

(2) 地方鉄道の活性化に向けて

(2) - 1 地方鉄道の現状

目 次

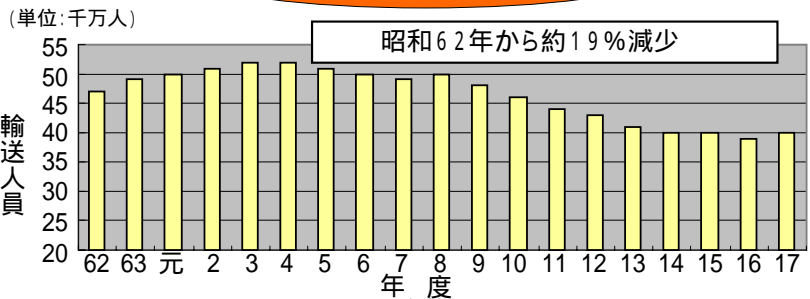
地方鉄道の現状	……………1
輸送密度と経常収支率によるグループ分け(平成18年度実績)	……………2
近年廃止された鉄道路線	……………3
平成12年度以降の地方部の鉄軌道の廃止路線(廃止予定路線を含む)	……………4

地方鉄道の現状

地方鉄道は、地域の生活・経済の要であり、定時性・輸送力等の面でも必ずしもバスでは代替しきれない交通機関。地方鉄道の意義・役割を再認識し、その維持・活性化を図るための取組が進展しつつあるところ。

しかしながら、沿線における人口減少や少子高齢化の進展、モータリゼーションの進展などにより、輸送人員は逡減傾向にあり、地方鉄道を取り巻く経営環境が厳しさを増す中、人員削減等の合理化努力は限界。車両等の老朽化に伴って新たなニーズへの対応が困難となるため、さらに利用者が減少するとの悪循環も顕在化。

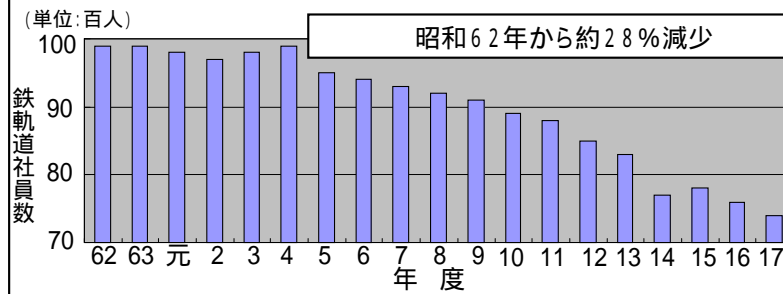
輸送人員の推移



昭和62年度から平成17年度の期間に廃止・開業等に伴う営業路線の変化がない事業者(72社)

出典: 鉄道統計年報

鉄軌道部門社員数の推移

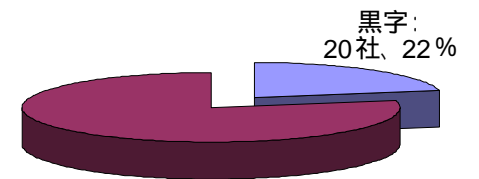


昭和62年度から平成17年度の期間に廃止・開業等に伴う営業路線の変化がない事業者(72社)

出典: 鉄道統計年報

経常収支

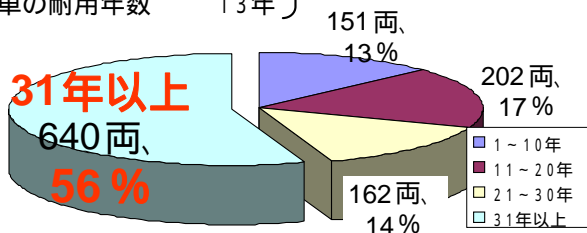
平成17年度(鉄軌道業)



赤字: 72社、78%

車齢

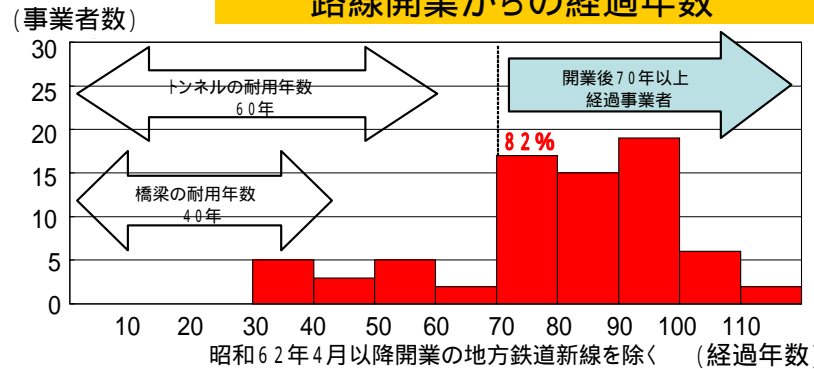
内燃車の耐用年数 11年
電車の耐用年数 13年



「平成19年 近代化補助設備整備状況調査書」提出事業者(66社)

施設の現状

路線開業からの経過年数



老朽化が進み施設更新の資金負担が事業継続のネック
また、安全性向上・バリアフリーなど新たなニーズへの対応が困難。

地方自治体からの支援

協調補助以外の財政支援

支援あり: 46社、51%

支援無し: 45社、49%

支援内容
・補修費等の経費負担
・運営費の補助
・施設整備費

H19年鉄道局調べ

輸送密度と経常収支率によるグループ分け(平成18年度)

鉄軌道事業
経常収支率

～凡例～
(転)転換鉄道等
(並)並行在来線

赤字: 廃止鉄道事業者
(廃止年度の前年度の成績)

100

津軽鉄道
(転)松浦鉄道
(転)平成筑豊鉄道
鹿島鉄道(H19.4.1廃止)

(並)青い森鉄道
小湊鉄道
松本電気鉄道
(転)真岡鐵道
熊本電気鉄道
(転)甘木鉄道
(転)阿武隈急行
日立電鉄(H17.4.1廃止)

(転)伊勢鉄道
(並)IGRいわて銀河鉄道
関東鉄道
富士急行
水島臨海鉄道
黒部峡谷鉄道
長野電鉄
土佐電気鉄道
上信電鉄
弘南鉄道
北陸鉄道

水間鉄道
豊橋鉄道
伊豆急行
福島交通
(並)しなの鉄道
伊予鉄道
秩父鉄道

(転)北越急行
遠州鉄道
箱根登山鉄道
伊豆箱根鉄道
江ノ島電鉄
広島電鉄
長崎電気軌道

高松琴平電気鉄道
叡山電鉄
京福電気鉄道
筑豊電気鉄道
阪堺電気軌道

静岡鉄道
神戸電鉄
(転)愛知環状鉄道

90

岳南鉄道
大井川鐵道
(転)南阿蘇鐵道
くりはら田園鐵道(H19.4.1廃止)

(転)土佐くろしお鉄道
十和田観光電鉄
上田電鉄
近江鐵道
(転)くま川鐵道
島原鐵道

福井鐵道

80

(転)のと鐵道
(並)肥薩おれんじ鐵道
(転)三陸鐵道
(転)北条鐵道
(転)錦川鐵道
(転)野岩鐵道

東海交通事業
(転)北近畿タンゴ鐵道
(転)会津鐵道
(転)高千穂鐵道(H19.9.6一部廃止)

万葉線
えちぜん鐵道
(転)信楽高原鐵道
(転)井原鐵道

三岐鐵道

総武流山電鉄

70

(転)山形鐵道
(転)天竜浜名湖鐵道
(転)若桜鐵道
(転)樽見鐵道
(転)明知鐵道
(転)長良川鐵道

(転)由利高原鐵道

上毛電気鐵道
銚子電気鐵道
(転)わたらせ渓谷鐵道
一畑電車

富山ライトレール
和歌山電鐵

50

(転)いすみ鐵道
(転)秋田内陸縦貫鐵道
(転)三木鐵道
紀州鐵道

(転)阿佐海岸鐵道
(転)神岡鐵道(H18.12.1廃止)
(転)北海道ちほく高原鐵道(H18.4.21廃止)
有田鐵道(H15.1.1廃止)

0人/日キロ 1,000人/日キロ 2,000人/日キロ 4,000人/日キロ 8,000人/日キロ 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23路線・532.2kmの鉄道が廃止された。

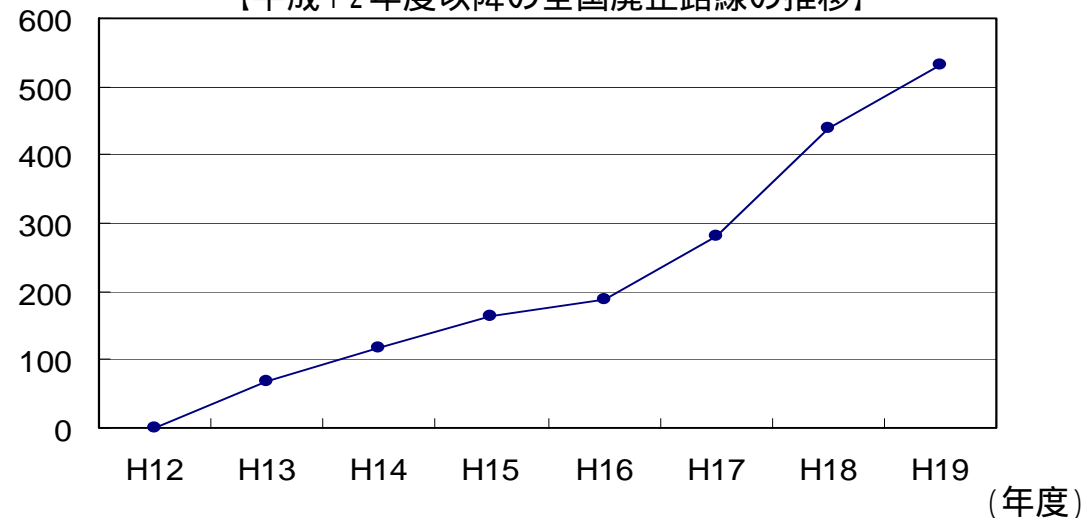
【平成12年度以降の全国廃止路線一覧】

年度	線名	会社名	区間	営業キロ	営業廃止年月日
13	七尾線	のと鉄道	穴水～輪島	20.4	平13.4.1
	大畑線	下北交通	下北～大畑	18.0	平13.4.1
	揖斐線	名古屋鉄道	黒野～本揖斐	5.6	平13.10.1
	谷汲線	"	黒野～谷汲	11.2	平13.10.1
	八百津線	"	明智～八百津	7.3	平13.10.1
	竹鼻線	"	江吉良～大須	6.7	平13.10.1
14	河東線	長野電鉄	信州中野～木島	12.9	平14.4.1
	和歌山港	南海電気鉄道	和歌山港～水軒	2.6	平14.5.26
	永平寺線	京福電気鉄道	東古市～永平寺	6.2	平14.10.21
	南部縦貫鉄道線	南部縦貫鉄道	野辺地～七戸	20.9	平14.8.1
	有田鉄道線	有田鉄道	藤並～金屋口	5.6	平15.1.1
15	可部線	JR西日本	可部～三段峡	46.2	平15.12.1
16	三河線	名古屋鉄道	碧南～吉良吉田	16.4	平16.4.1
	"	"	猿投～西中金	8.6	平16.4.1
17	揖斐線	名古屋鉄道	忠節～黒野	12.7	平17.4.1
	日立電鉄線	日立電鉄	常北太田～鮎川	18.1	平17.4.1
	能登線	のと鉄道	穴水～蛸島	61.0	平17.4.1

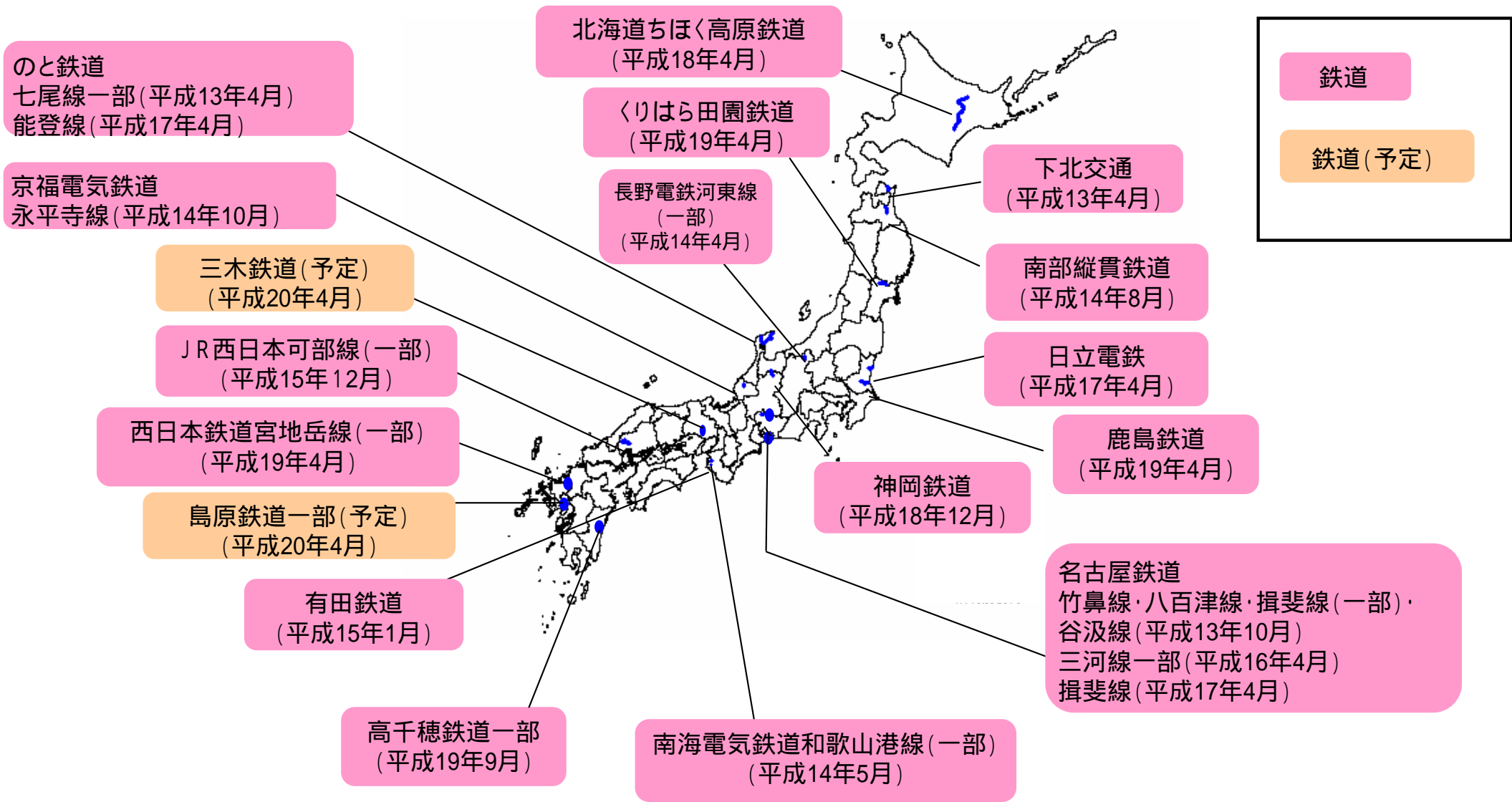
平成19年11月1日現在

年度	線名	会社名	区間	営業キロ	営業廃止年月日
18	ふるさと銀河線	北海道ちほく高原鉄道	池田～北見	140.0	平18.4.21
	神岡線	神岡鉄道	猪谷～奥飛騨温泉口	19.9	平18.12.1
19	くりはら田園鉄道線	くりはら田園鉄道	石越～細倉マイパーク前	25.7	平19.4.1
	鹿島鉄道線	鹿島鉄道	石岡～鉾田	27.2	平19.4.1
	宮地岳線	西日本鉄道	西鉄新宮～津屋崎	9.9	平19.4.1
	高千穂線	高千穂鉄道	延岡～槇峯	29.1	平19.9.6

【平成12年度以降の全国廃止路線の推移】



平成12年度以降の地方部の鉄軌道の廃止路線(廃止予定路線を含む)



(注)鉄道の廃止予定路線については、国土交通省に鉄道事業の廃止を届け出て、現在まで後継事業者が確定していない路線を記載している。
なお、廃止予定年月は鉄道事業廃止届出に記載されている年月を記載している。

(2) - 2 地方鉄道の活性化に向けた取組状況

目 次

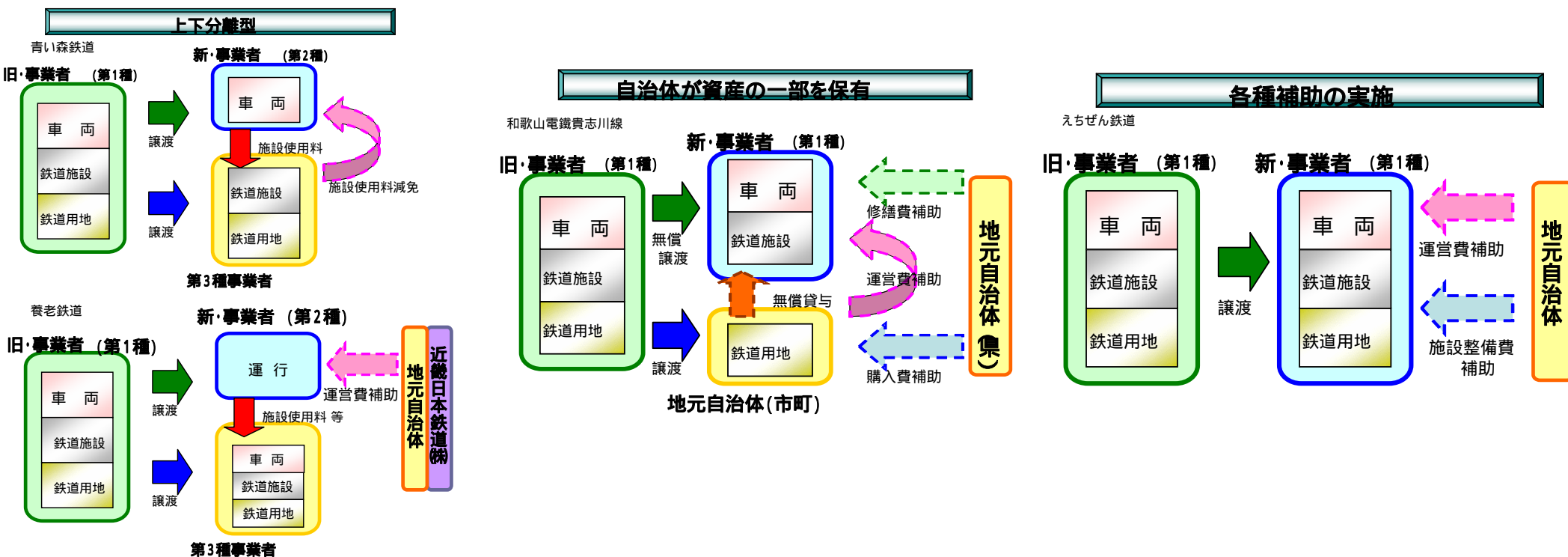
経営再編や行政支援の強化による地方鉄道の存続事例	5
地方鉄道の存続事例 < 青い森鉄道・近鉄養老線 >	6
地方鉄道の存続事例 < 和歌山電鐵・えちぜん鉄道 >	7
国や地域の支援の現状	8
国や地域の支援の現状	9
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)	10

経営再編や行政支援の強化による地方鉄道の存続事例

上下分離型を採用しているケース
 (例) 青い森鉄道、養老鉄道 等

自治体が資産の一部を保有し、鉄道事業者の負担を軽減しているケース
 (例) 和歌山電鐵貴志川線、三岐鉄道 等

鉄道事業者が全資産を保有しているが、**自治体が各種補助を実施**し、鉄道事業者の負担を軽減しているケース
 (例) えちぜん鉄道、富山ライトレール、上毛電気鉄道、上信電鉄 等



地方鉄道の存続事例 < 青い森鉄道・近鉄養老線 >

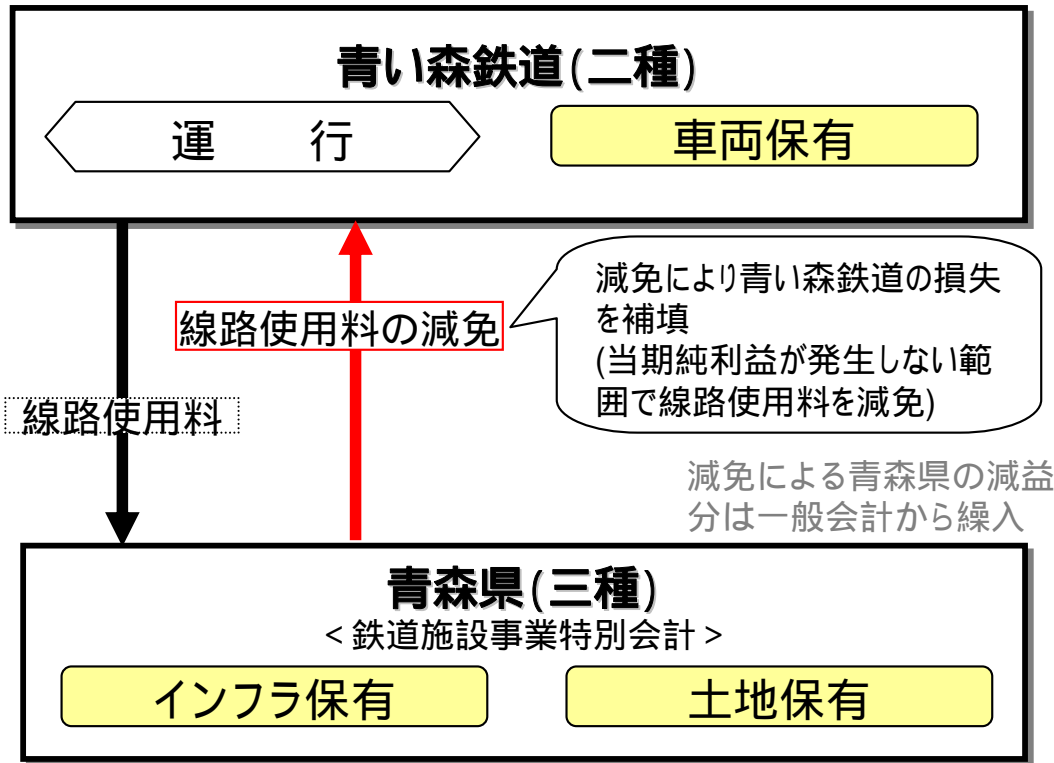
【概要】

- ・青森県は、第三種鉄道事業者として線路等施設を保有
- ・青い森鉄道が、第二種鉄道事業者として運行
- ・日本の第三セクター鉄道で初めて「上下分離方式」を採用

青い森鉄道の運営スキーム



H14.12月開業



「運行」には、運行にかかる費用(人件費、燃料費等)の負担を含む。

「保有」には、保有にかかる費用(維持修繕費、改良費、税等)の負担を含む。(次項以降も同じ)

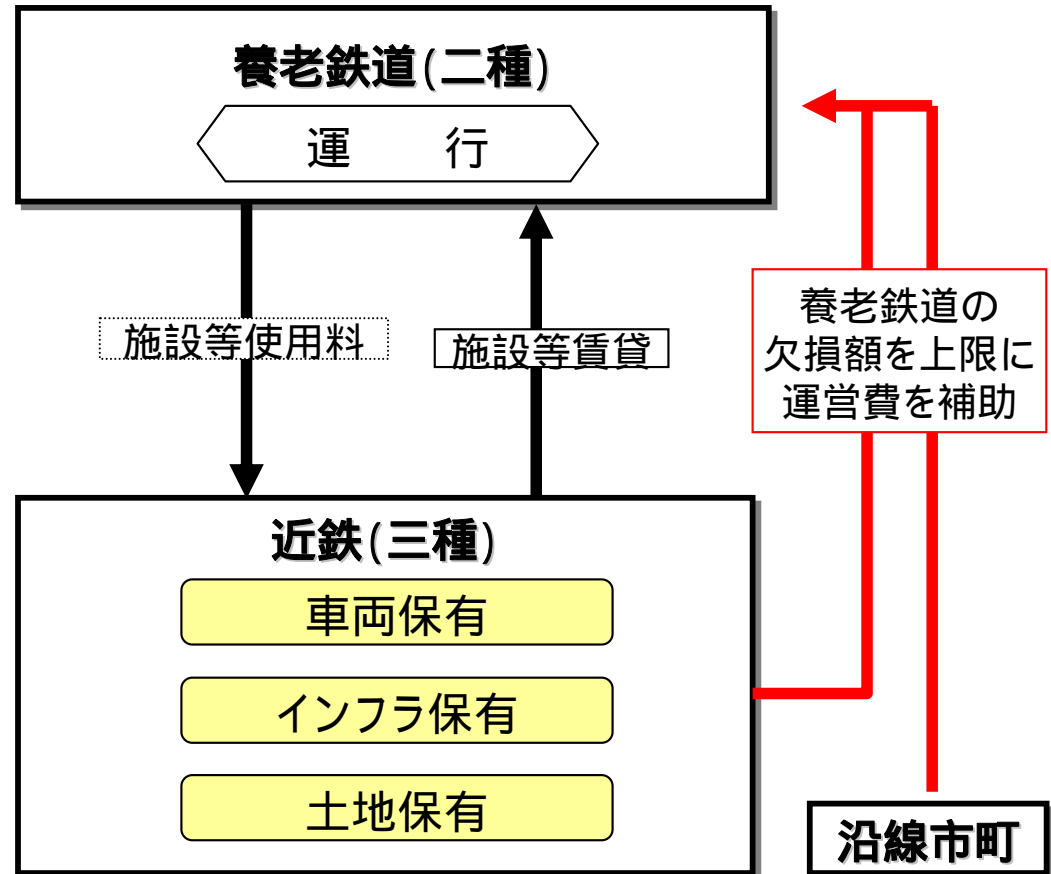
【概要】

- ・近畿日本鉄道(近鉄)による第一種鉄道事業の運営継続を断念
- ・養老鉄道が第二種鉄道事業者として運行
- ・近鉄が第三種鉄道事業者として線路・車両等を保有

近鉄養老線の運営スキーム



H19.10.1以降



写真は、各鉄道事業者HPより引用

地方鉄道の存続事例 < 和歌山電鐵・えちぜん鉄道 >

【概要】

- ・平成15年に南海電鐵が貴志川線の廃止検討を表明
- ・存続に向けた住民の動き等も踏まえ、沿線自治体が鉄道用地の買取を決定
- ・運行主体については、民間企業等からの公募により決定され、岡山電氣軌道の子会社である和歌山電鐵が運行

【概要】

- ・京福電氣鉄道(株)の輸送人員の減少と二度にわたる列車衝突事故
- ・平成13年10月に越前線(越前本線、三国芦原線、永平寺線)の廃止届出を提出
- ・越前本線と三国芦原線について、沿線市町村による第三セクター「えちぜん鉄道(株)」が事業譲渡を受け、H15年7月に運転を再開

和歌山電鐵の運営スキーム

H18.4月開業



和歌山電鐵(一種)

運行

車両保有

インフラ保有

和歌山県

将来の変電所
修繕費を補助

運営費を補助

10年間で
8.2億円を上限

無償貸与

沿線市

土地保有

えちぜん鉄道の運営スキーム



えちぜん鉄道(一種)

運行

車両保有

インフラ保有

土地保有

運営費を補助

10年間で約27
億円を想定

沿線市町

施設整備費を補助

福井県

10年間で約39億円
を想定

写真は、各鉄道事業者HPより引用

国や地域の支援の現状

地方鉄道のサービスの維持・改善のために活用できる国の支援制度としては、近代化補助金・幹線鉄道等活性化補助金・災害復旧補助金・踏切補助金・まちづくり交付金等がある。

国の支援とは別に、沿線自治体が、運営費等への補助、出資、資産保有等を行ったり、地域の住民やNPOが独自の支援を行うケースも増えている。

国の支援制度

	補助対象事業	補助率	補助対象事業者等	予算額(億円)		
				H17	H18	H19
鉄道軌道近代化設備整備費補助	安全対策設備の整備	国 : 1/5 ~ 2/5 地方 : 1/5 ~ 2/5	原則として赤字路線(経常損失)かつ、全事業で赤字又は一定規模の黒字事業者	2.5	2.6	2.4
	鉄道事業者と地元関係者が連携して作成した再生計画に基づく活性化に著しい効果が期待できる設備整備	国 : 1/3 地方 : 1/3				
幹線鉄道等活性化事業費補助	まちづくりと連携した高速化、乗継円滑化のための鉄道施設の整備	国 : 1/5 ~ 1/3 地方 : 1/5 ~ 1/3	鉄道施設の整備・保有を目的とする第三セクター	4	6	7
災害復旧事業費補助	鉄道事業者が大規模な天然災害を受けた場合の復旧事業費	国 : 1/4 地方 : 1/4	営業損失又は経常損失(直近3カ年)等	0.7	0.7	0.7
踏切保安設備整備費補助	踏切道改良促進法による保安設備整備計画に基づく踏切保安設備整備	国 : 1/2 ~ 1/3 地方 : 1/3	経常損失又は一定規模の営業黒字事業者	2	2	1.8

災害復旧事業費補助に限り、自治体の補助負担分について、特別地方交付税の交付対象となっている(他は、自治体の補助負担分に係る地方交付税措置は無い)

まちづくり交付金の活用事例

市町村の策定するまちづくり計画に対して総合的に支援する交付金(既存の補助事業対象だけでなく、市町村が提案する事業をも支援)

三岐鉄道北勢線 P & R 駐車場・駐輪場・周辺道路等の整備
 富山ライトレール 駅前広場・フィーダーバス等の整備 等

ESTモデル事業推進費の活用事例

環境的に持続可能な交通(EST)の実現を目指す先導的な地域として、公募選定したESTモデル事業の実施地域において、公共交通機関の利用促進のための普及啓発等の委託経費を環境省予算(石油・I礼ギ-特別会計)から支援

三重県北勢地区(三岐鉄道関係)

国や地域の支援の現状

地域が独自に行っている支援の例

沿線自治体の資金等支援	上毛電気鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ✓平成10年より、県・沿線自治体が、電路・線路・車両等の維持補修費及び近代化補助における事業者負担分を負担。 ✓鉄道に係る固定資産税収相当額を沿線自治体が補助
	三岐鉄道 北勢線 (H15.4～)	<ul style="list-style-type: none"> ✓沿線自治体が、近代化補助の事業者負担分、運営費等に充てるため10年間で約55億円を運営資金として支出。 ✓沿線自治体が、土地を取得・保有し、三岐鉄道へ無償貸与
	えちぜん鉄道 (H15.7～)	<ul style="list-style-type: none"> ✓福井県が、資産取得費及び運転停止していた路線の運転再開に必要な安全対策経費（約47億円）並びに10年間で必要な安全対策経費（約39億円）を負担 ✓沿線自治体が、運営費に対する財政支援として10年間で約27億円を負担

上記のほか、和歌山電鐵、養老鉄道(H19.10～)など、鉄道事業者に対し、沿線自治体が運営費支援等を行っている例がある。

住民の支援	しなの鉄道	✓レール・車両の保守費の一部をサポートが支援
	和歌山電鐵	<ul style="list-style-type: none"> ✓いちご電車改装費をサポートが支援 ✓沿線住民による駅の清掃活動
	えちぜん鉄道	✓地元住民による出資（約5千万円）

地域公共交通の活性化・再生の必要性

住民の足の確保、ユニバーサル社会の実現

活力ある都市活動、観光振興

環境問題等への対応

スキーム概要

基本方針 (国のガイドライン)

主務大臣(国土交通大臣・総務大臣)は、地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針を策定
国家公安委員会、環境大臣に協議

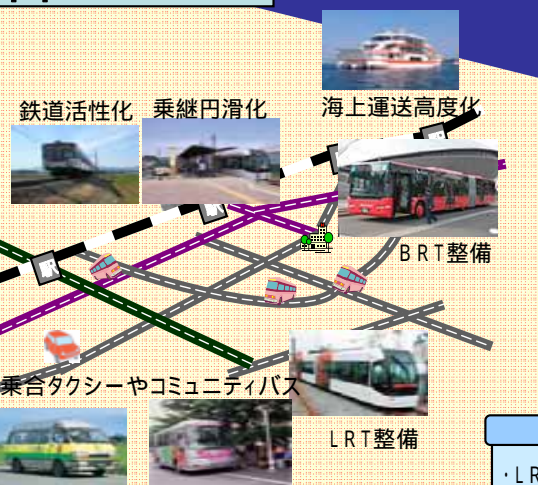
1. 計画の作成・実施

協議会

市町村 公共交通事業者 道路管理者 港湾管理者 公安委員会* 住民* 等
鉄道、軌道、バス、タクシー、旅客船等

地域公共交通総合連携計画

地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、地域のバス交通の活性化や地方鉄道の活性化など地域住民の移動手段の確保、都市部におけるLRTやBRTの導入や、バスの定時性・速達性の向上、乗継の改善等、地域公共交通のあらゆる課題について、当該地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って推進。国は、これを総合的に支援。



- 協議会の参加要請応諾義務 (*公安委員会、住民は除く)
- 計画策定時のパブリックコメント実施
- 計画作成等の提案制度
- 協議会参加者の協議結果の尊重義務

予算等

- 計画策定経費支援
- 関係予算を可能な限り重点配分、配慮
- 地方債の配慮
- 情報、ノウハウの提供
- 人材育成 等

法律上の特例措置

- LRT整備に関する軌道事業の上下分離制度の導入
- LRT車両購入費、BRTの車両購入費、オムニバスタウン計画に基づく施設整備事業等について自治体助成部分の起債対象化
- 鉄道再生実施計画作成のための廃止予定日の延期
- 関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化 等

国による総合的支援

【地域公共交通特定事業】

- LRTの整備
- BRTの整備、オムニバスタウンの推進
- 海上運送サービスの改善
- 乗継の改善
- 地方鉄道の再生

2. 新たな形態による輸送サービスの導入円滑化

関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化等

DMV(デュアルモードビークル)
軌道と道路の両方の走行が可能な車両

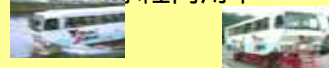


IMTS(インテリジェントマルチモードトランジット)

磁気誘導による専用道路部分と一般道路の両方を走行する車両



水陸両用車



等

注1 LRT(Light Rail Transit)

低床・バリアフリー設計の新車の投入、屋根付きの快適な停留所、高速・定時性の確保等を組み合わせた機能を備えた次世代型路面電車システム

注2 BRT(Bus Rapid Transit)

輸送力の大きなノンステップバスの投入、バス専用レーン、公共車両優先システム等を組み合わせた高次の機能を備えたバスシステム

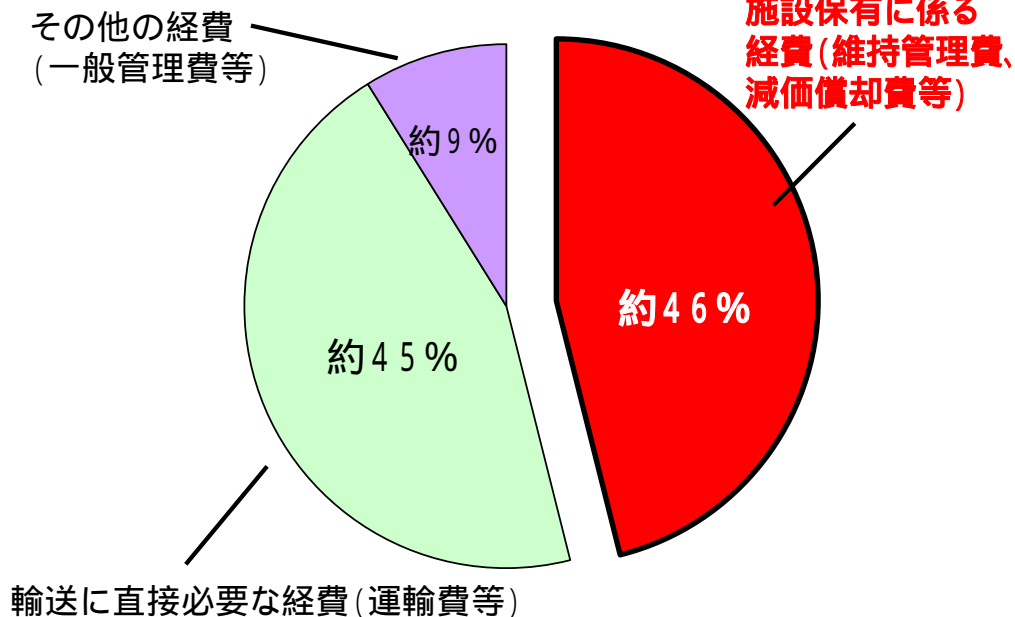
(2) - 3 現状から見えてくる課題

目 次

地方鉄道に関する財務面からの問題意識 11
事業採算性では評価しきれない鉄道の意義・役割 12
地方鉄道をめぐる費用・便益分析(試算)の一例 13
えちぜん鉄道の経験 14
若桜鉄道の取組み 15

地方鉄道に関する財務面からの問題意識

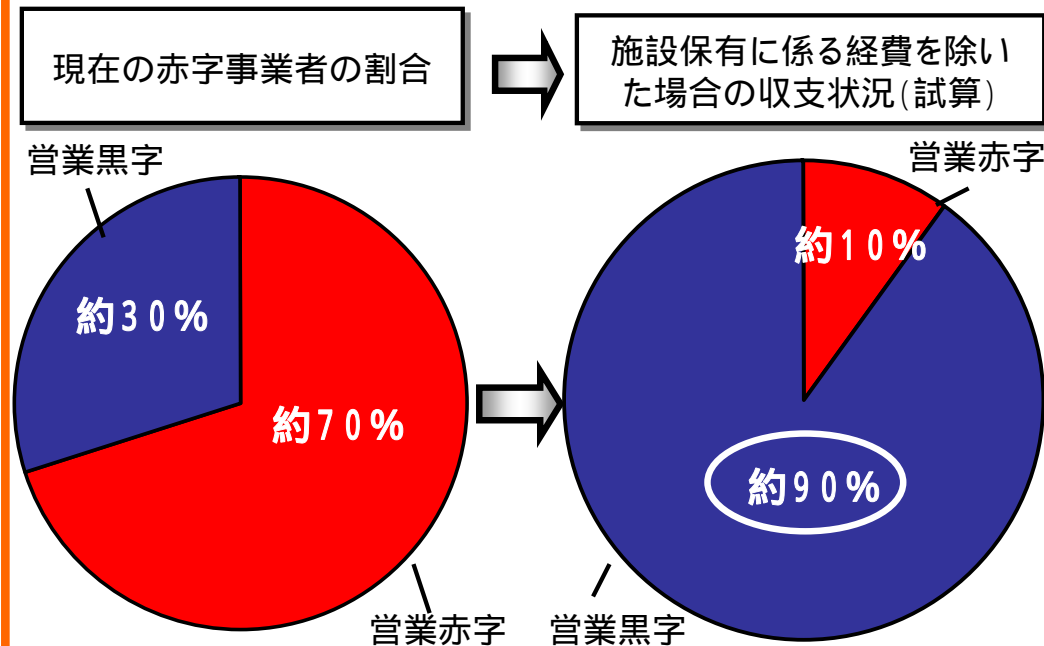
地方鉄道のコスト構造



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17年度:約46%

地方鉄道(90社)の平成17年度決算より

赤字事業者の割合

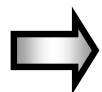


地方鉄道の收支状況は、全体の約7割が営業赤字であるが、**施設保有に係る経費を除くと、全体の約9割の事業者が黒字**に転じる

地方鉄道(90社)の平成17年度決算より

鉄道事業の特性に起因する問題

他の交通機関と異なり、鉄道事業者は**インフラ施設(土地、線路、駅等)をセットで自ら所有**することが通例であるとの特色



輸送に直接必要な経費に限定すれば、その大半を運賃収入で賄い、自立的な事業継続が可能か？
 施設保有に係る経費を事業者から切り離し、例えば、自治体等、**別の主体が当該経費を負担することで、円滑な施設更新が可能か？**

事業採算性では評価しきれない鉄道の意義・役割

地方鉄道の現状

鉄道の意義・役割の相対的低下

- ・少子高齢化の進展による輸送需要の減少
- ・マイカーの利便性や快適性からモータリゼーションが進展
- ・郊外の幹線道路沿いに商業施設等が進出

↓

町の核としての駅の位置付けが薄れ、多くの地域住民にとって、鉄道や駅の意義・役割が相対的に低下

厳しい経営環境

- ・事業採算性の視点では、存続困難な鉄道が多い
- ・鉄道施設の保守管理費や、資本費等が経営の圧迫要因



レール、トンネル、橋りょう等の保守管理費等が経営を圧迫

地方鉄道の意義・役割

他の交通モードでは代替しきれない輸送需要の存在

朝の通学時等、一部のピーク時には、バス等で代替が困難な需要が存在。

(但し一日を通して鉄道特性を発揮するだけの需要とはならず、採算が取れない)

地域への便益

高校生や高齢者等の移動制約者の足の確保

道路混雑の緩和、CO2排出の抑制等

廃止による地域への影響

高校生や高齢者等の移動制約者の足の喪失

駅前商店街の衰退、観光客の減少等

マイカーへの転換による通勤時間帯の交通混雑の増大

地域における鉄道の意義・役割についての掘り下げ・問い直し

「鉄道の社会的便益」と「鉄道廃止の社会的費用」、「存続に要するコスト」等を、少子高齢化や地球環境問題等も踏まえながら、総合的に考量し、「地域の生活や観光に組み込まれた持続可能な鉄道」として支えていくべきものであるか否か、地域自ら問い直すことが必要なのではないか？

地方鉄道をめぐる費用・便益分析(試算)の一例

地方鉄道の廃止が地域に与える主な影響

- 1) バス代替輸送による運賃上昇、所要時間増
- 2) 並行道路の自動車交通量の増加とそれに伴う移動速度の低下
- 3) CO2 排出量の増加
- 4) 鉄道の存在による安心感、誇らしさ、都市の骨格等の喪失

以下のように、地方鉄道の維持・再生を図れば、その費用に対して大きな便益が発生するとの分析、試算もある

路線名	路線延長	輸送密度	沿線人口	鉄道の存続に要する費用	鉄道廃止に伴って失われる便益			
					バスへの代替による運賃上昇、所要時間増	並行道路の自動車交通量の増加とそれに伴う移動速度の低下	CO2排出量の増加	鉄道の存在による安心感、誇らしさ、都市の骨格等の喪失
上田交通別所線	11.6 km	1,630 人/日	65.5 千人	4.4億円	44.3億円	38.5億円	7億円 (1)	4.9億円
秋田内陸縦貫鉄道	94.2 km	312 人/日	35.5 千人	20.1億円	36.8億円	3.8億円	-	2.2億円
一畑電車	42.2 km	1,557 人/日	101.4 千人	11億円	46億円	44億円	0.4億円	-
南海貴志川線	14.3 km	3,035 人/日	78.5 千人	18億円	74億円	59億円	0.05億円	-

- 1) CO₂以外の道路交通事故削減便益、NO_x排出削減、騒音の削減も含む
- 2) 上記は、「鉄道プロジェクトの費用対効果分析マニュアル99」(運輸省鉄道局監修、財団法人運輸政策研究機構発行、1999年6月)等に基づき試算されたもの

バス代替による運賃上昇、所要時間増

地方鉄道が廃止され、バス代替となると仮定した場合の所要時間増加および運賃上昇の貨幣換算値(損失額)を算出。

並行道路の自動車交通量の増加とそれに伴う移動速度の低下

地方鉄道が廃止され、地方鉄道の乗客が自動車に転換すると仮定した場合の並行道路における通行車両の平均増加台数を算定し、移動速度の低下による損失額を貨幣換算して算出。

CO2 排出量の増加

鉄道廃止にともなう自動車からのCO₂ 排出量の増加分から、鉄道運行にともなうCO₂ 排出量を引いて算出したCO₂排出量の増加分による損失額を貨幣換算して算出。

鉄道の存在による安心感、誇らしさ、都市の骨格等の喪失

鉄道が存在することにより沿線住民が得ている安心感、満足感を、CVM (Contingent Valuation Method: 仮想市場評価表) アンケート()によって支払意思額として把握することで算出。

(調査対象者に「ある状態からある状態に改善(又は悪化)」するときに、いくら支払っても良いか等を回答してもらい、その結果を統計処理して、価値を推計するアンケート調査の方法)

えちぜん鉄道の経験

< 事例説明 >

えちぜん鉄道の沿線地域は、約2年余りの期間に、「鉄道運行」「運行停止」「鉄道再開」という3つの状況を経験。(表-1、図-1) 鉄道の運行停止後、鉄道利用者の36%が代行バスを利用する一方、42%が自動車運転・送迎に転じた。(図-2) 鉄道の再開前には「ピーク時間帯にバスが満員で乗客が乗れない」、「交通量増加による渋滞で学生が遅刻」等の声が寄せられた。鉄道の運行再開後、代行バスからの転換(えちぜん鉄道による運行再開後の利用者の48%)や、自動車運転・送迎からの転換(同23%)に加え、約9%の新規利用者が存在。(図-3)

行期間 京福電鉄 運行	H4年2月	京福電鉄より廃線・バス転換の申し入れ 存廃議論開始
	H12年12月	電車正面衝突事故
	H13年6月	2度目の電車正面衝突事故 運行停止 代行バスに転換
行期間 代行バス 運行	H13年7月	中部運輸局による「事業改善命令」
	H14年1月	第三セクターによる存続で合意
	H14年9月	えちぜん鉄道株式会社設立
後 道 えちぜん鉄 道 運行再開	H15年7月	えちぜん鉄道運行開始 三国芦原線、勝山永平寺線一部開通
	H15年8月	三国芦原線開通
	H15年10月	勝山永平寺線開通(全線開通)

表-1 えちぜん鉄道による再開までの経緯

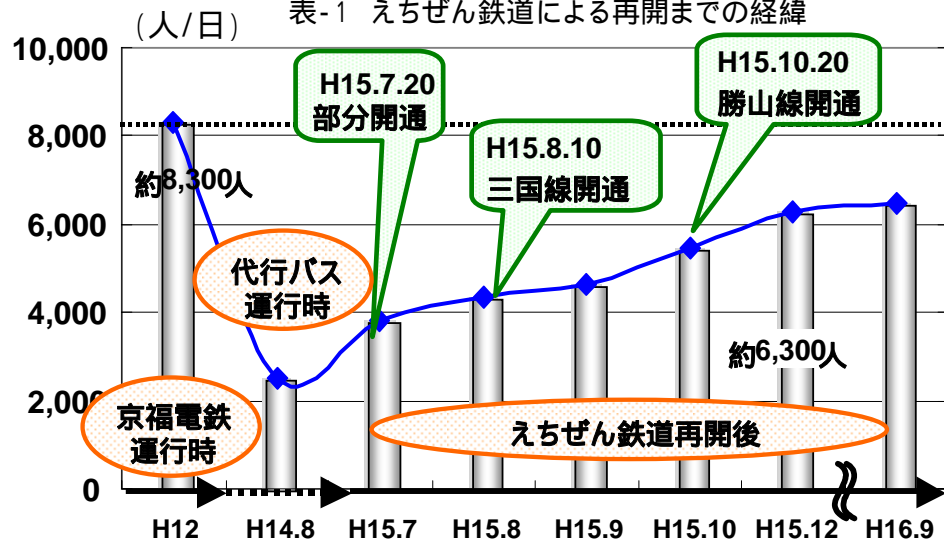


図-1 京福電鉄運行時から現在までの利用者数の推移

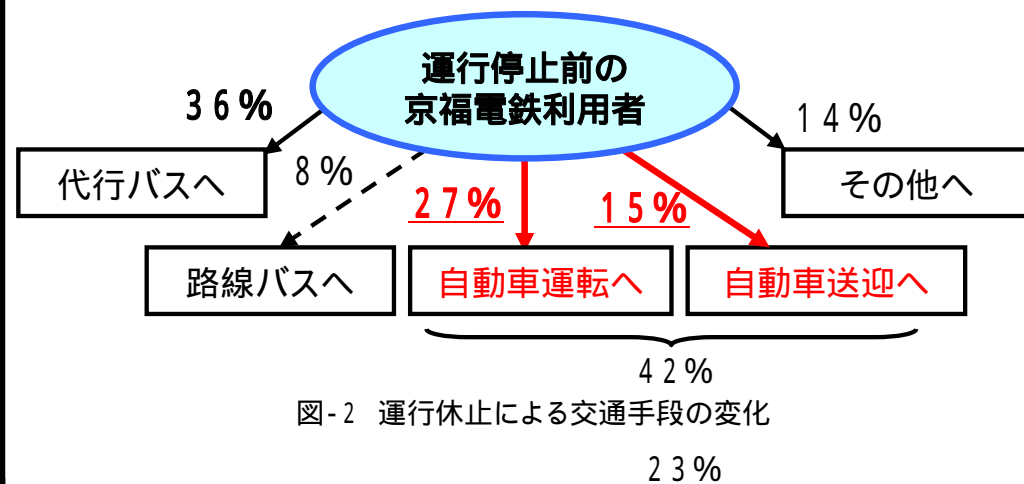


図-2 運行休止による交通手段の変化

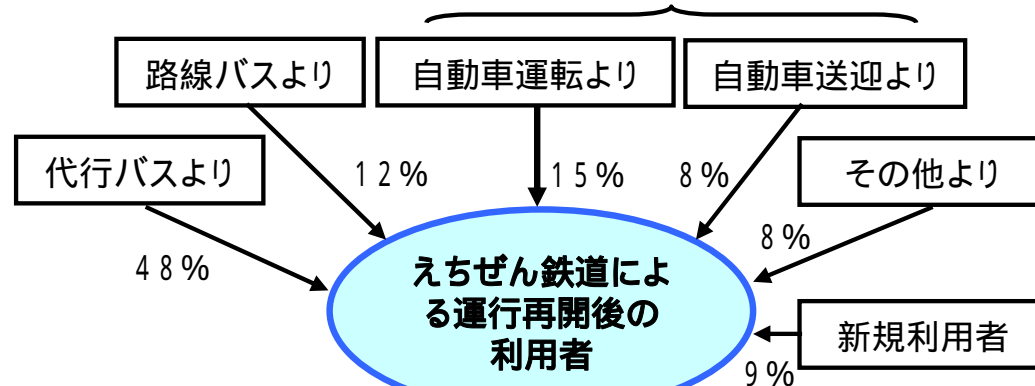


図-3 運行再開による交通手段の変化

出典: 福井大学大学院工学研究科 川上教授による研究
(独)鉄道・運輸機構 地方鉄道の活性化に向けて～地域の議論のために～を参考に
鉄道局作成

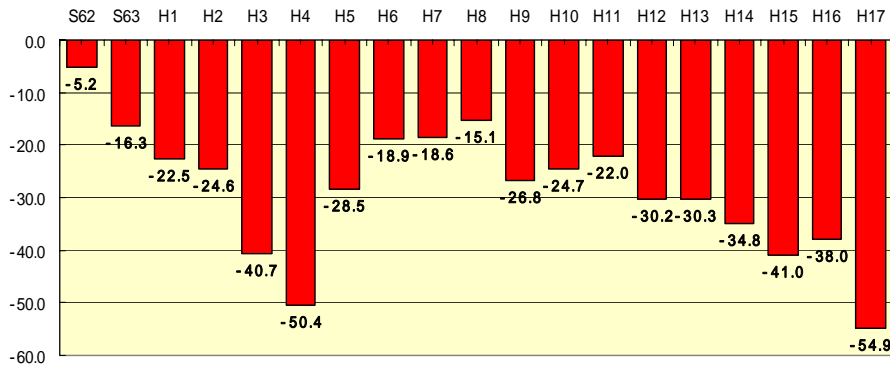
若桜鉄道の取組み

【事例：若桜鉄道】

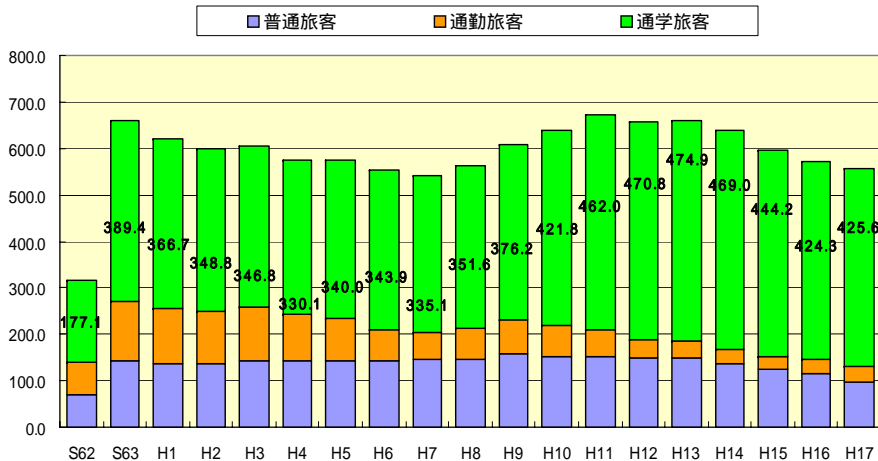
若桜鉄道は、国鉄分割民営化により廃止路線対象となるが、沿線住民の強い要望により、昭和62年に第三セクター鉄道として再出発
恒常的な赤字補填と設備投資の結果、運営資金として積み立てた基金も枯渇の危機
沿線自治体関係者とともに協議会を設置し、今後の方策について真摯な議論を重ねている

若桜鉄道の現状

- ・ 少子高齢化による **通学者(公共交通利用主体)の減少**
- ・ 鳥取県が打ち出した「路線バス補助制度見直し」
- ・ **基金の減少(平成18年度末残高見込み約1億3,600万円)**



若桜鉄道の年次赤字額の推移



若桜鉄道利用者の推移

若桜鉄道の便益

【若桜鉄道の便益を以下の項目で試算】

目的地に早く到着
安い費用で移動
確実な時間に到着
快適な移動
道路が混雑しない等

バス転換しない場合の純便益
= **46.6億円**

(鉄道を存続した場合の純便益 (101.74億円) - バス転換した場合の純便益 (55.14億円))

30年間の便益を算出

上記は、「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2005」(国土交通省鉄道局監修、財団法人運輸政策研究機構発行、2005年7月)等に基づき試算されたもの

若桜鉄道の取組事例

車両体験運転

若桜鉄道の会社発足20年記念イベントとして、若桜駅構内の線路を運転する体験企画



「ローカル列車の旅」企画

若桜駅に保存されている転車台の説明と乗車券をセットにした企画切符を発売。県内外から多くの観光客が来訪。



日本海新聞(H19.7.11)記事より

出典:「若桜鉄道に係わる費用対効果分析に関する調査」、「第1回若桜谷の公共交通を考える協議会」資料をもとに作成

(2) - 4 地方鉄道総合支援パッケージの概要

目 次

地域の活性化に資する鉄道活性化総合支援パッケージ 16
がんばる地域・事業者に対する平成20年度予算要求の概要 17
がんばる地域・事業者に対する平成20年度予算要求の概要 18

地域の活性化に資する鉄道活性化総合支援パッケージ

鉄道活性化総合支援パッケージ

がんばる地域事業者を支援

地方鉄道の活性化

自治体・事業者連携計画への重点的支援

予算要求

税制改正

新たな法制度等に基づき、自治体、鉄道事業者等が連携して実施する地域の意欲的な取組を重点的に支援

「鉄道軌道輸送高度化事業費補助(近代化補助の充実)」を創設

地域公共交通活性化・再生法に基づく鉄道再生事業等に対する税制支援措置を創設
(安全対策の推進)

安全性緊急評価等に基づく中長期的な安全施設整備を支援

「鉄道施設総合安全対策事業費補助」を創設

DMVの普及促進に係る技術開発

予算要求

安全性の確保を前提とした上で、低コストの新たな運行システムを実用化するための技術開発を推進

地方都市拠点駅等の活性化

地域拠点駅のバリアフリー対策の推進

予算要求

税制改正

5000人以上の駅:基本方針に基づき平成22年までに着実に推進

5000人未満の駅:交通や観光等の地域拠点駅への支援を充実

LRTシステムの整備

予算要求

税制改正

地域公共交通活性化・再生法「地域公共交通総合連携計画」に基づく軌道運送高度化事業に対する支援を拡充

幹線鉄道の活性化

幹線鉄道の高速化

予算要求

既存ストックを最大限有効に活用した幹線鉄道の高速化を推進

高速化のボトルネック調査等による推進

高速化のボトルネック要因に関する調査

予算要求

高速化効果の早期確保につながる施設の先行的整備の促進を検討

鉄道活性化のためのコンサルティングの強化

地域における鉄道のあり方等につき、事業者・自治体・NPO等に関われた相談窓口を設置(本省・地方運輸局)

定員要求

地方鉄道活性化ノウハウの共有(専門家の派遣等)

がんばる地域・事業者に対する平成20年度予算要求の概要

地方鉄道について、安全に関する設備整備及び鉄道の活性化に著しい効果が期待できる設備投資に対する支援に加え、地方鉄道の活性化に関する新たな法制度等に基づき、自治体と鉄道事業者等が連携して実施する地域の意欲的な取組に対して重点的な支援を行う。

《重点支援》がんばる地域・事業者を支援

自治体・事業者連携計画への重点的支援（新たな法制度を予定）

- ✓赤字要件の見直し(事業者単独では取り組めない事業を対象)〔新規〕
 - ✓ソフト事業も対象(コンサルティングによる運営ノウハウの充実)〔新規〕
- 《整備対象施設》 新型車両導入、車両改造(冷房化等)、新駅設置、駅舎の改良(観光シンボル化等)、行き違い設備 等(補助率1/3)

安全対策の推進

- ✓安全性緊急評価等に基づく中長期的な安全施設整備を支援(整備計画策定)〔新規〕
 - ✓赤字要件の見直し(事業者単独では取り組めない事業を対象)〔新規〕
- 《整備対象施設》 軌道改良、落石等防止設備、電気・信号保安設備 等(補助率1/3)
- *大規模なトンネル・橋梁等改修については「鉄道施設総合安全対策事業費補助」を新設

輸送高度化補助による整備(例)



新型車両 鮎と紅葉をデザイン



民家調の駅



地域公共交通活性化・再生総合事業(総合政策局)と連携



レトロ調車両



地元産木材を使用した駅



整備前

安全性向上・
メンテナンス負担軽減

がんばる地域・事業者を支援

自治体・事業者連携計画への
重点的支援

安全対策
の推進

(地域主体・協調支援)
地方鉄道の活性化

自立的な地域再生

がんばる地域・事業者に対する平成20年度予算要求の概要

考え方

支援措置

現状

赤字の鉄道事業者の近代化投資支援

今後

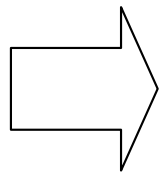
「頑張る地域・事業者」を重点的に支援

鉄道事業再構築実施計画 (地域と事業者が合力して作成)

認定 (地域公共交通活性化・再生法関連) (他事業と連携)

地方鉄道の活性化対策

「鉄道軌道近代化設備整備費補助」
 ・補助率：原則 1 / 5
 ・赤字事業者が対象

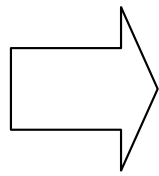


「鉄道軌道輸送高度化事業費補助」 (名称変更)
拡充
 ・補助率嵩上げ：1 / 3 (一律)
要件見直し (赤字要件の撤廃)

新設
 「地域公共交通活性化・再生総合事業費補助」
 ・補助率：1 / 2 ~ 1 / 3
 ・対象設備：
 ・待合環境整備
 ・イベント列車
 ・ソフト事業 等

まちづくり事業との連携

地方鉄道の老朽化対策



新設
 「鉄道施設総合安全対策事業費補助」
 補助率：1 / 3
 (鉄道安全対策関連の公共事業を統合・拡充)