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】

an.	****	製業 キロ	20 to 10	****	信息 午口	200	3988	22 40	200.0	****	製庫 中口
	● 三級政道	107.6	間食運輸局	基文修進	71.7		●愛知度状鉄道	45.3	中国建筑	●管理念行	- 56.1
	●秋田内班級貢獻道	94,2		WREE	55.5	中部連輸用	**************************************	34.5		一個程序	42.2
	●IGRLやJで数円数道	32.0		●原身提升效道	530		伊豆箱相鄉湖	25.4		●井原鉄道	417
	●会津鉄道	57.4		●わたら世界谷間連	44.1		● 65 took ill	25.7		北島電鉄	35.1
東北道倫局	●阿敦雅魚行	349		●共同性道	41.5		要換鉄道	23.4		■ 総合総画	52.1
	弘ρ鉄准	30,7		小海鉄道	201		●(F500).II	22:3		●若似鉄道	19.3
	●此形装理	30.5		上保管部	33.7		福井鉄道	21.4		米島協力計画	10.4
	●何い高鉄道	25,9		●野俗鉄道	30.7		理解放准	17.8		同山電気軌道	4.7
	●由利電源鉄道	25.0		●いすみ放進	29.8		●伊賀田道	76.6	四国連輸送 九州運輸局	●主依くろしお鉄道	109.1
	准程供证	20.7		軍士急行	29.5		東省交通事業	11.2		高松早干電気放進	60.0
	十和田観光環線	14.7		上也看到新遊	21.4		粉類鉄道	11.0		伊予鉄道	43.5
	福島交通	9.2		10日日 日本日本日本	15.0		長南鉄道	1.2		土佐電気鉄道	25.7
	富山地方鉄道	100.5		●ひたらなか海米鉄道	143	近 被 運 輸 局	●北近田男ンゴ鉄道	114.0		●阿佐油用鉄道	8.5
	●しなの鉄道	65,1		江ノ島電鉄	10.0		神学電話	2,63		●を落おれるに鉄道	118.0
	● 北州政行	39.3		机子管性排泄	0.6		GEORGE .	59.5		●10/HB/#	93.1
it	長野電飲	57.8		DESK	57		医研究系统	18.7		●平成筑要鉄道	400
植信	●のと歓迎	33.1	中部運輸輸用	●長泉川田道	721		●信息展示政法	142		島原鉄道	40.0
16	北陸鉄道	20.6		●天竜菜名別鉄道	677		数山東鉄	16.6		●〈宋川鉄道	24.6
推	異形學が放進	20.1		大井川森道	63.0		和歌山理館	14.3		• marmer in	12.1
100	松本電気鉄道	14.4		養老師道	57.5		●北京鉄道	12.6		投資富生的方	161
	上田電鉄	17,4		●元おぜん鉄道	53.0		水福電気鉄道	11.0		•H*##	10.7
	●万葉線	12.8		三枚紙書	410		水桶底道	5,5		指本電気鉄道	153
	●窓山ライトレール	7.6		伊敦集行	45.7		紀州鉄道	27		長時間気料は	113

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。

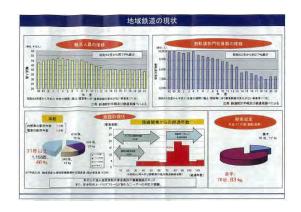
一方で、北陸信越運輸局の富山ライトレールがございます。これは第三セクターですが、国鉄改革から第三セクターになったものではございません。

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きていることが分 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

				_			鉄軌道路線		A A A A A A A A A A A A A A A A A A A		E H H I E	
f m		F成12年	And the second	国で	33路	泉•	634. 6km	の鉄軌道	が廃止され	t=0		
年度	1618.6	-	RM	業業	世界原止 ガスD	年度	2846	###5	EM	東北	20	
12	北九州級	西日本鉄道	果城县第一市星	5.0	12,11,26		ふるさと経済物	北海道518(高原旅道	池田~北見	140.0	18.4	
	七英線	02 9 (8)	穴水一輪鳥	20.4	13.4.1	18	核花大線	核混合新交通	小核~桃花会育	2.4	10.10	
	大學線	下北交通	下北~大姐	18.0	134.1		ion in	神師鉄道	発命一級発展温泉口	19.9	18.12	
	0.04	5万里新亚	展野~本祖位	5.0	13.10.1		(9社会問題教達練	くりは心川医師連	RE-MEY-CH-SE	25.7	19.4	
13	828		85-62	1112	13.103	10	应告託进续	液条缺道	石質~詳問	27.2	19.4	
	O.M. William		NW-ARE	7.5	13101	10	古地區線	医线本自药	石鉄新宮一津程何	3.2	19.4	
-	****	-	江南県	6.7	12.10.1		- 本千班組	高干糖飲道	祖知~祖書	29.1	19,0	
	288	4020	信州中部水県	12.9	144.1		美国新港市	APPR	島原外港一加速位	35,3	20.4	
	Scottisco de la constantina della constantina de	京山田水(1) 2	Stibust-All	2.6	14.526	20	三木雑	三木鉄道 名大型鉄道	三木〜巨神 単常	1.2	20.4	
14	会学の経	RESERVE	#XX-424	6.2	14 10 21		X+HH	を	理 第一家子族	20.9	20.12	
17	BENERHAN.	SHEEPS	野口物	20.9	148.5	21	Z:1100	2963	株芸一知賞一の宮	2.1	21.11	
Н	本田田英林	amen.	解放への際ロ	20,0	151.1	-	GIIM	4, 10 to 10.	観米~ル美一の8	20	-21.1	
15	RES	PE0*	可称~三段戦	45.7	15121			2年度以降の全日	国廃止路線長の推	移]		
10	世別線	名の開始道	要用一直を利用	16.4	164.0		700					
16	z.ne	GUMMA	■ 日本	10.0	154.1		100			1	-	
17	100		光彩~景彩	127	124.1		500		/			
	信息市内 籍		0.000 - 0.00	27	174.5		400					
			State-M	188	124.1		300		1			
	mann.		田上-和田本田	1.4	174.1		200	-				
	BOWER .	name	常名大田~銀川	18.1	124.1		100	-				
Н	0-2 K	のと数道	穴水~毎島川	51.0	17.4.1							

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)

鉄(軌)道事業	I Sena	Electrical Limited Actions	E PRES E SUSSE	第条文庫 学業等に 単位計画 学者を実施 デアを定 (日)しなが来来	工厂局理由 排發致止應應 連制效益 (三) 於越來行 伊豆粉的原建 內戶理故 左島經 所 內有關稅 (三) 整列(建) 於 達通	
00-	深級的第三人称形式 大学以报酬 (22) 中级的 (22) 中级的 (23)	十枚日間大電報 上日電館 第四条方教員 特年電光教員 (三) 其本級選 (三) 其本級選 (日) 東京教 (日) 《 1 集山》	長野電鉄 連維等終達 上保管 開業計 電土教門 同は開業連 未成長用標準 上の保いかで設づ供達 (三) Bのいかで設づ供達 (三) 医配別を登進	殊父龄道 朝山理路 高松坡平電知鉄道 羽景雅斯新建		
	自用鉄道 (三 本教長者 (三 上教長ろれる新選 (1) 記載れたの製造 (三) 会同報連 (三) くり46 包集牧道 (101.4 1 海点)	無限器 三)同定理条行 三)のたちなか異実教達 三)信果期限数器 国)信息制度	支援鉄道 布験山理鉄 水間鉄道 (三) 重ねライトレール	AM.		
	(三) 有い森林道 (三) 力ならせ漢字組織 (三) 五ならせ漢字組織 (三) 高千様歌連列の 12: 28興化)	上年電気鉄道 近江鉄道 (三)万建線 (三)大多型与鉄道	三块铁器	ENERRY	BANK	
50 -	配付款道 (三) 保収計道 (三) 長代以後道 (三) 日間以前道 (三) 日間以前道 (三) 日間に関する。 (三) 日間に関	就子類別就達 一些電車	祖州鉄道 養老飲道	~凡倒~ (三)三七夕数3		
	市場会・議事業 (日下代交通刊3.4 (第2) 日三初中内報報報報 有3.6第2刊(1.182) 日三刊下内報報 日本日本日本日本日本日本日本日本日本日本日本日本日本日本日本日本日本日本日		⊕ gana	赤字:施止·位	止鉄道事業者 #土年在の根本在無機	

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います。

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して、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

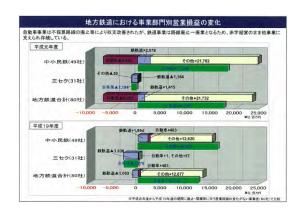


上のグラフは、平成元年度から平成19年度までの事業部門別の営業収益の変化を示しています。中小民鉄の49社と第三セクターの31社の計80社で比較しています。

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す。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 費補助もございます。現在、万葉線の停留 設備、長崎電気軌道のLRV、あるいは函 館市の制振レールの整備を、これは4分の 1ではございますが、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す。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。

2 1 年度→2 2 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けれども、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

させていただいております。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 させていただきたいと思います。

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、今のところはございませんが、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、輸送対策補助を入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)