

社会資本整備審議会・交通政策審議会交通体系分科会計画部会

交通政策基本計画小委員会（第11回）

令和3年12月20日

【交通政策課企画室長】 では、定刻となりましたので、ただいまから第11回交通政策基本計画小委員会を開催いたします。

冒頭の進行を務めます国土交通省総合政策局交通政策課の赤星でございます。

皆様におかれましては、大変お忙しいところ御参加いただきまして、誠にありがとうございます。本日は、全9名の委員のうち、5名の委員の皆様にご参加いただく予定であり、会議の定足数を満たしておりますことを御報告いたします。なお、1名の委員につきましては、遅れて参加の旨、伺っております。

次に、議事の公開について申し上げます。本日の小委員会は、運営規則により原則として公開することとされております。本日の会議も公開で開催しておりますので、あらかじめ御了承ください。

続きまして、資料の説明及び質疑応答に関して御案内いたします。事務局より説明する際には、資料を画面に配信させていただきます。委員の皆様には、事前に電子メールで資料を送付させていただいておりますので、画面共有に不具合等ございましたら、そちらを御参照いただければと思います。

また、進行途中で御不明点等ございましたら、画面上部の吹き出しのメッセージ機能でお知らせいただくか、事務局の緊急連絡先まで御連絡ください。

それでは、議事に入ります前に、まず、公共交通・物流政策審議官の寺田より御挨拶を申し上げます。

【公共交通・物流政策審議官】 公共交通の担当の寺田でございます。本日は、家田先生はじめ委員の皆様方、大変お忙しい年末に御出席をいただきまして、本当にありがとうございます。

5月に閣議決定をされました第2次交通政策基本計画について、先生方、熱心に御議論いただきまして、本当におかげさまで閣議決定を迎えることができました。それから半年たちました。本日は、計画のフォローアップの一環として、交通政策基本計画にも位置づけられておりますけれども、鉄道駅のさらなるバリアフリー化のための新たな料金制度に

ついて、御報告をさせていただきたいというふうに考えてございます。

詳細については、後ほど鉄道局のほうから御説明させていただきますので、忌憚のない御意見、御議論をお願いしたいというふうに存じます。

本日の件以外にも、今後、また先生方にいろいろと御相談をさせていただいて、御指導させていただきたいというふうに思っておりますので、何とぞよろしくお願い申し上げます。

私からは冒頭、以上でございます。

【交通政策課企画室長】 ありがとうございます。

それでは、これ以降の進行は家田委員長をお願いしたいと存じます。よろしくお願いたします。

【家田委員長】 家田でございます。皆さん、お集まりいただきましてありがとうございます。これからの進行、司会を務めさせていただきます。

今日の議題は、今も話がありましたとおり、鉄道駅のバリアフリー化をさらに進めるための料金制度を新しくしようじゃないかという話であります。ぜひ皆さんに忌憚のない御意見を賜って、結論を出してはいかがかと思っております。

では、早速ですけれども、事務局より内容の御説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

【審議官（鉄道）】 鉄道局審議官の石原と申します。本日は、お時間をいただきましてありがとうございます。

それでは、資料に沿って鉄道駅のさらなるバリアフリー化のための新たな料金制度について、御説明をさせていただきます。

資料を1枚めくっていただきまして、バリアフリーの方針ということで、この5月に閣議決定されました交通政策基本計画に新しい目標を定めているところでございます。

このバリアフリーでありますけれども、振り返って考えますと、交通バリアフリー法というものができたのは2000年でございます。2000年11月に施行されておりますので、それからもう21年たったということでもありますけれども、当初は、駅のバリアフリーというものについて、例えば鉄道事業者などに見ますと、これは福祉政策の一環だということで、事業者のほうの負担でエレベーターやエスカレーターを整備するという発想がそもそもなかった、そういう意識がなかったところから、それでは、これからの高齢化社会、それから、誰にとっても使いやすい公共交通という環境を整備するためには、しっかり法律をつくり、そして補助の仕組みをつくりということで一步一步重ねてきて、

今日に至るまで、国と地方とそれから事業者と3分の1ずつ負担をして、エレベーターやエスカレーターの整備が進んできたということでございます。

ここに表で書いてございますけれども、既に3,000人以上の利用のある駅については、9割以上で段差の解消が済んでいる。それから、ホームドアにつきましても約800駅で整備が終わっているということで、交通政策基本計画においては新しい目標として、段差解消は2,000人以上の駅にまで引き下げる。それから、ホームドアについては、これまでの駅でのカウントではなくて、ホームの数、番線でカウントすべきだという御意見を頂戴しまして、今は2,000弱ぐらいのホームで整備されておりますけど、それを5年間で3,000番線、1,000番線強、この5年で増やしていくという新しい目標をつくったということでございます。

20年かかりましたけれども、ようやくこうしたバリアフリーというものをある意味、公共交通機関にとっての標準装備というような意識に事業者のほうも、それから行政、利用者のほうも変わってきたのかなと思ひまして、最低限のところをしっかりと進めていったところを今回は新しく利用者の御負担もいただいて、さらにスピードを加速化してバリアフリーをしっかりと整備していこうというように人々の考え方も変わってきて、ようやく、こういうものが受け入れられる環境になってきたのかなと思うところでございます。

この交通政策基本計画の中にも、下のダイヤに書いてございますが、これだけの整備を進めていくに当たっては、これまで以上の整備ペースを確保する必要があるということで、そのために必要な財源をどのように手当てをするかという基本的な考え方を決めていただいております。

3行ほど抜粋してございますけれども、真ん中に表記がございましたように、特に利用者の多い都市部においては、利用者の方に薄く広い御負担をいただいて、それをバリアフリーの整備をするお金に充てていく。

そして、国が持っています補助制度につきましても地方部のほうに重点化を図る。このような形で、利用者負担と国の補助金の地方への重点化ということを組み合わせることで、全国ベースで、これまで以上のペースでバリアフリー化を加速化していくという考え方でございます。

次のページでございますけれども、具体的なバリアフリー料金についてでございます。このバリアフリー料金につきましては、パブリックコメントを先週末までかけていたところでございます。

内容としましては、1番の制度の概要に書いてございますけれども、ホームドアやエレベーターなどの整備に要する整備費、これには維持更新費も含まれますが、こうしたものに充てるために、お客様から乗車のたびにバリアフリー料金を頂く。このような考え方でございまして、料金そのものはバリアフリー料金という新たな料金を設定しまして、事前届出制の対象にする。法制度的には、このような形で整理させていただいているところでございます。

料金水準につきましては、各社のバリアフリーの整備のボリューム、期間などにもよって変わるところがございますけれども、事前のアンケート調査では、5円までの上乗せで8割、10円までで6割5分の方が賛成という結果もございますので、最大でも10円程度にさせていただきたい、このような要請をこちらのほうから事業者にしてございまして、これから省令が施行されますと、年明けに届出がなされるわけですが、今、内々伺っているところでは、最大10円以内には収まりそうという感触を得ているところでございます。

3番に透明性の確保ということを記述してございますけれども、今回の利用者の方に御負担いただく料金につきましては、あくまでもホームドアやエレベーターといったバリアフリー設備の整備のために特別に頂くお金という性格でございまして、ここがしっかりと一対一で対応していなければいけないということで、まず、料金の事前届出時にバリアフリー設備の整備・徴収計画を公表していただくとともに、毎年度どれだけのお金を料金で徴収して、どれだけ整備に使ってきたかという実績を公表していただくことにしてございます。

また、この計画は5年計画でございまして、令和7年度末の目標期間の終了時には、事業者ごとに、この期間、どれぐらいバリアフリー料金を徴収して、どれぐらいの整備にお金を充ててきたかということについて、国土交通省でも確認をするということを考えてございます。

こうしたことで、閣議決定されました新しいバリアフリー目標、令和7年度には達成できるのではないかと考えているところでございます。

次のページは、今、少し申し上げました、以前行いましたアンケート結果について記載してございますが、説明のほうは割愛させていただきます。

それから、4ページ目ですけれども、導入に向けたスケジュールということで、パブリックコメントが先週末終了しまして、パブリックコメントの結果につきましては、今、公表スケジュールを調整しているところでございますが、年内には公表して、できましたら

新しい省令というものを公布即施行したいと。来年以降、事業者から料金の届出をいただきまして、実際の料金徴収開始は令和5年の春以降というようなスケジュールで考えているところがございます。

以上がバリアフリー料金でございますけれども、次のページでございますが、交通政策基本計画におきましては、鉄道の関係でもう一つ、ちょっと大きな宿題を頂戴しているところがございます。

これは、鉄道事業者に特化した話ではございませんが、特に鉄道事業者におきましては、今、移動制約、それから、オンラインの会議ですとかテレワークの浸透によりまして、特に通勤定期の戻りが悪いというような実態でございます。

鉄道事業者、収益が非常に悪化しているような状況でございますけれども、最後の2行にございますように、こうした中でも、特に安全・安心な鉄道運輸サービスを将来にわたって維持していくために、必要な投資はしっかり行っていただかなければいけないということで、そのためにどう財源を確保していくかということで、運賃・料金制度については、まだこれからになりますけれども、鉄道局においては実態などを踏まえて勉強していこうと考えているところがございます。

次のページ、6ページ目でございます。これは、ファクトを示したものでございますけれども、JR、それから大手民鉄のコロナ前とコロナ後、2019年度と2020年度の営業収益と営業費用、どれぐらいのボリューム変化があったかというものを示したものでございます。

例えばJR東日本、一番左側で見ますと、収入が4割減って、コストもいろいろ減らしてはいますが、固定費が大きいということもございますけれども、コストのほうは1割ぐらいしか減らせていない。この結果、青い棒よりも赤い棒のほうが高くなって、営業収支的には大きな赤字になっている。これは、各社さん、大体同じような、2020になると赤のほう伸びている、このような結果になっているところがございます。

こうした中、鉄道事業者のほうにおきましても収入を増やすための取組というものを具体的にいろいろ始めているところがございます。ちょっと小さな字で恐縮ですが、左側はシーズン別の指定席特急料金の改定ということで、これまで指定席は通常期のほかに繁忙期と閑散期、大きく3種類、200円ずつの差を設けておりましたけれども、最繁忙期というプラス400円の期間を設定する。このような指定席特急料金の改定、額としては僅かプラス200円ではありますけれども、このような改定を行うということが公表されて

ございます。

それから、右側のほう、新幹線・特急列車のグリーン料金の改定、これは、もともと東北新幹線の八戸開業時に少し料金を下げていた分を元に戻すということではあるんですけども、グリーン料金を値上げする、このような動きがございます。

実際に東急電鉄なども運賃改定を行うということを表明しておりますし、このような動きが今、鉄道各社、出てきてございますので、これに対して鉄道局のほうでも、どのように対応していくか。制度面まで踏み込んで何か手を打ったほうがいいということであれば、そこまで踏み込んで考えていくべきではないか。今、このような議論を局内で少し始めているところでございます。

説明、ちょっと長くなりましたが、以上でございます。御審議のほど、よろしく願いたします。

【交通政策課長】 交通政策課長の阿部でございます。ただいまの説明に少し補足をさせていただきます。

ただいま御説明のありましたバリアフリー料金制度につきましては、事前に委員の方にも御説明させていただいておったところですが、今日欠席の委員の方から幾つか御意見をいただいておりますので、御紹介をさせていただきたいと思っております。

御欠席の広島大学の藤原委員でございますが、御意見として、今回のバリアフリー料金でございますが、例えば排気ガスに対する課金とか、事故を防ぐための課金といった罰則的な課金ではなくて、バリアを取り除くという、いいことをするための課金という考え方なので、社会的には受け入れやすいのではないかと。こんな御指摘がございました。

それから、今回の鉄道駅のバリアフリーということですが、これは、単体の駅ということでだけではなくて、そこまで至る歩道の点字ブロックとか、ノンステップバスとか、全体のルートとしてのバリアフリー化にも資する。そういう意味で、移動全体をバリアフリー化するためにも有効であるという考え方もありますねと。このような御指摘をいただいております。

それから、東洋大学の森下委員でございますが、観光を研究されているお立場から、観光の面でもとてもいい取組ではないかという御指摘がございました。特に元気なシニアの方がおられます。こういった方にとっても公共交通機関のバリアというのはハードルということなんで、バリアフリー化が進んでいると本人も出かけやすいマインドになる。こういったような御指摘があったところでございます。

私からの補足は以上でございます。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、これから議論の時間に入りたいと思います。今、御説明いただいたのは、1つは、もちろん今のお話あったバリアフリー化のための利用者負担の料金、広く浅くということですかね。その話についての御意見を賜るといことと、もう一つ、より広い意味で、このコロナ禍でどういう経営状況になっていて、どうでしょうか。こういう話がありまして、これ、2つ話が別なんで、取りあえず、まずバリアフリー化のための新たな料金制度等について御意見を賜りたいと思います。

御意見、御質問の方はどうぞ御遠慮なく。その他の操作の中に手を挙げるがありますので、そのボタンを押していただけると私のところで見えるんで、大体、挙がった順で指名しますので、そんなふうをお願いいたします。

ちなみに挙げるまでの間、1つだけ私から。コメントじゃなくて補足か、あるいは質問かもしれないけど、かつて特定都市鉄道整備積立金制度というのがあって、一定の期間だけ複々線化とか、いろいろサービスを向上しないといけないよ。そのための料金、そういうことに特定の使う計画を立てて、上乗せ料金をやってということがありましたよね。制度的には、それと期間も違うし、日額も随分違うんだけど、制度的には似たようなかと思っ聞いていたところですよ。そういう理解でいいですかね、間違っている？ 阿部さん、そういう理解しておいていいですかね。

【交通政策課長】 どうでしょう。これ、鉄道に答えてもらったほうがよろしいんじゃないでしょうか。

【家田委員長】 そうかそうか、鉄道局に答えてもらったほうがいいか。いかがですか、審議官、どうですか。

【審議官（鉄道）】 大枠では、まさに必要な整備の投資のために、特別に期間を区切って利用者の方に御負担をいただくという意味では同じだと思っています。

【家田委員長】 だから、制度としては、社会の中でこういうことが大事だねということとをみんなが了解するという前提で、しかも、かなり早くやらないと駄目だよということとがあって、その上で、利用者が納得できる範囲で、しかも約束をするというやり方で追加料金を期間限定でやる。こういうことにおいて、制度的には非常に類似しているなど。つまり、うちの国の鉄道としては経験のある制度だなというふうに理解した次第でございます。すみません。

それでは、どうぞ皆さん。手挙げた人、いますね。大屋さんがまず1番、それから小林先生、続けて大串さん、どうぞ続けて御発言ください。

【大屋委員】 大屋でございます。結論的には全面的に賛成で、このような政策でお進めになると大変よろしいことだと思います。

背景としては、事務方からの御説明にもありましたとおり、これまでは福祉政策として、つまり、社会の中で一部の人が対象になる、弱者を救済するための政策ということに位置づけられてきたんだと思いますけれども、バリアフリーというのは、必ずしもそういう特殊な人のためのものではなくて、我々利用者全体のためになるんだと。

我々、いつか年を取って足腰が弱るわけでしょうし、酔っ払って線路に落ちたりするかもしれない。そういう人間にとってもホームドアというのはメリットがありますから、そういう意味で、社会の広範な負担を得て推進することが望ましいと思いますということをつけ加えさせていただきたいと思います。

私からは以上です。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。

続きまして、小林先生、お願いします。

【小林委員】 私も賛成で、高齢化社会のスピードが進んでいるんで、加速してやるということは大賛成です。それから、バリアフリーということだけではなしに、書かれているように、全ての利用者が便益を享受するというのが理想だろうと思うんですね。

そうすると、新目標は令和7年までで2,000人以上、3,000番線と書かれていますが、最終的にはフルカバーをされる予定なんではないでしょうか。そこをちょっとお聞きしたいなと思いました。

以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。御質問がありましたね。まとめてお答えいただくんで、ちょっとお答え待ってください。

では、大串先生、どうぞ続けてお願いします。

【大串委員】 ありがとうございます。私も小林先生と同じで、一応、終了期間として令和7年度末というふうに決まっておるようではございますけれども、バリアフリーを定着させて拡大していこうということになっていくと、その期間で済まないということはあるでしょうから、その一、二年ほど前に、一旦、中間点検みたいなことをしていただいて、その際に制度の終了年限を改めて検討することと、あと、この制度そのものは一応目標が2,000

人の乗降客数とか、いろいろ基準が決まっているわけですが、その達成度合いを点検するとともに、その成果を踏まえて拡張すべきかどうかということを検討していただけるようなことが大事なんじゃないかなというふうに思いました。

もう一点ですけれども、今回、鉄道のほうは、こういったバリアフリー化に関する料金制度設計をしていかれるということですが、バスもノンステップ化や停留所ほか、整備が必要となっているかと思います。公共交通機関のユニバーサル化についての値段への上乗せという最初のステップとして、しっかり御検討いただければいいかなというふうに思いました。

以上です。ありがとうございます。

【家田委員長】 ありがとうございます。

続けて、加藤先生、お願いします。

【加藤委員】 名古屋大学の加藤です。

これ、加速化のためにやるということを行っているんですけど、もし今まで、こういう料金がなくて投資を計画していた、だけど、この制度が入ったんで、そのお金がそこから出せるようになって、計画がそのままであったとしたら加速にならないですよ。この加速化するというのは、どういうところで加速化させるかというのをちょっと確認したいということです。

つまり、事業者ごとに1日当たり平均利用者数2,000人以上の駅は5年間で全部やるのが基本だということであったとしたら、これをやることで加速化できることになると思うんですけど、そういうのはどこで担保するかをちょっと教えていただければと思います。お願いします。

【家田委員長】 よろしいですか。ほかの方は御発言ございませんか。よろしいかな。大屋先生、手が挙がっているけど、もう一回、発言かな。

【大屋委員】 すみません、下りていないだけです。

【家田委員長】 ありがとうございます。

それでは、今、小林先生と加藤先生から御質問もあったんで、まとめてお答えいただこうと思います。加藤先生のは、恐らく、この経営難の中で減速するのを防ぐという面も、この加速のうちに入っているんじゃないかと私は想像しますが、お答えいただきたいと思います。どうぞ、お願いいたします。

【審議官（鉄道）】 御質問ありがとうございます。

小林委員と大串委員のほうから今、令和7年度以降のお話をいただいたところでございます。今、御指摘ございましたように、このバリアフリー化というのは、令和7年度で全て終わる、あるいは理想の形に到達するというふうには思っておりません。交通政策基本計画で、今回、5か年計画ということで、ある意味、令和7年度の時点で目指すべき数値目標というものを決めいただいたというふうに考えてございますけれども、まずは、その目標を確実に達成することが一番の目的でございます、そのための料金と考えております。

令和7年度までの間に中間点検が必要ではないかと大串先生からも今お話がございましたけれども、全くそのとおりにかと思っております、恐らく、次の新しい交通政策基本計画をつくるという段階になって、当然、バリアフリー料金の効果ですとか、それから、こういうコロナ禍で、厳しい中で実際にどれぐらい進んできたか、進まなかったかということの検証も行えるかと思しますので、それを踏まえて新しい目標、それから、バリアフリー料金の取扱いというものも決まっていくのかなと思っております。

加藤先生のほうからは、加速化というところにつきまして御質問を頂戴いたしました。この加速化ということにつきましては、特に、これまでのホームドアの整備のペースでいきますと、令和7年度まで1,000番線ちょっと増やさなければいけない、年間で約200番線を増やしていかなければいけないということになるわけですが、これまでの実績で申し上げますと、毎年100番線ぐらいのペースで整備が進んできているということでございまして、この目標を達成するためには整備ペースを2倍に加速化しなければいけない、この表に書いておるとおりでございます。

こういう新しい財源措置を講じることで、実際にできるかどうかということについては、各事業者のほうにもいろいろ検討依頼して、こちらと相当やり取りをして、これぐらいの収入があれば、何とか2倍のペースで整備できるのではないかと。そういう感触をいただいたということで、コロナのこういう状況はございますけれども、これまで以上のペースで何とかできそうだという感触を得ているところから、整備を加速化していくというふうに御説明のほうを申し上げて、あるいは令和7年度までにこの目標が何とか達成できるのではないかと見込んでおるところでございます。

【家田委員長】 お答えどうもありがとうございます。御発言いただいた方、いかがでしょうか。重ねての御発言ございますか。よろしいでしょうか。

【大串委員】 ありがとうございます。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。

何しろ、でっかい企業から小さい企業から、このコロナの2年間で経営的には非常に苦しいものになっているから、例えば空港への新線とか、あんなようなものだって予定とは全然狂ってくるし、ミニマムの経営だってつらくなっていく中で、ぜひとも、こういうものだけは何とか死守したいという意図で検討されているものだというふうに、覚悟のほどというのを私は理解するところでございます。

もう一つだけつまらないコメントを言うと、番線というのが言葉としてちょっとどうなのかと。でも、鉄道局の審議官が言っているんだから間違っちゃいないと思うんだけど、私の語感からすると、番線というのは、日本語では1番線とか2番線、つまり、英語で言うと、何個という個数を数えるときじゃなくて、序数に使うんですね。だから、私の言語感覚からすると何線分のプラットフォームのホームドア化というような言い方を感じるけど、鉄道局と鉄道事業者が、これがいいとっているんだから、絶対変えろとは言わないんだけど、一応コメントはしておきます。

【審議官（鉄道）】 ありがとうございます。すみません。時々ちょっと。

【家田委員長】 手挙がっているのかな。加藤先生、もう一回、手挙がっている？

【加藤委員】 すみません、ちょっとだけいいですか。

【家田委員長】 どうぞ。

【加藤委員】 先ほどの話は、主な事業者さんと、そのお金が入ればもっと加速できるということで話ができているということで理解してよろしかったですよね。

【審議官（鉄道）】 はい。

【加藤委員】 もう一個、このバリアフリー料金というのは、いわゆる大手のところかやられるという想定になっているということですけど、地方の事業者でもやりたいところがあったらできるのかどうかということと、それから、地方において措置を重点化するというのは、国交省として予算を増額することなのか。むしろ、大手に出している部分を地方のほうに持っていく、そういう意味づけなのか、どちらなんでしょうか。

そうだとすると、3分の1ずつだったら、地方の鉄道会社はもっと大変なので、3分の1を減らさないと、なかなか進まないんじゃないのかなと思ったんですけど、どうでしょうか。

【審議官（鉄道）】 御質問ありがとうございます。まずはバリアフリー料金そのものですけども、制度的には地方の鉄道事業者も導入をしようと思えば、できる仕組みになって

ございます。届出をしていただければ、バリアフリー料金を導入することは可能ということでございます。

ただ、地方ですと、鉄道の利用者そのものが少ないという中で、1回当たり例えば10円という設定をしてもどれぐらいの増収になるのか、必要な額がそれだけ徴収できるのか。それから、利用者にしてみれば値上げということにもなりますので、利用者数がますます減ってしまうというようなおそれもあるだろうということで、これまでどおり補助の仕組みを使って整備を進めたほうが現実的ではないかと考えているところでございます。

ちょっと説明しそびれましたけれども、補助制度を地方に重点化するというところについては、来年度の予算の措置としましてバリアフリーの補助制度につきましては、バリアフリー料金を導入した事業者には適用しないというか、補助制度は使えない、このような仕組みにしようと思っておりますので、地方の鉄道会社にしてみますと、これまでどおり補助をもらったほうが恐らく現実的な選択肢ではないかというふうに考えているところでございます。

地方の都市の中にも、都市によってはまちづくりや駅前の広場の整備ですとか、そういった都市計画事業などと一緒に公共交通の施設である駅のバリアフリー化を進めようとしている、そのような動きもございます。

その意味では、鉄道会社にしてみれば負担ではございますけれども、地域のほうがしっかり計画に位置づけて、そういった事業と併せてバリアフリーを行うという実態もございますので、むしろ、そういうニーズがあるところについては確実に国の補助を回せることができるようになりますので、これまで以上に地方部においてもバリアフリーが進むのではないかと考えているところでございます。

【家田委員長】 よろしいでしょうか。

【加藤委員】 分かりました。地方に入るのはありがたいことです。ありがとうございます。

【家田委員長】 御苦労さまです。

それでは、皆さん、手挙がっていないかな。今の新しい料金制度については、皆さん、御賛同いただいたということでよろしいでしょうか。どうもありがとうございます。

バリアフリー化は、もちろん重要な話だし、万人にとって重要なことであるんだけど、一方で新しいニーズというのも次から次へと出ますよね、例えばテロ対策とか。テロ対策で設備投資って、監視カメラとか、いろいろあるのかもしれないけど、恐らくそういう設

備投資だけじゃなくて、監視しているとか、巡回しているとか、ランニングコストがかかりますよね。

そういう新たなニーズみたいなものにももちろん対応しなきゃいけないから、バリアフリーだけが重要なわけじゃないということはもちろん分かるんで、でも重要なことなんでやりつつ、新たなニーズにも対応するようなことを臨機応変に考えながら制度を運用していくという努力が継続的に要るんでしょうね。何か評論家みたいなことを言って悪いんだけど、私も賛成だということを言いたいわけです。

【審議官（鉄道）】 ありがとうございます。

【家田委員長】 それでは、前半の御説明いただいた話はそのくらいにさせていただいて、残りの時間20分ぐらいになりましたけども、コロナ禍で経営が苦しくなっている中、いろんな工夫をしようとしているところもあるといったところで、これは、お認めいただくとか、そういうものじゃないんですが、コメントや御質問ありましたら、お願いしたいと思います。さっきと同じように手を挙げる機能をやっていただければ、指名させていただきます。いかがでしょうか。

ついでに申し上げておくと、僕は、コロナが出てから定期券をやめまして回数券を使っているんですけど、この間、回数券を買おうと思ったら、東武鉄道はもう回数券やめちゃったんだといって、ないんですよ。

だから、僕は、地下鉄と東武を両方回数券で一遍に入れれば、それでぱっと出られたんだけど、今はできないんですよ。毎回、精算所のおじさんのところで、こっちでこう乗ったんだけど精算してくださいとかやらなきゃいけなくて。あれ、知らないうちに回数券なくなったんだなど。これ、経営上の問題だと思うんですけども、ちょっと驚いたりした次第です。恐らくコロナの影響だと思いますけどね。すみません。皆さんが手を挙げるまでの間、雑談をさせていただきました。

大屋さん、手挙がりましたね。どうぞ御発言ください。

【大屋委員】 大屋でございます。ダイナミックプライシングの考え方って、鉄道事業者さんの中から言及されてきた例があると思います。これまで料金を徴収する方法として、切符を売って回収するというのしか事実上使えなかったんで、定額で、いつ買っても切符は取っておけるから、同じ額を取るという方法でやっていたと思うんですけども、新しい技術的手段が可能になってきた以上、それを反映していくことが望ましいでしょうというのは一般論として言えると思うんですね。

その際に、もうちょっと強調してほしいと思うのは、現金を扱うことのコストというのをいかに現金しか使わない人に転嫁したほうがいいんじゃないですかというのがあります。例えばロンドンの地下鉄なんか乗りますと、現金で切符を買おうとすると倍額以上取られるんですよね、ICカードのね。それは、やっぱりダイナミックプライシングを逃れてしまうと。

混雑時間帯に乗っても同額しか取れないので、そういうふうにご利用されてしまう側面があるというのと、やっぱり現金の扱いにかかるコストというものが、もう尋常ではなくなっていると思います。それしかなければもうしょうがないんだけど、そうじゃない時代なんだから、コストを正確に運賃に転嫁することによって、キャッシュレス社会に誘導していくということを政策的にも積極的に考慮していただきたいというふうに思いました。

私は以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。日本社会自身が世界の中であまりにもデジタル化が遅れている世界だから、その中で鉄道事業者が一番先頭を切れるかどうかはなかなか難しいところもあるかもしれないけど、方向性としては、そのとおりですよ。

ほかにいかがでしょうか。特に御発言ございませんか。ないようですね。

それでは、後半部分は意見交換、あるいは情報提供にすぎませんので、このくらいで特に御発言なければ終了したいと思いますのですが、皆さんよろしいでしょうか。

それでは、私の司会はこれにて終了いたしまして、事務局に司会をお返ししたいと思います。

【交通政策課長】 すみません、もう一つ、今日、参考資料を用意しております。

【家田委員長】 もう一つあるの？

【交通政策課長】 議題というか、その他ということでございます。

【家田委員長】 その他。では、手短にお願いします。

【交通政策課長】 第1次のほうの交通政策基本計画のKPIにつきまして、最新のデータが出ましたので、その御紹介でございます。

【家田委員長】 すみません、ごめんなさい。これ、スキップしちゃって申し訳ない。

【交通政策課長】 いえいえ。これは参考情報ということで、資料として受け止めていただければと思います。

第1次のほうのKPIでございます。第1次のほうでは全体で56指標がございまして、資料、画面に出っていますが、現時点の達成状況といえますか、そういったものをプロット

してございます。

おおむね、どの指標も2020年度が目標になっておるんですけど、一部、年度が違うところもありまして、まだ目標年次の数値が出ていない指標も幾つかございますが、56ある指標のうち目標年度の数値が出ているものが44指標ございまして、ちなみに、その44の指標のうち目標値を達成しているものが27指標、61%ぐらいということになってございます。

近似値といいますか、9割ぐらい目標値に達しているということも含めると、33指標、75%というような達成状況でございまして、この辺、どう評価するか難しいところかもしれませんが、それなりに第1次交通政策基本計画のKPIは達成しているかなというところでございます。

2次計画もKPI、119指標ございますが、これについて、今後は順次フォローアップをしていきたいということでございますので、これは資料の御紹介でございます。

私から以上でございます。

【家田委員長】 ありがとうございます。これは、ちょっと細かいから質問という感じでもないですね。

【交通政策課長】 そうですね。

【家田委員長】 よろしいでしょうか、皆さん。

それでは、僕のミスで1個スキップしちゃって大変失礼いたしましたけども、以上でよろしければ今日は終了したいと思います。よかったですかね。ありがとうございます。

それでは、司会をお返しいたします。

【交通政策課企画室長】 家田委員長、委員の皆様、ありがとうございました。

最後に、事務局から連絡事項を申し上げます。本日の小委員会の議事録につきましては、後日、委員の皆様にご内容の御了解をいただいた上で、国土交通省のホームページにて公開する予定でございます。

それでは、以上をもちまして第11回交通政策基本計画小委員会を閉会いたします。本日は、熱心な御議論をいただき、誠にありがとうございました。

【家田委員長】 どうも御苦労さまでした。

— 了 —