

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7回）

平成20年4月18日（金）

【高橋企画室長】 皆様、おはようございます。定刻となりましたので、第7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、本日、大雨でお足元の悪い中、大変ありがとうございます。中央線が止まっております関係で山内小委員長がまだお着きになっておられません。本日、強い雨、風の影響で中央線朝早くから影響が出ております。現在、信号トラブルも出ておりますので、9時55分運転再開見込みという情報がありましたけれども、10時現在でまだとまっておりますので、山内小委員長おいでになられますまでの間、恐縮でございますが、廻委員に議事をお願いしたいと事務局としては考えておりますが、よろしゅうございますでしょうか。

ありがとうございます。それでは、廻委員に議事をお願いするまでの間、暫時進行を務めさせていただきます。よろしく願い申し上げます。

まず、お手元の資料の確認でございます。資料一覧、議事次第、配席図、委員名簿をお配りしております。

資料1として、鉄道部会スケジュール（案）。

資料2として、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会・最終とりまとめ（素案）お配りしております。

それから、資料3として、幹線鉄道・貨物鉄道の現状と課題というポンチ絵をお配りさせていただいていると思います。

資料、議事要旨、会議の議事録の公開につきまして、ご了解をいただければ幸いです。

それでは、早速、本日の議事に入らせていただきます。これ以降の進行につきまして、廻委員をお願いいたします。どうぞよろしくお願いいたします。

【廻委員】 廻でございます。山内先生が遅れているということで、かわりを務めさせていただきます。皆様のご協力をよろしくお願いいたします。

それでは、これから次第に入りたいと思いますが、前回までの検討課題であった総論、

都市鉄道、地方鉄道及び鉄道サービスに関しまして、前回までの議論の成果を踏まえまして、事務局において最終とりまとめ（素案）としてペーパーを作成していただきました。

まず、今後のスケジュール案とあわせて、事務局から最終とりまとめ（素案）の説明をお願いいたします。

【高橋企画室長】 ありがとうございます。

お手元にお配りしています資料1でございます。「鉄道部会スケジュール（案）」と書いてあります。このネットワーク・サービス小委員会は、オレンジのラインで示させていただいております。大きな、4月18日、今回7回目でございますが、先ほど廻委員からご紹介いただきましたように、総論、都市鉄道部分、地方鉄道部分、鉄道サービスに関しまして文章化させていただいたものご議論をちょうだいして、それから、次回、8回目、6月3日に、今回ご議論いただきます幹線鉄道、あるいは、貨物鉄道等の議論も文章化したものをお諮り申し上げまして、小委員会として文書としてお諮りをし、おまとめをいただきますして、別途下のブルーの技術・安全小委員会のほうで4つのワーキングをつくって今検討させていただいております。技術・安全に係る記述とあわせまして、できますれば、鉄道部会全体として事務・技術のクロスオーバーした部分もございまして、全体としての最終取りまとめ文章を6月10日、第5回の部会にお諮りをし、第6回鉄道部会、6月19日か24日ということで今調整させていただいておりますが、最終的に部会として全体像をお取りまとめいただければと考えております。

それでは、早速でございますが、資料2、本ネットワーク・サービス小委員会にお諮りをさせていただき素案のご説明をさせていただきたいと思っております。事前にお手元にお届けをさせていただきましたが、大部でございますし、夕べも幾つか修正作業させていただきましたので、お手元にお配りをしておったものから少し変わってございます。読み上げは控えますが、簡潔に流れを私のほうからご紹介をさせていただきたいと思っております。

目次をめくっていただきまして、1ページでございます。「はじめに」でございますが、システムを磨き上げていくという国民性をよくあらわしながら、日本の鉄道は国際的に見ても大変高い水準の、安全な高密度大量輸送というものを実現しまして、国土の均衡ある発展を支え、経済成長の基盤となり、あるいは、都市部の通勤需要、住宅需要にこたえ、産業立地を促しまして、暮らしの豊かさを支えてきたわけでございます。

1ページ目の真ん中以降でございますが、本格的な少子高齢化時代の到来を迎えまして、今後、右肩上がりの増加は見込めない、このような中でこそ技術力の向上、あるいは、安

全確保の徹底を図りまして、環境や高齢者等に優しい機能特性を最大限に発揮して、使命を果たしていくように求められていると、全体的な問題意識を書かせていただいております。

めくっていただきまして、2ページになります。2ページからは、鉄道の技術・安全、あるいは、ネットワーク・サービスの全体に係る現状の認識を述べている部分でございます。事業特性であります。施設の整備・保有にかなり費用を要します。あるいは、投資の懐妊期間が長いということがございます。経済的・社会的便益の内部化も通常難しゅうございますので、頻繁な参入・撤退はないということでございます。

ひとたび鉄道が整備されますと、沿線開発、住宅開発、産業立地等々、とりわけ地域において大きな存在となります。需要水準や投資規模等の観点から、他の鉄道事業者が参入しにくいといった事業特性も踏まえつつ、今後、事業者の収益増加に直接結びつかないような利便性の向上も含めまして、多様で高質なサービスが提供されますよう、事業者の不断の努力と、これを支える制度面での検討が必要であるという認識を述べております。

2ページの下の方でございますが、事業者さんは配当の充実等、株主への還元、企業としてのさまざまな要請にこたえるという責務があられます。他方、公共交通機関として安定的・継続的に役割を果たしていかれる、あるいは地域の発展、まちづくり、我が国の経済・社会活動全般の発展の基礎としてサービスを提供されておられる等々、さまざまな社会的要請にこたえて、多面的な役割を果たしておられるという認識を述べております。

3ページでございます。鉄道を取り巻く経済社会環境の変化、これも技術・安全のほうも含めまして6つほど述べさせていただいております。1つ目が安全、安心への意識の高まりでございます。徹底した安全・安心の確保に向けて不断の努力を行うよう求められているということでございます。

それから、2つ目が地球環境問題の深刻化と鉄道への期待の高まりという部分でございます。環境に優しい鉄道輸送、あるいは、先進的な鉄道技術に対する期待と役割の高さを述べさせていただいております。

それから、このページの最後は、情報通信技術の発展でございます。鉄道におきましても、ICカードの導入をはじめ、さまざまな分野で技術的なブレークスルーをもたらしておりますので、安全で利用者利便にすぐれたシステムをつくり上げていく必要があるという認識を述べております。

4ページでございます。鉄道を取り巻く競合する他の交通モードの発展についても書か

せていただいております。自家用自動車、高速バス、航空等々、健全な競争をやっております。鉄道としましては、さらにサービスを磨き上げて、みずからの競争力を高めて、利用者から選び取られるようなサービスの提供に努め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。

それから、真ん中のあたりは、地方の活性化と都市の魅力の磨き上げと書いておりますが、都市と地方の地域間格差の問題が指摘されて久しゅうございます。地域の暮らしを支える地域公共交通の活性化、活力が求められておりますとともに、我が国経済の牽引役となるべき都市の魅力を磨き上げるということも大変大事な課題でございますので、活力に満ちあふれた都市生活を実現するために、鉄道もますます大きな役割を果たしていくことが期待されているという記述をさせていただいております。

それから、同じページの下でございますが、諸外国にも例を見ない急速な少子高齢化が進んでおります。2070年代には、総人口が7,000万人程度になるという予測もございます。今後、団塊世代の大量退職等も控えております。少子高齢化の本格的な進展の中で、右肩上がりの増加というのは期待できない状況でございますが、先ほど申し上げましたように、利用者の期待にこたえてサービスを磨き上げていくということでございます。

5ページでございますが、少子高齢化、あるいは人口減少は全国一律に進行するものではございませんので、例えば、首都圏の今後の人口動向等々、その地域の現状に即した対応が必要となるという認識を書かせていただいております。

ここまでは技術・安全とネットワーク・サービスにかかる全体的な認識を書かせていただいております。

このページの第3章からがこの委員会、ネットワーク・サービスの固有のご議論でございます。まず、第3章、鉄道ネットワーク・サービスのあり方の総論でございますが、先ほど申し上げましたように、少子高齢化というものが進んでおります。旅客鉄道輸送の動向を見ますと、5ページの真ん中あたりでございますが、首都圏では輸送人員の動向として増加傾向が続いております。特に東京都区部では、鉄軌道の分担率が76%と非常に高い水準に達しております。他方、地方鉄道につきましては、18年間で輸送人員が全国平均約2割弱の減少となっている等、地域により傾向が異なっている状況でございます。

このような少子高齢化の本格的な進展を迎えての今後の取り組みのあり方ということで、幾つか視点を述べさせていただいております。5ページの下からでございますが、右肩上がりの利用者増が見込むことが難しい中、6ページに移ります。今後とも鉄道が時代と社

会の要請にしっかりとこたえていくために、鉄道のポテンシャルを生かすべく、みずからの機能特性をさらに磨き上げていく必要があるということでございます。

それから、少子高齢化の到来、あるいは、それに伴いますバリアフリー意識の高まり等の中、高齢者や障害者をはじめとするすべての人々に便利で優しいサービスを提供するという必要性と、より快適性や利便性の高いサービスを提供するという必要性について述べてございます。

それから、観光利用の促進とございます。いわゆる通勤・通学客の増加を見込んでいくことが難しい中、新たな利用者層の取り込み、あるいは、積極的な役割を果たしていくということが大事だと思います。観光立国を目指す我が国におきまして、鉄道が観光における移動手段としても中核的な役割を果たしております。我が国の鉄道の魅力の向上に努めるべく、特に、昨今のグローバル化の進展や東アジア経済成長がございますので、外国人観光客の利便性の向上等に積極的な対応をすることが求められているという認識を書かせていただいております。

同じページの下でございますが、鉄道輸送自体の積極的な需要喚起を行うことはもとより、バスや航空など他の公共交通モード等との連携を強化しまして、公共交通全体としてモビリティを高めて、利用促進を図っていくという視点を書かせていただいております。

めくっていただきまして、7ページであります。地域に根ざした取り組みと題しておりますが、少子高齢化時代の中、地域における大幅な利用者減に陥らないように、鉄道が持続的に発展をしていくために、双方向・対話型によるコミュニケーションを密にし、鉄道が果たす役割について理解と共感を丁寧にはぐくみながら、協働関係を地域の方々とつくっていくということも有効ではないかと考えております。即効的な効果というよりも、いわば漢方薬のように、息長く、鉄道の未来を照らす光となるように期待をさせていただきたいという認識を書かせていただいております。

順序としては、幹線鉄道の記述をここに入れようと思っておりますけれども、それはきょうの議題2の議論を踏まえてやらせていただこうと思っておりますので、ここはご説明としては省略をさせていただきます。

第3節、都市鉄道ネットワークでございます。前回までの議論を踏まえましてお諮りを申し上げております。都市鉄道ネットワークにつきましては、ご案内のように、相当程度物理的なネットワークというのは拡充をされてきております。ただ、都市における鉄道の役割が大変大きゅうございますし、利用者さんからの期待も大変大きゅうございます。そ

の期待にこたえて、信頼性をさらに高めるべく、まだまだたくさんやっていただくことがある。そのための道筋を考えていこうということでございます。

都市鉄道の役割、7ページの下が総論部分のような形になっております。ネットワークは相当程度拡充されてきておりまして、通勤・通学時の混雑は一定程度緩和されておるとい認識でございますが、特に東京圏にはどんどんまだ人口も流入してきておりますし、一部路線では依然として高い混雑率を示しております。今後とも、新線建設、あるいは複々線化等によります輸送力増強のほか、幹線交通とのアクセスの改善、あるいは、既存ストックを有効に活用しながら、ネットワーク機能を高度化するための施設整備等々、政策的意義があって、社会的便益が高い施設の重点的整備をやる必要があると、8ページの上のほうでございます。

あるいは、相直の一層の推進、あるいは、事業者間を乗り継ぐ場合における運賃の割高感の是正等々、ソフト面における対策によりまして、さらに使いやすいネットワークの構築の必要があるという基本認識を述べさせていただいております。

幾つか要素をご説明、あるいはお諮りをしようと思います。2のネットワークの拡充のところでございます。増大する輸送需要への対応を主眼とした整備を事業者さんごとに、沿線ごとに進めていただいております。ネットワークは全体として相当程度拡充されてきております。このような中、いわゆる上下一体的手法によっては、大規模改良、あるいは新線整備といったようなことを期待していくことは難しい状況にあるのかなと思っております。また、他の路線との接続の不備、混雑時間帯におきましての速度低下、遅延の発生、あるいは、駅とその周辺との一体的整備がなかなか進んでいないといったような質の面における課題があると思っております。利用者の期待に十分こたえていただくべく、今後一層、さらに質の向上を図るよう、時代の、あるいは社会の要請をいただいているという認識でございます。

受益活用型上下分離方式ということで、都市鉄道等利便増進法に基づく事業展開をしておるわけでございます。この既存ストックを有効活用するという趣旨の範囲内で、例えば整備対象の拡大等を検討し、利用者利便の向上をさらに目指したいという認識でございます。

このページの下の方は、資金の安定的な確保というところで、中間とりまとめのところを書かせていただいたところを最終とりまとめにおいても触れさせていただいております。

9ページ、おめくりをいただきます。幹線交通とのアクセス改善という視点でございます。従来、都市鉄道の整備につきましては、都心部に向けた通勤・通学輸送への対応が主眼とされておりました。そのため、都市鉄道ネットワークの中での移動に重点を置かれておりましたが、空港、新幹線等々、都市鉄道の外へのアクセスについて、さらに十分アクセスを確保していかなければならないという認識でございます。

具体的には、成田高速鉄道アクセスの整備の着実な推進、あるいは、成田空港と羽田空港との鉄道アクセスの改善等の対応策について検討を進めるということでございます。また、新幹線へのアクセスについても整備を適切に推進していくほか、都市鉄道と幹線交通との交通結節点、成田空港、あるいは東京駅等々におきまして、スムーズな乗り継ぎを実現すべく、外国人旅行客等に対する案内情報の充実についても取り組んでいかなければならないということを書かせていただいております。

それから、9ページの下でございますが、ネットワークの効果を引き出すための工夫と題しております。これまでも事業者さん相互に連携をいただきながら、通勤・通学需要への対応の観点を中心として、大都市圏においてネットワークが相当程度拡充されてきております。今後、さらに、利用者の立場に立って、事業者の壁を越えていただき、より一層シームレス化を進めていただきたいということでございます。

シームレス化につきましては、相直の拡大、あるいは、ICカードシステムの普及等により、物理的な対応が進んでおります。その結果、利便性が相当程度高まっておりますが、事業者ごとに初乗り運賃が課されるということがございますので、全体としてよりなだらかな運賃にしてほしいという利用者の声も聞いております。

10ページでございます。これまで築き上げられてきたネットワークを生かしつつ、今後、さらに利用者利便を高める観点から、例えば乗り継ぎ運賃割引の拡大、あるいは、事業の運営形態の見直し等々、関係者間で多面的な検討を行っていただくことも重要ではないか。この点につきましては、当然のことながら、事業者さんの経営判断、あるいは、事業者さんの経営の自主性が大変重要であることは申し上げるまでもございません。

それから、このパラグラフの最後でございますが、相互直通運転の拡大に伴いました輸送トラブルの影響が広域化していると。例えば、相直をしている他の路線でトラブルがあった場合に、それがほかの路線にも影響が及んでしまっ、利用者にとっては便利になったんだけど、時々トラブルがあって、遠い路線で起こったトラブルのために、自分の路線で遅れてしまっ、どうにかならないかなといったようなことも大変多く声が寄せら

れておりますので、輸送障害時の影響を最小限に抑えるべく、ハード・ソフト両面でさまざまな工夫を行っていくことが必要ではないかという問題意識でございます。

このページの真ん中あたり、混雑対策と書いてあります。東京を中心としまして、一部の路線・区間で依然として高い混雑率が見られております。ここも、先ほど申しましたように、地域によってきめ細やかな認識と対策が必要だと思えます。都市における今後の人口の増減動向を十分に踏まえまして、中長期的な視点を持って、混雑の緩和対策を検討・実施していく必要があるということでございます。新線整備や複々線化工事とともに、列車運行形態の工夫とか混雑情報提供の充実といったソフト面の対策もあわせて強化していくことが必要ではないかということでございます。

それから、ピーク時間帯前後、あるいは夕方・深夜の時間帯の混雑につきましても、これも路線によっていろんな実態がございます。実態に応じて増便、あるいは、ダイヤ編成上の工夫など必要な対策をさらに進めていくことも必要ではないかといったようなことを書かせていただいております。

このページの下は、もう一つ、また新たな視点でございますが、深夜時間帯における運行時間の延長の是非、ここはさまざまな視点、さまざまな問題意識があると思えます。1つに方向性を出すことがなかなか事務局としては難しいかなと思いましたので、いろんな問題意識を書かせていただいて、ご議論ちょうだいできたらと思っております。近年のグローバル化の進展、東アジアの主要都市を含めまして、都市間競争が激化しております。都市のライフスタイルの多様化、羽田空港等における深夜・早朝時間帯の活用等といった実態がございます。このような中、都市鉄道につきましても、深夜の時間帯において運行時間を延長したほうがいいんじゃないかといったような声もたくさん聞きます。ただ、他方、深夜の線路の保守管理も大変大事でございます。鉄道事業としての採算性の確保という面もございましょう。あるいは、いわば眠らない街が望ましいのか否かといったような社会的・文化的見地からの検討もございましょう。さまざまな見地から議論、検討を重ねていくことが必要ではないかといったような問題意識を書かせていただいております。

11ページでございます。ネットワークにつきましても最後の問題意識でございます。まちづくりと連携した駅の魅力の向上でございます。駅とまちづくりの連携について、なかなかまだ十分な形で行われていないというご指摘、あるいは、駅の空間の活用について、病院や保育所を併設されて、公共サービスとの連携を図るようなケースも見られます。これらの状況を踏まえまして、駅の拠点性を生かして、利便性の向上を図るという問題意識

で、駅と駅周辺の一体的整備に資する枠組みの一層の活用、あるいは、ニーズの的確な把握、先進事例の発信等によりまして、多方面における取り組みを促進していきたいということでございます。

また、パブリックアートの活用、機能的で魅力ある建築デザイン等によりまして、駅を中心とした鉄道空間の魅力の向上に積極的に取り組むことが重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。

11ページの下からは、地方鉄道でございます。地方鉄道につきましては、おめくりいただきまして、12ページであります。地域とともにサービスをさらに磨き上げる。あるいは、観光やまちづくりを切り口として人々がにぎわい、親しんでいくような地域にまさに求められているような地方鉄道が大事ではないかといったようなこと。あるいは、13ページでございますが、双方向・対話型によるコミュニケーションで、理解と共感を丁寧にはぐくんでいくような地域とのコミュニケーションが必要ではないかといったようなことでございます。

これらは緊急提言でお取りまとめをいただいた、かなり経営状況が苦しくて厳しいなというところももちろんでございますけれども、地方鉄道として、比較的経営状況がよくて頑張っているといったようなところについても、共通して申し上げさせていただくような、いわば地方鉄道の総論として書かせていただいております。

それから、13ページ以降は、緊急提言でおまとめをいただいたことのエッセンスでございますので、13ページから15ページまでは、今回のご説明からは省略をさせていただきたいと思っております。

最後のパートでございますが、16ページから、鉄道サービスについてお諮りを申し上げます。鉄道サービスにつきましては、これまで基本的な安全・安心、あるいは、大量に運ぶという基本的な輸送サービスを確実に提供するといったようなことが長期にわたって大きな課題となっただけでございます。それで、きょうも遅延の問題等々トラブルもございました。基本的なサービスを、やるべきことをきっちりやるといったような要請は当然のことながら、これからもやっていくということでございます。さらに、通学者・通勤者の長期的な減少、あるいは、都心の回帰に伴います利用距離の減少等々、新たな課題に直面していることも事実でございます。長期的に安定した通勤・通学需要等々が見込まれなくなる中で、定時性・速達性等みずからの機能特性に磨きをかけながら、今後、いかにして利用者を獲得していくかという課題に直面しているということでございます。

す。

16ページの真ん中、下のあたりでございますが、事業者さんにおかれて、基本的なサービスをきっちりと提供していただきつつ、マーケットの量的・質的变化を的確にとらえて、ハード・ソフト両面で新しいサービスの創造を主体的に推進していくということが必要になると考えております。行政におきまして、サービス創造のための環境整備をやらせていただくということかと思っております。

このページの下でございますが、先ほど申し上げましたように、サービスの高質化、多様化というよりも、基本的なサービスの確実な提供ということで、これまで輸送力増強、あるいは、安全投資に重点を置いたインフラ投資が行われてきたということが主流だったと思います。しかしながら、平成12年の交通バリアフリー法に基づく駅、あるいは車両のバリアフリー化、17ページの上のほうでございますが、このバリアフリー化の取り組みを通しまして、利用者の関心が大きく変わってきたのかなと。高質なサービスに対する意識が高くなった。あるいは、必ずしも収益増に直接結びつかないとされてきたサービス関連投資に対します事業者さんのマインドも確実に変わりつつあるといったような状況認識でございます。

サービスの高質化と多様化につきましては、鉄道が事業者に選ば取られて、あるいは、潜在的な利用者のニーズを顕在化させるために、極めて重要な課題であると考えております。利用者の潜在的な要請、これを現実のサービスとして実現し、提供していくことが求められているという認識で、以降、問題意識をまた幾つか述べさせていただきます。

同じページの2のところであります。駅や車両をはじめとする鉄道空間は、単なる移動のための通過する空間としてではなくて、人々が行き交い、集う公共的なスペースとなっております。バリアフリー化の推進ということは、このような人が行き交い、集う公共的なスペースとしての鉄道空間にとって大変大事なことでありますので、駅空間の便利さ、快適さの向上にバリアフリー化はきっちり取り組んでいくというようなことがございます。

さらに、安全の確保の観点からも、ホームドア、可動ホーム柵の設置に取り組んでいくということとともに、乗り継ぎ情報を含めた案内表示の充実、あるいは、運行情報提供の高度化、あるいは、複数事業者にまたがったチケットの1枚化・チケットレス化等々、より便利でより快適なサービスへの要請にこたえていく必要があると考えております。

18ページの上のほうでございますが、他方、事業者さんにおかれては、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。経営の効率化等々努力をしていただい

て、運賃改定をやっておられません。設備投資費、あるいは、維持管理費への負担感がどんどん増しておられると認識をしております。今後、需要が長期的に、全体的には減っていくと見込まれます中で、安全投資も巨額でしょう。あるいは、輸送力増強投資もかさみましよう。このような中で、短期的な収益増に直接結びつきにくいサービス関連投資をどうやっていっていただくか、これが大変大事な課題だと思っております。

事業者さんと利用者双方が共有できる鉄道サービスの高質化・多様化の姿を考えていこうじゃないか、そのような高質化・多様化の姿を実現していくための仕組み、あるいは、鉄道事業者さんへのインセンティブをどうやっていったらいいのか。これを利用者負担のあり方も含めまして、きちんと考えていく必要があるという問題意識を書かせていただいております。

同じ18ページの下のほうでございます。情報通信技術のイノベーション、日進月歩でございますが、鉄道サービスについても確実に進歩を取り込んでいく必要がございます。既に非接触型ICカードは重要な鉄道のインフラに成長しております。鉄道カードを中心とするICシステムは、利用者の鉄道利用のスタイル、あるいは、生活自体の中に溶け込んで、生活スタイル自体を変え始めておるという認識でございます。利用者の暮らし、鉄道、駅周辺、これらの新しい関係づくりのツールとして高い期待感、ポテンシャルがあると思っております。

ICカードにつきましては、このページの下でございますが、おめくりいただきまして、19ページでございます。地域路線ごとに相互利用が進められてございます。他の交通モードとの連携も始まっておりますので、利用実態を踏まえつつ、さらなる利便性の向上に取り組んでいく必要があるということでございます。

それから、このような高いポテンシャルと期待感を受けているICカードの利便性の向上に向けまして、取り組みをどんどん進めていくためには、システム投資の促進はもちろんでございますが、運賃・料金のあり方をあわせて検討することが有効ではないかという問題意識でございます。ICカードは、複雑なプログラムに支えられた極めて精緻なシステムによりまして、現行の運賃体系に基づく運賃収受を実現しております。運賃収受の裏に、大変巨大な、精緻なシステムがございます。乗車カードとしてのICカードを新たな鉄道サービスの創造に結びつけて、新たな社会的価値をつくり出していくためには、ICカードシステムの対応能力を向上させることが必要であるわけでございますが、そのためには、中長期的な展望を持ちまして、運賃・料金体系のあり方そのものをあわせて検討し

ていくことが必要ではないでしょうかという問題意識でございます。

同じページの4は、ちょっとまた変わった視点からでございますが、地球環境への優しさを鍵とした需要の喚起と書いてございます。鉄道は地球環境に大変優しい機能特性を持っておりますので、その鉄道の機能特性をより多くの人に知ってもらって、鉄道をいわば日々の暮らしに組み込んでもらうべく、国民的広がりを持って利用促進を図っていく。あるいは、自然環境に親しむ機会など、週末に家族がたくさんで出かけても、利用しやすい価格で、いろんな事業者さんにまたがって使えるような多様な企画商品の提供をやっていただいて、いわば国民的な広がりを持って環境に優しい鉄道をもっともっと使っていただくようなサービス展開、あるいは、運動の展開といったようなことが必要ではないかということでございます。

最後の部分でございますが、より快適で、安心して信頼のある鉄道空間を提供していくことが必要ではないかということでございます。快適で安心な空間を提供していくためには、利用者の声、あるいは、要望の収集・分析が大変重要であります。これまで事業者ごとにきちんとやってきていただいたわけでございますが、女性等に配慮した専用車両の導入、あるいは、マタニティマークの普及等、近年の先導的な取り組みがございます。これらの取り組みに見られますように、複数の事業者で連携をして、さらに、行政も積極的に参加をさせていただいて取り組むことが対応をさらに進めていく上で有効な場面も多々あるのではないかとといったような問題意識でございまして、具体的な対応方を検討する必要があります。

それから、このページの下の方でございますが、これまで鉄道は、安心して信頼できる鉄道空間という無形の価値を提供してきていただいているわけでありまして。かぎ括弧でくるんでおりますけれども、近年、「劣化」が起こっているのではないかと指摘もございます。最後のページでございますが、鉄道空間というのは、互いにルールを守って利用すべき公共の場でございます。だれでも利用できるものであるがゆえに、世相、流行、社会秩序等々、世の中が直接鉄道空間に持ち込まれ、なだれ込んでくるわけございまして、そのような要素が鉄道の秩序維持の問題に直接つながるといった構造的な問題がございます。昨今、駅の係員への暴力、あるいは、社内での犯罪行為・迷惑行為等々、利用者の側に端を発する問題も数多く発生しております。このような問題につきましては、利用者、鉄道事業者、行政、三者が、どの1人だけでは解決できないような問題でありますので、連携、協力、スクラムを組んで、粘り強く対応していくことが必要ではないかということござ

います。

このページの最後に、第4章、鉄道技術・安全のあり方についてでございますが、これは4つのワーキングをつくっていただきながら、今さまざまな視点から大車輪で問題意識をまとめていただいております。冒頭申し上げましたように、ネットワーク・サービスと技術面の掘り下げと安全面の掘り下げと、クロスオーバーしていく部分が多々あると思いますので、技術・安全小委員会でのご検討もよく踏まえて、全体として取りまとめるときにどんな取りまとめ方がいいか、技術・安全小委員会の議論を踏まえて、これから一生懸命作業をさせていただこうと思いますので、きょうの段階では、まず4章として、仮にこういうようなことで、ブロックで場所どりをさせていただいているようなことでございます。

それから、貨物につきましては、今回、タイトルに入れておりませんが、これもどんな入れ方がいいのか、事務的に考えさせていただいて、またお諮りをさせていただきます。

今回、縦から横から、いろんな視点から光を当ててお示ししようと思っておりますので、あえてダブっている部分も多々ございます。それから、まだまだごつごつ、もたもたしたような文章でございますので、今後、さらに文章の磨き上げをさせていただこうと思います。

また、サブタイトルも平板な書き方になっておりますので、もう少し何が言いたいのか、イメージが飛び込んでくるような書き方を練り上げさせていただきたいと思っておりますが、まずは、これまでご議論いただいたことにつきまして、現状認識と方向性につきまして、きょう大きなところをご議論ちょうだいして、また、事務局において作業をして、お諮りを続けていきたいと思っております。

ご説明長くなりましたが、廻様、よろしく願いいたします。

失礼いたしました。10時3分に中央線が運転を再開されました。強風によって信号機が横を向いてしまったということでございますので、もう少ししたら委員長が来られますが、廻様、どうぞよろしく願いいたします。

【廻委員】 待ち焦がれております。

どうもありがとうございました。ただいまの事務局の説明につきまして、ご質問、ご意見などがありましたら、お願いいたします。

【嶋代理】 JR東日本で代理で出席させていただいております嶋でございます。

まず最初に、中央線が、10時3分に運転を再開いたしました。大変ご迷惑をおかけしております。あと、武蔵野線、京葉線、常磐線で風のため遅れが出ておりますけれども、安全確保のために行っておりますので、ご理解のほどよろしく願いいたします。

今、素案のご説明をいただきましたが、ほんとうに良くまとめていただきましてありがとうございます。素案ということですので、細かいことにつきましては、また事務局を通じて意見をさせていただきたいと思っておりますけれども、大枠につきまして、5点ばかり、考え方等についての意見を申し上げたいと思っておりますので、よろしく願いします。

まず1つは、特に第3章になりますけれども、これはネットワーク・サービスのあり方ということで一番取りまとめの基軸になるところだと思いますが、全体的に主語がはっきりしていない文章が多いなという感じを持っております。鉄道事業者が行うことなのか、それとも国のほうで行っていただく話なのか、そこがどうもよくわからない。内容から見ますと、例えば9ページに載っております「案内情報の充実を図る必要がある。」これは鉄道事業者なのかなと思いつつ見たり、また、8ページの「鉄道ネットワークを構築していく必要がある。」これは鉄道事業者だけでできる話ではないので、逆に言えば、こういうことをやっていく上で、国として、あるいは国土交通省としてこういうことをやるべきである、やる必要があるということがあれば、そこを明確にした形で表現していただくとわかりやすいのかなと思いました。

それともう一つですけれども、これはひがみ根性ではないんですけれども、鉄道事業者にかなりいろんなことを求められていると。これは、事業者として当然そういう要請があって、それを受けていかなければいけないということはあるんですけれども、ではそれに対応する国なり省のほうはということになります。例えば2ページの真ん中から下のあたりに、「事業者の収益増加に直接結びつかないような利便性の向上を含め、多様で高質なサービスが提供されるよう、事業者の不断の努力とこれを支えるための制度面での検討が必要となる。」という言葉があるんですけれども、事業者の不断の努力、これは求められるだろうなど。ただそうすると、制度面での検討はおそらく国として行っていただくということになると思うんですけれども、「検討」ではなくて、制度の構築が必要だというふうToStraitに書いていただいたほうが、両方ともそれぞれ努力をしていくんだということがわかりやすいのではないかと思います。

また、この上の、事業者の収益に直接結びつかないサービスと、何力所かこういう表現をいただいております。これは、そういうところにも鉄道事業者は入っているということ

を表現していただいているんだと思うんですけども、事業として収益に直接結びつかないことをおまえらはやっているのかという、逆の面の指摘も少し懸念するところであります。当然、我々長い目でお客様にご利用いただくという意味で必要だということで、こうしているわけですから、そういう意味で、結びつかないと露骨に言われると、心配なところもあります。逆に、もしそういうことをやるのであれば、先にちょっと言いましたけれども、国との協働、国と一緒にやっていく、そういう意味では支援を受ける、そういう制度の仕組み、枠組みの中でやっていくということが明記されれば、よりわかりやすくなるのかなと感じます。

それから、3番目になりますけれども、今までの議論が反映されていないのかなと思うところが幾つかございました。地方鉄道のところで、手前どもの社長の清野が出席したときに、語弊があるかもしれませんが、地方がどんどん衰退していったとしても鉄道ではやっていけないという状況になっているという背景を申し上げたと思いますけれども、地方の活性化を図るために公共交通あるいは鉄道の活性化が必要だと、これは今までの議論からしますと逆ではないのかなと。逆に言えば、公共交通が交通機関としてちゃんと活性化していくためには地方の活性化というのが必要であって、鉄道あるいはほかの交通機関が幾らやったところで、地方自体がほかの面で活力がなくなっていけばとてもやっていけないという議論があったと思いますけれども、そこが反映されていないのかなと思いました。

それから、乗継運賃割引の話が2カ所か3カ所、あと業務運営形態の見直しが出ていたと思うんですけども、たしか前回の議論でこの話がありまして、今ご説明の中ではこういう問題は事業者の判断というお言葉をいただいているんですけども、文章上は一切そこが出ていませんので、そこをやるのであれば、収入減を補う仕組みの構築ですとか、そういう議論があった内容を含めて、この中に入れていただければと思います。

あと、これは毎回でしつこくてほんとうに恐縮なんですけれども、バリアフリーの話で前回も手前どもの清野からも申し上げたと思うんですけども、国の補助の問題です。ここで地方としての補助の問題ということが出ておりましたが、ご説明はいただいているんですけども、我々としては、10万人以上は国の補助がない。そういうことはネックとして、逆に進まなくなる要因としてはあるのではないかと考えています。それは何も地方公共団体だけの話ではないだろうということを申し上げておりますので、そうすることよりも、こういう議論がありましたし、我々申し上げていることをぜひ反映させていただければと思っています。

あと4点目なんですけれども、例えば新幹線やアクセスの話がここで書かれていますし、あと深夜時間帯の運行時間のお話、これはあまり今まで議論されていなかったのではないのかなと思っていて、これらがいきなりこの素案のほうに入ってくるのはいかなのかなと感じております。

最後、5番目になりますけれども、これは細かくて申しわけないんですが、表現のほうで、例えば、新幹線のアクセスの話の中で出ていたんですけれども、東北縦貫がアクセス改善という書き方になっていますが、この東北縦貫というのはもともと混雑緩和策で計画している線でございます、別にアクセスのためにやっているわけではありません。あと相鉄の相直の話も、これは神奈川と都心を結ぶというネットワークを目的としてやられていると思っておりますので、ここでアクセスということを露骨にされますとかなり誤解をされてしまうのではないかと感じております。

あと表現的にかなりきつい表現もありますので、これはまた個別にご相談させていただければと思います。

これは好みもあるんでしょうけれども、環境に優しいですとか、便利で優しいという言葉、非常によく使う言葉なんですけど、このとりまとめの中で、優しいって一体何なんだといったときに、かえってわかりにくくなってしまわないかと。環境負荷が小さいとかにしますと、かなりはっきりはしてくるんですけれども、ここは多分、人によってこういう表現を好む方と好まない方、議論もあると思いますけれども、そこは気になったところです。

すみません、5点ばかり長々としゃべらせていただきましたけれども、以上でございます。

【廻委員】 ありがとうございました。

それでは、事務局のほうから。

【高橋企画室長】 ありがとうございます。たくさんの皆様方のご意見をちょうだいしたいと思いますが、今のご意見は相当多岐にわたりましたので、まず1回ここで少しお話ししたいと存じます。

まず、主体がよくわからないということでございます。もちろん、だれがやるべきであるかということがはっきりしている場合には、全体を読み直してみ、クリアにできるところは少しずつクリアにさせていただきますが、他方、国、鉄道事業者さん、あるいは地域など、いろんな主体が力を合わせて合力してやっていくということが、鉄道を語る上で

大変重要な視点だと思います。あえてだれがということと言わないほうがいいこともあります。その表現ぶりは、その中身に応じて考えさせていただきたいと思います。

それから、国の側も、検討だけではなくて、方向性を出せるところは出さなきゃいけない。その点につきまして、中身に応じて、一つ一つ検討させていただいた上で、お示しをしていこうと思います。

それから、短期的には、収益増に結びつかないようなサービスということでもありますけれども、例えば、利用者にとっては快適性が向上する混雑緩和とか、別にそういうことを事業者さんがしてくれなくても、切符を買って乗るんだと。直接売り上げは上がらないけれども、でも、事業者さんが自分の費用を持ち出して快適性を向上させる。長い目で見れば、サービスの向上という意味で、もちろんパイが増えていくということはあるでしょうけれども、短期的には収益が増えないという部分について、認識をきちっと出したかったので敢えてこう書きました。表現ぶりは、もしそういうことであってもということであれば、また調整をさせていただきたいと思います。

それから、地方の活性化のために事業がある、ここも、この前、緊急提言を出させていただいたときに、相当深い議論をさせていただいておりますので、地方鉄道についての認識というのは、この委員会において、きちりと世の中に問わせていただいたと思っておりますし、ここの取りまとめにおきましても、まさに、その緊急提言を踏まえた意識で書かせていただいております。

もちろん、どうにもやっていけないところを無理に続けていただくということではありませんし、地方の活性化を鉄道事業者さんにすべて頼らせていただくわけではありません。しかしながら、地域において、鉄道事業者さん、地方自治体、地域の方々等々、みんなが力を合わせてやっていくというときに、鉄道事業者さんの役割は大変大きなものがありますから、そのあたりの問題意識をもう一度、お互い踏まえた上での御議論と思います。

それから、事業者のご判断・自主性は当然のことながら、というところは、先ほど私ご説明の中で申し上げました。具体的な書きぶりにつきましては、またご相談をさせていただく、あるいはお諮りをしたいと思っております。

それから、深夜時間帯の運行時間の延長でございまして、これはおっしゃるとおり、今までの審議会、この場で詳細な議論がなされたわけではございません。他方、世の中でこの問題については、いろんなご意見があって、今後の鉄道ネットワーク・サービスをこの審議会でご議論いただいて、世の中に問うていくときに、こんな視点については思いが至

らず議論していなかった、といったようなことになる果たしてどうかということがございますので、今後の鉄道ネットワーク・サービスの未来を語っていただくために、審議会にせっかくこれだけの方に集まっていたいておりますので、必ずしも1つの方向性に無理に決めていくということでの問題意識ではなくて、いろんなことを考えながら、この問題についても議論を続けていかなければならないと。こんなような問題意識をもし皆様方共有していただけるのであれば、そのような問題意識を世の中に出していくということも、この委員会に求められている役割ではないかなと思います。

それから、環境に優しい、あるいは、環境の負荷の小さい、すなわち、フレーズとして環境に優しいという言葉のほうが訴えかけられるか、あるいは、もう少し機能的にやったほうがいいのか。これは広く皆様のご意見を承って、何れにせよ、言葉遣いでございますので、と思います。ちょっと長い説明になりましたけれども、お願いいたします。

【廻委員】 ありがとうございます。

ほかの方のご質問あるでしょうか。

【升代理】 東京都でございます。

JRさんの質問に関連した質問と、あと何点が質問をさせていただきます。

まず、最後のほうにございました深夜時間帯の運行のお話でございますが、私どもも羽田の国際化の推進をお願いしているところでございまして、当然、都としても深夜時間帯における都市鉄道の運行時間の延長というのは、ぜひご議論していただきたいと思っております。

ただ、ここにも書いていただいておりますが、24時間運行ということになりますと、やはり保線、保守の話が非常に重要な課題だと思っております。また、羽田から出るということだと、モノレールだとか京急という話だけではなくて、当然、JRさんの接続もいろいろあろうと思っておりますので、全体的な議論をぜひしていただきたいと思っております。終電時間の延長など、いろいろな方法があろうかと思っておりますので、ぜひさまざまな角度から議論いただければありがたいと思っております。

2点目が、運行主体のお話がありました。やはり利用者の観点からは、まだまだ外国人の方も多く入ってきている中では、乗りかえのしにくさというのは東京圏に残っているのではないかなと思っております。特に、東京の地下鉄というものは二元体制になっておりますが、そういう中では、一体的な運行形態がとれば、利用者利便というのは非常に上がっていくのかなと思っておりますし、乗りかえルートの選定でございますとか、改札

が廃止になるとか、いろいろな問題が一層よくなっていくのかなと思っています。ぜひこうした観点から、さまざまな角度から議論をしていただきたいというのが東京都のお願いでございます。

それから、あと2点ほどでございますが、都市鉄道の整備、ここでもネットワークが充実してきたと書かれてございます。それから、相互直通運転などもやっていただいておりますので、非常に利便性は高まってきておりますし、6月にはメトロさんのご努力で、地下鉄副都心線も開業いたします。かなりネットワーク整備が概成してきているのかなと認識しております。ただ、東京圏の場合は、18号答申がございますが、JR中央線の複線化など、事業化のめどが立っていない路線もございます。

私どもといたしましては、そういう答申をいただいている路線の中で、地域の要望が非常に高いものがございます。また、その実現に対する期待は非常に大きいものがございます。促進同盟が地域にできておりますし、議会からも議連が立ち上がっておりますが、事業採算性など、非常に問題があって、なかなか実現しづらいところがございます。ぜひ国におかれても、支援の制度というものを検討していただけたらありがたいと思っております。

最後に、まちづくりと連携した駅の魅力の向上ということでございます。この中でも書かれておりますが、東京都においても、駅の周辺で鉄道施設の改良と開発というのがうまくリンクしていないところがございます。鉄道事業者と連携して一体でまちづくりが行われれば、よりよいまちができるのではないかなと思っております。

そういう中では、やはり都市側、私ども地域と鉄道側がうまく融合を図りながら、それぞれ応分の負担に基づいて事業の実施ができればいいと考えております。国におかれましては、制度はございますが、使いやすさなどもございますので、ぜひ財源とか制度拡充の面において協力をしていただけたらありがたいということでございます。

以上、4点でございます。

【廻委員】 ありがとうございます。どうしましょう、続けて伺いましょうか。それで、まとめてお答えいただくということでよろしいですか。それとも、今一たん切ったほうがよろしいですか。

【濱都市鉄道課長】 多岐にわたっているので、一たん切っていただいておりますのでお答えさせていただきます。

【廻委員】 はい、どうぞ。

【濱都市鉄道課長】 まず、深夜時間帯の話でございますけれども、おっしゃるように、羽田の国際化とか含めて、ネットワーク全体として深夜のあり方を議論しなきゃいけないというのは、そのとおりだと思っております。ただ、私どももこの素案の中で書いたように、何でこんな表現になっているのかということ、ほんとうに価値観とかも含めて、この議論をとりあえず文章で作文して書けばいいという感じではなくて、例えば、空港アクセスの話がされましたけれども、浜松町なり、品川なりに着いた後どうするのかと、もう既にご指摘もありましたが、大きなネットワーク全体を議論すると。そうなってくると、さっきのJRさんのお話にも共通するんですけども、多分、昼間に比べて輸送密度などは低いだろう。でも、1時間に1本というわけにはいかないから、例えば1時間に5本出しましょうという話になると、非常にコスト面でお金もかかってくるという面もあるわけですから、では、そういうサービスを提供することがいいのかどうか。さらに、そういうのを受益する人がいるわけですから、それについて、どういう負担体系があるのかという制度面もセットで議論しないといけないだろう、こういう話になってくるんだと思うんですね。実はほんとうは、やらなければいけないのはそうなんですが、その部分について、さらに、深夜のあり方とか含めて、ここで議論を深めていただけるとすごくありがたいなと、こういう基本認識でございます。

それと2点目の運行主体の問題でございますけれども、地下鉄が二元体制になっているという話でございますが、現在でも、都営地下鉄さん、東京メトロさん、さまざまな面でサービスの一元化に向けて取り組みをされていると伺っております。利用者の視点というのは非常に大事なもので、さらに、利用者の視点からどういうことができるのかということについては、経営のあり方も含めて、当然いろんなサービスを提供すれば、減収も出るわけですから、多面的に議論を深めていかなければいけないという認識をしてございます。

それから、運政審の答申で実現していない路線があるじゃないか。これは中央線の複々線化の話が出ましたけれども、中央線に限らず、例えばつくばエクスプレスの東京延伸とか、埼玉高速の延伸とか含めて、出ていないものも幾つかあるわけでございます。こういったものについて、今どういう対応を国のほうでさせていただいているのかということでございますけれども、直ちに、その補助率を上げて、何か新規の補助制度をつくれればいいというものでもなかなかないものですから、まずは地域の皆さん、それから、事業者の皆さん、国も入りまして、どうやったら実現できるのかという話をしっかりと議論をさせていただくというやり方でやっております。さまざまな委員会、検討会ができておりますの

で、そういう中で、国のほうも積極的にできることは対応していきたいという話でございます。

それから、まちづくりの制度を使いやすくしてほしいという話なんですけど、私どもも都市利便とかでさまざまな制度をつくっているんですけども、なぜかうまく動かないというところが多々ございます。できれば、渋谷などで東京都さん中心にやっておられますけれども、例えばこれを具体的に直してくれというものを言っていただくと、受けられるものは、ここは直したいと思っているから、こういうふうに書いているものですから、ぜひその点はよろしくお願ひしたいと思います。

それから、深夜の交通の話なんですけれども、つい鉄道だけで申し上げましたけれども、これは羽田の深夜輸送などの委員会でもいろいろ議論になっておりまして、全部鉄道でほんとうに受けるのだろうか。需要が減ってきたら、バスとかタクシーとか、いろんなモードがあるわけですから、要は、他モードの話をもここに書いていますけれども、都市全体の深夜の公共交通のあり方というのを全部含めて多分議論していかないと、現実的にはうまく進まないのかなという認識も持っております。

以上でございます。

【廻委員】 どうぞ。

【三澤代理】 日本民営鉄道協会でございます。大変よく取りまとめていただいて、この場をかりて御礼申し上げます。

それで、幾つかご意見を申し上げたいと思いますが、1つは、先ほどJRさんからお話がありました、鉄道ネットワークの効果を引き出すための工夫の中で、事業の運営形態のお話が出ておりますけれども、先ほど高橋室長から事業者の経営の自主性を損なうものではないというお話を伺っておりますが、これは非常に重要な問題でございまして、首都圏、あるいは、近畿圏でも民営鉄道は世界で有数のビジネスモデルで、これだけのネットワークを築き上げてきました。これからもそういうことだろうと思いますが、この自主性を阻害しないというところはぜひ表現で入れていただきたいと。これだけ見ますと、表現がひとり歩きする可能性がありますので、要望いたしたいと思います。

それから、深夜の運行のお話でございますが、ここに書いてあるとおりの問題があると私どもは認識をしております。線路の保守の問題や運行コストのほか、今、環境という非常に大きなテーマで、これは私ども経団連の自主行動計画にも参加をいたしまして、一生懸命省エネに努めておるわけでございますので、ぜひそういったことも検討のときにはご

勘案をしていただければと思います。

それから、バリアフリー関係の可動式ホーム柵についてでございますが、中間とりまとめでは、いろいろと旅客流動を阻害するとか、あるいは、扉の位置が一致しないとか、いろいろ技術的な問題があると指摘されており、それから、また、これは非常にお金がかかる問題でございますので、ここの最終とりまとめ案で、利用者負担のあり方も含めて検討するということになっていきますので、あるいは、この表現でよろしいのかと思いますが、やはり国の支援のあり方というものを表現上工夫をしていただければと考えております。

また、先ほどの収益増に結びつかないという表現については、私どもの認識としても、まさにそのとおりだろうと思っております。2年半ほど前、政策金融の問題がいろいろと議論されたときに、私ども経済財政諮問会議で政策金融の維持を訴えたんですが、安全投資、それから、バリアフリー関係は公共的な使命からやらざるを得ない投資でございまして、やはりどう考えても、それをやったからといって、どんどんお客が増えるというものではありません。やはりそういったものについては、政策金融とか国の助成というものが必要だと私どもは考えておりますので、この表現はそのまま置いておいていただきたいと考えています。

地方民営鉄道の関係では、私ども鉄道局さんと認識は同じでございまして、法律案の根回しとか、そういうときも、同じような認識で多数の国会の先生方を私ども回っておりますので、ぜひその点はよろしくご理解のほどお願いいたします。

以上でございます。

【廻委員】 どうもありがとうございました。それでは、ご意見としてお聞きすることとご質問にお答えするのとあると思うんですけども。

【高橋企画室長】 お時間がないので、私は1点だけで。最初に、三澤様おっしゃいました、事業者の自主性を損なわない、そのとおりだと思います。具体の表現ぶりが事前に十分整わなかったものですから、中でよく話をしてお諮り申し上げます。ありがとうございます。

【東井鉄道業務政策課長】 バリアフリーの関係でございます。先ほどJR東日本さんからもお話がありまして、今民鉄協さんからも話がございました、収益増に結びつかないという話について、両方ご意見をいただいたわけですけども、我々は基本的に、だからなかなかしにくいんだと、行政としてはたくさん声を聞いていますので、私はこの表現、まだごつごつはしていますけれども、それであるがゆえに、何か対応をしていかなくては

だめだというところに結びつけていく表現だということで、まずはご理解をいただきたいと思っています。

そういうことですので、さはさりながら、今、どういう形で支援をしていくかというのは、かなり幅広いメニューの中で選んでいかなきゃだめだし、利用者の方々にご理解いただけるような支援策というのはどういうことかということをこれからまだ検討していかなきゃいかんということでございます。そういう意味でございますので、民鉄協さん先ほどおっしゃいました、まさにインセンティブをどうつけていくか、利用者負担を含めて、あそこに気持ちが集約してございまして、これをきっかけに、しっかり議論を進めていくということを書いているという理解だということのを改めてここで申し上げたいと思っております。

【濱都市鉄道課長】 1点だけ、答弁漏れがあったものですから、JRさんの新幹線へのアクセスの話なんですけれども、神奈川東部方面線につきましては、実は新横浜へのアクセスへの効果というのが非常に高く、地域も含めて、2大柱がありますと。1つは新横浜へのアクセスというのがあるものですから、我々できれば、都市鉄道の通勤・通学で都心に来るだけでなく、ネットワーク全体を見たときに、拠点となる新幹線の駅というのものもあるものですから、そういうものは重点的にやっていきたいという趣旨で書かせていただいております。

【高橋企画室長】 長くなってすみません。先ほどの収益に直ちに結びつかないという部分なんです、いわばサービス価値を高めることを通して、企業価値を上げたり、あるいは資産価値を上げたりということで、利用者利便とあわせて、中長期的にはプラスの側面が企業さんにもあるのかなと思います。それから、直ちに収益に結びつかないけれども、社会的要請や社会的ニーズを踏まえてこたえていかなければならないサービスとか、そのあたりの表現ももし皆様が必要であれば、考えさせていただきたいと思います。更に御議論をちょうだいできますと幸いです。

【廻委員】 直接結びつかないというのは、表現を変えれば、間接的には結びつくということですね。時間が押しておりますが、もう1人だけよろしいですか。

【高橋企画室長】 ありがとうございます。時間の進行管理は廻様にお任せ申し上げます。

【廻委員】 さっきからお手を挙げていらしたので、最後にお1人のご質問を受けてから、次の議題のほうにいきましょう。

【山口委員】 深夜時間帯における運行時間の延長につきまして、鉄道事業者としては、例えば10分の深夜運転を増やすということだけで莫大な経費がかかります。かつては、バブル崩壊後、いわゆる運行経費節減のために、最終時間を繰り上げてきたのが実態だろうと思うんです。10分間延長して列車1本通すために、鉄道の全部が目覚めていなければいけないわけです。その労働時間というのは莫大な数字になり、なおかつ、メンテナンスの深夜の時間が制限されます。このあたりのことをお考えいただきたいと思います。そのうえで、どれだけの需要があるのかということを検討する必要があるのではないのでしょうか。なお、空港など、特殊なところを結ぶ深夜運転は非常に結構だと思います。

それから、直接収益につながらない投資というものですが、元来、鉄道事業者は、余裕があれば社会的価値、あるいは事業のステータスを保つために、相当な投資を行ってまいりました。鉄道事業者がそういうものに対する投資を拒んでいるということではなく、それだけの余裕があるかないかの問題なのです。

それともう一つは、先ほど駅の空間とおっしゃいましたが、鉄道事業者は災害時、あるいは緊急時の場合に使える空間というものは確保しておきたいと考えているということでございます。平常時、空間があいているように見えても、例えば東京で地震が起こるなどの非常時に駅の空間が詰まっていたらどういうことになるかということは、鉄道事業者はいつも配慮しているということもご理解いただきたいと思います。

以上でございます。

【廻委員】 今お聞きいただいたということで、よろしいでしょうか。

それでは、質疑は一応、一通り終わったということで、ここで切らせていただきます。その他、事務局から何かございますか。

【高橋企画室長】 ありがとうございます。きょういただいたご議論を踏まえまして、また、さらに次回、お諮りを申し上げたいと思います。その諮りに当たりまして、1点だけ補足資料を追加で配らせていただいて、担当課長から少しだけご説明をさせていただきたいと思います。

【瓦林財務課長】 財務課の瓦林でございます。私のほうから短いお時間をいただきまして、都市鉄道の関係でございますけれども、地方都市、あるいは、一部大都市で使われていますLRTにつきまして簡単にご説明させていただきます。

資料の3枚紙でございますけれども、1枚目をごらんいただきますと、今まで路面電車と言われることの多かった分野ですが、ご覧のようなメリットがあるということで、LR

Tへの衣がえが進んでおります。そのため、右下にございますように、国土交通省におきましても、関係部局が連携して助成する制度を導入しております。ただし、これはどこでもどんどん整備していくという制度ではなくて、やはり各地方都市それぞれに地理的条件とかいろいろございますから、それぞれの地域のニーズに応じてプロジェクトを推進することが適当な場合には、この枠組みを使って一括して支援することができるという制度でございます。

2枚目をごらんいただきますと、法制度のほうも整ってまいりまして、昨年制定された地域公共交通活性化・再生法というものがございます。この中で、L R Tにつきまして軌道運送高度化事業という制度を導入し、L R Tの整備が円滑になるような法的な特例を設けております。

そして、3枚目をごらんいただきますと、今後を展望した場合の話であります。今後を展望しますと、海外がどうなっているのかというのが1つ参考になるわけですが、欧州を見ますと、フランスが一番積極的だとよく言われております。ご覧の通りフランスと我が国を比較したものでございますが、フランスの各都市のL R Tと我が国のそれを比べますと、例えば沿線人口とか路線長が同じ水準でも、輸送規模がフランスのほうが大きめという場合があります。競合する公共交通があるかどうかとか、いろんな理由が考えられますけれども、バックグラウンドの1つとして、トランジットモールがあるかどうかというのも一因として考えられるのではないかとございまして。そういう意味で、今後、トランジットモールということも、日本で検討が積極的に行われることが望ましいのではないかと考えられます。これまでも、一部の地域では、社会実験などで試験的に行われた例がありますが、それらを通じて、周辺道路での渋滞への懸念とか、商店街とか住民の方々の合意形成の難しさとか、物流の関係とか、歩行者の安全対策とかが課題として把握されております。こういった難しい課題を解決していく上でも、これはそれぞれ時間がかかると思いますが、先ほどの地域公共交通活性化法の枠組みを使うということと、また、それぞれの地域での検討がスムーズに進むようにする観点から、私ども国土交通省の省内の関係部局はもとより、関係省庁ともよく連携していくことが必要だろうと認識しております。

以上、簡単でございますが、説明させていただきました。

【山内小委員長】 すみません、大変遅れてまいりまして、失礼いたしました。ただいま到着いたしました。ちょうど今区切りということなので、ここから先は、私が司会進行

を務めさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

今、事務局から追加的に、LRTの関係についてご説明をいただいたと、こういうことでよろしいですね。それで、ただいまの事務局の説明について、特段ご質問等ございましたら、ご発言願いたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

よろしいですか。それでは、また何かありましたら、後ほどご発言をいただくことにしまして。

次に、事務局において、最終とりまとめ（素案）ということで、本日、議論の成果を反映していただくということなんですけれども、議事の（２）で、新たに取り扱う幹線鉄道・貨物鉄道をめぐる議論の成果も盛り込んでいただきまして、次回の小委員会で示したいと思っています。次回の小委員会でさらに議論を深めていくと。このために、小委員会としての最終とりまとめを行いたいと思っています。

それでは、議事の（２）に入りたいと思います。事務局からご説明をお願いいたします。

【高橋企画室長】 小委員長、ありがとうございます。廻様、大変ありがとうございます。

それでは、議事の（２）でございます。次回の文章でのお諮りに当たりまして、本日、幹線鉄道・貨物鉄道のネットワークの現状と課題ということで、資料3のご説明をさせていただきます。1ページは、国内旅客輸送におけます距離帯別輸送分担率というのを概観させていただいておりまして、300から500キロメートル程度の移動では、鉄道の利用が増加しておりますが、300キロメートル未満の移動につきましては自動車へ、500キロメートル以上の移動では航空へのシフトが進んでいるということで、機能特性を發揮しながら、他のモードとの競争環境にあるということを概括的に述べさせていただきます。

ここから先は、それぞれ担当課長からご説明をさせていただこうと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【佐々木幹線鉄道課長】 それでは、続きまして、幹線鉄道課長の佐々木でございます。私のほうからは、同じ資料の2ページから8ページまでの部分で、新幹線整備につきまして、それから、8、9、10ページで、最近、何かと話題に上っております中央新幹線につきまして、それから、資料の11、12、13ページを使いまして、新幹線効果及びその浸透につきまして、最後に、14、15ページで、在来幹線鉄道につきましてご説明をさせていただきます。

当初、15分いただく予定だったんですけれども、ちょっと押しているようでございますので、若干駆け足になるかもしれませんが、よろしく願いいたします。

それでは、資料の2ページでございます。新幹線につきましては、昭和39年の東海道新幹線開業以来、国鉄の民営化などございまして、今いわゆる整備新幹線としての整備が進められております。その整備新幹線の開業が平成9年の北陸新幹線、高崎 - 長野間でございますが、今日まで整備新幹線といたしまして約340キロが整備されております。それで、現在は、国鉄、JRの負担でつくられた時代から約2割の路線が延長されておまして、平成27年度末まで現在、計画が進んでいる部分につきましては、新函館まで開業いたしますと、約2,765キロ、約50%増の整備が進められる。さらに、先月、九州新幹線長崎ルートも認可がされましたので、平成29年度末までには、その部分を加えまして、約2,810キロ、平成3年比で53%増という整備が着実に進められているということをまず報告いたします。

現状でございます。3ページをごらんいただきたいと思っております。右下に凡例がございます。黒い太い線が整備新幹線として開業した3区間でございます。北から東北新幹線、盛岡 - 八戸、平成14年に開業しております。それから、北陸新幹線の高崎 - 長野、それから、南の九州新幹線鹿児島ルートの新八代 - 鹿児島中央間、この3区間、約340キロが開業しておまして、後ほど申し述べますが、年額275億円の貸付料をそれぞれJRからご負担いただいております。

それから、ピンクと緑の部分が現在、財源の措置がなされ、整備が進められておる区間でございます。北から北海道新幹線、新函館 - 新青森、これは平成27年度末の完成予定でございます。それから、ピンクの新青森 - 八戸、北陸新幹線の長野 - 金沢間、これは平成26年度末の完成予定でございます。南にまいりまして、九州新幹線鹿児島ルートの特多 - 新八代間、これが22年度末、間もなくでございます。それから、先月認可になりました九州新幹線長崎ルートの特多温泉 - 諫早間、認可後おおむね10年という完成を予定しております。

さらに、地域のほうからご要請を受けておまして、その部分でございますが、このブルーの部分でございます。北から北海道新幹線の新函館 - 札幌間、それから、北陸にまいりまして、金沢 - 敦賀間、九州の長崎ルートの特多 - 長崎間、この3線、約349キロにつきまして、今、一日も早い着工というものが地域のほうからご要望をいただいております。

整備新幹線といたしましては、あと、このブルーに加えて、未着工区間、敦賀 - 大阪間と、それから、九州新幹線長崎ルートの新鳥栖 - 武雄温泉間の約174キロというものが残っておりまして、ここの工事実施計画につきましては、まだ申請されていない。ここで申し上げたいのは、平成22年度末には、新青森から鹿児島までが完成する。さらに、27年度末には、新函館から鹿児島中央までつながるということでございます。

続きまして、4ページでございます。新幹線の整備につきまして説明させていただきたいと思っております。新幹線につきましては、いわゆる今の整備新幹線のルートにつきましては、運賃収入では建設費の回収が困難ということから、上下分離、公共事業方式で整備を進めております。

まず、運行につきましては、同意をしたJRに行っているところでございまして、施設の建設・保有を鉄道・運輸機構に実施してもらっているところでございます。JRは、受益分、受益分というのは、新幹線を整備した場合としない場合の差の部分を貸付料として支払っていただいている。したがって、制度上はJRの経営にとっては、この整備新幹線の運行に関しましてはニュートラルであるという制度になっております。建設費と無関係に貸付料を設定するというようになっておりますので、一部JRに負担を押しつけているというご批判をなさる方がいらっしゃいますが、その批判は当たらないということでございます。

それで、施設の建設・保有につきましては、公共事業方式で、国が3分の2、地方が3分の1を負担するという形で進めております。この新規着工に当たりましては、右の下の箱にございますように、まずは全線整備をするための安定的な財源を確保する。それから、2番目として、営業主体のJRの収支改善効果がプラスになる。3番目といたしまして、プロジェクト全体の投資効果、いわゆるB/Cでございますが、これが1より大きい。それから、運行を行うJRが同意をする。それから、第2の国鉄をつくらないという観点から、並行在来線につきましては、原則として経営を分離することとされておりますが、その経営分離につきまして、沿線の自治体が同意をする、この5条件、すべて確認された場合のみ着工するという事で、非常に手続的に整備されておると自負しております。

続きまして、5ページでございます。予算の推移でございます。昭和57年9月24日に整備新幹線計画は当面見合わせるという閣議決定が行われ、国鉄改革との絡みで一時中断しておったわけでございますが、関係者のご努力によりまして、平成元年度から整備新幹線事業が進められてきておるところでございます。平成20年まで、合計3兆8,200

億円の投資が行われてきております。ちなみに、20年度の事業費3,069億円という数字は、今、空港整備の20年度の事業費が2,786億円、港湾整備が3,926億円ということと比較しても、かなりの規模にまでなっているのではないかと考えるところでございます。

それで、新規着工に当たりましては、安定的な財源を確保した上で行ってまいります。具体的には、平成3年には、当時、特殊法人が保有しておりました東北、上越、東海道、山陽新幹線をJR各社に売却いたしまして、その売却による譲渡収入の一部を、年額724億円分を新幹線整備に活用するということといたしまして、ここに書いてございます、吹き出しにございます3線5区間の着工を、それから、平成8年には、それまで地方のご負担は約15%だったものを3分の1へ増やしていただきまして、ここに書いてございます3線3区間を、平成12年には、公共事業関係費を倍以上に増やしていただきまして、この2線の着工を、それから、平成16年には、この既設新幹線譲渡収入を前倒して活用することなどによりまして、ここに書いております部分の着工を決めたところでございます。

6ページでございます。最後に申しました、16年の見直しにおきまして、新幹線譲渡収入を前倒しいたしました。また、公共事業、地方負担も使い切っておりまして、新規着工には全く新しい財源が必要という状況でございます。

駆け足で恐縮ですが、7ページに移らせていただきまして、そんな中で、さらなる延伸を求める地元の声、それから、最近、交付税が減額されたことなどによりまして、地元の負担が非常に重い。それから、分離された並行在来線の経営が厳しいという3点につきまして、与党プロジェクトチームから申し入れがありまして、昨年12月に官房長官が主催する政府・与党整備新幹線検討委員会が開催されまして、この3項目について検討をすることとなりました。それで、本年1月に官房副長官、大野副長官が主催する政府・与党ワーキンググループにおきまして、財源につきましてピンクと緑の部分、まだ使い道が決まっていないJRの今後開業して運営していただく部分の貸付料や根元受益を中心に検討を進めるという方針がなされまして、2月20日の与党整備新幹線建設促進PTにおきまして、JR各社からヒアリングが行われたところでございますが、JR各社からは、現時点においては諸条件が不確定であり、貸付料は開業直前に決定されるべきであるというご主張でございました。

それで、2月27日の政府・与党ワーキングにおきまして、国土交通省でJRとの調整を進めなさいというご指示があり、3月19日に調整の結果をご報告いたしました。JR

のほうからは、貸付料を算定するために必要な実績データの提供については、可能な範囲で協力をしますと言っていたいておりまして、現在、貸付料の推計作業を開始するために必要なデータをJRから入手いたしまして、作業を開始しておるところでございます。

続きまして、8ページでございます。中央新幹線でございます。全国新幹線鉄道整備法に基づいて進めておる整備新幹線の整備でございますが、先ほどのブルーの部分というのは、この一番下の工事实施計画の申請まで来ておるものでございます。それに対しまして、中央新幹線につきましては、現在、基本計画が決定されまして、その次に、国土交通大臣から調査の指示が出されておると。平成2年に、この調査項目、5項目ございますが、このうちの地形・地質等、この項目の調査の指示が行われておりまして、JR東海及び鉄道・運輸機構がその調査を進めておるところでございます。今後、営業主体、建設主体の指名をし、それから、整備計画の決定を行う際には、交通政策審議会への諮問という手続が必要になっておりまして、また、今後ご相談させていただくこともあるかと思っております。

続きまして、9ページでございますが、それに対しまして、JR東海の最近の動きでございますが、昨年4月の決算短信におきまして、2025年営業運転を開始することを目標としていきたい。それから、昨年12月には、首都圏、中京圏について自己負担を前提に手続を進めると。それで、残りの4項目の調査、指示を早期に受けたい。それから、法的なことを確認したいということで、いわゆる法令適用事前確認手続に基づきまして照会をいただきまして、民間企業が建設主体となるということを、回答させていただいたところでございます。

それで、現在、2月に山梨側、3月に長野側から、10ページにございますJR東海が今想定しております最短ルートの中継工事の1つが予想されておる南アルプス直下について、約20キロの区間で水平ボーリングに着手したところでございます。当面は、この地形・地質等の調査を着実に進めて、この南アルプス直下を貫くルートが技術的に選択肢となり得るかどうか、めどを立てていただくことが必要ではないかと考えております。

11ページでございます。整備新幹線、これだけのエネルギーをかけて整備を進めておりまして、観光交流の拡大、商業施設の新規立地など、大きな効果があると考えております。九州新幹線につきましては、現在、開業しております部分の効果だけで、従来の3時間40分が2時間11分と、1時間29分の短縮になっております。22年度末全線開通いたしますと、これが所要1時間20分、全体の短縮が2時間20分でございますので、もとの64%も短縮削減されると。県外からの旅行客、それから、ビジネスに大変大きな

効果があるのではないかと期待しておりますし、我々としては、開業の効果をきちんと分析し、さらなる整備の際の検討材料としていきたいと考えております。

時間の関係で、12ページに移らせていただきます。それで、この整備しているものにつきまして、九州の対面乗りかえは暫定措置ではございますが、利用されておられる方からは非常に好評をいただいております。同一面のホームで乗りかえていただいて、同一の車両、同一の座席番号ということで、非常にわかりやすいということで好評いただいております。

それで、新潟駅におきまして、JR東日本と県・市のほうで同様のプロジェクトを進めておられるところでございます。

13ページでございます。もう一つの対応としては、乗りかえのない直通運転、これにつきましては、平成4年に山形、9年に秋田、11年に新庄ということで進められたところでございます。

駆け足で恐縮ですが、14ページ目でございます。在来幹線につきましては、その高速化、線形改良などを進めてきておるところでございます。最近では、駅周辺整備や立体交差などのまちづくり事業との連携というのが非常に大きくなってきております。プロジェクトとしては、ここに書いてあるものでございます。

15ページでございます。現在、進めておりますものをご紹介します。宇野線・本四備讃線の高速化事業でございます。この線につきましては、本州と四国を結ぶ重要な幹線鉄道にもかかわらず、単線であることなどによりまして、さまざまなロスが生じておりました。その部分の改良を図りまして、幹線鉄道の活性化を図ろうというものでございます。

時間の関係で、大変駆け足で恐縮でございましたが、私のほうからは以上でございます。

【篠部参事官】　引き続きまして、JR担当参事官の篠部でございます。16ページ以下のご説明、引き続きまして、貨物鉄道のご説明に入りたいと思います。さらに時間が押しておりますので、簡潔に申し上げることをお許しいただきたいと思っております。

16ページ以下は何のことかと申しますと、今の幹線鉄道のあり方、整備方針につきまして、佐々木課長のほうからご説明を承るいただいておりますが、もう一つ、この問題を論じるのに大事な視点として、国鉄分割民営化を経て、地域のブロック、経営のエリアということが各旅客会社6社のものとして定められておりました。その視点が大事ではないかという観点でございます。

16、17ページは飛ばしていただいて、18ページ、19ページをざっと見ていただきたいんですが、その中でも、やはり北海道、四国、九州はまだ上場を果たしておりません。もともと経営が厳しいと想定がされ、一定の下支えが当初から必要ということで、経営安定基金というものを積んでいただいて、経営をスタートしている会社でございますが、19ページを先にごらんいただきますと、経営状況がずらっと書いてありますが、一番上のほうの緑の折れ線グラフが経営安定基金運用益と小さい字でありまして、こういった一定の運用基金をもともとは当てにしてというか、それを含めて事業を成り立たせるというスキームでスタートしておったところ、ご案内のとおり、金利が長期間にわたりまして低金利傾向にありますことから、運用益が大幅に低下して、経営努力を一定、人員削減等含めて、頑張ってきた中でも、ぎりぎりの黒字を何とか経常ベースで保っている状況ということであります。

先に経常状況から申しましたが、18ページに戻っていただきますと、もともとなぜそういう厳しい状況と見られていたかということが書いてありまして、鉄道をめぐる厳しい経営環境もご案内のとおりだと思いますが、数字を後ほど読んでいただければと思いますが、決してサービスを怠ってきているわけではなくて、新駅設置、新造車両、本数増など、住民利便のためにできるだけことをしてきておると考えておりますし、経営努力としても職員数の削減等やってきて、なお、大変厳しい状態にあるということで、税制の下支え措置でありますとか、本州3社さんのご協力、ご理解をいただきながら、基金の運用益の確保措置も講じてきておるということでもあります。こういったような状況は状況としてありますが、幹線鉄道につきましては、しっかりと維持していかなきゃいけない。ここで言います幹線鉄道と、定義の問題も後ほど議論があるのかもしれませんが、今までご議論いただいた、JRさんでない、地方鉄道の部分はもちろん除いておりますが、一方で、JRさんの運行されているような地方交通線という議論も先ほどありましたけれども、すべて含んで、幹線鉄道という項目で今議論をさせていただいていると理解しておりますが、例えば四国でありますと、16ページですけれども、できる事業は、先ほどご説明があった活性化補助などを使いながら、こういったことで高速化を図ってきたわけですけれども、16ページの図で言いますと、予讃線の部分、電化、予讃線130キロ化と書いてありますけれども、130キロ化、最高速度は増やしましたが、130キロ運転できる区間がどれだけあるかという、たった6%とか、こういうことでありまして、残るところはなかなか地形が複雑でありますし、ほとんどが単線ということで、表定速度はこのよう

にとどまっているということ。ただし、効果という意味では、いろんな路線がありますけれども、この予讃線であれば、結構戦える路線ということで、下げが小幅にとどまっているということでもあります。

しかしながら、全体傾向としては、例えばこの四国で言いますと、もともと62年に11キロしかなかった高速道路が20年後には450キロになっているということもありまして、大変厳しい状況にあるということですが、できるだけ取り組みをしてきているというご紹介が16ページです。

17ページですけれども、幹線のために地域があるのか、地域のために幹線があるのかという議論はさておき、いずれにしても、地域とともに、鉄道の事業のためにも、あるいは、地域の活性化のためにも取り組んでいければよろしいのかと思いますが、その事例として、ブロック域内において地域と一体となって取り組んだ事例として、左側のJR九州の取り組みを紹介させていただいておりますが、左側の図の右の青いところで、開発委員会というものをつくって、いろんな関係者が入った議論の末に、九州新幹線の八代 - 鹿児島間の暫定開業時に、できるだけ新幹線の効果を面的に地域的に広げるべく、周辺の在来特急も含めて、面としてどういうふうに構成するかという議論をされて、このような特急をさまざま配置するなどによって、地域の活性化を図るとともに、実際に鉄道のこの色がついた路線については、人員が伸びているというような報告を受けております。

また、冒頭、ブロック、地域エリアということを申しましたけれども、それを越えた取り組みも行われておりまして、1つの事例として、JR東日本さんの事例を右のほうに書かせていただいておりますが、利用者利便の観点からしますと、必ずしもブロック内で完結するニーズばかりではありませんので、例えばこの例で言いますと、北海道管内、あるいは、西日本管内までを含めてエリアとすることによって、利用者利便が高まるとともに、全体の効果が上がったといういい事例としてご紹介を申し上げます。

こういった視点を入れながら、幹線鉄道全体の議論をまた深めていただければということをお願いをしたいと思います。

引き続きまして、20ページ以下の貨物鉄道について簡潔にご説明を申し上げます。がらっと頭を切りかえていただいて、貨物鉄道は、物流の世界で考えますと、CO₂排出量は営業トラックの7分の1ということで、環境にいいものでありますし、それを踏まえて、鉄道へのモーダルシフト政策を推進し、地球温暖化、目標達成計画の中でも、一定の貢献を果たすべく、目標値を持っているところであります。

1ページめくっていただいて、21ページですが、環境への貢献とともに、もう一つ大事な視点と思われるのが、物流業界において若年労働力がだんだん減少傾向にある中で、例えば長編成の貨物列車でありますと、10トントラック65台分の運送を運転手1人でするということがありますから、今後とも、この若年労働力減少傾向をカバーするものとして、物流の全体のシステムとして重要な視点かと思っております。

左の下のほうに、新聞記事を書かせていただいています。ヤマトの社長さんの発言ですが、必ずしも路線トラックと競合しているというよりは、長い距離はぜひ鉄道貨物に任せて、協調していきたいという視点もよくご発言を伺っているところでございます。

22ページに行かせていただいて、この後、鉄道貨物の課題をエッセンスだけ書かせていただいています。頭の整理のために、幾つか視点があろうかと思っております。きれいに整理されていませんけれども、視点があろうかと思いますが、貨物鉄道は、もちろん、鉄道の輸送を担うものとして、安全・安定輸送をするという輸送屋さんとしての観点はもちろん大事にありますけれども、もう一つは、物流事業者としての、物流業界の中でのネットワークの一部を担うものとしての物流屋さんの観点もあります。

それから、それを前提として、インフラといいますが、キャパシティーといったようなことがどうあるのかという視点がもう一つあります。さらに、先ほど旅客の三島会社でもありましたけれども、JR貨物は、三島貨物会社は国鉄改革の最終目標が完全民営化ですから、そういった事業者の経営としての観点といったようなものが複雑に絡み合いながら、すべてを向上させるために、どうしていったらいいかということが全体像かと思っておりますが、そのまず輸送の観点からの議論が22ページであります。

ご案内のとおり、JR貨物は、旅客会社の貨物ネットワークを活用して、二種の鉄道事業者としてサービスを提供すると。追加的に発生する経費をJR貨物が負担するというルールになっているということでもあります。言うまでもなく、同じ路線を使っておりますので、相互に旅客会社との関係では、例えばダイヤ設定では、旅客会社さんはできるだけ夜間の保守間合いをとりたいということが発想としてもちろんおありでしょうし、また、貨物側としては、環境のニーズの高まり等に応じて、増発をしたい等のダイヤ設定を自由に同等にしたいというお考えをよく伺いますけれども、そういったような難しい問題がありますし、また、輸送障害時の影響としては、お互いがお互いを影響し合うということでありまして、例えば、貨物サイドでの輸送障害の件数を見ますと、右の表のところではありますが、鉄道係員というのがヒューマンエラー的なもの、それから、車両故障的なものが車

両と書いた部分。鉄道施設の部分は、JR貨物は基本的に鉄道施設を持っておりませんので、少のうございますが、そういったようなもの。それから、部外と書いてありますのは、鉄道外というのが、線路内に立ち入った人がいた場合とか、飛び込み自殺の問題とか、そういったものを鉄道外と書いておりますが、自然災害とともに、部外の事業者以外の原因という意味で整理されたのが、これは鉄道局の安全担当サイドでまとめて、公表している資料であります。こういうことを検証しながら、どういうふうにお互いがいい形になっていくかというのを考えていかなければいけないという視点でございました。

23ページですけれども、既存ネットワークをさらに有効活用するという視点でありまして、これまで平成4年から東海道・山陽線の貨物鉄道の輸送力増強工事というのを順次してきております。具体的には、24両1,200トンであったコンテナ列車を、26両、1,300トン通れるようにするための退避線や変電所の工事ですが、それに対して、国が一定の補助をして、ここまで東海道・山陽線まで完成をいたして、19年3月に山陽線まで開業しておりますが、引き続きまして、北九州 - 福岡間の輸送力増強工事を行い、それに対して国が支援をしているという状況であります。

一方で、既に輸送力増強工事が終わった部分については、最大限ネットワークを活用すべく、列車を増発するなどの取り組みをしていただきたいと思いますし、また、その積載率が右のほうに書いてあるんですけれども、いろんな物流事業者さん全体の難しい問題、あるいは荷主さんとの問題等もありますが、結果としては、土曜日、日曜日を含めた全部の日にちを平均すると、東海道線・山陽線、もう満杯、満杯と言われておりますが、結果としては7割程度しか使われていないという実態もあります。こういったものをどういった形で有効活用するかというのが課題としてありまして、また、それを後押しする意味からも、拠点整備等の取り組みについて検討していくことが重要だと考えております。

24ページに行かせていただいて、今度は、物流屋としての視点が強く出たページでございますけれども、ご案内のとおり、日本の企業の行動といたしまして、サプライチェーン・マネジメントという言葉に代表されるように、徹底して物流コストを下げ、あるいは、物流の円滑化、部品供給から製品供給まで徹底した見直し、あるいは、改善を繰り返されておられる中で、それを受けます鉄道貨物事業者、あるいは、駅の両端を担います通運事業者さん、利用運送事業者さんのほうがしっかりと受けとめて、改善をしていかないと、単に環境の後押し、風だけではいけないだろうということで、総合的に鉄道貨物輸送を一体として見て、どういう形で課題があり、何ができるかということを徹底的に議論しよう

ということで、懇談会を昨年立ち上げました。関係者が一堂に会して、この左のほうに書いてありますけれども、業界さんごとに協力をいただいて、2回ずつヒアリングをして、オレンジの枠に書いてありますような、輸送枠がとりにくい話、あるいは、ロットを大型化してコスト削減したいというニーズ、それから、何よりも安全・安定輸送、特に輸送障害が起こったときの情報提供等が不十分といったようなさまざまな課題が出ました。それを踏まえて、一定の対策の方向性を報告で書き、それを受けた形として、JR貨物みずから輸送品質改善アクションプランをつくっていただき、それをフォローアップをしていく段階というステージであります。

右のほうに、事例として3つほど書かせていただいていますけれども、安全・安定輸送の取り組みとして、運転支援システムを導入して、自動車のカーナビのようなものですが、夜間たった1人で運転をしている運転士さんに対して、カーナビと同じような形で情報提供、あるいは注意喚起をするシステムであり、また、これはコンテナ単位での荷物の位置、把握を可能とするシステムでもありますので、これをもとに安全・安定輸送、あるいは、輸送障害時の対応等を図っていききたいということであり、あとは温度管理コンテナを何とか異なった業種間でお見合いをしていただいて、効率的に使いたいとか、I-T E Mセンターといって、商品企画をきっちりと、単に列車ではなくて、輸送ルート全体として、どういう形でニーズにこたえられるかという企画をできるようなシステムに変えていくというようなことが書いてございます。

25ページ、最後、それを受けて、さまざまな課題に取り組みながら、あとは徹底したコストダウンということをとって、筋肉質の体質になっていただき、今現在、鉄道部門自体は赤字ですが、当然黒字化を目指しながら、完全民営化に向けて取り組んでいくということが書いてございます。

以上でございます。

【山内小委員長】 どうもありがとうございました。

時間があまりないんですが、15分程度議論することができると思います。今ご説明いただいた幹線鉄道の部分と、その前半、後半、それから、貨物のことについて、ご質問、あるいはご意見がありましたら、ご発言を。

【嶋代理】 1点お願いですけれども、4ページのところになりますが、整備新幹線の整備方式ということでご紹介をいただきました。これは間違いではないと思いますけれども、ここの既設新幹線の譲渡収入、右上の1,340億というところが国となっております

が、実は新幹線は買い取りのときに上積みということでその分をJRが払っているという数字ですので、そこだけ誤解がないように、入れておいていただければと思います。

我々も、今JRに押しつけているという批判のお話もありましたけれども、逆に我々は何も払わずにやっているんじゃないかという非難の意見も受けることもありますので、貸付料も払っておりますし、こういうところで負担をしているということを入れておいていただければと思いました。

【山内小委員長】 そのほか、いかがでしょうか。よろしいですか。

では、今の件をご検討いただくことにして、そのほかになれば、よろしいですか。

【廻委員】 前のほうに戻ってよろしいですか。都市鉄道の件です。事業者さんのお話が続きましたので、利用者の立場も1つぐらいあってよいのではと思い、ちょっとお話しさせていただきます。近年相直も増えネットワークも広がり、都市鉄道は非常に便利になってきてありがたいことだと思っています。私が若いときはこんなに便利ではなかったですから。

ただ少し不満を述べさせていただきますと、まずは相直の運賃のことです。相直になって乗り継ぎはスムーズになりましたが、運賃は従前どおりです。例えば池尻大橋から田園都市線に乗って渋谷を経由して表参道まで行きますと、田園都市線と半蔵門線の乗換えになりますので2区間分の運賃を取られます。乗換えがなく、車両も変わらず、パスモも同じなのに、何故と腑に落ちません。そう思っている方は結構多いと思います。ここにも書かれていましたが、その運賃を何かの方法でもうちょっとなだらかにすることは出来ないのかと思います。利用者側の考えですが。

それから、第2点目ですが、上限運賃制度ということで、運賃を上限以上にはできず、あるいは実際には下げることなかなか難しいのですが、需要をある程度平準化するために、ある時期、ある時間帯の料金を安くしたり、高くしたりすることはできませんか。たとえばコスト負担の多い深夜の料金を高くしたりすることです。パスモやスイカのようなシステムが導入され、昔は出来なかったことが、現在では容易にできるようになりましたから運用は可能ではないでしょうか。高速道路もETCが入ってから、さまざまな割引ができるようになりましたね。今の制度ではそのようなことはできないのでしょうか。そういった料金の可能性を考えてみることはできませんか。

総括原価方式ではこういったことは出来ないのですが、時代も変わってきていますし、パスモ1枚であちこち行けるわけですから、今後そのような需要と費用の増減に沿っ

た柔軟な運賃も検討していただけないかと思います。

【山内小委員長】 ありがとうございます。何か、どうぞ。

【東井鉄道業務政策課長】 ありがとうございます。ご認識のところは、私どももよくわかっているところでございます。ただ、2点申し上げたいと思います。

1点目は、上限運賃の制度と具体的な実施運賃との関係で言うと、その制度自体が新しい運賃を創造することを止めているというような、直接的なことは今のところはないのではないかと考えています。例えば、時間帯の割引についても時差回数券等々ございますけれども、こういったものは現行制度の中でやっていっているわけでございます。

【廻委員】 今の制度で深夜の値上げはできますか。

【東井鉄道業務政策課長】 総括原価でございますので、例えば、深夜の時間帯は、料金というよりも、多分運賃ということになると思いますけれども、になりますと。それにもって、昼間はこういう運賃体系、朝はこういう運賃体系、トータルで収入が幾ら入ります。費用はトータルで幾らかかりますというので、総括原価の中の応用で我々はいけると考えています。そういう面で、具体的な制度の問題というよりも、むしろ、何をやっていきたいかというところが一番ポイントであろうかと考えています。

それから、ICカードの話は、まさにおっしゃったとおりでございまして、2つありまして、1つは、今の運賃体系がかなり複雑で、各社ごとにそれぞれ決めてきたものをプログラム上で実現しているということでございますので、システム自体が動きづらい、池の中に鯨が泳いでいるような状況になっているということなんだろうと、そういう表現をされる方が多いんですけれども、そこをもう少しきれいにできないだろうかという思いがあります。それは何のためにかというと、今、廻委員おっしゃったように、いろんな運賃を工夫していただきやすいような、そういったところがあるんじゃないか。運賃というのは各社単位で決まっていますので、1社で体系を全部見直すということに対しては、なかなか勇気が出てこない中で、今回、そういったものを全体をまとめて、しっかりと基本から考えてみようじゃないかというお取りまとめをいただけないかということで書かせていただいているということでございます。

【山内小委員長】 よろしいでしょうか。

【廻委員】 はい。

【山内小委員長】 どうぞ。

【佐々木幹線鉄道課長】 先ほど資料4ページの右上のスキームについて、嶋さんのほ

うからご意見をいただきました。多分、先生方は何を言っておられるのかよくわからないと思われたと思うんですが、既設新幹線譲渡収入という部分で、1,340億というのがございまして、この部分について国と書いてあるのが、これはJRの負担だということをおっしゃったわけでございます。

これにつきましては、具体的には、JR東日本さんには上越新幹線と東北新幹線の譲渡代金でございますが、これは国が持っていたものをお売りしているわけですね。お売りした代金なんです。その代金をどう使うかというのは国の判断なので、やはりこれは国と書くのが私は正しいと考えております。これを寄附していただいたというのであれば、まさにJRさんのご負担だと思えますけれども、まさにお売りして、所有権も移転しているわけですから、それはJRの負担なのかということでございますので、こういう表現にさせていただいているということでございます。

すみません、ちょっと細かい話で恐縮でございます。

【嶋代理】 すみません、よろしいですか。

【山内小委員長】 どうぞ。

【嶋代理】 すみません。これが間違っているということ、最初から言っているわけではないんです。ただ、売却、価格を決めるときに、上乘せということで価格を決めているので、そこは公表してもらいたいということです。理屈としては、当然国に払ったお金ですから国のほうで決める、だから国ですよということについて、この資料は間違いではないです。

ただ、お金を決めたときに、そういう部分も考慮して上乘せとして払っているということを知っておいていただければということで、述べさせていただきました。

【佐々木幹線鉄道課長】 それは適正な時価だったというふうなのが我々の理解なので、すみません、これ以上先生方の前で議論してもしょうがないので、恐縮でございます。

【東井鉄道業務政策課長】 先ほどの廻委員の関係で、もう一点補足でございます。需要の平準化の話と運賃でございますけれども、ご案内のとおり、山口委員の前で言うのはあれですけれども、鉄道需要の場合、価格弾力性というのはかなり低いという状況の中で、例えばピークのときに、それをシフトさせる運賃というのはどうかということ、いろんな研究があって、結論は出ていないんですけれども、なかなか弾力性の問題というのがあると。こういったものをどういうふうに事業者が受けとめて、直接的にピークをつぶしに行くような考え方もあるでしょうし、ピークの外に誘導していくような考え方もあるでしょうし、

そういったところで、鉄道需要の1つの特性みたいなものが、サービス商品がただの値決めというよりも、どうしてもその時間に行かなければならない方々がたくさんいるということ運賃の中で、今後どういうふうソフトという対策でとっていけるかという観点からも考えていかなきゃならないなと思っています。

【山内小委員長】 よろしゅうございますか。

大体時間にもなってきたんですけども、さっきの4ページのところは、図は正しいということは、両方ともそういうことですので、おそらく文章でより正確な表現をご検討いただくということかなと思っています。

【廻委員】 価格弾力性の研究はあるのですが、運賃を下げてピーク時を外すことだけ言及しているではありません。たしか毎日8時に通勤する人に対して、安くなるから6時に勤務しろといってもインセンティブは働かないと思います。しかしイギリスでは前から予約しておけば割引する運賃などもありますね。単にピークを減らすだけではなくもう少し幅広に考えられませんかなるたけ平準化することが鉄道会社の利益につながるわけですから。それには価格も1つのインセンティブであります、ほかのインセンティブもあると思います。例えば通勤の車両がすいているために朝早く通勤する人もいます。時間と消費が結びついているサービス業は需要の平準化が基本です。鉄道活性化ということを考えると、そのことは考えていただきたいということです。

【山内小委員長】 ありがとうございます。よろしいですか。

【廻委員】 はい。

【山内小委員長】 ほかにご意見。

【嶋代理】 全体の話になってしまっていますので、いろいろと素案についても言わせていただきました。これはお願いですけれども、細かいことも含めて、事務局を通じてまたお話しさせていただきたいと思えますし、また、多分修正なり、加えていただけたところもあると思えます。できるだけ早く修正された案をいただければ、いろんなご議論ができるかと思えますので、これはお願いですが、取りまとめの前にお早目に提示をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

【山内小委員長】 では、竹内先生。

【竹内委員】 まだ貨物の話が出ていないので、1つぐらいあったほうがいいかなと思って、恐縮ですけれども、お時間をいただこうと思います。過去にモーダルシフトという、大体環境しか売り文句がなかったところですが、今回の労働力の話というのは、非常

に斬新な見方で、こういうさまざまな側面から貨物鉄道を見ていくということは重要ではないかと思っています。

そこで、労働集約的なものから、資本集約的なものにシフトすることの利点というものを強調するとか、生産性を見てみるとか、そういういろいろなデータを集めて分析してみると、もしかするとおもしろいことが出てくるのではないか、という気がしております。

それと同時に、貨物の話が出てきているところで、22ページなどは、輸送障害の話が出ています。この点についても、鉄道と比べたときに、トラックのほうの障害はどうなっているのか。トラック輸送に比べて、どれだけ鉄道のほうが、ひょっとしたら悪いかもしれませんけれども、よいのか。このように、ほかのモードと同一の基準でいろいろと調べてみるということをされると、環境以外に鉄道の売り文句が出てくるかもしれません。そのあたりをもう少し詳しく調べていただければいいのではないかという気がいたしております。

以上です。

【山内小委員長】 ありがとうございます。どうぞ。

【篠部参事官】 ありがとうございます。おっしゃるとおりの視点をもっともって掘り下げて議論していかなければいけないと思っております。きょうの場、あるいはまた、この後ご議論なり、ご意見をいただけたと思いますけれども、そういったものも踏まえて、もともと、先ほどご説明申し上げたとおり、位置づけが単に鉄道というところで完結しない、物流全体の中で、競争力の比較・強化も含め、戦略とか戦術とかを整理していかなきゃいけない、はみ出す部分がある、今のご指摘もそのとおりの指摘の1つだと思いますけれども、そういった整理をすることが不可欠でありますので、いわゆる鉄道部会というよりは、むしろ、従来関係者が参画して懇談会を立ち上げてきたところでありますが、ただ、これは両方リンクしていかなきゃいけない話だと思うので、輸送の話、ネットワークの話の部分と、それから、物流全体の中での位置づけというところがミックスする、ダブる部分だと思いますので、きょう鉄道部会のご指摘をいただいて、また、それを逆にフィードバックして、今度、懇談会を動かし、また、懇談会のほうで出たものをこちらでフィードバックしてご議論いただくというような形でやっていければいいのかなと思っております。どうぞよろしく申し上げます。

【山内小委員長】 ありがとうございます。そのほか何かございますか。どうぞ。

【井口委員】 全体を通してのことですけれども、取りまとめ方の枠組みが少し古いと

いう印象を持っています。つまり、政策的に今の時代とか新しい経済社会に合わせた形にうまく位置づけられていないのではないか、ということです。

例えば、鉄道整備の効果を時間短縮効果で測定するというのはもう限界に来ています。もともと機会費用の考えに立脚してきたわけですが、今鉄道に乗っている時間というのは、むしろ生産活動にあてられているのではないか。そこでようやく落ちついて仕事ができる、新しいものを生み出せるというわけですね。そうすると、それは決して失われる時間ではないわけです。それから鉄道の定時性ですけれども、パンクチュアルであることがかつてほど評価されていないのではないか。例えば9時から5時まできちっと働くことにどれだけの意味があるのか。1時間遅れようと、別の場で価値あるものを生み出してくれるのであれば構わないというわけです。本日、山内先生は1時間ほど遅れましたが、それによって一体どれだけの価値が失われたというのか。最後にきちんとまとめていただければ、それで十分なわけです。ですから定時性でも、その前の時間短縮効果でも、ほんとうに今の時代に合った形で評価しているかどうか、非常に疑問に思っています。

政策官庁としては、経済社会の流れを先読みし、そこから今後の政策を打ち出していくべきでしょう。前段において、最近の社会経済変化のことをしっかり書いてから全体を取りまとめた方が、鉄道としてポイントとなる所もきちんと整理できるのではないかと考えています。

以上です。

【山内小委員長】 ありがとうございます。ちょうど1時間閉じ込められました。

おっしゃることはよくわかるんです。ただ、皆さんがそう思うというのは、いつの時代になるかというのは、まだ先の感じもします。ただ、おっしゃるようなことで、社会の先読みをしながら、政策を提言することは非常に重要なと思っています。

そのほかにいかがでしょうか。よろしければ、もう時間も超過しておりますので、この辺で議論を締めさせていただきたいと思います。

きょう、最終報告案のあらかたのところはご議論いただいたとあっておまして、あとは幹線と貨物のところをこれからつけ加えて、最終報告案としたいと思います。これもいろいろまたご議論があると思うので、こちらで引き取らせていただいて、事務局といろいろ議論しながら、まとめをして、皆さんにご提示をして、次にまた議論をしていただくということになるかと思っています。

それでは、最後に事務局からご連絡があれば、お願いいたします。

【高橋企画室長】 全体の進め方につきましては、また、小委員長とよくご相談しながら進めさせていただきたいと思います。きょういただきましたご議論をしっかり踏まえて、できるだけ早く準備をさせていただいて、今回は、事務局としては、6月3日火曜日、16時からやらせていただきたいと思います。そのためにお諮りをすべく、準備をできるだけ速やかにさせていただきたいと思います。大変ありがとうございます。

【山内小委員長】 どうもありがとうございました。それでは、議事はこれにて終了ということで、閉会とさせていただきます。

どうもありがとうございました。

了