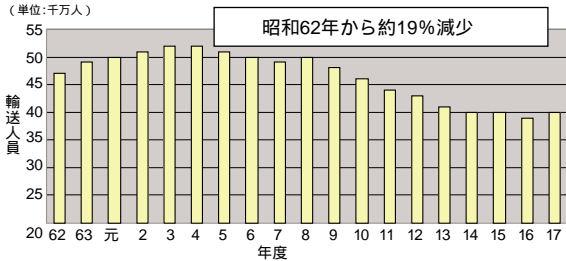
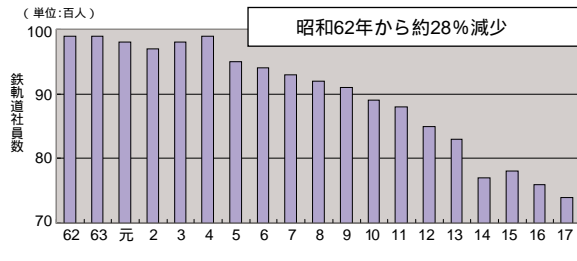


輸送人員の推移



昭和62年度から平成17年度の間に廃止・開業などに伴う営業路線の変化がない事業者(72社)

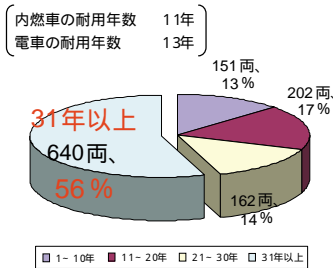
鉄軌道部門社員数の推移



昭和62年度から平成17年度の間に廃止・開業などに伴う営業路線の変化がない事業者(72社)

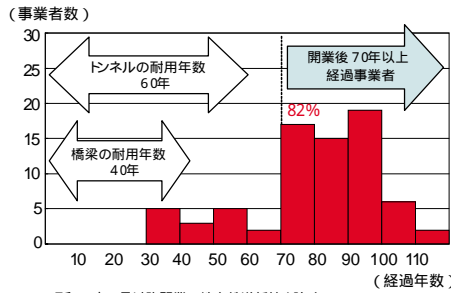
施設の現状

車齢



「平成19年 近代化補助設備整備状況調査書」提出事業者(66社)

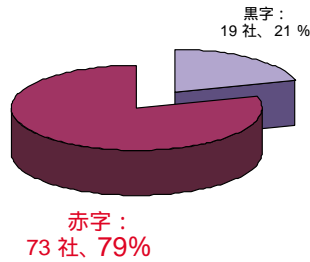
路線開業からの経過年数



昭和62年4月以降開業の地方鉄道新線を除く

経常収支

平成18年度(鉄軌道業)



地方鉄道の現状

地方鉄道を取り巻く現状と今後の課題について、本年6月に取りまとめられた国土交通省の交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会の提言からご紹介します。

地方鉄道の現状

利用者の長期減傾向

地方鉄道の輸送人員は、モータリゼーションの進展や沿線における人口減少、少子高齢化により長期減傾向が続く。昭和62年から平成17年までの18年間で全国平均で約19%の減少となっています。

コスト構造上の経営圧迫要因

利用者の長期減傾向に歯止めがかからず、経営赤字の拡大に伴って、多くの事業者で施設・設備の維持管理上の不具合が発生するおそれが生じたり、従業員数の大幅削減により輸送の安全の確保に不可欠な技術の継承への懸念も生ずるなど、鉄道事業者の経営努力は限界に近づきつつあります。

鉄道事業は、他の交通モードと異なり、土地や線路、駅施設などのインフラを鉄道事業者自らが一体で保有するのが通例です。

このため、鉄道事業者のコスト構造では、これら施設の保有に係る経費(維持管理費など)の占める割合が大きくなり、地方鉄道90社の平成17年度決算を見ると約46%を占めており、この比率は鉄道事業者が取り組んできた合理化

に伴う人件費の減少により、近年増加傾向にあります。

平成17年度決算では、地方鉄道90社の約70%が営業赤字となっていますが、仮にこれら施設の保有に係る経費を除いて試算してみると、営業赤字の事業者は約70%から約10%にまで減少し、施設保有に係る経費がコスト構造上の経営圧迫要因になっていることが分かります。

規制緩和の実施

このほか、近年の経営環境の変化として、平成12年に実施された鉄道事業法についての規制緩和が挙げられます。地方部では、需要の規模から事業者間の競争が促進される環境に乏しいため、規制緩和による効果が発揮されにくく、需要の減少に伴う経営悪化などにより事業廃止に追い込まれる事業者が見られます。12年度以降、全国で25路線・532kmの鉄道が廃止され、多くの路線で現在その存廃をめぐってギリギリの議論が行われている状況です。

地域や鉄道事業者の取組み

これまで、鉄道輸送の維持に向けて、鉄道事業者は車両や設備の改善などのサービス向上、公共施設の併設などによる駅の利便性向上のほか、さま

さまざまな利用促進策や経営合理化策を実施してきました。

また、沿線地域では、経営安定基金の創設をはじめ、運営費や施設整備費に対する補助、地方税の減免など地方公共団体などによる財政的支援のほかにも、地域住民や観光振興と連携した企画を通じた取組みが行われています。

さらに、まちづくりの視点から、パークアンドライド用の駐車場整備が進められてきたほか、サポーター制度による車両の保守・改装費の支援や出資などの支援活動が地域住民によって展開されるなど、地域のさまざまな主体により鉄道輸送の維持・活性化に向けた努力が行われてきました。

鉄道の廃止が地域にもたらす影響

地域や鉄道事業者の努力にもかかわらず、ひとたび地方鉄道が廃止に至った場合には、バス輸送に転換されるのが通例です。

しかし、地域によってはそもそもバス転換に適さない場合があることに加え、定時に優れ、大量輸送が可能な鉄道が廃止されれば、中・高校生の通学に支障をきたしたり、バス転換による運賃上昇や所要時間増加により高齢者の外出機会が減少するほか、マイカ

ーへの転換による道路混雑、観光地の入出減少や駅前商店街の売上減少など、地域にさまざまな影響を及ぼす場合があることが指摘されています。

鉄道輸送の維持に係る評価・検討

地域が、鉄道輸送の維持の要否について議論する際には、さまざまな便益や輸送維持のための費用などを総合的に考量し、可能な限り客観的な評価・検討を行うとともに、その結果を地域で広く共有することが望まれます。

その際、鉄道事業の存続自体を自己目的化させるのではなく、地域住民にその意義を見出され、真に必要とされているかを判断すべく、地域における望ましい交通のあり方を検討し、その中で、鉄道がどのような役割を果たすべきか、地域のさまざまな関係者が主体的に議論し、鉄道輸送の維持の要否について合意形成を行うことが重要となります。

地域と一体となった活性化への取組み

今後の取組みの方向性

本格的な少子高齢化時代を迎える中で、地方鉄道は、バスや福祉タクシーなど地域のさまざまな交通手段と連携

しながら、高齢者の日々の移動を支え、駅の拠点性を活かして地域の形成・発展や観光振興など地域の活性化に極めて大きく貢献するよう期待されています。

また、サービス向上を通して、「地域の暮らしに組み込まれた持続可能な存在」となっていく必要があります。

その際、潜在的な利用者が見込まれる地方都市近郊においては、駅間の短縮や覚えやすく利用しやすいダイヤ設定、弾力的な運賃設定などさまざまな取組みをパッケージで展開することにより、既存の輸送のあり方を一新して地域の輸送ニーズにきめ細かく応える「コミュニティレール化」を進めることも有効なアプローチです。

また、観光を切り口として、鉄道が地域の観光資源を結んで走ることに伴い、観光振興の役割を果たすとともに、イベント実施や車両の改装により、「鉄道自らが観光資源」となり観光客の取り込みを図るなどの取組みも有効であると考えられます。

事業構造の再構築

鉄道事業者の前向きな取組みと地域の支援に基づいて鉄道輸送の維持が図られる場合には、鉄道事業者の施設保

有に係る経費の占める割合が大きいことから、これらの負担を軽減するため、「公有民営」方式による経営の上下分離や土地等の重要な資産の地方公共団体による保有などにより事業構造を変更し、鉄道事業を再構築することが必要となります。

このような「頑張る地域と鉄道事業者」の真摯な取組みに対し、国としても必要な支援を積極的に実施していくことが求められており、今般、制度面・財政面などの総合的なパッケージにより重点的に支援していくための制度を導入したところです（16ページ参照）。

地方公共団体が鉄道施設を保有し、これを運行事業者に無償で使用させるもの。

地方鉄道が持続的に発展していくためには、地域（コミュニティ・サポーター）に愛される存在になることが重要になります。「双方向・対話型」コミュニケーションに取り組み、鉄道が果たす役割についての理解と共感を丁寧に育んでいくことが大切であり、このような取組みが息長く鉄道の未来を照らす光となるよう期待されます。