

地方鉄道関係の補助制度について

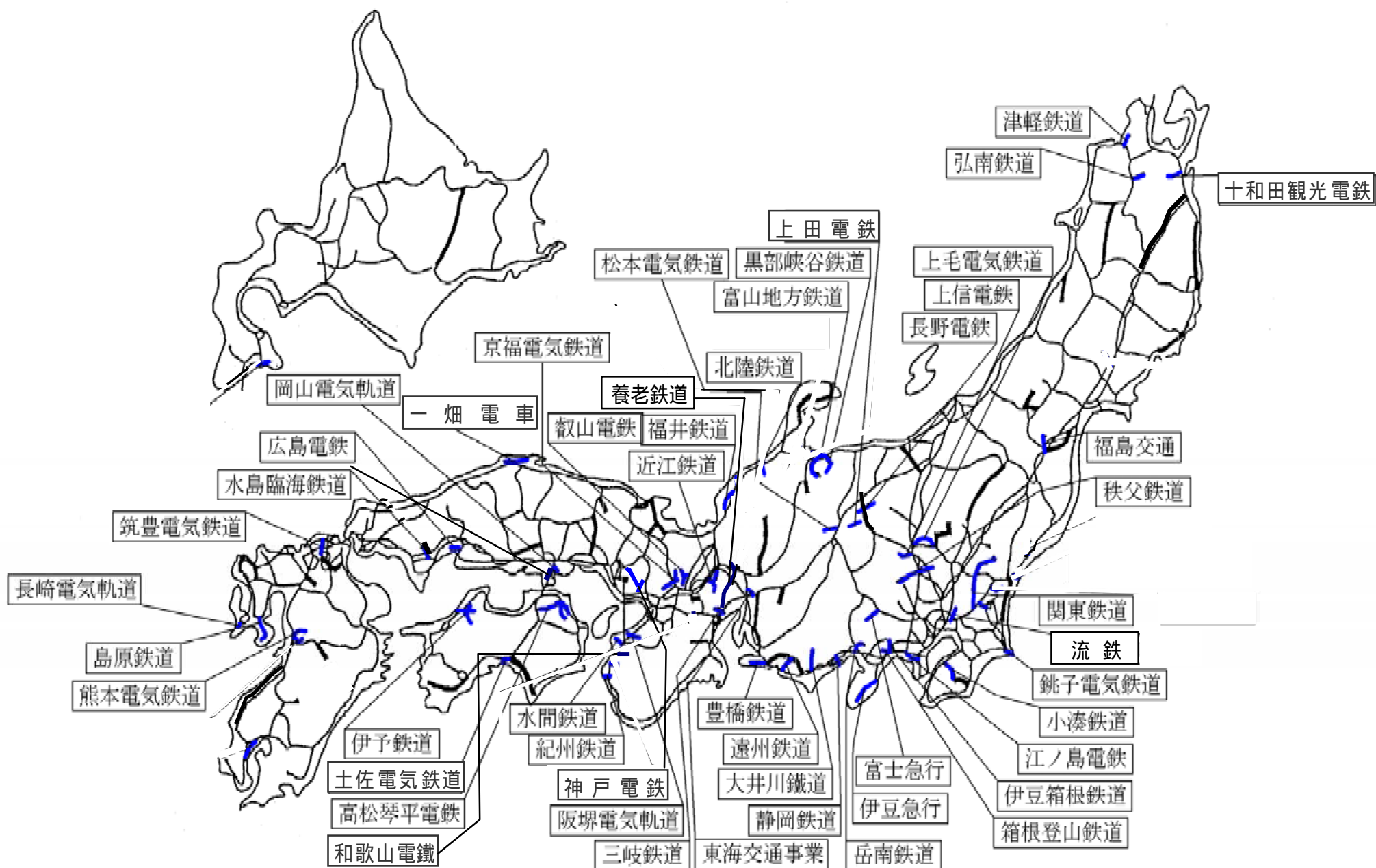
平成21年6月26日
国土交通省 鉄道局 財務課
鈴木 貴典

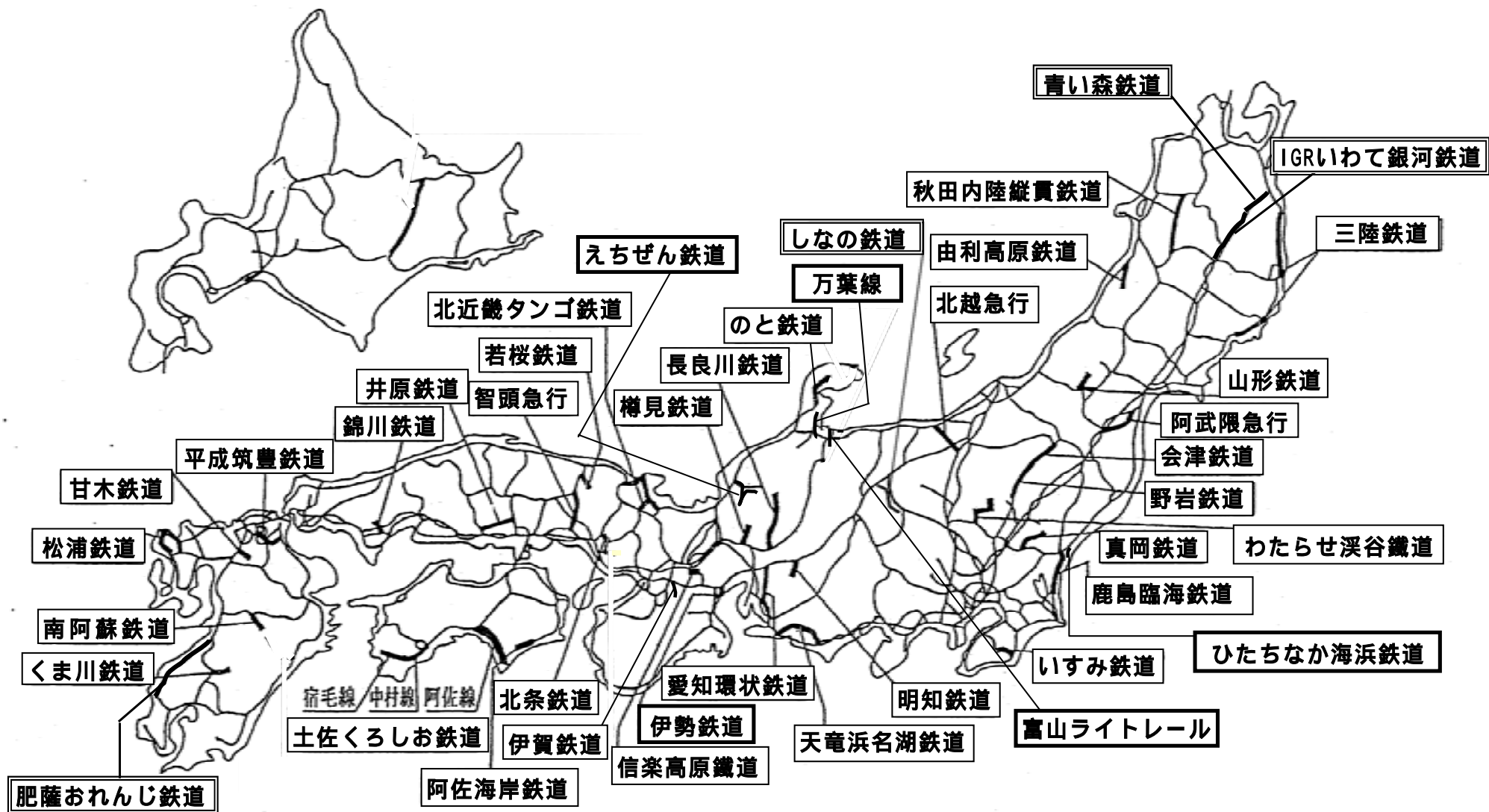
地方鉄道事業者一覧 92社 (H21.4.1現在)

地方鉄道とは、一般に、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄道路線のことをいい、その運営主体は、JR、一部の大手民鉄、中小民鉄及び旧国鉄の特定地方交通線や整備新幹線の並行在来線などを引き継いだ第三セクターである。これらのうち、中小民鉄及び第三セクターを合わせて地方鉄道事業者と呼んでおり、平成21年4月1日現在で92社となっている。(は第三セクター)

運輸局	事業者名	営業 キロ	運輸局	事業者名	営業 キロ	運輸局	事業者名	営業 キロ	運輸局	事業者名	営業 キロ
東北運輸局	三陸鉄道	107.6	関東運輸局	秩父鉄道	71.7	中部運輸局	愛知環状鉄道	45.3	中国運輸局	智頭急行	56.1
	秋田内陸縦貫鉄道	94.2		関東鉄道	55.6		樽見鉄道	34.5		一畑電車	42.2
	IGRいわて銀河鉄道	82.0		鹿島臨海鉄道	53.0		伊豆箱根鉄道	29.4		井原鉄道	41.7
	会津鉄道	57.4		わたらせ渓谷鐵道	44.1		明知鉄道	25.1		広島電鉄	35.1
	阿武隈急行	54.9		真岡鐵道	41.9		豊橋鐵道	23.4		錦川鐵道	32.7
	弘南鐵道	30.7		小湊鐵道	39.1		伊勢鐵道	22.3		若桜鐵道	19.2
	山形鐵道	30.5		上信電鉄	33.7		福井鐵道	21.4		水島臨海鐵道	10.4
	青い森鐵道	25.9		野岩鐵道	30.7		遠州鐵道	17.8		岡山電気軌道	4.7
	由利高原鐵道	23.0		いすみ鐵道	26.8		伊賀鐵道	16.6	四国運輸局	土佐くろしお鐵道	109.3
	津輕鐵道	20.7		富士急行	26.6		東海交通事業	11.2		高松琴平電気鐵道	60.0
	十和田観光電鉄	14.7		上毛電気鐵道	25.4		静岡鐵道	11.0		伊予鐵道	43.5
	福島交通	9.2		箱根登山鐵道	15.0		岳南鐵道	9.2		土佐電気鐵道	25.3
	北陸信越運輸局	富山地方鐵道		99.6	ひたちなか海浜鐵道		14.3	近畿運輸局	北近畿タンゴ鐵道	114.0	九州運輸局
しなの鐵道		65.1	江ノ島電鉄	10.0	神戸電鉄	69.6	肥薩おれんじ鐵道		116.9		
北越急行		59.5	銚子電気鐵道	6.4	近江鐵道	59.5	松浦鐵道		93.8		
長野電鉄		57.6	流鉄	5.7	阪堺電気軌道	18.7	平成筑豊鐵道		49.2		
のと鐵道		33.1	中部運輸局	長良川鐵道	72.1	信楽高原鐵道	14.7		島原鐵道	43.2	
北陸鐵道		22.7		天竜浜名湖鐵道	67.7	叡山電鉄	14.4		くま川鐵道	24.8	
黒部峡谷鐵道		20.1		大井川鐵道	65.0	和歌山電鉄	14.3		南阿蘇鐵道	17.7	
松本電気鐵道		14.4		養老鐵道	57.5	北条鐵道	13.6		筑豊電気鐵道	16.0	
上田電鉄		11.6		えちぜん鐵道	53.0	京福電気鐵道	11.0		甘木鐵道	13.7	
万葉線		12.8		三岐鐵道	48.0	水間鐵道	5.5		熊本電気鐵道	13.1	
富山ライトレール		7.6		伊豆急行	45.7	紀州鐵道	2.7		長崎電気軌道	11.5	

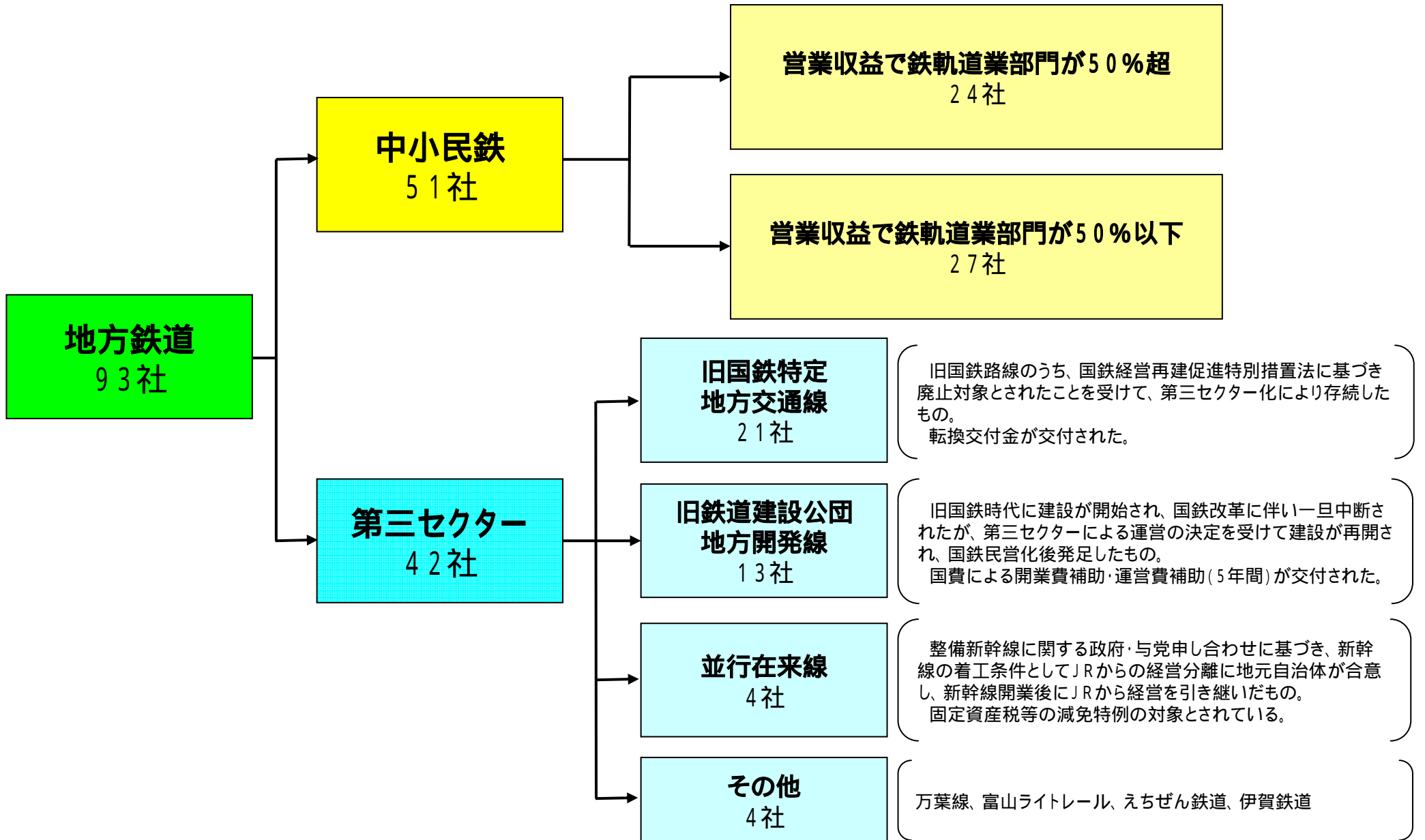
中小民鉄50社 位置図 (H21.4.1現在)





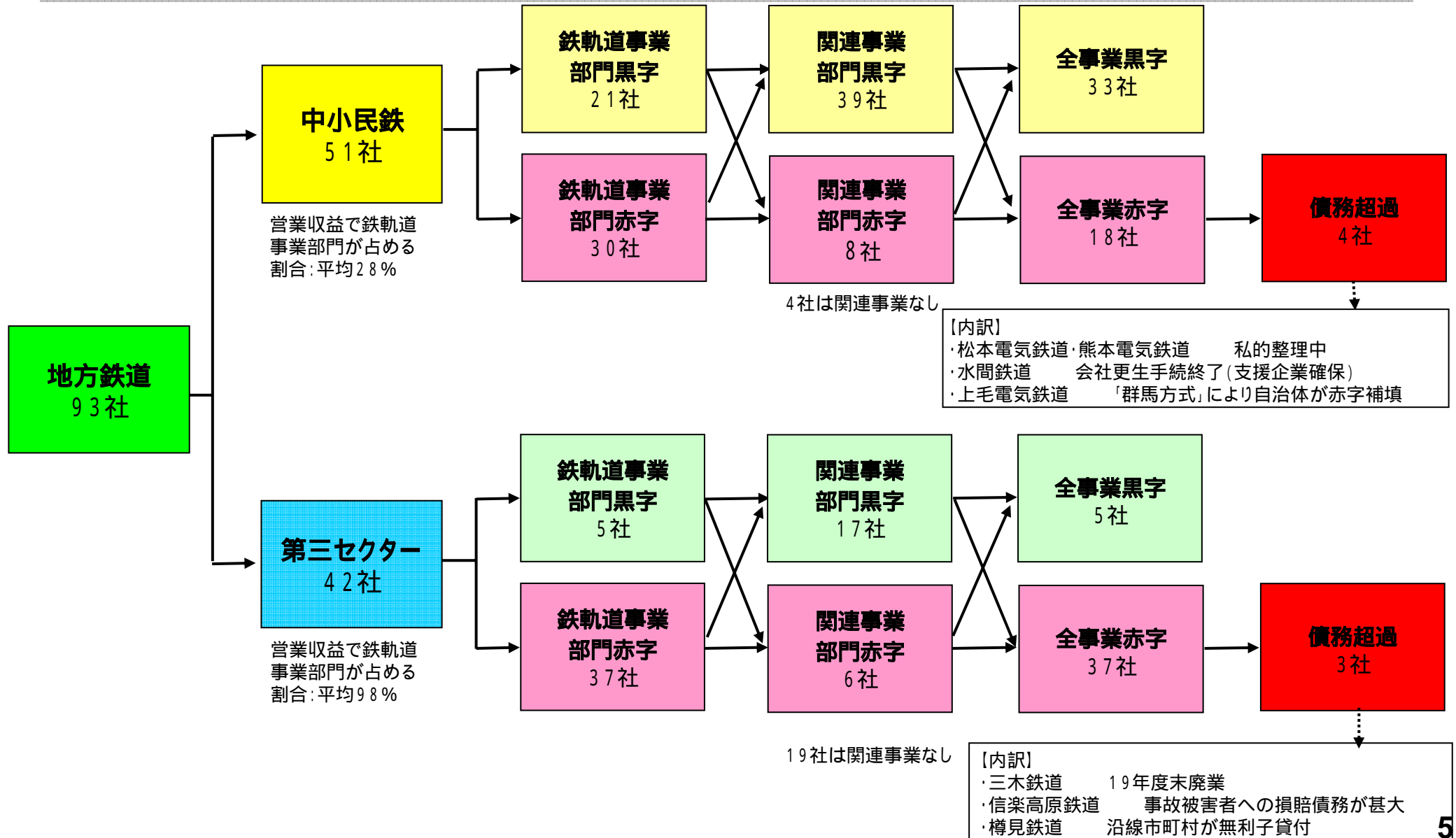
- 転換鉄道等 : 旧国鉄のローカル線又は旧国鉄の工事凍結線で日本鉄道建設公団により建設された路線の経営を承継した鉄道事業者
- 並行在来線 : 整備新幹線の開業に伴い、JR旅客鉄道株式会社から分離される並行する在来線の経営を承継した鉄道事業者
- その他 : 上記以外で、事業構造の変更に伴って第三セクター化した鉄道事業者

【19年度に運行停止していた高千穂鉄道は除く】

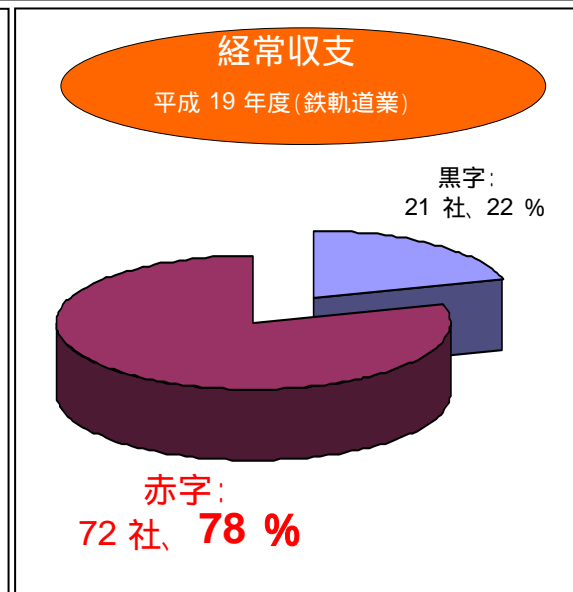
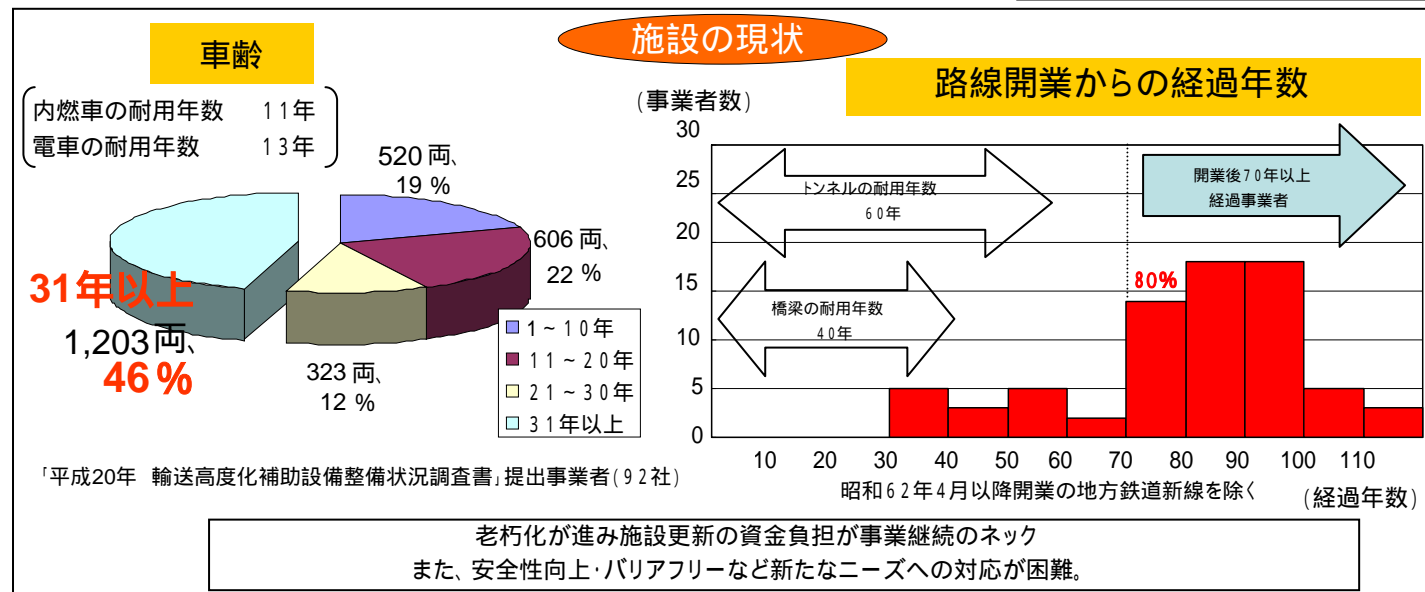
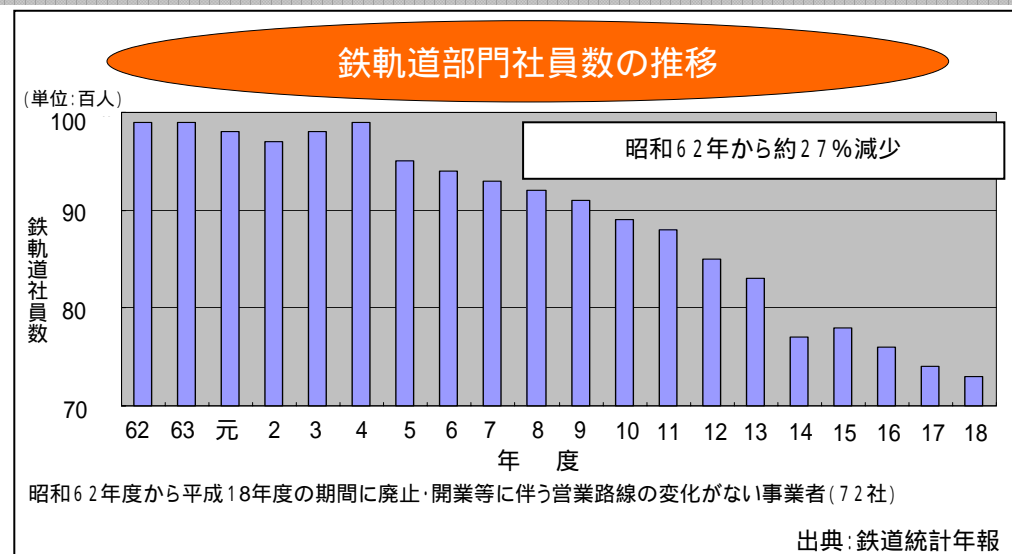
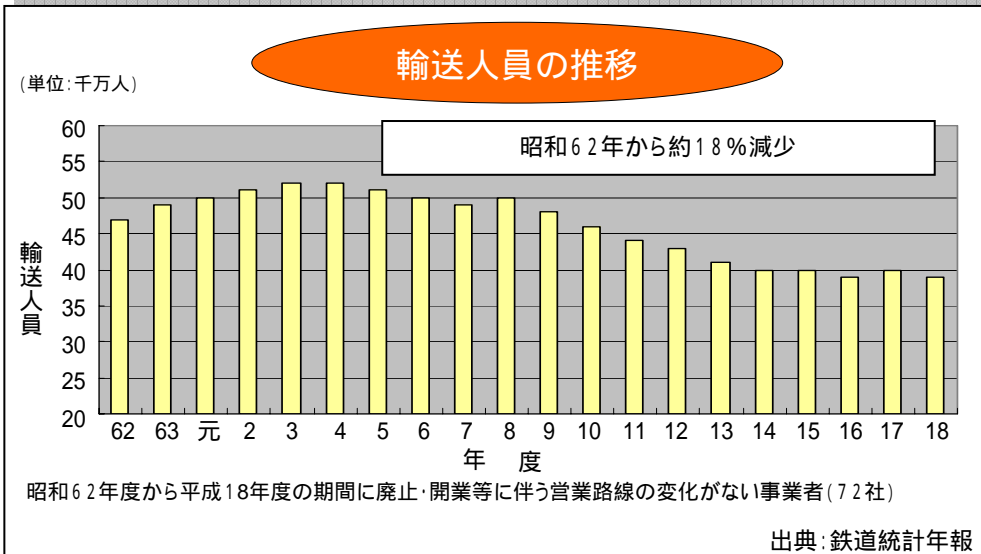


地方鉄道の業績概要(平成19年度)

中小民鉄は、鉄道単独で黒字の事業者もあるが、自動車や不動産等の関連事業に支えられている事業者も多い。一方、第三セクターは関連事業のウェイトが小さいため、ほとんどの事業者が赤字となっている。

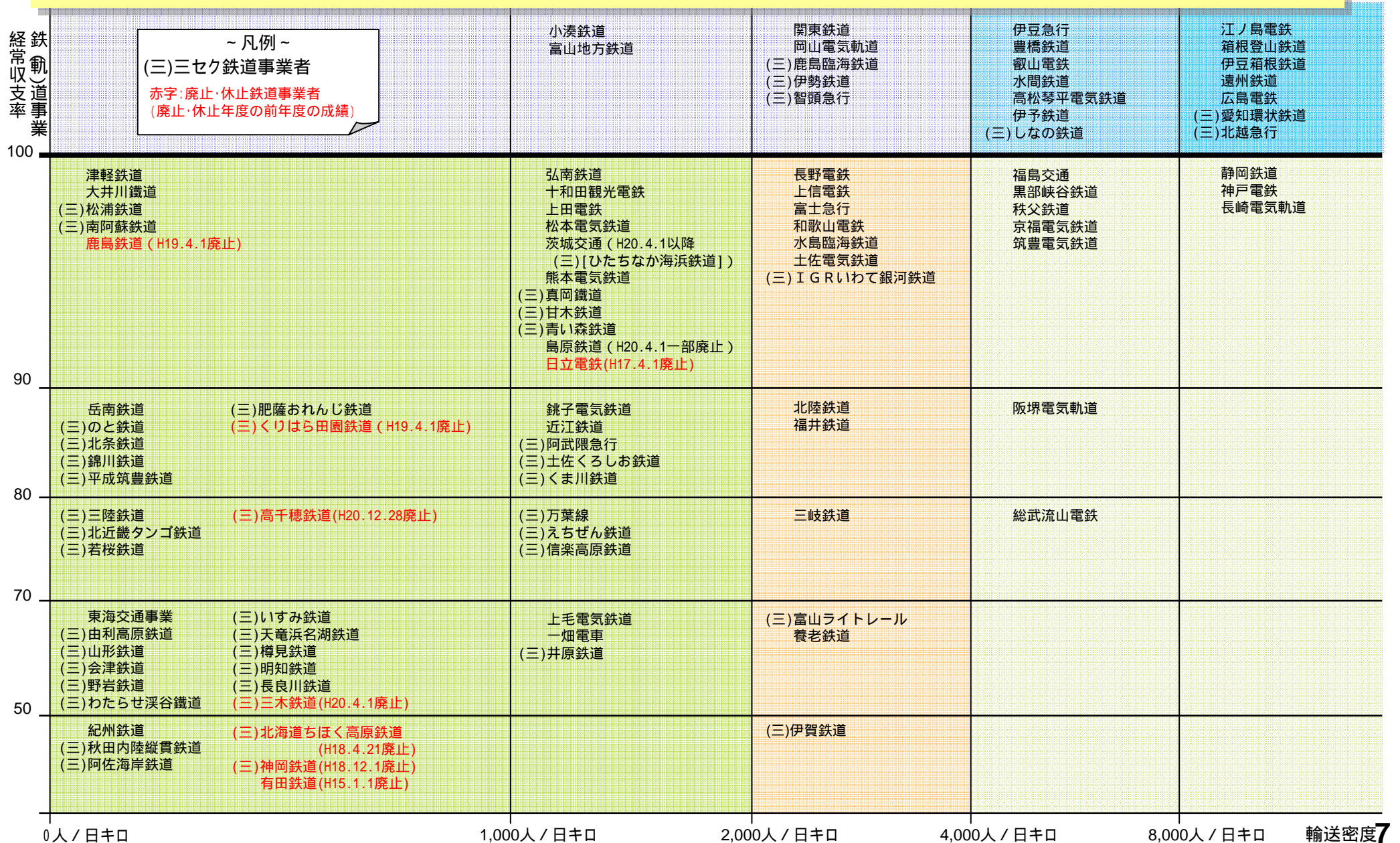


沿線における人口減少や少子高齢化の進展、モータリゼーションの進展などにより、輸送人員は逡減傾向にあり、地方鉄道を取り巻く経営環境が厳しさを増す中、人員削減等の合理化努力は限界。車両等の老朽化に伴って新たなニーズへの対応が困難となるため、さらに利用者が減少するとの悪循環も顕在化。



輸送密度と経常収支率によるグループ分け(平成19年度実績)

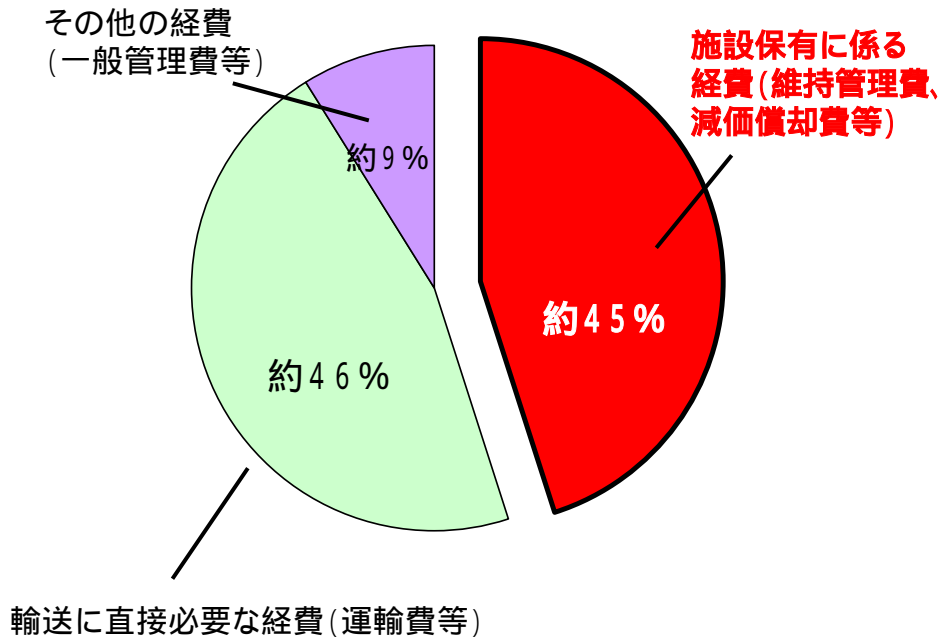
経常収支率が低く、輸送密度が1,000人未満のところほど、三セク事業者が多く、廃止の検討がなされる可能性が高い。



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7

地方鉄道事業者は施設保有に係る経費が大きな割合を占めており、経営赤字の要因となっている。

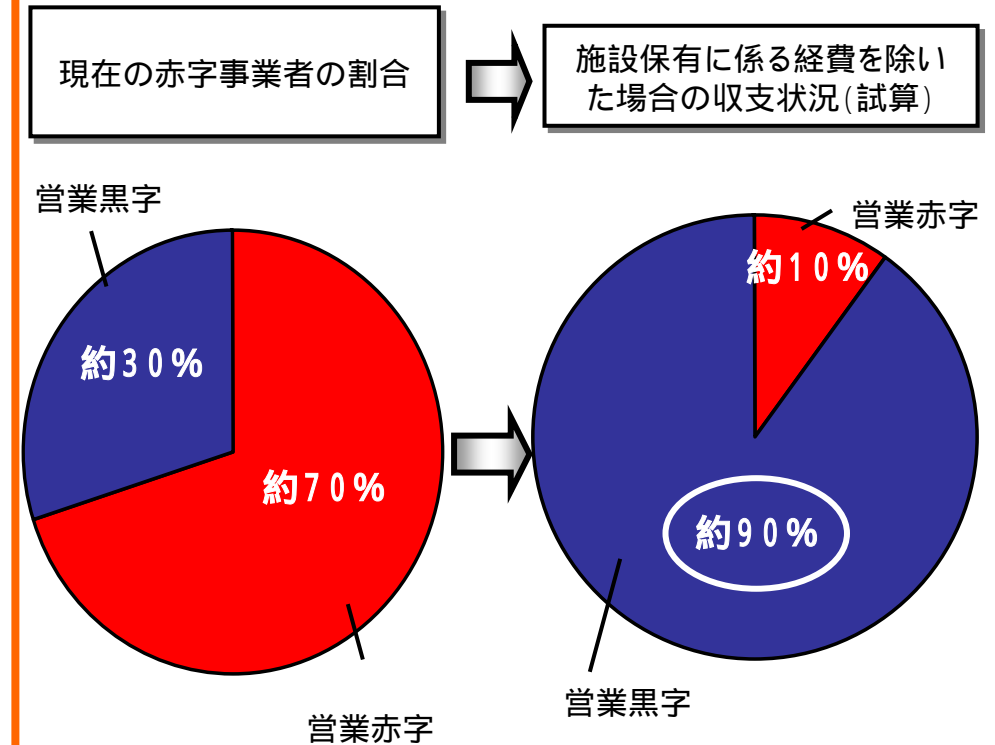
地方鉄道のコスト構造



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19年度:約45%

地方鉄道(93社)の平成19年度決算より

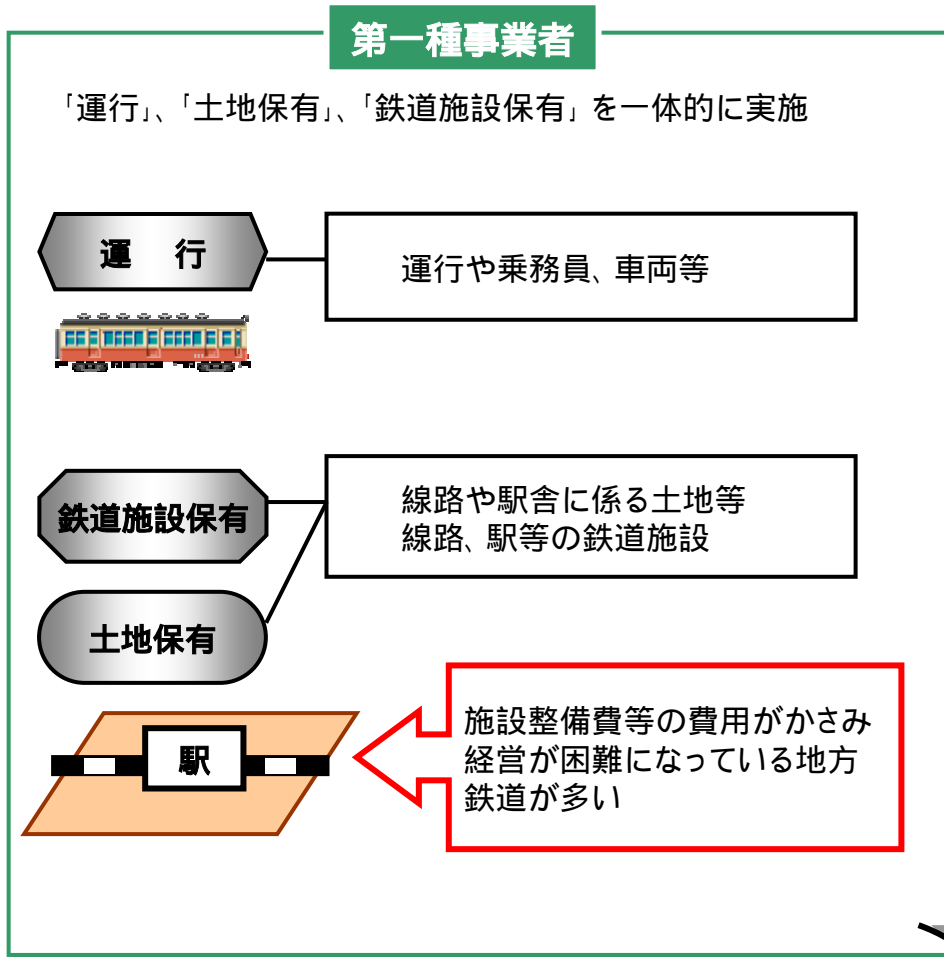
赤字事業者の割合



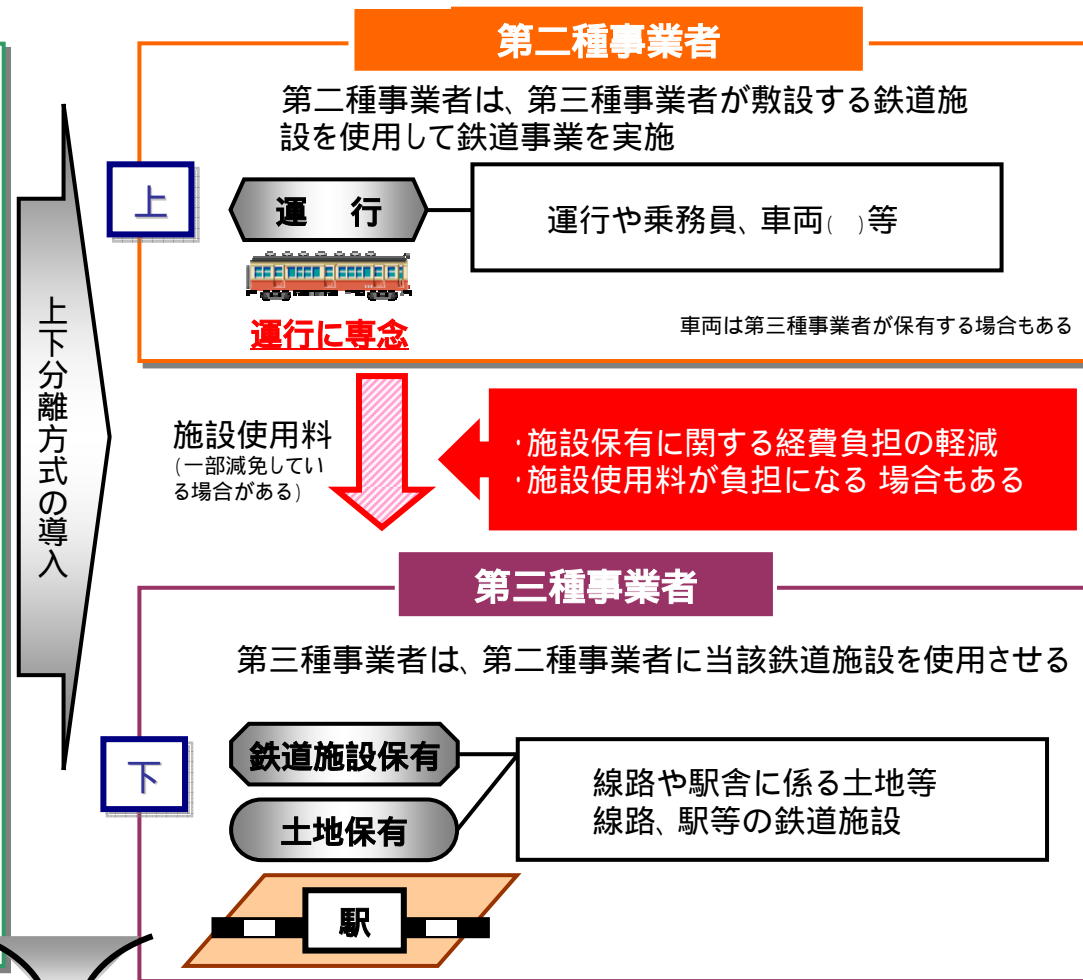
地方鉄道の収支状況は、全体の約7割が営業赤字であるが、**施設保有に係る経費を除くと、全体の約9割の事業者が黒字に転じる**

地方鉄道(93社)の平成19年度決算より

通例の方式



上下分離方式



【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を使用させることができない。**

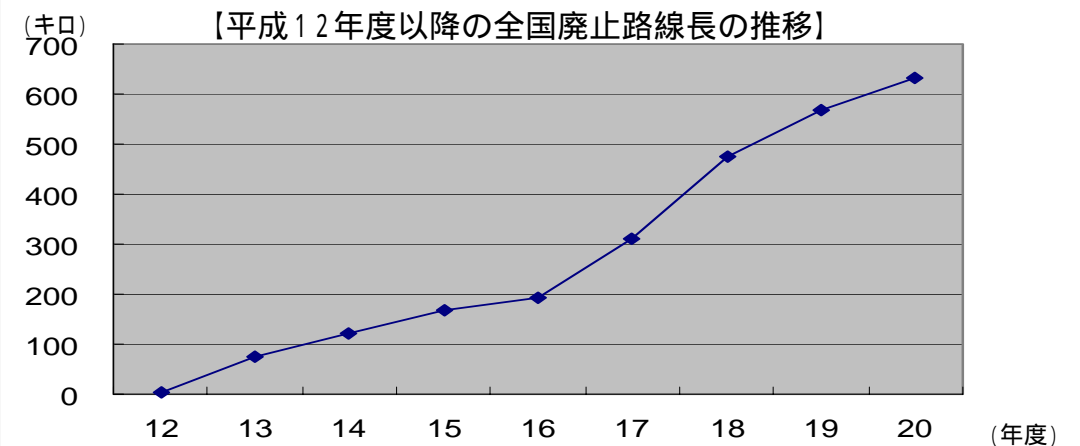
近年廃止された鉄軌道路線

平成12年度以降、全国で32路線・632.5kmの鉄軌道が廃止された。

【平成12年度以降の全国廃止路線一覧】

年度	路線名	事業者名	区間	営業キロ	営業廃止年月日
12	北九州線	西日本鉄道	黒崎駅前～折尾	5.0	12.11.26
13	七尾線	のと鉄道	穴水～輪島	20.4	13.4.1
	大畑線	下北交通	下北～大畑	18.0	13.4.1
	揖斐線	名古屋鉄道	黒野～本揖斐	5.6	13.10.1
	谷汲線	〃	黒野～谷汲	11.2	13.10.1
	八百津線	〃	明智～八百津	7.3	13.10.1
	竹鼻線	〃	江吉良～大須	6.7	13.10.1
14	河東線	長野電鉄	信州中野～木島	12.9	14.4.1
	和歌山港線	南海電気鉄道	和歌山港～水軒	2.6	14.5.26
	永平寺線	京福電気鉄道	東古市～永平寺	6.2	14.10.21
	南部縦貫鉄道線	南部縦貫鉄道	野辺地～七戸	20.9	14.8.1
	有田鉄道線	有田鉄道	藤並～金屋口	5.6	15.1.1
15	可部線	JR西日本	可部～三段峡	46.2	15.12.1
16	三河線	名古屋鉄道	碧南～吉良吉田	16.4	16.4.1
	〃	〃	猿投～西中金	8.6	16.4.1
17	揖斐線	〃	忠節～黒野	12.7	17.4.1
	岐阜市内線	〃	岐阜駅前～忠節	3.7	17.4.1
	美濃町線	〃	徹明町～関	18.8	17.4.1
	田神線	〃	田上～競輪場前	1.4	17.4.1
	日立電鉄線	日立電鉄	常北太田～鮎川	18.1	17.4.1
	能登線	のと鉄道	穴水～蛸島	61.0	17.4.1

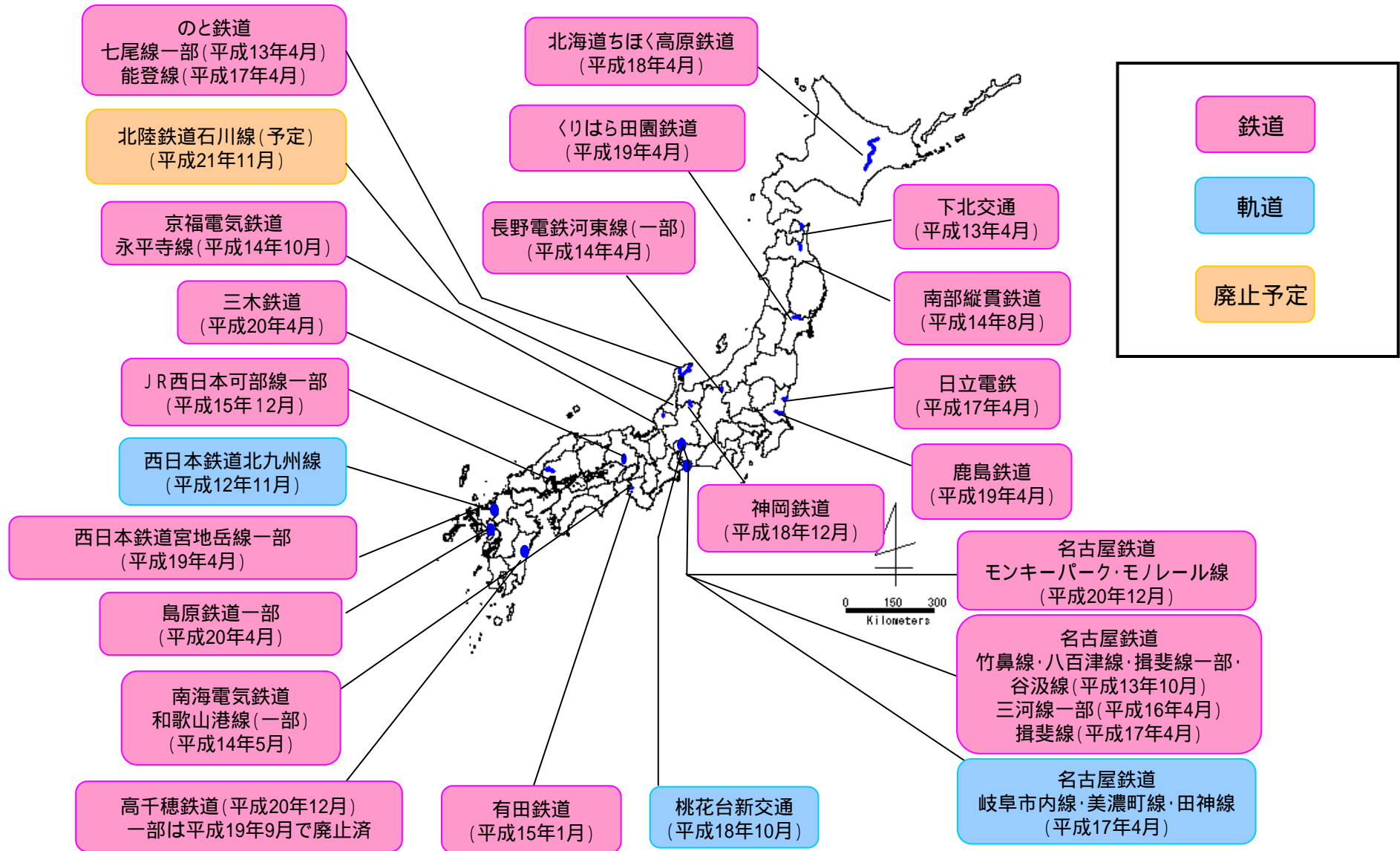
年度	路線名	事業者名	区間	営業キロ	営業廃止年月日
18	ふるさと銀河線	北海道ちほく高原鉄道	池田～北見	140.0	18.4.21
	桃花台線	桃花台新交通	小牧～桃花台東	7.4	18.10.1
	神岡線	神岡鉄道	猪谷～奥飛騨温泉口	19.9	18.12.1
19	くりはら田園鉄道線	くりはら田園鉄道	石越～細倉メインパーク前	25.7	19.4.1
	鹿島鉄道線	鹿島鉄道	石岡～鉾田	27.2	19.4.1
	宮地岳線	西日本鉄道	西鉄新宮～津屋崎	9.9	19.4.1
	高千穂線	高千穂鉄道	延岡～槇峯	29.1	19.9.6
20	島原鉄道線	島原鉄道	島原外港～加津佐	35.3	20.4.1
	三木線	三木鉄道	三木～厄神	6.6	20.4.1
	モンキーパークモノレール線	名古屋鉄道	犬山遊園～動物園	1.2	20.12.27
	高千穂線	高千穂鉄道	槇峯～高千穂	20.9	20.12.28



廃止届が提出されている鉄道路線

届出日	路線名	事業者名	区間	営業キロ	営業廃止予定年月日
20.10.23	石川線	北陸鉄道	鶴来～加賀一の宮	2.1	21.11.1

近年廃止された鉄軌道路線



(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。

< 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)

時期	経緯
京福電鉄運行期間	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
代行バス運行期間	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
えちぜん鉄道運行再開後	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)

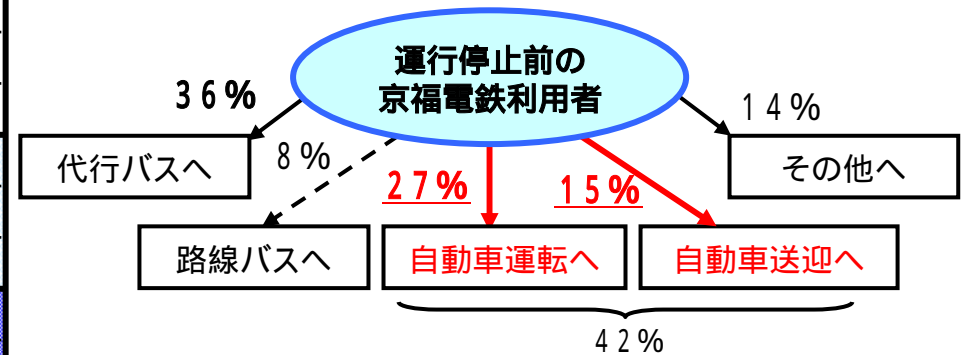


図-2 運行休止による交通手段の変化

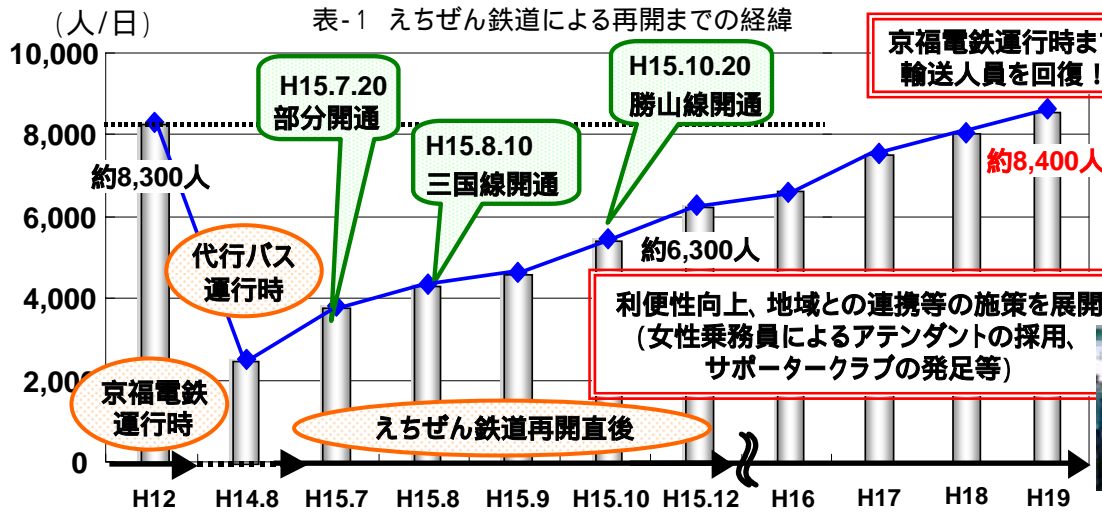


図-1 京福電鉄運行時から現在までの利用者数の推移

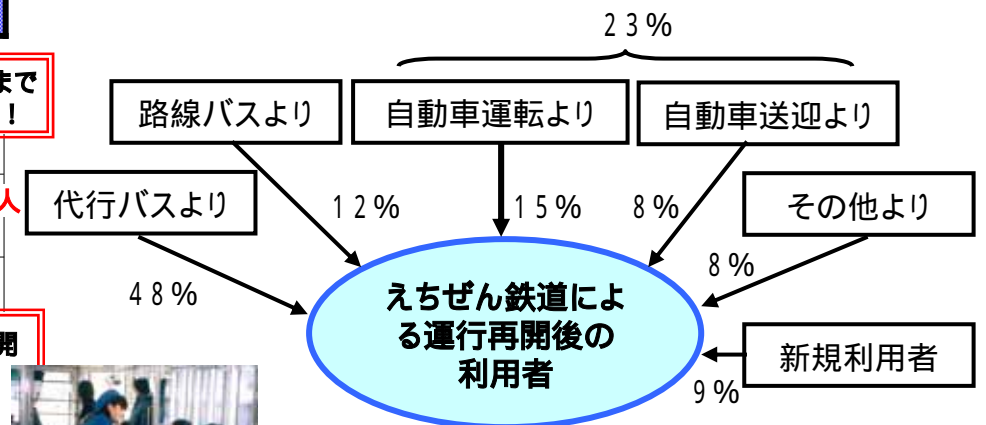


図-3 運行再開による交通手段の変化

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

<アテンダント業務>

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＞

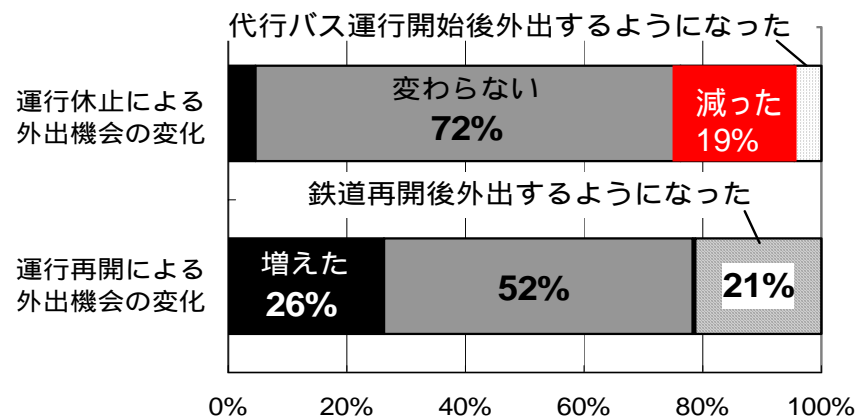


【福井中日新聞(13.6.28)】

えちぜん鉄道廃止の影響 ＜外出機会の変化＞



【福井新聞(13.6.28)】



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。

平成15年に南海電鐵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、岡山電氣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

ラッピング車両の導入による利用促進

貴志川特産の「いちご」や地域で成長著しい「おもちゃ」をラッピングし、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だんに使用した**車両のリニューアルを実施**。

地域公共交通活性化・再生総合事業3次募集(20年9月)にて「**たま電車**」を認定。21年3月より運行開始。



<いちご電車>



<おもちゃ電車>



<たま電車>

出典：和歌山電鐵ホームページ等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)

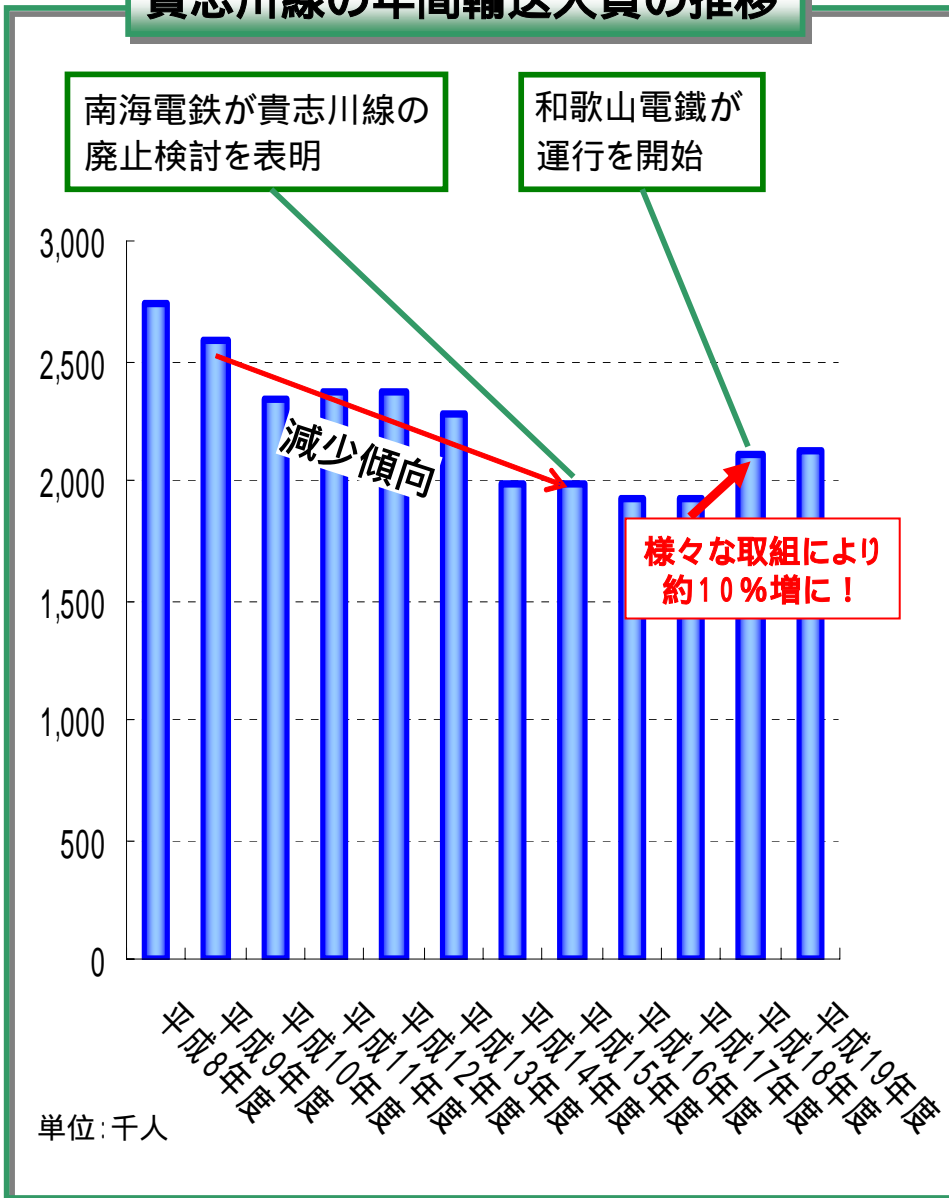


<駅長の「たま」>



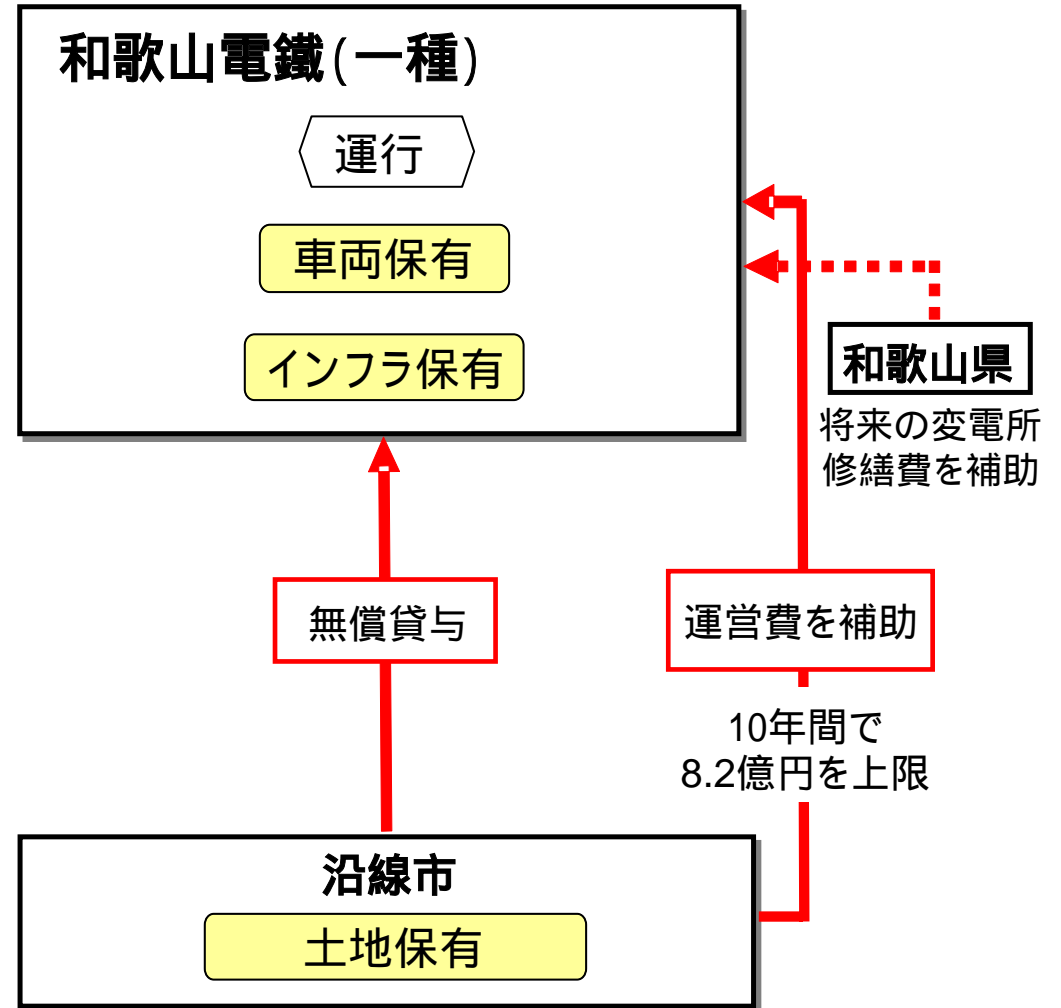
出典：和歌山電鐵ホームページ、和歌山大学辻本勝久准教授提供資料等をもとに鉄道局作成

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鐵への支援

H18.4月開業



地域公共交通の活性化・再生の必要性

住民の足の確保、ユニバーサル社会の実現

活力ある都市活動、観光振興

環境問題等への対応

地域公共交通活性化・再生法スキーム概要

協議会

市町村

公共交通事業者

道路管理者

港湾管理者

公安委員会

住民

等

地域公共交通総合連携計画

地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画

地域公共交通特定事業

**軌道運送
高度化事業**
- LRTの整備 -



道路運送高度化事業
(BRTの整備)
(オムニバスタウンの推進)



海上運送高度化事業
(海上運送サービス
の改善)



乗継円滑化事業
(乗り継ぎの改善)



鉄道事業再構築事業
- 地方鉄道の再構築に
よる輸送の維持 -



鉄道再生事業
(地方鉄道の再生)



地域公共交通総合事業

- 地域のバス交通の活性化や、地方鉄道の活性化等による地域住民や観光客のための公共交通サービスの改善
- 地域による利用促進活動 等



総合事業計画を策定

連携計画に特定事業を定めた場合は、当該事業の実施計画を策定

国土交通大臣による計画の認定 (鉄道再生事業のみ届出)

法律上の特例措置

- LRT整備に関する軌道事業の上下分離制度の導入
- LRT車両購入費等について自治体助成部分の起債対象化等

- 計画認定による事業許可等のみなし取得
- BRTの車両購入費、オムニバスタウン計画に基づく施設整備事業等について自治体助成部分の起債対象化等

- 計画認定による事業許可等のみなし取得

- 計画認定による事業計画変更認可等のみなし取得
- 運行計画を事後届出制に緩和
- 共通乗車船券に係る一括届出化

- 計画認定による事業許可等のみなし取得
- 公有民営方式の上下分離について、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特例

+ 補助予算、地方財政措置等の総合的パッケージによる支援措置

- 鉄道再生実施計画作成のための廃止予定日の延期等

補助金による支援

- 計画策定経費支援 (定額)
- 総合事業計画に基づく事業について、1/2補助 (政令市では1/3)

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。

国土交通大臣による認定を受けて実施される場合には、法律上の特例のほか、予算、地方財政措置等による重点支援の対象となる。

地域公共交通総合連携計画(市町村が作成)

鉄道事業再構築事業の実施を盛り込む場合には、詳細について実施計画を作成

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

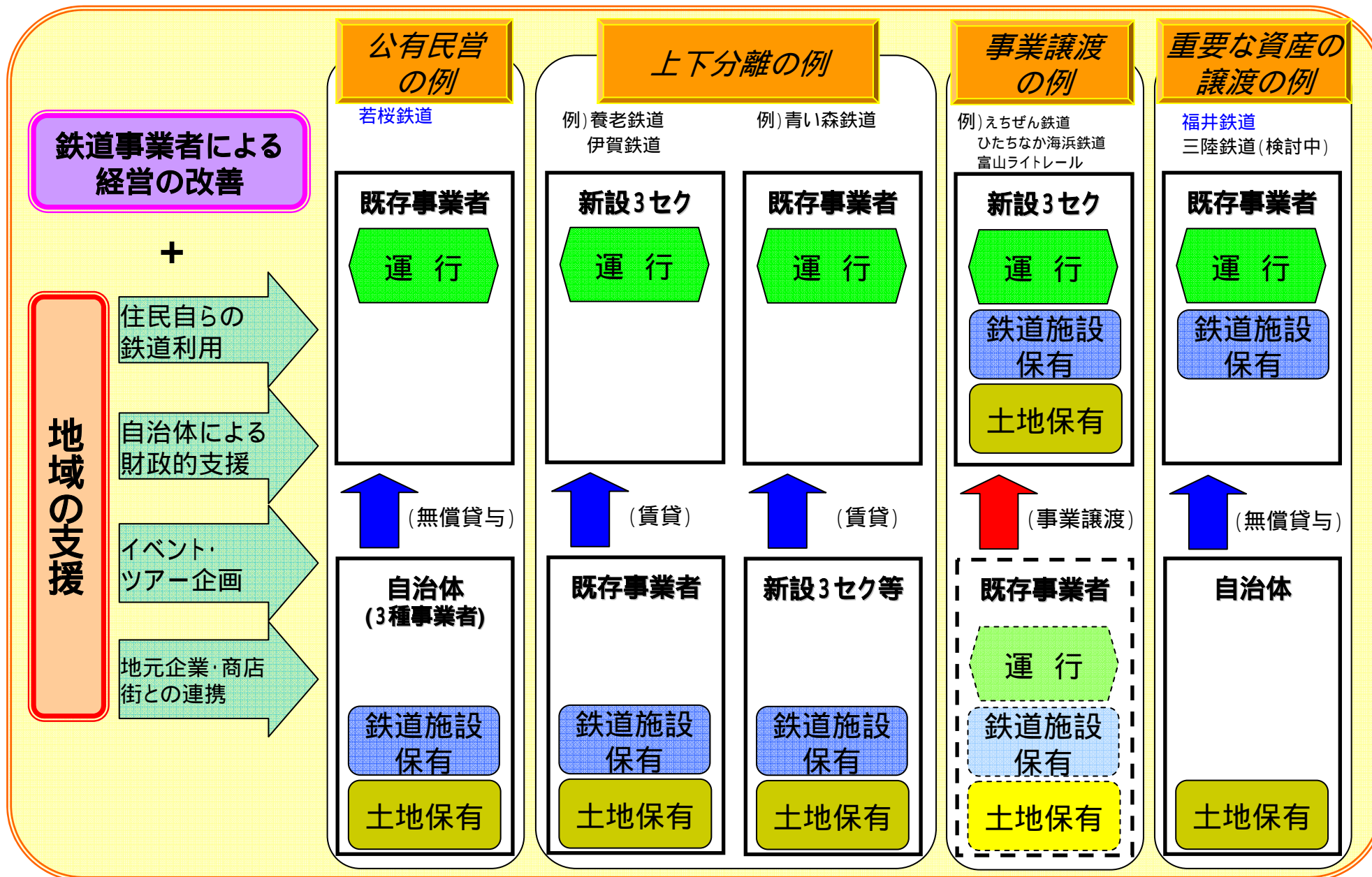


国土交通大臣による計画の認定

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、これを運行事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鉄道事業者・地方自治体等が一体となって行う取組みに対し、鉄道軌道輸送高度化事業費補助金(21年度予算:22億円)、地方財政措置、税制特例等により、重点的に支援する。



予算措置

1. 鉄道軌道輸送高度化事業費補助

鉄道施設の機能向上に対する補助。

鉄道事業再構築事業案件について、

- 公有民営により鉄道施設を保有する地方自治体を対象に追加、
- 原則として査定を行わないなど重点的・優先的に配分。

(鉄道事業再構築事業に係る主な制度拡充)

- ・補助率の高上げ(1/5 1/3)
- ・要件見直し(赤字要件の撤廃)
- ・ソフト事業(コンサルティング経費)の補助対象化

21年度予算

22億円

2. 地域公共交通活性化・再生総合事業費補助

地域公共交通活性化・再生法を活用し、鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に取り組む地域の協議会に対し、パッケージで一括支援。

(実証運行、車両、待合い施設、利用促進ソフト事業 等)

21年度予算

44億円の内数

税制特例措置

地域公共交通活性化・再生法に基づく鉄道事業再構築事業等に対応して、固定資産税、不動産取得税、都市計画税、登録免許税の減免特例。

(内容)

・固定資産税・都市計画税

国の一定の補助を受けて取得した鉄道施設(線路や車両、駅舎等)の課税標準を5年間1/4に軽減

・不動産取得税

新たな事業者が既存事業者から取得した不動産(土地や駅舎等)を非課税

・登録免許税

新たな事業者が既存事業者から取得した土地・家屋に係る移転登記について軽減措置

(所有権:20/1000 8/1000、地上権:10/1000 4/1000)

起債措置

地域公共交通活性化・再生法に基づく鉄道事業再構築事業に対応して、「公有民営」方式の上下分離により地方公共団体が保有する鉄道施設について、地方財政法上の起債の対象とする措置。

地方交付税措置

地域公共交通活性化・再生法に基づく鉄道事業再構築事業に対応して、「公有民営」方式の上下分離の場合における車両等に対する地方自治体の助成経費について、特別地方交付税の対象とする措置。

会社概要

名称 福井鉄道株式会社
設立 昭和20年8月1日
所在地 武生市北府2丁目5番20号
代表者 代表取締役社長村田治夫(平成20年11月25日~)
資本金 1億円
事業 鉄軌道事業(福武線)、自動車事業(バス)、
 兼業(不動産賃貸・物販・広告等)

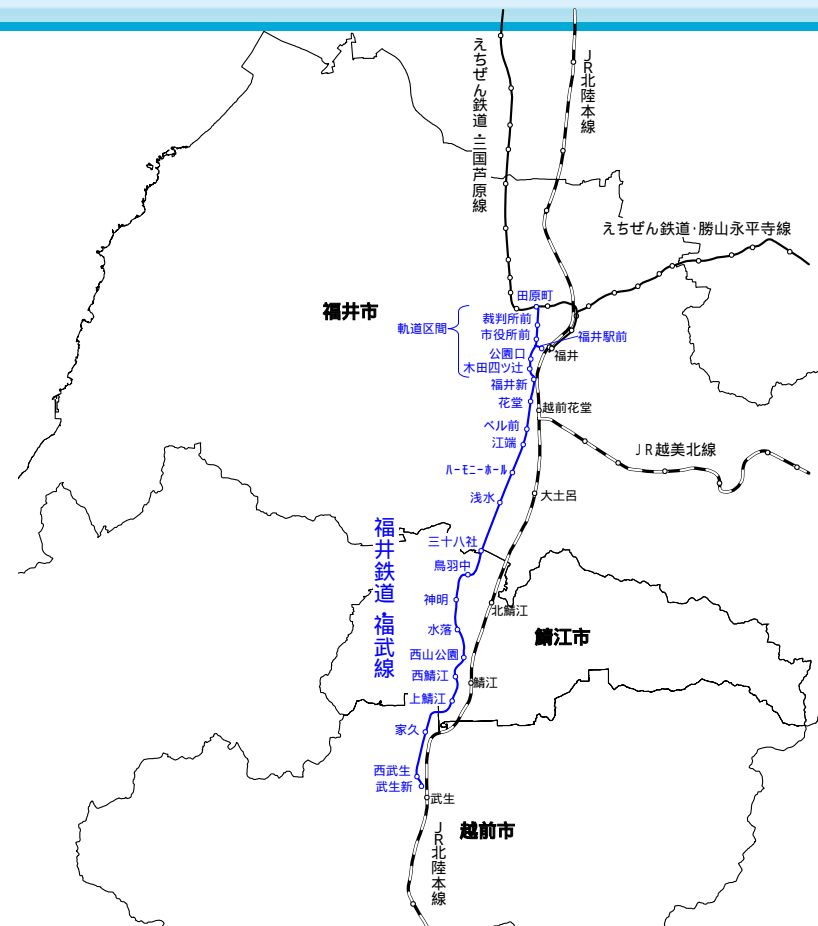
経常損益 182百万円(平成19年度)

鉄軌道事業

営業キロ 21.4km(うち軌道区間3.3km)
 複線:4.0km、単線:17.4km
駅数 22駅(うち軌道区間6駅) 駅員配置:5駅
列車本数 平日:128本/日(うち急行22本)
 休日:126本/日(うち急行22本)
軌間 1067mm
動力 電気(直流660V)
車両 17編成(30両)

輸送実績 161万人/年(平成19年度)
 定期:68万人、定期外:93万人

経常損益 75百万円(平成19年度)

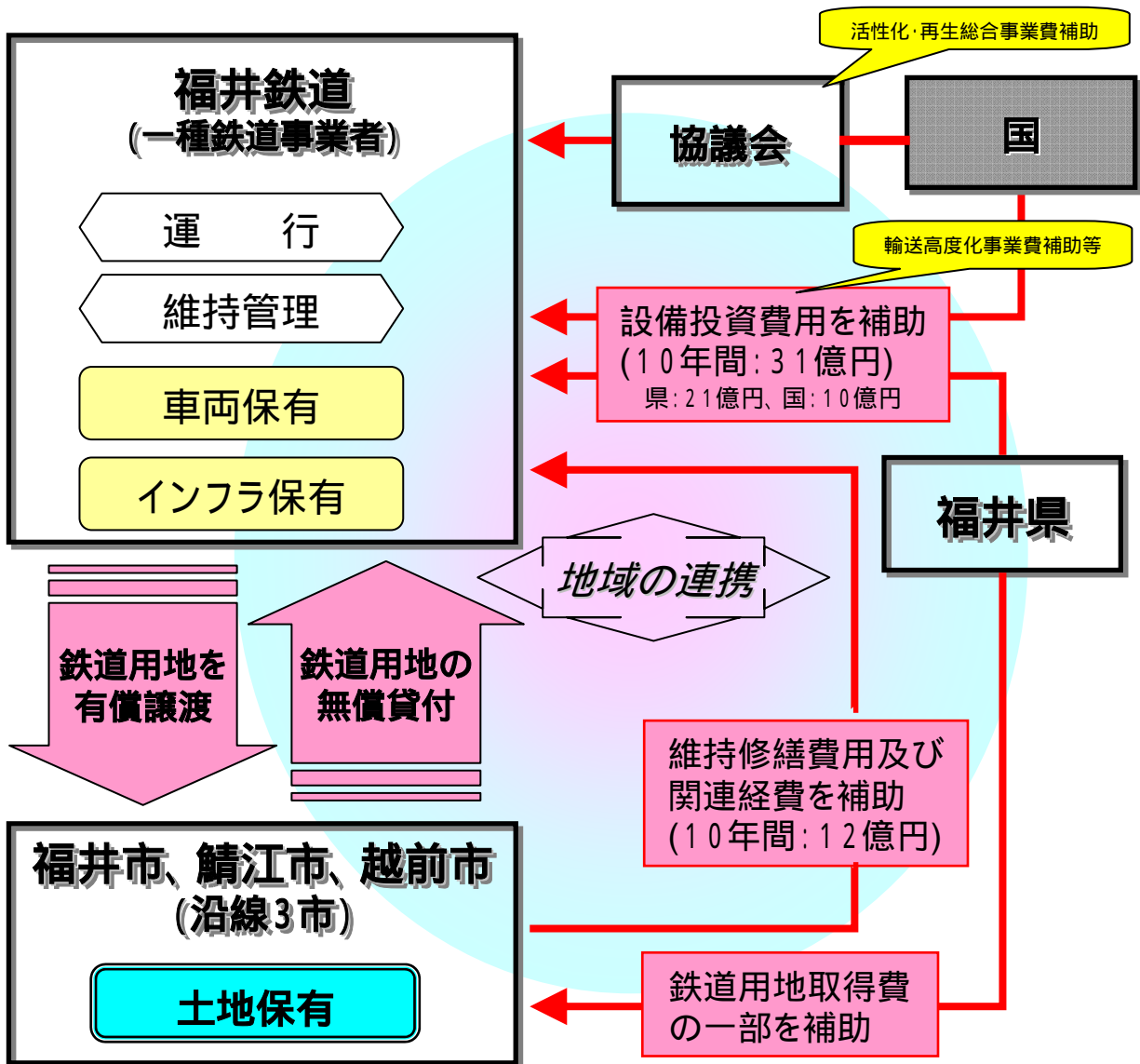


検討経緯・スケジュール

平成20年 5月30日	法定協議会設立
平成20年11月11日	総合連携計画(骨子案)作成・公表
平成21年 2月 6日	鉄道事業再構築実施計画 認定申請
平成21年 2月24日	同実施計画 大臣認定
平成21年3月	新体制移行 沿線3市による鉄道用地取得

再構築事業実施スキーム

(計画期間:10年間 平成21年3月~30年3月)



具体的施策と効果

平成29年度(計画最終年度)

輸送人員は利用促進策により、年間200万人台に増加。(19年度:161万人)
 鉄道事業収支は、増収・経費減により収支の均衡が図られ、将来にわたり安全・安定した運行を継続。

安全対策の強化

設備投資の充実(10年間:31億円)
 維持修繕の充実(10年間:12億円)

営業の強化とソフト面での利便性向上

- 運賃全般の見直し
 - 企画乗車券の充実、高齢者割引制度の導入、運賃体系の見直し
- 地域との連携
 - 沿線サポート団体等との連携強化、地域イベントとの連携強化、「カー・セーブデー」の推進、法人利用の促進
- 利便性向上
 - 終電の繰り下げ、急行運行の見直し
- サービス向上
 - 接客サービスの向上、設備(駅・車両)改善

ハード面での利便性向上

駅の新設(4駅)
 パークアンドライド駐車場の新增設等(約270台:10駅)

会社概要《現行:第1種》

名称 若桜鉄道株式会社
設立 昭和62年8月6日
所在地 八頭郡若桜町大字若桜345番地2
代表者 代表取締役社長 小林昌司(若桜町長)
資本金 1億円
 八頭町32.7%、若桜町32.8%、鳥取県15.0%、鳥取市9.6%、
 その他10.0%

事業 鉄道事業

鉄軌道事業

営業キロ 19.2km(全線単線・非電化)
駅数 9駅(郡家駅はJRとの共同使用駅)
 駅員配置:2駅
列車本数 22本/日(うち鳥取駅乗り入れ14本)
軌間 1067mm
車両 4両
輸送実績 45万人/年(平成19年度)
 通学定期:33万人、通勤定期:3万人、定期外:9万人
経常損益 39百万円(平成19年度)

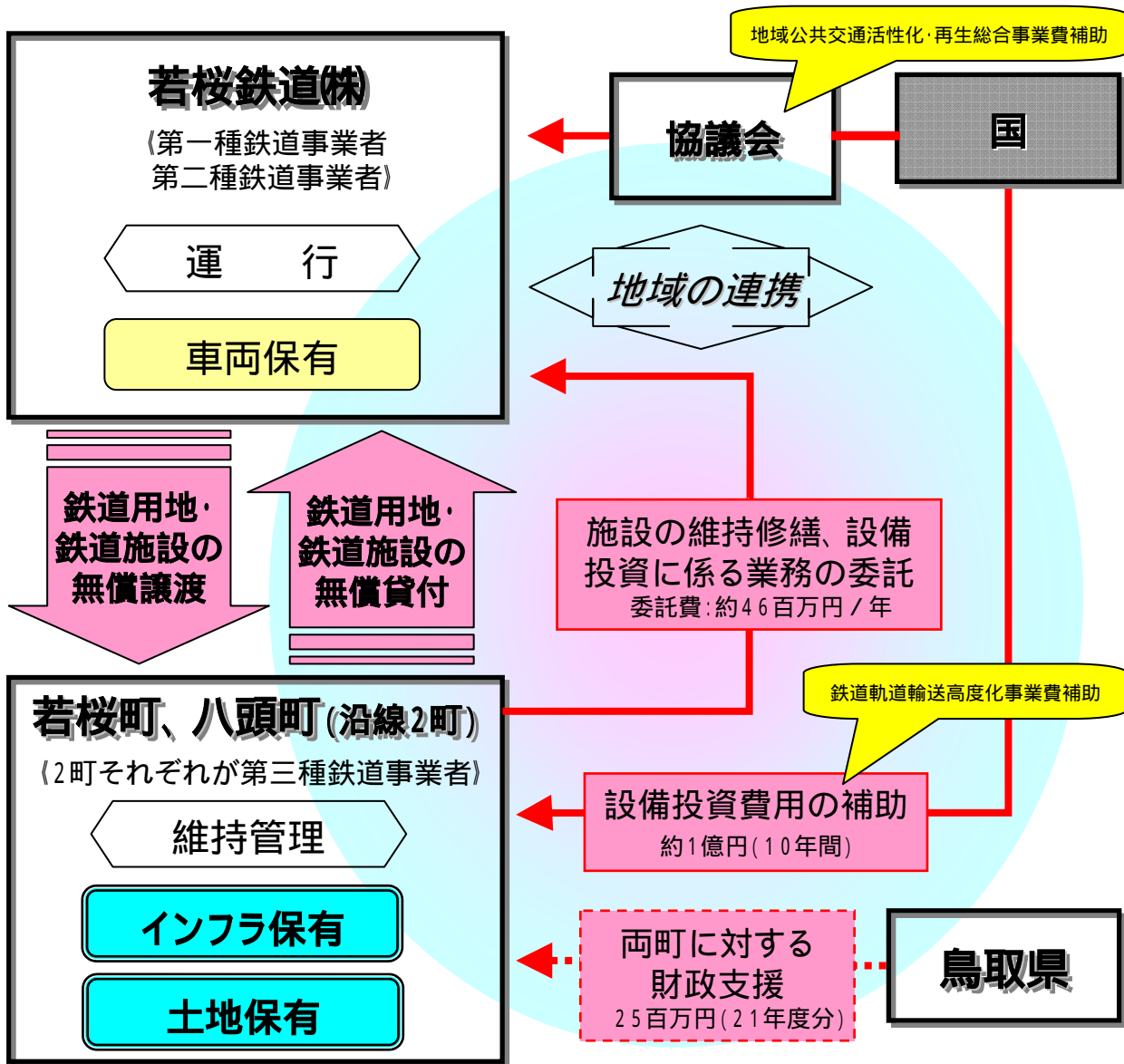
路線図



検討経緯・スケジュール

平成20年 7月 7日	法定協議会設立
平成20年10月23日	総合連携計画作成・公表
平成21年 3月 3日	鉄道事業再構築実施計画 認定申請
平成21年 3月13日	同実施計画 大臣認定
平成21年 4月 1日	新体制移行
	第2種:若桜鉄道
	第3種:若桜町・八頭町

再構築事業実施スキーム (計画期間:10年間 平成21年度~30年度)



具体的施策と効果

効果

利用促進策による増収と鉄道施設の維持管理負担の軽減により、計画期間中を通じて概ね収支均衡を達成するとともに、安全・安定した運行を維持。

具体的な施策

- 安全で快適な輸送サービスの確保**
鉄道施設の維持修繕の着実な実施
(10年間:420百万円)
鉄道施設の老朽更新等の着実な実施
(10年間:310百万円)
- 地域が一体となって展開する利用促進による増収**
自治体職員による利用促進
・若桜町、八頭町職員の鉄道通勤へのシフト、公務利用 等
沿線住民による利用促進
・自治会等による計画的な回数券購入 等
- 観光資源を活用した需要喚起による増収**
各種イベントの企画・開催
・SL等車両運転体験 等
観光観点商品の企画・販売
・団体ツアー誘致、関連グッズ販売 等
- その他**
地域と連携した利用促進による増収
マイレール意識の醸成
各種経費抑制施策の維持

活性化・利便性向上

輸送維持・安全対策

地域公共交通総合連携計画

総合安全対策計画

の取組
ソフト面

小規模

ハード整備

大規模

地域公共交通活性化・再生総合事業費補助

H21予算額:44億円の内数(総合政策局計上)

- ・補助率:1/2、1/3(政令市) ・法定協議会を対象
- ・総合連携計画に基づく地域の創意工夫を活かした取組支援

鉄道関係の補助対象
計画策定調査費、イベント列車運行、ICカードシステム、増便等実証運行、パークアンドライド、ボランティア活動経費 など

今回の拡充
車両の増備、LRV、停留施設、上屋など



ICカードシステム



LRV

LRTシステム整備
事業費補助

H21予算額:2.0億円

- ・補助率:1/4
- ・鉄軌道事業者(公営を含む)を対象
- ・LRT整備計画に基づく施設整備への支援

補助対象
LRV、制振レール、停留施設、車庫など

幹線鉄道等活性化事業費補助
(コミュニティ・レール)

新規

H21予算額:11.3億円の内数

- ・補助率:1/3 ・法定協議会又は第三セクターを対象
- ・総合連携計画に基づく鉄道利用者の利便性向上等に資する設備整備支援

補助対象
駅・路線の再配置、行き違い設備、変電所、ホーム、相互直通化施設など



新駅設置



行き違い設備

鉄道軌道輸送高度化事業費補助

H21予算額:22.2億円

- ・補助率:1/3(一律) ・赤字要件の撤廃
- ・経営が厳しい中小鉄道事業者を対象
- ・保安度の向上又は輸送の継続に資する既存施設の改良・更新への支援

鉄道事業再構築事業については、再構築実施計画の大臣認定が必要

補助対象

- 軌道改良、落石等防止設備、電気・保安設備、ATS、車両の更新、運転士異常時列車停止装置 など



車両の更新



軌道改良



法面固定

鉄道施設総合安全対策
事業費補助

H21予算額:11.8億円の内数

- ・補助率:1/3
- ・第三セクターを対象
- ・大規模なトンネル、橋りょう等の改修支援



補助目的

地方鉄道事業者が行う保安度の向上又は輸送の継続に資する設備整備に対して支援を行うことにより、輸送の高度化を図る。

補助対象事業

補助率は一律1/3、赤字要件無し

計画安全事業

- ・保安度の向上に資する設備の整備
- ・第三者評価機関が行う客観的評価を踏まえて作成した総合安全対策計画の地方運輸局提出

輸送継続支援事業

- ・輸送を継続していく上で必要な設備の整備
- ・地域と連携して作成した、総合連携計画に基づく実施計画を地方運輸局に提出

鉄道事業再構築事業

- ・鉄道事業再構築に必要な設備の整備、コンサルティングに係る委託経費
- ・「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく、国土交通大臣による「鉄道事業再構築実施計画」の認定

補助対象設備

軌道改良、落石等防止設備、電気・信号保安設備、ATS設置、運転士異常時列車停止装置、車両の更新 など既存施設の改良・更新又は新設



車両の更新



軌道改良



法面固定



運転士異常時列車停止装置

再生計画事業は20年度で終了。既存案件については経過措置(最長5年間)で対応。

予算額の推移

年 度	1 5	1 6	1 7	1 8	1 9	2 0	2 1
当初予算額(百万円)	2,501	2,701	2,512	2,618	2,401	2,448	2,223

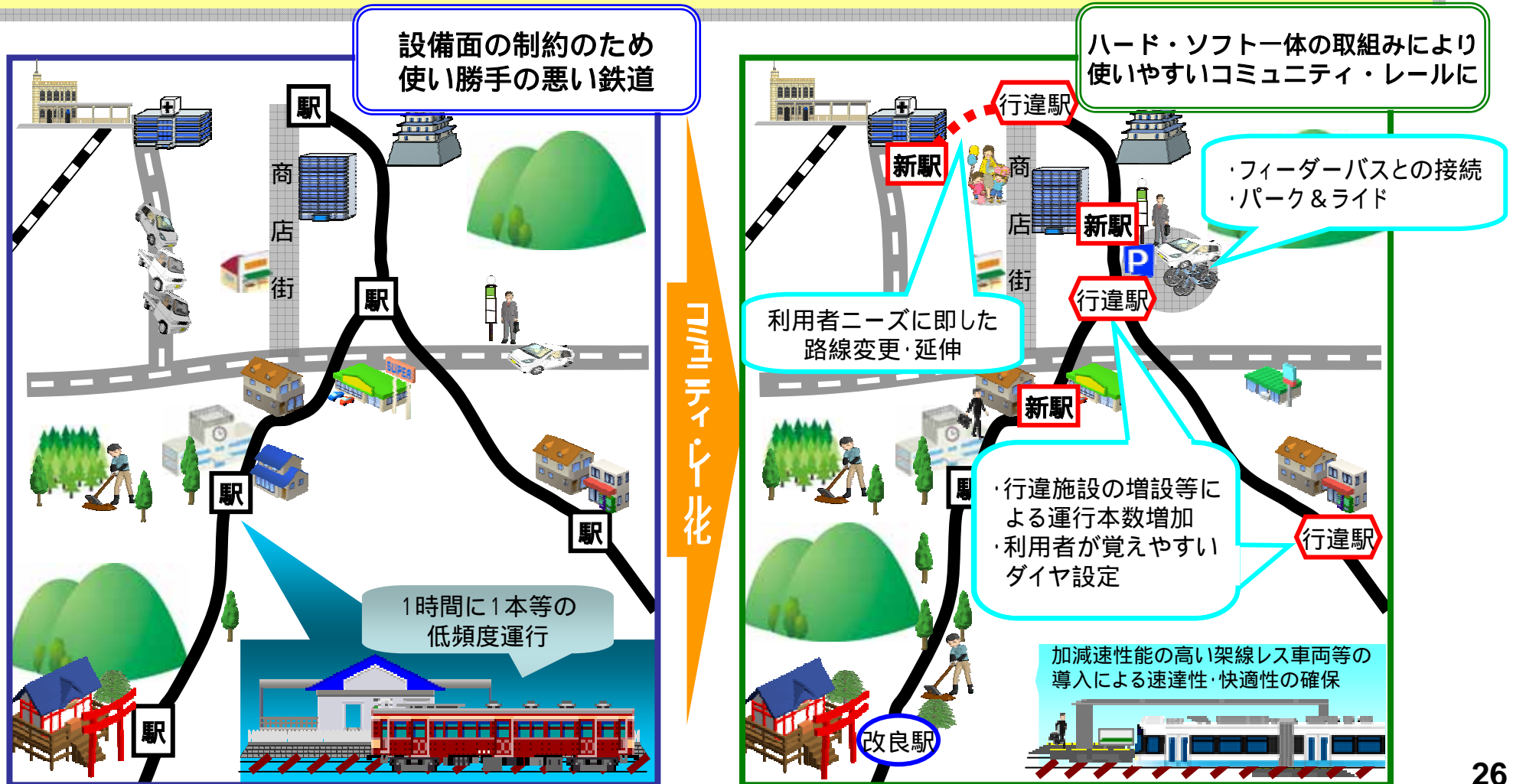
H21年度 新規施策

[コミュニティ・レール化とは]

潜在的な鉄道利用ニーズが大きい地方都市やその近郊の路線等について、総合連携計画に基づきハード・ソフト一体で大幅な利便性向上等を図る。

[取組例]

- ・運行本数を増発し、「毎時何分と何分に発車」といった便利で覚えやすいダイヤとする
- ・駅の新設や再配置により、沿線利用者が徒歩でアクセスしやすい駅を増やす 等



地域公共交通総合連携計画
(法定協議会において策定) (JR・大手・中小・公営の区別無)

ソフト支援施策

地域公共交通活性化・再生総合事業費補助

- ・総合連携計画の策定に必要な調査費や、同計画に基づく地域の創意工夫を活かした取組を支援。
(補助率: 国1/2、1/3)

総合連携計画策定調査費、LRV、車両増備、イベント列車の運行、運行情報提供システム、ICカードシステム、増便等の実証運行、パーク&ライド、駅舎改築、地域サポーターによるボランティア活動等の地域の創意工夫に基づく取組



ICカードシステムの導入

【補助対象】 地域の法定協議会を対象

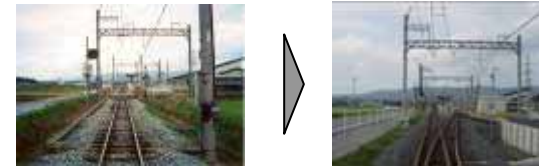
- 【ポイント】
- ・協調補助不要
 - ・繰越不可

新規 ハード整備支援

幹線鉄道等活性化事業費補助
(総合連携計画事業)

- ・総合連携計画に基づく鉄軌道利用者の利便性向上等を図るための施設の整備を支援。
(補助率: 国1/3、地方公共団体1/3)

輸送ニーズに対応した駅・路線の再配置、ダイヤ改正・増便等に必要施設の整備



行き違い設備新設

【補助対象】 地域の法定協議会又は第3セクターを対象

- 【ポイント】
- ・協調補助必要
 - ・用地取得費も対象
 - ・繰越可
 - ・施設完成後、事業者等の施設管理者へ移管
 - ・B/C算出による事業評価が必要

路線	ハード整備内容	効果	併せて実施を予定する 利用促進の取組
青い森鉄道	駅の再配置	利用者増・駅アクセス向上	バス網再編
ひたちなか 海浜鉄道	行き違い設備	ダイヤ増発による待ち時間短縮	バス接続改善・デマ ンドタクシー運行
富山地方鉄道	電停段差解消・軌道改良	LRT化	LRV導入・GPS運行 情報提供
福井鉄道	新駅設置	利用者増・駅アクセス向上	P & R 駐車場、ダイヤ 改善
和歌山電鐵	変電所増強・駅改良	高速化による乗車時間短縮・快適 性向上	P & R 駐車場、改装電 車の運行

その他現在調整中の案件もあり

LRT (Light Rail Transit) は、従来の路面電車から走行空間、車両等を向上させたもので、道路空間、鉄道敷等の既存インフラも有効活用し、高い速達性、定時性、輸送力等を持った、人や環境に優しい公共交通システムのことで、バリアフリーや環境への配慮、さらに中心市街地の活性化による都市・地域の再生等に寄与するものとして、注目を集めている。

高い速達性、定時性

- ・車両の高性能化、軌道の専用化、一部立体化、優先信号化、運賃収受システムの改善等により、高い速達性・定時性を確保

走行空間



物理的に軌道敷内への自動車の乗入れが可能

・軌道敷と車道の分離
・優先信号の導入
等



富山ライトレール富山駅北付近
軌道敷地と車道を緑石により分離

まちづくりとの連携

- ・車両や電停のデザインを工夫することで街のシンボルとして、まちの賑わい創出に寄与
- ・駅前広場の整備やトランジットモール化、パーク&ライド 駐車場の整備、沿線への公共公益施設の配置などのまちづくり施策との一体的な整備が可能

景観との一体性



従来のデザイン

景観とマッチする車両デザイン



十分な輸送力

- ・適切な運行間隔と連接車両等との組み合わせにより十分な輸送力を確保



車両収容人員 (定員)

約90人
(広島電鉄の単車の一例)

約150人
(広島電鉄の5連接車の例)



環境にやさしい

- ・自動車交通に比してCO2排出量が少ないという路面電車の特長に加え、弾性車輪制振軌道等により騒音振動を低減

軌道構造

通常軌道
87dB

制振軌道
76dB

(騒音比較)
走行速度40km/h時
軌道中心から7.5m、
地上高さ1.2mで測定



福井鉄道市内軌道線福井駅前付近
インフランド軌道を採用し、低振動・低騒音を実現

人にやさしい

- ・低床式車両の導入、電停のスロープ整備等による段差解消や他交通機関への乗り継ぎ利便性を確保

床の高さ



780mm

段差があるためステップが必要



330mm

ホームから段差なしで直接乗降可能



CO2排出量

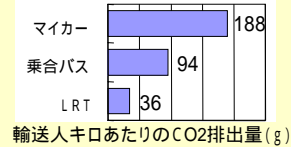
輸送人キロあたりのCO2排出量 (g)

マイカー	188
乗合バス	94
LRT 路面電車	36

まちづくりと連携したLRTの導入促進による環境にやさしく利用者本位の都市交通体系の構築

LRTに対する高まる期待

- ・移動のバリアフリー化
- ・交通環境負荷の軽減
- ・交通転換による交通円滑化
- ・公共交通ネットワークの充実
- ・中心市街地の活性化



欧米ではこれまで70以上の都市で復活・導入進む



富山ライトレール(H18.4.29開業)

トランジットモール

車イス

しかしながら

日本で整備が進まない要因

- ・導入空間の制約
- ・関係主体間の合意形成
- ・コスト負担大 (初期投資 + 維持管理)

そこで

LRTプロジェクト

鉄道局、都市・地域整備局、道路局の連携のもと
LRTの整備に対して総合的に支援
(省庁統合の成果)

LRT総合整備事業

計画について一体的・総合的に支援

LRTシステム整備費補助

地域公共交通活性化・再生総合事業費補助

(鉄道局)

LRTシステムの構築に不可欠な施設(低床式車両、停留施設、制振レール、変電所、車庫、ICカードシステム、相互直通化のための施設)の整備に対して補助

【補助対象者】鉄軌道事業者、法定協議会

路面電車走行空間改築事業

(道路局、都市・地域整備局)

LRTの走行空間(走行路面、停留場等)の整備に対して支援

【補助対象者】道路管理者

都市交通システム整備事業

(都市・地域整備局)

総合的な都市交通の戦略に基づくLRTの施設(車両を除く)の整備に対して包括的に支援

【補助対象者】地方公共団体等

LRTプロジェクト推進協議会の設置

事業者

自治体

有識者・NPO

国(運輸局、整備局)、公安委員会

合意形成と計画策定

計画について一体的・総合的に支援

人と環境にやさしい都市基盤施設と都市交通体系の構築
利用しやすく高質な公共交通ネットワークの整備
生き生きとした魅力ある都市の再生

LRTシステム整備費補助

速達性に優れ、バリアフリーや環境にも優しい利用者本位の交通体系の構築を促進する観点から、まちづくりと連携したLRTシステムの整備を推進するため、低床式車両その他LRTシステムの構築に不可欠な施設の整備に要した費用の一部を補助する。【17年度創設】

1. 補助対象事業者 鉄軌道事業者
2. 補助対象施設 低床式車両(LRV)、停留施設、レール(制振軌道)、変電所の増強、車庫の増備、ICカードシステム、相互直通化のための施設
3. 補助率 国 : 1 / 4 地方 : 国と同額以上

重点支援 [21年度 ~]

地域公共交通活性化・再生法の総合連携計画に基づく低床式車両(LRV)の導入等については、新たに地域公共交通活性化・再生総合事業費補助等により、重点的に支援(補助率1 / 4 1 / 2等)

4. 21年度予算(国費) 2.03億円



低床式車両(LRV)の導入



停留施設の整備

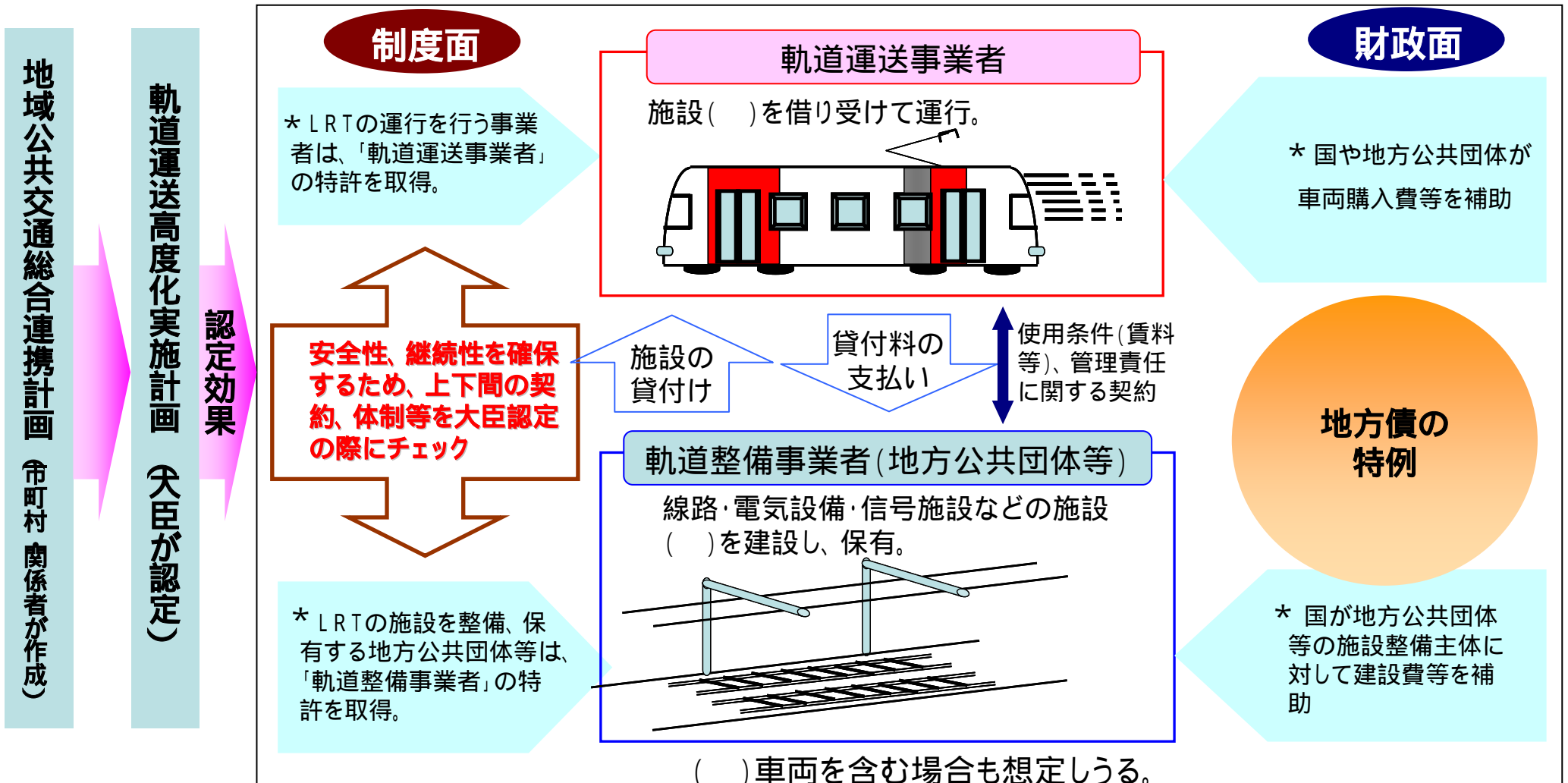


レールの制振性の向上

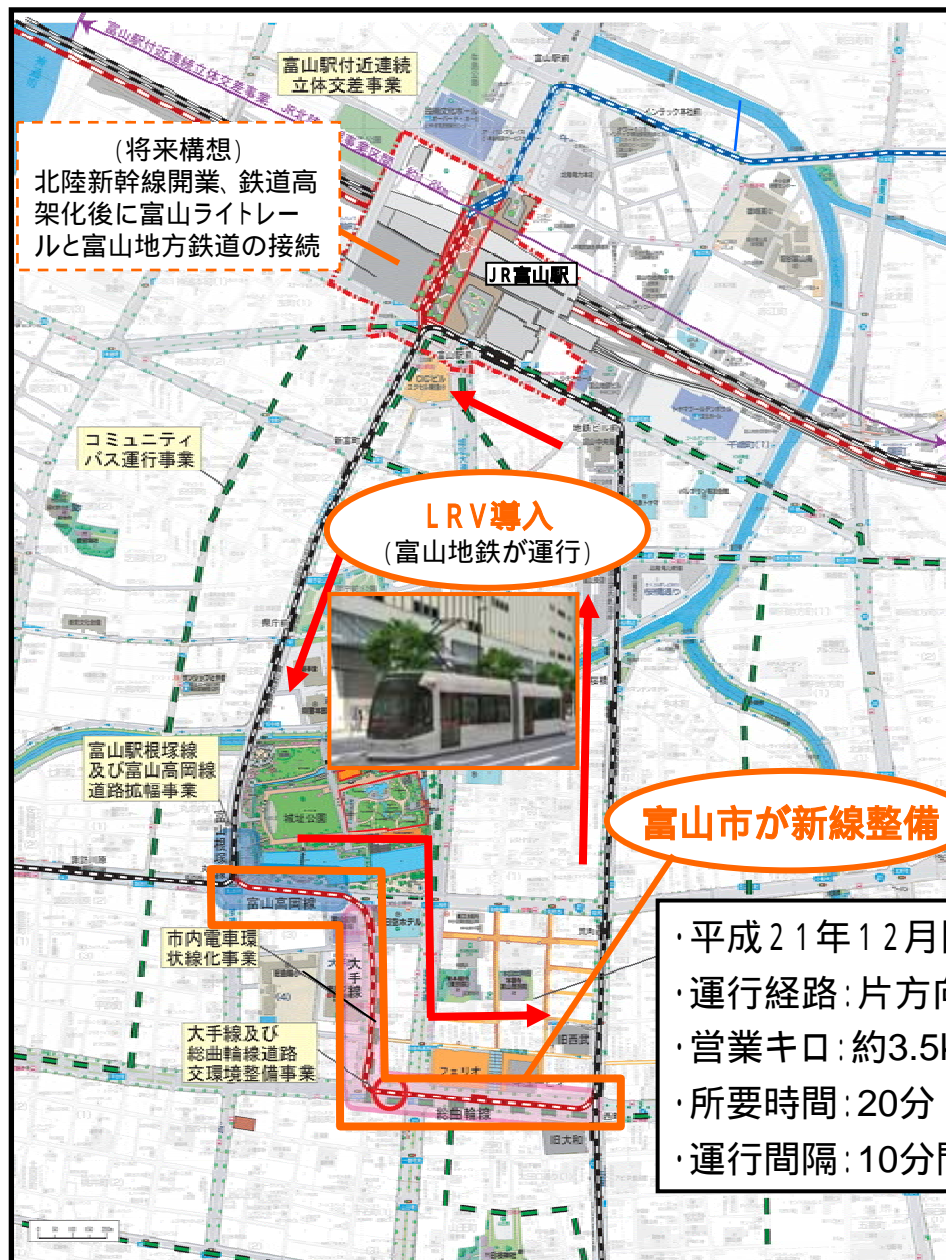


ICカードシステムの導入

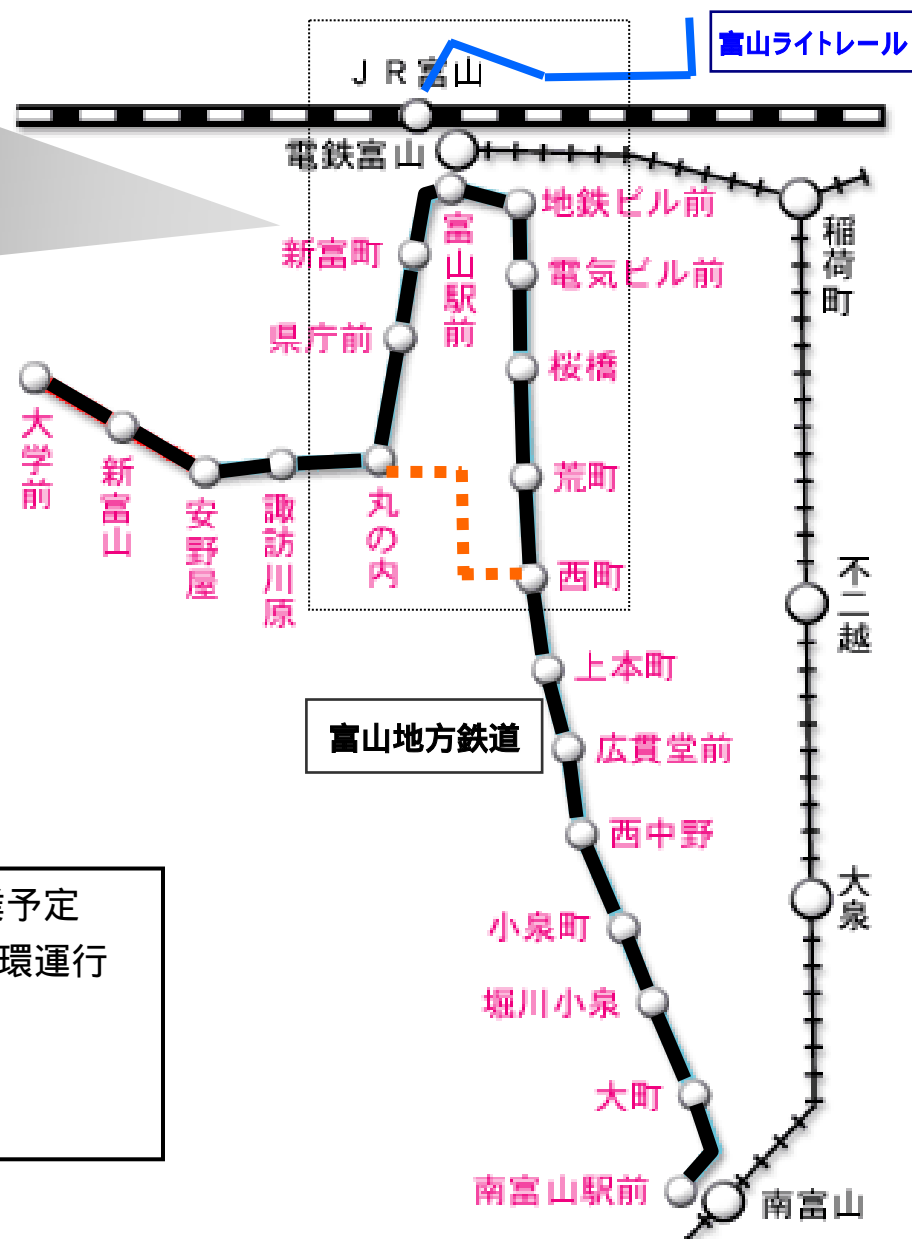
地域公共交通活性化・再生法上に盛り込まれたLRTに関する上下分離制度(軌道運送高度化事業)により、事業者のインフラ整備負担を軽減した上で効率的な整備と整備後の安全運行・安定経営を確保することができるようになった。



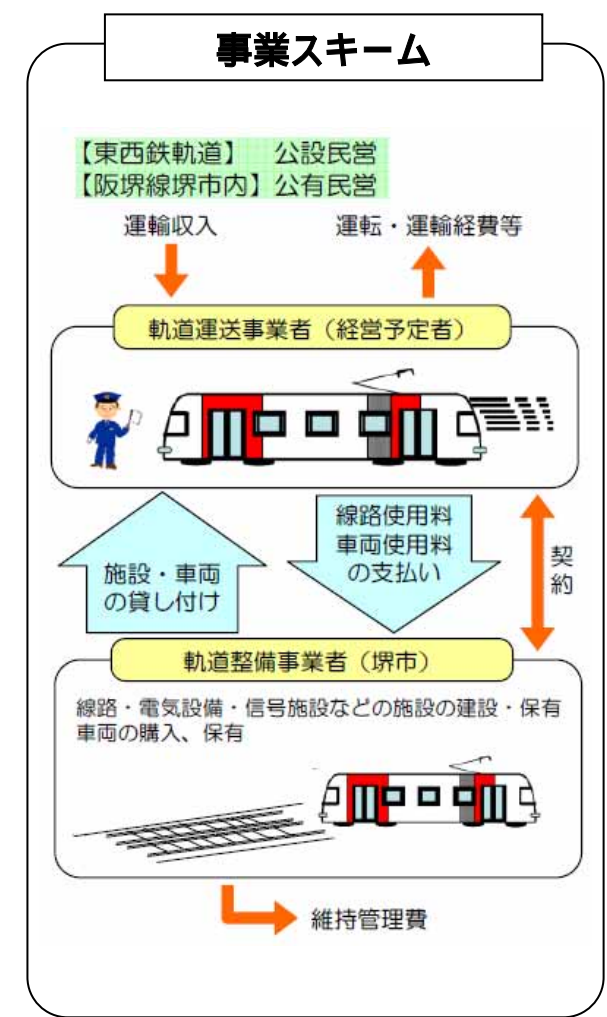
軌道運送高度化事業 次の 及び の実施により、定時性の確保、速達性の向上及び快適性の確保を図り、もって地域公共交通の活性化に資するもの(既設の軌道の路線においては のいずれかでも可)より優れた加速及び減速の性能を有し、振動を抑える効果が高く、かつ、低床化されている等旅客が円滑に乗降できる構造の車両を用いること 旅客の乗降を円滑にするための措置(を除く)及び車両の良好な走行環境を確保するための措置を講ずること



- ・平成21年12月開業予定
- ・運行経路: 片方向循環運行
- ・営業キロ: 約3.5km
- ・所要時間: 20分
- ・運行間隔: 10分間隔



堺市が、南北に偏在する堺市内の鉄軌道路線を東西方向に結節するため、堺浜から堺東駅間(6.9km)についてLRTを整備する構想で、堺駅～堺東駅間(1.7km)を先行整備する方針で検討を進めている。市がLRT施設の整備・保有を行い、軌道運送事業者がこれらを借り受けて運行するスキームを予定。



地域公共交通活性化・再生法の目的を達成するため、同法を活用し、地域の多様なニーズに応えるために、鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に取り組む地域の協議会に対し、パッケージで一括支援することにより、地域の創意工夫ある自主的な取組みを促進する(21年度予算:44億円)。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 (平成19年10月1日施行)

法定協議会

- 市町村
- 公共交通事業者
- 地元企業
- 住民
- 商店街の人々
- NPO等住民団体
- 学校・病院等
- 等

- 協議会の参加要請応諾義務
- 計画策定時のパブリックコメント実施
- 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

策定

地域公共交通総合連携計画(法定計画)

地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画

地域公共交通活性化・再生総合事業による支援

<補助率等>

「地域公共交通総合連携計画」
(法定計画) 策定経費 定額

総合事業計画に定める事業に
要する経費

- ・実証運行(航) 1/2
- ・実証運行(航)以外の事業 1/2

政令市が設置する協議会の取り組む
事業 1/3

うち協議会が取り組む事業

地域公共交通活性化・再生総合事業計画 (3年)

(例)

鉄道、バス・乗合タクシー、旅客船等の実証運行(航)

- ・鉄道の増便・ダイヤ変更等の実証運行
- ・コミュニティバス・乗合タクシーの導入、路線バス活性化の実証運行
- ・空港アクセス改善(空港アクセスバスの実証運行等)
- ・旅客船の航路再編・増便・ダイヤ変更等の実証運航 等

車両関連施設整備等

- ・バス車両購入費、車両・船舶関連施設整備、バス停待合環境整備、デマンドシステムの導入、LRV(低床式軌道車両)の導入 等

スクールバス、福祉バス等の活用

乗継円滑化等

- ・乗継情報等の情報提供、ICカード導入、P&R・C&Rの推進 等

公共交通の利用促進活動等

- ・レンタサイクル、イベント、広報、乗継割引運賃・周遊切符等のシステム設計 等

新地域旅客運送事業の導入円滑化

その他地域の創意工夫による事業



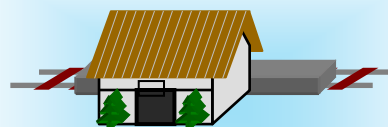
取組支援

<制度の特徴>

- 【計画的取組の実現】
 - ・計画に対する補助で、計画的な事業実施が可能
- 【協議会の裁量確保】
 - ・事業をパッケージで一括支援
 - ・メニュー間、年度間における柔軟な事業の実施
- 【地域の実情に応じた支援の実現】
 - ・地域の実情に応じた協調負担の実現
- 【事業評価の徹底】
 - ・成果を事後評価し、効率的・効果的な事業実施を確保



計画策定支援について



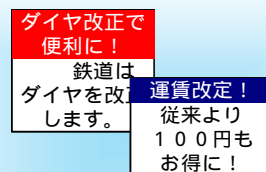
駅舎の新築・改築・改装



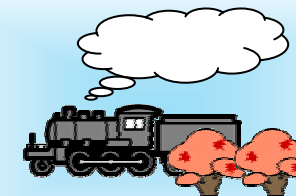
車両のリース・購入・改装



駅前駐車場・駐輪場の整備



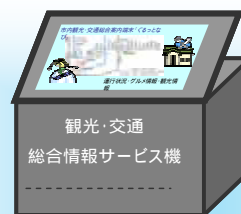
ダイヤ、運賃の改正



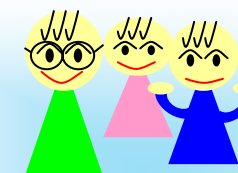
イベントの開催



ITの活用

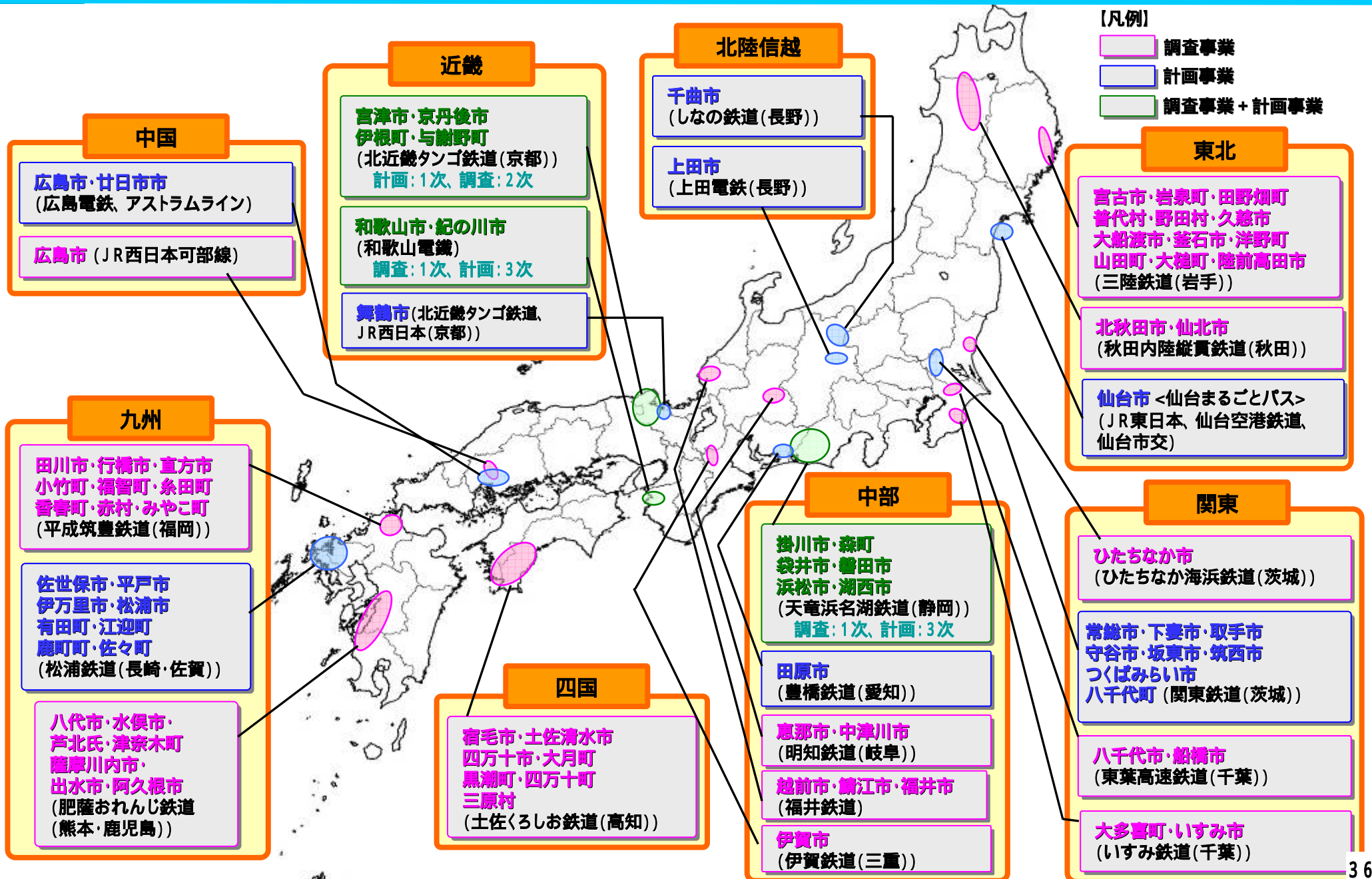


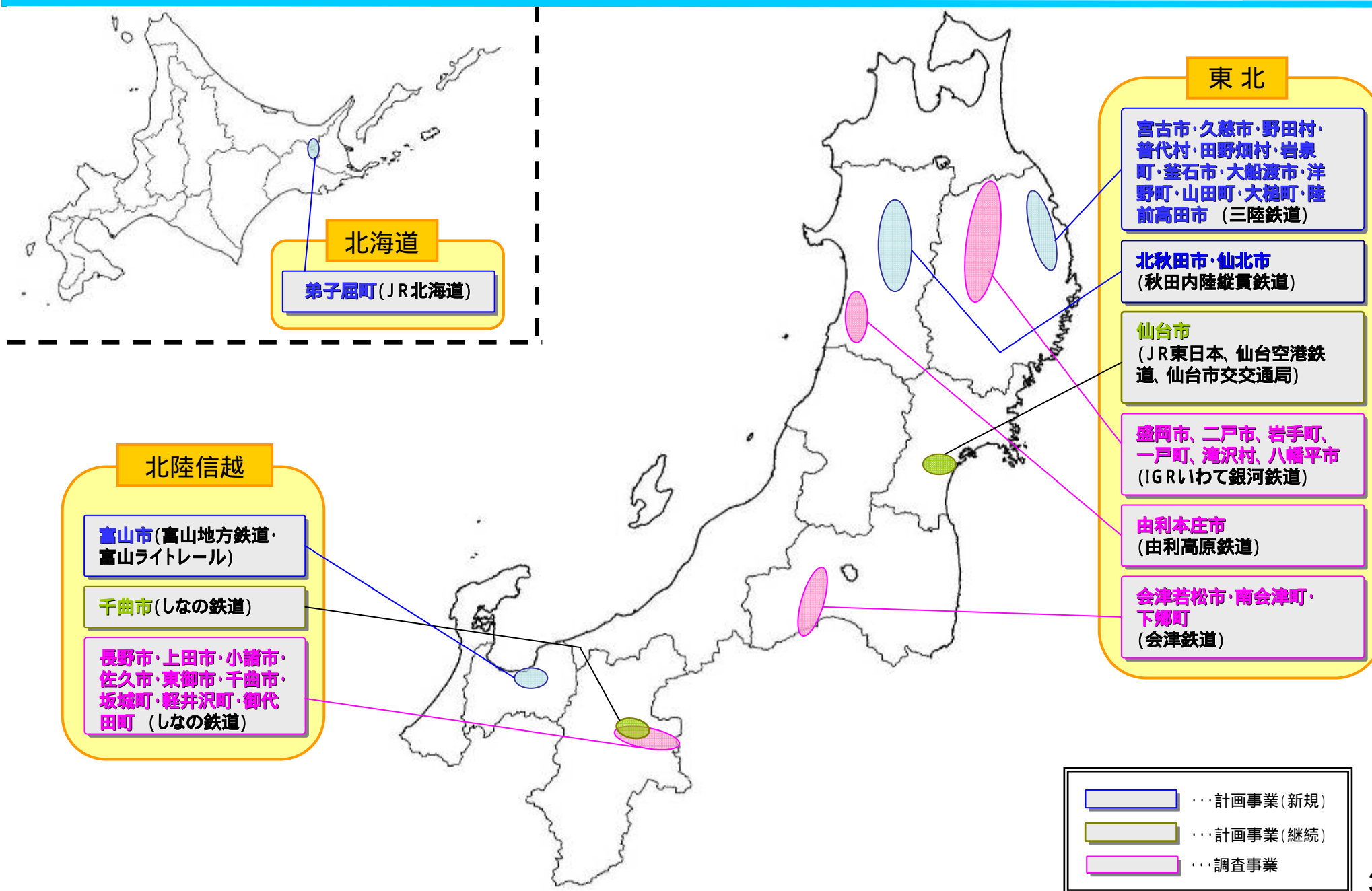
情報提供の充実



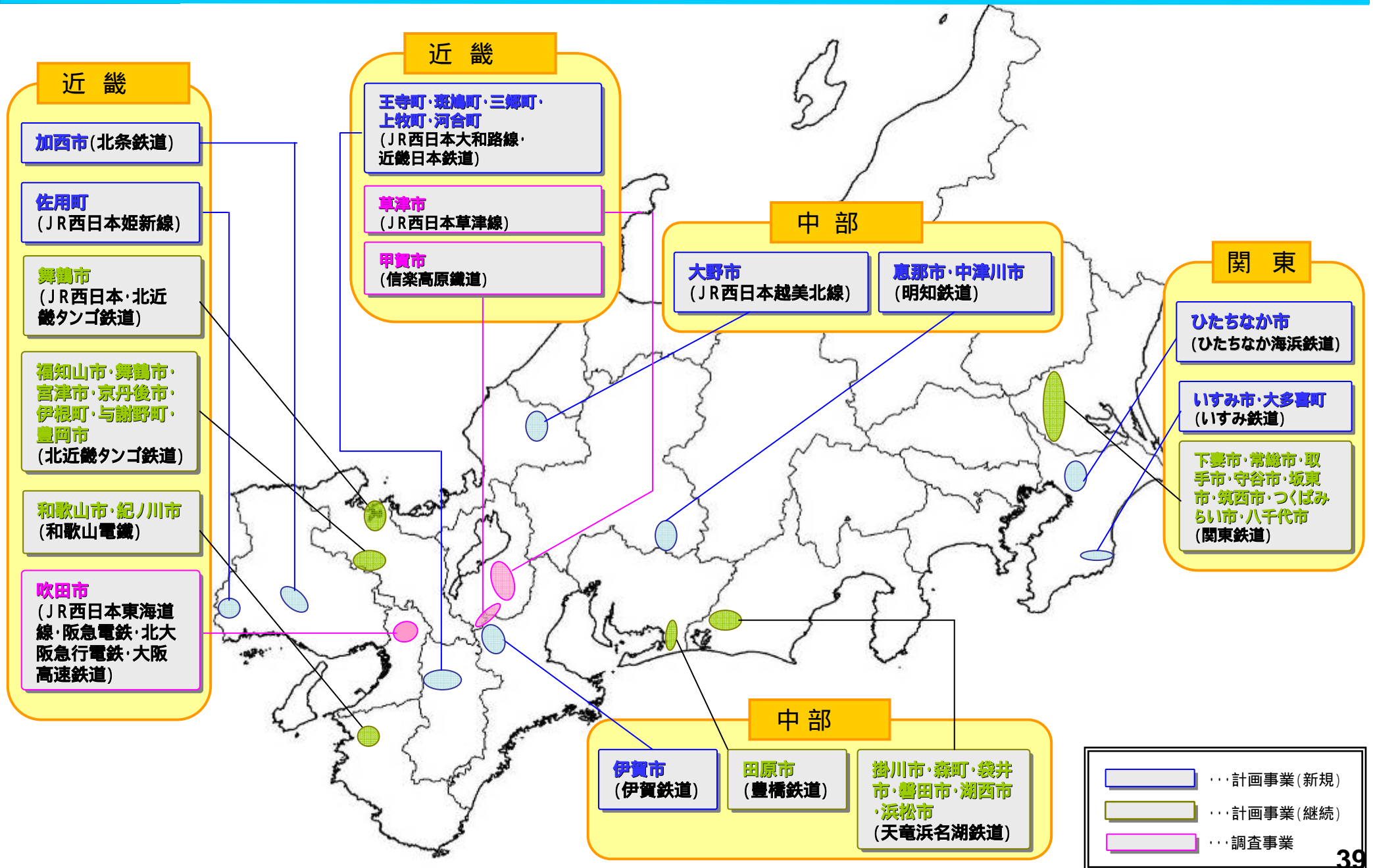
ボランティア活動
に対する支援

地域公共交通活性化・再生総合事業(20年度・鉄道分)認定一覧

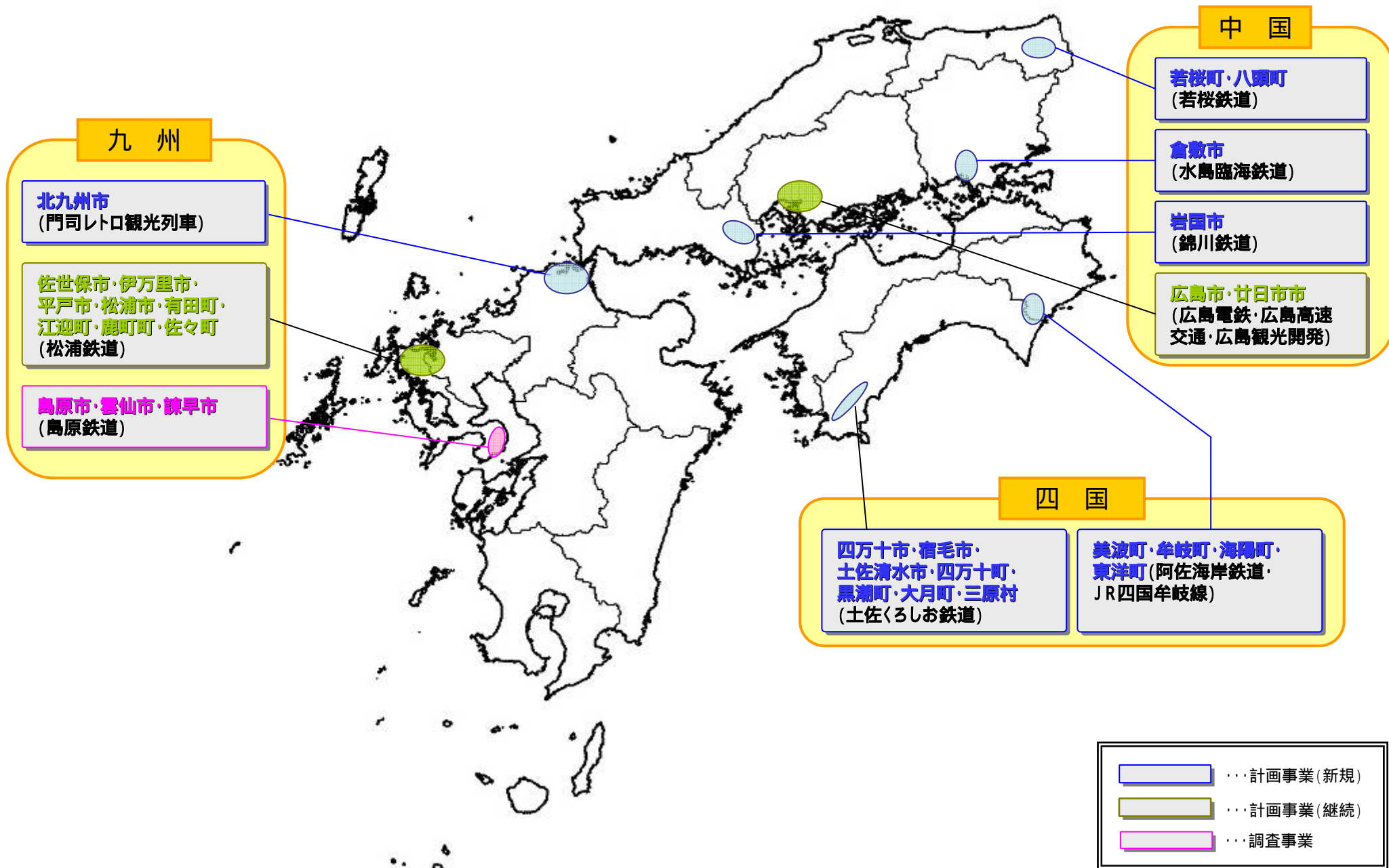




地域公共交通活性化・再生総合事業(21年度鉄道分)認定一覧



地域公共交通活性化・再生総合事業(21年度・鉄道分)認定一覧



計画事業(新規)18件、計画事業(継続)10件、調査事業8件 合計36件

地区	都道府県	市町村	事業者名	事業内容
北海道	北海道	弟子屈町	JR北海道	駅ボランティアセンター設置、C&R等
東北	秋田県	仙北市、北秋田市	秋田内陸縦貫鉄道	利便性向上、利用促進等
	岩手県	宮古市、久慈市、野田村、普代村、 田野畑村、岩泉町、釜石市、大船渡市、 洋野町、山田町、大槌町、陸前高田市	三陸鉄道	利用促進、広報等
	宮城県	仙台市	仙台空港鉄道、仙台市 交通局、JR東日本	広報等
	秋田県	由利本荘市	由利高原鉄道	調査事業
	岩手県	盛岡市、二戸市、岩手町、一戸町、滝沢村、 八幡平市	IGRいわて銀河鉄道	調査事業
	福島県	会津若松市、南会津長、下郷町	会津鉄道	調査事業
北陸 信越	富山県	富山市	富山ライトレール、 富山地方鉄道	車両・電停の装飾、LRV車両導入、 鉄軌道・バス共通ICカードシステム導入
	長野県	千曲市	しなの鉄道	情報提供、利用促進
	長野県	長野市、上田市、小諸市、佐久市、東御市、 千曲市、坂城町、軽井沢町、御代田町	しなの鉄道	調査事業
関東	茨城県	ひたちなか市	ひたちなか海浜鉄道	利用促進
	千葉県	いすみ市、大多喜町	いすみ鉄道	増便実証運行、C&R、利用促進イベント等
	茨城県	下妻市、常総市、取手市、守谷市、坂東市、 筑西市、つくばみらい市、八千代町	関東鉄道	P&R、利用促進イベント

地区	都道府県	市町村	事業者名	事業内容
中部	岐阜県	恵那市、中津川市	明知鉄道	公共交通マップ作成、シンポジウム開催、利用促進等
	三重県	伊賀市	伊賀鉄道	イベント列車、企画切符作成、広報等
	福井県	大野市	JR西日本(越美北線)	ラッピング車両
	愛知県	田原市	豊橋鉄道	車両ラッピング、駐車場の整備等
	静岡県	掛川市、森町、袋井市、磐田市、湖西市、浜松市	天竜浜名湖鉄道	シャトル便実証運行、待合室等の整備、企画切符作成、サポータークラブの運営、利用促進等
近畿	兵庫県	加西市	北条鉄道	駅舎の整備、利用促進等
	奈良県	王寺町、斑鳩町、三郷町、上牧町、河合町	JR西日本(大和路線)、近畿日本鉄道	案内板設置、情報提供、イベント実施等
	兵庫県	佐用町	JR西日本(姫新線)	利用促進等
	京都府 兵庫県	福知山市、舞鶴市、宮津市、京丹後市、与謝野町、伊根町、豊岡市	北近畿タンゴ鉄道	車両ラッピング、イベント列車、P&R等
	京都府	舞鶴市	北近畿タンゴ鉄道、JR西日本	イベント列車運行、利用促進等
	和歌山県	和歌山市、紀の川市	和歌山電鐵	車両改造(お菓子電車)、待合室の整備、利用促進、P&R、C&R等
	滋賀県	甲賀市	信楽高原鉄道	調査事業
	滋賀県	草津市	JR西日本(草津線)	調査事業
	大阪府	吹田市	JR西日本(東海道線)、阪急電鉄、北大阪急行電鉄、大阪高速鉄道	調査事業
中国	鳥取県	若桜町、八頭町	若桜鉄道	イベント開催、観光ツアー、利用促進
	山口県	岩国市	錦川鉄道	P&R
	岡山県	倉敷市	水島臨海鉄道	C&R
	広島県	広島市・廿日市市	広島高速交通、広島電鉄、広島観光開発	ICカード整備

地区	都道府県	市町村	事業者名	事業内容
四国	徳島県 高知県	美波町、牟岐町、海陽町、東洋町	阿佐海岸鉄道、JR四国	イベント開催、JR乗り入れ・イベント車両実証運行
	高知県	宿毛市、土佐清水市、四万十市、大月町、三原村、黒潮町、四万十町	土佐くろしお鉄道	利用促進等
九州	福岡県	北九州市	門司レトロ観光電車	企画切符、イベント開催、案内板設置等
	長崎県	佐世保市、伊万里市、平戸市、松浦市、有田町、江迎町、鹿町町、佐々町	松浦鉄道	JR乗り入れ実証運行、イベント列車、P&R、自転車レンタル等
	長崎県	島原市、雲仙市、諫早市	島原鉄道	調査事業

実施予定案件(21.6現在把握分)

地区	都道府県	市町村	事業者名	事業内容
東北	宮城県	仙台市、名取市	仙台空港鉄道	調査事業
北陸信越	長野県	長野市、須坂市、千曲市	長野電鉄	調査事業
関東	千葉県	八千代市、船橋市	東葉高速鉄道	待合環境整備、P&R、C&R、企画切符、モビリティマネジメント等
近畿	兵庫県	神戸市、三木市、小野市	神戸電鉄	調査事業
九州	福岡県	田川市、直方市、行橋市、香春町、糸田町、福智町、赤村、小竹町、みやこ町	平成筑豊鉄道	P&R、利用促進
	熊本県 鹿児島県	八代市、水俣市、芦北町、津奈木町、薩摩川内市、出水市、阿久根市、	肥薩おれんじ鉄道	イベント列車運行、JRへの乗り入れの検討、利用促進等
	熊本県	人吉市ほか沿線10町村	くま川鉄道	調査事業