Ⅲ-2　運輸業

1 鉄道

全国各地で観光列車の取り組みが広まる

(1) 2013年度の鉄道旅客数

●旅客数の推移

13年度の鉄道旅客数（速報値）は、JRの定期外旅客が35億1,458万人（前年比1.8％増）で、3年続けて増加した。また、新幹線旅客（定期・定期外計）は3億2,162万人（同4.0％増）で、4年連続で増加した。JR以外の民鉄の定期外旅客は64億4,226万人（同1.9％増）で、2年連続で増加した（図Ⅲ-2-1-1）。

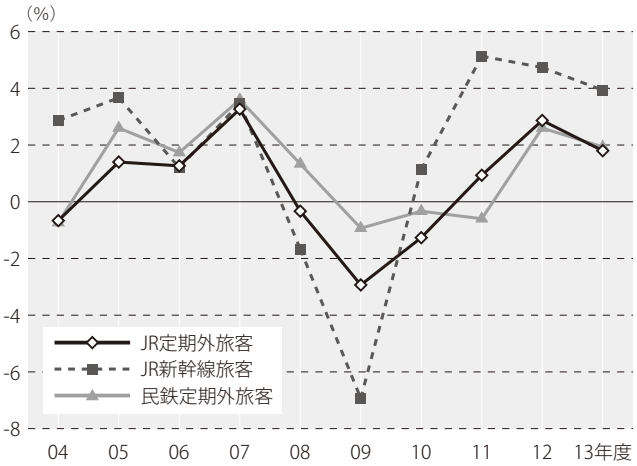
一般社団法人日本民営鉄道協会の資料による大手民鉄16社の13年度定期外旅客数も40億4,795万人（前年比1.8％増）と2年連続で増加した。

●特定シーズンのJR旅客輸送動向

JRが発表した特定シーズンにおけるJR旅客6社の主要47区間の特急・急行列車利用者数（新幹線を含む）を見ると、13年ゴールデンウイーク（4月26日～5月6日）はJR東日本の各新幹線、東海道新幹線、関東と東海の在来線で前年の利用者数を上回った。

夏季（7月19日～8月18日）はJR全体で前年比2％増、13～14年年末年始（12月27日～1月5日）は9連休をとりやすい曜日の配列も影響して前年同時期比6％増となり、両時期ともに列車の運休が相次いだJR北海道を除いてほぼ前年を上回る結果となった。しかし、14年GW（4月25日～5月6日）は前年比3％減となり、東日本大震災が発生した11年以来、3年ぶりに前年を下回った。行楽地付近では、桜が見頃を迎えた弘前駅が対前年比25％増、世界遺産登録が確実となった富岡製糸場の玄関口である高崎駅が4％増となった。

図Ⅲ-2-1-1　鉄道旅客数の推移（前年度比）



資料：国土交通省「鉄道輸送統計年報」「国土交通月例経済」

(2) 新幹線の開発動向

●北陸新幹線開業に向けた動き

14年度末の長野～金沢間開業に当たり、4運転体系とそれに合わせた列車名が決定している（表Ⅲ-2-1-1）。また、新型車両（W7系、E7系）が導入され、最速時速260kmで東京～金沢間を最短で2時間30分で結ぶこととなる。今回導入される新型車両は普通車10両、グリーン車1両、グランクラス1両の合計12両で編成され、普通車を含む全号車、全席分にコンセントを設置し、車内照明をLED化するなど、機能面でも充実している点が特徴である。なお、長野新幹線では14年3月から順次E7系を導入している。北陸新幹線開業による在来線への影響では、JRから経営分離が予定されている在来線については、第三セクター4社が国土交通省から鉄道事業の許可を得て営業する予定となっている（表Ⅲ-2-1-2）。また、六日町～犀潟間を結ぶ北越急行ほくほく線についても越後湯沢～直江津間で快速列車を運転する方針を固めている。

表Ⅲ-2-1-1　運行タイプと列車名

運行タイプ	列車名
東京～金沢間直通列車（速達タイプ）	かがやき
東京～金沢間直通列車（停車タイプ）	はくたか
富山～金沢間運転列車（シャトルタイプ）	つるぎ
東京～長野間運転列車（現長野新幹線タイプ）	あさま

表Ⅲ-2-1-2　第三セクター4社の営業区間と距離

第三セクター名	路線名	区間	距離
しなの鉄道	信越本線	長野（長野市）～妙高高原（新潟県妙高市）	37.3km
えちごトキめき鉄道	信越本線	妙高高原（新潟県妙高市）～直江津（新潟県上越市）	37.7km
	北陸本線	直江津～市振（糸魚川市）	59.3km
あいの風とやま鉄道	北陸本線	市振～富山（富山市）～倶利伽羅（石川県津幡町）	100.1km
IRいしかわ鉄道	北陸本線	倶利伽羅～金沢（金沢市）	17.8km

●北海道新幹線開業に向けた動き

15年度末に新青森～新函館北斗の区間での開業が予定されている。これにより、東京～函館間を現行の5時間10分から1時間程度短縮された4時間9分で結ぶこととなる。14年4月にはJR東日本のE5系をベースとした北海道新幹線用車両（H5系）を4編成（40両）製作することが発表された。

(3) 鉄道関連の動向など

●震災からの復興状況

11年3月に発生した東日本大震災で被災した岩手県の三陸鉄道が14年4月に全線（107.6km）で運行を再開した。震災

発生以降、順次、復旧してきたが、不通区間だった南リアス線の吉浜～釜石間（15km）と北リアス線の小本～田野畑間（10.5km）の運転再開をもって、全線で運行が再開された。また、三陸鉄道では自然の猛威や命の大切さを伝えることを目的に14年3月11日に「震災学習列車」を運行した。震災以降、学生などの団体向けに実施してきていたが、初めて個人客を対象とした。震災学習列車では、貸し切り列車を使って、車内ガイドによる解説の他、地震発生時刻における黙とう、被災状況が分かる場所での一時停止、徐行運転などが行われた。

●消費税引き上げに伴う運賃変更

14年4月1日から消費税率が8％に引き上げられたため、鉄道各社は運賃の値上げを行った。従来、鉄道運賃は自動券売機や窓口で購入することを前提に10円未満を四捨五入し、10円刻みの表示となっていた。しかし、小銭が不要なICカードの場合は、運賃を1円単位として消費増税分を適正に転嫁できるため、JR東日本や関東の私鉄大手などではICカード利用時に限って1円刻みの値上げを申請している（切符購入の際は10円単位の運賃）。一方で、JR東海・西日本・九州・四国・北海道、関西の私鉄大手、名古屋鉄道、西日本鉄道などではICカード、切符ともに10円単位の値上げを申請した。ICカードの普及率が高い関東とその他のエリアとで運賃単位に違いが出る結果となった。

●駅の改修など

東京駅とその周辺（丸の内、八重洲、日本橋）を一つの街と捉え、エリア全体の価値を高めていく「東京ステーションシティ」構想の一環として整備が進められてきた「グランルーフ」が13年9月にJR東京駅八重洲口に完成した。「光の帆」をモチーフとした全長約230mの屋根がシンボルとなっており、地下1階から地上3階には飲食店を中心に15店が出店した。

14年7月にはJR金沢駅構内の土産物店、飲食店エリアが金沢百番街「あんと」としてリニューアル・オープンした。14年度末の北陸新幹線開業で増加が予想される観光客需要を取り込むことを目的としており、店内は県内全域の酒造の銘柄を取りそろえた「金沢地酒蔵」をはじめとして地元食材を意識した品ぞろえとなっている。

●ローカル線の動向

14年4月に岩泉線が廃止された。10年7月押角～岩手大川間で崩壊した土砂に列車が乗り上げ、脱線する事故が発生し、以降、バスによる代行輸送が実施されてきた。列車の安全確保に時間と費用を要する一方、利用者が減少傾向にあるため、JR東日本では鉄道としての復旧を断念した。また、14年5月には、利用者減少の影響を受け、江差線の木古内～江差間が廃止された。なお、同じく江差線五稜郭～木古内間は15年度末の北海道新幹線開業時にJR北海道から経営分離され、第三セクターによる運営が予定されている。

（4）観光列車の動向

近年、移動の手段としてだけではなく、乗車すること自体が目的となる「観光列車」が注目を集めている。

従来の観光列車はSL列車に乗車するタイプ（例：「SLばんえつ物語」号など）、車窓からの風景を楽しむタイプ（例：「くしろ湿原ノロッコ号」「しまかぜ」など）が主流となっていたが、近年は、沿線地域と結びついたコンセプトを打ち出し、ターゲットを明確化している点が特徴であるといえる。13年度から14年度に掛けて運行を開始した主な観光列車は以下の通りである。

●周遊型観光列車（クルーズトレイン）

13年10月から運行を開始した「ななつ星 in 九州」は九州の7つの県を7両編成の列車で巡り、7つの観光素材（自然、食、温泉、歴史文化、パワースポット、人情、列車）を楽しむ「7」をテーマとした観光列車である。また、車内では高級ホテルや高級旅館をイメージしたハイレベルなサービスが提供されており、2名1室利用時1人当たり18万～28万円（1泊2日コース）と高額であるにもかかわらず、応募多数のため抽選となるほど、人気を博している。

●食をテーマとした観光列車

13年10月からはJR東日本の「東北エモーション」（八戸～久慈間）が運行を開始した。「レストランそのままの車内空間」をコンセプトとし、往路では有名レストラン監修のランチコースを、復路ではデザートブッフェを楽しむことができる。内外装には有名クリエーターを起用し、鉄道に興味がなかった層（主に女性層）への需要を喚起している点が特徴である。14年5月から運行を開始したJR東日本の「越乃Shu＊Kura」（高田～十日町）は「酒」をコンセプトとし、車内では新潟県の地酒の利き酒、地元の食材を使ったおつまみの提供、お酒に関するイベントが実施されている。

●車内でのエンターテインメントをテーマとした観光列車

07年から運行を開始している「旭山動物園号」が13年7月に内外装を全面リニューアルした。また、予土線の全線開通40周年を記念して14年3月から「鉄道ホビートレイン」（宇和島～窪川）が運行を開始した。車体前面は初代新幹線0系をイメージしたデザイン、車内には0系で実際に使われた座席が導入され、歴代の新幹線車両などの鉄道模型が約60点展示されている。また、観光列車の動きは在来線のみならず、新幹線にも広がっている。14年7月から、山形新幹線にリゾート新幹線「とれいゆ」の運行を開始すると発表した。「食」「温泉」「歴史・文化」「自然」をテーマとして温泉街を散策するように楽しむことをコンセプトとしており、お座敷、湯上りラウンジ、足湯などが整備されている。

（柿島あかね）