

地域鉄道のあり方に関する検討会

【資料編】

目 次

1. 地域鉄道の概要等

○交通政策基本法の概要	1
○改正地域公共交通活性化再生法の概要	2
○地域鉄道事業者一覧	3
○中小民鉄 49 社位置図	4
○第三セクター鉄道 42 社位置図	5
○地域鉄道のすがた（全国比）	6

2. 地域鉄道の現状における経営状況等

○輸送人員の推移	7
○通勤・通学定期、定期外比率	8
○経常損益の推移	9
○事業者別経常収支率の推移（その1）	10
○事業者別経常収支率の推移（その2）	11
○輸送密度と経常収支率のグループ分け	12
○近年廃止された鉄軌道路線	13
○廃止後の地域の状況（くりはら田園鉄道、日立電鉄）	14
○廃止後の地域の状況（JR西日本可部線）	15
○廃止後にBRT化した事例（関鉄グリーンバス株式会社）	16
○廃止後にBRT化した事例（日立電鉄交通サービス株式会社）	17
○施設の老朽化	18
○保安度向上、近代化の遅れ	19
○運転事故件数の推移	20
○運転事故件数の推移（地域鉄道）	21
○近年の主な運転事故	22
○輸送障害件数の推移	23
○主な災害	24

3. 地域鉄道の現状などを踏まえた取り組むべき課題

○地域鉄道をめぐる問題	25
○政策課題（6項目）	26

4. 地域鉄道の課題と今後のとりくみ

（課題1）厳しい経営環境における安全な鉄道輸送の確保

○鉄道軌道安全輸送設備等整備事業	27
○鉄道の安全性向上設備に係る特例措置（固定資産税）	28

○地方財政措置	29
○鉄軌道部門社員数の推移	30
○技術継承に関する取組事例	31
○東北鉄道協会における技術力共有化事業	32
 (課題 2) 鉄道施設の老朽化及び災害防止・復旧等への対応	
○老朽化対策	33
○鉄道施設安全対策事業費等補助金（災害復旧）	34
 (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	
○地域公共交通活性化再生法の概要	35
○鉄道事業再構築事業の概要	36
○地域鉄道のコスト構造	37
○鉄道事業再構築事業の事例（福井鉄道）	38
○鉄道事業再構築事業の事例（若桜鉄道）	39
○鉄道事業再構築事業の概要（北近畿タンゴ鉄道）	40
○鉄道事業再構築事業の概要（四日市あすなろう鉄道）	41
○産投出資を原資とした新たな支援	42
○第三セクター鉄道の代表者の公募等	43
 (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	
○東北鉄道協会における技術力共有化事業	44
 (課題 5) 沿線地域外からの利用者の確保等による活性化	
○利用環境改善促進等事業（LRT、ICカードシステムの整備）	45
○低床式車両に係る特例措置（固定資産税）	46
○観光列車の導入等	47
○地域鉄道の事業別営業収益・営業損益	48
○地域鉄道の再生・活性化等研究会報告を踏まえた取組	49
○地域鉄道の再生・活性化モデル事業調査の事例	50
○地域公共交通の人材育成のための取組	51
 (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	
○主な表彰制度	52
○幹線鉄道活性化事業費補助（形成計画事業）	53
○青い森鉄道の事例	54
○駅を活用した取組事例（長良川鉄道の事例）	55

交通政策基本法の概要（平成25年12月4日公布・施行 法律第92号）



国土交通省
法律第92号

基本理念等（第2条～第7条）

基本的認識（第2条）

- 交通の果たす機能
 - ・国民の自立した生活の確保
 - ・活発な地域間交流・国際交流
 - ・物資の円滑な流通
- 国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要

交通機能の確保・向上（第3条）

- 少子高齢化の進展等に対応しつつ、
 - ・豊かな国民生活の実現
 - ・国際競争力の強化
 - ・地域の活力の向上
- 大規模災害に的確に対応

環境負荷の低減（第4条）

- 様々な交通手段の適切な役割分担と連携（第5条）

交通の安全の確保（第7条）

- 交通安全対策基本法に基づく交通安全施策と十分に連携

国、地方自治体、事業者等の関係者の責務等（第8条～第11条）

関係者の連携・協働（第6条、第12条）

法制上、財政上の措置（第13条）

国会への年次報告等（第14条）

「交通政策基本計画」の閣議決定・実行（第15条） <パブリックコメント、審議会への諮詢等>

国の施策（第16条～第31条）

【豊かな国民生活の実現】

- 日常生活の交通手段確保（第16条）…離島等の地域の諸条件への配慮
- 高齢者、障害者等の円滑な移動（第17条）…妊娠婦、ベビーカー等にも配慮
- 交通の利便性向上、円滑化、効率化（第18条）…定時性確保、乗継ぎ円滑化等

【国際競争力の強化】

- 国際海上・航空輸送のネットワークと拠点の形成、アクセス強化（第19条）
- 交通に関する事業の基盤強化、人材育成等（第21条）

【地域の活力の向上】

- 国内交通ネットワークと拠点の形成（第20条）
- 交通に関する事業の基盤強化、人材育成等（第21条）

【大規模災害への対応】

- 大規模な災害が発生した場合における交通の機能の低下の抑制及び迅速な回復等（第22条）…耐震性向上、代替交通手段の確保、多大な避難

【環境負荷の低減】

- 工コカー、モーダルシフト、公共交通利便増進等（第23条）

【適切な役割分担と連携】

- 総合的な交通体系の整備（第24条）…交通需要・老朽化に配慮した重点的な整備
- まちづくり、観光等との連携、関係者間の連携・協働の促進（第25条～第27条）
- 国民等の意見を反映（第31条）

地方公共団体の施策（第32条）

改正地域公共交通活性化再生法の概要(平成26年5月14日成立・11月20日施行)



国土交通省

交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化

日常生活等に必要不可欠な
交通手段の確保等

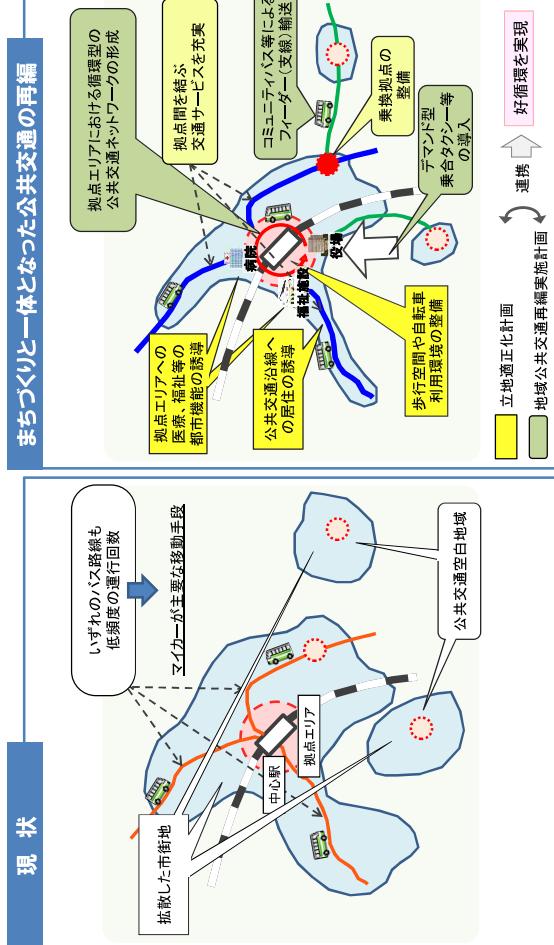
まちづくりの観点からの
交通施策の促進

関係者相互間の連携と
協働の促進

目標 本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

- ポイント**
- ① 地方公共団体が中心となり、
② まちづくりと連携し、
③ 面的な公共交通ネットワーク を再構築

コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ



※富山市、熊本市、豊岡市、三条市等の取組を参考として作成

改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

- 基本方針**
- 国が策定
まちづくりとの連携に配慮
 - 事業者と協議の上、
地方公共団体が
協議会を開催し策定

地域公共交通網形成計画

- コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携
- 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

地域公共交通特定事業

地域公共交通再編事業

面的な公共交通ネットワークを再構築するため、事業者等が**地方公共団体**の支援を受けつつ実施

地域公共交通再編実施計画

地方公共団体が事業者等の同意の下に策定

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

地域鉄道事業者一覧 91社



[H26.4.1現在]

地域鉄道とは、一般に、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のことを使う。地域鉄道事業者の運営主体は中小民鉄及び第三セクターに分けられる。平成26年4月1日現在で91社。

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
東北運輸局	●青い森鉄道	121.9	中部運輸局	秩父鉄道	71.7	中国運輸局	●愛知環状鉄道	45.3
	●三陸鉄道	107.6		関東鉄道	55.6		●樽見鉄道	34.5
	●秋田内陸縦貫鉄道	94.2		●鹿島臨海鉄道	53.0		伊豆箱根鉄道	29.4
	●IGRいわて銀河鉄道	82.0		●わたらせ渓谷鐵道	44.1		●明知鉄道	25.1
	●会津鉄道	57.4		●真岡鐵道	41.9		●錦川鉄道	23.4
	●阿武隈急行	54.9		小湊鉄道	39.1		●伊勢鉄道	22.3
	弘南鉄道	30.7		上信電鉄	33.7		福井鉄道	21.4
	●山形鉄道	30.5		●野岩鉄道	30.7		遠州鉄道	17.8
	●由利高原鉄道	23.0		●いすみ鉄道	26.8		●伊賀鉄道	16.6
	津軽鉄道	20.7		富士急行	26.6		東海交通事業	11.2
関東運輸局	福島交通	9.2		上毛電気鉄道	25.4		静岡鉄道	11.0
	富山地方鉄道	100.5		箱根登山鉄道	15.0		岳南電車	9.2
	●しなの鉄道	65.1		●いたなかが海浜鉄道	14.3		●北近畿タンゴ鉄道	114.0
	●北越急行	59.5		江ノ島電鉄	10.0		神戸電鉄	69.6
	長野電鉄	33.2		銚子電気鉄道	6.4		近江鉄道	59.5
	●のと鉄道	33.1		流鉄	5.7		阪堺電気軌道	18.7
	北陸鉄道	20.6		●長良川鉄道	72.1		●信濃高原鐵道	14.7
	黒部峡谷鉄道	20.1		●天竜浜名湖鉄道	67.7		御山電鉄	14.4
	アルピコ交通	14.4		大井川鐵道	65.0		和歌山電鐵	14.3
	上田電鉄	11.6	中部運輸局	養老鉄道	57.5		●北条鉄道	13.6
北陸信越運輸局	●万葉線	12.8		●えちぜん鉄道	53.0		京福電気鉄道	11.0
	●富山ライトレール	7.6		三岐鉄道	48.0		水間鉄道	5.5
	伊豆急行	45.7		伊豆急行	45.7		紀州鉄道	2.7

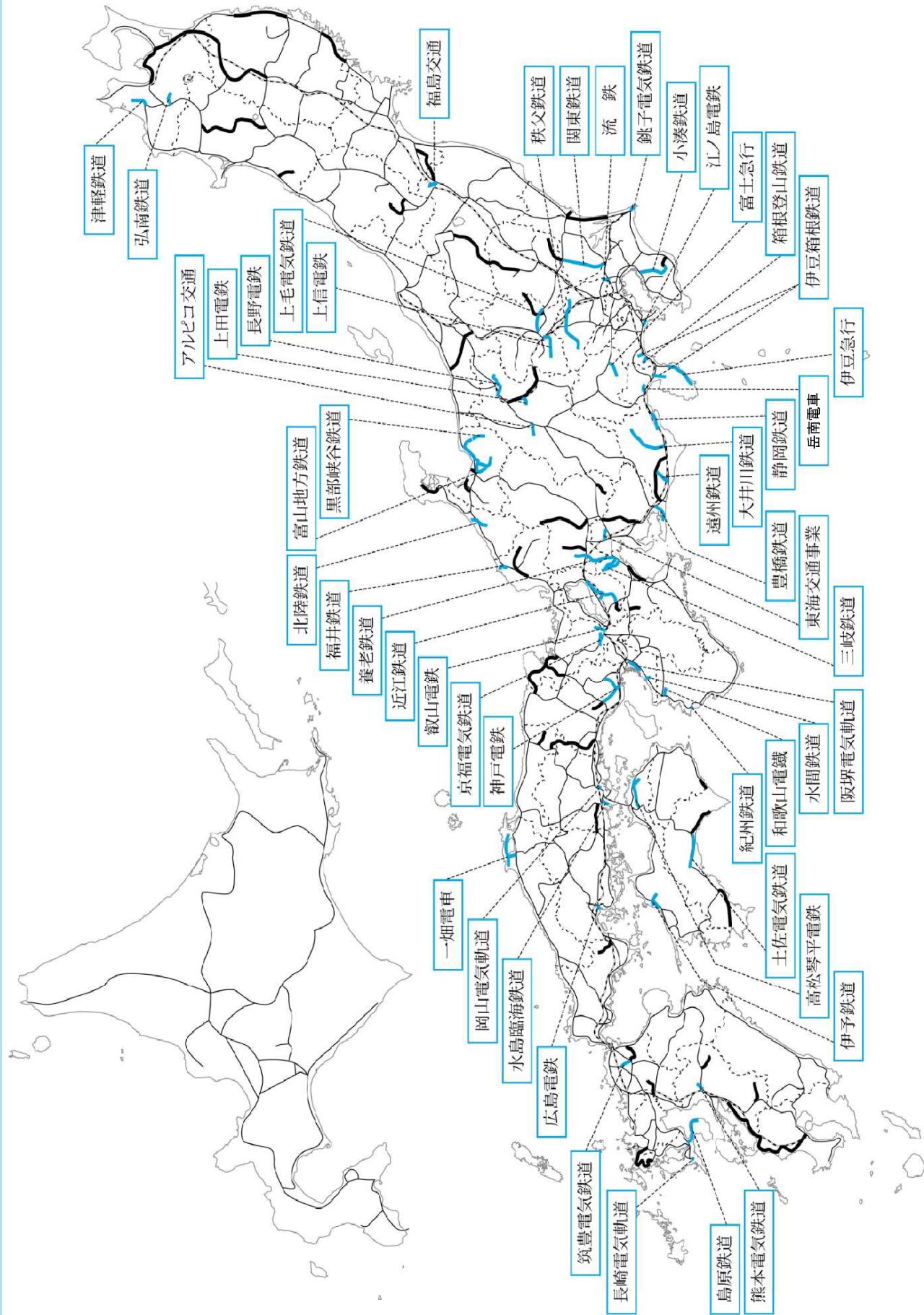
・平成27年3月に開業した並行在来線会社：えちごトキめき鉄道妙高高原～市振～市振～佐須鉄道（97.0km）、あいの風とやま鉄道（100.1km）、IRいしかわ鉄道（17.8km）

（しのの鉄道は長野から妙高高原まで（37.3km）平成27年3月に延伸開業）

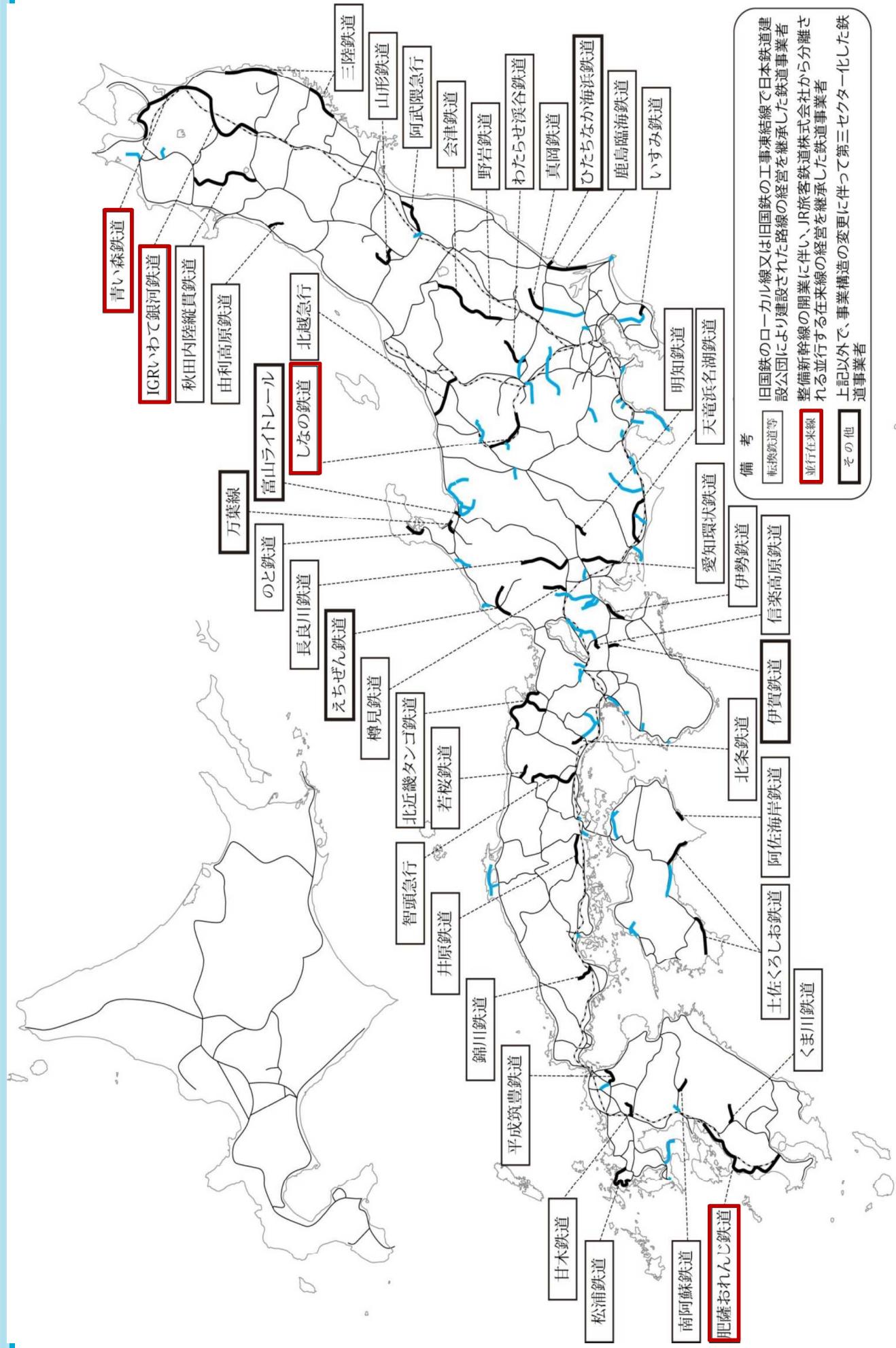
・平成26年10月、会社分割により土佐電気鉄道は、とさでん交通となつた。

・平成27年3月に鉄道事業再構築実施計画が認定された事業者：WILLER TRAINS、四日市あすなろう鉄道

中小民鉄49社位置図 [H26.4.1現在]



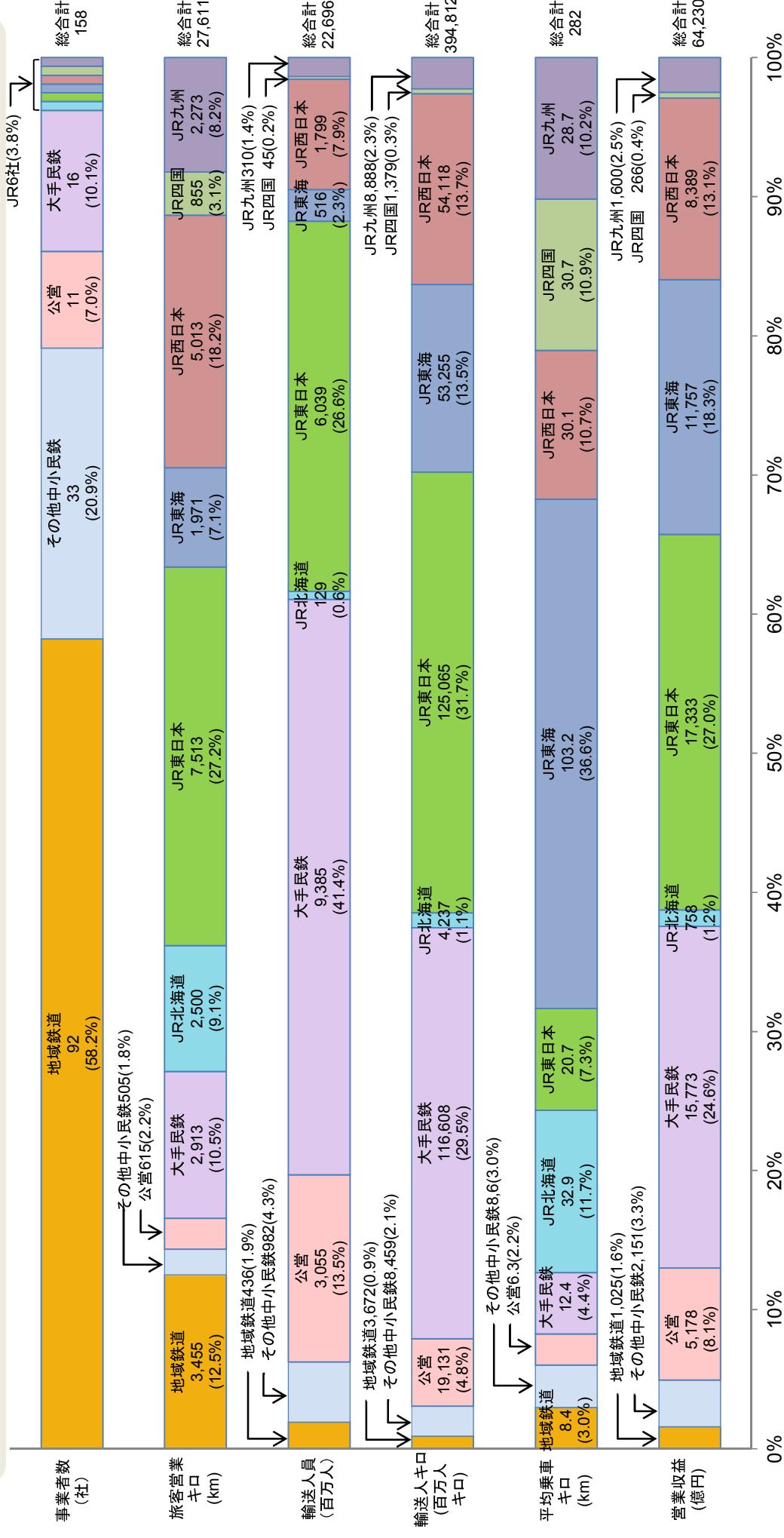
第三セクター鉄道42社位置図 [H26.4.1現在]



地域鉄道のすがた（全国比）



平成23年度において、地域鉄道事業者は事業者数92社(58.2%)、旅客営業キロ3,455km(12.5%)を占める一方、輸送人員や営業収益等は全体の1~3%となっている。

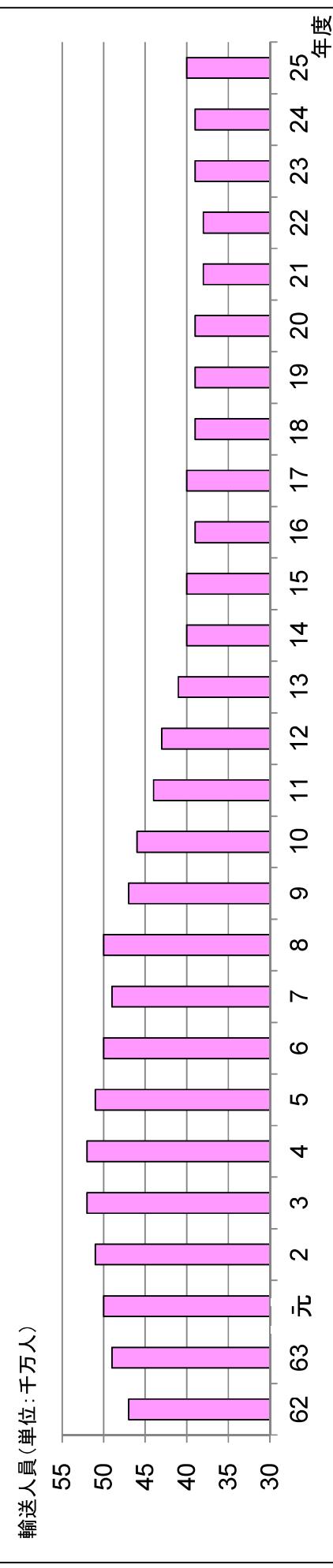


(出典)：鉄道統計年報(平成23年度版) (注1)貨物鉄道、鋼索鉄道、無軌条電車を含まない。 (注2)第3種鉄道事業者を含まない。

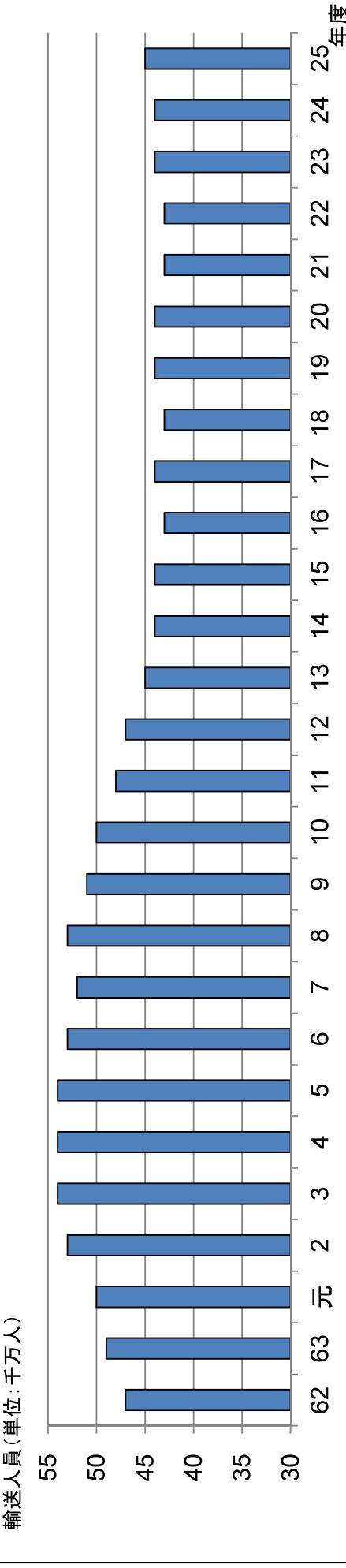
輸送人員の推移

地域鉄道の輸送人員は遞減傾向にあり、昭和62年度から約15%減少

輸送人員の推移(昭和63年度以降に開業した事業者を除く70社)



(参考)輸送人員の推移(昭和63年度以降に開業、廃止した事業者を含む)

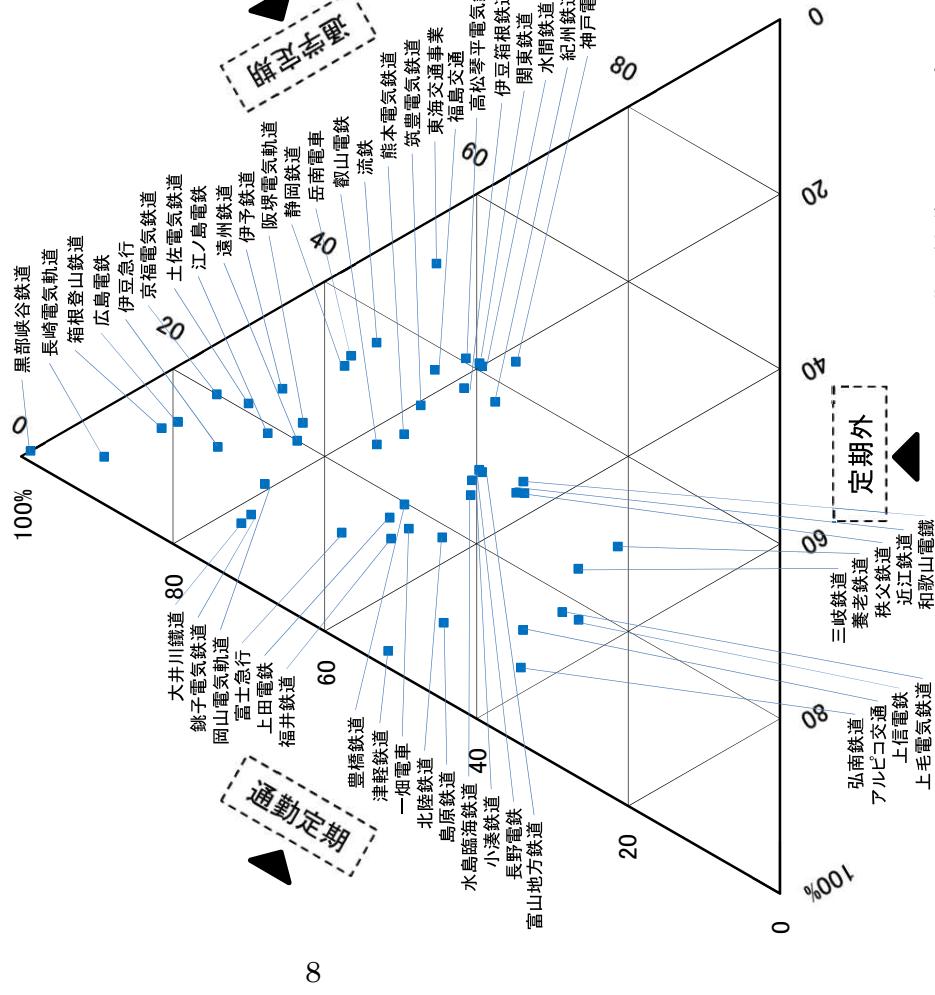


出典：鉄道統計年報及び鉄道局調べによる

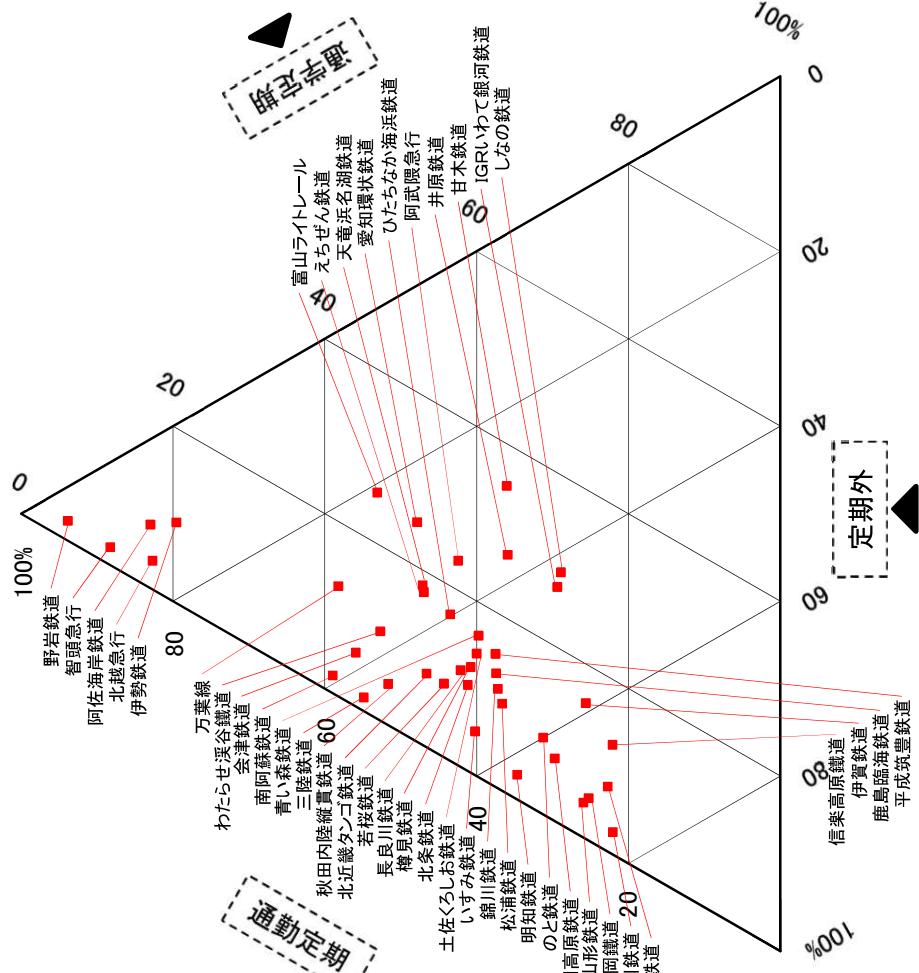
通勤・通学定期、定期外比率

中小民鉄は、通勤定期比率50%未満の中で各社ばらつきがある。三セクは、通勤定期比率30%未満に多く分布しており、通学定期及び定期外の比率が大きい。

中小民鉄 49社



第三セクター鉄道 42社

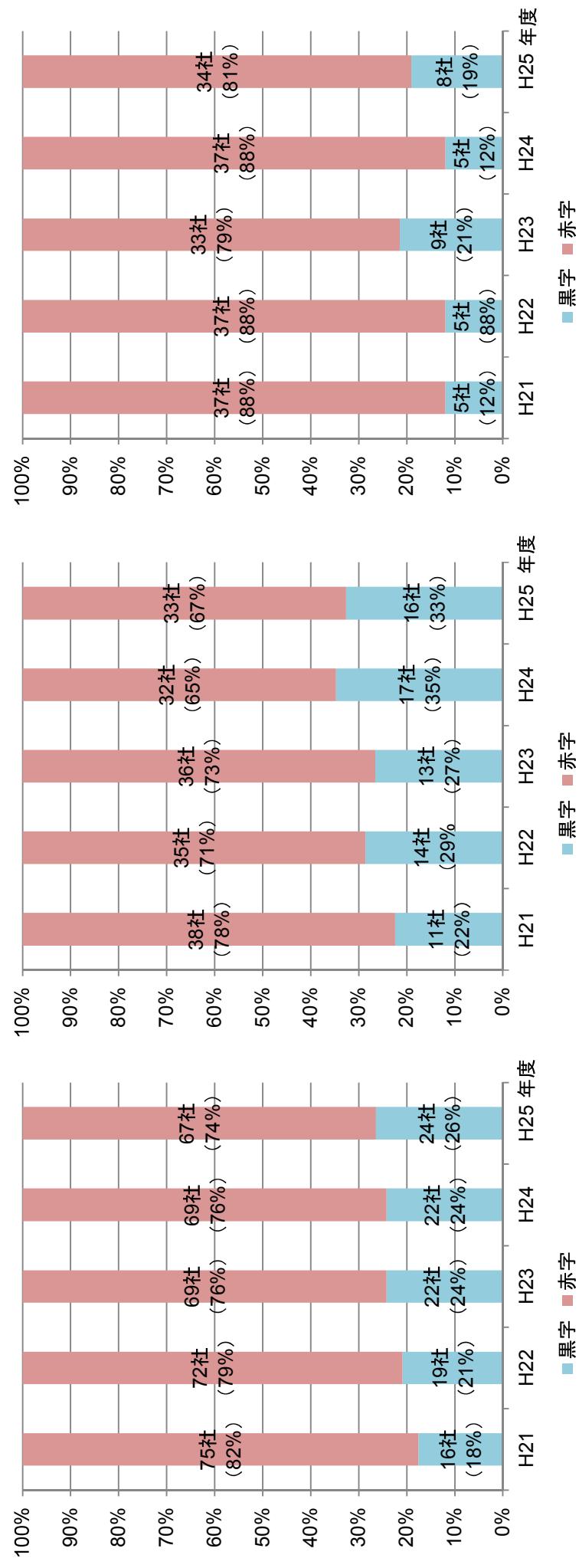


(出典)：鉄道局調べ(平成25年度)
※ 輸送人員のうち、通勤定期、通学定期比、定期外比率として算出。

経常損益の推移

地域鉄道の鉄軌道業経常損益は、直近5年間ににおいて、7割以上が赤字計上。

地域鉄道事業者 91社



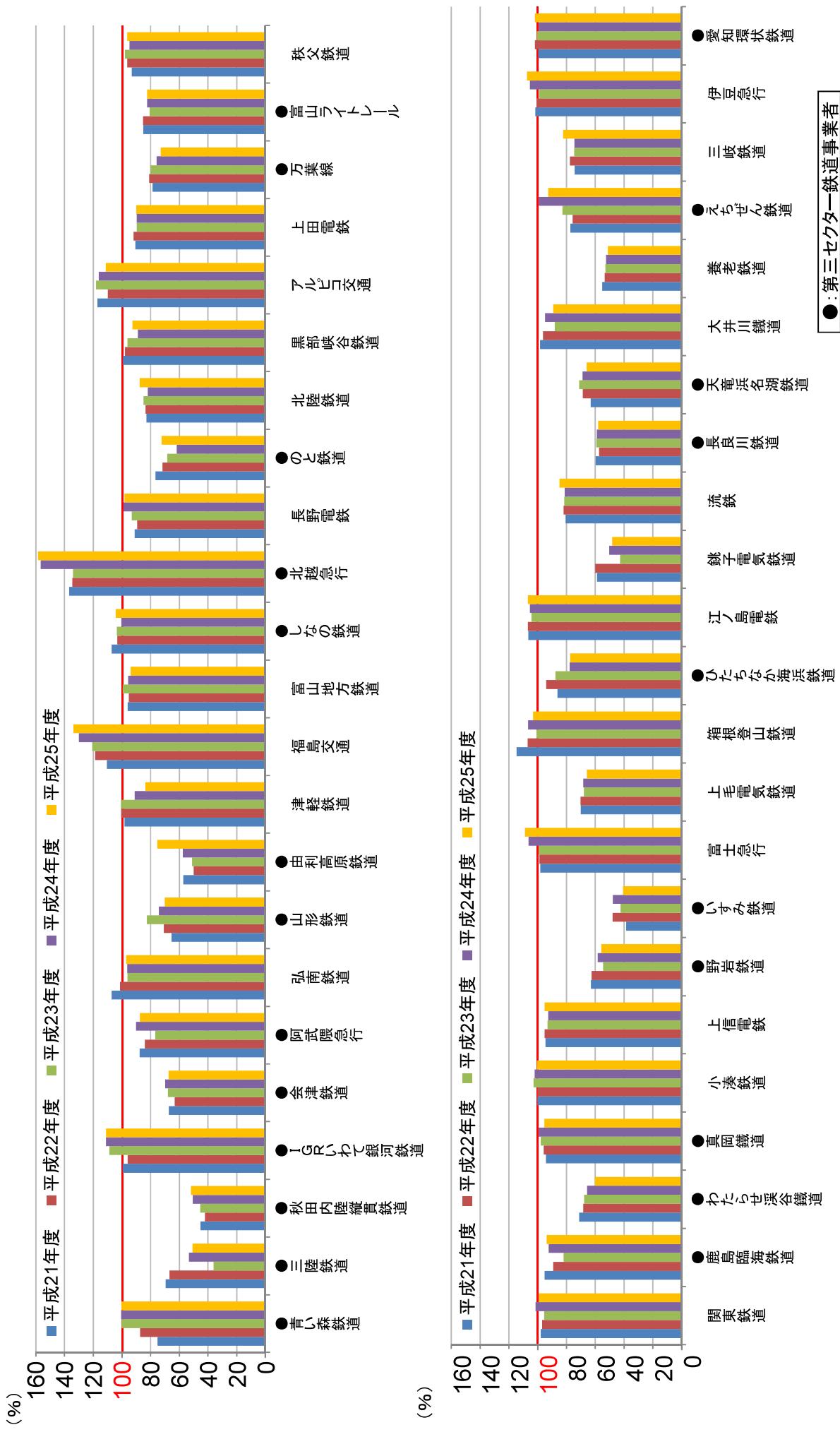
うち中小民鉄 49社



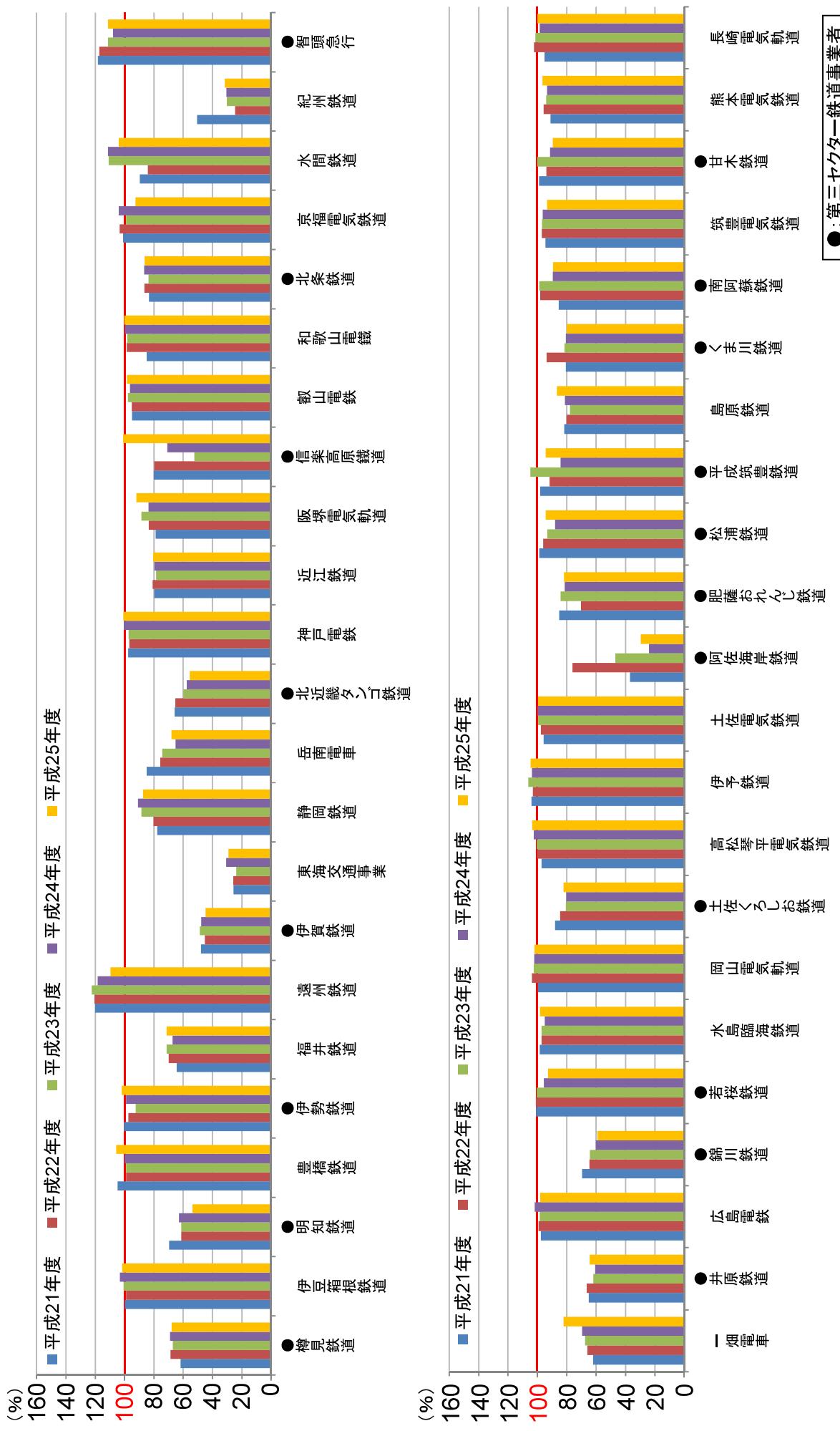
うち第三セクター鉄道 42社



事業者別経常収支率の推移（その1）



事業者別経常収支率の推移（その2）



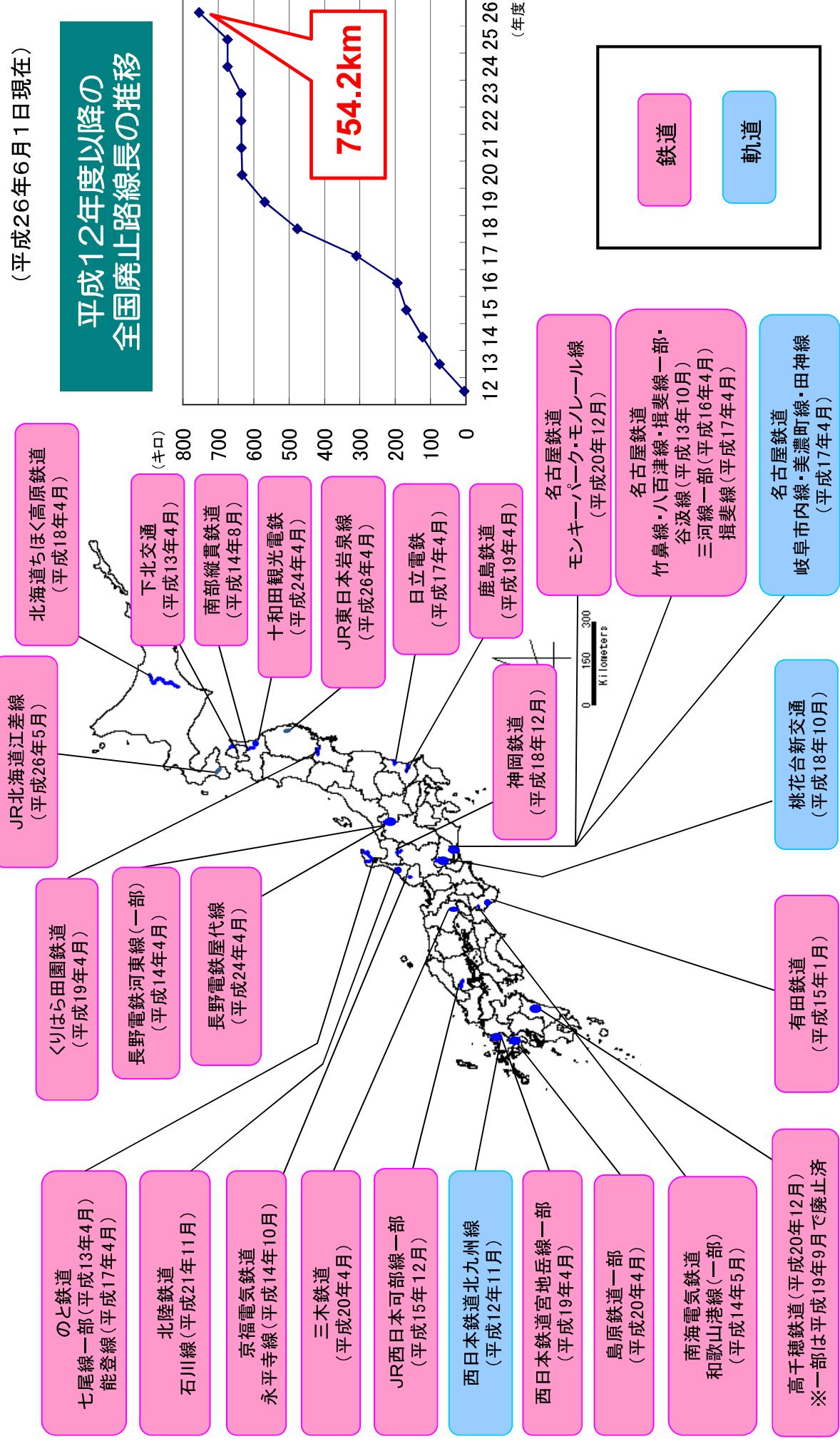
輸送密度と経常収支率のゲループ分け

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、逆に輸送密度が大きいほど黒字を計上している事業者が多い。

100	十和田観光電鉄(H24.4.1廃止) 鉄道事業 経常収支率(転)	(三, 転)若桜鉄道 (三, 転)平成筑豊鉄道 (三, 転)松浦鉄道(H19.4.1廃止) 鹿島鉄道(H19.4.1廃止)	(三, 転)信楽高原鐵道 (三, 並)青い森鐵道 (三, 並)IGRいわて銀河鐵道 (三, 転)智頭急行	アルピコ交通 富士急行 水間鐵道 和歌山電鐵 岡山電氣軌道 (三, 並)JRいわて銀河鐵道 (三, 転)智頭急行	福島交通 伊豆急行 豊橋鐵道 高松琴平電氣鐵道 伊予鉄道 (三, 並)しなの鐵道 (三, 転)伊勢鐵道
90	津軽鉄道 (三, 転)南阿蘇鉄道 (三, そ)くりはら田園鉄道(H19.4.1廃止)	大井川鐵道 (三, 転)北条鐵道 (三, 転)土佐くろしお鐵道 (三, 並)肥薩おれんじ鐵道	弘南鐵道 上田電鐵 富山地方鐵道 熊本電氣鐵道 (三, 転)鹿島臨海鐵道 (三, 転)真岡鐵道 (三, そ)えちぜん鐵道 日立電鉄(H17.4.1廃止)	黒部峡谷鐵道 関東鐵道 上信電鐵 水鳥臨海鐵道 土佐電氣鐵道	長野鐵道 秩父鐵道 鶴山電鐵 京福電氣鐵道 阪堺電氣鐵道 筑豐電氣鐵道
80	(三, 転)由利高原鐵道 (三, 転)高千穂鐵道(H20.12.28廃止)	(三, 転)山形鐵道 (三, 転)のと鐵道	近江鐵道 一畑電車 島原鐵道 (三, 転)阿武隈急行 (三, 転)甘木鐵道	北陸鐵道 三岐鐵道 (三, そ)富山ライトレール	流鐵
70	(三, 転)三陸鐵道 (三, 転)秋田内陸縦貫鐵道 (三, 転)わたらせ渓谷鐵道 (三, 転)長良川鐵道 (三, 転)錦川鐵道 南部縦貫鐵道(H14.8.1廃止) (三, 転)三木鐵道(H20.4.1廃止)	岳南電車 会津鐵道 野岩鐵道 天童浜名湖鐵道 樽見鐵道 明知鐵道 (三, 転)北近畿タンゴ鐵道	(三, そ)万葉線 (三, そ)ひたちなか海浜鐵道 (三, 転)くま川鐵道 (三, 転)井原鐵道	福井鐵道	静岡鐵道
50	東海交通事業 紀州鉄道 (三, 転)阿佐海岸鐵道 (転)下北交通(H13.4.1廃止) 有田鐵道(H15.1.1廃止) (三, 転)北海道ちほく高原鐵道(H18.4.21廃止) (三, 転)神岡鐵道(H18.12.1廃止)	銚子電氣鐵道 (三, 転)いすみ鐵道	(三, そ)伊賀鐵道	~凡例(平成25年度実績)~ (三)セイク鐵道事業者 ※(転)転換鐵道等、(並)並行在来線 (そ)その他 赤字:廃止・休止鐵道事業者 (H12以降廃止・休止年度の前年度実績)	8,000人／日 4,000人／日
0人／日	500人／日	1,000人／日	2,000人／日	4,000人／日	輸送密度

近年廃止された鉄道路線

■ 平成12年度以降、全国で37路線・754.2kmの鉄軌道が廃止された。



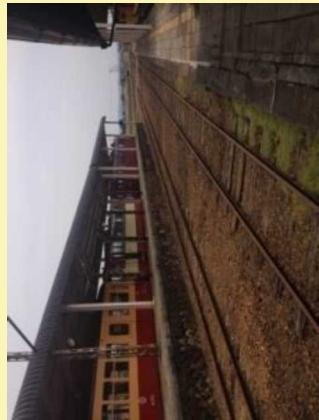
廃止後の地域の状況（くりはら田園鉄道、日立電鉄）



国土交通省

鉄道路線の廃止が行われた場合、道路交通への影響をはじめとして通学・通院の利便性の低下によつて地域住民の生活に大きな影響を与えてゐる。

くりはら田園鉄道 くりはら田園鉄道線（宮城）
(H19.4.1廃止)



- ・鉄道廃止後は、幹線道路沿いの商業施設に移るなどにより、**大幅に駅周辺の買い物客が減少。**
- ・廃線跡地利用の計画があるが、**鐵道敷を撤去するだけでも費用がかかる**ことから、**具体的な跡地利用の計画は進んでいない。**

廃止後も残る鉄道施設

日立電鉄 日立電鉄線（茨城）
(H17.4.1廃止)

- ・日立市では、JR常磐線への**自動車による送迎等が増加し、JR常磐線では駅周辺の道路混雑が生じている。**
- ・廃止になるころは高校生の通学の足としての役割を担つていたため、**高校生への影響が大きく、常陸太田市から日立市へ通学する学生は減少しており、高校の選択の自由度が狹まつている。**

廃止後の地域の状況(JR西日本 可部線)



概要

- ・路線長：46.2km(可部～三段峠)
- ・駅数：21駅
- ・路線の位置付け：広島市内への通勤・通学手段。
- ・三段峠への観光客への交通手段。

廃線の経緯

- ・沿線人口の減少や自動車保有率の増加等により、平成13年に輸送密度が487人／日となり、JR西日本が事業を引き継いた時に約6割まで利用が減少していった。
- ・平成15年12月に廃止し、バスに転換

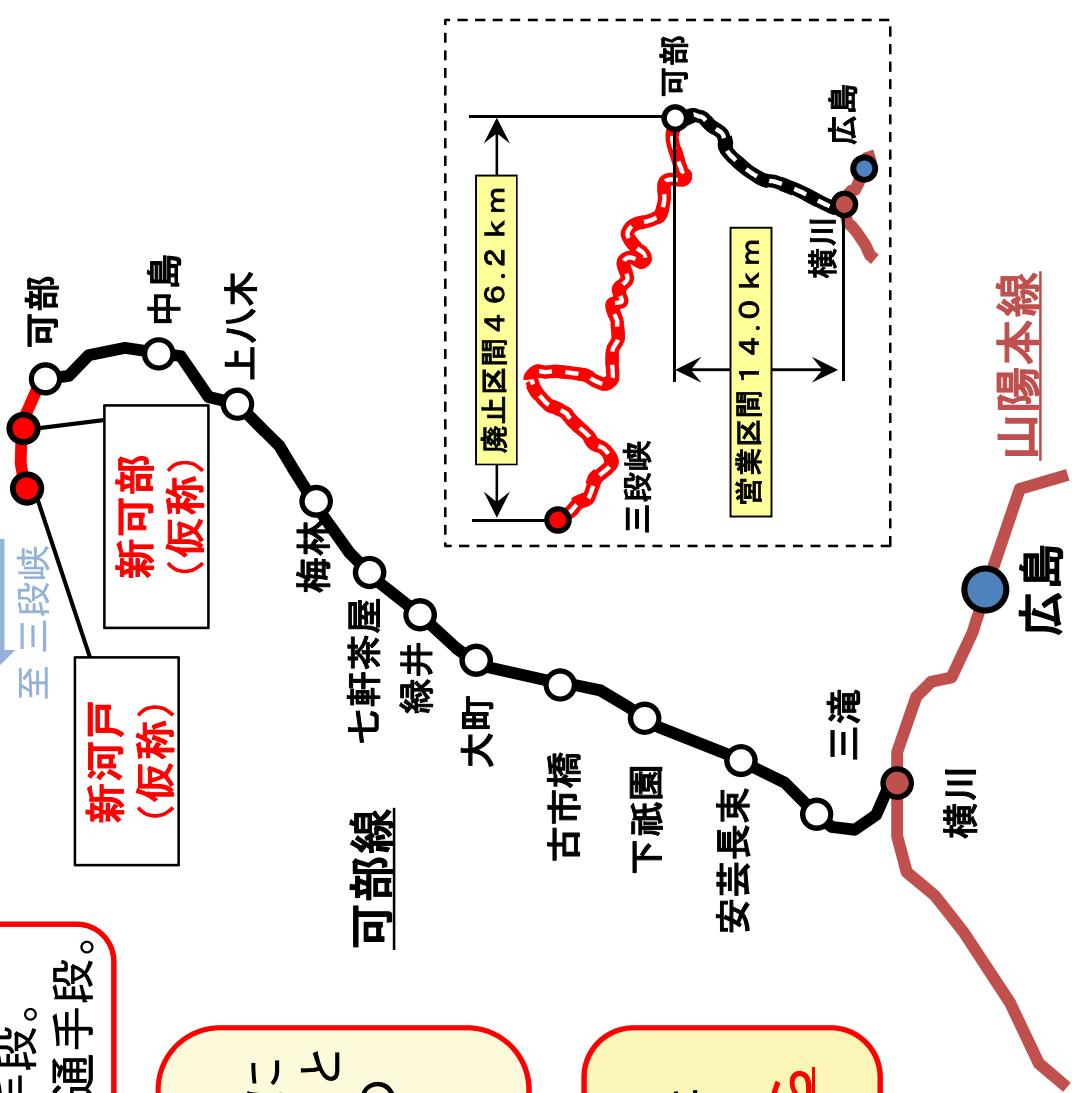
廃線後の状況

- ・可部駅までの代替バスは、朝夕は混雑のため、定時性が損なわれている。
- ・廃線区域の高校は、1／3程度いた町外からの通学者がほとんどなくなった。

今後の計画

- ・沿線住民からの要望を受け、廃止した一部区間の電化延伸を行っている。

可部線(電化延伸：1.6km)



廃止後にBRT化した事例(関鉄グリーンバス株式会社)



かしてつ沿線地域公共交通戦略会議：事業の比較

運 費					(※)鹿島鉄道の運賃は消費税5%、BRTバス運賃は消費税8%を含む		
バス停(駅)名	石岡駅	石岡南駅	東田中駅	玉里駅	新高浜駅	四箇村駅	(常陸)小川駅
鹿島鉄道	⇒	150円	160円	200円	240円	300円	370円
代替バス	⇒	170円	170円	250円	280円	310円	390円
BRTバス	⇒	170円	170円	230円	260円	300円	400円

運行形態				1日当りの利用者数		
石岡駅ー小川駅間	運行本数(1日当り)	所要時間	平均運転間隔	利用者数	増減率	調査時期
鹿島鉄道	86本	16分	23分	1,608人	100%	平成18年2月3日(金)
代替バス	72本	20~25分	31分	794人	49%	平成22年4月 平日平均
BRTバス	111本(平日)	20分 (朝のピーク時は 10~15分間隔)		882人	55%	平成22年9月~ 平成23年2月 平日平均
運行本数(1日当り)	所要時間	平均運転間隔	880人	55%	55%	平成25年12月 平日平均

事例の概要

【ひたちBRT】

■平成17年3月に日立電鉄線が廃線となり跡地の活用方策について協議が進められてきたが、平成21年3月に策定された「日立電鉄線跡地活用整備基本構想」により日鮎川駅～旧久慈浜駅間(8.5km)を公共交通専用区間とすることとなり、このうち第1期として日立おさかなかセンター～大甕駅間約2.8kmのうち1.3kmを専用道区間とするバスの運行を開始した。

▶運行開始:平成25年3月25日

▶事業主体:日立市 運行事業者:日立電鉄交通サービス株

▶運行区間:日立おさかなかセンター～大甕駅 2.8km(うち専用道区間1.3km)

(全体計画:日立駅～日立駅 12.4km(うち専用道区間:旧鮎川駅～旧久慈浜駅間8.5km))

▶運行本数:平日72便、土日祝日48便(平成25年3月25日現在)

