

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1回）

平成19年4月27日

【鉄道企画室長】 おはようございます。それでは、定刻となりましたので、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会ネットワーク・サービス小委員会の第1回会合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、まことにありがとうございます。

私は、鉄道総務課鉄道企画室長をしております瓦林でございます。後ほど委員長に議事をお願いするまでの間、進行を私のほうで務めさせていただきますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

まず、お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。資料でございますけれども、まず議事次第、配席図、ネットワーク・サービス小委員会の委員の名簿と、きょうご出席いただいている皆様の名簿、それから資料1といたしまして、4月5日の「前回の鉄道部会の議事概要」、資料2といたしまして、「我が国の鉄道が直面している諸課題について考える上での検討のポイント(ネットワーク・サービス小委員会関係)」の案、それから資料3といたしまして、「ネットワーク・サービス小委員会の当面の進め方(案)」、そして資料4といたしまして、「第1回ネットワーク・サービス小委員会検討資料」をお配りしてあると存じます。どうかご確認をいただければと思います。

なお、議事の公開等につきましては、資料、議事要旨及び会議の議事録を公開することとさせていただいておりますので、その旨あらかじめご了解いただきたいと思います。

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

【委員長】 承知いたしました。

それでは、これから議事に入らせていただきますが、お忙しいところお集まりいただきましてありがとうございます。

本日の小委員会ですけれども、鉄道部会が4月5日に開催をされまして、そこでご議論をいただきました。その結果を踏まえまして、いろいろな課題、それから社会資本整備重点計画の鉄道関連部分に関する素案ということで、きょうはそれを議論していただくとい

うことになっております。このネットワーク・サービス小委員会といたしましては、日程的に申しますと、6月の中間とりまとめに向けて3回ほど皆さんにお集まりいただいて議論していただくということになっております。それに向かいます、当委員会として議論を行う課題をご確認いただくということ、それらについて3回の会合の中でどのように議論を進めていくかということをご確認をいただこうかというふうに思いますので、事務局のほうからご説明を願いたいと思います。よろしく願いいたします。

【鉄道企画室長】 それでは、資料2をごらんいただければと存じます。資料2の我が国の鉄道が直面している諸課題について考える上での検討のポイント(ネットワーク・サービス小委員会関係)(案)とございますけれども、これにつきまして、下線部を付しておりますけれども、4月5日の皆様ご出席いただきました第2回鉄道部会での委員の先生方のご意見を踏まえて修正した部分につきましてご説明いたします。

まず、1ページ目の下のほうに4.でございます。「都市鉄道の混雑緩和について」というところですが、これにつきましてご意見を踏まえまして、「ピーク時以外や夜間の混雑時間帯への対応について検討すべきではないか」という点を追加いたしました。

続きまして、次のページですが、5番でございます。タイトルごと追加した格好になっておりますけれども、「都市鉄道等整備に係る資金調達」、こういうタイトルにしてありますが、「都市鉄道等の設備投資のための長期安定資金の調達について、事業の公益性を踏まえ、政策金融改革後においても、当分の間、引き続き実施される必要があるのではないか」という点を追加しております。

それから、9.でございます。主に都市鉄道に関してですが、結節駅等における異なる事業者間の乗り継ぎや駅外との往来のための案内方法について、さらにわかりやすいものとするのはできないか」という課題をつけ加えております。

それから、10番でございますが、主に地方鉄道のサービス改善に関してであります、欧州の例なども参考にしながら、地域の主体的な取り組みにより地域が望む水準のサービスを実現する方策、あるいはITを活用して質的に向上させる方策、こういったものが検討できないかというのを追加してございます。

続きまして、次のページをお開きいただきまして、13番、14番で、これは項目ごと追加でございまして、バリアフリー化に関しまして、「いったんバリアフリー化された駅について、自販機の設置といった駅構内の事情によりバリアフリーの状態が損なわれることのないよう事後的なチェックが必要ではないか」という点、それから14番でござ

いますが、ハード面に加えまして各種のソフトの施策、周知体制についてもバリアフリーの観点を踏まえたサービスとかシステムになっているようにすべきではないかという、この2点を追加しております。

続きまして、利用者の秩序・マナーということに関してですけれども、車内、駅構内における暴力行為、迷惑行為等への制度的な対応の例示といたしまして、「(例えば駅務員等への一定の権限の付与など)」、こういう例示を加えております。

続きまして、環境の観点につきましてですけれども、旅客鉄道に関する課題については、基本的に利便性の観点に含まれるものとして整理していたということでご説明したところですが、これとは別に貨物鉄道につきまして、「地球温暖化対策の観点に基づき推進している貨物鉄道へのモーダルシフトについて、さらに効果的に進めていくための方策はないか」という課題を追加しております。

続きまして、2ページおめくりいただきまして、25番でございます。地方鉄道に関しまして、赤字の地方鉄道路線を維持・活性化するための現行の制度ですとか手法、こういったものを再検証した上で新たな枠組みを構築できないかという点、それから、赤字の地方鉄道路線のうち、事業者みずからの努力ではもう活性化や再生が困難と考えられるほど厳しい状況にあるものについて、どのような対応が望ましいと考えられるかという2点も追加してございます。

それから、次、観点のタイトルもつけ加えておりますけれども、地域貢献の観点としておりましたのを、地域貢献に加えまして「まちづくり」を明記した観点のタイトルとして明記しております。その上で、このD1、27番でございます地域の交流拠点としての駅の活用に関しまして、活用を対象とする例示といたしまして、子育て、あるいは文化創造的活動、こういったものも追加しております。

それから、最後のページをおめくりいただきまして、28番でございます。地方鉄道やLRT、これとまちづくり、両者の関係に関しまして、単なる連携のみならず、一体的な推進、あるいは駅と町の間相互に共存共栄という意味で適切な役割分担、こういったものについても検討すべきという旨を盛り込んでございます。

最後になりますが、D4「支援の必要性に関する理解」という見出しでつけ加えておりますが、項目ごとつけ加えておりますが、鉄道の利便性向上、あるいは維持に対して支援の確保、拡大を図っていく上では、社会的な役割の大きさなどについて地域、あるいは国民の理解を深めてもらう。そのための情報提供のあり方について検討すべきではないかと

いう検討ポイントをつけ加えてございます。

以上が、部会でのご議論を踏まえた検討ポイントの追加点などでございますが、続きまして、これらの検討ポイントなどをこの小委員会で当面どうご検討いただくか、そのスケジュール案をお示ししたのが資料3でございます。

先ほど委員長からお話のありましたとおり、この小委員会につきましては、当面、6月後半の部会での中間とりまとめまでに3回の会合が予定されておるところでございますけれども、その第1回でございます本日は、まず、幹線鉄道・都市鉄道のネットワーク、それから地方鉄道・LRTの維持・整備、観光鉄道、バリアフリー化、こういったいずれも予算などの20年度要求に深く関係した検討ポイント、こういった検討ポイントにつきまして先にご議論いただくこととしております。

本日は、またご紹介にありましたとおり、社会資本整備重点計画の記載ぶりにつきまして、事務局の素案をもとにご議論をいただきたいと考えております。

そしてまた、5月18日のご案内させていただきました第2回でございますけれども、その際は、都市鉄道・地方鉄道のサービス、都市鉄道のコスト・収益力、貨物鉄道、こういったものに関しまして主に制度面の検討ポイントについてご議論をいただければと考えております。

また、社会資本整備重点計画の記載ぶりにつきましては、本日のご議論を踏まえまして二次案をお示しいたしますほか、予算要求などに関連する事項として本日ご議論いただいた成果につきましては、早速、中間とりまとめに向けた素案として事務局としてお示ししまして、ご検討を深めていただけるようにしたいというふうに考えております。

さらに、6月12日を予定しております第3回でございます。この日は輸送のネットワークとかサービスとかいったものから少し離れまして、ここがございますとおり、利用者秩序・マナー、M&A・経営統合、駅の活用、まちづくりの連携といった検討ポイントを予定しております。

また、重点計画の記載ぶりにつきましては、最終案、さらに中間とりまとめにつきましては二次案という形でお示ししまして、これらに関する議論を締めくくっていただければというふうに考えておりまして、その上で、この下の注1、2にございますとおり、それぞれ6月後半に開催予定の鉄道部会にお諮りする予定としております。もちろん、いずれもあくまで事務局側の希望としての位置づけでございますので、できれば、このようなスケジュールでのご審議をお願いしたいということでございまして、大変短期集中型のご審

議をお願いして恐縮でございますけれども、ぜひよろしくお願ひしたいと考えております。
以上でございます。

【委員長】 ありがとうございます。

今ご説明ありましたように、3回で資料2にある課題をとということですので、かなり密の濃い議論になるかと思ひますけれども、1回目で予算関係と社会資本整備重点計画の素案、2回目で制度的なもの、それと素案の二次案、中間とりまとめに向けてどうするかということ。それから3回目で、サービス面、そういったことと、それから重点計画と中間とりまとめの最終的な案、これをご審議いただくということですが、いかがでしょうか。何かご質問やご意見、ありますでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、基本的に、このスケジュールに従ひまして進めさせていただきますが、それでは、本日ですけれども、先ほどの課題の検討案にありましたけれども、4つありまして、幹線鉄道・都市鉄道のネットワークの問題、これはAの1ですね。それから地方鉄道・LRTの維持・整備の問題、これがCの3で2つ目。それからバリアフリーの問題、これは3つに議論していただいて、それから4つ目として、(2)になりますけれども、社会資本整備重点計画の記載ぶりと、これをやっていただくというふうに思っています。観光鉄道は若干議論としては小さいので、2つ目のところで議論していただくことにしたいと思ひます。

それでは、この4つの議題に分けまして順次議論を進めてさせていただきたいと思ひますけれども、まず、最初の幹線鉄道・都市鉄道のネットワークについて、これも事務局からご説明を願ひまして、審議したいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

【鉄道企画室長】 それでは、資料4につきましてご説明させていただきます。1ページから16ページでございます。

まず1ページでございます。幹線鉄道と都市鉄道でございますけれども、この幹線鉄道のうちの整備新幹線につきまして、この資料自体は鉄道部会での資料と同じものになりますけれども、ごらんのとおり、平成16年12月の政府・与党申し合わせに基づきまして着実に整備を進めているというところでございます。

続きまして、次のページから在来幹線鉄道の資料になります。2ページ目をお開きください。在来幹線鉄道につきましては、昔の旧運輸政策審議会の19号答申におきまして、最速列車の表定速度を90キロ以上にする、あるいは最高速度を130キロ以上にする、こういったものを数値的な目標としておりました。これらのうち、まず表定速度の90キ

口以上というものの区間につきましてであります、線形改良、あるいは新型車両導入といった事業が各地で進められてきているものの、区間としては在来幹線鉄道全体の3割強にとどまっているという状況になっております。

次のページをおめくりください。今度は、先ほどの数値目標のうちの最高速度130キロ以上のほうでございますけれども、その区間につきましては、在来幹線鉄道全体の35%、これは98年に比べますと5ポイントアップになっておりますけれども、このような状況になっています。このように、区間の長さだけで見ますと高速化が達成されているのは30%でありますとか35%、こういう数字になるわけでございますけれども、次のページをごらんいただきますと、今度は、19号答申では、先ほどの数値目標に加えまして、5大都市圏からの3時間到達圏人口という指標も示されているところでございます。これは5大都市、東京、札幌、名古屋、大阪、福岡、これを5大都市としておりますけれども、そこからの3時間到達圏域、これを見ますと、面積ベースでは全国の約6割、人口ベースにいたしますと約9割をカバーするに至っております。この地図をごらんいただきますと、残念ながら、この3時間到達圏という基準で見れば、まだ高速化の恩恵に属していない地域、特に今後の整備新幹線の開業後もこの到達圏に入らないであろうという地域というのが比較的わかりやすくごらんになれるかと思えます。

次、5ページをお開きください。今度は在来幹線鉄道の競争力の現状についてでありますけれども、在来幹線鉄道、これは高速バスと競合している区間が全国に多々ございます。多くの区間におきましては、基本的には運賃が低廉な、運賃が安い高速バスに対して鉄道が速達性で対抗しているという場合が多くなっています。しかしながら、ここにございますとおり、例えば札幌～室蘭間というのがございますが、このように高速道路の整備によって高速バスが速達性でも拮抗してきたり、あるいは高松～高知間のように、バスが速達性でも優位に立つ区間があるというものがあらわれておまして、今後、鉄道の競争力を回復する上では、高速化による速達性向上というものも重要と考えるというところでございます。

次のページをお開きください。こういった在来幹線鉄道を対象とする国の現行補助制度でございますけれども、その補助制度といたしましては、幹線鉄道等活性化事業費補助というものがございます。これは線形改良とか軌道強化といったものを行うことで在来幹線鉄道の高速化を図ったり、あるいは駅の周辺整備ですとか立体交差、こういったまちづくり事業と連携して、相乗的な沿線地域の活性化を図ろうとするものです。国と地方公共団

体が高速化事業であれば10分の2ずつ、こういったまちづくり事業と連携したものであれば3分の1ずつ補助するということになっております。このように、地方と協調して幹線鉄道的高速化を支援しているところでございますけれども、国の財政も厳しい中、効果的、あるいは効率的な支援が今後とも重要になっているというふうに考えられております。

次のページをごらんください。7ページでございます。この国の制度も活用して高速化を実現したいという要望が全国多くの地域から寄せられているという状況でございます。先ほどの白いエリアも含め、全国にわたっているのがよくわかりいただけるかと思えます。

そして、これらを踏まえた上で、8ページでございます。幹線鉄道的高速化の課題でございます。ちょっとこれを整理させていただきますが、問題意識といたしましては、高速化がまだ十分な水準にあるとは言えないのではないかと。実際、地方から高速化についての要望が多いというところがございます。そして、高速道路の整備により、高速バスが運賃のみならず速達性でも優位に立ったり、あるいは拮抗する区間があらわれるということからしますと、マイカーに対する場合も含めまして、鉄道の競争力というものを回復することが重要ではないかという問題意識がまずございます。

その上で、基本スタンスといたしましては、地域の活性化、地域間交流・連携の強化、利用者利便の向上、こういった観点から、引き続き幹線鉄道的高速化というものが重要であり、引き続き今後もさらに高速化による速達性向上を推進していく。その場合、地域と鉄道事業者が十分に検討を行って案件の成熟度を高めていくということが重要であろう。また、国は必要に応じまして、先ほど申しました幹線鉄道等活性化補助制度により地方と協調して支援していくということにしております。

これらを踏まえた今後の課題としましては、鉄道事業者と地域などの関係者により、利用者の増加に向けて効果的な取り組みが行われているかどうかといった点、あるいは地域の負担意欲というのが非常に大きな要素となりますが、一方で地方自体の財政事情、国同様厳しいという状況があります。その上で、国としてより効果的な支援を行うためにはどうすべきか、こういったところが課題であろうというふうに認識しているところでございます。

続きまして、9ページでございます。効果的・効率的というのがキーワードになっていきますけれども、この高速化事業を効率的・効果的に進めるためには路線の性格とか役割に即して特に優先的に高速化を図るべきという範囲を絞り込んでいくことも有効と考えられ

ます。例えば、この地図では高速化事業を実施したり、予定している路線を分類しておりますけれども、黄色が5大都市の3時間圏内の拡大に寄与が大きかったものを示しております。この3時間圏内の100%化といったものを目指していくのであれば、このような路線を重点化していくといったことも1案と考えられるところでございます。

それから、次のページをおめくりいただきまして、高速化以外にもいろいろな手段があるというペーパーでございますけれども、本数の増加ですとか、直通運転化ですとか、企画きっぷなどなど、このネットワークとしての質を向上させる上では多角的な施策がある。各社とも積極的に取り組んでおられるというところでございます。

次のページでは、さらに具体的な例をお示しておりますけれども、このように競争力を向上させる上では、高速化と並行して、高速化を進めていく一方で、それとプラスアルファとして、ユーザーの目から見ても鉄道利用が魅力あるものになると、そういうふうにするためのソフト的な取り組み、これを積極的に展開していくことが有効と考えられるということでございます。

以上が幹線鉄道に関する資料でございます。次の12ページからは都市鉄道資料に入らせていただきます。12ページをお開きください。

まず、都市鉄道の混雑率の問題でございます。先ほど触れました19号答申の目標の達成状況についてでございますけれども、ここにありますとおり、3大都市圏の混雑率というものはいずれも緩和傾向にございます。ただし、東京圏を中心とした一部の路線・区間では、今なお高い混雑率を示しております。その例示として、この下のブルーのところでございますが、東京圏で当面の個別路線目標値とされております180%を超えている9路線をお示しております。こうした路線も含めまして、混雑率の緩和を進めていく上では、輸送力の増強のためのインフラの改良、これは例えば複々線化ですとか、車両増結に伴うホームの延伸、こういったハードの改良であります。これらとともに運行形態の工夫などのソフト面の取り組み、これは例えば右の黄色いところで例示として書いてございますが、東急田園都市線で始まったラッシュ時に、都心に近い区間では急行が各駅停車される、こういった取り組みが既に始まっておりますけれども、こういったものも含めまして検討を深めていくという対応が必要になっているというふうに考えております。

続きまして、13ページをごらんいただければと思います。先ほどの、これまでの目標とされていたものについての状況でございますが、今度は、従来、直接目標とはされていなかった分野と言えますけれども、これまで主眼を置いてきたピーク時間帯における混

雑対策だけではなくて、ピーク時間帯の前後ですとか、あるいは深夜時間帯といったものの混雑についても、その実情を詳細に把握した上で対応を検討していくことが必要となっております。

続きまして、14ページでございます。今度は、こういった都市鉄道整備に対する国の支援についてでありますけれども、従来、都市鉄道整備の分野におきましては、いわゆるP線方式、それから特定都市鉄道整備積立金制度、こういったものによりまして新線建設や複々線かを進めてまいりました。これに対しましてネットワークが大体概成してきたということを踏まえまして、平成17年から新しい制度として、都心鉄道利便増進事業を創設した一方、P線方式とか特定都市鉄道整備積立金制度、こちらのほうは、現在継続中の事業をもって終了することになっております。

また、これらに加えます、鉄道事業者がみずから行う社会的要請の強い事業、こういったものにつきましては、いわゆる政投銀によります長期、安定、低利の政策金融、この政策金融を通じて支援を行ってきたところでございまして、これらの分野で政投銀融資というのは大変大きな役割を果たしてきたという状況がございまして。

15ページをおめくりいただきまして、今触れました政投銀の融資制度、その今後についてでありますけれども、ご案内のとおり、政府系金融機関の改革というものが今行われておりますけれども、それをめぐる動きの中で、政投銀につきましては平成20年の10月から民営化、株式会社化されまして、それからさらにおおむね5年から7年たった段階を目途に完全民営化されるというふうになっております。しかしながら、鉄道の世界におきましては、この現行の政投銀の融資を前提としまして、既に計画中的社会的要請の強いプロジェクトもありますため、この民営化の後においても影響が生じないように、少なくとも財投資金などの移行措置がある移行期間中においては、先ほどの長期・案内的な貸しつけ、これが確保されることが必要だというふうに考えてございます。

1枚おめくりいただきまして、これはご参考でございます。都市鉄道ではございませんけれども、この政投銀融資の関係では、JR貨物の車両の新製、更新等、こういった分野にも実は似たような問題がございまして、JR貨物の車両について、この円滑な新製とか更新とか、こういったものを確保していく上では、同様に一定の期間中におきましては、長期・安定的な貸しつけが確保されることが必要というふうに考えてございます。

以上、駆け足で恐縮でございますが、幹線鉄道と都市鉄道に関しまして資料をご説明させていただきます。

【委員長】 どうもありがとうございました。

お聞きのように、幹線と都市鉄道ですけれども、幹線のほうは、サービス改善としては高速化というのが1つの大きなポイントで、それに関連して、幹線鉄道等活性化補助制度、これがあって、これをどういうふうに生かしていくかという、こういう議論ですね。それから、都市鉄道については混雑問題、しかも前回の部会でご指摘があったように、ピーク時だけではなくて、その周辺とか、あるいは深夜とか終電あたり、こういった問題も含めた混雑問題。それと同時に国の支援のあり方、特々とP線があたりになるので、利便増進法が入ってここでどう使っていくかということです。それともう1つは、政投銀等の政策融資を今後どういうふうに見ていくか、こういうところが論点ですが、これについてご意見等賜りたいと思いますが、いかがでございましょう。

先ほどから19号答申という言葉が出ていて、専門家も多いのでわかりと思いますけど、あれは何年ぐらいでどういう政策をしましたか。

【幹線鉄道課長】 今、ご指摘ございました19号答申ですけれども、2000年にまとめられまして、その中の整備目標は、例えば幹線鉄道につきまして示された目標、特に5年とか10年とか、そういう目標期限は切ってはおりません。ただ、数値目標として整備水準を上げて2000年からしっかりやっていくと、そういう計画になっております。

【委員長】 2000年といっても7年たって、今の社会資本整備重点計画というのは7年計画になっておりましたっけ、5年でしたっけ。そうすると、その前ですか、今の前に事業みたいのが出て、鉄道のサービス水準みたいのを議論したと、こういうことになるわけですね。

いかがでしょう。

【委員】 目指しているところはわかりますが、書きぶりとして、鉄道分野の独りよがりになってはいけません。5ページに競争力という言葉が出てきます。幹線鉄道の競争力を高めるということは、一方においては、道路サービスの競争力を相対的に低下させるということです。そうした観点だけから、幹線鉄道のサービスを見るというのはいかなもののでしょうか。ここは、むしろ環境にやさしいとか、サービスの質的向上といったような総合的な記述にする必要があります。鉄道が頑張れば、次は道路が頑張らなくてはいけないといった、シーソーゲームになってはまずいと思います。

それからもう1点ですけれども、12ページに混雑率低下のことが出ています。確かに線増投資による効果はありますが、それ以上に、都心居住が進んできたということも忘れ

てはなりません。そこで今後、さらに混雑率を低下させようとする時に、都心居住をいかに進めるかといった大きな政策の枠組みの中で、鉄道事業のすべきことを位置付ける必要があります。このような資料をまとめる時は、鉄道の政策と都市の政策とがうまく整合するような書き方をするように、配慮していただきたいと思います。

【委員長】 ありがとうございます。全体として鉄道の政策を考えるときに、やっぱり環境問題というのは大前提にあって、その中で鉄道をいかに生かしていくかという、こういう議論でよろしいかと思うんですね。

そのほか、いかがでしょうか。

【委員】 高速化ということは何度かさっきのご説明の中でその言葉が登場していたと思うんですが、例えばこの資料の10ページを見ますと、高速化のための整備ということで4点挙げられておりますよね。高速化するということはもちろん大変望ましいことなんですけれども、その裏側といいますか、ネガティブな側面として、例えば騒音とか、あるいは事故リスクが高くなるとか、そういうようないろんな問題があるかと思うんですが、その辺の、つまり高速化することによって伴う負の側面について何かまとめてご説明いただきたいということと、それから、ここに4点挙げられているわけですが、1つは、高速化しようと思って、例えば新型車両の導入とか、軌道を強化すると、こういったもののそれぞれの効果、それによって一体どの程度、これまで平均で時速これくらいだったものがどの程度まで向上させることができるのか等々について簡単にご説明いただければと思います。

【幹線鉄道課長】 まず最初に、委員のご指摘についてコメントさせていただきたいと思います。適切にご指摘をいただきました。私どもは、ここに書いてあることは説明が十分ではなくて、鉄道だけを必ずしも意識しておるわけではございませんで、基本的には、利用者の選択という観点で、都市間交通も、競争の中で幾つかの交通機関の選択肢があるような状態が望ましいというふうに基本的には考えております。その中で、例えば高速道路と幹線鉄道という点で申し上げますと、鉄道ならではの特性というか、メリットといいますか、機能があると思っております。ご指摘いただきました環境、それから住民、地域への活性化、効果であるとか、あるいは定時性であるとか、そういったものがございまずので、やはりこの機能の維持というのが、さっきの交通市場と利用者の選択という観点からも維持が必要ではないか、そういう背景で考えております。したがって、高速道路と競争関係にある幹線鉄道、あるいはそうでない幹線鉄道、いろいろございますけれども、競

争関係にある部分については、競争力を維持していくということは広い意味で見てもメリットがあるんじゃないかというふうに考えておりました、競争力の低下に対しては、ケース・バイ・ケースでございますけども、向上が望ましい面もあるというふうに考えております。

それから、負の側面の関係でございますが、ちょっと私は技術的なほうのあれは、後ほど話があるかもわかりませんが、基本的には、騒音とか、いろんな安全性に関しては十分な配慮をした上で、そういうのを消しながら新しい技術、新しいいろんな資本の、物の導入で調和をとりながらやっていくという基本的な考え方でやっております。

最後に、効果については後ほど説明させていただきたいと思います。

【技術企画課長】 1つ、高速化のためのいろんな施策の貢献度合いでございますけれども、これはわかりやすく線形改良とか新型車両と分けて書いてございますが、どちらかというと、公的な支援がどこの部分に入ったかという形で分けて書いてございます。実際には新型の性能の高い車両を入れるときに、同時に軌道強化をして、例えば今まで120キロでしか走らなかったものを130キロにする、そういうあわせ技でやっております、なかなか個々の施策がそれぞれどう寄与しているかというよりは、ワンセットで何分短縮できる、ワンセットの施策を打つときに、何億円かけて何分短縮できるかという議論をしているというふうにご理解いただきたいと思います。

それから、先ほど幹線課長からもご説明いたしましたけれども、負の側面につきましては、従前の在来線は、例えば10キロとか20キロ速度を上げるというレベルでは、沿線環境も含めて大きな負の側面はないのかなど。むしろ、多少コストが上がって、それに対して社会的な効果も上がると、こういう形になっているのかというふうに考えてございます。

【委員長】 よろしゅうございますか。

【委員】 観光の側面から見ますと、鉄道に限らず交通手段の高速化で観光地図が変わってしまうことがあります。高速鉄道や高速道路が出現したことで、流行っていた観光地が衰退してしまったり、あるいは観光地の主な市場が変わってしまったりするのです。市場が拡散するとそれぞれの市場への対応も大変になって、マーケットとしてとらえづらくなっている面もあります。ですから、高速化にはプラスの面も負の面もありますから、地域の施策と高速化をセットで考える必要があります。高速道路が出来たため地域が通過されるだけになることもあります。今まで足をとめていた観光客がもっと遠くまで簡単に

出かけてしまったり、あるいは地元で買い物していた人が地域外に買い物に行ってしまうという例はたくさんあります。ですから地域振興の施策と鉄道施策がきちんとかみ合っていることが大切です。

【委員長】 ありがとうございます。

【幹線鉄道課長】 先ほどご指摘がございました時間短縮効果の関係でございますけども、これはケースによってさまざまでございますが、例えば最近の例、現在やっております本四備讃線、宇野線の高速化でございますけども、これが約10分弱。過去、JRの時代になって以降、大体三十数件やっているわけですけども、全体的に見て10分台の短縮効果の投資をしてやっていくというのが大体多いですが、ものによっては20分、あるいは30分、あるいは新線の部分をつくった場合には1時間とか、そういうものもございます。全体として費用対効果という観点で事前にチェックをいたしまして、我々補助金を出すときもそうですし、効果を見てやっているというのが実情でございます。

また、先ほど基本的な課題というところで触れてございますけれども、幹線鉄道の高速化は、基本的には営業する鉄道事業者の投資に絡みますので、経営判断というのが1つの基本になるわけですけども、そういった観点からも、事業者サイドからもそういった効率性をチェックということでやっているのが全体的な傾向でございます。

【委員長】 ありがとうございます。

そのほかにいかがでしょうか。

【委員】 2点あります。今の高速化のところのお話いただいて、着実に進んでいるということはわかったのですが、私が心配するのは、やりやすいところから整備をやってしまっているんじゃないのかなということです。一体どこに最初に整備の優先度を付与すべきか、というところを考えなきゃいけないのではないかと。例えば問題点の指摘のところではありますが、高速バスやマイカーに鉄道が負けているんじゃないかとありますよね。高速化についての整備がまだできていないところや、非常に使い勝手が悪いところこそ先に整備をすれば、委員と逆の方向になっちゃう可能性があるんですけども、それによって鉄道の大きな優位が発揮できるのに、そういうところの整備はわりと後回しになっちゃうという可能性があるのかもしれない。ある程度費用対効果をやっていればおのずと結論が出てくる場所ではありますけれども、整備の優先順位をどうつけるのかというところをもう少し検討する必要があるんじゃないかということがまず1点ございます。

それからあと1つは、都市鉄道に関してです。ピーク時以外の混雑なども検討していく

必要がないかというご指摘がありました。ある意味でいうと、むしろ相当ピークの対策が進んできたからこそ、こういう話がでるようになってきたのではないかとも思います。ただ、私が知りたいのは、例えば200%の混雑で10分続いている状態を解決した結果、仮に180%が30分続くようになった場合、果たしてどちらのほうをお客さんは好ましいと思うのかということなんですよ。ほんのわずかの時間ならひどい混雑でも我慢してもいいけれども、中途半端にイライラする時間がなら長く続くほうが嫌だという人もいらっしゃるかもしれない。ということは、一体どのように混雑を緩和することがお客さんによってより利便性を、快適さを感じてもらえるかというところをちゃんと調査をしてやらないといけないのではないかと思います。単に200%だからということでそのところだけに注目してしまうと、これからお客さんの満足度を高めるわけにはいかないのではないかと思います。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。今、委員が言ったのは、後半のやつは、例えば200%で10分間乗っているということ？あるいは200%の混雑時間が10分、例えば中野と新宿の間、10分間は200%だけど、そのほかは空くという、そういう意味ですか。それとも、もっと長く乗らなきゃなくなってしまうという意味ですか。

【委員】 混雑率は200%より少し下げたとしても、その代わりに中途半端に混んでいる時間が、200%の混雑時間よりもずっと長く続くほうが逆に苦痛を感じるお客さんがいるんじゃないかということですよ。

【委員長】 混雑時間帯の問題と、時間が長く続く、そういう問題が両方ともあると。

【委員】 混雑率の高い時間帯が短く限定されれば、一方で、それを避けることも容易になります。

【委員】 ただ、最も混雑する状況が回避できて、たしかにその混雑は減るけれども、逆に中途半端に混雑する時間が長くなっちゃったということがもしあるとするならば、それがほんとうにいいことなんだろうかということなんです。

【委員長】 何かありますか。

【都市鉄道課長】 都市鉄道課長の濱でございます。

混雑率の指標について、委員がおっしゃるように、つついピーク時ばかり議論をしてきたところでありますが、さらに今後検討しないといけないかなと思っております。ピーク時だけではなくて、その周辺のことや、あるいはピークの時間帯の混雑は減ったものの、

180%で1時間も続くのがいいのか、その辺は確かにご指摘のとおりだと思いますけれども、実は前回の鉄道部会のときに委員からそういうお話があったので、私は事前に民鉄協さんにご相談しまして、国交省にもデータがないため、何社か選んでそういうことをやって欲しいという願いをしました。そのときに某会社の人がおっしゃっていたのは、確かに車両の回し等によってピーク時間帯が長くなったり、ショルダーの部分が非常に混んできたりということはあると。ただし、会社としてどう対応しているのかというと、旅客アンケート等を定期的に行って、おっしゃるような満足度を少しでも入れられるようにという形で、そのピーク時間帯が少しでも受け入れられやすくなるようダイヤ改正のときには対応しているというようなことはおっしゃっていましたので、民鉄協さんをお願いしている調査等を通じて、どのような実態であるのかももう少し調べてみたいと思っております。

【委員長】 ありがとうございます。

【代理】 バスとの関係になりますけれども、5ページの資料にあるように、健全に競争し合うというのは当然のことだと思いますし、バスも、お客様といたしますか、ご利用になる方のニーズで選択があるのだとは思いますが、最近気になるところは、例えば高速バスで、特に会員制バスのように安全性に疑問のあるような体制を前提としたダンプ的な価格設定のようなものもあるわけですが、そのような実態に対しては、国においても何らかの対策をとるといったことは、されているのだとは思いますが、必要だというふうに思います。

それと2点目として、次のページに補助制度の話が出ておりますけれども、これもこの概要のところには書かれていますように、高速化を図るといったもののほかに、駅周辺整備などのまちづくり事業と連携をして活性化を図ることが書かれておまして、もっともなことだと思います。重要なのは、要するに狭義のネットワークと街の交通等を含めた広義のネットワークというものがあると思いますので、駅周辺施設の整備ですとか、乗りかえの利便性向上に資する施策への一層の支援といたしますか、そのあたりについてぜひお願いできればというふうに思います。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

そのほかにいかがでしょうか。ありがとうございます。ちょっと時間の関係もございまして、次の議題に進みたいと思うんですけど、幾つかご指摘いただいた中で非常に重要

だなど思ったのは、こういうサービスの高度化を図るときに、地域とか町とか、あるいは地域経済とか、そういったところの連携の中で考えていかなきゃいけないということだと思います。さっき委員がおっしゃったように、観光の問題もありますし、それから今ご指摘のありましたまちづくりという問題もありますし、鉄道単体のものではなく、地域政策の中で位置づけるという、その重要性をご指摘いただいたと思います。ありがとうございました。

それでは、2つ目の議題ですけれども、また地域の問題に絡みますが、地方鉄道・LRTの維持・整備、観光も含めてご議論願いたいと思いますが、これも説明のほうからよろしく願いいたします。

【鉄道企画室長】 それでは、資料の17ページをごらんいただければと思います。

まず、地方鉄道でございます。これは改めて申し上げるまでもございませんが、地方鉄道を取り巻く経営環境が厳しさを増しておりますが、この右のグラフにございますとおり、社員数の減少状況がございますが、ここからも推測されますとおり、人員削減などの合理化努力は限界に達しつつあるという状況にあります。その一方におきまして、この下に車齢の現状がございますけれども、非常に車両などの老朽化が進んでいるということで、その老朽化に伴って新しいニーズにも対応しにくくなっていると、それでさらに利用者は減ると、こういう悪循環も生じております。

他方、この地方鉄道、これは地域の足ということでございますから、第一義的には、まずは地元が先頭に立って支援すべきということになりますけれども、そして実際、地方自治体による支援というものを活発化してきているわけでありましてけれども、比較的、総体的に支援に意欲的というふうにされる、その証として再生計画というものつくって、これは地元と一緒につくるということになっておりますので、この計画をつくっている事業者は、その沿線自治体が支援に意欲的ということになりますから、そういう事業者の場合であっても、自治体が国のスキームとは別に、独自に財政支援を行っているというケースは4分の3にとどまっているという状況からもありますとおり、完全に十分になっていると、まだ十分になっていると言えないというふうに考えられます。

続きまして、18ページをごらんいただきます。これは地方鉄道に対する国の支援の制度を示しておりますけれども、国の支援制度としまして、まず鉄道関係のものとしましては、近代化補助金、これは略称でございますけれども、近代化補助金、それから幹線鉄道等活性化補助金、災害復旧補助金、踏切補助金、こういったものがあります。これに加え

まして、都市の事業の制度でございますが、まちづくり交付金、あるいは右下にちょっとでていますが、ESTモデル事業とございますが、環境省の予算、こういったものを活用されるようになってきております。

19ページをごらんください。こうした国の支援とは別に、ここでは地域が独自に行っている支援という例をリストしております。ちょっと文章だけではなかなかわかりにくいかと思しますので、支援スキームをモデル的に示した代表例を2つ次のページからお示しておりますので、20ページをお開きください。

これは福井県のえちぜん鉄道の例であります。概要としましては、2度の列車事故がありまして、これで廃止されるに至ってしまった。地方民鉄の路線の一部につきまして、県と沿線市町村が一緒になって設立した第三セクターが営業を継承して、国の近代化補助、これを活用して鉄道サービスの存続、充実を図っているというものです。

右下をごらんいただきますとおわかりいただきますとおり、沿線市町村で10年間で27億円もの運営費を補助する、あるいは県と一緒に国近代化補助を使う、こういった形で支援を行っているというスタイルの例でございます。

続きまして、21ページをごらんください。もう1つの例でございます。これは三重県の三岐鉄道の例でございます。これは大手民鉄が廃止を届け出た支線につきまして、県と沿線市町村が財政支援を行うということを前提にした上で近くの地方民鉄が営業を引き取ったと、継承したと。その上で国の補助を受けながら鉄道サービスの存続・充実を図っているというものでありまして、この場合、右のほうに運営スキームがございますけれども、沿線市町による支援の一環として、例えば鉄道用地を買い上げて、この会社は無償で貸与する、あるいはそれによって税負担をなくすと、こういった支援が行われているというのが非常に特徴となっていると言えます。

続きまして、22ページでございます。こういった現状を踏まえまして、地方鉄道の活性化に向けた国の支援、あるいは地域の支援に関する課題というものを整理してございます。まず、スタートポイントとなります問題意識としては、利用者利便の抜本的な改善、安全性の大幅な向上、こういったものを行う上には、やはり老朽化しているという現状がありますから、老朽化している施設の改修・改良について相当規模の、相当な程度の設備投資を行う必要があるんじゃないかということ。それから、先ほどちょっと触れました悪循環、今固定化してきつつある悪循環から脱却するためには、地域のさまざまな関係者が主体的になって地域の公共交通のあり方を考える、事業者任せにしないという意味

で、主体的になって地域の公共交通のあり方を考えて、地域の鉄道を支えるという取り組みを着実に実施していくことが必要ではないか、こういう問題意識がまずございます。

これらを前提としました上で、まず国の財政上の支援の課題としましては、今の補助制度というものがこういった地域の意欲とか取り組みの効果に即して、的確かつ必要な支援、こういった支援を行うことができる制度と言えるかどうか、これが1つ課題であると。

それから、先ほどご紹介したとおり、既に一部始まっておりますが、まちづくりでありますとか、地球環境保全でありますとか、鉄道以外の目的の国の支援制度、これについても地方鉄道の活性化への活用をさらに進めていくべきではないか、こういう課題がございます。

次に、地域自身による支援の課題でございますけれども、1つは、財政事情が厳しいということがございます。したがって、自治体の財政事情ということを考えますと、取り組みを進めていく上で必要な規模の財政支出、先ほどの27億円という数字もありましたけれども、そういう財政支出はなかなか容易ではないのではないかということ。

それから、鉄道の経営というものが鉄道の維持が難しくなっている、そういう厳しい状況につきまして、事業者から地域に対して十分に情報提供が行われているかどうか、それによって地域のほうでマイレール意識というものが高揚されているかどうか、こういった課題も上げられます。

さらに、例えば全国的なベストプラクティス、参考にするような例、こういったものに関する情報の共有とか、アクセスについてのシステムですとか体制が十分整備されているか、こういった課題が上げられるというふうに考えております。

続きまして、23ページでございますが、これは予算とはちょっと離れますが、税の関係でございます。経営の行き詰まった地方鉄道の路線を継承していく場合、引き継いでいく場合、先ほどもありましたとおり、経営形態を変更して再生を図るというケースがありますが、この再生の受け皿となる新会社への資産譲渡に伴って発生する税金というものがありまして、これが再生の障壁となっていることをお示ししております。具体的には、法人税、登録免許税、不動産取得税、固定資産税といったものであります。これらのうちの法人税につきましては、譲渡する際に時価をどうみなすかということを経査して、それについて所轄の税務署の了解があれば、何とかその税負担をなくすということは一案として考えられて、実際使われていることがございます。

他方、登録免許税、不動産取得税、固定資産税、これはそういうわけにはなかなかいか

ないということがございます。これにつきましては、右のほうにちょっと例をお示ししていますが、整備新幹線並行在来線というものがJRから経営分離される場合には、特例措置が講じられていまして、税負担が発生しないようになっていると、こういうやり方を参考にすることも一案と考えるというふうにお示しております。

次の24ページをごらんください。24ページからはLRTの関係でございます。LRTの関係につきましては、さきの鉄道部会でもご説明しましたが、現在国会でご審議いただいております地域公共交通活性化再生法の法案にLRTに関する上下分離制度を盛り込んでおりますが、これによってインフラ整備負担というものを低くした上で、効率的な整備、それから整備した後の安全運行と安定経営、これらを確保することができるようになりました。したがって、今後、いわゆる公設民営方式といったものも含めて、LRTプロジェクトを推進する上では、この新しい制度をいかに効果的に活用するかということがかぎとなっているところでございます。

25ページをごらんいただきますと、最近浮上してきておりますLRT整備構想の例でございます。全国各地でいろんな関係者間で検討が進められて熟度はさまざまでございますけれども、その中には、自治体のほうで資本費を負担して地元の運営事業者が運営を行う、いわゆる上下分離方式を前提として検討が進められているものもありまして、こういった場合には、先ほどの制度の活用がかぎになるのではないかとというふうに考えてございます。

最後、26ページ、観光鉄道でございます。1枚だけの資料とさせていただきますけれども、近年、観光鉄道、地方鉄道が厳しいという状況を先ほどご説明しましたが、休廃止した地方鉄道を観光鉄道に転換させようという構想が複数あらわれてきております。ただ、この構想、何分、先行事例のなかなかない分野でございますが、また、こういうケースを想定した支援制度も今は十分でないということから、試行錯誤的な取り組みとならざるを得ないという状況でございます。

ちなみに、この観光鉄道をめぐりましては、制度的な枠組みとしては、このブルーのところを書いてございますが、既に鉄道事業法上は、事業許可の基準を緩和する措置というものが講じられております。

他方、なぜこういった構想がなかなか実現に至らないかということといたしましては、まず何よりもビジネスモデルが十分に確立されていない、あるいは鉄道事業者以外の関係事業者が取り組む場合も多くて、ノウハウが不足していると、こういったこともあります。

それからもう1つ、先ほど触れたように、支援制度の不在ということで、地方鉄道の場合は、あくまで通勤、通学、地域の生活の足という位置づけにあるわけですが、そういった位置づけの鉄道で、しかも営業中の事業者を念頭に置いている現行の補助制度、これは観光を目的とした鉄道、あるいは新しくそのために設立された会社等への適応が想定されていないといったところが大きいと考えられます。

以上、地方鉄道、LRT、観光鉄道に関する資料をご説明させていただきました。

【委員長】 どうもありがとうございました。

地方鉄道、LRT、観光鉄道、さっきも出ましたけども、地域経済とかまちづくりとの関係というのはより密接になると、こういうことだと思います。これについて、何かご意見ございますでしょうか。

【委員】 この資料でご指摘のとおり、地方鉄道は大変深刻な状態に陥っておる一方、地域交通として維持すべき線もあるということも十分ご理解いただけるものと思います。ただ、問題は、弊社もそうなのですが、JRさんにも、弊社の運営している地方鉄道以上に収支について問題のある線がございます。これらの線について、事業者にのみ運営責任を負わずというのではなくて、大手事業者が運営しながら補助制度が適用されるという措置をお考えいただきたい。今般、養老線と伊賀線に関して、いわゆる第二種会社を設立し、弊社が第三種会社として保安面に責任を持つという形態で、ご当局のご理解を得たのですが、これに対しても支援措置をお考えいただきたい。地方鉄道の運営そのものは、大手事業者が運営しても、地方鉄道業者が運営しても、実情は全く同じでございますから、その点を是非ともご理解いただきたい。

実は私、昨日、伊賀線について聴聞会に出てまいりました。第一声、市長がおっしゃったことは、「これで鉄道が残る。我々も目いっぱい努力するから、近鉄さんも頑張ってくれ。」ということでした。こういう地方の事情につきまして、大手私鉄あるいはJRさんの運営されている地方路線についての取り扱いについて、先程お願いしました点につきましてひとつご審議を賜りたいと思っていますので、よろしく申し上げます。

【委員長】 ありがとうございました。今は全体として黒字であれば、地方路線が赤字であっても補助対象にはならないと、こういうことなんですかね。

【財務課長】 財務課長でございます。

お手元の資料18ページで、地方鉄道に対する支援の現状ということで、現在の支援制

度が書いてございます。その中で、右から2つ目の欄でございませけれども、補助対象事業者として要件がございませ。この中で、いわゆる地方中小民鉄に対する補助制度としてございませ近代化補助につきましては、赤字路線、全事業で赤字路線、かつ全事業で赤字または一定規模の黒字事業者ということが書いてございませ。この冒頭、「原則として」とありますのは、これは非常に例外でございませして、例えば今再生計画が5年間で頑張りなさいということがあるんですが、頑張っている間に黒字になってしまったと。そのときに、もう補助はあげないというわけにはいかないということで、再生計画を始めるときに赤字であれば、期間中は黒字に転換してもそれは効果があるのでということで、補助は引き続き認める。そういう意味で「原則として」ということが書いてございませけれども、基本的には赤字の事業者というのが対象になっているというのが現状の制度でございませ。

【委員長】 ありがとうございます。

そのほかにいかがでしょうか。

【委員】 18ページのところに災害復旧事業費補助というのがあります。これまでもよく地震があったりとか、たまたま今は高千穂の例が出てきていますけど、そういうことで廃線になってしまう。これは何か釈然としないんですね。つまり、だれも悪くないといひますか、自然災害のせいですから。もしこれが自然な需要減でだれも乗らなくなってしまうのがないねというんだったら、これはある程度、あきらめもつくというところがありますけども、それとは全く違う要因によって廃止されてしまうということは、どうも利用者としては納得し難いところがあるのではないのでしょうか。そのときに、この災害復旧事業費補助というのが、鉄道を原状に復旧させるための補助だけであって、例えば代替バスなどの整備をしなきゃいけない場合の補助などは対象外だとするならば、そういうところは手当してあげないといけないのではないか。単に壊れたものを直すための補助であるならば、それはおそらく鉄道の復旧は非常に難しい話だと思うんですね。ですから、鉄道を原状に戻すために必要な、ほかにコストがかかっているものに対してどういう手当をしてあげるかというのは非常に大事だと思うので、そのあたりを考えなくてはならないのではないかと思ひます。そうしないとやはり実際には使いにくい補助になってしまうし、鉄道は廃線になってしまうでしょうね。災害復旧事業費補助の内容がどうなっているか良くわからないのでその点の質問も含めての話ですけども。

以上です。

【委員長】 これについては何かコメントございますか。

【技術審議官】 ご指摘のように、もとに復旧するためだけの補助になってございまして、問題があることは重々承知しているんですが、実態上は、河川にかかっている橋梁だとかが災害を受けているのが多うございまして、その場合には河川の復旧の工事と一体的にやるとか、そういうような工夫はやってございますけれども、今回問題になっているようなところは、あまりに被害が大きすぎて、もう一度線路が通れるようにするためには、ほんとうに莫大な金がかかってしまうというところばかりが残ってございまして、それぞれの工夫はこれまでもしてきたということが実態でございます。

【委員代理】 18ページの国の支援制度にかかわりますが、こういう制度がありながら、そこをサポートしながらきちっと再生をしていくということは、そのとおりだと思うのですが、やはりいろいろな事例を見てみますと、初期投資等の部分だけではなく制度をつくった後の運用のところでも必要な支援を行うなどして、運用にかかわるといいますか、そういう支援というものがなかなかないかなという気がしますので、意見として述べさせていただきます。

以上です。

【委員長】 よろしいですかね。

そのほかにいかがですか。

【委員】 24ページにLRTの話が出ておりますが、その次のページに堺と富山という具体例が挙がっておりますけれども、ポテンシャルにおいても、10年後にどの程度LRTがこの国で普及しているのかということについての何か見通しのようなものをお持ちでしたら、教えていただきたいんですけども。

【財務課長】 見通しということでございますと、いろんなところでLRTが地域づくりの大きなシンボルとなり得るという形で、さまざまなレベルで構想があるのは事実でございまして、今お話のあった、例えば5年、10年スパンといったようなところの中で具体的に出てきますのは、堺と富山と、あとあって2つぐらいという感じでございます。ちょっとまだ詳細なデータはございませんけれども、現在そういうことも踏まえていろいろと調査をしております。調査がまとまり次第、またご報告させていただければと思っております。

【委員】 私が住んでおります京都では、今出川通という東西の通りなんですけど、西のほうに嵐電という、嵐山のほうに行く電車のターミナルが、白梅町というのがあって、

東のほうに鞍馬とか貴船のほうに行くターミナル及び京阪電車の京都の終点があるわけですね。そして、その間を結ぶような格好で今出川通にLRTを敷こうということで、市が積極的に計画を練り始めたんですが、住民にアンケートをとると、意見が真っ二つに割れて、反対というほうがむしろ多かったんですね、残念なことに。これは、京都の場合はいずれの通りも、他の大都市に比べれば道路の道幅が狭いということもあって、そこに軌道が2つ敷かれれば、とても自動車が片隅に追いやられるというようなことで、それが多分反対の理由だと思うんですけど、住民の意識自体はなかなかLRTを歓迎しない。つまり付近の住民のほとんどが自動車を使っているから、自動車が不便になるようなものはつくってほしくないというようなことのようなので、なかなか難しいなというのが。しかし、ヨーロッパなんかいくと、京都程度の道幅のところでも結構LRTが走っていると。これは住民の意識の問題も大きな決定の要素かなというふうに思っております。

【委員長】 何かコメントございますか。

【財務課長】 今の関係で申し上げますと、その1つ手前の24ページのところで、地域公共交通活性化・再生法の下で可能になるLRT整備の新技术を説明させていただいております。前回、そもそも地域公共交通活性化再生法という枠組みの中で、今、委員がご指摘のような形、地域の関係者が集まった協議会というところで議論をして、その中でコンセンサスを得て、これは市として必要だと、地域として必要だといったときに、例えば地域が下物（施設）を整備する、上物、すなわち運営は民間事業者任せるといった形にする。そういう意味では、住民参加型の、かつコンセンサスづくりの協議会を法律上位置づけたということで、その協議会の議論といったものを今後推進していきたいというふうに私ども考えております。

【委員】 昨年、富山でLRTを視察させていただきました。先ほど委員がおっしゃったように、やっぱりヨーロッパの場合と大分違います。確かに何人かご老人は乗っていました。しかしまちづくりと一体化したLRTという印象は受けませんでした。富山市の中心市街地はかなり空洞化しており、若い人も含め多くの住民が周辺に出ています。富山というのは日本の中で一番家が広いところですから、せせこましい街中のマンションには暮らせないと意識もあるようです。ですから中心市街地の空洞化が進んでいます。昔の東京のようなスプロール化現象です。ですから、せっかくできたこのLRTと街とをもう少しうまく関連付け、中心市街地の活性化に資するようにできればと思いますが、残念ながら富山のLRTはヨーロッパのような事例にはなっていないという印象でした。原因

は、制度的な問題にあるのでしょうか。住民の意識の問題もあるでしょうし、キャラクターの問題もあるでしょうけれども、ちょっと残念な気がしましたね。

【技術企画課長】 富山の場合は、もともと富山港線というJRの、どちらかという工業地帯に行く路線で、もともとの土地利用がかなり宅地向けの土地利用ではなかった、その路線をLRTに転換したという経緯があるかと思っています。この前、富山市の方から伺いましたところ、誘発需要のほとんどは、今まで車に乗っておられなかった方が乗るようになったと。むしろ外に出なかった人が、LRTができたことによって出るようになったという効果が1つありましたということと、今、私どもの調査でも調べ始めているんですけども、富山ライトレールというキャッチフレーズを打った不動産の広告がどうなっているかというのを今調べてみようということで、感覚的には、今まで宅地として売っていなかったエリアが、あの沿線が宅地として売られるようになってきたというふうには聞いております。ただ、若干、その心情的な評価が多いものですから、もう少しそのところは調べてみようと思うんですが、もともとあった住宅地を新たな町に変えていくというプロジェクトとはちょっと違っていたところがあるのかなというふうには考えております。

【委員長】 ありがとうございます。

【財務課長】 もう1点補足させていただきます。資料の25ページでございますが、LRT整備構想の例ということで、右側は富山市の構想でございます。今お話ありました富山ライトレールは、この富山駅の北側からずっと海に上がっていくものです。今富山市が考えておりますのは、まさに中心市街地ということで、右のほうに拡大がございませけれども、新しいルートを、富山の駅前から富山の城址公園の前を通りまして、富山にございます富山の国際会議場、市民プラザといったような市民の目抜き通りを通り、さらには、昔の古いデパートといったものを取り壊して新しいデパートにして、昔の中心市街地を活性化しようというその地区を、ループスで運行していくといったようなものをつくっていくということでございます。その意味では、まさにこの第2弾のほうは、町の中心市街地ということ念頭にやっているものでございます。あと、北のほうにつきましても、今住居の話がございませけれども、もともと高齢者の方に乗っていただくということがございまして、実際、沿線に何件か高齢者の介護施設というものも張りつき始めていると。まさにそういう計画がございまして、今張りつき始めている、そういう状況でございますので、もう少し時間をかけて見ていきたいというふうに思っております。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 富山のライトレールのことでもそうなんですけれども、今後、高齢化を迎える社会になると。そういうことを考えると、今の車だけの生活では続かなくなっていく人たちが今後ふえていく。そうした場合に、私自身は、ライトレールとか、そういったLRTというのはもっと推進してほしいと思っているほうなんです。というのも、高齢者だけではなくて、例えば駅構内だと、車いすの方だったり、ベビーカーの人だったりすると、1回駅構内に入る、階段を上ったりしなくてはいけない。それに比べてLRTだと、もう路上ですので、そういった面での段差も大分少なくなるから、障害者、あるいはベビーカー、子育て世代、そういった人たちがもっともって町に出やすいんじゃないかと思います。そういった意味で、車だけではなくて、そういう弱者の人、あるいは高齢者の方というのが、未来の社会で使いやすい鉄道とはどういうものか、あるいは町とはどういうものかという中の位置づけとして、鉄道とLRTというのは2つあるのではないかと考えています。

鉄道に対しての支援ということなんですけれども、今お聞きした中では、鉄道のみでの支援ということで今までいろいろ補助金制度があるんですけれども、最近、ESTモデルという環境省での補助金というのがある。それは、1つは、持続可能な環境社会というものの位置づけの中で、鉄道をどういうふうに活用していこうかというものの補助制度だと私は思うんですね。そうした意味では、将来、20年、30年、50年先を考えると、鉄道だけの補助だけではなくて、鉄道も含まれた、最初の議論に戻ってしまうかもしれないんですけども、まちづくりの中で鉄道があり、その中での全体のまちづくりに対しての補助金というものの中で、鉄道に対してどれくらい補助をするかという議論も今後必要になってくるのではないかと思いますので、ぜひとも持続可能な環境社会という中での鉄道の位置づけ、それに対してどう補助していくかというのも議論の課題として加えていただきたいと思います。

以上です。

【委員長】 ありがとうございました。

時間の関係があるので、そろそろこれでこの議題については締めたいと思うんですけれども、今いろいろ出された中で、1つは、支援措置を弾力的に運用できないかと、こういうご指摘があって、既にいろいろな支援措置があるんだけど、それをどうしていくかということについてのご指摘があった。それから、大きくは、今ご指摘あったように、地

方鉄道をどうするかといったときに、これはまちづくりとか、地方のあり方とかかわざるを得ないというか、非常に密接に結びついているということですね。これはこれで都市局のほうでやっている関係があって、まちづくりとの公共交通の関係というのがありますけれども、それとパラレルに議論すればいいと思うんですよ。なぜそれが必要かという、今まさにご指摘があったように、地方の鉄道を維持するような支援措置というのはなかなか財政的に苦しい中で、多様な支援措置をいかに求めていくか。それはその必要性、環境問題であり、まちづくりでありと。そういう中で、総合的な観点から鉄道に対する支援も必要ではないかと、こういうことに結びついていくというふうに思います。先ほどの課題のところでありましたけれども、財政的に厳しい中で、その地域がマイルールの意識を持って、地域としての鉄道を育てていくというときに、まちづくりと一体化すると、こういう視点が必要かなということですよ。

私なりのまとめは以上ですけれども、また何かありましたら後ほどご議論いただくことにしまして、3つ目の課題に移りたいと思いますけれども、3つ目の課題は「バリアフリー化」でございます。これも資料をご説明させていただきます。よろしくお願ひいたします。

【鉄道企画室長】 それでは、資料の27ページをお開きください。

バリアフリー化の関係でございます。鉄道駅のバリアフリー化につきましては、今目標ということで、1日当たりの乗降客数、利用者数5,000人以上の駅というものを対象といたしまして、平成22年までに原則としてすべて段差解消するということなどを目標として定めて取り組みを進めております。この目標というのは、右の下のほうにございませうとおり、バリアフリー法に基づく「基本方針」、あるいは「社会資本整備重点計画」、こういったものでそれぞれ位置づけられているところでございませう。

これに対して実績はどうなっているかという点でございませうけれども、平成17年度末時点では、段差解消率56%、18年度末、これはまだ集計中ではございませうので、正確な値ではございませうけれども、63%というふうになってございませうとおり、こういったこれまでの進捗状況の評価といたしましては、この下にございませうとおり、17年度におきましては、この段差解消された駅の割合が対前年度比で7%ふえるということで、着実に進捗しているということが言えると言えませう。しかしながら、その一方におきまして、なお多くの駅で未整備となっておりまして、22年という目標の達成に向けて一層の努力が必要というふうになってございませう。

その上で、28ページでございませう。この目標の考え方でございませうけれども、現在の

目標の対象とされている、先ほど申しました、利用者数が5,000人以上の駅というのは、駅の数の上では全鉄道駅の3割弱にすぎないところですが、乗降客数のシェアで見ますと、すべての鉄道利用者の94.5%を占めているというところでございます。したがって、その鉄道利用ということ全体で見ますとかなり大きな意味があるという目標であるということが言えます。

続きまして、29ページをごらんください。この5,000人以上の駅を対象とした上で今の目標達成に向けた課題であります。もちろん、先ほど申しましたとおり、取り組みをさらに加速化させていく必要があるわけですが、その上では、立地状況などによる制約でバリアフリー化の整備が難しい駅、これにどう対応していくかというのが重要な課題になっております。

具体的には、ここがございますとおり、困難なケースとして大きく分けて2つあります。1つが空間的な制約があるケースであります。導入空間の確保ができないとか、用地が確保できない、こういった例がございます。もう1つは、空間ではなくて、いわばお金の問題でございます。大規模な改良が必要なために財政的な制約があるというケースでございます。それぞれ橋上駅舎化が必要だとか、掘削などが必要だとか、大規模な人工地盤が必要だと、こういったものでございます。ちなみに、ここにあります写真2つは、いずれも上の空間的な制約のケースのものであります。

続きまして、30ページをごらんください。5,000人以上の駅は以上でございますけれども、5,000人未満の駅はどうなっているかというところでございます。これまで、このバリアフリー化の推進ということに関しましては、限られた財源で効果的にどう支援していくかという観点から、先ほど94.5%の利用者が集中しているという5,000人以上の駅に重点化しながら取り組みを進めてきたところでございますけれども、その一方で、並行しまして、5,000人未満の駅についても一定の要件を満たす場合、例えば高齢者などの利用が多い、駅の利用状況から見てバリアフリー化を行う必要性が高くて駅周辺のバリアフリー化と連携した事業がある、こういったものにつきましては補助を実施してきております。実際36駅で実施してございます。

続きまして、31ページをごらんください。これはバリアフリー化の一環でもありますホームドアについてであります。ホームドアにつきましては、新しくできた単独の路線、あるいは新交通システム、こういったものを中心に、運行のワンマン化とも相まって、ホームドアの設置が進んでおりまして、ホームドアとしては10路線の125駅、それから

ホームドアにも、下のほうにある写真のタイプですけども、可動式ホーム柵と言われるタイプ、これにつきましては21路線、195駅にそれぞれ設置されているところでございます。

このホームドアの位置づけでございます。32ページをごらんください。バリアフリー新法における位置づけといたしましては、プラットホームの区分に応じまして、この表にありますとおり、車両の乗降口の位置が一定していて、かつ装置を使って車両を一定の位置に停止させることができるプラットホーム、これはホームドアと可動式ホーム柵。そのうち、旅客の円滑な流動に支障を及ぼすおそれがある場合、あるいはこういった上の要件に当てはまらないようなプラットホームについては、このホームドア、可動式ホーム柵以外に点状ブロック等でもいいというふうになっているところでございます。

続きまして、33ページでございます。今後の普及に向けた取り組みでございます。今後の普及に向けたホームドア、可動式ホーム柵の普及に向けた取り組みといたしましては、現時点では、設置について鉄道会社がどう考えておられるか、こういった意向などの把握に努めているところでございまして、また今年度、19年度から先行的に設置された、既に設置された事例に基づく最新の状況、知見等を踏まえつつ、利用者の方々のご意見も伺いながら、いろんな制約要因がございますので、その解消のための調査・検討を実施していくということにしております。

以上、バリアフリー化の関係の資料をご説明させていただきました。

【委員長】 ありがとうございます。

駅のほうも随分使いやすくなっていまして、バリアフリーが進んでいるんですけども、まだまだ問題もあるということですかね。これについてご意見を願いたいと思います。いかがでしょうか。

【委員】 質問なんですけれども、駅構内のバリアフリー化というのはいいんですが、ちょっと質問が不適切かもしれないんですけども、電車の中のバリアフリー化というものは今後どのように進んでいくのかというのをもしわかれば教えていただきたいんです。車いすの置く場所というのは大体設置されているんですけども、設置されていない電車の割合もまだまだ多いと。そういう意味では、車いすの方が電車に乗った場合、当然、電車に乗るまでの駅構内でのバリアフリー化はどんどん進行していったほうがいいんですけども、さらに、それでようやくホームに来て、電車に乗ったときに、そういった車いすの方がより乗りやすいようになる電車というのがまだ少ないと思うんですね。1両について1台か2

台ぐらい置ける場所はあると思うんですけども、そういう電車がなかったり、車両がなかったりというのを目にしますので、今後、電車のバリアフリー化に関してどういうふうに進んでいく計画があるのかというのをもしわかれば教えていただきたいと思います。

【技術企画課長】 電車のバリアフリー化は、1つは、車いすスペースをつくるというほかに、耳の不自由な方のための電光表示をつけるとか、あるいはトイレがある場合には車いすスペースを確保するとか、いろんな車両全体で幾つか必要になっておりまして、それをすべて満たしている車両が1つの列車に全部ついている割合というのはまだ3割ほどでございます。何とかこれを数年で4割、5割のペースに持っていきたいということを考えておりますけれども、車いすスペースだけであれば、座席をとってしまえば構わないということで割合簡単なんですけど、電光表示ですとか、もろもろのものをつけていくとなりますと、やっぱり新車の置きかえのペースで置きかえていかないといけないということで、毎年数%ずつ向上させていこう、そんなペースで考えております。

それから、もう1つこれから解決しないといけないのは、プラットホームと車両の間にバリアがありまして、特にホームが曲がっているところをどうしようか。韓国なんかでは、非常に縦方向には強くて、電車に当たっても障害にならないようなラバーを使ってスペースを埋めるとか。今、例えばメトロさんなんかは、自動的にステップが出てきてその間を埋める、いろんな工夫をしておりますが、そのところもそろそろ手をかけようかなというふうに考えているところでございます。

【委員】 このバリアフリーの法律はかなり可視的です。バリアフリーの設備が毎日目に見えて増えており、非常に感心しています。しかし、バリアフリーになって非常に駅が使いやすくなったのと同時に、片や、全部の鉄道ではありませんが、人員がどんどん削減されていることがサービスを低下させます。先ほどの混雑の本題に戻ってしまいましたが、朝のラッシュ時に頻繁に電車が遅れる原因にもなっています。たとえば具合が悪くなった乗客がいたため、電車が遅れましたとアナウンスがありますが、遅れはぐあいが悪くなった人の所為で鉄道のせいではないと言っているような印象を受けます。実は、乗客の具合が悪くなると、だれかボタンを押します。すると駅務室から駅員が駆けつけてきて対応します。そこで時間がかかるので、電車が遅れてしまう。ですから、バリアフリーが整備されたのでこれでよしとはせず、そういったソフト面をどうするかということもセットでサービスの向上としては考えていただきたいと思います。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員代理】 今のお話に関連しますけれども、2005年に「鉄道でエコキャンペーン」というのがありまして、身近な環境活動をしましょう、鉄道を使いましょうというキャンペーンが張られまして、私たちも一緒になってポスターをつくったりして協力しました。今のお話に関連しますけれども、施設の整備は進みますが、やはりお客様同士の助け合いですとか、思いやりの精神のようなものの醸成といいますか、そここのところが課題であると思います。先ほどの「鉄道でエコキャンペーン」はそれに近かった活動、精神であると思うのですが、そこら辺が私どももご指摘のとおり、事業者としてさまざまな努力はするものの、もう少し困った人がいたらお客さま同士が手をかせるような、「美しい国 日本」といいますか、そここのところに大きな課題があるなというふうに思っております。何かいい知恵がありましたらご指導をよろしくお願いしたいと思います。

それともう1つ、バリアフリーの各論の話になりますけれども、国からの補助は地方自治体の負担金を前提条件とした協調補助になっておりますので、地方自治体に財源がないときに国の補助というのが、それにあわせてなくなるとか、地方自治体が出せる額にまで下がってしまうとかというところについて、何か改善が図られると助かるなというふうに思います。

3点目に、ホームドアですけれども、まさにこのとおりでありまして、どのようにすれば設置できるかということ弊社でも検討しております。ただし、先ほどの混雑率にもありましたように、極めて混んでいるところが多いものですから、導入時のデメリットというところの事柄については皆様ご存じのとおりです。例えばドアと車両の間に挟まったりして安全装置でとめますけれども、2分ヘッドですから、どんどんホームに人がたまり、逆に安全性を低下させるというおそれのところをどうクリアするかという課題を含めて検討しております。これはちょっと言い過ぎかもしれないのですが、メトロさんが比較的混んでいる、百五、六十%あると私は見ますけれども、そこにホームドアを導入してきているような事例の中で、新しいホームはその拡幅、幅を持ちながらつくれるのでいいと思うのですが、既存の狭いホームにつけていくときのそのデメリットを、何か情報といえますか、国のほうでも実態を見ていただいた中で、我々に対して知恵を授けていただきたいと思っております。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。何かコメントございますか。

【業務課長】 鉄道局業務課長でございます。最初の2点について、お答えになるかど

うか、申し上げたいと思います。

1点は、委員からお話あった点でございますけれども、車内における利用者同士の話というのは非常に重要なことだと実は思っております、今までバリアフリーの議論、あるいはいろんなキャンペーンも、事業者がもっとサービスができないかということでやってきたということが実はございます。一方で経営というものがありますから、委員がおっしゃったように、人員が削減されていくという状況があると。こういったときに、車内というのは、よくおっしゃいますけれども、1つの小さな社会のようなものでございます。顔を知らないものが乗り合わせて、下手をすると背中も何もひっついたような状態で走っていると、こういうことの中で、どういうふうにしたらみんなが、互いが譲り合うことによって皆が気持ちよくなるかということ、精神的、心の問題ですので、キャンペーンをやってきたり、いろいろしてきたということがあります。去年も8月にマタニティマークというのを、これはメトロさんの掛け声で首都圏の全事業者でやろうということでやっていただいたというようなことで、小さな取り組みも始めています。なかなか難しいんですが、これについては目配りをきちっとしていきたいのが1点と、今年度、若干ながら、心のバリアフリーという観点の調査の予算をいただいておりますので、まずは、一体今どうなっているのか、あるいは世の中、海外も含めて、どういうふうな電車の中でお互い利用があるのか、何をしていけば利用者同士が快適になるのかというようなことを調査していきたいと思っております。

それから、バリアフリーの予算の関係で、地方の予算と国の予算の話がございました。これはご指摘のとおりでございます、補助交付要綱では、国予算の範囲内で国が補助をするというシステムになっていまして、ここについて、個々の事例についてはなかなか難しいものが出てきていることはよく存じ上げます。というのは、特に地方自治体のほうの負担というのは、なかなか地方財政が厳しい中で、思うように出てこないというようなものがあって、具体的に事業者の皆様と自治体の方々が協議されるときに、簡単に言うと、しぶちな議論がかなり行われているということは承知しております。他方で、地方の部局の中も都市の部局が出てこられる場合、交通の部局が出てこられる場合、福祉の部局が出てこられる場合と色々な部局が出ておられまして、そういったところで若干持っておられる財布も違ったりもするというようなこともあって、我々もご相談があったときには、自治体の方のほうには、広く個別の福祉で見るという見方だけではなくて、もう少し広く見ていただきながら、この制度の中でぜひ対応願いたいと、今お願いしていくばかりと

いうことでございます。これが実態でございます。

他方で、これをどういうふうに変えていけるかという、むしろベクトルは、地方がない場合に国の補助をして差し上げるベクトルというのは大事なものではあると思うんですが、他方で、平成22年の目標というのがありまして、ここはきちっとやり切っていないといかんという、非常にタイトな予算の中でそういうのがありますので、まず1つは、ここはここでやっていきたいということを思っています。

それから、先ほど資料にもございましたけれども、5,000人以下の駅というのは、実は最近話題に上ってきておりまして、こういうところは駅で見るとそうなんです、裏の自治体はもっと財政事情が厳しいということもございまして、そういうご指摘も受けていますので、そういったことを踏まえながら、全体として今基本方針で示されている原則を達成しながら、他方でどういったことが我々として自治体との関係で目配りができるのか、よく勉強して行って、来年度の予算要求のときには一つ整理は何かつけてみたいとは思っています。

以上でございます。

【委員長】 ありがとうございます。この問題について、ほかにご意見があればどうぞ。

【技術企画課長】 あと、ホームドアにつきましては、いろんな問題があってもなかなか進まないんですけども、エレベーターも最初のころは匍匐前進でいこうということで、いろいろ問題のあることは後にして、できるところからつけていこうということでようやく15年たつてここまで来た、そういう経験もございまして、ホームドアも、いろんな障害が少ないところから何とか少しずつできないかなという議論を今始めております。したがって、まだ大々的に方針を掲げて、どんともっていくというのはなかなか難しいと思っておりますけれども、少しずつ着実にという方向で、問題点を解決できたところからやっていこうと、こんなふう考えているところでございます。

【委員長】 よろしいですか。委員、どうぞ。

【委員】 今のお話で、着実にバリアフリーが進んでいるということは、ほんとうに目に見えてわかってきているところなんですけども、そこでちょっと今後注意しなきゃいけないかなと思う点があります。それは、各企業間や各施設間においてバリアフリーのやり方の統一がとれているかどうかということです。とりわけ視覚障害とか聴覚障害者の方々は一番それが心配な気がするんですね。ちょっと他で聞いた細かい話ですけども、点字ブロックの話で、これは筑波大学の先生から伺ったことがあるんですが、むちゃくちゃな張

られ方をしている点字ブロックがあるということです。ご存じのとおり、点字ブロックは「ストップ」と「進め」がありますけど、これが逆に張られていることがあったり、ブロックがすり切れてもほったらかしにされていたりとか、意味がないところに張られていたりとか、非常に危険なことがあるらしいんですね。ある鉄道会社さんのところでは、ほとんど障害者が認知できないような張られ方をしているところがあって、ホームに転落する例があったりとか、何かいろいろあるらしいんですよ。ご当地ブロックというんですか、その地域だけでしか通用しない点字ブロックもあったりもしてかなり混乱しているらしいです。こうした問題は身近なもので、それほど莫大なコストかからないと思うんですけど、そういうところの統一などというような施策もやっていかないといけないので、その点もちょっとご注意いただければというふうに思います。

【委員長】 ありがとうございます。非常に貴重なご指摘をいただきました。

それでは、時間の関係もありますので、よろしゅうございますか。

伺っているところで、バリアフリーの問題も少し高度化を図っていく必要があるというご指摘がかなりあると思います。幾つかありますが、車両の問題もそうですし、サービスレベルでのバリアフリーというのがご指摘の中にあったかというふうに思っております。それから、資料にありますように、小規模利用者の駅でこれからどうしていくかという部分が当然残っていくかというふうに思っております。いずれにしても、今目標があるので、目標達成することはあるけれども、それに対してバリアフリーをより高度化して利用者の使いやすさを引き出していく、あるいはバリアフリーというだけではなくて、快適な鉄道というようなイメージも今のご議論の中にあったというふうに思いますけれども、そういうことがご指摘だったというふうに思っております。ありがとうございます。

また後ほど何かありましたらご発言いただくことにしまして、最後に、4つ目の議題でございますが、社会資本整備重点計画の鉄道関係部分に関する記載内容、これは3回のうちにまとめて部会で諮って、これを取り込んでもらうということですので、まず頭出しということでよろしく願いいたします。

【鉄道企画室長】 それでは、資料の34ページをごらんいただければと存じます。詳しいご説明に入る前に、まずこの社会資本整備重点計画というのはそもそも何なのかということをお示しした資料でございます。この黄色いところにも書いてございますとおり、社会資本重点計画と申しますのは、以前は、道路ですとか、空港ですとか、港湾ですとか、あるいは下水道ですとか、こういったぐあいに分野別に9つ、5カ年計画として分かれて

いたものを一本化したものでございまして、いわば総合的な社会資本整備の基本方針を定める5カ年計画というものでございます。

特色といたしまして、以前の分野別に5カ年計画では、整備する側から見た事業費というものを計画対象の中心に位置づけていたところではありますが、この新しい社会資本重点計画というところでは、国民の側から見た達成される効果、何が達成されるのかということに計画対象の中心を移したと、転換したと、この点が大きな特色となっております。

次のページをごらんください。35ページでございます。この社会資本整備重点計画は、平成15年から初めてつくられて、この5カ年計画ということで19年までということになっておりますけれども、その最初の初代と申しますか、1回目の重点計画における鉄道の扱いについてであります。実は鉄道につきましては、従前5カ年計画はなかった事情があります。そういう意味で、ほかの分野とはちょっと違うと。これは鉄道整備の特徴に対応したものでございまして、それによって社会資本整備重点計画における扱いが他の道路ですとか、港湾とか、空港とか、こういったものとは異なっているという事情をまずご説明させていただきます。

具体的には鉄道整備、社会資本整備といたしましては、大きく分けると整備新幹線と、それ以外の在来幹線鉄道ですとか、都市鉄道とか、こういったものの2つに分かれるわけですけれども、この整備新幹線というのは、ご案内のとおり、政府・与党申し合わせというものに基づいて国や自治体が負担して整備を進めていくという特徴があります。それからもう1つ、それ以外の在来幹線鉄道、都市鉄道というものについては、整備を行うかどうかは事業者の収支採算性に基づく経営判断で決定されるという事情があります。特例としては、この三大都市圏についてのみは質の高い鉄道ネットワークをつくるという観点で、国が旧運輸政策審議会の答申などの形で基本的な方向性を示すということもありますけれども、これも踏まえた上で、事業主体が経営判断で整備するかどうかを決めていく、こういう特色になっています。

このため、右の下のところでございますけれども、これらを反映しまして、鉄道につきましては、ほかの社会資本整備事業とは違って、事業について定量的な目標は設定しないということにしております。その上で、この上でございますけれども、テーマごとの政策目標に即して、整備方針などを定性的に記載するという形になっております。

こういった全体のもとで、こういう位置づけてのもとで具体的にどういう書きぶりだというのが次の36ページでございます。鉄道整備の基本的な方向性というものが平成15

年からの計画で書かれているわけですが、具体的には、この計画では分野を4つに分けておりました。これは鉄道のみならず、すべてのモードに共通してありますが、そのうち暮らしという分野では、重点目標として設定されている少子高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等、こういう重点目標について、このように下線を付しておりますような、公共交通機関などのバリアフリー化を推進するという記載がございました。

また、安全という分野におきましては、重点目標として、総合的な交通安全対策及び危機管理の強化と、こういう目標のもとで、道路と鉄道が連携して踏切道の改良等を実施する。そして、鉄道交通に係る安全対策を実施する、こういった記載がございました。

また、活力という分野がございましたが、この分野におきましては、国際的な水準の交通サービスの確保等及び国際競争力と魅力の向上、こういう重点目標の下で、空港とのアクセスの鉄道、特に鉄道という形で、国際拠点空港と都心部の間のアクセス所要時間を30分台にするということで、中部と成田のアクセス整備を記述していたところでございます。また、幹線鉄道という点では、国内幹線交通のモビリティの向上と、こういう共通の重点目標がございまして、その中で幹線鉄道を含めた幹線交通体系を整備する。あるいは都市交通につきましては、快適性、利便性の向上ということについて整備をすると。こういった形でそれぞれ盛り込まれていたところでございます。

そして、37ページをおめくりいただきますと、これらを踏まえて、次期計画での記載をどうするかという素案をお示ししてございます。基本方針としましては、この黄色いところに書いてございますとおり、これまでの整備方針を継承しながら、引き続き利用者、そして社会のニーズにこたえた鉄道整備を推進するということになっております。今回の場合、実は重点計画の全体の枠組みというのは、交通政策審議会、社会資本整備審議会共通の計画部会の基本問題小委員会という小委員会があるんですが、ここで議論が行われていますが、そこで前回同様、暮らし、安全、環境、活力、この4つの分野、これを引き続き重点的に取り組むべき政策分野として位置づける見通しになっております。そういう意味では、この分野は変わらないという見通しになっております。

また、それら4分野について、ちょっとその表の中身になりますけれども、重点目標とありますけれども、これもおおむね前回は踏襲したような形、バリアフリーであれば、少子高齢化社会に対応したバリアフリー社会の形成、それから安全の分野では、安全対策の推進、活力ページの分野では、国際競争力強化のため交通サービスの向上、地域活力の向上のための交通サービスの向上、都市の快適性、利便性の向上、こういった重点目標が設

定されつつあります。

そして、この鉄道分野としましては、この重点目標に対応して何をしていくかということとを盛り込む、記載していく必要があるわけですけれども、その具体的策というところでございます。実際のところ、基本的な整備方針は継承していくものですから、前回のものをかなりの部分、踏襲するということとなりますが、それに対して青い字で書いている部分が追加的に盛り込もうとする事項でございます。その部分だけご説明しますと、安全対策の推進と重点目標の中で、鉄道施設の耐震化を促進すると、これは中越地震もございましたので、新たに設けるということで入れております。それから、活力のところ、国際競争力の強化のための交通サービスの向上というところで、これは貨物鉄道でございますけれども、東アジアとの物流ネットワークの充実に資する貨物鉄道の整備を推進するという目標、それから地域活力のための交通サービスの向上、きょうもご議論いただきました、地方鉄道、LRTの関係ということで、地域の社会経済活動の足となる地方鉄道の活性化を促進する、そして、地方都市を支える公共交通としてのLRT整備を推進する、この2つ。最後に、都市の快適性、利便性の向上というところでは、今までも都市鉄道ネットワーク、都市鉄道を書いてきたところですが、それに加えてLRTも追加する形でその整備を推進するというのを入れようということをお示ししております。

それから、環境についてでございますが、環境という分野、今回も設けられる予定になっておりますけれども、この環境分野につきましては、現行計画でもそうだったのですが、もちろんこれは貨物鉄道の関係、あるいは旅客鉄道の利用促進の関係、それぞれでございますけれども、これはモーダルフトなどという全省的な取り組みとして記載される方向なものですから、今回もそのような形になるということで、ここでは、鉄道に特記した形では書いてございません。

以上が、事務局の素案についてご説明させていただきました。

【委員長】 ありがとうございます。社会資本整備重点計画ですけれども、鉄道の項目をどういうふうに入れ込んでいくかと、こういうことをご審議願うわけでありまして。昔は事業分野別といいますか、インフラ別に事業費が幾らで、箇所づけがこうなると、そういうことをやっていたんですけども、いまやアウトカム指標で社会資本を進めていこうと、こういうことで、先ほどの4つの分野、暮らし、安全、環境、活力、この分野それぞれに項目を立てたということでありまして。これについていかがでしょうか、ご意見ありますか。

【委員】 最後におっしゃったように、モーダルシフトで別立てになさるとおっしゃっ

ていましたが、今ここの資料だけ見てしまうと、鉄道の一番のセールスポイントの環境が記載されないのは残念な気がします。社会資本整備重点計画に載るとここには載らないということですか。といいますのは、アジアとの物流ネットワークの充実に資する貨物鉄道の整備を推進するというと、アジアとの物流ネットワークの充実に資する場所でないところは含まないようなイメージがしてしまいますが。グリーン物流とかモーダルシフトとか、そういったことはここにはもう別立てしてあることは周知の事実であるから、ここには一切触れなくてよいというものなのかという質問です。

【鉄道企画室長】 環境対策を目標としたような社会資本整備、これは分野を問わず鉄道でももちろんありますし、道路でもありますけども、それについて、例示としては、多分、「鉄道、道路など」とかという形で書くと思うんですけども、すべてある意味で共通しているものがあるものですから、そこは共通して書かせていただいて、それぞれの各分野別のところではそれは書かないという整理になっているようでございます。

【委員長】 そのほか、どうぞ。

【委員】 36ページの国際的な水準の交通サービスの確保というところで、空港アクセスの話が出ていますが、ここに固有名詞が出てまいります。中部国際空港とか成田高速とかですね。37ページの方には固有名詞が出てきませんが、これは項目として上げた段階の資料だからであって、恐らくこの後に何らかの具体的な名称がつくのであろうと想像します。その部分に、そろそろ横田基地（軍民共用）なども視野に入ってくるのかと思いますが、いかがでしょうか。

【委員長】 私あえて、航空分科会の副座長なので、それとしてお答えしていくと、横田の問題は、具体的に空港の整備計画の中には今議論として入ってきていない。だから、そういう意味では、ここで鉄道のことを触れるのもちょっとおかしいかなというふうに思います。

そのほか、いかがでしょうか。

【委員】 一番最後のページ、37ページのところを拝見していて、ちょっと暮らしのところの面積が小さくて寂しいなという気はしています。ちょっと私、計画の全体像が頭に入っていないかもしれないのでとんちんかんかもしれませんが、バリアフリー化のほかに、これからの鉄道の果たす役割ということとしては、コンパクトシティなどが言われていますから、そういうことを考えると、そのためには駅が中心にならなきゃいけないわけですね。公共交通機関の核としての存在ですから。少子高齢化に伴ってお年寄りがあ

まり移動しないで目的地へ行けるためには、やっぱり駅がコミュニティの中心にならなきゃいけないということですから、まちづくりとか、そういうことに関するお話が暮らしに出てこないのはちょっと寂しいなという気はしているんですね。ですから、コンパクトシティの考え方やまちづくりという観点から、駅をにぎわいの中心とするとか、コミュニティの中心としてどういう整備をしていくかというところを記載していくほうがいいのかなというふうな感想を持ちました。

【委員長】 今の関係も関係していて、コンパクトシティの話はまた別に出てくるので、まちづくりのところ。ただ、今ご指摘のところは、その中に鉄道をどういうふうに位置づけるかというのを鉄道のほうからも主張されたほうがいいのかというふうに思います。中間報告、向こうでも今出ようとしていますけども、もう少し鉄道の意義というのを強調するというのはあるかなというふうに思います。

【委員】 LRTが活力のところに2カ所出てきていますが、重点目標の都市の快適性、利便性の向上というものも見方によっては暮らしに入るのではと思いますがいかがでしょうか。さっき**先生おっしゃったように、暮らしが少なくて何となくバランスが悪いような気がします。都市が快適になるのは暮らしがよくなるのではないかなという気もしますが、いかがでしょうか。

【委員長】 思うんですけども、私、小委員会をやっているから大体わかるんですけども、全体がどうなっているというのをご理解いただかないと、鉄道でどうだということを皆さんでご議論難しいかなと思います。これは結構膨大だから、全部というのは無理なんですけども、項目立てぐらいいは出していただいて、その中で鉄道はここに関係していて、こう書いてありますというようなことで次回を少し考えていただきたい。次回もいろいろ議題があるので、あんまり細かいところまでは時間的に無理だと思いますけども、体系は少しご理解いただいたほうがよろしいかなというふうに思います。

そのほか、いかがでしょうか。およそ考えられることは考えているんですけども、ここでは、その中で、さっきも言いましたけども、鉄道としてここを強調すべきだとか、あるいは鉄道でこういうことはいいんじゃないとか、そういうことが皆さんのご議論として出していただけるとありがたいのかなというふうに思いますけども。

そうしましたら、その辺の情報もまた事前の皆さんにお伝えした上で、次回議論ということにさせていただこうかと思います。ありがとうございます。

だんだんと時間が迫ってまいりました。もう少し時間がありますけども、きょうの全体

を通じて何か言い残した点とか、あるいはつけ加える点がありましたら。

【委員】 各所に繰り返し財政事情が厳しいというフレーズが出てくるのですが、過去数十年を振り返っても、財政事情の厳しさが指摘されなかったことは一度たりともありません。こうした当たり前のことは、あえて何度も強調する必要はないのではないかと。

それからもう一つ。ここでは、鉄道会社というのが何か特別な存在として扱われているように感じますが、鉄道会社も民間企業です。その辺のバランス感覚を欠くことにならないように注意すべきでしょう。少なくとも社会から、そのように誤解されないようにしなければならぬと思います。

【委員長】 でも、ここで議論するときは、鉄道という解釈は特殊に見て、鉄道会社を応援するというのも一つあるかもしれない。

【委員】 審議会が社会からそのように見られては、まずいのではないのでしょうか。

【委員長】 わかります、よく。おっしゃるとおりだと思います。

そのほかに、いかがでしょうか。

【局長】 鉄道局長の平田でございます。

最後にちょっと私のほうから意見を述べさせていただきたいと思います。きょう委員の先生方から非常に活発なご発言をいただきまして、ありがとうございました。大変啓発されました。

日々、私も幹線鉄道の高速化、それから地方高速の維持・再生をどういう形でやっていったらいいのかというのを悩んでいまして、きょういろいろな議論をしていただいて啓発された思いであるんですが、鉄道は、ご案内のように、かつての国鉄がなくなって独立採算でやっていくんだというところで、鉄道事業者の経営採算性を重視しながら参入、それから体質の自由の原則という、平成12年の鉄道の規制の緩和をやってきたわけでありまして、赤字である鉄道事業者が仮に地方鉄道で維持をしていく場合に、どうしても必要な近代化の補助ですとか、ルールだとか、施設の整備をやっていくためには、国費の補助を地方公共団体とあわせて強調して、補助をして地域の皆さん方の足の確保を図っていくという、生活路線の維持という思想でずっと伝統的にきたと思うんです。地域公共交通活性化再生法案というのを今国会で審議をしていただいて、国の支え、地方の支えをしっかりと国の税金と地方の税金でやっていけると、こういうお声強いわけなんですけれども、一つ申し上げたいのは、頑張る地域をしっかりと支えていくようなフレームづくりを私どもさせていただきたいということを申し上げておりまして、先ほど来ご議論ありまし

たけれども、沿線自治体の首長さんが遮二無二頑張って、おれたちの町の鉄道を維持していきたいと、こういうことがないと、これは全く維持・再生というのは難しいと思います。それだけでもだめなので、2番目には、沿線の住民の方がマイレール意識を持ってサポートしていかなくちゃいかんということが必須だと思います。こういう2つの首長さんの頑張り方、それから沿線住民の熱烈なるサポート、これがないと地方鉄道の再生・維持・活性化というのは難しいなとつくづく思っております。

今るる申し上げたように、鉄道行政をずっと議論していただいたところでございますけれども、鉄道行政の補助体系というのは、国と地方が鉄道のみ観点から見た場合での支援、措置体系になっているわけですが、先ほど来ご議論いただきました持続可能な社会における鉄道の役割とか、それから少子高齢化を受けての暮らしの面からのアプローチ、ユニバーサルデザインのところとか、こういったような鉄道の外側の分野との連携をいかに確保していくのかということがまさに求められているというようなお話を、改めてきょう委員の先生方からご指摘を受けて感じたわけでありましたが、その中で、要は、幹線鉄道、それから地方鉄道、バリアフリーと、こういう後に出てくるものであればあるほど、地域密着型の度合いが非常に強くなってきている。そういうところで、国、地方の自治体、沿線の住民の方、鉄道事業者の皆さん、この4者がそれぞれの社会的な役割分担、もうからないから、じゃあ、おれのところはもうやめるわという話じゃなくて、それぞれの社会的な役割分担をどのような形で担っていくのかということをもうちょっと掘り下げて議論していくということをこれから、大分ハードなスケジュールで申しわけありませんけれども、第2回目、第3回目のネットワーク委員会の場でいろいろご議論を深めていただくことをお願いいたしまして、私の意見とかえさせていただきます。きょうはありがとうございました。

【委員長】 どうもありがとうございました。今おっしゃったように、次回にさらに議論を深めるということで、この幹線鉄道と都市鉄道のネットワーク、きょう議論していただきましたけども、これを事務局のほうに議論を踏まえてペーパーをつくっていただいて、今局長おっしゃったようなところを含めて次回議論をするということにしたいと思います。それが中間とりまとめに向けてのたたき台ということになるかというふうに思います。

それから、先ほどの社会資本重点計画についても記載ぶり、全体を皆さんにご理解していただいた上でご意見をいただいて、2次案を事務局において作成していただければというふうに思います。

私のほうは以上ですが、事務局は何かご連絡等ございますか。

【鉄道企画室長】 本日、大変有益なご議論をいただきまして、ほんとうにありがとうございました。

次回の小委員会でございますが、5月18日、15時から開催させていただきたく存じますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

本日はこれにて閉会ということでよろしくお願い致します。どうもありがとうございました。

【委員長】 どうもありがとうございました。

了