

<鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会>
参考資料

- ・国鉄改革時、輸送密度が4,000人未満の路線は「特定地方交通線」として選定され、バス転換の対象とされた。
- ・ただし、以下のような要件に該当する場合はバス輸送への転換が困難な路線として、選定の対象外とされた。

例外①

- ピーク時における1方向1時間あたりの**最大輸送人員が1,000人以上。**

例外②

- 積雪等によりバスの運行が困難となった日が**年度平均で10日を超える。**
⇒道路交通に関して権限を有する者が当該代替輸送道路の全部又は一部につき、自動車の通行を禁止した時間が午前7時から午後7時までの間に連続8時間を超える場合を1日として算定することとされた。

例外③

- 旅客1人当たりの**平均乗車距離（定期旅客を除く）が30キロを超え**、かつ、**輸送密度が1日当たり1,000人以上。**

例外④

- バス転換への前提となる代替輸送道路がない。**

⇒以下、代替輸送道路の要件

- ※1 (a)当該営業線に接近し、または並行していること。
(b)当該営業線の駅が、その道路から概ね2キロ以内にあること。
(c)当該営業線の両端の駅を相互に連絡する区間にバスを走行させた場合の走行距離が旅客営業キロの概ね1.5倍以内であること。
- ※2 (d)当該営業線を利用する旅客の量を勘案して必要になると認められるバスの走行が可能であること。
- ※3 (e)代替輸送道路として整備されることが明らかである道路は、道路管理者等がその整備を現に行っており、又は行う旨を文章により明らかにしている道路であること。

※1 (a)は代替輸送の要件の第一として、いわゆる並行道路であることをあげ、(b)、(c)は、並行道路の概念を示したものである。

※2 (d)は道路の整備状況を示したもので、営業線の旅客量に見合ったバスの運行を可能にする状況にあることを必要としている。

※3 (e)は現状において整備不十分であっても、代替輸送道路として整備中の道路又は整備されることが確かな道路を代替輸送道路に含めることとするものである。

区分	基準	対象路線
第1次	<ul style="list-style-type: none"> 輸送密度2,000人/日未滿かつ30km以下の行き止まり線 輸送密度500人/日未滿かつ50km以下 	40線 (729.1km)
第2次	<ul style="list-style-type: none"> 輸送密度2,000人/日未滿で第1次特定地方交通線に選定されなかったもの 	31線 (2,089.2km)
第3次	<ul style="list-style-type: none"> 輸送密度2,000人/日以上、4,000人/日未滿 	12線 (338.9km)
合計		83線 ※1 (3,157.2km)



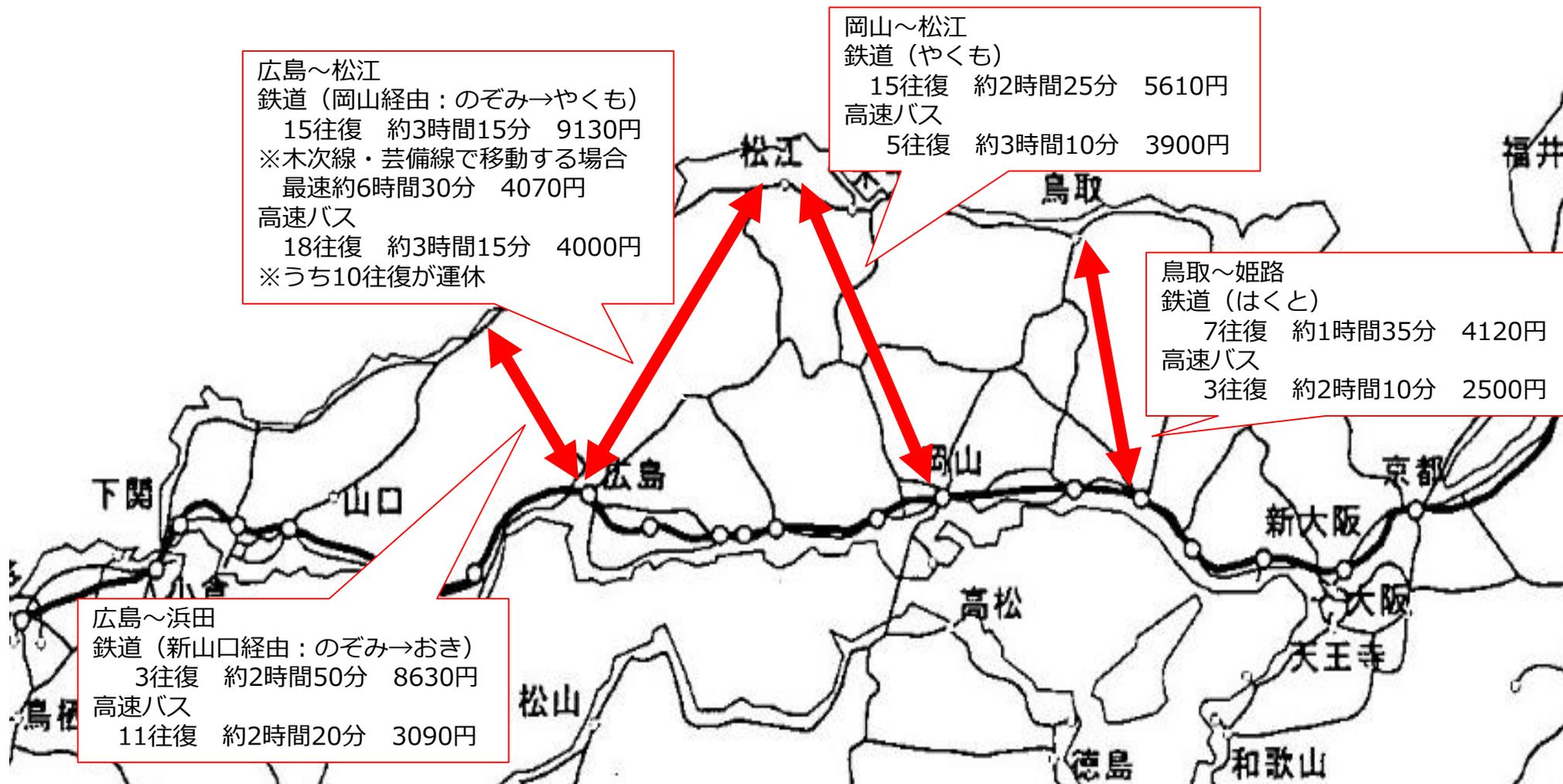
三セク等転換 (鉄道)	バス転換
18線 (327.2km)	22線 (401.9km)
11線 (670.6km)	20線 (1,418.6km)
9線 (312.9km)	3線 (26.0km)
38線 ※2 (1,310.7km)	45線 (1,846.5km)

※1 うち30路線(1,438.4km)はJR各社に承継された後、平成2年度までに転換。

※2 うち7路線(302.9km)は三セク等転換後に廃止。

(参考)特定地方交通線以外に、国鉄再建法により工事が凍結されたものの第三セクター鉄道として開業した路線(地方鉄道新線)が14路線(497.7km)ある。

鉄道・高速バスの主な競合状況(中国)



※鉄道は令和4年3月12日以降のダイヤ、高速バスは各社HPを参照

※鉄道の運転本数は乗換なし(広島～松江、広島～浜田については1回)のものを計上

JR北海道における事例

平成30年7月に国土交通省が発出した監督命令に基づき、同社が単独では維持困難としているいわゆる「黄線区」について、線区ごとにアクションプランを策定・公表し、地域と協働して利用促進やコスト削減などの取組を進めている。

<h3>釧網線(釧路～網走間)</h3> <p>「THE ROYAL EXPRESS」のおもてなし実施 (8月22日撮影・北浜駅付近)</p>  <p>8月～9月「THE ROYAL EXPRESS」が運行されました。釧路駅、標茶駅、川湯温泉駅、知床斜里駅などで地域の皆様による歓迎セレモニー、お見送りを行いました。北浜駅海岸付近では地域の皆様による歓迎の大漁旗、手旗で釧網線をPRしました。</p>	<h3>花咲線(釧路～根室間)</h3> <p>全通100周年記念「はじめての鉄道旅。」の実施 (7月5日撮影 根室駅)</p>  <p>根室市が花咲線全通100周年記念として「はじめての鉄道旅。」を実施しました。7月～10月まで、根室市内の幼稚園児や保育園児(約200名)が切符を模した乗車記念証を手にしながらJRの体験乗車を楽しみました。</p>	<h3>石北線(旭川～網走間)</h3> <p>「THE ROYAL EXPRESS」のおもてなし実施 (8月15日撮影・遠軽駅)</p>  <p>8月～9月「THE ROYAL EXPRESS」が運行されました。運転日に各停車駅で沿線地域の皆様による手旗や横断幕、太鼓演奏などでお出迎えとお見送りのおもてなしを実施いたしました。</p>	<h3>宗谷線(旭川～稚内間)</h3> <p>駅維持管理の取り組み (7月26日撮影・智北駅)</p>  <p>名寄市は、令和3年度より智北駅、日進駅の維持・管理を行っています。7月26日には、名寄市職員による智北駅の待合室の修繕及びホーム登り口・ホーム鉄柵のペンキ塗りなどを行いました。</p>
<h3>富良野線(富良野～旭川間)</h3> <p>「富良野・美瑛ノロッコ号」運転初日のおもてなし実施 (7月10日撮影・上富良野駅)</p>  <p>富良野・美瑛ノロッコ号の運転初日となる7月10日に旭川駅、美瑛駅、上富良野駅、中富良野駅及び富良野駅にて、ご当地キャラクターや地域の皆様によるお出迎えとお見送りのおもてなしを実施いたしました。</p>	<h3>根室線(滝川～新得間)</h3> <p>トマム・富良野モニターバスの運行 (7月31日撮影・落合駅)</p>  <p>富良野美瑛広域観光推進協議会は、ワーケーション実証実験をテーマとし、人気観光地であり、テレワーク施設がある富良野とトマムを結ぶモニターバスを7月31日から9月20日までの土・休日に運行し、期間中125名のお客様にご利用いただきました。</p>	<h3>室蘭線(苫小牧～岩見沢間)</h3> <p>コンテスト応募写真を活用した室蘭線PRの実施 (7月6日撮影 手稲駅)</p>  <p>JR室蘭線活性化連絡協議会は、Instagramで募集した写真を使用したポスターやパンフレットを作成し、7月から9月まで札幌エリアの主要駅に掲示し、室蘭線への来訪をPRしました。</p>	<h3>日高線(苫小牧～鶴川間)</h3> <p>広報誌での公共交通利用促進記事の掲載</p>  <p>苫小牧市は、「広報誌9月号」に「みんなで守ろう！私たちの足、公共交通」と題した公共交通の現状を掲載しました。鉄道など公共交通の維持には、利用促進などの取組が必要であることを市民に訴えました。</p>

※「アクションプランの取組状況 (JR北海道 R3.12.8公表)」より

JR西日本における事例

「芸備線庄原市・新見市エリアの利用促進等に関する検討会議」において利用促進等について協議・検討を実施<取組例>

- ・芸備線各駅の駅カードを作成し、利用者に配布
- ・庄原市内の高校に通う学生を対象に芸備線を利用してもらうモニター実験の実施
- ・秋に快速「庄原ライナー」や臨時列車を運転し、イベント等への参加を増進
- ・地域の現状、公共交通の概況、ご利用状況、移動特性、ニーズ等の把握

駅カードのイメージ



観光列車による利用促進の事例

- 観光列車は、移動そのものを楽しみ、沿線観光地への立ち寄り、地元資源(食材や産品等)の提供等を行うことで、地域資源を総合的に活用した観光地の魅力向上につながるもの。
- 各地で、地域の特長を生かした様々な観光列車が運行されている。

➤ クルーズトレイン



※JR北海道HPより

THE ROYAL EXPRESS HOKKAIDO CRUISE TRAIN

- 2020年、2021年夏季に運転。
- 道内を三泊四日で周遊。
- 東急電鉄が伊豆急で運行している観光列車を使用し運行。
- JR北海道が列車の運行を受託。

➤ 地域情報発信列車



※道南いさりび鉄道HPより

道南いさりび鉄道 ながまれ号

- 2016年の開業後まもなく運行開始。
- 元JR北海道の車両を改造。
- 団体旅行商品として発売。
- 車内や途中駅で沿線風物の紹介や名産品の提供。

➤ トロッコ列車



小湊鐵道 房総里山トロッコ

- 2015年に運行開始。
- 房総の里山を直接感じられる列車としてトロッコ車両を導入。
- SLの外観を模したディーゼル機関車がトロッコ客車を牽引。

➤ レストラン列車



JR東日本 TOHOKU EMOTION

- 2013年10月から、八戸線(八戸～久慈間)で運行を開始。
- 通年運行(主に金曜日・土休日・月曜日)
- 「走るレストラン」がコンセプト。デザイン・食・アートを通して新しい東北を発見・体験することにこだわっている。

➤ ものがたり列車



JR四国 四国まんなか千年ものがたり

- 2017年4月から運行開始。
- 通年運行(主に金・土・日・祝に1日1往復)
- 「こんびらさん」で知られる金刀比羅神社のある琴平から、吉野川の景勝地である「大歩危・小歩危」を経て大歩危駅まで運行。
- 途中駅で地元の歓迎を受けながら、車内では沿線素材を生かした食事を楽しめる。

➤ SL列車



〈東武鐵道 SL大樹〉 ※SL列車

- 2017年8月から、鬼怒川線(下今市～鬼怒川温泉間)等で運行を開始。
- 通年運行(主に土休日運行)
- SL観光アテンダントが乗務し、記念乗車証の配布および観光案内等を実施。

サイクルトレインによる利用促進の事例

- 自転車の分解等を行わずにそのまま列車内に持ち込むことができる「サイクルトレイン」については、観光目的や日常利用目的のため各地で実施されている。
- 実施には地元自治体との連携が不可欠。

【サイクルトレインの実施事例】

- 各鉄道事業者は、路線毎の利用実態を踏まえ、
 - ・自転車持ち込みを認める曜日・時間帯・スペースの限定
 - ・自転車固定器具の車内への設置や駅員による乗降補助
 - ・自転車を積み込める車両を限定し、団体車両として運転
 - ・通年の運行ではなく、イベント開催に合わせた臨時運行などの対応をしている。

〈JR西日本〉

- きのくに線(紀伊田辺～新宮間)の普通列車
- 平日は午前9時以降、土休日は終日運行(2022年は通年)。
- 自転車の持ち込みは無料。



※JR西日本プレス資料より

〈西武鉄道〉

- 多摩川線全線
- 平日は9時～17時、土休日は終日運行(通年)。
- 自転車の持ち込みは無料。



※西武鉄道HPより

〈高松琴平電気鉄道〉

- 3両編成のうち1両のみをサイクルトレインと指定し、自転車持ち込みが可能。サイクルトレイン車両は自転車のマークで案内。
- 土休日のみ運行(通年)。
- 自転車の持ち込みは無料。



〈伊予鉄道〉

- 伊予鉄道全路線で自転車の持ち込みが可能。
- 運行は土休日のみ(通年)。
- 自転車の持ち込み有料(290円)。



※伊予鉄道HPより

※JR東日本HPより

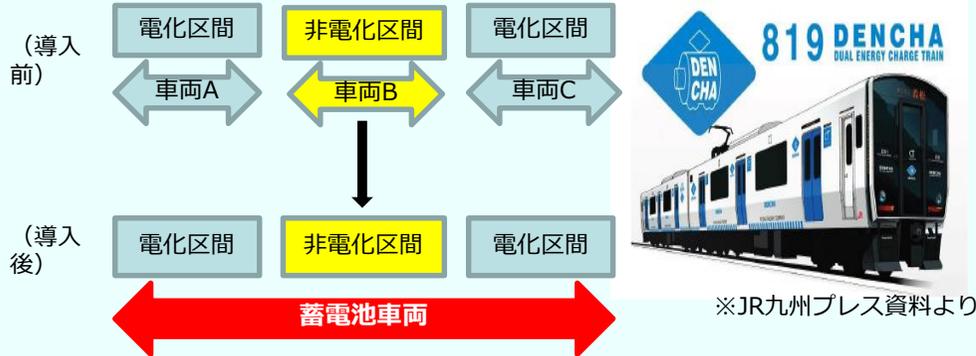


〈JR東日本〉

- 平成30年1月6日から、房総エリアで、サイクルトレイン専用列車「B.B.BASE」(ビー・ビー・ベース)の運行を開始。
- 房総各方面(内房、外房、久留里、佐原、銚子)に向け運行。
- 令和4年3月より、団体列車としての運行から、指定券を購入して乗車可能な一般の臨時列車に変更して運行予定。

蓄電池車両の導入

- 電化区間の走行中に内部バッテリーに蓄電することで、非電化区間も走行が可能。
⇒電化・非電化の混在区間における直通運転が可能となり、運行コストが削減。
(例) 筑豊線 (JR九州)、男鹿線 (JR東日本)



駅遠隔システムの導入

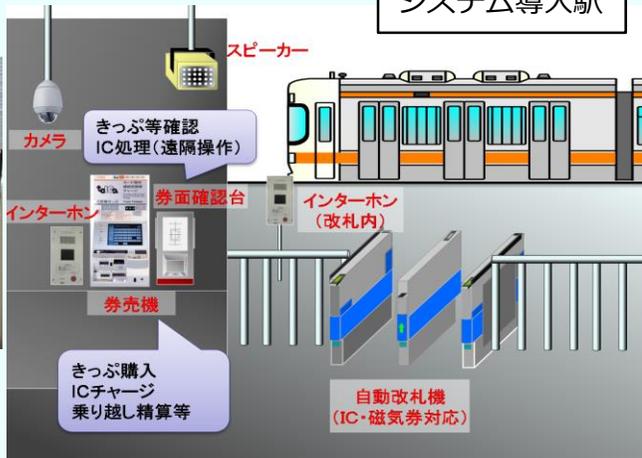
- 乗車券の券面確認や、顔を見て会話できるカメラ付きインターホン等を設置することで、遠隔で利用者対応を行うことを可能とする。
⇒遠隔対応が可能となり、実際に駅に配置される対応要員が削減。

案内センター



※JR東海プレス資料より

システム導入駅



路線の一部非電化化

- 電車から気動車や蓄電池車両に置き換えることに伴い、架線や変電設備を撤去
⇒電化設備の維持管理に係るコストが削減。

<長崎本線 (JR九州及び佐賀・長崎鉄道管理センター)>

九州新幹線西九州ルートの部分開業に伴い、上下分離方式を導入する予定の長崎本線 (肥前山口～諫早) について、維持管理費削減のため一部区間 (肥前浜～諫早) の非電化化を実施。

電気式気動車・ハイブリッド車両の導入

- エンジンで発電した電力によって走行する電気式気動車や、エンジンで発電した電力とブレーキ時等に蓄電池に貯めた電力を組み合わせ使用し、モーターを回して走行するハイブリッド方式の特急車両を導入する。
(例) H100形 (JR北海道)、HC85系 (JR東海)

- 従来は気動車と電車とで部品の構成が異なり、それぞれに対応する保守部品が必要であった。
エンジンで発電した電力によって走行する電気式気動車やハイブリッド方式の特急車両は、電車と共通するシステムを有しているため、保守部品の共通化も可能となる。

⇒一部の保守部品が不要となり、経費が節減



※JR北海道の例 (H100形電気式気動車)

鉄道・バス共通時刻表

J R (黒字・赤字)、徳島バス阿南大阪線(青字)、徳島バス南部牟岐線(緑字)

阿波海南 for Awa-Kaigan		甲浦 for Kureura		方面	阿南 for Anan		徳島 for Tokushima		方面
4					4				
5					5	50			徳門
6	19	35	55		6	28			徳島
7	15		51		7	00		14	徳島
8	05				8	11		44	徳島
9	30				9	36			徳島
10	45				10	23			徳島
11	26		35		11				
12	45				12	23			阿波海南
13	21		26		13				
14	16		30		14	23			徳島
15	26		40		15				
16	41		49		16	06		23	徳島
17	30		39		17	11		41	徳島
18	30				18	46			徳島
19	33				19				
20	30				20	52			徳島
21	06				21				

時刻表を共通化することにより、利用時間に応じた交通モードが一目でわかる。

あわせて、バス停留所の位置情報を提供するなどにより、アクセスしやすくなる。

※ J R 四国 H P より

高山本線 (JR西日本) 活性化事業

富山市において、平成18年10月～平成23年3月に、増便(25本)や臨時駅(婦中鵜坂駅※後に常設化)の設置などのJR高山本線活性化社会実験を実施。社会実験終了後も活性化事業として、特に効果の見られた区間(富山～越中八尾間)・時間帯(朝夕)の増便運行(7本)を継続。経費は、富山市がJ R 西日本に対して負担。

分社による観光鉄道化

山陰線(JR西日本)の複線化によって使われなくなった線路の観光利用を目的として、JR西日本の子会社である嵯峨野観光鉄道が発足。

運賃はJR西日本とは別体系となった。
(一律630円)

※嵯峨野観光鉄道 H P より



経営分離に伴う運賃引き上げと利便性の向上

あいの風とやま鉄道は、平成26年度末の北陸新幹線の開業に伴い、J R 西日本から経営分離され開業をした。運賃水準はJ R 運行時よりも引き上げられたが、運行本数は増加。

・ J R 運行時の運賃水準・運行本数(平日)との比較
※括弧内はあいの風ライナーの本数

券種	1～5年目	6～11年目
定期外	1.12倍程度	1.19倍程度
通勤定期	1.12倍程度	1.19倍程度
通学定期	1.03倍程度	1.05倍程度

※並行在来線経営計画策定時の予定

区間	開業前	開業時	令和3年3月ダイヤ改正後
金沢～高岡	57	62 (5)	63 (5)
高岡～富山	77	84 (5)	89 (5)
富山～黒部	62	68 (6)	73 (5)
黒部～泊	52	60 (6)	65 (5)
泊～糸魚川	38	38	38

駅と庁舎等の合築

駅と庁舎等の施設を合築することで駅を中心とした地域の活性化及び鉄道の利用促進が期待される



江見駅(J R 東日本)と郵便局の合築

※ J R 東日本・日本郵便 プレス資料より



長井駅(山形鉄道)と長井市役所の合築

※長井市 H P より

地方自治体等が鉄道事業者に代わって鉄道施設や車両を保有する「上下分離方式」を導入することで、鉄道事業者にとって施設や車両に係る負担軽減が図られ、鉄道の持続可能性が向上

地域公共交通活性化再生法に基づく上下分離等の事例

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、上下分離等を実施（鉄道事業再構築事業）

例：若桜鉄道、北近畿タンゴ鉄道、三陸鉄道 等
（詳細は次頁参照）

その他の上下分離の事例

青い森鉄道
（第二種）青い森鉄道
（第三種）青森県

只見線 ※令和4年秋頃～（予定）
（第二種）J R 東日本
（第三種）福島県

長崎本線 ※令和4年秋頃～（予定）
（第二種）J R 九州
（第三種）（一社）佐賀・長崎鉄道管理センター 等

上下分離方式への移行が決定済

くま川鉄道、近江鉄道、南阿蘇鉄道

鉄道施設等の保有に係るコストを自治体が負担（実質的な上下分離）

上毛電気鉄道、上信電鉄、ひたちなか海浜鉄道 等

車両の上下分離



※ J R 北海道より

〔特急車両・ラベンダー編成〕

● J R 北海道は、貸与された車両を通常ダイヤに組み込みつつ、観光列車としても活用する。こうした車両の運用については、道や地域関係者の意向を可能な限り反映する。 ※地域振興による利用促進を目的とする支援

(参考)地域公共交通活性化再生法に基づく上下分離等の事例

No	鉄道事業者		事業構造の変更内容	実施計画期間	
	実施前	実施後			
1	第一種: 福井鉄道	第一種: 福井鉄道	【重要な資産の譲渡】 ・福井鉄道が鉄道用地を福井市、鯖江市、越前市に有償譲渡。 → 福井鉄道へ無償貸付。		H21.3~H30.3 (10年間)
2	第一種: 若桜鉄道	第二種: 若桜鉄道 第三種: 若桜町、八頭町	【上下分離(公有民営)】 ・若桜鉄道が鉄道用地・鉄道施設を若桜町、八頭町へ無償譲渡(H28より車両も含む)。 → 若桜鉄道へ無償貸付。		H21.4~H31.3 (10年間)
3	第一種: 三陸鉄道	第一種: 三陸鉄道	【重要な資産の譲渡】 ・三陸鉄道が鉄道用地を沿線8市町村(※)に無償譲渡。 → 三陸鉄道へ無償貸付(変更後は、震災から復旧した施設等も含む)。 (※)久慈市、野田村、普代村、田野畑村、岩泉町、宮古市、釜石市、大船渡市	当初	H21.12~H26.3(5年間)
				変更	H21.12~H31.3(10年間)
4	第一種: 信楽高原鐵道	第二種: 信楽高原鐵道 第三種: 甲賀市	【上下分離(公有民営)】 ・信楽高原鐵道が鉄道用地・鉄道施設・車両を甲賀市へ無償譲渡。 → 信楽高原鐵道へ無償貸付。		H25.4~R5.3 (10年間)
5	第一種: 北近畿タンゴ鐵道	第二種: WILLER TRAINS 第三種: 北近畿タンゴ鐵道	【上下分離(民分分離)】 ・運行主体としてWILLER TRAINSを設立。 ・北近畿タンゴ鐵道が鉄道用地・鉄道施設・車両を保有。 → WILLER TRAINSへ有償貸付。		H27.4~R7.3 (10年間)
6	第一種: 近鉄 (内部・八王子線)	第二種: 四日市あすなろう鐵道 第三種: 四日市市	【上下分離(公有民営)】 ・運行主体として四日市あすなろう鐵道を設立。 ・近鉄(内部・八王子線)が四日市市へ鉄道施設・車両を無償譲渡、鉄道用地を無償貸付。 → 四日市あすなろう鐵道へ無償貸付。		H27.4~R7.3 (10年間)
7	第一種: 山形鐵道	第一種: 山形鐵道	【重要な資産の譲渡】 ・山形鐵道が鉄道用地を長井市、南陽市、白鷹町、川西町に無償譲渡。 → 山形鐵道へ無償貸付。		H28.12~R3.3 (5年間)
8	第二種: 伊賀鐵道 第三種: 近鉄(伊賀線)	第二種: 伊賀鐵道 第三種: 伊賀市	【上下分離(公有民営)】 ・近鉄(伊賀線)が伊賀市へ鉄道施設・車両を無償譲渡、鉄道用地を無償貸付。 → 伊賀市が伊賀鐵道へ無償貸付。		H29.4~R9.3 (10年間)
9	第二種: 養老鐵道 第三種: 近鉄(養老線)	第二種: 養老鐵道 第三種: (一社)養老線管理機構	【上下分離(公有民営)】 ・施設保有主体として沿線7市町(大垣市、桑名市、海津市、養老町、神戸町、揖斐川町、池田町)が養老線管理機構を設立。 ・近鉄(養老線)が養老線管理機構へ鉄道施設・車両を無償譲渡、鉄道用地を有償(公租公課相当)で貸付。 → 養老線管理機構が養老鐵道へ無償貸付。		H30.1~R9.3 (10年間)
10	第一種: JR東日本 (リアス線: 宮古~釜石間)	第一種: 三陸鐵道	【事業の実施主体の変更】 ・リアス線の運営に必要な鉄道施設・鉄道用地をJR東日本からリアス線沿線4市町(宮古市、山田町、大槌町、釜石市)に無償譲渡。 → 三陸鐵道へ無償で譲渡・貸付。 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">リアス線と一体的に運営がなされる南北リアス線も含めた計画として認定</div>		H31.3~R11.3 (10年間)

気仙沼線・大船渡線BRT (JR東日本⇒JR東日本)

東日本大震災により被害を受けたJR気仙沼線・JR大船渡線の復旧について、JR東日本と沿線自治体とで協議を行い、BRTによる本格復旧を行うことで合意

<メリット>

- ・鉄道駅への乗り入れによる対面乗換の実現、専用道による定時性の確保
- ・バスロケーションシステムの導入、時刻表への記載方法の工夫、ICカードシステムの対応等により鉄道類似の交通システムとして定着
- ・運行本数は震災前の1.5倍～3倍程度
- ・運行体制の柔軟な見直しが可能（専用道工事時の一般道への迂回、旅客集中時（通学時間帯等）の続行便の確保、道の駅等への乗り入れ、新たな駅の設置等）



専用道を走行中のBRT車両
(気仙沼線)

駅（停留所）に設置された
バス・ロケーションシステム



富山港線 (JR西日本⇒(富山ライトレール)⇒富山地方鉄道)

厳しい経営状況にあった富山港線の再生を図るため富山市が主導してLRT化を実施

運行本数の増加やパターンダイヤの導入、新駅、新停留場の設置などにより利便性が向上し、利用者も大幅に増加

【運行本数※】 ※運行間隔の短縮も実施
転換前：38本/日（平成15年度）朝ラッシュ時 2本/時 → 6本/時
転換後：132本/日（令和元年度）その他時間帯 1本/時 → 4本/時

【利用者数】
転換前：1,946人/日キロ（平成15年度）
転換後：3,257人/日キロ（令和元年度）

⇒運行本数や運賃、始発・終発時間について満足度が高いというアンケート結果が出ている。



※富山市
観光協会
HPより

石勝線 新夕張-夕張間 (JR北海道⇒夕張鉄道(バス))

JR北海道社長会見において、「それぞれの地域特性に応じた持続可能な交通体系のあり方について、地域の皆様に早急にご相談を開始する」方針が発表されたことを受け、夕張市がJR北海道との協議に応じる意向を表明し、代替交通への協力を要請
⇒JR北海道からはバス転換にあたって支援金を拠出

運行本数やバス停の増加
により利便性が向上



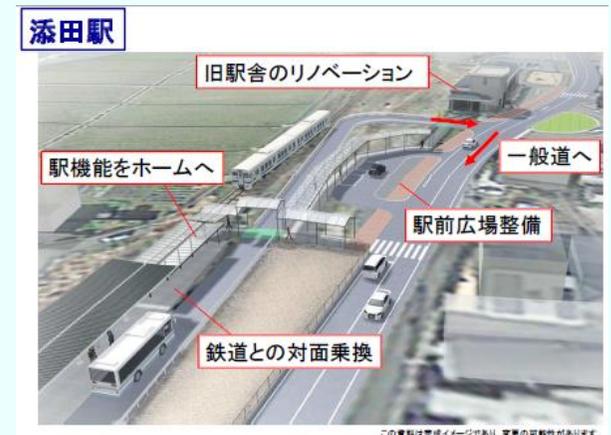
※夕張鉄道HPより

日田彦山線BRT (JR九州⇒JR九州)

平成29年7月九州北部豪雨により被害を受けたJR日田彦山線について、JR九州と沿線自治体とで協議を行い、BRTによる復旧方針が決定

一部区間は専用道化を検討中

具体的な復旧案については、現在、鉄道事業者と関係自治体との間で協議中だが、停留所の増設や鉄道との対面乗換の実現などによる利便性の向上が期待

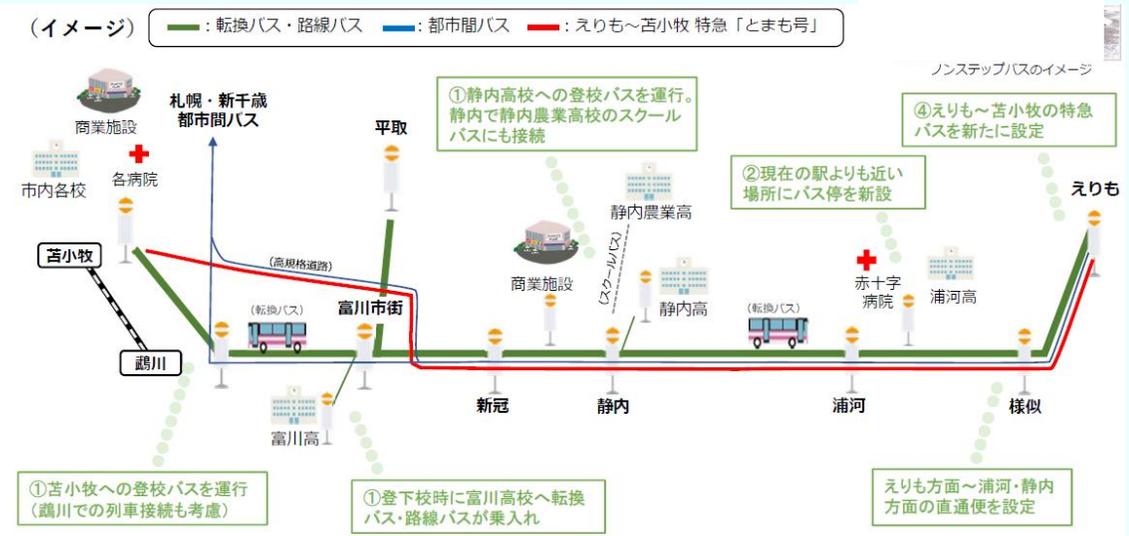


※第6回日田彦山線復旧会議資料より

日高線 鷗川-様似間 (JR北海道⇒道南バス、ジェイ・アール北海道バス)

地域の関係者による協議を重ね、バスを中心とする新たな公共交通体系を構築
⇒JR北海道からはバス転換にあたって支援金を拠出

- ①登校バスの新設や、バスの高校乗り入れ等により、通学生の利便性が向上
- ②停留所の増設（病院・公共施設）や低床バス化の推進により、日常利用の利便性が向上
- ③時間帯により短絡ルート（国道経由）と市街地立ち寄りルートを使い分け、きめ細やかなニーズに対応
- ④拠点病院や大型商業施設のある苫小牧に直行する長距離路線を設定するなど広域移動の利便性を確保



※JR北海道公表資料より

鉄道とバスの走行キロあたりの経費比較

○鉄道：令和元年度鉄道統計年報による試算（小数点以下は四捨五入）

事業者	旅客列車キロ（千km）	列車走行キロあたりの営業費用※1 （円/走行キロ）
JR旅客会社	671,954	5,354
大手民鉄	349,620	3,969
中小民鉄	163,260	3,137
公営	60,686	6,347

※1 営業費用は運送費のほか、一般管理費、諸税、減価償却費を含む

○バス：「令和元年度乗合バス事業の収支状況について※2」による試算（小数点以下は四捨五入）

※2 令和2年11月17日 国土交通省自動車局旅客課公表資料

ブロック別	実車走行キロあたりの営業費用※3 （円/走行キロ）	ブロック別	実車走行キロあたりの営業費用※3 （円/走行キロ）
全国	491	京阪神	593
北北海道	314	山陰	292
南北海道	415	山陽	394
東北	434	四国	330
京浜	769	北九州	406
北陸	423	南九州	314

※3 営業費用は人件費、燃料油脂費、車両修繕費、車両償却費等を含む

1. 安全輸送の確保

■ 鉄道施設総合安全対策事業費補助金【公共】

《鉄道軌道安全輸送設備等整備事業》

■ 地域公共交通確保維持改善事業費補助金【非公共】

《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に対し、支援を行う。

1. 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 等
2. 補助率 国:1/3 以内 または 1/2 以内

(例)



軌道改良



ATSの整備



法面固定



車両の更新

2. 移動の利便性向上・利用環境の改善

■ 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金【非公共】

■ 公共交通利用環境の革新等【非公共】 ※国際観光旅客税

- 訪日外国人旅行者等の移動に係る利便性の向上や利用環境の改善を促進するため、LRTシステムの整備やICカードの導入、鉄軌道車両設備の整備等に対し、支援を行う。

1. 補助対象設備 車両(インバウンド対応のもの)、低床式車両、停留施設、制振軌道、ICカードの導入、ロケーションシステム 等
2. 補助率 国:1/3 以内 等

(例)



車両の更新



車内案内表示の多言語化



車体の行先表示の多言語化



低床式車両(LRV)導入



停留施設の整備



全国共通ICカードの導入



観光列車サイクルトレイン

3. 利便性の向上

■ 幹線鉄道等活性化事業費補助【公共】

《地域公共交通計画事業(コミュニティ・レール)》

- 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、利用者の利便性向上を図るための施設の整備に対し、支援を行う。

1. 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・増便等に必要施設の整備 等
2. 補助率 国:1/3 以内、地方:1/3 以内

(例)



新駅の整備



行き違い設備の新設

鉄道の安全性向上設備に係る固定資産税の特例措置

- 特例措置の対象 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業等に係る補助の交付を受けて取得した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：令和5年3月31日まで



車両の更新

鉄道事業再構築事業に係る固定資産税等の特例措置

- 特例措置の対象 鉄道事業再構築事業を実施する事業者が鉄道軌道安全輸送設備等整備事業等に係る補助の交付を受けて取得した償却資産・家屋
- 特例措置の内容 固定資産税・都市計画税の課税標準を5年間1/4に軽減
適用期限：令和6年3月31日まで
(令和4年度税制改正要望により、令和6年3月31日まで2年間延長)

低床式車両に係る固定資産税の特例措置

- 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：令和5年3月31日まで



低床式車両

地方財政措置

- 公共交通として地域鉄道(※)を維持するためには、施設・設備の減価償却費を軽減することが不可欠であることから、地方公共団体が行う投資への補助について平成25年度から地方財政措置を講じている。

- 措置率： $\frac{\text{地域鉄道事業者が施設整備に要した経費}}{\text{地方公共団体が補助した経費} + \text{(国や事業者が負担した経費)}}$



- 第三種鉄道事業者（地方公共団体）又は第三セクター鉄道（地方公共団体の出資比率が50%以上）の場合
 - ・ 地方公共団体が負担する費用について **地方債を100%充当可能**
 - ・ 地方債の **元利償還金の30%について普通交付税措置**が講じられる。
- 中小鉄道 又は 第三セクター鉄道（上記以外）の場合
 - ・ 補助を行った場合、 **補助額の30%について特別交付税措置**が講じられる。

地域公共交通に関する計画や様々な事業に関する措置について定め、地域旅客運送サービスの確保に資するよう、地域公共交通の活性化及び再生のための地域の主体的な取組等を推進する法律。

地域公共交通計画

- ・「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする、**地域公共交通のマスタープラン**。原則として、**全ての地方公共団体において作成が必要**。
- ・自治体や地域の交通事業者、利用者等により構成される協議会等を通じて作成。

地域公共交通特定事業

- **軌道運送高度化事業**
：LRT（Light Rail Transit）の整備
- **鉄道事業再構築事業**
：鉄道の上下分離等
- **地域公共交通利便増進事業**
：路線、ダイヤ、運賃等の見直しによるサービス改善
- **道路運送高度化事業**
：BRT（Bus Rapid Transit）の整備
- **地域旅客運送サービス継続事業**
：公募を通じた廃止予定路線の交通の維持
- **貨客運送効率化事業**
：貨客混載の導入



※地方公共団体又は事業者が、事業実施計画を作成。国土交通大臣が認定した場合、事業許可のみなし特例等の特例措置を講じる。

- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月改正）に基づき、地方公共団体が作成する「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープラン。
- 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成するよう努めなければならない。

計画のポイント

- ◆ **まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保**
 - ・コンパクトシティ等のまちづくり施策との一体的推進
 - ・観光客の移動手段の確保等、観光振興施策との連携
- ◆ **地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保**
 - ・公共交通をネットワークとして捉え、幹線・支線の役割分担の明確化
 - ・ダイヤや運賃等のサービス面の改善による利用者の利便性向上
- ◆ **地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ**
 - ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を最大限活用
 - ・MaaSの導入等、新たな技術を活用した利用者の利便性向上
- ◆ **住民の協力を含む関係者の連携**
 - ・法定協議会を設置し、住民や交通事業者等の地域の関係者と協議
 - ⇒ 地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ



- ◆ 利用者数、収支、行政負担額などの**定量的な目標の設定**と**毎年度の評価・分析等**の**努力義務化** ⇒ データに基づくPDCAを強化

地域旅客運送サービス

公共交通機関



鉄軌道



路線バス



旅客船



コミュニティバス



デマンド交通



乗用タクシー



自家用有償旅客運送



福祉輸送、スクールバス、病院・商業施設等の送迎サービスなど

地域公共交通特定事業と特例措置

事業名	イメージ	事業概要	主体 上段：計画策定主体 下段：事業実施主体	主な特例措置	認定件数 (R3.6時点)
軌道運送 高度化事業		定時性、速達性及び快適性に優れた軌道運送を確保する事業	事業者	○軌道法の特例（第10条第1項・第2項） ・計画認定による軌道経営特許のみなし取得 （軌道整備事業と軌道運送事業に分けて特許をみなし取得可） ○地方債の特例（第12条）	3件 ・富山 ・札幌 ・芳賀・宇都宮
			事業者		
道路運送 高度化事業		定時性、速達性及び快適性に優れた道路運送を確保する事業	事業者	○道路運送法の特例（第15条） ・計画認定による事業許可等のみなし取得 ○地方債の特例（第17条）	0件
			事業者		
海上運送 高度化事業		定時性、速達性及び快適性に優れた海上運送を確保する事業	事業者	○海上運送法の特例（第20条） ・計画認定による事業許可等のみなし取得	0件
			事業者		
鉄道事業 再構築事業 (H20創設)		継続が困難又は困難となるおそれのある鉄道事業について、経営改善を図りつつ上下分離等の事業構造の変更により存続を図る事業	地方公共団体 ・事業者共同	○鉄道事業法の特例（第25条第1項・第2項） ・計画認定による事業許可等のみなし取得 （地方公共団体が鉄道線路を保有して運行事業者に無償で使用させる場合には、計画認定の審査に際して、経営上の適切性の審査を要しない）	10件 ・福井鉄道(株) ・若桜鉄道(株) ・三陸鉄道(株) 等
			事業者		
地域公共 交通利便増 進事業 (R2改正前： 地域公共交 通再編事業)		地域公共交通ネットワークの再編策や、ダイヤ・運賃などの改善により、利便性の高い地域旅客運送サービスの提供を図るための事業	地方公共団体	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例 （第27条の18～第27条の21） ・計画認定による事業許可等のみなし取得、乗合バスの新規参入に係る特例 ・一般乗合旅客自動車運送事業に係る計画阻害行為の防止 ・自家用有償旅客運送者による少量貨物の運送の特例	44件
			事業者		
貨客運送 効率化事業 (R2創設)		旅客運送事業者による貨客混載運送の導入を円滑化することで、継続的な地域旅客運送サービスを確保する事業	事業者	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・貨物自動車運送事業法・貨物利用運送事業法の特例（第27条の10～第27条の15） ・計画認定による事業許可・事業計画変更認可等のみなし取得、運輸に関する協定のみなし取得	0件
			事業者		
地域旅客運 送サービス 継続事業 (R2創設)		地域公共交通の維持が困難と見込まれた場合、公募により新たなサービス提供者を選定し、地域旅客運送サービスの継続を図る事業	地方公共団体	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例 （第27条の4～第27条の7） ・計画認定による事業許可・事業計画変更認可等のみなし取得、廃止届出を不要とする特例	0件
			事業者		
鉄道再生 事業		鉄道事業者と市町村が連携して、事業の廃止届出がなされた鉄道事業の維持を図る事業	地方公共団体 ・事業者共同	○鉄道事業法の特例（第27条第1項～第5項） ・鉄道再生計画作成協議中における廃止届出に係る廃止予定日の延長を容認 ・協議不調の場合、鉄道再生計画の期間後一定の場合に廃止届出から廃止までの必要期間を短縮 等	0件
			事業者		