

# 第2回ネットワーク・サービス小委員会検討資料

平成19年5月18日  
国土交通省鉄道局

# < 目次 >

## （都市鉄道のサービス）

相互直通路線における運賃	...	1
ドイツにおける運輸連合とゾーン運賃制度	...	2
運輸連合制度やゾーン運賃制度を参考とする場合の課題	...	3
サービス水準向上促進のための従来の枠組み	...	4
他の公共的サービス分野におけるサービス水準向上促進施策（利用者満足度調査）	...	5
英国政府が実施している鉄道利用者満足度調査	...	6
都市鉄道について利用者の満足度調査を実施する場合の課題	...	7
利用者からの問い合わせや苦情への対応	...	8
輸送障害発生時における利用者向け情報提供の取り組み	...	9
結節駅における利用者にとってわかりやすい案内サインへの取り組み	...	10

## （都市鉄道のコスト削減・収益力強化）

都市鉄道における人員削減	...	11
業務の管理の受委託制度の概要	...	12
都市鉄道のさらなるコスト削減方策（車両規格の統一化）	...	13
都市鉄道のさらなるコスト削減方策（資機材の一括調達）	...	14
鉄道抵当制度の現状	...	15
新しい鉄道施設活用ニーズへの対応	...	16

## （地方鉄道のサービスの維持充実・コスト削減）

フランスの地方鉄道における自治体協定輸送制度	... 1 7
自治体協定輸送制度を参考とする場合の課題	... 1 8
地方鉄道を維持する取組み	... 1 9
地方鉄道における災害用保険の例	... 2 0
地方鉄道におけるIT活用の可能性	... 2 1
地方鉄道のコスト削減と安全規制	... 2 2
地方鉄道のコスト削減に向けた技術開発の例	... 2 3
旧国鉄時代の特定地方交通線選定基準と近年における地方鉄道の輸送密度の状況	... 2 4
中小民鉄の損益における鉄道事業部門と関連事業部門	... 2 5
第三セクター鉄道の損益における鉄道事業部門と関連事業部門	... 2 6

## （貨物鉄道）

鉄道貨物輸送の現状	... 2 7
環境・省エネルギーに係る早急な対応の必要性	... 2 8
鉄道貨物輸送の利用が思うように進んでいない要因	... 2 9
JR貨物による輸送品質改善・更なる役割発揮懇談会について	... 3 0
貨物鉄道に対する国の支援（輸送力の増強のためのインフラ投資）	... 3 1
貨物鉄道に対する国の支援（車両更新投資）	... 3 2
貨物鉄道に対する国の支援（税制・エコレールマーク）	... 3 3

## （「社会資本整備重点計画の記載ぶり」二次案）

現行の社会資本整備重点計画（平成15年10月10日閣議決定）の概要	... 3 4
次期社会資本整備重点計画に盛り込む内容の二次案	... 3 9

# 都市鉄道のサービス

# 相互直通路線における運賃

相互直通路線では、初乗運賃が複数回適用されるため、割高になる場合が多いが、乗継割引幅を大きくして割高感を解消している例もある。

同じ営業キロを利用した場合の乗継利用運賃と単独利用運賃(例)

明治神宮前 ~ 梅ヶ丘(東京メトロ 小田急)

・通算営業キロ

5 km

・運賃

260円(乗継割引20円)

東京メトロを5 km利用した場合の運賃

160円

小田急を5 km利用した場合の運賃

150円

西新 ~ 周船寺(福岡市交 JR九州)

・通算営業キロ

11.5 km

・運賃

450円(乗継割引20円)

福岡市交を11.5 km利用した場合の運賃

320円

JR九州を11.5 km利用した場合の運賃

270円

東山 ~ 大谷(京都市 京阪)

・通算営業キロ

7.8 km

・運賃

290円(乗継割引90円)

京都市交を7.8 km利用した場合の運賃

280円

京阪を7.8 km利用した場合の運賃

230円

# ドイツにおける運輸連合とゾーン運賃制度

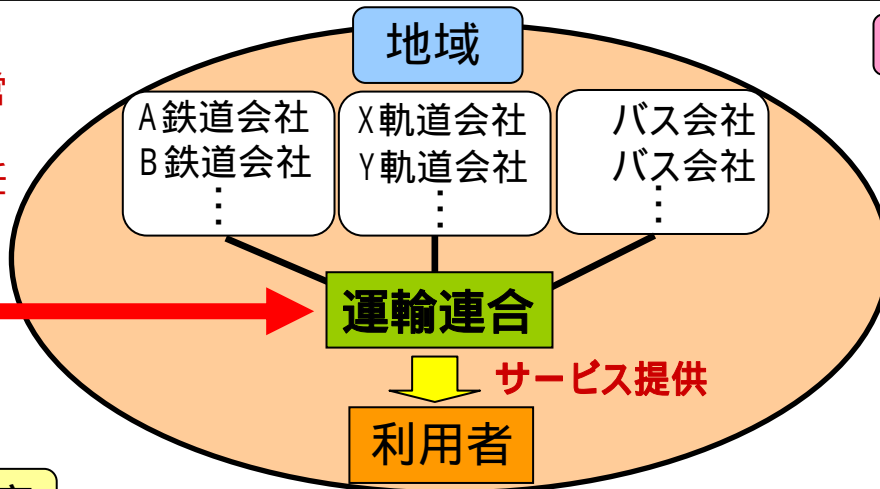
ドイツでは都市地域ごとに運輸連合が設立され、共通運賃制度をはじめとした都市鉄道のサービス向上施策を一元的に実施している。

## 運輸連合

一定の地域内の各交通事業者が連合体を形成し、公共交通の維持運営を一元的に管理する組織

地域に根ざした運営を行うため、地域での運営・調整の責任を運輸連合に移譲

州政府



## 運輸連合のメリット

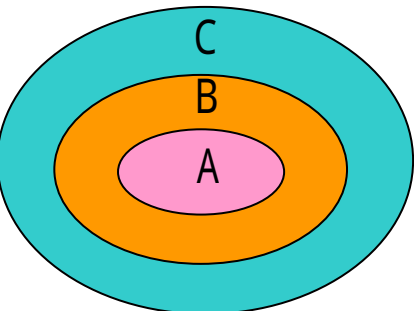
- ・ゾーン運賃制度を導入しやすくなるとともに、導入後の各社への運賃収入の配分が合理的かつ円滑に実施できる
- ・ダイヤ等の総合的な調整により、乗り継ぎや接続が円滑になる
- ・利用者に対する各種情報提供やPR活動、マーケティング、苦情対応の一元化が図られる

利用者の利便が大幅に向上

## ゾーン運賃制度

都市圏をいくつかのゾーンに区分し、乗車してから下車するまでに通過するゾーンの数で運賃を決める方法。基本的にゾーン内のあらゆる公共交通機関の利用が均一運賃で利用可能であり、ベルリン、ミュンヘン、フランクフルトなどドイツの多くの都市で採用されている

## ベルリン・ブランデンブルク運輸連合の事例



(単位:1-0)

ゾーン区分	普通運賃
ABゾーン	2.1
BCゾーン	2.4
ABCゾーン	2.7
短区間	1.2

## ゾーン運賃制度のメリット

- ・複数事業者・複数モードを乗り継ぐことによる運賃の割高感が解消される
- ・鉄道・バス・路面電車など、どの路線やモードを選んでも同一運賃で移動できるため、選択の幅が広がり、利用者のニーズに応じた移動ができる

シームレスな交通体系・運賃体系の実現

# 運輸連合制度やゾーン運賃制度を参考とする場合の課題

運輸連合制度やゾーン運賃制度を参考とした制度の導入を検討する場合、運営費にも補助が行われるドイツとは異なり、独立採算の民間事業者によって担われていることを踏まえ、我が国の都市圏では、鉄道事業者の採算を確保しつつ、事業者間の競争促進を通じて、利便性の向上を図っていく必要があること等を考慮しなければならない。

## 運輸連合

並行路線を中心にサービスなどの面での競争意欲を失わせ、利用者利便の向上には繋がらないのではないか？

ドイツに比べ都市圏の規模が格段に大きい我が国では、利用者数に比例して精算業務も極めて煩雑となり、当該業務コストが過大となるのではないか？

日本にそのまま導入を検討することは当面は非現実的？

## ゾーン運賃

乗り継ぎの場合における初乗り運賃部分が失われることに伴い、利用者が増えない限り各社とも大幅な減収に陥るのではないか？

そのままの導入は困難であるにせよ、例えば、  
乗り継ぎ時における初乗り運賃分の減収を、都市圏全体の運賃値上げで償うこと等について、社会的な合意が得られるか？  
一律のゾーン制ではなく、乗り継ぎ時の割高感の軽減等、ゾーン運賃制度のメリットを享受できる方策であれば検討できるのではないか？

# サービス水準向上促進のための従来の枠組み

鉄道サービスの向上を促進するため、これまでは、行政が事業者に一定の基準の達成を課す手法、行政が事業者から徴収した報告結果を公表する手法などが中心で、行政が利用者の声を直接収集して公表することにより事業者の取り組みを促す手法はとられてこなかった。

## バリアフリー法に基づく取り組み

### < 国の役割 >

基本方針や移動等円滑化基準を策定

### < 鉄道事業者の役割 >

駅等の新設・大規模改良及び新規車両等導入時における移動等円滑化基準への適合義務

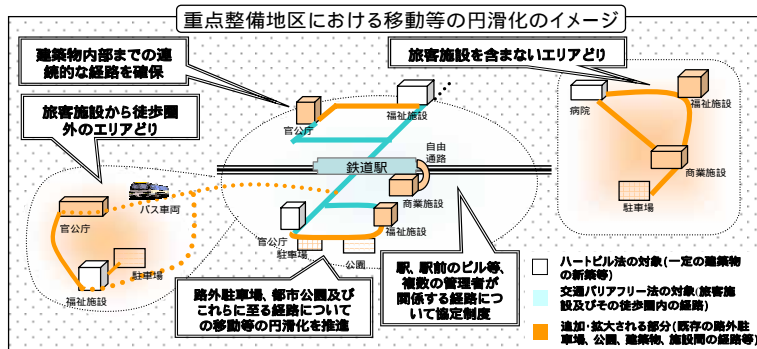
既存駅、既存車両等の移動等円滑化基準への適合の努力義務

### < 重点整備地区における事業の実施 >

市町村は、高齢者、障害者等が生活上利用する施設を含む地区について、基本構想を作成

公共交通事業者等は、基本構想に基づき移動等の円滑化のための特定事業を実施

重点整備地区内の駅、駅前ビル等、複数管理者が関係する経路についての協定制



### < 住民の役割 >

基本構想策定時の協議会制度や提案制度により参画

## 快適性・安心性評価指標の公表

### < 概要 >

公共交通機関の快適性・安心性向上の取り組みを促進するため、国土交通省において、以下の8項目の指標について、首都圏の事業者(12社42路線)の計測等に基づき取りまとめた数値を公表。

同一指標の事業者間比較ではなく、各事業者の投資実績の推移をわかりやすく示すことが目的。

【「やさしく利用できる」指標】

- ピーク時車両混雑率
- 段差解消率(段差のバリアフリー化率)

【「気持ちよく利用できる」指標】

- 車内快適指標(全自動制御機能を有する冷房装置設置車両率)

【「分かりやすく利用できる」指標】

- ホームでの情報のわかりやすさ(ホームLED設置率)
- 駅構内での情報のわかりやすさ(駅構内LED設置率)
- 車内での情報のわかりやすさ(車内LED設置率)

【「安心して利用できる」指標】

- 駅員への連絡のしやすさ
- 車内での連絡のしやすさ

### < 具体例 >

#### 鉄道

指標項目	やさしく利用できる		気持ちよく利用できる	分かりやすく利用できる			安心して利用できる		
	ピーク時混雑率	段差解消率	車内快適指標	ホームLED設置率	駅構内LED設置率	車内LED設置率	駅員への連絡のしやすさ	車内での連絡のしやすさ	
線	区間 A駅 B駅	全線							
	H15	169%	38.8%	93.1%	0.0%	42.9%	45.6%	91.9%	63.0%
	H16	170%	46.9%	95.4%	0.0%	42.9%	50.7%	96.7%	64.2%
	H17	170%	59.2%	98.3%	46.3%	42.9%	55.4%	96.7%	65.2%
x x 線	区間 C駅 D駅	全線							
	H15	148%	41.2%	44.8%	0.0%	41.2%	44.8%	100.0%	44.8%
	H16	146%	52.9%	51.7%	0.0%	41.2%	51.7%	100.0%	51.7%
	H17	145%	64.7%	51.7%	44.4%	41.2%	51.7%	100.0%	51.7%



# 他の公共的サービス分野におけるサービス水準向上促進施策(利用者満足度調査)

利用者満足度を把握して活用する手法は行政にも広がりつつあり、例えば道路局では、道路の利用者の満足度を調査・集計・公表して、道路サービスの向上に役立っている。

## 平成17年度 道路利用者満足度調査(道路局)

平成18年3月22日から3月29日にかけて道路利用者満足度調査を実施し、全国より得られた2万人の回答を集計

	道路全般に対する満足度	高速道路や有料道路に対する満足度	国道や県道などの幹線道路に対する満足度	普段使っている生活道路に対する満足度	普段使っている道路の管理状況に対する満足度	普段使っている道路についての満足度(大雨等があった場合)	車で走行しているときに感じる危険についての満足度	歩道を歩行又は自転車で行っているときに感じる危険についての満足度	家の近くの道路環境についての満足度	渋滞状況についての満足度	日常使う道路整備に対する満足度	
全国	2.86	2.64	2.76	2.71	3.05	2.70	2.69	2.58	3.00	3.00	3.25	
北海道	3.12	2.74	3.12	2.87	3.15	2.69	2.81	2.85	3.14	3.45	3.43	
東北	青森県	2.73	2.73	2.87	2.59	2.74	2.52	2.76	2.61	3.22	3.27	3.04
	岩手県	2.88	2.59	2.82	2.67	2.93	2.45	2.71	2.74	3.24	3.27	3.14
	宮城県	2.85	2.61	2.75	2.68	3.01	2.64	2.66	2.63	3.02	2.84	3.24
	秋田県	2.80	2.53	2.70	2.63	2.87	2.31	2.78	2.71	3.33	3.27	3.09
	山形県	2.91	2.55	2.89	2.80	3.04	2.47	2.65	2.69	3.30	3.18	3.29
	福島県	2.93	2.63	2.87	2.82	3.08	2.63	2.76	2.59	3.13	3.22	3.18
関東	茨城県	2.87	2.68	2.69	2.71	2.98	2.67	2.61	2.51	3.08	3.04	3.17
	栃木県	2.91	2.66	2.88	2.71	2.94	2.76	2.70	2.56	3.16	3.06	3.20
	群馬県	2.85	2.79	2.84	2.74	3.01	2.91	2.76	2.64	3.13	3.07	3.15
	東京都	2.70	2.36	2.60	2.65	2.98	2.80	2.69	2.47	2.67	2.76	3.32
	埼玉県	2.74	2.58	2.65	2.62	2.90	2.72	2.63	2.42	2.85	2.88	3.19
	千葉県	2.65	2.48	2.49	2.53	3.12	2.66	2.60	2.43	2.82	2.76	3.02
	神奈川県	2.67	2.46	2.55	2.64	3.04	2.66	2.65	2.49	2.76	2.64	3.19
	山梨県	2.76	2.80	2.57	2.58	3.26	2.55	2.56	2.35	3.21	3.03	3.08
長野県	2.75	2.73	2.62	2.60	3.13	2.55	2.61	2.55	3.26	3.19	3.08	
:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	
九州	福岡県	2.88	2.73	2.72	2.69	3.04	2.86	2.75	2.54	2.88	2.83	3.27
	佐賀県	2.97	2.78	2.73	2.80	2.91	2.84	2.67	2.72	3.17	3.39	3.32
	長崎県	2.92	2.83	2.76	2.72	3.05	2.73	2.77	2.66	3.18	3.04	3.23
	熊本県	2.68	2.81	2.63	2.57	3.05	2.71	2.61	2.56	2.98	3.01	3.23
	大分県	2.94	2.68	2.76	2.81	3.02	2.76	2.77	2.60	3.22	3.09	3.28
	宮崎県	2.95	2.53	2.65	2.72	3.03	2.88	2.79	2.54	3.18	3.33	3.07
鹿児島県	3.10	2.77	2.96	2.80	3.31	2.73	2.73	2.70	3.19	3.36	3.47	
沖縄	2.67	2.88	2.65	2.60	2.77	2.60	2.69	2.72	2.97	2.69	3.17	

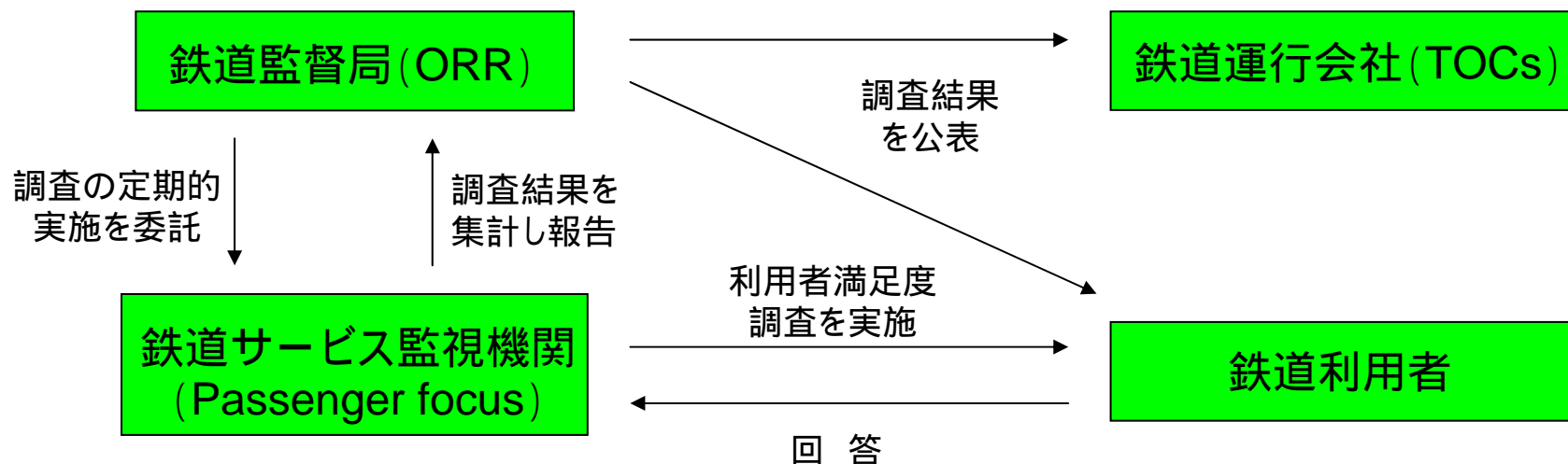
### 全国値における各設問毎の回答割合

非常に満足	2.2	1.9	1.8	2.5	1.6	2.1	1.3	1.4	4.3	4.8	4.1
やや満足	25.5	17.8	21.8	21.0	36.8	24.8	21.7	20.1	28.5	32.0	45.7
どちらともいえない	33.7	28.2	31.9	30.6	27.1	24.7	25.5	20.4	33.3	24.7	21.6
やや不満	29.1	27.7	32.2	32.8	29.8	32.3	42.3	44.5	23.4	30.0	21.2
非常に不満	7.4	13.1	8.3	10.4	2.7	13.1	5.8	9.4	6.9	5.7	4.3
わからない	2.0	11.3	4.1	2.7	2.0	3.1	3.4	4.2	3.5	2.8	3.0

# 英国政府が実施している鉄道利用者満足度調査

英国では、鉄道行政当局が専門機関への委託により、鉄道サービスに対する利用者の満足度の調査(The National Passenger Survey)を定期的の実施し、結果を集計・公表している。

英国では、全国の鉄道網について上下分離した上で、路線・方面別に入札により決定された運行会社(TOCs)が運行を担っており、利用者満足度調査を通じて各運行会社におけるサービスの向上を促すことを目的にしていると考えられる。



## 〔利用者満足度調査の概要〕

年2回(春・秋)実施。  
全国鉄道網を統計学的に代表する約650の駅で約2万5千の調査票を利用者に配布し回収・集計。  
大規模会社については1000人又は1500人の利用者について調査。中小規模会社では250人又は500人に調査。

### 主な調査項目

駅の施設・情報提供体制・清潔度・スタッフの対応・乗継ぎ利便性・車両の運行頻度・定時性・スピード・乗継ぎダイヤ・車内設備など計31項目について「満足」、「不満」、「どちらでもない」の3段階で回答する方式  
回答については、前回調査時からの変化率等も明示して、会社別・地域別などに分類して公表。

# 都市鉄道について利用者の満足度調査を実施する場合の課題

我が国でも都市鉄道について利用者満足度調査を実施する場合、あらかじめ調査の手法や内容等について十分に精査し、統計学的に精度が高く、公正で信頼性の高いものとするように制度設計する必要がある。

## 調査方法

### ..... 統計学的な精度の高さ

【ポイント】 調査サンプル数に鉄道会社毎の利用実態等が適切に反映されているか？

利用者サンプルの構成等が全利用者を代表していると言えるものとなっているか？

等

## 調査項目

### ..... 公正・中立さ ..... 利用者のニーズ・関心の反映

【ポイント】 調査項目の設定が、特定の事業者にも有利になることなく 構成・中立なものとなっているか？

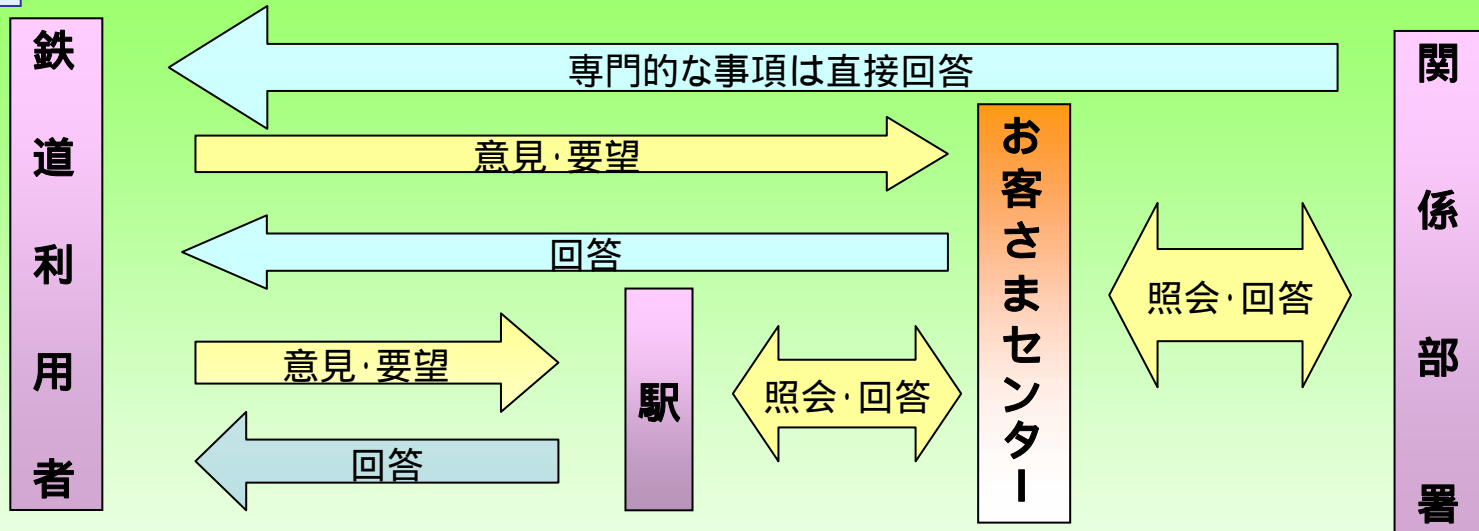
利用者のニーズや関心をバランス良く反映しているか？

等

# 利用者からの問い合わせや苦情への対応

鉄道利用者より、電話やインターネット等で寄せられた意見・要望を「お客さまセンター」において、事業者ごとに対応している。

## 現状



鉄道利用者から問い合わせ、意見・要望は大手鉄道事業者で、年間約30万件以上、1日平均で約1,000件を受け付けている。日常の問い合わせだけではなく、駅員の対応、ダイヤ遅延、利用者マナーといった意見・要望等、その内容は多岐にわたっている。

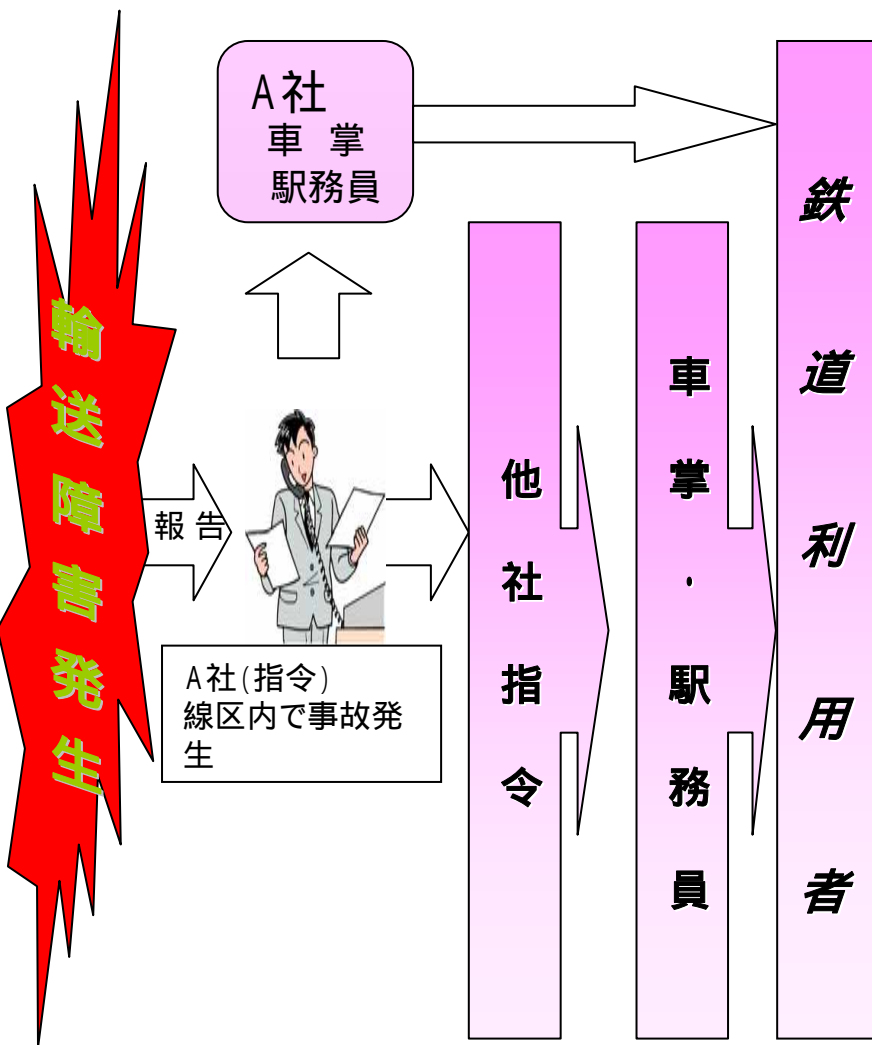
## 課題

相互直通化やICカードの普及が進展する中で、単独の鉄道事業者だけでは解決が難しい苦情等に的確に対応できているのか。

利用者の意見・要望を一元的に把握、処理することで、事業者間での情報の共有、処理の効率化を図ることができないか。

# 輸送障害発生時における利用者向け情報提供の取り組み

首都圏では、輸送障害発生時に自社線だけでなく相互直通運転される他社線や振替輸送の依頼を受けた他社線内での輸送障害に係わる情報についても利用者に提供している。



輸送障害発生時の対応検討会  
(関東運輸局:H17.5 設置)  
首都圏鉄道事業者(管内13社局)

## 検討事項

- 輸送障害発生時における停車した列車の乗客の救援方法等の早期判断
- 輸送障害発生時における停車した列車の乗客に提供する情報のレベルアップ
- 輸送障害発生時における利用者提供する情報のレベルアップ
- 輸送障害発生時における接続する他社線利用者への情報提供

## 平成19年2月第9回検討会迄の合意事項

運輸指令等は、輸送障害発生時から運転再開に見込まれる時間が60分を超えると予測した場合において、概ね30分を経過しても状況が変わらない場合は、線路上で待機している列車から乗客を避難誘導する等の手配を行う。

利用者への案内放送は専門用語を避け、現状を可能な限り説明し、状況の変化がない場合でも概ね5分毎を目安に案内を行う。  
相互直通運転される他社線で発生した輸送障害に関する情報の提供。(振替輸送の依頼を受けた他社線内での情報提供も準じて行う)  
他社線利用者への情報提供については引き続き検討。

# 結節駅における利用者にとってわかりやすい案内サインへの取り組み

各種ガイドブックを作成・周知し、複数の鉄道事業者が乗り入れている結節駅での案内情報の一貫性確保等利用者にとって、わかりやすい案内サインの提供が進められている。

**「小田原駅の東西自由通路における共通案内サイン整備」**  
小田原駅は、鉄道5社が乗り入れており、箱根や伊豆などの有名観光地に隣接した駅。  
このため、小田原駅東西自由通路の整備主体である小田原市は、鉄道5社との協議・調整を行い、自由通路の共通案内サインを実現。



小田原駅における共通案内サインの設置例

## 都市鉄道における案内情報ガイドブック

平成18年3月

発行(財)運輸政策研究機構 監修:国土交通省

都市鉄道における案内情報提供の改善方策について、鉄道事業者の実務において活用可能なガイドブックとして策定

## 公共交通機関旅客施設 サインシステムガイドブック

平成14年12月

発行:交通エコロジー・モビリティ財団 監修:国土交通省

公共交通機関における旅客施設でのサインシステムについて、全国での統一化を図るガイドブックを作成

全国統一ピクトグラムの一例



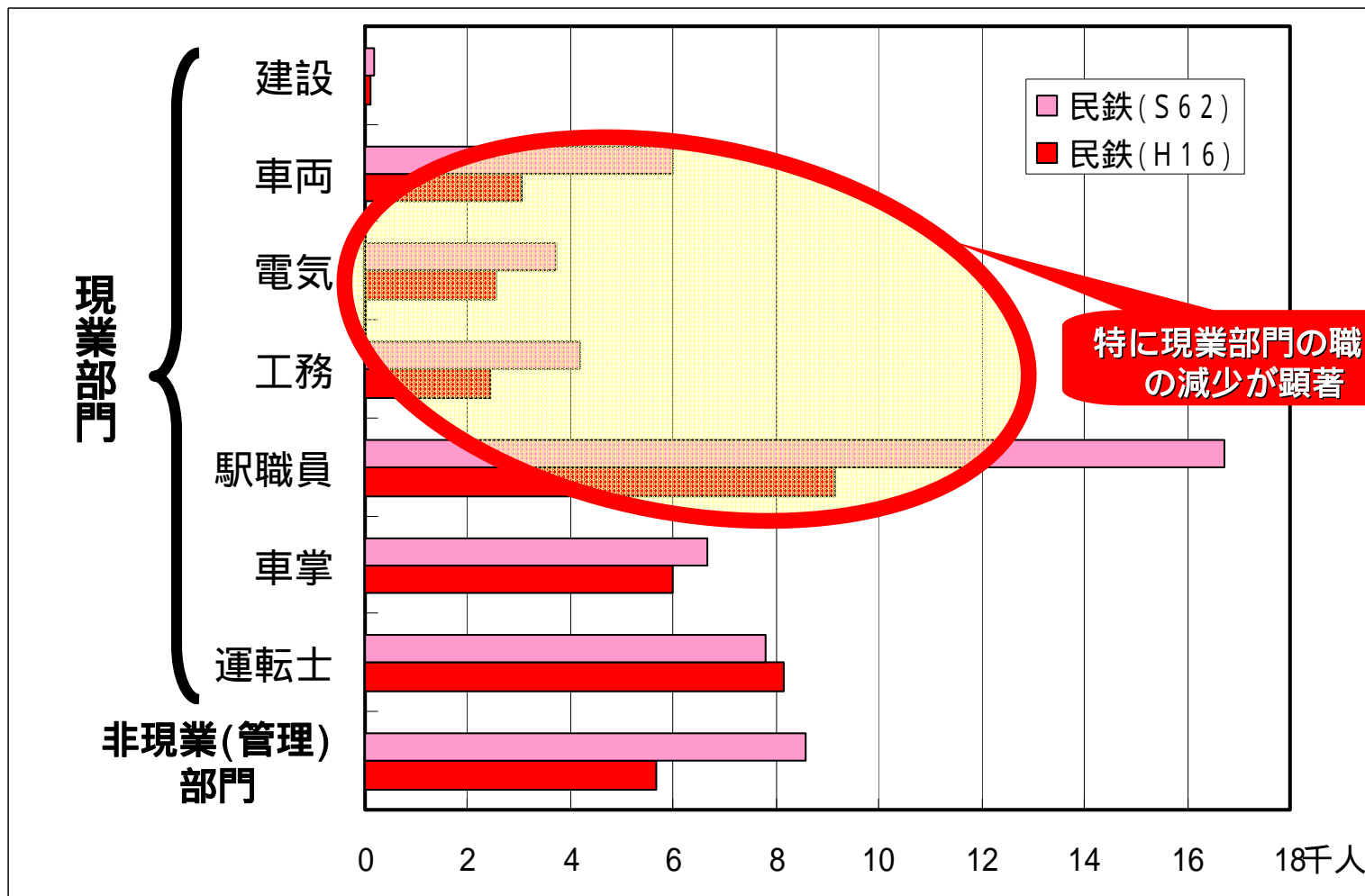
# 都市鉄道のコスト削減・収益力強化

# 都市鉄道における人員削減

都市鉄道では、機械化やアウトソーシングによる人員削減が進んでおり、特に現業部門の職員の減少が顕著になっている。

このような現業部門の人員削減により、技術力の継承が困難とならないよう留意する必要がある。

## 大手民鉄15社の部門別職員数の推移

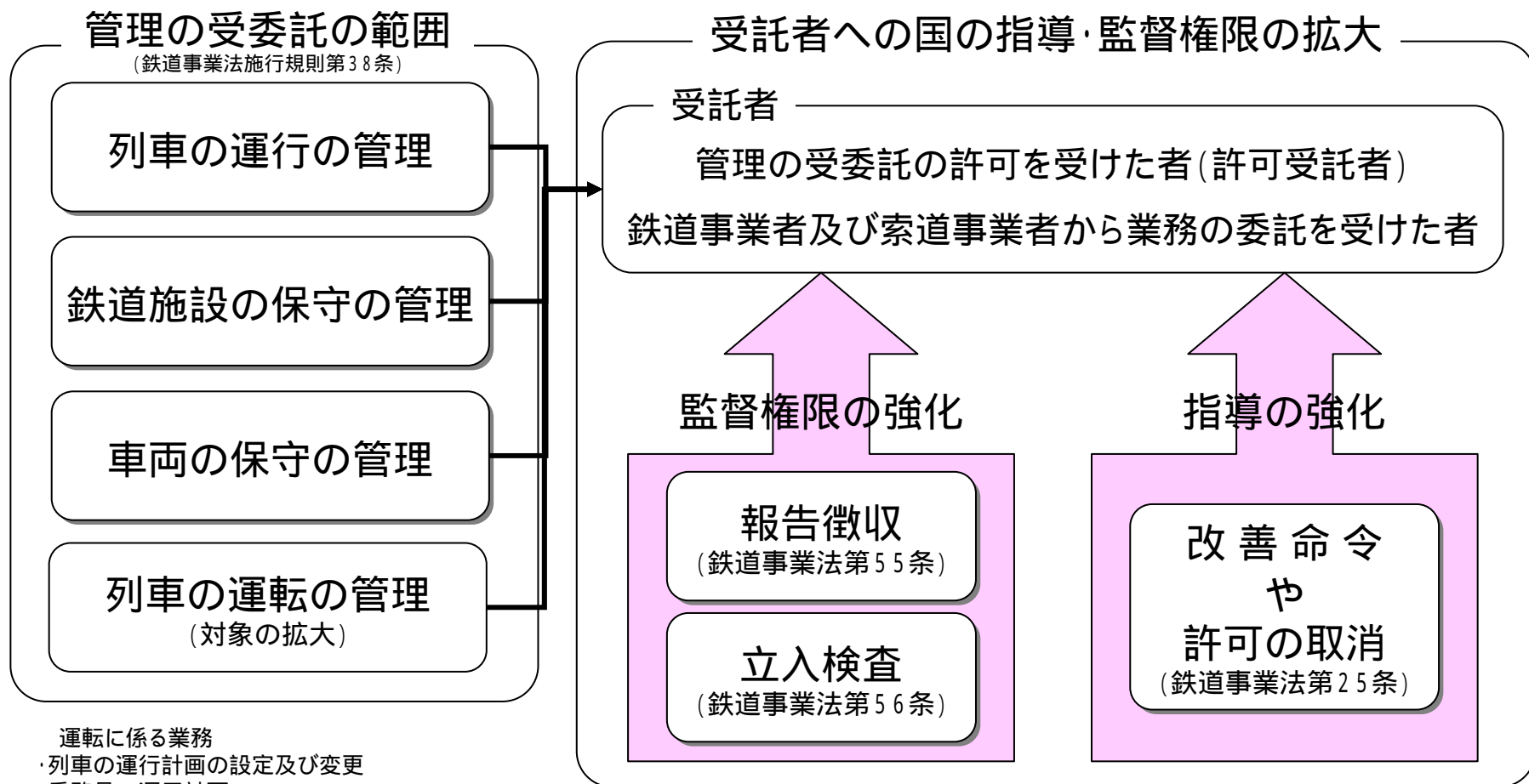




# 業務の管理の受委託制度の概要

アウトソーシングが進展している現状を踏まえ、平成18年10月に施行された鉄道事業法の改正に伴い、安全確保を前提とした業務の管理の受委託の許可対象が拡大され、またこれまで鉄道事業者のみに限定されていた国の指導・監督権限が受託者まで拡大された。

またこれまで真にやむを得ない場合に限って認めてきた運用を見直し、制度の一層の明確化を図った。



# 都市鉄道のさらなるコスト削減方策（車両規格の統一化）

近年、首都圏の通勤路線を中心に、事業者独自の車両規格の統一化や、相互直通する事業者間による車両規格の統一化の動きが始まっており、車両調達コストの低減効果も現れている。

## 鉄道車両の標準化の目的

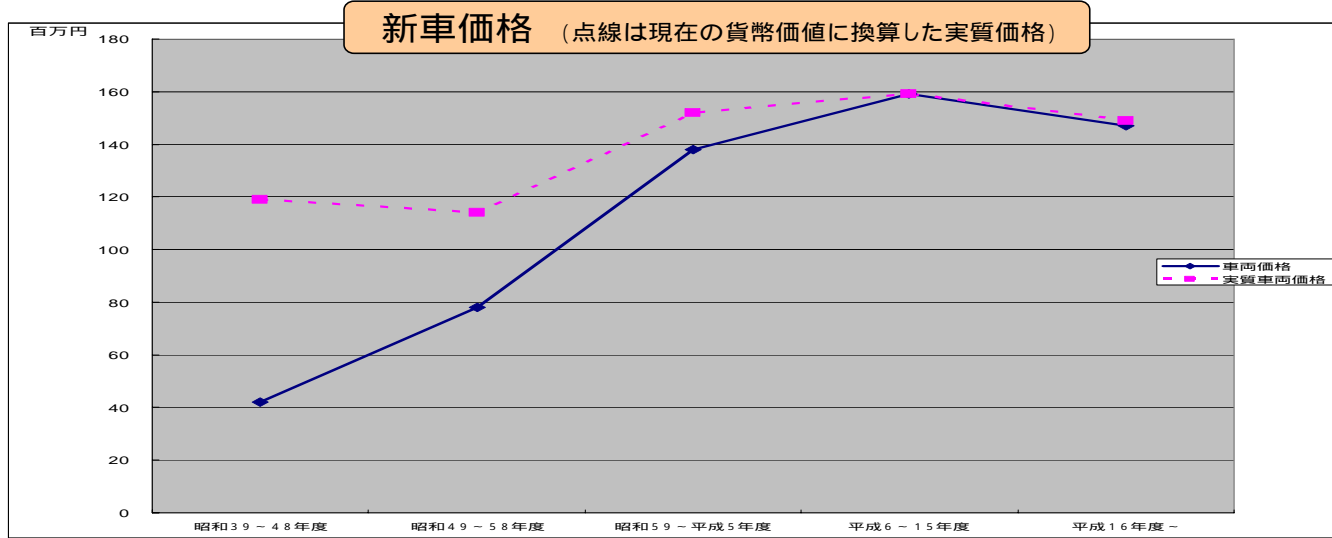
- 製造コストの低減・保守の効率化
- ドア位置の統一によるホームドア等の設置のための環境整備
- 海外への車両輸出の促進

## 鉄道車両の標準化の今後の課題

- 普及促進      コストメリットの明確化、サービスのには特に3扉、4扉車混在区間での扉の統一化
- 新技術導入時での異タイプ車両の混在状況の出現      新技術の円滑な普及の妨げにならないための配慮が必要
- 車両の個性が出しにくくなること      前面形状、塗装等のオプション

単位:百万円

	昭和39～48年度	昭和49～58年度	昭和59～平成5年度	平成6～15年度	平成16年度～
新車価格(名目ベース)	4	78	138	159	147



調査車両: 電動客車  
調査対象: 大手民鉄16社

# 都市鉄道のさらなるコスト削減方策（資機材の一括調達）

「スルッとKANSAI」はICカード、乗車チケット共同発行の他、資機材の一括調達により、関西圏域全体の鉄道事業者のコストダウンに取り組んでいる。

- ICカードの発行
- 共通磁気カードの発行

- 広告の企画、立案、制作及びセールスプロモーションの企画

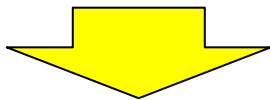
**(株)スルッとKANSAI**

平成12年設立

41社局(平成19年4月現在)により構成

- 券売機等と共通部品の販売並びにリース
- 資機材の一括調達

- 情報提供サービス



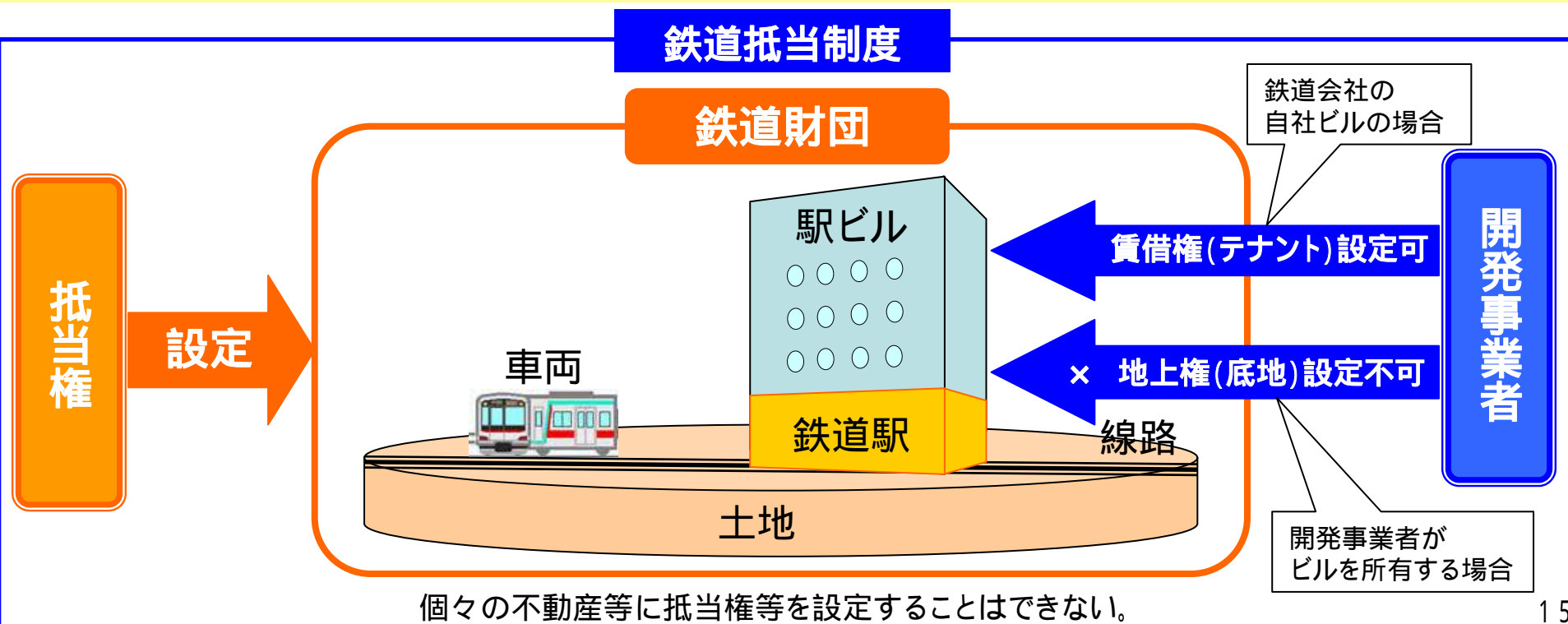
**圏域全体の鉄道事業のコストダウンにも貢献**

# 鉄道抵当制度の現状

抵当権の実行による鉄道施設の分割を防止し、鉄道事業の確保を担保するため、鉄道事業者が鉄道事業用施設について担保に供する場合には、すべての設備や権利をまとめて鉄道財団を組成し、抵当権を設定しなければならないこととされている(民法の特例)。

財団を組成すると、一つの『物』<sup>ブツ</sup>として取り扱われるため、財団を組成している個々の不動産等について、所有権以外の物権の設定は、法律上認められていない(工場抵当等の他の財団抵当制度も同様。 )。

このため、財団に組み入れた土地について、駅用地の高度化利用を図ろうとする第三者に対し、区分地上権等を設定することができなかった。

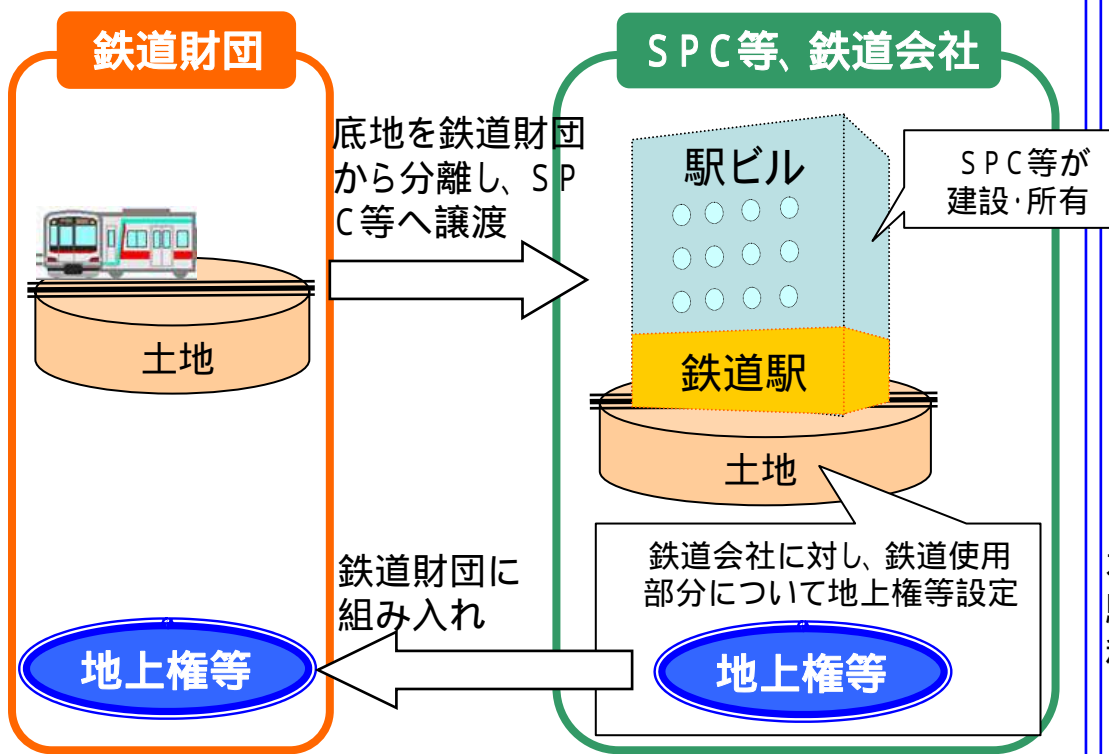


# 新しい鉄道施設活用ニーズへの対応

抵当権者の同意が得られれば、財団から組成物を分離することは可能なことから、抵当権者の同意を得て特定目的会社(SPC)へ譲渡する等により、当該土地等を鉄道財団から一旦分離した上で、鉄道施設として必要な部分についてSPC等が鉄道事業者に対して、区分地上権等を設定し、これを財団に戻す運用で解決済。

上記のように運用改善を進めてきたが、地方自治体等が駅に公共的な施設を設置する動きも活発化することが予想されるため、財団抵当制度を貫く民事法制度との関係に留意しつつ、権利設定方法の多様性をより追求できるような制度とできないか検討すべきではないか。

## 鉄道抵当法の運用改善スキーム



## 公共的な施設を設置している例

(福岡市)

筑前新宮駅に駅ビルを建設し、図書館・公民館を設置。



建替え前の筑前新宮駅

(東急電鉄)

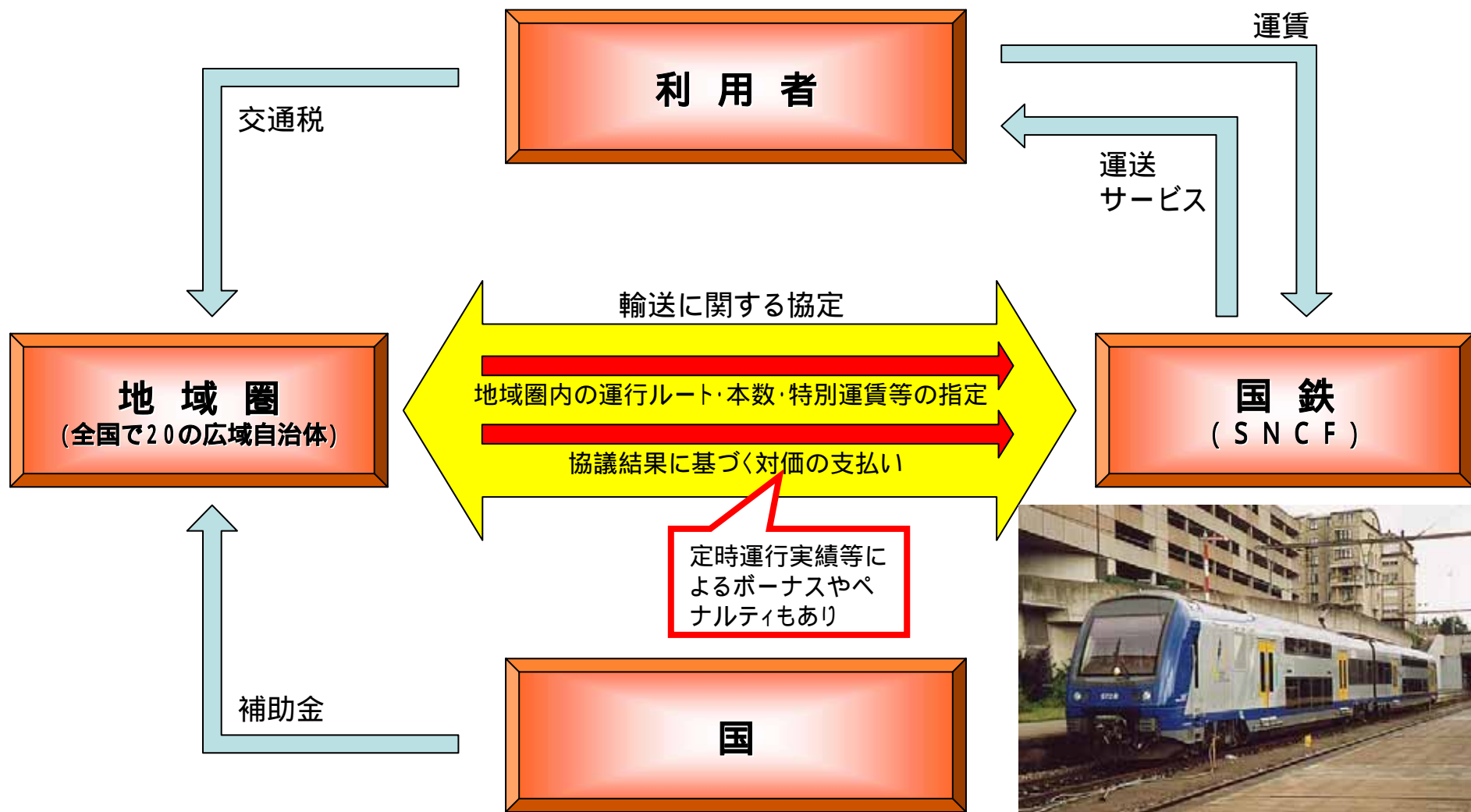
本年11月に、大岡山駅上部に東急病院を移転させる予定。



**地方鉄道のサービスの維持充実・コスト削減**

# フランスの地方鉄道における自治体協定輸送制度

フランスでは、地域圏と国鉄が締結する協定の下で、地域圏がサービス水準を指定して対価を支払い、国鉄が指定された水準の運行サービスを提供するという自治体協定輸送制度が導入され、2002年から首都圏以外の全土で活用されている。



協定相手の地方圏のロゴが描かれた国鉄列車 17

# 自治体協定輸送制度を参考とする場合の課題

鉄道を取り巻く事情が大きく異なるフランスの自治体協定輸送制度をそのまま参考とすることはできないが、我が国の原則は維持した上で、例えば、自治体が望む増便の実現方策の検討に活用することは可能と考えられる。

## 前提

フランスは、国有鉄道を維持していること、鉄道事業について独立採算性を前提としていないこと等多くの面で日本とは事情が異なるため、直接的な参考とはしにくい。ただし、地域の公共交通の維持・充実について地域が主体となって取り組むというアプローチには共通する部分も大きい。

## 問題意識

独立採算、鉄道事業者の経営判断の尊重等の我が国の原則は維持しつつ、地方鉄道のサービスの充実を図るための方策を考えていく上で参考とすることはできないか？

例えば、鉄道事業者が自ら妥当と考えるサービス水準（特に便数）に対して地域が満足せず、追加的なサービス供給（増便）を求める場合の解決策として活用できないか？

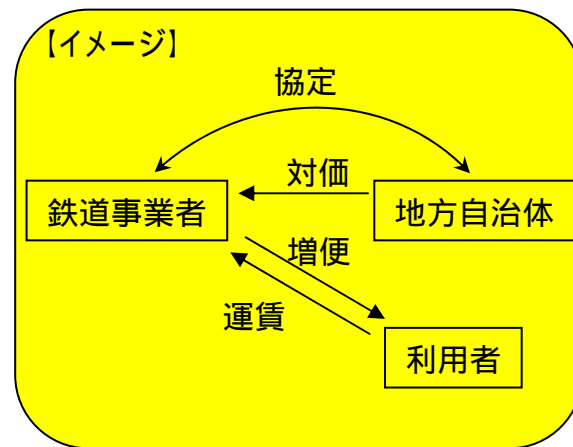
## 課題

以下の条件を満たす仕組みについて検討する必要がある。

鉄道事業者の経営判断が常に確保されること。

既存のサービス水準を削減するインセンティブとならないようにすること。

鉄道事業者への対価の算定基準について、鉄道事業者の追加コストをカバーするとともに、地方自治体の財政負担を最小限とするようなものすること。





# 地方鉄道を維持する取組み

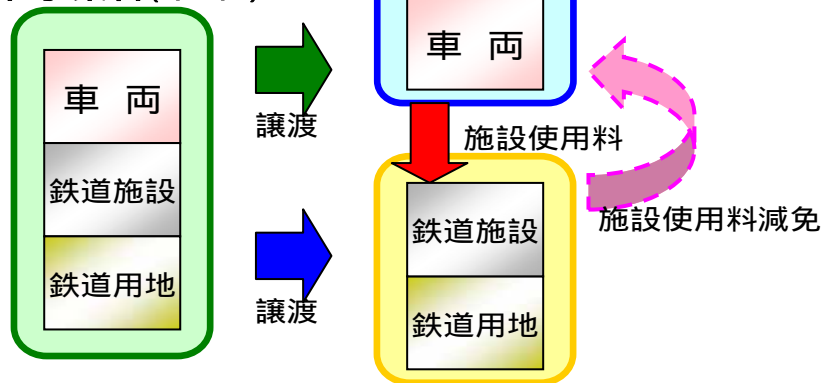
地方鉄道の維持・活性化の取組には様々な支援方法があり、地域の実情に応じた選択が必要である。鉄道施設等を自治体等が保有する形態については、地域の鉄道を維持・活性化する手法の一つとして自治体間で要望が高まっており、その適切な利用を進める観点からさらに検討を行う余地がある。

## 上下分離型

(例) 青い森鉄道

新・事業者(第2種)

旧・事業者(第1種)



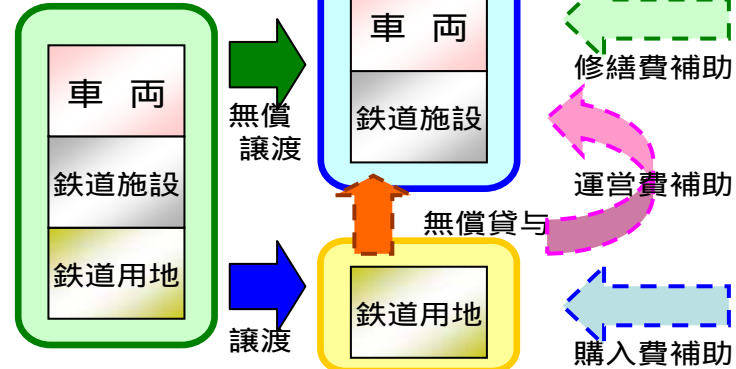
第3種事業者(市)

## 自治体が資産の一部を保有

(例) 和歌山電鐵・貴志川線、三岐鉄道・北勢線

新・事業者(第1種)

旧・事業者(第1種)



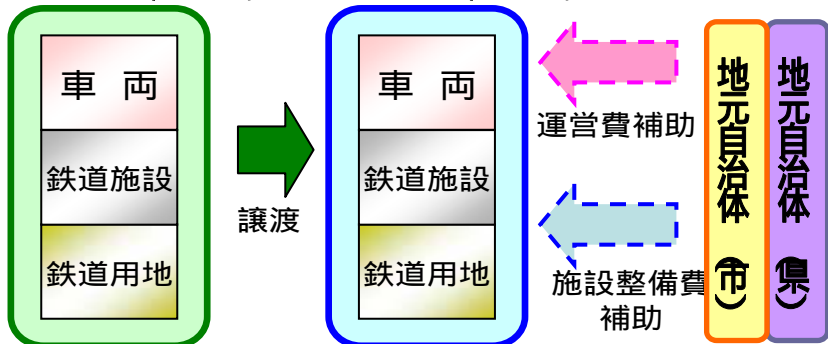
地元自治体(市)

地元自治体(市)

## 各種補助の実施

(例) 富山ライトレール、えちぜん鉄道

旧・事業者(第1種) 新・事業者(第1種)



## 検討のポイント

地方鉄道の維持・活性化の取組には、単純に補助金によるもの以外にも、～等の様々な支援方法があり、地域の実情に応じて選択することが重要。

鉄道施設や用地を公的主体が保有する形を採る場合、次の点を踏まえた対応が必要。

自治体が鉄道施設を保有する場合でも、第1種事業者たる旧事業者と同様に必要な**安全性を確保**することが必須。

公的資金により鉄道を支援することとなるため、他交通機関を含め**関係者と調整**の上実施することが必要。

サービスの安定的な提供のため、住民による**利用促進策**を講じることが必要。

# 地方鉄道における災害用保険の例

地方鉄道の多くでは、災害復旧費用に対応するため「土木構造物保険」などの損害保険に加入し、活用しているが、保険料の負担力等から高千穂鉄道に生じたような規模の災害には対応することはできない。

## 災害用保険の例

### 『土木構造物保険』

#### 《内容》

台風、集中豪雨等(地震、噴火等は除く)の風水害、土砂崩れ等による災害により、鉄軌道、橋梁、トンネル及びその付属物(信号施設、踏切施設、ホームなどを含み駅舎、変電施設、車庫等を除く。)に生じた損害を補填(填補限度額は加入会社により異なる)

#### 《対象》

本復旧費用、障害物除去費用、残存物取り片づけ費用、営業継続費用等

日本民営鉄道協会では、当協会を保険契約者とする団体保険に加入しており、協会加盟事業者15社が加入(その他の加盟事業者は個別に契約)している。

- ・年間総保険料 : 3,113万円
- ・年間平均保険支払金額 : 7,840万円(平成13～17年度)

(参考)高千穂鉄道 総被害額 : 26億3616万円

# 地方鉄道におけるIT活用の可能性

地方鉄道でもICカードの導入などが広がりつつあるが、導入範囲を広げて地方鉄道の利便性の改善を進めていく上では費用負担の小さい簡易なタイプのITシステムの活用が望ましい。

## 1. 地方鉄道におけるIT活用例

地方鉄道においても利用者利便の観点から、ITを活用する動きが見られている。

- ・8の地方鉄道でICカードの導入
- ・携帯電話等への運行情報の提供
- ・HPの開設

富山ライトレールのpassca



## 2. さらなるIT活用にあたっての課題

- ・ICカードの導入には大きな初期投資を要するが、地方鉄道ではそのような投資を行うインセンティブが働きにくい。
- ・ICカードは利用者の利便性を高めるが、それが直ちに増収につながるものではない。



設備費用をどう確保するか  
ITの活用をどのように増収につなげるか  
費用負担を軽減できないか

## 3. 他の交通モードでのIT活用例

バスでは、自社路線用に利用が限定されるものの、比較的安価なシステムを導入



例えば、バスで用いられているような簡易なタイプのICカードシステムを導入することができないか。



地方鉄道への応用可能性を検討

# 地方鉄道のコスト削減と安全規制

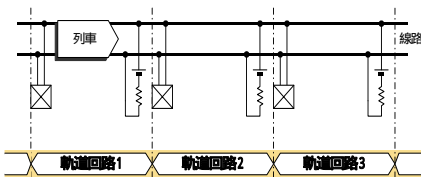
鉄道分野の安全規制は、基本的に「性能規定」化されているため、新技術にも柔軟に対応できるようになっており、例えば、閑散線区向けに低コストの閉そく装置が開発された際に、通達を改正し導入促進を図った。

## COMBATシステム概要

バリス式列車検知形閉そく装置 (COMBAT: *Computer and Microwave Balise Aided Train control system*) は、列車検知に無線を用い(脱軌道回路)、線区全体の進路制御を機能分散型の集中連動方式により実現した低コストな閑散線区向け閉そく装置である。

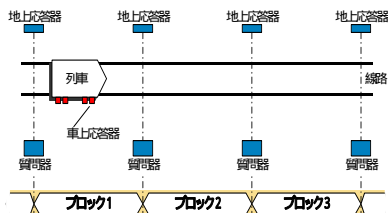
### <列車の検知(軌道回路とバリス式)の比較>

#### (1) 軌道回路検知方式



- レールに電流を流し、車軸による短絡により列車を検知
- レール表面に錆びが発生し、安定した列車検知ができない
- 季節による電気的特性変動に対応するため調整が必要

#### (2) バリス式列車検知方式



- バリス検知器(質問器・地上応答器・車上応答器)で無線により列車を検知
- 軌道回路検知方式の課題を解消するシステム

COMBAT導入

## 主なメリット

- 軌道回路等が不要
- 天候の影響を受けず、現場調整作業が不要
- シンプルな機器構成のため、施工・保守が簡便



設置に関し低コストで保守が簡便

## 導入コストの比較

特殊自動閉そく(CTCによる軌道回路検知式)との比較の結果、既存システムによる更新と比較して導入コストを低減できる。

更新前のシステム	更新後のシステム		線区内の連動駅数
	COMBAT	特殊自動閉そく	
(1) 電子閉そく	0.55	1	10
(2) タブレット閉そく	0.62	1	10
(3) スタフ閉そく	0.47	1	2

特殊自動閉そく導入コストを1とした場合との比較である。

### <参考>

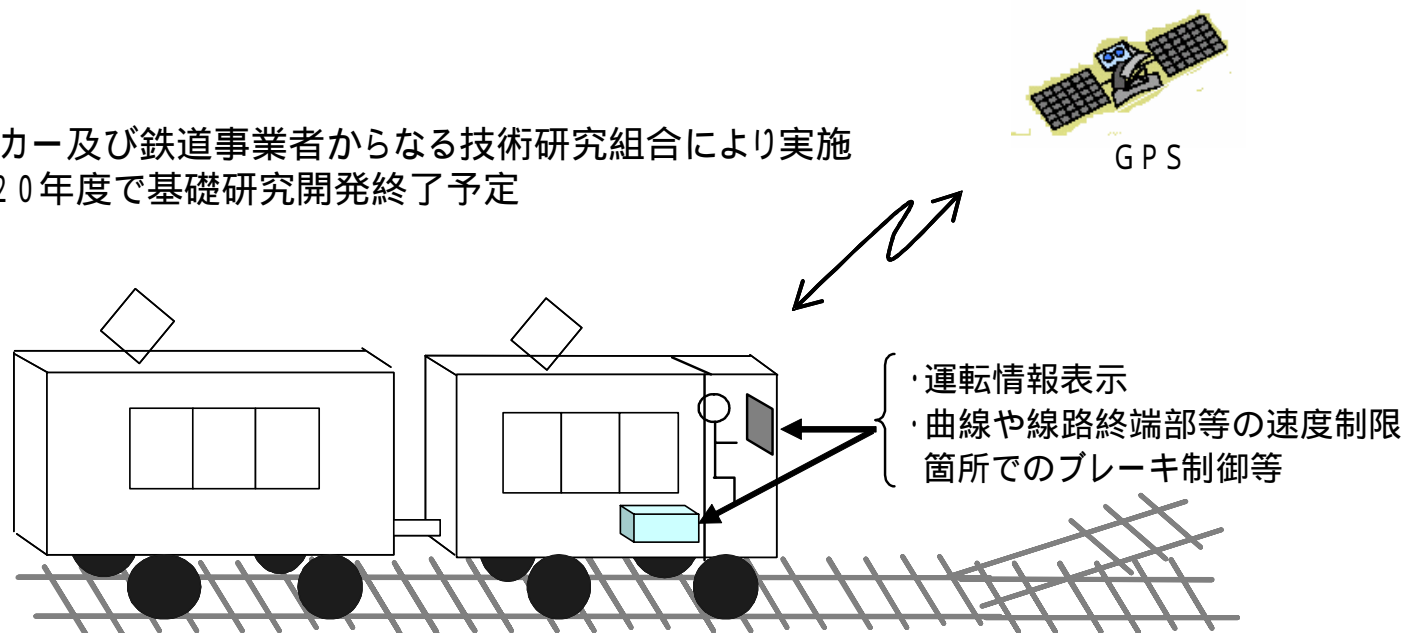
当該装置は、安全性の技術評価を行い、平成16年に技術基準の解釈基準等を改正した。

# 地方鉄道のコスト削減に向けた技術開発の例

閑散線区の運行実態に即した低コストで安全な運行を実現する観点から、例えば、GPSを活用した次世代運転管理システムの開発を進めている。

GPS等の情報により列車の位置を検知し、曲線等の速度制限箇所におけるブレーキ制御や運転取扱いに関する情報の表示等を行う運転管理システム開発のための基礎研究

- 複数の信号メーカー及び鉄道事業者からなる技術研究組合により実施
- 平成19年度～20年度で基礎研究開発終了予定



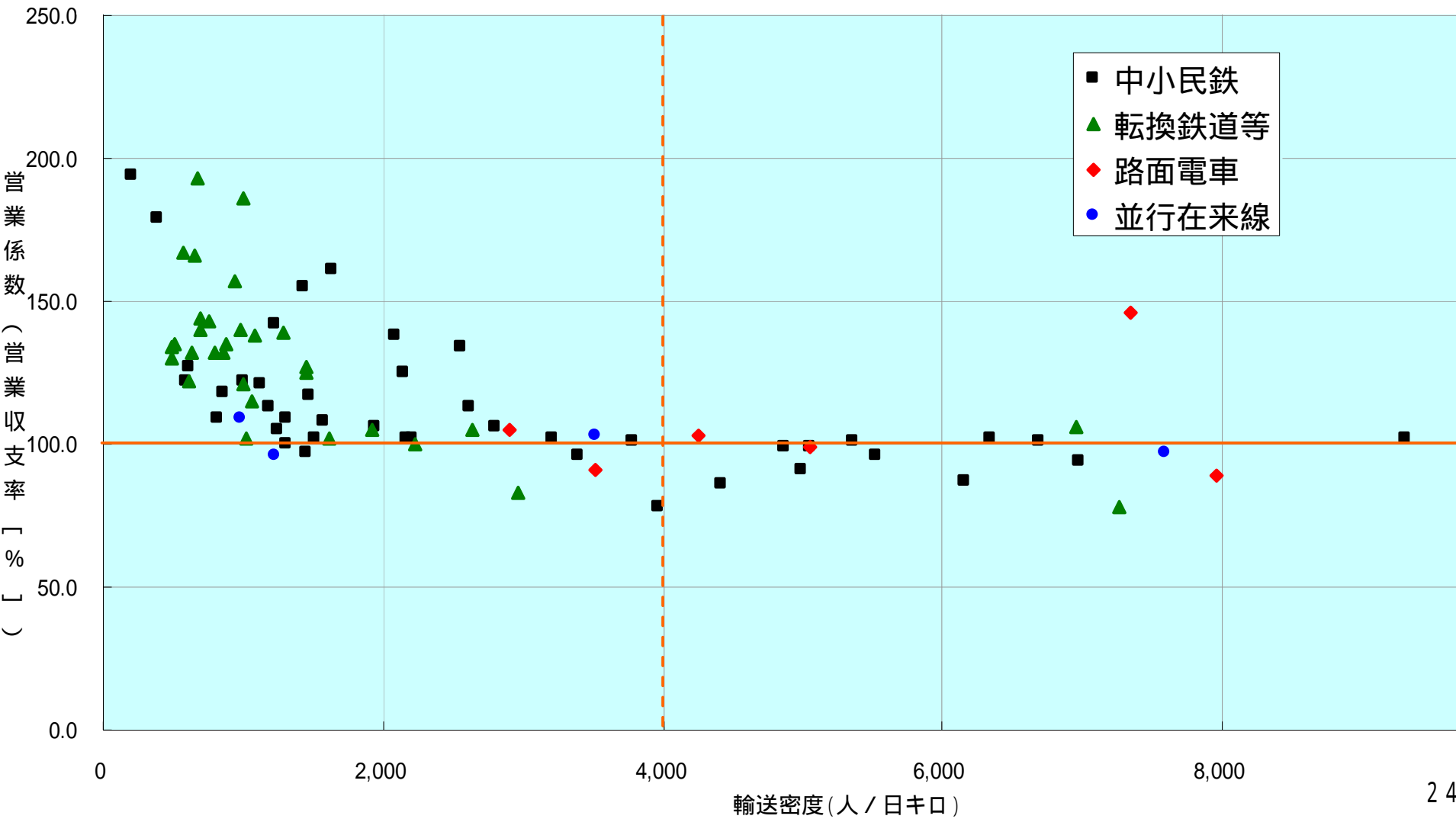
次世代運転管理システムのイメージ

従来のATSによる速度制御では、地上側に速度制限箇所ごとに地上子などが必要になり高価なシステムとなるが、次世代運転管理システムでは地上側に設備を必要とせず、車上装置のみで速度制御等を行うので安価なシステムが可能となる。

# 旧国鉄時代の特定地方交通線選定基準と近年における地方鉄道の輸送密度の状況

近年の地方鉄道には、旧国鉄時代の特定地方交通線の選定基準とされた輸送密度4,000人未満に該当しても、関連事業収益などの自助努力や地域の支援などにより経営を維持している会社も少なくなく、鉄道として存続できるかどうかは、輸送密度のほか、自助努力や地域支援の効果如何にも大きく左右されている。

【地方鉄道の輸送密度と営業係数(償却後)の散布図】

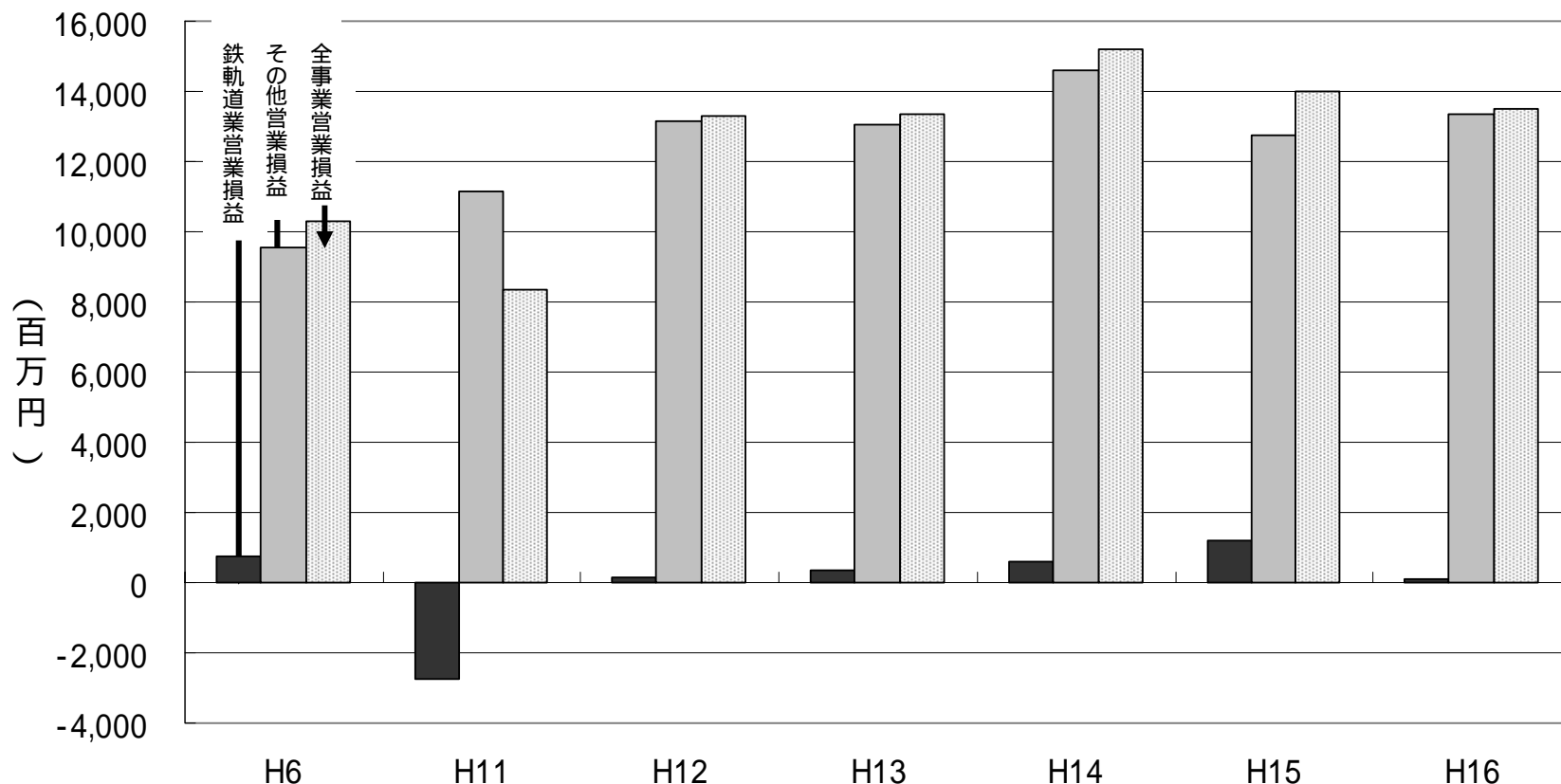


# 中小民鉄の損益における鉄道事業部門と関連事業部門

中小民鉄では、鉄軌道事業部門の損益は小幅な赤字又は黒字で、関連事業部門の黒字がそのまま会社全体の損益に直結している傾向が強い。

ただし、関連事業の活発な展開も鉄軌道事業部門が存在するために可能となっている面が大きく、企業として関連事業部門のみに特化しようとする動きは多くない。

## 全事業営業損益の推移(中小民鉄)



注1) 転換鉄道等(旧国鉄特定地方交通線の経営又は計画を承継した鉄道事業者若しくは並行在来線に係る鉄道事業者)以外の中小民鉄が対象。

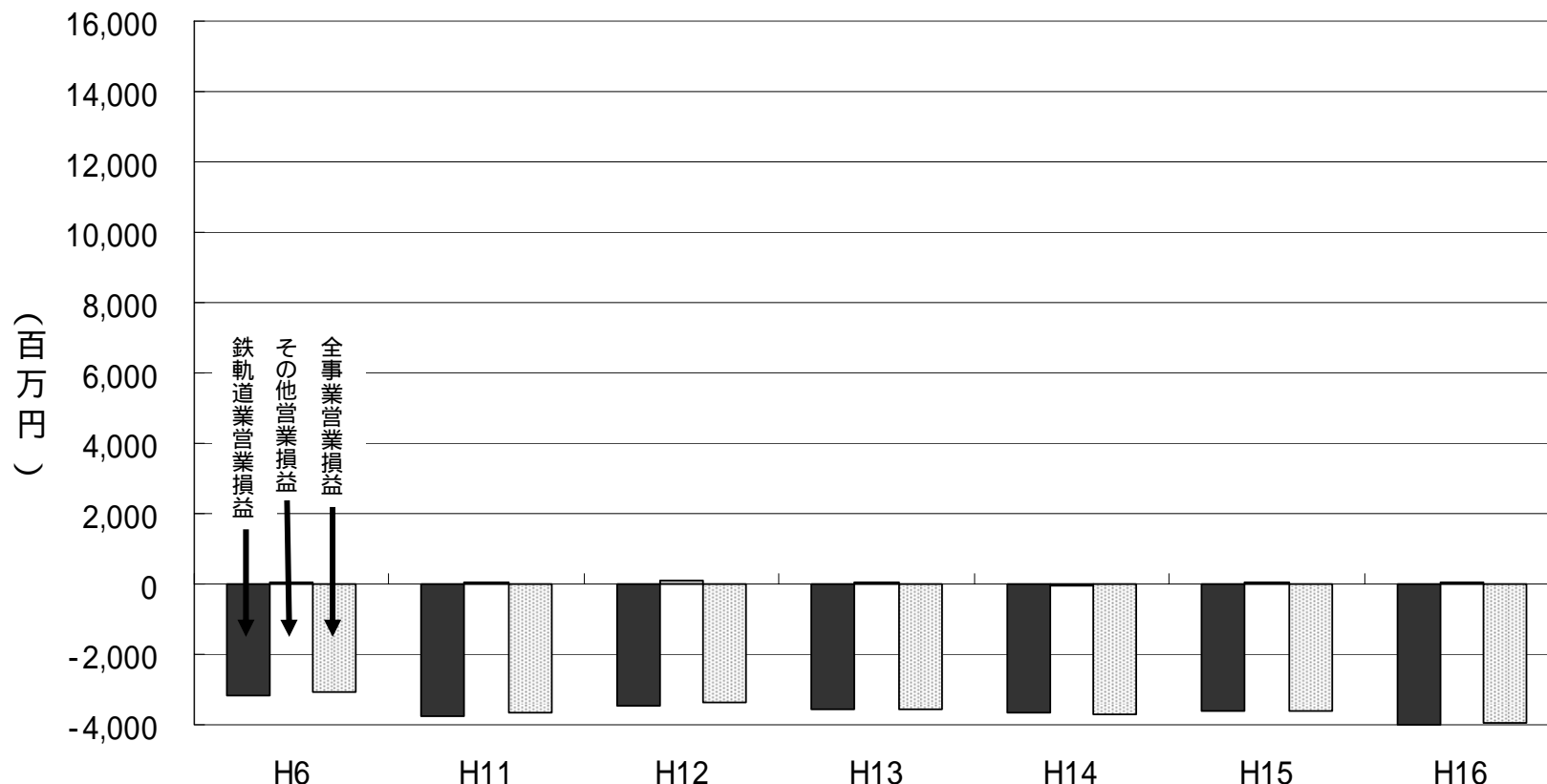
注2) えちぜん鉄道、京福電気鉄道(福井支社)は対象期間中に開業・廃止した路線であるため除外。

# 第三セクター鉄道の損益における鉄道事業部門と関連事業部門

中小民鉄とは大きく異なり、第三セクター鉄道では関連事業部門の損益幅は極めて小さく、鉄道事業部門の赤字がそのまま会社全体の赤字となっている例が大半となっている。

第三セクター鉄道で関連事業部門が弱い理由としては、比較的新しい時期に開業した会社が多いこと、沿線の人口集積が相対的に低いこと等が考えられる。

## 全事業営業損益の推移(転換鉄道等)



注1) 旧国鉄特定地方交通線の経営又は計画を承継した鉄道事業者若しくは並行在来線に係る鉄道事業者(転換鉄道等)が対象。

注2) 北越急行、智頭急行、井原鉄道、IGRいわて銀河鉄道、青い森鉄道、しなの鉄道、肥薩おれんじ鉄道は対象期間中に開業・廃止した路線であるため除外。



# 貨物鉄道

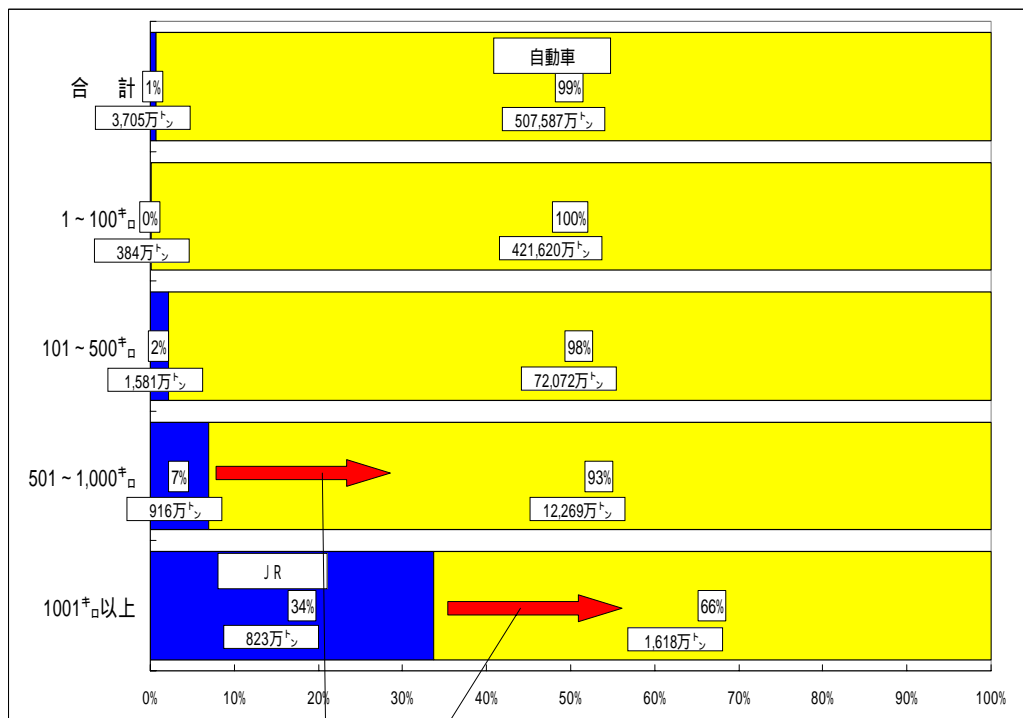
# 鉄道貨物輸送の現状

トラックと鉄道の輸送量の距離帯別のシェアを比較すると、現状では、鉄道貨物輸送のシェアは、500km以上で7%、1000km以上で34%となっている。

実勢運賃の比較によれば、輸送距離が概ね600kmを超えると鉄道がトラックよりも低廉となるとの調査結果がある。

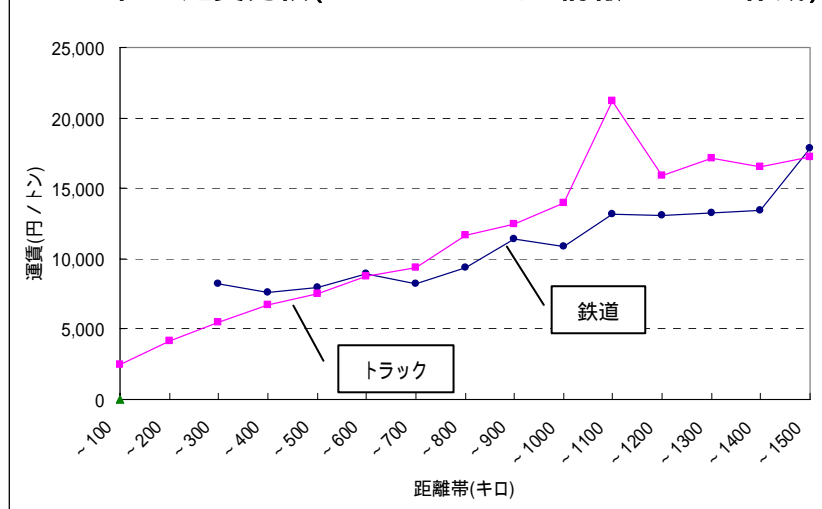
モーダルシフト化率をベースとした指標(輸送距離500km以上の産業基礎物資以外の雑貨輸送量)でみると、近年、鉄道貨物輸送の伸びに比べ、トラック、内航海運の伸びが大きく、最近のシェアは9.2%と、平成10年度12.1%から低下している。

## 陸上貨物輸送における距離帯別シェア(平成16年度・含む地域内流動)



モーダルシフトによりシェアの拡大を目指す

## トン当たり運賃比較(カーゴニュースの情報に基づき作成)

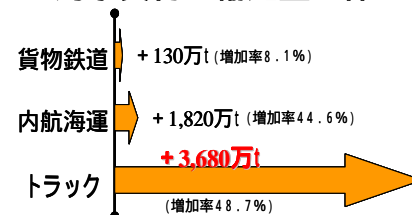


「主要荷主の運賃・倉庫料金の実態(平成17年6月調査)」(カーゴニュース)により作成。

## モーダルシフト化率

	H10年度	H16年度
貨物鉄道	12.1% (1,600万t)	9.2% (1,730万t)
内航海運	30.8% (4,080万t)	31.3% (5,900万t)
トラック	57.1% (7,560万t)	59.6% (11,240万t)

## モーダルシフト化率算定対象貨物の輸送量の伸び



## モーダルシフト化率

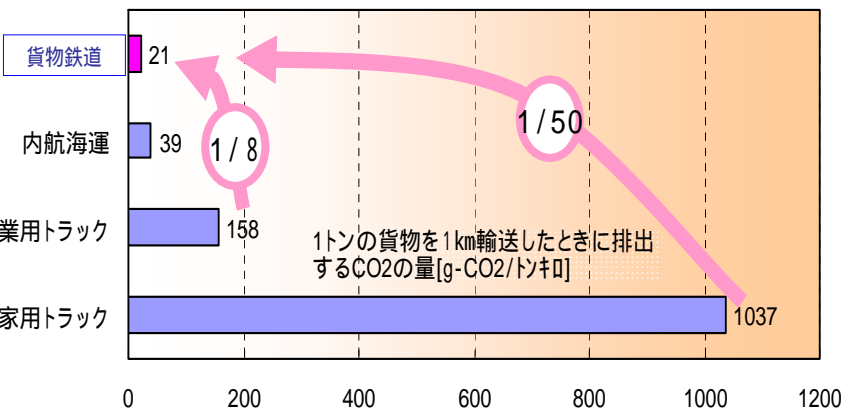
輸送距離500km以上の産業基礎物資以外の雑貨輸送量のうち、鉄道または海運(フェリーを含む)により運ばれている輸送量の割合

# 環境・省エネルギーに係る早急な対応の必要性

2008年度が京都議定書目標達成計画の第1約束期間(2008年度～2012年度)の初年度=あと1年弱  
 平成19年9月までに改正省エネ法に基づく、特定荷主による省エネルギー計画(19年度から対前年比平均1%減の  
 取組開始)等の提出期限=あと数ヶ月

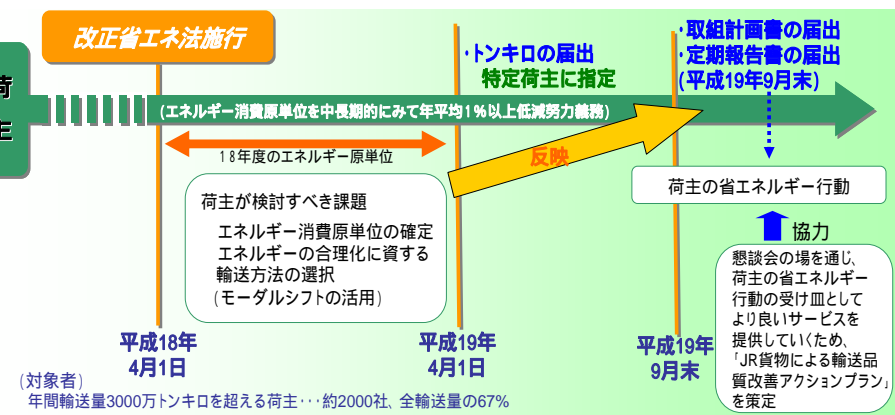
企業の環境・省エネルギー行動がますます高まるとともに、JR貨物に対するその担い手としての期待や要請も高ま  
 ており、JR貨物による取組みの強化が必要となっている。

## 輸送機関別のCO2排出原単位



(出典)運輸・交通と環境(2006年版)

## 改正省エネ法施行等に伴うスケジュール



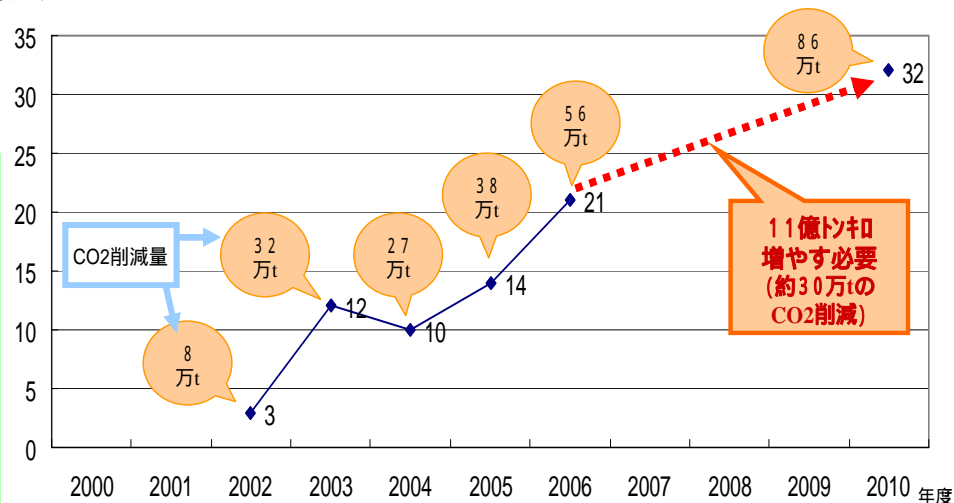
京都議定書目標達成計画における対策評価指標<2010年度見込み>  
 トラックから鉄道コンテナにシフトすることで増加する鉄道コンテナ輸送  
 トンキロ<32億トンキロ>

## 鉄道コンテナ輸送量等の推移

(単位:億トンキロ)

	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
輸送トンキロ数 (2000年度からの増分)	-	3	12	10	14	21				32
輸送トンキロ数	185	188	197	195	199	206				217

億トンキロ



# 鉄道貨物輸送の利用が思うように進んでいない要因

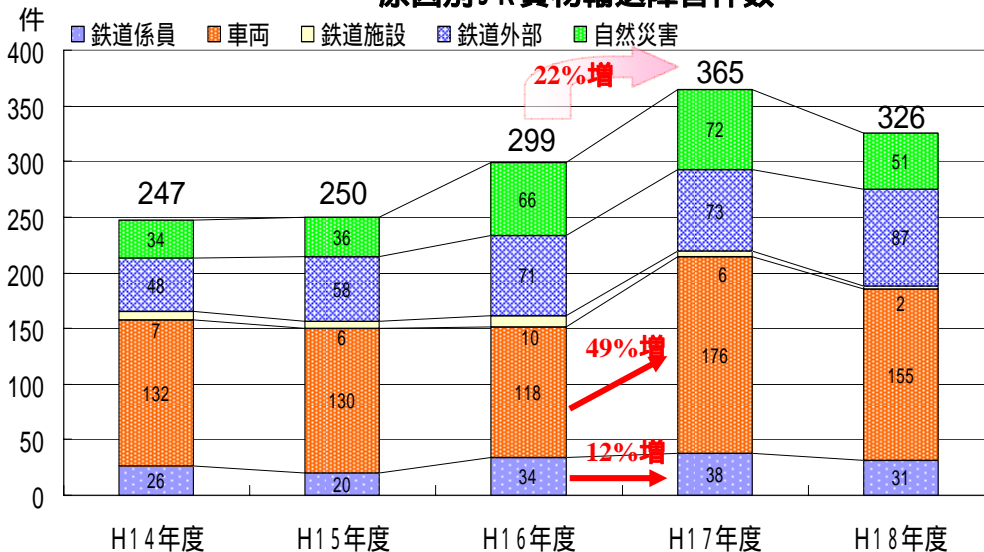
## 安全安定輸送の実現

鉄道貨物輸送の利用が思うように進んでいない要因として、輸送障害が多く、また、輸送障害時の情報提供や代替輸送体制等の整備等が十分ではないとの指摘がある。輸送障害の発生状況について、18年度は対策を講じ減少傾向にあるが、依然として300件を超える件数となっている。

## 既存輸送力内での輸送余力

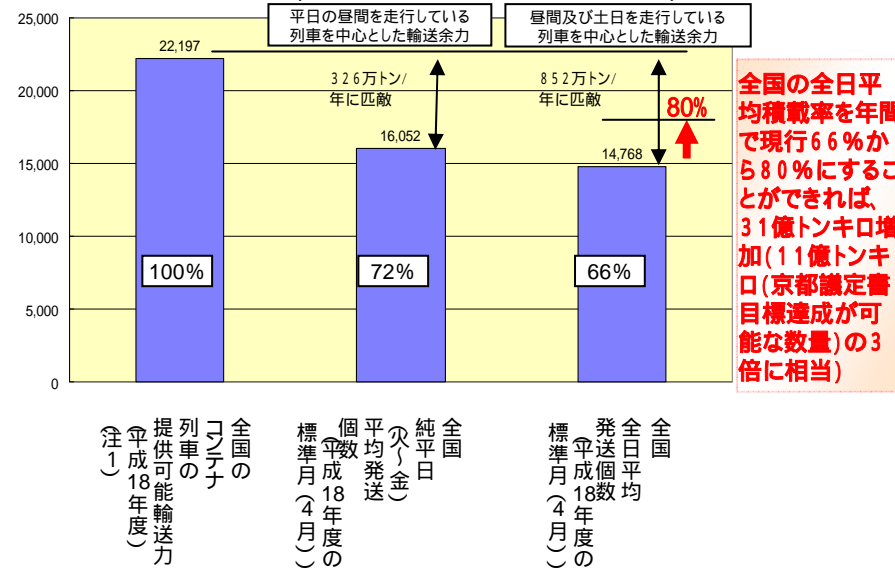
また、東海道・山陽線の平日の深夜・早朝の時間帯を中心に、輸送枠が取りにくいとの指摘も多い。ただし、見込み予約等によって利用可能な輸送枠が最大限有効活用されていないことも含めて、全体としては、約3割強の輸送余力が存在し、既存輸送力の範囲でも、活用できていない輸送余力がある。

原因別JR貨物輸送障害件数



(注1) 平成14年度～17年度までは国土交通省資料による。  
平成18年度はJR貨物による速報値であり、今後数字が変わる可能性がある。

提供可能な輸送力(1日に輸送しているコンテナ個数)(全国)



(注2) 「コンテナ列車の提供可能輸送力(平成18年度)」とは、通年で運転している列車に、土日に運休している列車、繁忙期にのみ運転している列車等を加えた輸送力

# JR貨物による輸送品質改善・更なる役割発揮懇談会について

荷主業界に参加をお願いし、通運業界とともに懇談会を設置。16業種を対象に業種毎のヒアリングを実施。JR貨物・通運・荷主三者連携での課題解決策を検討中。6月にJR貨物が策定する輸送品質改善のためのアクションプランに反映。

## ポイント1 環境・省エネに係る早急な対応の必要性

2008年度が京都議定書目標達成計画の第1約束期間初年度(2008年度～2012年度)＝あと1年弱  
平成19年9月までに改正省エネ法に基づく、特定荷主による省エネ計画等の提出期限＝あと数ヶ月  
(19年度から対前年比平均1%減の取組開始)

JR貨物による取組強化の必要性  
企業の環境・省エネ行動の高まりとJR貨物に対する担い手としての期待と要請

## ポイント2 中長期的な社会的・構造的背景

構造的な原油高と若年労働力減少傾向  
鉄道貨物輸送の社会的使命増大(省エネルギーと労働力省力化に大きく貢献  
(労働力面では貨物列車1編成で10トラック65台分輸送に相当))

## ポイント3 鉄道貨物輸送の現状と今後の可能性

500km以上の中長距離帯は、運賃等の優位性からみれば、さらなるシェア拡大が図られてしかるべき(現状では、500km以上で7%、1000km以上で34%のシェア)。モーダルシフト化率の指標でみると、近年、鉄道貨物輸送の伸びは、トラック、内航海運の伸びに対して低い伸びにとどまり、現在シェアは10%を切っているが、過去の実績等から少なくとも十数%以上のポテンシャルがあるはず。

## ポイント4 JR貨物が更なる役割を発揮していくために(1)

### 既存輸送力内での輸送余力の生み出しと最大活用

東海道・山陽線の全日平均積載率を年間で現行70%から80%にすることができれば、それだけで、京都議定書目標達成が可能な数量に相当(まだ、活用できていない輸送余力が十分ある。)

東海道・山陽線の平日の貨物の約15%が土日輸送でも大丈夫な貨物であったとの調査結果。

安定輸送の信頼醸成に一層努力しつつ、オフピーク輸送への理解・協力を求め、通運業界と一体となって、輸送枠のとりやすさや輸送量増に取り組んでいくことが重要。

## ポイント4 JR貨物が更なる役割を発揮していくために(2)

### 安全安定輸送の実現

輸送障害件数について、18年度は対策を講じ減少傾向にあるが、さらに、運転事故等の撲滅及びヒューマンエラー・車両故障に起因する輸送障害防止に向けた具体的な取組を強力に推進していく必要がある。

輸送障害発生時において、顧客に信頼感・安心感を持っていただくために、迅速、的確な情報収集や顧客への連絡体制、代替輸送体制等の整備等を図る。

## ポイント4 JR貨物が更なる役割を発揮していくために(3)

### きめ細かな対応・体制の整備

既存輸送力を最大活用した荷主ニーズへのきめ細かな対応と積載率最大化の実現のために、

業種毎のきめ細かなニーズの把握と業種毎の事情に応じた対応強化、  
現場を含む営業・輸送・計画間の連携体制強化  
窓口の明確化・一元化  
戦略の前提となる路線別・荷物別動向の分析と対策の強化等が必要ではないか。

## 第1回懇談会

「JR貨物による輸送品質改善・アクションプラン(骨子)」案の提示

3月5日

## 業種毎にヒアリングを2回開催

16業種

食料工業品業、倉庫業界、農産品業界、自動車部品業界、化学薬品業界、リサイクル業界、機器(重電)業界、電気機器業界、電線工業品業界、乳業業界、事務機械業界、郵便業界、飲料業界、積み合わせ貨物業界、自動車業界、コンテナメーカー

第1回ヒアリング  
(課題の抽出)

反映

第2回ヒアリング  
(解決策の提案・協議)

3月～5月

## 第2回懇談会

「JR貨物による輸送品質改善・アクションプラン」の策定

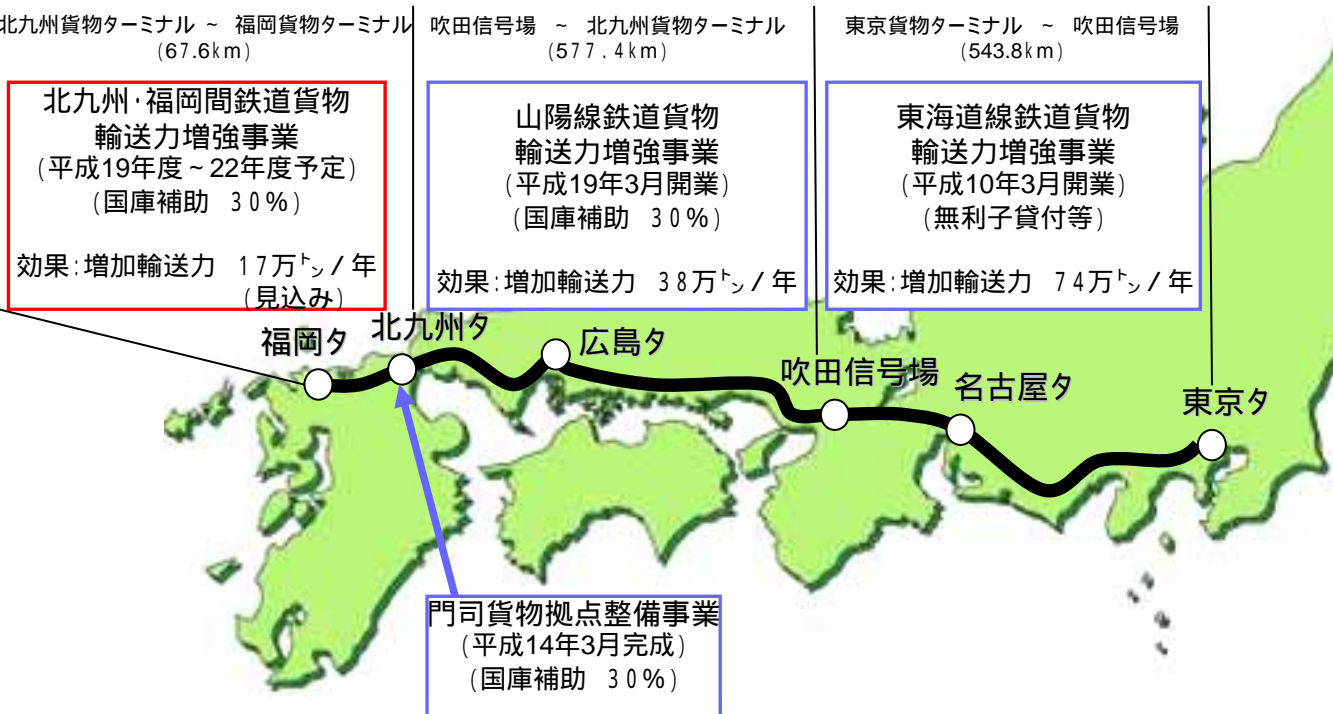
6月

懇談会 = JR貨物自らの努力表明 + 荷主業界・通運業界の意見反映 + 理解・協力働きかけの場

コンテナ列車の長編成化(24両(1200t) 26両(1300t))等貨物鉄道の輸送力の増強のために必要となるインフラの整備は、国の支援の下、東海道線・山陽線と順次整備してきている。また、引き続き、本年度から鹿児島線北九州・福岡間の整備に着手し、今後とも貨物鉄道輸送力の増強について着実に取り組んでいく。

また、既存インフラの最大活用及び積載効率の大幅な向上の実現(オフピーク輸送の推進を含む。)について、「JR貨物による輸送品質改善・更なる役割発揮懇談会」において、検討しているところ。

## 長編成コンテナ列車の運行が可能に



【 長編成コンテナ列車 】

1300トン	39本
1200トン	44本
1000トン以下	20本
計	103本

# 貨物鉄道に対する国の支援 (車両更新投資)

JR貨物発足以降、車両の新製、更新等に対する投資を積極的に行い、また、近年、機関車の新製のペースをスピードアップしてきているものの、旧国鉄時代に貨物鉄道に対する投資を抑制したことに伴い、依然として旧国鉄から承継した老朽車両を多数保有しており、車両故障等による輸送障害の発生が安全・安定輸送を確保していく上での障害の一因となっている。

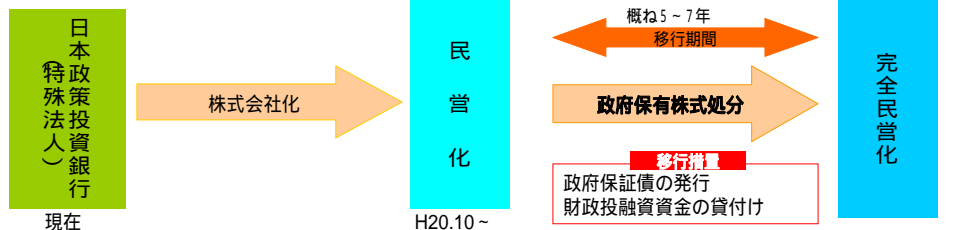
このような状況を早く解消するとともに、安全・安定輸送の確保を通じた利用者の利便性向上を図るため、JR貨物が行う車両の新製、更新等に関し、政策投資銀行による政策金融を通じて支援を行ってきたところであり、政策投資銀行民営化後においても、車両の円滑な新製、更新等が確保されるよう、少なくとも財投資資金等の移行措置がある期間中においては、長期・安定的な貸付けが確保されることが必要と考えられる。

## JR貨物に対する政投銀融資の概要

利用者の利便性向上及び安全対策の観点から、JR貨物の行う車両の新製、更新等に対し、政策投資銀行により、長期(20年間)、安定(固定金利)、低利の政策金融を実施。

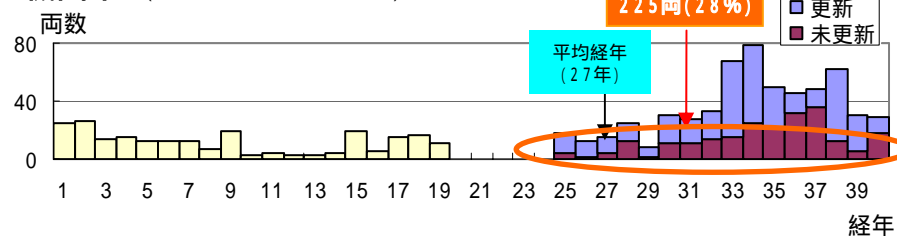
実績 (両)		
	新製	更新
機関車	205	393
貨車	3,285	3,355

### 政投銀改革の流れ

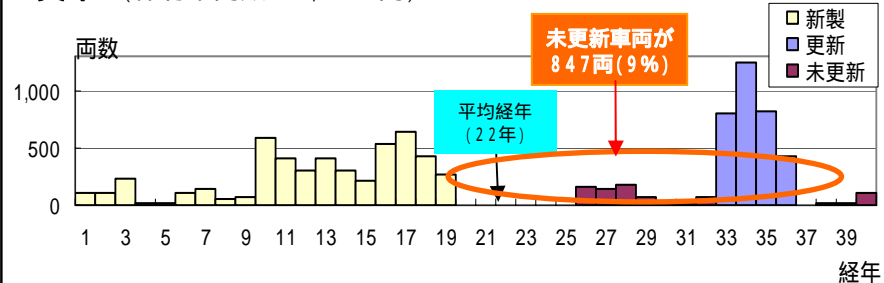


## 車両の新製、更新等の状況

### 機関車 (保有車両数: 806両)



### 貨車 (保有車両数: 9,067両)



# 貨物鉄道に対する国の支援 (税制・エコレールマーク)

輸送力の増強のためのインフラや車両更新といったハード面の整備に対する支援に加え、経営全般に対する支援や機関車や貨車の更新を促進するためなどの税制上の特例措置や鉄道貨物輸送に積極的に取り組む商品や企業を認定するためのエコレールマークの導入など、ソフトの面からも政策的な支援を行っている。

## 貨物鉄道への支援

### エコレールマーク

貨物鉄道輸送を積極的に活用し、地球環境問題に取り組んでいる企業、商品に対して「エコレールマーク」を認定

一般消費者が環境にやさしい商品を選ぼうとする傾向はますます高まっていますが、流通過程において、地球環境問題に積極的に貢献している商品や企業の情報を知る手段はこれまでほとんどありませんでした。

そこで登場!

「運ぶエコ」に取り組む企業が身近にわかります!



商品を選択する上での目安になります!

(例)認定商品:六甲のおいしい水 2000ml (ハウス食品(株))

認定基準  
一定の数量を鉄道で輸送している商品又は企業を認定

認定商品・企業  
・認定商品(10件)  
・認定企業(32件)  
平成19年5月現在



### 税制措置

経営全般に関する支援

旧国鉄からの承継資産に対する固定資産税等を軽減  
(「承継特例」)(固定資産税等の課税標準:3/5)

機関車・貨車の更新促進

高速走行・大量積載が可能な新型車両に対する固定資産税を軽減

(固定資産税等の課税標準:5年間1/2)

土地等から機関車・貨車へ買換えした場合の法人税の特例(圧縮記帳80%)

このほか、石油特別会計によるグリーン物流パートナーシップ推進事業(補助)等が活用されている。



**「社会資本整備重点計画の記載ぶり」二次案**

# 現行の社会資本整備重点計画(平成15年10月10日閣議決定)の概要

現行の社会資本整備重点計画は、総論、分野横断的目標及び事業分野別整備目標の3部構成となっている。

このうち、第2章の指標部分及び第3章では、鉄道については他の事業と異なり、定量的な内容は記載しないこととしている。

## 社会資本整備重点計画

### 第1章 社会資本整備事業の重点的、効果的かつ効率的な実施

- 1 事業評価の厳格な実施
- 2 技術開発等を通じたコストの縮減・事業の迅速化
- 3 地域住民等の理解と協力の確保
- 4 事業相互間の連携の確保
- 5 既存の社会資本の有効活用、ソフト施策との連携
- 6 公共工事の入札及び契約の適正化
- 7 民間資金・能力の活用
- 8 社会資本の整備における新たな国と地方の関係の構築

#### 総論

社会資本整備に共通する基本原則、手続き、整備手法等について記載

#### 横断的目標

4分野における横断的な目標を設定した上で、各個別事業の定量的な整備指標を記載

#### 鉄道関係記載事項

バリアフリー(H19までに7割強)

### 第2章 社会資本整備事業の実施に関する重点目標及びその達成のため効果的かつ効率的に実施すべき社会資本整備事業の概要

暮らし

- (1) 少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等
- (2) 水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等
- (3) 良好な居住環境の形成

#### 安全

- (1) 水害等の災害に強い国土づくり
- (2) 大規模な地震、火災に強い国土づくり等
- (3) 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化

#### 環境

- (1) 地球温暖化の防止
- (2) 都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善
- (3) 循環型社会の形成
- (4) 良好な自然環境の保全・再生・創出
- (5) 良好な水環境への改善

#### 活力

- (1) 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
- (2) 国内幹線交通のモビリティの向上
- (3) 都市交通の快適性、利便性の向上
- (4) 地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化

### 第3章 事業分野別の取組み

- ・道路整備事業
- ・交通安全施設等整備事業
- ・港湾整備事業
- ・下水道整備事業
- ・急傾斜地崩壊対策事業
- ・空港整備事業
- ・都市公園等
- ・治水事業
- ・海岸事業

#### 鉄道関係記載事項

・踏切道改良等  
・鉄道交通に係る安全対策(定量的指標なし)

#### 鉄道関係記載事項

・モーダルシフトの推進(定量的指標なし)

#### 鉄道関係記載事項

・空港アクセス鉄道の整備  
・幹線鉄道の整備  
・都市鉄道の整備(定量的指標なし)

#### 個別事業分野の具体的な整備目標

各事業分野ごとに定量的な整備目標を記載。鉄道は記載なし。

## 暮らし～生活空間の充実等を通じた豊かな生活の実現

重点目標	指標	事業の概要
<p><b>(1) 少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等</b></p> <p>すべての人々が暮らしやすい社会の形成を目指す。特に高齢者や障害者等にとって、生活空間の移動がしやすく、暮らしやすいバリアフリー社会の形成、子育てしやすい社会の実現を図る。</p>	<p>・ 1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路及び信号機並びに不特定多数の者等が利用する一定の建築物<sup>(注1)</sup>及び住宅のバリアフリー化<sup>(注2)</sup>の割合</p> <p style="text-align: center;"><b>【旅客施設の段差解消 39% (H14) 7割強 (H19)、 視覚障害者誘導用ブロック 72% (H14) 8割強 (H19)】</b></p> <p style="text-align: center;"><b>【道路 17% (H14) 約5割 (H19)】</b></p> <p style="text-align: center;"><b>【信号機 約4割 (H14) 約8割 (H19)】</b></p> <p style="text-align: center;"><b>【建築物 約3割 (H14) 約4割 (H19)、住宅 H19に約1割】</b></p> <p>(注1)不特定多数の者等が利用する一定の建築物：病院、劇場、ホテル、老人ホーム等不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者、身体障害者等が利用する建築物</p> <p>(注2)バリアフリー化：旅客施設及び道路については、原則として段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備等がなされたもの</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自宅から交通機関、まちなかまで連続したバリアフリー環境の実現を目指し、連続的に段差の解消を図るとともに、視覚障害者誘導用ブロック、幅の広い歩道等を整備するほか、建築物や住宅内での手すりの設置、広い廊下幅の確保等を図るなど、高齢者、身体障害者等を含むすべての人々が安全で快適な社会生活を送ることができるよう、公共交通機関、歩行空間、公共性の高い建築物、住宅等のバリアフリー化を推進する。併せて、公共交通機関等のバリアフリー化の状況について利用者にわかりやすい情報提供を推進する。また、冬期の歩行の障害となる積雪や凍結等の解消を推進する。また、高齢者等の災害弱者が安全に暮らせるよう、土砂災害危険箇所に存する災害弱者関連施設について土砂災害対策を重点的に実施する。</li> <li>・ 歩いて行ける身近な場所において、高齢者をはじめとする地域住民の健康運動の場及び子どもの遊び場となる公園等を計画的に整備する。</li> </ul>

(注) 指標は、重点目標の主な事項について、その達成状況を定量的に測定するために設定しているものである（以下同じ）。

安全～防災の高度化の推進と交通安全対策・危機管理の強化

重点目標	指標	事業の概要
<p><b>(1) 水害等の災害に強い国土づくり</b></p> <p>都市型災害対策や災害弱者への対応等に重点を置いて、水害、土砂災害（土石流・地すべり・急傾斜地の崩壊）、津波・高潮、雪害、火山噴火災害等の災害から国土の保全を図り、社会経済活動を支え、生命・財産・生活の安全性を確保する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 洪水による氾濫<sup>(注1)</sup>から守られる区域の割合 【約 58% (H14) 約 62% (H19)】</li> <li>・ 床上浸水を緊急に解消すべき戸数<sup>(注2)</sup> 【約 9 万戸 (H14) 約 6 万戸 (H19)】</li> <li>・ 土砂災害から保全<sup>(注3)</sup>される戸数 【約 120 万戸 (H14) 約 140 万戸 (H19)】 【うち災害弱者関連施設<sup>(注4)</sup>数 約 3,100 施設 (H14) 約 4,100 施設 (H19)】</li> <li>・ 津波・高潮による災害から一定の水準の安全性<sup>(注5)</sup>が確保されていない地域の面積 【約 15 万 ha (H14) 約 10 万 ha (H19)】</li> </ul> <p>(注1)洪水による氾濫：当面の計画として、大河川においては30年～40年に一度程度、中小河川においては5年～10年に一度程度の規模の降雨により発生する氾濫被害</p> <p>(注2)床上浸水を緊急に解消すべき戸数：過去10箇年（H4～H13）に床上浸水被害を受けた家屋のうち、被災時と同規模の出水で、依然として床上浸水被害を受ける家屋数</p> <p>(注3)土砂災害から保全：砂防事業、地すべり対策事業及び急傾斜地崩壊対策事業により、土石流、地すべり及び急傾斜地の崩壊による災害から生命等を守ること</p> <p>(注4)災害弱者関連施設：ここでは土砂災害の発生する恐れのある危険箇所存する医療提供施設、老人福祉施設、幼稚園等を対象としている。</p> <p>(注5)一定の水準の安全性：地域毎に指定される高潮高・津波高に対して浸水被害が生じない水準</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 水害等の災害を防止する施設整備等を推進する。特に、近年の集中豪雨の発生等に対応して、河川の流下能力拡大のための河川整備と都市浸水対策としての下水道整備との連携等による都市型水害への対応、台風、梅雨等による洪水被害の常襲地域に対する対応、災害弱者関連施設及び重要交通網等ライフラインの土砂災害・雪害等からの保全、三宅島等での火山噴火に伴う土砂災害への適切な対応、及び切迫性が高まる東海地震、東南海・南海地震等による被害の軽減に向けた津波・高潮災害への対応を重点的に実施する。</li> <li>・ 水害等の災害を防止する施設の整備に加え、その施設整備の効果を増大させるため、迅速かつ適切な災害対策が可能となるよう、情報通信技術の高度化にも対応しつつ、災害に関する情報をリアルタイムで提供する施設や体制を整備するほか、土砂災害危険箇所の増加抑制のための土砂災害警戒区域等の指定、ハザードマップの作成支援等適切な政策（ソフト）を一体的かつ総合的に実施する。</li> </ul>

環境～地球環境から身近な生活環境までの保全・創造

重点目標	指標	事業の概要
<p><b>(1) 地球温暖化の防止</b></p> <p>地球温暖化対策推進大綱に基づき(注)地球温暖化の防止を図る。</p>	<p>(注)地球温暖化対策推進大綱に基づき：地球温暖化対策推進大綱（平成14年3月19日地球温暖化対策推進本部決定）における目標（H22における自然体ケースとの比較）</p> <p>【運輸部門におけるエネルギー需要面のCO<sub>2</sub>排出削減：約4530万t-CO<sub>2</sub>】</p> <p>【都市緑化等による吸収：約28万t-CO<sub>2</sub>】</p> <p>【住宅・建築物におけるCO<sub>2</sub>排出削減：約3560万t-CO<sub>2</sub>】</p> <p>【下水道に係るN<sub>2</sub>O排出削減：約200万t-CO<sub>2</sub>】</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車をはじめ運輸部門から排出される二酸化炭素の削減を目指し、自動車の省エネルギー化、交通需要マネジメント、違法駐車対策等の施策（ソフト）と道路、信号機、鉄道、港湾等の基盤整備（ハード）を一体的に実施することにより、公共交通機関の利用の促進、鉄道・海運へのモーダルシフトの推進、道路渋滞対策等の推進を図る。また、信号灯器のLED（発光ダイオード）化、航路標識等を使用するエネルギーのクリーンエネルギー化等環境の保全に資する機器等の導入を推進する。</li> <li>二酸化炭素の排出抑制と同時に、都市公園の整備、緑地の保全や、道路、港湾、空港、河川、山麓斜面等の公共空間における緑化、建築物の屋上、壁面等の新たな緑化空間の創出等を積極的に推進するなど二酸化炭素吸収源対策を実施する。</li> <li>民生部門の住宅・建築物から排出される二酸化炭素の削減を目指し、太陽光発電等の自然エネルギー活用システムの導入等住宅・建築物の省エネルギー性能の向上を図るとともに、環境負荷低減技術を活用した環境配慮型官庁施設（グリーン庁舎）の整備等を進める。</li> <li>下水道事業による一酸化二窒素の排出抑制対策として、下水汚泥焼却施設における燃焼温度の高温化等を推進する。</li> </ul>

活力～国際競争力の強化、都市再生、地域連携や観光振興等を通じた、魅力と活力にあふれる経済社会の形成

重点目標	指標	事業の概要
<p><b>(1) 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</b></p> <p>国際的な水準の交通サービスの確保、国際的な人の移動の促進、国際物流の円滑化等を図り、我が国の国際競争力と魅力の創造を図る。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国際航空サービス提供レベル 【3,435億座席和(H14) 4,800億座席和(H19)、215億トン積(H14) 300億トン積(H19)】</li> <li>・ 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 【H14比5%減(H19)】</li> <li>・ ふくそう海域<sup>(注)</sup>における管制船舶の入港までの航行時間の短縮 【H14に比べ東京湾において約15%短縮(H19)】</li> <li>・ 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 【59%(H14) 68%(H19)】</li> <li>・ 国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現</li> </ul> <p>(注)ふくそう海域：東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港（海上交通安全法又は港則法適用海域に限る。）</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国際的な玄関口となる国際拠点空港や国際港湾の整備を推進する。国際拠点空港については、首都圏において新東京国際空港の平行滑走路等の早期整備を図るとともに、関西圏において関西国際空港二期事業等の整備を着実に推進する。中部圏においては、中部国際空港の所要の整備を着実に推進する。併せて、空域・航空路の容量を拡大する次世代航空保安システムの導入を進める。国際港湾については、ターミナル経営環境の改善によるコスト・サービス競争力の確保、船舶輸送の動向に対応したコンテナターミナルの整備や背後とのアクセス性の向上を図る臨港交通施設の整備等を推進するとともに、港湾諸手続のワンストップサービス化・港湾の24時間フルオープン化を推進することにより国際競争力の強化に努める。さらに国際海上交通のサービス向上を目指し、国際幹線航路の整備や次世代型航行支援システムの整備など港湾と航路標識の連携した整備等を推進する。</li> <li>・ 国際的な玄関口となる空港や港湾と都市とのアクセスを円滑にする道路、鉄道等を整備する。特に、鉄道については、国際拠点空港と都心部とのアクセス所要時間を30分台にすることを目指し、中部国際空港アクセス鉄道を整備するとともに、成田高速鉄道アクセスの整備を着実に推進する。また、国際的な水準から見て整備の遅れている都市圏環状道路の整備を進めることなどにより国際競争力の強化に努める。</li> <li>・ 都市再生緊急整備地域（平成15年7月現在、53地域、約6,103ha）等について、緊急的な市街地の整備を推進する。</li> <li>・ 情報通信技術の活用により、すべての国民が恩恵を享受し、産業の国際競争力が発揮されるよう、道路、河川、港湾等の公共施設管理用光ファイバー収容空間等を整備するとともに、社会資本の機能に支障のない範囲で、河川・道路管理用光ファイバーを民間に開放することにより超高速ネットワーク環境の構築を支援するほか、通信・エネルギー基盤整備にも配慮して既存の社会資本の有効活用を図る。</li> </ul>

# 次期社会資本整備重点計画に盛り込む内容の二次案

次期計画においても、これまでの整備方針を継承しながら、引き続き、利用者と社会のニーズに応えた鉄道整備を推進していくとの方針を明記する必要がある。

計画部会基本問題小委員会では、**暮らし、安全、環境、活力**、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。

青字は次期計画で追加的に盛り込もうとする内容  
下線部は二次案で追加した内容

分野	現行計画の記載項目	次期計画における記載内容（案）
暮らし	バリアフリー化	<p>&lt; 重点目標：少子高齢化社会に対応したバリアフリー社会の形成 &gt;  <b>【具体策】</b> 新バリアフリー法の基本方針に則り、鉄道のバリアフリー化を推進する。</p>
安全	踏切道の改良等 鉄道交通に係る安全 対策	<p>&lt; 重点目標：安全対策の推進 &gt;  <b>【具体策】</b> 鉄道交通に関する安全対策を実施する。  踏切道の改良を促進する。  <b>鉄道施設の耐震化を促進する。</b></p>
活力	空港アクセス鉄道の 整備 幹線鉄道等の整備	<p>&lt; 重点目標：国際競争力強化のための交通サービスの向上 &gt;  <b>【具体策】</b> 国際空港から都心までのアクセスを30分台とするため、空港アクセス鉄道の整備を推進する。  <b>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。</b></p> <p>&lt; 重点目標：地域活力の向上のための交通サービスの向上 &gt;  <b>【具体策】</b> 広域ブロック間の交流促進、効率化を図るため幹線鉄道の整備を推進する。  <b>地域の社会経済活動を支える地方鉄道の活性化及び駅の改良を推進する。</b>  <b>地方都市を支える公共交通としてのLRT整備を推進する。</b></p> <p>&lt; 重点目標：都市の快適性、利便性の向上 &gt;  <b>【具体策】</b> 都市鉄道ネットワークの充実を図り、利用者利便を増進するため、都市鉄道、<b>LRTの整備及び駅の改良</b>を推進する。</p>
環境	現行計画と同様に、モーダルシフトなど全省的な取り組みとして記載する方向で調整中。	