

# 鉄道事業再構築事業と 災害復旧に関する事例紹介

石北沿線ふるさとネットワーク  
鉄道サポーターズネットワーク  
清水孝彰

1. 鉄道事業再構築事業のおさらい
2. 災害復旧の事例紹介
3. 鉄道の維持に対する支援制度
4. 制度改正への課題

## 1. 鉄道事業再構築事業のおさらい

### 交通政策基本法

#### 第二条

交通に関する施策の推進は、交通が、国民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流及び国際交流並びに物資の円滑な流通を実現する機能を有するものであり、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないものであることに鑑み、  
(以下略)

→鉄道は交通の持つ機能をすべて持ち合わせる

## 1. 鉄道事業再構築事業のおさらい

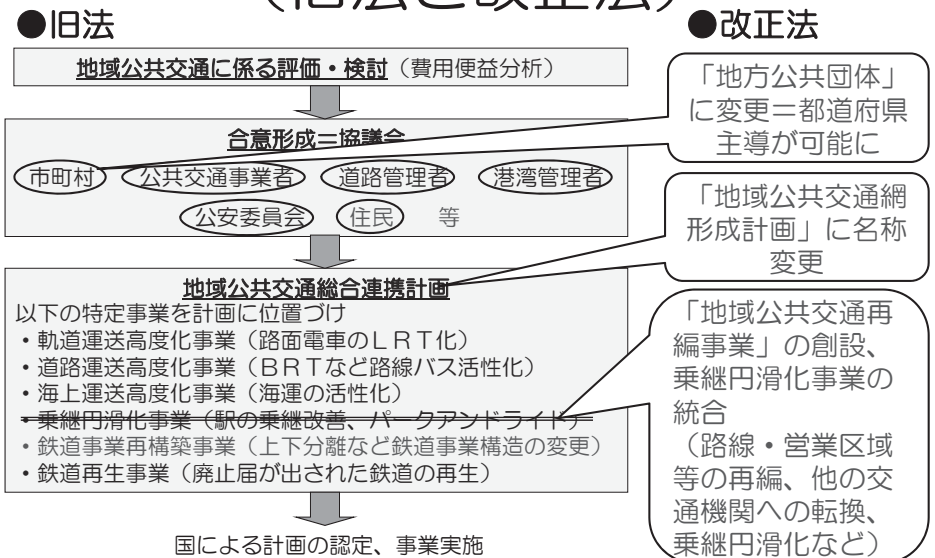
### 地域公共交通の活性化 及び再生に関する法律

#### 第四条

- 国：情報の収集・整理・分析・提供、研究開発の推進、人材の養成・資質の向上
- 都道府県：市町村の区域を超えた広域的な見地からの必要な助言・援助、必要があると認めるときは市町村と密接な連携を図りつつ主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組む
- 市町村：主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組む
- 公共交通事業者等：旅客の運送に関するサービスの質の向上、地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供・充実

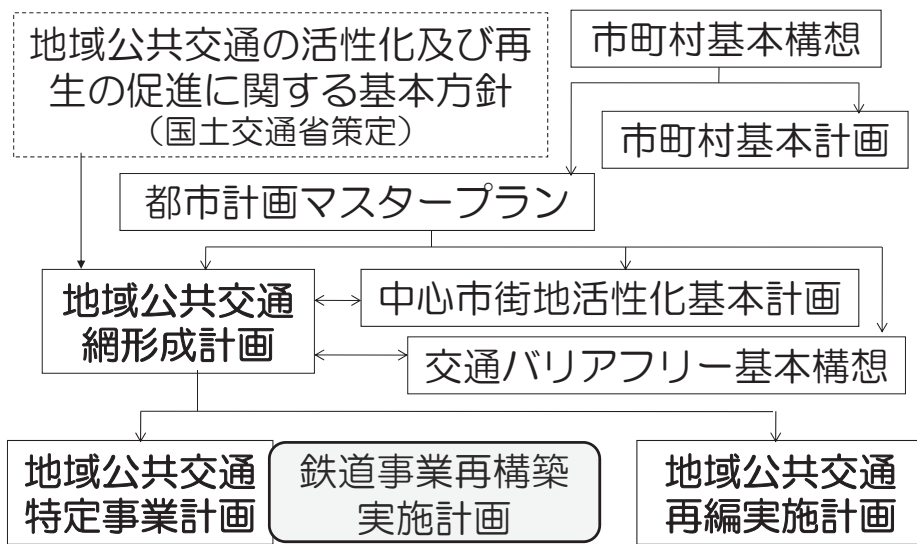
## 1. 鉄道事業再構築事業のおさらい

### 地域公共交通活性化再生法 (旧法と改正法)



# 1. 鉄道事業再構築事業のおさらい

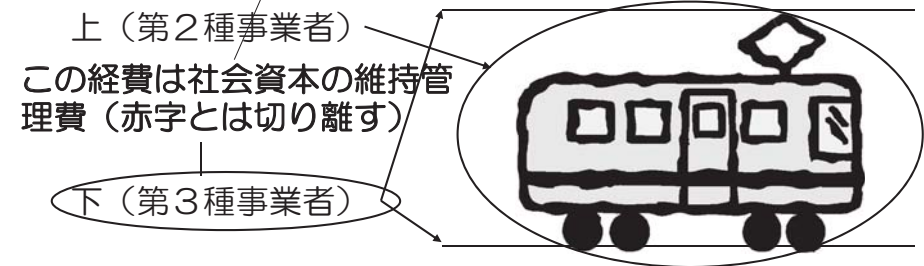
## 地域公共交通活性化再生法に関わる市町村計画の相互関係



# 1. 鉄道事業再構築事業のおさらい

## 上下分離とは？

- 鉄道運行（上）と施設整備・維持（下）を別々の事業者が行う方式
- 鉄道運行のみ（上）：第2種事業者
- 施設整備・維持のみ（下）：第3種事業者
- 鉄道運行+施設整備・維持一体：第1種事業者



# 1. 鉄道事業再構築事業のおさらい

## 地方鉄道に関わる2つの支援策

**鉄道再生事業：**廃止届が出された鉄道について、鉄道事業者、市町村、利用者が再生の取組を行う場合、廃止届の延長や各種手続を緩和する制度。

**鉄道事業再構築事業：**自治体に関与した、事業運営の仕組みの抜本的な変更を支援する制度。廃止届が出されていない鉄道にも適用できる。

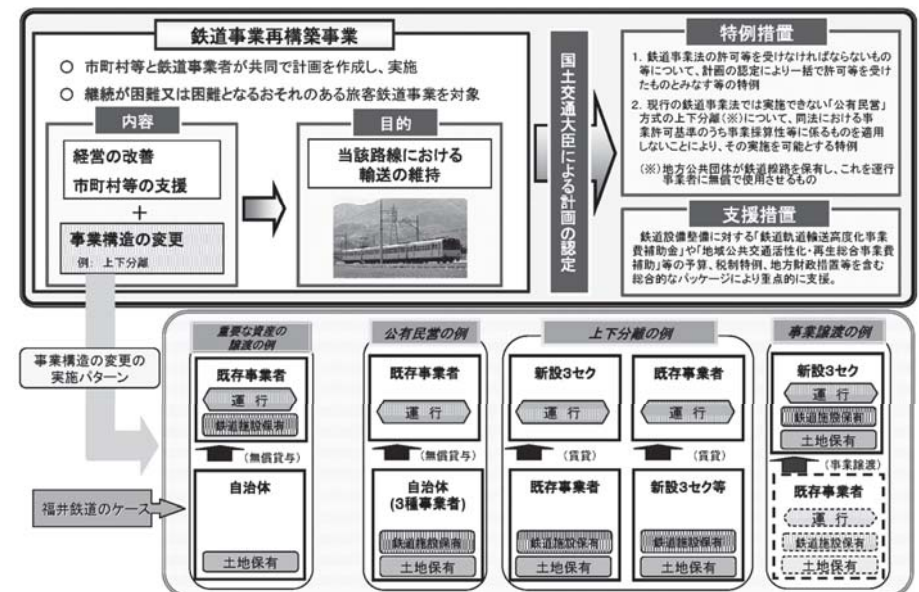
- 事業の譲渡及び譲受
- 法人の合併又は分割
- その他事業実施主体の変更
- 重要な資産の譲渡譲受その他の事業構造の変更

上下分離

→廃止された鉄道の復活は不可

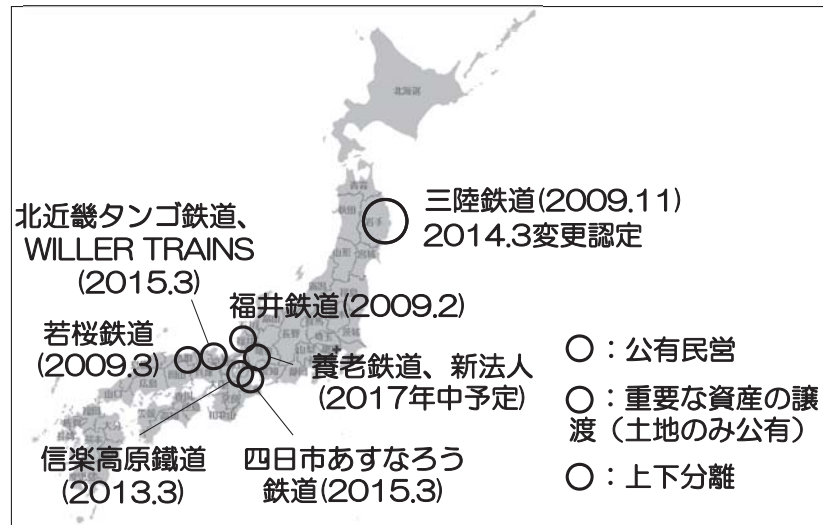
# 1. 鉄道事業再構築事業のおさらい

## 鉄道事業再構築事業の概要



## 1. 鉄道事業再構築事業のおさらい

# 鉄道事業再構築事業適用事業者



## 2. 災害復旧の事例紹介

# 鉄道軌道整備法による 災害復旧事業費補助

補助率は国(25%)と自治体(25%)

- (1) 助成対象の災害  
復旧費の額が運輸収入の10%以上の災害
- (2) 助成対象の災害復旧事業と対象経費  
災害を受けた鉄軌道施設の原型復旧などの事業
- (3) 助成対象事業者  
① 鉄軌道事業及び全事業において被災年度の前3カ年度において営業損失及び経常欠損のある鉄道事業者  
② 災害復旧事業に要する費用の回収が困難な鉄道事業者

## 2. 災害復旧の事例紹介

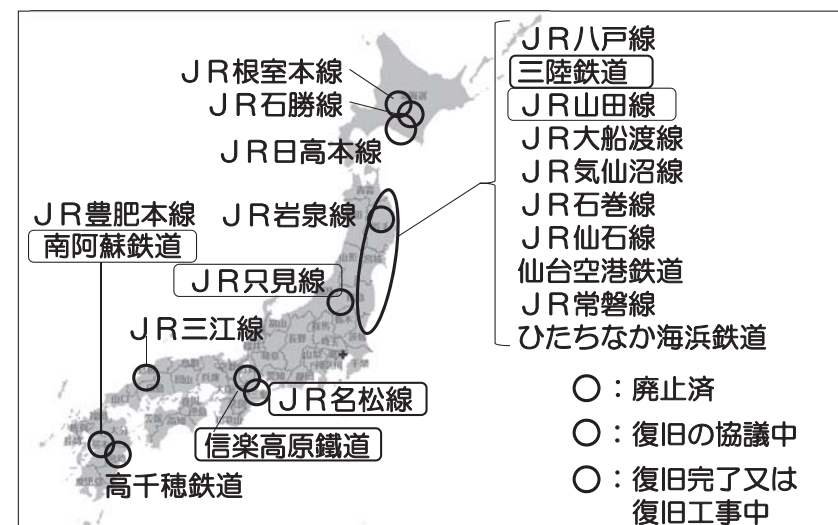
# 交通政策基本法

第二十二條 国は、大規模な災害が発生した場合における交通の機能の低下の抑制及びその迅速な回復を図るとともに、（中略）交通の機能の速やかな復旧を図るための関係者相互間の連携の確保、災害時において一時に多数の者の避難のための移動が生じ得ることを踏まえた交通手段の整備その他必要な施策を講ずるものとする。

→補助制度の拡充が図られつつある

## 2. 災害復旧の事例紹介

# 災害で長期不通となった鉄道



## 2. 災害復旧の事例紹介

### 復旧事例 ①三陸鉄道

- 2009年11月、土地を自治体が所有する形での鉄道事業再構築事業認定
- 2011年3月、東日本大震災で壊滅的被災
- 一部区間を3月中に開業させ、住民や災害関係者の足となる
- 公有民営型への移行を条件として、復旧費を国と自治体で1/2ずつ補助、自治体補助分は震災復興特別交付税で措置（実質全額国負担）
- 2014年4月に全線開業



## 2. 災害復旧の事例紹介

### 復旧事例 ①三陸鉄道



島越駅(2012.5)



島越駅(2014.4)



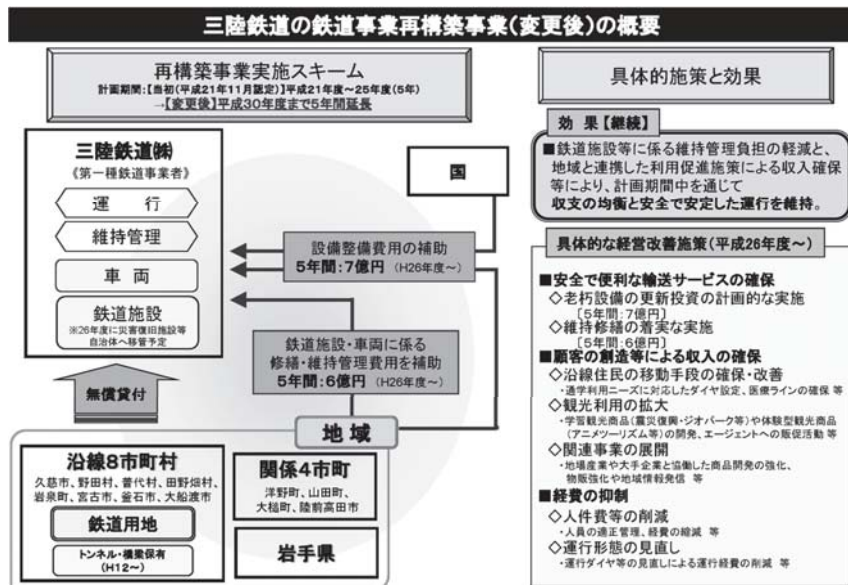
唐丹駅(2011.8)



唐丹駅(2014.4)

## 2. 災害復旧の事例紹介

### 復旧事例 ①三陸鉄道



## 2. 災害復旧の事例紹介

### 復旧事例 ①三陸鉄道

#### 地域住民の活動

- 運休中から、事業者、県、沿線自治体、住民が一丸となってイベントやツアーを展開
- 1年ごとの開業区間延伸に合わせ、駅前広場でイベントを開催して機運を盛り上げる



さんてつ・北リアス緑市(2011.10)



盛駅ふれあい待合室(2014.2)

## 2. 災害復旧の事例紹介

### 復旧事例 ②信楽高原鐵道

- 2013年3月、公有民営型上下分離による鉄道事業再構築事業認定
- 同年9月、台風18号で被災
- 鉄道軌道整備法により国が支援したが、鉄道施設を所有する甲賀市に75%の費用負担がのしかかる
- 交渉の結果、公共災害復旧事業費として95%が特別交付税で措置されることとなった。
- 2014年11月に開業。



## 2. 災害復旧の事例紹介

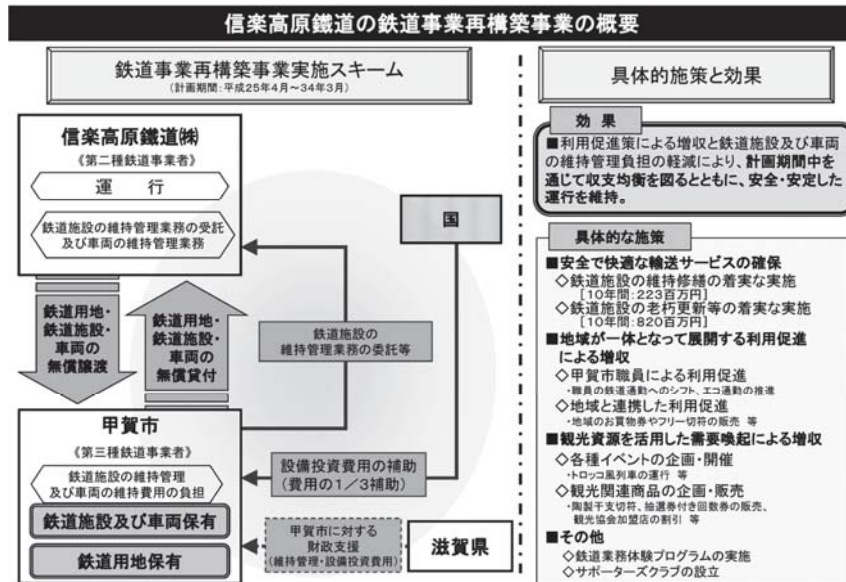
### 復旧事例 ③JR名松線

- 2009年10月、台風18号で被災
- 被災原因は周辺山林からの土砂流入にあるとして、JR東海は沿線の治山・治水工事の実施を復旧の条件に
- 2011年から治山工事を三重県（5億）、治水工事を津市（7.5億）が実施
- この進捗を見て2013年から鉄道施設工事をJR東海（4.6億）が実施、2016年3月に開業。



## 2. 災害復旧の事例紹介

### 復旧事例 ②信楽高原鐵道



## 2. 災害復旧の事例紹介

### 復旧事例 ③JR名松線

#### 地域住民の活動

- 地元自治会、名松線の全線復旧を求める会が熱心に署名や要望活動
- 名松線を元気にする会が様々なイベントを仕掛け



## 2. 災害復旧の事例紹介

### 復旧協議中事例 ① JR山田線

- 2011年3月、東日本大震災で壊滅的被災
- JR東日本がBRT化を提案するも県と自治体が拒否
- 復旧後の三陸鉄道への移管を条件として、復旧費210億円のうち原状回復費用2/3をJR東日本が、地盤嵩上げ等の費用1/3を自治体が負担で合意
- 公有民営型上下分離への移行により、自治体補助分は震災復興特別交付税で措置
- 2015年度から4年ぶりに復旧工事開始



## 2. 災害復旧の事例紹介

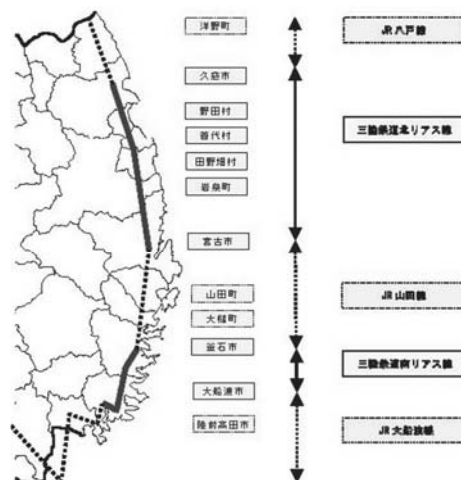
### 復旧協議中事例 ② JR只見線

- 2011年7月、新潟・福島豪雨で多数の橋梁流失被災
- 会津川口ー只見間が不通
- 復旧費は85億円～108億円の見込み
- 県と自治体はあくまで鉄道復旧を求め、ふるさと納税を集めるなど運動を展開中
- JR東日本がバス転換と同時に上下分離案を提案、上下分離を軸に費用負担割合等の検討に入った段階



## 2. 災害復旧の事例紹介

### 復旧協議中事例 ① JR山田線



JR沿線も含めた三陸鉄道沿線地域公共交通活性化協議会（法定協議会）

## 2. 災害復旧の事例紹介

### 復旧協議中事例 ③南阿蘇鉄道

- 2016年4月、熊本地震で立野ー長陽間中心に壊滅的被災
- 7月に一部区間が復旧
- 全線の復旧費は数十億円規模になる見込み
- 事業者自身が義援金募集、全国の第三セクター鉄道事業者も復旧を支援中
- 鉄道軌道整備法による支援は現行法で可能だが、復旧費3/4の自治体負担が難
- 三陸鉄道の復旧スキームの適用を模索中



## 2. 災害復旧の事例紹介

### 災害復旧成功事例の共通点

地域が鉄道の存在価値を認め、  
復旧し自ら支えるとの強い意志を持ち、  
数年レベルの長い運動を覚悟することが重要！

- ・ 住民：運休中の施設を活用したイベント、ツアー、ボランティア活動など、支える意思表示
- ・ 自治体：現行制度の十分な勉強と、制度改正をも視野に入れた国・事業者との交渉  
市街地、山林、河川、海岸の復旧・復興とセットにした、復興まちづくり計画への位置づけ
- ・ 事業者：復旧を社命として地域・全国への支援の呼びかけ、部分開業の繰り返し

## 2. 災害復旧の事例紹介

### 公有民営型上下分離のメリット

- ・ 鉄道を自治体の都市計画・交通計画に位置づけて活用しやすくなる
- ・ 運行事業者が撤退してもすぐに廃止できない
- ・ 災害復旧時の国の補助や特別交付税措置を受けられる可能性が広がる（少なくとも鉄道軌道整備法の適用が可能）
- ・ 鉄道維持に対する国の支援、税制優遇が厚くなり、起債も可能
- ・ 鉄道維持の寄付を「ふるさと納税」として集めることができる

## 3. 鉄道の維持に対する支援制度

### 地域公共交通調査等：計画策定事業

- ・ 青森県、奈良県では全県対象の「地域公共交通網形成計画」を策定

#### 地域公共交通調査事業(計画策定事業)

- 補助対象者：地域公共交通活性化再生法に基づく協議会(法定協議会)、多様な地域の関係者により構成される協議会、地方公共団体
- 補助対象経費：地域の公共交通の確保維持改善に係る計画(地域公共交通再編実施計画を除く。)の策定に必要な経費  
(地域データの収集・分析の費用、住民・利用者アンケートの実施費用、専門家の招聘費用、協議会開催等の事務費、短期間の実証調査のための費用等)
- 補助率：定額(上限2,000万円)  
※予算の範囲内での交付となるため、申請の状況等により、申請額満額の交付とならない場合がある。

#### 地域公共交通再編推進事業(再編計画策定事業)

- 補助対象者：地域公共交通活性化再生法に基づく協議会(法定協議会)、地方公共団体
- 補助対象経費：地域公共交通再編実施計画の策定に必要な経費  
(地域データの収集・分析の費用、住民・利用者アンケートの実施費用、専門家の招聘費用、協議会開催等の事務費、短期間の実証調査のための費用等)
- 補助率：定額(上限2,000万円)  
※予算の範囲内での交付となるため、申請の状況等により、申請額満額の交付とならない場合がある。  
※補助対象者となる地方公共団体は、協議会を設置する者に限る。

## 3. 鉄道の維持に対する支援制度

### 地域公共交通調査等：計画推進事業

- ・ 地域公共交通再編推進事業は自治体負担分の1/2を特別交付税措置：実質国が3/4負担

- ・ 補助対象事業者：地域公共交通活性化再生法に基づく協議会(法定協議会)、地方公共団体
- ・ 補助率：1/2
- ・ 補助対象期間：地域公共交通調査事業(計画推進事業)：地域公共交通網形成計画の策定から最大2年間  
地域公共交通再編推進事業(再編計画推進事業)：地域公共交通再編実施計画の認定から最大5年間  
(認定期間内に限る。)

支援の対象となる利用促進のイメージ

公共交通マップ・総合時刻表の作成(※1)      企画切符の発行(※2)      ワークショップの開催      モビリティマネジメントの実施(※3)

※1 地域住民を対象としたもののみならず、他地域からの来訪者を対象とした総合時刻表や外国語表記の公共交通マップも対象  
※2 割引運賃の設定に伴う減収分の補填については、含まない。  
※3 モビリティマネジメント：過度に自動車に頼る状態から公共交通などを「かしく」使う方向へと転換することを促す取り組み

支援の対象となる事業評価のイメージ

協議会の運営      地域の検討会・説明会開催

- ・ 事業実施に係る目標達成状況の把握・検証  
(満足度調査、OD調査等)
- ・ 検証結果を踏まえた事業改善の方策の検討  
(協議会委員の旅費・日当等)

※補助対象者となる地方公共団体は、協議会を設置する者に限る。

### 3. 鉄道の維持に対する支援制度

## 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整備等を支援。

■ 補助対象事業者：鉄軌道事業者

■ 補助対象事業

- ・車両設備の更新・改良
- ・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、橋りょう、トンネル等の修繕 ※1

※1 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく  
鉄道事業再構築事業を実施する事業者に対しては、上記設備の整備も支援

■ 補助率：国 1/3 または 1/2 ※2

※2 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく  
鉄道事業再構築事業を実施する事業者に対しては、財政  
状況の厳しい地方公共団体が支援する費用相当分について、  
補助率 1/2



車両の更新

レールの修繕

(参考) 鉄道事業再構築事業

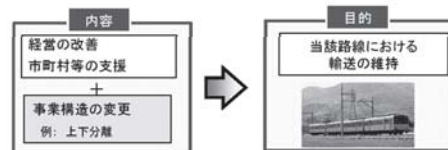
○ 継続が困難又は困難となるおそれのある  
旅客鉄道事業の経営改善を図る

○ 市町村等と鉄道事業者が共同で計画を作成し、  
国土交通大臣による認定を経て実施

<実施中の事業者>

福井鉄道、若桜鉄道、三陸鉄道、信楽高原鉄道、  
北近畿タンゴ鉄道、四日市あすなろ鉄道

※地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等の一部は、鉄道施設総合安全対策事業においても支援。



> 自治体が鉄道施設を保有し、設備更新経費を負担する等して支援

### 3. 鉄道の維持に対する支援制度

## 認定事業に対する税制優遇措置

- ・ 固定資産税：課税標準5年間1/4、不動産  
取得税：非課税等
- ・ 登録免許税の税率軽減  
所有権の移転の登記.....8/1000  
地上権又は賃借権の移転の登記  
.....4/1000

### 3. 鉄道の維持に対する支援制度

## 幹線鉄道等活性化事業費補助

幹線鉄道等活性化事業費補助（形成計画事業）

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、地域公共交通活性化・再生  
法に基づく地域公共交通網形成計画(※)の枠組みを活用して、地域鉄道の利用促進や地域の活性化を  
図るべく、鉄道の利便性向上のための施設整備に対し支援

※地方公共団体等の関係者で構成する協議会の協議を経て策定

1. 補助対象事業者 法定協議会又は第三セクター
2. 補助率 国：1/3、地方公共団体：国と同額以上
3. 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



新駅の整備



行き違い設備の新設



### 3. 鉄道の維持に対する支援制度

## 地方交付税措置

普通交付税：地方交付税法

第十二条 「土木費」の測定方法

- ・ 道路は「道路面積」「道路延長」
- ・ その他の土木費は「人口」→鉄道に適用可

特別交付税：特別交付税に関する省令

第二条

- ・ 離島航路の運行維持：自治体補助額の80%



### 3. 鉄道の維持に対する支援制度

## 地方交付税措置

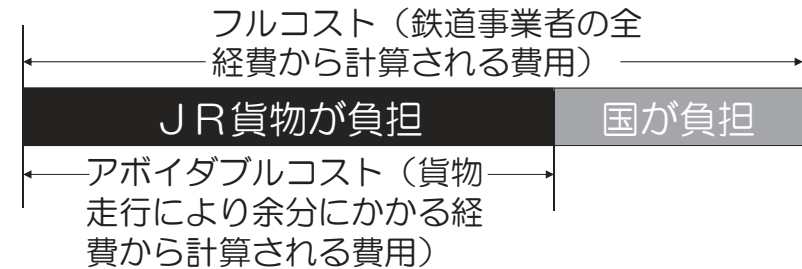
特別交付税に関する省令 第四条

- ・ 地方バス路線の運行維持：自治体補助額の80%
- ・ 離島航空路線の運行維持：80%
- ・ 地域鉄道の施設整備：30%
- ・ 地域公共交通活性化・再生法の地域公共交通再編推進事業：50%
- ・ 鉄道軌道整備法の鉄道災害復旧事業：50%
- ・ 地域鉄道の高度化のための改良事業補助経費：事情を考慮して定める額  
→鉄道事業再構築事業の自治体補助を想定

### 3. 鉄道の維持に対する支援制度

## 貨物調整金制度

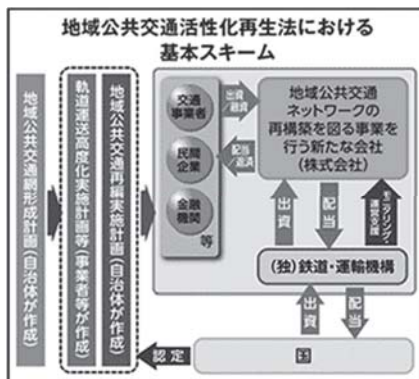
- ・ 新幹線の並行在来線を経営する第三セクター鉄道事業者に対し、新幹線貸付料を財源として国（鉄道・運輸機構）が負担
- ・ 並行在来線が貨物幹線としての性格も持つことを踏まえた、鉄道事業者への経営支援策



### 3. 鉄道の維持に対する支援制度

## 地域公共交通出資制度

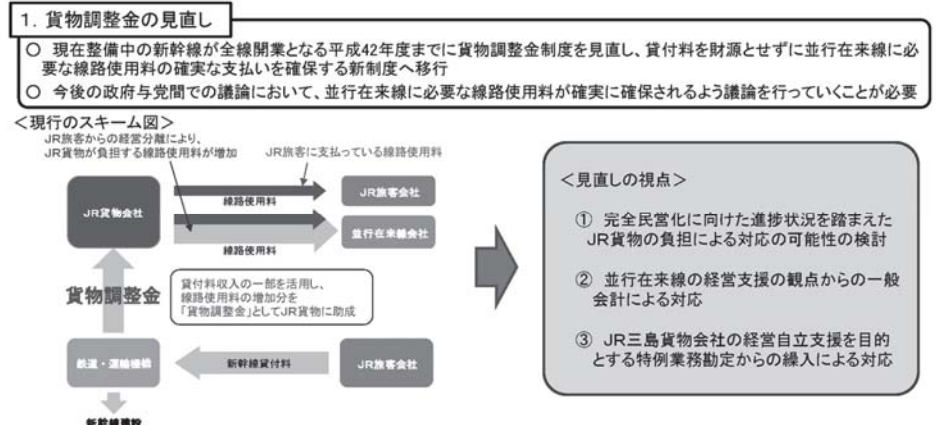
- ・ 地域公共交通特定事業を担う事業者（上下分離による鉄道事業者も対象）に鉄道・運輸機構が出資
- ・ 機構と自治体の合計出資額1/2以内



### 3. 鉄道の維持に対する支援制度

## 貨物調整金制度

- ・ 新幹線整備前倒し方策として、新幹線貸付料を財源としない新制度への見直しの最中



### 3. 鉄道の維持に対する支援制度

## ふるさと納税による資金調達事例

福島県：JR只見線復旧復興基金寄付金

- 特定目的の積立基金を創設し、寄付を受ける形態
- 現在は沿線のパンフ作成、ツアー、イベント等の経費に使用
- 復旧が決まれば復旧経費の一部に充当



### 3. 鉄道の維持に対する支援制度

## ふるさと納税による資金調達事例

岐阜県池田町：養老鉄道の存続を目指す！

- 2016年5月～12月のガバメントクラウドファンディング方式
- 来年認定予定の鉄道事業再構築事業の準備資金に充当



### 3. 鉄道の維持に対する支援制度

## ふるさと納税による資金調達事例

青森県五所川原市：津軽鉄道コース

- 通常の自治体寄付で、使い道を指定できる形態
- 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業などの自治体補助分に充当



### 3. 鉄道の維持に対する支援制度

## ふるさと納税による資金調達事例

高額納税者に対する「車両貸切」の返礼

青森県平川市：弘南鉄道

- 寄付額30万円以上で1往復
- 秋田県由利本庄市：由利高原鉄道
- 寄付額10万円以上で1往復

#### 4. 制度改正への課題

##### ①行政の仕事としての公共交通の位置づけ

従来：交通事業者の自由競争

→基本法制定後：行政が施策を策定し実施

基本法の「目的」毎に責任主体の明確化

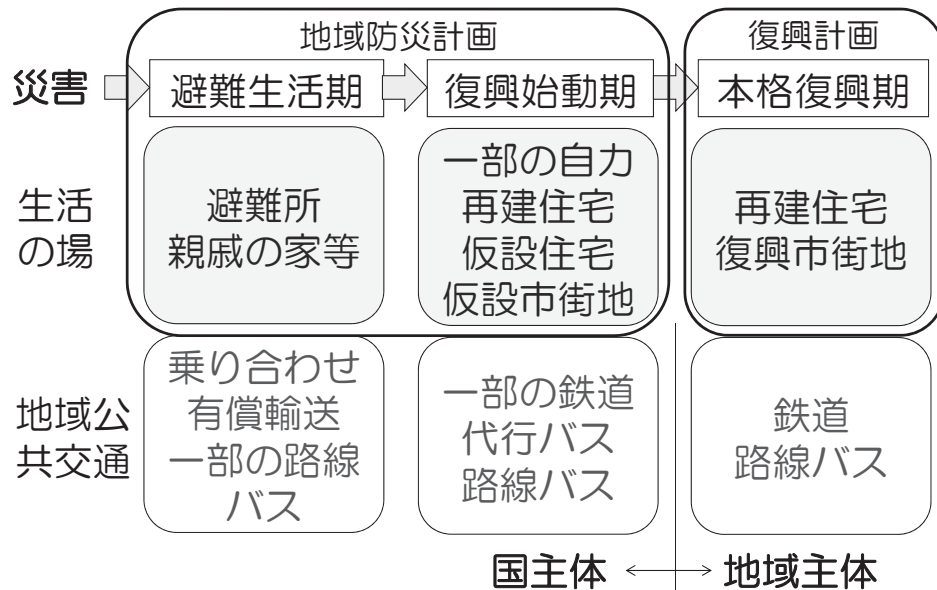
- ・生活交通・社会交通：市町村
- ・地域間交流：都道府県
- ・国際交流、物流：国

##### ②自治体への交通担当部署の配置と人材育成

- ・地域公共交通活性化・再生法、交通バリアフリー法など公共交通に関する自治体の責務が急に増加、実態が追いつかず

#### 4. 制度改正への課題

##### ③公共交通の災害復旧・復興の仕組みづくり



#### 4. 制度改正への課題

##### ④財源の確保

近年充実化が図られた支援策

- インフラの設備更新、維持費用
- 利用促進、普及啓発費用

今後充実化すべき支援策

- 車両運行、運営費用

地方交付税措置の柔軟化

- ・普通交付税：鉄道路線延長に応じた措置
- ・特別交付税：地方バス路線、離島航空路線、離島航路と同様の措置

#### 4. 制度改正への課題

##### ④財源の確保

貨物調整金の見直し

- ・制度見直しを機に一般財源化し、並行在来線以外のJR線（上下分離の路線等）にも適用

- 災害復旧費用

鉄道軌道整備法の適用対象の拡充

- ・「赤字の事業者」から「赤字の路線」に拡充

特別交付税措置の柔軟化

- ・信楽スキームの標準化：通常災害復旧を公共災害復旧事業費として措置
- ・三鉄スキームの標準化：東日本大震災以外の激甚災害にも適用

公的支援を受け復旧した近年の被災鉄道事例

	鉄道路線	復旧までの期間	事業構造	費用負担割合				適用法令等	適用条件
				事業者	国	自治体	自治体負担分の特別交付税措置		
①	三陸鉄道、 仙台空港鉄道	三陸鉄道:3年1ヶ月 仙台空港鉄道:7ヶ月	第2種事業者	0	1/2	1/2	震災復興特別交付税全額措置	地域公共交通活性化再生法、東日本大震災鉄道施設災害復旧費補助金交付要綱	東日本大震災限定:被害が甚大な第三セクター旅客鉄道
			第3種事業者(自治体)	0	1/2	1/2	震災復興特別交付税全額措置		
②	信楽高原鉄道	1年2ヶ月	第2種事業者	1/2	1/4	1/4	特別交付税50%	地域公共交通活性化再生法、鉄道軌道整備法、特別交付税に関する省令	復旧費が鉄道の年間収入を上回り、かつ赤字3年以上
			第3種事業者(自治体)	0	1/4	3/4	特別交付税95%		
③	阿武隈急行	2ヶ月	第1種事業者	1/2	1/4	1/4	震災復興特別交付税全額措置	鉄道軌道整備法、鉄道災害復旧事業費補助に関する交付基準	東日本大震災限定:復旧費が鉄道の年間収入を上回る(赤字3年要件)
④	JR貨物、 仙台臨海鉄道他	2ヶ月~1年程度	第1・2種貨物 鉄道事業者	1/2	1/4	1/4	震災復興特別交付税全額措置	鉄道軌道整備法、東北地方太平洋沖地震による被害を受けた貨物運送に係る鉄道を対象とする災害復旧事業費補助に関する交付基準	東日本大震災限定:復旧費が鉄道の年間収入を上回る(赤字3年要件なし)
⑤	ひたちなか海浜鉄道	4ヶ月	第1種事業者	1/2	1/4	1/4	特別交付税50%	鉄道軌道整備法、特別交付税に関する省令	復旧費が鉄道の年間収入を上回り、かつ赤字3年以上
⑥	JR東海名松線	6年5ヶ月	第1種事業者	1	0	0	—	—	治山工事を三重県(5億)、治水工事を津市(7.5億)が同時実施、鉄道施設工事はJR東海(4.6億)が実施

公的支援による復旧協議中の被災鉄道事例

	鉄道路線	被災からの経過期間	事業構造	費用負担割合				今後の予定、見込み
				事業者	国	自治体	自治体負担分の特別交付税措置	
(1)	JR東日本山田線	5年8ヶ月(復旧まで7~8年の見込み)	第1種事業者	2/3	1/6	1/6	震災復興特別交付税全額措置	三陸鉄道移管、公有民営型上下分離を前提にJR東日本が2015年度から工事開始、国・自治体負担部分は上記①適用
(2)	JR東日本只見線	5年4ヶ月	第1種事業者	協議中				JR東日本が上下分離を提案(自治体負担分に上記②の適用が可能?)
(3)	南阿蘇鉄道	7ヶ月	第1種事業者	協議中				鉄道軌道整備法(上記⑤)は適用可(上記①の適用可能性を模索?)