

## 平成26年度第1回(第10回)交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会

平成26年5月7日

【堀内鉄道局都市鉄道政策課長】 それでは定刻となりましたので、ただいまから、「平成26年度第1回交通政策審議会陸上交通部会分科会鉄道部会」を開催いたします。

委員の皆様方には、大変お忙しいところをお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。冒頭の進行をしばらく務めさせていただきます鉄道局都市鉄道政策課長の堀内でございます。

本日出席の委員等のご紹介は名簿の配布にて代えさせていただきたいと思いますが、今回新たに鉄道部会にご参画いただくこととなりました10名の委員について、五十音順でご紹介させていただきたいと思います。

加藤浩徳委員です。

【加藤委員】 よろしくお願ひします。

【堀内鉄道局都市鉄道政策課長】 岸井隆幸委員です。

【岸井委員】 岸井でございます。

【堀内鉄道局都市鉄道政策課長】 富井規雄委員です。

【富井委員】 富井です。

【堀内鉄道局都市鉄道政策課長】 羽藤英二委員です。

【羽藤委員】 羽藤です。よろしくお願ひします。

【堀内鉄道局都市鉄道政策課長】 福井泰代委員です。

【福井委員】 よろしくお願ひいたします。

【堀内鉄道局都市鉄道政策課長】 また、本日遅れて来られるとのご連絡をいただいております高柳友子委員、そして、本日ご欠席ですが伊藤香織委員、大原美保委員、田中里沙委員、村木美貴委員にも、新たにご参画いただいております。

まず議事に入ります前に、鉄道局長の瀧口から、ご挨拶を申し上げます。

【瀧口鉄道局長】 鉄道局長の瀧口でございます。

日ごろより鉄道行政に対し、多角的な観点から、ご支援とご指導を賜っております。まづもって御礼を申し上げます。また、本日はご多用中にご参集いただきまして、誠にありがとうございます。

詳細については後ほど改めてご説明を申し上げますが、この鉄道部会は、東京圏の都市鉄道の問題がメインの形でございます。言うまでもなく、東アジアにおける国際競争力の強化は、我が国にとって非常に大きな課題でございますが、社会インフラとしての鉄道のあり方、施設のあり方は非常に大きなポイントだろうと思っております。

それ以外にも少子高齢化の問題、災害対策の問題、そして訪日外国人観光客の増加に対応した鉄道のあり方の問題等、いろんな課題がございます。また、2020年は東京オリ

ンピック・パラリンピックということでございますので、その対応策も考えていかなければなりません。東京圏の都市鉄道を考える際に頭に置いておかなければならなかった課題がこれまでとは非常に違ってきていると思っております。そういった中で、多角的なご意見をいただきながら、今後の東京圏の都市鉄道のあり方について、ご議論を賜ることができればと思っております。

それからもう1点、ご案内のように、大きな課題でございました交通政策基本法が成立しまして、国土交通省といたしましては、この夏にでも、中間とりまとめを行い、基本計画を策定していくことになっております。鉄道部会としても、東京圏の都市鉄道以外の分野も含めて今後考えていくべき点について、これはオールジャパンでの課題になろうかと思いますが、ご議論いただければと思っております。

このような課題を抱えた鉄道部会でございます。2年間という長丁場でございますが、ご一緒賜りながら、今後のわが国にとって意味のある、わが国の国民にとっても意味のある鉄道、東京圏の都市鉄道のあり方について考えていただければと思っております。よろしくお願いを申し上げます。

**【堀内鉄道局都市鉄道政策課長】** ありがとうございます。

続きまして、家田部会長の方からのご挨拶をいただきたいと存じます。

**【家田部会長】** 皆さん、こんにちは。家田でございます。どうかよろしくお願いをいたします。初回でございますので、一言ということでございます。

今、局長からお話がありましたとおり、東京の都市鉄道、これは1つの大きなテーマでございますが、これまで何回となく繰り返してきた答申と申しますか、「運輸政策審議会答申」という言い方を昔はしたわけです。その前は「都市交通審議会答申」で、ずっと遡ると、関東大震災の後の帝都復興計画にいくんですが、何回かのリバイズを経て、その都度その都度、ここにこういう路線を作ったらいいのではないかと書いてあります。

それは決して法的拘束力があって、それに基づいて絶対しなければいけないというものではないけれども、それを頭に置きながら、いろいろ行動しましょうという、方向性を示すものです。全部がそのとおりになったわけではありませんが、かなりは実現されて、今日の東京の鉄道網が世界の中でも有数の機能を発揮しているのは、こういった繰り返し決めてきた行政的な行為の成果かと思えます。

ここまでやってきたものの主なポイントというと、やはり混雑緩和でしょうか。これだけ混んでいて大変なので、代替する路線などを作って、混雑を緩和。また、不便な地域の解消。早く行けて便利で、そして混んでいない鉄道を目指してやってきて、それなりの成果は出てきたわけでありまして。

いろんな国が都市鉄道を作るときには東京を1つのモデルにしているわけでありまして、誇っていいところも大いにあるのですが、一方で、首都直下地震に代表されるような災害への備えは大丈夫か、あるいは、日本も高齢化、少子化の中ではあるけれども、やはり活力を将来に向かって高め、国際競争力を十分に担保しなければなりません。そのためには、

東京の鉄道はこれで大丈夫かなど、いろいろと考えなければならぬことは、いっぱいあるのです。

いろんな世界の国から模範的モデルとにされてきた東京の鉄道ではありますけども、そこに安住しないで、もう少し課題はこういうところにあるなど、さらによくするには工夫をする余地は大いにあるのではないかと思います。

従来のフレームワークと出力形式にこだわらずに、次の時代、本当になすべきことは何かということ、なるべく幅広にご議論いただいて、本当に大事なことを優先的に見えるようにするというところに、ぜひ皆さま方の積極的なご貢献をお願いしたく存する次第でございます。

少々長くなりまして申し訳ございません。どうか、よろしく願いいたします。

**【堀内鉄道局都市鉄道政策課長】** ありがとうございます。

それでは、これから議事に入ります。これ以降のカメラ撮影については、ご遠慮いただきたく存じます。

まず、お手元の資料を確認させていただきます。本日の資料は、議事次第中の配布資料一覧に列挙しているとおりでございます。配布漏れ等がございましたら、その都度、事務局まで挙手にてお伝えください。

それでは、ただいまより議事に入ります。今回、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会において、東京圏における今後の都市鉄道のあり方についての審議をすることについて、ご説明させていただきます。

まず、資料1-1の諮問第198号についてでございます。4月18日付で、国土交通大臣から交通政策審議会に対して諮問が行われたところでございますが、この諮問に関する審議につきましては、浅野正一郎交通政策審議会議長にお諮りをし、4月21日付で、陸上交通分科会へ付託、さらに4月24日付で陸上交通分科会から鉄道部会において審議していただくべく当部会に付託をされております。

お手元の資料1の1にございます諮問文を朗読いたします。

交通政策審議会への諮問について。国土交通省設置法14条第1項第1号の規定に基づき、下記事項について諮問する。

**【諮問第198号】**

東京圏における今後の都市鉄道のあり方について

**【諮問理由】**

別紙のとおり。

別紙

**【諮問理由】**

東京圏の都市鉄道については、従来から通勤通学時の混雑等の問題への取組が行われてきているが、近年では、各国との都市間競争が激化する中での国家戦略特別区域等を活用した都市の国際競争力強化の必要性の高まり、少子高齢化の進展や人口減少時代の到来、首都直下地震をはじめとした災害リスクの高まり、訪日外国人観光客の増加など、取り巻く環境は大きく変化している。さらに2020年には、東京オリンピック・パラリンピックの開催が決定している。

このような状況の中、より質の高い東京圏の都市鉄道ネットワークを構築していく観点から、空港アクセスの改善、列車遅延への対応、バリアフリー対策の強化、まちづくりとの連携、防災対策の強化、外国人の利用しやすさの向上など国際化への取組、ICTの活用の拡大等を進めることが急務となっている。

このため、東京圏における今後の都市鉄道のあり方を速やかにまとめ、その推進を図っていく必要がある。

それでは、これ以降の議事進行を、鉄道部会長の家田先生にお願いしたいと存じます。部会長、よろしくお願いたします。

**【家田部会長】** はい。それでは、次第に基づきまして進めていきたいと思ひます。

議事がお手元にありますように、その他含めて4件ということでございますが、まず、議事の1とそれから議事の2、これにつきましてまとめてご説明いただいて、それから自由な質疑と進めていきたいと思ひます。

早速、堀内課長から、ご説明をお願いいたします。

**【堀内鉄道局都市鉄道政策課長】** はい。それでは、引き続きまして資料1-2、交通政策基本計画の策定について、ご説明をさせていただきます。

まず、資料1-2を1枚おめくりいただきますと、交通政策基本計画の策定についてとございます。

昨年12月に公布・施行されました交通政策基本法に基づき、交通に関する施策に関する基本的な計画、交通政策基本計画の策定作業が進められております。今年の夏頃までに一定の取りまとめを行った上で、年内を目途に閣議決定をすることを予定してございます。この内容につきましては、ここに記載のとおりでございます。

そして、計画期間は来年2015年から2021年（平成33年、オリンピックの翌年まで）を想定しております。これは、次期の社会資本整備重点計画と周期がそろっているというところでございます。

続きまして、2ページ目をご覧くださいたく存じます。

この交通政策基本法の概要でございますが、基本理念等、左側に法案の法律の各条項の解説になってございます。右側でございますように、具体的には、豊かな国民生活の実現のための交通の利便性向上など、国際競争力の強化のためのアクセスの強化など、地域の

活力の向上のための事業の基盤強化や人材育成、大規模災害への対応、環境負荷の低減、適切な役割分担と連携という内容、概略になってございます。

続きまして、3ページ目をご覧いただきたく存じます。この交通政策基本法そして基本計画の方は左側の脇にございますが、右側に社会資本整備重点計画法、インフラの重点計画と、左側の交通政策が、ソフトも含め、車の両輪として進めていかれるということになってございます。

続きまして4ページ目でございますが、交通政策基本計画の審議スケジュールでございますが、これにつきましては、現在、4月、5月、6月と集中的に小委員会が進められている最中でございます。この小委員会に対して鉄道部会としても、鉄道側としての課題認識、論点を整理して打ち込んでいきたいというふうに考えてございます。この計画自体は、8月を目途に中間取りまとめ、そして年末には答申、閣議決定というスケジュールが予定されてございます。

続きまして、資料の1-3をご説明させていただきます。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の設置についてであります。この部会の下に、より調査審議を集中的にやっていただくため、鉄道部会に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を設置することをご提案させていただきたいと存じます。

小委員会は、「東京圏における今後の都市鉄道のあり方の視点について」に沿って、調査審議を進め、その経過及び結果を鉄道部会に随時報告を行い、鉄道部会として当該報告について審議を行うという位置づけの小委員会にさせていただきたく存じます。別紙に小委員会の委員名簿を付けさせていただいております。

続きまして資料の1-4でございます。今後の審議の進め方ということでございます。平成26年度、今年度につきましては、まず最初に1として、鉄道の果たすべき機能、これは交通政策基本計画の関連でございますが、東京の都市鉄道に限らず、幹線鉄道、地域鉄道、貨物鉄道、鉄道技術、そして鉄道の海外展開など、広い論点について、本年6月頃を目途に意見集約をしたいと考えております。

そして、この業務のあとに2として、東京圏における今後の都市鉄道のあり方を総論、論点はここに書かれているものを想定しております。

3として、東京圏における今後の都市鉄道のあり方の具体論につきましては、特に国際競争力強化、オリンピック・パラリンピック大会に向けた具体的なあり方、例えば空港アクセス、バリアフリー、外国人対応等、こういった特定の論点について、平成26年度中、今年度中に、必要に応じ中間取りまとめをしたいと考えております。

そして、2か年目の平成27年度につきましては、先ほど申し上げた特定の論点以外も含めた具体論について、例えば整備すべき新線、新駅等の具体的あり方・方策、ないしはバリアフリー、防災・遅延対策のあるべき水準・方策と、幅広いものについて議論をおまとめいただきたく存じます。そして、来年度中に答申を取りまとめというふうにこぎつけられるかと考えております。

次のページでございます。これは、会議の当面の進め方と、ここ3か月程度の進め方でございますが、まず、今日、左上の部会①と書いてありますが、これは1回目の部会でございます。今日、交通政策基本計画の策定について、そして鉄道行政における現状の課題、そして東京圏のあり方についての諮問、小委員会の設置についてご審議いただきまして、6月上旬、下の方に小委員会、こちらの方で、基本計画についての中間とりまとめ素案を受けた議論、そして東京圏のあり方についての状況、今後の進め方といったものをご議論いただきたく存じます。

そして、これを受けて6月の中旬に第2回部会を開催させていただき、特に、急いで議論を進める必要がございます交通政策基本計画について中間とりまとめに向けたご議論をいただき、これを、交通政策基本計画を議論していただいております計画部会の小委員会での議論に反映をさせていこうと考えております。

これより以降は、東京圏のあり方について、まず関係事業者・自治体等ヒアリングを、非常に数が多いですから小委員会で行わせていただいて、この結果などは、8月予定の第3回部会でご報告をするという見積もりにはしております。

続きまして資料の2-1でございます。東京圏の都市鉄道に係る答申のフォローアップ等についてでございます。

これをおめくりいただきますと、最初のページに、これまでの東京圏の都市鉄道の整備について、先ほども家田部会長からもお話がありましたが、大体10年、15年に1回の形で、東京圏の都市鉄道の特にネットワークの整備について、高度成長期以降、非常に混雑がひどい中で、いかに緩和していくかということを進めてきたわけでございます。

この右に点線で囲んでおりますように、都心部では地下鉄のネットワークの整備が、非常に1キロ当たりの単価が高いものですから、行政自らにより、又は地下鉄高速鉄道整備事業費補助による支援を通じて進められてまいりました。そして、都心部から郊外にかけての鉄道ネットワークの整備は、主として民間の鉄道事業者さんにより沿線開発を組み合わせた整備が進められてきたという特徴があるわけでございます。

続きまして、次のページの「運輸政策審議会答申第18号について」でございます。これは、2000年（平成12年）に作られました、今の現段階としては最新の審議会答申でございます。

この中では、東京圏の将来展望として、首都圏基本計画で目指すこととされた分散型ネットワーク構造が進むと想定し、人口も、全体では15年間で4%増加すると予測され、ただ、都区部が約8%減少すると見込まれておりました。ただ、実際には、平成22年時点で全体で9%、東京都区部では約12%と、大幅に上振れをしております。

そして基本的な考え方としては、混雑緩和、速達性の向上、都市構造機能の再編、整備などへの対応、空港、新幹線等へのアクセス機能の強化、そして、交通サービスのバリアフリー化、シームレス化等の推進を柱にしております。

そして、整備計画として今後必要と考えられる既設路線の改良、路線の新設、複線など

の位置づけをしております、それに沿って成田新高速鉄道線、それから東北縦貫線、これは今「上野東京ライン」といわれております。それから臨海線、神奈川東部方面線（相模鉄道とJR、東急を結ぶ路線）など合計653キロについて位置づけをしております。

それが、次のページでございます②の地図でございます。この中で、A1路線、A2路線、B路線といった形で熟度、優先順位などをつけてネットワークの絵を描いたということでございます。

続きまして、次のページの「運輸政策審議会答申第18号に関する取組状況①」でございます。これは、混雑率の緩和でございますが、目標は、東京圏の主要31区間のピーク時混雑率を150%に、それから個別路線においても180%以下にすることを目指すこととしておりました。現在の状況は176%から165%まで、11%は改善しております。そして、180%を上回る路線は、24路線から15路線に改善しております。

ただ、ご案内のとおり目標には達しておりませんし、非常に混雑が多い区間も引き続き残っております。右下にございますように、混雑率の変化の例として、JR山手線などは200%ございますし、下から2番目のJR横須賀線も武蔵小杉の開発などで193%に増えております。それから、一番下の東京メトロの東西線も197%ということで、臨海部の開発の影響も考えられますが、地下鉄ではここが減っておりません。

続きまして、「運輸政策審議会答申第18号に関する取組状況②」、速達性の向上のデータでございます。これは、複線化なども進めるとともに、新線を作ったり相互直通運転を進めていくことで速達性を高めていこうということでございます。

現在の状況は、こういった新線などはかなり進められておりますが、相互直通運転が一方でその利便性を向上させており、輸送障害、遅延の影響が路線全体に及ぶ側面も見られております。下にございます表のように遅延の発生状況が、上の東急田園都市線、メトロ半蔵門線では、遅延のない日数の割合がそれぞれ34%、28%ということで、7割遅延が発生し、平均遅延時間も10分に近いという状況でございます。それに対して相互直通運転のない下のメトロ銀座線、丸ノ内線については遅延が少ない状況になっております。真ん中の東武伊勢崎線のみは、相互直通運転がなくても遅延が少ないわけですが、※印にございますように、曳舟あるいは押上に東武伊勢崎線側に折り返す施設がつけられておりますので、遅延が抑制されております。

続きまして「運輸政策審議会答申第18号に関する取組状況③」、都市構造機能の再編整備等への対応でございます。かなり抽象的な、いろんな概念が考えられるわけですが、今の状況として一番端的に見られる部分は、右側にございますように、都市再生によって、都市構造機能再編が進んだ東京都心部では、開発地域において増加する交通需要を鉄道が支えてはおりますが、特に人口が急増する地域でございまして、一部の駅では、激しい混雑が発生する要因になっております。

参考に書いておりますように、左側は、新線ができたことによって非常にお客さんが増

えた例、開発と一体として行われてきた例でございます。右側が、新線はできておりませんが、基本線の周辺に東京の臨海部の再開発などによって、例えば江東区の人口が、この16年で31%も増えております。このようなことに伴い、東京臨海部中心に地下鉄駅の改良が必要になり、多く実施されております。豊洲、木場、勝どき駅などで行われております。

続きまして「運輸政策審議会答申第18号に関する取組状況④」、空港、新幹線等へのアクセス機能の強化でございます。これにつきましては、成田、羽田、新幹線駅などへのアクセスの向上ということで、先ほど申し上げましたように、成田のスカイアクセスの開業や京急蒲田駅の改良、東京モノレール延伸なども行われておりまして、だいぶ改善は進んでいる状況でございます。

ただ、右下の表にございますように、ロンドンヒースロー空港から都心部へは15分、香港からは24分と、こういった、非常に世界の大都市ではアクセスのいい国もございますので、そういったものも視野に置きながら考える必要があるかなと考えております。

続きまして、次のページの「運輸政策審議会答申第18号に関する取組状況⑤」、交通サービスのバリアフリー化、シームレス化等の推進でございます。これにつきましては、エレベーター、エスカレーターなど、現在の状況としては、1日3000人以上の駅の東京圏で87%の駅で、段差が解消されております。そしてホームドアが291駅まで設置が拡大しております。そしてICカードもSuica、PASMOの利用が6400万枚超という非常に増えている状況であります。平成12年度では、左下の表にございますように、段差解消25%、障害者対応トイレが0からのスタートでしたので、この10年間で大きく進んだテーマでございます。

最後に「運輸政策審議会答申第18号に関する取組状況⑥」の路線でございますが、これにつきましては、紺色、紫色で書いてあります既開業区、これが、前回の18号の答申の時以降に開業された路線であります。左の上から時計回りに申しますと、東京地下鉄の副都心線（池袋 - 渋谷間）、東京都交通局の日暮里・舎人ライナー、成田スカイアクセス線、それから横浜市の交通局のグリーンライン。そして赤い字で書いてありますが、今現在も建設中、東北縦貫線（上野 - 東京間）、そして神奈川東部方面線（相鉄・JR直通ルート、東急直通ルート）などとなっております。A1路線で書かれてるところは、大体78%が既に営業中となっております。

以上、資料2-1のご説明でございます。

そして最後に、資料2-2の説明をさせていただきます。東京圏における今後の都市鉄道のあり方についての主な検討の視点、案でございます。8項目列挙させていただきます。この経緯に沿ってご説明させていただきます。

1枚おめくりいただきますと、別添1災害などのリスクへの対応ということでございます。

左上から申し上げますと、首都直下型地震につきましては、30年以内の地震発生確率

が70%程度とされております。地図に書いてあるような震度分布が予想されております。

それから右側でございますが、荒川の決壊による地下鉄の影響といたしましては、浸水被害が、22路線中17路線、そして130駅中97駅となっております。約220キロ中約147キロということで、多くの地下鉄が浸水を受けるということが想定をされております。

それから、一番下でございますように沿線の建物の火災、最近も有楽町駅等がございましたが、こういったものも鉄道の運行へ影響すると、鉄道の周りへの問題もございます。

それから2つ目の論点といたしまして、別添2のページの快適で安定した鉄道輸送サービスの提供でございます。先ほど申し上げましたように、左上の鉄道混雑率は、165%まで改善をしております。多少、頭打ちの感じがあります。ただ、右側の引き続き残る高い混雑率の分布、数字が小そうございますが、例えば東京メトロ東西線、JR総武緩行線、京浜東北線、山手線、横須賀線は、特に山手線の外側から内側に入って行く、ターミナル駅に入って行くな路線では、引き続き混雑が大きい状況でございます。

それから相互直通運転の状態については、左下でございますように、東京圏の相互直通運転が1970年代に155キロであったのが、2010年には878キロと、急速に相互直通が進んでおります。その結果、先ほど申し上げたように、右下の絵にありますような形で、遅延が大きい路線が目立ってきている状況でございます。

続きまして別添3誰にも利用しやすい都市鉄道の実現ということで、バリアフリーの整備状況につきましては、先ほど申し上げましたように、左上のところにございます1都3県で平成24年度末、87%は段差解消。そして実質解消駅、これは基準適合はまだしてないけれども、エレベーターなどがある駅も94%ということになっております。今未解消の駅は、いろんな困難があつて手がつけにくいところでございます。

右上でございますように、ホームドアにつきましても、全国574駅の設置の内、306駅が東京圏ということで、過半数、東京でホームドアがつけられ始めております。ただ、課題は、車両の扉が車両によって一致していないこともございます。この表にもございますように、特に相互直通路線については、整備割合が36.2%、非相互直通路線の77.6%に比べて大幅に少ないということでもあります。いろんな扉位置の車両が走っている相互直通運転の路線は、整備が遅れております。

そして、一番下でございます地域の特性等においた駅空間の活用ということで、駅もいろんな機能を最近では有し始めておまして、左下でございます商業空間としての整備、真ん中の下でございますエコステといった駅を丸ごと環境によくするような整備、そして右下にあります駅の上に病院を合築して建築するというような駅が複数の機能を持たせるような形で整備されております。

続きまして、別添の4の国際競争力強化への対応でございます。首都圏空港の航空需要につきましては上向きにずっと来ておりますし、今後の予測もそうなっておりますが、上位ケース、中位ケース、下位ケース、それぞれ首都圏の空港の航空需要の予測が今後も増

えていくという予測になっております。そして上にございますように羽田、成田の発着枠も、今年度中に74.7万回ということで大幅に増えているということになっております。

それから、左下の都市競争力ランキング、よく使われます森記念財団のランキングでございますが、これは東京が総合4位ということでございます。特に注意喚起されたのは、都心から国際空港までのアクセス時間が40都市中31位となつてございました。

それから、右下の各国との空港アクセスの比較でございます。先ほど申しましたように、ロンドン15分、香港24分、パリ29分などございます。成田空港は今53分、羽田につきましては27分でございますが、乗換えがりのグループに入つてございます。特に都心からの距離で言うと、羽田は、どの都市よりも近くにありますが、時間的にはそれほど速くないといった状況になっております。

続きまして、別添5の観光立国への対応のデータでございます。こちらにつきましては、訪日外国人1000万人が昨年達成いたしましたして、次なる目標2020年、目標2000万人ということでございます。

こういった中で、右側にございますように、外国人が日本を旅行する上での障壁といたしまして、左側の通信に関する問題の中に、無料Wi-Fiが少ない、Wi-Fi設備が少ないなど、Wi-Fiの問題が結構取り上げられてございます。そして下の交通に関する問題、グリーンのところの内訳としては、JR施設、地下鉄などの料金、ルートが分かりにくい、英語の案内表示が少ない、アナウンスが少ない、表記が少ない、それから観光地間の無料、低廉チケットなどが書かれております。

左下に、外国人の鉄道利用に関する問い合わせが書いてありますが、鉄道の乗り場に行つて問い合わせるものについては、乗車券、運賃、料金の問い合わせが多いということになってございます。

続きまして別添6、まちづくりや他の交通網との連携でございます。中央新幹線へのアクセス、左側でございますが、品川駅が中央新幹線の一応起点になるとされておりますが、ここでお見せをさせていただきますのは、アクセス時間、乗換え回数ともに都心、例えば六本木などに行くのに距離は近いですが、黄色い圏内の30から45分、乗換え回数についても乗換えをしないと行けないという状況になってございます、ということでございます。

それから右上でございますが都市開発との関係、これは、江東区の人口は急速にこの10年間、15年間で増えてきておりますが、それに伴つて勝どき駅の乗降人員が、この12年で2万7000人が8万4000人に、3倍以上になっております。豊洲駅についても5万2000人が16万人ということで、もともと想定していたキャパシティが追いつかない状況で、今、改良させていただいているところであります。

それから、左下の中央新幹線と都市の関係であります。リニアができることによって、首都圏、中京圏、近畿圏、これが1つの巨大都市圏になると、こういった資料もございませぬ。

それから、右下の首都圏3環状道路の整備見通しであります。一番外側の圏央道につきましては、この1、2年の間に相当程度が完成するという見通しになっております。右側の大栄から松尾横芝といった千葉県の一部区間を除いて、かなりの部分ができると、オリンピックイヤーには、神奈川の藤沢からずっと横横道の方まで延びるということになっております。

真ん中の東京外かく環状道路につきましても、東名ジャンクションから大田区、川崎の方に向けては今調査中と、ここだけミッシングリンクになっております。

それから、内側の中央環状につきましても、大橋ジャンクションから大井ジャンクションまでが、これは今年度中の完成というふう聞いております。

続きまして別添7、次のページは環境負荷低減の推進。鉄道につきましても非常に二酸化炭素の排出が少ない分野ということで、左側でございますように、運輸部門、自動車、タクシー、バス、航空、海運、全部入れた中でも3.7%ということで、特にCO<sub>2</sub>の原単位で言うと、自家用乗用車の約8分の1ぐらいとなっております。ただ、右側でございますように、電力消費としては大口の電力使用業種となっております。大口産業、例えば機械、鉄鋼、観光業と、こういったものに並んで、食料品や非鉄金属と同じぐらいの6.5%、173.1億キロワットアワーの電力を使っております。そういう意味では、電力が厳しい折には、鉄道についても、いろいろと対応が迫られるということになっております。

続きまして、別添8のオリンピック・パラリンピックへの対応でございます。これにつきましては競技会場の絵を付けております。左側が都心部、国立競技場前とか、選手村が晴海の辺りでございます。右側につきましては、そこからさらに臨海部の方は大変数多いわけでありまして、お台場など、新木場そして葛西といったところがございます。

これに対してどういう対応をするかの例として、当日の観客等の輸送力の確保に加えまして、テロ対策の強化、更なるバリアフリー、訪日外国人の利用環境改善、観戦チケットとIC乗車券フリーパスの一体化、観光促進、こういった短期のものから中長期のものまで、いろんなものを含んだ対応が考えられるのではないかと課題整理をさせていただいております。

最初の議事につきましては、ご説明は以上でございます。

**【家田部会長】** はい。ご説明ご苦労様でございました。

当初予定では、この二つに分けて、次の資料3は次で説明で、また議論と考えていたのですが、議論の時間を全部まとめた方が、どうやら時間的に楽そうなので、恐縮ですけど、追加資料もささっとご説明いただけますでしょうか。お願いします。

**【北村鉄道局総務課企画官】** 鉄道局総務課の北村と申します。それでは、私の方から、交通政策基本計画の中間取りまとめに向けた議論の素材としまして、鉄道局全般についての現状と課題について、ご説明をさせていただきます。

まず1枚おめくりいただいて目次をご覧くださいと思いますけれども、1から12

の項目について整理しております。1から4が主に鉄道の種類ごとに、5から12は施策ごとに整理させていただいております。

では、1ページをご覧ください。幹線鉄道についてでございます。現状ですけれども、新幹線について、資料にありますように整備が進んでおりまして、あと、五大都市からの3時間到達圏域も、広がってきております。これまでも、新幹線ネットワークの整備について着実な整備を推進してきておりますし、幹線鉄道ネットワークにつきましても、幹線鉄道等活性化事業費補助等を活用して、整備を推進してきております。

今後の課題としましては、引き続き、新幹線ネットワークの着実な整備、あと新幹線網と在来幹線鉄道の連携をはじめとする広域的な幹線鉄道ネットワークの充実、こういったことがあろうかと考えております。

続きまして2ページ、都市鉄道についてでございます。先ほどご説明がありましたので、簡単なご説明になるかと思いますが、三大都市圏の鉄道の総延長は約5000キロ弱、相互直通運転につきましても、ご覧のとおり、延びてきているという状況にあります。これまでの施策としましては、新線建設ですとか既存ストックの有効活用ということで、都市鉄道ネットワークの拡充、充実を行ってきておりますし、先ほどお話にもありました混雑の緩和に向けて、様々な取組みをしてきております。

今後の課題としましては、空港アクセスの一層の改善、遅延や輸送障害の拡大への対応、依然として続く厳しい混雑への対応、あと、2020年オリンピック・パラリンピックへの対応、最後に、まちづくりや他の交通網との連携といったことがあろうかと考えております。

続きまして3ページ、地域鉄道でございます。地域鉄道につきましては、ご覧のとおり、輸送人員がどんどん減ってきている状況でして、また、車両や、トンネルや橋梁といった施設については、かなり老朽化が進んできています。しかも、鉄道事業者も4分の3が赤字であるという状況でございます。

こうした状況を踏まえまして、これまで、安全性の向上に資する施設整備ということで、予算措置や税制措置により安全にかかる施設整備を推進してきておりますし、あと、上下分離の導入といった形で、鉄道事業の再構築といったことも進めてきております。

今後の課題としましては、引き続き、厳しい経営環境にある鉄道事業者に対して、安全な鉄道輸送の確保、沿線住民の地域鉄道に対するマイレール意識の喚起、沿線地域外からの利用者の確保などによる地域鉄道の活性化といったものが課題としてあろうかと考えております。

続きまして4ページ目、貨物鉄道についてでございます。貨物鉄道につきましては、1日当たり区間ごとに左の図のとおり貨物が輸送されておりまして、資料の右側に貨物輸送の分担率がございますが、依然として低い水準のまま横ばいという状況でございます。

これまでの施策としましては、幹線鉄道等活性化補助金等を活用しましてインフラの整備をしてきておりますし、JR貨物の経営基盤の強化や、物流の効率化、低炭素化という

ことで、低温物流分野等の新規事業の開発への支援、そしてエコレールマーク制度等を使いまして消費者への啓発といったことを行ってきております。

今後の課題としましては、引き続き、貨物鉄道輸送サービスの競争力の強化、J R 貨物の経営改革の推進と低温物流分野等新規成長分野の需要開拓といったことがあろうかと考えております。

続きまして、5 ページ目をご覧ください。こちらから、施策ごとの整理になりますけれども、まず安全対策でございます。運転事故件数につきましては、一応右肩下がりで減ってきている状況でございます。また、運転事故につきましては、半分以上、人身傷害、3 分の 1 ぐらいが踏切障害といった状況でございます。

これまでの施策としましては、第 9 次の交通安全基本計画に基づきまして、鉄道事業者への保安監査の実施や、鉄道施設、安全に関わる施設、鉄道車両等の整備推進、そして、事故情報及びリスク情報の分析活用、また利用者に対する安全利用規範といったことを行ってきております。

今後の課題としましては、J R 北海道問題等を踏まえまして、鉄道輸送の安全確保にかかる保安監査のあり方の見直しと、引き続き鉄道施設、鉄道車両等の整備の更なる推進と、事故情報及びリスク情報の分析活用、利用者に対する安全利用啓発の推進といったことがあろうかと思っております。

6 ページをご覧ください。バリアフリーについてでございます。バリアフリーにつきましては、資料の上の右側でございますように、3 0 0 0 人以上の駅の 8 0 % 以上が、段差解消が行われております。またホームドアにつきましても、全国 5 7 4 の駅で設置されております。これまでも、バリアフリー設備の整備、バリアフリー法の基本方針の達成に向けて取り組んできております。また、ホームドアにつきましても整備を行ってきておりますし、導入を促進するための技術開発の推進をやってきております。また、ソフト面での対策としての啓発活動も行っております。

今後の課題は、引き続き基本方針の目標達成に向けて、更なるバリアフリー化に取り組んでいくことや、ホームドアの整備促進、最後にソフト面での対策の更なる推進といったことがあろうかと思っております。

続きまして 7 ページをご覧ください。老朽化対策でございます。先ほど、地域鉄道のところでもありましたが、橋梁、トンネルといった構造物につきまして非常に老朽化が進んでおり、橋梁では平均年齢が 5 6 年、トンネルも 6 2 年ということになっております。

こうした状況を踏まえまして、これまで維持管理に関する技術基準を定めまして、鉄道事業者の指導、監督を行っており、あとは、経営の厳しい事業者に対する支援措置、戦略的維持管理・更新に向けたデータベース化、構造物の維持管理に関する基準の検証といったことを行ってきております。

今後の課題としましては、経営の厳しい鉄道事業者における、より効率的・効果的な維持管理のための環境整備、戦略的維持管理更新に向けたデータベースの活用と構造物の維

持管理にかかる技術力の向上といったものが必要かと考えております。

続きまして8ページの防災・減災対策でございます。まず耐震の関係ですけれども、資料の左側でございますように、新幹線の耐震化率はおおむね100%になっておりますが、在来線について耐震化を進めるなどのために25年3月に、「耐震省令」をつくりまして、乗降客1日1万人以上の駅等について耐震の努力義務を課しております。こういった取組みを通じて、主要な駅・路線では耐震化率がおおむね90%まで進んできているという状況でございます。

また新幹線につきましては、右上に示すとおり脱線逸脱対策として、いろいろと取組みをしてきております。

また右下にございますが、最近、豪雨の時などに地下街が浸水しているということもございまして、地下駅を有する鉄道の浸水防止対策も、様々な取組みをしてきております。

これまでの施策でございますが、耐震対策につきましては、税制措置や予算措置を通じて取組みを進めてきております。また、浸水対策につきましては、省内の、地下街も含めた議論の中で、対応方針の中間取りまとめが行われております。

今後の課題としましては、耐震につきましては、効果的な耐震補強方法の検討や関係者との調整を引き続き進める必要があらうかと思っております。また、浸水対策につきましては、接続する地下街やビルの管理者等と連携した地下空間全体の浸水防止対策の推進というものが必要かと考えております。

引き続きまして9ページの環境エネルギー対策でございます。上の部分が、鉄道の二酸化炭素排出量を示すものですが、全体の排出量の約20%が運輸部門であり、その内約4%弱が、鉄道の二酸化炭素排出量となっております。

その下になりますけれども、鉄道は非常に環境に優しいものでして、旅客の輸送、貨物の輸送についての二酸化炭素の排出原単位は、自動車に比べますと約8分の1ということになります。

そこで、これまでのわれわれの取組みとしまして、鉄道自体を環境負荷の少ないものとするために、エコレールラインプロジェクトや駅への再生可能エネルギーの導入といった取組みを進めてきております。また、省エネ効果の高い技術開発、蓄電池電車の開発、技術開発の推進、また、鉄道貨物輸送へのモーダルシフトを進めるための取組みといったものを行ってきております。

今後の課題としましては、鉄道自身の一層の省エネ化・低炭素化、また、鉄道における環境関連の技術開発の推進、さらには、鉄道貨物輸送における新規成長分野の需要開拓といったものが必要かと考えております。

続きまして10ページ、観光促進でございます。鉄道の観光にかかる取組みと、あと、訪日外国人が日本にきた際に利用環境を改善するといった、大きく2つの取組みがあらうかと思っております。左上は長良川鉄道の観光列車にかかる取組みを紹介しております。また右上は、訪日外国人が国内の旅行中に公共交通の関係で、いろいろと不便を感じたというデ

一タを紹介しております。

これまでの取組みとしましては、観光資源としての鉄道の活用ということで、地域鉄道の再生・活性化についてのモデル事業の調査や、訪日外国人向けに観光列車等の情報発信のニーズ調査といったことを行ってきております。また、快適・円滑な移動のための利用環境の改善としまして、Wi-Fiの環境の整備や表示の多言語化の取組みといったものを促進してきておりますし、交通系ICカードの普及促進といったものに取り組んできております。

今後の課題としましては、観光列車等のそういった先進事例の共有や、積極的な情報発信による観光資源としての鉄道の活用の推進といったことがあります。また、訪日外国人を含む観光客が鉄道を利用しやすいように、そういった利用環境の一層の改善といったことがあろうかと思っております。

続きまして11ページをご覧ください。技術開発についてでございます。技術開発につきましては左側、まず安全や環境に関する技術開発ということで、安全性の向上ということで新たなタイプのホームドアの開発や、環境性能の向上ということで蓄電池車の開発、また維持管理コストの低減ということで、無線等を利用した列車制御システムの開発といったものに取り組んでいます。

また右側は、フリーゲージトレインの技術開発でございますが、26年の3月に、この右にありますような新たな試験車両が完成いたしまして、これで引き続き試験を行って、フリーゲージトレインを開発していくという状況でございます。

これまでの施策としましては、安全環境等に関する技術開発ということで、補助金制度を活用しまして様々な取組みをしてきております。またフリーゲージトレインについては、平成9年度から技術開発に着手しまして、実用化に向けた基本的な走行性能に関する技術は確立したという状況でございます。

今後の課題としましては、安全環境に加えまして、今後は防災・減災、老朽化対策、維持管理コストの低減、そういった観点からの技術開発の更なる推進、またフリーゲージトレインにつきましては、新たな試験車両を用いた耐久性の試験を行って実用化に向けて進めていくということがあるかと思っております。

最後12番でございます。海外展開でございます。

鉄道産業につきましては、上にありますように、どんどん右肩上がり成長してきているという状況でございます。また、右の世界地図にも落としてありますが、各国では、様々な鉄道プロジェクトが進んできております。

これまでの施策としましては、トップセールスをはじめとした相手国政府への働きかけ、発注コンサルティング能力の育成、また、関係省庁と連携しまして公的金融による支援、また、わが国の鉄道技術や規格の国際標準化に向けた取組みといったものを実施してきております。

今後の課題としましては、政府間の関係の構築とその進化、民間企業の運営型事業への

参画促進の支援、また国際標準化の推進や人材育成、国際規格の認証機関における認証対象の拡大といったものが課題としてあろうかと考えております。

13ページから15ページは交通政策基本法に規定された施策との関係ということで、最初に堀内課長の方から説明しました交通政策基本法に書いてあります条文ごとの施策について、先ほど私が説明しました鉄道における課題を、落とし込んだものでございます。今後の議論のご参考にしていただければと思います。

私からのご説明は、以上でございます。

**【家田部会長】** はい、ありがとうございます。

それでは、これから15時までですが、1時間ばかり議論の時間に当てたいと思います。

まず最初に堀内さんからご説明があった中で、より突っ込んだ議論をするために小委員会を設けてはどうかというご提案がございました。名簿付きでそういうご提案がありましたが、これについては、ご審議いただいて決めたいと思いますが、いかがでございましょうか。ご質問やご異議はございませんか。

よろしいですか。はい、ありがとうございます。それでは、先ほどご提案がありました小委員会は設置することにいたします。

それから、本日のこれからの議論、1時間ほどでございます。ご説明の中にもありましたように、交通政策の基本計画については、早急に決めないといけないわけでございます。私のお隣にいらっしゃる浅野先生が、その全体の取りまとめの責任者でいらっしゃるわけですけれども、これはかなり急ぐんで、今日の議論は、どちらかという交通基本計画関係のこと。したがって、資料でいきますと、たった今ご説明いただいた資料3とか、それから隣の方でいくと資料1-2の辺りに少し力を入れて議論していただいて、余力がありましたら、そのあと、東京圏の方について議論していただきたいに思います。

委員の皆さんは多数いらっしゃいますので、なるべく1人1回ぐらいはご発言いただけるように運用したいと思いますので、どうか、ご協力のほどをお願いしたいと思います。ご発言の方は恐縮ですが、この机上札を立てていただいて、大体立てていただいた順で発言いただくように運用したいと思います。特に順番もどこからということもなしにやりますので、どうぞご自由にご発言ください。いかがでしょうか。

では、篠原さん、最初にどうぞ、お願いします。

**【篠原委員】** 私、途中で退席させていただきますので、先に発言させていただきます。

今日は第1回目ということで1つ申し上げたいのは、これはあくまで鉄道の部会の話なんですけど、この基本計画は自動車輸送なども含め、総合的な交通体系として作られていくのだろうと思います。ここでの議論も、俯瞰図的な視点も持ちながら、例えば東京の首都圏で言えば、自動車輸送との問題や、バス輸送との問題もあると思いますし、長距離になれば、航空や海上輸送の話でもあります。そういったことを常に頭の中にリンケージさせながら議論していくことが必要ではないかと感じます。

それから、細かいことで恐縮ですけれども、安全の問題で、ホームドアの設置の話が先

ほどありました。資料には地下鉄における設置率や全国で設置してる駅の数がかかれてい  
るのですが、例えばJRや私鉄別の設置割合のようなデータがあるのか、それから、  
技術的な開発の話も出ていましたけども、設置をもう一歩進めるためには何が一番課題な  
のかについて質問させていただきます。

なぜこういうことをお聞きするかというと、ホームドアは単なるバリアフリーを超えた、  
安全の問題で非常に有効な手段だと考えていまして、これを普及させることが安全性を高  
める決め手ではないかと思っておりますので、あえて質問をいたしました。

ありがとうございます。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。

何人か、続けてご発言いただいてから、お答えいただきたいと思います。ほかにいかが  
ですか。

【岩倉委員】 2021年目標ということで、まず頭に思い浮かぶのはオリンピック・パ  
ラリンピックですけれども、首都直下地震が起きたときに外国人をどう誘導して助けてあ  
げられるのかというところの視点が重要と考えています。

1つは、例えば東京湾北部だと非常にP波とS波の時間が短くて、線路上で止まった場  
合に、どのように外国人を誘導していくのかということです。普段の外国語の表記もアナ  
ウンスもないところで、震災のときにどのように誘導するのかというのは非常に重要な問  
題と思っています。

それから、交通政策基本法そのものの抜けなのかもしれないですけども、いろんな政  
策を打ったときのモニタリングをどうしていくのかは重要なのですが、そこに係るところ  
についての表記がないので、そこは重要かと思えます。

それから関係者の連携の促進というところで、地域鉄道と貨物鉄道については書いてあ  
るのですが、そもそも、この運政審をはじめとしてずっとあった悩みというのが、  
各行政体ごとに鉄道の整備についての要望があつて、それが東京圏全体で見たときに最適  
なネットワークなのか、例えば千葉県にとっては非常に価値があるけれども東京都にとつ  
ては便益の観点から見ると違うといったように、便益の広がりや費用負担の関係がうまく  
リンクできていないので、その辺りをどのように連携していくのかという、この審議会そ  
のものの役割なのかもしれないですけども、より各行政体で連携していくような検討が  
必要かと思っています。以上でございます。

【家田部会長】 はい、ありがとうございます。続けて浅野先生、お願いします。

【浅野委員】 基本法の応援を最初にしていただけたという話で、大変ありがたいと思っ  
ております。家田先生にも重要な役割を演じていただいており、両方に足をつっ込んでお  
られますので、当然、両方考えながらお進めいただけるものだと思っております。

先ほどお話しになった2020年オリンピック・パラリンピックで、特に外国人に対す  
る安全の確保や誘導の確保であるという問題に関しまして少し意見を申し上げたいと思  
います。

外国人がどういう行動をしていたかということが数か月後や1年後に分かって、おそらく今回の課題の解消にはならなくて、リアルタイムにどういう分布で所在しているかということを把握することが重要であると思います。外国人の意見の中にも、Wi-Fiの利用がしにくい、あるいはWi-Fi設備が少ないということがありましたけれども、そういう通信系を使わせることによって、どの程度の分布でどういう人がいるかを把握するのが、リアルタイムの誘導という点では、大変重要な要素ではないかと思っています。

ですから、今後、地域における施策のための1つの典型的な成功例として首都圏でやっていただけるといいと思うのですが、Wi-Fiの導入と誘導あるいは所在確認ということ併せて、どういう技術開発ができるのかということを少しご検討いただきたいと思っています。

これは時期的に今回の基本計画で入らなくても、将来的には大変重要な課題でございますので、いつかは理想的に実現するような方向に持って行っていただけたらと思います。

それで鉄道というのは、車両に乗っている、あるいは駅に存在するというので、限られた理想的な空間にアクセスポイントを作ることができるという意味では、一般道路に対する対策よりも、ずっと効果的な対策ができると思いますので、そういうことも事業者さん方と連携して、いろいろと議論いただければと思っています。

それから、東京圏で、乗り入れがずいぶん進んできました。地方においても、主要幹線と、枝の線の乗り入れを進めることができれば、ずいぶん支線の価値も高まるのではないかと思います。

昨日ちょっと理由があって、ドイツの地方都市に行くルートがあるのかどうかということでDBの検索をしてみたところ、多くの交通手段がDBの情報の中に入っていました。それは鉄道だけではなくバスも加えたものが入っているし、驚くことに、料金というのがサービス料金なのです。できるだけ乗換えが少ない、できるだけ時間が少ない方が料金が高くて、そうではないものは、ずっと安くなってあります。そういう料金政策を兼ねて相互の乗り入れというものを考えておくと、時間がかかっても観光が楽しいところに行きたいという方もあるだろうし、あるいは時間優先の方もおられるだろうし、いろいろな価値でルートを判断することもできると思います。

そういう意味で、事業者一体となって、利用者の便宜を、コストと関係づけて提供することができる、あるいは料金と関係づけて提供することができる、そういう連携を行っていただくようなことができれば、あるいは、地方のバスとかタクシーとかとの連携を行うことができれば、おそらく、公共交通の将来の維持のかなり重要なポイントになってくると思いますので、一層踏み込んで議論いただければと思います。

**【家田部会長】** はい、ありがとうございます。

ほかにご発言の方は、いらっしゃいませんか。お願いします。

**【藤井委員】** 大変お疲れ様です。交運労協議長という立場で、少しご発言をさせていただきたいと思っています。

資料の中では、首都圏の交通という部分がまず最初の議題だろうということで、少し意見をまとめてまいりましたけれども、先ほど来の浅野先生の交通政策基本法が、非常に早めに段取りをしていかなければならないということがありましたので、先ほどのオリンピックのところに少し触れまして、ご意見を少し述べたいなというふうに思っています。

まずオリンピックに関しましては、1964年以降では初めてということで、非常に大きなイベントになろうかと思っています。

今、交運労協といたしましては、官民関係なく、鉄道、バス、飛行機、海とあらゆる交通の面でやってきておりますけれども、今の既存のインフラの中では非常に対応しにくいのではないだろうか、資料2-2でそう言っていますが、乗り継ぎ面等の部分も非常に難しい。あるいは、既にご案内だと思いますけれども、人員が非常に少ない中で対応をせざるをえない。これは、今一番問題視をされています安全面ということに関しまして非常に課題があるのではないだろうかと思っています。

われわれは安全が第一ということで一生懸命、利用客の安全を考えながら仕事をしているわけでございますけれども、やはり行政の方の立場からでも、どこにどれぐらいの人が集まりますということを事前に報告をしていただければ確かに、少なからずとも事業者の方から何名回せる、あるいは行政の方からそこへ、安全にこれが確実だという人が回せるのだらうと思います。そのようなことも含めて少しご検討いただいて、この会議の中でも、少し議論、題材に上げていただければと思っていますので、よろしくお願ひしたいと思っています。

以上です。

**【家田部会長】** はい、ありがとうございます。続けて、須田先生ですね。お願いします。

**【須田委員】** 交通政策基本計画に関連したお話ということで、そちらについての意見を述べさせていただきたいと思います。

やはり交通について一番重要なのは安全・安心で、最近は特に安定輸送をきちんと具体的に進めていくことが重要と思っています。

それと、サービスが一番、利用者には関係してきます。私はハードの技術が専門ですが、利用者の立場からいくと、運賃体系やチケットの販売で、まだまだ改善の余地があるのではないかと思っています。例えばJRでチケットを予約しようとするとも24時間予約できませんが、これは国際的な対応で考えると時差がすっかり逆転の国で予約しようとするのでできないといった話があると思います。

あと、本来の私の専門であるハードの話では、今ちょうど試験線ができつつあり、今年中には多分オープンするだろうとのことでございます。せっかく新しいツールができますので、これをうまく活用して、今までなかなかできなかった技術開発とか、あるいは海外展開にうまく活用するとか、そういうようなことを検討していくことが重要ではないかと思っています。

以上です。

【家田部会長】 はい、ありがとうございました。

それでは、とりあえずここまでにつきまして事務局から、ご質問もございましたので、お答えいただきたいと思います。

【羽尾審議官】 それでは、これからいろいろ審議をしていく中で出てくる課題もありましたので、十分にお答えになるかどうかという点もありますが、私どもも同じような認識を持っていることもありますので、参考まで今の取組も含めながら、簡単にお話しさせていただきたいと思います。

まず1点目の交通政策基本計画に当たりまして、他のモードとの連携をどう進めていくかについては、私どもも十分考慮していかないといけない課題だと思います。これから人口が減っていく中で、鉄道の特性を發揮できる分野をきちんと見極めながら、一方でスピードが速いとか、あるいは環境性能がいいとか、利点もありますので、他のモードとの比較もしながら、役割分担をはっきりさせていくということは大事だと思っています。

そのプロセスにおきましては、ほかの委員からもご指摘がありましたように、他モードとの連携あるいは協働していくということは大事で、特に今、例えばICカードなどにつきましても、既に東京圏では、バスと鉄道との連携もしていますので、そういったことも視野に入れながら進めていきたいと思っています。

また地域の鉄道におきましても、鉄道がこれから人口が減っていく中で、どこまで鉄道の特性を發揮できるかという課題がありまして、バス・ラピッド・トランジット（BRT）といった話も出てきております。そういった中でも、鉄道を地域の交通機関としてどのように位置づけるのかということを考えていくべきものと認識しております。

それからホームドアにつきましても、今回、便宜的にバリアフリーのところに整理いたしておりますが、これは、安全の観点からも非常に効果があるというのは数字的にも表れているところでありまして、これをさらに推進すべきであるというスタンスではございません。JRあるいは私鉄ごとの設置の状況などのデータにつきましても私どもも持っていると思いますので、また準備をしていきたいと思っています。

それから、ホームドアの設置を進めるに当たっての課題でございますが、これは、ホームにおける構造上の問題、強度の問題、ホームの広さの問題、利用者数といった現状の問題もありますし、ホームドアを整備するに当たってのコスト面の問題、そして、車両とのマッチングの問題といった課題がございます。それらを克服しながら進めていきたいということで、一定の補助も入れながら進めているところでございます。さらに、これには自治体の協力支援も非常に重要だと思っていますところであります。そしてホームドアの技術開発も進めていかないといけないと思っています。これは、技術開発において、ホームと車両との間で、車両の種類ごとにドアの位置が違うようなものにうまく連動するためにどのようなものがあるかということで実験なども進めているところでございます。

それから、2020年のオリンピック・パラリンピックを見据えながら外国人の誘導と、特に震災等の災害時における誘導というのは非常に大事な課題だと思っています。現に

私どもも、鉄道事業者さんをお話をお聞かせいただくときにも、これについてどうのようにするのですかと聞いております。これは最低限しっかりとやらないといけないものですが、ついつい後回しになってしまう課題ですので、問題指摘はさせていただきますが、現実にはまだ途上にあるとのこと。電車がどういう状況で止まるかわからないものから、それをパターン化して準備しておくことができないという問題があります。一方で、鉄道の係員などがただちに英語で対応できるかといった問題もあります。こういった点をどうしていくか、あるいは表示でどこまでカバーできるかといったことも含めて、これから留意しながら進めないといけないと思っております。

そして、そのプロセスで鉄道会社さんがよく言われるのは、やはりお客さん同士の助け合いも非常に重要ではないかということです。

それから、交通政策基本法の体系の中でモニタリングをどのようにしていくかということでもあります。それは、また交通政策基本法の体系全体の中での整理だと思いますが、鉄道につきまして申し上げますと、当然ながら、新線の整備あるいは新駅の整備の事業評価をし、そして、費用分析をしながら進めていくということが大事だと思います。今後進める整備におきましても、一層人口減少等が見られる中で事業が成り立っていくかというのは大事な視点だと思っておりますし、そして、でき上がったあとも改善をしながら事業の効果を上げていくという点は大事だと思っております。

今回の審議のプロセスにおきましても、来年度の新線の整備などの議論をしていくプロセスにもかかわりますが、実際の事業をどのように分析していくかといったことも、先ほど冒頭にも家田部会長の話にもありましたけれども、今までの従来のフレームにとらわれずに、新しい視点も入れながら整備をしながら進めていくべきものだと思っております。

それから、関係者の連携につきまして、資料では、地域鉄道、貨物鉄道を中心に書いてございますのは特にその分野については、今、鉄道だけではなかなか成り立たない要素が強いためですが、当然ながら、幹線鉄道におきましても、あるいは都市鉄道におきましても、関係者との連携というのは非常に重要であります。この審議の場でもまた、どういう視点でどういう連携をすべきか、あるいは、関係者の連携がうまく進んでいくためにどういうふうにしていけばいいのかといった点をアドバイスいただければと思っている次第でございます。

それから、東京圏全体でネットワークの最適性をどう見ていくかというご指摘もいただきました。今まで、これも鉄道がない地点に線を引くだけの時代であれば、その便益の広がりや費用負担はおおよそ1対1対応でございましたが、これから、いわゆるミッシングリンクのような部分を結んでいくというような場合も出てきます。そのことによって、ネットワーク全体の効果が上がってまいります。一方で、費用の分担、負担をどのように考えていくか、そして便益の広がりを、関係事業者にとってどう享受されると見ていくかというのは非常に難しい問題だと思っておりますし、その辺りもご指摘、アドバイスいただければと思っております。

それから、Wi-Fiなどの情報あるいはリアルデータの活用は、これも、私ども非常に大事な視点だと思っております。お客の誘導などでも、こういった情報を使っていくというのは重要でございまして、今も鉄道会社の中でも勉強を進めていただいております。いわゆるオープンデータをどう活用していくか、そして、多くのお客さんが持っているスマホなどのアプリにどう反映し、それが、お客さんの誘導のみならず、普段のサービスの提供にどう役立っていくかという視点も大事だと思っておりますが、まだ始まったばかりの分野でございますので、この点もいいご示唆をいただければと思っている次第でございます。

それから東京圏につきましては、相互乗り入れは非常に進展しているところでございますが、こういった点を、地方においても、さらに改善できないかということは、私どもも重要だと思っております。そしてそれは、単に、鉄道間だけではなくて、他モードとの関係でも重要な視点だと思っております。ただ、これを、できるだけコストをかけずにどう進めていくかという点は、地方においては一層必要な点だと思っておりますが、これから勉強しないといけない点だと思っております。

また、お客様のサービスの提供のあり方についても、料金政策の観点あるいはコスト面の観点といったものをどう入れていくか、特に今、ICカードの普及というのもございますので、これをうまく活用しながら、料金面、運賃面のことについても、今後の15年、20年を見据えれば、当然、今のままの料金収受のシステムが続くというよりも、むしろ新しいシステムを念頭に置きながら、どうなるかというのを考えないといけないと私どもも思っておりますが、まだ、その具体策というのが私どものイメージができておりませんので、この辺りもまた教えていただきたいと思っております。

そしてオリンピック・パラリンピックに向けての対応につきまして、特に開催期間に多くの外国人がいらっしゃいますが、例えば競技が開かれる場合に、輸送力をどう確保していくか、特に、深夜に競技が行われる場合の輸送力確保というのは大きな課題だと思っております。鉄道会社さんも今、それをどう進めるか頭を悩ませておられますし、それから、利用客が一気に集中するところをどう今の施設で対応できるのか、駅の改良というのも特定の駅では必要になってくるといったことも、鉄道会社も勉強を始めておられます。いずれにしても、これは組織委員会が動き出した中で、実際に競技がいつ、どこで行われるかが決まり、その情報をできるだけ早く入手して、鉄道会社さんにも展開しながら必要な検討を促していく必要があると思っております。この場でも、必要に応じてその情報が得られれば、オープンな情報であれば提供しながら、適正な輸送力の確保ということに努めていきたいと思っております。

それから、運賃体系、チケットの販売、収受方法については須田先生からもお話がありました。これも先ほど申したところと同じであります。特に外国人の方々にはわかりやすい運賃、これは、先ほど部会長からお話あったように、東京のネットワークも非常にいいものできているけれども、複数の乗り入れ、これもいいものではあるのですが、それがゆ

えに外国人には非常に分かりにくくなっています。外国は大半が、1つの事業者がやっているのが普通でありますから、それをどう克服して分かりやすくしていくかが課題かと思えます。

それから、せっかく日本に来たお客さんを、東京圏だけではなくて全国各地に観光で行っていただくといった意味でも、企画乗車券の推進をはじめ、いろんなことを進めていかないといけないと課題は認識しておりますが、こういった課題や、あるいは24時間対応についても実際に限られた鉄道会社の人材と資源の中でどう進めていくかといった点について、いろいろアドバイスをいただければ、幸いです。

ざっとでございますが、以上が、現在の検討の状況でございます。

**【家田部会長】** はい、ありがとうございます。

それでは、後半戦に入りたいと思います。どうぞご発言の方は、このプレートを立て上げてください。では、高柳さん、どうぞお願いします。

**【高柳委員】** 日本介助犬協会事務局長をしております高柳と申します。リハビリテーション科の医師の観点からバリアフリーのことで、先ほどお話のあったところに共通することがたくさんあるので、ぜひ、ご検討いただきたいと思います。

Wi-Fiなのですが、外国人にも、もちろん一番有効ですし、障害者にも非常に有効だと思います。障害をお持ちの皆さんは、行った先で困るのが一番困るので、おそらく、健常者よりも事前に情報をしっかり調べて動かれる方々が多いと思います。ですから、事前に情報を取ることができ、そして、その場で情報を取ることができる環境にあれば、行った先で困らないための準備がより確実にできると思いますので、ぜひ、障害をお持ちの方々のためにも、Wi-Fi整備の充実をご検討いただければと思います。

もう1つ、ICカードも、障害者にとっては非常に有効であります。券売機も、届かないとか見えないとか、並んでいて大変など非常に多くのバリアがあります。私も含めて、ほとんどの皆さんは改札を通過するときはICカードでピッとタッチして行くのだと思いますが、障害者は、このように通過できなくなるのです。障害者手帳を見せてとか、あと券売機で買わないと障害者割引対象にならないなどというようなことで、皆さんICカードを使わないで移動しなければいけないということになってしまいます。鉄道会社によっては、子供用のICカードを発行してるようなところもありますし、一連の一律のICカードとは別に、障害者の割引をもし適用するならば、そのようなICカードを発行するといったように何か種類を変えるなど考えられます。

その際、それが悪用されないのかというようなことを考えるのかもしれませんが、いずれにしても、障害をお持ちの方が移動するときに、車いすが通れる幅のある改札が1か所しかないから、そこで待たなければならないというようなことも含めて、健常者と同じようにICカードでピッとタッチして行けるような対策をとっていただければと思います。障害をお持ちの方は、そこで待っていることで後ろに列ができると、私のせいでみんなが待っていて、かえってすごく申し訳ないという思いになるので、そのようなことがないため

にも、その辺の整備をしていただけると非常にありがたいなと思っております。

以上です。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。大変に重要な視点ですね。加藤さん、続けてお願いします。続いて富井さん、お願いします。

【加藤委員】 はい。2つの資料についての意見ということですので、まず、1つ目の基本計画についてコメントします。

最近私は、国際会議に出ることが多いのですが、先日OECDの会議に出た時に、日本は高齢化、少子化、人口減少の進んでいる国なので、先進国のモデルになるとなることが期待されており、日本が今後どうするかをみんな見ているということを言われました。その意味では、交通政策基本計画の中で、もちろん国内の交通問題に資することは当然なのですが、世界的に見ても、今後、多くの国で人口減少、少子高齢化が進むといわれている中で、世界の知識に貢献するという意識を、明確に言ってもいいのではないのでしょうか。

2つ目は、鉄道行政の現状と課題についてです。これもせっかくですので、海外展開に関してコメントしますと、課題のところでは運営型事業への参画促進の支援というのが示されていますが、一方で、国内でも、それに関する国際化が、大事なのではないのでしょうか。既にこれまでの施策の中で、わが国鉄道技術、規格の国際標準化はおこなわれているというお話でしたが、これから海外で運営型事業を展開するのならば、国内でも、運営に関する国際的な経験を蓄積しないとイケないのではないかという気がします。

先日、安倍総理も欧州訪問の中で、鉄道に関する発言をしていましたが、これから、鉄道市場がだんだんオープンになっていって、日本のマーケットに海外資本が入ってくるということだってあるかもしれません。そう考えたときに、国内サービスにおいて、国際的な経験を積んでいくことが、少し入っていてもいいのではないのでしょうか。

最後のコメントは、あつてしかるべきだと思ったのですが、「技術の継承」というキーワードが入っていないように思ったことです。海外に鉄道事業者が進出すべきという主張は、国内で今後あまり新規建設が望めない中で、技術を継承することだ大事だという文脈でも、しばしば語られると思います。この点が、今回の資料の中には、書いていなかったような気がしたので、何か特に意味があるのならば教えていただきたいです。

以上です。

【家田部会長】 はい、ありがとうございます。内なる国際化というのは、2年前にここでインフラの海外展開というものの委員会をやっていたんですが、その中にも入っているので、ぜひ考えなければいけないポイントですね。

はい、では続いて、富井先生、どうぞ。

【富井委員】 はい。やはり安定性というのは非常に重要なキーワードだと思います。日本の鉄道というのは世界で一番正確だとかいわれていたのですが、もう最近、何か怪しいのではないかという気もします。資料3などを見ると、「相互直通運転」というのがキーワードになっていて、相互直通運転によるおそらく朝ラッシュ時の遅延など、そのようなこ

とに目が向けられているような気がします。

それはもちろん非常に重要なのですが、お客さんたちが困っているのは、それとは別に、もっと大きな事故、例えば人身事故だとかそのようなときにも右往左往して、非常に困っているときのやり方が、今スマートにやれているとは、とても思えないわけです。

例えば20年ぐらい前ですと、人身事故が起こっても15分で復旧してたのに、今だと、確実に1時間止まるようになっているとか、振替輸送もどうもあんまりうまくいっていないなど。例えば東海道線が止まると、みんながワッと京浜急行に行くもので、京浜急行は、事故が起こっていないのかかわらず夜遅くまで乱れてるとか、そのようなことがある、お客さんの案内も非常に不十分であるということで、ここに書いてあるということかもしれませんが、相互直通運転とか小規模の乱れだけに目を当てずに、安定輸送全体に目を向けるというのが重要だと思います。

【家田部会長】 はい、ありがとうございます。

中村先生、お願いします。

【中村委員】 はい、日本大学の中村です。

富井先生がおっしゃった安定輸送、加藤先生のおっしゃった国際的な問題点、私が言いたかったことであるので、ちょっと付け加えたいと思います。

安定性に対しては、富井先生は何か事故があったときのことについておっしゃっておりますが、やはり利用する客がこの時間に着けるという定時性の問題もあると思います。定時性は日本の鉄道の特徴だったわけですが、最近は、数分遅れるのが当たり前、日常になっています。その原因に相互直通運転の影響を挙げておりますけれども、そればかりではなくて、事業者の指令戦略とか、あるいは利用者の急病対応など、いろいろな要因があると思います。

これらに対して、定時性は大事なものであると再確認して、それぞれ事業者で努力してもらうということを主張したいですね。やはり定時性というのは世界に誇る日本の鉄道の優位性ですから、もう一度あらためて、大切さを確認してもらいたいという気がしております。

次に、国際的な問題ですが、やはりオペレーションを核とした国際展開ということは大事だと思います。これから日本は新線建設がほとんどないという状況ですから、鉄道技術を維持発展させていくということは難しくなってくる。したがって、国際協力する中で技術を磨くということは非常に大事にしたいところです。ただ、日本の鉄道として今われわれが海外に展開する技術的なポテンシャルは、実は過去の遺産であります。しかし、例えば先ほどありました輸送力を増強したいとか、あるいはオペレーションコストを下げたいとなったときには、やはり日本にもさらなる技術開発が求められる事柄や課題はたくさんあります。

このような課題を1つ1つ潰していきますと、昔、新幹線が海外から称賛されたように、技術力をもって新しい鉄道のあり方を提示できるのではないのでしょうか。われわれが抱え

ている国内の様々な問題を解決するような、技術的マインドの必要性というものを、この中で論じてほしいと思っております。

例えば、地方交通線のあり方がここに出っていますが、維持管理コストに加えオペレーションコストを半減するとか初期投資を半減するといったことが可能になれば、地方鉄道もかなり変わってくるでしょう。オペレーションコストが半減すれば、さらに輸送力も上げられるわけですから、そのようなものを目指すというのも必要であります。

われわれはこれから、数年間かけてのプランを立てるわけですから、今ある技術をベースにして、「このようになるでしょう」というのではなくて、発展的な姿を頭の中に入れてながら検討すると、もっと日本の鉄道が光り輝くような書きぶりができるのではないかと考えております。

以上です。

**【家田部会長】** はい、ありがとうございます。

羽藤先生、岸井先生まで、一段落行きましょう。

**【羽藤委員】** 羽藤です。

資料3の後ろの交通政策基本法に規定された施策との関係のところについてですけれども。駅は重要だと思うのですが、交通政策基本法の中でどこに入るのかというのが気になりました。特に、交通政策基本法の中で、移動と都市活動というのは当然関係していますが、交通や情報、構造面での技術開発は、当然、駅の形状や動線のデザインにも影響を与える。その駅をどういうふうにするかは、都市に対しても影響を与えます。したがって、そのようなことは、第25条のまちづくりの観点、第28条の調査研究、第29条の技術開発といったところと関連してくると思います。こうしたところをもう少し書き込んでいただくことが重要ななという気がいたしました。

**【岸井委員】** 最初は質問なんですけど。今日ここでわれわれが議論する対象には、LRTは入っているのでしょうか。入っているということらしいのですが、それには何も資料が出ていないので、ここはもうちょっと、真剣にやってもいいのではないかと思います。

2点目は、先ほどの羽藤先生とやや似てるは似ているのですが、鉄道が日本にとって大変大事であって、それを世界にやはり分かりやすくご提供するという面においては、鉄道駅のサインというのは、公共サインそのものであると思います。

しかしながら現状は、各鉄道業者の敷地の範囲内で、自分の都合でやってる面がややあり、ピクトグラムぐらいは合わせたりしてますけれども、何か連携をするところは、実はあまりうまくできてない部分があります。

往々にして鉄道事業者間あるいは他の交通事業者でもそうなのですが、言い出した方が損をするというふうな風土がありまして、こうやったらいいのにとってもやらないというやや悪い面があると思うので、これを打破するためには、やはり特に複数の事業者がいるような駅部では、そこにエリアマネジメントの概念をしっかりと植え付けて、それに対

する様々な支援をすとか、そういう仕掛けにしなければならないと思っております。1人でやったら得はしない、みんなでやったら得をすとか、そういう仕掛けをうまく作っていくことが大事なのではないかと思っております。

3つ目は、地方部の鉄道経営に関することなのですが、これはぜひ、車との連携を考えざるをえないので、車と鉄道をどうやってつなぐのかということについて、具体的には駐車場になりますけど、どのように誰がマネジメントするのかについて、ぜひ考えていただきたいと思います。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。では、高橋さん、どうぞ。

【高橋委員】 高橋と申します。視覚障害者の立場から参加させていただいております。

バリアフリー対策に関して、エレベーターをつけるとかホームドアをつけるなど、ハード面の充実はとても大切で私たちにとってもたいへんうれしいことなのですが、やはりソフト面で人による支援がないと、どうしてもうまくいかない部分はあると思います。それで、人材育成というか、もっと人による支援をどう安定して供給していくかという点もしっかりと計画に盛り込んでいただけたらとてもありがたいです。ハード面での対策とソフト面でのしっかりとした対策とを、同じペースで考えていっていただけたら、とてもうれしいと思います。

それから、技術の発展に伴って、実は、特に視覚障害者の立場からすると、かえって不便になってしまった部分というのが多々あります。例えば、ICカードは、とても便利なのですが、私鉄とJRと両方同じICカードで利用できるようになって、私たちはたとえばJR乗るつもりでいるところを間違えて私鉄の改札に入ってしまったときに、その間違いに気付かなくなりました。以前はICカードによって利用できる鉄道会社が異なっていたので、改札を間違えると通せんぼをされてすぐに気づくことができたのですが、今は気づけない。それは、ICカードが汎用的になったことがまずいのではなくて、それが何線の改札なのかが、その場にいる目の見えない人に伝わっていないということが問題なのだと思います。一つの駅構内に異なる鉄道会社の改札口があるときには、改札付近で自動音声による案内をするなどの仕組みが必要です。

新しいインフラを導入する際に、その便利さの陰でかえって不便になってしまう人、便利さの享受から取り残されてしまう人はいないかということ、いるとしたらそれをどう解決していくかということも、一緒に考えていかなければならないと思います。

例えば、いろいろな券種が買える自動券売機については先程高柳様からもお話がありましたけれども、目が見えないと、自力で乗り継ぎ切符や特急券、回数券や定期券など全く買うことができません。それはとても不便ですし、特急券等、窓口が開いていない夜遅い時間や早朝に券売機で買いたいと思うことは多々あるのですが、それが、券売機がアクセシブルでないためにできないという問題はもうずっと長い間解決されないままになっています。

ほかに、例えば大きな駅で、電光掲示板で次何番線から何行きが発車という情報は表示されていても、目の見えない人には伝わらない。ところが、そのような表示が充実したために声による放送が少なくなってしまうと、視覚障害者がとまどう状況は以前よりも増えてしまっていたりします。音声による放送はうるさいので極力抑えようという動きがある中で、視覚から情報を得られない利用者の安全と便利さをどう保証していくか、たとえば普及型携帯端末を活用して情報を伝える等の具体的な対策を、新たなインフラの導入と同じ時期に平行して考えていかなければならないと思います。

先に新たなインフラができて、それをあとから障害支援技術が慌てて追いかけていくようなやり方から、今後私たちは少しずつでも進化して、一緒のペースで考えていけるようになればと期待しています。

災害時の外国人の方への対応に関して、英語放送に触れられた方がいらっしゃいましたが、英語を解さない外国人の方もたくさんいらっしゃると思います。そして、耳の聞こえない方も、音声で伝えられる情報を直接得ることができないという上では同じ問題に直面します。もちろん、いろいろな言葉による放送で情報を提供することは有用ですが、同時に、電光掲示板や広告表示装置などを活用した、手話や動画、絵文字などによる情報提供の仕組みも考えていただければと思います。外国人というよりも、限られた種類の音声言語では情報が伝わらない方という広い観点から考えていただけるとありがたいです。以上です。

【家田部会長】 はい、ありがとうございます。

では、木場さん、屋井さんの順でお願いします。

【木場委員】 ありがとうございます。お時間がないので、具体的な話というよりは、これからこの会議を進めていくに当たってのお願いのようなこととなります。

今回の基本法に関しまして、国民の役割等々、国民が何度か登場してまいります。やはり役割を求めて協力するように、あるいは主体的に取り組むようにと言うからには、それだけのきちっと分かりやすい情報を発信して、他人ごとではなく、やはり自分のこととして、この国の政策に協力していこうと思わせてくれないといけないというふうに感じております。

先ほど来、例えばバリアフリー化の辺りに「3000人規模の駅」という言い方を行政的にされるのですが、私どもにしますと、これが中規模なのか、小規模なのか、あるいは全体の中の何割ぐらいなのか等々、あまりピンと来ません。その辺りは、これはうちの駅も3000人以上規模だけど、まだ残りの13%で進んでないな、というようなことが実感できてもっと早くやって欲しい、と思わせるとか、あるいは、これは法律の上では平成32年度までにすべてクリアということになってるようでございますが、あと6年の間に、これはもう目処がついたのか、ついていないのか等々、この資料の見方が分かるような伝え方というのを希望いたします。

同じような例で言うと、防災、減災対策等々でも、乗降客1日1万人以上の駅に関して

は88%、29年度末までに目標とあるのですが、ユーザーである私たちが日頃、使っている駅は1万人規模なのかどうか、そこは大丈夫なのかとか、全く正直言って実感がわかりません。ですので、3000人規模は例えば千葉県で言ったらここだよとか、1万人規模はこの辺りの駅だよとか、私どもの方で興味が持てるような説明の仕方というものを、今後の会議でお願いしたいと思っております。

以上です。ありがとうございました。

【家田部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【屋井委員】 はい。まとめに入る前ということで、ちょっと時間をいただきます。交通政策基本法で、政策という言葉がせっかく入っていることもあり、浅野先生がいらっしゃるから、一言だけ申し上げたいと思いました。

要は、ヨーロッパでずいぶん進めてきてるPSO（パブリック・サービス・オブレーション）、つまり、鉄道だけではなくて公共交通を、公共性が高いということを国や地域が認定したら、それについては一定の税金を投入するという、規制緩和との両輪で進めてきている公共サービスです。今回、鉄道はその最たるものかもしれませんが、様々な公共性のある交通システムについては、そういうことが認定されるということは、補助金をもらって何とか成り立っているという世界から出て行けるということになります。

こういう議論はずっとされてきたわけですので、ぜひ今回、改めて国が主導する交通政策基本計画ということであれば、その辺りの集大成というか考え方ははっきりしていただきたいと思えます。そして、今回の法律には地方の計画が入っていない、条文の中に入っていないわけですけど、やはり実際にサービスを持続的にしていくためには、地方との連携で同時に成り立っていくものですから、現在もそれなりに支援スキームごとに対応した計画というものが要求されて様々な計画がありますが、今後、もしPSOのようなものが考え方として成り立てば、地域の中で住民の一定の了解、合意も含めながら認定していける持続的な計画を地方側で作ることが結果的にはできるように、補助とスキームとの関係を作っていただくと大変結構かと思っております。

PSOというのは1つのスキームにすぎませんが、やはり日本もそういう局面に置かれて、今回の基本計画について言うと、大都市は全く心配することはない、いろいろな議論があつて、計画に書き込んでいくでしょうが、地方鉄道をはじめとする地方の交通をどうするかについて、どのように書かれるかについて大変関心が高いものですから、あえて発言させていただきました。

どうもありがとうございます。

【家田部会長】 はい、ありがとうございました。

先程申し上げたように、ちょっとだけ私も話をしまして、それで、ご質問なんかにお答えいただこうと思えます。

交通政策基本法というのは、そんなに長い法文ではないので、しげしげと読んでいただくと、なかなか立派なことが書いてあるところもけっこうあります。普通だなといいま

すか、それは書くだろうなと思うものが書いてあるわけなのですが、ここまで書くかというところも幾つかありまして、それはなかなかすごいです。

例えば、「国民等」ですが、国民等の中には利用者とか企業とかみんな入っているわけですが、国民等が協力したり交通の重要性を理解しなさいとか書いてありますし、そこに責務もあるのだと、協力しなければならないというようなことが書いてありますし、事業者もみんなのために思ってデータを出したりしなければならぬし、それを共有しなければならぬし、それは当然のことであるなど書いてあります。ここがこの法律のなかなかに斬新なところがございます。

したがって個々の、例えばCO2削減であるとかいろいろなどについては、そのとおりにやればいいのですが、おそらく鉄道の分野で取り分け努力しなければならないと思うのは、今の申し上げた2つの辺り、つまり、利用者等にどのような協力をしてもらったり努力をしてもらったりするものなのか。これは先ほど富井先生がおっしゃったように、遅延なんていうのも、利用者の行動次第で大きく変わってくるわけです。踏切事故などもそうです。

データについても、日本の鉄道のいいところは、個々の民間鉄道が一生懸命責任を持って努力して頑張ってるから、いい面があるのですが、逆に、個々に別々だから、分析が難しかったり情報が分からなかったり、成田に降りたら、どっち行っているのか分からないとか、こんなことが起こったりするわけです。あるいは、全体をまとめたようなサービスを実現しようとしたって、データを出さないから、誰もそんなの分からないと、自分の会社のことしか分からないようにできている。このようなことでは、やはり限度がありません。

今度の法律は、それではいけないと書いてあります。ということは、鉄道の分野も、今まではよかったところはよかったとこにしながら、次にジャンプするために、今申し上げたような2つの点で、どんな目標を立てて、どのようにするかというのは、やはり言うていく責務があるなど、このように思う次第でございます。

もう1点だけ申し上げますと、老朽化とか耐用年数関係の話がありましたけれども、耐用年数はちょっと気を付けて書いてもらわないと、普通の人だと、本当にその年で壊れると思います、あれは会計上の耐用年数であるときちんと書いていただきたい。

専門家に言わせますと、老朽化といっても40年、50年で老朽化するはずがないくこれは高齢化です。高齢だからといって老朽になるわけではありません。鉄道はもう民間事業ベースですから、国交省の中のメンテナンスの委員会でも対象から外れていたの、あまり議論が伝わってないのかもしれませんが、ぜひ老朽と高齢と耐用の言葉の使い分けですとか、決してそこでポコンと壊れるという世界ではありません。丁寧に使って丁寧にケアしてやれば長々と使えるものがあるし、都内にも、80年、90年の橋梁がたくさんありますが、みんな立派に使っているのは、ちゃんとメンテナンスしているからです。

その辺、ぜひご注意ください、よろしくお願ひしたいと思います。私を感じたのは、

以上の2点でございます。

ここまでにつきまして、ご質問についてお答えいただき、ご意見のところは伺っておいて、さらに書き込んでいくということで、よろしいかと思っておりますので、お答えいただきたいと思っております。

【羽尾審議官】 多岐にわたるご指摘をいただきましたので、委員のご指摘の順にお答えするというよりも、テーマを整理しながらお答えしたいと思います。

1つは、バリアフリーにつきまして、いわゆる障害を持っていて困っておられる方、あるいは外国人、広げて言えば外国人のように日本語の理解ができないで困られる方、このような方に対しての対応、それは、いわゆるICカードなどでの対応もそうですし、他のお客さん、あるいは駅員での対応というソフト面の対応、このような点での対応が必要であるのご指摘もいただきました。

そのような点は、私どもとしても、非常に大事な点だと思っております。特に情報提供という意味でWi-Fi環境をきちっと整備をしていくことも重要です。特にこれは外国人の方からも、無料のWi-Fiがなかなかないんだという指摘をいただいております。

ただ、これもいろいろ勉強していきますと、ほんとにやみくもに各事業者がそれぞれの標準のWi-Fiを入れていきますと、今度、鉄道間で乗り継ぐたびに、またWi-Fiを登録し直したりしなければならぬなどの問題も出てきます。あるいは、鉄道を降りて陸上に出た途端に、また今度つながらないということもあります。このような意味で、きちっと将来的なことも考えながら、そしてコスト面のことも考えながら進めていかないといけないと私どもは思っております、それがどのようにしたらよいのだろうというのが課題でございます。

バリアフリー全体のソフト面での支援、このような点もおっしゃるとおりでありまして。今それぞれの運輸局でも、例えば小学生にバリアフリー教室とかそのようなものに出前講座として参加するなどして教えたり、そのような地道なことから、お客さんにポスターを掲示して困っている方にお声をかけましよう、このようなことも運動したりしてます。このようなものも、さらにどのように組織的にやれば、もっと広がっていくようにするかというのも課題と思っております。

ここで都市開発あるいはまちづくりとの関係で、駅の視点というのがもう少し明確に書いていった方がいいのではないかと、このような指摘もいただいております。これは私どもも、これからの東京圏のあり方を考えていく中でも、駅、それを都市とのかかわりでどのように位置づけるべきか、そして、ICカードも含めていろいろな技術開発をどう反映して駅のあり方を考えていくか、さらに鉄道の経営の多角化という意味でも、駅をどう考えていくかは非常に重要な視点だと思っております、単に東京圏の鉄道のあり方の議論の中での話に限らず、交通政策基本計画との関係でも、きちっとそういうのは位置づけていけないといけないというふうにした次第でございます。

海外展開あるいは技術の継承という点も、重要な指摘だと思っております。この資料に

そのような意味での技術の継承が少なかった点は、そのとおりだと思います。私どもも、鉄道技術の継承というのは非常に重要であると考えており、特に安全面の確保、このような点でも、いろいろな現実の問題を見ましても、技術の継承というのは重要だというふうに思っております。このような点も、交通政策基本計画の中でもきちっと位置づけるのを、どのようにしていったらいいか、アドバイスをいただきながら、あるいは次回の議論などでもご指摘いただきながら考えていきたいと、このように思っております。

海外展開におきましても、先ほどの内なる国際化というのを部会長が整理された点でございます。これもおっしゃるとおりでありまして、まずは、現在は実際に海外に出てみて、特に運営面も含めて出てみて、いろいろなことを学んでいるという状況だと思います。

例えばつい先日もロンドンでJR東日本はコンサル契約を結んで、運営面でもコンサルをしていくと、このようなことをしておりますが、そのことによって、いろいろなことを学びますし、あるいは、その国に日本の優れた鉄道の経験を提供できると、このように思っております。また、ベトナムなどでも、メトロがICカードの運営あるいは複数の異なったシステムの運営について協力していくと、このようなことでいろいろな働きかけをしております。このような点も、逆に日本の方にまたメリットをもたらすというふうに思いますが、それをまず正面切って、内なる国際化としてどういうふうに位置づけるか、これは私どもも、まだしてないところがございますので、またその点もいろいろご示唆をいただければというふうに思う次第でございます。

安定輸送という観点で、これは冒頭の部会長のご挨拶からも始まっておりますように、非常に重要な点でございます。そして、それを人身事故による影響に伴うもの、そして、例えば安全上やむを得ないものもありますし、そのような中で、どのように安定性を確保していくかというのは非常に重要でありまして、世界でも日本の鉄道は遅れない、定時性が優れているというふうに一時は言われてましたが、実は今は、ほんとはたくさん遅れているのではないかと、かえってそういうふうに言われてるということも、あります。

ただ、世界はそもそも定時性という概念がない国もありますから、何と比較するかが問題ではありますが、ただ、お客さんにとっては非常に重要な点だと思いますし、それを安全優先の中でどのように確保していくかという課題をどのようにクリアしていくかというのを、さらに教えていただきながら進めていきたいと思っております。

国民の役割という交通政策基本法の大事な点、あるいは事業者の情報提供、このような点で鉄道のあり方というのを考えるということも、先ほどの一連の私の回答の中でもお話ししましたように、利用者相互の協力も基盤にして必要なことだと思っております。そのような点をどのように、この審議会のまとめのプロセスの中でも位置づけていくかというのは、まとめ方も非常に難しいと思っておりますが、これも引き続きご示唆をいただきながらできればと思っております。

屋井先生の公共性の高い部分での公的資金の導入、このような観点のご指摘については、私どもも、もう少し海外の事例なども先生からもいろいろ教えていただきながら、持続的

な計画、特に地域における鉄道と他のモードとの関係も含めて、交通のあり方をどういうふうにするべきかということ、もう少し勉強させていただいて、今日は私もちよっと十分にお答えができなくて申し訳ありませんが、今後そういう勉強をしながらというふうに思っております。

ざっとまとめたので、すべてのご指摘にはお答えできてないと思いますが、いずれも重要な指摘で、かつ今ただちに答えられないような重要な点でございまして、不十分なお答えになっておりますことをお許しいただいて、私の方からの答えとさせていただきます。

**【家田部会長】** はい、どうもありがとうございました。

ちょうど時間が過ぎたところでございまして、当初想定したとおり、やはり東京圏のことは結局できませんでした。

ただ、それは想定内でございまして、スケジュールについては、資料の1の4の最後のページを見ていただくと、今日が5月7日ではありますが、近々、だいぶ近い時期に、先程ご検討いただいた小委員会をやって、そこで今日の議論を踏まえて交通政策基本計画に関する議論と東京圏のあり方に関する議論をやって、それが6月中旬のこの部会にもう1回返ってきて、それが交通政策基本計画についての話は、さらに6月下旬の計画部会に反映されるということでございます。

したがって、先生方によっては2回議論していただくと、先生方によっては1回議論をしていただくという機会もございまして、今日いろいろいただいた、特に重点的にやらなければならないこと、あるいは今日抜けていたところが充実して、そして、またもう1回議論していただけることになるかと思っております。

それでは、東京圏はまた今度ということになります、どうかお許しいただきたいと思っております。

委員の皆さんから、加えて何かご注意いただくところなどございますか。よろしいですか。それでは、私の司会は事務局にお返しいたします。

**【堀内鉄道局都市鉄道政策課長】** はい。ありがとうございます。委員の皆様方、貴重なご意見をいただき、今日は大変ありがとうございました。

事務局から2点、連絡事項でございます。まず、本日の鉄道部会の議事概要についてですが、近日中に国土交通省のホームページにて公表したいと考えております。また詳細な議事録につきましては、後日、各委員の皆様へ送付をさせていただき、ご了解をいただいた上で公開する予定でございます。

次回の鉄道部会の日程につきましては、先ほどお示ししたスケジュールのとおり、6月の中旬ごろで日程調整をさせていただきたいと思っておりますが、日程が確定次第、ご連絡を申し上げたいと思っております。

以上をもちまして、本日の鉄道部会はすべて終了でございます。本日は誠にありがとうございました。

[了]