

平成20年1月25日

【企画室長】 定刻前でございますが、佐和先生はもう少しおくれてこられるようでございますので、始めさせていただきます。交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会、第4回になります。

委員の皆様方におかれましては、お忙しい中、大変ありがとうございます。どうぞよろしく願いたいします。

鉄道局総務課企画室高橋でございます。森地部会長に議事をお願いするまでの間、暫時、進行を務めさせていただきます。どうぞよろしく願いたいします。

議事に先立ちまして、鉄道局長の大口より一言ごあいさつを申し上げたいと思います。よろしく願いたいします。

【鉄道局長】 先生方におかれましては、お忙しい中、この場にご参集いただきましてまことにありがとうございます。

ネットワーク・サービス小委員会、それから技術・安全小委員会でもご参画いただいている先生方には、既にもう私のほうから鉄道局長になってからごあいさつ申し上げておりますが、きょう初めてご縁をちょうだいする先生方が3名ほどおられるようございますが、重複しない範囲で私どもの今の状況だけ申し上げておきますと、現在、私ども、鉄道局全体で整備新幹線の問題、リニア中央新幹線の問題、地方鉄道をいかにして再生というのでしょうか、再構築していくかという問題、都市鉄道全体を磨き上げていくという問題、それにあとは横断軸として、ホーム柵も含めてバリアフリーとか、そういう時代の変革に即してというか、逆になるべく先取りしながら対応していくというような横軸の問題を含めまして、多忙を極めているというのが私どもの今の状況でございます。

前局長の平田のときもそうでございますけれども、一番要はやはり安心・安全でございます。安全・安心を担保しながら、いかにして技術を取り込んで、これから1億3,000万の国になってきた日本が、7,000万の国になっていく、その風景をイメージしながら、いわゆる合理化できるところは合理化する、そうしていかないと、多分、鉄道の運営も相当人に頼らざるを得ない部分を機械化あるいは省力化するためのいろいろな技術革新を導入していかないと、多分持ち得ない、維持できない、そういう時代がそんなに遠くな

い将来、来るのではなからうかなというふうに危惧しております。

片や地球環境問題がありますし、それから全体に石油の高騰とか、いろいろな国際情勢も響いてきていますので、そういうことから都市あるいは地方も含めまして、あるいは都市間の大動脈も含めまして、この鉄道という先人が嘗々と築き上げてきたシステムを後世にきちんとバトンタッチできるように、当然ながら私どももこの恩恵に預かるわけでありまして、しっかりとここで方向を見定めて、処方せんをまとめ上げていきたいと考えております。

そういう意味から、本日おまとめいただく施策も、そういう大きな流れの中のまさに要の部分の1つでございますので、ひとつ十分にご審議を賜りまして、いい結果に結びつけていきたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げたいと思っております。

【企画室長】 ありがとうございます。

本日は、委員及び臨時委員の方々15名中、現在11名、更に佐和委員がもう少ししたらおいでになりますので、計12名の方になると思っておりますが、ご出席をちょうだいしております。交通政策審議会令の第8条第3項が定めております会議開催の定足数である過半数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

また、資料、議事要旨あるいは会議の議事録の公開につきまして、ご了解を頂戴したいと存じます。ありがとうございます。

お手元の資料でございます。資料一覧、議事次第、配席図、委員名簿とございます。

資料としまして、資料1、地方鉄道の活性化に向けて。2として、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会・緊急提言（案）でございます。それから3として、技術・安全小委員会から鉄道部会への検討状況報告について。4として、最終取りまとめに向けてのスケジュール（案）をお配りしてあると存じます。

また、ご参考として、中間取りまとめで提言された施策に関する取組状況と題する資料をお配りしております。本日、皆様の貴重なお時間を頂戴しております関係で、審議資料の中には含めておりませんが、昨年6月にお取りまとめいただいた中間取りまとめでまとめられているそれぞれの事項につきまして、行政としても予算要求等々しっかりと取り組ませていただいておりますので、またお時間のございます折にでもごらんをいただけたらと考えております。ありがとうございます。

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、森地部会長にお願いを申し上げます。ありがとうございます。

【部会長】 どうもお忙しいところお集まりいただきましてありがとうございます。早速始めたいと思います。

議事次第でございますように、きょう、4つの議題でございます。第1番目の地方鉄道の活性化に向けて、資料1について、事務局からご説明をお願いいたします。

【企画室長】 早速、資料1について、簡潔にご説明をしてみたいと思います。資料1、地方鉄道の活性化に向けてでございます。

1ページでございますが、地方鉄道をめぐる現状としまして、沿線人口の現象、少子高齢化あるいはモータリゼーションの進展等によりまして、需要が長期低減傾向にございます。下のほうの図でございますが、使っている車両の車齢が大変高くなったり、老朽化が進みまして、施設更新の資金負担が事業継続のネックとなっておりまして、安全性向上、バリアフリーなどの新たなニーズへの対応が困難となる中で、利用者が減少するという、いわゆる悪循環も顕在化しております。

1枚おめくりいただきまして2ページでございますが、ここにお示ししているグラフは、縦軸に事業の経常収支率をとっており、上から下に行くほど収支状況が厳しくなります。

それから、左右の軸は輸送密度でございまして、これは左に行くほど厳しくなるということで、結果として左斜め下に経営状況が非常に厳しい事業者さん方が並んでいるところでございまして、実際に廃止をされた事業者さんを赤字で示させていただいております。

1枚おめくりいただきます。3ページでございます。実際に平成12年度以降、全国で23の路線が総延長500キロを超えまして廃止をされております。右下でございますが、平成17、18、19とペースが上がってきてしまっているような状況が読み取れると思います。

1ページおめくりをいただきます。4ページでございます。実際に全国で廃止をされた路線を図示させていただいております。ピンクが廃止を既にされたもの、オレンジは廃止が届け出られていて、後継事業者が確定していない路線ということでございます。

1枚おめくりいただきます。5ページでございます。えちぜん鉄道の経験と題しておりますが、これは平成4年に京福電鉄さんが存廃議論を始められまして、13年6月に二度の事故を経て、代行バスに転換したケースでございますが、鉄道運行から鉄道の運行停止、そしてまた鉄道再開という、3つの状況を経験した事例でございます。右のほうの図で、運行停止前の利用者が、一度かなり自動車のほうに流れていって、鉄道再開後、自動車から戻ってこられた方々が結構おられる、こんなことでございます。

1枚おめくりいただいて6ページでございます。えちぜん鉄道のケースにおきまして、代行バスによる対応を図ったわけでございますが、ピーク時間帯にバスが満員で乗り切れないとか、渋滞で学生が遅刻する、試験に間に合わない等々、新聞記事にも多々出ておったそうでございます。あるいは、19%の方々が外出機会を減少させる等、バスでもなかなかその対応を仕切れなかった状況がどうもあったようでございます。

1ページおめくりいただきます。7ページでございます。そのような中で、地域と一体で鉄道の維持活性化に取り組んでいる事例を幾つかご紹介しようと思います。

まず、観光を切り口とした事例でございます。平成15年に南海電鉄さんが貴志川線の廃止検討を表明されました際、存続に向けて地域住民の方々が動きをつくられて、沿線自治体が鉄道の用地の買い取りをされたというケースでございます。その後、沿線住民を中心とした支援と、観光を中心とした取り組みにより活性化を図っているケースでございます。真ん中の左であります、「いちご電車」への改装にサポーターを募集して、1,500人を超える方々の応募があったということ。あるいは、右のほうですが、猫の駅長というアイデアを取り入れられて、いろいろな話題を呼んだのでありましょ、猫の駅長の効果分を含めまして、輸送人員が対前年同月比で7%増えたというケースでございます。

1枚おめくりいただきます。8ページでございます。今の貴志川線のケースにつきまして、若干ご説明しておりますとともに、下のほうにイギリスにおける観光鉄道の例をつけてございます。これは鉄道自身がいわば産業遺産のようなもので、昔の技術あるいは産業の力を示しながら、みずから観光資源となって運行しているという事例をコラム的にご紹介しております。

1枚おめくりいただきまして、同じ観光を切り口とした事例であります、9ページ、鳥取県の若桜鉄道でございます。こちら基金の減少など非常に厳しい状況にあるわけですが、昔の駅舎の雰囲気そのまま残っている、非常にいいレトロな感じのものが残っておられます。木造の駅舎のほか、蒸気機関車の向きを変えるのに使ってきた転車台、これも日本では珍しいものですが、これらのものがそのまま残っておりますので、古きよきものをゆっくり味わってもらう、あるいは鉄道がみずからの魅力を訴えて観光資源となるといったような切り口からの取り組みをされているケースでございます。

1枚おめくりいただきまして10ページでございます。今度は切り口がまちづくりに変わっております。左は、伊予鉄道であります、公共交通機関の利用を促進するということで、駅前再開発を自治体さんがバリアフリー化を進めながらやられています。

右半分は、三岐鉄道の例であります。自治体さんがパークアンドライド用の駐車場を整備したり、沿線自治体や住民と協議の上で、暮らしに使いやすい駅の移設あるいは統廃合等の取り組みをされているケースであります。

おめくりいただきまして11ページでございます。交流・心のふれあいを大切にした事例と書かせていただいております。左から参ります。車内に沿線の幼稚園児のお子さんの絵などを展示して、おじいちゃん、おばあちゃんに乗っていただく。あるいは、生徒の協力による駅の飾りつけをされていたり、活性化に貢献した方々の表彰を行う等、いろいろな取り組みを通じて、最後のところでございますが、駅が地域の顔、あるいは鉄道が地域の宝であるといったような認識を生み出していきつつある例でございます。

以上、若干の事例を申し上げました。12ページ左側のところでございます。ご紹介しましたように、少子高齢化あるいはモータリゼーション等々、非常に厳しい時代の波にあられて、幹線道路沿いに商業施設が出てきたり、他の交通モードに押されてきているというのが地方鉄道をめぐる偽らざる状況なのかなと思います。

左下であります。事業採算性ということでは、なかなか存続が難しいような鉄道も多く、非常に厳しい経営環境にあるということでございますが、右のほうの半分の資料でございます。先ほど申し上げましたように、朝の通学時等、バス等で代替が困難な需要もある。ただ、1日を通して鉄道特性を発揮するだけの需要とはならない、ここが苦しいところでございます。あるいは、逆に言えば、バスでなかなか代替し切れないところなんだと考えております。高校生あるいは高齢者等々、移動制約者の方の足の確保という意味でも、地方鉄道は大変大きな役割を果たしておるのではないかと。あるいは道路混雑緩和、CO<sub>2</sub>排出の抑制、観光客等々、便益を地域にもたらしており、廃止されることにより、その裏返しの影響が出てくるのではないかとということを書かせて頂いております。

次のページ、13ページでございます。何でもかんでも鉄道であれば地域に残せばいいというものではないということは申し上げるまでもないことかと思っております。ただ、鉄道事業者さんによるぎりぎりの努力にもかかわらず事業の存続が困難となった場合に、地域において鉄道輸送を維持するのであれば、どんなサービス水準が必要か、また、その水準を踏まえつつ、鉄道がもたらす様々な便益、あるいは維持費等々を総合的に考慮して、地域で支えていくべきか否か、地域で評価検討していただいて、実施をしていただくということではないかという議論をさせていただいております。

1枚おめくりいただきまして14ページでございます。地域における合意に基づいた鉄

道輸送の維持に向けて、と題しております。3つのプロセスに分けて説明をさせていただきます。

1つ目が、そもそも先ほど申し上げましたように、何でもかんでも残せばいいというものではないと思いますので、鉄道輸送の維持、これが必要なのかなのか、この要否にかかる評価・検討を地域で行っていただくということであります。

2つ目は、残すのか、残さないのか。地域において合意形成をきちんとやっていただく。

3つ目のプロセスが、維持に向けた具体的な取り組みをどうしていくかということでございます。

この紙では俯瞰的にご説明申し上げましたが、以下、それぞれのプロセスに従いまして、少しブレークダウンご説明申し上げます。

15ページでございます。最初の維持の要否にかかる評価・検討の部分になります。左半分は、先ほどご紹介しました便益につきまして、例えば観光振興、まちの誇らしさ、移動制約者の足の確保、CO<sub>2</sub>排出削減効果等々、幾つかの評価項目を例として挙げさせていただいております。もちろん定量的に数値化できるものばかりではないと思います。定性的な評価を受けていくようなものも多々あるとは思いますが、ただ、鉄道が維持されること、あるいは鉄道がそこにあることの便益というのは、広く考えに入れていくべきではないのかという問題意識で書かせていただいております。

それから、右下は、今後講ずべき施策ということではありますが、評価・検討をするに当たって、ここにおいでになっている先生方はじめ、いろいろな方々のお世話になって、いわゆる評価マニュアルといったようなものもあり、大変よくできておりますが、地域の方々、例えば寄り合い所、集会所等々でごらんいただくときに、さらに進んで一般の方にわかりやすい形で少し加筆ができないかといったような問題意識で、「分かりやすい手引を策定」と書いております。

また、他の地域でこんな取り組みをやったらうまくいったということがわかってさえいれば、もっとこんなことができたのにと、気づきの視点から私どものデータベースの構築と情報共有の活性化に向けて取り組ませていただくということも有効なのではないかという問題意識でございます。

右でございますが、例えば2時間に1本ではじり貧になってしまっていて地域にこたえていないような状況があって悪循環に陥っているとすれば、地域が求めるサービス水準というものは、やはり地域自身で決めていく、それに見合ったコストをかけていくかどうかも含

めて決めていく、こういったようなことの前提として地域が求めるサービス水準を考えていかなければいけないのではないかと考えております。

16ページ、次のページであります。2つ目のプロセスであります。地域における合意形成についてであります。昨年10月に施行されました地域公共交通活性化・再生法でございます。この法律におきましては、地域にとって最適な公共交通のあり方につきまして、皆さんが主体的に考えていただきます。交通の事業者さん、道路管理者、公安委員会、利用者の方々等々、地域のすべての関係の方々を集まっていただく協議会で議論を尽くしていただいて、その中では当然、住民の方々からの改善提案なども入ってくると思います。あるいは協議会参加者の協議結果の尊重義務のようなものも法律で書かせていただいております。実現させることができる話し合いの枠組みとして、協議会をつくっておりますので、この協議会の議論を経て、地域における一番よい公共交通のあり方につき、地域公共交通総合連携計画をつくっていただくことになっておりますので、このスキームをご活用いただくということでございます。

右下であります。補助制度をつくりまして計画策定経費の支援をさせていただいたり、あるいは、地方運輸局、すなわち、私どもの地方の支部部局でコンサルティング事業を実施させていただいて支援をさせていただくようなことも有効ではないかといったような問題意識でございます。

1枚おめくりいただきまして17ページであります。3つ目のプロセスであります。実際に維持すると決まった場合にどうしていくかということであります。17ページは、現状でございます。一番下に資産の保有形態というとり方をしております。左に行くと上下分離型、右に行くと一体型と書いております。これは資産の保有形態に着目したものでございまして、必ずしも支援の手厚さの濃淡をあらわしているものではございません。

3つに分けますと、左から、いわゆる上下分離型ということで、第三種事業者が鉄道線を自分で保有管理しているケース。運行部分とインフラの保有管理部分を分けているケースであります。

2つ目に、自治体が鉄道線路を除きます資産の一部、土地などを保有して事業者さんの負担を軽減しているケースであります。

それから3つ目が、資産の保有関係はそのまま、自治体さんが各種補助を実施して事業者さんの負担を軽減しておられるケース。資産の保有形態に着目すると、このように、3つほどあるのかなというふうに思っております。

次のページでございます。18ページになります。バス等、他の交通機関と異なりまして、鉄道事業者におかれては、インフラ施設（土地、線路、駅等）をセットでみずから所有することが通例でございます。左下のところでございますが、地方鉄道のコスト構造を見たときに、ワンマン化、無人化による人件費の近年の削減等々、相対的に人件費が下がるということの裏腹で、施設保有経費の占める割合がどんどん増えてきておりまして、約半分弱になっております。

右下でございますが、地方鉄道の収支状況につきましては、現在、全体の約7割が営業赤字であります。ただ、施設保有経費を除くと、全体の約9割の事業者が黒字に転じるという試算をお示しさせていただいております。

19ページであります。上下分離をしておられるケースにつきまして図示をしております。肝は右の赤い部分であります。施設保有にかかわりません経費負担の軽減を図っているということでもあります。下のところあります。自治体さんが持つ場合と、民営で上下分離をやる場合、いろいろあるわけあります。例えば自治体さんのほうが第三種事業者として自分で持つ場合、もっと支援をしてあげたい、鉄道線路を自分が保有管理をして、運行事業者さんに使用料をとらずに無償で使わせてあげたいといったようなお声も聞きます。そのような場合に、鉄道事業法におきましては、第三種事業者としての地方自治体さんに事業料収入が一切ない場合に、許可基準の中に収支採算性を入れておくと、大変おかしな結果になってしまうものですから、そのようなケースにつきましては、事業採算性を見ないということで基準から外させていただくといったような課題があるということでございます。

1枚おめくりいただきますと20ページでございます。先ほどご紹介をしました昨年10月に施行されております地域公共交通活性化再生法、この協議会スキームを活用しながら、連携計画をおつくりいただくこととなります。現在、鉄道再生事業が既にこの法律の中に組み込まれておりますが、これは実際に廃止の届け出がされた鉄道事業だけでございまして、しかもそのような鉄道事業について、ほんとうにやめてしまうのかどうか、鉄道事業者さんと自治体さんがもう一度最後の話し合いをする、そういう場合をつくるという法律効果にとどまっております。

やはり、その後の切迫した状況、あるいは地方自治体さんの支援、本腰の入れられ方、あるいは地域における議論の盛り上がり等々を拝見していると、現行の鉄道再生事業の取り組みだけでは、なかなか実態に則していないのではないかということで、鉄道事業再

構築事業という事業類型を新たにつくったほうがよいのではないという、こういう問題意識でございます。

具体的には、廃止届けに至らないまでも、継続が困難な鉄道事業につきまして、鉄道事業者さんと地方自治体さんが共同で連携して計画をつくっていただいて、事業者さんはみずから経営の改善を図るとともに、市町村等の地方自治体さんなどが支援をされる。その中で事業構造の変更、先ほど申し上げた上下分離もございます。もちろん上下分離だけではありません。いろいろなやり方があると思います。例えば、土地などいろいろな資産を譲渡される。このように、事業構造の何らかの変更を行っていただいて、結果、鉄道輸送の継続を図るという事業でございます。

1枚おめくりいただきます、21ページであります。実際に法律をどう変えるのかというイメージをお示ししております。先ほど申し上げた地域公共交通活性化再生法の中に地域公共交通特定事業として、いろいろな事業があるわけですが、その中に鉄道事業再構築事業を追加するということでございます。

市町村等の地方自治体さんと鉄道事業者さんが共同で計画を作成して頂くこととし、対象としては、継続が困難または困難となるおそれのある事業でございます。

取り組みの中身としましては、左下であります。経営の改善、市町村などの支援、それから事業構造の変更。このような三位一体の取り組みをしていただく。個別の事業者さんの当該事業を維持していくということが直接の目的ではありません。地域において鉄道輸送がやはり大事だと、コストをかけても残したい、そこまでのご覚悟があって、地域の合意がとれて、関係の方々が心をそろえて向かっておられる場合に、当該路線における輸送サービスを維持しようという、ここが目的でございます。

つくっていただきました計画を国土交通大臣が認定させていただいて、法律上の特例措置を講じさせていただきます。具体的には、鉄道事業法の許可等々がございます。何となれば、例えば上下分離をされる場合には、古い事業を廃止して、新しい事業が二種事業、三種事業と出てまいりますので、それぞれについての許可手続であるとか、事業計画の変更等々、諸手続きがありますが、計画を国土交通大臣が認定をさせていただくときに、これらをワンストップ、パッケージで全部審査させていただく中で、許可を受けたものとみなすという事業法上の特例でございます。

それから、右下であります。上物を運行する鉄道事業者さんに無償で地方自治体さんが貸し付ける場合に、「公有民営」と書かせていただいておりますが、こういったような上下

分離につきましては、先ほど申し上げましたように、事業許可基準のうち事業採算性を適用することは適切ではないので、そこを外させていただくというようなこととなります。もちろん公有民営というのは1つのケースでございますが、私どもとしてすべからずすべて公有民営でなければならないとか、そういうようなことを申し上げているわけではございません。このような手続が鉄道事業法上、必要となってくるのは公有民営のケースでございますので、特に書かせていただいております。

一番下のところでありますが、このような取り組みを事業者さん、自治体さんが頑張っ  
てやっていただく場合には、国としても補助金等々により財政的な支援をするということ  
でございますが、22ページになります。財政支援のパッケージをご説明しております。

左に現行制度が書いてありまして、近代化補助がございます。頑張る地域、事業者に対  
する補助ということで、補助率の嵩上げをさせていただいたり、あるいは赤字要件の撤廃  
をさせていただいたり、真ん中辺の黄色のところですが、地方財政措置として、地方自治  
体による起債の特例、あるいは交付税措置、税制上の特例措置等々を含め、国としての総  
合支援パッケージをつくらせていただくということでございます。

それから右のほう、グリーンのところは、地域公共交通活性化・再生総合事業費補助と  
いうことで、鉄道事業に限らず、いろいろなモードについても、先ほど申し上げた法律の  
運用のための予算がありますので、これらにつきましても活用しながら、今まで鉄道事業  
について予算が出てこなかった実証運行の仕組みなどについても予算措置をとる。あるい  
は、一番右ですが、まちづくりとの連携した措置をしていきたいということとなります。

一番最後の紙でございますが、公有民営方式をとった場合のご説明であります。自治体  
さんが鉄道施設を保有することになりますので、いわば地方における行政財産であります。  
毎年毎年議会に諮って補助金を出すというのも大変いいやり方だと思いますが、公有民営  
方式をとった場合には、さらにまた安定的・継続的かつ地域の声を反映した輸送が実現さ  
れるのではないかというふうに評価・検討させていただいているところでございます。

ちょっとお時間をとりまして、恐縮でございますが、以上でございます。

【部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明について、ご質問、ご意見がございましたら、どうぞ。

【委員】 12ページですが、右上に地方鉄道の意義・役割とありまして、他の交通  
モードでは代替しきれない輸送需要の存在と書いてございます。この最初の説明に、ピー  
ク時においてはというくだりがあるんですが、これだと単に需要とキャパシティの問題

のように勘違いされかねません。これはおそらく道路混雑や気象条件などに影響されない  
定時性とか、あるいは専用軌道が用意されていることによる安全性とか、その類だと思  
うので、そのところを少しわかりやすく書いていただきたい。

一方、但し書きの方には鉄道特性を発揮するだけの需要とありますが、これはむしろ鉄  
道経営を維持するだけの需要にならない、ということだと思います。ですから、特性とい  
うのはむしろ上のほうで書くべきだと思うのですが、この点いかがでしょうか。

【部会長】 ありがとうございます。

【企画室長】 ありがとうございます。道路混雑をしないような定時性を前向きに評価  
すべきとの点、まさにおっしゃっているとおりであると思います。

鉄道特性と書きましたときに、いわゆる大量高速輸送機関としての鉄道事業ということ  
を考えて書かせていただいておりますが、そこをどうとらえるかということでございます。  
今後の議論に生かさせていただきたいと思います。ありがとうございます。

【部会長】 どうぞ。

【委員】 上毛電気鉄道の古澤でございます。お世話になります。

ただいま頑張る地域と事業者に対する国の重点的な支援ということでご説明いただきま  
して大変ありがとうございます。1点だけご確認、お願いさせていただきたいことがござ  
います。

今の資料の中の17ページでございますが、群馬県では、今、群馬型の上下分離と言わ  
れておりますような、施設の所有権を移さない上下分離が、鉄道の維持のため、これまで  
既に10年間行われておりました、これによりまして当社も何とか収支均衡や安全な列車  
運行が確保されているところでございます。このようなファイナンシャルな上下分離につ  
きましても、幅広くこの21ページの改正法律案にございます鉄道事業の再構築事業とし  
ての計画のご認定がいただけるのかどうか、その点をお聞きいたしたいと存じます。

なお、上下分離について、幅の広い解釈と適用をお願いしたいというふうに考えており  
ます。以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【企画室長】 大変ありがとうございます。

今ご紹介いただきました方式も鉄道事業を地域で支えていくという意味では大変大事な、  
かつ成果を上げている方式だと私どもも思っております。

他方、先ほどご説明しました法律の改正案でございますが、これは三本柱で成っております。経営改善、市町村等の支援、それから事業構造の変更でございます。事業構造の変更と言った場合に、地方の自治体さんが補助金を入れていただく。そのことだけでは、事業構造の変更に該当するのはなかなか難しいのかなと思っております。事業構造の変更、すなわち今までのやり方でギリギリ立ち行かなくなったものに対して、総合的な支援パッケージでこの法律に基づく法定の特別の事業として法律上の特別な効果を持たせ、支援をしていくということからすると、補助金を地方自治体から受けているだけということでは難しいのではないかと考えております。

ただ、いわゆる近代化補助、来年度から高度化事業補助と改めますが、それにつきましては、引き続き申請して頂くことが可能だと思いますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。以上でございます。

【部会長】 そのほかいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

ありがとうございます。ご発言がないようですので、次に参りたいと思います。

2番目の議題、地方鉄道の活性化に関する緊急提言(案)に移りたいと思います。まず、ネットワーク・サービス小委員会の山内委員長から、その概略についてご紹介をお願いいたします。

【部会長代理】 それでは、私のほうから、今ご紹介がありましたネットワーク・サービス小委員会で取りまとめを行いました。きょうこの鉄道部会にお諮りするという意味の緊急提言の概要についてご紹介申し上げたいと思います。

資料2にその内容がございますが、詳しくは後ほど事務局から再度ご紹介いただくということにいたしまして、私は概略ということで失礼しようと思っております。

先ほどの地方鉄道の活性化というようなことでいろいろな議論がございましたけれども、もともとネットワーク・サービス小委員会では、昨年の6月に中間取りまとめを行いました。その中間取りまとめの内容は、幹線鉄道、都市鉄道、それから今の地方鉄道、こういうふうなことになっておりまして、サービスについて幅広い課題についても議論をしてきたということであります。

ただ、ご承知のように、こここのところ、地方と都市の格差の問題の深刻化とか、あるいは地域の活性化とか再生、こういったものの重要性、喫緊性の課題のご指摘、こういったことが社会的にあるわけでありまして、特にそういったものを受けまして、今回、このネ

ットワーク・サービス小委員会でも諸課題に先行いたしまして、地方鉄道に焦点を当てて議論してきたというわけでありまして。先ほど、事務局から活性化に向けてということであるいろいろご紹介がありましたけれども、そういった内容のことでもあります。

その内容にもありましたけれども、地方鉄道の現状というのは、今もご発言がありましたけれども、地方鉄道の事業者さんによる経営努力、これが非常なものがあるということではありますけれども、ただ、沿線の人口の減少、あるいは少子高齢化、こういったことで輸送人員が長期的に低減していく、減っていく、こういう事態を招いております。ご承知のとおりでございますが、そのおかげで経営を取り巻く環境が一層悪化しているというのが現状かと思っております。

先ほどご説明にありまして、井口委員の質問にもありましたけれども、一度鉄道が廃止をされるということになりますと、もちろんバス転換とかいろいろな代替手段はあろうかと思っておりますけれども、必ずしも従前持っていた移動というサービスの機能を発揮できるわけではない、こういうことでもあります。

例えば、先ほどもご指摘がありました輸送力の問題あるいは定時性の問題、こういったことでありまして、必ずしもバス輸送が鉄道を完全に代替することはできないというのが実態であるというふうに思います。

この結果、鉄道を廃止することによって地域の経済が非常に大きな打撃を受ける、あるいは地域の活力といいますか、そういうものがそがれる、こういう議論だということでもあります。

先ほど、これも冒頭に鉄道局長からのお話がありましたけれども、これからのことを考える。高齢化していく、あるいは人口が減少していく、こういう日本の実態を考えると、特に地方におけるその実態を考えると、中高生とか、あるいは高齢化した高齢者の地域の人々の日常生活、そういったものを支える取り組み。あるいは、地域の経済の振興という意味では、観光というのは非常に大きな役割があります。観光振興というものも考えなければいけない。こういった非常に地域に大きな影響をもたらすと考えられますが、先ほどから申し上げているように、地方の鉄道は一生懸命努力をしていただくんですけれども、なかなか維持が困難となっている。先ほど冒頭にありまして、幾つかの鉄道も廃止され、また廃止の提案があると、こういうような事態だということでもあります。

以上申し上げましたようなことがこの鉄道のサービス小委員会で議論してきて、皆さんの共通の認識ということでありまして、これに対してどうしていくかということでありま

す。今、活性化策というところで具体的に既にご紹介がありましたけれども、幾つかの点について、ここで緊急に提言をして、これからの政策のあり方を示したらどうかということとであります。

まずその1つ目なんですけれども、その1つ目は、先ほどありましたけれども、地域の合意というのが非常に重要だというお話がありました。ただ、地域の合意と言ってもいろいろなあれはあるわけでありましてけれども、要するに、鉄道輸送がその地域で必要か必要でないかというようなことを話し合っていていただく、その際に、費用と便益とといいますか、効用とといいますか、そういったものを総合的に評価していただくということとあります。

その評価をした上で、広く地域で鉄道輸送の意義、あるいは維持存続の要否、こういったものを議論していただいて、地域で合意を得ていただくということがまず前提になるのかなと思っています。それが1点です。

それから2点目は、今もご議論がありましたけれども、やはりもう既に鉄道の経営者の方々、非常に経営努力をされているということはわかっておりますけれども、さらに地域でさまざまな支援を受けて鉄道の事業構造自体を変えるというようなことを考えたらどうかということとあります。

要するに、今までの延長線上でやるというのではなくて、例えば所有形態も1つの例になろうかと思えますけれども、これを含めた上で事業の構造を変革していただく。その上で鉄道事業の再構築を図っていただくという、これは2つ目の視点かなということとあります。

それから3つ目ですけれども、それは具体的にどうするかという話とあります。先ほどから言っておりますように、鉄道を廃止してバス輸送にする、それだけでいいのかということ、そうではない。ただ、鉄道とバスの差異を見たときに、大きな違いは何かということ、要するに、我々交通の供給者で言うところのインフラストラクチャー、上部構造と下部構造の問題があります。例えば、上部と下部を分けて、先ほどもありましたけれども、下部構造について公有というような、公に持つというような仕組みをつくるというようなことも1つの例として考えられて、そういうようなことを、要するに上下分離でありますけれども、そういうようなことによって経営負担を運行事業者から公的な主体に移していく、こんなようことも考えられるというのが3つ目の柱であります。

そのようなことをした場合に、4つ目ですけれども、いわゆる先ほどから出ていますけれども、頑張る地域、あるいは頑張る地方鉄道事業者、こういう取り組みに対して、国と

しても法制度面の措置あるいは財政的な支援を積極的に行う、こういうようなことでたえていこうではないかというわけであります。

以上のような4つの柱の議論がございましたので、それをもとに緊急提言を取りまとめました。資料2の具体的内容については、事務局のほうからご説明をお願いします。

【企画室長】 山内小委員長より意を尽くされたご紹介を頂きました。ありがとうございます。

貴重なお時間ですので、一言一言読み上げは控えますが、ポイントのみ事務的なご説明をしてまいろうと思います。

資料2、縦紙でございますが、昨年6月の中間取りまとめをいただいて以来、都市、地方の格差、あるいは地域の再生・活性化が喫緊の最重要課題ということでございます。経営状況の悪化に伴いまして事業廃止に至る事例が相次ぎます地方鉄道に特に焦点を当てて検討を進めることとしたという位置づけを書いております。一刻の猶予も許されない地域の再生・活性化に向けまして、部会として緊急提言をお取りまとめいただくという、この緊急提言の位置づけを書かせていただいております。

第2章、現状分析でございます。沿線の人口減少、あるいは少子高齢化、モータリゼーションの進展等々、非常に厳しい状況の中、利用者は長期低減傾向にございます。施設とか整備の維持管理上の不具合が発生するおそれ、あるいは技術の継承への懸念なども生じる等々、経営努力も限界に近づきつつありまして、地方鉄道の環境を取り巻く環境は近年一層厳しさを増している中で、地域の暮らしを支える鉄道輸送を絶やさず担っていくという、事業者さんの前向きな意思に基づいてさまざまな取り組みがあって、可能な限り努力を続けてきておられるわけですが、先ほど局長が申し上げましたけれども、日本の人口も減っていくことが予想される中、経営環境が今後大きく好転するということは想定しづらく、抜本的な対策を講ずることが必要ではないかと、こういう問題意識でございます。

2ページ目でございます。(2)はコスト構造上の主たる経営圧迫要因で、経営施設保有経費が経営を圧迫している大きな要因ではないかということでございます。

(3)は規制緩和の実施でございます。地方においては輸送需要があまり多くないため、事業者間の競争が促進される環境に乏しく、規制緩和の効果が発揮されにくいまま、需要の減少に伴って経営悪化から事業廃止に追い込まれる事業者さんが多々ございます。結果、多くの地方鉄道において、その存廃をめぐるぎりぎりの議論が行われている状況にあるとの認識を述べさせていただいております。

(4) 鉄道輸送の維持に向けまして、鉄道事業者さんの取り組み、あるいは沿線地域における地方公共団体さん、あるいは地域の住民の方々がサポーター制度の活用等により鉄道輸送の維持に向けてさまざまな努力をさせていただいておることにつき、事例を織りまぜてご紹介をしております。

3 ページ目でございます。鉄道がひとたび廃止された場合に地域にもたらす影響でございます。バス転換しても、豪雪地帯など、そもそもバス転換に適さない地域があるのではないか。中高生の通学に支障が出るのではないかと、高齢者の外出機会が減少してしまうのではないかと、観光名所の人出が減るのではないかと等々、地域にさまざまな影響を及ぼすことが実例とともに指摘をされておるところであります。

このような現状認識を踏まえまして、第3章、地域における鉄道輸送の維持に向けた指評価・検討と合意形成と題しまして議論させていただいております。

2 つ目の段落でございますが、鉄道事業者によるギリギリの努力にも関わらず、事業の存続が困難となりました輸送の維持について要否を議論する際には、利用しやすい運行ダイヤへの改善をはじめ、地域で求められるサービス水準を検討して、鉄道を地域が支えることによるさまざまな便益、あるいは輸送維持のための費用等を総合的に評価した上で、輸送の維持の要否、あるいは地域による具体的支援方法などにつきまして、丁寧な議論と評価を行っていくことが必要ではないか。

また、その際、地域のさまざまな関係者が主体的かつ積極的に参加して、相互に連携しながら検討してやることが大事ではないかということ述べさせていただいております。

その次の段落でございますが、2 行目、事業の再構築の支援によって輸送を継続させていくことが可能かどうかも十分検討していただいた上で、鉄道事業の存続自体を自己目的化させるのではなく、地域の鉄道輸送が地域の暮らし、観光あるいはまちづくりを支え、しっかりと地域に根ざした存在、内在した存在として、直接の利用者のみならず、幅広く地域の住民の方々に意義を見出されて、真に地域に必要とされているか否か、この点を地域において判断をしていただく、その上で合意形成をしていただくことが重要ではないかということ述べさせていただいております。

次に、3 つのプロセスについて記述させて頂いております。

ページの一番下、1 であります。維持の要否に係る評価・検討ということで、3 行目ですが、可能な限り客観的な評価・検討を行い、結果につきましては、地域で広く共有されることが望ましいということを書かせていただいております。

国といたしましても、わかりやすく示した手引きの作成、必要な助言をやらせていただく。あるいは、データベースを構築させていただく等々、支援策を講じさせていただく必要があるのではないかということでございます。

それから2つ目のプロセス。地域における合意形成でございます。

鉄道輸送を担っていただく事業者の前向きな意思、あるいは、覚悟、志と申し上げてもいいかもしれません。このような前向きな意思を大事にしながら、地方鉄道に対する関心を十分に高めた上で、地域において議論が進められることが適切であるということであります。

この際、平成19年10月から施行された地域公共交通活性化・再生法に基づく総合連携計画の枠組みを使っていただいて、協議会、利用者の方々からの提案制度などを活用しつつ、地域全体で広く情報共有と合意形成を図っていただくことが望ましいということでございます。

その際、国といたしましても、まちづくりや観光の切り口と連携したコンサルティング事業の実施等々、必要な支援をさせていただくことが必要ではないかということでございます。

第4章でございます。これは3つ目のプロセスに特に引きつけた内容でございます。前書きのところを読ませていただきます。地域の鉄道輸送を担い、地域に貢献していくとの事業者の前向きな意思に基づく取り組みと、それをしっかりと支える地域の支援、この2つに基づきまして、鉄道輸送の維持が図られる場合には、上下分離あるいは土地などの重要な資産の地方公共団体による保有等々によりまして、事業構造を変更し、事業を再構築することが必要ではないか。また、このような頑張る地域と鉄道事業者の真摯な取り組みに対しまして、国としても必要な支援を積極的に実施していくことが求められるということでございます。

そして、地域にさまざまな経済的、社会的便益がもたらされればよいなど、すなわち、中高生の通学、あるいは高齢者の買い物、通院などの暮らしの移動手段が確保されるということ。あるいは、駅機能の高度化、これはスーパーマーケットや公共施設など、いろいろな施設と駅が一緒になったらいいなという問題意識ですが、これらによる駅機能の高度化、あるいはパークアンドライドの推進、バスとの接続の改善等々によりまして、人々が集い、出会いや笑顔にあふれて暮らしを豊かに彩るまちづくり、このようなものの核として駅が地域の発展の礎となったらいいのではないかと。あるいは、鉄道が沿線の景観や古き

よきものをゆっくりと味わってもらうための交通手段、また鉄道がみずからの魅力を訴えて観光資源となること、これらによりまして、鉄道を中心とするにぎわいや、人々の交流が盛んになって、地域が活性化されていくことが期待される、こういう願いを書かせていただいております。

次のページでございます。鉄道事業の事業再構築に向けた取り組みということで、事業者さんにおかれては、「出かけたくなる楽しい町」、あるいは「賑わいのある町」の実現を目指して鉄道事業の再構築を図る上で、まず、みずから事業の経営改善に取り組んでいただくことは論を待たないと書かせていただいております。

ぞうきんを絞るような懸命な合理化努力をしていただいていると思うのですが、さらに、経営合理策はもとより、利用促進のためのサービス向上に向けた前向きな取り組みを地方自治体等の支援を受けながらやっていただくのではないかと、こういう意味で、積極的な経営改善の努力をしていただけたらと思っております。

それから、これに対する地域の支援としては、財政的支援はもとより、ソフト的なものも含めた利用促進策などなど、さまざまな取り組みを地域の実情と工夫に応じて適切に組み合わせる行っていただくことを期待したいということでございます。

3つ目でありますが、これらの「頑張る地域と鉄道事業者」による取り組みをより円滑に実施していただくために、上下分離、あるいは事業の譲渡・譲受等々、事業構造の変更を行うことが有効なのではないかと思っております。

これらにつきまして、国としても、観光振興あるいはまちづくりの施策と連携しながら、制度面、財政面などから頑張る地域と鉄道事業者を支援する総合的な支援策を講ずるべきではないか、先ほど申し上げた手引きの作成や助言の提供等々に加えまして、6ページ目でございますが、法制度面、あるいは財政的な支援が必要なのではないかとということでございます。

(1)の法制度面の支援の2つ目のパラグラフの後ろのほうですが、「鉄道事業再構築事業」を法律の中に新たに追加をさせていただいて、地域の方々や事業者の方々の取り組みに対する制度的な受け皿としてつくらせていただくということでございます。

その際、具体的な法律効果としましては、事業構造の変更に当たって、鉄道事業法上の事業許可や基本計画の変更認可等々、手続きの簡素化あるいは迅速化をさせていただく。

さらに、公有民営方式をとられる場合には、多様な選択肢を提供させていただくという観点からも、鉄道事業法上、それが引っ掛かりにならないよう、これを実施することが可

能となるように所要の改正を加える。具体的には、先ほど申し上げました事業採算性を許可の基準から外すということでございます。

このような法制度面の支援に加えまして、(2)であります。これらの取り組みが、厳しい経営環境、あるいは地方自治体の厳しい財政事情の中で行われるということにかんがみまして、国としても、予算制度、あるいは所要の税制措置、地方財政措置で支援をさせていただかなければならないという思いを書かせていただいております。

6ページ目の下のほうでございますが、公有民営方式で上下分離をする場合には、鉄道事業の一番の命であります安全をゆるがせにすることのないように、第三種鉄道事業者となる地方公共団体におきまして、鉄道施設の維持管理の業務を第三者に委託する場合、第三者鉄道事業者としての責任はもちろん地方自治体にきちっと負っていただきながら、日常的な保守点検管理等々、ほかの事業者の方に委託をするといったような場合に、安全を揺るがすことのないよう、業務の受委託の適切な運用をはじめ、安全管理体制のあり方について、具体的な運用指針を国としてもきっちり明確に示していく必要があるのではないかといいことを書かせていただいております。

最後のページでございます。地方におきまして鉄道は地域の足として、照る日も曇る日も長く人々の暮らしを支えてこられたわけでありまして。少子高齢化、あるいはモータリゼーションの進展などなど、時代の波にあらわれて事業としての存続が危ぶまれる事例が出てきております。地方鉄道が一人鉄道事業としてのみ地域に存在するわけではないわけでありまして。その意義、役割が問い直されて、地域の支援によって存続させるべきものか否か、真剣に地域において議論していただく中で、その結果、地域に貢献する鉄道輸送を担っていくとの確固たる意思を持って地方鉄道が運営される場合に、人々の暮らしや地域の発展にとってなくてはならないものとして再認識をされて、夢のあるまちづくりに活かされて、地域の未来を切り開く観光振興、これにも重要な役割を果たし、利用者はもとより広く地域の人々に愛されて、地域とともに発展していくように切に願うという思いを最後の結びに書かせていただいております。

先ほど、山内小委員長からご紹介いただきましたように、ネットワーク・サービス小委員会で極めて議論していただきましたことを踏まえて、法律の提出も含めまして、ご提言いただく案をまとめさせていただいております。以上でございます。ありがとうございます。

【部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明について、ご意見、ご質問をお願いいたします。

いかがでしょうか。どうぞ。

【委員】 この提言については、非常に賛同いたします。ぜひとも意見とか質問ではなくて、希望という意味で今から述べさせていただきたいのですけれども、この中で4ページ目で、2番、地域における合意形成という中の最後のほうに、コンサルタント事業の実施というふうに書いてあります。今後、地方鉄道が活性化していくということでは、コンサルタント事業というものが非常に重要になってくるのではないかと。そういった意味で、この分野における人材育成とか、そういった先のお話をちょっとここで欲張って言わせていただいてしまうんですが、地域運輸局がこの事業をやっていくように今は書いていますが、今後、鉄道が将来にわたって運営していく上で、少子高齢化だけではなくて、温暖化のことを考え低炭素社会になっていく。そういった意味では、学校に通学するというのが今は常識ですけれども、サテライト授業とあって、今後は学校に行かなくなるのが当たり前の社会になってくるかもしれない。そういう低炭素社会に向けて、あるいはいろいろな未来シナリオに向けて、その地域でどう地方鉄道を活性化していくべきかということやいろいろな視点でアドバイスできるようぐらいの質の高いコンサルタント事業が必要だということも、そういう意味での人材育成をぜひとも手がけていっていただきたいということが1つの希望としてここで述べさせていただきたいと思います。

【部会長】 ありがとうございます。

そのほかはございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

どうぞ。

【委員(代理)】 日本民営鉄道協会です。ほんとうにすばらしい緊急提言でございます。

最後のところで、「地域の足として照る日も曇る日も長く人々の暮らしを支えてきた」、これも私ども地方民営鉄道、上毛電鉄さんもおられますけれども、この表現は非常に感激すると思います。

また、このいわゆる制度、存続すべきものは存続できるという枠組みをつくっていただく、これは地方鉄道の行く手にほんとうに希望の光をともしものだろうと思います。また、鉄道が存在する地域にも将来の希望の光がともってくる、このように考えております。

私ども、この制度ができましたら、ぜひ地域のこの制度への理解が得られるように努力をしてまいりたいと思います。ほんとうにどうもありがとうございました。

【部会長】 ありがとうございます。

そのほかはいかがでしょうか。

それでは、よろしいでしょうか。

私のほうからも1つだけ。事務局には前に申し上げていたんですが、これを実施するときに、自治体の方にぜひ災害が起こったときにちゃんと対応していただくように、よくお話し合いをしていただきたい。災害があちこちで起こって、それで再起不能という、そういう可能性がたくさんありますので、よろしくお願ひしたいと思います。

よろしいでしょうか。

幾つかお話がございましたが、この原案については、このとおりで結構ですというふう  
に受けとめましたが、鉄道部会として、この緊急提言（案）を了承するというところでよろ  
しいでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、そういうことにさせていただきます。

次に、議事3、技術・安全小委員会から鉄道部会への検討状況報告に移りたいと思いま  
す。こちらは私が小委員会の委員長を務めておりますので、検討状況の概略についてご紹  
介させていただいて、その後、事務局からご説明いただきます。

昨年6月の第3回鉄道部会での議論において、技術・安全小委員会のもとに、4つのワ  
ーキングを設置することを決定いたしました。1番目が、安全・安定輸送を実現するた  
めの具体的方策を検討する安全・安定輸送ワーキング。それから2番目が、経営体質強化に  
も資する技術の強度化、高度化方策を検討する技術企画ワーキング。3つ目が、鉄道の未  
来を切り開く技術開発のあり方を検討する技術開発ワーキング。4番目が、地球環境改善、  
国内産業強化のための海外展開戦略を検討する海外展開・国際貢献ワーキング。この4つ  
の設置を決定いたしました。

その6月以降、各ワーキングで議論してきた検討状況の報告を、ことし1月8日の技術・  
安全小委員会にて行いました。小委員会にて、今後、鉄道に期待されるもっと安心・安全  
で快適安定な輸送サービスを実施するため、将来を見据えた鉄道技術と体制について根本  
まで立ち返る真剣な議論を展開していただきました。特に事務局から、なるべく原点に立  
ち戻って幅広く議論するようにということで、大変活発な議論をいただいております。

各ワーキングの検討状況ですが、安全・安定輸送ワーキング、1つ目は、4回開催しま

した。運転事故件数約3割削減や、インシデント制度の検証などについて検討をさせていただいております。

2番目の技術企画ワーキングは、5回開催して、性能規定化のメリットの発揮、あるいは望ましいアウトソーシングのあり方等について検討いただいております。

3つ目、技術開発ワーキングと海外展開・国際貢献ワーキングは、これまでそれぞれ2回開催して、現状の課題を整理して、今後の組織体制のあり方についても踏み込んでいただく予定でございます。

各ワーキングの議論を横断して言えることは、いま一度、鉄道技術が土木、電気、車両、運転等、分野横断的なシステム技術であることを再認識する必要性と、分野横断的な鉄道技術者としてさらなる技術レベル向上が必要である。あるいは、各事業者の技術レベルと各線区の状況に応じた検討の必要性、あるいは技術の向上と産業の発展は連動しているので、鉄道技術の発展には産業としての発展の必要性が大変重要である、こんなことが議論の背景にあるかと思えます。

今後、各ワーキングの議論を深度化するとともに、鉄道技術の体制の将来像を構築していきたいということでございます。

今回は技術・安全小委員会から鉄道部会へこれまでの検討状況を報告して、委員各位のご意見をいただきたい、こういう趣旨でございます。

それでは、事務局からよろしく願いいたします。

【技術企画課長】 それでは、技術企画課長の河合でございますが、小委員長をお願いしております森地先生からご紹介いただきました技術・安全小委員会の検討状況についてご報告を申し上げます。

資料3でございますけれども、1枚目に総論ということで、簡単にご紹介いただきました4つのワーキングの設置の背景をご説明申し上げます。

社会経済情勢の環境という観点で、世の中がどうなっているかということを一番左側にまとめてございますけれども、1つは、安全・安心に対する国民の期待が非常に高まっている。それから、少子高齢化というような状況の中で、鉄道についても厳しい経営環境がますます進展することが予想される。それから一方で、都市あるいは各地域の活性化に向けた鉄道に対する期待も高まっている。あるいは、地球環境問題等、地球規模の課題への対応としても鉄道に対する期待が高まっている。それから、途上国の発展への貢献ですとか、鉄道産業の輸出振興、あるいは、もう少し幅広い問題として、情報通信技術が従来に

比べて飛躍的に高度化していて、これがまた鉄道技術にもいい影響を与えるのではないか、こういう社会情勢を踏まえまして、これから10年、15年先の鉄道の技術のあり方を議論しようということで、こうした1つは安全・安心に対する期待に対しては、どうも最近、事故件数が下げどまっているという問題があって、もう一度、事故を減らす努力が必要なのではないか。それから、経営環境に対しましては、安全を確保ということを前提とした上でコスト削減がより一層求められている。あるいは、技術者の減少、それからアウトソーシングによって一事業者の中で技術の維持継承が難しくなっていくのではないか。一方で、鉄道に対する期待に対してさらに魅力のある鉄道サービスの提供。あるいは、具体的に鉄道の技術分野での国際貢献ですとか、海外展開、あるいは鉄道の国内でのパイが小さくなっていることに対して、産業を海外に広げていく必要があるのではないか。一般的な技術の高度化に対して、従前、鉄道の中に閉じていた技術を、もう少し鉄道の枠を超えた視点で取り込んで新しい鉄道の技術体系をつくっていく必要があるのではないか。

こういうことを整理いたしまして、さらに事故を減らしていくために、安全・安定輸送ワーキング、それから円滑な技術の継承と将来望まれるような鉄道輸送の形に対して技術でどうこたえていくか、これを技術企画ワーキングで、海外への展開について、海外展開・国際貢献ワーキング、そして新たな技術をどう取り込んで、しっかりした次の世代のための鉄道のシステムをつくっていくための技術開発をどうすべきかということで、技術開発ワーキング、こういう4つのワーキングをつくらせていただいたところでございます。

次に、それぞれのワーキングでどんな検討をしているかを簡単にご紹介申し上げます。

まず、安全・安定輸送ワーキングでございますけれども、過去15年で運転事故件数、これは現在、約800余件でございますけれども、大体15年で事故が3割減ってきたのでございますが、ほぼ下げどまってきているということで、再度、15年先でもう1回3割ぐらい減らせないだろうか、こういう議論をしております。

ただ、事故の9割以上が踏み切りでの事故ですとか、プラットフォームや線路内の立ち入りによる事故ということで、鉄道事業者単独での努力で減らすことが限られてきているということで、従前のように事業者での努力に加えて、外に向けてもう少し事故を減らす努力をしていかないといけないのではないかと、こういう議論をいたしております。

それから、インシデントですとか、輸送障害、これはあらゆるトラブルですとか、人が飛び込んだとかということで列車がよくおくれますが、こういう問題に対してこれからどういうふうに分析をして、事故だけではなくて、そういう安定した輸送に向けてどうい

ことをやっていったらいいか。

また、インシデントの場合には、具体的に事故になっていないものですから、どうやって事故の芽を、現場の人にプレッシャーをかけずに引っ張り出して事故を未然に防止するための手がかりにしていくか、こういうことを議論しているところでございます。今後、各事業者の中での安全管理体制、これは福知山線の事故の後、法制化したものでございませけれども、これに魂を込めていくか。あるいは、それに対する行政のほうもどのように対応していったらいいかということ踏み込んで検討してまいりたいと考えてございます。

次に、技術企画ワーキングでございます。大きく3つの切り口で考えてございます。

1つは、技術基準を今まで非常に細かく定めていたものを、7年前に性能規定化ということで、詳細な内容はすべて鉄道事業者にお任せするという形で性能規定化をいたしました。これがちゃんと生きているかどうか、活用されているかどうかという検証をしてみました。大手では、これによって新しい車両が開発されるとか、信号システムが適用されるということで、それなりの効果が上がっているようでございますけれども、地方の規模の小さい鉄道では、なかなかそれを自分の線路に合ったように適用しがたい、技術的にもうまくこなせていないのではないかという議論がございまして、今後、そういう鉄道事業者に対して、鉄道界全体で技術的な支援をしていく枠組みを考える必要があるのではないかと、こういう議論をしております。

もう1つ、足腰の強い一層高度な技術と体制の構築ということで、もしかすると最近、技術力が落ちているのではないかと議論をしております。それは1つは、技術者が相対的に減ってきている、あるいは新線建設や何かが少なくなってきた、技術者が技術を磨く機会も減ってきている。さらにアウトソーシングや何かで現場に出る機会も減っている。こういうことで技術力が将来にわたって落ちていくのではないかとこの観点から議論させていただいております。

これに対しまして、そもそも鉄道事業者が本来的に最後まで持っていけない技術は何だろうか。あるいは、将来、技術力を維持できない鉄道事業者が出てきたときに、どういう形でみんなで支えていったらいいだろうか。こういうことを議論させていただいているところでございます。

それから、従来は新線建設によって鉄道を高速化して、より高いサービスをしていく、こういうようなことで鉄道の技術が進んできたわけでございますけれども、これからはなかなかそういう形でリニューアルはできないだろうと。そういう中で将来さらに望まれる

高いレベルの輸送サービスを実現するために、どういうインフラなり、制度をつくっていったらいいだろうかという議論を始めてございます。ここは非常に難しい課題がございますし、ネットワーク小委員会との連携も必要なところでございまして、限られた投資の中でどれだけのものがつくっていただけるだろうかということをごこれからさらに深めていきたいと考えているところでございます。

次に、技術開発についてでございますけれども、これはまだ議論を始めたところというのが実態でございますけれども、やはり1つは社会的に将来どんな鉄道が求められているのだろうか、それにこたえるために将来予想される経営環境の中で、どんな技術開発をしていったらいいだろうかということをご今、議論を始めているところでございます。

これから1つは事業者の中にある技術開発部門、それから国鉄改革とともに発足いたしました鉄道総合技術研究所という鉄道専門の研究機関、あるいは大学等々、いろいろな技術開発や研究を行う機関がどういうふうに分担していったらいいだろうか。あるいは、そこに従事する技術者の技術力をどうやって高めていったらいいだろうかということをごこれから議論してまいりたいと考えているところでございます。

最後でございますけれども、海外展開・国際貢献ワーキングでございますが、大きくは途上国等々から日本の鉄道技術に対する支援の要請と、一方で国内の産業界から海外に出ていきたいという要請をどういう形で円滑に進めていったらいいのかというのがテーマでございますけれども、そもそも何で海外に出ていくんだという議論、あるいはどうもやはり今まで日本の産業界が国内の個々の鉄道事業者のニーズに応じて個別に発展してきた技術という傾向が強い。一方で、欧米の鉄道メーカー等々の動きは、もともと輸出を念頭に置いて、そういう技術体系をつくってきた。そのギャップの中でどういうふうに我が国の産業界が海外に出ていくと、相手国にも喜ばれる鉄道システムを協力できるのか、こういう議論を始めたところでございます。

まだまだ海外のメーカーですとかコンサルタントが、一体どういう仕組みで、どういうふうに人材を調達して協力をやっているのかということもよく見えていないねという議論になってございまして、敵を知らばというのも変でございますけれども、よくよく周りの国がどういうことをやっていて、一方で途上国その他ではどういうニーズがあるということをごきちんと整理をして、それにこたえられるだけの組織、今、ほとんどきちんとした組織がないような状況なものですから、どういう組織で鉄道界全体で海外に対して出ていったらいいかということをご議論しよう、最終的にはその組織論まで持っていきたいとい

うことで議論をさせていただいているところでございます。

まだまだふるしきを広げている途中ということでございまして、6月に向けまして、できるだけ幅広く15年先を見通した技術屋のあるべき姿を4つのワーキングを通して整理していきたいと思っております。簡単でございますが、ご報告を終わらせていただきます。

【部会長】 どうもありがとうございます。

それでは、ご意見をお願いいたします。

どうぞ。

【委員】 井口でございます。ただいま河合課長、その前に森地先生からお話がありました。この課題について着々と検討を進めておられることに敬意を表します。河合課長さんは、もう既にここに説明されたことですが、ちょっと斜めに見た意見を申し述べさせていただきます。

要するに、ここでは鉄道技術政策を決めるということだと思っておりますが、問題点を整理して、よく理解するという必要があると思っております。技術、私は自動車にも関係しますし、宇宙にも関係しますので、それらを総合的に見てみますと、技術は確かに非常に一般的なもののなんですけれども、分野ごとに性格のちがいがあると思っております。鉄道技術の性格は何かと一言で言いますと、そのほとんどを所有しているのが産業だと思っております。つまり、大学もあり、研究所もありますけれども、その中核を産業自身が持っているという意味で、鉄道技術は産業技術であるといつてよろしいと思っております。

鉄道技術の中核が産業にあるとなると、産業が拡大していくときには技術も発展していくでしょうけれども、逆に産業が縮小するとなると、うっかりすれば衰退してしまうというおそれがあると思っております。また、技術は国際競争にさらされますので、国際競争に勝てるだけのものがなければ、またこれは問題があるということではないかと思っております。

そういう観点からすれば、対策というのは、産業を大きくするのか、これは国内にマーケット拡大を求めるといふことだろうと思っております。逆に産業が縮小するのであれば、産業が縮小してもなお技術だけは伸びていくような技術政策は何かということになります。今、両方が必要なんだろうと思っております。

まず最初に、産業が縮小してもなお技術を発展させる政策を考えるときのいろいろな問題点は、国鉄時代であれば国が技術開発を行っておりましたので、その成果というのはだれでもがただで使えたということでしたが、今は鉄道産業というのはほとんどが民営ですから、開発した技術はその企業のものであり、国や他企業が自由に使えません。

それから、鉄道事業自身は、技術を利用して輸送を行うサービス業ですから、したがって、鉄道技術の中心というのは、一種の利用技術、つまり、オペレーション、運用とメンテナンスが中心になります。したがって、その構成要素であります設備とか機械は、例えば路面電車のLRTを最初は輸入して使いましたね。今はもう国産したのかもしれませんが、それでもいいわけです。サービス事業が成り立つわけです。つまり、外部から技術を調達すれば済んでしまうという性格があります。別な言葉で言えば、研究開発をしなくても済んでしまう。現在大規模に研究開発機能を持つのはJRの2社というのでしょうか、あんまりははっきり言うと語弊があるかもしれませんが、これは民間の会社ですから、開発成果は知的所有権で保護されるわけで、国が自由に使えるわけではない。売ってはくださるでしょうけれども、心配しますのは、その対価が高いのではないかという気がします。その上、この2社が開発する技術は自社のためですから、他の企業が必要な技術開発をどこでどのようにして開発するのか、あるいは海外から調達するのか心配です。

これは河合さんもおっしゃいましたように、これから少子化、理科離れで、今後日本の技術力は低下すると見るほうが正しいのではないかと思います。その中でどうやって今の、産業が縮小していくのに技術だけが伸びていくという政策を立てるか。技術に関しては、前の資料に鉄道事業再構築事業というのがありましたけれども、鉄道技術の再構築事業が要るんじゃないか。今までの技術は、例えばATSをみても、あまりにも複雑になっているから、整理し再構築しないと継承ができないのではないかと心配です。

それからもう1つは、海外市場拡大を図る場合の問題点としては、繰り返しになりますけれども、技術開発成果を所有するJRは国内の地域密着型のサービス企業ですから、輸出の役割は担っていない。

一方では、国内市場で満足してきたメーカーは規模が小さくて、国際競争に勝てるだけの研究開発能力があるのだろうか。メーカーさんには大変失礼な言い方をしますが、ヨーロッパの大メーカーと比べて本当に太刀打ちできるのだろうか。その辺の産業構造的なことをどうするかというのが一番心配なところでございまして、それに対する的確な対策、政策を出していただきますと、大変ありがたいと思います。

【部会長】 ありがとうございます。大変重要なご指摘をいただきました。

そのほか、いかがでしょうか。

どうぞ。

【委員】 これを拝見していると、ところどころに地球温暖化問題とか、そういったこ

とが出てまいるわけですが、鉄道輸送というのが人キ口当たりで見れば、あるいはトンキ口当たりで見たら、圧倒的にその他の交通機関をしのぐこと、これはもちろん申すまでもないわけですね。そういう気候変動問題と申しますか、温暖化問題を考えるときに、最近、I P C C なんかで議論されているのを見ていますと、Mitigation and Adaptation for Climate Changeという言い方をするわけですね。つまり、Mitigationは緩和ですから、Climate Change(気候変動)を緩和するという、これは確かに鉄道というのは緩和、Mitigationのために大変有効な交通機関であるということは、これはもう申すまでもない。

問題は、Adaptation forというのは、例えばものすごく洪水が起こりやすくなるというような場合、あるいは台風なんかの強度が非常に強くなる。頻度も増えるというようなことが現に我々の実感として体験しているわけですね。そういうときに、さっき部会長が自然災害にということをおっしゃいましたけれども、それとも関係するわけですが、Adaptationという点で、例えば道路と鉄道を比べて、より災害に対して、温暖化あるいは気候変動に伴う災害に対して、鉄道をよりバルメガブルでないようにするということがやはり重要ではないかと。そのためには、実際に鉄道を敷設する場合にも、今まで想定外のような大洪水とか、大型台風が襲来するというようなことを前提にして、これからはそういう新しい鉄道を敷く場合には、そういうことも考慮に入れなければならないと。そして、例えば洪水による地盤沈下とか、地盤の崩壊みたいなことに対する強度と申しますか、とりあえずそういう点に関しても、やっぱり道路と鉄道を競って、やっぱり鉄道が有利であるというようなことも、あるいはそういうふうにするためには、どういうふうな鉄道を敷設する際に配慮が必要になってくるのかとか、そういうこともご検討いただければと思います。

【部会長】 ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。

どうぞ、冒頭申しましたように、河合技術企画課長から幅広くと言われていています。どうぞ。

【委員】 高橋と申します。

安全・安定輸送に関して、やはり踏み切りやホーム、線路での事故が多くても、これはまず利用者の側で注意を促進するしかないのだということ、本当にそのとおりだと思います。ただ、利用者自身ができるかぎり注意してもうまくいかない場合、例えば、私のように目が見えなくて歩いている場合、ホームからの転落というのは、ある状況下ではもしか

したら避けられないことかもしれないですね。そのときに、技術安全委員会という場でどこまでが範囲になるのか難しいとは思いますが、もし周囲に目撃者がいた場合、まず何をすればよいのか、何ができるのか、そのようなことの周知徹底というのも事故を防ぐための大切な技術だと思うのです。そ特に危険に遭いやすい人たちが移動しているのを周囲が見た場合、どうすればより安全が確保できるのかということ、駅で働く方々や一般の方々が、そのような人を目にしたとき、どのようなことができるのか、ホームからの転落などを目撃したとき、何をすればよいのか、そのようなことをより多くの人々に知らせていく教育や実地訓練のプログラム、告知や呼びかけの仕組み作りが必要だと思います。

もう1つは、機械的な技術の面で、ホームドアなど、安全のためのいろいろな技術が実用かされてきて、私なんかは本当に助かっているんですけども、それでもやはり、例えば車が踏み切りにはまってしまって抜けられないとか、私のような者が線路に転落してしまって上れない状態で、まだ電車が来ていないんだけど、上れなくてどうしようと思っている間に電車が来てしまって事故に遭うというのは、やはりとても悲しいことだと思うんですね。その時間の中に何かができる技術というのがぜひ欲しいというのが、ふだん鉄道を利用している私の希望です。周囲の人がすぐに電車をとめることのできる非常ボタンを押せる、あるいは押すことを思いつくだけの周知徹底がなされていくとか、常に目撃者がいるとはかぎらないので、そういう特に危険に遭いやすい人は自分自身が何か手立てを講じられるようなもの、発信機なり何なりを持ち歩けるような制度をつくるとか、そのような技術もご検討いただければうれしいと思います。いたずらや誤操作の心配もあるでしょうし、なかなか難しくても時間もかかることだとは思いますが。以上です。

【部会長】     ありがとうございます。

お答えになりますか。

【技術企画課長】     ありがとうございます。事故を減らす上で高橋委員のご指摘、ほんとうにそのとおりだと思っております。私どものワーキングの中では、外に向かって働きかける、例えば学校ですとか、いろいろな現場にいろいろなものに配っていかうということまでも考えていきたいと思っておりますし、一番私どもも残念だと思っておりますのは、鉄道にはかなりいろいろな安全装置がついておりますけれども、実は利用者にほとんど知らされていない。例えば、車内で火が出たら、隣の車両に逃げればよいというふうに、そういうふうに車両が設計できているんですけども、ほとんどの人がそれを知らない。そういうことをきちんと伝えていくということも大事だと思っておりますし、その上でカバ

一できていないところを、例えば先ほどご指摘ありましたように、ホームドアですとか、いろいろなハードでどういうふうにかバーしていくか、こういったあたりをきちんと整理をしていかないといけないというふうに思っています。みんなが知ることだけで随分事故防止に役に立つということがあると思っております、いわゆる技術という範囲を超えてでも、そのところはきちんと整理をしていきたいと思っております。

【部会長】 そのほかいかがでしょうか。

どうぞ。

【委員(代理)】 車両メーカーの川崎重工の瀬川でございます。きょうは大橋の代理で出席しております。

先ほど、井口先生のご指摘、そのとおりだと思ひまして、我々は日本の車両メーカーとして非常に規模が小さい。海外へ出ていく理由があるのか、必要があるのか、この辺について少しだけ述べさせていただきたいと思ひますが、国内の市場というのは、非常に中長期的に見れば、これは私は、よくて横ばい、長期的には少しずつ人口減の影響を受けて右肩下がりになるのではないかなど。では、日本の今ある車両技術というのは、私は世界的なレベルにある、こう考えていまして、これはやっぱり維持拡大していく必要がある。

当社の場合で言いますと、車両の売上というのは1,500億ぐらいなんです。これは世界の三強、シーメンス、ボンバルディア、あるいはアルストムと比べると、4分の1ぐらい、なかなかやっぱり太刀打ちできないところがあるんですが、ただ、車両だけで考えますと、彼らの三強というのは、電気製品、電気で信号あるいは軌道とか、その辺も全部含めての売り上げで、鉄道そのものについては、そんなにシェアとして高くないというか、大きくない。十分技術的にも対抗できるし、我々が今、アメリカなんかに出ていっておりますと、アメリカのように基盤というものがしっかりしているところに行けば、車両だけをおさめれば十分やっていけるという形で、海外とも真っ向からやり合っておりますが、決して技術的にも、コストの面でも、品質の上でも負けているということはないんです。

ただ、これからを考えていきますと、どうしても市場のニーズが開発途上国に出てくる。そうなったときは、鉄道だけを持っていけないので、システムとして持っていく必要があるかなど。その場合について言えば、先ほどの先生のご指摘のとおり、少しやはり弱いところがあるなど。やはり我々車両メーカーというのは、昔の国鉄さんの製造会社のような形で成長してきたところがございますので、その辺が少し弱い。

特に弱いのは、今、海外の商談でやっているんですが、プロトの車をつくったら、最高

スピードの運転をちゃんとして持ってきなさいと、こうなったときに、試験線が日本の国内にない。これをぜひご支援していただければ、あともう少しいろいろな枠組みを我々の足りないところを補強していけば、十分海外とはやっていけるのではないかな、そう考えておりました、その辺のご支援のほどを今後ぜひよろしくお願ひしたいと考えております。

売上からすれば、今は我々の1,500億の売上のうちの7割ぐらいは海外に頼っているというところがございます。

【部会長】 ありがとうございます。

そのほかはいかがでしょうか。

どうぞ。

【委員】 資料を拝見していて、なかなか網羅的で、どこが足りないかなと考えて見つけるのが難しいくらいだったんですけども、若干気がついた点がございます。最初のところには、「安全・安心」という言葉が入っているのですが、そこから後を見ていくと、「安全」という言葉は多いんですけども、「安心」という言葉はそれほど多く出てきていない気がするんですね。「安全」という言葉はもちろん客観的にけがをしない、事故が起こらないという意味がある客観的な表現で、「安心」はそれらを人々がどのように感じるかという主観的なものだと思います。そうだとすると、人々が安心して乗れるための工夫とか技術というものは何かないのかなと思います。

例えば、最近では治安の問題がよくあります。車内暴力やら何かがありますし、不安を増幅させるようなものもあります。そういうものを防ぐためには、単にガードマンを増やせばいいじゃないかということで済む問題でもない。それに代替できる何か技術があればいいのではないかと思います。

それから、同じく「安全」と言うときに、すべてお客さん自身に関することとか、車両事故に関する話が多いんですけども、最近では駅員さんに対する暴力も見過ごせません。つまり駅員さんに関する安全の話もあって、それについてはまた違う工夫が何かあるのかなと素人ながら思います。何かそういう点での安心という部分にも、もう少し重点を置いて開発すべき点があるのではないかと考えております。

最後の点は、これは本当にここに入れていいのかわからないんですが、先ほど地方鉄道がどうやって生き残っていくか、あるいはどれだけ魅力のあるものになっていくべきかという問題がありました。やっぱりそうなると、お客さんが乗りたくなるような、そういう鉄道をつくらなければいけないということになります。やっぱりおらがまちの、お

らが鉄道だと思いたくなる、あるいはついつい乗りたくなるような鉄道は、デザインとか、直接的に安全とか技術にかかわるものではないかもしれませんが、何かそういう人々を引きつけるようなもの、もっと魅力のある鉄道をつくるためのもうちょっとやわらかいソフトな技術といえますか、そういうものもやっていくということも必要ではないかと考えております。

【部会長】     ありがとうございます。

そのほかはいかがでしょうか。

私、小委員長を務めていますので、役所にではなくて、きょうお集まりのたくさんの鉄道会社の方をお願いを1つ2つしたいんですけども、1つは、こんな経験をしました。

私は道路の交通安全の責任者をやっているときに、前の前の5カ年で全国の多発地点の公表をしてもらいました。最初はものすごく抵抗がありました。思いは1カ所数件なんです。

1,000カ所、ベスト3カ所をとったところで。したがって、みんな個別で、先ほどの高橋さんのお話ではありませんが、事故を起こした人が悪いと言っている。だけど、現実にはあるところではたくさん起こっているんです。だけど、5件や6件のところを統計分析はできないです。結局、そういうところの10年データをためて、ことし実は自分の住んでいるまちの10年分のデータをデジタルマップに入れて、夜の雨の降っている日に追突はどこで多いかと即座に出せて、その現場へ行って、何でそうだろうと見ればわかるようなことをやりました。

何を言いたいかということ、鉄道会社のデータをぜひ会社の壁でクローズしないで、そういうデータベースにぜひ載せていただきたい。これが1点でございます。

それからもう1つは、技術の継承について、一生懸命今までやってこられた、鉄道分野は最もそれをやってきたところなんです、しかしながら、IT化ということで見ると、必ずしも進んでいないように思います。

例えば、マニュアルは昔の書物よりもソフトウェアで教育する仕組みというのはもっとたくさんありますし、それから、技術というのは継承すべき技術は何かということ、技術を持っている人が自覚しないと継承はできないんですが、持っている人から見ると当たり前なんです。したがって、なかなかそのところをクリアにしたり、それから、マニュアルに依存し過ぎて、マニュアルの原点の、つまり、先輩たちがマニュアルをつくるときに何を考えたという情報が継承されていないとか、突発的なすぐ判断しなければいけないときに、何ら訓練ができていない。幾つか技術力の継承について問題があるんですが、こ

れはみんな最先端の教育技術としては、もっといろいろなことをやっていくんです。そういう意味では、実はおくられているところがまだあるような気がします。

最後に、今、写真で3Dでミリ単位まで写真を撮ったものを情報化できます。デジタル情報にできます。しかも、集めた情報は無限に近くストックできます。しかしながら、多くの土木建築分野では昔の図面がないとかなんていう議論をしております。こんな話は極めてティピカルな話なんですけど、実はちょっと違う分野でやっていることがどこまでうまくできているかという、道路に比べると鉄道はうんと技術力があって、うんとうまくストックしていたので、何となくみんな自信を持っておられて、最先端からは取り残されていないか、こんなことを時々思うことがあります。事務局とはこんな話をしょっちゅうしているんですが、どうしても各鉄道会社のご協力ができないことなので、余計なことを申し上げました。よろしくお願いします。

よろしいでしょうか。

あるいは、何か、今のことだけではなくて、一般的に。

【委員】 JR東日本の橋口でございます。

最初の事故とか安全を担保するためのデータベースみたいなやつが会社の壁があるんじゃないかというお話なんですけれども、必ずしも私ども、壁をつくっているつもりはございませんし、これは事故だけではなくて、事故の直前に重大な事故に結びつきそうなインシデントを含めて、これは国交省のほうにご報告をしています。ただ、それをどうやって活用するかというのは、これは膨大な量のデータになりますので、先生のおっしゃったそれをうまく加工して何かのパラメータみたいなやつでうまくやると何かが見えてくるというようなことは非常に難しいわけで、これは会社の中でもやっていますけれども、なかなか難しいので、これからそういうことをやっていくことが必要だろうと思っています。

それから、やっぱり集めることよりも使うことが大事なので、これは事故とインシデントというお話をしましたけれども、さらにその前にはヒヤリハットみたいな、こんなものまで集めて全部横に流して現場の人たちに一個一個全部見ろと言っても、こんなものはできませんので、そういうものはむしろ現場の中で、Aさんがどこのカーブのところは標識が見にくいとか、そういったようなものを隣の知っているBさんに言ってあげるみたいな話の使い方のほうがいいので、要は、そういったような事故のデータとか、いろいろなものについては、使い方をどうするかという工夫をやるのが非常に大事ではないかなというふうに思っております。

【部会長】 東日本で技術センターで地震の後の、昔の構設、今は何と言いましたか...  
...。構造技術センター.....。

【委員】 はい。

【部会長】 あそこで各会社のエンジニアが集まって訓練しておられるなんていうのは大変いい例で、土木学会ではああいうことをたくさんやってくださいなんていう議論をしていたこともございます。井口先生のお話に対して1つの答えになるかもしれません。

そのほか、よろしいでしょうか。

どうぞ。

【鉄道局長】 技術の関係で技術の伝承も、あるいは日々の運営に当たっての技術の保持というのでしょうか、大変大事な分野だと思っているんですが、きょうご出席の中には、いわゆる大きな鉄道企業を運営されている事業者の方もおられますし、地方の1路線だけで、いわゆる地域に根づいて運営されている事業者もおられます。

特に私は、大きな事業者のほうは、やはりまだまだ技術者の層も厚いのだろうというふうに思っているんですが、地方鉄道の特に1路線で何とかということについては、技術者というのでしょうか、非常に伝承も、それからいろいろな意味での技術関係の人の確保も難しい時代になりつつあるのではないかと思うんですが、その辺のところ、きょうのご出席者の中で、もしお感じになっていることがあったら、参考のためにちょっと承っておけると助かるんですが。阿武隈急行とか、あるいは銚子とかを含めまして。

【部会長】 では、古澤さん、何か。

【委員】 上毛電気鉄道でございますが、今、局長さんのおっしゃったとおり、当社も大変規模が小さいですから、車両、電気、保線、それぞれ今、定年の時期を迎えまして、実際に経験者がゼロになってしまうという職場もございます。ワンマン化をやったりして、そういう社内の異動で車掌をやっていた者を技術のほうに持っていったりして、まだ五、六年なんですけれども、そういうのをトップにしてやっていかななくてはいけない。そういう現実で今、直面してやっております。

ただ、今、助かっておりますのは、いろいろ大きいメーカーさん、例えば、当社は車両のほうは京王重機さんの全般検査とかでやっていただいているんですけれども、そういう会社さんが大変面倒を見てくれています。今、また別会社で中小鉄道をまとめてメンテナンスしているというようなお考えもこの会で出ましたけれども、現実にはもうそういう一部取り入れているような状況がありますので、何とか今、切り抜けています。災害等があ

っても、何人も社員がいませんので、すぐそういう会社さんに連絡して、応援していただいています。当社の場合、何とか事故もなく、幸いこのところ過ぎておりますけれども、本当に毎日毎日気の抜けない状況で、あわせて収支のほうも厳しいので、日曜日等もすべてほとんど返上して、イベントをやったりしております。だから、安全と収入のバランスを両方とりながら、行けるところまで行こうという気持ちでやっております。思いつくところで大変申しわけございません。

【部会長】     ありがとうございます。

そのほか。

どうぞ。

【委員】     今、阿武隈急行ということが出ましたので、話させていただきます。私は一応、地元沿線自治体の長といたしまして、阿武隈急行の取締役でもあるのですが、当社の場合で言うと、これはやっぱり小さい会社で、しかも、阿武隈川を2回も渡るような長大な鉄橋とか、トンネルも持っているわけですね。こんなのは正直言って、我々の会社のようなどころでは、とても技術的にどうこうということはできない面もありますし、また阿武隈急行というのは、元々国鉄の転換線ですので、やはりこれはJRの関連会社に頼っています。JRさんも、今、外注が非常に進んでおりますから、立派な技術を持っている会社もある。そういうことで全面的に委託すると、こういうことだと思っております、ですから、その鉄橋の点検であるとか、それからトンネル、あるいは車両につきましても検修につきましても委託をしているということです。

今後、人材育成ということになっても、大体採用する社員そのものが非常に少ないので、何でもやれという話になりますが、専門的な技術というのはやっぱり無理だと思うんです。使う車両も、今度、JRさんから中古を買わせていただくということですから、そういう意味では、JRさんのそうした関連会社とか、あるいは場合によっては、今後、いわゆる高齢化社会ですから、退職した人をそうした技術力を退職してからもこちらのほうでやっていただくとか、そういうことを考えていくことによって何とかなるんじゃないかというふうに思っております。

【部会長】     ありがとうございます。

注文ばかりつけて恐縮なんですけれども、よろしいですか、若干。

現場がないと技術というのはなかなかうまくいかないの、今、ほんとうに小さな会社以外でも、JRの北海道とか、九州、その規模でもまだ現場のいろいろな局面にあえない

という、こういう問題があります。したがって、壁を取っ払って、いろいろなことを、さっき申し上げたようなことが必要です。

反面、この間も小委員会で申し上げたんですけれども、大きい会社の悪いところは、非常にたくさん人材がいるから、1人のエンジニアがものすごく細切れになって、トータルのエンジニアにならないんです。この問題は実は逆で、大きい会社から小さい会社、できれば外国のパテントジョブでも、2年も行かせればうんと成長するんですね。実は東大とか東工大の学生、もう覇気がなくてどうしようもないなんて学生を、A I Tとか、フィリピンに行かせると、見違えるようになって帰ってきます。はきはき物を言うし、英語でけんかできるし。しかも、ものすごく幅が広がっている。ぜひ効率性も重要でしょうけれども、エンジニアの教育について、海外とか、いろいろな教育機会を与えていただければと思います。

よろしいでしょうか。

それでは、ありがとうございました。これはまだ入り口でございます。またお気づきことがありましたら、ぜひお教えをいただきたいと思います。

次は、これで全部ですか。

最終取りまとめに向けてのスケジュールですね。これについてお願いいたします。

【企画室長】 ありがとうございます。

資料4、鉄道部会の今後のスケジュールというものをお示ししております。

1枚おめくりいただきまして、赤が鉄道部会、この部会でございます。オレンジがネットワーク・サービス小委員会、青が技術・安全小委員会でございます。

本日前半でお取りまとめをいただきました地方鉄道の緊急提言、大変ありがとうございました。山内小委員長はじめ、ネットワーク・サービス小委員会において、そもそも論から議論を掘り下げていただきましたおかげで、本日、部会にお諮りさせていただきましたことに、心から御礼申し上げます。

本日のご審議の中で、森地部会長、飯島委員はじめ先生方からいただいたご指摘を踏まえて、地方鉄道の活性化を図ってまいりたいと存じます。

厳しい現下の国会情勢ではありますが、一刻の猶予も許されない地域の再生のための地方鉄道支援でございますので、国会において是非にもご審議頂けるようお願いをさせていただきます。

地方鉄道につきましては、今回、緊急ということでお諮り申し上げます。それ以外に

も大変重要な課題、幹線鉄道、都市鉄道、あるいはサービスのあり方等々、様々な課題がございます。これらにつきまして、オレンジ色でございますネットワーク・サービス小委員会、2月、4月、6月と仮に振ってございますけれども、日程調整を関係の皆様とさせていただきます。

技術・安全小委員会におきまして、きょうたくさんのご意見をちょうだいしておりますので、それらも踏まえまして、しっかりと検討の上、できますれば、ネットワーク・サービス、技術・安全、両面につきまして、今年の6月ごろに鉄道部会にもう一度最終的な姿で全体的な姿をまたお諮りを申し上げることができたらと事務局としては考えております。ありがとうございます。

【部会長】 どうもありがとうございます。

何かご質問ございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、こういう格好で進めてまいりたいと思います。

以上で本日の議題に関する議論、一通り終了いたしました。どうも大変ありがとうございます。

最後に、事務局から連絡事項等お願いいたします。

【企画室長】 連絡事項は特にございませんが、局長から一言で挨拶を申し上げます。

【鉄道局長】 ご熱心なご議論を賜りましてありがとうございます。

私ども、今のいろいろなご意見も含めまして、最終的にいろいろ取りまとめを行っていききたいと思います。

それで、やはりポイントは日本の人口を含めた社会構造が大分変わってくるということ、それから、例えば性能規定化という問題も、逆に規格の統一という問題と、ほんとうに裏腹のいろいろな関係がございますので、これからの社会を見据えた上で、何がほんとうに一番共通項としていいのか、そういうことも是々非々論で幅広く意見を賜っていきたくと思っています。

それから、今後の私どもの議論の過程で、何げにイギリス、あるいはヨーロッパで、あいう観光鉄道とか、遺産鉄道というのでしょうか、そういうものが活発に運営されて維持されているのか、そういうことについても勉強の結果をまた先生方にもご説明しながら、この日本の国において将来にそういうものがあり得るのかあり得ないのか、そういうこともご議論の素材として提供していきたいと思っています。

それからあとは、観光立国というふうに、日本もそういうようなベクトルがあるわけ  
ありますけれども、鉄道の果たす役割というのは大変大きいものですから、そうした面か  
らも何かいろいろな我々としても検討材料をまたご提供申し上げたいと思っています。

あと、最近、駅の上に病院ができてきているとか、そんなことの新しい現象も含めて、  
例外なくいろいろな議論を組み込みながら、先ほど、うちの河合が申し上げたように、ふ  
ろしきを広げるのはドンと広げて、それはまとめられる、まとめられないも含めて、やは  
り是々非々でやっていく、そういうスタンスでいきたいと思っております。ひとつこれか  
らもよろしく願います。

最後に、井口先生がおっしゃった問題というのは、大変私は大きいと思っていまして、  
広島に赴任していたきに、広電が外国から路面電車を導入しているんですが、一たん故障  
がわかると、ドイツからやはり人に来てもらうタイムラグが出てきてしまうんですね。そ  
こで初めてどこが部品が悪いかということで、日本にない場合には、またドイツから取り  
寄せるわけです。したがって、さすがにこれは、やはり鉄道というのはその土地の文化そ  
のものだから、逆に言ったら、技術をきちんと持っているということは、やはり我々、日々  
の国民生活には実は欠かせない大変大事な部分だろうと思っています。したがって、国内  
需要が少ないというときには、まさに温暖化の対応も含めて、海外にそうした鉄道システ  
ムを輸出も含めて展開していくというのは、日本のできる大変大きな分野ではなかろうか  
と思っていまして、それがブーメランのようにまた我が国の中に立ち返ってくるのだらう  
というふうにとらえていますので、ひとつまたこれからもそうした面でのご議論もちょう  
だいしたいと思っております。以上でございます。

【部会長】 よろしいですか。

どうもありがとうございました。これで終わります。

了