

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

(ネットワーク・サービス小委員会関係)(案)

(下線部は第2回鉄道部会での各委員のご意見を踏まえて修正した部分)

【A. 利便性の観点】

A1 (幹線鉄道・都市鉄道のネットワーク)

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?目標自体について修正すべき点はあるか?
また、ピーク時以外や夜間の混雑時間帯への対応について検討すべきではないか?

A2 (都市鉄道等整備に係る資金調達)

5 . 都市鉄道等の設備投資のための長期安定資金の調達について、事業の公益性を踏まえ、政策金融改革後においても、当分の間、引き続き実施される必要があるのではないか。

A3 (都市鉄道・地方鉄道のサービス)

6 . 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？

7 . 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？

8 . 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？

9 . 結節駅等における異なる事業者間の乗継ぎや駅外との往来のための案内方法について、さらにわかりやすいものとすることはできないか？

10 . 地方鉄道では、地域の要望するサービス改善が事業者の経営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、欧州の例なども参考にしながら、この悪循環を解消するため、地域の主体的な取り組みにより地域が望む水準のサービスを実現する方策やITを活用して低コストでサービスを質的に向上させる方策を検討できないか？

A4(バリアフリー化)

1 1 . 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？

1 2 . 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？

1 3 . いったんバリアフリー化された駅について、自販機の設置といった駅構内の事情によりバリアフリーの状態が損なわれることのないよう事後的なチェックが必要ではないか？

1 4 . 駅施設や車両などのハード面に加え、各種のソフト施策やその周知体制についてもバリアフリーの観点を踏まえたサービスやシステムとなっているようにすべきではないか？

A5(利用者の秩序・マナー)

1 5 . 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(例えば駅務員等への一定の権限の付与など)をとっていくことが求められているか？

【B . 環境の観点】(旅客鉄道に関する課題は、「利便性の観点」に記載。)

1 6 . 地球温暖化対策の観点に基づき推進している貨物鉄道へのモーダルシフトについて、さらに効果的に進めていくための方策はないか？

【C. 経営の観点】

C1 (都市鉄道におけるコスト削減や収益力強化)

- 17 . 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？
- 18 . 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？
- 19 . 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？

C2 (鉄道事業者をめぐるM & Aや経営統合)

- 20 . 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？
- 21 . 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？

C3 (地方鉄道・LRTの維持・整備)

- 22 . 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？

2 3 . 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？

2 4 . 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。

2 5 . 赤字の地方鉄道路線を維持・活性化するための現行の制度・手法を再検証した上で、新たな枠組みを構築できないか。

2 6 . 赤字の地方鉄道路線のうち、事業者自らの努力では活性化や再生が困難と考えられるほど厳しい状況にあるものについてどのような対応が望ましいと考えられるか。

【D . 地域貢献・まちづくりの観点】

D1 (地域の交流拠点としての駅の活用)

2 7 . 鉄道駅について都市部・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自治体サービス、福祉、医療、子育て、文化創造的活動など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？

D2 (まちづくりとの連携)

28 . 地方鉄道やL R Tとまちづくりの連携や一体的な推進に向けた具体的な方策や適切な役割分担のあり方について、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？

D3 (地域の観光振興との連携)

29 . 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？

D4 (支援の必要性に関する理解)

30 . 鉄道の利便性向上や維持に対して支援の確保や拡大を図っていく上では、地域の鉄道のおかれている状況や鉄道の社会的役割の大きさなどについて地域や国民に理解を深めてもらうための情報提供のあり方について検討すべきではないか。