

地方鉄軌道活性化・再生に関するセミナー

「地域鉄道関係の補助制度」

国土交通省鉄道局財務課地域鉄道支援室長・横田孝洋

本日は地域鉄道関係の補助制度というテーマをいただいております。最初に、地域鉄道の現状をご説明させていただいて、それに沿って、現時点においてどういう補助制度をとっているかという流れでお話を進めます。

地域鉄道事業者一覧 92社【H22.4.1現在】

地域鉄道事業者一覧 92社【H22.4.1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
東日本	●東武鉄道	107.6	東海	●東武鉄道	17.7	山陽	●東武鉄道	45.3	四国	●東武鉄道	56.1
	●秋田内陸縦貫鉄道	84.2		●東武鉄道	159.8		●宇都宮線	249.2		●東武鉄道	422.2
	●東武鉄道	29.0		●東武鉄道	52.6		●宇都宮線	24.4		●東武鉄道	49.7
	●東武鉄道	37.4		●東武鉄道	44.1		●東武鉄道	29.7		●東武鉄道	25.1
	●東武鉄道	34.9		●東武鉄道	41.9		●東武鉄道	24.4		●東武鉄道	22.7
	●東武鉄道	26.7		●東武鉄道	28.1		●東武鉄道	22.3		●東武鉄道	11.7
	●東武鉄道	26.5		●東武鉄道	28.7		●東武鉄道	24.4		●東武鉄道	19.4
	●東武鉄道	23.8		●東武鉄道	28.7		●東武鉄道	17.6		●東武鉄道	4.7
	●東武鉄道	21.0		●東武鉄道	26.5		●東武鉄道	16.4		●東武鉄道	105.5
	●東武鉄道	20.7		●東武鉄道	28.8		●東武鉄道	11.2		●東武鉄道	80.0
北陸	●北陸鉄道	147.7	近畿	●東武鉄道	27.4	北陸	●東武鉄道	119.0	九州	●東武鉄道	242.0
	●北陸鉄道	13.2		●東武鉄道	15.0		●東武鉄道	9.2		●東武鉄道	25.2
	●北陸鉄道	108.5		●東武鉄道	14.2		●東武鉄道	146.0		●東武鉄道	4.7
	●北陸鉄道	65.1		●東武鉄道	10.0		●東武鉄道	69.4		●東武鉄道	114.0
	●北陸鉄道	59.3		●東武鉄道	6.4		●東武鉄道	26.7		●東武鉄道	90.0
	●北陸鉄道	49.0		●東武鉄道	9.7		●東武鉄道	19.7		●東武鉄道	407.0
	●北陸鉄道	33.1		●東武鉄道	73.1		●東武鉄道	14.7		●東武鉄道	42.1
	●北陸鉄道	29.6		●東武鉄道	67.7		●東武鉄道	14.4		●東武鉄道	24.4
	●北陸鉄道	29.1		●東武鉄道	65.0		●東武鉄道	14.3		●東武鉄道	17.1
	●北陸鉄道	14.4		●東武鉄道	27.2		●東武鉄道	15.8		●東武鉄道	14.0
近畿	●近畿鉄道	111.8	九州	●東武鉄道	55.0	九州	●東武鉄道	11.0	九州	●東武鉄道	117.7
	●近畿鉄道	11.8		●東武鉄道	40.0		●東武鉄道	5.5		●東武鉄道	12.1
	●近畿鉄道	1.8		●東武鉄道	46.7		●東武鉄道	2.7		●東武鉄道	11.5
	●近畿鉄道	1.8		●東武鉄道	46.7		●東武鉄道	2.7		●東武鉄道	11.5
	●近畿鉄道	1.8		●東武鉄道	46.7		●東武鉄道	2.7		●東武鉄道	11.5
	●近畿鉄道	1.8		●東武鉄道	46.7		●東武鉄道	2.7		●東武鉄道	11.5
	●近畿鉄道	1.8		●東武鉄道	46.7		●東武鉄道	2.7		●東武鉄道	11.5
	●近畿鉄道	1.8		●東武鉄道	46.7		●東武鉄道	2.7		●東武鉄道	11.5
	●近畿鉄道	1.8		●東武鉄道	46.7		●東武鉄道	2.7		●東武鉄道	11.5
	●近畿鉄道	1.8		●東武鉄道	46.7		●東武鉄道	2.7		●東武鉄道	11.5

上表は、平成22年4月1日現在の地域鉄道事業者一覧で、各運輸局別に92社の事業者を並べております。92社のうち、第3セクターが42社ございます。ただ、地域鉄道というのは非常にいろいろと概念がありますので、92社がすべてという意味ではございません。これからご説明させていただくためのデータをこの92社から収集したとご理解ください。

地域鉄道といってもいろいろと性格がご

ざいます。東北運輸局の一番上にある三陸鉄道は、国鉄改革のときに旧国鉄路線が転換して、それが第三セクターとして現在存続している鉄道です。その下に、秋田内陸縦貫鉄道というのがありますが、これは国鉄時代に国鉄が新線建設を行っており、その後、国鉄改革に伴って第三セクターという形で現在存続しているものです。その下のIGRいわて銀河鉄道は整備新幹線が開業したと同時にJRから分離されて、並行在来線として現在存続している路線です。

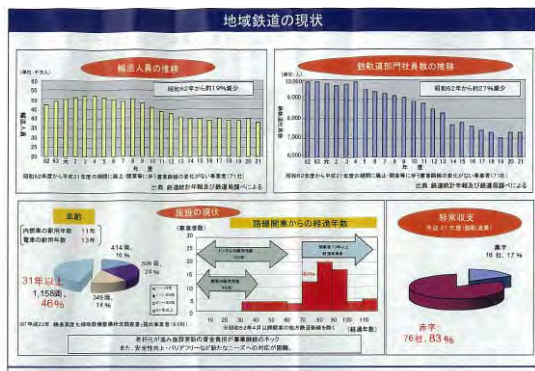
一方で、北陸信越運輸局の富山ライトレールがございます。これは第三セクターですが、国鉄改革から第三セクターになったものではございません。

このように、地域鉄道と言っておりますけれども、国鉄改革がらみの第三セクターもあり、純民間の鉄道会社もあるという形で見ていただければと思います。

今回お示した路線には、右肩に営業キロを載せております。その中で最も短い路線は、近畿運輸局の一番下にある紀州鉄道の2.7キロになります。逆に、最も長い路線は、116.9キロの肥薩おれんじ鉄道になります。

このように地域鉄道と言っても、路線等々の長さや設立した経緯等は様々であります。これから地域交通の現状を資料を用いてご説明いたします。

## 地域鉄道の現状



地域鉄道の現状ですが、まず、輸送人員の推移について、昭和62年からデータをとっております。ここに記載しておりますのは、先ほどの92社のうち廃止・開業等が今まで無かった71社のデータでございます。

これを見ますと、昭和62年というのは国鉄改革の頃でしたので、暫くの間、輸送人員は伸びています。その後どんどん右肩下がりに落ちていっております。昭和62年と平成21年度を見比べれば、約20%減少していることがわかります。

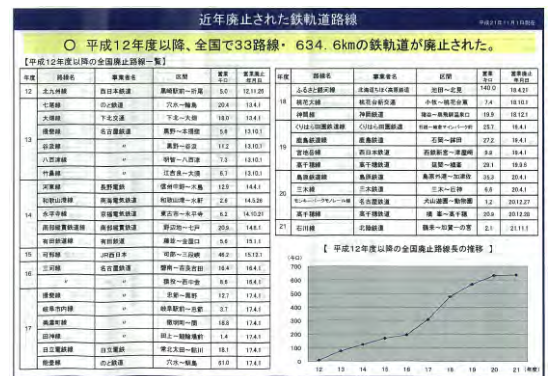
次に、鉄軌道部門社員数の推移でございます。これも輸送人員を同じように昭和62年からデータを取っています。当時と平成21年度とを比較すると、約30%弱減少していることから、非常に厳しい経営を

やらざるを得なくなっていることが分かります。

また、車齢は、非常に古い車両が多くなっています。車齢の耐用年数は、内燃車の場合11年、電車の場合13年が通常のペースといわれています。先ほどの92社のうち、31年以上経過している車両が全体の46%を占めており、かつ、21年以上経過している車両が14%を占めております。つまり、21年以上経過している車両が全体の60%近くになります。

トンネルや橋梁等の施設の路線開業からの経過年数を示しています。これを見ますと、非常に年数が経っている施設が多く、早く改修をしていく必要があります。

## 近年廃止された鉄軌道路線



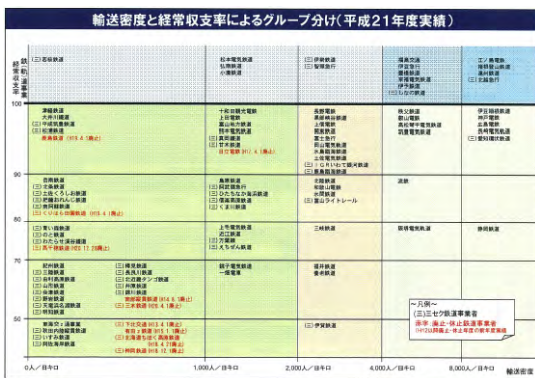
平成21年度の経常収支を見ますと、赤字会社が76社で約83%占めておりますから、非常に厳しい経営を強いられていることがわかっていただけるかと思います。

近年廃止された鉄軌道路線については、先ほど山口課長から、ここ10年間程で廃

止路線が634キロあるという話がありましたけれども、これが詳しいものになっております。

全体的にお客さんがほとんど乗られないという形で廃線、廃止をやむなくされた路線が多いのですが、一部、例えば高千穂鉄道や島原鉄道は、自然災害で橋梁が崩壊し、改修に非常にお金がかかるということでやむなく廃止した路線もあります。

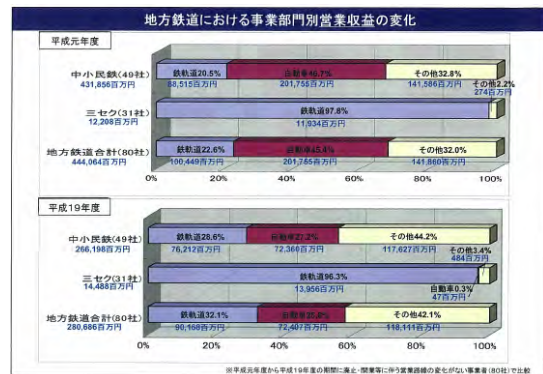
### 輸送密度と経常収支率によるグループ分け（平成21年度実績）



上表は、輸送密度と経常収支率によるグループ分けをしたものです。グラフの見方は、上方にある路線ほど経営が良く、右方にある路線ほど輸送密度が高いということです。これで、皆様方のお近くの鉄道がどのあたりに位置しているのかというのがわかっていただけるかと思えます。

先ほどの第三セクター、特に国鉄から転換された地域鉄道の多くは左下に入ります、非常に厳しいことがわかります。

### 地方鉄道における事業部門別営業収益の変化

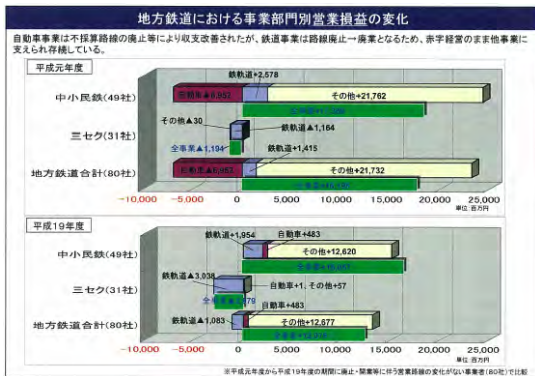


上のグラフは、平成元年度から平成19年度までの事業部門別の営業収益の変化を示しています。中小民鉄の49社と第三セクターの31社の計80社で比較しています。

まず、平成元年度は、中小民鉄は自動車部門の割合が大きく、それに比して三セク会社は、ほとんどを鉄道部門が占めています。平成19年度では、中小民鉄の自動車部門が減少傾向にあります。これは、バス路線というのは自動車部門ですが、収益が非常に厳しくなってきたことを示しています。一方、第三セクターは、ほとんど変化がみられません。

### 地方鉄道における事業部門別営業損益の変化

下図は、平成元年度から平成19年度までの事業部門別の営業損益の変化を示しています。



平成元年度の中小民鉄49社を見ますと、自動車部門が非常に赤字になっており、経営を悪化させています。一方、三セク会社は大きな赤字がなく、何とか頑張っております。

平成19年度のグラフを見ますと、逆に中小民鉄49社は、路線廃止や効率化等により自動車部門が縮小された為、何とか黒字のほうに傾いておりますが、三セク31社は、輸送力の減少で赤字会社が増えてきていることが分かります。

こういった問題に対して、地域鉄道に対する包括的な支援が行われております。補助金は、大きく活性化や利便性向上に関わるものと、安全に関わるものとに別れております。

まず、安全対策に関する支援について説明いたします。鉄道軌道輸送高度化事業費補助が通常、中小の補助金と呼ばれているもので、軌道の改良や落石等の防止、電気保安設備等の改修、あるいは車両の更新、鉄道を維持していくための安全面の投資です。

平成22年度の予算額は約20億になっております。これは、行政刷新会議で仕分け対象になった事業でございまして、約1割カット、ですから22億要求したのですが、最終的に2億カットされて、約20億になりました。また、当時は鉄道運輸機構というところを経由して補助金等々が出ていましたが、今年度から国が直接補助する形になっております。

もう一つ、安全面の中で、鉄道施設総合安全対策事業費補助(老朽化)があります。これは先ほどと比べ大きな設備投資に関わるもので、トンネルや橋梁という大きな工事をする際の補助でございまして。現在、伊豆急さんのトンネルに補助をしております。

次に、活性化・利便性の向上に関する支援について説明いたします。地域公共交通総合連携計画に基づく総合事業費は、イベント列車を走らせたり実証運行をしたりという形で、多くのお客さまに乗っていただけるようにすることを目的として地域の協議会がメインになって実施する事業を支援するもので、平成22年度からできたものです。その中にはソフトの面とハードの面、例えば、LRVの車両の購入等も含まれております。

また、それよりも大きな工事については、幹線鉄道等活性化事業費補助(コミュニティ・レール)になります。これは、新駅設置あるいは行き違いの設備を整備して利用

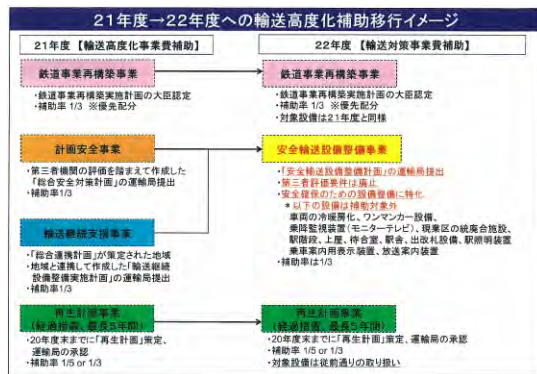


者利便をよくするための補助になります。

もう一つ、LRTシステムの整備の事業費補助もごさいます。現在、万葉線の停留設備、長崎電気軌道のLRTV、あるいは函館市の制振レールの整備を、これは4分の1ではごさいますが、補助しております。

これが、国からの地域鉄道に対する補助でございませう。大きく、LRTに関する補助、地域公共交通活性化・再生に対する補助、コミュニティ・レールに関する補助、輸送高度化に関する補助、鉄道総合安全にかかわる補助となります。ただ、施設総合安全補助は、財務課ではなくて施設課が担当しております。

## 21年度→22年度への輸送高度化補助移行イメージ

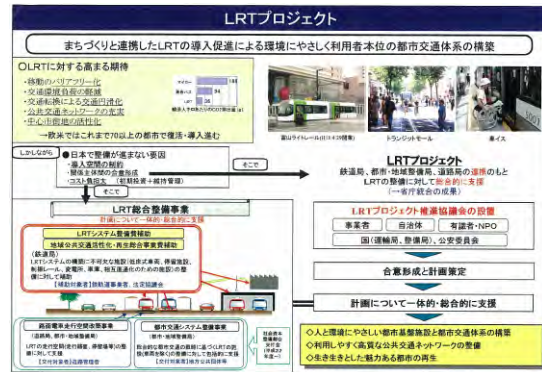


上図は、先ほどありました来年度要求についてです。先ほど山口課長は今のところなかなか厳しいとおっしゃっておられましたが、私ども鉄道局としては何とか確保できるように頑張っております。

各々の補助金の概要等を資料としてつけ

させていただきます。これは、お持ちになって見ていただければわかるような資料にしてありますので、今回説明は省略させていただきますと思います。

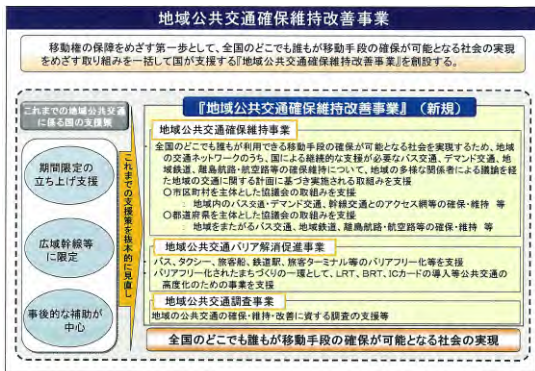
## LRTプロジェクト



LRTの補助に興味のある方はこちらを見ていただければと思います。LRTプロジェクトは、私ども国土交通省は建設省と運輸省が一緒になりましたので、鉄道局と都市・地域整備局と道路局が連携して補助しています。

こちらにあるようなすべてを連携して行ったケースは、今のところはごさいませんが、まちづくりの取り組みの中でLRTをどうするかという、どちらかといえば、大きなプロジェクトになります。車両等については、鉄道の中でのLRTシステムの補助、あるいは活性化・再生への補助という形で、一応補助が出ている体制は組んでおります。

## 地域公共交通確保維持改善事業



最後ですが、これが来年度の要求でございます。

地域公共交通確保維持事業は、都道府県を主体とした協議会の取り組みを支援するもので、この中の地域鉄道の中に、輸送対策補助をやらせてもらえないかとお願いをしているところです。バリア解消促進事業については、LRTなど何とか対処してもらいたいとお願いしています。

地域公共交通の活性化・再生は、この中の地域鉄道で、何とか今まで確保できている補助金については、確保していきたいと考えているところでございます。（了）