も減少した箇所も散見されたところである.

最後に「利用停滞」のカテゴリであり、 生産年齢人口は増加しているものの、乗 降人員が減少している駅である.ここは 自駅の相対的魅力低下による利用者の 転移で,新線・新駅に利用者が転移して しまったなどが挙げられる.

以上, ステップ2では, 人口と乗降人 員の関係を分析したが、両方とも増加し ている駅は3割ぐらい、両方とも減少して いる駅が3割ぐらいであった。それから、 人口が増加する以外で乗降人員が増減 する要因については、諸機能、すなわち 企業や大規模商店の立地・撤退に起因 していること、運行サービスで優等列車 が停車するようになる・始発駅になるな どの施策の結果であること、駅アクセス の改善であることなどが挙げられる. こ れらの相対的なサービスの格差が結果 として乗降人員に影響していると考えら れる. 複合的に様々な政策が実施され ることによって、鉄道利用の増加、ある いは回復が継続できるということで ある.

3---特別講演

各鉄道事業者の中長期事業戦略・プロジェクト

森本雄司

(東日本旅客鉄道株式会社

常務取締役総合企画本部長)

今村俊夫

(東京急行電鉄株式会社

取締役副社長執行役員)

山村明義

(東京地下鉄株式会社専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)

星野晃司

(小田急電鉄株式会社

専務取締役交通サービス事業本部長)

都筑 豊

(東武鉄道株式会社取締役鉄道事業本部長)

森本雄司(東日本旅客鉄道株式会社常務取締役総合企画本部長):3つの「まちづくり」について報告する.具体的には、大規模ターミナル駅の開発,選ばれる沿線ブランドづくり、地方中核都市の活性化である.グループの経営構想において

6本の柱を立てたが、この3つの「まちづくり」については、「地域との連携強化」の中で位置付けている。

大規模ターミナル駅の開発では、『駅』を基点としたエリア全体の価値向上をテーマとしている。品川では世界中から先進的な企業と人材が集う街にしていくという理想を持っており、多様な交流から新たなビジネス・文化が生まれるまちづくりを目指している。新宿駅は、1階・2階がプラットホームと駅、3階がタクシープール、4階がバスターミナルとなり、その横にオフィスと商業のビルができている。

千葉駅は、自由通路やコンコースをつくり、そこを基点とすることで、効率的にモノレールへ乗り換えられるようにした。また、東西南北に出口をつくり、合わせて駅ナカも一部開発するなど、回遊性と利便性、わかりやすさの向上を図っている。

選ばれる沿線ブランドづくりは、住んでみたいと思われる沿線ブランドの確立を目指している。具体的には、『緑×人×街つながる』というコンセプトによる中央線の高架下開発や、「子供とシニア」で『コトニア』として高齢者福祉と子育ての複合施設をつくっている。

地方中核都市の活性化は、行政や商工会議所と一体になりながら、観光も切り口に入れて取り組んでいく。長野駅は、大庇・列柱と駅ビルの一体整備により『長野の顔』にふさわしい駅前景観を創出している。

熱海駅は、駅と駅ビルを一気に建替 え、緑、海の青、温泉をモチーフに外装 も変えるなど、観光地の玄関口にふさわ しい明るく開放的な雰囲気に刷新した.

秋田駅では、県と市、JRで連携協定を 結び、さらに商工会議所も含め一体感を つくっている。具体的には、秋田支社の 建替えにあわせて放送局の移設や駐車 場の整備、さらには文化施設の整備も 考えるなど、三者が相互に連携・協力し 地方創生に向けたコンパクトなまちづくりに取り組んでいる.

今村俊夫(東京急行電鉄株式会社取締役副社長執行役員):7月に運営を受託した仙台空港の運営事業について報告する

日本再興戦略2016では、PPP/PFIの目標値が21兆円に拡大されるとともに、コンセッションの対象範囲も広がることになった。2013年から3年で目標値が大幅に増え、具体的な検討案件も増えたことから、今後のインフラ投資機会の拡大が期待されている。

次に、日本の航空需要はまだ伸びると 予想されている。また、アジア圏内には 大空港が多く存在するため、日本におい て、アジアの急激な経済成長を取り込め る可能性は十分ある。仙台空港に関して も、4時間圏内に大規模な空港があるた め、成長を取り込めるポテンシャルがあ ると考えている。

一方、インバウンド関連については、 東北地方は東日本大震災の影響もあり、 大きく出遅れている。東北ブランドを積 極的に発進し、インバウンド需要を喚起 していく必要がある。

仙台空港民営化事業に参入することで、空港運営を通じて東北地方の活性化に貢献できると考えている。東急グループのノウハウは空港運営事業においても優位性を発揮できると考え、仙台空港の運営権事業に企業連合で応募した。その後、優先交渉権を獲得し、本年から空港運営を開始した。仙台空港は今後も旅客数の増加が期待できる。民営化後は、機動的かつ効率的な経営が可能となる仙台空港の24時間化にも取り組む。今後も宮城県を中心に連携しながら実現に向けて検討を進める。

駅や駅周辺の開発に積極的な投資を 行う. 来訪者の増加により, 商業施設の 売り上げも向上し, 他社の民間投資も誘 発する. このような好循環が生まれ、東北地域の活性化に応用していく. 長期的な視点で空港運営を軌道に乗せるため、積極的に投資を行う. 投資により、空港利用者の利便性や満足度が向上すれば旅客増になると考えている. 旅客が増加すれば、新規路線誘致につながる. その結果、さらなる旅客増につながる好循環が生まれ、空港経営が安定する. 地域経済でも旅客、来訪者が増えると、経済効果をもたらし、地域が活性化する. よって地域内外での投資や民間投資を誘発することができ、好循環が生まれると考えている.

次に、仙台空港が海外への玄関口として機能するためには、主要な観光地へ向かう直行バスを充実させることが重要である。また、アクセス鉄道は利便性向上を目指したダイヤの設定や輸送力増強を図る必要がある。多様な旅客のニーズに対応していく。

今後も周辺に大きな経済効果をもたらす事業を進め、事業を通じて、経済の 発展に貢献していきたいと考えている.

山村明義(東京地下鉄株式会社専務取締役鉄道本部長):東京圏の活性化に鉄道利用促進がどのように寄与するか,当社の中期経営計画を報告する.前提条件として2020年のオリンピック・パラリンピック東京大会に向け,外国人旅行者,乗降人員の増加が見込まれる.また,大会期間中は多くの駅において鉄道輸送の責務を担っている.以上を背景にし,東京メトロプラン2018は「安心の提供」と「成長への挑戦」で構成した.

はじめに「安心の提供」についてである。ホームからの転落事故を減少させる為,ホームドアの整備を促進していく。また,東西線が高い混雑率を呈している為,南砂町駅を大規模に改良して交互発着機能を付加し,都心に入る前に遅延を取り除く。更に,飯田橋駅~九段下駅間において,折返し列車と後続列

車の交差支障を解消するように線路改 良を行う.これらの対策により運行本数 を増やして混雑率を低下させていく.

次に、「成長への挑戦」である。東京メトロのネットワーク内には、魅力的な施設が点在している。お出かけスポットも多いので、東京自体がテーマパークだと考えて、需要・利用促進を創出していく。ここ数年では、24時間券、TokyoSubway Ticket、東京メトロパスシリーズなどの企画乗車券はいずれも大きな伸びを示している。

さらに、東京圏内では輸送の需要が 伸びている背景として、三つの大きなトレンドがある。オフィス需要の高まり、再 開発の動きが活発であること、訪日外国 人の増加である。沿線の再開発に対して は、都市開発と交通機能の整備という 観点で連携を強化していく。日比谷線に 虎ノ門新駅を設置し、銀座線虎ノ門駅と の連絡通路での接続や、虎ノ門エリアの 再開発とも連携していく。また、複数の バリアフリールート、駅広場機能の整備 を進める。現在、公募型連携プロジェク トと称して、駅周辺の建て替え事業との 連携を図っている。

海外への事業展開については、今後、 人材育成、メンテナンス等を事業という 形でも進めていきたい。最後に、これら の計画実施に大切なのは人材である。 今年4月に建設した総合研修センターを 活用し、理解し反応できる人材を育成し ていく。

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):所沢駅周辺の 戦略的開発を報告する.

2015年度の1日平均輸送人員は前年より若干増加しているが、将来の沿線人口は減少、特に生産年齢人口については著しい減少が見込まれている。その中で、所沢駅は池袋線と新宿線が交差する当社の鉄道の要衝と見ている。西武グループ長期戦略において、所沢エリアの

目指す姿を不動産事業セグメントについては、所沢を中心に、住環境の魅力の向上、そして周辺地域の利便性を高めていく戦略を持っており、都市交通・沿線事業セグメントでは「働きたい街、住みたい街、訪れたい街」と位置付けており、これらを両立できる開発行為、施策を行っていく。

所沢エリアはグループとして不動産賃貸物件,分譲地,観光施設など多様に展開しているエリアであり,池袋,新宿から25キロ~30キロという場所である.1日の乗降人員は埼玉県内における当社線の駅としては一番多い.

所沢駅周辺には、開発可能な土地が 幾つかあり、あわせて、既存駅舎の老朽 化が進んでいた為、一体的に開発を進 め、地域の価値が上がるよう努めたいと 思い、トータルコンセプト『通過する街 から「働きたい、住みたい、訪れたい」街 へ、そして選ばれる沿線へ』を定めた。 生産年齢人口の定着・増加、あるいは通 勤・通学以外の需要の創出を目指し、大 規模商業施設の開発、オフィスの誘致、 再開発事業のマンション開発への協力・ 促進、さらに大規模商業開発と、駅ナカ の商業施設開発を行っていく。街の持 続的な発展を促す意味で、段階的にま ちづくりを進めている。

STEP1として、老朽化した駅を再構築 し(2013年度竣工)、駅構内店舗をエミ オ所沢(2012年11月オープン)という名 前で運営をしている.

STEP2では、未利用地へのオフィスの 誘致を行った。

STEP3としては、駅ビル型商業施設の開発を現在進めている。

STEP4では、旧車両工場跡地の開発を行う. およそ5.9ヘクタールの敷地があり、大規模商業施設を開発する. 所沢市の土地区画整理事業と、市街地再開発事業を組み合わせて進めていく.

現在は、STEP3での「所沢駅東口駅 ビル計画」を推進している。街の進化を 促進させることをテーマに、「コミュニティ型の商業施設を中心とした駅ビルの開発」を進めている。運営・管理においては、グループの西武プロパティーズあるいは住友商事グループとともに共同で進めている。事業費がおよそ270億円、敷地面積は4万平米弱である。店舗面積がおよそ1万8,500平米、駐車場として約500台、駐輪場約1,600台という計画である。

完成すると、商業施設としておよそ 120店舗が入る予定である。そのほか、 防災機能の強化を考慮しながら計画を 進めている。さらに、新改札を設けるなど、駅を中心とした街の回遊性を高め、 にぎわいを生み出す。この東口駅ビル計画に関しては、第 I 期が2018年の春、第 II 期に関しては、2020年の夏に開業予定である。大屋根空間で開放感のあるダイナミックなスペースと、潤いとにぎわいあふれる環境をつくるというコンセプトで進めている。

この他に, 西武グループ中期事業計画についても簡単に紹介する. まず, 二つの新型車両の導入がある. 一つは, デザイナーを起用した新しい特急車両の導入. さらに, 相互直通区間に座席の転換ができる座席指定列車を導入する.

もう一つは、連続立体交差化の事業の推進がある。駅周辺の道路を改良し、再開発の促進をしていく。さらに、主要なターミナル駅にホームドアの設置を進めていく。

また、インバウンドカスタマーの獲得の為、池袋駅にインバウンドのお客様をご案内する窓口を新規に開設した.駅や車両へのFREE WiーFi整備をし、利便性の向上に努めていく.

観光地への誘客では、現在、西武秩 父駅に温浴施設の建設を進めている。さらに、観光電車として「52席の至福」と いうレストラン電車を運行して、大変好 評をいただいている。このようにさまざま な施策を通じて、沿線価値を高めていく。 星野晃司(小田急電鉄株式会社専務取締役交通サービス事業本部長):当社は,総営業キロは120.5キロ,そして駅数は70駅,1日平均輸送人員203万人,年間では7億4,400万人,そして沿線市町村の概要であるが,27市区町村で人口509万人と少しずつ伸びている.

当社では、複々線を活用したまちづく りと沿線郊外中核駅のまちづくりの推進 という2つの方向性に基づいて、まちづく りを進めていく。

複々線化事業では、全長10.4キロの 残り1.6キロを今工事している。2018年 の3月には完成して、大きなダイヤ改正を 考えている。抜本的な輸送サービスの改 善につながる為、沿線自治体と協働して まちづくりを促進していく。

また、当社の沿線は乗降が10万人を超える中核駅が11駅ある。ターミナルは沿線中核駅の再活性化を自治体と協働して進めることが大きなテーマとなっている。

複々線を活用したまちづくりでは、ピーク1時間27本,走っている列車本数を9本増やす計画をしている. 気兼ねなくスマホが使えるぐらいの混雑に減少するだろうと予測している. 新宿に向かう電車の所要時間短縮として主要駅から5分から10分短縮されて、スピードアップが図られる. 複々線を活用してまちづくりを推進していく.

続いて、中核駅のまちづくりであるが、 海老名駅は3線が接続していてポテンシャルの高い駅と言える.海老名市が中心になって、駅前広場のインフラ整備を行った.あわせて当社でも、駅の高質化・分譲マンションの開発・大きな商業施設の開発も行い、一体的にまちづくりを進めた.今年の3月からは、ロマンスカーを海老名に停車させることにより、街の魅力を高めることに貢献した.

駅前が整備されて、街の回遊性や魅力が高まった。その結果、駅の乗降人員が当社70駅の中でも最高の伸び率を示している。つまり、ビジネスも買い物も非

常に伸びている.これが海老名の特徴である.

今後は、海老名の駅前にタワーマンションを建設し、オフィスや飲食街を一体的に整備していく。海老名の魅力は高まると期待している。

もう一つの事例は、中央林間における まちづくりである。乗降人員は1日当たり 9万7,000人である。特徴は、東急田園都 市線の乗りかえのお客様が大変多い。し かし改善する要素が多くあり、大和市と 一緒に課題を解決しようと協議してき た。今年の7月には、まちづくりの連携協 力に関する協定が締結でき、大和市と一 体となって、整備を進めていく。

中央林間では、ホームを拡幅して、安全性向上、利便性向上、列車の定時性を確保する。また、トイレのリニューアルなど、駅空間の高質化を進める。改札口を拡幅して、乗りかえ利便性の向上を図る。大和市では駅改良にあわせて、駅前広場の整備など、駅周辺の回遊性の向上、都市機能の向上を図り、一体となって街の活性化を進めていく。さらには、自治体と鉄道とは利害が一致している。沿線の自治体とさらに連携を深めて、まちづくり、鉄道づくりに励んでいく。

都筑 豊(東武鉄道株式会社取締役鉄道事業本部長):本日は,鉄道を基軸とした沿線活性化施策について報告する. 東武グループ中期経営計画2014~16の基本戦略の中から,沿線活性化に関連するものとして,4つのテーマについて述べる.

1つ目のテーマは、『都心近傍拠点のさらなる強化施策』であり、この施策に関する項目として、まず「浅草と東京スカイツリー周辺のこれから」について述べる。 浅草地区と東京スカイツリーは、桜や花火で有名な隅田川をはさむ両岸に位置しており、墨田区と連携した水辺空間の再整備や、とうきょうスカイツリー駅付近の高架化等により、2つのエリアの回遊性 を高めることで、さらなる賑いの創出に繋げていく.

次に「池袋周辺のこれから」である. 現在,池袋駅周辺では,西口の市街地 再開発事業の検討が推進されており, 東武百貨店がある駅ビル部分について は,再開発事業との連携により,まちの 顔としてふさわしい空間を創出していく. また,豊島区さまとの連携による東西連 絡通路の整備の検討を進めており,都 心近傍拠点の強化を図っていく.

続いて、「安全性の向上による拠点の 強化 | である. 当社では, 可動式ホーム 柵を千葉県の船橋駅, 柏駅, 埼玉県の 和光市駅の3駅に既に設置済みであり、 来年度には、川越駅にも設置する.また、 東京オリンピック・パラリンピックに向け、 都心の拠点である池袋駅や,大会予定 会場の最寄り駅である2駅にも設置予定 である. さらに, 東武スカイツリーライン の複々線区間についても, 東京メトロさ まとともに、扉位置を統一した車両への 更新工事を現在推進しており,連続した 駅に,いわゆる線的に整備するほか,東 上線についても線的な整備を行うこと で,より安全で安心な旅客サービスを提 供していく.

2番目のテーマは、『東京の近郊圏で の定住人口・交流人口の創出施策』であ る. その中で、まず、アーバンパークライン の施策について述べる. アーバンパーク ラインは大宮駅を起点とし,都心からの 放射路線との結節駅である春日部駅や 柏駅, 船橋駅などを結ぶ環状路線であ り、重要な役割を担っていると考えてい る. そこで, このネットワークを強化し, 新たな定住人口および交流人口の創出 を図りたいと考えている. 具体例として は、大宮駅の機能向上と六実~逆井間 の複線化が挙げられる. 大宮駅につい ては、現在、JR線との乗りかえに課題が あることから、さいたま市による「大宮 駅グランドセントラルステーション化構 想 | に参画し、駅の機能向上を含めたま

ちづくりについて検討を進めている.ま た. 柏~船橋間で唯一残る単線区間で ある六実~逆井間については, 現在, 複 線化工事を精力的に推進しており,速達 性の向上を図りたいと考えている. 本年 3月にはアーバンパークライン大宮~春日 部間で急行運転を開始し、多くのお客様 にご利用いただいている. このように. 速達性のある列車を設定することによ り、アーバンパークライン全体の利用増 を図っていく. 開発事業の観点からの定 住人口増加施策としては、まず、本年春 にリニューアルした大宮公園駅の駅前に アクティブシニア向けの賃貸住宅の整備 を行う. また, 清水公園駅では, 駅のリ ニューアルおよび戸建て分譲開発事業 に取り組んでおり、鉄道と一体となった 事業を行っている. さらに, 豊四季駅・ 塚田駅では、当社分譲マンション「ソラ イエ」を展開し、完売している.

3番目のテーマは、『新たな輸送サービスを提供する特急施策』である。当社は、1日に100本を超える有料特急を、お客様のニーズに応えるべく、運行を行っている。来春には、新しい「リバティ」という特急を増備する予定である。併結・分割ができるという特徴があり、お客様を乗換えなしで沿線の様々な目的地にお連れできる。こうした特急を導入することにより、お年寄りにも優しい輸送サービスの提供ができると考えている。

最後のテーマは『世界に誇る観光地「日光・鬼怒川地区」の活性化施策』である。まず、平成29年夏の営業運転開始に向け取り組んでいるSL復活運転プロジェクトについて述べる。このプロジェクトには、地域活性化への貢献や、ひいては福島エリア、東北の震災復興にも繋げたいという思いが込められている。さらに、「近代化産業遺産の保存と活用」と「東北の震災復興支援」という目的の趣旨にご賛同いただいた全国の鉄道会社8社のご支援・ご協力により実現した、類まれなプロジェクトである。このプロ

ジェクトの関連施策として、SLの玄関口 となる下今市駅の駅舎を昭和レトロ風に 改修した. また, 地元主体の「いっしょ にロコモーション協議会 | という組織を 通じて,これまで以上に地域と一体と なった取り組みを進めていく. さらに、 東武グループのテーマパーク「東武ワー ルドスクウェア の前に新駅を設け、利便 性・回遊性を向上させることにより、日 光・鬼怒川地区の全体の活性化に繋げ ていく. 最後にホテル事業について紹介 する. 本年9月に金谷ホテルを東武グルー プに迎え、日光地区の核となるホテルと して、当社グループ間の新たなシナジー となることを期待しているところである. さらに、国際的なラグジュアリーホテル である、ザ・リッツ・カールトン日光が、中 禅寺湖畔に誕生する. 訪日外国人が 2,000万人を超えた現在, ホテルやSL等 を通じて, 日光・鬼怒川地区の多様な魅 力を国内外に発信していきたい.

4---パネルディスカッション

超長期的視点に立った鉄道活性化と まちづくり

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)

矢島 隆

(日本大学客員教授,

公益財団法人区画整理促進機構理事長)

山内弘隆

(一般財団法人運輸総合研究所所長,

-橋大学大学院商学研究科教授)

水嶋 智

(国土交通省鉄道局次長)

森本雄司

(東日本旅客鉄道株式会社

常務取締役総合企画本部長)

今村俊夫

(東京急行電鉄株式会社

取締役副社長執行役員)

山村明義

(東京地下鉄株式会社専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)

星野晃司

(小田急電鉄株式会社

専務取締役交通サービス事業本部長)

都筑 豊

(東武鉄道株式会社取締役鉄道事業本部長)

森地 茂(政策研究大学院大学政策研究センター所長):まず水嶋次長から,交政審も含めて最近の状況,それから各社のご発表に対するコメントをいただきたい.その上で3人の先生方にコメントをいただいて,それに対して,先ほど特別講演をいただいた6社の方からお答えをいただく.残りの時間で,これから特に郊外駅,鉄道とまちづくりについてどういうことが重要であるかを議論させていただきたい.

水嶋 智(国土交通省鉄道局次長):交通政策審議会の答申などについて,改めてご報告させていただく.東京圏の都市鉄道に係る現状認識として,ネットワークの緻密性やサービス水準は世界に誇るべき水準である.一方,都市間の国際競争の激化,訪日外国人の増加,少子高齢化など,東京圏の都市鉄道を取り巻く環境は大きく変化している.空港アクセスの改善,混雑緩和などについては,さらなる取り組みが必要である.加えて,駅空間の質の向上,遅延対策,災害対策の必要性などが増大している.

東京圏の都市鉄道が目指すべき姿と して六つの柱を立てている. 国際競争力 の強化に資する都市鉄道, 豊かな国民 生活に資する都市鉄道, まちづくりと連 携した持続可能な都市鉄道, 駅空間の 質的進化・次世代ステーションの創造, 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, 災害対策の 強力な推進と取り組みの見える化といっ た内容である.

国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクトについては,八つのプロジェクトを整理している。また,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で、16のプロジェクトを整理している。また、いわゆる線だけではなく、駅に着目した答申内容というのも今回の答申の特徴である。駅空間の質的進化に資するプロジェクトとして、広域的な交通ネットワークの拠点となる駅、国際競争力の向上が求められる地域の拠点となる駅、駅まちマネジメントの取り組みが特に期待される駅ということで分類している。

鉄道とまちづくりとしては、前回の答申で、整備すべき路線として取り上げられていた、つくばエクスプレスのその後について、開業時の平成17年度から開業5年目、開業10年目で、駅の周りにまちづくりが行われてきた様子を示している。

駅空間の質的進化については, 平成 29年度の国土交通省鉄道局の予算の取 り組みとして一つ取り組んでいる,次世 代ステーション創造事業が挙げられる. 一つには、鉄道事業者だけでなく、地方 公共団体など、駅のステークホルダー全 体が一堂に会して課題の共有と調整を 図り, そこで問題の共通認識, あるいは 具体的な計画を策定していただく. そこ を通じて,駅機能の向上,例えばホーム, コンコース, エレベーター, そういった駅 の改良にあわせて行っていただく生活 支援機能,公共施設,観光案内施設な どの駅空間の質的進化に資する施設の 整備に対して国の補助を出すという点に ついて、平成29年度の予算の目玉とさせ ていただいている.

例えば小田急の中央林間駅. こちらは大和市との間で連携協定が結ばれているが, 鉄道事業者と自治体の間で, まちづくりと鉄道を一体となってプロモートしていこうという動きが見られている. こういったことを具体的に支援していくための制度を, 国としても導入したいと考えているところである.

内藤 廣(建築家·東京大学名誉教授): 鉄道各社が駅を中心に多様な展開をさ れており、よいサイクルが生まれつつある と考えている。次世代ステーションに向 けて、既にスタートを切っているという 印象を持っている。

ただ、私が深く関わっているプロジェクトの一つとして、渋谷の再開発があるが、超高層が次々に立ち上がっている。これが一つの駅の都市再生特区をベースにしたビジネスモデルだ。このようなプロトタイプはでき上がりつつあるが、本当にこれでいいのかと考えることがある。何故かというと、今の超高層開発モデルというのは、森ビルが先陣を切って、一つのビジネスプロトタイプを構築した。フロアを積んで、ファンドを集めて投資回収をするモデルである。これはチキンレースのようであり、30年前と同じことをやっている気がすることがある。

なぜそう思うかというと、最近、様々な 委員会に出席しているが、多くがITと IoTの話である. それは, 医療, 経済を含 め,話題の多くがITやIoTである. いわゆ るIoTの進化速度,要するにコンピュー ターの進化速度と都市再開発ディベロッ プメントがマッチングしているのかが疑 問である. 例えば, 最先端のオフィスは, 既に在籍率は40%を切っている。オフィ ス需要がこのまま続くのであろうか. もし かしたらオフィスは都心を出て郊外に行 く可能性がある. それが次のシーンだと すると、郊外の駅と街の話になる。よい 街には企業が出ていく. 駅を中心とした よい街ができていて、ちょっと歩くと豊 かな環境があるような場所に、最先端企 業が出ていくという可能性がある.

IT革命と言われるが、単純計算をすると、10年後は、現在多くの人が使っているスマホあるいはパソコンが1,000倍の能力を持つことになる。それから、20年後は大体100万倍になる。30年後は10億倍になる。これは専門家に聞いても、多分そうなると言われている。すると、今のコンピューターよりも10億倍の能力を持っている人たちが、仕事をする、電車

に乗る,連絡をとり合う,そういう世の中が30年後に来るのである。その形に対して街,駅,交通がマッチングしているのか,これから議論していく必要があると考えている。

矢島 隆 (日本大学客員教授, 公益財団法人区画整理促進機構理事長):東京が日々,滞りなく動いているのは鉄道網と,それに支えられた多心型の都市構造があるからである. 山手線上の主要なターミナル駅に駅開発が行われ、さらに駅周辺に開発が行われているから、この東京都市圏ができていると言えるし、今後ともこの構造というのは変わらないと考えられるし、変えないほうがいいと私は考えている. そういう意味で、ターミナル駅の開発は鉄道にとっても重要であり、もちろん街にとっても重要である.

多くのターミナル駅は、大体は何面何線とかいう格好でホームが多く並んでおり、加えて、私鉄の線路が横に入ってくるから、余計、幅が広くなっている。そこに大きな駅がある。これを今、街のほうから見ると、駅によって市街地が隔離されている感じであるし、大きな駅になると、改札内の通過は入場券を買う必要がある状況である。今後この両側の市街地を歩行者によって接続するというのは極めて大事なことである。そのためには、駅に直交する方向に大きなデッキ、あるいは地下通路で、いかにインフラとして追加的につくっていくかがキーである。

今,既にそれぞれのターミナル駅で様々な整備事業が進められて,例えば東京はもう姿が概成し,新宿駅南口もほぼ完成し,渋谷は現在進行中であることを考えると,例えば山手線では池袋,あるいは新宿西口・東口が,いずれ整備の候補になる日が来るに違いないと考えているが,池袋も新宿西口・東口も,これは相当幅の広い線路で隔てられていて,そこにいわゆるターミナルデパート,駅ビルが壁のように立っているために,鉄道に

直交する方向にデッキを通すのは簡単ではない。しかし、これを実施しないと、今後は大ターミナルの整備はできないのではないか。大ターミナルの整備をするには、鉄道に直交する方向に、幅の広い、シンボル性の高いデッキのようなものを構築するということが、一番の大きな基礎的なインフラなのではないかと感じている。デッキを構築することは、駅に直交する都心軸をつくる。それぐらいのセンスで今後進めていくことが必要である。

山内弘隆(運輸総合研究所所長、一橋大学大学院商学研究科教授):鉄道事業者は鉄道事業の資産を持っている強さがあり、今、その資産を使って人を輸送して事業をしているが、それをどう生かしていくかが重要である。これから二つの視点からコメントする。一つは鉄道の経営という視点である。もう一つは、これからの鉄道整備についての公的な支援のあり方から述べる。

経営の視点では、鉄道輸送とそれがもたらす外部開発効果である。このモデルが鉄道の基本だと考えている。

一つは、まちづくりとの関係である.駅の再開発、あるいは周辺の再開発であるが、資産をいかに生かしていくかが、とても経営の視点としては重要である.まちづくりは鉄道事業者と自治体の連携が重要であり、大きなコンセプトの中で進められている.それはとても重要である.

もう一つ関係するのが、生活支援という見方である。子育での支援や、周辺のご家庭の中に入り込んでいく姿である。例えばそれはスーパーのチェーンであったり、ケーブルテレビであったり、様々な形である。こういう形で住民の支援をしていく。ある意味ではハードな面もあるけれど、ソフトな面で街をつくっていく。これがこれからとても大事である。特に、少子高齢化という時代に生活を支えて

いくことが、鉄道会社、まちづくりの大きな役割ではないか.

鉄道会社の今後は、個別の生活者を 見て、どう支援していくかというスタイル になっていく.これが重要である.

余談であるが、電気を自由化した際、 新規参入者で一番規模が大きいのは東 京ガスであった。東京ガスは生活者に密 着したコンタクトポイントを持っていた。 これがとても強みになっている。電力会 社は利用者と接することはほとんどない。おそらく経営のこれからの姿は、少 子高齢という背景を踏まえると、大きな 分野でコンタクトポイント、生活者につな がっていくところが強いと考える。鉄道 の場合はそれができる。それがまちづく りになるというような印象を持っている。

もう一つは、鉄道会社が持っているコアコンピテンスをいかに生かしていくかである。仙台空港はコンセッション、コンペで民間事業者を決めたが、そのときの大きなポイントは、地域とのかかわりとしていかに新しい空港のターミナルの運営事業者が取り組んでくれるかということだった。これは鉄道事業者が得意な分野である。東急がそういう形でノウハウを持っており、地域開発、それから将来に向けて第一に復興という大きな観点でも信頼感、重きを置いた。

おそらく、ほかの鉄道会社も、地域とのかかわりを持っていると考えている。 鉄道事業者が持っている能力を発揮していく、これがもう一つの経営の方向性だと考える。

次の話題は、公的支援である.将来に向けての鉄道の計画などでも、概ね完成している.したがって、別の方向から鉄道をクオリティアップしていくことが重要である.すると、今までの新線整備を中心とした補助だけではないと考えられる.

昔は特定都市鉄道整備積立金という 制度があり、その制度で複々線を進めた 事例があり、これでかなりクオリティアッ プを果たしている. その後に利便増進法が制定され, 短絡線などを構築できるようになっており, これらをどう生かすか, 利便増進をどう使っていくかが課題である. さらに, 都市側との連携はより重要になる. 今までも都市からお金は出ているが, 都市側といかに連携しながら, 駅を中心としたまちづくり, 鉄道の経営の基本を進めていくかが重要である.

また,引込線の整備で利用者の利便 性が向上することがある. そういう新しい補助対象や支援対象も出てくるのではないか. 当研究所でも, 鉄道の補助金, 公的支援の効果を分析してみたいと考えており, このような機会があったら披露したいと考えている.

森本雄司(東日本旅客鉄道株式会社常務取締役総合企画本部長):当社でもターミナル駅の開発は今後も大事な経営資源の一つである.しかし,街を分断しているという事実もあり,街の持っている価値を引き出せていないという要素がある.鉄道と街,双方で発展したが,次の発展のためには東西・南北方向の回遊性を高めていくことが大事ではないか.特に東京駅では,現在は北側しか自由通路がないが,南側の自由通路も計画している.また,新宿駅では,改札外の通路をオリンピックまでにつくれないか取り組んでいるが,非常に難しい課題がある.

大規模ターミナルになるほど、鉄道事業者をはじめとした関係者の利害が複雑であり、まちづくりの様々な主体の協力がない場合には、事業体としてなかなか難しいものである。難しさはあるが、それだけやる価値があるというのが大規模ターミナルである。街の発展のために、それがひいては鉄道事業者の発展にもつながると考えている。

今村俊夫(東京急行電鉄株式会社取締役副社長執行役員):まちづくりの方法に

ついて明確な答えはないが、場所によって異なると考えている。政府から女性進出、1億総活躍社会、働き方改革、という話があるのは、おそらく様々な形で経済を活性化させようという大きな狙いがあるのではないか、関東圏においては特にそういう傾向がもう既に見られていて、それが周辺まで広がっていると考えている。

二子玉川, たまプラーザでも見たよう に、まちづくりといっても、例えば二子玉 川はオフィスをつくっている. たまプラー ザではオフィスは少ないが、 商業施設を つくった関係上, 雇用がかなり創出され た. 雇用創出によって, その職場周辺に 住むというのが実態として見られる. こ のように雇用をつくりながら、ソフトの問 題をどう進めていくかである. その駅周 辺を活性化することが目的であり、その 駅に合ったものをいかにスピードよく、ア クセスよくやるかを考えている. 今, 都心 部においては、都心一極集中によって混 雑が深刻になっている. 様々な地域に分 散化し,同じ会社が分散化するようなシ ステムをつくる. 例えば今のIoT, ITによっ てどこでも仕事ができるような時代が来 ている. ポテンシャルを上げつつ, 駅周 辺に事業所が来る条件を考えると、税 制面・雇用面・利便性といった条件でオ フィスを選択すると考えられる.

さらに、沿線の中核都市に、事業所なり雇用を創出するような仕組みと、駅の開発を仕掛けることによって、おのずとそこに商業ができてくる。したがって、駅周辺を開発するのが一番よいのではないか、時間軸、ポテンシャル、中身によって、まずマスタープランをつくるのがよいと考えている。

もう1点は、外国人のインバウンドである。安倍政権は外国人旅行者を6,000万人まで目標を定めており、地方の観光地もあるが、沿線など様々なところを発掘するという作業が必要である。インバウンドが増えると、ホテルができる。逆も

同じである.様々な地域で順に進めていくと、当分の間は成長できると考える. 東急が開発を行い、ほかの民間投資も 促されるとよいので、開発などを様々な 形で実施していくことがよいのではないか.

山村明義(東京地下鉄株式会社専務取 締役鉄道本部長):超長期というテーマと して、今、我々鉄道会社が提供している 列車や駅が、果たして利用者にとって豊 かな空間であるのかを考えている. 働き 方そのものは、コンピューター能力の向 上もあって,もう既に大きな企業では在 宅勤務などが位置づけられている.ま た,列車そのものを楽しむ,乗って楽し い列車,観光列車という兆しも出てい る. 毎日, 混雑した電車に乗って, 狭い 通路でストレスを感じて険しい顔をして 行き来するのは東京の課題である. 超長 期では駅も列車も,機能中心から楽し さ, 生活そのもの, 働き方そのものを豊 かにしていくような視点がこれから必要 である.

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):ソフト面の話からすると,生活支援といった側面から,豊かな生活を支えていくための仕組みや鉄道会社が得意とする地域の方々との関わりを深めていくことは,ごもっともである.例えば,当社線沿線には,URをはじめ多々団地を抱えている.古い建物も多く,エレベーターがないとか,そういった場所に高齢になってもお住まいの方も多くいるそうだ.その方々への生活サービスの向上を他業種あるいは自治体と連携して,実現できるのではないだろうか.

IoT, ITが深まっていくことで様々なアイデア, ビジネスモデルが出てくると考えられ, そういったものに鉄道事業者も関わり, 沿線に住むことの価値を高めることにつなげていく必要があると感じて

いる

ハード面においては、当社でもエリアの回遊性を高める施策を考えている。街を歩いているうちに、色々な楽しみに出会い、街の豊かさに触れられるようなハードづくりをしていく必要があると考えている。

最後に、IoTが進む、ITが進化するということは、ネットショッピングで買い物を済ませるなど人が移動しなくて済むという要素が高まっていくことにもつながってくるが、その一方で、健康志向の高まりから歩きたい、運動したいという欲求もある。医療まで含めたヘルスケア・アンド・スポーツというような生活支援も、鉄道事業者が一緒に考えていくことが出来るのではないのかと感じている。

星野晃司(小田急電鉄株式会社専務取締役交通サービス事業本部長):ターミナルのあり方とオフィスという観点で話をしたい.大きなターミナルでは,何本も各社の線路が接続し,既に大分狭いところを再開発するとなると,各社間の調整においてもスペースがなくて大変なことである.そして,再開発にあたっては,通路を広くして混雑を解消するなど,どうしてもスペースが必要になるわけである.

そこで、一つは、鉄道上空に人工地盤で新たな土地を生み出すということ。例えば新宿でいうと、当社も京王もJRも、例えば百貨店やルミネという、同じように大きな商業施設を持っており、それぞれの鉄道が駅務室を個別に持っている。この機能分化ができるかどうか。要は、百貨店は一つでいいのではないか、駅務室は共通の駅務室がみんなで共有できて、コンパクトにできるかどうか。そういった検討によってスペースを生み出せないかというのが一つある。当社についても、もはやICカード利用が全体の9割を超えており、券売機のスペースや切符を販売するスペースをコンパクトにして、

196 運輸政策研究 Vol.20 2018 シンポジウム

空いた空間をお客様のスペースに提供するといった検討ができるのではないか.これがターミナルについての考え方である.

オフィスについては、既に都内は会議 室の賃料が高い、または道路混雑など によって, 実は我々の沿線, 本厚木にも 多くのビジネス、オフィスの拠点が整備 されている. 当然ながら, 自治体が税法 上の優遇制度を打ち出しているが、そこ に移り住む要素は二つあると考えてい る. 一つは車のための幹線道路が整備 され、オフィス周辺の自動車周りがよく なっていること、もう一つは、我々ができ ることは送迎バスのターミナル整備であ る. 企業が郊外に出て行くのに二の足を 踏む一つの要素だと聞いている. そして、 将来は駅周辺の踏切をなくし,交通渋 滞をなくし、オフィスでも、駅に来られる お客様もスムーズにストレスなく駅に来 られる環境をつくり上げる. これが我々 の使命かと考えている.

都筑 豊(東武鉄道株式会社取締役鉄 道事業本部長):オフィスの立地が郊外 に移るという点について, 当社では, イン フラの一つとして、線路脇に光ファイバー ケーブルを引いている.この光ファイバー ケーブルを,通信業者等に利用していた だくことができる.また,現在,インバウン ドが大変好調だが, 訪日外国人の方々に 沿線観光地へお越しいただけるよう, TOBU Wi-Fiを駅や電車内, 駅周辺の 当社関係商業施設等に積極的に整備し ている. オフィスが郊外に移る時代が来 るとすれば、当社の沿線が選ばれるた めにも、こういった通信インフラの整備 を引き続き推進することが,一つの方向 性として、より確かなものであると感じて いる.

次に、街が駅を挟んで分断されている という話については、当社としても大変 共感するところである. 池袋駅の再開発 においては、オーバーパスで東西の回遊 性を確保する構想であるが、それ以外にも、線路による街の分断の解消として、当社では連続立体交差事業に積極的に取り組んでいる. 現在は、とうきょうスカイツリー駅付近や、春日部駅付近、野田市駅付近等においても推進している. この連続立体交差事業は、街の回遊性の向上に大きく貢献する事業であるが、長い時間がかかり、資金的にも大規模になることから、様々な課題を自治体と調整しながら進めている. 中長期的に考えれば、着実に進めていくべき事業であると考えている.

最後に、公的資金をどう使うかという 点について、当社では、高度経済成長時 代に、伊勢崎線北千住~北越谷間の高 架複々線化において、利用させていただ いた。こういった輸送力増強の時代か ら、現在は可動式ホーム柵の整備やバリ アフリー化等の安全性向上施策・移動 等円滑化施策が重視される時代へと変 わってきていると思う。これらの取り組 みについても必須と認識しており、事業 者単体では大変な投資であることから、 公的資金という形で、背中を押していた だきながら、積極的に進めていきたいと 考えている。

森地:このパネルディスカッションの目的は、これからどのような課題があるか、あるいは何が問題になるかを論じる意図があり、登壇者から多くのご意見が得られた。今一度、内藤先生から順番に、それならこういうアイデアがある、またはこういうことも重要であるといった観点からコメントをお願いしたい。

内藤:駅をよくして街をよくするという観点では、登壇者からも共通で言われていると考えている.私は、切符がSuicaに変わったときに、それまでは街が人を選んでいたが、人が街を選ぶ時代になったと感じた.それは、どこで降車してもいいということだからである.いい街に行き

たいというので、人が街を選ぶ時代が やってきているのである。今度は、もう ちょっとIT化が進むと、つまりオフィス、 住環境といった要素によって、そのユー ザーが街を選ぶ時代が来るのだろうと いう印象を持っている。

例えば、超長期であるから、おそらく 顔認証などの技術が進むと、改札がなく なるのではないか、そうなると、駅の東 西や南北の移動について、要するに駅が 街と一体化していくように、20年後には 訪れるかもしれない、いい街、おもしろ い街に暮らしたり仕事をしたいと思う人 が出てくるのではないか。

それから, 直近で, いわゆる百貨店・ 量販店が立ち行かなくなりつつある. 大 手百貨店の人から、IT化が進み、ビジネ スのやり方を根本から変えないといけな いと言われている. 駅とあわせて考えな いといけないと考えている. エレベーター も運送手段の一つである. しかしなが ら,もう開発のしようがない.その中で, 待ち時間をどうクリエイティブにできる かがポイントになるのではないか,という 点である. 利用者がエレベーターを待っ ている時間、それの工夫次第によって不 満解消がかなりできるのではないかとい う話をした. 鉄道施設にとっての待ち時 間というのは駅、その周辺に広がってい る街なので、その待ち時間をどのぐらい クリエイティブにするかは、駅をどのぐら いよくできるかという話ではないか.

矢島:鉄道駅に直交する形で都市軸をつくり、その都市軸がそれぞれの両側の市街地に連結されるイメージを示したが、実際、ターミナル駅の場合は、大体はホームや線路の下に地下通路があり、あるいはデッキがかかっている。だから、そこをさらに追加的に、あるいは改築しながら進めることになるので極めて大変なことである。何が一番問題になるかというと、今後は縦動線なのではないか、この縦動線というのを、空間的に上手に

扱わないと、縦動線があるのは構わないが、どこにエレベーターがあるのかわからないような駅が散見される. バリアフリーのためにエレベーターを設置したというのは理解できるが、都市の軸になるような動線とセットになる縦動線は、明快に、あそこに縦動線があることがみんなにわかるつくり方である必要がある. この縦動線と、水平動線をうまく組み合わせ、街の軸に溶け込む駅をつくっていただきたい.

森地:渋谷で内藤先生が提案されたアーバン・コアというコンセプトそのものと考える.駅ではなくて街中に導線を構築するという話である.

山内: たまりの機能というのが駅にはあり、それがとても重要である. 昔は、港ができると、そこに人がたまって、外国の文化とか情報とかがたくさん入ってきて、そこで新しく文化などが生まれ、横浜、神戸というのは典型的な例だといえる. 今、東京のターミナルは、たまりの機能はあまりないイメージがある. 規模の大きいターミナル駅はどうしても、なるべく早く移動してしまう、あるいは利便施設で商業施設などが優先されてしまい、コミュニティーやふれあいなどがなくなってきている.

また,今や情報というのは,ネットでも見ればどんな情報でも入ってくるが,ある意味では,コミュニケーションをとる情報は,駅は結構いい拠点になるのではないか.それで,そのようなコミュニティー機能を強化することで街ができ,駅の能力がアップし,高齢化を踏まえて駅に様々な人が来ることによって,助け合いや生活支援が生まれてくると考えられ,そのような観点からも議論されたらいいのではないか.

水嶋: 私からは2点. 一つは, 公的支援. 東京圏における都市鉄道に対する公的 支援のあり方について、どう考えるかが 一つの大きなテーマであると考えてい る. 日本には、東京とそれ以外の地域と いう、二つの地域があることを痛切に感 じている.

支援のあり方として,東京は一定の需 要が見込まれる。その中でダイナミック な投資が行われるだけの企業体力を各 社持っている中で、国の公的な関与の 仕方をどうしていくべきかということであ る. 当然, 事業者の鉄道事業のサステナ ビリティーも大事であり、沿線の価値を 高めていただくことも大事である. さら に、東京の国際競争力をさらに伸ばし、 それが日本の国力全体の引き上げにつ ながっていくということも大事である. そ ういったことを考えると、それに対して何 らかの公的な支援というのは、当然、必 要になると考えるが、一方で、例えばこの 15年間, 鉄道局が都市鉄道に費やした 公的支援の額は、ほぼ3分の1に縮小し ているのである. これは、公共事業の金 額自体が3分の1になったというわけで は決してなく,配分が変わっている.輸 送力増強のような事業に対する補助は、 徐々に必要とされなくなってきていると いう一つの現象かもしれないが、一方 で,どう沿線価値を高めていくか,ある いは地域社会と鉄道がどのようにお互い のシナジーを発揮していくかという中 で、違う形のインセンティブを事業者に 与えていくという発想も必要になる. そ れは単純に鉄道行政の中からだけの支 援ではなくて、いろんな観点からの支援 のあり方, あるいはインセンティブの与え 方にも, いろんなバラエティーを用意して いく時代になってきている.

2点目は、超長期的視点に立った鉄道活性化とまちづくりということを考えたときに、今日集まっている方々以外の、外側の方々に対するアウトリーチ、ステークホルダーに対するアウトリーチをどうしていくかが一つのテーマとしてあると考えている。

例えば、地域と鉄道のあり方を考えるに当たって、つい数日前、JR北海道は徹底的に事業規模を見直すと公表した。今の事業規模を約3分の2までダウンサイズしないと事業体として生き残れないと社長が発表した。それに対して北海道は今、議論が巻き起こっているところである。

他の事例では、先日、宇都宮の市長選挙が行われた.選挙は大接戦であり、争点はシングルイシューであった. 鹿児島県知事選や新潟県知事選は原発のシングルイシューだったが、宇都宮市長選挙のシングルイシューはLRTだった. LRTを推進した市長が、LRT反対の候補者と激戦になり、僅差で現職のLRT推進派の市長が当選したが、宇都宮市はLRTを整備するかどうかで大きな議論が生じた.

東北の震災復興でも、常磐線が復興した.当然、線路は海沿いではなく内陸側に敷設された.その際、従来の街の形が変わって、新しい鉄道に沿ったようなまちづくりが行われる.まちづくりが行われない限り、新しい線路もなかなか引き直せない.様々な議論、困難を経て、1歩ずつ着実に東日本大震災の復興が進んでいる.

全国的には、鉄道事業の外側にいる 人たちが、鉄道、あるいは地域づくりに ついて,大きな関心を持つ事例が頻繁に 起こっている.一方で,東京に関しては, あまりにも首都圏の鉄道ネットワークが 緻密に完成された高度なサービスを提 供しているがゆえに、基本、無関心な人 が多い印象を持っていたが、最近、よう やく変わってきた. 自治体の方々が駅と まちづくりに対して極めて前向きに取り 組むようになった. 利用者の方々もい ろんな理解が進んできているとは思う が, 例えば今年, 大雪で, 鉄道事業者は 非常に苦しまれた. あまりの大雪にもか かわらず, サラリーマンの方々は真面目 に駅に並んで、もう満員で乗れない列車 に途中駅から乗り込もうとしたので、各 駅で大きな混乱が生じた. あれは、例え ば利用者の方々に対する呼びかけで需 要をコントロールすることも考える必要 があるし、鉄道事業者だけでなく、丸の 内や大手町にオフィスを抱えている事業 主が、こういうときは来なくていいという メッセージを出さなければ、そこまで必 要とされていないかもしれないのに大手 町まで行くわけである. 鉄道の外側にい る人たちが、東京を支えている首都圏の 交通システム, 鉄道ネットワークというも のに対して、さらに問題意識を持ってい ただく必要がある. 国の公的支援には 限界がある. その中でサービスのレベル アップを求めるのであれば,一方で利用 者負担も検討しなければならない. 最近 は、着席型の有料サービスも、各鉄道事 業者から提案が相次いでおり、広く利用 者の支持を得られているのではないか と感じている. 鉄道事業者の外側にいる ステークホルダーに対するアウトリーチを どうしていくかも, 超長期的な鉄道活性 化とまちづくりという上では大事ではな いか.

森本:私どものエリアは、大規模ターミナルや首都圏はその一部であり、圧倒的に地方が大きい.したがって、地方を活性化するのが私どもの大きなミッションである.また、首都圏も、郊外への分散が課題で、どういう条件が整えばヨーロッパのような地方活性化、または分散ができるのか、今後とも考えていきたい.ただ、日本全体あるいは東京の街の構造に関わる難しい問題であり、今後どうなっていくのかを学識経験者からご提言いただければ、鉄道事業者としても非常にありがたい.

沿線価値向上,生活者支援として, 様々な取り組みを鉄道事業者が行って いるが,私どもは,沿線の価値向上,住 みたい沿線をつくるという観点では,ま だまだ遅れている状況である.売り場を つくる場合では、イベントスペースや休める場所をつくるという逆転の発想が非常に重要である。東京駅でも、北側の自由通路の改良工事を進めているが、スペースをつくり出し、休める場所をつくる計画である。様々な人が休んでいるところで、様々な交流が始まるし、それが次のつながりに発展していくのではないかと考えている。

森地:大変重要なご指摘を多くいただいた. 私からは, 議論に触れられなかった点を述べる.

一つは、これまで役所で考えられてき た制度では対応できないようなことが、 民間の鉄道事業者では様々な施策が実 施されるようになってきたことである. 去 年のシンポジウムと比較しても, 例えば 高架下の議論として,中目黒の高架下が 魅力的だという言及があり、JRが新たな 展開をしているという言及もあり、自治体 との連携も様々なタイプの連携が検討さ れるようになったという状況にある. そ れに比べて国は何をしているのか,ある いは国の役割はどうなのかである. つま り,資金がないので補助を出してくれな いと何もできないという時代ではなく なったという話はあるが,では何もしなく てよいのか.

例えば連続立体交差が言及されたが、これは自動車の行き来が円滑になるという観点での事業成立が議論されてきた。矢島先生の、歩行者である人がもっと歩きやすい空間にすべきという観点の検討を踏まえると、自動車が横断する道路がないから自由が丘は連続立体交差の対象にしないというルールは本当に正しいといえるのか。あるいは、虎ノ門新駅で、時間軸上で合意形成あるいは負担をする都市計画の新たな制度が導入された。区画整理や都市再開発は、あるとき合意した人だけというルールに対して、鉄道は特定都市鉄道整備積立

金に似た仕組みをつくった. これは大変 重要なことで、これからどういうふうに 展開していくか. 合意形成についても, かつては特に都市局は様々な委員会を つくり, 合意形成をまとめる役割を果た したが、地方分権の話の中で、そのよう な役割をする人がいなくなるとすると. これはどう考えればよいか. 単体事業で は土地収用法という手段があるが、駅周 辺再開発, 例えば渋谷では明治通り沿 いなどでは単体事業ではなく一緒に事 業を進めるほうが全体はいいが、うまく いかない. 合意形成をどういう形にして いけばいいのか、また、土地収用法も使 い勝手をよくするとか、PIなど様々な展 開をしているが、まちづくりについては、 こういうことをどう考えればいいのか.

地方の個性がなくなることについて, 東京も街の個性というのはどんどんなく なっている. 田園都市線の沿線の人は東 京の西側だけで、ほとんど東側には行か ないし、東の人は西側に行かない.丸の 内も品川も似たような街になってしまっ ている. 街の個性をつくるときに, 駅は 本当に個性的にできているのか. 地下鉄 の駅で六本木一丁目駅が泉ガーデンと 一緒につくられて、今までの地下鉄の駅 と全く違うコンセプトになった. それから 大手町も、今までと似てはいるものの、 随分違う雰囲気になった. 個性をもっと 出すようなことは、それぞれの会社が考 えるし, あるいはまちづくりとして, イン センティブとして、どういうことを考えれ ばいいのかも気になっている.

駅とまちづくりは大変重要であると述べてきた.東京には多くのチャンスがあり、それに対して、それぞれの役所の各部局、あるいは専門家、建築の方、経営の方、各事業者が実施できることがまだまだ多くあることを申し添えておきたい.

(とりまとめ (調査事業部) 室井寿明)