

## 交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会（平成26年度第2回）

平成26年6月12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、ただ今から平成26年度第2回交通政策審議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いただき、誠にありがとうございます。本日出席の委員のご紹介は名簿の配布にて代えさせていただきます。

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ご遠慮ください。

まず、事務局より定足数についてのご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ご出席をいただいておりますことをご報告申し上げます。

次に、お手元の資料をご確認ください。本日の資料は議事次第中の配布資料一覧に列挙しておるとおりでございます。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。

それから、本日6時半からということでございますので、委員の方々に軽食をご用意させていただいておりますので、適宜おつまみください。それでは、これ以降の議事進行につきましては部会長の家田先生にお願いしたいと存じます。委員長、よろしく申し上げます。

（家田部会長） どうも皆様お集まりいただきましてありがとうございます。私自身が遅刻しまして、どうも申し訳ございませんでした。

早速議事に入らせていただきます。今日の次第のところで議事が書いてありますけれども、主な話題は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ということでございます。これにつきまして今日は皆さんにご議論いただいて作り上げていこうと、こういう趣旨でございます。

それでは、資料幾つかございますけれども、一括して事務局からご説明をいただいて、その後まとめてご質問やコメントをいただくというふうにしたいと思います。では、ご説明よろしくお願いたします。

（北村総務課企画官） 鉄道局総務課の北村と申します。よろしくお願いたします。それでは、まず資料、最初に2の方からご説明いただきたいと思います。前回の第1回鉄道部会でご指摘いただきました事項について資料を整理しております。

まず1ページ目をご覧ください。こちらがホームドアを優先して整備することとされている10万人以上の駅、耐震化の努力義務対象となる1万人以上の駅、バリアフリー化の目標の対象となる3,000人以上の駅、この規模感が分からないというご指摘がござい

ました。そこで、首都圏の主な鉄道駅につきまして色分けをして整理しております。山手線の中ですとだいたい10万人以上、首都圏ですとほぼ1万人以上、ちょっと都心から離れていきますと3,000人未満といった駅もございますが、ほとんどの駅が3,000人以上の中に収まっているという状況でございます。

1枚おめくりいただきまして2ページ目をご覧ください。バリアフリーの推進状況がわかりにくいというご指摘がございました。上の円グラフは全国の鉄道駅の数でございます。このうちバリアフリーで100%を目指している3,000人以上の駅は40%弱となっております。こちらを今、着実に整備を進めているという状況でございます。なお、23区だけでいきますと3,000人以上の駅は全体の95%強ということでございます。また、3,000人以上の駅の進捗状況につきまして、24年度では82%となっております。32年度の100%を目指して着実に整備が進んでいるという状況でございます。

続きまして3ページ目をご覧ください。ホームドアの設置割合について事業者ごとに教えていただけないかというご質問がございました。これは鉄道事業者ごとの10万人以上の駅のホームドアの設置割合を整備したものでございます。鉄道事業者によってそれぞれという状況でございます。総じて言いますと、地下鉄が比較的設置割合が高いという状況にあるかと思えます。

続きまして4ページ目をご覧ください。LRTについてちゃんと現状を整理するようというご指摘がございました。こちらが整理したものでございます。現在、国内では19の事業者が路面電車・LRTを運営しております。右にございますが、その19社のうち14社が赤字ということで、基本的には経営状態がなかなか厳しいという状況でございます。こうした状況を踏まえまして、下にありますけれども予算措置ですとか税制措置ですとか、そういった様々な支援をしてLRTの整備促進に努めていくという状況でございます。

前回の鉄道部会でご指摘いただきました事項についての資料は以上でございます。

続きまして、本題の交通政策基本計画の関係、資料1-1と資料1-2を使ってご説明させていただきます。資料1-1は文章だけの資料になっておりますが、こちらが鉄道部会のとりまとめというイメージで整理させていただいたもので、資料1-2がその参考資料ということでございます。5月7日の第1回鉄道部会と、あと先週の6月5日の小委員会での先生方のご議論を踏まえまして、私どもの方で文章として整理をさせていただいているものでございます。

資料1-1を1枚おめくりいただきまして、目次をご覧くださいと思います。全体の構成としまして、「はじめに」とありまして、以降、IIで留意事項を書かせていただいております。こちらが交通政策基本法の条文ごとに留意すべき事項を整理しているという全体の構成になっております。

それでは、資料1-1の「はじめに」のところから簡単にご説明させていただきたいと思えます。合わせまして、資料1-2の参考資料の方も1枚おめくりいただければと思い

ます。まず、はじめにで書かせていただいておりますのが、昨年12月に交通政策基本法が公布・施行されまして、同法に基づいて交通基本計画を定めているとされています。それを受けまして、社会資本整備審議会と交通政策審議会の計画部会で議論が進められております。鉄道は非常に重要な交通機関ですので、交通政策基本計画においても鉄道に求められる役割は非常に大きく、かつ多岐にわたるということで、鉄道部会におきまして鉄道に関する専門的・技術的知見を有する立場から、留意すべき事項を議論していただき、それを整理したものですということをこの「はじめに」で書かせていただいております。

続きまして、2からが実際の中身になります。留意事項でございます。まず1、総論でございます。こちら、参考資料の1ページ目と並べてご覧ください。総論としましては、加速的な人口減少、世界でも類を見ない少子高齢化という時代を我が国は迎えております。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鉄道に関する施策を推進することが重要であるといったことを書かせていただいております。

続きまして、2、16条関係でございます。留意事項としましては、地域鉄道における安全な輸送の確保でございます。参考資料の2ページ目を併せてご覧ください。ここでは、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で厳しい経営環境にあります。こうした状況においても、最重要の課題である安全性確保のため、上下分離の促進等による運営負担の軽減、安全性向上に資するハード・ソフト両面側からの対策。こういったものが重要であると書かせていただいております。

続きまして、3、17条関係でございます。留意事項としましては、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についてです。参考資料の3ページと併せてご覧ください。ここでは、高齢社会の到来、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ます。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、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てハード・ソフト両面から取り組むことが重要です。また、利用者の理解と協力も必要です。

さらに、ホームにおける旅客の接触・転落事故が増加しています。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いったことを書かせていただいております。

続きまして、4、18条関係でございます。こちらは都市鉄道における輸送サービスの質の向上等としております。参考資料4ページ目を併せてご覧ください。ここでは、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、その際には災害等に備え、ルート多重性・代替性の確保にも留意することが必要です。

さらに、一部の路線で引き続き残る激しい混雑、慢性化する遅延等に対応するため、線

路や駅施設の改良の推進等のハード面の取組み、運行情報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、こういったことを併せて進め、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といったことを書かせていただいております。

なお、ここにつきましては、先日、小委員会で都市鉄道の生産性向上や雇用創出効果といった議論ですとかルートの多重性の確保の重要性、こういった議論がございましたので、それを踏まえてこのような書き方とさせていただきます。

続きまして、5、19条関係でございます。空港アクセスの一層の改善についてです。資料の5ページ目を併せてご覧ください。アジア地域の急成長を背景としまして、国際的な都市間競争が激しさを増しています。国家戦略特区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。これまでも空港アクセスの改善には取り組んできていますが、我が国の立地競争力を強化し、経済活性化を図っていくため、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いったことを書かせていただいております。

続きまして、6、20条関係でございます。こちら2つございます。1つ目が新幹線ネットワークの着実な整備についてです。資料の6ページを併せてご覧ください。整備新幹線とリニア中央新幹線の整備は、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経済の活性化に資するものです。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いて、建設主体であるJR東海による整備が着実に進むよう、必要な連携、協力を行うことが重要であるといったことを書かせていただいております。

続きまして、同じく20条関係の2つ目、広域的なネットワークの充実についてです。資料7ページを併せてご覧ください。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流・物流を活発化させることが必要です。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ネットワークの充実を図ることが重要であるといったことを書かせていただいております。

続きまして、7、21条関係でございます。こちらも2つございまして、1つ目が鉄道事業の基盤強化についてです。資料の8ページを併せてご覧ください。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すので、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、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が重要です。とりわけ地域鉄道やJR三島貨物会社について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の確保が極めて重要ですので、安全性向上に向け、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、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等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いったことを書かせていただいております。

なお、先日の小委員会におきまして、事業の基盤強化の話をする際に経営の話もしっかり考慮すべきであるというご議論もございましたので、このような書き方とさせていただきます。

続きまして、21条関係の2つ目、鉄道技術の維持・継承についてです。参考資料の9ページをご覧ください。現在、中小事業者のみならず大手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ます、このため、国や関係団体等が連携して、全体として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といったことを書かせていただいております。

続きまして、8、22条関係でございます。こちらも2つございまして、1つ目が耐震対策等の防災対策の推進についてです。資料の10ページを併せてご覧ください。こちらは首都直下地震、集中豪雨等の大規模な災害に備え、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ます。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いったことを書かせていただいております。

続きまして、(2) 災害時における利用者の安全確保等についてです。資料の11ページを併せてご覧ください。こちらでは、まず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す。

また、災害時においても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利用者等の理解と協力も必要です。また、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。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、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す。

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といったことを書かせていただいております。

こちら、先日の小委員会におきまして一時退避スペースの確保、非常用電源の確保、あとテロ対策、こういったことについてもご議論がございましたので、それを踏まえてこのような書き方とさせていただきます。

続きまして、9、23条関係。鉄道における省エネ化及びモーダルシフトの推進についてです。資料の12ページを併せてご覧ください。こちらでは、鉄道は他の公共交通機関と比較して環境負荷の少ない交通機関ですので、鉄道の利用促進に向けた利用者の利便性の向上や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、エネルギー効率の良い車両の導入や省エネ設備の導

入促進、環境性能の向上に資する技術開発の推進が重要であるといったことを書かせていただいております。

続きまして、10、24条関係です。こちらも2つございます。まず1つ目が、鉄道同士及び鉄道と他の公共交通機関との連携強化についてです。資料の13ページを併せてご覧ください。こちらでは、公共交通がネットワークとして機能するためには、各公共交通機関間の連携が必要です。これまでも鉄道事業者は鉄道駅を中心としてピクトグラム導入等の案内表示の充実に向けた取組みを行ってきています。鉄道同士及び鉄道とほかの公共交通機関のさら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、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、タクシーの連携等の取組みを促進することが重要であるといったことを書かせていただいております。

続きまして、同じ24条関係の2つ目で、鉄道施設の戦略的な維持管理・更新の推進についてです。資料の14ページを併せてご覧ください。鉄道事業者の多くが開業70年以上経過しており、橋梁、トンネル等の構造物は高齢化していますが、適切な維持管理を行うことで長く使用することが可能です。このため、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、国土交通省においてインフラ長寿命化計画を策定しましたので、引き続き保安監査等を通じて維持管理が適切であるかどうかを確認することが重要であるといったことを書かせていただいております。

続きまして、11、25条関係。まちづくりと一体となった鉄道等の整備についてです。資料の15ページを併せてご覧ください。鉄道等は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、まちづくりと連携した駅の設置・総合的な改善、駅空間の高度化、LRTの整備といった、まちづくりと一体となった鉄道の整備が重要です。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いったことを書かせていただいております。

続きまして、12、26条関係です。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についてです。資料の16ページを併せてご覧ください。訪日外国人数は昨年初めて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されています。これを踏まえ、訪日外国人観光客・ビジネス客等が満足度を一層高めるため、多言語対応の改善・強化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、我が国の豊かで多様な自然・文化を活かした旅行商品の開発、ICカードの普及等を促進することが重要であるといったことを書かせていただいております。

なお、こちら先日の小委員会で、観光についてはビジネス客も大事であるという話と、鉄道自体を観光資源として考える必要があるといったご議論ございましたのでこのように書かせていただいております。

続きまして、13、27条関係です。鉄道事業者と関係者の連携促進についてです。資

料の17ページを併せてご覧ください。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、ほかの交通機関等、多様な主体が関わっております。これらの関係者の連携・協働が必要です。このため、鉄道を含む交通ネットワークの充実、鉄道技術の維持・継承、防災対策等の諸施策の推進にあたっては、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いったことを書かせていただいております。

なお、こちらにつきましても、先日の小委員会で鉄道については関係者の連携が非常に大事だといったご議論がございましたのでこのような書き方をさせていただいております。

続きまして、14、29条関係でございます。鉄道に係る技術開発の推進についてです。資料の18ページを併せてご覧ください。近年の災害・事故等を受け、安全・安心に対する国民の関心の高まり、地球環境問題への対応、人口減少等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います。これらの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、こういったものに資する技術開発ですとかフリーゲージトレインの技術開発のさらなる推進が重要であるといったことを書かせていただいております。

続きまして、15、30条関係。鉄道システムの海外展開の推進についてです。資料の19ページを併せてご覧ください。相手国経済・社会の発展、二国間関係の強化、地球環境問題への対応、我が国鉄道産業の維持発展、技術継承、こういったものを図るという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、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、国際標準化への推進、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あります。

なお、こちらでも先日の小委員会で人材教育の重要性についてご議論ございました。それを踏まえましてこのような書き方とさせていただいております。

最後になりますが、16、第10条、11条関係でございます。鉄道事業者及び国民等の協力及び理解についてです。鉄道が国民生活に必要な公共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す。このため、鉄道事業者は業務を適切に行うとともに情報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繋がるということも念頭に置いて、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いったことを書かせていただいております。

なお、こちらにつきましても先日の小委員会で、国民等というのは鉄道の利用者だけではなくて沿線の住民ですとか企業ですとか、そういったものがあるという話と、あと利用者の取組みがサービスの改善に繋がるということも念頭に置くべきだといったご議論ござ

いましたのでこのような書き方とさせていただいております。

私からの説明は以上でございます。

(家田部会長) ご説明ありがとうございました。それでは、これからご質問や意見をいただくという時間に充てたいと思います。予定としましては8時ぐらいまでだそうで、だいたい1時間ぐらいの範囲でお願いしたいと思います。

まず、先ほど最初に説明のあった資料2ですね。前回、ご指摘あるいはご質問いただいたことについて、追加の資料、整理をしていただきました。それについて、ご質問された委員、あるいはそうではない委員も含めてご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。資料2でございます。

(高柳委員) 日本介助犬協会、高柳と申します。バリアフリー化の資料2の2ページのところですが、これは1駅に1つエレベーターがあれば、どんなに広い駅でもバリアフリー化されたというカウントでしょうか。エレベーターがすごく遠くて、使うことを考えたら無理ということで諦めている障害者の方が多いのが実情なので、このカウントの仕方を教えていただければと思います。

(堀内都市鉄道政策課長) 今現在のバリアフリー化のカウントの仕方は、今ご指摘ありましたように1ルートと言っておまして、1駅に1つのホームから地上への動線があればいいということになっております。これは便宜上、何か決めないといけないのでそうなっておりますけれども、これ100になれば全て終わりだとは思っておりませんので、委員の多分ご心配のとおりのことについてはしっかりと、2ルート目以上をどうするかということについても議論をしておりますので、その方向でも進めていきたいと考えております。

(家田部会長) 今の答えでよろしいですか。

資料2と、それから資料3も同じようにデフィニションの問題がありますので、脚注か何かはこの率というのはどういう場合をもってそのカウントになるのかというのを2ページのバリアフリー、それから次のホームドア、この辺も、ホームドアも1つのドアがあればいいのかと。多分そうでは無いのですが、やっていただけたらと思います。注意書きに書いておいていただきましょう。

ほかにいかがでしょうか。続けてどうぞ。

(高柳委員) 続いて、先日、Wi-Fiの議論があったかと思うのですが、Wi-Fiの整備についてはあまり触れられていなかったように思うのですが、こちらについてはどのような考えをお持ちでしょうか。

(家田部会長) 資料2ではなくて、全体の話であれば、少しお待ちください。まず、資料2の関係で他にご質問ございませんか。

ちょっと面白いのかというか注意してもいいなと思ったというので言うと、資料2の3ページにホームドアの設置がありますよね。それで、どこかにクライテリアを付けてやっていかなければいけないから10万人以上の駅について進めているけれども、最も日本で外



国人観光客が観光のために来ている京都市が0という状況というのは、やはり次のステージとして考えなければならない余地はあるかもしれないなという感想を持ちました。これは別に修正の意見ではありませんが。

ほかによろしいですか。資料2はよろしいですか。ありがとうございます。

それでは、資料2は一応これでいいとさせていただいて、資料1-1とその付属資料であるところの資料1-2について議論をしていきましょう。では、まず高柳さん、お願いします。

(高柳委員) 外国人に向けてということと障害者に向けても、双方ともにW i - F i の整備が必要という議論が前回あったかと思しますので、いろいろ難しい面があるというご回答があったようには記憶しておりますが、どのような点で難しく、方向性としてはどうなっていくのかというようなことについて、現段階でおわかりであれば教えていただければと思います。

(家田部会長) ありがとうございます。委員が大変人数も多いので、何人かご発言いただいでからまとめて答えていただくという様にしましょう。どなたでも結構ですが、いかがでしょうか。どうぞ。お願いします。

(藤井委員) 交運労協の藤井でございます。1ページの2の日常生活の交通手段確保、そういう部分のところでございますけども、地域公共交通を担う事業者は、もう既にご案内のとおり独立採算という形で企業運営を行ってきております。ただ、人口減少あるいは少子化という部分につきまして、非常に採算ベースがまず合っていないということが1つ。地域公共交通を維持することが非常に今現状で困難だと。この状況はこれから一層顕著にはなってくるのだろうと思っております。

地域公共交通、沿線市町村を始めとした地方公共団体が主体ということになっていただいで、生活、交通維持、こういう部分をどうしていけば良いか、あるいは維持すべき交通への適正なスキームを充実すべきではないかというように、まずご意見を1つ申し上げたいというふうに思います。

もう1点。先ほどのバリアフリーの関係でありますけども、その部分については、今、基本的には1つあるいは100ということも考えられるし、双方ということもご意見ありましたけども、実は3,000人を超える駅には必ず1つずつ付けていっているわけでございますけれども、それを設置することによって非常にランニングコストがかかることがあります

事業者にとっては本当に負担だということで、地方で3,000人を超えるところというところでもない負担があると伺っている。そういう部分について少し支援をしていただければ、もう1つの、今言われましたように反対側のところにもエスカレーターの1つ、エレベーターの1つ、それも事業者が作っていただけるんだと。そういうところも少し検討して頂ければと思っておりますので、2ポツと3ポツのところについて、まずご意見や要望を申し上げたいというふうに思います。

(家田部会長) ありがとうございます。もう少しご発言いただきます。中村先生。

(中村委員) まず、サービスの質の向上等に関する件について質問します。3ページの上のところですが。朝のラッシュ時の混雑率ですが、多くても150%位を目指しているが165%でどうしても頭打ちだという状況を説明いただいたところですが。それに対するこれからの対応ですが、線増や駅施設の改良というハード面が考えられますが、容易ではありません。ここに対しては、有効な列車制御装置の導入、例えばJR東日本のATACSなどでもって運転時隔短縮を図ることも有効です。今後新しい列車制御技術の導入を推進しようとしていますので、それが混雑緩和に1つ明るい見通しが得られるのではないかと思います。少しそういった技術面での導入によって改善していくというような方向性も入れていただきたいと思います。

それから、同じページの(1)の空港アクセスです。確かにアクセスの改善は重要ですが、やはりここにはアクセスの改善に加え「輸送力の確保」という視点、例えばモノレールのヘッドを短縮するというようなことですが、輸送力向上も重要になるのではと思っています。

最後の8ページですが、14の(1)で技術開発の推進とあります。課題についていろいろ挙がっており、その課題の解決を図るため、安全性の向上とか環境性能の向上とか述べられているのですが、鉄道としての輸送競争力を上げるという意味で「機能性の向上」というのも入れてほしいと思います。安全性、コストだけでは、単に鉄道を維持するだけです。そうではなくて、もっと速度向上を図るとか、あるいは強靱な、乱れに強いといった意味を含めた機能性の向上という面にも取り組んでいくべきではないかと思っています。少し検討いただければと思います。

それから、最後のところですけれども、16の(1)を見ますと、「鉄道事業者はこういったことを」、また、「地域住民、鉄道利用者もこういったことを」という書きぶりになっています。内容は当然でもあるのですが、それだけでは、お互い負担でしかないんですね。こんなことやってほしい、で終わるのは、せっかくの格調高い文章がもったいない。この留意すべき事項は、これからの計画の策定に当たってのものでありますから、それが未来に対して明るい展望を開くのだというようなところで終えてほしいなという気がします。

そうしますと、最初の方に、1ページに我々がやるのが世界のモデルケースになる。すなわち、少子高齢化の先進国なので、これをやるのが世界にとっては先導的な役割を果たすのだと言っているわけですから、それを受けてはいかががでしょうか。来る社会へ展望を切り拓くとか、何か積極的なことを入れて締めていただければ非常に気持ち良いなという気がしております。感想です。

(家田部会長) ありがとうございます。もう少しご発言いただこうと思いますが、この実はご議論いただいているペーパーが、浅野先生が仕切ってらっしゃる交通政策基本計画に盛り込むべきキーワードといたしますかね、項目を各部門から出しているということでありまして、ここで文言の表現や何かにこだわってはそんなに意味がないので、言葉として

抜け落ちていることとか、重要なものでこれだけは言いたいとか、そういうようななるべく具体的なアイデアをお願いしたいと思います。では、続けて富井先生。それで続けて福井先生お願いします。

(富井委員) ちょっと中村先生のご発言と重複しますが、続いて言わせていただきます。私も14番を見たときに、ここに書いてある表現が、どうもハードウェアに寄り過ぎているような気がいたしました。ですから、中村先生は機能性というふうなことをおっしゃいましたけれど、もっと、ソフト面であるとか、利便性の向上とか、そういったソフト面の用語を入れて頂くのが良いのではないかというふうに思いました。

それから、今、文言にこだわってもしようがないという意見があったのですが、あえてこの話をさせていただきますが、16番の下から3行目に、情報の提供等の協力と書いてあります。参考資料の方を見ますとオープンデータのことを意識していると思いますので、これは、「データの提供」というとかなり意図が明確になると思います。あえてそうは言っていないということかもしれませんが、1点指摘をさせていただきますと思います。

(家田部会長) 表現はあまりこだわらないでいいですが、文言は大いにこだわってください。それから福井先生。

(福井委員) 2点ほどありまして、2ページのハード・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すが、今こちらですと高齢者、障害者というキーワードがあるのですが、少子高齢化で労働人口が非常に減っているというところで、女性の活用というのも非常に今社会的なキーワードになっているので、ベビーカーとかそういったキーワードもちょっと入れていただいて、ベビーカーへの対応とか、女性の社会進出のために交通の利便性を整えるといったようなものもキーワードに入れていただければなというところ です。

あと、もう1点。7ページのところで観光立国に向けての対応というところで、いろんな多言語化というのが出てきていると思うのですが、せっかくオリンピックもあることですし、IT技術をいわば駆使した情報発信、Wi-Fiなども含めて、そういったキーワードも入れていただけないかなというところ です。

例えばデジタルサイネージなども今既に沢山あると思うのですが、多言語化についても、言葉を選ぶとそれに合わせていろんな文字が出てくるということもあと何年か経てば出てくると思うので、どうしても多言語化だと紙だと4か国語ぐらいで限界ですけど、そういったITの技術を使えばいろんな国の人の対応ができると思うので、そういったITの技術を使ってというようなキーワードも入れていただければなと思います。以上です。

(家田部会長) ありがとうございます。今、ここまでで5人の方にご発言いただきましたけども、ここまで出た言葉などに密接に関連することでご発言いただくようなことがあればほかの委員からもお受けして、そこでお答えいただくようにしたいと思います。いかがでしょうか。高橋さん、お願いします。

(高橋委員) 私は資料を事前に読む時間的余裕がなくて、もしかしたら書かれているこ

となのかもしれませんが、今伺った範囲ではお話になかったので言わせてください。

まず、駅のバリアフリー化についてですけれども、どうしても、改札から実際に電車に乗り込んで、電車を降りて、また駅の改札から外へ出て、といった移動に関することのみが取り上げられ、安全な移動ということだけが主な課題になってしまっているように思います。

でも、前回もお話したように、電車に乗るためには切符を買ったり、ICカードにチャージしたり、ときには料金の不足分をスムーズに精算したり、定期券や回数券、乗り継ぎ切符や特急券を購入したりといった作業も必要で、視覚障害者の場合、タッチパネルを装備した新しい券売機では、その機能のごく一部しか利用できないというのが現状です。多くの駅に備えられているコインロッカーも、特に障害のある人が少ない荷物で移動をスムーズかつ安全に行うために非常に有用だと思うのに、液晶表示が見えなければ利用できないロッカーが、今どんどん増えています。特に人の少ない場所では無人の駅も増えている今、移動だけでなく、券売機やロッカーといった駅の「備品」に関するバリアフリー化にも触れていただけたらというのが1点です。

それから、もう1つ。表示について、どうしても多国語表示やわかりやすいグラフィック表示といった話のみになってしまいがちなのですが、目が見えなければわからない表示だけでなく、「音声表示」もぜひキーワードとして加えていただきたいと思います。ただし、あちこちで音が鳴りすぎてしまうというのはやはりうるさく無意味になってしまうので、前の方もおっしゃっていたように、IT技術を活用して、見てわからない人のためにも、その人に合った形での案内表示を提供するといった施策や考え方も盛り込んでいただければと思います。以上です。

(家田部会長) ありがとうございます。

(浅野委員) 先ほど家田先生から交通政策基本計画について紹介して頂いたものですから、考えるところについて申し上げます。交通政策基本法の話と、それからそれに絡む新しい活性化・再生法がありますけど、共に地域公共交通を維持するためにどうすればいいのかということが根底に流れているような2つの法律です。そこでは連携という言葉が多様に使われています。今日の資料の中でも連携というのが、まちづくりの連携であったり、インフラ自身の連携であったり、防災・災害対策の連携であったり、交通結節点の連携であったり、ピクトグラムのような文化的な連携であったり、それから活性化・再生法に絡んだ連携もあります。多様な側面からお書きになったことはご苦労だったと思ひまして、大変ありがたく思っています。

一方、メインの活性化・再生法の中で言うと、人はよく地域交通というのはバスとかタクシーとか街の中で動いている主体のことに目を奪われがちのところがありますけども、鉄道というのは逆に街と街とを結ぶし、県と県を結ぶというところがあって、エリアの考え方が鉄道とまちづくりとは随分違うわけです。その接点は駅というところであるんでしょうけども、事業の活性化・再生ということを考えていた場合に、事業者、自治体、国、

それから住民の応分の負担を得て行動するというふうな意味の活性化・再生化のための戦略を考えてみますと、広域の鉄道と地域の本当の限られた空間の活性化との接点というのは総合的な戦略の組み立ては簡単ではなくて、協議会をつくるにも随分多様な協議会つくっておかなければならないような気がするわけです。

そういう議論というのは、恐らく基本法の基本計画を作る中で議論するのがいいのか、あるいは鉄道部会の中で鉄道固有の広域的な連携と地域の限られた空間の中での連携との割合をどうすればいいかとか、どういう議論をすればいいかとか、そういうことは鉄道部会の中で議論するのが良いのか、その辺の考え方を少し教えていただけたらいかがという。

(家田部会長) ありがとうございます。加えて関連のご発言ございますか。よろしいですか。

それでは、ここまでのご発言につきましてご発言にお答えいただくとともに、最終版に盛り込めそうなことは特にお答えいただく必要もないと思うので、議論の要りそうところだけお答えをいただきたいと思います。

(羽尾官房審議官(鉄道)) では、簡単にお答えさせていただきます。

まず、バリアフリーにも関わりますが、いわゆるWi-Fiを通じた情報提供という話のご指摘をいただきました。また、単なる移動の際のバリアフリーに限らず、乗る手続としての切符購入の際のフォローについてITを使ってできないのか。さらに、観光客への情報提供も含めて、看板、サインなどで数か国語というのは難しいから、もっとITを使えないかというご指摘をいただきました。

現在も、鉄道事業者においてそれぞれの会社は、例えば無料のWi-Fiを整備したり、あるいは実験で取り組んだりしております。例えば東京メトロはMANTAというシステムで実験をやってみたり、あるいは京浜急行も羽田空港到着客に対しての無料のWi-Fiを導入したりしております。

私どもも、こういう形を全部の事業者さんが導入していくということは、一般の利用客、外国人客のみならず、身障者の方々にも非常に有効なことだと思っております。ただ、その場合、私どもが鉄道事業者の方と今勉強を深めていますのは、今鉄道の利便は相互乗入れをして便利にしていくという形になってはいますが、それぞれの事業者がWi-FiをはじめとするITをそれぞれ入れる結果、駅を乗り継ぐ度にまた登録をし直すという不便、あるいは駅に着いてから地上に上がってまたビルの側との登録をし直すという問題も発生する可能性もあります。そのような点も視野に入れながら、そこは先ほど挙げた連携ということを大事にしながら進めていくということが大事かと思ひ、今勉強も深めつつ実験をしながら導入しているということでございます。資料1-1においては、そういう観点も含めて取り組んでいくこととしたいと考えているところでございます。

それから、列車遅延の対策につきまして、これも非常に大事な問題でありまして、その関係でもう少し技術を活用する、単にハード面のみならずソフト面まで含めて対応すべきだ、そういった点の指摘を数人の委員からいただきました。それも非常に大事なことでご

ざいまして、例えばいわゆる閉塞区間をどういうふうに短くして列車遅延に対して運用で対応していくことができるかなどを検討していくというようなことも大事だと思います。

この交通政策基本計画への対応として、今、緊急に2回、3回の議論で対応していますが、遅延対策につきましては、むしろこれからこの部会で東京圏の鉄道のあり方の場でも恐らく大きな課題になってくると思います。そういう意味で、ここでは抽象的にこういうことが大事だというふうにしておりますが、今後さらにどういう施策があり得るのかという点、あるいはその際にどういうことに留意すべきかについて、次回以降の部会でも議論を深めていただければ幸いかなというふうに思っております。

それから、地域鉄道につきまして、採算ベースでとても厳しいというご指摘ございました。そして、これらをどのようにして今後も維持していくのかという指摘をいただきました。これらについては、交通政策基本法、基本計画の中でも、そして鉄道としても非常に大事だと思っています。鉄道の特性を發揮できるということに留意しながら、これをどのように支えいくかということを考えていきたいと思っています。地域の中心的な役割を担っている鉄道についてはそれを支えていくことが大事であります。

実は地域鉄道と称するものは現在91社ございますが、そのうち実は64社、つまり約3分の2が営業赤字であります。これらについて、いわゆる上下分離をして、先ほどもお話ししました、自治体でもう少し支えていただく、そして加えて経営面のみならずお客様の確保を自治体と事業者が一体に進めていくことによって活路が開けないかと考えています。制度としても鉄道事業再構築事業ということで上下分離を推進しています。

試算をしてみますと、上下分離をして施設の保有などを切り離しますと、先ほど申した91社中64社の赤字が、分けるだけで19社の赤字まで減って、黒字事業として展開する可能性が出てきます。一方で、自治体がそういったことをできるかどうかという意味では、自治体もそれぞれ財政が厳しい状況にありますから、そういった点も視野に入れながら進めていきたいと考えております。

加えて、車両や施設が古くなることによる更新なども大事な課題であります。現在もこれを、いわゆる国土交通省の中でも補助政策としてやっております。ただ、これも厳しい財政状況の中で非常に事業者さんの要望を全て叶えられないので、これもどういうふうに対応していくかというのは課題であると認識しているところでございます。

その他、空港のアクセスにつきまして、これもこれまでできるだけ速く、そして便利にということで取り組んでおりました。ご指摘ありましたように、輸送力の確保という意味でダイヤを工夫して列車数を増やしていくということが大事だと思います。ただ、現実問題、これもこれからこの部会で次回以降議論していただきますが、空港アクセスの便も、例えば羽田空港に入る京急にしましても相当便が稠密化してしまっていて、これ以上に本当に増やせるかという課題もございます。そんな中でどういう形があり得るかというのを勉強していくことが必要だと思っています。

それから、最後に書いています、利用者の理解あるいは国民の役割ということで、これ

も家田部会長からもこの点が非常に大事な点だということをご指摘いただいておりますことを踏まえて、最後にまとめてこのように書いているところでございます。こういう点はまさに鉄道事業者の努力あるいは行政側の努力、自治体の努力に加えて、利用者の方々、それは健常な方々もそうですし、身体障害者を支えていく、譲り合う、そういった面、そして沿線の方々の協力が、これが事業者の方もまた負担の軽減になって、また次の施策に繋がっていくということで非常に大事だと思っています。未来に繋がるとか世界の範となるとか、表現の仕方はちょっとまた考えさせていただきますが、理想としてそういうものを追求していきたいと思っています。

さらに、情報の提供という点については、当然オープンデータのみならず、単なる今こういう状況になっているというものからはじまって様々な情報があると思います。広い意味でデータ、いわゆるオープンデータを含めたデータの提供も含めて「情報」という言葉を広い意味で使わせていただいているというところでございます。

なお、先ほどのバリアフリーのところでの回答の補足ですが、女性の社会進出を推進するということは現在の政権で進めているところであります。したがって、そういう意味で子連れの方々が利用しやすくするという点は大事であり、鉄道事業者も、人口が減っている中で、女性も使いやすくしていくというのは大事な視点だということで認識をしていることと思います。とりあえず、ざっと大事なところをお答えしました。

(瀧口鉄道局長) 最後、浅野先生がおっしゃったことは、非常に難しい問題だと思いますが、地域公共交通には定義がありませんから、いわゆる従来の一市町村の行政区画の中の問題と、それからいわゆる今回の活性化法で挙げたように都道府県単位のレベルで考えなければならないものと幾つかあるだろうという問題意識を持っております。

バスの場合は路線を変えられるものですから、まちづくりあるいは都道府県単位で考えたときにどういうルートに行きバスを走らせるべきかというのは幾つか選択肢があって、そのときにまちづくりと一緒に考えていくということが必要だと思います。そのときに、バスはある市町村を超えていく場合には広域ですが、ところがある市町村の中の広域のバスが2つの定期路を持っているとすると、そこは一市町村の中の問題でもあるということで、二重性を持っているので、それを一体どういうふうに考えていくのかというのは連携の問題になるだろうと思っています。

一方、鉄道はそういう複雑な問題はありませんで、今思っているのは、先ほど言いました91の地域鉄道と理解されていますが、これらをいかに残していくのかというのが、LRTの問題では別途新たな問題もあり得ますけれども、地域で生きている地域鉄道の問題、赤字であるものをどのように残していくのかというのが大きな問題です。

その場合に、鉄道だけというよりは他のフィーダー輸送と併せてより利用していただく方法、また利用する駅がまちづくりの中でどのように位置付けられるのか、それによってさらに利用者が増えていく、あるいは住みやすくなるということを考えていくというような問題があるのではないかとというのが主眼であります。

それは、1つは収入を増やすことに鉄道事業者はなるわけであります。マイレールという言葉に強調される、いかに使ってもらおうかという問題、これはハード面・ソフト面での使いやすさという問題あります。一方ではコストを下げるという問題。その1つの手段が上下分離によるコストを下げるということがあるのですが、それに止まらないのではないかと思います。その場合には、今回のJR北海道のケースで判明した保線や車両整備に莫大な金がかかっている、これを安くできないのかなというような問題意識というものも持って、収入を増やしつつコストをいかに下げていくか、こういったことを考えることによって、できるだけ今あるものを残していくということを考えたいと思っております。

(浅野委員) 鉄道総合連携計画というのと本当に地域に密着した連携計画というのは二重性があって、鉄道部会の方でお考えいただくのはそういうふうな鉄道をいかに残すかという意味で、限られたまちの中の連携計画はフィーダーという意味合いで捉えて、そういうふうなところが幾つか連携計画があって、それから鉄道において総合性をもたした連携計画に浮かび上がってくるというふうなイメージであるとお考えだということですね。わかりました。

(家田部会長) ありがとうございます。加えてのさらなるご質問があろうと思いますが、とりあえず他の方にご質問、ご意見賜って、それで最後にまた2回目、余裕があればというふうに運用させていただきたいと思っております。

それでは、ほかの委員の方、どうぞご発言いただきたいと思っております。大原さんからお願いします。

(大原委員) こちらの資料5ページの8の(2)の災害時における利用者の安全確保というところですが、ここに書いているものは災害が起こった場合の帰宅困難者の誘導とか復旧ということですが、現在では被災することを前提として、いかに事前に何ができるかというのが大きな論点になっていると思っております。

最近、国土交通省でもタイムライン型防災行動計画というものを考えていらっしゃいますが、これはハリケーン・サンディが来襲した際にニューヨーク市でハリケーン上陸前に地下鉄を止めたり、学校を休校にしたりして未然に被害を防いだという教訓から、我が国でも大規模災害が予測される場合に事前に何ができるのかということを検討し始めたものです。

具体的には、台風上陸の前の例えば36時間前に地下鉄を止める予告をすとか、12時間前に地下鉄を本当に止めるとか、そういうふうに対応のデッドラインを決めて順次、事前に対応していくというようなものです。国土交通省の水災害に関する防災・減災対策本部では、発表によりますと7月ぐらいまでに直轄河川では全てタイムライン防災行動計画を作るということですが、これが本当に作られた場合には地下鉄を本当に止めるのか、地下鉄が止められてしまいますとほかの陸上交通や人々にも影響が及びますから、それを鉄道全体としてどう考えるのかというのを考えておくというのが非常に大きな課題だと思います。そのような事前の行動計画の部分があまり書いていなかったのもので、ぜひご検討い



ただけたらと思います。

(家田部会長) ありがとうございます。大変重要なキーワードをいただいたので、ご検討いただきたいと思います。

では、岸井先生、須田先生、それから屋井先生の順でお願いします。

(岸井委員) 今日はまとめに近い形で多分出されていると思います。6ページをご覧いただきたいのですが、6ページの10の総合的な交通体系の整備というタイトル、これが第24条どう書いてあるかよく覚えてないのですが、その(2)に鉄道施設の維持管理とか更新の推進っていうのが出ていて、何か据わりがすごく悪いと思います。ここに入れなきゃいけないのでしょうか。むしろ、7番とかそちらの方に入れた方が素直なような内容ではないかというのが構成上の1つの疑問です。

それから、10の(1)の方については、鉄道同士及び他の公共交通機関との連携ということだけ書いてございますが、端末交通である自転車、自動車といったものについても当然配慮すべきだろうと思うので、その点についても触れた方がいいのではないかと思います。これは10の(1)の内容に関する意見です。

最後はちょっと話が大きいのですが、これを見ていると、(参考資料集ページ幾つ)と出てきます。僕はこれまで参考資料集というのは単なる参考で出ているに過ぎないと思って見ていたのですが、本文に繋がる形で出てくるといふふうに理解した方がいいのでしょうか。

そうしますと、どうも内容が不十分というか、不適切な内容が随分多いのではないかという気がしていて、具体的に申し上げますと13ページだと、先ほど車の話も入れた方がいいかなと思うということと絡むのですが、パーク・アンド・ライドというような話も当然あるのかなと思いながら見ていると、どうしても鉄道の事業の例を取り上げるという形になっていますので、本来の連携強化ということからするとやや不十分ではないかと思えます。

それから、15ページのまちづくりと一体となった鉄道等の整備も勝どきの駅が例に挙がって来ることが一体いいのかという感じもするし、都市再生とか連続立体交差とか地方部では図書館のような公共施設と一体となった駅があるとか様々な事例があるにもかかわらず、ちょっとここで出てくる事例が貧弱ではないだろうかと思えます。

17ページの地域公共交通の活性化に関する法律のところですが、これは安全鉄道計画の防災の協議会であるとかエリアマネジメントの組織であるということも当然書くべきだろうと思いますが、この参考資料の取扱いについて、まず、もし本文とかなり密接に関わっているのならば内容の補強をしていただきたいと思うし、そうでないならば、とりあえずいいと言えいいですけど、ちょっと不十分な気がいたしました。以上です。

(家田部会長) 構成については、基本計画の方で作業中の構成とこういう条文ごとの構成ってそもそも全然違うから、これ自身が参考資料という、本文も参考資料という感じだと思いますけども、後でお答えいただきましょう。

(須田委員) 須田ですけど、国際・海外に関係する話で3点ほどあります。順番が逆になりますが、15番の鉄道システムの海外展開の推進というところからですけど、これは当然、日本のシステムを海外に導入していきましようというようなお話だと思います。そこで重要なのがいわゆる国際規格を取っているかということだと思います。

ここにも、もちろん国際標準化の推進と書いてありますが、この表現だけだと何か国際標準に日本の鉄道を合わせましよう、というふうに誤解されて読めてしまうかなという感じがするので、もう少し積極的に国際規格を作っていくというようなニュアンスを入れた方がいいのではないかなと思いました。

それで、あと1ページ前に戻って、12番の観光立国ということで、外国人を呼び込むという話ですけど、今度は海外から人を呼び込む、お金を呼び込むということですので、外国人が外資を落としてほしいわけですから、やっぱりチケットの話とか、情報だけではなくて、もう少し外国人が利用しやすいという観点の話を入れた方がいいのではないかなと思いました。

それで、最後に3ページの国際海上・航空輸送のネットワーク拠点というところですけども、これは現実問題、本当にできるようになるかということはあるのですが、これ見ると、アジアの地域との競争ということが非常に重要なので、国際空港と都心のアクセスを良くして競争力高めるという趣旨だと思いますが、一方で必ずしも中心都市だけではなくて、地方都市と空港との連携という観点が最近では重要になりつつあるのではないかと思います。

特に韓国では最近いろんなことが起きていますけども、今度、冬季オリンピックがありますよね。遅くともそれまでには仁川空港にKTXが入るというようなことが計画されていて、近々、仁川空港に高速鉄道の乗り入れが行われ、冬季オリンピックの際には直接会場まで仁川空港から高速鉄道で運ぶことになる。この実現に向けて着々に進んでいることからすると、ここではもう少し広げて地方都市と空港の連携を考えていくのがいいのではないかなと思いました。以上です。

(家田部会長) 屋井先生。

(屋井委員) 私も3点です。1点目は3ページで、今まさに須田先生がおっしゃっていただいたところで、実は同じですけど、たまたま手元に今日は交通政策基本法の条文がありますが、19条で元々書いてあるのは、国際航空輸送網と全国的な国内交通網とを結節する機能の強化で、ちょっと今回の3ページの内容は、何か法律の条文と比べるとトーンダウンしているという感じがしていたので、ちょうど須田先生に言っていただきました。地方都市というイメージで、新幹線で行かなきゃいけない都市もあれば、一定程度早く行けるという意味での広域性もあるし、様々な種類があると思いますが、空港と都市部とだけの結節では何か残念だなという気がしましたので、それが1点目です。

それから6ページの方で、これは岸井先生と山内先生からも、また前回の小委員会でも申し上げた、道路空間との、特に縦断方向の連携強化みたいなものは、LRTもあるし自

転車もあれば様々にあって、今後、道路がこれだけ広くてよかった、本当に助かった、ありがたいという時代が来ると思います。ですから、そういう連携を強化した方がいいのですけど、これも条文を見ると、24条は一応、道路交通との連携が書いてあるので、その辺を読み取って、もう少し書き込んでしまうというのがいいのではないかと思います。

それから3点目ですけど、8ページの16の関係事業者の責務及び国民の役割ですが、一番重要だと思います。ただし、住民の責務や役割というのは今どの法律にもだいたい出てきていますが、ほとんど知られてなくて読まれてないのではないかなという気がします。この法律は、これも先ほど見ていて、なるほどと思いましたが、6条とか12条とか、地方公共団体のみならず住民との協力とか協働がよく書き込まれています。いろんな経緯があってできた法律であるにしても、やっぱり連携、協力がなくと、地方鉄道の方が大きな課題ですから、もう保たない。本当に支えてくれなかったらもう駄目になるぞということメッセージとしてはっきり書き込んでほしいと思います。道の空間利用等はその点で一番厳しいですから。そういうことをぜひ計画の方に入れてもらってもいいのではないかと思います。

なぜそういうことを言うかという、15条ですけど、これに関する記述はないんです。15条は何かというと、これはまさに基本計画を作りますという条文ですけど、その中であらかじめ広く国民に意見を求めるという言葉が出てくるので、一般的にこれはパブリックコメントみたいになってしまいます。けれども、やはり公共交通と、特に鉄道等を地元の人たちも含めて支えてもらうとなれば、こういう計画を作っているという段階自体が非常に重要で、計画ができたので、はい、できましたと国民に伝えるのではなくて、本当に支えてくれというメッセージも出すし、そういうことを計画を作り上げる前に広く問いかけることがあってほしいと思います。

これは鉄道が一番地方部において問題を抱えていて、一方で法律が改正されてきているから、そことの連携もあって、国の計画として地方に対して国民・住民も含めてメッセージをきっちり出すというのは、この国の計画づくりとしてふさわしい気がするのです。ぜひやっていただきたい。けれども、そのときにはプロセス上、手前からやってもらわないと、できた後に関係者だけに示すというのでは不十分かなと思います。その辺りもぜひやってもらいたい、と書いていただけるといいと思って発言しました。以上です。

(家田部会長) ありがとうございます。あと10分になりましたので、残りの方にも全員ご発言いただきましょう。山内先生からずっと順にご発言いただきましょう。

(山内委員) 1点、小委員会で鉄道の経営のことについて申し上げて、それで今回それを入れていただいたことについて、ありがとうございます。

ご指摘したい点は幾つかあるのですが、重要な点だけにします。それで、先ほども出ていましたけれども、維持管理等について、これは6ページの10ですけども、岸井先生がおっしゃるように(2)というのは何か据わりが悪そうだなと思ったのですが、私も屋井さんと同じように条文と関連すると、条文でここに入っている。だからそういう順

番になってしょうがないと思います。今回の交通政策基本法では連携というのが非常に大きなポイントになっているわけで、さっき局長がおっしゃったように、地方鉄道の限界的なものをずっと残してきたというときに、1つの類似した事例として、限界自治体みたいなところがどうしていくかというのが近いのではないかと思います。限界自治体に何がやれるかという、協働とか連携とか広域化とかっていう、これは平成大合併の1つのやり方だったわけけれども、鉄道でそういうことが考えられないかなと思いました。

限界的な鉄道が、例えばここにあるように維持管理とか更新とかっていうときに連携をするとか、事業者を越えて連携するとか、自治体を越えて連携するとか、何かそんな視点で重要なというふうに思いました。とりあえず1つだけ。

(家田部会長) 続きまして、村木委員。

(村木委員) ありがとうございます。私も1点だけ。まちづくりと一体となったという6ページ、7ページにかかるところですけれども、まちづくりと一体となったということを見ると、結局、鉄道側だけではできないことをやる必要があります。だからこそこに連携という言葉が出てくるのだと思いますが、鉄道側だけではできないので、何か書き方として比較的遠慮がちに書かれているように見えて、駅周辺でさらに高密度化を図って、利用が増えていくような状況にしていくというのは、この後、多分人口減とか高齢化の観点から考えるととても大事な要素だと思うので、土地利用側にそういう高密度化を要求していくようなところまで書き込んでしまってもいいのではないのかなと思いました。

ここに開発と的確に連携したという言葉がありますが、それだけだとこまで考えていいのかがわからない気がして、それを資料で見ると、先ほど岸井先生もおっしゃっていましたが、資料の15ページだとそれがなかなか見えません。どちらかという、かえって13ページの鉄道とバスとタクシー等の連携というような形で、面的にどのような土地を目指していくのかという書き方が必要だと思います。その方がまだまちづくりとの関係ではわかりやすいのではないかというふうに思いました。

(家田部会長) ありがとうございます。羽藤委員、どうぞ。

(羽藤委員) 私の方は2点あります。全体を眺めていて、デザインというアイテムがどこにもないように見受けられたのですが、やはり日本の鉄道技術を海外に、あるいはまちづくりとの連携をえても、質の高い鉄道の移動空間、それから駅の空間を作っていくことは多分双方にデザインは有効な方法だろうと思います。デザインに配慮した、質の高い駅空間の実現といった項目を、ぜひ加えるべきではないかというのが1点です。

2点目は先ほどから繰り返し言われている広域連携のところについてです。鉄道とバスは当然違うモードですが、全般に書き方として人口減少時代というようなトーンはあまり感じられない書き方になっています。しかし東日本大震災以降、BRTの問題等を見ても、囚人のジレンマの逆のような状態に陥っているようにも見えますが、鉄道サービスが地域にとってより便利になる形でBRTを地域交通サービスとして積極的に考えていくことは、地域の選択肢として十分あるように思いますが、なかなか地方自治体だけで

調整していてもこれは難しい状況ではないでしょうか。やはり広域調整、それから地域に対するインセンティブのような制度設計まで踏み込んでいかないと、これからの我が国の地域の広域的交通ネットワークが維持できないのではないかという恐れもあります。ぜひ踏み込んで、加えていただきたいなと思いました。

(家田部会長) ありがとうございます。続きまして、加藤委員、お願いします。

(加藤委員) コメントを2つ申し上げます。1つは、最初のモデルケースというところで、人口減少という文脈で話が進められていますが、東京は人口が3,000万を超えるようなメガシティであり、そうした大人口の都市を支えてきた鉄道という役割も重要だと思います。世界的にも今後メガシティは増えると言われており、鉄道が果たす役割は各国でも高い関心が持たれているところです。東京は鉄道を中心としたメガシティのマネジメントを上手くやってきたモデルケースでもあると思いますので、そういった点について触れていいのではないかと思います。

2つめは、鉄道に期待されることとして、環境に優しいとか、経済発展に資するといったことが個別には書かれているのですが、鉄道を通じてそれらが同時に達成されるということも言ってもいいことではないかと思いました。原案では、条項別に書かれているので、それらをバラバラに書かざるを得ない事情はよくわかりますが、総論のところでも構わないと思いますので、鉄道の整備を上手く行うことで同時達成できますということを謳ってはいかがでしょうか。以上です。

(家田部会長) ありがとうございます。恐らくレポートは、最終的なのは、はい、第1章、鉄道とかそういうふうにならないと思うので、事柄別にきっと基本計画ができてから、鉄道の意義とかいうのがここに出てこないとは思いますが。

岩倉先生、どうぞ。

(岩倉委員) 幾つか、4点ぐらいあるのですけれども、手短に言います。一番気になっているのが、28条と31条と12条が抜けているというのが非常に気になるのですが、28条が交通動向の調査研究ですけど、先ほど来お話が出ていますけれども、今、平日のデータだけで、しかも大抵は1日のデータでいろんな交通の計画を立てているわけですけども、ICカードのデータを含めて休日のデータが取れたりとか、何かその休日の行動をきちっと把握していくということが重要だったりとか、あるいは外国人の行動が実はきちっと取れてない。インバウンドをどんどん進めていくという話になっているわけですけど、そこら辺、都市内に入ってきてからどう動くかというも取れていないので、さっきのオープンデータというか10条も含めてデータをきちっと解析していくということが大事だということを入れてほしいというのが1点。

31条で国民の意見反映というところですけども、これも計画のときもありますけど、災害した後、国民とどう意見交換しながら残すのか、どう復旧していくのか、改良していくのか、そういうところをちゃんと国民の意見を反映してやっていかないといけないということだと思います。

それと、12条が自治体の連携のことが入っている条文ですけれども、これも前も申し上げましたけど、東京で言うと自治体間の連携がやっぱり上手くできないというのがずっと都市鉄道整備が上手くやれていない一番のポイントだと思うので、入れてほしいと思います。

最後、5ページで災害時の利用者の安全確保のところで、大原先生、事前の話しされましたけど、事後の話も多分この22条に書かれるべきところだと思うので、被災後、BCPで輸送を確保していかないといけないと思うんですけれども、これもバス事業者との連携とかそういったキーワードが必要ではないかなというふうに思いました。以上です。

(兵藤委員) 簡単に2つだけお話しさせていただきます。最初は3ページの下(2)の「経済活動の土台となる人流・物流を活性化させることが必要であるから、…広域的な鉄道ネットワークの充実を図る。」のところで、人流はわかるのですが、物流を活性化させる広域鉄道ネットワークという、ちょっとその繋がりが、さっきの岸井先生のお話でもありましたけれども、参考資料の7ページに何も載っていないので、これは無理して物流を入れる必要もないのかなという気がしました。

それとあと1つですが、6ページの上、これは前から出ている9(1)で、エネルギー効率の良い車両、それから省エネ設備の導入ということで、鉄道に限らず交通全般の話です。こういった個別の対応も重要ですが、やはり発電の電源そのものの低活動化だとかそういったことを視野に入れた書き方も必要かなという気がいたしました。以上、2点です。

(家田部会長) ありがとうございます。

(竹内部会長代理) 竹内でございます。2点ばかりお話いたします。

まず1ページ目の総論というところですね。こちら、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ありますけど、元々、総論というのは1ですから、2から16までの全てを横串で貫くような、そういうものがなければいけないと思います。確かに今言った少子高齢化、人口減少も大事ですが、それらは必ずしも2から16の全部に関わるものでもないと思うわけですね。ですから、2から16の全てに関連があるようなものをもう少し加えるべきで、別に量が多けりゃいいというものではないですけど、6行ぐらいではなくて、全てを見通したようなものを書き加えるのがよいと思います。まずはそれが1点です。

2点目は、3ページ目の5で国際海上・航空輸送のネットワークとありますけども、ここには、国際海上と書いてありながら空港のことしか書いてないですね。国際海上が載っていないというわけにはいけないので、19条にもそういう言葉が入っています。鉄道だと多分臨海鉄道とかそういう話になると思いますが、一応、国際海上もちゃんと見えていますということの配慮はした方がいいかと思います。以上です。

(家田部会長) ありがとうございます。時間が来てしまいましたので、全部お答えいただくわけにはいけないと思うので、質問のようなことだけにしたいと思うんですけれども、

最後、私からも少しだけ申し上げようと思いますけども、何分、皆さんにご理解いただきたいのは、この交通の政策の基本計画というのは、日本の鉄道を含めて交通の理想像をぎっちり議論した上で、未来に向かって刷新し、そして22世紀に向けて驀進しようというものではありません。

たかだか7年の間に、社会資本整備重点計画とのリンケージの関係で、実務的にできること、そしてそこに重点的に目鼻を付ける、そういう努力をしようではないかということや、またその間でも制度的に実現し得るようなものがあればひやひやしていくようなものを書くものだとすることをぜひご理解いただきたいと思えます。

したがって、最終案ができる際には、そういうようなものは比較的書き込みやすいのですけども、まだまだ議論が必要、しかし重要ということはわかっていますというものはまだ書きぶりがちょっと変わってくる可能性があります。そこはご理解いただきたいと思えます。

その上で、他の委員もおっしゃっていましたが、交通政策基本法は事業者間の連携を非常に重視しています。その中で、鉄道は個々の鉄道事業者が独立して民間ベースでやっているという状況の割には、昔から連携は一生懸命やっている分野でもあります。例えば災害が起こった、事故が起こったというときは振替輸送。これは例えばJALとANAではされていませんが、そういう意味で連携がないことはないんですよ。

ただ、私は東京の北西方面に向かう鉄道に乗っていますが、昨日は停まりまして、北西方面に行くためにわざわざ北に上がって武蔵野線でまた下がってくるといふうにして近くの駅に行ったのですけども、やっぱり会社変わると情報が非常に薄いです。私の乗っている列車が完全に止まってしまっているけれども、JRでは自分の会社の中のどこが10分遅れていますとかいうのが延々と出てきて、会社が変わると止まっている列車の情報は、全然出てこないです。それから、先に行ってみて聞いてもらわないと詳しいことは全然わかりませんという状況なのです。もちろん英語では何もありません。だから、やっぱり情報、特にトラブル時の情報連携ということはこの国の鉄道の次の極めて重要なものではないかと思えます。昨日の今日だからなおさら言うのですけど、少しそれいるなと思えました。

それから、もう1点だけ。最後の方の国民の協力とか理解というのはすごく僕は重要だと思っていて、今回の法律の最も重要なポイントではないかと思っているのですが、その際に、何といても特に地方の地域公共交通に相当するような鉄道の特徴ですけども、いろんな方が理解して協力してもらわなきゃできない。特に自治体なんか本当協力してもらわなきゃいけない。したがって、地元の先生方、政治家も活かしてもらわないといけない。

そのキーとなるのは、やっぱり私は「見える化」だと思っています。サービスの水準、どれだけ誰が負担しているのか、そういうことを皆「見える化」ということがキーワードだと思います。だから、岩倉先生が言うように、データをどうしようとか、調査をやる、こういうことも出てくるのだけれども、その根本の「見える化」という言葉がないか

なという感じもするので、ご検討いただいたらと思います。

私の個人的な意見はそのぐらいにさせていただいて、事務局から発言いただきます。

(羽尾官房審議官(鉄道)) それでは時間が押していますので、個々の質問への答えという形ではなく、簡潔にまとめながらお答えさせていただきます。

まずこの留意事項の性格ですが、先ほど家田部会長からも話ございましたように、現在進められている交通政策基本計画の策定に鉄道分野としてどういうふうに書いていただく、あるいはどう留意していただくかということがございますので、この文章のパーツパーツをそれぞれ計画の中にはめ込んでほしいということではなくて、こういう趣旨を反映して交通政策基本計画の作り方、構造の中に一部取り込んでいってほしいということ考えています。

そういう意味で、私どもとりあえず条文ごとに並べているものでありますから、それを組換え作業でそれぞれの基本計画の中に入れていただくということでございます。したがって、参考資料の番号なども、これは今日の便宜のために付けたものでございまして、そういう意味で簡潔な資料にしようと、参考資料の1項目1枚にしようと、こういうことでございますので、ご理解いただければと思います。

頂いたいろいろなご意見の中でも、やはり大きく言って防災の観点でもう少しいろいろな事前の話あるいは事後の話を考慮すべきでないかという意見がございました。また、遅延の対策で遅延自身への対応が問題だというときにも、遅延自体を生じさせないようにということと、先ほど家田部会長がおっしゃった、遅延が起きた後の旅客への対応あるいは情報の提供が大事だということが指摘されている内容かと思えます。その意味で、情報をいかに提供するか、あるいはいかに幅広い情報を提供するかということが重要であり、そしてそれが「見える化」でもあるというふうに思っておるところでございます。

それから、3つ目に駅あるいはまちづくりとの連関で鉄道の拠点としての駅をどういうふうに位置付けるかという点でございます。そして、その中で空間としてのあり方あるいはデザイン性をどう持たせるか、という点です。これから人口が減っていく中で駅の周りをいわゆるコンパクトシティとして形成していくといったことに今も取り組んでいます。そういう流れの中で鉄道の側から発信するという発想、こういったものが大事であるということにも留意していきたいと思っています。

加えて空港アクセス、これは別に首都圏に限る話ではありません。例えば、現に宮崎空港で言えば鉄道が宮崎空港のすぐ近くまで路線が延びています。そういう意味で需要あるいは利用者のニーズに応じて整備をしていますので、そういう点も私どもも大事な点だと思っています。

さらに、地域鉄道につきましては、先ほど局長からも申しましたように、いかに利用者を増やすかと、一方でコストを減らすかということに取り組んでいます。先ほど委員の話の中にも、いわゆる限界自治体の中での取組みなども参考にできないかとあります。現在地方鉄道は個性を出すために、それぞれのメーカーから車両や部品を仕入れる結果、車両



や部品の個々の単価が高くなっているのです、今後は、それをもっと標準化して安くできないかと、そういう課題もあるかと思っています。そういうことも含めて、地域鉄道のあり方も課題だと思います。

そして、最後にこれらをまとめるワードとして「連携」というのが非常に大事だと思います。これは地域鉄道あるいはマイレールの意識を持ってもらうために自治体と鉄道が組んでやるということも今やっていますが、この基本計画での対応としては国民の意見、利用者の意見をどう反映していくか、こういうのも大事だと思います。

いずれにしても、先ほど申した、特に災害の点、防災の点、駅の点というのは総論的には今申したようなことですが、もっと詳しく議論していかないといけない点があると思っ  
ていまして、それはまさにこれから次回以降議論する東京圏での鉄道のあり方に関する議論の中で象徴的に出てくるものでありますから、当座、現時点で時間の制約もある中では  
こういう抽象的な表現にしていますが、次回以降の東京圏のあり方の議論の中で、遅延の  
話にしろ、防災の話にしろ、駅の話にしろ、これらについては重点的に議論をして、さら  
に深めていくことをしていただければ幸いと思っています。

最後に、この提示した文章の表現自体はいろいろ稚拙な点もあろうかと思いますが、今日  
の審議を踏まえながら修正をさせていただきますが、交通政策基本計画の策定のスケジ  
ュールも迫ってきておりますので、今後部会長とも今後の進め方を相談したいというふう  
に思っております。

(家田部会長) どうもお答えありがとうございます。そういうようなことで、時間が1  
1分過ぎてございますので、この旨の議論はちょっと控えさせていただこうと思いますが、  
皆さんがおっしゃっていらっしゃることはよくわかるところでございますので、できる限  
りキーワードとして取り込むというふうにしていただければと思います。

今、羽尾さんからもありましたとおり、基本計画の方のスケジュールが非常に切羽詰ま  
っていますので、そっちへのリフレクトが急がれるので、大変恐縮ですけれども、この留  
意レポート、これにつきましては申し訳ないですが私と事務局にご一任いただいてとい  
うことでよろしいでしょうか。ありがとうございます。できる限り反映するように努力いた  
します。

それでは、私の司会を事務局にお返しいたします。

(堀内都市鉄道政策課長) では、委員の皆様、貴重なご意見どうもありがとうございます  
しました。

事務局の方から2点、連絡事項がございます。1つは、本日の部会の議事概要につつま  
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。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させていただき、ご了解をいた  
だいた上で公開する予定でございます。

それから、次回の鉄道部会の日程ですが、これから小委員会です。まず東京圏の鉄道のあり  
方についての議論をしていただくことにしております。その検討状況を踏まえまして、8

月後半以降で日程調整させていただき開催をしたいと考えております。日程が確定次第ご連絡を申し上げます。

以上をもちまして本日の部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]