

交通政策審議会陸上交通分科会 第1回鉄道部会 議事録

日時：平成18年6月15日（木）10：00～12：00

場所：国土交通省11階特別会議室

【総務課長】 それでは定刻になりましたので、陸上交通分科会鉄道部会を開催させていただきますと思います。委員の皆様方におかれましては、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。私は鉄道局総務課長の関口と申します。部会長選任までの間、議事の進行をやらせていただきますのでよろしく願いいたします。

それでは以後座らせていただきます。議事に入ります前に、まずお手元の資料の確認をさせていただきますと存じます。資料は、議事次第、配席図、鉄道部会委員名簿。それから資料1としまして、交通政策審議会令等の条文を書いた紙。それから資料2といたしまして、「運輸政策審議会答申のフォローアップについて」。それから資料3といたしまして、「鉄道を取り巻く近年の諸状況について」。そして別途、参考資料をお配りしてございます。それから、最近の公表資料などにつきまして、配付させていただいておりますので、ご確認いただきたいと思います。何かございましたら、事務局のほうにご遠慮なくおっしゃっていただければと思います。

本日は、鉄道部会が発足いたしまして初めての会合でございますので、当部会に所属していただきました委員の皆様のご紹介をいたしたいと思っております。お配りしております上から4枚目に委員名簿がございますので、この名簿順にご紹介させていただきます。

東京大学名誉教授、井口雅一様。

本日ご欠席ですが、サントリー株式会社次世代研究所部長、佐藤友美子様。

立命館大学政策科学研究科教授、佐和隆光様。

全日本交通運輸産業労働組合協議会議長、設楽利夫様。

社団法人日本消費生活アドバイザー・コンサルタント協会常任顧問、宮本一子様。

淑徳大学教授、廻洋子様。

政策研究大学院大学教授、森地茂様。

一橋大学大学院商学研究科教授、山内弘隆様。

次に臨時委員でございますが、財団法人日本気象協会技師、気象予報士、飯島希様。

東京大学大学院工学系研究科教授、家田仁様。

青山学院大学経営学部教授、井口典夫様。

次のお二方はご欠席なのですが、東京大学大学院情報理工学系研究科助教授、古関隆章様。

明治大学理工学部助教授、園田眞理子様。

東京女子大学文理学部教授、竹内健蔵様。

専門委員の方々でございますが、東京地下鉄株式会社代表取締役社長、梅崎壽様。

社団法人日本民営鉄道協会会長、小谷昌様。

本日ご欠席ですが、東日本旅客鉄道株式会社代表取締役社長、清野智様。

東京都副知事、横山洋吉様。

近畿日本鉄道株式会社代表取締役社長、山口昌紀様。

以上の委員の皆様でございます、よろしく願いいたします。それから本日、委員・臨時委員14名の方々のうち11名の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項に基づく会議開催の定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。それではまず最初に、鉄道局長の梅田からごあいさつを申し上げます。

【局長】 鉄道局長の梅田でございます。常日ごろより鉄道局の行政につきまして、ご理解ご支援をいただいております、大変ありがとうございます。本日は、交通政策審議会の鉄道部会を開催するということになりました。皆様方におかれましては、委員へのご就任、それから本日も大変ご多忙な中、ご出席いただきまして大変ありがとうございました。鉄道行政につきましては、私ども、安全で非常に使いやすい便利な、利用者にとって非常にわかりやすい、そういう鉄道輸送サービスを提供したいと思っております、そのために、この大きな政策課題をこなすために、日夜一生懸命に努力しているつもりでございます。ただ現在、鉄道を取り巻くいろいろな環境は、非常に大きく変わってきていると思っております。そういう意味で、私どもが今までやってきた行政がこれでいいのかどうかというのを、今一度確認するような時期に来たのではないかと考えているところでございます。

ちょっと具体的に申し上げますと、2000年におきまして、当時の運輸政策審議会で、21世紀における鉄道の役割ということにつきまして、大きく2つの答申をいただいたわけでございます、私どもが18号答申とか19号答申とか言っているものでございます。こういう答申をいただきましたけれども、やはり当時の見込みと比べましてこの6年間、最近非常に話題になっておりますような人口の減少、あるいは高齢化の急速な進展というような事態がございます。それから都市・地域におきましても、非常に活性化しているところがあります一方で、最近よく言われていますような格差が非常に拡大しているのではないかというような問題もございます。そういう意味で、非常に過疎が進んでいる地域も多々ございます。また当時と比べまして、京都議定書の問題でわかりますように、環境に

ついでに国民の目が非常に厳しいという状況になってきていると思います。

この数年、非常にデフレが長く続きまして、ようやく景気も回復している。またITの技術も非常に進展してきているという経済・社会情勢の中で、先ほど言ったような幾つかの点におきまして、当時の答申も十分踏まえながらいただいたものでございますけれども、後で説明いたしますけれども、その当時の予測とやはり大分変わってきているという状況にあらうかと思えます。

私どもこういうことでございますので、今後、先ほど言ったように非常に安全でわかりやすく、利用者にとってみて利用しやすい。こういう鉄道輸送サービスを確保するためにはどうすればいいのかという問題意識を持っておりまして、今回鉄道部会を設置して、ご議論をいただきたいと考えているところでございます。そういうご議論を踏まえながら、私どもは今後の行政をどうすればいいのかという点について、検討してまいりたいと思っております。本日の部会におきましては、そういう意味で運輸政策審議会答申のフォローアップ、あるいは課題の対応ということを議題として取り上げておりまして、先ほど言ったような観点から、さまざまなお提案あるいはご議論、ご意見を賜りたいと考えているところでございます。私どもといたしまして、そういうものを踏まえながら、もう一度今の行政のやり方、あるいは足らざる点を検討してまいりたいと考えているところでございます。

なお最近では、こういう問題とは別に輸送の原点、あるいは前提でございます「安全」という点について、非常に問題な事案がいろいろ出てまいりました。ご承知のような事故もございました。今国会におきましては鉄道事業法を大幅に改正いたしまして、こういう安全面についてもさらにその向上を図るべく、規制の徹底を図っているところでございます。お手元に資料等がございますので、それは後でご参考までに見ていただければと思っております。先ほど申しました点で、今後、私どもはこの答申をベースにしながら、中長期的にどのような行政を展開すればよいのかという点について、真剣に検討する時期に参ったと思っておりますので、きょうは、ぜひともご意見あるいはご議論をいただき、参考にさせていただきたいと思っております。よろしく願いいたします。簡単でございますが、あいさつにかえさせていただきます。よろしく願いいたします。

【総務課長】 それでは次に議事に入らせていただきたいと思っておりますけれども、本日はまた非常に暑くなっておりますけれども、役所のほうはクール・ビズで非常にラフな格好をしておりますので、委員の先生方も適宜上着やネクタイなどお取りいただいてリラックス

スしていただいております。お願いいたします。

まずは手続的な面でございますが、鉄道部会のこの設置につきましては、交通政策審議会令第7条第1項及び交通政策審議会陸上交通分科会運営規則第9条第1項に基づいて設置されるものでございます。この点につきましては先般、陸上交通分科会委員及び臨時委員の方々に書面によりまして部会設置の議決をいただいていることをご報告申し上げます。

それから本日の議事、配付されております資料につきましては、最近の情報公開ということございまして、この原則に基づきまして基本的に公開をさせていただきたいと思っております。本日もプレスの方が入っておられるかと思っております。それから議事要旨、会議の議事録等についても後刻公開することといたしておりますので、その旨ご了解をいただきたいと思っております。

次に本部会の部会長の選任に移りたいと思っておりますけれども、交通政策審議会令第7条第3項によりまして、議員の皆様から互選していただくことになっております。どなたかご推薦をいただきたいと存じますが、いかがでございますか。

【委員】 宮本です。僭越ですが、森地茂先生に部会長になっていただきたいと推薦したいと思います。皆様、ご存じのように、森地委員は政策研究大学院大学教授でいらっしゃる、その上に運輸政策研究所所長も兼ねていらっしゃいます。多くの鉄道関係の業績を保持していらして、鉄道に関する卓越した知識、知見をお持ちでいらっしゃいますし、こういった審議会についても経験豊富でいらっしゃるの、部会長として推薦したいと思います。

【総務課長】 ありがとうございます。今、委員から森地委員のご推薦のお言葉がございましたけれども、いかがでございますか。

(「異議なし」の声あり)

【総務課長】 ありがとうございます。それでは異議なしということでご発言をいただきましたので、森地委員に本部会の部会長をお願い申し上げたいと思っております。よろしくお願いたします。それでは、森地部会長から一言ごあいさつをいただきたいと思っております。

【部会長】 森地でございます。大役のご推薦をいただきまして大変恐縮しております。先ほどからの梅田鉄道局長からのお話に尽きるわけでありましてけれども、たまたま一昨日国土計画の中間論点の取りまとめをしているところでございます。その中でも、地域ごとに独自の発展を目指すとか、あるいは人口が減る中で地域の公共交通をどうしていくのかということが大きな課題であるということが書かれています。需要が減ってくるという難

しい状況にあり、加えて災害が大変多くなって、高千穂線のようなこともございますし、それから施設が老朽化しているという問題もいろいろなところで、鉄道のみならず議論されるところでございます。そんな難しい中で、この時代に合った答申が出せるように、皆様のご協力を得て努力をしたいと思っております。よろしくお願ひいたします。

【総務課長】 ありがとうございます。続きまして、交通政策審議会令第7条第5項にございますとおり「部会長は、部会長代理をあらかじめ指名する」と記載されておりますので、恐れ入りますが森地部会長から部会長代理のご指名をお願いいたします。

【部会長】 それでは、お隣にお座りの山内弘隆先生に部会長代理をお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願ひいたします。

【総務課長】 ありがとうございます。それでは山内委員、よろしくお願ひいたします。それでは、今後の議事進行につきましては、森地部会長にお願いいたしますので、よろしくお願ひいたします。

【部会長】 それでは、議事次第の2でございます。「運輸政策審議会答申のフォローアップ及び課題への対応について」に進みたいと思っております。まず事務局から資料をご説明いただき、その後、意見交換に移りたいと思っております。よろしくお願ひいたします。

【鉄道企画室長】 鉄道企画室長の加賀と申します。どうかよろしくお願ひ申し上げます。恐縮でございますが、座ってご説明させていただきたいと思っております。

私のほうから、資料2及び資料3をご説明させていただきたいと思っておりますが、ちょっとクリップを外していただきまして資料2の2ページほど開いていただきますと、体系図がございます。運輸政策審議会第19号答申を体系図化したものでございます。両答申の概要につきましては、参考資料に添付してございます。後ほどご参照いただきたいと思います。答申の趣旨に基づきまして、基本的方向が3つございます。今回のフォローアップにつきましては、答申後6年を経過いたしまして、以下四角で囲んでございます鉄道政策の施策につきまして、括弧書きをそれぞれ書いてあるものがございますが、こういった括弧書きの施策の進捗、あるいは新しい工夫であるとか制度であるとか、こういったことを整理させていただきまして報告させていただき、ご議論を賜りたいと。こういった趣旨が今回のフォローアップの趣旨でございます。

なお、同時に2000年に18号答申もいただいておりますが、これは2015年为目标とする東京圏の鉄道整備計画マスタープランでございますので、フォローアップ資料中の都市鉄道の利便という2つ目の箱でございますが、この中で説明をさせていただきたい

と思います。

1 ページめくっていただきたいと思います。これは幹線鉄道についてでございます。幹線鉄道につきましては、政策目標は速達性の向上というものでございまして、その尺度としまして、主要な在来幹線鉄道の表定速度、最高速度、それから五大都市から地方主要都市間の所要時間をとるという目標になっております。高速化につきまして、表定速度が次のページに最高速度が出ておりますけれども、具体的には線形改良などの施設の改良、あるいは新型車両の導入、あるいはダイヤの改正。こういったものなどによって高速化が進められておるものでございますが、この下にどれぐらいのポイントが伸びたかというパーセントが出ていますとおりでございます。例えば90キロ以上の表定速度でございますれば、地図にあります8区間約600キロ程度が新たに当該区間になったことに伴いまして6ポイント程度の上昇になって、徐々に進展してきているといったように見ていただければと思います。

1 ページ開いていただきまして、最高速度においても同じような記載をさせていただいております。次に3時間到達圏。五大都市からの3時間到達圏につきましてでございます。この発想は、五大都市と地方主要都市間の、おおよその日帰り交通圏を確保していこうといった発想で設定をされている目標でございます。2004年、営業キロベースで1万5,000キロ程度。すなわち、JR在来線並びに新幹線でいったら大体75%程度が、この範囲に入っているということでございます。同様に人口面積等を記載させていただいております。この間鉄道局におきまして実施してきました補助事業につきまして、(4)でまとめさせていただいております。

次のページを開いていただきたいと思います。整備新幹線の整備の進捗でございます。これは「政府与党申合せ」というルールに従いまして整備を進めているところでございまして、この地図の中にそれぞれ完成した、それから今後の予定について書いてございます。2000年以降でございますれば、開通した区間は八戸―盛岡間の東北新幹線、それと新八代―鹿児島中央間の九州新幹線が開通したところでございます。その他の区間につきましても、順次整備中でございます。

次のページを見ていただきたいと思います。次のページはその効果でございます。上の左に書いてありますものが所要時間の短縮成果でございますが、その他の効果といたしまして、交流の効果、あるいは観光の活性化、それから地域経済の活性化の効果など、さまざまな開業効果を示しているということをお示したものでございます。以上が幹線鉄道

でございます。

次のページを開いていただきたいと思います。都市鉄道でございますが、同様に四角書きの中に第19号答申で指摘された目標を書いております。都市鉄道の政策の表は、一言で申し上げますと、大都市機能を支える利便性の向上ということでございまして、具体的には混雑率、それから国際的な空港と都市部との間の所要時間について目標値を定めているほか、相互直通あるいは乗継利便性などについても、できる限り進めていくべきであるという目標でございます。混雑率につきましては路線の整備が進捗していること、あるいは利用者数が一段落している線も多いといったことなどから、グラフをごらんいただきますとおり、平均混雑率については長期的に低下の傾向とはなっております。しかしながら目標につきましては、すべての区間の混雑率について、150%ないし東京圏では180%という目標となっておりますので、三大都市圏それぞれ対応すべき線区が残っている状況でございます。特に東京圏につきましては、多くの区間が残っているわけでございますけれども、詳細は後ろのほうに18号答申のフォローアップの資料がございますので、そちらのほうでご説明申し上げたいと思います。

次に空港アクセス鉄道の整備等についてでございます。目標値につきましては、空港と都市部との間の所要時間を30分台とするという目標でございます。まず昨年、中部空港の開港に伴いまして、中部とのアクセス鉄道につきましては開通をいたしてございまして、名古屋との間の所要時間が28分となっております。成田につきましては、21年度完成、22年度開業を目指して整備の進捗中でございます。完成をいたしますと、日暮里－空港間で36分のアクセス時間となります。次のページをちょっとめくっていただきますと、この次のページに書いてあります、アクセスに要する時間が諸外国と比べてどういった状況になっているかというグラフがございます。日本の状況は少々諸外国と比べて劣っている状況でございますので、国際競争力の観点からも、こういったアクセス等の整備が求められているところでございます。

次に乗継円滑化事業につきまして、地図に示します三宮と奈良の相互直通の例を用いてちょっと説明させていただきますと、これは地図にちょうど丸印で書いてございますが、2つの事業を組み合わせると総合的に推進しているものでございます。1つは、阪神尼崎駅を相互直通が可能となるように改良している事業でございます。それからもう1つは、阪神西大阪線を難波につなげる延伸というのをしております。この延伸事業のスキームでございますけれども、下にその資料がございますけれども、上下分離方式を用いております。

このケースは、地上に新たな線路用地をとれないといった事情で、地下で相互直通、延伸を図るというものでございますので、相当の事業費を要するものでございます。下物につきまして整備する第三セクター西大阪高速鉄道を設けまして、運行主体といたしましては運営期間に入ってから線路使用料を負担して、建設コストの借入金を償還していくといった仕組みで、負担の軽減を図るという仕組みでございます。鉄道局といたしましてもこの案件に対しまして、地下鉄補助を適用して整備促進を図るなどの取り組みを行っております。上下分離につきましては、こういった事業円滑化の効果といったことに加えまして、第19号答申におきましても、広域にわたる受益と負担との調整のためのバッファーステムといった観点などからも、活用が指摘されているものでございまして、引き続き進めてまいりたいと考えております。

8ページをお開きいただきたいと思います。これは昨年度から進めております都市鉄道利便増進事業についての説明でございます。左が速達性向上事業、すなわち既存ストックを活用して連絡線などを整備していくもの。右が駅施設利用円滑化事業。これは駅内外の一体的整備を進めていく事業でございます。従来こうした事業というのは、いわば言い出した人に調整あるいは負担のコストが過度によせられてしまって結果的に事業がなかなか進捗しないといった問題もございましたけれども、線物は上下分離手法、それから駅物につきましては自治体による協議会といった、調整の円滑化に向けての一連の仕組みを法制化しておりまして、国の立場につきましても新たに、必要な場合における裁定という、いわば調整機能の一端を担うという仕組みとしております。同時に予算などの支援措置を設けたところでございまして、資料にあります線及び駅が、その対象として推進をしているところでございます。

次、9ページをごらんいただきたいと思います。18号答申の概要は四角書きに書いてございますが、この路線整備につきましては、新規線及び複々線化などを含んでおります。2000年の18号答申以前の7号答申といった答申で指摘されていたものなどを含めまして改めて整備をいたしまして、合計で658キロの答申でございます。それを熟度などに応じましてA1、A2、AB路線、それぞれ右の四角の括弧書きに書いてある定義に分けて整理をしたものでございます。

総じての進捗率につきましては、箱の下を見ていただきますと、整備中が14%、営業中が23%の進捗でございます。2015年度までに開業が適当とされておりますA1路線でございますが、これは51%の進捗ということでございます。次の10ページ以降に

個別路線の整備の状況、その効果などを示しておりますので、ちょっと見ていただきたいと思えます。10ページに示している上のほうが、58キロの路線整備を行ったつくばエクスプレスの例でございます。所要時間につきまして、秋葉原―つくば間の所要時間を45分に短縮しており、1日あたりの平均利用者数につきましては、約15万人ということとなっております。その下の地図を見ていただきますと、これはつくばエクスプレスを含めまして、他の複々線化などの効果によりまして、都心として大手町を通過しておりますが、大手町までの到達時間が各地短縮をしているという結果でございます。

次の11ページを見ていただきますと、東急東横線も混雑率緩和に他の路線が与えた効果を与えたという例と、その下の例につきましては、都営大江戸線の整備が各区間の混雑率緩和を促した例を示しているところでございます。

次の12ページを見ていただきたいと思えます。12ページにつきましては、目標は地方中核都市が他の交通モードとの乗り継ぎ円滑化。それからLRT整備などを含む都市の面的整備との連携の強化を進めていくという目標となっております。(1)でございますが、これは今月開業いたしました平良駅の事業の例が書いてあります。下がLRTでございます。LRTの特性は、12ページに整理されておりますとおり、利便性に富んだLRTシステムとするために、総合的な整備が求められております。車両の性能、低床化などに加えまして、円滑な走行環境整備などが必要でございますので、次の13ページを見ていただきますと、それらを一体的、総合的に進めていきます制度改善を図っているLRT総合整備事業につきまして、記載しております。

次、1ページ開いていただきますと14ページに低床式車両の導入状況のデータなど、それから1ページ開いていただきますと、この4月に開業いたしました富山ライトレールの事例を示しております。1ページ開いていただきますと、具体的に使いやすいようにダイヤ面を増強したり、バスと乗継円滑化の工夫がなされたりといった運行者の工夫などをあわせまして、16ページの2.に書いてありますとおり、まちの装置とするべくいろいろな形で市民参加がなされて、工夫がなされてきていることを示しているものでございます。

17ページを見ていただきますと、地方鉄道につきましての資料でございます。地方鉄道につきましては、状況が17ページの上のような極めて経営も厳しいという状況でございます。地方鉄道の近代化補助により、安全対策設備の整備促進などを行っておりますほか、次の18ページを見ていただきますと、昨年度より開始をいたしました再生計画の仕組みを示しております。地域で協議会をつくりまして、地域の鉄道の再生のために一定

の計画をつくり合意形成をし、具体的な取り組みを示した計画が策定された場合においては、サービス改善設備に対して、一部重要設備には高い補助率で補助を行っていく補助の拡充を含めまして支援をしていく仕組みです。こういう再生計画の仕組みを整えたところでございます。その再生計画の提出件数につきまして、19ページを見ていただければ幸いです。

次のページが鉄道や駅におけるバリアフリー情報化の促進ということでございまして、目標の発想につきましては、身障者の方の利用とか高齢化の急速な進展などを背景にバリアフリー化などが急務である。そのほかソフト面の取り組みの強化を図って、利用しやすく高質なネットワークを整備していく必要があるという目標でございます。バリアフリー化につきましては、移動円滑化基準への適合率というのを20ページのグラフに示しているところでございまして、現在49%。平成22年にこれを100%にするという目標でございますので、赤に示してあるような今後の推移を目指して進めているところでございます。次の下のところは、新たに今国会に提出しておりますハートビル法と交通バリアフリー法の統合、拡充。広い空間のバリアフリー化を目指すということなどを内容とした新たな改正法でございます。

次のページを見ていただけます。21ページでございますけれども、ICカードを示しております。ICカードにつきましては多くの事業者が導入をしておりますが、この資料では各社の共通化、相互利用化によりまして、1枚のカードで多くの事業者の鉄道、あるいはバスの利用乗りかえが可能となるカードシステムを掲載しております。ご案内のようなソフト面のシームレス化につながっておりますとともに、このICカードにつきましては、乗車履歴のICチップ内の蓄積といったことで、さまざまな取り組みも始まっております。多様な利便効果が始まっているものと考えております。そのほか(3)で、駅のユニバーサルデザインのいろいろな取り組みにつきまして、事例として2つほど示させていただきます。以上が資料2でございます。

大変駆け足になって恐縮でございますが、続きまして資料の3、「鉄道を取り巻く近年の諸状況」というのをご説明をさせていただきたいと思っております。

申し上げたいことにつきまして、四角書きに書いてございますので、ただっていただければ幸いです。2ページめくっていただきまして、1ページ目に書いてありますのは、輸送の状況でございます。平成5年度がピーク時だったわけでございますが、平成16年度にかけての推移で、全体で4%程度輸送人員が減少しております。旧運輸政策

審議会答申時の見通しがローペースとハイペースで218億人から221億人程度でございますので、これをちょっと下回ってしまった年もあるといった状態でございます。平成10年度から16年度につきまして、輸送人員全体では横ばいでございますけれども、ちょっと右横を見ていただきますと、地域によって差が生じているという問題が見てとれると思います。それから、ちょっと注のところに書かせていただいておりますけれども、中小鉄道が人数的に減少していないかのように見られますけれども、左の下に書いてありますように、事業者数、営業キロ数が増えております。したがって少し減少と見ていくべきではないかと考えております。

次の2ページを見ていただきますと、人口の推計でございます。一番左横に全国の人口の推計等、それから実際にどうだったかというのを書いてあります。真ん中に大都市圏の生産年齢人口が書いてございまして、2000年で既に下がっているということ。それから将来推計人口につきまして右に書いてございまして、順次将来を見ていくと、人口の減少がどの地域でも見られていくということが書いてございます。

次の3ページ目は、旅客輸送機関分担率でございます。後ろに書いてあるとおりでございます。他機関、特に右を見ていただきますと、近距離帯では自動車、それから100～300キロは例えば高速バスなども含めまして、自動車にシェアを奪われていることが若干ございます。それから500～750キロのキロ帯においてシェアが最も高いわけでございますが、航空のシェアが拡大をしてきているという状態を見ていただきたいと存じます。

次のページが運輸収入の状況でございます。輸送の状況とおよそ同一の基調と見ております。この例では、さらに北海道、四国、九州といった数字をお示ししているところがございます。

次の5ページでございますけれども、設備投資額の推移でございます。大手民鉄に見られますとおり、設備投資の内容が近年、特に踏み切り及び運転保安工事、それからサービス改善工事、この中にかなりバリアフリー対策の工事も入ってございますけれども、こういったものに投資の重点がシフトしてきているということを申し上げたいと思います。

次のページが鉄道局の予算の状況ということでございます。右横に書いて丸を付したものが額を増やしてきているものでありますとか、新たに起こした予算でございます。縮減傾向の中、やや工夫をし予算をつくっております。

次のページが地球環境問題の対応でございますが、ここに書いてあるとおりござい

す。昨年の目標達成計画に基づきまして、公共交通機関の利用促進の観点からも、いろいろな取り組みを進めるべしと書いてございます。これに基づいてさまざまな事業も行ってきているところでございます。

次のページが利用者意識の動向でございまして、9ページ目を見ていただきますと、総じてやはり依然としてさまざまなニーズが強いという状況でございますけれども、その内訳として9ページにございますように、大都市圏においては混雑やバリアフリー化対応、小都市とか町村におきましては、アクセスや運行回数に対する不満、それから利用者の年齢層によってもかなりいろいろなニーズに分かれているといったことでございますので、多角的な対応が必要になっていくと、このように考えております。

大変長くなりまして恐縮でございます。説明は以上でございます。

【部会長】 どうもありがとうございました。きょうは最初でもございますし、皆様から幅広くご意見を伺いたいと思います。まず何人かの方にそれぞれご意見をいただいて、適当なところで区切りながら、事務局のほうにお答えいただくという格好で進めてまいりたいと思います。よろしくお願いいたします。

【委員】 安全、安心対策について伺いたいのですけれども、一昨日、荒川線の事故がありました。LRTや、路面電車に関してはどのような指導のもとに事故対策ができていたのかということをごちょっと伺わせてください。

【委員】 皆さんからいろいろ出るとお思いますので、たくさんありますけれども、数点だけお話ししたいと思います。1点は都市鉄道に関することなんですけれども、この中にも出ているようにいろいろな努力をした成果もあって、従来目標にしてきたピーク時混雑率については着実に下がってきていると。この成果を大いに多とするところでございますけれども、例えば人口が減ってくるという中で例えばこれをよしとするみたいな風潮もないではないのですが、実際のサービス水準からいくと、ピークサイドの混雑。せっかく時差通勤してくれているのに30分ずらすとかえって込んでいるとかありますよね、輸送力を削減してわざと本数を減らしていますから。それから夜がむちゃくちゃに込んでいる先進国は、まず日本以外にはないし、終電も十分に遅いとは必ずしも言い切れない面がある。つまり言いたいのは、従来目標にしてきたような混雑対策は一定の成果を得たという理解をしつつ、次のフェーズⅡに我が国は挑戦すべきであるというスタンスが要るかなというのが1点目でございます。

2点目は、ここでございました安全に対する体勢の変化、変更とも関係するのですが、

情報と鉄道ユーザーと鉄道事業者とそれから行政当局、この4つの関係主体がどのような関係であるべきかということについて、かなり踏み込んだ議論と、これまでとは一步違う物言いとやり方を考えていくべきだと思っております。具体例を1つだけ申し上げますと、私の大学のごく近いところにある、ある駅の例でございますけれども、地下なんです。階段があって下におりていって電車に乗ることなのですが、つい最近までは駅の改札口とのところに、次は何時の電車がありますという表示が出ていたのですが、それが撤去されました。したがって、ユーザーが改札口に入るときには一体何時に来るのかわからない。ホームに行って初めてわかるという状況です。ひょっとすると階段で転ぶ人がいて危ないということから、よかれと思って情報を撤去するというようなことかもしれませんが、そういうスタンスでよろしいのか。つまりユーザーも自分の階段を歩く、エスカレーターに乗るということに対して自分の自己責任を持ちつつ、適切な情報を享受して、それで自分で判断して行動すると。これが一番、安全・安心の次の時代のキーだと思います。ただいま申し上げたような事例は、明らかに逆行している例だと思います。これは一例にすぎないのですが、そういうような情報というものがどうあるべきかというのが1つのテーマではないかと思っております。

3点目。これが今申し上げる最後にしたいと思っておりますけれども、グローバリゼーションというようなところでございます。グローバリゼーションといいますと、例えば交通の世界で言うと、エアラインや海運会社ということになるのですが、一方で都市鉄道や幹線鉄道の営業に関してもグローバリゼーションはかなり進んでいる面がございます。例えばもともと本社はフランスで、イギリスとかあちこちに今は支店みたいなのを持っていますが、コネックスという会社はヨーロッパの幾つかの都市鉄道はもとより例えば南米のコロンビアとかインドとかオーストラリアとか、いろいろなところの鉄道の事業を請け負ってやっているんです。もちろん赤字のものなどは手を出しませんけれども、官庁・自治体との適切なPPP関係が樹立されているからそういうところに手を出すんです。したがって、ノウハウが非常に広範にでき上がっていて、ある種1つのモデルではないかと思えます。

申し上げたいことは何かというと、我が国は鉄道に関してリーディングポジションをずっとキープしてきたのですが、それは1点は技術面で高速鉄道を運行する、あるいは都市鉄道を立派にやっていくという面だと思います。もう1つは、1987年の鉄道民営化に伴ういろいろな経営上の努力ですね。これも1つのリーディングポジションだったのです

が、今申し上げたコネックスのような例を見ますと、世界の先進国及び中心国で国際標準的とも言えるような感じになってきているビジネスモデル、PPPの関係。これについては日本はちょっと乗りおけている感覚がある。もちろん鉄道車両等についてあるいはいろいろな事業について、国際協力が進んでいるのは大いに多とするのですが、それで甘んじることなしに、日本の鉄道が国際的にもビジネスモデルとしてリーディングポジションを維持していくためには、今申し上げたところも視野に入れながら、再度勉強が要るのではないかと考えております。以上3点でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

【委員】 もう1点だけ申し上げたいと思います。資料2の9ページに、答申路線の整備状況というのが出ておりますが、営業中、例えばA1路線、A2路線、B路線とありますが、この整備状況だけではなくて、営業状況も教えていただけますか。予想と現在の営業状況との対比というのもしちょっと教えていただければ助かるのですが。それとあと、A1路線、A2路線、B路線の未着手のものに対してどのようなお考えであるのかを、ちょっとお教えいただきたいと思います。

【部会長】 ありがとうございます。

【委員】 当てていただきましてありがとうございます。井口でございます。きょうお話しいただいたことは大変よくまとめられていると思うのですが、失礼な言い方ですけども足元をほんとうによく見ているのかという気がします。テレビでよくタレントが健康診断して「ほうっておくと大変なことになりますよ」という独自のがありますけれども、まさに健康診断すべきではないかと思えます。足元です。2つだけ申します。

1つはメンテナンスです。鉄道というのはかなり高いレベルの技術を要するメンテナンスが必要です。それが、私はもう崩壊しつつあると思っています。それはバブルのときに鉄道のメンテナンスというのは3K、危険、汚い、きついと言われ、人が行かなくなっているわけですが、それから改善されたかという、変わっていないと思います。これから少子化であって理科離れが起こるとなると、しかもひどいことを言えばですね、大手の鉄道事業者でさえ下請に回しているわけです。つまり日陰の企業にそれを押しつけている、そういう状態ではもう崩壊するのは目に見えていますね。そのうち問題が起きます。どうするかという問題が1つです。

もう1つは、今、新幹線と私鉄道は結構だと思えますが、地方鉄道は2万7,000キロの営業キロの大体3分の1の9,000キロくらいあります。これの営業成績を私なりに整

理した表を持っていますけれども、非常に悪い。この中でいろいろ補助をするとおっしゃいますけれども、お金があるのかということそうではないでしょう。福知山線の事故の後、A T Sの導入とかいろいろ提案されました。それは対症療法としては結構です。ただし、A T Sを使うなんていうのは大昔のおくれた技術なんです。値段が高くて性能が悪い。中国からも、そんな技術を使っていいのかという評価をされたという話を聞いています。

私は前に自動車研究所の所長もし、今、宇宙開発委員会の委員長もし、いろいろなところから見ていると、車両が中心ですけれども、あまりに閉鎖的です、閉鎖技術です。ほかの自動車技術、最近の情報技術を入れれば、安全性を高めてコストをうんと安くできます。地方線区に対してですよ。そういうものを、新しい技術の鉄道をつくっていく。それが、話は飛びますけれども、表の中に鉄道車両の輸出に頑張っているという話がありましたが、それをネタに新しい技術で地域鉄道を海外に売れることもできるのでね。私は車両が中心ですけれども、結論としては鉄道を中心に見直しましょうと。21世紀の鉄道技術を新たに構築すべきだし、それは可能だと思っています。

【部会長】 ありがとうございます。

【委員】 3点、意見もありますけれども、お聞きしたいと思います。資料は非常によくできていると思いますけれども、どうも討議課題がわからないと言いますか、今後どう進むのかということの次の会議あたりで示されるのかもしれませんが、そこをやはりはっきりさせていただきたいということが1点です。やはり幾つかのポイントをみんなで議論する形に持っていつてもらいたいということです。

2点目は委員からもお話がありましたけれども、地方鉄道の関係。例えばこの委員の中にも地方鉄道を直接代表する方はいないんですね。しかし、中にはご報告としてあるわけです。大きな援助も都市部の鉄道にはあるわけですが、地方にはそういう大きな形の援助はないと思っています。大変なのは地方鉄道ですし、その地方鉄道がやはり地域のシンボル。しかし地方鉄道の衰退が地域の人口減少にまた大きく影響するという面も持っていると思います。ぜひ地方鉄道とそれからあるいはL R Tも含めた委員会について、立ち上げていただきたいと。いろいろな国土交通省での地方鉄道に対する考え方には理解して承知はしていますけれども、ぜひそういうところで検討していただきたい。資料3にも全く地方鉄道のところはありませぬので、そういうことをよろしくお願ひしたいと思っています。

3点目は安全問題ですけれども、ぜひ検討していただきたいという。この場に限らずですけれども、鉄道間の競合路線。鉄道会社ごとに、いろいろ競合路線による競争が安全面

に影響していると私は思っています。ですから、その辺に対する何らかの改善策についてこの場に限らず検討していただきたいということです。以上。

【部会長】 それではこの辺で一度、たくさん重要な課題を提供いただきました。事務局のほうでご説明があればよろしくをお願いします。

【技術審議官】 たくさんのご指摘をいただきましたので、私どもも関係する者が何人かおられますので、分担をして対応させていただきたいと思います。順序が逆になってしまうかもしれません。

まず、メンテナンスが崩壊しているというようなご指摘もいただきましたし、新しい技術についても、足元からきちんとやれというようなお話だと思います。今回の鉄道事業法の改正によりまして、事業の受委託について、特に保守の管理の委託という部分がございますが、そこについては、きちんとした委託ができるような仕組みに今するというので、今、準備を進めさせていただいています。それからATSの問題だとか、新しい技術を他の分野からもきちんと交流を図りながら取り入れていけということについては、委員から随分前からご指摘をいただいているところでございまして、新しい技術の取り組み方につきましては、平成10年に技術行政のあり方についての運技審答申をいただいております。この答申に盛り込まれた課題は解決できたかなと思っております。また昨年度、大変な事故が起きましたのでそれを踏まえた新たな課題についても、今回の国会で改正されたところもございまして。当面はこれらをきちんとフォローアップさせていただきたいと思います。それから抜本的な見直しをということについては、新しい体勢を整えて、またご相談に上がりたいと考えています。それから、技術企画課長のほうから。

【技術企画課長】 きのうちまで事故担当をしておりましたので、ちょっと私がお説明します。路面電車のように自動車との交互交通がございますと、なかなか信号で列車をコントロールするという通常の鉄道の安全の確保は、かえって運転手が信号に気をとられて危ないということがございまして、最高速度を40キロに抑えるかわりに前をちゃんと見て運転してくださいという、極めて原始的な安全の確保の方法をとっております。まれについてブレーキがおくれてごつつんこという事故がございまして、ちょっと今回は大きゅうございました。やはりこれはバスの運転手さんと基本的には同じ運転方法をしていただくを得ないということで、基本的な動作をきちんと徹底していただくということ、今、再度徹底しようということで、前の車両との間隔をどう制御するかとか、そういった問題というのは長期的な課題かと思っております。

【総務課長】 地方鉄道については財務課長からお願いします。

【財務課長】 財務課長でございます。地方鉄道の関係でございますけれども、お手元の資料2の17ページに地方鉄道の近代化、再生の促進という形で資料を用意してございます。今、委員からございましたように、地方鉄道は非常に輸送人口が減っていると。それが経営に影響を与えまして、非常に経営の赤字を拡大し、あるいは撤退する事業者も増えているということでございます。その地域における、特に地方都市におけます鉄道の状況と都市部との比較を申し上げますと、やはり地方部におきましては、マイカーの利便性といったような問題にどうしても負けてしまうと。特にさらに地方におきましては、マイカーを前提としたいいわゆるロードサイドといった形の商業地も展開されておりまして、駅前商店街がシャッター通りになっているといったこともございます。

その中で地方自治体と私どもが何をすべきかということを考えておるわけでございますけれども、やはり地方鉄道といったものについては、鉄道事業者と地元地方公共団体等の地域とが連携して、地域の交通機関として地域が一丸となって支えるという視点が大事だという考え方でございます。私どもの補助制度は年間で26億という程度でございますけれども、これにつきましても、今まではある意味では行政と鉄道事業者という間でどういう安全対策が必要か、どういうサービス改善が必要かという形でお金を出したわけでございますけれども、先ほどご説明させていただきました再生計画といった取組みでは、初めて利用者も参加いただきました。利用者に参加していただくだけでなく行政サイドも、いわゆる交通政策を担当するところだけでなく、市長官房、市長直属と申しましょうか、いろいろな福祉政策、教育政策といったものを担当する方たちに入らせていただきまして、いかに地域における鉄道といったものをまちづくりの一環としてやっていくかと検討してきました。特に活性化につきましても、観光振興ということもあるわけでございますけれども、いかに地域が鉄道という狭い世界ではなくて、もっとまちづくりという大きい世界の中でやっていくことが大事だと。そのためには、先ほどご指摘にもありましたような、鉄道局の予算は現状は少ないわけでございますが、それ以外にも都市側の予算も含めれば、あるいは福祉の予算も含めれば、非常に大きな取り組みができるということで、今、地域と一緒に進めているわけでございます。中には地方鉄道というものから、一挙にLRTという町のシンボルといったものを導入しまして、活性化事業を図っていくというところもあるわけでございます。今、このような取り組みをしているところでございます。

【総務課長】 次に都市鉄道について。

【都市鉄道課長】 都市鉄道課でございます。委員からお話がありました運輸政策審議会の18号答申の関係でございますけれども、まず、営業成績につきましては、これはまさに、開業した路線の路線ごとにまちまちでございます。非常にうれしい誤算になっているところもあれば、予測値の30%とか40%とかという路線も正直に言ってございます。いずれそれらにつきましても、原因も含めて分析をして、整理した形でお示しをしたいと思います。ただ、鉄道路線はやはり成熟の期間というのが一定程度必要ですので、そこは長い目で見守っていただきたいと思ひますし、私どもも、状況に応じて必要な支援を考えていきたいと思ひております。

次に、答申路線で未着手の部分についての考え方ということでございますが、運輸政策審議会答申でいずれも必要性を認めた路線でございますので、私どもとしては、1つは環境の整備をしていく、もう1つはいろいろな意味での調整役になる、という形で少しずつ前に進めていきたいと思ひております。環境整備というのは、例えば新しい法律をつくるとか、新しい補助制度をつくるといった制度をつくること为中心になろうかと思ひますけれども、そういう面と、それから実際の調整の労をいとわないと。こういう形で、いずれの路線についてもちゃんと着手をしていけるような状況をつくってまいりたいと思ひております。

最後に、委員の言われた「混雑についての新しいフェーズへの挑戦」、それから「情報提供のあり方」、それから「営業面についての国際的なビジネスモデル」、いずれも私ども非常に重要な課題だと思ひております。これも真正面から受けとめて、検討させていただきたいと思ひます。

【局長】 今、都市鉄道課長からもちょっと申し上げましたけれども、今回の部会設置の理由にもかかわるものでございますので一言、ちょっと説明させていただきます。今日のご意見を承りまして、私ども少し論点を整理したいと考えております。その論点を整理しながら、その中で少し仕分けをして長い目で見てやるべきこと、あるいは短期的にできること。そういう議論をしていきたいと思ひておりますし、またその際には単に路線を整備する、建設するというだけではなくて、維持する、あるいはそれに必要な金融を含めて、支援をどうしたらいいのかという議論も必要ではないかと思ひております。例えば委員からご指摘いただいたようなビジネスモデルですね。これは私ども非常に、都市鉄道課長が言いましたように関心を持っておりまして、今までの鉄道というのは建設をして運営をするというのは一体でなくてはいかんと。それを上下分離にして二種と三種というふ

うにしました。二種と三種のやり方も、この前の例えば都市鉄道等利便増進法では公募形式にしたというような格好にして、だれでもできるようにしたいと思っております。

もう1つありますのは、既存の事業者の方で当然ノウハウをお持ちの方は、場合によっては、例えば地方鉄道など、これは南海の貴志川線の例がございますけれども。岡山電気軌道が運営をやるというようなやり方ですね。それから下のものも、別に商売でもって委託しているのではないので、場合によっては行政財産、県や市の財産として持っていて、まるで道路と同じようにやっていただくというようなこともできるかと思えます。そういう中で、鉄道事業とはどういうものなのかというのをもう一度検討しながら、大事なのは安全で安定的な輸送サービスが提供できるという点ですから、この点で国の、あるいは行政の関与はどうあるべきかも含めて、議論をしていくということが大事だと思っております。そういう意味では非常にいいご指摘を承りましたので、私どもはそういう点を含めて、地方の問題もいろいろございますが、少し論点を整理しながら、今後どういうふうに議論していくか、また検討していきたいと思っております。

【部会長】 ありがとうございます。それでは引き続きご意見を伺いたいと思っております。どなたからでもどうぞ。

【委員】 近畿日本鉄道の山口です。私から申し上げたいのは、地方鉄道の件です。当社は大手私鉄ということになっておりますが、多くの過疎路線を持っております。かつて高度成長時代には、運輸省のご指導の下、総括原価主義という運賃制度のもとで内部補填をしながら過疎路線を維持してまいりました。ところが今般、輸送人員の低下と、安全対策やサービス改善などいろいろな費用の増加に伴い、経営上、内部補填が非常に困難な状態になりつつあります。例えば、伊賀盆地を走っております伊賀線は、約16.6キロ、鉄道収入は年間2億円程度で赤字が約5億円出ます。また養老線という桑名から養老を経て大垣、揖斐に抜けて行く、昔は貨物を運んでいた路線がございますが、年間9億円の収入に対して約15億円の赤字です。当社が、こういった路線を持ちながら、先般いわゆる退出自由、即ち廃線が自由に出来るという制度が出来たわけです。

私は何度もこれらの路線を実際に見に行きました。朝夕は通学の高校生が満員で乗っております。昼間は自動車の運転が出来ないお年寄りが、首から診察券をぶら下げてお乗りになっている。こうした利用者の皆様の足をどう確保するかという問題です。市町村長さんたちは、鉄道の廃線に対して大変に危惧されているわけです。話し合いになれば必ずルールをめくると言われるのではないかと心配されている。各市町村長に「絶対ルールはめ

くりませんよ。だから話し合いをさせてほしい。」と言って、現在話し合いを続けておりません。

ところが、大手私鉄がそういう過疎路線を持っておりますときには、現在の制度では全く公の補助がないわけです。そうすると、地方議会からすれば、近畿日本鉄道に補助金を出すなどのもってのほかということになり、結果地方路線はめくらざるを得ないということになります。現在、当社は国土交通省にお願いしているところなのですが、一つの方式として、保安の維持のため、鉄道施設は近鉄が保有し、メンテナンスについては全責任を持つ、上のランニング会社は別にするというようなことで話し合いを進めています。つまり、近鉄が三種事業者になって施設を保有し、その上に運営のための二種事業者をつくり、ダイヤや運賃についての自由度を高めてくれということをお願いしているのです。

私が申し上げたいのは、こういう地方路線を残すか残さないかということは、地方の意見も大事ですが、現在はほとんど鉄道事業者の収支の中で判断されているということです。

先ほど言われた南海さんの貴志川線も、岡山電気軌道さんが運営されるのと同様の補助金があれば、南海さんが運営されるほうがずっといいわけです。ところが、南海さんが運営される限りは公の補助が出ない。岡山電気軌道さんがやられると中小だから補助金が出る。こういう制度を是非とも改善していただきたいと思います。

さらに言えば、地方鉄道には廃止もやむを得ないルールもあると思いますが、単なる収支だけではなく、この鉄道は残すべきか残さないかということは、やはり国として決めていただきたい。そして残すとなれば、生かすためにどういう方策があるのかという制度上の議論をしていただきたい。でなければ、おそらく日本国中から何年か先には地方鉄道は全部なくなります。それが国家としていいのかどうか、地方の切り捨てということになってしまいますが、それでいいのかという議論を是非していただきたいと思います。当社の過疎路線の中には鉄道収入よりも赤字額が多いというルールがあります。これまでは都市部での収益を回すことによって、内部補填をしながら何とか今日まで維持してきたのが現状です。これがもうできなくなったということを、是非ともご認識いただきたいのです。

それともう1つ、鉄道事業がメンテナンスをいわゆる下請けに渡しているというご意見ですが、当社は実際にメンテ会社を別法人にしておりますが、私の見る目ではむしろ専科して技術力は上がっていると理解しております。ただ中小私鉄の採算の悪い会社においては、相当なしわよせがいつている可能性はあると思います。ですから、その鉄道を維持させるなら、国家的にどういう形でその方策を考えるかという議論がないと、その責任を単

に事業経営者に押し付けるだけで解決できる問題ではないということも併せて申し上げたいと思います。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

【委員】 ご説明を伺ってちょっと気づいた点を二、三点申し上げたいのですが、まず資料3の3ページのこの帯グラフですか、これは大変興味深いと思のですが、つまり要するに距離と鉄道のシェアとの関係なのですが、長距離1,000キロを超えるような場合は、圧倒的に飛行機というのはこれはもう、大変もったいなことだとうなずけるんですね。このカテゴリーと申しますか、1,000キロ以上のところで鉄道をこれ以上増やすということは難しいし、今後とも減少傾向をたどると思うのです。そして鉄道が圧倒的に強いと言いますか、あるいは相対的に強いのは、500～750キロというところなんです。

これは例えば大阪と東京という感じかと思うんです。ここでもなかなか飛行機は今のところ20%と。これは自動車で行くにはちょっと遠過ぎると。かといって飛行機と鉄道とは実質的な時間距離ということで考えれば、ほぼ対等の条件にあって、しかも、特に僕のイメージとしては東海道新幹線があるわけですけれども、鉄道のほうが時間が正確というか、決まった時間に目的地に到達できると。そして目的地に到達してからの、さらに目的地の場所へ移動するのも比較的簡単であると。そして例えばきょうの10時の会議に間に合おうと思えば、何時の新幹線に乗れば間違いなく間に合うというような計算もできる。飛行機の場合は必ずしも、その時間が5分、10分、あるいは15分くらいの誤差が出るというようなこともあって、こういう結果になっていると思うんです。

今度は逆に短距離なところを見ると、短距離なところは自動車のシェアが高いわけですが、100キロ未満ないし、100キロ強あたりのところで鉄道が健闘しているというのは、おそらく東京で通勤や通学に自動車を使うというのは、これは渋滞等の影響もあって、これもまた定刻に目的地に着くことができないというようなことがあって、首都高速道路が要するに片側2車線ということでつくられたということは、今となってみれば大変先見の明があったと思うんです。ですから結局、東京都の近郊の鉄道輸送が、とにかくあれだけの満員電車に乗って多数通勤しているというのは、おそらく日本の1人当たりのCO₂の排出量が先進国の中でもわりあい低いほうにいるという、1つの大きな理由だと思うんです。おそらく東京の通勤で1人当たりと申しますか、人/キロ当たりのCO₂の排出量などは、ほとんど0に近いといっても言い過ぎではないと思うんです。問題は、先ほど

課題といったものがよくわからないという委員のご意見がございましたけれども、1つはやはり鉄道のシェアを高めることが望ましいという。ではなぜ望ましいかという、先ほどご説明の中にごございましたように、人／キロ当たりのCO₂の排出量で見ると、自動車の10分の1であると。そしてまた飛行機の約6分の1であると。そういう意味で京都議定書云々という観点からしても、鉄道をプロモートすることが望ましいという。そのためにはいかなる施策を講じるべきかということで1つの課題なのではないかということ、まずお伺い申し上げたいです。

それからあと2点あるわけですが、1つは先ほどの委員の質問の中にありましたけれども、よくパブリックトランスポートーション、公的交通機関というようなことを言うわけですね。公的交通機関という場合には、いわゆる私鉄もその中に含まれているわけです。少なくとも僕はそう理解しているんですけども、そのときにパブリックというのはどういう意味で使っていらっしゃるのか。そこでさっき国の補助というお話もありましたけれども、つまりパブリックトランスポートーション、今はむしろすべて私鉄ですけども、そういうパブリックトランスポートーションの位置づけというものについてどのようにお考えなのか。

それから、LRTの話が出てまいりましたけれども、私が住んでいる京都なんかではこれはぜひ、LRTをもっと市電の復活というか、ヨーロッパの多くの都市がやっているように、LRTによる市電の復活ということが大変望ましいと思うのですが、これは自治体の意思を国が受け身で待っているのか、あるいは国と自治体が話し合っているいろいろそのプロモートを進めようとしていらっしゃるのか、その辺についての施策のあり方等、あるいは国土交通省のあり方と自治体とが意思決定においてどういうふうな関係にあるのかということをお伺いしたい。

それから最後ですが、物流については、本日全然取り上げられなかったわけですけども、JR貨物というようなものもあるわけですが、ああいう鉄道輸送というのはこれはもう例のCO₂云々ということに関しても、トラック輸送と比べれば圧倒的に望ましいわけですけども、そのいわゆるモーダルシフトですね。よく船舶、内航というのですか、内航へのモーダルシフトというのはよくおっしゃるんですけども、鉄道輸送へのモーダルシフトということについてはどのようにお考えなのか。

以上、4点ほどお答えいただきたいと思います。

【部会長】 ありがとうございます。もう一方ぐらいいかがでしょうか。

【委員】 今、委員がおっしゃっていたように、モーダルシフトという点で私も要望、あるいは意見ということがあって発言させていただきます。私自身は気象予報士ということと、以前NHKの気象キャスターというのを務めさせていただいた経験がありまして、現在地球環境による気候変化、またその対策についてなど、人前に出て公演などをさせていただいております。また国土交通省の広報誌の中で人や企業の環境への対策ということでグリーンレポートというコーナーを務めさせていただいております。その観点から、そのグリーンレポートの中でかつてキャノンが、モーダルシフトの取り組みについてということで取材をさせていただいたんですけれども、CO₂を非常に削減する効果が高いということで鉄道利用、人が利用するだけでなく貨物の輸送ということでの貨物の物流でのモーダルシフトという観点で、国土交通省は今後どのような計画があるのかという点でお伺いしたいと思います。

その中で、ちょっとキャノンを実際に取材させていただいて、実際に現地の方からいろいろ意見を伺ったんですけれども、実際に企業努力としてモーダルシフトによってCO₂削減というのにかなりの成果が上がっている。今後モーダルシフトに対して重要な役割を担っているのがJR貨物かと思うんですけれども、これに対して国土交通省は今後モーダルシフトがさらに拡大していくということであれば、国としてかなり支援をしていただきたいなと思っています。実際に現在もしているかと思うんですけれども、整備新幹線が建設に伴って今後輸送ルートである並行在来線、この輸送ルートというのが今後確保されるのかどうかということ。さらには、さらなるモーダルシフトを急激にシフト化していくためには、税の軽減とか、鉄道使用料を軽減するとか、こういったことが継続的にされるかどうか。さらなるそういったものに対する強化もする方向で考えていらっしゃるのか、こういったこともお聞きしたいと思っています。

あともう2点なんですけど、これは違うんですが、そのグリーンレポートの中で、また富山市のLRTについて取材させていただいたことがあります。これについては地方都市の鉄道のあり方ということで、新たに市民が出資して、行政と企業だけではなく市民参加ということで、新たな形態であるということについて非常に素晴らしいことだなと感心しました。今後地方での鉄道のあり方ということに対して、市民参加がどうやって出資するという形も含めて、どのような形態で市民が参加していくか。さらにそういうことをどんどん発展させていくことで、より利用者が鉄道を身近に感じていくのではないかと、ちょっとと思っています。

あと最後なのですが、これは私ごとなのですが昨年子供を産みまして、今はベビーカーを利用して鉄道に乗っています。そういった意味で初めて気づく点があるんですけども、ベビーカーあるいは車いすですね。こういった方々が利用するのにに対して、まだまだ不十分ではないかなと考えています。バリアフリー法など整備されていますけれども、今後もこのような弱者が利用しやすいように、国土交通省もさらにバリアフリー化を進めていっていただきたいと思います。

以上3点です。

【部会長】 ありがとうございます。それでは、お答えをお願いします。

【幹線鉄道課長】 いろいろ大事なご指摘をいただきまして、幹線鉄道課長でございます。幾つかご指摘をいただきました中で、1つ、委員からご指摘がありました輸送機関分担率の関係のご意見。それからもう1つは、今お話がございました並行在来線の関係について最初にお話ししたいと思います。

まず最初に3ページの輸送機関分担率の関係でございますけれども、私どもはいわゆる幹線交通、幹線高速交通軸という考え方の中で、各交通機関がそれぞれ特性を發揮しながら競争を行って、それで利用者の利便、それから効率的な交通を提供していくという観点で政策を進めております。そういう点で申しますと、まさしくおっしゃったような、500キロ～750キロの区間。500キロが大阪あたりでございます。それから広島が約800キロでございます。それから岡山が700キロちょっとだと思えます。したがって、いわゆる新幹線と航空のせめぎ合いというのは、大体岡山、広島あたりで均衡していると。そういうふうに頑張っているというのが現状でございます。大体4時間、七、八百キロということでございます。

私どもは、最初に整備新幹線のご紹介もしましたが、現在北のほうは函館、それから中央部では金沢といったところをつくっておりますが、大体函館が800キロ、それから金沢が450キロぐらいですから、そういう特性を發揮できる分野をしっかりとやっていくということで、政策を進めているというのが第1点でございます。

それから第2点目の並行在来線の関係ですけれども、これはまさしく並行在来線は分離されますけれども、1つは地域の足として残る。もう1つはご指摘のように物流のルートとして貨物輸送になっていくわけでございますので、これまで分離してきました東北地方の東北新幹線の並行在来線部分、北陸新幹線の並行在来線部分、それから九州新幹線の鹿児島・熊本部分。いずれも適切な支援をいたしまして、貨物に過重な負担がかからないよ

うな財政的支援も含めて、鉄道といいますが、貨物ルートが分断されないように調整をしまして、維持しているという仕組みになっております。

今つくっております新幹線の区間につきましても、次に来ますのが平成22年度に青森。それから博多―八代間が22年にできます。その次に平成26年度に金沢がまいります。それから27年度に函館に来るわけでありまして、それぞれ並行在来線の問題というのがございまして、いずれも貨物ルートになっておりますので、これについてこれから今始まっております並行在来線をどのようにしていくか。基本的には鉄道を残すという方向で、地元の自治体を中心に議論が進んでおりますけれども、その中で我々としてもそういうことを頭に置きながら、地域と一緒に考えていくと。ちょっと時間があるものですから、今までの実績を見ながら頭に置いてやっていきたいと思っております。

【総務課長】 バリアフリー化について業務課長から、先に。

【業務課長】 業務課長の西川です。ベビーカーとか車いすを利用されておられるいわゆる交通弱者の方々の移動等の円滑化のためにバリアフリー化を進めているわけですが、資料2の20ページにございますように、段差の解消については、1日平均5,000人以上の利用がある駅においては現在のところ49%となっています。これは注に書いてありますとおり、移動円滑化基準に適合している割合でありまして、細かい点で基準に適合していないけれども実質的に段差を解消しているのは約6割に及んでいます。平成12年にいわゆる交通バリアフリー法ができ、基本的には鉄道事業者の方々が、バリアフリー化を進めてサービス水準を上げる取り組みをされているわけですが、それに補助制度等が相まって、着実に進んできているという状況だと思います。

私の経験の話ですが、実は松葉づえで動いていたことがありまして、寂しいことにいざエレベーターのところへ行こうと思ったら他の人が押しのけるように行って、結局乗せてくれないというようなことがありました。そういう例を他にもよく見かけます。ところが、私がパリに住んでいたときのことで、私が駅の階段のところで重い荷物を持っていると、わっと何人が寄ってきてくれて手伝ってやろうかと言ってくれました。ましてや、駅の階段でベビーカーや車いすの人がいれば当然同様のことが見られるわけです。そういう意味で、我が国は、ハードの整備は進んでいても心のバリアフリーが大変おこなっているのではないかと思います。20ページの下には、本日衆議院の本会議で採決されるいわゆるハートビル法と交通バリアフリー法を統合した新しいバリアフリー法が書かれています。この中でも心のバリアフリーの重要性というのはきちんと定めているところであり

ます。そういうことで、バリアフリーの問題は、鉄道事業者の方々は、ハード面での整備を着実に進めるとともに、職員のソフト面での対応でも大変良くやっておられるとは思いますが、鉄道事業者の方々の取組みでは必ずしも十分な対応ができないときもあるので、社会全体が心のバリアフリー化を進めていくことが必要ではないか、社会全体で支えていくことが必要ではないか、というふうに考えております。

【財務課長】 財務課長です。引き続き、地方交通ということでお話をさせていただきたいと思います。委員からございましたけれども、キーワードは、自治体のあり方、公共性とは何ぞや、あるいは住民参加、市民参加といったことだと思えます。そのほかにLRTということのお話もございましたので、ちょっとLRTをきっかけにお話をさせていただきたいと思えます。

お手元の資料2の15ページ、16ページということで、富山港線のLRT事業といったものでございます。この経緯をご説明しますが、一番わかりやすいかと思って説明させていただきます。富山港線は富山市から海側に行く路線でございますけれども、これは富山駅の高架化に伴いまして、廃線をするか、あるいは残すかといったことで市民を巻き込んだ議論がされたわけでございます。その中で、富山市としましては、これを鉄道ではなくて路面電車化すると。具体的には超低床にしますし、駅間の区間も短くしますし、運行本数も増やすといった形。そして駅まで延びるといった形で、LRT化で残そうと判断したわけでございます。

今、私の手元に富山市の市長のあいさつということがございますけれども、ちょっとこれは参考になりますので、読み上げさせていただきます。

「富山市では人口減少、超高齢化社会の到来や、環境問題が深刻化する中で持続可能な都市を実現するため、これまでの自動車利用を中心とした拡散型の都市から、公共交通を活用し、都市機能を集約したコンパクトなまちづくりが求められています。幸い本市には地方都市としては恵まれた鉄軌道があり、この既存ストックを有効に活用して、高齢者を含め、だれでもが自動車を使わなくても安心して快適に暮らせるまちづくりを目指すこととしています。」

富山市長でございますけれども、富山市長はやはり公共交通は、先ほどのあいさつの最後ですけれども、皆が使えるということ。そしてそれは都市の活性化ですとか、あるいは超高齢化社会といった形の社会問題にも対応できますし、環境問題にも対応できる。そのような非常に公共性の高い公共交通を軸としてまちづくりをしようと。まちの構造を改変

しようということでございます。

そのためには、まず1つ、このLRT化事業があったわけでございますけれども、実は富山市の取り組みは、先ほど私が申し上げました鉄道だけでなく、いかにまちづくり事業をここに結びつけるかということでございます。今、お手元15ページのところでございますけれども、これは鉄道関係の事業だけが書いてございますが、例えば一番北側の岩瀬浜につきましては、LRT事業化とあわせて岩瀬浜、これは昔の北前船の港でございますけれども、これの修景事業をやろうといったこともございます。さらに、真ん中に越中中島というところがございまして、この越中中島の横に高齢者用の賃貸住宅を持っていくということ。つまり沿線にいろいろな公共機能といったものを持っていく。そして沿線の方々が、特に高齢者を含めまして自動車を使わなくていい。自動車を使わなくても、LRTに乗ればいろいろな文化を楽しめるし、住めるといったまちづくりを目指そうということをやっているわけでございます。

このように、やはり地方鉄道といったものについて、その維持はだれがやるのか。国がやるのか。国の姿勢はどうかという話でございますけれども、まず一番大事なのは市民参加ということも考えましても、いかに地方の首長が鉄道だけではなくて、大きなまちづくりの中でどうこれを位置づけていくかといったことが重要になることでございます。富山港線のLRT化事業、今全国各地からいろいろ視察がございまして。その視察の中では、もちろんLRT化という非常に全面低床型の車両をすべてに入れるということで、非常に斬新的なものであって、関心があるわけでございますけれども、それとあわせて富山市がどういうまちづくりを目指し、その中でどのように公共交通機関を位置づけるといった姿勢をぜひ勉強したいといったことです。

さらに市民参加で申し上げますと、16ページでございますけれども、まずこの富山港線のLRT化は上下分離でございます。下物は富山市が全部お金を出してございます。その上を第三セクターであります富山ライトレールが事業をしているわけございまして、非常に事業採算ということだけでできる仕組みでございます。

さらに上物でございますけれども、これにも市民の参加となります、市民参加による支援体制の推進ということで、まず1つは電停などのベンチに記念寄附の募集とございますけれども、ベンチにこういうようなことで自分は寄附しましたといったプレートを募集して張るといったこと。あるいは3番目にネーミングライツとございますけれども、電停に民間の企業さんの名前を入れる。いろいろな形でいかにこのLRTといったものを使いま

して、まち全体のイメージを上げていくかといったことについて、市長も取り組み、市民も取り組むということでございます。もちろん、今LRT化を進めるに当たりましては、基本的には道路交通の容量をとるとかいろいろなことがございますので、非常に沿線の商店街の方々、あるいは自動車、いろいろな方々との利害調整といったものが非常に大事になっています。

このLRTといったものを一つのまちづくり、公共交通を核としたまちづくりといったものを重要な意義というふうに考えてございまして、鉄道局だけでなく、都市・地域整備局、道路局と一緒に取組んでいるわけでございます。最近ではガイドラインといった手引きを取りまとめまして、どのような点で市民も参加した形での議論が行われるべきか。そして合意形成もどう行われるべきかと。さらには、どのような補助制度があるといったものについてもまとめて、地域の活発な議論を促すような取り組みを今推進しているところでございます。

以上であります。

【部会長】 ありがとうございます。残った時間30分弱で、あと6人のまだご発言いただいていない方がいらっしゃいます。続けてご発言をいただきます。

【委員】 地方鉄道のこともいろいろあるのですが、きょうは都市部のことに触れたいと思います。

【部会長】 少し、短くお願いいたします。30分で6人いらっしゃいますので。

【委員】 はい、できるだけ。混雑率のことが出たのですけれども、輸送力の増強以上に都心回帰というのが非常に大きかったわけですね。それで交通政策という範囲で議論するのは当然なんです、やはりこれは都心に住みやすくしたという都市政策の効果が大きかったはずですので、その辺とのリンケージを鉄道部会の中でもお考えいただければと思います。

それから、都心回帰にあわせて、それを支えるような制度というものを真剣に考えるべきではないか。例えば、駅周りの放置自転車、駅構内ビジネス、駅ビルの高層化など、それら都市部の鉄道経営に関わる諸項目がもたらす外部効果。こういうものをしっかり内部化した事業経営、それを支える制度・政策的なもの。こういうものを是非ご議論いただきたいと思います。

【部会長】 ありがとうございます。

【委員】 先ほど、他の委員さんから地方鉄道の非常に厳しい状況の話がございました

けれども、私も他県の方とお話をしてそういう状況は聞いております。その中で、国家的な視点からの物の考え方というのは必要ではないかと、私もほんとうにそう思っています。私自身自治体の職員ではございますが、最近の地方団体側のいろいろな話を聞いていても、地方分権という名のもとに、非常にすばらしい日本の国のシステムが壊されているのではないかと、そんな危惧を感じております。まさに鉄道というのはそういう事例ではないかと思えます。それでは、先ほどご説明いただきました資料に基づいて、3点ほどご意見を申し上げさせていただきたいと思っております。

第1点は、東京圏の鉄道整備についてでございます。これは資料の2の9ページに示されております第18号答申の路線のうち、東京の場合、都営大江戸線などの開業によりまして、JRの山の手線の内側について見ますと、ほぼ全域が徒歩10分で駅に到達するという状況になっておりまして、東京の鉄道のネットワークというのはほぼ概成しつつあるという認識を持っております。今後の答申路線の実現につきましては、当然のことながら採算性向上などさまざまな問題がございますため、将来の交通事業動向を見定めまして、実現の可能性について十分見きわめる必要があると考えております。

2点目は、鉄道駅の機能改善についてでございます。これも資料2の20ページに示されておりますが、先ほど来議論がございましたが、現在駅のバリアフリー化は非常に低い水準にとどまっております。都内におきましても、約6割の駅が依然として未対応であるなど、このバリアフリー化の一層の推進というのは今後とも求められているという状況でございます。また人口減少あるいは少子化、女性の社会進出といった状況などを見ますと、こういった社会の情勢は大きく変化しておりまして、例えば保育所や病院など生活支援機能を駅付近に設置をするという、こんな新たな視点で行政を行う必要が非常に増えている点がございます。

それから第3点目が踏切の改善についてでございます。都内におきましても昨年東武伊勢崎線の竹ノ塚駅付近の踏切で、4名が死傷するという事故がございましたし、平成17年は都内で16件の死傷事故が発生いたしております。こうした事故や交通渋滞を解消するために、現在鋭意に連続立体交差事業を積極的に推進しておりますけれども、鉄道の立体化には多くの時間を要しますので、踏切道の拡幅であるとか、歩道橋あるいはエレベーターの設置など早期な対策につきましても、あわせて実施をいたしております。また資料3の5ページに示されておりましたけれども、鉄道事業者におきましても、近年踏切の安全対策などかなり力を入れていただいているところでございます。踏切の改善におきま

して、東京都も引き続き努力をしておりますけれども、これは鉄道事業者の協力があって初めてなし得るものでございまして、一層の推進とともに国土交通省の支援についてもよろしく願いいたします。以上、3点ばかり意見を述べさせていただきました。

【委員】 民営鉄道協会の会長の小谷でございます。せっかくの機会をちょうだいいたしましたので、一言お願いやらお話をさせていただきたいと思います。大手民鉄各社は、輸送力増強工事や踏み切り運転保安工事、バリアフリー、その他サービス改善工事に毎年巨額の設備投資を行っております。これは体力以上かと思っております。私は昨年の秋だったでしょうか、経済財政諮問会議に呼ばれて、そのときにも申し上げたんですけども、こうした設備投資は、巨額の資金が必要とされる。懐妊期間といいますか準備期間といいますか、開業するまでの間が非常に長いということもございまして。また竣工後も投下資本の回収には相当長期間必要でございまして、直接的にまた利用者の増加や増収へ結びつくものではないということも多々ございまして。

少子高齢化の進展から、需要動向の見通しも大変厳しい状況でございまして。この大量の資金を長期低利で安定的に調達することが民営鉄道事業にとりましても不可欠と考えております。これまではその大体5割弱を、日本政策投資銀行による政策融資に頼ってまいりました。これは一般の民間金融機関や社債発行ではとても困難でございまして、同行による政策融資制度を民営鉄道事業の特性にぴったりと合っているということで、大変意義のあることだと考えております。

昨年秋以来、政府系金融機関改革によりまして、同行につきましては今後一定の経過期間を経て、完全民営化する等の方針が決定されております。先般こうした枠組みが行革関連法の一部として成立したところでございまして、民営鉄道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を安定的継続的に確保できますよう、ぜひともご協力、ご支援、ご指導をお願いいたしたいと、そのように考えています。

もう1点。これは最近の様子なんですが、某投資ファンドによる大量の株式買収をめぐる動きによりまして、大変厳しい状況に置かれております会員会社もございまして、また出てまいります。このような投資ファンドの動きによりまして、私どもの基本であります公共交通機関としての安全確保等の設備投資なり業務運営なりに、支障を来さないような施策の検討もお願いできればと、これも勝手な言い分でございまして、ただそのときに関連事業が一体となって、鉄道事業を支えている状況、地域の経済を支えている状況でございまして、我が国の独特のビジネスモデルを壊さないようなやり方で、善意の株主や機

関投資家が鉄道事業を敬遠するということのないようなやり方で、何とかいろいろ工夫をしていただきたい。またこれにつきましては、私ども会員各社の意見も十分聴取していただきまして、よろしくお取り計らいいただきたいとそのように考えております。

またもう1点は、第19号答申で、今後の鉄道整備のあり方に関しまして初めて上下分離方式による整備方式が提示されたわけでございます。これは日本の鉄道においては、全く画期的なことではないかと、私どもの業界では高く評価しているところでございます。今も償還型上下分離方式で、京阪電鉄の中之島新線の整備が進められております。またこのたびの都市鉄道等利便増進法の施行によりまして、相鉄線と東急東横線、それからJRの貨物線、これが1本に結ばれまして、相互直通運転が将来可能になったというようなこともございます。こうした上下分離方式による整備方式は、大変我々民営鉄道業界にとりましては有効な施策と考えておりまして、今後とも推進方、お願いいたしたいと思っております。

さらにもう一步踏み込んで、公設民営型といわれます上下分離方式についても、我々業界としては、それに近いような考え方で整備が望まれているところでございます。

私からは以上でございます。

【委員】 東京地下鉄株式会社の梅崎でございます。ご当局におかれては、もういろいろ課題整理を考えておられると思いますし、私から申し上げることも既にご検討だと思えますが、きょうの皆様方のお話を聞いていてちょっと思いましたのは、何をもって鉄道特性があるか考えるかどうかというのは1つの視点が必要ではないかと思えますけれども、やはり鉄道特性がある分野においては既存のストックをより有効に活用する、あるいはすべての利用者に円滑に利用してもらうにはどうすればいいかというところに帰着するのではないかと思います。そのための法律もつくられましたし、どの程度のスパンで考えるのかというのがやや難しい気もしますけれども、そういった中で具体的にどういう方策を講じていくのかと。財政事情も厳しい中でどうしていくのかというのが、やはり重要な課題だなと思えます。

それから、鉄道特性のないところ。かつてはあったけれどもなくなったところというのが地方鉄道の問題としていろいろご意見が出ましたけれども、私もそろそろ鉄道事業者が撤退することについての規制は緩和したんだけれども、現実問題としてどうするかというのが、やはり大きな課題になるのかなと。今まではどちらかという鉄道事業者の努力、あるいは鉄道事業者と自治体の努力によりますという感じが強かったんですけども、や

やはりこれから長い、ある程度中期的に考えても、地方鉄道を維持していくというのは、やはりなかなか難しいのではないかと。そうすると公共交通をどうしても確保しなくてはいけないというならば、この鉄道部会だけでできるのかどうかよくわかりませんが、かつて国鉄の地方ローカル線でやったように、バス転換をしていくかということ、あるいは普通のバス転換というだけではなくて、車の共同利用みたいなことも含めて、何らかの意味で公共的な輸送の確保を図るということ、もう少しやはり考えていかなければいけないのかなという感じもします。LRTだけでは問題は片づかないのではないかと感じはしまして、そこら辺をほんとうに、先ほど申し上げましたようにこの部会だけでできるかどうかというのはちょっとあれですけども、総合的に考えていかなければいけないのではないかと思います。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

【委員】 利用する側だけの意見として簡単に述べたいと思います。この報告書を見せていただいて、混雑率とかバリアフリーなどの改善は着実に進んでいるとおっしゃいましたけれども、私は着実とは言いがたいけれども、ぼつぼつ進んでいるのかなという気はしております。それでも、私がいつも通っております中央線のある区間は、大体ラッシュアワーは250%の混雑率です。そういうこともぜひご認識いただいて対策を講じていただきたい。それから先ほど踏み切りの話がありましたけれども、人身事故も随分ありまして、それがもし発生すれば、ほんとうにアクセスする手段がないところに住んでおりますので大変でございますから、安全管理のほうもちゃんとしていただきたいというのが1点でございます。

それから2点目は、こういった鉄道会社あるいはこういう施策に関しての、アカウントビリティーが全くよくないのではないかと。市民に対する説明責任というか、広報というのですか、先ほどから市民参加、鉄道会社の株を買うとか、いろいろのことをおっしゃっていましたが、もう一つ、こんないい資料が出ていながら市民に対する広報というか、アカウントビリティーと。企業によってはCSR報告書といったようなものが全く目に触れることがないというのは、やはりこれからそういう面でやはり活発にやっていただきたいなと思います。

以上です。

【委員】 私に関しては、もう時間も無いので何の回答も必要はないんですけども、

3点ばかり簡潔にお話します。まず第1点目は、先ほどから何度か出ていました事故に関する話です。全体的に考えて、平常時に対する整備が非常に進んでいるということは本当に評価できると思うんですけども、非常時の対応ということが今後は大事になると思います。つまり治安とかテロとか、そんな大きなことも大切ですけども、もっと小さなこと、たとえば信号の故障やポイントの故障などで、振り替え輸送などということがあります。そういうときに現在も以前と大して対応が変わっていないのではないかと、思うことがあります。情報提供のあり方とかのソフトの方も重要ですけども、もう少しハードの方でもこの問題を何とかできないのだろうかということです。例えば阪神・淡路大震災のときには「リダンダンシー」という言葉が多く使われましたが、それと同様にわりと小さな事故のときにどのような対応を取るのかということ、つまり平常時ではなく非常時の整備のあり方ということが大事ではないかということ、をまず1点考えております。

それから2点目ですけども、これも先ほど出てきましたバリアフリーに関する話です。高齢者、障害者の方々が相対的に増えてきて、今後は健常者が少なくなってくる。むしろ健常者がまれになるような社会が出現するかもしれない。となってきましたと、今はエレベーターをつければいい、エスカレーターをつければいいという割と単純な話ですんですけども、今後は多様な障害を持った方々が出てきて、その間での利害の対立が出てくるかもしれません。つまり片方では有利なバリアフリーをやったけれども、それは片方においては不利であるというようなことです。例えば具体的な事例で言いますと、点字ブロックを設置することによって、ベビーカーがそれに引っかかって進まなくなるようなことなどがあるわけです。バリアフリーであるべき点字ブロックがバリアとなる例です。そういうことがもっと今よりも問題になってくるであろうと思います。バリアフリーに対する考え方が今後は違ってくるであろうというときに、鉄道事業者がそれにどう対応するべきかということ、もう少し今後の展開に余地があるところではないかというのが2点目です。

3点目は、先ほどもちょっと委員がおっしゃっていましたが、物流に関する話です。物流施策大綱などがありますけれども、それに対して鉄道はどう対応するのかというところが、あまり私は寡聞にして良く分かりません。空港アクセス鉄道は頻繁に言われますけれども、他のモードとのアクセスはどうなっているのだろうかというところが良く見えてこない。あるいは頻繁に物流業界で静脈物流という言葉方をしていますが、静脈物流に対して鉄道はどう対応するのか。特に静脈物流においては運賃負担力が小さいですから、そう

いうものに対する扱いをどうするか。そういうことを、もう少し全体の枠組みの中で考えていく必要があるのではないかと思います。

以上3点でございます。

【部会長】 ありがとうございます。私からも3つだけ問題提起をしたいと思います。1つはもういろいろな方からお話ございましたが、技術とか制度とか、あるいはいろいろな主体の努力について、もう1回、虚心坦懐に見直さなくていいかと。鉄道の関係者は大変まじめなので十分考えておられるのですが、その逆で1回考えたことを常識化してしまっただけでブレークスルーしない、そんな癖があるように私自身は感じていますので、ぜひお願いしたいです。これが1点目です。

2点目は、冒頭に申しましたように国土計画で、広域地方計画、ブロック単位で独自の政策をつくってくださいということ呼びかけておりますが、従来、知事さんたちとか市町村長さんたちは交通についてはややお国任せで、みずからいろいろな政策をとることが弱かったような気がします。そこへ加えて、複数の知事さんが集まって新たな政策を考えるというのは、なかなかできないことですから、運輸局を通じてぜひエンカレッジするようなことをお考えいただくと同時に、地方独自の財源を何か見つけられるようなことを考える必要があるかもわからないと思っています。アメリカとかイギリスとかは、もうそういうことが制度化されております。

それから3点目は、委員からもお話ございましたが、大都市の震災対策。これはぜひもう1回見直す必要があるのではないかと、こんなことを思っております。

以上でございます。

残り5分しかございませんが、どうしましょうか。たくさん問題点が出ましたが。

【総務課長】 じゃあ、冒頭に局長からちょっとまとめて。

【局長】 たくさんご指摘をいただきましたので、ちょっともう時間がございません。それでちょっと二、三考えを申し上げまして、あと先生に最後にいろいろご指摘をいただいたことを含めまして、よく整理しながらこういう場をまた設けていきたいと思っております。

まず1点目の、最後に出てまいりましたけれどもJR貨物輸送ですね。鉄道貨物輸送をどう考えるのかということでございます。私どもは、言葉は古いですけどもモーダルシフトといいましょうか、CO₂の削減対策ということで貨物輸送は非常に大事だと思っておりますので、今もいろいろ補助制度等もございます。さらに言いますと、企業との間で

も、今、最近エコレールマークなどをつくりまして、企業とのリンケージも図ろうとしています。ただ、なかなかいろいろな問題がございます、例えば車両やあるいは機関車が古い。あるいは時々事故も災害もございます。そういうようなことで競争力がなかなかつかないという部分もございます。そうかといって、旅客と違って国の税金を直接入れるということもなかなか困難でございます。

ただ、非常に大事な輸送機関でございますので、私ども並行在来線ルートも含めまして、貨物については公的に、やはりもう少し支援をしていくというようなことが大事ではないかと思っております。19年問題という問題がございます。これは使用料をどうするかという問題でございますけれども、貨物が旅客会社に払っている使用料ですね。そういう問題の中で少し議論をやっていきたいと思っておりますし、今後この部会で貨物問題についてもやるべしと。あるいは技術問題についてもやるべしというようなご意見等がございましたので、また我々としても検討していきたいと思っております。

それから委員のほうからございました政投銀の話でございます。私どもも、鉄道輸送というのは、短期で考えるべきではないと。鉄道の整備については、長期に資本を回収していく。その間は非常に赤字になるということのままあることであり、よくあることでございます。1年や2年で投資が回収できるはずがありません。そういう意味では非常に長期的な視点に立って多額の資金を安定的に供給する、そういう金融機関というのは私どもは非常に大事だと思っておりますし、そういう安定的な資金調達の体勢というのは必要だと思っております。したがって、民間の事業者の方々がバリアフリー、あるいは踏み切りの整備だとかあるいは安全とか、いろいろそういう公共的に非常に大事な目標を達成していく必要がある事業でございますので、私どもといたしましても、そういう交通政策あるいは都市政策、地域政策、こういう目標を達成する中で、この長期的な資金調達のあり方というのは議論をしていく必要があると思っておりますので、私どもも念頭におきながら対応をまいりたいと考えております。

ファンドは、今いろいろ何ができるか何ができないか、なかなか株式の規制は難しゅうございますので、行政としてどういうことができるかということについても検討しているところでございます。そのほかいろいろございました。非常に大きな議論特性のある分野の整理の進め方、あるいは特性のない分野についての、言葉は悪いですが撤退の進め方。いろいろ議論はあると思っております。少し議論を整理しながら仕分けして、またこういう場で議論をしていただきたいと考えております。

【部会長】 どうもありがとうございました。冒頭資料説明がございましたように、運輸政策審議会答申の第18号、第19号の示唆されていることを含め、大変な努力がなされていることをご説明いただきましたし、なおかつたくさん課題があることを各委員からご指摘をいただきました。今後短期で予算に反映できるもの、中長期で勉強するものを区別しながら整理をしていただきたいと思います。

それでは最後に事務局から連絡事項等があればよろしく願いいたします。

【総務課長】 長時間、委員の皆様方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、局長からも申し上げましたとおり、今後は、本日のご議論をいろいろと参考にさせていただきまして、我々の中でもまた検討を加えまして、今後の進め方についてご相談申し上げたいと思っております。またこの部会の場のみならず、その他の場におきましても、委員の先生の皆様方に何かとお知恵をおかりすることがあるかと思しますので、どうぞよろしくお願いをいたします。それでは本日はこれで閉会をさせていただきます。どうもありがとうございました。

【部会長】 どうもありがとうございました。

— 了 —