

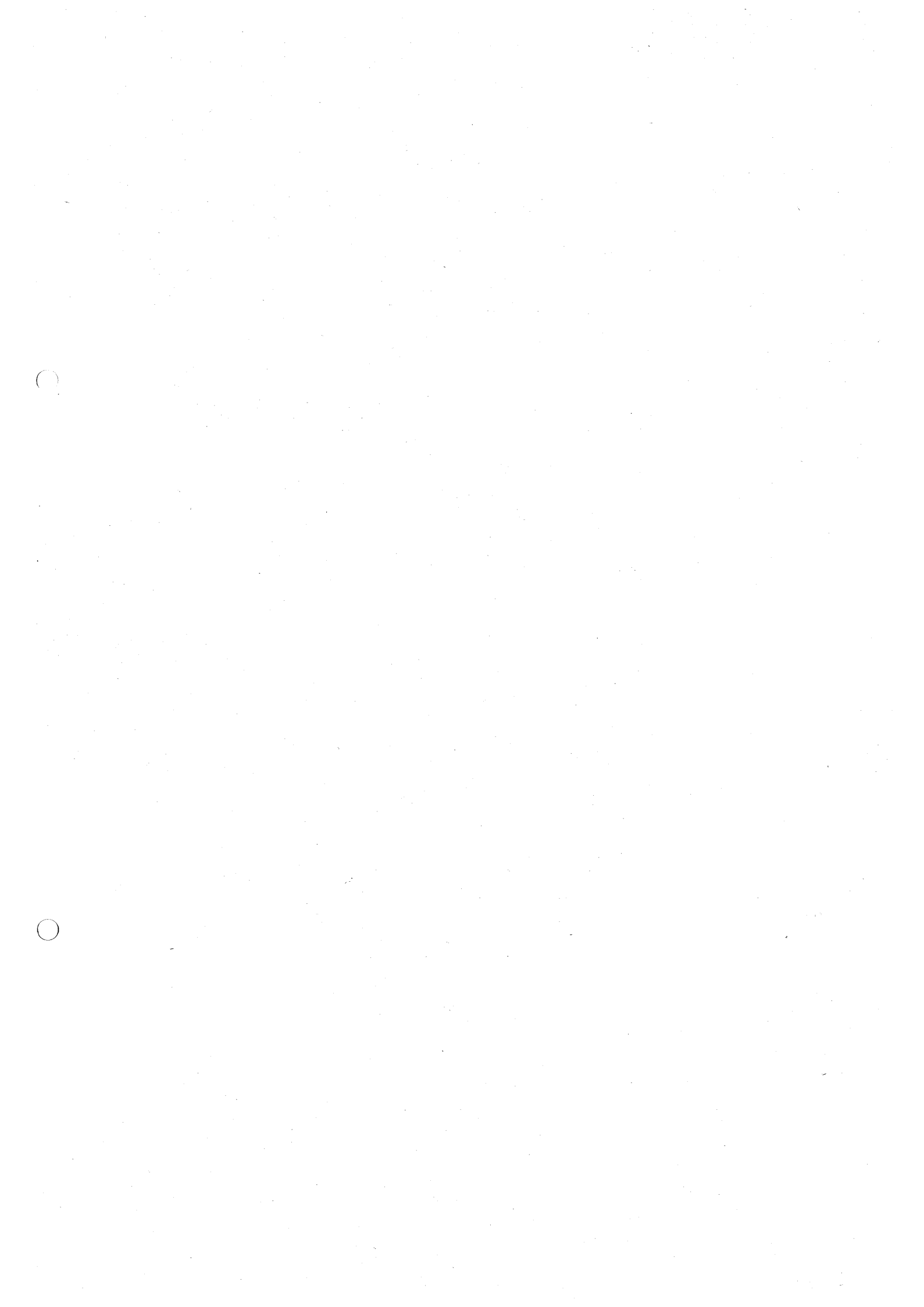
鉄道の小規模な遅延防止に向けた多様な主体の参画に関する質問主意書

右の質問主意書を国会法第七十四条によって提出する。

平成二十九年三月三十一日

藤末健三

参議院議長 伊達忠一殿



鉄道の小規模な遅延防止に向けた多様な主体の参画に関する質問主意書

昨年四月、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会の下に設置された「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」（以下「小委員会」という。）が開催され「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）」が取りまとめられた。本答申においては「混雑による乗降時間の増大やラッシュ時間帯における高頻度の列車運行等に伴い短時間の遅延が慢性的に発生している。（中略）また、遅延発生時等における情報提供のあり方についても改善の必要性が指摘されている。長年の遅延対策の取組により高水準な安定輸送を実現している鉄道事業者も存在するが、鉄道事業者によつて、その取組や成果には、ばらつきが存在している。」と指摘されている。

東京圏の鉄道の遅延発生状況とその原因等を把握するため、特に遅延の発生が多い十九路線を国土交通省が調査した結果、調査期間（平日二十日間）のうち平均十三日で三分以上の遅延が発生しており、このうち三分から十分未満の遅延が八十六パーセントを占めていた。日常的に短時間で発生する遅延（以下「小規模な遅延」という。）は、都心部駅周辺の高集中度集積化や沿線の宅地開発に伴い、鉄道の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による構造的な問題である。

このように遅延が頻発しており、定時性を求める声は大きくなっていると見る。安全運行が最優先であるという大前提を徹底しつつ、信頼性の向上を図るためにも、利用者からの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」の実現を目指して対策を進めるべきである。

都心部、郊外部の拠点等のまちづくりと連携した鉄道施設の整備が進められてきた一方で、駅周辺の都市開発の著しい進展に伴う駅利用者数の増大に対して、後追いで駅の容量拡大がなされるなど、まちづくりとの連携が必ずしも十分でない事例が存在している。小規模な遅延は、利用者の過度な集中等による駅ホームの混雑や車両への円滑な乗降の阻害などに起因しており、これらに対応するため、混雑緩和策が重要であることは言うまでもない。

このため、沿線自治体、企業等と一体となって、駅の容量を踏まえた周辺開発の進捗管理を行うべきである。また、利用者に対するオフピーク通勤の利用促進などにより混雑を改善できると考える。

このような認識の下、以下のとおり質問する。

- 一 沿線自治体においては、個別駅ごとに、関係鉄道事業者や必要に応じて駅周辺の施設管理者が一堂に会して駅に係る課題を共有し、調整を図る場を設置し、PDCAサイクルを実施しながら課題の解決を図つ

ていくことが重要である。

企業においては、事業所における始業時刻の変更、フレックスタイム制の導入等を一層進めていくべきである。

鉄道事業者においては、利用者に対するオフピーク通勤へのインセンティブ付与といった取組を進めるべきである。また、朝のピーク時のみならず、ピークサイド、帰宅時間帯、夜間等の混雑状況についても利用者に対する「見える化」の検討を進めるべきである。その上で、輸送需要と輸送力の関係について、区間別・時間帯別の詳細な分析を行い、需給バランスを踏まえた運行サービスを設定すべきである。

このように、国、鉄道事業者、沿線自治体、企業等が一体となって、鉄道旅客輸送の需要面への働きかけを行うべきと考えるが、国として企業や鉄道事業者に対し、どのように働きかけていくのか、これまでの取組、今後の方向性について、具体的に示されたい。

二 遅延対策について、これまで小委員会の下に設置された「遅延対策ワーキング・グループ」といった、研究者による検討が行われてきた。その検討結果等を踏まえた具体的な取組に当たっては、関連鉄道施設の整備を始め、沿線のまちづくりとの連携が重要であることから、国、鉄道事業者を始め、関係者が一体

となつて進めていく必要がある。このため、都市鉄道事業者の企画部門、現場従事者及び利用者など、多様な主体の参加を得て遅延対策を検討する場を作り、多面的に対策を検討するよう、国として働きかけてはいかかか。

右質問する。