

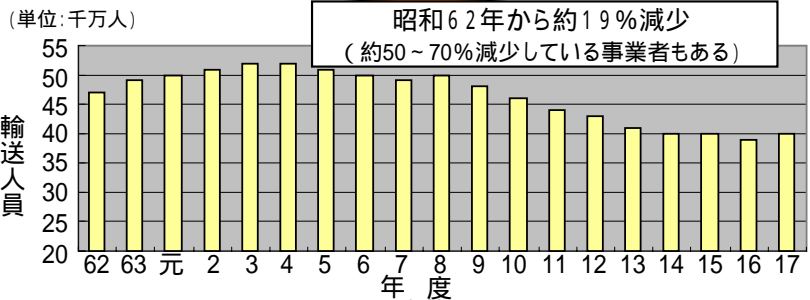
地方鉄道の活性化に向けて

地方鉄道の現状

地方鉄道は、地域の生活・経済の要であり、定時性・輸送力等の面でも必ずしもバスでは代替しきれない交通機関。地方鉄道の意義・役割を再認識し、その維持・活性化を図るための取組が進展しつつあるところ。

しかしながら、沿線における人口減少や少子高齢化の進展、モータリゼーションの進展などにより、輸送人員は逡減傾向にあり、地方鉄道を取り巻く経営環境が厳しさを増す中、人員削減等の合理化努力は限界。車両等の老朽化に伴って新たなニーズへの対応が困難となるため、さらに利用者が減少するとの悪循環も顕在化。

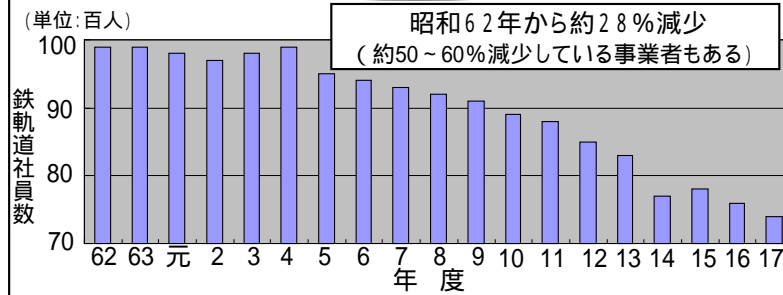
輸送人員の推移



昭和62年度から平成17年度の期間に廃止・開業等に伴う営業路線の変化がない事業者(72社)

出典: 鉄道統計年報

鉄軌道部門社員数の推移

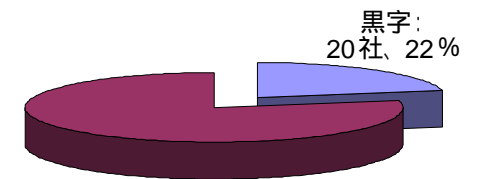


昭和62年度から平成17年度の期間に廃止・開業等に伴う営業路線の変化がない事業者(72社)

出典: 鉄道統計年報

経常収支

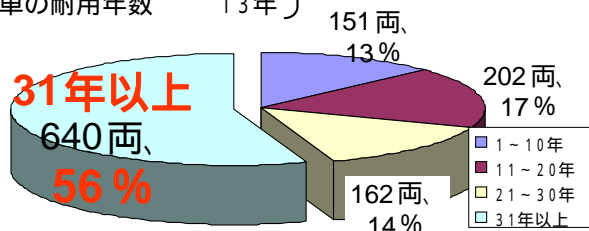
平成17年度(鉄軌道業)



赤字: 72社、78%

車齢

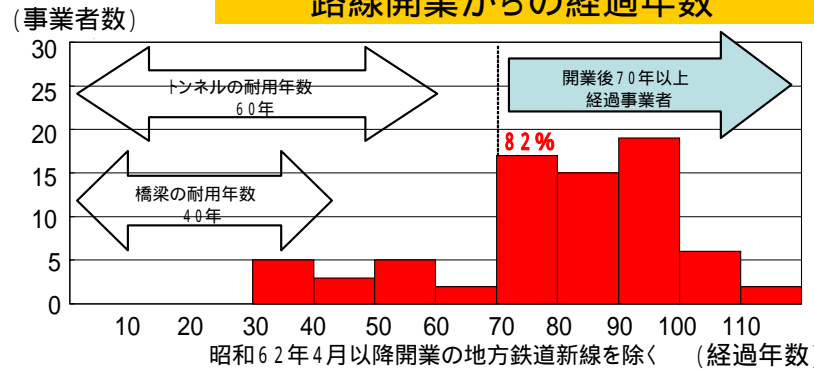
内燃車の耐用年数 11年
電車の耐用年数 13年



「平成19年 近代化補助設備整備状況調査書」提出事業者(66社)

施設の現状

路線開業からの経過年数



老朽化が進み施設更新の資金負担が事業継続のネック
また、安全性向上・バリアフリーなど新たなニーズへの対応が困難。

地方自治体からの支援

協調補助以外の財政支援

支援あり: 46社、51%

支援無し: 45社、49%

支援内容
・補修費等の経費負担
・運営費の補助
・施設整備費

H19年鉄道局調べ

輸送密度と経常収支率によるグループ分け(平成18年度)

鉄軌道事業
経常収支率

~凡例~
(転)転換鉄道等
(並)並行在来線

赤字: 廃止鉄道事業者
(廃止年度の前年度の成績)

100

津軽鉄道
(転)松浦鉄道
(転)平成筑豊鉄道
鹿島鉄道(H19.4.1廃止)

(並)青い森鉄道
小湊鉄道
松本電気鉄道
(転)真岡鐵道
熊本電気鉄道
(転)甘木鉄道
(転)阿武隈急行
日立電鉄(H17.4.1廃止)

(転)伊勢鉄道
(並)IGRいわて銀河鉄道
関東鉄道
富士急行
水島臨海鉄道
黒部峡谷鉄道
長野電鉄
土佐電気鉄道
上信電鉄
弘南鉄道
北陸鉄道

水間鉄道
豊橋鉄道
伊豆急行
福島交通
(並)しなの鉄道
伊予鉄道
秩父鉄道

(転)北越急行
遠州鉄道
箱根登山鉄道
伊豆箱根鉄道
江ノ島電鉄
広島電鉄
長崎電気軌道

高松琴平電気鉄道
叡山電鉄
京福電気鉄道
筑豊電気鉄道
阪堺電気軌道

静岡鉄道
神戸電鉄
(転)愛知環状鉄道

90

岳南鉄道
大井川鐵道
(転)南阿蘇鉄道
くりはら田園鉄道(H19.4.1廃止)

(転)土佐くろしお鉄道
十和田観光電鉄
上田電鉄
近江鉄道
(転)くま川鉄道
島原鉄道

福井鉄道

80

(転)のと鉄道
(並)肥薩おれんじ鉄道
(転)三陸鉄道
(転)北条鉄道
(転)錦川鉄道
(転)野岩鉄道

東海交通事業
(転)北近畿タンゴ鉄道
(転)会津鉄道
(転)高千穂鉄道(H19.9.6一部廃止)

万葉線
えちぜん鉄道
(転)信楽高原鉄道
(転)井原鉄道

三岐鉄道

総武流山電鉄

70

(転)山形鉄道
(転)天竜浜名湖鉄道
(転)若桜鉄道
(転)樽見鉄道
(転)明知鉄道
(転)長良川鉄道

(転)由利高原鉄道

上毛電気鉄道
銚子電気鉄道
(転)わたらせ渓谷鐵道
一畑電車

富山ライトレール
和歌山電鐵

50

(転)いすみ鉄道
(転)秋田内陸縦貫鉄道
(転)三木鉄道
紀州鉄道

(転)阿佐海岸鉄道
(転)神岡鉄道(H18.12.1廃止)
(転)北海道ちほく高原鉄道(H18.4.21廃止)
有田鉄道(H15.1.1廃止)

0人/日キロ

1,000人/日キロ

2,000人/日キロ

4,000人/日キロ

8,000人/日キロ

輸送密度

近年廃止された鉄道路線

平成12年度以降、全国で23路線・532.2kmの鉄道が廃止された。

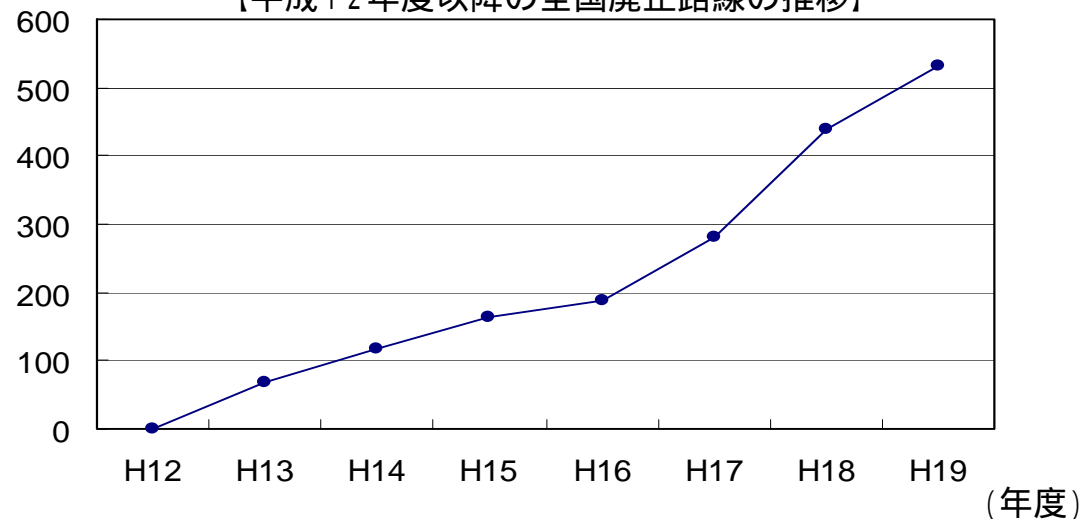
【平成12年度以降の全国廃止路線一覧】

年度	線名	会社名	区間	営業キロ	営業廃止年月日
13	七尾線	のと鉄道	穴水～輪島	20.4	平13.4.1
	大畑線	下北交通	下北～大畑	18.0	平13.4.1
	揖斐線	名古屋鉄道	黒野～本揖斐	5.6	平13.10.1
	谷汲線	"	黒野～谷汲	11.2	平13.10.1
	八百津線	"	明智～八百津	7.3	平13.10.1
	竹鼻線	"	江吉良～大須	6.7	平13.10.1
14	河東線	長野電鉄	信州中野～木島	12.9	平14.4.1
	和歌山港	南海電気鉄道	和歌山港～水軒	2.6	平14.5.26
	永平寺線	京福電気鉄道	東古市～永平寺	6.2	平14.10.21
	南部縦貫鉄道線	南部縦貫鉄道	野辺地～七戸	20.9	平14.8.1
	有田鉄道線	有田鉄道	藤並～金屋口	5.6	平15.1.1
15	可部線	JR西日本	可部～三段峡	46.2	平15.12.1
16	三河線	名古屋鉄道	碧南～吉良吉田	16.4	平16.4.1
	"	"	猿投～西中金	8.6	平16.4.1
17	揖斐線	名古屋鉄道	忠節～黒野	12.7	平17.4.1
	日立電鉄線	日立電鉄	常北太田～鮎川	18.1	平17.4.1
	能登線	のと鉄道	穴水～蛸島	61.0	平17.4.1

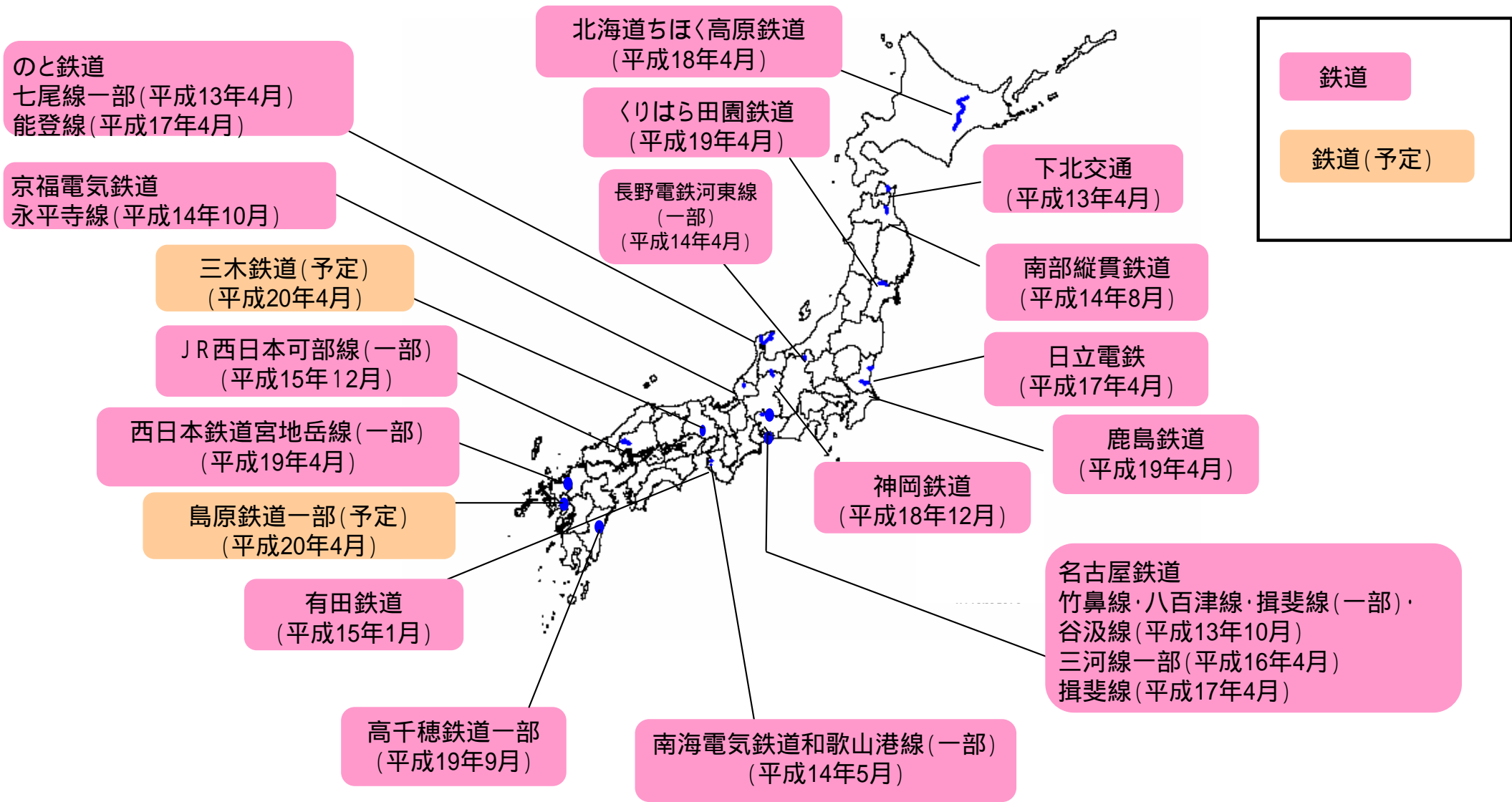
平成19年11月1日現在

年度	線名	会社名	区間	営業キロ	営業廃止年月日
18	ふるさと銀河線	北海道ちほく高原鉄道	池田～北見	140.0	平18.4.21
	神岡線	神岡鉄道	猪谷～奥飛騨温泉口	19.9	平18.12.1
19	くりはら田園鉄道線	くりはら田園鉄道	石越～細倉マイパーク前	25.7	平19.4.1
	鹿島鉄道線	鹿島鉄道	石岡～鉾田	27.2	平19.4.1
	宮地岳線	西日本鉄道	西鉄新宮～津屋崎	9.9	平19.4.1
	高千穂線	高千穂鉄道	延岡～槇峯	29.1	平19.9.6

【平成12年度以降の全国廃止路線の推移】



平成12年度以降の地方部の鉄軌道の廃止路線(廃止予定路線を含む)



(注)鉄道の廃止予定路線については、国土交通省に鉄道事業の廃止を届け出て、現在まで後継事業者が確定していない路線を記載している。
なお、廃止予定年月は鉄道事業廃止届出に記載されている年月を記載している。

えちぜん鉄道の経験

< 事例説明 >

えちぜん鉄道の沿線地域は、約2年余りの期間に、「鉄道運行」「運行停止」「鉄道再開」という3つの状況を経験。(表-1、図-1) 鉄道の運行停止後、鉄道利用者の36%が代行バスを利用する一方、42%が自動車運転・送迎に転じた。(図-2) 鉄道の再開前には「ピーク時間帯にバスが満員で乗客が乗れない」、「交通量増加による渋滞で学生が遅刻」等の声が寄せられた。鉄道の運行再開後、代行バスからの転換(えちぜん鉄道による運行再開後の利用者の48%)や、自動車運転・送迎からの転換(同23%)に加え、約9%の新規利用者が存在。(図-3)

行期間 京福電鉄 運行	H4年2月	京福電鉄より廃線・バス転換の申し入れ 存廃議論開始
	H12年12月	電車正面衝突事故
	H13年6月	2度目の電車正面衝突事故 運行停止 代行バスに転換
行期間 代行バス 運行	H13年7月	中部運輸局による「事業改善命令」
	H14年1月	第三セクターによる存続で合意
	H14年9月	えちぜん鉄道株式会社設立
後 道 えちぜん鉄 道 運行再開	H15年7月	えちぜん鉄道運行開始 三国芦原線、勝山永平寺線一部開通
	H15年8月	三国芦原線開通
	H15年10月	勝山永平寺線開通(全線開通)

表-1 えちぜん鉄道による再開までの経緯

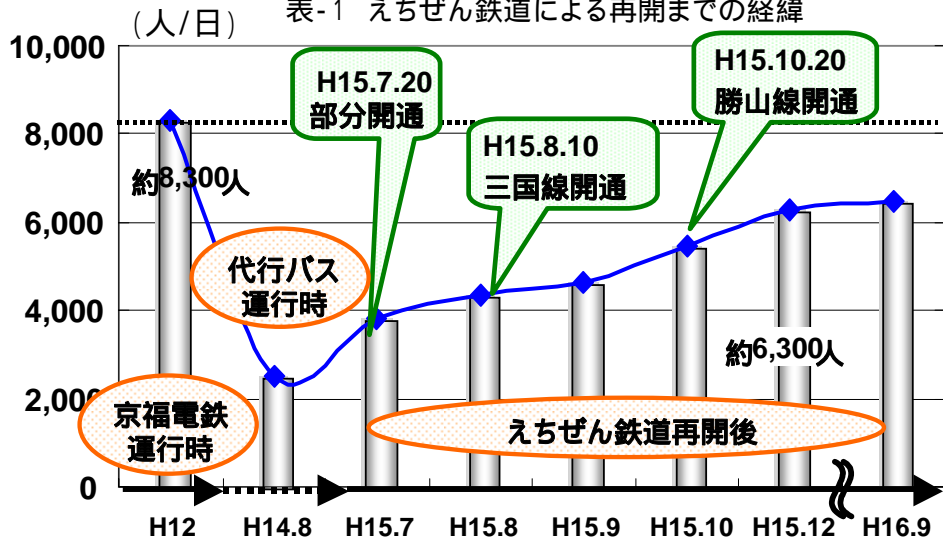


図-1 京福電鉄運行時から現在までの利用者数の推移

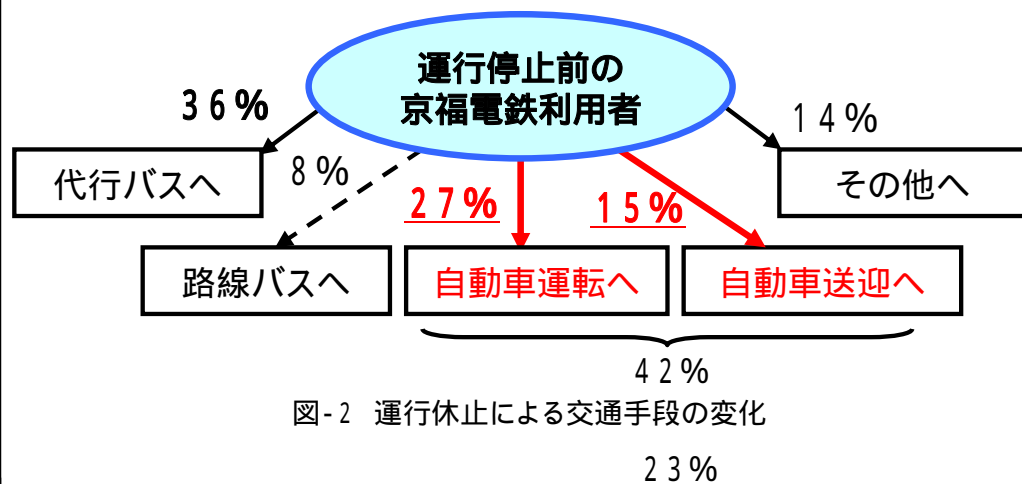


図-2 運行休止による交通手段の変化

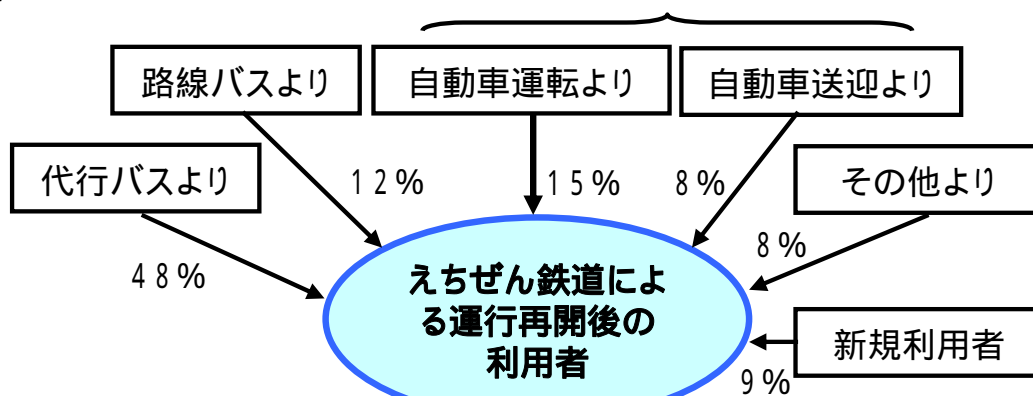


図-3 運行再開による交通手段の変化

出典: 福井大学大学院工学研究科 川上教授による研究
(独)鉄道・運輸機構 地方鉄道の活性化に向けて～地域の議論のために～を参考に
鉄道局作成

えちぜん鉄道の経験

代行バスによる対応では、「**ピーク時間帯にバスが満員**で乗客が乗れない」、「**交通量増加による渋滞で学生が遅刻**」等のケースが続出し、**19%の人が外出機会を減少**させる等の影響が発生した。

えちぜん鉄道廃止の影響 ＜代行バスでの遅刻＞



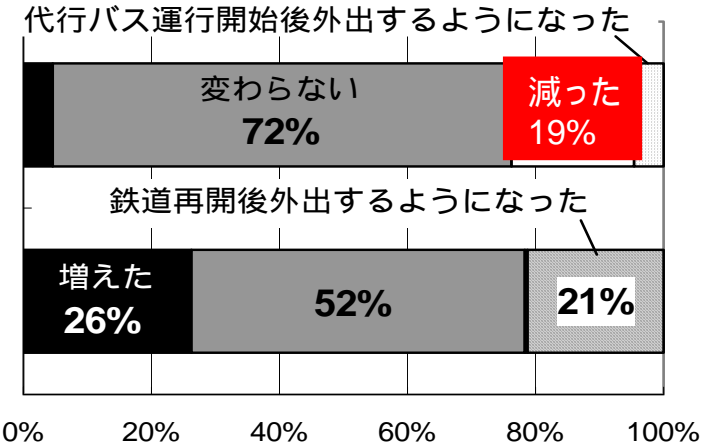
【福井中日新聞(13.6.28)】



【福井新聞(13.6.28)】

えちぜん鉄道廃止の影響 ＜外出機会の変化＞

運行休止による
外出機会の変化



運行再開による
外出機会の変化

鉄道が休止され、バスによる代替輸送サービスが提供されたが、輸送力、定時性等が十分に確保されなかったため、住民の生活に大きな影響が発生。

出典：福井大学大学院工学研究科 川上教授による研究 (独)鉄道・運輸機構 地方鉄道の活性化に向けて～地域の議論のために～ を参考に作成

地域と一体で鉄道の活性化に取り組んでいる例 (観光を切り口とした事例)

平成15年に南海電鉄が貴志川線の廃止検討を表明
存続に向けた住民の動きも踏まえ、沿線自治体が鉄道用地の買取を決定
運行主体については、公募により決定され、岡山電気軌道の子会社である和歌山電鐵が運行
沿線住民等による支援と観光を中心とした取組により活性化を図っているところ

沿線住民等による和歌山電鐵への支援

「いちご電車」の導入に対する支援

いちご電車への改装に**サポーターを募集**。約**1,500人以上**の応募があり、700万円～800万円が集まった。

貴志川特産の「いちご」をテーマに、つり革やベンチシート、家具等、今まであまり木を使わなかったところにむく材ふんだんに使用し、**車両のリニューアルを実施**。



<いちご電車>



出典:和歌山電鐵ホームページをもとに鉄道局作成

話題性を高めることによる利用促進

駅に併設する小売店主の飼い猫「たま」「ミーコ」「ちび」が、当該駅の駅長や助役に任命され、話題づくりと利用促進を図っている。「たま」の写真集は有名出版社から発行)

19年1月の貴志川線の利用者数は、**対前年同月比7%増**。「たま」などの効果分)



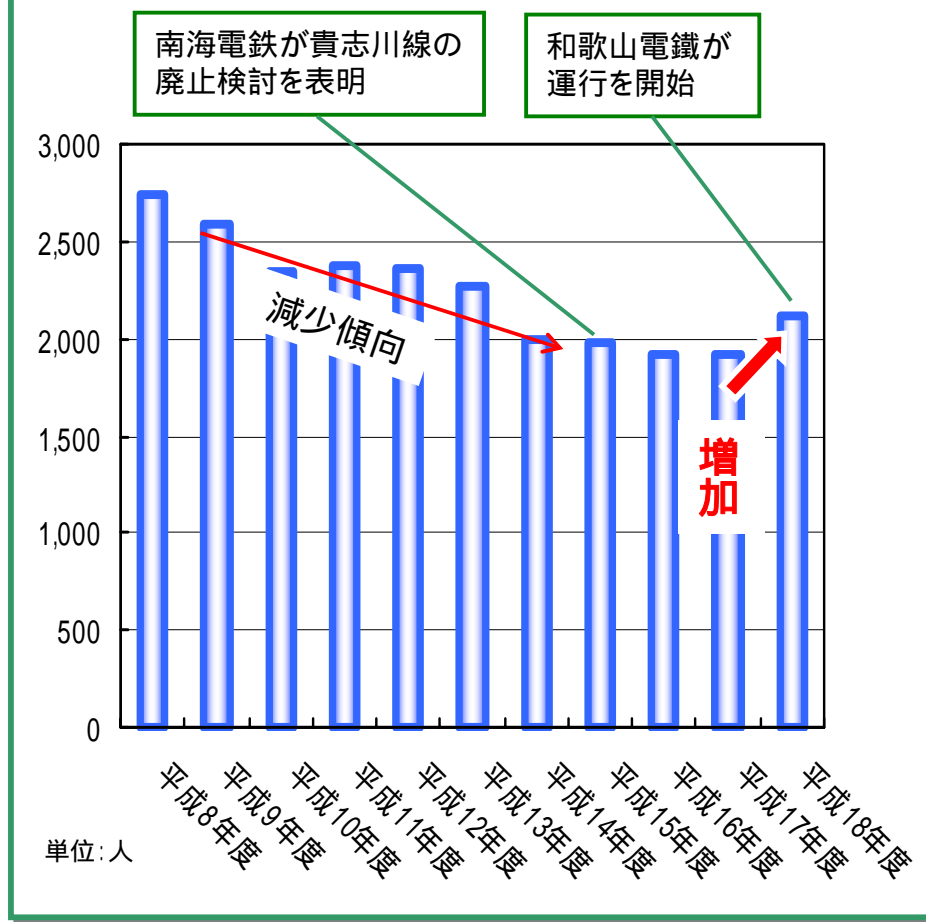
<駅長の「たま」>



出典:和歌山電鐵ホームページ、和歌山大学辻本勝久准教授提供資料等をもとに鉄道局作成

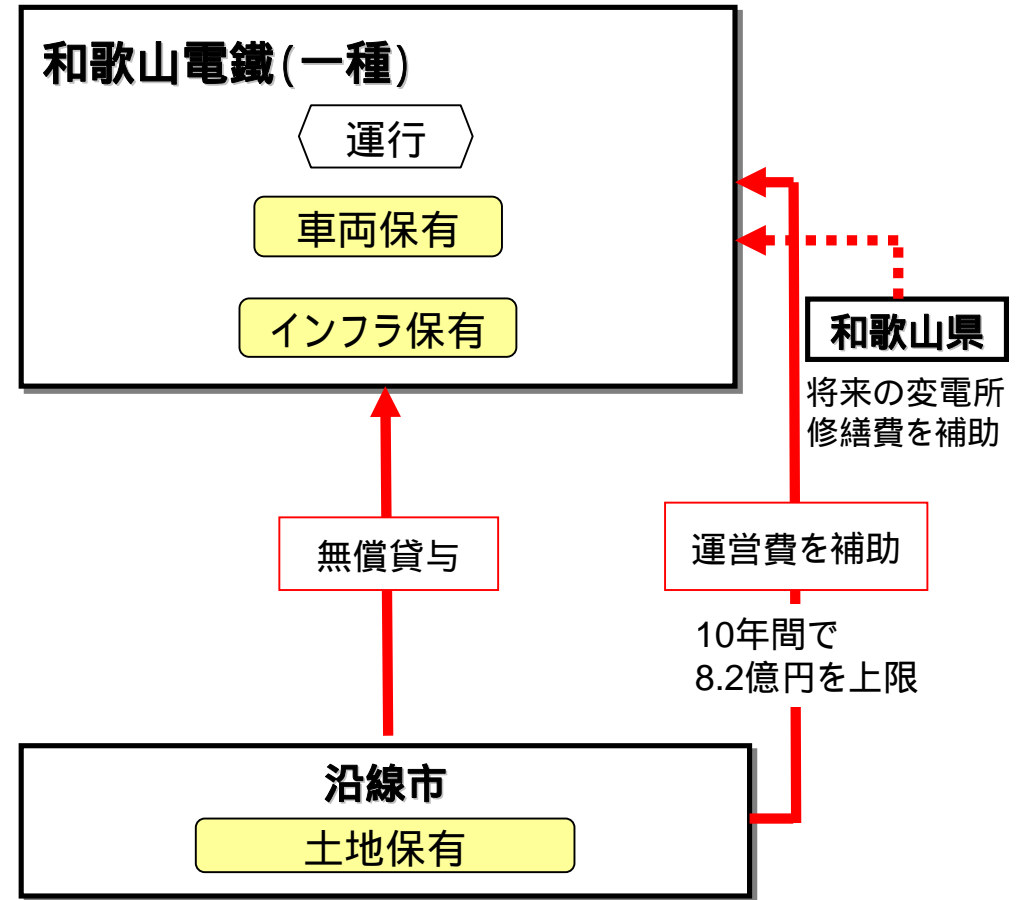
地域と一体で鉄道の活性化に取り組んでいる例 (観光を切り口とした事例)

貴志川線の年間輸送人員の推移



【参考】沿線自治体による和歌山電鉄への支援

H18.4月開業



(参考)英国におけるロムニー・ハイス&デムチャーチ鉄道

- ・英国のケント州にある15インチ(381mm)ゲージの観光鉄道で、1927年の創設以来、約80年にわたり運行。
- ・有志により運営され、1920年代に製造された蒸気機関車等、自らが観光資源となり、全長約22Kmの路線を運行中。



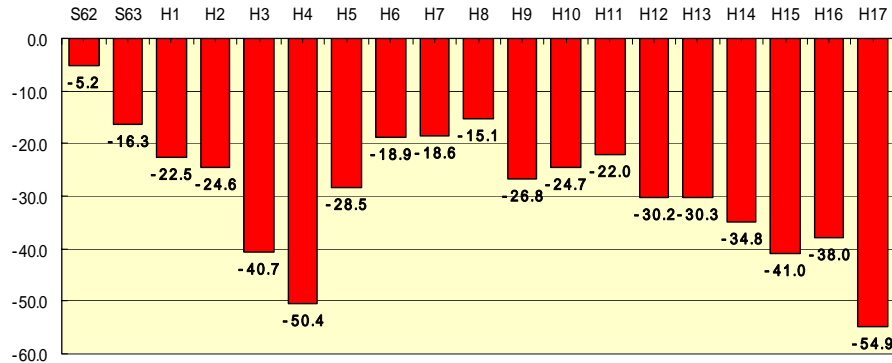
出典: ROMNEY, HYTHE & DYMCHURCH RAILWAY ホームページ

地域と一体で鉄道の活性化に取り組んでいる例 (観光を切り口とした事例)

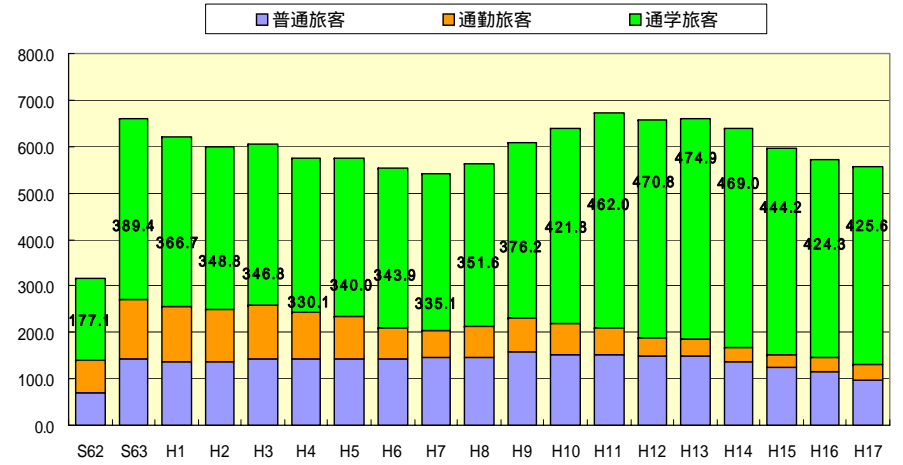
若桜鉄道は、国鉄分割民営化により廃止路線対象となるが、沿線住民の強い要望により、昭和62年に第三セクター鉄道として再出発
恒常的な赤字補填と設備投資の結果、運営資金として積み立てた基金も枯渇の危機
沿線自治体関係者ととも協議会を設置し、今後の方策について真摯な議論を重ねている

若桜鉄道の現状

- ・少子高齢化による**通学者(公共交通利用主体)の減少**
- ・鳥取県が打ち出した「路線バス補助制度見直し」
- ・**基金の減少(平成18年度末残高見込み約1億3,600万円)**



若桜鉄道の年次赤字額の推移



若桜鉄道利用者の推移

若桜鉄道の取り組み事例

登録有形文化財への申請

六つの木造駅舎のほか、蒸気機関車の向きを変えるのに用いられた転車台、ポイント切り替え要員が詰めた小屋、木造の待合所付きホーム等の路線施設を全国ではじめて申請



若桜駅



若桜駅構内転車台



安部駅



SL保存活動の様子

出典:「若桜鉄道に係わる費用対効果分析に関する調査」、「第1回若桜谷の公共交通を考える協議会」資料、「若桜鉄道」、「若桜駅SL保存会」ホームページをもとに作成



沿線の景観や古き佳きものをゆっくり味わってもらうとともに、鉄道が自らの魅力を訴えて観光資源となる

伊予鉄道の事例

自治体による駅前再開発

公共交通機関の利用促進等
を目指し、バリアフリー化等
を実施



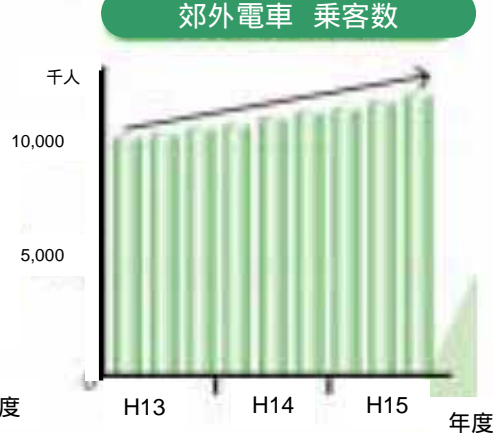
自治体まちづくり部門と交通事業者が合力

伊予鉄道の取組

鉄道、バスの運賃値下げ
「いよてつ高島屋」来訪客
への「お帰り切符」配布
LRVの導入等によるバリア
フリー化

グループ内での取組

鉄道事業の減益をグルー
プ内のデパートで支援



出典:「地方鉄道の活性化に向けて～地域の議論のために～」平成18年3月
(独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構作成)より

三岐鉄道の事例

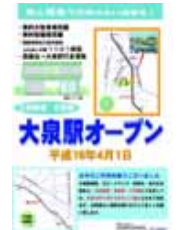
自治体によるP & R用駐車場の整備

名古屋市のベッドタウンという地理的条
件を活かし、**大泉、穴太駅等でP & R
(パークアンドライド)用駐車場を整備**
名古屋方面への通勤、通学、買物客
等の鉄道利用促進を図る

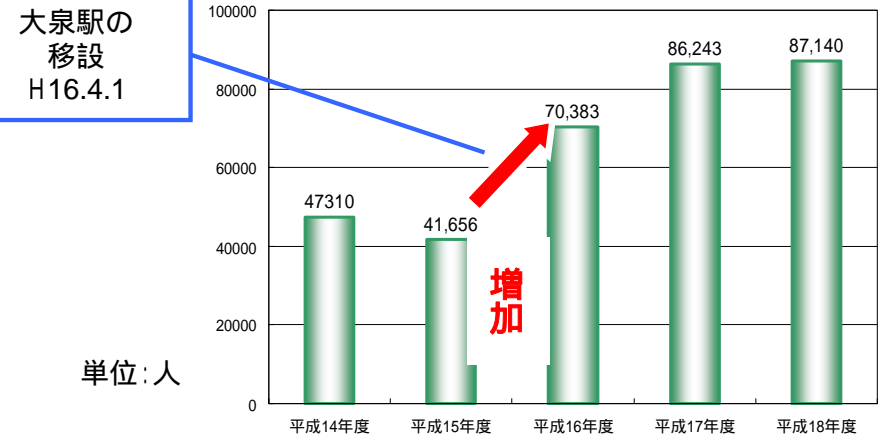


沿線自治体や住民との協議による駅の移設、統廃合

自治体、沿線住民、交通事業者が協議の上、
駐車場の確保が難しい駅や利用者の増加が
見込めない駅について、**移設や統廃合を実施**。



【大泉駅における乗降客数の推移】



平成14、15年度は、大泉駅に統合される前の旧長宮駅、旧大泉東駅における乗降客数の合計

伊賀鉄道(近鉄伊賀線)の事例

車内への園児の絵などの展示

車内の空きスペースを有効活用し、**沿線の園児の絵などを展示**し、鉄道のイメージアップと利用促進を図っている。

愛児の絵を見たさに、親や祖父母が列車に乗車。愛児の「また乗ろうね！」には、ついつい「うんうんきっとね」と答えてしまう。



< 園児の絵の展示 >

駅の魅力づくり

伊賀市中心部に位置する上野市駅において、**園児を招いての七夕飾り等を実施**。

郊外に立地する桑町駅においても、駅付近の高校に通う生徒の協力により**クリスマスイルミネーションの飾り付け**を行った。



< クリスマスイルミネーション(桑町駅) >

出典:伊賀市交通計画、和歌山大学辻本勝久准教授提供資料

和歌山電鐵の事例

活性化に貢献した方々の表彰

貴志川線の活性化に貢献した**個人や団体・(猫)を表彰**。

表彰式の様子は、地元マスコミでも大きく取り上げられ、貴志川線の名前(情報)が、周辺地域に響き渡った。



< 表彰式の様子 >

出典:和歌山大学辻本勝久准教授提供資料

「駅は地域の顔であり、鉄道は地域の宝である」との認識が生まれることが期待される

事業採算性では評価しきれない鉄道の意義・役割

地方鉄道の現状

鉄道の意義・役割の相対的低下

- ・少子高齢化の進展による輸送**需要の減少**
- ・マイカーの利便性や快適性からモータリゼーションが進展
- ・郊外の**幹線道路沿いに商業施設等**が進出

町の核としての駅の位置付けが薄れ、多くの地域住民にとって、鉄道や駅の意義・役割が相対的に低下

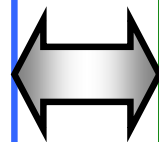
厳しい経営環境

事業採算性の視点では、**存続困難**な鉄道が多い

鉄道施設の保守管理費や、資本費等が経営の**圧迫要因**



レール、トンネル、橋りょう等の**保守管理費等**が経営を**圧迫**



地方鉄道の意義・役割

他の交通モードでは代替しきれない輸送需要の存在

朝の通学時等、一部のピーク時においては、**バス**等で代替が**困難な需要**が存在。

(但し**一日を通して鉄道特性を発揮するだけの需要とはならず**、採算が取れない)

地域への便益

高校生や高齢者等の**移動制約者の足の確保**

道路混雑の緩和、CO2排出の抑制等

廃止による地域への影響

高校生や高齢者等の**移動制約者の足の喪失**

駅前商店街の衰退、**観光客の減少**等

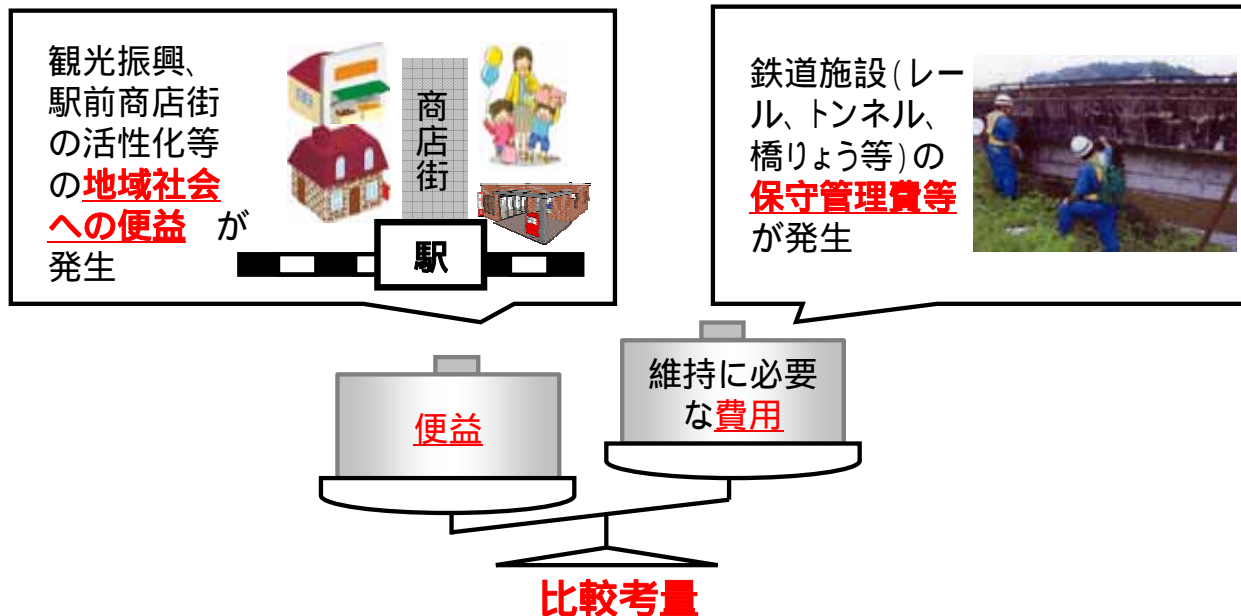
マイカーへの転換による通勤時間帯の交通混雑の増大

地域における鉄道輸送の維持の要否に係る評価・検討

地域における鉄道輸送の維持の要否に係る 評価・検討

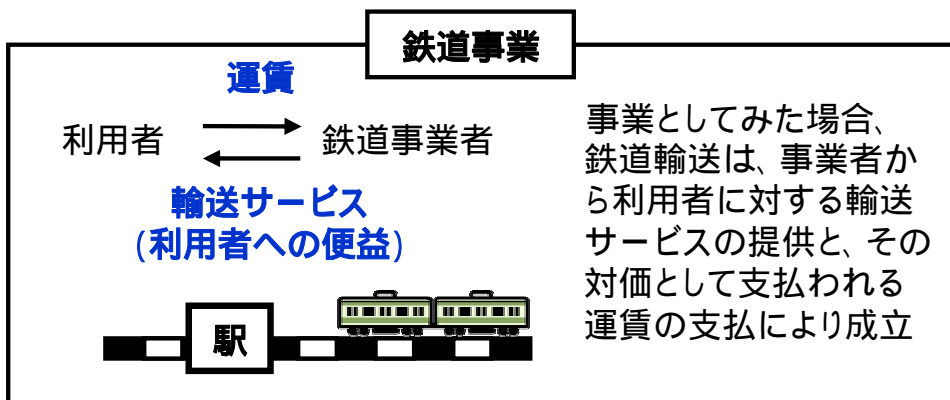
地域が求める鉄道輸送のサービス水準を踏まえつつ、鉄道がもたらす便益と維持費用等を総合的に考量し、「地域の生活や観光・まちづくり」に組み込まれた持続可能な鉄道」として **地域で支え、鉄道の維持を図っていくべきか否か、地域が評価・検討することが必要**

【イメージ図】



鉄道事業者によるギリギリの努力にも関わらず事業の存続が困難となった鉄道輸送について、**地域の合意により鉄道輸送の維持を図る場合**、運賃収入等で費用を賄うことによって輸送サービスが提供されるとの原則(事業採算性)に留意しつつも、**利用者への便益のみならず地域社会への様々な便益**をもたらす鉄道輸送を維持するために必要な費用は、**運賃とともに地域全体で負担**すべきか？

鉄道による地域社会への便益とは……



+

地域社会が、次のような便益を享受



等

地域における合意に基づいた鉄道輸送の維持に向けて

地域における鉄道輸送の存続危機

鉄道輸送の維持に向けたプロセス

鉄道輸送の維持の要否に係る評価・検討

鉄道輸送がもたらす便益を評価
鉄道輸送の維持に係る費用を把握

主な課題

・沿線住民に分かりやすい評価手法の検討

合意形成

地域で求められるサービス水準を踏まえ、
鉄道を地域が支えることによる便益と
維持費用等を総合的に考量し、鉄道輸送
の維持を図るべきか否かを議論
連携計画の作成等により地域の**合意形成**
を図る

・開かれた議論の確保
・協議会の開催等に
必要な経費負担

鉄道輸送の維持に向けた取組

維持すべき鉄道輸送を担う**鉄道**
事業の再構築

・厳しい事業環境
- 少子高齢化等による需要減少
- 施設保有にかかる経費負担
・地方の財政難

今後講ずべき施策

分かりやすい**評価手引の作成**
評価・検討に要する費用の支援
地方鉄道の活性化の取組に係る
データベースの構築と情報共有

協議会の運営や連携計画作成に対する支援
地方運輸局によるコンサルティング事業の実施

**法制度面での受け皿の整備、予算措置、
税制特例、地方財政措置**

地域における合意に基づいた鉄道輸送の維持へ

鉄道輸送の維持の要否に係る評価・検討と今後講ずべき施策

地域に鉄道輸送が存在することによる便益の評価項目(例)

移動時間の短縮、移動費用の節減

バス等と比較した場合の**移動時間の短縮、移動費用の節減**

観光振興

沿線観光地への**入込客数等の増加**

商店街の活性化

駅周辺の商店街における**賑わいの向上**

まちの誇らしさ

地域の**知名度向上**、地域住民としての**誇らしさの向上**

安心感・期待感

いつでも鉄道を利用できるという**安心感・期待感**

移動制約者の足の確保

高齢者等の移動制約者の**足の確保**

並行道路の走行時間の短縮

自動車交通の減少に伴う**並行道路の走行時間の短縮**

CO2排出削減効果

自動車交通の減少に伴う**CO2排出量の削減効果**

等

地域による議論

市町村

観光関係団体

NPO

住民

沿線立地企業

関係者による主体的かつ積極的な議論

今後講ずべき施策

地方自治体や地域住民等が、必要な判断を下すための基礎となる評価を実施するに当たって、**分かりやすい手引を策定**

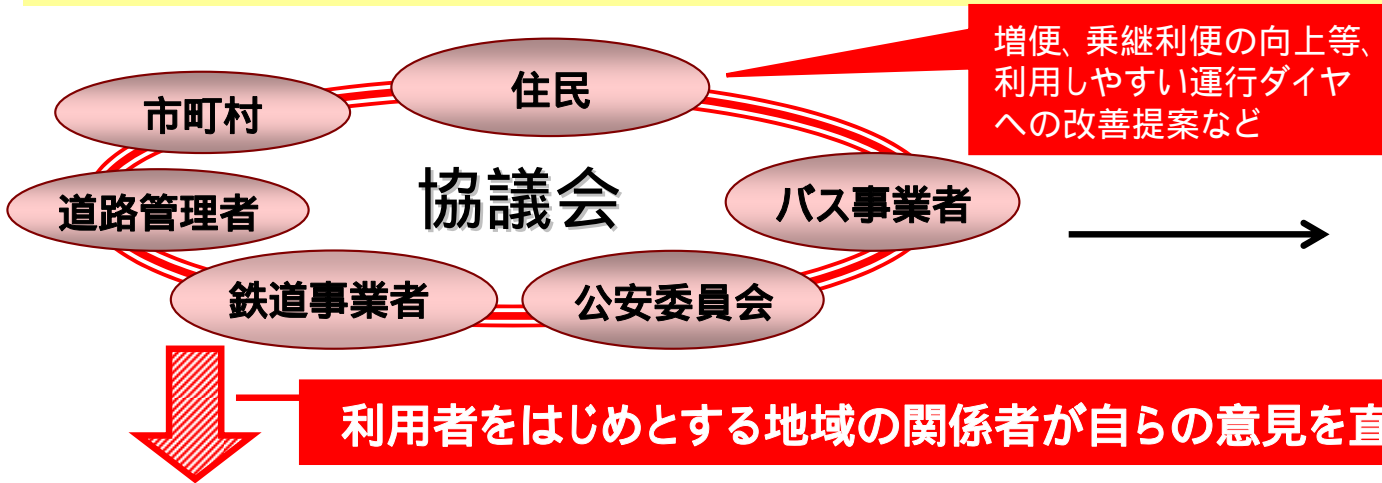
評価・検討に要する**費用を支援**

地方鉄道の活性化の取組に係る**データベースの構築と情報共有**

地域が求めるサービス水準を満たす鉄道輸送の実現へ

合意形成(地域公共交通活性化・再生法における協議会)

地域公共交通活性化・再生法では、交通事業者、道路管理者、公安委員会、利用者等で構成する協議会での協議を経て、「地域公共交通総合連携計画」を作成することができる。



- ・協議会の**参加要請応諾義務**
(公安委員会、住民は除く)
- ・計画策定時の**パブリックコメント**実施
- ・**利用者等による**計画作成等の**提案制度**
- ・協議会参加者の**協議結果の尊重義務**

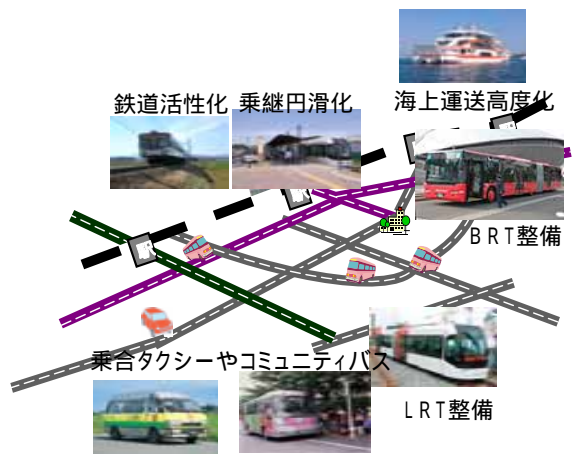
利用者をはじめとする地域の関係者が自らの意見を直接反映させ、実現させることが出来る場

地域公共交通総合連携計画の策定

地域公共交通のあらゆる課題について、**当該地域にとって最適な公共交通のあり方につき合意形成を図る**

関係者は合意に基づき策定される**地域公共交通総合連携計画**について**責任を持って推進**

地域公共交通総合連携計画に定める事業について、国は予算や法律上の特例措置などにより**総合的に支援**



合意形成につき今後講ずべき施策

地域公共交通総合連携計画策定経費に係る補助制度の活用

【補助対象】
地域公共交通総合連携計画の策定に要する調査費、協議会開催等の事務費

地方運輸局による**コンサルティング事業の実施**

- 1 鉄道の維持に向けた取組

鉄道の維持に向けた主な取組として、現時点では下記3ケースが挙げられる。

上下分離型（第三種事業者が鉄道線路を保有管理）を採用しているケース

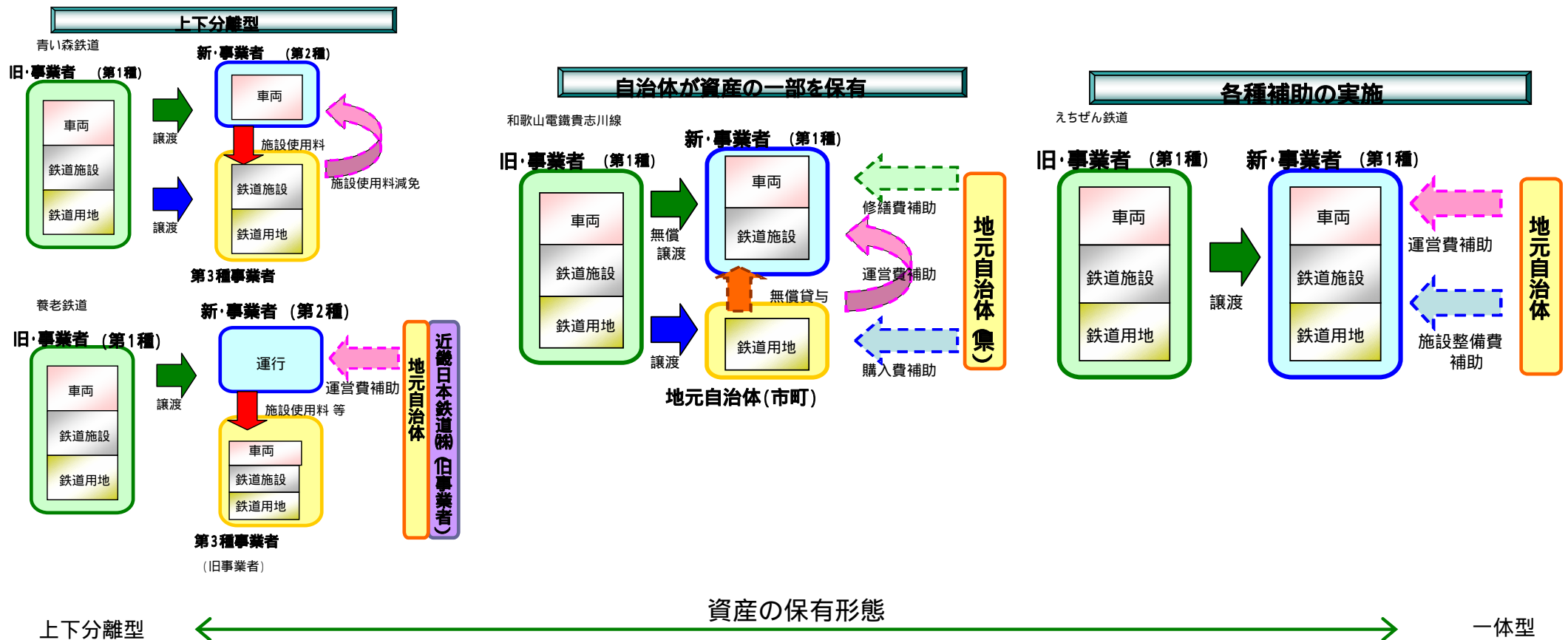
（例）青い森鉄道、養老鉄道 等

自治体が鉄道線路を除く資産の一部を保有し、鉄道事業者の負担を軽減しているケース

（例）和歌山電鐵貴志川線、三岐鉄道 等

鉄道事業者が全資産を保有しているが、**自治体が各種補助を実施**し、鉄道事業者の負担を軽減しているケース

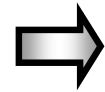
（例）えちぜん鉄道、富山ライトレール、上毛電気鉄道、上信電鉄 等



- 2 施設保有に係る経費に関する財務面からの問題意識

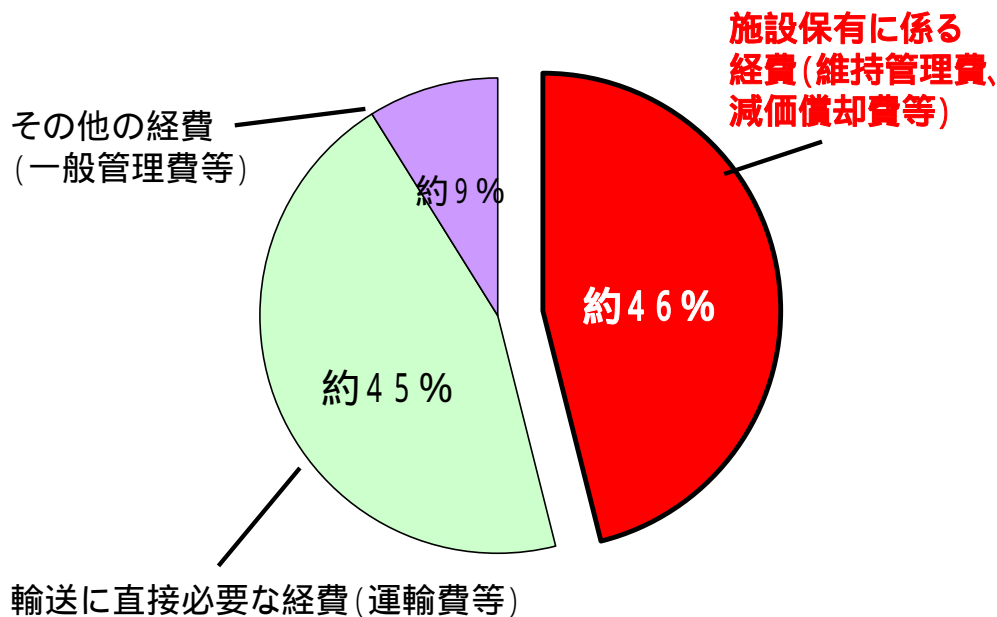
鉄道事業の特性に起因する問題

他の交通機関と異なり、鉄道事業者は**インフラ施設**(土地、線路、駅等)を**セットで自ら所有**することが通例であるとの特色



輸送に直接必要な経費に限定すれば、その大半を運賃収入で賄い、**自立的な事業継続が可能か?**
 施設保有に係る経費を事業者から切り離し、例えば、自治体等、**別の主体が当該経費を負担することで、円滑な施設更新が可能か?**

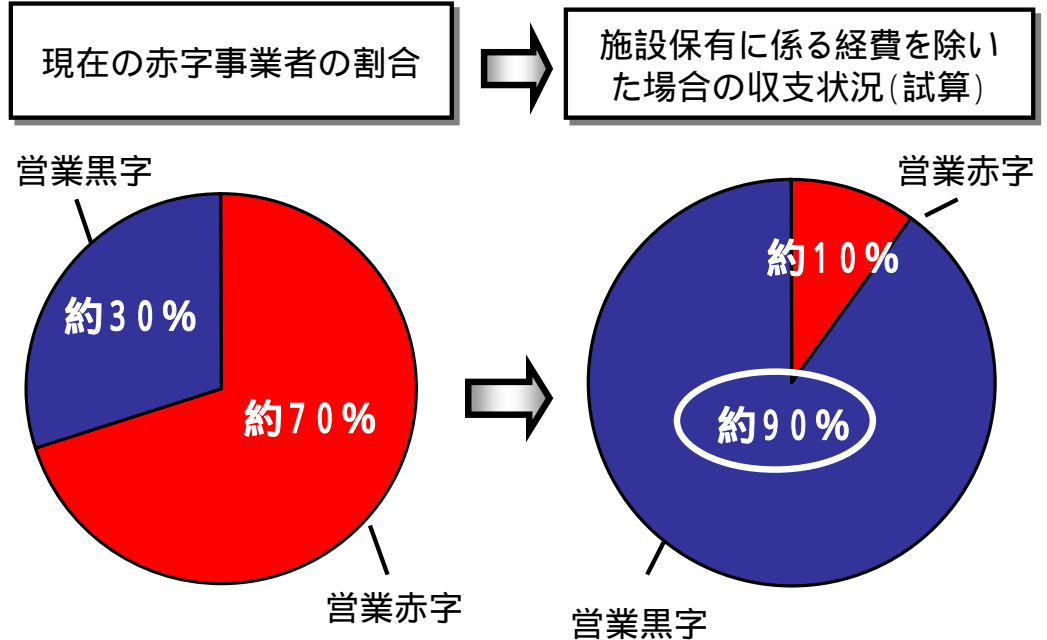
地方鉄道のコスト構造



ワンマン化・無人化による人件費の削減等により、**相対的に、施設保有に係る経費の占める割合が増加**
昭和60年度:約38% 平成17年度:約46%

地方鉄道(90社)の平成17年度決算より

赤字事業者の割合



地方鉄道の収支状況は、全体の約7割が営業赤字であるが、**施設保有に係る経費を除くと、全体の約9割の事業者が黒字**に転じる

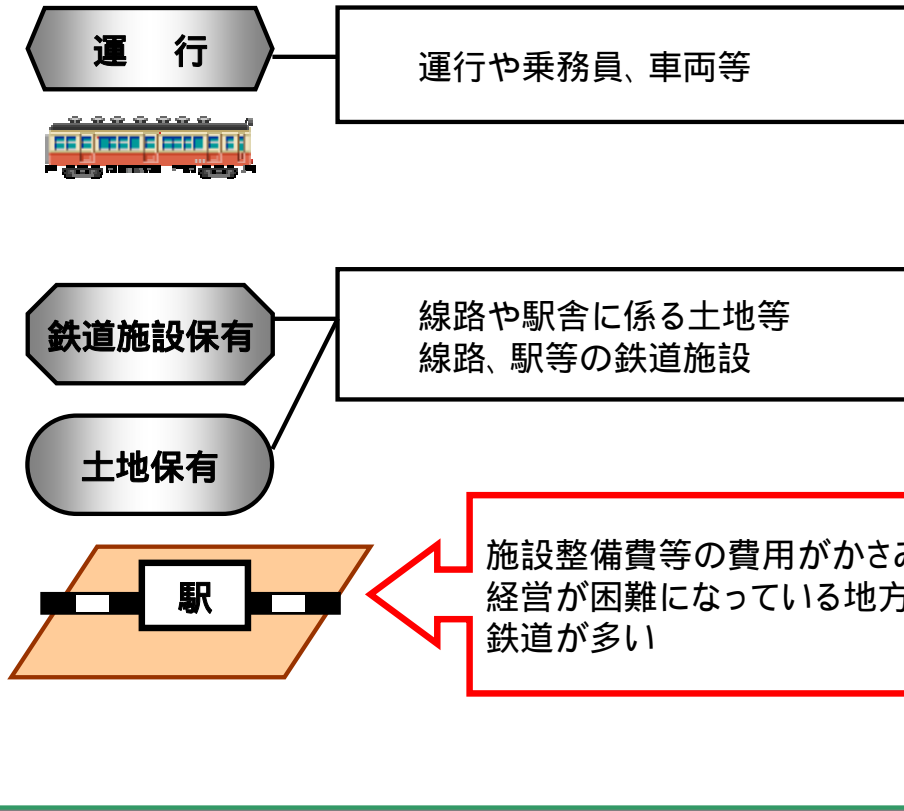
地方鉄道(90社)の平成17年度決算より

- 3 鉄道輸送の維持に向けた取組における主な課題

通例の方式

第一種事業者

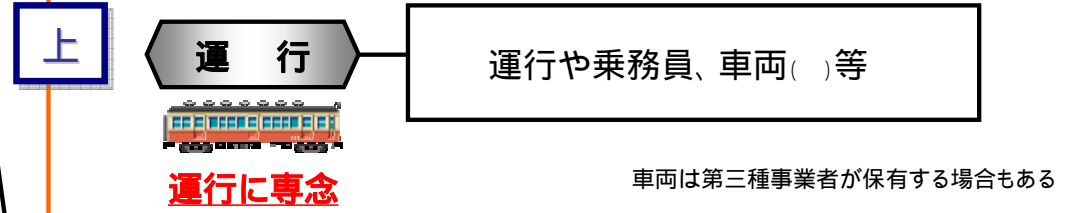
「運行」、「土地保有」、「鉄道施設保有」を一体的に実施



上下分離方式

第二種事業者

第二種事業者は、第三種事業者が敷設する鉄道施設を使用して鉄道事業を実施

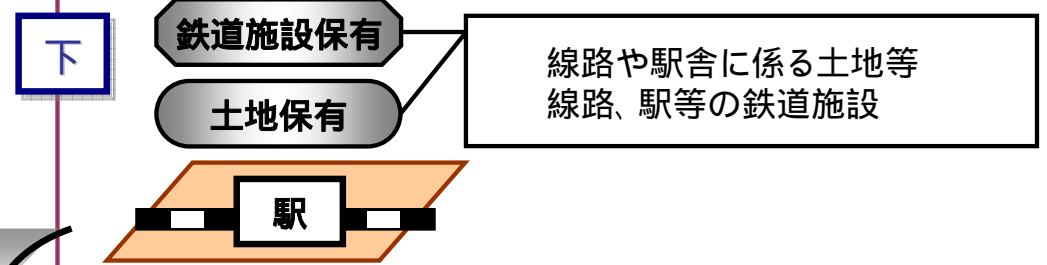


施設使用料 (一部減免している場合がある)

・施設保有に関する経費負担の軽減
・施設使用料が負担になる場合もある

第三種事業者

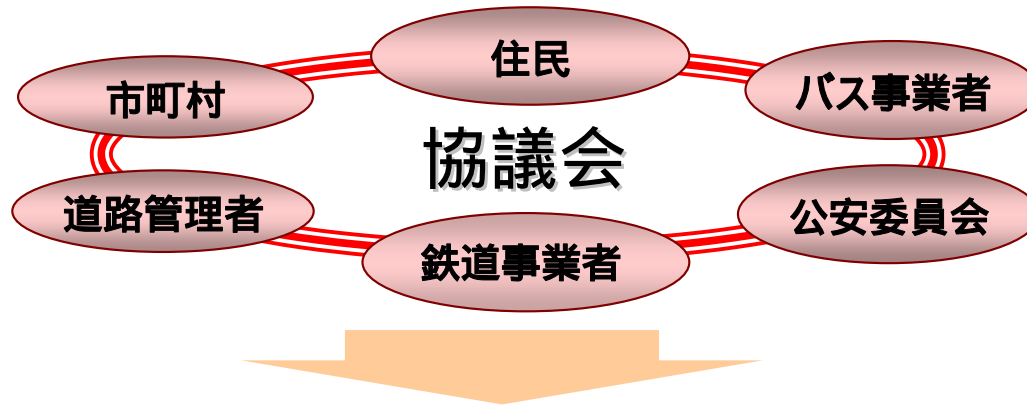
第三種事業者は、第二種事業者に当該鉄道施設を使用させる



【鉄道維持に向けて上下分離方式を活用する場合の主な課題】

第三種事業者として自治体が事業許可を取得する際、事業採算性(事業収入を前提)を審査するため、**無償で鉄道施設を第二種鉄道事業者に使用させることができない。**

地域公共交通活性化・再生法における「鉄道事業再構築事業」の創設



地域公共交通総合連携計画の策定

鉄道再生事業

廃止届出がされた鉄道事業につき、早急に存続に向けた議論を行う場を確保するもの

道路運送高度化事業

軌道運送高度化事業

海上運送高度化事業

乗継円滑化事業

等

+

鉄道事業再構築事業(新設)

廃止届出に至らないが、継続が困難な鉄道事業につき、計画を作成して経営の改善を図るとともに、市町村等の支援を受けて事業構造の変更を行い、鉄道輸送の継続を図るもの

- ・事業再構築に必要な手続の簡素化・迅速化
- ・現行の鉄道事業法では実施できない「**公有民営**」方式による**上下分離制度の導入**

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案 < 予算関係法律案 >

地域公共交通特定事業に、継続が困難となり、又は困難となるおそれがあると認められる旅客鉄道事業について、市町村その他の者の支援を受けつつ事業構造の変更を行うことにより輸送の維持を図るための事業(鉄道事業再構築事業)を追加するとともに、国土交通大臣による認定を受けた計画に定められた鉄道事業再構築事業を実施する場合における鉄道事業法の特例等を定める

地域公共交通総合連携計画(市町村が作成)

地域公共交通特定事業に鉄道事業再構築事業を新たに追加

鉄道事業再構築事業

- ・ **市町村等**と**鉄道事業者**が**共同**で計画を作成し、実施
- ・ **継続が困難又は困難となるおそれ**のある旅客鉄道事業を対象

内容

経営の改善

市町村等の支援

+

事業構造の変更

例：上下分離

目的

当該路線における
輸送の維持



国土交通大臣による計画の認定

特例措置

1. 鉄道事業法の許可等を受けなければならないもの等について、計画の認定により一括で許可等を受けたものとみなす等の特例
2. 現行の鉄道事業法では実施できない「公有民営」方式の上下分離()について、同法における事業許可基準のうち事業採算性等に係るものを適用しないことにより、その実施を可能とする特例

()地方公共団体が鉄道線路を保有し、これを運行業者に無償で使用させるもの

鉄道事業再構築実施計画に基づいて実施される地域の公共交通の活性化に関する取組みに対し、近代化補助を改編して創設される鉄道軌道輸送高度化事業費補助金、地方財政措置、税制特例等により、重点的に支援する。

予算、税制、地方財政措置によるパッケージ支援(概要)

考え方

支援措置

現状

赤字の鉄道事業者の近代化投資支援

地方鉄道の活性化対策

「鉄道軌道近代化設備整備費補助」

- ・補助率：原則 1 / 5
- ・赤字事業者が対象

地方鉄道の老朽化対策

今後

「頑張る地域・事業者」を重点的に支援

鉄道事業再構築実施計画スキームの創設

〔地域と事業者が合力して作成〕

大臣認定

(公共交通活性化法関連) (他事業と連携)

「鉄道軌道輸送高度化事業費補助」
(名称変更)

拡充

- ・補助率嵩上げ：1 / 3 (一律)

要件見直し (赤字要件の撤廃)

+

新設

- ・地財措置 (起債、交付税等)
- ・税制特例

新設

「鉄道施設総合安全対策事業費補助」
補助率：1 / 3

(鉄道安全対策関連の公共事業を統合・拡充)

新設
「地域公共交通活性化・再生総合事業費補助」

地域公共交通総合連携計画策定費
… 定額

実証運行
… 1 / 2

実証運行以外の事業
… 1 / 2 (政令市の設置する協議会の場合は 1 / 3)

まちづくり事業との連携

公有民営による上下分離方式の導入

現行の上下分離制度

第二種事業者

第二種事業者は、第三種事業者が敷設する鉄道施設を使用して鉄道事業を実施

上

運行

運行や乗務員、車両()等



運行に専念

車両は第三種事業者が保有する場合もある

施設使用料
(一部減免している場合がある)

・施設保有に関する経費負担の軽減
・一方で、施設使用料が負担になる場合もある

第三種事業者

第三種事業者は、第二種事業者に当該鉄道施設を使用させる

下

鉄道施設保有

線路や駅舎に係る土地等
線路、駅等の鉄道施設

土地保有

駅

(新制度)無償使用による公有民営方式の上下分離制度

第二種事業者(鉄道事業者)

鉄道事業者は「第二種事業者」として第三種事業者が敷設する鉄道施設を使用して鉄道事業を実施

上

運行

運行や乗務員、車両()等



運行に専念

車両は第三種事業者が保有する場合もある

無償使用

無償使用により、さらなる負担軽減

第三種事業者(自治体)

自治体が「第三種事業者」として、第二種事業者に当該鉄道施設を使用させる

下

鉄道施設保有

線路や駅舎に係る土地等
線路、駅等の鉄道施設

土地保有

駅

自治体が鉄道施設を保有することにより、安定的・継続的かつ地域の声を反映した輸送の実現