

令和7年秋の年次公開検証（「秋のレビュー」）

（1日目）

鉄道駅総合改善事業

令和7年11月13日（木）

内閣官房 行政改革推進本部事務局

○出席者

司 会：郷行政改革推進本部事務局次長

七條行政改革推進本部事務局長

上坊行政改革推進本部事務局次長

有識者：佐藤主光委員（取りまとめ）、池田肇委員、中空麻奈委員、水戸重之委員

府省等：国土交通省、財務省

○郷事務局次長 おはようございます。ただいまより、令和7年度秋の年次公開検証（「秋のレビュー」）を開催いたします。

司会進行を務めます、内閣官房行政改革推進本部事務局次長、郷でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本年度の秋のレビューは、本日と明日の2日間にわたり、7つのテーマについて議論をする予定としております。

それでは、ただいまより、最初のテーマである「鉄道駅総合改善事業」について議論を始めます。

議論に先立ちまして、本テーマを御担当いただく有識者を御紹介させていただきます。

一橋大学国際・公共政策大学院教授、佐藤主光委員。

野村證券株式会社常務、池田肇委員。

BNPパリバ証券グローバル統括本部副会長、中空麻奈委員。

TMI総合法律事務所パートナー弁護士、水戸重之委員でございます。

どうぞよろしくお願いいたします。

なお、本テーマの取りまとめは佐藤委員にお願いいたします。

出席省庁は国土交通省です。

それでは、議題に入ります。

初めに、事務局から論点について説明をお願いいたします。

○事務局 事務局でございます。

それでは、事務局より、本事業の概要と論点について御説明させていただきます。

それでは、お手元の事務局説明資料を御覧ください。

資料1 ページ目、事業概要でございます。本ページの右上の図にありますとおり、鉄道駅総合改善事業は、地方自治体、鉄道事業者、地方運輸局から成ります協議体が設置され、その協議体において、鉄道駅の改良に係る整備計画を策定した場合において、鉄道事業者が行う駅改良事業の事業費を対象に、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構を経由して補助金を交付するものでございます。

資料左の中段、米印の部分にありますように、補助対象となる事業は、駅ホームの拡張、

駅改札口等の新設、保育所等の設置、エレベーターの設置などとなっております。

負担割合につきましては、その下にあるとおり、原則として国が3分の1、地方が3分の1、鉄道事業者が3分の1となっており、令和7年度当初予算は20.6億円、令和8年度要求は23.7億円となっております。

2 ページ目をお開きください。本事業のメニューと支出実績となります。

資料の左側、本事業は、駅改良とバリアフリー化の2つのメニューから構成されておりまして、執行実績は真ん中にございますとおり、令和2年度から6年度の5か年で、駅改良事業では9駅を対象に27.4億円、バリアフリー化事業では59駅を対象に75.3億円が支出されているところでございます。このように、本事業は異なる2つのメニューがある中で、短期、中期のアウトカムは設定されておらず、事業の進捗を測る長期アウトカムも1種類のみとなっております。その内容は段差解消率を令和7年度末までに100%とするとなっております。事業全体の成果を測るものとして、この設定が十分なのか、そのような疑問を感じるところでございます。

3 ページ目を御覧ください。こちらは、この事業における直近5年間の支出内容をまとめたものに、KPIとしている段差解消の進捗を重ねたものでございます。表中の1段目、補助金、支出先駅数、そして2段目、補助金、支出金額。その両項目にありますとおり、毎年20から30の駅に対し、17億円から27億円の支出がなされておりますが、表の4段目にございますように、全国の駅の段差解消率はあまり上昇していないことが見てとれると考えております。集計できている直近の令和5年時点でも、あと約200駅の段差解消が必要となっており、今年度末における目標達成は非常に困難なものとなっております。毎年度支出しておりますが、採択している整備計画はアウトカム達成に寄与するものとなっているのか、こういった理由で目標が達成できないのか、また十分な分析ができていないのか、こういった点に疑問が感じられるところでございます。

4 ページ目をお開きください。左上に記載の表は、国土交通省が公表している段差解消率の年度末の状況となっております。国土交通省が「JR、大手民鉄、地下鉄」という区分と「中小民鉄、路面電車等」という区分を分けて作成されているところでございます。

この区分けを踏まえて、事務局において、メニューごとに分けて分析したものが左下の3つの棒グラフとなっております。予算執行先の鉄道会社で見ると、ホーム拡張や改札口の新設を行う駅改良事業は、JR・大手民鉄が89%、また、エレベーター設置などを行うバリアフリー化事業もJR・大手民鉄が約85%を占めてございます。駅のある市町村を総務省統計で公表されている財政力で見ても、同様に全国平均を上回る市区町村にある駅に補助金が渡っていることが分かります。こうしたことから、国、地方公共団体、鉄道事業者がそれぞれ3分の1ずつ負担する制度設計について、金銭的に体力のある地区でなければ整備計画が立てられず、補助金が受けられない制度となっているのではないかと、そのように考える次第でございます。

5 ページ目をお開きください。事業について、資料による一方的な判断とならないよう、

国土交通省、鉄道事業者、そして市区町村の担当者の皆様の御協力をいただきまして、有識者の先生方と行革事務局の職員で現地視察もさせていただいたところでございます。視察先は、駅改良事業で改札口の新設を行いました小田急の中央林間駅、こちらが左側になってございます。右側は、バリアフリー化事業で駅ホームに跨線橋とエレベーターを新設いたしました、あいの風とやま鉄道の福岡駅となります。

現地視察をいたしまして、ヒアリングをさせていただいたところ、中央林間駅では鉄道事業者からの発案、福岡駅では地方公共団体からの発案によって整備が行われたということが分かった次第でございます。また、現地でのヒアリングで、整備計画の策定に関わった御苦勞を伺うことができ、これまで採択してきた計画なども考慮させていただくと、事業目標達成に必要なあと200駅の整備は、すぐには困難という状況であると考えられ、その場合、国として今後の発展を見据えたビジョンに係る優先順位が確立できていないのではないかと、そのような疑問を感じている次第でございます。

最後の6ページ目をお開きください。こちらは以上の点を踏まえ、論点とさせていただいているところでございます。

2つのメニューを持つ事業で、アウトカム指標が一方のメニューに係るものとなっており、事業全体の進捗を測る指標として十分な効果が図れているのか。事業全体のEBPMを測る観点で新たな指標を設定すべきではないか。こちらが1つ目。

2つ目は、目標年度にアウトカム指標の達成を目指した支出先の選定が行われているのか。採択に係る意思決定は適切なものとなっているのか。こちらが2点目。

3点目は、目標未達成について、分析が行える十分なエビデンスを国は適切に収集できているのか。

そして4点目ですが、事業採択している地方自治体の財政力に偏りが発生しているのは、制度設計の問題があるのではないか。目指すべき本来あるべき姿を国が描き、ステークホルダーで共有し、役割の見直しや新たな支援方法を検討すべきではないか。こちらの4つとなっております。

事務局からの説明は以上となります。よろしくお願ひ申し上げます。

○郷事務局次長 続きまして、国土交通省から事業概要等について御説明をお願いいたします。御発言の前に、役職とお名前をおっしゃっていただくようお願いいたします。

○国土交通省 国土交通省鉄道局審議官の田島と申します。本日はどうぞよろしくお願ひをいたします。資料に沿って御説明を差し上げたいと思います。

まず1ページ目でございますけれども、先ほどの御説明とも一部重なりますが、鉄道駅総合改善事業の概要でございます。この事業は、鉄道駅の改良やバリアフリー設備など、鉄道駅の施設の総合的な改善を行うことで、鉄道利用の利便性、円滑性、安全性の向上を図るもので、鉄道事業者への補助事業でございます。

真ん中の段の事業メニューということで、①駅改良事業として、主に改札口、通路、ホームなどを広げたり、増やしたりということを中心に利用者の利便性、安全性を向上させるという事業と、②のバリアフリー事業、エレベーターの設置などの駅のバリアフリー化を主に進める事業の2つがあるというものでございます。

次のページをお願いいたします。駅改良に対する支援の必要性でございます。公的支援の必要性ということでございますが、まず、我が国は、世界的には珍しいわけでございますが、鉄道利用者が多いということで、鉄道のインフラ整備を公的主体でなく、民間事業者が担う形が基本となっているというのが背景、前提としてございます。そうした中で、駅の施設の改良を行うということ、特にラッシュ時、混雑時を思い浮かべていただければと思いますけれども、駅構内の混雑を緩和する効果がある。個々の利用者にとってみれば、利便性の向上、混雑緩和で安全性も向上するというメリットがございますし、また、鉄道ネットワーク全体としてみても、信頼性・安全性が向上すると、列車の遅延などの問題があるのでということでございます。こういったことで、社会的な意義については大きいものと考えてございます。

一方で、個々の鉄道事業者の立場にとってみると、こういった事業が必ずしも利用者の増加や収益の増加にも寄与しないということで、社会的に見ると十分な投資が行われないということも往々にしてあるというふうに認識をしているところでございます。

次のページをお願いいたします。実際の実施例ということでございます。委員の先生方にも御覧いただいた例でございますが、小田急電鉄の中央林間駅、こちらは小田急江ノ島線と東急田園都市線との乗換駅ということでございますが、この小田急の駅はもともと田園都市線ができる前に造られていた古い施設でございまして、事業の開始前は、混雑時に狭いホームに人があふれる、それから、乗換客は1か所しかない乗換改札に集中をする状況であったということでございます。これは小田急のほうから見ると、これを改良するというのは、自社線から乗り換えて他社線に行ってしまう乗客の利便を向上することでもございますので、なかなか自社の旅客増、収益増に直接はつながりにくいため、投資優先度が低い事業に社内的になっていたということでございますが、国が自治体とともに支援をするということで事業が動き出しまして、ホームの拡幅あるいは改札口の新設などが実現したというものでございます。これによって、鉄道ネットワーク全体としても信頼性向上が図られたと考えてございます。

次のページをお願いいたします。次のページは執行フローでございます。先ほど御説明がありましたので、割愛をさせていただきます。

次をお願いいたします。5ページ目、本事業のKPIでございます。これも先ほどございましたけれども、バリアフリーを進める事業という点に着目して、バリアフリー法に基づく数値目標である段差解消率を長期アウトカムに設定したものでございます。

次をお願いいたします。こちら先ほどありましたけれども、この指標で見ますと、段差解消率は令和5年度末で93.9%という数字になっている状況でございます。

次をお願いいたします。先ほど事務局からもお話がございましたけれども、私どもとしても、この事業について、特に事業の支援の在り方についての課題、また見直しの必要性は認識をしているところでございまして、もちろん事業そのものの意義は十分あると考えてございますが、支援の在り方について、こういったことを考えているということでございます。

1点目はKPIでございます。本事業のKPIが段差解消率のみということでございますけれども、先ほど申し上げたような事業全体の趣旨あるいは効果を考えますと、それを測る指標としては、確かに甚だ不十分ではないかということでございます。

それから、この指標が不十分ではないかということとも関連いたしますけれども、2点目として、支援対象選定に関する優先順位が国のほうでも明確にできていないことも認識しております。したがって、今後、見直しの方角性として、まずKPIについて、この事業の多様な意義も踏まえまして、駅改良事業、それからバリアフリー事業とも、新しいKPIの追加を検討してまいりたいと考えてございます。

その上で、採択基準に関しましては、例えば事例で御紹介したような鉄道同士、あるいは二次交通との結節点となるような駅を要件とするといったことですか、都市部における状況、例えば駅と一体となった開発によって収益が見込まれるような場合もあるといったことも踏まえまして、補助金以外の手法も活用しながら、重点的な支援を地方部に実施するといったことも考えていきたいと思っております。

以上でございます。

○郷事務局次長 ありがとうございます。

それでは、有識者の先生方からの御議論を賜りたいと存じます。御発言のある先生方は、申し訳ございませんが、挙手をもって意思表示いただければと思います。

佐藤委員、お願いいたします。

○佐藤委員 御説明ありがとうございます。一橋大の佐藤です。

今御紹介いただきました小田急の中央林間駅、それから富山県高岡市の福岡駅のほうに現地視察させていただきました。その際、いろいろとアレンジいただきまして、事務局及び現場の方々には本当に改めて感謝を申し上げたいと思います。

さて、今回の事業ですけれども、私は論点が大きく2つあると思っていて、1つはこの事業の立てつけの話、もう一つは、最後に国交省さんから見直すという方向で御説明がありましたけれども、KPIの設定についてということになると思います。

立てつけについては、質問というよりは所感になってしまうのですが、経済政策と社会政策が若干混在しているかなと。中央林間駅を見ると、これは明らかな目的は混雑緩和でありまして、通勤客の利便性とか、人流を迅速にするという点において極めて経済政策の性格が強かったかなと思います。ただ、他方で民鉄、大手鉄道会社なので、やはり

それなりの収益を上げていращやるわけなので、本来であれば自分たちの資金で投資をするべきことかなと思います。もちろん社会的な便益を勘案すれば、政府が何らかの支援をするということはあってしかるべきかもしれませんが、果たしてそれが補助金というものになじむかどうかということについては留意が必要かと考えました。

もう一つの駅は、富山県の福岡駅になります。こちらは、もちろん利用者数も2,000人程度はいращやるのですけれども、どちらかというところと地方の足で、高齢化が進んでいるエリアであり、そういったところを勘案すると、ある種、社会政策として、具体的にはエレベーターの設置事業だったのですけれども、バリアフリーの一環としてエレベーターを設置するということがありました。これはやはりどちらかというところと社会政策的な意味を持つのかなと思います。なので、この2つの事業がある種、混在しているところが、若干この事業の性格を曖昧にしているところがあるかなと思います。もちろん、社会政策のほうはある程度国が支援する。それも何でもかんでもというわけにはいきませんが、地元の合意、それからニーズの高さなどを勘案して優先順位をつけた上で、何らかの形で国が補助金として支援することはあり得ると思うのですが、この2つがごちゃごちゃになっているのは事業の性格上どうかというのが1つです。

今度は質問になるのですけれども、KPIの設定は、ここでもさんざん議論があった段差について、これでいいのかという議論があって、最後に国交省さんのほうから、多分これは参考資料のほうだと思えるのですけれども、バリアフリー法に基づく基本方針における第4次目標(案)というところで幾つか目標設定がありました。この中には段差だけではなく、障害者の方対応のトイレであるとか、転落防止設備とかいろいろついているのですけれども、質問その1は、これらについても数字の把握をされているので、これらをKPIにするとしたときに、これは進捗状況も含めて国交省さんが把握できるものかと思っていいいのかどうかということ。あるいは一々サーベイをして、その辺の手間暇をかけて集めてこなければならないデータなのか。この辺の情報収集についてはどうなっているのかなというのが1つ目の質問です。

もう一つは、逆に段差解消はかなり進んでいると言いましたけれども、それでも先ほど事務局からも指摘があったとおり、なかなか伸び悩んでいるので、あと残り6%というところなのですね。この6%はどういう人たちなのかなと思って、というのは、こういう人たちは本当に申請してくる人たちなのか、あるいはこういった事業に全く、一応鉄道会社と地元自治体の合意がないとできないはずなので、なかなかこの辺は合意形成がうまくいっていないエリアなのか。この6%というところが頭打ちになっているのですけれども、この人たちはどんな人たちなのかなというのが質問です。

最後にもう一つだけ、採択についてもかなり見直されるということですが、この間伺ったところでは、大体皆さん採択して、もちろん申請件数がすごく多いわけではないからというものもあると思うのですけれども、申請があれば結構採択されていると思うのです。今後、例えば申請があっても採択をしないケースも出てくるのかどうかということも含めて、

この3点は質問になります。よろしく申し上げます。

○郷事務局次長 国土交通省さん、お願いいたします。

○国土交通省 国土交通省鉄道局都市鉄道政策課長の小林と申します。

御質問ありがとうございます。まず1点目でございますけれども、8ページの参考資料です。段差の解消以外の指標につきまして、こちらの進捗状況は私どもで把握をしておりますので、その確認は可能でございます。

2点目は、残り6%はどういう状況なのかというところでございますけれども、もともと先ほど説明のとおり、私どもは2025年度末に原則100%ということで数値目標を立てていたのですけれども、事業者によりましては、駅の大規模な改良工事と併せて段差の解消などを図っていくとか、それぞれの事情によりまして、ここの数値が今は94%になっているということでございまして、別にこれでやらないとか、そういうことになっているということではございません。

一方、参考資料でございますように、私どもは今回、ちょうどこの目標を5年ごとに見直すことになっておるのですけれども、新たに2030年度末に、こちらの段差の解消というのは改めて100%を目指してやっていこうということで、これは鉄道事業者とか障害当事者団体の方々も入った検討会でまとめて、こういった結論にさせていただいているところでございます。

それから、3点目の点でございますけれども、バリアフリー事業の案件形成に当たりましては、申請の手前の段階からいろいろと運輸局と、さらには私ども国土交通本省のほうで御相談をさせていただいて、ある程度長い時間をかけて案件形成をしているところでありますので、今後も申請の熟度に応じて対応していくことになるかと思っております。

○佐藤委員 ありがとうございます。

逆に伺いたいのは、94%の残り6%は、補助金がなくてもこれから恐らく段差解消が進んでいくと聞いていいのかということと、それから、例えば自治体などでいろいろな仕事をお願いするときに、今はできないけれども、いつまでにできますかみたいな、いろいろと計画を立ててもらったり、見通しを出してもらったりすることがあるのです。これで対象となるのは鉄道事業者の方々だと思うのですが、それぞれのバリアフリーに係る目標について、国交省さんとしては2030年までに100%という目標を立てているとして、各事業者がこの駅についてはいつまでにバリアフリー化を進めていくのかという計画はあるのか、それから、国交省さんとしてそれは把握されているのかということについて。

どの程度実態を把握されているのかということが素直な質問なのですが、こういう補助金への申請があって初めて実態が分かるものなのか、あるいは鉄道事業者から、今後のバリアフリー化の進捗について見通しみたいなものが定期的に上がってくるものと思

っていいのか、そちらはいかがでしょう。

○国土交通省 まず1点目でございますけれども、こちらは補助金がなくてもやっていくケースもあると思いますし、また、私どもが補助金、支援を入れながら達成していくというケース、両方のケースがあるかと思っております。

2点目ですけれども、2030年度末の目標の設定に当たりましては、先ほど申し上げましたように、鉄道事業者、業界団体とか、そういったところともコミュニケーションを取りながら目標を設定しておりますので、私ども、大まかにどれぐらいの達成度になるというところは把握をしております。

○佐藤委員 ありがとうございます。取りあえず私からは以上です。

○郷事務局次長 ありがとうございます。

ほかにございますでしょうか。

池田委員、お願いいたします。

○池田委員 池田です。御説明ありがとうございます。

この事業を拝見しますと、複数の事業、2つの事業が1つの事業にまとめられていたり、先ほど佐藤先生がおっしゃった経済性や社会性、あるいは民間と国と地公体の3分の1ということで、KPIだけ見ると段差解消ということなのですが、実は結構複雑な事業ではないかと思うのです。そういったときに、先ほどKPIや優先順位に対する考え方を見直しされようとしているというお話を聞いて、その方向性を知りたいということで御質問させていただきたいと思っております。

それぞれ行革事務局の1ページ目、それから国交省の説明資料の1ページ目に、事業概要と事業の目的というのがありまして、やはり事業の優先順位をつけたりKPIを考える上で、何のためにやるのかということところは原点として非常に重要なかと思っております。この2つの事業概要と事業の目的で、共通する部分とちょっと違う部分。違うというのは、もしかしたら概要を書かれているので端折られているのかもしれないですけれども、国交省のほうにだけある「一般旅客、高齢者、障害者等の」ということで、誰に対してのサービス事業なのかということ、この3つを挙げられているわけです。ここに優先順位と申しますか、この事業における誰に対してやるかということについての優先順位みたいなものがあるのかが1つ目の御質問でございます。

2つ目は、それぞれの資料の共通している部分ですが、利便性、円滑性、安全性です。これは普通に考えると安全性が最も優先されるのかなと思うのですが、一方で、先ほどの経済性や社会性ということを見ると、やはり一番乗客が多いようなところを優先すると、必ずしも安全性というよりも、利便性や円滑性が優先される気もしますので、最

初の事業の概要とか事業の目的にあります、誰に対して、何のためにこの事業をやるのかということの大枠の優先順位や考え方をぜひ教えていただきたいと思います。

○郷事務局次長 よろしく申し上げます。

○国土交通省 まず、見直しの方向性でございますけれども、先ほど御説明させていただいたところで、この事業は、駅改良事業とバリアフリー事業と2つございますけれども、段差の解消ということで共通のKPIを設定していたところでございます。これは駅改良事業の中にも一部、バリアフリーの工事を含む場合もありますので、そういったところで両方共通の物差しで測ってはどうかということで、最も基本的な指標である段差の解消を設定したところでございます。ただ、先ほど御説明させていただいた事業の趣旨からしますと、バリアフリーについては、それである程度測れるところがあると思うのですけれども、駅改良については、先ほど申し上げましたように旅客の利便性、円滑性、さらにはネットワークの信頼性、安全性を図っていくという、そういった事業目的を必ずしも測れていないのではないかといたるところがございますので、駅改良工事については、そういったところを測れるKPIを考えていきたいと考えております。

また、バリアフリーについては、段差の解消だけでいいのかということもございませので、先ほど私どもからありました8ページのバリアフリー整備目標の中で、段差の目標以外の指標もいろいろございますけれども、そういったところも参考にしながら、どういった考え方をしていけばいいかというのを考えていきたいと思っております。

2番目の誰に対してやっていくのかということでございますけれども、こちらは一般旅客、高齢者、障害者の方々、それぞれ必要な施策ということになってまいりますけれども、濃淡がありますというか、駅改良事業のところは高齢者、障害者も含めて、ロットで見ますと一般旅客の利便性、円滑性を高めていくことになるでしょうし、バリアフリーのところは、まずは障害者の方々が移動をしっかりと行える環境をつくっていく。それに付随して高齢者の方々、さらには一般旅客の方々といった考え方になるのかなと考えております。

○池田委員 ありがとうございます。

それぞれの御質問は納得感があるのですけれども、優先順位のお話ということで、これから優先順位をつけていくとなると、その中でどういうことを重視していくのかということをつけていくと思うのです。その考え方があるかどうか。先ほど優先順位を考えていくというお話もあったので、大枠の考え方、その優先順位が今時点で何かついているのか、ついていないのか。これは多分、採択する事業をどう採択するかということにも関係してくると思うので、そこでちょっとイメージを持ちたいということで御質問をさせていただいたのですが、その優先順位みたいなものが現時点であるかないかということをお教えしてい

ただきたいのです。よろしく申し上げます。

○国土交通省 駅改良事業とバリアフリー事業のところを分けてお話ししますと、駅改良事業のところは、これまで正直、鉄道事業者さんから、さらには地方自治体の方々からの御相談に応じながらやっていく中で、私どもとしても交通結節点の信頼性、安全性を高め、ネットワークの信頼性、安全性を高め、という観点で重要かどうかを見ていたところでありまして、必ずしもその採択の基準、考え方みたいなものはっきりしていなかったところはあるかと思っておりますので、そこは今後、見直していきたいと考えております。

バリアフリー事業につきましては、バリアフリーの事業は全国至るところでいろいろなニーズがあると思っておりますけれども、地方公共団体の方々もしっかり取り組んで、バリアフリーを推進していこうといったところをなるべく重点的に支援していきたいという考え方でやっております。

○池田委員 分かりました。ありがとうございます。

○郷事務局次長 中空委員、お願いいたします。

○中空委員 ありがとうございます。

今までの先生方の更問いのようにになってしまうのですが、やはりこの問題点は、経済政策と社会政策が混ざっていることにあるのではないかと思います。効果が出るのは多分利用者数の多い場所でしょうし、利用者数が多い場所であれば、鉄道会社はお金があるので自分でやれという話になるのだろうし、利用者が少なく採算がなかなか合わないのだけれどもニーズは高い、だからやらなければいけない、お金を国が出せというのは、それはそれで分かるのだけれども、効果が出るかと言われると、そこは難しくなってくる。なので、大変悩ましい事業を混ぜ込んでいるがゆえに、よく分からなくなっている面があると思います。

あともう一点が、もっとKPIを設けなければということだったのですが、段差解消率だけをKPIにしているところから見ても、やはり駅改良工事がこの事業に入ってくることが正しいかどうかというのは、もう一回考えなければいけないのではないかと思います。

その上で、段差解消率も、これが100%になるとよいかというと疑問が残るところでして、国土交通省の資料を見ると、例えばエレベーターとかエスカレーターとかが何か1個あると多分もう解消したということでチェックリストにチェックできるのだと思うのですが、それだと本当にニーズに合っているかというのはとても微妙です。私には、健常者なのだけれども年老いた母がいますが、その人たちにとってホームはものすごく長いのです。なので、その長いところに何個エレベーターがあるのか、エスカレーターがあるのか。あ

と、慣れていなければ最寄りのエスカレーターはどこなのか、そこまで歩くのにとてつもなく長いということを残している駅が、段差解消率のチェックリストでオーケーだと言っているかということ、それも悩ましいなと思っています。そのため、段差解消率のオーケー基準というの、少し細分化して見ていく必要があるのではないかと思います。

あと、ぜひやっていただきたいのは、池田先生のおっしゃっていた優先順位にも関わることですけれども、これから10年先を見据えて、日本全体のグランドデザインがあって結節点を見つけているかどうかということなのです。現状で人口構成などを見て、今困っている人を助けるのは当然なのですけれども、一方、10年先にそこは人が住んでいませんとか、10年先の人口構成はどうなるでしょうということを考えて結節点を見つけて、そこにお金を投下していくというのだったら、国のお金が入るのに意味があると思うのです。そうでなければ、やはりちょっと違うのではないかなと思います。

以上より、10年先を見据えた上でのグランドデザインで結節点を見つけるべきだと思います。そこにまだ現段階では鉄道会社がお金を入れていないとすると、スムーズな人流などを考えていくということの下でやるのであれば本来は鉄道会社が資金を出すべきですが、百歩譲って駅改良工事にこの事業から資金投入されるのも理解できると思うのですが。その辺についての考え方がもしあれば教えていただきたいと思います。

それから、ほかに質問がもう一つあります。予算の推移なのですが、計上されている金額自体は2022年から次第に下がっていると思います。これは繰越金があるからなのか、それとも執行率が半分だからなのか。今、足元でいくとインフレになっていて“物価が上がっています”、“人件費も高いです”という状況の中で、こういう下がり方をどう受け止めたらいいいのか、その御解説があればありがたいです。

さらにもう一つ、同じことなのですけれども、この発注の仕方ということに関わるかもしれない点です。国土交通省の方が提出してくれている最後のほうの点検評価のところに係ってくるのですが、9ページとかですね。事業ごとに支出先数は1、入札者数はゼロというのがたくさん繰り返されてくるのですけれども、入札者がいないのは、入札にかけていないから、あるいはもともと事業で決まっていた選定済みだからのどちらか、ということと理解していいですか。その2点は御説明いただければと思います。

以上です。

○国土交通省 ありがとうございます。

何点かいただきましたけれども、まず、これは佐藤委員からもお話がありましたが、経済政策と社会政策が混ざっているのではないかとこのところ、私どもとしては、バリアフリーは社会政策ということは多分共通認識になっているかと思っておりますけれども、駅改良のところはどうなのかということかと思っております。私ども、駅改良事業の中でも、先ほど御説明申し上げましたとおり、旅客の利便性、円滑性を高めていく、これは経済政策的な側面があると思うのですけれども、それによって鉄道ネットワーク全体の信頼性であ

るとか安全性をしっかりと確保していくということは、社会政策として国がしっかりと見ていかなければいけないところがあると思っております。そういう意味では、駅改良事業の中でも、いろいろ経済政策寄りなところと社会政策寄りなところと濃淡はあると思っております。まして、なかなかすっぱりそこは分けられる議論ではないのかなと思っております。

その中で、駅改良事業の中でも、例えば駅と一体的な開発をやることによって事業者の収益性が確保されるのか、そういったケースは経済政策というか、全体の収益の中で考えていくというやり方はあるのかなと考えております。それはそれでいろいろな資金調達の方法を研究していきたいと考えております。

ただ、鉄道事業者の収益を見て、それでここは支援しなくていいということになってしまいますと、鉄道ネットワークの信頼性、安全性を確保するという観点から、結局、鉄道事業者のほうも旅客増にならなくて、収益増につながらないような投資はどうしても優先順位が下がってしまいますので、そこはそれでしっかりと見ていかなければいけないということかなと考えております。

それから、段差解消率をもっと細分化して見ていくべきだというお話がございました。こちらはそのとおりでございます。バリアフリーというのは、2000年頃から国土交通省も足かけ長くずっと取組を進めてきたところでありまして、まだ道半ばというところでございます。バリアフリーのルートというの、1ルートを整備したら、次は2ルート目をやっていこうということにもなっておりますし、今資料で挙がっております段差解消率は、令和2年に95%から令和3年で93.6%に一旦下がっているのですけれども、これは委員から御指摘がありましたように、1ルートを確保されたといっても、ちょっと遠回りになってしまって、これはちょっと使いづらいよねというようなところは見直して、これはルートを確保されていないということで、それで改めてやっていこうということで一旦下がっているところがあります。基準についても、これが1ルートできたら終わりということではなくて、不断に見直しをしていくことが必要かと思っております。

それから、グランドデザインといいますか、今後、10年先を見据えてどのように考えていくかということもございますけれども、日本におきましては、特に3大都市圏とかは鉄道の輸送分担率が半分近くあるということで、引き続き重要な社会インフラだと認識しております。これまで培った鉄道のインフラのストックを、いかに乗換えを円滑化していくなどによって使い勝手をよくして行って次世代につないでいくかという、これが非常に重要なことだと思っております。また、カーボンニュートラルなどの観点からも、鉄道というのはしっかりと使っていき、それによって移動のニーズを支えていくということが重要だと思っております。そういった中で、鉄道事業者と地方公共団体、国、それぞれの立場でしっかりと連携しながら施策を進めていく中で、今回の補助金のツールなども活用しながら進めてまいりたいと考えております。

○国土交通省 駅機能高度化推進室長の渡部でございます。本日はありがとうございます。

最後の執行関係の話でございます。施行率が低い原因でございますが、まさにおっしゃるとおりで、繰越しが多くなっているということです。では、この繰越しの原因は何ぞやというところでございますと、東日本大震災からずっと建設人材が逼迫しているのと、そもそも担い手が結構不足していること。あと、部品調達とか半導体不足に起因して、例えばエレベーターが調達できないとか、工事の一個一個のパーツを見るとかなり半導体の影響が大きくて、そういうところが影響して繰越しが多くなっている。あともう一つは、駅は非常に狭小空間での工事になりますので、工事が錯綜したりというところで、事前に詳細設計を回してはいるのですが、一回現場に入ってみると、やはりちょっと事業計画を見直さなければいけないということが駅においては多いという傾向がございます。そういうところかなと思ってございます。

○中空委員 入札の話はどうか。

○国土交通省 入札件数が低い理由というのは、今は捉えられていないところですが、恐らく地方に行けば行くほどなかなか手が挙がりづらいとか、そのような問題もあるのかもしれない。今、再開発とかがいろいろ長引いているという話もありますが、かなり人手を取られているところもあって、推察のレベルですが、手を挙げにくいという側面もあるのかもしれない。

以上でございます。

○郷事務局次長 水戸委員、お願いいたします。

○水戸委員 視察に同行させていただきました。当初、視察先は1か所と聞いていたのですが、最終的には2か所行かせていただくことができて、非常によかったなと思います。と申しますのは、さっきから出ているこの政策の目的である駅の改良事業の話とバリアフリーへの対応というのは、図らずも、前者は中央林間駅の利便性向上と混雑解消で、福岡駅のほうがバリアフリーということで、両方見せていただくことになりました。

そこで思ったことは、先ほど委員の先生方から出ているとおり、あるいは国交省の皆様も既に御認識のとおり、政策の目的が混在しているなということです。それはそれでいいのですけれども、しいて分けましょうという話ではないかと思うのですが、やはりKPIの設定のところで、今はその片方であるバリアフリー対応だけが段差解消率という形で設定されているという課題も皆さん共通認識なので、これももうこれ以上言うことはないと思います。

私が今までの議論を聞いていて思ったのは、今のような課題を考える上で3つの視点があるかと思ひまして、1つは、国、国交省さんの方針、つまり鉄道という交通インフラを、限られた予算の中でどこを重点的にサポートしていくかという考え方の話が1つ。これは

当たり前かもしれませんが。2番目は、鉄道会社御自身の方針で、これは民間か、国か、3セクかでいろいろ違うかもしれませんが、鉄道会社さんは当然ながらたくさんの駅をお持ちなわけで、駅改良事業、あるいは駅のバリアフリー、エレベーター設置、段差解消事業という中ではどの駅を選ぶか。今回の視察で言えば、あいの風とやま鉄道のたくさんの駅の中で今回は福岡駅でしたけれども、ほかの駅でも可能性はあるというお話も出ていましたので、一鉄道でも複数を対象事業としたいと考えられるところもあれば、1か所だけでいいと考えるところもあるということで、鉄道会社さんの方針はどのようなのかというのを問うていく必要があるかなと。

さらに、個々の駅の考え方で、何で鉄道会社で個々の駅の話をするかということ、もちろん法人としては一緒なのですけれども、今回の福岡駅のお話を聞いて、地元の方々の声が強かったので優先的にエレベーター設置の対象にしましたというお話が何度も出てきて、大変な数の署名活動も行われたようですし、盛り上がりもあったと聞いています。それはもちろん鉄道会社から見ても、各駅の中でどこを重点にするかで、この駅がふさわしいというお考えもあったでしょうし、市や国の考え方としてもそのとおりだ、重要だと、声が一致したというところがあるのかなと思うのですけれども、視点としては分けて考えたほうがいいのかと思いました。

視察して思ったことは、平日の午後だったのですけれども、立ち客がたくさんいるぐらい混んでいて、こういうことを言うと地元の方に怒られてしまいますが、東京にいる人間からすると、本当に重要な交通インフラになっているのだなというのを現地に伺ってみて実感することができた次第です。

私が申し上げたかったのは、3つの視点の中でどう考えていくかを御検討いただければということで、すぐ答えがあるかどうかよく分かりませんが、何かコメントいただければと思います。

○国土交通省 ありがとうございます。

今、委員がおっしゃった3つの視点、非常に重要な視点かと認識しております。私どもも、限られた予算をどのように使いながら効果的にサポートをしていくかというところは非常に大事だと思っております。私どもは、そういう意味で、鉄道事業者さんとコミュニケーションを取りながらやっているところもございますけれども、それではなかなかまだ聞こえてこないニーズとか声はあると思っております。私どもの地方支分部局で地方運輸局というところがそれぞれのブロックにございまして、それぞれの鉄道事業者でございまして、さらには地方公共団体でございまして、私ども国土交通本省よりもはるかに近く、密にコミュニケーションを取っているところがございまして、そういったところでしっかりコミュニケーションを取って、連携して、利用者の本当のニーズとそこの鉄道事業者と自治体の声がちゃんとマッチしているのかどうか。それは国の政策上、そこをどのように助けていくのかなといったところをしっかりと考えていきたいと思っております。

す。

○水戸委員 ありがとうございます。

最終的には国のほうでどこを重点にするかということ、もちろん補助金の審査のやり方も考えるというお話がありましたけれども、国が最終的にはバランスを取られることだとは思っているので、ぜひよろしく願いいたします。

○郷事務局次長 それでは、佐藤委員、お願いいたします。

○佐藤委員 第2ラウンドになりますけれども、採択のプロセスについてももう少し詳しく伺いたいのですが、先ほど御説明があったとおり、基本的には自治体と鉄道事業者の間で何らかの話合いがあって、これは多分、国交省さんのほうに話が来て、そこでもしかして何回か議論の行き来があって、それで申請があって、補助金を出すというプロセスなのかなと一瞬考えたのですが、普通は申請があって、そこから審査をするのですけれども、恐らく申請前に何らかのやり取りがあるのかなと思ったのです。

ただ、逆に考えると、国交省さんはどちらかというと、鉄道事業者とは接点がありますけれども、運輸局さんがどれくらいやっているか分からないのですが、自治体との接点はどうなのだろうなと思っていて、どんな形で話があるのか。鉄道事業者から来て、それに対して国交省さんとして議論をして、うまくいきそうだったら鉄道事業者が自治体と話をしてくるのか、あるいは福岡駅は逆のパターンだったと思いますが、自治体が話をしてくるパターンなのか。補助金の採択に至るまでの前段階のところはどういうプロセスになっていると思えばよろしいでしょうか。

○国土交通省 申請前から、かなり1年、2年とか数年単位にわたってお話が事前にあるというところがございます。運輸局でございますと、鉄道事業者から密に相談とかがございますので、そういったところの情報が入ってくるのことが多いことはありますけれども、一方、先ほどおっしゃった福岡駅のように、地方公共団体から話が上がってくることもございます。地方運輸局でも、いろいろな鉄道事業者とコミュニケーションを取るセクションもありますし、また、運輸局の業務の中で地方公共団体と関わるセクションはいろいろございますので、地方運輸局でいろいろな機会を活用しながら、地方公共団体ともコミュニケーションを取りながら地元のニーズを拾っていくということかと思えます。

○佐藤委員 ありがとうございます。

採択のプロセスをもう少し明確にされたほうがいいのかないのと、それから、確認ですけれども、これまで申請があって駄目だったケースはないと聞いていいのですね。不採択というケースはない。申請されたものは大体受け入れていると聞いてよろしいのです

ね。

○国土交通省 申請のプロセス自体は、私が申し上げたのは、申請の前段階でいろいろやり取りがあるということで、申請自体は、今映っております協議会の中で議論を経た上で鉄道事業者から最終的に上がってくるといったような形になっております。駄目になったケースということだと、協議会の中でなかなかその合意がうまく決着がつかなかったとか、そういったケースはございます。

○佐藤委員 ありがとうございます。

次に、KPIについても一回戻りたいのですが、例えば、先ほどバリアフリーについて新しいKPIが、バリアフリー法で幾つかできそうなのですが、駅改良事業について仮にKPIを設定しろと言われてたら、これは一体何になるのか。混雑緩和と簡単に言いますが、混雑緩和をどう測るのという議論がありますし、かといって顧客の満足度というのはただのアンケート調査ですので、かなり主観が入るしということになると、仮に駅改良事業を本事業の中にとどめるとして、どういうKPIを設定されるのか、もし具体的なイメージがあれば教えていただきたいというのが1点目です。

2点目は、くどいようですが、これまで国交省さんの資料8ページにあるようなデータは、国交省さんがお願いするのではなくて、定期的に鉄道事業者から上がってくるもので、それは常にアップデートできて、つまり、進捗管理が比較的容易なものだと思っていいいのか、あるいは、ちょっと細かいですが、どの駅がバリアフリー化されていて、どの駅がそうではないかというかなりセグメントされた情報なのか、あるいはざっくりとかなり丸まった情報として上がってくるものなのか。この辺りはどの程度精緻な情報に基づいて議論しているのかなど。

何でこんな話を聞くかということ、最初、KPIがなぜ段差だったのかなと思って、意外と測りやすいからKPIとして段差だったのかなと一瞬考えたのです。だとすると、ほかの指標は意外と取得が難しかったのかなとか、そういった推測があったものですから伺う次第です。

○国土交通省 ありがとうございます。

駅改良のKPIのところなのですが、正直、なかなか難しいなというところはあります。これまでも、そう意味では、どういった測り方をするのか難しい中で、段差の解消というのはもともとバリアフリーの整備目標でも掲げられている目標で、捕捉が容易だったというところもございましたので、そういったものを掲げてきたところがあるかと思っております。こちらはなかなか難しいところもございますので、今これだというアイデアを申し上げるのは難しいのですが、先ほどから御指摘がありますとおり、事業目的とKPIがしっかりリンクしていないというところは御指摘のとおりだと思っておりますので、それを測れるKPIをしっかり考えていきたいと思っております。

段差の解消をもともと選んでいたのは、これが割とバリアフリーの中でも共通の基本的な指標になっていたということもありまして、こういったものを設定していたところでございます。

○国土交通省 ありがとうございます。渡部でございます。

8ページの左側に現状値がございますが、これはバリアフリー法に基づく目標値に基づいて、JRと大手民鉄さんに毎年1回報告をいただいて、公表しているものでございますので、ある程度精緻なものとして考えていただいて結構です。

○佐藤委員 ありがとうございます。

○郷事務局次長 池田委員、お願いいたします。

○池田委員 1点先ほど質問し忘れて、国交省さんの資料の7ページの1行目に「鉄道ネットワークの信頼性の向上にも寄与」と書かれていまして、この鉄道ネットワークの信頼性というものは、どのように設定されているかということと、それが実際に向上したということにも寄与していると書かれているので、それをモニターするようなことをされているのかどうか。これは先ほどの利便性、円滑性及び安全性の向上が図られることに加えてということで、あえて書かれているし、この事業だけでこれが達成するということではないのかもしれませんが、鉄道ネットワークの信頼性ということについて少し教えていただければと思います。

○国土交通省 ありがとうございます。

先ほどの駅改良事業にKPIがうまく設定できていないというところともリンクするお話かと思いますが、これは理念的に鉄道ネットワークの信頼性に寄与しているというところは言えるかと思うのですが、なかなかそこをしっかりと測るやり方がないというところがございまして、そこは今後しっかりと研究をしていきたいと考えております。

○池田委員 ありがとうございます。

全ての定量化は難しいと思うのですが、先ほどの利便性であるとか円滑性とか安全性といったものも、一定の測るものというのがあると、それはもしかすると、やっつい中で改善が必要になってくることはあるかもしれませんが、その1つが多分、段差の解消ということで、非常にそれは分かりやすく定量化されているということだと思います。それ以外の利便性、円滑性、安全性であるとか、最終的にそれによって信頼性が向上するというのは、まさにそういうことだと思いますが、それを測れる指標とか、それをモニターする仕組みとか、こういうことをすぐに100%の答えは難しいかもしれ

ませんけれども、設定をして改良していくという、これが非常に重要なプロセスではないかと思っています。先ほどおっしゃっていた、今後、KPIを設定するという話もあるので、その辺について、また考え方があれば教えていただきたいと思っております。

今後という話なので、大丈夫です。

○郷事務局次長 それでは、中空委員、お願いいたします。

○中空委員 ありがとうございます。

この事業が要らないとは思っていません。要らないと思っていないのだけれども、私がさっきから考えているのは、やはり駅改良事業とバリアフリー事業を混ぜていることの意義というか、むしろ、なぜ混ざっているのかということ。より不透明感が増していく、あるいは考え方が調整できなくなっていくのではないかという問題点があると思っております。そういう意味で、駅改良事業の指標として新たなKPIを設定しようとして7ページの資料にあるのですけれども、それをこれから考えていくと言われると、なお腑に落ちなくなってくるというのがあります。

なので、駅改良事業の指標となる新たなKPIで、そもそも今、駅改良事業の効果を測る指標として不十分だとおっしゃっていて、新たなKPIを設定しようと言っているのに、どんなものがいいかよく分かりませんと言われてしまうと、それはちょっとどうなのか、と思うのです。

こういう部分ではないか、こういうところを見たらいいのではないかという課長の思いでもいいのですけれども、こういうところが分かたらいいのではないかというのがこちらにも見えてくると、駅改良事業というのが、鉄道駅総合改善事業の部分に入ってくる意義が少しは見えてくるのではないかと思うので、その答えは期待したいと正直思います。

それから、先ほど申し上げましたけれども、御説明の中で、利便性とか円滑性とか安全性が図られたり、ネットワークがよくなることは日本国にとってよいことで、これから10年先も残したいインフラですという説明をいただきまして、それはそのとおりなのかなと思いました。そのとおりなのですけれども、人口が減っていく中で、全ての鉄道を残す必要があるかということは、やはりセットで考えるべき話だと思うのです。この事業を単発で捉えるのではなく、日本の全体像を見るべきだと思います。それからコンパクトシティを進めるとなってくると、同じだけのボリュームの鉄道インフラが必要かということも考えていく必要があって、その上で結節点はどこか、というのをピックアップしていただければ、それなりに意味が出てくるのではないかと感じるのですけれども、そこはどのようにするか。

逆に、そうした目標がないと、たとえば人出が多くて事故が1件起こりました、問題が出ました、しかし、そこは手つかずだったのが問題だから何かしようというような、つまり、行き当たりばったりの投資の仕方になるのではないかという不安感から申し上げ

ました。

以上です。

○国土交通省 ありがとうございます。

駅改良事業のところで、先ほど、今後のKPIの設定の考え方はどうなのだというところであまりはっきり申し上げなかったのですけれども、一応考えているところはありません、利用者の満足度の調査などをやって、それで駅改良の効果を何とか測れないかという研究をしているところでございます。ただ、まだしっかり具体的な形になっていないので、先ほどは申し上げるのを控えたところでございますけれども、そういった形でしっかり、混ぜこぜになっていて不透明感といっても、駅改良事業のKPIの設定がうまくいっていないというところが根本にあると思いますので、そこをしっかりとやっていきたいと思っております。

2つ目は、人口が減っていく中で闇雲にやってはどうかという御指摘かと思っておりますけれども、駅改良事業については、費用便益分析ということで、いわゆるB/Cと呼んでいるものでありますけれども、これまでも効果を測りながらやってきておりますので、今後もそういった形でしっかり、闇雲に事業を進めることがないようにしていきたいと考えております。

○郷事務局次長 佐藤委員、すみません、時間が迫っておりますので、端的によろしくお願ひします。

○佐藤委員 端的に。まず、今、アンケート調査の話があったのですが、アンケートはやめたほうが良いような気がします。やはりかなり主観的かなという気がします。

あと2点だけ。逆に、先ほど私はなぜ申請のところにこだわっていたかということ、これは合意ができて上がってくるのはいいのですけれども、逆に合意ができなかったところにこそ本当はニーズがあるかもしれないわけですね。なので、そこはやはり、最近では伴走型とかプッシュ型の支援みたいなことを言いますが、国交省さんとしても、あるいは具体的には地域のことなので運輸局だと思うのですが、運輸局マターとして、プッシュ型で協議会に対する支援をするであるとか、ニーズをくみ上げていくとかをやらないと、申請待ちになっていると、あるいは合意待ちになっていると、思いがけず進まないところが出てくるということもあり得べしだと思うのです。そこは何でもかんでも補助金をばらまけばいいという意味ではないのですけれども、少し積極的な関与というものも考えられたらいかかなということ。

やはり最後まで駅改良事業については少し違和感があつて、駅によっては、事業者から見ればもうかっている駅、もうからない駅があるのは分かっているのですけれども、やはり鉄道事業者の責任だと思うのですよ。ある種、そこは独占事業なので、やはり鉄道事業

者の責任というのがまず前面に最初は出てくると思います。ただ、それでもなおかつ経営資源的になかなかできない事業者であるとか、もちろん財政力的になかなか自分たちではできない自治体であるとか、そういったところに対応するというのはありだと思うのですが、第一義は、鉄道事業者の責任というのを前面に出すべきかと思いました。所感です。

○郷事務局次長 あわせて、水戸委員、お願いいたします。

○水戸委員 ありがとうございます。

段差解消の話なのですが、一貫して御説明の中で、バリアフリーの世界で段差解消という概念がある程度確立していて、単に2センチ、3センチ高いところをなくしてスロープにしましょうという意味ではないというのは百も御承知だと思うのですが、プレゼンとか説明の段階でその説明が出てこなかったのも、そこが一言あると誤解を解けるかなと思いました。私は福岡駅でエレベーターを1基この補助金でつけましたといったときに、どこの階段なり段差が解消されたのですかと聞いたら、そういうことではないのですよと言われたのですが、その辺がちょっと最初は分かりにくかったかと思います。バリアフリーの視点でのKPIも残されると思うので、なかなか改良のKPIと段差解消のKPIを一緒にするのは難しいと思うので、これを混在したままでいくのであれば、もう一回、バリアフリー視点でのKPIの方に御説明があるといいかなと思いました。

以上です。

○郷事務局次長 あわせて、国土交通省さん、お願いいたします。

○国土交通省 佐藤委員からございました、もっとプッシュ型でということ、そのとおりにかと思っています。おっしゃるとおり、申請前になかなかこの協議会の中、さらにはその前で、ニーズはあるけれども目詰まりを起こしているというところもあるかと思うので、そこは運輸局としっかり連携をして、アンテナを高くしていきたいと思っています。

2つ目の点でございますけれども、鉄道事業者の責任でまずしっかりやるべきだというのは、そのとおりにかと思っています。その上で、もうかっている駅と申しますか、先ほど申し上げましたように駅と一体となった開発で収益性が確保できるようなところは、まさにそういう経済原理でやっていただくことはあると思いますし、別の資金調達のやり方があるかと考えておりますので、そういった形でやっていくというところはあるかと思っています。その上で、国としては鉄道ネットワーク全体の信頼性、安全性の観点から、こういったところを支援していくべきなのか、そういったところをしっかりと考えていきたいと思っています。

それから、水戸委員からお話がありました段差の解消のところ、こちらで段差の解消

と申し上げるのは、ホームから改札口、駅の外まで出るときに、車椅子の方をイメージしていただければ一番分かりやすいかと思えますけれども、苦労なくスムーズに駅の外までホームから行ける、そういうルートをしっかり確保する。それはエレベーターであり、基準に適合しているスロープでありといったようなところが主体になりますけれども、そういったことが段差の解消というところですので、バリアフリーの代表的な指標となっているところでございます。

○郷事務局次長 ありがとうございます。

それでは、時間となりましたので、佐藤委員におかれましては、コメントの取りまとめをお願いいたします。

○佐藤委員 活発な議論をありがとうございました。また、御丁寧な御説明に改めて感謝申し上げます。

では、今回の鉄道駅総合改善事業の取りまとめです。

まず1、現在設定されているアウトカム指標、つまり段差の解消ですが、これはアウトカムではなく、やはりアウトプットであると。事業全体の進捗を測るための新たな指標を立てるべきであると、既に御提案があったと思います。

ただ、バリアフリー化事業については新たなKPIの提案がありましたけれども、駅改良事業についても迅速に利便性・混雑緩和に係る客観的なKPIの設定とその情報の確保に努めるべきである。

それから、これは中空委員から何回か指摘がありましたけれども、人口減少の中、中長期の利用者数等、利用実態を踏まえた採択を行うべきである。

それから、この事業の現状は、経済政策と社会政策の異なる目的のメニューを、1つの事業内でメニューを分ける形になっていることから、駅改良事業とバリアフリー事業など目的ごとに合わせた事業の分割についても検討すべきであるということ。これは様々な委員から御指摘のあったとおりです。

さらに、事業の分割に当たっては、地方公共団体の財政力や鉄道事業者の収益性にも着目すべきである。特に、大手鉄道事業者に対しては、国の予算による補助に限らず、融資を含めた別の金融的な手法を含め、検討すべきである。

そして最後に、国として鉄道事業分野の発展に向けたグランドデザイン、そのうちステークホルダーが担うべき役割が明確化するように国交省がイニシアチブを取った上で、限られた予算の中、優先順位を持って政策を推進するべきであるということにさせていただければと思います。

○郷事務局次長 佐藤委員、ありがとうございました。

それでは、以上をもちまして、本テーマに係る議論を終了いたします。皆様、どうもあ

ありがとうございました。