

交通政策審議会鉄道部会中間とりまとめ(案)について

平成19年6月22日
国土交通省鉄道局

鉄道部会中間とりまとめ案（平成19年6月19日現在）の主な内容

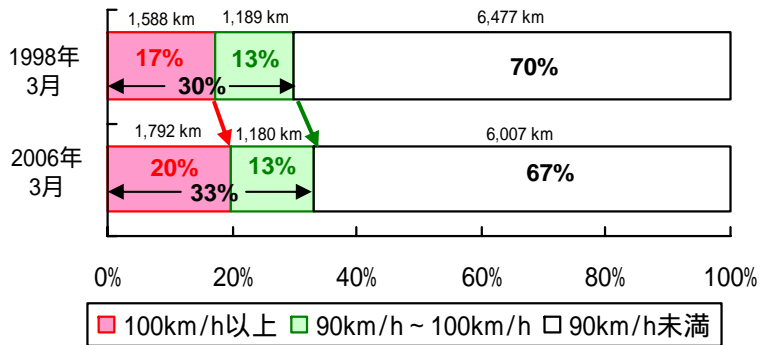
	現状と課題	直ちに具体化を図るべき施策
幹線鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・広域的な公共交通ネットワークの中で重要性を増す 在来幹線鉄道の役割 ・在来幹線鉄道の高速度の必要性 ・在来幹線鉄道の高速度事業を効果的かつ迅速に実施するための仕組みを導入すべき必要性 	高速化のボトルネックとなっている要因に関する調査
		高速化効果の早期確保に資する施設の先行的整備の促進
		高速化効果の確保に即効性のある次世代型高速省エネ車両の導入等の促進
		他分野の施策との連携
都市鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・都市鉄道ネットワークの更なる充実の必要性 ・都市鉄道におけるサービスの質的向上の必要性 ・鉄道事業における資金需要の特性と長期・安定的な資金を確保すべき必要性 	都市鉄道利便増進事業などの推進
		都市鉄道における利用者満足度調査の導入
		都市鉄道における輸送障害発生時の情報提供体制の高度化
		鉄道事業における長期・安定的な資金の確保
地方鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・厳しさを増す地方鉄道の経営環境 ・沿線の地方自治体や住民などによる主体的な取組を促すための環境整備の必要性 	地方自治体による鉄道施設の保有などの取組を活発化させるための支援
		地方自治体が必要と考えるサービス水準を実現するための制度の創設
		鉄道事業者、地方自治体、住民などが連携して行う取組に対する総合的かつ重点的な支援
		情報・ノウハウの共有の推進
バリアフリー化	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー新法に基づく整備目標の達成に向けた取組を優先的に進めるべき必要性 ・ホーム上の抜本的安全対策の必要性 	1日あたり利用者数が5,000人以上でエレベーターなどの設置が困難な駅における設置スペースの確保・代替設備の導入
		1日あたり利用者数が5,000人未満の駅におけるバリアフリー化の推進
		ホームドア・可動式ホーム柵整備の促進

在来幹線鉄道の整備状況(表定速度90km/h以上の区間)

19号答申に基づき、在来幹線鉄道的高速化のための線形改良、新型車両導入等の事業が各地で進められてきているが、表定速度90km/h以上の区間は在来幹線鉄道全体の3割強にとどまっている。

< 表定速度90km/h以上の区間の拡大 >

「90km/h以上」 :
30 % (1998年) **33 % (2006年)**
 「100km/h以上」 :
17 % (1998年) **20 % (2006年)**



JR優等列車の走行区間(新幹線を除く。)
 新幹線と並行する在来線を除く。

凡例

表定速度 (2006年)

- 100 km/h ~
- 90 ~ 100 km/h
- 90 km/h 未満

実線は1998年から速度増加をした区間
 点線は1998年から速度増加がない区間

 表定速度が90km/h以上に向上した事例 (1998 ~ 2006)

新幹線 (2006年3月時点)

< 表定速度の現状 >



幹線鉄道高速化の課題

問題意識

19号答申に基づき、在来幹線鉄道の高速化が各地で進められてきているが、表定速度90km/h以上の区間は在来幹線鉄道全体の3割強にとどまっているなど、高速化はまだ十分な水準にあるとは言えないのではないかと。また、地方からの高速化についての要望も多い。

高速道路の整備により、高速バスが運賃に加え速達性でも優位に立ったり、拮抗する区間が現れており、鉄道の競争力を回復することが重要ではないかと。

基本スタンス

幹線鉄道の高速化は、地域活性化、地域間の交流・連携の強化、利用者利便の向上等の観点から重要であり、今後もさらに高速化による速達性向上を推進。

高速化は、輸送需要の動向、収支採算性等を総合的に勘案した上で、基本的には鉄道事業者の経営判断により行われるものであることから、地域と鉄道事業者が十分に検討を行い、案件の成熟度を高めていくことが重要。国は、必要に応じて、幹線鉄道等活性化補助制度により、地方と協調して支援。

課題

鉄道事業者の投資意欲を喚起するため、利用者の増加を図っていく必要があるが、鉄道事業者と地域等の関係者により効果的な取り組みが行われているか。

事業費負担の点からも、地域の負担意欲が大きな要素となるが、一方で地方自治体の財政事情は厳しい状況にある。

国は、補助制度を活用し、地方自治体と協調して幹線鉄道の高速化を支援しているが、より効果的な支援を行うためにはどうすべきか。

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

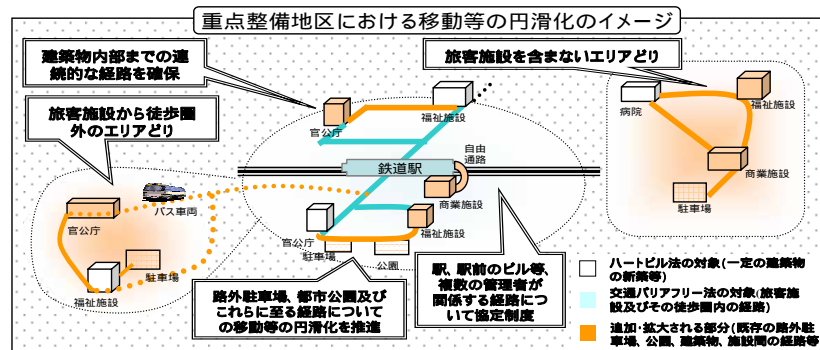
既存駅、既存車両等の移動等円滑化基準への適合の努力義務

< 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度



< 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

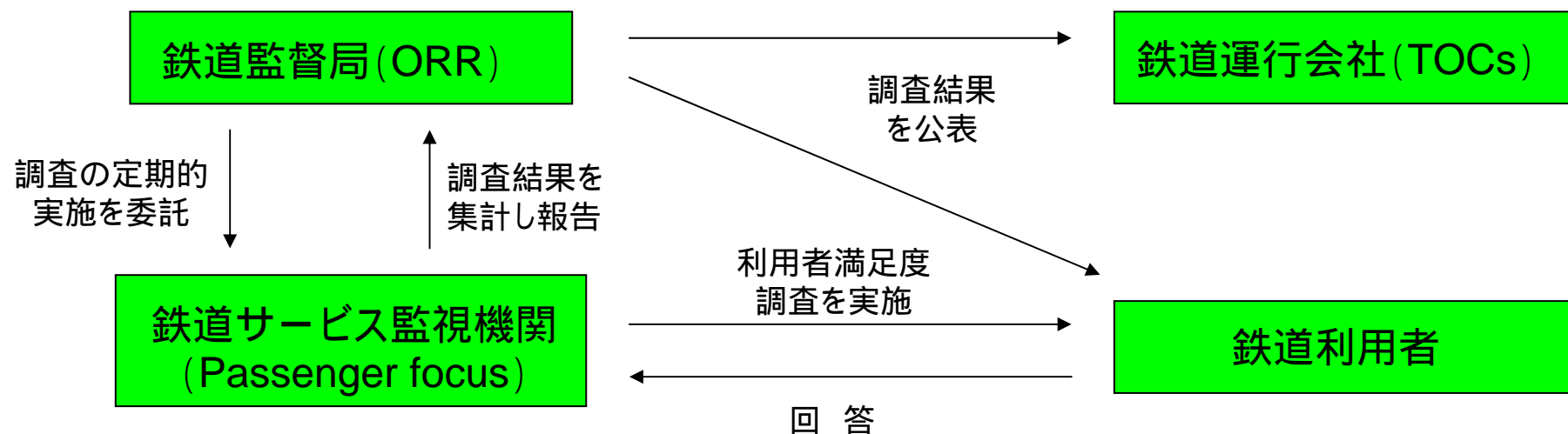
< 具体例 >

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	16.9%	38.8%	93.1%	0.0%	42.9%	45.6%	91.9%	63.0%
	H16	17.0%	46.9%	95.4%	0.0%	42.9%	50.7%	96.7%	64.2%
	H17	17.0%	59.2%	98.3%	46.3%	42.9%	55.4%	96.7%	65.2%
x × 線	区間	C駅 D駅	全	線					
	H15	14.8%	41.2%	44.8%	0.0%	41.2%	44.8%	100.0%	44.8%
	H16	14.6%	52.9%	51.7%	0.0%	41.2%	51.7%	100.0%	51.7%
	H17	14.5%	64.7%	51.7%	44.4%	41.2%	51.7%	100.0%	51.7%

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)

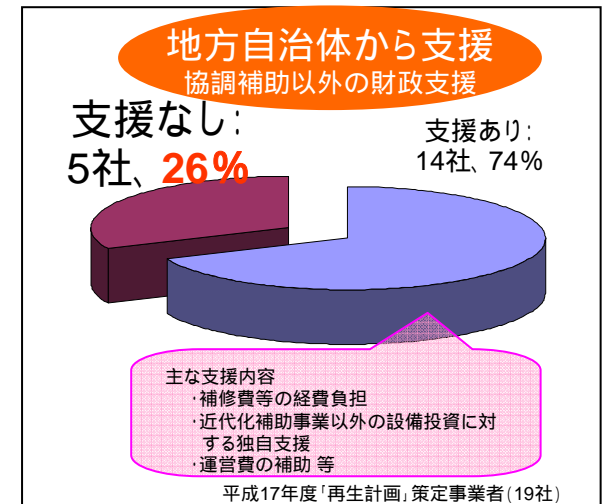
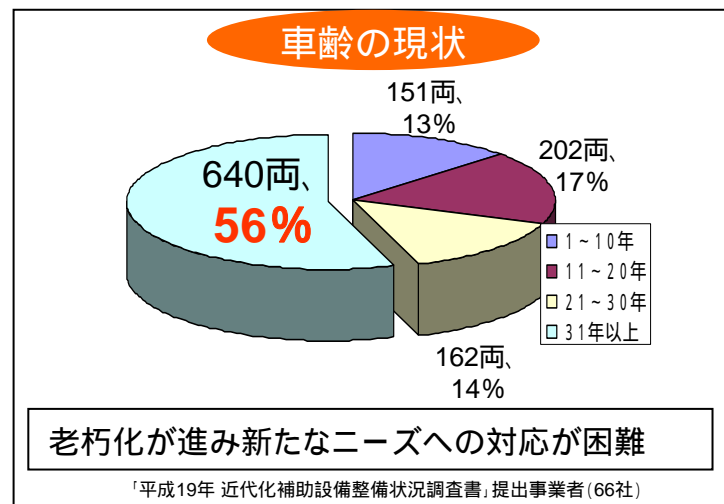
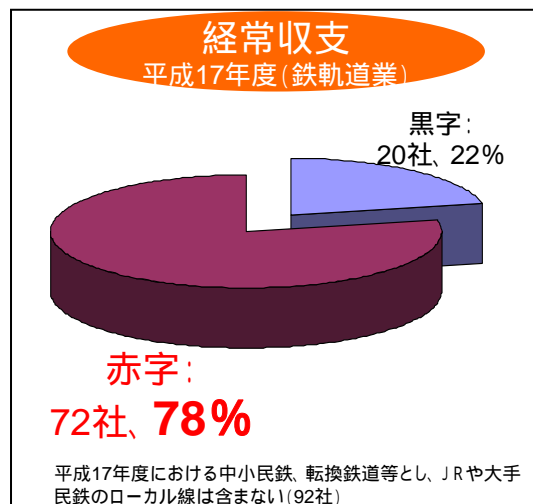
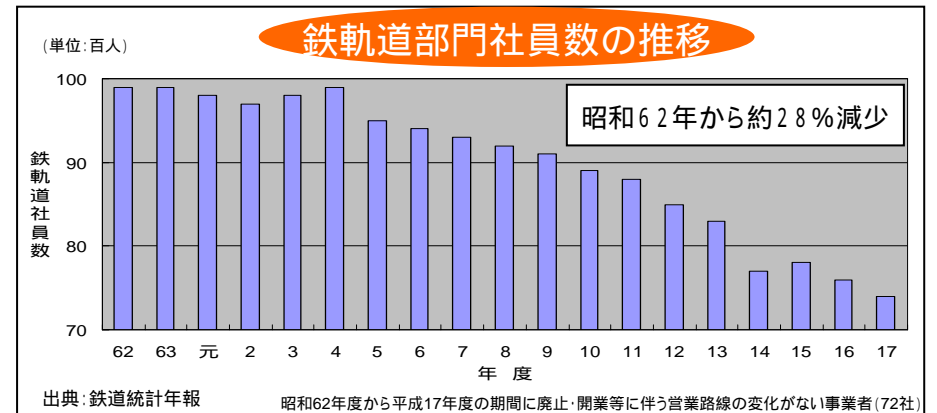
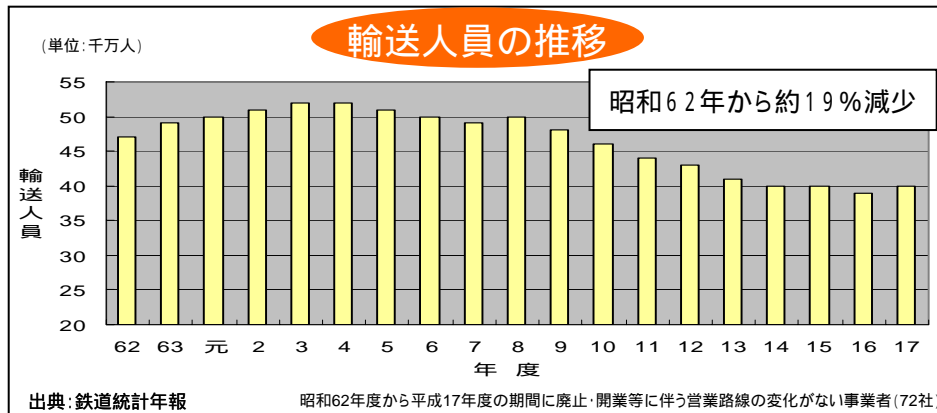
年2回(春・秋)実施。
全国鉄道網を統計学的に代表する約650の駅で約2万5千の調査票を利用者に配布し回収・集計。
大規模会社については1000人又は1500人の利用者について調査。中小規模会社では250人又は500人に調査。

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。

地方鉄道の現状と課題

地方鉄道を取り巻く経営環境が厳しさを増す中、人員削減等の合理化努力は限界に達しつつある一方、車両等の老朽化に伴って新たなニーズへの対応が困難となるためにさらに利用者が減少するという悪循環も生じている。

地方自治体による支援も活発化してきているが、沿線自治体が支援に意欲的とされる「再生計画」策定事業者の場合でも、自治体が国のスキームとは別に独自に財政支援を行っているケースは3 / 4にとどまるなど、まだ十分とは言えない。

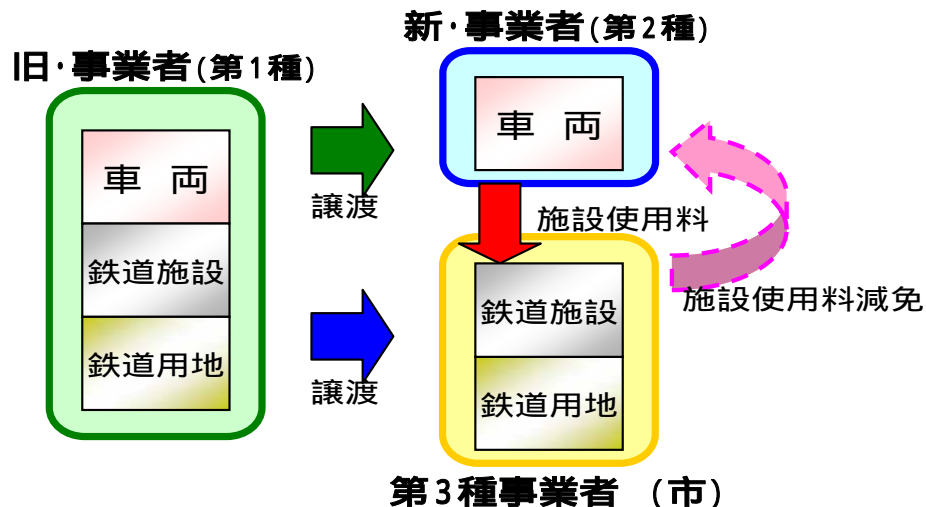


地方鉄道を維持する取組み

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
 の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。

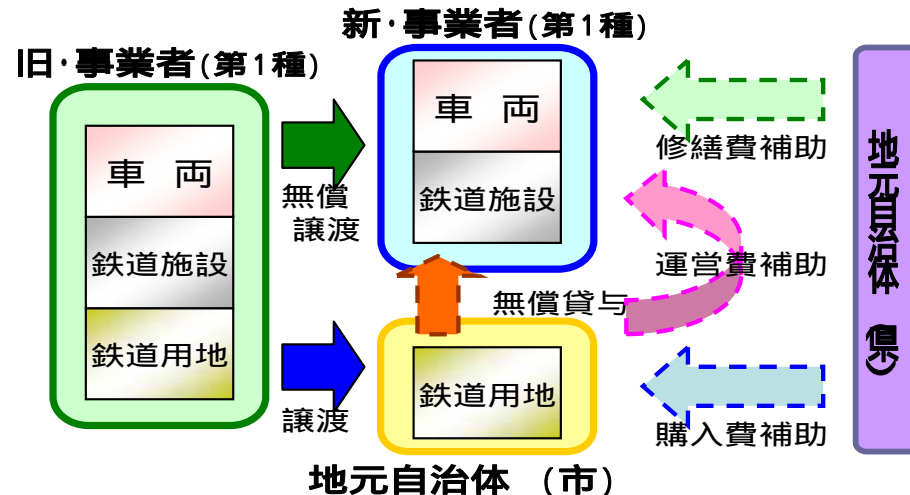
上下分離型

(例) 青い森鉄道



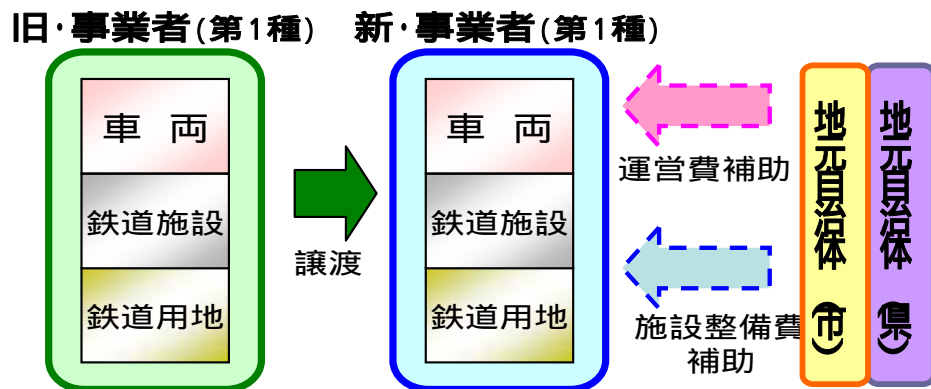
自治体が資産の一部を保有

(例) 和歌山電鐵・貴志川線、三岐鉄道・北勢線



各種補助の実施

(例) 富山ライトレール、えちぜん鉄道



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。

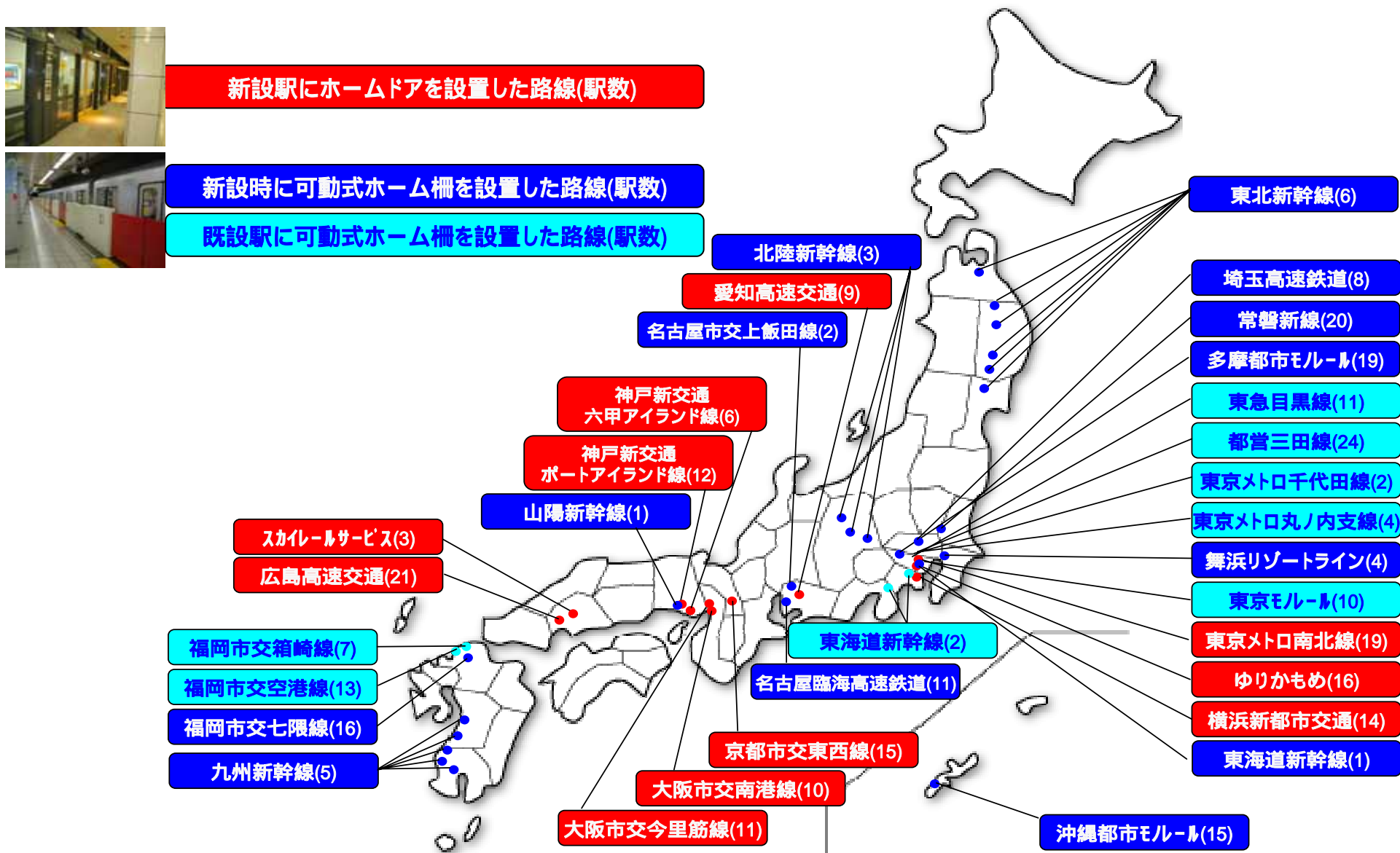
自治体が鉄道施設を保有する場合でも、第1種事業者たる旧事業者と同様に必要な**安全性を確保**することが必須。

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**を講じる必要がある。

ホームドア・可動式ホーム柵の設置状況

新設単独路線、新交通システムを中心に、ワンマン化とも相まって、ホームドアは10路線125駅、可動式ホーム柵は21路線195駅にそれぞれ設置されている。



ホームドア・可動式ホーム柵の普及に向けた取り組み

プラットホーム上の安全性を向上するためには、課題をひとつひとつ解消し、設置駅を確実に増やしていくことが必要となっている。

現在、設置に関する鉄道事業者の意向等の把握に努めているところであり、さらに平成19年度より先行的に設置されている事例に基づく最新の知見等を踏まえつつ、利用者側の意見も聞きながら制約要因の解消のための調査・検討を実施していくこととしている。

