

第三セクター鉄道の現状、課題、要望

平成26年12月22日

第三セクター鉄道等協議会

第三セクター鉄道等協議会の現状

○輸送人員の推移



在来33社とは、平成13年度以前から当協議会に加盟している会社。

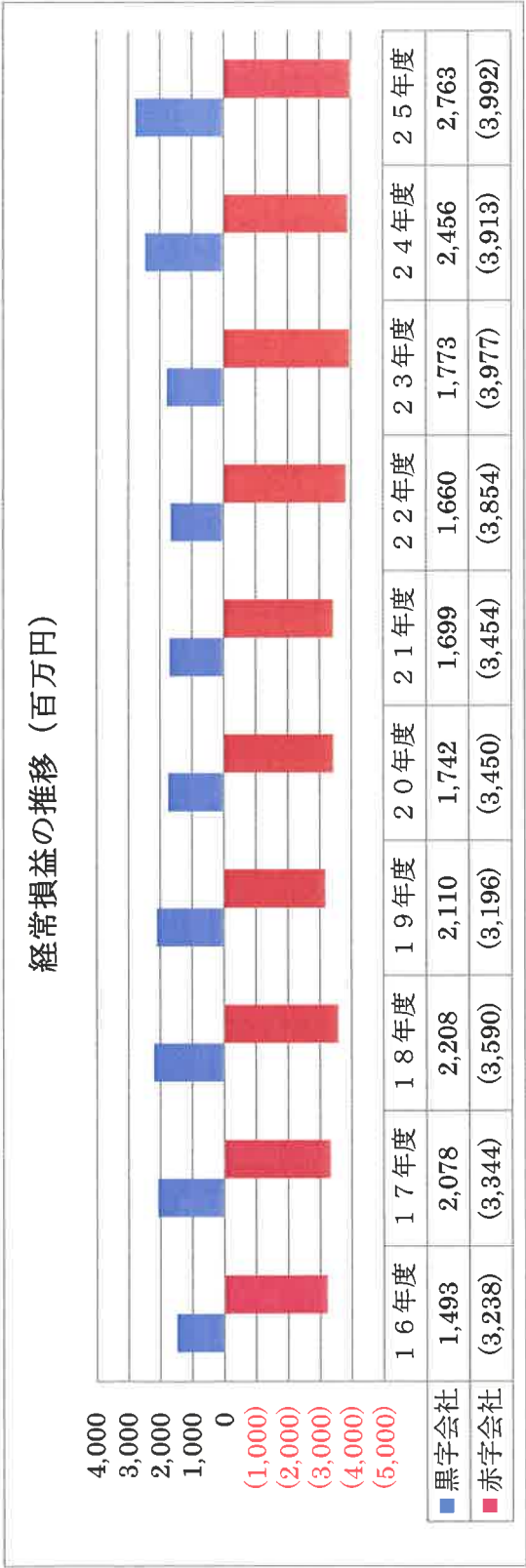
並行2社とは、新幹線並行在来線で、IGRいわて銀河鉄道が平成14年12月、肥薩おれんじ鉄道が平成16年3月に開業し加盟した。

- ・平成23年度は東日本大震災の影響もあり落ち込んだが、ほぼ横ばいである。

輸送密度（平成25年度実績）

8,000人以上	2社	4,000人以上8,000人未満	1社
2,000人以上4,000人未満	2社	2,000人未満	30社

○経常損益の推移



・黒字額、赤字額とも増加の傾向にある。

○損益別会社数の推移



・10年間連続して黒字は2社である。10年連続して赤字は24社である。

上下分離方式に対する取り組み

1. 上下分離方式の導入に対する取り組み状況

鉄道事業再構築事業実施計画の認定を受け実施	3社
鉄道事業再構築事業実施計画認定の申請準備中	1社
検討中	3社（内2社は目標年度設定）
検討を行ったが導入しない旨決定	2社
具体的な検討は行われていない	23社
2. 上下分離方式は採用していないが、車両、鉄道施設等の整備費、修繕費に対する支援を受けている
2社
3. 第2種鉄道会社 1社
4. 過去の検討で導入しない旨決定した会社

A社	沿線自治体と試算を行ったが、現状の方が良いという結論を得た。
B社	沿線自治体による保有が困難との結論を得た。その代替えとして、県が大規模修繕について補助を行い、沿線市町村が運営費補助を定額で行うこととなった。
5. 意見

C社	全国の第三セクター鉄道の施設は老朽化が進み、更新・修繕等の時期に来ているが、財政も逼迫しているため設備投資・更新ができていない。上下分離は今後の課題であるが、行政側も厳しい状態ではないかと考えている。
D社	現在上下分離については考えていない。もし分離しても現在の利用状況を考えると、運営経営が成り立たないと思われる。

第三セクター鉄道等協議会の主な要望

1. 補助金の確保

地域公共交通確保維持改善事業費のうち、鉄道軌道安全輸送設備事業等事業について、平成26年度の内示額は鉄道事業者の要望の6割程度に減額されました。厳しい経営環境の中で、安全を確保するための設備の維持・管理は最優先課題です。地方自治体の財政状況も厳しく、国の支援は欠くべからざるもので、十分かつ確実な予算の確保と国庫補助率の引き上げ、対象事業の拡大をお願いします。

「鉄道軌道安全輸送設備事業等事業」の補助対象の工事内容は、平成23年度から設備の新設、改良、更新に加え、車両検査など設備の大規模修繕も対象となりました。

平成26年度4月の「鉄道軌道安全輸送設備事業等事業」の補助内示では、鉄道事業再構築事業を実施している鉄道については100%の内示がありましたが、その他の鉄道では、50～70%と大幅に減額されました。このため、事業の先送りなどにより老朽化した鉄道施設の計画的な改修に支障をきたす事態となりました。

安全運行を確保するための設備の維持・修繕は必要欠くべからざるものです。確実な予算の確保をお願いいたします。

2. 災害に対する支援

地震、風水害、雪害等に伴う災害について、災害認定要件の緩和、及び支援対象事業の拡充を図りたい。

(1) 補助対象を営業損益に関係なく、すべての事業者を対象とされたい。

(2) 小規模な災害についても補助対象とし、代替え輸送費と休業損失についても補助対象とされたい。
補助率を全額補助とされたい。

自然災害に伴う鉄道設備の復旧は、経営環境の厳しい第三セクター鉄道にとって大きな負担となっています。

鉄道の自然災害に伴う復旧に関しては、鉄道軌道整備法第8条第4項において、鉄道事業者がその資力のみによって当該災害復旧事業を施行することが著しく困難であると認めるときは、予算の範囲内で、当該災害復旧事業に要する費用の一部を補助することができると定めており、その補助率は二割五分(1/4)と定められています。(自治体協調補助1/4、事業者負担1/2)

第三セクター鉄道は、地域の基幹的公共交通機関として住民生活に必要不可欠な公共インフラであることから、補助対象をすべての事業者とし、補助対象範囲の拡大と補助率のアップをお願いいたします。

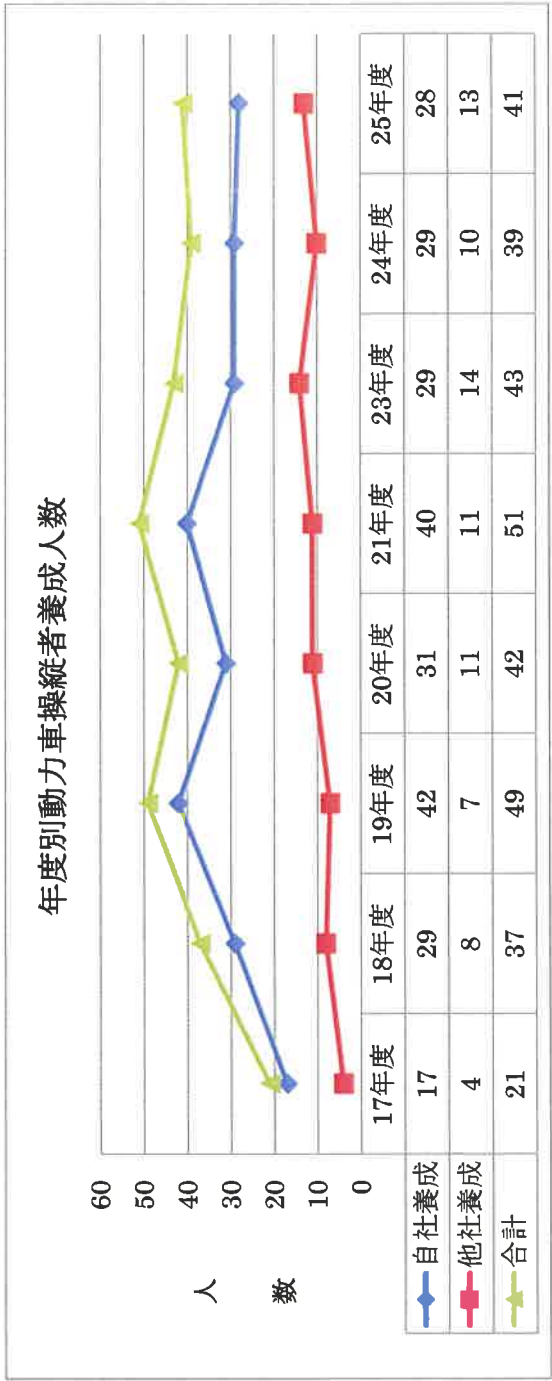
3. 人材確保に対する支援

安全担当、運転士、保線担当者等の専門技術系人材の確保が厳しくなってきた。専門技術者の育成に要する経費について支援を図りたい。

第三セクター鉄道では、技術者の人材確保対策として定年の延長、定年後の再雇用などを行っています。これをいつまでも続けていくわけにはいきません。若い世代に技術を継承し、より安全な輸送を確保するためにも、運転士や保線担当者等の技術系要員の教育・養成に必要な経費について国の補助制度の創設をお願いいたします。



50歳代までは増加し、50歳を過ぎると減少している。若返っている。



他社養成とは、JR等に養成を委託

毎年40名～50名の動力車操縦者（運転士）の養成を行っている。

第三セクター鉄道等協議会の概要

1. 設 立 昭和60年11月21日
2. 目 的 会員各社が相互の連携を密にし、協力・協調することによって第三セクター鉄道等の事業活動の基盤を充実し、もって地域の公共交通機関としての使命を全うすること。
3. 業 務 (1) 第三セクター鉄道等の運営に関する調査、研究
(2) 第三セクター鉄道等の運営に関する陳情又は意見の具申
(3) 会員相互の情報交換
(4) その他本会の目的達成に必要な事項
4. 会員資格 本会の会員は、次の各号に該当する鉄道事業者とする。
(1) 日本国有鉄道経営再建特別措置法に基づいて、地方交通線若しくは、国鉄新線を引き受けた鉄道事業者
(2) 整備新幹線開業に伴い、JR旅客鉄道株式会社から分離される並行在来線を引き受け、又は、引き受ける予定の鉄道事業者で、入会を希望する鉄道事業者
5. 会員各社 35社
- | | |
|-------------|-----------------|
| 三陸鉄道(株) | 伊勢鉄道(株) |
| 阿武隈急行(株) | 信楽高原鐵道(株) |
| 秋田内陸縦貫鉄道(株) | 北近畿タンゴ鉄道(株) |
| 由利高原鉄道(株) | 北条鉄道(株) |
| 山形鉄道(株) | 智頭急行(株) |
| 会津鉄道(株) | 若桜鉄道(株) |
| 野岩鉄道(株) | 井原鉄道(株) |
| 鹿島臨海鉄道(株) | 錦川鉄道(株) |
| 真岡鐵道(株) | 阿佐海岸鐵道(株) |
| わたらせ渓谷鐵道(株) | 土佐くろしお鐵道(株) |
| いすみ鐵道(株) | 平成筑豊鐵道(株) |
| 北越急行(株) | 甘木鐵道(株) |
| のと鐵道(株) | 松浦鐵道(株) |
| 長良川鐵道(株) | 南阿蘇鐵道(株) |
| 樽見鐵道(株) | くま川鐵道(株) |
| 明知鐵道(株) | I G Rいわて銀河鐵道(株) |
| 天竜浜名湖鐵道(株) | 肥薩おれんじ鐵道(株) |
| 愛知環状鐵道(株) | |

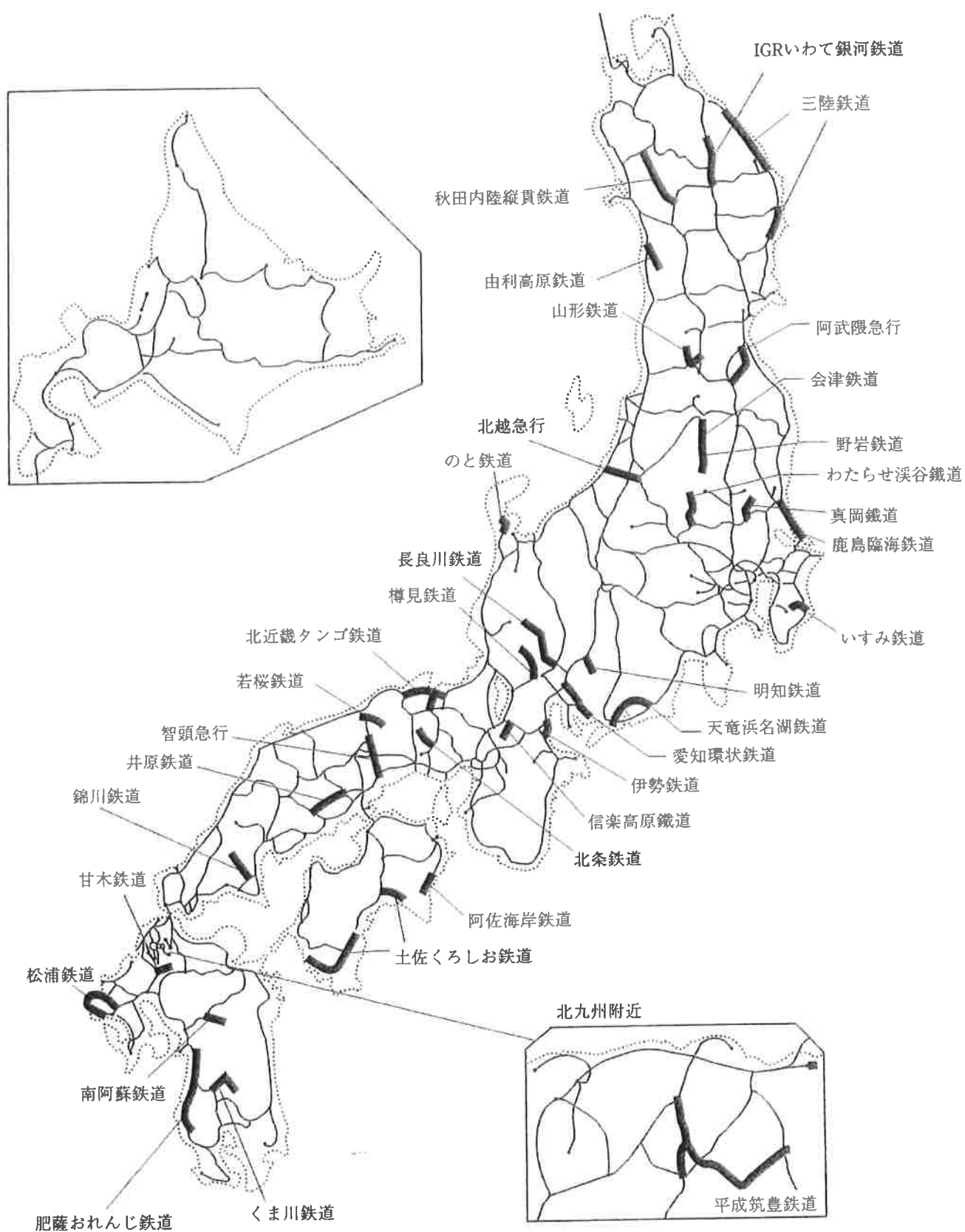
6. 第三セクター鉄道等協議会の沿革

「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法」(昭和55年12月27日)」により、特別地方交通線を選定、(転換鉄道・地方鉄道新線)	
昭和59年4月1日	三陸鉄道開業(第三セクター鉄道第1号)
昭和60年11月21日	第三セクター鉄道等協議会設立(17社)
平成11年1月11日	井原鉄道開業により、特定地方交通線対象会社の全てが開業(37社)
平成14年7月1日	土佐くろしお鉄道阿佐線(御免～奈半利間)開通し、特定地方交通線の全てが開通
〃	I G Rいわて銀河鉄道入会(平成14年12月1日開業)(38社)
平成15年11月13日	肥薩おれんじ鉄道入会(平成16年3月13日開業)(39社)
平成18年3月31日	高千穂鉄道退会(38社)
平成18年4月20日	北海道ちほく高原鉄道退会(37社)
平成18年11月30日	神岡鉄道退会(36社)
平成20年4月1日	三木鉄道退会(35社)

7. 役員

会 長	山 川 利 治	愛知環状鉄道㈱ 代表取締役社長
副 会 長	岡 村 俊 作	智頭急行㈱ 代表取締役社長
副 会 長	武 内 功	平成筑豊鉄道㈱ 代表取締役専務
常任幹事	吉 田 捷 治	事務局長
代表幹事	大 石 直	会津鉄道㈱ 代表取締役社長
代表幹事	樺 澤 豊	わたらせ渓谷鐵道㈱ 代表取締役社長
代表幹事	坂 本 桂 二	長良川鉄道㈱ 専務取締役
代表幹事	宮 原 茂	井原鉄道㈱ 代表取締役専務
代表幹事	津 留 恒 誉	南阿蘇鉄道㈱ 専務取締役
監 事	菊 池 正 佳	I G Rいわて銀河鉄道㈱ 代表取締役社長
監 事	五十嵐 哲 男	野岩鉄道㈱ 代表取締役社長

第三セクター鉄道等位置図



路面軌道事業者の現状と課題等について

平成 26 年 12 月 22 日
全国路面軌道連絡協議会

全国路面軌道連絡協議会

平成26年12月現在



① 札幌市交通局(8.5km)



② 函館市企業局(10.9km)



③ 東京都交通局(12.2km)



④ 東京急行電鉄(5.0km)



⑤ 富山地方鉄道(7.3km)



⑥ 富山ライトレール(7.6km)



⑦ 富山市(0.9km)



⑧ 万葉線(12.9km)



⑨ 福井鉄道(3.3km)



⑩ 豊橋鉄道(5.4km)



⑪ 京阪電気鉄道(21.6km)



⑫ 京福電気鉄道(11.0km)



⑬ 阪堺電気軌道(18.7km)



⑭ 岡山電気軌道(4.7km)



⑮ 広島電鉄(19.0km)



⑯ 伊予鉄道(9.6km)



⑰ 土佐電気鉄道(25.3km)



⑱ 長崎電気軌道(11.5km)



⑲ 熊本市交通局(12.1km)

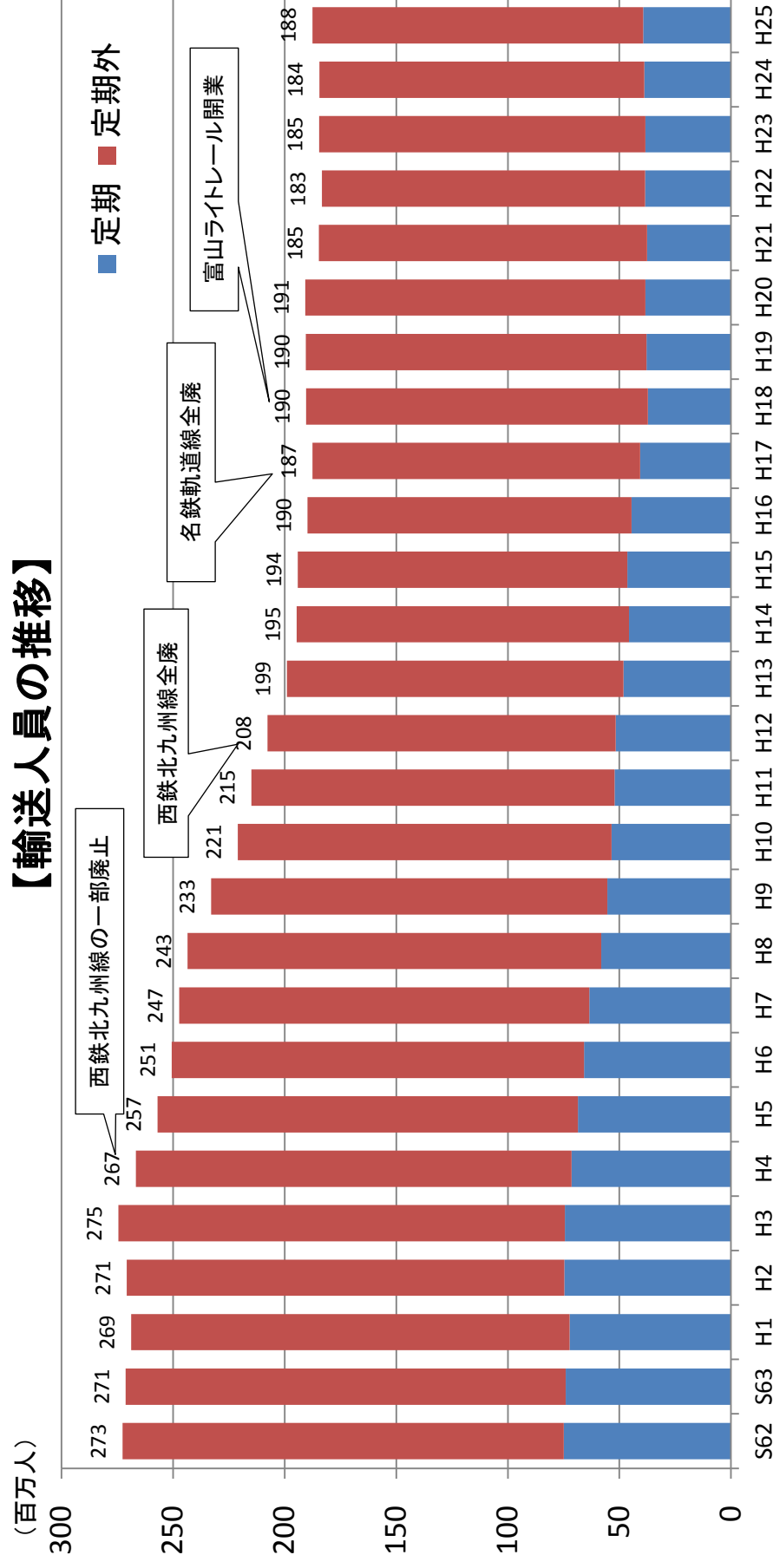


⑳ 鹿児島市交通局(13.1km)

路面軌道事業者 輸送人員の推移

平成25年度の路面軌道事業者における輸送人員は、平成3年度に比べ約32%減少している。
輸送割合は、定期が約2割、定期外が約8割（平成25年度実績）

【輸送人員の推移】

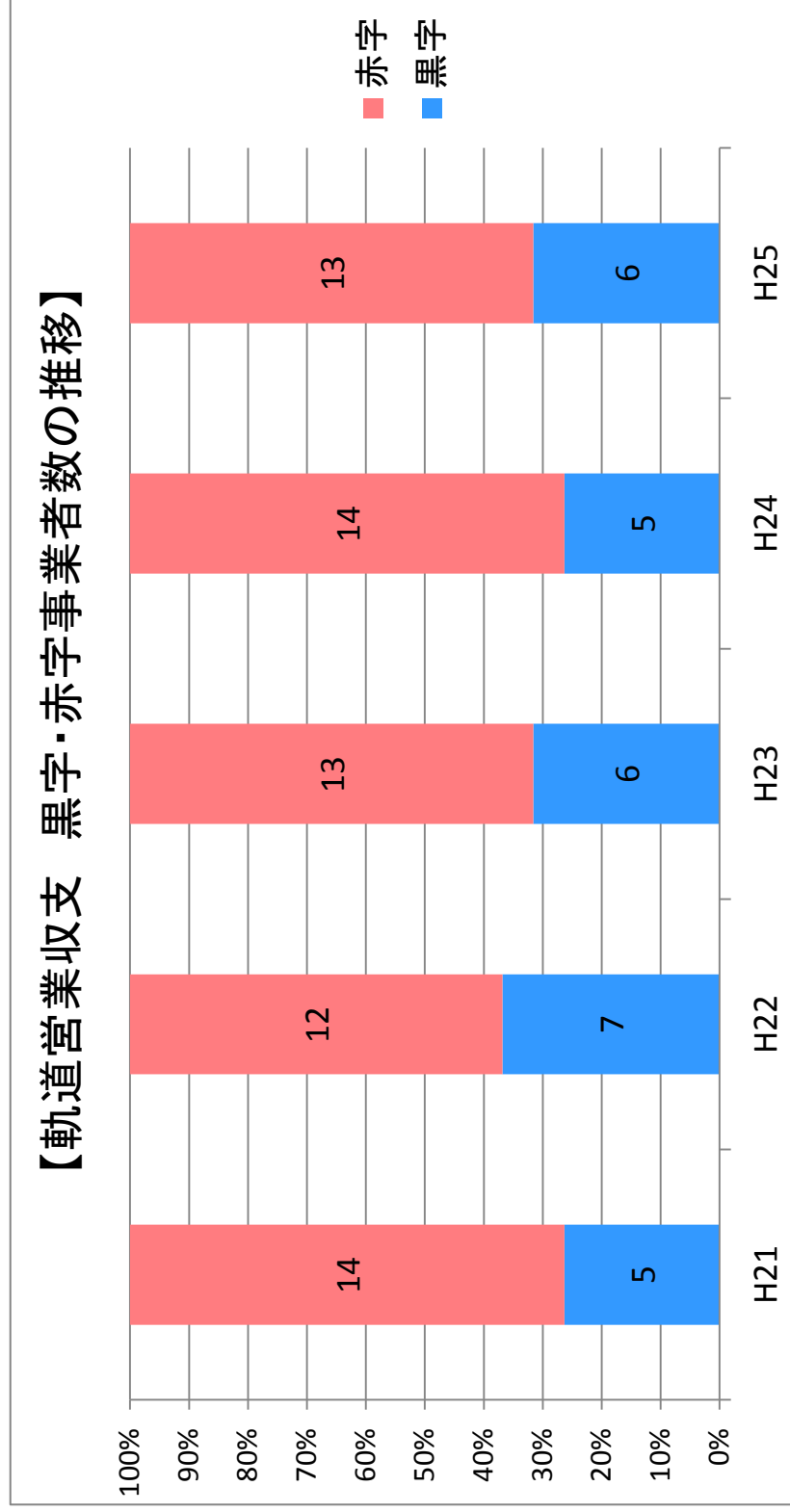


昭和62年度以降に開業、廃止した事業者を含む

出典：全国路面軌道連絡協議会資料、鉄道統計年報

軌道営業収支の推移

全国路面軌道連絡協議会会員のうち、富山市（軌道整備事業者）を除く19事業者では、直近5年間に
 12事業者以上が赤字を計上している。

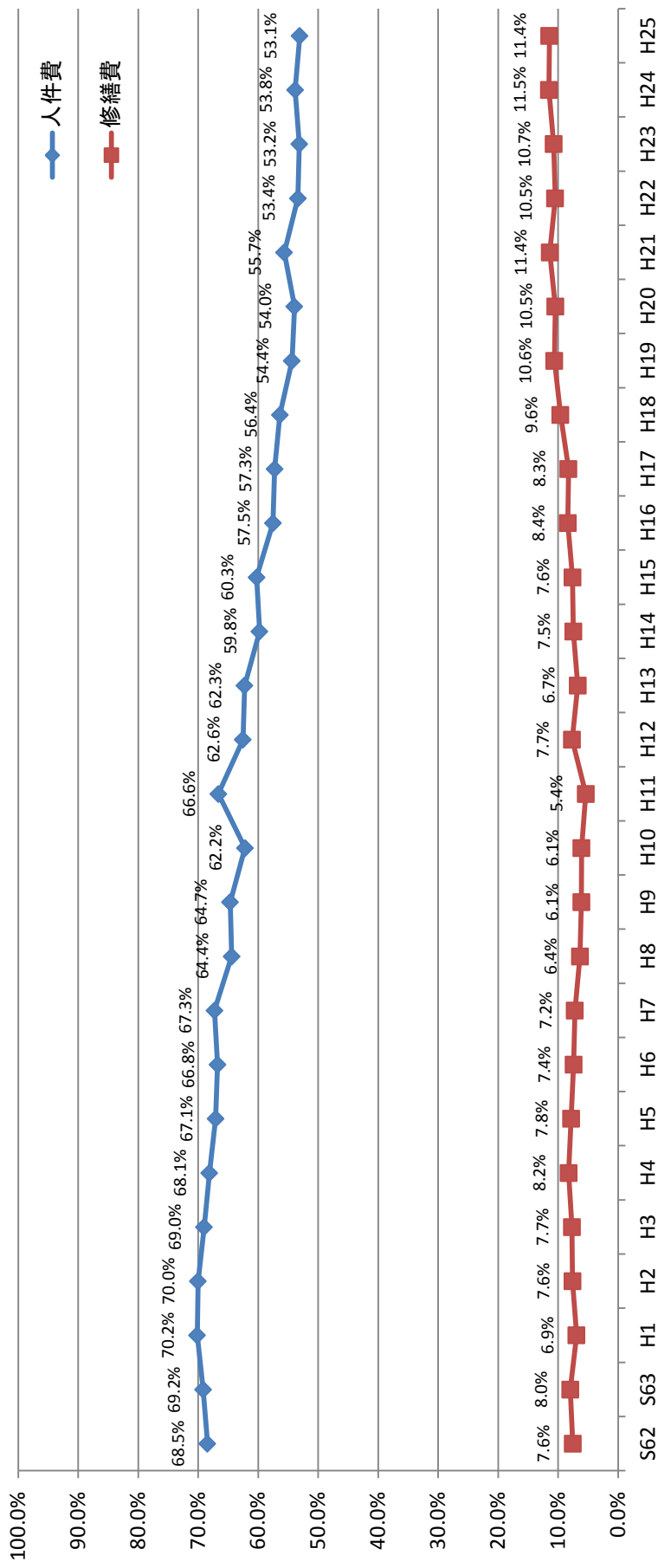


富山市（軌道整備事業者）を除く
 出典：全国路面軌道連絡協議会資料

軌道人件費・修繕費の推移

全国路面軌道連絡協議会会員（20事業者）における、昭和62年度以降の営業経費に占める人件費と修繕費の割合は、人件費は減少しているが、修繕費は増加傾向にある。

【営業経費に占める人件費・修繕費の割合の推移】



昭和62年度以降に廃止した事業者を除く
出典：全国路面軌道連絡協議会資料

路面電車の課題

経営全般

厳しい事業環境の中、事業の維持・存続に向けた体制の構築が急務

- 少子高齢化、就業人口の減少等による乗客数の減少、運賃収入の減少
- 沿線外の大型商業施設開業に伴う沿線中心市街地への乗客数の減少
- 他の交通モードとの連携
- 公共交通機関としての社会的責任と、経済性・採算性の両立
- 修繕費・設備投資の増加による収支状況の悪化

技術関係全般

- 技術職員の技能向上
- 熟練技術者の退職に伴う技術の継承
- 保守部品の調達
- 新技術を用いたメンテナンスの省力化

車両関係

- 在来車両の老朽化
- 低床車両導入に必要な費用負担
- ICカードシステム及び関係機器の導入・更新に必要な費用負担

施設関係

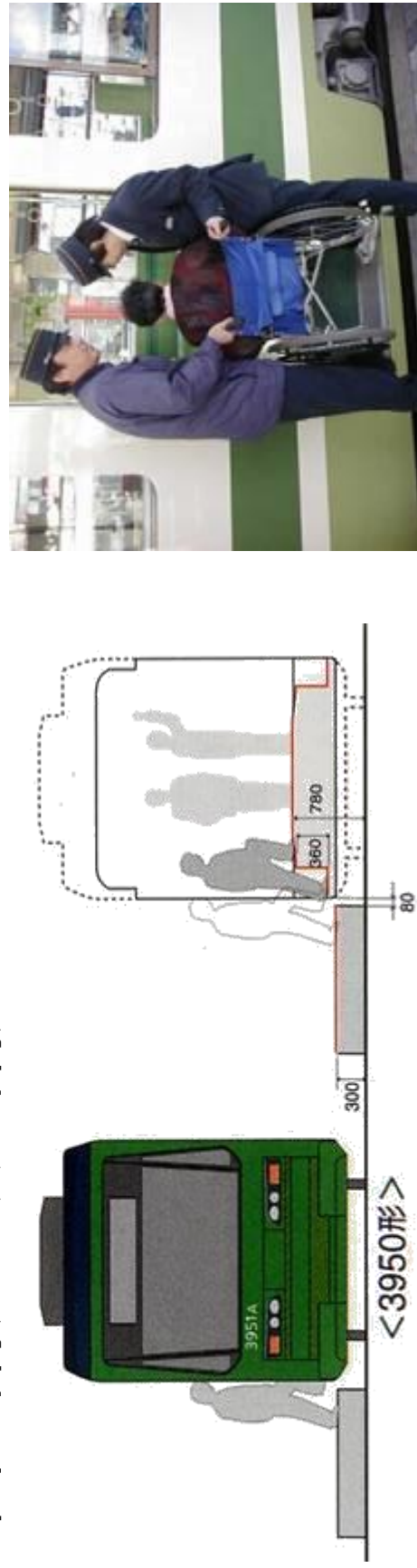
- 施設の老朽化
- 施設のバリアフリー化
- 平面停留場の解消(周辺道路の拡幅等が必要)
- 諸車の軌道敷内走行による軌道敷の損傷
- 運行に伴う沿線から求められる環境整備(環境苦情の増加)

運行関係

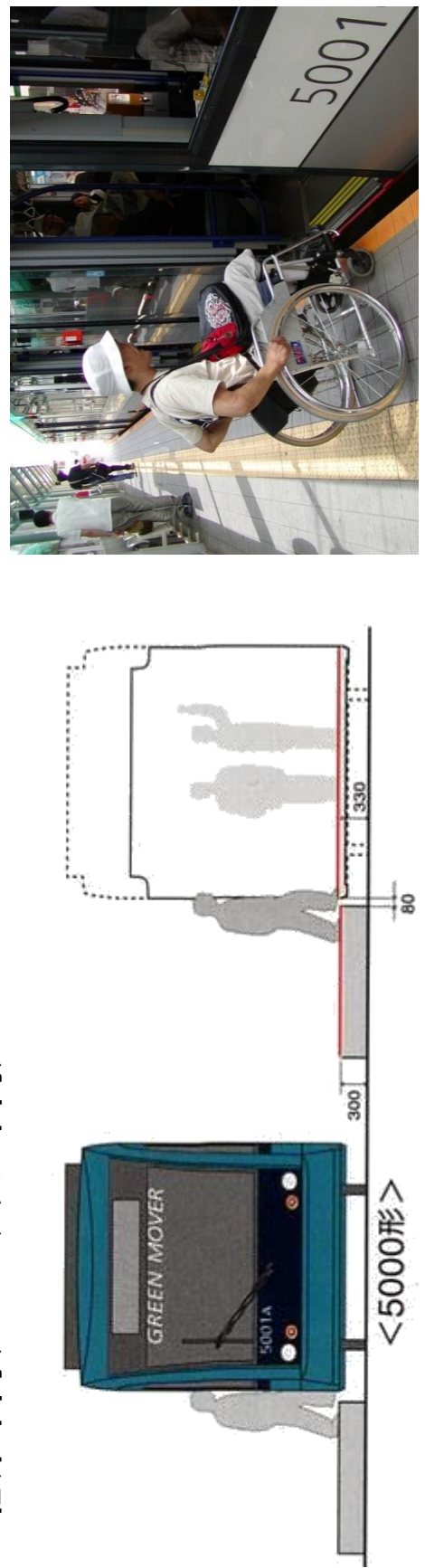
- 交通信号待ちによる遅延
- 利用者の高齢化による所要時分の増加(安全対策として着席後の出発徹底による遅延の増加など)
- 公共交通優先信号の拡大
- 乗務員の確保

在来型車両と低床車両の比較

在来型車両(ワンステップ車両)

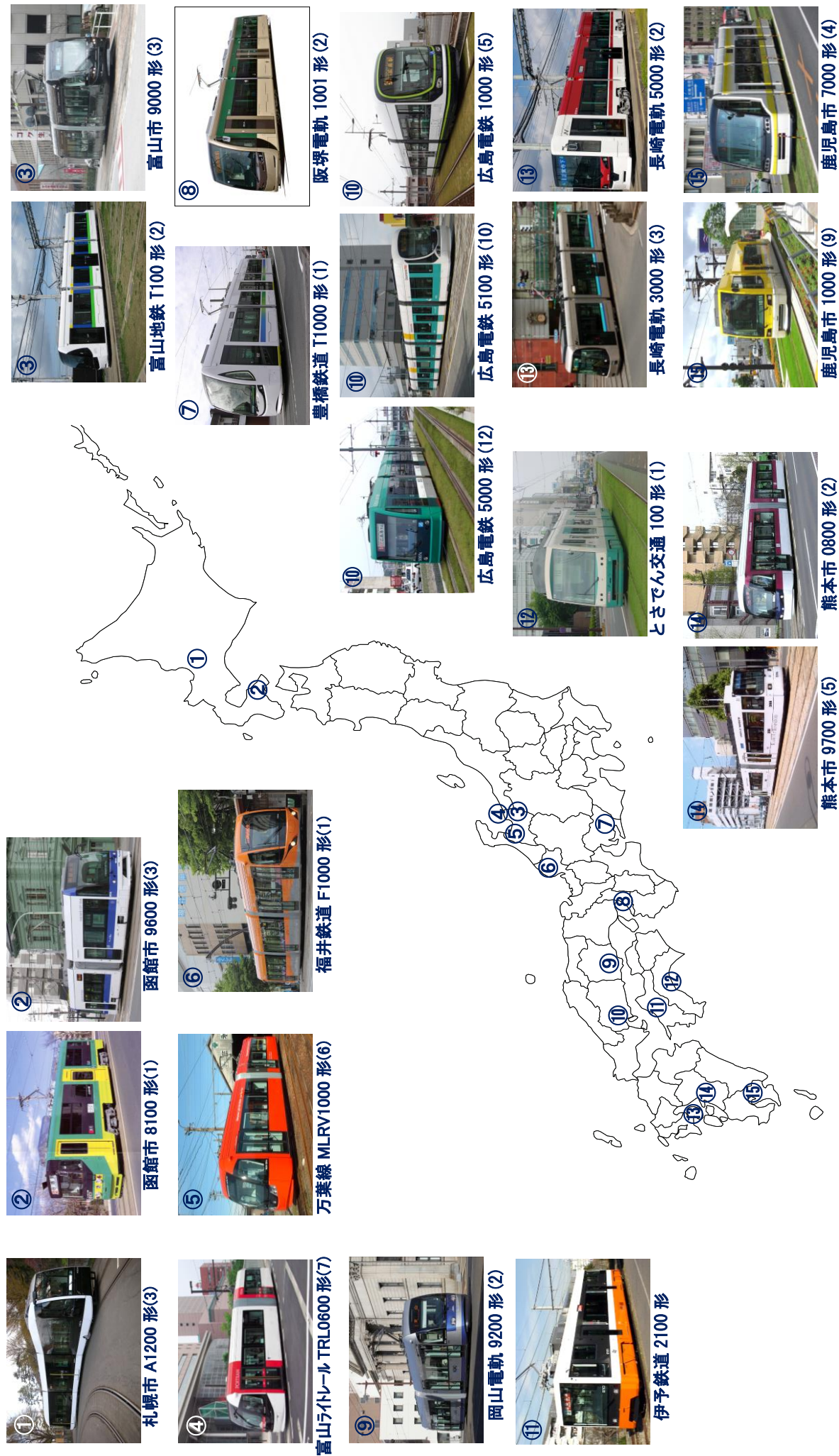


低床車両(ハンスステップ車両)



低床車両の導入状況

()内は平成 26 年 9 月末現在の両・編成数



路面軌道車両の現状

【平成9年以降の新車導入状況】

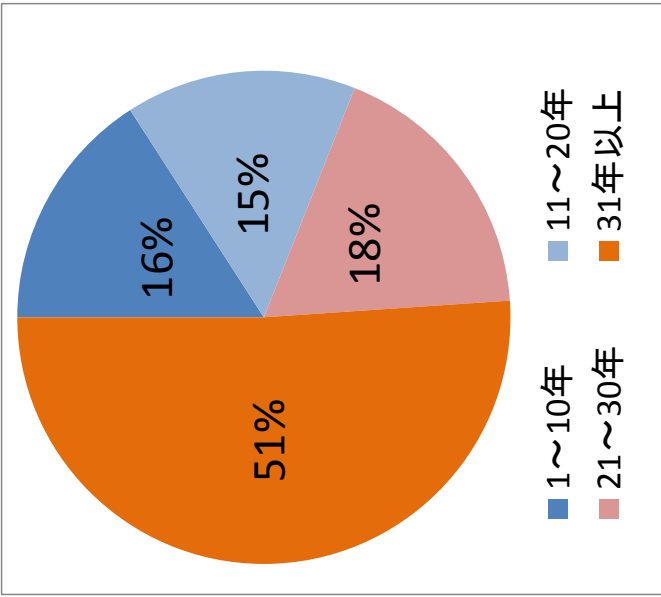
年度	事業者名	形式	車 号	編成数
平成9年度	名古屋鉄道	780	781～787	7
	広島電鉄	800	813, 814	2
	広島電鉄	3950	3951～3956	6
	長崎電気軌道	1500A	1507	1
平成10年度	熊本市交通局	9700	9701	1
	広島電鉄	5000	5001	1
平成11年度	広島電鉄	5000	5002～5004	3
	長崎電気軌道	1700	1701, 1702	2
平成12年度	熊本市交通局	9700	9702, 9703	2
	名古屋鉄道	800	801～803	3
	京福電気鉄道	モボ2001	2001, 2002	2
	広島電鉄	5000	5005～5007	3
平成13年度	とさでん交通	2000	2001	1
	長崎電気軌道	1800	1801, 1802	2
	熊本市交通局	9700	9704, 9705	2
	鹿児島市交通局	1000	1011～1013	3
平成14年度	岡山電気軌道	9200	9201	1
	広島電鉄	5000	5008, 5009	2
	伊予鉄道	2100	2101, 2102	2
	とさでん交通	100	101	1
平成15年度	長崎電気軌道	1800	1803	1
	広島電鉄	5000	5010～5012	3
	伊予鉄道	2100	2103, 2104	2
	とさでん交通	2000	2002	1
平成16年度	長崎電気軌道	3000	3001	1
	富山ライトレール	TLR0600	0601～0607	7
	万葉線	MLRV1000	1001, 1002	2
	伊予鉄道	2100	2105, 2106	2
平成17年度	とさでん交通	2000	2003	1
	鹿児島市交通局	1000	1014～1016	3

黄色は低床車両

年度	事業者名	形式	車 号	編成数
平成16年度	広島電鉄	5100	5101	1
	伊予鉄道	2100	2107, 2108	2
	長崎電気軌道	3000	3002	1
	鹿児島市交通局	1000	1017～1019	3
平成17年度	広島電鉄	5100	5102～5104	3
	伊予鉄道	2100	2109	1
	長崎電気軌道	3000	3003	1
	鹿児島市交通局	7000	7001, 7002	2
平成18年度	函館市企業局	9600	9601	1
	東京都交通局	9000	9001	1
	万葉線	MLRV1000	1003, 1004	2
	広島電鉄	5100	5105～5107	3
平成19年度	伊予鉄道	2100	2110	1
	鹿児島市交通局	7000	7003, 7004	2
	豊橋鉄道	T1000	T1001	1
	広島電鉄	5100	5108～5110	3
平成20年度	東京都交通局	8800	8801, 8802	2
	東京都交通局	9000	9002	1
	富山地方鉄道	9000	9001～9003	3
	万葉線	MLRV1000	1005, 1006	2
平成21年度	熊本市交通局	0800	0801, 0802	2
	函館市企業局	9600	9602	1
	東京都交通局	8800	8803～8810	8
	富山地方鉄道	T100	T101	1
平成22年度	長崎電気軌道	5000	5001	1
平成23年度	岡山電気軌道	9200	1011	1
	長崎電気軌道	5000	5002	1

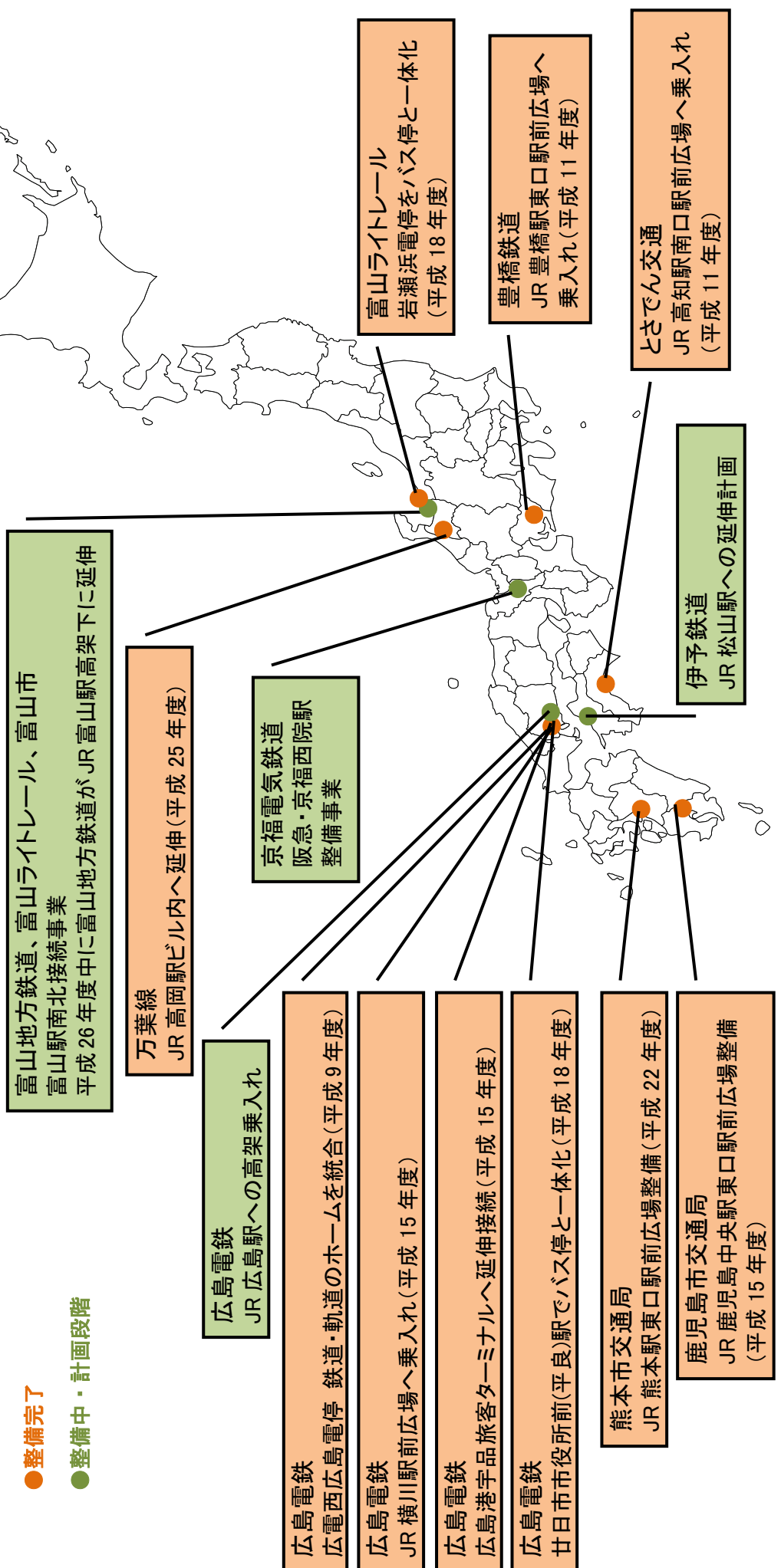
【全事業者の車齢構成】

平成25年度末現在



交通結節点の改善事例

JR駅をはじめ、他の交通モードとの結節点の改善事業については、交通事業者、地元自治体、道路管理者等と協力し、乗り継ぎ利便性を向上させている。



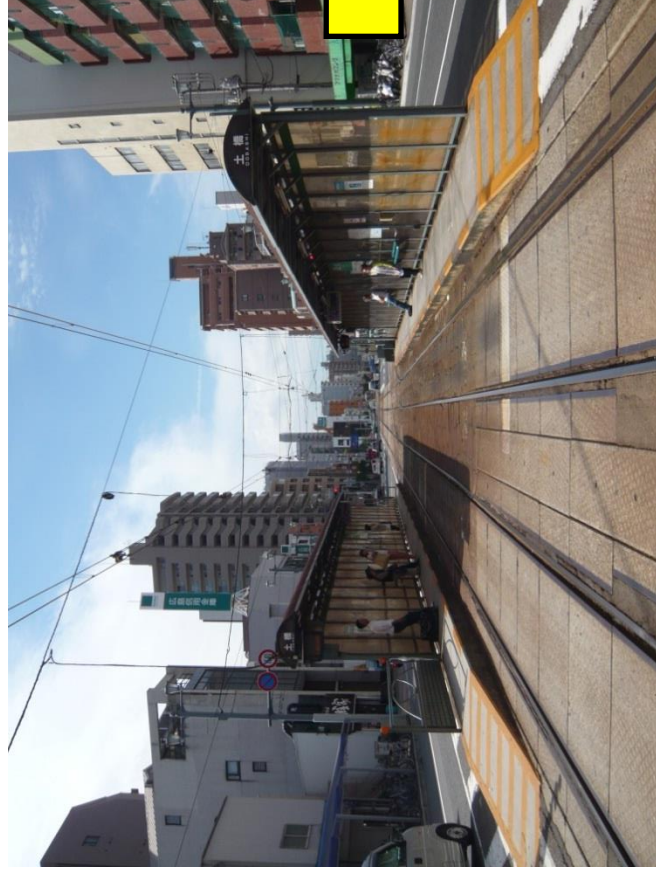
交通結節点の改善事例（万葉線高岡駅停留場）



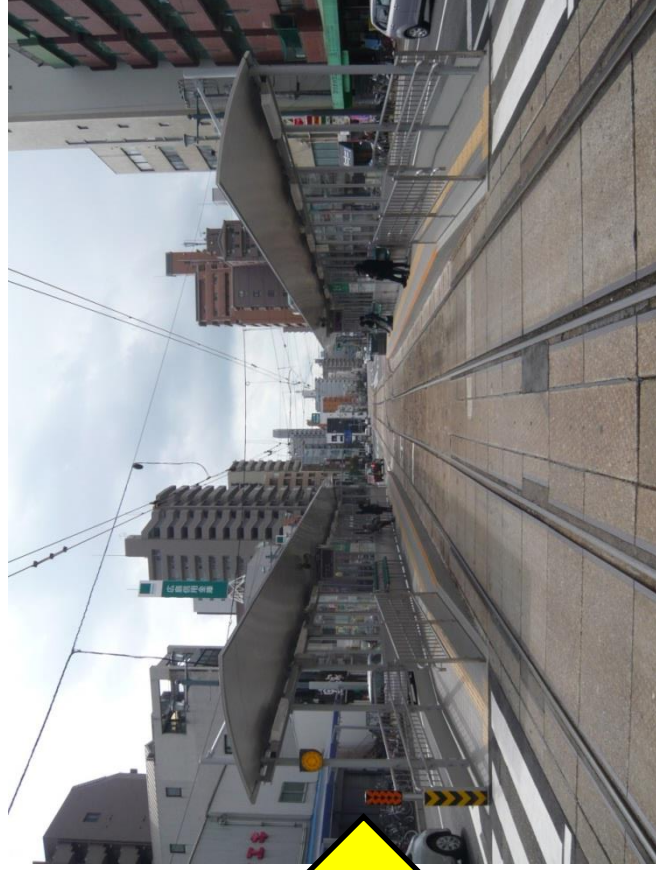
平成 17 年より整備が進められてきた高岡駅が、平成 26 年 3 月 29 日に出会いにぎわいを生む新しい駅へとリニューアルオープンした。すでに供用を開始している橋上駅舎、万葉ロード、氷見線ホームの近接化をはじめ、北口駅前広場(11,350 m²)、人ロデッキ(延長 270m、幅員 4～25m)、交通広場(約 2,000 m²)、万葉線の延伸が新たに完了し供用を開始した。

停留場の整備

電車利用者の利便性向上・安全性向上のため、道路管理者や交通管理者等と協議の上、ホームの拡幅、上屋の延長、スロープ勾配の緩和、スロープ柵の設置等、停留場の整備を行っている。



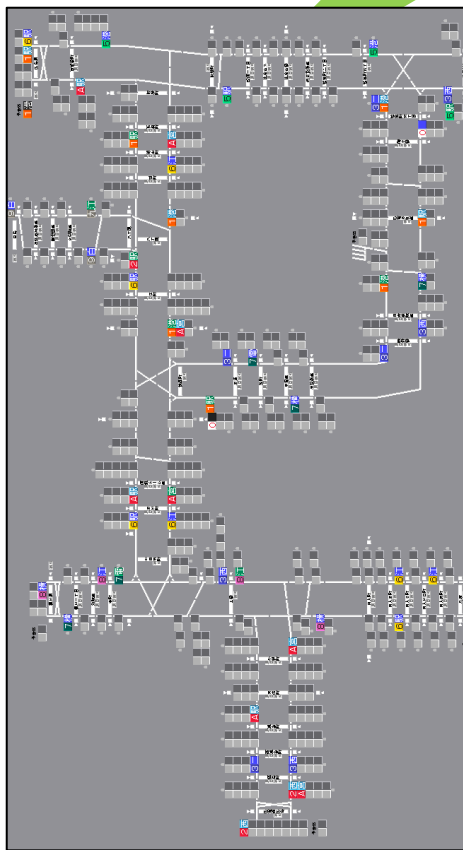
整備前



整備後

省力化の取り組み

電車ロケーションシステムを高度化し、運行管理の省力化とあわせ、情報提供サービスの向上を行っている。



運行管理用画面

パソコン・携帯電話を通じた
リアルタイムでの案内



到着時刻

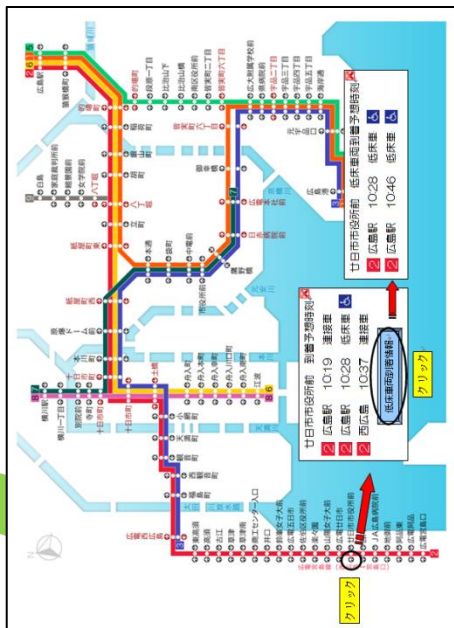


車種

電停表示器での案内



英語



路面電車の活性化に向けた取り組み事例

路面軌道事業者では様々なイベントを実施し、地域とのつながりを深め、また路面電車の観光資源化等に取り組むことで、路面電車の活性化を図っています。

■車庫開放イベント



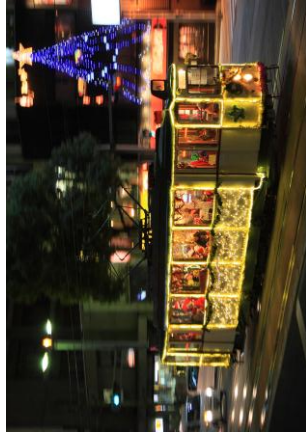
毎年6月10日の「路面電車の日」の前後に各地で実施されている。主な内容は、車両展示、撮影会、車庫見学会、ミニ電車、オリジナルグッズ・中古部品販売など。地元の愛好団体等と協議会を組織し運営している事業者もあり、市民と共につくり上げるイベントになっている。福井鉄道、広島電鉄等のイベントでは地元の大学生も運営に携わり、若い世代が公共交通を考えるきっかけとなっている。

■運転体験会



函館市企業局、富山ライトレール、万葉線、豊橋鉄道、岡山電気軌道、熊本市交通局等で実施。
事業者の施設で講習を受けた後、車庫内の所定区間を運転する。
受け入れ人数に限りがあり、事前申し込みによる抽選制になっているが、大人気のため抽選倍率は高い。

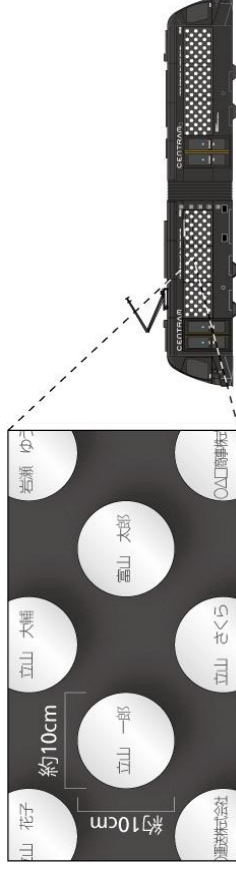
■ イベント電車の運転



セタ・クリスマスなどの季節行事や沿線のイベント等とタイアップした電車が各地で臨時運行されており、都市の風物詩となっている。

「ビール電車」「おでん電車」のように飲食を行えるように改造した電車や、富山地方鉄道・広島電鉄・とさでん交通のレトロ電車や伊予鉄道「坊ちゃん電車」のように定期運行を行っているものもあり、地域の観光資源となっている。

■ 地域が支える仕組みづくり



富山ライトレール、阪堺電気軌道、岡山電気軌道、熊本市交通局等で実施。低床車両の導入、電停整備、緑化軌道の整備等の際し、市民に協賛を呼びかけ、賛同された方の名前は車内・車体や電停等で顕彰している。

富山市では、富山ライトレール開業時や富山駅高架下の電停整備の際し、市民や地元企業から寄付を募り、地域が支える路面電車という位置付けを明確にしている。

■ 市民フォーラム・サミット等の開催

LRT都市サミット

路面電車のLRT化に取り組む都市の市長が一堂に会し議論を深め、全国にその活動と成果を発信するとともに、一層の都市間の連携推進とLRTの充実強化を図ることを目的としている。平成21年度に始まり、過去4回実施。

路面電車サミット

全国の路面電車愛好支援団体、地方自治体、路面軌道事業者が一同に会し、各地の愛好団体と事業者の活動状況についての情報交換と路面電車環境についての意見交換を行うことを目的としている。平成5年度に始まり、過去11回実施。

また、路面電車の走る各都市によって「路面公共交通研究会」が構成されており、年2回研究会が開催されている。

