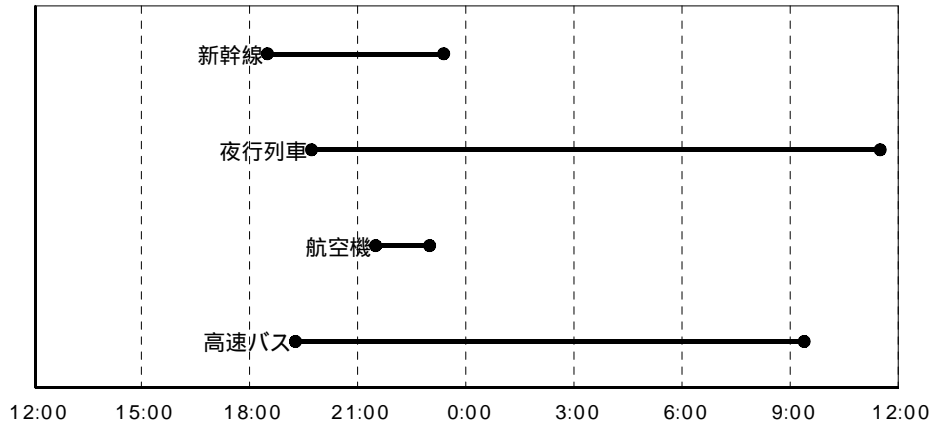


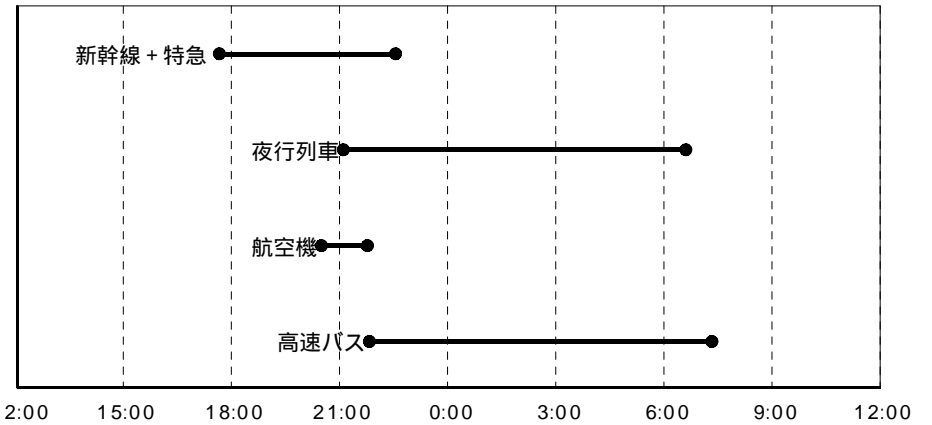
“ 高くて遅い ” 夜行列車

交通機関を選ぶ大きな要因となる、費用と時間（発着時刻）を比較すると、
夜行列車は航空機・高速バスに比べ、費用・時間ともに負けている

福岡 東京

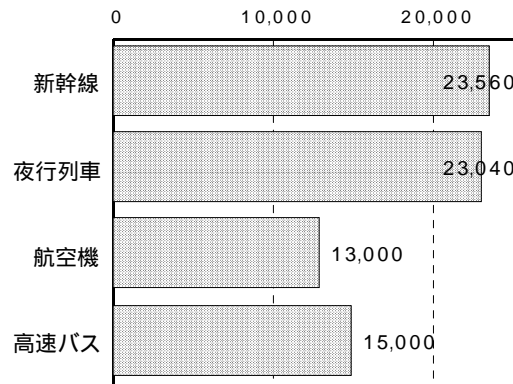


青森 東京



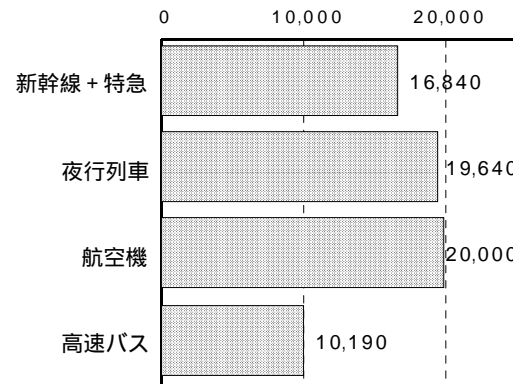
福岡 東京

運賃・料金(円)



青森 東京

運賃・料金(円)



【計算の前提】

福岡 東京	利用便の名称	発着地	運賃・料金
新幹線	のぞみ30	博多 東京	普通指定席
夜行列車	さくら・はやぶさ	博多 東京	B個室ソコ
航空機	ANA990	福岡 羽田	特定便割引
高速バス	はかた	博多 新宿	普通運賃

青森 東京	利用便の名称	発着地	運賃・料金
新幹線 + 特急	はつかり26 やまびこ28	青森 東京	普通指定席
夜行列車	はくつる	青森 上野	B個室ソコ
航空機	JAS170	青森 羽田	特定便割引
高速バス	ラフォーレ号	青森 東京	普通運賃

国鉄分割民営化の論議（臨時行政調査会第4部会）

臨時行政調査会第4部会報告 - 三公社、特殊法人等の在り方について - （昭和57年）

「国鉄は鉄道特性を發揮できる分野（都市間旅客輸送、大都市圏旅客輸送、大量定型貨物輸送）に特化し、鉄道輸送の有利性を喪失した分野（ローカル線等）からの撤退、貨物部門の合理化等の減量を図るべき」

主な「緊急にとるべき措置」 ここに夜行列車の廃止が含まれる可能性があった。

設備投資の抑制.....整備新幹線の凍結

貨物部門の縮小、合理化...拠点間直行輸送に限定

地方交通線の整理促進.....廃止、私鉄への譲渡、第三セクター化

無料乗車証制度の廃止.....国鉄職員の無料パスの廃止

運賃の適正化.....値上げを安易に行わない

臨時行政調査会第4部会（第54回） 議事録の委員の発言より

「緊急措置として夜行列車を廃止してはどうだろうか。」

（主張されている理由・意見）

職員の約3分の1は夜間充当され、相当の人間となっている

夜行に伴う収入は大したものではなく、これに要する人件費とか列車運行費用が龐大

四国・九州・北海道は全廃、本州は東京 - 門司・東京 - 青森程度にとどめる

公共性の面から問題にされる方もあろうが、今は高速道路を利用することができる

交通部門の規制緩和と法改正（運輸政策審議会）

国内航空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の在り方について

航空部会答申（平成10年）

参入...路線毎の免許制から事業毎の許可制に緩和
運賃・料金...認可制から事前届出制に緩和

航空法改正

乗合バスの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

自動車交通部会答申（平成11年）

参入...免許制に代え許可制に緩和 / 退出...事前届出に緩和
運賃・料金...上限認可制

道路運送法改正

旅客鉄道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

鉄道部会答申（平成10年）

参入...許可の審査基準はほとんど緩和されず / 退出...事前届出に緩和（地方公共団体の同意は不要とする）
運賃・料金...上限認可制

鉄道事業法改正

法改正で何が起きたか？

- 航空ベンチャーの参入と AIR DO, SKYMARK AIRLINES
航空運賃の価格破壊 事前購入割引、特定便割引、バーゲン型運賃、.....
- 高速バスネットワークの充実化
- 地方鉄道の相次ぐ廃止

最近の長距離交通に関する論議（運輸政策審議会）

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（答申19号）（平成12年）

鉄道特性を發揮しうる分野の重点化

「100km～800km程度の距離帯を中心とした都市間輸送や都市内大量・定時輸送などの、高速性、大量性、定時性等の鉄道特性を發揮しうる分野について、重点的な整備を行っていくことが必要」

サービス水準の公表と利用者による評価

「国が利用者サービスに関する指標を作成し、定期的に利用者に公表、利用者が評価」

「指標の選定に当たっては、利用者団体、鉄道事業者、地方公共団体等の協力を得つつ、利用者の視点等に留意」

「利用者団体、鉄道事業者、地方公共団体等において、別途の指標を作成・公表していくこともあり得る」

2 1世紀初頭における総合的な交通政策の基本的方向について（答申20号）（平成12年）

地域間旅客交通の基本的方向

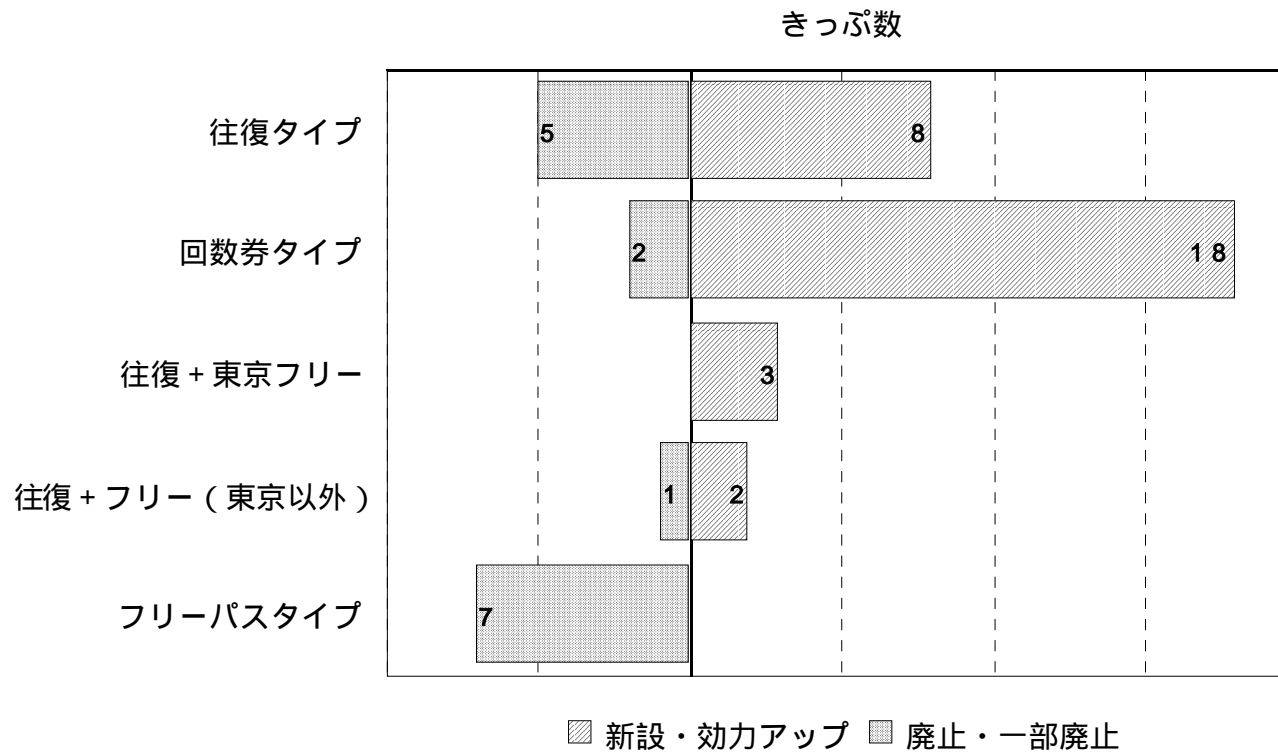
- ・鉄道...整備新幹線、フリーゲージトレイン（軌間可変電車）の導入等による幹線鉄道ネットワークの高速化
- ・航空...基幹路線の輸送力の増強、既設路線の運航頻度の増加、都市間の多様な路線展開
- ・高速バス...バスターミナルやパークアンドバスライド駐車場の整備を進め、利便性を向上

「なお、近年、鉄道の高速度化、航空運賃の低廉化等により、中距離帯を中心に鉄道、航空さらには高速バスを含めた交通機関間の競争が顕著となってきた。国民は速達性のみならず運賃水準にも敏感になっており、このような競争を通じて総合的に高いサービスが提供されることは望ましいことである。」

旅客鉄道の役割を“特化”した国の政策

都市間輸送（100km～800km程度の中距離帯） 大都市圏旅客輸送
 への特化は、国鉄改革に始まった国の交通政策

JR東日本「おとくなきっぷ 使いやすく＆わかりやすく計画」（平成13年12月1日）では
 往復タイプ、回数券タイプ、往復＋東京フリータイプを增強
 フリーパスタイプを大幅廃止



（おとくなきっぷ 使いやすく＆わかりやすく計画 首都圏版・盛岡支社版パンフレットより）

頑張る夜行列車

サービスの質、発着時刻、価格の設定次第で、需要は増える！

サービス 種類	列車例			並行する交通機関の運賃（円）	
	名称	運行区間・時刻	運賃・料金（円）	航空機	高速バス
快速列車	ムーンライト ながら	東京 - 名古屋 23:43 6:05 4:42 23:41	普通車指定席 6,600 青春18きっぷ使用で 3,260（東京発）		東京 - 名古屋 6,420 青春ドリム 5,000
横になれる 座席車	サンライズ瀬戸	東京 - 高松 22:00 7:26 7:08 21:25	ノビノビ座席 14,670	東京 - 高松 通常期特定便割引 17,000	東京 - 高松 10,000
	はくつる	上野 - 青森 22:23 8:17 6:39 21:06	ゴロンとシート 13,850	東京 - 青森 通常期特定便割引 20,000	東京 - 青森 10,190
寝台個室	サンライズ瀬戸	東京 - 高松 22:00 7:26 7:08 21:25	B個室ソロ 20,460	東京 - 高松 通常期特定便割引 17,000	東京 - 高松 10,000
豪華列車	カシオペア	上野 - 札幌 16:20 8:54 9:21 16:12	カシオペアスイート 42,710	東京 - 千歳 通常期特定便割引 15,000	
	トワイライト エクスプレス	大阪 - 札幌 12:00 9:07 12:43 14:12	スイート 44,810	大阪 - 千歳 通常期特定便割引 26,000	

夜行列車の縮小・廃止の方向を転換するには？

既存列車をJRに維持させるか？

- ・夜行列車のサービスの質、発着時刻、価格の再設定
- ・企画きっぷによる優遇 等

【問題点】 現行のJR旅客各社の“やる気”次第

別の鉄道事業者が代わりに運行するか？

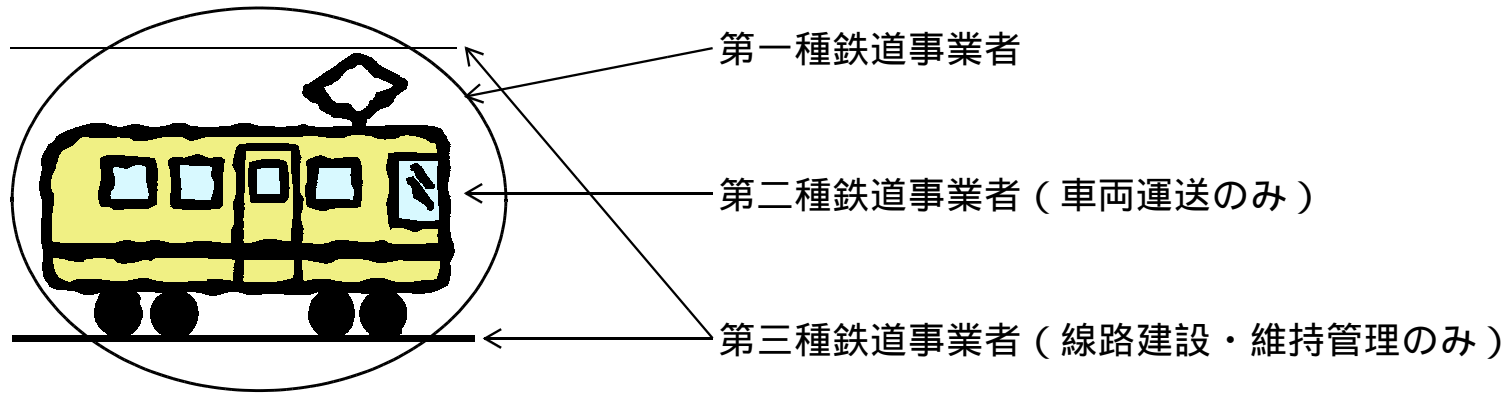
- ・鉄道ベンチャー企業（第二種事業者）による運行
- ・JR貨物による貨物・旅客併設列車の運行

【問題点】 鉄道事業法の手続きと、JRとの線路使用の契約締結

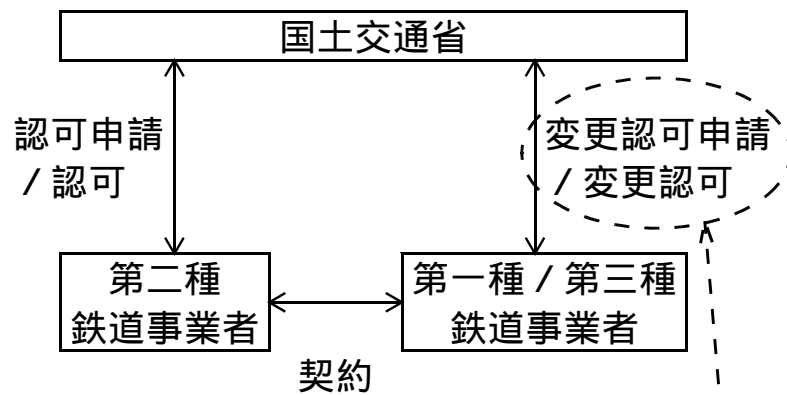
長距離交通に参入するための手続きと条件とは？

	航空法	道路運送法	鉄道事業法
事業の種類	国内定期航空運送事業	一般乗合旅客自動車運送事業	第二種鉄道事業
事業許可申請時の記載事項及び添付書類(主要なもの)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業活動を行う主たる地域 ・ 使用航空機の型式等 ・ 航空機の運航管理・整備の施設の概要と、施設ごとの使用航空機の型式 ・ 運航開始予定日、運航予定路線及び運航予定回数 ・ 旅客及び貨物の取扱予定数量 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線の起点及び終点、キロ程、主たる経過地 ・ 主たる事務所及び営業所の名称及び位置 ・ 営業所ごとの自動車数、乗車定員ごとの数等 ・ 車庫の位置及び収容能力 ・ 路線ごとの自動車の大きさ ・ 路線、営業所及び停留所の位置及び名称、道路のキロ程及び有効幅員並びに待避所の位置、 ・ 路線図 ・ 運行管理体制 ・ 乗務員の休憩、仮眠又は睡眠のための施設の概要 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線の起点及び終点、主要な経過地 ・ 動力 ・ 旅客・貨物の運送区間 ・ 計画供給輸送力 ・ 駅の位置及び名称、取扱範囲 ・ 事業開始のための工事の要否 ・ 鉄道線路の使用を許諾する者の氏名又は名称及び住所 ・ 事業収支・資金収支見積書 ・ 運輸開始予定時期 ・ 工事を必要としない鉄道施設について工事認可申請の規定に準じて作成した書類及び図面 ・ 鉄道線路の譲渡及び譲受又は使用に関する契約書の写し
許可条件(審査基準)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 事業計画が輸送安全上適切 2. 事業の遂行上適切な計画 3. 事業遂行能力を有する 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 事業計画が輸送安全上適切 2. 事業の遂行上適切な計画 3. 事業遂行能力を有する 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 事業計画が経営上適切 2. 事業計画が輸送安全上適切 3. 事業の遂行上適切な計画 4. 事業遂行能力を有する

第一種 / 第二種 / 第三種鉄道事業

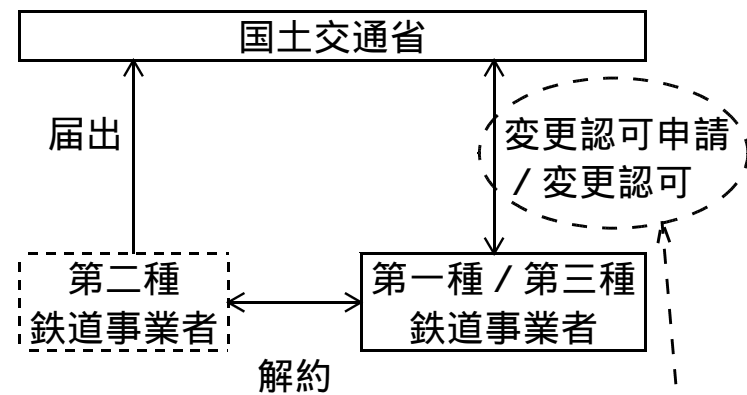


第二種鉄道事業参入の場合



「届出に変更を」
運輸政策審議会
鉄道部会答申（平成10年）

第二種鉄道事業退出の場合



「届出に変更を」
鉄道局鉄道事業法施行規則
改正案（平成14年）