

地域鉄道のあり方に関する検討会
[課題の共有と対応の方向性について]

平成27年3月

目 次

はじめに	1
1. 地域鉄道の概要	2
○ 地域鉄道の範囲等	2
○ 地域鉄道が果たしている役割	4
2. 地域鉄道の現状における経営状況等	5
○ 輸送状況及び財務状況	5
○ 輸送密度と経常収支の関係	5
○ 事業の廃止及び路線の廃止状況	6
○ 鉄道施設等の状況	8
○ 事故等の発生件数	8
3. 地域鉄道の現状などを踏まえた取り組むべき課題	10
4. 地域鉄道の課題と今後の取組	12
(課題1) 厳しい経営環境における安全な鉄道輸送の確保	12
○ 安全な鉄道輸送確保のための国等による支援	12
○ 技術継承による安全性の確保	14
(課題2) 鉄道施設の老朽化及び災害防止・復旧等への対応	16
○ より効果的・効率的な維持管理や防災・減災対策の実施による、 災害に強い鉄道ネットワークの構築	16

(課題3) 鉄道事業再構築事業の実施等による経営改善の推進	19
○ 鉄道事業再構築事業を実施する場合の国による後押し	22
○ 鉄道を維持することの地域全体にとっての意味の共有	23
○ 民間企業が持つノウハウの活用	25
(課題4) 新技術の導入・活用などによる維持管理コストの低減	26
○ 維持管理コストの低減等に資する技術開発	26
○ 関係者間の連携による維持管理コストの低減	27
(課題5) 沿線地域外からの利用者の確保等による活性化	28
○ まちづくりと一体となった交通計画の策定	28
○ 地域鉄道における創意工夫による取組	29
○ 視野を広げた収入増加策の検討	31
○ 優良事例集、調査結果等の活用促進	32
(課題6) 沿線住民の地域鉄道に対するマイレール意識の喚起	34
○ 各地域鉄道の現状に関する情報発信	34
○ 若い世代の意識やニーズも踏まえた取組及び地域住民による貢献の後押し	35
○ 鉄道駅を活用した地域の活性化	36
おわりに	38

はじめに

地域鉄道は、地域住民の生活路線であるとともに、観光振興や経済活動など地域社会の基盤として重要な役割を果たしている。また、鉄道は、一般的に他の公共交通機関に比べて、大量性、速達性、定時性に優れているほか、バスに比べ乗車時の振れが少ないという点において、快適性にも優れていると言われており、通学や通勤時間帯などでは、これらの優位性が存分に発揮されうる。一方、沿線人口の減少等による利用者の減少等により、厳しい経営環境にあり、経営改善や安全の確保、新技術の活用、老朽化等への対応など課題が顕在化している。

こうした中で、一昨年12月に公布施行された「交通政策基本法」は、交通政策の基本理念を定めた上で、国においては、交通に関する施策を総合的に策定し、実施する責務を有すること等を規定し、地方公共団体においては、その区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、実施する責務を有すること等を規定したところである。更に、昨年11月には、「改正地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行され、これまで以上に地方公共団体が中心となって、コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携や地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築など、地域の都市計画等とも調和のとれた交通施策について主体的に取り組むことを明確にしたところである。

国土交通省では、この機会を捉え、地域鉄道の現状と課題を整理し、関係者間で共有化を図るとともに、課題への対応の方向性等について検討し、今後の鉄道行政に適切に反映させていくため、本検討会を設置したところである。

なお、今後、地方公共団体が中心となって、公共交通ネットワークの再構築などの交通施策に取り組むことが期待される中、地域の決断は必ずしも鉄道ではないことも想定されるところであるが、本検討会では、地域が鉄軌道事業の維持・存続に向けて取り組むことを選択した場合を前提とした検討を行った。

1. 地域鉄道の概要

地域鉄道の範囲等

- 本検討会における地域鉄道とは、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄軌道路線を指すものとする。具体的には、地方における中小民鉄（路面電車を含む。）、転換鉄道等（国鉄特定地方交通線転換鉄道及び地方鉄道新線を指す。）及び並行在来線を指し、JR や大手民鉄のローカル線等は含まないものとする。

- 地域鉄道の事業者数は、平成 26 年 4 月 1 日時点で中小民鉄 49 社、第三セクター鉄道 42 社（転換鉄道等 33 社、並行在来線 4 社、その他 5 社）の合計 91 社であり、全鉄道事業者数（157 社。軌道を含み、第三種鉄道事業者、貨物鉄道、鋼索鉄道、無軌条電車は除く。）の 58%を占めているものの、輸送人員は、1 日あたり 119 万人で対全国比 1.9%（数値は 23 年度時点）、輸送人キロは 37 億人キロで対全国比 0.9%（数値は 23 年度時点）、また、営業収入は 1, 025 億円に対全国比 1.6%（数値は 23 年度時点）程度と事業者数の割合に比べ、かなり低いものとなっている。

- この他、平成 26 年度には以下の事業者が地域鉄道の仲間入りをしている。
 - ・ 平成 26 年 2 月、北陸新幹線開業に伴う並行在来線の分離のため、えちごトキめき鉄道、あいの風とやま鉄道、I Rいしかわ鉄道の 3 社が鉄道事業の許可取得（平成 27 年 3 月 14 日、運行開始）

 - ・ 平成 27 年 3 月 11 日、北近畿タンゴ鉄道の宮福線及び宮津線について、WILLER TRAINS(株)等が鉄道事業再構築実施計画の認定取得。また、同日、近畿日本鉄道の内部線及び八王子線について、四日市あすなろう鉄道(株)等が鉄道事業再構築実施計画の認定取得（平成 27 年 4 月 1 日、運行開始）

(参考：地域鉄道の形態別概要)

【中小民鉄】

- ・ 地域鉄道のうち民間が経営している鉄道路線をいう。
- ・ 中小民鉄の多くは、自動車業、不動産業等の関連事業を行っており、これらの収益により、鉄道事業の赤字を補う構造になっている。
- ・ 和歌山電鐵のように大手民鉄が廃止を表明した路線の経営を民間企業として引き継いだ例もある。

【第三セクター】

○ 転換鉄道

「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法」に基づき、地方交通線の中から「鉄道輸送に代えてバス輸送を行うことが適当である営業線」を特定地方交通線として選定・承認された路線のうち、第三セクターによる鉄道輸送に転換された路線である。

○ 地方鉄道新線

経済基盤の強化と地域格差の是正を図ることを目的に国鉄新線として、鉄道公団（現鉄道・運輸機構）により建設されていた路線であり、開業した場合、特定地方交通線に該当すると認められるものを指し、国鉄の経営悪化のため、建設が一旦中止された後、第三セクター鉄道等が経営するとして、工事の再開を申し出て建設が再開され、開業に至った路線である。

○ 並行在来線

整備新幹線の開業に伴い、JR旅客鉄道会社から分離される並行する在来線の経営を第三セクター鉄道が継承した路線をいう。

○ その他

利用者の減少などを背景に、第三セクター化した路線であり、例えば、富山ライトレールはJR富山港線を、万葉線は加越能鉄道を、ひたちなか海浜鉄道は茨城交通を引き継いで運営している。

地域鉄道が果たしている役割

(1) 交通サービスの提供者としての役割

- 地域鉄道は、沿線地域の通勤・通学、買い物、通院など地域の日常生活の移動手段として、沿線地域の住民の暮らしを支える役割を担っている。
特に、自家用自動車の運転をすることができない子供や学生、高齢者などにとっては、目的地への移動手段として大切であるとともに、朝の通勤・通学時間帯や、夕方の帰宅時間帯などでは、他の公共交通機関よりも、鉄道の持つ優位性（大量性、速達性、定時性等）が発揮されることから、地域住民の移動手段として重要な意味を持っている。
- また、沿線地域へビジネスや観光などの目的で、地域外から訪れる来訪者の移動手段としての役割を担うとともに、沿線地域住民が、他の地域へ移動する際の手段としての役割も担っている。

(2) 観光振興等の地域の活性化に果たす役割

- 地域鉄道は、多数の人々が行き交う地域の主要施設であり、観光振興等とも連携しながら、まちづくりの拠点としての役割を期待される。
また、地域鉄道自体が観光対象となることにより、乗車目的で訪れた観光客等が、地域の商店街や観光施設を利用するなど、地域経済の循環や観光振興等に貢献する。例えば、富山市においては、LRTネットワークの形成などにより、回遊性と利便性を向上させることで、利用者の増加や地域の滞在時間の増加、食事などの消費拡大を実現している。また、歩く機会が増すことにより、健康増進にも役立つ。
- この他、地域に鉄道が存在することによる社会的価値としては、以下のものが挙げられる。
 - ・ まちの誇らしさ（地域の知名度の向上）
 - ・ 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）
 - ・ 並行道路走行時間の短縮（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）

2. 地域鉄道の現状における経営状況等

輸送状況及び財務状況

- 地域鉄道の輸送人員（昭和 63 年度以降に開業した事業者を除く 70 社の輸送人員）は、少子高齢化、モータリゼーションの進展、バブル崩壊以降の経済の低迷などの影響がある中で、平成 3 年度をピークに、平成 14 年度頃まで逡減傾向、その後、横ばいが続いており、昭和 62 年度と平成 25 年度を比較すると約 15%の減少となっている。
- このような輸送量の減少の中で、多くの地域鉄道事業者は、駅の無人化、車両のワンマン化、保守作業の外注化等による経営の合理化を進めるとともに、観光列車の運行や企画乗車券の販売、イベントの開催等による増収策等経営改善に向けた様々な取組を行っているところであるが、その経営は依然として厳しい状況にある。
- 地域鉄道事業者全体の財務状況を見ると、経常損益では、平成 25 年度において、鉄・軌道事業の経常損益が黒字の事業者は 24 社（26%）となっており、残り 7 割以上の事業者が赤字となっている。中小民鉄、第三セクター鉄道別に見ると、中小民鉄は黒字が 16 社（33%）、赤字が 33 社（67%）となっており、第三セクター鉄道は黒字が 8 社（19%）、赤字が 34 社（81%）となっている。また、関連事業を含む全事業の経常損益では 39 社が黒字を計上している。

輸送密度と経常収支の関係

- 地域鉄道事業者の経常収支率（経常収益／経常経費×100（%））をみると、輸送密度が小さいほど赤字を計上している事業者が多く、輸送密度が大きい事業者は黒字を計上している傾向にある。
- 具体的には、平成 25 年度実績で、輸送密度 8 千人以上の事業者 10 社のうち、経常収支率が 100%を超えている事業者は 7 社（70%）、輸送密度 4 千人～8 千人の事業者 14 社のうち、経常収支率が 100%を超えている事業者は 7 社（50%）、輸送密度 2 千人～4 千人の事業者 19 社のうち、経常収支率が 100%を超えている事業者は 8 社（約 42%）、輸送密度 1 千人～2 千人の事業者 19 社のうち、経常収支率が 100%を超えている事業者は 2 社（約 11%）、輸送密度 0～千人の事業者 29 社のうち、経常収支率が 100%を超えている事業者は 0 社となっている。

(参考：JR (JR貨物を除く6社。)及び大手民鉄 (16社) の状況 (平成24年度時点))
JRの輸送密度は、本州三社は、約3万人/日以上、三島会社のうち2社は約4千人/日程度、1社は約1万人/日程度となっている。営業損益は、本州三社は黒字となっているが、三島会社は赤字となっている。また、大手民鉄16社の輸送密度は、平均で約14万人/日となっており、営業損益は各社とも黒字となっている。

(参考：輸送密度)

旅客営業キロ1キロメートル当たりの1日の平均旅客輸送人員
<線区年間輸送人キロ÷営業キロ÷365日>

事業の廃止及び路線の廃止状況

- 地域鉄道を取り巻く厳しい状況を反映して、平成12年度以降現時点までに廃止となった地域鉄道事業者は、下北交通、南部縦貫鉄道、有田鉄道など11社となっている。また、現在も事業を継続している地域鉄道事業者が、その一部路線を廃止した事例については、北陸鉄道石川線や長野電鉄屋代線など6路線 (一部区間を含む。) となっており、JRや大手民鉄においても、17路線 (一部区間を含む。) が廃止となっている。

なお、沿線住民からの要望を受け、廃止した路線の一部区間を復活する路線 (JR西日本・可部線：平成28年度完了予定。) もある。

(参考：鉄道事業の廃止に係る制度)

鉄道事業法改正前は、鉄道事業の参入について、需給調整規制を行う免許制を採用し、安定的な経営基盤を保障するとともに、良質な輸送サービスの提供を安定的に確保する義務を課していたことを踏まえ、事業の廃止については許可を必要としていた。平成11年5月に同法を改正 (平成12年3月施行) し、鉄道事業の参入に際して需給調整規制を行わない許可制とすることと併せ、事業の廃止について、鉄道事業者の自主性・主体性を尊重することなどに鑑み、原則として廃止の日1年前までの届出制とした。

(参考：鉄軌道路線廃止による沿線地域への影響)

※参考資料：平成 25 年 3 月「鉄軌道路線廃止後におけるバス代替等の実態、鉄軌道路線の廃止が地域に与えた影響等の検討調査報告書（鉄道局）」

(1) 交通への影響

- 廃止により代替バスに移行した場合、ほとんどの路線で鉄軌道運行時より利用者が減少し、結果として公共交通全体の利用者が減少。
- その大きな要因は、鉄軌道と比べて「運賃が高くなった」、「所要時間が増加した」、「遅延により定時性が損なわれた」、「帰宅時間に運行が終了している」などのサービスや信頼性の低下と考えられる。
- 鉄軌道廃止は、利用者が必ずしも代替バスに移行せず、多くはマイカーに転換してしまうため、更なる自動車依存による弊害をもたらす。
 - ・朝夕のピーク時を中心に道路混雑が悪化し、バスの定時運行を阻害し信頼性の低下に拍車をかけている。
- 一方で、鉄軌道廃止後にバスの増設、増便などの地域住民のニーズに合ったサービスの提供により、代替バスが地域の足としてある程度定着しているところもあった。

(2) 日常生活への影響

- 多くの路線で通学、通勤等を中心に交通弱者への影響が確認された。
 - ・通学圏の縮小、マイカー送迎の増加による送迎者の負担
 - ・長時間移動やトイレの問題等による高齢者の出控え

(3) 沿線地域の活力の影響

- 沿線自治体の全てにおいて小売業の事業所数が減少。
 - ・景気動向等が直接的な影響と考えられるが、廃止が沿線の観光や商業など地域の活力低下に拍車をかけている。

(4) 地域づくりや行政への影響

- 鉄軌道路線を廃止しても、沿線自治体の負担がなくなるわけではない。
 - ・廃止路線跡地の維持管理や代替バスへの補助による財政負担
 - ・一部路線の廃止により、複数の沿線自治体による共同負担から、単独での財政負担
- 一方で、地域の活性化を目指し、廃止跡地等を利用した様々な取組も行われており、地域づくりの観点から重要な視点
 - ・廃止された駅の保存やサイクリングターミナルの整備
 - ・BRTの導入または導入の検討
 - ・地域の交流拠点として公園等を整備、イベント等を実施
 - ・体験乗車会の実施や農協の直売所の設置

鉄道施設等の状況

- 地域鉄道は、明治時代や大正時代に開業したものも多く、橋梁やトンネル等の施設や車両の経年劣化が安全確保上重要な課題となっている。
- 橋梁については、耐用年数（40年）を超過しているものが全体の約68%、トンネルは耐用年数（60年）を超過しているものが約31%、車両については、31年以上が50%、21年～30年が18%、11年～20年が21%と耐用年数（内燃車11年）を超過しているものが8割超と施設や車両の多くが耐用年数を経過している。
- 施設や車両の修繕は、運賃等の収入を考慮しながら計画して実施する必要があるため、地域鉄道事業者単独では適切な修繕の確保が困難となり、将来的には、老朽化の進展の結果、設備の大規模な更新が必要になると見込まれる。
- なお、地域鉄道の施設や車両の近代化は、国等の支援を活用しながら進めてきたものの、重軌条化されたレールやコンクリートマクラギ、第1種踏切の割合は、JRや大手民鉄に比べ小さい状況にある。

事故等の発生件数

- 運転事故件数をみると、平成25年度におけるJR・大手民鉄・地域鉄道の事故件数705件のうち、地域鉄道が113件と約2割となっている。また、過去5年間ににおける車両衝突事故及び車両脱線事故については、いずれも約1/3以上が地域鉄道で発生している。地域鉄道の負傷者等を伴う主な運転事故は平成17年以降10件あり、平成17年3月の土佐くろしお鉄道の列車脱線事故では死亡者が発生した。
- 平成25年度における地域鉄道の運転事故113件を路面電車とそれ以外に分けると、路面電車が49件、それ以外が64件となっている。原因別に分けると、路面電車においては列車脱線3件、踏切障害2件、道路障害42件、人身傷害1件、物損1件となっており、道路での事故が8割を超える状況である。一方でそれ以外においては列車脱線5件、踏切障害45件、道路障害1件、人身傷害12件、物損1件となっており、踏切での事故が7割を超える状況にある。

- 列車の運休や、列車に 30 分以上の遅延が生じた輸送障害の件数をみると、平成 23 年度で鉄道全体 5,068 件のうち地域鉄道が 751 件と約 15%となっている。
- 平成 20 年度以降の集中豪雨や台風による築堤や切取法面^{のり}の崩壊など鉄道施設における災害の発生件数（被害額 1,000 万円以上）をみると、地域鉄道における災害は JR を除く鉄道全体の約半分を占めている。

(参考)

- ・ 運転事故：列車同士の衝突、列車の脱線・火災、踏切での通行車両との接触、列車の運転による人の死傷を生じた事故
- ・ 輸送障害：列車の運転を運休したもの又は旅客列車に 30 分以上遅延が生じたもので運転事故以外のものをいう。

3. 地域鉄道の現状などを踏まえた取り組むべき課題

- 『2. 地域鉄道の現状における経営状況等』において確認してきた地域鉄道の現状などを踏まえると以下の課題に取り組む必要がある。

安全な鉄道輸送の確保等の課題

- 輸送の安全は鉄道事業の基礎となるものであるため、厳しい経営環境にある地域鉄道においても、JR北海道の安全問題等も踏まえ、安全・安心な鉄道輸送の確保・維持に向けた、より一層の取組が求められている。また、鉄道施設の老朽化の進展や集中豪雨や台風などの自然災害の発生により、地域鉄道における被害はJRを除く鉄道全体の約半分を占める状況にある。そのため、安全面に対する様々な取組や、施設整備、災害防止・復旧等への対応を図ることが、安全な鉄道輸送の確保等のための重要な課題となる。

① 厳しい経営環境における安全な鉄道輸送の確保

② 鉄道施設の老朽化及び災害防止・復旧等への対応

経営改善推進の課題

- 地域鉄道の収支状況は、平成25年度では全体の約7割が営業赤字となっている。その費用構造をみると、特に維持管理費や減価償却費等の「施設保有に係る経費」が全体の経費に対して約43%と高く、構造的な問題となっている。そのため、鉄道事業再構築事業による事業構造の変更等の実施や維持コストの低減に資する新技術の導入・活用を図ることが、経営改善推進のための重要な課題となる。

③ 鉄道事業再構築事業の実施等による経営改善の推進

④ 新技術の導入・活用などによる維持管理コストの低減

利用者の確保等の課題

- 収入を増やすためには、鉄道の利用者を増やすことが重要な条件となるが、地域鉄道の輸送人員をみると、昭和 62 年度と比較して平成 25 年度は約 15%減少している。最近の傾向としては、輸送人員が下げ止まりつつあるものの、沿線人口の減少や少子高齢化の影響により、引き続き、輸送人員の大幅な増加は見込めない状況にある。そのため、沿線地域外からの利用者の確保と、沿線地域との更なる連携により、地域鉄道の活性化をいかに進めていくかが重要な課題となる。

⑤沿線地域外からの利用者の確保等による活性化

⑥沿線住民の地域鉄道に対するマイレール意識の喚起

- 『4. 地域鉄道の課題と今後の取組み』において、地域鉄道の現状などから抽出されたこれら 6 つの課題に対する現状を確認し、対応の方向性を検討する。

4. 地域鉄道の課題と今後の取組

(課題1) 厳しい経営環境における安全な鉄道輸送の確保

(問題意識)

- 厳しい経営環境の中で、地域鉄道が今後も運行を継続し、活性化を図るためには、安全な輸送が確保されることが大前提となる。
- このため、予算・税制等による国等の支援のほか、技術力の維持・向上に係る取組等をどのように進めていくべきか検討を行う必要がある。

安全な鉄道輸送確保のための国等による支援

(意義)

- 安全な鉄道輸送の確保は、事業者自ら実施することが原則ではあるものの、厳しい経営環境を踏まえ、必要な場合にあっては、国及び地方公共団体が適切に支援していくことが必要である。

(現状)

- 国は、鉄道輸送の安全性向上のため、設備更新等の前倒しを促進する観点から、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）により、レール、マクラギ、車両の更新などに対し支援を行う（地方公共団体においても、同様の支援を実施しているところもある）と共に、設備の取得に係る固定資産税の特例措置や地方公共団体が行う地域鉄道の投資への補助に対する地方財政措置を講じているところである。
- また、このような予算等による支援のほか、平成18年度から運輸安全マネジメント制度を導入し、保安監査と併せて、車の両輪として実施することで、輸送の安全確保に係る取組を活性化させ、より一層の安全性の向上を図ることとしている。
- 更に、地域鉄道と資本関係にある大手民鉄やJRにおいては、人的交流や経営上のサポートにより支援している例もある。

- 最近の状況として、平成 26 年度は、鉄道施設の老朽化の進行や J R 北海道の安全問題を踏まえた地域鉄道事業者の安全投資意欲の高まりなどから、国の補助金に対する要望額が、前年度に対して約 1.5 倍となった。整備新幹線の開業や上下分離等による事業構造の変更に伴う地域鉄道事業者の増加等は、引き続き、要望額の増加要因となると見込まれる。

(対応の方向性)

- 今後も、引き続き、必要な予算の確保を目指すことはいうまでもないが、同時に、限られた予算を効率的・効果的に活用する必要がある。
- このため、予算の執行において、事業者の経営改善努力を促進する観点なども踏まえながら、優先順位を付けて配分する方法（例えば、鉄道事業再構築事業実施事業者や地方公共団体の協調補助を受ける事業者、複数年度の事業計画を勘案した個別事業の優先度等）を検討する必要がある。
- また、後述（課題 3～課題 6）の、事業者のコスト縮減や増収に向けた更なる取組の検討を進め、要望額を可能な限り抑制できるようにすることなどが必要である。
- 運輸安全マネジメントについては、限られた行政資源を有効活用し、効果的な評価を着実に実施していくため、地方運輸局等の連携や評価を実施する職員の力量の向上等に、さらに努める必要がある。また、事業者による取組が、今後より効果的に進められるよう、優良取組事例等の情報発信や普及啓発に向けた取組等をさらに進める必要がある。

技術継承による安全性の確保

(意義)

- 職員の高齢化や、職員数の減少により、鉄道の安全確保に必要な技術の維持・継承が課題となっており、適切に対応することが重要である。

(参考)

- ・ 地域鉄道の鉄軌道部門の社員数は逡減傾向にあり、昭和 62 年度と平成 25 年度を比較すると約 29%の減少となっている。事業者からも、技術員の減少や、安全担当、運転士、保線担当者等の専門技術系社員の確保・養成が困難であるという声がある。

(現状)

- 一部の分野や地域において、国や関係協会等との連携により、「技術継承研修会」や「技術力共有化事業」を実施することで、課題となっている技術の維持・継承や技術力の向上などを図っている。

(参考)

- ・ 技術継承研修会：国において作成した技術継承に資するテキストを活用し、関係協会の主催のもとで合同研修会を開催（車両部門：平成 25 年度より開催、土木部門：平成 26 年度より開催）
- ・ 技術力共有化事業：東北鉄道協会において、鉄道事業者間の連携により、合同訓練等を開催して、技術力の向上を図る事業。（故障列車の救援訓練など、平成 20 年度より開催）

(対応の方向性)

- これまでの取組は途上の段階であることから、今後は、事業者のニーズを踏まえつつ他分野、他地域に積極的に展開していくことが重要である。
- これまでの車両に係る技術継承研修会については、気動車の構造を主とする内容であったことから、平成 27 年度においては、研修会参加者からの要望を踏まえ、電気車の構造を主とした研修会を実施する。

- 土木に係る技術継承研修会については、これまで関東、中部地域において研修会を実施しており、平成 27 年度においては、他地域への展開を図る。

- また、事業者同士の積極的な情報交換及びさらなる知見を深める場として活用できるよう、これまでの研修会の実施結果を検証し、様々なメニューを検討、展開する。

(課題2) 鉄道施設の老朽化及び災害防止・復旧等への対応

(問題意識)

- 橋梁やトンネル等の構造物の高齢化が進む中で、これらを長期にわたり健全な状態に保ち、利用し続けるために、適時適切に点検・診断し、補修することが必要である。
- 鉄道事業者は、法令等に基づき構造物の定期検査を実施し、劣化度に応じて適切に措置することとなっている。
- 地域鉄道事業者には、以下のような懸念がある。
 - ・ 維持管理について、人員や技術力の不足等により、定期検査に基づく適切な診断（健全度の判定）ができていないのではないか。また、財政的な制約により、適切に補修できず、対症療法に限定されているのではないか、このような状態が継続すると、通常の補修では対応できない段階まで劣化が進み、規模の大きい抜本的な対策が必要になってくるのではないか。
 - ・ 首都直下型地震・南海トラフ地震等に備えた防災・減災対策について、財政的な制約により、十分実施できていないのではないか。
 - ・ 大規模な災害を受けた場合、その復旧費用が大きな負担となるのではないか。

より効果的・効率的な維持管理や防災・減災対策の実施による、災害に強い鉄道ネットワークの構築

(意義)

- 施設の劣化や地震等の災害により、構造物の耐力が低下に至らないよう、定期検査とそれに基づく補修といった適切な維持管理や、地震等による被害を未然に防ぐことや、被害を最小化するための防災・減災対策を実施することが重要である。

(現状)

- 地域鉄道事業者等を対象に、健全度の判定に係る講習等、維持管理に必要な技術力向上に資する研修等を開催している。
- 地方の鉄道事業者等に線路の維持管理についてのマニュアル等を情報提供している。

(参考：維持管理についてのマニュアルや講習会)

- ・ 鉄道土木構造物の健全度の判定手引き（橋りょう編）＜暫定版＞
（H25. 5(公財)鉄道総合技術研究所）
- ・ 鉄道土木構造物の健全度の判定手引き（トンネル編）＜暫定版＞
（H25. 9(公財)鉄道総合技術研究所）
- ・ 上記橋りょう及びトンネルの判定手引きについては H25. 10 に中小鉄道事業者を対象に講習会を実施
- ・ 鉄道土木構造物の健全度の判定手引き（土留め擁壁編）＜暫定版＞
（H25. 12(公財)鉄道総合技術研究所）
- ・ 軌道の維持管理マニュアル変状事例と対策（H26. 3(一社)日本鉄道施設協会）

- 国は、以下のような補助制度により支援している。
 - ・ 必要な補修が対症療法に限定されないよう、初期費用はかかるものの構造物を長寿命化させる改良に対する補助制度。（平成26年度に新たに創設）
 - ・ 劣化が著しく進行した施設に対する抜本的な改良に対する補助制度。
 - ・ 線路設備や電気設備等の維持、更新、改良に対する補助制度。
 - ・ 首都直下型地震・南海トラフ地震等に備えた、主要駅や高架橋等の耐震補強に対する補助制度。（平成26年度に対象を拡充）
 - ・ 鉄道事業者が大規模な災害を受け、当該鉄道事業者の資力のみでは災害復旧事業を施行することが著しく困難な場合に、早期に運転再開するための復旧費用に対する補助制度。

(対応の方向性)

- 前述の技術力共有化事業等を実施し、技術の維持・継承を図ることにより、適切な維持管理を推進する。

- 後述（課題 4）の維持管理コストの低減等に資する技術開発の地域鉄道への導入や、地域鉄道事業者間での交換用部品や検査測定器等の賃借により、より効果的・効率的な維持管理を推進する。
- 引き続き、上記の補助制度により、劣化した施設の改良や耐震補強を支援することにより、災害に強い鉄道ネットワークを構築する。

（参考：災害時の鉄道の活用事例）

- ・ 平成 12 年の有珠山の噴火時に虻田町民の緊急避難のため、室蘭線の洞爺駅と豊浦駅に集まった避難住民を列車により救出し、長万部駅まで搬送した。
- ・ 平成 16 年の台風 23 号で京都府宮津市街地を流れる大手川が氾濫したことにより、市街地の多くが浸水し、北近畿タンゴ鉄道（KTR）宮津駅構内も浸水したが、かろうじて駅舎は浸水を免れたため、待合室を避難所として旅客や周辺住民に開放した。

- 災害を受けた場合には、上記の復旧費用に対する補助制度に加え、地方財政措置や、治山事業や河川改修事業等との連携を組み合わせる適切な復旧がなされるよう、支援する。

（参考）しなの鉄道における防災訓練の事例

しなの鉄道では、災害等の不測の事態に備え、沿線住民に参加を呼びかけ、駅構内から非常口への避難誘導訓練や、車外への避難誘導訓練等を実施している。

(課題3) 鉄道事業再構築事業の実施等による経営改善の推進

(問題意識)

- 国は、地域鉄道に対し、安全輸送の確保等のための予算措置や、鉄道施設等に係る税制特例措置、地域鉄道の再生・活性化に関する各種調査の実施等により、支援しているところである。
- さらに、平成20年度に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正により、新たに制度化された鉄道事業再構築事業は、事業者のインフラコストを抜本的に軽減することにより、経営改善、輸送の維持を図るものである。

この事業を実施するには、地方公共団体を中心に、地域が一体となって鉄道を支えるという決断が重要であり、これまでの各事例も利用促進などの取組とパッケージで実施されている。

更に最近では本制度を最大限に活用して、第三セクターが運営してきた路線の運行事業者として、民間事業者の参入を実現する事例も出ている。地域鉄道の維持、活性化に向け、本制度がより有効な役割を果たせるよう、引き続き、各関係者が環境整備に努めることが重要である。

(参考：鉄道事業再構築事業について)

- ・ 鉄道事業再構築事業は、経営が困難となり、又は困難となるおそれがある鉄道事業について、経営の改善を図るとともに、地方公共団体等の支援を受けつつ、「上下分離」等の事業構造の変更^(※)を行うことで鉄道輸送の維持を図る事業である。

(※) 事業構造の変更

- ・ 地域鉄道を運営するにあたっては、施設・車両の保守に係る修繕費等の固定経費や減価償却費、固定資産税など施設保有に係る経費が平成25年度時点で約43%となっており、ワンマン運転化や無人駅化などの人件費の削減等により、施設保有に係る経費の割合は相対的に増加している。
- ・ そのため、これらの負担を軽減するためには、「上下分離」等による事業構造の変更を行うことが有効である。
- ・ なお、事業構造の変更に当たっては、鉄道事業法上の事業許可や上限運賃の認可等の手続の簡素化・迅速化が図られるとともに、鉄道施設を地方公共団体が保有して運行事業者に無償で使用させる「公有民営」方式による上下分離の実施が可能となった。
- ・ 鉄道事業再構築事業の実施は、平成20年度の制度創設以来、若桜鉄道等4件のほか、平成27年3月に北近畿タンゴ鉄道及び近鉄内部・八王子線に係る実施計画の認定が行われ、これにより、認定件数は6件となった。

(参考：鉄道事業再構築事業の効果)

- 既に実施されている鉄道事業再構築事業4件のうち、実施後、台風や東日本大震災による自然災害の影響で長期の列車の運休を余儀なくされた信楽高原鐵道及び三陸鐵道を除き、福井鐵道及び若桜鐵道の鉄道事業再構築事業実施後の、これまでの実績を検証する。

【福井鐵道】

(背景)

- ・ 福井鐵道福武線は、地域公共交通の中心かつ地域住民の足としての役割を担ってきたが、モータリゼーションの進展や沿線人口の減少等により利用者が減少し、経営の悪化に伴って存続が危惧される状況となっていた。

(スキーム)

- ・ このため、福井市、鯖江市、越前市の沿線3市が福井鐵道から鐵道用地を取得し、同社へ無償で貸与して、同社の資産保有に伴う費用負担を軽減するとともに、福井県及び沿線3市が鐵道インフラの更新や維持管理費用を一定期間負担することにより安全対策を強化し、更に自治体、福井鐵道及び沿線サポート団体等の地域が連携して、利用促進の取組を推進し、財務の健全化を図った上で、将来にわたり安全で安定した運行の継続を目指す再構築実施計画(計画期間：平成21年3月～同30年3月(10年間))を策定し実施している。

(効果)

- ・ 事業実施前の平成19年と平成25年度の実績を比較すると、輸送人員では、行政やサポート団体と連携した利用促進の取組等により、1,611千人から1,901千人と約2割増加している。
- ・ また、国や沿線自治体からの安定した維持修繕や設備投資支援により、設備の老朽化対策等が着実に実施されているところである。
- ・ この結果、現時点では、収支の改善までには至っていないものの、鐵道用地の売却等による借入金の圧縮により資金的に余裕ができたことから、要員の補充が可能となり、維持修繕の充実やイベント列車の運行等による利用促進の取組が可能となった。

(福井鐵道の鐵道事業再構築事業における具体的施策)

- ⇒ ・ 駅の新設
 - ・ 高齢者割引制度の導入
 - ・ 「カー・セーブデー」の推進
 - ・ 終電の繰り下げ など

【若桜鉄道】

(背景)

- ・ 若桜鉄道は、旧国鉄の特定地方交通線を引き継いで昭和62年に第三セクターとして開業以来、地域住民の重要な交通手段としての役割を担ってきたが、近年のモータリゼーションの進展や少子高齢化による利用者の減少に伴う経営状況の悪化により、開業時に積み立てて毎年の赤字補填等に充当してきた運営助成基金が枯渇すると見込まれる状況となっていた。

(スキーム)

- ・ このため、若桜町、八頭町の沿線2町が若桜鉄道の鉄道施設・用地を取得、保有し、同社へ無償で貸与することにより同社の資産保有に伴う費用負担を軽減するとともに、地域の関係者が連携して実施する利用促進策により、安全運行とで安定経営を目指す再構築実施計画（計画期間：平成21年度～同30年度（10年間））を策定し実施している。

(効果)

- ・ 事業実施前の平成20年度と平成25年度の実績を比較すると、輸送人員では、地域のサポート団体と連携した利用促進運動やイベント開催等の取組等により、428千人から416千人と沿線の人口減少率11%を上回る3%の微減に留まった。
- ・ また、国や沿線自治体からの安定した維持修繕や設備投資支援により、設備の老朽化対策等が着実に実施されているところである。
- ・ この結果、収支は鉄道事業再構築事業実施前よりも改善しているところである。

(若桜鉄道の鉄道事業再構築事業における具体的施策)

⇒ ・ S L 車両運転体験

- ・ 自治会等による計画的な回数券購入
- ・ 若桜町、八頭町職員の鉄道通勤へのシフト など

- ・ これら2件の取組から共通して言える再構築事業の最大のメリットは、これを実施することで、鉄道事業者、沿線自治体、地域住民等に鉄道の存続に対する一体感が生まれ、さらに利用促進を図るという意識が喚起されていることである。
- ・ また、国や沿線自治体の重点的な支援により計画的な施設の維持管理、安全投資が行われることが可能となっている。

鉄道事業再構築事業を実施する場合の国による後押し

(意義)

- 鉄道事業再構築事業による地域の意欲的な取組について、国も支援措置の充実を図ることが重要である。

(現状)

- 国においては、法令上の手続きの簡素化措置（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などの特例措置）を講ずるほか、地域公共交通確保維持改善事業費補助（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）の補助率かさ上げ（1/3 から 1/2）や、一定の利便性向上設備の整備（待合室の整備、駅舎改良等）も補助対象に加えるとともに、税制特例措置の拡充（固定資産税の課税標準を 5 年間 1/3 から 1/4）などの支援を行っている。
- また、平成 27 年度から産業投資を原資とした新たな支援制度の創設を予定している。

(参考：鉄道事業再構築事業等を実施する事業者に対する新たな支援制度)

- ・ 産業投資を原資とした新たな支援：持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を進めるためには、事業に必要な初期投資に対する支援が必要であるため、平成 27 年度において、地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けて地域公共ネットワークの再構築を図る事業（軌道運送高度化事業等）に対する鉄道・運輸機構を通じた支援制度の創設を予定している。
(地域公共交通活性化再生法及び鉄道・運輸機構法の一部を改正する法律案を今国会へ提出)

(対応の方向性)

- 今後も、国は、鉄道事業再構築事業の実施事例を検証しつつ、予算、税制特例等により適切に支援すると共に、鉄道建設・運輸施設整備支援機構を通じた出資制度の有効活用を図ることが必要である。
- また、鉄道事業再構築事業による上下分離等をはじめとする、鉄道事業再生のための取組の成功事例等を他の地方公共団体が活用できるようノウハウの蓄積と共有を進める必要がある。

鉄道を維持することの地域全体にとっての意味の共有

(意義)

- 鉄道を維持することの地域全体にとっての意味を関係者が共有することは、地方公共団体が地域鉄道の維持のため、予算措置等を通じて取り組むことに対する地域住民の理解に資するものであり、また、鉄道維持に対する取組をより客観的なものとするところでもあることから、地域鉄道の持続可能性にとって重要な取組である。特に、鉄道事業再構築事業による上下分離等を進める際、地方公共団体が中心となって、関係者との調整を行い、地域公共交通網形成計画の作成などに取り組むに当たり、鉄道が地域全体に果たしている役割について、関係者が理解していることが重要である。

(現状)

- 地域鉄道が地域のために果たしている役割については、1.「地域鉄道が果たしている役割」に整理したとおりである。また、これまで、鉄道プロジェクトの評価手法マニュアルの作成等を通じて、その役割を具体的に捉える取組が積み重ねられてきたところである。
- 交通政策基本法や改正地域公共交通の活性化及び再生に関する法律では、地域の都市計画等とも調和のとれた交通施策等について、地方公共団体が主体的に取り組むべきことが明確にされたところであり、鉄道を維持することの地域全体にとっての意味を共有することが、このような地方公共団体の取組を支えるものである。

- なお、南海電鉄の貴志川線（現在の和歌山電鐵の貴志川線。）では、廃線問題が浮上した際、移動時間の短縮や移動経費の削減などの費用対効果分析を行ったことが、存続に向けた背景の一つとなっている。

（参考）鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（国土交通省鉄道局）

- ・ 鉄道新線整備・既設線改良、鉄道駅の改良、バリアフリー施設整備及び鉄道防災対策等を対象として想定している。
- ・ 事業による効果・影響を評価する項目の一つに、「社会全体への効果・影響」（住民生活、地域経済、地域社会、環境等）があり、これを応用することも考えられる。

（参考）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）

※出典：平成20年1月「交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会（第4回）（国土交通省）」

- ・ 移動時間の短縮、移動費用の節減（バス等との比較）
- ・ 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
- ・ まちの誇らしさ（地域の知名度向上等）
- ・ 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
- ・ 並行道路の走行時間の短縮
- ・ CO₂排出削減効果

（対応の方向性）

- 今後も、引き続き、地域鉄道を維持していくためには、鉄道を維持することの地域全体にとっての意味について、地方公共団体や地域住民の間で、広く、分かりやすく共有されることが重要であり、そのための取組を実施する必要がある。
- 国も、関連制度の説明等を含め、地方公共団体による職員研修などの取組に対し、積極的に協力していくとともに、地方公共団体や地域住民等が鉄道輸送を維持する必要性等の認識や検討を深めるため、国も鉄道が存在することの地域全体にとっての意味を評価するための分かりやすい手法の開発に取り組む必要がある。

民間企業が持つノウハウの活用

(問題提起)

- 厳しい経営環境の中で、地域に必要な鉄道サービスを維持していくため、多くの事業者において、経営面を含め公的な支援が行われているところである。このような中で、鉄道を維持しながら民間ならではの創意工夫ある経営のメリットも活用していくための取組が求められている。

(現状)

- 民間企業の持つノウハウの活用方策として広がりを見せているものとしては、民間（鉄道）企業経験者の経営陣への登用が挙げられる。

平成14年度と平成25年度における第三セクター鉄道の代表者の構成を比較すると、平成14年度は、自治体が31社（うち現職24社、OB等7社）、民間が10社（うち鉄道事業者等3社、民間企業7社）となっており、平成25年度は、自治体が22社（うち現職10社、OB等12社）、民間が20社（うち鉄道事業者等9社、民間企業11社）となっている。最近では、民間企業からの公募や鉄道事業に見識のある者をヘッドハンティングして採用する例も多く見られる。

- また、前述した北近畿タンゴ鉄道の上下分離の場合、公募を経て、運行会社に民間バス事業者が設立した「WILLER TRAINS 社」を採用したところである。これまでの鉄道事業再構築事業は、上下分離等により、地方公共団体が鉄道施設等を保有し、既存の鉄道会社が運行に専念できるようにしたものであったが、北近畿タンゴ鉄道の場合は、公募により選定した新たな民間会社が運行し、民間企業のノウハウを活用した取組ができるという点で先進的な事例となっている。

(対応の方向性)

- 地域鉄道の維持のために公的な支援に期待される役割は引き続き大きく、また、経営者の出身のみが経営能力を表すものではないことは言うまでもないが、一方で、民間企業のノウハウを活用しようとする様々な取組の状況を関係者間で十分に共有しながら、各地域の実態に応じた、取組を進めることが望まれる。
- その際、スタッフも含めた経営環境の向上、大手民鉄等との協力関係の強化などに努めるとともに、地域を越えた経営統合などの発想も視野に入れることも重要である。

(課題4) 新技術の導入・活用などによる維持管理コストの低減

(問題意識)

- 鉄道の運行には、列車の運転に必要なコストのみならず、保線など鉄道施設の維持管理コストなども必要となるが、地域鉄道事業者の多くは、厳しい経営環境にあるため、鉄道輸送の安全性の確保を図るための措置が、地域鉄道事業者単独では、なかなか進みにくい状況となっている。
- 交換用部品等の少ないこと等調達に時間を要すること、高価な検査測定器の事業者単独での購入・保有が困難であること等の課題もある。

維持管理コストの低減等に資する技術開発

(意義)

- 地域鉄道事業者には技術開発を実施する余力が無いことから、国が適切に支援していくことが重要である。

(現状)

- 現在、鉄道分野の安全性等の向上に資する技術開発を推進するため、鉄道事業者やメーカー等が行う技術開発に対して支援を実施しているところであるが、その中で、地域鉄道の安全性等の向上を図りつつ維持管理コストの低減等に資する技術開発も進められているところである。

(参考) 鉄道総合技術研究所における地域鉄道のコスト削減に資する技術開発の例

・簡易な軌道の動的変位(軌間・平面性)モニタ装置

列車の軌間内脱線の予防には列車通過時の軌間や平面性の測定が必要となるが、これを営業車で簡易に行う「慣性正矢軌道検測装置」(開発済)を、地域鉄道向けに安価で小型の装置に改良する。

・高架構造物の保守コスト低減に資する常時モニタリング技術

各種センサを用いて高架構造物の重要部位の長期挙動を常時モニタリングし、変状の進行に伴う健全度の低下を効率的に把握するシステムを開発する。

(対応の方向性)

- このため、これらの技術が実用化された場合には、地域鉄道への導入について検討する必要がある。
- また、地域鉄道事業者のニーズを把握しつつ、国、研究機関、大学等が連携し、技術開発を進めていくとともに、これらの成果を積極的に情報発信していくことが重要である。

関係者間の連携による維持管理コストの低減

(意義)

- 個々の事業者では、交換用部品等の調達や検査機器の保有が大きな負担となる事から、国、関係協会及び事業者の間で連携を取ることが重要である。

(現状)

- このため、一部の分野や地域においては、国や関係協会等との連携により、地域鉄道事業者間で交換用部品等や検査測定器の賃借をする等、厳しい経営環境の中でも適切な維持管理に資する取組が行われているところである。

(対応の方向性)

- 今後は、上記の取組をより一層周知・展開し、有効に活用することが重要である。

(課題5) 沿線地域外からの利用者の確保等による活性化

(問題意識)

- 地域鉄道は、生活交通としての機能だけでなく、沿線地域のまちづくり、あるいは観光振興に大きな役割を果たすものであり、その活性化は地方創生に向けた重要課題である。

特に、人口減少が進む中で沿線地域外からの利用者の確保は、鉄道の活性化にとり不可欠の取組である。

地域鉄道という資源を有効に活用し、沿線地域外からの利用者の確保等を通じて、地域の活力増進を図る取組を進めることが期待される。

まちづくりと一体となった交通計画の策定

(意義)

- 地域公共交通は、コンパクトなまちづくりと連携してネットワークを構築することを通じて、地方創生を支える大きな役割を期待されている。

国は、改正地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、地域公共交通網形成計画等のまちづくりと一体となった交通計画を策定する制度を導入したところであり、今後、地方公共団体等の関係者が鉄道事業者と連携して、積極的に取り組むことが求められる。

(現状)

- 改正地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の施行後、平成26年12月に、「北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画」及び「四日市市地域公共交通網形成計画」が国土交通大臣へ送付されたところである。

(参考)

- ・「北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画」
策定主体：京都府、兵庫県、福知山市、舞鶴市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町、豊岡市（平成26年12月策定）
- ・「四日市市地域公共交通網形成計画」
策定主体：四日市市（平成26年12月策定）

- 地方都市内交通として重要な役割を果たしている路面電車については、鉄道駅との結節改善の他、バス等の他モードとの情報共有を含めた乗換えの円滑化や電停等のバリアフリー化など、交通機関として求められている課題に適切に対応していくことに加え、少子高齢化の進展とともに、高齢者の生活基盤としての役割が増すなど都市内交通への期待の高まりに対応したまちづくりとの連携が、より一層重要な課題となると考えられる。

(対応の方向性)

- 新制度に基づき、地方公共団体が中心となり、まちづくり、公共交通ネットワークの構築、観光等の充実など各地域の実情に合った地域公共交通網形成計画の策定を進めることが有益であり、国土交通省としても積極的にサポートを行うことで、同計画の策定の促進に努めることとする。
- その際は、バリアフリーにも配慮した二次交通による交通利便性の向上が確保されたものになるよう配慮することが重要である。
- さらに、地域の総合戦略などの中にも地域鉄道を位置づけ、今後予定している新型交付金等の活用により、鉄道の維持、活性化を図ることが望まれる。

地域鉄道における創意工夫による取組

(意義)

- 少子高齢化やモータリゼーションの進展により、地域内の鉄道利用者が減少していく中で、地域鉄道事業者が自ら積極的に沿線地域外から利用者呼び込む取組を更に進めていくことが重要である。

(現状)

- 沿線地域外から利用者の確保等を図るために、地域鉄道においては、すでに沿線の観光資源や特産品を活用した取組などを進めているところである。
- 例えば、観光列車では、肥薩おれんじ鉄道が、沿線の活性化の起爆剤として、平成25年3月から観光列車「おれんじ食堂」の運行を開始した。また、津軽鉄道やわたらせ渓谷鐵道は、地元食材を活用した弁当販売に取り組んでいる。

- また、旅行業者との連携や、自らが旅行業者となることにより、現在増加している訪日外国人等の利用者を対象とした、ツアー商品等の企画を行っている事例もある。

(参考) 平成 23 年以降の訪日外国人数 (出典:「日本政府観光局 (JNTO))

平成 23 年: 6,219 千人

平成 24 年: 8,358 千人 (伸率: 約 34%)

平成 25 年: 10,364 千人 (伸率: 約 24%)

平成 26 年: 13,413 千人 (伸率: 約 29%) (注) 平成 26 年は暫定値。

(対応の方向性)

- 沿線地域の魅力を活かした取組を進めるには、地域を熟知する地域鉄道事業者が、沿線の地方公共団体等とも連携し、創意工夫により取り組むことが求められる。
- また、訪日外国人等を地域に呼び込むための PR や情報発信等を行うことも重要である。
- 訪日外国人のニーズは、繁華街の街歩きのほか、リピーターは、温泉入浴や自然・四季に触れることなどの地方指向であり、大都市ばかりが有利ではないということに留意する必要がある。

(参考) 日本を出国する訪日外国人 (1 年以上の滞在者等を除く) に対して、「今回の日本滞在中にしたこと」「次回日本を訪れた時にしたいこと」等について調査したところ、以下のような結果となった。(出典:「訪日外国人の消費動向 訪日外国人消費動向調査及び分析 平成 26 年 年次報告書 (観光庁)」)

・「今回の日本滞在中にしたこと」

⇒ 「日本食を食べること」「ショッピング」「繁華街の街歩き」「自然・景勝地観光」の順で選択率が高い。

・「次回日本を訪れた時にしたいこと」

⇒ 「日本食を食べること」「温泉入浴」「ショッピング」「自然・景勝地観光」「四季の体感」の順で選択率が高い。

- 加えて、統計的な考察や費用対効果の分析などにより取組の効果をより分かりやすく共有していくことが求められる。

視野を広げた収入増加策の検討

(意義)

- 厳しい経営環境にある地域鉄道にとって、鉄道運輸収入の増加に向けた取組に加え、グッズ販売など、更には自動車運送業、沿線開発など鉄道以外の関連事業等を実施することは、鉄道サービスの存続に向けた収入増加策として重要な手段であり、その可能性を十分追求する必要がある。

(現状)

- 地域鉄道事業者のうち、中小民鉄は、鉄道事業の赤字を自動車運送業や不動産事業をはじめ旅行業など様々な関連事業を実施し、鉄道事業以外の収益により補填する事業構造となっている。一方、第三セクター鉄道は、関連事業を実施しているところが中小民鉄と比べて少ない状況にあり、鉄道事業の赤字を補填するまでに至っていない。

(参考：地域鉄道事業者における関連事業（鉄道事業以外に経理区分されたもの。）の実施状況(平成 25 年度時点))

- ・ 中小民鉄（49 社）実施 44 社（自動車 21 社、不動産 27 社、その他 36 社）
（中小民鉄：鉄道事業では 16 社が黒字だが、全事業では 30 社が黒字となる。）
 - ・ 第三セクター（42 社）実施 21 社（自動車 2 社、不動産 0 社、その他 20 社）
（三セク：鉄道事業では 8 社が黒字であり、全事業でも 9 社の黒字となる。）
- ※その他（旅行業、物販業、飲食業、レジャーサービス業、遊園地業等）

(対応の方向性)

- 第三セクター鉄道は、一般に中小民鉄よりも経営環境が厳しいことから、今後は、本業である鉄道事業以外の収入増加策の更なる導入についても検討することが重要である。

優良事例集、調査結果等の活用促進

(意義)

- 地域鉄道の再生・活性化のためには、多くの事業者による取組事例や、利用促進及び経営改善に資する様々な調査検討等を十分に活用することが、効果的な取組方針を検討するための有効な手段である。

(現状)

- 例えば、国は、平成 24 年度に地域鉄道の再生・活性化研究会を設置し、地域鉄道の存続をかけた実践的な取組を勉強し、有識者、地域鉄道事業者、自治体、国が各々の情報やリソースを持ち寄り、再生と活性化のためにどのような手法があるのか検討し整理をした。これを踏まえ、平成 25 年度は、モデル事業を実施し、その成果を報告書により関係者に情報提供するとともに、国土交通省のホームページへ掲載している。
- 例えば、関東運輸局（地域公共交通マイスター制度）や、中部運輸局（地域公共交通コーディネーター制度）等では、地域鉄道を含む地域公共交通の活性化等に知見のある人材を任命し、地域の関係者に対してノウハウ等を提供する取組を行っている。このような取組や地域公共交通活性化事例などは、「地域公共交通支援センター」のホームページに整理されている。

(参考：関東運輸局の地域公共交通マイスター制度)

- ・ 地域の公共交通に熱意・ノウハウを有し、関係者との調整により実績を残している人材を募集し、認定
 - ・ 人材を得意分野ごとにデータベース化し、ホームページ等に公表 等
- ⇒ この制度により、公共交通に携わる人材の地位・認知度が向上するとともに、意見交換会等の場で、自らの取組から得られた知識や経験をより多くの関係者に継承することで、人材間でのノウハウが共有される。

(対応の方向性)

- 様々な取組がある中で、調査等が有効に活用されるためには、全国で実施している様々な取組を、特定の調査等が行われた時だけではなく、各事業者の情報が、継続的に更新、追加される工夫など、事業者にとって使い易く付加価値の高い情報が提供されるよう関係者の協力、検討が必要である。

- 地方運輸局は、地域鉄道事業者、関係自治体等とのネットワークを充実させ、日常的に地域鉄道の現状と課題の把握に努めるとともに、国等が行う調査等の成果が適切に活用されるよう取り組むことが求められる。

(課題6) 沿線住民の地域鉄道に対するマイレール意識の喚起

(問題意識)

- まちづくりや観光振興の取組などと一体的に、地域鉄道の活性化に取り組んでいくには、沿線住民が地域の鉄道を「マイレール」として、「自分たちの鉄道」として維持し、育てていくという思いを持つことが、大切な役割を果たす。
- そのため、様々な地域鉄道において、沿線地域を散策するウォーキングイベントなどの開催やビール列車など、移動手段だけではない鉄道を使った観光の取組などを通じ、地域住民が鉄道に乗車する機会を創出し、地域鉄道に慣れ親しんでもらう取組が行われている。
- 引き続き、これらの取組を踏まえながら、住民への働きかけ等を進めていくことが重要である。

各地域鉄道の現状に関する情報発信

(意義)

- 地域住民に地域鉄道の厳しい経営状況を十分に理解してもらうことは、マイレール意識を高め、鉄道の利用促進や協力を促すために効果的である。

(現状)

- 地域鉄道では、一般に、ホームページ等により運賃・ダイヤ等の営業案内やイベント情報等の情報を提供しているものの、輸送人員が減少し、厳しい経営状況に陥っていること等については、十分な情報発信がなされていない。
- 他方で例えば、和歌山電鉄においては、沿線住民が「年間あと4回多く乗れば赤字解消できる」ことを訴えるため、駅への幟設置、チラシ配布、直近の利用状況の駅への掲示などを行っている。これにより、厳しい経営状況という実情の周知に寄与した。

(対応の方向性)

- 地域鉄道事業者は、「利用者が、これだけ増えれば、経営状況は改善する」等のような、より具体的な情報発信を行うことにより、住民や企業に地域の鉄道に対する問題意識を持ってもらうことが適切である。

若い世代の意識やニーズも踏まえた取組及び地域住民による貢献の後押し

(意義)

- 沿線の若い世代との連携は、新しいアイデアや行動力などだけではなく、将来の持続的な利用につながる有効的な取組と考えられる。
- また、地域鉄道に貢献したマイレール意識の高い沿線住民等の表彰は、その功績に報いるだけでなく、他の住民等のマイレール意識を喚起する効果もあると考えられる。

(現状)

- 水間鉄道では、大阪商業大学と連携を図り、同大学による現地調査やデータ分析に基づき、鉄道の活性化策を企画・実施するプロジェクトに取り組んでいる。
- 千葉県大多喜高校では、いすみ鉄道存続のため、いすみ鉄道対策委員会を組織し、駅舎清掃、車両清掃、菜の花の種まき、吹奏楽部員による演奏列車など様々な取組を行っており、この活動が評価され千葉日報社が主催する「2010 千葉教育大賞」を受賞している。
- また、国等においては、鉄道をめぐる一般協力者表彰（国土交通大臣）、日本鉄道賞（鉄道の日実行委員会）、地域公共交通優良団体表彰（国土交通大臣）により、駅舎清掃のボランティア活動や、鉄道に対する優れた取組を表彰している。

(対応の方向性)

- 地方公共団体等とも協力しながら、地域鉄道沿線の高校や大学などと連携し、若い世代の意識やニーズも踏まえた取組を広げていくことが重要である。

- 引き続き、国においては、表彰制度を活用し、マイレール意識の醸成を図ることが重要であり、地域鉄道事業者の本制度を改めて周知し、地域鉄道に貢献している地域住民の取組の掘り起こしを図ることが必要である。
- また、地域鉄道事業者や地方公共団体が表彰制度を設けて実施することも重要である。

鉄道駅を活用した地域の活性化

(意義)

- 鉄道の駅は、旅客の乗降地点であり、鉄道と二次交通との結節点であり、地域の入口である。そこには、旅客から始まる人の輪が広がり、駅自体が様々な機能を備え、まちづくりの重要な拠点となる。鉄道を支え、駅施設の充実を図ることは、地域の活性化、地域創生の実現に大きな効果を有するものである。

(現状)

- 鉄道駅は、かつては地域の中心的拠点としての役割を担っていたが、モータリゼーションの進展、宅地の郊外化、人口や施設の分散化等により、その役割を果たすことが難しい環境におかれている。他方、近年では、鉄道駅を活用した地域の活性化を図るための様々な取組が行われている。
- 国においては、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の枠組みを活用し、新駅の設置など、利用者の利便性向上のための施設整備について、幹線鉄道等活性化事業費補助（形成計画事業）により支援をしている。
- これにより、青い森鉄道やひたちなか海浜鉄道では、新駅を設置し、駅を中心とした新たなまちづくりを行うほか、富山地方鉄道及びJR西日本（城端線）においては、北陸新幹線の開業に合わせて新幹線乗継駅を新設し、利用者の利便性向上を図ることとしている。

○ 事業者による駅を活用した取組として、以下のような事例がある。

- ・ 長良川鉄道では、駅舎をコンビニに改築し、利用者利便の向上とまちの活性化が図られている。
- ・ 肥薩おれんじ鉄道では、地元で伐採した木材を使用して、老朽化した駅舎の改修工事を行い、地元の食材を用いたレストランや特産品の販売、図書室などを設け、産業振興やまちの活性化が図られている。

(参考：駅周辺の土地利用などによる利用者確保のための取組)

- ・ アイジーアールいわて銀河鉄道(株) (路線名：いわて銀河鉄道線、盛岡～^{めとき}目時、82 km) では、高齢化社会を迎え、地域医療だけではなく、盛岡にある総合病院の受診者が増加していることを踏まえ、通院される乗客の不安を解消するというコンセプトの下、『IGR 地域医療ライン』を平成 20 年 11 月より開始した。

『IGR 地域医療ライン』で実施している主な取組は以下のものが挙げられる。

- ① 自家用車で自宅から最寄駅まで向かうことができるようにするため、通院者向けの無料駐車場の整備などを実施。
 - ② 普通運賃に比べ、平均 26%お得な切符（あんしん通院きっぷ）を通院者向けに発売。
 - ③ 電車の乗車に不慣れな方でも安心ができるようにするため、アテンダント（乗降の介助、飲料水の提供、タクシーの手配などを業務とする。）が電車に乗車。
- ・ あんしん通院きっぷの利用者数は、平成 25 年度において、平成 21 年度の約 2 倍となっている。

(対応の方向性)

- 鉄道及び鉄道駅が、まちづくりに果たし得る役割を踏まえ、地方創生に向けた取組の中で、鉄道駅の設置や改修が最大限の効果を上げるよう、地方公共団体が中心となって、鉄道事業者や他の交通事業者と連携して取組を進めることが期待される。
- そのため、国においても、駅の多様な活用事例に関する調査を行い、地域鉄道事業者等への情報提供を行うとともに、新駅設置等の利便性向上のための施設整備についても、引き続き適切に支援を行うことが有効である。

おわりに

地域鉄道は、厳しい経営環境に置かれながらも、生活の足を確保し、また、地域の活性化を図るため、沿線の地方公共団体をはじめとする関係者の様々な努力により、維持・存続が図られている。

今回の検討会では、地域鉄道の抱える課題について6つの観点から、今後の取組の方向性を検討した。検討会で指摘された論点の全てに解答が示された訳ではなく、今後更なる実態の把握、検討分析を積み重ね、対応していくべき分野も多いが、これらに関係者が共有して、できるところから着実に取り組んでいくことが重要であり、きめ細かなフォローアップが求められる。

このような中、先般、改正地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の施行後、第1号となる2件の地域公共交通網形成計画が策定され、鉄道事業再構築事業が実施される運びとなったことは、他の地域において、再構築の取組を行う上で先例となるものとして意義深いものである。

今後とも、関係者がお互いを刺激しながら、創意工夫ある取組を展開し、地域鉄道をはじめとする地域公共交通の活性化を通じて、地域社会が活力に満ちたものとなるよう期待するものである。

地域鉄道のあり方に関する検討会メンバー

(敬称略、順不同)

(委員)

座長	岩倉 成志	芝浦工業大学工学部教授
	岡西 康博	京都府副知事
	小山内豊彦	青森県企画政策部長
	加藤 浩徳	東京大学大学院工学研究科教授
	上浦 正樹	北海学園大学工学部教授
	小林 昌司	若桜町町長、若桜鉄道(株)取締役会長
	佐羽 宏之	わたらせ渓谷鐵道市民協議会会長、上毛電鉄友の会副代表
	沢登 次彦	じゃらんリサーチセンター センター長
	辻本 勝久	和歌山大学経済学部教授
	中野 公彦	東京大学大学院情報学環准教授
	長谷川一彦	前嵯峨野観光鉄道社長 (現顧問)
	矢ヶ崎紀子	東洋大学国際地域学部国際観光学科准教授

(オブザーバー)

	芦谷 公稔	公益財団法人鉄道総合技術研究所 研究開発推進室長
	佐伯 要	一般社団法人日本民営鉄道協会 地方交通委員会委員長
	佐藤 信之	一般社団法人交通環境整備ネットワーク代表理事
	丁野 朗	公益社団法人日本観光振興協会 常務理事
	廣瀬 道雄	独立行政法人交通安全環境研究所 交通システム研究領域長
	藤元 秀樹	全国路面軌道連絡協議会 専務理事
	山川 利治	第三セクター鉄道等協議会 会長

(行政機関等)

志村 務 国土交通省鉄道局大臣官房審議官（鉄道）
大石英一郎 国土交通省鉄道局鉄道事業課長
潮崎 俊也 国土交通省鉄道局技術企画課長
江口 秀二 国土交通省鉄道局施設課長
高栞 圭一 国土交通省総合政策局公共交通政策部交通支援課長
長崎 敏志 国土交通省観光庁観光地域振興部観光資源課長
富田 一之 国土交通省関東運輸局鉄道部長
杉山 忠継 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
企画調査部長

(事務局)

国土交通省鉄道局鉄道事業課地域鉄道支援室
国土交通省鉄道局施設課
国土交通省鉄道局技術企画課

地域鉄道のあり方に関する検討会の開催経過等

平成26年11月27日 第1回検討会

- (1) 検討会の進め方について
- (2) 地域鉄道の現状と課題について
 - ① 地域鉄道の現状について
 - ② 地域鉄道の課題及び検討の視点について

平成26年12月22日 第2回検討会

- (1) 委員及び関係団体からのヒアリング
 - ① 京都府：地域鉄道の維持・活性化に向けて
(地方自治体から見た第三セクター鉄道の課題と展望)
 - ② 青森県：青い森鉄道の現状と課題について
 - ③ 若桜町：若桜鉄道の再構築と活性化（若桜谷の挑戦）
 - ④ 一般社団法人日本民営鉄道協会：地方民鉄の現状と課題等について
 - ⑤ 第三セクター鉄道等協議会：第三セクター鉄道の現状、課題、要望
 - ⑥ 全国路面軌道連絡協議会：路面軌道事業者の現状と課題等について
 - ⑦ 公益社団法人日本観光振興協会：観光まちづくりとモビリティ
(交通の総合力を活かした観光地域づくり)
 - ⑧ 一般社団法人交通環境整備ネットワーク：地域鉄道再生のために
 - ⑨ 公益財団法人鉄道総合技術研究所：地域鉄道のコスト削減に資する技術
の活用と普及の方策
- (2) その他

平成27年 2月20日 第3回検討会

- (1) これまでの議論の整理
- (2) その他

平成27年 3月 5日 検討会現地視察 (わたらせ渓谷鐵道)

平成27年 3月19日 第4回検討会

- (1) 観光立国推進における地方鉄道の役割
- (2) 検討会現地視察について
- (3) 検討会とりまとめ（案）について
- (4) その他

