

地方鉄道の 再生・活性化を 総合的に支援

「鉄道事業再構築事業」の新設

平成19年10月、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行された。鉄道やバスなど公共交通の活性化・再生を図る地域の取り組みを、国が総合的に支援するというものだ。さらに、地方鉄道の再生活性化を推進するためには、総合的かつ強力な支援が必要不可欠であるとして、国土交通省は同法で定められた地域公共交通特定事業に「鉄道事業再構築事業」を新たに加える関連法案を今国会に提出、このほど成立した。

地方鉄道の存続をどのように支援する法制度なのか——国土交通省鉄道局都市鉄道課 濱勝俊課長にお話をうかがった。



国土交通省 鉄道局
都市鉄道課長
濱 勝俊
Katsutoshi HAMA

地方鉄道をめぐる現状と課題

沿線における人口減少や少子高齢化、自動車交通への過度の依存などによって、地方鉄道の輸送人員が減少し続けている。昭和62年から平成17年までの18年間の輸送人員は、全国平均で約19%の減少だが、中には約50～70%減少した鉄道事業者もある。

鉄道事業法が改正され、鉄道事業への参入・退出規制が緩和された平成12年度以降、すでに全国で25路線、約

574 kmの鉄道路線が廃止された。廃止された路線は、中小の地方鉄道路線だけではない。その4割強を大手鉄道事業者の支線が占めている。地方鉄道を巻き込む経営環境は、事業規模にかかわらず、事業者の自助努力だけでは乗り切れない段階に達している。

「利用者の長期通減傾向に歯止めがかからない以上、地方鉄道の経営環境はなお一層厳しいものとなっていく。すでに事業者の経営努力も限界に近づきつつあり、地方鉄道を維持する

ためには、地方鉄道を支える大きな仕組み、抜本的な対応策が求められていると考えます」

地域にとっての鉄道の価値は、事業の採算性だけで評価できるものではない。鉄道は、地域の社会基盤として存在してきた。

「地域にとって鉄道が必要なのかどうか。必要であるならば、地域の実情に応じて自治体や地域住民、沿線地域のさまざまな関係者が相互に連携しながら、鉄道事業者とともに、鉄道の維

持・活性化に取り組む。今後、地方鉄道が存続できるかどうかは、それができるかどうかにかかわっていると考えます」

地域にとっての鉄道の価値を、地域が支える取り組みが必要だ。

「経営悪化の一番の要因は、需要の減少です。最も基本的なこととして望まれるのは、鉄道を利用して鉄道を残そうという気持ちを地域の一人ひとりが持つことです。

鉄道の存続自体が目的ではなく、地域に根ざし、地域の暮らしを支える鉄道輸送であり続けることが重要なのです。そのためには、鉄道の利用を促進することが第一に必要です。

地域の一人ひとりの毎日の暮らしに、まちづくりや地域の活性化、観光振興に、鉄道をどう活かしていくか、地域一体となって取り組んでいくことが望まれます」

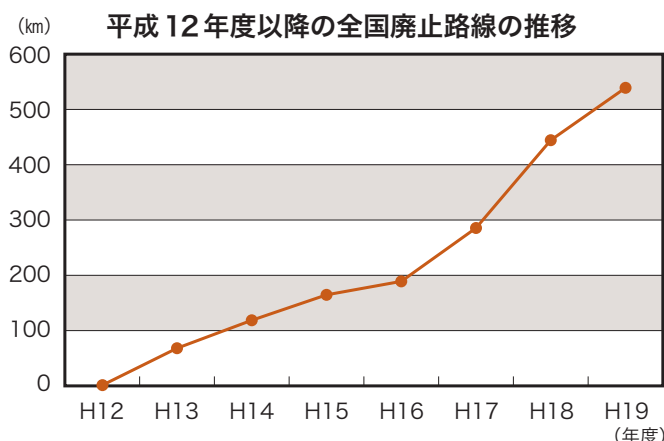
平成15年に廃止届が出された後に地元地域が事業継承会社を確保し、存続後の事業運営への財政支援等を行った和歌山電鐵貴志川線はその好例だ。貴志川特産の「いちご」をテーマに、サポーターを募集して車両のリニューアルを実施。このいちご電車の導入と駅長に猫の「たま」を任命するなどの話題づくりで、観光を切り口とした利用促進を図り、利用者数の増加を実現している。平成19年1月の貴志川線の利用者数は対前年同月比で7%増を記録

した。

「沿線住民にとどまらず観光客も含めて需要を掘り起こしていく、地域の再生・活性化と一体となった鉄道を支える取り組みが、まず、第一に必要であるということだ」

二つ目が、鉄道事業特有のコスト構造の見直しだ。鉄道事業は他の交通モードと異なり、土地や線路、駅施設等のインフラを運行事業者が一体で保有するのが通例となっている。このため、鉄道事業者のコスト構造においては、これら施設の保有にかかわる経費の占める割合が非常に大きなものとなっている。

地方鉄道90社の平成17年度の決算を



見ると、維持管理費や減価償却費等、施設保有にかかわる経費は約46%を占める。運輸費等、輸送に直接必要な経費は約45%、一般管理費などその他の経費は約9%という内訳だ。この比率は、鉄道事業者が取り組んできたワンマン化・無人化等の人件費の削減対策により相対的に増加傾向にあり、昭和60年度の約38%と比較すると8%の増加となっている。

「鉄道も他の交通モードと同様にインフラにかかるコスト、これをゼロにするかどうか。試算では、ほとんどの鉄道事業者が運賃収入で経費を賄い、事業継続が可能になるという結果が出ています」

平成17年度決算において、地方鉄道90社の約70%が営業赤字だが、仮に施設保有にかかわる経費を除いて収支状況を試算してみると、全体の約90%の事業者が黒字に転じるという結果が出た。施設保有にかかわ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上下分離方式を導入すれば、赤字に苦しむ地方鉄道も自立的に事業を継続させることができる。

「今国会で成立した関連法案は、地域の支援と事業構造の変更、このふたつの取り組みに対する制度的な枠組みをきちんと整備することが基本になっています。昨年成立した『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律』に

定められた地域公共交通特定事業の中に、新たに『鉄道事業再構築事業』を追加し、頑張る地域と鉄道事業者を重点的に支援することを、その目的としています」

鉄道事業の再構築に向けて

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の概要は、

①市町村は、公共交通事業者、利用者等で構成する協議会を設けて、地域公共交通の活性化・再生を総合的かつ一体的に推進するための「地域公共交通総合連携計画」を策定する。

②「地域公共交通総合連携計画」の中で、特に重点的に取り組む「地域公共交通特定事業」を定めた場合は、国の認定等を受けることができ（鉄道再生事業については届出）、関係法律の特例による支援措置が規定される。

③「新地域旅客運送事業」の導入円滑化を図るため、関連交通事業法にかかわる手続きの合理化等の措置を講じる。

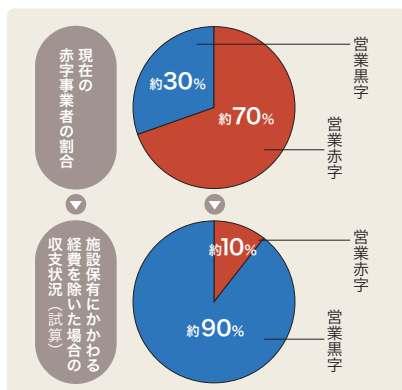
「地域公共交通特定事業」には、新型路面電車（LRT）の導入により軌道事業の質の向上を図る『軌道運送高度化事業』やバス事業の質の向上を図る『道路運送高度化事業』のほか、『海上運送高度化事業』、『乗継円滑化事

業』、そして地方鉄道の存続廃止に関連する『鉄道再生事業』の5事業が規定されている。

「鉄道再生事業」は、廃止届出がされた鉄道事業について、鉄道事業者と地元自治体、住民等が公式協議の場を持ち、地域の支援による鉄道再生計画を作成・実施する場合には、廃止を延期できる手続きを法定化したものだ。

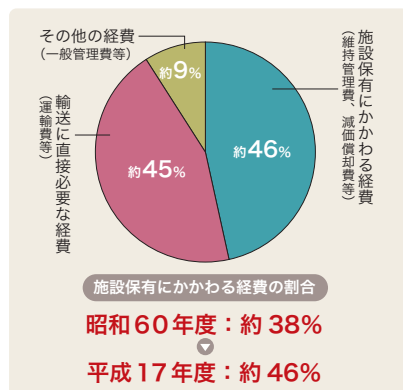
これに対し、新設された『鉄道事業再構築事業』は、廃止届出に至っては

赤字事業者の割合



※地方鉄道（90社）の平成17年度決算より 資料：国土交通省

地方鉄道のコスト構造



て「計画を作成して経営の改善を図るとともに、市町村等の支援を受けて事業構造の変更を行い、鉄道輸送の継続を図る」ことが目的となる。国土交通大臣による計画の認定を受け、①鉄道事業法の許可等について、計画の認定により一括で許可等を受けたものとみなす、②現行の鉄道事業法では実施できない公有民営方式の上下分離制度の導入が可能となる等の特例措置が取られる。

「例えば、伊賀鉄

道、養老鉄道の場合は、近畿日本鉄道が第一種鉄道事業者から第三種鉄道事業者に変更し、上下分離を導入しました。このケースでは、近鉄がそれぞれの路線の第一種の廃止届出をし、新たに第三種の免許を取り、伊賀鉄道、養老鉄道を設立して第二種を申請するというプロセスを踏まなければなりません。事業構造の変更については、現行上、複数の手続きを伴い、なおかつ一括して進めることができないため、時間も労力もかかりました。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

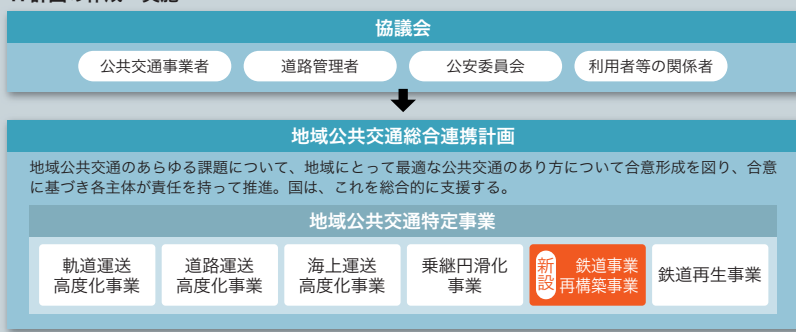
(平成 19 年法律第 59 号)

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を総合的、一体的かつ効率的に推進するための基本方針を策定。

基本方針の策定または変更にあたっては、国家公安委員会及び環境大臣に協議。

1. 計画の作成・実施



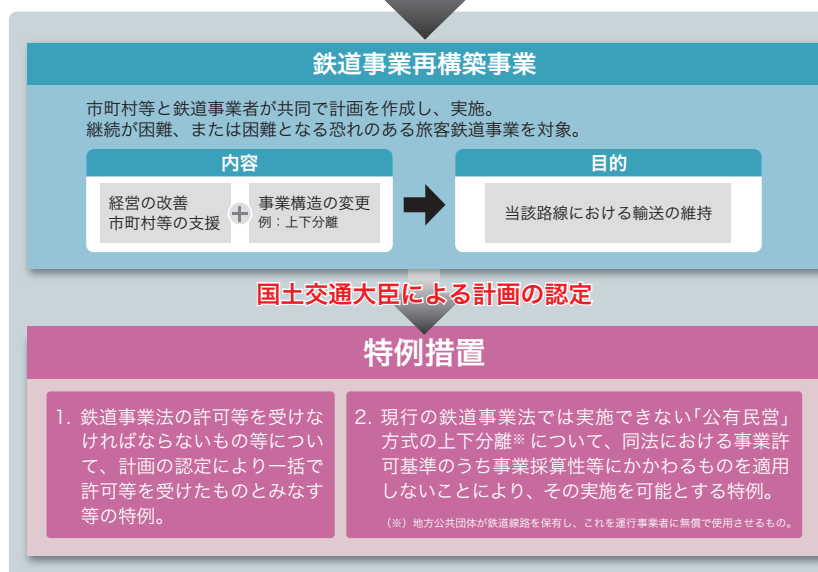
2. 新たな形態による輸送サービスの導入円滑化

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律

地域公共交通特定事業に、継続が困難となり、または困難となる恐れがあると認められる旅客鉄道事業について、市町村その他の者の支援を受けつつ事業構造の変更を行うことにより輸送の維持を図るための事業（鉄道事業再構築事業）を追加するとともに、国土交通大臣による認定を受けた計画に定められた鉄道事業再構築事業を実施する場合における鉄道事業法の特例等を定める。

地域公共交通総合連携計画（市町村が作成）

地域公共交通特定事業に「鉄道事業再構築事業」を新たに追加



「鉄道事業再構築事業」では、関連の許可等を全部一括で取ることができる特例措置が取られます」

協議会の合意のもとに、市町村が策

定した「地域公共交通総合連携計画」

に基づく「鉄道事業再構築事業」につ

いて、国土交通大臣の認定を受けて実

施するとき、特例として、事業に必要

な許可等を一括で受けることができる。

事務手続きが簡素化・迅速化し、計画

の円滑な遂行が支援されるわけだ。

「また、これまでの地元自治体によ

る鉄道事業者への支援方法を整理すると、大きく3つに分類することができます。地方自治体が鉄道施設を保有する上下分離型を採用しているケース、地元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、

鉄道事業者が全資産を保有しているが

地元自治体が各種補助を実施して鉄道

事業者の負担を軽減しているケースな

どです。

現行の鉄道事業法では、自治体が鉄

道施設を保有し、これを運行事業者に

無償で使用させる公有民営方式の上下分離はできません。そこで改正案では、事業許可基準のうち事業採算性等にかかわるものを適用しないことにより、その実施を可能としています。

鉄道特有のインフラ・コストをゼロ

にすれば9割の鉄道事業者が黒字にな

る、それが可能となるような新しい制

度をつくりました」

総合的かつ重点的な支援措置

財政面での支援措置はどうか。

現行の鉄道軌道近代化設備整備費補助制度（近代化補助）は、赤字事業者が対象となり、安全性・利便性の向上のための施設・設備に対して原則5分の1の補助となっている。

「現行制度の鉄道の経営状況にかかわる要件を見直し、地域と事業者が作成した『鉄道事業再構築実施計画』に基づく取り組みを推進させるための支援措置として、補助制度等を拡充しています。地方鉄道の活性化対策に対する補助制度としては、これまでの近代化補助を『鉄道軌道輸送高度化事業費補助』に改め、赤字要件も撤廃して補助率を3分の1に引き上げています。これにより国と地方自治体合わせて3分の2が公的資金で賄えることになり、事業者負担が軽減されます」

地方自治体に対する財政支援制度も新たに設けられている。公有民営型上下分離導入の際には、起債等の地方財政措置が取られるほか、財政負担に応じて地方交付税が交付される。

税制特例としては、不動産取得税を非課税に、登録免許税が所有権の移転登録については1000分の20から1000分の8に、地上権・貸借権の移転登記については1000分の10から1000分の4に、さらに固定資産税・都市計画税については課税標準が5年間、4分の1に減税される。

さらに老朽化対策に対する補助制度

として、費用の3分の1が補助される「鉄道施設総合安全対策事業費補助」が新設される。

「ここまでは国土交通省の鉄道局の予算になりますが、総合政策局の予算では『地域公共交通活性化・再生総合事業費補助』が新設されます。これは、協議会を事業主体として補助金を交付するというもので、鉄道の利用促進に資するソフト面の取り組みや地域振興に役立つ車両や駅舎の整備等に対して2分の1から3分の1を補助する制度です。その他にも、駅前広場の整備等、公共事業の枠組みの中で、まちづくり事業との連携をとりながら進めていける部分もあると考えています」

地域と鉄道が一体となって

「鉄道事業再構築事業」の新設で、公有民営型上下分離導入の法制度が整えられたが、この支援措置の枠組みは、もちろん自治体が第三種鉄道事業者となる場合に限ってのものではない。

「自治体が鉄道施設を持つというって、自治体自体が非常に厳しい環境下にあります。従って、民ベースで持てるものは持つてもらいたい。」

近鉄の伊賀線、養老線のような事例もあります。赤字の支線を企業努力で支えてきたが、やむなく廃止をも検討する段階に入ってきた。地域と議論を重ね、地域の理解と協力を得た上で、

事業構造を変更し、存続させた。事業者と地域が一体となって努力を重ねてきたプロセスがあります。

同じように、地域と一体となった取り組みをされるのであれば、新しい制度の支援対象に十分なるだろうと思います」

「鉄道事業再構築事業」は、地域の公共交通である地方鉄道を、地域がしっかりと支えていく仕組みをつくるために必要な関係法律の特例措置を規定し、充実した財政支援制度の施行が講じられている。

支援措置の創設

