

問題

(1) 別添の資料を参考に、東京において、誰もが安心して快適に利用できる交通を実現していくために、あなたが重要と考える課題を 200 字程度で簡潔に述べよ。

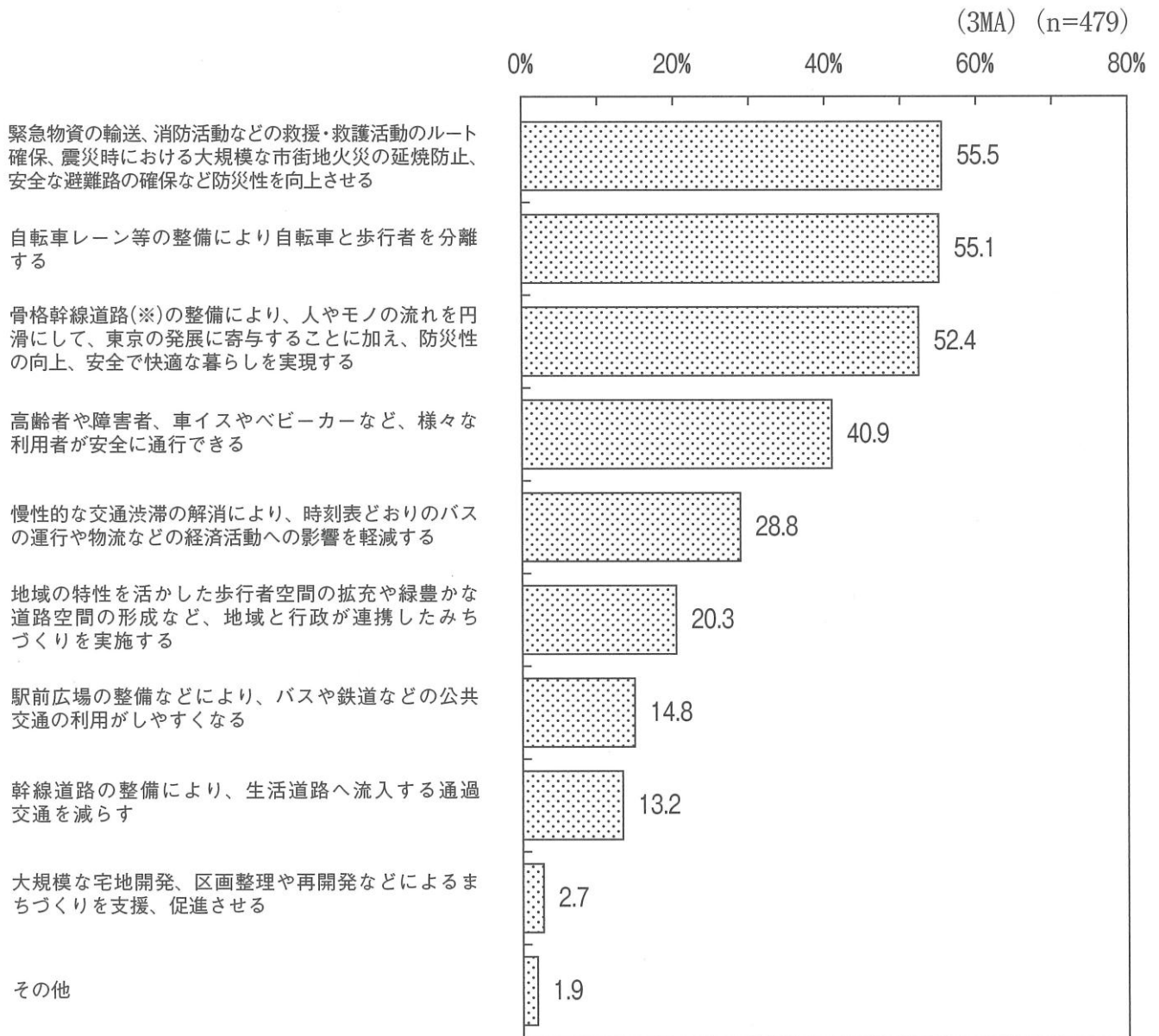
(2) (1) で述べた課題に対して、都はどのような取組を進めるべきか、あなたの考えを述べよ。

なお、解答に当たっては、解答用紙に (1)、(2) を明記すること。

資料1

今後 10 年間の道路整備の方向性

Q4 東京都と特別区及び 26 市 2 町では、都市計画道路を計画的、効率的に整備するため、今後 10 年間で優先的に整備すべき路線を選定していく予定です。あなたが今後 10 年間の整備の方向性として、どうあるべきだと思うものを次の中から 3 つまで選んでください。



※骨格幹線道路… 都内や隣接県を広域的に連絡し、高速自動車国道をはじめとする主要な道路を結ぶ、枢要な交通機能を担う幹線道路

その他の主な意見

- ・歴史と情緒あふれる道路が欲しい。

東京都生活文化局 平成 27 年度第 3 回インターネット都制モニターアンケート
「東京都における都市計画道路の整備」より作成

論点整理

<鉄 道>

- バス乗り場の分散や、段差・不連続な雨よけなどにより、乗換利便性が阻害
- 新規路線の乗入や都市開発による利用者増に伴い、乗降や乗換で混雑
- ターミナルでは、移動や乗換に必要な情報を認知しづらい
- 多言語での案内やWi-Fiなど通信環境が不十分

<自動車・自転車・徒歩>

- 都心部では、依然として道路混雑が発生
- 自転車と歩行者が輻輳^{ふくそう}し、交通安全の確保が課題
- 高齢者等の外出支援、街の回遊性向上に向け、安全で快適な歩行空間の更なる確保が必要

<空 港>

- 首都圏空港（羽田、成田）の容量は、主に国際線需要の増加に伴い、2020年代には満杯の見込み
- 空港容量拡大に対応する空港アクセスの充実が必要

<取り巻く背景>

- ◆国際的な都市間競争の激化
- ◆少子高齢化や都心回帰の進展
- ◆環境への意識の高まり
- ◆防災機能の強化
- ◆ICTの進歩など技術革新
- ◆国家戦略特区の指定、集約型地域構造への再編
- ◆2020年オリンピック・パラリンピック開催

東京都都市整備局 平成26年8月26日 第2回東京の総合的な交通政策のあり方検討会
資料「東京の交通が目指すべき将来像と政策目標について」より作成

解答のポイント

資料2では、<鉄道><自動車・自転車・徒歩><空港>それぞれの分野における問題点が挙げられているので、それを踏まえて(1)で論述する「課題」を抽出すればよい。資料1は都政モニターの結果であり、都民の希望を反映したものとなっているので、問題文で提示されている「誰もが安心して快適に利用できる」という点と直接関わるものに注目し、「課題」を考える上での材料として活かすとよい。また、問題文の「誰もが」とはどのような人を指すのか具体的にイメージすると、取組みについても発想が広げやすい。高齢者、障害者、子育て世代、観光やビジネスで来日している外国人など、それらの人が東京都の交通を利用するときに、どのような交通システムが実現していれば「安心」「快適」なのかを想像しよう。なるべく様々な人の「安心」「快適」に関わるように、論点のバランスも気をつけたい。

(1) 誰もが安心して快適に利用できる交通を実現するために重要な課題の第一は、「鉄道における混雑の緩和」である。満員電車や駅構内の混雑が緩和できれば、日々の通勤・通学や旅行者の移動はより快適になる。また、電車の遅延やホームでの事故などを防ぐことにもつながる。第二の課題は、「公共交通機関におけるバリアフリー化」である。これまで以上に高齢者や障害者、子育て世代が自由に移動できるような工夫が求められる。

(2) 鉄道における混雑を解消するためには、利用者が特定の路線に集中しないような仕組みを作ることが必要である。混雑する路線はJRや私鉄各線が多く、利用者は複数の鉄道会社をまたいで利用することが予想される。また長期的に見れば、新しい路線の開通、新しい商業施設の開業、イベントの開催期間など、さまざまな状況によって混雑状況も変化するものであるため、街の変化に応じた対策を講じていく必要がある。

それらを踏まえて今後は、各鉄道会社が連携し、混雑する駅や路線と時間帯の把握、ダイヤの見直し、乗客への情報提供のあり方の検討などを図っていくのがよいと考える。都としては、各鉄道会社の連携を促すために関係者を集めた検討会を積極的に開き、効率的な鉄道の運行について話し合いを進めるべきである。

鉄道の混雑を緩和させるためには、鉄道以外の交通の利便性を向上させることも有効である。例えば、バスの利便性を向上させ、利用者が鉄道利用に集中しない仕組みを作るのもよいだろう。バス利用の促進は、混雑の緩和だけでなく、利用者の視点に立った交通の利便性向上としても意味がある。鉄道駅から少し離れた場所にある商業施設や観光スポットへは、その近くまで乗りつけることができるバスが便利である。都民が日常的に利用する病院や役所、大型スーパーなどへ行く際にも、路線バスやコミュニティ・バスは便利な交通手段となっている。

都としては、鉄道駅からバスへの乗り換えがしやすいように、駅前のバスターミナルの整備を進めるとよい。また、バスが渋滞に巻き込まれずスムーズに運行できるような取組も必要である。バス通りとなる主要な道路の拡張をすれば、災害時の緊急輸送道路の整備にもつながる。渋滞しやすい駅前の一部に、バス専用の道路を設置するなどの取組もよいだろう。

第二の課題として挙げたバリアフリー化の推進は、2016年4月に「障害者差別解消法」が施行されたことを受けて、重要な課題となっている。これまでもユニバーサル・デザインの考え方を取り入れながら、バリアフリー化が進められてきたが、今後はさらに利用者の視点に立った利便性の向上が望まれる。

例えば、電車が混雑している場合は、車椅子での乗車、盲導犬・介助犬を連れた乗車、ベビーカーでの乗車などが困難である。そのような問題へ対応するため、都としては鉄道会社に対して、高齢者や障害者、子育て世代が優先的に利用できる専用車両を常時設置するように促すべきである。乗り降りがしやすいように専用車両のドアを大きくすることや、専用車両が到着する位置についてはホームのスペースを広く確保することなど、新たな工夫もできるだろう。

以上

(約 1,300 字)