

交通政策審議会 陸上交通分科会 鉄道部会
ネットワーク・サービス小委員会（第8回）

平成20年6月3日（火）

【高橋企画室長】 定刻となりました。交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会第8回ネットワーク・サービス小委員会を開催させていただきます。

皆様方におかれましては、雨でお足元のお悪い中お集まりいただきまして、大変ありがとうございます。

大口は、国会で多少おくれますので、始めさせていただきます。ありがとうございます。

小委員長に議事をお願いするまでの間、議事進行を務めさせていただきます。よろしくお願ひ申し上げます。

まず、お手元の資料でございますが、資料一覧、議事次第、配席図、委員名簿。

資料1といたしまして、鉄道部会スケジュール（案）。

資料2としまして、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会提言（案）をお配りしてあると存じます。

資料、議事要旨、会議の議事録を公開することとさせていただきたく存じます。ご了解賜れば幸いです。

それでは、早速、本日の議事に入らせていただきます。山内小委員長に進行をお願いさせていただきます。どうぞよろしくお願ひいたします。

【山内小委員長】 それでは、お忙しいところ、また雨の中お集まりいただきまして、ありがとうございました。早速でございますけれども、議事に入りたいと思います。

きょうの議事ですけれども、前回ご議論いただきました総論と、都市鉄道、地方鉄道及び鉄道サービスに関する提言ですけれども、これは素案という形でご議論いただいたわけですが、これで皆様のご意見をいただきまして、事務局のほうでまとめていただきました。

それから、前回幹線鉄道と貨物鉄道について、これもいろいろなご議論をいただいたわけですが、それも組み込んだ形で、報告書の提言ということをもとめていただいております。それで、これをご議論いただくのが今日の主たる目的ということになりますけれども、その前に今後のスケジュールもあわせて、事務局からご説明いただいて審議をし

たいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

【高橋企画室長】 ありがとうございます。

資料1でございます。何度もお目にかけている資料でございます。横にグラフがあります。本日橙色の8でございます。ネットワーク・サービス小委員会、6月3日第8回でございます。きょう、ご審議いただきまして、技術・安全のほうもブルーの数字の5ですが、先の5月27日にご議論いただいて、ご意見を踏まえて、今、また修正を事務局がかけておりますので、両方あわせまして、赤いラインでございますが、第5回の鉄道部会、6月10日、来週火曜日でございます。それから、第6回、6月19日の部会に最終的にお諮りして、提言としておまとめいただけたらと事務局としては考えております。

続けてよろしゅうございますか。

【山内小委員長】 どうぞ。

【高橋企画室長】 では、続けてご説明申し上げます。

資料2、「鉄道部会・提言(案)」と書いてあるものでございます。先週の木曜日に委員の皆様方にはお送り申し上げました。それから、昨晚遅くにまた修正版をお送りしております。大変ばたばたでおわかりにくくなりましたことをおわび申し上げます。そこからは、本日の資料は変わっておりませんが、本日は、前回の小委員会、4月18日版から追加、変更がありました部分を中心に、できる限り手短にご説明申し上げようと思います。

それから、本日プレスの方にもいつも通りお入りいただいております。ありがとうございます。本日お配りしておりますものは、本日現在の事務局案でございます。本日のご審議を経て、ご意見をちょうだいして、6月10日、19日と2回の部会審議にお諮りするものでございますので、お含みおきくださいませ。

それでは、資料のご説明をいたします。1ページでございます。「はじめに」とございます。追加いたしましたところを中心に申し上げます。真ん中あたりですが、「車窓から美しい国土を愉しむ機会を演出し、観光立国を目指す我が国の『旅の舞台』』という観光の切り口を書かせていただいております。それから、下のほうでございますが、技術・安全小委員会のほうで先進的技術を活用した国際貢献を進めて、地球環境問題に貢献していくといったような議論をしていただいております。そのあたりのラインも書かせていただきました。それから、最後の段落でございますが、石油エネルギーを大量消費する自動車文明、あるいは石油に依存した大量生産・大量消費のあり方の見直しを迫る地球環境問題、資源・

エネルギー問題。あるいは発展途上国における都市部の慢性的な交通渋滞等を通じて、現代文明のあり方が根本から問い直される中で、自動車への過度の依存からの脱却、あるいは環境に優しくコンパクトな集約型といいたいでしょうか、都市構造の実現に貢献する鉄道の役割の再評価が、21世紀世界の潮流となり始めているといっても過言ではないという時代認識を書かせていただきました。

おめくりいただきまして、2ページでございます。鉄道を取り巻く環境変化につきましては、1.安全、安心、あるいは2.の地球環境問題、あるいは3.の情報通信技術、こちらは変わってございません。4.のところは、前回の委員会でいただいたご指摘を少し膨らませていただきまして、「経済社会の成熟化に伴う、価値観やライフスタイル、働き方の多様化」といった要素を入れさせていただいております。「経済社会の成熟化に伴い、『個』の重視、自己実現意識の高まり、『快さ』やゆとり・あそびの追求、生活と仕事のメリハリ等、価値観やライフスタイル、働き方の多様化が進んでいる」ということでありまして、鉄道輸送につきましても、目的地まで早く着けばいいというだけではなくて、乗っている間の時間、空間の質の向上が問われるという認識を書かせていただいております。ちょっと口幅たいですが、「人生で多くの時を過ごす『鉄道空間』の中で如何に『質の高い時間』を過ごすことが出来るか」といったような書き方にさせていただきました。

その下の少子高齢化は変わってございません。

めくっていただきまして、4ページでございます。ちょっと加えましたのは、やはり技術安全のほうの議論で、近年の団塊世代の大量退職で、特に現場経験が豊富な技術者の方々を中心に層が薄くなっていますので、技術力の低下を招くに至っていることが強く懸念されていると。技術力をきちんと維持・継承できるよう、技術関係者全体として取り組みを進めていくことが必要であるという認識を書かせていただいております。

最後の「地方の活性化と都市の魅力の向上の必要性」は、基本的には変えてございません。

以上の時代環境の変化の認識のもとで、第3章「ネットワーク・サービスのあり方」でございます。5ページのところは、鉄道貨物輸送、下半分を追加させていただいております。貨物につきましては、概況として全般的には減少傾向。特に車扱の減少が著しく、他方、コンテナは増加しておるということでもあります。モータリゼーションの進展、あるいは事故等により鉄道貨物輸送の信頼性の低下等で、残念ながら大きくシェアを落としていました。近年、約4、5%前後で推移をしております。ただ、距離帯別シェアで見ますと、

1,001キロメートル以上で約33%というシェアがございます。中・長距離帯(501キロメートル以上)の分野において、今後さらに鉄道機能特性が発揮されることが望まれるという期待を述べております。

めくっていただきまして、6ページでございます。ネットワーク・サービスの充実に向けた基本的視点でございます。ちょっとここは構成の出入りがございますが、鉄道事業を実施するに当たっての鉄道事業、あるいは事業者さんの多面的な役割、これらを柱書きにさせていただきました。以下、ネットワーク・サービスの充実に取り組む基本的な視点として、6つ視点を書かせていただいております。

1つ目の視点は、やはり技術・安全小委員会の検討成果を生かして、いわゆる技術開発成果、あるいは事故防止、輸送障害対策の成果をネットワーク・サービスのほうでも取り込んで生かしていくといったような問題意識でございます。鉄道の機能特性の発揮ということでございますが、事故防止対策、あるいは事故情報・リスク情報の活用、輸送障害対策の充実等によりまして、安全性・安定性をさらに高めると。あるいは、新技術の導入、保守の合理化、車両の標準化等の省力化技術、省エネ技術等々の技術開発成果を活用しまして、環境負荷が低く、高速大量輸送が可能である等の鉄道機能特性をフルに発揮していくことが大事であるという認識を書かせていただいております。

2つ目でございます。ここは全く新しく入れさせていただいたところございまして、「鉄道で過ごす時間と鉄道空間の質の向上」と書かせていただきました。「移動時間に対する積極的意義づけ」と書いております。従来、鉄道による移動時間は、もっぱら縮めるべきむだな時間というとらえ方もあったわけでございますが、近年、移動時間を積極的に楽しむ方、着席特急列車の相互直通乗り入れがいわば職場と自宅の間における切りかえの場として活用されていたり、慌ただしい日常を離れてクリエイティブな発想を得るべく思索に没頭する、パソコンを持ち込まれるようなケースも多いと伺っております。

また、鉄道に乗ること自体の楽しみということで、列車で旅することに鉄道ならではの味わいというものも昔からございました。そのような2つの大くりに言って、鉄道の意義があるわけでありますが、「鉄道空間における他者とのかかわり」ということで、近年、都市部におきましてメール通信環境の整備、あるいは車内ディスプレイによる情報サービスの充実というのが図られているわけですが、個の空間の充実ということが時代の流れとなります一方、通勤・通学電車における他者への心遣い等々、公共空間としての利用意識を高めることも大事ではないかと。また、かつて地方を走る列車のボックス席で、知らな

い人同士がひとときを共有して、鉄道ならではの空間が人と人とのふれあいを紡ぎ出すというような期待もあったと。今日的意味から、答えが1つに絞られるわけではないんですが、さまざまな場面で車内空間のあり方というものも改めて考えてみる意味もあるのではないかと問題意識を書かせていただきました。

それから、「駅を中心とする鉄道空間の魅力の向上」ということで、豊かな旅情を醸し出したり、個性にあふれ、味わいのある駅空間、あるいは文化的なパブリックスペースとしての駅の魅力の向上。その下でございます。事業者さんにおかれましては、美しく洗練された車両内装、駅コンコースのデザイン等々の導入に取り組んでいただいているわけですが、今後、利用者がさらに快適な時間を過ごせるように、線路脇とか駅裏等の鉄道用地を含めまして、鉄道空間の美観に一層意を用いていただくことが大事ではないかということでもあります。

雑多に申し上げましたが、あらゆる場面に共通する一律の答えを出すことは難しゅうございますけれども、鉄道で過ごす時間、空間の質を上げていくために、力を合わせていかなければいけないのではないかとございまして。

3. 観光利用でございます。1枚おめくりいただきまして、8ページの上のほうであります。新たに入れましたのは、インターネットによる沿線の景観・観光資源情報のビジュアルな発信、あるいは本格的な景観が楽しめる観光鉄道等の発展も含めまして、観光における鉄道の魅力の向上という切り口でございます。それから、携帯端末の活用も含めた案内情報システムの充実、あるいは複数事業者にまたがったチケットの一枚化・チケットレス化等々、外国人観光客の利便性の向上に向けて、積極的な対応を行うことが求められると書いてございます。

4. は、場所の移動でございます。

5. は、他の交通機関との連携強化であります。鉄道だけで完結する移動ニーズというのが必ずしもすべてではありませんので、他の公共交通機関との機能補完を進めること等により、出発地から目的地まで利用者の移動ニーズに的確に答えるということを書かせていただいております。

最後は、「地域に根ざした取組み」で、こちらは変更ございません。

以上のような基本的視点を踏まえながら、ここから個別の具体的な取組みを書かせていただいております。9ページ以降でございます。

前回ご指摘いただきまして、できる限り主語を決められるところはわかりやすく書き込

ませていただいたところであります。まず、前回のバージョンでは、後ろのほうにありました鉄道サービスのあり方、これらの順番を繰り上げまして、最初に持ってきております。基本は一緒でございますので、以下要点を申し上げます。

9ページの下でございますが、最低限提供すべき基本的サービスから、多様で高質なサービスへと、事業者さんの取り組み、あるいは利用者からの要請が高度化しております。サービスの高質化・多様化は、利用者を選択されるために極めて重要な取り組みでありますので、例えばバリアフリー化、稼働式ホーム柵、ホームドア等をしっかり取り組んでいくということと、真ん中から下ぐらいであります。より便利で、より快適なサービスへの要請に具体的にさらにこたえていくといったような時代の要請があるかと思えます。

ただ、鉄道事業者の多くの方々は、これまで長期にわたって実質的な運賃改定を行っておられません。大変厳しい経営環境にあると思えます。これらのサービス関連投資を促進するためには、事業者さんと利用者双方が共有するサービスの高質化・多様化の姿をまず模索すると。その姿を実現するための仕組み、実現のための鉄道事業者さんへのインセンティブにつき、利用者負担のあり方も含めて、国としても検討を行っていく必要があるという認識を10ページの下で書かせていただいております。

11ページでございます。情報通信技術の積極的な活用ということでございます。ICカードは、ご案内のとおり鉄道利用のスタイルをガラッと変えておりますが、鉄道利用のスタイルのみならず、利用者の暮らしと鉄道、あるいは利用者の暮らしと駅周辺、お買い物等と、新しい暮らしの関係づくりのツールとして、極めて高い期待が寄せられております。

利便増進ということで、今、いろいろな取り組みがなされておりますが、ICカードは複雑なプログラムに支えられたとても精緻なシステムでございます。精緻なシステムによって現行の運賃料金体系に基づく運賃収受を実現していただいております。特にプリペイドのシステムでは、巨大なシステムを安定的に運用するために機能の変更・追加に当たっては慎重な検証が必要となっております。今後、ICカードを新たな鉄道サービスの創造に結びつけて、社会的価値を創造していくためには、国としても中・長期的な展望をもって運賃料金体系のあり方を検討していく必要があるという認識を書かせていただいております。

同じページの下の方でございます。「『安心・信頼』を支える秩序の揺らぎ」と書いてございます。鉄道車内、鉄道を含む鉄道空間は、だれでも利用できるがゆえに、世相や流

行、社会秩序が直接持ち込まれます。それがゆえに、鉄道の秩序維持の問題に直ちにつながるという側面がございます。駅の係員への暴力、車内での犯罪行為・迷惑行為等々、頻発もしております。すぐ解決できるものではないんですが、利用者や鉄道事業者、国、三者が連携・強力して、粘り強く対応するということを基本に、具体的な対応を重ねていくことが必要であるという認識を書かせていただいております。

それから、最後でございますが、5.で、複数の事業者が連携して利用者の声や要望を体系的に分析するための方策を検討する必要があるのではないかという認識を書かせていただいております。

以上、サービスのところは基本的にはあまり変えておりませんので、要点だけ申し上げました。

12ページの後半でございます。この節は新たに書き起こしております。「幹線鉄道ネットワークのあり方」でございます。

まず幹線鉄道ネットワークの役割と重要性でございます。国土の骨格としての役割を果たす、あるいは連担する地方都市をつないで、地域ブロック内の交流を活性化する。雇用・就学機会の拡大、観光新興、あるいは高齢者等に移動手段を提供するといったようなことを通しまして、地域の経済を活性化させ、地域の暮らしに活力を与えられる存在であると考えております。

近年、高速バス、あるいは航空等々、他の交通モードとの競争も厳しゅうございます。環境負荷が小さく、高齢者等の移動に優しい輸送機関として役割をしっかりと果たしていくためには、高速化や快適性の向上、乗り継ぎ利便性の高いダイヤ設定等によって、魅力をさらに高めることが重要であるということでございます。

13ページの真ん中にまいります。それから、新幹線ネットワークの整備につきましては、申し上げるまでもなく、我が国の国土の骨格を形成する極めて重要な高速大量輸送機関でございます。現在、計2,175.9キロに及んでおります。旧国鉄時代に着工された線区がすべて開業しました平成3年時点と比べますと、19%増の線路延長になっております。

平成16年12月の政府・与党申合せに基づきまして、着実に整備が進められておまして、完成しますと、計2,809.2キロのネットワークとなります。引き続き、安定的な財源を確保した上で、着実に整備を推進していく必要があるという認識を書かせていただいております。

下のほうでございます。このような意義を有する新幹線が遺憾なくその役割を果たし、新幹線と在来幹線鉄道が連携しました幹線鉄道ネットワークが全体として高い機能を発揮するためには、新幹線整備効果の広範囲への浸透を図りますとともに、在来幹線鉄道の高速度を進めることが極めて重要であるということでございます。新幹線整備効果の広範囲への浸透を図りますためには、新幹線と在来幹線鉄道の接続を円滑化することが必要でございます。ミニ新幹線方式、あるいは近年では新幹線と在来幹線との同一ホーム乗換によりまして、接続の円滑化を図る取り組みも見られます。一例を挙げますと、新八代駅では、同一ホーム乗換の採用で、新幹線と在来幹線との乗換時間を3分に縮めまして、乗換抵抗を大幅に軽減しております。これらの取り組みをさらに進めていくことが求められているという認識でございます。

それから、今後より一層質の高いネットワークを構築していくためには、在来幹線鉄道の高速度等を図っていくことが必要でございます。これは、先ほど申し上げましたような意味で、新幹線整備効果をさらに広範囲に浸透させることにも資するものでございます。従来より国と地方公共団体が協調しまして、「幹線鉄道等活性化事業費補助制度」というものを用いまして、線路の線形改良等々を行いまして、既存の施設を最大限に活用して高速度を図っております。

それから、さらに経営環境の厳しい北海道、四国、九州の各地域におきましては、各種税制特例措置等の支援措置を講じて、高速度等々に取り組んできておるわけでありまして。ただ、しかしながら、近年なかなか厳しい状況がございまして、事業者さん、地域とも取り組みに慎重になっているという現状もございまして、鉄道事業者さんの積極的な取り組みはもとより、雇用・就業機会の拡大、観光振興、移動手手段の提供等々、幹線鉄道が地域にもたらす効果を地域の方々にいま一度明らかにすることによりまして、沿線地方公共団体や住民の主体的な参画を促すことも必要ではないかと。

最後でございますが、現行の幹線鉄道等活性化事業費補助が一層活用されますよう、国、地方公共団体、事業者が連携して取り組んでいくことが必要ではないかという問題意識を書かせていただいております。

14ページの後ろであります。第5節は都市鉄道でございます。こちらも基本的には前回ご議論いただいたご指摘を踏まえて修正を施しておりますので、修正部分と要点をご説明します。都市鉄道ネットワークにつきましては、新線建設、複々線化等の輸送力増強が着実に進められておりまして、全体としてネットワークが相当程度拡充されております。

ただしながら、上下一体的な従来の整備手法では、今後の拡充が難しい状況にあるということ、あるいは15ページの上のほうでございますが、依然として高い混雑率を示す路線があるということ、あるいは相互直通運転によります遅延の影響が広域化しているということ指摘も前回ちょうだいしました。駅とその周辺との一体的な整備の欠如等も含めまして、ネットワークの質的課題が顕在化しておるという認識でございます。

これにこたえまして、既存ストックを有効活用して、最小限の投資により機能を高めるとの都市鉄道利便増進事業を積極的に活用しつつ、国におきまして、事業対象の拡大、あるいは要件緩和等々を検討して、さらなるネットワークの拡充と利用者利便の向上を目指すことが必要であると書かせていただいております。

それから、新線建設や、あるいは複々線化等、大規模な施設改良プロジェクトをはじめとする安定的な資金供給が必要なプロジェクトが多々あると思います。これらにつきましても、資金供給確保について触れさせていただいております。

同じページの3.でございます。この項は、いろいろ対策が大事ではないかといったご指摘がありましたので、前へ出してあります。新線整備や複々線化工事をはじめとする混雑対策、ハードのみならず列車運行形態の工夫、混雑情報提供の充実等といったソフト面の対策もあわせて強化をします。それから、ピーク時間帯前後や夕方・深夜時間帯の混雑につきましても、増便やダイヤ編成上の工夫等、実態に応じて必要な対応を進めていく。

また、ここは新しく入れさせていただきましたが、鉄道事業者さん側のこのような努力ばかりではなくて、例えばドア付近に立った利用者が降りる人のために道をちょっとあけるとか、利用者のちょっとした心がけが積み重なって、遅延を解決できるということも多々ございます。このあたりにつきましても、触れさせていただいております。

それから、4.は前回相互直通運転における輸送障害というのを多々ご指摘をちょうだいしましたので、項として立たせてあります。相互直通運転の拡大に伴います輸送障害の影響の広域化について、待避線の設置、折り返し運転の実施のほか、情報提供の充実等、ハード・ソフト両面で工夫を行っていかなければいけないということを書かせていただいております。

5.でございます。事業者の壁を超えた一層のシームレス化であります。前回ご指摘をちょうだいしまして、事業者さんの経営の自主性を基礎として、今後さらに利用者利便を高めるとの観点から、乗り継ぎ運賃の割引拡大や事業の運営形態の見直し等を含めて、関係者間で多面的な検討を行うことも重要であるという書きぶりにさせていただきました。

それから、同じページの下であります、「都市鉄道の幹線交通のアクセス改善」であります。従前、都市鉄道の整備に当たりましては、郊外から都心部に向けた通勤・通学輸送への対応に主眼を置いてきましたので、空港や新幹線をはじめ、都市鉄道外へのアクセスについて必ずしも十分には整備されていないという認識でございます。このため、成田高速鉄道アクセスの整備の着実な推進、それから成田・羽田両空港からの鉄道アクセス改善の対応策につき、国が検討を進めるといふことと、新幹線へのアクセス整備につきましても、適切に推進していくことが必要であると書かせていただいております。

7であります、「深夜時間帯における運行時間の延長の是非」、こちらも前回、環境・エネルギー面の視点をきちんと考えるべきではないかといったこと、あるいは公共交通全体での深夜の対応体制の有無といったようなこと、あるいは事業者さんの事業採算性の確保といったようなご指摘もちょうだいしましたので、よりバランスのとれた書き方にさせていただかなければいけないと思ったところであります。

17ページの8であります。駅のまちづくりの連携であります。めくっていただきまして、18ページであります。関係者間の調整スキームを含めた駅及び駅周辺の一体的整備に資する既存の枠組みの一層の活用、それから、駅の機能の高度化であります。駅空間の活用につきましては、図書館や保育所の併設等によりまして、既に公共サービスとの連携が始まっております。また、大学病院など高度な医療・健康関係施設の駅への集積等、沿線の暮らしの魅力を高めるためのテーマ性のある戦略的な取り組みも始まっております。ニーズを的確に把握して取り組むとともに、先進的な取り組み事例の発信等を行いまして、各種施設の駅への集積等、駅の機能の高度化に努めていくといったような問題意識でございます。

それから、新しく書き起こしましたのが、「9.まちづくりとの連携によるLRTの整備」であります。人と環境に優しい都市交通機関の1つでございますが、さらに今後活用できる可能性があるのではないかという問題意識で、道路やまちづくり、軌道事業を担当する関係部局の連携で必要な支援を行っていくということと、それから地理的な条件やまちづくりの方針等に即しつつ、どこでもいつでも適切だというわけではないと思いますので、そういう条件、方針等に即しまして、トランジットモールの設定について、積極的な検討をできればということとあります。商業・流通関係者、住民の参加を得た幅広い合意の形成と道路交通対策面での関係者間の連携が特に重要であると考えております。

19ページ、第6節「今後の地方鉄道のあり方」でございます。一番下の注書きであり

ますが、ことしの1月の部会でお取りまとめいただきました緊急提言に沿いまして、法律を出させていただきました。ありがとうございます。21ページに飛ばさせていただきます。19ページ、20ページは緊急提言の流れをそのままトレースしておりますので、ご説明は省きますが、21ページの上のほうであります。お世話になりました緊急提言に基づいて、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が無事ことしの5月23日に国会で成立いたしましたので、国といたしましては、同法の円滑な施行に向けて、万全を期すということが必要であるということと、関係者が鉄道事業再構築事業の実施に積極的に取り組んでいくよう、期待しております。

それから、順番を変更させていただきましたのが、「3.地域と一体となった活性化への取り組み」であります。緊急提言でお取りまとめいただきました、もう大変で倒れてしまいそうだなという鉄道ばかりではございませんので、元気で頑張っておられる鉄道も含めて、地方の鉄道全般に言える未来の姿ということで、地域と一体となった活性化への取り組みという項を起こさせていただいております。

新しく書かせていただいておりますのは、21ページの下の方でございますが、地域と一体となったサービス向上を通して、地域の暮らしに組み込まれた持続可能な存在となるために、特に潜在的な利用者が見込まれる地方都市近郊等において、例えば駅間の距離を短縮して、徒歩で行ける駅を増やしたり、毎時何分発車といった覚えやすいダイヤを設定するとか、昼間の時間帯割引などの弾力的な運賃設定等と、いろいろな取り組みをパッケージにして、既存の輸送のあり方を一新して、地域の輸送ニーズにきめ細かくこたえるようなコミュニティレール化といったようなこともおもしろいアプローチであると思っておりますので、的確な支援を行うことが必要と書いております。

あと、「観光やまちづくりの切り口」、「地域住民との交流や心のふれあい」も大事な切り口であろうということでございます。

それから、最後でございます。この節は新たに書き起こしております、第7節「今後の貨物鉄道のあり方」であります。まず鉄道貨物輸送に求められる多面的な役割ということであります。京都議定書目標達成計画において、鉄道へのモーダルシフトが位置づけられてございます。目標達成に貢献することはもとより、ポスト京都議定書を見据えた議論、さらなるモーダルシフトが進むことにより、より一層のCO₂排出量削減が進むことが期待されておるという認識でございます。

それから、環境にも重なりますが、改正省エネ法の施行によりまして、荷主企業さんの

省エネ行動の受け皿として、貨物鉄道に対する期待が高まっておると考えております。

それから、若年労働力の減少が言われております。輸送の省力化と労働力の確保という観点。例えば、運転士1人で10トントラック65台分の貨物を運ぶことができる鉄道貨物というものも大きな役割を果たしていけるのではないかという切り口でございます。

23ページでございます。近年、大規模工場の地方進出等の際しまして、貨物鉄道が輸送手段として選択されるケースが出ております。地域への企業立地等においても貢献が期待されております。また、地域の側におきましても、貨物鉄道ネットワークが十分機能するよう、ご協力をいただけるのではないかと期待しております。

最後でございますが、我が国の製造業等の国際競争力の強化の面からも、東アジアとの国際複合一貫輸送のためのシー&レールサービス等々、役割が求められていると思っております。

24ページでございます。「荷主ニーズに対応した物流サービスの提供と競争力の強化」。物流市場におきまして、今、荷主さんはサプライチェーンマネジメントということで、大変効率的な物流を利用、あるいは進めておられます。そのような荷主さんから、トータルの物流サービスとして選択されなければなりませんので、競争力のある物流サービスを提供していく必要があるという認識でございます。

この観点から、貨物鉄道を担う事業者、JR貨物さんであります。あるいは通運事業者さん、それぞれが改めて荷主の声を直接把握して、具体的な改善につなげるべく、課題と解決方策の議論をやっております。引き続き、地球環境問題の対応など、社会的要請、あるいは時代の要請を踏まえまして、荷主さん、通運事業者さん、あるいは貨物鉄道事業者さんの三者が連携して鉄道貨物輸送の利用の促進に向けて取り組んでいくことが重要ではないかと考えております。

それから、このページの下の方であります。荷主さんから選択される物流サービスの実現には、安全・安定輸送の徹底による信頼性の向上、競争力の強化が大前提となることは申し上げるまでもございません。JR貨物さんがみずから問題の解決に取り組む、荷主、通運事業者さんからの信頼を向上させることが必要でありまして、国鉄改革の目標でありますJR貨物の完全民営化を目指していく上でも大事な取り組みであると考えております。

24ページであります。安全・安定輸送の徹底としましては、事業者さんみずから起因するヒューマン・エラーや車両故障等による輸送障害につきまして、徹底してこれを削

減するということと、早期復旧に向けた旅客鉄道会社さんとの適切な連携を図る等、これらの取り組みによりまして、信頼性を向上させるということでございます。

それから、競争力の強化につきましては、徹底したコスト削減に取り組んで、鉄道機能特性を発揮できる中・長距離帯を中心として、ニーズに対応した付加価値の高い輸送を実現すること、あるいは戦略的な価格設定を行うこと等によりまして、競争力の強化を図っていくということであります。

3.であります。既存インフラを最大限活用するという切り口でございます。ご案内のとおり、鉄道インフラにつきましては、貨物鉄道事業者さんと旅客鉄道事業者さんが共有しております。限られたキャパシティを最大限に活用するという意識を関係者間で共有していただくと。

それから、最も輸送枠の確保が困難とされています東海道線・山陽線等におきましても、実は輸送余力が存在して、有効活用が課題であるということがございますので、積載率の向上と輸送枠のとりやすさの実現の両立といったようなことが大切かと思えます。

それから、施設を共用する旅客鉄道事業者さんにおける保守間合いの問題なども十分踏まえつつ、その積極的な協力を得て、既存の調整ルールや合意内容等に従って、ニーズに対応したダイヤ設定や増発等について、貨物鉄道事業者さんと旅客鉄道事業者さんとの間で十分な連携を図って進めていただくことが大切であると考えております。

4.でございます。今、申し上げました既存インフラの最大限の活用であります。今度は今後の戦略的なインフラ整備でございます。輸送力の増強や効率的運行等のために必要なインフラ整備につきましては、事業者さんみずからが確固たる分析・戦略に基づいてデザインをかくわけではありますが、先ほど申し上げましたような貨物鉄道に期待される多面的な役割に照らして、社会的に大きく貢献すると認められる取り組みについては、国・地域において引き続き適切な支援をするということ。それから、ポスト京都議定書を視野に入れたさらなる貢献を目指して、主要幹線の輸送力を最大限に活用するということで、「E & S (Effective & Speedy)」な駅をはじめとする戦略的な整備のあり方について検討を行っていくということでもあります。また、このような戦略的な拠点整備につきましては、企業立地等の面からも、地域にも大きく貢献するものでありますので、地域と一緒にした整備の取り組み方策についても大事な視点ではないかと考えております。

最後でございますが、国民の理解と関心を深めるという切り口であります。貨物輸送につきましては、プロの世界でありますので、国民の目になかなか触れる機会が少のうござ

います。ともすれば、その役割について理解が進まない面もございますが、地球環境問題に積極的に取り組む企業や商品を認定するエコルールマーク制度につきまして、より一層の普及・推進を図って、広く国民の理解と関心を深めていくということでもあります。

また、国や地域からの支援に対する国民の理解を得ていくためにも、中・長距離帯における輸送を中心に、今まで以上に大きな役割を鉄道貨物が担っていくことが期待されるわけですが、そのためには環境問題など、追い風に頼るだけではなくて、先ほど申し上げましたような努力を通じて、利用者から真に必要なとされる物流サービスを実現していくことが必要であるということでもあります。

それから、今、A3の資料をお配りさせていただきます。今、私、るる申し上げてきましたこと、ちょっと長くてわかりにくかったと思いますので、A3の紙の俯瞰性のあるものに落とさせていただいております。すべての事項を書きますとまた煩雑になりますので、今、私がお説明したことのポイントだけ紙に落とさせていただいております。中身は日々繰り返しますが、図の見方だけご説明申し上げます。

左上のほうは「鉄道を取り巻く近年の経済社会環境の変化」ということで、6つほど外部要因を書かせていただいております。それから、左下のほうに「鉄道に求められる多面的な役割」ということであります。それから、左の真ん中のほうに「鉄道をめぐる諸課題」ということで、サービス、幹線、都市、地方、貨物とそれぞれにおけます諸課題、こんなところで困っていますということを書かせていただいております。それから、真ん中のほうに「基本的視点」ということで、これはレンズを表現しているつもりなのですが、今、申し上げました諸課題に対応すべく、これも6つでございますが、6つの基本的視点を持って、課題の解決に取り組んでいって、右のほうでございますが、「具体的思索の方向性」でございます。これもサービス、幹線、都市、地方、貨物とございますけれども、それぞれについて、こんな具体的な取り組みが必要なのではないかと。右のほうでございますが、そのような取り組みを通じて、いろいろな意味のある結果が出てきて、環境に優しく、豊かさや活力に満ちた暮らしが実現できればいいなということを書かせていただいております。

最後でございますが、第4章につきましては、「今後の鉄道技術・安全のあり方」でございます。ここににつきましては、現在、技術・安全小委員会において検討いただいております。一端だけ申し上げますと、私どものネットワーク・サービス小委員会におきましても、その検討成果を生かさせていただくという意味で、先ほど少しご紹介をしましたが、安全・

安定輸送の実現、あるいは新技術の導入、促進と技術開発、あるいは我が国が誇る鉄道システムを海外に展開して、地球環境問題への貢献を行っていくという、ちょっとグローバルな視点、それから、これらを実現するための技術力の結集と情報の共有化といったような要素を柱にご検討いただいております、ネットワーク・サービス小委員会の成果とあわせまして、6月10日の鉄道部会にお諮りをいただくような手はずにさせていただきます。

長くなりましたけれども、事務局からのご説明は以上でございます。

【山内小委員長】 ありがとうございます。それでは、今、ご説明をいただきましたこの小委員会としてのまとめ、提言についてご審議いただきたいと思いますが、どなた様でも結構でございます。何かご意見等ございましたら、いかがでしょうか。どうぞ。

【井口委員】 A3の資料の基本的視点に「環境新時代を切り拓く、鉄道の未来像」とあります。この1つのキーワードで基本的視点をまとめていいのかどうかというのがちょっと気になりました。これは後でご説明ください。

本文3ページの4.の最初の のところで、「生活と仕事のメリハリ等」とありますが、メリハリという両者を区分しているような感じを受けます。実際、今の時代の働き方は、仕事をしているようで遊んでいて、遊んでいるようで仕事をしているというスタイルですので、これは融合とか一体化とか、そういう言葉の方が適切ではないかと思えます。またそれを受ける部分が6ページの2.の「移動時間に対する積極的意義づけ」です。ここについても、下から5行目ぐらいに「職場と自宅の間における『切り替えの場』」とあります。これは職場と自宅、仕事と生活とを切り分けるという考え方に基づくものですので、必ずしも適切な表現とは思われません。

それから、7ページの「他者とのかわり」というところで、ミカンの「おひとつどうぞ」が出てきますが、今後こういうものはあまり求められていないのではないかと。車内空間のあり方ならば、それにふさわしい事例を挙げるべきでしょう。ここは見知らぬ他者が来たときに安全であるとか、あるいは周りにいる他者が危険が迫ったときにどう安全装置が働くのか、といったものとして書いた方が適切であろうと思いました。

【高橋企画室長】 ありがとうございます。「環境新時代を切り拓く、鉄道の未来像」、ご指摘のとおり、もちろん環境ということですからすべてが語られるわけではないと思っております。「はじめに」の最後の最後にも書かせていただきましたけれども、最近よく鉄道復権といったようなことがあって、言葉がいいかどうか分かりませんが、今、いろいろな社会をめぐる時代の要請に鉄道がこたえていく、そのときの大きな切り口、時代に求

められているものが環境に優しいという切り口だと思いましたが、1つしか言えないんだったら何かなということ、「環境新時代を切り拓く、鉄道の未来像」と書かせていただいておりますが、ご指摘のとおり、すべてが環境にかかってくる、具体的に環境に応じた内容ではありません。最後にどういうふうに、今、鉄道が求められている役割を一言で表現するかというときにどのフレーズがいいのかなと。

ご案内のことながら、来月サミットがございますけれども、今、やはり内外でみんなが環境ということが極めて大事な問題だと意識している切り口でございますので、その切り口にとっても大事な役割を果たす鉄道、だから鉄道を延ばしていこう、あるいは使ってもらおうという気持ちを込めて書かせていただいております。

【井口委員】 その辺の説明が不十分ですので、むしろしっかり書かれたらいかがでしょうか。

【高橋企画室長】 ありがとうございます。これはまた部会に向けてお諮りをしなければいけないんですが、世の中に出していくときのタイトルといいますか、そのようなものにも使わせていただけたらなど、事務局としては考えております。

【佐和委員】 「終わりに」のところに書いたら？

【高橋企画室長】 ありがとうございます。

【佐和委員】 2点ないし3点申し上げたいんですが、1つは、結構ヨーロッパなんかでは気候変動の専門家の中で1つの話題となっていることなんですけれども、鉄道なんか、いわゆるアダプテーション、適応ということが単に気候変動、クライメート・チェンジのミティゲーション、つまり緩和だけではなくて、それへの適応ということもこれからの1つの大きな課題になると。実際問題として一番単純な例を挙げれば、海面上昇に対してどうこうという問題もあるわけですが、要するに自然災害です。例えば風水害と言ってもいいのかもしれませんが、例のマンマーのサイクロンにせよ、ハリケーン・カトリナにせよ、頻度も増えると同時に、強度も非常に強くなって、そのためにこういう公共交通機関がしばらく止まってしまうとか、地震ということもあると思うんですが、そういうことに対して、一種の頑健性といいますか、ロバストネスというようなこともどこかで触れられたらいかがと思います。

それから、今、石油の価格がどんどん上がっています。それで、当然軽油の値段も上がるということで、トラック輸送というのがかなりコストが高くなるわけです。今、100ドルを超えたと思ったら、あっという間に130ドルということで、もちろんその原因はい

ろいろある。それはとりあえず省略するとして、私は200ドルになってもおかしくないという情勢だと思うんです。そういうときに、当然軽油エンジンで走るトラックは非常に高価な輸送手段ということになって、おのずからなる鉄道へのモーダルシフトというのは起こり得るんじゃないかと思うんです。その点について、どのようにお考えかということ

です。

それから、いずれ日本も7月の洞爺湖サミットで先進国に対して、2050年の60ないし80%の削減を義務づけるということを言っています。そうしますと、必然的に、単に2050年60%、80%、あるいは70%。日本の場合は70%というのが何となくめどとなるようですけれども、それを言うだけではなくて、それに至るまでの道筋です。2050年にどうするの、20年にはどうするのと。5年刻み、あるいは10年刻みで削減の比率の道筋も決めなければならないということになると、そうすると、国全体の排出枠というものの定めが……、イギリスでは既に気候安全保障法というClimate Security Actというのが既にできて、90年に60%削減ということを自国に対して課しているわけです。それに対してアメリカは、今、リーバーマン・ウォーナー法という気候安全保障法が上院で審議中であると。それは、2050年63%で、その途中の道筋もつけていると。そして、日本もおそらくそういう法律をつくるという方向になると思うんです。

そのときに、まさに枠を法律で決めてしまうわけですから、それがこういう貨物の輸送手段とか、交通の手段に対しても当然影響してくるということも予想される。つまり、一言で言えば、そういったカーボンプライシングとか、カーボンオフセットというような考え方が新たに出てくることは必至と申しますが、确实だと思うんです。そういう状況を前提とした上で、やっぱりこの鉄道の役割というものをもっと褒めたたえてもいいんじゃないかなというふうに思います。

以上です。

【山内小委員長】 事務局、何かございますか。どうぞ。

【篠部参事官】 JR担当参事官の篠部ですが、トラック輸送などの点も触れていただきながら、モーダルシフトが構造的な原油高の中で大きく進んでいくことも考えられるが、どうとらえているのかというご指摘をいただきました。私どももそういう視点を十分に認識して書いたつもりでございますが、地球環境問題、あるいは原油高につきましては、間違いなく貨物鉄道輸送側からとらえれば、追い風ということだと思います。我々として考えていかなければいけないのは、単に追い風に頼って、自然と荷物が流れてくるからいい

んだということではなくて、それをしっかりと企業の行動であり、国民の期待でありといったものにこたえていくべく、輸送手段としての安定性、あるいは信頼性、あるいは物流サービスとしての向上というものを、今まで以上に役割を認識して発揮していかなくやいけないという視点が一番大事なんだろうなと思って書いておるところでございます。

そういった中で、例えば23ページでありますような安全・安定輸送でありますとか、それからキャパシティの問題でありますとか、それからサービスのレベルの問題でありますとか、そういったものについて、トラックは高いから使えなくなったけれども、鉄道貨物ではサービスが大きく落ちてしまったねということでは、国民に申しわけないという意味で、もちろん特性がありますので、なかなかどの距離帯にも、どのサービスについてもトラックと同じような機動性というわけにはまいりませんけれども、特に特性を発揮できる中・長距離帯について、しっかりとした役割を果たしていくという意味で、そのことを肝に銘じるという意味で、いろいろなところに書かせていただいております。

これはおそらく関係者、荷主さんにしろ、旅客鉄道事業者さんにしろ、国民にしろ、また地方にしろ、いろいろなご協力をいただいご理解を賜っていかなくやいけないということですから、そういった部分で、いろいろなお願いも散りばめておるところですが、一方で、貨物鉄道事業者もしっかりとやるべきことはやるということで、全体を構成させていただいているところでございます。

また、カーボンオフセット、カーボンプライシングなどのお話もございました。それは貨物だけに限らない話かとは思いますが、貨物鉄道につきましても利益を受け取っていくというか、そういったところにもご理解いただくような場面も近い将来来ることとも期待しつつありますけれども、例えば最後に書きました5.「国民の理解と関心を深めるための取組み」というところでも、「存在感のより一層の向上」と書きましたとおり、貨物鉄道が今のままだとシェアもまだまだ相当少ない中で、サービスとして、あるいは輸送の安定性としてのものをもっともっと期待にこたえる、向上させるような取り組みにしませんと、国民なり皆さん方の温かいお気持ちにふさわしくならなくやいけないなという意味で、その辺についても書かせていただきたいと思っていたんですが、結論といたしまして、今のご指摘も含めて、文言については、例えば構造的な原油高という言葉はキーワードとして最初に入れていたつもりだったんですけれども、今、抜けちゃっている部分もあるので、地球環境問題の深刻化とあわせて、構造的な原油高も踏まえてというキーワードを入れさせていただきたいということと、国民の普及・促進のところはエコレールマーク制度だけ

書きましたけれども、これに限りませんので、単純に言えば「など」というふうに入れさせていただくか、もう少し書き込めるか、少し検討させていただければと思います。

【高橋企画室長】 そのほかの視点もありがとうございます。表現ぶりで、入れさせていただきます。ありがとうございます。

【山内小委員長】 そのほか。

【廻委員】 第2節に「鉄道ネットワーク・サービスの充実に向けた基本的視点」ということで6点挙げてあるわけですが、全体のバランスが少々悪いような気がします。2の「鉄道で過ごす時間と鉄道空間の質の向上」に1ページくらい割いてあります。とても大切ですが1ページは少々多過ぎるような気がします。他のパートをみますとたとえば、「地球環境への優しさを鍵とした需要の喚起と利用促進」は5行でさらっと書いてあります。このあたりのバランスをもう少し改善できませんか。例えば2をもうちょっと圧縮させて、4とか5をもう少し広げるほうがいいのではないのでしょうか。

【山内小委員長】 そのほかにかがでしょうか。どうぞ。

【飯島委員】 表現の仕方をお願いが幾つかと、あとぜひ追加していただき点があります。

表現のほうなんです、地球環境問題というふうに表現がしてあるんですが、中には京都議定書と並列に書いてある。そういったときに、地球環境問題じゃなくて、やはり地球温暖化とちゃんと書いたほうがわかりやすいのではないかと考えています。地球環境問題の中で、地球温暖化、あるいは越境の大気汚染とか、そういった具体的な環境問題の名称を書いたほうがよりわかりやすいかなと思いました。

あと、8ページの4番、「地球環境への優しさを鍵とした需要の喚起と利用促進」という小見出しなんです、この小見出しを見て内容を読んだときに、私はタイトルからイメージした内容とちょっとかけ離れていたんです。どちらかというと、内容を見たらツアー企画の内容だと思ったので、これはもしタイトルを変更できるのであれば、エコツーリズム推進法が施行されているので、エコツーリズム推進法、あるいはエコツーリズムの推進に当たっての鉄道の可能性というふうにして、エコというふうに入れて、環境だなというのはわかると思いますので、そういったことでエコツーリズムだと、企画商品ということにつながるかと思いました。

あと、もう1つ表現の中で、私自身が読んでいつも引っかけたのですが、小さな小見出しがあって、かぎ括弧で書かれたら、前の文章とのつながりはないと思って読んで

いるんですが、そのときに、「また」というふうにかにもつながっている。例えば7ページの上から2つ目、「駅を中心とする鉄道空間の魅力の向上」「また、」という、これは前の文章とつながっているのはわかるんですけども、せっかく小見出しをしているんだったら、「また」を取ったほうがいいのかと思っていました。それは少し検討していただければと思います。

それと、ぜひ追加していただきたい点なんですけど、JR貨物のところで、書いているモーダルシフトについては内容的にはとても豊富で、読んでいて勉強になったんですけども、このモーダルシフトで掲げている内容は、動脈物流のことだと思えます。物資、あるいは製品を輸送すると。でも、JR貨物の中でもう1つ産業廃棄物とか、廃棄物の輸送という静脈物流の可能性もあるかと思えます。今後、低炭素社会だけではなくて、循環型社会を形成に向けては、廃棄物というものはとにかく資源化していかないといけないので、なおかつ高度技術をもって再資源化する場合には、長距離輸送をして処理工場などに輸送する必要があると思えます。そういった場合でのJR貨物の可能性として、物資輸送だけではなくて、廃棄物輸送、それにあわせて廃棄物処理業者として登録しないとけない。JR貨物さんはしていると思えますけど、そういった手続もすごく大変のようなので、そこら辺がもし制度的に問題がある、手続上大変問題があるんだったら、そこを簡略化するとか、そういったことで配慮して、もっと廃棄物の循環ということでのJR貨物の可能性というの追記していただければなと思いました。

以上です。

【山内小委員長】 ありがとうございます。事務局から何かご回答はありますか。

【高橋企画室長】 ありがとうございます。廻先生からもいただきました点、表現ぶりにつきまして、大変勉強になる点がありました。まず最後の問題以外の表現ぶりの問題について申し上げました。

【篠部参事官】 JR貨物の問題をご指摘いただきましたけれども、静脈物流も当然JR貨物は念頭に置いてやっておりますので、ここは動脈、静脈を分けずに考えて、トータルで書いたつもりでございまして、あともう1つおっしゃった、手続の問題です。これはなかなか他省庁の分野でございまして、その緩和に踏み込むとなると、相当センシティブでございまして、当然ご趣旨はよくわかりますし、私どもも念頭に置いて書いていますというつもりでございまして。

【山内小委員長】 手続の話は、今、ここだけで結論が出るというのはなかなか難しい

ので、ただ、静脈、動脈両方とも見ているんだという表現ぶりをされればよろしいんじゃないかと思います。

そのほか、いかがでしょうか。

【佐和委員】 6ページの下から4行目のところですが、「新幹線では」と。私は、年間に平均して70回ぐらい2時間20分ぐらいの時間で往復してしまして、非常に時間を有効利用するということが何十年にわたって……、かつて20年ぐらい前には新幹線の往復だけの時間を使って1冊本を書いたぐらいです。

それはさておき、「パソコンを持ち込んで思索に没頭する」というのは、おかしいんです。「慌ただしい日常を離れてクリエイティブな発想を得るべく、思索に没頭するケースも多い」と。最後に「また、パソコンで」という書き方のほうが。

それから、ついでに教えていただきたいんですけども、JR東海なんかで、要するに車内で無線LANが使えるようにするというような計画は、現在でも既にあるわけですか。

【東井鉄道業務政策課長】 東海の件でございますけれども、無線LAN計画があるというふうに聞いております。ただ、機能がどこまで大容量でいけるものなのかどうかというのはあれですが、私の知っているところでは、200Kぐらいのスピードで、横に通っておりますケーブルを漏洩ケーブルにして対応していくという話は聞いておりますので、計画はあるというふうにご理解賜ってよいかと思っております。

【只腰代理】 4点申し上げます。1点目は、踏切の問題ですが、別の技術・安全小委員会で取り扱われているのかと思いますが、やはり高速化とか多頻度化、ネットワーク上のサービス向上をやりますと、どうしても現状では踏切遮断による安全の問題、あるいは都市の機能上の問題が生じますので、その辺、全体をまとめる段階で、その辺は裏腹であるということ、また踏切の除却化が必要だということをぜひ本文の中に書き込んでいただきたい。それが1点目でございます。

7ページの美観の話が下から3パラ目にあるんですが、一般的な美観で結構ですが、できれば鉄道の切土の法面の緑化みたいな例示を入れていただくと。普通は法面はコンクリートでできておりますので、そこを緑化していただくと、乗客の方から見て美観といいですか、そういう面での効果が非常にあるという例示があると、非常に生き生きするんじゃないかというのが2点目。

それから、3点目が17ページですが、「深夜時間帯における運行時間の延長の是非」と書いてあるんですが、この1個目で「必要性が指摘」となっていますので、もうちょっと

ポジティブな、羽田の国際化における深夜・早朝時間帯とせつかく記載がありますので、タイトルが「是非」だと全くフィフティーなものですから、少しポジティブなタイトルに。少なくとも「延長の検討」ぐらいにならないものでしょうか。これはお願いでございます。

それから、最後は18ページにLRTのことがございますが、LRTは需要的にも少ない路線でも活用が可能だと思いますが、一方、普通ですと架線の問題。我々、地方公共団体は無電柱化ということで取り組んでいるわけですが、LRTでいいますと、また電線が張りめぐらされることになりますので、最近、技術開発の成果として、バッテリー駆動みたいなこともあるようですので、その辺、ここは非常にポジティブに書いてあるんですが、都市の美観とか、そういうものとの連携みたいなことも、できれば記載の中に入れていただければと思います。

以上です。

【高橋企画室長】 ありがとうございます。踏切のお話につきましては、技術・安全小委員会でも議論していただいております。そこでご相談してということで、部会の取りまとめということで、決めさせていただきます。それから、法面の緑化の例示、ありがとうございます。LRTの架線化、都市の美観との連携を立てようと思います。あと、深夜運行の延長の是非のところにつきましては、ここに事業者さん等々おられますけれども、もしお考えがあれば、さらに伺えればと思います。

【三澤代理】 日本民営鉄道協会でございますが、深夜運行につきましては、この間の議論でも、私どもはいろいろな問題点を申し上げましたし、またいろいろと議論もあったところであり、「是非」というのがいろいろな立場をフィフティー・フィフティーで検討するという点からも公平な立場かなというふうに考えております。

それからもう1つ、これはおそらく鉄道ご当局と認識は変わらないかと思うんですけども、15ページの2の「都市鉄道ネットワークの拡充方策」の「安定的な資金供給の確保」の項の表現が「新線建設や複々線化等の大規模な施設改良プロジェクト」となっているんですが、実は必ずしも大規模な施設改良には該当しないもの、例えば踏切道の改良工事など、個々にはそんなに金額は多くないんですが、非常に件数の多い工事もございまして、これも政投銀の現在の資金の融資の対象として、非常に重要な工事と考えておりまして、やはりここは「大規模な施設改良プロジェクトなど」というように修正していただければと考えております。

以上でございます。

【高橋企画室長】 ありがとうございます。

【大和田代理】 JR東日本の大和田と申します。三澤理事長がおっしゃったとおりで、私どもとしても、この問題についてはいろいろな考え方、立場があるのかなというふうに認識している中で、大変バランスよく記述していただいたというふうに理解しているところでございます。

また、空港の国際化、24時間化という文脈の中で考えたときに、どのくらいの需要があるものかということも、多分大量交通機関という特性を持っております鉄道の場合、大変悩ましいところではないかなというふうに考えておるところでございます。

以上でございます。

【山内小委員長】 ありがとうございます。今の点については、この委員会の構成からいって、どちらのご意見もございませるところですので、一応「是非」という表現でまとめさせていただきたいと思いますが、よろしゅうございますか。

そのほか、いかがでしょうか。

【高橋企画室長】 あと、三澤委員のおっしゃった書きぶりのところは、安定資金のところは調整させていただきます。ありがとうございます。

【山内小委員長】 そのほか、いかがでしょうか。どうぞ。

【仁志田委員】 地方鉄道の部分について、地方鉄道の沿線に住む者として一言申し上げたいんですけども、地方鉄道について大変長く記述していただいたという点では感謝しているんですけども、しかしながら、私の感想で、どこがどうというわけじゃないんですけども、何となく地方鉄道は地域が努力して残していくというなら残せばいいじゃないかということちょっと表現があれなんですけれども、何と言っていいかわかりませんが、ただ、さっき環境問題もありましたけれども、現在の状況になると、少なくとも私のほうのところでは、ガソリンが上がっちゃって、これでは大変だと。では、マイカーを捨てよう。要するに、地方ほど自動車社会なんですけれども、自動車社会といっても、いわゆるマイカー社会なんですよね。バスは自動車ではありますけれども、あれは次元ですから、鉄道と同じですよ。公共交通という意味では、バスもとにかく衰退している。

だから、都市鉄道のところでネットワークというのは、鉄道のネットワークのことを言っていると思うんですけども、地方鉄道は、ネットワークというよりは、どっちかというマイカーとか、あるいはバスとか、そうしたもののネットワークを組んでいくとい

うことなんじゃないかと。

私のほうのところでは、最近福島交通というバス会社が倒産いたしまして、それで住民の感想はどうかというと、それはあのバスに毎日二、三人しか乗っていないんだから当然倒産するだろうなという感じなんです、じゃあ、なくていいのかというと、それもまた困るわけですよ。じゃあ、どうすればいいのかということで、我々の場合は阿武隈急行という第三セクターがありますので、そこにバスを寄せて、我々は沿線自治体としては両方に補助金を出しているわけですよ。阿武隈急行にも出している、福島交通さんにも出していると。福島交通さんには、私ども8,000万円出しているわけです。少なからずの額でありますから、もちろん必要だから出しているんですけども、そうすると、両方ばらばらじゃなくて、ネットワークを組むことによって、今、財政も苦しいですから、補助金が両方効率化できる。

そういう観点で、そして、今、沿線の向上があるんですけども、その通勤の人が労働組合を中心にして、エコ通勤、正式な名前ほど忘れちゃったけれども、要するに公共交通を使って通勤しようということを会社の使用者側、労働者側、沿線自治体、鉄道、バスが一緒になって議論しようという協議会が設けられたんです。

つまり、先ほどありました環境新時代云々ということについては、地方もそういうふうになりつつあると。そうすると、何となく地方鉄道はお情けで残すなら残してもいいよということなんですけれども、そうではなくて、これから地方鉄道も存在意義というのがあるんじゃないかなと。つまり、もっと積極的にそれを使っていくということを考えるという時代も来るんじゃないのかなというふうに思うんです。

ですから、どういうふうに書いてくれということではないんですけども、そういう可能性というのは、今、出てきつつあるんじゃないのかなと。とにかく我々のほうは阿武隈急行という第三セクターですけども、私の町も合併しましたから、JRの線もあるわけです。その線も旧東北本線ですから、やっぱり非常に立派な線です。これがやっぱり列車回数が1時間に1本とかというと、利便性という点では、なかなか現在では利用しにくい面があるといいますか。そうすると、もっと積極的に活用していくというような方策はないものかなというふうに思うんですけども、そういうところがもうちょっと、そうすべきだとは言えないんですけども、その可能性ぐらいは書いてもらってもいいんじゃないかなというふうに思うんですが、意見として申し述べさせていただきます。

【大口局長】 仁志田委員のご指摘、私も非常にもっともというふうに感じるところが

ありまして、たまたま広島に赴任しているときにも、とある駅でおりても、その後二次交通がわからないというのがかなりありまして、私も今回この議論をしながら、バスネットワークとの連続性、あるいはデマンドタクシーを、いわゆる村とか町の人は使っているんだけど、旅人は使えないという問題もあるものですから、各駅にそうしたインフォメーション、例えばこの後二次交通はデマンドタクシーだったら何番、あるいはタクシーだったら何番とか、そういう全体としてのネットワークをよくよく意識したような、そういうバス会社、タクシー会社、村の役場、あと鉄道事業者ですね。そういう合力のスキームをもう少し色濃く出しておいたほうが確かにいいのかなというところがありますので、そこは少し検討させてください。

【高橋企画室長】 ありがとうございます。局長が申し上げたとおりですが、今の21ページの書き方で、「バスや福祉タクシー等と連携しながら」とか、あるいは「他の交通モードへのアクセスの改善」とか、「駅の拠点性を活かした公共サービスの提供」とか、少しずつ出していますけれども、今のお話を踏まえて、もう少し膨らませられるところは膨らませようと思います。

あと、地方鉄道も環境時代に大変役目を果たすと思うのですけれども、1月に緊急提言を取りまとめいただいたときに、極端に需要がない中で、それを倒してしまっているのかどうか。そこは地域がご判断いただいて、みんなで支えていこうということであれば、地域と鉄道事業者さん、あるいは国、みんなで協力して支えていこうと。基本的な構造につきましては、非常に微妙なバランスの中で皆様方のご意見をちょうだいして、緊急提言ということでもまとめさせていただきましたので、そのストラクチャーを踏まえつつ、今のご指摘を表現ぶりで加えさせていただくことができる部分についてはと思います。ありがとうございます。

【山内小委員長】 よろしゅうございますでしょうか。

【仁志田委員】 いいです。

【山内小委員長】 ほか、いかがでしょうか。

大体議論が出尽くしたでしょうか。委員の皆様にはご発言をいただいておりますところですが、皆様のご意見を伺っているところ、今回の提言（案）について、基本にご同意をいただいたというふうに私は理解しております、もちろん表現ぶりとか、あるいはこのところでもう一言とか、そういうようなご意見がございましたが、この辺は事務局と私のほうで皆様のご意見を反映すべく、ちょっと修正させていただくことにして、大変

恐縮でございますが、この提言について、私どものほうに預らせていただくということでご同意いただけますでしょうか。

ありがとうございます。それでは、そういうことで、事務局と皆さんの意見を踏まえつつ、修正をした上で今度の部会のほうに上げたいと思います。

この議事進行要領に小委員長、一言と書いてあるので、一言言う立場のようでして、上着も着ました。

今回、8回目ということですがけれども、このサービス小委員会でいろいろ議論していただいて、先ほども何度も出てきましたけれども、緊急提言をして、そして地方鉄道のあり方についても法的な措置をとっていただいたということで、皆さんのアクティブなおかげで、非常にいい成果を上げられたのではないかと私は思っております。これもひとえに皆さんのおかげだということで、まず御礼を申し上げたいと思います。

それから、きょうの提言(案)の中で、先ほど仁志田委員がおっしゃったように、地方鉄道のこともそうなんですけれども、私が見る限り、結構地方鉄道のことは書いてあります。今までの報告と比べても書いてある。それともう1回全体を通して感じたのは、鉄道に対する愛情がにじみ出ている。多分局長の影響じゃないかというふうに思いますけれども、そういうことで、役所のほうも非常に真剣になって鉄道を復活させて、環境問題、いろいろな社会的な問題に対応していこうということですので、これからも皆さんのお力添えをいただいて、いい方向にしたいと思います。

こういうことを言うとあまり環境に優しくないのがばれちゃうんですけども、最近、車をよく運転するんですけれども、首都高がすいている。これは絶対交通量が落ちていると思うんです。今度首都高に行って確認しようと思っていますけれども、そういうことで、社会もやっと価格の上昇にしたがって、環境社会に突入しているときに、受け皿としての鉄道の重要性というものを痛感して、ぜひともこれから施策的にも進めていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

【大口局長】 全部で8回にわたるご審議を賜りまして、ほんとうにありがとうございました。これを少しまたさらにきょうのご意見も含めながら、よりよくポリッシュアップしまして、本部会のほうに上げさせていただこうと思っています。議論をすれば、またいろいろな議論があろうかと思いますが、この中にはいろいろこれからの施策に結びつく、まさにコアが散りばめられていると思っています。例えばバリアフリーなんかも、これからいわゆる整備が困難な駅が残ってくるわけで、そうしたバリアフリーの整備困難駅につ

いて、これからどうやって進めていくのか、そういうこともこの困難駅について連携して取り組むというところで、もう少しプロセスを明確化しながらやっていくようなことも我々としてはまた検討課題かなと思っております。

それから、ICカードも便利になったといえども、今度は運賃体系とどうやってリンクさせていくのか、そういうICカードの圏域の間の問題も出てきますので、そうした問題もこれからの2010年以降の大変大きな問題になるのかなと、私もとらえております。

あと、幹線鉄道、特に整備新幹線がどこまで行くのか。今度はその効果をどこまで波及させていくのか。そういういろいろなネットワークのリンクというものが大変大きく求められる時代になっているかと思っております。

おかげさまで、『東洋経済』で「鉄道革命」という特集が組まれましたけれども、今、実は鉄ちゃん、鉄子のコラムが相当いろいろなところではやってきておりまして、私ども、またこの提言をまとめて出すときにも、もう少しメディアに訴えかけるような、また幾つかのメディアを巻き込む、あるいはインターネットを通したいろいろな国民、あるいは外国も含めた人たちの注目を浴びるような発表の仕方を、このアタッチメントにつけてやっていきたいなと考えております。これは、これからまた先生方にもいずれご説明をさせていただきますけれども、ちょっと楽しみにお待ちしております。

以上でございます。ありがとうございました。

【山内小委員長】 どうもありがとうございました。そういうことで、きょう、小委員会としてはこれが最後ということになりますけれども、先ほども申し上げましたように、立派な報告書をつくり上げていただきまして、これは皆さんのおかげで、また事務局も大変努力いただきまして、ありがとうございました。

それでは、まだちょっと時間がございますけれども、大体皆さんのご意見が出尽くしたというところで、この辺で終了ということにさせていただきます。どうもありがとうございました。

了