

交通政策審議会 陸上交通分科会 鉄道部会

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（第21回）

平成28年4月20日

【五十嵐都市鉄道政策課長】 議事を始めさせていただきたいと思います。

それでは、ただいまより第21回の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、まことにありがとうございます。冒頭、しばらく進行を務めさせていただきます鉄道局の五十嵐でございます。よろしくお願いいたします。

本日出席及び出席予定の委員等のご紹介につきましては、配付している名簿及び配席図をもってかえさせていただきたいと存じます。よろしくお願いいたします。

次に、お手元の資料の確認でございます。本日配付の資料につきましては、議事次第の配付資一覧というところに記載してございます、出席者名簿、それから委員名簿、資料の1から6までと、参考資料として一枚紙というのがございます。ご確認をいただきまして、過不足ございましたら、お申し出いただければ幸いです。

過不足ないものとして、取り扱わせていただきます。

それと、本日、後ほど議決がありますので、委員会の構成について確認をいたします。

本委員会の運営規則上、本委員と臨時委員合わせて出席者過半数を超えた場合、有効な小委員会として成立するという運営規則になってございます。当委員会は専門委員も入れますと13名でございますが、本委員と臨時委員はそのうち9名でございます。したがって、過半数ということになりますと、本委員と臨時委員合わせて5名以上がご参加をいただくと委員会として有効に成立ということでございますが、現在いらっしゃるご出席の委員で、委員及び臨時委員6名いらっしゃいますので、有効に成立した委員会として開始をさせていただけるということを、事務局よりご報告をさせていただきます。

それでは、これから議事に入りたいと存じますので、以降のカメラ撮影についてはご遠慮いただきますよう、マスコミの方々、ご協力をお願いいたします。

（報道関係者退室）

【五十嵐都市鉄道政策課長】 それでは、以降の議事進行につきましては、委員長をお

務めいただきます、家田先生にお願いしたいと存じます。家田先生、よろしく願いいたします。

【家田委員長】 皆さん、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、次第にございますように、(1)、(2)と議事がございますので、まず(1)の「パブリックコメントの結果について」、資料1で事務局よりご説明をお願いいたします。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 それでは、資料の1をお開きください。

冒頭でございますが、4月8日から4月14日までの間、パブリックコメントを実施いたしました。

いただきました意見の提出数につきましては、団体を含めまして140の方々、人または団体からいただいて、件数としては、カウントの仕方はいろいろございますが、事務局としては341件のご意見をいただいたということでございます。

以下、主要なご意見の要旨、似たようなご意見も多数来ておりますので、それについては要旨でまとめられる範囲内でまとめたものをご紹介します、当委員会としてのご意見に対する考え方を示すという形で処理についてご報告申し上げたいと存じます。

まず、1ページの最初でございます。輸送需要等の将来動向についてというところについてご意見いただいておりますが、これにつきましては、そういった観点も踏まえて需要推計をしているということにしております。

2点目、空港アクセスの利便性向上を図ることが重要であるという旨のご指摘いただいております。これも報告書に、同様の旨の記載がされているところでございます。

それから、豊かな国民生活に資する都市鉄道の従来型のサービス改善について、ここに載せられているものが複数挙げられているところでございます。これらにつきましても、答申の原案につきまして、これらの内容が反映される形で記載をされているものと考えているところでございます。

2ページ目にお進みください。

まちづくりと連携した持続可能な都市鉄道の実現といったところでございます。

最初は、バリアフリー、ユニバーサルデザイン化についてのご意見でございます。全く同様の趣旨のことが答申本文にも記載をされているところでございます。

また、バリアフリーについての役割分担について、ご意見をいただいておりますが、それらにつきましては、委員会としての考え方は、答申本文の中に記載されているという理

解をしております。

それから、バリアフリーについて、少し細かな内容でございますが、車椅子スペースの設置等についてご意見いただいておりますが、これは事実関係として、委員会の意見というよりは事実関係の説明という形で対応したいと思っております。

それから、環境問題の対応についての意見をいただいておりますが、これはまさしく本文での「エコデザイン化」に記載してあるとおりのご意見をいただいているところでございます。

それから、駅空間の質的進化のところにつきまして、駅マネを着実に推進すべきであるというご意見を頂戴しておりますが、まさしくその趣旨が反映された本文になってございます。

それから、信頼と安心の都市鉄道というところにつきましては、これも複数のご意見いただいておりますけれども、まさにこういった中身を踏まえた答申の本文になっているというふうに事務局で考えておるところでございます。

3ページ目にお進みください。

災害対策のところ、東日本大震災の反省を踏まえて対応すべきのご意見を頂いておりますが、このご趣旨を踏まえた答申案になっているところでございます。

それから、災害時のリダンダンシーの確保が重要である旨のご指摘もいただいております。これにつきましては、具体的なプロジェクトの検討をする過程におきまして、リダンダンシーの確保という視点も入れて検討しているということで考えております。

それから、以降が具体的なプロジェクトについての検討結果でございます。341件のうち、件数的には約半分に近いぐらいの数がここに来ているところでございます。最初の枠の中には、プロジェクトを進めるべき、要するに記載したプロジェクトに賛成というご意見と、プロジェクトの事業化について再考すべきであると、要は記載したプロジェクトについて反対であるというご意見と、それからプロジェクトとして答申に記載はないが、このプロジェクトも記載すべきであるというご提案もいただいております。当委員会の考え方としては、全体の構成のとおり、目指すべき姿に貢献、意義があると認定できたプロジェクトは、そこに記載されているものでございまして、加えまして、本文にも書いてございますが、それ以外のプロジェクトについて排除するものではないという考え方を示すことによって、これらのご意見に対してお応えするという形に整理をしたいと存じます。

それから、プロジェクトの優先順位を明示すべきであるというご指摘もいただいております。

ますが、これは前回の委員会でご説明いたしましたように、個別のプロジェクトの実現のためには、実現に向けての課題を記述すると。優先順位をつけることではなくて、課題を記述することが適当だというのが当委員会の考えであるというふうに整理をさせていただいてございます。

それから、駅マネの取組について例示されている駅について、取組の中身を例示できないのかというご指摘でございますが、これは個々具体的な、それぞれの駅でのニーズを踏まえて、その駅なりに解決をしていくというのが駅マネの特性でございますので、そういった考え方を踏まえた記述になっているという考え方を説明してございます。

それから、プロジェクトの検討についての段取りについてのご意見だと思いますが、東京都が広域交通ネットワーク計画を昨年夏にまとめておられますけれども、これがどのように反映されたのかということでございます。東京都さんも含めまして、関係する都県、政令市、鉄道事業者等からヒアリングを行って、東京都の取りまとめも含めて、こういった関係者のご意見を踏まえた検討結果であるというふうに述べております。

それから、以降、ちょっと長くなっておりますけれども、需要の見通し、採算性について十分な見極めが必要であるとか、国・地方団体の支援が必要であるとか、鉄道整備財源の確保の検討をお願いしたい。それから、少子高齢化。次のページに移っておりますが、少子高齢化対応もしっかりやるべきだというご意見をいただいております。これらの課題については、ここにございますけれども、答申本文のそれぞれの該当する部分で、ほぼ同様のことが書かれておりますので、反映をされているという理解でございます。

それから、「むすび」の欄につきまして、駅構内における安全確保のために、利用者の注意散漫な行動を慎むことが重要ではないかというご指摘がございます。これは遅延対策のところを書いた部分と、それから「むすび」のところでも、鉄道利用者との協働という考え方を記述してございます。反映されているというふうに理解してございます。

それから、量から質への時代に転換しつつあるのではないかというご指摘がございます。これも結びに、まさにその旨の記載をさせていただいているところでございます。

最後に、「その他」と記述されているところにつきましては、答申本文のご意見と直接受け取りにくいものがございまして、ここに整理をいたしました。1つは、答申（案）の実現の方策についてのご意見でございます。法整備や補助制度の創設について言及すべきであるということでございますが、当委員会の理解といたしましては、既存の法制度、補助制度を基本としつつ、必要に応じて国、地方公共団体において適切に対応されることを

期待というふうにしたいと存じます。

それから、女性専用車両を廃止すべきである、あるいは車両の座席構造について、国が一層の関与をすべきであるというご意見がございましたが、全ての人が安心して安全に利用しやすい都市鉄道の実現という観点では、ここに書いてある「ユニバーサルデザイン化」に考え方は記載をしているというところがございます。なお、具体的にどのような取組をそれぞれの事業者で取り組んでいくかについては、最終的には事業者の自主的な判断に委ねるべき部分があるという考え方を整理してございます。

それから、これは事務局には冷汗三斗ですが、分かりやすい文言にするなど、もうちょっと直せというご指摘がありましたので、後でご紹介いたしますが、分かりやすい文言に、文末とか、あと「及び」「並びに」という言葉を「や」とか、そういうのに少し変更してございます。

それから、駅構内、周辺を全面禁煙とすべきであるというご指摘をいただいておりますが、これは事実関係として、健康増進法の規定に基づきまして、関係者において、受動喫煙を防止する策の措置というのが実施されているという事実を説明してございます。

最後に、福島の復興を優先すべきであるというご指摘もいただいております。福島の復興は極めて重要であると考えておりますけれども、答申（案）の中身そのものに対するご意見ではないので、復興を優先すべきであるというご意見そのものに対する考え方を当委員会で示すことは差し控えたいというふうに考えてございます。

以上がパブリックコメントの内容のご紹介と、それに対する当委員会としての考え方の原案でございます。

【家田委員長】 ご説明、どうもありがとうございました。

ただいまの341件のパブリックコメントが出たんですが、その内容や、あるいはその内容に対して、こういうふうにこの小委員会としては考えるという対応の考え方ですね。この辺について、ご質問やご意見、どうぞ遠慮なくお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

どうぞ、山内先生。

【山内委員】 全然問題の本質じゃないんですけど、答えのところに「おります」と「考えます」と「期待します」というのがあるんですけど、これ、何か違いがあるんですか。

【家田委員長】 語尾ですね。

【山内委員】 語尾。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 よろしいでしょうか。

【家田委員長】 どうぞ。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 「期待します」は、誰かに何かをしてもらうことを前提にしているときに使っておりまして、典型的に申しますと、4ページのその他の「答申（案）」に示された6つの目指すべき姿の実現のため・・・の項目に書いてありますけれども、これは当委員会としては、必要に応じてという条件つきでございますけれども、当委員会とは別のボディーのほうでしてくれることを委員会として期待しているというふうにしております。

それ以外につきましては、基本的には「おります」ですが、考え方について、ちょっと相違があるものについて、委員会としての考えを説明する、つまり基本的には答申（案）にほとんど書いてありますが、答申（案）に書いてなくて、書くこと的前提になった考え方を示すときは「考えております」という表現を使うようにしております。

【家田委員長】 よろしいですか。いいですか。

ほかにいかがでしょうか。屋井先生。

【屋井委員】 この短期間に、こうやってまとめていただいて、大変だったと思います。どうもご苦労さまでした。

それで、ご苦労さまであるからこそ、今後これを、今日の段階で公表でしょうけども、341件って結構多いですよ。もちろん、どういう方が出しているかというのは、分かりませんが、でも、最近、パブリックコメント、結構多いケースがあるのでね。

その341件というものが、この一覧表の概ね対応しているのかどうか。網羅されているのかどうかというのは気になるので、例えば、一番最初でもいいですが、「つくば近郊の開発が進む」云々という、この種の意見に対して同種なものが、例えば10件ぐらいあったんなら10件とかね。どこかのレベルで、この表全体で全ての意見が網羅できているということが概ね分かるような、何らか記述があるとありがたいんですけど。

以上です。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 よろしいですか。

【家田委員長】 はい。いかがでしょうか。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 すみません。どこまで正確に言うか委員長一任にしているだけでありがたいと思っておりますが、パブリックコメントのご意見に対するお答えの仕方については、いろんな委員会でいろんなやり方があるんですが、幾つか聞きますと、

例えばですけれども、1件しかない意見は、この場で紹介せずに、単にファイルして終わりというのがまああるやに聞いたんですが、当委員会の今回の処理は、1件のものも全て網羅をして、繰り返しになりますが、大体似たようなものが多いので、似たようなものはまとめてということなので、意見を出したのに全く触れられていないということはないように、この表はつくっております。

例えば、1ページの最初の、つくば近郊の需要予測についての意見は、これは1件だけでございます。

項目ごとに、今日はカウントできておりませんが、それぞれ何件ぐらいが来ているかということはカウントできます。

ご参考のために、一番ボリュームが多かったところだけ申し上げますと、先ほどプロジェクトについて、3ページの中ごろですけど、「具体的なプロジェクトについての検討結果」というところの一番最初の四角でございます。各プロジェクトのプロコンと、こういう提案をしてくれ、こういう提案があるよという意見の件数は、全部足しますと255件です。したがって341件のうちの255件は、個別プロジェクトに対するプロコンか、私にはこういういいアイデアがありますと。私にはこういういいアイデアありますというのは、ご参考までに申すと、全くプロジェクトに触れられていない新規のアイデアの提案が75件ございまして、既存プロジェクトについて、こういう変化をしてはどうかというコメントが77件来ております。あとは残りが全部で103件ですけれども、103件は賛成または反対の総数ということでございます。

【家田委員長】 ありがとうございます。

今の実数はそういうことなんだろうけども、その辺はあれですか。大体アンケートというか、何か出ると、円グラフか何かあって、このくらいがこうなって、ああなってなんて、そういう集計みたいなことはよく見るものなんだけれども、ああいうのはテクニカルレポートとかに入れるのかな。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 あまり想定しておりませんでした。要は、どこの欄に幾つ意見があるかというだけだったら、すぐできます。簡便に事務局の作業として申し上げますと、ここのご意見（要旨）という欄ごとに何件という数字を入れたものをお出しすることは可能だと思っております。要するに、我々の理解として、こういう要旨の中に含まれる意見だとカウントされるものは何件というものをお示しするものでございます。実は1件のものというのは結構載っております。例えば、5ページの最後の福島

の復興というのは1件だけのご意見でございます。

【家田委員長】 3分の2は、このプロジェクトのところにドカッとこうあって、ほかはチャラチャラチャラチャラと、パラパラとあると、そういうことですか。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 はい。したがって、意見のうちの3分の2以上が個別プロジェクトに対してのものであるということが指し示す答申についての意義づけが、事務局としてこなし切れないので、円グラフみたいなものをつくって表現することは……。

【家田委員長】 そうね。やってもしょうがねえな。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 あるいは分合すること自身には、あまり意義がないのじゃないかと思っております。ただ、どういう意見がどれぐらいのボリュームが出てきたかということについて、屋井委員からご指摘ありますように、ある程度、明示すべきであるというはおっしゃるとおりだと思いますので、それは最終的なものについては付したいと思っております。

【家田委員長】 なるほどね。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 また、パブリックコメントについては外部から要請があれば、見たいというのは見せるということになっております。特段、パブリックコメントを出す段階で、匿名と希望されてないものは固有名詞入りで出ていくという前提でいただいております。ただし、それを積極的に事務局としては出すことを前提にしておりませんので、もし、委員の方でご希望があれば、あるいは委員長から指示があれば、全部341件をお出しすることも可能でございますし、あるいは外部の方々から意見を見たいというのであれば、それはお見せするという手続きになろうかと思っております。

ただ、繰り返しになりますけど、このタイミングで事務局としてお約束できますのは、ここで書きました要旨について、それぞれ何件ずつということだけは出せると思っております。

【家田委員長】 今、追加ご説明いただいたようなことが議事録に残るんでしょう。で、それ公開だから、大体どういう状況になっているというのはご説明いただいたということでもいいですね。

それで、それに加えて、この資料1に、要旨の後ろのところに件数でも入ってりゃいいんじゃないかと、こういう事務局の案ですが、屋井先生、いかがですか。

【屋井委員】 結構だと思います。

【家田委員長】 よろしいですか。

【屋井委員】 はい。

【家田委員長】 じゃ、そんなふうな対応しましょうか。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 はい。では、そのように取り扱いたいと思います。

【家田委員長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

ありがとうございました。

それじゃ、ただいまの資料1ですね。ご意見及びそれに対する考え方でございますけれども、これはこの小委員会として了承という手続きが必要なんですけど、ただいまあったように、要旨のところの書きぶりが、ちょっといじる前提ですけれども、それを前提にして、このパブリックコメントの実施結果及びその対応の考え方、これご了解いただけますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【家田委員長】 ご異議ないようですので、じゃ、そういうふうにさせていただきますよう。ありがとうございました。

それじゃ、議事の2つ目に入ります。答申に関するご説明をお願いします。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 資料の3でございます。

まず最初に、資料2と4、5、6につきましては前回と変更ございません。

資料3でございますが、基本的には、先ほどご紹介しあげましたパブリックコメントを踏まえて、大きく直すところはないという理解でございます。したがって、先ほどのパブリックコメントの説明でもございましたけれども、てにをはで分かりにくいところ、ところは多数直しておりますが、趣旨が変わっているところはございませんので、そこは割愛をさせていただきたいと思っております。

それで、委員長からのアドバイスもございまして、1ページ目の「まえがき」のところ、今回、委員会で長く時間をかけて議論をしたということを入れるために、終わりから4行目、5行目あたりに、小委員会で2年にわたり審議を重ねたというところだけ、前回と違って、挿入をさせていただいております。

あと、各ページ平均すると1カ所か2カ所ぐらい、先ほど申し上げたとおり、てにをはや、「及び」を「と」とか「や」に変えたり、ですます調に改めたりといった修正をさせていただきます。

それから、プロジェクトが書いてあります、ページ数で申し上げますと、23ページ以降

については変更はございません。

私からのご説明は以上でございます。

【家田委員長】 ありがとうございます。

内容と言言につきましては、当委員会としても何回か議論しているものですので、内容をご理解いただいているという前提で先に進みたいんですが、よろしいでしょうか。

お諮りしなきゃいけないことがいっぱいございまして、ちょっと私が不得手の事務的なことを言うんですけど、まず第1点目のお諮りでございます。

資料3を交通政策審議会諮問第198号に対する答申とすることにご異議はございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【家田委員長】 よろしいですか。

【屋井委員】 ちょっと1点だけ。

【家田委員長】 はい、どうぞ。

【屋井委員】 これも、てにをは、だけなんですけどね。申しわけない。

9ページの上から4行目、5行目に「後日」公表するものとするというのがありまして、これ、パブコメかける前としては、これでいいと思うんですが、後に残る資料としては、何年にもわたって残るというのでいうと、これを「別途」か何かに変えられると、非常に分かりやすくなります。後日というのは、もう何年もたっちゃったら、後日という意味ないんでね。それを考えていただければありがたいという1点です。

【家田委員長】 はい。その点はいかがでしょうか。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 委員のご判断にお任せいたします。委員会のご判断に従います。

【屋井委員】 難しいかいな。

【家田委員長】 どっちだっていいのね、これ。行政のやり方としては、そっちに。行政のやり方に従えばいいんで、どんなもんなんですか。

【屋井委員】 うん。それで問題なきやいいですから。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 議事録に残る形で、必ず。近日中と言うと、また微妙ですけど、何年も何年もかかるということはないということをお約束して、現在の表現でご納得いただければ幸いです。

【家田委員長】 分かりました。

日付がついてる資料だから、後日というのは、実はもう公表してるんだけどという読み方はしないから、それはいいですね。ただ、それがそんなに、100年も先の話じゃなくてということですか。はい。

それじゃ、屋井先生、今の点はよろしいですか。

【屋井委員】 了解です。

【家田委員長】 恐縮でございます。

それじゃ、もう一度、改めて伺いますけれども、ご異議はほかにございませぬか。よろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

【家田委員長】 それじゃ、異議がないようですので、この資料3を交通政策審議会諮問第198号に対する答申とすることにさせていただきます。

それでは、第2点目のお諮りでございます。

附属して資料がいろいろあるんですけども、まず資料5の駅空間・防災ワーキング・グループの報告及び資料6の遅延対策ワーキング・グループの報告について、両報告とも小委員会として了承するというごことでご異議ございませぬでしょうか。よろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

【家田委員長】 まあ、議論してきましたからね。これね。

ありがとうございます。ご異議ないようでございます。

大変複雑なんですけれども、次は3点目のお諮りでございます。資料2、資料4、資料5及び資料6を、先ほど議決した答申に附属する資料として取り扱うことでご異議ございませぬでしょうか。よろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

【家田委員長】 ありがとうございます。附属の資料になりました。

ご異議いただくのはこれだけですね。

続いて報告でございます。

小委員会の議決を交通政策審議会の議決とすることについて、交通政策審議会議長、陸上交通分科会議長、鉄道部会議長より了承いただいておりますので、交通政策審議会令第6条第6項及び第7条第6項、交通政策審議会運営規則第8条第2項、交通政策審議会陸上交通分科会運営規則第9条第2項並びに交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会運営規則第4条第2項の規定により読み替えられた交通政策審議会運営規則第8条第2項の規定に基づ

き、小委員会の議決をもって交通政策審議会の議決となりました。

一応、解説しておく、この交通政策審議会会長は浅野先生で、それから陸上交通分科会長と鉄道部会長は私なんです。ということで、手続上はこれで先ほどお決めいただいた答申が交通政策審議会の議決ということになったという報告でございます。

ちょっと疲れますね。はい。ありがとうございました。

それじゃ、手続的なことはこれで全部終えたことになりますので、2年間、皆様、ご苦労さまでございました。大変熱心な議論をしていただきましたし、また、これまでとは違う新しい試みも入れていただきましたし、これはもちろん、委員の皆様方のみならず、事業者や自治体、それから事務局の方々の大変熱心なご貢献のおかげであると私も深く感謝しております。

ここから、各委員、それぞれ一言ずつご感想、あるいは今後に向けての何かお言葉というようなことを賜っていきたいと思います。

それじゃ、私の右手から、山内先生から順にお願いしましょうか。お願いいたします。

【山内委員】 当然、あいうえお順で、一番最後かと思ったんですけど。

【家田委員長】 たまにはいいじゃないですか。

【山内委員】 どうも今回の答申については、特に今、座長からお話ありましたように、関係者の方々の非常な努力でまとめられたことについて、まず御礼申し上げたいと思いますけれども、特に鉄道そのものの問題だけではなくて、駅とか、あるいは遅延問題とか、いろいろなところの気配りの届いた議論をした上での答申だったというふうに思っています。

私自身は18号のときもやらせていただきましたけれども、やはり、あのときからもう既に日本の都市、これからどうなるのかということについての疑問とか、特に首都圏についてどうなのかという議論ありましたけれども、今回は特に、こういった将来的に人口の減少とか、少子・高齢化、特にそうですけれども、そういう中で、この計画を立てるという意味では、これまでの議論とは少し違った視点というのがすごく重要だったというふうに思っています。

その中で、しかし、東京圏の国際競争力とか、そういうことから、アクセス問題とか、東京の魅力とかということに焦点を当てられた、これは非常に理にかなった答申を構成していただいて、答申したのは我々ですから、そういう形になったのは、よかったかなというふうに思っています。

各所から聞かれるのは、18号のときには19号答申があつて、それでそれを具体的にどうするかという議論があつたわけですね。それはないんですかという議論、ご質問を受けることはよくあります。これは、この小委員会の中でも議論があつたように、当時と、やはり鉄道自体の制度といいますか、位置づけ、規制の問題も変わったので、過去とは同じということではないんだと思うんですね。ただ、鉄道事業というのが、都市の大きなインフラとして、それから生活を支えるとか、そういう面で重要な役割を果たしているということと、この事業自体が、これは日本の場合には、皆さん、民間事業者がやっていますけれども、やはり行政のバックアップとか、いろんな政策の上に成り立っているということを前提とすれば、19号答申のようなものかどうか分かりませんが、これから具体的に政策をどうするのかという議論を政府としてはやっていただけるかなというふうに思っています。

とにかく、こういう形で素晴らしい答申がまとまったことについて感謝申し上げたいと思います。

以上でございます。

【家田委員長】 ご苦労さまでございました。ありがとうございます。

富井先生、どうぞ。

【富井委員】 今回の答申の中で遅延対策が入つたというのは画期的なことだと私は思っております、東京圏におきましては、やっぱり、信頼性の高い、もちろん安全は前提であります、信頼性が高く遅延のない鉄道輸送が求められているという現状でございますので、それに対してこういうものが入つたというのは非常によかつたと思います。その過程では、いろいろな苦勞がありまして、実際に事業者の指令所を見に行ったり、各社からヒアリングをしていろいろ話を聞いたりとか、今となつてはいい思い出かと思っております。

その中で「遅延の見える化」というのが1つの柱になっておまして、今後、これに沿つて、各事業者、あるいは利用者に対しても呼びかけておりますけれども、そういったことを通じて遅延がどんどん減っていくということを期待しておりますし、また、一層のブラッシュアップを期待したいと思っております。どうも、いろいろありがとうございました。ご苦労さまでした。

【家田委員長】 はい。どうもありがとうございました。

加藤さん、どうぞ

【加藤委員】 時間をかけて丁寧に議論をしてきた結果として、こうしたすばらしい答申がまとめられたということで、感無量です。

東京圏の都市鉄道の今後の中長期的なあり方は、もちろん日本国内においても注目されていますが、高齢化社会の進行と大都市の競争という環境の中で、東京がどうしていくのかは、他国からも大きく注目されております。そういう意味では、今回の答申を、国内向けのメッセージとして発信していくのは当然として、同時に世界に対しても、世界に誇れる東京の鉄道を今後どうしていくのかについての日本の考え方を提示することで世界をリードしていくということが重要だと思います。

それから、答申そのものも大切ですが、それを支えている科学的なアプローチも、日本の誇るべき技術の1つだと思います。そういった部分も含めて、日本が今後、海外の鉄道等でどういう貢献ができるのかということ、今回の答申をアピールする中で考えていくべきだと考えます。

長い間、大変お世話になりました。ありがとうございました。

【家田委員長】 ありがとうございました。

岩倉先生、どうぞ。

【岩倉委員】 ほんとうに長い間、事務局の方、あと作業をバックアップしてくれた方々にも感謝申し上げたいと思います。

今回、答申が出て、かなり前広に路線を示してもらったわけなんですけれども、何回も、この審議会でお話あったとおり、自治体がこれからどう考えていくのか、これをきちっとやっていくのが非常に重要なわけですね。そういう意味で、自治体の方にとっては、すごい覚悟を持ってきちっとやっていっていただきたいというのが非常に言いたいところでは。

特に、先ほど山内先生から整備、制度の話もありましたけれども、そういう話も非常に重要で、これからやっていかなきゃいけないんですが、鉄道会社の経営がよくなるように、自治体がどういうふうな貢献ができるのかということ、きちっと考えていってもらおうということが、今回いろいろ提案された路線をつくっていく上で非常に重要だというふうに考えています。

簡単ですけど、以上でございます。どうもありがとうございました。

【家田委員長】 ありがとうございました。

竹内先生、どうぞ。

【竹内委員】 私も、まず最初に、事務局がまとめていただいたご苦勞ですね。それです。ありがとうございます。そして関係の自治体の方々、事業者の方々のご協力がなければ、答申は出来上がらなかったの、そのことについてまずはお礼を申し上げたいと思っております。

前回、お話ししたとダブっちゃうかもしれないんですけども、先ほどのパブリックコメントもそうでしたが、どうしてもついつい個別具体のプロジェクトに目が行ってしまう。でも、ほんとうの我々の目的はそうではなくて、この答申にあるように、東京の国際競争力の向上であったり、それから快適な輸送環境や駅の快適な空間の確保など、そういうさまざまなことが目的なのであって、その手段がプロジェクトなんですよ。そこを本末転倒にならないように考えていかなきゃいけないだろうと思います。個別のプロジェクトさえできれば、あとはいいということではないと思うのです。

さはさりながら、具体的なプロジェクトができない限りは、もちろん目的は実現できないわけです。先ほど皆さんもおっしゃったように、社会環境が大きく変わってきていますから、18号のときもやろうと思ってできなかったプロジェクトもあるし、あるいは逆に、18号ではなかったようなプロジェクトが意外にできちゃったということもあります。これらの背景には当然、環境の変化とか整備の条件が成熟したりしなかったりしたことがあったと思うので、そういうことは今後もあり得ることですから、これからもずっとフォローアップが必要になると思います。今後、プロジェクトの推移を見守って、あるいは柔軟にこのプロジェクトの進行も考えていくというような、そういう姿勢が大事ではないかというふうに考えております。

必ずしも会議に真面目に全部出た人間ではなくて、生意気なことを申し上げましたけど、ほんとうにこの2年間お世話になりました。ありがとうございます。

【家田委員長】 ご苦勞さまでした。

羽藤さん、どうぞ。

【羽藤委員】 私、全体通して非常に思ったのは、やはり2050年ぐらいに向けて、アジアでは10億人の人が増えるんですね。こういうことに対して、今回の答申では、非常にしっかりと、やはり空港アクセスというところに対して正面から取り組んで、首都の姿を、そういうアジアダイナミズムに対して切りかえていくんだというような姿勢を打ち出せた。それはおそらく首都の新しい形を形づくっている基盤になり得るんじゃないかなということで、鉄道整備を支える法制度も変わる中で、プラン・ドゥー型からチェック・アクション

ン型、あるいはコーチング型と言ってもいいかもしれませんが、非常に各事業者、それから自治体の皆さんに向かって、こういうことを考えて整備していくべきだという方針が示されたことは非常によかったのではないかなと思います。

また一方で、前回の関東大震災といっても、当然、私も生まれてないわけですが、首都圏の鉄道というものが大規模な災害を体験することなく、非常に長い時間が経過しています。今回の答申から15年、さらに考えた場合に、おそらく災害のリスクは非常に高まってくるように思います。そういう中で、私、駅あるいは防災ということを担当させていただいたんですが、おそらく品川であるとか、さまざまな駅がこれから出てくる。そういったものに対して、線、点、面、さまざまな立場から対策を、今回の答申の中に盛り込まれた要素を入れ込みながら、着実に進めていくことが、これが書かざる対策なのではないかなというふうに思います。ストック効果を最大限高めるような、当然、国の側としても事業制度の下支えも必要でしょうし、自治体、それから事業者の皆さんの頑張りも必要なのかなというふうに思います。

非常に長い期間、国土交通省の皆さん、それから事業者や自治体の皆さんには、快くワーキングの見学受け入れていただきまして、非常に勉強になりましたし、それから一緒に作業してくださった方々に感謝、お礼を申し上げます。どうもありがとうございました。

【家田委員長】 はい、ありがとうございます。

屋井先生、どうぞ。

【屋井委員】 どうもありがとうございます。

各先生方からほぼ出尽くしていると思いますが、私もあえて申し上げますと、まずほんとうにご苦労さまでした。大変すばらしい内容の答申ができ上がったと思っています。

特に国際競争力だとか、開発拠点関係だとか、そういう観点での鉄道の整備を、これからは精力的に推進していく段階になっていくと思います。そういう意味で、技術というのはハードの技術だけではなくて、先ほども話がありましたけど、ソフトの技術、鉄道のフュージビリティを計算するような手法もあります。そういったものも大いに外国に発信していただきたいというのは私からも申し上げたいと思います。

それから1点だけ、ほかの先生方と違うことを1つぐらい言うとする、今後、個別プロジェクトの計画や実行段階に入っていきますので、その段階で、一定程度、利用者や、あるいは住民の方々の理解も促進しながら計画づくりを進め、最終的には建設に至っていくこととなります。そういう道筋、あるいはプロセスを示すような、ある種ガイドライン

ですとか、手引きだとか、そんなものをこういう時代に、鉄道局さんが中心になってつくっていただいたりすると、これも最終的には、新たな鉄道の整備に資するのではないかなと思います。そんなところも、ぜひカバーしていただけるとありがたいかなと思います。

以上です。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。

僕も一言申し上げてと思います。

もう先生方が言ったのと重複ないところだけ言うと、これまで、ずっとさかのぼると、関東大震災の後の帝都復興計画のときに地下鉄の計画がスタートするんで、あれを前進かという、そうでもない言い方もあるんだけど、私からすると、あそこから始まって、10年置きとか20年置きにつくっているものですよ。それが今回、こうやってまとまったんだけど、ちょっと新しい時代に入ったなという感覚は、途中の議論でも思ったし、それからでき上がったものでも思っております。

それはラインで仕事をしていくというものだけじゃなくて、ポイント、すなわち駅で仕事をしていく。それから、ラインでもポイントでもないんだけど、事柄で仕事をしていくという新しい要素が入って、特に防災の問題と遅延の問題について、事柄で勝負という格好にしたんですね。すなわち、具体的には、見える化することによって、防災対策はどかがどのくらい進んでいるのか、あるいは遅延対策でいえば、遅延はどかがどのくらい遅れるのか、これをユーザー、あるいは普通の人々が見えるようにすると。それを通じて、事業者が率先してよくしていただくと、こういう仕組みをつくることによって前に進めようと、こういうものでございます。

途中で羽藤さんがおっしゃられたように、防災について言うと、この間、熊本が起こったわけですがけれども、この国はどこで何がいつ起こるか分からない国ですので、ここに書いてあるくらいのことですべてが満足いくというふうに思っているわけじゃ当然ないわけで、これをスタート点にしながら、もっと勉強しなきゃいけないなというマインドを、私は今、強く思っているところでございます。したがって、これは終着点なんじゃなくて、これが新しい時代の東京の鉄道のスタート点であるというふうに世界にもアピールする、そういうものになったんじゃないかと思います。

私からは以上でございます。

それでは、委員はみんな発言しましたんで、最後に国交省を代表しまして、藤田局長からお話をいただきたいと思います。

【藤田鉄道局長】 それでは、御礼のご挨拶ということで、一言、お話をさせていただきます。

平成26年4月の諮問から約2年間、大変長い間、本日で21回目ということでございますけれども、大変熱心なご議論をいただきまして、本日、答申をお取りまとめいただきましたことに心から感謝を申し上げます。委員の先生方のみならず、ご協力をいただきました地方自治体の方々、事業者の方々にも、あわせて御礼を申し上げたいと思います。

今、家田委員長のお話もございましたけれども、審議会の系譜として申し上げますと、東京圏の都市鉄道、昭和30年代の都市交通審議会から運輸政策審議会を経まして、その都度、大変貴重なご提言をいただき、それに沿って整備が進められてまいりました。交通政策審議会となってからは初めてのこのテーマでの答申を頂戴することになります。この時代にふさわしい課題のご提示をいただいたものと思っております。また、個別プロジェクトにつきましても、この時代に即した整理の仕方をしていただいたものと思っております。

審議の過程を通じまして、私ども事務局としましても、鉄道整備、随分進んでまいりましたけれども、なお、やはり地域の方々の期待、関心の強さを大変実感しておりますし、この国にとっても大変大事な課題であるということに改めて感じた次第でございます。これからは答申で示された課題への対応が私どもの仕事だと思っております。ぜひ実現に向けて取り組んでまいりたいと思っております。

事務局、これまでの審議の過程で、いろいろ至らない点、あるいはご無礼な点があったかと思っておりますけれども、そこはご容赦いただきたいと思っております。引き続き、この実施段階で、またご指導を賜りますようお願いを申し上げまして、ご挨拶とさせていただきます。まことにありがとうございました。

【家田委員長】 本日用意しています議事は以上でございますが、委員の皆さん方から、加えてご発言ございますか。よろしいですか。

それじゃ、事務局から連絡事項ございますので、お話しいただいて、私の司会はお返しいたします。

【五十嵐都市鉄道政策課長】 ありがとうございます。ご熱心にご議論いただきまして、まことにありがとうございました。

今回をもちまして小委員会の審議そのものは終了とさせていただきます。2年間にわたりまして、大変ありがとうございました。深く御礼申し上げる次第でございます。

答申で示されました事柄の実現に向けて、またご相談、ご指導いただくとお思いますけれ

ども、その節は引き続きよろしくお願ひしたいと存じ上げる次第でございます。

1点、連絡事項がございます。

本日の小委員会の議事概要についてでございますが、近日中に国土交通省のホームページにおい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も、委員の皆様方のチェックをいただいた上で公開する予定でございます。ご協力をお願いしたいと存じます。

以上をもちまして、委員会全て終了でございます。長い間、まことにありがとうございました。

— 了 —