総合交通部会サブWG1での検討状況について

1. WGにおける検討の経緯

第1回	7月3日	・サブWG1における検討の視点について報告
・検討スケジュールについて報告
第2回	9月18日	・輸送需要の現状について分析
・合理化策に関するアンケート案を検討
第3回	12月5日	・経営関連指標の評価とコスト構造を分析
・経営合理化の評価
・収支の将来見通しについて検討

2. WGでの主な議論

サブWG1は、「京阪神圏における公共交通サービスの維持・充実方策」について、特に鉄道事業の経営状況の分析に力点を置いて検討を行っている。まず京阪神圏における鉄道需要の現状分析を行い、鉄道事業者の経営合理化策について詳細なアンケート調査を実施した。さらに、鉄道事業者の経営関連指標（輸送密度、従業員1人当たりの輸送人キロ等）の分析や将来の需要予測、収支見通しの分析などを行った。

主な議論の内容は以下のとおりである。

鉄道需要の現状分析と将来見通し

- ・鉄道の旅客輸送人員について、平成2年から比較して平成12年において7%減少している。特に、大手民鉄においては、平成2年から平成14年において、すべての事業者において20%以上減少している。
- ・鉄道需要が低迷している理由として、社会経済情勢の変化（少子高齢化や生産年齢人口の減少、景気の低迷の影響も受けた駅勢圏の就業者数の減少等による通勤通学需要の減少、女性・高齢者の外出機会の増加に占める自動車利用率の増加等生活スタイルの変化等）、自動車の普及による影響（免許保有率、保有台数の増加、道路整備の進展、ロードサイド型店舗の進出、駐車場の付置義務と都心における駐車場の増加、自動車の持つ快適性・利便性への嗜好が強まる等）、中心都市の中核部における昼間人口の減少傾向が挙げられる。
- ・また、将来の鉄道需要については、四段階推計法による交通需要予測モデルを用いて試算した結果、京阪神圏の鉄道輸送人キロは、平成32年において、平成12年と比較して11%程度（将来人口を低位推計とした場合13%程度）減少することが予想される。
- ・今後は、地域や路線の特性に応じた分析が必要である。

鉄道事業の経営状況、経営効率評価、合理化の取り組み

- ・ 減価償却費の高い公営事業者を除き各鉄道事業者とも営業損益は黒字であるが、支払利息等の営業外費用が経営を圧迫していると考えられ、バリアフリー化等社会的要請は強いものの増収に直結しない投資が困難になってきている。
- ・ 鉄道需要は減少傾向にもかかわらず、輸送効率（従業員1人当たり輸送人キロ等）、生産効率（従業員1人当たり旅客収入等）については、一部事業者を除き向上されつつあり、経営合理化について一定の努力の成果が見られる。ただし、公営事業者は、費用効率（1人キロ当たり人件費等）において民鉄事業者と比較して低い結果となっている。
- ・ 各鉄道事業者は、業務の外注化、駅の省人化等様々な手法により合理化を進めているが、職員のモラルを低下させず保安とサービスの水準を如何に維持するかは極めて重要な課題である。
- ・ 今後は、経営効率の指標につき長期の経年変化を分析、費用構造における硬直的な部分とさらなる合理化で低減できる部分の分析等を行う。

鉄道事業収支の将来見通し

- ・ 上記の需要予測を前提に収入が減少し、まったく経費の削減を行わないとの仮定を置けば、JR、大手民鉄5社、公営3局のうち約半数の社局が、平成32年度の営業損益が赤字となる試算となるため、各事業者においてさらなる経営合理化は必要となる。
- ・ 今後は、収支の将来見通しについてさらに精査する。

3. 今後の予定

鉄道需要の現状の分析、合理化方策、将来の見通しをさらに精査するとともに、環境負荷の少ない公共交通の持つ特質や社会的役割を踏まえつつ、公共交通サービスの維持・充実を図るため地域社会が果たす役割、公的支援等を踏まえた維持・充実方策について検討を進める。また、京阪神圏における規制緩和後のバス・タクシー事業のあり方についても検討を進め、来春に向けとりまとめる予定。