

第1回ネットワーク・サービス小委員会検討資料

平成19年4月27日
国土交通省鉄道局

< 目次 >

(幹線鉄道・都市鉄道のネットワーク)

整備新幹線の整備進捗状況	...	1
在来幹線鉄道の整備状況 (表定速度 90km/h 以上の区間)	...	2
在来幹線鉄道の整備状況 (最高速度)	...	3
在来幹線鉄道の整備状況 (5 大都市圏からの 3 時間到達圏人口の推移)	...	4
在来幹線鉄道の競争力の現状	...	5
在来幹線鉄道を対象とする現行補助制度	...	6
地方から高速化の要望がある主な路線	...	7
幹線鉄道高速化の課題	...	8
高速化事業実施路線・実施予定路線の類型化	...	9
幹線鉄道ネットワークの質を向上させるための多角的な施策	...	10
高速化以外の利便性向上施策の主要事例	...	11
都市鉄道の混雑率緩和に向けた取組みの推進	...	12
都市鉄道の混雑率緩和に向けた取組みの推進	...	13
都市鉄道整備に対する国の支援	...	14
都市鉄道整備に対する国の支援	...	15
(参考) J R 貨物の車両の新製、更新等と政投銀融資	...	16

(地方鉄道・L R T の維持・整備)

地方鉄道の現状と課題	...	17
地方鉄道に対する支援の現状	...	18
地方鉄道に対する支援の現状	...	19

地域がささえる地方鉄道再生事例（えちぜん鉄道）	… 2 0
地域がささえる地方鉄道再生事例（三岐鉄道）	… 2 1
地方鉄道の活性化に向けた国の財政支援・地域の支援に関する課題	… 2 2
地方鉄道の運営形態の変更に伴う資産の譲渡と税制	… 2 3
地域公共交通活性化・再生法の下で可能になる L R T 整備の新技术	… 2 4
L R T 整備構想の例	… 2 5

（観光鉄道）

地方鉄道を観光鉄道に転換する場合の課題	… 2 6
---------------------	-------

（バリアフリー化）

鉄道駅のバリアフリー化の目標と進捗状況	… 2 7
鉄道駅のバリアフリー化の目標の考え方	… 2 8
5千人以上の駅の目標達成に向けた課題	… 2 9
5千人未満の駅のバリアフリー化の現状	… 3 0
ホームドア・可動式ホーム柵の設置状況	… 3 1
バリアフリー新法における位置づけ	… 3 2
ホームドア・可動式ホーム柵の普及に向けた取り組み	… 3 3

（「社会資本整備重点計画の記載ぶり」素案）

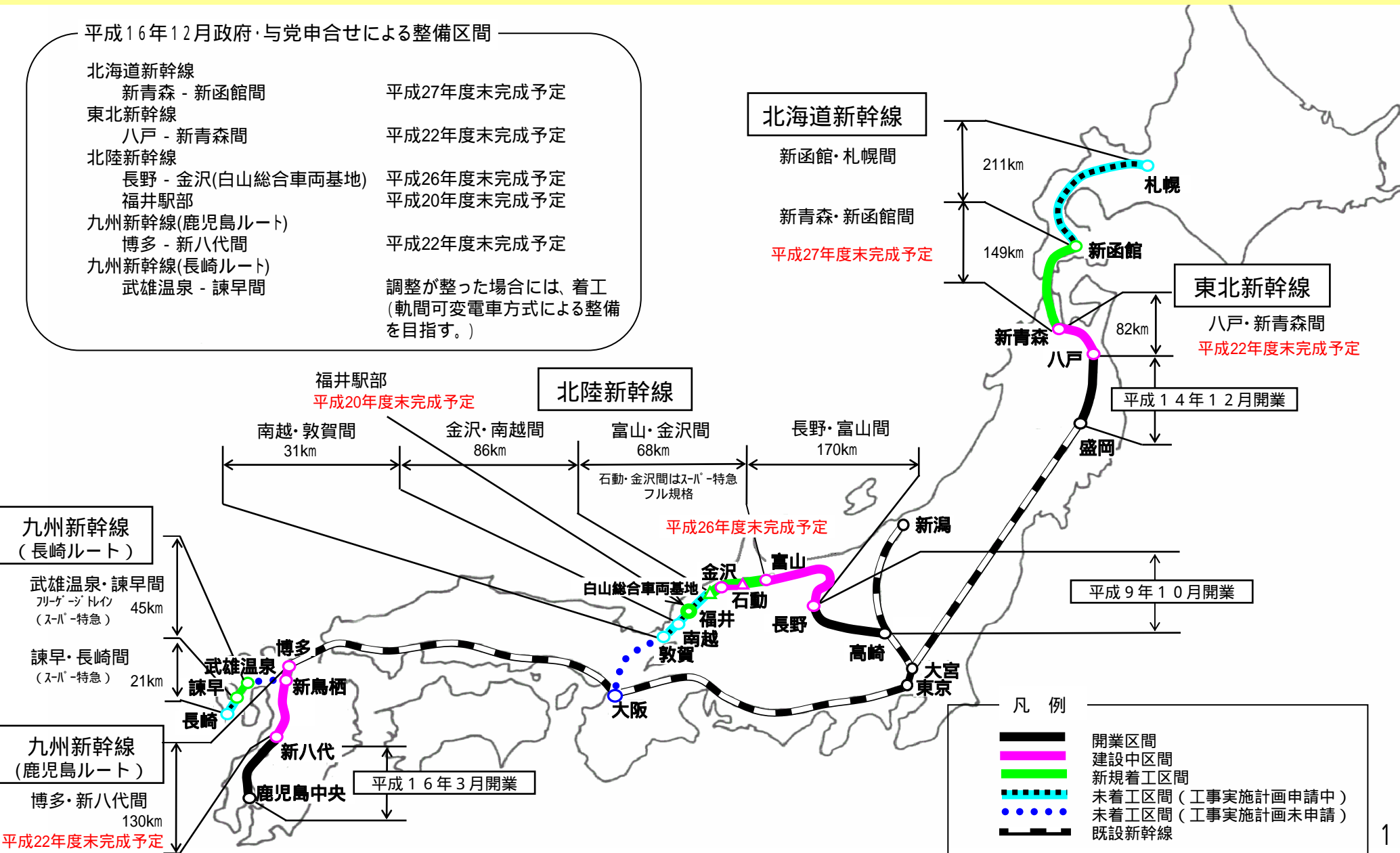
社会資本整備重点計画について	… 3 4
現行の社会資本整備重点計画（平成15年～19年）における鉄道の扱い	… 3 5
現行の社会資本整備重点計画（平成15年～19年）における鉄道の扱い	… 3 6
次期社会資本整備重点計画に盛り込む内容の素案	… 3 7

整備新幹線の整備進捗状況

平成16年12月政府・与党申合せに基づき着実に整備を進めている。

平成16年12月政府・与党申合せによる整備区間

北海道新幹線 新青森 - 新函館間	平成27年度末完成予定
東北新幹線 八戸 - 新青森間	平成22年度末完成予定
北陸新幹線 長野 - 金沢(白山総合車両基地) 福井駅部	平成26年度末完成予定 平成20年度末完成予定
九州新幹線(鹿児島ルート) 博多 - 新八代間	平成22年度末完成予定
九州新幹線(長崎ルート) 武雄温泉 - 諫早間	調整が整った場合には、着工 (軌間可変電車方式による整備 を目指す。)

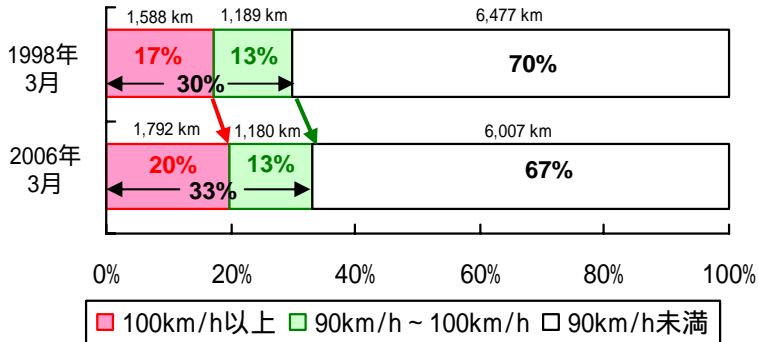


在来幹線鉄道の整備状況 (表定速度90km/h以上の区間)

19号答申に基づき、在来幹線鉄道の高速化のための線形改良、新型車両導入等の事業が各地で進められてきているが、表定速度90km/h以上の区間は在来幹線鉄道全体の3割強にとどまっている。

< 表定速度90km/h以上の区間の拡大 >

「90km/h以上」：
30 % (1998年) **33 % (2006年)**
 「100km/h以上」：
17 % (1998年) **20 % (2006年)**



JR優等列車の走行区間 (新幹線を除く。)
 新幹線と並行する在来線を除く。

凡例

表定速度 (2006年)

- 100 km/h ~
- 90 ~ 100 km/h
- 90 km/h 未満

実線は1998年から速度増加をした区間
 点線は1998年から速度増加がない区間

 表定速度が90km/h以上に向上した事例 (1998 ~ 2006)

新幹線 (2006年3月時点)

< 表定速度の現状 >

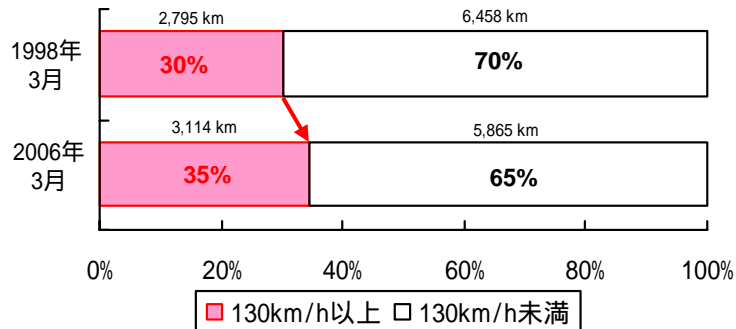


在来幹線鉄道の整備状況 (最高速度)

高速化事業や新型車両導入により、最高速度130km/h以上の区間は在来幹線鉄道全体の35% (1998年比で5ポイントアップ) となっている。

< 最高速度130km/h以上の区間の拡大 >

「130km/h以上」：
30% (1998年) **35% (2006年)**



JR優等列車の走行区間 (新幹線を除く。)
 新幹線と並行する在来線を除く。

< 最高速度の現状 >



凡例

最高速度 (2006年)

— 130 km/h ~

— 100 ~ 130 km/h

— 100 km/h 未満

□ 最高速度が130km/h以上に向上した事例
 (1998 2006)

— 新幹線 (2006年4月時点)

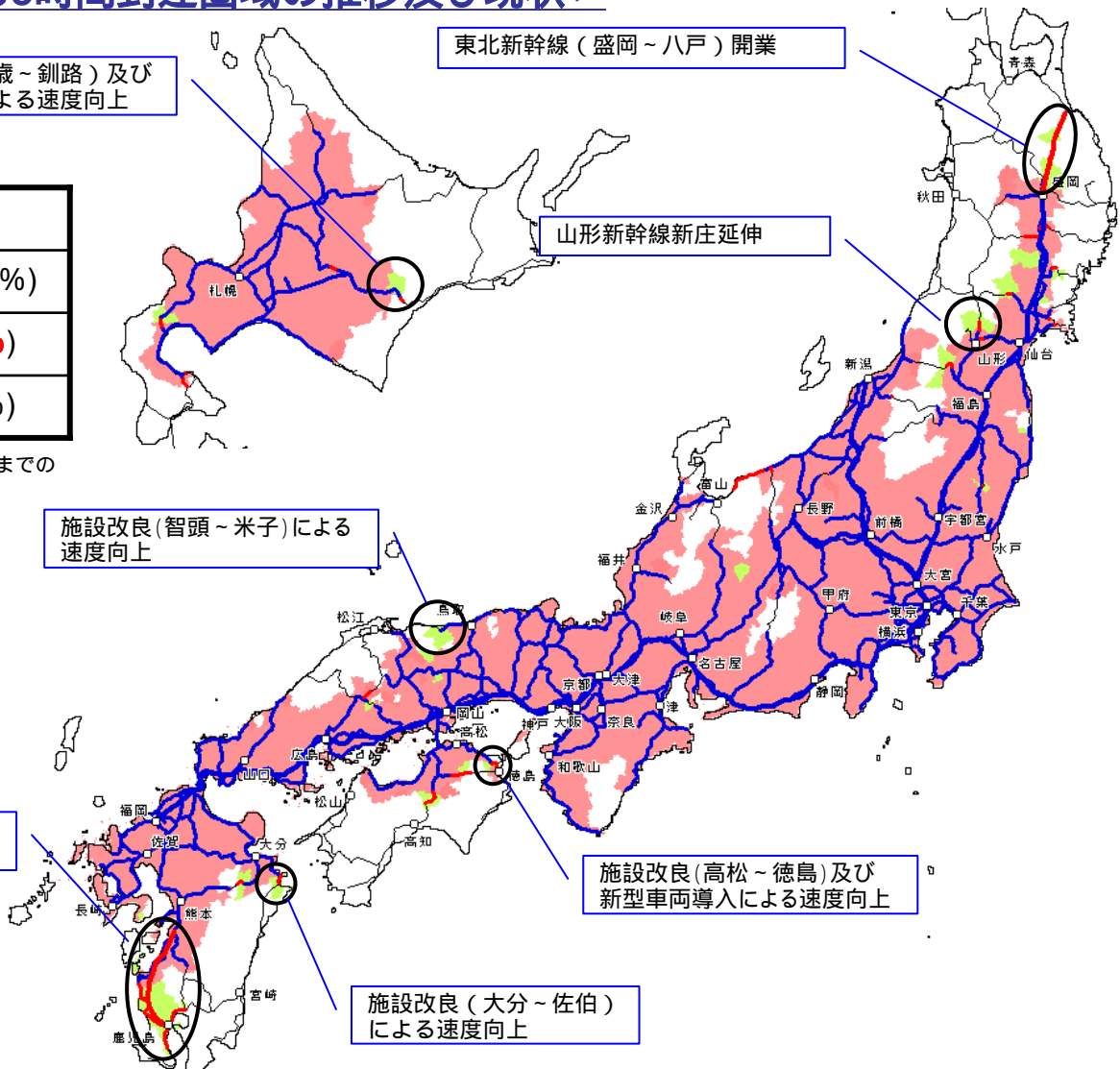
在来幹線鉄道の整備状況(5大都市圏からの3時間到達圏人口の推移)

整備新幹線の開業や施設改良等により、5大都市(東京、札幌、名古屋、大阪、福岡)からの3時間到達圏域は、面積ベースで全国の約6割、人口ベースで約9割をカバーするに至っている。

< 5大都市から3時間到達圏域の推移及び現状 >

	1998年	2006年
営業キロ(km)	14,984 (73.4%)	15,413 (74.8%)
人口(百万人)	111 (87.8%)	113 (88.6%)
面積(千km ²)	222 (58.7%)	225 (59.7%)

5大都市圏(駅)から各市町村中心部までの最短到達時分により算出
人口、面積、市町村区分は2000年時点



凡例

3時間到達圏域

- 1998年
- 1998年から2006年の間に増えた区域

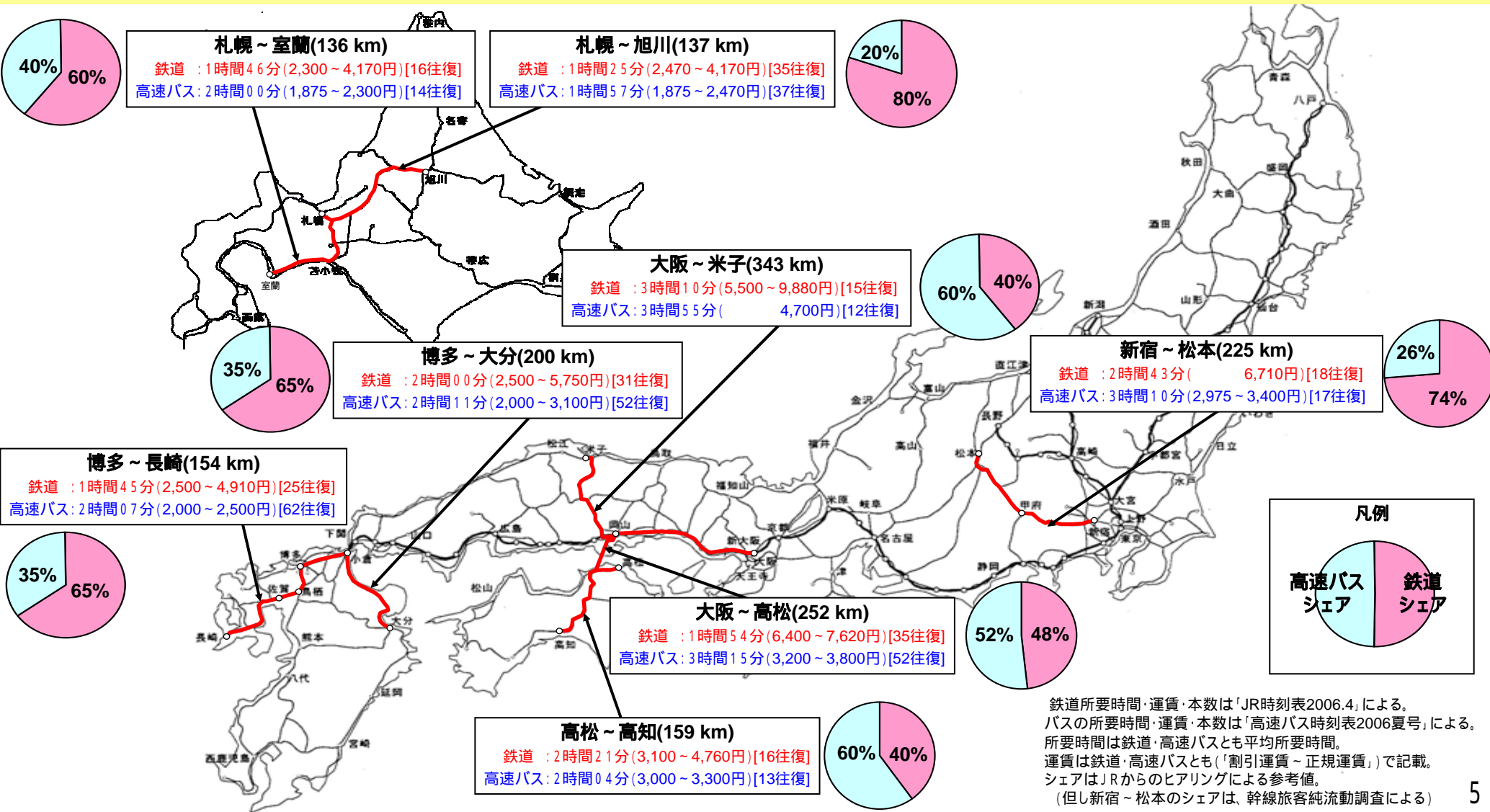
3時間到達圏

- 1998年
- 1998年から2006年の間に増えた区間

在来幹線鉄道の競争力の現状

在来幹線鉄道と高速バスが競合している区間では、運賃が低廉な高速バスに対し、鉄道が速達性で対抗している場合が多い。

高速道路の整備により高速バスが速達性でも拮抗したり、優位に立つ区間が現れており、鉄道の競争力を回復する上では高速化による速達性向上も重要と考えられる。



在来幹線鉄道を対象とする現行補助制度

国は、幹線鉄道等活性化事業費補助により、地方と協調して幹線鉄道的高速化を支援しているが、効率的・効果的な支援が今後も重要である。

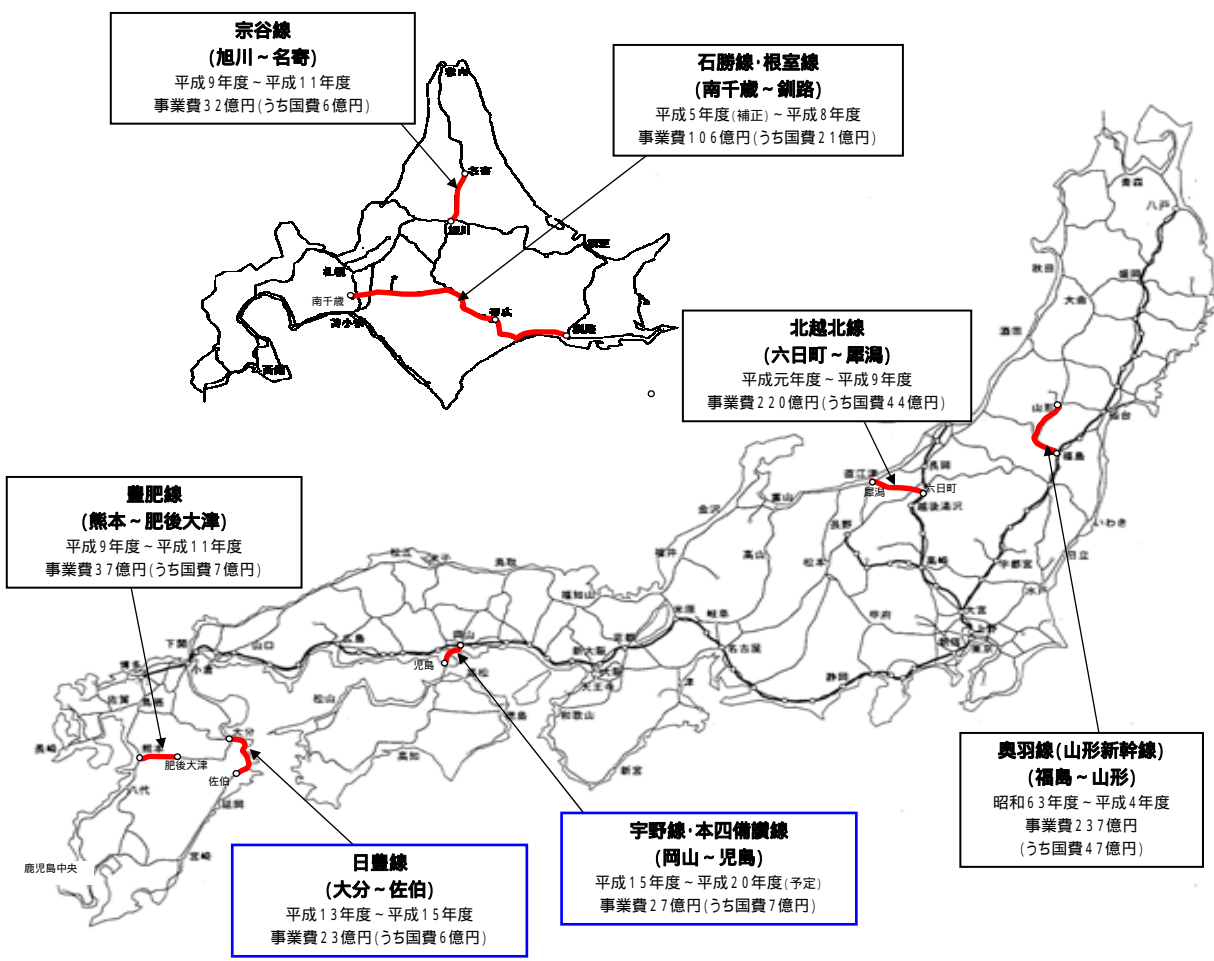
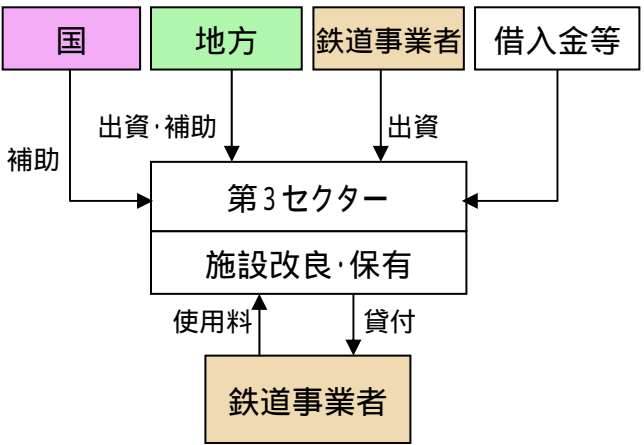
< 幹線鉄道等活性化事業費補助制度の概要 >

- ・ 高速輸送体系の形成の促進を図るため、線形改良や軌道強化等を行うことにより、在来幹線鉄道的高速化を図る。
- ・ 駅周辺整備や立体交差化等のまちづくり事業と連携し、相乗的な沿線地域の活性化を図る。

国及び地方公共団体の補助率(同額補助)

高速化事業 : 2 / 10

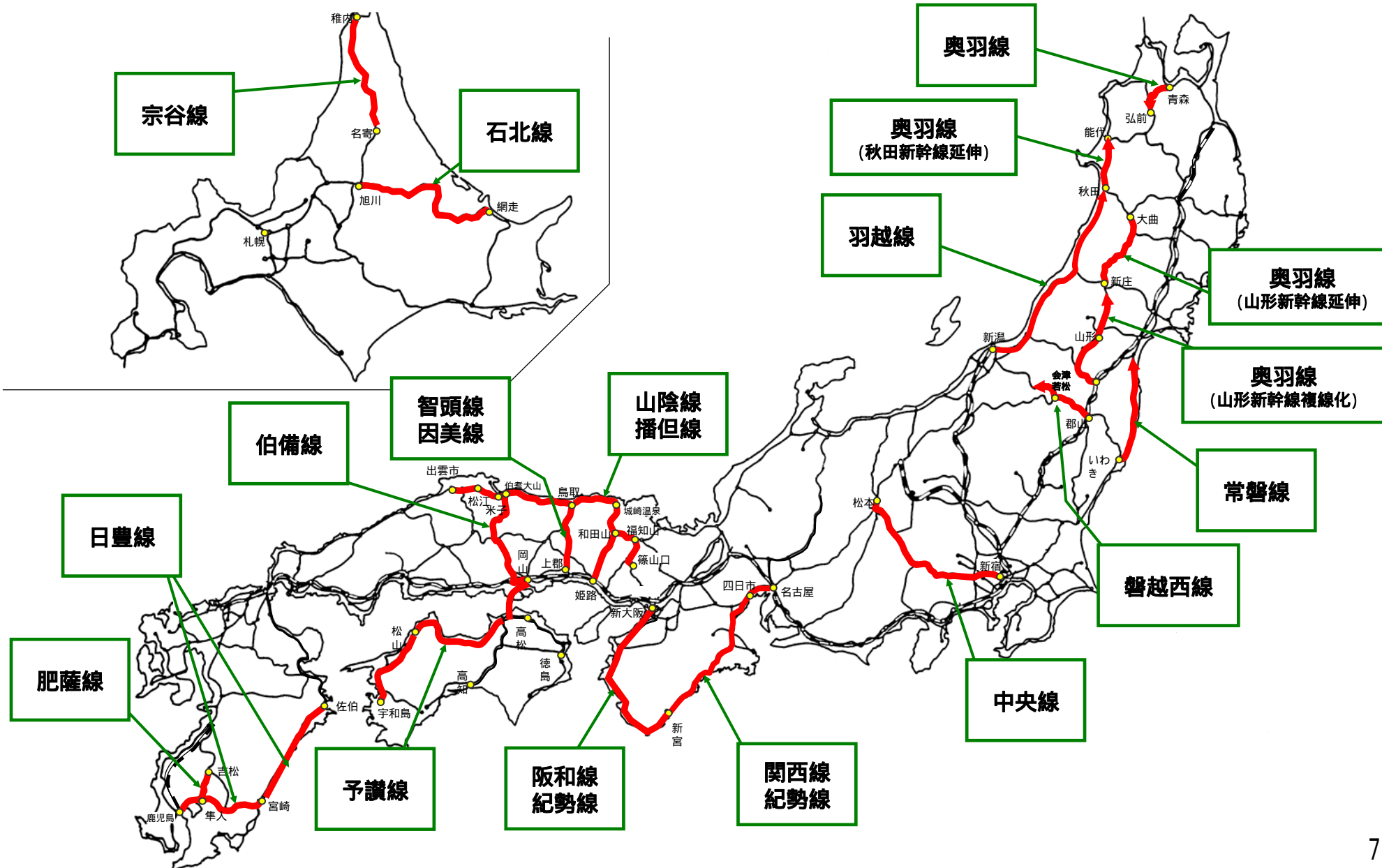
まちづくり事業と連携した在来線の高速化事業 : 1 / 3



は、まちづくり事業連携

地方から高速化の要望がある主な路線

多くの地域から在来幹線鉄道的高速化についての要望がある。



幹線鉄道高速化の課題

問題意識

19号答申に基づき、在来幹線鉄道的高速化が各地で進められてきているが、表定速度90km/h以上の区間は在来幹線鉄道全体の3割強にとどまっているなど、高速化はまだ十分な水準にあるとは言えないのではないかと。また、地方からの高速化についての要望も多い。

高速道路の整備により、高速バスが運賃に加え速達性でも優位に立ったり、拮抗する区間が現れており、鉄道の競争力を回復することが重要ではないか。

基本スタンス

幹線鉄道的高速化は、地域活性化、地域間の交流・連携の強化、利用者利便の向上等の観点から重要であり、今後もさらに高速化による速達性向上を推進。

高速化は、輸送需要の動向、収支採算性等を総合的に勘案した上で、基本的には鉄道事業者の経営判断により行われるものであることから、地域と鉄道事業者が十分に検討を行い、案件の成熟度を高めていくことが重要。国は、必要に応じて、幹線鉄道等活性化補助制度により、地方と協調して支援。

課題

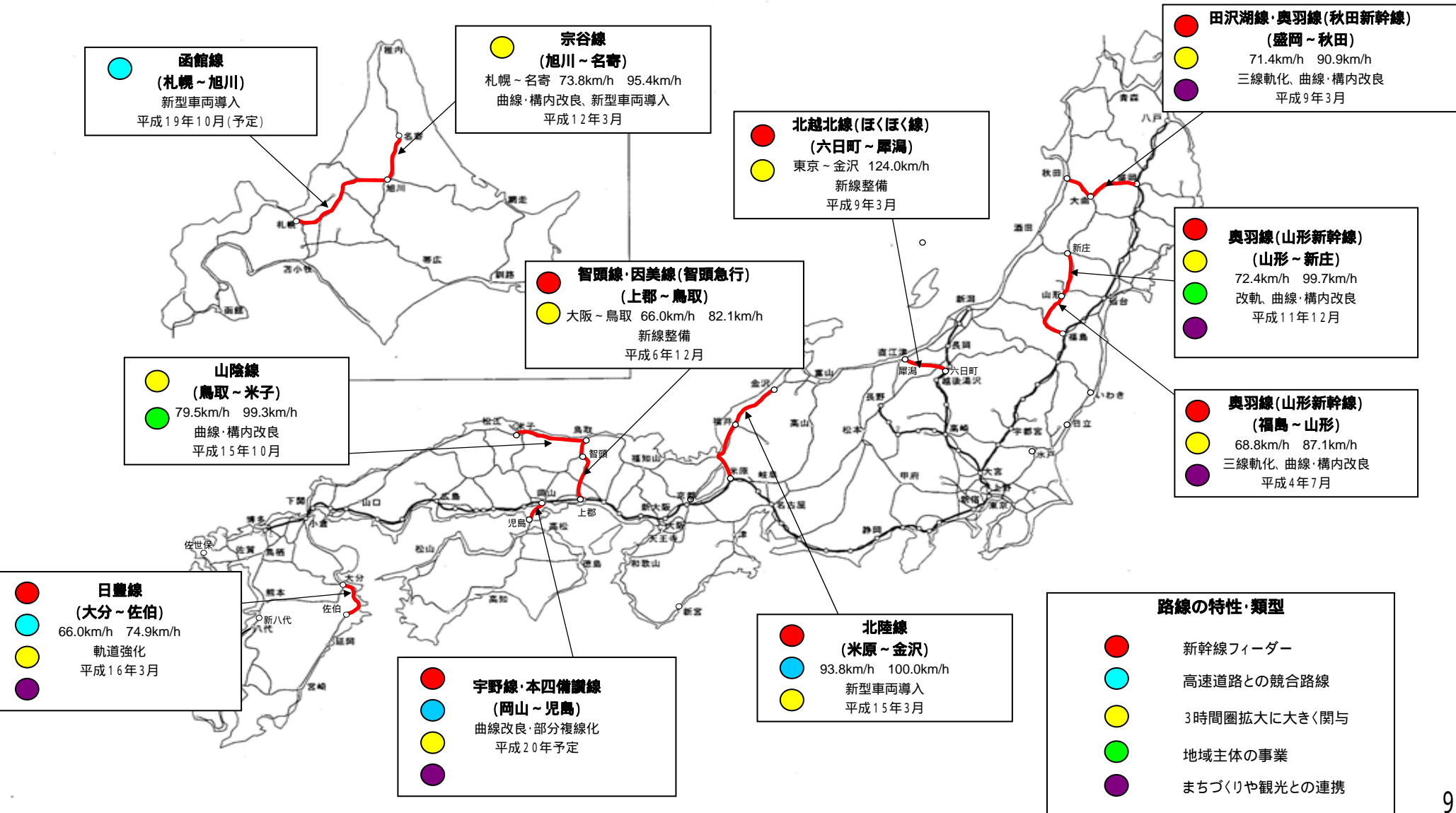
鉄道事業者の投資意欲を喚起するため、利用者の増加を図っていく必要があるが、鉄道事業者と地域等の関係者により効果的な取り組みが行われているか。

事業費負担の点からも、地域の負担意欲が大きな要素となるが、一方で地方自治体の財政事情は厳しい状況にある。

国は、補助制度を活用し、地方自治体と協調して幹線鉄道的高速化を支援しているが、より効果的な支援を行うためにはどうすべきか。

高速化事業実施路線・実施予定路線の類型化

高速化事業を効率的・効果的に進める上では、路線の性格や役割に即して特に優先的に高速化を図るべき範囲を絞り込んでいくことも有効な方策と考えられる。



幹線鉄道ネットワークの質を向上させるための多角的な施策

幹線鉄道の活性化を図るため、国の支援や地域との連携の下で鉄道事業者は高速化以外にも様々な施策に取り組んでいる。

【高速化のための整備】

新線整備

(ほくほく線(北越北線)、智頭急行(智頭線・因美線))

新在直通化

(山形新幹線(奥羽線)・秋田新幹線(奥羽線・田沢湖線))

線形改良・軌道強化

(日豊線、宗谷線、山陰線、宇野線・本四備讃線等)

高速新型車両の導入

(スーパー宗谷(JR北海道)、
スーパーまつかぜ(JR西日本)等)

【輸送サービスの向上】

新型車両の導入

(あずさ(JR東日本)、白いかもめ(JR九州)等)

運行本数増加

(フレッシュひたち(JR東日本)、まいづる(JR西日本)等)

アコモデーションの向上

(uシート(千歳空港～旭川)(JR北海道)等)

【輸送サービスのシームレス化】

直通運転化、同一ホーム乗換

(宇都宮線 - 東武日光線、新八代駅等)

パーク&ライド

(JR利用者に対する格安料金の設定(JR北海道)
山形新幹線(山形 - 新庄)各駅の無料駐車場設置等))

他交通モードとの連携

(トレン太くん(JR東日本)、
タクシー乗車券とセットの企画きっぷ(JR東海)等)

【需要創出策】

観光振興との連携

(熊野古道キャンペーン(JR西日本)
あいづディスティネーションキャンペーン(JR東日本)等)

企画切符、企画商品等の開発

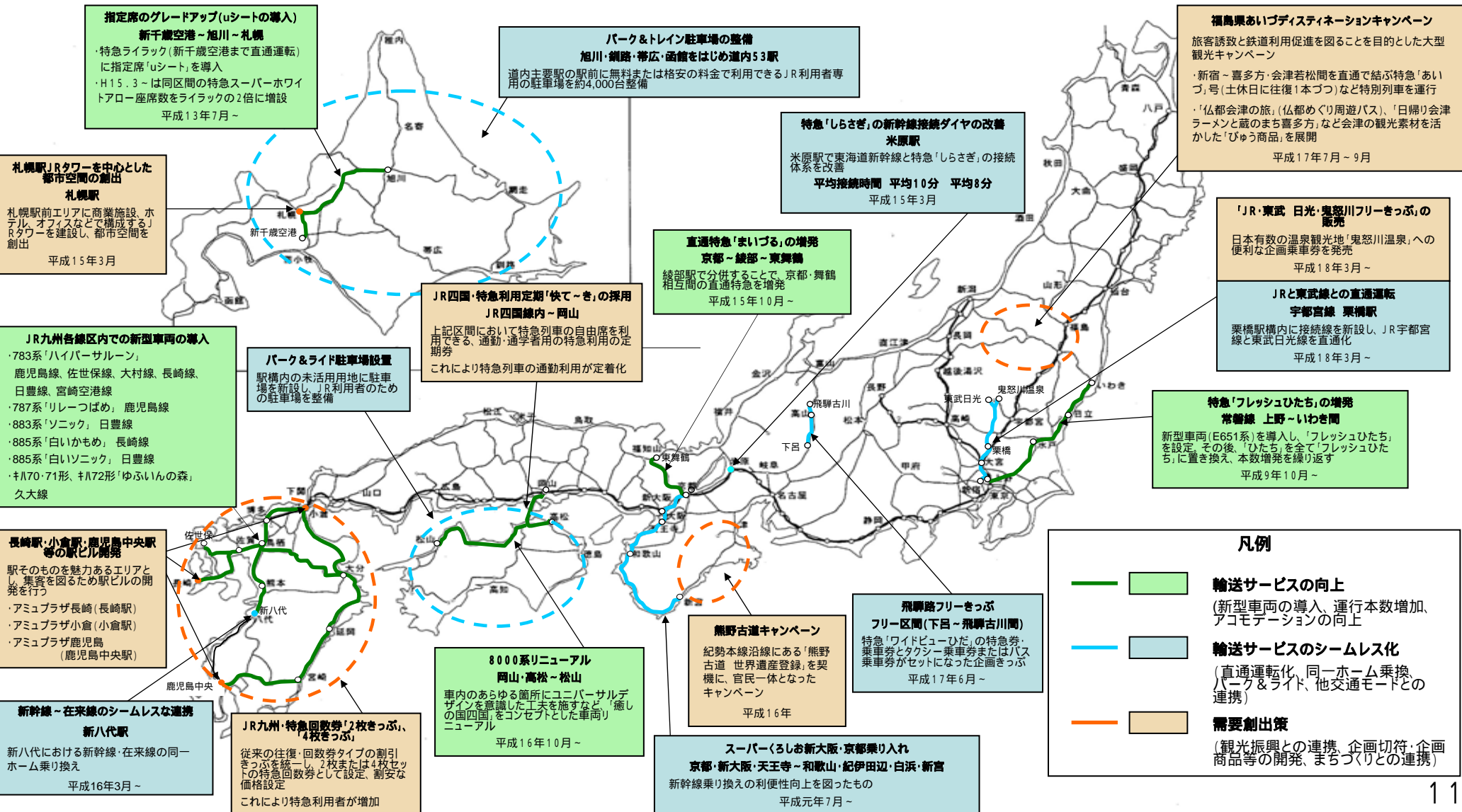
(特急定期券(JR四国)、特急回数券(JR九州)等)

まちづくりとの連携

(札幌駅JRタワー(JR北海道)、
駅ビルの開発(長崎、小倉、鹿児島中央)(JR九州)等)

高速化以外の利便性向上施策の主要事例

在来幹線鉄道の競争力を向上させる上では、高速化と並行して、ユーザーの目から見て鉄道利用が魅力あるものとなるようにするためのソフト面の取組みも積極的に展開していくことが有効と考えられる。



指定席のグレードアップ(μシートの導入)
新千歳空港～旭川～札幌
 ・特急ライラック(新千歳空港まで直通運転)に指定席「μシート」を導入
 ・H15.3～は同区間の特急スーパーホワイトアロー座席数をライラックの2倍に増設
 平成13年7月～

パーク＆トレイン駐車の整備
旭川・釧路・帯広・函館をはじめ道内53駅
 道内主要駅の駅前に無料または格安の料金を利用できるJR利用者専用の駐車場を約4,000台整備

特急「しらさぎ」の新幹線接続ダイヤの改善
米原駅
 米原駅で東海道新幹線と特急「しらさぎ」の接続体系を改善
平均接続時間 平均10分 平均8分
 平成15年3月

福島県あいづディステーションキャンペーン
 旅客誘致と鉄道利用促進を図ることを目的とした大型観光キャンペーン
 ・新宿～喜多方・会津若松間を直通で結ぶ特急「あいづ」号(土休日に往復1本づつ)など特別列車を運行
 ・「仏都会津の旅」(仏都めぐり周遊バス)、「白降り会津ラーメンと蔵のまち喜多方」など会津の観光素材を活かした「ひゅう商品」を展開
 平成17年7月～9月

札幌駅JRタワーを中心とした都市空間の創出
札幌駅
 札幌駅前エリアに商業施設、ホテル、オフィスなどで構成する「JRタワー」を建設し、都市空間を創出
 平成15年3月

「JR・東武 日光・鬼怒川フリーきっぷ」の販売
 日本有数の温泉観光地「鬼怒川温泉」への便利な企画乗車券を発売
 平成18年3月～

JRと東武線との直通運転
宇都宮線 栗橋駅
 栗橋駅構内に接続線を新設し、JR宇都宮線と東武日光線を直通化
 平成18年3月～

パーク＆ライド駐車場設置
 駅構内の未活用用地に駐車場を新設し、JR利用者のための駐車場を整備

JR四国・特急利用定期「快て～き」の採用
JR四国線内～岡山
 上記区間において特急列車の自由席を利用できる、通勤・通学専用の特急利用の定期券
 これにより特急列車の通勤利用が定着化

直通特急「まいづる」の増発
京都～綾部～東舞鶴
 綾部駅で分併することで、京都・舞鶴相互間の直通特急を増発
 平成15年10月～

特急「フレッシュひたち」の増発
常磐線 上野～いわき間
 新型車両(E651系)を導入し、「フレッシュひたち」を設定。その後、「ひたち」を全て「フレッシュひたち」に置き換え、本数増発を繰り返す
 平成9年10月～

JR九州各線区間での新型車両の導入
 ・783系「ハイバーサルーン」
 鹿児島線、佐世保線、大村線、長崎線、日豊線、宮崎空港線
 ・787系「リレーつばめ」 鹿児島線
 ・883系「ソニック」 日豊線
 ・885系「白いかもめ」 長崎線
 ・885系「白いソニック」 日豊線
 ・キハ70・71形、キハ72形「ゆふいんの森」 久大線

長崎駅・小倉駅・鹿児島中央駅等の駅ビル開発
 駅そのものを魅力あるエリアとし、集客を図るため駅ビルの開発を行う
 ・アミュプラザ長崎(長崎駅)
 ・アミュプラザ小倉(小倉駅)
 ・アミュプラザ鹿児島(鹿児島中央駅)

新幹線～在来線のシームレスな連携
新八代駅
 新八代における新幹線・在来線の同一ホーム乗り換え
 平成16年3月～

JR九州・特急回数券「2枚きっぷ、4枚きっぷ」
 従来の往復・回数券タイプの割引きっぷを統一し、2枚または4枚セットの特急回数券として設定、割安な価格設定
 これにより特急利用者が増加

8000系リニューアル
岡山・高松～松山
 車内のあらゆる箇所にユニバーサルデザインを意識した工夫を施すなど、「癒し」の国四国をコンセプトとした車両リニューアル
 平成16年10月～

熊野古道キャンペーン
 紀勢本線沿線にある「熊野古道 世界遺産登録」を契機に、官民一体となったキャンペーン
 平成16年

飛騨路フリーきっぷ
フリー区間(下呂～飛騨古川間)
 特急「ワイドビューひだ」の特急券・乗車券とタクシー乗車券またはバス乗車券がセットになった企画きっぷ
 平成17年6月～

スーパーくろしお新大阪・京都乗り入れ
京都・新大阪・天王寺～和歌山・紀伊田辺・白浜・新宮
 新幹線乗り換えの利便性向上を図ったもの
 平成元年7月～

凡例

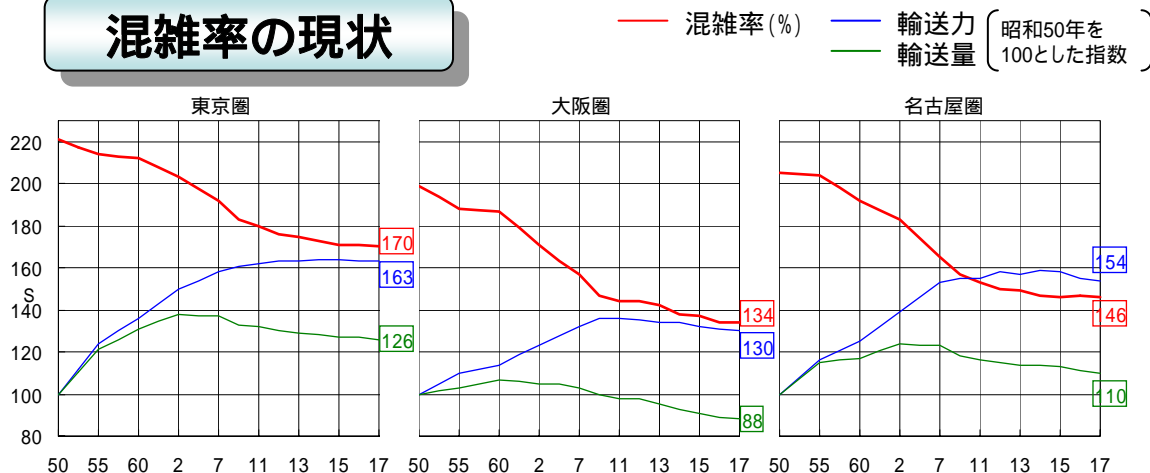
- **輸送サービスの向上**
(新型車両の導入、運行本数増加、アコモデーションの向上)
- **輸送サービスのシームレス化**
(直通運転化、同一ホーム乗換、パーク＆ライド、他交通モードとの連携)
- **需要創出策**
(観光振興との連携、企画切符・企画商品等の開発、まちづくりとの連携)

都市鉄道の混雑率緩和に向けた取組みの推進

三大都市圏の混雑率はいずれも緩和傾向にあるが、東京圏を中心とした一部の路線・区間では、今なお高い混雑率を示している。

混雑率の緩和について、輸送力増強のためのインフラの改良とともに、運行形態の工夫などのソフト面の取組みについて検討を深める等の対応も必要になっている。

混雑率の現状



東京圏で当面の個別路線目標値180%を超過している9路線

- ・JR東日本・京浜東北線(上野～御徒町:214%)
- ・JR東日本・東海道線(川崎～品川:198%)
- ・JR東日本・横須賀線(新川崎～品川:181%)
- ・JR東日本・中央線快速(中野～新宿:211%)
- ・JR東日本・常磐線緩行(亀有～綾瀬:182%)
- ・JR東日本・総武線緩行(錦糸町～両国:207%)
- ・東京メトロ・東西線(木場～門前仲町:198%)
- ・東急・田園都市線(池尻大橋～渋谷:194%)
- ・小田急・小田原線(世田谷代田～下北沢:188%)

対策

輸送力増強

- ・複々線化、車両数増、バイパス新線整備 等

運行の工夫

- ・列車間の混雑平準化に向けた取組(例:東急田園都市線)等の新しい試み
今後、その効果について検証

引き続き
対策を
推進

都市鉄道の混雑率緩和に向けた取組みの推進

これまで主眼を置いてきたピーク時間帯における混雑対策だけでなく、その前後や深夜時間帯等の混雑についても、詳細を把握した上で対応を検討していく必要がある。

新しい視点

以下の点について取組・検討が手薄ではないかとの指摘

- ・ピーク前後の時間帯における混雑
- ・夕方～夜間の帰宅方向の混雑
- ・深夜時間帯の混雑

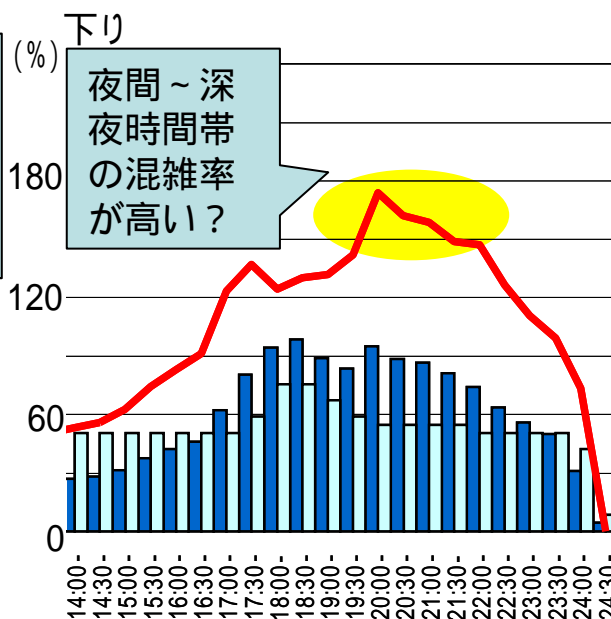
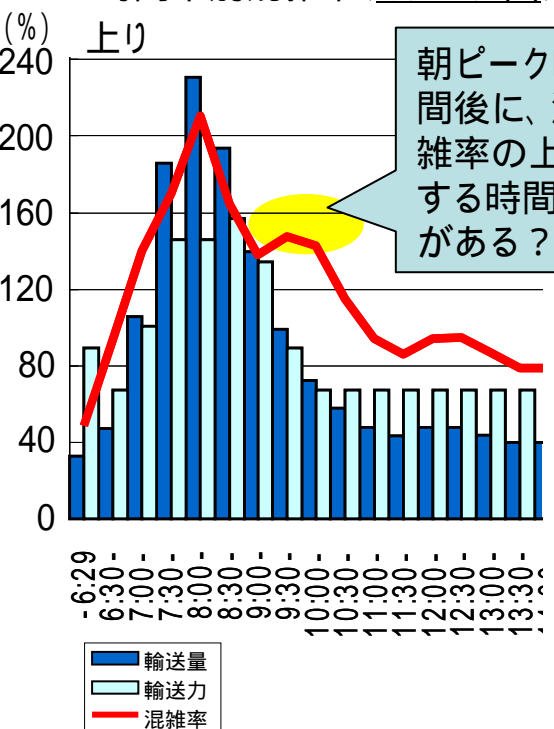
今後の検討

都市鉄道整備等基礎調査における調査 (19年度)

混雑率データ収集の充実
(混雑路線におけるピーク前後の時間帯の混雑率変化の情報収集等)

事業者への対応の働きかけ

時間帯別混雑率 (イメージ図)



原因究明と
対策の検討

都市鉄道整備に対する国の支援

これまで、都市鉄道整備については、P線方式、特定都市鉄道整備積立金制度により、新線建設や複々線化等を進めてきた。

ネットワークが概成しつつあることから、平成17年に、既存の鉄道ストックを有効活用しつつ、都市鉄道ネットワーク機能の高度化を図るため、「都市鉄道利便増進事業」を創設した。

これらに加え、鉄道事業者が自ら行う輸送力増強、バリアフリー、安全対策等の社会的要請の強いものについては、政策投資銀行(政投銀)による政策金融を通じて支援を行ってきたところであり、これらの整備で政投銀融資は大きな役割を果たしてきた。

都市鉄道整備への支援

P線方式

鉄道建設・運輸施設整備機構が国土交通大臣の指示に基づき鉄道施設を建設後、鉄道事業者へ譲渡。鉄道事業者が25年割賦払いで支払い。

鉄道建設に係る利息について予算で定める率を超える部分を、国と地方で1/2ずつ利子補給

(現在継続中の事業を以て終了)

特定都市鉄道整備積立金制度

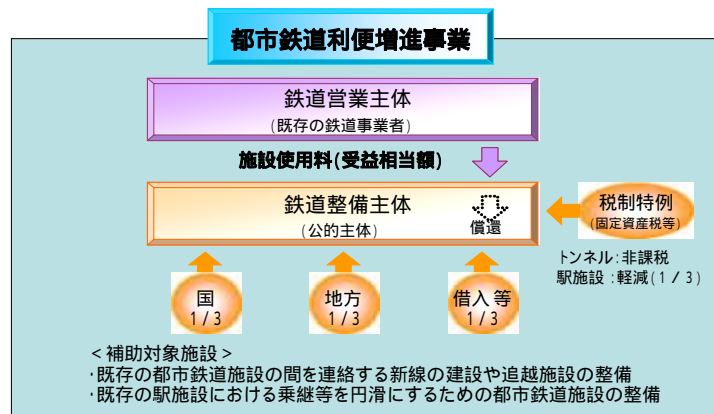
大規模な輸送力増強工事の費用の一部をあらかじめ運賃に上乗せし、増収分を非課税で積立て、工事費に充当。

(現在継続中の事業を以て終了)

都市鉄道利便増進事業

「都市鉄道等利便増進法」に基づき、公的主体(鉄道建設・運輸施設整備機構等)が国・地方よりそれぞれ1/3の補助を受け、連絡線等の鉄道施設を建設・保有し、運行事業者へ貸付

運行事業者は、施設使用料(受益相当額)を支払



政投銀融資

輸送力増強、バリアフリー、安全対策等の社会的要請の強いものを対象に、政策投資銀行により、長期(20年間)、安定(固定金利)、低利の政策金融を実施

このほか、地下鉄、ニュータウン鉄道、空港アクセス鉄道整備に対する補助金がある

都市鉄道整備に対する国の支援

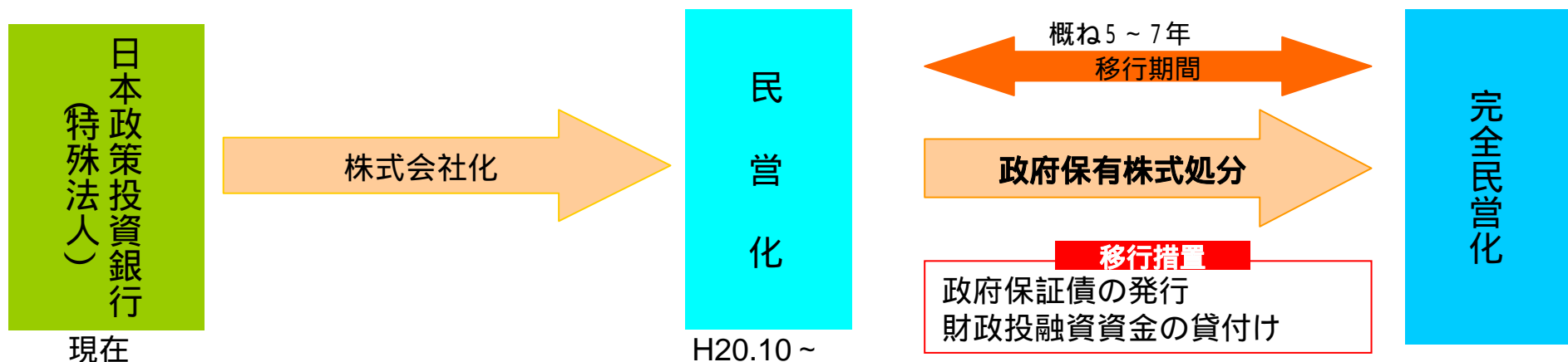
平成20年10月より、政投銀は民営化(株式会社化)され、概ね5～7年後を目途に完全民営化される予定であり、民営化後の資金調達は、低利・長期・固定の財政投融资資金から、市場からの自己調達資金中心となり、貸出条件の変更が予想される。

現行の政投銀の融資を前提として、既に計画中の社会的要請の強いプロジェクトもあるため、政投銀民営化後においても影響が生じないように、少なくとも財投資金等の移行措置がある移行期間中においては、長期・安定的な貸付けが確保されることが必要と考えられる。

主な政投銀融資プロジェクト

名称	工事内容	工事期間	効果
【東京急行電鉄】 東急東横線輸送力増強(都心部乗入)	渋谷駅～代官山駅間地下化工事 東京メトロ副都心線との相互直通運転化	平成14年5月～ 平成27年3月	混雑緩和、速達性向上
【小田急電鉄】 小田原線輸送力増強(複々線化)	和泉多摩川～向ヶ丘遊園間複々線化	平成11年6月～ 平成21年3月	輸送力増強、混雑緩和
【京浜急行電鉄】 京急本線/空港線安全防災対策 (立体交差化)	平和島～六郷土手間 京急蒲田～大鳥居間 線路の高架化、踏切道の立体化	平成13年2月～ 平成27年3月	立体化による踏切廃止、交通 渋滞の解消、安全性の向上

政投銀改革の流れ



(参考) JR貨物の車両の新製、更新等と政投銀融資

JR貨物発足以降、車両の新製、更新等に対する投資を積極的に行い、また、近年、機関車の新製のペースをスピードアップしてきているものの、旧国鉄時代に貨物鉄道に対する投資を抑制したことに伴い、依然として旧国鉄から承継した老朽車両を多数保有しており、車両故障等による輸送障害の発生が安全・安定輸送を確保していく上での障害の一因となっている。

このような状況を早く解消するとともに、安全・安定輸送の確保を通じた利用者の利便性向上を図るため、JR貨物が行う車両の新製、更新等に関し、政投銀による政策金融を通じて支援を行ってきたところであり、政投銀民営化後においても、車両の円滑な新製、更新等が確保されるよう、少なくとも財投資金等の移行措置がある期間中においては、長期・安定的な貸付けが確保されることが必要と考えられる。

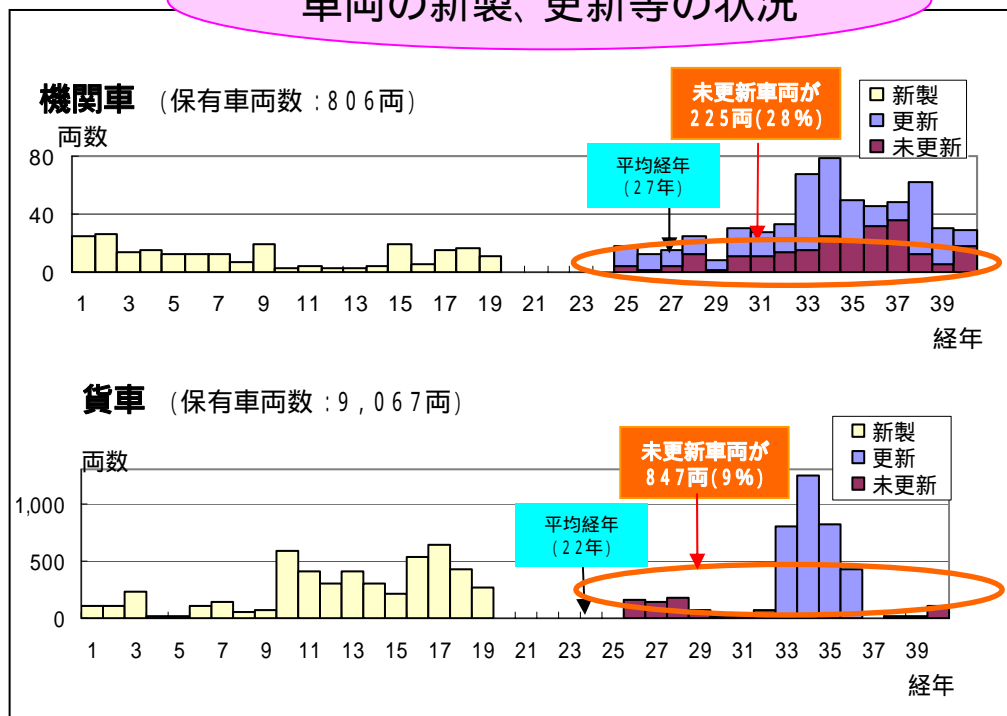
JR貨物に対する政投銀融資の概要

利用者の利便性向上及び安全対策の観点から、JR貨物の行う車両の新製、更新等に対し、政策投資銀行により、長期(20年間)、安定(固定金利)、低利の政策金融を実施。

実績 (両)

	新製	更新
機関車	205	393
貨車	3,285	3,355

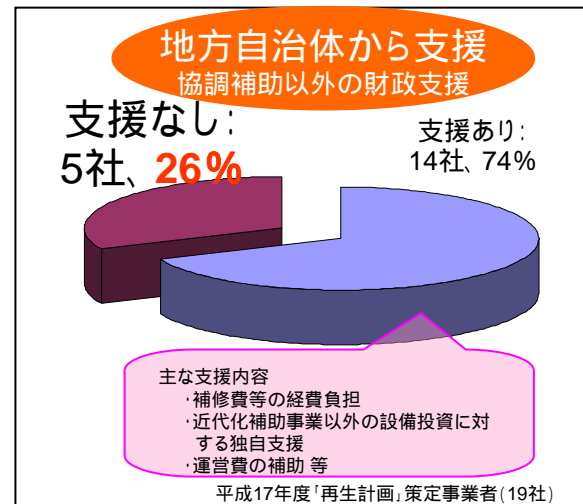
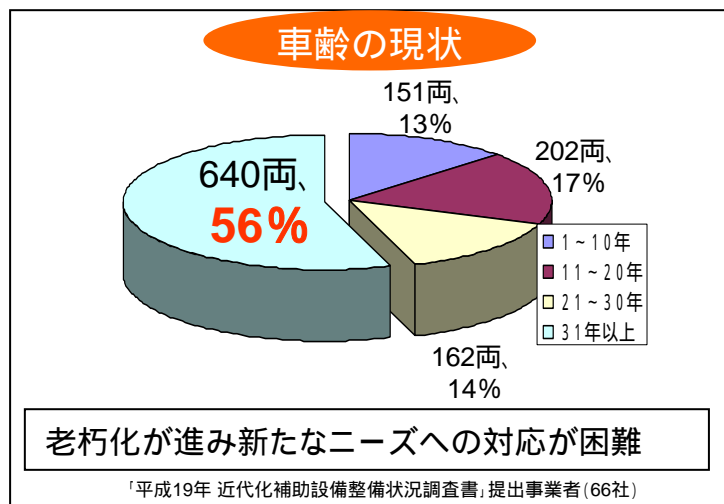
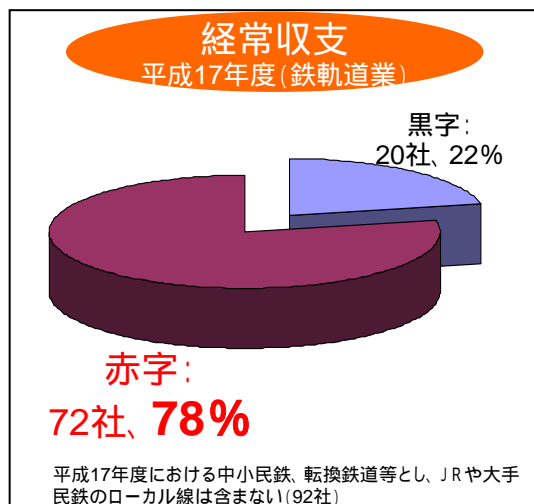
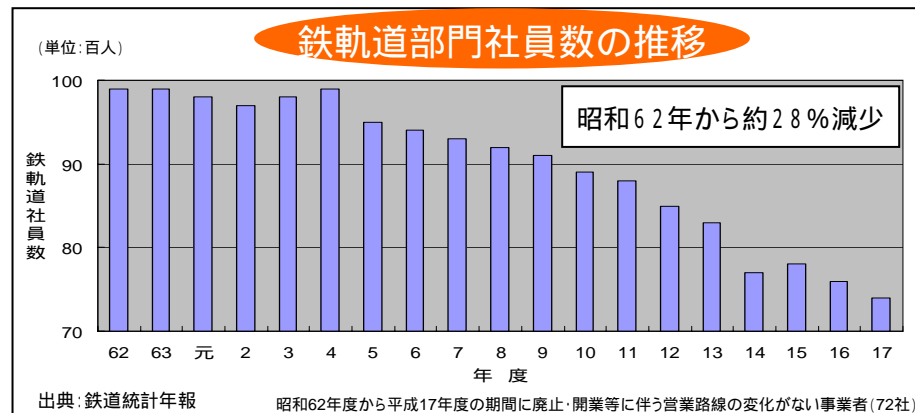
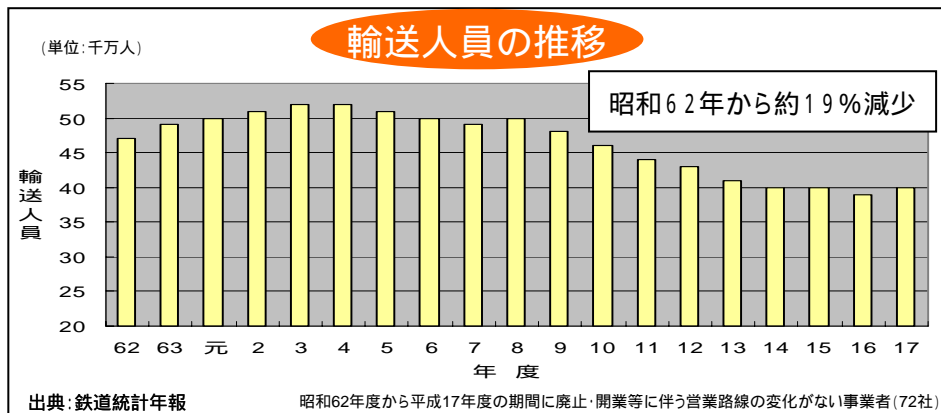
車両の新製、更新等の状況



地方鉄道の現状と課題

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に達しつつある一方、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にさらに利用者が減少するという悪循環も生じている。

地方自治体による支援も活発化してきているが、沿線自治体が支援に意欲的とされる「再生計画」策定事業者の場合でも、自治体が国のスキームとは別に独自に財政支援を行っているケースは3 / 4にとどまるなど、まだ十分とは言えない。



地方鉄道に対する支援の現状

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 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で、既存の補助事業対象だけでなく、市町村が提案する事業も支援対象

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・エネルギー-特別会計)から支援

三重県北勢地区(三岐鉄道関係)

地方鉄道に対する支援の現状

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、資産取得費及び休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）

地域がささえる地方鉄道再生事例 (えちぜん鉄道)

2度の列車衝突事故により廃止されるに至った地方民鉄の路線の一部について、県・沿線市町村が設立した第三セクターが営業を継承し、国の近代化設備整備費補助の活用により鉄道サービスの存続・充実を図っている。



【概要】

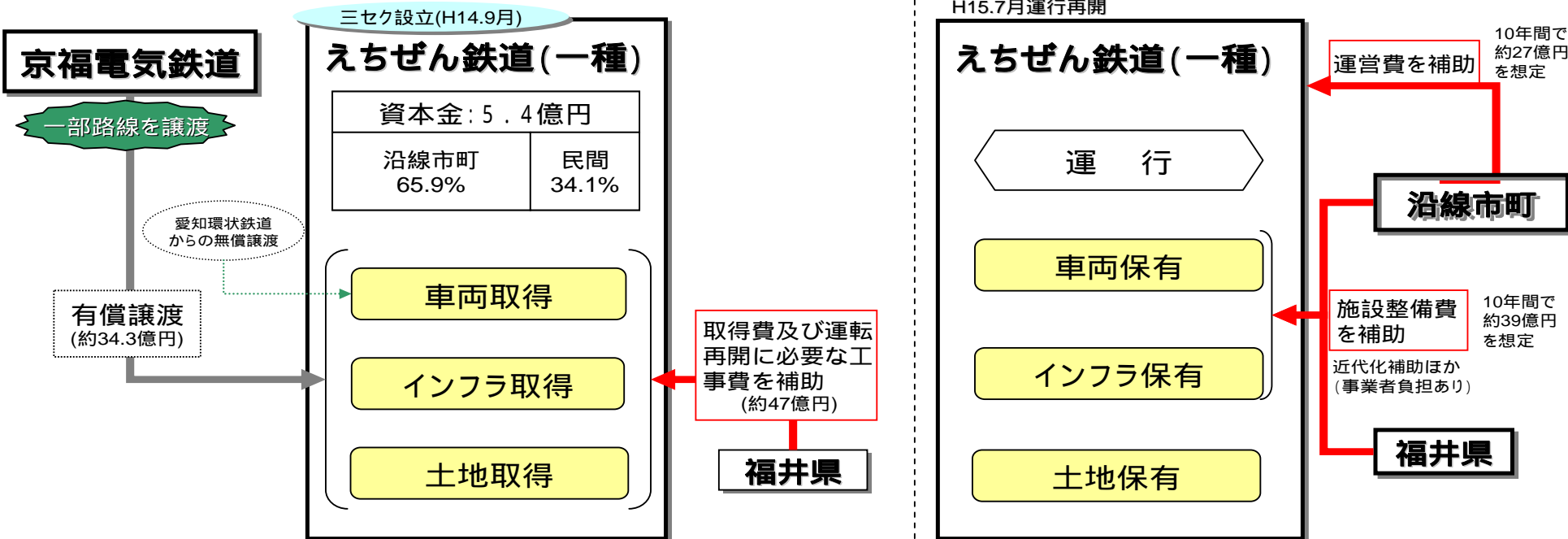
京福電気鉄道(株)は、輸送人員の減少と二度にわたる列車衝突事故により、越前線(越前本線、三国芦原線、永平寺線)の廃止届出をH13年10月に提出した。

このうち、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)」が営業譲渡を受け、H15年7月に運転を再開した。

【スキーム】

経営再編 (民鉄 三セク)

新体制による運営スキーム



地域がささえる地方鉄道再生事例 (三岐鉄道)

大手民鉄が廃止を届け出た支線について、県・沿線市町村が財政支援を行うことを前提に近隣の地方民鉄が営業を継承し、国の近代化設備整備費補助や幹線鉄道等活性化事業費補助を受けながら鉄道サービスの存続・充実を図っている。

【概要】

近畿日本鉄道(株)は、輸送人員の減少による赤字経営に歯止めが掛からないことから、北勢線の廃止届出をH14年3月に提出した。

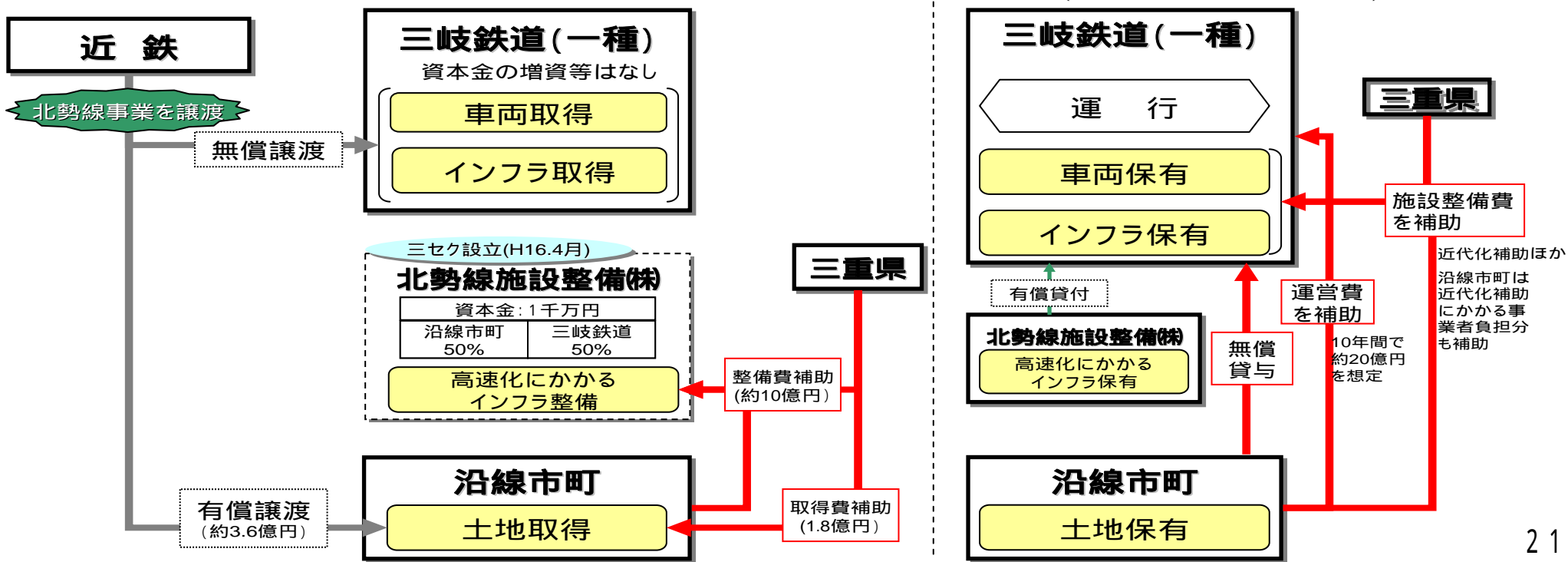
このため、三岐鉄道(株)が営業譲渡を受け、県、沿線自治体が財政支援を行うことにより、路線の存続が図られた。

【スキーム】



経営再編 (民鉄 民鉄(既存会社) + 自治体)

新体制による運営スキーム



問題意識

地方鉄道について利用者利便の抜本的な改善や安全性の大幅な向上を図るためには、老朽化している施設の改修・改良等について相当な規模の設備投資を行う必要があるのではないかと。

『経費削減のための運行本数の減少、施設改善の取組の遅れ 需要の減少 路線廃止』といったこれまでの悪循環から脱却するためには、地域の多様な関係者が主体的に地域の公共交通のあり方を考え、地域の鉄道を支える取り組みを着実に実施することが必要ではないかと。

財政上の支援の課題

現在の国の補助制度は、地域の意欲と取り組みの効果に即して、的確かつ必要な支援を行うことができる制度といえるか。

まちづくりや地球環境保全を目的とした国の支援制度についても、地方鉄道の活性化への活用を進めるべきではないか。

地域の支援の課題

自治体が主体的に鉄道の活性化に取り組もうとしても、自治体の財政事情を鑑みると、取組みを進めるために必要な規模の財政支出は容易ではないのではないかと。

経営状況や、路線維持が容易ではない状況について、事業者から地域へ十分に情報提供等が行われ、マイレール意識の昂揚が図られているか。

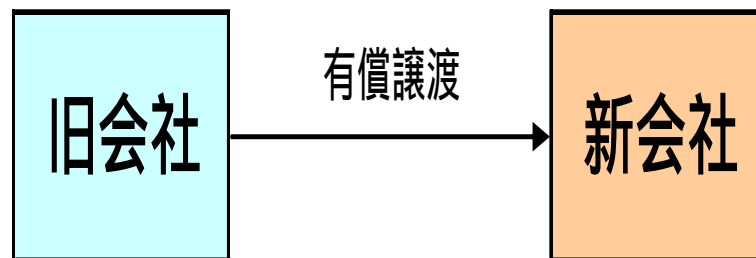
地域が主体的に鉄道の活性化に取り組もうとした場合、他の鉄道での成功事例、他地域の取組み状況等の情報に対して、容易に検索やアクセスができる体制が整備されているか。

地方鉄道の運営形態の変更に伴う資産の譲渡と税制

経営が行き詰まった地方鉄道の路線について経営形態を変更して再生を図る場合、再生の受け皿となる新会社への資産の譲渡に伴って発生する税金が再生の障壁となりうる。

【鉄道施設やその用地の譲渡により生ずる課税】

【並行在来線の場合の扱い】



	旧会社	新会社	JR	承継三セク
法人税	「時価 - 簿価」を 益金算入	「時価 - 譲渡価額」を 益金算入	「時価 - 簿価」を 益金算入	「時価 - 譲渡価額」を 益金算入
登録免許税	-	課税	-	特例により非課税
不動産取得税	-	課税	-	特例により非課税
固定資産税	-	課税	-	特例により10年度分1/2

地域公共交通活性化・再生法の下で可能になるLRT整備の新手法

地域公共交通活性化・再生法上に盛り込まれたLRTに関する上下分離制度により、事業者のインフラ整備負担を軽減した上で効率的な整備と整備後の安全運行・安定経営を確保することができるようになった。

各地域がいわゆる「公設民営」方式によりLRTプロジェクトを推進する上では、この新制度を効果的に活用することがポイントになっている。

制度面

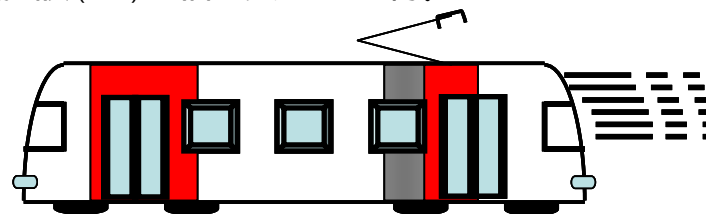
* LRTの運行を行う事業者は、「軌道運送事業者」の特許を取得。

安全性、継続性を確保するため、上下間の契約、体制等を大臣認定の際にチェック

* LRTの施設を整備、保有する地方公共団体等は、「軌道整備事業者」の特許を取得。

軌道運送事業者

施設()を借り受けて運行。



財政面

* 国や地方公共団体が車両購入費等を補助

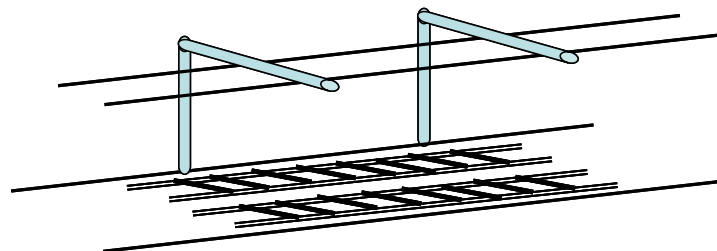
施設の貸付け

貸付料の支払い

使用条件(賃料等)、管理責任に関する契約

軌道整備事業者(地方公共団体等)

線路・電気設備・信号施設などの施設()を建設し、保有。



* 国が地方公共団体等の施設整備主体に対して建設費等を補助

()車両を含む場合も想定しうる。

LRT整備構想の例

現在、全国各地で、LRTの導入計画について地域の関係者の間で検討が進められている。
 これらの構想の中には、自治体が資本費を負担し、地元の運営事業者が運営を行ういわゆる「上下分離方式」を前提として検討が進められているものもある。

堺市の構想

事業概要

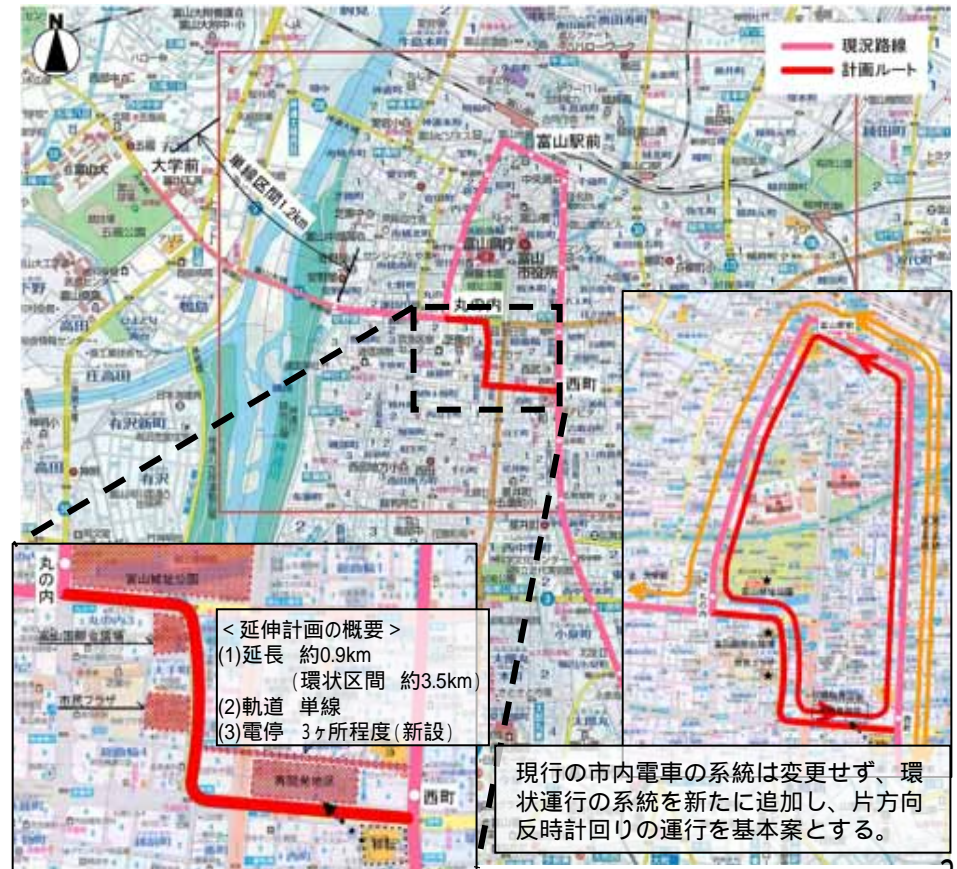
- 堺市が南北に偏在する堺市内の鉄軌道路線を東西方向に結節するため、既存の道路空間活用したLRTの導入を検討中。
- 臨海部から堺市駅間約8kmを予定し、早期開業区間として、堺駅～堺東駅間の約1.7kmを先行して整備する方針。
- 堺市がLRT施設の整備・保有を行い、公募で選定された民間軌道事業者が運営を行うスキームを検討中。



富山市の構想

事業概要

- 富山市が富山市内軌道の環状線化を検討中。
- 富山市がLRT施設の整備費用負担と保有を行い、地元事業者が施設整備・運営を行うスキームを検討中。



地方鉄道を観光鉄道に転換する場合の課題

休廃止した地方鉄道を観光鉄道に転換させようとする構想が複数現れているが、先行事例のない分野であり、また、このようなケースを想定した国等の支援制度もないことなどから、試行錯誤的な取り組みとならざるを得ない状況にある。

制度的な枠組み

【鉄道事業法で事業許可の基準を緩和】

事業の安全性
申請者の事業遂行能力
についてのみ審査。

「経営上の適切性(継続性・安定性等)」及び「事業遂行上の適切性(周辺土地利用計画との整合性等)」についての審査は省略。

実現に至らない要因

ビジネスモデルやノウハウの不足

- ・地方鉄道を観光鉄道に転換した事例がなく、ビジネスモデルが確立されていない。
- ・自治体、観光事業者などが取り組むことが多いが、手続面なども含め鉄道事業を立ち上げるためのノウハウが不足している。

支援制度の不在

- ・通勤・通学の足である鉄道を営業中の事業者を念頭においている近代化補助、災害復旧費補助は、観光を目的とした鉄道、新たに設立された会社等への適用を想定していない。

【地元で検討中の事例】

神岡鉄道

- ・平成18年12月1日に廃止。
- ・飛騨市が、沿線の観光資源を有効活用するため、神岡鉄道の復活・運行を検討中。



高千穂鉄道

- ・平成17年9月の台風被害により全線運行休止。
- ・一部区間(延岡～榎峰)について廃止届出済み(H18.9.5)、平成19年9月6日廃止予定。
- ・残りの区間(榎峰～高千穂)について、新会社による運行再開に向け、地元において検討中。

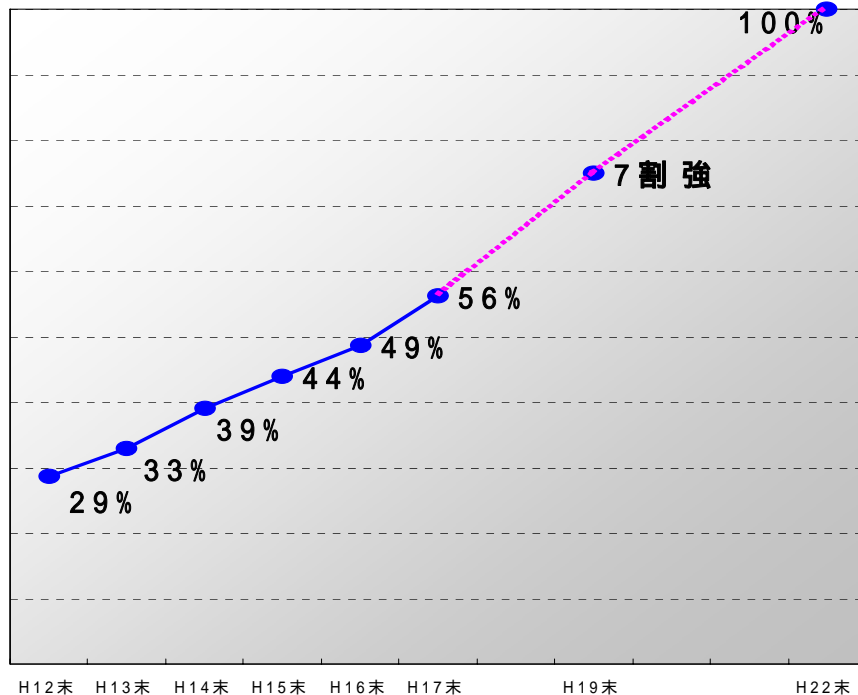


鉄道駅のバリアフリー化の目標と進捗状況

1日当たりの乗降客数が5千人以上の駅について、平成22年までに、原則として全て段差解消すること等を目指して取組みを進めている。

平成17年度末時点における段差解消率は56%、平成18年度末の見込は63%となっている。

段差解消された駅の割合と目標



国の目標

バリアフリー法に基づく「基本方針」
平成22年までに、原則100%

「社会資本整備重点計画」(閣議決定)
平成19年度 7割強

進捗状況の評価

平成17年度は、段差解消された駅の割合が対前年度比7%増加するなど、着実に進捗。

しかしながら、なお多数の駅が未整備で残されており、平成22年に向けて、一層の努力が必要。

鉄道駅のバリアフリー化の目標の考え方

1日当たりの乗降客数が5千人以上の駅は、駅数では全鉄道駅の3割弱に過ぎないが、乗降客数のシェアで見ると全鉄道利用者の94.5%を占めている。

5千人以上/未満の駅の数と乗降客数

(平成17年度末現在)

	5千人以上の駅	5千人未満の駅	合計
駅数	2,771駅 (29.2%)	6,725駅 (70.8%)	9,496駅 (100%)
乗降客数の合計	11,106万人 (94.5%)	649万人 (5.5%)	11,755万人 (100%)

5千人以上の駅の目標達成に向けた課題

平成22年の目標達成に向けて、取組みをさらに加速化させていく必要があるが、その場合、立地条件等による制約から、バリアフリー化整備が困難な駅にどう対応していくかが重要な課題となっている。

バリアフリー化整備が困難なケース

空間的制約があるケース

- ・道路や他鉄道に挟まれるなど、ホーム幅や階段幅が狭隘な駅のため、**導入空間の確保ができない**ケース(掘割構造の駅等)
- ・地上への出入口となる**用地が確保できない**ケース(地下駅)

大規模改良が必要なために財政的制約があるケース

- ・駅構内等が狭隘のため、**橋上駅舎化等の大規模な改良工事が必要**なケース(地平駅)
- ・駅構内等が狭隘のため、**掘削等の大規模な改良工事が必要**なケース(地下駅等)
- ・導入空間確保のため、**大規模な人工地盤整備が必要**なケース(橋上駅等)



ホームが狭隘で、さらに両側を道路と他社鉄道に挟まれ拡幅も困難な例



階段・ホーム幅とも狭隘で、エレベーターの導入空間を確保できない例

5千人未満の駅のバリアフリー化の現状

これまでのバリアフリー化の推進においては、限られた財源で効果的に支援し、バリアフリー化の果実を得られるようにするため、5千人以上の駅に重点化しながら取組みを進めてきた。

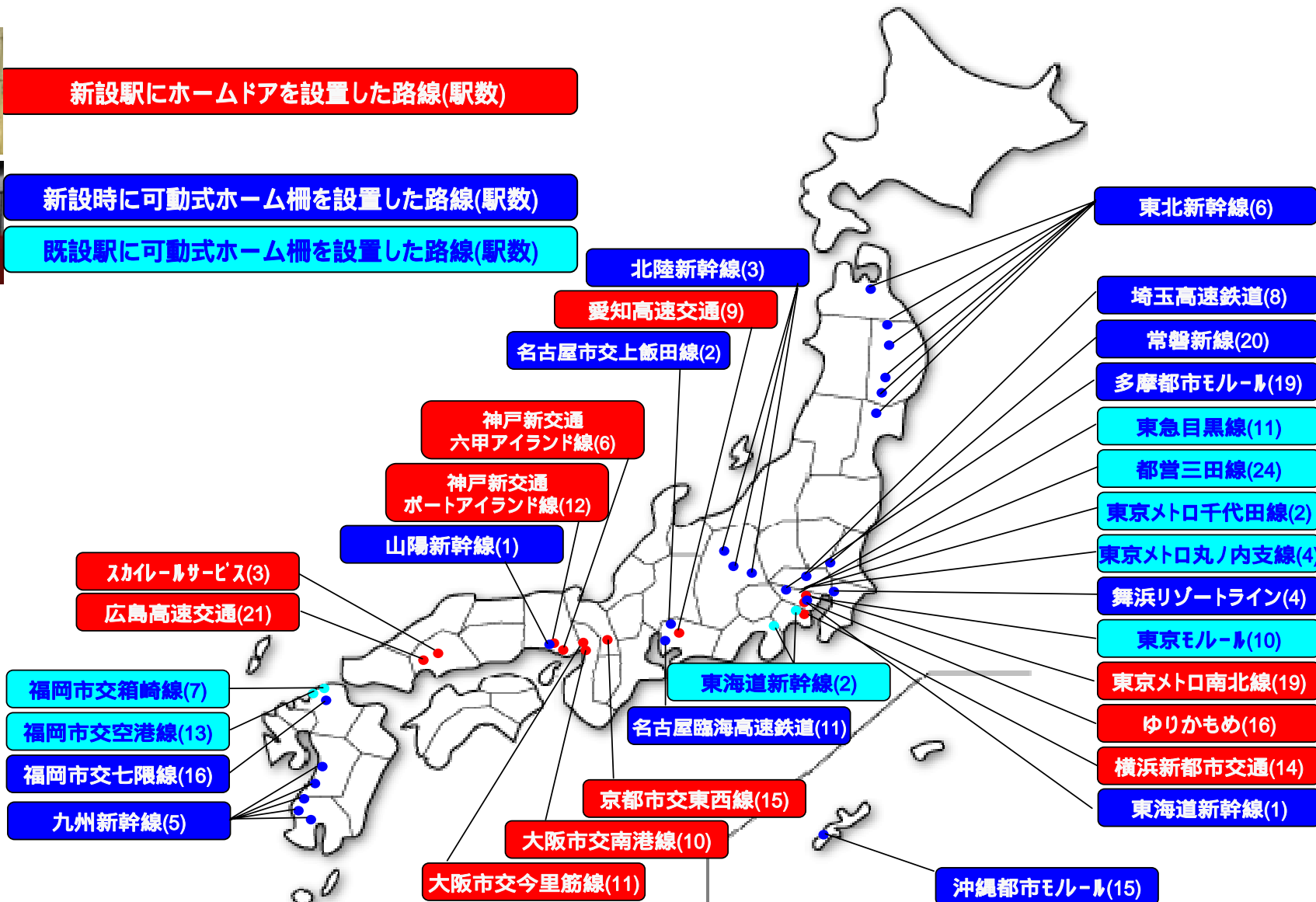
並行して、5千人未満の駅についても、高齢者等の利用が多い等、駅の利用状況から見て、バリアフリー化を行う必要性が高く、駅周辺のバリアフリー化と連携した事業等（市町村が移動円滑化基準基本構想を策定した場合等）に対して補助を行ってきた。（36駅で実施済み）

		5千人以上の駅	5千人未満の駅	合計
駅数		2,771駅	6,725駅	9,496駅
(H17末 現在)	うち、段差解消された ものの数 ⁽¹⁾	1,560駅 (56%)	1,122駅 (17%)	2,682駅 (28%)
国の補助金額 (H10～H19の合計)		807億円 (99%)	7億円【36駅】 (1%)	814億円 (100%)

注) (1) 国の補助金を受けずに段差解消されたものも含む。

ホームドア・可動式ホーム柵の設置状況

新設単独路線、新交通システムを中心に、ワンマン化とも相まって、ホームドアは10路線125駅、可動式ホーム柵は21路線195駅にそれぞれ設置されている。



バリアフリー新法における位置づけ

平成18年12月に施行されたバリアフリー新法では、バリアフリー化基準の適合について、以下の義務が課せられている。

旅客施設の新設 又は **大規模改良時**: **基準への適合義務**
既存施設 : **基準適合に向けた努力義務**

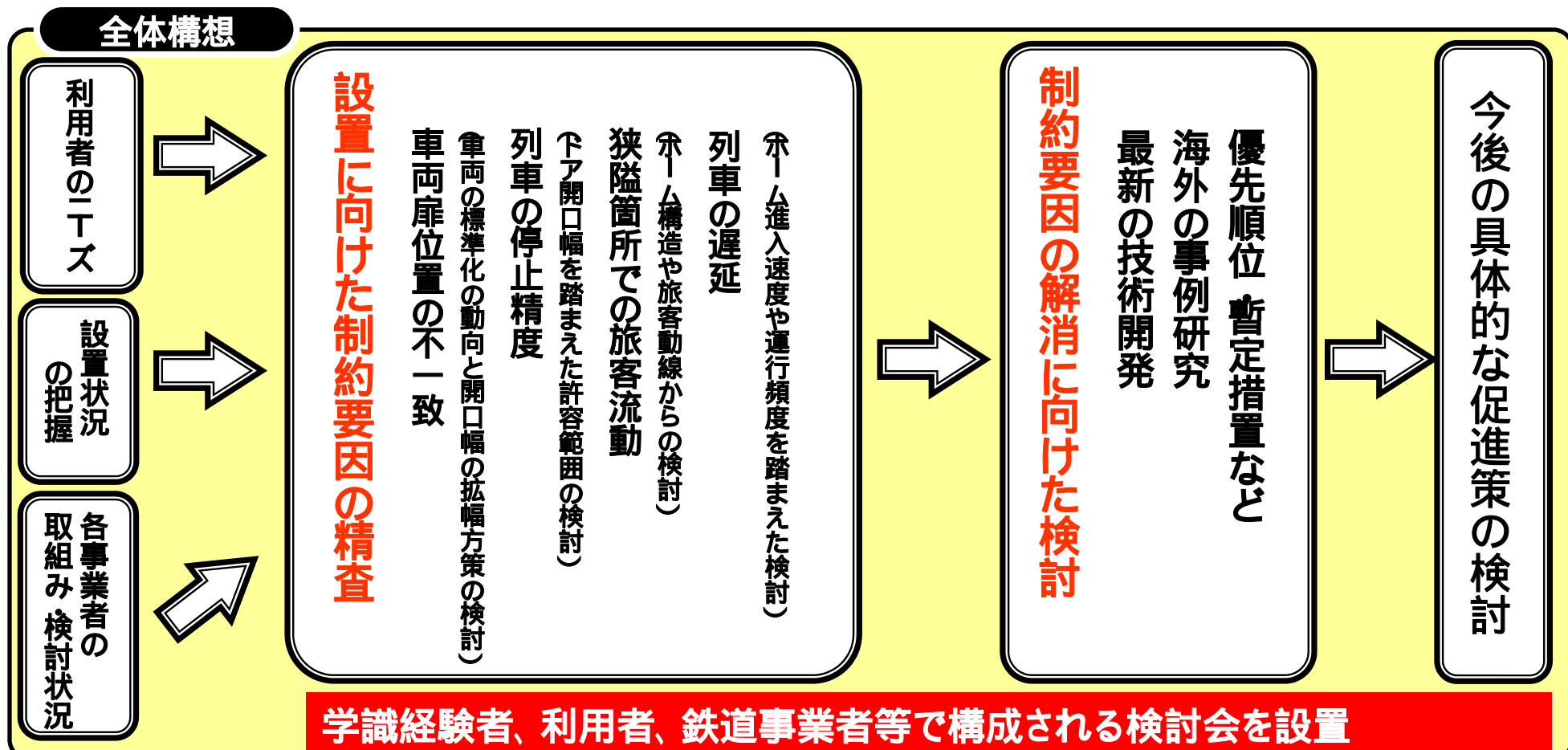
バリアフリー化基準(移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令)におけるホームドア・可動式ホーム柵の位置づけは、以下のとおりとなっている。

プラットフォームの区分	設 備	備 考
車両の乗降口の位置が一定しており、かつ、装置により車両を一定の位置に停止させることが可能なプラットフォーム	ホームドア 可動式ホーム柵	鋼索鉄道のプラットフォームは除く
うち、旅客の円滑な流動に支障を及ぼすおそれがある場合 (既設駅でホームの幅員が狭い等)	ホームドア 可動式ホーム柵 点状ブロック	
上記以外のプラットフォーム	等	

ホームドア・可動式ホーム柵の普及に向けた取り組み

プラットフォーム上の安全性を向上するためには、課題をひとつひとつ解消し、設置駅を確実に増やしていくことが必要となっている。

現在、設置に関する鉄道事業者の意向等の把握に努めているところであり、さらに平成19年度より先行的に設置されている事例に基づく最新の知見等を踏まえつつ、利用者側の意見も聞きながら制約要因の解消のための調査・検討を実施していくこととしている。



社会資本整備重点計画について

「社会資本整備重点計画」は道路、交通安全施設、空港、港湾、都市公園、下水道、治水、急傾斜地、海岸の9本の事業分野別計画に別れていたものを一本化した、社会資本整備の基本方針を定める5ヵ年計画である。

社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に実施する観点から、以前の分野別5ヵ年計画では整備する側の「事業費」を計画対象の中心に位置付けていたが、「社会資本整備重点計画」ではそれを国民から見た「達成される成果」に転換した。

9本の事業分野別計画

道路

交通安全施設

空港

港湾

都市公園

下水道

治水

急傾斜地

海岸

一本化

重点化・集中化
のための計画に
転換

< 社会資本整備重点計画 >

(平成15年10月10日閣議決定)

対象とする社会資本整備事業等 (法第2条第2項各号)

道路、交通安全施設、鉄道、空港、港湾、航路標識、公園・緑地、下水道、河川、砂防、地すべり、急傾斜地、海岸及びこれら事業の効果を増大させるため一体として実施される事務又は事業

計画期間 (法施行令第3条)

平成15年度以降の5ヵ年間(～19年度)

計画事項 (法第4条第3項各号)

重点目標とその達成のため実施すべき事業の概要
事業を効果的かつ効率的に実施するための措置
その他事業の重点的、効果的かつ効率的な実施に関し
必要な事項

鉄道整備の特徴

整備新幹線

政府・与党申し合わせに基づき、鉄道運輸機構が建設主体となって、国や自治体の負担により整備。

在来幹線鉄道、都市鉄道等

整備を行うかどうかは、整備後の運営を行う民間事業者・公営企業が収支採算性を踏まえた経営判断により決定。

三大都市圏についてのみ、質の高い鉄道ネットワークを構築する観点から、国が基本的方向性(旧運輸政策審議会答申・現地方交通審議会答申)を提示。

これを踏まえて事業主体である民間事業者・公営企業が経営判断に基づき整備。

社会資本整備重点計画における扱い

テーマ毎の政策目標に即して、整備方針等を定性的に記載。

他の社会資本整備事業とは異なり、事業に関する定量的な目標は設定せず。

現行の社会資本整備重点計画(平成15年～19年)における鉄道の扱い

国土交通分野の公共事業に係る5箇年計画である社会資本整備重点計画では、鉄道整備の基本的方向性について定めている。

< 現行の社会資本整備重点計画(鉄道関係抜粋) >

第2章 社会資本整備事業の実施に関する重点目標及びその達成のための効果的かつ効率的に実施すべき社会資本整備事業の概要

➤暮らし

(1) 少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等

「高齢者、身体障害者等を含むすべての人々が安全で快適な社会生活を送ることができるよう、公共交通機関等のバリアフリー化を推進する。」

➤安全

(3) 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化

「道路と鉄道が連携して踏切道の改良等を実施するとともに、鉄道交通に係る安全対策を実施する。」

➤活力

(1) 国際的な水準の交通サービスの確保等及び国際競争力と魅力の向上

「国際的な玄関口となる空港や港湾と都市とのアクセスを円滑にする道路、鉄道等を整備する。特に、鉄道については、国際拠点空港と都心部の間のアクセス所要時間を30分台にすることを目指し、中部国際空港アクセス鉄道を整備するとともに、成田高速鉄道アクセスの整備を着実に推進する。」

(2) 国内幹線交通のモビリティの向上

「広域ブロック間の交流の促進や効率化を図るため、空港、港湾や開発保全航路、幹線道路、幹線鉄道等の幹線交通体系を整備する。」

(3) 都市交通の快適性、利便性の向上

「公共交通の利便性、信頼性の向上を目指して、都市鉄道等を整備するとともに、自由通路、駅前広場の整備等交通結節点の改善を進める。」

次期社会資本整備重点計画に盛り込む内容の素案

次期計画においても、これまでの整備方針を継承しながら、引き続き、利用者と社会のニーズに応えた鉄道整備を推進していくとの方針を明記する必要がある。

計画部会基本問題小委員会では、**暮らし、安全、環境、活力**、を引き続き重点的に取り組むべき政策分野として位置づける見通し。

青字は次期計画で追加的に盛り込もうとする内容

分野	現行計画の記載項目	次期計画における記載内容（案）
暮らし	バリアフリー化	<p>< 重点目標：少子高齢化社会に対応したバリアフリー社会の形成 > 【具体策】 新バリアフリー法の基本方針に則り、鉄道のバリアフリー化を推進する。</p>
安全	踏切道の改良等 鉄道交通に係る安全対策	<p>< 重点目標：安全対策の推進 > 【具体策】 鉄道交通に関する安全対策を実施する。 踏切道の改良を促進する。 鉄道施設の耐震化を促進する。</p>
活力	空港アクセス鉄道の整備 幹線鉄道等の整備	<p>< 重点目標：国際競争力強化のための交通サービスの向上 > 【具体策】 国際空港から都心までのアクセスを30分台とするため、空港アクセス鉄道の整備を推進する。 東アジアとの物流ネットワークの充実に資する貨物鉄道の整備を推進する。</p> <p>< 重点目標：地域活力の向上のための交通サービスの向上 > 【具体策】 広域ブロック間の交流促進、効率化を図るため幹線鉄道の整備を推進する。 地域の社会経済活動の足となる地方鉄道の活性化を促進する。 地方都市を支える公共交通としてのLRT整備を推進する。</p> <p>< 重点目標：都市の快適性、利便性の向上 > 【具体策】 都市鉄道ネットワークの充実に資し、利用者利便を増進するため、都市鉄道、LRTの整備を推進する。</p>
環境	現行計画と同様に、モーダルシフトなど全省的な取り組みとして記載する方向で調整中。	