

交通政策審議会 陸上交通分科会 鉄道部会
第6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9月17日

(五十嵐都市鉄道政策課長) それでは定刻となりましたので、ただ今から第6回の「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をお集まりいただきまして、ありがとうございます。冒頭、司会進行を務めます、都市鉄道政策課長の五十嵐でございます。よろしくお願ひいたします。本日も出席の委員のご紹介については、資料でございます名簿、出席者の名簿ということで代えさせていただきますと存じます。

お手元の資料の確認をさせていただきます。資料という形でクリップ留めしているものがございますが、議事概要、次第、配席図、出席者名簿、委員名簿、資料の番号1-1から1-4まで。それから非公開のセッションになります分の資料の資料2-1から2-2まで。お手元でございますでしょうか。特段過不足ないと理解をしております。よろしくお願ひいたします。

それでは、これから議事に入りたいと思います。以降の議事進行につきましては、小委員会の委員長の家田先生にお願いしたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

(家田委員長) 皆さん、お集まりいただきましてありがとうございます。第6回的小委員会、これから開催させていただきます。

それでは、まず(1)の今後の審議の進め方についてご説明をいただきたいと思ひます。

(五十嵐都市鉄道政策課長) はい。それでは、資料の1-1をお手元にお開きいただければと思ひます。議題といたしましては、ワーキング・グループの追加設置についてお諮りするものでございます。資料1-1の1ページ目でございますが、第1回の鉄道部会、それから第1回の本小委員会におきまして、総論的なご議論を、それぞれの委員の方からいただいたところがございますが、大きく申し上げますと、遅延対策という、列車の遅延問題に関するご議論と、それから駅という拠点性を持った空間に関してのご議論、これは併せて防災の関係のご議論もございましたけれども、委員の方々からご指摘をいただいているところでございます。

5月7日の第1回鉄道部会では、遅延について、富井先生から、ここに書いてありますご意見をいただきました。それから家田部会長からもご指摘をいただいているところでございます。

6月2日の当小委員会、第1回の会合につきましても、こちらに抜粋をしましたご発言をいただきまして、家田委員長から、専門的な議論も必要になるため、ワーキング・グル

ープをぜひ作る必要があるという、とりまとめ的なご発言をいただいたところでございます。

次に、駅空間・防災の関係でございますが、第1回の鉄道部会におきまして、羽藤先生から、資料に記載のようなご議論のご提示がございまして、6月5日の第1回小委員会につきましては、同じく羽藤先生、大原先生から、防災の観点も含めた駅のあり方、そういった考え方についてご議論をしていただきたいというご指摘をいただいたところでございます。

これらを受ける形で委員長から、駅空間をどう考えていくかと、その防災の問題も含めて、専門的な検討を行うワーキング・グループを早期に実施する必要があるというご指摘、とりまとめのご発言をいただいているところでございます。なお、第2回鉄道部会についても、大原委員から防災の観点のご発言をいただいているところでございます。

これらのご発言、小委員会における委員長のとりまとめのご発言を受けまして、事務局のほうで夏の間、2つのワーキング・グループの設置について検討を進めてまいりました。その検討の過程では、席上で小委員長からご指名がありました主査候補の委員の方のご指導もいただきながらとりまとめたものでございます。以降については、事務局、それぞれ担当している室長から、第2ページ目以降の資料を説明してご了解いただきたいと思っております。

(澤井鉄道サービス政策室長) 遅延対策ワーキング・グループの事務局をさせていただきます、鉄道サービス政策室長、澤井でございます。よろしくお願いいたします。

遅延対策ワーキング・グループでございますが、まず問題意識といたしまして、最近、鉄道の遅延が多くなったという話をよく聞くところでございまして、この原因として相互直通運転が進んだから、あるいは過密ダイヤが進んだなど、言われているところでございます。ただ、それが必ずしも定量的に把握されているわけではございませんので、まずは実態把握をしたいと考えているところでございます。

一方、事業者などから話を聞くと、ひと口に遅延と言ってもいろいろ種類があり、日々慢性的に起こっているもの、事故などで突発的に起こるものがあり、それぞれに対応策は当然異なります。したがって、実態把握を行い、遅延の態様あるいは原因等をきちんと分類をしたいと思っております。その上で、それぞれについての対策を検討するという道筋で遅延対策を検討させていただきたいと思っております。

スケジュールにつきましては、資料の4にございますが、年内は実態把握を中心にさせていただきたいと思っております。その上で、年明けから対策のほうを中心に議論させていただき、年度内に中間とりまとめという形になろうかと思っております。

ワーキング・グループを構成していただきます先生は、次のページにございます5人の先生方をお願いをしたいと思います。よろしくお願いいたします。

(五十嵐都市鉄道政策課長) 以上が遅延対策ワーキング・グループでございます。続いて、4ページ目が駅空間・防災ワーキング・グループの設置でございます。これは事務局

を担当する金子室長からご説明申し上げます。

(金子駅機能高度化推進室長) ただ今紹介がございました駅機能高度化推進室長、金子と申します。よろしく願いいたします。

資料の1-1の4ページをご覧いただきたいと存じます。本ワーキング・グループの設置の問題意識でございますけれども、駅というのは公共的空間であり、コンパクトシティの実現など、まちづくりにおける拠点的な役割を果たすべきものということでございまして、駅空間の質の向上が求められているというところだと思います。

中でも、例えばまずバリアフリーに関しては、2020年のオリンピック・パラリンピック東京大会までという中で、段差解消のみならず転落防止なども含めて、ハード・ソフト両面からの更なる取組の推進というのが求められていると思います。

その、オリンピック・パラリンピックという絶好の機会を捉えて、訪日外国人旅行者数を2,000万人という目標を達成するためにも、言語面を中心とした外国人対応も重要だろうということでございます。その他にも、駅空間の質の向上という観点で言えば、多機能化や快適性の向上なども期待されているところでございます。

また更に、首都直下地震あるいは南海トラフ地震、あるいは最近のゲリラ豪雨などによる地下鉄の浸水などに備えて、鉄道における耐震などの防災対策、あるいは災害時の対応の重要性を再認識することも求められているところでございまして、こういった取組を今後推進するにあたっては、鉄道事業者だけで完結するのではなくて、地域との連携ということも必要と思っております。

このようなことから、駅空間・防災ワーキング・グループを設置して、今後の駅空間のあり方あるいは鉄道における防災対策及び災害対策の対応のあり方についてご検討をいただきたいと考えております。

構成員でございますが、資料5ページでございますけれども、家田小委員長からご指名がございました羽藤先生に主査をお願いして、その他伊藤先生、大原先生、岸井先生にご参画いただいております。

事務局につきましては、駅機能高度化推進室と施設課の共同で対応させていただきたいと思っております。

4ページに戻っていただきまして、検討内容のところは、先ほど冒頭の問題意識で申し上げたことを改めて項目立てしているところでございますが、その次のスケジュールのところでございますけれども、先ほどの遅延対策ワーキング・グループ同様、まずは現状把握ということですが、そもそも現状をどのように把握するのか、現状把握方法の検討も含めてご議論いただければというふうに思っております。

駅における取組を中心ということでございますが、特にオリンピック・パラリンピック対応ということもあり、バリアフリーや外国人対応、あるいは防災の中でも駅関係の防災といったことを中心にまずはご議論いただきたいと思っております。

その後対策のご検討をいただき、今年度内に中間とりまとめ、最終的に来年度、全体

を通してご議論していただいて最終的なとりまとめをやっていただければと思っております。以上でございます。

(五十嵐都市鉄道政策課長) 事務局からの説明は以上でございます。

(家田委員長) はい、ご説明ありがとうございました。それでは、これから皆さんに審議していただくのですけれども、それぞれのワーキング・グループの主査をお引き受けいただく方々に、これからの方針、お考えになっているところをお話していただきたいと思っております。

まずは遅延対策ワーキング・グループの富井先生にお願いしたいと思っております。富井先生、よろしくお願いいたします。

(富井委員) 富井でございます。このような場で遅延対策が議論されるというのは非常に画期的なことだと思っておりますので、ぜひしっかりやりたいと思っております。

遅延対策というのは、いろんな論点があり難しいので、それらを一つずつ解きほぐしていく必要があると思っております。ひと言で状況の把握と言いましても、そもそもどうやって状況を把握するのか。必ずしも、今うまくできているわけでもありませんので、そういったところからまず始めて、遅延とひと言で言いましても、外（他路線）から持ち込まれる遅延と中（自線）の遅延は区別したほうが良いという議論も当然あるでしょうし、遅延って本当にそんなに重要なのか、例えば、利用者（乗客）からすれば一定の間隔で走っていれば気にならないという場合もあるかもしれません。一方、それに対して、遅延しているということは輸送力が減っているのだから、それは利用者に混雑という迷惑をかけているなど、そんな考え方もあると思っております。

それから注意をしないとイケないことは、単に遅延を減らせば、それでいいのかという論点もあるかと思っております。

それから、私は日本の鉄道をパンクチュアルにするには、利用者の協力が絶対に必要だと思うのですが、最近、利用者の協力をいただけない。再び協力をしてもらうにはどうすればいいのか。といったような、本当にいろんな論点があると思っておりますが、このような点について皆さんのご協力を得て検討を進めていきたいと思っておりますので、ぜひよろしくお願いいたします。

(家田委員長) どうもありがとうございました。では続きまして、羽藤先生から、2つ目の駅空間・防災のワーキングの進め方について、抱負など、よろしくお願いいたします。

(羽藤委員) はい。まず、このワーキング・グループにつきましては、時間タムとして、まず2020年までの話をどうするかだと思います。オリンピックとパラリンピックということですので、比較対象は、海外の動線の中における駅がどう評価されているか、それと比べて東京の駅空間あるいは防災対応はどう見えているのかというところを、指標を出して、強み弱みを我々自身が認識した上で対策を打っていくということになります。私ども研究室の外国人の学生と時々話すと、彼らが見ているのは、海外の駅や空港と比べてどうだということです。そういう視点が我々の中にあるのかということ、必ずしもなかな

か浮き彫りになってない中で、今あらためて指標化を行い、各駅の評価を行う。その中で対策を考えていきたい、これが1点目ということです。

もう1つは2020年度以降について、議論になり得るのは、駅が大深度化していく中で、駅空間そのものは鉄道ネットワークの一部としてその立体的な構造を評価できるのか。あるいは先ほど外国との評価という意味では、デザイン面なども非常に難しいのですが、しっかり評価した上で、どういう手立てを打っていくのかといったようなことをしないと、なかなか答申に向けた目玉が出てこない。どういう対策が首都圏の鉄道計画の中で、ネットワークだけではないところとして重要なのかということが見えてこないということがあります。そういったところの補助制度等の連携も含めて、指標として評価し見える化していきたいと考えております。

あと、防災面でも、各事業者が路線整備の多重性やリダンダンシーということを強くおっしゃられるわけですが、それが果たしてどういったことで評価できるのか、どういう対策を行うとリダンダンシーが上がるのかということは、必ずしも明快ではありません。こうしたところについても、ワーキングの中に大原先生等おられますので、それぞれの専門分野の先生方と一緒に議論しながら進めていきたいというふうに考えております。

(家田委員長) はい、どうもありがとうございました。委員の皆さんから、このワーキング・グループ追加で2つ設置することについてご意見やご質問はございませんか。それではお認めいただくということでよろしいですか。どうもありがとうございました。

今日お出でになっている方々も、もう1つワーキング・グループがあるので、どこかのワーキング・グループに入ってくださいますが、よろしく願いいたします。私は必要に応じて各ワーキング・グループに参加しますので、どうかよろしく願いいたします。

なにぶん、駅空間・防災、遅延につきましては、先ほどの富井先生の話じゃありませんけれども、大事なことだとは思っていますが、なかなか東京都市圏というのは世界最大の鉄道ネットワークにおいて、あんまり議論が明確にはされてこなかったですね。特に場所的に、この「東京では」という言い方ではされてきてない。私の希望としましては、まずは第1段階として、現状どういうステージにあるのか、状態にあるのか、問題は何なのかということです。いい状態であれば、いいということを見える化する。それをなるべく早い時期に国民の皆さんや事業者の皆さんにも知っていただくところが第1ステージだろうとおもいます。ではそれを踏まえたときに、どんなことが政策としてなすべきか、あるいは事業としてなり得るのかという辺りが次の第2ステージになるのでしょうか、まずは第1ステージをやっていただいたらいいと思います。どうかよろしく願いいたします。

それでは、2つ目の議題に進ませさせていただきます。今後の審議の進め方の中の2つ目に、今後の審議の進め方というのがございます。資料1-2でございます。事務局よりご説明をお願いします。

(五十嵐都市鉄道政策課長) それでは、資料1-2, 1-3, 1-4をまとめてご説明

申し上げます。まず資料1-2でございます。これは5月7日に、第1回の鉄道部会において提出をした資料でございます。そのとき、この点線の枠囲いがないものでご説明申し上げます。この、今回の都市鉄道のあり方についての議論の大きなフレームワークを、この資料でお示しし、ご了解をいただいたところでございます。

まず26年度の作業といたしましては、交通政策基本法との関係もありましたので、鉄道の果たすべき機能ということで、交通政策基本計画に盛り込むべき、留意すべき事項という形で議論を先行して、小委員会では第1回でご議論いただいたところでございます。

これにつきましては、6月に部会として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のとりまとめをしていただきまして、交通政策審議会の、交通政策基本計画を策定している部会におつなぎをしたということでございます。

2. 及び3. が本来の東京圏における今後の都市鉄道のあり方でございます。総論につきましては、第1回の小委員会、それから第1回の部会等でもご議論いただいたところでございますが、3. の具体論のところ、オリンピック・パラリンピック等を見越して、比較的早めに議論に着手、あるいは議論の結果をとりまとめる必要があるというご提案をさせていただいた事柄について、先行的にこれまで議論をさせていただきました。具体的には、今日の後半でもご議論いただきますけれども、空港アクセス等についての関係者からのヒアリング、ご議論というのを先行してやっているところでございます。

しかしながら、この空港アクセス等にも関係しますヒアリング事項以外の事項、それから27年度に本格的な議論をいただこうと思っております具体論、これらにつきまして、当小委員会でもまだご議論はしていないものでございますから、26年度ももう後半に入ったということもございますので、今後の進め方についてご議論いただきたいと思います。事務局で作った提案が資料1-3でございます。

資料1-3は、資料1-2でプロットをしております議論のかたまりごとに、どのように今後処理をしていくかということでございますが、一番左側の1. の部分につきましては、当面は交通政策基本計画の関連ということで、他の部会においてご議論をいただくということになりますので、当小委員会、再びご議論いただく必要はないと考えているところでございます。したがって、一番左側を除いた以降の部分でございますが、総論部分につきましては、一部議論をされているところもございしますが、まず総論部分と、3. の具体論に係る部分の、作業や考え方の整理ということで、第1回の小委員会におきまして需要評価・分析・検討手法ワーキング・グループをお認めいただいております。この部分で、技術的な部分も含めまして、需要の推計、それから評価についてのご議論を鋭意進めていただいているところでございます。

それから総論及び具体論に係る分野として、先ほどワーキング・グループの設置をお認めいただきました、遅延対策、駅空間・防災といったカテゴリーにつきましても、今後、ワーキング・グループという形で突っ込んだ議論をしていただいた上で、この小委員会のほうで適宜ご報告をいただいて議論を進めていきたいと考えているところでござい

す。

それから真ん中に戻りますが、3.(1)に関係する事柄につきましては、空港アクセス等を中心にヒアリングを行ってきたところでございます。これにつきまして、これから秋にかけてご議論を深めていただき、需要評価ワーキング・グループ、駅空間・防災ワーキング・グループ、それから遅延対策ワーキングの、それぞれの中間的な議論の成果を合わせて、年末から年度末にかけて中間とりまとめという形で議論を一旦集約したいと考えているところでございます。

併せて、27年度以降、この3.の議論の部分を、更に具体的なプロジェクトも含めて、今までのヒアリングで大きく欠けておりますのは、いわゆる首都圏、東京圏の交通を、国以外の立場でお考えいただいている地方自治体、鉄道事業者からも、総論的な視点に基づくご意見を伺うということをしてきておりませんので、27年度の早い段階から、都県と政令市、主要な鉄道事業者についてヒアリングを実施したいと考えております。

ただ、単にヒアリングに来てください、ということではいけないと事務局としても考えておりますので、その前段階の作業といたしまして、関係の自治体及び事業者に対してアンケート調査をさせていただきたいと思っております。全体的には、このアンケート調査と、それをベースにいたしました自治体・事業者のヒアリングを行っていただいた上で、更に3つのワーキング・グループでご議論の成果を全て踏まえまして、27年度中に最終的な答申のとりまとめにかかりたいと考えているところでございます。

そして、資料1-4をお示ししておりますが、これは関係自治体及び事業者に対してアンケートを実施するにあたり、今日、ご了解をいただけましたら、事務局でアンケート様式、アンケート調査票を作成し、次回までの間に委員の皆様のご了解を得たいと思っております。ただ、大きな方針についても今日ご指導を賜ればと思ひまして、資料1-4をご用意させていただきました。

アンケート調査票を作る上での主な視点、論点という形で7つ挙げさせていただいております。この7つは、5月7日に行われました第1回の鉄道部会、6月5日に実施をしました第1回の当小委員会におきまして、今後の検討の論点の例という形で事務局からお示しいたしまして、ご議論をいただいたものでございます。

1.が、災害等のリスクへの対応について、どのように考えているのかという問いでございます。2点目が、快適で安定したサービスの実現をどのように実施していくかという事柄についての考え方。3点目が、日常生活を支える、便利で利用しやすい鉄道の実現。これは、誰でも利用しやすい都市鉄道の実現という観点での視点であります。

2と3が少し被っているように見えますが、2で主に念頭に置いておりますのは、混雑緩和の問題でありますとか、既存ネットワークの強化、遅延対策の問題など比較的サービス水準の問題を取り上げたいと思っております。片や3.につきましては、バリアフリーの問題や、いわゆるICT技術を活用した情報提供のあり方などの視点として、問いを起こしていきたいと思っております。

4. は、東京圏の国際競争力強化の観点から、どのような貢献策あるいは施策があるのかということで、それぞれ、この部分では、位置づけといたしましては、空港アクセスのあり方、中央新幹線、リニア新幹線の開業を見越した、品川など幹線交通系へのアクセス充実策や、あるいは国家戦略特区の効果の発現を後押しするという観点からのネットワークのあり方といった事柄についての視点と考え方をお伺いしたいと思っているところでございます。

5. は観光振興に資する取組という視点でございますが、観光立国への対応策として、それぞれでどのようなお考えがあるのか。特に東京にこれから多数訪れることが想定される訪日外国人への対応策、あるいは訪日外国人が日本で、あるいは東京圏で楽しく快適に過ごしていただくための施策としての都市鉄道に期待されるような事柄についてのご意見をいただければと思っているところでございます。

6. は、地域特性に応じ、まちづくりとの連携での役割でございます。過去の議論でもございましたが、三環状道路の開通というものが2020年までには予想されているところで、街のあり方、産業の拠点というものが大きく変化をするということが現実の問題として迫ってきている中で、そういう問題の中に、この都市鉄道ネットワークというものを、どのように位置づけて活用したいのか、あるいは、それを核として地域の開発を進めていくのかといったプランについてご意見を伺いたいと思っているところでございます。

7番目は、環境負荷低減の推進ということでございます。鉄道の利用促進を含めまして、環境負荷の小さい社会の実現のために都市鉄道に期待されるものは何かという視点でご意見をいただきたいと思っているところでございます。

以上の視点を、今日のご議論、ご指摘を踏まえながら、事務局のほうで基本的には記述式の質問票として、それぞれどれぐらい真剣にお考えになっているのか、こういう問題点に、地域によっては非常に関心があるということが、アンケートの結果から出てくるような工夫をしたいと考えているところでございます。事務局からの説明は以上でございます。

(家田委員長) はい、ありがとうございました。それでは、この進め方そのもの、アンケートを実施するという場合にどういうふうにするのか、中身などについて皆さんのご意見を賜りたいと思います。いかがでしょうか。

(岩倉委員) 今回のアンケートは、鉄道事業者と自治体と両方に対してのものと思いますが、両方とも答えられるように書いているので、やや見えないところがあると思います。平たく分かりやすく言うと、自治体がどういう鉄道ネットワークを考えていきたいとか、防災上どういう駅にしたいとか、そういう要望があるわけですね。それに対し直接的に自治体はアンケートの中で読み取りながら書いてくるかもしれないのですが、その後、それを鉄道事業者が、自治体が考えていることに対して、どういうふうを考えているのかというステップは、このスケジューリングの中でどのように組み込んでいくのが、少し見えなかったもので、お聞かせ願えれば。

(五十嵐都市鉄道政策課長) 事務局の考えとしましては、特に自治体におかれては、や

はり地域における課題や、課題の解決策、いわゆる政策面といったものが、まずしっかりしているものがあるのかということをお我々が総論を議論する上でも必要だと思います。岩倉委員からご指摘があった、そういう位置づけを持った上での個別プロジェクトのご要望についてもアンケートの項目にも加えたいと思っているのですが、説明いただいた自治体の上位の政策から導き出せるプロジェクトとを書いてもらうことをイメージしています。個別のプロジェクトが、ある地域が望んでいるから記載するのではなくて、上位の政策としての位置づけの中で、一定の公益性を持ったネットワーク理論の政策としてのプロジェクトであるかという確認をするために、必要だと思っております。

2点目のご指摘ですが、基本的には、この視点というのは、自治体のほうが答えやすいと思いますが、公益事業をやっている鉄道事業者の経営者としても、こういう問題について何らかの回答や哲学を持ってないというのは、いかななものかという思いも、事務局としてはございます。したがって、もちろん事業者がそういう政策をそのままやるということではございませんので、アンケートを回答いただく範囲で、どのレベルのものが書けるかということではございますけれども、自治体の思いとの調整については、別途、ご相談をしないといけません。アンケートで出てきた情報について、自治体で差し支えなければ、事業者にも、関係するところについては、その情報を共有させていただいて、それを見た上で追加のアンケートの回答をいただく、あるいはそれを踏まえた思いなり、そのプロジェクトについての見解については、第2ラウンドとして予定をしております、事業者のヒアリングの場において言及していただくと。このいずれかの方法によって、それぞれの事業のファウンデーションになっている政策と、それから自治体から出てくる要望についての事業者というものの位置関係が正確に測れるのではないかなと思っております。他にもご提案なり、あるいは事業者や自治体からご提案があれば、それは可能な限りフレキシブルに対応していきたいと想定しているところでございます。

(岩倉委員) ありがとうございます。

(家田委員長) よろしいですか。他にいかがですか。はい、岸井先生。

(岸井委員) アンケートの問いかけの仕方ですが、資料1-4の例えば2. や3. を読むと、これこれの鉄道の実現に向け、どう取り組みたいかと。自治体の立場に立ってみると、鉄道の中身について聞かれているのか、あるいは自治体が助成をするとかお手伝いをするとか、そういうことを聞かれているのか、あるいは国に対して、こういう制度を作れということ聞かれているのか、分かりづらいと思います。それぞれに意味があるような気がするのですが、もしお聞きになるときにも、その辺りが分かるようにして聞いていただけるといいと思います。鉄道事業者としては、これをぜひやってほしいということや、あるいは国に対しては、こういう制度を、ぜひ作るべきだということ、自治体としては、自らこういうことをぜひやりたいと思っているということが少し分かるようにしていただかないと、書きづらいのかなという気がいたしました。

(五十嵐都市鉄道政策課長) ご指摘ありがとうございます。まず主語がはっきりするよ

うな、工夫をしたいと思います。メッセージの対象者がはっきりするような、工夫をして作ってみたいと考えております。

(伊藤委員) 関連してなのですが、関係自治体と事業者には同じアンケートを配るのでしょうか。それともそれぞれ別のアンケートにされるのでしょうか。

(五十嵐都市鉄道政策課長) 基本的には同じものを想定しているのですが、今日のご指摘も踏まえて工夫をし、最終的には小委員会でご承認いただいたものをアンケート調査としようと思っております。その中で、鉄道事業者については、こういう表現に変えたほうがいいのではないかなというご指摘があるかと思っておりますので、フレキシブルに対応していきたいと思っています。ただ、大きく変えるということはないようにしようと思っております。

(伊藤委員) 先ほど、ベースにあるしっかりとした政策面というものがあるかということをお聞きしたいということでした。単なる要望が出てきてしまうと、意図されていることと違うと思しますので、問いかけ方を工夫していただければと思います。

(家田委員長) はい、ありがとうございます。

(五十嵐都市鉄道政策課長) そのようにしたいと思います。委員の皆様が、このアンケート調査を見て、どれぐらい地域の交通問題などを考えているかというのを聞くという決意がメッセージとして伝われば、伊藤先生からいただいたような懸念はないと信じているところでございます。

(家田委員長) ここに書いてある7項目は、質問項目というよりは、視点、ビューポイントというものですよね。したがって、この視点に立ったときに、地域行政をやっている自治体としては、一体どういふことをこの鉄道も込みにして考えているのかと。そして、具体的には何をしようとしているのか、あるいは関連する鉄道事業者と協力しながら、どんな方向に行きたいと思っているのかとか、あるいはそこで国等の他の機関が、どういう、制度的なもの、また別かもしれませんけれども、やってほしいなと期待しているのかとか、多様に聞けるようにご配慮いただけたら。先ほどの岸井先生のお話も、そういうご指摘だと思います。

そういう意味で、踏切事故とか事故防止関係は、キーワードとして、抜けているようにも見えるのだけど、それはいいのかなと思いましたがね。

(五十嵐都市鉄道政策課長) ご指摘を踏まえて、安全対策についても、きちんと視点に立つようにしたいと思います。

(家田委員長) ありがとうございます。他にどうでしょう。はい、岸井先生。

(岸井委員) 前にもここで議論したとおり、LRTも含んだ議論を小委員会で行うとのことでしたので、都市鉄道と同じには書きづらいので、ああいった地域の面的な比較的身近なサービスを支える鉄道については、別に何か作らないと書きづらいのではないかと思いますね。

(家田委員長) そうですね。

(五十嵐都市鉄道政策課長) それも工夫をしてみたいと思います。大きな枠組みの中に、考え方の視点が、ある程度高みから見る部分と、地域に近い部分で見るという差があるのではないかというご指摘だと思いますので、どういうことができるか工夫をしてみたいと思います。

(家田委員長) そうですね。LRTかBRTなどもっと違うもの、要するに、どんなものでもいいから、何か、こういうふうにするべきだなと思っているのを書いてくれ、ということですよね。要は、このアンケートで何かを決めるというものではないということも重要で、ここに書くと、何かとんでもない落とし穴に入るかのような誤解を与えてもいけないし。いわば、その後ヒアリングにつながるっていうような、お話を承りたい、その前触れだと、こういう感じのところを伝えていただきたい。

それから東京都市圏には膨大な数の自治体があるわけですから、政令市以外の市町村については、都県を通じて意見を吸い上げてもらいたいということもやらないといけないですね。よろしく願いいたします。他にはよろしいですか。はい、どうぞ。

(加藤委員) 似たような意見を追加で申し上げます。私もこの手の調査をよくやるのですが、その場合、次の4つのことを尋ねるケースが多いです。概ねこれまで言われてきたことと重複しますが、第一に、各主体が何を目標としているか、何をしたいかです。第二に、それをするのに何が制約かです。例えば、何かが不足していて困っているとかがこれに当たります。第三に、他の人や組織に何を期待しているか。第四に、政府に対して何を要望するのかです。この4つを具体的に質問として示すと、答えるほうは答えやすいだろうと思います。以上です。

(家田委員長) ごもつとも、はい、ありがとうございます。それでは本件は、概ねこういう方向で作業を進めるということによろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは1個目の議題、今後の審議の進め方については以上ということにさせていただきます。

(五十嵐都市鉄道政策課長) ありがとうございます。ご審議を踏まえて、アンケートの仕方など、またご相談をしたいと思っております。

それでは、ここからは事前にご案内をさせていただいておりますが、闊達な議論を、忌憚ないご意見交換をしていただくために、非公開での議事とさせていただきたいと思えます。報道関係の方、及び傍聴で来ておられる方のご退出をお願いいたします。

[了]