

交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会（第13回）

令和6年8月1日

【鈴木企画室長】 皆様、定刻となりましたので、ただいまから令和6年度第1回交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会を開催いたします。

委員の皆様方には、大変お忙しいところお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

進行を務めさせていただきます鉄道局総務課企画室長の鈴木でございます。どうぞよろしく願いいたします。

本日御出席の委員の皆様のお紹介等につきましては、名簿の配付にて代えさせていただきますと存じます。

なお、竹内委員におかれましては、所用により、オンラインでございますが、遅れて御出席いただくと御連絡いただいております。また、局長の五十嵐につきましては、所用により、途中で退席をさせていただきます。申し訳ございません。

それでは、議事に入ります前に、まず、鉄道局長、五十嵐より御挨拶申し上げます。

【五十嵐局長】 五十嵐でございます。お世話になります。よろしくお願いいたします。

本来、各委員を御訪問して御挨拶するところですが、新幹線が運転見合わせになったり、それから整備新幹線で何か数字を隠しているんじゃないかみたいな新聞記事でにぎわしております、ちょっとそういう余裕がないものですから、この場をお借りして御挨拶に代えさせていただきます。

御案内のとおり、鉄道行政、あるいは鉄道事業のみならず日本社会がいろいろな変化に直面している時期だと思っております。鉄道に引き寄せて申し上げますと、気候変動によって災害が頻発化し、激甚化し、鉄道のインフラとしてのリダンダンシーも非常に強く求められていたり、あるいはその災害が機会になって、地域の交通網としての鉄道の役割について見直すような動きにつながったりと。

そういう意味では、気候変動による災害という事柄が我々の鉄道事業・鉄道行政に与えているインパクトは非常に大きいと思っております。

それから鉄道の輸送特性から申しますと、やはり一定の人口が張りついている大量輸送・速達性ということが前提でございますので、それを考えたときに、日本全体が人口減

少に見舞われている。これは輸送需要だけではなくて、供給サイドの問題としても人手不足という問題ですね。これは鉄道に限らず公共交通一般が今課題としているものでございます。そういう変化に、チャレンジに、直面をしております。

併せてデジタル技術でありますとか、それから多様性を包摂的に認めていくユニバーサルな社会をつくっていくという、そのように社会の価値観が変わってきている中において、直近ですとコロナによってそういう行動様式の変化ですね。意識する、しないにかかわらず、強い迫力をもって我々の行動様式の変更を伴っているということで、様々な観点から今までの制度やビジネスモデルがチャレンジを受けていると認識をしております。

今回、久しぶりの会合でございますけれども、直近の取組、新しくなった制度も含めまして、我々がやっていることを包み隠さず御紹介申し上げて、その後、委員の皆様からの高い見識からのご意見をいただき、今後の鉄道行政あるいは鉄道事業が抱える課題について洗い出しをいただいて、今後の議論を深めていけるきっかけになればと思っております。

【鈴木企画室長】　　続きまして、山内部会長から御挨拶を頂戴したいと思います。

よろしく申し上げます。

【山内部会長】　　山内でございます。このたびと言っても結構前になるんですけど、この部会として初めて皆さんに御挨拶しますけども、部会長を拝命いたしました山内でございます。

鉄道部会はしばらくぶりの開催というお話でありまして、これはある意味では、今、五十嵐局長が言われたように大きな社会とか環境変化、それから鉄道の目から見ると、事業環境の変化というのは物すごく大きいと思っております。その中で、基礎的インフラである鉄道がこれからどういうふうにサステナブルに社会に貢献していくかということ。それから、やはり地球環境問題というのは喫緊の課題ですから、それに非常に重要な位置を占める鉄道の役割。こういったことを考えると、今、大きな鉄道の転換期にあると言っても過言ではないと思っております。

今、まさに局長がおっしゃったように、人口減少の中でこれだけ発達した鉄道システムをいかに維持して、場合によってはさらに発展させていくかということでもありますので、そのための仕組みですね。これを考えなきゃいけない時代だと思っております。どこまで我々が貢献できるかはあれですけども、皆さんの忌憚ない御意見と知見をいただいて、行政のほうに進言していきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【鈴木企画室長】　　ありがとうございました。

それでは、これから議事に入りますので、以降のカメラ撮影については御遠慮いただきますようお願いいたします。

次に、お手元の資料を確認させていただきます。本日の資料は、資料1枚目の配付資料一覧に列挙しているとおりでございます。配付漏れ等ございましたら、その都度、事務局まで挙手にてお伝えいただけますと幸いです。

また、議事に入る前に、本日の進行についてお願いがございます。本日の会議は、会場での御参加とオンラインを併用してハイブリッド形式で進めさせていただきます。会場の御参加の方は発言の際は挙手をいただきまして、指名を受けましたら、マイクのボタンをオンにして御発言いただきますようお願いいたします。オンラインで御参加いただいている先生方につきましては、Teamsの挙手ボタンを押していただきまして、指名を受けましたら、カメラ及びマイクをその際にオンにさせていただくようお願いいたします。それ以外の場合は、ネット環境の問題もございますので、カメラ、マイクをオフにさせていただきますようお願いいたします。

それでは、これ以降の議事進行を、部会長の山内先生にお願いしたいと存じます。

山内先生、よろしくをお願いいたします。

【山内部会長】 承知いたしました。それでは、議事次第に従って進めさせていただきますけれども、今日の議題は最近の鉄道行政の現状ということであります。かなり大部の資料を用意していただいております、私も事前に見せていただきましたけど、かなりの量と詳しさということであります。まずこれを御説明いただいて、それから議論ということにさせていただこうと思います。

それでは、御説明のほうをよろしくをお願いしたいと思います。

【鈴木企画室長】 それでは、企画室長、鈴木から御説明をさせていただきます。

資料1を御覧ください。表紙をおめくりいただきまして、1ページでございます。本日のテーマという形で13項目ございます。次の2ページにもございますが、本日、特に御議論いただきたい事項につきましては、ローカル鉄道、貨物鉄道、人手不足、鉄道のDX・GX、観光需要の創出ということをお願いしたいと考えております。資料に沿って個別のテーマについて全般御説明させていただきますが、大部になりますので、ポイントを絞ってかいつまんで説明させていただきます。雑駁な説明になりますことをお許しいただければと思います。

それでは、おめくりいただきまして、4ページを御覧ください。まずは鉄道輸送の状況

についてでございます。まず、鉄道全般の利用状況ということで4ページがございまして、輸送人員につきましては、令和2年4月から5月にコロナ前の5割程度まで低下するということがございました。本年の1月の時点までになりますと、9割程度までは回復をしております。

また、5ページを御覧ください。新幹線の輸送利用人員でございます。輸送人員につきましては、新幹線につきましてはコロナ前と同程度まで回復しているという状況でございます。

次、6ページを御覧ください。鉄道事業者の決算状況についてというページでございます。各事業者とも、鉄道事業の営業収益につきましてはコロナ前の9割程度まで回復ということでございます。JR6社、大手民鉄につきましては、令和4年には営業黒字に転換ということになっております。また、多くの地方地域鉄道におきましては、依然として赤字の事業者が多いという状況でございます。

次に移りまして、7ページを御覧ください。鉄軌道の運転事故の状況についてでございます。事故件数につきましては平成5年からということですが、約30年で半減ということになっております。

件数自体は7ページのとおりですが、8ページを御覧いただきますと事故の内訳でございますが、踏切障害事故が平成5年度のときは55%と非常に多かったわけでございますけれども、令和4年度につきましては割合は減少していきまして、人身障害事故の割合が増加しているという状況でございます。

それでは、次に鉄道の関係予算について御説明いたします。10ページをお開きください。令和6年度の鉄道局の予算でございます。公共预算が1,042億円、非公共预算が22億円、合計で1,064億円を計上しているところでございます。公共预算における主な施策ということでございますけれども、整備新幹線でありますとか、都市鉄道等を対象としました鉄道ネットワークの整備、鉄道施設の総合安全対策事業費補助ということで、防災・減災、国土強靱化、災害復旧等が挙げられます。非公共预算における主な施策といたしましては、北陸新幹線の事業推進調査を含みます整備新幹線建設推進高度化等事業でありますとか、鉄道システム技術の海外展開等がございます。

次に、鉄道のネットワークについて御説明いたします。12ページを御覧ください。整備新幹線の関係でございます。後ろのほうにもリニア中央新幹線が出てまいりますが、整備新幹線、リニア中央新幹線につきましては、地元の理解を得つつ着実に整備が進められ

るよう、必要な取組を行っているところでございます。

中でも、13ページをお開きください。北海道新幹線でございますが、工事延長の約8割を占めるトンネル区間や、または高架橋・橋梁において工事を進めているところでございますが、14ページを御覧いただきますと、本年5月、建設主体としては鉄道運輸機構でございますけれども、2030年度末の完成・開業は極めて困難であるという判断をした旨の報告があったというところでございます。

この報告を受けまして、国交大臣から鉄道局と鉄道運輸機構に対しまして、改めて全体工程の精査を行うこと、一日も早い完成・開業を目指すこと等の指示がございました。国交省としましては、本年5月より有識者会議を開催しながら、全体工程の精査を行うということと、工程の遅延を短縮するための様々な検討を行っているというところでございます。

次に、北陸新幹線でございます。15ページをお開きください。本年3月に金沢―敦賀間が開業いたしました。16ページを御覧いただきますと、今後の未着工区間の敦賀―新大阪について記載しておりますが、現在環境影響評価手続を進めるとともに、施工上の課題を解決するための北陸新幹線事業推進調査、先ほど予算のところでも少し触れましたが、昨年度から実施しておりまして、詳細な位置、駅位置、ルートのご案内をお示しすべく、鋭意作業中というところでございます。

17ページ、九州新幹線について御説明いたします。令和4年9月に武雄温泉―長崎間が開業しております。未着工区間としては、新鳥栖―武雄温泉間がでございます。18ページを御覧いただきますと、引き続き与野党の西九州ルート検討委員会での御議論も踏まえながら、整備新幹線の新幹線整備の必要性、重要性について御理解いただけるように、佐賀県との議論を積み重ねてまいりたいと考えております。

そして、リニア中央新幹線について、19ページで御説明します。現在建設中の品川―名古屋間につきましては、JR東海が建設主体ということでございますが、全長の約9割の区間で工事契約が締結されておりまして、工事が進められております。

20ページのほうを御覧いただきますと、未着工区間である静岡工区の関係でございますが、モニタリング会議を通じまして、JR東海の対策状況を継続的に確認するとともに、静岡県、JR東海の協議に国交省も入りまして一層の対話を促すなど、早期に開業に向けた環境整備を進めております。

名古屋―大阪間につきましては21ページを御覧ください。こちらにつきましても、昨

年12月に環境影響評価に着手するなどしておりまして、一日も早い開業に向けて、関係者と連携しながら取り組んでまいりたいと考えております。

新幹線、リニアにつきましては以上でございます。

ネットワークの続きとしまして、都市鉄道でございます。23ページを御覧ください。平成28年の交通政策審議会答申ということで、東京圏における今後の都市鉄道のあり方などに基きまして整備を進めているところでございます。

直近のプロジェクトとしては、25ページを御覧いただければと思いますが、近畿のなにわ筋線、東京で言いますと東京メトロの有楽町線や南北線などございまして、国際競争力の強化等に資する都市鉄道ネットワークの整備を着実に進めているというところでございます。

26ページでございますが、本年2月に今後の都市鉄道整備の促進策のあり方に関する検討会を設置いたしまして、6月には検討の成果を取りまとめております。引き続き都市鉄道の整備促進に向けて取組を進めてまいりたいと考えております。

ページをおめくりいただきまして、いわゆる二島・貨物の関係でございます。30ページを御覧ください。二島・貨物というのは、JR北海道、JR四国、JR貨物ということでございますが、この3社につきましては、経営自立に向けまして、令和3年に改正しました旧国鉄債務等処理法などに基づく支援を行っているところでございます。

このうち、JR北海道、貨物につきましては、令和5年までの中期経営計画の期間における支援が終了しておりまして、6年度から8年度までの新たな中期経営計画の期間において、JR北海道については1,092億円、JR貨物については193億円の支援を行うということとしております。

31ページ、北海道について少し詳細な資料でございますが、令和6年3月に監督命令を発出しております。いわゆる黄色線区と言われる輸送密度200人以上2,000人未満の線区につきましては、令和8年度までに地域の関係者と一体となって、線区ごとに事業の抜本的な改善方策を確実に取りまとめるようにということで、監督命令で命じているところであります。

32ページ、JR四国でございます。JR四国につきましては、令和2年3月に経営改善に係る行政指導文書を発出しております。この中で、令和3年度から5年間、事業計画を策定しまして、地域の関係者と一体となって利用促進やコスト削減などに取り組みつつ、あるべき交通体系の徹底的な検討を行うということを求めているというところでございます。

貨物につきましては、また後ほど出てまいります。

35ページ、ローカル鉄道の御説明をさせていただきます。ローカル鉄道につきましては、人口減少等厳しい状況に引き続きでございます。新たな法制度・予算等を活用しながら、再構築の取組というものを、今支えているという状況でございます。

今申し上げた制度につきましては、36ページでございますけれども、昨年10月に施行されました改正地域交通法におきまして、自治体を含む地域の関係者間の連携と協働を促進するということを明確化するというのと、国が組織する再構築協議会など、ローカル鉄道の再構築のための仕組みを創設したというところでございます。

予算につきましては37ページでございます。令和5年度の社会資本整備総合交付金、新たな基幹事業ということで、地域公共交通再構築事業を創設したところでございます。

またローカル線に関するトピックスとしまして、40ページを御覧いただければと思いますが、JR西日本の芸備線について、本年1月に第1回の再構築協議会を設置したということで、同路線のあり方の議論が進められているというところでございます。制度の趣旨に基づきまして、廃止ありきや存続ありきという前提を置かずに、中立的な立場から自治体や利用者をはじめとする地域の声をよく聞くということ、地域の実情に即した利便性や持続可能性の高い地域公共交通を実現するように取り組むというところでございます。

次に、貨物鉄道についてでございます。41ページをお開きください。貨物鉄道につきましては、優れた環境性能を有する大量輸送機関ということで、物流の2024問題への対応とともに、カーボンニュートラル実現への貢献ということも期待をされておるところでございます。

43ページを御覧いただければと思いますが、一方で輸送機関別の分担率というのを見てみますと、トンキロベースで5%弱という横ばいというところでございます。また、近年につきましては自然災害による大規模な輸送障害、加えまして荷主からの信頼の低下という問題もございます。様々な課題を抱えているというところでございます。

このため、45ページをお開きいただければと思いますが、貨物鉄道の輸送力の強化ということに向けまして、昨年6月の物流革新に向けた政策パッケージにおきまして、災害対応能力を含む物流拠点の機能強化などを推進することとしております。

また、10月に物流革新緊急パッケージというものが取りまとめられておりまして、鉄道・内航船の輸送量を今後10年程度で倍増されるということを目標に掲げまして、トラックからのモーダルシフトを強力に促進したいというところでございます。

ネットワーク、ローカル線等につきましては以上でございまして、次、運賃制度に入ります。

47ページを御覧ください。鉄道運賃・料金制度につきましては、交通政策審議会において、鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会というものを令和4年2月に設置しまして、7月に中間とりまとめを行っております。後ろの参考資料に中間とりまとめの本文もお配りしております。こちらも御覧いただければと思います。

また、中間とりまとめの内容でございすけれども、現行の制度の基礎となっているのは総括原価でございすが、その算定方式を見直すということ。また、現行制度を前提に、その運用を改善・工夫するということで、新たな運賃・料金の設定を可能とすること。それから、地域モビリティの維持確保に向けた交通事業者間の連携を後押しするということで、地域の関係者の合意による運賃設定を可能とする、いわゆる協議運賃の3点について検討を進めて、順次実施するというところでございす。

具体的な内容としましては、現行制度の改善としまして、全体で増収にならないものであれば、柔軟に認可できる処理方針を定めておりまして、これにより、JR東日本のオフピーク定期券に係る認可というのを行っておりますし、現在はJR西日本から京阪神都市圏における運賃体系の見直しに係る認可申請、一部報道ございましたけど、これも受けているところでございす。

また今年度、収入原価算定要領を改正いたしまして、政策的に必要性が高い設備投資の促進、このために減価償却費の算定方式を見直すということですか、ヤードスティック方式の算定方式を見直すという改善を行ったほか、鉄道事業法の一部改正といたしまして、地域の関係者の合意により、鉄道運賃の設定を可能とする協議運賃制度を創設したということございす。

このほか、中間とりまとめには将来の検討事項として、現行の運賃・料金制度そのもの見直しについても議論をさらに深めていく必要があるとされておまして、今後の対応としても見直しを行った内容の評価も行いながら、引き続き検討を進めてまいりたいと考えております。

運賃については以上でございす。なお喫緊の運賃の改定の実績につきましては、96ページの参考資料に、本省権限で行っております運賃改定の実績を一覧にしてございすので、御参照いただければと思います。

次に、鉄道のバリアフリーについて御説明をさせていただきます。51ページ、52ペ

ページでございます。鉄道のバリアフリーにつきましては、第2次交通政策基本計画に基づきまして、令和7年度の整備目標に向けまして、段差解消のためのエレベーターの整備やホームドアの設置等を推進しております。令和4年度末の時点では、段差解消について、1日の利用者数が3,000人以上等の駅で約94%、ホームドアが設置されている番線は約2,500番線となっております。移動等の円滑化が進められている鉄軌道車両につきましては約57%ということになっております。

53ページを御覧ください。さらに国交省としましては全国の鉄道駅のバリアフリーの推進のために、鉄道駅バリアフリー料金制度や補助制度、税制特例により一体的に支援を実施しております。都市部においては利用者の薄く広い負担を得まして、バリアフリー化を進める鉄道駅バリアフリー料金制度の運用、これは昨年からは開始ということになっております。加えて地方におきましては、既存の支援措置の重点化ということで対応しているところでございます。

バリアフリーは以上でございます。

次に、混雑率についてでございます。55ページを御覧ください。三大都市圏の混雑率につきましては、これまで様々な混雑緩和対策ということで改善を図ってきたところでございますけれども、いわゆる令和元年度のコロナ前の時点では、東京圏では150%という目標値がございます中で、163%という状況でございました。コロナによりまして一時的に鉄道利用者が減少しておりましたが、最新の状況では東京圏で136%ということで、目標の150%は下回っているような状況でございます。

また、例年夏頃に鉄道施設の混雑率について公表を行っております。今年は混雑率の目安表現を更新して公表したいと考えております。具体的には混雑率の目安の表現、55ページの下の方にございますけれども、新聞を広げて読めるというような形になっておまして、最近の車内ではあまり見かける機会の少ない光景となっておりますので、鉄道事業者・有識者の御意見も踏まえて、時代に即した表現に見直すということにしたいと考えております。

混雑率については、以上でございます。

次に、防災・減災、国土強靱化について御説明をいたします。57ページをお開きください。防災・減災、国土強靱化につきましては、令和2年に閣議決定されております5か年加速化対策というのがございまして、河川橋梁の流失・傾斜対策、隣接斜面からの土砂流入対策、地下駅・電源設備等の浸水対策、地震による落橋・桁ずれ、高架橋等の倒壊・

損傷等の対策、予防保全に基づいた鉄道施設の老朽化対策の5項目を令和7年度までの間に集中的に実施ということになっております。

58ページは直近の能登半島地震の御説明でございます。令和6年の能登半島地震で、鉄道についても被害を受けております。JR西日本は本年の2月に七尾から和倉温泉間の運転を再開ということで、ここで全線の再開ということになりましたし、のと鉄道におきましては本年4月から、残ってございました能登中島駅と穴水の間運転を再開しまして、全線運転再開という形になりました。復旧作業の支援の中では、国交省の職員TEC-FORCEを現地に派遣するとともに、鉄道運輸機構の鉄道災害調査会RAIL-FORCEというものを派遣しまして、共に被害状況の調査や復旧に関する技術的な助言等を行ったところでございます。

防災・減災等につきましては以上でございます。

人手不足対策について御説明いたします。60ページを御覧ください。鉄道業界におきましては、保線等に従事する作業員の不足でありますとか、いわゆる運転士の要員が定員を充足できないというような状況が発生しておりまして、人手不足への対応が課題となっております。

このため、61ページ、62ページ、63ページでございますけれども、運転士や整備の担い手不足の解消として、講習会などを含みます地方鉄道の技術支援、これは61ページに記載の内容でございます。また、運転免許の受験資格を見直しまして、例えば受験の資格年齢を20歳から18歳に変更する、62ページに記載のとおりでございます。また、63ページでございます外国人材の活用に向けた特定技能制度への鉄道分野の追加ということで、様々な施策を実施しておるところでございます。

また、人手不足対策にもオーバーラップしてくる案件でございますが、鉄道分野のDXについて御説明をいたします。65ページでございます。鉄道分野におきましても、運転士や作業員、係員不足ということで、先ほど保線の話とか運転士の要員の充足の話をいたしましたけれども、そういう問題の解決という形で、自動運転の実現に向けた取組ということで重要だと考えております。

鉄道の自動運転につきましては一部の新交通システムなどで実施はされておりますけれども、踏切があるというような路線等につきまして、一般の在来線については導入されておりませんでしたので、この課題に対応するために、自動運転の技術基準、解釈基準ですが、改正をいたしまして、本年3月にはJR九州の香椎線で、踏切のある区間ですが、自

動運転が開始をされております。

国土交通省におきましては、またさらにこれ以外にもメンテナンスを含めた効率化・省力化を図るということで、列車の前方の障害物というのを自動検知するというのは自動運転でも重要な要素技術でございます、そういうものの技術支援でありますとか、地上設備の削減という形で、地方鉄道を主に念頭に置いておりますが、無線式の列車制御システムということも開発の支援を行っておるところでございます。

68ページでございますが、鉄道事業者におきましても、デジタル技術ということで顔認証の改札機実証実験ということでありまして、チケットのQRコード導入など、スマートな移動環境の整備ということが取り組まれているということでございます。

DXについては以上でございます。

GXですね。グリーンの方を御説明いたします。71ページを御覧ください。鉄道のいわゆるGXにつきましては、車両や施設の脱炭素化、鉄道アセットを活用した再生可能エネルギーの導入を促進するというようなことのために、関係省庁とも連携いたしまして、鉄道事業の低炭素化に係る補助事業でありますとか、令和6年の税制改正におきまして、カーボンニュートラル投資促進税制に鉄道車両を追加するというようなことで、鉄道事業者の積極的な投資を後押ししているというところがございます。

また、73ページをお開きいただければと思いますが、水素燃料電池車両ということで、こちら導入に向けて、本年4月から水素燃料電池鉄道車両等の安全性検証検討会を開催いたしまして、こういった燃料電池車両の社会実装をするに当たっての安全対策等を踏まえた技術基準の策定を検討しているという状況でございます。

GXについては、環境関係は以上でございます。

75ページを御覧ください。今度はセキュリティ対策について御説明いたします。サイバー空間における脆弱性探索ということで、行為が年々増加しているということで、セキュリティ対策も重要になっております。

76ページを御覧いただければと思いますが、鉄道空間におきましても、本年、JR東日本が提供しますモバイルSuicaや「えきねっと」につきまして、何者かによるDDoS攻撃、サイバー攻撃が大規模に行われまして、一時期つながりにくい状況となっております。この攻撃の際には、運行そのものへの影響はございませんでしたが、引き続き鉄道事業者や内閣のサイバーセキュリティセンターと情報共有・対策等について連携しまして、セキュリティの強化に取り組んでまいりたいと考えております。

セキュリティについては以上でございます。

観光についてでございます。79ページを御覧ください。観光需要の創出ということで、いわゆる移動の需要に応じるということに加えて、そもそも需要の対象といいますか、乗っていただくと、乗ることを目的にさせていただくという意味で、観光列車、サイクルトレイン、こういった新しい取組が実施されております。

79ページには、観光列車ということで、移動そのものを楽しんで、沿線観光地への立ち寄りでありますとか、地元の観光資源の提供、特産品も含めてですが提供を行うということで、地域資源を総合的に活用しまして、観光地の魅力向上につなげるという取組が行われております。昨年度は全国で86社、合計294種類の観光列車が運行されております。国においても、補助事業等を通じまして支援を行っているというところでございます。

また、80ページを御覧いただきますと、サイクルトレインということで、自転車の分解をせずに、今は輪行で袋に詰めるという形で乗せることは可能ですが、サイクルトレインはそのまま車内に持ち込むというような仕組みでございまして、全国で74社、152線で実施をされておまして、3年前に比べると増加傾向ではありますが、まだ現場においては慣れない光景ということもありまして、お客様を含めて懸念を持たれるというような場合もあるということですので、先事例を紹介するなどして、まだ導入の後押しが必要な状態ということでございます。

観光需要については以上でございます。

最後、海外展開について御説明いたします。82ページを御覧ください。海外展開につきましては、政府全体でインフラシステムの海外展開戦略2025というのがございまして、2025年に約34兆円のインフラシステムを受注するという目標を立てております。

83ページを御覧いただければと思いますが、鉄道におきましては相手国へのトップセールスでありますとか、海外鉄道計画への積極的な関与、資金調達支援、技術規格の国際標準化への対応、技術基準策定などの支援を通じまして、鉄道インフラの海外展開を促進していくということでございます。

具体的には、高速鉄道事業でございますけれども、インド高速鉄道計画において、本年3月、土木工事、軌道工事に続きまして電気工事に着手するというところで着実に事業を進行しておりますし、都市鉄道においては、インドネシアのジャカルタ都市高速鉄道延伸事業におきまして、本年4月に我が国の企業が信号等のシステムや軌道工事を受注するというところで、各種の取組が着実に目に見える成果につながっているというところでございます。

最後の84ページにつきましては、冒頭にお示ししました御議論いただきたい事項を改めて記載しております。それ以降につきましては、参考資料集という形でさらに詳細な資料を掲載しておりますので、また御覧いただければと思います。

以上で、私からの説明を終了いたします。ありがとうございました。

【山内部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、これからは皆さんの御意見、御質問を御発言いただいて議論していきたいと思いますが、これ、物すごくいろいろ範囲が広くて、全部網羅して、原稿を書くときに非常に便利だなと思いましたが、なので全体を議論していただくんですけども、ただ、事務局のほうから今の84ページ、あるいは最初の2ページにありますように、ローカル鉄道以下、事務局としての問題意識を挙げていただいております。

それで、別にこれだけだというわけではないんですけども、これを頭に置いて、いろいろ皆さんから御意見をいただければと思っています。一つ一つについて集中的に議論するというのも特にしなくていいかなと思っていますので、自由闊達に御発言いただきたいと思います。

それと、またこういう議論の仕方、これ事務局と一問一答していると、時間が非常に限られてしまうというかなくなってしまいますので、皆さんにある程度御発言いただいて、その切りのいいところでまた事務局とやり取りするような、そんな進め方にさせていただこうと思います。

多分、1人当たり三、四分ぐらいのイメージで御発言いただくと、大体5分ぐらいになっちゃう。特にベルとか鳴らしませんけども、じゃあ、そういう形でお願いしたいと思いますが、それでは、皆さんいかがですかね。お気づきの点、あるいはこれだけは言っておきたいというような点で御発言をいただければと思いますけれども、いかがですか。

こういうときは、住野さん？ 違うか。

【住野委員】 どうもありがとうございます。住野でございます。三、四分って簡潔に。私のほうからは、大きく分けて3つあります。

1つは、ローカル鉄道の再構築に向けてということでもありますけども、現在再構築協議会がスタートしておりますけども、自治体によっては実はこの協議会に物すごく消極的な自治体が多くて、なかなかその本来の中身の議論に行かないということがあります。本来この協議会の目的につきましては、持続可能な公共交通のあり方を地域のあらゆる関係者が連携・協働し、どういうものをつくっていくかというのが趣旨ですが、なかなかそうい

った議論にならないという状況もありますので、法改正の趣旨に則り関係主体による議論が円滑に進むように国のご指導をお願いしたい。また、安易に議論を延ばして進まないというようなこともありますので、ぜひこういった協議会ができましたので、地域に相応しい交通モードに道筋をつけるためにも積極的に取り組むことが必要。

もう一つは推進策についてですけれども、現在、通学定期の割引につきましては事業者が負担しているというふうになっております。例えば地方のローカル鉄道の輸送量を見ますと、通学定期の利用率割合で、2021年につきましては肥薩おれんじ鉄道が73%、JR四国が44%を占めていると思っております。まさしく予算との関係も含めて、教育施策として制度を維持する必要があるのではないかと考えていますが、事業者のみの負担ということではなくて、ポリシーミックスの観点から、一定の公的支援をしていくことによって、地方のローカル鉄道が少しは再編できるのではないかなというのが1点です。

2番目が貨物鉄道の利用ですが、物流革新パッケージにおいて、鉄道の輸送量を10年で倍増させるという目標を挙げられました。とりわけJR貨物が主体になってくると思っておりますけれども、先ほどのグラフを見ておりました、輸送量についてはピークが2007年度の209億キロトンだったんですが、2023年は163億キロトンまで落ち込んだわけでありまして、ただ、やり方によっては現在の輸送能力のピーク時の輸送量は確保できると思っておりますし、現在平均で70%の輸送量だと聞いておりますから、100%に近づけることで輸送量増量は可能ではないかなと思っております。

それから、JR貨物が役割を発揮できる事業領域についてでありますけれども、輸送量が大きくモーダルシフトに貢献できると言えば、やはり北海道から東京、名古屋、大阪、福岡を中心とする幹線の輸送力の具体的な目標の対策を示すことによって、JR貨物も経営の自立を今後図っていかなくちゃいけないと私は考えておりました、そういった実現のためには、国の財源とか資源を集中的に幹線の主要なところに集中すべきではないかなと思っております。

それから、モーダルシフトの推進に向けての課題でもう一個ありまして、JR貨物と、旅客各社との連携が取れていない状況があり。例えば貨物列車ということで、夜間を中心に走っているわけでありまして、旅客会社からすると夜間作業がなかなかできにくいといったことがございまして、できれば従来の発想を変えて、平日に特定の日を指定したり、ダイヤに余裕のある日中や土曜日とか、そういうところに輸送を若干振り替えていく。これはある意味、JR各社が連携を取ればできるんだろうと思っておりますけれども、そういった

推進策として、やはり出していくべきではないかとも思っております。

それからもう1点は、これはJR各社との連携。JR各社が民営化になって、私はなかなか連携が取れてないんだろうと思っています。とりわけJR貨物が旅客会社に払っている線路使用料、アボイダブル・コストルールというのがありまして、これが年間約170億円です。ただ、旅客会社はその線路を直すコストは約7倍ぐらいかかるそうなんです。そうすると、旅客会社に過大な負担が現在かかっておりまして、JR各社の間でなかなか解決ができていないと私は聞いております。

そういった観点の中で、2026年度に新たに更新があるんですけども、当然適正な運賃と料金を収受ということは必要なんですけども、環境や物流に係るという点もありますので、国の財源の活用など持続性ある制度に改めていく必要があるのではないかと思います。もうJR各社でも話ができないんだと私は思っておりまして、少し国のほうから御指導なりご支援なり、推進策を出していただければありがたいなと思っています。

最後、人手不足の関係であります。JR貨物も御多分に漏れず離職の増加とか要員不足も深刻な状況でございまして、働き手がいなければ、当然モーダルシフトは進まないと思っておりますので、とりわけJR貨物はJR各社の中では賃金が低位に置かれています。黒字が出ないというのが一番の要因だろうと思いますから、持続可能な賃上げができるようにするためには、先ほど言った事業の領域の明確化と資源の集中投下と適正な取引関係、こういうことも推進していただければ人材確保に繋がると思っておりますので、少し長くなりましたけども、すみません。

以上でございます。

【山内部長】 ありがとうございます。この問題に沿ってお話しいただけてありがとうございます。後でもいいんですけど、GXとか観光もまたあれば願います。

その間に、リモートのほうで大串委員の御発言の御希望ということです。大串委員、どうぞ御発言ください。

【大串委員】 ありがとうございます。今日はオンラインで失礼いたします。私は、主に3点申し上げたいと思います。

1点目がホームドアと鉄道事故の関連ということで、ホームドアの設置を粛々と進めていただいて、本当にそれがあると非常にホームにいても安全だなと感じますし、その安全な環境をそこにいる人全てが享受できるという意味において、非常に有意義な取組をしていただいているなと感じております。

料金に関しても、そのために促進ということで10円ぐらい上げていただくということ
を認めていただいととてもいいと思うんですけども、ただ人身事故が減っていないと
いうことがあります。ですので、その関連性、ホームドアによってどれぐらい人身事故が
減ったのかなど。人身事故はいろいろなタイプがありますので、ホームで発生している人
身事故じゃない場合もあるとは思いますが、もう少し事故を減らすためにどういっ
た取組が必要なのかというのを一度議論していけたらいいと思いました。全体の件数が可
なり減っているのに、人身事故だけ減っていない。でも、ホームドアの推進はきちんと進
めてもらっているというところで、その関連性がちょっと分かりにくいということもあり
ますので、この辺り、10円で十分なスピードと設置が可能になっているかどうかという
検証も、やはり必要なのかなと思っております。これが1点目です。

2点目が、私もやはりJR貨物のほうの活用に関して非常に興味を持っておりまして、
と言いますのも、JR貨物そのものの利用がほとんどGXにつながるということで、企業
にとってもいいことですし、我々国民負担なしにJR貨物さんがきちんと経営していただ
くという意味においても、この辺りをしっかり構築していくということはとても大事だと
思います。

もう一つ、やはり国としての約束として、日本がカーボンニュートラルを目指すという
ことで、2030年、2050年の目標を掲げる中において、JR貨物をもっと活用して
いただくということは非常に大きな意味を持っていると思います。そのことで、例えば貨
物の大型化に適合していただいて、今小さい貨物しか載せていないのがほとんどのよう
に見受けられますけれども、31トン対応型のコンテナの導入促進とかいろいろな施策を打
ち出してもらっていますが、やはりなかなか進まないということを考えますと、もういっ
そポート直結型とか、大型化で大きなコンテナを海外から輸入されている中で、貨物線
を引き込んでいただいて、JR貨物で運ぶんだというような一つの国策も必要なんじや
ないか。

それぐらい力を入れていかないと量が伸びていないということで、毎年毎年運んでいる
量が減っていつというのを打開できないのではないのかと思いますし、そういった港
とかから優先的にJR貨物さんが荷物を出していただけると、港の中に滞留する貨物
もなくなって非常に効率的ではないかと思っておりますので、もう一段違う、別次元の投資も含
めた施策の遂行というのが必要なんじやないかなと感じております。これが2点目になり
ます。

3点目ですけども、人手不足についてです。道路とかも御多分に漏れず、DXを活用しないと道路の維持・メンテナンスができなくなってきました。もちろん枕木とか砂利の敷詰めとか、人手が必要なものも大部分まだあるとは思いますが、この辺りのDXに関して、例えばJR西日本さんはロボットを活用していろいろな取組を行っておられて、それを外販しますよという取組にもつながっているかと思えます。こういう取組をきちんと支援していただいて、横展開していただくような取組もぜひ実施していただけたらいいかなと思いました。

以上です。ありがとうございます。

【山内部長】 ありがとうございます。

リモートでもう一方、竹内委員ですね。竹内さん、どうぞ御発言ください。

【竹内委員】 竹内でございます。すみません。今日、定期試験があつて、遅刻しまして申し訳ありませんでした。それから、鉄道部会に久しぶりに帰ってまいりましたので、またよろしく願い申し上げます。

84ページにまとめて問題意識を整理してくださっています。言葉尻を捉えるようで申し訳なくは思うんですけども、ちょっと気になったのは、ローカル鉄道のところで「ローカル鉄道の再構築に向けて」と書いてあるところが引っかかりました。考えてみると、これは存続ありきと考えていないか、と誤解されないかということです。つまり、我々が考えるのは、その地域のモビリティをどう望ましいものにするかということが目的であるはずなのに、ここでは再構築が目的になっちゃっているんですね。

そう見ると、ひょっとしたらローカル鉄道沿線の地域の方々がこれを見て、ああ、何だ、鉄道局はやはりローカル鉄道存続が前提なんだというふうに思ってしまうのではないかと感じて心配するわけです。その意味で、表現ぶりを変えたほうがいいじゃないかという気がいたしました。それが1点目でございます。

2点目は貨物鉄道に関することなんですけども、荷主さんがなかなか鉄道に切り替えてくれない一つの例としてあるのが、いろいろな災害によって長期にわたって鉄道が不通になってしまう恐ろしさがあるのではないかということです。山陽本線でもかつてありましたけども、ああいうことがあるためになかなか鉄道にシフトしにくいのではないかと思います。代替交通機関として内航海運がありますよとか、あるいはトラックがありますから大丈夫ですよと言われても、一旦鉄道で輸送システムを構築した後になって、いきなりそんな内航とかトラックに切り替えられるようなことになるなら、はじめから鉄道を利用し

たかないと思うこともあると思いますし、また逆に、鉄道から一旦内航とかトラックにシフトしたら、もう鉄道に戻ってこなくなるという可能性もあると思うんですね。

そんなことを考えますと、やはり鉄道で安心してちゃんと運べるんだという信頼を持ってもらう必要がある。とはいえ、災害によってその路線がしばらくの間使えなくなるということがあったらこれは無理な話ですので、やはり代替路線を必ずもう一本、必ずほかのルートを使って運べるということを保障しておく必要があると思うわけなんですよ。

なので、路線が1本だけというのは非常にリスクが高いということですから、だからその代替ルートを必ず確保しておく必要があります。別にその路線を普段使う必要はないと思うんです。ただし、いつでも貨物列車が走れるように路線の整備をしておくとか、機関車がすぐに使えるようにしておくとか、いざというときに代替路線が使えるような体制をちゃんと事前から作っておいて、たまには試運転もするというようにして、代替路線を確保していくことが大事だと思うんです。

これ、言い換えれば利用可能性の便益ですから、外部性と言ってもいいわけです。そういう意味から考えると、この代替路線整備に国が補助をする正当性は十分あると思います。ですから、そうやって別のルートをいつでも使えるんだという安心感を荷主に与えると、いざというときには多少遅れるかもしれませんが、ちゃんと貨物を運んでくれるんだというように思ってくれると思いますから、代替路線の確保ということを考えるべきではないか。そういうふうに考えております。

私からは以上です。ありがとうございました。

【山内部長】 どうもありがとうございました。ローカル鉄道の委員長はああいうふうに言っていますが。ほかに、会場でいらっしゃいますか。

どうぞ、加藤委員。

【加藤委員】 全体的に課題に対して政策を実施されており、そのモニター、どういうふうになったかをまたお聞かせいただければと思っています。

貨物鉄道ですが、CO₂のことで荷主は使いたいと思っているのに使っていないという現実がある。旅客輸送の関係で昼は使えないという制約の中で、荷主に魅力的にするかが課題です。これも従前言われてきたことです。どうしてもコンテナサイズの関係で積替えがあるから、コストがかかり厳しくなります。今コンテナの大型化とか進めておられるようですけど、少し前に見たデータでは空コンを運んでいる。日本全体の傾向でもあるのですが、空コンをどう埋めるかというのが重要だと思います。たとえば、東京から西に運

んで、西から戻ると空です。東京、大阪みたいな幹線以外のところは多分難しいという感じだと思います。

JR貨物さんはフォワーダーさん任せと聞きますし最近では荷主とお話しされているかもしれませんが、そのような対話から、方策を採っていかればよいのではないかと思います。これはGXとも絡むと思います。

観光ですけど、たとえば、五能線のように、季節によるけれど、沿線を巻き込んだ成功例があります。成功例を見ていると、路線を磨き上げて情報発信して、若い世代に働きかけているところという気がします。帰納法的に考えますと、その成功例をほかの地域に勉強してもらおうかということではないでしょうか。もちろん局としても横展開は図っておられるんでしょうけど、それをさらに一層強化することが必要かなと思っています。観光列車が古くなっていると聞きますし、その投資をどうするのかということだろうと思います。

外国人のように価格弾力性が低そうな人には、もう少し高い運賃、料金を徴収し、インフラのコストを負担してもらえればよいと思います。

【山内部会長】 ありがとうございます。

ほかに会場でいらっしゃいますか。どうぞ。

【大石委員】 いろいろ御説明ありがとうございました。私は消費者の立場として、感じたことを何点か述べたいと思います。

まず、最初のローカル鉄道についてです。私は普段東京に住んでおりますけれども、月に一回ほど田舎のほうに戻りますと、やはりどんどん列車の本数は減りますし、それからバリアフリーについても、都会では先ほどもホームドアの話がありましたが、ホームドアの必要はないにしても段差の解消もできておらず、維持費がかかるのでエレベーターやエスカレーターの設置などとてもない状況です。地方では、ある程度若いときは自家用車に頼り鉄道に乗らない時期がありますが、免許を返納すると鉄道に頼らざるを得ないという実情があって、そういう高齢者の方への配慮というのが地方に行けば行くほど必要なはずなのに、都会との差をいつも感じているというのが消費者としての実感です。

鉄道会社が大変厳しい状況にあることは分かるのですが、地方の自治体との協働と申しますか、膝詰めで多分進めていらっしゃると思うのですが、ぜひ地域の方たちの声を聞いて、バリアフリーの面についても進めていただきたいというのが消費者からのお願いで

す。

それから、GXについて、先ほどから皆さんおっしゃっているように、鉄道というのは一番GXに適した乗り物であるにもかかわらず、なかなか伸びていかないというのが何故なのかと思っています。先ほど出てきましたサイクルトレインが観光のところに書いてありますが、先ほどの話とつながりますが、地方に行きますと、バスも減っていて、通学の生徒さんが自転車で駅まで行っており、もしそのまま自転車ごと電車に乗れば、バスなどもどんどん地方は減ってきていますので、社会的に役に立つのではないかと。それから、海外の方なども割と自転車で回りたいという方が多いそうですので、観光もそうですし、地域住民の方、それからGXにも役立つ内容だと思います。ぜひ進めていただければと思います。

それから、GXでもう一つ、富山などが率先して進めており、今回、栃木でもLR Tが開通しております。私たちが生活の中でCO₂を出している分野で一番多いのがエネルギー、それから食と移動となっています。その移動でいかに脱炭素を進めるかというときに、やはりこの鉄道を利用したGX化は大変、重要だと思いますので、最後は地域の人たちとの話合いになりますが、栃木では当初は結構反対が多く進まなかったのが、実際に開通したら、皆さん大変利用していて好評だという話も聞いていますので、地域住民との話合いのもとで進めていただければと思います。

最後、もう一つ、私は鉄道運賃・料金制度小委員会に出ておりまして、その後、資料に書かれているように、その後多くの鉄道会社が運賃の値上げを申請されました。これまで二十数年間運賃の値上げをしてこなかったところで、やはり人材不足もあり、運転士さんなど働く人たちの賃金値上げも必要ですし、気候変動に対するたくさんの対策が必要ということで、そこは消費者もある程度理解できる部分もあり、値上げに対しての直接的な反対というのはそれほどないとは思っています。

ただ、今回私たちが考えた中で、運賃について、上げる場所もあって下げる場所もある。けれども、全体としての収益が変わらないのであれば認めていい、という新しい考え方がまとまったわけです。ただ、それを変動運賃と呼ばれると何か違和感があるといえますか、変動運賃というと、ダイナミックプライスのようなイメージがありまして、変動運賃なのだから構わないでしょ、ということではなく、やはりどういう社会的目的で、何が必要となって、値上げの申請になっているかというのはぜひしっかり聞かせていただきたいと思っています。ということで、変動運賃という言葉はあまり使わないほうがいいのでは

ないかと思って会議に出ておりましたので、一言述べさせていただきます。

以上です。

【山内部会長】 ありがとうございます。

どうぞ、岸谷さん。一旦ここで切っていいですか。結構問題が出たので、事務局側で今まで出たコメントの中で、こういうところで御回答とか、質問は特になかったと思うので、コメントに対しての考え方があれば今ここで聞きますけれども、どなたか何かありますか。連携プレーで。

【岡野次長】 次長の岡野でございます。いろいろと御指摘を頂きありがとうございます。私のほうで、まずお答えできるところからお答えしたいと思いますので、よろしくお願いたします。

まず、ローカル鉄道に関して幾つか御指摘をいただきありがとうございます。国のほうでもこの制度の活用をしっかりと図って行って、議論が延び延びにならないようにすべきだという御指摘ございました。

こちらについては、私どもも全国を回って、各自治体に運輸局と一緒にあってこういう制度の説明をしてございます。また議論につきましても、再構築協議会では一応目安を設けてございまして、3年間という目安でやっております。まだ第1号の芸備線ができたばかりでございますので、まずそういった期間を念頭に起きながら、円滑な議論を進めていきたいと思ってございます。

また、ローカル鉄道の「再構築」という言葉が適切ではないのではないかという御指摘がございました。竹内先生に申し上げるのは釈迦に説法なんですけれども、再構築の中には当然鉄道を維持するために上下分離をして、下を自治体が持つてというものもございまずし、あるいはそういった上下分離でなくても、自治体のほうが維持費も含めて厚めに支援をするということで事業構造を変革して、維持をしていくということも含まれておりますので、必ずしもその廃止ということではなくて、いかに地域の足を守っていくか、そのための構造変革をするという意味で再構築と言っているところでございますが、こちらの御指摘いただいた資料は、確かに一言「再構築に向けて」としか書いていないので、その辺は気をつけて言葉を使用していきたいと思ってございます。

それからあと、貨物についてたくさん御意見をいただいていると思います。皆様方からやはり鉄道貨物につきましては、カーボンニュートラルという意味でも非常に有意義であるということをお願いいたします。私どもも貨物鉄道につきましては、先般の緊急政

策パッケージにおきましても今後倍増を目指すとしているというところをごさいますて、しっかりとそれに向けて努力していきたいと思っております。

その際に、竹内先生からも御指摘ございましたが、貨物コンテナが過去209億トンキロだったときからそれが下がっているという大きな理由は、やはり災害のときですね。これの復旧に時間がかかってしまうということから、荷主の方からの信頼が得られないというところが大きいと承知しております。

このため、私どもとしましては、なかなかすぐその線路をリダンダンシーで複数にするということは、難しいものでございますから、まずは防災といった点ですね。そのことをしっかりとするという。それから、災害があったときに、ほかのトラックに移し替えるというような施設、こういったものも整備するという。例えば先ほどお話ございました山陽線につきましては新南陽の駅でコンテナターミナルを大きくして、ホームを大きくして積み替えやすくしたり、そこの駐車場を大きくして、トラックへの積み替えが容易にできるようにするというようなこともしてございます。それに対する補助もしてございますし、こういったことも今後とも進めて続けていきたいと考えてございます。

また加藤先生から、空コンを運んでいるという御指摘がございまして、それは本当におっしゃるとおりでございまして、こういうところもぜひ今後、しっかり効率化を図りたいと思っております。JR貨物もそこは認識していて、一応システムでフォワーダーに対して、今ここが空いているという情報を出すような、そういったものは構築しつつあるようでございます。なかなか直に荷主には行っていないんですけども、それがもう少し広まると、もう少し有効活用ができるのかなと期待をしているというところでございます。

あとは通学定期ですね。先ほど教育施策として、通学定期の割引について公的支援をすべきではないかというお話がございました。こういった議論は以前から多々ございまして、私どもも承知しているところでございますが、どうしても経緯がある話でございまして、なかなかそういうふうにはなっていないというような状況でございます。

ただ一方で、今回総括原価の算定要領を改定いたしまして、その中で、こうした割引についてはしっかり原価の中に入れ込むと、運賃改定の際の原価で見るというふうなことを明確化しているというところでございます。基本的には運賃改定でそこを見ていくと考えているところでございます。

あと、貨物と旅客の連携、JR各社との連携が取れていないんじゃないかという御指摘ございました。これはおっしゃるとおりではあるものの、そこはなかなかいかんともし難

い部分もございますが、各社で一応その貨物と旅客との議論というのは定期的にはやっているとは聞いてございますし、今後必要があれば、私どももそういった議論については調整といいますか、促進を図っていきたいとは思っているところでございます。

ローカル鉄道、貨物、それから運賃・料金の関係は以上でしょうか。何か抜けているものはありましたか。

【岡野次長】 よろしいですか。 では岸谷審議官、お願いします。

【岸谷官房技術審議官】 技術審議官の岸谷でございます。大串先生から御指摘があったホームドアと事故の件数ですけど、8ページに事故の分類をつけてございますが、連立とか踏切の一種化によって踏切事故は大きく減っておりますけど、この人身障害事故というのが、数は減っておらず、シェアを大きく伸ばしております。

この人身障害事故は、大きく2種類に分かれ、ホームからの転落、ホーム上での接触といったホーム関連の事故と、線路内立入りとあって、特に地方部に多いんですが、駅間で線路の中に立ち入ってしまって、不幸にして列車と接触してしまうという、そういう2つに分かれます。

平成5年のデータでは2つに分けていませんけど、この頃はこのホーム関連と線路内立入が同等ぐらいの数がございましたが、直近ではホームの関連が120件で、線路内立入が215件となっております、ホーム関連事故がかなり減っています。これはホームドアを整備した効果も当然あると思います。ただ、ここ最近ではコロナでこのホーム関連事故自体がかなり減っておりますので、もう少しの間、傾向を見ないといけないとは思いますが、着実にホームドアの整備の効果が出ている、事故を減らすという意味で出ているんだろうなと思っております。

それからもう一点、保線とメンテナンス、DXの関係で、これも大串先生から御指摘ありましたけど、先日JR西が公表しておりましたけど、電化柱などの修理ロボットはかなり目を引くものでありまして大きく報道されておりましたし、数年前にはJR東日本も営業車の床下にカメラとセンサーをつけて、線路や枕木の点検をする技術開発、実用化をしておりましたが、私どもは特にローカル鉄道向けにメンテナンスを楽にするための技術開発に力を入れておまして、これは国費も補助金という形で入れながら、例えば67ページのように、ローカル線で列車を無線で制御するようなシステムでありますとか、資料はつけてございませんけど、営業列車の先頭にカメラを積んで、映像で枕木の損傷度合いや、

メンテナンスの緊急度を評価するようなシステムというのも技術開発をしておりますので、いずれも間もなく実用化するぐらいな感じになっておりますから、広くローカル鉄道事業者に普及してまいりたいと思っております。

以上です。

【岡野次長】 すみません。先ほどちょっとお答えが漏れておりました。失礼しました。

大石先生からお話でしたが、バリアフリーですね。ローカル線のバリアフリーがなかなか進んでいないという点につきましてですが、これについては私どもも認識してございまして、先ほどのバリアフリー料金制度、これは基本的に都市部で進めていくというものでございまして、一方でローカルについては、これまで全体的に3分の1だった補助を、ローカルは手厚くすることで、国全体としてバリアフリーを進めていこうという方向に今進めているところでございます。

ただ、補助する際に、やはりその自治体がやる気になってくれないうとなかなかできないというところもございまして、人数が少ない駅、御利用が少ない駅であっても、自治体が例えばバリアフリー法に基づく基本構想を作成すると、面的にバリアフリーを整備するという構想を持っているところには補助をしていくようなことをしておりますので、ここはぜひ自治体ともまた連携し、また事業者にも話をしていきたいと思っております。

あと、変動運賃、オフピークについては、これは私どもの言葉というか、はい、ちょっと言葉遣いについては気をつけたいと思っておりますが、基本的には先生おっしゃったとおり、収入と支出の部分で、総収入が変わらない部分についてはなるべく弾力的に多様な運賃制度を入れるということは進めていきたいと思っております。

以上でございます。

【鈴木企画室長】 企画室長の鈴木でございます。加藤先生から御指摘をいただいております五能線の観光のお話でしたが、今のところ鉄道局の予算としては、車両でありますとか観光列車の支援というのは行っておりますが、それ以外にも観光庁さんの予算で、いわゆるその観光列車と資源の磨き上げとプロモーションを一気通貫に支援するというような制度も最近ございまして、運輸局を通じて様々なセールスをしたり、各地の取組について伴走支援のような形で相談に乗っているところでございます。その際、五能線のような地域に近いところであれば、五能線はこういうことをやっているというようなことは御紹介させていただいていると承知しております。

観光列車が古くなっていくことにつきましても、先ほどありました再構築の動きの中でも御支援できるメニューもございます。

外国の方の関係につきましても、いわゆるレストラン列車とかは1人2万円とかかなり高額な料金を頂いていますし、さらにそれ以外にもJRさんでも極めて高級な列車というのを進めて導入していただいておりますので、そういう事例もかなり経済効果が多いと聞いていますし、例えば東急さんのロイヤルエクスプレスのような路線で東急さんの管内とか伊豆急さんだけじゃなくて、その車両をJR北海道とか四国に走らせるような取組についても、支援なり調整なりさせていただいているところでもありますので、こういった事例を少しでも増やせるように努力してまいりたいと思っております。

あと、大石先生から御指摘いただきましたが、ローカルの駅などと都会との差という意味では、無人駅が多いというところもありましてよく御指摘をいただくところでございます。沿線の事業者さん、自治体の皆様にも、無人駅とかどのようなサービスがお客さんに求められているのか、障がい者の方中心にですが御意見を伺って、対応を考えてまいりたいと思っておりますし、サイクルトレインにつきましても通学でということで、全くおっしゃるとおりではありますが、現場の実態としては、朝のラッシュ時は非常に混雑をしております。持ち込むのはなかなか厳しいというのは現実でございますが、近鉄さんのように始めたりしている例もあります。あれについてはまず観光のほうでやっております。現場なり地元の一定の理解というか安心感を持っていただいた上で、次のステップという形で進められていると承知しておりますので、できることから徐々にやっただくということ、進めてまいりたいと、このように考えております。

【山内部会長】 よろしいですか。また何かありましたら、後ほどコメントをいただくと。

じゃあ、篠原委員、どうぞ。

【篠原委員】 私からは2点。

1つは混雑率の問題なんです。先ほど新聞を広げて読む時代じゃなくなったということで、私なんかも時々新聞を広げて読もうとすると周りの人から奇異な目で見られる。今そういう時代になっているのを実感しております。若い頃は折り畳んでどう読むかとか、そういうことを教わって一生懸命混雑の中でも新聞読んできた人間からすると、大変寂しい思いはしますけど、これもまあ時代の流れだと思います。

それは理解できますけども、一つお聞きしたいんですが、東京都も混雑をなくすと言っ

ていますね。

【鈴木企画室長】 満員電車ゼロですね。

【篠原委員】 満員電車ゼロ。だから7つのゼロの中に。国のその目標と、東京都の目標との整合性というか、そういう調整はされているのかどうか。その辺をまず1点お伺いをしたいということ。

2点目はリニア中央新幹線の件ですけれども、この間、岸田総理が何か2037年までに大阪までを開通させたいということをおっしゃっていました。静岡の問題で名古屋までの工事が止まっているならば、品川-名古屋間、名古屋-大阪間を並行して工事を進めてはどうか、というのが私の意見なんです、それは不可能なんですか。

この2点、お聞きします。

【山内部会長】 これは個別の問題だから、お答えになっちゃいますか。

【岡野次長】 まず混雑率の関係でございます。目標の整合性ということでございますが、国のほうの目標は先ほど申し上げたとおりでございますけれども、東京都の満員電車ゼロというのは、これは小池都知事の公約でございます、それを実現するために、駅も電車も二階建てにするというかなり大胆な公約ございました。そこは私どもと整合を取っているわけではなくて、知事のほうの御発案というふうに考えてございます。

いずれにしましても、東京圏でいけば150%平均で、最高でも180%を超えないというのがもともとの目標となつてございまして、これがコロナを経て大分数字が変わってきているということと、それから皆さんの混雑に対する感覚といいますか、やはりパーソナルスペースに対する意識がちょっと変わったのかなということも承知しておりますので、その辺は、いずれまた考えていかなければいけないかなと思つているところでございます。

【足立官房審議官】 リニアの件でございます。審議官の足立です。

まさに篠原先生おっしゃられたとおり、昨日、ちょうど総理が三重県のほうに御視察に行かれて、実は局長の五十嵐も随行で行っておつたんですけれども、今、名古屋-大阪間は大きな帯でのルートというのは決まっていますけれども、具体的にどのルート、さらに駅の位置ですね。今、三重県で3か所ほど候補地があつて、奈良も3か所ほどあるんですけれども、今まずはそのルートと駅の位置をまず早く決めましょうと。それをしないと環境アセスということにも具体的に入っていけないので、今どういふ状況かと申し上げますと、ルートと駅がまだ固まってないので、まずそれをやりましょうということになっています。

したがいまして、東京、名古屋は今もう工事していますので、今、その特に今、静岡

工区ですね。そこを早く着工する。これがまず第一だと思っていまして、その上で、今名古屋と大阪でできることというのはちょっとトンカチ云々というのはまだで、まずはその駅の位置とルート、これを早く決めていこうということで、昨日、総理自らもそこをおっしゃって出ていかれて、しっかり皆で力を合わせましょうと言っただき、さらに今、奈良県と大阪府と三重県でその連携会議というのをつい先日立ち上げたんですけれども、そこに私ども国とJR東海も入って、その駅の位置、それからルートをまず早めに決めていこうと、そういう動きをしているところです。

【篠原委員】 場合によっては同時に工事するというのも、可能性としてはある？

【足立官房審議官】 これは今、建設主体はJR東海なんですけれども、JR東海さんの今の御見解は、同時というのは、なかなかお金の話と、あと人の問題ですね。やはり技術者をこれだけの巨大な大工事を同時に2か所で、しかもその技術者を両方にしっかり張ってやれるというのはちょっと難しいというのは、社長は先日の会見でもおっしゃっていますので、ちょっとその辺りを、まずはルート、駅ですけれども、それが終わってからどのようなお話をしていくというのはあろうかと思いますが、なかなか建設主体の方のほうは難しいと言っているのが事実、現実のところですよ。

【篠原委員】 山内さん、私、4分しゃべってないので、もう一分いいですか。

先ほどの混雑の話との関連で、実は私は最近こういう経験をしたんです。ある夜、京浜東北線に結構重い荷物を持って乗り込んだら、えらくいっぱいだったんですね。

それで、どこか空いている席がないかなと思って見たら、1つ空いていたんです。じゃあ、そこに座ろうかなと思ったら、横から日本人の若い男性がさっと来てぱっと座られてしまった。まあしょうがないと思い、どこか空いているところがないかと、うろうろしていたら、ヒスパニック系の女性が僕を追いかけてきて、どうぞ私の席に座ってくださいと言うんです。その若い男性に座られた隣に座っていたインバウンドらしき3人組の女性の1人でした。いやいや、あなたたちも荷物あるからいいよと言ったんだけど、いや、座ってくれ、座ってくれと言って席を譲ってくれた。それで本人は荷物を持って窓側に立っているんですよ。申し訳ないと思ってお礼の何かないかなと思ったけど、まさかお金を上げるわけにいかないから、「サンキュー」って大きな声で感謝の意を表したんですが、私はそのとき本当に感激をいたしました。

マナーというのは万国共通なんだなと、つくづく感じました。よっぽどこのおじさん疲れていると思われたんだと思いますけれども。

以上でございます。

【山内部会長】 ありがとうございます。私もそろそろ譲ってもらえるんじゃないかと思って、優先席に行くようにしています。

ほか、どうぞ。波瀲さん。じゃあ、どうぞ、古関さん。

【古関委員】 私はちょっと技術のことに関して、3つ申し上げたいと思います。

1つは、この65、66ページのところにまとめていただいている鉄道の自動運転ということに関しまして、失礼な言い方をすれば、日本は多分諸外国に対して20年後塵を拝したところがあるかと思いますが、鉄道局の御指導の下、今年恐らく日本の鉄道の自動運転元年を迎えることができたというのは、すばらしいことであると思っております。

現在、やはり鉄道局の御指導の下、鉄道における自動運転の導入促進に関する連絡会というのが開催されていて、その中で各事業者の間で、鉄道局に対して自動運転に係るその認可をどのように簡略化、あるいは簡素化できるかという考え方を提案できるか、あるいは次の技術的課題である前方障害物検知をどのように目指すべきかということ、等の意識合わせみたいなことを国主導で話し合う場を、設けていただいているということがあります。

これは関係する事業者の方々からも非常に評判が良く、必要とされていることだと認識しておりますので、ぜひこの活動を継続していただければありがたいと思います。それが1点目です。

2つ目はローカル線に関して、あるいは67ページあたりにあるDXとも少し関係するかと思いますが。今申し上げた自動運転をローカル線まで普及させるということはなかなか難しいことであると思う一方で、地上設備の負担を減らしながら、列車の運行を安全に行うという列車制御システムのあるべき姿を探るとするのは非常に重要な視点です。これに関しても多分、鉄道局の研究課題としても今、開発の補助をされているかと思いますが、各事業者あるいは各メーカーが、ばらばらにそれらをつくっていってしまうと、20年後、30年後、非常に困ったことになるという懸念もあると思います。

これについてはいろいろな方とも意見交換をしていますけれども、結局事業者とかメーカーの立場で標準化みたいな議論を呼びかけることは、なかなか難しいということも伺っております。

これについては、非常に難しい作業になるかと思いますが、やはり鉄道局の御指導の下、そういう話し合いの場をぜひ設けていただいて、列車制御システムのミニマムな標準化

をどうするかについてぜひ議論を進めていただくよう、行政から御指導をいただければありがたいと思います。これが2つ目でございます。

3つ目は一人の旅客としてのお願いです。以前のこの会合でも申し上げましたが、障がい者が鉄道利用をしやすくなるDXの推進を意識していただきたいということです。それについては確かに対策を進めていただいております。今日の資料のところでは、恐らく100ページあたりにそのことが記載されておりますし、私は東京の住民ですので、身近なJR東日本の例で申し上げれば、2023年3月18日から、障がい者割引Suicaというものが導入されています。これらはすばらしい進歩であると思います。

ただし、この障がい者割引Suica、あるいはそのシステムは、実は第1種の障がい者にのみ限定されたものになっております。より自立的な鉄道利用が見込める第2種の障がい者は多分置いてきぼりになっていると思われま。すなわちみどりの窓口が少なくなったり、Suicaの自動読取機だけが残された無人駅が増えていく中で、実は第2種の障がい者にとって非常に鉄道利用が難しくなりつつあるという現実があります。これは、家族として見ればそのことにすぐに気づきますが、多分、事業者や行政の皆さまを含む多くの方は、第三者としてそのことにお気づきになっていないと思います。

一方、DXの視点から考えれば、例えば、政府が推進しているマイナカードと障がい者手帳のひもづけは当然行われていることと思いますし、それが例えばSuicaだとか、JR東日本のシステムであれば「えきねっと」のような旅客サービスシステムにひもづけがされれば、障がい者にとって画期的に鉄道利用がしやすくなることがあると思います。そのための投資は全体の経営改善に対するインパクトも小さいでしょうし、むしろ費用を要することなので、なかなか事業者として積極的に取り組みにくいことと思いますけれども、そこに政府からの御指導あるいは御支援があつて取り組みが進めば、先ほど局長からお話のあった、包摂性のあるモビリティ、あるいはインクルーシブなDXの展開が本当の意味で可能になると思います。あくまで個人的視点からのお願いにすぎませんけれども、一方で、これはDXについての技術的視点からの発言でもあると御理解いただければありがたいと思います。

以上です。

【山内部会長】 ありがとうございました。

それでは波瀾さん、どうぞ。

【波瀾委員】 本日は説明ありがとうございました。

観光の点からなんですけれども、私も東急のロイヤルエクスプレスのことは首都圏以外に北海道と四国で走らせている点に以前から注目していました。内容を見てみると、主催は東急電鉄さんのようなんですね。そこに来るお客様なので非常に高額商品なんですけれども、キャンセル待ちが出るくらいに大変どこの本数もいっぱいということと、あとは宿泊を伴うものが多いので、非常に地元にお金が落ちるといふ仕組みになっています。この仕組みを、四国と北海道だから分かるんですけれども、ほかの地域でもどんどん推奨し、ぜひそういう取組を続けてほしいなと思いました。

主催の仕組みが分からない部分があり、東急の方に聞いたことがありますが、その主催が東急で、どういう仕組みで列車を運んでそこで走らせることができるのかということ、関心のある地域の関係者に情報共有を運輸局などを通じてできるといいのかなと思いました。

あと、観光振興という、やはりどうしても鉄道というと観光列車になるのかなとは思っているんですけれども、観光列車って曜日が限られて走らせることが多くて、いわゆるイベント要素が多いので、100%のその地域の鉄道を守るようなカバーにはなりにくいかなという面があります。自動車の免許の取得というのは、取得率ってずっと落ちていかなかったんですけど、ここ何年かついに取得率も落ちてきているんですね。ということは、それだけやはり鉄道に頼る人たちというのが多くできているというような動きが見えてきている中で、特に都心から地方に旅行に出かける人ですとか、あるいはインバウンドというものは、どうしても地域の観光列車以外の普通の鉄道をうまく利用しないといけないのかなと思っています。

鉄道だけで走らせる、旅行するということはどだい無理な話なんですけれども、実際今地方って、じゃあ、明日のタクシーを予約したいんですけどと言うと、運転手不足なのでタクシーは予約できませんというのが現状です。私自身も経験しています。なので、そういったことを踏まえると、ぜひ他のバスとかモビリティも含めた上で、他線のダイヤですとか、そういうところのMaaSの本質的な活用を含め、地域で回っていければいいのかなと思いました。

これは私も個人的な話で恐縮なんですけれども、やはり先日の東海道新幹線が大幅に止まったときに、知合いから逐次というのと、私自身も乗車可能性があったので、情報を結構取っていました。駅員の対応などが結構ばらばらだったというんですね。割と航空会社だと台風ですとか大雪ですとか、あるいは極端な話テロ事件とか、大幅なキャンセルが生

じたときの対応がマニュアルに沿い、航空会社、空港は徹底しているように思えます。

例えば予約が先に入っているお客様で運行キャンセルになってしまった場合、じゃあ、いつ取れるのかとか、全員今取っている指定が自由席になるとかで、対応が全然変わってくると思われま。臨機応変にしつつも、どのようなことが想定され、どのように動くのかということがきちんと明文化されて、トレーニングされているのかなというような話になったので、航空会社は数自体も少ないんですけども、鉄道もぜひそういうところも踏まえて対応策というのを事前に練る、特にインバウンドの人も非常に迷惑を被ったという話も聞こえてくるので、より対処をお願いしたいと思いました。

以上です。

【山内部会長】 ありがとうございます。航空会社はいつも止まっているから大丈夫なんだ。

【波瀾委員】 そう。慣れているんです。

【山内部会長】 冗談、冗談。どうぞ。

【宮島委員】 ありがとうございます。様々な課題に関して、いろいろな形で対応されているということが非常によく分かりました。

今、いろいろな御意見もあったので、それとはちょっと違うところで、私は、財政やエネルギーも含めて、次の世代に地域をどういった形で残していけるのかという視点で議論したり解説したりしています。この前の地域公共交通活性化再生法に関しましても議論に参加していて、大変な期待があったんですけども、資料を見て、まだここですかというように感じてしまいました。つまり、このスピードでよいのでしょうか。

様々な形で自治体に働きかけているということも承知していますが、印象として、このローカル鉄道をどうするかというスタンスでいくと、もしかしたらやはり自治体も抵抗感がある部分もあるかもしれないと、やはり一番地域の人に考えてほしいのは、この地域で移動をするということです。今後こんなに人口も減って、お金も多分なかなか降ってこない中で、どういうふうに組み立てていきますかというところからスタートするというのを強く前面に出していく必要があるのではないかと思います。

鉄道、皆さん御協力しながらやっていると思うんですけども、例えばバスなど含め、最終的にこの人がここからここまで移動することの確保をどうやっていくか。例えばバスと鉄道の乗換えがうまくできないから迎えに行かなければいけない小学校1年生ぐらいの親とか、そういうところを連結によって、何とか自分1人でも動けるようにするとか、そ

ういうトータルな地域交通というところでうまく働きかけて、そしてうまく自治体を何とか乗せる。少なくともテーブルにつかなければ何も進まないのではないかという大変な危機感を持っておりますので、まずは会議をスタートしていただくというところでスピードアップしていただきたいと思ひます。

もう一つ別のところで人材なんですけれども、防災・保安も含めて人材の今の取合ひはもうどこの業種、どこの事業、どこの世界でももうとにかく人材が足りないと言ひています。ですから、今までと同じように環境をよくしますとかというレベル感では全く取合ひの中でやっていけなくて、もう根本的に変えるしかない、できるだけ変えるしかないと思ひております。

1つは最大限DXを活用するというのはもちろんだし、試験や資格の共有化とか、不要な試験を減らしてハードルを大きく下げて、そして研修を充実させるなど、そういった工夫はこれまでもされていると思ひます。

プラス外国人人材なんですけれども、私たちの取材で外国人の労働の方などと話をすると、円安ですから日本の魅力はどんどん減っていて、来ようとしている人は減っているんですけれども、一番問題なのは、日本に来て5年やってスキルアップができる感じがしないと思ひていらっしやるということです。

この特定技能も、最初に法律をつくったときの予想より人数が全然足りていないと思ひんですが、いろいろな形の日本の魅力の中で、日本で働けばこういった技術が身につく、あるいは新技術がこう触れられる、スキルアップができるということをしっかり示していただくことが大事じゃないかと思ひました。

これは外国人に限ったことではなくて、そもそも地方から若い人が出てしまうのは、そこで自分が成長できる職場が少ない。だから東京に行こうみたいな形になっているというのが今の問題で、その地域の職場においてその人を大事に育てて伸びてもらおうという体制をそれぞれの事業体が整えるということが、人を引きつける上で大事じゃないかと思ひます。

以上です。

【山内部会長】 ありがとうございます。

ほかにいらっしやいますか。リモートの方で、どなたか御発言御希望いらっしやいますか。

じゃあ、大日方委員、どうぞ。

【大日方委員】 ありがとうございます。私からは、今日示していただいた課題を、少しバリアフリーという観点から幾つか申し上げたいと思っております。

まず、段差の解消とかホームドアの設置、こういったものがかなり進んでいるというところについて、非常によい方向だなとは思っておりますし、面的なバリアフリーの整備方針があれば、国からの補助を増やすというような先ほどの方向性というところも非常にいいと思っております。

一方で、やはり利用者数が3,000人以上とか、特定の場所において2,000人以上という、こういったような基準が示されておりますが、高齢化が進んでいく中で、果たして地方においてこの設置の基準というのが正しいのだろうかというところ。この基準についても見直していくという必要があるのではないかなと感じております。

特に、また無人駅の対応というところが今後増えていくと思いますが、これを考えていくときに、やはり車椅子の使用者の段差、単独乗降がしやすい、そういったもの、段差解消に加えてホームと段差を小さくするといったことを進めていく必要があるだろうと思えます。特に地方においては、車両そのものに段差、車両の乗降口に段差があるといった車両が今もある場所もありますけれども、こういった車両を順次少なくしていくような、そういった方向ということについても進めていく必要があるんじゃないかなと思えます。

また、人手不足対策、それから鉄道のDXで自動運転で進んで、誰もいない完全自動運転をすると、運転士もいない、誰も乗っていないというようなことについて考えていくと、やはりこういう単独乗降しやすいという視点についてもバリアフリーが必要になってくるだろうと感じました。

次に、観光需要の創出のところで、サイクルトレインのお話がありました。ヨーロッパではかなりサイクルトレインが一般的になっていると思えますけれども、私も欧州で経験しましたがけれども、実は車椅子ユーザーも結構乗って利用しやすかったなと思えます。また、本来だとちょっとルールでいけないのかもしれないんですが、自転車以外の方が、バックパッカーの人とかスーツケースを持っている人、それから私のような車椅子ユーザー、そしてベビーカー、そういった人達も幅広く使っているというような実態があって、観光需要の創出に限らずに、広くこのいわゆるサイクルトレインに類するような形といったものを考えていくというのがいいのではないかなと思えます。

新幹線の車椅子用のフリースペースを設置していただいている、あと9車両に拡充されていくということで非常に喜ばしいと思えます。実際使っている者としては利用率が非常

に高いなと思いますが、よく使われているのはベビーカーの方、それから荷物が多い方。本来ですと荷物を預けてくださいなのですが、そういった方も実際には使われている。それから、パーソナルスペースが欲しい一般客が1人がけに座っているといったような姿もよく見かけて、非常にフリースペースのニーズは広いんだろうなと思います。そういった観点からも、もう少しフリースペースを広げるといのも一つの方向だと思います。

また、先ほどもお話ありましたけれども、このフリースペースの予約、あるいは障がい者割引のオンライン予約ができるようになってきているということも非常にありがたく使いやすいんですが、実際使ってみると、実はJR東海と東日本ではシステムが違って、クレジットカードを登録したりいろいろなものをシステムがそれぞれ違うので、予約をするたびにどちらを使うのかみたいな形でいろいろ考えなければいけない。あるいは変更しようとする、ここから先は使えないので、そこは結局窓口に行かなければいけないといったような問題が生じているので、この部分でも恐らく各社の連携が必要であるとともに、鉄道運賃の支払手段のシステムの検討というようなお話が今回ありましたけれども、こういったところももう少し併せて考えていただけるといいのかなと思いました。

みどりの窓口の減少、ここは人手不足等についても深刻な問題なんだろうとは思いますが、外国人と高齢者と障がい者でごった返しておりまして、非常に時間がかかるし、とても移動がしにくくなっているというところで、ぜひやはりある程度の人数は必要になるだろうといったことは、事業者さんには理解をしていただきたいというところ。とにかく窓口が設置されている駅まで行くのが大変といった状況もありますので、この辺りについてはやはり改善が必要かなと思います。

ありがとうございます。以上となります。

【山内部会長】 ありがとうございます。

恐らく清水委員がまだ御発言ないですけど、清水委員、何か御発言の御希望ありますか。

【清水委員】 清水です。

みどりの窓口につきましては、去年、地域でも主要な駅で大幅に削減、ニュースになりました。DXとかネットとかでまだ補完できていない障がい者の方とか、それ以外でも、窓口に行かないと得られないチケットサービスというものがまだあると思います。なので、わざわざ車で40分ぐらいかけてその窓口がある駅に行くといったことも生じております。なかなかDXやネットでまだ補完し切れていないところがあると私も感じました。

それから、私は今地域におりますけれども、鉄道事業というのは地域の人々にとっては

安定した働く場という存在であったと思います。これからもそのようなことを願うところでございます。先ほど宮島委員からもお話がありましたけれども、そのような観点での議論というのを、今後もできる限り進めていただきたいと思います。

それから、鉄道というのはネットワーク、ほかの公共交通と比べても、ネットワークですとかつながるといったところが大事なのだと思います。例えば山陽本線とか山陰本線に乗っていても、地域の幹線でございますが、かなり本数が少なくなってしまうと、あと、行き先が何か途中で終わってしまって、次のずっとその先までつながって行けないということで、なかなかここに行きたいという移動を諦めてしまうところがあると思います。鉄道というのは、そのネットワークでつながるといところが非常に大事だと思うところでございます。

それから、先ほど岸谷審議官から、鉄道の施設の整備や運行についての技術の導入についても具体的にお伺いさせていただきました。できればその機会があったら、現場のほうの声とか課題というのでも聞いてみたいなと思ったんですが、運輸局で新しい技術を導入するのの伴走支援のそうしたやり方というのもすごくこれから大事だと思いますし、あと、新しい技術だけではなくて、今までの経験とかそういったものを生かす、そういったものが残っている、それを残していかなければいけない技術というのものもあるのかな、ないのかななどと思いました。

以上でございます。

【山内部会長】 どうもありがとうございました。これで大体一わたり御発言いただきました。

最後に、事務局から御回答あるいはコメントがあれば、お願いしたいと思いますが。

【岸谷官房技術審議官】 よろしいですか。技術審議官の岸谷です。ありがとうございました。

まず、古関先生からの御指摘であります自動運転ですが、GOA 2.5は香椎線で始まりましたので、これに倣う感じでほかの鉄道事業者にも普及していくんだらうと思います。

問題のGOA 3、4になりますと運転台にドライバーがいまないので、カメラやセンサーで障害物を検知して列車を止めるということが必要になります。これはJR東が山手線で走行試験をしていますけど、技術的なハードルが少し高くなります。現在、自動運転連絡会議の中で議論をして、関係者で認識を共有をしながら課題を解決してまいりたいと思いますが、私、よく言われますのは、「絶対に事故を起こさないようにやれ」というと、

全く進まなくなってしまうので、ドライバーが乗っている状態の保安度、安全度と同等以上を目指すということを基本に考えていきたいと思います。自動運転については、そういう考え方で進めてまいります。

それから、列車の制御の話ですが、地方部の列車制御はまさに地方鉄道のC B T C（無線式列車制御）を伊豆箱根鉄道でこの秋から実証試験をしますが、地上設備によらないタイプのものを普及させたいと思います。都市部では、御案内のように相直をしているとA T CとかA T Sのいろいろなタイプのものを積んだ列車が走っていますが、都市鉄道のC B T Cの導入に当たってはここが大変なポイントで、私どもが情報共有とか調整をしないと、またC B T CでもA T S等と同じような状況が生まれてしまうというのは何とか回避したいと思っています。先生も御案内のようにそう簡単ではない、メーカーも事業者もいろいろ考えがあって一元化するのは難しいとは思ってはいますが、そういうスタンスで取り組みたいと思います。

それから、3点目のバリアフリーの観点とD Xなんですが、これも段差解消とかホームドアはバリアフリー料金制度もあり一定程度進むと思いますけど、ソフトの部分でかなり手が回らない部分なんていうのがあるかなと思って、そこにD Xの出番があると思っています。バリアフリーの整備計画は、3年度から7年度という5年間で今計画が動いていて、8年度からの5年間の整備計画を検討する会を立ち上げていますので、特に無人駅とかはD Xの出番があると思いますから、そういう観点でよく検討していきたいと思えます。

それから、宮島先生から御指摘があった外国人材の件ですけど、3年前に鉄道の保線の業務で技能実習制度をつくっておまして、今では、車両のメンテナンスもその制度がありますが、100人弱の方が実習生として日本にお見えになっています。また、今年の3月に特定技能として、先ほど資料も出ていましたけど、鉄道で5つの分野で長く滞在できる制度も創設しておまして、今年度からスタートしているわけなんですけど、実績はまだございませんで、今関係者で知恵を出し合っている状況でございます。外国人材をめぐるいろいろなトラブルもあるようですので、そこは慎重に安全なやり方でやりたいと思って、またいろいろ御指導をいただきたいと思っていますところでもあります。

それから、大日方委員の車椅子の関係でございますけど、これもホームと車両の段差を3センチ、隙間7センチにするという基準をつくりましたが、直線でスラブ軌道という、かなり都市部の駅に限られた適用でしかございませんので、地方部におきましてはかなり

の段差がありますし、曲線ホームで大きな隙間が空いているところがございます。無人駅問題と関連もしますが、そういったところではどうしても車椅子の方の乗車が困難になりますので、例えば一部の事業者でやっているような、運転士の方が渡り板を持って車両とホームの間に板をかけるというようなことも地方部で進んでおります。先ほど申し上げた8年度からのバリアフリー計画をつくる中で、ウェブでの予約でありますとか、先ほどの車椅子用フリースペースの運用面ですとか、様々な声を拾っていきたいかなと思います。

最後に、波瀾先生ですかね。ちょっとこれは答えにはなっていないんですけど、先週の月曜日に東海道新幹線で保線車両の衝突ということで1日列車を止めて、大変多くの方に御迷惑をおかけしていますが、そのときのJR東海のアナウンスは、運行再開時間がだんだん後ろに二度、三度とずれていったんですけど、その都度ホームページに上げたりXに上げたりし、あるいはJR東海の駅以外のJR東や西の新幹線駅でも情報を提供したり、インバウンド向けには4か国の案内をしておりましたけど、それでも人が集まってきて、浜松駅とか豊橋の駅では大変多くの方が駅に滞在してしまったということになってしまいました。

JR東海も手を尽くしてくれましたが、そこは大きな混乱はなかったものの、混雑はあったと認識しておりますので、ああいったトラブルのときの乗客の方々への情報提供のためのさらなる改善策がないかというのを検討してまいりたいと思います。

以上です。

【岡野次長】 御指摘、ありがとうございました。私のほうからも幾つかお答えしたいと思います。

まず、波瀾委員のほうから、ロイヤルエクスプレスのお話ございました。これはおっしゃるとおり、北海道と四国で今運行していて、非常に人気が高く、抽選になったりしているということでございますけども、これは今年の秋から東海道のほうでも導入されると発表されてございます。JR東海とも組んで東急さんが運行するという予定になっております。

こちらの運行については、基本的にはやはりノウハウは東急さんがお持ちなので、東急さんが運行して行って、下の施設をJR北海道なり四国なりが貸すという形で運行しているものになっておりますけれども、これによって地域も潤いますし、それぞれJR北海道だったり四国だったりのブランド力という面でも非常に貢献すると思いますので、こういった取組を私どもも東急さんとも話ししながら、各地に広げられないかと話して

いるところでございます。

それから、地域において鉄道とバスであったり、そういった2次交通との連携についての御指摘、波瀲委員からもございましたし、また宮島委員からもございました。こういったものは、私ども本当に大事な取組だと思っております。これはシームレスな交通ということで、ずっと何十年も前から言っているような気がしますけれども、今はM a a Sということで進めてもおりますし、また国土交通省では先般交通空白の解消ということで、大臣をヘッドにして会議も立ち上げて、全国的に運輸局を使って調査も精力的にやって、何とかこれを解消していこうと思っているところでございますので、ぜひそういった取組についても、また今後とも見守っていただければと思っております。

また、宮島委員から再構築について御指摘ございました。このスピードでいいのかというふうな御指摘ございましたけれども、ページで言いますと、ローカル鉄道のほうの、恐らく38ページから40ページの新しい法制度・予算を活用している事例というところを御覧になってということだと思います。

この38ページのところで、改正地域交通法に基づく再構築協議会は1例、それから、再構築事業としてはここに述べております8例あるということでございますけれども、法律自体の施行が今年の10月からということで、そこから自治体のほうで計画をつくって議会で予算を通してというのがございますので、10月からにしてはかなり頑張っているところではございます。

ただ、ちょっと誤解がよく生じるんですけども、再構築協議会は、これは私ども最後の手段だと思っているんですね。基本的には地元で、任意でもあるいは地域交通法に基づくほかの法定協議会でもいいんですけども、自治体と、それから鉄道事業者の間で議論をしていただくということがまず重要でございまして、そこでどうしても議論が膠着してしまっていて進まないというときに、自治体または事業者からの要請に基づいて国のほうで行司役となって、この再構築協議会をつくるということになっております。最後の手段なので、私どもとしてはここまで至らない間に解決してもらうのが一番いいんですね。地域の皆さんが納得して、地域にとってよりよい地域公共交通が確保されるということが一番いいと思っているんですが、それがなかなか進まない場合に、最後の手段として私どもが出張っていった中立的な立場で議論を進めるというのがこの再構築協議会ということでございますので、これ自体を増やすことが本当にいいことなのかというのはなかなかまた議論があるところでございます。

ただ、これがあることによって、逆に各地でいろいろ議論が、任意の協議会なんかも進んで、実は表に出ていないんですけども、任意の協議会だったり、あるいはほかの法定協議会なんかを通じて、今、本当に数多くの地域で利用促進だったり、鉄道のあり方についての議論というのは進んでいるのが実態でございます。私どもとしては、そういった地元での自発的な議論をぜひ進めていただきたいと思いますと思っておりまして、そういった場に地方の運輸局もオブザーバーなどの形で参加しているということでございますので、ぜひ御理解いただければと思います。

あと、みどりの窓口についても御指摘いろいろいただいております。こちらにつきましては、各方面から私どももいろいろと御意見をいただいております、ちょっと縮小のスピードが速過ぎるんじゃないかと、やはりDXのインターフェースの進み具合とあまり合っていないんじゃないかという御批判を多々いただいております。

こうした中で御案内のとおり、JRのほうもちょっと一回、JR東はみどりの窓口の削減計画を一旦凍結しまして、この夏などには閉めている窓口を開けて、また戻すというようなこともして柔軟に対応しようとしてございます。私どもとしては、やはり利用者の方の利便性を損なうことがないようにすることが大事だと思っておりますので、その辺はJRのほうにも引き続き話をしたいと思っておりますのでございます。

私からは、以上でございます。

【鈴木企画室長】 すみません。企画室長でございます。波瀾先生から御質問のあったそのロイヤルエクスプレスの運転の仕方でございますけれども、基本的には伊豆の車両基地から貨物列車の甲種回送という形で四国なり北海道のエリア内に貨物として運びまして、そこからは四国ならJR四国、北海道ならJR北海道の旅客列車として運行するというところでございます。中のサービスと旅行商品の販売については東急のほうで行っていると、そのように承知しておりますので、お尋ね等ございましたらば、そのように御説明をさせていただきます。

あと、曜日が限られているので、100%というところはおっしゃるとおりでございますが、基本的にはまずその観光列車を走らせて地域に来ていただいて、この地域のファンになっていただく。そこから引き続きリピーターになっていただくというのが大事だと思っておりますので、そのようにうまく観光列車を使っていただくということも心がけてまいります。

以上でございます。

【山内部会長】 ありがとうございます。大体これであれですかね。

それでは、もう時間もあれですので、これで終了とさせていただきますけども、1つだけ、やはり私の感想なんですけど、ここの84ページでも2ページでもそうですけど、挙げさせていただいた問題を解決するのは、多分鉄道だけではもう駄目なのね。ローカル交通の話はまさに今あったとおりですし、さっきの貨物の空コンテナなんていうのも、西濃運輸と日本郵政が空のトラックの積載効率を上げるために提携するんだけど、そういうことを考えると、恐らくトラックと貨物なんていうのも提携しなければ駄目な時代に入ってきている。要するに、空のところにどうやって運ぶかというマッチングみたいなものやれるような仕組みとか、そのためにはシステムを変えなきゃいけない、そのためにはもうちょっと荷主との間のシステムをDX化しなきゃいけないんだけど、そういう必要があるのかなと思うと、鉄道だけの話じゃないかもしれないですね。

それから、GXなんか特にそうですね。これは多分、交通分野だけではなくて、エネルギー分野とかもそうだし、それから観光はもうさっきからどんどん出ていきますけど、鉄道だけの話じゃなくて、観光と連携しながらこれを進めていくということだと思し、ひよっとすると観光予算を使って鉄道整備というのが、難しいかも分からないけど、そういう可能性だっけないわけではないでしょうね。

というような感じをしましたので、そのようなことを感想として最後に述べさせていただいて、私の進行は終わりにさせていただこうと思いますが、最後に鉄道局から連絡事項ということですので、よろしく願いいたします。

【鈴木企画室長】 部会長、委員の皆様方、貴重な御意見をいただきまして大変ありがとうございました。本日いただいた御意見、今後の鉄道行政に活かしてまいりたいと考えております。

事務局から1点、連絡事項、この場で申し上げさせていただきます。本日の部会の議事概要についてでございます。近日中に国交省のホームページにて公表したいと思っております。また、詳細な議事録につきましては、後日、各委員の皆様へ送付させていただきます。御了解をいただいた上で公開するという予定でございます。

以上をもちまして、本日の部会を全て終了とさせていただきます。本日は誠にありがとうございました。

— 了 —