

第8回 交通政策審議会 陸上交通分科会 鉄道部会

平成23年8月10日

【磯野企画室長】 定刻が過ぎ、皆様おそろいでございますので、第8回交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会を開催させていただきます。委員の皆様におかれましては、お忙しいところお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

私は、鉄道局企画室長をしております磯野でございます。後ほど部会長に議事をお願いするまでの間、進行を務めさせていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

開会に当たりまして、鉄道局長の久保より一言ごあいさつを申し上げます。

【久保局長】 鉄道局長をしております久保と申します。よろしくお願いいたします。

先生方におかれましては、お忙しい中、かつ外は大変暑うございますが、お暑い中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

この鉄道部会は当初、3月23日に開催の予定でございましたが、3月11日の大震災により、期日が今日まで延びてしまった次第でございます。もともとこの鉄道部会においては、鉄道を含む社会資本整備の重点計画について、抜本的に見直しを行うということで、昨年7月、大臣から社会資本整備審議会と交通政策審議会に付議されまして、現在その審議会のもとに置かれています計画部会で、抜本的見直しの審議が進められております。本年中には新たな社会資本整備重点計画が策定される予定になっています。

この鉄道部会におきましては、その社会資本整備重点計画の見直しに際しまして、鉄道関係の分野から意見、議論をまとめていただいて、そちらの審議会の方に反映していただき、重点計画の見直しの議論に最終的に反映していただければと、このような次第でございます。3月11日の震災の後、鉄道についてもその役割や位置づけについて、色々な議論が起きましたし、また今もあります。また、鉄道の整備のあり方についても様々な分野で、議論が今も続いております。

委員の先生方におかれましては、そのような状況の中でご意見を賜りますとともに、よろしくご指導いただきますようお願い申し上げます。誠に簡単でございますけれども、スタートのごあいさつとさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【磯野企画室長】 続きまして、事務局から委員の異動につきましてご紹介をさせていただきます。

本日より、新たに2名の先生に臨時委員にご就任していただいております。私の方よりご紹介させていただきます。

芝浦工業大学工学部教授、岩倉委員でございます。

【岩倉臨時委員】 岩倉でございます。よろしくお願いいたします。

【磯野企画室長】 東京海洋大学海洋工学部教授、兵藤委員でございます。

【兵藤臨時委員】 兵藤です。よろしくお願いいたします。

【磯野企画室長】 続きまして、鉄道部会、家田部会長からごあいさつをいただきたいと存じます。

【家田部会長】 皆さん、どうも今日はご苦勞様でございます。家田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

今、局長からお話がありましたように、直接的なタスクとしては、社会資本の重点計画の中に色々な政策ファクターがあるのですが、その中の鉄道に関係するようところで、どのようなインプットを入れ込むか、これについて昨今の状況なり、将来の見通しなりを踏まえながら、ご議論いただいたものを反映する、これが直接のミッションでございます。

とはいうものの、この鉄道部会としてこうやって開くのも、そう年中やることではございませんので、それに関連したようなことで、鉄道の施策でこれから気をつけなければならないことであるとか、勉強すべきことなどについてもどんどんご発言いただいて、それが必ずしも重点計画ではございませんけれども、違うところに反映できるような、そのような幅広い議論をお願いしたいと思っております。

先ほどもお話がありましたように、3月に予定していたのですが、地震の関係で延び、その後色々なすごいことも起こっておりまして、1つは中国での高速鉄道の信じがたいような事故が起こると。日本とは状況が違いますけれども、それでも他山の石として、よくよく勉強しておかなければならないところでもあるかもしれないし、一方で、5月でございましたけれども、中央新幹線の答申を出すことができて、ある種一歩踏み出すことができた。これも地震を踏まえたものでございますけれども、そのようなエポックもございません。

一方で震災のときには、決してこの首都圏が直撃されたわけではないのだけれども、一気に自宅に帰れなくなってしまって、大変多くの方が夜遅くまで歩いて帰るという状況になったりしました。それから突然計画停電といって電車が止まるという、すごいことが起こってしまった。僕も今も覚えていますけれど、局長も作業服を来て、部屋に泊まり込み

になられて、この信じがたい事態を何とか打開するという事で、汗水流して何とか数日か1週間以内ぐらいには随分まともな状況に、努力の結果回復していただきましたけれども、それでもあのぐらいの事態であっても、このぐらいの事になってしまう。

東京の大都市の鉄道というのはある意味、非常に脆弱なものであるということも痛感した次第でございます。首都直下地震もいずれ覚悟しなければならないことであるし、東海地震もありますし、そのようなときに備えて、世界最大、最強と言えるような首都圏の鉄道がどのようなものであるのか、再認識しなければならないだろうし、またどのような手を打つべきかということも考えなければならない、このようなことも痛感させられました。

決して地震のことだけ踏まえる必要はないのですが、一方で電力がないから電車本数を減らしているのだけれども、ものすごく混むようになってきたりとか、電車内も暑くなったり、でも暑いぐらい我慢しなければならないという、忍耐力が強くなった面もありますけれど、サービスの方も考えなければならないこともある。JRの民営化からもう随分経ちましたけれども、例えば東京駅の丸の内北口や中央口、ここは日本の顔と言ってもいいような電車の駅ですけれども、そこには東海道新幹線の次は何時に出るという表示はない。会社が違うから。JRの民営化のときにはそのようなご迷惑をかけないという前提でスタートしたのだけれども、やはり会社を超えたサービスについては、考え直さなければならないところはまだまだある。

一例に過ぎないのですが、色々な面からご議論いただいて、どんどん意見を言っていたら、重点計画に取り込むべきものは取り込み、違う政策に取り込むべきものは取り込み、もっと勉強すべきとご指摘いただくようなものは、できれば勉強課題としてどこかで勉強できるようにするというようなことを、幅広くぜひご議論賜りたいと思う次第でございます。少し多くしゃべり過ぎましたけれども、このような心構えで司会業をやらせていただきたいと思いますので、ぜひ皆さんは、司会業ではない方でよろしくお願ひしたいと思います。それでは、着席させていただきます。

【磯野企画室長】 部会長、どうもありがとうございました。

それでは事務局から、定足数についてのご報告をさせていただきます。本日は、委員、それから関係する臨時委員13名のうち、10名の出席をいただいております。交通政策審議会令第8条第3項に規定する定足数を充足しておりますことを、ここにご報告申し上げます。

お手元には、議事次第、それから配席図、委員名簿、資料1、2、3を配付してござい

す。もし不足しているものがございましたら、事務局まで挙手によりお伝えください。

なお、本日の配付資料及び議事要旨につきましては、会議終了後に公開させていただきます。また、議事録につきましては、委員の皆様にあらかじめご確認をいただいた上、後日公開させていただきます。あらかじめご了承ください。

それでは、以降の進行につきましては、家田部会長にお願いしたいと存じます。部会長、よろしくお願い申し上げます。

【家田部会長】 はい、それでは、お手元の資料の、1枚めくっていただいたところに次第がございますけれども、この順でご相談するということにしたいと思います。

それでは議事（1）とそれから（2）につきまして、まとめてご説明いただいて、まとめて質疑、議論という流れにしたいと思いますので、まずはこの2つについて、事務局よりご説明をお願いしたいと存じます。よろしくお願いいたします。

【磯野企画室長】 それではお手元の資料1をお開きください。

1枚おめくりいただきまして、2ページでございますけれども、当部会から2008年6月に、「環境新時代を切り拓く、鉄道の未来像」という提言をいただきました。これにつきましての進捗状況のご報告を簡単にさせていただきます。

まず4ページ目をごらんいただきますと、鉄道輸送の概況でございますが、近年の鉄道輸送の総数は頭打ちになっております。三大都市圏でも同様の傾向にございまして、三大都市圏以外では緩やかに減少しています。20年度の数字が三大都市圏、地方圏でちょっと入手できておりませんが、そのような状況になっております。

それから貨物鉄道輸送の状況でございますけれども、輸送別のシェアとしましては、鉄道は約4%。それから年々の状況でございますが、2008年のリーマン・ショック以降の影響を受けまして、21年、22年度は減少傾向にございます。

それから6ページ目をごらんいただきますと、鉄道関係の予算の状況でございますが、年々公共事業費の見直しの影響を受けまして、縮減の傾向をたどっております。特に22年度は1割の縮減がありましたので、大きく減っている状況がおわかりいただけるかと思えます。また、シェアを見ましても、整備新幹線が一定額を維持する中、特にニュータウン、都市鉄道、地下鉄といったところの予算が非常に少なくなっている状況にあるわけでございます。

7ページ目をごらんいただきますと、鉄道を取り巻く社会経済情勢でございますけれども、既に我が国の人口は、平成19年にピークアウト、最大値を迎えていまして、以降減

少傾向をたどっております。また、特筆すべきことといたしましては、平成21年に高齢化率が22.7%、4分の1弱ということでございますけれども、間もなく27年ごろには、人口の減少の中で3分の1の方が高齢者になる、このような時代を迎えるわけでございます。

それから8ページを進んで、9ページ目をおめくりいただきますと、鉄道サービスの概況についての進捗状況でございますが、バリアフリー化につきましては、駅、車両について目標を立てて、バリアフリー化を進めてまいりました。駅について申しますと、利用者数1日5,000人以上の駅につきまして、中央線の蕪崎駅とかが例になるのですが、ほとんど首都圏の駅は5,000人を超えていまして、首都圏の外縁部の駅とご想像していただきたいのですが、それ以上の利用者数の駅につきまして、すべてバリアフリー化をするという目標を立てまして、現在までに約90%の駅で完了しております。それから車両につきましては、約50%をバリアフリー化するという目標を立てまして、22年度に達成しております。

今後につきましては、3,000人以上の駅、これは山口とか釧路のような地方の中核都市でございますけれども、こういったイメージの駅までバリアフリー化をするということで取り組んでまいりますし、それから車両につきましては約70%のバリアフリー化、このような目標を掲げております。

1ページおめくりいただきますと、10ページでございますが、ホームドアの設置状況でございます。ホームドアにつきましては三大都市圏や新規開業路線を中心に整備が進み、平成22年度には495駅まで拡大しておりますが、全国の駅の比率で申しますと、まだ約5%にとどまっております。

一方で11ページ目をごらんいただきますと、ホーム上における人身障害事故の状況でございますが、左側の折れ線グラフを見ていただきますと、赤のところはホーム上での接触、転落のトータルの数字でございますけれども、近年一貫して上昇傾向にあることがわかりいただけるかと存じます。この赤のうち、酔っぱらった方、酔客の割合が赤の点線で示されておりまして、ほぼ平行に上昇していることから、この上昇の要因は酔客による人身障害事故である、このように要因が分析できるわけでございます。

なぜ酔客の方の事故が増えているかというのは、色々な分析がありまして、定説はないのですけれども、参考までに右下に、タクシーの利用者のアンケート結果というのがありまして、これをごらんいただきますと、22時から翌6時までの深夜の時間帯の利用者の

方というのは、やはり景気停滞の影響を受けまして減っております、夜中に酔っぱらって電車を利用される方が増えているのではないかと、このようなことがうかがわれるわけがあります。

それから12ページ目をごらんいただきますと、このような状況を受けまして鉄道局では、本年2月にホームドアの整備に関する検討会を設置して、検討を進めてまいりました。本日、中間取りまとめが行われておりますので、後ほど時間がありましたら、担当課からかいつまんだご説明をさせていただきたいと思っております。

それから13ページ目が鉄道のICカードの導入の状況でございます、2001年のSuicaの導入以降、鉄道事業者の間で導入が進んでおまして、現在約200事業者中、79事業者で導入がされております。発行枚数でございますが、平成20年3月時点で3,800万枚であったものが、23年3月時点で7,000万枚となっており、労働力人口が約6,500万人ですから、ほぼ1人1枚の時代になっております。

それから14ページ目をごらんください。ICカードの共通化・相互利用の状況でございますけれども、現在の相互利用の状況が黄緑の矢印ですけど、これはエリア内で例えばJRと民鉄の相互利用がなされている状況でございます、それからこの青緑の矢印で結んでおりますのが、JR相互間の共通利用の状況でございます。

しかしながら、例えば東京のPASMOを持っている方が、JR九州の路線を利用しようとしても、今は使えないという状況になっているわけですが、このような状況を改善するために、JR四国を除くJR5社と首都圏、名古屋圏、関西圏、九州圏の公営鉄道、私鉄の発行する10種類のICカードが、それぞれ相互に利用できるような取り組みを、現在進めているところでございます。25年春以降は、この図で申しますと、黄色で塗ってあるところの事業者のカードがすべて相互に使えるようになる予定でございます。

15ページ目をごらんください。先ほど部会長からのごあいさつもありましたが、一方で課題もございます。特に複数の管理者が存在する駅につきましては、動線、案内表示などにつきましては課題も指摘されております。一例でございますが、地下鉄の六本木駅ですと、都営線から降りた方が六本木ヒルズに行こうとするときに、メトロの入場券を買わないと地下道を通っていけない、このような事例も指摘されます。

これにつきましては近々に是正されるということになっておりますけれども、また、案内表示につきましては、先ほど部会長のごあいさつにもございましたが、東京駅の構内図の下に丸の内中央口の時刻表示版の写真がございます。これは東北・山形・上越・長野の

新幹線の分はあるのですけれども、東海道の分がない、このような状況になっているわけ
でございます。

それから幹線鉄道、貨物鉄道の状況につきましてご説明させていただきます。17ペー
ジをごらんください。現在、整備新幹線5路線を整備中でございます。水色の部分が既開
業部分でございます、22年12月に八戸・新青森間、それから23年3月に博多・新
八代間が開業しているところでございます。今後はこの黄色の部分の建設を進めることと
しておりまして、18ページ目をごらんいただきますと、平成29年度末には路線延長が
2,809キロに達する予定でございます。

19ページ目をごらんください。新幹線の開業効果でございますけれども、九州新幹線、
東北新幹線の開業によりまして、到達時間の短縮が図られ、それによりまして現地での滞
在時間の増加が実現しております。これによりまして、左下のグラフをごらんいただきま
すと、九州新幹線は開業3カ月分につきまして、35%、62%の利用客の増加が見られ
ておりまして、東北新幹線につきましては、約30%の増加が見られているところでござ
います。

20ページ目をごらんください。中央新幹線の状況でございますけれども、鉄道部会の
小委員会の答申をいただきまして、5月20日にJR東海を営業主体、建設主体として指
名したところでございまして、今後は環境アセスの手続に入りまして、東京・名古屋間
につきまして申しますと、平成26年に着工、39年に開業、このようなスケジュールで進
んでいくところであります。

それから21ページ目をごらんください。在来幹線鉄道の高速度化の状況をお示しして
おりますが、黒い太線が新幹線の路線でございまして、赤で示しておりますところが表定速
度80キロメートル以上に高速化された在来幹線でございまして、全国の県庁所在地のほ
ぼすべてが、この2つによってカバーされているという状況でございます。確認したとこ
ろ、いずれによっても連続的な線でカバーされていない県庁所在地と申しますのが、宮崎、
それから和歌山、奈良、津、徳島、この5つということになっております。

一方で22ページ目をごらんいただきますと、在来幹線の高速度化に並行いたしまして、
高速道路ネットワークの拡充も図られておりまして、それに伴い、高速バスサービスも利
便性を増しております。上のグラフをごらんいただきますと、水色の線が高速道路の延長
でございますけれども、この伸長に合わせまして、赤いグラフが高速バスの輸送人員で
ございますが、昭和61年以降約3倍に増加しております。

競合区間の両者のサービスの比較を下の表にしておりますが、3区間をお示ししておりますけれども、全般的な傾向といたしましては、JR在来線の特急の方が、所要時間はややアドバンテージがあるわけがございますけれども、高速バスにつきましては、本数、料金の面で優位に立っている、このような状況がおわかりいただけるかと思えます。

それから23ページ目、24ページ目でございますけれども、JR三島会社、貨物に対する経営支援措置でございます。23ページをごらんいただきますと、この赤い折れ線グラフが営業損益でございます、発足以来一貫して改善傾向にあるのがおわかりいただけると思うのですが、一方で上の緑の折れ線グラフをごらんいただきますと、経営安定基金運用益が減少している傾向がおわかりいただけるかと思えます。

引き続き、三島会社につきましては厳しい経営状況にありまして、これを踏まえまして24ページ目をごらんいただきますと、本年通常国会で、いわゆる債務処理法の改正を行いまして、三島会社、貨物会社に対する支援策を策定いたしました。具体的には平成23年度から経営基金の積み増しといたしまして、JR北海道、それからJR四国にそれぞれ2,200億円、1,400億円の支援を行いまして、それから4社に対しまして、無利子貸付金、助成金の支援を行うこととしております。

25ページ目をごらんください。貨物輸送の状況でございますが、ご案内のとおり鉄道輸送につきましては、環境に優しい、それから大量輸送に適しているという特性があるわけがございます。特に真ん中の上のボックスをごらんいただきますと、コンテナの平均輸送距離は900キロに達しまして、特に関東から九州、北海道などの長距離帯で強みを発揮しております。

左側のグラフをごらんいただきますと、これは平成4年、9年、14年、19年の距離帯別のシェア、青が鉄道なのですが、減少傾向にあつて、しかし500キロ以上の距離帯につきますと、14年度以降、回復傾向にあることがごらんいただけるかと思えます。これはJR貨物に確認してみたところ、近年長距離を重点的に営業しているということと、それから26ページ目をごらんいただきますと、これまで貨物輸送能力の増強事業というのを行ってまいりまして、平成23年3月までに、九州方面への輸送力増強事業は完了しております。この効果も一部発現しているということでございます。今後は北の動脈の輸送力増強を行う予定になっておりまして、現在は北の玄関口であります隅田川駅の輸送力増強事業を行っているところでございます。

続きまして、都市鉄道ネットワークの進捗状況につきましてご説明申し上げます。28

ページをお開きください。平成12年に出されました18号答申で、2015年までに開業することが適当であると示された路線の進捗状況でございますが、右下の表にありますとおり、280キロを延伸すべしという答申をいただきまして、現在、その約78%の218キロが営業中でございます。点線で下に書いておりますのが、平成12年の時点で未着手であった路線がどうなっているかという状況でございますけれども、当時未着手であった93キロのうち、その後建設されて、現在までに31キロが営業されているということでございます。

29ページ目が大阪圏の図でございます。答申されました70.6キロのうち、71%の49.8キロが営業中でございます。

30ページ目をごらんください。名古屋圏の状況でございますけれども、平成4年に出されました12号答申で示された路線につきまして、左下の表をごらんいただきますと、現在74%が営業中となっております。答申時に未着手であった路線70.9キロのうち、49.7キロが既に開業しております。

31ページ目をごらんください。三大都市圏の混雑率の状況でございますけれども、上にごございますとおり、指標といたしましては平成12年の19号答申によりまして、大都市圏における鉄道のすべての区間のそれぞれの混雑率を、150%以内にするという目標が出されております。それに従いまして輸送力増強が図られてまいりまして、大阪圏と名古屋圏につきましては概ね目標を達成しています。目標が赤の点線で示してありますけれども、東京圏につきましては平成15年以降、輸送力増強が一段落しておりますので、下げ止まっている状況にあります。

ちなみに時間帯別の混雑の状況でございますけれども、下の真ん中から右の方にグラフを載せておりますが、やはり7時50分から8時50分の時間帯の1時間に、150%を超えているという状況でございます。それから年々の比較でございますけれども、一番右に示しておりますが、若干ピーク後の時間帯について改善の状況が見られております。

それから32ページ目をお開きください。先ほどご説明いたしました輸送力の増強事業以外のハード整備といたしまして、平成17年から既存ストックを活用する形での新しい事業、都市鉄道利便増進事業というものをスタートさせております。具体的には、近接する路線の間に短絡線を整備しまして、所要時間の短縮や乗り換え回数の削減を図るというものでございます。

下に相鉄線とJR線の直通線、それから相鉄線と東急線の直通線の整備の図があります

が、一例を申し上げますと、相鉄線の二俣川駅から西谷駅を通りまして、ここで短絡線を通して、横浜羽沢駅付近からさらに短絡線を通して日吉駅に向かい、その後東横線、それから東急目黒線を経由して目黒駅に至るというルートが実現されるわけでございますけれども、これによりまして、所要時間が16分短縮、乗り換え回数が現在2回のもものがゼロになる、このような効果が期待されるところでございます。

33ページ目をごらんください。そのような乗り入れが進んでいるのですが、それによる輸送障害というのも近年顕著になっているところでございます。左側の棒グラフのとおり、相互直通運転の路線延長というのは拡大しておりまして、70年以降6倍になっているわけでございます。近年の輸送障害のトラブル別の要因が右側の帯グラフにありますけれども、約4割が他線区の影響を受けている状況にあるわけでございます。

このような状況を改善するために、34ページ目をごらんいただきますと、列車の遅延対策を進めておりまして、例えば東京メトロの小竹向原駅でございますが、現在は下の図をごらんいただきますと、東上線から有楽町線に行く路線と、西武池袋線から副都心線へ向かう路線が平面交差をしまして、これがボトルネックになって輸送障害を拡大したということがあるわけですが、連絡線を整備することにより、東上線から有楽町線に向かう車両を交差せずに行けるようにする、このような事業を進めております。また、一方で、駅の混雑に伴いまして、ホームの増設事業を、大江戸線の勝どき駅で進めております。

35ページ目をごらんください。空港アクセスの状況でございますけれども、首都圏の国際競争力の強化、それから羽田と成田の一体活用を推進するために、昨年7月に成田新高速鉄道が開業したところでございます。これによりまして、成田空港と都心の30分台のアクセスが実現されております。今後の課題といたしまして、現在成田から羽田までは、京成を通して都営浅草線を通して、それから京浜急行でというルートになっておりまして、右下に示しておりますとおり、今107分の所要時間がかかっておりますけれども、これを短縮するための短絡線、具体的には都営線を短絡する区間の整備を検討しておりまして、これが実現しますと、両空港間の50分台のアクセスというものが実現されるわけでございます。

36ページ目に、スカイアクセス鉄道の整備の効果を示しております。開業が22年7月でございます。開業前の19年3月はJRのシェアが44.6%でございましたが、開業後は40.9%となっております。約4%低下している、その分京成が増えている状況が

おわかりいただけるかと思えます。

次に、地域鉄道についてご説明申し上げます。38ページ目をごらんください。地域鉄道につきましては、輸送人員もピークから約3割落ち込んでおりますし、経常収支も非常に厳しい状況にあります。

また39ページ目をごらんいただきますと、車両、それからインフラともに耐用年数を超えた状況にありまして、その老朽化対策が喫緊の課題になっているところであります。

40ページ目をごらんください。このような課題に対処いたしまして、地方路線の維持を図っていくために、平成20年度から鉄道事業再構築事業というものを創設しております。具体的な事業のイメージでございますが、下のボックスに示しておりますとおり、まず上下分離というのをを行います。これはインフラを市町村が持つというようなイメージなのですが、それと一体的に市町村が支援を行い、かつ国土交通大臣が予算上の支援、税制上の支援を行う、このような制度がスタートしているところでございます。

具体例を41ページにお示ししております。若桜鉄道の例でございますが、これは国の補助金を使いまして、ローカル列車の旅企画ですとか、イベントの開催、それから有形文化財としての価値のある駅の修繕を行いまして、観光の核にしよう、こういった取り組みの支援を行っているところでございます。

42ページ目をごらんいただきますと、先ほど申しました老朽化対策につきましては、平成20年以降、補助制度を創設して対応しているところでございます。

それから安全対策でございますけれども、44ページ目をごらんください。左側の折れ線グラフをごらんいただきますと、黒線が運転事故の件数でございますが、近年一貫して減少傾向にございます。ファクター別の分解が右側の円グラフにございますけれども、人身障害が約46%、これはホーム上で接触するといったものでございます。また、踏切での事故が41%となっております。

これだけ事故が改善している要因でございますけれども、45ページ目をごらんいただきますと、左側に、列車キロ当たりの踏切事故件数を示した黒線の折れ線グラフがあると思うのですが、この赤線の折れ線グラフが踏切の1種化の比率でございます。これは遮断機がおける踏切でございます。この踏切の整備率は現在88%となっておりまして、これに反比例する形で事故件数が低下している、これによって運転事故全体の件数が下がっている、このような状況がうかがえるわけでございます。

一方、踏切事故以外に列車事故を防止する対策といたしまして、右上の方のボックスに

ございますけれども、保安設備の整備を進めておりまして、17年に福知山線の事故がございました。これを受けまして翌年に技術基準を改正しまして、脱線のおそれのある曲線部に速度制限機能付きのATSを整備しております。曲線部で申しますと、22年3月末現在までに約9割の箇所ではATSの整備が完了しております。それから鉄道の耐震対策につきましては、新幹線ではほぼ全部、在来線では96%で完了しております。

その他安全対策につきましては、リスク情報の分析・活用ですとか、車両の安全性の確保、それから安全に対する知識の普及というものを進めております。特に安全に対する知識の普及で申しますと、帯グラフがございますけれども、輸送トラブルというのは、人間に絡むものが実は非常に割合として多くございまして、こういった取り組みを進めているところでございます。

次に、技術開発の状況につきましてご説明申し上げます。48ページをごらんください。リニアにつきましては、現在山梨の実験線を延伸しておりまして、実験線の完成後、最終確認を行う、このような状況になっております。それからフリーゲージトレインにつきましては、現在曲線部での走行速度について克服すべく、試験走行を行っているというところでございます。その他支援している技術開発としましては、ハイブリッド機関車、それから可変型のホーム柵、地上設備を簡素化するためのGPSを活用した信号システムの開発、このような技術支援を行っております。

49ページ目をごらんいただきますと、DMVというものがございまして、これはバスと鉄道の両方の機能を兼ね備えた車両なのですが、こういった車両の技術開発を現在、JR北海道が進めております。右下のボックスの上から2つ目の丸をごらんいただきますと、平成19年から20年の夏期に、釧網線におきまして試験的な営業運行を実施しております。23年4月には、技術評価委員会が技術基盤が構築されたものという評価を出しておりまして、24年度以降、具体的な専用線区においての実用化を目指すこととしております。

それから、鉄道システムの海外展開の状況につきましてご説明申し上げます。51ページをごらんください。世界各国、ヨーロッパ、インド、それからアセアン諸国、北米、ブラジルで、高速鉄道、都市鉄道のプロジェクトが進んでおります。

53ページをごらんいただきますと、これを受けまして、我が国の鉄道システムの海外展開を図るための取り組みを進めております。具体的に申しますと、トップセールスでございますが、直近のものだけご紹介いたしますと、本年の1月にカリフォルニアで、大臣

等の主催による高速鉄道セミナーを開催しております。

また、他省庁と連携いたしました公的金融による支援といたしまして、先進国の高速鉄道・都市鉄道プロジェクトについて、J B I Cの投資金融、輸出金融を可能とする制度改正を既に措置しております。

また、海外展開を進める上では、規格の国際標準化を図ることも重要でありますけれども、これに関しましては、鉄道総合技術研究所に鉄道国際規格センターを昨年4月に設置しておりますし、また国際規格の認証を図るための国内機関の整備も、本年度を目途に進めることとしております。

資料1につきましてのご説明は以上でございます。

続きまして、資料2につきましてご説明申し上げます。東日本大震災における鉄道施設の防災対策の効果と今後の取り組みでございます。

2ページ目、3ページ目をごらんいただきますと、2ページ目が今回の大震災による東北新幹線の被害でございまして、順々に復旧をし、4月29日に復旧したという状況がわかりいただけるかと思えます。

3ページ目が、過去の大震災の際の新幹線の被害の比較をしております。阪神・淡路、新潟中越、東日本大震災と比較しておりますが、下から5つ目の欄をごらんいただきますと、これは電化柱、架線の柱の折損状況でございますが、今回の東日本大震災では540カ所ありまして、阪神・淡路の際は43カ所でございます。被害区間の路線長が約6倍になっていることを勘案しても、電柱が折れたケースが非常に多かったということがございますので、揺れの強さは非常に大きかったということがわかると思えます。

一方で、その下の高架橋柱の損傷の状況でございますが、約100件となっております。7分の1にとどまっております。路線長を勘案しますと、7掛ける6で42分の1となっておりまして、これが復旧がわずか49日で達成できた一つのファクターであります。

その背景についてご説明いたします。4ページ目、5ページ目をごらんいただきますと、阪神・淡路大震災以降、鉄道構造物の耐震基準の強化を進めております。具体的には、阪神・淡路の際には想定している地震も海洋地震、それから想定加速度も1,000ガルでございましたけれども、阪神・淡路以降は海洋型地震につきましては1,100ガル、直下型地震が想定されるエリアにつきましては1,700ガルを想定加速度としまして、建物の被害を大規模地震が起きても軽微な被害にとどめる、このような基準の強化がされているわけでございます。

具体的には下にありますとおり、高架の柱に鉄板を巻きつけまして剪断破壊を防ぐ、このような対策をとっているわけでございます。

5 ページ目は先ほど申しましたけれども、そういった耐震化がほぼ完了しているという状況でございます。

6 ページ目をごらんいただきますと、もう一つのファクターとしまして、新幹線は地震の検知システムというものがございまして、初期微動をとらえて主要動が到達する前に列車の電源カットをして、停止させるというシステムがあるわけでございますが、これが大変うまく作用しまして、脱線ですとか乗客の死傷は全く発生しなかったということでございます。地震発生時には、左下にありますとおり、27本の列車が運行中でございましたけれども、安全に停止したということでございます。

それから、被災地の鉄道の復旧に関する取り組みについて簡単にご紹介させていただきますと、主に2つのカテゴリーに分けて復旧を進めるという方向で、今取り組んでおります。

1つが1にありますとおり、市街地の復興と一体でルートの変更も含めて復興するというものでございます。具体例を仙石線の例で示させていただいておりますが、この赤いところが津波の浸水被害を受けた区域でございまして、赤の線が線路でございます。具体的に申しますと、陸前小野から野蒜、東名、陸前大塚というところが、鉄道路線を含めて海側がすべて津波でやられております。このエリアにつきましては、出っ張っている部分、まちの移転の部分を山側に寄せるというまちづくり計画の策定の動きがありまして、これにあわせて路線を振りかえる形で復旧をする、このような類型であります。

一方が、既存施設を生かした復旧でございます。具体例として三陸鉄道北リアス線を挙げておりますが、三陸鉄道は図にございますとおり、この水色の部分がトンネルなのですが、全体の6割がトンネル区間でございまして、トンネル区間の損傷が非常に軽微でありましたので、必然的に既存ルートを生かした形で防災力を高めて復旧する方向で今取り組んでいるところでございます。

それから8ページ目をごらんいただきますと、先ほど家田部会長のごあいさつにもありましたが、今後、全国的には大規模な地震の発生が他にも想定されているわけでございます。この資料によりますと、例えば東海、東南海、南海地震、それから首都圏直下地震といったものの30年以内の発生確率が、7、80%程度ということになっていまして、赤で囲ってあるところをごらんいただきますと、東海、東南海、南海がトリプルで発生いた

しますと、全壊戸数が90万棟、それから被害額も60兆円、首都圏直下ですと85万棟の67兆円ということで、人口密集地帯で被災が起きますので、東日本大震災を数倍上回る被害が想定されるということでございます。

今回の東日本大震災を踏まえました、鉄道の地震・津波対策の強化についてでございますけれども、9ページ目をごらんいただきますと、例えば新幹線の地震対策としまして、脱線対策、構造物の耐震基準の検討、それから首都圏の地下鉄道の浸水対策、3番目でございますが、津波発生時における旅客の安全確保措置、地震発生時の首都圏の運転再開方策につきまして、協議会を立ち上げてそれぞれ検討を進めているところでございます。

それから10ページ目でございますけれども、ハード整備につきましては、これはまだ既存の予算制度ということになりますけれども、駅の耐震化、鉄道施設の護岸の整備、こういったことを進めることとしております。

資料1、2の説明につきましては以上でございます。

【家田部会長】 ありがとうございます。ここで議論とも思ったのですが、次の資料3もさらっと説明していただいて、まとめて議論することにさせていただきますでしょうか。お願いします。

【磯野企画室長】 はい。それでは資料3をお開きください。2ページ目をごらんください。まず、先ほど局長のあいさつでも申し上げましたが、重点計画の見直しの背景でございますけれども、昨年5月に国土交通省の成長戦略会議におきまして、国土交通省の施策につきまして、選択と集中等、旧来のメカニズムを大転換した発想で進めるべし、このような提言をいただいたところでございます。

一方で、社会資本整備におきましては改革が進行しておりまして、一番顕著なものは予算の見直しでございます。これは22年度予算におきまして、1割削減といったものが行われていまして、こういった情勢の変化を踏まえて、昨年7月から社会資本整備審議会・交通政策審議会のもとに、計画部会を設置いたしまして議論を開始しております。これまで8回の議論が計画部会で行われております。

その計画部会の議論での指摘事項といたしまして、右下のところに書いてございますけれども、1つは現在の重点計画で示されておりますアウトカム指標、これはどのような指標かと申しますと、例えば交通ネットワークの充実によって、国際競争力の強化がこれだけ図られるといったようなもので、何キロつくとか、何カ所つくとといった指標ではありません。これが非常にわかりにくいといったこと。それから総花的であり重点化されて

いない。それから総論が総花的である一方、事業は引き続き縦割りである。それから実効性の担保が示されていない。こういった課題が指摘されているわけでございます。

それから3ページ目をごらんいただきますと、鉄道につきましては現行の重点計画でどのようなになっているかということでございますが、ご案内のように鉄道につきましては、重点計画の前身であります、いわゆる5カ年計画というのはもともとございませんでした。そういった背景もありまして、右側でございますとおり、整備方針については定量的でなく定性的、それから定量的な目標は設定されていないという状況でございます。

背景といたしまして、例えば新幹線につきましては与党の合意に基づいて整備が決められている。それからそれ以外の在来鉄道、都市鉄道につきましては、三大都市圏では先ほど申しましたような答申というものがあるのですが、基本はそれを踏まえて民間会社が経営判断により決定する、このような状況になっているからであります。

4ページ目をごらんいただきますと、これが現在の鉄道分野に関する重点計画の抜粋でございますけれども、例えばこの重点目標が(1)から(9)まであります。その指標がこの赤で囲っているところにあるのですが、(1)は定性的に書いてありますし、(2)から(6)までは書かれていなくて、(7)から(8)については、指標があるのですがモード横断的な指標で、鉄道の指標ではない、このような形になっているわけでございます。

5ページ目をごらんください。こちらの方が、新たな重点計画のイメージでございますけれども、真ん中に9つの大目標があります。それを実現するためのプログラム、これは左右に書いているのですが、全部で42のプログラムがございます。

このプログラムの内容につきましては計画部会で固められておりまして、1ページおめくりいただきますと、これから鉄道部会におきましては、6ページ目でございますとおり、黒の四角の2つ目をごらんいただきますと、プログラム単位で関連する事業・施策の概要、これは実施する個別の施策・事業とご理解いただきたいのですが、それらのアウトプット、事業実施の必要量、箇所数を提示する、こういったことになっていきますので、この部分につきましては作業を進めるということになっております。

具体的には7ページ目に例があります。これはプログラムの中に、外国人観光客の来訪を促進するというプログラムがあるのですが、これを実現するための施策が、関連する事業・施策として左側に示されてあります。

一例を申しますと、これは航空の施策でございますが、首都圏空港の機能の強化ということでございまして、アウトプットの目標として、羽田を44.7万回、成田を30万回。

それから下から2つ目ですが、客船クルーズの振興というところにつきましては、対岸諸国との相互交流やクルーズ需要の増大を図るという、定性的な書き方になっているのですが、できるだけ定量的に書いて、定性的なものも許容される、こういった形で42のプログラムの関連事業をまとめていくことになるわけでございます。

それで、8ページ目、9ページ目をお開きいただけますでしょうか。このような考え方をもとに、42のプログラムと鉄道の施策がどのように関連するかというのをまとめたものが8ページ目の図で、黄色で網かけした部分が鉄道局の施策に関連するプログラムでございまして、その下に関連すると思われる鉄道施策が掲げられております。

それで42のプログラムを実現するための個別の鉄道分野の施策というのが、9ページ目に示されております。①から⑨まで全部で9つの施策がございすけれども、基本は2008年6月にいただきました提言をもとに、施策のカテゴリーを決めまして、特に東日本大震災がありましたので、安全対策につきましては防災・減災対策といったものを独立させて、2つにしております。

また、一方で、今後の高齢化社会への対応といったものを踏まえまして、具体的には鉄道のサービスの部分なのですが、ハードの部分とソフトの部分に分けまして、⑧の鉄道技術・サービスの高度化という項目を1つ増やしております。

そのような考え方で、ここに示しております表が、こういった9つの施策を前提とした場合に、42のプログラムとの関係がこのようになるという案でございす。それで委員の先生におかれましては、プログラムとこの9つの施策の対応関係、それからこの9つの施策に盛り込むべき新たな視点、これらにつきましてご議論を賜れば幸いにございす。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、これから6時までですので40分間、議論の時間にしたいと思います。今後の都合を考えますと、9月30日が次回の鉄道部会ということになってございまして、そこに向けて事務局が、今日皆さんにご発言いただいたり、あるいはその後色々ご意見いただいたものをベースにして、今のアウトプット目標とか、その辺の施策を、今つくってきたものをリバイスするという作業をしていただくわけでございす。

したがって今日のご発言は、こういうところに重点を置くべきだとか、こういうことは何で入っていないのかといったご発言ももちろん歓迎ですし、今日、前の方であった色々な資料へのご質問でも構いませんし、何分質疑時間が40分しかないので、この後メールなどで磯野さんのところにもらってもよろしいということでしょうか。

【磯野企画室長】 はい。

【家田部会長】 ということでございますので、今日言い足りない部分については、また別途寄せていただくのは大歓迎でございます。

なるべく私としましては、もっと何かつくれというものでなくてももちろんいいので、もっとつくるのをやめろでも構いませんし、あるいはもっとソフト的な、制度的なものとか、もっと調べ物とかであっても何でもよいので、前に向けて何かご提言的なことを、今日もしくはこの後の色々なメール等で、皆さんからリソースを出していただければありがたいなということでございます。

特にこれからは順を決めませんので、時間を有効に活用しながら、全員の先生方に、それぞれご意見を賜れるように運営したいと思っております。発言ご希望の方は机上札を立てていただくと、私が指名するという形にさせていただきたいと思っておりますので、よろしくご協力お願いいたします。どうぞ、どなたからでも結構です。では、早速どうぞ、富澤さん。

【富澤委員】 フォローアップということ言えば、東日本大震災という、本当に驚くべきというか、大きな天災を受けたわけですけれども、今日のご説明を聞いていると、思ったより鉄道に関しては軽いというか、軽微だったなということを感じるわけで、まさにご同慶の至りなわけですけれども、例えば東北新幹線はわずか49日で復旧を果たしているし、そのようなことを考えると、地震対策、耐震対策をずっと進めてきたということが効果を示してきたのだらうと思うし、納得もできるわけであります。

それはそれとして、私はこの資料1の7ページの図をつらつらと見ると、やはりこれからの我が国の向かうべき方向というのは、この棒線グラフに非常にはっきり出ているわけでありまして、それは人口減、高齢化、こういうことのためですから、そのようなものに向かった鉄道の整備が一番必要とされるということだと思っております。

だとすれば、高齢化した人たちを含めての弱者対策というか、そのような人たちに対する優しい鉄道という方向へ、我が国は向かっていくべきだ、向かうべしであろうと思うわけで、例えばここに具体的な対応として出ているバリアフリー化、体が不自由な人たちに対する思いやり、あるいは危険な状況、それはホームドアの設置ということが順調に進んでいると思うのですが、欠けているというか、私から見てこのようなこともやったら、ちょっとアイデア的かどうか、皆さんのご意見を伺いたいです。例えばシルバーシート、これが電車ですと、端の方に3席ぐらいが相向かいで置かれているというのが、日本の鉄道の現状だらうと思っております。

ところがこの棒線グラフを見ると、これから40%以上が65歳以上になっていくということで、定性的なものでなくて定量的に言えば、電車の中のシルバーシートだって、4割ぐらいあっていいのではないかというようなことを感じるのです。現状がどうなっているのか。例えば首都圏ではシルバーシートはどのぐらいを占めているのかというのは、どこにも資料が出ていませんけど、そのような調査をしたことがあるのか。あるいは足りないとすれば、どのぐらいの目標でやっていくのか。

極端に言えば、老人だけではなくて、妊婦さんとか、けがをした人とかを入れれば、半分ぐらいシルバーシートだってよいのではないかというようなことも考えるわけで、その辺の視点を一度またご検討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。逐一お答えいただかないで、一通り少し意見が出てから、まとめてお答えいただこうと思います。ほかの先生方どうでしょう。どうぞ、佐藤さん。

【佐藤委員】 今日のご説明の中にもあったのですが、やはり鉄道とバスの競合というのは非常に厳しいものがあるのではないかなと思います。多分都市圏の中はそのようなことはないと思うのです。少し離れたら本当に新幹線の駅にもバス停が並んでいて、同じ方向に行くようなバス停がたくさんあって、そこに人がたくさん並んでいますので、鉄道を整備するときに、そのバスというものを考えないでこれからやることはできないのではないかなと。このため、全部が鉄道で運んでいけるんだという前提ではなくて、やはりバスを考えた上で計画を立てていただくということが必要ではないかと思います。

それと、今日の資料の中に、JRの中で新幹線の案内がないということなのですが、それだけではなくて、例えばエクスプレスカードのようなもの、カードでチケットを買う場合に、窓口が八重洲口にはあるけど丸の内側にはないとか、そのような問題があって結構不便をしているところがあるのです。わざわざ移動していかないとチケットが買えないとか。

【家田部会長】 会社が違うから。

【佐藤委員】 会社が違うからということで、駅によっては窓口がないようなところもあるということで、せっかくのエクスプレスカードをうまく使えていないというところが、色々ところで多分発生していると思うのです。それは、これからICOCAとか、そのようなカードと一緒に使えるようになるわけですけど、それだけではなくて、やはり電子

マネーの時代ですから、みんなそのようなものを使うようになっていきますので、窓口もある程度共用できるようなことも、ちょっと考えていただけたらよいのではないかなと。

それと、首都圏、東京ではあるのでしょうか、あまり見かけることはないのですが、大阪の方では女性専用車というものが……。

【竹内部会長代理】 東京もあります。

【家田部会長】 あります。

【竹内部会長代理】 時間帯限定であります。

【佐藤委員】 ありますか。前は時間帯だけだった。今はJR西日本では、普通電車に関しては、もうずっと一日中そのような線になっていて、なかなか人口が多いので東京では難しいかもしれないですが、やはり快適にみんな乗る。これは反対の意見も結構あるようなのですが、実際使っている人には非常に好評だということですので、先ほどの妊婦さんなどもそうなので、そのようなところだったらわりと乗りやすいとか、色々なことがあると思うので、少し快適性を増すためにはどのようなことをしたらよいかということも、考えていただければいいのではないかと思います。

以上でございます。

【家田部会長】 ありがとうございます。続けてどうぞ、どなたか。渡辺さん。

【渡辺委員】 資料1の関係で、先ほども少し出しましたが鉄道サービスです。9ページ、10ページ、11ページとか、12ページ、この辺にかかわることですけれども、鉄道の役割として人と環境に優しいというのは極めて大切だと思いますし、バリアフリー、あるいはホームドアなどを進めていくことは極めて大切かなと思っております。

ただ、物事というのは必ず費用がかかることもございまして、設置するに当たって大変国土交通省にご尽力いただいて、補助的な制度なども非常に整備されていると思います。設備は当たり前なのですが、設置した後のランニングコストが非常にかかりますし、長年にわたってかかっていく。また更新もいずれ必要ということで、定期点検とか様々にかかる、このランニングコストについて、国土交通省としても一定のフォロー措置を費用面でやると、さらにバリアフリーとかホームドアについて設置状況がより進むのではないかなと思うのですが、概算要求などで国土交通省として、そのようなランニングコストについてお考えがあるのか、ないのかをお聞きしたいというのが1点です。

2点目は、直接これに関係ないのですが、先ほど家田部会長からお話がありましたように、やはり中国の高速新幹線、高速鉄道の関係。鉄道はやはり安全が基本ですので、中国

の国内事情でわかりづらいところがあると思うのですが、現時点で国土交通省はあの事故についてどう把握しているのかというのを、お聞かせいただければ。やはり安全は基本ですので、そのようなこともよろしくお願いします。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。続けてどうぞ、どなたか。では、岩倉先生。

【岩倉臨時委員】 震災にかかわるようなお話を申し上げたいのですが、資料1のところで前回の鉄道部会の提言のフォローアップをされていますけれども、提言をまとめたときに中小鉄道事業者並びに大手、あとは国土交通省、そういったところの技術連携とか、普段からの提携ということが非常に大事だという議論もしていたように記憶しています。

それが今回の東北の震災で、東北運輸局は非常にうまく機能したというような感覚を持っています。それが他の地域でどうなっているのかというフォローアップが、まず欲しいなということと、加えて東北運輸局がやられてきたことが、どれだけ今回の復旧のスピードに貢献したのか。例えば仙台の地下鉄などは運輸局が入っていなかったら、相当復旧が遅れたのではないのかというような感覚を持っているのですが、そのような国土交通省自体の貢献というところもきちっと整理されることが、まず欲しいなと思っています。

なぜそのようなことを申し上げるのかというと、今日の資料でも、JR東日本の復旧スピードは非常に早かったというお話があって、これは本当に称賛されるようなスピードだったと思うのですが、他の路線に関しては、いつ復旧するのかというぐらいの問題を抱えていたり、ひたちなか海浜鉄道とか鹿島臨海鉄道についても3カ月ぐらいかかっている。この差が非常に激しいわけです。復旧できるのであれば、早く復旧したことに越したことはない。

これはJR東日本が必死になって復旧させたことから当然わかることなのですが、人的連携であるとか、予算の問題もあるかと思うのです。その復旧スピードを上げるために何をしなければいけないのかということに関して、今回の資料3の最後の9ページで言うと、基本的には事前の対策、耐震補強、津波対策等と書いてあるのですが、起きてしまった後、どのようなスピードで直していくのかということに関しての勉強というのは、私は非常に重要なのだらうと思っています。そういった観点での検討が欲しいなと思っています。

もう一点加えて言うと、きっと国土交通省さんからの指示だと思うのですが、鉄道運輸機構が仙台アクセス鉄道に入って復旧に尽力された。それ以外のところに関して、そのよ

うなサポートが入ったのが、多分2カ月後ぐらいだったかと思うのですが、本当に判断がそれでよかったのかどうかというところに関しても、結果的にいいんだよという話かもしれませんけれども、そこについても実は早く入っていたら、違う展開があったのかどうかということについてのご検討もいただけると、非常にありがたいなと思っています。

以上でございます。

【家田部会長】 ありがとうございます。もう一人ぐらいいかがですか。では、高橋さんからお願いしましょうか。その後、木場さん。その後、古関さんまで行きましょう。

【高橋委員】 高橋と申します。バリアフリー化についてですが、先ほど来少しづつ似たようなお話は出ているのですが、何をもってバリアフリーとするか。今、5,000人以上の駅のほとんど90%以上とおっしゃったのですが、結局このバリアフリー化というのは大きな社会実験のようなもので、実際にやってみて、ああ、やってみただけここがうまくいかないとか、ここはバリアをなくしたつもりが、まだバリアとして残ってしまっているという場所は結構あるのです。誘導ブロックの敷き方であるとか、エレベーターの付け方であるとか、誘導チャイムの置き方であるとか。今後、バリアフリーというものの定義自体を見直していけるシステムというのは、すごく大切だと思います。

それと並行してというか、例えば今障害のある方からのお話を聞くと、車いすを使っている方で、乗っている車いすの形によって、彼らの言葉で言うと乗車拒否に遭う。それは彼らとしてはとても切実な問題で、ハンドル型の自転車の形をしたような車いすがあるらしいのですが、それは今車いすとはみなされずに、荷物、貨物としてみなされてしまって、そういった面で、安全というけれども、アメリカではそれは乗れるとか、そのようなある意味ユーザーが納得できていないシステムがあるそうです。

それから非常時の問題で、私たちは音を聞くことができるので、どこで何が起きたかと放送があるからすぐわかるけれども、聴覚障害の方は何が起こったかがわからずに、ただ人がわらわらいきなり始めて困ってしまうとか、あとは目の見えない方だと、先ほども女性専用車のお話がありましたけれども、どこが女性専用車かがわからない。

私はよいのですが、男性の目の見えない人は、自分たちにはルールを守る権利があると言っています。障害者の人も乗っていいですよとなっていますけれども、もとの目的が、ここにいれば男性に会わなくて済むというのは変なのですが、女性の側としてはそのような目的なわけで、小さい子ならまだしも、大の男性が、本当は自分は障害者として、あえてわかって乗るのであればいいけれども、気づかずに乗っていたらそこが女性専用車だっ

たというのは、とても屈辱的であると言います。

それからシルバーシートの問題も、私たち目の見えない人にはどこがシルバーシートかわからないのです。それを知ってそこに座りたいというのではなくて、例えばシルバーシートのところでは携帯電話を使ってはいけない。でも今私は、電車のどこで携帯電話を使ってはいけないのがわからないのです。わかりにくい方のために、つり革の色で区別したりとか、今色々工夫がされていますけれども、私も携帯メールとかをしますので、シルバーシートがどこかわかる方法がやはり欲しい。

それから、先ほど電子マネーの話も出ていましたけれども、私たちのためにSuicaが音声でチャージできる自動券売機とか、インフラが整備されてきていて、それはとてもありがたいことなのですが、例えばモバイルSuicaとって携帯でSuicaの役割を持たせるものが、実は通常料金よりもモバイルSuicaを使うと安かったりするのですが、そのモバイルSuicaの携帯アプリが音声に対応していない。E dyという同じような電子マネーは対応しているのに、対応していないがために、私たちにはそれが使えない。

もしかして私たちにそれが使えれば、今後色々な変更があっても、いちいち自動券売機が音声出力とか、すべてのマシンで対応しなくても、その携帯アプリをダウンロードしさえすれば自分の携帯で、今自分のSuicaに幾ら残っているかとか、どのような使い方をしているかとか、そのようなことを私たちが自分自身でチェックできるようになるので、今後将来に向けては、決してそれはコストがかかってしまうインフラではないと思っています。

そういった小さな問題は色々あって、バリアフリー化というのは本当にありがたいことで、日々その恩恵を受けているのですが、何をもってバリアフリーとするか、その時代に本当に合ったレベルでバリアフリーが起こっているかということをチェックするシステムを、今後もっと発展させていっていただければと思っています。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。では、続きまして、木場さん、お願いします。

【木場委員】 ありがとうございます。重点計画に関連することで申し上げたいと思うのですが、計画部会の方でもここにあるように、一番は国民の皆さんにわかりやすいように、アウトカム、アウトプットというものをパッケージ化して提示するという事で、資料3の7ページで、観光庁の事例になるのでしょうか、外国人観光客の例があるのですが、

そのアウトプットのところで、羽田空港の発着容量44.7万回、確かにこれは具体的な数字にはなっているのですが、私たち国民からすると、この数字の意味というのがわからないわけです。

今はこの数字だが、今後何%増を目指すというような書き方にしていただかないと、数字を具体的に書いてもらっても、その意味というのが具体的に伝わってこないなど。これは鉄道部局さんの資料ではないのですが、そのようなところに気をつけてつくっていただくと、大変ありがたいというのが1点です。

それから資料2になりますが、9ページ目、例えばの例でこれも申し上げます。これも安全に関連するので重点計画にも絡んでくると思うのですが、2番の地下鉄道の浸水対策など、今回の震災とも関連して書いてあるのだと思うのですが、浸水対策、乗客の誘導方策等ハード・ソフトの両面と、本当に今回の震災で、安全、安心に関しては絶対であってほしいのですけれども、そうでもないということもあり得ると。

その場合に、その後減災という観点で、ソフト面でどのようなことができるかということ、より強く意識して、私たちも考えなければならないなどということを感じたのです。例えば自分が地下鉄に乗っているときにこのようなことが起きたとき、多少のパニックにもなるでしょうし、乗客の誘導といっても車掌さんが各車両に1人1人いるわけではないので、具体的に手を引いて指示を出せないということであれば、アナウンスだけの指示になってしまうのか。

でも、アナウンスでも、先ほど高橋委員がおっしゃいましたように、例えばお耳の不自由な方もいらっしゃるし、そのようなことを考えると、乗客もそこに追い込まれたときに頼るだけではなく、自分自身もそのようなことが起きたときに、どのように動いたらいいかというヒントを日頃から、何か起きる前に私どもに提示していただいた方が、パニックに陥らずに行動できる。具体的にイメージできるような提案というか、提言も盛り込んでいただくと、非常にありがたいという気がいたします。

以上2点でございます。ありがとうございます。

【家田部会長】 ありがとうございます。では、古関先生、どうぞ。

【古関臨時委員】 まず、先ほどシルバーシートを増やす方がいいのではないかとのお話がありました。これから総量が減る中で、移動の弱者に対して手厚くしていこうという方向性は、この政策の中で掲げておられると思います。その中で、例えば老人が40%となったら、これは私個人の意見ですけれども、特別扱いするべきではなく、むしろ普通

のこととしてとらえるべきだと思います。そのような意味で私は、シルバーシートを増やすよりは、様々な交通弱者、すなわち、老人、外国人、障害者等が公共交通を普通に使える方向性を考えるべきと、個人的に思っております。

具体的には、私が現実の問題として突き当たっているのは、次の例です。障害手帳があれば長距離切符が安く買えるという制度があります。今オンラインで切符を買えるようになっていますが、しかし、そこには障害者がこの制度を利用して割引乗車券を購入できるメニューはないのです。したがって、障害者がこの夏の混んだ時期に長距離を移動しようとする場合には、その障害のある人こそ本当は手厚くしてあげなければならないのに、そのような便利なシステムは使えず、手帳を持って駅まで行き、窓口に並んで切符を買わなければならない、このようなことはすぐに改善できることではないかと思えます。

このように、障害者とか外国人とか、特別扱いするのではなくて、ITを使ってもう一歩踏み込んで手を差し伸べてあげるということを、政策としてぜひ考えていただけたらありがたい。これが1点です。

さらに、先ほどJRの会社間の壁があるということで、東京駅の丸の内側に東海道新幹線の表示がないというお話がありましたが、その他、例えば東京駅で物をなくしたときに、JR東日本の遺失物とJR東海の遺失物と、両方回らないと実は物が見つからないことになってしまっています。しかし、それを知っている人は多分少ないと思えます。これは新幹線の方でなくしたのか、在来線の方でなくしたかによって保管場所が違うということですが、物をなくしたときはたいていの場合そもそもどこでなくしたのかがわからないわけです。したがって何とか統一のシステムができないかなということを、一利用者として思ったことがあります。このようなところにもJRの壁というのは残っているということ、あえて申し上げたいと思えます。

それから電気屋としての意見ですが、少し難しいことを申し上げます。今鉄道会社は電力会社から電気を買いますが、対価を得る形で普通に戻すことはできません。地震の後、家田先生から、鉄道の電力を設備を使って少し東京電力を助けられないかどうか、考えてみなさいというご示唆もいただいたのですが、今のシステムでは要するに鉄道の電力は汚い電力なのでそのようなものを出されたらかえって迷惑、ということだと思いますが、電力会社から電力を買うことはできる一方、例えばブレーキをかけて発電してもそれを戻すことはできない。したがって、鉄道の中で何とか使ってしまうという枠組みの中で一生懸命技術開発をしているのです。

これは、電力が湯水のようにあった時代はそれでよいかもしれないけれども、現実に電源不足になっている中で、再生可能エネルギーをどんどん入れなさいと今では言われています。風力であっても太陽電池であっても、時間的に変動があることは変わらないのです。むしろ鉄道のブレーキをかけて戻す電力の方が、管理がしやすいかもしれないのに、なぜ再生可能エネルギーを積極的に入れる一方で、鉄道から余った電力を返そうとすると無料になってしまうのかということは、エンジニアとしては非常に疑問に思われるところなのです。

これは多分国土交通省の中で閉じる話ではないかもしれませんが、やはり社会の仕組みの話だと思いますので、今すぐにどう仕組みを具体的に変わるといえることは言えないとは思いますが、長期的にそのような技術的可能性についてぜひ考えていただくと、鉄道側で持つエネルギー・ストレージへの投資の過剰な負担が明らかに減ると思いますので、重要なことではないかと個人的に思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。兵藤先生、いかがでしょうか。

【兵藤臨時委員】 1つは簡単な話なのですが、資料にあった、首都圏の地下鉄道の浸水対策、これは首都圏だけではなくて、大阪もたしかそれなりに危なかったような気がするのですが、ご検討されるのだと思います。

それが1つと、それからあとは、去年の年末から今年の年明け、岩倉先生と一緒にカリフォルニア新幹線のセールスをお手伝いさせていただいたのです。あとは、昨日もブラジルの新幹線の話で少し議論がありまして、今からお話するのは昨日の議論の受け売りなのですが、やはりセールスするときに、新幹線は、完成品をそのままプレゼントするというイメージが持たれやすく、自動車で言うと完成車やきれいな車を、外国でこのようなものに乗れますよと。それだけではなくて、例えば雇用、車に関係する工場だとか、いわゆる鉄道で言うと新幹線の産業そのものを幅広く売っていく。

特に途上国向けのセールスは、そのようなからめ手のアプローチが多分必要なのだろうなど。やはりアメリカで、そのとき色々行って議論してきたときにも、日本ではない、例えばドイツ流の売り方というのは、そのようなからめ手でやっていく。

そういった視点も入れていただきたいということと、それからあとは、新幹線のみならず都市鉄道もどんどんと、いいシステムがありますから、海外へのセールスのメニューを1つは入れていただければいいなど、そのようなことを思った次第です。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。では、続けて竹内先生。

【竹内部会長代理】 私の意見に関しては、社会資本整備の重点計画の話になります。私は資料3の8ページを見ていたのですが、色々鉄道が関係するものを書いてある中で、関係ないよというプログラムが白地になっているところがあると思います。これはよく考えてみたらそのようなものの中にも結構、鉄道に関するものはあるのかもしれない。

例えば14番の循環型社会を実現するというプログラムも、鉄道がこれから新しく中央新幹線をつくるとか、あるいは設備の更新などで出てくる様々な廃材とか残土とかをどうするかといった話は、ここに関係する話かもしれませぬし、24、25番もこれは真っ白になっていますけれども、良好な景観とか美しいという、田園風景の中に無粋なデザインの駅ができるとか、そのような話も景観に関することかもしれませぬ。それから、40番の工場や大学の進出などで雇用の拡大、これはつまり大学とか工場に近いところに駅をつくるという立地の話とか、ちょっとこじつけのような気がしないでもありませんが、ただ考えてみると、意外にそれでも関係あるのかもしれない。

逆にちょっとどうかかなと思ったのは26と27なのですが、26は「住み続けられる」なので、これは移動はないですよ。下の27は高齢者・障害者が「外出したり移動できる」。それに対し、26が移動できない。交通は移動だから、どうしてだろうという気がしたのですが、どちらにしても26に仮にこのような鉄道に関するものがあつたとしても、あまり26、27というのは、同じようなことしか出てこないのかなという気がします。だからこのあたりの差別化を図る、26、27を具体的に積み上げるかというところが、今後の課題ではないかという気もしました。

それから同じ表の中で、これまで計画部会で、いわゆる縦割りだと言われている話が多くあります。鉄道分野はこうですから、あとは道路とか航空とか船舶とかはどうなっているか知りませんということになってしまうと、また従来のように批判されてしまいかねない。そのような意味で言うと、私は33の外国人観光客とか国際競争力、これはどうしても、他のモードとのコラボをやらなければならないところだと思うのですよね。

だから、鉄道はこうやるけど、これはどうしても高速バスと組み合わせをしないとうまく観光客を運べないと思うので、他のモードとどうやって連携していくかという書き方をしていかないと、やはり鉄道のことしか考えていないんだと言われかねない。そのあたりの具体的な書き方を今後少し気をつけていく必要があるのではないかということ、この8の表を拝見して感じたところです。

あと一点は、これは質問で、ささいなことですが、資料1で先ほどもありました、ホーム上における鉄道人身事故、障害事故の状況というデータがあって、これがどうして増えているのかよくわからない。酔っ払った人が多いということですけど、もしもデータがあれば知りたいのですが、接触とか転落をするお客様の年齢がどうかということです。年齢別の構成を見てみると、やはり同じ程度酔っ払ってれば高齢者の方が落ちやすい気もするものですから、ひょっとしたら高齢化と関連しているのではないかという気がするので、もしもデータがあればお尋ねしたいです。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。では、一通りご発言いただいたので、私も1つ2つつけ加えて、それでまとめて答えられるものは答えてもらい、そうではないものは宿題ということにさせていただきます。

4点だけ。1点は、重点事項としてぜひ入れるべきだと思うのは、世界最大の鉄道網である首都圏の都市鉄道。これの災害リスクに対する危険性のチェックと備えのチェックの大点検事業をやる。これ自身が非常に重要な社会資本整備指針の仕事だと思うわけでございます。特に首都である東京、あるいはそれを首都とする日本の経済が、かくも都市鉄道に支えられているわけです。それがどうかなってしまったときの影響の大きさを考えると、ぜひ点検作業をやっていただきたい。これが1番目。

2番目は何回も出てきましたけれども、要するに会社を超えたサービスとか、交通機関を超えたサービスの悪さはやはり、日本の個々の鉄道会社や交通機関が、それぞれ独立して民間事業でやることによさというのは実にあるのですが、だからこそ、そこを乗り越えるようなサービスの一貫性、サービスのシームレス化について、問題意識を持って改良していかなければならない。そのためには、サービス水準の見える化をやらなければならないというようなことを、ぜひ入れていただけたらというのが2点目。

3点目が、今日は少し出ましたが、中小の鉄道というのは多くあるのですが、その技術水準というのはかわいそうな状態になっているわけです。輸送量が減れば人も減る。人が減る中では、切符を切る人は毎日いるけれども、線路の保守をする人などひょっとしたらいなくてもよいのではないかというような面が、ないとは言えない。そうすると、色々な技術に本当は専門家が必要であるけれども、みんなまとめて技術者1人と、そのようなことできるわけですね。幾ら技術力のある古関先生でも、違う分野までやってられないという面がある。だけど現実はどうなっている。

ということは、そういった技術の体系というものを再編成していかなければならない。1社ごとに技術の部門を全て置いてメンテナンスするという時代はもう無理で、東北地方全部は線路のメンテナンスは1社がやるとか、そのようなところまで大改善しなければならない。だからその可能性のチェックなり、実情の調査などを、ぜひ始めてほしい。

途中少し省いた説明をしましたが、以上3点申し上げました。

それでは、残りの時間はわずかでございますけれども、ここまで色々出たご意見につきまして鉄道局の方から、ご質問で答えられるものについて、回答をお願いしたいと思います。局長が全部答えるのですか。

【久保局長】 私が全部答えてもいいのですが、まずは専門家に答えてもらいます。

【家田部会長】 よろしくをお願いします。

【米澤技術審議官】 技術審議官の米澤でございます。技術的な部分で幾つか答えられる範囲で答えさせていただきたいと思います。

まずは中国の高速鉄道の事故の関係でございます。我々もどのような原因であるようなことが起こったのか、やはり日本に何か学ぶべきことはないかということで、大変注目をして、事柄について見ているということでございますけど、ただ現時点でどのような状況なのかという事実関係がよくわかっていないので、日本はあのようなことが起こらないというような報道もございますけれども、そこまでコメントできるような状況にはなっていないということでもあります。

ただ、日本の状況を説明させていただきますと、例えば雷対策について、雷で信号機が変わったというような話があります。日本でも雷で新幹線等が止まった事例がございますけれども、復旧するまで動かさないという形が基本的な考え方で、仮に駅間で止まった場合には、前に列車がないことを確認した上で、時速30キロ以内でゆっくりと走って次の駅に行くというような仕組みを日本ではとっている。一体中国でどのようなことが起こっているのか、よくフォローアップをしていきたいと思っています。

今回の東日本大震災の関係で、色々今検証をしております。その中で浸水対策の話が出ておりますけれども、現在東京、首都圏を中心にやっておりますけれども、これはまず最初に首都圏をやるということでございまして、大阪、名古屋、あるいはその他の地区についても、津波あるいは河川の洪水等においてどのような対策がとられるのか、これらについてはハード、施設的な部分と、やはりソフト、避難誘導という両方から考えたい。さらに、木場委員もおっしゃられておりましたけれども、防災、守るべきところと、減災

という2つの観点、ハードとソフトというような観点の切り口から対策を検討していきたいと思っています。

それと中小鉄道の技術力、さらには東北運輸局の関係の取り組みでございますけれども、やはり中小鉄道の技術力の向上というか、維持というのが非常に重要な問題でございます。東北運輸局がまずはそのパイロットスタディーというか、先進事例ということで、鉄道技術のアドバイザーサービスとか、あるいは全体をまとめた形での部品調達とか、このような色々な取り組みを、全国的に展開していく必要があるだろうと思っていますし、今回東北運輸局が大震災からの復興に果たした役割についても、もう一度しっかりと検証して、よかった点、悪かった点について整理をして、やはりこれも全国展開して、来るべき首都直下地震、あるいは3連動地震、日向沖の地震等に備えたいと思っているということでございます。

まだ大震災の検証については、現在始めているところでございますので、色々ご意見を踏まえながら、そのようなことをしっかりと進めていきたいと思っています。

【久保局長】 あと、バリアフリーサービスの話について、鉄道業務政策課長という担当課長がいます。答えられる範囲でいいですから、答えをお願いします。

【竹田鉄道業務政策課長】 鉄道業務政策課長の竹田でございます。先ほど色々ご指摘をいただきまして、これからの鉄道のあり方、整備の仕方、こういったことで、バリアフリーというものを重要視してやっていくという方向につきましては、私どももその方向でやっていきたいなと考えているところでございます。先ほどの説明の中で企画室長の方から、多少簡略化した説明がございましたけれども、ホームドアの整備に関する検討会で検討中ということで、今日1時半から中間の取りまとめがまとめられました。

その中で、利用客の多い駅については、なるべくそういったホームドアの整備をまずやっていこうというようなことでありますとか、あるいは色々視覚障害者の団体からお聞きするところでは、ホームドアがだめであっても、例えば内方線付きの点状ブロックであれば、どちらが安全なのかということがわかりやすいのではないかと、こういったご議論もいただきましたので、今後利用者数1万人以上の駅については内方線付き点状ブロックの整備を進めていきたいと思っておりますし、また特に利用者数10万人以上の駅につきましてはホームドアの整備。技術的になかなか難しいものもございまして、そのような駅については内方線付きのJIS点状ブロックの整備。点状ブロックの場合は大体5年ぐらいで進めていくといった取りまとめがなされたところでございます。

そのようなハードだけではなくて、ソフト対策というのも重要ではないかというご議論がございまして、幾つか出ましたけれども、視覚障害者の方々へのお声がけとか、あるいは点状ブロックの上に物を置かない、こういったマナー対策といったことも、事業者の方も一緒になって取り組んでいこうという話が出てございますので、そういったきめ細かな対策というものをやっていきたいと思っております。

幾つか高橋委員の方からご指摘がありましたような、何をもってバリアフリーかというのは、なかなか難しいものはございます。今はどちらかという段差の解消、こういったものを中心に考えておるわけでございますけれども、今日ご指摘のあったようなことも含めて、どのようなことができるのか、また検討をさせていただきたいと思えます。

以上でございます。

【家田部会長】 時間がおしているのです、すべてはお答えいただかなくて結構です。

【久保局長】 そうですね。この42プログラムとの関係というのは、企画室長からもう少し補足を。この中身の何番と何番との関係とか。

【磯野企画室長】 はい。それでは簡単にご説明いたしますけれども、資料3の8ページ目でございます、先ほど申し上げましたように、42のプログラムと、今日たたき台として出させていただきました9つの鉄道分野の施策との対応関係を、案としてお示しさせていただいております。それで木場委員からも、まず数値目標をつくる際には、プロでないという意味のわからない数字にしてはいけないというご指摘がございましたので、その点も気をつけたいと思えますし、また竹内委員からもご指摘がございました、もう少し精査が必要ではというご意見も踏まえまして、次回の部会にもう少し詳しく書いた、数値目標を盛り込んだものを出したいと思っております。

それで、この対応関係でございますけれども、実は現段階ではまだ他のモードとのすり合わせができておりません。次回の部会までに他のモードで、どれぐらいの相場観になっているのかというのがわかりますから、そういったものを踏まえて、多分一つの何らかのメルクマールができると思えますので、もう一回整理をして、お出しさせていただきたいと思っております。

【家田部会長】 ありがとうございます。まだご質問に全部答え切れていないと思うので、ご質問のあった事柄については答えられる範囲でちょっとまとめていただいて、皆さんにまとめてメールでも出していただくということで、ご了解いただいでよろしいでしょうか。

あと2分ぐらいだけ延長させていただこうと思っているのですけれども、ここまでの議論で、ここだけは今日言い忘れたというのがあったらどうぞ、お願いしたいと思っておりますけど、ございませんか。よろしいですか。はい。私も特にございません。

そうすると、今日出たご意見を踏まえながら作業をしていただいて、これは9月30日のときに、「はい、これですよ、以上終わり」になってしまうのか、事前に見ていただいて、頭を整理していただいた上で来ていただくようにするのか、どうお考えですか。

【磯野企画室長】 次回につきましては、事前に委員の方に案に目を通していただけるようなタイミングで、事前に送付させていただきたいと思っております。

【家田部会長】 ありがとうございます。では、そのようなことですので、まだもう少しここを足したいといったご希望があれば、今日ぜひお持ち帰りいただいて、つけ加えて送ってください。Eメールのアドレスとか、どこかに出ているのかな。では、それは磯野さんからみんなに送って。

【磯野企画室長】 追ってご連絡させていただきます。

【家田部会長】 ここにどうぞというようなことでお願いしましょうかね。

それでは、私の司会はお返しいたします。

【磯野企画室長】 先生、どうもありがとうございます。それから委員の皆様におかれましては、大変貴重なご意見をいただき、誠にありがとうございます。

次回の鉄道部会につきましては、9月30日、10時半からの開催とさせていただきます。ご出席方よろしくお願ひ申し上げます。正式な通知につきましては、後ほど送付させていただきます。

また、本日の議事録につきましては、事務局にて案を作成した後、皆様にご確認をいただきますので、よろしくお願ひ申し上げます。

本日は大変お忙しい中ご出席をいただき、誠にありがとうございました。

— 了 —