

## 7 鉄軌道に関する制度の研究

「鉄道事業法」や「軌道法」を始めとする、鉄軌道に関する基本的制度や関連する補助制度については、国土交通省の所管であるものの、沖縄の鉄軌道等の課題を詳細に調査する観点から、関係法令の体系や構造等について整理することとした。

### 7.1 平成 26 年度調査の概要

平成 26 年度調査では、軌道に関する適用法令や関連する助成制度について基礎的な研究を行い、鉄軌道に関する制度、整備スキーム、整備・保有主体の形態、整備・保有主体と運行主体の役割分担等、さらなる研究を要する課題が多く確認された。

### 7.2 平成 27 年度調査の検討結果

#### 7.2.1 鉄軌道に関する基本的法制度の研究

##### (1) 鉄道事業法

###### 1) 許可基準

鉄道事業を經營しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない（鉄道事業法 3 条）。鉄道事業の許可は、事業者単位ではなく、路線及び鉄道事業の種別単位で行う必要がある。例えば、第一種鉄道事業で既に經營している者が新たな区間を延伸する場合においても、新たな区間の第一種鉄道事業許可を受けなければならない。

鉄道事業の許可を受けようとする者は、予定する路線、經營しようとする鉄道事業の種別、事業基本計画等の必要な申請書を国土交通大臣に提出しなければならない（鉄道事業法 4 条）。

このうち、事業基本計画では、鉄道の種類（普通鉄道や案内軌条式鉄道など、鉄道事業法施行規則 4 条で規定されている鉄軌道系交通システムの種類を記載）、単線・複線などの別、動力（電気の場合は交流・直流の別、電車線の標準電圧）、軌間、設計最高速度、設計通過トン数、旅客運送区間と貨物運送区間、計画供給輸送力、駅の位置と名称、駅の取扱範囲など、その事業の基本となる計画の内容を記載する。

鉄道整備にあたっては、基本的には、利用者負担により整備に要する費用を賄うことで収支採算性を確保することが原則とされるとともに、交通安全の確保は鉄軌道整備の前提条件とされている。こうしたことを踏まえつつ、鉄道事業許可の申請を受けた国土交通大臣は、鉄道事業法 5 条にもとづき、經營上や輸送の安全上の適切性、申請者の事業遂行能力など事業採算性や持続性の観点から審査したうえで、申請者に対して鉄道事業を許可することとされている。

##### 鉄道事業法

###### (許可)

第三条 鉄道事業を經營しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

2 鉄道事業の許可は、路線及び鉄道事業の種別（前条第一項の鉄道事業の種別をいう。以下同じ。）について行う。

###### (許可申請)

第四条 鉄道事業の許可を受けようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

- 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名
- 二 予定する路線
- 三 經營しようとする鉄道事業の種別
- 四 業務の範囲を旅客運送又は貨物運送に限定して許可を受けようとする場合には、その旨
- 五 期間を限定して許可を受けようとする場合には、その期間

- 六 鉄道事業の種類ごとに、国土交通省令で定める鉄道の種類、施設の概要、計画供給輸送力その他の国土交通省令で定める事業の基本となる事項に関する計画（以下「事業基本計画」という。）
- 七 その事業の開始のための工事の要否
- 八 第一種鉄道事業を営もうとする場合であって、鉄道線路の譲渡を受け、又は鉄道線路を使用させるときは、その旨並びにその相手方の氏名又は名称及び住所
- 九 第二種鉄道事業を営もうとする場合には、鉄道線路の使用を許諾する者の氏名又は名称及び住所
- 十 第三種鉄道事業を営もうとする場合には、鉄道線路を譲渡するか又は使用させるかの別並びにその相手方の氏名又は名称及び住所
- 2 前項の申請書には、事業収支見積書その他国土交通省令で定める書類を添付しなければならない。
- 3 国土交通大臣は、申請者に対し、前二項に定めるもののほか、当該申請者の登記事項証明書その他必要な書類の提出を求めることができる。

（許可基準）

第五条 国土交通大臣は、鉄道事業の許可をしようとするときは、次の基準に適合するかどうかを審査して、これをしなければならない。

- 一 その事業の計画が経営上適切なものであること。
- 二 その事業の計画が輸送の安全上適切なものであること。
- 三 前二号に掲げるもののほか、その事業の遂行上適切な計画を有するものであること。
- 四 その事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること。

#### 鉄道事業法施行規則

（鉄道の種類）

第四条 法第四条第一項第六号の国土交通省令で定める鉄道の種類は、次のとおりとする。

- 一 普通鉄道
- 二 懸垂式鉄道
- 三 跨座式鉄道
- 四 案内軌条式鉄道
- 五 無軌条電車
- 六 鋼索鉄道
- 七 浮上式鉄道
- 八 前各号に掲げる鉄道以外の鉄道

### （参考）鉄道整備における交通安全の確保と整備・保有主体の基本的考え方

「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～新世紀の鉄道整備の具体化に向けて～（運輸政策審議会答申第19号）」（平成12年8月1日、運輸政策審議会：以下「答申第19号」という。）において、鉄道整備にあたっては、交通安全の確保を前提条件とし、民間鉄道事業者が収支採算性の確保を前提として必要な鉄道を整備していくことが基本となっている。

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 ～新世紀の鉄道整備の具体化に向けて～（答申）（平成十二年八月一日運輸政策審議会答申第19号）

#### I 今後の鉄道整備の基本的方向

##### 1. 利用しやすく高質な鉄道ネットワークの構築

- 我が国の鉄道ネットワーク（注）は、今日では、全国で2万7000kmを上回る営業路線を有しており、近年はその輸送量に若干の陰りが見られるものの、年間4000億人キロ程度、機関分担率にして3割弱の旅客を輸送する、我が国のまさに基幹的な交通機関となっている。また、鉄道の有する定時性や安定性、安全性等の特性に対しては、国民から大きな期待が寄せられているところである。
- 交通安全の確保は、言うまでもなく運輸行政の基本であり、安全施策の推進を図ることは交通政策の要諦であるため、今後の鉄道整備にあたっては、「安全」の二文字を常に銘記しつつ取り組む必要がある。

以下、このことを前提として、新世紀の鉄道整備の具体化に向けての議論を進めることとしたい。

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 ～新世紀の鉄道整備の具体化に向けて～（答申）（平成十二年八月一日運輸政策審議会答申第19号）

#### III 今後の鉄道整備の支援方策のあり方

##### 1. 検討にあたっての立脚点

○ ここで、我が国における鉄道という社会資本の供給、すなわち鉄道整備の系譜について、明治以降今日に至るまでの 100 有余年を概観すると、概ね次の通りである。

受益と負担の関係に着目すると、いずれの時代においても、基本的には、利用者負担により整備に要する費用を賄うことで収支採算性を確保することが原則となっているところである。

- ・ 収支採算性を軽視した鉄道整備が頻繁に行われた等の結果、国鉄は破綻に至ったが、昭和 62 年の国鉄改革による国鉄の分割・民営化により、国鉄改革以降の近年の鉄道整備は、JRを含めた民間鉄道事業者が収支採算性の確保を前提として必要な鉄道を整備していくことが、基本となっている。

## 2) 事業運営

鉄道事業法では事業を運営するものを、次に示す3つの事業に区分している。上下一体が基本であり、第一種鉄道事業が大多数となっている。もっぱら鉄道線路を敷設するものを第三種鉄道事業者、これを利用し運行するものを第二種鉄道事業者としている。第二種、第三種鉄道事業はいわゆる鉄道事業の上下分離にあたる。

表 鉄道事業の種類

事業の種類	事業者数	施設の 整備・保有	運送・経営	備考
第一種鉄道事業	135	○	○	従来型の鉄道事業 (上下一体方式の事業)
第二種鉄道事業	25	—	○	他の事業者が敷設した鉄道線路を利用して鉄道による旅客・貨物の運送を行う
第三種鉄道事業	25	○	—	鉄道線路を敷設し、第一種・第二種鉄道事業者に経営させる

注) 平成 27 年 4 月現在

事業者数出典：国土交通省鉄道局資料<<http://www.mlit.go.jp/common/000229504.pdf>>

### 鉄道事業法

(定義)

第二条 この法律において「鉄道事業」とは、第一種鉄道事業、第二種鉄道事業及び第三種鉄道事業をいう。

2 この法律において「第一種鉄道事業」とは、他人の需要に応じ、鉄道（軌道法（大正十年法律第七十六号）による軌道及び同法が準用される軌道に準ずべきものを除く。以下同じ。）による旅客又は貨物の運送を行う事業であつて、第二種鉄道事業以外のものをいう。

3 この法律において「第二種鉄道事業」とは、他人の需要に応じ、自らが敷設する鉄道線路（他人が敷設した鉄道線路であつて譲渡を受けたものを含む。）以外の鉄道線路を使用して鉄道による旅客又は貨物の運送を行う事業をいう。

4 この法律において「第三種鉄道事業」とは、鉄道線路を第一種鉄道事業を経営する者に譲渡する目的をもって敷設する事業及び鉄道線路を敷設して当該鉄道線路を第二種鉄道事業を経営する者に専ら使用させる事業をいう。

### (参考)整備スキームについて

答申第 19 号では、民間鉄道事業者や地方公営企業が第一種鉄道事業として鉄道整備を行うこととされ、上下一体方式を基本とする旨示されている。

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 ～新世紀の鉄道整備の具体化に向けて～  
(答申) (平成十二年八月一日運輸政策審議会答申第 19 号)

#### III 今後の鉄道整備の支援方策のあり方

##### 2. 今後の鉄道整備の支援方策に関する基本的考え方

##### (4) 整備の方式に関する基本的考え方

- (3) に述べた現行支援制度の見直しにあたっての基本的考え方を踏まえ、民間主導により鉄道整備を推進することを基本としつつも、政策的に特に重要なプロジェクトについては、公的主体が適切に民間鉄道事業者の役割を補完するため、現行の、第三セクターに対する補助等を通じた支援という形で積極的に関与する方式も必要に応じ活用することが必要である。

また、公的主体の主導性がより強いものとして、地方公営企業による第一種鉄道事業としての鉄道整備は、引き続き有効な方式と考えられる。

- ただし、以上のような整備の方式や民間鉄道事業者に対する支援方策の見直しだけでは整備が困難な場合には、公的主体等がインフラを整備し、運行は運行事業者が効率的に行う「上下分離方式」も、整備の方式として検討する必要がある。

このように、ここでは、運行事業者とインフラの整備主体とが原則として別人格であつて、インフラの整備に公的主体が関与する場合を、広く上下分離方式と呼称することとする。

### 3) 運賃・料金

鉄道事業者は、旅客の運賃及び国土交通省令で定める旅客の料金の上限を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。

旅客運賃上限設定認可の申請を受けた国土交通大臣は、これを国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会に諮り、「能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査」したうえで認可する。旅客運賃の上限設定が認可された場合には、鉄道事業者は実際に適用する運賃を上限運賃の範囲内で国土交通大臣に届け出なければならない。

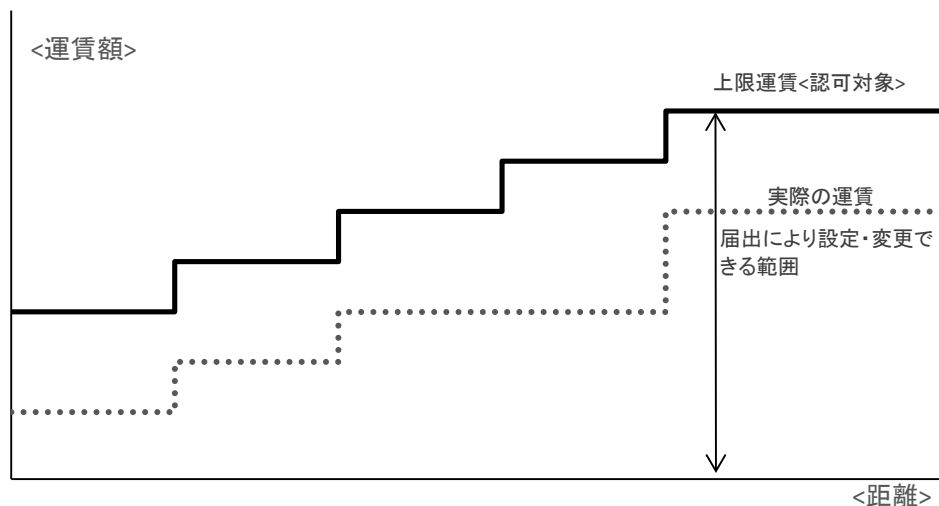
なお、速達料金（特急や急行など）や座席指定料金、特別な設備の利用料金（グリーン席など）などについては、国土交通大臣に届出を行うこととなる。

鉄道事業法

（旅客の運賃及び料金）

第十六条 鉄道運送事業者は、旅客の運賃及び国土交通省令で定める旅客の料金（以下「旅客運賃等」という。）の上限を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査して、これをしなければならない。



出典：国土交通省資料をもとに作成<[http://www.mlit.go.jp/tetudo/sonota/10\\_03.html](http://www.mlit.go.jp/tetudo/sonota/10_03.html)>

図 旅客鉄道運賃の上限価格制のイメージ

参考：運輸政策審議会答申第19号抜粋

Ⅲ今後の鉄道整備の支援方策のあり方

4. 都市鉄道における考え方

- (1) 新たな整備水準等
- (2) 整備の基本的進め方
- (3) 支援のあり方及び整備の方式に関する考え方
- (ア) 地域的な交通を担う都市鉄道の整備

・鉄道事業の収支採算性を見込む上で前提となる償還期間については、鉄道施設の耐用年数を総合的に勘案し、現行の「30年」を「40年」程度に延長することが適当

## (2) 軌道法

### 1) 特許基準

軌道事業を經營しようとする者は、収支概算書や建設費概算書など採算性や持続性に関する審査を受け、国土交通大臣の特許を受けなければならない（軌道法3条）。

特許申請書には、起業目論見書や線路予測図、建設費概算書、収支概算書などを添付し、軌道を道路に敷設しない場合（新設軌道を敷設する場合）は、その理由を記した事由書も添付しなければならない。

ここで、起業目論見書は鉄道事業における事業基本計画に相当するもので、事業の目的（旅客運送、荷物運送の別）や線路の起終点、併用軌道の始終点、軌道を敷設する道路の延長、一般幅員、計画幅員（道路の種類ごとに記載）、線路の延長、単線・複線の別、軌間、車両の最大幅員、動力などを記載する。

特許時点で軌道事業に要する道路の占用について、道路管理者の許可又は承認を受けたものとみなされる（軌道法4条）。

なお、道路の占用料は「政令で定めるところ」とされているが、現時点まで制定されていない（道路管理者等との調整が必要となるが用地費がかからない）。しかし、併用軌道では軌道法12条で規定される範囲について道路の維持、修繕を負担することとなっている。

#### 軌道法

第三条 軌道ヲ敷設シテ運輸事業ヲ經營セムトスル者ハ国土交通大臣ノ特許ヲ受クヘシ

第四条 前条ノ規定ニ依リ特許ヲ受ケタル軌道經營者ハ軌道敷設ニ要スル道路ノ占用ニ付道路管理者ノ許可又ハ承認ヲ受ケタルモノト看做ス此ノ場合ニ於ケル道路ノ占用料ニ付テハ政令ノ定ムル所ニ依ル

第十二条 軌道經營者ハ軌条間ノ全部及其ノ左右各〇・六メートルヲ限り道路ノ維持及修繕ヲ為スヘシ

〇2 都道府県知事必要アリト認ムルトキハ道路管理者ニ前項ノ維持及修繕ノ指示ヲ為スコトヲ得此ノ場合ニ於ケル費用ノ負担ニ付テハ第八条第二項ノ規定ヲ準用ス

〇3 第九条ノ規定ニ依リ道路敷地ト為シタルモノニ付テハ第一項ノ維持及修繕ハ道路管理者之ヲ為スヘシ

#### 軌道法施行規則

第一条 軌道ノ特許申請書ニハ次ノ書類及図面ヲ添付スベシ

一 起業目論見書

二 線路予測図

三 建設費概算書（第一号様式）

四 運輸事業ノ収支概算書（第二号様式）

### 2) 事業運営

軌道法には事業主体の規定はなく、上下一体を基本としている。ただし、「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」8条にもとづき、軌道運送高度化事業を実施しようとする者が「軌道運送高度化実施計画」を策定した場合には、LRT整備に関する軌道事業の上下分離を実施することができる。

#### 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

第八条 地域公共交通網形成計画において、軌道運送高度化事業に関する事項が定められたときは、軌道運送高度化事業を実施しようとする者（地域公共交通一体型路外駐車場整備事業があるときは、当該地域公共交通一体型路外駐車場整備事業を実施しようとする者を含む。第三項から第五項まで及び次条第一項において同じ。）は、単独で又は共同して、当該地域公共交通網形成計画に即して軌道運送高度化事業を実施するための計画（以下「軌道運送高度化実施計画」という。）を作成し、これに基づき、当該軌道運送高度化事業を実施するものとする。

### 3) 運賃・料金

運賃・料金に関する手続は鉄道事業と同じであり、運賃・料金を定めたのち、国土交通大臣の認可を受けなければならない（軌道法 11 条）。

#### 軌道法

第十一条 軌道経営者ハ旅客及荷物ノ運賃其ノ他運輸ニ関スル料金（国土交通省令ヲ以テ定ムル料金ヲ除ク）並ニ運転速度及度数ヲ定メ国土交通大臣ノ認可ヲ受クヘシ

○2 前項ノ国土交通省令ヲ以テ定ムル料金ヲ定メントスルトキハ国土交通大臣ニ届出ヅベシ

○3 国土交通大臣ハ公益上必要アリト認ムルトキハ運賃、料金、運転速度、度数又ハ発著時刻ノ変更ヲ命スルコトヲ得

### 4) 車両・速度

#### ①. 車両

連結車両の長さについては、鉄道の場合と異なり、路面が道路上の自動車交通との共用となるため、軌道運転規則の規定により全長 30m 以内としなければならないとされている。

ただし、これを超える車両長が必要になった場合には国土交通大臣にその根拠、安全性の説明を付して特別許可の申請を行うことができる。（特別許可適用例：広島電鉄 路面電車のグリーンムーバー 全長 30.5m（1 編成 5 車体 3 台車））

#### ②. 速度

軌道運転規則では、車両長と同様に自動車交通との関係で、最大速度を 40km/h としている。ただし、道路交通への影響がなく、また運行上の安全性を確保できれば、国土交通大臣への特別許可の申請を行うことができる。（特別許可適用例：新交通システム：60km/h、都市モノレール：80km/h、リニモ（愛知高速交通東部丘陵線（磁気浮上式新交通システム））：100km/h）

#### 軌道運転規則

（この規則の適用と例外の取扱）

第二条 道路の路面に敷設する併用軌道の運転は、この規則の定めるところによってしなければならない。ただし、特別の事由がある場合には、国土交通大臣の許可を受けて、この規則の定めるところによらないことができる。この場合において許可を受けた事項を変更しようとするときは、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

（連結車両の長さ）

第四十六条 車両を連結して運転するときは、連結した車両の全長を三十メートル以内としなければならない。但し、故障となった車両を收容し、又は廻送する場合は、この限りでない。

（車両の最高及び平均速度）

第五十三条 車両の運転速度は、動力制動機を備えたものにあつては、最高速度は毎時四十キロメートル以下、平均速度は毎時三十キロメートル以下とし、その他のものにあつては、最高速度は毎時二十五キロメートル以下、平均速度は毎時十六キロメートル以下とする。

### (参考)道路法による道路上の都市モノレールと新交通システムの扱い

都市モノレールの適用法については、その支柱が道路面を占めていることから、軌道法を適用することとされている。また、新交通システムについても同様の扱いとすることとされている。

参考：都市モノレールに関する覚書

昭和47年3月7日

運輸事務次官

鉄監第85号

建設事務次官

建設省道政発第11号

都市モノレールの整備の促進に関する法律の制定に際し、下記のとおり了解する。

記

- 1 本法第2条の都市モノレールは、その支柱が道路面を占めていることにかんがみ、軌道法の解釈上、軌道法を適用するものとする。
- 2 運輸省及び建設省は、軌道法の適用を受けている私鉄であって、別表に掲げるものについては、軌道から地方鉄道に変更する方針をとるものとする。(別表略)



### (3) 鉄道事業法と軌道法の併用

既存事例をみると、同一路線であっても、鉄軌道の敷設位置等によって鉄道事業法と軌道法双方が適用されているものが存在していることから、両法の適用関係について研究する。

#### 1) 鉄道(北大阪急行線(大阪府))

北大阪急行線の延伸線は、千里中央駅から国道 423 号沿いを北上する計画中の路線である（平成 32 年開業予定）。

最初の箕面船場駅（仮称）は千里中央駅から 1.4km の位置にある地下駅として計画されている。

終点となる新箕面駅（仮称）は高架駅で、国道 423 号を跨ぐ歩行者デッキに接続する。電車は、千里中央駅から地下を走行して箕面船場駅を經由し、国道 171 号の手前から地上に出て、高架で新箕面駅（仮称）に接続する。

表 既存鉄軌道の併用事例の概要

路線名	鉄道事業法の適用区間	軌道法の適用区間
北大阪急行線 【大阪府】	・民地上と道路法による道路の地下区間 (北大阪急行電鉄の整備区間)	・道路法による道路の地下区間と高架区間 (市のインフラ整備区間)

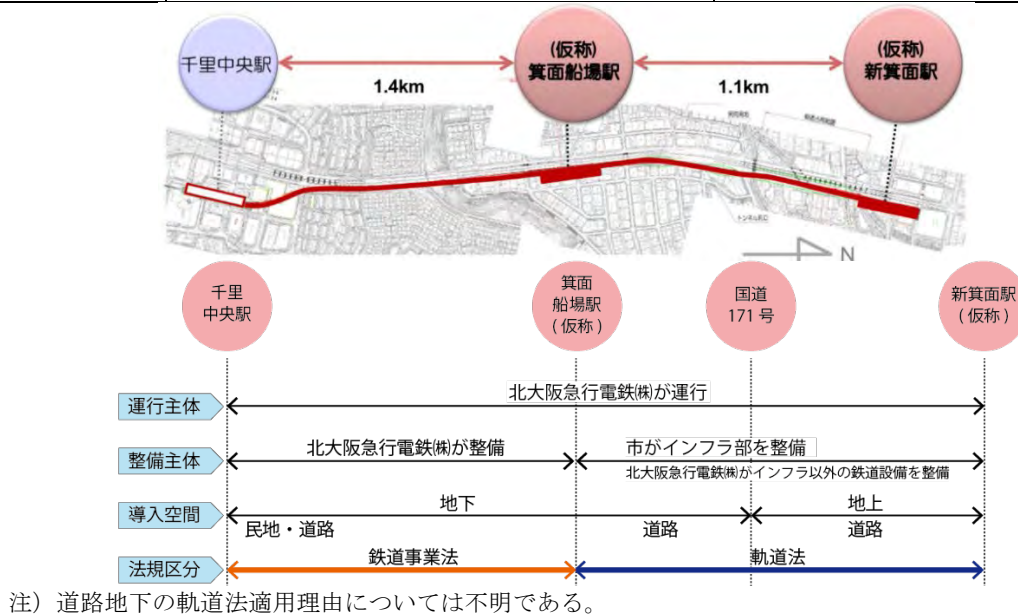


図 ルート図と軌道法、鉄道事業法の区分

#### <整備主体と運行主体の役割分担>

北大阪急行線延伸事業は、鉄道延伸に国の社会資本整備総合交付金を活用する全国初のスキームであり、1本の延伸線を鉄道事業法と軌道法の2つの法律を適用して整備する手法を取り入れている。千里中央駅から箕面船場駅（仮称）手前までの区間は北大阪急行電鉄株式会社が整備し、それ以北については箕面市がインフラ部、北大阪急行電鉄株式会社がレールや電気設備などのインフラ以外の鉄道設備を整備するという役割分担としている。

整備後の施設・設備については、それぞれの整備主体が保有することとしている。

また、延伸により当初必要となる車両については、箕面市が整備し、箕面市から北大阪急行電鉄株式会社に貸与することとしている。

整備後の鉄道の運行は、北大阪急行電鉄株式会社がを行い、経営上のリスクはすべて北大阪急行電鉄株式会社が負うこととしている。

出典：箕面市北大阪急行線延伸計画プロジェクトアウトラインをもとに作成

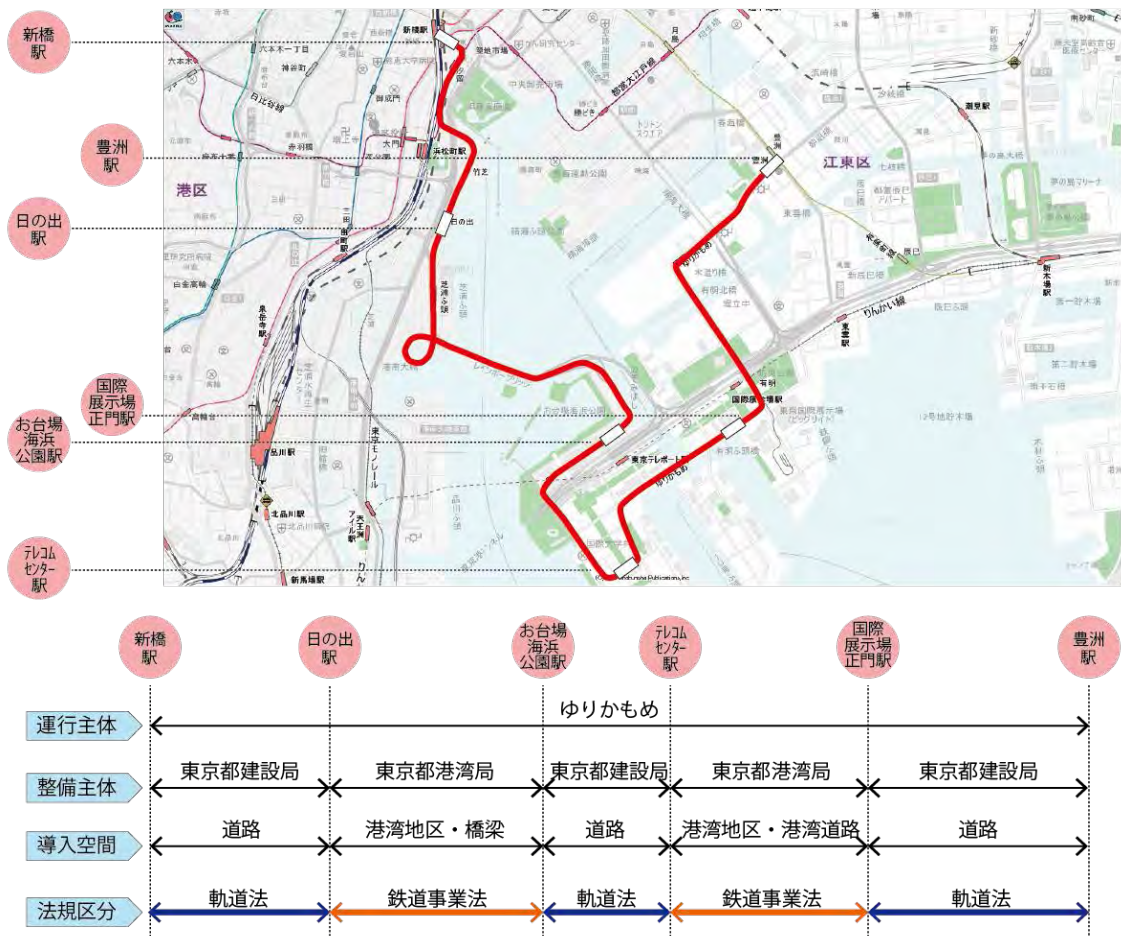
<[https://www.city.minoh.lg.jp/kitakyu/documents/kitakyu\\_projectoutline.pdf](https://www.city.minoh.lg.jp/kitakyu/documents/kitakyu_projectoutline.pdf)>

## 2) 軌道(東京臨海新交通臨海線(東京都))

東京臨海新交通臨海線は、JR 新橋駅から地下鉄豊洲駅を結ぶ新交通システムであり、道路法による道路の導入区間では、軌道法が適用され、道路法による道路以外の区間（港湾地区の道路を含む）においては鉄道事業法が適用されている。

表 既存鉄軌道の併用事例の概要

路線名	鉄道事業法の適用区間	軌道法の適用区間
東京臨海新交通臨海線 【東京都】	・ 港湾道路の高架区間	・ 道路法による道路の高架区間



出典：株式会社ゆりかもめ資料（東京臨海新交通臨海線パンフレット）をもとに作成

図 ルート図と軌道法、鉄道事業法の区分

#### (4) 鉄道事業法と軌道法の整理

##### 1) 鉄道事業法と軌道法の比較

国土交通省が所管する鉄道事業法と軌道法を比較すると、敷設位置、車両長、速度制限において大きな違いがみられる。他方、事業の許可ないし特許の際に収支採算性の確保が求められていることや、運賃・料金については、両法とも同様の考え方に立っている。

表 鉄道事業法と軌道法の概要整理

法律名 制定年	鉄道事業法 昭和61年12月4日	軌道法 大正10年4月14日
目的	鉄道事業法は、鉄道事業等の運営を適正かつ合理的なものとするにより、輸送の安全を確保し、鉄道等の利用者の利益を保護するとともに、鉄道事業等の健全な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする。	目的規定なし
敷設位置	鉄道事業法では、鉄道線路は <u>道路法による道路に敷設してはならない</u> とされている。ただし、やむを得ない理由がある場合において、国土交通大臣の許可を受けたときは、この限りでないとされている。	軌道は特別の事由がある場合を除き、 <u>道路に敷設しなければならない</u> とされている。
許可・特許の基準	国土交通大臣は、鉄道事業の許可をしようとするときは、次の基準に適合するかどうかを審査して、これをしなければならぬとされている。 <鉄道事業法> (許可基準) 第五条 国土交通大臣は、鉄道事業の許可をしようとするときは、次の基準に適合するかどうかを審査して、これをしなければならぬ。 一 その事業の計画が経営上適切なものであること。 二 その事業の計画が輸送の安全上適切なものであること。 三 前二号に掲げるもののほか、その事業の遂行上適切な計画を有するものであること。 四 その事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること。	軌道を敷設して運輸事業を經營しようとする者は、国土交通大臣の特許を受けなければならぬとされている。 <軌道法施行規則> 第一条 軌道ノ特許申請書ニハ次ノ書類及図面ヲ添付スベシ 一 起業目論見書 二 線路予測図 三 建設費概算書(第一号様式) 四 運輸事業ノ収支概算書(第二号様式) (以下略)
事業形態	鉄道事業法では事業形態に応じて、第一種鉄道事業、第二種鉄道事業、第三種鉄道事業を規定し、上下一体を原則としつつ、上下分離も想定したものにしている。	軌道法は事業主体の規定はなく、上下一体を基本としている。ただし、「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」にもとづくLRT整備については上下分離が可能。
運賃・料金	鉄道運送事業者は、旅客の運賃及び国土交通省令で定める旅客の料金の上限を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならぬとされている。これを変更しようとするときも、同様である。 国土交通大臣は、上記の認可をしようとするときは、 <u>能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査することとされている。</u>	運賃・料金については鉄道事業法と同様である。
車両長	車両長については、国土交通省令で列車の最大連結両数は、車両の性能、構造、及び強度並びに施設の状況に応じたものとしなければならぬとされている。	車両を連結して運転するときの連結車両の全長は、軌道運転規則により、 <u>30m以内</u> としなければならぬとされている。 ただし、国土交通大臣の特別の許可を得られればさらに拡大することも可能である。
速度	列車の運転速度については、国土交通省令で線路及び電線路の状態、車両の性能、運転方法、信号の条件、列車防護の方法等に応じて <u>安全な速度で運転</u> しなければならぬとされている。	車両の最高速度については、軌道運転規則により <u>40km/h以内</u> にしなければならぬとされている。 ただし、国土交通大臣の特別の許可を得られればさらに拡大することも可能である。

## 2) 鉄道事業法と軌道法の適用関係

鉄道事業法と軌道法の原則的な考え方は、下表に示すとおりである。両法を同一路線で併用する事例についても、基本的に同様の考え方が通用する。

**表 鉄道事業法と軌道法の適用の考え方**

項目	内容
①原則的考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路法による道路に敷設するものは軌道法を適用</li> <li>・道路法による道路外に敷設するものは鉄道事業法を適用</li> <li>・道路法による道路下の地下空間に敷設するものは軌道法を適用</li> <li>・道路法による道路上の高架空間に敷設するものは軌道法を適用</li> </ul>
②同一路線で両法を併用する場合の考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基本的には「原則的考え方」による*。</li> <li>例) ゆりかもめ→道路法による道路上は軌道法を適用し、港湾区域の道路上は鉄道事業法を適用。</li> </ul>

\*：ただし、北大阪急行線延伸などは、道路下の地下区間に鉄道事業法を適用。

**表 鉄道事業法と軌道法の適用区分（原則的考え方）**

区分	鉄道事業法	軌道法
地上	・道路法による道路外	・道路法による道路上
地下	・道路法による道路外	・道路法による道路下

