

## 我が国の鉄道輸送システム

### 利便性の観点

利便性のさらなる向上に向けた利用者のニーズ

#### 【現状】

- ・ 在来幹線鉄道の高速度化は徐々に進展
- ・ 都市鉄道では、速達性の向上、混雑緩和等輸送サービスの質の向上が課題等

### 環境の観点

マイカー等の利用者を取り込むことによりCO<sub>2</sub>排出削減に貢献すべき役割

#### 【現状】

- ・ 鉄道の単位あたり排出CO<sub>2</sub>はマイカーの1/10
- ・ 京都議定書に基づく目標の達成に向けますます大きな役割等

### 経営の観点

サービスの維持充実のための投資に備えて経営の改善強化を図るべき必要性

#### 【現状】

- ・ 地方鉄道では厳しい経営環境が継続
- ・ 都市部でも人口減に伴う利用者の減少が始まる見通し等

### 地域貢献の観点

輸送以外の機能の活用による地域に対する貢献への期待

#### 【現状】

- ・ 地方鉄道を中心に、人の集まる交流拠点として駅を多面的に活用できる余地が大
- ・ 地域への貢献を通じ、鉄道の意義や利用価値の再認識につながる可能性等

### 技術・安全の観点

安全水準の維持・向上を図りつつ、技術の高度化等をもって事業者のニーズや課題に対応

#### 【現状】

- ・ 社会環境の変化等に対応した技術開発や安全規制が必要
- ・ 若手技術者の不足等により技術継承が困難
- ・ 多くの施設で老朽化が進行中等

基本的には利便性向上を通じて利用者拡大を推進

## 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（案）

### 【利便性の観点】

（ネットワークについて）

- 1．幹線鉄道（整備新幹線・在来幹線鉄道）、都市鉄道のそれぞれについて、ネットワークの整備は順調に進捗しているか？  
また、これらの整備方針として19号答申で示されたもののうち、修正すべき点があるとすればどのような点か？
- 2．特に在来幹線鉄道については、高速バスやマイカーなどに対して競争力が低下しているとの指摘があるが、競争力の回復のためにどのような対策を講ずるべきか？
- 3．幹線鉄道、都市鉄道のそれぞれについて、利用者利便の観点等から既存のネットワークの質を向上させるためにどのような対策を講ずるべきか？例えば、空港や新幹線駅等幹線交通拠点へのアクセス鉄道の整備等も重要なのではないか？
- 4．都市鉄道の混雑緩和について、19号答申で示された目標の達成状況はどうか？  
また、目標自体について修正すべき点はあるか？

(サービスについて)

- 5．都市鉄道における相互直通運転等による複数事業者路線間の乗り継ぎについて、初乗運賃の複数回適用による割高感を緩和することなどにより利用者の拡大を図ることができないか？
- 6．主に都市鉄道において、各社とも施設整備やサービス向上に努めているが、利用者の声や要望が各社の施策にさらに反映されやすくなる仕組みについても考えるべきではないか？
- 7．主に都市鉄道において、相互直通運転の進展や共通ICカードの導入等により鉄道ネットワークとして一体化しつつある一方で、苦情への対応や情報提供等について個々の事業者が個別に行っている現状は利用者にとって不便なのではないか？
- 8．地方鉄道では、地域の要望するサービス改善が事業者のコスト上の制約等のために実現されず、結果的に利用者減との悪循環に陥る場合も多いとの指摘があるが、この悪循環を解消することはできないか？

(バリアフリー化について)

- 9．現在の目標年次である平成22年(2010年)以降において、鉄道施設のバリアフリー化をどのような方向で進めていくべきか？
- 10．まだ普及が本格化していないホームドアについて、どのような施策を展開していくべきか？

(利用者の秩序・マナーについて)

- 1 1 . 車内や駅構内において暴力行為や迷惑行為等が頻発している状況に対して、どのような制度的対応をとっていくことが求められているか？

## 【経営の観点】

(都市鉄道におけるコスト削減や収益力強化について)

- 1 2 . 装置産業である鉄道事業において、各社に共通して削減できる余地が残されている費用項目はないか？
- 1 3 . 人口減少に転じ利用者数や収益が減少を続ける時期を迎えるような場合にあって、各社が安全や利便性の維持に必要なコストを確保することができるようにする方策はないか？
- 1 4 . 鉄道事業の収益を補完するために行う関連事業について、それらを展開していく上での制約があれば解消を図るべきではないか？

(鉄道事業者をめぐるM & Aや経営統合について)

- 1 5 . 他産業の企業の場合と同じように鉄道事業者がM & Aの対象とされる場合に鉄道事業の公益性からどのように対応をとることが適切か？
- 1 6 . 持ち株会社等の新たな経営形態について、鉄道事業に対する規律の観点ではどのような対応をとることが適切か？

(地方鉄道・L R Tにおけるコスト削減について)

- 17 . 大幅な増収は見込めない地方鉄道において、従来の発想にとらわれない新たな手法によるコストの削減を実現できないか？
- 18 . 地方鉄道やL R Tについて、地方自治体が施設の整備・保有を行うことにより事業者の経済的負担やリスクの軽減を図る手法について、その活用の促進に資するように新たな制度上の位置付けを与えることはできないか？
- 19 . 厳しい経営環境にある地方鉄道において、自然災害で生じた施設などの被害に伴う経済的な損害が路線や事業の廃止に直結することを防ぐための方策を検討しておくべきではないか。

## 【地域貢献の観点】

(地域の交流拠点としての駅の活用)

- 20 . 都市部・地方部それぞれの事情に即して、鉄道利用者以外も対象として駅が地域の公共的ニーズに幅広く活用されるようにすれば、鉄道としての社会的使命の発揮や利用の拡大につながるのではないか？

(まちづくりとの連携)

- 21 . 地方鉄道やL R Tとまちづくりの連携に向けた具体的な方策について、地域や利用者にメリットをもたらす観点から検討を進めていくべきではないか？

(地域の観光振興との連携)

- 2 2 . 観光振興を進める上で、観光鉄道や山岳鉄道について既存路線の有効活用や路線新設の促進を図ることはできないか？

### 【技術・安全の観点】

(安全性向上のための技術・制度のあり方)

- 2 3 . 経営状況や組織体制など鉄道事業者の実情を踏まえた安全規制のあるべき姿や、鉄道事業者の自主性を尊重したチェック体制について、改めて検証する必要があるのではないか？
- 2 4 . 若手技術者の減少や外注化の進展を踏まえた、望ましい技術力の向上・継承のための取り組みを進めるべきではないか？
- 2 5 . 老朽化が進む鉄道施設について、いかに対応すべきか？
- 2 6 . 運転事故やインシデント・輸送障害等、鉄道事業者から届出られるデータを分析の上、事故等の未然防止に活用すべきではないか？
- 2 7 . 便数が少ないなど路線の運行実態を踏まえ、必要な安全水準を低コストで実現する新たな手法の導入可能性はないか？

(新たな技術開発)

28 . 少子高齢化、地球環境・エネルギー問題の深刻化、高まる安全・安心への要求等の環境変化の中で、今後10年程度先を見据えた鉄道技術開発の方向性を明確にすべきではないか？

(わが国の鉄道システムの国際展開)

29 . 諸外国との厳しい競争下で、わが国の優れた鉄道システムを海外へ展開していくために、いかに取り組むべきか？

(索道の安全性向上について)

30 . 経営基盤の脆弱な索道事業者についても、更なる安全性向上の取組みが必要ではないか？