

交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会（第14回）

令和7年10月1日

【三島企画室長】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから令和7年度第1回交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部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をいただき、ありがとうございます。

本日、進行を務めさせていただきます鉄道局総務課企画室長の三島でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の御出席委員の御紹介等につきましては、名簿の配付にて代えさせていただきたいと存じます。

なお、大井委員におかれましては、所用により、オンラインにて、遅れて御出席いただく予定となっております。

なお、本日は委員全16名のうち、オンラインでの御出席含め、12名に御出席をいただいております。交通政策審議会令第8条第3項に定める定足数に達しておりますことを、念のため御報告いたします。

それでは、議事に入ります前に、まず、五十嵐鉄道局長から御挨拶を申し上げます。

【五十嵐局長】 おはようございます。鉄道局長でございます。

本日は、御多忙の中、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会にお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

近年、我が国の鉄道事業を取り巻く環境や社会、利用者が求める期待、役割は変化をしております。鉄道業界では、保線などに従事する作業員の不足による終電の繰上げや運転士の不足による運行本数の減便などが発生しており、人手不足への対応が喫緊の課題となっております。鉄道分野の人材確保に向けては、本年3月に鉄道事業等への退職自衛官の再就職を後押しするための申合せを締結するなど、対策に取り組んでいるところですが、委員の先生方の御意見もいただきながら、引き続き、しっかりと進めてまいりたいと考えております。

人口減少などにより、需要減少が進む中、地方を中心に、地域の基盤である公共交通を確保維持することが重要課題となっております。その一環として、ローカル鉄道の再構築に取り組んでいく必要があるなど、喫緊に対応すべき課題が出てきており、本年8月には、

国土交通省と関係知事による意見交換の場として、鉄道ネットワークの在り方などに関する国と地方の意見交換の場を設け、議論させていただきました。

また、新幹線は、地域相互の交流を促進し、我が国の産業の発展や観光立国の推進、地方創生に重要な役割を果たす、我が国の社会経済を支えてきた基幹的な高速交通機関です。引き続き、整備新幹線の着実な整備に向けて、そのために必要となる財源の議論なども行いながら、しっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

さらに、整備新幹線以外の幹線鉄道ネットワークについても、各地域の実情を踏まえた在り方の検討など、さらなる取組を進めることとしております。

こうした状況を踏まえ、本日は鉄道政策に関わる最新の状況を改めて御説明するとともに、幹線鉄道ネットワークや鉄道分野の人手不足に対する取組など、社会的にも重要性の高い事項を中心に、先生方の御意見を伺いたく、鉄道部会を開催させていただきました。

先生方におかれましては、活発に御議論いただき、忌憚のない御意見を賜りますようお願い申し上げます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

【三島企画室長】 ありがとうございました。続きまして、山内部会長からも御挨拶を頂戴したいと思います。

【山内部会長】 山内でございます。

今、五十嵐局長からお話ありましたように、鉄道を取り巻く環境というのは、大きく変わろうとしているというか、変わってきているタイミングだと思っています。率直に言って、特にこの30年、鉄道は若干平穏に來たのかなと思いますけれども、今おっしゃったように、基本的には、人口減少や過疎化、それからもちろん、直近で人手不足の問題があると思うんですけども、この社会の構造自体が変わる中で、装置産業の鉄道どうするかというのは、非常に大きな課題だと思っています。

個人的には、ここのところずっと、鉄道運賃のことについてお手伝いさせていただいてきたんですけども、その中で、鉄道事業者の方法について、考えなきゃいけないということで、私ども、役所とも別に、いろいろ勉強会などをやらせていただいて、鉄道事業者の方の基本的な方向性や課題などの議論をさせていただいています。週末に日本交通学会がございまして、そこでその成果を発表しようと思っております。これは我々の勉強会ですけれども。ただ、問題意識は非常に重要だと思っております。今回これ、鉄道部会で、今、五十嵐局長からお話あったようなことをいろいろ議論するわけですけども、その奥にあるもの、そういったものを皆さんと共有できたらいいなと思っています。

どうぞ、忌憚のない御意見いただいて、鉄道行政に資する形で、取りまとめと言いますか、方向性を出したいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

【三島企画室長】 ありがとうございます。

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いただきますようお願いをいたします。

次に、本日の資料の確認をさせていただきます。本日の資料につきましては、議事次第の下部に記載がありますとおりでございます。タブレットにて投影をさせていただきますので、不備等ございましたら、都度、事務局までお伝えいただければと思います。

また、議事に入る前に、本日の進行についてお願いがございます。本日の会議につきましては、会場での参加とオンラインを併用して進行させていただきます。会場参加の皆様におかれましては、御発言の際は挙手をいただきまして、指名を受けましたらマイクのボタンをオンにして発言をいただきますようお願いいたします。また、オンラインで参加いただいている委員の皆様につきましては、T e a m s の挙手ボタンを押していただきまして、指名を受けましたら、カメラとマイクをオンにして、御発言をいただくようお願いいたします。なお、回線の問題もございますので、御発言時以外はカメラ、マイクはオフにさせていただきますようお願いをいたします。また、オンラインで御出席の方々と、映像や音声等に不備、不都合が生じた場合には、チャット機能にてお知らせくださいますようお願いをいたします。

それでは、これ以降の議事進行を、部会長の山内先生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。

【山内部会長】 改めまして、山内でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の議題は、「鉄道行政の現状について」ということでございます。先ほどそういったお話も、御挨拶をいただいたところでもありますけれども、まず、事務局から、この鉄道行政の現状について全般的に御説明いただいて、それから先生方の議論ということにさせていただきます。

それでは、御説明のほう、どうぞよろしくお願いいたします。

【三島企画室長】 では、改めまして、事務局から御説明をさせていただきます。

資料を1枚、おめくりしまして、目次のところでございます。本日13項目ございまして、基本的には、昨年度、鉄道部会を開催させていただきましてから1年が経っておりますので、その間の動きということで、鉄道行政に係るトピックを、一通り御説明させてい

ただければと思います。分量、非常に多くございますので、ポイントを絞って、30分程度で御説明させていただきたいと思っております。

それでは、中身に入らせていただきたいと思います。

3ページをお願いいたします。まず、鉄道輸送の状況についてでございます。鉄道の輸送人員ですけれども、グラフ、黄色い線がJR、青が民鉄でございます。コロナ前の2018年度の同月と比較したものでございますけれども、輸送人員、一番下がっているのが2020年の4月から5月で、コロナ前の5割程度まで落ち込んでおりますけれども、徐々に回復いたしまして、本年の5月時点では、コロナ前とほぼ同程度まで回復をしております。

また、次の4ページでございますけれども、こちらは新幹線の輸送人員でございます、こちらもコロナ前と同程度、路線によってはコロナ前を超える水準まで回復をしているという状況でございます。

それから、5ページでございますけれども、鉄道事業者の決算状況でございます。各事業者とも、鉄道事業の営業収益は回復しております、特に、JR6社、大手民鉄につきましては、令和4年に営業黒字に転換をしております。一方で、地域鉄道につきましては、依然として赤字の事業者が多いという状況でございます。

6ページでございますけれども、こちらは鉄道運転事故の状況でございます、平成元年度から令和6年度までの数字となっております。事故件数や死傷者数は、大幅に減少しております。

次のページに内訳を載せてございまして、左側、平成元年度で、踏切障害事故が57%と半数以上を占めておりましたが、令和6年度には踏切事故の割合が大きく減少して、人身障害事故の割合が増加をしているという状況でございます。

続きまして、鉄道局の関係予算でございます。9ページですけれども、令和7年度の予算についてでございます。公共予算が1,042億円、非公共予算が21億円、合計で1,063億円となっております。公共予算の主なものといたしましては、整備新幹線の整備804億円のほか、都市鉄道等の鉄道ネットワークの整備や、防災・減災、国土強靱化に係るものなどがございます。また、非公共予算につきましては、右上のところですが、北陸新幹線の事業推進調査や、鉄道システムや技術の海外展開といったものがございます。

以上、総論的なところでございまして、個別の説明に入っていきたいと存じます。

まず、最初に鉄道ネットワークの整備・維持についてということで、整備新幹線・リニア中央新幹線の関係でございます。

11ページが、全国の新幹線鉄道網の現状でございますけれども、このうち、北海道、北陸、九州の整備新幹線と、リニア中央新幹線につきまして、その着実な整備に向けて、必要な取組を行っているところでございます。

12ページが、北海道新幹線でございます。新函館北斗から札幌までの212キロにつきまして現在工事を進めておりまして、13ページですけれども、昨年の5月に建設主体である鉄道・運輸機構から、もともとの開業予定時期でありました令和12年度末の完成・開業が極めて困難という報告があったところでございまして、この報告を受けて、国交省としては、有識者会議におきまして、全体工程の精査などを行ってきたというところでございます。

以降、15ページまで概要を載せておりますけれども、15ページの右の赤枠のところに書いておりますように、現在のところ、完成・開業は、おおむね2038年度末頃の見込みですけれども、その下、今後の対応のところに記載がありますように、開業時期につきましては、今後トンネルの貫通に一定のめどが立った段階で、改めて精査が必要であるということ、報告書として今年の3月に取りまとめられたところでございます。引き続き、沿線自治体などの関係者の理解と協力を得まして、工程にも工夫を凝らしながら、1日も早い完成・開業に努めてまいりたいと考えております。

続きまして、北陸新幹線でございます。未着工の敦賀―大阪間につきまして、17ページでございますけれども、昨年の8月に詳細な駅位置・ルート案などを提示いたしまして、同年12月には与党の委員会から、南北案、桂川案のいずれかとすることなどを内容とする中間報告がされたところでございます。その後、18ページにございますように、自治体向けに説明会などを開催するなど、引き続き、鉄道運輸機構とともに、丁寧かつ着実に取り組んでまいりたいと考えております。

資料19ページをお願いいたします。九州新幹線の概要というところでございます。九州新幹線でございますけれども、未着工の新鳥栖―武雄温泉間につきまして、1ページめくっていただきまして、20ページ、21ページにございますように、様々な場を通じまして、地域の御理解を得られるように取組を行っているところでございます。引き続き、新幹線整備の必要性、重要性につきまして、地元の皆様に丁寧に説明をしていくとともに、佐賀県との間でも議論を続けていくなど、御理解いただけるように取り組んでまいりたい

と考えております。

資料 22 ページをお願いいたします。リニア中央新幹線についてでございます。

1 ページおめくりいただきまして、23 ページですけれども、品川―名古屋間につきましては、J R 東海におきまして、約 9 割の区間で工事契約が締結をされ、工事が進められております。

それから名古屋―大阪間につきましては、25 ページでございますけれども、国土交通省と J R 東海も参画をいたしまして、関係自治体との間で、早期の駅位置の選定や駅周辺のまちづくりに向けた議論などを進めております。引き続き、関係自治体とも連携して環境整備を進めてまいります。

個別の路線については以上でございます、次の 26 ページをお願いいたします。

整備新幹線の貸付けの在り方に関する小委員会ということで、資料をおつけしてございます。整備新幹線につきましては、施設のほうを鉄道・運輸機構が建設をいたしまして、J R 各社に貸付けをしておりますけれども、貸付け期間が開業後 30 年間とされておりますところ、貸付け期間後の取扱いについて整理をする必要がございます。このため、当鉄道部会に小委員会を設置いたしまして、今後の整備新幹線の貸付けの在り方を御議論いただきたいと考えてございます。

新幹線、リニアについては以上となります。

28 ページでございます。幹線鉄道ネットワークについてですけれども、幹線鉄道ネットワークについては、これまで在来線の高速化などの取組を進めてきたところでございますが、幹線鉄道の高機能化に関する調査など、さらなる取組を進めていくこととしております。地域から様々な御要望がある中、各地域の実情を踏まえつつ、取組の方向性を整理していく必要があると考えておりまして、本日この後、さらなる高機能化を含めた幹線鉄道の今後の在り方について、特に御意見、御議論をいただきたいと考えてございます。

29 ページ以降、詳細な資料をおつけしてございますけれども、一旦、この資料全体を御説明させていただいた後に、この項目について、補足的に御説明をさせていただければと考えておりますので、資料 36 ページまで進んでいただければと思います。

36 ページから、都市鉄道についてというところでございます。

まず、37 ページに三大都市圏の混雑率を載せてございます。混雑率につきましては、平成 28 年の答申において、東京圏では 150 % という目標が設定をされているんですけれども、コロナによって一時的に鉄道利用者が減少したこともありまして、最新の状況を

見ますと、東京圏で１３９％、大阪圏では１１６％、名古屋圏では１２６％と、いずれも１５０％は下回っている状況でございます。

個別の都市鉄道のプロジェクトについて見ていきますと、東京圏については、３８ページでございます。平成２８年の答申などに基づきまして、路線の整備が進められているところでございます。具体のプロジェクトにつきまして、個別の詳細は割愛をさせていただきますが、次の３９ページ、東京圏ですけれども、東京メトロ有楽町線や南北線の延伸、それから、次のページの羽田空港のアクセス線といったところの整備が進められております。このほか、次の４１ページの新空港線につきましては、本年の４月に整備営業構想の認定が行われたところでございます。

次の４２ページですけれども、こちら大阪圏のプロジェクトになってございまして、本年１月に、大阪関西万博の足となっております夢洲駅の開業のほか、なにわ筋線の整備などが進められているところでございます。

それから４３ページですけれども、その他の鉄軌道プロジェクトとしまして、本年５月に多摩都市モノレールの箱根ヶ崎延伸の特許したほか、本年８月には広島電鉄の駅前大橋ルートの開業といったものがございます。

それから次の４４ページは、空港アクセスの関係でございまして、成田空港のアクセス鉄道についてということで、こちらは昨年９月に立ち上げました「今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会」におきまして、本年６月に、基本的な方向性についての中間取りまとめが行われたところでございます。引き続き、最終取りまとめに向けた検討を進めてまいります。

それから４５ページから４７ページですけれども、こちらは鉄道整備の財源が限られている中で、今後の都市鉄道整備を促進していくための手法ということで、４５ページにございます加算運賃制度の見直しですとか、４６、４７ページにございます開発利益の還元に向けた検討の成果の取りまとめということを行ってございます。こうした取組を活用しながら、引き続き、都市鉄道の整備を進めてまいりたいと考えてございます。

資料４８ページをお願いいたします。いわゆる、二島・貨物の関係でございます。

４９ページですけれども、ＪＲ北海道・四国・貨物に対する支援というところで、これら３社につきましては、経営の自立に向けまして、令和３年に改正しました旧国鉄債務等処理法などに基づく支援を行っているところでございます。

このうち、ＪＲ北海道、ＪＲ貨物につきましては、令和５年までの中期経営計画の期間

における支援が終了しておりまして、6年度から8年度までの新たな中期経営計画の期間において、J R北海道については1,092億円、J R貨物につきましては193億円の支援を実施することとしております。また、J R四国につきましては、令和7年度末で中期経営計画の期間における支援が終了しますが、令和8年度からの次の中期経営計画の期間につきましては、J R四国の経営状況を見極めながら、同社の経営自立に向けて、どのような支援を行うかを検討しているところでございます。

資料52ページをお願いいたします。ローカル鉄道についてでございます。

次の53ページに概要を載せてございますけれども、ローカル鉄道につきましては、人口減少などによりまして、引き続き厳しい状況にある中で、令和5年には地域交通法を改正いたしまして、ローカル鉄道の再構築に向けて、国が組織する再構築協議会の仕組みのほか、国の認定を受けた鉄道事業再構築実施計画につきまして、社会資本整備総合交付金による支援を導入したところでございます。

次の54ページに法改正後の制度の活用実績を載せておりまして、法施行以降、J R西日本の芸備線で再構築協議会を設置したほか、19件の再構築計画の認定を行っております。

55ページでございますけれども、地域交通法の改正から2年が経過をしております、活用実績も増えてきている中で、さらなる制度の充実・強化などにつきまして、様々御意見をいただいております、いわゆる「骨太の方針」におきましても、鉄道ネットワークの在り方などの議論の深化という方向性が示されたところでございます。

こうした中で次の56ページですけれども、本年の8月には、中野国土交通大臣が各県の知事から直接御意見をお聞きする場というのも持たれたところでございます。国交省としましては、有識者の方々の意見も伺いながら、これまでのフォローアップなどを通じた議論の深化を図り、さらなる取組につなげてまいりたいと考えております。

続きまして、貨物鉄道についてでございます。

資料59ページを御覧いただければと思います。貨物鉄道は優れた定時性や環境性能を有する大量輸送機関でございます、トラックのドライバー不足への対応やカーボンニュートラル実現への貢献というところで、大きな期待をされております。

一方で、次の60ページに輸送分担率を載せておりますけれども、トンキロベースで見ますと、左のグラフの緑のところですが、5%弱で、横ばいで推移している状況です。

それから次の61ページにございますように、近年は、自然災害による大規模な輸送障害の増加ですとか、それによる荷主からの信頼の低下といった課題を抱えている状況がございます。

こうした課題にも対応していくために、62ページにございますけれども、貨物鉄道の輸送力の増強や、災害対応能力の強化に向けまして、貨物駅の施設整備の支援などを行っているところでございます。

それから、64ページにございます。こちらは鉄道プロジェクトの評価マニュアルの改定ということで、トピックとしての御紹介になりますけれども、この鉄道プロジェクトの評価手法マニュアルにつきましては、鉄道プロジェクトのB/Cの算定に際しまして、費用と便益の時間経過による提言を社会的割引率4%で計算をすることになっておったところを、国交省の公共事業の評価マニュアルの改訂に合わせまして、近年の利回りを踏まえた割引率、1%と2%という数字ですけれども、これらも参考の数値として併記できるという改定を実施したのになります。

鉄道ネットワーク、ローカル線などにつきましては以上でございまして、次の項目ですけれども、運賃・料金の関係でございます。

66ページをお願いいたします。鉄道の運賃・料金制度につきましては、運賃小委員会を令和4年の2月に設置をいたしまして、同年7月に、今後の在り方についての中間取りまとめをいただいたところでございます。この中間取りまとめを受けまして、JR東日本によるオフピーク定期券の導入の認可ですとか、協議運賃制度の創設等を行ってございます。

また、次の67ページにございますけれども、昨年の4月には、収入原価算定要領の見直しということを行ってございます。より設備投資を促進するですとか、人材確保のために人件費を適切に原価に算入できるようにするといった見直しを行ったのになります。

それから、68ページは最近の運賃改定の実績でございます。直近では、7月に西武鉄道、8月にはJR東日本、首都圏新都市鉄道の運賃変更の認可を行ったところでございます。

それから、70ページをお願いいたします。次の項目ですけれども、鉄道のバリアフリーについてでございます。

鉄道関係のバリアフリーにつきましては、71ページにございます段差解消ですとか、ホームドアの設置、それから、1ページ飛ぶんですけれども、73ページにございます、

車両のバリアフリー化、こうしたものそれぞれにつきまして、整備目標がございまして、バリアフリー化を進めているところでございます。現在のところ、段差の解消率が94%、ホームドアの設置は約2,600番線、それから、車両のバリアフリー化については、約60%の進捗となっているところでございます。

現行の整備目標については、令和7年度までの目標となっておりまして、75ページにございますように、令和8年度から令和12年度までの次期目標につきまして、バリアフリーの検討会におきまして、最終取りまとめが行われたところでございます。

1ページ戻ってしまうんですけれども、74ページには、バリアフリーに対する支援制度などを載せてございます。都市部ではバリアフリー料金の活用、地方部においては予算措置による支援ということを行いまして、引き続き、バリアフリー化を促進してまいりたいと考えております。

続いての項目ですけれども、防災・減災、国土強靱化についてでございます。

77ページをお願いいたします。令和2年に閣議決定をされました「防災・減災、国土強靱化5か年加速化対策」でございます。こちらに基づきまして対策を推進してきたところなんですけれども、こちらが令和7年度までの計画となっておりまして、次の78ページでございますけれども、これに続く法定計画といたしまして、本年6月に、「国土強靱化実施中期計画」というものが閣議決定をされております。

この中で鉄道分野につきましては、下に記載がございしますように、5か年加速化対策からの継続の取組といたしまして、河川橋梁の流出・傾斜対策、隣接斜面からの土砂流入対策、地下駅・電源設備などの浸水対策、地震による落橋等の対策、それから、予防保全に基づいた鉄道施設の老朽化対策という5項目。それから、これに加えて新たに、復旧性向上に資する耐震対策、青函トンネルの老朽化対策、それから、右下にございますRAIL-FORCE隊員の対応能力向上等の施策を新たに盛り込みまして、引き続き、鉄道分野の国土強靱化を着実に推進していくこととしてございます。

続きまして、79ページからが人手不足対策についてでございます。

80ページを御覧いただければと思いますけれども、鉄道業界におきましても、人手不足、深刻化してございまして、対策が喫緊の課題というふうに認識をしております。本日この後、人手不足対策につきましても、特に御意見いただければと考えているところでございまして、81ページ以降、詳細な資料をつけているんですけれども、先ほどの幹線ネットワークと同じく、全体説明終わった後に、この部分については補足的な御説明をさ

せていただきたいと考えております。

資料について、91ページまでおめくりいただけますでしょうか。鉄道のDXということでございます。先ほども触れました鉄道業界での人手不足への対応ということを考えましても、DXによる省力化ですとか、自動運転の実現に向けた取組が非常に重要であると認識しております。

92ページ、鉄道の自動運転についてでございますけれども、一般的な在来線については、自動運転導入されていなかったところですが、昨年の3月にJR九州の香椎線におきまして、踏切のある区間で、初めて自動運転が導入されたところでございます。国土交通省におきましては、自動運転の導入推進に向けました技術開発に取り組んでございまして、例えば93ページにございます、障害物の自動検知のためのシステムの開発ですとか、94ページにございます、地域鉄道向けの無線式列車制御システムの開発といったことに取り組んでいるところでございます。

それから、列車の点検業務ですとか保守業務に関する効率化、省力化についても取り組んでおりまして、95ページでございますけれども、列車の検査業務のうち、特に業務効率化の効果が高いと考えられる、屋根上での検査業務に着目をいたしまして、パンタグラフのすり板の磨耗状況を、カメラ画像を用いた画像解析によって遠隔・自動で計測する技術の開発。こういったことを通じまして、現場業務の効率化、省力化を実現しようという取組を進めているところでございます。

また、1ページ飛ばしていただいて97ページですが、旅客への対応のDXというところで、窓口業務のDX化ということも進めているところでございます。有人窓口でしか提供できないサービスへの配慮というのは行いつつですが、例えば、ウェブ予約ですとかキャッシュレス決済、カメラ・モニター付きの券売機の導入といったことを進めてございます。

それから次の項目でございます。98ページでございます。

鉄道のGXということで、資料ですが、100ページをお願いいたします。鉄道は単位輸送量当たりの二酸化炭素排出量が小さく、環境に優しい輸送機関であるということございまして、鉄道事業そのものの脱炭素化、車両や施設の脱炭素化ですとか、鉄道アセットを活用しました再エネの導入促進ですとか、鉄道利用の促進によるモーダルシフト、こういったことを進めまして、100ページの一番下にございますけれども、2030年代におきまして、2013年度比で46%の排出削減を目指すという目標を設定して

ございます。

この目標や、さらにその先、2040年も見据えまして、具体的な今後の取組方針を議論するために、次の101ページにございます、鉄道事業者、メーカーなどに参画をいただきました官民研究会というものを今年の3月から開催をしているところでございます。先月16日に、鉄道分野のGXに関する基本的な考え方というものを取りまとめたところでございまして、102ページ、103ページに具体的に記述ございますけれども、主要な鉄道事業者を対象としまして、省エネ、再エネなどの具体的な目標を設定するとともに、官民一体でGX投資に取り組むといったことですか、海外展開を進めていくために鉄道技術の標準化を推進していくこと、それから、再エネに対応した鉄道システムへの変革を進めるといった方向性を示したところでございます。この基本的考え方に基づきまして、引き続き、事業者、メーカーなどとも連携して取り組んでまいりたいと考えてございます。

それから次の項目ですけれども、105ページ、鉄道標準化ビジネスプランというところでございます。今、申し上げましたGXの考え方のところでも、海外展開に向けて鉄道技術の標準化を進めるという考え方が示されているところでございますけれども、鉄道技術の標準化を進めるに当たりまして、今年の6月にこの標準化ビジネスプランというものを取りまとめてございます。

このプランは、今後の標準化の在り方を整理したものでございまして、107ページでございますけれども、本邦企業の受注機会の拡充に寄与して、受注した案件の円滑な遂行のための環境を整備する、それから、標準化を推進し、国内鉄道ビジネスの効率化・活性化を図るということを目指し、具体的な取組の方策としまして、国際規格の新規提案体制の見直しですとか、鉄道事業者における規格の活用促進、標準化に取り組む人材育成などに取り組むということをお示ししたのになってございます。

続きましての項目は、セキュリティ対策の関係でございます。

109ページをお願いいたします。いわゆるサイバーセキュリティについてでございますけれども、基本的には、基本法によりまして、国や事業者の責務が定められており、具体的な取組については、官民共通の行動計画に規定をされてございます。鉄道については、重要インフラと位置づけられておりますので、国交省と事業者が連携して、サイバーセキュリティ対策に取り組むこととされてございます。

110ページでございますけれども、昨今の国家を背景とする組織的なサイバー攻撃の脅威が高まっているという状況も踏まえまして、事業者によるサイバーセキュリティ対

策の強化に向けまして、鉄道事業法の施行規則の改正を進めております。改正に必要な事項につきまして、有識者の御意見をいただきながら具体化を進めているところでございまして、111ページにございますけれども、7月に第1回の検討会を開催したところでございます。

それから次の項目ですけれども、観光についてでございます。

こちらはトピックスというか、実績の御紹介というところになりますけれども、1点目、観光列車ということで、鉄道について、その移動需要に応じるということに加えて、移動そのものを楽しむ、または、地域の観光や資源を楽しんでいただくということで、観光列車の取組が全国で実施をされてございます。2024年度の実績といたしましては、全国で92社、合計323種類の観光列車が運行されてございまして、国におきましても、補助事業などを通じて、支援を行っているところでございます。

また、114ページですけれども、サイクルトレインということで、自転車を分解せずにそのまま車内に持ち込めるという取組ですけれども、こちらも全国で74社、145路線で実施をされているところでございます。

それから115ページ、こちら最後の項目となりますけれども、海外展開についてでございます。

116ページが各国で進められております主な鉄道プロジェクトでございまして、政府全体では、「インフラシステム海外展開戦略2030」におきまして、2030年に約45兆円のインフラシステムを受注するという目標が立てられております。

鉄道につきましては、次のページ、117ページの真ん中の辺りですけれども、相手国へのトップセールス、海外鉄道計画への積極的な関与、資金調達支援、技術規格の国際標準化への対応、それから、技術基準の策定などの支援を通じまして、鉄道インフラの海外展開の促進を行っております。

以上、非常に多岐にわたる項目で、雑駁な説明となってしまいましたけれども、資料の全体の説明としては、以上でございます。

【山内部会長】 ありがとうございました。

それで、意見交換ということになるんですけれども、今日は、特に、事務局から問題意識として、幹線鉄道ネットワークの問題、それからもう一つは、人手不足対策というのが重要であるというふうに指摘されております。それで、さっき御説明の中でもあったんですけれども、この2点について、意見交換に入る前に補足説明を行っていただいて、それ

で議論ということにさせていただこうと思います。それじゃ、補足説明のほう、よろしく
お願いいたします。

【輕部幹線鉄道課長】 はい。幹線鉄道課長の輕部でございます。

それでは私から、特に本日御議論いただきたいテーマの一つでございます、幹線鉄道ネ
ットワークについて、補足説明させていただきます。

大変恐縮でございますが、資料戻りまして、29ページを御覧いただければと思います。
29ページでございますけれども、我が国の特急列車の運行状況ということで、我が国の
在来線につきましては、ここにございますような特急列車のネットワークが形成されてご
ざいます。

こうした特急列車が走行するような基幹的な路線である幹線につきましては、次のペー
ジ、30ページになりますけれども、国鉄改革以降も、各地で高速化の工事が実施され、
移動時間の短縮が図られてきたというところでございます。幾つかの例をこちらに示して
ございますけれども、例えば、福島―新庄間にはミニ新幹線化によって所要時間が約30
分短縮されたというような内容になってございます。

こうした幹線鉄道の高速化につきましては、次の31ページと32ページにございま
すように、それぞれ設備の改良ですとか、あるいは車両面での改良といったような形で、
様々な手法が取られてきたというところでございます。

そして、次の33ページにございますように、高規格路線の整備というものもその一つ
でございまして、ほくほく線、あるいは、成田スカイアクセス線では、設計最高速度が1
60キロというようなものもあるというような状況になってございます。なお、ほくほく
線は、新幹線開業前の状況でございます。

それから、我が国の在来線でございますけれども、こうした整備を進めてきたところで
ございますが、その大半が戦前に建設されたようなところもございまして、幹線鉄道であ
るにもかかわらず、高速輸送の機能が十分に発揮できていないような路線もございま
す。こうした路線もございます中で、35ページになりますけれども、6月に閣議決定した
「骨太の方針2025」におきましては、幹線鉄道ネットワークに関しましても、各地域
の実情を踏まえた方向性の検討などのさらなる取組を進めるといったような、こうした方
向性が明記されているというところでございます。

こうした幹線ネットワークにつきましては、1枚戻りますけれども、これまで幹線鉄道
ネットワーク等に関する調査というようなことで、諸課題に係る調査検討を進めてきたと

ころでございますけれども、こうしたこの夏の「骨太の方針2025」の記載なども踏まえまして、今後、検討を進めていくこととしてございますが、旅客、貨物を含む幹線鉄道ネットワークの在り方の検討を深めていく中で、留意すべきところは何か。あるいは、その幹線鉄道の高機能化として具体的にどのような取組を進めるべきかですとか、そうした点も含めまして、今後の幹線鉄道ネットワークに関する取組の方向性について、御意見をいただきたいと考えてございます。1つ目は以上でございます。

【三島企画室長】 そうしましたら、補足説明の2点目といたしまして、人手不足対策につきましても御説明をさせていただきます。大変申し訳ございませんけれども、資料につきましては、80ページまで飛ばしていただければと存じます。

先ほども少し御説明をいたしましたけれども、80ページにございますように、鉄道業界におきましても、人手不足、深刻化をしてございまして、一番上に記載をしておりますように、保線などに従事する作業員の不足による終電の繰上げですとか、運転者の不足による運行本数の減便等が発生をしている状況でございます。また、下に円グラフを載せているんですけれども、鉄道事業者に対してアンケートを実施いたしましたところ、約半数で人手不足が実際に生じているといった回答があったところでございます。

このため、鉄道の分野におきましても、人手不足対策取り組んできておりまして、次の81ページに一覧として載せているんですけれども、大きく、担い手の確保の取組と省力化・効率化の取組ということで実施してきております。担い手不足の対応といたしましては、1つ目にございます運転免許の受験資格を見直して、年齢要件を20歳から18歳に引き下げるですとか、外国人材の活用に向けて特定技能制度に鉄道分野を追加するといったこと、それから3点目ですけれども、鉄道事業及び自衛隊における人材確保の取組に係る申合せの締結といったことを行っております。

この点につきましては、資料の84ページを御覧いただければと思います。こちらは、防衛省と鉄道事業者団体、それから国交省で申合せを締結したものでございまして、この申合せに基づいて、例えば、退職予定の自衛官の方に向けて鉄道の業種説明会を実施したりですとか、鉄道会社が実施するインターンシップに自衛官の方に御参加をいただくといったこと、自衛官の採用に関する情報を掲示する場として、鉄道事業者が、例えば車内にポスターを掲示するなど、双方で取組を実施しているというものになります。

それから、人材確保に向けましては、処遇改善、賃上げということも重要でございまして、86ページでございますけれども、先ほど運賃のところでの説明でも同じ資料使って

おりますけれども、運賃改定の際に、人件費の上昇を適切に原価に算入できるように、収入原価の算定要領の改定を行ったというものでございます。

87ページには、鉄道事業者の賃上げの実施状況ということで、アンケートの結果を載せてございます。令和5年の3月から令和7年の4月1日までに運賃改定を行った事業者48社に対してアンケートを行ったものでございますけれども、全ての事業者において賃上げが実施されているという結果になっております。

それから、省力化・効率化の取組ということでございますけれども、88ページにございます「省力化投資促進プラン」と言って、鉄道を含みます運輸業などの人手不足が特に深刻な業種について、生産性の向上を目指すための計画というものを政府で策定をしております。こちらにおいて、先ほど御説明しました、例えば自動運転などの技術開発への財政支援ですとか、あとは、省力化に資する優良事例の横展開といった施策に取り組むということとしてございます。

89ページについては、技術支援の取組ということでございまして、例えば、関係団体による講習会ですとか鉄道運輸機構などによる技術指導、それから、90ページにございます、地域鉄道のメンテナンス体制の強化といったことにも、併せて取組を行ってございます。

以上、現状と取り組んでいる施策について、簡単に御説明をさせていただきました。本日、こうした取組の方向性などについて、御意見をいただければ幸いです。以上でございます。

【山内部会長】 どうもありがとうございました。

ということで、全体の説明と、特に幹線鉄道の話と、今、人手不足の話です。これ2つを、事務局としては非常に問題意識があるということでもあります。

それで、皆さんには、こういったことを頭に置いて、御発言いただきたいと思いますけれども、別にこの2つの問題だけということではなく、全体にいろいろ議論いただければというふうに思います。

これから御発言願いますが、1人3分程度で御発言をいただきたいと思います。それで、一問一答でやるとなかなか時間かかってしまいますし、今日は全体的な御意見の聴取ということもありますので、皆さんから全体でいろいろ御意見伺った上で、事務局から御回答、御返答、あるいはコメントをいただくと、このようにしたいと思います。

それでは、いかがでございましょう。鉄道の全体像、あるいは幹線、人手不足問題、こ

れについて、どなたか御意見ありますでしょうか。

【谷口委員】 よろしいですか。すみません。御説明どうもありがとうございました。

2点ありまして、まず、幹線鉄道ネットワークのところでは、ハードのネットワーク対策で所要時間短縮されるとか、本当に地道な努力がなされているということで、とてもよく理解できました。ただ、ハードももちろん大事ですけど、特に広域の移動のときに気になっているのは、例えば、D Xとして、新幹線の予約システムが東日本と東海と西日本と、いろいろなところで違うというところが私はとても気になっております。利用者目線で考えると非常に不便であるのに、連携する動機づけが各社に弱いように感じます。もちろん、主体は各鉄道事業者さん、民間がやるべきことだと思うんですけども、国も後押しするような、旗振りするようなことをぜひ進めていただきたいと思います。例えば、首都高さんと、一昨日、お話しする機会があったときに、高速道路のサイトが、首都高と東日本、N E X C Oさんで違うみたいなのを気にされていて。難しいんですけど何とか連携するみたいなこともおっしゃっているので、ぜひJ Rさんでも、あるいは民鉄さんでも、やっていただければと思います。

あとは人手不足対策のところで、運転免許受験資格の見直しについて、ここまでせっかく踏み込んだのであれば、高校生にもうちょっとP Rするような、高校生の就職先としてこういうのがあるよということ、高校の就職担当の先生に刺さる情報提供とかウェブサイトとかの整備があるといいんじゃないかと思いました。高速バス事業者のW I L L E Rの社長さんが、バスドライバー不足なので、バスドライバーをパイロットって言っている。格好よく、憧れの職業みたいにパイロットって言っていて、それで高校生にアピールすると、高校生向けの採用ページを充実されたみたいな話があって、鉄道事業者さんのにも工夫できるんじゃないかなと思いました。以上です。

【山内部会長】 ありがとうございます。新幹線の運転士さんって、かなりポジション高いよね。

【谷口委員】 高い。格好いいですよ。

【山内部会長】 そういうことを皆さんに分かっていただくのかなというふうに思いますけどね。ほかはいかがでしょうかね。どうぞ。

【池之谷委員】 交運労協の池之谷でございます。労働組合の立場としては、人手不足対策、これに一番関心ありますので、これについて少し発言をさせていただければと思います。まず、この間の事業者の上限運賃の変更申請に対しまして、迅速に対応していただ

きましたことに感謝を申し上げたいと思います。特徴的には、上限運賃の変更理由として人材確保を挙げる事業者も出てきており、結果として、運賃改定が行われた多くの事業者において、昨年を上回るベースアップ、それから賃金改善を勝ち取ることができました。人材を確保するためには、賃上げが必須という方向性について、労使が一致しつつあるものと評価をしています。この流れを止めることなく、次期春闘の中でも、人件費、燃料費等の増加分の価格転嫁を推進していく必要があって、引き続きの支援を国にはお願いをしたいと思っています。

鉄道産業については、長期安定雇用による知識、技術、技能の熟練が安全輸送を支えてきました。しかし、特にＪＲでは、若手中堅層の離職が増加し、とりわけ、技術系社員の自治体への転職というものが顕著になっています。離職の理由については、賃金、労働条件よりも、働き方への不満というのが最多となっています。具体的には、夜間作業、危険作業、野外作業、休日労働など、鉄道特有の働き方への不満であります。対策として、夜間作業の縮減と、昼間の保守作業、それから機械化、装置化などの働き方改革が必要です。人手不足の影響によって、夜間の貨物、列車走行が、旅客会社の保守作業に支障を来しており、保守間合いの確保については、喫緊の課題となっています。既に、一部の業者の中では、終電時間の繰上げによって一晩当たりの作業量を拡大し、年間休日の増加につなげる取組も行われています。また、既存の輸送力を徹底的に活用し、積載量の向上を図るには、リードタイム延長の許容など、社会的な合意形成が必要であり、国には、荷主の理解促進に向けた取組をお願いしたいと思っています。特定技能制度など、外国人材を活用することは否定をいたしませんけど、担い手確保と離職防止に向けた鉄道特有の働き方改革を進めるために、支援を国にお願いをしたいと思っています。

関連して、ＪＲ貨物においても、人手不足は喫緊の課題となっています。人材への積極投資に向け、経営体力の脆弱なＪＲ貨物の経営を好循環させる取組と、ＪＲ貨物がコストを負担する能力の強化が求められています。そのためには、路線使用料の算出基礎となるアボルールの見直しに対する国の支援と、貨物鉄道を維持するための財源の確保であります。現在のアボルールでは、貨物列車走行によって発生をする費用の大半を旅客会社が負担をする構造になっています。仮にルールを見直しして、負担増加分を全てがＪＲ貨物の負担となったとしても、ＪＲ貨物の収益力や費用負担能力は脆弱であって、支払いは不可能であると考えています。たとえＪＲ内の課題であったとしても、モーダルシフトなどの物流政策や環境施策などの観点から、国による財源支援、これが必要だということを申し

上げて、発言にしたいと思います。

【山内部会長】 ありがとうございます。次はオンラインで、大串委員が御発言、御希望ということでありまして。大串さん、どうぞ御発言ください。

【大串委員】 ありがとうございます。今ちょうど、池之谷さんが同じ意見を言ってくださったなと思ってるんですけども、貨物鉄道が多大な投資を今後必要とするだろうと。つまりこれまでは、これまでの規格の列車等やりくりして、貨物を担ってこられたんですけども、10トントラックから31フィートコンテナへの変換をするときに、車両含めて多大な投資が必要でしょうし、鉄道網も地域が弱って、廃線が続くかもしれない中において、非常に負担になってきているんじゃないかなと。これからかかる莫大な投資をどうするか、また、維持、メンテナンスにかかっていくような費用をどうするかということを、喫緊で議論していかないといけないんじゃないかなということを今回改めて思った次第です。特に、鉄道のリ・デザインで地域の鉄道がバスに代わるという例もあるでしょうから、そういった中において、鉄道をしっかり支えていくやり方というのを考えていかないといけないんじゃないかなと思ってます。そういう意味では、森林税のような、何か交通税で鉄道に対する配分をしっかりと確保するような財源の確保というのも、今後議論が必要なんじゃないかなと思ってます。

あと、もう1点ありまして、混雑率についてなんですけれども、38ページに、混雑率、まだ以前ほどまでは戻ってないような、一見そう見えるような数値なんですけれども、昨今リモートワークがまたなくなりつつあるといいましょるか、職場復帰を再び義務づけるような企業が増えてきているような報道も後を絶たない中において、体感として、一度混雑がない、快適な列車を経験したからかも分かりませんが、非常にまた混雑をしてきて、とても乗るに堪えないような時間帯も、また復活してきているような状態なんじゃないかなと思います。企業それぞれ独自で、ピーク時をずらした出勤へのポイント付与など、努力をされてきているわけなんですけれども、早朝と言えども、インバウンドが大きな荷物を持って移動されたりとか、リモートワークの解消、都心部の鉄道の混雑でも、看過できないような状況にまたなっているのではないかなと思います。ですので、継続的な混雑緩和への取組も、ぜひ、お願いしたいところであります。

すみません。最後、2点と言いましたけど、もう1点。人手不足に関係してなんですけれども、幹線鉄道ネットワークが充実し、非常にすばらしいような改良も加えられてよかったなと思うんですけども、幹線鉄道、特に新幹線が通ると、地域鉄道がまた増えてい

ってしまうと。体力のない地域鉄道ができてしまうと、メンテナンスが大変ということで、ぜひ、幹線鉄道、特に新幹線が敷かれて、ローカル在来線が、地域鉄道、民鉄のほうに変わるときには、その維持メンテナンスをどうしていくかということもセットで議論をして、体制をつくっていくことをお願いできたらと思っています。以上です。ありがとうございます。

【山内部会長】 どうもありがとうございました。それではほかに、御発言、御希望いらっしゃいますかね。どうぞ。

【野澤委員】 ありがとうございます。私は都市政策が専門ですので、そちらの観点から、お話ししたいと思います。

まず1点目は、今、都市政策の分野では、コンパクト・プラス・ネットワークということで、立地適正化計画をはじめとするコンパクトシティー政策を、かなり積極的に進めているわけなんですけれども、最近このネットワークというところがかなり弱くなっていると感じています。立地適正化計画で、例えば、都市機能誘導区域や居住誘導区域という線を引くわけなんですけれども、その根拠になっているのが、かなりの自治体で、鉄道を軸として捉え、駅を拠点として捉え、その周辺に誘導していくというビジョンとしては書いています。例えば最近ですと、JRの京葉線の通勤特急なくなったわけですが、そうすると、内房線や外房線のエリアの立地適正化計画で、駅を拠点としてというようなところの利便性がかなり低下をしていくため、そこの存続にもすごく影響し、利用者の利便性というだけじゃなくて、面としての都市政策みたいなのところにも、じわじわと影響していくのではないかなと感じています。ですので、そうした幹線鉄道とネットワーク、幹線というのは私も専門外なのでどこまでを幹線と言うのかというのが分かりませんが、特急レベルではなくて、もう少し、一般の人でも使う、快速レベルまで広げて、どうやって維持していくかということを考えていく必要があると思います。とはいえ、各会社さんもすごく経営努力をされて、人材不足の中で、いろいろと工夫をされながら、苦戦をされている結果ではあると思いますので、こうした状況の中で、どうやってお金、その財源を稼いでいくかを、もう少し議論する必要があるかなと思います。先ほど森林環境税の話もありましたけれども、私に関わらせていただいた46ページ目と47ページ目にある新線や新駅を作るときの開発利益の還元について検討させていただいて、そこではいろいろな事例の積み重ねであったり、合意形成の話を書いているんですけれども、もう一歩進めて、もう少し駅や新線とかができたら、普通の開発業者、非常にもうかっているわけなので、その辺

りから、いろいろな形で、広く、鉄道というものを維持に向けて、みんなで鉄道を支えていくというようなそういう仕組み、あるいは法整備を、より一層強化していただきたいなと。それが、ひいては、都市政策分野での都市機能誘導区域や居住誘導区域の存続と維持向上ということにつながるのかなと感じています。

鉄道利用環境の向上ということで、バリアフリーなどのハード整備はたくさんされていると思います。ですけれども、いよいよ、鉄道利用機会の増加に資するような創意工夫というのを、沿線自治体をはじめ、いろいろな鉄道分野以外のところにも呼びかけて、そうしたものに何かインセンティブを与えていくというような仕組みも必要ではないかと思っています。具体的には、例えば自家用車から鉄道に乗り換えていただくために、パークアンドライドを特に地方では進めていくとか、あるいは、特に地方は自家用車で皆さん通勤してしまうので、月に何回かは鉄道を利用することによって鉄道輸送密度を上げていこうとか、そういう取組も含めて、市民の方が鉄道利用機会を増加するための、ソフト面の仕組みも、併せて支援していくことも必要と思っています。

併せて、私どもの分野の都市政策で、土地利用規制と鉄道の分野との連携というのが非常に大事になっております。例えば、すごくうまくいっていると言われている宇都宮市さんも、都市計画としての土地利用規制をかなり見直して、沿線に居住を移動する、都市機能誘導するために、郊外の土地利用規制を強化したりということも併せてやっていらっしゃって、かつ、パークアンドライドの施策も充実したり、いろいろな分野とかなり連携しています。それをいいモデルとして、各地方路線で苦戦をされているところに、もう少しモデルケースとして展開しながら、都市局と、鉄道局が連携をして、町の維持、向上に努めていただきたいというふうに考えております。

最後に、人材のところについてですけれども、先ほどどなたかがお話しされていましたが、けれども、高校生などへのアピールについて、もう少し今の若者に刺さるような形でしていくことが必要だと思います。私たち大人がやるよりも、例えば大学生とか、そうした人たちにSNS運用も含めて、どんなことができるだろうというようなことを、例えばビジネスコンテストみたいなのをして、取り込んでいきながら、より今の若い人たちに届くような形の、単にウェブサイト作るとかではない形のものをやっていくということも一つ必要ではないかなというふうに思いました。以上です。

【山内部会長】 ありがとうございました。昔は、鉄道学校ってのがあってですね。鉄道専門の人材育成をやっていたということで、ほかの分野で新しい産業を起こすときに、

人材をいかに確保するか、育てるかというので、例えば高専とか、そういうところと提携したりとかしている。そうすると、そういう事例がもともとあるんで、そういうのちゃんと生かしたらいいんじゃないかなというふうに、今伺ってて、感想ですけども思いました。ありがとうございます。

次は、リモート参加の林委員ですね。どうぞ、御参加ください。

【林委員】 ありがとうございます。リモート参加で、NACSの林でございます。大石の後任で参加させていただいております。

私は九州に住んでおりまして、まず、大きく2点申し上げる中で、1番目のネットワークのところでは、西九州新幹線の話をしていただきたいと思います。博多から長崎まで新幹線が通って、それまでの特急と比べるとやや速くなったんですけども、いかんせん、途中で乗換えないといけないという。博多から武雄温泉駅までは特急で行って、そこから乗換えて、新幹線に乗換えるというので、今までは特急一本で行けたものがそういうふうになってしまったので、そこがどうしても、快適さというか、せっかく速くなったのに、そこで残念なことになっている。もちろん、佐賀の人たちの言うこともよく分かります。地元の負担感ですとか、これまで特急では肥前鹿島駅に寄っていたんですよ。肥前鹿島駅を通過して、海辺を通過して、すごく風光明媚な場所でしたし、肥前鹿島駅というのは世界に誇る酒どころでもあるし、カニもおいしいし、そういう観光でかなり打撃を受けているということもありますし、観光での利用だけではなくて、地元の人が、生活でも仕事でも打撃を受けているのではないかと思いますので、その辺のところの、佐賀県の言い分ということと、うまく何かして、新幹線が全部、もう作ったからには全部つながるといいなというのが希望でございます。利用者目線からすると、今までの水戸岡デザインの特急から、長崎新幹線になってもすごく快適さというかデザインもすごくいいですし、ぜひ、そこを努力していただければと思っております。

それから人手不足の件ですけども、先ほどお話があったように、高専とか専門学校とか、何か運転士を養成する、整備士を養成するようなクラスをつくるとか、そういうことをやっていただくことが大事かなと思います。恐らく、今までだと、鉄道会社に就職してから養成されるというところだったと思うので、もっと早くから、でも免許を18歳まで下ろしたとかというような努力はされているようですので、そこをもう少し工夫されるといいのではないかなと思います。あとは、辞める理由が、地元採用じゃなかったりとか転勤を強いられるとか、そういうこともあったりするので、地元で養成をしていくことが大

事なのではないかなと思います。

それから、論点が少し広がるかもしれませんが、標準化というお話がありましたけれども、今、福岡で私は生活していますが、福岡市地下鉄は車椅子の人が1人でも、するすると乗り降りもやっているんです。一方、鉄道は、JRも私鉄も、もう車椅子の人が乗り降りするたびに、その段差を、何かスロープ付けたりとか、人が3人がかりぐらいで乗せていたりという風景を見るんですけれども、それってホームと列車の高さが違うというのがあるようなので、その標準化というところに、高さをそろえると、これからのバリアフリーとかそういうことにも生きてくると思うので、その辺も踏まえたところでの幹線ネットワークの整備というところで考えていただければと思います。以上です。ありがとうございます。

【山内部会長】 どうもありがとうございました。それでほかに、どうぞ。

【加藤委員】 資料の説明を、ありがとうございました。スピード化をはじめ、いろいろな努力をされているということが、よく分かりました。感想と質問、3つあります。

幹線の問題なのか、都市鉄道なのか分かりませんが、開発利益の還元ですね。事例を積み重ね、帰納的に考えていくということかと思いました。理論的にはすでに自明であり、いろいろな事例を重ねて、どういう負担がなされてということ、非常によい試みだと思って聞いていました。

もう1つですけど、財源の問題で、外国人の負担をどうするかは、いろいろな分野で考えないといけないと思っています。インフラ利用に対して外国人にどういう負担をさせていただくかという、方向性を考えるべきだと思います。

人材確保ですけど、鉄道の現場も若い職場ではないかと思います。航空でもグラハンなどは非常に若い職場でいた。離職対策と就職対策をともに実施する必要がありますが、1年で2割ぐらい給料を上げられると、落ち着いてきています。その意味では、基本的に金銭的インセンティブが大きかろうと思います。また、就職対策として、砂漠に水を打つような説明会よりは、ターゲットを絞って、先ほど就職担当と言われてましたが、進路担当も含めて教員に積極的に働きかけるといいかなというのが、経験からいえます。

【山内部会長】 ありがとうございました。ほかに。どうぞ、波瀾さん。

【波瀾委員】 ありがとうございました。私も今、大学に出向で、若い世代と毎日相手をしているのでその観点と、観光の観点でお話しさせていただきます。就活というか、特に人材不足に関しては、見た目で分かる職業でしか関心を持たないという傾向があるので、

ぜひ、18歳から資格を取れるということであれば、もっと若いうちから、1日でも2日でもいいので、インターンシップで実際に行くという機会を、やられたほうがいいのかないと思いました。

もう1つですけれども、それこそ若い年代、さっき山内先生が、これまでの30年間は平穏だった、この後の30年間はいろいろ変わるというのは、もうまさに日々感じていることです。これからの若い20歳前後の子たちは30年経っても、働き盛りの50歳です。資料の11ページの地図の鉄道の幹線ネットワークというところを見たときに、日本海側がすごく薄いという印象を持ちました。人口減少も著しく、消滅可能都市も多く含まれています。足下をみると、福井県は2023年の宿泊動向調査が、19年の2桁マイナスぐらいに回復が遅かったのですが、24年は、それこそ新幹線が敦賀まで開通されてから、19年までほぼ追いついてきています。その一方で、鳥取と島根というのは、いまだに19年にはとても追いついてない。インバウンドも同様なのではとデータ的には推察されます。そういうことを考えると、人口の動向も含め、あるいは旅行者の動向も含めて、20年後、30年後を考えたときに、今、なにかしら手を打ち、ネットワークの充実を図ること、それが、乗換えが不要になるのかとか、あとは既存の鉄道を活用してということで、手法は地域の実情次第だと思うのですが、来るべき将来に備えるというのは、山陰だけじゃなくて、日本海側の東北地方も同様に考えてみるのが大事なのかなと思いました。

【山内部会長】 ありがとうございます。次はオンラインで、清水委員に御発言願います。清水さん、どうぞ。

【清水委員】 日本海側の島根県に住んでおりますけれども、在来線のネットワークの維持が今後できるのか。廃線が続いたり、山陰本線などの幹線も含めて、在来線のネットワークの維持について、心配に思っています。これは地域だけの問題ではなくて、ネットワークとしてつながっているかということなので、国全体の大局的な話だと思います。在来線のネットワークの機能が弱っている状況において、改めて、ネットワークの重要性や長期的な視点からの議論が必要ではないかと思います。

【山内部会長】 ありがとうございます。ほかに。

【篠原委員】 私から、質問を中心にお伺いします。1つは、自衛官の再就職の話です。私はこのやり方は、防衛省と協定を結んでるようで、大変いい流れだと思うんですけど、これ大体、パイロットが中心でしょうかね。そうすると、もしパイロットだと民間の航空会社も欲しがってますし、そういう競合関係が出てくると思うんですけども、自衛官

の職種はどうか。それから、これまで、応募と採用率みたいな、何か流れが、トレンドが分かれば教えていただきたい。それが1点。

もう1つは自動運転ですね。省力化なので。このペーパーには、JR九州で一部これを実施しているというふうに書かれていますけども、これが幹線鉄道やら将来新幹線、そういうものへ自動運転がずっと進んでいくという未来図をどう描かれているのか。会議体を設置されているようなので、そこでそういう議論されているのかもしれませんが、その辺も分かれば教えていただきたいと思います。以上です。

【山内部会長】 ありがとうございます。御質問ですから、これ、分かったら御答えいただいたらいいかも分かんないね。

【三島企画室長】 1点目の自衛官の再就職の関係でございまして、申合せに基づいて、様々、業種説明会等やっているんですけども、特に、特定の職種に限って分けてやっているということは、今のところ、特段やってございません。それから、採用率とか今後のトレンドみたいなところについても、まだ数値取れているわけではないんですけども、今、運輸局等を中心に、いろいろところで採用説明会を増やしたりしてきておりますので、しっかりフォローアップしながら、そうしたところも、今後に生かしていけるようにやっていきたいと思っております。

【山内部会長】 あと、自動運転はいかがですか。どうぞ。

【中野技術企画課長】 鉄道局技術課課長の中野です。御質問ありがとうございます。自動運転の将来像ということで、会議体で、その将来像も含めて情報共有や意見交換しているところであります。私は先日見てまいりましたが、例えば、東海道新幹線も既に自動運転ができるようなシステムを一部試験列車に入れて、今、開発最中でございまして、そういったものと、あと、一昨日ですかね、その自動運転に向けた、駅の自動で停まるような仕組みが、もうJR東海やりますというプレスリリースがでており、徐々に進めている段階であります。以上です。

【山内部会長】 よろしいですかね。

【篠原委員】 ありがとうございます。

【山内部会長】 それじゃ、残りが2人です。田邊さん、どうぞ。

【田邊委員】 御説明ありがとうございました。初めての参加で、皆さんがどういうふうな意見か伺いながら聞いておりました。

まず1つ目の論点です。様々な工夫をされて、既存の施設の利便性を高めて有効活用し

ようという試みはすばらしいと思います。しかし、線形を直したりであるとかスピードアップするというのは、ほとんどの事業者にとってメリットがない可能性が高いと思います。なかなか自発的にこうした投資を行わないので、何かインセンティブが無ければ、絵に描いた餅に終わるのではないかと思います。B/Cが1を上回るような案件であったとしても。また、最高速度と表定速度の違いは、騒音問題によるものなのか、規制によるものなのでしょうか。何か過度な規制があって、速度が抑えられている可能性を少し思いました。

人手不足に関しては、鉄道に限らず交通産業で同じような問題があり、あまり鉄道だけ頑張り過ぎると、他の産業に迷惑かもしれません。厚生労働省の資料などを見ると、人手不足は女性、高齢者、外国人労働者というところに目を向けるしかない。ただ、日本の場合は高齢の方もかなり働いていらっしゃる。今回の資料にはあまり女性の視点がなかったので、その辺は、実は盲点かもしれません。加えて、私も関わらせていただいた、運賃の関係です。賃金が上がらないと雇用を増やせない。資料の88ページぐらいだったと思いますが、運賃の値上げで賃金が上がりましたという資料があります。半分質問、半分今後の要望ですが、現在、様々な物価が上がっており、本当に運賃を値上げしたから賃金が上がったかのエビデンスが、こちらの資料では弱いのではないかと。かなり運賃を上げたのが、労働者の皆様の賃金に結びついているのかというチェックは、国としても必要かと思いました。

この人手不足の裏表ですが、今回の論点以外の意見を言わせて頂きます。これだけ物価が上がって、運賃はようやく上がるようになってきましたが、事業者さんの経営がかなり厳しい場合、安全を切り捨てるということはないと信じておりますが、サービス水準を落とさざるを得なくなっている可能性を危惧します。新聞報道によれば、南武線のワンマン化で遅延が生じているであるとか、遅延の発生がコロナ前より増加しているとのこと。こういうサービス面のところは、特に競合していないような路線で、果たして、本当に社会が求める水準になっているのでしょうか。最近、若干、目立つ印象があり、場合によっては、国がある程度モニタリングしなければならない側面ではないでしょうか。これはコスト面で人手不足と裏表ではあるので、ある程度仕方がない局面かもしれないですが、少し、その点、気になりました。以上です。

【山内部会長】 ありがとうございます。2ラウンド目で発言したい人、いらっしゃいますか。

今の中央線の話は、遅れもありますけども、グリーン入って本当によかったと思って。

年寄りにはね、グリーンが最高ですよ、あれね。座れる。最近はグリーンもなかなか混んできてですね。これは、事業者にとってもいいことなんだけど、時々座れないこともあるからね。

今まで、いろいろ、さっきの御質問については御回答いただきましたけど、御意見とかコメントとかについて、事務局で、こういう考えがあるとか、いや、これは違うんじゃないかというのがあったら、お話、コメントいただければと思います。よろしくお願いいたします。

【三島企画室長】 そうしましたら、順番に、回答なりコメントさせていただければと思います。

まず最初に、谷口委員から、各社の予約システムの話があったかと思いますが、先頃、新幹線の予約システムについて、JRそれぞれ持っているそのアプリのログインを1回でできるようにするといった連携の動きも少し始まっているところでございますので、そういったシステム面等での利便性の向上についても、国としても事業者に対して働きかけができればと思ってございます。

それから、谷口委員とか野澤委員、田邊委員から、人材確保の関係で、特に高校生ですとかもっと若いところに対しての働きかけをということで、御意見を頂戴してございます。こちらについては、個別の事業者さんで、例えば高校向けに個社で説明会に行かれたりですとか、そうした事例もあるところでございまして、そうした事例を持ちながら、取組の横展開ということにはなっていくんですけども、我々、民鉄協さんとの勉強会なんかも進めてきたりしておりますので、そうしたところで、幅広いところへの働きかけですとか、あとは教育委員会にどう働きかけていくかみたいなところもあると思いますので、文科省さんなんかとも連携しながら、取組を進めていければなと考えてございます。

あと、田邊先生からございました運賃の関係で、賃上げが本当に運賃の値上げとの連携して行われているのかというところについて、こちらのアンケート自体は、運賃を、賃上げ実施したところに対して取ったというところでとどまっておりますので、少しエビデンスの取り方を検討できればなと思っております。

【輕部幹線鉄道課長】 それでは続きまして、幹線鉄道の関係で、幾つか御意見いただきましたので、お答えさせていただければと思います。

まず、何人かの先生からも、まちづくりとの関係と、それから開発利益の活用ですとか、そうしたような観点での御意見があったかと思います。そうした中では、今、これまでも

幹線鉄道のネットワークに関して、様々な整備手法ですとか、いろいろと検討を進めてきたところでございますけれども、そうした中で、実際に整備する際には、当然、財源が必要となりますので、今後、そうした点も含めて、都市鉄道の例なども踏まえながら、幹線鉄道についてもどうするべきなのかということを考えていく必要があるだろうと考えてございます。そうした中で、御意見としても、実際、整備新幹線のネットワークの整備が進んでいる中で、日本海側のネットワークというのがまだどうなのかというところの御意見もございましたけれども、そうした点につきましても、私どもとして、特に新幹線のネットワークにつきましては、まずは今の3線区、北海道、北陸、それから九州、ここの整備を進めること、これにめどをつけることというのがまず重要ということで進めております。

その一方で、そのほかの、基本計画路線ですとか、そうしたところにつきましても、地域、各地からいろいろな御要望ですとか、御要請でございますので、そうした中で、どのような対応ができるかということは、調査をさらに深度化しながら、考えていきたいというふうに考えてございます。

特に、今、整備を進めてございます西九州につきましても、御意見あったところでございますけれども、そうした中で新幹線のルートから外れている鹿島の話もございましたけれども、今、私ども、その西九州につきましては、フル規格の整備を前提として、つなげていくことが重要であろうと考えてございます。そうした中で、広島、中国地方ですとか、関西圏と結びつきが強まれば、広域的なニーズというのも出てくると思いますけれども、そうした中で、全体の交通体系を考えながら、新幹線と周辺地域との連携も、観光面も含めて、しっかりと考えていくことが必要かと考えてございます。例えば一例でございませけれども、北陸新幹線も、昨年、金沢から敦賀まで開業いたしましたけれども、例えば福井県内でも、福井駅から若干離れた永平寺などでも、観光客が3割ぐらい増えたような事例もございますので、新幹線が通ったところだけではなく、その周辺のアクセスなども考えながら、相互に、そうした発展につなげていくとか、そういうことを考えていけるのではないのかと考えてございます。これまでもいろいろ議論を重ねてきてございますけれども、佐賀県などとも議論を進めながら対応してまいりたいと考えてございます。

それから、これまで高速化につきましていろいろ工夫はしている中で、インセンティブに関するような話もございました。こちらは、先ほども申し上げましたように、いろいろな整備手法などについても検討を深めてございますけれども、整備を進めていく中で、実

際に事業費ですとか、整備効果から見た、新たな幹線鉄道の方向性の議論も、検討しているところでございます。そうした中で、また御指摘のような点も含めて、考えていきたいと考えてございます。以上でございます。

【山内部会長】 ありがとうございます。ほかの方、どうぞ。

【高井安全監理官】 安全監理官の高井と申します。運転士の人材確保に関して補足させていただきますと、82ページの資料にあるとおり、今、学校訪問なども事業者において行っております。なかなか、高校生は親元を離れたがらないところもあるので、その地域に密着したところで人を確保していくという取組が必要だと考えております。ですので、地元の学校が、訪問をして、それで、人材を確保する、そういった取組を鋭意進めているところでございます。また、こういった取組を、個々の事業者のいい取組を、横展開すべく、「地域鉄道における運転士確保に向けた緊急連絡会議」、こういったものも開催をしているところでございます。以上です。

【山内部会長】 はい、ありがとうございます。どうぞ。

【小林都市鉄道政策課長】 都市鉄道政策課長でございます。まず、大串委員からありました混雑率の話でございますけれども、こちら、確かに混雑率の目標値、今、目標値を下回っている状況でございますけれども、足元では、コロナも明けて、増加しているというところもございますし、また、コロナ禍で、利用者の皆さんも、それぞれ空いてる環境というのを体感して、実際、混雑に対する許容度というのが低くなっているというようなところもあるのかなと思っております。そうした中で、引き続き、取組をしていかなければいけないというところもございますけれども、一方、鉄道事業者も、物価の高騰や人口の減少でありますとか、そういった中で、大規模な投資をどこまでできるかというところもあると思いますので、先ほど委員からお話もありましたような、オフピークの取組などのソフトの施策なども取り込みながら、引き続き、考えていきたいと思っております。

また、野澤委員からお話ありました開発利益の還元につきましては、委員の御指導でまとめさせていただきました。どうもありがとうございました。もう一步進めてというところでもございましたけど、開発利益の還元の議論していく中で、ケースが多岐にわたるところもございます、なかなか一律の制度化というのは難しいのかなという一方で、過去のベストプラクティスと言えるようなものの中から抽出をして、合意形成のポイントということで、今回、47ページのようにまとめさせていただいたところでございます。こういった一律の制度化はなかなか難しいかもしれませんが、少なくとも、開発利

益の還元を、今後、新線や新規整備をやっていくという上で、当たり前として検討していくということを、しっかり根づかせていきたいと考えております。

また、土地利用でありますとか、まちづくりとしっかり連携しようという御指摘だと思いますけども、都市局とも、今後、勉強会で一緒に参画をしていくなど、しっかり連携をして取り組んでいきたいと考えております。

それから、林先生から御指摘ありました車椅子の段差ですね。今回、75ページのところで、新しいバリアフリーの今後の目標というのは取りまとめさせていただいております。今回、新規の目標として、このプラットフォームと車両の段差・隙間の縮小している番線数を全国で4,000番線をやっていくということとしております。この隙間というのが、段差3センチで、隙間7センチというのが一定の目安ということで、それであれば、車椅子の方も怖い思いをすることなく乗り降りをできるというような、そういった目安値ということでございます。今回、新たに目標設定をしてきましたので、こういった取組を促進してまいりたいと考えております。

それから、加藤先生から御指摘いただきました外国人の対応をどうするかというところで、加藤先生、参画いただいております観光の分科会の中でも、今まさに、観光立国の推進基本計画の改定に向けて議論が進められているところもあると思いますけども、今後のインバウンドの「2030年6,000万人」という目標に向けて、こういったボトルネックがあって、それに対する対応をやっていく上でどういう財政需要が発生していくのかという議論をしていく必要があるということで、今まさに議論が行われているというところかと思っております。鉄道につきましても、特に空港アクセスのところに、アクセス鉄道については、そういったボトルネックの一つのポイントにもなってくるかなとも思っておりますので、そういった観光庁とも連携しながら、しっかり議論を進めていきたいと思っております。私から以上でございます。

【山内部会長】 大体これで御回答いただいたことになるのかな。どうぞ。

【北出施設課長】 施設課長の北出と申します。大串先生から、新幹線延が伸して、地域鉄道が、その分、並行在来線という形で増えていくことに対する維持の体制ということで御紹介させていただきます。先ほどの北陸新幹線の敦賀延伸で、並行在来線の会社が5社ありますけれども、その維持やメンテナンスなどを連携してやっていけることはないかということで、国交省と運輸局で音頭を取って、調整なりをさせていただいてまして、加えて、もともとJR東日本とJR西日本の路線でありましたので、JR東や西との連携

も含めて、どういう効率的な対策ができるかというような取組をさせていただいているところでございます。以上です。

【山内部会長】 どうぞ。

【高橋鉄道事業課長】 鉄道事業課でございます。2点、先生方から御指摘いただいた、貨物鉄道に対する投資、それから在来線ネットワークの在り方についてお話しさせていただきます。まず前者の、貨物鉄道に関する投資につきましては、債務等処理法に基づきまして、J R貨物に対しては無利子貸付けの支援を行っております。令和3年から12年ということで、令和3年から5年、それから現在は令和6年から8年という第二期に分かれておりますが、それぞれ138億、193億円という形で特例勘定から支援をしているということであります。その中の項目といたしまして、御指摘をいただきましたようなコンテナ車の開発ですとか、あるいは、それを大きくくりにした幹線物流鉄道ネットワークの強化、あるいは貨物駅の機能向上ということで取り組んでおります。この支援につきましては、四半期ごとに、我々も一緒にJ R貨物と検証していくということでありますので、先生方の御指摘を踏まえながら、しっかり管理していきたいと思っております。

また、2つ目の在来線のネットワークでございます。これは、もともと国といたしましては、基幹的鉄道ネットワークを維持すると。J Rの在来線はJ Rが維持をして、難しい場合は、住民の方々にも御説明をすると。それ以外の地方鉄道で厳しいものについては、地域の方で議論をいただいて、合意ができたものについては、国としても社総交などの支援を通じて全力で支援をしていくと。こういう構えでおったわけですが、先生から御指摘いただいたとおり、もっとしっかり、国のネットワークの在り方を示してほしいという御意見を賜っています。資料の中にもございましたけれども、県知事の皆さんからそういった御意見をいただいて、国土交通大臣との意見交換の場も設定させていただきました。また、そういうネットワークの在り方について、深化、深めるということが、骨太の中でもうたわれているところでもあります。従いまして、知事との意見交換の場でも大臣からお言葉がありましたが、有識者の方々の御意見も踏まえながら、我々、さらに検討を進めていきたいと思っておりますので、また、近いうちに皆様方に御披露し、また、御意見を賜れればと思っておりますので、よろしくお願いします。以上です。

【山内部会長】 ありがとうございました。ほかに、いらっしゃらない？ 大丈夫ですかね。ありがとうございます。それでは、大井さん、もう少しだけ時間があるので、御発言をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

【大井委員】 部会長、ありがとうございます。機会をいただきました。遅くなりまして、申し訳ありませんでした。大分大学の大井でございます。

私も、鉄道部会入ったの初めてなので、要を得てないところありますが、大きく、幹線のネットワークと人材についてって言われたので、そこを中心に、時間があつたらもう1つしゃべることにしたいと思います。

1つは幹線のネットワークのところですけども、36ページの資料で面白い絵を見て、非常に膝を打ったところですが。右下の番号の36ですね、恐らく。あれ、この資料じゃないですね。送られている資料が別の資料が来ているので。

【三島企画室長】 ページがずれていますね。

【山内部会長】 ページがずれているそうです。

【大井委員】 資料なく行きましょう。新幹線というものにこだわらなくてもいいんじゃないかというのが、幹線ネットワークを考えたときに、実は思っています。というのが、新幹線って議論、どうしても大都市と大都市の間の時間短縮にこだわり過ぎていて、その話ばかりになっていて、結局、できた後に、また新しいローカル線の問題、新幹線の問題、在来線の問題を生んでしまっているということと、あと、現状まだ在来線で特急やっているようなところで、もう車両更新しないといけなかったり、そういう車両とか高速化の実際当初予算がないんで、県とかが出して、無理やりやっているような事態があるんです。そういうのを放っておくと、例えば、今新幹線があるんですけども、山陽本線みたいに貨物の動脈になっているところが水害とかでやられてしまったときに、手が打てなくなるという状態となってしまう。新幹線があるからいいじゃないかって話にはならない気がして。そこを見ると、もうちょっとスーパー特急的な、無理に200キロ出さなくてもいいので、最高速の議論をしなくていいので、在来線をしっかり強化して、ローカル線とかローカル地域の問題などがあまり起きないような、中間的投資的なものでネットワークを強化するという考え方を、もう少し国としても進めていいんじゃないかなと。もう、新幹線で大都市だけ時間縮めるという議論をいつまでもしないほうがいいんじゃないかなというのが、1つ目の意見です。

2つ目の人材不足の話で、82ページとか98ページとか、いろいろ取組なさっているのはすごくありがたいと思っているんですが、例えば、車両の保有とか整備とか、地方の小さい鉄道でも、各会社に全部スタッフを置かないといけないとか、車両共有化もろくにできないというような話とか、逆に人材不足を生んでるんじゃないかなと。あるいは、

運転士も、実はこれ調べてもらったんですが、鉄道にも管理委託の制度があるんですね。ところが、全然使われてないんですよ、そういう制度が。こういったものをもう少し、技術面とか新規採用だけじゃないところで、スケールメリットなり連合体的なものを狙っていきながら、当座の人手不足を解消したほうがいいのかなと思っています。加えて、ここにもD Xの話とかがありますが、地方に行けば行くほど、実は運賃の収受とか、金銭管理にすごいコストがかかっているんです。券売機を置いたり、現金管理したり、キセル対策をしないとイケなかったりというのがあって。そこを何か、各事業者さんが、スマホ定期とかスマホのQRとか、中途半端にD X化しているようなところがあるので、例えば、各事業者さんも今の運行管理のためにタブレットを持ったりしているケースがあるので、例えばそういうものに金銭収受をするような機能とかをつけるというのを、国が支援していくとか。そういう形で少し、あまりお金のかからないD Xをやりつつ、実は結構手間がかかっている人手のところを救済したほうがいいんじゃないかなというふうに思ってます。

また、54ページのところで、地方鉄道の協議体の話があったと思うんですけど、国の大きな協議体にならなくても、今、鉄道事業者さんとか、結構任意で協議会を起こされたりしているので、こういったものも少し支援していただくような仕組みというのが、今後できないかなというふうには思っているところです。これはもう本当に意見ですので、御回答しなくても構いません。私から以上です。ありがとうございました。

【山内部会長】 ありがとうございました。今の大井さんのコメントに対して、どなたか、何かありますか。御意見として何うということで結構だと思いますけども。どうぞ。

【輕部幹線鉄道課長】 まず、幹線鉄道の関係で御意見いただきましたけれども、まさに大井委員がいらっしゃる大分県、あるいは隣の宮崎県、東九州新幹線ですとか、そういったところについて、いろいろな御要請ですとか、盛り上がりというものもあるかと思います。そうした中で、先ほども御説明申し上げましたように、私どもとしても、そうした幹線鉄道のネットワークについて、まさにそれぞれの地域の事情も踏まえた、どのような形の対応がいいかというようなことの検討というものもやってございますので、まさにそうしたその地域の声も踏まえながら、今後、いろいろな議論を深めていければと考えております。

【山内部会長】 ありがとうございます。ほかにいかがですか。どうぞ。

【高橋鉄道事業課長】 ローカル鉄道に対する御意見ですけれども、御指摘のとおり、54ページにあるような再構築、実施計画を認定して社総交というものもございます。そ

れ以外に、法定協議会ということでもありますけれども、それに至らない予備軍みたいなものも、もちろん御認識のとおりたくさんございます。そちらにつきましても、国だけではなく、地方局が主体となって、どういった支援ができるか、これ以外にも支援の仕組みがございますので、どういったやり方が一番適切で、応援できるかというのは、日々相談させていただいておりますので、今後とも、地元と協議を進めていきたいと思っております。

【山内部会長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。どうぞ。

【三島企画室長】 共同化の観点でのコメントをいただいたところでございまして、車両整備とか保有の共同化ができていないというところのコメントでございます。実際、具体的な取組としてまだそこまでは進んでいないかもしれませんが、例えば、福井県の地域鉄道3社におきまして、共通して、例えば、部品の共同調達に挑戦してみたりですとか、そうした取組も進んでいるところでございますし、また、交通政策審議会の地域交通部会でも、共同化、協業化というところの議論も進んでいるところでございますので、そうした観点、御意見も踏まえながら、また検討ができればと思っております。

また、DXに関しても、これまでなかなか我々が支援をしてきたところではない点でのコメントを頂戴したと思っておりますので、また参考に、検討を進めてまいりたいと考えております。以上です。

【山内部会長】 どうもありがとうございます。それでは、五十嵐局長、お願いいたします。

【五十嵐局長】 長い時間、ありがとうございました。久しぶりにフルで参加させていただきましたので、私からお礼と、それから一言申し上げたいと思います。

本当に幅広い御議論、御指摘いただきまして、ありがとうございました。常日頃、ステークホルダーや鉄道事業者、それから政治関係の方などと会話しているだけでは気付かない点を御指摘いただいたと思っております。それから私どもは、大変恐縮ですけど、鉄道局の予算というのは1,000億余りしかございませんので、いろいろ期待を受けながら実現できない苦しさの中にあっても、何点か、例えば森林税のような交通税やあるいは開発業者による負担金、外国人に負担いただく施策など、その財源方策についても御示唆をいただいたというのは、我々が思っているだけではなくて、有識者の皆様からも、その財源についてしっかり考えろということではないかなということで、ある意味、心強く思っております。

私、鉄道局長になって2年目を迎えましたけれども、特に、1年目からも気にしていた

んですけど、今、鉄道行政というか、鉄道業界が受けているチャレンジは、持続可能性への試練だと思っております。鉄道、民間でこれだけやっているって、多分世界的に類のないビジネス、事業でありますので、これをビジネスとして維持していくためにどうしていくのかということが、視座としては重要ではないかと思うんです。割り切ってしまうと全部国有化してしまったら一番楽ですけど、そういうのはいかなものかとも思いますので、国鉄改革以降の経緯も踏まえたと、今の民間主体であることを前提に、どうやって持続可能にしていくかというのは非常に重要だと思っております。その点で、鉄道の輸送モードとしての特性、いろいろな特性がありますが、一番重要なのは大量輸送だと思っております。沿線の活性化でありますとか、いろいろな御要望をいただく際に、「需要が重要である」という話を申し上げておまして、需要が鉄道のビジネスモデルに合わないところに鉄道を維持するというのは、これは要するに普通のことではないので、特殊な装置が要りますよという御自覚を、我々の覚悟も含めて、世の中に問うていかないといけないなと思っております。

ただそれは、その需要が重要でありますけど、丸々需要だけでカバーすべきかというのはまた別の議論だと思っまして、運賃をはじめとする負担関係について、これまでの考え方を踏まえつつ、再整理、再構築をしていく時期にあるのではないかなと思っております。その点でも、先ほど御紹介しましたけども、様々な財源策についての御示唆というのは非常に重要だと思っております。

ただこれを、利用者の方、それから事業者の方々、あるいは自治体の方々に理解していただく。その意味では、この業界というか、鉄道行政が抱えている課題に対する理解度、あるいはリテラシーというものについて、もう少し幅広に、先生方の御力も借りながら世の中に問うていかないといけないのではないかなと思った次第でございます。

今日は短い時間でありましたが、非常に充実した御指摘をいただきまして、ありがとうございました。引き続き、御指導いただきますことをお願いいたしまして、私からのコメントといたします。ありがとうございました。

【山内部会長】 どうもありがとうございました。

おっしゃるように、鉄道のサステナビリティですね。これ、どういうふうに維持していくかというのが基本的な問題で、冒頭に申し上げた我々の研究会もそういうことで始めたわけですけども。サステナビリティ、人、物、金。要するにリソースをどう確保するかですね。それで人の話もあったし、今、財源の話もありましたけど、財源をこれ

からいろいろ考えなきゃいけないんですよね。さっき名前出なかった旅客税の話とか含めていくのかなと思っていますけども。

いずれにしても、こういう問題意識でこの鉄道部会としてあるということをですね、今日は、これで議論できてよかったかと思っております。どうもありがとうございました。

それでは、私の議論はこれで終了ということですが、事務局から連絡事項があるんだそうですね。

【三島企画室長】 山内部会長、委員の皆様方、本日は貴重な御意見をいただきまして、大変ありがとうございました。また、資料対応などに不手際な点が多く、大変申し訳ございませんでした。

最後に1点、連絡事項がございます。本日の部会の議事概要につきまして、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ございます。また、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、御了解をいただいた上で公開する予定としてございます。

では、以上をもちまして、本日の鉄道部会を終了とさせていただきます。誠にありがとうございました。

— 了 —