

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2回）

平成19年5月18日

【鉄道企画室長】 それでは、定刻になりましたので、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2回の会合を開催させていただきます。委員の皆様におかれましては、お忙しいところお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

私は、鉄道企画室長の瓦林でございます。委員長に議事をお願いするまでの間、進行を務めさせていただきます。よろしくお願い申し上げます。

まず、お手元の資料の確認をさせていただきます。議事次第、配席図、ネットワーク・サービス小委員会の出席者名簿。それから資料1といたしまして、前回の小委員会の議事概要、資料2といたしまして、第2回ネットワーク・サービス小委員会検討資料、資料3といたしまして、中間とりまとめ（素案）をお配りしてあると存じます。ご確認いただければと思います。よろしいでしょうか。

議事の公開につきましては、資料、議事要旨、会議の議事録を公開することとさせていただきますので、その旨、あらかじめご了解いただければと存じます。

それでは早速、本日の議事に入らせていただきます。これ以降の進行につきましては、委員長をお願いいたします。委員長、どうぞよろしくお願いいたします。

【委員長】 それでは、早速でございますが、議事に入らせていただきます。きょうの議事ですけれども、課題の検討と前回のとりまとめ、社会資本整備重点計画の記載ぶり、その他ということですが、まずは課題の検討ということで、都市鉄道のサービス、都市鉄道のコスト削減・収益力強化、地方鉄道のサービスの維持充実・コスト削減、それから貨物鉄道についてご議論いただきたいと思っております。

まず最初に、事務局からご説明いただきまして、その後審議ということで、どうぞよろしくお願いいたします。

【鉄道企画室長】 それでは、やや幅広いんですが、都市鉄道、それから地方鉄道、貨物鉄道、これらについて一括して資料をご説明させていただきます。やや駆け足になるかもしれないことを、あらかじめご了承ください。

最初は都市鉄道のサービスでございます。資料の1ページでございます。まず運賃に関

する現状の1つのポイントといたしまして、4月5日の部会でお示しした資料を再度使っておりますけれども、相互直通路線における運賃でございます。相互直通路線では、初乗り運賃が複数回適用されるため割高になる場合が多いけれども、乗り継ぎ割引幅を大きくして割高感を解消している例もあるという状況でございます。

次ページをおめくりください。2ページでございます。このような乗り継ぎ運賃のあり方を考える上でのヒントの1つといたしまして、もちろん、鉄道事業をめぐる国情、国の状況の違いというものを十分に踏まえる必要はありますけれども、ドイツにおける運輸連合、そしてその中で採用されているゾーン運賃制度というものがあります。ドイツにおきましては、都市圏ごとに運輸連合というものが設立されまして、共通運賃制度をはじめとした都市鉄道のサービス向上施策を一元的に実施しております。特に、運賃につきましては、下にございますが、ゾーン運賃制度といたしまして、都市圏を幾つかのゾーンに区分して、乗車してから下車するまでに通過するゾーンの数によって運賃を決める方法が採用されています。

次のページをおめくりください。このドイツの制度、運輸連合制度とゾーン運賃制度を参考にした制度を我が国で導入することを検討する場合、まず、運営費にも補助が行われるドイツとは異なりまして、日本では鉄道事業が独立採算の民間事業者によって担われているということを踏まえる必要があります。したがって、我が国の都市圏におきましては、鉄道事業者の採算性を確保した上で、事業者間の競争促進を通じて利便性の向上を図っていく必要があることを考慮しなければならないと思います。そう考えますと、運輸連合制度につきましては、日本にそのままの形で導入することは、当面は非現実的ではないかと考えられます。他方、もう一つのゾーン運賃制度につきましても、大きな問題として乗り継ぎの場合における初乗り運賃部分が失われる。これに伴いまして、利用者が増えない限り、各社とも大幅な減収に陥ってしまうのではないかと、こういう問題があります。

そう考えますと、そのままの導入は困難であると考えられますけれども、そうであったとしても、例えば乗り継ぎ時における初乗り運賃部分の減収を、都市圏全体の運賃値上げで償うということについて、社会的な合意が得られるか、あるいは、必ずしも一律のゾーン制ということではなくても、乗り継ぎ時の割高感の軽減など、ゾーン運賃制度のメリットの部分に着目して、メリットを享受できるような方策であれば検討を深めていくことができるのではないかと考えております。

4ページをおめくりください。都市鉄道のサービスの向上に向けた利用者・事業者・国

の間の関係についての資料でございます。これまでは、例えばバリアフリー法に基づく取り組みのように、行政が事業者に一定の基準達成を課すという手法。あるいはこの右側の、快適性・安心性評価指標の公表制度というのがありますけれども、このように行政が事業者から聴取した報告結果を公表する手法。こういったものが中心になっていまして、行政が利用者の声を直接収集して公表することによって事業者の取り組みを促すという手法はとられてこなかったところです。

次のページをごらんください。そのような中、ほかの公共的サービス分野における状況でございますが、これに目を転じますと、利用者満足度を把握して活用する手法、これはごらんのとおり、民間企業の間でマーケティングの手段として幅広く活用されてきているところですが、この手法は近年、行政にも広がりつつありまして、例えば同じ国土交通省の道路局では、道路の利用者の満足度を調査、集計、公表して、道路サービスの向上に役立てています。

次のページをごらんください。鉄道の分野におきましても、イギリスでは鉄道行政当局がその直轄下にある専門機関に委託しまして、鉄道サービスに対する利用者の満足度の調査として、The National Passenger Surveyという名前で毎年2回実施して、結果を集計・公表しております。ちなみに、イギリスでは全国の鉄道網について上下分離した上で、路線別、方面別に入札によって決定された運行会社が運行を担っておりまして、この利用者満足度調査は、そのような各運行会社におけるサービスの向上を促すことを目的にしていると考えられます。

次のページをごらんください。こういった利用者の満足度調査を、我が国でも都市鉄道について、サービスの向上の促進を図る上で実施していくことも1つの方法として考えられるわけですが、その場合、あらかじめ調査の手法や内容などについて十分に精査して、まずは統計学的に精度が高く、公正で信頼性の高いものにするように制度設計する必要がありますということがございます。

次のページをごらんください。続きまして、また別のトピックですが、都市鉄道における利用者からの問い合わせや苦情への対応についてですけれども、これは各社、電話やインターネットなどで寄せられた意見、要望に対しまして、各社ごとにお客様センターにおきまして対応するというやり方がとられています。今後の課題としましては、下に書いてありますけれども、相互直通化やICカードの普及が進展する中で、各社ごと、単独の事業者だけではなかなか解決が難しい苦情等に的確に対応できているのかという課題。ある

いは、一元的に把握、処理することで相互の情報の共有、処理の効率化を図ることはできないか。こういった課題が考えられるところでございます。

次のページをおめくりいただきまして、9ページですが、鉄道会社による輸送障害の発生時における利用者向けの情報提供の取り組みについてです。首都圏の場合は輸送障害発生時に、自社線だけではなくて、直通運転される他社線や振替輸送の依頼を受けた他社線内での輸送障害に関する情報についても利用者に提供する体制がとられています。この分野につきましては、既に官民一体の取り組みが進められつつありまして、右側にございますけれども、関東運輸局が設置した輸送障害発生時の対応検討会という場におきまして検討を進めていって、その結果が反映されていくという形になっております。

次のページをごらんください。以前、乗りかえ駅での案内サインのあり方につきましてご意見をいただいております。この分野での取り組み状況のご報告であります。官民の勉強会の場で策定されたガイドブックというのが右にございます。ちなみに、このガイドブックは公共交通全般用と鉄道用のものがそれぞれつくられておりますけれども、このガイドラインに従って、複数の鉄道事業者が乗り入れている結節駅での案内情報の一貫性を確保する、そういった観点で、利用者にとってわかりやすい案内サインの提供を進める体制がとられております。

以上が、都市鉄道のサービスの関係でございます。

続いて、都市鉄道のコスト削減・収益力強化の関係でございます。11ページをお開きください。まず、コストを考える上では、これはどのような産業についても言えることですが、人件費がどういう状況なのかということが1つの焦点になってまいります。都市鉄道の場合、機械化、あるいはアウトソーシングによって人員削減が進んでおりまして、特に現業部門の職員の減少が顕著になっております。ただし、鉄道という事業の特性を考えると、このような現業部門の人員削減によって、技術力の継承が困難にならないように留意する必要があります。

次の12ページでございます。このうち、アウトソーシングにつきましては、それが仮に進められたとしても、安全上の懸念が生じないようにする仕組みづくりが既に行われておりまして、平成18年10月に施行された鉄道事業法の改正に伴いまして、安全確保を前提とした業務の管理につきまして、受委託の許可対象が拡大される。それとともに、それまで安全に関して鉄道事業者のみに限定されていた国の指導・監督権限が受託先、すなわちアウトソーシングを受注する側にまで拡大されたところであります。

次の13ページでございます。都市鉄道分野で、今後さらなるコスト削減を進めていく上での方策として、幾つか先行事例をご紹介させていただきます。まず、これは先般の部会資料でもお示ししておりますが、車両規格の統一化というものがあります。首都圏の通勤路線を中心に、各社間の独自の車両規格の統一化、あるいは相互直通する事業者間による車両規格の統一化といった動きが始まっております。実際に、下のグラフにありますとおり、車両調達コストの低減効果もあらわれております。

次の14ページでございます。これは関西の先行事例でございますが、資材などの一括調達をするという取り組みも始まっております。スルッとKANSAI、これはピタパというICカードですとか、あるいは磁気共通乗車チケットの共同発行などでよく知られておりますけれども、そうした活動のみならず、資機材の一括調達という取り組みも始めておまして、これによって圏域全体の鉄道事業者のコストダウンを目指しているところでございます。

15ページをお開きください。都市鉄道の関連事業に関するトピックでございます。鉄道抵当制度についての資料です。この鉄道抵当制度といいますのは、1つ目の丸にございますけれども、鉄道事業用の施設について担保に供する場合には、すべての設備や権利をまとめて鉄道財団というものをつくりまして、その上で抵当権を設定しなければならないというものでありまして、民法の特例ということになっております。その結果、3つ目の丸に書いてございますけれども、財団に組み入れた線路ですとか駅の下の土地につきまして、第三者、すなわち鉄道会社以外の開発事業者などがこういった用地の高度化利用をする場合には、この第三者に対して区分地上権等を設定することができなかったという状況になっておりました。

次の16ページでございます。この鉄道抵当法をめぐる問題につきましては、実は既に運用の改善である程度解決されている部分もあります。具体的には、この最初の丸に書いてございますけれども、抵当権者の同意を得て特定目的会社といったものに譲渡するという手法によりまして、この土地などを鉄道財団から一たん分離してしまう。離してしまった上で、鉄道施設として必要な部分について特定目的会社などが鉄道事業者に対して区分地上権等を設定する。それを財団に戻すという運用で、実務的な解決が図られております。ただし、これですべてオーケーということではございまして、今後、駅の社会的な役割の拡大に伴って、地方自治体などが駅に公共的な施設を設置する動きが活発化することも予想されるわけですが、その場合、こういったものに対応していく上では、財団抵

当制度を貫く民事法制度全般との関係を踏まえながら、権利設定方法の多様性を一層追求する制度ができないか、検討していくことが課題となっております。

以上が都市鉄道の関係でございます。

続きまして地方鉄道に入ります。17ページでございます。まず、地方鉄道のサービスの問題ですけれども、ヨーロッパの興味深い例がありますのでご紹介いたしますと、これはフランスの地方鉄道における自治体協定輸送制度というものであります。地域圏と国鉄が締結する協定のもとで、地域圏がサービス水準 サービス水準といいますのは運行ルートとか便数といったものを指しますけれども、それらを指定した上で一定の対価を支払って、国鉄側は指定された水準の運行サービスを提供するというもので、2002年から首都圏以外の全土で活用されているということでもあります。

次の18ページでございます。これについて、日本で参考にできないかという問題意識で考えますと、もちろん国有鉄道を維持しているとか、あるいは鉄道について独立採算制を前提としていないといった、鉄道を取り巻く事情が大変大きく異なりますので、そのまま参考とすることはできませんが、日本の原則を維持した上であっても、例えば、自治体が望む増便の実現方策の検討に活用することは可能と考えられます。その場合、この右下にお示したようなイメージになるかと思われませんが、ただ、課題として載せてあります3点、こういったものが条件といいますか、考えていく上でのポイントになっていくだろうと考えられます。

続きまして、19ページをごらんください。今の我が国で地方鉄道を維持するために行われている地域の取り組みにつきまして、現状と課題をお示ししております。ここにありまますとおり、例えば、施設の保有と運行を分ける上下分離、は主に土地などを自治体で保有するパターン、3つ目として運営費補助などの金銭的な支援、このように、地方鉄道の維持・活性化の取り組みにはさまざまなタイプがありまして、これらについて地域の実情に応じた選択が必要となってきます。そして、これらのうち、鉄道施設等を自治体などが保有する形態につきましては、地域の鉄道を維持・活性化していくための手法の1つとして、自治体間で非常に要望、ニーズが高まっております。その適切な利用を進める観点から、さらに検討を行う必要があると考えておまして、その場合には、この右下に示しておりますようなポイントをよく踏まえていくべきであろうと考えてございます。

続きまして、20ページをごらんください。これは、以前の会合におきまして、高千穂鉄道のように1回の大きな災害がきっかけで路線の廃止に至ってしまうようなケースを何

とか防げないかというご指摘をいただいたところで、これに関連する資料であります。ただし、そのご指摘に正面からこたえるような内容ではないのですが、地方鉄道における災害用保険の例ということで書いています。地方鉄道では、この災害用保険というものを契約する例が多々ございまして、災害復旧費用に対応するため、保険会社にもよりますが、土木構造物保険といった損害保険に加入して活用されています。しかしながら、下に金額が書いてございますけれども、やはり保険料の負担力との関係で、高千穂鉄道で生じたような規模の災害が起きてしまうと、これに対応することはできないという状況になっております。

続きまして21ページでございます。これも以前いただいたご指摘ですが、地方鉄道でもIT、あるいはICTといったものを活用してサービス向上を図っていくべきではないかというご指摘がございました。その関係でございますが、地方鉄道でもICカードの導入などは今、広がりつつあります。ただし、その導入範囲をさらに広げて、幅広い地方鉄道の利便性の改善を図っていく上では、費用負担の小さい、簡単なタイプのITシステムの活用が望ましいのではないかと考えております。例えば、右に写真をつけておりますけれども、他社との相互利用はできませんが、コストの安いバス用のシステムを使う。こういったものの応用を考えていくべきではないかと考えております。

続きまして22ページでございます。地方鉄道でコスト削減を進めていく上で、安全規制との関係がどうなっているかという観点についてでございます。鉄道分野の安全規制は、基本的にいわゆる「性能規定」化されております。これはどういうことかといいますと、安全規制に際しまして、具体的な数値とか、こういう設備を持たなくてはならないという形では決めますに、こういう点については安全になっているようにしなさいといったスタイルで規制内容を定めているものでありまして、この「性能規定」化されることによって、現状におきまして既に、新技術にも柔軟に対応できるようになっております。例えば、ここでお示ししているのは、閑散線区向け、ローカル線区向けの低コストの閉そく装置というものを開発する際に、通達を改正してその導入促進を図ったという事例がございました。

次の23ページをごらんください。技術開発の分野におきまして、地方鉄道のコスト削減に役立つようなものとしてどういうものが行われたかという資料でございます。閑散線区、ローカル線区の運行実態に即した、低コストでかつ安全な運行を実現するという目的ではありますが、今までの比較的成本の高い、地上の信号システムにかえまして、GPSを活用した次世代運転管理システムの開発が進められております。

続きまして、24ページをごらんください。これも、以前のご指摘を踏まえたものですが、地方鉄道について、残すべきものとそうでないものについて、国として基準をつくってみてはどうかというご意見をいただきました。その関係の資料でございます。確かに、旧国鉄時代におきましては、バス代替、バス転換させるべきとされる、いわゆる特定地方交通線の基準というものがありませんでした。これは当時、基本的に輸送密度4,000人を基準としていたところではありますが、近年の地方鉄道をごらんいただきますと、この特定地方交通線の選定基準とされた輸送密度4,000人未満に該当したとしても、関連事業収益などの企業みずからの自助努力、あるいは地域の支援といったものにより経営を維持している、単年度は赤字でありますけれども、結果として経営を維持している会社も少なくないという状況でございます。このグラフで申しますと、左上の象限のところ、100の線に近いところにあるような会社が該当してまいりますけれども、こういった会社が少なくない。これを見ますと、鉄道として存続できるかどうかというのは、単純に輸送密度の基準で見るとということではなくて、自助努力の結果どうなっているか、地域支援の効果がどうなっているか、こういったものにも大きく左右されていると思います。そういう意味で、なかなか一律の基準というのは難しいのではないかと考えます。

これをさらに中小民鉄と三セクに分けて詳しく見ますと、その辺の事情がはっきりするんですが、次ページをごらんください。まず、中小民鉄ですが、ごらんのとおり、本業である鉄軌道事業部門の損益というのは、これは全体を足し上げたものでありますけれども、基本的には小幅な赤字とか黒字になっておりまして、結局、関連事業部門の黒字がそのまま会社全体の損益に直結しているという傾向が強くなっております。いわば、関連事業による自助努力で何とかしているという状況でございます。ただし、関連事業の活発な展開というのも、あくまで本業の鉄軌道事業部門があつてのことという面が大きいものですから、企業として関連事業部門だけに特化していこうという動きはほとんど見られないところでございます。

これに対しまして、次のページ、同じメッシュで三セクについて拾ったものですが、三セクの場合、中小民鉄とは大きく異なりまして、関連事業部門の損益幅が極めて小さい。その結果、鉄道事業部門の赤字がそのまま会社全体の赤字になっているということ、すなわち、何らかの形で地域の支援を受けて存続している例が大半になっております。このように、第三セクターの鉄道で関連事業部門が弱い理由としては、比較的新しい時期に開業した会社が多い、あるいは沿線の人口集積が相対的に低い、こういった事情が考えら

れます。

以上が地方鉄道の関係の資料でして、次は貨物鉄道の現状、課題につきまして簡単にご紹介させていただきます。まず現状ですけれども、ごらんのとおり、500キロ以上の中長距離帯で強いということですので、この分野で貨物鉄道の利用を伸ばしていく必要がある。特に、現状ではシェアが低い500キロから1,000キロの距離帯、ここでモーダルシフトを推進していく必要があるだろうと考えております。

次の28ページでございますが、環境対策上の重要性につきましては申し上げるまでもございませんので、省略させていただきます。

29ページでございます。そのような中で、鉄道貨物輸送の利用が思うようには進んでいない要因として2つ挙げております。1つが、輸送障害が多いという状況があるようでございます。そしてもう一つは、今の線路インフラを前提としても、活用できていない輸送余力がある、この2つの事情が、利用が思うように進んでいない要因となっているようでございます。

次のページをおめくりください。このため、最近になりましてJR貨物・通運・荷主三者連携での課題解決策を検討するために、懇談会を設置して検討を進めているところでございます。非常に詳しく、各分野での課題の分析作業を進めているところでございます。

こういった貨物鉄道に対する国の支援を、31ページ以降、2つの面でご紹介しております。1つが、輸送力の増強のためのインフラ投資ということで、ここでは北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業ということで、関東方面からアジアへ運んでいく際に、福岡で鉄道から船に乗りかえるシーアンドレールというサービスを促進していくための施設整備を支援しているということがございます。

32ページをごらんください。車両の更新も貨物鉄道のサービスの内容を決める上で非常に大きな意味を持つものですから、車両の更新投資に対して支援を行っております。

最後になりますが、33ページ、このほか税制面、あるいは左にございますけれどもエコレールマークといったソフト面、こういった面でも支援を行っているところでございます。

以上、いささか駆け足でございますが、資料を説明させていただきました。

【委員長】 どうもありがとうございました。

議題1の課題の検討、都市鉄道のサービス、都市鉄道のコスト削減・収益力強化、それから地方鉄道のサービスの維持充実・コスト削減、そして貨物鉄道についてご説明いただ

きました。問題は多岐にわたっているんですが、一括してご説明いただきましたので、特に区切らずに議論したいと思いますので、今、ご説明いただいた内容について何かご意見、あるいはご質問等ございましたらご発言願いたいと思いますが、いかがでしょうか。

前回もご指摘が出ましたけれども、例えば人員削減のところ、業務部門でとありましたけれども、そういうふうにもコスト削減・収益力強化というのがある一方で、サービスをどう維持するかという相反するところも課題として出てくるのかなと思っています。その辺の最適手というのか、そういったところをこれから見出さなければいけないということでしょうか。おそらく、きょうご説明いただいた中でも、幾つもそういうトレードオフになるようなところがあると思うんですけれども、その辺もご意見をいただければ、これからとりまとめにおいて非常に参考になるかなと思っています。

いかがでしょうか。

指名しますか。委員、いかがですか。

【委員】 おくれてきまして申しわけございません。私が以前、幾つか質問したことについてお答えいただいて、大変よくわかりました。例えばさっきの災害のところですと、高千穂鉄道は被害額と全然、保険でもだめなんだというのがよくわかって、なかなか難しいものだなという気がいたしました。同様に貨物の話についてもよく理解できました。ただこの点で、質問と申しますか、感想になるかもしれませんが、1つあります。資料の29ページで、進んでいない要因というところですね。安定輸送の実現とか輸送余力、輸送障害というのは意外にそういうものなんだなと気づかされ、また、輸送余力の話についても意外にピーク時の東海道、山陽本線は制約がある、というのも勉強しました。こういうことは確かにそうですけれども、しかし、私も別の仕事で物流に係る事業者さんなどにお話を聞いて、折に触れて何で鉄道を使わないんですかと聞くと、必ずしもここでご指摘いただいたような回答だけではないんです。ご説明いただいた内容以外の使い勝手の悪さ等をご指摘になることが事業者さんにはわりと多いので、そのあたりをもう少し突っ込んで調査、調べられて、荷主さんや物流事業者さんが一体どのようにお考えなのかを明確にしたほうがよろしいのではないかと思います。そのあたりをもう少し精査されると、別のモーダルシフトが進んでいない要因が出てくるのかなという気がします。

差し当たり、以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【JR・国鉄清算業務監理室長】 JR監理室長の篠部でございます。よろしくお願いします。

懇談会のお話をいただいております。資料の30ページの下のほうに書いております。業種ごとにヒアリングを開催しております。16業種にわたりまして、業種ごとに重立ったメーカーの方、実務をよくおわかりの方に数名来ていただいているものですから、1つ1時間程度やっております。かなり細かいことも含めて、営業姿勢などの問題も含めて、すべて明らかにすべく取り組んでいるつもりです。おっしゃるように、この安全、障害の問題だけでなく、具体的に、例えば輸送障害にしましても、実際、起こるのはしようがないけれども、そこでうまくリカバーできるような事前の準備の仕組みだとか、あるいは早く代替手段に踏み切れる手法、一体自分の荷物がどこにあるかを含め、途中でとまってしまったときの出し方を含め、かなりきめ細かいご指摘をいただいております。

私どもとして、今回、取り組みで1ついいかなと思うのは、通運の代表及び協会の方も入っていただいているものですから、ご案内のとおり貨物輸送というのは、JR貨物単独で完結してはおりません。両端に必ずトラックがあるものですから、委員さんから1つ、好評かなと思うのは、今までどこに言っていいかわからなかった、あるいは責任がよくわからなかったところが、国も含めて一堂に会してもらっていると、とにかくプレーヤーはそろっているわけですから、それをどういうふうにするかということでやっております。また、このほかにも温度管理のニーズが高まっている中でどうしていけばいいのかとか、ロットをもっと大型化するしかコスト削減の道はないのでどうしたらいいのかとか、ダイヤ、あるいはニーズのとらえ方、すべて拾っているつもりでありますので、また改めてその辺はご報告申し上げたいと思います。

【委員長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【委員代理】 ご承知のように、我が国の貨物鉄道は旅客会社の線路の上を走っているということで、旅客と貨物が共存している体制の中で、それぞれ営業を営んでいる。したがって、環境問題という視点から、貨物鉄道の役割をもう少し重視するというのは、まさにそのとおりではございますけれども、片一方で旅客会社から見ますと、1つは、旅客会社におけるお客様ニーズと申しますか、特に都市圏はまだまだ、もう少し列車を増やせないかとか、あるいはダイヤを見直せないかといった観点で、線路の容量に対するニーズが大変高いというところで、バッティングしているということがございます。もう一つは、

それはあまり言ってもしょうがないのですが、貨物会社の列車密度が高くなりますと、夜間に線路補修をしていることから、線路補修の時間がなかなかとれないとか、作業そのものの危険性が増すといった問題がございます。したがって、そういった制約条件の中で、貨物鉄道の役割の発揮というものを考えていくというのが基本ではないかと考えているところでございます。

【委員長】 ありがとうございます。

そのほかに。

【委員】 別の意見でもいいですか。

私は、前回欠席しましたけれども、福島県伊達市長の仁志田でございます。私の市は、国鉄丸森線が第三セクターになりました阿武隈急行の沿線にありまして、今、説明がありました自治体としての支援を、沿線自治体で相談いたしまして、常に阿武隈急行と連携をとりながらやっているところなんです。この中で、それぞれの置かれた鉄道、ローカル線でも違いがありまして、私どもの阿武隈急行は通勤輸送的な面も持っております。今は、車社会ですけれども、例えば福島までとか、そういう通勤に対しては、列車のほうが当然、定時性が確保できることから、自治体のほうでパークアンドライドということで、駐車場等の整備をしているんです。これは要するに、駅舎とか、直接財産をできるだけ自治体のほうで持つというようなものとは違いまして、ある意味では自治体の全くの持ち出しということなので、こういうことに対して何か支援をしていただければいいかなと。自治体もなかなか厳しい財政事情にありまして、市民の利便ということから、そういう名目で整備をしておりますけれども、なかなかやはり大変な面があるということで、しかしこれは、線によっては有効な手だてではないかと思うんですね。

やはり、地方に行けば行くほど逆に自動車社会ですが、自動車社会といってもバスとか、そういうんじゃないんです。要するにマイカーなんです。バスは鉄道と同じで、一次元ですから。自動車の本来の利便性というのは二次元に、面的に移動できるということで、いわばマイカー社会なんですね。ですから、そういう意味では、自動車のいいところと鉄道のいいところをうまく結びつけないとどっちもだめと。どっちもだめというと鉄道がだめになってしまうということですね。鉄道は明らかに地方のインフラとしては有効なものだと思いますので、私たちは、赤字でも市民に喜ばれるならば、自治体として補てんできる程度の中ではやっといこうと思っているところです。

ですから、そういう点で言うと、今、阿武隈急行は増発を検討している、検討している

というよりも会社も具体的な段階になっています。沿線自治体としては、いくらいいインフラであっても、やはり一定のサービス水準がないと、いくら乗れと言っても利用価値がないんですね。ですから、1時間に何本もということではないにしても、私なりの利用者感覚からいっても、30分に1本というのを維持できないのか。しかし鉄道業者側からは、そんなにやれないということになるんですけれども、やはりある程度の本数というのを確保する手だてを考慮していただかないと、鉄道があればいいというものではないと思うんですね。その辺、何か策はないものでしょうか。どうぞよろしくお願いいたします。

【委員長】 何かコメントはございますか。伺っておけばよろしいですか。ありがとうございました。

ほかに。どうぞ。

【委員代理】 また話が違って申しわけないのですが、サービスの関係でいろいろとご説明をいただきました。一つ一つ、そういう考え方もあるのだろうと思いながら伺っていたところでございます。ただ、鉄道事業者側から見ますと、サービスをおろそかにしていいと考えている事業者というのは、まずないのだろうと思っておりますし、また、そういう考え方でサービス向上というものに、経営の範囲という制約条件はつきましても、やってきているということなのだろうと思います。そういったことからして、資料をご説明いただいた上で、若干気になったということで少し申し上げさせていただきたいと思っております。

1つは、例えばいわゆる中立的な第三者機関のようなところでサービス判定をして、それが事業者に働きかけるといったような枠組みであるかのように聞こえたのですが、そうではなくて、むしろ事業者と行政と一緒に議論をしながら、つまり、さっき申し上げたように、事業者は事業者なりに一生懸命やってきている。ただ、当然こういった部分について、例えば統一されたものがあればいいのかなとか、あるいは社会全体で何かやっていただけることがあればいいのかなといったことについては、やはり事業者単独ではなかなかしづらいということですので、そういった部分で何か枠組みなり、あるいは仕組みをお考えいただけないものかという感想を持ちました。

あと、ローカル線の関係で、正直言って、大変厳しいなと思っておりますのは、これはある意味では仕方がないのだろうと思うのですが、いろんな意味でローカル線についても重装備化といったような形が求められてきているような感じがしております。一方で、自然災害への対応というのは列車事故防止以上に実はお金のかかる話でございまして、

では、それだけの収益が得られているかという、必ずしもそうでもない。そうだといたしますと、大変悩ましい問題になってまいりまして、極端な話、徐行するスピードで走るぐらいにして、何かあったらすぐとまれる、車だったら5キロとか10キロぐらいで走れば絶対安全だという話はするのですが、これはお客様から求められているサービス水準ではない。ここのジレンマをどうこなしていこうかというのが大変難しゅうございます。

そのときに、前回もそういうご議論が出たと伺っておりますけれども、会社全体の損益で判断されるのではなくて、やはり路線ごとに経営体質であったり、あるいは経営事情みたいなものをお酌み取りいただいた上で、何かお力をかしていただけるといった仕組みにぜひ切りかえていただけないかと思っております。

【委員長】 ありがとうございます。特にコメントはよろしいですか。

【鉄道企画室長】 1点だけ、都市鉄道のサービスの関係でございます。おそらく、先ほどの利用者満足度調査のところではないかと思っておりますけれども、これはあくまでも調査を行うという、行政として行ってみるのも一案ではないかということでして、こういうふうにすべきだということではなくて、利用者の声を聴取するという意味でございます。また、その項目についても、中立でなければいけないとか、統計学的に正確でなければいけないというのがありますけれども、そこは、もしこういうことになれば、事業者と行政のほうでよく話し合う必要があるのではないかと考えております。

【委員長】 よろしいですか。

どうぞ。

【委員】 都市鉄道に関しましては、いろいろまだ不十分なところもあると思っておりますが、この10年ぐらいを振り返ってみますと、かなりすばらしい発展を示していると思えます。地方鉄道の件ですが、前回の委員会の際に、ここにもまとめが出ていますけれども、地方の鉄道の維持について、環境やまちづくりなどの総合的な観点から多様な支援措置を求め、地域として鉄道を育てていくときにまちづくりと一体化する視点が重要というのが挙げられていますが、今回の資料には、ここはあまり触れられていないようです。今回は資料なので入っていないのでしょうか。

【鉄道企画室長】 実は、後ほどご説明させていただきます中間取りまとめ、こちらのほうには反映させつつもでございます。後ほどご説明させていただければと思います。

【委員長】 よろしいですか。

どうぞ。

【委員】 幾つか質問と、推進していただきたいことなんですけれども、先ほどもお話がありましたように、利用者の満足度調査に関して、これは現在、それを行おうというふうに考えていらっしゃるのでしょうか。それで、実際にその検討をしている段階なのか、あるいは全くそういう段階ではなくて、この場でこういうことをやってみましょうかということでも挙げたのか。それはなぜかという、ぜひとも私自身は、これをやっていただきたいと思っています。それも、精度が高くてということであれば、すぐにそういったものを検討段階に進んで、今年度中に調査して、公表していただければ、今後の利用についていろいろと検討できるのではないかと思います。

もう一つ、16ページなんですけれども、駅を公共的な施設にということで、図書館を一緒につくったり、そういうところでいろいろ障害があるようですが、ぜひともこれも障害を取り払えるように検討していただいて、これがやはりまちづくりの一つになるのではないかと思いますので、ぜひとも早急に検討していただきたいと思いました。

あと、19ページの、地方鉄道に関して上下分離法ということで書いてあるんですが、これは富山のライトレールがその一つの例ではないかと思いました。その場合、上下分離法に関して、実際に富山ではもう運営しているので、どれくらい成果が出ているのか、黒字になっているのかというところで、今後いるんなところで活用していくために非常に参考になると思いますので、現状、どういう状況なのかというのを教えていただければありがたいと思いました。

最後ですけれども、エコレールマークについて最後に、JR貨物のところで書いてあったんですが、なかなか私自身はそれを目にする機会がなく、こんなものがあつたのかとこの場で気づいたんですけれども、今後、まだついている商品が少ないということは、まだまだ鉄道輸送が普及していないという証拠だと思います。逆に、これをもっと広げるために、エコレールマークを例えばグレード制にして、この商品を運ぶに当たって、30%鉄道輸送だった場合はグレード1とか、50%だったら、70%だったらとグレードをつける。そういう形でやればもっと商品にエコレールマークを広げていって、多くの方に目にしていただいて、多くの方に鉄道輸送に関心を持っていただける機会が増えるのではないかと思います。これは意見です。

以上です。

【委員長】 ありがとうございました。

ご質問がございましたので、お答えを。

【鉄道企画室長】 それでは、順次、担当課長のほうから説明させていただきます。まず、今のお話で利用者満足度調査でございますけれども、今回の資料の中では問題提起ということで、行政の分野で道路などでも広がっている、あるいは鉄道に関してはイギリスでもそういう例がある。これは日本に当てはめて考えることもできるのではないかという問題提起でございます。また具体的な準備には至っておりません。また、仮にやるとしてもいろいろな、公平性、中立性、統計的な確度などを検討する必要がありますから、若干、時間はかかることになろうかと思えます。

【財務課長】 富山ライトレールの関係でございます。19ページでご説明させていただきましたが、富山ライトレールは、この3つの類型の中の の類型、つまり第三セクターがインフラ整備をするんですけれども、それに対して地方自治体がすべて補助をするということでございます。これによりまして、いわゆる減価償却費の負担がなくなるということがございます。

富山ライトレールの経営の現状、パフォーマンスはどうかということでしたけれども、まず、お客さんは増えてございます。昔の富山港線の時代と比べて1.5倍と増えてございます。ただ、決算についてはまだ締めておりませんが、聞いたところによりますと若干の黒字だということのようです。まだ確定した数字は出ていないということでございます。

【JR・国鉄清算業務監理室長】 エコレールマークの件でご質問いただきました。おっしゃるように、まだ認定商品が10件、企業は32件、商品が結局10件です。かつ、ここに例が出ておりますけれども、箱についているだけなんです。それで、実際に目に触れてもらわないと話になりませんので、今回、5月、もうすぐですか、電池に、日立マクセルさんなんですけれども、初めて商品にじかにマークがつくことになります。そういう形で、企業さんにもどんどん取り組んでいただかなければいけません。何よりも大事なのは、意味のあるマークにしないとだれもつけようとは思ってくれなくて、認定基準自体は数量掛ける距離の比率、500キロ以上の陸上貨物輸送において、商品であれば30%以上であれば認定ということになって、まだまだ該当商品もあるんですけれども、ありがたさといいますか、マークの意味が企業さんに、いいと思っていただけていない部分があります。これは、消費者に対するメリットと、企業に対するメリットと両方で回していかない限り広がっていきませんので、エコレールマーク運営審査委員会を引き続きやっております。まだスタートしたばかりですが、もっと頑張っていきたいと思っております。ま

たご意見、アイデアをいただければありがたいと思います。

【委員長】 ありがとうございます。

さっきの上下分離の話は、今度、軌道法上の上下分離ができるようになったということで、そういう面ではご指摘の、この富山のやつは違うけれども、そういう形もあるということですね。

【財務課長】 はい。

【委員長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【委員】 鉄道抵当制度の現状と対応について、15ページでは開発事業者の地上権の設定ということが書いてありまして、16ページにいくと、地方自治体等が公共的な施設を設置すると書いてあります。私の勘違いでなければ、開発事業者というところに、16ページでは地方自治体等を当てはめているように思われます。そこで質問なのですが、この提案は基本的に地方自治体のためのものなのか、それとも開発事業者一般のためのものなのか、その辺のところをご教示いただきたいと思います。

【財務課長】 まず15ページでご説明させていただいておりますのは、まさに地上権が設定できない、つまり、鉄道事業者がみずからやるのではなくて、別の開発事業者のお金を使うというときには賃借権しか設定できないので、なかなか開発事業者のインセンティブがわからないということでございます。16ページで今回ご説明させていただいておりますのは、駅の利用についても、こういう商業もございますけれども、やはり駅をまちづくりの拠点と位置づけるといったときに、何か公共性のあるものが考えられないか。つまり、一般的な商業よりも、もっと公共的なものを何か考えられないかなというご指摘だと思っております。そういう面をまず第一歩として考えていけたらということで、整理したものでございます。

【委員】 ということは、開発事業者のための一般的な制度変更であるけれども、まずは地方自治体ほか公共的な主体のことを考えているということですね。

【財務課長】 はい。

【委員】 これが地方鉄道のところであるならば驚かないのですが、都市鉄道のところに書いてありますよね。実際、都市で起きていることですが、鉄道会社が駅ビルを中心に様々な関連事業をやります。そうすると、周辺商業との競合という問題が出てきます。例えばテナントの場合についても、駅ナカと周りの商業施設との間で極めて深刻な対立状況

にあります。この提案が、都市部におけるそうした今の競争条件、バランスをさらに崩すようなことになっては、まずいのではないかと思います。その辺はどうお考えになっているのでしょうか。

【財務課長】 とにかくまず制度面について、今回は整理させていただきました。制度面を考えるときに、どういうニーズがあって、どういうニーズのもとに、先ほど申しあげましたように財団抵当法、鉄道財団だけではなくてほかの抵当制度も関係がございますので、民事法制の改正が必要になってくるときに、どういう切り口が今後、必要になってくるかということで整理する中で、公共性、公共的な建物ということで説明させていただいたところがございます。先生ご指摘の、都市鉄道における民間の商業との調整とか、そのような論点までまだ至っておりません。引き続き検討させていただきます。

【委員長】 よろしいですか。そのほかに。どうぞ。

【委員】 先ほどから何度か出ている満足度調査のお話、7ページになりますけれども、もちろんこれは、やって悪いことはない、私もいいことだと思います。ただ、1つ大変なのは、利用者について調査するわけですが、いわゆる鉄道会社とは関係ない領域の話も当然出てくる、例えば駅前の駐輪場の整備が悪いとか、これはひょっとすると鉄道会社の敷地ではないかもしれない。自治体所有の場合も多くあります。お客さんはどこからどこまでが鉄道の担当分野で、それ以外というのがわからないわけです。その切り分けをすることが、また別の難しい問題かなという意識を持っております。

それから調査について、私は都市鉄道だけでいいのかなとも思っています。地方鉄道で、特に過疎地域の三セクとか、地方鉄道事業者さんのマーケティングリサーチというのは、単独ではなかなかできないのではないかと。実際にあるかどうかはわからないんですけども、例えば、私が別の組織のプロジェクトに参加したときに、閑散路線の調査で、データがなかったのか、私が前にやった非常に貧弱な調査が使われていまして、私の調査結果が使われるぐらいなのだからほんとうにないんだなと思ったことがあります。おそらく、そういうことを調査する余力も、地方鉄道さんはないんじゃないかと思うと、むしろそういうところでも、やはり同時に満足度調査をやるべきではないか。おそらくそのときには、利用されない方、なぜあなたは利用しないんですかということに関する調査が必要になるでしょう。都市鉄道は大抵の方が使いますので、そういう心配をしなくていいですけども、むしろ地方鉄道の場合は、利用しない方々も含めた調査が非常に大事になってくると思いますので、これを計画されるときには、ぜひそちらのほうも同時並行でやっていかれ

るといいんじゃないかと、私は考えております。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。そのほかに、ご質問、ご意見、いかがでしょうか。どうぞ。

【委員】 委員会のタイトルがネットワークとなっているんですが、この資料はあまりネットワークの話がないようですが、…。

【鉄道企画室長】 すみません、課題の分け方として、前回ごらんいただいてご議論いただいた部分がどちらかというとネットワークが中心、100%そう割り切れるわけではないんですけども、今回はサービスが中心になっているというふうにお考えいただければと思います。

【委員】 わかりました。

【委員長】 ということで、ネットワークは既に…。終わっているわけではないんです、またここでいろいろご意見をいただければ反映していくということだと思います。

そのほかはいかがでしょうか。大体、ご意見はよろしいですか。

そうすると、きょうは、まさに今お話しのように、サービスについていろいろ触れられたただけでも、かなりご意見をいただきましたので、それをご参考いただいて、この次に中間とりまとめの方向性をやりますけれども、それに加えていただければと思います。

それでは、一応、最初の課題の検討を終わらして、2つ目の議題、前回の議論のまとめ(中間とりまとめ素案)に移りたいと思います。これもご説明いただきたいと思います。よろしくをお願いします。

【鉄道企画室長】 前回ご議論いただきました内容を、中間とりまとめ素案という形でお示ししております。したがって、ネットワークに関する議論は、今後はこういう形、文章の形でごらんいただき、ご議論いただければという位置づけでございます。

ここにお示したのはあくまでも素案でございますけれども、「地域との連携による鉄道の利便性のさらなる向上と活性化に向けて」という副題をつけております。全体で、第1章「序論」、第2章「直ちに着手すべき具体的施策」、第3章「終わりに」という3章立てとしております。細かいところもございますけれども、順次ご紹介させていただきます。

まず第1章でございます。1として、我が国の鉄道のネットワーク・サービスに関する現状認識と課題、これは全体についてでございます。我が国の鉄道は、幹線・都市圏・地方圏それぞれの旅客輸送や全国的な貨物輸送の各分野において、引き続き解決を図ってい

くべき問題点は残されているものの、基本的には世界的に見ても高い水準のネットワークを構築し、質の高いサービスを提供している。しかしながら、少子高齢化の進展、人口減少の始まり、モータリゼーションのさらなる進行などを背景に、利用の伸び悩みや減少傾向なども生じているため、これらに伴う経営環境の悪化を克服するとともに、従来からの問題点の解消を図りながら、現在のネットワークやサービスを引き続き維持・充実して利用者の期待にこたえていくことが求められている。

特に、鉄道を含む公共交通機関については、各地域ブロックの自立的発展に向けた総合的な交通ネットワークの中での重要性、深刻化する地球環境問題への対応に向けて、環境に優しい輸送モードとしての特性を最大限活用していく必要性、さらに、高齢者や児童・学生などの生活の足としての役割の重要性などに対する社会的な認識がますます高まっている。このような観点からも、ネットワークとサービスの維持・充実を通じた利便性の向上や、利用の拡大が重要な課題となっている。

また、地方都市などでは、これまで相当の期間にわたりモータリゼーションの進展を反映したまちづくりが進められた結果、鉄道が本来の特性を発揮しにくい人口分布の構造となり、利用者離れの背景の一つとなっている。しかしながら近年では、国の都市政策として、高齢者の住みやすさや地球環境問題などに対応して、公共交通を利用しやすいまちづくりの推進を目指すこととされているところであり、このような動きに連動して、鉄道政策においても地域の交流拠点としての駅の活用をはじめ、まちづくりや地域の観光振興策などとの連携を強化していくことも重要な課題となっている。

2は、本中間とりまとめの位置づけでございます。鉄道部会では、1で述べたネットワーク・サービスに関する課題を踏まえ、それらに対応した具体的な検討項目を整理した上で、小委員会を設置して、個々の検討項目に関する詳細な検討を行ったところである。それらの検討項目のうち、新たな制度の導入や、既存の制度の改良などを伴うものについては、引き続き十分な検討・議論を尽くしていく必要がある。他方、これまでの議論によって一定の方向性についてコンセンサスがあり、かつ具体的な実現方策の企画立案に向け、行政当局において速やかに作業を着手すべきと考えられる検討項目については、それらに係る小委員会及び鉄道部会の検討・議論の成果を中間とりまとめとして示すこととしたしております。

第2章から具体論に入ってまいります。直ちに着手すべき具体的施策として、1、幹線鉄道のネットワーク・サービスの充実。まず現状と課題でございます。幹線鉄道ネットワ

ークの重要性。広域的な公共交通ネットワークは、鉄道、自動車、航空などのモードから構成されている。この中で、新幹線と在来幹線鉄道をあわせた幹線鉄道ネットワークは、100キロから800キロの距離帯を中心とした輸送に、速達性と定時性の高いサービスを提供するなど、各モードがその特性を發揮しながら、競争と役割分担をしながら利用者の多様なニーズに対応している。

今後の我が国において、ブロック間や地域間の交流や連携を促進していく上では、このように各モードがその特性を踏まえて競争と役割分担を図りながら、全体として広域的な公共交通ネットワークの利便性の向上を実現していくことが必要であり、かかる観点から、幹線鉄道ネットワークについても、サービスの改善を通じて利便性を向上させていくことが重要な課題となっている。特に、幹線鉄道ネットワークには、高齢者などの交通弱者に利用しやすい移動手段であること、環境負荷が相対的に小さいこと、観光など地域振興への波及効果が大きいことなどのすぐれた特色があるため、これらの利点が十分に發揮されるようにすることが必要である。

次に、在来幹線鉄道の高速度の必要性でありますけれども、広域的な公共交通ネットワークにより提供されるサービスにおいて、速達性は利用者に最も重視される要素の一つである。このため、各モードにおいて速達性の向上を目指して社会資本の整備が進められ、高速バスの速達性の向上などの効果があらわれているところであり、これら他モードとの競争と役割分担の中で、幹線鉄道ネットワークとして引き続き利用者のニーズにこたえていく上では、高速化事業を進めて速達性の向上を図っていくべきである。このような観点から、着実に進捗しつつある整備新幹線の整備と並行して、運輸政策審議会第19号答申において掲げられた目標である、表定速度時速90キロ以上を満たす区間が3割程度にとどまっている在来幹線鉄道について、その高速化を効果的に推進していくことが必要である。

在来幹線鉄道の高速度を効果的に進めるために考慮すべき事項といたしまして、在来幹線鉄道の高速度は、施設改良に伴う大規模な投資を要するため、鉄道事業者が行う事業に対して、国と地方自治体が協調して支援する制度がとられているところであるが、かかる制度を前提としても、なお鉄道事業者としては事業実施の判断は慎重に行わざるを得ない実情にある。したがって、高速化を進展させる上では、地域などが連携して鉄道事業者が事業実施をしやすくなるような環境整備を図ることが望ましい。また、国、地方自治体とも財政状況が厳しいことを踏まえれば、速達性向上の必要性が特に高い路線や、見込まれ

る向上効果が特に大きい路線などに重点化して、支援を行うことが適切と考えられる。

今後の在来幹線鉄道の高速化に対する考え方ですが、高速化の取り組みの重点化ということで、前述のとおり、在来幹線鉄道の高速化事業は、鉄道事業者の経営判断を前提として行われるものであることから、事業実施に当たっては、鉄道事業者において十分に検討を行うとともに、高速化の実現を望む地域においても、対象路線に対する利用促進の取り組みを積極的に進めることなどにより、採算性を見通しをはじめとする事業計画の熟度を高める努力をすべきである。高速化事業に対しては、国と地方自治体が支援を行うことになるが、限られた財源を最大限有効に活用する観点からは、速達性向上の必要性が特に高い路線や、見込まれる向上効果が特に大きい路線として、以下のような特性を有する路線について、重点的に実施していくべきである。

4つ挙げてございますが、全国一日交通圏を形成する5大都市圏からの3時間到達圏の域外に位置する路線。新幹線フィーダー機能を有する路線。速達性向上施策にあわせて、駅周辺整備等のまちづくりや観光振興施策が行われるなど、特に広域的な地域活性化のポテンシャルが高い路線。沿線地域が整備費用の負担、需要喚起等に取り組む姿勢・意欲の高い路線。また、その際、高速道路などの競合交通機関の整備の進展による、鉄道の競争力の低下の状況についてもあわせて考慮すべきである。

2つ目としまして、地域活性化などに関する施策との連携。在来幹線鉄道の高速化を促進するための支援策としては、幹線鉄道等活性化事業費補助の制度が運用されているが、そのための予算を重点的に配分するなど、補助制度の一層効率的な運用が求められることは言うまでもない。一方で、現下の財政事情においては、幹線鉄道等活性化事業費補助に対するニーズのすべてに対応することは困難であること、また、在来幹線鉄道の高速化を、この補助制度のみに依存させることは必ずしも適切ではないと考えられる。財源の多様化を図る上では、在来幹線鉄道の高速化が観光振興など地域の活性化への波及効果が大きいこと、中長距離帯における鉄道利用へのシフトは環境対策上も有意義と考えられることなどに着目し、広域的な地域活性化、観光振興、まちづくり、地球温暖化対策などに関する施策との連携を積極的に図っていくべきであり、そのような連携の中で、これらの施策に係る補助金や交付金を高速化事業に活用する方策について検討を進めるべきである。

すみません、一部ワープロのミスで文章の意味がおかしくなったところがありました。後ほど修正させていただきます。

3番といたしまして、高速化以外の在来幹線鉄道の活性化方策であります。幹線鉄道

については、高速化による速達性の向上に加え、鉄道事業者において沿線地域と十分に協力しながら、創意工夫を凝らして利便性の向上や活性化を図っていくことも重要である。その場合、ハード・ソフトの両面にわたる取り組みを積極的に講じることで、利用者の目から見て、鉄道利用が一層魅力あるものとなるように努めるべきである。

続きまして、5ページから都市鉄道等の整備であります。都市鉄道の現状といたしまして、都市鉄道ネットワークは概成しつつあり、今後は既存のネットワークの有効活用を図りながら、空港アクセス鉄道などネットワーク機能強化の観点から、整備効果の高い路線を重点的に整備するとともに、乗り継ぎ円滑化に資する乗りかえ駅、拠点駅の整備を進め、これらを通じて都市鉄道のネットワーク機能を強化することが重要な課題となっている。また、ピーク時間帯のみならず、それ以外の時間帯も含めた混雑緩和、バリアフリー化といった輸送サービスの質の向上に対するニーズが高まっている。

(2)でございます。鉄道事業における資金需要の特性と長期・安定的な資金を確保すべき必要性。都市鉄道をはじめとする鉄道事業においては、混雑緩和のための輸送力増強やバリアフリー化等に伴う施設の大規模な改良などの、公益性が極めて高い事業を実施するために莫大な投資をしなければならないが、これらは必ずしも増収につながるものではなく、また運賃収入で回収するにしても、相当の長期間を要することになる。このような鉄道事業に固有の事情に対応するため、長期・安定的な資金が必要である。

政策投資銀行の民営化以後について講ずべき措置。これまで、鉄道事業は政策投資銀行による政策融資制度の対象とされ、長期・安定的な資金の供給が確保されてきたところであり、鉄道事業者各社では、この融資を活用して多くの公益性の高い事業の実施を実現させてきた。政策投資銀行については、平成20年10月から民営化され、移行期間を経た後に完全民営化されることとされており、民営化後における同行の資金調達は、長期固定の財政投融資資金から、市場からの自己調達資金中心となり、民営化以前の貸出条件からの変更が予想される。

これに伴い、従前の政策融資制度の対象とされてきた社会的要請の高いプロジェクトの新規事業化や、継続案件への影響も懸念されるところであり、引き続きこれらのプロジェクトに対し、長期・安定的な事業資金の供給が継続されることが必要である。移行期間中においては、同行に対する財政投融資資金の貸付等の移行措置が認められていることから、この措置による同行の財務体質の強化を通じ、当面は鉄道事業者に対する長期・安定的な事業資金の供給の継続を確保することが必要と考えるが、今後の民間金融市場における新

たな金融手法の開発状況等も踏まえつつ、必要に応じ、長期・安定的な事業資金の確保のためのさらなる措置についての検討を進めていくべきである。なお、同様の事情は都市鉄道のみならず、貨物鉄道及び地方鉄道についても当てはまることから、これらに対しても民営化後の政策投資銀行による長期・安定的な資金の供給が継続されることが必要と考えられる。

続きまして、地方鉄道の維持・活性化でございます。まず現状と課題ですが、現状といたしまして、沿線における人口減少や少子高齢化の進展、モータリゼーションの進行などに伴って、利用者数がピーク時から約30%減少するなど、地方鉄道の経営を取り巻く環境が厳しさを増しつつある状況に対応し、鉄道事業者においても同時期に従業員数を約30%減らすなど、経営の合理化を進めているが、そのような努力も限界に近づきつつある。この結果、地方鉄道は平成17年度は全体の約8割の事業者で経常赤字を計上しており、路線の廃止に至る例も全国各地で見られるようになっている。

しかしながら、その一方で、地域における鉄道が果たしている役割の大きさなどに着目して、地域のさまざまな主体と鉄道事業者が一体となった取り組みにより、地方鉄道の維持や活性化に成功する例もあらわれている。また、まちづくり行政の分野でも、高齢化社会の本格的到来に備えて、公共交通機関を中心としたコンパクトなまちづくりを進めようとする動きが一部で活発化しており、このようなまちづくり政策と地方鉄道の活性化を連動させようとする取り組みも始められている。

続きまして、課題でございます。多くの地方鉄道では、施設や設備の老朽化が進むなど、利用者が求める利便性の高いサービスを提供して利用者の拡大を図るために必要な条件を備えているとはいいがたい状態にあり、収入の減少に伴う設備投資のおくれが、利用者のさらなる減少をもたらすという悪循環に陥っている例も珍しくない。このため、老朽化している施設や設備の改修・改良を行い、利便性の抜本的な改善や安全性の向上を図ることが急務となっているが、これらを実施するに際しては、単なるハードの改良にとどめることなく、地域の関係主体と連携した利用促進のための取り組みと一体的に進めることにより、経営改善面で相乗的な効果を上げる必要がある。

今後の地方鉄道の維持・活性化に対する考え方であります。鉄道サービスを残すために地域が担うべき役割といたしまして、地方鉄道の維持・活性化に当たっては、鉄道事業者による最大限の自助努力が大前提であり、利用者のニーズに対応したダイヤや運賃の設定などのサービス改善を進めるとともに、経営合理化を通じたコストの削減等に全力を傾注

すべきことは言うまでもない。これらを前提とした上で、沿線の地域において鉄道サービスの存続や充実が住民生活や地域経済などにとって重要な意義があり、その廃止を回避すべきと判断する場合にあっては、地域として鉄道事業者を支援するとともに、路線の維持・活性化に向けた施策や取り組みの企画・実施に中心的な役割を担っていく必要がある。地域には、地方自治体のほか観光関係団体、NPO、沿線企業、住民などさまざまな主体があり、それぞれの能力や特性を生かしながら相互に連携した取り組みを進めるべきであるが、特に地方自治体においては、鉄道利用の促進につながるようなまちづくり施策の展開も図っていくことが重要である。

また、地方自治体による鉄道事業者への支援の形態の一つとして、地方自治体において鉄道施設を保有することにより、運行を担う鉄道事業者の負担を軽減する手法があるが、これをはじめとする多様な手法が幅広く活用されることを促進するための方策について、検討を深めるべきである。加えて、鉄道サービスのあり方について、地域による主体的な取り組みを促す観点から、地域において、住民にとって必要なサービス水準を設定し、鉄道事業者と協働してそれを実現することができる仕組みについても検討することが望ましい。

これに対して、国の支援のあり方です。このように、地域のニーズにこたえて良質なサービスを確保しつつ、地方鉄道の維持・活性化を図っていく上では、鉄道事業者自身の取り組みに加えて、地域による積極的な関与が不可欠となっている。これを踏まえ、国として支援を行うに当たっては、地域による支援と相まって行われることにより、一層大きな効果が期待できることを考慮するとともに、地域を対象とする地域振興などの各種施策と一体的に行うように努めるべきである。

その細目として1点目、現行補助制度による支援の重点化ですが、地方鉄道では、赤字を計上しながら運営を継続している事業者も多く、設備投資に消極的にならざるを得ないこれら事業者が、安全性や利便性の向上のための施設整備の更新を図る場合を対象として、国と地方自治体が協調して支援する制度が設けられている。しかしながら、今後においては、赤字事業者に対する助成という観点に必ずしもとらわれることなく、むしろ地域のニーズにこたえて良質なサービスを提供することを促す観点から、地域との連携に基づき、ハード面の改良とソフト面の創意工夫を通じて利便性の向上や活性化に意欲的に取り組む事業者に対して、重点的な支援を行うことができる制度としていく方向で検討を進めるべきである。

地域活性化などに関する施策との連携であります。鉄道が地域の重要な公共交通と位置づける地域にとって、その維持・活性化はまちづくりや地域活性化の観点においても重要な要素であること、マイカー依存度の高い地方都市での鉄道利用へのシフトは、環境対策上も重要であること等に着目し、まちづくり、広域的な地域活性化、観光振興、地球温暖化対策などに関する施策と積極的に連携を図っていくべきであり、そのような連携の中で、これらの施策に係る補助金や交付金を、地方鉄道の維持・活性化に活用する方策について検討を進めるべきである。

地方自治体への支援です。良質な鉄道サービスの存在を地域の重要な課題と位置づけた上で、地域が一体となった積極的な鉄道利用促進策を展開し、その一環として鉄道事業者の行う安全性や利便性の向上のための措置に対する支援を行う地方自治体に対しては、「頑張る地域」として国も支援を行うべきであり、地方財政措置の手当てについて検討を進めるべきである。

その他といたしまして、地域が主体的に鉄道の利用促進に取り組む場合には、先事例などに関する情報を最大限活用する必要があるが、地方自治体をはじめとする地域の関係者にとっては、このような情報を入手しにくい環境にある。このため、国においてはこれらの情報を収集・整理し、地域の関係者が容易にアクセスや検索を行うことができる体制を構築すべきである。

以上が地方鉄道でございます。

続きまして、バリアフリー化の推進でございます。この新法に基づく目標の達成に向けた整備の促進といたしまして、鉄道駅のバリアフリー化は、平成18年に成立したバリアフリー新法に基づく基本方針に定められた整備目標に従って進められており、整備目標において、平成22年までに原則すべてバリアフリー化すべきとされている、1日当たり利用者数が5,000人以上の駅について、目標達成に向けた取り組みを優先的に進めていく必要がある。今後は、立地条件等により、標準的な工法ではエレベーター等の設置が困難な駅に関して、最新の技術的知見に基づいて、整備スペースの確保に向けてさらに検討を進めるとともに、エレベーターにかわる移動円滑化設備の導入についても検討を進めるべきである。また、整備計画や実施時期が未確定なものについても、計画の策定、事業の実施が円滑に進むよう支援するなど、鉄道駅のバリアフリー化のさらなる促進を図るべきである。

それから、利用者数が1日当たり5,000人未満の駅への対応ですが、基本方針では、

1日当たりの利用者数が5,000人以上の駅についての100%段差解消を、バリアフリー化の整備目標としているが、利用者の少ない駅の比率が高い地方部において、高齢化の進行が著しいということ踏まえれば、5,000人未満の駅についてもバリアフリー化を進めていくべき必要性は大きいと考えられる。このため、これまでにおいても、利用者が5,000人未満であっても高齢者の利用が多いなど、駅の利用状況から見てバリアフリー化を行う必要性が高い駅については、市町村がバリアフリー法に基づく移動円滑化基本構想を策定し、駅周辺のバリアフリー化と連携して行われる事業に対して支援を行ってきたところである。今後は、このような5,000人未満の駅のバリアフリー化に対する社会的な要請にかんがみ、地域の実情に応じ、鉄道のバリアフリー化のさらなる推進を図っていくべきである。

ホームドア・可動式ホーム柵整備の促進であります。平成13年1月のJR新大久保駅で発生したプラットホーム転落事故後、国においては非常停止押しボタン、転落検知マットの整備、プラットホーム下待機スペースの確保等の対策を推進してきたものの、本年4月には、JR大阪環状線・桃谷駅において、目の不自由な夫婦がプラットホームから転落し重傷を負う事故が発生するなど、プラットホーム上の安全対策はいまだ不十分である。視覚障害者をはじめとするすべての鉄道利用者が、プラットホームで安全に鉄道を利用することができるようにするためには、プラットホーム上の抜本的な安全対策であるホームドア・可動式ホーム柵の設置が普及することが望ましい。しかしながら、ホームドア・可動式ホーム柵の整備を進めていく上では、多額の資金が必要となること、同一駅を使用する車両の扉位置を統一する必要があることなど、解決すべき課題も残されているため、当面は鉄道事業者にホームドア・可動式ホーム柵設置を懇請するとともに、その設置促進に向けて、国においても所要の施策を講じるべきである。

第3章、最後にとございます。2つありまして、直ちに着手すべき具体的施策について留意すべき事項といたしまして、我が国において、鉄道は国民生活に最も密着した交通機関となっているが、これを反映して地域振興、観光振興、まちづくり、地球温暖化対策などの分野でも、鉄道は極めて重要な役割を担うことが求められている。今後の鉄道施策のあり方を検討していく上では、このような状況を正確に認識した上で、これらの分野の政策との連携や協力をますます密にしていくことが重要であり、第2章で提示した、直ちに着手すべき具体的施策については、予算要求や制度改正などに向けてさらに検討を進めていくに当たっては、そのような観点に留意するべきである。

2として、引き続き鉄道部会として検討を進める課題でございます。この中間とりまとめにおいては、直ちに着手すべき具体的施策を中心に挙げたところであり、2010年代を見据えた鉄道政策に向けて検討が必要な他の多くの課題については、引き続き鉄道部会として十分に審議していくこととする。

以上、長々とわかりましたが、このような中間とりまとめを素案としてお示しさせていただきます。

【委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、この資料3に基づく中間とりまとめ案をご議論いただきますが、ちょっと確認ですけれども、これは前回の議論のとりまとめということですので、きょうご提示いただいた議論は、また別途入ってくるということですね。そうすると、さっきの話じゃないですけど、ネットワークの議論をした、そこが中心に入っているということですので、踏まえた上でご議論願いたいと思います。

いかがでございましょう。

どうぞ。

【委員】 いろいろ詳細に網羅してまとめていただいているので、私の申し上げたいことはむしろ書きぶりとか文章のことになってしまうかもしれません。全体の構成として、もちろん一番大事なところが2章だと思います。2章の構成としては、まず1に幹線鉄道があって、2に都市鉄道があって、3に地方鉄道だという理解です。ちょっとわからないところが幾つかありまして、1つは、各節とか章のタイトルと中身が一致していないところがあるのかなという気がするんです。例えば、2章の1の(1)、「幹線鉄道の現状と在来幹線鉄道の高速化に向けた課題」ということで書かれていて、つまり(1)は課題について書かれているんだろうと思ったところが、3ページの などを見ると、課題ではなくてやること書いてあるんです。一番最後の3行あたり、「重点化して支援を行うことが適切と考えられる」、これは課題ではないと思うんです。全く同じ文章が、3ページの一番下に出ているんです。ほぼ同じ文章で、そこも「重点的に実施していくべきである」という形で、このあたりは同じ文章がダブっていたり、課題のところにもやること書いてあったりということがあるので、わかりにくくなっていて、読む人にちょっと気の毒かなという気がします。タイトルと中身の整合性ですね。

同様に、今たまたま出た3ページの 、考慮すべき事項のところですけども、ここの2行目で、「地方自治体が協調して支援する」という言葉があって、その3行下に、今度は

「地域などが連携して」という言葉があって、この2つは一体何が違うのかがよくわかりません。その後を見ますと、「地域とは」といって、7ページには、「地域には地方自治体のほか、観光関係団体、NPO、沿線企業、住民など様々な主体があり」と、ここで初めてわかるんですね、「地域」とはこういう意味なのだと。でも、読む順序からすると、この文章が最初にあって、地域という考え方と、自治体というものの違いをはっきりしておかないと、読む側がちょっと困っちゃうのではないかという気がしました。

それから、先ほど分類であった幹線鉄道と都市鉄道と地方鉄道、それぞれのタイトルが、幹線鉄道はネットワーク・サービスの充実、都市鉄道は都市鉄道の整備、地方鉄道が維持・活性化になっているんですけども、特にわからなかったのは都市鉄道の現状のところ、ネットワークが非常に大事だということを言っているとするならば、やはりこれも都市鉄道の整備ではなくて、ネットワーク・サービスの充実にしなければいけないのかなと思って読んだのですが、しかしその後を見ると、(2)(3)は両方とも資金の話なんです。ということは、むしろ都市鉄道の整備というのは、実は資金調達の問題が大事だと読まれてしまう。それでいいかどうかわからないんですけども、そのあたりがちょっと、タイトルと中身の話が違うのではないかという気がしました。

細々と言ってしまったんですけども、あとは第3章のところの「最後に」というタイトルも結構、乱暴な言い方で、いずれ変わるんだろうと思うんですけども、ちょっとご留意いただければということです。

以上です。

【鉄道企画室長】 ご指摘ありがとうございました。それぞれ厳しく受けとめておりますが、まず、大前提といたしまして、この中間とりまとめの位置づけでございますけれども、最初の1ページから2ページにかけて書いてございます。一番最後のところ、今回の中間とりまとめにつきましては、今までのご議論でコンセンサスがあり、かつ、具体的な実現方策の企画立案、具体的には予算要求ですとか制度改正といったもの、これに向けて行政当局で速やかに作業に着手すべきと考えられる検討項目、これをまず優先して書くべしという前提でまとめたために、必ずしも包括的になっていない、網羅的になっていないところはあるかと思えます。そこは、そういう前提だからということをもまずご理解いただければと思います。

その上で、タイトルと中身が一致していないとか、地域の概念とか、これらにつきましては再度整理して、またお示しさせていただこうと思っております。

【委員長】　そうですね。書きぶりはおそらくまたいろいろ変わってくると思います。さっき言いましたように、きょう議論したことも入ってくるということですし、私も委員のおっしゃるように、重複部分がかなりあるなという、それは事務局もお気づきの点だと思いますので、適宜修正していただくことになろうかと思います。

そのほかに。

どうぞ。

【委員】　近畿日本鉄道の山口でございます。今回の中間とりまとめで、地方鉄道のことについて相当踏み込んだ言及をいただきましたこと、大変ありがたく思います。ただ、地域住民の皆様方にとっての地方鉄道は、さらなるサービスの向上はそれに越したことはございませんが、現在の要求は、最低限度今の鉄道を維持していただきたいというところではないかと思えます。

又、弊社は大手私鉄ということになっておりますが、弊社自身も相当、過疎路線を持っておりまして、これが鉄道経営全般、その他に対してマイナスの影響を与えているということもございますので、その点についてのご配慮をお願いいたします。

それともう一つ、バリアフリーに対する設備投資でございますが、そろそろ各施設が更新時期に来ております。さらに、数が増えてきておりますので、このメンテ費用も相当な額になっております。一挙には難しいと思えますが、これについてのご配慮にも言及していただければと思います。特に、エレベーター等の取りかえにつきましては、100%鉄道事業者の負担になっております。当初、設置のときは補助金をいただいておりますが、これは今後、鉄道事業者の相当な負担となって、収支を圧迫する要因になろうかと思えます。加えて、今、エレベーター等いろんな事故を起こしておりますから、メンテ費用も、各社相当な負担になっているはずでございます。その点についてもひとつ、念頭に置いていただければと思います。

以上でございます。

【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。どうぞ。

【委員】　民営鉄道協会の小谷でございます。先ほども委員のほうからお話ございましたけれども、地方鉄道についてのご配慮が、この中間素案に十分組み込まれていると思えます。また、私が前回申し上げました、日本政策投資銀行による政策融資等に関するお願いにつきましても、この中間とりまとめにしっかり書いてございました。

ただ、現在、来年10月に設立されます特殊会社の枠組みを規定した、株式会社日本政策投資銀行法案が国会で審議されているところでございます。同法案では、政投銀の長期の事業資金にかかわる投融資機能の根幹を維持するということがうたわれておりまして、私ども民営鉄道事業の設備投資に関する融資については、これまでと同様、長期の低利資金を安定的に融資していただけるものと思っておりますけれども、完全民営化後につきましては、必ずしも明確な方針が示されていない状況にございまして、私ども民営鉄道各社、現在は約5割に近い政投銀の融資を、鉄道に関しては受けております。そんなことが多少心配で、前日も発言させていただいたわけでございますけれども、今後、この点をご当局におかれまして、しっかりと見据えていただきまして、何とか都市鉄道、また地方鉄道、また都市近郊の、その中間に位置します鉄道等につきまして、特別のご配慮とご支援をお願いいたしたい、そのように考えているところでございます。

以上でございます。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 今に関連して一言申し上げます。委員が何回も力説されましたので、政投銀の問題が重点的に書かれていまして、それはそれで結構ですが、都市鉄道は何となく、お金が要る、したがって政投銀の役割が今後とも必要という、要するにそれしか書いていない。これは、そのこと自体には私は何も申し上げませんが、どのような都市鉄道であるべきで、したがってそのためには資金が要するというのをもう少しきちんと書かれて、お化粧をされたほうがいいんじゃないかという感じがいたしました。よろしく願いいたします。

【委員長】 その辺、きょうのサービスの議論を組み込みながら、あるべき姿ということで記載いただければと思います。

今の都市鉄道のところは、表題が都市鉄道の整備というふうに書いてあるにもかかわらず、1行目に「ネットワークは概成しつつあり」と書いてあるんですね。だから、とり方によってはちょっと矛盾するかなというところがある。今のご指摘もございますので、少しお考えいただければと思います。よろしく願いいたします。

そのほかにかがでございますか。

【委員】 伊達市長でございます。この7ページ、地方鉄道に関して、の上なんですけれども、「加えて、鉄道サービスのあり方について」というところ、「地域において住民にとって必要なサービス水準を設定し、鉄道事業者と協働してそれを実現することができ

る仕組み」というのは、具体的にどういうことを指されているのか。先ほど説明があった、フランスの増便のようなことなんでしょうか。

【鉄道企画室長】 まだ、今後検討を深めていく分野ということですので、100%特定できているわけではありませんけれども、例えば先ほどの増便のあり方、これも一つの対象になろうかと考えています。

【委員】 そこで、ちょっと意見を申し上げさせていただきたいんですが。先ほども申し上げました、鉄道サービスの最も基本のところというのは、フリークエンシーだと思うんです。ローカル線というと、ひどいのは1日何往復とか、生活路線バスもそうなんですけれども、我々自治体も生活路線バスに補助を出すんですけれども、これがまた3人とか5人とか、まあ乗っていないんですよ。それでもやめるわけにいかない。しかし、何で利用が少ないかということ、いろいろ理由はあるんですけども、便数が少ないというのがまず基本的にあると思うんです。ですから、バスはやめてしまえばそれで終わりですけども、鉄道は大きなインフラがあるわけですから、やはり一定のインフラを維持していくということになれば、ある程度以上のサービス水準を維持しなければ、必要ないと思うんです。

そういう意味で、輸送密度4,000人でしたか、一つの基準がありますよね。例えばフリークエンシーについても、1日3本とか5本、その程度しかできないならやめたほうがいいんじゃないかと。ですから、私たちの沿線の阿武急については、やはり何とか30分に1本にしたいと。だから、私は基本的に増便費用は負担してもいいと。ただし、負担できるかどうかというのは別の話なので、その辺の仕組みをつくっていただければ。あと、やはり鉄道事業者として、だんだん減らしていったらやめてしまうという話ではなくて、やはり必要なサービスを一定水準以上、担保するというような標準みたいなものをつくっていただかないと、沿線自治体が増便分をどれだけ出すんだというのは出ないと思うんです。3往復しかやらないのに5往復も増やすとか、そういう話では自治体は負担できないと思うんです。その辺を何とか、うまい方法はないものんでしょうかということなんです。

【鉄道企画室長】 ありがとうございます。そういう意味で、きょう最初にご説明した資料の18ページで少し触れておりますけれども、まだこれは、今後どう検討していくかという段階ですので、あまり立ち入ったところまではあれですけども、例えばこの課題というところで3つお示ししておりますけれども、まず経営判断の自由度というものが確保されなくてはならない、これは大前提になると思います。それから、他方、今のサービ

スを削って、だったらもう自治体にお願ひしようという形で削るようなインセンティブになってはいけないという問題意識。それから、あるいは対価といっても、事業者から見ると追加コストをカバーする反面、自治体の負担は最小限にしないといけない、こういう問題意識は検討に入れていかなければいけないと認識しております。

【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。よろしゅうございますか。

それでは、また全体を見渡したところで何かありましたらご指摘いただくということにさせていただきます、もう一つ議題がございますので、そちらに進ませていただきます。

議題3、社会資本整備重点計画の記載ぶりということで、2次案をご説明いただきます。よろしく申し上げます。

【鉄道企画室長】 それでは、先ほどの資料2の34ページ以降をごらんいただきたいと思ひます。前回の議論におきまして、まず全体像を示すべしというお話がございました。そこで、鉄道に直接関係していない部分も含めまして、5年前につくられた現行の計画の全体像をまずごらんいただこうと思ひます。

これが、平成15年10月に閣議決定された現行計画の概要でございます。このように、現行の計画は、これは基本的には今回の計画も踏襲するという運びになってございますけれども、社会資本整備のコストとか、そういった問題に対する総論、それから、分野横断的な目標、それから事業分野別の整備目標、この3部構成となっております。このうち、第2章の指標を示したところ、それから3章の事業の内容を示したところが数値で示されているところがこの計画の特色なんです、鉄道につきましては、前回ご説明しましたとおり、その特性から、基本的には他の事業と異なって、定量的な内容は記載しないとしております。その上で、次ページ以降、2章にございます暮らし、安全、環境、活力、この4分野につきまして、鉄道にこだわらずに記載内容がどうなっているかというのを、1枚ずつお示ししております。

35ページが、非常に小さな字で恐縮でございますけれども、暮らしに関する1ページを参考としてお示ししております。前回、にぎわいの中心としての駅の整備、これは暮らし分野で位置づけるべきではないかというご議論もいただきました。これにつきまして、あえて申しますと、暮らしというテーマに沿ったいろいろなほかのモードの施策も含めて、基本的にバリアフリーとか、あるいは生活環境面での住みやすさという観点のものが主に載せられておきまして、前回の判断といたしましては、どれかに分類しなければいけない

という意味で活力のほうが、どちらかといえば座りがいいということでそちらに記載することになったという経緯があるようでございます。

36ページは安全の記載例ですが、これは数値目標が非常にわかりやすいケースだと思えますが、洪水ですとか床上浸水、こういう他分野ですと数値目標をこういう形で記載することになっています。ただ、事業主体が民間である等の事情から、鉄道につきましてはこのような形での数値目標は記載しないということにいたしまして、一番右にございます事業の概要という、定性的な書きぶりで記載することにしてございます。

37ページは環境でございます。環境の部分では、京都議定書の目標達成計画に示された数値目標などが記載されております。これも前回、ご説明しましたが、事業概要の部分につきましては、鉄道も含めて全モード、オールモードで実施する事業の内容を、こういう包括的な書き方で記載しておりまして、今回も同様のスタイルにする方向で、現在、検討が進められております。

38ページ、最後は活力でございます。例えば、この真ん中よりちょっと下にございませぬけれども、空港への鉄道アクセスなどもこういう形で項目立てして示した上で、数字はこういう形では書いていませんけれども、右で詳しい定性的な書きぶりをするという整理になってございます。

以上が全体像、ご理解いただけるように努めたつもりでございますが、その上で、今回の次期重点計画に、鉄道に関して盛り込んでどうかという内容の2次案、前回、素案としてごらんいただきまして、いただいたご意見を踏まえてつくった2次案を、最後の39ページにお示ししております。この青字のところ、現行計画からつけ加えてはどうでしょうかということでお示ししているものでございます。さらに、前回ご議論の中で、にぎわいとかコミュニティーの中心としての駅の整備をもっと積極的に位置づけるべきではないかというご意見をいただきました。このため、都市鉄道と地方鉄道に関しまして、下線で示しておりますけれども、ここにつきましては、駅の改良というものを2箇所、つけ加えさせていただいております。

以上が、社会資本整備重点計画の記載事項に関するご説明でございます。

【委員長】 ありがとうございます。

今ご説明いただいた部分につきまして、ご質問あるいはご意見をいただきたいと思いません。

今回、ここでネットワーク・サービス水準というものを議論して、例えばさっきの物流

の話、東アジアとの関係ということでここに出てきているということになりますね。そういうことでここに反映されるということですので、整合性の問題とか、あるいはこういったことを議論したほうがいいんじゃないか、そういったことがございましたらご指摘願いたいと思います。いかがでしょうか。

社会資本の重点計画なので、サービス水準というよりも、どちらかというとハードのほうですよね。だから、さっきの地方鉄道の件というのは、なかなかここにのってきづらいところがあるんですけども、ご指摘がありましたら。いかがでしょう。

【委員】 おおむね私も、そんなに大きな意見の相違とか、そういうのはないんですけども、重点計画、活力のところで、下線部で駅の改良が出てきた。地方鉄道も駅の改良となっていますし、同じく都市のほうも駅の改良ということで、ちょっとかわりばえがないなと思います。何か別の表現はないかなと考えたんです。むしろ、都市鉄道のほうはやはり改良というよりは、もっと駅の利用の高度化の話ではないかと思うので、そういう表現のほうが、同じ表現よりはいいのではないかという気がします。ちょっとお考えいただければと思います。

【委員長】 確かにそうですね。利便増進法みたいな話もあるし、そういう面では高度化とか、そういう表現のほうがよろしいかもしれません。

【鉄道企画室長】 ありがとうございます。ぜひ、検討させていただきたいと思います。

【委員長】 そのほかにいかがでしょうか。まだ時間はたっぷりありますが、特によろしいですか。

また次回、ご議論していただく機会もあると思いますので、きょうのところは全体を、前回、今回とやったネットワーク・サービスの具体的な論点についての議論を把握した上で、また何かありましたらご指摘いただくということにしようと思います。

何か。

【鉄道局長】 きょうは先生方、貴重なご意見をどうもありがとうございました。最終的な中間とりまとめの素案、資料3につきましても、委員の先生方からのご指摘がございましたように、精粗ばらばらで全体として整合性がとれていないところもあると思います。したがって、きょうのご意見を踏まえながら次回までにきっちりまとめさせていただきたいと思っております。

それと、先ほど来議論が出てまいりました、地域における地方鉄道の維持・活性化をどういうふうに考えていくのかという点について、ちょっと私のほうから言及させていただ

きたいと思います。実は、きのう国会のほうで、国土交通委員会でありますけれども、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が成立いたしました。きょう本会議で通ったと思います。国会のいろいろな質疑の中で、やはりきょう委員の先生方から出たような問題が相当、議論されたわけですが、今回の法律によって、特に地方鉄道についての関心が非常に高く、どういう話だったかと申しますと、今回の法案の骨格というのは、鉄道事業者の参入・脱退の自由の原則を維持しつつ、地元の首長が、おれのところの地方鉄道は何が何でも守って頑張ってやっていくんだ、さらに強い財政支援も含めてやっていくんだという強いリーダーシップがないと、地方鉄道は維持できない、それが1つです。

もう一つは、沿線の自治体の住民が、鉄道の隣に立派な道路が走っているわけですから、マイカーに乗っていけばいいやと、鉄道についてはあまり、先ほど委員がおっしゃったように、便数もちゃんと確保されていないから、マイカーでいいや、バスでいいやということであれば、どんなに国の税金、地方の税金を投入しても維持できない。したがって、地元の住民の方々の熱いマイレール意識がないと維持できない、こういうふうに私は力説してきているところです。成功事例をしている幾つかの地方鉄道は、この2つが必ず満たされているところです。そういったところで今回の法律は、関係者、沿線の自治体の住民の方、それから首長、沿線市町村長、都道府県知事、鉄道事業者をはじめとする関係者の合意形成を行うための受け皿づくり、環境づくりができたと私は考えております。したがって、受け皿づくり、環境づくりができたので、廃止するかしないかも含めて、廃止をしないでこの地方鉄道を残していこうという合意がなされた、次のステップはどうするかということのご議論として、今回のこの中間とりまとめについて、さらなる地方の努力、地方自治体の努力は一体どういうことをしたらいいのか。それから鉄道事業者の皆さんは、どういう努力をしていただければいいのか。それから国は、いろいろ今まで私どももやってまいりました、鉄道の補助体系の助成だけではなくて、環境の面とか物流の面、地域振興の面の補助体系を援用しながら、まちづくりのいろいろな支援方策がありますから、こういった形を鉄道のほうに何とか導入しながら、環境づくり、受け皿づくりができ上がった暁の、具体的な中身のツールをつくっていきたいんだと。こういうところで今、考えているところです。

したがって、今回の法律の中では、軌道法の特例で認めるような位置づけがなされたLRT、これについては、上下分離の制度は今の軌道法ではありませんでしたけれども、今回はそういうものができることになった。これについては、地方財政の面での地方債の特

例の措置などを講じられるようにした。それだったら、今までの、地方鉄道のほうは地方財政の措置がとられているかという、とられていないわけです。こういったところも一つの検討課題なのかなと。

新幹線のほうは、10年前に地財措置をきっちりやりながら対応してきていますのでよろしいと思うんですが、ほかのいろいろな幹線鉄道、地方鉄道の部分も、地方財政の面もやはりこれからいろいろ検討していかなければやり切れないなと考えているところがございます。いずれにいたしましても、るる申しあげました環境づくり、地元におきます地方鉄道の維持をどうやっていったらいいのかという受け皿づくりができ上がったものですから、その中身をどういう形でこれから発展させていくのかということで意見を、中間とりまとめの方向でまとめさせていただければと考えておるところでございます。

きょうは、どうもありがとうございました。

【委員長】 どうもありがとうございました。

実は、今おっしゃった法律については私も審議に参加させていただいて、基本は今回の報告、中間とりまとめにもありますけれども、地域全体として協議をするとか、協議会制度、これが非常に大きい。ところが鉄道というのは、わりあいそれを先進的に、これまでもやってきたところです。だけれども、おっしゃるようにその受け皿みたいなものが必ずしもなくて、やるやらないの議論だけだった。それはその地域の公共交通として位置づけたときにどういうふうに維持するか、受け取っていくかということができたことは、非常に大きいことだと思います。

もう一つ、きょうも出ていましたけれども、まちづくりの中に鉄道をどう位置づけるかという議論が一方で行われていますので、それとの連携というのもとても重要なことで、特に財政的な面も含めて、これから活用すべきだと思っています。きょうの中にも幾つか、財源的な措置も多様なものを組み合わせるといった表現がありましたけれども、そういったところで、鉄道のほんとうのインフラの必要性といえますか、それが強調できればと思っています。

そういうことで、あともう一回議論がありますので、次回に、この中間とりまとめをまとめたいと思います。先ほどから何度も言いましたけれども、きょう議論していただいたサービスの内容についても盛り込んだ上で、次回のとりまとめということにさせていただこうと。

次回は12日ということですが、事務局のほうから。

【鉄道企画室長】 本日は、大変有益なご議論、ありがとうございました。次回は、今ご紹介がありましたとおり、6月12日の14時から開催を予定させていただいていますので、どうぞよろしく願います。

【委員長】 それでは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