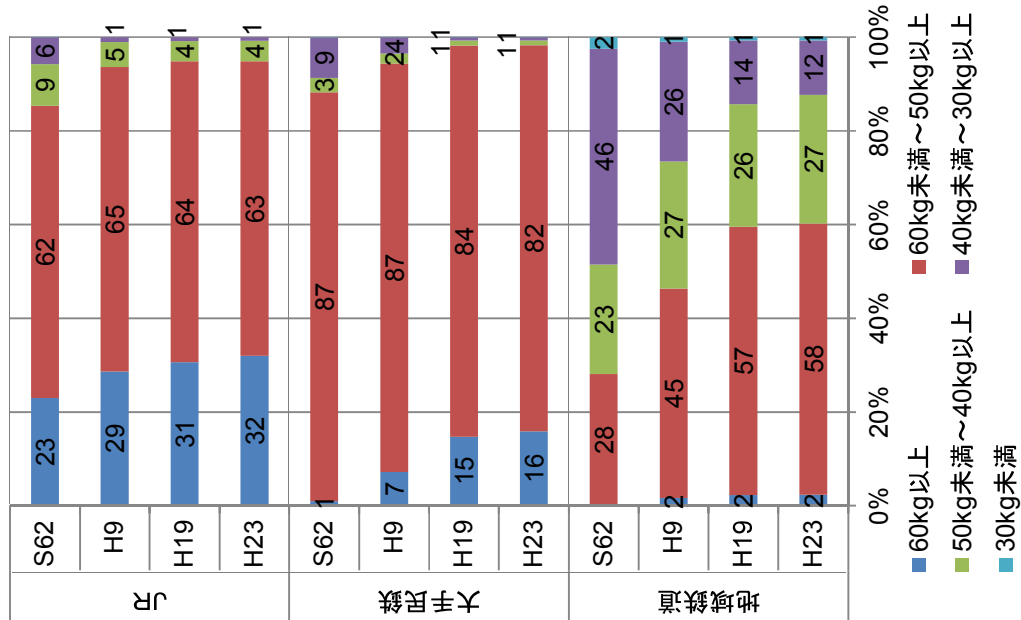


車両や施設(トンネル、橋りょう)の多くが、耐用年数を経過

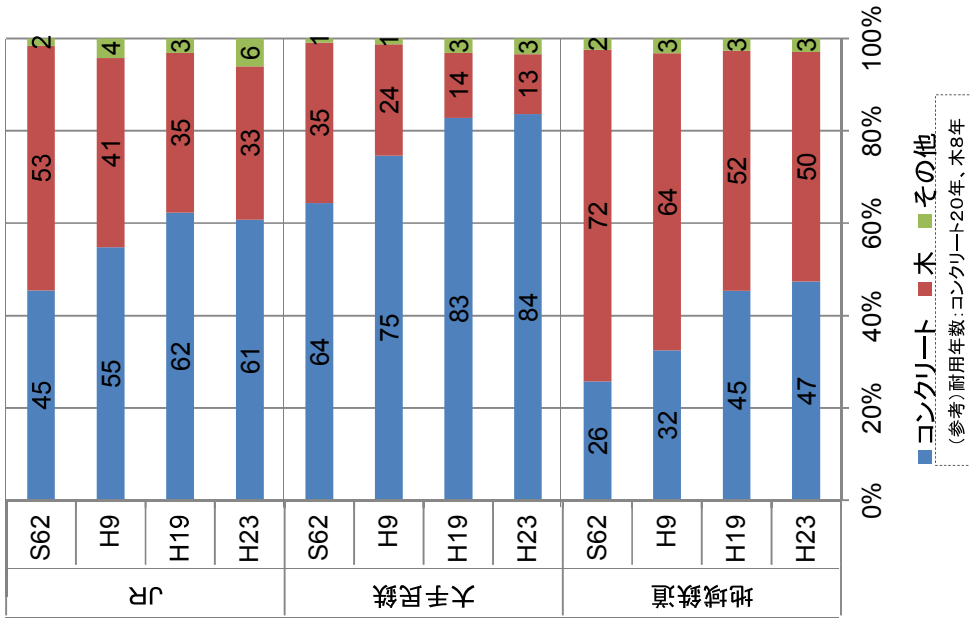
保安度向上、近代化の遅れ

地域鉄道のレール重量や、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。

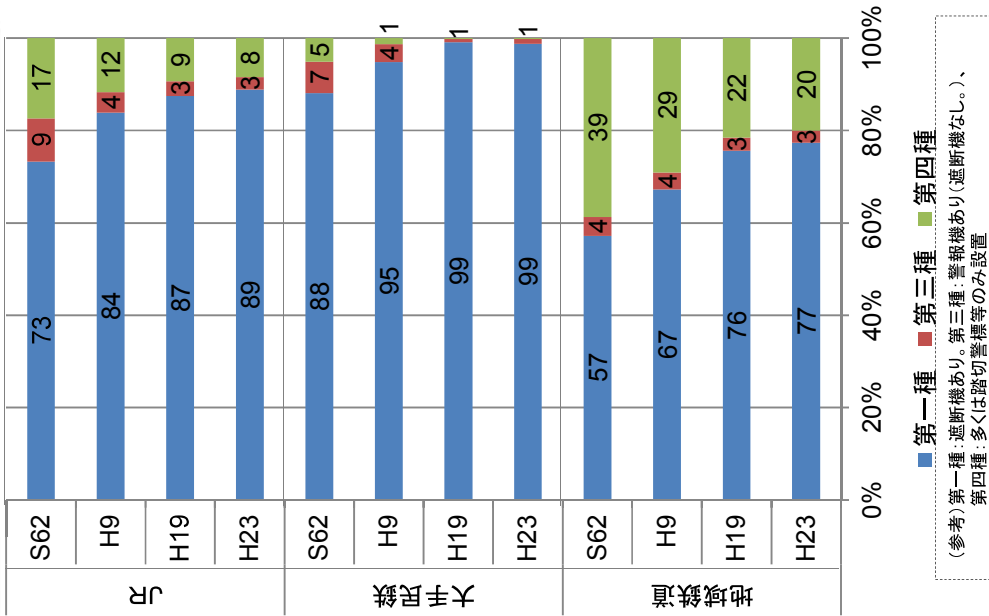
レール重量別軌道延長割合の推移



マクラギ種類別軌道延長割合の推移



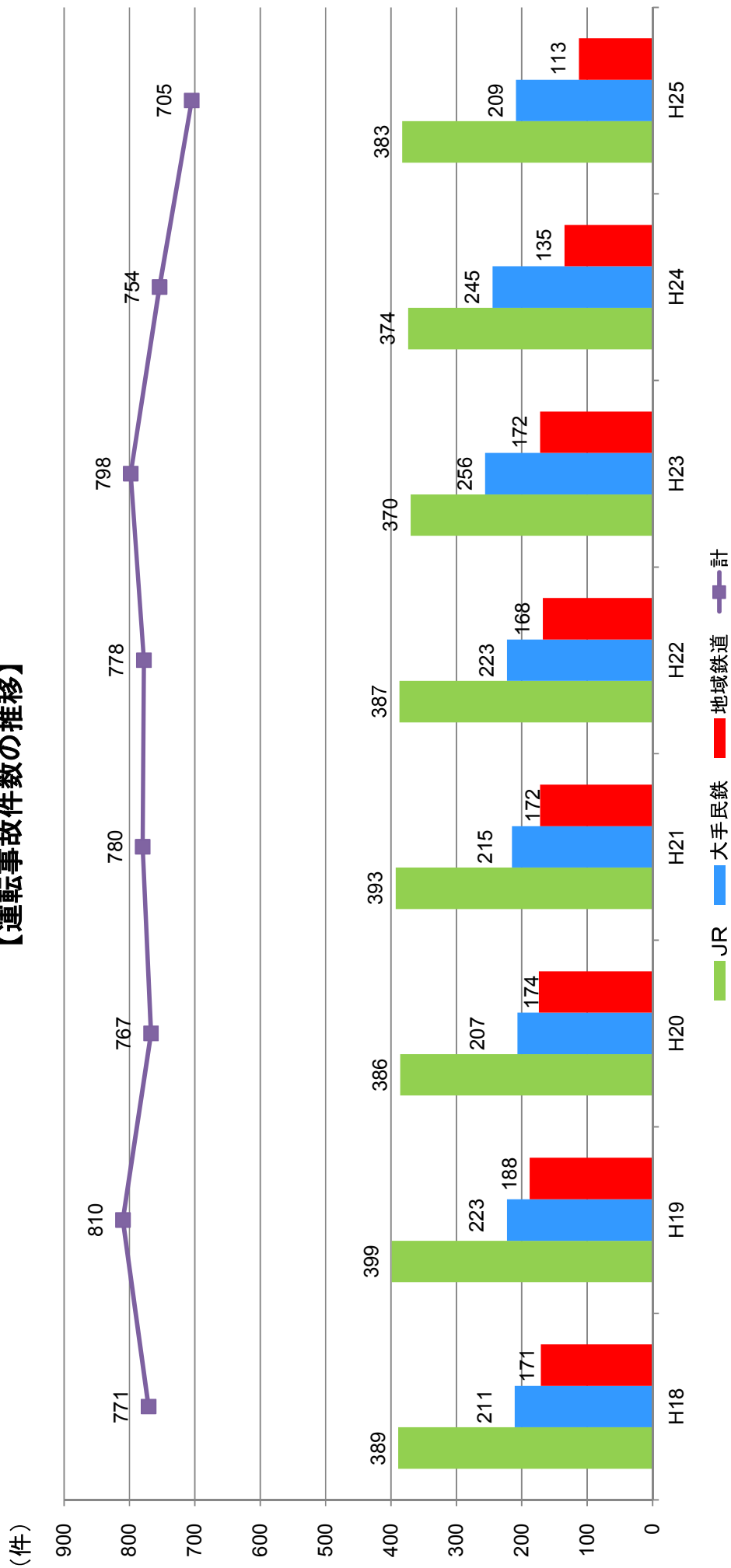
踏切種類別設置割合の推移



出典：鉄道統計年報
地域鉄道事業者（昭和63年度以降に開業、廃止した事業者を含む）

運転事故件数はほぼ横ばい傾向にある。

【運転事故件数の推移】



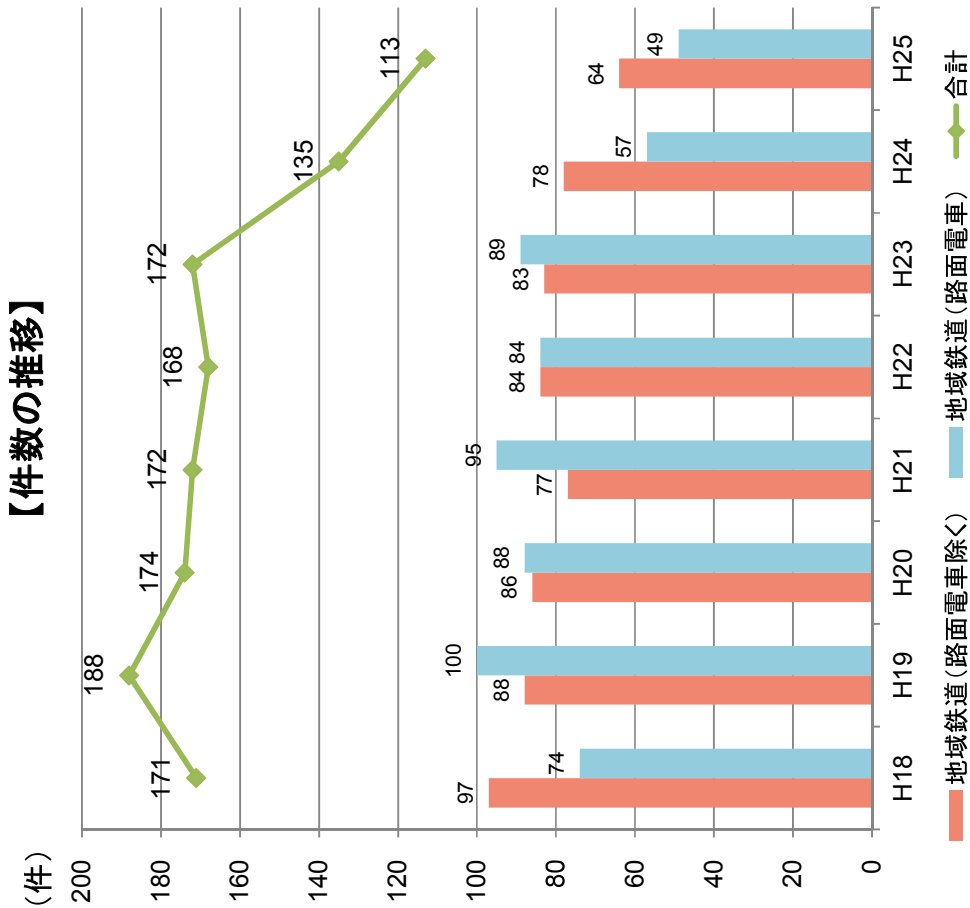
出典：鉄軌道輸送の安全にかかわる情報
 (地域鉄道：昭和62年度以降に開業、廃止した事業者を含む)

※運転事故とは、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をいう。

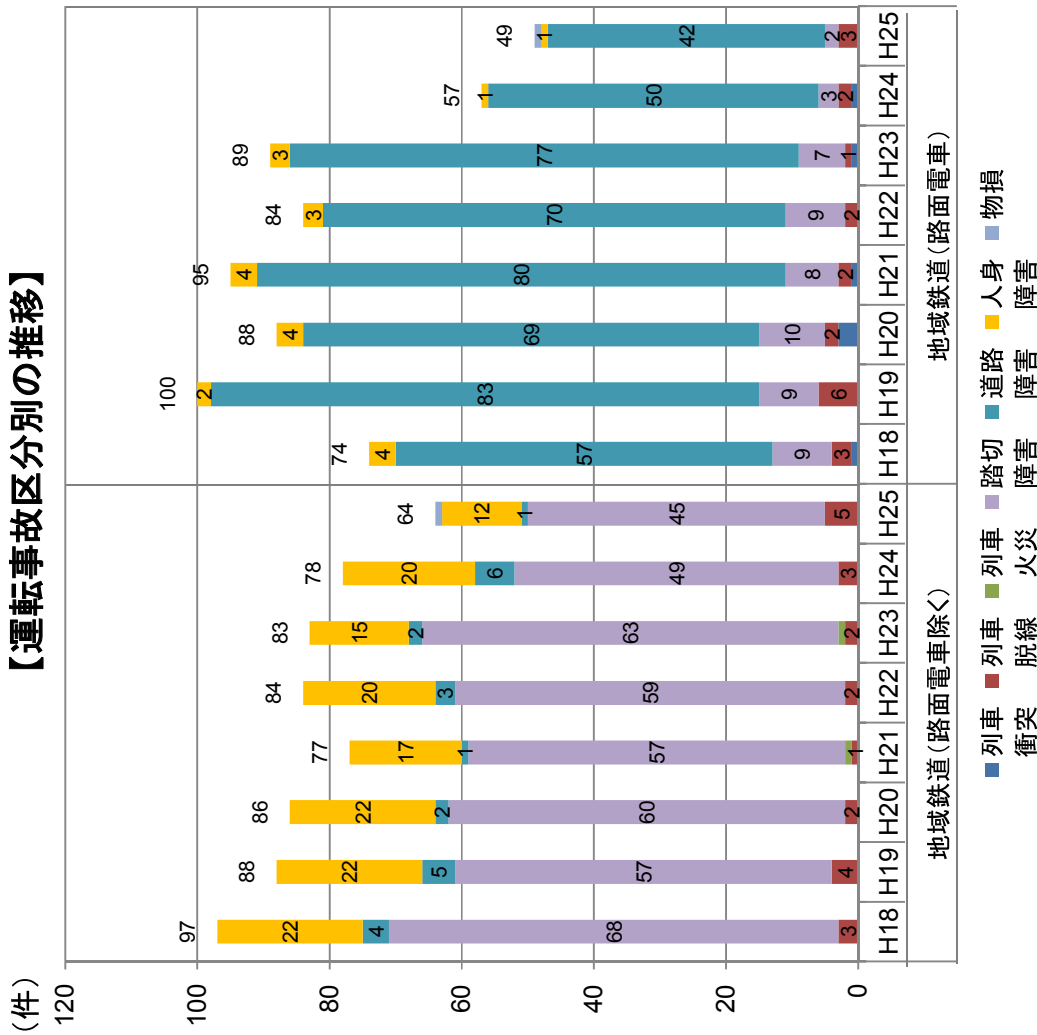
運転事故件数の推移(地域鉄道)

地域鉄道の運転事故件数は減少傾向にある。運転事故の内訳としては、路面電車を除いた地域鉄道は踏切障害の割合が大きく、路面電車は道路障害の割合が大きい。

【件数の推移】



【運転事故区分別の推移】



出典：鉄軌道輸送の安全にかかわる情報
(地域鉄道：昭和62年度以降に開業、廃止した事業者を含む)

※運転事故とは、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をいう。

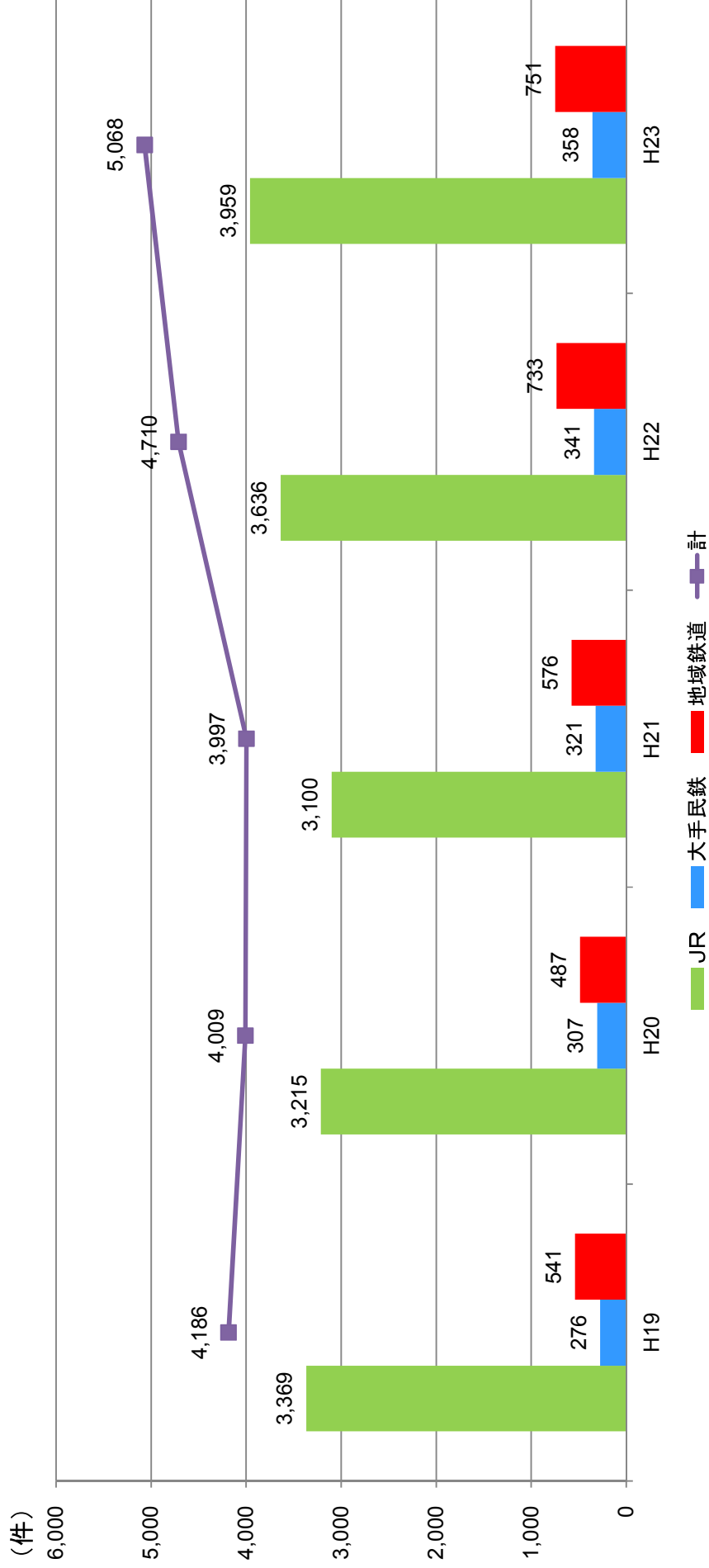
近年の主な運転事故

発生日	事業者	発生場所	事故等種類	死亡者数	負傷者数	事故概要
平成17年3月2日	土佐くろしお鉄道	宿毛線 宿毛駅構内 [高知県宿毛市]	列車脱線事故	1	10	終端駅の線路終端の車止めを越えて、前方の通路に乗り上げ、エレベータに衝突した。これにより列車の1両目は大破するとともに、1両目の前台車全2軸及び後台車全2軸並びに2両目の前台車全2軸が脱線した。
平成18年7月17日	一畑電気鉄道	北松江線 秋鹿町駅～長江駅間 [島根県松江市]	列車脱線事故	0	6	前方左取のり面が崩壊しており、線路に堆積していたコンクリート片を含む土砂等により脱線した。
平成20年12月4日	明知鉄道	明知線 岩村駅～飯羽間駅間 第1分根踏切道(第4種踏切道) [岐阜県恵那市]	踏切障害事故	0	5	踏切道内に進入してきた普通貨物自動車と衝突した。
平成22年3月18日	長崎電気軌道	本線 正覚寺下停留場～思案橋停留場間(複線) [長崎県長崎市]	道路障害事故	0	8	軌道敷内に進入してきた事業用普通乗合自動車と衝突した。
平成23年11月1日	秩父鉄道	秩父本線 樋口駅～野上駅間(単線) [埼玉県秩父郡長瀬町]	列車脱線事故 (踏切障害に伴うもの)	0	5	踏切道上で停止している大型のダンプと衝突した。列車は、1両目の車両の全4軸が脱線した。
平成24年2月4日	長崎電気軌道	大浦支線 大浦海岸通り停留場～市民病院前停留場間 [長崎県長崎市]	道路障害事故	0	10	交差点において、軌道敷内に車体後部右側を残して停車している小型乗用自動車と衝突した。この衝突により小型乗用自動車は押し出され、前に停車中の小型乗用自動車に衝突した。
平成24年6月11日	岡山電気軌道	東山本線 県庁通り停留場～西大寺町停留場間 [岡山県岡山市]	車両脱線事故 (道路障害に伴うもの)	0	8	交差点において、軌道敷内に進入してきた普通乗用自動車と衝突して脱線した。また、普通乗用自動車は電柱に衝突した。
平成24年9月15日	土佐電気鉄道	後免線 長崎停留場～小籠通停留場間 [高知県高知市]	車両脱線事故 (道路障害に伴うもの)	0	6	交差点において、左側から進入してきた普通貨物自動車(大型トレーラー)と衝突して脱線した。
平成25年7月31日	長崎電気軌道	大浦支線 築町停留場～市民病院前停留場間 [長崎県長崎市]	車両脱線事故 (道路障害に伴うもの)	0	16	交差点において、軌道敷内に進入してきたバスと衝突して脱線した。
平成26年3月16日	甘木鉄道	甘木線 西太刀洗駅構内 [福岡県大川町]	列車脱線事故 (踏切障害に伴うもの)	0	8	第1種踏切道内に進入してきた事業用普通貨物自動車と衝突して脱線した。

(運輸安全委員会HPより)

輸送障害件数は増加傾向にある。

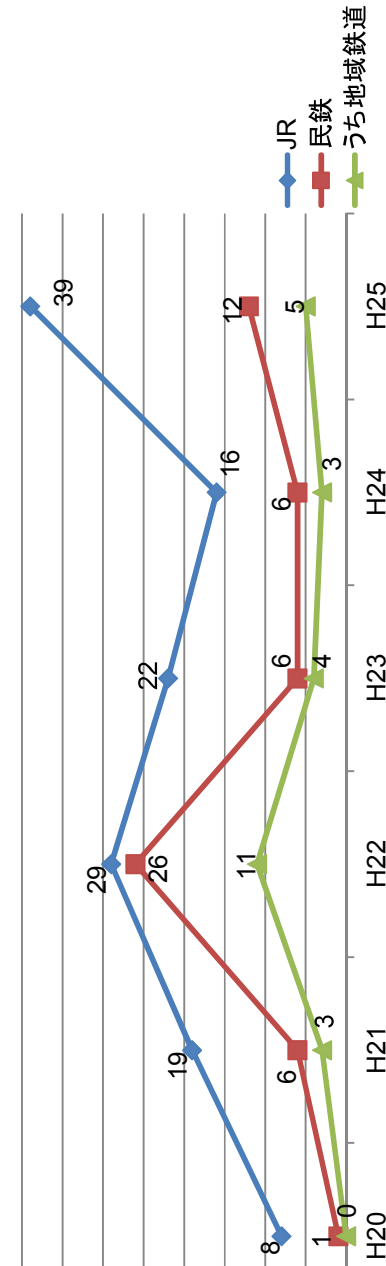
【輸送障害件数の推移】



出典：鉄道輸送の安全にかかわる情報
地域鉄道事業者(昭和63年度以降に開業、廃業した事業者を含む)

※輸送障害とは、列車の運転を運休したも又は旅客列車に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。

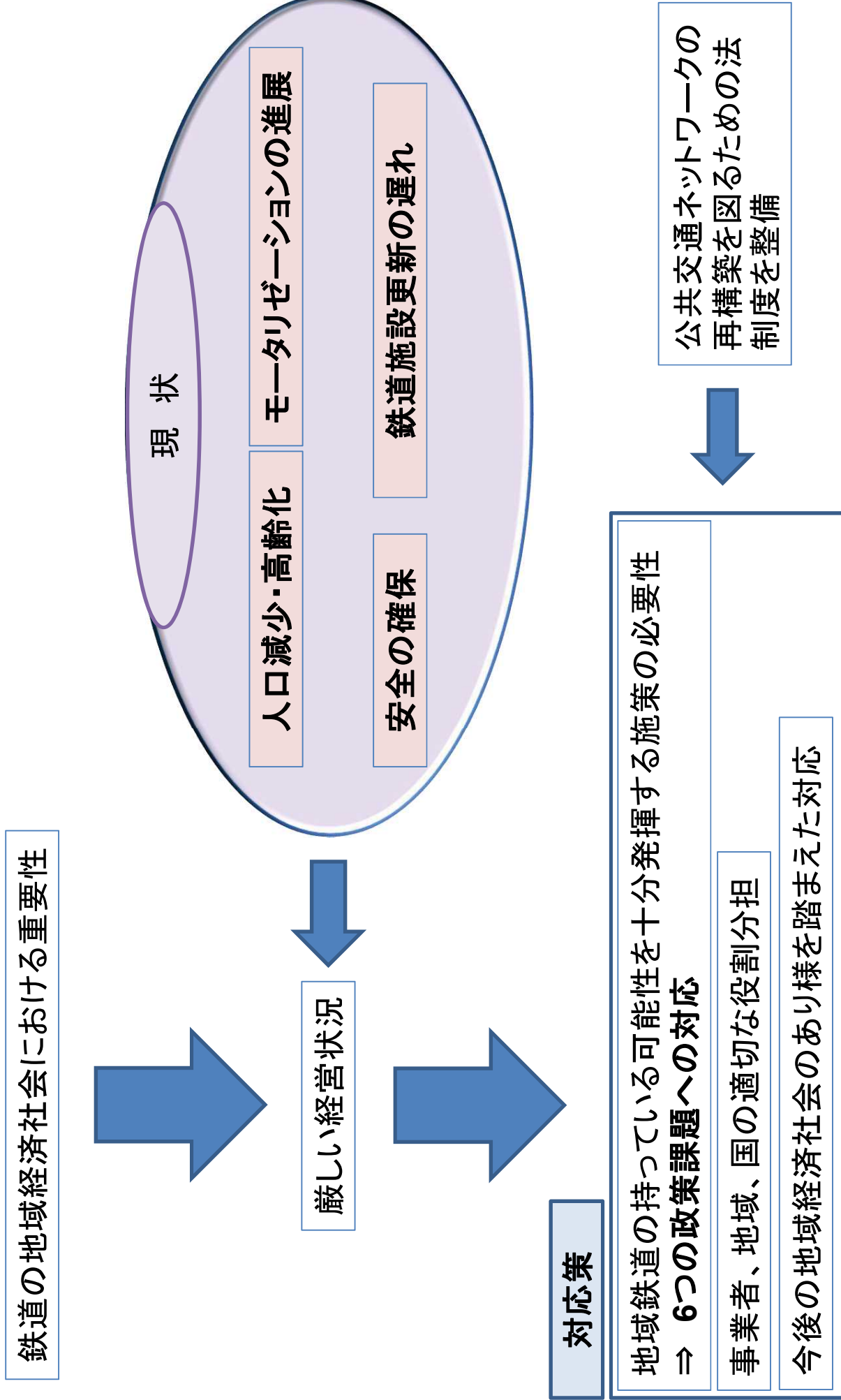
災害の発生状況をみると、地域鉄道は民鉄の約1/2を占めている。

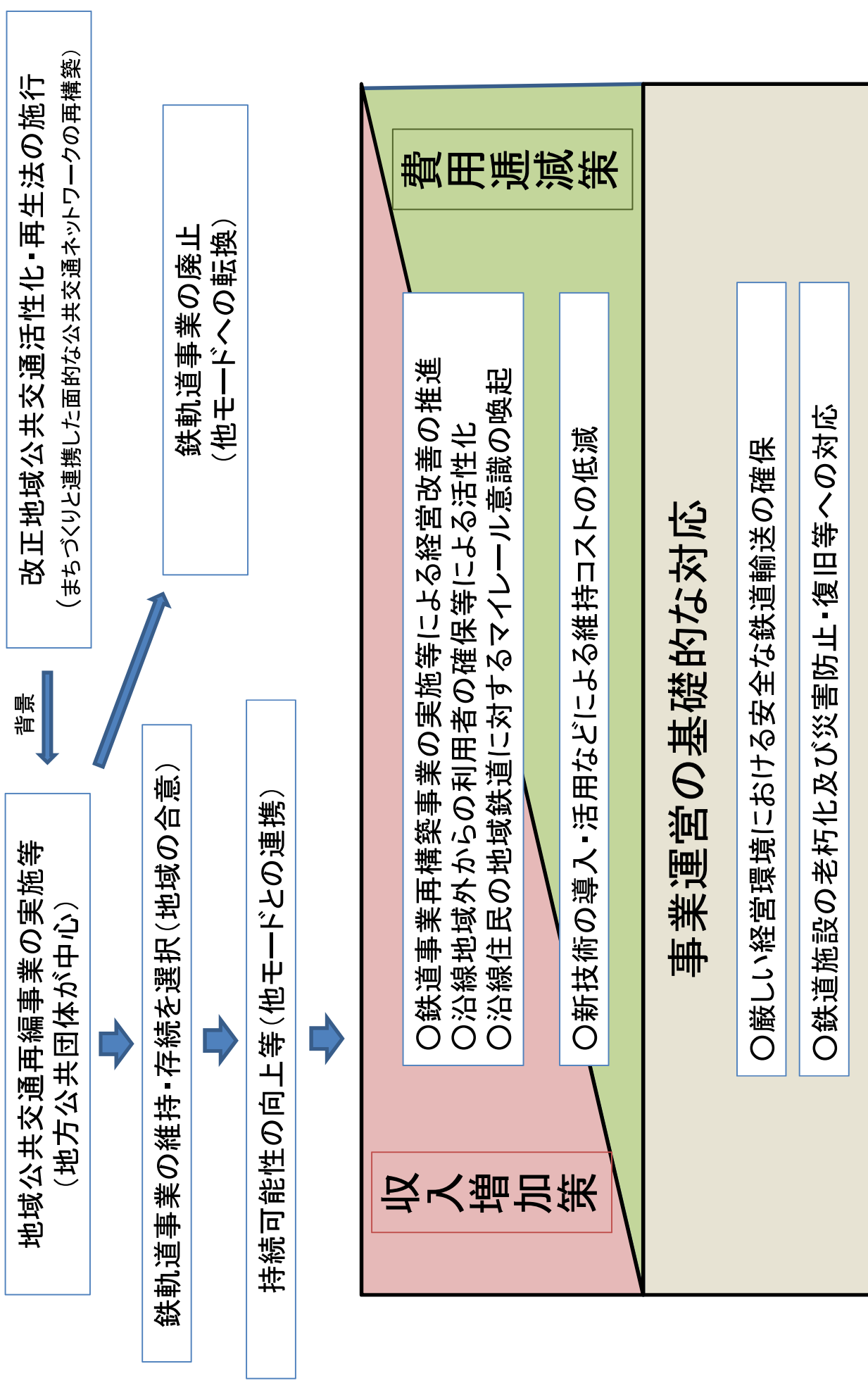


※ 鉄道事故等報告規則に基づき報告された被害額1千万円以上の災害

※ 事業者名欄の★印は鉄道軌道整備法に基づく災害復旧事業費補助金を、◎印は、東日本大震災鉄道施設災害復旧事業補助金交付要綱適用の補助金交付を受けた災害を示す。

発生年月日	事業者名	発生原因	被害額 (百万円)	主な被害概要
平成21年7月22日	神戸電鉄	豪雨	32	法面崩壊、土砂流入
平成21年8月2日	神戸電鉄	豪雨	42	法面崩壊、土砂流入
平成21年8月10日	智頭急行	豪雨	107	法面崩壊、土砂流入
平成22年7月18日	IGRいわて銀河鉄道	豪雨	158	護岸壁流失、盛土崩壊
平成22年7月13日	★平成筑豊鉄道	豪雨	39	土砂流入、盛土崩壊、道床流失
平成22年9月9日	大井川鉄道	台風	57	土砂流入、落石防護設備損壊
平成23年3月11日	★阿武隈急行	東日本大震災	371	ホーム損傷、軌道変状
平成23年3月11日	◎三陸鉄道	東日本大震災	11,000	橋りょう・高架橋・盛土・軌道・電気設備・停車場設備等流失
平成23年3月11日	関東鉄道	東日本大震災	23	ホーム損傷、軌道変状
平成23年3月11日	真岡鉄道	東日本大震災	47	ホーム損傷、軌道変状、電気設備損傷
平成23年3月11日	わたらせ渓谷鉄道	東日本大震災	24	軌道変状
平成23年3月11日	★◎鹿島臨海鉄道	東日本大震災	1,399	軌道変状、土工設備変状、踏切設備損傷、信号保安設備損傷
平成23年3月11日	★◎ひたちなか海浜鉄道	東日本大震災	293	軌道変状、土工設備変状、踏切設備損傷、信号保安設備損傷
平成23年3月12日	北越急行	地震	40	軌道変状、高架橋損傷、変電所損傷
平成23年6月24日	★田利高原鉄道	豪雨	71	盛土崩壊、土留壁損傷
平成23年7月28日	北越急行	豪雨	83	変電所損傷
平成23年9月4日	★三岐鉄道	台風	230	橋りょう橋脚傾斜
平成23年9月21日	天竜浜名湖鉄道	台風	17	斜面崩壊
平成24年6月19日	天竜浜名湖鉄道	台風	16	土砂流入
平成24年7月14日	★平成筑豊鉄道	豪雨	136	土砂流入、盛土崩壊、道床流失、通信設備損傷、踏切保安設備損傷
平成25年1月1日	江ノ島電鉄	降雨	92	土留壁損傷、土砂流入
平成25年8月25日	神戸電鉄	豪雨	33	盛土崩壊
平成25年9月16日	IGRいわて銀河鉄道	台風	50	盛土崩壊、変電所浸水
平成25年9月16日	北近畿タンゴ	台風	43	土砂流入
平成25年9月16日	★甲賀市	台風	625	橋りょう橋脚、桁流失、土砂流入
平成25年10月16日	小湊鉄道	台風	46	盛土流失





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）

安全な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備の更新等を支援。

1. 補助対象事業者 鉄軌道事業者
2. 補助率 国：1／3または1／2（※）
3. 補助対象設備 レール、マクラギ、落石等防止設備、ATS、列車無線設備、防風設備、橋りょう、トンネル、車両等

※ 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき鉄道事業再構築事業を実施する事業のうち財政状況（財政力指数要件）の厳しい地方公共団体が支援する費用相当分について、補助率1／2。



軌道改良



法面固定



ATS



車両の更新

予算額の推移

年度	23	24	25	26	26補正	27予算案
予算額 (百万円)	30,530 (内数)	30,578 (内数)	30,578 (内数)	30,560 (内数)	6,756 (内数)	29,009 (内数)

鉄道の安全性向上設備に係る特例措置(固定資産税)

- 特例措置の対象 地域公共交通確保維持改善事業費補助金等の交付を受けて取得する鉄道の安全性向上に資する償却資産
- 特例措置の内容 固定資産税の課税標準を5年間1／3に軽減※

適用期限：平成29年3月31日まで

※鉄道事業再構築事業を実施する事業者が取得する同様の償却資産については、課税標準を5年間1／4に軽減(平成28年3月31日まで)



車両の更新

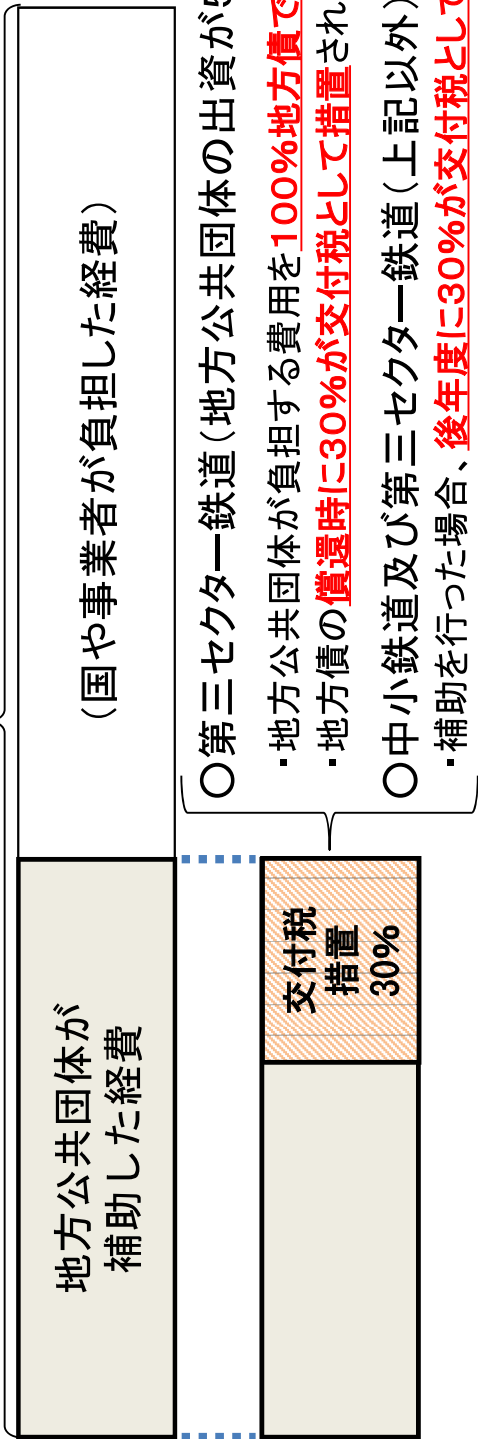
地方財政措置

・地方自治体においては、財政が厳しく、国と協調して設備補助を行うことが困難な状況
 一方、地域鉄道支援に係る自治体への**地方財政措置はこれまで措置されていなかった。**

制度

平成25年度から**地方公共団体が行う地域鉄道の投資への補助**
 について、**地方財政措置が講じられることとなった。**

地域鉄道事業者の施設整備に要した経費



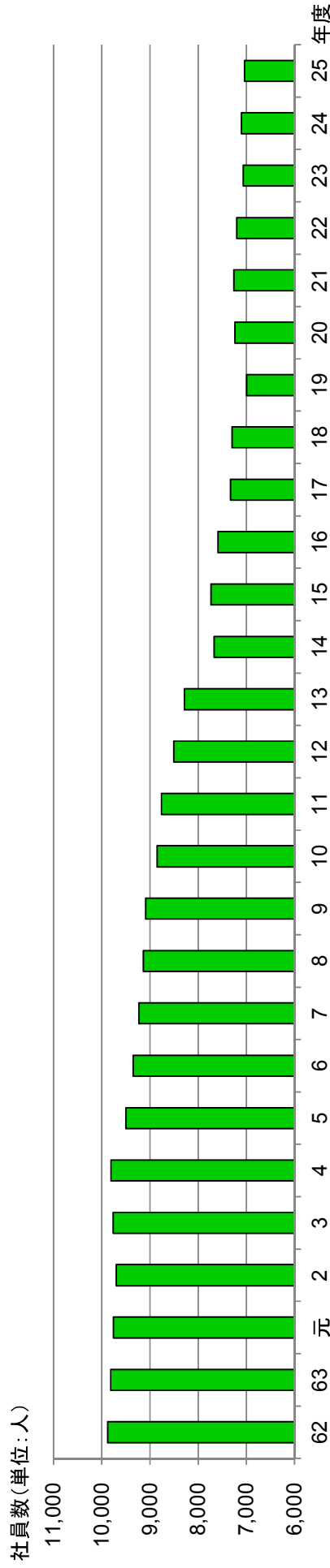
地方公共団体による支援がより行いやすくなる。

地域鉄道の安全運行、経営の安定

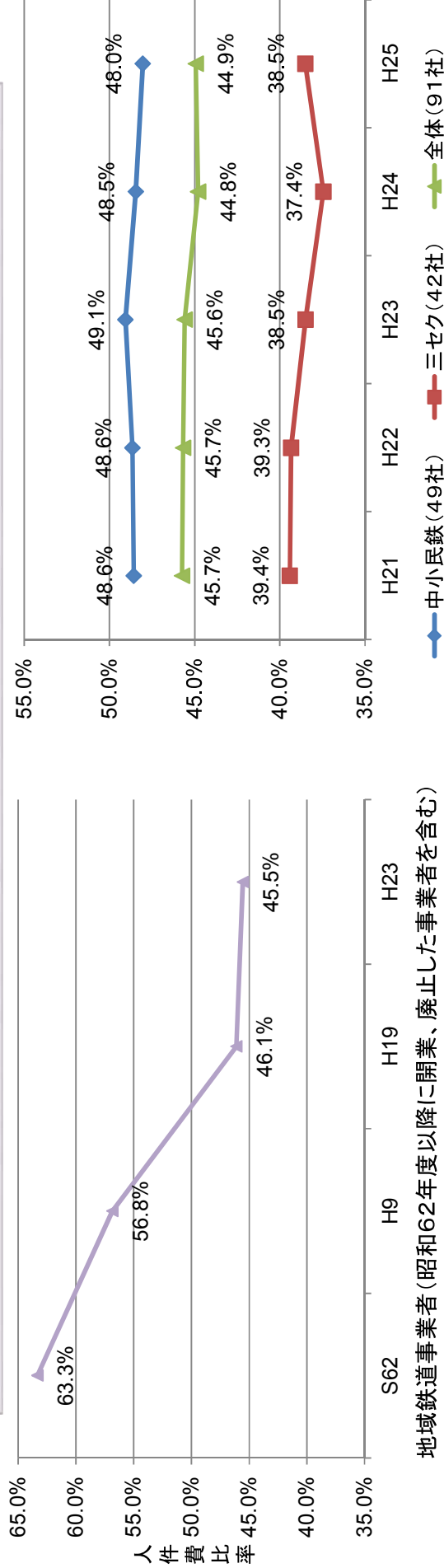
鉄軌道部門社員数の推移

地域鉄道の鉄軌道部門の社員数は遞減傾向にあり、昭和62年度から約29%減少

鉄軌道部門社員数の推移(昭和63年度以降に開業した事業者を除く70社)



営業経費に占める人件費の比率の推移



地域鉄道事業者(昭和62年度以降に開業、廃止した事業者を含む)

技術継承に関する取組事例

国土交通省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



各種テキスト
〈車両（気動車/電車）/軌道〉

関係協会主催のもと
で合同研修会を開催



JR東日本 宇都宮運転所
(平成25年10月7日)



JR西日本 吹田総合車両所京都支所
(平成26年6月12日)



JR貨物 東京貨物ターミナル
(平成26年9月10日)

【平成25年度の開催実績】

- ・ 車両部門：3回開催し、

【平成26年度の開催実績】

- ・ 車両部門：6回開催し、
- ・ 土木部門：2回開催し、
- ・ 38事業者、70名が参加（東北、北信、関東管内）
- ・ 63事業者、117名が参加（中部、近畿、中国、四国、九州管内）
- ・ 38事業者、39名が参加（関東、中部管内）

東北鉄道協会における技術力共有化事業

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。

現状における課題

1. 高度な技術的知見を有する技術講師の招聘や大がかりな訓練を各社が個別に実施するのは非効率。
2. 長期間・遠方での研修に社員を参加させるのは困難。
3. 社内の指導のみでは、幅広い知識・技術・視野を持った技術者の育成が困難。
4. 技術分野毎（土木、電気、車両、運転）に、高い専門性と最新の知見を有する技術者の育成が必要。

訓練等を連携して行うメリット

1. 大がかりな訓練や高度な知見を有する講師の招聘等を効率的・効果的に実施。
2. 研修会等のプログラム作成に各事業者のニーズを反映。
3. 他社の優秀な技術者によるチェック（例えば、A社の技術部長がB社を指導・助言）により技術の共有・向上。



10月28日//主催:IGRいわて銀河鉄道/好摩駅他

1. 参加事業者（9鉄道事業者等/33名）

青い森鉄道、津軽鉄道、弘南鉄道、八戸臨海鉄道、岩手開発鉄道、秋田内陸縦貫鉄道、秋田臨海鉄道、仙台空港鉄道、由利高原鉄道 等

2. 訓練内容

鉄道予口への対応訓練、故障列車の救援訓練 など

3. 開催場所

IGRいわて銀河鉄道/列車内、好摩駅 他



11月20日//主催:会津鉄道/会津田島駅構内

1. 参加事業者（7鉄道事業者等/18名）

三陸鉄道、岩手開発鉄道、由利高原鉄道、仙台臨海鉄道、阿武隈急行、福島交通、福島臨海鉄道 等

2. 訓練内容

脱線した列車の復旧訓練、救援列車の対応訓練 など

3. 開催場所

会津鉄道/会津田島駅構内



10月31日//主催:JR貨物/盛岡貨物ターミナル駅

1. 参加事業者（5鉄道事業者等/39名）

IGRいわて銀河鉄道、青い森鉄道、八戸臨海鉄道、仙台臨海鉄道、秋田臨海鉄道 等

2. 訓練内容

運転士の異常時取扱い訓練、コンテナ貨車・機関車それぞれの脱線復旧訓練 など

3. 開催場所

JR貨物/盛岡貨物ターミナル駅



鉄道事業者の約8割が開業後70年以上経過しており、橋りょうやトンネルなどの構造物の平均年齢は税法上の法定耐用年数を超える状況にあることから、今後、鉄道施設が適切に維持管理されない場合には、そのコストが増大することが見込まれる。

このような状況を踏まえ、初期費用はかかるものの施設を長寿命化し、ライフサイクルコストの低減に資する戦略的な維持管理・更新を推進するため、施設の長寿命化に資する改良に対する補助を平成26年度から行っているところ。

また、通常の補修では対応できない段階まで劣化が進んだ橋りょう、トンネル等の施設について、通常の補修を超えた規模の大きい改良に対する補助も行っている。

鉄道施設総合安全対策事業費補助（老朽化対策）

- 補助対象事業者： 第三セクター
- 補助率： 国 1/3、関係地方公共団体 1/3
- 補助対象施設： 長期的かつ大規模な改修を要する橋りょう、トンネル等の鉄道施設

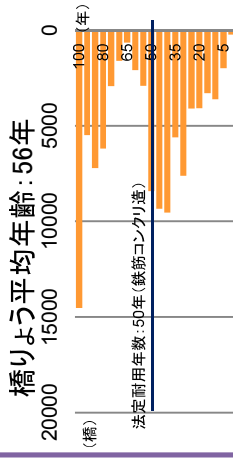
予算額の推移

年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
内数	83	83	83	83	83	83	1,814
							(内数)



鉄道施設のストックピラミッド

橋りょう、トンネルの平均年齢は50年以上



鉄道施設安全対策事業費補助金（戦略的維持管理・更新）

- 補助対象事業者： 鉄道事業及び全事業において、直近3カ年の各年度が営業損失若しくは経常損失となっている地方の鉄道事業者（JR本州3社、大手民鉄、準大手民鉄、公営を除く全鉄道事業者）
- 補助率： 国：1/3、地方公共団体：1/3
- 25年度補正 853
- 26年度 202
- 27年度 202
- 補助対象施設： 長寿命化に資する施設の改良

橋りょう・トンネルの長寿命化に資する改良事例



鉄道施設安全対策事業費等補助金(災害復旧)

1. 制度の概要

鉄道軌道整備法(以下、「法」という)第8条第4項により、鉄道事業者が大規模な災害を受け、当該鉄道事業者がその資力のみによって災害復旧事業を施行することが著しく困難な場合、その事業に要する費用の一部を補助するもの。

2. 補助対象・補助率

(1) 補助対象となる災害 【法第3条第1項第4号、法施行規則第15条の3】
大規模な天然災害(復旧費が当該路線の運輸収入の1割以上となる災害)

(2) 補助対象経費 【法施行令第2条】

復旧費のうち本工事費及び附带工事費

(3) 補助対象事業者(下記①及び②を満たす者) 【法施行規則第15条の3】

① 鉄道事業及び全事業において、被災年度の前3ヶ年度が営業損失若しくは経常欠損となっている

または、

被災年度以降概ね5ヶ年度を超えて営業損失若しくは経常欠損とな

ることが確実と見込まれる

場合であって、災害復旧事業の補助を受けないで施行することとした場合、経営の安定に支障を生じると見込まれること。

② 当該災害を受けた鉄軌道の収益のみによっては当該災害復旧事業に要する費用の回収が困難と見込まれること。

(4) 補助率 国:1/4 関係地方公共団体:1/4 【法施行令第2条】

予算額の推移

年 度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
当初予算	68	68	68	68	68	68
補正予算	---	---	---	100	---	---

(百万円)

【 復旧後 】

平成25年度に発生した災害の例
甲賀市(信楽高原鐵道) 杣川橋りょう



【 復旧前 】



(参考)「東日本大震災からの復旧・復興対策に係る経費※」(単位:百万円)

平成23年度補正予算:6,562 平成24年度予算:2,250 平成25年度予算:900

※事業費の一部は、鉄道軌道整備法に基づく法律補助ではなく、東日本大震災鉄道施設災害復旧費補助金交付要綱に基づく予算補助

※平成23年度は国土省の一般会計にて、平成24年度以降は復興庁の復興特別会計予算にて計上

※対象事業者:三陸鉄道、鹿島臨海鉄道、ひたちなか海浜鉄道、仙台空港鉄道等

地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

基本方針（国土交通大臣・総務大臣が策定）

- 地域公共交通の活性化及び再生の意義・目標
- 地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項 等

地域公共交通網形成計画（地方公共団体が策定）

- 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- 区域・目標・計画期間
- 実施事業・実施主体
- 計画の達成状況の評価 等

協議会を開催し策定
（地方公共団体・交通事業者・
道路管理者・利用者・学識者等
から構成）

地域公共交通特定事業

（地域公共交通網形成計画に事業実施を記載）



法律の特例措置等により計画の実現を後押し

鉄道事業再構築事業の概要

鉄道事業再構築事業

- 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
- 地方公共団体等と鉄道事業者が共同で計画を作成し、実施

内容

経営の改善
地方公共団体等の支援

+

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



特例措置

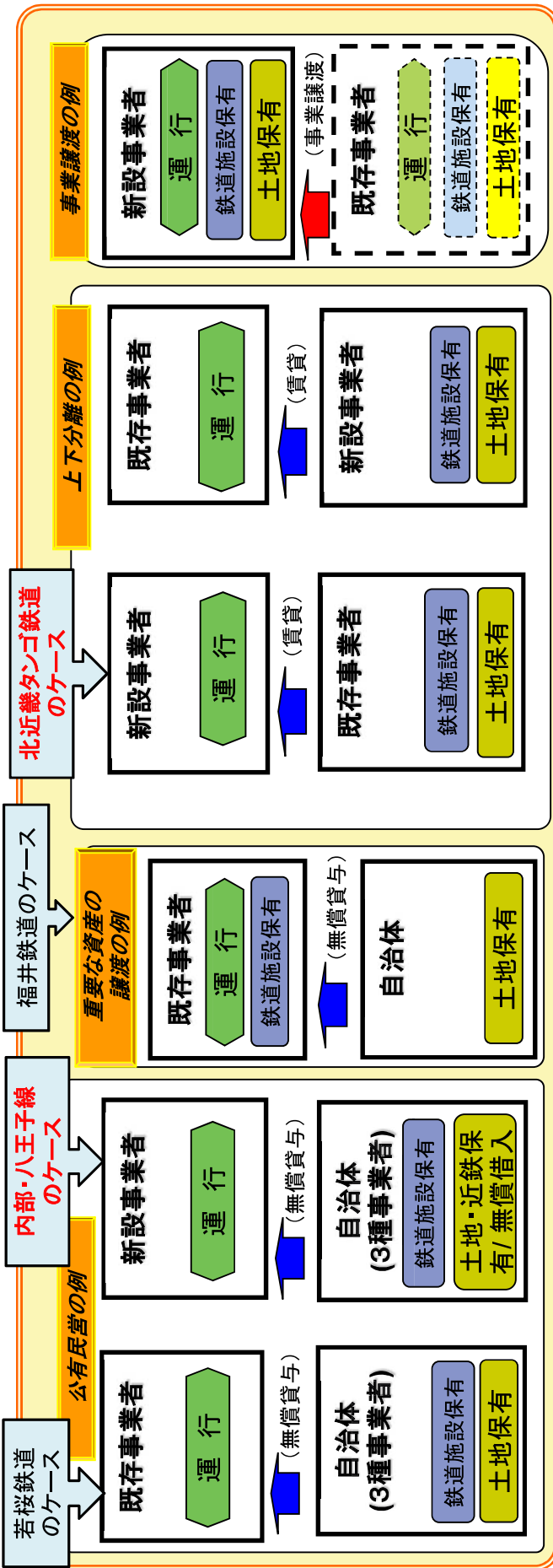
1. 鉄道事業法の許可等を受けなければならないもの等について、計画の認定により一括で許可等を受けたものとみなす等の特例
2. 現行の鉄道事業法では実施できない「公有民営」方式の上下分離(※)について、同法における事業許可基準のうち事業採算性に係るものを適用しないことにより、その実施を可能とする特例
(※) 地方公共団体が鉄道線路を保有し、これを運行する者に無償で使用させるもの

支援措置

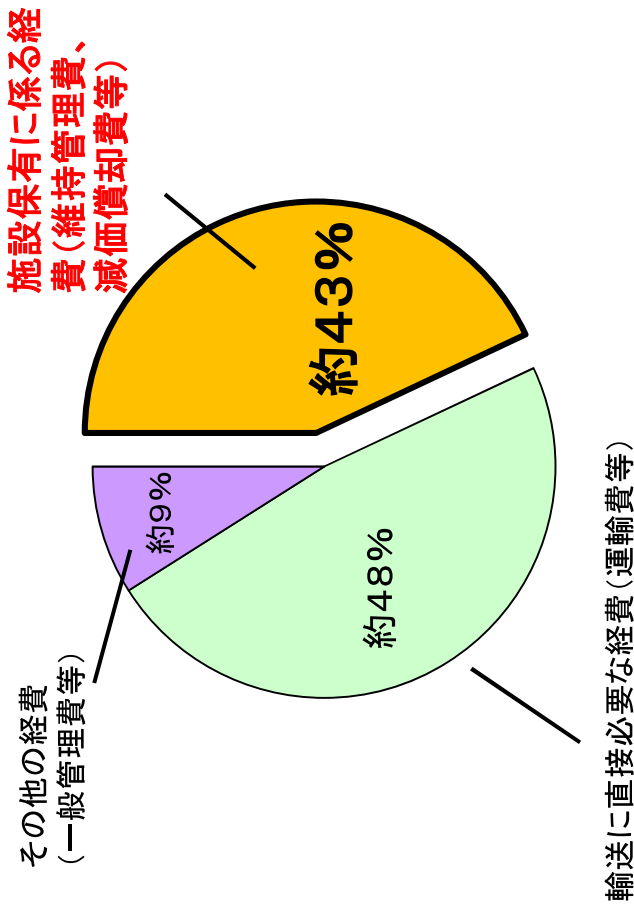
鉄道設備整備に対する『地域公共交通確保維持改善事業費補助金』の予算、税制特例等を含む総合的なパッケージにより重点的に支援。

国土交通大臣による計画の認定

事業構造の変更の
実施パターン



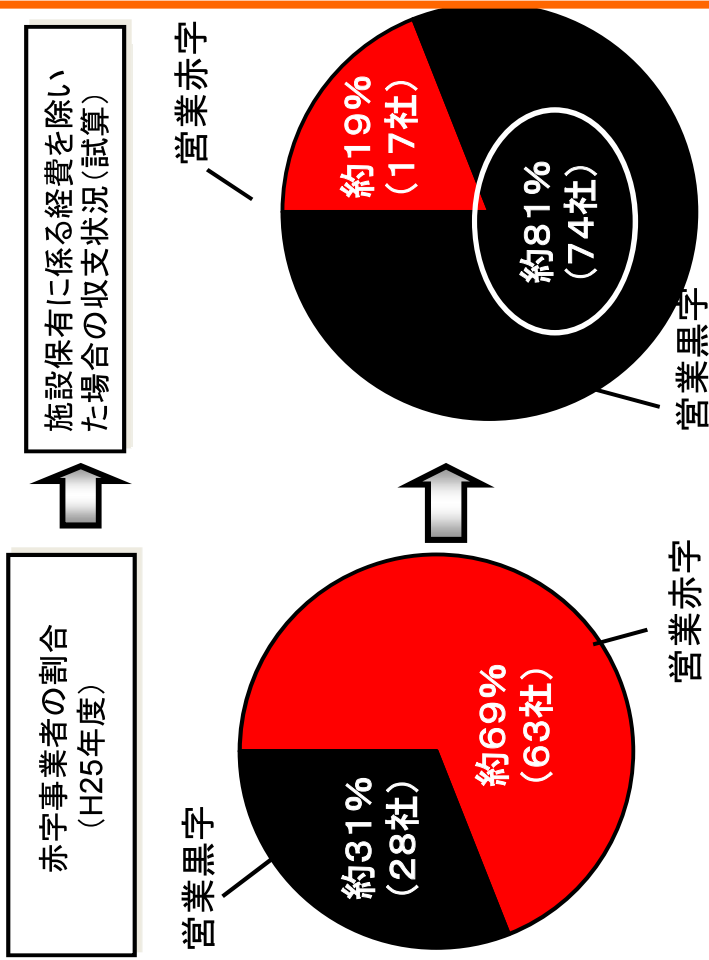
地域鉄道のコスト構造



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25年度:約43%

地域鉄道(91社)の平成25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69%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81%の事業者が黒字**になる。

地域鉄道(91社)の平成25年度決算より