

交通政策審議会 陸上交通分科会 鉄道部会
ネットワーク・サービス小委員会（第6回）

平成20年3月11日（火）

【企画室長】 定刻となりました。第6回ネットワーク・サービス小委員会を開催させていただきます。

皆様方、お忙しいところ、大変ありがとうございます。小委員長に議事をお願いするまでの間、暫時進行を務めさせていただきます。よろしく願い申し上げます。

まず、お手元の資料でございます。資料一覧、議事次第、配席図、委員名簿。

資料1としまして、鉄道部会のスケジュール。

資料2としまして、経済社会環境の変化と鉄道に期待される役割。

資料3としまして、都市鉄道ネットワークの現状と課題。

資料4としまして、都市鉄道サービスの現状と課題。

それから資料5として、都市鉄道ネットワーク・サービスが今後目指すべき方向性ということで、これはA3の折り込み紙になっておりますが、以上お配りしてございます。

資料、あるいは議事要旨、会議の議事録の公開につきまして、ご了解をいただければ幸いです。

それでは、早速、本日の議事に入らせていただきます。山内小委員長、どうぞよろしくお願い申し上げます。

【小委員長】 どうもお忙しいところをお集まりいただきまして、ありがとうございます。

それでは、議事次第に従いまして進めたいと思っておりますけれども、まず最初に資料の説明をお願いして、それからフリーでディスカッションということですので、どうぞよろしくお願いいたします。

【企画室長】 小委員長、ありがとうございます。

資料1でございます。「鉄道部会のスケジュール（案）」という冊子でございます。地方鉄道の活性化につきましてお取りまとめをいただきまして、1月29日に法律案を国会に提出をさせていただいております。現在、国会のご審議を待つておるところでございます。

今回は、今後、全体をお取りまとめいただきます際の総括的視点をお諮り申し上げます

とともに、特に都市鉄道につきまして重点的にご審議をちょうだいできればと考えております。それから、この資料のオレンジ色の7のところを書いてございますが、大変勝手でございますけれども、次回は4月18日金曜日、朝10時から開催させていただきたいと思っております。今回お諮り申し上げました内容につきまして、文章の形でさらに議論を深めさせていただくということと、それから次回、あるいはその次々回、幹線鉄道など残る課題について取り上げつつ、5月、6月と議論を深めていただき、最終的な取りまとめを6月にでもお願いを申し上げることができたらと考えております。

資料1につきましては以上でございます。

それでは早速内容のご説明に入らせていただきます。今回も資料が大変大部でございます。役所側からの説明は極力手短にさせていただきますので、何とぞお許しをいただきますよう、お願い申し上げます。

資料2でございます。「経済社会環境の変化と鉄道に期待される役割」でございます。これは幹線、都市、地方等々、鉄道全体に通底する共通の問題意識という位置づけでお諮りを申し上げております。

1ページおめくりいただきます。鉄道の機能特性、あるいは高いポテンシャルと言ってもよろしいと思います。安全性が高く、環境や高齢社会にやさしい、あるいは定時性にすぐれて高速大量輸送が可能だという認識を述べております。

1枚おめくりいただきまして2ページでございます。年間の輸送量あるいは鉄道の使用回数、運行頻度、安全性等々、さまざまな要素から見ても、国際的に見て大変高い数字に我が国の鉄道ネットワークがあるという認識を述べております。

3ページ目でございます。鉄道事業の特性ということで、若干の整理をしております。通勤通学、あるいは日々の暮らしを支える大量高速輸送機関として高度な安全性が求められるということでございます。あるいは投資の懐妊期間が長うございますので、地域独占的な要素も強い路線がございます。沿線開発、あるいは住宅開発と一体となります。長年にわたりまして沿線に暮らす人々の生活の基盤となります。いわば鉄道の存在を前提とした生活設計が行われるといったような事業特性というものがあると考えております。

真ん中あたりでございます。鉄道事業が果たす役割、あるいはその負っている責務ということでございます。右端のほうに株主という欄を設けております。当然のことながら企業でいらっしゃいますので、企業としての発展を遂げるということ、あるいは配当の充実ということで株主に還元していくと、当然このような責務を事業者は持つておられると。

それから先ほど申し上げましたように沿線におきます経済生活文化圏を形成するという
ことで、地域にも大変大きな影響力を持っているということ。あるいは経済社会活動の発展
の基礎となってネットワークを整備しておられるということ。

それから左側、利用者という欄でございます。安全・快適で迅速な移動。私自身、通勤
地獄というような言葉を見聞きして育ちました。随分と改善されてきていると思います。
今回ご議論いただく都市鉄道などは人生の長い期間を過ごす空間でもございます。活力と
潤いのある生活を実現するという意味でも大変重要な役割を果たしておられると思います。
さまざまなステークホルダーズに対して、役割、責務を負っておられるということを念の
ため、もう1度整理をさせていただいております。

次のページ、4ページ目でございます。経済社会環境の変遷と銘打っております。真ん
中、ピンクあるいはオレンジ、グリーン、ブルーと箱囲いをしております。当初、新線整
備において、とにかく高速大量に輸送するといったようなところに重きが置かれてネット
ワーク整備といったものがなされていったわけでございます。その後、既存ストックのネ
ットワーク化ということで、既存ストックの有効活用を図りながらシームレスな交通網を
整備するという。あるいはサービスの高質化。町づくり・地域づくりへの貢献といっ
たような視点、時代の要請がどんどん高まってきて、それに対応してきていただいている
ということでございます。右下であります、さらに新たな経済社会環境といたしまして、
少子高齢化、あるいは社会におけるさらなる女性の活躍・進出、都市圏への人口流入、安
全・安心、バリアフリーニーズ、環境問題への意識の高まり、あるいはグローバル化・東
アジアの経済成長という日本を取り巻く時代環境というものも当然視野に入れなければい
けないと考えております。

1枚おめくりいただきます。5ページでございます。左上であります、輸送人員の推
移を見ますと3大都市圏で増加傾向に長いことございました。それ以外のところでは横ば
いといったような状況に推移してきております。左下でございます、東京都心部では増
加傾向が強くなっておりまして、まだまだ都心への人口流入といったようなトレンドが見
てとれます。他方、右でございます、地方鉄道をめぐります状況は大変厳しいものがあ
り、そのような中、頑張る地域事業者の魅力的な取り組みを支援する施策パッケージにつ
いて、お取りまとめをいただいたということでございます。地方と都市、それぞれの需要
動向、あるいは特性を踏まえた取り組みを行っていく必要があるという認識でございます。

6ページでございます。モータリゼーションの進展を横目に相対的な分担率という視点

からいきますと、鉄道の相対的分担率というのは下がってきております。ただしながら、意義あるサービスを提供し、大きな期待を背負っているということには変わりはありません。右でございますが、やがては人口が約8,000万人に減ずるとの予測もございます。このような中、少子高齢化に伴いまして、単純な右肩上がり需要というものを望むことはなかなか難しいという認識ではございますが、7ページ、1ページおめくりいただきます。今後、少子高齢化の本格的な進展を迎えまして、左上でございますが鉄道自身のポテンシャルを発揮すべく鉄道の機能特性を磨き上げるといこと、輸送力増強あるいは速達性、利便性向上、サービス向上、安全・安心への取り組み、あるいはGPSを使った次世代運転管理システムなどを使って、安全を決しておろそかにしないという前提でさらに合理化を図っていくといったようなことありましよう。それから少子高齢化の中で女性の進出、あるいは高齢者、障害者等ますます便利でこのような方々に優しいサービスの提供といったような視点が求められるということでございます。

それから右上でございますが、鉄道自身もさることながら、公共交通全体として二次交通とのアクセス回線等も含めまして利用促進を図っていくということ。それから観光利用の促進と書いてございますが、今後どんどん増えていくべき、あるいは増えていっております外国人観光客を積極的に取り込んでいくといったような視点も大変大事な視点ではないかと思っております。

最後でございますが、地域に根ざした取り組みと銘打っております。例えば世田谷線の例もでございますが、東京のど真ん中でボランティアベースで沿線の活性化、あるいは環境改善に取り組んでいくような例も出てきております。人とのかかわりの中で地域、コミュニティ、サポーター等に愛される鉄道といったような視点も今後さらに大事になっていくのではないかと考えております。

鉄道をめぐる総論的な視点につきましては、これでご紹介をとどめさせていただきます。

引き続きまして、今回重点的にご議論いただきます都市鉄道につきましてご説明申し上げます。

【都市鉄道課長】 それでは都市鉄道についてご説明させていただきます。私は都市鉄道課長の濱でございます。よろしくお願いいいたします。

私がお説明させていただきますのは「都市鉄道ネットワークの現状と課題」という資料でございます。

まず目次の次をめぐっていただきまして、都市鉄道の意義・役割について鳥瞰をさせて

いただいております。見ていただきたいのはまず左の資料でございますけれども、全国の鉄道でございますけれども、路線延長で見ますと2万5,273キロメートルとあるわけでございますが、3大都市圏の鉄道で見るとそれが4,693キロメートルということでございまして、全体の18.5%に過ぎないわけでございます。他方、年間の輸送人員というところで見えていきますと220億人ということでございますが、都市鉄道で見ますと190億人ございまして、86%を占めるということでございまして、非常にその重要な役割を担っているというところでございます。

また右のほうの上を見ていただきますと輸送の機関分担率でございますけれども、鉄道のシェアが先ほど落ちたということをお願いしたけれども、都市で見ますと鉄道の分担率は49.5%ということで、半分が鉄道ございまして、自家用車の40.9%、バスの6.7%を上回っているということでございます。さらに国際的に見ましても、この下で、これは通勤で比較をさせていただいておりますが、東京の通勤における鉄道のシェアが74%、つまり4人に3人は鉄道で通勤をしていますよということでございまして、ニューヨークの43%、ロンドンの52%というのに比べて極めて高い分担率を示している。すなわち国内的にも国際的に見ても、都市鉄道は極めて重要な役割を果たしているということでございます。

次のページでございますが、こういった都市鉄道のネットワークを歴史的に見て、どんな取り組みで形成してきたのかということについて簡単にご説明したいと思います。まずこれは、後ほどの議論の中でもいずれ重要な論点になってきますので簡単にご説明しますが、鉄道整備の仕組みでございますが、道路等の他の公共事業とは異なります。鉄道事業者が鉄道事業法の許可を受けて整備をすると、こういう営利事業でございまして、全体の路線につきましても交通政策審議会のご答申をいただきまして、それをマスタープランとして整備していくということでございます。これに対しまして、政策的に重点を置かなければいけない分野について、国が支援を行ってきているということでございます。

戦前でございますけれども、左のほうに戦前から1950年代半ばというふうにかかせていただいておりますが、沿線開発と一体となって各鉄道事業者さんが全体の採算を取るという観点から整備をしてきておるということでございます。それが戦後に入りまして、いわゆる高度成長期からバブルの時代を越えてと右肩上がりの時代でございますけれども、増大する通勤通学需要への対応、それからそもそも鉄道の路線が足りないわけでございますから、ネットワークの整備拡充といった量的な拡大に重点を置いて整備をしてきたとい

うことをごさいます、真ん中の欄の一番下のほうをごらんになっていただきたいと思います、都心部におきましては、これはキロ当たり250億円から300億円と非常にお金がかかるものですから、地下鉄整備を公的主体、公営やそれから営団地下鉄が主体となって行ってきておりますし、郊外は戦前からやってこられました大手民鉄の輸送力増強といった形で整備を進めてきているということをごさいます。

おかげさまで、これは次のページをちょっと見ていただきたいと思います、1950年から2005年までの、これは実は新規にオープンした路線でございます。こんな急角度で路線整備が進んできたということをごさいます、一番やはり整備されたのは地下鉄でございます。288キロメートルの新線が整備されたということをごさいます、また元にちょっと戻っていただきますと、既にこういう状況でございますので、ネットワークとしてはかなり概成しつつあるのではないかという認識でございます。

最近、こういうネットワークの概成という状況を受けまして、整備の重点化も少しポイントを変えてきてございます。右のほうにありますけれども、緑の一番上の四角でございます、既存ストックの機能向上と書かせていただいておりますけれども、ネットワークがある程度できているわけですから、むしろ連絡線の整備や拠点となるターミナル駅の開発を進めていきたいと思います。既存ストックを使ってネットワーク全体の磨き上げをしていくということに重点を置いていきたいと思いますという視点が一つでございます。もう一つは成田空港とか羽田空港がございますけれども、空港や新幹線などの幹線交通へのアクセスを重点的にやっいてこうということをごさいます、これにつきましても審議会の19号答申で答申をいただいた流れに従ってやっいてるということをごさいます。そのために都市鉄道等利便増進法という制度を設けてやっいてるということをごさいます。

それでは、すみません、2ページ飛ばしていただきまして、ちなみに現在の東京圏の都市鉄道の整備状況でございます。これは交通政策審議会の18号答申の整備状況でございますけれども、ここにありますようにA1路線というのが目標年次である平成27年までに整備すべき路線ということで書かせていただいておりますが、営業中のものが既に52%ございます。さらに整備中のものが33%あるわけございまして、足すと88%、つまり8割8分のものがもう既に何らかの形で手をつけて整備を進めているということをごさいます。今年は特に開業が多ございまして、右のほうに列車3台並べていますけれども、日暮里・舎人ライナー、これが3月30日に開業でございます。それから横浜市の市営地下鉄のグリーンラインでございまして、これも同じく3月30日。それから東京メトロさ

んの副都心線が6月14日開業という予定になってございます。このように着々と整備を進めているということでございます。

次のページでございますが、先ほど申し上げました最近の重点課題である都市鉄道の利便増進の関係でございますが、その法律の概要、制度の概要を書かせていただいております。ポイントは既存ストックの有効活用ということでございまして、申し上げましたように速達性の向上という、連絡線をつくってより早く行けるようにしましょうというのが第1点。第2点が左の下にありますけれども、交通結節点ということで、駅の高度化ということでございます。整備スキームといたしましても、これは既にネットワークがあるわけでございますから、さらに新しい事業者をつくって縦割りのものをつくっていくという形ではなくて、インフラ整備を公的主体が行って、既存の鉄道事業者に運行をやっていただくという形の受益活用型上下分離というやり方でやらせていただいております。

次のページでございませけれども、じゃあ、具体的にどんなプロジェクトでどんな効果が上がっているのかということをご説明させていただきたいと思っております。これはいわゆる神奈川東部方面線ということで、18号答申でもご答申をいただいている路線でございますけれども、左の地図をごらんいただきますと、真ん中に横に海老名から二俣川、西谷、横浜と緑色の相鉄本線がここをとおるわけでございます。相鉄線は横浜で、例えば都心に行く場合ですが、JR線、あるいは東横線に乗りかえていくという形でございますけれども、西谷から水色の短絡線、それから赤い色の短絡線をつくることによって、JR線あるいは東横線に非常に速達性を持った形で入っていけるということでございます。ちなみに時間短縮効果ということで下のほうに書かせていただいておりますが、この二俣川というところから目黒まで、現行54分かかるのが整備後は38分になると。乗りかえ回数も1回も乗りかえをしなくて済むということでございます。それから新横浜については海老名から42分が19分ということで、半分以下になるということでございます。こういった効果が非常に高い短絡線の整備ということでございます。ちなみにこの路線について言いますと、右のほうに新横浜へのアクセスというのがございまして、テーマの1つであります幹線交通へのアクセスでございますが、ここにあるように乗りかえなしで1本で早く入っていけるということでございます。

次のページでございませが、成田空港のアクセス鉄道の整備ということで、空港へのアクセスの話を簡単にさせていただきたいと思っております。成田空港につきましては、現在北伸

工事をやっておりまして、2010年春に空港がオープンするということで、連絡鉄道のほうもそれに合わせて平成22年度、2010年度に開業するということでやっております。これも既存のストックを使いましてやっているんですが、現在、東京駅からこのオレンジ色がJR線ございまして成田エクスプレスでございます。その上にブルーのこれは京成線のスカイライナーと、ここは今、ご存じのように2本通っているんですが、いずれもこういうカーブを描いて短絡的な距離を通っていないものですから、その上にえび茶色みたいなのがあってその先に緑色がありますが、これは北総線という千葉ニュータウン線でございます。そこから先に、印旛日本医大というところから点々で赤いのが結ばれていますが、こここのところがミッシングリンクになっているものですから、この区間を整備して短絡ルートをつくりましょうということでございます。これによりまして、今まで成田空港まで51分かかったのが36分になるということで、国際水準になりますということ、今、やらせていただいているということでございます。

さらに羽田空港と成田空港の両国際的な空港ができるわけございまして、山内委員長に実はこちらの委員会も委員長になっていただいておりますが、両空港の有機的な連携ということ、これを次のステップとして考えていかななくてはいけないと考えておるところでございます。

以上、こういう形で整備は進めておるわけでございますが、さまざまな課題がまだ残っております。次のページは混雑率の関係でございます。3大都市圏の混雑率の推移を示させていただきますが、真ん中にあるこの折れ線グラフは平均混雑率でございます。大阪圏、名古屋圏を見ていただきますと、いずれも混雑率はこの赤でございますので150%を切っているという状況でございます。ただ、東京圏についていきますと、一生懸命頑張っているものの、依然として170%の平均であるということでございます。19号答申でいただいておりますのは大都市圏のすべての区間、最混雑区間も含めて150%以内にするということですが、ただ東京圏は大変なので平均で150%、各区間の最混雑では180%を目指すということでございますが、依然として東京圏では平均も170%にとまっておりますし、180%を切っていない路線が17路線あるということで、さらに頑張らないといけないという状況でございます。

次のページでございますけれども、じゃあ、混雑対策へどうやって取り組むのかという話でございますが、これはハード整備によりやはりキャパシティを増やしていくと。これが第1歩でございます。複々線化の工事、これは小田急さんの例を書かせていただいて

おりますが、和泉多摩川から代々木上原までの間、東北沢までの間の複々線、つまり往復の2線だけではなくて、その横にさらにもう1本往復の線をつけて4本の線にするという工事をやっておるわけでございました、途中までの区間、梅が丘、それから和泉多摩川までの緑の区間はもう既に8.8キロメートルできておりますけれども、下の端に効果が出ております。急行で言えば33分が25分、各停が40分が36分という短縮効果が出ているということでございます。それからJRさんがやっておられます車両そのものの幅広化、つまり車両のキャパを上げるという対応によりまして、例えば1車両当たり140人が148人ということで増えるわけでございます。こういった対応もやっていただいております。ただ、インフラの対応というのはやはり、例えば用地買収とか周辺環境問題とかいろいろなことがありまして、一朝一夕に短時間でできるものではないというところが非常に問題になっておりまして、ソフト面で何とか対応はできないのかというのが次の課題でございます。

次のページでございますが、そういったソフト面でのご紹介でございますけれども、左のほうは優等列車の各駅停車化でございます。これは何かということでございますが、真ん中の棒グラフを見ていただきますと、これは現状ですが、東急田園都市線でございます。急行は非常に込んでいると。その前後にある各停は非常にすいているということでございまして、混雑率で言うと219%と175%とこんなに差があるということです。これをせめて急行を準急化して、各停との差をなくすることによって少し平準化ができないだろうかということでございます。これは平準化によって全体の平均を込まないようにしましょうということと、もう1つは遅延でございますけれども、急行が非常に込むのでホームで乗り降りに時間がかかって電車のダイヤが遅れるというのがあります。そういった遅延対策にも役立っているというところでございます。

それから右のほうでございますが、これはメトロさんが東西線でやっておられる例でございます。ピーク時間帯があるものですから、その前後に少しおまけをあげることによってシフトできないかということでございまして、東陽町とか南砂町等の東西線の駅で早い時間帯に来てPASM Oをチャージ機にかざしてもらおうと、ここをその時間に通ったということがわかるわけですから、それによってポイントをつけていきたいと思いますという取り組みでございます。

それからその次のページでございますが、さらにもっときめ細かい対策も実はやっておられまして、情報提供による対応でございますけれども、左のほうは駅での混雑情報の提

供ということでございまして、ご利用になってごらんになっていると思いますけれども、例えば中央線で言えば、この辺は非常に込むのもうちょっと立川方面で待ってくださいとか、要するに込んでいない電車はこの辺ですというふうなことを情報提供するとか、さらには都市鉄道調査等で勉強しているのは応荷重装置といたしまして、列車の台車にどれだけ荷重がかかるかということが実は調べられるんですが、要は体重計にどれくらい電車の重みが増えてくるかということを示しているわけですが、いっぱい乗れば重くなるわけですから、その電車が込んでいるというのがわかるものですから、それをリアルタイムで情報提供できないかという話でございます。

次のページでございますけれども、これは家田先生から春にご指摘をいただいたピークサイドについても少し検討すべきだという話でございますが、今、実はこれは非常に難しい調査になっておりまして、事業者さんのご協力をいただきながらデータの整理中ということでございます。混雑につきましては以上のような対応をさせていただいているということでございます。

次は、相互直通運転等という話でございますが、これはどういう課題かと申し上げますと、先ほど都心は地下鉄、郊外は民鉄の事業者さんによるネットワークの整備ということを申し上げましたけれども、要は主体が複数にまたがっているのも、何とか円滑に利用者として一元的に動いていけないかということでございます。相互直通ということで、まずは移動の連続性を確保するということですが、東京圏では相当もうやっているということでございます。全体の路線延長の4割が相直になっているということでございまして、かなりそういうところは進んできているということでございます。それから次のページでございますけれども、さらにその相直運転を通勤通学に限らず特急列車にも拡大していきましょうという展開でございます。ロマンスカーと、それから東日本さんと東武さんのやっておられるスペーシアということでございます。こうした相互直通を進めていっておるわけでございます。それからその次のページでございますけれども、これはJRさんの中の話でございますが、自社の中でも貨物線の活用や東北縦貫線の整備によりまして、従来直通できなかったところについて直通ができるようにしていきましょうという取り組みでございます。

その次でございますが、このような形で少なくとも移動面では相当移動の連続性は確保されてきているということでございますので、利用者の視点という点から見て、次は運賃負担とか切符を買っていくところにつきましてどうやって一元化を図っていくかという課

題でございます。上のところに初乗り運賃、初乗り運賃と書かせていただいておりますが、A社、B社、C社とこれを3線乗り継ぐ場合は、列車は1本でも運賃はそれぞれの経営が分かれているから3回払わないといけないということになっているんですが、これにつきましてでもまず乗車券の購入の点ではPASUMO、Suica等によりまして1枚のICカードでやっていけるという話になってきてございます。それから運賃負担面も各社さん相当努力をされておまして、乗り継ぎ割引を相当拡充しているというところでございます。

これはメトロの例と都営の例でございますけれども、南砂町から浅草に行く場合、メトロ路線の東西線とそれから銀座線を使って行く場合は230円で27分ということですが、日本橋で都営浅草線に乗りかえると2社かかわるわけでございますが、70円の割引をすることによって260円に安く負担をしているというところでございます。

さらに、そうは言いながらもこの初乗り運賃を少し何とか通算化できないのかという取り組みの1つでございますけれども、例えば、これはもちろん個別の経営上の判断というのもありますし、いろいろな例えば乗り継ぎ割引をすれば収入も減ってくるわけですが、上下分離をして通算、ある1社が通しで運行することによって初乗りを軽減できないのかという取り組みもあるということでございます。

それから次のページでございますけれども、次は3点目の駅の関係でございます。駅につきましても、先ほど利便増進法で申し上げましたが、都市開発等の周辺整備と一体的に駅を活性化していくというのが重要なテーマになってきております。これは阪神の三宮駅の例でございますけれども、これは絵を見ていただくと、絵の上のほうにバスターミナルという白い建物が建っております。三宮駅の東口のほうに総合開発ビルができて、そこにバスターミナルができたんですが、阪神の三宮駅は残念ながら東口というのがないということございまして、せっかくのバスへの乗り継ぎがうまくいかないというわけでございます。したがって、この東口を整備する等の改良を行っておるわけなんです、周辺開発と合わせた、町づくりと合わせた鉄道駅の改良ということでございます。

それから次のページでございますけれども、他モードの交通機関との連携もあわせてやっていかなければならないということございまして、これは広島電鉄の横川駅でございますが、JRとそれから広島電鉄が駅前広場で従来はつながっていなかったわけございまして、この乗りかえが非常に不便だったんですが、広電さんの路線の切りかえをしてもらいまして、駅前広場の中に電車を突っ込んでいただくということでございます。これに

よりまして非常に乗りかえが便利になったということでございます。同様の話はバスと路面電車に関係でもございまして、乗りかえが同じプラットホームでできるような駅の改良を行ったということでございます。

それからその次でございますけれども、これも駅の改良の事例でございますが、改札口がどちらか一方にしかついていなくてボトルネック踏切を越えないといけないようなケースがあるわけでございますが、西武鉄道の井草駅、それから西鉄さんの二日市駅などにつきましては改札口を橋上化する。どちらからでも入ってこられるようにしましょうという取り組みをしております。これによりまして非常に利便性を高めているという事例でございます。こういった交通面での取り組みは着々と進めていってございます。

駅の高度化については、それ以外に駅の空間を有効活用するという視点が実はございます。鉄道駅と公共サービスの連携というふうに次に書かせていただいておりますけれども、橋上病院をつくっているという例もございます。これは東急の大井町線の大岡山駅でございますが、駅の上に東急病院というのを実は建設したわけございまして、要は駅の外に出て濡れずにそのまま病院に行けるということでございます。非常に通勤途上で通院ができるということで、便利な利用の仕方だということでございます。

それから次のページでございますけれども、公的サービスも同じく駅を使って活用しているというところございまして、これはJRの岐阜駅でございますけれども、行政窓口「ステーションプラザ」というのを設けまして、住民票の謄本とか写しとか印鑑証明とか、こういう行政サービスができる窓口を設置しているというところでございます。さらに高架下の保育施設ということで、遅くまで保育ができるようにしているということでございます。

それからその次でございますけれども、これはつくばエクスプレスの例でございますが、ショッピングセンターを各駅にどんどん大規模なものを設けていきたいと思いますという取り組みをされているということございまして、これは利便性を高めるだけではなく、鉄道の旅客人員を大きく増やしているということでございます。旅客人員の増減につきましては右の下のほうにグラフがありますけれども、このショッピングセンターができると水色の棒グラフからブルーの棒グラフにありますように、人員が大幅に増えたというところでございます。

次のページでございますが、さらにショッピングセンター等商業利用との提携でございますが、霞ヶ関の地下鉄の駅でごらんになっていると思いますけれども、証券会社の情報

発信ブース、それからATM、DVDのセンター、こんなものも置いてありますし、さらにこれは表参道の東京メトロさんの駅でございますが、エチカ表参道というものをつくって、表参道のイメージに合ったようなショッピングセンターを地下街の中にも実現しているという取り組みをされているということでございます。このように駅については、鉄道利用だけじゃなくてさらに高度利用を進めていくということが重要ではないか、ということでございます。

それでその次でございますが、これは鉄道の抵当の話でございますが、こういった高度利用をするときに、当然空間の高度利用でございますから、駅ビルの中に例えば開発事業者がいろいろなものを整備して、行政サービスの区間をつくっていきましようということをやらないといけないんですが、現在、鉄道は全体を整備するときに鉄道財団というのをつくってまして、鉄道施設全体を財団にして、それを抵当に入れてお金を借りている、こんな状況になってございます。したがって特別な区間だけ行政サービスに外そうとしますと、そこに地上権を設定するということができるようにしていけないといけないということでございまして、今後、さらに駅の高度利用を進める上では、こういった抵当制度についても考えていかなければいけないということを書かせていただいております。その次のページも、実はこれは同じことを書いているということでございます。

以上、こういうふうな状況なんですが、今後の我々が目指すべき方向として次に考えております課題でございますが……。

【企画室長】 資料5になります。別とじの資料でございます。

【都市鉄道課長】 以上の具体的な事例に基づきまして、今後目指すべき方向性について簡単にポイントをまとめさせていただきます。

まず上の欄にネットワークに係る今後の目指すべき方向性というふうに書かせていただいておりますが、大きくジャンル分けして3つございます。

1つはネットワークの整備上の課題でございまして、都市利便等に基づいて着々と整備はしておりますが、基本的な枠組みはできていると思っておりますけれども、1の に書かせていただいておりますように、そうは言っても答申の中でまだできていない路線もあるわけでございます。例えば都市利便というのは連絡線をつくるという点ではいいんですが、単純に路線を延ばしていくような場合に、上下分離によって受益を集めていくと、こういった制度は実はとれないことになっておりますが、この辺なんかはさらに改良すべきではないかとか、あるいは新駅を整備するということでございますけれども、新駅の整

備については残念ながら営業上の整備だという話に、今、なっております、政策的に重要でも支援制度がないと。こういったものにも重要なものには少し目を配っていくべきではないかと、こういう課題が1番目でございます。

番目は輸送力増強でございますけれども、なかなか時間がかかる課題でございます、そうはいつでも目前に迫っている課題でもあるので、本当に込んでいる路線で何が今できるんだろうか、この辺の議論を深めないといけないということでございます。

つ目が幹線交通との連携ですが、成田、羽田それぞれについては今やっておりますが、羽田、成田の連携といった課題についても積極的に取り組まなければいけないというところでございます。

2つ目がネットワークの充実に資する事業資本の工夫というふうでございますけれども、整備をする段階で事業主体が複数に分かれて、それぞれの性格に応じてやってきたというのがありまして、ネットワークが概成してきた現状になって、さらにネットワーク全体を分断せず一元化していくような運行ができるようにならないのかということでございまして、東京圏は相当進んでいるんですが、なかなか大阪圏では地下鉄と民鉄との相互直通というのがそんなに進んでいないという課題もございまして、つ目でございますけれども、やはりサービス、運賃の面でございますが、さまざまな取り組みがありますが、何とか初乗りの効果なんていうのをやっていける余地はないのかということでございまして、それで つ目でございますが、これは当然経営上の合理的な判断ということが前提になるものの、例えば先ほど申し上げたように運行主体を一元化していくと、経営面でも一元化していくということも考えられないのかという課題でございます。

それと3つ目、駅の関係ですが、これはターミナル駅における混雑、それから利便性の向上、さらに町づくりとの連携、こういった課題について、なかなか現実には進んでいかない難しい課題でございますので、どうやってそれを進めていくのかということがポイントとなってこようかと思っております。 つ目は鉄道の特性を生かした公共サービスとしての駅の空間、これをどのように考えていくのか、こういった課題が今後検討していかなければいけないのかなと思っております。

以上でございます。

【企画室長】 すみません。役所からの説明が続いて申しわけございません。ネットワークとサービスと相互に関連するものですから、もう少しおつき合いをちょうだいできればと思います。

【鉄道業務政策課長】 引き続きまして鉄道業務政策課長の東井でございます。引き続きましての説明で大変恐縮でございますが、資料4を私のほうから説明させていただきます。

私が説明させていただきます鉄道サービスという観点は、ネットワークの上で行われている日々のサービスの観点、事業者の皆さんで言うと営業のほうの観点のところでございますけれども、これについて3つほど頭に置きながら、資料でちょっとご説明申し上げたいと思っています。

資料4の1ページ目をめくっていただきますと、これは以前こちらの場でもお話がございましたけれども、まずは昨今の鉄道のお客様等々に対してどのようなことが発生しているのかということをもう1度押さえておこうということでございます。ご案内のとおり、駅とか車内におけるトラブルというのは最近増加傾向にあるということでございまして、数字でも押さえてみましたけれども、左の上のグラフでございますが平成12年と比べまして平成18年はごらんのとおり、鉄道施設内での暴力が増加しているということがこれまでの数字でも表れているわけでございます。2月5日だったと思うんですけども、JR東日本さんの「あさま」で車掌さんが暴力を受けて、400人の方がおりてほかの列車に乗りかえるというような、そんな騒ぎまで出てきておるといようなことでございまして、非常にそういう意味では看過できない話になっているということは事実であろうというふうに思っているわけでございます。

左の1つ下の折れ線グラフでございますけれども、暴力行為の発生件数ということで、これは大手16社の民鉄さんの数字でございます。平成18年度で173件という報告が上がってございます。実はこれにJR東日本さん、東海さん、西日本さん、東京都交通局、大阪交通局、市交を入れますと、平成18年で665件という数字も実は出ていまして、非常にこれも1日に1件や2件必ずそういうものが起こってきているということでございます。若干参考でございますけれども、傾向的に申し上げますと大体月は12月が多くて、水曜日以降の週末に向けてが多くて、深夜に向けてが多くて、30代から50代、各年齢層が加害者になっているというようなことでございまして、非常にそういう意味では、これに慣れてしまうとそんなものだということなのかもしれませんけれども、白紙で見ますとこれは大変憂慮すべき問題であるという認識を持つべきだと思っております。

これにつきまして、今、どんな取り組みをしているかということで、3つほど箱で囲んでございますけれども、1つは警察との連携ということでございます。こういうのはすべ

て刑事事件でございますので、最後は司法警察にきちんと対応していただくということでございますが、駅として、駅員さんとしてどうやって警察とつないでいくのか、警察が駅に対してどれくらい目配りしてくれているのかということを中心にきちんと態勢をつくっていくということで、協議会等々が開かれてございますけれども、もっと申し上げますと、駅と駅前の交番ということで、非常に丁寧な対応を事業者さんがされておられるというのも事実でございますし、交番を置いてくれということで事業者さんが警察のほうに要請されておられるというのも事実でございます。

そういうことで、究極的には警察権力ということになるんだと思いますけれども、その1歩手前で、今年の1月からのようでございますけれども、西武鉄道さんはOBを活用されまして、これは基本的には自殺の抑止効果を目的にいたしましてOBの方々を再雇用いたしまして、目立つジャンパーを着ていただきまして巡回パトロールをされておられます。何人雇ってどこをパトロールしているかということは絶対言ってくれるな、これはセキュリティ上の秘密だということでございますが、詳細は申し上げませんが、大変そういう意味では事業者さんとしてさらにできることはないかという取り組みも始まってございます。こういった方々がいるということで、利用者に対して安心感を与えたいというのが西部鉄道さんのお考えでございます。

それから一番最後の箱に書いてございますけれども、女性等に配慮した車両の導入とわざわざちょっとここに書いてみましたのは、昨今、この女性等に配慮した車両につきまして、そういうことであれば高齢者に配慮した車両も必要ではないか等々、さまざまご議論をいただいておりますけれども、これが始まったのはもともと犯罪、ちかん対策、犯罪を抑止するという観点で始まってございまして、2000年から京王さんが試験的に始めてございますけれども、2005年だったと思いますが、警視庁のほうからもご依頼文書があってこれを導入していくということで、とりあえずこの女性に配慮した車両につきましてはそういう犯罪対策、犯罪防止対策であるということで導入されてきたということでございます。現在、30事業者75路線でございますけれども、毎年各社ご利用者にアンケート調査を行っておられまして、7割、8割は肯定的なご意見をちょうだいしているということで、今現在は定着しているというのが実態であろうと認識しておるわけでございます。

1ページめくっていただきまして、今のは犯罪という非常に厳しい話でございますが、そのもう1歩手前に、車内は最近荒れているという声がたくさん聞かれます。どのように

認識していくかということである。いろいろ資料をあさってみたんですけども、民鉄協さんが毎年やっておられるアンケート調査、これが一番よいだろうということをつけさせていただいたのが左側の図面でございます。迷惑行為ランキング平成19年ということでございます。第1位座席の座り方、第2位携帯電話の使用ということで、これは平成14年から1位、2位は入れかわりますが、この2つは必ずトップにあります。座席の座り方というのは例えば優先席に対して配慮しない、あるいは足を投げ出して座っている、寝ころんでいるという、非常に基本的な公共スペースであるわけでございますけれども、基本的にわがままに使っておられるというようなこと。携帯電話についてはご案内のとおりでございます。それから泥酔状態、乗降時のマナー、車内で騒ぐ、こういったことがございまして、このような迷惑行為のランキングをとってまいりますと車内の状況が大体わかってまいるといってございます。

ちなみにここで載せてございませぬけれども、例えば平成14年はたばこということに対して非常に迷惑だとおっしゃる方が多くて4位ということだったんですが、もうこれだけ分煙化、あるいは禁煙化が進んで、今、たばこは10位ということで時代が変わってきておるといってございませぬ。それからヘッドホンステレオというのも一時多かったですけれども、平成14年の段階では10位でありましたけれども、平成18年が3位で平成19年は6位でございますが、ちょっとここでは書いてございませぬけれども、これもどうやら聞くとiPod等々新しいああいう物が出てくるとどうしてもそういう物を車内でお使いになる方が多かったです、どんどん増えていったけれども、ちょっと今は小康状態、こんなようございませぬ。

ということございまして、車内のマナーが全体に比べてどうだったかということ、やはり悪化したという感じを持っている方が大半という状況でございます。ここにつきましては、お客様と駅員さんとの関係という形で事業者さんが今まで取り組んできた形とはやや違っておりまして、お客様同士をどういふふうにもマナーを保って車内に乗っていただくかということございませぬので、なかなか決め手がない状態であるということも事実であろうと思っておりますけれども、鉄道事業者各社さん連携いたしましてポスター等々、マナーアップに関する啓発活動を行ってございませぬし、車内の放送でもかなり意識をしてそういったことを放送されておられるということもございませぬ。

それから最近の事例、今後出てくる話で私どもが注目しておりますのは、横浜市交さんがスマイルマナー向上員というようなことで、これは全く利用者の方々、ボランティアの

方々をつのりまして、グリーンラインという地下鉄の路線でございますけれども、その車内でお客様に声かけをしたりアドバイスをしたり、注意喚起をしたりというふうにしなから、やわらかくマナーアップを人と人との関係で整備していこうという取り組みをやるというようなことでございます。

こんなことで車内の環境の話、犯罪の話がございますけれども、1ページめくっていただきますと、これらに対して事業者の方々が今まで一応組織的にどのように対応されてこられたかということをご紹介申し上げるわけでございますけれども、お客様からのご意見ボックスですとか、あるいは広報の担当の部署、あるいは最近はお客様センターを設けておられる事業者の方が増えてまいりましたけれども、そういうところからお客様の声を吸い上げて、組織的にそれを事業改善に生かしていくというようなことを取り組んでおられます。この図がございますけれども、利用者さんの意見がございましたときにそれを分析集約しまして、担当部署による検討を行いまして、サービス改善につなげていくというようなこと、それから短期的にできなくても長期的な情報を集積して長期的に対応していこうということを考えていくと。そういったことも含めて利用者の方々に丁寧に回答をお返しするという点については、これはもうすでにルーティーンとしてきちんとやっていますとされる部分でございます。

ちなみにJR東日本さんの数字を私、ちょっと調べてみましたところ、現在東日本さん管内でお客さま相談室が19カ所おありになるということございまして、2年前、2006年1年間のお客さまの声というのは34万件あったということでございます。うち29万件は実は第一線の社員、駅員さんが聞いておられた声、それをちゃんと駅に戻し、本社に戻しという作業をしてこられたということでございます。3万件がインターネット、2万4,000件が相談室、こんなような数字でございまして、第一線の駅員の方々もかなり感度を上げてやっておられるということがよくわかるという状況でございます。ちなみに34万件の声の中で15万件、半分弱でございますが、駅とかあるいは設備、これはエスカレーター・エレベーター、要員がいる、いない、こういったことに対する苦情だったということでございます。

こういうことで各事業者さんにつきましてはそれぞれ組織とか体制をつくってきておられるということに対しては大変評価できる話だと思っておりますが、他方で先ほどネットワークの話でございましたけれども、最近、相直が進んでいっているということで、利用者のほうから見ればシームレスなサービスを受けているわけでございますので、何か途中でご要

望なりご不満があったときに、一体これはどこのサービスだろうというのが実はよく見えなくなっているという部分がございます。また事業者サイドにつきましては、先ほど協働してキャンペーン等々やっておられるということでございますけれども、今後さらに一層、各社単位ではなくオール鉄道サービスとして、そういったことに対して取り組んでいくということをやっていくというのが大変効率的で効果的ではないかと考えているということでございます。そういうことで、もっともっと関係者、これは官も含めて協働していくべきなのではないかというのが、このサービスに関する基本的な考えの1点目でございます。

それから次のページに進んでいただきまして、今度は少し様相が変わりまして、もう少しハードに関係するサービスについてのお話でございます。4ページでございます。バリアフリーにつきまして、これは何度もこの会でも紹介させていただいておりますけれども、平成22年までに5,000人以上の利用者のある駅は原則100%段差解消をしましょうということでございます。これは平成18年までの数字しかございません。約63%でございますけれども、実はこういう基準ができる前にエレベーター・エスカレーターを整備されておられた事業者さんがございました。そういうところを入れると、今、平成18年末で71%でございます。年々7%ぐらい伸びていますので、多分19年度末で締めるとこの数字は8割ぐらいに入ってくるだろうと思うわけでございます。

これにつきましては、今の方針でいったときに、今後、整備困難駅と言われる駅がございます。これは技術的に大変整備が難しい、これは全国で83駅あるだろうと思っております。さらに自治体との協議がなかなか整わない、自治体さんがなかなか負担に応じてくれないのも含めてですけれども、これが85駅ということがございまして、全体で百六十数駅が今後平成22年に向けてさらに取り組みが必要ですが、大変難しい状況にあるということでございます。

これはこれでやるとして、この上でバリアフリーにつきましては平成22年で1つの目標年次が到達しますので、その後の姿というのをどういうふうに考えていくべきだろうかというのをそろそろ頭を回していくべき必要があるのではないかと考えている次第でございます。ちなみにこの右の箱の中でございますけれども、平成18年度で締めてみますと、全国のエレベーターの整備台数が4,849台、エスカレーターが8,400台強ということございまして、こういったところで整備してこられたわけですが、今後例えばこういったものの更新などというものが出てこられます。現に維持管理費というのが出てきていまして、これもなかなかばかにならない金額であるということで、エレベーター・

す。これは各種のガイドブック等々を官民で作りまして、駅のほうで地域の自治体とともに整備を進めていただいております、大分見やすくなっていると褒めの言葉もいただいております。まだまだ足りないというお叱りもいただきますが、よくなってきているんだろうと思っています。メトロさんにおきましては例えば駅のナンバリングなんていうのもやっていただいておりますし、多国語表示などというのも進んでおりまして、海外の利用者に対しても使いやすい鉄道というのを意識して整備が進んできております。こういった案内サインの取り組みというのは今後もずっと要請として続いていこうと思っています。

次の7ページでございますが、次はリアルタイム情報でございますけれども、輸送障害等々が発生した場合に従来は自社線の状況だけ駅のアナウンスでやっていたものが、最近ではもうLEDがほぼ標準装備されてきておりまして、他社線も含めて振りかえの状況を案内するというところでございます。さらにJR東日本さんがプラズマディスプレイによる列車運行情報の提供というのを始めておられまして、こういったものがもう少し前に進んで大変大きな情報量を1つの画面の中に入れるというようなことがございます。こういったことにつきまして、関東運輸局などでは関係事業者とともにどうやってその中身、コンテンツをよくしていくかということを議論しておるわけでございますけれども、こういったことも1つの投資案件として今後はやはり出てくるというふうに思っています。1つ1つは細かいことでございますけれども、非常に大事な投資になっていくんだろうと思っています。

次のページも同じでございます。先ほどは駅全体の高度化の話がございましたけれども、これはどちらかというと、駅のラッチ内、構内の事業者さんがサービスとしてやっておられる域内でのニーズに対する1つの対応事例でございますけれども、例えば多目的室などというのが最近非常に要請が強いと思っておりますし、モバイル、それからトイレなども大変きれいになってきております。それからさらに駅のギャラリー化、あるいは車両の中のギャラリー化というようなことが進められておりまして、駅あるいは車両というのは単なる通過点あるいは利用の道具ということではなくて、もう少しより時間を有効に活用できて快適な空間の提供をしてもらえないだろうかということの要請が非常に高まってきているということでございます。

次のページをめくっていただきますと、利用者の要請の多様化ということで別の切り口でございますけれども、運賃関係でございますが、高サービス高負担というのが最近どう

やら定着してきつつあるというか、好評を博しているというのが1つの事例として出させていただきます。有料着席サービスのホームライナーでございますけれども、今、乗り切れなぐらい大変非常に好評を博しております。これはJRさんの例でございますけれども、他社さんにおきましてはホームライナーを入れておられまして、500円程度の追加的料金を払うんですけれども、高齢者等々に限らず最近若者にも非常に人気で、負担力ということの観点がだいぶ違ってきているのかなと思っています。

他方、別の観点で右でございますけれども、今までどちらかというと鉄道サービス、鉄道運賃は公共料金なので一律一般的に最低限のサービスをきちんとしていくということがずっと求められていた長い歴史がございますけれども、他方でJR東日本さんのやっておられる大人の休日倶楽部のジパングというのがございますが、これは特別の会員制サービスでございます、会費を払わなければならないんですけれども、非常にこれは好評でございます、2005年6月にスタートされてから現在120万人の会員がおられまして、そういう意味でもっとよいサービスをしてほしい、そのためには何か別の負担をしてもいいという動きが出ているのではないかとということでございます。

1ページめくっていただきますと施設のこと、それから運賃のことも申し上げましたけれども、これは昨年度都市鉄道調査ということで、運輸政策研究機構のほうで検討していただきました鉄道サービスに関する観点でございますけれども、このサービスというのはどんどんいろいろな軸に沿いながら進化していくのだろうということをイメージ的に表していただいているものでございます。例えば運賃で申し上げましたけれども、右の下にございますけれども、当初は所定運賃、これをきちんと収受する、お支払いいただく、あるいはなるべく低廉な運賃を出すというのが次の段階でございますけれども、現在は多様な運賃がどんどん出始めてきているというようなことでございます。バリアフリー、清潔感、快適性等々いろいろな軸がございますけれども、サービスというのは限りなく要請が続いていくということで、高質化を進めていかなければならないというのがこの図で言いたいところでございます。

というようなことでございましてサービスの高質化の要請というのが一方である中で、もう1つサービス系の観点で押さえておきたいと思っておりますのがICカードの関係でございます。11ページでございます。鉄道系のICカードでございますけれども、現在57の鉄軌道の事業者が導入されておられまして、カードの発行枚数が3,580万枚ということでございます。首都圏におけるICカード乗車券の利用割合というのは82%とい

うことをごさいます、今、どんどんICカードが交通系で導入されていってありまして、むしろ今やICカードというと交通系のICカードの名前が出まくっているときに皆さんの頭の中にあるという状態になっているんだらうと思っています。

12ページでございすけれども、このICカードは当初は運賃収受のイノベーションということで導入されてきたわけでごさいますけれども、それがどんどん広がったサービスをしてございす。電子マネーとしてのショッピング、これはSuicaさんなどでは例えばEcuteというようなところとセットになりまして、大宮、品川等々で駅ナカビジネスの支払に対して、少額決済に対してこういったものをお使いになっておられるということでごさいますし、最近では地元の商店街がこういうものを導入してお客さんを入れていこうというような動きもございす。

それから左下は商業施設の連携で、これは関西のP T a P aでございすけれども、これにつきましてはショッピングポイントを差し上げまして、500ポイントごとに50円を毎月の交通費から自動的に差し引くサービスということでごさいます。この負担は商業側がしてございまして、究極の目的は運賃に対する無通貨、都市のエレベーターとして鉄道を使いたいんだということをお P T a P aの方はおっしゃっておられまして、商業あるいは地域と一体となって発展したいという1つのトライアルが行われているということでごさいます。

それから右側の上でごさいます。安心サービスの提供ということで、よく小田急さんのグーパスでございすけれども、例えばお子様が改札を通った瞬間にお母様の携帯のメールにお子様は今通過されましたよというようなことをサービスするというごさいます。ICカード、ITテクノロジー、ITを使いましてそういった新しいサービスも出てきておるといことでごさいます。

社会貢献活動との連携ということで、世田谷では生涯ポイントというものを導入されておられまして、今、カードというのは運賃収受の手段から、ちょっとさまざま模索が始まっているというような状況なんであらうと思っています。そういった活用というのも非常に大事であらうと思ひますが、一方で13ページでございすけれども、このICカードの乗車券を導入することによりまして、利用者は当然切符を買う手間というのがなくなる。それからいろいろ乗り継いでいくときに自動的に一番安い運賃を計算していただけますので、非常にこれもほうっておいても一番得をするというようなことなんであらうと思ひます。それからこれはよく言われるのは、高齢者の方々は運賃表を見るのが大変面倒というとき

に、運賃表を見なくても乗っていけるということでございます。バリアフリーのツールだとおっしゃっていただく方も多ございます。それから小銭が不用というようなことでございます。

こういったことで大変いい面がございますけれども、例えば首都圏等で導入されておりますプリペイド型のＩＣカードでございますけれども、自動改札機の運賃判定モジュール、ここですべて運賃を判定するという事になってございまして、これはイメージ図にかいてございますが、首都圏のエリア、このネットワーク図が大きくございますが、この運賃体系がすべて乗り継ぎのことも含めて１つのモジュールの中にはめ込んであるということでございまして、大変大きなプログラムになってございます。これらを安定的に運用していくというのに対しては大変重い負担感があるというのは、これは事実でございます。それからまだまだ実験ではできたサービスが、このＩＣカードではプログラム上もこれから開発していかなければいけないということで、できないということもございます。例えば時差回数券なんていうのも、これは磁気券ではございますけれども、そういった時差の話というのはなかなか今のプリペイド型のＩＣカードでは実現しにくい話になってきているということでございまして、今後、需要の分散、あるいは需要の喚起、いろいろなことを運賃を使って考えていこうとするときに、こういったものが逆にシステム制約になっていくというようなことにならないだろうかということは、ここは１つ検討すべきポイントとして押さえていくべきなのだろうと思っている次第でございます。

そういうことでございまして、ＩＣサービスについては、今、申し上げました利用者の声、どうしていくか、サービスの高質化をどうしていくか、それからＩＣカードという新しい交通インフラをどのように活用していくかということについて例示的に申し上げましたけれども、共通して話をさせていただきました運賃につきまして簡単にご参考までにどんな制度になっておるかということをおっしゃっていただきたいと思います。

１４ページでございますけれども、現行の運賃制度でございますが、運賃、これは運送に関する対価としていただくのが運賃でございます。料金はその他速達性、あるいは着席という特別のサービスに対していただくのが料金ということでございます。運賃と料金というのは一応概念的に違うものでございますけれども、旅客運賃につきましては普通旅客運賃、定期、加算運賃等々ございまして、料金につきましても特別急行料金等々でございます。現在は上限認可制ということになってございまして、このブルーで囲んである部分につきましては上限について認可が必要ということでございますが、それ以外の部分につ

いては届出、あるいは法律上の手続なしで設定していただけるという状況になってございます。

それから15ページでございますけれども、もう少し運賃の構造的なことをご参考までに申し上げますと、運賃と料金の中で上限認可制にかかるものは運賃、普通運賃、定期運賃、加算運賃。それから料金のうち新幹線特別料金、これはちょっと矢印が上にずれてございますが、新幹線特急料金は上限認可制ということで手続が必要になってまいります。これを総括原価方式ということで私どもはチェックさせていただくということになってございまして、真ん中の箱でございます。下から人件費・経費、減価償却費・諸税等、それから事業報酬ということで、支払利息、配当金等々がございまして。これらをそれぞれ原価を適正かどうかというのを審査をするわけですが、ここで一番申し上げたいのは、これまで平成9年から上限認可制を入れさせていただいてはございますけれども、効率化インセンティブというのは、実はヤードスティック方式ということを導入することにおいて導入されているわけでございます。経営をいかに効率化すべきかということに入っておりますけれども、他方で投資をどういうふうにするかという観点から見ていくかということについては、実は減価償却の範囲内であるという基本的なところからちょっと抜け出していないというのが、今の運賃の形の現状かと思っております。

ちょっと長くなってしまいましたので、最後のページで資料5のところでございます。今、るる申し上げましたので、3つだけまとめて申し上げます。1つは利用者の要望の収集・分析・対応のための官民協働が必要だということで、組織的・体系的な分析収集体制をこれからきちんと構築していく必要があるのではないかという観点でございます。2つ目でございますが、サービスの高度化を今後していきたいと思うわけでございますが、どういう姿をサービスの姿として皆共通認識を持つのか、それを実現するための仕組み、あるいは投資をしていただくためのインセンティブというのをどういうふうに見ていくべきかということでございます。3つ目、そういったことも含めて、今後ネットワークの充実、ICカードシステムに対応した運賃というものを考えたときに、より各社に運賃政策の自由度を与えて利用者の運賃に対する要請にこたえるためには、現在の各社別のそれぞれの運賃制度を未来永劫前提とするわけではなく、もう少し中長期的観点から運賃のあり方ということを検討していくタイミングにあるのではないかということがまとめとして3つ申し上げたいということでございます。

以上、大変長くなりまして申しわけございませんが、以上でございます。

【企画室長】 委員長、ついつい熱がこもりまして、事務局から1時間を超える長い説明になりまして申しわけございません。日夜現場を背負って呻吟している課長からのご説明です。盛りだくさんになりましたこと、お時間とりましたことを申し上げます。

事務局といたしましては、今回、資料2の総論ももちろんではございますが、今回は特に都市鉄道をめぐります資料3、資料4につきましてご意見等もちょうだいしながら、できますれば資料5の今後の方向性などにつきまして、限られたお時間の中、重点的にご議論をちょうだいできますとまことに幸いです。

山内小委員長にお返しを申し上げます前に1点のみ、資料の訂正、おわびを申し上げておきます。資料3、ネットワークにつきましての資料の中の10ページでございます。メトロさんのポイント制のピークの実施の中の資料で、紫色の箱囲いの中、20回から39回2,000円分と書いてありますが、1,000円分の誤りでございます。40回以上4,000円分と書いてありますが、2,000円分の誤りでございますので、また別途お配りを申し上げますが、口頭でまずおわびして訂正させていただきます。

それでは限られたお時間でございますが、山内小委員長、どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

【小委員長】 どうもありがとうございました。

それで、今、都市鉄道についてかなり広範にかつ非常にふだんあまりない情報をいろいろいただいたというので、逆に言うと非常に楽しくというかおもしろくというか、ありがとうございました。

それではご議論いただきますが、今ご説明がありましたように資料5のところに我々としてどういうふうに向かっていくかということについて、そういう方向性で議論したい。今日のところは一応フリーではありますけれども、その辺も頭に置いてご発言願えるとよろしいかと思ひます。

それでは、どなたでも結構ですので何かご質問等ありましたら。

【委員】 では、まず皮切りに民鉄協の立場から申し上げたいと思ひますが、まず鉄道への期待と申しますか、我々の今後への方向性をお示しいただきまして、大変ありがとうございます。

もう1つ、民鉄協の立場から悩ましい問題を1つ申し上げますと、このまとめのところでも申しませうか。濱課長がご説明なさいました2の のところです。この「事業主体の分立によるサービスの分断」ということです。実際に初乗り運賃についてはそのとおりだ

と思っておりますが、ただ、我々鉄道各社というのは、福澤諭吉の言葉を借りれば「一身独立して一国独立」すると。そういうことで、各社が切磋琢磨しながら、質の高いサービスを競争しながら築いてきたということがございまして、したがって運行主体を1個にまとめるといことは、大変また競争を阻害するということにもなりかねないわけでありまして、これをどうやって解決すればいいかという悩みを持っておりますので、ひとつまたご指導いただきながら、この解決に向けて、各社の自主性を尊重しながらどうやっていくかということをご一緒になって、あるいはご指導いただきますようお願い申し上げます。

【小委員長】 ありがとうございます。ご意見を伺うということでもよろしいかと思えます。そのほかいかがでしょう。

【委員(代理)】 本当に盛りだくさんの資料でいろいろご説明いただきまして、ありがとうございます。我々もよくわかっていなかったところについて、改めて頭の整理ができたと思います。

今、民鉄協さんもおっしゃられたのですけれども、経営の一元化と資料の最初のほうにもありましたけれども、これだけ都市鉄道が多くの方にご利用いただきこれだけ活性化しているというのは、やはりいろいろ競争しながら切磋琢磨してきたからということになると思います。ご説明の中であくまでも経営の判断でということをおっしゃっていただきましたので、そのとおりだと思いますけれども、行政で主導的にやるというのは現実的にはかなり厳しいのかなという感想を持ちました。

それとあと駅施設の改善ということで、ターミナルの活性化も当然大事な話だと思っております。日夜どう駅を活性化していくか、あるいは気持ちよくご利用いただくかということについて苦慮しているところです。今回、資料の中でも例えば保育所の話ですとか、自治体の行政の設備というものもありますけれども、我々も19駅、駅の中に保育所をつくりまして、ご利用いただくということもやっております。そういったことというのは、基本的にはあくまでもその駅を持つ企業者がやはりいろいろお客さまのこと、あるいは当然地域との連携というのが必要になってきますのでその連携を考えながら、どういうふうに使えばいいんだ、どうすれば喜んでいただけるんだということを考えながらやっておりますので、言葉の話になってしまうのですけれども、の「市民生活に不可欠な機能にも開放」という表現になってしまいますと、じゃあその開放分の代償はどうするんだ、あるいはそのコストはどうするんだといったことになってしまうのかなと。そういう意味では

やはりいろいろなご意見を聞きながら、やはり最終的に事業者が決めていくことが一番よろしいのかなというふうに考えております。

すみません。続けてよろしいでしょうか。

【小委員長】 どうぞ。

【委員(代理)】 すみません。都市鉄道サービスのほうなんですけれども、ご利用者のご要望の収集の話で、その声というのはある意味では非常に千差万別いろいろなお声がありまして、当然1つのことをやっても非常にお褒めをいただくこともありますし、苦情になるということもございます。そういった中で、じゃあ、どういうふうにそれを実現していく、あるいは場合によっては実現はできない、そういったことを苦慮しながら判断をしていくというのが、それは多分弊社だけではなく鉄道業者すべてが悩みながら進めていくところだろうと考えています。

まさしくそのところは、鉄道事業者が自分たちの政策なり経営判断なりというところが主体といいますか、中心になって判断をしていくということになると思いますし、当然ネットワークが進むことによって、当然うちの会社の話じゃないよということもありますし、多分うちのクレームがほかの会社さんに行っているということもあると思います。でもそこは、現在でも各会社同士で連携をとりながら情報交換して、それをそれぞれ生かしていくということになると思いますので、全体の話として行政で情報をとられるということもあると思いますけれども、最終的にどうするかという主体性、やはり事業者なのかなと考えているところです。

すみません。あと1つだけなのですけれども、今後のサービスの向上のお話で、まさしくバリアフリーは2010年が1つの目標でありまして、それ以降どうするかというのは、これは大事な話だと思います。今回、いろいろな課題を見させていただきました。まさしくそのとおりだろうと考えております。

ただ、現在やっているバリアフリーの問題も現実にはございまして、実際はなかなかバリアフリー化が進まない。今日のご説明の中にもありましたけれども、やはりなかなか自治体も厳しいというのがあります。また逆に乗降人員が多いところについては国のほうでなかなか補助がいただけないということも現実にはありまして、自治体から見ますと国が出さないのであればじゃあ何でうちが出すのと、どうしても当然これは出てきてしまいます。やはり、1つはそういう問題が現実にはまだあるということをご承知いただいて、それらがきちんとなって、さらにそれをベースにまた先の次どうしていくんだという議論

になっていくんだろうと考えていますので、これは逆にお願いになってしまいますけれども、ぜひご検討をいただければと思います。どうぞよろしくお願いします。

すみません、長くなりました。

【小委員長】 ありがとうございます。ほかに。

【委員】 山口でございます。鉄道に関して現状分析と将来の方向などについてご提案いただきまして、本当にありがとうございました。

ただ、小さいことですが、ここで1つ申し上げておきたいのは、初乗り運賃のことを書いておられますが、初乗り運賃といいますのは、いわゆる総括原価主義の1つでございます。当然、事業者としてもお客さんに対して3線連絡で3回も初乗り運賃を取るということは異常だと思います。しかしこれを廃止しますと鉄道事業者の収入が減ることとなります。総括原価主義で認可されたものがなくなるということですから、そういう場合につきましては、そのレール全体の運賃の中で評価していくという制度をおつくりいただきたいと思います。

それともう1つ、この席で申し上げるのはどうかと思いますが、ここに「大阪圏では地下鉄と民鉄の間の直通運転が限定的」という表記がございます。これはもうまさにご存じのとおりだと思いますが、大阪市の長い伝統の中で、市の交通政策がいわゆる大阪市モノロー主義というものがあまして、域内に私鉄の勢力が入ることを非常に忌避した時代があります。だから大阪市内には民鉄のバスは入っておりません。そういう状況のもとで時代が変わってまいりましたから、ある程度こういう問題につきましては、やはり国土交通省のほうで大阪市との話し合いをしていただかないとなかなか難しい問題だと思います。

それともう1つ、バリアフリーの問題ですが、今、鉄道のバリアフリーにつきましては端緒についたところでございまして、これがいわゆる目標どおりのものが整備されますと相当な費用負担がかかってまいります。この費用負担を国として、いわゆる乗車するお客さんの負担に求めるのか、あるいは一般の福利施設として求めるのかということについてのご議論がないと、これはこのままの制度でいきますと、その他の鉄道サービスの低下につながるということは、ひとつご認識をいただきたいと思います。

以上でございます。

【小委員長】 ありがとうございます。そのほかはいかがでしょうか。

【委員】 資料3の8ページに東京圏の混雑率がなかなか下がらないということが出ていますが、鉄道分野ではかなりのことをやっているように思います。となると、やはり都

市政策との整合がうまくできていないのではないかと。具体的に言えば、都心居住の促進策というのが十分なされていないのではないかと。例えば、東京都心の23区内では絶対高さ制限を強力に推進しようとしており、新宿区にまず導入し、近々、渋谷区でも導入しようとしております。そうしますと都心に住みたいという者が入りにくくなり、これまでの都市計画法上の容積率が食い切れないという状況になってきます。やはり居住の需要がある以上は、それに従うべきではないか。平均混雑率もその力を借りながら下げていくということが必要ではないか。これは鉄道関係の答申というよりも、都市・地域整備局への要望みたいな形で出してもらった方が適切と思われま。

それから2点目は、駅の上に病院をつくるという提案についてです。資料4の冒頭に犯罪のことが出ておりましたが、私は病院より前に警察署を置いたほうがいいのではないかなと。病人が出る前に予防が必要ではないか。そこで病院単独とはせず、警察署、消防署、救急車なんかも必要でしょう。そういうものを多面的に考えて対応していただけたらと思います。

以上です。

【小委員長】 ありがとうございます。

【委員】 いろいろな情報を拝見しました中で私が思うのは、どこかで株主という言葉があったと思いますが、必ずしも株主に向かない、つまりいわゆる地方公営企業の問題があって、それと目的が違う点があるのではないかと思います。

例えば私は都営交通の経営のアドバイザー委員会に参加させていただいたことがあるんですけども、そのときの議論にも出たのは、都市全体のネットワークとして考えることを求められる東京都交通局でありながら、それとは別に東京都民のことも考えなければいけないということがあります。都民のことも考え、そしてなおかつまたネットワークもよくしなくてはいけないというわけですから、そういうような目的を持った地方公営企業とどのようにしてほかの民鉄業者さんとの整合性をとるのかという点は非常に難しいところだと思います。さっきの大阪市の話もそういうのがあるのかもしれない。そういうような異なる経営形態を持った企業同士の調整の図り方というところを少し議論する必要があるのではないかと考えております。

それからもうあと1点は、先ほど駅員に対する暴力とかそういう粗暴犯の話がありました。私もこのことについて新聞で言ったことがあるんですが、鉄道事業者間での競争が激しくなってきた結果として引き起こされた暴力もあるんじゃないか、という気が私はする

んです。分割民営化の前国鉄の職員といったらすごく無愛想で何か怖くておっかない存在だった。ところが今やそれが劇的に変わっていて、「お客様、お客様」、「お客様が神様でございます」というようになっている。駅員さんがとても良い笑顔になって、ある意味、そこで甘く見られてしまっているんじゃないかという気がしているんです。おれたちが暴力をふるっても駅員は評判が落ちるのを恐れて手出しできないんだからというような、そういうようななめられ方をされているような気がしてならないんです。

だからここでの議論ではないのかもしれませんが、道路の場合、酔っ払い運転は警察官がいて取り締まる。そこで酔っ払いが暴力を振るえばこれは公務執行妨害です。ところが駅員さんは一応普通の民間事業者の民間人ですから、酔っばらいに暴力をふるわれても普通の傷害罪などでしか立件できなくなっていると思います。道路でも鉄道でも、酔っ払いのやる迷惑とか暴力というのは同様に困るわけですから、道路上の警察官の公務執行妨害ほどではないにしても、同じようなある程度の強い権限を駅員さんに持たせないといけなのではないかと。交通の分野の方々は通常の民間の人たちとはやはりどこか違う役割を果たしているところがありますから、そこをちょっと考えてあげるようなことをしないと、駅員に対する暴力とか車内迷惑という問題はなかなか減らないんじゃないかという気がします。

以上でございます。

【小委員長】 でも、またこわもてに戻るのはあまりよくないと思いますけれども。

【委員】 それはそうです。

【小委員長】 駅員さんは何か公権力行使的なことが法的にあるの？

【鉄道業務政策課長】 一応鉄道係員職制というのがありまして、これは鉄道営業法に基づくものなんですけれども、そこで車内の秩序維持の業務に従事するとなっていて、お客様を排除するというところまでは認められておりません。

【小委員長】 そこまではできないの。

【鉄道業務政策課長】 当然司法警察職員ではありませんので、その後の手続は警察にお渡しするという形になっています。

【小委員長】 ありがとうございます。そのほかに。

【委員】 お話を聞いていろいろと勉強になったんですけれども、ちょっとこの場でふさわしくない質問かと思うんですが教えてください。

今回のこの委員会の目的としては、都市鉄道の将来性とか方向性をどうすべきかという

議論だと思ってこの場にいるんですけども、ちょっとそういった意味で、この資料5のそれぞれの方向性というものの書き方、書かれ方が、例えば1の「こうした要望にどうこたえていくべきか」、あるいは次の「対応策が考えられるか」、2番は「必要ではないか」という形で書かれていて、これは国土交通省さんのほうでこう考えているんですけども、私たちにそれに対しての賛否を問うているというスタンスでいいんですか。それでしたら、細かいことに対して議論していくのがいいのかなと思ったり。

【小委員長】 それでいいと思います。

【委員】 それでいいんですか。すみません。

そうしていくと、ちょっと今、それでよいということでしたので私のこのスタンスが決まったんですけども、そういった意味でちょっと特に速達性のことについて議論しているんですが、ここではすごく短期的な目標で議論していると思うんですけども、長期的な視点で低炭素社会に向けてどう鉄道があるべきかという姿の議論がない感じがするんです。

例えば、今、速達性がなっていないから新線を整備したらどうかとか、あるいは新駅を整備するにはちょっとなかなか難しいとか、そういう議論があるんですけども、そもそも人口がこれから減っていく中で速達性が本当に必要なのかとか、あるいはすごく非常に混雑しているんですけども、それも混雑というのも5年後には本当にそれが数値として170%、180%以下になっているのではないとか、それを踏まえて、じゃあ、今どうすべきかとか、そういう議論が何か欠けているような気がしたんです。当然、都心部では混雑性を170%以下にするという目標が確かにあるんですけども、それが本当に5年後、10年後も目指してそれをやるべきかどうかという視点がちょっと、以前に議論されていたのかもしれないんですけども、私はこの資料の中で読み解くことができなかったので、そういった意味で速達性とか混雑性にかけてどう取り組むべきかというのをもう1つ違う方向からも見る必要があるのではないかなとちょっと思いました。

あとは、もう1つは駅施設の改善ということで、先ほどJR東日本さんが事業者が主体的に考えていくのがベストではないかということは、それは当然だと思います。ただし、今現在でも商業化施設という形で駅空間を使っているんですけども、やはりそれも長期的に考えた場合に、商業施設ばかりの複合施設をつくっていくことが、今現在目先はいいかもしれないんですけども、人口が減ったり、あるいは価値観が変わっていく可能性がある低炭素社会に向けての価値観が変わっていく可能性があるということでは、商業化の

複合施設ではなくて、やはり公共施設とか、あるいは本当に将来的にも必要なサービスとは何なのかというのをもう1度議論をして、複合施設というもの、あるいは鉄道とその空間をどう活用していくか、あるいは町づくりというものを考えていくという必要があるのかなと思いました。

ですので、ちょっとこの議論の中では、なかなかだれしもが答えは出ないんですけども、2020年までという形ではバリアフリー化という形で呼ばれていたんですが、2030年、2040年、50年先、社会はどうなっているか、どうあるべき姿の社会なのかということを議論して鉄道というものはどうなのかという、ちょっとそういった視点が散らばって教えていただければよかったですかなと思います。

以上です。ちょっと長くなりましたけれども。

【小委員長】 はい。何かありますか？

【都市鉄道課長】 もう少し長期的視点に立っての方向性を出すべきではないのかというお話でございます。おっしゃるとおりだと思います。と言いますのも、高橋君のほうでご説明しました総論のほうでは2030年とかそういう話をしていながら、私どものほうでは、今、本当に困っていますという話ばかりしてしまっていて、そのリンケージがどうなっているのかと、こういう話だと思います。

ただ、そういう意味でも口頭では若干不十分だったとは思いますが、申し上げたとは思いますがけれども、実は2030年で長期的にこういうふうにだんだん東京圏においても少し人口が下がってくるという状況がある中で、我々はやみくもに輸送力増強をどんどんハード整備でやればいいと、こういう感じは実は持っておりません。例えば小田急さんの例で申し上げましたけれども、別に小田急さんが遅れているわけでもなくて、都心部で本当に大工事をしようとする、今、10年、20年は当たり前と、これは言い過ぎかもしれませんが、どうしてもそういうふうになりまして、実は、今、着手するとでき上がった時点で2030年になっているという路線もいっぱい出てくるんだと思います。そういう意味から、私どもはやらなきゃいけない路線はもちろんやるんですけども、極めて重点化した上で、少し短期的に動きやすいようなソフト面での対策等を含めて総合対策が出せないんだろうかということで、実はああいうふうに資料を構成させていただいたんですが、ちょっとその辺の説明が不十分だったと思っております。

それと、すみません、よろしゅうございますか。もう1点ございますけれども、民鉄協さん、JRさん、それから山口会長のほうからもお話しいただきまして、私鉄あるいはJ

Rさん、鉄道事業者の経営と、それから飯島委員のほうからお話がありました利用者の面からの公共性をどう調和させていくのかと。これは実は私どもの資料も一方的に書いているように見えるかもしれませんが、必ずしもそうではなくて、総論のほうで株主とかが入っている資料がありましたけれども、一方では私企業としての株主利益とかを考えていきながら、一方では公共サービスとしての利用者の視点を入れなければいけないという表が……。

【企画室長】 資料2の3ページです。

【都市鉄道課長】 「鉄道の事業特性と鉄道事業の役割」という表がございますけれども、実は本当に一番困っているのはここがございます、確かに民間のサービスでございますから配当も考えないといけないけれども、一方では地域的に独占をしながら、例えば都心部で言えば4分の3の人が通勤に使っているようなものなので、それを入れていかなきゃいけないと。こういうところで問題点を提起させていただいているというところがございます。

例えばさっき飯島委員のほうから駅の公共性の話がございますけれども、駅を全部商業利用には使うべきではないのではないかというのは、利用者の立場から言うとそうでございますけれども、容積率が決められた中でそんなよくわからない公共サービスばかりに使ったらもうけにならないじゃないかというのも一方ではあるものですから、じゃあ、どう調和させていくのかという視点の中で、例えば容積率を 渋谷の駅なんか多分そういう形で開発されているんだと思いますけれども 特例的に増やして公共サービスをその中にできるだけ円滑に入るようにできないのかといったような環境整備とか、あるいは通路等の公共スペースにおいて、そこは確かに鉄道の経営と一体ではあるものの、その部分については公共事業の関連整備ができないだろうかとか、さまざまな工夫をしてやっていけないといけないということだと思っております。

したがって、そういう各種事業制度等の組み合わせ、それともう1つは当然利害関係が違うわけがございますから、経営を見ないといけない方、あるいは利用者の方、それから行政の面で見ないといけない人、さまざまな人が入ってどうやって合意をつくっていくのかというそのシステムをどう構築していくのかというのが実は課題だと本当は思っております、現在でも都市利便法の中でそういうシステムはあるんですが、なかなか枠組みはあるけれども現実に動かしていくのが難しいというのが現状でございます。したがって、そういうふうなものについて少しでもよりブレイクダウンして、具体的に何ができるのか

ということをご議論いただいて、まとめていきたいというのが私どもの気持ちでございます。

【小委員長】 ありがとうございます。そのほかにいかがでしょうか。

【委員】 資料4の最後のページに総括原価方式の説明があります。配当金、支払利息というところに適正利潤とか事業報酬と書いてありますが、これらはいずれも資本コストです。そこに利潤とか報酬とかいう用語を入れてほしくないと思います。我々学者仲間は昔からこのような用語を使い慣れていますが、意味もわかって使っているのですが、一般の方は本当に利潤とか報酬だと思ってしまう。レートベースのところにも公正報酬率と書いてありますよね。行政当局ならば、こうしたケースで利潤とか報酬という用語を使ってはなりません。これは資本コスト、つまり費用なのです。細かなところですが、国民から誤解を受けないように、その辺のキーワードを点検して、わかりやすい形にしてほしいと思います。

【鉄道業務政策課長】 では私から。今のご指摘も踏まえて、ほかにも若干ご指摘がございましたので、答えさせていただける分、させていただきたいと思います。

今、井口先生からいただいた部分は、まさにおっしゃるとおりの部分があります。これは外から見ると非常にわかりにくい言葉遣いになってしまっていて、このコミュニティの中ではこれでわかっちゃうのかもしれませんが、おっしゃったとおり、ここの事業報酬と書いてあるのは括弧書きで書いてございます。事業の健全な発展に必要な資本調達のコストを言っているわけでありまして、これをこういう言い方をすると。これは公共公益事業一般にこんな言い方をしています、電力もそういうことを言っておるんですけれども、若干行政と事業者との間だけがわかりやすい言葉なのかもしれません。そこについては、外にお話をしていくときについては少し工夫ができるのかもしれないなと思っております。ご指摘を踏まえてちょっと考えてみたいと思っています。

それからそのほかにるるご指摘があった部分がございます、1つはJR東日本さんからございました、いろいろ苦情とかお客様の声をいろいろ聞いているし、事業主体も連携しながらやっているんだよということでございますけれども、それはそれでやっていただきたいと思っているんですけれども、他方で最近でおもしろい事例があったのは緊急地震速報というのがありました。これを鉄道の利用者にどう伝えていくのか、あるいは伝えないのかという議論になったときに、やはり事業者さんだけではなかなか決め切れないという部分があって、そういうときにはうまく我々行政も使っていただきたいと、むしろ入っ

ていきたいと、こういう意志で言うておきまして、個々で日常に起こること以外にもう少し皆が悩ましいことというのをぜひご支援申し上げていくと、そういうスタンスで進みたいなところが1点ございまして、個々の対応については事業者さんしかやれないというのは全くそのとおりでございまして、もう少しその上に共通化して考えていくべきことというのを抽出した上で、皆さんと協働したいなというのがその1点でございます。

それからバリアフリーの関係で、自治体の関係で進まないというのはよくお声を聞いておりますし、以前部会のほうでもたしか西武の社長のほうからもそういう話があるというようなご指摘でございます。これはよくよくわかってございまして、今後我々も自治体に対してもお願いをしていかなきゃいけないと思っているわけですが、1点申し上げたいのは、このバリアフリーの補助は、非常に厳しいことを言いますと、これは実はインセンティブ補助ということで実は出しておるわけございまして、3分の1が基本ですが、乗降人員が1万人を超えると5分の1、それから10万人を超えるともう国は負担しませんという、これは非公共の補助奉仕でございます。これが低い、あるいは利用人数別で区切ることはおかしいというご指摘なんですけど、行政側からすると当初は、これはやはりインセンティブを与えるための補助なので、3分の1はでか過ぎるんじゃないかという議論も実はあった中で進んできているということもあって、そういう意味において補助率について実体的な運用が今までそうなされてきておるということでございます。

他方で、先ほどの私の資料でかなり細かいことを言いました。案内表示だとか電気掲示とか何とかございましてけれども、それから先ほど山口委員からもご指摘がありましたように維持管理というのがあって、ホームドアも含めてこういったものが出てきたとき、今までの補助金の方式がインセンティブとしてなり得るのか、あるいは補助金の方式というのが使えるのかどうかということに対して、やはりこの平成22年の目標年次を迎えるに当たって勉強しなければだめなんだろうと思っております。もっと簡単に言うと利用者負担というご指摘がありましたけれども、まさにその部分というのは、今のところ具体的には機能しない形で整備が進んできておるわけですが、今後本当にそういうものについて利用者にご理解をいただくという方策ができないのかどうか。そのためには利用者にこういうサービスをしていきますという目標を示さなければだめで、そういったところも含めて目標づくりと負担のあり方というのを運賃の中で勉強していく必要があるのではないかと、この2つ目の指摘で申し上げたところでございます。

そういった観点から言うと、ICカードの話も含めてそうでございますけれども、乗り

継ぎにおける運賃の段差をどう解消していくかということに対して、総括原価主義の観点も含めて勉強すべきだというご指摘はまさにそのとおりなんだろうなと思っております。

一応ちょっと細かいことで、私がお答えできることは以上でございます。

【企画室長】 すみません、1点だけお許しをいただいて補足で、飯島委員から長期的な低炭素社会に向けてどう向き合うかと、まさにそのとおりだと思います。先ほど濱課長がご説明したようにサラリーマンが直面している日々の課題として、とにかく少しでも早く着いてこの地獄から逃れたいというのはもちろんありますが、ただ長期的な視点、スパンも忘れちゃいけない。そのとおりであります。ただ同時に総論の資料でもご説明申し上げましたように、鉄道というのはいうまでもなく単体で見ますと自家用車の9分の1というような低炭素なモードでもございます。なるだけ自家用自動車に流れずに鉄道が選ばれていくような社会になってほしい。それから当然鉄道自身としても磨き上げというのが必要ですから、鉄道単体としてのエネルギー効率というのももちろん下げていくための努力をしなければいけない。このような視点をすべて含み込んだ上で、中長期的な視点をきちんと織り込んだ上で文章を書いていこうと思っておりますけれども。

【小委員長】 ありがとうございます。さっきの運賃料金のところの公正報酬率とかそういう言葉の使い方は、実は私が書いた『交通経済学』という本でもこういう書き方をしている、多分これから出てくる竹内先生の新しい交通の教科書も同じ言葉を使っていると思うんです。我々のほうが変えないと、多分ここに出てくる言葉が変わらないんじゃないかというふうに思っています。申しわけありません。そのほか。

【委員】 3つか4つほど、ご質問申し上げたいんですけども、今、低炭素社会の話で鉄道が9分の1というふうにおっしゃいました。そういう数字はよく見るんですけども、どういう想定のもとで、つまり例えばおそらく東京のいわゆる通勤であれだけの200%ぐらいの通勤電車の場合だと、極端に1人当たり、人キロ当たりで見ると低いと思うんです。ですから通常9分の1と言われるときにはどういう想定のもとで計算された値なのかということが1つ。

それからもう1つは、ここの資料2の3ページのところでさっきご説明に使われた図なんですけど、今、羽田空港ビルとかあるいはJパワーとか、ああいうものがいろいろ問題になっていますね。こういう公共交通機関である鉄道については何か既にそういうふうな前例があって、それが却下されたとか、あるいは将来そういう問題が起こり得るのかとか等々について、そういう場合にどういう対処をするのか等々について。

それからイギリスの地下鉄というのが何か初乗り800円とかという話なんですけれども、ところがあれは実はP A S M Oみたいなのを普及させるためであってと。地下鉄ですからP A S M Oのようなものですね。P A S M Oを使うとすれば初乗りが300円なんです。だから300円というと、京都あたりだとほんの短距離乗って250円ぐらいするわけですからそれほど高いとも思わないわけです。その辺、イギリスとかアメリカだとお札というのが非常に日本の1,000円札のようにあまりきれいじゃなくてぼろぼろになるまで使われていますね。だからあれは、つまり切符を自動発券機で買うのが難しくても、どうしても人手が要するというせいなのかどうなのか、それは僕の全く想像なんですけれども、その辺、なぜ普通に切符を買って乗ろうとすれば800円で、それがP A S M Oを使えば300円になるのかと、そういう仕掛けですね。

それからこのずっと戦前からの歴史のような絵が資料3の2ページにございますが、私は例えば中国や韓国や日本、あるいは東南アジア諸国のように非常に短期間に、欧米先進諸国が200年くらいかけて発展してきたようなパスを数十年でばっと行くというようなものすごく短期間のすごい発展をしたわけです。そしてそのときに、ところが日本は非常にいわゆるネットワーク産業というふうに僕は呼ぶんですけども、例えば鉄道とか電話とか電力とか、郵便もそうかもしれませんが、そういうものが全国くまなくとありますが、そのネットワークを津々浦々へ敷き詰めるのが当然だというような考え方でやってきたと思うんです。

ところが中国なんかだといまだに20%か30%の人は電気が使えないとか、そういうふうな同じように短期間に発展したんだけど、日本の場合はわりあいそういうユニバーサルサービスというものが徹底しているという、そして今、中国では調和社会というような言葉、中国語では「和諧」社会という言葉が胡錦濤が言い出して、そして今まで高度成長の過程で生じたさまざまな不調和を調和のほうに持っていかうということで、それが1つの政治的なスローガンになっているわけです。ですからそういう意味で、日本はだれ言うともなくそういう調和社会、高度成長と調和を両立させてきた非常に珍しい国じゃないかなと、これは単なる意見ですけども。

以上です。

【小委員長】 最初の答えを。

【企画室課長補佐】 まず最初のご質問で、鉄道が自家用車に比べて9分の1じゃないか、これはどういったデータだというご質問がありましたけれども、これは鉄道全体の輸

送量をベースにして計算したものでございまして、そういう意味では混雑列車のほうが効率がいいじゃないかということはそういうことでございます。これとは別の技術安全小委員会のほうで過去にそういったデータをお示ししております。そういう意味では首都圏の人を押し込んで運んでいるようなところはさらに倍ぐらい効率がよくなっておりまして、一方で地方鉄道は場合によっては自家用車より効率が悪いという、個別の路線とかで勘定しますとそういったデータをお示したというところでございます。

以上です。

【都市鉄道課長】 それでは私のほうから、まず外資とそれから歴史的な流れについて、佐和先生からのご指摘についてちょっとお答えしたいと思います。

まず外資の関係でございますと、制度的な話を申し上げますと、ついつい空港の話が新聞に出ているので空港との比較でちょっと申し上げますと、まず鉄道の場合、全く何も外資に関する規制がないというわけではございませんで、外為法という法律がありますけれども、その中で特定の外国人の株主が10%を超えたような場合に一定の規制があると、こういう制度の枠組みは実はございます。それで、現在、JRさんはじめ民営化された鉄道さんの中には既にもう外資の方に相当株を持っていただいているという例もございまして、既に例はあるわけでございますけれども、ただ、特定の株主が非常に大規模な株を買い占めて困ったという状況にはなっていないというのが現状だと思っております。

今後、いろいろな民営化とか含めてあるとは思いますが、少なくとも現在の制度的な枠組みとして、まず保有という観点から言えば外資の10%という枠組みがございまして、JRさんなんかもそれでやっておられるという例がありますので、引き続きそういうことを中心に考えていくのかなと思っております。

もう1つは、じゃあ、外資に株を持たれて何が困るのかということだと思っておりますけれども、そっちはむしろ保有というよりも行為規制の面での話だと思っております。空港と違まして、鉄道は鉄道事業法の中で、例えば乗り継ぎを阻害するような行為に対して国土交通大臣が裁定措置をすとか、こういった枠組みの話はあるわけでございますけれども、そういった行為面での話の運用等が既に制度の中であるわけですが、さらに何が必要なのか等を含めて議論をしていくにしても、枠組みとしてはそういう形でやっていかなければいけないのかと思っております。

【鉄道局長】 ちょっと今の外資の関係だけ私のほうから。

私どもも村上ファンドの話もありましたので、そのときたまたま私も審議官で担当して

いましたので、ちょっと一言だけコメントしますと、外資かどうかということではなくて、要するに鉄道というのは30年、40年の懐妊期間を持ちながら、その間に資産の償却もし、それから利用者の利便も図っていく。社会貢献もしながら地域にも貢献しながら運営される。これが1つ大きなサイクルとして動くわけです。そうするとその短期的投資の中でも、特に資産売却も含めて、いざというときには、例えば鉄道事業者は阪神淡路のときにはJR西日本というのは独力で全部災害復旧しているわけです。それからいわゆる都会の鉄道でも何かいろいろなことがあったときに自分の資金で全部そういうものを手当てしている。そうすると、ほどほどの体力がない限り、そうした公共交通という1つの大きなご要請に対して担うことができないこともありますから、相当体力はつけておかなきゃまずいという問題があります。したがって、短期的に資産の含みというか、もうちょっと平たく言うと含み益だけの放出のために売り買いでその鉄道事業者が対象になるということについては、いろいろと問題があるということだけは、私どもはそういう問題意識を持っています。

ですからその辺のところは外資だからとか外資でないからという議論よりも先に、やはり短期的に、もうちょっと証券用語で言えば売り逃げをするような、つまり含み益を全部放出して、いざというときにその鉄道事業者が何かそういう災害復旧も自分の力でできないくらい疲弊してしまうことは、これはいかなものかという問題意識を我々は行政当局として持っているということだと思っております。この点についてはさらにいろいろな問題もはらんでいますので、いずれまた議論を整理する必要もあるかなと思っておりますけれども、私どもが今、持っている問題意識はそんなところでございます。

【小委員長】 よろしいですか。まだ？

【都市鉄道課長】 すみません。2点目の歴史的な話でございますが、私も非常に佐和先生のおっしゃるとおりだと思っております。図には出ておりませんが、日本の社会が平等社会で、路線を敷いたときに多くの人たちがみんなちゃんと運賃を払って乗ってくれるサラリーマンであるということが、まさに都市鉄道をここまで育ててきた一因だと思っております。

私はインドの大使館に行っておりましたけれども、インドで鉄道がなぜできないのかというのは、経済効力でいろいろやりましたけれども、結局初乗り160円なんていうのはとんでもない話でありまして、初乗り10円ですら払ってくれなくて、バスなんかはバスの外にぶら下がっているというふうなのが実態でございまして、そういう社会の中で、ま

さに和諧社会と先生のご指摘がありましたけれども、和諧社会ができてくるとまさに日本のような鉄道整備ができるのかという点についてはそのとおりだと思っております。

【鉄道業務政策課長】 それからロンドンのICカードでございますけれども、ちょっと手元に調査資料がないんですけれども、先生がおっしゃったとおり、これはICカードの運賃についてがんと下げたのは、あれは普及のためというふうに聞いております。もともとロンドン自体はご案内のとおり、自家用車をどういうふうに入れてこないかという交通政策の中で、バスと地下鉄、特にバスに力を置いてロンドン市交はやっておるわけですが、ICカードがなかなか大規模な投資のわりには普及しないということで、相当、そういう意味では促進的な運賃を入れたということでございます。ちなみにたしか営業所が四十幾つかあったんですが、ほぼ個別の販売所、券売所というのは閉鎖をして、合理化も同時に進めたというようなことだったと思っています。

もう1点、ICカードの関係で、今、大変いい事例なんですけれども、実はイギリスの場合はロンドン市交が1社で回しているわけですが、非常に運賃体系が簡単でございます。ゾーン制という形で入れていっているわけですが、それとICカードがうまく結びついていまして、例えば時間別の運賃ですとかいろいろなサービスがしやすくなっています。そこは、先ほど申し上げました運賃が非常に複雑であるとなかなかICカードが機能していかないというのと全く反対側の事例としてロンドンというのがよく取り上げられておりまして、私どもが研究している状況でございます。

【小委員長】 ありがとうございます。梅崎委員、何かご意見ありますか。

【委員】 私ですか。それではご指名がございましたので。

特段の意見ありませんが、全般的によく課題は整理してもらっているのかなと思います。

ちょっと細かい点で全くの私見ですが、運賃の問題はちょっと触れられていますけれども、実は今から20年ほど前に関東の大手私鉄の運賃を上げるときに私は官房にいまして、乗り継ぎ併算割引の大幅な拡充というのをやるべきだと強く言ったんですけれども、当時の地域交通局は全く乗ってなくて、そのときに初めて多少のことをやったんです。10円ずつ割り引くとかそういうことをやったんですけれども、それ以上のことをやらないということでした。

時代は変わって、今や行政当局自身がそういうのをやったほうがいいんじゃないかというようなご判断なので、私はそれはそれで非常に結構なことだと思います。ただ、これが

らこの問題は、先ほど山口委員もちょっと指摘されましたけれども、これをやろうとする
とほとんどの事業者が、例えば関東なら関東の事業者が運賃を改定するというようなチャ
ンスがないとなかなかできない。抜本的にやろうとするとJRも含めてですよ。しかも
そういうときになると、今は運賃を上げるというような情勢じゃありませんからなかなか
話もまとまらないと思いますが、仮に人件費が上がって、鉄道事業は固定給の割合が高い
ですから人件費がどんどん上がり始めるとコストの吸収ができなくて、やはり運賃を改定
せざるを得ないということにいずれはなると思うんですけれども、そういったときになる
となかなかこれを実施するというのはやりにくいということだと思っんです。要するに、
併算割引を拡充することに伴う減収分は旅客全体で持ってもらする必要がありますから、値
上げ幅が大きくなるということになりますので、間際でやろうと思ってもなかなかできな
い。こういうことだと思いますし、正直言って直ちにどうこうという課題としては、実は
だんだん難しくなっているんじゃないか。

しかもICカードがものすごく普及したものですから、利用者は運賃の負担にあまり気
がついていない。非常に便利だと。もう何かあらかじめ入れたお金がなくなって、次にま
た入れなくちゃいけないとかそういう感じになっている。というのは、ICカードが非常
に普及したおかげで実は回数割引券が減っているんです。本来、運賃に対して敏感であれ
ば、それは普通敏感だと思うんですけれども、ああいう便利な物があつたとしても回数割
引券というのはそんなに減らないんじゃないかと思うんですけれども、やはり減っている
んです。というのはICカードの便利さが勝っているということだと思っんです。したが
って負担感、1駅1駅乗り継いでも初乗り運賃、ほぼそれぞれの初乗り運賃を払わなくち
ゃいけないという負担感の 事業者が別だから完全に不合理とも言いにくいですがけれど
も 不合理性の是正というのをやったほうがいいんじゃないかと思うんですけれども、
なかなかやりにくくなっているのが現実じゃないかなという感じがちょっとしまして、僕
は、だからそれはやるべきじゃないと言っているんじゃないんですよ、やるべきだと思っ
ただけけれども、なかなか現実問題としては難しくなりつつあるんじゃないかと。

だからこれをやろうとするならば、本当に日ごろから、こういう都市部の運賃改定をす
るときにこういうのはどういうことやっていくのかというような日ごろからのコンセン
サスづくりをやらないと、なかなかやりにくいんじゃないかなと。これは民鉄だけじゃな
くてJRも含めた話ですよ。そういうのは個人的にはちょっと思っています。かつては
難しいから、多分事業者が嫌がって地域交通局も全く乗ってもらえなかったんですよ。

すみません。ちょっと老婆心ながら。

【小委員長】 どうもありがとうございました。大体議論が一巡したと思いますし、時間もそろそろ迫っておりますが、この辺で今日の議題を閉じたいと思いますけれども、今日の都市鉄道の問題はかなり本質的な問題なものですから、やはり日本の場合は確かに事業さんが分立しながらいい鉄道体系をつくって、おそらく世界で一番いい鉄道体系をつくったと思うんですけれども、それがネットワークでいかに効率的にするかとか、利便性を上げるかというような問題を調整していくという、ある意味では相矛盾するものを調和させていくという課題なのかなと思います。さっきも出ましたインセンティブとか何かそういううまく使い分けて、双方よくなるような方式がとられればよいなと思います。

ありがとうございました。

それでは最後に何か事務局から連絡等ございましたらよろしくお願いいたします。

【企画室長】 小委員長、ありがとうございます。今回もたくさん基本から掘り下げたご示唆をいただきましてありがとうございました。冒頭ご説明を申し上げましたように、次回は4月18日金曜日、10時から開かせていただきたいと思います。

本日、総論及び都市鉄道につきましてたくさんご示唆いただきました。それをしっかりと踏まえさせていただきまして、少し考え方を整理して文章をつくらせていただいて、次回、4月18日にお諮りをさせていただいて、またご指摘をちょうだいできればと思います。

それから次回ないし次々回、幹線鉄道等々、残った課題につきましてもお諮りをしつつ、文章を少しずつ練り上げさせていただいて、6月の最終取りまとめにお諮りを申し上げることができたらと思っております。

大変ありがとうございました。

【小委員長】 それでは、今日のネットワーク・サービス小委員会をこれで閉会させていただきます。

どうもありがとうございました。

了