

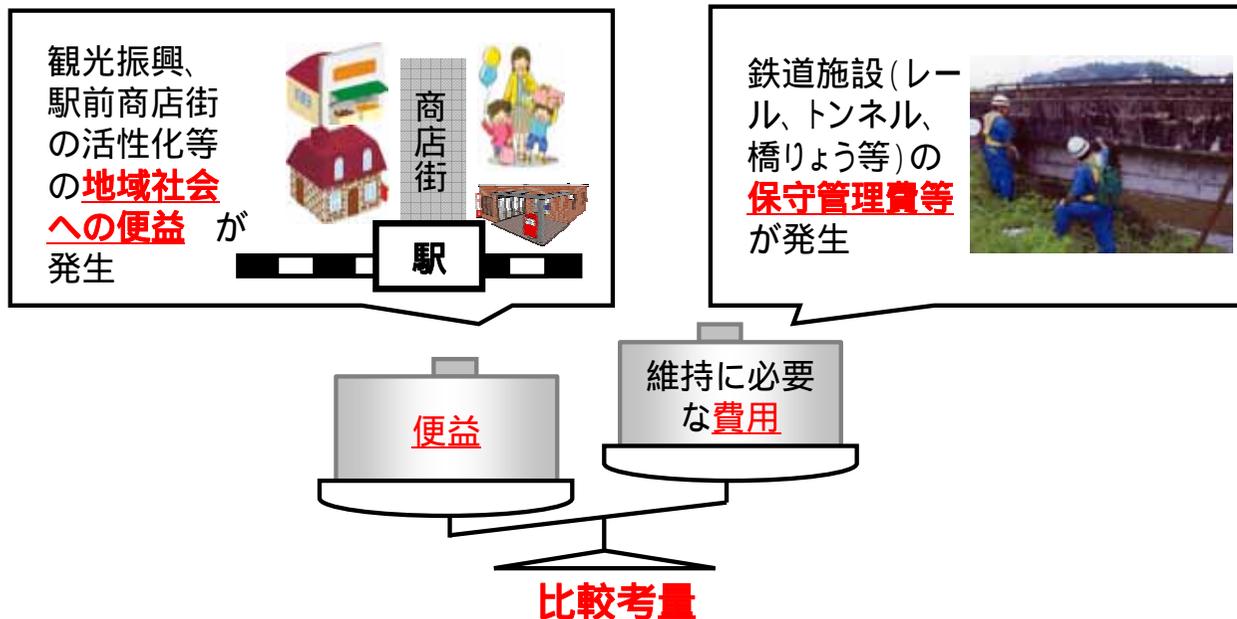
地方鉄道の活性化に向けて

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

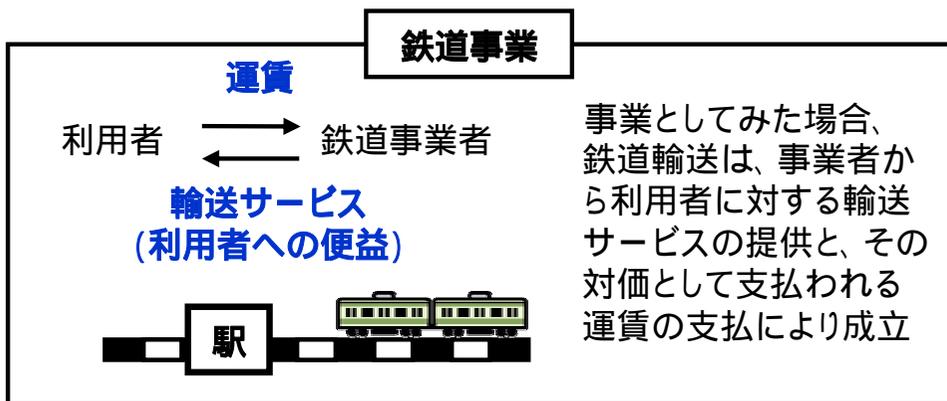
地域が求める鉄道輸送のサービス水準を踏まえつつ、鉄道がもたらす便益と維持費用等を総合的に考量し、「地域の生活や観光・まちづくりに組み込まれた持続可能な鉄道」として地域で支え、鉄道の維持を図っていくべきか否か、地域が評価・検討することが必要

【イメージ図】



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

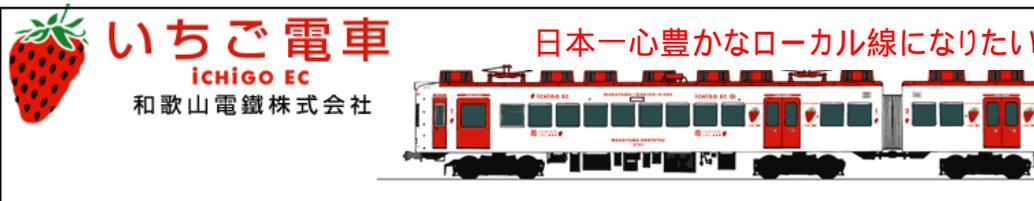
「いちご電車」の導入に対する支援

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)



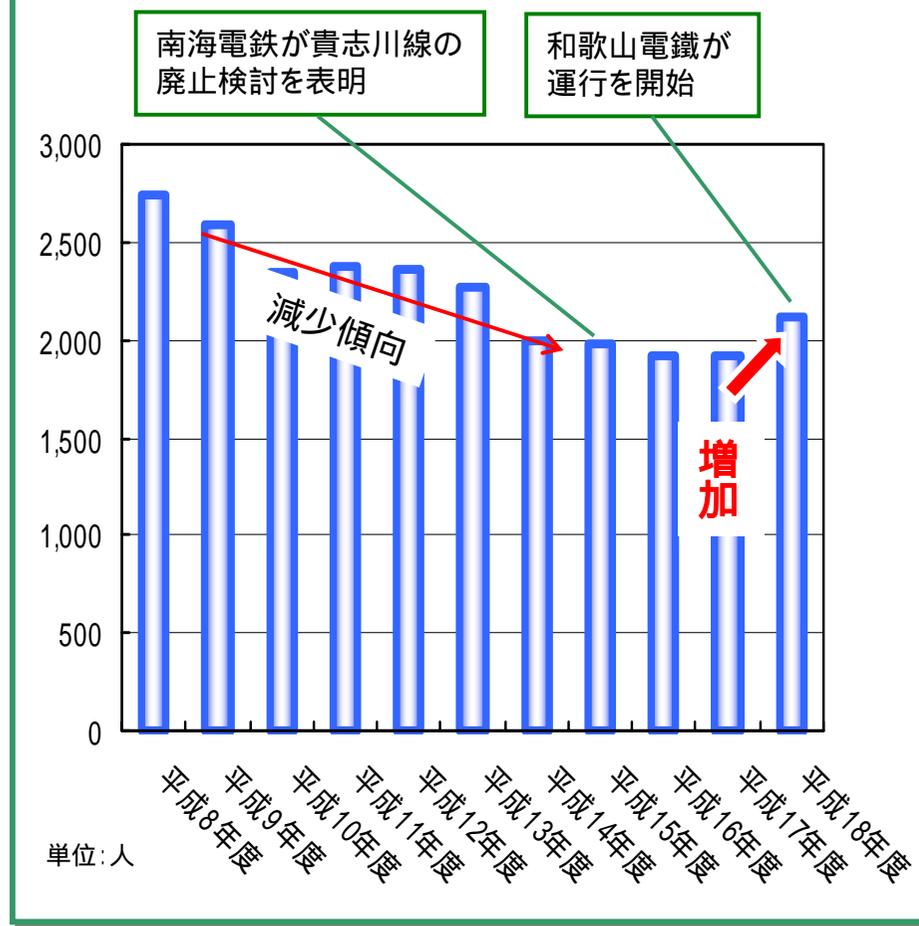
<駅長の「たま」>



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

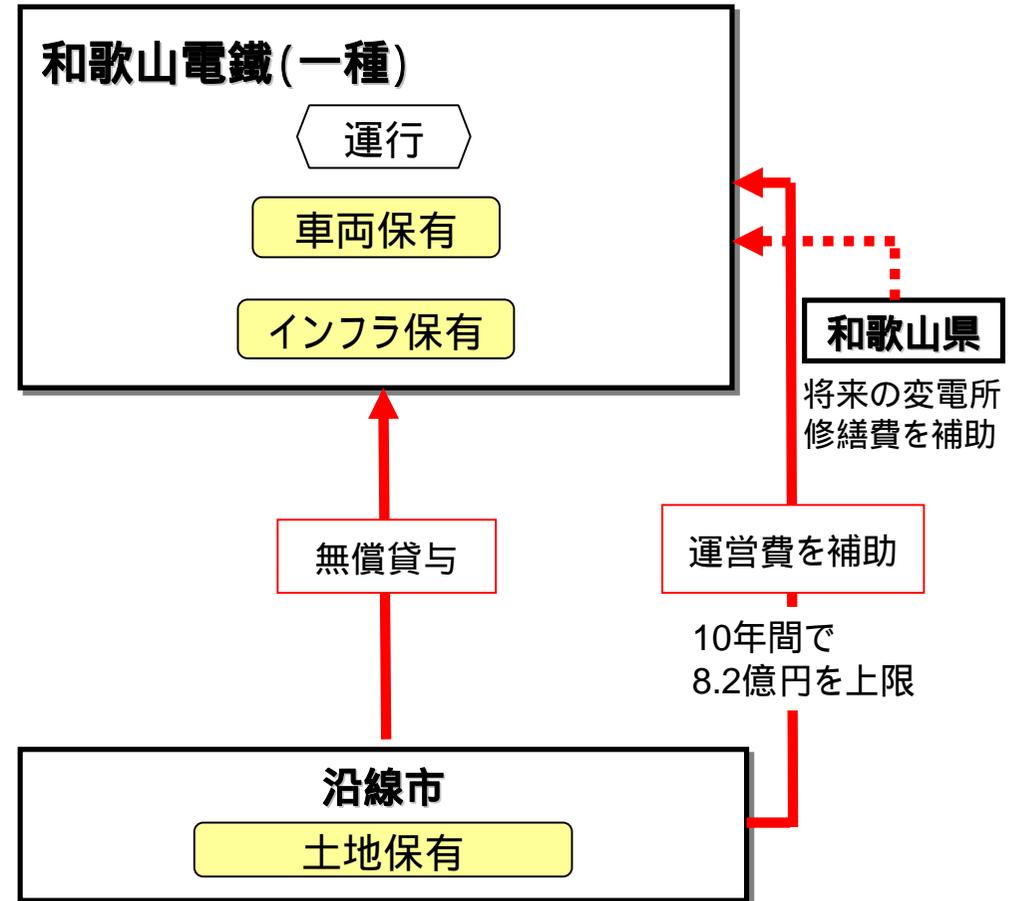
地域と一体で鉄道の活性化に取り組んでいる例 (観光を切り口とした事例)

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

若桜鉄道の例

ローカル列車の旅企画

若桜駅に保存されている転車台の説明と乗車券をセットにした企画切符を発売。県内外から多くの観光客が来訪。



ホットな歓迎も好評

日本海新聞(H19.7.11)記事より

車両体験運転

若桜鉄道の会社発足20年記念イベントとして、若桜駅構内の線路を運転する体験企画



出典: 若桜鉄道ホームページより

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

愛知環状鉄道の事例

課題

愛知県豊田市をはじめとする愛知環状鉄道沿線では、自動車利用の増大等による市内主要幹線道路の**混雑激化**と**地域環境の悪化**、高齢者等の**交通事故死傷者の増加等の問題が顕在化**
自動車に依存する交通体系の見直しが必要

国土交通省の公共交通活性化総合プログラムによる検討

県、関係市、沿線事業所等による愛知環状鉄道再生支援協議会の発足(H16.12~)



取組

沿線事業所と市の取組み

・連携して従業員等の**鉄道通勤への転換を促進**
 H17年度に約2,000人がマイカー利用から鉄道利用へ転換。H20年度には、さらに約2,000人が転換予定

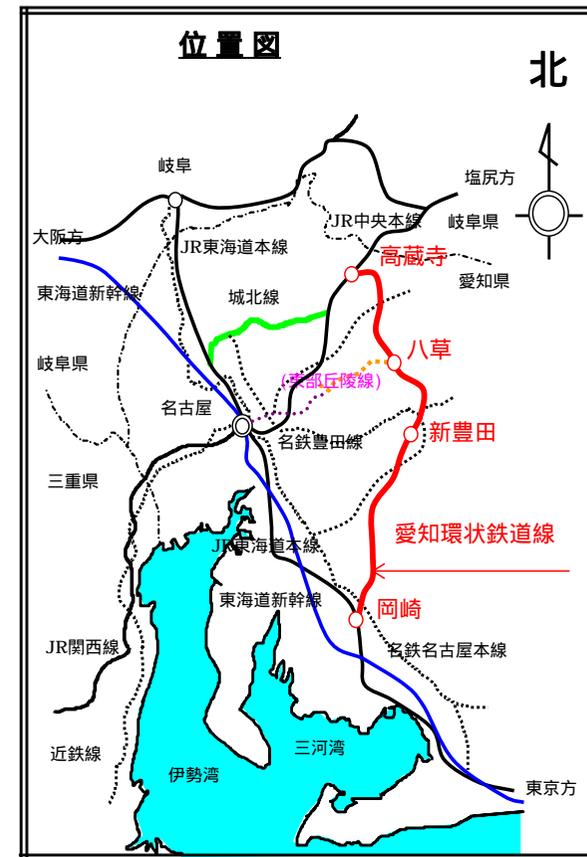
鉄道会社の取組みと国の支援

・鉄道軌道近代化設備整備費補助の活用により、**複線化や車両増備等**を実施

沿線市によるまちづくり

・駅前広場やパーク・アンド・ライド駐車場を整備

鉄道利用が増加(前年比約1割増) 愛知万博による利用増分を除く
周辺道路の渋滞の悪化に歯止め



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



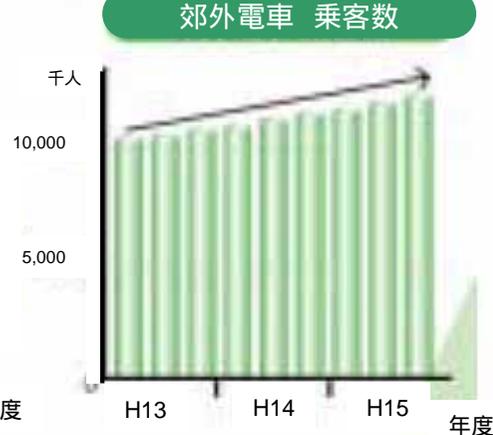
自治体まちづくり部門と交通事業者が合力

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

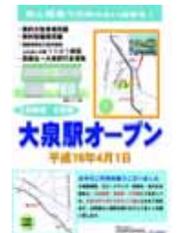
自治体によるP & R用駐車場の整備

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



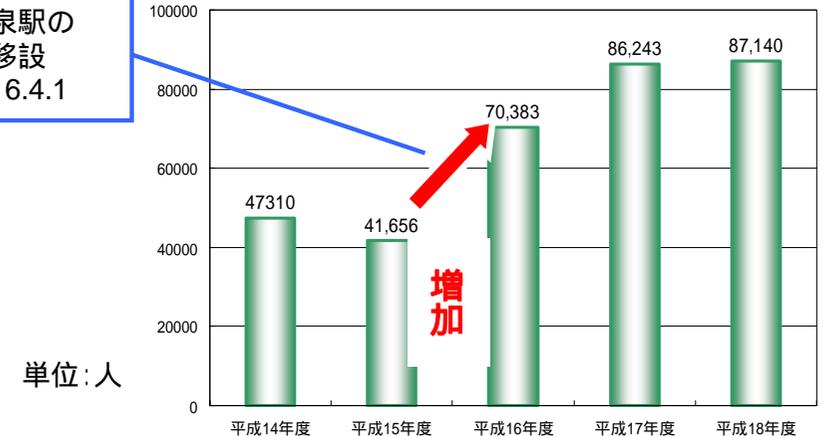
沿線自治体や住民との協議による駅の移設、統廃合

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】

大泉駅の
移設
H16.4.1



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

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**

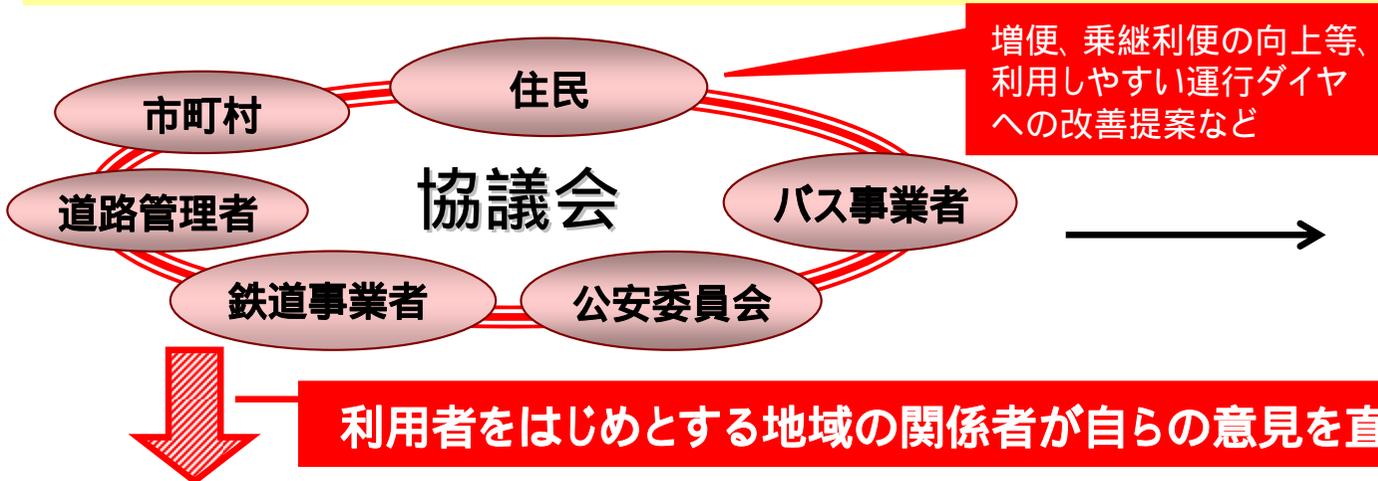
評価・検討に要する**費用を支援**

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**

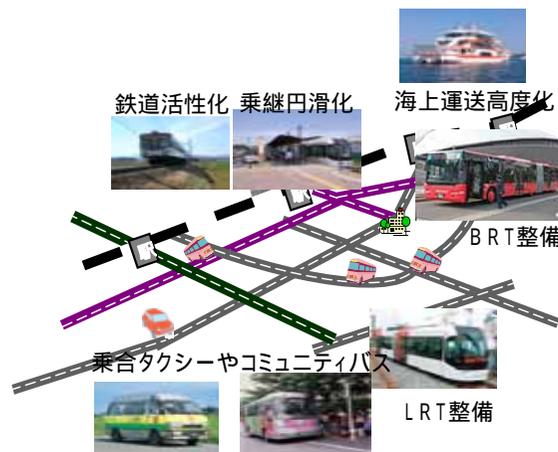
利用者をはじめとする地域の関係者が自らの意見を直接反映させ、実現させることが出来る場

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

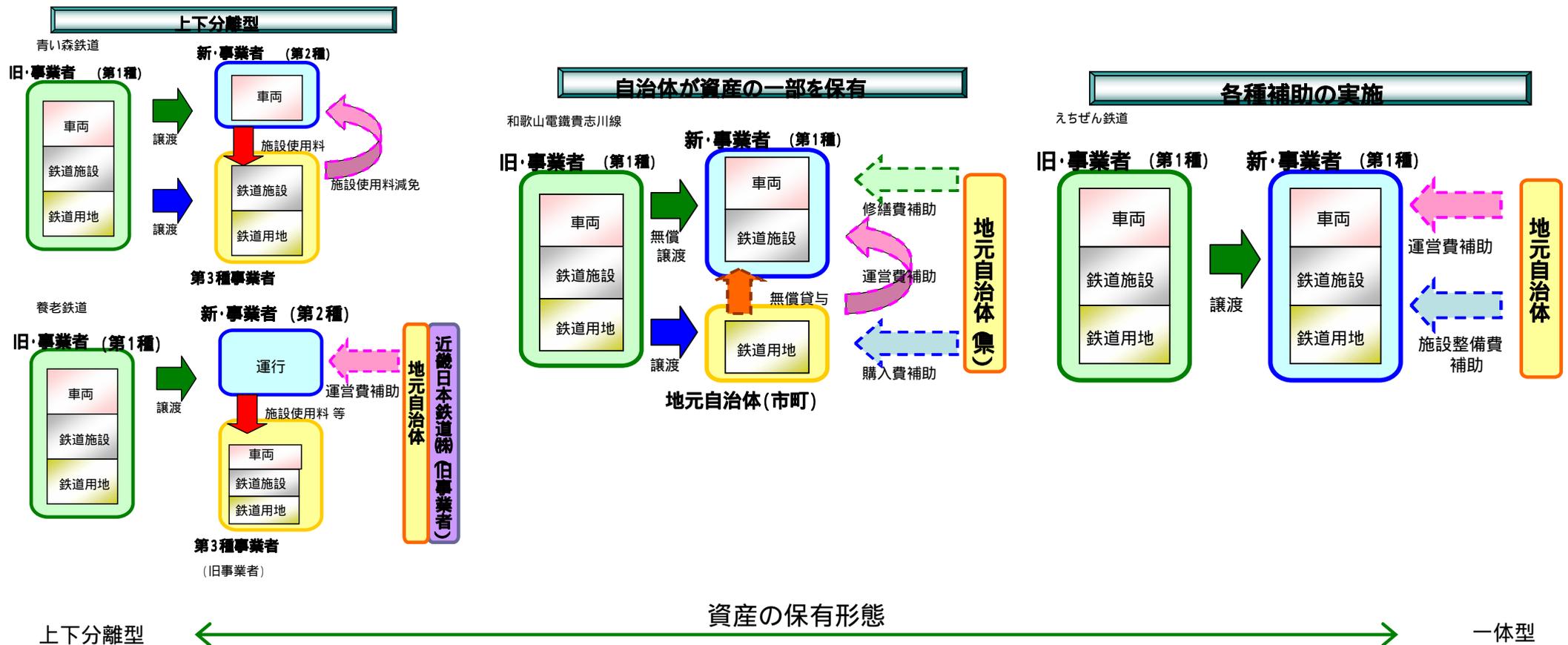
（例）青い森鉄道、養老鉄道 等

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

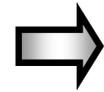
（例）えちぜん鉄道、富山ライトレール、上毛電気鉄道、上信電鉄 等



- 2 施設保有に係る経費に関する財務面からの問題意識

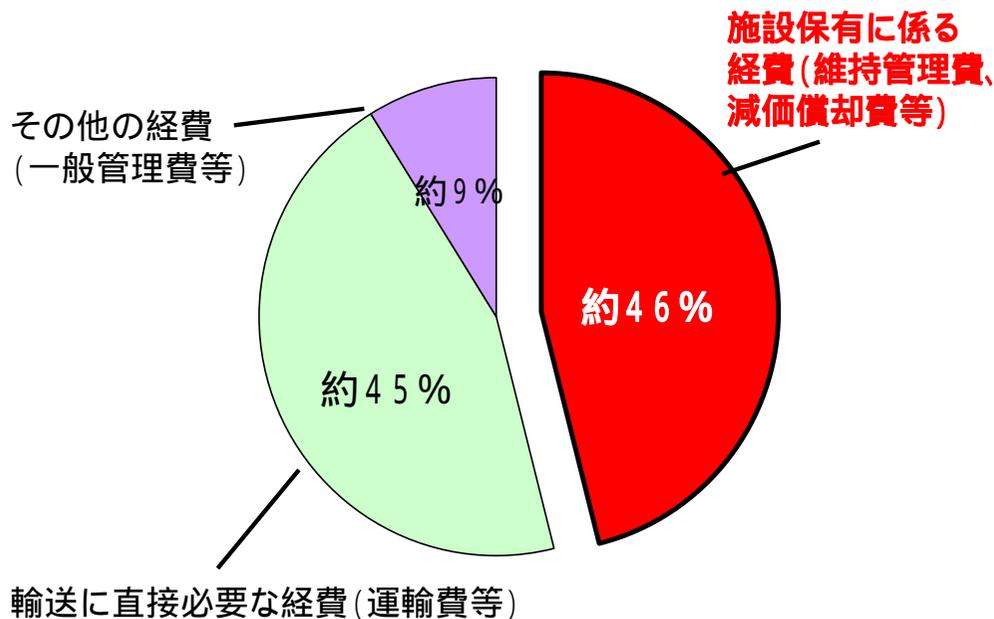
鉄道事業の特性に起因する問題

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?**

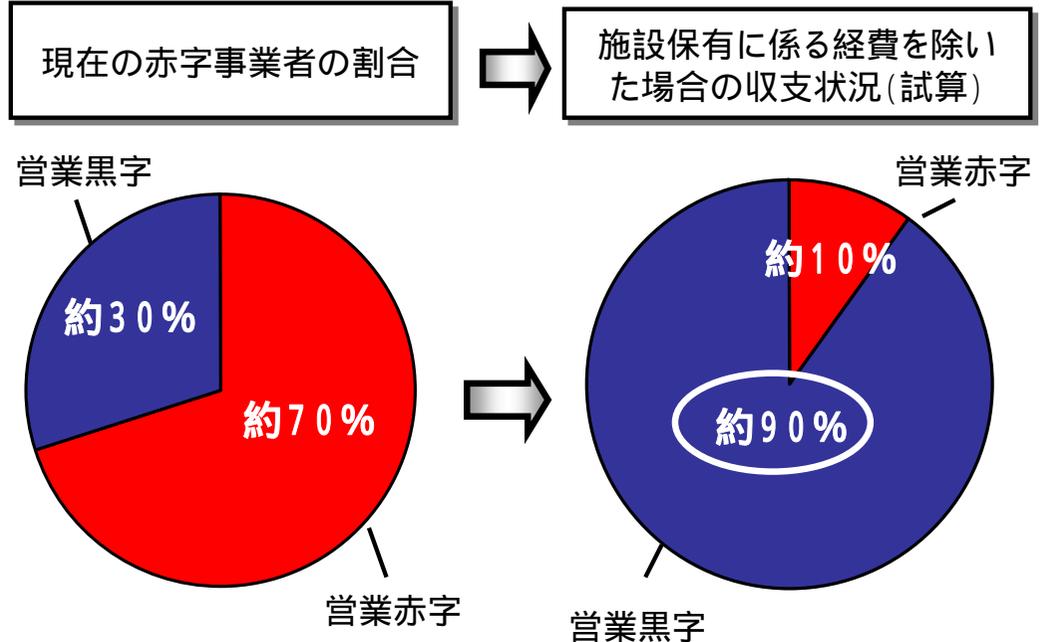
地方鉄道のコスト構造



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



地方鉄道の收支状況は、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

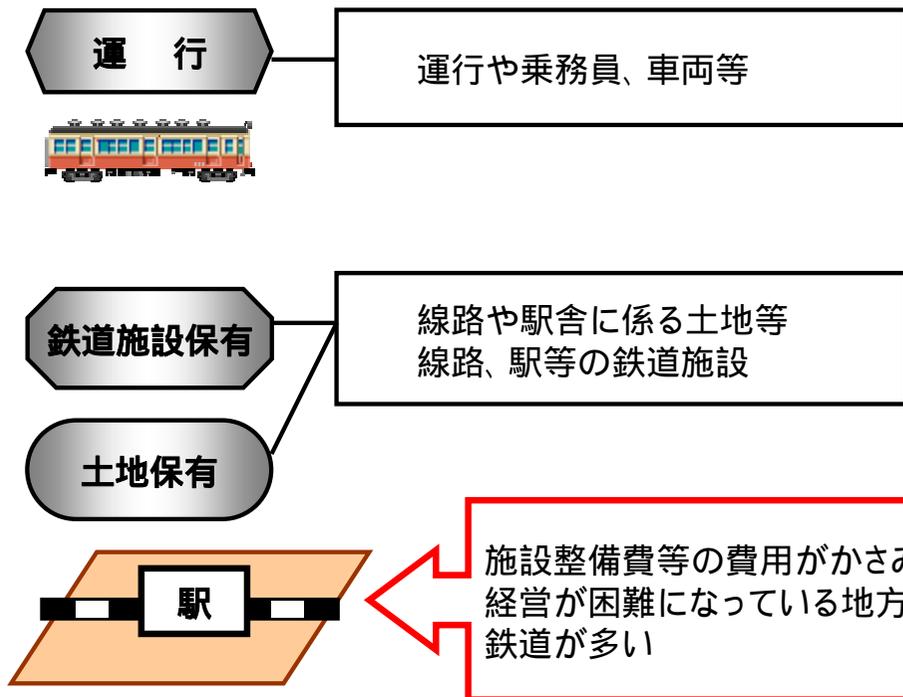
地方鉄道(90社)の平成17年度決算より

- 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

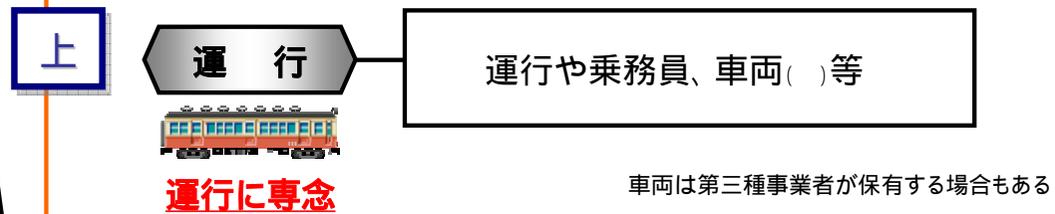
「運行」、「土地保有」、「鉄道施設保有」を一体的に実施



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

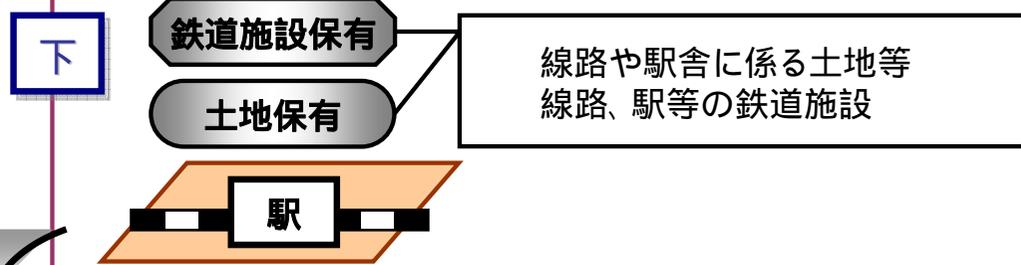


施設使用料
(一部減免している
場合がある)

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

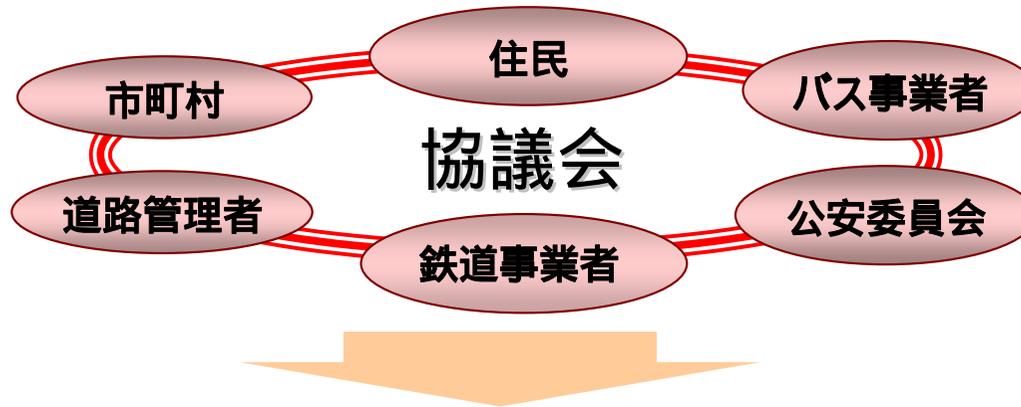
第三種事業者

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。

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

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

「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

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)