

交通政策基本計画の策定に当たり鉄道分野で 留意すべき事項について

平成26年6月

交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会

～目 次～

I	はじめに	… 1
II	交通政策基本計画の策定に係る鉄道分野の留意事項	… 1
	1. 総論	… 1
	2. 日常生活の交通手段確保【第 16 条関係】	… 2
	3. 高齢者、障害者等の円滑な移動【第 17 条関係】	… 2
	4. 交通の利便性向上、円滑化、効率化【第 18 条関係】	… 3
	5. 国際海上・航空輸送のネットワークと拠点の形成、 アクセス強化【第 19 条関係】	… 3
	6. 国内交通ネットワークと拠点の形成【第 20 条関係】	… 4
	7. 交通に関する事業の基盤強化、人材育成等【第 21 条関係】	… 4
	8. 大規模な災害が発生した場合における交通の機能の 低下の抑制及び迅速な回復等【第 22 条関係】	… 5
	9. エコカー、モーダルシフト、公共交通利便増進等【第 23 条関係】	… 6
	10. 総合的な交通体系の整備【第 24 条関係】	… 7
	11. まちづくりの観点からの施策の促進【第 25 条関係】	… 7
	12. 観光立国の実現の観点からの施策の推進【第 26 条関係】	… 8
	13. 関係者の連携・協働の促進【第 27 条関係】	… 8
	14. 調査研究【第 28 条関係】	… 9
	15. 技術の開発及び普及【第 29 条関係】	… 9
	16. 国際的な連携の確保及び国際協力の推進【第 30 条関係】	… 9
	17. 国民等の立場に立った施策の実施のための措置【第 31 条関係】	… 10
	18. 交通関連事業者及び交通施設管理者の責務並びに国民等の役割 【第 10, 11 条関係】	… 10

※カッコ内は交通政策基本法の条文。

I はじめに

平成 25 年 12 月 4 日、交通政策基本法が公布・施行された。同法第 15 条においては、政府は交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通に関する施策に関する基本的な計画（以下「交通政策基本計画」という。）を定めることとされており、現在、社会資本整備審議会・交通政策審議会交通体系分科会計画部会において、交通政策基本計画の策定に向けた議論が進められている。

鉄道は、言うまでもなく人・モノの移動を担う必要不可欠な交通機関であるため、交通政策基本計画において鉄道に求められる役割は非常に大きくかつ多岐にわたる。

そこで、本部会においては、鉄道に関する専門的・技術的知見を有する立場から、交通政策基本計画の策定にあたり、鉄道分野における施策に関して留意すべき事項等について議論を進めてきた。本とりまとめは、これまでの議論を整理したものであり、参考にして頂きたい。

以下、II において、交通政策基本法に基づくテーマ毎に鉄道分野における留意事項を述べる。

II 交通政策基本計画の策定に係る鉄道分野での留意事項

1. 総論

我が国は現在、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事態を迎えている。こうした中、世界は我が国が如何に人口減少・少子高齢化に対応するのかに注目している。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うることを念頭に置き、優れた特性を持ち、国民生活や経済発展に不可欠な鉄道に関する施策を推進することが重要である。

また、言うまでもなく、鉄道事業の運営において、輸送の安全確保は不可欠であり、安全確保のための取組みを推進することが重要である。

2. 日常生活の交通手段確保【第 16 条関係】

(1) 地域鉄道における安全な輸送の確保

地域鉄道事業者は、輸送人員の減少、鉄道施設の高齢化への対応など厳しい経営環境にある。こうした状況においても、最重要の課題である安全な輸送の確保のため、「公有民営方式」による上下分離の促進、他の鉄道事業者との連携による鉄道施設の維持管理・更新等による鉄道事業の運営負担の軽減や施設整備の促進等の安全性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。

3. 高齢者、障害者等の円滑な移動【第 17 条関係】

(1) 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

高齢社会の到来及び 2020 年のオリンピック・パラリンピック開催を背景に、鉄道駅のバリアフリー化等への社会的要請が非常に高まっている。こうした状況において、バリアフリー法に基づく「基本方針」の目標の確実な達成を図るとともに、乗車手続き面のバリアフリー化、音声案内や I C T（情報通信技術）を活用した案内の充実を含め、更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てハード・ソフト両面から取り組むことが重要であり、また、利用者の理解と協力も必要である。

また、女性が社会進出しやすい環境の整備に向け、ベビーカー対応の取組みも重要であり、利用者とベビーカー使用者の相互の理解と協力も必要である。

さらには、ホームにおける旅客の接触・転落事故が増加しており、その防止対策の必要性が高まっている。このため、ホームドアの整備を着実に推進するとともに、一層の整備を図るため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。

4. 交通の利便性向上、円滑化、効率化【第18条関係】

(1) 都市鉄道における輸送サービスの質の向上等

都市鉄道は、大都市の社会経済活動を支え、生産性向上や雇用創出効果等ももたらす重要な社会インフラであり、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ある。また、その際には、輸送障害や災害発生時に備え、ルート多重性・代替性の確保にも留意することが必要である。

さらに、一部の路線で引き続き残る激しい混雑、慢性化する遅延や輸送障害へ対応するため、線路や駅施設の改良の推進等のハード面の取組みに加え、利用者のニーズに応じた運行情報等の情報提供やオフピーク利用の誘導等のソフト面の取組みや運行管理システム等の技術の活用を併せて進め、快適で安定した鉄道輸送サービスを提供していくことが重要である。特に遅延時や輸送障害時の運行情報等の情報提供に当たっては、鉄道事業者間で連携して対応することが重要である。

加えて、今後形成される大都市圏において、我が国の都市鉄道の経験が活かされることにも留意しながら、引き続き鉄道の果たす役割を十分に踏まえ、都市機能の維持・向上に適切に対応できるような鉄道のあり方を考慮していくことが重要である。

5. 国際海上・航空輸送のネットワークと拠点の形成、アクセス強化【第19条関係】

(1) 空港アクセスの一層の改善

アジア地域の急成長等を背景として、国際的な都市間競争は激しさを増しており、国家戦略特別区域の活用も含め、我が国の都市の国際競争力強化が喫緊の課題である。こうした状況において、これまでも空港アクセスの改善に取り組んできたが、我が国の立地競争力を強化し、経済の活性化を図っていくためには、都市の中心部と国際空港との間をはじめとして、速達性の向上、旅客利便の向上、輸送力の確保等に取り組む、一層の空港アクセス改善を図ることが重要である。

(2) 国際海上コンテナの鉄道フィーダー輸送の拡大

国際港湾と国内各地を結ぶ国内フィーダー輸送の一層の強化の観点から、貨物鉄道の活用も重要である。

6. 国内交通ネットワークと拠点の形成【第20条関係】

(1) 新幹線ネットワークの着実な整備

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、ビジネス、観光の交流を促進することで、我が国の産業や社会に大きな影響をもたらすとともに、我が国経済の活性化に資するものである。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いては、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。

(2) 広域的な鉄道ネットワークの充実

我が国の地域の活力向上のためには、経済活動の土台となる人々の交流等を活発化させることが必要であることから、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り、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。

7. 交通に関する事業の基盤強化、人材育成等【第21条関係】

(1) 安全対策の推進

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ることから、鉄道輸送の安全性向上に向け、引き続き、曲線部等への速度制限機能付きATSの整備の促進等のハード対策と事故情報及びリスク情報の分析・活用や利用者に対する鉄道の安全利用の啓発の更なる推進等のソフト対策を総合的に推進していくことが重要である。

また、JR北海道問題等を踏まえ、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り、コンプライアンスの

徹底や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。

(2) 鉄道事業の基盤強化

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、今後の社会情勢の変化や鉄道に求められる社会的役割も踏まえた適切な経営のあり方を見据え、事業基盤の強化を図ることは重要である。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三島貨物会社については、引き続き様々な取組みにより経営基盤の強化を図ることが重要である。

(3) 鉄道技術の維持・継承

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、人員削減等により、鉄道技術の維持・継承が困難な状況となっている。このため、国や関係団体等が連携して鉄道技術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等を推進していくことが重要である。

8. 大規模な災害が発生した場合における交通の機能の低下の抑制及び迅速な回復等【第22条関係】

(1) 耐震対策等の防災対策の推進

首都直下地震、南海トラフ地震、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、耐震対策や浸水防止対策等の防災対策を実施している。より多くの鉄道利用者の安全確保等を図るため、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。

また、災害時の被害の最小化を図るため、災害発生前後の対応について検討することが重要である。

(2) 災害時における利用者の安全確保等

大規模災害時における帰宅困難者対策については、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等で対策を進めることが重要である。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や一時待機スペースの確保等の取組みが必要である。

また、災害時においても利用者等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、利用者等へ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あるほか、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ある。

夜間や地下駅、駅間停車など、状況に応じて電源が必要な場合もあることから、非常用電源の確保も重要である。

災害後における迅速な運行再開や代替輸送等が重要である。

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重要である。

加えて、交通機関を標的としたテロを未然に防ぐため、鉄道施設の警備強化や警備当局との連携等の諸対策を推進することが重要である。

9. エコカー、モーダルシフト、公共交通利便増進等【第23条関係】

(1) 鉄道における省エネ化及びモーダルシフトの推進

鉄道は他の交通機関と比較してエネルギー効率に優れており、大量輸送等の鉄道の特性が発揮される輸送について、鉄道へのシフトが進めば交通分野全体の環境負荷の軽減に資することから、地球温暖化問題の解決への貢献のため、効果も踏まえながら鉄道の利用促進に向けた利用者の利便性向上等や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ある。加えて、鉄道自体の更なる環境負荷の低減に向け、エネルギー効率の良い車両の導入や鉄道施設への省エネ設備、

太陽光・風力等の再生可能エネルギーを利用した発電設備の導入促進とともに、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。

10. 総合的な交通体系の整備【第 24 条関係】

(1) 鉄道同士及び鉄道と他の公共交通機関等との連携強化

公共交通がネットワークとして機能するためには、鉄道を含めた各公共交通機関の間における連携が必要である。これまでも鉄道事業者は鉄道駅を中心として共通化された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たが、鉄道同士及び鉄道と他の公共交通機関との更なる連携強化に向け、引き続き案内表示の連続性の高度化を徹底するほか、交通系 I C カードの導入支援、駅における乗継ぎ円滑化、鉄道とバス・タクシー等の連携等の取組みを推進することが重要である。また、鉄道駅における自家用車や自転車との連携にも留意する必要がある。

(2) 鉄道施設の戦略的な維持管理・更新の推進

鉄道事業者の多くが開業後 70 年以上経過しており、橋りょうやトンネル等の構造物は高齢化しているものの、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ある。このため、鉄道事業者においては、構造物の維持管理に係るデータベースを活用しつつ、戦略的な維持管理・更新を推進していくことが重要である。また、国土交通省においてインフラ長寿命化計画(行動計画)を策定したところでもあり、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ことが重要である。

11. まちづくりの観点からの施策の促進【第 25 条関係】

(1) まちづくりと一体となった鉄道等の整備

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ある。このため、駅の有する拠点性が最大限に発揮され、効

果的なまちづくりと一体となって、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には、まちづくりと相互に連携した駅の設置・総合的な改善、地域・鉄道の個性やデザイン性にも配慮して行う駅空間の高度化、L R T (Light Rail Transit) の整備等のまちづくりと一体となった鉄道等の整備が重要である。さらに、都市における開発・道路空間確保等と的確かつ相互に連携した路線・鉄道駅の展開も重要である。

12. 観光立国の実現の観点からの施策の推進【第 26 条関係】

(1) 観光立国実現に向けた鉄道の活用及び訪日外国人等の鉄道利用環境の一層の改善

訪日外国人数は、昨年はじめて 1,000 万人を超え、2020 年に向けて 2,000 万人の高みを目指すこととされている。これを踏まえ、訪日外国人観光客・ビジネス客等が鉄道を利用する際の不便や障害、不安等を解消し、満足度を一層高めるため、I C T も活用した多言語対応の改善・強化等によるスムーズな情報取得を促進するとともに、観光資源として魅力のある列車の導入や我が国の各地に存する豊かで多様な自然・文化を活かした旅行商品や企画乗車券の開発、移動の円滑化に寄与する交通系 I C カードの普及等を促進することが重要である。

13. 関係者の連携・協働の促進【第 27 条関係】

(1) 鉄道事業者と関係者の連携促進

鉄道には、鉄道事業者のみならず、利用者、沿線地方公共団体、他の交通機関等多様な主体が関わることから、鉄道に係る取組みを効果的に推進するためには、これらの関係者の連携・協働が必要である。このため、鉄道を含む交通ネットワークの充実、地域鉄道の維持・活性化、鉄道技術の維持・継承、防災対策等の鉄道に関する施策の推進に当たっては、地方公共団体や住民等の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。

また、人口減少と少子高齢化を見据えると、複数の地方公共団体にもわたる関係者の連携や広域連合による取組みなども視野に入れた対応も必要である。

14. 調査研究【第 28 条関係】

(1) 鉄道分野における調査研究の推進

鉄道ネットワークの充実や利用者の利便性向上等の実現のため、鉄道の利用状況等の現状把握や分析等、施策の策定に必要な調査研究を推進することが重要である。

15. 技術の開発及び普及【第 29 条関係】

(1) 鉄道に係る技術開発の推進

近年の災害・事故等を受けた国民の安全・安心に対する関心の高まりや深刻化する地球環境問題への対応、人口減少等による旅客や鉄道技術者の減少、新幹線の高速効果のより広い地域への波及など、鉄道を取り巻く課題は多岐にわたる。これらの課題の解決を図るため、安全性の向上、機能性・利便性の向上、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やフリーゲージトレインの技術開発の更なる推進が重要である。

16. 国際的な連携の確保及び国際協力の推進【第 30 条関係】

(1) 鉄道システムの海外展開の推進

相手国経済・社会の発展、二国間関係の強化や地球環境問題の解決へ貢献するとともに、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という観点から海外展開の推進が必要である。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、民間企業の運営型事業への参入促進、我が国の鉄道規格・仕様を国際標準とする取組みの推進、相互交流を通じた人材育成等を図っていくことが重要である。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ある。

17. 国民等の立場に立った施策の実施のための措置【第 31 条関係】

(1) 国民等の立場に立った鉄道に関する施策の実施のための措置

鉄道は国民生活との関係が深いことから、鉄道に関する施策について国民等の理解を得るためにも、パブリック・コメントを含め、国民等の意見を聴く等の措置を講ずることが重要である。

18. 交通関連事業者及び交通施設管理者の責務並びに国民等の役割【第 10, 11 条関係】

(1) 鉄道事業者及び国民等の協力及び理解

鉄道が国民生活に必要不可欠な公共交通機関としてその機能を十分に果たすためには、輸送サービスの提供主体である鉄道事業者のみならず、鉄道利用者や沿線住民等の様々な関係者の協力と理解が必要であり、また、協力と理解の促進には、鉄道に関するデータの「見える化」が必要である。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、鉄道利用者や沿線住民等の様々な関係者は、自らの取組みが鉄道サービスの改善につながることも念頭に置き、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。