

答申第8号(鉄道部分)の検証

目次

- 近畿地方交通審議会答申第8号(鉄道部分)の概要等 3
- 健全な経営の確保についての検証 7
 - 需要見通しについての検証 8
 - 経営状況についての検証 11
 - 合理化、増収努力等の取組についての検証 14
 - 採算性の悪化している路線への対応についての検証 16
- 鉄道の活性化についての検証 19
 - 鉄道活性化の取組についての検証 20
 - 駅機能の高度化及び駅周辺の活性化についての検証 21
- 既存の鉄道施設の改良と新規路線の整備についての検証 23
 - 既存施設の改良に関し検討すべき主な事業についての検証 24
 - 中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線についての検証 27
 - 施設整備に関する基本的な考え方についての検証 29
- 答申第8号の検証結果(まとめ) 32

近畿地方交通審議会答申第8号 (鉄道部分)の概要等

近畿地方交通審議会答申第8号策定の背景

- 答申第8号は、次のような背景から、京阪神圏の鉄道を中心とした都市交通問題に重点を置いて策定した。
 - 近畿圏においては、阪神・淡路大震災後およそ10年が経過し、急速な少子高齢化の進行、地球環境及び地域環境問題の深刻化、情報技術の飛躍的進展等社会の構造的変化とともに産業経済活動が低迷するなかで、都市再生等地域の活性化に向けた様々な取り組みがなされている。
 - このような状況のなかで、経済社会の発展や国民生活に大きな役割を果たす交通運輸について、中長期的な展望に立った交通運輸のあるべき姿を示し、これに基づき総合的に取り組むことが求められている。
 - 特に、京阪神圏の公共交通機関の旅客輸送量が減少傾向にあること、運輸政策審議会答申第10号の目標年次が到来することから、交通体系の将来像を明らかにすることが強く求められている。

21世紀の国土のグランドデザイン(H10.3)

- 背景：
 - 国民意識の大転換
 - 地球時代
 - 人口減少、高齢化時代
 - 高度情報化時代
- 基本目標：地域の自立の促進

第5次近畿圏基本整備計画(H12.3)

- 大都市のリノベーション
 - 公共交通機関の活用、都心居住の推進、大阪湾ベイエリア開発推進と広域連携
- 内外との様々な交流の推進
 - 関西文化学術研究都市の整備
- 圏域を支える交通・情報通信体系の整備
 - 連携・交流を支える交通体系の整備

運輸政策審議会答申第19号(H12.8)

- 鉄道整備の基本的方向
 - 利用しやすく高質な鉄道ネットワークの構築
 - 新たな社会的ニーズに対応した鉄道整備の推進
 - 効率的かつ重点的な鉄道整備の実施
- 政策課題
 - 通勤・通学混雑の緩和
 - 最混雑時の速達性の向上(到達時間の短縮)
 - 鉄道ネットワークのシームレス化
- 整備水準
 - 全ての区間の混雑率150%以下
 - 国際的空港と都心部間の所要時間30分台

近畿圏における答申第8号時の社会・経済的状況

- 生産現場の海外展開、本社機能の移転等による産業経済活動の低迷、失業率の上昇
- 自動車利用の進展や大都市都心部における従業人口の減少(通勤需要の減少)、少子高齢化等に伴う旅客輸送量の低迷
- 郊外部の大型商業施設やロードサイドビジネス等の施設が増加する一方、鉄道駅周辺の中心市街地や旧来型集客施設等の集客力の低下
- 大阪湾ベイエリアや学術研究都市等、近畿圏の主要エリアにおける都市再生や活性化の動き

近畿圏における答申第8号時の背景・将来展望

- 我が国の経済の発展のためにも、近畿圏の経済・産業活動の一層の活性化が期待されている。
- 地域の人々が関西の文化に根ざした生き生きとした生活を送ることができるようになるためにも、近畿圏の再生、活性化が求められている。
- 今後10年で超高齢社会を迎えることから、高齢者の円滑な移動を確保することが必要となっている。
- ゆたかさや快適性の重視、時間価値の高まり、高齢者の社会参加の促進等より、より利用しやすい鉄道サービスが期待されている。
- 地球環境問題への対応、経済活力に満ちた都市再生に果たす鉄道の役割が格段に重みを増している。



「近畿圏における望ましい交通のあり方について」(平成16年10月近畿地方交通審議会答申)

近畿地方交通審議会答申第8号(鉄道部分)の概要

- 旅客輸送量は、今後も僅かずつ減少することが予測されるが、一方、環境問題、都市再生、ゆとりある生活の実現等の観点から鉄道への期待は高まっている。
- 京阪神圏は、鉄道ネットワークが概成しつつあり、まず、既存の鉄道事業の活性化や地域と一体となった駅機能の高度化等を図ることが重要である。
- 次に、既存の鉄道施設の改良等による質の高い鉄道サービスの提供を目指すべきである。
- その上で、地域開発、直通運転化等に関連した新規路線の整備を検討する必要がある。

健全な経営の確保

鉄道事業の健全な経営の確保

- 15年後には、全体として1割程度の輸送需要の減少が見込まれるが、その範囲内であれば、増収努力や経費削減を行えば、多くの鉄道事業者において収支採算が極端に悪化することにはならないと考えられる。
- 合理化や増収努力に加え、事業者相互の協働、協調による一層の効率化とサービスの向上に努め、健全な経営の確保を図ることが望まれる。
- 公営地下鉄事業者は、これまで以上に効率的な経営を図り、事業者自らの責任と判断が重んじられる組織体を目指していく必要がある。
- 事業者が厳しい経営環境の下で円滑な資金調達が行えるよう、政策金融も含め適切な支援措置を講じていくべきである。

採算性の悪化している路線への対応

- 鉄道として存続するかバスに転換するか地域の関係者が協議し、判断する際に、効率化のための事業主体の見直し、将来的な輸送需要、地域全体に与える便益等について総合的に検討することが必要である。
- 鉄道路線を存続すると判断された場合には、地域が一丸となって当該路線を支える取り組みが不可欠となる。
- 今後、重要な課題となる大規模施設の維持・更新投資についても安全確保等の観点から支援制度の拡充を図るとともに、関係者が連携して、鉄道の活性化に積極的に取り組む必要がある。

鉄道の活性化

鉄道活性化の取り組み

- 鉄道事業者は、輸送に関する利便性、快適性の向上の観点、乗継ぎ利便性の向上の観点の取り組みを行っており、また、観光資源を活用した鉄道旅客需要の創出も行われている。
- ICカード乗車券を活用した多様な運賃割引の設定など利用者がより利用しやすい運賃体系について検討していく必要がある。
- 地方自治体や鉄道事業者が、地域住民、商店街、NPO等と連携し、鉄道を積極的に活用し、まちづくりや道路交通混雑の緩和等を図る動きも出ている。

駅機能の高度化及び駅周辺の活性化

- 駅及びその周辺地域を、鉄道と都市の融合空間として捉え、すべての人が「憩い、うるおい、集い、にぎわいを楽しむ良質な生活空間」の実現を目指すという視点が重要である。
- 関係者が連携し、国も積極的に支援、調整を行いながら、鉄道の活性化、バスやタクシーとの乗継ぎ利便の向上という観点も含め、駅及びその周辺地域の環境整備を進める必要がある。

既存の鉄道施設の改良と新規路線の整備

既存の鉄道施設の改良

乗継ぎ利便性の向上に資する方策
輸送力の強化等によるサービスの向上に資する方策

路線の機能の向上に資する方策
駅の新設・改良等によるサービスの向上に資する方策

新規路線の整備

- 既存の鉄道施設の改良等では対応が困難な場合には、新規路線の整備により鉄道ネットワーク機能の向上を図ることが必要である。
- 都心における大規模都市開発プロジェクト等新たな開発需要への対応、直通運転化、都市機能の強化や広域交通拠点へのアクセスの向上、さらには混雑の緩和を図る等の観点から必要とされる路線等について、その整備を検討すべきである。

近畿地方交通審議会答申第8号以降の主な動き

平成17年4月 平成17年5月	JR福知山線脱線事故(→ <u>安全意識の高まり</u>) 都市鉄道等利便増進法制定(→ <u>既存ストックの一層の有効活用</u>)
平成18年3月 平成18年4月 平成18年6月 平成18年12月	運輸安全一括法制定(→運輸安全マネジメント) 富山のLRT開業(→ <u>LRTに対する期待の高まり</u>) バリアフリー新法制定(→ <u>バリアフリー意識の一層の高まり</u>) 観光立国推進基本法制定(→ <u>観光立国への意識の高まり</u>)
平成19年5月 平成19年8月	地域公共交通活性化・再生法制定 (→ <u>地域公共交通が重点課題化</u> 、軌道運送高度化事業、鉄道再生事業) 関西国際空港第2滑走路オープン
平成20年5月 平成20年6月	地域公共交通活性化・再生法の改正(→地域鉄道の事業再構築) 鉄道部会提言「環境新時代を切り拓く、鉄道の未来像」
平成23年3月 平成23年9月	東日本大震災(→ <u>防災に対する意識の一層の高まり</u> 、国土強靱化) 台風12号によるJR紀勢線等への被害
平成24年8月 平成24年12月	第三次社会資本整備重点計画 (→防災減災対策、社会資本ストック型社会、低炭素社会、 集約化された地域社会、大都市の都市機能の高度集積化 、民間資金活用) 笹子トンネル事故(→ <u>インフラの老朽化対策への意識の高まり</u>)
平成25年9月 平成25年9月 平成25年11月	JR北海道に対する無期限特別保安監査等 台風18号による信楽高原鐵道等への被害 交通政策基本法制定 インフラ長寿命化基本計画

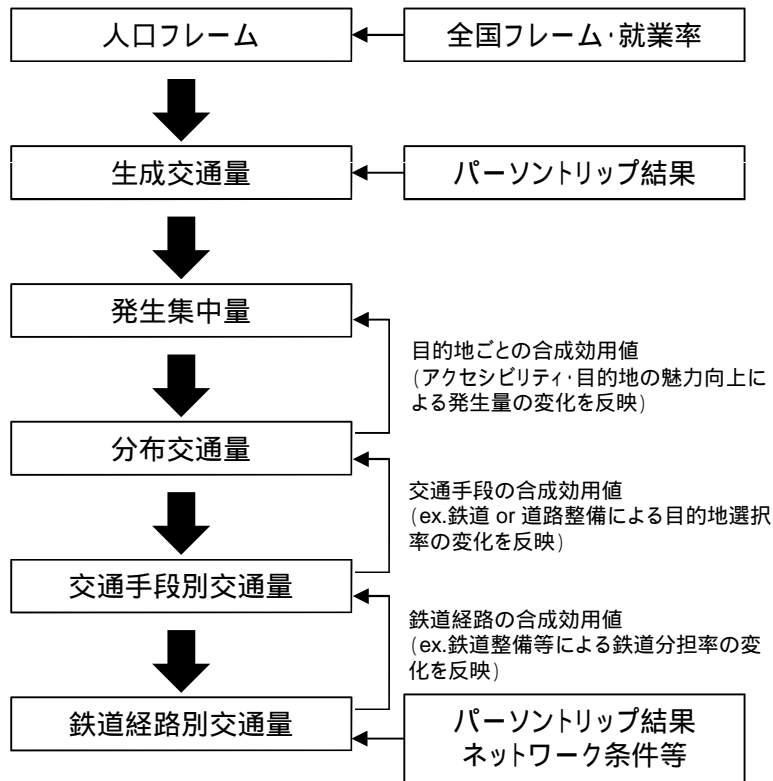
健全な経営の確保についての検証

- ・ 需要見通しについての検証
- ・ 経営状況についての検証
- ・ 合理化、増収努力等の取組についての検証
- ・ 採算性の悪化している路線への対応についての検証

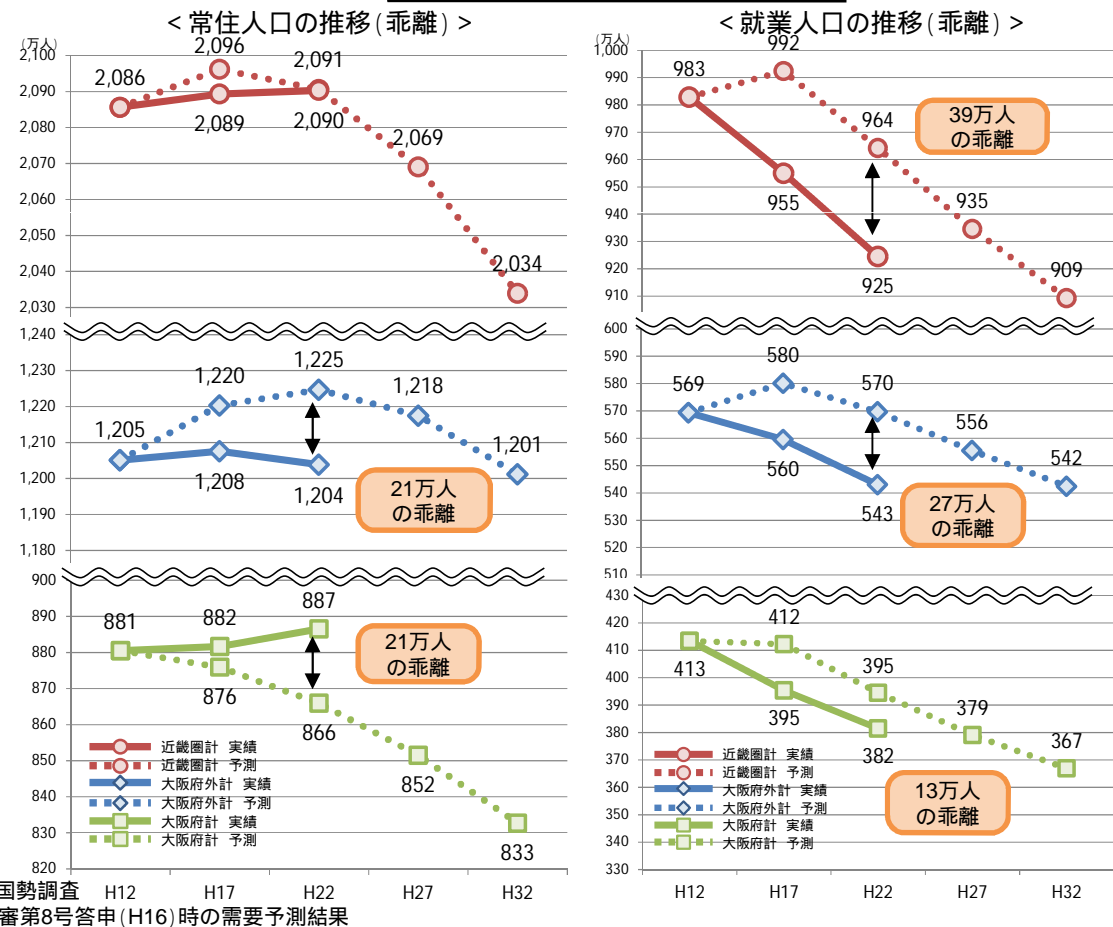
需要見通しについての検証

- 答申第8号では、鉄道旅客輸送量について、15年後(平成32年度)に1割程度減少すると予測している。
- 鉄道旅客輸送量の予測にあたって、四段階推定モデル構造で予測を行っているが、人口フレーム、生成交通量、発生集中量、交通手段別交通量、鉄道経路別交通量の各段階において誤差が生じている。
- 人口予測については、答申第8号時点の予測では、平成22年の近畿圏の常住人口は2,091万人であるのに対し、実績では2,090万人となっており、整合している。ただし、大阪府について見てみると、予測よりも実績値の方が増加している。主な乖離要因は、大阪都心部への都心回帰等が想定される。
- また、就業人口の予測については、平成22年の予測値が964万人であるのに対し、実績では925万人となっている。

需要予測のプロセス



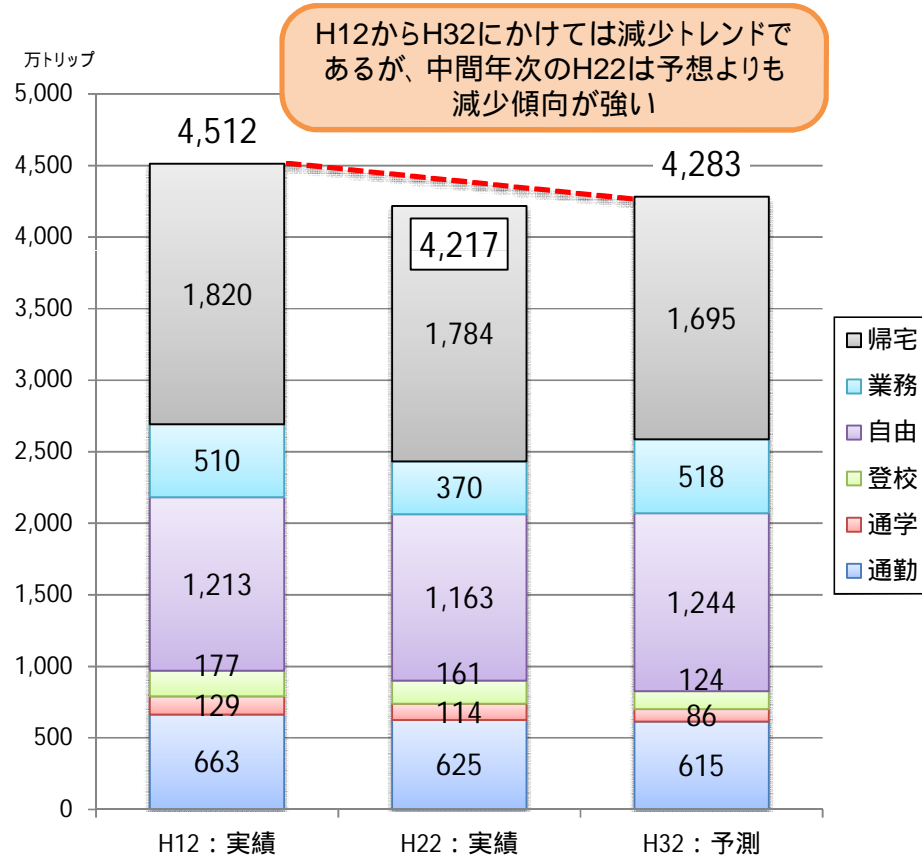
人口フレーム段階における乖離



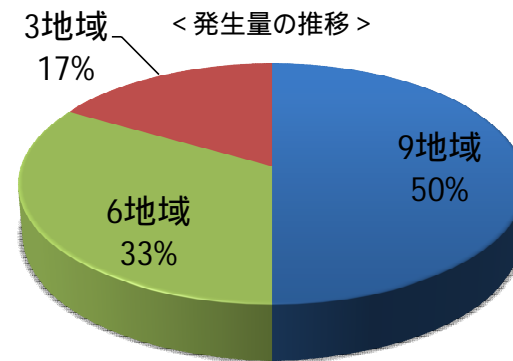
需要見通しについての検証

- 近畿圏全体の生成交通量については、答申第8号時点の予測では、平成32年の予測値が4,283万トリップ/日であるのに対し、平成22年実績で既に4,217万トリップ/日と下回っている。平成22年実績値では、特に自由目的と業務目的の減少度合いが大きい。1人1日あたりトリップ数の小さい高齢者割合の増加や、年少人口と生産年齢人口割合の減少が影響していると考えられる。
- 地域別の発生量、集中量については、答申8号時点で予測した平成32年度の予測値を平成22年度の時点で既に下回っており、予測値が過大となっている可能性が高い地域が33%となっている。

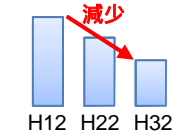
生成交通量段階における乖離



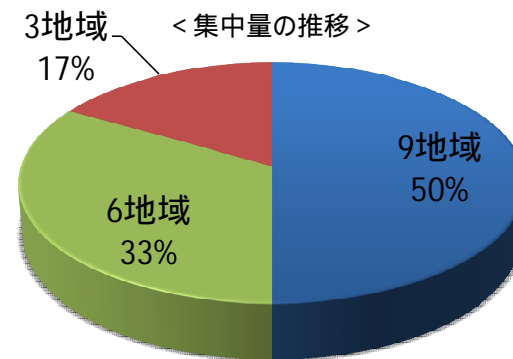
発生量、集中量段階における乖離(地域別の傾向)



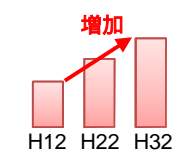
H32予測値が減少した値であり、H22時点で同様の減少傾向が続いているケース



H32予測値が減少した値であり、H22時点でH32年値よりも下回っているケース



H32予測値が増加した値であり、H22時点で同様の増加傾向が続いているケース



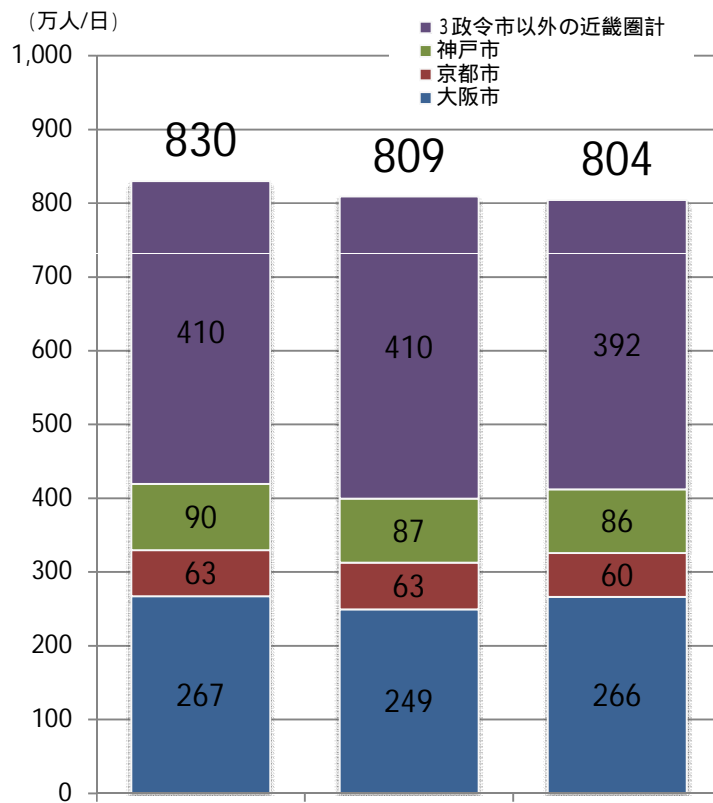
集計に使用した地域の単位(18地域に分類):

滋賀県南部、滋賀県中部、南丹、京都府南部、京都市、北大阪、東部大阪、南河内、泉州、大阪市、阪神臨海、阪神内陸、東播・淡路、神戸市、奈良県北部、奈良県南部、和歌山県西部、和歌山県東部

H12: 実績 第4回京阪神都市圏PT調査、PT調査圏外補完
 H22: 実績 第5回近畿圏PT調査(近畿運輸局の独自集計)
 H32: 予測 地交審第8号答申(H16)時の需要予測結果

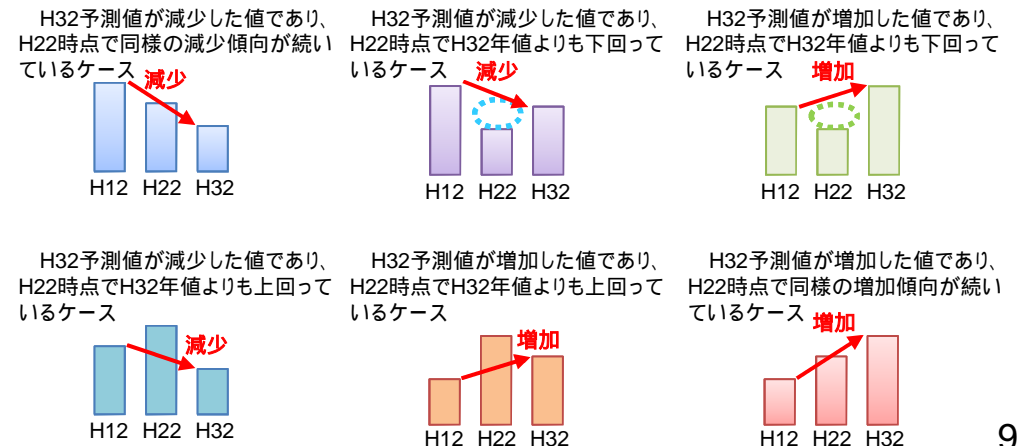
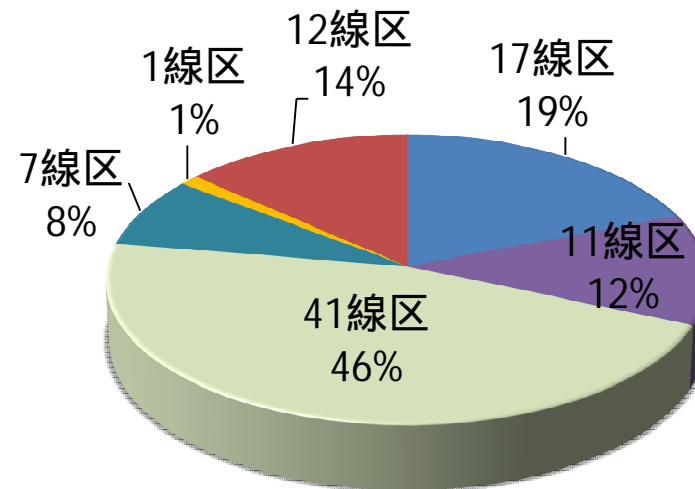
- 近畿圏全体の鉄道旅客輸送量については、答申第8号時点における平成32年の予測値が804万人/日であるのに対し、平成22年実績で809万人/日と既に平成32年の予測値に近い値となっており、予測より早いペースで減少している。
- 各路線毎の予測については、答申8号時点における平成32年度の予測値を平成22年度の時点で既に下回っている線区（予測値が過大となっている可能性が高い線区）が58%（紫と緑の合計）となっている。特に、大阪都心部と郊外部を結ぶような路線や開発計画の影響が大きい路線での乖離傾向が大きい。

交通手段別交通量(鉄道)段階における乖離



H12: 実績 第4回京阪神都市圏PT調査、PT調査圏外補完
 H22: 実績 第5回近畿圏PT調査(近畿運輸局の独自集計)
 H32: 予測 地交審第8号答申(H16)時の需要予測結果
 地域別の内訳はODの発生した地域で分類

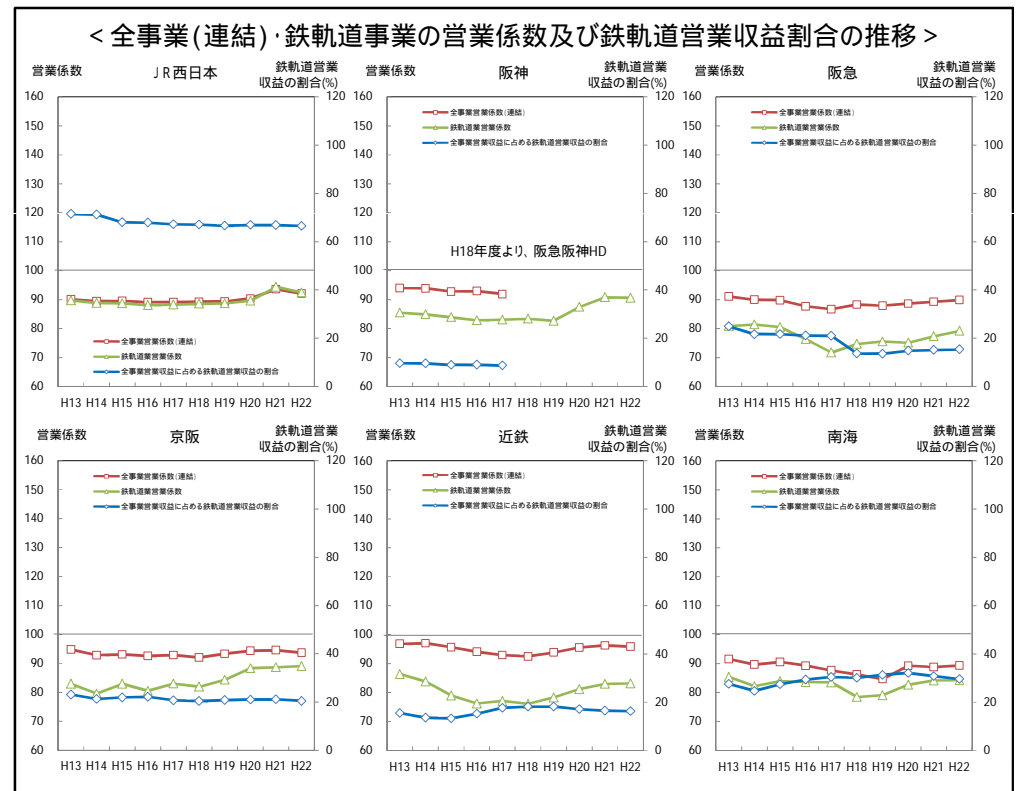
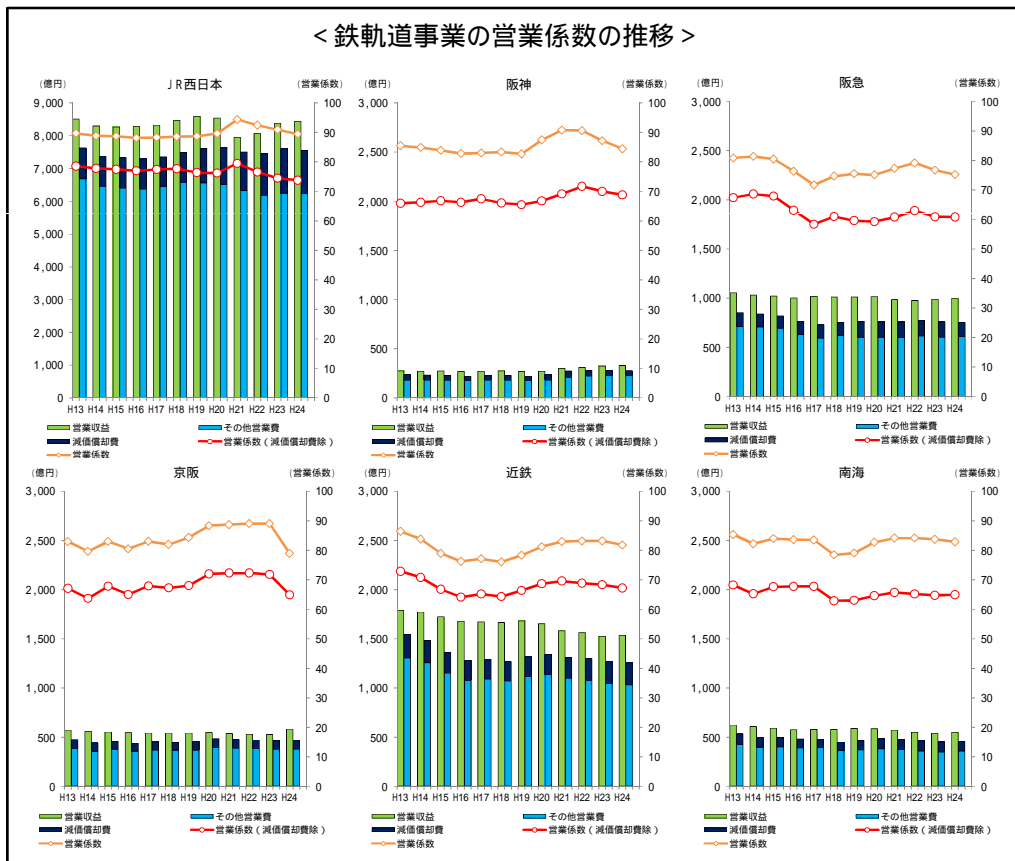
各路線の鉄道旅客輸送量の推移と予測の乖離



経営状況についての検証

- 答申第8号では、「15年後には、全体として1割程度の輸送需要の減少が見込まれるが、その範囲内であれば、増収努力や経費削減を行えば、多くの鉄道事業者において収支採算性が極端に悪化することにはならないと考えられる」としている。
- 鉄道旅客輸送量については、答申第8号時点の予測よりも減少のペースが速く、厳しい状況となっているが、JR西日本、在阪大手民鉄5社については、合理化や増収努力により、健全な経営が確保されている。
- 経営の健全性を示す指標の推移として営業係数に着目すると、各社100未満で推移しており、鉄軌道事業として黒字が確保されている。また、在阪大手民鉄5社は、鉄軌道業の占める割合が低く、鉄軌道業以外の事業が盛んである。

経営の健全性に係る指標の推移（JR西日本、在阪大手民鉄5社）



資料：鉄道統計年報、決算短信より算定

営業係数：100円の営業収入を得るために必要な営業費用

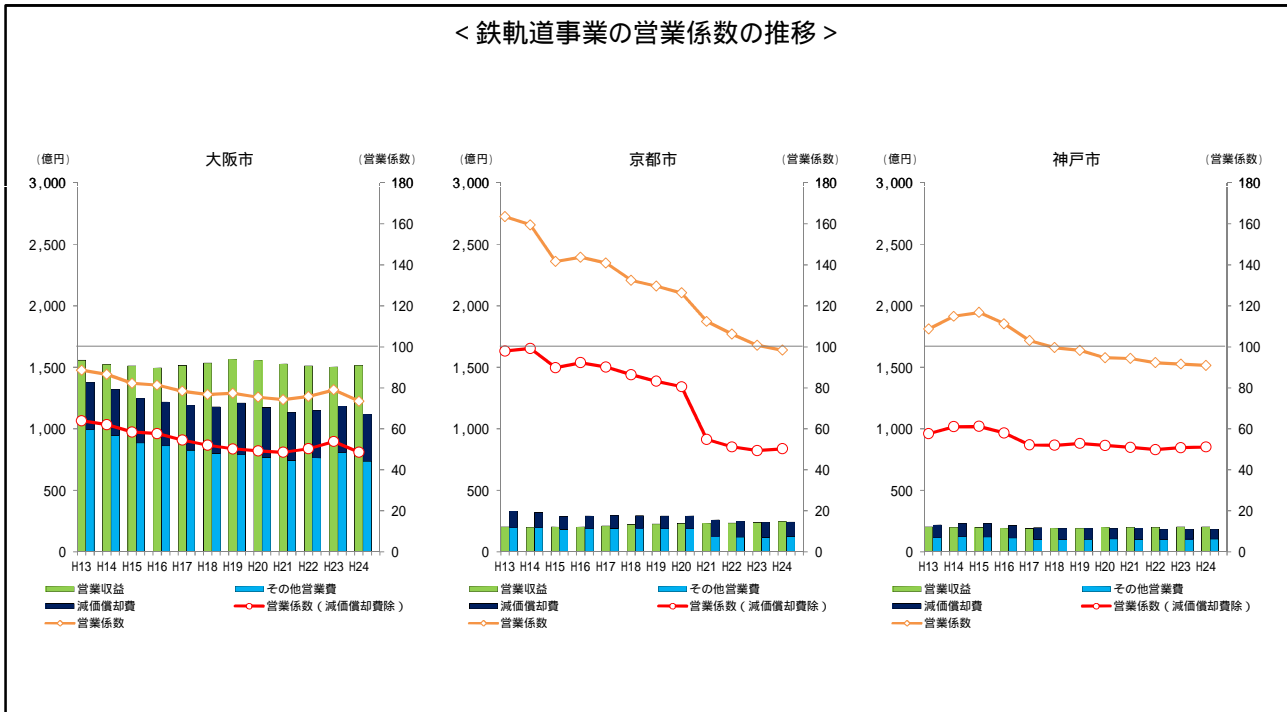
H24全国(連結) [営業係数]91.7% [営業係数(減価償却費除)]83.4% [鉄軌道営業収益割合]22%
 H24関東(連結) [営業係数]91.1% [営業係数(減価償却費除)]81.7% [鉄軌道営業収益割合]26%

経営状況についての検証

- 大阪市交通局、京都市交通局、神戸市交通局の経営の健全性を示す指標の推移として営業係数に着目すると、各局とも営業係数が低下している。京都市交通局、神戸市交通局は、営業係数100を超えていたが、大幅に改善され、近年、100を下回るようになった。
- 答申第8号以降の動きとしては、大阪市交通局で市営交通事業の民営化についての検討を行っており、「地下鉄事業民営化基本方針(案)(H25.2)」や「地下鉄事業民営化基本プラン(案)(H25.5)」等が示されている。また、京都市交通局は平成21年度に「経営健全化団体」に指定された。

経営の健全性に係る指標の推移(大阪市交通局、京都市交通局、神戸市交通局)

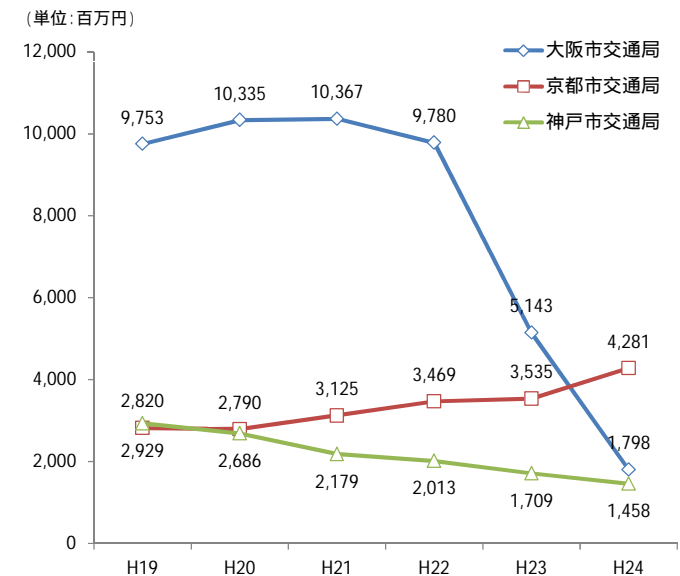
< 鉄軌道事業の営業係数の推移 >



資料: 鉄道統計年報より算定

営業係数: 100円の営業収入を得るために必要な営業費用

< 鉄道事業の補助金の推移 >



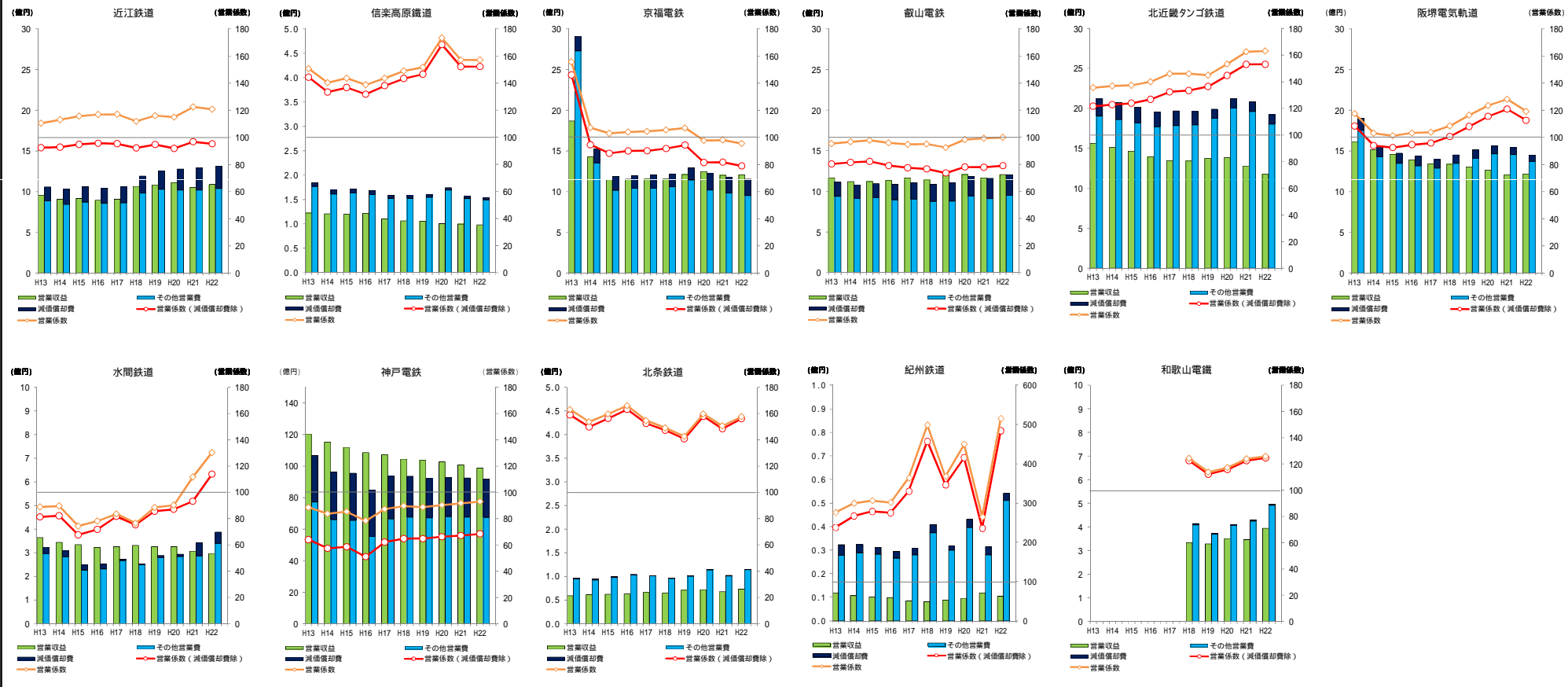
資料: 各交通局HPに掲載されている決算報告資料より整理

経営状況についての検証

- 地域鉄道の経営の健全性を示す指標の推移として営業係数に着目すると、一部の事業者を除き営業係数100を上回っており、赤字となっている。営業係数100を下回る事業者においても、営業収益の減少傾向が見られることから、将来の健全性確保に向けた対策を講じる必要があると考えられる。
- また、一部の事業者においては、減価償却費が経営の健全性に大きく影響を与えている。

経営の健全性に係る指標の推移(地域鉄道)

< 鉄軌道事業の営業係数 >

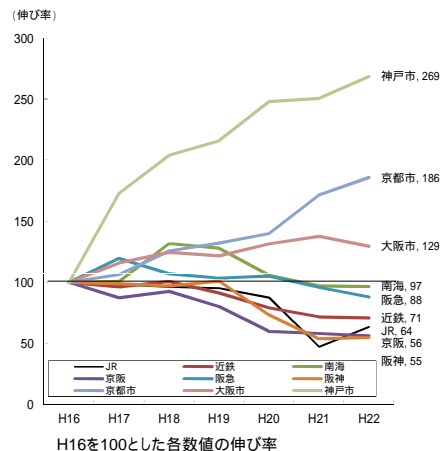
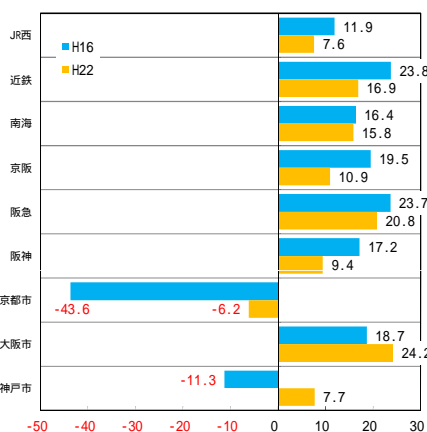


資料: 鉄道統計年報より算定

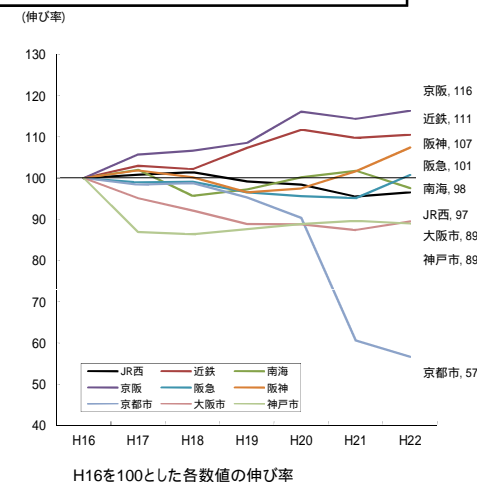
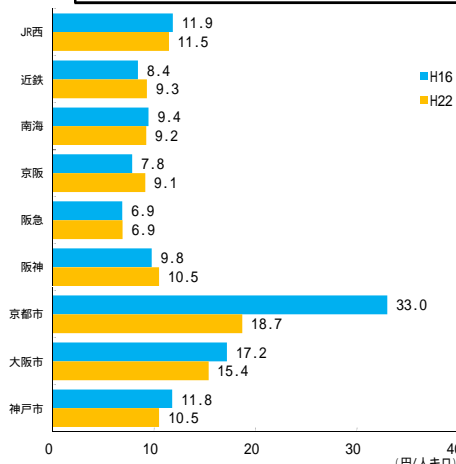
合理化、増収努力等の取組についての検証

- 鉄道事業者の経営の効率性を示す指標の推移として、売上高営業利益率を見ると、公営地下鉄事業者は収益性が上昇しており、JRや大手民鉄は低下傾向にある。また、旅客人キロあたりの営業費をみると大手民鉄は全体として増加傾向、公営地下鉄事業者は減少傾向にある。京都市交通局は顕著な減少がみられるが、平成22年度の旅客人キロあたり営業費は最も高くなっている。
- 人件費や経費については、業務のアウトソーシングや省エネ車両の導入、駅舎・車両のLED化等様々な取組が行われており、特に、公営地下鉄事業者の従業員一人あたりの人件費は減少傾向にある。

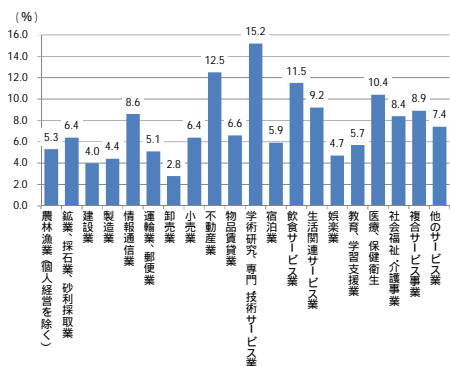
売上高営業利益率の推移(鉄軌道業)



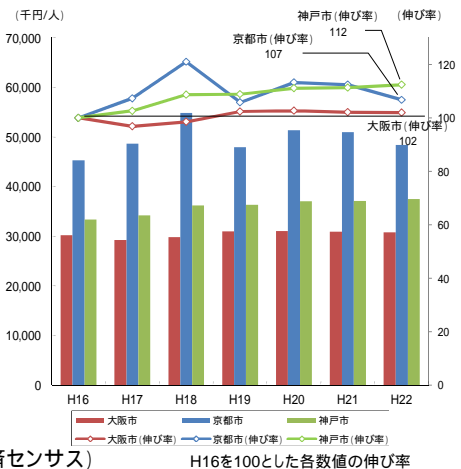
旅客人キロあたりの営業費の推移(鉄軌道業)



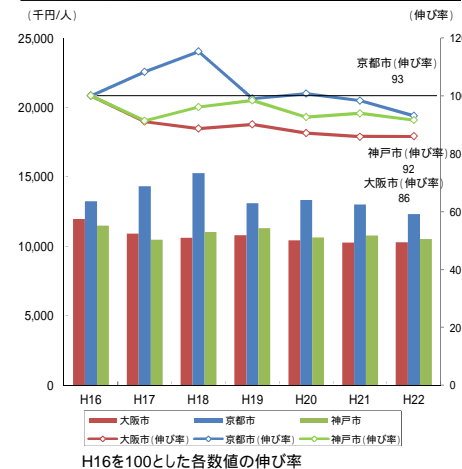
他産業における売上高営業利益率の状況



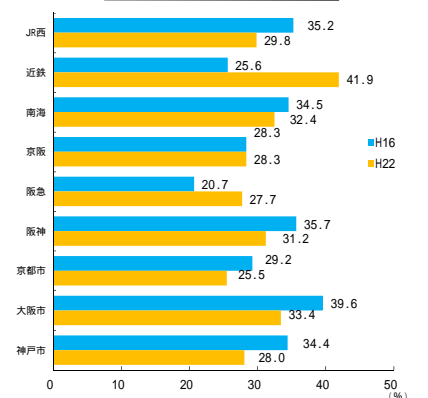
従業員一人あたりの売上高(鉄軌道業)



従業員一人あたりの人件費(鉄軌道業)



売上高人件費比率



資料: 鉄道統計年報より算定
(他産業における売上高営業利益率については平成24年経済センサス)

合理化、増収努力等の取組についての検証

■鉄道事業者の増収努力等の取組については、駅機能の高度化(新駅設置、駅改良等)、他モード等の連携強化による利便性向上(パーク&ライド、レンタサイクル等)、企画切符、観光振興、沿線でのイベント開催、商業施設との連携強化(駅ナカ、割引切符)、沿線住宅地開発等の取組が行われており、増収の効果をあげている。

JR西日本・大手民鉄の増収に向けた取組

駅機能の高度化	<ul style="list-style-type: none"> ターミナル駅の整備(大阪・梅田駅、大阪阿部野橋駅、大阪上本町、京都駅等) 駅構内や駅前広場のリニューアル(河原町駅、嵐山駅等) 公衆無線LANサービスの提供 新駅の設置
他モード等の連携強化による利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> パーク・アンド・ライドの推進(浜大津駅等) 他社線との乗換口設置(東福寺駅) 駅併設駐輪場やレンタサイクルの運営 駅と高速道路(高速バス)との連携(西山天王山駅)
企画切符	<ul style="list-style-type: none"> 訪日外国人向け乗車券(単独又は複数鉄道事業者等との共同発売) 関西国際空港アクセス切符(複数鉄道事業者、エアライン会社等との共同開発)
観光振興	<ul style="list-style-type: none"> 観光列車の運行(近鉄(しまかぜ、つどい)、阪急(京とれいん)) 特別列車の運行(歌声列車、利酒列車、季節のイベント列車等) 観光案内所や観光センターの開設(梅田駅、河原町駅等) まち歩き、スタンプラリー、体験型ツアー等の企画(阪急沿線、近鉄沿線等) 地元や他交通事業者と連携した観光キャンペーンの展開(近鉄等)
沿線でのイベント開催	<ul style="list-style-type: none"> 街バル、街コン等の地域イベントとのタイアップ(近鉄沿線等)
商業施設等との連携強化	<ul style="list-style-type: none"> 沿線レジャー施設とのタイアップによる企画切符販売等(近鉄沿線等) 駅構内店舗との連携によるビジネス特急割引引換券販売(南海)
沿線住宅地開発	<ul style="list-style-type: none"> 沿線住宅地開発(近鉄沿線等)

採算性の悪化している路線への対応についての検証

- 答申第8号では、「鉄道路線の存続の協議、判断にあたっては、効率的なサービスを提供するための事業主体の見直し、人件費等コスト削減、将来的な輸送需要、地域全体に与える便益等について総合的に勘案することが必要」としている。また、「鉄道路線を存続すると判断した場合には地域が一丸となって当該路線を支える取組が不可欠」としている。
- これに対し、答申第8号以降、三木鉄道が廃止となり、南海貴志川線（現和歌山電鐵）、信楽高原鐵道（第三種甲賀市）で事業主体の見直しが行われているほか、北近畿タンゴ鉄道など多くの鉄道路線地域において、地域公共交通総合連携計画の策定や活性化等の取組が行われている。

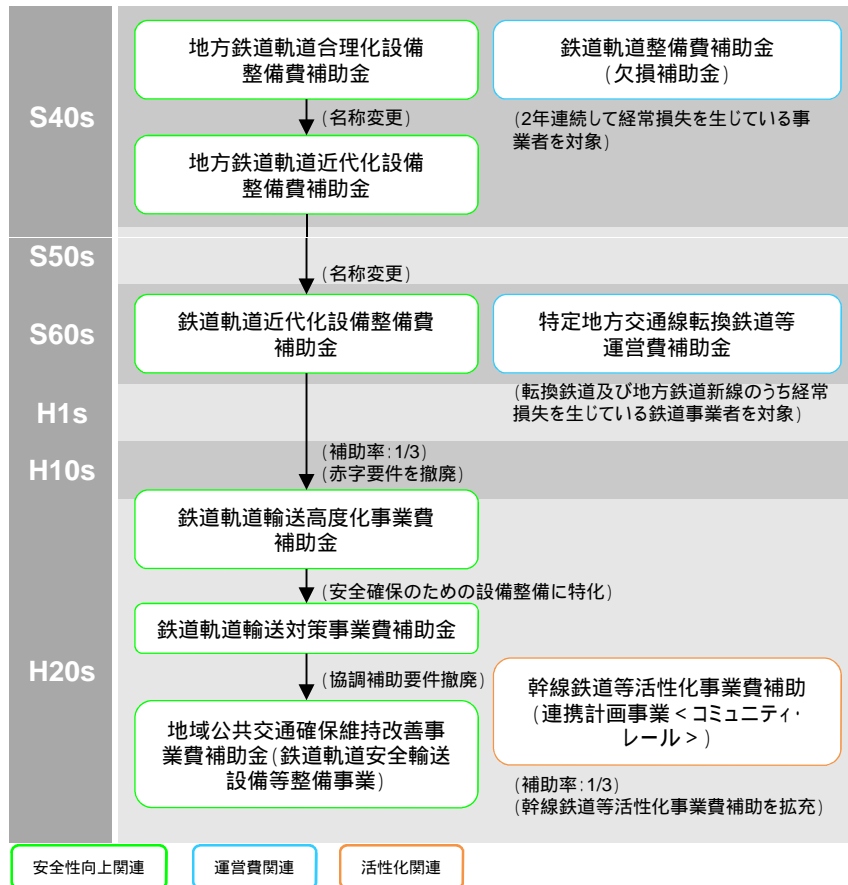
	信楽高原鐵道	北近畿タンゴ鐵道	水間鐵道	北神急行	神戸電鉄粟生線	和歌山電鐵
H18以前	列車事故(H3) 死亡者42名、負傷者628名、SKRの被災者への補償額：約24億円(うち約21億円を滋賀県及び甲賀市から借入)		会社更生法適用(H17) 会社更生手続終結(H18)	上下分離導入(H14) 北神急行電鉄運賃低減補助(H11~H20) 10年間、兵庫県、神戸市からそれぞれ2.7億円/年、計5.4億円/年を補助	民鉄業界初の在来営業線上下分離方式を導入 2種北神急行、3種神戸高速鐵道 和歌山電鐵が鐵道施設を南海より無償譲受 鐵道用地は和歌山市及び紀の川市が保有、運行は和歌山電鐵が実施	南海貴志川線廃止の届出(H16) 後継事業者公募(H16) 新運営事業者決定(H17) 和歌山電鐵貴志川線開始(H18)
H19		舞鶴市地域公共交通総合連携計画(H19)				
H20						和歌山市・紀の川市貴志川線地域公共交通総合連携計画(H20)
H21	特定調停成立(列車事故に係る債務約15億円を滋賀県及び甲賀市が放棄)(H24)	タンゴ魅力発信事業費補助金(H21~)		北神急行電鉄利便性確保補助金(H21)	神戸電鉄粟生線活性化協議会(H21)	
H22		北部地域総合公共交通検討会設置(H23)	貝塚市域地域公共交通総合連携計画策定(H22)		第一次地域公共交通総合連携計画(H22)	
H23	甲賀市信楽高原鐵道沿線地域公共交通総合連携計画(H24)	安全運行維持助成費補助金(H24~)		北神急行電鉄利便性確保補助(H21~H25) 5年間、兵庫県、神戸市からそれぞれ1.35億円/年、計2.7億円/年を補助	神戸電鉄粟生線存続戦略会議(H23)	貴志川線運営補助金(H18~H27) 上限8.2億円
H24	鐵道事業再構築実施計画の認定(H24)	集客施設等整備事業費補助金(H24~)	水間鐵道安全輸送設備整備費補助金(H24~H28) 上限4,000万円/年		第二次地域公共交通総合連携計画(H24)	
H25	上下分離導入(H25)	運行会社公募			兵庫県・神戸市による無利子40億円貸付(H24~H28)	

- 鐵道事業再構築事業による上下分離
• 2種信楽高原鐵道、3種甲賀市
- 鐵道事業再構築事業計画の認定申請予定

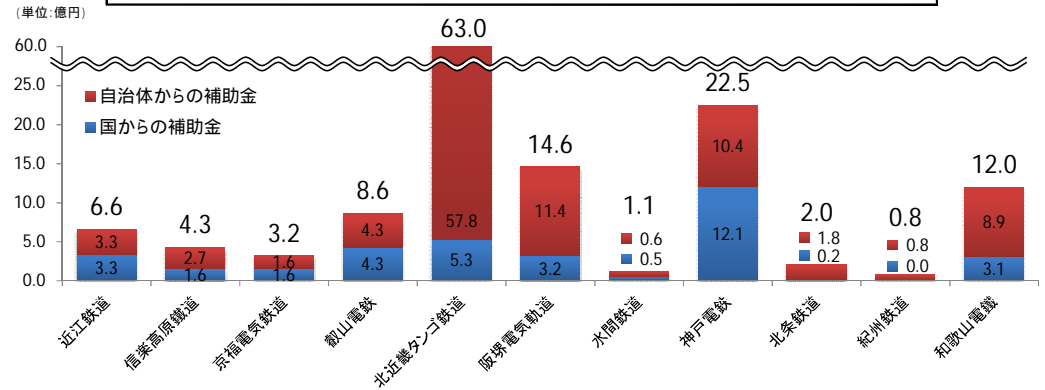
採算性の悪化している路線への対応についての検証

- 答申第8号では、「国及び自治体の中小民鉄のサービス改善及び保安度の向上を図るための施設の近代化に対する助成措置について、大規模施設の維持・更新投資についても助成制度の拡充を図ること」とされている。
- これに対し、地域鉄道事業者等への助成制度は改善されており、近年では鉄道軌道安全輸送設備等整備事業等により、安全性向上に資する設備整備等に対する助成を行っている。なお、地域鉄道事業者等向けの補助額は、路線によって大きく異なっている。
- 施設の老朽化の状況については、橋梁等の建設時期(改良時期)も古くなっており、鉄道施設の維持管理について、一層厳しい状況となっている。

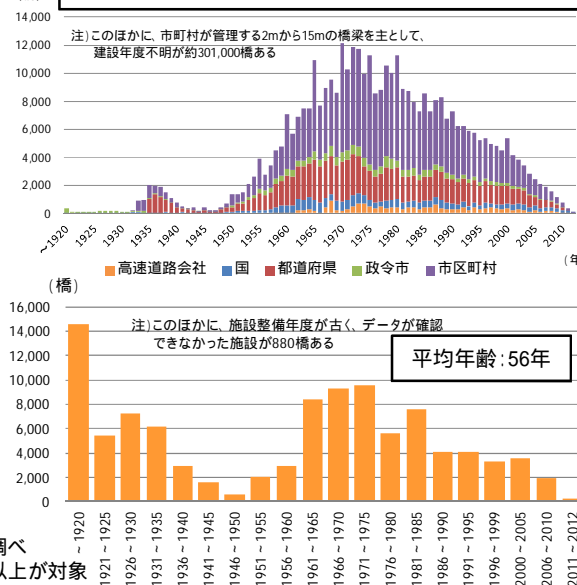
地域鉄道事業者に関する補助制度の経緯



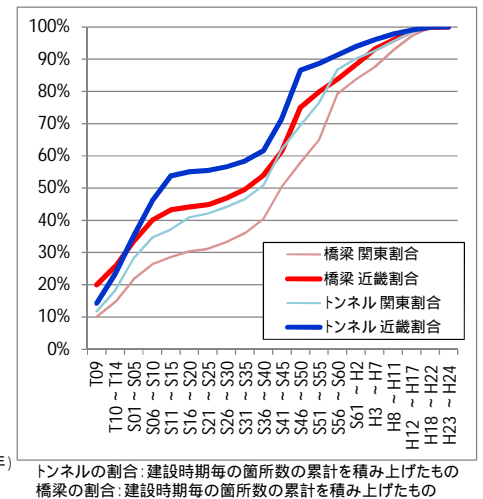
地域鉄道事業者向けの補助額の状況(H18年度～H24年度の累計額)



橋梁の建設年度別施設数(⊕道路、⊖鉄道)



トンネル及び橋梁の建設時期



健全な経営の確保についての検証(まとめ)

需要見通しについての検証

- 近畿圏の鉄道旅客輸送量は答申第8号策定時の需要見通しと比べて、大幅に早いペースで減少している。特に開発計画の影響が大きい路線等は需要予測と実績の乖離傾向が大きい。
- 答申第8号策定時の需要見通しが甘かったことを踏まえ、今後の鉄道のあり方を議論する際には、より堅めの需要見通しを踏まえて議論する必要があるのではないか。

健全な経営の確保の達成状況についての検証

- 鉄道事業者の経営状況については、合理化や増収努力等により、公営地下鉄事業者は大幅に経営状況が改善しているほか、JR西日本、大手民鉄についても、健全な経営を確保を達成していることから、答申第8号で示された「健全な経営の確保」については概ね達成されているといえる。一方、地域鉄道については、事業主体の見直し、地域が支える取組等が行われているものの、依然として、極めて厳しい経営状況となっている。
- 大手民鉄等の健全な経営の確保は概ね達成されているものの、需要の減少の恐れなど鉄道事業者の経営を取り巻く環境は一層厳しくなることから、引き続き、健全な経営の確保に向けた取組みのあり方について検討が必要ではないか。また、地域鉄道等採算性の悪化している路線等が存在していることから、地域鉄道など特に採算性の悪化している路線に焦点をあてた議論が必要ではないか。

答申第8号で不足していた視点

- 答申第8号においては、需要の減少を前提としてどのように健全な経営を確保するかという視点であったが、一層需要が減少する恐れがあることを踏まえ、需要の確保・創造に向けた取組のあり方に重点を置いた議論が必要ではないか。
- 答申第8号においては、合理化等による健全な「経営」の確保という視点であったが、老朽化の更なる進展等を踏まえ、安全やサービスの信頼性をどのように担保するかという視点も含めて、「健全なネットワークの維持」という視点での議論が必要ではないか。

鉄道の活性化についての検証

- ・ 鉄道の活性化の取組についての検証
- ・ 駅機能の高度化及び駅周辺の活性化についての検証

鉄道の活性化の取組についての検証

- 答申第8号においては、鉄道活性化の取組として、輸送に関する利便性・快適性の向上の観点の取組、乗り継ぎ利便性の向上の観点からの取組、観光資源を活用した鉄道旅客需要の創出、駅機能の高度化及び駅周辺の活性化が挙げられている。
- これに対し、輸送に関する利便性の向上については阪神なんば線や中之島線での新型車両の導入等、快適性の向上については阪神電車の急行系列車のセミクロスシート化等、乗り継ぎ利便性の向上についてはICカード乗車券の全国相互利用開始等、観光資源を活用した需要創出については観光列車の運行や地域の魅力的な資源とタイアップした街歩きなどのイベント開催等があり、鉄道の活性化に向けた取組が進んでいる。

輸送に関する利便性、 快適性の向上の観点	新しい車両の導入	<ul style="list-style-type: none"> • 阪神なんば線: 相互直通運転に対応した急行系車両の導入 • 中之島線: 開通に伴い新型車両を導入 • 叡山電鉄: 展望車両の導入(観光需要) • 近鉄: 新世代新型観光特急「しまかぜ」の導入(観光需要)
	利用しやすい列車体系の見直し	<ul style="list-style-type: none"> • 阪神: 急行系列車のセミクロスシート化 • 京阪: ハイバックタイプのロングシート化 • 南海: 新型特急の多目的室の設置等
	女性専用車両の導入	<ul style="list-style-type: none"> • 一部路線では、平日限定や通勤時間限定だけでなく、全日・終日へ拡大
乗継利便性の向上の観点	ICカード	<ul style="list-style-type: none"> • JR5社と首都圏、名古屋圏、近畿圏及び九州圏の主な民鉄がそれぞれ発行する、合計10種類のICカード乗車券の相互利用開始
	効果的な乗継案内	<ul style="list-style-type: none"> • 民間会社による乗換案内サイトの無料提供の充実 • JR西日本 - 京都市営地下鉄: 鉄道とバスとの乗継情報案内 • 神戸市営地下鉄: 鉄道駅にてバス乗継情報案内「えきバスねっと。」の導入
	割引運賃、 割引企画切符の販売	<ul style="list-style-type: none"> • シーズン毎のイベントにあわせたフリーキップなどの企画券の開発 • 関西国際空港への利便性向上に関する企画切符の販売 • 阪堺線: 堺市内・大阪市内区間の均一運賃化、ゾーンチケットの導入
観光資源の活用	観光資源の活用	<ul style="list-style-type: none"> • ラッピングトレインによる沿道観光イベントの案内(観光客増と鉄道利用者増の効果) • 沿線の観光施設散策マップ(まちあるき)の作成(地域の取組や資源と協働した取組)

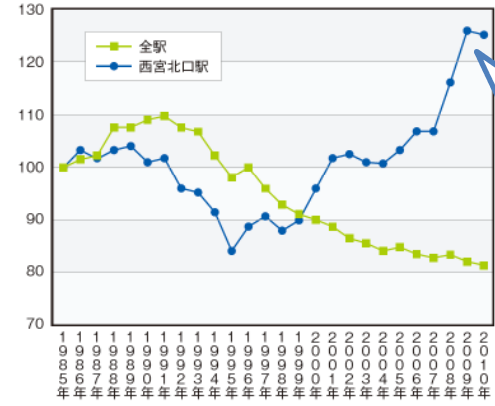
駅機能の高度化及び駅周辺の活性化についての検証

- 答申第8号においては、鉄道活性化の取組の中でも、特に、駅機能の高度化及び駅周辺の活性化の取組のあり方について重点的な記載がされており、「駅及びその周辺地域を、鉄道と都市の融合空間として捉え、すべての人が「憩い、うらおい、集い、にぎわいを楽しむ良好な生活空間」の実現を目指すという視点が重要である。」等としている。
- これに対して、関西空港駅や京都駅等の大規模コンコースを活用したイベント等の開催や、梅田等のターミナル駅でのエキナカビジネスの積極的展開、西宮北口駅の駅前大規模再開発による都市の賑わい創出等、駅機能の高度化、駅周辺の活性化ともに多数の取組が行われており、特に、駅機能の高度化については相当程度進んでいる。

駅構内等での機能の高度化	コンコースの活用	<ul style="list-style-type: none"> ● 関西空港駅や京都駅などの大規模なコンコース：<u>コンサートやキャンペーンのイベント実施</u> ● 中之島線なにわ橋駅地下コンコース：大学やNPO法人と連携運営による文化事業などの<u>イベント実施</u> ● 谷上駅構内：<u>ハイカーのコミュニケーションスペース</u>ログハウス「山の家～ロッジ谷上～」の運営
	エキナカビジネス	<ul style="list-style-type: none"> ● 梅田や天王寺などのターミナル駅：<u>エキナカビジネスの積極的展開</u> ● 地下鉄空間活用：京都市営地下鉄で商業スペース「コトチカ」開業
	駅構内の機能充実	<ul style="list-style-type: none"> ● 箕面駅：足湯及び<u>交通・観光案内所</u>を設置 ● 大阪モノレール：<u>ラウンジ</u>の提供、<u>図書館機能</u>の提供 ● 近江鉄道：駅舎を地域交流の場として活用する<u>コミュニティハウス化</u>
駅周辺での活性化	端末交通手段利便性向上 放置自転車対策	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>ICカード決済可能なP&R</u>、駅前駐車場の整備 ● <u>駅前駐輪場、レンタサイクル</u>(コミュニティサイクル)の整備
	鉄道と都市の融合空間の創出	<ul style="list-style-type: none"> ● 阪急嵐山駅：<u>駅及び駅前広場の一体的リニューアル</u>による観光旅客誘致と地域活性化 ● 西宮北口駅：<u>駅前周辺地区の大規模再開発</u>による、都市の賑わい創出

西宮北口駅周辺の再開発によるまちの賑わい創出

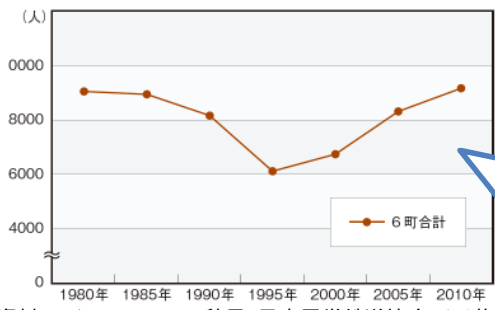
1985年～2010年の輸送人員の推移
(1985年を100として)



2008年の大規模SC開業後、輸送人員は増加

※西宮北口駅乗降数は交通量調査データより1985年を100として
※1989、1991、1993、1994、1995、1997、1999年は推計値
(1995、1997、1999年の西宮北口駅乗降数は、西宮市人口の増減率をもとに推計、
その他は全線平日1日平均輸送人員数より推計)

西宮北口駅周辺の町人口推移



駅沿線人口も増加傾向

資料：都市交通年報及び平成24年度アンケート調査結果(近畿運輸局)より抜粋

資料：みんてつ Vol.39 秋号(日本民営鉄道協会)より抜粋

鉄道の活性化についての検証(まとめ)

鉄道の活性化の達成状況についての検証

- 輸送に関する利便性・快適性の向上、乗り継ぎ利便性の向上、観光資源を活用した鉄道旅客需要の創出、駅機能の高度化及び駅周辺の活性化について、多数の取組が行われている。特に、答申第8号において重点的に記載された駅機能の高度化については、相当程度進んでいる。
- 各観点からの取組が進んでいるものの、更なるサービスの向上に向けて、引き続き、サービスの向上のあり方について議論する必要があるのではないか。

答申第8号で不足していた視点

- 答申第8号においては、鉄道利用者が減少するなかにおいても、基幹的公共交通機関として利用者等の期待が高く、これに応えていくという視点から、鉄道のサービスの向上のあり方を述べているが、健全な経営の確保のための需要創造という視点も加えるべきではないか。サービス向上の取組については、需要の確保・創造に繋がるサービス向上の取組と需要の確保・創造には繋がらないが社会的ニーズがあるサービス向上の取組の2つがあることを認識した上で議論する必要があるのではないか。
- JR福知山線脱線事故等の重大事故の発生、南海トラフ地震の発生可能性、老朽化の進展といった状況を踏まえると、鉄道の活性化だけでなく、安全の確実な確保とサービスの信頼性の確保の両立、防災対策、老朽化対策のあり方についても重点的な議論が必要ではないか。

既存の鉄道施設の改良と新規路線の整備についての検証

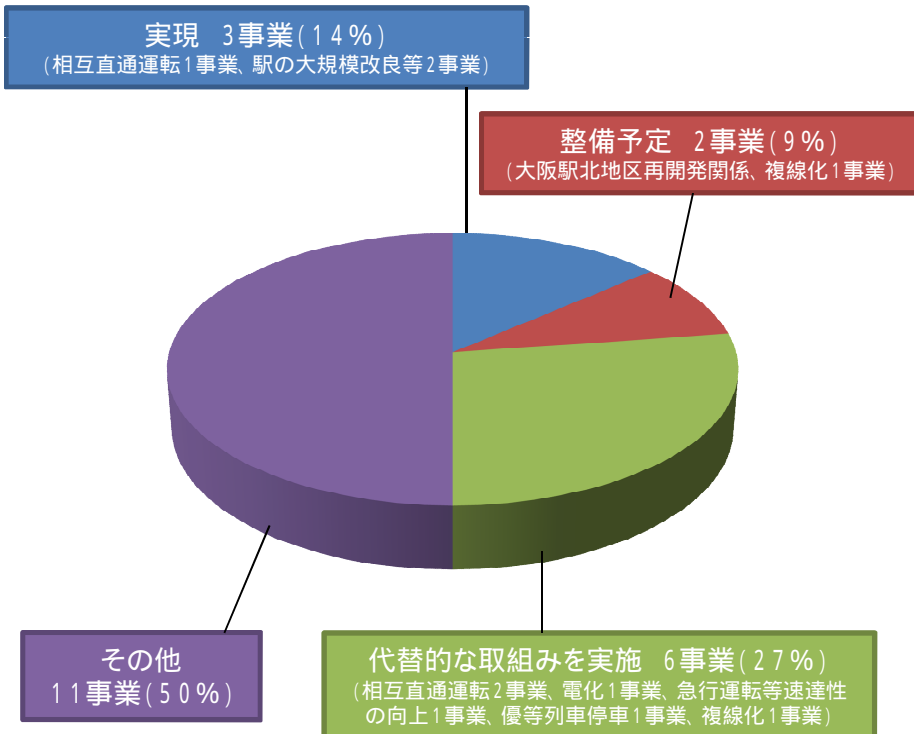
- ・ 既存施設の改良に関し検討すべき主な事業についての検証
- ・ 中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線についての検証
- ・ 施設整備に関する基本的な考え方についての検証

既存施設の改良に関し検討すべき主な事業についての検証

- 答申第8号においては、既存の鉄道施設の改良に関し検討すべき主な事業として、7つの乗継ぎ利便性の向上に資する事業(相互直通運転)、5つの路線の機能の向上に資する事業(電化2、急行運転等速達性の向上1、優等列車停車2)、5つの輸送力の強化等によるサービスの向上に資する事業(複線化)、4つの駅の新設・改良等によるサービスの向上に資する事業(駅の大規模改良等)、大阪駅北地区再開発関係事業が掲げられている。
- これに対し、実現しているものは相互直通運転の1事業、駅の大規模改良等の2事業である。また、大阪駅北地区再開発関係、JR奈良線の一部区間の複線化は整備予定となっており、代替的な取組みを実施しているものは、相互直通運転の2事業、電化の1事業、急行運転化等の1事業、優等列車停車の1事業、複線化の1事業となっている。
- 駅の大規模改良等については進捗しているが、全体としては多くの事業が実現できておらず、その要因としては導入空間確保や収支採算性の問題が多くあげられている。

答申第8号に記載されている「既存施設の改良に関し検討すべき主な事業」の取組状況(平成25年時点)

答申第8号に記載されている「既存施設の改良に関し検討すべき主な事業」の未整備要因



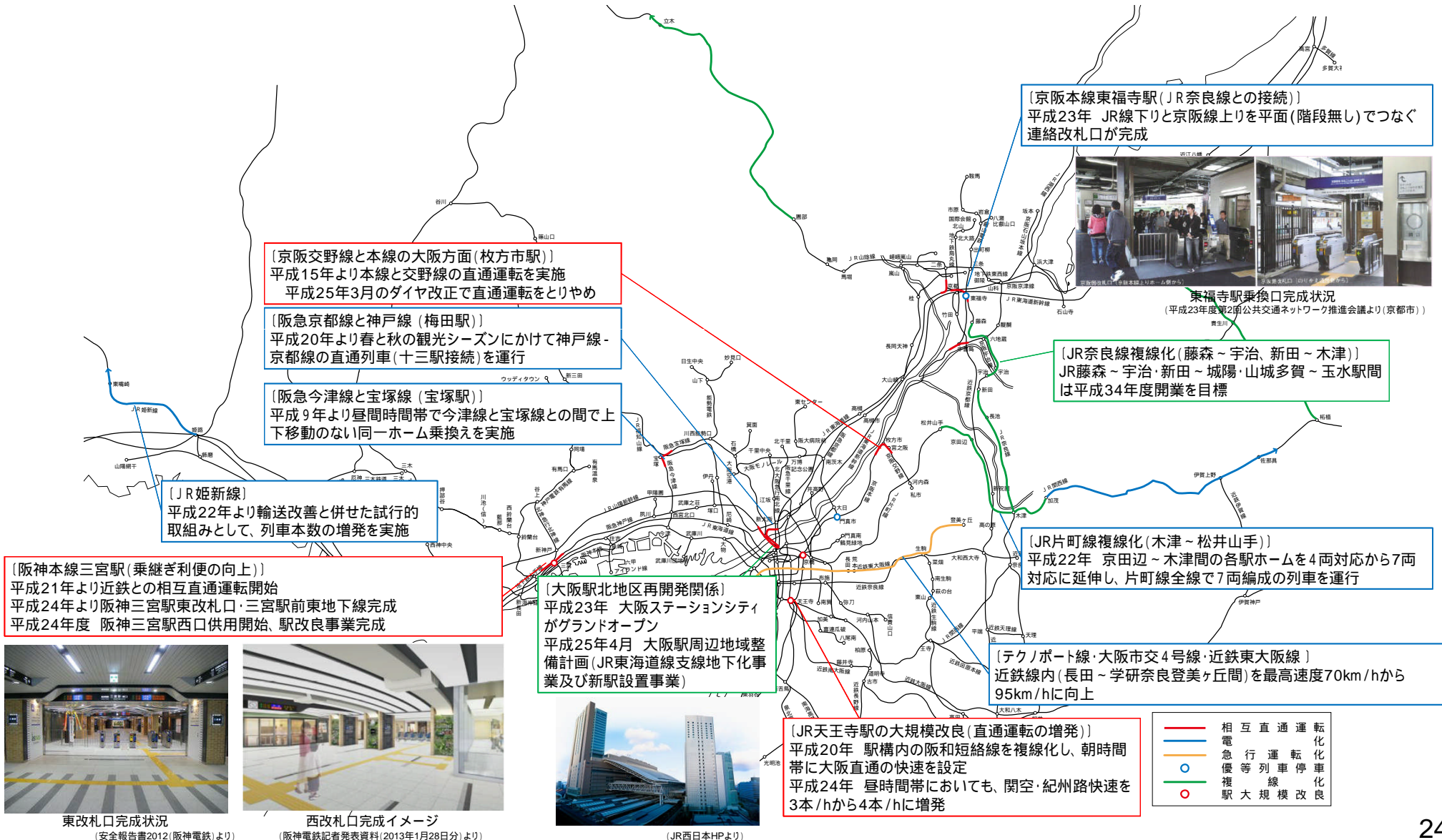
相互直通運転	<ul style="list-style-type: none"> 編成車両の違いによる容量不足。 分岐器の敷設・信号システムの改良、既存線ホーム(ホーム延伸等)の改良等、大きな投資が必要であるが、それに見合った収支採算性の確保が困難。
電化	<ul style="list-style-type: none"> トンネル改築、変電所新設や電車配備など、大きな設備投資が必要。 鉄道事業者として収支採算性確保が困難。
急行運転等速達性の向上	<ul style="list-style-type: none"> 急行運転のための待避線の確保や駅間距離の短さといった物理的な要因により困難。
優等列車停車	<ul style="list-style-type: none"> 特急車両編成に合わせたホーム延伸工事や急行線と緩行線間にホーム、渡り線の新設等の改良工事が必要である等、導入区間の確保が困難。 導入空間確保のための事業費及び保守費等に見合った収支採算性の確保が困難。
複線化	<ul style="list-style-type: none"> 用地買収、線路増設や車両投資など、大きな設備投資が必要。 鉄道事業者として収支採算性確保が困難。

資料:平成24年度アンケート調査結果(近畿運輸局)より抜粋

既存施設の改良に関し検討すべき主な事業についての検証

京阪神圏において、既存施設の改良に関し検討すべき主な事業の実施状況

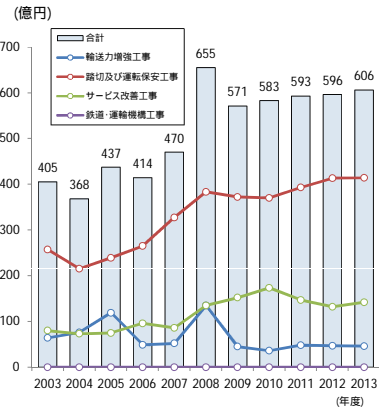
実現している事業
 代替的な取組みを実施している事業
 整備予定の事業



既存施設の改良に関し検討すべき主な事業についての検証

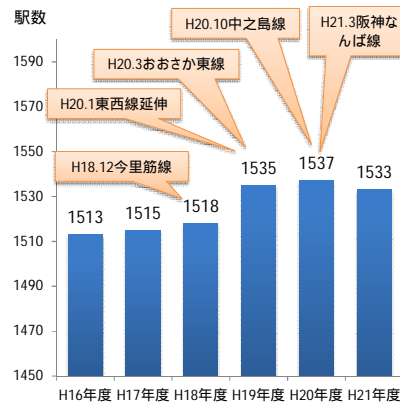
- 鉄道施設の改良については、大手民鉄5社で年間400～600億円程度の設備投資が計画されており、踏切・運転保安工事に関する整備の割合が大きく、投資計画予算額も増加している。
- 答申第8号以降、路線数や駅数は増加しており、また、駅改良やバリアフリー化、駅前駐輪場なども着実に整備が進められている。答申第8号に掲げられた事業は進捗していないものの、鉄道施設の改良については着実に整備が進められており、鉄道ネットワークの質は向上している。

設備投資計画の推移 (大手民鉄5社の投資計画予算額)



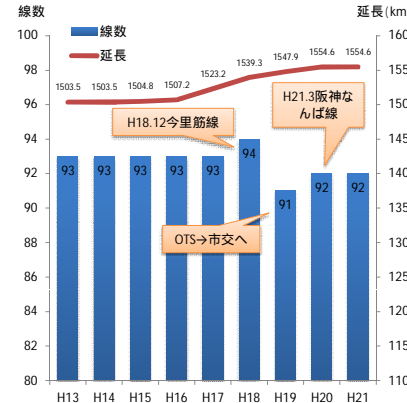
資料：大手民鉄鉄道事業データブックより抜粋

近畿圏駅数の推移



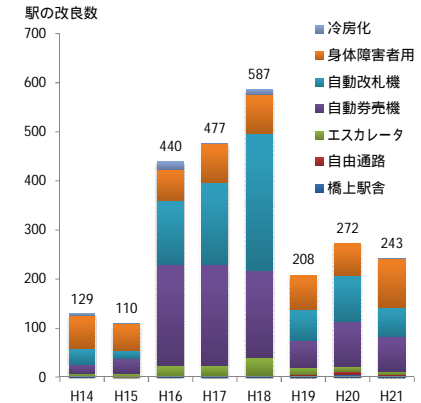
資料：地域交通年報

京阪神圏の路線数の推移



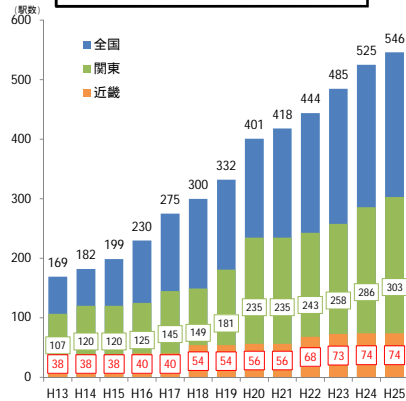
資料：鉄道統計年報

京阪神圏の駅改良の推移



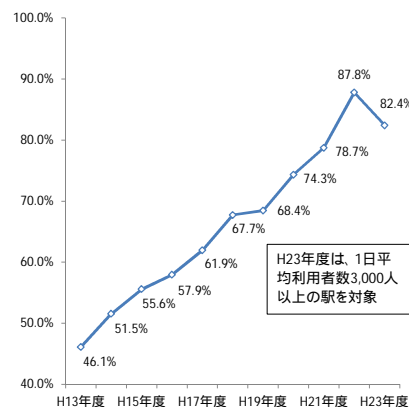
資料：鉄道統計年報

ホームドア設置数の推移 (新幹線駅除く)



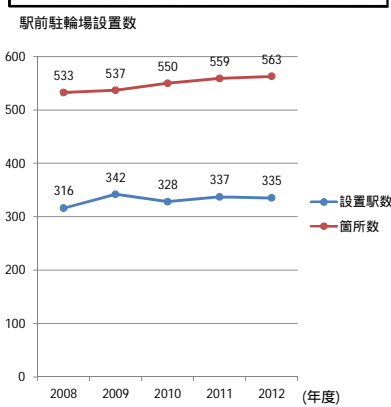
資料：国土交通省HP

近畿圏のバリアフリー化状況



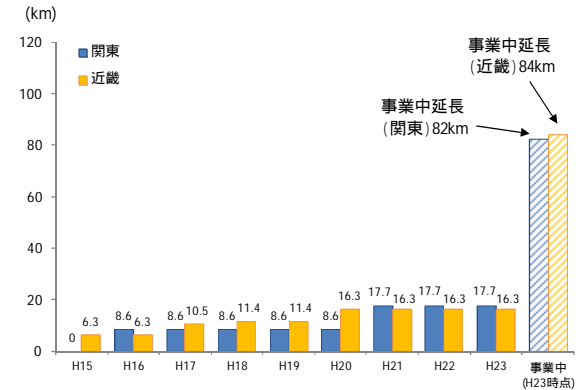
資料：近畿運輸局要覧

駅前駐輪場設置状況 (大手民鉄5社)



資料：大手民鉄鉄道事業データブックより抜粋

立体化事業の整備延長の推移



資料：鉄道の現状

- 答申第8号において、路線整備の必要性は、「大規模開発プロジェクト等新たな開発需要への対応、直通運転化、広域交通拠点へのアクセスの向上、混雑の緩和等、既存の鉄道施設の改良等では対応が困難な場合に新規路線の整備が必要」としている。
- また、答申路線の選定の考え方については、「費用対効果が1を超え、かつ、施設整備に対し相当の支援措置を前提に採算性が確保される路線であることを基本として、地域開発や都市機能の向上等都市政策上の必要性も考慮して選定している。LRTについては、地域における検討の熟度を特に考慮している。」としている。
- 上記の考え方を踏まえ、答申第8号において、中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線として、13の路線と4のLRTの導入の可能性を検討する地域が掲げられているが、一部の路線については具体的な検討が進められているものの、実現には至っていない。
- 平成24年度に実施した調査では、実現に至っていない要因として、「関係者間の調整が必要」のほかに、「収支採算性」「自治体の厳しい財政状況」「沿線開発の遅れ」等が挙げられている。特に、「収支採算性」については過半数の路線において課題としてあげられている。

答申第8号における路線整備の必要性

既存の鉄道施設の改良等では対応が困難な場合には、路線の延長など新規路線の整備により鉄道ネットワーク機能の向上を図ることが必要である。

例えば、

- 都心における大規模都市開発プロジェクト等、新たな開発需要への対応
- 京阪神圏における鉄道ネットワークの課題である直通運転化
- 都市機能の強化
- 広域交通拠点へのアクセスの向上
- 混雑の緩和

等の観点から必要とされる路線等について、その整備を検討すべきである。

答申第8号における答申路線の選定とその考え方

路線の選定に当たっては、

- 費用対効果が1を超えるもの
- 施設整備に対し相当の支援措置を前提に採算性が確保される路線を基本とし、
- 地域開発や都市機能の向上等、都市政策上の必要性を考慮して選定した。

LRTについては、

- 地域内の移動性向上のための軌道として、地域におけるLRT整備に係る検討の熟度を特に考慮している。

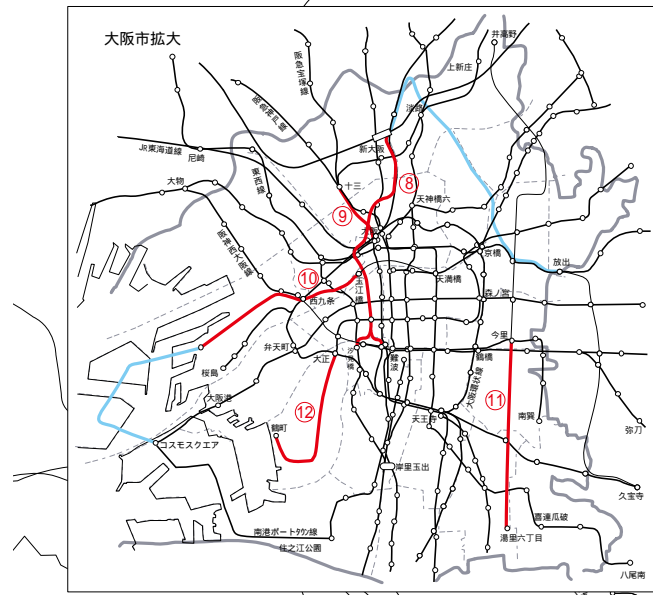
答申路線・地域(13路線、4地域)

・地下鉄東西線延伸 ・地下鉄烏丸線延伸 ・北大阪急行線延伸 ・大阪国際空港広域レールアクセス ・京阪奈新線延伸
 ・大阪モノレール延伸 ・なにわ筋線 ・地下鉄3号線延伸 ・中之島新線延伸 ・地下鉄8号線延伸 ・地下鉄7号線延伸 ・堺市東西鉄軌道
 ・滋賀県南部地域、京都市、神戸市、尼崎市においてLRTの導入の可能性につき検討を進める

中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線についての検証

京阪神圏において、中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線の主な検討状況

各答申路線の検討状況



- 〔北大阪急行線延伸〕**
- 平成17年度～18年度：「北大阪急行線延伸整備計画策定調査」〔箕面市〕
 - 平成20年度～21年度：「北大阪急行線延伸整備計画深度化調査」〔箕面市〕
 - 平成22年度～：「北大阪急行線延伸関係者会議」
 - 平成22年度～：「北急延伸関連まちづくり等連携協議会」
 - 平成23年8月：「北大阪急行線の延伸に係る確認書」交換〔箕面市、阪急電鉄、北大阪急行〕
 - 平成24年4月：「北大阪急行線の延伸に係る事業調査に関する覚書」締結〔大阪府、箕面市、阪急電鉄、北大阪急行〕
 - 平成26年3月：「北大阪急行線の延伸に関する基本台書書」交換〔大阪府、箕面市、阪急電鉄、北大阪急行〕

- 〔滋賀県南部地域LRT〕**
- 平成23年1月：滋賀県新交通システム検討協議会
 - 平成24年11月：大津・湖南地域新交通システム検討協議会

- 〔京都市域LRT〕**
- 平成14年度～平成19年度：「新しい公共交通システム調査」〔京都市〕
 - 平成25年度：「京都のまちにふさわしい公共交通検討調査」〔京都市〕

- 〔大阪モノレール延伸〕**
- 平成24年度～：大阪府において需要予測及び採算性等について検討

- 〔地下鉄3号線延伸〕**
- 平成17～18年度：「既存の都市鉄道ネットワークの改良による速達性向上施策に関する調査」〔国土交通省〕
 - 平成19年度：「速達性向上施策における事業スキームの検討に関する調査」〔国土交通省〕

- 〔なにわ筋線〕**
- 平成21年度：「関西活性化に向けた今後の鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会」
 - 平成21年度～平成23年度：高速交通ネットワークへの鉄道アクセス改善方策に関する調査〔国土交通省〕

- 〔地下鉄8号線延伸〕**
- 平成17年3月：「大阪市地下鉄第8号線延伸に関する検討会」
 - 平成25年度～：「大阪市鉄道ネットワーク審議会」

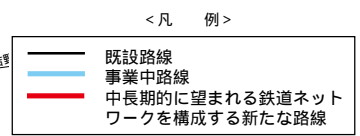
- 〔地下鉄7号線延伸〕**
- 平成25年度～：「大阪市鉄道ネットワーク審議会」

- 〔中之島新線延伸〕**
- 平成19年度～平成20年度：「中之島線延伸に係る調査検討会」

- 〔堺市東西鉄軌道〕**
- 平成16～17年度：「堺市公共交通導入検討会」
 - 平成20年12月：「東西鉄軌道（堺浜～堺東駅間）基本計画（案）」公表〔堺市〕
 - 平成21年10月：「堺～堺東駅間、事業中止」「堺浜～堺駅間、事業性の再検証」
 - 平成23年8月：「東西鉄軌道（堺浜～堺駅間）の事業性の検証について」公表〔堺市〕

地下鉄東西線延伸
地下鉄丸線延伸
北大阪急行線延伸
大阪国際空港広域レールアクセス
京阪新線延伸
京阪奈新線延伸
大阪モノレール延伸
なにわ筋線
地下鉄3号線延伸
中之島新線（北港テクノポート線）延伸
地下鉄8号線延伸
地下鉄7号線延伸
堺市東西鉄軌道

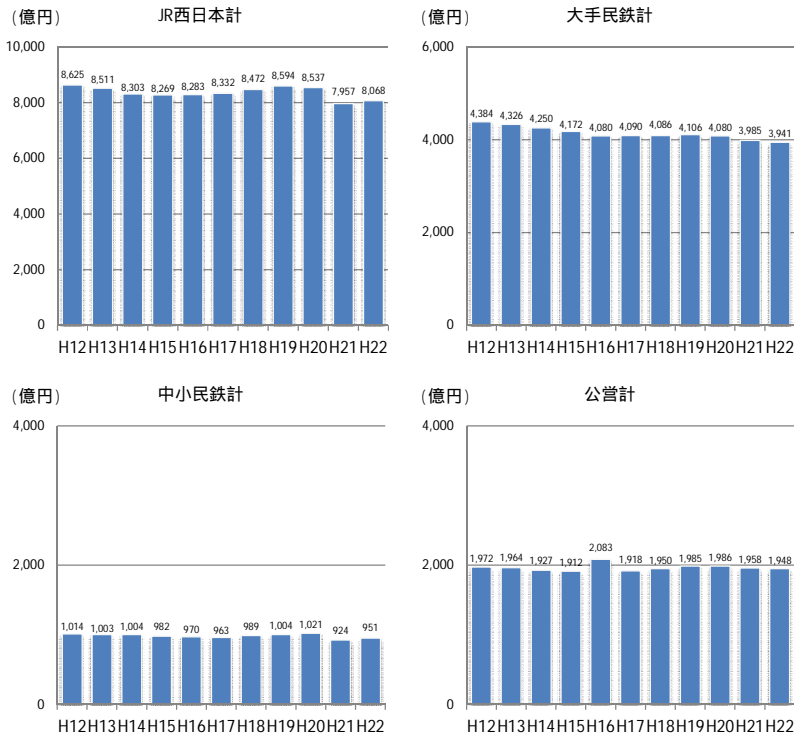
滋賀県南部地域、京都市、神戸市、尼崎市においてLRT導入の可能性につき検討を進める



施設整備に関する基本的な考え方についての検証

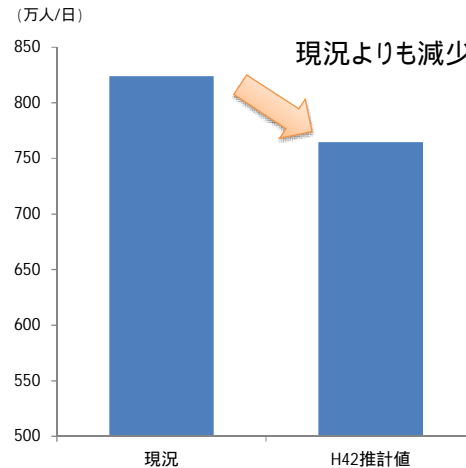
- 答申第8号において、施設整備に関する基本的な考え方については、
 - ・新たな地域開発に伴う交通需要の発生や相互直通運転化、都市機能再生のための各拠点都市間の交流の強化、平均混雑率が150%を上回る路線の存在等を課題とした上で、
 - ・概成しつつある鉄道ネットワークを施設改良や新規整備等により、より利用しやすく質の高いネットワークに改善する必要があるとし、
 - ・これらの整備を進めるに当たっては、鉄道事業の経営環境の悪化や厳しい財政事情を踏まえ、できる限り既存の鉄道施設の改良等により鉄道ネットワークの高度化を目指し、その上で、新たな開発需要に対応した新規路線等を検討することが適当であるとしている。
- 現時点までの施設整備の状況についてみれば、新規路線の着手がなく、施設改良によって鉄道ネットワークの高度化を図っているという点において、答申第8号の基本的な考え方に沿ったものとなっている。
- また、答申第8号策定時に背景とされた事項について、現在の状況を見ると、鉄道事業を巡る経営環境については、営業収益が減少傾向にあり、将来的にも鉄道需要が減少する恐れがあるといった状況であり、一層、厳しい状況となっている。また、地方自治体の財政事情についても、経常収支比率や財政力指数が悪化している。

鉄軌道業営業収益の推移



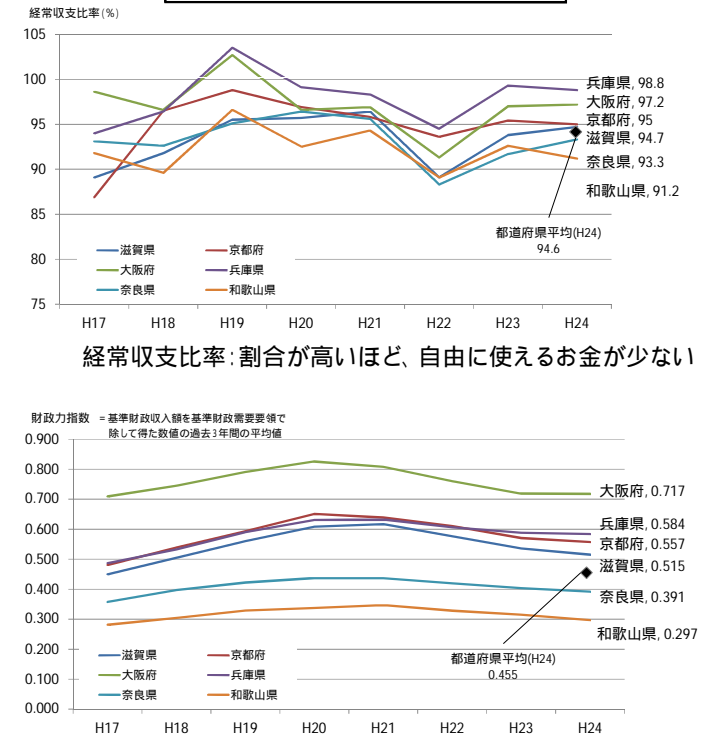
資料：鉄道統計年報

京阪神圏の鉄道利用量の推移



資料：近畿運輸局推計値
現状の施設を前提とし、事業中の施設以外の施策を何も実施しなかった場合

近畿圏の主要財政指標の推移



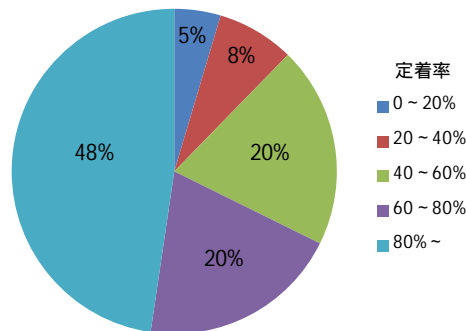
経常収支比率：割合が高いほど、自由に使えるお金が少ない
財政力指数：数値が高いほど、財源に余裕がある
資料：総務省 地方財政状況調査関係資料

施設整備に関する基本的な考え方についての検証

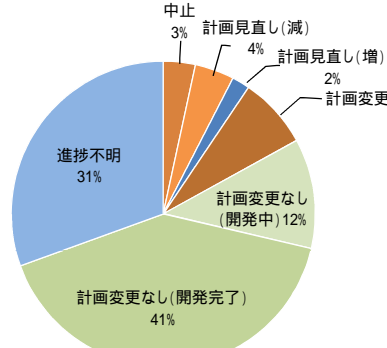
- 答申第8号策定時に課題として挙げられた事項について、現在の状況を見ると、地域開発への対応については、地域開発の進捗は芳しくなく、計画の中止や見直しも行われているところであり、今後の開発見込みは従前より小さくなってきていると考えられる。また、混雑緩和については、混雑率150%を超過している路線が2区間だけに減少しており、これらの課題の大きさは従前よりは小さいものとなっている。
- 一方、相互直通運転については、答申第8号以降、阪神なんば線が整備され一定程度進んでいるものの、首都圏と比較して直通割合が低くなっている。また、各拠点都市間の連携・交流については、大阪市を中心に多くの地域間で流動が減少傾向にあるという状況であり、これらの課題の大きさは従前と変わらない。

地域開発の動向

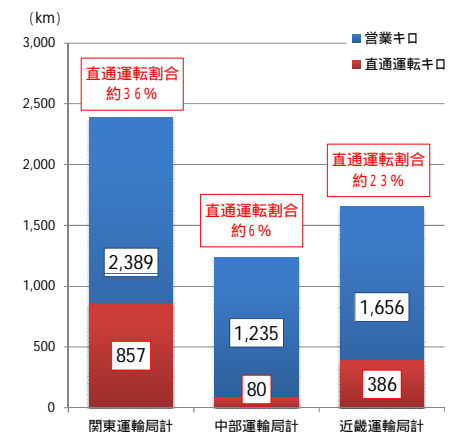
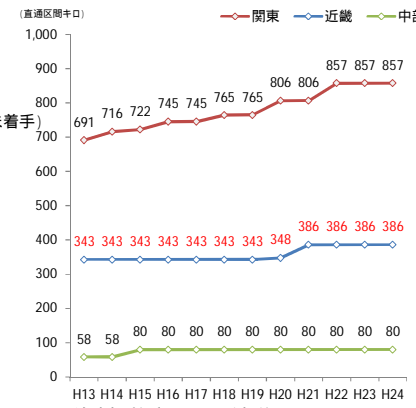
< 完了している開発計画の人口定着率の構成 >



< 開発計画の見直し状況 >



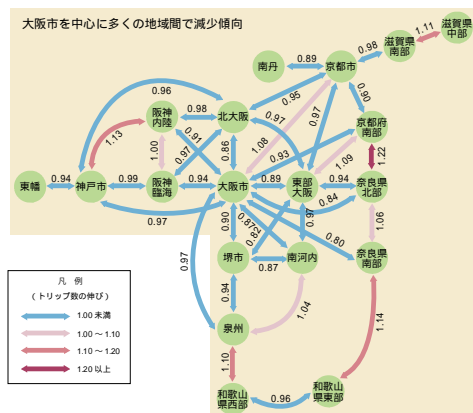
三大都市圏における直通運転の状況



資料: 平成24年度近畿運輸局アンケート調査結果より集計
注) アンケート調査により回答を得られた事業のみで集計しているため、近畿圏全体の進捗を示すものではない。

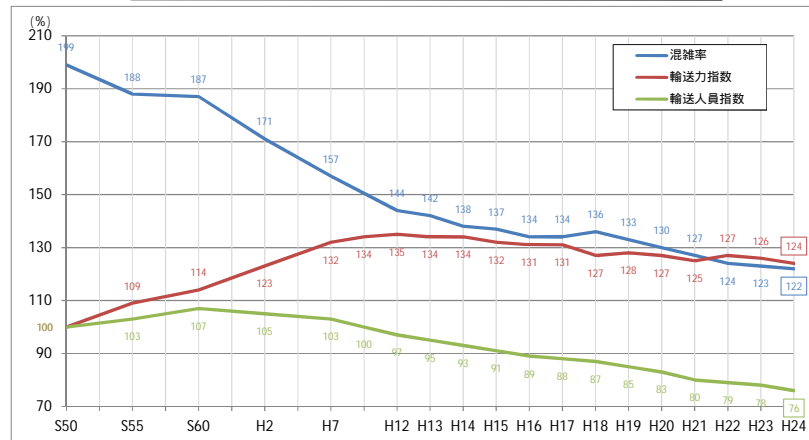
近畿圏内の主要都市間の流動の変化

【H12～H22 地域間トリップ数の伸び(平日)】



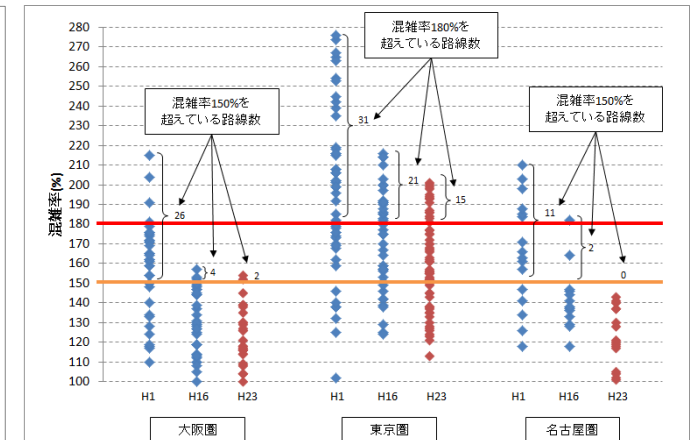
資料: H22PT調査結果

大阪圏における主要区間の平均混雑率等の推移



資料: 数字で見る鉄道 主要区間: 国土交通省において継続的に混雑率の統計をとっている区間(20区間)

三大都市圏における混雑率の比較



資料: 都市交通年報 大阪圏でH23に混雑率150%を超過しているのは、京都市交通局烏丸線と東西線

既存施設の改良と新規路線整備についての検証(まとめ) 近畿運輸局

既存の鉄道施設の改良の達成状況についての検証

- 既存の鉄道施設の改良については、答申第8号に掲げられた事業は進捗していないものの、安全性の向上やサービス改善等のための鉄道施設の改良については着実に進捗している。
- 施設改良による鉄道ネットワークの高度化が進んでいる一方で、答申8号に掲げられている事業がほとんど進捗しておらず、その要因が導入空間の確保や採算性といった問題が多くを占めていることを踏まえると、答申第8号に掲げられている事業の必要性を改めて検証するとともに、事業の提案・審議の方法の改善(プロセスの改善)や事業類型の見直し、より小規模な事業も対象とする等、より適切な事業選定方法について検討すべきではないか。

新規路線整備の達成状況についての検証

- 新規路線整備については、答申第8号に掲げられた路線・地域のうち、一部については具体的な検討が進められているものの、実現には至っていない。その要因としては、答申第8号策定時より鉄道事業の経営環境や財政事情が悪化するなかで、社会経済情勢変化等により採算性が見込めなくなっていることや事業の必要性が薄くなっていること等が挙げられる。
- 答申第8号策定時からの社会経済情勢等の変化も踏まえ、改めて、鉄道ネットワークの拡充の必要性について、整理、検討すべきではないか。
- 答申路線の選定の考え方についても、実現性という視点が弱かったのではないかと。今後、仮に、整備することが望ましい路線を選定することがあるのであれば、より実現性が高くなるような選定基準への見直し等を検討すべきではないか。
- 例えば、新規路線の提案者に対して、個別路線としての必要性だけでなく、近畿圏全体ネットワークとしての必要性や近畿圏全体ネットワークの健全な維持との整合性についても説明を求めるなど、より深く近畿圏ネットワーク全体の観点から議論が行えるよう、路線の提案・審議の方法の改善(プロセスの改善)も検討すべきではないか。
- LRTについては、様々な点で高速鉄道と性質が異なることから、高速鉄道とは別途、路線整備の必要性等について検討すべきではないか。また、LRT実現に向けて各地域で適切な議論が行われるようにするため、各地域において道路空間を活用した基幹公共交通の整備を議論する際に必要な視点を示すべきではないか。

施設整備に対する基本的な考え方についての検証

- 現時点までの施設整備の状況については、新規路線の着手がなく、施設改良によって鉄道ネットワークの高度化を図っているという点において、答申第8号の「できる限り既存の鉄道施設の改良等により鉄道ネットワークの高度化を目指すことが需要である。その上で必要な新規路線を検討することが適当である。」という基本的な考え方に沿ったものとなっている。
- 混雑緩和など答申第8号策定時に課題としてあげられていた事項については一部解消されつつある。
- 今後の施設整備の基本的な考え方については、鉄道事業を巡る経営環境や国や地方自治体の財政状況が一層厳しくなっていることから、「新線整備の検討よりも先に、まずは、できる限り既存施設の改良により鉄道ネットワークの高度化を目指す」という考え方を踏襲しつつ、さらに、鉄道ネットワークの健全な維持との整合性という視点を強化していくべきではないか。
- 答申第8号策定時に課題としてあげられていた事項については、今後も引き続き課題として位置づけるべきか検証するとともに、その他の新たな課題について検討する必要があるのではないかと。

答申第8号の検証結果(まとめ)

検証結果

健全な経営の確保

- 近畿圏の鉄道旅客輸送量は答申第8号策定時の需要見通しと比べて、大幅に早いペースで減少している。特に開発計画の影響が大きい路線等は需要予測と実績の乖離傾向が大きい。
- 鉄道事業者の経営状況については、合理化や増収努力等により、公営地下鉄事業者は大幅に経営状況が改善しており、JR西日本、大手民鉄についても、健全な経営を確保を達成している。一方、地域鉄道については、依然として、極めて厳しい経営状況となっている。



- より堅めの需要見通しを踏まえて議論する必要があるのではないか。
- 引き続き、健全な経営の確保に向けた取組みのあり方について検討が必要ではないか。また、地域鉄道等特に採算性の悪化している路線に焦点をあてた議論が必要ではないか。
- 需要の確保・創造に向けた取組のあり方に重点に置いた議論や「健全なネットワークの維持」という視点での議論が必要ではないか。

鉄道の活性化

- 輸送に関する利便性・快適性の向上、乗り継ぎ利便性の向上、観光資源を活用した鉄道旅客需要の創出、駅機能の高度化及び駅周辺の活性化について、多数の取組が行われている。特に、答申第8号において重点的に記載された駅機能の高度化については、相当程度進んでいる。



- 引き続き、サービスの向上のあり方について議論する必要があるのではないか。
- サービス向上の取組については、需要の確保・創造に繋がる取組と繋がらない取組の2つがあることを認識した上で議論する必要があるのではないか。
- 鉄道の活性化だけでなく、安全の確実な確保とサービスの信頼性の確保の両立、防災対策、老朽化対策のあり方についても重点的な議論が必要ではないか。

既存の鉄道施設の改良と新規路線整備

- 既存の鉄道施設の改良については、答申第8号に掲げられた事業は進捗していないものの、安全性の向上やサービス改善等のための鉄道施設の改良については着実に進捗している。
- 新規路線整備については、答申第8号に掲げられた路線・地域のうち、一部については具体的な検討が進められているものの、実現には至っていない。
- 現時点までの施設整備の状況については、答申第8号の基本的な考え方に沿ったものとなっている。また、混雑緩和など答申第8号策定時に課題としてあげられていた事項については一部解消されつつある。



- 近畿圏の鉄道ネットワークの質の向上のために特に重要となる施設改良事業について、より適切な事業選定方法について検討すべきではないか。
- 鉄道ネットワークの拡充の必要性について、改めて、整理、検討すべきではないか。また、各地域において道路空間を活用した基幹公共交通の整備を議論する際に必要な視点を示すべきではないか。
- 施設整備の基本的な考え方について、鉄道ネットワークの健全な維持との整合性という視点を強化していくべきではないか。