

地域公共交通活性化・再生に関する研修会 資料

地域鉄道関係の補助制度について

平成21年11月24日
国土交通省鉄道局財務課
地域鉄道支援室

地域鉄道事業者一覧 92社 【H21.4.1現在】

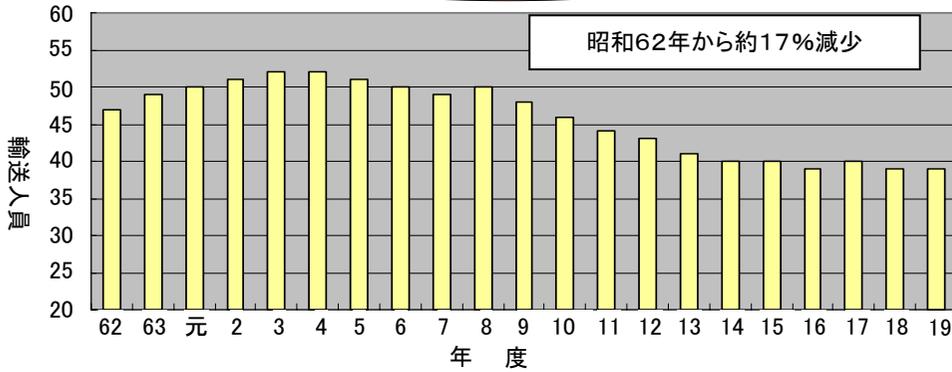
運輸局	事業者名	営業 キロ	運輸局	事業者名	営業 キロ	運輸局	事業者名	営業 キロ	運輸局	事業者名	営業 キロ	
東北運輸局	●三陸鉄道	107.6	関東運輸局	秩父鉄道	71.7	中部運輸局	●愛知環状鉄道	45.3	中国運輸局	●智頭急行	56.1	
	●秋田内陸縦貫鉄道	94.2		関東鉄道	55.6		●樽見鉄道	34.5		一畑電車	42.2	
	●IGRいわて銀河鉄道	82.0		●鹿島臨海鉄道	53.0		伊豆箱根鉄道	29.4		●井原鉄道	41.7	
	●会津鉄道	57.4		●わたらせ渓谷鐵道	44.1		●明知鉄道	25.1		広島電鉄	35.1	
	●阿武隈急行	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		岡山電氣軌道	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			高松琴平電氣鐵道	60.0
	十和田觀光電鉄	14.7		上毛電氣鐵道	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	土佐電氣鐵道		25.3	
		●ひたちなか海浜鐵道		14.3	●北近畿タンゴ鐵道		114.0	●阿佐海岸鐵道	8.5			
北陸信越運輸局	富山地方鐵道	99.6		江ノ島電鉄	10.0		神戸電鉄	69.6	九州運輸局	●肥薩おれんじ鐵道	116.9	
	●しなの鐵道	65.1	銚子電氣鐵道	6.4	近江鐵道	59.5	●松浦鐵道	93.8				
	●北越急行	59.5	流鉄	5.7	阪堺電氣軌道	18.7	●平成筑豊鐵道	49.2				
	長野電鉄	57.6	●長良川鐵道	72.1	●信楽高原鐵道	14.7	島原鐵道	43.2				
	●のと鐵道	33.1	●天竜浜名湖鐵道	67.7	叡山電鉄	14.4	●くま川鐵道	24.8				
	北陸鐵道	22.7	大井川鐵道	65.0	和歌山電鉄	14.3	●南阿蘇鐵道	17.7				
	黒部峡谷鐵道	20.1	養老鐵道	57.5	●北条鐵道	13.6	筑豊電氣鐵道	16.0				
	松本電氣鐵道	14.4	●えちぜん鐵道	53.0	京福電氣鐵道	11.0	●甘木鐵道	13.7				
	上田電鉄	11.6	三岐鐵道	48.0	水間鐵道	5.5	熊本電氣鐵道	13.1				
	●万葉線	12.8	伊豆急行	45.7	紀州鐵道	2.7	長崎電氣軌道	11.5				
●富山ライトレール	7.6											

※ ●印は第三セクター

地域鉄道の現状

輸送人員の推移

(単位: 千万人)

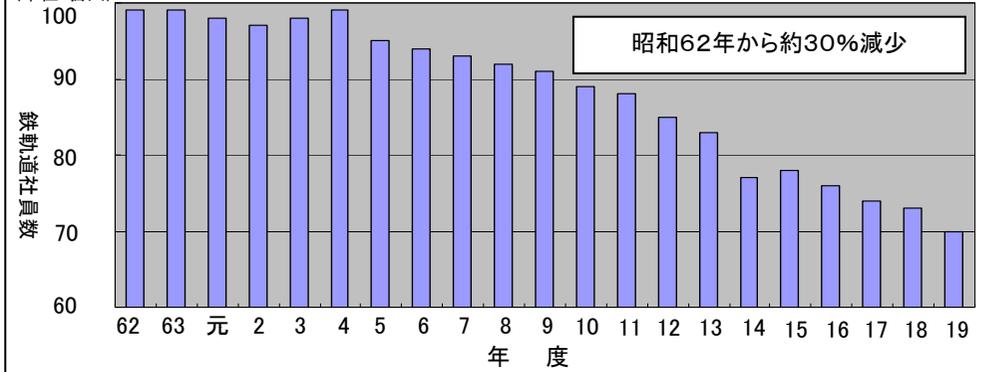


昭和62年度から平成19年度の期間に廃止・開業等に伴う営業路線の変化がない事業者(72社)

出典: 鉄道統計年報

鉄軌道部門社員数の推移

(単位: 百人)

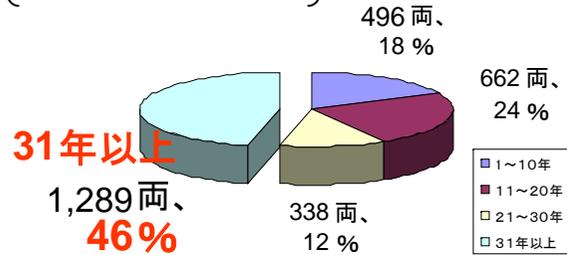


昭和62年度から平成19年度の期間に廃止・開業等に伴う営業路線の変化がない事業者(72社)

出典: 鉄道統計年報

車齢

内燃車の耐用年数 11年
電車の耐用年数 13年

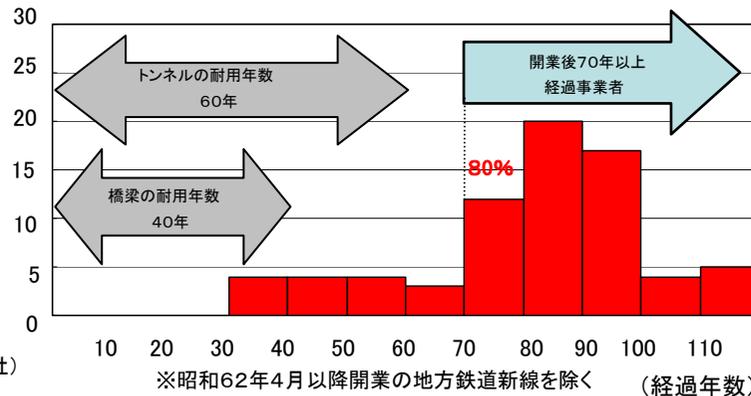


※「平成21年 輸送高度化補助設備整備状況調査書」提出事業者(92社)

施設の現状

路線開業からの経過年数

(事業者数)

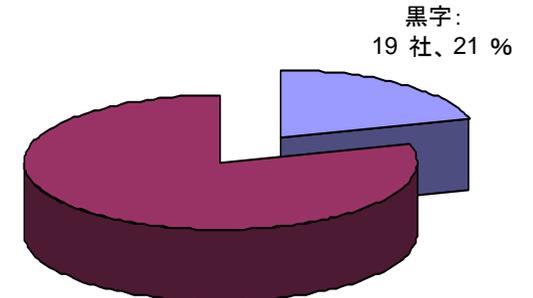


※昭和62年4月以降開業の地方鉄道新線を除く (経過年数)

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。

経常収支

平成20年度(鉄軌道業)



赤字:
73社、79%

近年廃止された鉄軌道路線 ①

平成21年4月1日現在

○ 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
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

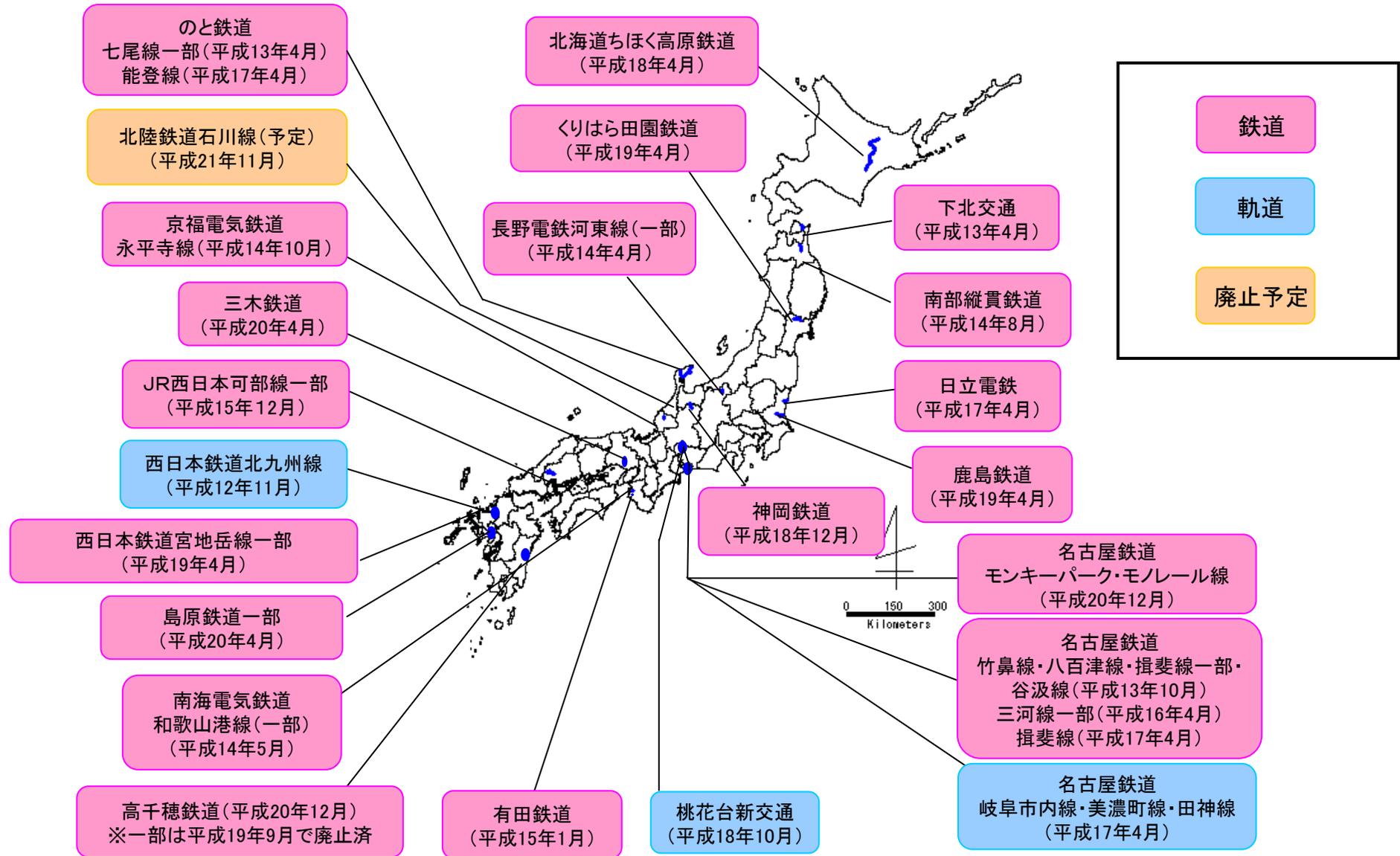
年度	路線名	事業者名	区間	営業キロ	営業廃止年月日
18	ふるさと銀河線	北海道ちほく高原鉄道	池田～北見	140.0	18.4.21
	桃花台線	桃花台新交通	小牧～桃花台東	7.4	18.10.1
	神岡線	神岡鉄道	猪谷～奥飛騨温泉口	19.9	18.12.1
19	くりはら田園鉄道線	くりはら田園鉄道	石越～細倉メインパーク前	25.7	19.4.1
	鹿島鉄道線	鹿島鉄道	石岡～鉾田	27.2	19.4.1
	宮地岳線	西日本鉄道	西鉄新宮～津屋崎	9.9	19.4.1
	高千穂線	高千穂鉄道	延岡～楨峯	29.1	19.9.6
20	島原鉄道線	島原鉄道	島原外港～加津佐	35.3	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	楨峯～高千穂	20.9	20.12.28



■ 廃止届が提出されている鉄道路線

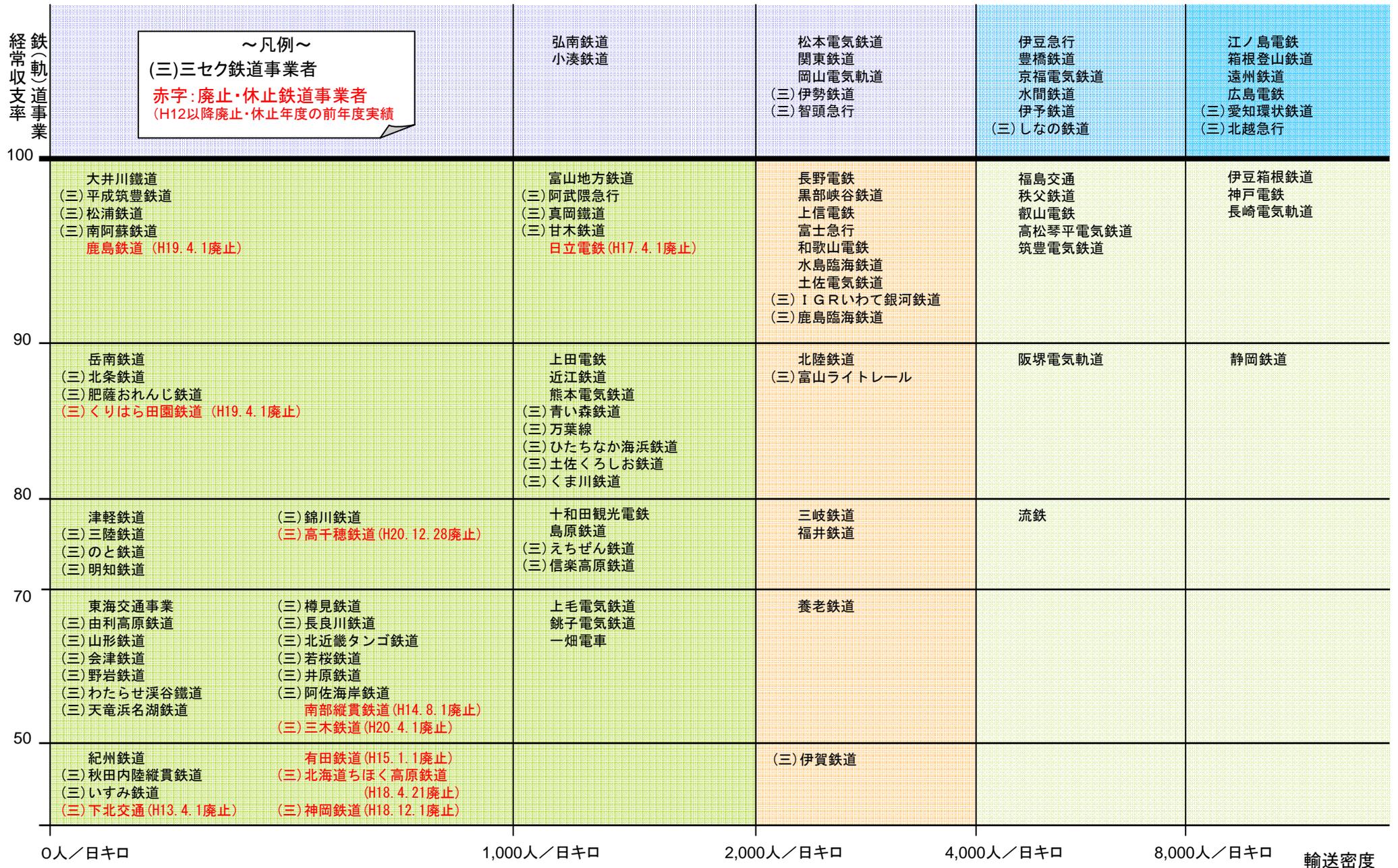
届出日	路線名	事業者名	区間	営業キロ	営業廃止予定年月日
20.10.23	石川線	北陸鉄道	鶴来～加賀一の宮	2.1	21.11.1

近年廃止された鉄軌道路線 ②

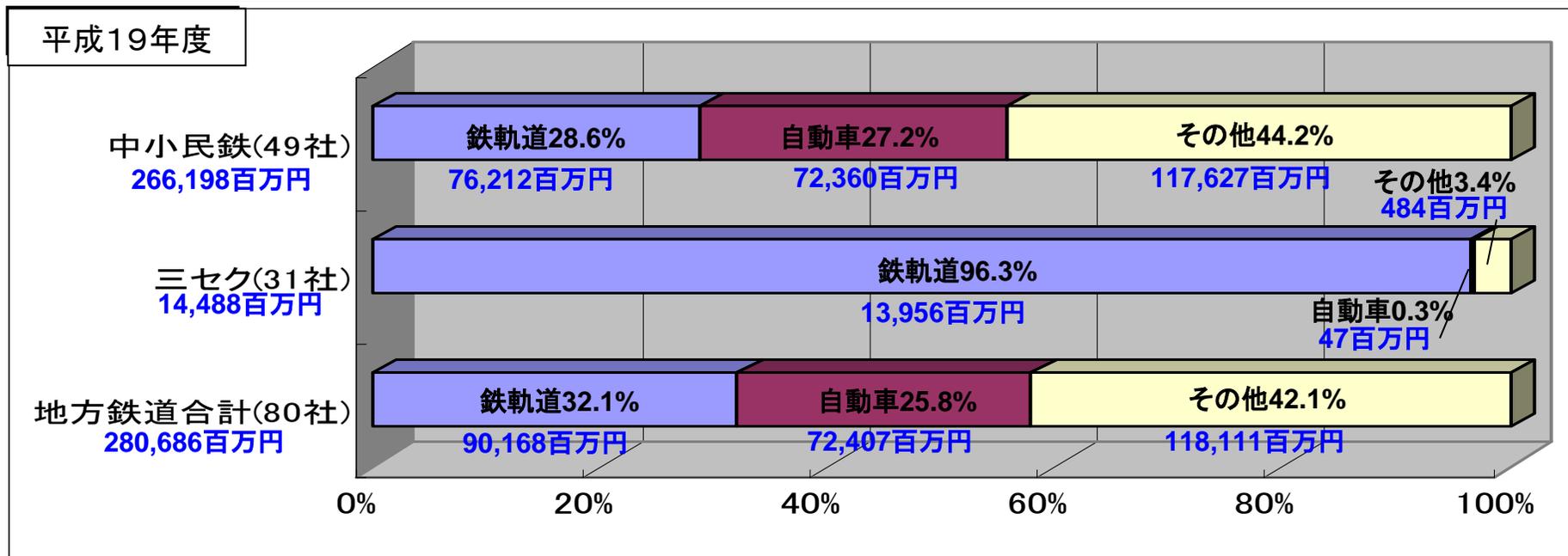
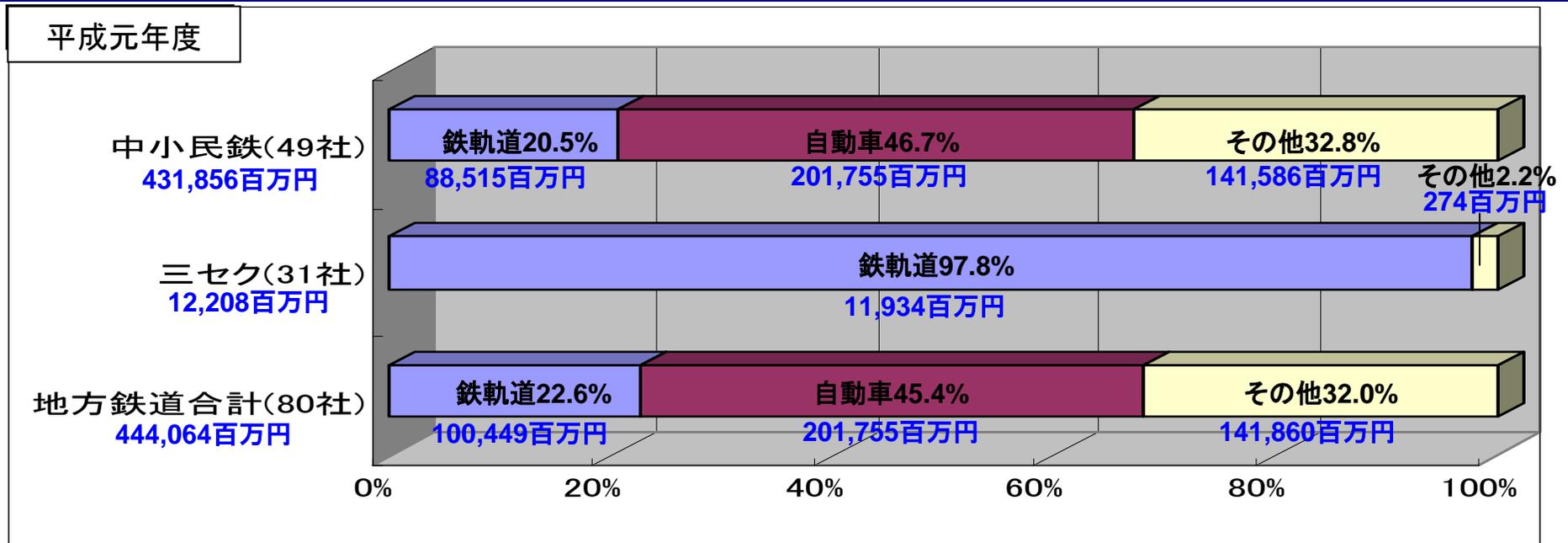


(注) 鉄道の廃止予定路線については、国土交通省に鉄道事業の廃止を届け出て、現在まで後継事業者が確定していない路線を記載している。
 なお、廃止予定年月は鉄道事業廃止届出に記載されている年月を記載している。

輸送密度と経常収支率によるグループ分け(平成20年度実績)



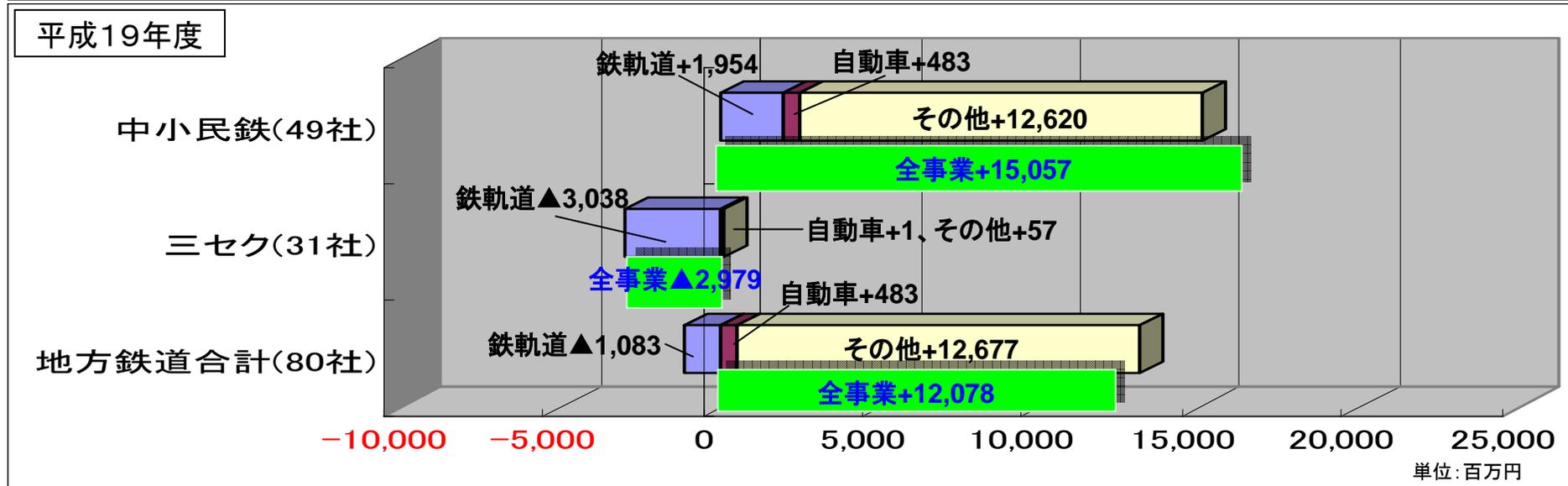
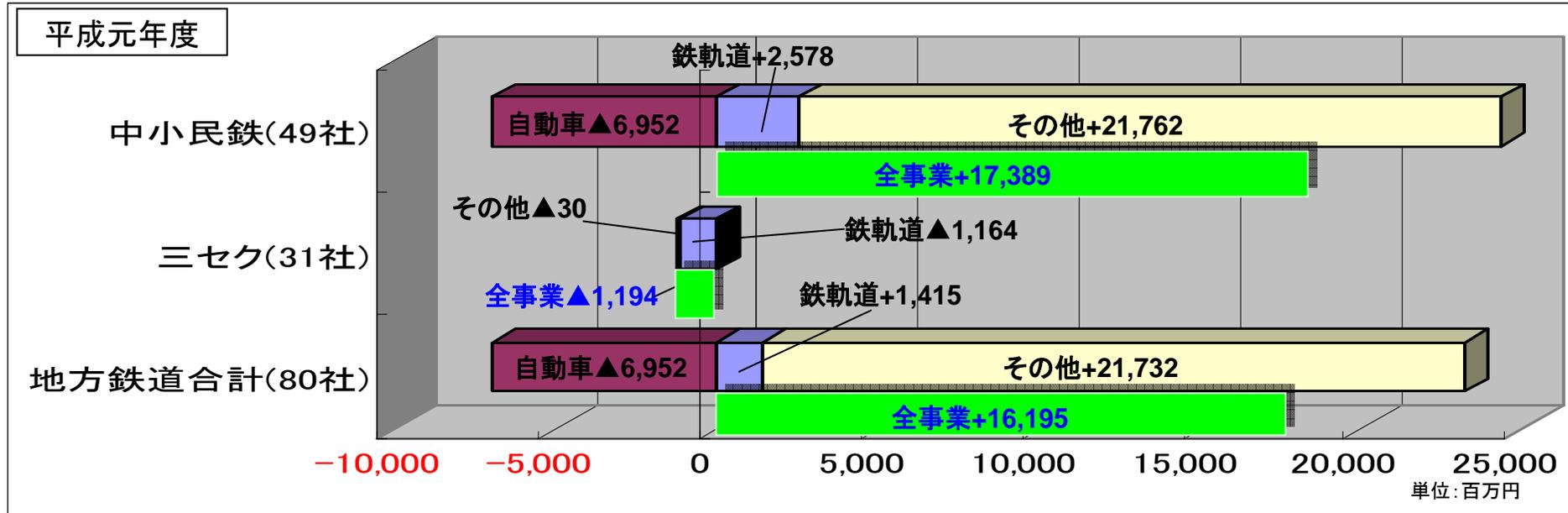
地方鉄道における事業部門別営業収益の変化



※平成元年度から平成19年度の間に廃止・開業に伴う営業路線の変化がない事業者(80社)で比較

地方鉄道における事業部門別営業損益の変化

自動車事業は不採算路線の廃止等により収支改善されたが、鉄道事業は路線廃止→廃業となるため、赤字経営のまま他事業に支えられ存続している。



※平成元年度から平成19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(80社)で比較

地域鉄道に対する包括的な支援

22年度要求額
83億円の内数

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

ソフト面の取組

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

H22要求額:40億円の内数(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、LRV、停留施設、パークアンドライド、情報提供、
ボランティア活動経費 など



ICカードシステム



LRV



イベント経費



パークアンドライド

LRTシステム整備 事業費補助

H22要求額:2億円

- ・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



LRV



制振レール

幹線鉄道等活性化事業費補助(コミュニティ・レール)

H22要求額:8億円の内数

- ・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を図るための施設の整備支援

《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



相互直通化

鉄道軌道輸送高度化事業費補助

H22要求額:22億円

- ・補助率:1/3(一律)
 - ・経営が厳しい中小鉄軌道事業者を対象
 - ・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



軌道改良



車両の更新



ATS



法面固定

鉄道施設総合安全対策 事業費補助(老朽化)

H22要求額:11億円の内数

- ・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



鉄道軌道輸送高度化事業費補助金の概要

補助目的

地域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

① 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

② 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

③ 鉄道事業再構築事業

- ・公有民営等の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



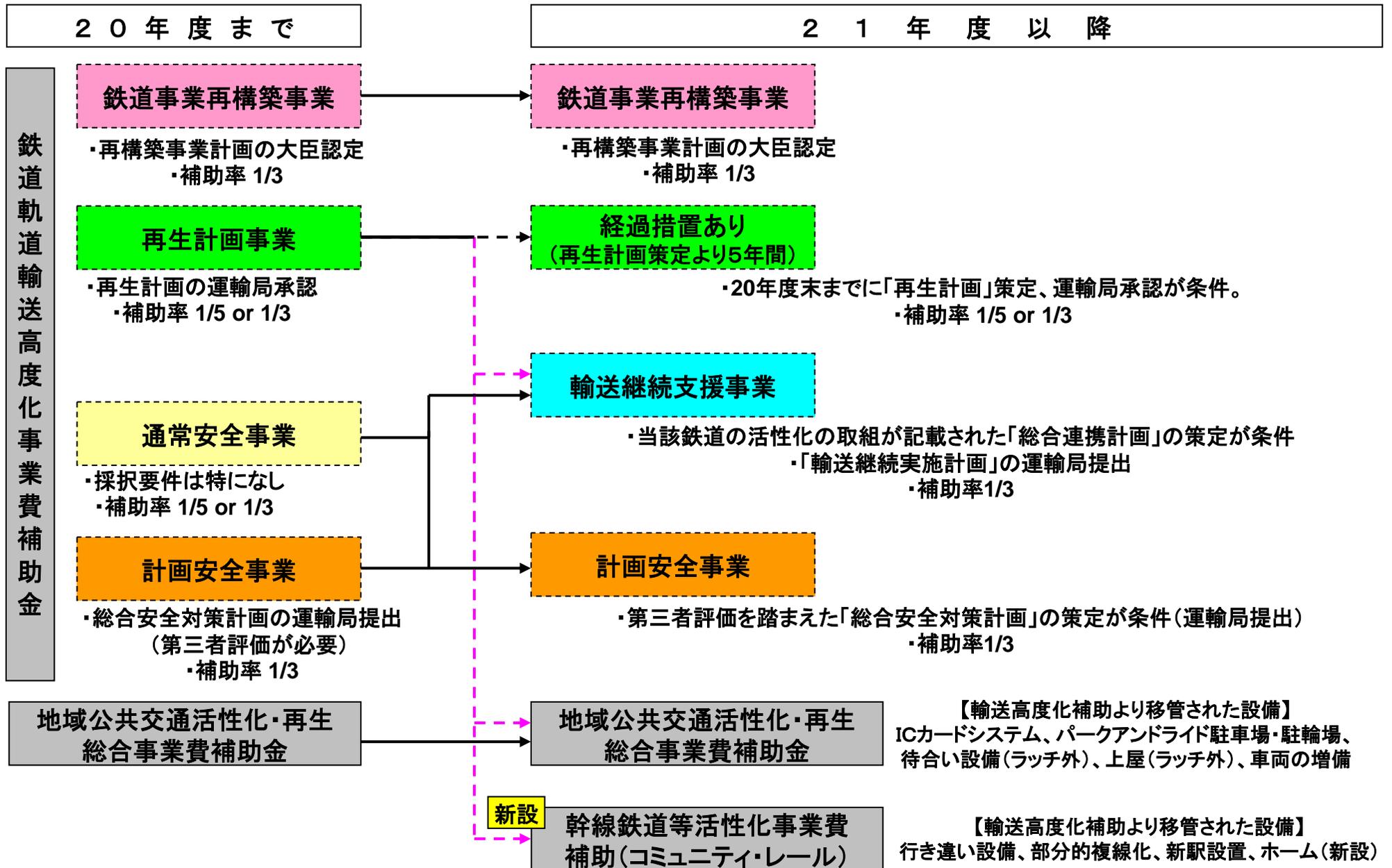
ATS

※再生計画事業は20年度で廃止。既存案件については経過措置で対応。

予算額の推移

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

20年度→21年度への輸送高度化補助移行イメージ



鉄道軌道輸送高度化事業費補助金の対象設備（平成21年度～）

※運用方針 別表

区 分	工 事 内 容
(1) 信号保安設備	列車集中制御装置(CTC)、プログラム運行制御装置(PTC)、総合列車運行管理装置(TTC)、自動進路制御装置(PRC)、自動列車停止装置(ATS)、自動列車制御装置(ATC)、自動列車運転装置(ATO)、自動閉そく装置、連動装置、踏切及び駅の集中監視装置、踏切保安設備<改良・更新>、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置
(2) 保安通信設備	列車無線設備、通信線のケーブル化、落石等警報装置(土砂崩壊警報設備、橋梁ずい道等の変状検知装置、法面崩壊検知装置、倒木警報装置)
(3) 防護設備	落石等防護設備(防護柵、防護網、防護覆、防護壁、土留め、法面固定、線路側溝)、防風設備(風速計、防風板等)、雨量計、地震計
(4) 停車場設備(ラッチ内設備に限る。)	ホーム<改良・更新>、駅階段、駅構内通路、上屋、待合室、駅舎、出改札設備(ICカードシステムは対象外)、駅照明装置、乗車案内用表示装置、放送案内装置、誘導ブロック<新設>
(5) 線路設備	レールの重軌条化、マクラギのPC化、分岐器の重軌条化、軌道道床硬質構造化、ポイント融雪設備、曲線修正、橋りょう<改良>、トンネル<改良>
(6) 電路設備	コンクリート柱化、き電線<改良>、電車線<改良>、吊架線<改良>、避雷用電線<新設>
(7) 変電所設備	変成機器<改良・更新>、遮断装置<改良・更新>
(8) 車両設備	車両<改良(不燃化・冷暖房化・ATS装置等)・更新(不燃化・冷暖房化・ATS装置等を備えた車両への更新を含む。)>、制動装置
(9) その他当該路線の事情に応じ輸送の継続のために必要な設備又は保安度の向上に資する設備	ワンマンカー設備、乗降監視装置(モニターテレビ)、除雪用車両、構造物検査車、現業区の統廃合施設

地域公共交通活性化・再生総合事業

22年度要求額:40億円
(21年度:44億円)

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り組みを促進する。

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

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

うち協議会が取り組む事業

- ・ 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

地域公共交通活性化・再生総合事業による支援

<補助率等>

①「地域公共交通総合連携計画」
(法定計画)策定経費 定額

②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

策定支援

取組支援

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



<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

地域公共交通活性化・再生総合事業 鉄道への活用事例



計画策定支援について



駅舎の新築・改築・改装



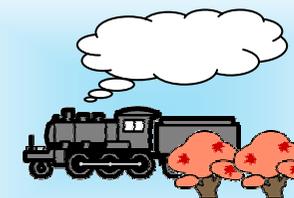
車両のリース・購入・改装



駅前駐車場・駐輪場の整備



ダイヤ、運賃の改正



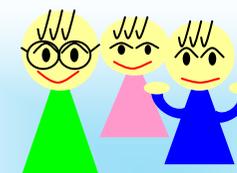
イベントの開催



ITの活用

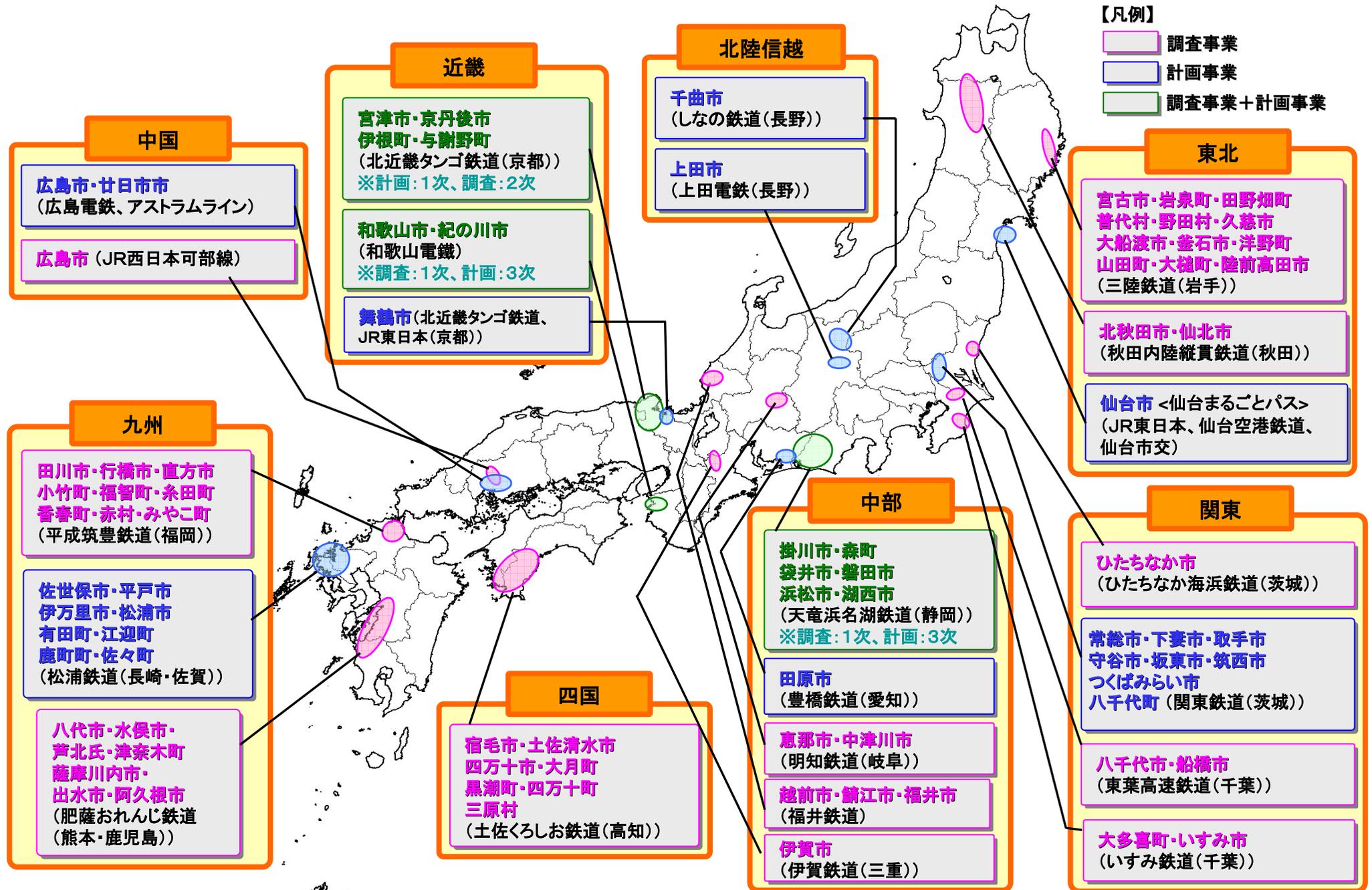


情報提供の充実

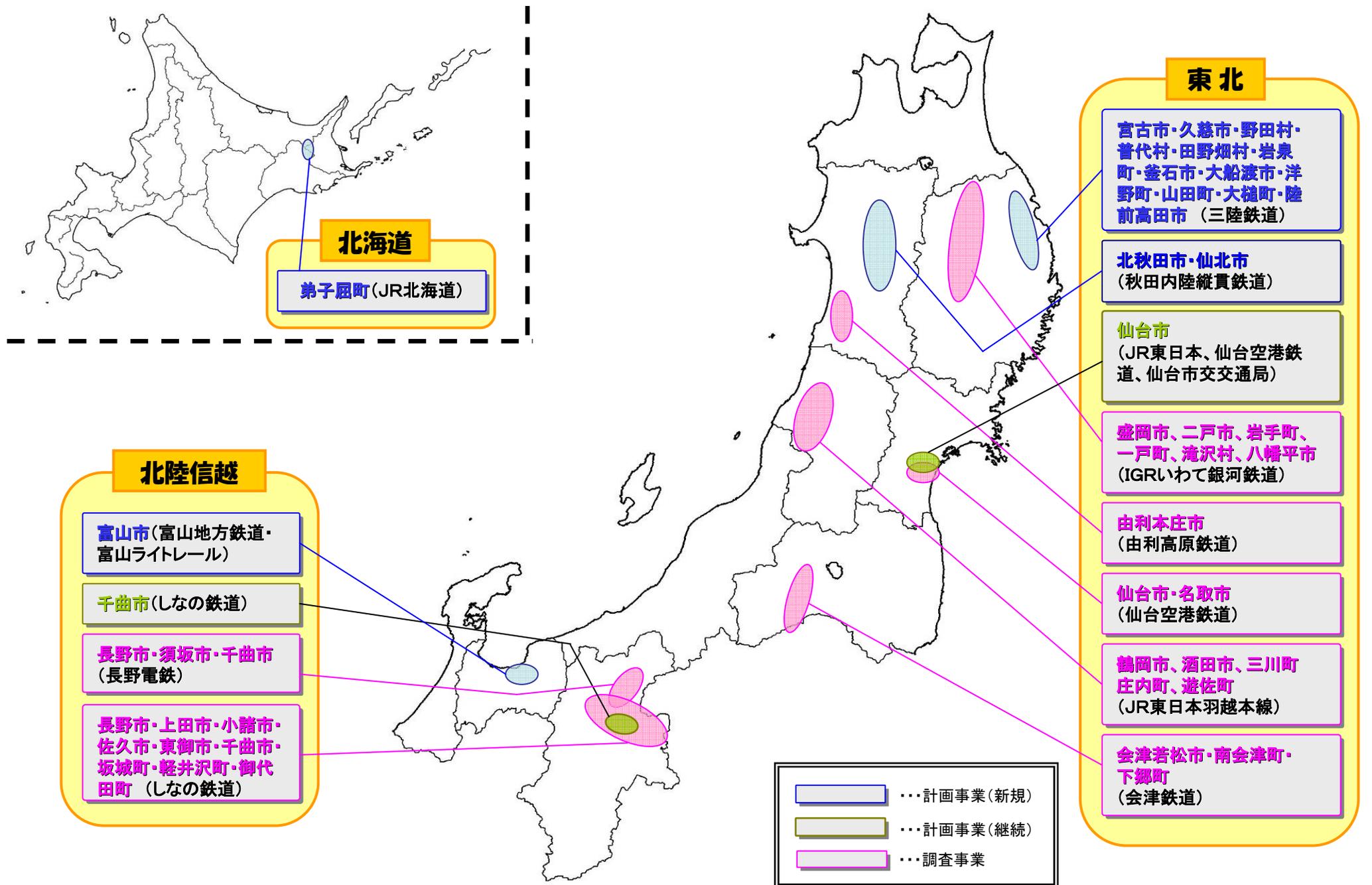


ボランティア活動
に対する支援

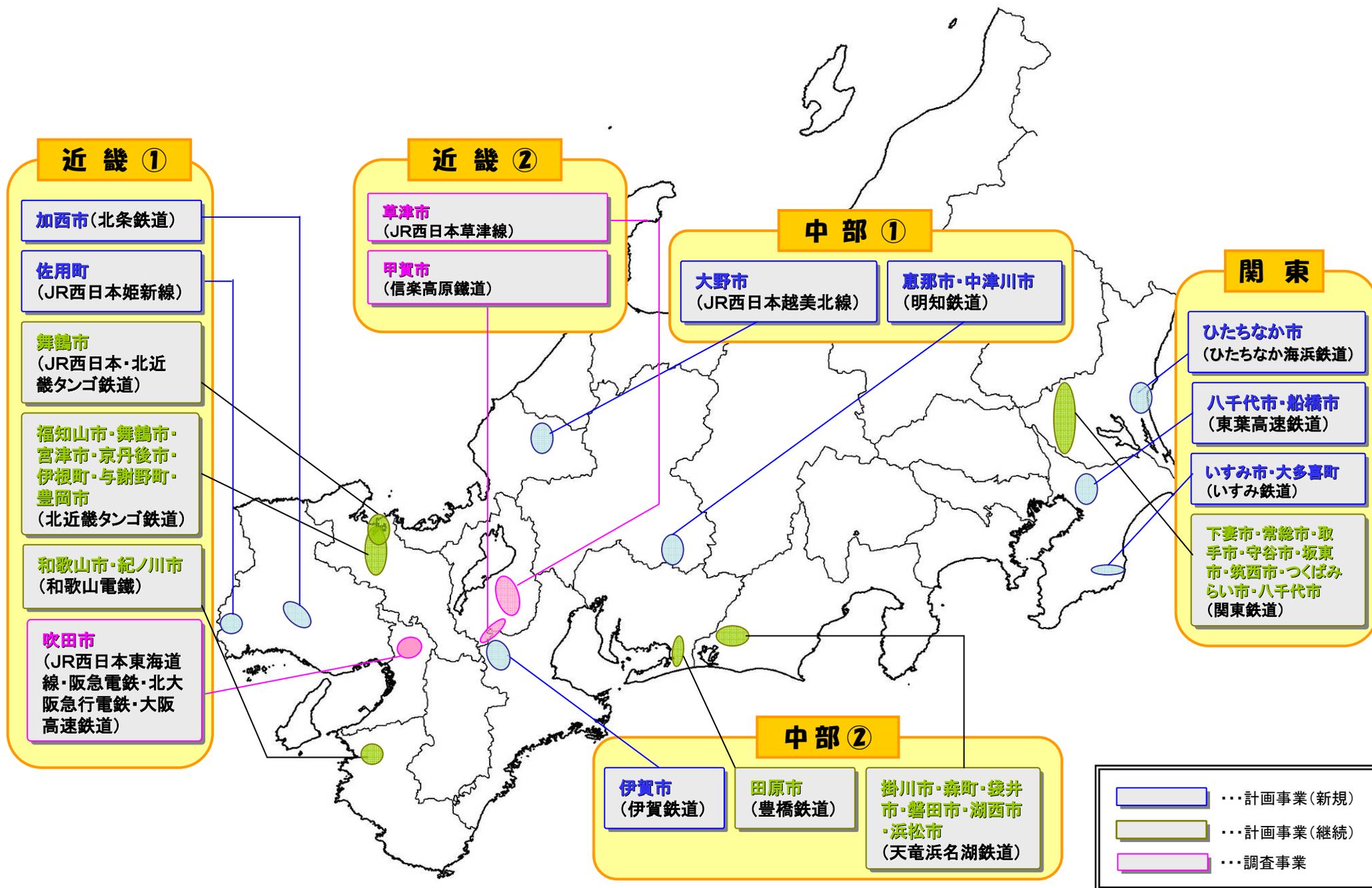
地域公共交通活性化・再生総合事業(20年度・鉄道分)認定一覧



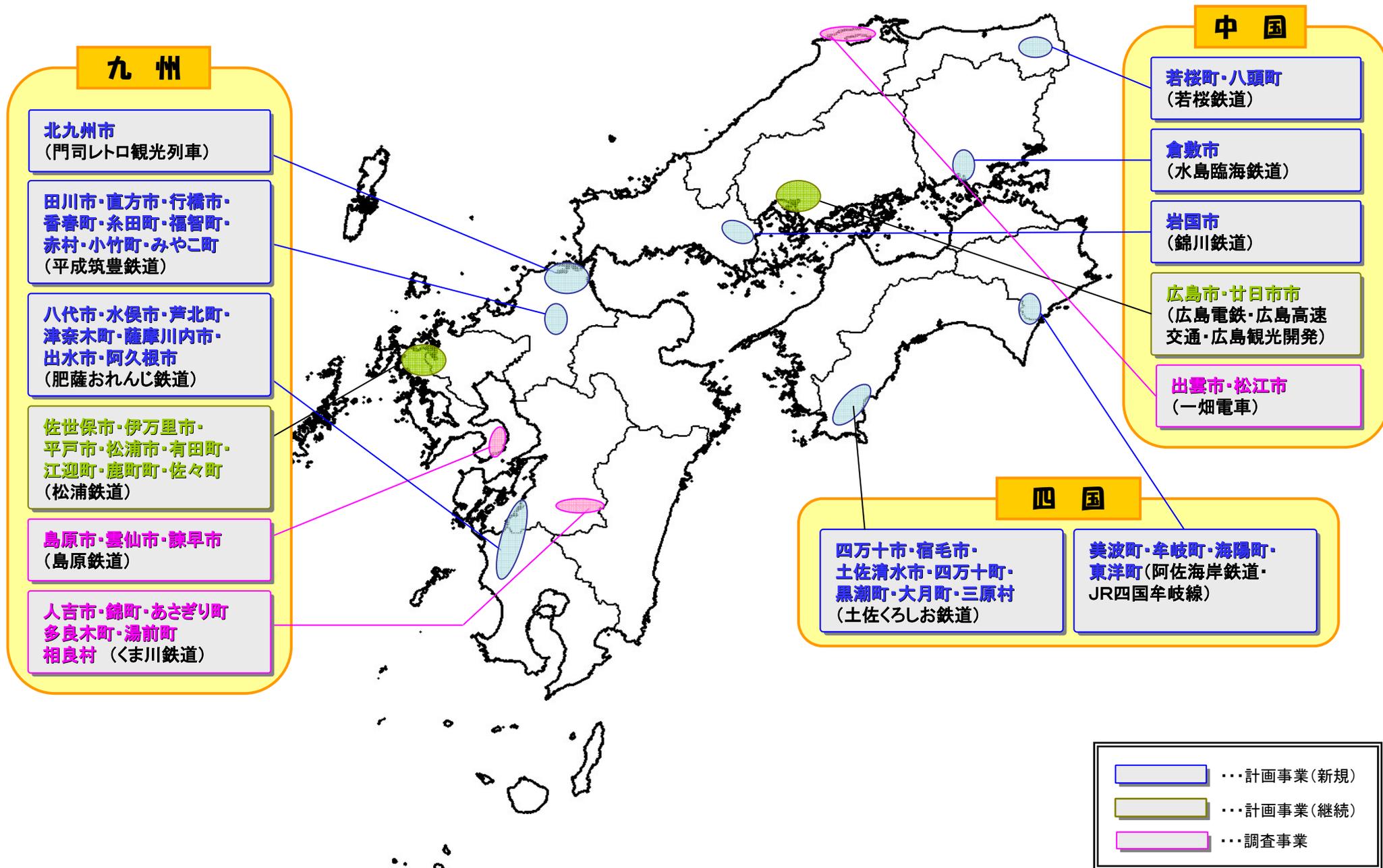
活性化・再生総合事業(21年度・鉄道分)認定一覧① <北海道・東北・北陸信越>



活性化・再生総合事業(21年度・鉄道分)認定一覧② <関東・中部・近畿>



活性化・再生総合事業(21年度・鉄道分)認定一覧③ <中国・四国・九州>



コミュニティ・レール化の支援（幹線鉄道等活性化事業費補助） ①

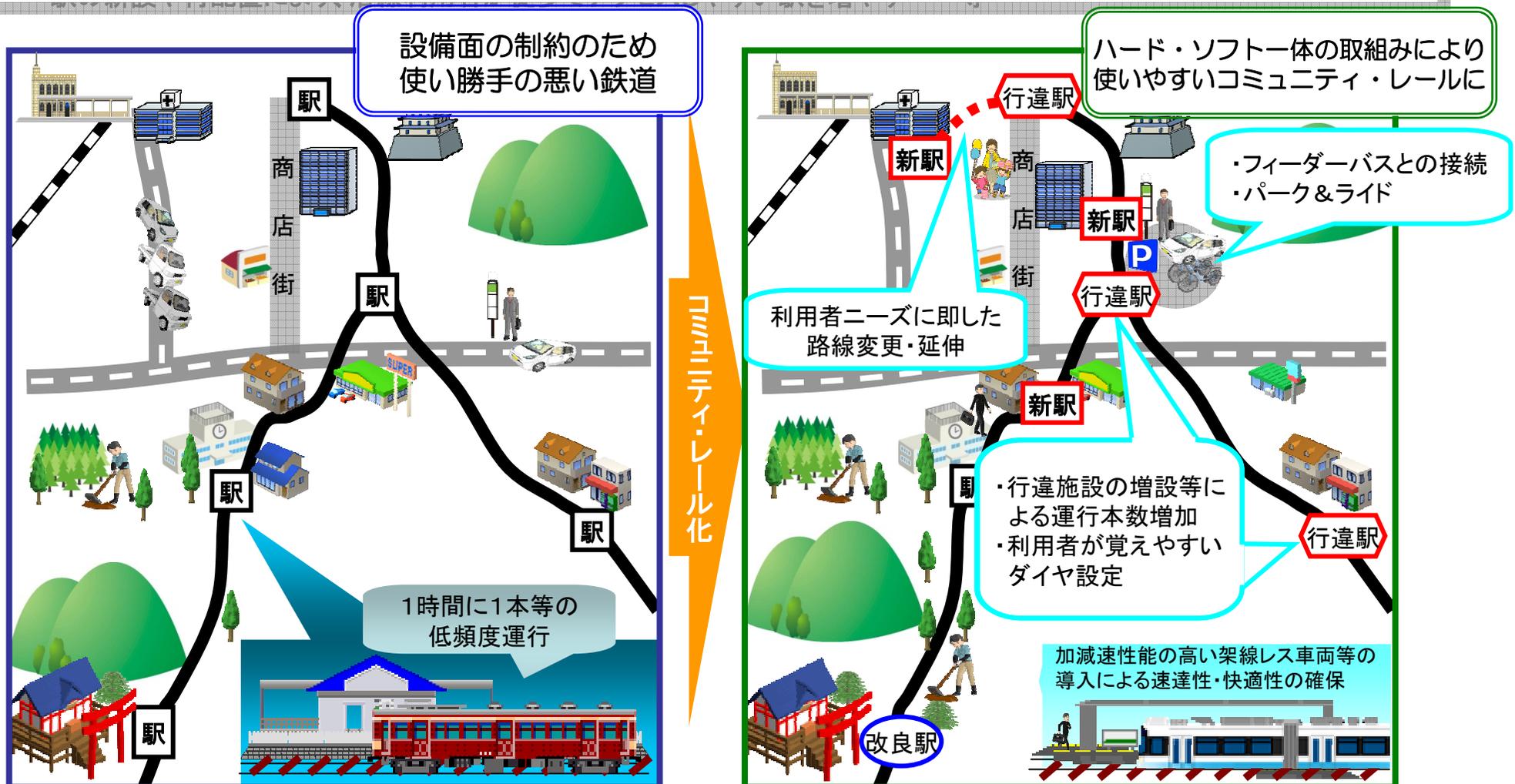
H21年度 新規施策

[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



コミュニティ・ルール化の支援(幹線鉄道等活性化事業費補助) ②

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

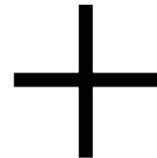


ICカードシステムの導入

【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



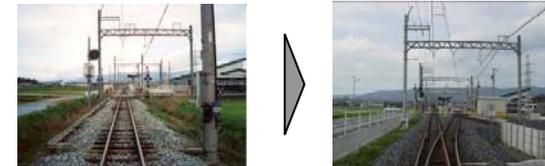
新規

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

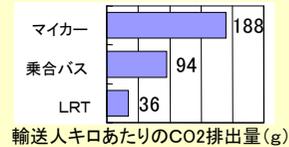
・B/C算出による事業評価が必要

LRTプロジェクト

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

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システム整備の重点的な支援

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. 22年度要求額(国費) 1. 86億円



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

ところで・・・

えちぜん鉄道の経験 ①

<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	年月	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)

表-1 えちぜん鉄道による再開までの経緯

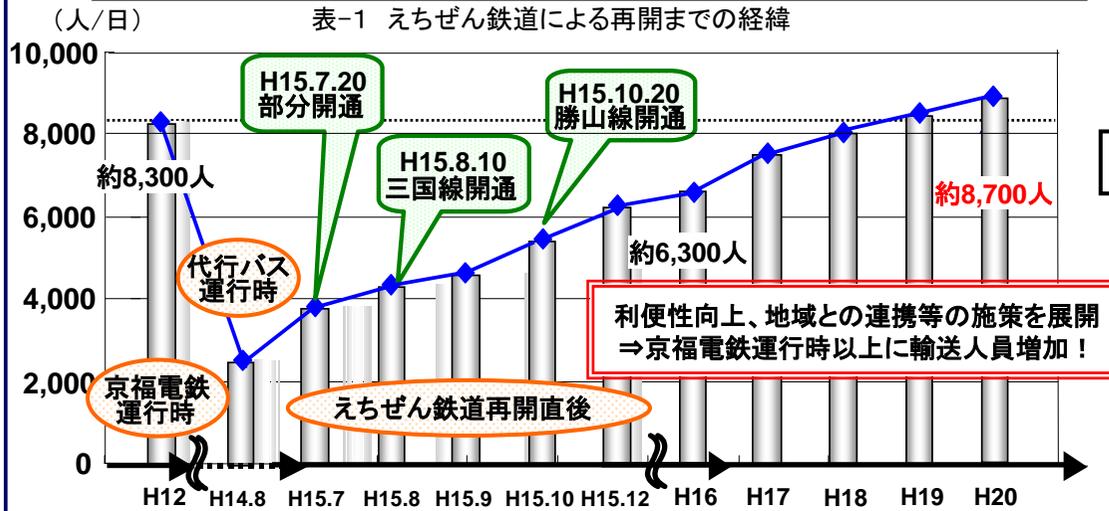


図-1 京福電鉄運行時から現在までの1日あたり利用者数の推移

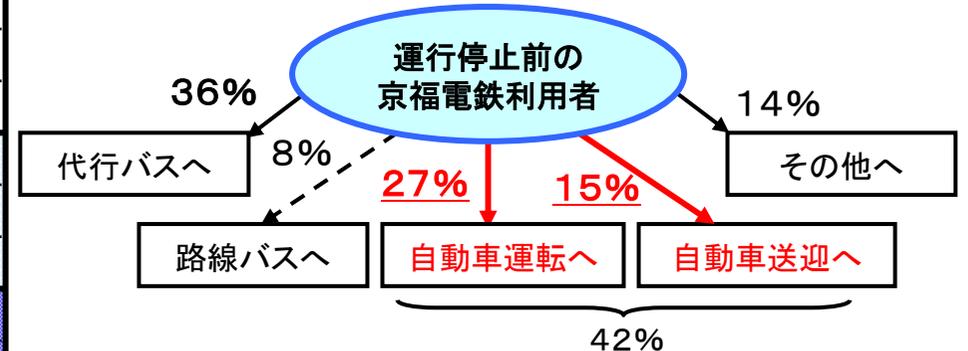


図-2 運行休止による交通手段の変化

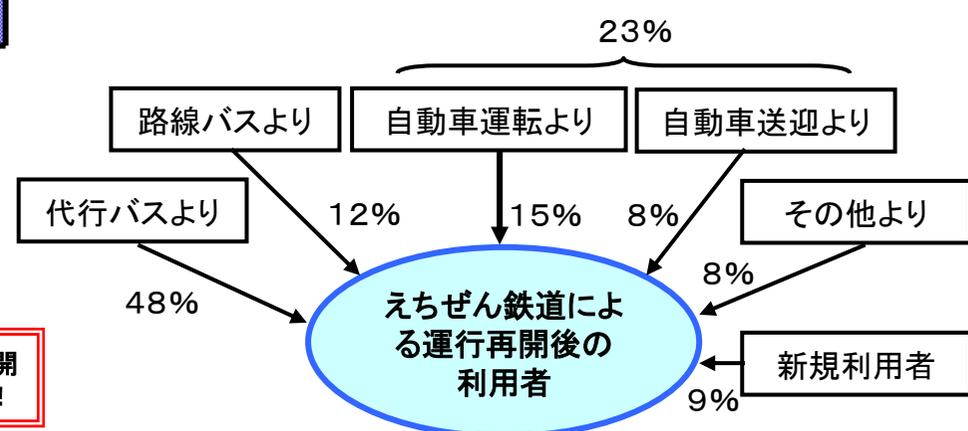


図-3 運行再開による交通手段の変化

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 ②

- 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① ＜代行バスでの遅刻＞

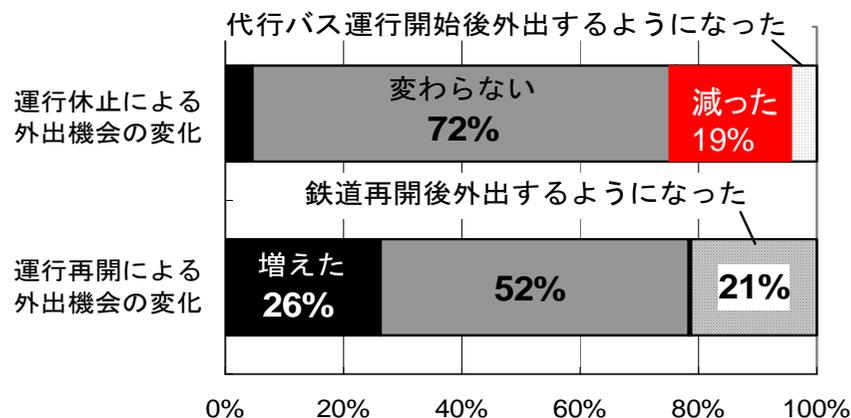


【福井中日新聞(13.6.28)】



【福井新聞(13.6.28)】

えちぜん鉄道廃止の影響② ＜外出機会の変化＞



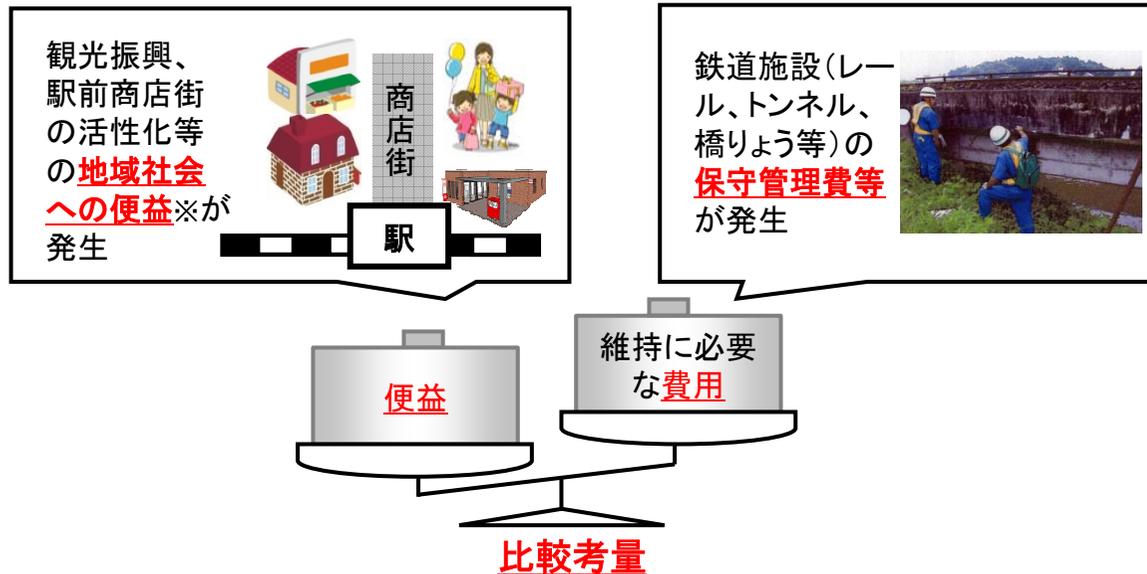
鉄道が休止され、バスによる代替輸送サービスが提供されたが、輸送力、定時性等が十分に確保されなかったため、住民の生活に大きな影響が発生。

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

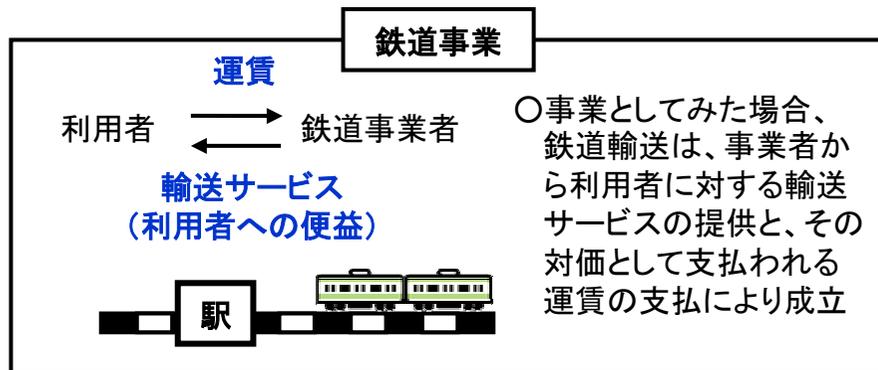
地域が求める鉄道輸送のサービス水準を踏まえつつ、鉄道がもたらす便益と維持費用等を総合的に考量し、「地域の生活や観光・まちづくりに組み込まれた持続可能な鉄道」として **地域で支え、鉄道の維持を図っていくべきか否か、地域が評価・検討することが必要**

【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……



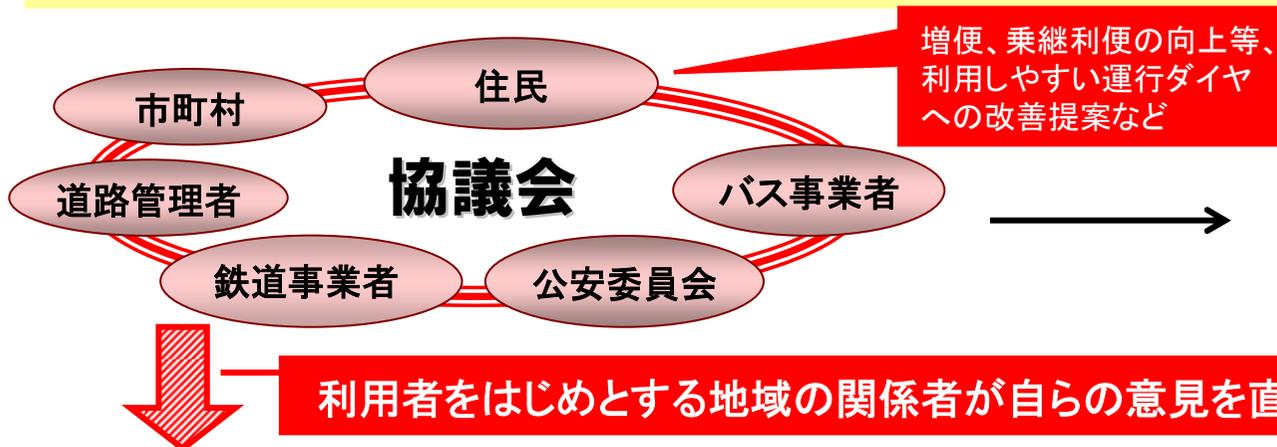
+

地域社会が、次のような便益を享受



地域における合意形成〔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、実現させることができる場

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**

地域公共交通活性化・再生法のスキーム

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
—地域鉄道の再構築による輸送の維持—



鉄道再生事業
(地域鉄道の再生)



地域公共交通 活性化・再生総合事業

- ・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)

鉄道事業再構築事業について

- 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(22年度概算要求額: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。

「鉄道事業再構築事業」の実施パターンの例

鉄道事業者による
経営の改善

+

地域の支援

住民自らの
鉄道利用

自治体による
財政的支援

イベント・
ツアー企画

地元企業・商店
街との連携

公有民営 の例

●若桜鉄道

既存事業者

運行

(無償貸与)

自治体
(3種事業者)

鉄道施設
保有

土地保有

上下分離の例

例) 養老鉄道
伊賀鉄道

例) 青い森鉄道

新設3セク

運行

(賃貸)

既存事業者

鉄道施設
保有

土地保有

既存事業者

運行

(賃貸)

新設3セク等

鉄道施設
保有

土地保有

事業譲渡 の例

例) えちぜん鉄道
ひたちなか海浜鉄道
富山ライトレール

新設3セク

運行

鉄道施設
保有

土地保有

(事業譲渡)

既存事業者

運行

鉄道施設
保有

土地保有

重要な資産の 譲渡の例

●福井鉄道
●三陸鉄道(申請中)

既存事業者

運行

鉄道施設
保有

(無償貸与)

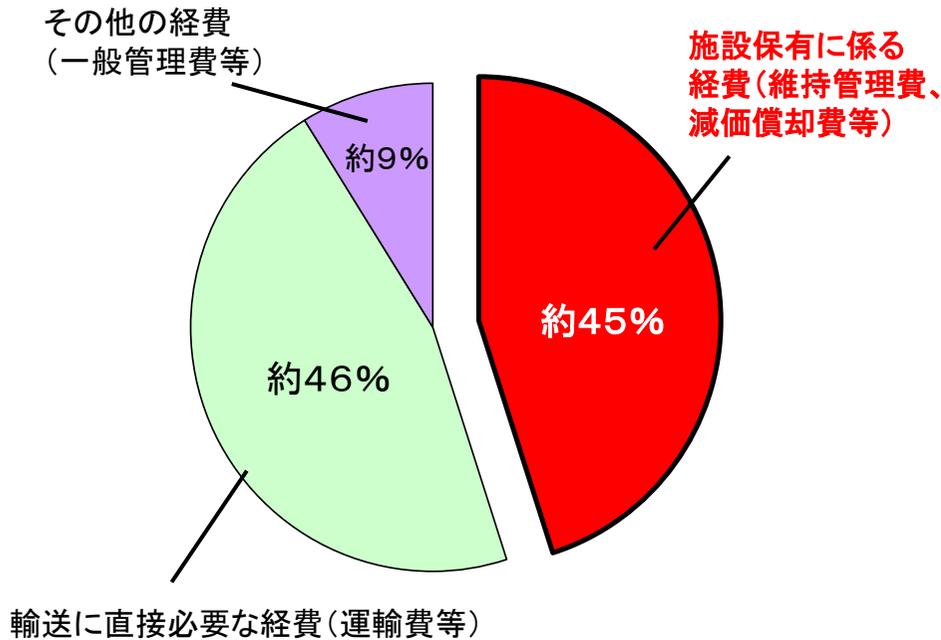
自治体

土地保有

土地保有

地域鉄道におけるコスト構造上の課題

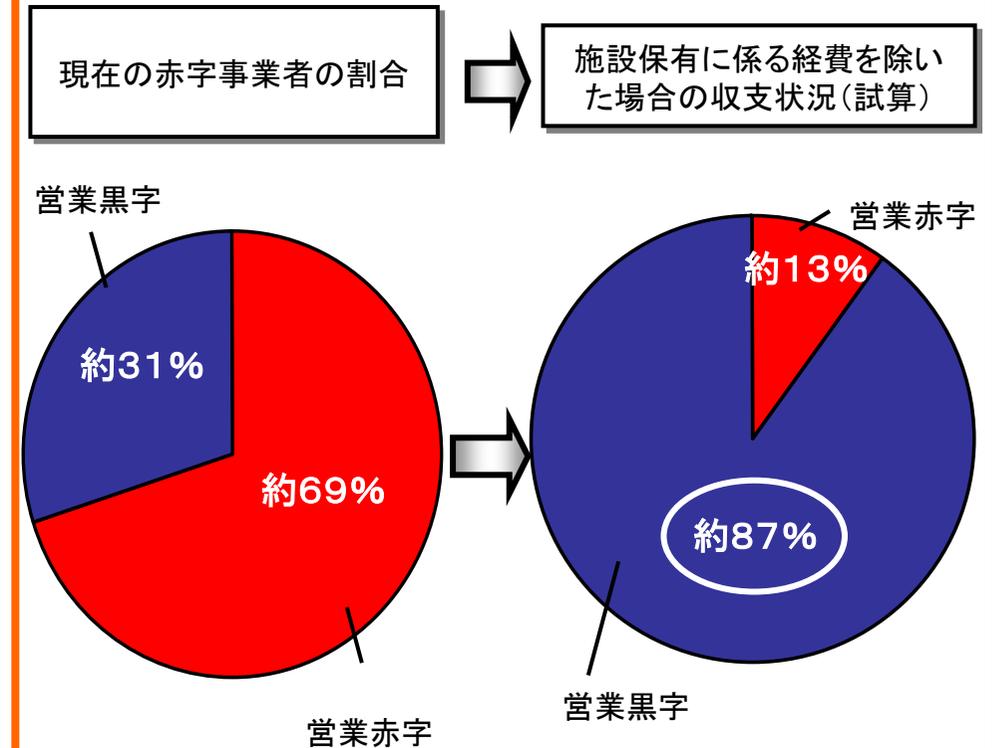
地域鉄道のコスト構造



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20年度:約45%

地域鉄道(92社)の平成20年度決算より

赤字事業者の割合

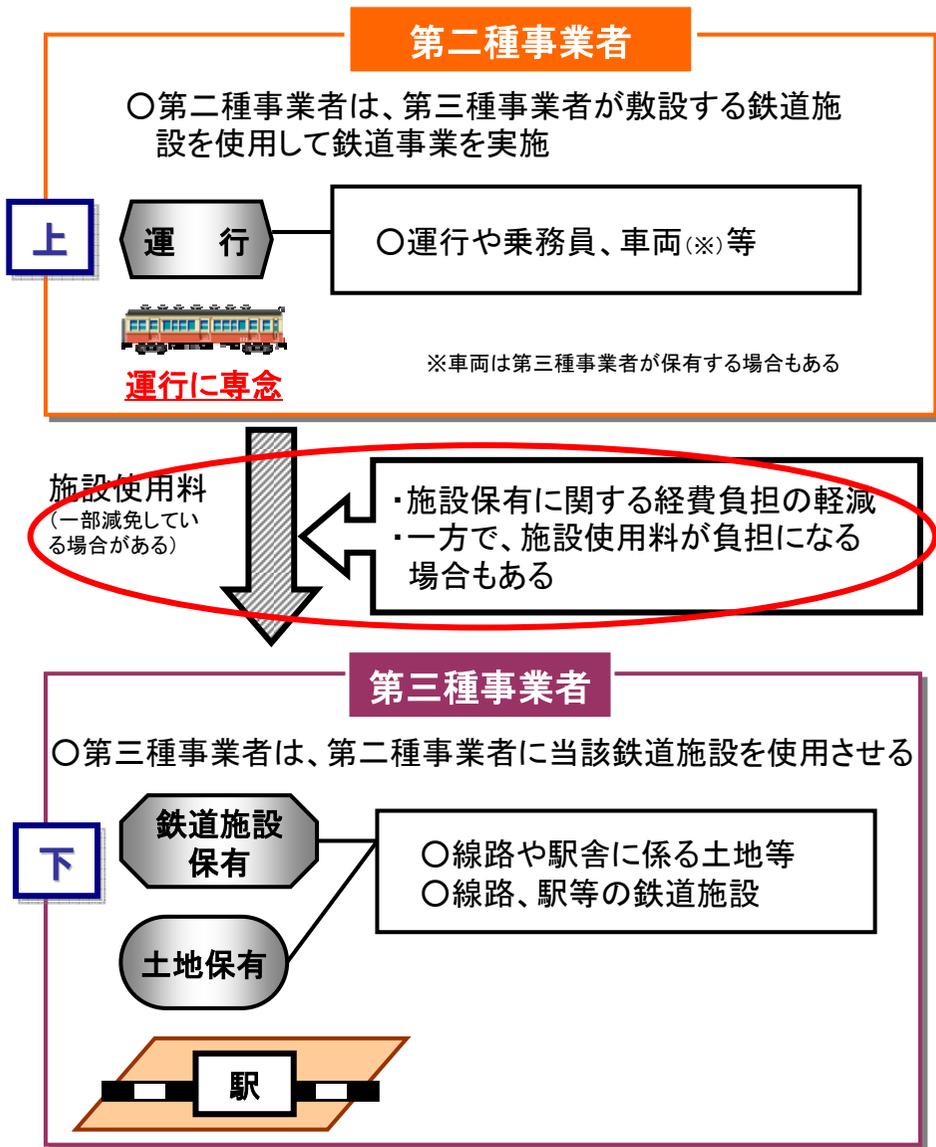


地域鉄道の収支状況は、全体の約7割が営業赤字であるが、**施設保有に係る経費を除くと、全体の約9割の事業者が黒字に転じる**

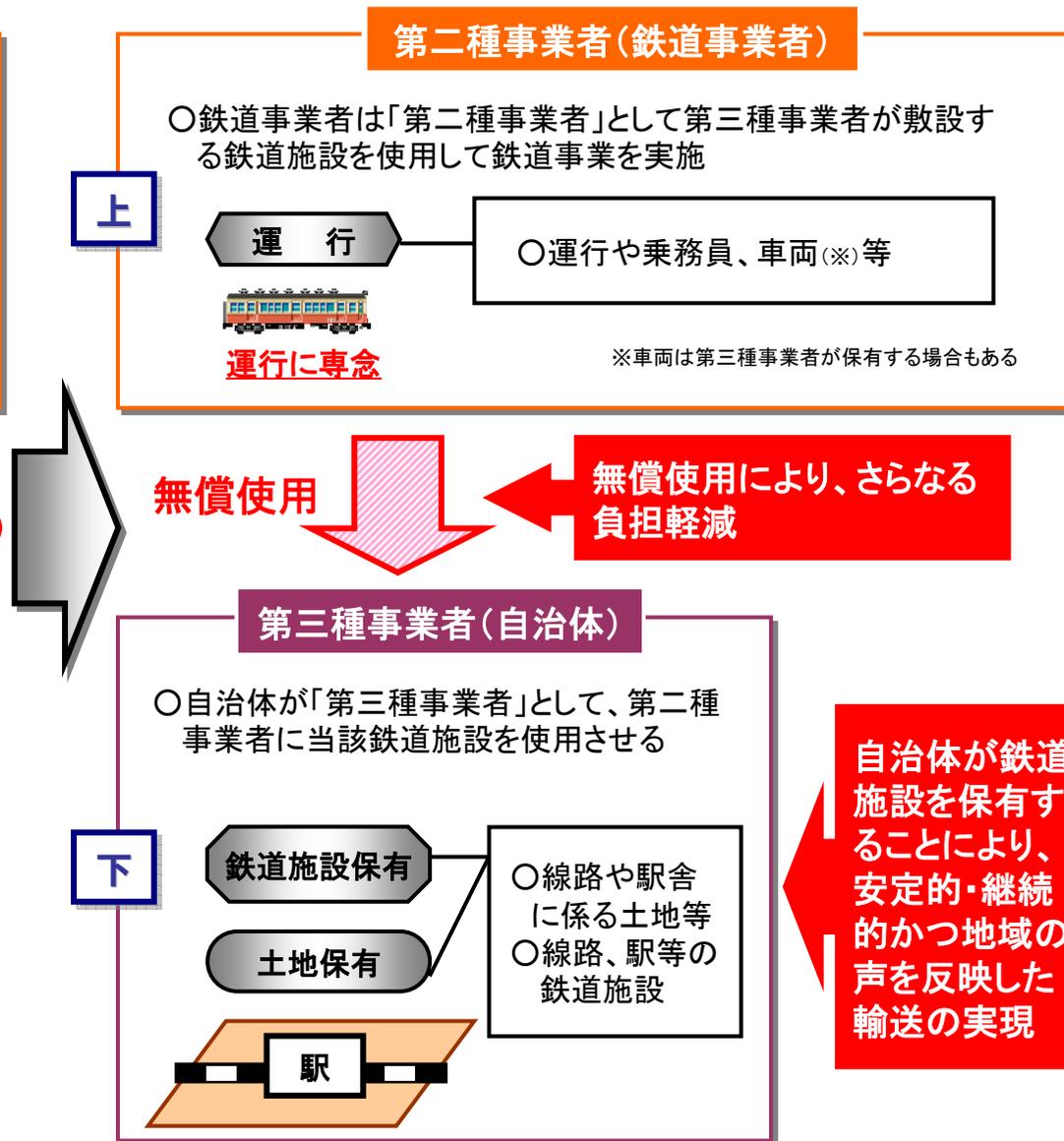
地域鉄道(92社)の平成20年度決算より

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



○(新制度)無償使用による公有民営方式の上下分離制度



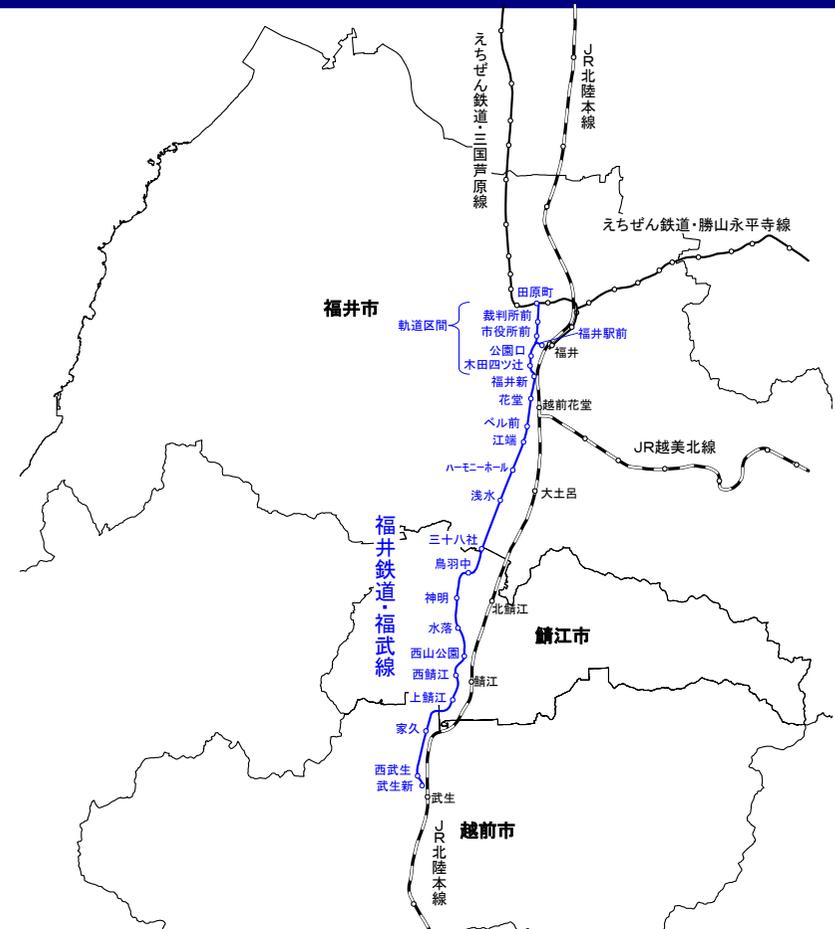
福井鉄道・福武線の概要

■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)



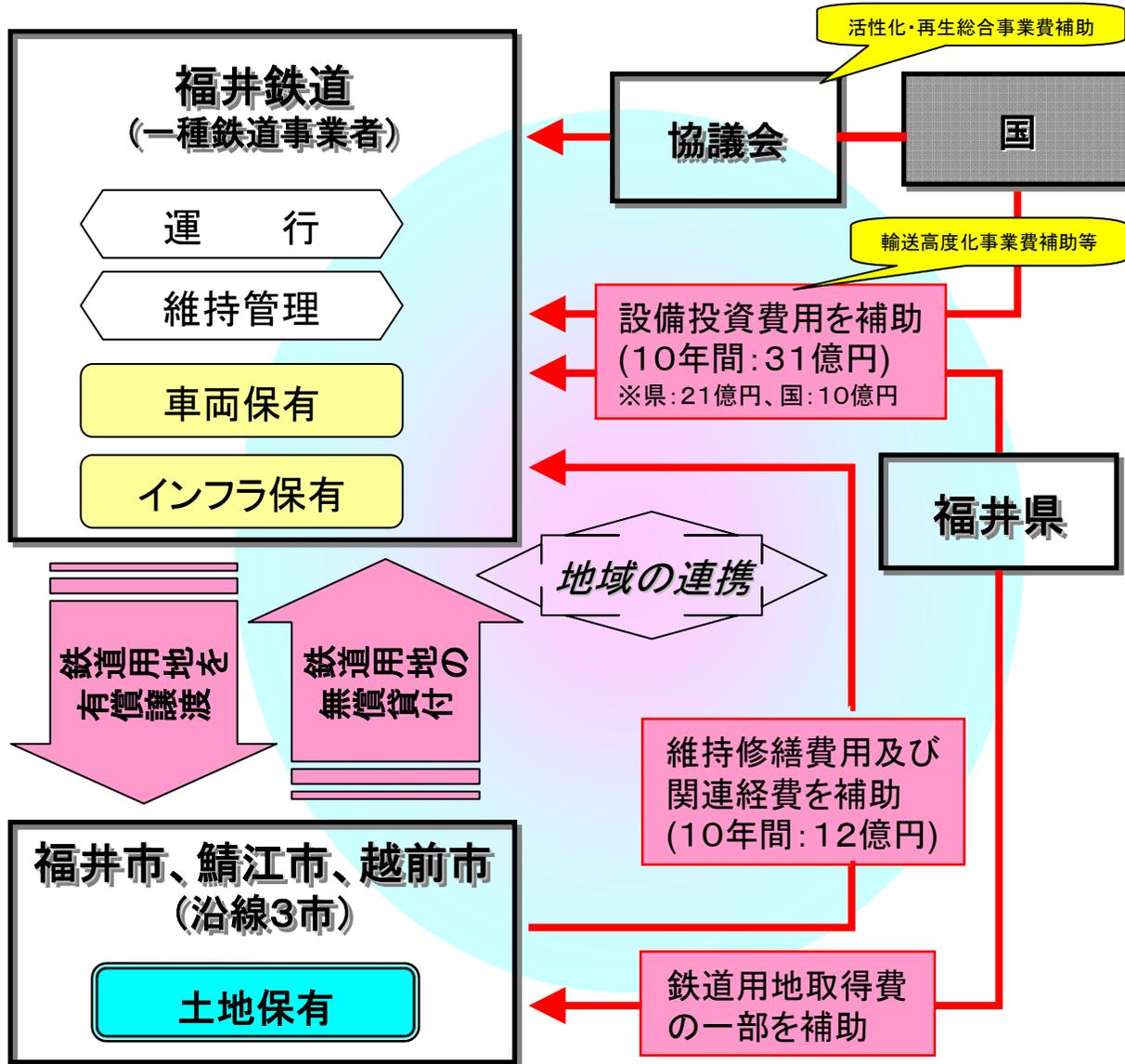
■検討経緯・スケジュール

- ◇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

福井鉄道の鉄道事業再構築事業の概要

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

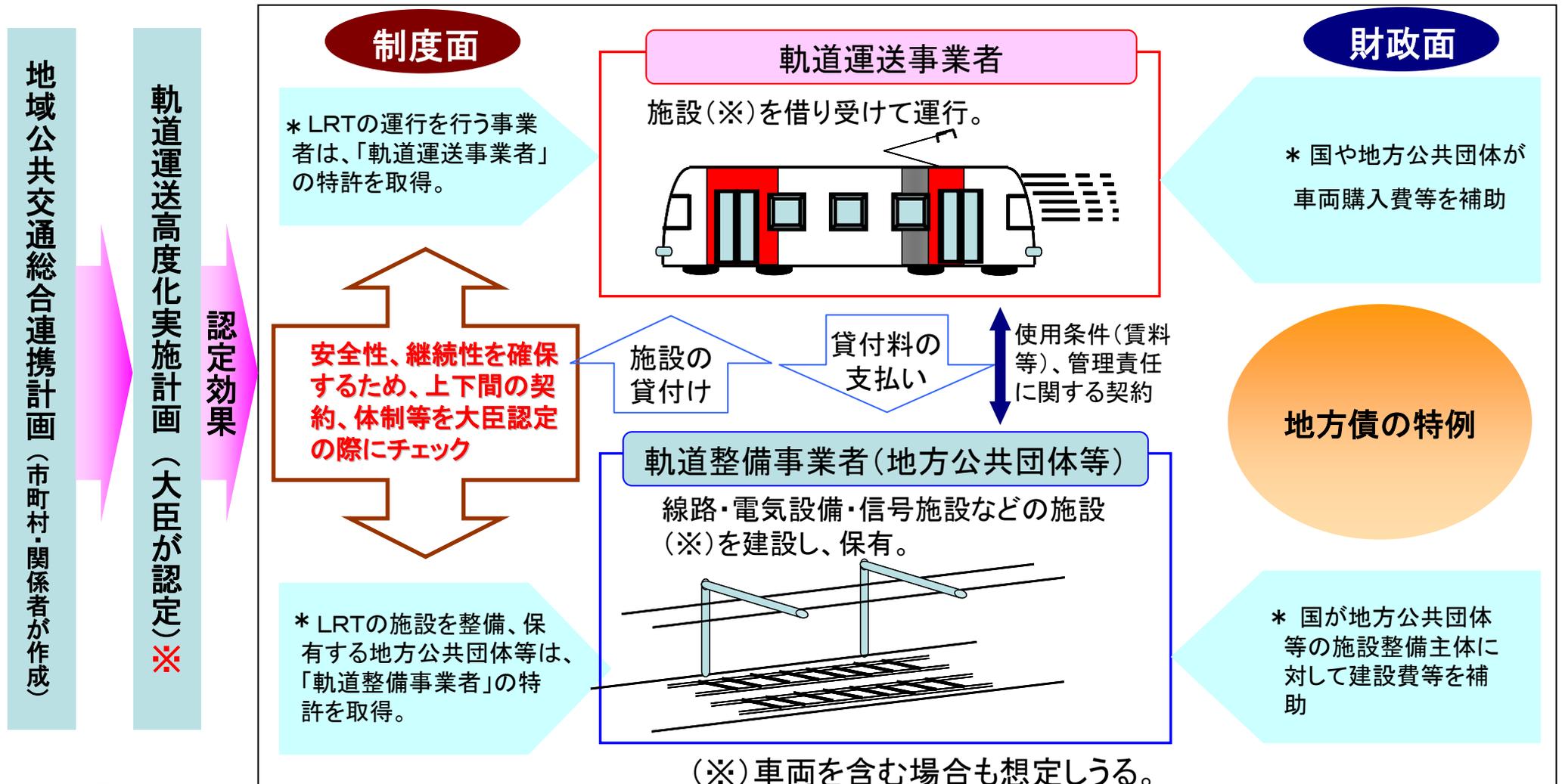
- ◇ 運賃全般の見直し
 - ・企画乗車券の充実、高齢者割引制度の導入、運賃体系の見直し
- ◇ 地域との連携
 - ・沿線サポート団体等との連携強化、地域イベントとの連携強化、「カー・セーブデー」の推進、法人利用の促進
- ◇ 利便性向上
 - ・終電の繰り下げ、急行運行の見直し
- ◇ サービス向上
 - ・接客サービスの向上、設備(駅・車両)改善

■ 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〕

軌道運送高度化事業の概要

○ 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①及び②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①②のいずれかでも可)

①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

②旅客の乗降を円滑にするための措置(①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

えちぜん鉄道再生後の取組み

サービス向上

- 鉄道アテンダントの先駆け(H15.7~)
きっぷ販売のほか、乗降補助、観光案内、乗り継ぎ案内等、乗客に対してきめこまやかなサービスを提供
→乗客に好評。全国のモデルケースに
- 無料レンタサイクルの実施



<アテンダント業務>



地域との連携

- 地域イベント等との連携
 - ・カー・セーブ回数券の発売
 - ・温泉旅館等とのタイアップ(運賃・宿泊料割引切符) など
- サポーターズクラブの発足
- 地域有志によるボランティア活動(花壇作り、清掃活動)



<サポーターズクラブ会員証>



<ボランティア活動>

利便性向上

- 運賃を15%値下げ
- 新駅設置
19年9月に、かねてから地域の要望が強かった福大前西福井~新田塚間に日華化学前、ハツ島の2駅を設置し、新規利用者の掘り起こしに成功
- サイクルトレインの運行
(3/1~11/30の土日)
- 沿線観光地へのバスアクセスの向上(増便)
- パークアンドライド駐車場の整備



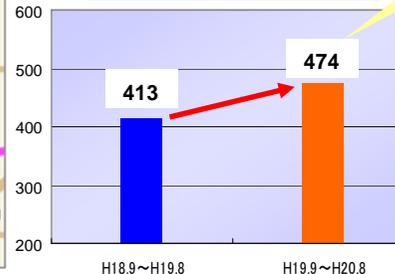
新駅設置と増客効果



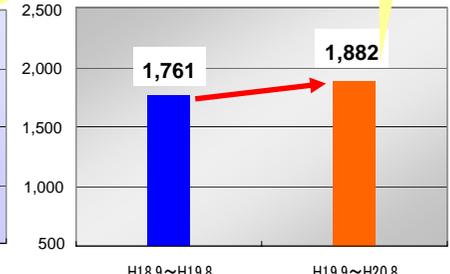
<日華化学前駅(19年9月開業)>

新駅と隣接する駅を含めた4駅の合計乗客数は、前年同期比で15%増加し、路線全体の輸送人員も7%増加

千人 **4駅の乗客数合計比較**



千人 **路線年間輸送人員比較**



和歌山電鐵の活性化に向けた取組み

○平成15年に南海電鐵が貴志川線の廃止検討を表明したが、存続に向けた住民の要請が高まり、関係者で議論した結果、沿線自治体が鉄道用地を買い取り、公募により決定した岡山電氣軌道が和歌山電鐵を設立して運行を引き継ぐことで合意した。
 ○沿線住民等による支援と観光を中心とした取組みにより活性化を図っており、平成20年度創設の地域公共交通活性化・再生法に基づく総合事業を活用して様々な取組みを実施中。平成21年7月、地域の活性化へ著しい功績があったとして、国土交通大臣表彰を受賞。

車両のリニューアルによる活性化

- 貴志川特産の「いちご」**や**地域で成長著しい「おもちゃ」**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をふんだんに使用した**車両のリニューアルを実施**。
- 「いちご」、「おもちゃ」に続き、**駅長の「たま」**をテーマに、地域公共交通活性化・再生総合事業を活用してリニューアルした**「たま電車」**を**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：和歌山電鐵提供資料・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活性化

- 貴志駅の猫の駅長「たま」が話題を呼び、観光客が殺到。その功績から、20年1月に「スーパー駅長」に昇進、10月に和歌山県知事から「ナイト(騎士)」の称号を授与。



<駅長の「たま」>

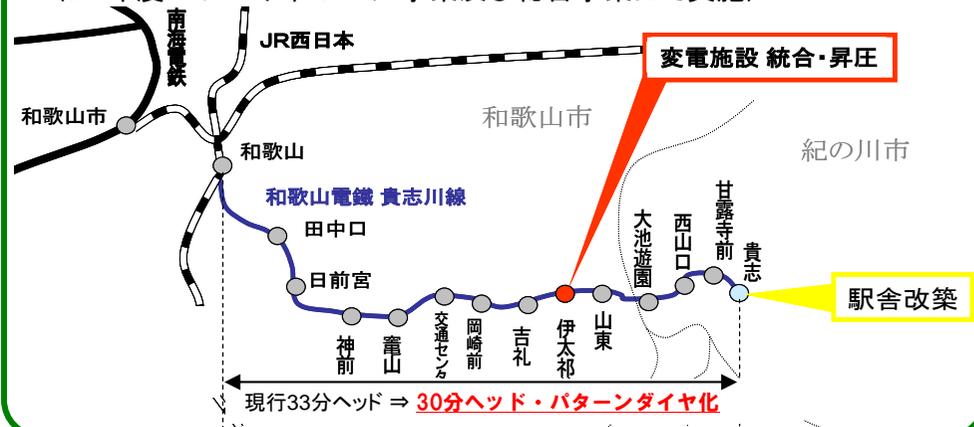


関西大学大学院の宮本勝浩教授によると、**就任1年間の経済波及効果を試算すると約11億円**になると発表。

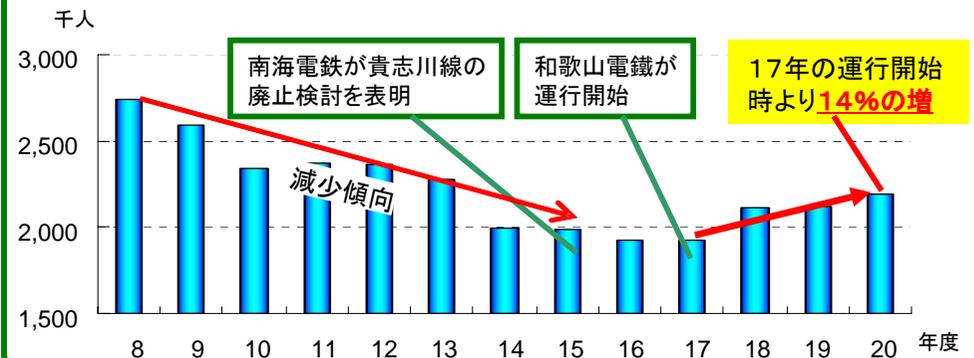
出典：和歌山電鐵ホームページ、和歌山大学辻本勝久准教授提供資料等をもとに鉄道局作成

利便性の向上による活性化

- 変電施設の増強により、速達性の向上を図り、また覚えやすく利用しやすいダイヤ設定を行うとともに、観光客の利用増のため手狭となった貴志駅を改良するなど利便性の向上により、駅を核とする地域の活性化及び快適性の向上を図る。
 (21年度コミュニティ・レール事業及び総合事業にて実施)



貴志川線の年間輸送人員の推移



ご清聴ありがとうございました。