

交通政策審議会 陸上交通分科会 鉄道部会
第1回東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する小委員会

平成26年6月5日

【堀内都市鉄道政策課長】 それでは定刻となりましたので、ただ今から「第1回東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する小委員会」を開催いたします。委員の皆様方には大変お忙しいところお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。冒頭の進行をしばらく務めさせていただきます、鉄道局都市鉄道政策課長の堀内でございます。本日出席の委員等の御紹介は名簿の配布にて代えさせていただきますと思います。非常にお暑いので、背広を着ていらっしゃる方は、ぜひ楽な格好にいただければと存じます。議事に入ります前に、家田委員長から御挨拶を賜りたく存じます。

【家田委員長】 皆さん、暑い中、どうも御苦勞様でございます。これから小委員会を始めさせていただきます。挨拶ということでございますけども、部会でほとんど同じメンバーでやっていますし、繰り返しを避けてひと言だけ言うと、オリンピック・パラリンピックまであと6年。その間にやるべきことというのは当然あるわけで、それを考えると、我々の勉強というのも、かなりスピーディーにやらなければいけないので、一つお願いしたいと思います。それからまた今日は大雨も降るそうですので、なるべく迅速な検討をして、なるべく早く終了するというふうにしようと思います。どうぞ御協力をお願いしたいと思います。以上です。

【堀内都市鉄道政策課長】 それではこれから議事に入りますので、以降のカメラ撮影については御遠慮ください。

それではまず、最初に段取りの方でございますが、事務局より定足数についての御報告をさせていただきます。本日は交通政策審議会令第8条第3項に基づく委員の過半数の御出席をいただいております、定足数を充足しておりますことを御報告申し上げます。

次にお手元の資料を確認させていただきます。本日の資料は議事次第中の配布資料一覧に列挙しているとおりです。配布漏れ等ございましたら、その都度事務局まで挙手にてお伝えください。

それではこれ以降議事進行は、小委員会委員長の家田先生をお願いしたいと存じます。委員長よろしくお願いたします。

【家田委員長】 はい。それでは早速議事を開始させていただきます。まず(1)ですかね。「交通政策基本計画の策定にあたり鉄道分野で留意すべき事項について」御説明をお願いいたします。

【北村総務課企画官】 それでは、お手元の資料1-1の「交通政策基本計画の策定にあたり鉄道分野で留意すべき事項について」を御説明いたします。1枚おめくりいただきま

して、目次を御覧ください。これは交通政策基本法の条文の順に並んでいるのですが、それぞれ国の施策となっています。16条以降を中心に、それに対応する留意すべき事項の案について1ページ以降でまとめてございます。

1ページ目を御覧ください。「1. 総論」でございます。まず全体の構成としまして、上に枠囲いで留意事項案というものを書かせていただいております。下に参考としまして関連するデータ等を載せております。では中身について御説明をさせていただきます。

まず「1. 総論」でございます。留意事項案としまして、我が国は加速的な人口減少、そして世界でも類を見ない少子高齢化という状況でございます。そういう少子高齢化の先進国である我が国の取組みが世界のモデルケースとなり得ることを念頭に置いて、我々は鉄道に関する施策を推進することが重要である、ということを総論としての留意事項とさせていただきます。

続きまして2ページ目を御覧ください。16条関係でございます。地域鉄道における安全な輸送の確保ということで書かせていただいております。留意事項案でございますが、地域鉄道事業者は、輸送人員の減少、施設の高齢化など厳しい経営環境でございます。こうした中、最重要課題である安全な輸送の確保のために、上下分離の促進等の運営負担の軽減、そして安全性の向上に資するハード・ソフト両面にわたる対策が重要である、ということを書かせていただいております。

続きまして3ページ目を御覧ください。17条関係でございます。ハード・ソフト両面からのバリアフリー施策の一層の推進ということで書いてございます。留意事項案でございます。高齢化社会の到来、2020年のオリンピック・パラリンピックの開催を背景に、バリアフリー化の社会的要請が非常に高まっております。こうした中、バリアフリー法に基づく「基本方針」の目標の確実な達成、そしてさらなるバリアフリー化について、高齢者・障害者等の立場に立ったハード・ソフト両面からの取組みが重要、また、その際には利用者の理解と協力も必要である、と書いております。また、ホームドアの関係でございますが、ホームにおける旅客の接触・転落事故が増加しております。このためホームドアの整備を着実に推進するとともに、新たなタイプのホームドアの技術開発を推進することが重要である、とさせていただきます。

続きまして4ページ目を御覧ください。18条関係でございます。都市鉄道における輸送サービスの質の向上等ということで、都市鉄道は大都市の経済社会活動を支える重要な社会インフラです。既存の鉄道施設の有効活用等による都市鉄道ネットワークの充実や、速達性の向上を図っていくことが重要です。また、引き続き残る激しい混雑、慢性化する遅延や輸送障害、こういったものに対応するために、線路や駅施設の改良の推進等のハード面の取組み、また運行情報の提供やオフピーク利用の誘導等、ソフト面の取組み、これらの取組みを併せまして、快適で安定して鉄道輸送サービスを提供していくことが重要である、とさせていただきます。

続きまして5ページ、19条関係でございます。空港アクセスの一層の改善でございま

す。国際的な都市間競争は激しさを増しております。国家戦略特別区域の活用も含めまして、我が国の都市の国際競争力強化が喫緊の課題となっております。こうした状況で、これまでも空港への鉄道アクセスの改善に取り組んできましたが、我が国の立地競争力を強化するため、都市の中心部と国際空港間のアクセスの一層の改善を図ることが重要である、とさせていただきます。

続きまして6ページ、20条関係でございます。まず1つ目が新幹線ネットワークの着実な整備でございます。整備新幹線とリニア中央新幹線の整備は、地域間の移動時間を大幅に短縮し、我が国の産業や社会に大きな影響をもたらします。このため、整備新幹線の完成・開業に向けて着実に整備を進めるとともに、リニア中央新幹線につきましては、建設主体であるJR東海による整備が着実に進められるよう、必要な連携、協力を行うことが重要である、としております。

続きまして7ページ、同じく20条関係でございます。広域的な鉄道ネットワークの充実でございます。我が国の地域の活力向上のためには、幹線鉄道及び地域鉄道の活性化とともに、新幹線網も含めた鉄道間の連携を図ることによって、広域的な鉄道ネットワークの充実を図ることが重要である、としております。

続きまして8ページを御覧ください。21条関係でございます。まず1つ目が鉄道事業の基盤強化でございます。鉄道事業の安定的な運営は、鉄道の機能の確保等に資するものであることから、事業基盤の強化を図ることは重要です。とりわけ地域鉄道や発足時より経営安定基金等により支援しているJR三島貨物会社につきましては、引き続き様々な取組みを通じまして経営基盤の強化を図ることが重要です。また、鉄道事業の運営において当然の前提となる輸送の安全確保は極めて重要でありますので、引き続きハード・ソフト両面からの安全対策を総合的に推進していくことが重要です。さらに、JR北海道問題等を踏まえまして、鉄道輸送の安全確保に係る保安監査のあり方を見直すことによって、コンプライアンスの徹底、安全風土の構築を含む輸送の安全確保に向けた取組みを促進していくことが重要である、としております。

続きまして9ページ目、同じく21条関係でございます。鉄道技術の維持・継承でございます。現在中小鉄道事業者のみならず大手鉄道事業者においても、鉄道技術の維持・継承が困難な状況となっております。このため国や関係団体等が連携しまして、関係者全体で適切な鉄道技術の維持・継承を図る方法の検討を推進していくが重要である、としております。

続きまして10ページ目を御覧ください。22条関係でございます。まず1つ目が耐震対策等の防災対策の推進です。首都直下地震や集中豪雨等の大規模な災害に備えて、各鉄道事業者は自らの取組みとして耐震対策、浸水防止対策等の防災対策を実施しております。より多くの鉄道利用者の安全確保を図るため、今後とも関係者と連携を図りながら、より一層、防災対策を推進していくことが重要である、としております。

続きまして11ページ目でございます。同じく22条関係の2つ目。災害時における利

利用者の安全確保等でございます。大規模災害時における帰宅困難者対策につきましては、地方公共団体、企業、鉄道事業者等が連携して、適切な役割分担の下、地域ぐるみの協議会などで対策を進めることが重要です。その中でも鉄道事業者においては、利用者保護の観点から、飲料水等の備蓄品の確保等の取組みが必要です。また災害時においても利用者の安全確保が図られるよう、異常時案内ディスプレイによる外国語を含む文字情報の提供など、利用者等の情報提供や誘導について、外国人や視覚・聴覚障害者等にも配慮した対応が重要です。また、その際には、災害時の対応についての利用者等の理解と協力も必要です。さらに、災害により被害を受けた鉄道の復旧についても、鉄道事業者及び地方公共団体の取組みを踏まえ適切に対応することが必要である、としております。

続きまして12ページでございます。23条関係でございます。鉄道における省エネ化及びモーダルシフトの推進です。鉄道は他の交通機関と比較して環境負荷の少ない交通機関です。このため鉄道の利用促進に向けた利用者の利便性向上、貨物鉄道輸送へのモーダルシフトの推進に向けた取組みを進めることが重要です。加えて、鉄道自体のさらなる環境負荷の低減に向けまして、エネルギー効率のいい車両の導入、省エネ設備の導入の促進、それとともに環境性能の向上に資する鉄道システムの技術開発の推進が重要である、としております。

続きまして13ページ、24条関係でございます。鉄道同士及び鉄道と他の公共交通機関との連携強化でございます。公共交通がネットワークとして機能するためには、鉄道も含めまして各公共交通機関の間における連携が必要です。これまでも鉄道事業者はピクトグラム等の導入等案内表示の充実に向けた取組みを行ってきておりますが、鉄道同士及び鉄道と他の公共交通機関とのさらなる連携強化に向けまして、引き続き案内表示の連続性の高度化を徹底する他、ICカードの導入支援、駅における乗継ぎ円滑化、鉄道とバス・タクシー等の連携、そういった取組みの推進をすることが重要である、としております。

続きまして14ページを御覧ください。24条関係でございます。鉄道施設の戦略的な維持管理・更新の推進です。鉄道について、橋梁やトンネル等の構造物は高齢化しておりますが、適切な維持管理を行うことにより、長く使用することが可能です。このため鉄道事業者におきましては、構造物の維持管理に係るデータベースを活用して、戦略的な維持管理・更新を推進していくことが重要です。さらに国土交通省では、インフラ長寿命化計画を策定したところでもありますので、これら維持管理・更新が適切であるかについて、引き続き保安監査等を通じて確認する。そういったことが重要である、としております。

続きまして15ページ、25条関係でございます。まちづくりと一体となった鉄道等の整備でございます。鉄道等は各地域のまちづくりの中核となる公共交通インフラです。このため、住民にとって利用しやすい公共交通ネットワークを実現していくため、まちづくりと連携した駅の設置・改善、駅空間の高度化、LRTの整備、そういったまちづくりと一体となった鉄道等の整備が重要です。さらに、都市における開発等と的確に連携した路線・鉄道駅の展開も重要である、としております。

続きまして16ページを御覧ください。26条関係でございます。観光立国実現に向けた鉄道の活用及び訪日外国人を含む観光客の鉄道利用環境の一層の改善でございます。昨年1,000万人を超えまして、2020年に向けて2,000万人の高みを目指すこととしております。これを踏まえまして外国人の満足度を一層高めるため、多言語対応の改善・強化等によるスムーズな情報取得を促進するとともに、我が国の豊かな文化や魅力を活かした旅行商品の開発、移動の円滑化に寄与するICカードの普及等を促進することが重要である、としております。

続きまして17ページでございます。これは全体的な話でもございますが、鉄道事業者と関係者の連携促進です。鉄道には、鉄道事業者のみならず、利用者、自治体、他の公共交通機関等多様な主体が関わることから、効率的に取組みを推進するためには、関係者の連携・協働が必要です。このため関係者が集まる協議会等の場を通じて、連携・協働が円滑かつ積極的に行われるようにすることが重要である、としております。

続きまして18ページを御覧ください。鉄道に係る技術開発の推進でございます。近年の天災・事故を受けた安全・安心に対する関心の高まり、深刻化する地球環境問題への対応、人口減少による旅客や技術者の減少、そういった鉄道を取り巻く課題は多岐にわたっております。これら多岐にわたる課題の解決を図るため、安全性の向上、環境性能の向上、防災・減災、高齢化・老朽化対策、維持管理のコスト低減に資する技術開発、また、そういった技術開発以外に、フリーゲージトレインの技術開発のさらなる推進、こういったものが重要である、としております。

続きまして19ページを御覧ください。30条関係でございます。鉄道システムの海外展開の推進でございます。相手国の経済・社会発展、二国間関係の強化や地球環境問題の解決へ貢献、また、競争を通じた我が国鉄道産業の維持発展や技術継承を図る、そういった観点から海外展開の推進は必要です。このため、政府間関係の構築・深化、新たに設置される株式会社海外交通・都市開発事業支援機構を活用した海外市場への参入促進、民間企業への運営型事業への参入促進、国際標準化の推進、こういったことを図っていくことが重要です。その際には、海外展開の経験の蓄積が国内の鉄道事業の進展をもたらすという効果にも留意する必要がございます。

続きまして最後になります。20ページを御覧ください。第10条、第11条関係でございます。鉄道事業者及び鉄道利用者の協力及び理解でございます。鉄道が公共交通機関としてその機能を十分に果たすためには、鉄道事業者と鉄道利用者双方の協力と理解が必要です。このため、鉄道事業者はサービス提供主体としての業務を適切に行うとともに、情報の提供等の協力を努め、鉄道利用者は自ら実施可能な活動に主体的に取り組むとともに、鉄道への協力と理解に努めることが重要である、としております。

以上が交通政策基本計画の策定に当たり留意すべき事項になります。

続きまして、資料1-2を御覧ください。前回鉄道部会で御指摘がありました件について、宿題事項として整理をさせていただいております。まず1ページ目を御覧いただければ

ばと思います。首都圏の主な鉄道駅の利用者数を表したものです。1万人、10万人と、いろいろ数字出てきておりますが、どういった駅がそれに該当するのかというのが分かりにくいということで、整理をさせていただいております。10万人以上というのが、ホームドアの設置を目指しているところがございますが、赤色の駅が10万人以上の駅になります。続きまして耐震対策、1万人以上ということでやっておりますが、それが、黄色が1万人以上10万人未満というところがございます。最後にバリアフリーが3000人以上ということで進めておりますが、青いところが3000人以上1万人未満で、白いところが3000人未満となっております。首都圏でいきますと、ほとんどの駅が3000人以上。そして山手線でいきますと、ほとんどの駅が10万人以上ということになろうかと思えます。

続きまして2ページ目を御覧ください。バリアフリーについて、どこまで進捗しているのか、そういったことが分かりにくいという御指摘がございました。そこで整理をさせていただいております。全国でいきますと9500弱の駅がございます。そのうち3000人以上の駅は40%程度となっておりますので、40%についてまずは進めているという状況でございます。ただし参考で書いておりますが、23区内を見ますと、先ほどの地図にもありましたように、3000人以上の駅がほとんどとなっておりますので、これを進めていくということになります。下に、バリアフリーの3000人以上の今までの進捗状況と、あと今後の見通しについてグラフで表しております。

続きまして3ページ目を御覧下さい。ホームドアの設置割合について、事業者ごとに出せないかという御質問がございましたので、それについて整理したものでございます。10万人以上の駅に対しましての設置割合がパーセントで書かせていただいております。事業者によって、それぞれ100%だったり、まだ取組みを始めたばかりというところ、いろいろございますけれども、状況としては、この様になっております。

最後に4ページ目を御覧ください。LRTについての資料がないじゃないかといった御指摘がございましたので、遅ればせながらLRTの現状について整理をしたものを添付させていただいております。路面電車、LRTの全国の分布状況としまして、現在国内では19の事業者が運営しております。主な軌道事業者の現状としましては、やはり赤字の会社が多いのかなという状況でございます。日本でLRTの整備が進まない要因としましては、関係者間の合意形成に時間がかかるということや、コスト負担、あと導入空間の制約といったものがございます。そんな中でも、LRTの導入を進めるために、いろいろと我々も施策を打っております、その下に予算措置・税制措置をはじめとしまして各種支援策を書かせていただいております。

私からの説明は以上になります。

【家田委員長】 はい。御苦労さまでした。それでは、ただ今の資料1-1と1-2につきまして意見をいただくようにしましょう。これは、交通政策基本法が昨年12月にできて、条文に対応する格好で、今策定中の、作業中の基本計画にどんなことを盛り込むかと

いうのを、鉄道サイドからの意見ということで下資料を作っただいて、それを皆さんの御意見を加えるなり減らすなり、モディファイするなりしていただければという趣旨でございます。

基本計画への取り込み方としては、基本計画の能書きみたいなのを書くところと、今もやっているけれどもこれからもっとやるといったところと、これから新しくやっていくというところがありますよね。そうすると、例えば、2ページの地域鉄道における安全な輸送の確保、その留意事項というのは、能書きみたいなところに書くネタを出して、そしてこの下に書いてある幾つかの具体策みたいなものが今進めているもの、あるいは今後進める、今後新たにやるものという理解ですね。では、そういうふうなものとしてお考えいただけます、御意見があればお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

文言自身は最終的に交通政策基本計画のほうでモディファイされるので、事柄的なところで、ぜひ御発言いただきたいんですが。

【竹内委員】 竹内です。1点のみです。一番最後20ページのところですね。交通政策基本計画の最後のところに、関係事業者の責務及び国民等の役割とありますが、ここでは鉄道利用者の協力及び理解と書いてあります。特にその留意事項の2行目、輸送サービスの提供主体である鉄道事業者と受益主体である鉄道利用者が相互の協力となっています。これはもちろんそうだと思うのですが、受益者と言うと鉄道利用者だけではなく、もっと広い意味で国民も含まれる気もするのですよね。国民がどうやるか、責務があるかという話ですから。

となると、例えば鉄道利用者以外の人たちにも協力を求めるということ、あるいは連携をしましょうということについても、責務はあつてしかるべきだと私は思っています。例えば大きな駅の駅前のデパートさんとかから駅周辺の買い物客の流動などのいろんなデータを提供してもらって、それを駅前の整備の参考に使うということもあるかもしれませんし、いろいろ考えると利用者だけではない受益者も沢山いて、その人たちも国民の一員ですから、そういう方々にも何か協力を求めるという意味では、鉄道利用者だけに限定することはいいのではないかと気がいたします。

【家田委員長】 ありがとうございます。踏切の利用者とかね。

【竹内委員】 それもありますね。

【家田委員長】 それも、受益者だけではなくて、何と言ったらいいな、原因者みたいなところありますしね。ありがとうございます。他に御意見。もう少しいただいてから、まとめてお答えいただこうと思います。いかがでしょうか。

じゃあ僕も、この最後の20ページのところでちょっと1つ2つ申し上げると、私の理解では、この交通政策基本法の非常に新しいところは、この10条とか11条関係にごさいます、だからそこは少し充実して書く必要があるなと思っているところなのですが、これは鉄道に限らずね。1つは、この文言は大体こういうこと、能書きはそうだと思うのだけど、具体として、主体的に取り組むとともに鉄道への協力と理解に努めることが重要

である。

では具体的に何やるのかというのは、もうちょっと例を挙げたほうがいいと思うので。例えば坂村先生が一生懸命いろんな会社とやっているオープンデータの取組みは1つの取組みだしね。それから東急電鉄が独自におやりになっている田園都市線とか、世田谷線、といったところでやっている、そこの住民の人との一緒にまちづくり活動。鉄道サービス向上活動などの活動があるんですよね。そういうのは、この趣旨をやる具体の例だと思うので。他にもあるかもしれないし、だからそれをどこの会社もやれという意味ではないのだけど、いい事例として、もし書くのだったら書く余地があるのではないかと思います。私は以上です。

他に皆さん、御発言ございませんか。

【羽藤委員】 5ページ目の、空港アクセスの一層の改善というところで、災害等も含めて多重的なアクセスを確保するということが、東京と国際的な関係を強化するにしても、東京の中のたくさんの目的地とつなぐにしても、そういった空港と都心の多重的なネットワーク確保といった観点が必要じゃないかなということが、これが1点です。

次に11ページ目の、災害時の利用者の安全確保という点でいくと、備蓄とか飲料水とかいう話書かれてあります。非常用電源のような話は、災害時には水と電気というところが一番基本になりますので、首都圏では駅がやはり拠点になりますので、そこにどれぐらい電源が確保されているのかという点で、やはりある程度目標値も持って整備していったほうがいいのかなというのが2点目です。

あとは13ページ目のところで、鉄道同士及び鉄道と他の公共交通機関の連携強化ということで、これだけ見ますと、鉄道とかバス・タクシーとかということで、公共交通同士の結びつきを強めるということで書かれてあります。例えばバスを考えると高速バス等もございまして、私には高速鉄道と高速道路の結節をもっと良くすることで、より日本全国、公共交通のネットワークでより高速に動けるという気もします。そういう鉄道と高速道路の連携性を高めるといった視点も、連携強化のところでは大事ではないかなという気がいたしました。

あとは19ページ目のところですね。鉄道システムの海外展開の推進ということで、鉄道プロジェクトをどんどん国際標準化していくのは重要だと思います。その際に、海外の人材等も含めて教育をどうしていくかが重要だろうと思います。要するに鉄道のネットワークを整備したり鉄道事業を国際展開していく際に、やはりソフトパワーと申しますか、技術者同士がどういう関係性を作って広めていくかが大事ですので、鉄道技術教育をできるだけ国際協調をとってやっていくことも、重要になってくるという気がいたしました。以上です。

【家田委員長】 はい。ありがとうございます。他の方、いかがでしょうか。

【加藤委員】 2つあります。1つ目は、竹内先生と家田先生が、少し言っておられたことですが、利用者の責務の1つとして、調査への協力があるという点です。最近、交通調

査などをするときには困っているのは、アンケート調査になかなか回答してもらえないことです。利用者の方々が積極的に自分たちの行動データを提供することが、結果的にサービス改善につながるということについて、もう少し説明があってもいいという気がしました。

2つ目は、鉄道の持つ役割の中に、都市の生産性を向上させる効果があるとか、一人あたりGDPを増加させる効果があるというようなことを取り上げて良いのではないのでしょうか。これについては、恐らく空港アクセスの文脈でも、国際競争力向上という言い方で、読み替えられている可能性があるのですが、もっと直接的に、鉄道が、国、地域、都市の活動を活性化させる効果があるのだということを、訴えられないかと思いました。さらに言えば、鉄道には雇用を生み出す効果だってあるはずですので、そのような鉄道の効果はもう少し例示的に説明していいと思います。以上です。

【家田委員長】 他にはありますか。

【大原委員】 土木研究所の大原です。11ページの災害時における利用者の安全確保等について、コメントさせていただきます。右側に鉄道事業者に求められる役割ということで3つ挙げられておりますが、ここには鉄道関連施設の空間提供の話は載っていません。災害時には、やはり駅から滞留者が出てきますので、その人たちをどこに収容するかというのが問題になります。ここには自治体が指定する一時滞在施設へ、と書いてあるんですが、東日本大震災のときから、やはり駅の施設の一部である通路とか安全性の高い部分については滞留者に開放していただけないだろうかという議論が続いていると思います。そういうのを考えますと、危険でない箇所の施設に関しては災害時に滞留者を受け入れる余地はあると思うので、ぜひそれについても検討していただけたらと思います。以上です。

【家田委員長】 はい、ありがとうございます。他には御意見ありますか。富井先生、どうぞ。

【富井委員】 ちょっと今までの意見と一部重なりますけど、前回の鉄道部会で、浅野先生からWi-Fiを使って得られるデータをどう使うかを検討したらいいのではないかという話がありました。あれでちょっと思うことがあるのですけれども、最近、ダイヤが乱れますと、事故が起こったときに、大体ほとんどの人は経路を検索して、どこが動いているとか、迂回ルートはどこか、ということをやりますよね。あのデータは、実は、経路検索の会社は持っています。あのデータをうまく使うと、どこに帰りたい人がどこにどれくらいいるかがわかるはずですが、そういう最近になって取れるようになったデータを使って案内をするというような、そんなことも例示に含めてもいいのかと思います。

それから国際の関係で加藤先生がおっしゃいましたけれども、最近、この国際協力について、ちょっと相談を受けることもあるのですけれども、加藤先生は教育という話をされて、私も全くそのとおりでと思うのですが、それに加えて何か資格を与えるとか、そういうことがあってもいいのではないかと。つまり海外のコンサルタントをやっている人は大体ドクターを持っていてバリバリやっているわけで。日本というのは、たたき上げの人間が束になってかかっている、そうするとどうしても先方の国からは、片やドクター、

こっちは何だ高卒か、みたいな話があつたりしますが、それを何とかしてあげるような、そういう支援はないものかというふうに思います。だから教育は本当に重要ですけど、そういう見かけと言いますか。見かけと言ったらちょっと言い方がよくないかもしれませんが、そういうようなこともあればいいかなと思いました。以上です。

【家田委員長】 はい、ありがとうございます。では山内先生で一旦区切ることにしましょう。

【山内委員】 ありがとうございます。鉄道事業者の基盤強化というのが8ページにあるのですけれども、内容的には、J R 三島会社の支援措置と安全の問題。特に北海道は安全の問題でそういうことがここに挙げられているのだらうと思うのですけれども、それともう1つ、地域のところで上下分離使いながらというのが2ページですかね。事業の支援を行っていく、計画の上で認めて行っていく、そういう話なのですけれども、全体的に鉄道の事業の問題と言いますかね、経営の問題というのは鉄道会社の問題というのが余り出てこないというのが印象で、例えば地域の問題もそうですし、それから都市のまちづくり、それから都市における、今回都市における地域との関連なんていうのは、鉄道会社はかなり自分の経営の中でそれを活かしていこうというところがあるわけですね。これは大都市においても高齢化とかっていう中でとても重要なことだと思うのだけれども、そういうところは少し全体の論点の中で出てきていないなという感じがします。

これから鉄道の計画を作ったり、あるいは鉄道をこうすべきだと議論するのだけれども、基本的にみんな民間会社なので、それをどういうふうに社会に役立てていくかということは、民間会社がどういうふうに経営していくかということと、それから社会の何が求められているか、その接点のことについて少し議論が必要なのかなという印象を受けました。以上です。

【家田委員長】 はい、ありがとうございます。それではとりあえずここまで出た御意見につきまして、承っておいて反映すればいいということも多かったと思うので、1つ1つにお答えいただく必要はありませんので、御質問のようなことと、あるいはちょっと趣旨が分からなかったところとか、そういうところについて御回答をいただけたらと思います。

【羽尾官房審議官（鉄道）】 では簡潔に答えさせていただきますが、概ね、御指摘の順でお答えをさせていただきたいと思います。まず20ページの関係で、何人かの委員の方から、鉄道会社の情報提供をはじめとした鉄道会社自身の協力と利用者の方々の協力あるいは理解、そして責務ということに関する指摘を頂きましたが、これはおっしゃるとおり、サービス提供主体としての鉄道会社、及びそのサービス提供を受ける利用者に限った趣旨ではなくて、おっしゃったような事例もありますので、そういったものも含めたような表現で検討して、記述を変えていきたいと思います。

それから、具体例を、もう少し書いた方がいいのではないかという御指摘もいただきました。これは、今回、交通政策基本法で初めてこういう形が明確に書かれたものでありまして、これから事業者さんの方においても、こういう趣旨を踏まえながら取り組んでいた

だく、そして利用者への啓発活動あるいは利用者への理解活動、例としては、この下のパンフレットの例などもありますが、こういったことをきちんと取り組んでいきます。まさにこれから走りながら具体論は整理していきたいと考えておりまして、若干抽象的になっているところはお許しいただければと思います。

それから空港アクセス、5ページのところでございます。空港アクセスの5ページのところにつきましては、今までは、少なくとも1本目のアクセスすら十分じゃなかったということで、まずそれをできるだけ短い時間で、あるいは便利に使えるようにというふうに整備を進めてまいりましたが、まだそうは言っても、例えば右下にありますように、都心から成田まで世界のレベルで40都市中31位と、こういうレベルですし、羽田と都心も20位前後という感じでありますので、引き続きその努力を続けますとともに、さらにそれを短時間で結ぶようにしていくことが課題です。羽藤先生からもありましたように、多重系で整備することで、さらに利用者の選択の余地も広がり、個々の利用者にとっても時間短縮につながりますので、そういう観点も付加して考えていきたいと思っております。

11ページの防災・災害対策でございます。1つは非常用電源の話、それから大原先生からは場所の提供の話がございました。ちょっとここは、まだ右下の資料も、とりあえず現時点で取り組んでいるものを整理しております。非常用電源も非常に重要な話でありますし、そして場所の提供も重要ではありますが、一方で鉄道事業者にとっては、まず震災時などにおいても鉄道輸送を回復させて走らせるということが第1でありまして、そのこの関係で、まさに危険でない箇所と大原先生もおっしゃったように、どういう部分が提供できるのか、一方で、利用者との関係というのは整理すべきこともあると思いますので、そういった点を今、どこまでできるというのを私も答えられない部分もあるし、ちょっと引き取りまして勉強してみたいと思います。ただ目的としておっしゃる御指摘はよく分かっているところでございますので、そういう方向で、どこまで可能かというのを考えたいと思います。

それから13ページで、他の交通機関との連携でございますが、ここでは鉄道とバス・タクシーというふうに、いわゆる全体的に書いておりますが、まさに高速鉄道と高速道路、あるいは普通の都市鉄道と高速バス、こういった連携は大事であります。例えば昨年も京都で阪急電車の駅を作りまして、その真上に高速バスの停留所を作って、阪急電車を降りて高速バスで京都の北部に行けると、こういったことの実現をし、利用者も増えていたりしていますので、そういったものも十分視野に入れて、この表現もまた考えていきたいと思っております。

それから海外への展開、19ページで、海外の人材の教育が大事だということは、私もそのとおりだと思っております。資格の付与までは、ちょっとまだいっていませんが、実は例えば台湾の新幹線などは、これ日本が受注して日本のシステムで走っていますが、これも台湾の技術者あるいは要員を日本に連れて来て、そこで教育をしたり、あるいは日本のJRの社員が台湾に行って教育するというふうになっていきますし、インドネシア

でも中古の車両をJR東日本が今度売るようにしていますが、それもインドネシアにJR東日本の社員が行って、インドネシア人の社員の教育をしていますし、こういったことが重要だと私どもも認識しています。そして、まさにこれからこの海外展開で他国との競争の中で考えますと、日本はそういうことができるということが、優れている面でありますから、そういった強みを生かしていきたいと思っております。ちょっとコンサルにつきましても、実はこのコンサルも、今、例えば日本コンサルタンの設立ですとかいろんな整備をして進めたばかりでありまして、これから、そのコンサルタントの能力も他国に負けないようにしていこうという状況であります。そこで、おっしゃったように、コンサルタント要員の資格がどのように制約になっているかなどについては、ちょっともうちょっと勉強してみたいと思っておりますが、御指摘も十分勘案して勉強していきたいと思っております。

それから加藤先生のほうから、行動データを含めアンケートへの協力などの協力。これもどこまで具体的にこの留意事項で書くかではあります。関係者の協力として、そういったものを反映できるようにしていきたいと思っております。ただ、持っているデータの使い方という留意事項もまたございますので、そういった点も留意しながら整理していきたいと思っております。

それから鉄道の役割を踏まえて「競争力」という観点で今の記述では整理していますが、地域の活力アップ、あるいは雇用の効果といったものについては、もう少し例示的に、いわゆる都市の生産性向上と言ったことも含め、これはちょっとどういう表現ができるかを考えていきたいと思っております。その際には、そういう御指摘も私どもも大事だと思いますし、現に鉄道もそういう効果を発揮しているということもありますから、そういったものを数値的にも確認しながら踏まえていきたいと思っております。

さらにもう1つ、Wi-Fiデータを活用して、災害時あるいは列車の遅延時にももう少し活用していけないかという点もございまして。これも遅延時における対応というのは非常に大事で、これからこの審議会、2年にわたる審議会の中でも、その点は十分焦点を当てて議論されることになると思っております。そういった中の方策として、Wi-Fiなどの情報ツールの活用というのも視野に入れていきたいと思っております。

最後に、事業基盤の強化というところであります。ここも山内先生から御指摘がございました。要は「経営」という観点と、そして鉄道の社会への貢献、あるいは社会に対する効果と、こういったものをどう位置づけるかということでありまして、ただ、交通政策基本法のこの各条の整理は鉄道に関する施策の項目の整理と若干うまくフィットしないものですから、地域鉄道の書き場所とJR北海道の書き場所がこのように分かれざるを得ないと考えています。こういうところは御理解いただきつつ、そういう視点も入れるような工夫をしてみたいと思っております。ざっとでございますが、以上です。

【家田委員長】ありがとうございます。交通政策基本法は、もちろん年限付きの法律ではなくて基本法ですけども、交通政策基本計画の方は実は社会資本整備計画と合わせて、あと7年でしたでしょうか、限られているので、そこくらいのターゲットだということはお

含みおきいただきたいと思います。

加えて御発言ございますか。岸井先生。他にもございますか。矢ヶ崎先生。大原さん。では手短によろしく願いいたします。

【岸井委員】 簡単にいたします。各所に鉄道事務所と関係者の連携を書かれているのは大変結構なことだと思います。それが象徴的なのが最後のほうに出てくる17ページであったり20ページであったりということではあるのですが、その前にも防災であったり、他の交通機関との連携であったり、いろいろ書いてありますね。ただ、協議会等とかの仕組みが入っていたり、入っていなかったりではっきりしません。そういう仕組みをどう作るかというのはすごく大事で、一度、横並びに整理されて、ひとくくりでもいいのではないかなと思うぐらいです。それは大変大きな柱ではないかという気がいたしました。一度ここで書かれている連携の場を、ずっとこう御整理いただくといいのではないかなと思いました。以上です。

【家田委員長】 では矢ヶ崎さん。

【矢ヶ崎委員】 16ページの観光について簡単にコメントさせていただきたいと思います。留意事項の案の中で書かれている文章から受ける印象だと、外国人をとにかく日本の中で円滑に移動させましょうというメッセージが非常に伝わってきて、これはこれで大変素晴らしいことだと思っております。加えて鉄道自体にも魅力があるのだと、日本には大変速い鉄道と、ゆったり行く鉄道と両方あるわけですけれども、それら自身も魅力なので、その2つの方向があるのだということを留意事項案の囲みの中にも反映させていただけたらいいかなと思っています。具体的に、図が3つ並んでいますけれども、真ん中の図のところには書いてあるのですけれども、囲みの中にも反映させていただければと思っております。

またもう1つ、移動の円滑化ということも御指摘いただいて、これも非常に重要なことですけれども、特に一般観光客の移動の円滑化のことだけではなくて、MICE、国際会議やそういったビジネスの需要で入ってくる、海外からの学者の先生とかですね、そういう方々もかなり多くなっていますが、そういう方々というのは、ジャパンレールパスなんかを使って新幹線に乗るのですけれども、のぞみに乗れないので、広島や山口に行くのにえらい時間がかかったとかですね、そういうことも実際によく聞いたりもいたしますが、そういうビジネス需要に関する外国人の移動の円滑化ということの観点も入れていただけたらと思います。以上です。

【大原委員】 ページ10、11ページの、また災害に関するところで追加の意見ですが、ここを拝見すると、首都直下地震とか南海トラフ地震、豪雨などは出てくるのですが、自然災害に関するもののみでありまして、テロとかの人為災害についてのイメージが余り入っていないかなと思いました。特に我が国は、地下鉄サリン事件もありましたし、オリンピックもありますから、こういった人為災害は、不審者とか不審物を検知するシステムがちゃんとあれば抑止できるものですから、そういったテロ対策についても言葉として少し

入れていただいた方がいいのではと思いました。

【家田委員長】 ありがとうございます。他にはよろしいですか。では最後に。

【屋井委員】 言うこともないかもしれませんが。大変結構で、17ページの27条関係で、地域公共交通網形成計画の話は、ネットワークを作っていくのだというふうな計画に作り直していくというは大変重要ですし、大変結構だと思いますので、ぜひ推進をしていただくことによって、この交通政策基本計画との連携、地方部の連携が強化されてくるということで結構だと思いますけれども、岸井さんの御発言もあったりして、LRT等も鉄道という関係でこの中に入ってきているのですね。言うまでもないですけれども、道路空間をどう活用していくかというのは、日本の場合、なかなかそこに今回なんか踏み込むのが難しいところもあるかもしれませんけれども、公共交通、言うまでもなく道路空間との関係の中でネットワークが形成されてきているということもありますし、今後もそういう面では大変重要性が高いので、この協議会、これをどう作っていくかということは、従来もありますが、引き続き、あるいは一層、道路管理者や道路関係との連携を強化して、あるいは乗用車の利用からどう転換するかという根源的なところでどう向かうかというのが、今後より一層明確に行ってくるようなことだと大変結構ではないかなと思って発言申し上げました。特にどうしてくれということでもないですけれども、それを一層推進していただきたいということです。以上です。

【家田委員長】 はい、ありがとうございます。1つだけ加えて発言させてもらおうと、資料1-2で、どこが10万人以上かなと、こういう図が1ページにありますよね。これはね、ちょっとだけ質問だけど、乗り換えの人数は、この人数に入るのかどうか。どうしてそれを聞くかって言うと、例えば北朝霞というのは、これ東上線と武蔵野線、違う会社だから乗降人員になりますよね。だけど武蔵浦和はJRの中だけだから、降りないから乗降人員少なめになるはずで、という面がないかなと思います。そうやって見てみると西国分寺などでは、あれ、っていうところがあったりする。新松戸とか。そのところが単純な質問です。

それから同じく単純な質問でホームドアのこの設置率だけれども、例えば何線も入って、10万人以上の大きい駅になるとホームの数も多い。そうすると、全部できないと1駅完成って言えない1駅なのか、それともちょっとでも着手すると、一応整備済みですということで、1駅に数えているのかで随分様子が違うし、したがって何線も持っているような駅っていうのは、前者の数え方なら、達成率はすごく低くなってしまいますよね。その辺、単純な質問だけど教えてくれたらなと思います。

それと、連続立交とかですね、駅前広場とか、そういう道路や都市事業との整合の中で、いろいろと努力してきたこと、あるいは今も進行中のものもあると思うのだけど、それはどこか明瞭に出てきたかどうか、教えていただけたらと思います。それでは以上、ここまでについて、お答えいただけたらと思います。

【羽尾官房審議官（鉄道）】 事実関係は後で担当のほうからお話ししますが、まず、御指

摘いただいた点で、特に岸井先生あるいは屋井先生からありました「連携」につきまして。これは交通政策基本法の中でも、これから公共交通機関がそれぞれ個別にやっているだけでは、人口も減っていく中で経営の観点も含めて、いろんな他の公共交通機関との連携が大事であるとされています。また利用者にとっても、その既に出来上がりつつあるネットワークを、さらに機能向上させて連携をしていくというのは求められているところでもありますので、私どもも鉄道事業者と他の鉄道事業者、あるいは鉄道事業者と他の公共交通機関、そして鉄道事業者と道路等との連携も非常に大事だと思っています。その意味で、大事だと思っているので各所に留意的に書いているので分かれてしまっている感を与えたかもしれませんが、そういう意味で大事だという点で認識をしておりますので、ちょっと整理の仕方はまた考えていきたいと思えます。

それから観光の関係で、ここに書いている外国人の移動の円滑化というのは大事であるということで、この16ページなども書いていますが、もちろん矢ヶ崎委員の御指摘のように列車自体の魅力、これも欄外にはちょっと書いていましたので、それはきちんと明記していくようにどいしていきたくと思っていますし、決してそのことは疎外しているものではありません。現に鉄道会社においても「ななつ星 in 九州」をはじめ、あるいはJRやその他の会社も今取り組み始めておりますので、そういったこともきちんと念頭に置きながら記述していきます。また、MICEをはじめとしたその他のビジネス需要に対応していくということについても、当然ここでは、そういった方々の移動の円滑化というのも当然認識はしているつもりであります。何となく観光客を中心に書いているような感じに取られてしまっているのかもしれませんが、その表現は考えてみたいと思えます。

それから、災害対応というのは、もちろん自然災害のみならず人為災害も含めてというのは、これは私ども認識しておりますので、その表現が足りない部分は改めていきたいと思えます。

あとバリアフリーの関係の家田先生からの御質問は担当からお答えします。

【高乗都市鉄道政策課駅機能高度化推進室長】 家田先生からの、数字の取り方についての御質問でございますが、まず駅の利用者数につきましては、先生の御指摘のとおり、こちら改札を出た利用者ということでございますので、乗り換えの方というのは実はここに含まれておりません。したがって、御指摘のとおり、例えば西国分寺のようなJR同士の乗り換えが多いところというのは、ここ以上に実際はいらっしゃるということでございます。

あと、またもう1点目のホームドアの設置駅の取り方でございますが、こちらも実は、幾つかあるホームのうち1つでも付いている駅については、とりあえずホームドア設置駅ということで整理はしております。一方、国交省のホームページにおきましては、ホームドアを設置しております駅の全てについて、どのホームに付いているかという情報も出してございまして、その駅のうち全番線に付いているのか、どの番線が付いているのかが分かるということにはなっております。

【家田委員長】 はい、ありがとうございます。

【羽尾官房審議官（鉄道）】 最後に、家田委員長からお話ありました、連続立交あるいは駅前広場、こういったものの推進というのも引き続き大事だと思っています。それはまちづくりと一体となった鉄道等の整備という15ページの中で、明確的には書いていませんが、都市における開発などとの的確に連携した路線、鉄道駅の展開も重要だと、こういうことの意味の中では含めて書いております。

【家田委員長】 ありがとうございます。ひと言だけなんですけども、先ほどの乗り換えのところもデータというものが、やっぱり事業者が、何と言いますか、データそのものが社会資本で・公共資本であるというふうにと考えると、今のような乗り換えの人数というのがカウントされて、より適正な10万人以上というのは、本当はどこなのかということが分かりますよね。これが、事業者だけでやっているという話なら別にだからどうってことはないようなものが、そこに何らかの助成であるとか補助であるとかいうことが出るような世界においては、やはりデータの定期提供や公開といったことも、最後のページに書いてあるところにも関係するのではないかと思うので、ぜひ前向きにお取り組みいただけたらと思います。

それではちょっと後ろの都合もございますので、大体御発言は以上ということよろしいですか。途中で申しあげましたように、このままで交通基本計画に入るわけではなくて、これがモディファイされて、いろんな各分野ごとのが混ざって入ってくるので、御趣旨が極力反映されていくように鉄道局でやっていただけるのではないかと思います。よろしいでしょうか。

それでは、この件につきましては、この後、次回の鉄道部会で最終的な議論をいただくというふうになろうかと思えます。

続きまして議事（2）の、「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」に入ります。まずそのうちの1個目の、今後の検討の論点について、につきまして、資料を事務局から御説明をお願いいたします。

【堀内都市鉄道政策課長】 はい。資料2-1を御覧いただければと思います。今後の検討の論点の例についてと。東京圏の都市鉄道についての論点を示してございます。1ページ目に書いてございますように、これにつきましては7日の鉄道部会において「主な検討の視点（案）」について当日いただいた御議論も踏まえて視点ごとに想定される論点を深掘りしたものとさせていただきます。

まず1枚おめくりいただいて、「1. 災害などのリスクへの対応」の論点例でございます。イロハニホでございますが、まず1つ目に、様々な災害などについて、どのようなリスク、脆弱性が懸念されると考えられるか。2つ目に、鉄道施設の老朽化・高齢化に対して、どのように対応していくべきか。3つ目に、災害発生時の帰宅困難者や復旧などに対し、どのように対応していくことが期待されるか。4点目に、災害発生時における鉄道利用者等への情報提供、案内等について、どのような点に留意すべきか。そして全体、上記のリス

クへの対応や期待される役割等を果たすために、どのような備えを講じておくことが必要かということで、ハード・ソフト、総合的に目配りをしながら、どう考えていくかと、こういった論点を考えさせていただいております。

続きまして、次の3ページ目。「2. 快適で安定した鉄道事業サービスの提供」でございます。1つ目に、混雑緩和、特に一部の路線で引き続き残る激しい混雑の緩和対策をどう進めていくべきか。2つ目に、相互直通運転により利便性が向上する一方、拡大する列車遅延への対応をどのように進めていくべきか。3点目に、既存の都市鉄道ネットワークの機能強化、例えば短絡線の整備による速達性の向上や乗継ぎ円滑化などを今後どのように図っていくことが期待されるか。そして4点目に、今後利用者利便の改善・充実ために期待される輸送サービスとして、どのようなものが考えられるかということで、混雑緩和、相直による遅延、さらにネットワーク、乗継ぎ円滑化、こういった部分を論点としてまとめさせていただきます。

続きまして4ページ目でございます。「3. 誰にも利用しやすい都市鉄道の実現」ということで、利用者サービスを重点的に考えさせていただいております。1点目に、高齢者・障害者、子供連れなどにも利用しやすいサービスや情報提供のあり方をどう考えるか。2点目に、ホームドアの普及拡大をはじめ、今後のバリアフリー対策をどのように進めるべきか。3点目にICTなどの最新技術の活用により、利用しやすい都市鉄道をどのように実現していくことが期待されるか。4点目に、多くの人々が訪れる駅などの空間をどのように活用し、質の向上を図っていくことが期待されるか、5点目に、利用者利便の向上に資する多様なサービスと連動した各種運賃についてどのような工夫が考えられるかということで、基本、ソフト対策を中心に、これまで量という点から見ていたのを中心であります。質的な向上をどのように図っていくかと、こんなところが3つ目のまとめでございます。

続きまして5ページ目でございます。「4. 国際競争力強化への対応」ということで、1点目に、国際的な都市間競争が激しくなる中、今後の国際空港アクセスのあるべき姿をどう考えるか。2点目に、中央新幹線、リニアの開通を見据え、品川駅などへのアクセス充実をどのように考えるか。3点目に、国家戦略特別区域の効果の発現を後押しする観点から、都市鉄道としてどのような貢献が考えられるか。4点目に、上記のあるべき姿の実現などに向けて、どのような施策を講じていくことが考えられるかと。こうした形で、空港アクセス、広域ネットワーク、それから広域ネットワークと東京圏の都心部へのアクセス、こういった大きな視点からの御議論を論点として整理させていただいております。

続きまして6ページ目の「5. 観光立国への対応」でございます。これは1つ目に、訪日外国人など東京圏を訪れる人々へのサービス、例えば案内表示、音声案内、公衆無線LAN、企画乗車券などについて、どのような充実・改善が求められるか。2点目に観光による沿線の活性化への協力や、都市鉄道そのものの観光資源としての活用可能性について、どのようなことが考えられるかというふうにまとめさせていただいております。

続きまして7ページ目は、「6. まちづくりや交通モード間の連携」という視点でございます。1つ目に三環状道路の開通や2020年以降の土地利用の変化などにより、都市の姿がどう変化すると想定されるか。2点目に、開発による鉄道利用者の急増等に適切に対応するため、都市鉄道ネットワークの機能のあり方と都市との連携をどのように図ることが考えられるか。またその際の受益と負担のあり方についてもどう考えるか。3点目でございます。人口減少や高齢化などが進む中、地域との連携や都市鉄道の利用促進をどのように進めるべきか。4点目として、鉄道路線間や他の交通モードとの連携や役割分担をどのように強化することが期待されるか。例として、LRT、路線バス、BRTなどとの連携ということでございます。

続きまして8ページ目、「7. 環境負荷低減の推進」でございます。これは2点ございまして、1つは、鉄道車両や駅の省電力化・低炭素化をさらに進める工夫として、どのようなことが考えられるか。2点目に、他の交通モードから環境負荷の低い鉄道への転移を進めるといった観点から、東京圏における鉄道利用をさらに促進する可能性は考えられるか、こういった2点でございます。

最後、続きまして9ページ目の「8. オリンピック・パラリンピック大会への対応」でございます。3点ございまして、オリンピック・パラリンピックに向けてどのような取組みを進めることが考えられるか。2点目は、また、オリンピック・パラリンピックを契機として、どのような取組みを加速・充実させることが期待されるか。3点目は、上記の取組みを進めるにあたって、どのような点に留意すべきと考えられるか。オリンピック・パラリンピックまでと、それときっかけにしてと、その2点を中心でございます。

最後の10ページ目、「9. その他の論点」でございますが、6つございまして、1つ目が、今後の東京圏の都市鉄道のあるべき姿の検討に向けて、全体を束ねるコンセプトをどのように考えるか。2点目に、今後各鉄道事業者が各種取組みを進めるにあたって必要となる財源の確保方策や、鉄道事業者・利用者などの負担のあり方をどのように考えるか。3点目に、今後、どのような新技術の開発が期待され、いかに都市鉄道の運営に活用していくことが考えられるか。4点目ですが、都市鉄道に関わる各関係者による意欲ある提案を促すとともに、かつ、その際に、行政・鉄道事業者・沿線開発事業者など各関係者で適切な役割分担や費用負担が行われるためには、どのような工夫が必要か。5点目に、鉄道事業者によるデータ提供等のあり方についてどのように考えるか。最後に、鉄道利用者や国民の役割及び関連施策への協力等について、どのように考えるか。以上、論点を整理してございます。

【家田委員長】 はい、どうもありがとうございました。これ、前回の鉄道部会、それからその前の年には、別途行ってきた委員会の中でもずっと議論してきたものを整理していただいて、皆さんの御意見も踏まえて論点としたものでございますね。したがって、これが目的だとすると、目的群だとすると、今度は手段を、どんな手段を使って、いつぐらいに、どれとどれをやっつけられるかなど、こういう手段と目的がクロスするような議論が、

これからされていくのだと思います。この2-1だけ議論しても余り始まらないところもあるので、堀内さん、どうでしょう、次の資料も先に説明しちゃってからにしましょうかね。

【堀内都市鉄道政策課長】 はい。ええ。それでは次の資料、資料2-2を御覧いただきたく思います。当面の進め方についてA4の縦長の短冊でございます。「東京圏における今後の都市鉄道のあり方でございます。まず1つ目には、東京圏における今後の都市鉄道のあり方に係る検討課題のうち、国際競争力強化、オリンピック・パラリンピック大会への対応は、喫緊の課題であることから、当面、優先的に検討を進めることとする。」2つ目ですが、「なお、次回以降の小委員会では、まず、空港アクセス等について関係者からのヒアリングにより、その検討状況などの把握等を進め、その後、国際競争力強化、オリンピック・パラリンピック大会対応についての全体的な」、その「の」は余計でございます。「全体的な議論を行う。」※印として、「なお、ヒアリングは、忌憚ない意見交換を行うため、出席者を限定するとともに、非公開で開催する。」以上です。

続いて、資料2-3、ワーキング・グループの設置についてでございます。「1. 東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関し、小委員会における検討を助けるために必要と認める場合はワーキング・グループを設けることが出来ることとする。」「2. WGは、小委員会における議論に沿って検討を進め、状況などを小委員会に随時報告するものとする。」「3. 特に需要の評価や分析、推計手法の検討は、時間を要することから、まずは、これらの検討を行うための「需要評価・分析・推計手法ワーキング・グループ」を設置し、検討を開始するものとする。」ワーキングの委員につきましては、別紙のとおりでございますが、別紙裏になっております。名簿を御覧いただければと存じます。「4. その他のWGについては、今後の小委員会における議論を踏まえ、必要に応じて設置するものとする。」以上でございます。

【家田委員長】 はい。ありがとうございました。従来のこの運輸政策審議会型の答申というのは、どの場所にどういうライン上の新線を作るかなとか、複々線にするかなとかいう、長物がアウトプット型だったのですが、もちろんそういうものも今後手段としてあるだろう、手法としてあるだろうし、駅のようなポイントみたいなものもあるだろうし、もうちょっと違う種類のものもあるかもしれない。多様にあるのでしょうか。その中でもとりわけ、目的からいくと、この空港アクセスなんかが最も急ぐのだなという認識でございまして、それについては、まずはいろんな関係者からヒアリングをして、どういう候補があるのかな、アイデアがあるのかなということを出した上で、それに、その効果や何かを判定できるように需要の分析をしていただく、そういう作業を、この小委員会のもとにワーキング・グループを作ってやるという御提案でございます。

そのメンバーについては、屋井先生に主査をやっていただいて、その他、ここにいらっしゃる4人の方にメンバーになってもらって見ていただくという、こういう御提案でございます。ここまですべてにつきまして御意見や御質問を賜りたいと思っておりますがいかがでしょうか。

なにぶん、ヒアリングやってみないと、どうにもしょうがないというところがあるとは思いますが。

あと私の委員長としての考えで言いますと、ここまでずっと皆さんに議論していただいたことからすると、他にも何か作業としてやるとすると、1つはやっぱり列車の遅延対策。これは、もう極めて重要な課題であって、本当はこれだってね、オリンピックに間に合わせたいものだけど、間に合わせるものは間に合わせるという意味でやる必要があるしね。もうちょっと長くやっていかなければいけないものもあるだろうし。こういうのは、かなり専門的な議論も必要になりますので、この小委員会であらうところが疑問だなというものについて、ワーキングで揉んでいただいて、それをまたフィードバックして、それに基づいて方針を決めるとか、そういう、列車遅延の対策のワーキング・グループというのは、ぜひ作る必要があるなというふうに思っています。この部分は、これまでこういう運営審型のものでも検討をしたことがないものですから全く新しい試みと思っています。

もう1つは、さっき点物と言うか駅物って申しあげましたけど、駅の空間を、どのようなことでこれから考えていくべきか。そしてそれには、先ほど駅に滞留せざるを得ない人の数なんていう話もありましたけども、要は防災というものを非常に念頭に置いたような仕事も関連が多いので、駅空間と防災に関する、やっぱりそういう意味での専門的なところを検討していただいて、またフィードバックしていただくというワーキング、この2つを、少なくともこの需要のワーキングと同じように、なるべく早い時期にスタートする必要があろうかな、なんて思っているところでございます。

さらに言うと、1つ目の列車遅延に関するワーキングにつきましては、やっぱり最も専門性の高い富井先生に主査をお引き受けいただけないものかなというふうに思っておりますし、それから駅空間と災害、防災ですね、につきましては羽藤先生に主査をお願いできたらなというふうに考えているところでございます。

それからまた小委員会のメンバーにつきましても、ぜひ大いに汗をかいていただく、今日も大変暑いので汗をかいていただいておりますが、各自1つはワーキング・グループに入っていたらこうというふうに運用して、どっかしかで汗をかいていただくというふうにしよと思うので、そのメンバー配分につきましては、また、今、主査をお願いしようかななんて思っている先生にも御相談しながら、最終的に、皆さんの御了解をいただいて、でやったらな、なんて思っています。需要のワーキングが、比較的ミッションがはっきりしているので先行しますけども、他のものにつきましても、何がミッションかというのが、この小委員会レベルではっきりし次第着手していただければ、そういう若干の準備期間が要ると思いますけど、そんなふうに考えているところでございます。

それじゃ、私も含めて、私の補足説明も含めて、今の資料2のシリーズの説明が終わりましたので、皆さんから御意見や御質問があればお願いしたいと思っております。

【岸井委員】 お進めになる方向は基本的に結構だと思います。これは具体的にやればだんだん出てくるので、屋井先生のところで多分最初に出てくると思うんですけど、

これまでの、ここにあります9つぐらいの論点は、視点はこう言っているのですが、これは東京圏、首都圏という目でもう1度見てみると、もうちょっとローカルな課題と言うか、ティピカルな課題が浮かんでくるような気がします。我々の頭の体操のためにぜひやっていただきたいのですが、今、現在、一応国土形成計画があって、広域地方計画があって、ただ私自身は余り役に立っていると思ってないのですが、実は。ただ、そういう広域計画をどう考えているのかということについて、やはり頭の中の整理は要るんだろうと思います。多少はね。そこは、今、答えがないんですよ、実際に、多分。広域地方計画を見たって大したことは書いてないと思うのですが、それはもう寄せ集めで束ねている仕組みになってしまっているからしょうがないのですが、ただ、こういう全体の首都圏のあり方というのが、どうしても今は、民間の動きの中にリーダーがあるわけだから、中心部にはって今言ってますけどね。首都圏全体としてどういう構造を目指すのかということについては、一旦はみんなで議論してもいいのではないかなという気がいたします。それは恐らく首都圏の周辺部の高齢者がこれだけ増えてくるという問題を、どう考えるのかということにも多分つながってきて、その辺のことを何か、この中の視点には余り出てこないのですが、ちゃんと考えないといけないかなと。すぐにやらなきゃいけないと言うよりは、少しこの全体の話の中でやればよいと思っています。以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。あれですよ、手段が、どういうものが出てくるかというときに、一体それが、大きな目を見たときにどういう意味を持つのかとか、あるいはローカルに見ると、マイクロに見るとどういう意味を持つのかとか、その辺の整理のときには必ず必要になりますね。他にいかがでしょうか。

【加藤委員】 今のに関連して。需要の話少し考えているときに、先ほど岸井先生が言われたとおり、やっぱり都心部郊外、辺縁部と言うのですかね、その辺のバランスがどうなるのかというのが、以前の運政審のときには多極分散みたいな感じのことをうたっていたような気もするのですが、ちょっと今回どうなるのかというのが、トレンドで議論していいのか、それとも何かそれに先立つ上位計画があって議論すべきなのかというところが、何かちょっとはつきりしてなくて、多分需要分析するときに困るだろうなという気がしていますので。先ほど岸井先生が言われたことと同じですが、少しそこについてもここで議論しておかないと先が定まらないのではないかなというのが、ちょっと思ったことです。

それから2つ目は、確かにこの東京圏の鉄道の計画は、多分10年とか15年のオーダーで、15年ですか、そのぐらいのオーダーで考えると思うのですが、15年を超えた先を見据えて15年の議論をしなければいけないのではないかという気がします。そういう超長期のトレンド、特に人口、年齢構成の変化というところも含めた不確実性の高い中で15年をどう捉えるのかという議論は多分ここでやらないと、ワーキング・グループではできないだろうなという気がしました。これが2点目です。

あともう1つは、この中になような気がしたのが、山内先生もおっしゃっていましたが、鉄道事業者の経営とかを、そういう枠組みで考えたときに、どう見たらいいのかと

というのは、何か誰か議論しなければいけないのではないかなという気がしました。15年ぐらいだったら、そんなに変化がないかもしれないですけど、先ほど申し上げたとおり、すごい超長期まで考えると、このままで本当に民間鉄道事業者のスタイルを貫けるのかというところ、ちょっと何か不安を感じるころもあるので、すぐに15年後に向けて結論が出るとは思えないのですが、先ほど申し上げた超長期の議論の中では、少しそういう点も含めて議論ができると望ましいのではないかなというふうに思いました。以上です。

【家田委員長】 15年かどうかははっきりしないけど、少なくとも、アクションの期間はそのぐらいですよ。ただそこでやったアクションは、もっと先も生きるから、当然、何て言いますでしょうか、見る期間は長いですね。

ただ、先行して検討するところの、オリンピックまでに何とかという世界というのは、もうちょっとこう、現状をプロジェクションするような場というようなことですね。

【加藤委員】 はい。

【家田委員長】 はい、どうもありがとうございます。

【屋井委員】 岸井先生のおっしゃっていることはすごく重要で、私もそう思う。だからここでやろうとしていることが計画づくりなのかどうかは、当初から気になっているが、今は来年の秋ぐらいまでに答えを出さなきゃいけないタイミングになっていますから、そんなこと言ってもしょうがないというのはありますが、ただ一応どういうフレームで検討するかは、先ほどのワーキングにとっては結構大きなポイントになります。あとフレームの問題だけではなくて、先ほど家田先生おっしゃったみたいに、目標と言うか目的をどうセットするかも重要です。目的、今までは例えば180%みたいな、古典的な混雑率という目標水準があったりしたわけだけでも、そういうことではないだろうなという、新たに目指していく方向、目的、それに応じた指標ですよ。この指標のセットの仕方は、やはりどういう評価をしていくのかという観点では、結構ワーキングとしても重要で、それをここで一応、いろんな議論が出てきて、やっぱりこういう観点の評価っていうのは要るよね、重要だねと言ってもらえればと思います。そういうものをいかに計量化できるかとか、計測できるかということ、ワーキングはやれますけれども、ワーキングだけでそういうことを作っていくわけにはいかないところもありますから、ぜひそういう議論もしていただきたいと思います。

【家田委員長】 特に通常の所要時間とかね、混雑率とか、今までやってきたような類は、今まででいいけれども、新しい、遅延とか、空間の質や防災性というのは、新しいワーキングを2つばかり作って、そっちで少し揉んでいただいて、それを予測した結果を評価するときの題材になるかもしれません。その辺、大いにこれから議論の要るところだと思いますけれども、もうちょっと御発言いただいてから事務局から発言していただきましょう。いかがでしょうか。

【竹内委員】 関連するお話ですけど、皆さんおっしゃったことは、私もそうだと思って

おりまして、そういうことまで考えると、この1から9までの全てのことをやるために、今後どういうデータが必要であるのかを、まとめておく必要があると思います。そのためにも、いろんなところに御協力願わないといけないと思います。どのようにすれば情報が集まるかというところを、全ての観点、この9つ全てに通して、見ていくことが必要じゃないかというふうに思いました。

それから、皆さんの御発言を受けてのお話でもう1点だけですけれど、オリンピックまではそれでいいとして、今、加藤先生がおっしゃったこと、私もそうだと思っていて、それから先、長期的なことも考えた上で短期的なことを見なければいけないだろうと思います。そう考えると、ここで視点として欠けているのではないかと思ったのは、他の交通モードがどう変貌を遂げるかというところです。そののところも考えておかないと、東京の鉄道がどう変わるかがわからなくなるのではないかと思うわけです。

極端な話で言うと、先ほどの環境負荷の話で、自動車は、15年とかそこらはいいでしょうけども、長期になると、もう環境にいい乗り物になってしまうので、ここで出ているCO2排出のデータはそのころには使えなくなってしまうでしょうし、そこでは違う対応をしないではならないでしょう。あるいは、これもちょっとまだ絵空事に近い話ですが、例えば東京でロードプライシングが導入されたらどうなるか、これが実施されれば鉄道にはすごく大変な負荷がかかるかもしれない。このように、いろいろな状況を想定すると、様々な他の交通機関に対する鉄道の対応ということも一応考えておくということが長期的には大事だと思います。今、何かどうこうしようということはないですけど、そこは頭に入れておかないとまずいかなという気がしております。以上です。

【家田委員長】 はい。ではとりあえずここまで事務局のほうで御発言いただけたらと思います。

【羽尾官房審議官(鉄道)】 とても難しく、多分に答えづらいところはあるのですが、1つには、これまでも前身の運輸政策審議会、あるいはそれまでの審議会もそうですが、大体10年ないし15年タームで計画を作ってまいりましたが、今特に求められているのが社会の変化、特に人口の減少だとかあるいは高齢化が進んでいくという中で、今までにない日本の社会構造の変化があります。そんな中で、今までのようなトレンドの中で15年後を淡々と見ているだけでは済まないだろうというのは私どもも認識しています。特に人口減少などは明確に表れてくるのですが、それも、じゃあ東京圏にどのように表れてくるかとなると、またいろんな幅広い意見があって、東京圏の人口は余り減らないという意見から、やはり日本全体と同じように減るという意見もあります。したがって、今回のこの審議会の中でも、先ほど、長物としてのラインをどういうふうに計画でまとめていくのかというのは、今までどおりの審議会では当然想定されると思うのですが、私どもがこの委員会、審議会にお願いしているのは、それより前に、もう少し定性的にと言いますか、総合的に見て、どういう流れの中で今後見ないといけないかということは大変だと思っています。

その意味で、単にこれから15年後の2030年程度を目標にするのではなくて、まさにもう少し先はどうなっていくのか、あるいはどうなっていくべきかというのを踏まえながら15年後を見ていかないといけないと思っています。それは国土交通省の他の計画においても同様でありまして、今、大臣などからも、もう少し2050年程度を見ながら、そういう長期の中で、2030年程度の、そういうのを見ていくべきだということで、今、グランドデザインをどういうふうに描くかというのも議論が進められております。したがって、そういう先のことの計画あるいはデザインをどういうふうに描いているかという事を含め、今の最新の情報を集めまして今後の小委員会に御提示して、そういった中で、その15年後をどう見るかと、こういうふうに考えていただくということが必要なと思っています。

それからもう一つには、それは中期的、短期的の話ではありますが、どういうデータを集めて、どういうふうに評価していくかということが、もう一つ大事なことであり、幅と言いますか、どこまで視野を広げて見るのかということだと思います。その意味で先ほども加藤先生からも、単に今までのトレンドを伸ばしていくのか、それとも他の上位計画などを見ながらやるのかと。これは岸井先生も具体例を挙げられましたように、国土形成計画なり、その他の計画もありますから、それも一度この、今現在どういう計画が作られているのか、あるいは今後作られる予定なのかといったものも皆さんに素材としてお示しして、その中で、この鉄道のあり方をどういうふうに位置付けて議論すべきかと、こういう視点からのご審議も賜りたいと、こういうふうに思います。

そしてその中で、鉄道事業の経営という観点もございました。これも二十数年前の国鉄改革を経て現在の鉄道事業の体系というのができていまして、経営のあり方というの、基本ベースは民間の事業が鉄道を整備し運営していくということの中で進んでおりますが、そのような中で、今後15年、あるいはもっと先を見たときにどういうあり方があるのかということも議論が必要だと思いますので、そういう意味で私どもの提示できるのは、この今までの鉄道事業の経営形態のあり方、あるいは考え方といったものをお示ししながら、そこに伴う問題点とか、あるいは不足点とかといったものをご勘案いただきながら考えていくと、こういうことが必要ではないかなというふうに今感じた次第であります。その他、もう少し的確にお答えできればいい部分はありますが、それはまた、素材を整理して皆さんの議論をいただきながらというふうに思っている次第であります。

【家田委員長】 ありがとうございます。加えて御発言いただきましょう。いかがでしょうか。では、どうしようかな、羽藤さん、駅空間、防災について、突然ですけどもどうでしょうか。

【羽藤委員】 弱ったなという感じはしますが、駅とか防災のところではいきますと、2つぐらいあると思っていて、まずオリンピックゲームというところは当然国際的にも注目が高まっているということと、当然首都直下のような問題もございますので、こういったかなり極端事象を想定して、それに対して東京の鉄道ネットワークがどう耐え得るのか

という視点で、マイルストーン的なビジョンを決めて、そこ目がけてやっていくというのが力が出ることなので、そういう観点で弱いネットワークをどう強めていくか、国際的なアクセシビリティ、羽田の多重性とかも含めてですけども、そこで結節になる駅をどうするかを考えていく。そういったところは重要でしょう。

もう1つは、岸井先生言われたように、やっぱり国土形成計画との関連でよく言われているのは、例えばリニアがメトロ化するといったような表現ですとか、あるいは東京が拡大すると、要するに首都が拡大するというような概念、東京という概念がもっと広がっていくというような、全く今までと違う国土の概念の中で東京の鉄道を論じるとき、当然、その高速ネットワークと結節している駅周りの空間の意味は、恐らく今と全く変わってくると思います。それは2050年になると、65歳以上の世帯主が今の3倍ぐらいになるような世界を想定すると、東京の圏域がもっと広がる、国際的にも広がる中で、駅のポテンシャルをどう拡大していくのか、あるいは都市としてどう見立てていくのか、そのときの重点的な駅って一体どこなんだといった、かなり重点的な投資、国際成長センターなんかも含めてですが、プロジェクトウィンドウを絞り込んでいく過程があるのではないかと思います。

最後にそれを、1つ何らかの目標とか、「多極分散」って昔はよく言われていたのですが、そういう言葉ではないですね、新しい首都圏の鉄道の何か目標像を表す言葉を決めていく。それに向けて15年後、30年後を目がけてやっていくというところをやらないと元気が出ない。単に数値目標決めるということを超えたことが求められているのかなという気がいたします、以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。富井先生。遅延のほう。どんなもので。

【富井委員】 なかなか難しいなというふうに思っているものですが、どこを目指すのか、あと何を目的にするのかというところから議論を始める必要があるだろうと思います。例えば、毎日全く遅延なしに走るのが目的とするところなのかと。例えば具体的に例を挙げますと、日比谷線は前回のダイヤ改正で遅延はかなり減っているんですけども、実はその裏では到達時間を延ばしている。余裕を加えて到達時間を延ばしているということをやっているんですね。ですから実は利用者は毎日2～3分ずつ損をしているという、そういう考え方もありえるわけです。では国民は、あるいは利用者としてはどこを望んでいるだろうかという、そのようなところからも議論が必要かなというふうに思います。とりあえず今日は以上です。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。はい、ありがとうございました。それじゃ、議論をもう少しオープンにして、どんな面でも御発言いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

【山内委員】 あれですね、去年辺りから西武鉄道、サーベラスとの話というのがあって、経済で言うと、やっぱり資本の論理みたいなのが、かなりいろんなところで透徹してきているのがトレンドだと思います。資本の論理の中でも特にインフラ系というのは、一

番明確になったのはオーストラリアの年金系のファンドですけども、そういう形で、運用益がそんなに上がらなくても長期で利益を上げていくというのは非常に重要になってきている。日本の都市鉄道というのは、かなりそれに、何て言いますか、適合している。こんなに魅力的なものはないというような感じがすごくするんですよね。そうするとサーベラス、西武の問題というのは1つあったけれども、これからもそういう形は出てくる可能性がありそうです。だからと言って、ファンドだとか資本の論理というのを、駄目だって、そういう論理はとても通らないので、公共的な政策、こういう計画だとか、あるいはあるべき姿だとか、公共的な政策というのと、それからマーケットと言うか経済の動きというのを、うまく連動させないといけないと思うんです。それは、アクセス、東京の、成田のアクセスの話なんかでもね、ちょっと出てきましたけども、今回の議論の中でも、例えば最後のところに新しい事業方式だとか、あるいは費用負担のあり方だとかっていうのが出てきていますけど、その辺のこと少し、財源方策とか費用負担とか、出てきていますけど、うまく、逆に使ってやるという手があると思うので、そういったところも考えないといけないというふうに思うんです。

先ほど加藤さんも言っていたけど、将来的に見て日本の鉄道っていうのはどうなるかっていう問題はあるんだけど、少なくとも10年、20年の間はかなり魅力的なので、我々はそれをうまく使って、公共的な目的を実現する。そのために資本とうまく仲良くしていくという、その辺のことを考えておいたらいいのではないかと思います。特にそれは費用負担のあり方とも関わってくるんです。公共どこまで持つかということと、利用者の負担というのと、それからある意味では手段としての資金調達どうなっていくという、こういうことだと思うので、その辺の少し視点を入れていただけたらいいかなと思います。

【家田委員長】 そのとおりだね。どうもありがとうございます。はい、他に御発言はありますか。よろしいですか。

【山内委員】 もう1ついいですか。これも、この論点は、さすがにすごくよくできていて、ほとんど必要なことは盛られていると思うんですけども、例えば4ページの3ポツハのところ、ICTの新技术というのがあるって、これで利用しやすいというのがあるんですけど、これ本当にそうだと思うんです。ICTを使って、今の鉄道、例えば個人的なことを言うと、Suicaのおかげで私は本当に鉄道に乗るようになったところがあるわけです。そういうことは重要なのですが。ただこのICTのほうも、どんどんどんどん技術進歩するので、それをどう鉄道にフィードバックしていくかというのも見ても必要がある。

例えば公共料金のほうも、例えば今エネルギーのほうスマートメーターとかっていう形になってきますので、どんどんどんどん概念変わっていくんです。そうすると今回、消費税の増税のときにIC運賃については1円単位に首都圏やりましたけども、そのとき私は、とても重要なことだと、それは素晴らしいことだと申し上げただけですけども、そうやってくと料金とICTと、それから、今度は費用負担までつながっていくんですけども、

その辺のことはちょっと見ておく必要があるのかなと思いますし、ICTで何ができるかっていうのも1つ大きなポイントだと思います。最後のところにビッグデータを使ってというのがありますが、これは個人データ問題というのは、多分鉄道だけじゃなくて、いろんな分野で、どこまで使えるかということになっているので、その辺との連動かなど。以上です。

【家田委員長】 はい。ありがとうございます。今のICTのところで言うと、古典的には鉄道という空間があって、その空間が限られていて、切符の改札口がある。そこから中と言うか外と言うか向こうと言うか、あれが鉄道で、こっちは都市だとかね。しかもそこにはある種のバリアがある。商業というのも、鉄道会社の中の商業とこっちの商業は違うと、こういうことがあるのですけど、このICTみたいなものになってくると、例えば自由通路なんてものも、地下掘ったり、上に何か通したりというの、すごいお金も何もかかっているっていうものがある時間内は、ただでチャット通ったらいいいじゃないとかね。

だけど、それを鉄道事業者に伺うと、直ちにはできないというのはおっしゃっていますので、そう簡単ではないらしいけども、少なくともICTみたいな類も、そういうところまで目指さなきゃ嘘だよなって感じします。そういう意味で、駅の空間の意味というものも将来的には変わってくるだろうし、携帯を持つことによって人の動きも変わったし、大体、今はその辺りに公衆電話ないですし携帯置き忘れてくると本当に大変になってしまいますから。

【山内委員】 2号館の入り口のところにいっぱいあったのが、今は数台しかない。

【家田委員長】 なくなりましたよね。というように、世の中が変わっていくというようなことも頭に置いて、何か設計していくのでしょうか。ありがとうございます。他に御意見ございませんか。

【竹内委員】 東京の都市鉄道で、どのぐらいこの問題が深刻なのかよく分からないで申し上げるところがあるのですけども、人間についての話で、今あちこちで人が足りないという状況になっています。航空でパイロットが足りない、バスの運転手が足りないという状況になっていますけども、鉄道ではそういうことについて心配していかなくていいのかなという気がしています。またさらに乗務員や駅員などの話だけではなくて、2020年のパラリンピックに向けて何か新しい投資をしていくときに、今は建設業などでも人が足りないと言われてますよね。人材が不足するために鉄道の整備ができないということだと、大きな影響が出ますから、優先的な整備が必要であるといったときに、人が足りないために整備できないということになると困るということもあります。ですからどのようにして人材を確保していくかという論点も、どこかで議論に含めていくべきではないかというふうに考えております。

【家田委員長】 はい、ありがとうございます。他には御発言よろしいですか。

【矢ヶ崎委員】 ちょっとだけ。

【家田委員長】 じゃあ矢ヶ崎さんで終わりということで。

【矢ヶ崎委員】 じゃあ短く、オリンピック・パラリンピック大会の対応の9ページのところですけども、本当にこれが最初、重要なテーマだということは非常によく分かりまして、下のほうに例示がありまして、輸送力の確保とかいろいろ書いてあるのですけれども、これ全体の見る視点が、オリンピック・パラリンピックの場合には通常のときに来てくださる観光客とは違う方がいらっしゃいますので、いつも日本に来ている観光客と違うゲームズを見てくるという観光客、あるいは企業が日本に事業の拠点を置く、あるいは本社を置く企業が海外のVIPを大変接待をするという、要人がかなりやってくるという、そういうものだというところを、やはり念頭に置いて、訪日外国人の利用環境改善の中にも案内対応とかありますけれども、何を案内するのかというのは普段とちょっと違う対応が必要になってくるというところが非常にあるというふうに思います。

それから最後に観光促進、その上に観戦チケットとIC乗車券フリーパスみたいなすごく具体的なことが書いてあるのですけども、こういう観点から言うと、もうちょっと大事なことは、東京プラス1という、東京に来ていただいた方を地方にも観光にどのようにもう1つ行っていただくかという観点が、この東京のオリンピック・パラリンピックでも重要だと思いますので、それに都市交通というものが空間として、あるいは情報提供の機能を持つものとして、どのように咬んでいけるかなということも論点になったらいいかと思います。ありがとうございます。

【家田委員長】 それじゃあここまでにつきまして、事務局、お考えございましたらお願いしたいと思います。

【羽尾官房審議官（鉄道）】 まず駅空間、防災の関係で羽藤先生のほうから示唆に富む発言をいただきまして、ありがとうございます。そのような視点ではまだ十分に書いていませんが、長い期間のタームを見ると、リニアが開通したときに東京圏がどういうふうに変わっていくか、そしてそのことが首都、首都圏の拡大、その圏勢の拡大というのを招いてくるが、これをどう見ていくか。一方で、人口が減っていく中で、政策としても今コンパクトシティなどの政策によりまちをできるだけコンパクトにしようとしているという中で、駅の位置づけというの、今までの駅として単純に見て、その駅と街との関係を議論しているだけでは足りないという御指摘はそのとおりだと思います。ただ、私どももまだ、では15年後あるいは30年後の駅というのをどういうふうに見ればいいのかとか、都市の中での駅の位置づけはどう変わっていくのか、まだ私どもきちっとしたアイデアがないので、それらの点は、またこの審議の場でも、いろんな情勢の変化というデータや資料を提示しながら、引き続き示唆に富む御発言をいただければ、それをもとに考えを深めていけることができるというふうに思います。

それから富井先生のおっしゃったように、遅延対策と言った場合にも、どれをターゲットにして、どれを是正すべきものとし、あるいは改善すべきものとするかというのは非常に大事な点だと思いますし、一方で何ができるのかという点も、いろんな技術あるいはデータを踏まえて考えていかなければならないとも思いますので、家田先生のおっしゃった

ような点も踏まえながら、今後、どんなことができるかというのを、先生方とともに議論できればというふうに思います。

それから山内先生から資本の論理、いわゆるマーケットと、一方でいわゆる公共政策との兼ね合いに関するご指摘を頂きました。今までも鉄道政策というのはこれらについて悩みながら進んできたものでありますし、これからもますます海外での年金の資金などが流入してくるといえるのは増えてくるというような中で、どういうふうに対応するかというのも大事な視点であります。特にそれを、単に入ってくるのを今までの発想で排除するのではなくて、それをうまく活用できないかという視点。特に、これから我が国の財政はますます厳しくなる中で、一方で整備が必要な部分もあるときの財源として使えないかという視点は大事でありまして、PFI、PPPなどを活用しながら、どういうふうによく使っていくのかということも引き続きもっと勉強していかないといけないと思います。例えば、都心直結線なども巨額の資金の調達をPPPなどを使って行うというふうに課題としては言われていますので、そういった観点も勉強しないといけないことでもあります。さらに、加えてここで費用負担のあり方、あるいは財源論というのは、振り返ってみても、このかつての審議会などでも御提案いただいて、例えば特々の運賃制度など、こういった提案を受けて政策を実現し、その結果現に今複数線化などもだいぶ進んできたということもあります。今から振り返れば、そういう成果が挙げたという意味でも、かつ、世代間の負担を将来の負担とならしていくという意味でも、良い制度であったわけであり、そういう事例も参考に、そういう発想の中で今何ができるか、今の制約の中で何ができるかということも考えていきたいということで、論点として提示しているものでございまして、引き続きいろいろなアドバイスをいただければと思います。

その他、ICTの活用の観点、あるいは労働力不足の観点、そしてオリンピック・パラリンピックという特殊な一定期間の、すなわち3週間の大会に対しての対応及びそれをきっかけとしてどうすべきかという視点。こういった点も重要な点だと思っております。そこもまた次回以降引き続き、御示唆いただければというふうに思います。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。なにぶん、この実に多様なことを実に多様にやらなければいけないんで、難しいものもあるし、すぐできそうなものもあるし。柔軟に考えながらやっていくということになろうかと思っております。

最後に私もちょっと意見を申し上げて、あとは事務局にというふうにしよと思うのですが、やっぱりいろんな状況の中で何が変わるといったときに、確かに人口云々の話もあるけども、首都圏に三環状道路が出来上がる時期になるというのは圧倒的に大きなインパクトですね。これは前回の18号答申あるいはそれ以前に比べて全然違う状況になると思います。プラスの面でも。

それから今検討中ではありますですけども、羽田や成田の機能強化、これが明らかに強化される。どうやってなんぼかというのは、ちょっと今申し上げる時期じゃないですけど、とにかく強化されることは明らかですね、需要が増えますから。そういう中で東京の

都市鉄道というところですね。一方で高齢の人が増えるわけであって、通勤定期を会社からもらって動く人という、当たり前動く人、通勤客の需要だとかいうのが一番メインとは限らないというところですよ。何かね、大先輩たちに聞くと、いや、家田君、切符っていうのは高いんだよ、とか言われますが、そういうことなんですね。

【加藤委員】 そうですね。

【家田委員長】 そういうところが、私からすると、次の時代、それをどう飲み込んでいくかというところがあるんだなあというふうに思っております。従来ですと、割と見える化されてきたものというのは混雑率の指標であって、これが地図の上に何%とかはここだよね、赤いよね、とか何かそんなふうになっていますよね。なるべくマッピングの表現で見える化する、つまり現状の、頑張ってきた状況も、それから達成が足りないなという状況も見えるようにする、これが原点中の原点だと思います。

それが従来型の混雑率であるとか速達性、速度みたいなものだけじゃなくて、例えばさっきお示しいただいたような、事務局が示していただいたようなホームドアとかですね、バリアフリーの達成みたいなものも、ああやってマップされていくと。そこに遅延の状況であるとか、あるいは空間の質の状況であるとか、災害対策の進捗の状況であるとかね、そういうのをなるべく可能な限りマッピングして見える化して、そこにユーザーであり住民であり国民であり納税者であり、受益者、そういう人たちが、我がことのように分かってくださるようにすると。それを前提でやっぱりやるべきことをやっていく、こういうのが基本かなあなんて思っているところでございます。

ここからの手続きでは、いろいろヒアリングしながらやっていくということになるのですが、これは18号のときもそういう方針で運営されて私も大賛成だったのですが、委員の皆さんも具体的な提案をしていただきたいと思います。つまり事務局に、こういうふうに作業しなさい、それを私は批判しますよ、ということじゃなくて、委員の皆さんも積極的に具体的な提案をするというのを大いに歓迎するという方針でやっていきたいと思いません。実を言うと、私も18号のときに提案したものがありませんが、そういうのを大いにやってもらいたい。つまりプランニングそのものに各委員御貢献いただきたいというふうに思う次第でございます。

それで、そういったものを、何らかの方法で評価したりしながらアウトプットとして残していくという、有り体に言えばそういうことじゃないかなと思っているところでございます。

それでは私の個人的な意見も最後申し上げさせていただきましたが、今日の議論は、大体それでやったことになるかと思しますので、私の司会を事務局にお返ししたいと思います。

【堀内都市鉄道政策課長】 委員の皆様方、貴重な御意見をいただき大変ありがとうございました。

【瀧口鉄道局長】 すみません、ちょっと途中中座いたしました。極めて重大な審議をや

っている中、中座をした理由を申し上げますと、実は御案内のように、中央リニアの、今手続きがいろいろ進んでおりますが、1つがアセスでございまして、アセスの中の手続きの1つに環境大臣から国土交通大臣への意見というのがありまして、実は本日、それを持ってくるということになっていまして、それをちょっと今大臣に御説明を申し上げたところで大変失礼いたしました。鉄道行政には、こういった極めて重要な、長期的な視点に立ったものと、目の前のものを片づけなければならないものと、2つございまして、体2つあれば楽々うまくいくのですけども、1つでございまして、大変どうも失礼いたしました。最後、家田先生のほうから基本的な方向について、こういった方向ということを御示唆いただきましたので、そういった方向で私どもも全力を挙げて資料作り、あるいは検討といったものを進めてまいりたいと思います。よろしくお願い申し上げます。

【堀内都市鉄道政策課長】 最後に事務局のほうから2点連絡事項がございます。まず、本日の小委員会の議事概要につきましては、近日中に国土交通省のホームページにて公表したいと考えております。詳細な議事録につきましては後日各委員の皆様へ送付をさせていただきますので、御了解をいただいた上で公開をする予定でございます。

それから、次回の小委員会の日程につきましては6月30日の17時からというふうに予定をしております。以上をもちまして本日の小委員会は全て終了でございます。本日は誠にありがとうございました。

[了]