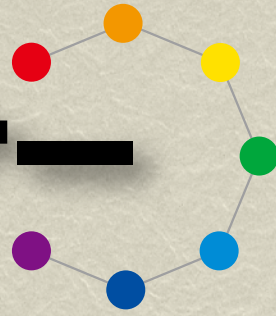
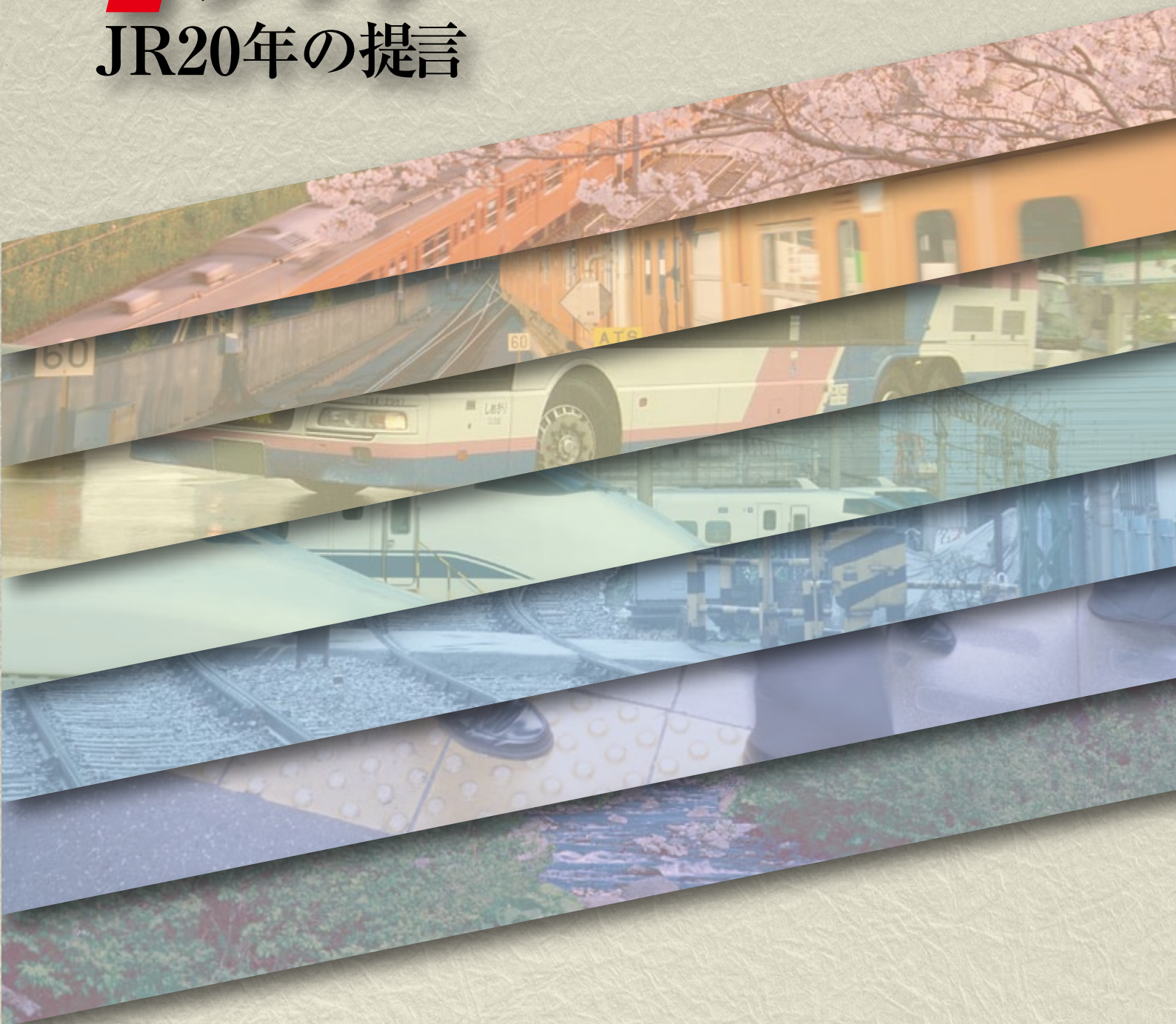


7

7つの パートナー シップ



JR20年の提言



はじめに

「JR20年の提言－7つのパートナーシップ－」の発刊にあたって

JR連合は、産業政策を私たちが取り組むべき運動の一つの重要な柱として位置付けて、その充実と発展を目指して、毎年、「交通重点政策」を作成・発行するなど、取り組みの強化を図っている。

この間、JR発足10年の節目を捉えて、1996年に、「JR10年目の検証 提言！明日の鉄道を創る－改革10年を越えて－」を発行して、JR発足以降の成果と今後解決すべき課題を明らかにして、当面の政策活動の方向性と早急に解決すべき具体的な課題を浮き彫りにしてきた。

また、2003年には、過度に自動車に依存しない持続可能な交通づくりを指向していくべきとの認識のもと、「21世紀鉄道ビジョン－鉄道の特性を活かした持続可能な交通を目指して－」を策定して、今後の政策活動の基本的な方向性を確立させた。

今回、JR発足20年の節目を迎えるにあたり、「21世紀鉄道ビジョン」をベースとしながらも、今一度、「持続可能な交通づくり」に求められるべき観点は何であるかとの考え方で検討を重ねた結果、関係主体それぞれが、持てる能力を最大限に発揮して、互いを補完すること、即ち「パートナーシップの実現」こそが、地域社会の貴重な財産である鉄道等の公共交通の維持・発展に必要な不可欠であるとの結論に行き着いた。

そこで、鉄道の持続的発展へと今後の10年を展望する中、「7つのパートナーシップ」としてこれを整理・区分して、「現状と課題」を踏まえた「今後のあり方」を明らかにし、その実現に向けて必要となる「国・地方自治体の役割」と「JRの役割」について提言を行うなど、解決すべき課題を明確にした。

よって、私たちは、これらの課題解決に向けて、各分野・各方面との連携を強め、安全の追求と地域交通政策の確立を果たすべく、労働組合としての社会的役割を内外に発揮していかなければならないと考える。

最後に、本冊の発刊に際しては、専修大学商学部の太田和博教授と白鷗大学経営学部の山田徳彦准教授に大変貴重な助言と指導を頂いたことを心より感謝申し上げます。

日本鉄道労働組合連合会(JR連合)
会長 角田 修 作

JR連合政策委員会

委員長	水嶋敏行	J R 東海ユニオン・委員長
副委員長	今井伸	J R 東日本ユニオン・委員長
副委員長	立川幸一	J R 四国労組・委員長
事務局長	岩永康志	J R 連合・政策部長
事務局次長	荻山市朗	J R 連合・企画部長
事務局次長	平永稔	J R 連合・広報部長
政策委員	菅原和忠	J R 北労組・書記長
政策委員	清水次昭	J R 東日本ユニオン・政策部長
政策委員	山本愛子	J R 東海ユニオン・企画部長(第1回～第7回)
政策委員	鎌田茂	J R 東海ユニオン・交渉部長(第8回～第10回)
政策委員	上村良成	J R 西労組・政策・教育部長
政策委員	浅岡秀幸	J R 四国労組・政策部長
政策委員	豊饒英之	J R 九州労組・政策部長
政策委員	荒井英二	貨物鉄産労・政策部長(第1回～第5回)
政策委員	辻村和裕	貨物鉄産労・政策部長(第6回～第10回)

政策アドバイザー 太田和博教授(専修大学商学部)

政策アドバイザー 山田徳彦准教授(白鷗大学経営学部)

JR連合執行委員会

会長	角田修作
副会長	渡邊幸一
副会長	今井伸
副会長	水嶋敏行
副会長	倉橋源太郎
副会長	立川幸一
副会長	船津壽幸
副会長	今村謙一
事務局長	藤次康雄
執行委員	荻山市朗
執行委員	岩永康志
執行委員	慶島讓治
執行委員	平永稔
執行委員	松尾啓史
執行委員	杉原清道
特別執行委員	加藤一徳
特別執行委員	福本英治
特別執行委員	瀬井公治

JR20年政策プロジェクト会議開催暦

第1回	2005年12月9日
第2回	2006年2月21日
第3回	3月27日
第4回	4月21日
第5回	5月18日
J R 20年の提言・中間報告6月14日	
第6回	10月25日
第7回	12月12日
第8回	2007年3月1日
第9回	4月17日
第10回	5月16日

目 次

はじめに

I. 提言にあたって — 新しい鉄道政策の創造とその方向	4
1. 鉄道の持続的発展への挑戦が必要である	
2. J Rを取り巻く環境は大きく変化している	
3. 鉄道の持続的発展に向けて新たな視点が必要である	
4. パートナースhipによって安全で高質な鉄道輸送サービスを創造し維持する	
5. 社会を支え、社会に貢献する鉄道のためのパートナーシップを確立する	
6. 鉄道に関わるすべての人々が自らの存在価値を実感する社会を目指して提言する	
II. 安全確立への提言	9
1. 働く者をめぐる環境変化と諸課題	
2. 技術面や保安体制に関する現状と諸課題	
3. 鉄道経営をめぐる環境変化と諸課題	
4. 基調とすべき認識	
III. 提言編 —7つのパートナーシップ—	14
(1) 地域とのパートナーシップ	
(2) 鉄道事業者間のパートナーシップ	
(3) 他の交通手段とのパートナーシップ	
(4) 官民のパートナーシップ：鉄道特性を発揮するために	
(5) 官民のパートナーシップ：地方のモビリティを確保するために	
(6) 福祉社会とのパートナーシップ	
(7) 環境とのパートナーシップ：モーダルシフトの推進	
IV. 事例編	30
1. 山陰本線高速化事業：鳥取県・島根県とのパートナーシップ	
2. アーバンネットワークの拡充：滋賀県長浜市の「黒壁」とのコラボレーション	
3. 相互直通運転による鉄道サービスの向上	
4. 都市鉄道利便増進法による相模鉄道・東京急行・J R東日本の直通運転	
5. フリーゲージトレイン：次世代の相互直通運転に向けて	
6. DMV：実用化間近の新技术	
7. パーク・アンド・ライド：さらなる拡大を目指して	
8. 鉄道サービスの維持・活性化のための上下分離	
9. パートナースhipによるL R Tの導入：富山ライトレール	
10. 多様な上下分離手法①：近鉄北勢線・養老線	
11. 多様な上下分離手法②：南海貴志川線(和歌山駅～貴志駅間)	
12. 駅の複合利用：パートナーシップの起点としての駅	
13. バリアフリー化：より人に優しい鉄道になるために	
14. I Cカード：普及が進み広がる可能性	
15. 地球温暖化を防止するためのJ Rの取り組み	
V. 付属資料	50

I. 提言にあたって —新しい鉄道政策の創造とその方向—

1. 鉄道の持続的発展への挑戦が必要である

私たちは、多くの犠牲を払いながらも、国鉄改革に正面から取り組み、その成功にむけ努力を重ねてきた。国民生活の充実に重要な役割と責任を果たすため、「鉄道の再生」を目的とした国鉄改革の理念のもと、1987年4月に発足したJRは、2007年4月に20年の節目を迎えた。

国鉄改革が「鉄道の未来を拓くために」なされたとはいえ、JR発足時にその成功を確信していた者は少数であった。それが、少なくとも鉄道輸送面から見れば、おおむね良好な状態を持続しているのは、運営における意思決定の自主性の確立も要因としてあげられるが、社員の鉄道労働者としての懸命の努力およびグループ会社社員の奮闘によるものである。しかしながら、経営面では、「JR三島・貨物問題」など、経営努力の範疇を大きく超える課題があり、これらの解決が必要であることは言うまでもない。

うまく物事が推移している時には、それが永続すると、信じるのが人の常である。さらに、行政は、本来は変化する時代を先取りするべきであるが、実態は問題が生じてから対応する傾向がある。JR誕生から現在までの歩みを振り返る時、その順調な軌跡に気が弛み、変革の気概が失われる恐れがあるのである。

引き続き、鉄道が、社会に選ばれる交通手段として、人々のモビリティの質を高め、物資を円滑に輸送することによって社会を支え続けるためには、鉄道自体が今後も持続的に発展していく必要がある。そして、鉄道産業の発展は、JRの発展なくして達成されることはない。

企業の栄枯盛衰の1サイクルが30年といわれる中で、その3分の2を経たJRは、鉄道事業の将来を見据えた体制を整えるべき時期に至っている。加えて、少子高齢化による労働力人口の減少、日本経済の成長の鈍化、環境問題が叫ばれながらも増加し続ける自動車利用、航空および高速バスなどの代替交通手段の拡充など、環境変化が生じている。すべての民間企業は社会環境の変化に対応していかなければならず、JR各社も自ら努力しなければならないことは自明のことである。

しかしながら、社会を支えるサービスである鉄道輸送は、通常の民間企業とは異なり、不採算であるからといって、自らの利益のみを基準として、鉄道サービスの改廃を決して良いわけではない。鉄道輸送が今後長期にわたって安定的かつ効率的に確保されるために、新しい鉄道政策の創造が希求される時期が到来しているのである。

2. JRを取り巻く環境は大きく変化している

国鉄改革が行われた20年前と今日では、社会的・経済的環境は大きく変わった。以下では、それを概観してみよう。

少子高齢化と人口の減少

この20年で少子高齢化が大きく進み、将来的には人口が大幅に減少することも現実となりつつある。少子化あるいは人口減少は、通勤・通学客を中心に鉄道利用者数を減少させる要因である。また、団塊の世代の大量退職により、流動パターンが大きく変わる。一方、

退職者及び高齢者の増加は、新たな需要を生み出すものであり、ニーズをとらえた適切なサービスを提供するなど、利用者にとってどう対処するか、今まで以上に知恵を絞らなければならない。とくに、レジャーであるがゆえにこれまで軽視されてきた観光需要にも目を向けるべきである。

日本経済の成長の鈍化

戦後、石油ショック時をのぞいて成長傾向にあった日本経済ではあるが、近年その成長率が鈍り、縮小させた。将来的に経済が成長しつづけることを前提にすることはできず、縮小する可能性をも視野に入れなければならない。したがって景気動向の影響に左右されない、適切な経営戦略を策定し、設備投資等の決定を慎重に判断しなければならない。環境問題とも相まって、経営の拡大よりも持続可能な発展を念頭に置くべきである。

環境問題への意識の高まり

先進国を中心に環境問題への意識が高まり、国内はもとより国際的に具体的な取り組みがなされ、主要な政策テーマとなっている。地域的な問題のみならず、地球規模での環境問題をも視野に入れなければならない。

地球温暖化に大きな影響を及ぼす温室効果ガスについて、すでに 1997 年に京都議定書 (COP3) で先進国の排出量の目標値が合意されており、日本は 2008 年から 2012 年の期間に、1990 年の排出量の 6% を削減しなければならない。運輸部門の二酸化炭素排出量は全体の約 20% を占めているが、そのうちの 90% は自動車から排出されるものである。したがって、目標値を達成するためにも環境にやさしい交通機関へのモーダルシフトは不可欠であり、鉄道が積極的な役割を果たすべきである。

モータリゼーションの進展

高齢者と女性の免許取得人口増加、所得水準の上昇に伴う自動車保有台数の増加は、道路整備の進展と相まってマイカー利用を増加させている。地方圏や中小都市ばかりではなく、自動車の輸送シェアは大都市圏においても増加傾向にある。

このような自動車の輸送シェアの継続的な増大に伴う輸送市場の構造変化は、鉄道への需要を低下させることになる。自動車との間の選択において、鉄道が選ばれるためには、JR 各社はこれまで以上の努力をなすとともに、高速道路との間の公平な競争原理を確立するなどの鉄道事業者の努力をささえるような交通政策が創造される必要がある。

規制緩和と交通インフラ投資による競争の激化

航空やバス・タクシー等の他交通分野において、運賃設定の自由化や参入・退出規制の緩和の結果、これらの輸送機関はサービスを多様化させ、運賃も低下させてきた。また、高速道路、一般道路および空港などの交通インフラ整備も進展し、航空や高速バスなどの競合交通機関の競争力は相対的に高まっている。

インフラ負担を含めて独立採算が求められている鉄道事業が、このような環境の中で持続可能であるためには、これまでのような経費削減などの事業者の自助努力を超えた新しい枠組みが必要である。

3. 鉄道の持続的発展に向けて新たな視点が必要である

鉄道の持続的発展のためには、従来の発想を超えた新たな視点が必要である。

何よりも「安全であること」が優先されるべき

安全性は公共輸送の大前提であり、その信頼をゆるぎないものにすることが鉄道の将来につながる。鉄道輸送の安全を確保するために、JR各社およびJR労働者が自助努力を傾注するのは当然であるが、加えて、関連会社や公共(国及び地方自治体)も公共交通の安全確保のために力を結集しなければならない。

鉄道が特性を発揮する分野をより強化するべき

鉄道がその特性を発揮するのは大量輸送分野である。具体的には、都市間輸送、大都市圏輸送および一部の地方都市圏の輸送である。運営費に占める固定費部分が多いという費用構造、輸送単位あたりの高いエネルギー効率及び環境にやさしいという輸送特性は、大量の人員や貨物を輸送する場合にこそ、鉄道の優位性を発揮するからである。そのためにも、都市間鉄道の高速化や都市鉄道における輸送力増強が有効である場合には、公共と協力しながら、その実現に注力していかなければならない。

既存のインフラと知恵を活用するべき

鉄道の既存設備および鉄道労働者の知恵を活用し、社会全体でもっとも有効な交通体系を維持することが重要である。長い歴史の中で構築されてきた鉄道のインフラと様々な経験から培われた知恵を、鉄道の持続的発展のために活用するべきなのである。鉄道の既存インフラを貴重な社会資産と位置づけることによって、新しい設備投資に偏重せず、また採算性のみを基準として安易に施設を廃棄することなく、現在ある施設を有効に活用して人々のモビリティや物資の円滑な輸送を維持・発展させる発想を育まなければならない。

鉄道の活用は地域社会でも考えられるべき

既存インフラの有効活用は輸送のみを念頭に考慮されるべきではない。とくに、地方交通線の沿線地域では、「まちづくり」や「地域社会の存続」の観点から、鉄道の意義を再検討するべきである。地域における駅の意義の確認や人的交流の媒体としての鉄道施設の活用は、地域社会の中で地域住民とのコミュニケーションを通じて醸成されるべきものである。

技術と知恵が伝承され活用されるべき

技術がまったくゼロから生み出される可能性は小さい。すでに存在しているものをさらに改善したり、他の技術と結びつけたりすることによって大きな効果が得られることも多い。鉄道分野では、ミニ新幹線やフリーゲージ・トレイン、DMV (Dual Mode Vehicle) が注目される。このような技術は広範な協力体制によって開発されるべきである。

技術は人から独立して存在するものではない。技術を使いこなす人材が存在して初めて技術は活用される。鉄道労働者の年齢構成がいびつであるJRの場合は、とくに技術の伝

承に関して十分な対策を講じる必要がある。また、本提言のⅡ．において、J R連合の『安全指針』の要旨を掲げる。

4. パートナーシップによって安全で高質な鉄道輸送サービスを創造し維持する

諸外国、とくに先進諸国の例をみる時、鉄道輸送を純粋な民間企業の利益追求原則に委ねることが適切ではないことは明らかである。ところが、わが国においては、J Rの成功および民鉄の実績によって、あたかも民のみによる鉄道輸送の確保が最善のものであるとの幻想が一般化している。

大量公共輸送機関である鉄道は、需要が持続的に増加する時には、規模の経済性という鉄道の利点を最大限に発揮する。ところが、人口減少による需要の伸び悩みと、自家用自動車交通の普及は、規模の経済性という費用特性を、利点から弱点へと転移させる。このような段階に至ると、民のみによる安全で高質な鉄道サービスの維持は困難となる。

このような状態を目前にして、監視の強化や安易な税金の投入によって、安全性の確保および既存サービスの維持を図ることは、可能ではあるが最善の方法ではない。最善の方法は、すべての関係主体がその能力を最大限に発揮し、かつ各主体がその責任を正しく果たすことである。つまり、鉄道事業者は輸送のプロフェッショナルとして安全で高質な輸送活動に専念し、公共は公共の義務と責任を果たすような体制を確立する必要があるのである。

安全で高質な鉄道輸送サービスを創造し、それを維持するために、鉄道事業者を中心とした広範なパートナーシップの確立こそが、鉄道政策の中心に据えられるべきなのである。本提言は、鉄道輸送のための多様なパートナーシップの具体的な姿を提示するものである。

5. 社会を支え、社会に貢献する鉄道のためのパートナーシップを確立する

安全で高質な鉄道サービスの確保は、鉄道事業においては目的であっても、社会にとってはあくまでも手段であって目的ではない。鉄道事業者は、安全で高質な鉄道輸送サービスを安定的かつ持続的に提供することによって社会を支え、社会に貢献することに自らの存在意義を見出さなければならない。

民間会社としての利潤最大化（株主にとっての企業価値最大化）は資本主義体制の前提条件として是認されるとしても、鉄道事業者の社会的責任は一般の株式会社以上のものが求められる。企業性と公共性（社会性）のバランスには唯一絶対の黄金律はない。時代により社会により異なるものである。国鉄時代には公共性が過度に強調され、民営化後のJ Rでは企業性に重点がおかれてきた。ここで主張するのは、鉄道輸送における企業性と公共性のバランスの再構築であるが、それは単なる揺り戻しではない。つまり、企業性と公共性は二者択一でも、単純な割り振りでもない。企業性と公共性を組合せることによって、両者ともにより高いレベルへと昇華させることが重要なのである。

より高いレベルの鉄道サービスを提供する体制は、鉄道事業者と公共との単なる組合せ、すなわち無機的なつながりによって達成されるものではない。鉄道事業者を中心に据えた多様な主体を包含したパートナーシップ、すなわち有機的なつながりによって、貴重な社会の財産である鉄道がより効果的に利用され、鉄道が社会に貢献することが求められているのである。

6. 鉄道に関わるすべての人々が自らの存在価値を実感する社会を目指して提言する

パートナーシップは、すべての主体が自らの得意とするものを提供し、自らが弱点とするところを補ってもらおうという相互互惠の関係を築くことである。鉄道事業者は安全で高質な鉄道サービスを利用者に提供する。鉄道労働者は自らの仕事によって安全で高質な鉄道サービスを創り出す。関連会社はそれぞれの事業において成果を挙げ、関連会社社員は自らの仕事を介して魅力的な鉄道輸送活動を支えている。公共は公共にしかなくできないものを提供することによって安全で高質な鉄道サービスの供給を支える。

多様で適切なパートナーシップによって安全で高質な鉄道サービスが供給され、モビリティと物流が確保されることによってより豊かな社会が実現されれば、それに関わるすべての人々は働きがいを実感することになる。私たちが目指す社会とは、このような社会なのであり、そのためのパートナーシップの確立を中心に据える新しい鉄道政策の創造を、今後の10年を見通し、ここに主張するものである。

JR連合は、産業政策を運動の一つの柱として積極的に取り組み、「展望を持った責任ある政策」の提言を精力的に行ってきた。その成果は、毎年度の『交通重点政策』や、JR発足10年目の1996年6月の『提言！明日の鉄道を創る』および2003年7月の『21世紀鉄道ビジョン』に結実している。

社会に対して価値のある持続可能な鉄道サービスを提供し続けるための創意工夫には、現場で利用者に直に接し、鉄道技術に携わり、関連事業を担うことによって経営者が知り得ない多岐にわたる実際の情報を把握する立場にある私たちJR連合からの提言はきわめて重要である。その意味で、JR連合の一連の政策提言活動は鉄道政策策定上大きな意義を有している。

JR20年を期に、JR連合は、鉄道の持続的発展を目的とする新しい鉄道政策を創造するために、JR各社が社会との間で多様なレベルにおいて有効なパートナーシップを確立するべきであることを以下に提言するものである。

Ⅱ. 安全確立への提言（「安全指針」抜粋）

安全確立に関する労働組合の役割は、会社の安全対策に対する、職場実態を踏まえたチェック・提言機能を発揮することであり、重大な責務を持っている。これまでも、各単組では真摯な取り組みを積み重ね、多くの成果を収めてきた。しかし、重大な事故が相次いだ現実と、私たち労働組合が十分に役割を果たし得なかったことを直視し、働く者の側からの反省すべき課題を検証のうえ、今後の取り組みに反映しなければならない。

私たちは、その重要性を再認識し役割を確実に遂行していく必要がある。また、私たち J R 労働者には、尊い人命を預かるプロとして、自ら主体的に安全を築いていく使命と責任が求められている。

なお、高い責任感とプロ意識に基づき安全を最優先することは、正確な輸送やサービスの向上にもつながるほか、規則の遵守や職場における規律なども、自ずと律せられるものとする。一部では、ダイヤの遵守や厳格な職場規律は事故の原因となる、といった主張があるが、そうではない。J R 連合が2006年5月に、責任ある労働組合とプロ意識を持った J R 労働者による建設的な提言として策定した「安全指針」の抜粋を掲載する。

1. 働く者をめぐる環境変化と諸課題

(1) 労務構成の変化と技術力の低下

J R 各社ともに、偏った年齢構成による大量退職が進み、ベテラン社員が急速に減少するなど、J R の労務構成は急速に変化している。

また、乗務員以外の工務・車両系統などの技術職場や駅などでは、機械化・効率化・外注化が進み、若手社員の採用数、配属数が少なく、全体の社員数も減少傾向にある。要員需給も厳しくなっている。

こうした変化に伴い、技術・技能に優れたベテラン社員が減少していること、技術職場での若手社員の数の不足や、経験の不足、あるいは、厳しい要員事情に伴う仕事上の余裕の不足などから、技術・技能の継承がうまく進んでいない実態にある。技術力は全体的には低下傾向にあると危惧される。

一方、法改正もあり、J R 各社で60歳以上の高齢者の雇用制度が導入されている。これは技術・技能の継承のために高齢者を活用していくチャンスであり、今後の重要な課題であるといえる。

グループ会社や協力会社などの労働者の雇用・労働条件や職場環境は、まだまだ厳しい実態にある。実務作業を行う労働者が触車事故などの労働災害に遭遇する事例も少なくなく、こうした問題への対策も重要な課題である。

(2) 人材育成と教育・訓練をめぐる課題

技術職場では、実務作業がグループ会社や協力会社に移り、J R 社員が出向や再就職をして技術力を維持しているのが実態である。ベテラン社員が退職する中で、今後の中長期的な人材育成の対策が求められている。

また、グループ作業を基本とする技術職場では、要員や作業上の一定の余裕があつてこ

そ、OJTなどの技術継承が可能となる。新人からベテランまで、個人ごとの技量には格差が大きく、急速に若返りが進む現状を踏まえた人材育成、教育・訓練の体制づくりが必要である。

乗務員では、安全に対するモラルの欠如の問題などが指摘されるケースもある。

急速に若返りが進む中、一部で人命を預かる鉄道の重責やモラルが十分に根づいていない場合もあると懸念される。

また、乗務員の事故後の再教育や、技能や知識の維持・向上も重要な検討課題である。

(3) 職場風土や職制に関する課題

JR各社ともに官僚的な経営体質が必ずしも払拭されていないケースも残り、本社・支社と現場とが上意下達型の関係にあることや、信頼関係を軽視して過度に職制に頼った職場管理が行われていることは否定できない。安全衛生委員会が形骸化し、十分に機能していないケースもある。

また、鉄道業は「安全に運行して当たり前」との評価が基本で、現場では、高い緊張感の下での厳正な業務遂行が求められ、精神的なプレッシャーも大きい。事故が発生した場合、責任追及が強調される風潮も残っている。このことが、JR労働者の意欲を削いだり、「ヒヤリハット」「事故の芽」の報告を躊躇させるなど、真の安全確立を妨げる要因となっているケースもあると考えられる。安全を最優先した判断ができる風土づくりにむけ、現実を見据えた実効ある対応が求められる。

2. 技術面や保安体制に関する現状と諸課題

(1) 改善が進む保安設備となお残る旧来型のシステム

新幹線や大都市圏では、ATCやATS-Pなどの保安設備の整備が推進されているほか、新型車両の投入も進み、ハード面での安全対策は充実されてきている。JR福知山線事故を踏まえ、航空・鉄道事故調査委員会が曲線部分などへの速度照査型ATSの導入を建議したことで、各事業者ともに整備が進んでいることは高く評価できる。ただし、最新技術のシステムのトラブルが相次ぎ、復旧に長時間を要するようなケースもみられ、早急な改善が求められる。

反面、経営の厳しい地方路線や、とくに中小民鉄でのハード対策は非常に遅れている。近代化補助金の対象企業であっても、厳しい経営事情からATSの整備すらなかなか進まない、あるいは廃止に追い込まれるような中小民鉄の事業者もある。また、触車防止対策、線路閉鎖工事の確認、代用手信号等の作業などは口頭での連絡確認が基本で、まだまだ前近代である。指令や当務駅長と作業員との連絡ミスによる事故も後を絶たない。

わが国の鉄道の保安体制は、最新のシステムと遅れたシステムとが同居している実態にある。

(2) 土木構造物の劣化問題や防災対策

山陽新幹線のトンネルのコンクリート片落下事故で明らかになった通り、コンクリート構造物の劣化問題も将来的に深刻な課題となる。当面の耐久性確保の対策は明らかにされ

たが、中長期的な劣化の診断法や対処法など将来の対策は、十分には確立されていない。

また、今後、設備の取り替えが発生した場合、莫大な資金が必要となる。現在、「新幹線鉄道大規模改修引当金」の制度が創設され東海道新幹線に適用されているが、経営基盤の弱い鉄道事業者への対応も視野に入れ、公的助成を含めたさらなる対策が求められる。

また、鉄道の災害復旧や防災対策については、現在、「鉄道軌道整備法」に基づく「災害復旧事業費補助金」や、「鉄道防災事業費補助」「鉄道軌道近代化設備整備費補助金」などの助成制度はあるが、いずれも赤字事業者への適用が前提とされるなど、きわめて限定的である。山岳国であるわが国で、経営の厳しいローカル線区ほど急峻な山間部に敷設され、台風、集中豪雨、地震、大雪などによる土砂崩壊や路盤崩壊など災害の危険にさらされているが、民間企業として赤字線区への投資には限界があり、ひとたび被災すれば廃線の危機に瀕するようなケースもある。

(3) 新たに検討すべき課題

環境の変化とともに、鉄道の安全確保のために新たに取り組みが求められている課題として、鉄道テロへの対策、乗客から駅員などJR労働者が受ける暴力（第三者加害）の増加に伴う対策、ホーム転落防止対策などがあげられる。

鉄道テロ対策としては、現在、事業者と警察とが連携し警戒を強化しているが、瞬時に人物を特定できる「顔認証システム」など新技術も開発されており、次世代型の対策強化が求められる。また、旅客だけでなく、貨物列車の対策も必要である。

また、第三者加害に対しては、社会や利用者の理解、協力も必要であり、事業者の枠を超えた取り組みの強化が求められている。

3. 鉄道経営をめぐる環境変化と諸課題

(1) 厳しさ増す鉄道経営

2007年4月にJR発足20年の節目を迎えたが、少子高齢化と人口減少、過疎化、道路整備の進展など、鉄道を取り巻く環境は前述のとおり急速に変化している。鉄道の利用は将来的に減少傾向にあるとみられ、とくに地方エリアでは、すでに利用が大幅に減少している線区も多く、非常に厳しい状況に置かれている。

経営状況の厳しいJRの地方路線や中小民鉄では、十分な安全投資ができず、安全面でもますます立ち遅れているのが現状である。投資ができず廃線に追い込まれる地方民鉄も少なくない。

しかし、経営状況を無視して過大な安全投資を行うことは不可能である。とくに地方エリアでの鉄道の厳しい経営状況を踏まえ、今後の安全対策のあり方を追求していかなければならない。そのためには、保安システムのコストダウンや公的助成の拡大なども重要な課題である。

(2) 安全面での事業者間での連携不足

鉄道の安全技術開発については、鉄道総研での取り組みとともに、JR各社をはじめ事

業者が、それぞれの事情や課題に応じて個別の対応も進めている。ＪＲ東日本や東海など経営体力のある企業では先進的な研究開発も進んでいる。しかし、経営状況の厳しい事業者が開発を進めることは非常に困難である。ＪＲ会社間の協同意識は低下傾向にあると懸念される。

安全対策については、各事業者は競争するのではなく、とくに中小民鉄など立ち遅れた事業者の支援も視野に入れ、わが国鉄道全体の安全性向上のために連携を深めるべきである。

4. 基調とすべき認識

(1) ＪＲの存在意義とは何か

ＪＲの社会的な存在意義は、安全輸送を基礎に、地域・社会・国民の生活と発展を支えることである。関連事業も、鉄道業に対する安心と信頼があってこそ成り立つのであり、本業を見つめ直し、その根幹である安全の重要性をあらためて認識しなければならない。収入の確保、利益の確保は、企業の存続・成長のための必要条件であるが、ＪＲの存在意義からみれば、あくまでも手段であって目的ではない。改めてＪＲの社会的な存在意義を確認したい。

また、鉄道のサービスとして、安全性・正確性・快適性が述べられるが、これらは決して同列ではない。安全はすべてに優先する。それを言葉でなく、経営トップから現場に働く者まで、すべてのＪＲ労働者がその理念を真に理解し、主体的にプロ意識と責任感を持って日々の列車運行に着実に反映できる実効ある体制を築くことが肝要である。

(2) 次世代の安全システムの確立にむけて

わが国の鉄道は、新幹線や無人走行が可能な最新運行システムなど、安全面では非常に進んだ技術やノウハウを持つ一方、ＪＲの地方路線や中小民鉄など、遅れた保安システムも存置したまま運営を続けてきた。

鉄道の安全確立については、事業者間の連携が不足し、国をあげた鉄道分野の安全に関する技術開発の取り組みが遅れている。鉄道以外の分野に目を向け、汎用技術を活用するなどの視点も欠けていたと考える。汎用技術の活用などで、在来線はより安価に、飛躍的に安全性を向上させることも可能なはずである。

また、わが国は少子高齢化と人口減少、地方の過疎化などが進み、鉄道利用は減少傾向にある。厳しい展望の中で、現実を踏まえ、鉄道の安全性を高めていかなければならない。今こそ、次世代の安全システムを確立すべき時期にある。

その処方箋のひとつとして、世界の鉄道全体を見据えた対応の重要性も指摘したい。海外では旺盛な鉄道需要があり、世界的にみれば、安全技術の開発や投資と経済性とを両立することも可能である。日本は世界の鉄道の安全確立へリーダーシップを果たすべき役割を持つ。

企業内の議論だけでは解決し得ない課題について、労働組合の立場から、政治や行政に対しても大胆に提起していくことが重要と考える。

Ⅲ. 提 言 編

- (1) 地域とのパートナーシップ
- (2) 鉄道事業者間のパートナーシップ
- (3) 他の交通手段とのパートナーシップ
- (4) 官民のパートナーシップ：鉄道特性を発揮するために
- (5) 官民のパートナーシップ：地方のモビリティを確保するために
- (6) 福祉社会とのパートナーシップ
- (7) 環境とのパートナーシップ：モーダルシフトの推進

(1) 地域とのパートナーシップ

- ◎ 地方自治体が主体となって地域交通政策を策定、実施する体制を確立すべきである
- ◎ JRは、鉄道輸送を通じて、地域社会に貢献するために、積極的に地方自治体と連携を図るべきである

【現状と課題】

- ・ 分割民営化以降、地域を重視したダイヤ改正、新駅の開業をはじめ、利便性の向上を図ってきたが、日常交通手段としての鉄道の地位は低下している。
- ・ 地方都市圏においては、道路整備の進展による郊外化と自家用車の普及によって、中心市街地の活力が低下し、それが鉄道利用者の減少につながっている。また、地方ローカル線は地上設備や車両の近代化が遅れ、サービスレベルが低いこともあって、鉄道の特性を發揮できていない。
- ・ これに対してJR各社は鉄道事業者としてできる努力を払ってきたが、一民間企業としての内部補助には限界がある。不採算路線に多額の設備投資を行うことは非現実であり、国民および株主の理解を得ることは極めて難しい。
- ・ このような現状に対して、有効な地域鉄道政策は、ほとんどなされていないのが実態である。その一つの理由は、地域が主体となって鉄道を含む地域交通政策を策定していないことが挙げられる。もう一つの要因として、街づくり政策と公共交通政策の連携が図られていないことが挙げられる。

【今後のあり方】

- 1) 地方自治体において、自ら主導的に鉄道を含む地域交通政策を立案し、実施しなければならない。特に、道路政策と公共交通政策の一体的な検討を行い、「鉄道の特性を活かした、自動車に過度に依存しない、持続可能な交通づくり」を目指すべきである。
- 2) 地域鉄道政策は、街づくり政策と関連させて策定すべきである。地方自治体は、街づくりと鉄道の活性化が相互に関連していることを正しく認識し、中心市街地の活性化等に鉄道が有効である場合には、適切な方策を講じるべきである。
- 3) 既存施設を活用することで、比較的少ない投資で既存鉄道路線を活性化することができるならば、適切な費用負担のもと、それを推進すべきである。鉄道事業者の責務を超える部分に関しては、地方自治体が応分の負担を行うべきである。

【国、地方自治体の役割】

- 1) 地域公共交通政策の範囲に応じて、都道府県あるいは市町村、もしくは市町村の連合体、地方運輸局などにおいて、主体的な政策決定が行えるような体制を確立すべきである。適切な意思決定主体を確立するためには、運輸行政ばかりではなく、都市計画行政、商工行政の実効性を伴った地方分権が必要である。
- 2) 地方自治体のみならず、利用者、住民そして交通NGO(*1)などが一体となって政策を策定する体制を整えるべきである。たとえば、事業者と地域、住民が一体となって、鉄道と商店街とのタイアップ、病院と駅との直結、公共施設の誘致などを行うことによって、街づくりと一体となった鉄道活性化策が、実行されるべきである。
- 3) 鉄道事業者の責務の範囲を超える部分については、地方自治体等の公共が応分の負担をなすべきである。しかしながら、財源が確保できなければその実現の可能性は小さく、画に描いた餅になりかねない。そこで地域鉄道政策の財源が確保できるよう、地方自治体の

財源制度を見直す必要があり、道路特定財源の活用も検討すべきである。

【JRの役割】

- 1) 地方自治体をはじめとする公共に負担を求める場合には、JRはその根拠を提示しなければならない。つまり、公共に負担を求める線区に関するデータ（利用者数、営業費用等）を開示し、客観的な分析が可能な環境を整備すべきである。
- 2) JRは、地域交通政策に限らず、鉄道を核とした街づくりに関する政策提言を積極的に行うべきである。そのためには、鉄道を核とした街づくりの先行事例を地方自治体に積極的に提供していくべきである。
- 3) 地域に密着した迅速な意思決定が可能となるように、JRは支社などの地方組織への権限移譲を行うべきである。そして、自治体に対してこれまでのような形式的な対応ではなく、本音で議論できる姿勢、建設的な連携を構築する努力をしなければならない。



《参考事例》

事例編：2、7、8、9、10、11、12、13 参照

<用語解説>

* 1 : 交通NGO

近年、ヨーロッパでは交通問題に特化した環境NGO、すなわち交通NGOが発展してきている。「スイス交通クラブ」は有名で、30年近い歴史を有し、13万人もの会員数を誇っており、連合体などを通じ、EUの交通政策に対しても影響力を持っている。

日本における交通NGOの歴史はまだ浅いが、1995年に発足した、岡山を活動拠点とする「路面電車と都市の未来を考える会(RACDA)」が有名である。

多くの場合、事業者、利用者等の利害関係者から離れた客観的な視点を保持する交通NGOは、関係各主体の潤滑油としての機能を果たすことが期待される。

(2) 鉄道事業者間のパートナーシップ

- ◎ 鉄道事業者は、利用者の利便性向上のために、競争よりも協調を重視すべきである
- ◎ JRは、鉄道事業者間の協調体制において、リーダーシップを発揮すべきである
- ◎ 安全対策および技術開発については、共通の利益であるため、国が主導的な役割を果たすべきである

【現状と課題】

- ・ JR誕生以降、JR各社は国鉄改革の理念に沿って、労使をあげて努力を重ね、地域社会の中で、および民間企業として一定の社会的評価を得てきている。株式会社としての独立採算が前提とされ、市場競争にさらされてきたことは、利用者を選択される鉄道を目指す姿勢を強固にしてきた。
- ・ その一方で、鉄道事業者間の関係は協調よりも競争が重視されてきた。このため、ともすると利用者から見て事業者間の連携が不足し、鉄道のネットワーク等の利点を十分に発揮していない部分もある。
- ・ とはいえ、相互直通運転やICカードなどの導入が図られ、鉄道事業者間の協力による利便性向上も図られている。このような取り組みは、鉄道利用者の大幅な増加が見込めない今日、重要な視点である。
- ・ 鉄道事業者間の関係を過度な競争から、利用者利便のための協調へ転換すべき段階に至っている。

【今後のあり方】

- 1) 特に経験の積み重ねが重要である分野においては、鉄道事業者間のパートナーシップを構築し、活用すべきである。具体的には、安全、技術・技能の開発における協力および関連情報の共有がなされるべきである。
- 2) 事業者が連合を組むことによって共同発注を図り、車両等の設備、あるいはICカードなどにおいても、スケールメリットによるコスト削減を追求するべきである。
- 3) 鉄道事業者が協力することによって実現される、利用利便の向上を積極的に図るべきである。具体的には、既存インフラを活用した利用者利便性の向上、たとえば、相互直通運転、乗り換え円滑化などのシームレス化を推進するべきである。この観点から、フリーゲージトレインの潜在的な可能性に期待される。
- 4) 普及しつつあるICカードの活用が、利用者利便の向上につながるように事業者の枠を超えた連携が必要である。

【鉄道事業者等の役割】

- 1) 利用者利便の向上のために、各鉄道事業者は、他鉄道事業者、タクシー・バス会社等との連携を視野に入れて、ICカードの規格を統一するべきである。また、ICカードの利点を発揮するような新しい運賃システム（共通企画切符など）を開発するべきである。
- 2) 既存インフラを活用し、利用者利便を向上させるように各種の方策を講じるべきである。たとえば、都市鉄道利便増進法を活用し、複数の事業者が連携をとり、相互直通運転や駅のシームレス化(*1)を推進するべきである。また、将来の課題として、ゲージの異なる民鉄とJRの間のフリーゲージトレインによる接続などを図るべきである。
- 3) 地方自治体は、地域の視点から鉄道事業者に対して相互の連携を図るよう働きかけるべきである。国は、地方自治体がそのような方策を実施できるように法的措置等を講じるべ

きである。具体的には、都市鉄道利便増進法(*2)の理念をローカル線にも適用可能となるように立法措置を講ずるべきである。

【JRがなすべきこと】

- 1) JR各社間においては、航空や高速バスなど他の交通サービスとの競争、全体的な利用者の減などの傾向をしっかりと受け止め、今後は旅客営業・安全技術課題などについて、相互に協力するべきである。切磋琢磨という健全な競争を維持しつつも、協調することによって、利用者利便を高め、鉄道利用者を増加させることがJRグループ全体の利益につながることを正しく認識するべきである。
- 2) JR各社間の協調、連携は、JR各社と他の交通事業者、民鉄各社、タクシー・バス会社などとの連携、および自治体とのパートナーシップを構築する基礎となることを正しく認識するべきである。この認識に基づき、JRグループ内の協調体制を構築するべきである。
- 3) 安全問題、安全に関する技術などの情報に関しては、企業間の枠を超えて、共有するべきである。情報共有のための確固とした体制を構築するべきであり、それによって相互の迅速な連携、定期的なやりとりを確立するべきである。

《参考事例》

事例編：3、4、5、6、14 参照

<用語解説>

*1:シームレス

シームレスとは「継ぎ目のない」という意味で、交通の場合は、複数の交通手段の接続性の改良を指す。相互(共同)乗り入れや駅に結節するバス運行、駅のバリアフリー化などのハード整備と、共通カード導入などのソフト対策があげられる。サービスのシームレス化によって、複数のサービスを最小限の手間で活用できるようになるため、公共交通の利便性向上が期待される。

*2:都市鉄道利便増進法

都市鉄道の既存ストックを有効活用して速達性の向上や駅施設の利用円滑化を図ることにより、利用者の利便を増進し、活力ある都市活動とゆとりある都市生活の実現に寄与することを目的としている。最近では2006年11月にJR東海道貨物線横浜羽沢駅付近・相模鉄道本線西谷駅間の速達性向上計画が認定された。また、これに先立ち、横浜羽沢駅付近から新横浜駅付近を経過し、東急東横線日吉駅付近までを整備することにより、相模鉄道と東急線との相互直通運転を可能にする整備構想が同年5月に認定されている。



(3) 他の交通手段とのパートナーシップ

- ◎ 鉄道以外の交通機関と互いに協力することによって、公共交通の利用を増進するべきである
- ◎ 公共交通中心の交通体系は、利用者本位のものでなければならない
- ◎ JRは、公共交通機関のリーダーとして、自動車を含む様々な交通手段との協働を推進するべきである

【現状と課題】

- ・ 交通体系というのは、各交通事業者の競争と利用者の自由な選択をもって形成されることが基本である。2004年度のわが国の旅客輸送機関別シェア（人キロベース）におけるJRの比率は、17.1%とJR各社が発足した1987年度に比べ、1.4%減少している。また、鉄道全体でみるとさらに厳しく、1987年度の31.1%から27.2%と4%弱も減少している。これは、自動車や航空サービスとの間の選択の結果、鉄道への利用者が減少したことによる。
- ・ 旧来より、我が国の交通政策は、交通機関毎に縦割りで相互の連携が欠落している。鉄道事業者も、同一地域の他の交通機関と連携をとることなく、国土交通省鉄道局および地方運輸局鉄道部との間で法令に基づく関係のみを維持してきた。
つまり、地域のモビリティを確保するために事業者同士が連携をとることは少なかった。
- ・ しかしながら、環境問題及び利用者のニーズという観点から考えると、このような連携が欠落した状況は適切ではない。たとえば、フィーダーとなるべきバスサービスが鉄道ダイヤにあっていないなど、事業者の利害対立のために利用者の利便性が低下している。その結果として、鉄道への需要が減少しているおそれがある。
- ・ とはいえ、ICカードの技術の進展により、鉄道事業者間のみならず、バスや航空事業者間での協力関係も構築されつつある。

【今後のあり方】

- 1) 過度に自動車に依存しない持続可能な交通体系を構築していくためには、鉄道の活用方法について、他の交通手段との連携を重視して議論するべきである。
- 2) 具体的には、空港、駅、バスターミナル等の拠点及び高規格幹線道路並びにこれらを接続する道路、連絡鉄道等の重点的な連携整備と機能向上により、所要時間の短縮と乗り継ぎの円滑化を図り、利用者が求める「ドア・ツー・ドア」のサービスを、適切なコストで提供することが重要である。そのためには、バス・タクシーなどの民間事業者との連携に加え、パーク・アンド・ライド用の駐車場や駐輪場の整備に関する地方自治体との協力を推し進めるべきである。
- 3) ICカードの普及促進にあわせて、他の交通手段とのシームレス化を進めるべきである。特に、乗り継ぎ割引などの施策を検討するべきである。

【JRの役割】

- 1) 地域公共交通の中核をになうJRは、積極的に他の交通機関の事業者に連携を働きかけ、公共交通全体の利用促進に尽力するべきである。
- 2) JRは、他の公共交通事業者の代表として、地方自治体など地域に対して公共交通の利用促進策を検討するよう働きかけるべきである。

《参考事例》

事例編：6、7、14、15 参照

(4) 官民のパートナーシップ：鉄道特性を発揮するために

- ◎ 鉄道の特性が発揮できる分野においては、事業者の自助努力を前提とした上で、国および地方公共団体は、積極的な支援を行うべきである
- ◎ 国は、鉄道輸送の安全性を確保するための技術開発、および鉄道輸送サービスの高度化のための技術開発に対して、積極的な支援を行うべきである
- ◎ JRは、鉄道輸送のプロとして、安全で、高品質な輸送サービスを提供し続けるとともに、地方自治体と協働し、鉄道の輸送特性を発揮するための施策の策定に取り組むべきである

【現状と課題】

- ・ 鉄道の特性が発揮できるのは、大量高速輸送への需要が見込まれる分野であり、具体的には新幹線をはじめとする都市間、大都市圏および地方都市圏がこれに該当する。しかし、少子高齢化(*1)による人口減少に伴う輸送需要の頭打ちは、将来の鉄道経営に大きく影響を及ぼすことは必至である。これまでもJRの鉄道ネットワークは国民生活を支えてきており、引き続きその機能を維持、向上させ、国民のニーズに応え続けなければならない。
- ・ 新幹線をはじめとする都市間においては、高速道路網、空港の整備など、代替交通手段の利便性向上により、競争圧力が増している。三大都市圏(*2)においては、これまで広範囲にネットワークを充実させてきたが、鉄道事業者間での接続不備、混雑時の問題など質の課題（速達性、円滑性）へと対応すべき内容も変化してきた。地方都市圏においては、人口減少の影響は三大都市圏に比べて、より早期かつ深刻に発現しつつある。
- ・ これらの環境変化は、鉄道事業者にとって外生的であり、構造的な問題である。この問題に対処するための費用は、民間企業が負担するには過大である。しかしながら、その費用は、安全上不可欠である。

【今後のあり方】

- 1) 鉄道特性を発揮できる分野における機能の維持、向上方策としては、線形改良による高速化、老朽施設の更新投資、過密線区における安全保安設備の整備などが挙げられる。
また、都市鉄道ネットワークの拡充のために、複数の鉄道事業者間をつなぐ連絡線の建設も重要である。さらには、フリーゲージトレイン(*3)等の開発、高度な安全保安システムの技術開発なども推進されなければならない。
- 2) これらの既存の鉄道設備を活用するために必要な改良は、膨大な費用がかかるが、その費用を鉄道事業者のみが負担するには限界がある。適切な助成がなされない場合、鉄道事業者は更新投資などの方策を先送りすることにより、短期的な利益を確保する傾向にある。その結果として、既存の鉄道設備が老朽化し、社会のニーズに対応できなくなる恐れがある。それは、社会にとっても地球環境の視点からも避けなければならないことである。
- 3) 長期的に見て優良な鉄道サービスの維持のために、公共は応分の負担をしなければならない。欧米の経験に学べば、上下分離方式(*4)や運営費補助などを、事業者の経営努力を阻害しないような形での導入を検討する必要がある。このように公共に負担を求めることは、事業者のエゴではなく、適切な官民のパートナーシップである。
- 4) 鉄道の特性をどこまで発揮させるかは、総合的な交通政策の枠組みのなかで決定されるべきである。その目的は、交通体系の中で鉄道を適切に位置づけることであり、都市間、大都市圏および地方都市圏において、それぞれなされなければならない。それぞれのレベルに応じて、国および地方自治体とのパートナーシップによって望ましい交通体系の構築

を目指すべきである。

【国、地方自治体の役割】

- 1) 国および地方自治体の鉄道事業者に対する助成は、国民および地域住民の税金によってなされている。したがって、これらの助成を行う際には、国民や地域住民にとってその助成が納得のいくものでなければならない。それゆえ、公共は、助成を含む公共交通政策を策定する際に、事業者および利用者等の間で情報を共有し、協働しながらより望ましい結果が導き出されるよう努力しなければならない。
- 2) 新幹線および既存在来線の都市間鉄道においては、適切な公共負担によって鉄道の特性を發揮できるように着実な整備およびグレードアップを図るべきである。整備新幹線の整備に付随する様々な影響、たとえば並行在来線の扱いなど、対しては、国は地方自治体および旅客鉄道会社、JR貨物などと真摯に協議し、国民全体にとって望ましい施策を実施しなければならない。
- 3) 今後とも堅調な輸送需要が見込まれる三大都市圏においても、新線建設に際しては、将来の鉄道事業者の負担軽減を第一とした手法で実践すべきである。現在も実施している「上下分離方式」を当面の有効策として継続強化していくと同時に、無利子融資などの検討も行うべきである。これらの公共による助成においては、国と地方自治体との負担割合などをより適切に設定する必要がある。
- 4) 地方都市圏においては、総合的な交通政策を関係地方自治体の枠を越えた広域的な連携の中で確立するべきである。確立された総合的な地域交通政策に基づいて、鉄道の役割を正しく位置づけて、必要な助成を行うべきである。
- 5) 鉄道の特性が發揮できる3分野（都市間、大都市圏および地方都市圏）ごとに適切な交通政策の枠組みを構築する必要がある。つまり、分野ごとに、国と地方自治体の権限と役割を再整理し、鉄道事業者に対する助成負担の適切なあり方を確立しなければならない。
- 6) 公共輸送において、最も重要であるのは安全、確実な輸送である。安全に関する情報の共有化や高度な安全保安システムの技術開発などについては、国が中心となって積極的な助成を行わなければならない。

【JRの役割】

- 1) 鉄道の社会的意義に応じた助成を公共から受けるとしても、あるいは受けるのであればなおさら、JRは鉄道輸送のプロフェッショナルとして安全で高品質の輸送サービスを提供する責務を負っている。つまり、鉄道特性を發揮するために、JRにしかできないことについては積極的にその役割を果たさなければならない。
- 2) 具体的には、新幹線および都市間輸送においては、もっとも効果的な手段および方法をJRは積極的に提案していくべきである。都市間輸送においては、関連する地方自治体が多数にのぼることもあって、適切な施策がなかなか実施されない実態があるため、JR自らがコーディネーターとしての役割を買って出ることも有効である。
- 3) 大都市圏における鉄道輸送サービスの機能向上は、鉄道利用者の全体の利益にかなうものでなければならない。そのためには、従来のようにJR単独で取り組むのではなく、駅空間の利用や街づくりとの連携を深めるために、地方自治体との共同作業を行うべきである。たとえば、JRは、主要自治体との都市計画協議（設計協議）などに積極的に対応し、主体的に働きかけていくことが肝要である。このような活動を通じて、はじめて地方自治体に対して応分の負担を求めていくことが可能となる。

4) 地方都市圏においては、鉄道の特徴を発揮するためには、公共交通優先の街づくりコンセプトが必要である。道路混雑を抑制するための手段の一つとして鉄道の活用を各地方都市圏において検討する必要がある。このためには、JRは各地方自治体と密接に連携し、自治体の交通政策の策定に協力するべきである。その結果として、地方自治体への効果に応じた応分の助成が受けられることになる。

《参考事例》

事例編：2、4、5、13 参照



<用語解説>

* 1: 少子高齢化、人口減少

人口減少を招かない出生率は2.1弱であるが、1980年代から低下しはじめた合計特殊出生率(一人の女性が一生の間に生む子どもの数)は歯止めがかからず、2004年には1.29を下回る最低値を更新する状況となっている。この全国平均1.29に対して、東京都は1.00、大阪府は1.20、福岡県で1.25など、大都市圏で特に低い。また、2010年には5人に1人が、2015年には4人に1人が65歳以上となる。予測よりも一年も早く人口が減少しはじめた2005年、それ以後も都心への回帰は続き、日本の総人口が減少していく中、2030年に2000年よりも人口が増加するのは東京都、神奈川県、滋賀県、沖縄県の4県のみとされ、北関東や南関東など全ての地域ブロックでは人口は減少すると予測されている。

すなわち、都心部での高齢化率が大幅に上昇し、交通分野をはじめ住宅問題等への高齢者対策の強化が必要となるなど、持続的で活力のある街づくりが求められている。

* 2: 三大都市圏

東京、大阪、名古屋を中心とする都市圏を指す。マイカーが占める輸送シェアは、東京23区で18%程度であるが名古屋市は70.9%と圧倒的に高い。特に、名古屋市は、1世帯当たりの自動車保有台数が他の都市に比べ高く、市街化区域での人口密度が低い特徴を有する。

* 3: フリーゲージトレイン

車輪の幅を変えることにより、異なるレール幅での線路走行が可能な電車のこと。現在、新しい台車の開発等、技術開発の推進がなされている。

* 4: 上下分離方式

空港施設や港湾施設に比べて、鉄道施設は原則として事業者負担であるため、一定の補助制度があるにしても全般的にその運営は厳しい状況にある。そのため、沿線自治体などが「レール」を保有し、それを借り受けるなどして運行・運営を行う営業形態により、鉄道事業者にとって、コスト軽減など効率的な運営が可能となる方式として活用されている。

(5) 官民のパートナーシップ：地方のモビリティを確保するために

- ◎ 鉄道事業者の自助努力を前提に、国および地方公共団体は、モビリティの確保のための地域交通政策を確立するべきである
- ◎ 地方自治体は、既存の鉄道設備を有効に活用するよう、支援および助成を行うべきである
- ◎ JRは、安全で安定した鉄道サービスを供給し続けるために、積極的に地方自治体に働きかけるべきである

【現状と課題】

- ・ 特性の発揮が期待できない地方部でも、鉄道は毎日休むことなく運行され、通勤・通学をはじめ住民のモビリティの確保方策として日常生活を支えるとともに、地域振興の手段として可能性を秘めている。
- ・ 鉄道は、大都市圏では基本的に民間事業者による自立経営が成り立っているが、輸送密度が著しく低い地方部では、事業者の懸命な努力にもかかわらず、経営の悪化に苦しんでいる。モータリゼーションの進展や少子高齢化等からの影響は、都市部以上に深刻であり、採算性の悪化から路線の維持・存続自体が課題となっている路線も少なくない。
- ・ 鉄道施設の老朽化や、物理的な施設・路線条件の悪さから、鉄道に何よりも求められる安全性を確保するためには多大な費用が必要であり、事業者の経営能力を超えた負担となる。加えて、自然災害等から、安定した輸送を維持できなくなるケースも少なくない。
- ・ 鉄道は利用されてはじめて価値が生まれ、交通体系は市場における選択の結果自ずと形成される、という面は否定できない。さらに輸送密度が小さな地域で鉄道を維持していくためには、相対的に大きな負担が必要である。
- ・ もちろん、事業者の自助努力が前提となることはいうまでもないが、それを越えて地域社会が鉄道に期待を寄せるのであれば、決して恣意的なものではなく、合理的な施策を講じるべきである。

【今後のあり方】

- 1) 地域住民のモビリティの確保、および地域社会の下支えは鉄道事業者の社会的使命であるが、過度の内部補助で地方交通線を維持することは望ましくない。現実的にも、過度の内部補助は、株式会社であるJRでは株主、社会の合意が得られないだけでなく、特性分野の路線の競争力向上に影響を及ぼし、企業全体の経営基盤をゆるがすおそれがある。
- 2) とはいえ、引き続きJR労使は地域社会を支えているとの自覚と誇りを持ち、さらなる安全、安心な鉄道サービスの提供に専心し続けなければならない。しかしながら、これらの努力を上回る部分については、鉄道事業者外部からの公的負担等が不可欠であることを認識し、欧州の鉄道事情や一部地域で行われている取り組みを踏まえた支援・補助システムを構築する必要がある。
- 3) 街づくりや地域づくりの観点から、地方自治体が鉄道の輸送需要に結びつく施策を講じることが、長期的にみれば鉄道の活性化のみならず、地域社会の維持・発展に大きく寄与することが期待される。
- 4) そのためには、地域の基礎的な社会的インフラである鉄道を、国、地方自治体、住民が連携しつつ、「自分たちの鉄道」という意識を醸成しなければならない。JRと地方自治体が鉄道利用者と住民の視点に立ったパートナーシップを構築するべきである。
- 5) JRは、これまでの方針を転換し、地方自治体に対して、積極的にパートナーシップの

構築を働きかけるべきである。

【国・地方自治体の役割】

- 1) 国は、交通機関のあり方にとどまらず、より広い視点から公共交通の意義を見直し、事業者の効率化へのインセンティブを阻害しないことを前提に、健全な経営が維持されるよう助成を含む支援策を充実させる必要がある。
- 2) 現在の近代化補助制度や災害復旧補助制度の改善、国土交通省のHP上で公開されているベスト・プラクティス集(*1)などのさらなる充実、加えて安全対策に関わる支援措置を早急に充実させるべきである。
- 3) 地方の鉄道のあり方は、当該地域のみの問題ではなく、国、地方運輸局が地域と連携して対処していくべきものである。特に地方運輸局には公共交通活性化総合プログラム制度等を活用した、地域と鉄道事業者間の調整機能の発揮が求められる。
- 4) 地方自治体は、鉄道を外生的に与えられた移動手段としてとらえるのではなく、自ら地域の社会基盤として積極的に活かしていく姿勢に立つべきである。そのために地方自治体は、これまで以上にJRと意思疎通を図り、総合的なモビリティの確保策を検討するべきである。
- 5) 都道府県を含む地方自治体は、財政状態が厳しい折ではあるが、必要に応じてJRに対して助成を行うべきである。たとえば、地域がモビリティの確保充実のために増便を求めた場合、地方自治体は応分の財政負担を行う必要がある。
- 6) 地方自治体は、鉄道および駅を活用した街づくりを行うことによって、地域にもJRにも望ましい結果をもたらすよう努力するべきである。たとえば、駅に公共施設や郵便局等の施設を併設して地域住民のコミュニケーションの場を提供することが考えられる。

【JRの役割】

- 1) JRは、鉄道輸送のプロフェッショナルとして、引き続き安全で安定した鉄道サービスの提供に努めなければならない。そして、更なる増収・経費節減等の自助努力が不可欠である。
- 2) JRは、利用者の声に耳を傾け、地域のニーズを的確に把握し、機敏な対応ができるよう、意思決定の仕組みを変更するべきである。
- 3) JRは、地方自治体と協力した地域振興のための施策を推進するべきである。たとえば、新しい観光地の発掘および地域と一体となった企画の立案などにJRは積極的に関与するべきである。
- 4) JRは、街づくり・地域づくりに積極的に関与し、地域にとって魅力的で必要とされる交通機関へと変わっていくために、地域と良好なパートナーシップを確立しなければならない。そのために、JRは、あらゆるレベルで地域とのコミュニケーションを日頃から密に図るべきである。

《参考事例》

事例編：6、8、9、10、11 参照

<用語解説>

*1: ベスト・プラクティス集

成功した事例や参考となる事例を収めた資料集のこと。(国土交通省鉄道局のホームページから参照できます)

(6) 福祉社会とのパートナーシップ

- ◎ 国および地方自治体は、福祉社会にふさわしい交通体系を確立するために、積極的な役割を果たすべきである
- ◎ JRは、「心のバリアフリー」の考え方にに基づき、福祉社会の実現のために積極的な役割を果たすべきである

【現状と課題】

- ・ 2005年にはじめてわが国の総人口が減少したことからもわかるように、少子高齢化が進行し、生産力人口が急速に減少していく高齢社会へと変わり始めた。高齢者や障害者にやさしい福祉社会は健常者にとっても優しい社会であり、公共交通にも同じことが当てはまる。
- ・ 人々の移動においては、運転が可能である高齢者にとっては公共交通よりも自動車が便利であるし、障害者にとっても介助があれば自動車は楽である。しかしながら、自動車を中心として福祉社会を形成するのは、社会全体として長い目で見れば、高いコストが必要である。
- ・ 公共交通のバリアフリー化は、交通バリアフリー法に基づき、一定基準の設備については、主に各事業者の負担によって順次進められている。しかしながら、移動の出発地から目的地まで、すべてがバリアフリーにならなければ、障害者や高齢者の移動は困難になるため、より一層の整備が必要である。
- ・ 少子化に対する鉄道事業者の対応は必ずしも十分ではない。小さな子供を持つ家庭では、駅構内トイレの不衛生な赤ちゃん用おむつ替えベッド、授乳室、エスカレーターやエレベーターの未設置など「子育てバリアフリー」の不整備を理由に、マイカー派に転じることも多い。

【今後のあり方】

- 1) 公共交通を核として、自動車も包含しながら、出発点から目的地までのバリアフリーをより広範に実現していくことが、より高度な福祉社会への実現へとつながっていく。その一翼を鉄道輸送も担う必要がある。
- 2) 鉄道をはじめとする公共交通事業者は、自らの施設およびサービスをバリアフリー化することも重要であり、加えて街全体、つまりは社会全体がバリアフリー化されなければならない。それゆえ、地方自治体等との連携が不可欠である。
- 3) バリアフリーなどを実現した福祉社会は、高齢者や障害者ばかりではなく健常者にも優しい。また、高齢者や障害者を介助する鉄道従業員にもあてはまる。利用者にとっても労働者にとっても望ましい福祉社会が実現されなければならない。
- 4) JR各社が「心のバリアフリー」に基づいて真摯に福祉社会に貢献するとき、JRは地域とのパートナーシップを介して、交通弱者を含むすべての国民の生活をあたたかく支えることになり、JRの社会貢献と社員の働きがいを実現することになる。

【国、地方自治体の役割】

- 1) 国は、これまで以上に、バリアフリーの重要性を広く国民に周知させ、福祉社会を国民全体で確立するという方針を明確に打ち出すべきである。そして、福祉社会の実現には、費用がかかるが、それを国民全体で負担するべきことを正しく認識させなければならない。
- 2) 福祉社会の実現は単に事業者の負担によってなされるべきことではない。交通バリアフ

リー法の適用範囲の拡大に際して、公共はより適切な負担をしなければならない。

- 3) 地方自治体は、福祉社会における公共交通の活性化方策を総合的な交通政策の一環として確立する必要がある。そして、バリアフリー化を実施する場合には、費用負担のあり方を含めて、JRなど公共交通事業者と意思疎通を図らなければならない。
- 4) 福祉社会の恩恵は国民が等しく享受するべきである。一方、公共交通事業者の体力および地方自治体の財政力には格差があるため、国は応分の措置を実施しなければならない。

【JRの役割】

- 1) 誰もが使いやすい駅、鉄道、周辺施設とするためには、バリアフリー化などのハード面の整備が必要である。JRは、これらの整備に積極的に対応するとともに、公共に対して必要な助成を求めていくべきである。
- 2) ますます少子高齢化が進み、通勤・通学定期収入も減る中、高齢者、障害者のみではなく健常者にとっても使いやすい鉄道サービスを提供するのはJRの経営戦略としても重要である。たとえば、高齢者、障害者、子連れの利用者などが利用しやすい時間帯（オフピーク）での座席確保サービスや料金割引、案内表示の改良、目的地までのルート単純化した情報提供などの工夫を行うべきである。
- 3) 高齢者・障害者、子育て中の利用者に行き・帰りの荷物配送やタクシー、出先でのモビリティ確保などもパッケージとした旅行商品の提供などを工夫することにより、楽しい旅の機会を提供することは、増収につながるだけでなく、福祉社会に貢献することになる。
- 4) JRが福祉社会に積極的に貢献していくためには、実際に介助を行う駅社員や委託企業社員のサービス教育を徹底することが必要であるとともに、管理職を含む全社員が福祉社会におけるJRの役割を正しく認識しておかなければならない。つまり、すべてのJR社員が「心のバリアフリー」を体得する必要がある。

《参考事例》

事例編：3、6、9、12、13、14 参照

<用語解説>

*1:交通バリアフリー法

この法律の趣旨は、「高齢者・身体障害者・妊産婦の方などの公共交通機関を利用した移動の利便性・安全性の向上を促進する」ため、①鉄道駅、バスターミナル等の旅客施設及び鉄道車両、バスなどについて、公共交通事業者によるバリアフリー化を推進する。②鉄道駅等の旅客施設を中心とした一定の地区において、市町村が作成する基本構想に基づいて、旅客施設、周辺の道路、駅前広場、信号機等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進する、こととしている。

なお、既設の旅客施設、車両については公共交通事業者の努力義務とされ、新設の場合は「講ずべき措置」として、次のような「バリアフリー基準(移動円滑化基準)」への適合義務がある。

- | | | |
|-------------|---------------------------|--------------|
| (旅客施設新設の場合) | ・エレベーター、エスカレーターの設置 | ・誘導警告ブロックの敷設 |
| | ・トイレを設置する場合の身体障害者用トイレの設置等 | |
| (車両導入の場合) | ・鉄道車両の車椅子スペースの確保 | ・低床バスの導入 |
| | ・鉄道車両の視覚案内情報装置の設置 | 等 |

(7) 環境とのパートナーシップ：モーダルシフトの推進

- ◎ 国は、環境問題に対応するために、モーダルシフト施策を強力に推進するべきである
- ◎ JR貨物は、モーダルシフトの担い手として積極的に役割を果たすとともに、その実現のために、国などに働きかけていくべきである

【現状と課題】

- ・ 鉄道は、環境への負荷、エネルギー消費量で他の輸送機関と比べて大きな優位性を持っているが、わが国の鉄道貨物は、トンキロベースのシェアでわずか4%に過ぎず、アメリカの40%、フランスの22%に比べて極端に少なく、その能力を十分に発揮していない。
- ・ わが国は地球温暖化防止条約「京都議定書」を批准し、2010年に主要な温暖化ガスであるCO₂排出量を1990年比で6%削減する目標達成を公約した。これに基づき政府は「地球温暖化防止推進大綱」を策定し、総排出量の約2割を占める運輸部門（そのうち9割が自動車）では440万トンのCO₂削減が目標とされている。
- ・ 地球温暖化だけでなく、NO_x（窒素酸化物）やSPM（粒子状物質）等、主としてディーゼルエンジンが排出し人体に悪影響を及ぼす公害物質の削減や、深刻化するエネルギー問題などへも対応しなければならない。さらに急激な少子化に伴う労働力不足の深刻化、また大型トラックによる重大事故の発生など安全問題の解決も迫られている。
- ・ これらの課題に照らせば、現行のトラックに過度に依存した物流形態が限界にあることは自明であり、モーダルシフトは国家的に推進されなければならない最重要課題である。
- ・ 政府は「グリーン物流パートナーシップ会議（*1）」の創設、物流総合効率化新法の制定により、財政的支援・補助金交付や税制面での優遇など、モーダルシフト促進のための各種施策を用意する一方で、省エネ法の改正により事業者や荷主に環境改善計画の策定を義務づけている。
- ・ 2003年5月に国土交通省は「モーダルシフト促進アクションプログラム」を策定し、2010年に28億トンキロをトラックから鉄道にシフトさせることにより70万トン分のCO₂を削減するという目標値を設定している。
- ・ JR貨物は、2005年12月に世界第2位の海運会社であるCOSCO社との間で、SEA&RAILサービス（*2）を開始することを合意し、2006年3月より上海～門司港間で就航が開始された。物流の世界にあってもグローバル化が進んでいるなか、港湾と鉄道の結節についても21世紀にふさわしい物流のビジネスモデルとして取り組まれている。

【今後のあり方】

- 1) モーダルシフトは掛け声だけでなく、真に実効をあげなければならない緊急の課題であり、官民を挙げたパートナーシップのもとに積極的に推進してゆかなければならない。荷主の自発的なモーダルシフト行動が期待しにくいいため、国の誘導政策はさらに充実させるべきである。
- 2) JR貨物は、国が打ち出したモーダルシフトの目標値を達成すべく、従来に比べて積極的な経営計画を打ち出している。しかしながら、一貫輸送体系に欠けることや、営業体制の脆弱さ、車両・設備等の老朽化、債務問題、年齢構成の偏りと高コスト体質など、輸送力・輸送量の拡大のネックとなる構造的な課題を解決しなければならない。
- 3) 相次ぐ自然災害の発生や人身事故による列車の運休あるいは大幅な遅延が発生し、それによる荷主離れがあることをふまえば、モーダルシフトにむけた施策を遂行するうえで、

インフラ整備やダイヤ設定など広範にわたる J R 各旅客会社の協力、調整が不可欠である。

【国の役割】

1) 環境問題に対応するために、モーダルシフト推進をより重要性・緊急性の高い国家的課題として位置付け、政策実現へ積極的に取り組む。そのために必要な合意形成は、①国会レベルの合意形成、②関係省庁レベルの合意形成、③ J R 旅客会社との合意形成、④荷主や通運事業者を含めた合意形成である。

2) 国は、実効あるモーダルシフトのマスタープランを描き、施策の選択と集中を進めるべきである。

モーダルシフトの条件を整備するために、必要な鉄道貨物輸送のインフラ投資（貨物専用線の新設、港湾施設やトラックターミナル、鉄道貨物駅における乗せ換え設備など）の拡充は、実効力を持たせるためにも公共負担を軸になされるべきである。

3) 国は、モーダルシフトに寄与する物流改革に取り組む企業への支援策や税制優遇などの政策誘導を行うべきである。

【JR貨物の役割】

1) 社会的なモーダルシフトの要請に応えるために、J R 貨物は、①鉄道貨物特性を發揮できる長距離輸送の需要拡大、②従来の発想を転換した新たな分野の開拓、の両面からの経営努力を推し進め、2010年度における J R 貨物のシェアを8%にする必要がある。

2) 高速性を活かした価値の高いダイヤを設定するとともに、鉄道を利用していない荷主のニーズや新たな可能性を把握し、鉄道の強みを活かした価値の高い商品の設定を行う。

3) J R 貨物の経営努力のみでは、社会的に望ましい鉄道貨物輸送のシェアを達成することは困難であるため、公共からの支援が必要であり、そのためには、J R 貨物は、支援の必要性を示さなければならない。

4) J R 貨物は、安定輸送を確保するため J R 旅客各社との相互理解を深め、ダイヤ設定や災害或いは事故時の運行管理などの協力体制を強化しなければならない。

《参考事例》

事例編：7、15 参照



<用語解説>

* 1: グリーン物流パートナーシップ会議

実効ある温暖化対策が急務として、荷主、物流事業者単独によるものだけでなく、互いに連携・協働してオープン参加型モーダルシフトなど、産業横断的な取り組みを大きく育てていくことが必要との認識のもと、2004 年度に発足し、2007 年

5 月 7 日現在、2,666 の企業・団体と 74 の個人が会員登録している。

会員は、グリーン物流パートナーシップ推進事業に係る補助金制度を活用できる。

* 2: SEA&RAIL(シー・アンド・レール)サービス

一般的な12フィートコンテナ(5t)を利用した国際複合一貫輸送サービスのこと。

IV. 事 例 編

1. 山陰本線高速化事業：鳥取県・島根県とのパートナーシップ
2. アーバンネットワークの拡充：滋賀県長浜市の「黒壁」とのコラボレーション
3. 相互直通運転による鉄道サービスの向上
4. 都市鉄道利便増進法による相模鉄道・東京急行・JR東日本の直通運転
5. フリーゲージトレイン：次世代の相互直通運転に向けて
6. DMV：実用化間近の新技术
7. パーク・アンド・ライド：さらなる拡大を目指して
8. 鉄道サービスの維持・活性化のための上下分離
9. パートナーシップによるLRTの導入：富山ライトレール
10. 多様な上下分離手法①：近鉄北勢線・養老線
11. 多様な上下分離手法②：南海貴志川線(和歌山駅～貴志駅間)
12. 駅の複合利用：パートナーシップの起点としての駅
13. バリアフリー化：より人に優しい鉄道になるために
14. ICカード：普及が進み広がる可能性
15. 地球温暖化を防止するためのJRの取り組み



1. 山陰本線高速化事業：鳥取県・島根県とのパートナーシップ

JR山陰本線は鳥取県、島根県の重要な公共交通機関であるが、一部の電化区間を除き高速性に欠けており、両県の東西を結ぶ移動には長い時間が掛かるなど、鉄道の特性を十分に発揮しておらず、その改良が求められていた。

1999年8月から、島根県内でカント改良(曲線通過速度の向上)、駅構内改良、高性能ディーゼル特急車両の投入など一連の高速化工事に着手し、2001年7月にはダイヤ改正が実現した。米子～益田間(191.5km)で約30分間短縮され、特急利用が開業後3年で約40%快速列車が約20%増加するなど、大きな効果が表れている。



この事業スキームの実現に要した費用は、地域とJRによりまかなわれた。具体的には、地上工事費90億円のうち、県が44億円、民間が24億円、JR西日本が22億円を、車両費27億円は県の無利子融資でJR西日本が負担した。

一方、鳥取県内の山陰本線(鳥取～米子)とそれと密接に関わる因美線(鳥取～智頭)の高速化は、2003年10月のダイヤ改正で実現した。鳥取～米子間については、約13分間の短縮効果や特急の大幅増発により、開業後1年で特急利用が約2.5倍に増加したほか、鳥取～智頭間も特急利用が約15%増加した。

この鳥取県内の高速化事業のスキームに要した費用は、島根県内のスキームと同様な形で負担された。すなわち、地上工事費45億円のうち、県と市町村が22.5億円を、民間が12.5億円を、JR西日本が10億円を負担し、車両費36億円は県の無利子融資でJR西日本が負担している。

この山陰線高速化事業は、**鉄道特性を活かすための官民パートナーシップ**の好例である。国レベルではなく、県等の地方レベルにおいて、このようなパートナーシップを実現することは従来難しかった。これを実現したJR西日本のノウハウは広く共有されるべきである。

2. アーバンネットワークの拡充:滋賀県長浜市の「黒壁」とのコラボレーション

古くから水陸交通の要衝であった滋賀県長浜市は、豊臣秀吉の時代の楽市楽座により繁栄の礎を築いたが、1970年代以降相次ぐ大型店の郊外進出にともない、廃業を余儀なくされる店舗が出始め、商店街の活気が失われかけていた。しかしながら、現在では、レトロな雰囲気を漂わせるガラス館・商店・飲食店などが立ち並び、多くの観光客が訪れており、「伝統・歴史・文化」をテーマとした街づくりの成功例として注目を集めている。

活性化の端緒は、外壁が黒漆喰の様相から「黒壁」の愛称で親しまれていた歴史的建造物の有効活用であった。きっかけとなった黒壁の1号館は、第百三十銀行長浜支店である。この明治の建造物解体の計画に際して保存を望む声が高まり、中心市街地活性化の拠点としての活用を目的に、昭和63年に第三セクター「株式会社黒壁」が設立された(1/3を長浜市が、2/3を地元民間企業が負担)。

「株式会社黒壁」は、「ガラス」に着目し大成功を収め、現在は30館からなる「黒壁スクエア」として、地域を年間217万人(2003年度)が訪れる観光地に蘇らせた。ちなみに、黒壁の建物は1989年に「黒壁スクエア」の核である「黒壁ガラス館」として生まれ変わっている。

この成功を支えた要因のひとつは、米原～長浜間直流電化(1991年9月)によりJR西日本の看板列車「新快速」が長浜まで延長運転が行われたことである。さらに、JR西日本は「長浜ぐるりんパス」(往復切符・自由周遊区間乗り放題切符と12観光施設入館券がセットになった切符)を発売し、長浜の更なる活性化に向けた取り組みを行っている。

観光地としてだけでなく、JR西日本のアーバンネットワークに位置付けられたことで、京都・大阪方面への通勤利用客が増え、1990年まで横ばいだった長浜市の人口は増加に転じている。



出所) 社団法人 長浜観光協会

ダイヤ改正後1ヶ月の北陸線・湖西線の利用状況
(10月21日～11月20日累計データ)

○普通列車(新快速・快速含む)終日の利用状況(一日平均)

区間	改正前	改正後
長浜～近江塩津	5,100人/日	5,900人/日
近江今津～近江塩津	1,500人/日	3,100人/日
近江塩津～敦賀	1,300人/日	2,900人/日

出所) JR西日本資料

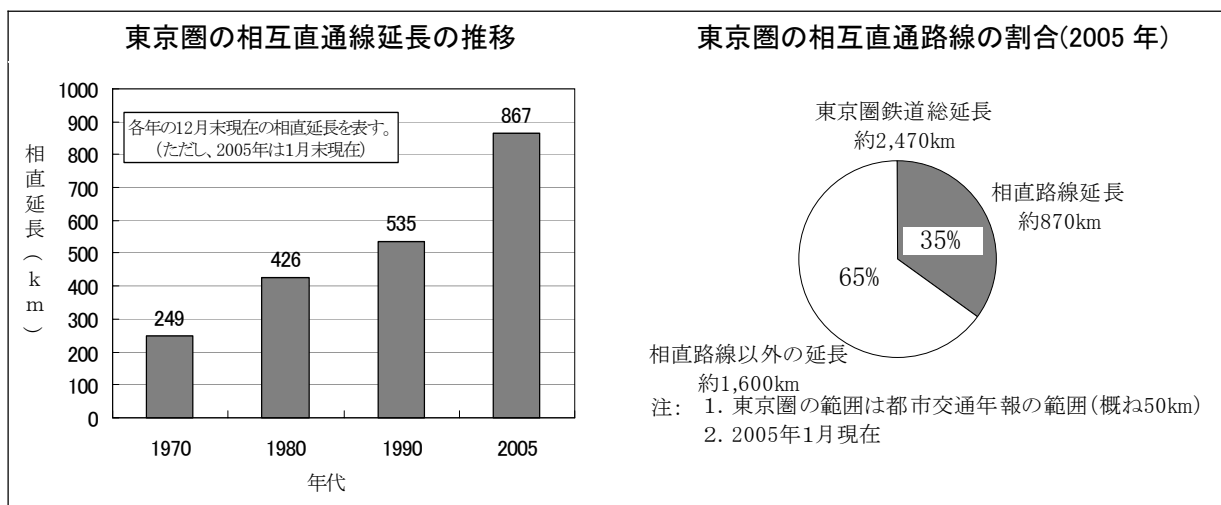
2006年10月ダイヤ改正では、直流化工事により、新快速の運転区間が敦賀まで更に延伸され、長浜駅の新駅舎も開業。駅前には、約10棟の大型マンションが建設されるなど、区間延伸前から効果が拡大している。

長浜の観光資源を利用したJR西日本の営業戦略の側面もあるが、観光地へのアクセス利便性を高めることによって、観光地の活性化に資するものであり、**地域とのパートナーシップ**の一例である。また、住宅地としての開発と連動させ、通勤需要を取り込んでいる点で、鉄道特性を活かしている好例でもある。この後の課題は、長浜市の地域振興と鉄道サービスの相互依存関係を、地元自治体およびJR西日本が正しく認識し、より高レベルのパートナーシップへと高められるかどうかである。

3. 相互直通運転による鉄道サービスの向上

異なる鉄道会社間や同一会社の別な路線をまたがって、同一の列車が通して運転を行う相互直通運転は、利用客にとっては接続駅で乗り換えることなしに、乗車駅から目的駅まで行き来できるという利点がある。

実際、東急東横線・東京メトロ地下鉄日比谷線・東武伊勢崎線、京王相模原線・京王線・都営地下鉄新宿線、中央線・東京メトロ地下鉄東西線・東葉高速鉄道等をはじめ、首都圏ではすでに多数の事例があり、地方路線でも大規模なターミナル駅に直接乗り入れることで、多くの利用者を惹きつけているケースが多々見られる。



出所) 国土交通省資料

直通ダイヤの作成・線路の接続・接続駅の整備・列車案内システムなどの整備、乗務員や運転指令の訓練など様々な準備が必要であり、導入は必ずしも容易ではない。しかしながら、利用者にとっての鉄道の利便性と魅力を高めており、**鉄道事業者間のパートナーシップ**の基軸として、積極的に進めていくべきである。

また、相互直通運転のための短絡線建設などでは国による支援も行われており、これは**鉄道特性を活かすための官民パートナーシップ**である。加えて、相互直通運転は、効果の高いシームレス化(バリアの除去)であり、**福祉社会とのパートナーシップ**の一環ととらえることもできる。

4. 都市鉄道利便増進法による相模鉄道・東京急行・JR東日本の直通運転

都市鉄道利便増進法は、交通結節機能の高度化と速達性の向上を柱としており、都市鉄道利便性向上プロジェクトに認定されると、国から整備費用の一部が補助される。したがって、認定された速達性向上プロジェクトは、**鉄道特性を活かすための官民パートナーシップ**の例を提供する。その興味深いケースとして、相模鉄道と東京急行、JR東日本を直通する連絡線の整備があげられよう。

この事業は、

- ①相模鉄道とJR東日本の直通運転を実現するため、相鉄西谷駅からJR東海道貨物線横浜羽沢駅付近までの約2.7kmを整備する(2005年度採択)。
- ②JR東海道貨物線横浜羽沢駅付近から東急日吉駅までの約10.0kmの連絡線を新設する(2007年度採択)。

という2つの部分に分けられ、一連の連絡線整備により、相鉄西谷駅以西の住民にとって東京南西部に向かう利便性は大きく向上する。

相互直通運転は、複数の鉄道事業者の協力がなければならず、その実現は**鉄道事業者間のパートナーシップ**の成果ともいえる。しかしながら、関係事業者すべてが常にメリットを受けるとは限らない。実際、JR東日本はこの事業への費用負担を避けており、利用者の視点に立ったパートナーシップの担い手とはなっていない。もちろん、民営化されたJRは自社の判断で施設整備の決定をするべきであるが、鉄道の利便性向上を円滑に進めるためにはその関与が不可欠なケースもある。JR各社が自ら協力できるような仕組みの整備が必要であるとともに、JR各社も姿勢の転換が求められよう。



5. フリーゲージトレイン: 次世代の相互直通運転に向けて

フリーゲージトレイン(英語ではGCT:Gauge Changeable Train または Gauge Change Train)は、軌間可変台車により車輪の幅を変え、軌間の異なる路線間の直通運転を可能にする電車をさす。動力を持たない客車については、スペイン(1,668 ミリ)とフランス(1,435 ミリ)を直通する機関車牽引のタルゴ列車で実用化されているが、動力台車の変換は実用化されていない。

この前例のないこの試みは、フリーゲージトレイン技術研究組合(国土交通省の施策のもとで、鉄道建設・運輸施設整備支援機構の委託による)により進められており、試験電車を開発し、アメリカでの実験を経て、国内で実用化に向けた走行実験を行っている状況にある。

実用化されれば、新幹線から在来線への直通運転が可能となり、利用者の利便性が飛躍的に向上するだけでなく、三線軌や改軌による軌間統一で直通運転を行う場合と比べ建設・維持管理の費用が低減される。1999 年以降、下表のように、多数の路線で導入が検討されて、多くの期待が寄せられている。安全が重要である鉄道において技術開発は官民の協力のもとで行われることが多く、フリーゲージトレインもその一例である。それゆえ、フリーゲージトレインの開発事業は、**鉄道特性を活かすための官民パートナーシップ**であるといえる。また、導入に際しては、相互直通運転と同様に、異なる**鉄道事業者間のパートナーシップが不可欠**である。

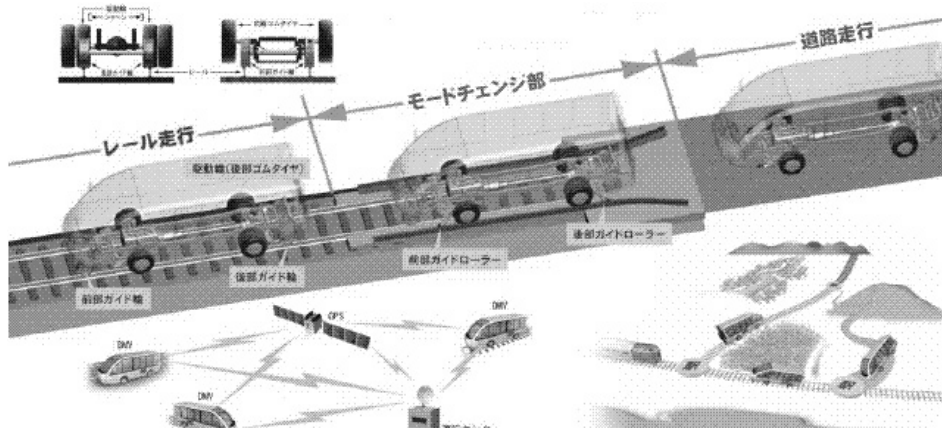
1999 年 6 月から日本鉄道建設公団の専門委員会で調査 高山本線(名古屋接続)、関西本線・紀勢本線(名古屋接続)、伯備線(岡山接続)、瀬戸大橋線(岡山接続)、日豊本線(小倉接続)
1999 年 10 月から 2 年間運輸省の新幹線直通運転化調査委員会で調査 羽越本線(新潟接続～酒田)、高山本線(名古屋接続～高山)、関西本線・紀勢本線(名古屋接続～津-新宮)、阪和線・紀勢本線(新大阪接続～和歌山-新宮)、伯備線(岡山接続～米子-松江-出雲市)、瀬戸大橋線(岡山接続～高松-徳島、松山、高知)、日豊本線(小倉接続～大分-宮崎)
1999 年、自自政権の自自協議会や自自公政権の整備新幹線建設促進協議会 九州新幹線鹿児島ルート、長崎ルート、及び北陸新幹線敦賀以西でフリーゲージトレインの検討案。
2001 年 7 月 秋田新幹線能代延伸をミニ新幹線ではなくフリーゲージトレインで行い、積雪地での実験線とする構想 新潟・山形両県による羽越本線高速化調査, 新潟県による信越本線高速化調査
2006 年 4 月 JR 北海道会長が北海道新幹線からフリーゲージトレインで道東方面へ向かう構想を発表 弘前市長がフリーゲージトレインで弘前まで乗り入れる構想を公約にして当選
2006 年 8 月 苫小牧市長が記者会見で北海道新幹線長万部からフリーゲージトレインで苫小牧方面へ向かう構想を発表。2007 年度に苫小牧市など胆振管内の自治体による広域研究組織発足予定。

6. DMV: 実用化間近の新技术

DMV (Dual Mode Vehicle) は、軌道と道路の両方を自在に走行できる新しい乗り物である。

利用の少ない路線のコストを削減するべく、JR 北海道が開発を進めており、2004 年には試作車サラマUNDER-901 を公表している。DMV の全体のシステムは、

- ① 運転システム: GPS を利用した運転システムと運転保安システム
- ② デュアル・モード・ビークル (DMV) システム: ゴムタイヤや駆動システム、ガイドローラシステムから構成される車両システム
- ③ モード・インターチェンジ・システム: 「道路⇄レール」走行モード変換システムからなる。



出所) JR北海道資料

DMV により、運行コスト低減に加えて、①バスと鉄道の乗り換えなしの移動 (シームレス化)、②バスと鉄道のアクセスの融合、③観光バスと鉄道の融合など、利用者にとっての利便性の向上が期待される。現在、基礎的な走行実験を経て、実用化に向けた走行実験が進められており、2007 年 4 月 14 日からは、釧網線浜小清水～藻琴間において試験的営業運行が行われている。

千葉県 (小湊鐵道・いすみ鐵道)、島根県大社町、宮崎県高千穂町他、熊本県高森町他、長崎県島原鐵道等で、DMV の運行・路線新設が計画または検討されている。特に静岡県富士市では、2006 年 11 月に JR 北海道より車両を借り入れ、岳南鐵道線を活用してテスト走行・デモ走行が行われている。

これだけ多くの地域で注目されているのは、需要閑散地域における公共交通の復活の切り札になると期待されているからである。実用化のための改良等の技術開発および導入のためには、鉄道事業者間の協力、および地元自治体の支援も必要である。また、バス事業者との調整もなされなければならない。DMV が有効に活用されるためには、**鉄道事業者間のパートナーシップ**、**バス事業者とのパートナーシップ**、**地域のモビリティのための官民パートナーシップ**が重要であり、結果として、**福祉社会とのパートナーシップ**も増進されることになる。

7. パーク・アンド・ライド:さらなる拡大を目指して

マイカーを郊外部の鉄道駅やバス停近くに設置された駐車場に駐車し、鉄道やバスなどの公共交通機関に乗り換えて目的地までいく「パーク・アンド・ライド」は、渋滞緩和だけでなく、CO₂ 排出量の削減や大気汚染の軽減などの効果も期待される。また、目的地までのマイカー利用を抑制し、公共交通の利用を増加させる効果もあるため、最近では、新幹線や特急などの都市間輸送で、競合交通機関を意識した営業施策としても実施されている。

パーク・アンド・ライドは、もともとは渋滞対策として、日本では 1970 年代に都市圏を中心に始まった。現在、実施主体別(行政主導か、第三セクター主導か、民間主導か)や、実施場所・目的別(郊外か、観光地・レジャー施設か、通勤目的か、都市への自動車流入防止目的か等)に多数の事例がある。環境問題に関する意識の高まりもあって、当初の交通渋滞緩和の目的にとどまらず、公共交通の利用を促進して、CO₂ 排出量を削減するなどの効果も期待され、今や、TDM(交通需要マネジメント)の代表的な施策のひとつになっている。

駐車場設置のための土地が確保できること、公共交通機関が十分発達している都心部では有効であるが、バス・電車の本数が少なく自動車利用が欠かせない地域においては効果が限定的であることなど、実施にあたって検討すべきことは多い。それでも、JR旅客会社は、利用客数増につなげるべく着実な取り組みを進めており、自社のホームページ上で、JR各駅の駐車場整備状況ならびに利用方法について情報提供を行っている(JR北海道:パーク&トレイン、JR四国:車 de トレインなど)。

山形県新庄市では、山形新幹線新庄駅の開業(1999年12月4日)に合わせ、最上広域の活力ある地域づくりをめざして駅を活かしたまちづくりの一環として、交流センターの一体的な整備を行うとともに、一千台の無料駐車場を設置して、駅利用者や商店街の買い物客の利便性を提供した。最近では、九州新幹線の全線開業(2011年春開業予定)を踏まえて、「新幹線駅周辺等コミュニティ創造プロジェクト」(熊本県)が設置され、パーク・アンド・ライド用駐車場の整備を始めている。これらのプロジェクトでは、JR九州自前のほか、民間の商業施設等とも連携して駐車場の整備を行っている。

小樽市では、北海道新幹線の新函館・札幌間の着工決定を期待して策定された「新小樽(仮称)駅周辺整備構想」のなかで、パーク・アンド・ライド用の駐車場整備を打ち出している。

JR西日本は、競合交通機関を意識したパーク・アンド・ライドを展開している。新神戸駅や岡山駅、広島駅など航空機との競合が激しい新幹線駅では、首都圏往復利用者を対象に3日間の駐車場無料サービスを行っている。また、高速バスや航空機との競合が激しい伯備線「やくも号」では、交通渋滞が少なく、土地確保が可能な隣駅「伯耆大山(ほうきだいせん)駅」に大駐車場を整備し(やくも号利用者無料)、「やくも号」を停車させる(上り朝5本、下り夕7本停車)施策などを実施し、多くの利用がなされている。駅前に駐車場が容易に確保できるのであれば、鉄道事業者のみの努力でパーク・アンド・ライドの実施は可能である。しかしながら、効果の高いところほど、駐車場の確保が難しいのが現実である。それゆえ、駐車場の確保などで地方自治体の協力は不可欠である。パーク・アンド・ライドには、**地域とのパートナーシップ、他の交通手段とのパートナーシップ**が必要であり、うまく導入できれば、**環境とのパートナーシップ**に結びつく。

8. 鉄道サービスの維持・活性化のための上下分離

日本における鉄道の上下分離は、都市部の鉄道整備に用いられる「償還型の上下分離」と公共交通の維持・存続のための上下分離に大別される。このうち、公共交通の維持・存続のための上下分離は、それぞれの地域の実情にあわせる形でいくつかの制度が構築されている。

例えば、

- ・ 上下分離本来の意味に近く、車両以外の鉄道資産全体を青森県が保有する「青い森鉄道」、トンネル・橋梁を公的主体が保有する「三陸鉄道」
- ・ 鉄道を運営するための土地を公的主体が保有する「三岐鉄道北勢線」・「和歌山電鐵」
- ・ 施設等は保有していないが、初期投資・設備投資のすべてを福井県が負担し、欠損補助をはじめとするその他の運営経費を市町村が責任を持つ「えちぜん鉄道」
- ・ 基礎的な施設に関わる調達費用と維持・管理費用のすべてを公的主体が負担する「上信電鐵」「上毛電気鉄道」(いわゆる「群馬型上下分離」)

等があげられる。

厳密な意味での上下分離を実現するためには、不可分性の強い鉄道事業の組織を再構築しなければならず、鉄道事業の安全性を確保するには分離後も上下の主体が緊密な連携をとる必要があり、容易に採用できない。

このため、上下の主体は一体のまま、「下に関わる経費のみを自治体が負担する公的支援方式」、つまり「費用負担における上下分離」が有効であると考えられる。換言すれば、経営体には手を付けずに上下分離の成果を実現することを可能にするため、この方式の上下分離こそが、**官民のパートナーシップ**や**地域とのパートナーシップ**を実現する有効なツールを提供するのである。



出所) 青い森鉄道株式会社



出所) 上毛電気鉄道株式会社

9. パートナーシップによるLRTの導入: 富山ライトレール

JR富山港線の路面電車化による「富山ライトレール」は、富山駅周辺の整備に係わる全体計画(北陸新幹線の建設や北陸本線・高山本線・富山地方鉄道線の連続立体交差化事業等)を協議する中で、公共交通を活用した街づくりの観点から、構想が策定され、実現された(2006年4月29日開業)。

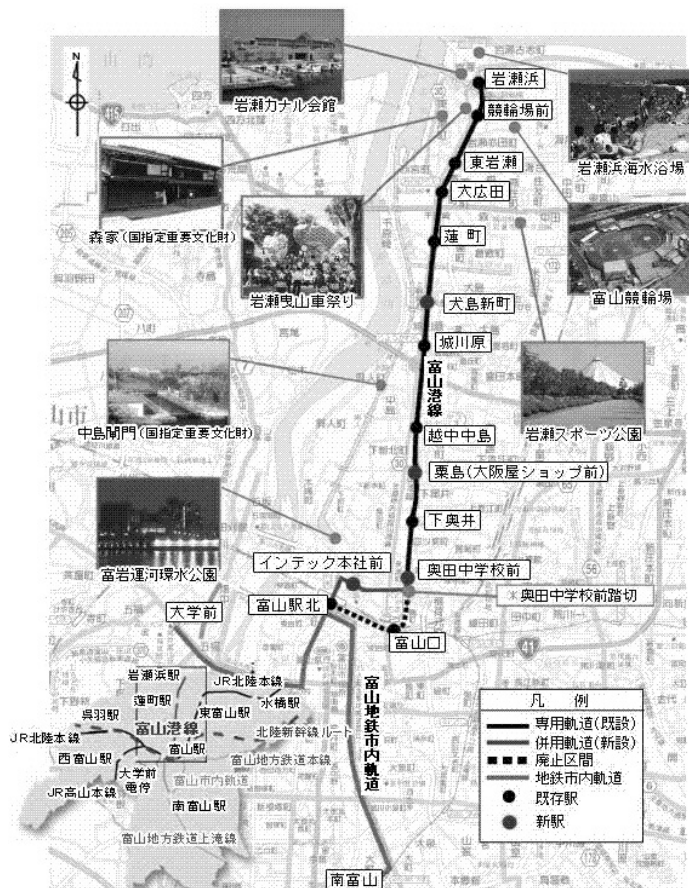
JR富山港線の軌道と南側の一部道路内に新設した軌道を走行しているが、施設の維持・修繕・改良などの費用については富山市が支援し(総工費約58億円)、富山ライトレール株式会社が運営を行うという「公設民営」方式が採用されている。

開業後約半年が経過した2006年9月末時点で、利用客数は予想を上回る80万人超に達し、1日の平均利用者数は5,264人(平日4,912人、休日6,010人)で、JR富山港線時代(平日2,266人、休日1,045人)を大きく上回っている(2006年10月富山市調べ)。

この良好な成果の源泉は、高頻度運行(平日朝ラッシュ時の10分間隔、JR富山港線時代は1日20往復のみ)による利便性の向上や超低床車両(愛称:ポートルム)を導入した他、フィーダーバス(終点岩瀬浜駅では、バスとホーム上で接続している)を試行運行するなど、市民生活を支える安全で安心な魅力ある公共交通機関として再生されたことに求められる。さらに2016年度には、富山駅南側の中心市街地を走る富山地方鉄道の路面電車との接続が計画されている。

富山ライトレールは、富山市が整備・運営面で積極的に関与しており、地域のモビリティを確保するための官民パートナーシップの好例である。駅舎の維持などに対して地域住民が関与している点から、地域とのパートナーシップの例でもある。JR西日本は運営からは撤退したとはいえ、既存設備を無償譲渡したほか(富山～岩瀬浜間の8.0km)、必要な撤去費用を負担するなど、協力を惜しまなかったが、これも地域とのパートナーシップの一つの形であろう。また低床車両の導入および駅舎の徹底したバリアフリー化は、福祉社会とのパートナーシップとして大いに参考になる。

なお、富山ライトレールは、第5回「日本鉄道賞」(2006年)をはじめ、多くの賞を受賞している。



出所) <http://www.t-lr.co.jp/outline/index5.html>

10. 多様な上下分離手法①: 近鉄北勢線・養老線

北勢線(西桑名～阿下喜間 20.4km)

近畿日本鉄道(以下、近鉄)は、2000年7月発表の近鉄グループ経営改善計画の中で、事実上北勢線廃止を表明、2002年3月には、「鉄道事業廃止届」を国土交通省に提出し、2003年3月北勢線は廃止されることになった。

こうした流れの中で沿線自治体は勉強会等を開催し、2002年2月には鉄道として存続させる方向で検討していくことを確認したものの、十分な時間と鉄道に関する専門的な知識がなかったため、三岐鉄道(株)に鉄道存続のための協力を要請し、三岐鉄道側も「リニューアルして運行を引き継ぐ」という決断を下した。

最終的に2003年1月8日、近鉄と三岐鉄道が国土交通省に譲渡申請書を提出、3月6日認可され、4月1日以降、三岐鉄道北勢線として運行されることになった。これは「廃止が決まった路線の民間事業者から民間事業者への事業譲渡」の初のケースであった。

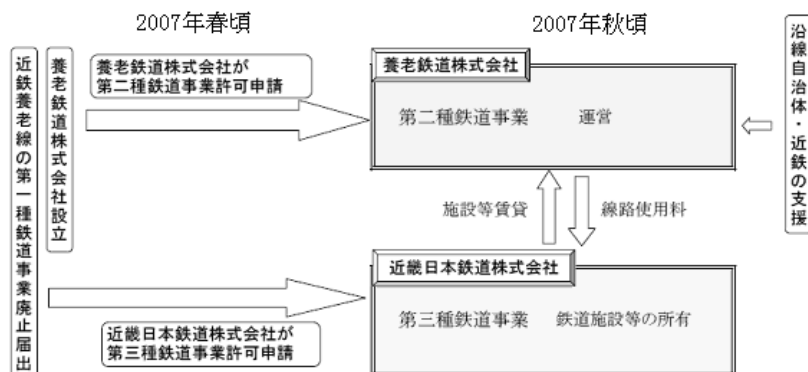
北勢線沿線1市3町の財政負担は、譲り受ける鉄道用地の取得費3億6000万円(うち三重県が1億8000万円を補助)と10年間の運営資金等の経費として三岐鉄道に支払う53億2000万円であり、決して少ない額ではない。しかしながら沿線地域は、現実的かつ客観的な判断に基づき、鉄道を活かした街づくりを主体的に進めており、「北勢線活性化基本計画」とその実施計画を策定し、住民・行政・鉄道事業者の協働体制を模索している。

出所) 北勢線運営協議会「北勢線活性化基本計画」

養老線(桑名～揖斐間 57.5km)

近鉄は、2004年4月、三重県・岐阜県・沿線市町に現況を説明し、「養老線対策勉強会」を発足させ(同年8月)、養老線のあり方を議論してきた。

最終的に、同線の事業形態を変更して運営を継続していくこととなり、2007年2月、同線の第一種鉄道事業廃止届けを国土交通大臣に提出、同時に同線を第二種鉄道事業者として運営することを目的とした「養老鉄道株式会社」を設立した。今後、近鉄が第三種鉄道事業者として鉄道施設等を所有し、養老鉄道株式会社が施設を賃借し運営する第二種鉄道事業者となる事業形態を計画している。

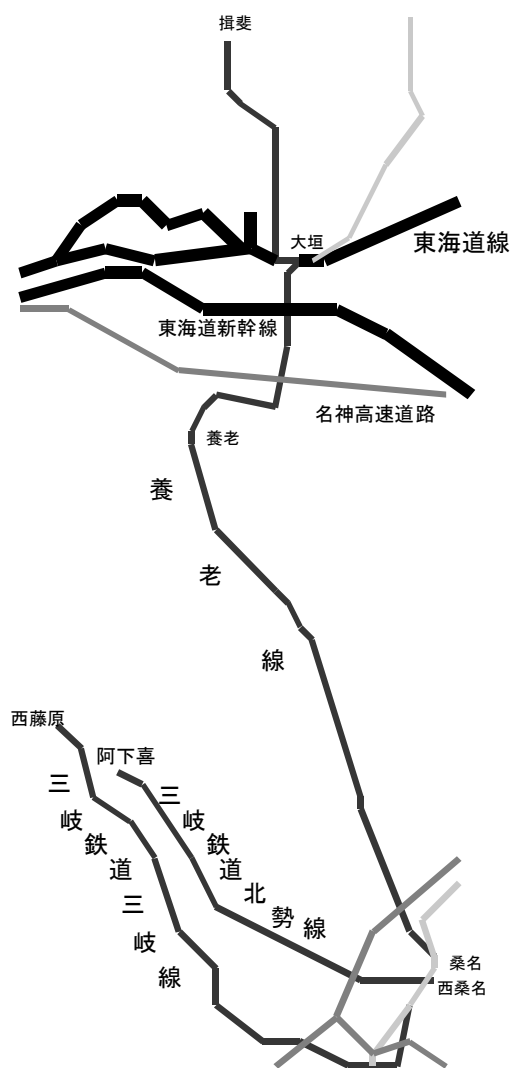


出所) 近鉄資料

養老鉄道の運営において見込まれる欠損(赤字)については、近鉄と沿線自治体が折半して負担することになっている。

近鉄は、伊賀線においても、同様の方策による対策を検討している。この方策は、鉄道廃止を避けながら、コスト削減を実施するものであり、今後の地方鉄道の維持方策のひとつのモデルを示すものと考えられよう。

近鉄が実施した北勢線および養老線における不採算路線対策は、運営主体が三岐鉄道株式会社および養老鉄道株式会社という民間会社であるため、公共の関与がないように見える。しかしながら、対策を実施する過程で地元自治体を巻き込み、結果として鉄道路線存続のための費用負担を地方自治体から引き出している。その意味において、**地域とのパートナーシップ**および**地方のモビリティ確保のための官民パートナーシップ**の好例である。



11. 多様な上下分離手法②:南海貴志川線(和歌山駅～貴志駅間)

2004年8月10日、南海電気鉄道は2005年9月末に貴志川線から撤退することを発表し、2004年9月30日に国土交通省近畿運輸局に鉄道事業廃止届出書を提出した。

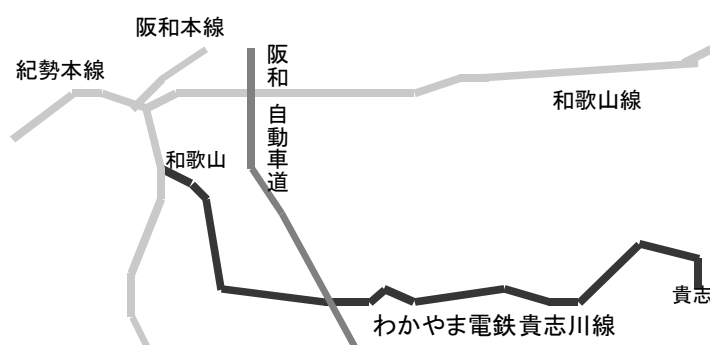
これに対し2005年2月和歌山県、和歌山市と旧貴志川町(市町村合併で現在は紀の川市)は貴志川線存続で合意、事業の引き継ぎ先を公募し、9つの企業・個人の中から両備グループの岡山電気軌道を選んだ。そして2005年4月28日、岡山電気軌道が事業を引き継ぐことを発表した。

2005年6月27日に運営会社として和歌山電鐵が設立され(岡山電気軌道株式会社の100%出資子会社)、2006年1月20日付けで国土交通大臣に鉄道事業譲渡譲受認可申請書が提出され、2006年4月1日から同社のもとで運行されることになった。

現在、水戸岡鋭治デザインの「いちご電車」が運行されているだけでなく、近畿運輸局の公共事業活性化プログラムを活用しつつ、沿線自治体はまちづくりの一環として存続・発展に向けた取り組みを様々行っている。

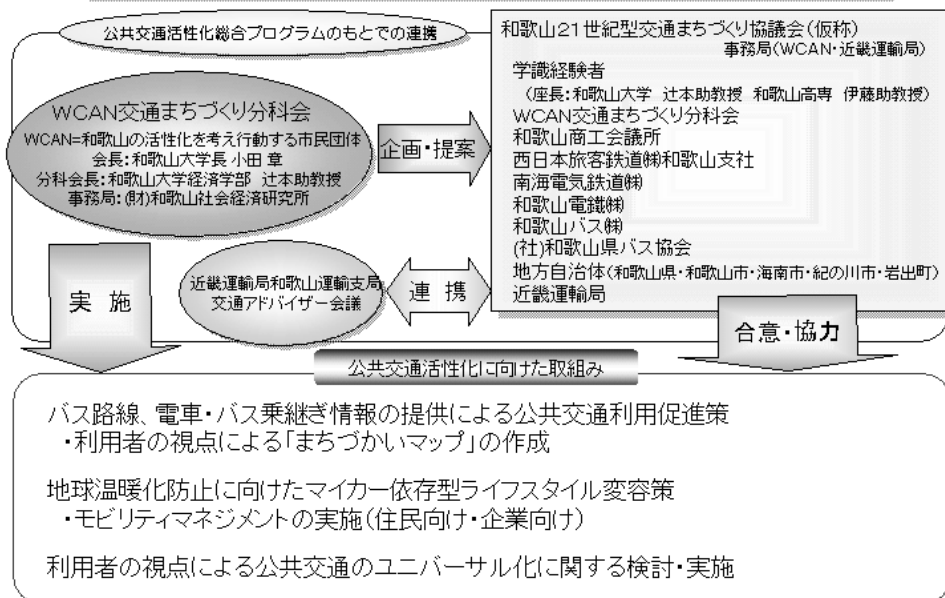
貴志川線の存続の費用負担は以下の通りである。鉄道用地以外の鉄道資産は、南海が和歌山電鐵に無償譲渡した。鉄道用地は、南海から和歌山市および旧貴志川町が2億3千万円で購入したが、その支払いは和歌山県の負担となっている。和歌山電鐵は、両市(和歌山市と紀の川市)から鉄道用地を無償で借り入れている。線路の維持管理は和歌山電鐵の業務であり、和歌山電鐵は第一種鉄道事業者であるため、この事例は上下分離ではない。また、運営において欠損が出た場合には、上限を定め両市が負担することとなっている。

県が鉄道用地の取得費を負担し、地元自治体が運営費の負担を行っており、**地域とのパートナーシップ**であり、かつ**地方のモビリティを確保するための官民パートナーシップ**の好例である。また、遠隔地である岡山電気軌道が入札の結果、運営を引き継いだことは、鉄道運営のプロフェッショナルとしての矜持を示したものとえよう。



和歌山21世紀型交通まちづくりプログラム

市民が主体となった和歌山都市圏における公共交通の活性化の取り組み



出典)WACAN (<http://www.eco.wakayama-u.ac.jp/wcan/>) 資料

12. 駅の複合利用: パートナーシップの起点としての駅

魅力的な駅とその周辺は、地域そのものの活性化につながる可能性を有しており、仮に輸送量増に結びつかなくとも、鉄道ネットワークの主要部分をなす駅のあり方に目を向ける必要がある。

たとえば、2005年8月開業のつくばエクスプレスと既存鉄道路線の接続駅では、乗り換え利便性の向上など設備改善をはじめ、駅を中心とした街づくりや都市計画の策定・推進、自由通路設置のための駅の橋上化など、地元地域の要望を検討のうえ鉄道事業者が協力し、良好な成果を収めている。

国も、街づくりと交通との一体的な予算措置など、有効な事業推進を促進するよう制度上の改善を進めている。

特に地方部では、自治体連絡協議会や町内会等の地区協力会と連携しながら、清掃活動や美化運動等の活動を積み重ねて、マイレール意識・駅への愛着心の醸成に繋げていく必要がある。

以下では、駅を活用した事例を挙げているが、駅は鉄道従事者と利用者・地域住民の接点であり、そのことを意識した事例が多い。駅の多面的な機能を活かすことによって、**地域とのパートナーシップ**および**福祉社会とのパートナーシップ**が育まれていくのである。

駅の集客施設(コミュニティ)化

- ◇ 地元中学生が清掃美化に取り組む青い森鉄道線剣吉駅では、構内に図書館(桃李文庫)が設置されている。
- ◇ 福岡県の平成筑豊鉄道では、駅が無人にならないよう、駅そのものが、ボクシングジムやラーメン店であり、改築の際には商工会を併設する等の工夫をしている。犀川駅は、駅名を「you town犀川」とし、コミュニティプラザや犀川町商工会、喫茶店を併設している。
- ◇ 松浦鉄道西有田駅は無人駅ではあるが、アジア交流施設を合築し、各国の情報を展示するとともに図書館機能も備えて交流の場を提供している。
- ◇ JR由布院駅には地元芸術家の作品を展示する常設のアートギャラリーが合築されており、誰でも無料で鑑賞できる。
- ◇ JR函館線「比羅夫駅」は、駅が民宿になっていて、駅のホームでバーベキューをしている。
- ◇ JR予讃線「下灘駅」は、毎年9月の第一土曜日に、日本で一番海に近いホームで「夕焼けプラットホームコンサート」を開催している。
- ◇ JR北上線「ほっとゆだ駅構内」には、温泉駅舎があり、列車を待つ間温泉に入ることができる。

駅のシンボライズ化

- ◇ JR五能線沿線の木造町では、地元で「シャコちゃん」の愛称で呼ばれ愛されている遮光器土偶をまちづくりのシンボルとし、JR木造駅そのものを遮光器土偶に、駅に隣接した広場も土偶型、竪穴式住居風トイレにした。
- ◇ 鶴で地域振興を図っているJR五能線沿線の鶴田町は、JR陸奥鶴田駅や道の駅も鶴をモチーフにしている。
- ◇ 住民が駅名をつけた平成筑豊鉄道「今川河童駅」のホームには、河童のオブジェが座っている。

地元住民等の意見を反映した駅名化

- ◇ 福岡県の平成筑豊鉄道では、「源じいの森駅」「東犀川三四郎駅」等住民が考えたユニークな駅名が多い。
- ◇ 岩手県の三陸鉄道では、「カンパネラ田野畑駅」「カルボナード島越駅」「リアスの港宮古駅」など各駅に愛称をつけている(カンパネラ＝宮沢賢治の「銀河鉄道の夜」の主人公名、カルボナード＝黒ダイヤ)
- ◇ JR釜石線では愛称を「銀河ドリームライン釜石線」と名付け、銀河鉄道をイメージした駅の愛称にしている。「チェールアルコ花巻駅」「フォルクロロ遠野駅」「ラクタ ヴォーヨ鱒沢駅」「レジョランド吉里吉里駅」など。

13. バリアフリー化：より人に優しい鉄道になるために

JR旅客会社では、駅構内の昇降設備、トイレの設備内容などの状況を自社のホームページ上で、もしくは交通エコロジーモビリティ財団(交通エコモ財団)のホームページにリンクさせて紹介している。

高齢化が世界一早いスピードで進み、すでに高齢社会となったわが国において、だれもが利用できる公共交通を目指して、2006年12月20日には「バリアフリー新法」が制定された。バリアフリー新法に基づき、基づかないにかかわらず、鉄道駅でのバリアフリー化は、公共交通の利便性を高めるためにも、今後とも重要な取り組みとして、展開されなければならない。

その際、駅周辺のバリアフリー化との一体的な実施が必要であり、地方自治体との連携は不可欠である。少し前の事例となるが、北九州市の事例は、都市モノレールを延伸して、改築されるJR小倉駅ビルに乗り入れ、駅前広場を整備してバスターミナルを設置するなどの交通結節点の強化をはか



ると同時に、周辺の再開発ビルとペDESTリアンデッキで接続させてバリアフリー化を実現させるなど、立体道路制度を活用した先進的な事業として注目された。また、2001年5月に大規模な整備が完了したJR高松駅は、段差がなく、周辺道路、駅前広場から水平移動でホームまで行ける構造と音声案内誘導装置が高く評価されている。

駅およびその周辺のバリアフリー化には、地方自治体の協力は不可欠であり、**地域とのパートナーシップ**が重要である。また、バリアフリー化は乗客の大幅増加に結びつくものではないため、公的支援は不可欠であり、**官民のパートナーシップ**が必要である。結果として、バリアフリー化された社会は、**福祉とのパートナーシップ**が実現された社会となる。

14. ICカード:普及が進み広がる可能性

情報(データ)の記録や演算をするためにICチップを組み込んだカード(自立的な処理機能を持つものをスマートカード(Smart card)と呼ぶ)は今日様々な領域で導入されつつある。

日本の鉄道分野では、1996年に「汎用電子乗車券技術研究組合」が設立されて、技術的な検討が重ねられ実証実験が行われた。2000年3月には日本鉄道サイバネティクス協議会による乗車券の規格(サイバネ規格)が定められ、その後、JR・私鉄等の鉄道分野、バスでも広範に導入されている。

2004年8月、関西圏に導入された「スルッとKANSAI」のPiTaPaに続き、2007年3月には首都圏でも多数の鉄道・バス事業者が参加するPASMOが供用され、JR東日本のSuicaと相互利用されている。

乗継割引の運賃計算の複雑さや、設備導入のコスト、各社の営業施策が交通システムに制約されること等の事業者側にはいくつかのデメリットもあるが、利用者側の利便性を高め、交通機関利用のサービスレベルを超えた多大なメリットをもたらすことが期待され、今後とも様々な交通機関の相互利用に向けて取り組むべきである。

ICカードの導入は単一の鉄道事業者のみでは、利用者の利便性の向上は限られるため、**鉄道事業社間および他の交通機関とのパートナーシップ**が重要である。また、ICカード化は、シームレス化の一種であり、**福祉社会とのパートナーシップ**につながるものである。

交通系ICカード導入の事例



出所)国土交通省資料より作成

主な交通系 IC カードの共通化・相互利用化に向けた動き(2007年5月末現在)

関西		関東	
	2002年4月	JR東日本「Suica」－東京モノレール「モノレールSuica」、共通化	
	2002年12月	JR東日本「Suica」－東京臨海高速鉄道「りんかいSuica」、共通化	
2004年8月 JR東日本「Suica」－JR西日本「ICOCA」、相互利用化			
スルッとKANASAI「PiTaPa」、実験開始 京阪電鉄、阪急電鉄、野勢電鉄 共通化	2004年8月		
JR西日本「ICOCA」－スルッとKANASAI「PiTaPa」相互利用化	2006年1月		
スルッとKANASAI「PiTaPa」、鉄道・バスの共通化 大阪市交通局、阪神電気鉄道、大阪高速鉄道、北大阪急行等	2006年2月		
スルッとKANASAI「PiTaPa」、共通化 南海電鉄、泉北高速、神戸高速、山陽電鉄、神戸新交通	2006年7月		
スルッとKANASAI「PiTaPa」、共通化 神戸市交通局、北神急行電鉄、大阪空港交通、 岡山電気軌道、両備バス、下津井電鉄	2006年10月		
	2007年3月		㈱バスモ「PASMO」、鉄道・バスの共通化
	2007年3月		JR東日本「Suica」－㈱バスモ「PASMO」、鉄道・バスの相互利用化 伊豆箱根、江ノ電、小田急、傾向、京成、東急、埼玉高速、相鉄、 TX、新京成、西武、多摩都市モノレール、東急、東京メトロ、都営 地下鉄、東武、東葉高速、箱根登山、北総、ゆりかもめ、横浜高速、 横浜市交、横浜新都市交通等
スルッとKANASAI「PiTaPa」、鉄道・バスの共通化 近畿日本鉄道、京都市交通局、京阪電車、神戸電鉄、 奈良交通、エヌシーバス	2007年4月		
2007年5月 JR東日本・JR東海・JR西日本、2008年3月をめぐりに、ICカード乗車券の相互利用を開始すると発表			

出所) 国土交通省資料より作成

15. 地球温暖化を防止するためのJRの取り組み

地球環境問題への対応は、JR貨物会社の具体的な取り組みが地球温暖化防止対策につながる。鉄道貨物のシェアが拡大すれば、CO₂排出量の削減が可能となる。それゆえ、JR貨物会社では 2007 年度は老朽車両の取り替えなど、積極的な設備投資を実行して、現行、取り組んでいるコンテナ輸送サービスの質的向上をはかるための駅設備の改良(E&S化)と量的拡大の実現のための長編成化やIT活用による輸送力の増強と有効活用をはかることにより、モーダルシフトの受け皿としての機能強化に取り組んでいる。

具体的には、2004 年 3 月から導入された世界初の電車型特急コンテナ列車(スーパーレールカーゴ)による高速化、さらなるリードタイムの改善をはかるための駅設備の改良(E&S化)とトラックの標準である 10 トン単位の貨物をそのまま鉄道シフトできる 31ftウイングコンテナをはじめ、ニーズに対応したさまざまなタイプのコンテナを導入して、質的向上をめざしている。また、トヨタ自動車(株)、トヨタ輸送(株)、日本通運(株)との協力のもと、2006 年 11 月 15 日から自動車部品の専用列車による輸送が開始され、年間約7千トンの CO₂削減が見込まれる(名古屋南貨物駅～盛岡貨物ターミナル駅間の約 900 km を 1 日 1 往復、工場稼働日に合わせて年間 244 日運転される)など、新規事業の開拓が環境問題の社会的要請に応える結果へとつながっている。

さらに、2005 年度より導入されている列車予約システム(IT-FRENS&TRACE)により、駅構内でのコンテナ状況をリアルタイムに把握すると同時に、作業の効率化と迅速化を実現させているが、同システムの輸送枠自動調整機能により、納期に余裕のある貨物を調整し、土・日曜日などの輸送力の有効活用をはかるべく、鉄道貨物による輸送のチャンス拡大をめざしている。

一方、JR旅客会社においては、従来の車両よりもエネルギー効率の高い省エネルギータイプの車両を導入するなど、環境への負荷を低減させるための施策を実施している。なかでも 2007 年 7 月からの導入予定で、JR東海とJR西日本による次世代新幹線車両として共同開発されたN700系には、日本の新幹線に初めて導入される車体傾斜システムなどの最新技術が取り入れられ、スピードアップとさらなる環境負荷の低減を実現させている。また、JR東日本が開発した世界初のハイブリッド鉄道車両「NEトレイン」(2003 年)の試験走行を踏まえて製作されたディーゼルハイブリッド車両は、電化工事等の莫大な設備投資を行うことなく、既存のローカル線の設備を使いながらエネルギー効率を高めるためにはどうすればよいかとの観点で開発され、2007 年夏頃からの営業運転を開始する予定である。

社会にとって鉄道の優位性のひとつは、環境に優しい交通手段であることである。鉄道シェアの拡大は、**環境とのパートナーシップ**の増進につながるものである。

V. 付 属 資 料


JR20年のあゆみ

(昭和62) 1987.4.1	J R 発足 (地方鉄道法が鉄道事業法に)
7.13	特定地方交通線/信楽線(貴生川-信楽)廃止・信楽高原鉄道開業
//	特定地方交通線/幌内線(岩見沢-幾春別) バス転換
7.16	特定地方交通線/会津線(西若松-会津高原)廃止・会津鉄道開業
7.25	特定地方交通線/岩日線(川西-錦町)廃止・錦川鉄道開業
10.14	特定地方交通線/若桜線(郡家-若桜)廃止・若桜鉄道開業 ※ リゾート法施行(6.9) 地価の異常高騰 青森-八代(熊本県)の2千 ^キ 。高速道に
(昭和63) 1988.1.30	特定地方交通線/岡多線(岡崎-新豊田)廃止、譲渡・愛知環状鉄道、翌日営業開始
1.31	特定地方交通線/山野線(水俣-栗野)廃止・バス転換
2.1	特定地方交通線/松前線(木古内-松前)廃止・バス転換
3.13	青函トンネル開通、寝台特急「北斗星」運転開始(上野・札幌) 青函連絡航路廃止
3.24	特定地方交通線/木原線(大原-上総中野)廃止・いづみ鉄道開業
3.25	特定地方交通線/能登線(穴水-蛸島)廃止・の ^と 鉄道開業 (05.4.1 廃止)
4.1	ジェイアール東海バス営業開始(営業譲渡)
//	特定地方交通線/中村線(窪川-中村)廃止・土佐くろしお鉄道(株)に移管、営業開始
//	特定地方交通線/松浦線(有田-佐世保)廃止・松浦鉄道開業
4.9	宇高連絡船廃止
4.10	瀬戸大橋開通(北海道、本州、四国、九州が1本のレールで結ばれることに)
4.11	特定地方交通線/真岡線(下館-茂木)廃止 (真岡鐵道開業)
4.25	特定地方交通線/歌志内線(砂川-歌志内)廃止 バス転換
8.31	特定地方交通線/上山田線(飯塚-豊前川崎)廃止 バス転換
10.25	特定地方交通線/長井線(赤湯-荒砥)廃止 (山形鐵道開業)
12.5	東中野駅列車衝突事故発生
(平成元年) 1989.3.11	世界初の振り子式ディーゼル特急車両 2000 系、土讃線に投入




	3.29	特定地方交通線/足尾線(桐生－間藤)廃止 (わたらせ渓谷鉄道開業)
	4.29	世界初の動力協調運転開始(電車＋気動車)・九州
	//	特定地方交通線/高千穂線(延岡－高千穂)廃止 (高千穂鉄道開業)
	4.30	特定地方交通線/標津線(標茶－根室標津・中標津－厚床)廃止 (バス転換)
	5.1	特定地方交通線/天北線(音威子府－南稚内)廃止 (バス転換)
	//	特定地方交通線/名寄本線(名寄－遠軽・中湧別－湧別)廃止 (バス転換)
	6.4	特定地方交通線/池北線(池田－北見)廃止 (北海道ちほく高原鉄道開業・06.4.21 廃止)
	10.1	特定地方交通線/伊田線,糸田線,田川線廃止 (平成筑豊鉄道開業)
	//	特定地方交通線/湯前線廃止 (くま川鉄道開業)
	10.21	J R九州、アメリカコロラド州ジュランゴ鉄道と SL 姉妹提携
	12.22	特定地方交通線/宮田線(勝野－宮田)廃止 (バス転換)
(平成 2)	1990.3.10	新型自動改札システム導入開始・東日本
	//	1,300 トン牽引列車新設・貨物
	3.31	特定地方交通線/大社線(出雲市－大社)廃止 (バス転換)
	//	特定地方交通線/鍛冶屋線(野村－鍛冶屋)廃止 (バス転換)
	//	特定地方交通線/宮津線(西舞鶴－豊岡)廃止 (北近畿タンゴ鉄道開業)
	5.2	BEETLE 運航開始(福岡－平戸－長崎オランダ村) 翌年 3 月国際航路(福岡－釜山)開設 国内航路は 94.3.31 に休止
	10.16	J R 北海道、デンマーク国鉄と姉妹鉄道調印
(平成 3)	1991.4.19	鉄道整備基金関連法(鉄道三法)成立
	6.3	運輸政策審議会総合部会答申
	6.20	東北・上越新幹線、東京駅乗り入れ
	7.1	運輸省組織改正(鉄道局発足)
	10.1	鉄道整備基金設立、新幹線貸付制度が解消され JR へ譲渡 イオカード発売(3.1)



		<p>雲仙・普賢岳で大規模火砕流発生(6.3) 運輸省がモーダルシフトの推進を表明(4月)</p> 
(平成 4)	1992.3.14	「のぞみ」登場
	6.19	運輸政策審議会第13号答申「21世紀に向けての中長期の鉄道整備の考え方」
	7.1	山形新幹線開業
		育児休業法施行(4月)
		第1回地球環境国際会議が開催される(6月)
		国公立幼稚園・小中高校・養護学校で週5日制がスタート (当初月1回)(9月)
(平成 5)	1993.10.26	JR東日本株式上場 環境基本法制定(11.19)
(平成 6)	1994.6.28	運輸技術審議会答申「21世紀に向けての鉄道技術開発のあり方について」
(平成 7)	1995.1.17	阪神・淡路大震災
	9.4	深名線廃止・バス転換
(平成 8)	1996.1.10	JR三島会社運賃改定
	10.8	JR西日本株式上場
	11.30	JR貨物、通信衛星を利用した列車位置検知システム使用開始
(平成 9)	1997.1.1	新しい旅客鉄道運賃制度導入
	2.19	JR貨物、日中複合一貫輸送事業で中国鉄道部と事業提携
	3.22	秋田新幹線開業
	5.30	全国新幹線鉄道整備法改正
	6.11	新幹線自動改札機導入(全国初・静岡駅)
	10.1	長野新幹線開業
	〃	65歳以上人口が14歳以下人口と同数となり少子・高齢化進む
	10.2	JR初の女性運転士誕生(JR貨物)
	10.8	JR東海株式上場
	10.12	大月駅列車衝突事故発生
	10.18	JR九州・オランダ旅客鉄道(株)と「協力関係構築の覚書」調印 京都議定書採択(12月)
(平成10)	1998.6.15	運輸政策審議会鉄道部会答申「旅客分野における需給調整規制廃止に向けて 必要となる環境整備方策等について」

11.13	運輸技術審議会答申「今後の鉄道技術行政のあり方について」
(平成11) 1999.4.14	リニア、有人走行で最高速度 552 km/h を達成
5.21	鉄道事業法一部改正(公布)
6.27	山陽新幹線福岡トンネル内でコンクリート剥落
10.9	〃 北九州トンネル内で 〃
11.28	室蘭線礼文浜トンネルでコンクリート剥落
(平成12) 2000.3.31	有珠山噴火、室蘭線等に影響
4.1	ジェイアール北海道バス営業開始(分社化)
	
8.1	運輸政策審議会答申「中長期的な鉄道整備の基本方針及び鉄道整備の円滑化 方策について」 介護保険法施行(4.1) 「パスネット」がスタート(10.14)
(平成13) 2001.1.6	国土交通省設置
6.22	JR会社法公布(12月施行)、JR本州3社の完全民営化が決定
7.1	ジェイアール九州バス営業開始(分社化)
11.18	「Suica」導入
(平成14) 2002.1.31	JR九州・韓国鉄道庁との協力関係構築の覚書調印
2.22	鹿児島線で列車衝突事故発生
6.12	全国新幹線鉄道整備法一部改正法の公布
6.21	JR東日本の株式完全売却(完全民営化達成)
12.1	東北新幹線盛岡～八戸間開業
(平成15) 2003.8.10	沖縄都市モノレール開業(全都道府県に鉄道が敷設されたことに)
10.1	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構設立
〃	東海道新幹線品川駅開業
11.1	「ICOCA」導入
11.30	可部線(可部～三段峡)廃止



<p>(平成16) 2004.3.12 3.13 4.1 8.1 10.23</p>	<p>J R 西日本株式の完全売却 (完全民営化達成) 九州新幹線 新八代～鹿児島中央間開業 ジェイアール四国バス営業開始(分社化) 「Suica」と「ICOCA」の相互利用開始 新潟県中越地震、上越新幹線脱線事故発生 年金制度改革関連法が成立(6月) 「PiTaPa」がスタート(関西)(8.1)</p>
<p>(平成17) 2005.2.16 3.25 4.25 5.6 5.24 10.1 12.25</p>	<p>京都議定書発効 「愛知万博」開催 (～9.25) 福知山線列車脱線事故発生 都市鉄道等利便増進法公布 エコレールマークの認定 物流効率化法施行 羽越線列車脱線事故発生</p>
<p>(平成18) 2006.1.21 3.1 4.1 4.5 10.1 11.25</p>	<p>「ICOCA」と「PiTaPa」の相互利用開始 富山港線廃止・富山ライトレール(株)が運行引き継ぎ 省エネ法改正法施行 J R 東海株式の完全売却 (完全民営化達成) 運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部改正法施行  「TOICA」導入 改正育児・介護休業法施行(4.1)</p>
<p>(平成19) 2007.4.1</p>	<p>J R 発足 20 年 「PASMO」がスタート(3.18) 改正均等法施行(4.1)</p>

○輸送人員(1日平均・単位:千人)、輸送トン数(年・単位:千トン)

	北海道	東日本	東海	西日本	四国	九州	計	貨物		計
								車扱	コンテナ	
1987 昭62	264	13,885	1,074	4,100	151	677	20,152	41,541	13,753	55,294
88 63	281	14,661	1,155	4,291	173	702	21,263	39,556	16,140	55,695
89 平・元	282	15,098	1,194	4,358	170	734	21,836	37,912	17,870	55,782
90 2	301	15,727	1,301	4,629	174	761	22,893	38,239	20,161	58,400
91 3	318	16,264	1,380	4,762	179	806	23,709	36,873	20,517	57,390
92 4	336	16,526	1,409	4,876	177	836	24,160	35,289	20,344	55,633
93 5	345	16,889	1,419	4,945	180	853	24,631	33,550	19,628	53,178
94 6	345	16,601	1,400	4,946	175	866	24,333	33,235	19,518	52,753
95 7	355	16,621	1,413	5,163	178	878	24,608	30,886	20,570	51,456
96 8	354	16,639	1,422	5,172	176	887	24,650	27,448	21,737	49,185
97 9	341	16,381	1,401	5,118	169	862	24,272	24,774	22,512	47,286
98 10	341	16,183	1,374	5,051	162	857	23,968	19,724	20,860	40,584
99 11	335	16,101	1,360	4,982	157	844	23,779	18,673	20,481	39,154
2000 12	333	16,060	1,363	4,966	151	838	23,711	18,976	20,644	39,620
2001 13	332	16,016	1,366	4,964	147	832	23,657	18,172	20,854	39,026
2002 14	333	16,028	1,349	4,857	142	815	23,524	17,384	20,814	38,197
2003 15	338	16,125	1,358	4,901	169	812	23,703	15,861	22,015	37,876
2004 16	339	16,061	1,368	4,899	136	805	23,608	15,074	21,981	37,055
2005 17	342	16,191	1,408	4,910	134	802	23,787	14,761	22,357	37,118
2006 18	345	16,200	1,410	4,942	132	806	23,835	13,431	23,184	36,615

○輸送人キロ(単位:百万人キロ)、輸送トンキロ(単位:百万トンキロ)

	北海道	東日本	東海	西日本	四国	九州	計	貨物		計
								車扱	コンテナ	
1987 昭62	3,920	104,491	41,148	45,782	1,673	7,664	204,677	7,944	12,082	20,026
88 63	4,457	109,795	45,085	48,227	2,119	7,904	217,586	8,140	14,891	23,031
89 平・元	4,372	113,185	46,302	48,884	2,034	7,893	222,670	8,176	16,490	24,666
90 2	4,631	117,643	51,051	52,137	2,074	7,994	235,530	8,228	18,497	26,725
91 3	4,800	125,974	52,110	53,690	2,123	8,333	247,031	7,771	18,927	26,698
92 4	4,869	128,486	51,201	54,422	2,068	8,571	249,616	7,355	18,886	26,241
93 5	4,825	128,911	50,997	54,646	2,083	8,553	250,015	6,585	18,442	25,027
94 6	4,810	128,144	48,909	51,987	1,959	8,568	244,378	6,095	17,982	24,077
95 7	4,787	128,599	49,508	55,484	1,986	8,633	248,998	5,481	19,221	24,702
96 8	4,722	129,657	50,705	55,971	1,983	8,687	251,724	4,598	20,003	24,601
97 9	4,558	127,315	50,565	54,863	1,912	8,439	247,652	4,165	20,136	24,301
98 10	4,540	126,110	48,538	53,526	1,815	8,280	242,810	3,612	19,031	22,643
99 11	4,448	125,998	47,892	52,588	1,764	8,104	240,795	3,519	18,753	22,272
2000 12	4,379	125,344	48,674	52,551	1,694	8,017	240,659	3,341	18,515	21,855
2001 13	4,389	124,916	49,533	52,647	1,653	7,994	241,133	3,076	18,831	21,907
2002 14	4,367	125,176	48,468	51,674	1,591	7,970	239,246	3,043	18,817	21,860
2003 15	4,400	125,752	49,273	52,142	1,563	8,029	241,159	2,824	19,303	22,127
2004 16	4,442	125,172	50,479	52,544	1,528	8,137	242,301	2,767	19,528	22,296
2005 17	4,446	126,142	52,880	52,828	1,509	8,132	245,937	2,664	19,967	22,632
2006 18	4,469	127,653	53,533	53,678	1,489	8,165	248,987	2,600	21,300	23,900

注) 鉄道統計年報による(一部除く)。ただし、2003年度は「数字で見る鉄道」より引用した。
 また、2004年度の旅客関係は「鉄道統計年報」を、貨物関係は「数字で見る鉄道」より引用した。
 なお、2006年度は事業計画ベース並びに速報値による。



日本鉄道労働組合連合会 (JR連合)

〒103-0022 東京都中央区日本橋室町1-8-10 東興ビル9階

TEL (NTT) 03-3270-4590 (代) (JR) 057-7848 (代)

E-mail: honbu@jrtu.jtuc-rengo.jp

URL: <http://homepage1.nifty.com/JR-RENGO>