

交通政策審議会陸上交通分科会 鉄道部会（第2回） 議事録

日時：平成19年4月5日（木）14：00～16：00

場所：中央合同庁舎2号館低層棟 共用会議室3

【鉄道企画室長】 ほぼ定刻になりましたので、これから交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会を開催いたします。委員の皆様におかれましては、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。私は鉄道局の鉄道企画室長の瓦林でございます。議事に入るまでの間、議事の進行を私のほうで務めさせていただきますので、どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

まず、お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。資料でございますが、まず議事次第、それから配席図、鉄道部会委員名簿、資料1といたしまして、前回の議事概要、資料2といたしまして、我が国の鉄道の現状について、資料3といたしまして、我が国の鉄道が直面する諸課題、資料4といたしまして、ネットワーク・サービス小委員会及び技術・安全小委員会の設置について(案)それぞれお配りしてあると存じます。どうぞご確認のほどお願ひ申し上げます。

それから本日お集まりいただきました人数に比べましてちょっと部屋のほうが小さくなっているものですから、審議中暑くなる状況も想定されます。上着をお召しの方はどうぞ自由にお脱ぎいただくということをお願いいたします。

それでは、今回新たに鉄道部会の委員となられた方もいらっしゃいますので、ご出席の委員の皆様を私のほうでご紹介申し上げます。順に申し上げます。

佐藤友美子委員でございます。

高橋玲子委員でございます。

宮下正美委員でございます。

廻洋子委員でございます。

森地茂委員でございます。

山内弘隆委員でございます。

飯島希委員でございます。

家田仁委員でございます。

井口典夫委員でございます。

井口雅一委員でございます。

古関隆章委員でございます。

須田義大委員でございます。

竹内健蔵委員でございます。

永井正夫委員でございます。

石井信邦委員でございます。

梅崎壽委員でございます。

大橋忠晴委員でございます。

小谷昌委員でございます。

清野智委員でございます。

垂水尚志委員でございます。

中川彰委員でございます。

仁志田昇司委員でございます。

西田寛委員でございます。

橋口誠之委員でございます。

古澤和秋委員でございます。

松本陽委員でございます。

山口昌紀委員でございます。

横山洋吉委員でございます。

なお、本日は委員、臨時委員 15 名中 14 名のご出席をいただいております。交通政策審議会令第 8 条第 3 項が定めます会議開催の定足数を満たしておりますことをあらかじめご報告申し上げます。

さらに、一言ご報告でございますが、部会長の選任につきまして、昨年 6 月の第 1 回会合の際に、交通政策審議会令第 7 条第 3 項の規定に基づきまして、委員の皆様の互選により森地委員が選任されたところでございますが、先月 12 日の交通政策審議会委員の任期の更新によりまして、形式的には改めて互選による選任を行う必要が生じたため、先般持ち回りの互選により森地委員が再度選任されましたことをご報告申し上げます。また、部会長代理につきましては、交通政策審議会令第 7 条第 5 項に基づきまして、部会長が指名するということになっておりまして、先般、森地部会長より山内委員をご指名いただいたことをご報告申し上げます。

それでは冒頭、鉄道局長の平田からごあいさつを申し上げます。

【鉄道局長】 鉄道局長の平田でございます。きょうは委員の先生方、年度明け早々ということで、大変お忙しい中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。さらに、常日ごろから国土交通行政、なかんずく鉄道行政に多大なご尽力を賜りましてありがとうございます。本席をおかりいたしまして改めて感謝を申し上げます。

最近の世の中の動き、状況を見てまいりますと、官邸では、アジア・ゲートウェイ構想でありますとか、ITの戦略、それからイノベーション、こういった構想につきまして、世の中の動きをいろいろつくっていかうという動きでございます。与党のほうといたしましては、国土交通部会の中に戦略的社会資本整備検討小委員会というような委員会ができ上がっておりまして、ここで次期社会資本整備の5カ年計画のあり方を、道路、港湾、鉄道、空港等々の社会資本のインフラ整備をどうやって進めていったらいいのかというようなことを戦略的に考えていく必要があるだろうという観点からの検討が始まっているところでございます。現在の我が国の鉄道を取り巻く状況を改めて委員の先生方にじっくりご検討いただいた上で、2010年代を視野に入れたこれからの鉄道行政につきましてのご審議を本格化させていただきたいという形で本日お集まりいただいたわけでございます。

ご案内のとおり、鉄道行政の分野におきましては、これまで平成12年でございますが、旧運輸省の運輸政策審議会の第19号答申というものがございました。この19号答申という位置づけはガイドラインというような形で活用されてきたわけでございますが、この答申から6年余りたった現在において、鉄道の分野ではさまざまな変化が生じてきております。例えば鉄道ネットワークの面でありますと、東北新幹線の盛岡 - 八戸間が開業いたしました。九州新幹線におきましては新八代 - 鹿児島中央間が開業いたしました。つくばエクスプレスも開業、さらには去る3月に仙台空港アクセス鉄道が開業したというような形での充実が進んだほか、平成17年に制定されました都市鉄道等利便増進法という法律の中で、既存のストックを有効に活用していかなければいけないと、ネットワークの高質化のための新たな手法による整備が始まったところでございます。パスモとそれからスイカの相互利用も可能になったというようなことで、この6年間におきましては相当鉄道をめぐる環境も変化してきたということが言えようかと思えます。

その一方におきまして、福知山線の事故でありますとか中越地震などを契機といたしまして、鉄道分野におきます安全、安心の確保に関する国民の関心がかつてないほど高まったところでございます。これに対応いたしまして、鉄道事業法を改正して、鉄道事業におきましては運輸安全マネジメント評価制度を導入して、その運用を開始したところでございます。

このような我が国の鉄道事業とそれから鉄道行政は、時代のニーズにこたえながら着実に進化をしてきたと私は思っておりますが、同時にさまざまな深刻な課題にも直面してございます。詳細は後ほど資料でご説明させていただきますが、安全性と利便性の向上とい

う、鉄道行政におきましてはいつの時代でも変わらない普遍的なテーマに取り組んでいかなければならないというような課題に加えまして、地球環境対策、それから少子高齢化や人口減少の始まり、それと地域経済の低迷、都市の治安問題、テロ対策、それから地域公共交通の問題といったところで、我が国の経済社会で生じております問題でありますとか課題につきましては、鉄道の分野についてもすべて当てはまるといっても過言ではないと考えております。鉄道行政としてはこれらのそれぞれについて解決を迫られているというような認識を持っているところでございます。

私ども鉄道局といたしましては、今回の鉄道部会のご審議を通じまして、これらの問題につきまして正面から向き合っていて、2010年代を見据えた鉄道行政の指針とすべきいろいろな考え方について有益なご示唆を賜ればと期待しているところでございます。この場合、鉄道そのものだけではなくて、鉄道を取り巻く地域でありますとか社会のあり方にも広く目を配っていただきまして、これまでの制度だとか仕切りがこうだったというようなことにとどまらず、タブーのないような形で、いろいろなご意見、ご進言を賜りたいと考えております。そういったような観点から私どもといたしましては、6月の中間とりまとめでありますとか、秋に予定している部会の報告書に盛り込まれるような内容のうち、早期に実施すべき事項につきましては、早速、平成20年度の予算要求でありますとか、法律改正を必要とするということでありましたら、制度改正などにしっかり反映させていただきたいと考えておりますので、どうぞよろしくご審議方お願いを賜りまして、冒頭の私のごあいさつにかえさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

【鉄道企画室長】 それではこれより議事に入らせていただきますが、議事の公開等につきましては資料、議事要旨、それから会議の議事録、これらを公開することとさせていただきますので、その旨あらかじめご了解いただきたいと思います。

それでは、以後の議事の進行を森地部会長にお願いしたいと存じます。森地先生、どうぞよろしくお願いいたします。

【部会長】 森地でございます。引き続きよろしくお願いいたします。

今、鉄道局長からお話がございましたように、いろいろな課題が山積しております。最後にお話がございましたように、タブー視することなくすべてのことについて議論してほしい、なおかつそれをすぐ予算とか制度改革にという、大変力強いお話をいただいております。ぜひ昨年の6月に引き続いて忌憚ないご意見を伺いたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは早速、議事次第に従って進めたいと思います。事務局よりまず資料2のご説明をお願いいたします。その後、意見交換に移りたいと思います。よろしくをお願いいたします。

【鉄道企画室長】 それでは、これから資料2を使いまして、私のほうからまず、我が国の鉄道の現状のうち、鉄道のネットワークですとかサービス、鉄道事業者の事業運営、地域貢献といった側面につきましてご説明し、また、引き続きまして技術企画課長より鉄道の技術、安全に関する側面についてご説明申し上げます。後ほど十分ご議論いただく時間を確保するために、いささか駆け足のご説明になってしまいますことを、あらかじめご了承くださいと存じます。

それでは資料1ページをおめくりください。資料1ページでございますが、我が国の鉄道の輸送人員、平成に入って以降、年間220億人程度で横ばい傾向となっております。

続きまして資料2ページでございます。旅客輸送における鉄道のシェアでございますけれども、モータリゼーションの進展でシェアは下がり続けてきましたが、近年におきましてはマイカーの60%程度に対して鉄道は30%程度で安定する傾向となっております。

続きまして3ページでございます。先ほど局長のあいさつもございましたとおり、2000年代の鉄道整備政策のバックボーンとされてきている旧運輸政策審議会の第19号答申についてでございますけれども、平成12年に出されたこの答申では、例えばここにございますとおり、利用しやすく高質な鉄道ネットワークの構築といった今後の鉄道整備の基本的な方向を明示するとともに、幹線鉄道、都市鉄道、これらについて目標とすべき整備水準を決定する。あるいは4ページでございますが、鉄道整備における国と地方公共団体の役割分担を明確化する。あるいは、いわゆる上下分離方式の具体化について検討を提言する。こういった内容が盛り込まれております。

続きまして5ページでございます。社会資本整備重点計画は国土交通分野の公共事業に関する5カ年計画でございますけれども、この計画におきましては現在次期計画の策定がちょうど進みつつあるところですが、現行計画におきましては暮らし、安全、活力といった政策テーマ別に鉄道整備の基本的な方向性について記載しております。

続きまして6ページでございます。以下、鉄道の分野別の動向を示す資料でございますけれども、まず整備新幹線でございます。整備新幹線につきましては、平成16年12月の政府・与党申合せに基づきまして着実な整備を推進しております。今後、平成20年度末に福井の駅部、それから22年度末に八戸・新青森間、それから博多・新八代間、それ

ぞれ開業する予定となっております。

続きまして7ページでございます。7ページは在来幹線鉄道的高速化でございますが、先ほどの19号答申に基づきまして、線形改良ですとか新型車両導入等の事業が各地で進められてきていますが、この答申の中でも一つの目標とされております表定速度90キロ以上というものにつきまして、この区間というのは現時点で3割強にとどまっているという現状となっております。

続きまして8ページでございます。在来幹線鉄道について、これは四国の例でございますけれども、高速道路の整備に伴いまして高速バスのシェアが大変伸びている。その一方でこの幹線鉄道を中心とする鉄道のシェアが低下しているという傾向が出ております。

それから9ページはフリーゲージトレインでございますが、現在技術開発中のフリーゲージトレインでございますけれども、これは実用化されれば新幹線と在来線の直通運転を可能とするものであります。

続きまして10ページ、ここからは都市鉄道についての資料でございますが、首都圏の都市鉄道につきましては旧運輸政策審議会の第18号答申に基づいて進められています。この答申では平成27年を目標年次としておりますけれども、これまでの7年間で対象路線長の大体23%、150キロ弱が開業するなど、進捗しております。他方におきまして目標年次まであと8年となっておりますけれども、それまでに開業することが適当とされた路線延長、これはいわゆるA₁路線というものですけれども、その15%は未着手、まだ工事が始まっていないままというふうになっております。

続きまして11ページでございます。都市鉄道の分野では、新しい整備手法として都市鉄道利便増進事業というものが導入されました。相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線などの事業が始められつつあります。

続きまして12ページ、都市鉄道における混雑緩和でございます。三大都市圏を示しておりますが、三大都市圏とも通勤時間帯については全体的に改善が進んできております。しかしながらまだ目標を達成できていない区間がそれぞれ残っているほか、ラッシュアワー以外の時間帯についても混雑緩和を図るべきところのご意見をいただいているところでございます。

続きまして13ページ、ご案内のとおり、都市鉄道におきましては、特に東京圏、特徴的ですが、相互直通運転の路線が拡大してきておりまして、現在東京圏で見ますと鉄道総延長の約3分の1以上、約35%に達しているという状況になっております。その一方に

おきまして、14ページを開いていただきますと、せっかく相互直通などによって乗り継ぎが不要で便利になっても、初乗運賃が複数回適用されて割高になる場合が多いということがあります。ただし、ここにあります一番下の例のように、乗り継ぎ割引幅を大きくして割高感を解消しているという例もございます。

続きまして15ページでございます。空港アクセス鉄道でございます。先ほどの19号答申では国際的な空港と都心部との間の所要時間を30分台とするということを目指するという具体的な目標が設定されているところなんです、成田につきましても、現在進められている成田高速鉄道アクセスが整備されますと、都心と成田空港の間の所要時間が50分台から30分台に短縮される予定というふうになっております。

続きまして16ページでございます。都市鉄道のサービスを向上させる上では利用者の意見を反映することが重要でございます、各社ともサービスの向上に役立てることを目的としてさまざまな方法で利用者の意見を収集されているところでございます。

続きまして17ページ、ここからは地方鉄道の関係でございます。地方鉄道では厳しい経営環境が続いておりまして、平成12年度以降、全国で500キロ以上の路線が廃止されております。

18ページをおめくりいただきますと、地方鉄道の場合、自然災害に伴う復旧というものが大変大きな負担となっている実情がございます。最近ですとこの高千穂鉄道のように多額の復旧費用が賄える見込みが立たないで、そのまま廃止届出を出してしまうという例も出てきております。

19ページでございますが、このような地方鉄道への対策という観点も盛り込んだ形で、現在の国会で審議中の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案というものがございます。この法律案、簡単に申しますと、市町村と地域の関係者が連携して、鉄道の関係で申しますと地方鉄道の再生、それからLRTの整備、その他の公共交通も含めましてこういった問題に取り組んで、国が法律上の特例措置などで支援するという枠組みとなっております。

具体的に地方鉄道の場合が20ページでございますが、地方鉄道の再生事業でございますけれども、これは事業者がもはや単独では維持できなくなったという路線につきまして、地域の支援による存続に向けて自治体と事業者が協力して取り組むことができるようになるというものでございます。

21ページの三岐鉄道の地方鉄道再生という例が示しておりますけれども、このように

沿線自治体による支援、国による支援、周辺住民の取り組みといったものが一体となって路線の維持再生が実現するケースが出てきておりまして、今回の法案ではこうした取り組みがしやすくなるということを大きな目的としております。

それから22ページでございます。一たん廃止されてしまった鉄道を観光鉄道として活用してはどうかという構想も出てきております。

続きまして26ページまで飛ばさせていただきます、26ページはライトレールトランジット、いわゆるLRTでございます。国土交通省におきましてはLRT総合整備事業等によりまして、関係部局が連携してその整備を推進しておりまして、全国的に有名になりました富山ライトレールもその代表例と言えます。

27ページでございます。このLRTにつきましては、先ほどご紹介しました法案の中で初めて上下分離方式というものを導入しまして、地域の意欲ある取り組みを支援していくという枠組みとなっております。

28ページでございます。よく知られているとおり、ヨーロッパではLRTを導入する都市が大変増えているという状況でございます。ただし、単に導入するだけではなくて、自動車交通との機能分担も含めた総合的な交通計画、あるいはトランジットモール、自動車利用の抑制策、こういったものをパッケージで実施しているということが特徴となっております。

続きまして29ページでございます。鉄道事業者のコストなどに関する資料であります、ここでは費用構造を示しておりますけれども、単位当たりの費用で見ますと、大都市の高速鉄道ではもう10年以上にわたりまして横ばいで推移しているという現状があります。他方、経営環境がより厳しい地方鉄道ではコストの削減が進んでいる状況がございます。ただ、いずれにいたしましても固定費の割合が大きいということで、経営改善を図っていく上では固定費の削減が不可欠となっております。

30ページでございます。鉄道会社のコストを構成する要素でございますが、その一つとして車両購入費というのがございますけれども、この鉄道車両の購入費、新車価格、これは歴史的にずっと上昇を続けてきたんですが、平成16年度以降初めて下落し始めています。その理由の一つとして、車両の規格統一の動きに伴う生産コストの低下というのが挙げられるところでございます。

31ページ、この車両規格の統一という中身でございますけれども、首都圏の場合なんかですと、平成11年ごろから通勤路線を中心にしまして、車両メーカーサイド主導の車

両規格の統一化、あるいは相互直通する鉄道事業者間による車両規格の統一化、こういった動きが始まっているようにございます。

32ページをお開きください。これから今後の人口動向が鉄道経営に与える影響を考える上での資料としてお示ししておりますが、大阪圏における人口と民鉄利用者数の推移でございませけれども、関西の民鉄5社の利用者数は90年代から減少に転じておりますけれども、人口の動きを見てみますと、90年代半ばから生産年齢人口の減少が始まっておりまして、それも理由の一つと考えられます。こうした動き、33ページでは、2020年になりますと全国的にそういった人口減少が始まり、東京圏でも人口減少時代を迎える見通しとなっております。

34ページ、これは鉄道会社の関連事業に関するものですが、そうした関連事業に制約を与えているという指摘の出ています鉄道抵当制度でございませ。鉄道抵当制度につきまして、現在の運用では鉄道事業者が行う駅の再開発などに制約になっている面があるという指摘が出ているということをお示ししてございませ。

35ページでございませ。また鉄道会社をめぐりましては、ご案内のとおりM&Aの対象とされる事例も出ております。来月1日からはいわゆる三角合併というものが解禁されて、外国企業による日本企業の子会社化の動きが加速するという見方も出ているところでございませ。

36ページ、これは次に輸送以外の分野での鉄道の地域社会への貢献というものに関する資料をつけておりますが、地方自治体や鉄道事業者が駅に公民館などの公共施設、あるいは託児所とか病院といった公益的施設を設置する動きが活発化しています。利用者便利という観点もありますし、地方鉄道の場合、こういった取り組みは利用者を増やす、利用促進効果も期待されてございませ。

続きまして1ページ飛びまして38ページをお開きいただけますでしょうか。これはやや切り口が変わりますが、鉄道や駅を舞台とした犯罪の動向でございませ。駅や車内における犯罪件数は、全体としては近年減少する傾向にあります。しかしながら、窃盗、すりといった犯罪が大きく減りつつある一方で、旅客や鉄道係員に対する暴力行為は逆に増えているという状況がございませ。

39ページ、最後にバリアフリー化に関する資料でございませが、鉄道駅のバリアフリー化は着実に進んでおりますが、今後の7割強あるいは100%といった目標達成のためには、いよいよ施工が困難な駅の扱いをどうするかといった課題に対応していく必要があ

る、こういう段階に来ております。

40ページは、バリアフリー化にも関連が大きいと考えられますホームドア、あるいは可動式ホーム柵についてでございますが、これらは普及がもう始まってはいるものの、まだ極めて限られた駅にとどまっているという状況になっています。

以上、大変駆け足で恐縮でございますが、鉄道ネットワークサービス、あるいは鉄道会社の事業運営などに関する現状につきましてご説明させていただきました。

【技術企画課長】 引き続きまして41ページ以降、技術面あるいは安全面での最近の状況をご報告させていただきます。41ページ、42ページは、私ども技術行政は平成10年に、元ございました運輸技術審議会の答申「今後の鉄道技術行政のあり方について」に沿って進めてまいりました。例えば技術基準の細かい規定を廃止して性能規定化する。あるいは有力な鉄道事業者に認定を与えて自主的に管理をしていただく。それから、次のページでございますけれども、事故の調査を充実する。鉄道につきましても事故調査委員会をつくる。あるいは近年の動きでございますけれども、安全情報の公表、あるいはアウトソーシング先への立ち入り検査を可能にする。そういった施策を進めてきたところでございます。

43ページでございますけれども、鉄道事故の推移を示してございますが、昭和50年から平成にかけて徐々に減ってきております。近年は年間800件程度で横ばいというような状況になってきてございます。

44ページにまた事故によります死傷者の傾向を書いてございますけれども、大きな事故が起こりますと死傷者が増えるという傾向でございますが、残念なことに17年度は非常に大きな事故があったということで、昭和50年代のペースにまた逆戻りしているという状況でございます。

45ページはその約800件余りの事故の内訳を示してございますけれども、約5割が踏切事故、4割が人身障害事故、人が列車に触れてはねられるという事故でございます、脱線とか衝突というのは全体の3%、約30件程度でございます。この傾向はここ10年ほどずっとそういった推移になってございます。

それから46ページに、事故にはならないけれども列車が30分以上おくれるという輸送障害というものも報告をいただいております。これは特徴的でございますので、JRグループと民鉄と分けてございますけれども、双方それぞれ毎年増加傾向になってございます。原因も災害、部外原因、部内原因ともに増加してきております。JRと民鉄といいま

すのは、輸送量あるいは列車本数で大体3対2でございますけれども、JRは年間4,000件弱、民鉄のほうは1,200件余りということで、輸送の比を見ても少しJRグループの輸送障害が多いという傾向にございまして、今後こういったところも検討が必要かと思っております。

47ページは、平成16年に起こりました新幹線の地震による脱線事故、それにあわせて耐震補強ですとか脱線対策を進めているということを説明してございます。

48ページは、ご承知の17年4月の尼崎の脱線事故でございまして、この事故を契機に、ATSの整備と、それから鉄道事業法の安全面での大幅な改正を行ったところでございます。49ページは、風で特急列車が脱線した平成17年12月の羽越線の事故を書いておりますけれども、災害時、異常気象時の対策というのも検討課題になってございます。

50ページには、これらの事故を踏まえた鉄道事業法の改正の概要を書いておりますけれども、新たに鉄道事業者みずから安全管理をする規定を定めていただいて、その総責任者を選任していただくというようなことを骨格とする制度を立ち上げたところでございます。

51ページは、その事故の半分を示す踏切対策でございましてけれども、モータリゼーションの始まりました昭和35年から比べますと、踏切事故は10分の1以下になっている。国鉄改革以降でも半分に減ってきているということで、成果が着実に上がっていると思っております。52ページ、53ページは先ほど概略をご説明いたしましたので、54ページまで3枚飛ばしていただきたいと思っております。

55ページに、JR及び大手民鉄の職員数の推移というものを書いてございます。国鉄改革時の昭和62年と平成16年を比較してございますが、駅員さんが約半数になっている。それから工務、電気、車両といった保守部門のところでは要員が大きく減っている。これはアウトソーシング化ですとか機械化ですとか、こういったもので減ってきているということを示してございます。

56ページには、鉄道のストック、特に老朽化の問題をちょっと書かせていただいております。もう既に百数十年の歴史を持っておりますが、なかなか老朽施設の更新がままならないという状況も今後想定されているところでございます。

57ページには、先ほどちょっと申し上げましたけれども、鉄道事業でアウトソーシングが非常に進んでいる。逆に技術を維持するためにはきちんとしたアウトソーシングをし

たほうがいいのではないかとということで、今回の事業法改正ではアウトソース先にも報告徴収、あるいは立入検査、場合によっては事業改善命令ということもできるような仕組みをつくったところでございます。

58ページは、技術開発の現状ということで、58ページ、59ページと技術開発について触れておりますけれども、鉄道的高速化、あるいはLRTのバリアフリー化、ICカードといったものの技術開発が進んできているところでございます。

60ページでございますけれども、先ほどもちょっと車両の価格のことが出てきておりますけれども、車両工業の世界を見ていきますと、これまで国内の需要が8割方を占めてきたところでございますけれども、近年輸出のシェアが伸びてきているという傾向がございます。メーカーによっては過半を輸出に依存するという状況も出てきております。61ページには、どういったところに輸出展開をしているかということを書いてございまして、例えば武漢でありますとか、重慶のモノレールですとか、マニラの都市鉄道等々に輸出してございます。ただ一方でODAの資金をつぎ込みながら、日本の車両あるいは信号システムが受注できない例も増えてきているという状況でございます。

最後に62ページでございますけれども、私ども鉄道事業とあわせてロープウェイ、リフトといった索道事業も担当してございます。輸送量は平成元年に比べますと4割方減ってきている。一方で事故は、これは年によってばらつきがございますけれども、どうもやや増えてきているということで、索道事業におきましても少しずつ技術力が低下しているといったような心配がございます。

以上で、簡単ではございますけれども説明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した。

それでは資料2について、ご質問、ご意見ございましたらお願いしたいと思います。なお、時間が限られておりますので、何人かの方にご発言いただき、適当なところで区切りながら事務局から回答をお願いいたします。それでは、どうぞどこからでも結構です。

【委員】 日本民営鉄道協会の小谷でございます。今般、鉄道政策全般にわたりまして大変幅の広い角度からご検討いただく機会を設けていただきました。民鉄事業者の立場といたしましても大変ありがたいことと思っております。民鉄各社を取り巻く経営環境は、沿線の事情によっていろいろと異なるところではございますけれども、全体的には少子高齢化の進展から、特に地方においては大変厳しいものがございます。こうした中で私ども民営鉄道事業者は、より多くのお客様にご利用いただくために、安全、安心対策の徹底は

もとより、お客様にとって快適で利用しやすい鉄道を目指して日夜努力を続けているところでございます。

また、先月18日には首都圏の民鉄、JR、バスを1枚のカードで利用できる、先ほどもお話ございましたけれども、ICカードの乗車券パスモを導入したところでございまして、お客様にとりましても利便性が飛躍的に向上するのではないかと、これはもうお隣にお座りになっているJR東日本さんの技術力のたまものというように私どもも考えております。まだ今のところは100を超える事業者がこれに取り組んでいるわけでございますけれども、まだまだ一部でございまして、大手は割合にスムーズにそれに移行しているんですけども、中小にはなかなか厳しいところがございます。

また国や地方自治体のご支援をいただきながら、既存の鉄道ネットワークを一層有効に活用するための連絡線の整備、それから駅施設の改良とかバリアフリーとか、さらなる車両の快適化、さらには外国人を含めましたお客様に対するわかりやすい情報提供の推進など、いろいろと各般の施策をきめ細かく進めていっていることとあわせて、地球環境問題に関しまして、鉄道がエネルギー効率に大変優れていると、また地球環境にやさしい乗り物であるということは今後も積極的に広くPRするとともに、公共インフラである鉄道の利用促進を積極的にPRしていきたいと、そのように考えているところでございます。

本日、せっかくの機会をちょうだいいたしましたので、細かい点は今後のこととさせていただきます。民鉄業界の立場から幾つかの点について発言させていただきたいと存じます。

まず第1に、昨年6月に開催されました当部会でも申し上げましたところでございますが、日本政策投資銀行による政策融資についてでございます。民鉄各社は需要動向の見通しが少子高齢化等で厳しい中で、踏切保安、運転保安等の安全対策工事やバリアフリー化のサービス改善工事、また輸送力増強工事に毎年巨額の投資を行っております。こうした設備投資につきましては、巨額の資金を必要とする上に懐妊期間も長うございまして、また竣工後も投下資本の回収に相当な期間を要するというような状況下にあります。直接的に利用者の増加や増収に結びつくものではございませんで、大量の資金を長期、低利で安定的に調達することの重要性が求められておりまして、民鉄事業には不可欠なことかと考えております。

これまでは、私どもの安全、輸送力増強等に対する投資の約5割弱は、日本政策投資銀行による政策融資によって調達してまいったところでございます。こうした長期の低利の

資金を安定的に供給していただくということは、一般の民間金融機関によっては困難でございます。同行による政策融資制度は民営鉄道事業の特性にこたえるものとして大変意義のあるものだということで今までまいったわけでございます。一昨年来の政府系金融機関の改革によりまして、同行につきましては来年10月の特殊会社化、それからその後5年後から7年後を目途に完全民営化されることになっております。民鉄事業の設備投資に対しましては、今後とも長期の低利資金が安定的、継続的に確保できるようにお力添えをいただきたいと考えているところでございます。

次にまた都市を取り巻く社会環境が大きく変化する中で、私ども民鉄事業もこうした変化に的確に対応して、中心市街地の活性化などの政策課題に、適切に対応していくためには、鉄道が都市とともに持続的に発展を遂げまして、鉄道とまちがこれまで以上に連携して沿線価値を向上していくということは極めて重要かと考えております。こうした視点から当協会におきまして、昨年、「鉄道とまちづくりの連携」に関する提言を取りまとめました。ソフト面ではありますけれども、モデルプロジェクトをスタートさせるなど、具体的な施策の実行に向けた取り組みを始めているところでございます。鉄道行政におかれましてはこうした視点からまちづくりと鉄道の整備がより一体的に進展するように施策展開をお願いするものでございます。

最後になりますけれども、地方民鉄に関してでございます。先ほど来ご報告がいろいろございましたが、行政当局におかれましては毎年近代化補助を中心に所要の予算措置や税制措置等を盛り込んでいただいております。平成17年度からは「地方鉄道再生計画事業」を創設されましたし、また、今国会には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案」、ちょっと長い法律ですけれども、上程されまして、地域交通の再生、活性化に向けた施策が進められているところでございます。当協会におきまして、地方民鉄の維持、活性化に向けた取り組みとして、地方民鉄各社の増収、増客等の施策や、それから地域でのPRといいますかシンポジウム開催等の協力など、いろいろ側面から支援をやっているわけでございますけれども、しかし、地方民鉄の経営状況はご存じのとおり依然として厳しいものがございます。地方民鉄に対する中心的な補助制度であります近代化補助制度においては、地方自治体にお金がないという財政上の理由や、国の予算におけるシーリング等の制約がございます。特に地方自治体にお金がないというのは致命的でございます。地方自治体に予算がつかなければ国も予算は認めないと、補助は認めないということになっておりますので、これは根本的な解決にはまだまだなかなかいかないと思っております。地域

にとりましては、地方鉄道はなくてはならないというように地方の方々は考えておられます。私どもも地方鉄道が廃止されますと沿線地域の崩壊につながりかねないという心配もございますし、今後の地方民鉄の維持、活性化に向けて、現行制度の枠組みにとらわれないような予算枠の抜本的な拡充や新たな制度の創設など、一層のご支援を本席をおかりしましてお願い申し上げます。

以上、特に3点について申し上げます。その他の施策検討に当たりましても、鉄道事業の経営実態を十分踏まえていただいてご検討を賜れば幸いと存じます。どうぞよろしくお願いいたします。

【部会長】 どうもありがとうございました。

それでは次の方、どうぞ。

【委員】 ただいま、委員から地方の中小私鉄のお話でしたが、少し補足説明をさせていただきます。当社は、約560キロのレールを運営しておりますが、そのうち、いわゆる過疎路線と称するレールがございます。この資料の中にも三岐鉄道のことが出ていましたが、これはいわゆる特殊狭軌のレールで、我々も何とも経営上成り立たないということで苦慮いたしておりましたが、三岐さんの地方鉄道であれば補助金が出るということで、三岐さんに経営を渡しました。そのかわり私どもは鉄道施設その他、無償でお譲りし、なおかつ運行に関する従業員を出向させて運営の万全を期したということです。我々がその補助金をもらうことができれば将来にわたって運営ができると思っておりますが、近畿日本鉄道という大手私鉄には補助金が出ないということでそういう施策をとらざるを得ませんでした。

そして、先般、国交省さんの特別のご配慮で新しい運営形態に移行しようとしている、桑名から大垣を経て揖斐にわたる養老線という鉄道がございます。約57キロでございます。経営状態を申し上げますと、約9億円の収入に対して約14億円の赤字が出ます。もう一つ、伊賀神戸から関西本線に通じている伊賀線という約16キロの鉄道がございます。これは収入が約2億円、損失が約4億円という路線でございます。最盛期の約半分以下の輸送人員になりましたが、現地を見て鉄道事業者として廃線にするわけにはいかないと。朝夕は通学の子供たちが、昼は交通弱者であるお年寄りがお乗りになっている。鉄道事業者としてこのレールをどうやって残すかということで、平成16年度から沿線の市町村長さんにご相談し、絶対にレールはめくらないから何とか支援の方法を考えてくれと言っておりました。最終的に私が提案しましたのは、鉄道施設についてのメンテナンスは近畿日

本鉄道が責任を持ってやり、これを第二種鉄道会社の新会社に貸与する。そうして合理化を進めて赤字幅を縮小し、赤字のうち資本費については近畿日本鉄道が持ち、残った赤字を地元市町村と近鉄で折半してくれということでした。約2年間の協議を経まして各市町村長は議会の了解をとってくれ、市町村も応じてくれました。

これまでこういう方式をとる為の法制がなく、苦労しましたが、今般新しい法律をつくっていただいて大変よかったですと思います。また市町村長が議会に対して補助金を出すということについて1年がかりで議員を説得してもらったという経緯がございますが、これには沿線の住民がどうしても鉄道を残してくれという熱い熱意があったからだと思います。こういうふうに地方鉄道というものが単なる採算性の問題で存続を決めるというのは、問題があると思います。行政で残すべき鉄道、廃線すべき鉄道というものを区分する評価基準をつくっていただきたい。そして、それについて地方議会とも話し合うような制度をつくっていただきたい。レールに対する地域の熱い熱意を行政で感じとってやっていただきたいと思います。こういう方式で市町村に何億という負担金をお願いするわけですが、それでも市町村長はレールが残ってよかったというふうに非常に喜んでくれました。

別件でございますが、列車内の犯罪が増えており、特に乗務員に対する暴行等が増えています。一朝一夕にいかないと思いますが、乗務員等に対して初期的な警察権を付与するような制度をお考えいただきたい。暴行者に対して身体を制圧できるような警察権を持たせてやっていただきたい。今、車掌はお客さんに殴られっ放しで、反撃もできないという状況でございますので、いわゆる初期的な警察権の一部を代行できるような制度を考えてやっていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【部会長】 どうもありがとうございます。

そのほか、いかがでしょうか。

【委員】 手短かに2点ほど申し上げます。今の資料には大変網羅的かつよくできているなと思いました。それで、それに関してちょっとコメントなんです、それが1点なんですけれども、世界の動向というのをもうちょっとおさえておいたほうがいいなという感触を持っています。例えばLRTが世界でも進んでいると言っているけれども、日本で言っているところのLRTがうんと進んだのは、もう既に世界ではもうちょっと前の話であって、今は、レール、鉄輪とは限らないようなものにまで都市の公共交通がいつているわけですね。そういうふうに考えると、ここに書いてあるLRTが世界でも進んでいますというのは余りにも古い情報という感じがしますし、それからまた、地方の公共交通は、鉄道

にしるバスにしる経営困難が生じているのは、別に日本が先ではなくて、むしろヨーロッパのほうはずっと先で、それに伴ってグローバルなでかいオペレーターがいろいろな町と契約をして、国を越えてオペレーションを請け負っているようなローカルサービスのグローバル供給ということが進んでいるわけですね。これはEU統合が契機になっているんですけども、そういった動向なんかも踏まえますと、もうちょっとよその状況というのをおさえておいたほうが、余り単視眼的ではない、もう一步先の手を打つのに重要ではないかと思います。これが1点目です。

もう1点目は、今のとも関係するんですが、このしばらくの間、私は安全に関して、特に技術面に関して事業者あるいは官庁がどういうふうユーザーに情報を提供するかというふうなところにお手伝いさせていただいておるところで、大いに前に進んでいるというふうにも喜んでおるところなんですが、本音を申し上げますと、そういう中ではまだまだ利用者等と事業者、それから官庁がどういうふうにつき合うべきかと、接するべきか、対応していくべきかというのは、もうちょっと深く考えたほうがいいという感触を持っております。と申しますのも、さっき委員からお話があったように、結局のところ、国民あるいは地域の人々にどのくらいそのサービスが必要と思ってもらえて、それが自治体や何かに支援してもらうのが正当と思ってもらえるか次第で、鉄道事業というのは全然姿、形が変わるわけですね。とすると、長い目を見たときにはもっと自分たちのことを困っていることも含めて知ってもらおうじゃないかと、そして支援者になってもらおうじゃないかというところまで踏み込んだ情報の提供に至らないと、官庁で決めた法律があるからミニマム情報を出しましょうというスタンスを脱却しない限り、次の段階には絶対に至らない、そこにぜひ今回は一歩進んでいただきたいと思います。

以上2点です。

【部会長】 どうもありがとうございます。

そのほかいかがでしょうか。

【委員】 交運労協の宮下といいます。46ページにあります輸送障害のところでもちょっとお聞きしたいんですけども、ここの中で、近年30分以上の係員による誤りと、こういう表現が出ているんですけども、私ももともと10年ほど電車の運転手をしましたので、特にこの新学期になりますと、新学期のいわゆる新入生が乗り降りがおくれるといったことでおくれていきますと、1分おくれますと、電車の運転手はそれを回復するのは至難の業なんですよね。そういう意味で、そのおくれはどんどん広がっていくという状況の

もとで、今の電車の運行は、特にこの大都市は自動運転が中心ですので、ほんとうに係員の誤りがあるのかなというふうに受けとめますので、その辺、この30分以上のおくれというのは、一たんおくれ出しますと、なかなかもとはなれないといったことになっておりますし、中にはそういう係員の誤りがあるかもわかりませんが、こういった分析について、こういった形でこういったことが報告されるのか、ちょっとお聞かせください。

【部会長】 では、ここで一たん切ってお答えいただきます。時間が限られています。なるべく短くお願いします。

【技術企画課長】 ただいまの輸送障害でございますけれども、この部内原因の一番大きいのはどうも車両故障のようでございます。あと、信号取り扱いの誤り等々がまれにあるということで、この内訳、実は年間5,000件という数になるものですから、技術安全のほうで詳細に分析して、どうしたら減らすことができるかというのを検討していきたいと思っております。

【部会長】 今までのご意見について、伺っておけばよければもう時間を節約したいと思えます。

【財務課長】 財務課長でございます。委員のご質問の中で、政策投資銀行の話と、それから中小民鉄、特に補助金の関係、この2点について私のほうから補足説明をさせていただきます。

まず政策投資銀行でございますけれども、今、委員からご指摘がございましたように、大きな政府の全体の金融改革は、そもそも国の資産、債務の圧縮、あるいはそもそも財投機関の役割という大きな流れの中で、政策投資銀行といったものを民営化しようということとあります。ただ、今、委員がお話しされましたように、政策投資銀行につきましては、完全民営化になった後の新機関のイメージとしても、中長期の投資機能は提供させるということで、今国会に提出しています法案の中でも、完全民営化に至るまでにいかにこの政策投資銀行について、今申し上げました中長期の融資ができるように経営基盤を強化させるという点、その中では、移行期間におけますいろいろな措置といったものも予定されているわけでございます。私どもこの法案の成立を受けまして、いかにこの政策投資銀行といったものが経営体力をきちんとするということと、さらには今申し上げましたような形での事業者のニーズに合った形で役割を担っていく、それがまさに民業との分担関係においても政策投資銀行が今後生きていく道でございますので、そういうような方向でビジネスモデルができ上がり、それに至るまでのいろいろな経営基盤の強化といったものについ

ではしっかりと、私どものほうもできる限りのことは支援していきたいというふうに思っております。これがまず政策投資銀行でございます。

2点目の地方民鉄の補助金でございます。補助金の額が少ない、あるいは大手には出ない、中小だけ補助金が出るというようなお話がございました。その中で委員からもご紹介していただきましたけれども、私ども地方の近代化補助の関係では再生計画といった制度をつくりました。この再生計画につきましては、ちゃんと地域を挙げた取り組みがあるといったものを前提にこれを支援していこうということで方式を変えたわけでございます。先ほど委員からも地方沿線市町村の熱意というお話がございました。私どもやはり地方鉄道を守るためには、これは国の補助金あるいは連携する地方の補助金ということがございますけれども、やはり利用される地域の方々が物心両面、心だけでなく、物、まさに乗るといふこと、あるいはいろいろな活性化の例では自治会が切符を買って、それで乗るといったような形で、まさに沿線の住民の方が自分のお金をはたいてでも乗っていくといったような取り組みです。そのような試みといったものを今後続けていく中で、今申し上げました近代化補助につきましても、これは政策的に非常に意義があるというものがあれば、財務省の関係でも私ども強く言っていけると思っておりますので、そのような個々の具体的な事例といったものを取り組みを皆様と協力しながら進めていきまして、今申し上げました地方民鉄をうまく残すといった今後の方向について取り組んでいきたいというふうに思っております。

【委員】 よろしく願いいたします。

【部会長】 どうぞ。

【委員】 井口雅一でございます。私は技術の面からご意見を申し上げたいと思います。2つありまして、1つはLRTですけど、最初は熊本市の交通局がヨーロッパから持ってきました、低床式の。そうしたら、その次はすぐ日本でつくったでしょう。コピーしたのかまねしたのか知らないけれど。つまり、日本にああいうものをつくる技術があったし、ただし何がなかったか。私が言いたいのは、なぜ日本が最初にあれつくれなかったか。それはヨーロッパのほうに先に困ってたから、先につくってくれたから持ってきたというのはそれはいいんですけど、喜々として持ってきて、コピーじゃないのかもしれないけれど、それでというのは情けないといえますか。日本の鉄道産業というのは旅客輸送の、言うまでもありませんけれど、人キロでは多分、イギリス、フランス、ドイツ、イタリア、スペイン全部合わせたくらいあるんですね。それだけ大きな産業を持っているんですから、

それなりの何かがないといけないのに、要するに発想力もなければやる気もなかったんじゃないかという点は、これ、私の世代の責任でもあるんですが、そういう反省の話って一度も聞いたことがないんです。そこら辺、一番私は心配しますね。

確かに日本の戦後の鉄道を見ますと、1945年に戦後が始まって、20年ほどたってから東海道新幹線が始まり、20年後にまた国鉄の民営化が行われ、世界を啞然とさせたわけですね。さらに今は、多分パスモとスイカかもしれませんが、ETC自動車まで一緒になったらこれは革命だろうと思うんです。それはそれですばらしいと思うんですが、ほんとうの足元の部分、運ぶという技術の部分があるそかになっていないかという点に非常に心配を感じます。それが1つ。

もう一つは技術の問題で申し上げたいんですが、これは特に言うまでもありませんけれども、鉄道というのは運ぶという技術を基盤にしたサービス業です。技術がこければ全体がこけます。技術というのは、これは国際競争力に勝てなければ維持できません。例えばアメリカを見てごらんください。アメリカは最盛期はたしか35万キロぐらいの路線長があったと思いますが、間違っているかもしれません。それでも今、20万キロありますね。大体貨物が主体ですから仕方がないという面があるかもしれませんが、旅客車両技術ってなくなりました。マーケットがあっても、技術というのは国際競争力にさらされますから、それに勝たなければなりません。日本はどうか。日本は結構国内市場が大きいですから、それにうっかりすると満足している可能性がある。ただ先ほどの車両の輸出がかなり伸びているという、これは大変ありがたいことだと思います。日本の中ではマーケットがこれから大きくなることは期待できないかもしれませんが、周辺諸国のマーケットがどんどん伸びていく可能性があるわけですね。ブリックス、中国だって毎年何千キロか営業路線を建設していると思います。そういう中で、国際競争力を持てば輸出が可能なのわけです。ただ、鉄道というのはシステムを初め個々の車両、コンポーネントもそうだと思いますが、なかなか政治絡み、ODA絡みいろいろありますから、ナンバーワンになってもなかなか難しいんですが、オンリーワンであれば政治の枠を越えられる。オンリーワンの技術をこれから作りませんか。日本でなければできない、これはすばらしい、ものすごい高性能で安い。ブリックスで今モータリゼーションが進んでおりますけれども、そのうち行き詰まります。やはり鉄道でなければ運べないということになるだろうと思います。それを見越しながらいかに国際競争力をつけていくか。そういう観点から少し技術政策を、今回そういうチャンスを与えてくださったというのは大変いいと思います。常設である必要はあ

りませんが、定期的にチェックして将来のことを考える。さらに言いますと、今、技術開発力を持っているのはJR東とか東海とか、まあ、大手、それからJR総研かもしれませんが、これはJR総研なんですね。要するに国内産業向けの技術開発なんです。国全体として何をやって、どういう技術をちゃんと持たなければいけないか。国際競争力を持つためには、あるいは国際的なマーケットを制覇するには何が必要かという全体を見る技術開発政策を今回ぜひともご検討いただければありがたいと思います。

以上です。どうもありがとうございます。

【部会長】 ありがとうございます。

そのほかいかがでしょうか。

【委員】 飯島です。資料の中で質問なんですけれども、17ページに近年廃止された鉄道路線ということで上げてあるんですけれども、この廃線の理由として資金面と経済面というところが主な理由なのか、この中でも高千穂鉄道のように気象災害によって一部期間廃線になっている、そういった気象災害とか災害を理由にして廃線になっているのがどれぐらいの割合があるのかというのがもしわかれば教えていただきたい。廃線になっていなくても、経済面で今厳しい状況の中で、なおかつ今後温暖化が進行したりすれば気象災害というのはさらに甚大になっていく。それに対して今どれぐらいリスクがあるのか。あと、そのリスクを回避するために、今後安全技術という面を強化されていくんだと思うんですけれども、その場合の気象災害をどこまで増大するかということを見込んで技術安全面というのを取り組んでいく計画なのか、そういった点がわかれば教えていただきたいということがあります。

あともう一つは、個人的なところでは、今子育てをしていて、ベビーカーを引いて町を歩くんですけれども、やはり鉄道を利用するのがまだまだちょっと怖いんですね。大分エレベーターがついて行きやすいとはいうものの、人のマナーというのもあたりして、なかなかエレベーターを使わせてもらえないなというところもあたりするんですが、この資料の中で、駅をサービス拠点として図書館を使うなり託児所をつくるとか、そういったように連携しつつあるということが書かれているんですけれども、ぜひこれをどんどん拡大して行っていただきたい。その中で、私の場合はベビーカーなんですけれども、今後そういった障害の方とかお年寄りの方が家にこもらないでどんどん町に出やすいように、駅をどう活用していくか、その中では、鉄道というものだけで考えればとても限界があると思うんですね。都市づくりの中でどう鉄道があり得るか、またそれを考えた場合に、鉄道

だけではなくて、道路局だったりそういったいろいろなところと連携する中で、どう都市を活性化していくかというところで、いろいろな部局にまたがりながらの検討をする方向というのもぜひとも考えて、駅を活用すると同時に、弱者というものをどんどん町に出して、鉄道も利用していただいて、いい都市づくりというのを検討していただきたいなと思います。

以上2点です。

【部会長】 そのほかいかがでしょうか。

【委員】 40ページの、先ほどもお話が出ました輸送障害の件数の推移についておうかがいします。JRと民鉄で大きな差があるようですが、輸送距離による違いもあるのではないのでしょうか。30分以上もおくれることが不可能な輸送距離5キロという民鉄もありますから、このように表わされるとJRのほうが民鉄に比して遅れてばかりいるような印象をあたえますが、輸送距離をを勘案すると実際はどういう違いになるのですか。

それに遅延が30分以上ではなく、29分ならこの資料に載らないわけですから、全体に慢性的におくれているというものが増えているのかどうか判断できません。むしろ30分以上の遅延には何かしら明確な理由があるわけですが、組織や運営の体制上の問題があり、慢性的な遅れになっているようなケースもあるのではないのでしょうか。このような遅延に対しどのように考えるのか。といいますのも、55ページにありますように、駅職員数が民鉄においてもJRにおいても非常に減っているわけですが、この駅員数の減少と遅延が多少関連があるのではないかと。46ページと55ページに関連があるのかどうか、あるいは全然関係ないのか。この件について伺わせていただきたいと思います。

【部会長】 それではお願いできますか。

【技術企画課長】 気象障害で廃線された例はこの資料上は1線もございません。ただ10年に1線ぐらい、感覚的にはあるかなということですが、JRとか大手私鉄のローカル線というのは結構災害を受けやすいところを走っておりますけれども、ほんとうに小さい鉄道は、そういうところは既に廃止になってしまっていることもありまして、この表では1線もございません。

それから、ちょっと技術的なほうをまとめてお答えいたします。輸送障害の関係でございますけれども、ご指摘のとおり30分以上というのはある明確な理由があつてということになります。例えば自殺だとかああいうのは明らかに増えておりますし、何らかの故障があつておくれる場合が大体上がってくる。それ以下についてはちょっと統計をとってお

りませんが、よく言われますのは、相互直通が非常に広範になってきている、あるいは同じ会社の中でも非常に多くの路線にまたがって列車が運行されるようになって、ちょっとしたおくれがあちこちの線に波及しやすくなっているという指摘はございます。少しこれから勉強させていただきたいと思います。

【鉄道企画室長】 委員からいただきましたご質問の関係、駅をサービス拠点として福祉の関係ですとか子育ての関係として使う、これはまさにこの審議会でご議論いただければと思っております。後ほどご紹介する課題の案の中にも入れさせていただいておりますので、以上も含めましてご検討いただければと思っております。まちづくりの件も同様でございます。

【委員】 サントリーの佐藤と申します。関西から参りました。先ほどご紹介があったように、鉄道は定時運行されていて、飛行機と違う利便性を持っており、最近ではイコカカードが東京でも使えるようになって非常に便利になっていると思います。様々な工夫が移動のハードルを低くして、旅行者は心地よく旅行できるということが可能になっていると思います。ただ一方で、地方に行きますと全然その状況が違っておまして、東北に行ったとき、少し動こうと思ってもなかなか簡単には動けない。日に何本しかない線をどうやってうまく使えばよいか悩んでしまうというような状況があります。全国的にみるとまだ課題はあるかと思えます。

前の資料にあったと思いますけれど、移動距離100キロから300キロのところでは車がやはり多くて、結構車で走るのが大変な距離だと思いますが、鉄道への移行はなかなかすすんでいません。車との競合関係の中で、どうやってこれを公共交通のほうに持っていくのかというのは、これまで以上にきめ細かくいろいろな作戦を練らなければいけないと思います。便利になる一方で考えなければいけないこともあると思います。今回のテーマも、高速化や、利便性の向上ということになると思うのですが、それをどんどん推し進めることがほんとうに公共交通にとって問題がないかです。例えば福知山のあの事故は、それそのものではないかもしれませんが、市民の側は、早くて確実に安くて本数を多くしてくれ、と希望します。どんどん要求水準が高くなっていくと思うのですが、現実の安全性との間に齟齬が生じる部分もあるのではないかと。時々立ち止まって、リーズナブルなところはどこなんだという議論も必要だと思います。公共交通を使う、自動車からシフトするというのも含めて、もう少しライフスタイル全体の中で、公共交通との関係がどこに落ちていて、市民としてはどうかかわっていただけるのだというような議論を時には市民

にも投げかけていくような、そういうところが必要なんじゃないかと思います。

もう1点ですが、先ほどの町と駅の関係ですが、非常に便利になって駅にいろいろなサービスがあるというのは、非常にいい面もありますけれども、駅で完結してしまうところもあると思います。駅は非常に競争優位なところにありますから、たくさんの方が来るわけで、そういう意味では都市との関係の中で、駅だけがよくなるのではなくて、まち全体がよくなるということ視野に入れて考えないと、今、駅中というのが非常に注目されていますから、いろいろなところで高度化していくと思います。そのときに新たな問題が起こってくるのではないかと思いますので、その辺も視野に入れていただきたいと思っています。

【部会長】 ありがとうございます。

次の議題も関連しておりますので、今後の検討課題というところでまた戻って議論していただいても結構ですが、先に資料3のご説明をお願いして、意見交換をしたいと思います。よろしく願いいたします。

【鉄道企画室長】 それでは資料3によりまして、これからのご審議でご検討いただく課題の案につきましてご説明させていただきます。

最初の色刷りの1ページは、我が国の鉄道が直面している諸課題を図式化してみたものですけれども、事務局といたしましては、ここにお示ししているとおり、課題には利便性、環境、経営、地域貢献、技術・安全といった観点がそれぞれあるというふうに考えております。具体的には、利便性の観点ということでは、利便性のさらなる向上に向けた利用者のニーズにどうこたえていくかという課題。環境ということでは、マイカーなどの利用者を取り込むことによりCO₂の排出削減に貢献すべき役割にどうこたえていくか。経営の観点ということで申しますと、鉄道会社においてこれからサービスの維持、充実のために投資を行わなくてはならない。その投資に備えて今のうちに経営の改善強化を図っておくべき必要性があるんじゃないか。地域貢献ということでは、先ほど出てきておりますように、輸送以外の機能の活用による地域に対する貢献への期待にこたえていく必要があるんじゃないか。技術・安全ということで申しますと、安全水準の維持・向上を図りつつ、技術の高度化などをもって事業者のニーズ、課題に対応していく必要があるんじゃないかということになります。なお、このうちの環境の観点というのは、基本的には、利便性の向上を通じて利用者拡大を推進していくということになりますから、具体的な課題としては利便性の向上でくれるものではないかというふうに整理してございます。

さらに2ページから、これらの課題をさらにブレークダウンした検討のポイントを、あくまで事務局のたたき台として30点ほどお示ししております。順に簡単にご紹介させていただきますと、まず利便性の観点としまして、ネットワークであります。幹線鉄道、都市鉄道のそれぞれについて、今の進捗を踏まえた上で、19号答申で示された整備方針のうち、修正すべき点があるのかどうか。2番目といたしまして、特に在来幹線鉄道については、競争力の回復のためにどういう対策が必要か。3番目といたしまして、幹線鉄道、都市鉄道、それぞれにつきまして、既存のネットワークの質の向上という点でどういう対策を講ずるべきか。4番目、都市鉄道の混雑緩和でありますけれども、目標の達成状況を踏まえまして、この目標自体について修正すべき点があるかどうか。

次のページおめくりいただきまして、サービス面でございますけれども、都市鉄道、複数事業者路線間の乗り継ぎで、初乗運賃の複数回適用による割高感を緩和することなどにより、都市鉄道における利用者の拡大を図ることができないか。6番目といたしまして、主に都市鉄道になりますけれども、利用者の声や要望をさらに反映しやすくする仕組みが考えられないか。7番目でございますけれども、主に都市鉄道におきまして、お客様からの苦情への対応、情報提供といったものについて、個々の事業者が個別に行っている現状が、果たして便利なのか、不便なのか。一元化という選択肢があるのかどうか。この課題。8番目といたしまして、これは地方鉄道でございますけれども、サービスの現状固定、あるいはコスト面から削減されるとサービスとして水準が落ちると。これが利用者減との悪循環に陥っているわけですが、この悪循環を解消することはできないか。

9番目といたしまして、バリアフリーについて、現在の目標年次以降でどのような方向で進めていくべきか。またホームドアにつきましてはどのような施策を展開していくべきか。

4ページ目をおめくりいただきまして、利用者の秩序・マナーでございますけれども、先ほどのご意見にもございましたとおり、車内、駅構内の暴力行為、迷惑行為、この頻発状況に対してどういう制度的な対応をとっていくことが必要なのか。

2つ目の経営の観点でございます。経営の観点につきましては、都市鉄道におけるコスト削減、収益力強化ということで、主に固定費につきまして各社に共通して削減できる余地があるのかなのかというのが1つ。それから2つ目、13番目でございますけれども、人口減少時代に入っても、安全とか利便性の維持に必要なコストをどうやったら確保し続けられるかという問題。それから14番目でございますが、関連事業、何らかの制約があれば解消を図るべきではないか。

それから、先ほどのM & A、経営統合でございますけれども、鉄道事業者がM & Aの対象とされた場合に、鉄道事業の公益性という観点からどういう対応が必要なのか。それから持ち株会社等の新しい経営形態について、鉄道事業に対する規律という観点でどのような対応が必要なのか。

また1ページおめくりいただきまして、地方鉄道・LRTでございますけれども、まず地方鉄道、従来の発想にとらわれない新しい手法によるコストの削減というものが考えられないかという課題。18番、地方鉄道、LRTの上下分離につきまして、新しい制度上の位置づけを与えることはできないかという問題。それから19番目でございますが、厳しい経営環境にある地方鉄道におきまして、自然災害がそのまま路線や事業の廃止に直結してしまうということを防ぐための方策というのを検討していくべきじゃないかという課題を上げております。

地域貢献の課題でございますけれども、都市部、地方部それぞれ事情は違いますけれども、それぞれの事情に即して、鉄道利用者はもちろんのこと、鉄道利用者以外も対象として駅が地域の公共的ニーズに幅広く活用できるような取り組みを進めていくべきじゃないか、それを後押しするような取り組みを進めていくべきではないかという課題。

それからまちづくりの関係でございますけれども、地方鉄道にせよ、LRTにせよ、これは都市鉄道も当てはまると思いますが、まちづくりとの連携に向けた具体的な方策をさらに深めていくべきじゃないかという課題を上げております。また地域の観光振興という観点におきましては、観光鉄道とか山岳鉄道というものにつきまして、既存路線の活用とか新設ということを進めていくことができないだろうかという課題を上げております。

それから技術・安全の観点でございますけれども、23番、鉄道事業者の実情を踏まえた安全規制のあるべき姿、あるいは、鉄道事業者の自主性を尊重したチェック体制について、改めて検証するべきじゃないかということ。それから24番、最近の状況として、若手技術者の減少、外注化の進展を踏まえた上で、技術力の向上・継承のための取り組みを進めていくべきじゃないか。25番、これも大きな問題でございますが、老朽化が進む鉄道施設、どう対応していくかという問題。26番でございますが、この運転事故等につきまして、鉄道事業者から届け出られたデータを分析した上で、未然防止に活用していくべきじゃないか。27番であります。便数が少ないとか、そういう個々の運行実態に即して必要な安全水準を低コストで実現するという新しい手法を考えられないかという課題でございます。

最後、7ページでございますが、28番としまして、さまざまな社会経済の変化がございますけれども、こういう環境変化の中で、今後10年程度先を見据えた鉄道技術開発の方向性をここで明確にしておこうじゃないかという課題。

国際展開に関しましては、我が国の優れた鉄道システムを海外へ展開していくために、どう今後取り組んでいくべきかという問題。

最後、索道につきましても、経営基盤が脆弱な事業者について、安全性の向上、これは同じように取り組みが必要ではないかという課題。

こういった課題を事務局のたたき台としてお示ししているところでございます。以上でございます。

【部会長】 どうもありがとうございます。まだほかにも課題、たくさんあるかと思いますが、どうぞ自由に忌憚のないご意見をお願いいたします。

【委員】 東京都でございますが、先ほど資料の中で地方自治体の役割分担というような話ございましたが、まさにその鉄道政策と自治体経営というのは密接不可分の関係にあるわけで、そうした観点から、特に大都市の鉄道の課題ということで、時間の関係もございまして2点に絞って意見を言わせていただきたいと思います。

まず第1点が、都市鉄道のさらなる整備というのは大きな課題になっております。現在東京都の中でも、例えば地下鉄副都心線であるとか、あるいは日暮里・舎人ライナーであるとか、大変な新線の建設を行っております。それらが開業しますと鉄道ネットワークがさらに充実するという状況にあります。また一方で東京圏域の鉄道といいますのは、18号答申に基づいて整備されているわけですが、その中でも、例えばJRの中央線の複々線化であるとか地域住民の強い希望の事業がございまして、こういったものについては全く目処が立っていないという現状がございまして、先ほどレールについては非常に地域住民の熱い期待があるという話ございましたが、確かに答申に盛り込まれた路線の地域では、大変なその実現に対する要望があるわけで、その辺をすぐに事業化云々という話ではないのですが、ある程度の方向性を示していくことがやはり地域住民に対する責務であろうというふうに考えております。

それから2点目は、これもまた地域住民の非常に要望の強い踏切の改善の問題でございます。これを単に渋滞解消による経済的な問題だけではなくて、例えば足立区の竹ノ塚で大変な惨状があった。それから、最近でも警察官が女性を助けようとして殉職をする、こんな事件があります。そういう中で、私どもとしましても現在7路線、9カ所での連続立

体交差事業を行っているわけですが、これ自体が非常に時間がかかる。そういうこともございまして、踏切道の拡幅、あるいは歩道橋、エレベーターの設置など、次善の策ではございますが、これらについてもやはり同時並行的に実施していく必要があるだろうと考えております。鉄道事業者の皆様には踏切における、例えば非常ボタンであるとか、あるいは障害物検知装置の設置などの安全対策、あるいは賢い踏切の導入について大変なご努力をいただいておりますが、そういった意味で地域住民の安全確保という視点から、なお一層の協力をお願いしたいと思っております。

以上2点、意見を述べさせていただきましたが、冒頭、平田局長さんのほうから、まさに鉄道というのは地球温暖化の対策を進める上でも非常に有効な手法である、まさにそのとおりでございまして、私ども東京都、大気汚染の関係が深刻な状況の中で、環境都市づくり戦略合同会議というものを設置しまして、カーボンマイナスの観点からも、エネルギー効率の非常に高い鉄道のさらなるネットワーク充実というのは、環境対策からも大きな課題になっているというふうに考えております。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

そのほかいかがでしょうか。

【委員】 今、「地域貢献の観点」とありましたが、私はむしろ「都市政策との整合・連携」において鉄道問題を考えていくべきだと思っています。実際、交通需要と言いましても、通勤・通学のような派生的なものもあれば、観光のような本源的なものもあります。ここで前者の派生的需要というのは、実は国民経済的には大変な無駄であり、資源の膨大な浪費にあたります。実際、世界の主要先進都市では、マイカーから公共交通機関へのシフトを図った上で、今度は通勤需要自体をいかに減らすかということが議論になってきています。簡単に言えば「職住近接」であり、住宅を都心に集めるということです。そうしたことの実現は鉄道など交通分野でクローズした政策メニューだけでは困難であり、従って鉄道の将来も都市政策と一体に考えざるを得ない状況になっています。

もう一つ、人を都心に集めることは、経済面だけでなく、実は文化創造面で非常に大きな効果をもたらします。今や世界は国家間の経済競争から都市間の文化競争の時代になっています。日本が世界の中で今の地位を維持し、さらに活力ある社会を構築していくには、何よりも東京に多くの人材を集める必要があります。そうした「クリエイティブ・クラス」は「職住近接」と「才能の交流」を希求しています。ここで2010年代の鉄道のあり方、

都市のあり方を本気で考えるというならば、やはり文化創造的な観点を前面に出していかなければならないと思うのです。

以上、議論はいろいろあると思いますが、本部会では少なくとも「地域貢献の観点」だけではなく、「都市政策や文化創造の観点」というのを、別途、加えていただかなければならないと考えております。

【部会長】 ありがとうございます。

そのほかいかがですか。

【委員】 東京女子大の竹内です。諸課題が整理されて網羅的でいいなと思ったんですけど、ただ1点、これは入れなくていいのだろうかちょっと心配になった点があります。というのは、観点という言葉を使うとするならば、例えば物流とか国際競争力とかいう観点はどうなるのだろうかということです。要するに貨物の話なんですけれども、鉄道貨物輸送はシェアが少ないから、ネグリジブルだからいいだろうというのであればそれでもいいんですが、一応、物流施策大綱の話やらアジア・ゲートウェイの話やらということ政府が取り上げていて、貨物輸送についてジャパンパッシングになってしまうということに危機感を抱いている。あるいは環境のほうでもモーダルシフトということが一応施策としてある。そういう中において一体鉄道貨物が今の状況のまま論じることがなくていいんだろうかと思うわけです。鉄道をもっと活用して環境に寄与させる、あるいは鉄道貨物輸送を通じて国際競争力をつける、日本が物流立国という方面でも役割を果たし得るというために、鉄道貨物輸送をどう生かすかというような観点がやはりあるほうがいいのかなというふうに思うのですが、ただ、ここでの議論では旅客輸送を中心にするのならばそれでも構わないんですが、ただ30もこういろいろ課題があるならば、1個ぐらいそれがあってもいいのではないかという気が私はしております。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

そのほかいかがでしょうか。

【委員】 手短に3点だけ申し上げます。4番のところに混雑の問題が出ていますが、前にもちょっと申し上げましたけれども、とにかくもう余裕がなかったからピークのところだけ目標を置いて、それでそこに鋭意邁進してきたわけで、それはそれなりの効果を上げてきたし、いいんですけれども、ともするとピークのところで設定してきた180とか150という目標が、それ以外の時間帯にもそれさえ満足していればいいんじゃない

かというような運用をされている嫌いが無いとは言えない。ほんとうはもう少し輸送力を発揮させればピークを分散させることもできるんだけど、ありていに言えば、こまして運んでいるという時間帯も路線によっては無いとは言えない。その辺のチェックが必要で、人口が減っていく中では、それからまたフレキシブルな労働体系になっていく中では、ピークだけが問題なんではないというのをぜひご理解いただきたいし、特に夜間混雑の問題は我が国が世界で最悪の問題というのをぜひご理解いただきたいと思います。これが1点です。

2点目は29番のところで、鉄道システムの海外展開ということが書いてあって、これは結構なことで、先ほどのご説明でも日本のいろいろな施設、イクイップメントがそうやって出ていくと。技術もそうですね。結構なんですけど、もう一つあわせてお考えいただきたいのは、日本の鉄道事業経営というのは、世界の中でも最も信頼できる事業者が、ほとんどだと思いますけれど、やっているわけですね。先ほどちょっと申し上げたように、世界の公共交通はかなりがイギリスとフランスの4社くらいの大手のグローバルサプライヤーがいろいろな国のことをやっているわけですね。オーストラリアとかシンガポールとか。そういう状況にあるわけです。インドもですね。どうも聞いてみると、日本の事業者にもいろいろと引き合いが来るらしいんだけど、どういう理由か知りませんが、まだ日本ではそういう意味で鉄道事業を外で経営するというのは出ていってない。つまり日本のように丸ごと全部責任を持ってやってくださいねというスタンスでやろうとすれば、それは外でやるのもリスクが大きいですが、さっき申し上げたようなシステムは大体上下分離がされていて、少なくとも保有とそれからオペレーションは分かれていて、そこでは薄いとはいいいながらも確実な利益が出るんですね。そういう領域に日本の鉄道事業者が進出して、そして安全で信頼できるサービスをよその国にも実現させてあげるといのは、世界にとってもいいことじゃないかと思う。これはぜひお考えいただきたい。

それから最後になりますけれども、これは出ていないので申し上げるんですけども、いろいろな鉄道の特に地方部での経営が難しくなる、それから大手と言われているところでも地方路線の経営が難しくなる、これは事実上なるわけで、その中では自治体や、場合によっては国等の貢献も財政的にも必要になってくるわけですね。その場合には国民や県民や市民の税を使うという意味での理解をしていただかなければいけない。つまり困っている人だけの問題ではなくて、国民全体の問題なんですね。したがって、こういう状況にあるということを国民的な理解を得るための活動というのは不可欠であって、共同的、参

加的なコミュニケーションを図る。そのところをぜひ重要な課題と認識していただきたいと思います。

以上3点でした。

【部会長】 ありがとうございます。

そのほかいかがでしょうか。

【委員】 東大の須田でございます。非常に網羅的な資料になっていると思うんですけど、ちょっと幾つか検討していただければなと思うのがあります。

1つは10年ほど先ということでお話あったんですけど、鉄道の場合、技術的な開発のスパンとか建設とか考えると非常に長期にわたるわけですね。そういうことから考えると10年先というよりか、もっと長期の、極端に言えば100年先を見るくらいの話も今のうちにやったらいいんじゃないかなと感じました。

それと、利便性の観点ということなんですけれど、これについても最近いろいろところで目標というのがありますね。そういうことからいくと、自動車から鉄道に利用客を移そうというには、例えばほんとうに全員着席を目標にするとか、あるいは極端なことでいくと、私は5分500円の原則ってあると思っているんですけど、公共交通をほんとうに利用しやすくしようとする、5分以上待たせない、5分以上歩かせない、5分以上立たせないとか、1日500円で利用できるとか、結構今としてはハードルはかなり高いんですけどもそういう目標を設定して、そのための技術開発をどうしたらいいとか、検討していったらいいんじゃないかなと思いました。

【部会長】 ありがとうございます。

そのほかいかがでしょうか。

【委員】 タカラトミーの高橋と申します。バリアフリーに関して2点あります。まず最初に、もちろんまだバリアフリー化がなされていない駅でいろいろと制約がある駅について考えていくことはとても大切だと思います。それに加えて、さらにもうバリアフリー化が一たんなされている駅であったとしても、例えばその駅がちょっと改装されたりとか、それから利用形態が少しでも変わる、新しいホームが増えるとか、そんな大きなことではなくても、例えば新たに何かの自動販売機が置かれるとか、動線が少し変わるとか、そういうことが起こっただけでも、当初はこれでバリアフリーだったと思われていたあるシステムなり施設がバリアフリーではなくなってしまう場合が多々あると思います。やはり定期的に、あるいは駅の改装なりがなされたときに、それでもバリアフリーであり続けてい

るかということをチェックするような何か体制がないと、多分そのバリアフリーが一たんなされた駅が、どんどんバリアフリーから遠ざかっていくままにされてしまうのではないかという危惧があります。例えばせっかくスロープをつくったのに、後からそのスロープにすごい近いところに大きいものがどんと置かれてしまって、そこを車いすで通りにくくなるとか、視覚障害者のための誘導ブロックがつけられたんだけれども、そこに何かお店のようものが張り出してしまって、そこを通れなくなってしまうとか、そういうことが多々ありますので、そのあたりのチェック機構というのが課題で考えられるのではと思います。

それからもう1点ですけれども、建物のバリアフリー化に加えて、例えば今スイカとかパスモとかありますが、そういうものを扱うための機器というのでしょうか、スイカをチャージするためのものであるとか、そういうもののバリアフリー化というのにも気をつけていく必要があるかと思います。今、私はスイカを前からすごく便利に使わせていただいているんですけども、チャージであるとかとても便利に私でも独力で簡単にできますし、ご存じの方どれぐらいいらっしゃるかと思うんですけど、スイカというのは1,000円以下になると自動改札機を通るときの音が微妙に変わります。それからスイカ定期も残りの有効期間が2週間を切ると改札を通るときの音が変わります。それで私にもいろいろなことを判断して適切に対処していくことができます。パスモに関して私はちょっと使っていないのでまだわからないんですが、ある私鉄ユーザーの知人によると、もしかしてパスモにはそういう機能がないかもしれない、ちょっと1回しか試していないからまだわからないんだけどというふうに聞きました。そのようなせっかくのいい機能がきちんと新しいものにも広まっていくように、それから、もしパスモでもそういうものが採用されていれば大変失礼なことを言ってしまったんですが、採用されていればそれがユーザーにきちんと伝わるような工夫も必要かと思います。そこら辺の課題も盛り込んでいただければと思います。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

そのほかいかがでしょうか。

それではちょっと先ほど言いかけたんですが、25番の老朽化のところは、年次がたっただけじゃなくて、設計基準が合わない、いわゆる既存不適格と言われているお話をに入れておいたほうがいいかなというのが1点でございます。

それからもう一つは、情報の提供のあり方で、国鉄改革がもともといろいろな公的関与とか政治的関与を排除するというので、なるべく民間らしくということで来たわけですが、アメリカで航空の規制緩和起こった後、やはりもっと情報公開しないとマーケットがうまくいかないよということで、路線別の需要を公開したり貨物もやっていますし、それから自動車も車種別に事故率なんていうのは昔からやっていたんですが、日本はやっていなかったのが最近では公表するようになりました。先ほど鉄道の事故だとかおくれも30分以内はわからないという話があったんですが、製品でいうと、買ったものが壊れていたというのと同じことですから、昔から30分だから30分という話ではなくて、むしろ積極的にそういう情報を出したほうがいい。したがって、情報というのは一体どこまで公表されるもので、どこからはプライベートの会社だからということなのかという話は一回議論したいなという気がします。最近のガス器具、電力会社の話、自動車の話、もろもろ結局情報を公開しなかったことが全体のシステムとしてうまくいかなくて、その企業にとってもよくなかったというようなことが、これだけたくさんあるのに、民営化のときと同じ議論をしている必要はないだろうと思います。JRだけではなくて民鉄もラッシュ時に何分おくれるかというデータはありませんという時代が十何年前に、みんな知っていることなのに、そんなことを言っていた時代もありました。そんな意味でどういう情報はどれくらい出すのかというような議論を1回してみたらいいかなという気がいたします。

そのほかございますでしょうか。

【委員】 私、どちらかというと自動車技術のことをいろいろやってきたんですが、特に高齢者が増えてきて、地方ですと70歳、80歳でも運転せざるを得ない状況があります。そういった方たちを何とか支援してあげたいと思ってITを活用した技術開発をやっているわけですが、例えば居眠りを防止するために眠らずに運転しなさいというと、ますます危険度を高めているような逆説的なことがあります。地方でも年をとった方に何とか運転させて生きがいのある暮らしをさせたいと思うんですけど、一方でどんどん危険度を上げている。一方で、いつ来るかわからないバスとか鉄道を利用したがるかというと、なかなかバリアーがあって、それを例えばデマンドバスとかITを活用した情報でいつ来るかを、おくれたらどのくらいおくれるかという情報を活用することを検討項目に入れると、利便性が上がってローカルな分野でも車と公共交通との融合一体化というのが、利用者側からもできるんじゃないかなということで、IT活用という観点を加えていただくとうれしいなと思います。これは技術だけじゃなくて利用者側のニーズの問題もある

ということです。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

そのほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

【委員】 先ほどから地方の、特に鉄道について財政的な支援といったことをそれぞれ各委員の先生方からも出されております。直面している諸課題の中でもそういった経営の観点ですとか地域貢献の観点といったことで、地方鉄道、LRTについては、それぞれの地方の合意形成の上で図っていくということなんですけれども、しかし地方鉄道も、そうやってどうしても必要なところと、どうにもならない地方鉄道があるんですね。ことしの3月でも、私のところのくり電と鹿島が廃線になったということも報告されておりますし、また地方鉄道のいわゆる安全基準を下回るというところで莫大な投資が要るということで、銚子電鉄はその金がないということで、ぬれ煎餅を労働組合みずから売って、それで費用を浮かしていると、そういう地方について、例えば中核の地方都市と、どうしようもない悪循環で、悪循環を断ち切るには廃線しかないというようなところと、一緒に諸課題ということで書かれておりますので、そういったところについて若干区切って、どうにもならないようなところをどうするのかといったことも必要ではないのかなと思いますので、一つそういう観点でもお願いしたいと思います。

【部会長】 ありがとうございます。

よろしいでしょうか。

それでは事務局のほうから、まとめて必要なことだけコメントいただければと思います。

【鉄道企画室長】 たくさんの貴重なご意見、大変ありがとうございました。すべて課題として反映させていただこうと思っております。

1点だけ補足的に申しますと、委員からいただきました物流の関係でございます。これにつきまして、交通政策審議会の環境部会というところでもモーダルシフト、鉄道貨物の活用といったことをやっております。そこと整合性をとりながら、こちらの部会では環境の観点ということでその利用者、旅客とは別の切り口での観点で整理させていただこうと思っております。

以上でございます。

【部会長】 それでは、次の議題に移りたいと思います。議事3、小委員会の設置についてでございます。資料4の説明をお願いいたします。

【鉄道企画室長】 資料4でございます。資料4は「ネットワーク・サービス小委員会」及び「技術・安全小委員会」の設置について（案）としてお諮りするものでございます。この小委員会の位置づけは、鉄道部会の下部組織となります。

そして2.でございますが、設置する小委員会の役割ですが、ネットワーク・サービス小委員会におきましては、今後における鉄道のネットワークの充実、サービスの改善等に関する方策について調査審議する。技術・安全小委員会につきましては、今後における鉄道技術の高度化及び活用、安全性の向上等に関する方策について調査審議するというものとしします。

スケジュールといたしましては、まずは今月27日に両小委員会をそれぞれ第1回会合を開催いたしまして、以後、それぞれ月1回程度を目安としてそういう頻度で開催して、6月の中間とりまとめ、あるいはネットワーク・サービスの場合は秋の報告書といったものに向けて検討を進めていくことを予定してございます。

以下のページに小委員会の設置、運営に関する部会としての規則の案、小委員会のメンバーの方々の案、それぞれつけさせていただきます。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。この資料についてご質問、ご意見、ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、資料4についてご異議がないようでございますので、このとおり進めてまいりたいと思います。なお、各小委員会の委員長につきましては、ただいまお決めいただきました交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会運営規則に基づき、部会長が指名することになっております。ネットワーク・サービス小委員会の委員長には、山内委員を指名させていただきたいと思います。また、技術・安全小委員会の委員長は私が務めさせていただきたいと思います。ご了解いただけますでしょうか。

ありがとうございます。それではそういう格好にしたいと思います。

途中でせかしておいて申しわけないんですが、時間があと10分ぐらいございますが、何か全般にわたってご意見等ございましたらいかがでしょうか。

【委員】 既に委員会を立ち上げて議論されたことだとは思いますが、案内標識についてひとこと。ですが、現在、東京メトロさんの標識がわかりやすいですが、慣れない地方の都市に行きまして電車の乗りかえを何回かしなければならぬとき、私が方向音痴なこともあり、案内標識が非常にわかりづらく迷ってしまうことがあります。もう一度交通の

結節点のわかりやすさを工夫する必要があるのではないかと思います。どこに行っても同じようなシステムであればわかりやすいのですが、地域によって、あるいは駅によってシステムがバラバラです。自分が住んでいるところは案内標識がなくともわかりますが、慣れない土地では案内標識がたよりです。地域や駅によってバラバラな情報の出し方をするのではなく、情報のシステム化をお考えいただければと思います。

それから、地下鉄の場合は、この出口から出るとこれこれのビルがあるといったことが大体書いてありますが、鉄道会社により書いてあったり書いてなかったりさまざまです。ある程度その町の情報が駅でわかるように、町と駅との連携が求められます。

【部会長】 ありがとうございます。

そのほかいかがでしょうか。

【部会長代理】 きょうは発言する機会がなかったんですけど、きょうの最初の概要の資料を拝見して思ったんですけども、やはり鉄道の企業あるいは鉄道事業をやっていくということは、古くて新しい問題に突き当たって、結局その企業としてやっていくことの企業性と、それから都市の交通あるいは地域の交通を支えていくという意味での公益性みたいなものをどういうふうに調和させていくかという問題、まさにほんとうに古い問題なんですけれど、これに突き当たるのかなというのが印象ですね。特に、さっき資料がありましたけれども、35ページのM&Aとか、ああいう形でマーケットというのはかなり環境が変わってきて、企業というものの置かれる立場というのが随分変わってきた中で、一方では、特に都市鉄道についてはかなりインフラもできてきて、都市の骨格を形成するようになったけれども、さらなるサービスの向上とか、あるいはバリアフリーとか、そういうことをやっていかなければならない中で公共性を求められるわけですね。そうすると企業としてはものすごくマーケットで競争にさらされていて、一方でそういう公共性の議論があるということで、さっき言いましたように古い問題をもう一回再整理する必要があるのかなというふうに思いました。もしかしたら鉄道の企業のあり方みたいなことをちょっと考えなければいけないということもあるのかなと。例えばさっき委員がおっしゃっていたけれど、一方では海外ではいろいろな形で外国籍の企業が鉄道をやっていて、それがいいのか悪いのかという議論がありますし、一方で日本の企業もそういった海外で競争するぐらいの技術力はもちろん持っているわけだから、出ていくという必要もあるでしょうけれど、そういった国際マーケットでの競争がある一方、さっきから言っていますように、足元ではものすごく重要な課題があると。こういうことを考えると鉄道会社のあり

方みたいなものを少し立ちどまって考える必要があるのかなというようなことを感想として持ちました。

以上です。

【部会長】 どうもありがとうございます。

そのほかよろしいでしょうか。

それでは以上で本日の議事を終えたいと思います。

最後に事務局から事務連絡等をお願いいたします。

【鉄道企画室長】 本日は長時間にわたりましてご議論、たくさんの貴重なご意見、大変ありがとうございました。これから開かれます小委員会での議論の成果を踏まえまして、次回の鉄道部会の会合は6月の開催を予定しております。そのスケジュール等、詳細につきましてはまた決まり次第個別にご連絡させていただくことといたしますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

本日はこれにて閉会とさせていただきます。ありがとうございました。

了