

交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会
ネットワーク・サービス小委員会（第3回）

平成19年6月12日

【鉄道企画室長】 それでは、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ネットワーク・サービス小委員会、第3回の会合を開催させていただきます。

委員の皆様方におかれましては、本日、お暑いところ、お忙しいところ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、鉄道局総務課鉄道企画室長の瓦林でございます。本日も、山内委員長に議事をお願いするまでの間、進行を務めさせていただきますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

それから、あらかじめお断りでございます。ご案内にも記載させていただきましたが、政府では6月から9月までクールビズということで、私も含め軽装でやらさせていただきます。その旨お含みおきいただければと思います。

それでは、資料の確認をさせていただきます。お手元に、まず議事次第、配席図、ネットワーク・サービス小委員会の出席者名簿。資料1といたしまして、前回の小委員会の議事概要、資料2といたしまして、第3回ネットワーク・サービス小委員会のための、新しい部分の検討資料、資料3といたしまして、中間とりまとめ（小委員会最終案）前回の素案に、委員の先生方からいただきましたご意見を踏まえて作成した2次案でございます。

19日の部会を前に、小委員会としては最終になるものですから、最終案とさせていただきます。資料4でございますが、同じく社会資本整備重点計画の記載ぶりに関する小委員会としての最終案でございます。以上をお配りしてあると思います。ご確認いただければと思います。

それから、毎回のことでございますけれども、議事の公開等につきましては、資料、議事要旨、会議の議事録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ければと存じます。

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は山内委員長、どうぞよろしくお願いいたします。

【委員長】 それでは、ほんとうにお暑い中、お集まりいただきましてありがとうございます。議事に入らせていただきますが、議事次第で、きょうは基本的に3つの議事がご

ざいます。最初に課題の検討ということで、これまでやってきたことの残った部分についての検討があり、2つ目は中間とりまとめの最終案ということであり、それをご審議いただいた後で、社会資本整備重点計画の、どのような記載をするかの確認ということで、3つの議事になっております。一つ一つ進めてまいります、まずは課題の検討の3回目、利用者秩序・マナー、M&A・経営統合、駅の活用、まちづくりの連携と、事務局からご説明をお願いいたします。

【鉄道企画室長】 それでは、資料2を1枚お開きいただきまして、目次をごらんいただき、本日、新たに扱うテーマの全体をごらんいただければと思います。今回は、一言で申しますと、鉄道の輸送サービスそのもの以外で、将来の鉄道を考えていく上で重要と考えられるテーマを取り上げております。

具体的には、利用者の秩序・マナーと題して、必ずしもマナーまで十分に踏み込めておりませんが、主として鉄道施設内での犯罪などへの対応の問題。それから、鉄道事業者をめぐるM&Aといたしまして、鉄道会社をめぐる企業買収のようなケースについてどう考えるべきかという問題。それから、さらに地域の交流拠点としての駅の活用というタイトルで、輸送サービス以外の面で、人が集まる機能を持つ駅の活用といったことによりまして、地域とか社会にどのように役に立っているか、そういう取り組みが行われているかという事例の紹介。最後に、まちづくりとの連携といたしまして、常々その必要性が指摘されている、まちづくりとの連携というテーマにつきまして、現状がどうなっているのか、課題としてどのようなことがあるのかという資料、こういった構成としております。

その上で、1ページ目をごらんいただきまして、まずは犯罪の関係でございますけれども、これは4月5日の鉄道部会でもごらんいただきました資料を再度使用しております。鉄道施設における犯罪行為等発生件数の動向であります。左側のグラフにありますとおり、鉄道施設内での犯罪件数は、12年度の3万5,000件以上といったレベルから、18年度には3万件を切るまでに、全体としては減少する傾向にあります。しかしながら、右の内訳を示すグラフをごらんいただきますとおわかりのとおり、窃盗などの犯罪は大きく減りつつある一方、旅客あるいは鉄道係員に対する粗暴犯ですとか暴力行為は、逆に増えているという状況がございます。

次のページをごらんください。鉄道における犯罪についてご議論いただく上で、前提としていただく必要があるのは、鉄道警察隊という組織の存在でございます、ここではその概要をお示ししております。鉄道警察隊と申しますのは、鉄道施設における犯罪の予防・

検挙、事故の防止その他鉄道に係る公共の安全と秩序の維持に当たる専任組織ということで、各都道府県警察内に設置されている組織でありまして、それぞれ連絡協議会などを通じ、各鉄道事業者と連携しながら活動しているということでございます。沿革でございますけれども、昭和25年から62年までの間におきましては、その前身といたしまして鉄道公安職員制度というものがございました。これは、いわゆる鉄道公安官という通称でも知られておりましたが、特別の法律に基づきまして、国鉄総裁の推薦により運輸大臣の指名を受けた国鉄の役職員が、一定の司法警察権限をもって国鉄施設内の公安維持に従事するという制度でありました。これが、昭和62年の国鉄分割民営化に際しまして、株式会社の職員が公権の発動である捜査業務を行うことは適切ではないという理由から、鉄道公安職員制度を廃止して、新たに鉄道警察隊の制度が導入されたという経緯でございます。

組織としましては、ごらんとおり各県警本部の生活安全部ですとか地域部といったところの下に置かれておりまして、右側に隊員数の動向をお示ししておりますが、60年の公安職員数の2,900人に対して、18年の鉄道警察隊職員数は2,000人となっております。これは、先ほどごらんいただきましたように、犯罪件数の全体で見ますと、昭和60年は4万8,000件ありましたが、これが今は2万9,000件になっている、こういう減少傾向を反映したものだということを警察庁から伺っております。具体的な業務といたしましては、下にありますとおり、駅構内の本隊、分駐隊を通じまして、かつての国鉄時代とは異なる点ですけれども、JR・民鉄の区別なく、列車への警乗、鉄道施設内・周辺のパトロール、警戒警備を通じて犯罪の予防、検挙を図っているということでございます。

次のページをおめくりください。本件に関しまして、以前、鉄道部会の場合におきまして、委員の方から航空法の改正によりまして設けられた機長の権限、これを鉄道でも参考とすべきではないかというご意見をいただいております。その関係で、航空法の制度との詳細な比較と、これを鉄道に当てはめて考える場合のポイントをまとめた資料でございます。

ここにありますとおり、航空法では航空機内において、機の運航の安全、あるいは乗員・乗客の身体・財産に危害を及ぼす行為を禁止した上で、運航中にそれらを行った者を拘束する等の権限を機長に与えている。具体的には、この左にございますけれども、安全阻害行為等という定義で、乗務員や他の乗客への暴行が例としてありますけれども、あるいは秩序を乱す、規律に違反する行為、乗務員に対して暴言を吐き、威嚇する行為、こういったものを禁止した上で、機長に対して、ドアロック中、離陸前のドアを閉めたときから着

陸してドアをあけるまでの間にこういった行為に該当するものを行った者について、拘束したり降機させることができる。あるいは、機内にある者に対して、上記拘束等に際して必要な援助を要請できる。さらに、安全阻害行為等、この上の行為のうち一定の行為、トイレの中でたばこを吸うことといったものですが、これを行った者に対して、その反復・継続の禁止を命令できる、こういう権限があります。ちなみに、これらのうち、平成16年に施行された航空法の改正では、3つ目の、トイレの中でたばこを吸うといったことについての反復・継続の禁止の命令に関することが新たに追加され、それ以外はもともと制度化されていたというものでございます。

これにつきまして、鉄道との関係を右で書いてございますけれども、やはり運航中の航空機という特別な、物理的な特性、あるいはそれを踏まえた国際ルールが存在ということを背景にしておりますため、鉄道について直ちに直接の参考とはしにくいのではないかと考えられます。ちなみに、この表の右下で、鉄道に関して、もちろん国際ルールはありませんが、各国とも国内法により交通警察や警察の権限のもとで、鉄道会社と連携しながら防犯等を行うことが一般的とありますけれども、この鉄道に関する他国の事例をご紹介しますのが、次のページのイギリスの例でございます。

イギリスの鉄道における防犯・秩序維持のための取り組みと称しておりますが、実はイギリスの鉄道におきましても、左下のグラフをごらんいただくとおわかりのとおり、日本と同じように窃盗事案の件数が減少する一方で、暴行事案の件数が増加するという傾向にあります。もちろん、人口が違いますので、件数の規模は日本とは違うわけですが、日本では、窃盗の件数が減ったといっても、暴行の件数の5倍以上であるのに対して、英国では逆に暴行・傷害の件数が窃盗の3倍以上であるという意味で、日本より深刻な状況にあると言えます。それに対してどういう対応をとっているかということですが、基本的には、鉄道安全基準委員会、運輸省、内務省、交通警察といった政府関係部局と鉄道事業者等が連携して防止のための取り組みを進めている。これら中央での動きを踏まえて、各鉄道事業者において地元の交通警察と連携した各種の対策を展開している。つまり、中央ベースと地域ベースの2段階ということで取り組みが行われています。

中央ベースといたしましては、右下につけてありますが、代表的なものとしては2つがあるようでして、特に2つ目のほうにつきましては、鉄道事業者職員に対する暴行の防止というものに焦点を当てて、暴行への対処法に関する共有ガイドラインの作成、鉄道利用者に対する注意喚起、職員向けの訓練方法の紹介等、こういった活動を官民、それから労

働組合なども一緒になってしているということでございます。

次のページには、それを受けた各事業者の取り組みを簡単にご紹介しております。詳細については省略させていただきますが、ここがございますとおり、警備担当職員と交通警察官でタスクフォースをつくるとか、警備チームを発足して目立つように巡回を行う、あるいは訓練を実施する、あるいは実態に照らして、酒酔いまたは不正乗車、無賃乗車に起因してこういう暴行が発生するという現実を踏まえまして、酩酊状態の利用者の乗車を拒否するといった航空会社のやり方を採用するとか、こんな方針が採用されているところがございます。

こういった英国の例なども参考にしながら、6ページで考え方の案をまとめております。まず、前提といたしまして、我が国におきましても、利用者・職員に対する暴行など鉄道施設内での悪質な犯罪が増えている。こうした状況に対応しまして、発生防止、あるいは発生時の適切な対応のための取り組みを強化していく必要があるという問題意識に立つべきと考えております。その上で、具体的な対処に関する考え方でありませけれども、先ほどの比較検討結果も踏まえまして、航空法に基づく機長の権限に関する制度に着目し、これを鉄道の分野に導入すべきではないかというご意見につきましては、ここがございますような4点に照らして、直ちには難しいのではないかと。むしろ、一番下でございますとおり、英国のようにこの問題に直接的に焦点を当てる形、つまりテロ対策などで行われているようなものと同じように、パラレルな形で、鉄道施設内の秩序維持に特化する形で、官民一体の取り組みを進める観点から、中央レベル、地域レベルでの連携強化といった形で経験や情報の共有を図って、対外的に見える形での取り組みを活発化させていくべきではないかというのを考え方として示させていただいております。以上が、鉄道施設における防犯等のテーマに関する資料でございました。

続きまして7ページでございますけれども、鉄道事業者をめぐるM & Aの状況、この考え方についての資料でございます。これも部会でお示した資料でございますが、近年、内外の投資ファンド、異業種企業による投資が活発化しておりまして、近く、この5月からは三角合併というものも解禁されて、外国企業も含めて日本企業の子会社化の動きが加速するという見方が出ております。この状況に対応するガイドラインとして、経済産業省、法務省におきまして「買収防衛策に関する指針」というものが策定されております。

具体的には、左下でございますけれども、買収防衛策の導入、発動及び廃止は、企業価値・株主共同の利益を確保し、または向上させる目的をもって行うですとか、買収防衛策

の導入に関しては、目的、内容等が具体的に開示され、かつ株主の合理的な意思に依拠する等々でございますけれども、こういったものが既に定められ、これを踏まえまして、鉄道事業者各社におきまして、右にございますような2つの形で、各社の事情に即した対応がとられています。1つは、株主・投資家へのIR、インベスターズリレーションの徹底ということで、有価証券報告書、あるいはいろいろな説明会の場を通じまして、安全性の確保、利便性の向上、事業の継続といった鉄道事業固有の公益性を説明して、投資家に対する理解を促すという活動を、各社それぞれ進めておられる状況でございます。また、各社の事情に即した買収防衛策の導入ということで、ここに書いてございますような制度の導入も行われております。いずれにいたしましても、この黄色いところに戻りまして、鉄道サービスの利便性向上・安全性確保の観点から、引き続き各社の事情に即した予防的な対応を行うことが必要だろうという考え方でございます。

続きまして、駅の活用あるいはまちづくりの話に入っております。8ページでございますが、これは都市部での、近年の駅の活用事例でございます。都市部で、基本的には駅は自然に人が集まるという状況がありますから、これをどう活用するかという問題意識で、例えば病院、あるいは託児所、福祉施設、こういった施設の立地、併設が進められております。

9ページ、今度は地方部における例でございます。地方部におきましては、どちらかという、むしろ人が集まる施設をつくって鉄道の利用拡大につなげたい、活性化につなげたいというねらいを込めていると考えられますけれども、図書館ですとか出張所といった公共公益施設を併設して、交流拠点としての機能を強化して鉄道利用の促進を図ろうとしている例があります。ここにございますとおり、左側はJR東日本の金浦駅で、旧駅舎を改築する際に、鉄道会社と町が共同で駅と町立図書館を合築したというケースを示しております。右側は、小浜線東小浜駅でございますけれども、大規模な福祉センターを一緒につくって、公共交通による来訪者の利便を図っている例でございます。

10ページでございます。地方部でございますけれども、観光の視点を踏まえた駅の活用でございます。左側は長良川鉄道で温泉を併設している例で、鉄道を利用して来られた場合には、入浴料金を無料にするということで、温泉に来る人の鉄道利用を促進するというやり方ですとか、右側はちょっと特殊な例かもしれませんが、青函トンネルの玄関口の駅だそうで、道の駅を併設して観光スポットとしての魅力を高めている、町の活性化にもつなげているという例でございます。

続きまして11ページでございます。これは、駅の活用という面もありますし、まちづくりとの連携の両方の意味を含む話でございます。前回の小委員会でも委員から、地方はマイカー社会ということを前提にした上で考えていくべきだというご指摘がございましたが、三岐鉄道北勢線、マイカーとの共存に向けた駅の活用事例でございます。自動車利用との共存を図る視点が重要になっているということで、三岐鉄道は、もちろんパークアンドライドというのは、従前からその必要性は多々うたわれているところですが、それに加えて、さらに踏み出してやっているのが目新しいところでございまして、パークアンドライド用の駐車場の整備とございますけれども、これに加えまして、駐車場を確保できないような既存集落の駅を移設・廃止して、マイカーでのアクセスがよく、用地を確保しやすい道路沿いの土地に駅を新設するといった動き。あるいは、大型駐車場を既に持っているショッピングセンター、あるいは地場の農産物を販売する施設などに駅を併設して、利用者の便宜を図る。こういった取り組みを進めておりまして、この結果、もちろんこれだけではなくて、いろんなほかの、ソフト面の利用促進策もやっておられるんですけれども、そういったものと相まって、長期的な利用者減少傾向が、このところ増加に転じているという成果を出されております。

12ページをごらんいただきますと、先ほど触れました、左側が駅の移設、統廃合でございます。空撮の写真がございまして、道路でのアクセスが容易で、駐車場のためのスペース確保が容易な場所に駅を移したりしております。右側は、ショッピングセンターと駅を一緒につくって、パークアンドライド用の駐車場のほかに、ショッピングセンターの駐車場も事実上、使えるようにして利用者の便宜を図るという取り組みでございます。

続きまして13ページでございます。まちづくり施策との連携でございますが、この問題を考える上で、まちづくりが、日本の特に地方都市を中心にどういう状況になっているかを考えることが前提になりますので、その関係の資料をお示ししております。モータリゼーションの進展に伴いまして、いろいろな施設の郊外移転、中心市街地の空洞化ということで、人口の分散が進んでいるという状況があります。左のグラフをごらんいただきますと、緑が市街地面積でございます。それに対して、ブルーが人口密度の推移でございます。市街地の面積自体が広がる一方で、人口密度は落ちている、分散、拡散が進んでいるという状況がございまして、これを反映しまして、従来は鉄道を使って行っていたような公共公益施設の立地も、徐々に郊外型になってきているところでございます。右のグラフをごらんいただきますとおわかりのとおり、病院ですとか学校といったものが郊外立

地型になりつつあるという状況があります。こういった動きとほぼ軌を一にするような形で、下に、これは富山地方鉄道の例でございますが、利用者数の推移、時期は必ずしもかみ合っておりませんが、運行本数が大変少なくならざるを得なくなっているという流れでございます。ただし、富山地方鉄道は、平成15年にこうした状況の中で利用促進、前回の議論で、やはり地方鉄道では便数が大事だというご指摘がございましたが、あえて増便を実施したということで、意欲的に取り組んでおられるところでございます。

次の14ページでございます。富山地方鉄道で話の出ました富山市でございますけれども、まちづくりにおきまして公共交通を活用するという、自治体主導で取り組んでいる例でございます。これは、ライトレールも含めまして大変よく知られているわけでございますが、焦点が当たりやすいライトレールに加えまして、例えば赤いところの2つ目に鉄軌道整備とありますが、JR高山本線などの増便ですとか、それと同時に、一番下の赤いところ、バス路線等を整備するというものを一体的に進めておられます。非常に有機的に、機能的に連携するネットワークをつくり上げて、公共交通ネットワークを中心とするまちづくりを進めていこうという意欲的な取り組みでございます。

続きまして15ページでございます。富山市が行政主導であるのに対し、これは事業者主導の、伊予鉄道の例でございます。伊予鉄道におきましては、自社で経営しているバス部門も含めて、利便性の高い公共交通ネットワークを整備するのみならず、行政ともまちづくりなどの面で連携することで、地域への貢献、利用促進の拡大を図っているところでございます。左側、平成13年から自社としての取り組みとして、鉄道の駅からの循環バスを運営する。循環バスの中では共通運賃化を図ったりしているようですが、あわせてバスの運賃値上げですとか環境定期券、自社系列の百貨店との連携によるお帰り切符を配布したり、こういう取り組みをしております。右のほう、平成16年からは行政とさらに連携をして、拠点駅ではバス接続円滑化のための改修を行うとか、バリアフリー化を進める、駐車場を整備する、あるいは観光の関係で、ICカードを導入したり、いろんなイベントと協賛する、こういった取り組みもあわせて進めているところでございます。

16ページでございます。これも、詳細には立ち入りませんが、愛知環状鉄道、自治体と事業者、あるいは関係の住民団体などが一体となって利用転換に取り組んでいる例でございます。国としても近代化補助の制度の活用で支援を行っているところでございます。

以上が、地方鉄道が中心だったわけですが、今度は都市部ではどうかというところでございまして、都市部におきましてはインフラ整備において、まちづくりと鉄道セク

ター、鉄道部門との連携が既に制度化されている例を幾つかお示しております。まず、17ページはLRTの整備、それから踏切対策、それぞれで連携している制度でございます。左側のLRT整備における連携におきましては、これは富山ライトレールの整備でも活用されたところでございます。右側の踏切対策でございますけれども、これはいわゆる開かずの踏切対策としまして、立体交差化、踏切保安設備の整備等をあわせ実施する事業でございます。

18ページでございます。今度は、駅の整備における連携でございます。わかりにくいんですが、左側は基本的には、大都市の大規模ターミナルの場合です。都市鉄道利便増進事業を使って、駅と周辺設備、都市側事業と整合をとって、一体的に施設改良を行うという事業が既に制度化されております。また、右側のそれほど大規模ではない、一般的な規模の駅につきまして、これは西武線の江古田駅でございますが、このように自由通路をつくったり、駅前広場を改良するといった事業を一体化して行っている、これがもう制度として運用されているという状況でございます。

最後に19ページでございます。これは、まちづくりとの関係でトランジットモールというものをめぐりまして、課題の一つとして挙げさせていただいております。以前の鉄道部会での資料でもご紹介させていただきましたとおり、ヨーロッパにおきましては、公共交通の利用促進という観点で、公共交通、特にLRTなどの整備とあわせて、同時にトランジットモールを導入している都市が多くなっています。他方、我が国はどうかといえますと、どちらかといえば交通部門というよりも、それ以外の地域での関係者との調整に困難を伴って、トランジットモールの導入が進んでいないという状況があります。左側はドイツのフライブルグでございますけれども、環境対策への取り組みでよく知られている自治体でございます。LRTとバスだけが走れるトランジットモール、700平米、中心市街地の商業地でそういうものをつくったところ、総トリップ数、市民の移動の回数が40%増える中で、自動車はあまり増えなかったという効果が出ている。かつ、地域の反応でありますけれども、当初は地元商店街も反対したけれども、結果的には町に活気が戻って、今は支持されているという状況でございます。

これに対して、浜松市の場合、これは鉄道ではなくてバスを中心としておりますが、平成11年に中心市街地の衰退対策ということで実験的にトランジットモールを導入して、その際は反応が分かれまして、外から来るお客さんは4割が導入に賛成したのに対して、地域、トランジットモールそのものの地元の住民の方、商業者の方は半数以上が不要と回

答した。実際にやってみたらどうだったかと申しますと、残念なことに雨にたたられたという事情もあったようですけれども、結果的には機運が高まらないということで、恒常化は困難という結論になったところでございます。右の茶色いところに書いてございますけれども、やはり交通政策のみならず、まちづくり、環境対策といった観点から、トランジットモールのような取り組みの重要性について、地域の理解を得ていくような取り組みをしていくことが必要なのではないかという問題提起でございます。

以上、駆け足でございますが、今回の資料を説明させていただきました。

【委員長】 どうもありがとうございました。積み残しというか、課題の整理、検討の3番目で、利用者秩序・マナー、M&A・経営統合、駅の活用、まちづくりと4点ご説明いただきました。これについて皆さんのご意見を伺いたいと思います。

これの位置づけですけれども、後でご説明があるかと思いますが、きょうの中間とりまとめは、どちらかというとすぐに対応できるような課題をまとめて出す。きょうのご説明いただいた分については、少し視野を長くとって対応していくということで、秋までに結論をとということです。秋の最終結論にこれを盛り込むということですので、どなたからでも結構ですが。特にございませんか。

【委員】 4ページの防犯・秩序維持のための取り組みなんですけど、イギリスの例を踏まえて、考え方として、航空法のほうはちょっと難しいので、むしろ英国のようにと、下に書いてあるんですけど、ちょっとよくわからないんですけど、もう少し具体的に、実際にはどういう動きになるのか教えていただけますか。

【鉄道企画室長】 まだ、具体的なところまでは十分検討を進めておりませんが、やはりテロ対策でやっているようなことが参考になるかもしれないと思うんですけど、政府レベルでも、警察庁とどういう形で連携していくかというところが、まず一つの課題になると思います。協議会のようなスタイルがいいのか、あるいは違う方法がいいのかわかりませんが、まずは情報交換、共有をして、いろんな施策を進めていく上で当然、警察部局との連携が必要になってきますので、それをどう進めていくかをまず具体化していくのが、時宜的に重要ではないかと考えております。

【委員長】 きょうもちっと事務局と相談する時間があって、やはり何と申しますか、他人様の自由を束縛するというのはなかなか難しいことで、公権力行使になりますので、そんなに簡単ではないというのは基本的に持たないといけなくて、私の知っている例では、この間、民間で、PFIで刑務所を山口のほうで始めましたけれども、あれも民間事業者

は監視はできるんだけど、逃走しようとする囚人、受刑者を拘束することができない。あの例でもそうなんです。そんなに簡単な話ではないというのはよくわかると思うんです。航空の場合はなかなか、それにかわる手段というのはとっさに手当てしがたいということで、ある意味では特殊な例であり、国際的な理解の中で決まっていることなんだろうと思うんです。

【委員】 たしか、この提案は鉄道事業者の方から出ましたよね。ですから、事業者の方はそんなことはよくわかりでしょうけれども、一歩進むということですよ、今後。放置はしないということで、一歩進んだということで理解すればよろしいですね。

【鉄道企画室長】 まさに、今までこの問題に特別に焦点を当てた形での対応はとられてきていなかった。もちろん、地域レベルではおそらく鉄道警察隊と事業者の間での連携というのはあると思うんですが、全国的な、統一的な形で取り組みがなされてこなかった嫌いがございますから、そこを新しく対策としていくという考え方でございます。

【委員長】 要するに、直接、法的に何か権力を与えるというのは難しいけれども、対策をとりましょうというねらいですね。

どうぞ。

【委員】 2つほど質問させていただきます。1つは、1ページ目、鉄道施設における犯罪行為等発生件数というのは、これはJRのみではなくて普通の、昔流に言えば私鉄も全部含めた数字ですね。しかるに、鉄道警察隊が警備に当たるというのは旧国鉄、JRのみであるかのような印象を受けるんですけれども、それはいかがなんでしょうか。

【鉄道企画室長】 まず、1ページ目の資料は警察庁が発表している資料でございます。民鉄、JRすべてを含んだ数字になっております。それに対して、2ページで、鉄道警察隊は旧国鉄時代の鉄道公安職員と違いまして、今は警察庁からは、JR、民鉄の区別なく活動しているというふうに伺っております。

【委員】 そのわりには、2,000人というのは数が少ないような気がするんです。全国で2,000人ですよ。

【鉄道企画室長】 そのように伺っています。

【委員】 つまり、かつては鉄道公安職員というのは2,900人もいたわけですね。今度、鉄道警察隊はすべての民鉄をもカバーする、警備するというにもかかわらず、数が約3分の2に減っているというのはどういうことなんでしょうか。

【鉄道企画室長】 そこは、先ほどもちょっと触れましたが、警察庁に問い合わせをい

たしました結果、鉄道全体の犯罪件数の動向に対応していると。すなわち、昭和60年時点では、当時の国鉄、民鉄を含めまして、全国で約4万8,000件　これは当然、窃盗が多かったと思われましても　の事案があったのに対して、平成18年には2万9,000件に減少している。全体の件数では減少しているものですから、その結果、職員数としてはこういう形になっているという説明をいただいております。

【委員】　それから、次に7ページのM&Aの状況に関してですが、直近のM&Aの動きということで幾つか例が挙がっておりますが、実際に民鉄がM&A、あるいは外資の買収の対象になりかけたという例はあるわけですか。

【財務課長】　外資ということではなくて、ご案内のとおり阪急・阪神ホールディングが誕生した経緯の中では、阪神に対しまして投資ファンドが株式を取得するという動きがあったわけでございます。それ以降は特にございません。もちろん、それぞれの民鉄会社の中には、外国の投資家が株式を持っているところもございまして、それについても保有の割合、あるいはスティール・パートナーズのような激しく動くファンドではございまして、どちらかというと安定的に保有して、株の値上がりを待つというものでございます。ですから、具体的なものはございませんが、ただ、全体的に買収防衛策といったものについて、鉄道のみならずいろいろな会社が導入する中で、やはり経営陣として何かしら手は打っておこうということで、民鉄会社のほうでも導入されているというのが現実でございます。

【委員長】　よろしゅうございますか。

そのほかにいかがでしょうか。

【委員】　都市部における、あるいは地方部における駅の活用事例ですが、活用した事例はありますけれども、このことが実際に人の流れを変えたとか、あるいは鉄道利用者が増えたとか、そういった結果がもう少しわかれば教えていただきたいんですが。

【鉄道企画室長】　すみません、現時点では、11ページの北勢線につきましては、路線として利用者の減少傾向に歯どめがかかって増加に転じたということは把握しているんですが、それ以外のケースにつきましては、まだ十分なデータを集め切っていないところがあります。これは今後、収集に努めさせていただきたいと思っております。

【委員】　私がお答えしますと、京都駅が、何年前か忘れましたが新しく、きれいになりましたね。そこに伊勢丹が店を構えたわけですね。実は京都駅というところは、まず大津方面からすごく伊勢丹に来るわけですね、ほかに百貨店がないものですから。それから奈良

方面から近鉄とJR奈良線がありますから、奈良方面からもものすごく、大挙して押しかけるということで、京都駅自体はすごく活性化して、今まではどちらかというところと四条通、四条烏丸とか四条河原町というのが人の集まる場所だったんですが、京都駅がそれにかわって、より多く人の集まる場所になったという例がございます。

【委員長】 京都駅は素晴らしいですね。

いかがでしょうか、ほかにご意見は、よろしゅうございますか。

それでは、まだちょっと時間はあれですけれども、またお気づきの点がありましたら、後ほど全体でご議論させていただくような形にいたしまして、次の議題に進ませていただくと思います。2つ目の議題は、きょうのメインのテーマですけれども、中間とりまとめであります。これまで、先ほどもご検討いただきましたように、各課題についてご検討いただいて、前回までご議論いただきました。その議論の結果を事務局のほうで、前回、素案を出していただきまして、その素案の中に反映するような形でとりまとめたと同時に、前回、ここで検討として、幹線鉄道、都市鉄道のネットワークなど、その課題というご議論をいただきましたので、これを盛り込んで、きょうは中間とりまとめの案をご提出いただいたということです。

先ほど言いましたように、きょうご議論いただいた課題については、また後ほど、中期的な課題ということで、秋に向けてとりまとめということになりますが、一応、今回は喫緊の課題についてのとりまとめということであります。

内容について、事務局からご説明願いたいと思います。

【鉄道企画室長】 それでは、ご説明させていただきます。この中間とりまとめの案でございますが、全体として、今委員長からご紹介いただきましたとおり、前回のご議論、ご指摘を踏まえまして、幾つか修正を加えております。そのポイントを、新旧をおつけするという形にはしておりませんが、まず、タイトルと内容について整合性を確保する、あるいは、それぞれの内容につきまして精査いたしまして、重複した記述を排除したり、バランスをとった形で合理化するといったこと。それから、やはり背景とか理由といった内容と、それを受けた施策の関係をはっきりさせるということ、あるいは、前回初めてご議論いただいた内容を反映させる、こういったことを行っております。また、それ以外のご指摘につきましても、可能な限り反映させるように努めたところでございます。

適宜ご説明させていただきますと、まずサブタイトルでございます。「ネットワークとサービスの充実に向けて直ちに具体化を図るべき施策」ということで、今回、予算要求など

をにらみまして、直ちに具体化を図るべき施策を中間とりまとめにしたという趣旨、そこに焦点を絞ったということを明確化させました。その上で、全体を3章立て、第1章「検討の前提」、第2章が2ページにございますが、「ネットワークとサービスの充実に向けた課題と直ちに具体化を図るべき施策」、これが本論になります。第3章といたしまして、9ページになりますが、「今後に向けた考え方」、この3本立ての構造としてございます。

その上で、まず第1章の「検討の前提」のうち、2つに分けてございますけれども、1つは「ネットワークとサービスの現状に関する基本的な認識」といたしまして、これは前回は、基本的な考え方としておりましたが、委員から、これは考え方ではないのではないかというご指摘がございまして、やはり中身を精査しますと、これは基本的な現状認識であるということで、こういうタイトルにしております。中身も精査して、スリム化を図っております。

具体的には、我が国の鉄道は、各分野において世界的に見ても高い水準のネットワークを構築し、質の高いサービスを提供している。第2パラグラフで、「しかしながら」としまして、幾つか例を挙げ、こうした経営環境の悪化を克服して、現在のネットワークとサービスを引き続き充実することにより、利用者の期待にこたえることが求められていると。第3パラグラフ、「特に」といたしまして、ここで述べているいろいろな重要性、必要性に対応するという意味で、下から3行目、「このような観点からも、輸送の安全の徹底を前提とした上でネットワークとサービスの充実を通じて利便性を向上させ、利用の拡大を図っていくことが求められている。」これを基本的な認識としております。

2の「本中間とりまとめの位置付け」、これはほぼ前回と同じでございます。簡単にご紹介しますと、4行目、今回の皆様によるご検討に際しまして、「検討項目のうち、新たな制度の導入や既存の制度の改訂・変更などを伴うものについては、引き続き十分な検討・議論を尽くしていく必要がある」と。7行目で「他方、これまでの議論によって一定の方向性についてコンセンサスがあり、かつ、具体化のための企画立案に向け行政当局において直ちに作業に着手すべきと考えられる施策については、検討・議論の成果を中間とりまとめとして示すこととした」と、こういう位置づけとしております。

続きまして、本論である第2章でございます。この第2章の中の構成でございますけれども、4つの分野、すなわち幹線鉄道、都市鉄道、地方鉄道、バリアフリー化、この4分野につきましてすべてパラレルな形で、(1)といたしまして「現状の評価と課題」、(2)として、これを受けて「直ちに具体化を図るべき施策」という構成にしております。そ

の上で、まず第1の分野でございます「幹線鉄道のネットワークとサービスの充実」について、その「現状の評価と課題」といたしまして、「広域的な公共交通ネットワークの中で重要性を増す在来幹線鉄道の役割」というタイトルにしまして、2行目、広域的な公共交通ネットワークを構成する各モードが、「それぞれの特性を發揮しながら競争と役割分担を図り、全体として利便性を向上させていくことが重要な課題となっている」と。第2パラグラフ、特に、在来幹線鉄道ネットワークには、ここに示してございますようなすぐれた特色があるため、「利便性の向上を通じた利用の拡大により、これらの利点が十分に發揮されるようにすることが必要である」としております。

2つ目の課題といたしまして、「在来幹線鉄道の高速化の必要性」ということで、速達性が利用者に最も重視される要素の一つであるということ踏まえまして、「在来幹線鉄道が他モードとの競争と役割分担の中で引き続き利用者のニーズに応えていく上では、高速化による速達性の向上を図っていくことが必要である」としております。さらに、これを受けまして、「在来幹線鉄道の高速化事業を効果的かつ迅速に実施するための仕組みを導入すべき必要性」といたしまして、理由が書いてございますけれども、「高速化には、施設改良に伴う大規模な投資を要するため、国と地方自治体が協調して補助を行う制度を前提としてもなお鉄道事業者としては事業実施の判断は慎重に行わざるを得ない実情にある。また、国、地方自治体ともに財政事情が厳しいことから、事業化後の進捗にも時間を要することが多い。このため、高速化を進展させる上では、地方自治体を始めとする沿線地域の関係者が連携して鉄道事業者が事業を実施しやすくなるようにするための環境整備や支援財源の多様化を図りながら、事業を迅速かつ効果的に実施するための仕組みを導入することが課題となっている。」こういう課題の位置づけでございます。

それらを受けた(2)「直ちに具体化を図るべき施策」として4点に整理いたしました。1つ目が「高速化のボトルネックとなっている要因に関する調査」でございます。現状において高速化のボトルネックとなっている要因について全国規模で調査を行い、その分析・比較結果に基づきまして、全体ではなくて部分的な施設整備を先行させることにより、早期に高速化を実現することができる路線・区間について把握するべきである。その上で、こういった調査の実施に当たっては、意欲的な自治体の参加を得ることが望ましいとしております。次に、その調査結果をもとにして、「高速化効果の早期確保に資する施設の先行的整備の促進」として、「曲線改良、軌道強化、行き違い施設の整備など、路線全体の構想に先立って実施することにより高速化効果の早期確保につながる施設の先行的整備を促進

することとし、国と地方自治体が協調して鉄道事業者に対して支援を行う制度の導入について検討を進めるべきである」というのを2つ目として挙げております。

また、線路側の対策がこの だったわけですが、線路側の対策のみならず、車両の面での対策を挙げているのが3つ目でございます、「高速化効果の確保に即効性のある次世代型高速省エネ車両の導入等の促進」というタイトルにいたしまして、施設整備を伴わないものの、高速化効果の確保に即効性のあるこういう車両の導入等を促進することとし、国と地方自治体が協調して鉄道事業者に対して支援を行う制度の導入について検討を進めるべきであるといいたしました。最後に4つ目といたしまして、「他分野の施策との連携」でございます。高速化による沿線地域への波及効果を十分に発揮させる観点から、地域振興に関連する他分野の施策 これは具体的にはまちづくりであったり、広域的地域活性化などが該当するわけですが とも積極的に連携を図るべきである。こういう4つの施策を挙げております。

続きまして、「都市鉄道のネットワークとサービスの充実」でございます。これに関しましても、まず(1)が「現状の評価と課題」になりますが、まず1つとして、基本的な認識のような形になりますけれども、「都市鉄道ネットワークの更なる充実の必要性」としまして、「都市鉄道ネットワークは概成しつつあり、今後は、既存のネットワークの有効活用を図りながら、空港アクセス鉄道、速達性向上に資する連絡線や乗継円滑化に資する乗換駅・拠点駅の整備を通じてネットワーク機能をさらに強化していくことが重要な課題となっている。」という現状評価でございます。

以上がネットワーク面の課題ですが、これに加えてサービス面に関する課題といたしまして、「都市鉄道におけるサービスの質的向上の必要性」と題しまして、「長年にわたり大きな課題とされてきたピーク時間帯の混雑の緩和が着実に進みつつある一方で、サービス全般について質的な向上を求めるニーズが高まりつつある。このため、今後においては、ピーク時間帯の前後や夜間などの混雑についても新たに対応を検討していくことや、輸送障害が発生した場合において利用者に提供する情報を充実させることなどを通じ、利用者の期待に応えていくことが必要である。また、鉄道事業者による意欲的なサービス向上施策を促進するに際し、利用者の多様なニーズが各社の取組に的確に反映されることを促す観点から、国が自ら利用者の評価や意見を直接収集し、分析できるようにすることが望ましい」というのを、2つ目のサービス面に関する課題としております。

3つ目は、前回もごらんいただきました、長期・安定的な資金に関する課題でございます。

す。これは中身をスリム化させて、全体とのバランスの確保に努めてございます。中身につきましては、前回ごらんいただいたものとほぼ同様ですので、省略させていただきます。

今後は、これら3つの課題を踏まえて、(2)「直ちに具体化を図るべき施策」でありませんが、まず1つとして、「都市鉄道利便増進事業などの推進」ということで、先ほど課題として挙げた都市鉄道ネットワークの更なる充実を図るため、都市鉄道利便増進事業などを活用しつつ、着実に整備を進めるべきである。そのためにも、ここにある手法を活用するなどしながら、鉄道事業者や関係地方自治体などの意向を適切に把握し、事業化の可能性について検討を進めるべきであるとしております。

次に、サービス面の課題に対応する形でございますが、これは、前回初めてご議論いただいた項目を反映させております。 と の2つですが、 が「都市鉄道における利用者満足度調査の導入」。「鉄道事業者各社が提供しているサービスに対する利用者の評価や意見を正確に把握し、行政における施策の企画立案に反映させることを目的として、定期的に利用者満足度を調査する制度を導入することとし、このための検討を進めるべきである」としております。2つ目も前回の資料でお示した事項ですけれども、「都市鉄道における輸送障害発生時の情報提供体制の高度化」といたしまして、「悪天候や事故などにより輸送障害が発生した場合における利用者への情報提供について、都市鉄道ネットワークの全体にわたり復旧見通しや他社路線を含めた代替ルートなども迅速に案内できる体制を都市圏ごとに整備するなどして高度化を図っていくこととし、このための検討を進めるべきである」としております。

4つ目は、長期・安定的な資金の確保でございます。内容につきましてもう少し長かったものを、本質的なことだけに絞る形でスリム化して、ごらんのような長さの表現とさせていただきます。

続きまして3つ目、「地方鉄道のネットワークとサービスの維持・活性化」。これにつきましては、「現状の評価と課題」といたしまして、まず「厳しさを増す地方鉄道の経営環境」、これは前回ごらんいただいた内容をかなり整理しております。その上で2つ目の「現状の評価と課題」といたしまして、「沿線の地方自治体や住民などによる主体的な取組を促すための環境整備の必要性」というタイトルで整理いたしました。 で述べたような厳しい経営環境という状況の中であって、地方鉄道の維持・活性化を実現していくためには、「沿線地域の様々な関係者が、それぞれの能力や特性を活かして相互に連携しながら、鉄道事業者と一体となって創意工夫に基づく取組を展開していくことが必要不可欠となっている。」

「この場合」といたしまして、地域公共交通に関する新しい法律のことを触れました。「この場合、本年5月18日に成立した『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律』に基づく地域公共交通総合連携計画の制度を効果的に活用することが有効であり、国においてはこれを支援していくことが必要である。また、併せて、沿線自治体において、鉄道利用の促進に資するまちづくり施策の展開を図っていくことが重要である。」こういうふう

に課題を整理しております。

これらの課題に対応する形で、「直ちに具体化を図るべき施策」でございますが、4点整理しております。その1つ目が、「地方自治体による鉄道施設の保有などの取組を活性化させるための支援」といたしまして、上下分離のような手法を、こういった多様な手法が幅広く活用されることを促進するための方策について検討を進めるべきであるといったしました。次に、これはフランスの協定運送制度をヒントにした増便制度に関するものですが、「地方自治体が必要と考えるサービス水準を実現するための制度の創設」といたしまして、2行目の後ろのほう、「地方自治体において、住民などの要望に基づいて必要と考えるサービス水準を設定し、鉄道事業者と協働してそれを実現することができる制度の創設について検討を進めるべきである」といたしました。

3つ目は、国の財政面を中心とする支援のあり方に関する注文というような位置づけでございます。「鉄道事業者、地方自治体、住民などが連携して行う取組に対する総合的かつ重点的な支援」というタイトルにしておりますが、「現行の鉄道軌道近代化設備整備費補助制度」、これはいわゆる近代化補助の正式名称でございます、「においては、赤字の鉄道事業者が行う安全性・利便性の向上のための施設・設備の整備に対して補助を行ってきたところであるが、今後はまちづくりや地域活性化、観光振興、地球温暖化対策等と連携しながら沿線地域の様々な主体が一体となって鉄道の維持・活性化を図ろうとする意欲的な取組を対象とする支援を目的とすることとし、このような観点から、沿線の地方自治体、住民などと鉄道事業者が連携して策定した連携計画」これは先ほどの法律に基づく連携計画でございますが、「に基づく取組に対して、まちづくり等の施策と連携して重点的な支援を行うことができる補助制度に移行させる」、大変長い文章になっておりますけれども、今の制度をどのような新しい制度に移行させるかというコンセプトを書いてございます。

「この場合、鉄道事業者以外の者が行う鉄道の利用促進に資するソフト施策なども支援の対象とすべきであり、」これは、例えば先ほどご紹介したような商業施設と一体となるとか、その他の沿線立地企業がやるとか、こういったものも含めて支援の対象とすべきであ

るといふ趣旨であります。「また、鉄道事業者については、その収支が黒字であっても」赤字要件というのがあったわけですが、「補助できる制度とする方向で検討を進めるべきである」としてございます。また、なお書きといたしまして、鉄道事業者に対する支援を行う地方自治体への支援の一環で、その取り組みを起債の対象化はできないかということで、それを視野に入れた表現といたしまして、「財政支援制度の充実についても検討を進めるべきである」という表現を入れてございます。

4つ目、最後に「情報・ノウハウの共有の推進」、これは前回もございました。「地方自治体を始めとする地域の関係者が容易にアクセスや検索を行うことができる体制を構築すべきである」という趣旨でございます。

4つ目の分野、「バリアフリー化の推進」、まず「現状の評価と課題」として2つ挙げております。1つが「バリアフリー新法に基づく整備目標の達成に向けた取組を優先的に進めるべき必要性」、最初の5行ぐらいでこの制度を説明した上で、6行目から「今後はまずは、この目標の達成に向けた取組を優先的に進めていく必要がある」としてあります。その上で、「また、加えて」という形で、次の段落の2行目、「1日あたり利用者数が5,000人未満の駅についてもバリアフリー化を進めていくべき必要性は大きいと考えられる。このため、これまでにおいても、」と、一定の場合には支援を行ってきた現状を記載しております。2つ目の「現状の評価と課題」といたしまして、「ホーム上の抜本的安全対策の必要性」でございます。4行目、「全ての利用者が安心して鉄道を利用できるようにするためには、転落や列車との接触を防止してホーム上の安全を確保していくことも重要な課題となっている。このため、これまででは専ら列車の自動運転等を安全かつ円滑に行うための補助的な設備と位置付けられてきたホームドア・可動式ホーム柵について、その活用を図り、既存駅も含めて幅広く普及させていくことが望ましい」としてございます。

その上で、以上を踏まえましてバリアフリー化に関する「直ちに具体化を図るべき施策」として3点挙げてあります。5,000人以上の駅の話、5,000人未満の駅の話、それからホームドアの話、大きく分けてこの3つになります。1つ目の5,000人以上の駅につきましては、「エレベーターなどの設置が困難な駅における設置スペースの確保・代替設備の導入」ということで、「今後は、立地条件などにより、標準的な工法ではエレベーターなどの設置が困難な駅に関して、地方自治体と適切に連携しながら、最新の技術的知見に基づいて、設置スペースの確保に向けてさらに検討を進めるとともに、エレベーターに代わる移動円滑化設備の導入についても検討を進めるべきである。また、整備計画や実施時

期が未確定なものについて、計画の策定・事業の実施が円滑に進むよう支援するなど、鉄道駅のバリアフリー化の更なる促進を図るべきである」としております。

2つ目、5,000人未満の駅でございますが、「高齢者の利用実態その他の駅の状況を含む地域の実情にかんがみバリアフリー化の必要性が高く、地元の協力が得られる場合などについては、バリアフリー化を推進すべきである」としてしております。3点目、「ホームドア・可動式ホーム柵整備の促進」につきましては、「解決すべき問題も残されているため、当面は鉄道事業者に対して、ホームドア・可動式ホーム柵の整備を奨励するとともに、普及のペースを早めることができるよう、国の支援を強化するとともに、仕様の標準化や普及に資する技術の開発などを進めるべきである」としてしております。

これで、以上4分野につきまして、「現状の評価と課題」、「直ちに具体化を図るべき施策」、それぞれ述べてきたところでございますが、それらを踏まえた最終章といたしまして、「今後に向けた考え方」、ここでは2つの観点から、すなわち、今回の中間とりまとめの中心的内容となっている「直ちに具体化を図るべき施策について留意すべき事項」と、「引き続き鉄道部会として検討を進めるべき課題」と書いてございます。1つ目は、「直ちに具体化を図るべき施策」として第2章で述べたことの留意事項といたしまして、2行目、「地域振興、観光振興、まちづくり」、こういった分野でも「鉄道は極めて重要な役割を担うことが求められている。」その次の行、「このような状況を正確に認識した上で、これらの分野の政策との連携や協力をますます密にしていくことが重要であり、」「予算要求や制度改正などに向けて更に検討を進めていくにあたっては、そのような観点に留意するべきである」としてございます。

2つ目でございます。今後、鉄道部会として検討を進めるべき課題でございます。これにつきまして幾つかございますが、まず1点目は、3行目にございますけれども、鉄道部会といたしまして、1で述べたような、直ちに具体化を図るべき施策の具体化に向けた行政での検討の動向について適宜報告を求め、必要に応じ助言などを行っていくこととするというのが1点目。2点目といたしまして、「並行して、これら施策に係るものも含めた検討課題の全般について検討・審議を深めていくこととし、本年秋以降に予定する最終報告では、2010年代を見据えて我が国の鉄道が進むべき方向について幅広く提言を行うこととする。」3点目、なお書きでございますが、貨物について触れておまして、「環境問題への対応の観点から貨物鉄道に関する諸課題について検討・審議を進めるにあたっては、交通政策審議会交通体系分科会環境部会における検討・審議と適切に連携を図りなが

ら、鉄道部会としては貨物鉄等に固有の課題に焦点を当てた対応をとっていくこととする」という形で役割分担を図っていくという趣旨を述べてございます。

以上、中間とりまとめ、最終案としてお示ししているものの内容につきまして、簡単にご説明させていただきました。

【委員長】 手際よくご説明いただきまして、どうもありがとうございました。

先ほどありました4つの分野について、第2章のところで喫緊の課題を提示して、こういう方向でということが提示されております。これについてご議論願いたいと思いますが、どなたからでも結構でございます。ご質問やご意見等ございましたらご発言願います。いかがでございましょう。

結構、内容的には豊富なことが書いてありまして、例えば、幹線鉄道について言えば高速化についてすぐに取り組むというご指摘がありますし、都市鉄道について、満足度調査をするとか、あるいは、これは委員会の中でご指摘いただきました、長期・安定的な資金の確保ということがございます。さらに地方鉄道では、上下分離のような形で自治体に少し鉄道を保有させて、下物を持たせてサービスを提供していくということとか、サービス向上についても自治体が関与できる、公共交通の利用促進法ができましたので、その関係の中でこういうものがやりやすくなったという面もあるけれども、内容的にはかなり提案されていると思いますので、その辺も含めてご意見願えればと思います。いかがでしょうか。

【委員】 私が見落としたのかもしれませんが、安全という言葉が1箇所しか出てこないんですね。それもホーム上の安全というのが8ページの上のほうに出てくるわけですが、いわゆる、数年前にJR西日本でかなり大きな事故がございました。あれも高速化を、JRは、関西地区は私鉄との競争がかなり激しいものですから、時間が速いのがJRの一つの売りになっていたわけです。ですから、かなりダイヤの組み方等に無理があって、それが事故につながったということが、少なくとも新聞などではそういう書かれ方をしていたわけです。ですからその辺で、安全という言葉が全く出てこないというのは、ちょっと奇妙な感じがしたというのが1つ。それからもう一つは、これは人流という言葉なんでしょうか、要するに人を運ぶ話ばかりで、物流、これはJR貨物しか事実上やっていないかもしれませんが、やはり物流においても、まさしく地球環境の観点から、トラックから鉄道に転換していくということが必要ではないかと思うんですが、その2点が質問です。

もう1点は、これは私の個人的な体験上、なぜこんな不便なことがそのまま放置されているんだろうかということなのですが、私は京都と東京との間を頻繁に往復していますが、JR東海が出しているエクスプレスカードというのがあるんです。そのエクスプレスカードでは、例えば携帯電話等で事前に予約すれば、変更も可能ですし、ある程度、特急券、グリーン券等の割引もあるということで、利用している方は非常に多いと思うんです。ところが、東京駅で、丸の内で全く発券機がないんです。八重洲口まで歩いていくか、そうしたら手の尽くしようもある、例えば乗車券も合わせて予約しているとしたら、入場券を買って入らないといけないとか、JRエクスプレス用だけの券売機というと、ほんとうに小さなものが、八重洲口に幾つもありますよね。あの程度をちょっと丸の内に据えていただくということすら、こちら側は東日本で向こうが東海だということで、そのぐらいのサービスはあってもいいんじゃないかと思います。

以上です。

【鉄道企画室長】 ありがとうございます。1点目の安全の問題であります、鉄道の関係では一番大事な問題といってもいいくらい大事な問題ですが、これに関しまして、一つには、技術・安全小委員会というもう一つの小委員会との役割分担を図っておりまして、今回、ネットワーク・サービスに関しまして予算要求など、直ちに着手すべき項目を中心に取り扱っております。その関係で、最初の1ページをごらんいただきますと、2のちょっと上の、下から3行目で「輸送の安全の徹底を前提とした上でネットワークとサービスの充実を通じて利便性を向上させ」とあります。安全についてはそういうことです。

【委員】 見落としていました。失礼しました。

【鉄道企画室長】 ちなみに、技術・安全小委員会の検討状況につきましても、19日の部会でご報告がなされると伺っております。

それから、人流と物流の関係でございますが、これにつきましては一番最後のところで書かせていただきましたとおり、貨物鉄道、これはモーダルシフト全般ということであれば、委員が主導されております環境部会での検討が行われていますが、当鉄道部会では、貨物鉄道に即した固有の課題について焦点を当てていこうということで、今回の中間とりまとめよりは、むしろ制度論とか、もっと幅広く、さらに今後検討を深めていくべきというスタンスでございます。これは、これからさらに議論を深めていただくようなテーマであろうかと考えております。

【委員長】 3つ目の点はどうでしょうか。そういうご意見もあったということで...

…。

【委員】 いろいろな問題があるということをこれからどうやって解決するかということで、将来の方向として我々が模索しておりますのが、携帯電話を用いた共通の座席予約システムであり、いわゆるエクスプレス予約のお客様が、このシステムを使うことによって、私どもの改札等からも出られるというようなこととなります。ＩＣカードだけだとなかなか難しいのですが、携帯電話を入れた形、それとつなげた形になると、来年の春ぐらいからは今お話しのような問題は、ある程度解消されてくるのではないかと思います。

【委員長】 よろしゅうございますか。

そのほかにいかがでしょう。

【委員】 伊達市長でございます。実は、きょうの資料の中で、特に地方鉄道が地域の活性化、それからここにコンパクトシティ、都市のコンパクト化の例として提起されておりますけれども、実は今、地方都市は特にそうなんですけれども、いわゆるコンパクトシティ化というのが一つの方向というか、これはご承知のとおり青森市に代表されるんですけれども、お金がかかるから郊外は除雪しないぞと、真ん中に住めと、こういうことですよね。いわゆる中心市街地の空洞化というのはものすごく進展している、それから、高齢化社会になりますと、地方はご承知のとおりマイカー社会、たばこを買いに行くにも車で行くという社会なんです。ところが高齢化というのは、運転ができなくなる、じゃ、どうするんだということになりますと、やはり歩いて通える町をつくらうではないかと、こういう動きが今、あるわけです。そういうときに、やはり鉄道が果たす役割というのがあると思うんです。

それで、住宅と鉄道の関係というので、私はご承知のとおり、阿武隈急行の沿線自治体の長で、阿武隈急行とは、出資者でもありますから、ある意味では経営者でもあるわけです、取締役ですから。だからマイルール意識があって、一緒にやっているんですけれども、大体、東京とか私鉄の発達しているところ、大都市は、私鉄は住宅をつくって鉄道との一体性で開発しましたよね。地方というのは国鉄しか、当時はなかったから、住宅開発とは関係なく、安いところ、山を買ってやるということですから、山の中に巨大な団地があるというパターンが多いと思うんです。しかし、この例で見ますと、団地開発のことは書いてありませんけれども、鉄道駅を中心としたまちづくりというのは、やはり考えておられて、うちの阿武隈急行も実は住宅団地の開発計画があるし、現実には、私の町のほうでも10数年前に開発したものがありまして、これは完売しているわけです。だから、そうい

う意味でいうと、まちづくりと鉄道ということも、役割として非常にあるのではないか。資料にも示されているんですけども、この中間報告は、鉄道会社に対するこれからのあり方というのでは、非常に地方鉄道としてはありがたい内容であると思っているんですが、もう少し、何といいますか、これからの地方鉄道の役割、使命、コンパクトシティといえますか、高齢化社会に向けて今、地方がやろうとしている、あるいは国もまちづくり三法ということで、郊外に無原則的に拡散していくのを抑制しようとしていると思うんです。そういうときに、公共交通の一つとしての鉄道の占めるものというのは、意味があるのではないか、新たな役割があるのではないかと考えております。

一つの意見として言わせていただきました。

【委員長】 何かコメントはありますか。

【鉄道企画室長】 正面からの答えになっているかどうか分からないんですが、やはり、まちづくりと地方鉄道というのは非常に大事なテーマであろうと考えておきまして、私ども、将来でございますけれども、都市・地域整備局との議論を進めておきまして、鉄道を含む公共交通サイドからの発信ということの一つの問題意識として、既に向こうでも考え始めておられます。この連携をさらに深めていくということを議論しているところでございまして、こういったところに反映させていきたいと考えております。

【委員長】 どうぞ。

【委員】 都市政策ときちっと連携をとるということは非常に大切だと思うんですけども、今、コンパクトシティという言葉が出ましたが、コンパクトシティというのは、ご存じだと思いますけれども、MITで最初、研究されたもので、エネルギー問題を含めて交通需要をいかに少なくするかという目的のために検討されたモデル都市です。ですから、私もこの研究会に参加して、冒頭、需要をいかに少なくするかということも含めて議論もさせていただいたんですが、ここから情報発信するものとして、そういうものがほんとうにいいのかどうか。委員長の山内さんから、これは鉄道事業を応援するところだからということで、ちょっと怒られてしまいましたけれども、そこまでほんとうに突き詰めてやるのであれば、私は非常におもしろいと思っています。ですから、やはり都市政策ときちんと整合させてやる、そういう意味でコンパクトシティの議論も避けずにやるんだということであれば、これはこれで非常に意味のあることになると思うので、私は、そういう方向でやるのであれば大いに協力したいと思います。

以上です。

【委員長】 私から。今、事務局からありましたけれども、都市・地域整備局で、社会資本整備審議会の小委員会の中で、いわゆるコンパクトシティと公共交通の利用のあり方、まちづくりのあり方という議論をしていて、その答申が出ました。ですから、今ご指摘の点は、まさにその中で議論をしていて、我々は鉄道サイドから何ができるかということをごここで言っているということです。私はあの委員会で、この間も最後に、関係省内の連携を密にしてくださいと申し上げてきましたが、そういう面ではそういう大きな流れの中でこれは書かれているということで理解していただきたい。今回の最終報告も、コンパクトシティという言葉を使っていないで、日本語に訳して、集約型都市構造と言っている、だからMITで言っているコンパクトシティとほんとうに同じかどうかよくわからないんですが、ただ、青森とか富山とか、幾つかの例を踏みながら向こうはやっているの、公共交通のあり方について、その辺でかなり議論されているというふうにご理解いただきたい。

もう一方で、さっきも紹介がありましたけれども、公共交通の利用促進法ができましたので、あれで地域の役割と、協議会等を通じた公共交通の計画のつくり方、枠組みもできたということで、それでまた鉄道がどういうことができるかを今、議論している。だから、ある意味では3つの分野で連携して議論しているのご理解いただきたいと思っております。最初のときにそういう議論をするなと言った覚えはちょっとなくて、多分、誤解だと思しますので、その辺は後でゆっくり説明させていただきますけれども、そういう状況だということをご理解いただければと思います。

どうぞ。

【委員】 全体としては非常にコンパクトにまとめられています。問題点、あるいは国の支援等も明確に書かれているところもあるので、そういうのは効果があると思うのですが、これから4点ほど意見、あるいは質問等をさせていただきたいと思っております。まず4ページですが、の「サービスの質的向上の必要性」の「また」以下、第3パラグラフで、サービス向上施策を促進するに際して、評価や意見を国が直接収集するというごことのようにございますので、これはこれで意味があるだろうと思うのですが、ただ、ぜひご理解を賜りたいと思っておりますのは、「利用者の多様なニーズが各社の取組に的確に反映されることを促す観点から」と書いてあります、言葉にこだわって恐縮ですが、実は、鉄道事業者に対しては、ほんとうにここに書いてございますような、相反するご要求も含めて極めて多数のさまざまなニーズをいただいております。それではどうやって、しかも限られ

た人材と限られた財源の中でやれるのかということを考えているわけでございます。多様なニーズが的確に反映されていないという前提に読めるような感じがちょっとあるものですから、直してほしいとか、そういうことではないのですが、鉄道事業者が精いっぱいやっているということだけはぜひ、皆様方にご理解いただきたいと思います。

それから、6ページでございます。(2)の「地方自治体が必要と考えるサービス水準を実現するための制度の創設」、これは、地方自治体を巻き込むということで、それなりに効果があると思うんですが、下から3行目に「鉄道事業者と協働して」とあり、その前段として「地方自治体において、住民などの要望に基づいて必要と考えるサービス水準を設定し」という前提があります。そうしますと、これは鶏が先か卵が先かという議論もあるのかもしれませんが、現状においても、地方自治体等と地方のほうで出てくるのはダイヤを増やしてほしい、あるいは接続をよくしてほしいというような、あちらを立てればこちらが立たずというようなご要望が結構ございます。もちろん、こういうことを自治体が、住民の方々と議論するのはいいと思うのですが、サービス水準が現実とかけ離れたものになってしまうと非常に困ると思うのです。そういう意味では、その地域の鉄道事業者が同意するといいますか、ある程度高いハードルというのはあるかもしれませんが、少々、鉄道事業者は努力しなければいけないかもしれない。けれども、やはりそれは鉄道事業者ができると思わなければできないものだと思うのです。ぜひ、その辺の修文をお願いしたいと思います。

それから8ページ、バリアフリーのところです。(2)の で5,000人以上の話、エレベーターですね。実は、非常に失礼な話かもしれませんが、この最後の「鉄道駅のバリアフリー化の更なる促進を図るべきである」という主語が何であるのか。事業者なのか、自治体なのか、あるいは国なのか。多分、自治体とか鉄道事業者だと思うのですが、非常に悩ましいのは、国が3分の1の補助金を準備する、自治体も3分の1準備して、事業者が3分の1という枠があるわけですが、それが、自治体がこういうご時世ですから、お金が出せないということになりますと、じゃ国も出さないということで、結局、全額を鉄道事業者の自己負担でやるか、あるいは全然やらないかということになってしまうわけです。これは、財務省とのいろいろ難しい話があるのだらうと思うのですが、特に、いろいろ財政事情が厳しい会社になればなるほど、国が3分の1出してくれるだけでも、かなりの程度進むと思うのです。ぜひその辺をお考えいただけないだらうかと思います。

それから、その下のホームドアのところですが、次の9ページの冒頭に「国の支援を強

化する」と書いてありますから、非常にありがたいのですけれども、ただ1つ、前回までの文章に、8ページの下から3行目に「停車時間が長くなるに伴い所要時間が増加することなど」と書いていただいています。実は、鉄道事業者でもいろいろなシミュレーションをやっていますけれども、ここに書いてございますように、停車時間が長くなります。長くなることによって、1時間当たりに入る列車本数が間違いなく減ります。例えば、今2分半ヘッドで走っている電車が3分ぐらいになってくる。そうすると、1つの列車の混雑が非常に増します。あるいは、ホームが大混雑になります。シミュレーションばかりやっていて何もやらないのでは困るので、どこかで何かやらなければいけないと思いますけれども、シミュレーションの結果ではホームに人があふれてしまう。ですから、本来安全であるはずのホーム柵を導入することによって、現状のホーム幅、あるいは列車ダイヤ等を前提としますと、かえって危なくなる可能性もあるということなども、みんな頭を悩ませながら、鉄道事業者としては模索しながらいろいろなことを考えているということですので、ぜひそれをご理解いただきたいと同時に、もし可能ならば、そういった課題も克服しながらということも何か書いて、ホームが大混雑になることも克服しながらとか、そのようなご配慮をいただければ、鉄道事業者としても、非常に元気が出るという思いがあります。

以上です。

【鉄道企画室長】 貴重なご指摘をありがとうございます。4点いただきました。まず、1点目と2点目につきまして、私のほうからこの場でのご返事をさせていただければと思います。

都市鉄道の利用者のニーズの関係でございます。「的確に反映させる」、これは、各事業者が一生懸命おやりになっていることは重々承知の上で、あえて申しますと、それを受けて利用者の方々が実際にどう思っているか、事業者の思いが伝わっているかどうか、これを客観的に把握できるような調査ができないかという問題意識でございます。「的確に反映させる」というのは、すなわち今が的確に反映されていないということでは決してございません。ここはワーディングの工夫を、そういうニュアンスがないような工夫を試みたいと思います。

それから、2つ目の地方自治体のニーズに基づく運送サービスの制度の関係でございます。これにつきましては多分、基本的にはご指摘の問題意識と同じでございます。最後は事業者と自治体の間で合意がないと運行できるものではございませんので、そういう合意

に基づくということをはっきりさせるような、明文化をしてみようと思いますので、これにつきましても宿題とさせていただければと思います。

【業務課長】 3点目のバリアフリー関係のご指摘でございます。確かに今、補助金の交付要項が、地方公共団体の補助する範囲内で国が配するという、書き物に明確になっていまして、そういう意味で今の制度上は、おっしゃったとおり地方が出さない限り国は出せないということになっています。ただ、今後、整備困難駅、いろんな意味で整備が進まない駅というのが顕在化してまいりますし、これをやはり一駅一駅勉強していく必要があると思っています。そんな中でどういったことができるか、その脈絡の中で少し勉強させていただくことになるかと思っています。

【技術企画課長】 最後のホームドアの件でございますが、冗長にならないように、もう少し表現がうまく工夫できないか、考えてみたいと思います。私どもが今、検討している中では、全線一斉にやるとそういう問題が顕在化いたしますけれども、場合によっては非常にトラブルの多い駅だけでもやることができないかとか、いろいろな回避策もあわせて議論させていただいておりまして、誤解のない表現、もう少し的確に委員のおっしゃられたことが表現できるようなワーディングを工夫させていただきたいと思います。

【委員】 例えば山手線を頭においていただきますと、ホーム上の安全という観点からいえば、新宿、池袋といった駅で入れることこそほんとうは効果があるのだらうと思うのです。しかし、こういった駅で導入することによって、今2分半ヘッドの山手線が例えば3分になってしまう。そうすると、ホームに滞留するお客様がいっぱいになってしまう。かえって、ああいう大混雑する駅では、単駅で入れてみても、非常に問題があるというシミュレーション結果がありますので、ぜひそれは、鉄道事業者側もいろいろな勉強をしたいと思いますけれども、よろしくお願ひしたいと思います。

【委員長】 ご指摘の点については、ご意見を踏まえて表現等で誤解のないように、あるいはご説明がちゃんとわかるような形でということで、ご対応願ひたいと思います。

【委員】 4ページで、国が利用者調査をするというところですが、私は、これは国がやるということですから、一種のヤードスティック競争を促すものかと思っていました。例えば、電力会社が各社地域独占で、それに対して資源エネルギー庁が調査をすれば、当然、他社の動向もわかってそれなりに競争が働くわけですけれども、そういう意図があつてこれが書かれていると思ったんですが、それとは違うのでしょうか。というのは、5ページに行くと、行政における施策の企画立案に反映させますと書いてあるんですね。です

から、ヤードスティック競争を促すような調査をやって、その上で政策にも反映させるといふに私は読んでいたんですけども、最初の回答の内容だと、あまりその辺がはっきりしていなかったんで、そこを少し教えていただきたいと思います。

【鉄道企画室長】 5ページで書いてございます利用者満足度調査でございますけれども、基本的には利用者の満足度を客観的に把握することが目的ですが、その効果として、おそらく2つあるんだろうと。1つは、利用者の満足度をいろいろな施策、これは行政と事業者が一緒になって検討していく施策に反映していくというのがありますけれども、その過程において得られる調査結果を通じて競争が行われるということも、副次的な効果、それがメインの目的ではございませんけれども、副次的な効果として出てくることは当然あり得るわけでございまして、結果的にはその部分も含んでいることになるのかなと考えております。

【委員】 でも、それでないと、国がわざわざお金を出して調査する必要はないですよ。松下電器と日立に、ちゃんとした冷蔵庫をつくっているかどうかというので、経済産業省が消費者の調査をやって教える必要はないわけです。競争が働いていますから。だけれども、鉄道事業というのはえてして地域独占的な要素がありますから、そういう意味で他社の情報も同じ物差しで、横並びで情報を開示してあげる。そうすると、みずからのことがよりわかって頑張れる。それが全国レベルでは消費者のニーズ、満足度の向上につながるという構図が出てくるので、それならば国がお金を出して調査をするのもおかしくないなと感じていたのです。ですから、ヤードスティック競争は副次的な効果というよりも、むしろ主たる効果と考えていただきたいと思います。

【鉄道企画室長】 ありがとうございます。この制度設計の目的、あるいは対象につきましては、これから今回、中間とりまとめという形でご提言いただいた上で、詰めの作業を、今後いろいろな事業者の方と一緒に意見交換をしながら進めていくこととなります。その際に詰めていくべき課題ではないかと考えていまして、その目的は必ず委員のご指摘を反映させるように、私どもとしても努めてまいりたいと思います。

【委員長】 どうぞ。

【委員】 3つほど質問があります。8ページ(2)の、「5,000人未満の駅におけるバリアフリー化の推進」で、3行目に「地元の協力が得られる場合などについては」推進するべきであるという条件を書いているんですけども、この条件は特に、直ちに行うべき施策に対してという位置づけで書かれたのか、ちょっとこの条件は厳しいかなと、

読んで思いました。それが1点、ここを書かれた理由を教えてください。

もう一つが、9ページの第3章の2番、最後から2行目、これはちょっと個人的に聞かせていただきたいんですけども、「貨物鉄道に固有の課題に焦点を当て」という、固有の課題とは具体的にどんな課題なのかというのが、読んでいて疑問に思ったので教えていただければと思います。

あと、もう一つ、最後なんですけど、バリアフリーの部分で、委員会でどなたかがお話しされていたと思うんですけども、バリアフリーで設備をつくるのではなくて、つくった後のメンテナンス費用も非常にかかって、それも今後、かなり費用として莫大になっていくだろうということが言われていたと思うんです。ここには書かれていないんですけど、ぜひとも今後、引き続きの検討課題の中で、バリアフリー化が推進された後のメンテナンス費用の支援策とか、そういったものを今後検討するかどうか、そういったことも一言、入れていただけたらいいんですけども、ちょっと検討していただければと思います。

【業務課長】 まず、1点目の5,000人未満の件でございます。これにつきましては、先ほど、実は地元負担の話が出ましたけれども、小さな駅になればなるほど、やはり自治体の財政力も小さくなっていくということがございまして、しゃにむに5,000人未満をやっていくということではなくて、地域の実情というのがありますねということが原点でございます。当初より、平成22年までに5,000人以上をやり切るとというのが一丁目一番地でございますけれども、そういった中で、素直に申し上げて、地域交通法の国会の附帯決議のほうでも、こういう地域の協力という言葉を入れていただいております。そういう意味において、そこの表現を反映させたものということでございます。

【鉄道企画室長】 2つ目の貨物鉄道の関係でございます。これは、モーダルシフト全般については、環境部会のほうでご議論いただくとして、貨物鉄道の利用を拡大していくために、荷主のニーズにこたえる上で、鉄道貨物サイドでどういうことをしていけばいいかといった課題を中心に、鉄道貨物固有の課題ということで、この鉄道部会としての検討の対象にしていこうという趣旨でございます。

【委員】 そうしたら、モーダルシフト以外の、JR貨物としての利用促進を図るに当たっての課題ということですか。

【貨物鉄道調整官】 貨物鉄道調整官をしております野澤と申します。前回の議論の資料でご説明させていただいた部分と、一部重複する部分でございますが、今、JR貨物の輸送品質の改善につきまして、荷主の方々等を交えまして懇談会をやっているところでご

ざいます。その中で、具体的にJR貨物のサービスを、モーダルシフトという観点からではなくて、もう少し荷主の皆様方に使いやすくしていただくという、きめの細かさみたいな部分を中心に議論しているところがございます。そういった部分が、こういったところに反映されてくるのかなと思いますし、また、車両の更新のおくれみたいな話もございしますので、その部分につきましては、前にも若干触れさせていただいているんですけども、そういったことを含めましたものが、貨物鉄道固有の問題ということになるかと思えます。

【業務課長】 それから、3点目のエレベーター、エスカレーターの維持管理費でございます。現状は、ヤードスティックの原価の中では、エレベーター、エスカレーターの関係の費用も標準内原価ということで一応組み込んでおりまして、そういう意味で、総括原価主義の運賃の中では、その点について見られていないということでは、一義的にはないということは申し上げたいと思います。いずれにしましても、ご指摘でございますので、我々、一応、運賃という目から見たときに、もう少しいい説明ができるかどうか、少し勉強してみますが、実態はそういうことがあるということをご説明申し上げたいと思います。

【委員】 わかりました。

【委員長】 そのほかに、ご意見はいかがでございますでしょうか。

【委員】 あまり言わないようにしておりましたが、1つだけ申し上げたいのは、要するに、何のためにこういうことをやっているかという、公共輸送を確保したほうがいろんな観点からいいということがあるから、鉄道のサービスの充実をしようということだろうと思うんですけど、東京みたいなところは、大阪もそうかもしれませんが、地下鉄が発達していて、公共輸送としては鉄道を考えれば大体、大きなところは完結すると思えますが、東京、大阪以外の都市においては、鉄道だけではとてもトランジットは完結しない、トランスポートは完結しない。したがって、鉄道にとって大切なことは、あるいはバスのほうもそうですけれども、公共輸送機関のシームレスなサービスだということだと思えます。そこら辺の観点が全然出てこないのは、やはりまずいんじゃないかという感じはします。この場だけの問題ではないのかもしれませんが、若干そういう感じがいたしました。

基本的にはよくできていると思えますけれども、やはりそういう、何のためにサービスを充実するかということをよく考えるべきではないかという気がいたしました。

【委員長】 ご指摘のとおりだと思いますので、中間とりまとめの中でもそうですし、また最終的に上げるときには、その辺の目的意識が明確にわかるような形のまとめにして

いただければと思います。

そのほかにいかがでしょうか。

【鉄道局長】 私のほうから。今、委員のほうからお話がありましたように、やはりシームレス化を図っていくというのは非常に、今後の鉄道を考えていく上で大事だと思っています。事務局の、今の中間とりまとめの案というのは、20年度の具体的な要求をにらんだ形で、制度改正も含めて押し取り刀で対応していかなければならない、マストの部分が一体どうなのかというところに、かなり目がいってしまっておるのは否めないところでございます。したがって、「都市鉄道におけるサービスの質的向上の必要性」、4ページには、その心が書かれているところなんですが、ご指摘のようなところはこれから、秋をめざした鉄道部会にわたります小委員会の場での議論でも深めさせていただきたいと思っております。

それから、先生方、何名かの委員のほうからいろいろご指摘いただきましたところは、非常に重要なご指摘だと思います。4ページの、私どもの事務局のほうから申し上げたように、利用者の満足度調査、それから5ページの の利用者満足度調査の導入、この書きぶりにつきましては、ご指摘のような形で、修文につきましてはまたやらせていただきたいと思っております。気持ちが一歩出過ぎたのかもしれないという反省はしておりますけれども、やはり、これからの日本全体、それから鉄道行政の観点を踏まえると、こういったところの重要性はますます強まってくるに違いないと思っておりますので、書きぶりの話は置いておきまして、その心はぜひとも酌んでいただきたいと思っております。

それから、先ほど6ページに挙げられておりました「地方自治体が必要と考えるサービス水準を実現するための制度の創設」というのも、なかなかチャレンジングな試みであるのは間違いなくて、どういう制度設計をしていくと、お話がありました、地元の自治体も満足がいき、なおかつ鉄道事業者の皆さん方は、無理強いされるということは決してあり得ないわけですので、同意の取りつけ方、それから、サービス水準を上げた場合、どういう形で利用者のほうに転嫁していくのかとか、地方自治体と、場合によっては鉄道事業者との間での契約みたいな制度づくりがいいのかどうかも含めて、真剣に考えていきたいと思っております。

それから、バリアフリーの話は、国会の場でも相当取り上げられています。私もいつも国会の場でも議論しているんですが、平成22年までに、5,000人以上の駅について原則としてバリアフリー、全体を達成していくという目標ですら、これはなかなか難しい目

標なんです。先ほどご指摘がございましたけれども、18年度末の推計値で63%の達成率です。残りの37%というのは、要は今までやりにくかったところが残されているわけですので、なかなか鉄道事業者の皆さん方だけではできない、まちづくりの構造も含めて考えていかなければならないようなところが出てくるわけでありまして、ここら辺もいろいろ、都市サイドとよく相談しながら進めていかなければいけないと思っております。したがって、5,000人未満のところについての書きぶりについても、この前の地域公共交通活性化・再生法案の附帯決議の中にも書かれているんですが、予算の観点からも非常に難しいところだと、私は認識しているんですけども、これからのバリアフリー社会に向けてチャレンジをしてみたいと考えております。

それから、ホームドア・ホーム柵、問題があるのは私どももよく承知しております。したがって、書きぶりにつきましては、先ほど来申し上げておりますように、十分調整させていただきたいと思いますが、こういうものを中間とりまとめのような形で出すご時世が到来したかなというようなことで受けとめていただければと考えております。

よろしく願いいたします。

【委員長】 ありがとうございます。

ということで、この中間報告を出す意義と心意気をご説明いただきましたので、何かほかにご意見があれば承りますが、いかかでしょう。よろしゅうございますか。

それでは、今幾つかご意見をいただいた中で、今の局長のお話にもありましたように、この最終案の中でもう少し修文をしたり、明確化したりしていただくということになって、詳細については、ご意見いただいた方とご相談しながら、最終的には私のほうに一任願えればと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

どうもありがとうございます。それでは、そういう形でこの最終案をとりまとめさせていただきます。

議事の3番目、最後に、社会資本整備重点計画の記載ぶり、小委員会最終案についてということがございます。これについても資料をご説明願いたいと思います。

【鉄道企画室長】 それでは、資料4でございます。社会資本整備重点計画の記載ぶり、最終案ということで、かれこれ3回目になりますので、詳細につきましては省略させていただきます。前回までご議論いただきましたとおり、かつての5カ年計画にかわるものがございますが、次期重点計画に鉄道整備について定性的にどういう方針を盛り込むかという趣旨でございます。前回、5月18日の第2回小委員会の場におきまして、委員の方か

ら1点ご指摘いただきました。その1点のご指摘と申しますのが、この中で、駅の整備に関するものでございまして、1つが、一番広い「活力」という枠の中で、具体策が3つ並んでいますけれども、そのうちの2つ目に地方鉄道に関する言及として、「地域の社会経済活動を支える地方鉄道の活性化及び駅の改良を推進する」という文言と、同じくそれにパラレルになる形で、都市鉄道に関する文言として、一番下に具体策として「都市鉄道ネットワークの充実を図り」等々とあって、最後に「駅の機能の高度化を推進する」とあります。これは、前回お示した案の中では、双方につきまして駅の改良という言葉を入れておりましたが、都市鉄道の場合は、地方鉄道とまた違った意味合いがあるということで、むしろ利用の高度化、機能の高度化とすべきではないかということでご指摘いただきました。それを踏まえまして、都市鉄道につきましては、やはり機能の高度化のほうが言葉としてふさわしいだろうということで、最終案の中ではこの部分を機能の高度化という表現に変えてお示ししている次第です。

以上でございまして、それ以外につきましては、前回と同じ案を示させていただきます。

【委員長】 ありがとうございます。何度もご説明いただいていますけれども、要するに重点計画、今はアウトカム指標になっていて、アウトカム指標を組み立てる内容について、小委員会としてお諮りしているということで、若干修正をして、最終案をまとめていただきました。これについてご意見、ご質問等はいかがでしょう。

【委員】 確認みたいな話で恐縮なのですが、前回の平成15年の「社会資本整備重点計画」の「活力」の項目の中に、「ボトルネック踏切約1,000箇所を平成22年度までに半減することをめざした立体交差化等を進める」という表現があるのですが、今回の資料の中のこの大きなまとめの項目だけだとなかなか読めないのですが、ぜひ細かに書いていく段階では、やはり立体交差化というのは鉄道事業者にとって、事故が減るという意味で非常に大事な事業なので、ぜひそれはお願いしたいと思います。

【鉄道企画室長】 ご指摘ありがとうございます。基本的に、今のこの「活力」の中で、そのご趣旨を最終的な重点計画には反映させるということでやらせていただきますので、その点ご理解いただければと思います。

【委員長】 そのほかにいかがでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、今の点をご確認した上で、今回のこの案を小委員会として了承したということにさせていただきますが、よろしゅうございますか。

ありがとうございます。それでは、ネットワーク・サービス小委員会として、この案を

了承したということにさせていただきます。

これで、本日の議事3つについてはすべて終了いたしました。最初のお約束で、何か全体を通じてご発言があれば今、承りますが。よろしいですか。それでは、議事はこれで終了ということになりますが、事務局から最後に連絡事項等、ございましたらお願いいたします。

【鉄道企画室長】 本日は、大変有益なご議論をいただきましてありがとうございます。次回でございます、6月19日、1週間後になりますが火曜日の15時半から、今度は小委員会ではなくて第3回鉄道部会ということで開催させていただきます。本日、ご審議いただきましたご意見を踏まえて修正した、小委員会としての中間とりまとめの案、それから今、ご議論いただきました社会資本整備重点計画の記載ぶりの案、この両者につきましてご審議いただく予定でございます。また、先ほどちょっとご紹介させていただきましたとおり、技術・安全小委員会の検討状況の中間報告につきましても、この場でご審議いただく予定になっていまして、ぜひご出席、よろしくお願い申し上げます。

また、19日の部会以降のこの小委員会の開催計画につきましては、現在事務局で検討、調整させていただいているところでございます。また、各委員にご案内させていただきます方針でございますので、どうぞよろしくご理解のほどお願い申し上げます。

それでは、本日はこれにて閉会とさせていただきます。どうもありがとうございました。

【委員長】 どうもありがとうございました。

了