

経済社会環境の変化と鉄道に期待される役割
(社会・時代背景と役割認識)

鉄道の機能特性

安全性が高く環境や高齢社会に優しい

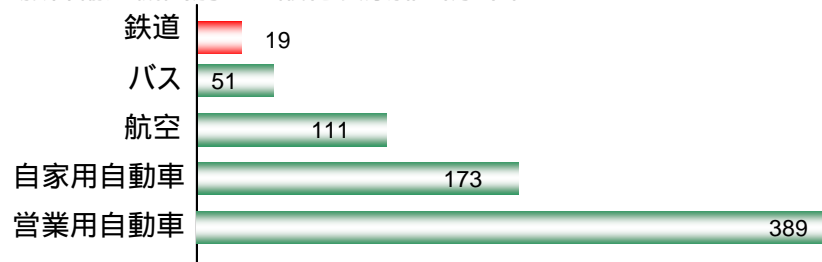
安全性が高い

- ・新幹線は、1964年の東海道新幹線の開業以来、**乗客の死亡事故がゼロ**

省エネルギー・環境にやさしい

- ・1人を1km運ぶのに排出するCO₂は、自家用車の**約1/9**
- ・**モーダルシフトの推進**により、環境に負荷の少ない貨物輸送を促進

旅客輸送機関別の二酸化炭素排出原単位

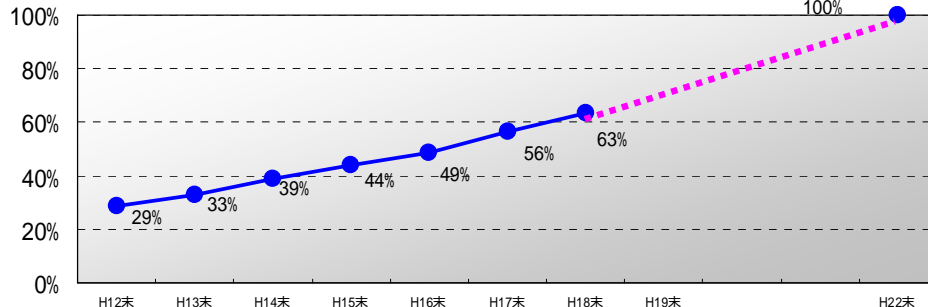


出典:「運輸・交通と環境」(2007年版)

お年寄りや体の不自由な方にもやさしい

- ・バリアフリー法に基づき、**2010年には、利用者5,000人以上の駅はすべてバリアフリー化を目指す**
- ・大都市のターミナル駅を直結する新幹線は、お年寄りや体の不自由な方の**長距離の移動に利便性を発揮**

段差解消された駅の割合及び整備目標



定時性に優れ高速大量輸送が可能

定時性に優れている

- ・**気象条件・交通渋滞等の制約が少ない**
- 東海道新幹線の**平均遅延時分・0.3分**(2006年度)
(諸外国では、10分以内の遅延は定時運行とみなす事が多い)

高速性に優れている

新幹線 最高時速**300km**
(山陽新幹線)

東北新幹線(東京～八戸)の所要時間短縮効果

2012年度末には東北新幹線において最高時速320kmを目指す



大量輸送が可能

- ・新幹線の利用者数 **約80万人/日**
- ・都市鉄道の利用者数 三大都市圏で **約5,200万人/日**

鉄道利便性が向上し交流人口も増加

- ・つくばエクスプレスが平成17年8月に開業し、つくば～秋葉原間の**所要時間が20分短縮(65分→45分)**、**1日約23万人が利用**



つくばエクスプレス

- ・九州新幹線(新八代～鹿児島中央間)が平成16年3月に開業し、**利用者が2.3倍に増加**

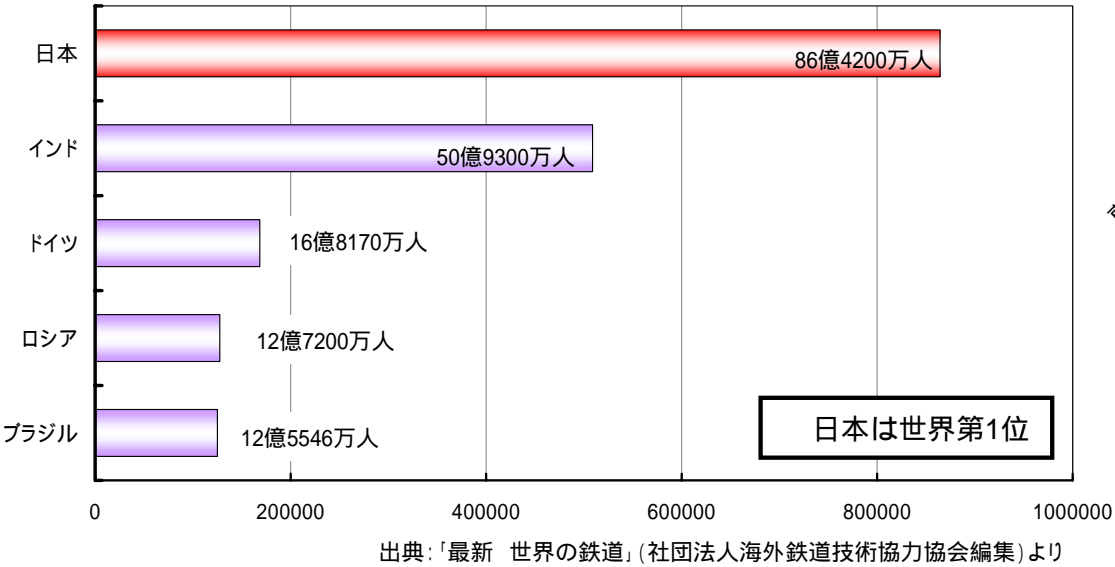


九州新幹線

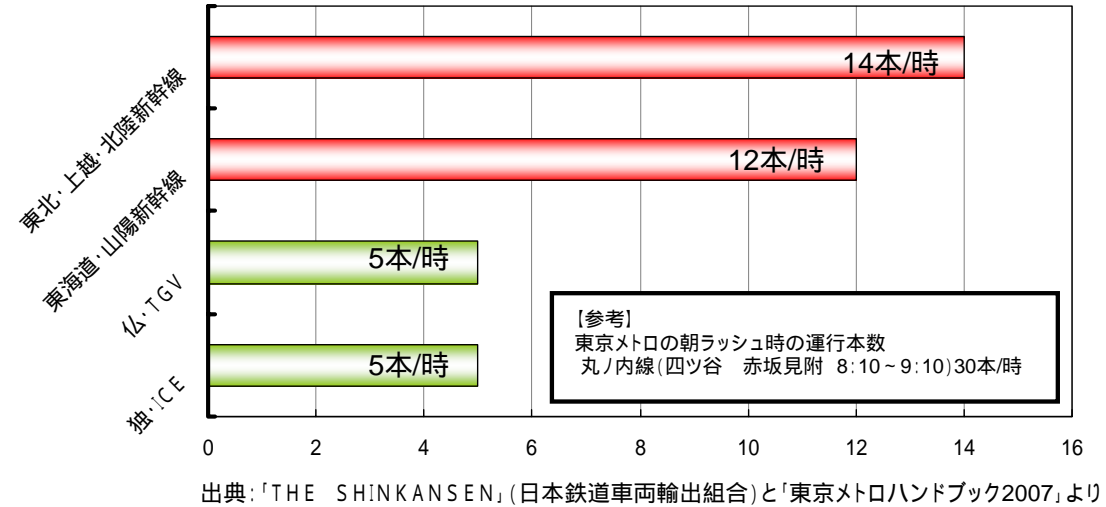
出典:「魅力ある鉄道をめざして」や「世界の鉄道」等を参考に鉄道局作成

国際的にも見ても高い水準にある我が国の鉄道ネットワーク

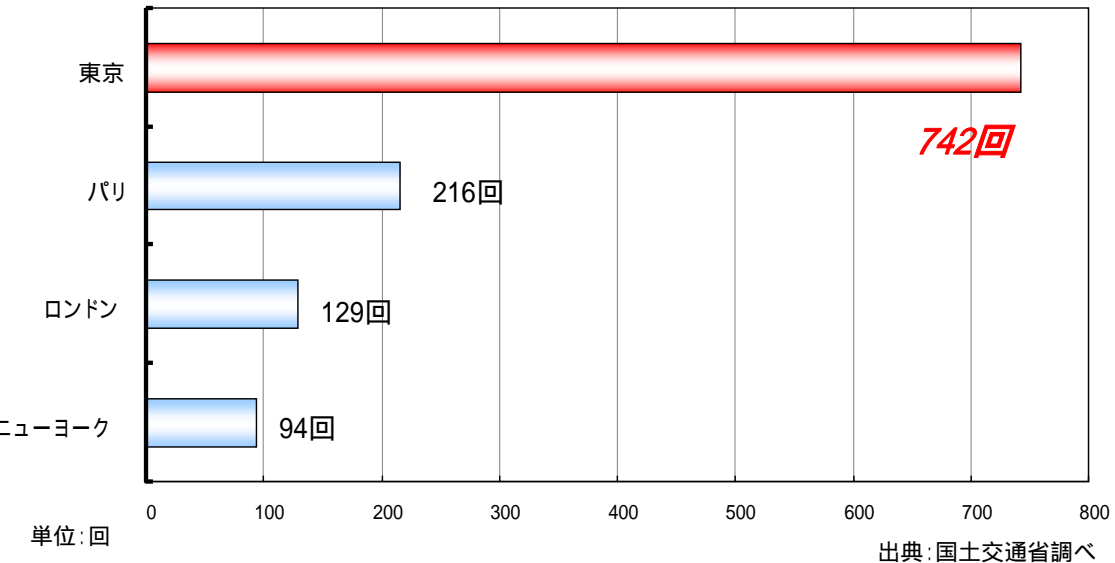
年間輸送量



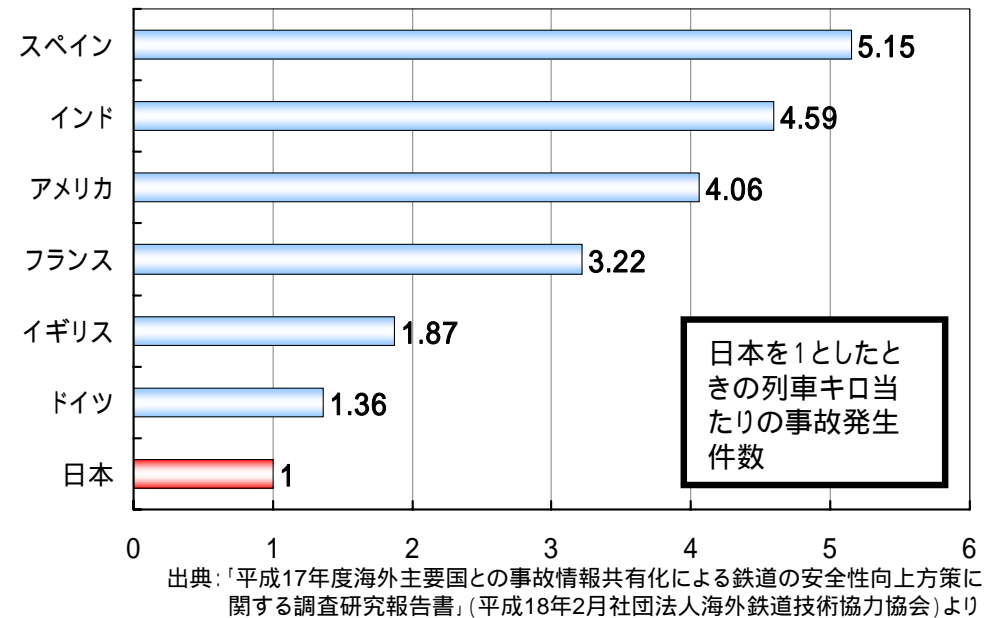
高密度・大量輸送性(ピーク時における新幹線の運行頻度)



主要都市圏における1人当たりの年間鉄道使用回数



安全性(列車キロ当たりの事故発生件数)



鉄道の事業特性と鉄道事業の役割

鉄道事業の特性 公益的な色彩の強い公共サービスを提供

通勤・通学や日々の暮らしを支える大量高速輸送機関として**高度な安全性**が求められる
 施設の整備・保有に多大な費用を要し、投資資金の回収に時間がかかる(= **投資の懐妊期間が長い**)
地域独占的な要素が強い路線が多く、鉄道整備と一体的あるいは、
 鉄道の存在をきっかけとして**沿線開発や住宅開発**が行われることから、
長年にわたり沿線に暮らす人々の生活の基盤となる
 (= **鉄道の存在を前提とした生活設計**が行われる)
 利用者に対する輸送サービスの提供のみならず、地域の活性化や観光振興等の**経済・社会的便益を地域にもたらす**



仙台空港アクセス鉄道の開通に伴い、「杜せきのした駅前」には東日本最大規模のショッピングセンターが立地し、東側には住宅地の整備が進んでいる

等

鉄道事業が果たす役割

利用者

安全・快適で迅速な移動
 利用しやすい運賃で**通勤
 通学や日常生活を支える
 安定的な足**の確保

等

地域

地域の発展、まちづくりの基礎

- **沿線における経済・生活・文化圏**の形成
- 交流の拡大、観光の振興

等

株主

企業としての発展

- 企業価値の向上
- コーポレートガバナンスの充実
- 法令遵守

株主への還元

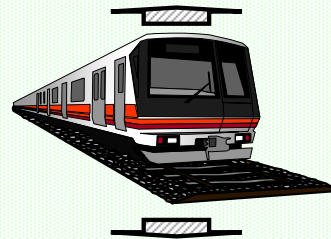
- 配当の充実

等

経済・社会

経済・社会活動の発展の基礎となるネットワーク整備、
 安定的・継続的なサービス提供

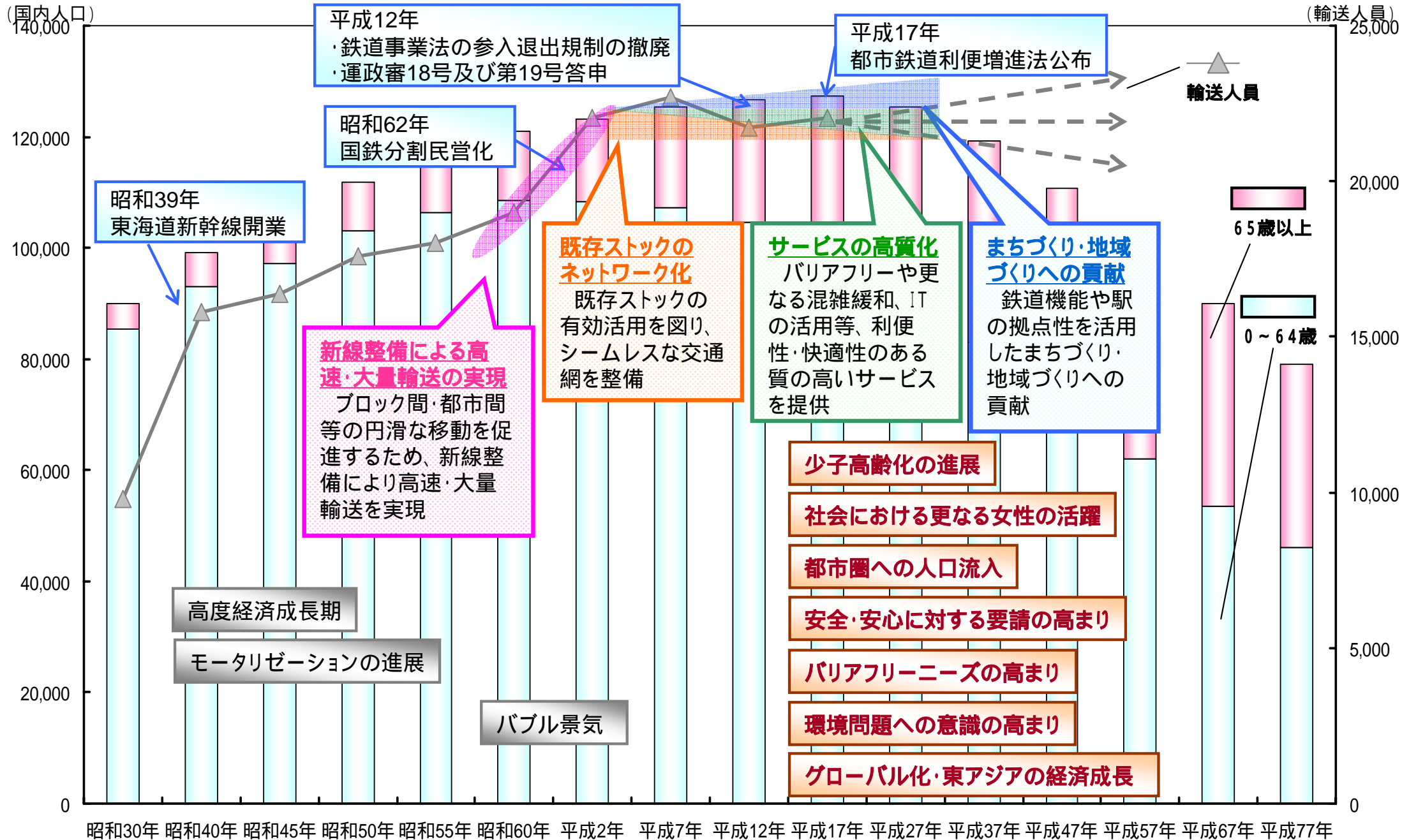
等



鉄道事業法

輸送の安全確保、利用者利益の保護、鉄道事業の健全な発展による公共福祉の増進

鉄道を取り巻く経済社会環境の変遷



単位:千人

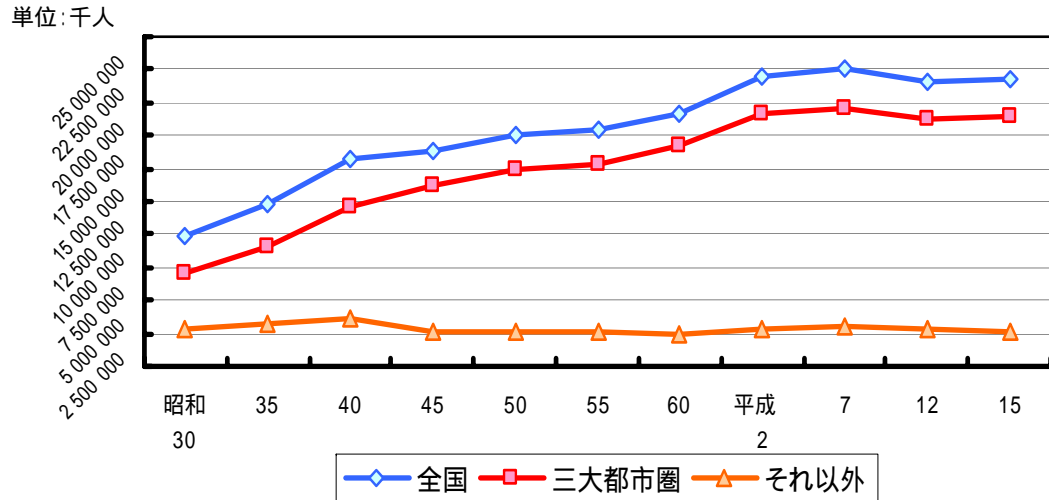
0歳～64歳 65歳以上 ▲輸送人員

出典:人口は「総務省統計局 人口・世帯資料」、輸送人員は「数字で見る鉄道2008」より

単位:百万人

都市鉄道と地方鉄道の輸送人員の推移 - 地方・都市各々の需要動向や特性を踏まえた取り組み -

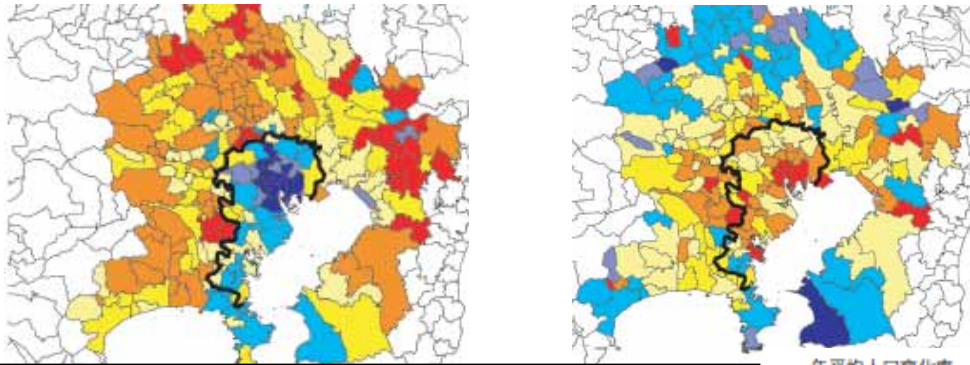
鉄道輸送人員の推移(三大都市圏・それ以外)



首都圏における人口動向の変化

平成2年 平成7年

平成12年 平成17年

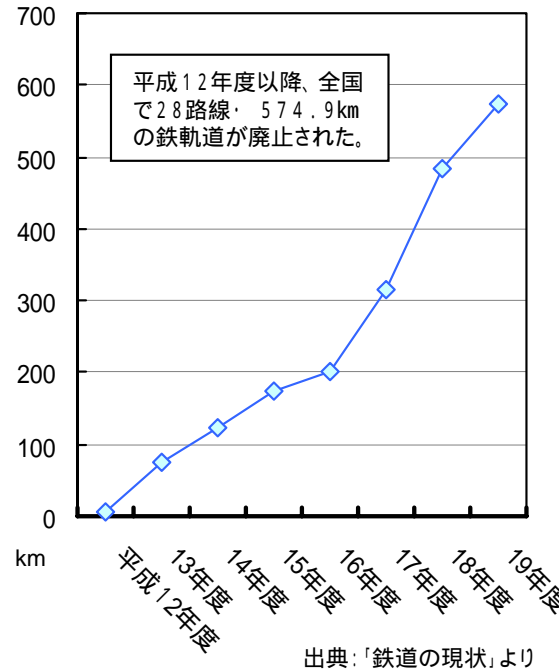
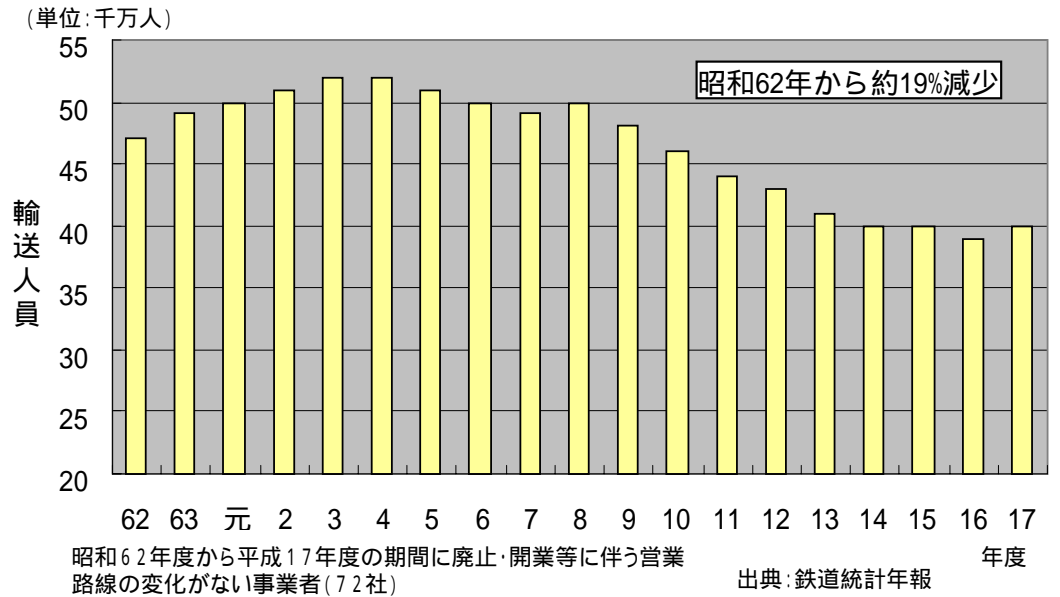


平成12年~17年の人口の増減を見ると、**近郊整備地帯の外縁部等が減少傾向**となっている一方で、**東京都心部で増加傾向が強くなっている**。また、首都圏においては、東京圏を中心に今後10年程度は増加が見込まれている。

注:市町村界は平成17年10月1日時点。千葉氏、横浜市、さいたま市の各区については、国勢調査の数値を基に国土計画局が加工。資料:「国勢調査」(総務省)を基に国土計画局が作成

出典:平成17年度首都圏整備に関する年次報告

地方鉄道の輸送人員の推移



頑張る地域・事業者の意欲的な取り組み



レトロ調車両や新型車両 鮎と紅葉をデザイン の導入



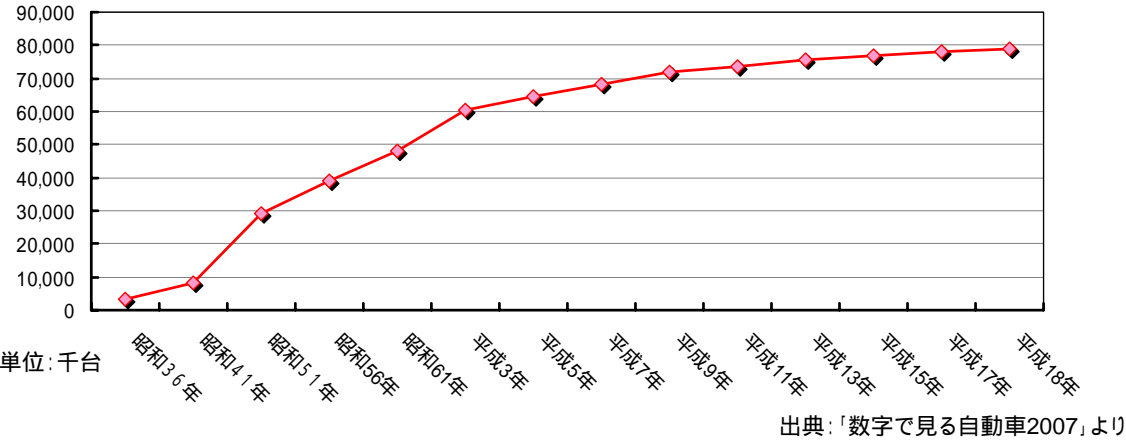
民家調の駅や地元産木材を使用した駅



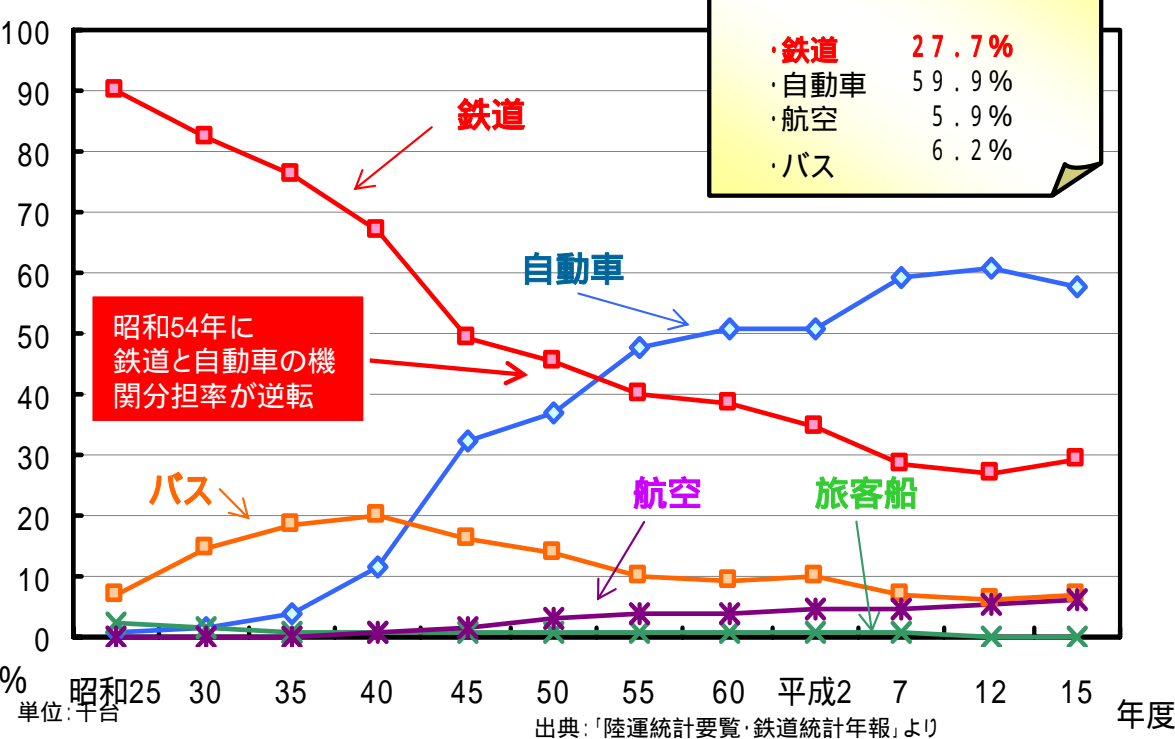
安全性の向上

少子高齢化の進展と輸送人員の推移

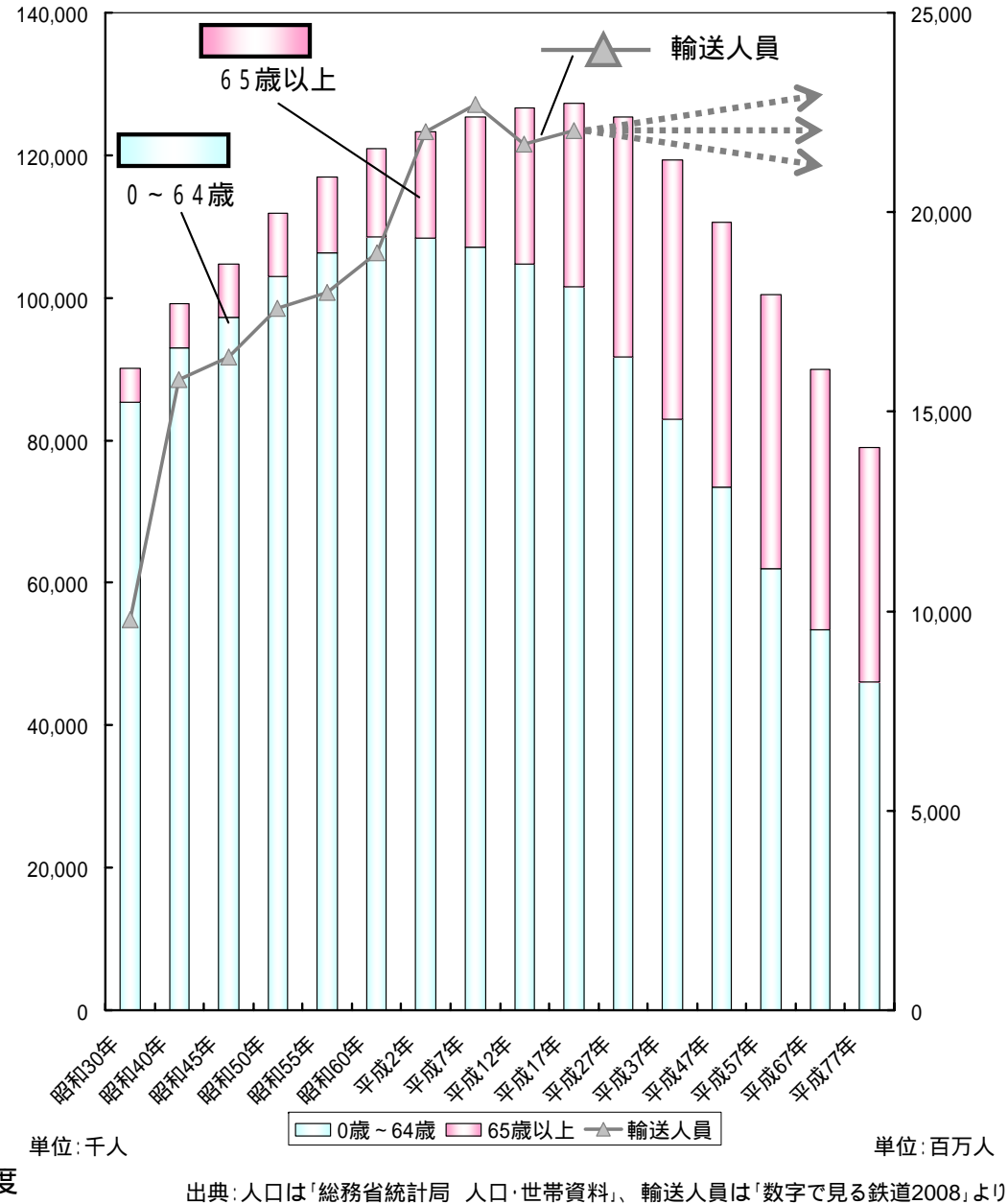
自動車保有台数の推移



国内旅客輸送の基幹分担率の推移



輸送人員の推移



少子高齢化の本格的な進展を迎えての取組みの方向性

鉄道機能特性の磨き上げ

輸送力の増強

複々線化、ホーム延伸等の停車場改良、車両新造等により輸送力を増強



小田急線の複々線化

速達性・利便性の向上

在来幹線鉄道の高速度のための線形改良、新型車両導入等により速達性を向上
ネットワーク機能の高度化や相互直通運転により利便性を向上

サービスの向上

ICカードの導入等により利用しやすい鉄道サービスを提供し、多様化・高度化するニーズに対応



富山ライトレールのpassca

安全・安心への取組み

踏切道事故防止対策やホームの安全対策等により、事故の再発防止と安全性を向上
地震発生時における応急対応の拠点等としての役割を發揮



ホームにおける非常停止押しボタン

女性や高齢者、障害者等に便利で優しいサービスの提供

鉄道施設のバリアフリー化や女性専用車両の導入、駅上病院や駅構内への行政窓口の設置等、女性や高齢者、障害者等に便利で優しいサービスの提供



駅上病院の建設

公共交通全体としての利用促進

二次交通とのアクセス改善

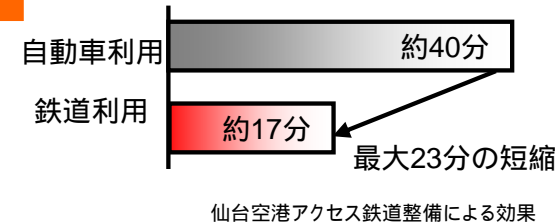
鉄道間のアクセス改善のみならず、バス等の二次交通とのアクセス改善を図ることにより、利用者利便を向上。



広島電鉄におけるLRTとバスの乗り換え

空港アクセス鉄道の整備

空港からのスムーズな移動と定時性を確保するため、空港アクセス鉄道を整備。



観光利用の促進 - 外国人観光客への積極的対応 -

国内外の観光客の利用を促進するためのサービスと利便性の向上



JR東日本は、2007年3月28日よりビジット・ジャパン・キャンペーンの一環として、日本へ訪れる外国人向けに、鉄道利用時におけるサービスと利便性の向上を目的とした「Suica & NEX」(左写真)を発売。

地域に根ざした取組み

地域に根ざした都市鉄道の事例(東急電鉄世田谷線の事例)

鉄道事業者、行政、商店街、大学などが定期的な会合を開催し、車窓風景を楽しくするためのアイデアコンクールを実施する等、世田谷線沿線の活性化や環境改善に取り組み



アイデアコンクールの結果発行された冊子「世田谷線の東京から」

地域に根ざした地方鉄道の事例(和歌山電鐵の事例)

いちご電車への改装にサポーターを募集。約1,500人以上の応募



- 「人との関わり合い」の中で、地域(コミュニティ、サポーター等)に愛される鉄道へ -

ご参考

国鉄分割民営化と規制緩和の概要

国鉄分割民営化の概要

財政悪化の原因

道路の整備や自動車輸送の増加により、**国鉄の旅客輸送は頭打ち**となっていた。
産業構造の変化や自動車輸送の増加により、**鉄道による貨物輸送量も大幅に減少**。

外部的要因

他の交通モードの発達 自動車、航空など

内部的要因

公社制の問題点

- 外部からの干渉
- 経営の自主性の喪失
- 不正常な労使関係
- 事業範囲の制約

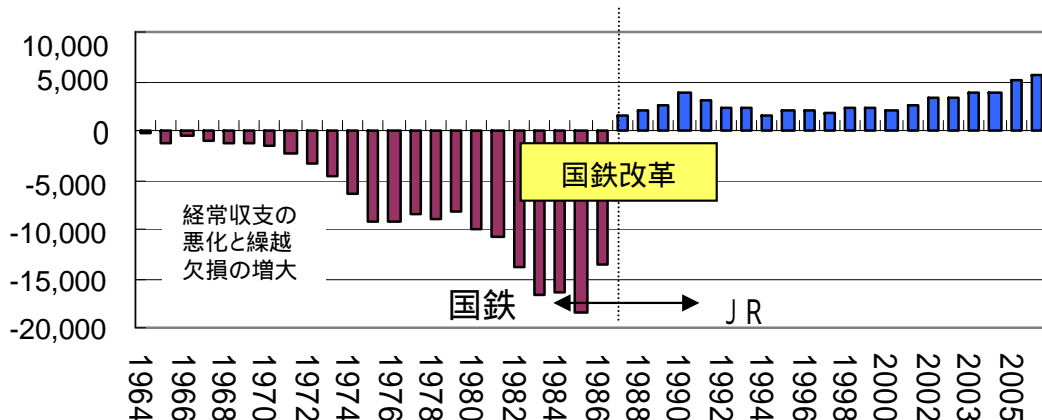
全国一社制の問題点

- 経営管理の限界を越えていること
- 画一的な運営
- 不合理な依存関係
- 競争意識が働かないこと

改革の成果 (国鉄及びJR7社の経常収支の推移)

旧国鉄は**1964年に初めて赤字を計上し、以降毎年赤字**が続いた
国鉄改革後、JR7社の財務状況は、政府の予測を大きく超えて改善した。
旧国鉄は、年6000億円(1985年度)もの補助金を受けながらも膨大な債務に苦しんでいた。しかし、現在のJR7社は、合計で**5,500億円もの経常利益**を上げ、**2,400億円もの額を納税**している(2006年度・単体)。

経常収支(億円)



平成12年度における鉄道事業法改正 (需給調整規制の廃止) の概要

		改正前	改正後
旅客事業	参入規制	免許制 需給調整規制 事業の実現可能性、継続性・安定性、輸送の安全性等を審査	許可制 廃止 同左
	退出規制	許可制 当該線区の輸送量の動向、代替交通機関の整備状況等を審査	事前届出制 1年前に届出 (国土交通大臣は、退出後の公衆の利便の確保に関し、関係地方公共団体等から意見聴取することとする。)
	運賃規制	認可制	上限認可制の下での事前届出制 変更命令あり

その他
「旅客事業」に加えて、「**鉄道事業者間の乗継円滑化措置**」として下記のような措置を実施した

- ・鉄道事業者に対する努力義務
- ・他事業者と協議応答義務
- ・国土交通大臣による協議開始・再開命令
- ・国土交通大臣による裁定
- ・国土交通大臣による勧告、公表