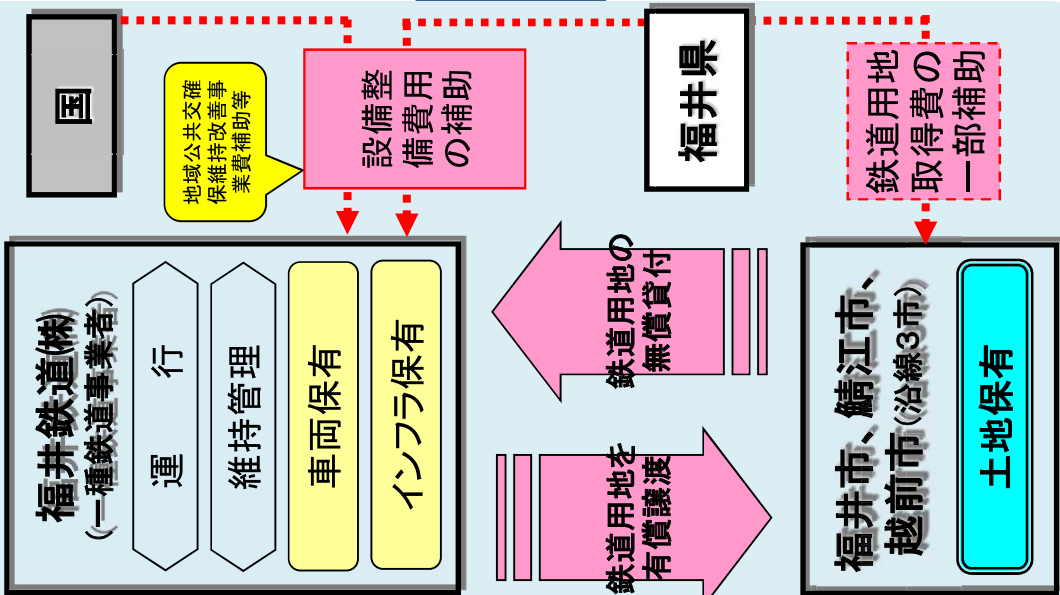


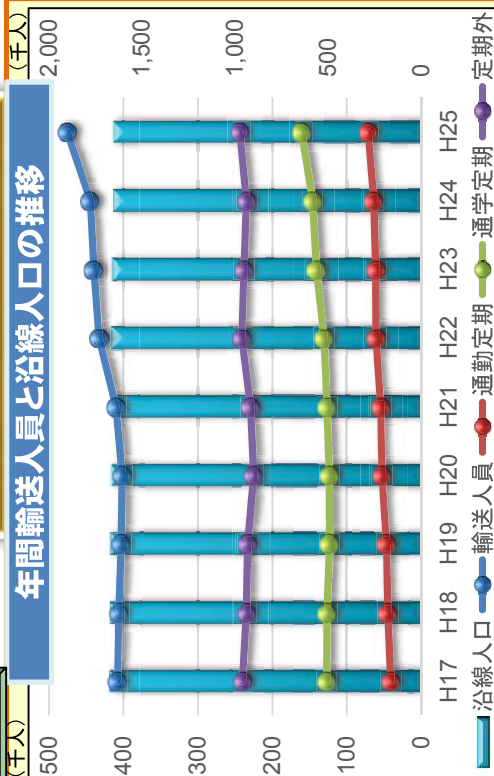
鉄道事業再構築事業の事例（福井鉄道）

厳しい経営環境の中、沿線自治体3市が福井鉄道から鉄道用地を取得し、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の軽減を図るとともに、安全対策の強化や、地域の関係者による利用促進等を実施

鉄道事業再構築事業による取組み (計画期間：10年間 平成21年3月～平成30年3月)



事業効果



- 沿線企業・学校への利用促進活動等により輸送人員が増加。特に、定期利用については約4割増加。
(H19) (H25)
輸送人員 1,611千人 → 1,901千人 (18%増)
うち定期 680千人 → 927千人 (36%増)
- 鉄道事業者は、鉄道用地の売却等による借入金の圧縮により資金的余裕ができた。これにより、要員が補充され、維持修繕や利用促進の取組みなどが充実。
支払利息 97百万円 → 11百万円 (89%減)
修繕費 39百万円 → 73百万円 (87%増)
従業員数 52人 → 72人 (38%増)
- マイレール意識が醸成され、行政・サポート団体・事業者等の目線が一致したことで、協調して利用促進活動を実施できるようになった。

利用促進等

- 営業の強化とソフト面での利便性向上
 - ◇ 運賃全般の見直し
 - ・ 企画乗車券の充実
 - ・ 高齢者割引制度の導入
 - ・ 運賃体系の見直し
 - ◇ 地域との連携
 - ・ 行政・沿線サポート団体との連携強化
 - ・ 地域イベントとの連携強化
 - ・ 「カー・セーブデー」の推進
 - ・ 沿線企業、沿線学校の利用促進

利便性向上

- ・ P & R 駐車場の充実
- ・ 終電の繰り下げ
- ・ 急行運行の見直し

サービス向上

- ・ 接客サービスの向上
- ・ 設備(駅・車両)改善



(サンダーーム西駅 P & R 駐車場)

(低床式車両 FUKURAM)

鉄道事業再構築事業の事例（若桜鉄道）

厳しい経営環境の中、沿線自治体である若桜町・八頭町が施設を保有し、鉄道事業者である若桜鉄道が運行業務に特化する『公有民営方式』への転換と、地域の関係者による利用促進等を実施

鉄道事業再構築事業による取り組み

（計画期間：10年間 平成21年4月～平成31年3月）

若桜鉄道(株)

運行事業に特化

運 行

車両保有

鉄道用地・
鉄道施設の
無償貸与

若桜町、八頭町

鉄道施設を保有・維持

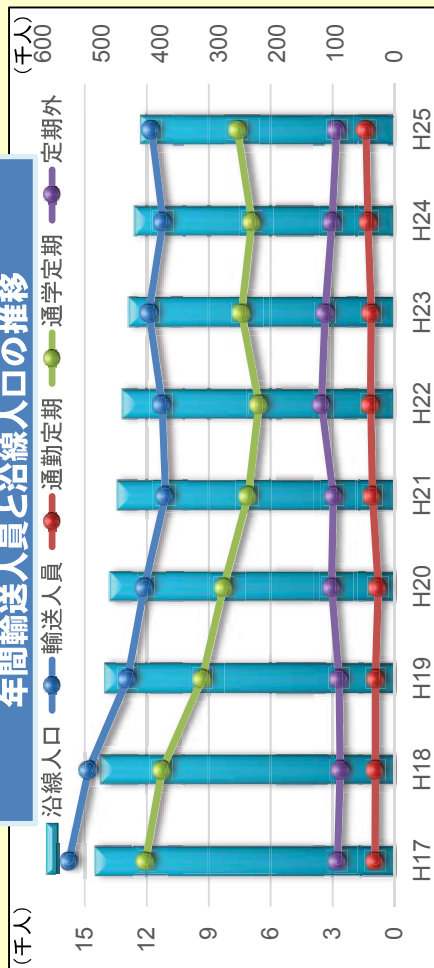
維持管理

鉄道施設保有

土地保有

事業効果

年間輸送人員と沿線人口の推移



- 輸送人員は微減しているものの、沿線の人口減少率を上回っている。町職員の鉄道通勤や高校生への助成等により、定期は近年増加傾向。
輸送人員 (H20) 428千人 → (H25) 416千人 (3%減)
沿線人口 (H20) 13.8千人 → (H25) 12.3千人 (11%減)
- 鉄道事業者は、安全確保のための維持修繕や設備投資、人材養成等を計画的に着実に実施。
修繕費 (H20) 41百万円 → (H25) 104百万円 (151%増)
従業員数 (H20) 17人 → (H25) 19人 (12%増)
- 沿線住民にマイルール意識が醸成され、各駅への活性化団体等の結成や乗車運動の取り組みなど、鉄道を中心とした一体感が生まれた。

地域公共交確保維持改善事業費補助

設備整備費用の補助

両町に対する財政支援

国

鳥取県

利用促進等

- 地域が一体となって展開
- ◇ 自治体職員による利用促進
 - ・若桜町、八頭町職員の鉄道通勤へのシフト、公務利用 等
- ◇ 沿線住民による利用促進
 - ・自治会等による計画的な回数券購入
 - ・高校生への通学定期購入費助成 等
- 観光資源を活用した需要喚起
- ◇ 各種イベントの企画・開催
 - ・SL等車両運転体験
 - ・国の有形文化財に登録された駅舎等施設の美装化 等
- ◇ 観光商品の企画・販売
 - ・団体ツアー誘致、関連グッズ販売 等



(若桜駅)



(若桜鉄道のSL)

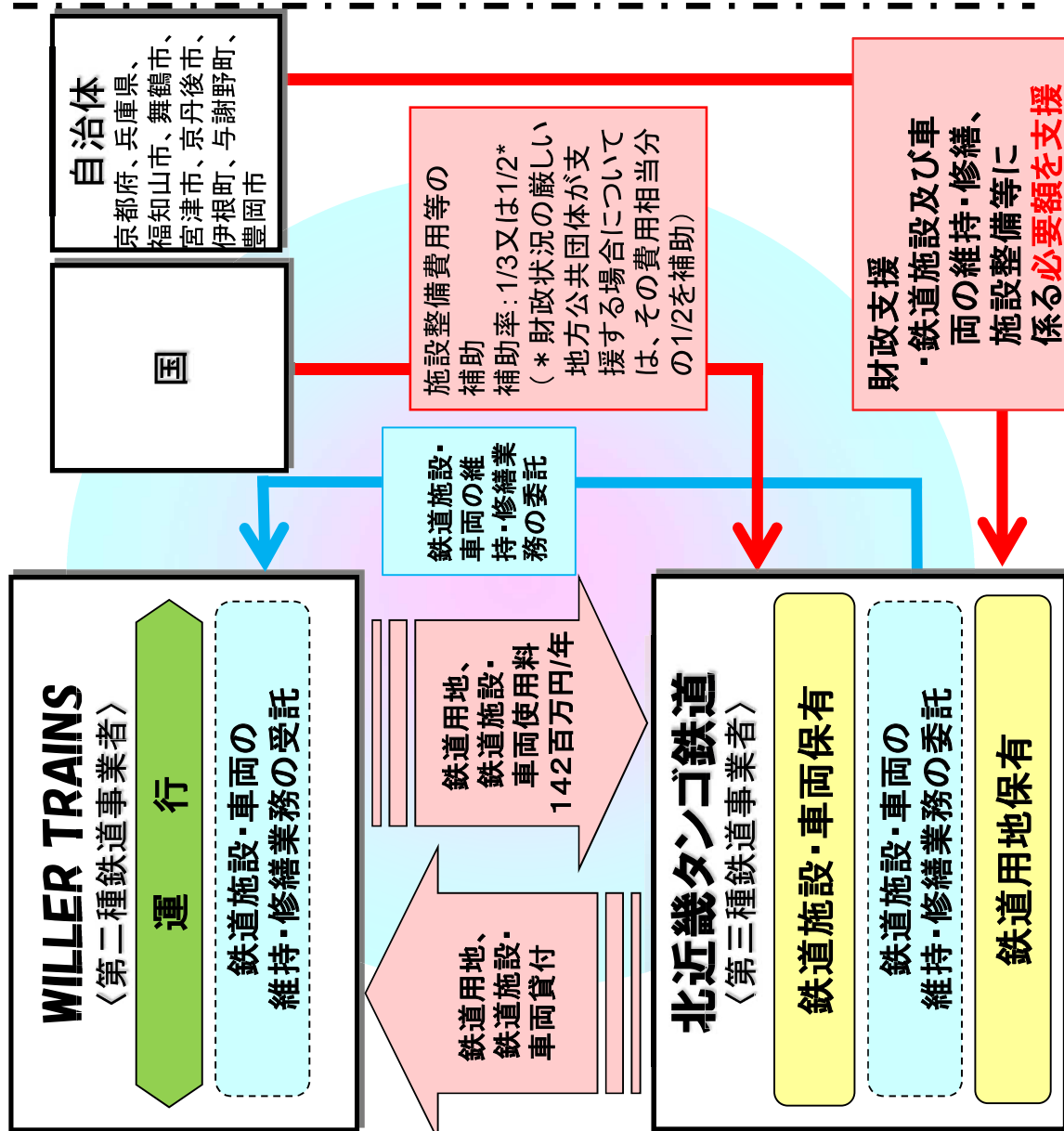


(観光ツアーの様子)

鉄道事業再構築事業の概要（北近畿タンゴ鉄道）

鉄道事業再構築事業実施スキーム

（計画期間：平成27年4月～37年3月）



具体的施策と効果

効果

- **利用促進策による増収及び鉄道施設・車両等に係るコストからの解放により、計画期間中を通じて概ねの収支均衡を図るとともに安全・安定した運行を維持。**

具体的な施策

- **安全な輸送サービスの確保**
 - ◇ 鉄道施設等の計画的な整備・更新
[維持・修繕10年間：5,427百万円]
[施設整備 10年間：4,486百万円]
 - ◇ 安全管理の科学化
 - ◇ 安全に関する外部専門家からの意見聴取
- **集客・増客対策の実施**
 - ◇ 自治体・学校・職場等へのモビリティ・マネジメントの実施
 - ◇ 地域の魅力等の情報発信
(観光サイト、切符販売サイト、WILLER会員向けWEBマガジンの活用 等)
 - ◇ 着地型観光プロジェクトの実施
(WILLERグループの旅行商品企画力・高速バス輸送ノウハウ、鉄道、観光資源を活用したツアー企画)
- **沿線自治体等による取組**
 - ◇ 観光圏整備事業の推進(海の京都)による沿線観光地の魅力向上
 - ◇ 駅待合施設、トイレ、バリアフリー設備等の整備

鉄道事業再構築事業の概要（四日市あすなろう鉄道）

鉄道事業再構築事業実施スキーム

（計画期間：平成27年4月～37年3月）

四日市あすなろう鉄道(株)

《第二種鉄道事業者》

運 行

鉄道施設及び車両の
維持管理業務

鉄道用地・
鉄道施設・
車両の
無償貸付

四日市市

《第三種鉄道事業者》

鉄道施設及び車両の
維持管理費用の負担

鉄道施設及び車両保有

鉄道用地保有

国

三重県

鉄道施設及び車両の
維持管理費用の負担

設備投資・修繕費用
の補助
（費用の1／3補助）

四日市市に対する
財政支援
（設備投資・修繕費用
の1／6補助）

具体的施策と効果

効 果

- 計画期間中を通じて第二種鉄道事業者と第三種鉄道事業者が一体となった収支構造を構築し、利用促進策による増収施策と鉄道施設及び車両の計画的な整備を行うことにより、安全・安定した運行を維持。

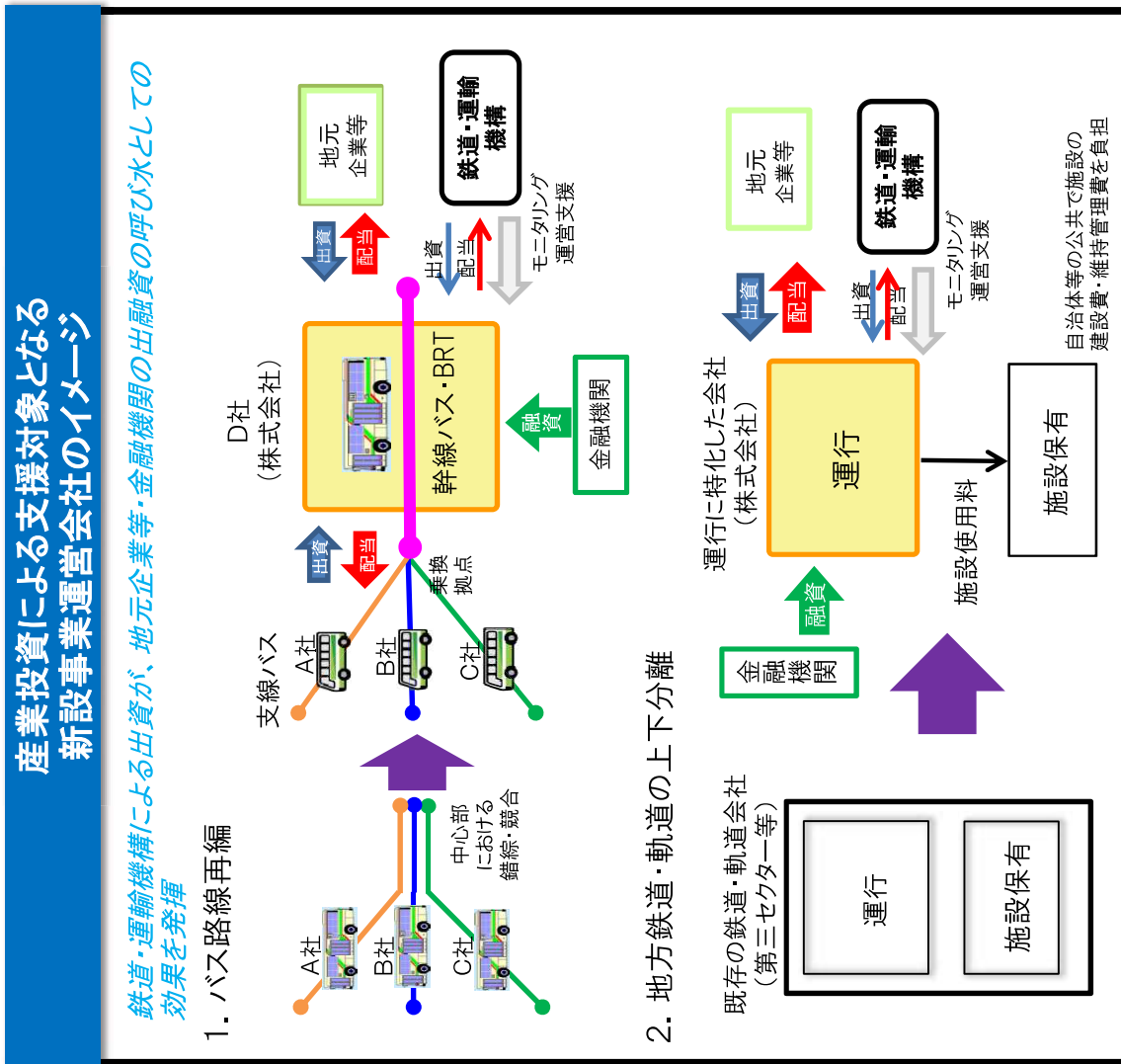
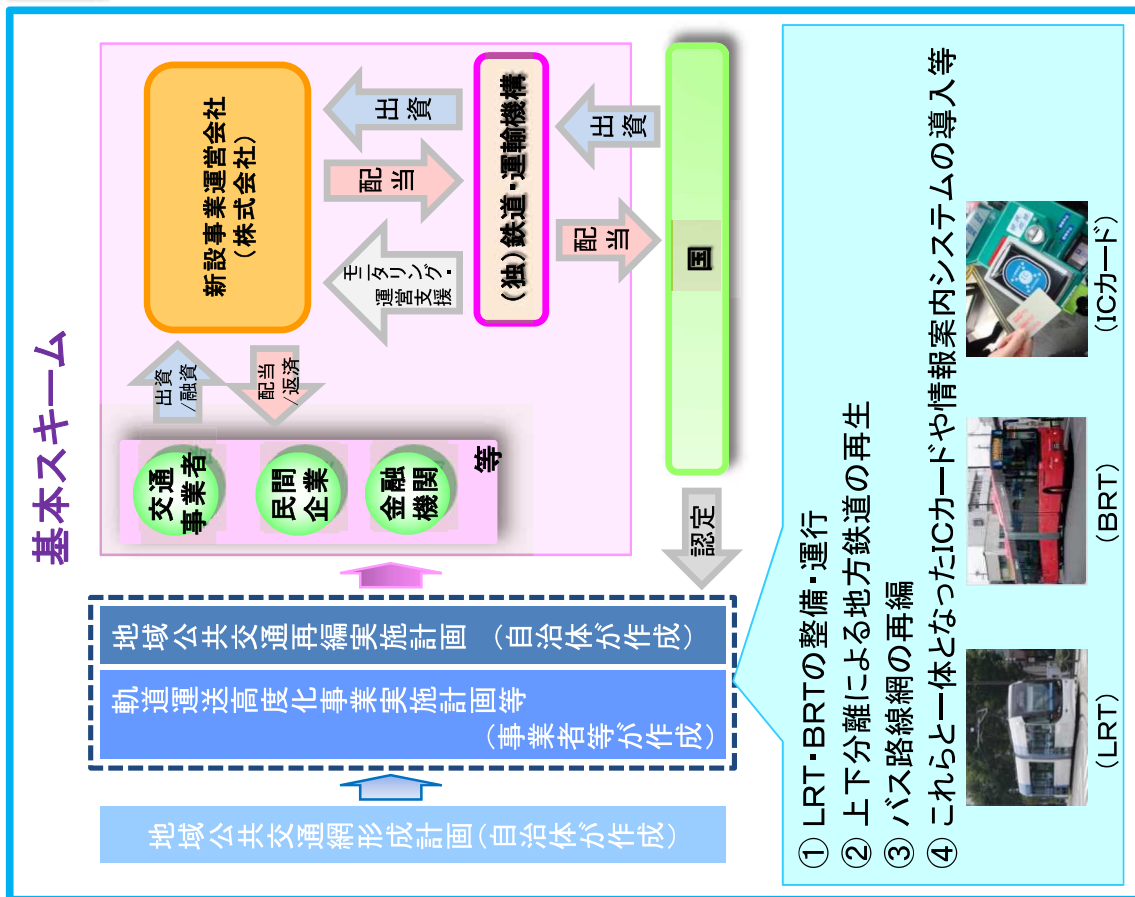
具体的な施策

- 安全で快適な輸送サービスの確保
 - ◇鉄道施設の維持修繕の着実な実施
[10年間：394百万円]
 - ◇鉄道施設の老朽更新等の着実な実施
[10年間：2,072百万円]
- 一体となった収支構造の構築
 - ◇四日市あすなろう鉄道に利益が発生すれば、四日市市の基金へ拠出
 - ◇四日市あすなろう鉄道に損失が発生すれば、四日市市が基金等を活用し補填
- 四日市市による利用促進・増収策の推進
 - ◇駅前広場の整備による利用促進
 - ・西日野駅、内部駅における駅前広場の整備による利便性向上
 - ◇地域と連携した利用促進
 - ・イベント列車の運行、遠足や社会見学における利用促進 等
- 沿線地域と連携した利用促進・増収策の実施
 - ・駅を発着とするハイキング等による観光客の誘致
 - ・枕木オーナー制度の導入
 - ・駅名のネーミングライツの実施
 - ・関連グッズの企画・販売
- その他
 - ◇高校生等による駅の美化活動の実施
 - ◇鉄道の乗り方講習の実施（将来の利用者発掘）

産投出資を原資とした新たな支援

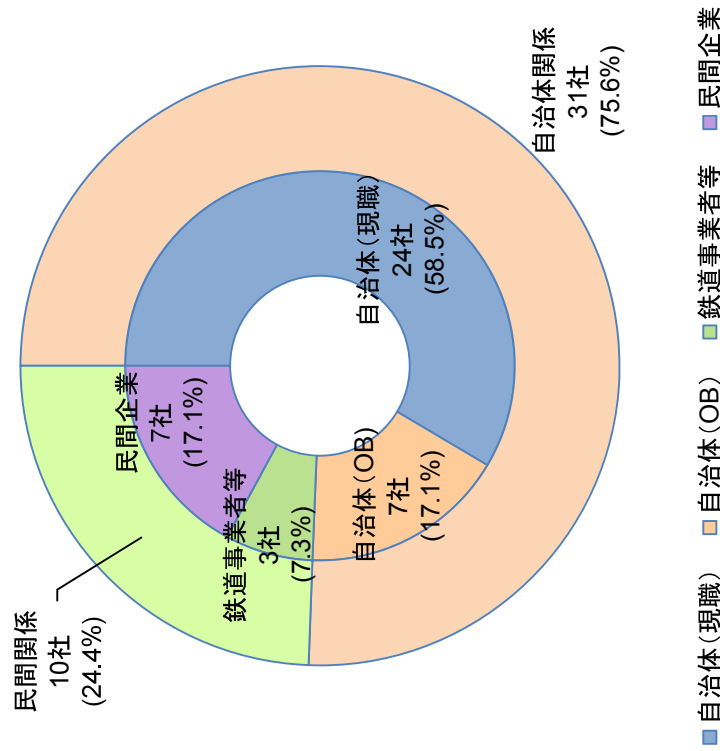
- 地域公共交通ネットワークの再構築を担う新設事業運営会社に対し
対する出資制度を創設

平成27年度財政投融資計画
産業投資 10億円

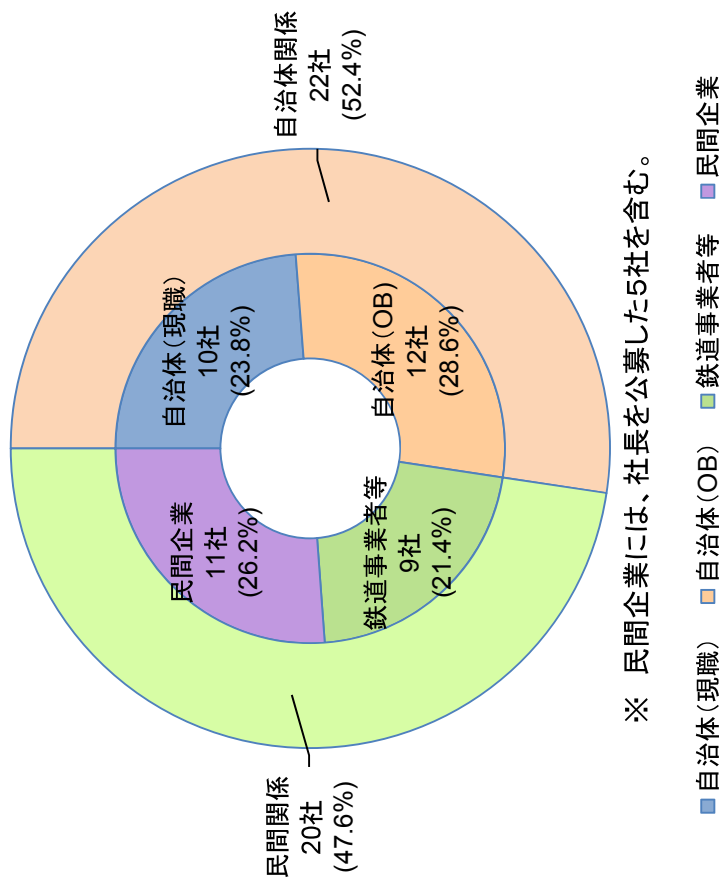


平成25年度の第三セクター鉄道の代表者の出身は、自治体と民間で約半々となっている。
 平成14年度から平成25年度にかけて、民間の割合が約25%から約50%に増えている。

第三セクター鉄道41社
 (平成14年度)



第三セクター鉄道42社
 (平成25年度)



※ 民間企業には、社長を公募した5社を含む。

(出典)：第三セクター鉄道等の概要及び鉄道局調べ

枯渇する鉄道部品・高価な検査機器の相互融通

現状における課題

1. 車両・設備等の老朽化の進展と交換用部品等の枯渇（調達に長期間を要する）。
2. 高価な検査測定器を個別に購入・保有するのは不経済・非効率。
3. 経営環境の悪化に伴う維持管理コストの削減。
4. 近隣他社の保有する検査測定機器・余剰部品の情報不足。



岩手開発鉄道から会津鉄道、福島交通から阿武隈急行、秋田内陸縦貫鉄道と由利高原鉄道での機器の貸与

岩手開発鉄道から会津鉄道へ、輪重測定器を有償で貸与、福島交通から阿武隈急行へ、輪重測定器を無償で貸与、秋田内陸縦貫鉄道と由利高原鉄道での輪重測定器貸与（共同所有）



写真）輪重測定器

IGRいわて銀河鉄道と青い森鉄道間での機器の貸与、車両の融通

IGRいわて銀河鉄道から青い森鉄道へ、701系Mc用電気連結器・戸閉メ装置用電磁弁・制輪子が無償で貸与。また、車両のメンテナンスにあわせて、車両（7000系）を融通。



写真）電気連結器(左)、戸閉メ装置用電磁弁(右上)、制輪子(右下)

福島交通と阿武隈急行での部品の譲渡

福島交通から阿武隈急行へ、戸車4個（ベアリング含む）を譲渡。



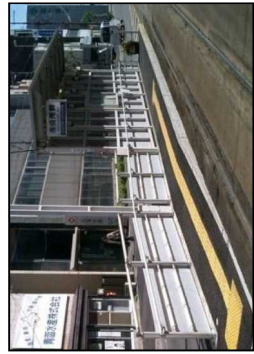
写真）戸車（ベアリング含む）→

事業(業)促進等事業(業)

バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、ICカードの導入等、公共交通の利用環境改善を支援

- | | | |
|----|---------|-----------|
| 1. | 補助対象事業者 | 鉄軌道事業者 |
| 2. | 補助率 | 国 : 1 / 3 |

- ### 3. 補助対象設備
- ・ L R T整備計画に基づき実施される L R Tシステムの整備に要する経費（低床式車両（ L R V ）、停留施設、制振軌道、変電所、車庫、相互直通運転転化施設、 I Cカードシステム導入等）
 - ・ I Cカードシステム導入その他 I Tシステム等の高度化



低床式車両(LRV)の導入

停留施設の整備

レールの制振性の向上

ICカードシステムの導入

予算額の推移

年 度	23	24	25	26	27 予算案
当初予算額 (百万円)	30,530(内数)	30,578(内数)	30,578(内数)	30,560(内数)	29,009(内数)

低床式車両に係る特例措置(固定資産税)

- 特例措置の対象 低床式車両(LRV)
- 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



肥薩おれんじ鉄道：「おれんじ食堂」

- 沿線人口の減少により、定期・定期外収入が落ち込んでいくなか、増収・沿線の活性化の起爆剤として観光列車「おれんじ食堂」が、平成25年3月24日から運行を開始。

年間売上(単位:百万円)		
区分	目標	実績 (見込み)
運輸収入	72	61
飲料収入	31	100
物販収入	9	5
合計	112	166

(参考)	H16	H19	H24	H25
輸送人員	188万人	169万人	137万人	139万人
【2万人増】				
運輸収入	524百万円	445百万円	374百万円	427百万円
【53百万円増】				
沿線人口	381千人	370千人	356千人	354千人

(出典) 肥薩おれんじ鉄道(株)資料より



産業振興への寄与

- 津軽鉄道：地域の食材を活用したユニークな 弁当が観光客に人気
- わたらせ渓谷鐵道：地元産品の活用した弁当を駅構内のレストランで販売



ストーブ弁当

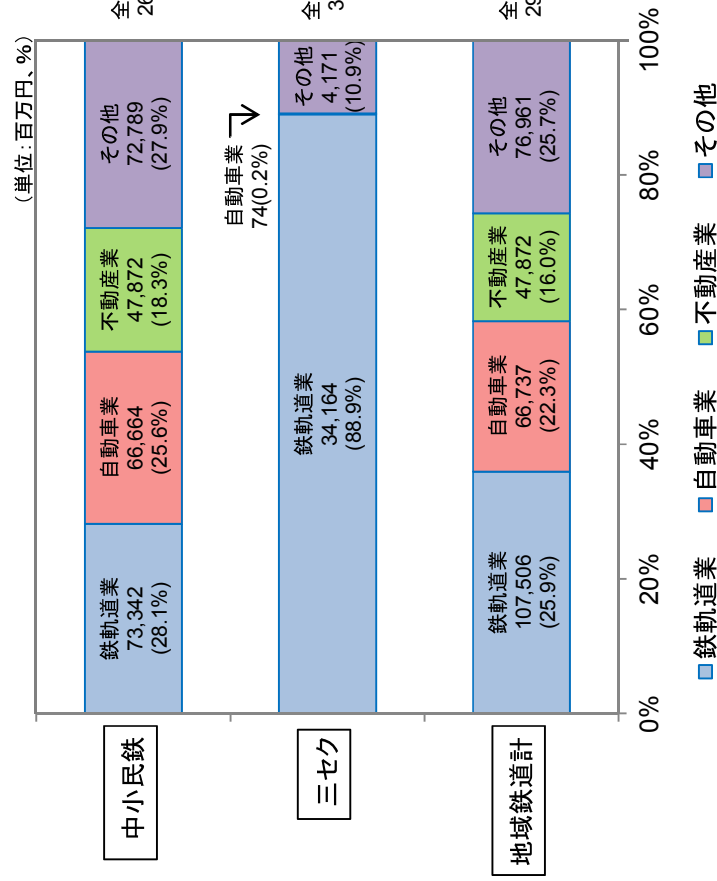


さくら弁当

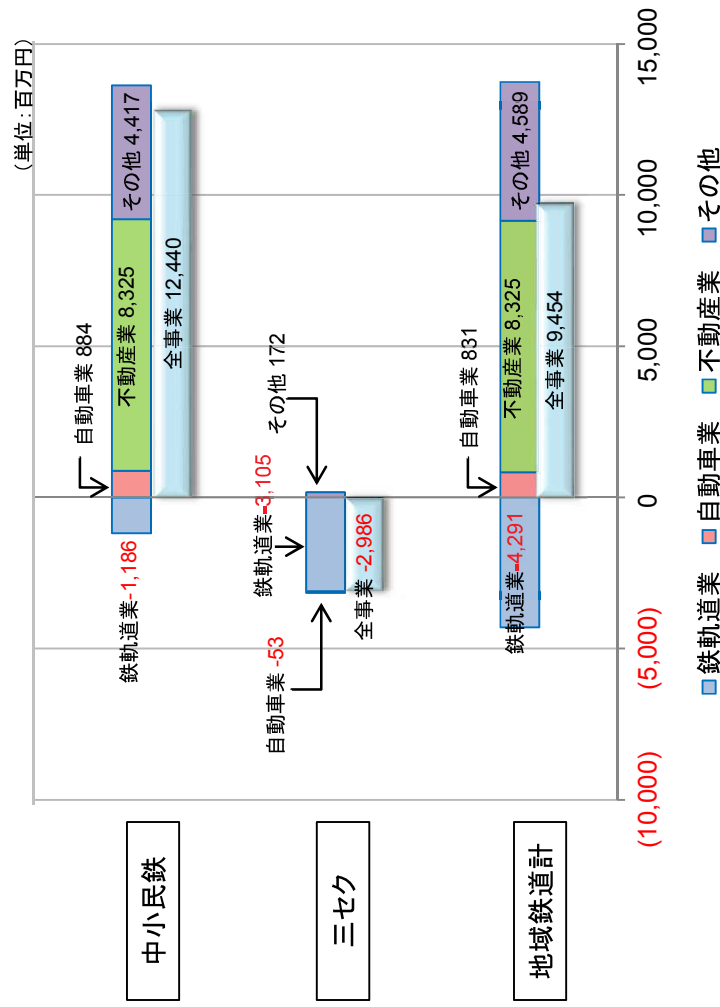


中小民鉄は、鉄軌道業の赤字額をその他の事業の黒字で補う構造になっている。
三セクは、基本的にその他の事業を行っておらず、全事業でも赤字となっている。

事業別営業収益



事業別営業損益



(出典): 鉄道局調べ(平成25年度)

国土交通省 地域鉄道の再生・活性化等研究会報告を踏まえた取組

国土交通省では、観光を活用し、地域鉄道の再生・活性化をはかるため、平成24年度地域鉄道の再生・活性化等研究会を設置。

平成25年度は、同研究会で示した地域鉄道の活性化・再生のためのモデル事業の実施を行い、得られた成果やノウハウを他の事業者にも展開し地域鉄道の活性化につなげていくための分析調査を実施。

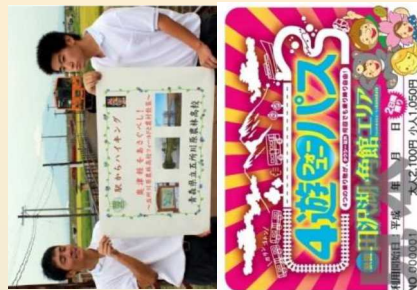
地域鉄道の利用促進の課題

- ・地域鉄道の活性化、利用促進策の検討の必要性

モデル事業の実施(25年度)

- ・研究会で示した取組の方向性に基づき、モデル事業を実施

(調査事例は次頁参照)



地域鉄道の再生・活性化等研究会の開催(24年度)

- ・地域鉄道の社会的価値を整理
- ・再生・活性化のための手段を検討
- ・経営安定に向けた取組み の方向性を提示
 - ① 日常利用者に向けた利便性の向上
 - ② 移動手段以外の鉄道乗車の目的化
 - ③ 交流人口の拡大 など

地域鉄道の再生・活性化(26年度)

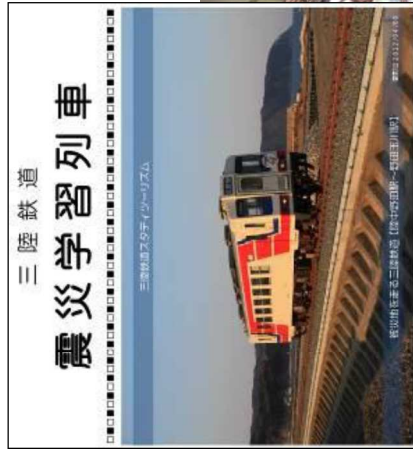
- ・各地域・各事業者の状況を踏まえ、モデル事業を参考としてそれぞれの取組を喚起

事例1: 震災学習列車の運行(三陸鉄道)

[概要] 震災と防災について学ぶ列車を運行し、教育旅行などとして全国各地から利用客を誘致している。

[効果] 平成24年度27団体1,500人から平成25年度120団体5,600人(予定)へと大幅に拡大した参加を得ている。

[実施体制] 岩手県その他、車内ガイド等に、体験村・たのはたネットワーク(田野畑村)、樺の里・大船渡ガイドの会(大船渡市)、ふるさと体験学習協会(久慈市)など、地元団体の協力を得ている。



事例2: 岐阜の宝もの運動(長良川鉄道ほか)

[概要] 長良川鉄道など県内4つの鉄道事業者は、岐阜県から「明日の宝もの」に認定され、ローカル鉄道の利用促進を図るため、地元企業等と協働して柘酒列車などの共同企画列車の運行などを行っている。

[効果] 長良川鉄道の運行する「こたつ列車」(定員20名)は、平成25年度に計43回(予定)運行され、盛況となっている。

[実施体制] 岐阜県ローカル鉄道協議会(長良川鉄道、明知鉄道、養老鉄道、樽見鉄道)と岐阜県や地元企業等の連携体制で実施している。

ぎふローカル鉄道博覧会ガイドブックより



背景

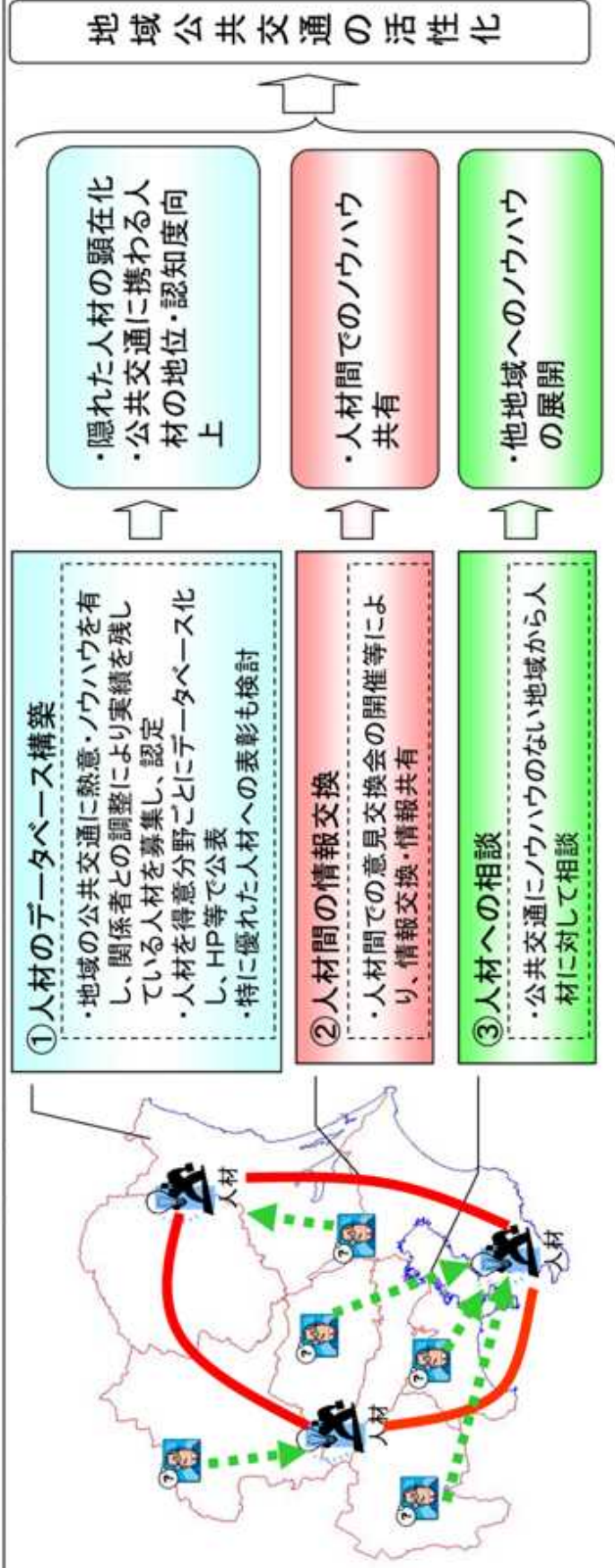
・地域の安全・安心な移動手段を確保していくため、地域公共交通の活性化・再生の重要性が高まる中で、地域の果たす役割が増加している。しかし、公共交通に対して熱心に取り組む地域がある一方で、取組みが進まない地域も多い状況にある。

・このような地域間の差は、公共交通に対して熱意・ノウハウを有し、関係者との調整能力のある人材の有無によるところが大きいことから、多くの地域で地域公共交通の人材を育成することが重要な課題となっている。

取組みの概要と狙い

・地域が主体的に地域公共交通の維持・利便性向上・活性化に向けた先進的・独創的な取組みを実践するにあたり、その取組みを中心となって推進し、知識、経験、熱意を有する自治体職員の方、交通事業者職員の方、NPO法人職員の方等を、有識者、報道機関代表者及び各交通事業者団体代表者から構成する選定委員会が、「地域公共交通マイスター」として選定し、関東運輸局長が任命する。

・「地域公共交通マイスター」は、自らの取組み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役割を担う。



日本鉄道賞

概要

- 「鉄道の日」創設の趣旨である鉄道に対する国民の理解と関心を深め、国民の強力な支持を得るとともに、鉄道の一層の発展を期することを目的として、鉄道開業130周年の記念すべき年にあたる平成14年に創設された表彰制度。
- 鉄道に関する施設設備・サービス・映画・写真・テレビ番組など様々な取組の中から優れた取組を選考。

主な地域鉄道関係受賞者

受賞者	表彰名	功績概要
三陸鉄道、JR東日本	震災復興支援特別賞 (平成26年)	・三陸鉄道は平成26年4月に北リアス線、南リアス線の全線開通。 ・JR東日本は、気仙沼線等をBRTにより仮復旧。 ・地元をはじめ関係者の連携した取組が地域に貢献。 ・復興の力となるよう期待も込めて特別賞を受賞。
嵯峨野観光鉄道	地域観光振興賞 (平成22年)	・JR嵯峨野線が新線により複線電化されて以降、廃線となった施設を活かし、新しいスタイルの観光鉄道事業を約20年前から展開。地域観光振興の貢献とモミジなどの植樹による自然再生への取組等を積極的に進めてきたことが評価。

地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰

概要

- 地域公共交通に関する取組が他地域の模範となるような顕著な功績がある団体を表彰することで、優良事例の情報提供を図ることを目的に、平成21年から実施。
- 受賞団体は以下の基準を満たすものの中から選考。
 - ・住民、NPO等の地域の多様な主体が地域公共交通に関する取組に参画 など

主な地域鉄道関係受賞者

受賞者	功績概要
わかさだに 若桜谷公共交通 活性化協議会 (平成25年) 【構成員】 若桜町、八頭町 など	【若桜鉄道を公有民営方式に転換し、安定した運行の維持による地域の活性化】 ・「公有民営」方式による鉄道事業再構築事業の一環として、地域が利用促進策に取り組み、地域の足として安定した運行の維持を図る。 ・若桜鉄道、幹線バス、フィーターバス(町営バス等)が連携した生活交通ネットワークを構築。 ・地域の関係者が登録有形文化財(8駅施設)の復元等整備や、鉄道イベントを開催。
分かりやすく、使いやすい公共交通 通ネットワーク実現 現会議 (平成21年) 【構成員】 京都府、福知山市、京丹後市 など	【北近畿タンゴ鉄道沿線における公共交通ネットワークの改善】 ・地域一丸となった創意工夫により、鉄道・バスといたった公共交通ネットワークの改善を図るなど地域公共交通の活性化・再生に積極的に取り組む。 ・鉄道・バス車両ラッピング、イベント列車運行、パーク&レール、総合交通マップの作成等情報提供、利用啓発事業を実施し、住民の『マイレール、マイバス意識』を醸成。

幹線鉄道等活性化事業費補助（形成計画事業）

幹線鉄道等活性化事業費補助（形成計画事業）

潜在的な鉄道利用ニーズが大きい地方都市やその近郊の路線等について、地域公共交通活性化・再生法に基づく形成計画(※)の枠組みを活用して、地域鉄道の利用促進や地域の活性化を図るべく、鉄道の利便性向上のための施設整備に対し支援

※地方公共団体等の関係者で構成する協議会の協議を経て策定

- 補助率：国：1／3、地方：1／3
- 補助対象設備：輸送ニーズに対応した駅・路線の再配置、ダイヤ改正・増便等に必要な施設の整備等

〔26年度の主な事業〕

○北陸新幹線の開業に合わせた地域の鉄道の新駅の新駅の設置

整備新幹線の開業効果を周辺地域に広く波及させるため、**平成26年度末の北陸新幹線の開業に合わせて、地域の鉄道の新幹線乗継駅の新設等を支援し、交通結節点機能の強化を図る。**



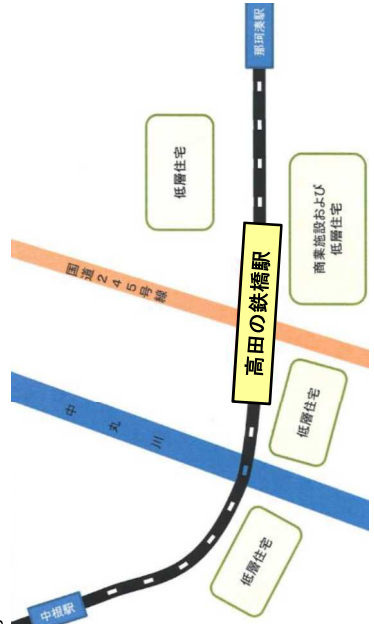
富山地方鉄道本線の駅設置



JR西日本城端線の駅設置

○まちづくり計画と連携した新駅の設置

ひたちなか海浜鉄道湊線の中根駅～那珂湊駅間に**新駅を設置し、駅を中心とした新たなまちづくり**を行う。



ひたちなか海浜鉄道湊線の駅設置

予算額の推移

年 度	23	24	25	26	27予算案
予算額 (百万円)	782 (内数)	950 (内数)	1,539 (内数)	970 (内数)	1,561 (内数)

- 青い森鉄道について、県立高校の移転等に伴い既存駅の移転及び新設を実施
- 既に開業した移転後の駅については、利用者が大幅に増加

○ 県立青森工業高校の市内中心部からの移転にあわせ、野内駅を再配置（平成22年度完成）

○ 通学する高校生の利便性の確保

○ 鉄道利用者の増加

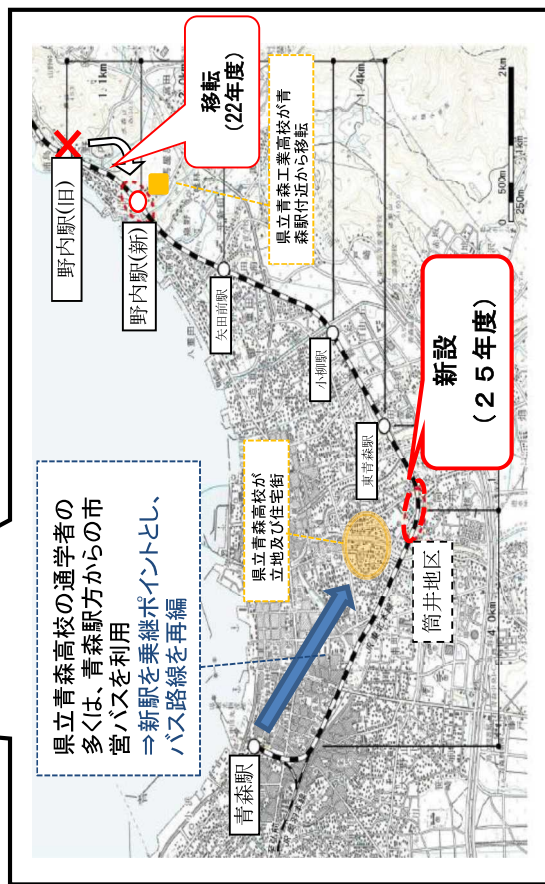
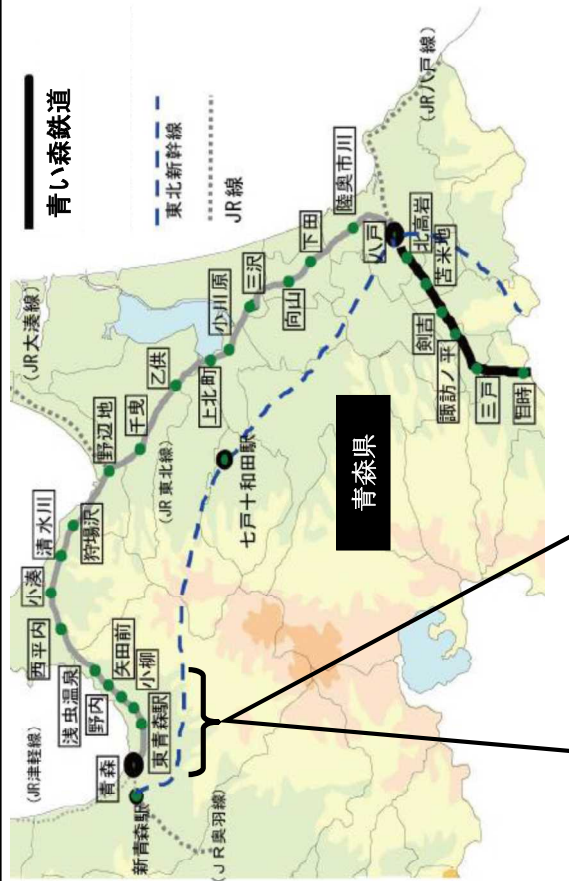
・旧野内駅(H22. 12~H23. 1) 57人／日
→新野内駅(H23. 4) 630人／日

○ 県立青森高校の立地する地域に新駅を設置

○ 新駅を乗継ポイントとして、バス路線を再編

○ 通学する高校生の利便性の確保

○ 鉄道やバスの利便性向上により、公共交通への転換を促進



駅を活用した取組事例(長良川鉄道の事例)

- 長良川鉄道関口駅は、旧駅舎を取り壊し、店舗を新築して、コンビニ兼駅として生まれ変わった。
- 駅とコンビニの併設により、人々が行き交う明るく賑やかな駅になるとともに、安定した賃貸収入を確保。

背景・経緯

- 昭和61年の長良川鉄道開業以来、旧関口駅の駅務室を利用して営業していた喫茶店が平成24年7月に閉店。
- これを受けて駅舎利用の募集したところ、平成24年8月に株式会社ローソンから同地での出店の申請があった。
- 旧来の駅舎では出店が困難であったことから、駅舎を取り壊し、店舗を新築して、平成25年8月にコンビニ兼駅として生まれ変わった。

取組みの意義・狙い

- 利用者へのサービス向上
コンビニ内には空調の効いた明るい休憩スペース・トイレがあり、利用者が快適に列車を待つことができる。また、駅周辺が24時間明るくなり、防犯面で安心。
- 鉄道のイメージアップ
普段は鉄道を利用しない方にも、コンビニを利用してもらうことで地域の鉄道・駅をより身近に感じてもらう、マイルール意識を喚起。
- 増収策
開業以来続く厳しい経営状況のなかで、店舗を賃貸することで運輸収入以外で収益を得ることを狙う。

事業効果・実績

- 以前に増して人々が行き交う明るく賑やかな駅になった。
- テレビやインターネット、SNSなどで多く取り上げられ、長良川鉄道の認知度が向上した。
- 安定した賃貸収入を確保できている。



コンビニ正面



関口駅ホーム