

交通政策審議会 陸上交通分科会 鉄道部会（第3回）

平成19年6月19日

【鉄道企画室長】 それではほぼ定刻となりましたので、これから交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会の第3回の会合を開催させていただきます。委員の皆様方におかれましては、お忙しいところ、またお暑い中お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。私は鉄道局総務課鉄道企画室長の瓦林でございます。森地部会長に議事をお願いするまでの間、しばし進行を私のほうで務めさせていただきますのでよろしく願います。

まず、お手元の資料の確認をさせていただきます。資料は、議事次第、それから本日の鉄道部会の出席委員の方々の名簿、配席図、資料1といたしまして、ネットワーク・サービス小委員会の審議経過、資料2といたしまして、中間とりまとめ小委員会最終案というもの、それから資料3といたしまして、社会資本整備重点計画の記載ぶりの案でございます。それから資料4といたしまして、技術・安全小委員会の審議状況の報告、それぞれお配りしてあると存じます。どうぞご確認いただければと思います。

なお、本日は委員それから臨時委員の方々15名中10名の皆様のご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項で定められております定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

また、議事の公開等につきましては、資料、議事要旨、それから会議の議事録それぞれ公開することとさせていただいておりますので、その旨あらかじめご了承いただければと思います。

それでは、早速本日の議事に入らせていただきます。これ以降の進行につきましては森地部会長をお願いいたします。森地部会長、どうぞよろしくお願い申し上げます。

【部会長】 どうもお忙しい中お集まりいただきまして、ありがとうございます。早速議事に入りたいと思います。

議事1「中間とりまとめ(案)」として、まずはネットワーク・サービス小委員会の山内委員長からご説明をお願いいたします。

【ネットワーク・サービス小委員会委員長】 ご紹介がありましたように、私ネットワーク・サービス小委員会のほうの委員長ということで、務めさせていただいている山内でございます。それで私からは、このネットワーク・サービス小委員会における検討、審議

の経過、それから小委員会として作成しまして、お手元にあると思いますけれども、本日この鉄道部会に提出をさせていただきました中間とりまとめ案の概要について、ご説明申し上げますことにしたいと思います。それで、中間とりまとめ案の詳細につきましては、私のあとから引き続きまして事務局から説明をしていただきたいと思いますと思っております。

それでは、まず検討あるいは審議の経過についてでございますが、ネットワーク・サービス小委員会はこの鉄道部会の前回の部会の会合で、設置を承認していただきまして、それ以来4月27日、5月18日それから先週ですけれども6月12日の3回にわたり、会合を開催いたしました。これらの委員会で毎回ネットワークあるいはサービスの分野にかかわる課題について、テーマ別に事務局に積極的にいろいろな資料を用意していただいて、そういった資料をベースに検討、審議を加えてまいりました。それで一定の方向が出たというのが今回の報告であります。一通りの課題については取り扱うことができたかと思っております。

お手元の資料の1をごらんいただきたいんですけども、その第1回目の会合で、まずは幹線鉄道それから都市鉄道両分野のネットワークですね、これについて。それから地方鉄道・LRTの維持・整備という問題、それから観光鉄道、さらにはバリアフリー化ですね、こういったテーマについて議論をさせていただきました。2回目の会合においては鉄道、都市鉄道のサービスの部分ですね、それから都市鉄道のコスト削減、収益力の強化、さらには地方鉄道のサービスの維持充実、コスト削減、そして貨物鉄道というテーマ、こういった課題について議論いたしました。第3回目の前回の議論は、利用者秩序・マナーということ。これは特に駅員の方が最近暴行を受けたりするようなことがありまして、そういったこと。それからM&Aとか経営統合の問題、これはご承知のように大きな鉄道のM&Aの問題がおきましたので、そういったこと。それから駅の活用、まちづくりとの連携、こういうテーマについてご議論させていただきました。事務局の準備していただいた資料が95枚ほどになりまして、こういったものを使って討論・議論をしたということがあります。

ただ、これらの課題については完全に結論が出て審議が終わったというわけではなく、今後もさらに議論を進めていく必要があると考えておりますけれども、これまでの議論の方向性といいますか、その結果をもとに小委員会としての一定のコンセンサスが得られましたので、それを具体化させていくということでもあります。特に平成20年度においては、いろいろな施策を具体化させる必要がありますし、来年度に向けた各種要求というのも行

政のほうで行っていただく必要がございますので、今回は特にこういった具体的施策に向けて我々の方向性をとりまとめたということであります。中間報告とりまとめのサブタイトルを見ていただきますと、ネットワークとサービスの充実に向けて直ちに具体化を図るべき施策というふうにありますけれども、まさにこの点を強調すべく文書の形に取りまとめたというものであります。

それで今日、鉄道部会でご審議をいただきまして、部会としての中間とりまとめというふうにさせていただければと考えております。審議の経過あるいは議論の進め方については以上でございますけれども、具体的内容にしてかいつまんで二、三点ご指摘をさせていただきますけれども、中間とりまとめ案の中ではたとえば在来の幹線鉄道について高速化の効果をなるべく早期に発揮できるようにするためにどうしたらいいとか、こういう問題。それから都市鉄道について申し上げますと、これはやはり利用者の意見とか要望というものが、サービスの向上に反映されるような仕組み、そういった制度、あるいは反映されやすくする仕組みですね、こういった制度をつっていくにはどうしたらいいかという問題。それから地方鉄道については、これはよく最近言われるんですけども、要するに運行頻度が低いためにさらにサービスの魅力がなくなっているということでありまして、こういったフリークエンシーの低さが利用者離れを招いていると。構造的な悪循環といったものでありますので、これを打破するためにどうしたらいいかと。新しいアイデアとしてこんなこともあるのではないかとということも考えております。

いずれも現在の我が国の鉄道が、利用者とかあるいは社会から期待されている役割、こういったものにこたえていくために有意義でありかつ実効性の高いものである。必要性の高いものであると考えております。そういったことでございますので、具体的な内容については事務局から説明をしてもらおうと思っております。よろしく願いいたします。

【鉄道企画室長】 わかりました。それでは資料2をごらんいただきまして、中間とりまとめ案（小委員会最終案）というものについて簡単にご説明させていただきます。

まずサブタイトルでございますが、今山内委員長のお話にありまして、ネットワークとサービスの充実に向けて直ちに具体化を図るべき施策としておりまして、多くの課題、それからこれに対応した多くの施策のうち今回は直ちに具体化を図るべき施策、これに絞って取りまとめたという趣旨を明確化しております。

次に全体構成でございますけれども1章、2章、3章の3章構成にしておりまして、1章では検討の前提、第2章が本論に当たりますネットワークとサービスの充実に向けた課

題と直ちに具体化を図るべき施策、第3章が今後に向けた考え方、こういう形で2章が本論になってございます。そして、内容でございますけれども、第1章のこの検討の前提におきましては、1.として現状に関する基本的な認識、2.はそもそもこの中間とりまとめの位置づけと、この2つについて述べておりますが、まず1.におきましては簡単に紹介しますと、我が国の鉄道は、各分野におきまして世界的に見ても高い水準のネットワークを構築して質の高いサービスを提供していると。しかしながらということで、少子高齢化の進展といったいろいろなこの社会経済情勢の変化に伴う経営環境の悪化を克服して

3行下でございますけれども、現在のネットワークとサービスを引き続き充実することによって利用者の期待にこたえていくことが求められているというようになっております。特にとしまして、鉄道を含む公共交通機関につきましては、ここにありますようなさまざまな社会経済情勢のそれぞれに則した重要性とか必要性がありますから、こういったものに対する社会的な認識がますます高まっているという観点からも、輸送の安全の徹底を前提とした上でネットワークとサービスの充実を通じて利便性を向上させて、利用の拡大を図っていくことが求められている。これを基本的な現状認識としてございます。

続きまして、2.で本中間とりまとめの位置づけについてでありますけれども、先ほども少し触れましたとおり、下から2行目他方以下のところをごらんいただきますと、これまでの議論によって一定の方向性についてコンセンサスがあり、かつ具体化のための企画立案に向け行政当局において直ちに作業に着手すべきと考える施策については、検討・議論の成果を中間とりまとめとして示すこととしたと。こういう位置づけにしております。逆に申しますと、これに該当しない事項については引き続き小委員会でご検討を深めていただいて、秋以降に予定する最終報告に盛り込んでいただくという形になります。

続きまして、第2章本論でございますけれども、ネットワークとサービスの充実に向けた課題と、直ちに具体化を図るべき施策ですが、ここでは幹線鉄道、都市鉄道、地方鉄道、バリアフリー化、この4つの分野のそれぞれにつきまして、(1)というセクションで現状の評価と課題を、それから(2)というセクションでこの課題を受けて直ちに具体化を図るべき施策、これを記述すると。こういう共通の構成としてございます。まずその上で幹線鉄道についてであります、(1)の現状の評価と課題というところでは3点挙げております。まず1つが広域的な公共交通ネットワークの中で重要性を増す在来幹線鉄道の役割ということで、今後の我が国において、ブロック間や地域間の交流を連携促進していく上では、こういった鉄道、自動車、航空などのモードがそれぞれの特性を發揮しながら競争

と役割分担を図り、全体として利便性を向上させていくことが重要な課題になっております。特にということで、在来幹線鉄道ネットワークには、ここに挙げたようなメリットがあることを踏まえまして、このパラグラフの下から2行目ですけれども利便性の向上を通じた利用の拡大によって、これらの利点が十分に発揮されるようにすることが必要であるという、まず現状評価の課題を挙げております。2つ目がその在来幹線鉄道についての高速度の必要性であります、この2行目になります、速達性というものが利用者に最も重視される要素の1つであるということ踏まえて、在来幹線鉄道が引き続き利用者のニーズにこたえていく上では、高速化による速達性の向上を図っていくことが必要であるという課題を示しております。そしてその高速化を進めていく上での課題というのが3番目に挙げておりますけれども、次のページをめくっていただきまして、見開きの内容として、高速化を進展させる上では、地方自治体をはじめとする沿線地域の関係者が連携して、鉄道事業者が事業を実施しやすくするための環境整備や、支援手法の多様化を図りながら事業を迅速かつ効果的に実施する仕組みを導入することが課題となっているという課題を示しております。

次に(2)の直ちに具体化を図るべき施策。これらを受けた施策として4点を挙げております。まず1点目が高速化のボトルネックとなっている要因に関する調査ですが、これは2行目の終わりからごらんいただきますと、部分的な施設整備を先行させることにより、早期に高速化を実現することができる路線区間について、把握すべきだ。そういうような調査と分析を行うべきという内容でございます。

次にこの結果、調査、そしてその分析の結果を受けてという形になりますけれども2番目としまして、高速化効果の早期確保に資するような施設の先行的整備の促進ということで、路線全体の構想に先立って実施することにより、高速化効果の早期確保につながるような施設の先行的整備、これを促進することとし、国と地方自治体が協調して鉄道事業者に対して支援を行う制度のあり方について、具体的な検討を進めるべきだとしております。またこういういわば線路などのインフラ側の対応に加えまして、車両面でも対応するという意味で、この3つ目でございますが、高速化効果の確保に即効性のある次世代型高速省エネ車両の導入等の促進ということで、2行目に書いてございますが、国と地方自治体が協調して鉄道事業者に対してこういった車両の導入促進するための支援を行う制度のあり方について、具体的な検討を進めるべきであるというふうにしております。さらに4点目といたしまして、多分野の施策との連携であります、高速化による沿線地域への波及効

果を十分に発揮させる観点から、地域振興に関連する多分野の施策、例としてはまちづくりでありますとか、広域的な地域活性化とか観光振興とかありますけれども、こういった分野の施策とも積極的な連携を図るべきであるとしております。

続きまして、都市鉄道のネットワークとサービスの充実についてでございますが、まず現状の評価と課題としましては、まずネットワーク面でありますけれども、さらなる充実の必要性があるということで、概成しつつあるという基本認識のもとで、今後は既存のネットワークについてその有効活用を図る。あるいは次のページをおめくりいただきまして、シームレスで利便性の高いものとするための整備を行っていくことによってネットワーク機能をさらに強化していくことが重要な課題となっているというところでございます。

2つ目はサービス面の課題ですけれども、質的向上の必要性というものを課題として挙げております。具体的な内容といたしましては、4行目からごらんいただきますと、今後においてはピーク時間帯の前後や夜間などの混雑についても新たに対応を検討していくことや、輸送障害が発生した場合において、利用者に提供する情報を充実させることなどを通じ、利用者の期待にこたえることは必要であるということ。また、鉄道事業者による意欲的なサービス向上施策を促進するに際し、利用者の多様なニーズが各社の取り組みに一層的に反映させることに資するよう、国がみずから利用者の評価や意見を直接収集し分析することが望ましいとしております。

3番目は、政府系金融機関をめぐる動向を踏まえた課題であります。鉄道事業における資金需要の特性と長期・安定的な資金を確保すべき必要性ということで、鉄道事業の特性を踏まえまして、具体的にはこの4行目でございますけれども平成20年10月に予定されている政策投資銀行の民営化後におきましては、さらに2行下っていただきまして、都市鉄道における公益性が極めて高いプロジェクトについては同じような事情が当てはまる貨物鉄道、地方鉄道と同じく長期安定的な事業資金の供給が継続されることが必要であるという課題を述べております。そしてこれらの課題に対応する形で(2)で直ちに具体化を図るべき施策として4点挙げておりまして、1点目がネットワークの面ですけれども、事業の推進で着実な整備のためにもということで、この3行目でございますが、鉄道整備と基礎調査の積極的活用などにより鉄道整備のあり方を検討しつつ、鉄道事業者や関係地方自治体などの意向を適切に把握し、事業化の可能性について検討を進めるべきであるということ。それから2つ目、今度はサービス面の課題に対応した施策ですけれども、都市鉄道における利用者満足度調査の導入ということで、国におきまして、3行目に書いてご

ざいますが、定期的に利用者満足度を調査することとし、このための仕組みについて、具体的な検討を進めるべきであるというふうにされております。

またサービス面の2つ目、施策の2つ目といたしまして、この で都市鉄道における輸送障害発生時の情報提供体制の高度化というのがございます。2行目でありますが、都市鉄道ネットワークの全体にわたり復旧見通しや他社路線を含めた代替ルートなども迅速に案内できる体制を都市圏ごとに整備するなどして高度化を図っていく。そのための具体的な検討を進めるべきというふうにしております。

最後が4つ目、政策金融の分野での施策であります。平成20年10月からの完全民営化までの移行期間中においては、その2行下でございますが、当面は長期・安定的な事業資金の供給の継続を確保するように努めるべきであるということでございます。それから、また、でございますが、今度の民間金融事情における新たな金融資本の開発状況なども踏まえつつ、必要に応じ完全民営化後も含め、長期・安定的な事業資金の確保のためにさらなる措置について検討を進めていくべきというふうなうたっております。

続きまして、地方鉄道でございます。地方鉄道につきましてはネットワークとサービスの維持・活性化というタイトルになっておりますが、現状の評価と課題としては2点、1つがこれは申し上げるまでもありませんが、厳しさを増す地方鉄道の経営環境ということで、4行目をござんいただきますと、もう厳しい経営環境の中で事業者における合理化策を進めておられますが、その努力も限界に近づきつつあり、路線の廃止になる例も全国各地で見られるようになってきたという現状を示しております。その上でこれに対応した課題といたしまして、沿線の地方自治体や住民などによる主体的な取り組みを促すための環境整備の必要性ということで、地方鉄道の維持活性化を実現していくためには、3行目になります。沿線地域のさまざまな関係者がそれぞれの能力や特性を生かして相互に連携しながら、鉄道事業者と一体となって創意工夫に基づく取り組みを展開していくことが必要不可欠となっております。この場合、地域公共交通に関する新しい法律の制度を効果的に活用するということが有効であり、国ではこれを支援していくことが必要であると。また、あわせて自治体において鉄道利用の促進に資するまちづくりの施策の展開を図っていくことが重要であるという課題となっております。

これに対応した施策として4点挙げてありますが、まず1つ目がこれはいわゆる上下分離と呼ばれる形態についての項目ですが、地方自治体による鉄道施設の保有などの取り組みを活性化させるための支援ということで、支援の形態の1つとして、こういう鉄道施設

を保有するということで、運行事業者の負担を軽減するという手法がありますが、これをはじめとする多様な手法が幅広く活用されることを促進するための方策について具体的に検討を進めるべきというふうに指摘されております。

また、2つ目でございますが、地方自治体が必要と考えるサービス水準を実現するための制度の創設ということで、具体的な内容は2行目をごらんいただきまして、地方自治体において住民などの要望に基づいて必要と考えるサービス水準を想定し、鉄道事業者との合意を前提として双方の役割分担により、それを実現することができる制度の創設について、具体的な検討を進めるべきであるとしております。

3点目でございますが、鉄道事業者、地方自治体、住民などが連携して行う取り組みに対する総合的かつ重点的な支援ということで、これは現行のここでございます鉄道軌道近代化設備整備費補助制度、このあり方の見直しについて述べているところでございます。具体的には次のページをお開きいただきまして、1行目の後ろのほうでございますけれども、今の助成制度、この補助制度につきまして、沿線の地方自治体、住民などと鉄道事業者が連携して策定した計画に基づく取り組みに対して、まちづくりなどの施策と連携して重点的な支援を行うことができるような、そういう補助制度に移行する方向で検討すべきということが1つ。またこの場合、ソフト面などの取り組みなども促進する仕組みとすべきであるということ。また、関係者による意欲的な取り組みのインセンティブを阻害することになっているような現行制度の鉄道の経営状況にかかる要件、これを見直す方向で検討を進めるべきというふうになっております。また、なお、としてでありますとその2行後ろに地方自治体に対する財政支援制度の充実についても具体的に検討すべきというふうになってございます。

最後に4点目でございますが、これは情報ノウハウの共有の推進ということでありまして、鉄道の利用促進の先行事例等について地域の関係者が容易にアクセス、検索をできるような体制を構築すべきというのを4点目として盛り込んでございます。

最後の4番目の分野、バリアフリー化の推進でございます。これは現状の評価と課題として2点挙げておりまして、1つがバリアフリー新法に基づく整備目標の達成に向けた取り組みを優先的に進めるべき必要性ということで4行目以降をごらんいただきまして、平成22年までに1日当たりの利用者数が5,000人以上の駅について、原則としてすべてバリアフリー化すべきというこの目標の達成に向けた取り組みを優先的に進めていく必要があるということがあります。また、それに加える形でありますけれども、その下に書い



てございますが、5,000人未満の駅のうち、バリアフリー化を行う必要性が高いものについては、今までも支援を行ってきたという現状を記述してございます。

その上で8ページをごらんください。もう1つの課題でございますが、ホーム上の抜本的な安全対策の必要性ということで具体的な内容としては4行目でございますが、すべての利用者が安心して鉄道を利用できるようにするためには、転落や列車との接触を防止して、ホーム上の安全を確保していくことも重要な課題になっているということでありまして、それを受けてこの2行下でございますが、ホームドア・可動式ホーム柵についてその活用を図り、既存駅も含めて幅広く普及させていくことが望ましいとしております。これらに対応する施策として3点挙げておりますが、1つが5,000人以上の駅のうち、いわゆる難工事の駅でございます。そういったエレベーターなどの設置が困難な駅における設置スペースの確保、代替設備の導入ということで、地方自治体と適切に連携しながら、最新の技術的知見に基づいて、設置スペースの確保ですとかあるいはエレベーターにかわるような移動円滑化設備の導入について検討を進めるべきとしております。また、各種整備計画ですとか、あるいは実施の時期が確定していないものについては、計画の策定事業の実施が円滑に進むよう支援するなど、そういうことも提言されているところでございます。

2つ目は5,000人未満の駅におけるバリアフリー化の推進でありまして、5,000人未満の駅におきましても、高齢者の利用実態その他の駅の状況を含む地域の実情にかんがみ、バリアフリー化の必要性が高く、地元の協力が得られる場合などについてはバリアフリー化を推進すべきとなっております。

最後にホームドア・可動式ホーム柵整備の促進でありますけれども、これらの普及を図っていく上では多額の資金ですとか、あるいは車両の扉位置の統一ですとか、次のページをごらんください、停車時間が長くなることに伴う所要時間の増加ですとか、あるいは混在の激しい駅では旅客流動の安全性にも支障が生じるおそれがある。こういった解決すべき問題も残されているため、当面は鉄道事業者に対してホームドア・可動式ホーム柵の整備を慫慂するとともに、この普及のペースを速めることができるよう国の支援のあり方について具体的な検討を行うとともに、仕様の標準化、普及に資する技術の開発などを進めるべきとなっております。

最後の第3章、これは今後に向けた考え方としておりますけれども、2点、1つが今回の中間とりまとめの本論をなしております、直ちに具体化を図るべき施策について留意すべき事項であります。基本的にはこの地域振興、観光振興、まちづくり、地球温暖化対

策、2行目に書いてございますが、こういった分野との政策、そういった分野との連携とか協力、これをますます密にしていくことが重要である。そういう観点に留意すべきという趣旨を記述してございます。

2つ目は引き続き鉄道部会として検討を進めるべき課題ということでございますけれども、3行目をごらんいただきますと、本日ここにお示したような施策の具体化に向けた行政による検討の動向について、行政から適宜報告を求めて必要に応じて助言などを行っていくということが1つと、平行いたしまして検討課題の全般について検討・審議を深めていくこととし、本年秋以降に予定する最終報告では2010年代を見据えて我が国の鉄道が進むべき方向について幅広く提言を行うこととするというふうにしております。

最後、なお書きといたしまして、貨物鉄道に関する諸課題に関する留意事項といたしまして、交通政策審議会環境部会における検討・審議と適切に連携を図りながら、鉄道部会としては貨物鉄道に固有の課題に焦点を当てた対応をとっていくということもなお書きとして書き加えてございます。以上がこの中間とりまとめ案の内容の簡単なご紹介でございます。ありがとうございました。

【部会長】 どうもありがとうございました。それではただいまの説明について何かご質問、ご意見ございましたらどうぞ。

【委員】 やや細かなことで恐縮ですけれども、上下分離の話がありましたけれども、鉄道というのはインフラも上部構造、車両もひとつのシステムとして一体となっていると考えられることによって初めて合理的なオペレーションからメンテナンスができるので、そういうことを決して忘れていただきたいと。ちょっと最後のところでもよろしいんですが、そういうことを入れていただきたいのと、それから10年ぐらい前でしょうか規制緩和が叫ばれて、各事業者の自主性、独立性が認められたわけですがけれども、駅の乗り入れとかそれから線路の列車の乗り入れ関係、今鉄道総研でフリーゲージトレインのようなものが開発されていますけれども、あれがうまく在来線、ゲージの違うところも乗り入れられるようになったときに、各事業者はすべて同じ利益を得るんだったらみんな賛成するでしょうけれども、往々にして利益の度合いが違ったり一方が利益を得て一方が損するとなったら、強力で反対するわけですね。なかなかネットワークが組めないということが駅などでももう既にあったと思いますし、これからも予想されるので、そのあたり規制緩和に逆行するんですけれどもある程度、強制力を持ったネゴシエーションができるようなメカニズムがどこかではいるのではないかと感じているんです。これは私の勝手な意見かもしれ

ません。以上です。

【部会長】 ありがとうございます。後で少しまとめてから……。そのほかいかがでしょうか。

【委員】 よくまとめていただきまして、どうもありがとうございました。これまでの議論が随分反映されているというふうに拝見いたしました。その上で細かいところなんですけれども幾つか申し上げます。みんな細かいです。6点ですかね。1ページで、「世界的に見ても高い水準のネットワークを構築し」という表現があるんですが、これはちょっと違うんじゃないかと思います。新幹線や一部の幹線鉄道を除くと、線型等々からすれば基本的には明治以来非常に低い水準のインフラをつくって、嘗々と改善してきた努力はしているけれども、相変わらず一部を除けば決して高くない水準にあると認識すべきだと思います。これは英国あたりのインフラとビクトリア朝につくったものと比べてもはるかに日本のほうがおくらしているという状況ですよ。

それから2点目は次の2ページで高速化が幹線鉄道の中で非常に重要、最重要というところは私も同感なんです、高速化とセットにして必ず言うべきことは安定輸送だと思っております。特に、風の対策等々で列車の遅延や列車の抑止というのは多々起こっているわけで、それに対する対策等のほうが地方によって要望していることが非常に多いですね。どっちがいいという意味ではないんですが、高速化とあわせてみたいなことを言っていたきたいし、そしてまたこの中でぜひメンションさせていただきたいのは、国鉄の末期くらいに地方の幹線の改良のためにトンネルをつくったりしている箇所があるんですね。だけれども、その接続部の投資までは行き着かないために、そのまま使わないで残されている非常にいいストックがある。例えば羽越線なんかもそうですが、そういう残されている、しかし手つかずのストックというのを防災や安定輸送や高速化のために極力拾っていくというのがこの中でどこにボトルネック化と同時に、ボトルネックの反対、いい資産があるかというのも調べていただくといいかと思いました。

それから、細かいところばかりです。5ページで上のほうで2番の都市鉄道における利用者満足度調査のところに、これは結構なことなんですけれども、基本的には都市の鉄道利用者は自分の利用している路線の自分の利用している時間帯くらいしか何もわかっていないで満足している、しないを言わざるを得ないんです。したがって、隣の鉄道はどうか、それから時間帯によってどうか、よその国はどうかというようなこともサービスも含めて、情報をわかるようにした上で満足度調査をすると答えは全然違ってきます。ぜ

ひここのところのご認識をいただきたい。したがってセットとして言うべきは、鉄道事業者のこの満足度調査とあわせて、そういったようなサービスに関する情報を比較可能な状態で公開しつつというようなことを言っていただけるとありがたいということでございます。

それから4点目も、これも細かいんですがラージ3で地方鉄道という言葉が出てきますが、この地方鉄道という意味合いは大ざっぱに言うと経営の苦しい鉄道という意味でお書きになっているように見えますけれども、これも随分同床異夢といういろいろな種類、カテゴリーがあるというのをどこかにお書きになっていただきたい。そういう意味で言うと前のほうに書いてある幹線鉄道にしても、その一部は相当にここに言う地方鉄道の状態にあるわけであって、かつての何とか本線というのもほとんどは地方鉄道とここで言ういいようなものになっていますね。それを国民に知っておいていただきたい。これがまず1つのカテゴリーですし、あるいは旧国鉄で言うところのいわゆるローカル線はもちろんそうですし、それから大手民鉄の中の地方部の支線、これもここに相当するし、そして最後にいわゆる地方中小鉄道ということになるんですが、あたかもその最後のことが念頭になっていると非常にマスを取り落とすというのを、もちろん鉄道局の方はわかっていますけれども国民に知っていただきたいという意味で申し上げさせていただきました。

それから6ページで5番目のところですが、これはちょっとコメントさせていただくと、(2)の でいわば鉄道施設の保有等々、事業関係のシステムを変えていくということで、これは賛成なんですけれども、その際にネックは経営の問題だけではなくて、技術経営ですね、技術的な作業を継続的にやっていくということのほうが通常の営業活動や運行活動よりもはるかにクリティカルな状況にあるわけで、技術のほうの小委員会が出ている話ではありますけれども、技術を継承し技術経営をしてくためにどのような事業形態が望ましいのかというの、ここに何かちょっと入れていただくとよろしいかと思いました。

それから最後でございますけれども、7ページ、8ページでバリアフリーという位置づけの中でホーム上の安全問題が出てくるわけでありまして、これは重要な課題であるのでぜひ進めてほしいんですが、やはり進めるにしてもどういう場所から優先してやっていくべきなのかという、プライオリティーをつけざるを得ないということをやっぱり書くべきであるし、そしてその場合にもここに書いてあるようなホームドア・可動式ホーム柵に限られる話なのか、やっぱりないよりましという意味ではもっと人数の少ないところでも固定柵のほうがはるかに安全になりますよね、何もないよりは。固定柵というのも重要なチ

ヨイスであることは明らかであるし、そしてもう1つ言えば例えば車椅子は車両に乗るときは、駅員さんの介助をお願いして、板を渡して、渡していただいているわけですが、それじゃあ目の見えない人が危ないという状況にあるならば、何もこの施設だけに頼るのではなくて、手を引いて差し上げる人的介助サービスというようなことを国民的な運動にしようじゃないかというふうに大臣に言っていただくとか、こういったようなキャンペーンもあわせてやっていくようなことをやると、必ずしも施設が追いつかないところでも安全度は向上するのではないかと思いますので、何かちょっとありましたらと思いました。以上細かいところばかりで失礼いたしました。

【部会長】 ありがとうございます。そのほか、いかがでしょうか。

【委員(代理)】 社団法人日本民営鉄道協会の三澤と申します。この中間とりまとめにつきましては、非常に短期間によくまとめて頂いて大変敬服しているところであります。また、民営鉄道業界は日夜公共的使命を果たすべく、利用者あるいは沿線の方たちのために奮励努力しておりますが、そういった公共的な使命という観点から、国の鉄道行政に対する私どもの期待は大変大きいものがございまして、修文をお願いするわけではございませんが、そういった観点から幾つかお願いがございまして、1つは4ページ、5ページで長期安定的な資金の確保とございまして、非常に重点を入れて書いて頂いて大変感謝をしているところでございまして、ただこの長期安定的な資金、これは私どもと鉄道局の見解が異なっているわけではありませんが、交通政策審議会のほかの部会、これは海事分科会の国際海上輸送部会で政策金融に触れたときに、長期固定低利の安定的な資金の確保という表現を使っています。ぜひ同じような趣旨で今後行政のほうで対応して頂ければ、というお願いでございまして。

それから、地方民鉄に関しまして、まず私どもの地方民鉄会員各社、あるいは私ども自身がどんな努力をしてきたかということをお話をした上で、お願いがございまして、私ども地方民鉄会員会社の状況を見ますと、関連事業を営んだり資産の売却をしたり、また利用者とか地方公共団体に対する理解を求めるといった側面で、本当に涙ぐましい努力をしているわけでございまして、従業員の方も何というんですか、半農半鉄ということで非常に安い給料で働いている状況でもあります。これは自分たちが頑張らなければ地域社会が崩壊するという気概でやっている会社が非常に多いというふうには認識しております。また、私ども協会もこういった気概に応えて、会員の地方民鉄の皆さんとともに手を携えて歩んで行こうということで、地方民鉄の支援事業というのを平成16年から18年、今も継続

しておりますが今まで30事業を実施しております。これは1件100万円程度という貧者の一灯みたいなものですが、私どもは国や地方公共団体から補助金を頂いているわけではございませんので、会費として会員の皆さんから頂いた浄財の中で、経費を節約してそちらに回しているわけです。こうした事業の中には、例えば津軽鉄道が緊急保全整備事業の実施に県の理解がなかなか得られず補助金を確保するのに大変苦労されていたのですが、昨年3月津軽鉄道の今日と明日を考えるというシンポジウムーこれは私どもと一緒に津軽鉄道さんがしかけて、これを潮目にいわゆる緊急保全整備事業の補助金が確保できたと、そんなような効果も出てきている事業もございます。

また、森地先生が委員長をやっておられます公共交通利用推進等マネジメント協議会で今回えちぜん鉄道のプロジェクトをNEDOの補助事業に推薦して頂きました。これは私どもが地方民鉄にNEDOの補助事業の利用を働きかけて来たことが実ったなと思っております。また私ども民鉄協と農水省の所管で都市農村漁村交流活性化機構というのがございますが、そこの共同でグリーンツーリズム、これは大井川鉄道を利用したグリーンツーリズムのプロジェクトでございますが、これも補助採択されるように共同で提案いたしまして、農水省から採択を受けております。いろいろな意味で今後まちづくりとか、観光とかそういったことに対する連携を私どもは考えておりますが、やはり業界、我々だけの努力ではとても不十分だなという感じがしております。そういった観点から幾つかお願いなんです、1つはこれは技術委員会のテーマだろうと思いますが、ぜひ今後とも安全投資への助成の拡充をして頂きたいと思っております。

もう1つ、今までは近代化補助の中で再生計画事業を実施してきました。これについては利用者が増えていないじゃないかというようなお話もございますが、現に効果のあったものもございますので、ぜひこういった試みも継続して頂きたいと思っております。基本的な考え方の問題といたしまして、地方民鉄の再生、活性化という場合、よく富山ライトレールやえちぜん鉄道の例を出されます。これらについての関係者の努力には素晴らしいものがありますが、私ども会員会社の状況を見ますと、これは条件的に地方財政も恵まれた地域で、事業環境に恵まれているということでありまして、こういった例のようにうまくいっていないからダメじゃないかという考え方をとると、地方民鉄は殆ど残らないんじゃないかということになります。また利用者が増えていないとダメだということではなく、むしろ利用者が下げ止まっているからいいじゃないかとか、減り方が少なくなったからいいじゃないかとか、そういったやはり温かい目で地方民鉄を見て頂いて、今

後の制度の運用をして頂きたいということでございます。以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。そのほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。どうぞ。

【委員】 在来線の高速化ということが書かれていて、これは非常に必要性があると思いますけれども、同じ高速性でも最高速度を上げるという話といわゆる曲線速度を上げて表定速度を上げるとか、いろいろなフェーズがります。そこら辺をもう少し明確にしていた方がいい方がよろしんじゃないかと。そうでないと次世代型高速省エネ車両の導入では、どこら辺が技術開発のターゲットになるのか、わかりにくいと思いました。それと、資料1にいろいろ検討されたというリストが載っています。LRTの維持・整備、第3回のところには利用者の秩序、マナー、M&Aとかいうキーワードが載っていますが、中間とりまとめにはあまり触れられていないように見えたんですけども、これはどうなっているのかというのが質問でございます。

【部会長】 それではどうぞ。

【委員】 3点あります。皆様がお持ちの資料上でのページがわからないので、ちょっと申しわけないんですけども、1点は満足度調査のところでは利用者の満足度調査を定期的に行うシステムをつくるということが書かれていますけれども、もしできればぜひこの中に、いわゆる交通弱者というか、呼ばれている、特別 特別というかニーズを持つ人たちに対する調査の仕方についてもここで一緒にどこか別の場所で細かい議論をしたとしても、このシステムの中に含めていただけるといいかなと思いました。なぜかという、せっかく利用者満足度調査をして、その中に多分交通弱者と呼ばれる人たちの回答も含まれるはずだと思うんですけども、多数決というか、の理論で言ってしまうと多分そういう人たちの意見というのは埋もれてしまいがちだと思うんですね。なので、そういう人たちから聞いた意見をきちんと調査の結果に生かせるように、大きな母集団の中で小さな母集団の中の重要な答えを見落としてしまうということがないようなシステムをつくっていただけるといいかなと思いました。

それから次の1点が、バリアフリーの項目の中で実は前回もちょっと同じようなことを言っていて申しわけないんですけども、新しい機器類が導入されるときに、そのバリアフリー化を注力というか、考慮するという一文を加えていただけると大変うれしく思います。例えば乗車券を購入するための機器であるとか、自動改札機であるとか、それから情報提供ですね、例えば今とても構内放送の案内のシステムが充実していると思うんですけど

れども、これに電光掲示板が加わらないと耳の聞こえない人には全く使えない案内ですし、逆に電光掲示板だけだと見えない人にとっては全く意味のない表示になってしまいますので、そのあたりのことをせっかく多分今、新しい機器がいろいろと開発されていると思いますので、含めていただけるといいかなと思います。

それから済みません、第3点については先ほどどなたかも言ってくださったんですけども、バリアフリーというところでやはりその技術というか機器とかハード面だけを整えたのでは補いきれないところを、何とか人的にそれも駅員さんとか事業者サイドだけではなく、利用者サイドの助け合いというちょっと言葉が甘くなってしまうかもしれないんですけども、そういうようなものによっても高めていけるのではないかということも加えていただけるといいかと思いました。以上です。

【部会長】 ありがとうございます。それではちょっとたくさん出たんですが、事務局から考え方等のご説明をお願いいたします。

【鉄道企画室長】 貴重なご意見をどうもありがとうございました。まず、全体といたしまして、いただきましたご意見、この中間とりまとめの案をどう変えるか、あるいは今後の最終報告に向けた審議の中で、さらに検討課題として具体的なご検討を深めていただく。このいずれかの対応を必ずするというごことばをございまして、文章を変えるということにつきましては、部会長、委員長と相談しながら対応させていただくということをもまず基本的な考え方として、事務局として申し上げたいと思います。その上で、個別のお話でございませうけれども、まず、上下分離の関係で、鉄道はその1つのシステムとしてはじめてうまく機能しているということをお忘れずということなんです、これは今後また制度設計していく中で、この問題意識を反映させた形で検討をしていき、それについてこの部会あるいは小委員会の場で適宜ご報告してご意見を賜るといって進めさせていただきたいと思っております。

また、次の規制緩和が進む中で事業者間の利害調整に関する、強制力を持ったメカニズムにつきまして、これにつきましても今後の検討課題になるかと思っておりますが、1つ言えますのは都市鉄道の分野では利便増進事業という形でまさに都市鉄道の分野の事業者間の利害調整、これは大臣による査定という形で調整が行われるメカニズムが既にできておりますので、こういったことも参考になるかもしれないということをお申し上げさせていただきたいと思っております。

それから、次に委員からいただきました6点のうち、文章表現につきましては先ほど申



しましたとおり、部会長、委員長とご相談させていただきますが、満足度調査の関係で利用者に対する情報公開、他社がどうなっているかあるいは外国の事例、外国の事例まではわかりませんが、この満足度調査の制度設計、どういう調査スタイルにするかということをごこれから専門的に検討していく必要が出てきておりますけれども、その中でどういう形で情報公開をしていくか。例えば混雑度なんかにつきましては、毎年主要路線の混雑度を既に調査してホームページなんかで公表しておりますけれども、それをどう活用するかとか、こういった問題意識で対応していきたいと考えてございます。

それから、地方鉄道のカテゴリーにつきましては、ご指摘のとおりさまざまなものがあるということは、ご指摘のとおりだと思います。

それからバリアフリー化の関係でございますが、これにつきましては後ほどまたご説明を別途させていただきます。

それから、続いて委員からいただきましたお話につきましても、この表現の修正それから地方民鉄に対する支援、これにつきましても部会長、委員長とご相談して対応させていただきたいと思います。

さらに、続いて委員からいただきましたもののうちの2つ目の関係で、資料1の検討課題の中で触れられていない項目があるではないかというご指摘でございます。これはご指摘のとおりでございます。今回は20年度要求ということもにらみながら、行政として直ちに具体化に着手すべき施策ということに特化する形でまとめさせていただきまして、今後最終報告に向けてさらにご検討を深めていただくという項目については、触れていないものも多々ございます。そこにつきましてはご理解いただければと思います。

それから、委員からご指摘いただきました満足度調査における交通弱者という言い方がいいのかわかりませんが、こういう方々のニーズ、そういう対処の仕方もこのシステムに含めてほしいというお話ですが、これはまさに調査の具体的な内容を設計する段階でぜひ取り入れていこうと思います。これで参考にしておりますのはイギリスの満足度調査なんかではこういう体の不自由な方々への対応について、聞いている相手がそういうお立場にあるかどうかは別として、十分うまくサービスがなされているかと思いませんかというような質問項目もあるようでございまして、こういったものを参考にして日本でもそういうことが反映されるようにしていきたいと考えております。

それから、機器類のバリアフリー化、これにつきましてもこの中間とりまとめの扱いは先ほど申しましたとおりに直ちに具体化すべき施策ということではあれなんです、検討

課題として引き続き掘り下げていこうと思っております。また、ハード面のみならずソフト面でもというお話についても同じように掘り下げていこうと考えてございます。

【幹線鉄道課長】 幹線鉄道課長でございます。幹線鉄道の部分に関してちょっとコメントさせていただきたいと思っております。まず最初にいただいたご指摘でございますが、1点目は高速化を進めていくに当たって、安定輸送に留意すべきということでございますが、私どもこの文章の安全安定輸送に関しては当然全体として、留意するという点で、何らかの形で触れていくということを考えてみたいと思っております。それから2点目の高速化のボトルネックとなっている要因に関する調査に関連いたしまして、例えば国鉄末期につくって残っているトンネルであるとか、羽越の例を出してご指摘いただきましたが、このボトルネックの調査をするに当たっては、その解消策として既存ストックがどのように活用できるかということも含めて、可能な限りそういう視点も入れながら眺めながらやっていきたいと思っております。もちろん既存ストックの中でも先ほどの例も含めまして、活用するにはさらにいろいろな形があると思っておりますが、追加投資がいるとかいろいろ課題はあると思っておりますが、いずれにせよ幅広く調査勉強してみたいという姿勢でやっていきたいと思っております。

それから、次にご指摘いただいた車両の関係でございますが、高速化といった場合にご指摘のように最高速度を上げる、それから表定速度を上げる、いろいろな形があると思っております。私どもがここで言及しております高速化については、いろいろな方法をすべて含めて利用者にとってA点からB点に行く際にスピードアップが図られるということで資するものはすべて入れたいという観点でやっておりますので、先ほどご指摘にありましたどういふ形の技術かということも、特に決め打ちはしておりませんが、いずれにせよスピードアップ、利用者利便の向上に資するものは全体的にカバーして、探っていきたいと思っております。以上です。

【部会長】 よろしいでしょうか。

【技術企画課長】 技術企画課長でございます。委員のホームドアのご指摘でございますけれども、8ページのところで2つホームドアの記述がございまして、(1)のほうは現状と課題、(2)のほうは具体化施策と2つ書き分けておりますが、(2)のほうは施策として困難な部分を取り組んでいこうということでホームドア・可動柵というふうになんとか限定した書き方のほうがいいかなと思っておりますが、(1)のほうはむしろホーム上の安全対策全体を触れておりますので、委員のご指摘も踏まえてもう少し幅広

い形で表現をさせていただこうかと思えます。

【部会長】 よろしいですか。どうもありがとうございます。まだ次の議題もございませう。この中間とりまとめは直ちに具体化を図るべき点、多分予算要求等とも絡むことだろうと思えます。そんなことで、本日たくさんご意見をいただきましたので、事務局でご意見をいただいた委員の方々とも必要に応じて相談しながら、当部会としてある部分は中間とりまとめに反映させていただいて、ある部分は最終の提言に入れさせていただきたいと思えます。文章の詳細などは山内先生と私とでご相談をしてまとめさせていただきたいと思えますがよろしいでしょうか。よろしく願いいたします。

それでは、次、議事2でございます。「社会資本整備重点計画の記載ぶり」について、まず山内委員長からお願いいたします。

【ネットワーク・サービス小委員会委員長】 お手元の「社会資本整備重点計画の記載ぶり」(案) これは資料3をごらんいただきたいと思います。それで、これはご承知のように社会資本整備重点計画の中の鉄道部分についての記載ぶりということでありまして、ご承知のように社会資本整備重点計画のほうは鉄道以外に道路とか空港とか国土交通省が所管するすべての社会資本について、平成20年度から5年間の整備目標あるいは方針などを盛り込んで策定するということになっているわけでありまして、この計画について鉄道分野に関してどのような事項を盛り込むべきかということを経道部会として提言をしていくというようなものであります。ネットワーク・サービスの小委員会では第1回の会合で、事務局よりこのたたき台と申しますか、議論のもとを出していただいて、これにさらに追加すべき点等について3回小委員会を行いましたので、3回にわたって議論をしてまいりました。本日お示ししました案を鉄道部会の最終案とすべきという結論でここにご提示をさせていただいたわけでありまして、簡単にこれについても事務局からご説明願いたいと思えます。

【鉄道企画室長】 それでは、資料3でございますが、その1ページをお開きいただきますと、まず社会資本整備重点計画とは何かというところで今、委員長から簡単なお説明がありましたけれども、社会資本整備重点計画は以前は道路ですとか空港ですとか、こういった9本の事業分野別の計画に分かれたものを1本化した社会資本整備の基本方針を定める5カ年計画であるというものでございます。ちなみに鉄道は、以前は5カ年計画はつくられておりませんでした。社会資本としての重要性にかんがみて1本化が行われた際に新たに対象とされたという経緯がございます。現行の計画、これが初めての計画ですが、

平成15年の10月に閣議決定されておりまして、これが平成19年度までのものなものですから、平成20年度からの次の5カ年計画、次の5カ年の次期計画を策定する作業が現在進められつつあります。

次のページをお開きいただきまして2ページでございますが、今の社会資本整備重点計画というものは、どういう内容になっているかということをご紹介しておりますが、第1章で総論ということで社会資本整備に共通する基本原則、手続、整備手法、こういったものについて記載しております。これが第1章の総論というところです。それから第2章の分野横断別目標ということで、テーマを4つに分けてその4つのテーマのもとで、4分野のテーマのもとで横断的な目標を設定して、各個別事業の定量的な整備手法を記載するというようになっております。そして3つ目の第3章では、事業分野別の整備目標という、こういう1章、2章、3章の3部構成となっております。このうち2章の指標の部分と3章では、鉄道はほかの公共事業の社会資本整備事業と異なりまして定量的な内容は記載しないということにしております。このほかの事業との違いということにつきまして次のページでちょっとご説明してございますが、なぜ鉄道についてほかの社会資本整備と違う扱いをする必要があるかと申しますと、鉄道整備、大きく分けますと整備新幹線、それからもう1つ在来幹線鉄道あるいは都市鉄道等といったものがありますが、整備新幹線につきましては政府・与党申合せに基づいて国や自治体の負担で整備するというものになっている。それから在来幹線鉄道等につきましては、整備を行うかどうかというものが整備された後に運営する民間事業者ですとか公営企業、こういった事業者が収支採算性を踏まえて経営判断で決定すると。こういう特殊性があります。したがって、そういった事情を踏まえますと、これは定量的な目標を国として示すことは適切ではないということで、整備方針などは定性的に記載すると。また事業に関する定量的な目標は設定しないという扱いになっているところでございます。

そして4ページは今の10年計画における記載内容をご紹介しておりますが、5ページをおめくりいただきますと、今回の次期計画におきましても、鉄道に関しましてもこれまでの整備方針を継承しながら引き続き利用者と社会のニーズにこたえた鉄道整備を推進していくという方針を明記する必要があるという考え方に基きまして、記載事項についてご議論いただきました。ちなみに、このほかの分野も含めた社会資本整備重点計画の計画の大枠につきましては、計画部会、基本問題小委員会というところで議論が行われていまして、ここでは今の計画と同じように、第1に暮らし、第2に安全、第3に環境、第4に

活力、これは一部合体するかどうかという議論があるようではありますが、基本的にはこの4つについて引き続き重点的に取り組むべきと。これらを重点的に取り組むべき政策分野として位置づける見通しになっているということ。また、この4分野4つのテーマのもとでの記載項目ですとか重点目標も概ね現行計画に記載されているものを踏襲するという見通しとなっております。これを踏まえまして、鉄道の次期計画における記載内容につきましては、この案としてお示ししておりますものをご議論いただき、こういう形になっておりますが、のところにありますとおり、ネットワーク・サービス小委員会でご議論をいただきまして、鉄道整備の中での重要性を踏まえて次期計画では今の計画とは違って追加的にさらにこういうところで盛り込もうというのが、この青字で示してございます。

1つ1つ申しますと、まず暮らしという分野ではバリアフリー化という記載項目のもとで重点目標、これは全体の関係で決まってくるものですが、少子高齢化社会に対応したバリアフリー社会の形成という重点目標のもとで、具体策として引き続き新バリアフリー法の基本方針にのっとり、鉄道のバリアフリー化を推進するということを従前どおり定めようというのが、1つの内容でございます。

それから安全という分野におきましては、踏切道あるいは鉄道交通にかかる安全対策ということで、重点目標、安全対策の推進という重点目標のもとで3点、以前は鉄道交通に関する安全対策を実施する。それから踏切道の改良を促進するという2つがありましたが、これに加えまして今回からは鉄道施設の耐震化を促進するというものも明記しようということで、ご議論いただきましてつけ加えているところでございます。

それから活力の分野でございますが、これにつきましては重点目標である国際競争力強化のための交通サービスの向上というところで、1つが従前の計画どおり国際空港から都心までのアクセスを30分台とするため、空港アクセス鉄道の整備を推進するという具体策を挙げておりましたが、これに追加して東アジアとの物流ネットワークの充実に資する貨物鉄道の整備を推進するという事業を追加してございます。

それから次の重点目標、2つ目の重点目標である地域活力の向上のための交通サービスの向上というところでは、広域ブロックからの交流促進、効率化を図るため幹線鉄道の整備を推進する。これが現在の計画に盛り込まれている事項ですが、これに加えまして1つには地域の社会経済活動を支える地方鉄道の活性化及び駅の改良を推進するという点。それからもう1つ、地方都市を支える公共交通としてのLRT整備を推進する。これらも小委員会でのご議論を踏まえてこのような表現で載せようということでご議論いただいたと

ころでございます。それから3つ目の重点目標、都市の快適性、利便性の向上というところにおきましては都市鉄道の分野でございますけれども、都市鉄道ネットワークの充実を図り利用者利便を増進するため、都市鉄道、L R Tの整備及び駅の機能の高度化、これは地方鉄道とは違った形で駅についてはまた大事なので表現をあえて変えておりますけれども、駅の機能の高度化を推進するという事業内容を追加してございます。

また、環境という分野におきましては、これは現行計画と同様にモーダルシフト、貨物鉄道をはじめモーダルシフトなど全省的な取り組みとして記載する方向で調整中という部分になっておりまして、以上がこの社会資本整備重点計画にける鉄道の記載ぶり（案）に関するご説明でございます。

【部会長】 ありがとうございます。それではご質問、ご意見ありましたらどうぞ。

【委員】 ネットワークのほうの小委員会にずっと出ていたんですけれども、資料の5ページに、東アジアとの物流ネットワークとありますが、これはどうして東アジアになったんだか思い出せないんです。小委員会でこういうものに関するデータが出て議論した記憶がないものですから、ここが国際物流じゃなくて東アジアというふうにあえて強調した背景を教えてくださいと思います。

【部会長】 お願いします。

【鉄道企画室長】 失礼しました。これは現在それから将来にかけて実施中の事業を想定して、もともとの案でこういうような形でお示ししておりまして、それ以上特別な説明をしていなかったという経緯がございますので、反省も込めましてご説明をさせていただきますと、貨物鉄道の分野で首都圏あるいは近畿圏からのアジア方面への物流を鉄道輸送にどんどんモーダルシフトさせていこうという構想のもとで、現在昨年度まで山陽線、それから現在福岡 - 北九州間で、鉄道貨物のための輸送力増強のための施設整備というものを進めております。これが首都圏方面とアジアの間で飛行機よりは安くかつ船で全部行くよりは速くというコンセプトでモーダルシフトを進めていこうという、そういうコンセプトの事業でございまして、これは政府全体のアジアゲートウェイ構想の中でも位置づけられている事業です。そういった背景がございまして、この路線、この施設整備が基本的にはアジアとの物流の鉄道へのシフトということ、もちろん一部でございましてけれども、鉄道へのシフトということ、これをねらっている関係で、この東アジアとの物流ネットワークの充実という言葉を使わせていただいている経緯でございまして、すみません、そこは小委員会の場ではちょっとご説明不足でした。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 大変細かなことで恐縮なんですけど、5ページ目の真ん中の安全具体策、踏切道の改良を促進するとありますが、大変結構なんですけど、その前にカーナビにちゃんと踏切を入れるように、自工会に申し入れたらいかがかと思うんですけども、2年前にモーターショーの折に各社のカーナビを調べましたら、半分ぐらいのカーナビにはちゃんと踏切が入っているんですけど、あとの半分はあまりはっきりしないんですね。せめて踏切を入れて、その前にウォーニングを出すとかそのくらいのことはやってほしい。自動車屋はそんなこと気がつかないんですよ。手間がそんなにかかるはずはないんで、ぜひとも申し入れをされたらいかがかと思います。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 先ほどもお話が出ましたバリアフリーということについて一言だけ意見を申し上げさせてください。バリアフリーをこの様な政策の場で議論するとき、是非技術的合理性の観点がとても大事だということをはっきりうたってほしいと思うんです。これは、バリアフリーに対する対策を削減しろということをしているのではなく、実効ある施策を限られたりソースの中で行うために、技術的合理性の観点が重要だということをも文化することがやはり大切だと思っています。たとえば、高齢者、身体障害者というあいまいな言い方にするのではなく、私はバリアフリーという曖昧な言い方では有効な支援ができないと考えていますので個人的にはいつも移動制約者支援という言い方をしますが、その移動制約で何が具体的に問題なのかということをはっきりと具体的に、技術で補えるのは何かをきめ細かに議論して、たとえば手足の機能に問題のある方には何らかのアクチュエータによる支援を、言葉の互換性のない方、外国人ですね、にはどうするか、それから視覚や聴覚に問題がある方にはセンサや情報システムでどのような対応ができるのか、あるいは判断力に問題のある方、これには機械だけでは対応が難しいかもしれませんね、さらに一時的に重負荷になっている方、たとえば妊婦や乳母車を引いている小さいこのお母さんたち、あるいは非常に重い荷物を持っている旅客もそうでしょう。このように、具体的に移動制約の原因を分類していった時に、どれに重点的に対応すればいいのかという判断も含め、合理的な対応が決まると思うんです。それから、移動制約者支援は、現実論としてあくまでもベストエフォートのシステムなんだという視点も明示的に意識する必要があると思います。ベストエフォート、つまりここに書いてある社会資本整備だとか設備により事業者側で完璧には対応できないものは、今みたいにまじめな分類をしていけば明確に残

ってきますので、それについては先ほど委員がおっしゃったように、例えば乗客相互の支援だとか、あるいは事業者側の職員がそこに出て行くということも含めてはじめてカバーできるということで、社会教育や業務マニュアルなどのソフトの部分も社会資本整備の中にきちんと位置づける必要がある。漠然とした理想を追って単なる美談で終わり、実質的に有効な支援が何もできなかったというのがいちばん悪いと思いますので、具体的にどこどこに優先的に手を打つのが合理的でしかも経済的なんだという議論を避けることはできないと思うんです。ですから、経済性とか効率、あるいは技術的合理性という視点を明確にうたうべきではないかと強く思います。

もう1点それに関して付け加えますと、この支援という課題と、次に掲げてある安全というのは根本的に性格が異なると思います。安全は大多数の乗客の安全を確保しなければならないという、ビジネスとしての鉄道本来の使命ですので、これはベストエフォートという考え方ではいけないんです。もちろんコンマ何パーセントという取りこぼしは現実にあるかもしれないが、コストが高くて二重、三重に組まなければいけない。しかし、この移動制約者支援に関しては、ある程度これまで述べた技術的合理性、経済性をもって重点づけして、7、8割までカバーできれば、今よりもずっと使いやすいものが必ずできるはずなので、ハードルを低くして早期の推進を図る意味で、そういう視点を明確に出すべきではないかということをお私に思います。

【部会長】 ありがとうございます。実は私がこの社会資本整備重点計画の委員会にも入っておりますので、ちょっと説明させていただきますと、事務局からご説明がありましたように、委員のおっしゃった話、今、委員からご指摘のような話はむしろ鉄道部会の報告書の中に入れていくもので、こちら側は全体をまとめてなるべく国民にわかりやすいように指標を並べたもので、これで全部網羅することはできませんので、その辺ご理解をよろしくお願いしたいと思います。そのほかいかがでしょう。

【総務課長】 私は今総務課長をやっておりますが、このポストの前は総合政策局の課長をやっておりまして、そこで新バリアフリー法の担当課長をやっておりました。その立場でお答え申し上げますが、今の委員のご意見でございますが、新バリアフリー法は基本的にいわゆるユニバーサルデザインという考え方に基づいて、特に私どもの交通関係の移動の制約をなくしていこうという考え方でつくられています。その中で、まず対象者につきましては、従来のバリアフリー法がいわゆる身体障害者の方と高齢者等だったんですけども、障害者の方は広く対象を拡大いたしました。したがって、例えば知的障害者



の方であっても、移動制約という観点から何ができるかということを考えていこうというアプローチをしております。

それからもう1点、いわゆるスパイラルアップという考え方を実は採用しておりまして、いろいろな方のご意見を伺いながら少しでもよくしていく努力を継続していこうというような考え方を法案の中に、ちょっと正しい文章を覚えておりませんが、そういった考え方を法律の中に明記いたしました。そういったような取り組みの姿勢ということで、関係者がスパイラルアップで取り組んでいくということにいたします。

それからもう1点、先ほど来、委員からもご意見がございましたけれども、いわゆる心のバリアフリー、もちろんこれは鉄道の職員のみならず利用者を含めまして、バリアフリーに対して一般人が前向きに取り組んでいくといったような教育などもしっかり進めていかなきゃならんといったようなことについても書かれております。ただ、書いてありますけれどそれが直ちにうまくいくかということは、ちょっと別問題でございまして、いろいろな努力を重ねながら今ご指摘のありました技術上の問題、あるいは経済的問題などを踏まえながら、できるだけよくしていくという努力、それを続けていきたいというような基本的なポジションでこの法律が実はできております。そういったところにもその精神があらわれているのではないかと思います。以上でございます。

【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。

【委員】 一言だけ。まずバリアフリーの問題とかユニバーサルデザインの問題を考えると、もちろん経済性を考えていくことはとても大切だと思います。そうしなければ現実上何もできないということになってしまいますので、ただ一言申し上げたいのは、先ほど安全の問題には取りこぼしがあまりあってはならないというお話がありましたけれども、バリアフリーというかユニバーサルデザイン、なぜそれをしているかというと基本的に移動制約者の安全を確保することが第一の目的だと思いますので、そのあたりはぜひ安全性を確保しなければならない人の中に移動制約者も含まれているのだということを共通理解として持っていただきたいと思います。以上です。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 このネットワーク・サービス小委員会も含めて、この委員会で主に議論されているのが、人の輸送という観点からの議論ですが、一部貨物鉄道とか物流輸送について触れられていますけれども、その物流輸送に対してのネットワーク・サービスというの、かなり重要であると思います。それがこの委員会で議論されるのかあるいはまた別の委員

会が立てられるのでしょうか。例えば今お配りいただいた資料の3の3ページの在来幹線鉄道、都市鉄道等というところで、「整備を行うかどうかは、整備後の運営を行う民間事業者・公営企業が収支採算性を踏まえた経営判断により決定」と書かれていますが、おそらくこれは国が物流輸送を鉄道のほうへ誘導するかどうかによってこの辺の判断に影響が出てくるのではないかと思います。以上です。

【部会長】 いかがでしょうか。東アジアのほうはさっき書いてあったわけです。

【鉄道企画室長】 貨物鉄道の問題につきましては、この社会資本整備重点計画というよりも鉄道部会の場におきまして、先ほどの中間とりまとめの一番最後のところにちょっと触れておりましたけれども、貨物鉄道固有の問題につきましてはご議論いただくということでございますので、今後また最終報告に向けて課題等を選び出してご議論いただくということで対応していきたいと考えております。

【部会長】 よろしいでしょうか。それではありがとうございます。先ほど申し上げたような位置づけですので、ご了解いただけましたら「社会資本整備重点計画の記載ぶり」については鉄道部会として原案でご了承いただきたいと思いますがいかがでしょうか。よろしいでしょうか。ありがとうございます。それでは鉄道部会として了承されました。これについては社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会に事務局を通じて提出し、最終的な次期社会資本整備重点計画に適切に反映してもらうことにしたいと思っております。よろしく願いいたします。

次に議事3「技術・安全小委員会の審議状況」に移りたいと思っております。これにつきましては私が委員長を務めております。概略のご説明をして、あとは事務局から追加のご説明をお願いしたいと思います。技術・安全小委員会においては4月27日、6月8日の2回の審議を行いました。今後さらに高まる鉄道が果たすべき社会的役割の達成に向けて、もっと安心で安全でもっと快適で安定な輸送サービスを実現するための技術と体制の構築を図ることをねらいに検討を進めることとしております。検討に当たっては安全に対する国民の信頼の回復、あるいは厳しい経営状況の中での技術力の確保、国、都市、地域の活力を支えるための鉄道の活性化、あるいは地球環境問題への対応といった諸課題を勘案して、4つのワーキンググループを設置することいたしました。具体的には安全・安定輸送それから2番目が技術企画、3番目が技術開発、4番目が海外展開・国際貢献、この4つでございます。検討の全体像と4つのワーキンググループ、その検討内容については事務局から説明をお願いいたします。

【技術企画課長】 それでは資料の番号をふってごさいませんが、資料の4に基づきまして簡単にご説明させていただきます。今、森地小委員長のほうからご説明いただきました。1ページ目にその全体のコンセプトを書いてごさいます。重複を避けますために2枚目の個別のワーキングのテーマのところに移らせていただきたいと思いますけれども、1つは相次ぐ事故で非常にその信頼を失っている安全・安定輸送について、現状をもっと改善できないだろうかということで、より安全な輸送を確保するためにどうしたらいいかということを中心に1つのワーキングを立てたいと思っております。それから、もう1つは非常に経営が厳しい、あるいは技術の継承が難しいという環境の中で、これまでは個々の鉄道事業者ごとに技術力を確保するというやり方でやってまいりましたけれども、もう少し鉄道界全体で技術力を確保、向上させることはできないだろうかというテーマでもう1つのワーキングを考えております。それから少し長期を見渡した技術開発ともう1つは地球環境全体から見て、もう少し日本のCO<sub>2</sub>排出に貢献度の高い日本の鉄道システムを海外に展開できないだろうか、こういう4つのワーキングを設けまして、これらから検討したいと思っております。それで結論の出たものから順次施策に展開したいということでごさいます。

3ページ以降にそれぞれのワーキング1件1葉で整理をさせていただいておりますけれども安全・安定輸送ワーキング、これは具体的な方策を検討するワーキングという副題をつけてごさいますけれども、ややチャレンジングな目標ではごさいますけれども、乗客の死亡者ゼロ、次の概ね15年での運転事故件数3割削減といったような目標を達成するためには、どういう努力をしたらいいだろうということを1つのメインのテーマといたしまして、それに加えてこれまでとってまいりましたインシデントあるいは輸送障害、その他のリスク情報を一体どういうふうに分析して安全につなげたらいいか。あるいは私どもの安全規制体制、規制の方法等をどういうふうに改善していったらいいか。こういうことをテーマに検討したいというものでごさいます。それから2つ目の技術企画ワーキングというのはサブテーマとしましては、経営体質強化にも資する技術の高度化方策を検討するワーキングというような副題をつけてごさいます。路線の実態に則して、1つは今性能規定化された技術基準を高いレベルの鉄道とそうでない鉄道と、もっと性能規定化したメリットを生かしながら安全のレベルを上げる方法はないか。あるいはコストダウンをしながら安全のレベルを上げていく方法。それから鉄道事業者自身が保持すべき技術というものを明確化した上で鉄道界全体でどういう技術者の教育あるいは技術の継承をしていった

らいいか、アウトソーシングの問題も含めた検討をしたい。こういうようなことを考えておるところでございます。

それから3つ目の技術開発のワーキングでございますけれども、鉄道の未来を切り開く技術開発のあり方を検討するワーキングという副題をつけてございます。いま一度社会的に鉄道が要請される将来の姿というのをもう一度ここで整理をしてみようと。その上で技術開発課題をもう一度きちんととらえ直してみようということで、その上でその開発の課題に対する解決策の検討、あるいはこういった機関がどういう研究をして役割分担をして、技術開発を進めていったらいいか、そういった組織体制も含めた検討をしたいと思っております。

それから最後の海外展開・国際貢献ワーキング、これは地球環境改善、国内産業強化のための海外展開戦略を検討するワーキングという副題をつけてございますけれども、もう一度海外展開の意義それから海外市場の動向、こういったものを整理した上で、ODAとしてあるいはシステムの輸出としてどういう体制でどういう事柄を重点的にやっていったらいいかということを検討したいと考えております。以上で説明を終わらせていただきます。

【部会長】 どうもありがとうございます。それでは、ただいまの説明について、ご意見ご質問をお願いいたします。

【委員】 すみません。私はこっこの小委員会に入っているんでコメントするのは、小委員会そのものというよりはその外側との関連性という意味でコメントさせていただこうと思うんですが、特にこの技術企画というところの話題なんですけれども、ここに上の一番ですよね、「運行頻度等に応じた性能規定化」という性能規定という言葉が出てきますよね。それからその次に2つ目の枠で「足腰の強い高度な技術と体制の構築」とこうあって、これは私は非常に重要だと思っております。特に2つの面でフォローアップをお願いできないかなというか、緊急の課題だと思うんですけれども1つは性能規定化がスタートは10年くらい前ですかね、着々とある種やったんだけど、その性能規定化というもののフォローアップを少しやると。それは1点はその規定化がどのように適用されているのかということですが、もう1つは性能規定化によって新しい技術がどれだけ前に進んだのかというこういう面ですよね。ただもう1つ重要なフォローアップをお願いしたいのは、昨年行われた安全にかかわる事業者の中の体制の充実というか改良ということが行われて、安全にかかわる統括責任者のような正式な名前は忘れましたが置いて、それがどのよう

に運用されておるのかと。どういうキャリアパスのような体制になっているのかと。ほんとうに安全上のことを統括する人が、金銭概念を超えたストップをかけたたりできるのかというところのフォローアップをぜひやっていただきたいなという、これが1つです。

それからもう1つは、この特に「足腰の強い、一層高度な技術と体制の構築」という意味は、狭い意味での技術の中での体制とそれからルールを決めることはもちろんなんですけれども、それだけではなくて事業の体制ですよ、1種事業、2種事業ああいうたぐいをもうちょっと違う形にする必要があるのかなのか。その読みかえによってもっといいものになるのかどうかという経営のほうの体制とも大いに議論が必要なところであります。ここはその部分に限ってでいいんですけれども、ぜひ技術畑のほうの議論と事務畑のほうの議論とを、ぜひ共同でやっていただけるようお願いできないかなと思う次第です。以上です。

【部会長】 ありがとうございます。そのほかいかがでしょうか。どうぞ。

【委員】 最後の海外展開・国際貢献ワーキングのことなんですけれども、海外展開・国際貢献する意義とか一通り戦略まで書かれているんですが、国際社会はこういうものに対してどう見ているのでしょうか。我々にはこういう技術があるからこういう目的のため出たいと思っても、出てこられるアジア諸国から見て、日本がこういう形で出てくることに対してどう思うのか。そういう角度からの検討も、ここに入っていたほうがよろしいような気がします。

【部会長】 ほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。それでは事務局からお願いします。

【技術企画課長】 それではさっきの委員のご指摘からでございますけれども、性能規定化の検証はご指摘いただいたような、導入してどうだったかということは、実際にはその性能規定化を受けて各事業者がつくった自主基準が、ほとんどどの会社も皆変わっていないじゃないかという議論もあって、きちっとどういう効果をもたらして、どういうことをしないといい効果が出てこないのかというところをきちんと議論をさせていただきたいと思います。

それから事業形態につきましては、この「足腰の強い」の2番目にアウトソーシングのあり方というのをあえて書いてございますけれども、むしろこれまでは鉄道事業者という1つの固まりの中で技術を閉じて考えていたものを、アウトソーシング先を含めて1つの鉄道事業というふうに、事業体というふうにとらえなおしたらどうかという意味を込めて

ございます。技術のキャリアパスもどういう企業形態をとるとキャリアパスがうまく完結して、いい技術が継承できるんだというあたりを、事業者とアウトソーシング先あるいは研究機関とかいろいろなものを組み合わせた中でどういう形で鉄道界全体でキャリアパスをつくっていったらいいかという議論をきちんとさせていただきたいと思っております。

それから、委員のご指摘がございました海外の議論につきまして、小委員会の中でも少し議論がございましたけれども、むしろ海外のコンサルタントからきちっとヒアリングをしたらどうかとか、海外から日本の技術がどう見られているのかということが逆に言えばマーケティングリサーチとしても重要になるかと思えます。受け入れる側がどういう意向かということも少し難しい課題ではあると思えますけれども、努力をしたいと思えます。

【部会長】 ありがとうございます。ちょっと敷衍していいますと、今の海外の鉄道にはものすごい勢いで支援が出ており、日本は結構評価が高いです。他の国や国際機関がみんなヘジテートしている中で日本が貢献しています。車両だけが外国が強いという社会だったんですが、問題はこの数年間に鉄道事業で建設時にものすごく甚大な事故を起こしている。こういうことをどういうふうに考えておくかというのは、どうも鉄道部会よりも建設そのものの建設業の技術力のあり方とかかわるんですが、委員がおっしゃったように全体がシステムですから、こういうことも大変気がかりではございます。これをどこでどういうふうに議論するかというのはまたお考えいただければと思います。よろしいでしょうか。それでは一応ここで一通り議論が終了いたしました。5時までですのでちょうど時間でございます。最後に平田鉄道局長より一言ご発言をお願いいたします。

【鉄道局長】 鉄道局長の平田でございます。4月の上旬に委員の先生方にお集まりいただきまして、鉄道部会を2回を開いていただきました。それから部会のもとにネットワーク・サービス小委員会、それから技術・安全小委員会をつくっていただき、ネットワーク・サービス小委員会は3回、それから技術・安全小委員会2回という形でこの3カ月、2カ月半の間で精力的な議論をしていただきましたことを厚く御礼申し上げたいと思えます。それで本日このような形で先ほど来、委員の先生方からいろいろなご意見を賜りましたが、とりあえずの中間とりまとめというような形で、おまとめいただきましたことに対しまして厚く御礼を申し上げたいと思えます。私、4月の上旬に申し上げましたが、地球環境問題、それから少子高齢化、地域経済が疲弊している中、鉄道を取り巻く環境というのは非常に激動期にあるのではないかと。その中で、10年前の鉄道部会の答申、技術関係においては答申が運技審のときの答申ということで、かなりバージョンアップをした形で

2010年代の次世代の鉄道をどういう形で我々の世代から継承し、伝承していくのかという観点からだった場合の問題点を洗いざらい先生方に洗っていただいて、タブーのないような形での議論を進めていきたいと思ってまいりました。

本日こういうような形で技術・安全小委員会のほうからは2回にわたる議論のご報告という形になりましたが、ネットワーク・サービスという形で今後どういう形の方向性を見出していったらいいのかというおおよその大枠をつくっていただきまして、ほんとうにありがとうございます。

ここで記載でさせていただきますように、幹線鉄道のあり方、それから都市鉄道におけるあり方、それから地方鉄道の地域、地方自治体、公共団体との連携、さらに国との役割分担、鉄道事業者の皆さん方がそこにどういうような形で加わりながら役割分担を図っていき、なおかつ鉄道行政の枠だけではないまちづくり、社会福祉いろいろな観点からの要素をとりまぜながら今後検討を進めていかなければいけないか、さらにはバリアフリーにおきましては、今後の平成22年度の目標に向かって進めていくそのバリアフリーの施策と同時にホーム柵・ホームドアの話というような今後の世代をも見通したような形での対応を引き続き秋までに精力的にまたご検討いただきたいと思っております。

いずれにいたしましても、この中間とりまとめにまとめていただいた基本精神は、私なりにどういうところにあったのかということを考えてみますと、鉄道を安定輸送を確保しながら次世代にいかとうまく継承していくのか、伝承していくのか。そのときの国の役割、地域の役割、鉄道事業者の皆さん方の役割をどういう形で明確にしながら、何とか鉄道を守っていかなきゃいけないと。こういうようなところが基本的なベースとなっておまとめいただいたというふうに私なりに認識しております。とりあえず中間とりまとめをいただきましたので、平成20年度の私どもの概算要求を目指して具体化をさせていただきたいと思っております。制度改正をしなければいけないところにつきましては、冒頭申し上げましたようにタブーなくどんどん法律改正も含めて考えさせていただこうと思っております。秋場に向けてまたさらなる深度化を先生方に図っていただきたいと考えておりますので、どうぞよろしく願いを申し上げまして私のごあいさつとさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

【部会長】 どうもありがとうございました。それでは最後に事務局から連絡事項等あればお願いいたします。

【瓦林鉄道企画室長】 本日は大変有益なご議論をいただきまして、まことにありがと

うございました。引き続き秋の最終取りまとめに向けまして、ご審議をいただく予定としておりますが、次回以降の日程につきましてはまた今後調整をさせていただきます、改めてご連絡させていただきたいと思っております。本日はこれにて閉会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