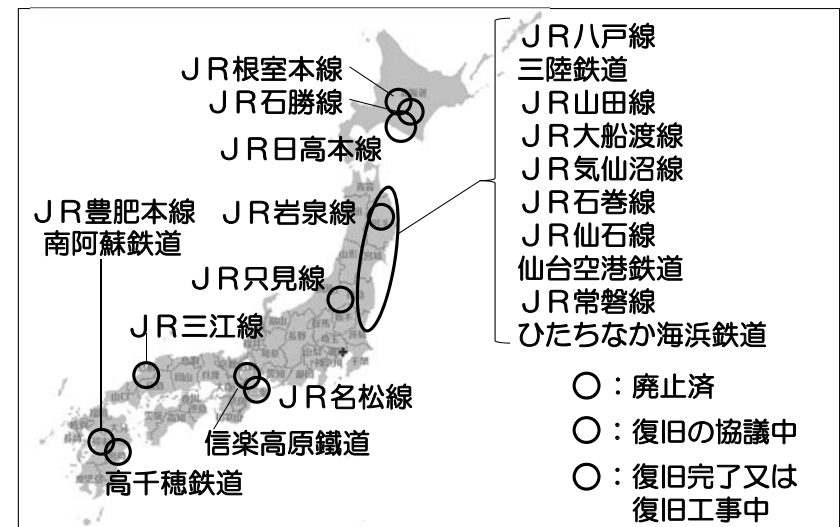


## 鉄道再生：全国の取り組みと 鉄道政策の課題

石北沿線ふるさとネットワーク  
NPO法人全国鉄道利用者会議  
清水孝彰

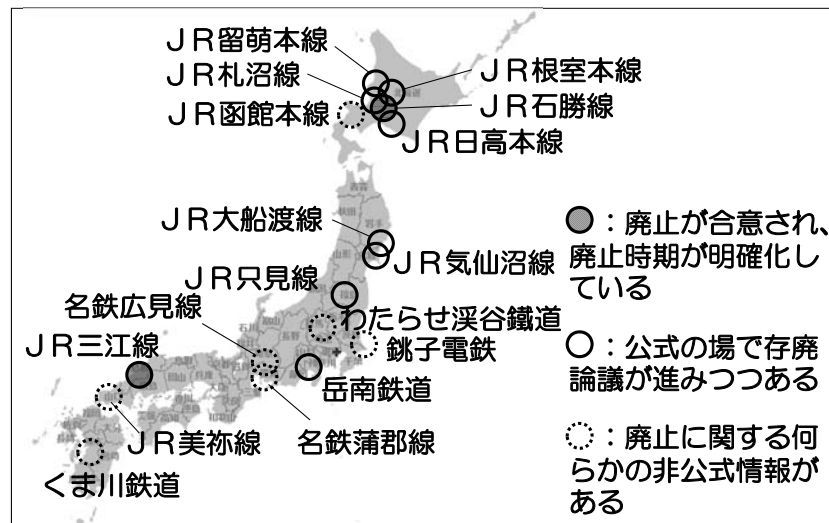
1. 地方鉄道再生に関わる現在の法体系
2. 取り組みの事例～災害復旧を中心に～
3. 鉄道の維持に対する支援制度
4. 今後の沿線協議への提言
5. 鉄道政策の課題

## 災害で長期不通となった鉄道



## 全国の地方鉄道存廃問題

全国の地方鉄道が次々と廃止される事態に！



### 1. 地方鉄道再生に関わる現在の法体系

## 鉄道に関わる法令

- 政策に関する基本法
  - ・交通政策基本法
- 政策に関する個別法
  - ・地域公共交通活性化再生法
  - ・鉄道軌道整備法
  - ・全国新幹線鉄道整備法
  - ・都市モノレール整備促進法
  - ・都市鉄道等利便増進法
- 事業手続に関する法律
  - ・鉄道事業法
  - ・軌道法
- 組織設置の根拠法
  - ・JR会社法
  - ・鉄道・運輸機構法
- その他
  - ・地方交付税法

## 1. 地方鉄道再生に関わる現在の法体系

# 地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針

## 前文要約

- ・公共交通網の形成は、従来は民間事業者が主体
- ・今後地方部では、民間事業者による輸送サービス提供が不可能となる地域が増加するおそれ
- ・高齢化の進展に伴い、自動車を運転できない高齢者の移動手段として公共交通の重要性が増大
- ・民間事業者の運営に任せきりであった従来の枠組みから脱却し、地方公共団体が先頭に立って、事業者、住民・利用者、学識経験者をはじめとする関係者が知恵を出し合い、持続可能な地域公共交通網を構想し実現を図ることが重要

## 1. 地方鉄道再生に関わる現在の法体系

# 地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針

## 基本的な方針

- ・まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
- ・地域全体を見渡した総合的な公共交通網の形成（※交通機関相互の連携）
- ・地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ
- ・住民の協力を含む関係者の連携

## 計画の区域

- ・日常生活に関して形成される交通圏が基本
- ・交通圏の範囲が複数の市町村にまたがる場合は、関係市町村や都道府県が連携して、当該地域にとって最適な公共交通網の形成を図る

## 1. 地方鉄道再生に関わる現在の法体系

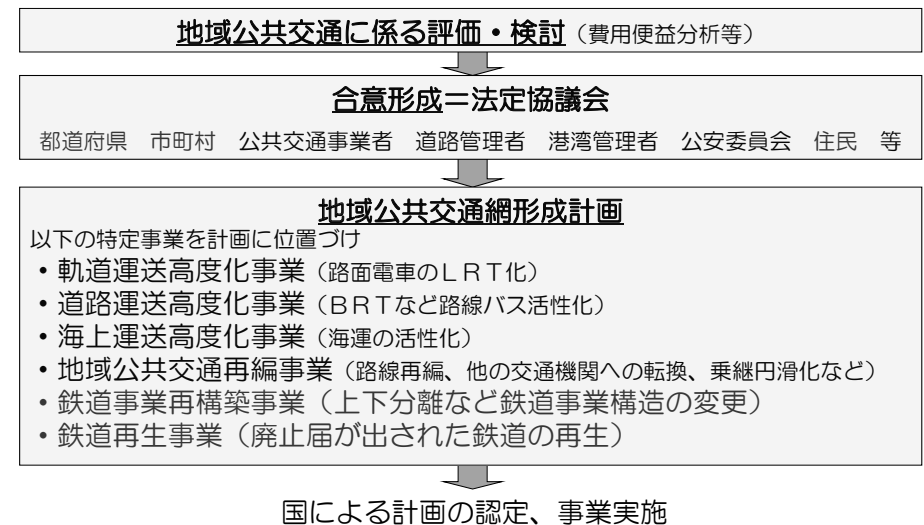
# 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

## 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. 地方鉄道再生に関わる現在の法体系

# 地域公共交通活性化・再生法の基本スキーム



## 1. 地方鉄道再生に関わる現在の法体系

### 地方鉄道に関わる2つの支援策

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。

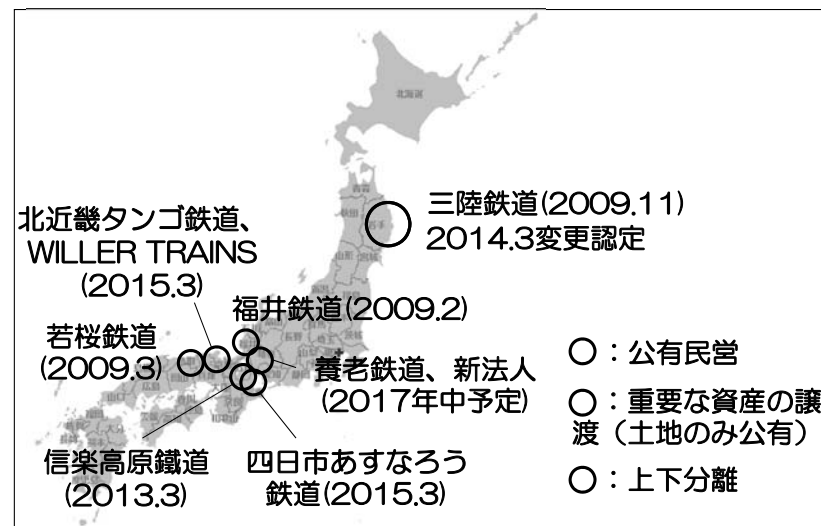
- ・事業の譲渡及び譲受
- ・法人の合併又は分割
- ・その他事業実施主体の変更
- ・重要な資産の譲渡譲受その他の事業構造の変更

上下分離

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。

## 1. 地方鉄道再生に関わる現在の法体系

### 鉄道事業再構築事業適用事業者



## 1. 地方鉄道再生に関わる現在の法体系

### 鉄道事業再構築事業の概要

- ・適用条件は「自治体支援」と「事業構造の変更」

|                      | 公有民営       | 重要な資産の譲渡       | 上下分離               | 事業譲渡          |
|----------------------|------------|----------------|--------------------|---------------|
| 鉄道運行                 | 2種事業者      | 1種事業者          | 2種事業者              | 1種事業者         |
| 鉄道施設保有・整備<br>土地・路盤保有 | 自治体（3種事業者） |                | 3種事業者              |               |
| 備考                   | 土地・施設は無償貸与 | 自治体<br>土地は無償貸与 | 2種・3種事業者いずれかに自治体支援 | 会計を上下分離し自治体支援 |

## 1. 地方鉄道再生に関わる現在の法体系

### 鉄道軌道整備法による災害復旧事業費補助

補助率は国(1/4)と自治体(1/4)

- (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ヵ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. 取り組みの事例～災害復旧を中心に～

### J R北海道に対する国の緊急支援

鉄道軌道整備法による災害復旧事業費補助

- ・国費による支援額：8億6300万円(1/4)

J R北海道の安全投資と修繕に対する追加支援

- ・2016～18年度に総額1200億円の追加支援を実施予定（半分は貸付金）
- ・台風災害復旧経費も対象として特別に拡充
- ・復旧経費の1/2に当たるJ R負担はこの追加支援と、加入済の保険金を充当

→根室線（東鹿越一新得間）、  
日高線（鷗川一様似間）の復旧費は含まず

## 2. 取り組みの事例～災害復旧を中心に～

### 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. 取り組みの事例～災害復旧を中心に～

### J R根室線・日高線（未復旧区間）



幾寅一落合間(2016.10)



落合一新得間(2016.10)



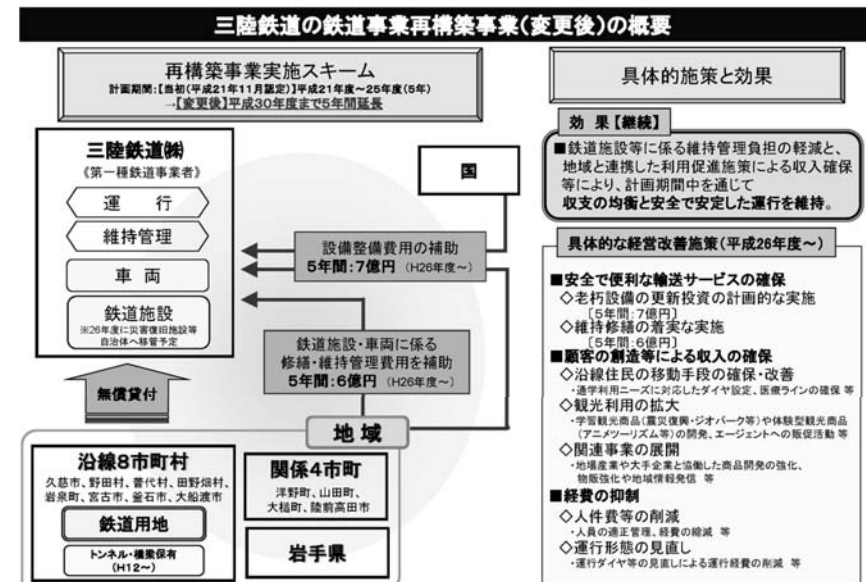
豊郷一清畠間(2016.11)



大狩部一節婦間(2016.11)

## 2. 取り組みの事例～災害復旧を中心に～

### 復旧事例 ①三陸鉄道



## 2. 取り組みの事例～災害復旧を中心に～

### 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. 取り組みの事例～災害復旧を中心に～

### 復旧事例 ①三陸鉄道

#### 地域住民の活動

- ・ 運休中から、事業者、岩手県、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. 取り組みの事例～災害復旧を中心に～

### 復旧事例 ②信楽高原鐵道

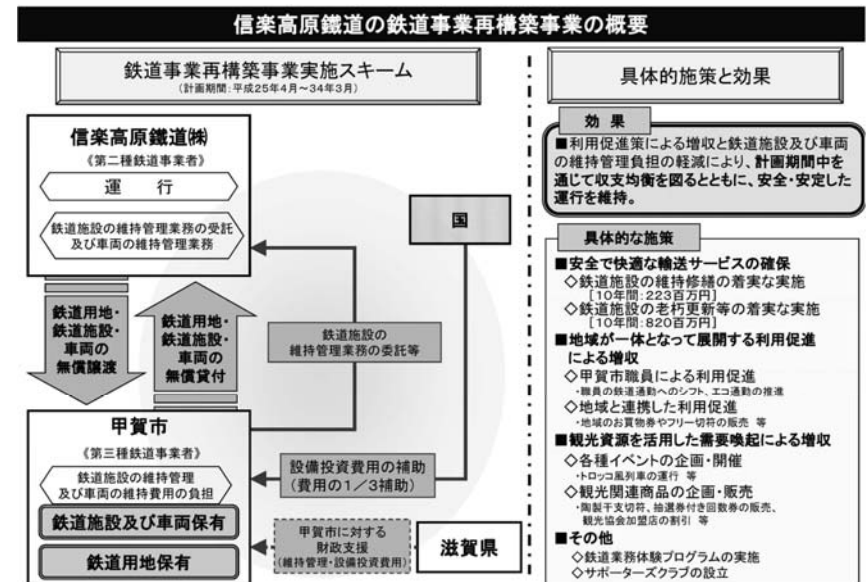
- ・ 2013年3月、公有民営型上下分離による鉄道事業再構築事業認定
- ・ 同年9月、台風18号で被災
- ・ 鉄道軌道整備法により国が支援したが、鉄道施設を所有する甲賀市に75%の費用負担がのしかかる
- ・ 交渉の結果、公共災害復旧事業費として95%が特別交付税で措置されることとなった。
- ・ 2014年11月に開業。



写真: Wikipedia 信楽高原鐵道HP

## 2. 取り組みの事例～災害復旧を中心に～

### 復旧事例 ②信楽高原鐵道



## 2. 取り組みの事例～災害復旧を中心に～

### 復旧事例 ③ J R 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、J R 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J R 東海（4.6億）が実施、2016年3月に開業。



## 2. 取り組みの事例～災害復旧を中心に～

### 復旧事例 ③ J R 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. 取り組みの事例～災害復旧を中心に～

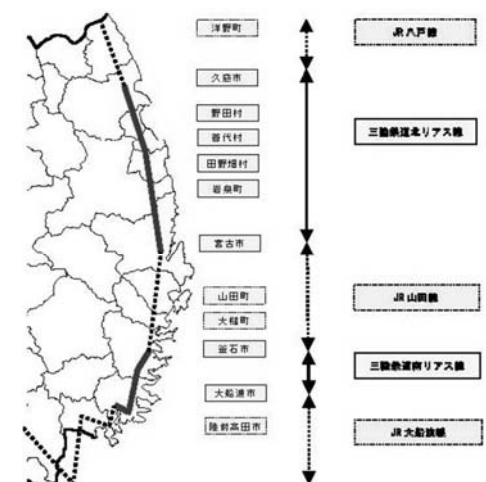
### 復旧協議中事例 ① J R 山田線

- ・2011年3月、東日本大震災で壊滅的被災
- ・J R 東日本がBRT化を提案するも岩手県と自治体が拒否
- ・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J R 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. 取り組みの事例～災害復旧を中心に～

### 復旧協議中事例 ① J R 山田線



J R 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. 取り組みの事例～災害復旧を中心に～

### 復旧協議中事例 ② J R 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～只見間が不通
- ・復旧費は81億円（県とJRの交渉で圧縮）
- ・福島県と会津市町村は鉄道復旧を求め、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、上下分離の費用負担割合について県と会津市町村が合意



写真：会津若松市HP

## 2. 取り組みの事例～災害復旧を中心に～

### 復旧協議中事例 ② J R 只見線

- ・県が鉄道施設保有、JR東日本が運行する、全国初の上下分離での復旧決定！



2017.2.1

福島民報



2017.3.28

## 2. 取り組みの事例～災害復旧を中心に～

### 復旧協議中事例 ② J R 只見線

#### 只見線応援団の活動

- ・福島県が、ふるさと納税者を中心に会員募集し運営する組織
- ・沿線のパンフ作成、モニターツアー、イベント等を開催



会員募集チラシ



現地イベント



東京イベント



モニターツアー



（旅行会社が取扱）

## 2. 取り組みの事例～災害復旧を中心に～

### 復旧協議中事例 ③ 南阿蘇鉄道

- ・2016年4月、熊本地震で立野～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20億円程度になる見込み
- ・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
- ・上下分離を条件として、信楽高原鐵道復旧スキーム（地元負担を実質5%とする手法）の検討に入る



## 2. 取り組みの事例～災害復旧を中心に～

### 復旧協議中事例 ③南阿蘇鉄道

- ・2017年5月に法定協議会設立



2017.4.29

熊本日日新聞



2017.5.3

## 2. 取り組みの事例～災害復旧を中心に～

### 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
- ・復旧経費の一部に充当する予定



## 2. 取り組みの事例～災害復旧を中心に～

### 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



## 2. 取り組みの事例～災害復旧を中心に～

### 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



## 2. 取り組みの事例～災害復旧を中心に～

### 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

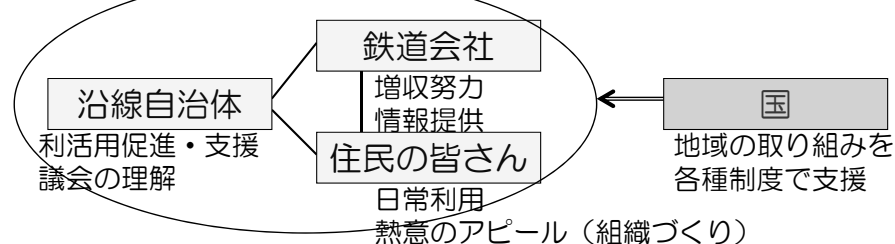
秋田県由利本庄市：由利高原鉄道

- ・ 寄付額10万円以上で1 往復

## 2. 取り組みの事例～災害復旧を中心に～

### 鉄道存続再生の条件

住民の日常利用、熱意のアピール（組織づくり）  
＋都道府県・沿線自治体の利活用促進と財政支援  
＋議会の理解  
＋鉄道会社の増収努力と情報提供  
（地域で鉄道を活用・再生する仕組みづくり）  
⇒ 国が地域の取り組みを各種制度で支援



## 3. 鉄道の維持に対する支援制度

### 地方財政と鉄道の財源

【財源の種類】

【鉄道への投入】

- |         |       |                        |
|---------|-------|------------------------|
| ・ 地方税   | ————→ | ・ ○                    |
| ・ 普通交付税 | ——→   | ・ 基準財政需要額の算定基準なし       |
| ・ 特別交付税 | ——→   | ・ 自治体負担に対する交付割合が低い     |
| ・ 補助金   | ————→ | ・ 限られた目的・用途、鉄道事業者負担が条件 |
| ・ 地方債   | ————→ | ・ 限られた目的・用途            |

## 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%
- ・ 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

## 地域公共交通調査等事業

- ・ 計画策定事業：地域公共交通網形成計画の策定経費……上限2000万円  
→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
- ・ 計画推進事業：地域公共交通網形成計画の事業推進経費……国1/2（2年間）  
→公共交通マップの発行、企画切符の発行、イベント・ワークショップ等

### 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（災害復旧事業関係）  
第四条

- ・ 鉄道軌道整備法の鉄道災害復旧事業：自治体補助額の50%

第二条・第四条

災害復旧事業の地方債の元利償還金

- ・ 公共災害復旧事業：自治体補助額の95%
- ・ 単独災害復旧事業及び小災害：47.5%

### 3. 鉄道の維持に対する支援制度

## 鉄道活性化総合支援パッケージ

- ・ 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業：車両更新、レール等の施設修繕（安全対策）……国1/3

鉄道事業再構築事業に認定されると……

- ・ 施設の整備を含む支援にレベルアップ
- ・ 補助率は自治体の財政事情に応じて国1/2までアップ可
- ・ 幹線鉄道等活性化事業費補助：新駅設置や増便に伴う行き違い設備新設等（利便性向上）……国1/3、自治体1/3以上

### 3. 鉄道の維持に対する支援制度

## 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

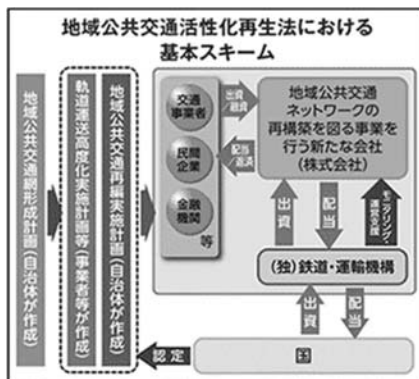
## 地方債の起債

- 地域公共交通網形成計画の事業に充てる経費（鉄道事業再構築事業も含む）は起債が可能

### 3. 鉄道の維持に対する支援制度

## 地域公共交通出資制度

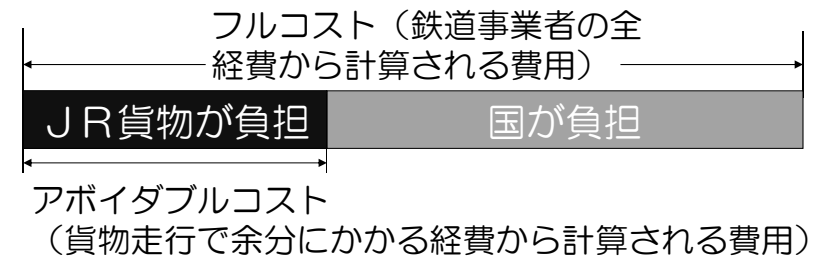
- 地域公共交通特定事業を担う事業者（上下分離による鉄道事業者も対象）に鉄道・運輸機構が出資
- 機構と自治体の合計出資額1/2以内



### 3. 鉄道の維持に対する支援制度

## 貨物調整金制度

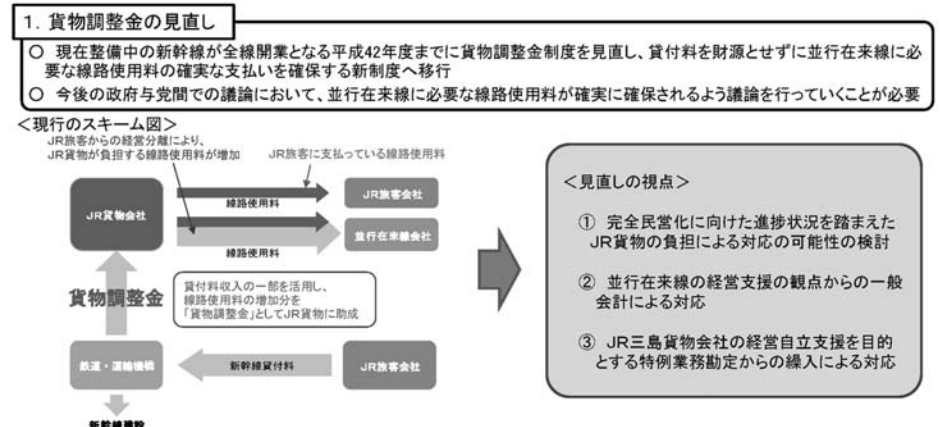
- 新幹線の並行在来線を経営する第三セクター鉄道事業者に対し、新幹線貸付料を財源として国（鉄道・運輸機構）が負担
- 並行在来線が貨物幹線としての性格も持つことを踏まえた、鉄道事業者への経営支援策



### 3. 鉄道の維持に対する支援制度

## 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



#### 4. 今後の沿線協議への提言

### 鉄道政策の変更を促すために

JRとの協議は、道が主体となり、

- データに基づく正面からの評価や試算
- 現行制度を使い切る努力と工夫

を見せることが必要

①鉄道の社会的価値の再評価

②上下分離導入時の上下別の収支試算

バス転換が俎上した沿線では以下の協議も

③バス転換の収支、赤字額試算

④鉄道再生事業の適用可能性の検討

#### 4. 今後の沿線協議への提言

### ①公共交通が生み出す クロスセクター効果



西村他, 2014, 社会全体の支出抑制効果から見る公共交通が生み出す価値, 土木学会論文集

#### 4. 今後の沿線協議への提言

### ①鉄道の社会的価値の再評価

- 事業者としての評価基準：採算性  
→事業収入
- 行政コストの評価基準：クロスセクターベネフィット  
→医療、福祉、商業、交通安全、教育、・・・
- 社会全体の評価基準：費用便益分析  
→利便性、快適性、安全性、環境、存在効果、・・・

#### 4. 今後の沿線協議への提言

### ①公共交通の クロスセクター ベネフィット 試算例

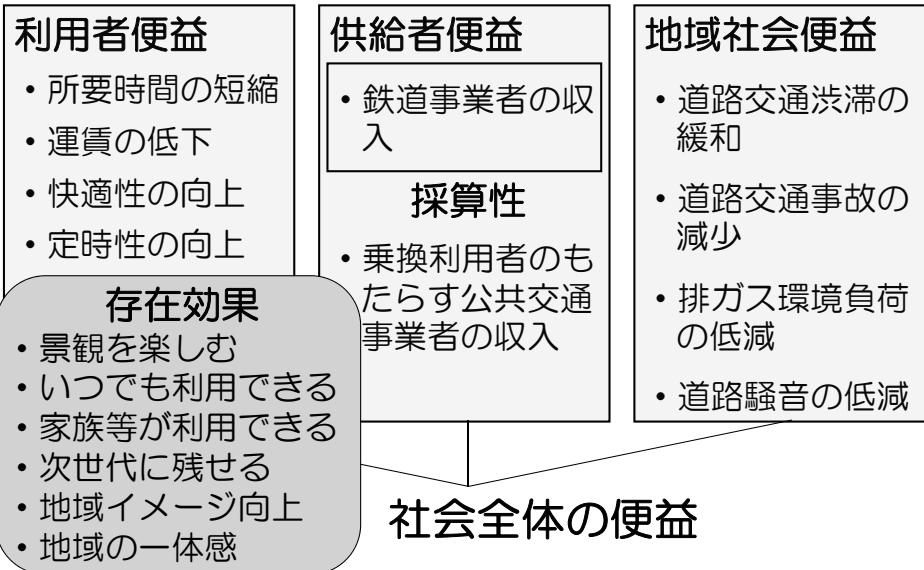
人口5万人のモデル  
地方都市を想定  
した行政コストの  
年間支出抑制効果  
：3億5600万円

| 分野       | 公共交通がなくなった場合に必要となる各分野の対策        | 支出抑制効果(概算)<br>単位: 千円/年 | 算出方法                                                                                            |
|----------|---------------------------------|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 医療       | 病院までの送迎サービス事業                   | 10,000                 | コミュニティバスを確保することによる算出                                                                            |
|          | 高齢者による送迎                        | 21,000                 | 送迎サービスにかかる費用(乗降回数×乗降回数×乗降回数)を算出し、送迎サービスにかかる費用を算出する                                              |
|          | 医療費の増大対策                        | 10,000                 | 現在の公共交通利用者が公共交通を利用しなくなった場合、1日30分時間あたり10分以上の送迎サービスが必要となるため、大規模なバス路線の増設が必要となる                     |
| 福祉       | タクシー乗配布や福祉サービス事業                | 79,000                 | 公共交通機関(タクシー、バス)に代替する交通手段として、タクシー乗配布や福祉サービス事業を実施することによる算出                                        |
|          | さらなる介護予防事業                      | 88,000                 | 現在の介護予防事業の参加者1人当たり経費を、40歳以上公共交通利用者数(人口無算)に算出して算出                                                |
| 商業       | 日用品の訪問販売                        | 12,000                 | 現在の介護サービスの配食サービス事業の利用者1人当たり経費を、40歳以上公共交通利用者数(人口無算)に算出して算出                                       |
| 交通安全     | 増加する交通事故対応<br>高齢者ドライバーのさらなる安全教育 | 7,000                  | 高齢者ドライバー交通安全対策として、警察官を1人増員したと仮定して算出                                                             |
| 教育       | スクールバスの運行                       | 51,000                 | 現在、鉄道や路線バスで通学している高校生のための通学バスを運行したと仮定して算出                                                        |
| 総務       | 事業所近づくの居住による人口流出対策              | 39,000                 | 市外の事業所近づくの居住による人口流出対策を実施することによる算出                                                               |
|          |                                 | 3,000                  | 現在、人口増加に伴って実施されている定住支援事業の経費を2割に削減したと仮定して算出                                                      |
| 観光       | 観光地やイベント会場への送迎バス運行              | 10,000                 | 主要観光地を結ぶバス、市外の観光地の送迎バス、観光地を結ぶバスを運行することによる算出                                                     |
|          | イベント会場への送迎バス運行                  | 4,000                  | イベント会場への送迎バスとして、月に1回、スクールバス(乗降回数)を運行したと仮定して算出                                                   |
| まちづくり    | 土地の価格低下等による税収減少対策               | 1,000                  | 市街地における土地の価格が4%低下した場合における税収減少分を算出、土地の価格低下率4%とは、第三セクターの地方鉄道であった三木鉄道廃止に伴う価格変動分析結果を参考値として算出        |
| 建設       | 道路密度に対応した道路整備                   | 10,000                 | 市に交通点改良1箇所を実施することによる算出                                                                          |
| 環境       | さらなる温室効果ガス削減対策                  | 10,000                 | 現在実施している環境対策事業を2割に削減したと仮定して算出                                                                   |
| 防災       | 災害時における市民の移動手段の確保               | -                      | 災害発生時における市民の移動手段の確保に、公共交通機関が利用されることによる想定効果、災害発生時のために事前に準備した乗客の確保は確保することは非現実的である。このため、費用の計上は行わない |
| 地域コミュニティ | さらなる外出支援事業                      | 1,000                  | 現在実施している高齢者の外出支援事業を2割に削減したと仮定して算出                                                               |
| 合 計      |                                 | 356,000                |                                                                                                 |

西村他, 2014, 社会全体の支出抑制効果から見る公共交通が生み出す価値, 土木学会論文集

#### 4. 今後の沿線協議への提言

### ①費用便益分析（鉄道の便益）



#### 4. 今後の沿線協議への提言

### ②上下分離導入時の上下別の収支試算

上下分離の導入に当たって必要な協議事項

- 上下各事業者別の費用
- 経営安定基金の分配方法
- 線路使用料の取扱方法
- 地域公共交通活性化再生法による支援を受けた場合の沿線自治体への補助額

#### 4. 今後の沿線協議への提言

### ①ふるさと銀河線の費用便益分析

| 項目    |        | 金額（年間）    |
|-------|--------|-----------|
| 便益    | 利用者便益  | 3億6590万円  |
|       | 供給者便益  | 2億4257万円  |
|       | 地域社会便益 | 10億3231万円 |
|       | 便益計    | 16億4078万円 |
| 費用計   |        | 3億790万円   |
| 費用便益比 |        | 5.329     |
| 純現在価値 |        | 13億3288万円 |

当会（清水）試算, 2004

#### 4. 今後の沿線協議への提言

### ①の評価や②の試算に必要なデータ

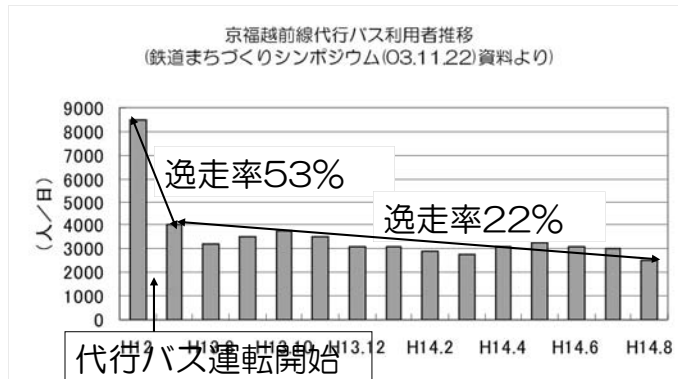
以下の路線別内訳データの開示を！

- 支出：人件費、修繕費（線路保存費、電路保存費、車両保存費、他）、動力費、管理費、減価償却費
- 収入：運賃収入、関連事業収入、線路使用料、経営安定基金運用益
- 利用者数：駅間ODデータ

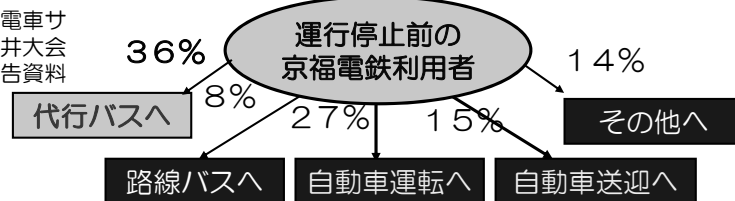
#### 4. 今後の沿線協議への提言

### ③バス転換の収支、赤字額試算

バス転換による利用者の“逸走率”考慮が必要



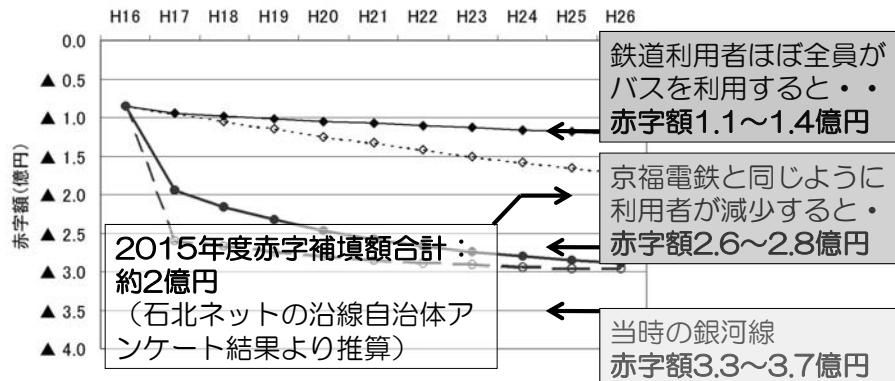
第9回全国路面電車サミット2008福井大会  
国土交通省報告資料



#### 4. 今後の協議と鉄道政策の課題

### ③バス転換の赤字額試算 (銀河線)

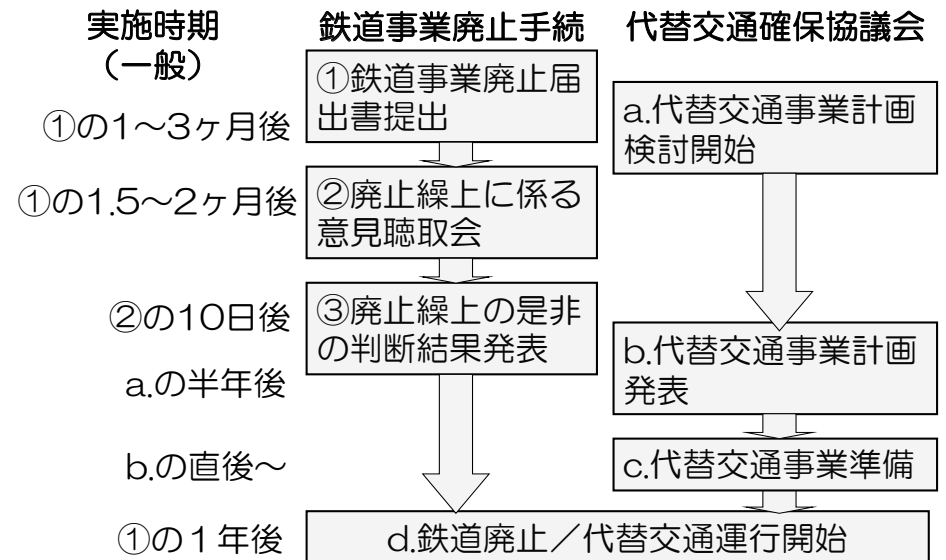
- 道庁試算 1.09～1.36億円
  - 当会試算 2.54～2.84億円
- 2015年度赤字補填額合計：約2億円  
(2004年度鉄道赤字額 3.3億円)



#### 4. 今後の沿線協議への提言

### ④鉄道再生事業の適用可能性の検討

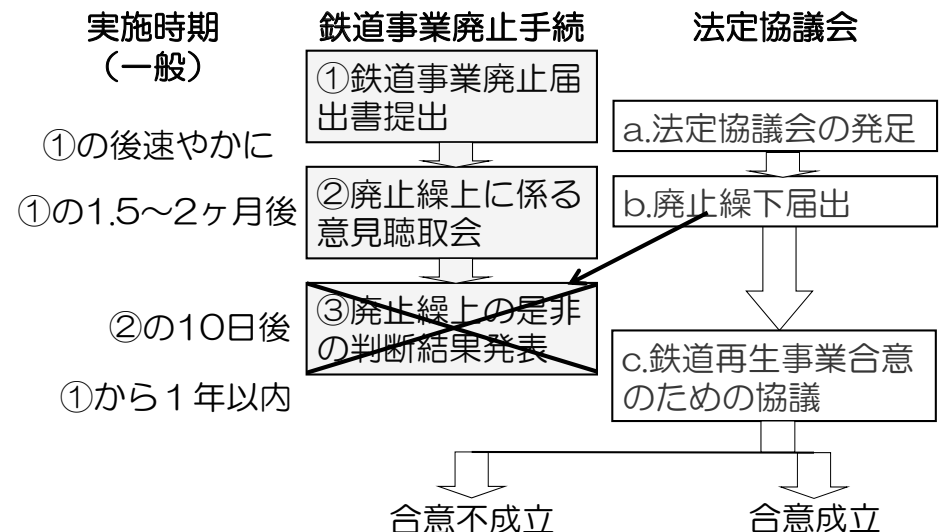
廃止届から廃止までのスケジュール



#### 4. 今後の沿線協議への提言

### ④鉄道再生事業の適用可能性の検討

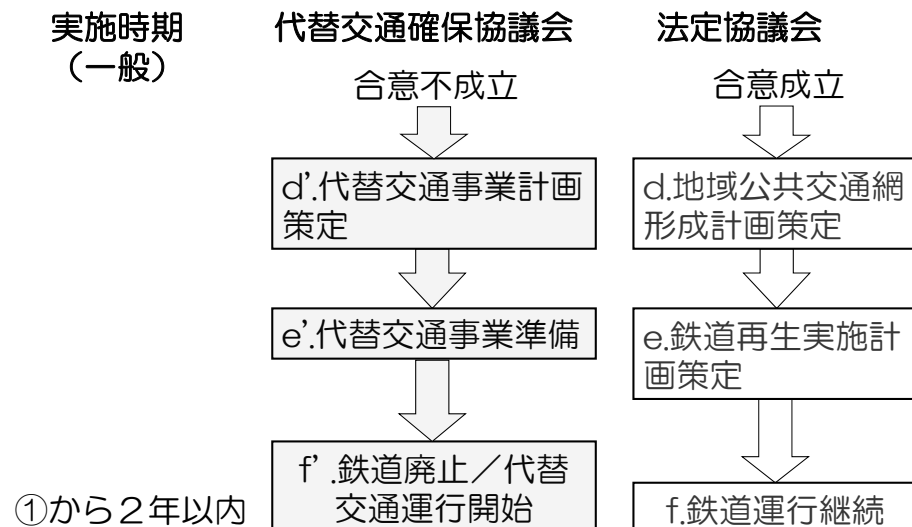
鉄道再生事業を適用するとこう変わります！



#### 4. 今後の沿線協議への提言

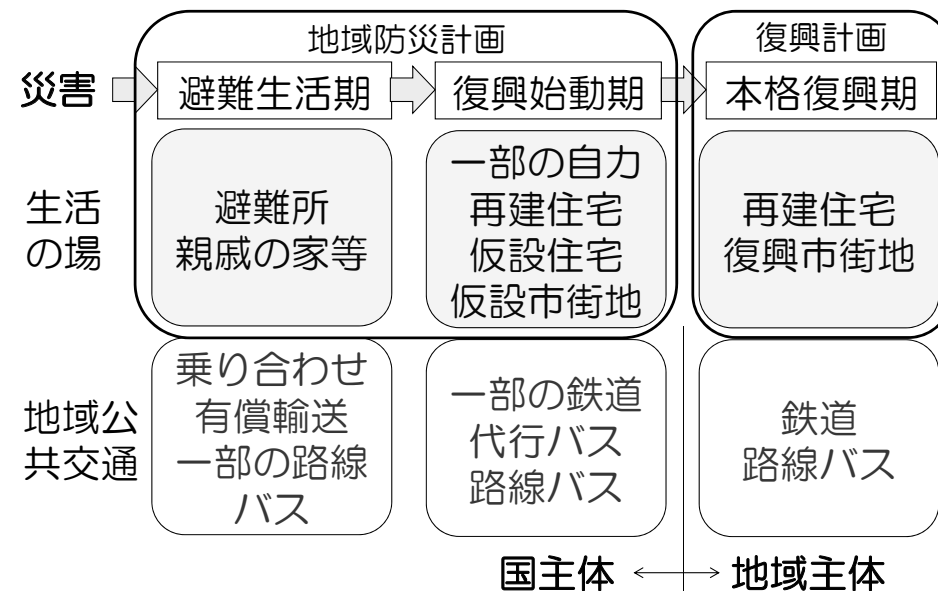
### ④鉄道再生事業の適用可能性の検討

鉄道再生事業を適用するとこう変わります（続）



#### 5. 鉄道政策の課題

### ③公共交通の災害復旧・復興の仕組みづくり



#### 5. 鉄道政策の課題

### 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 → 活性化・再生法
- 地域間交流：都道府県 → 個別法なし
- 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

#### 5. 鉄道政策の課題

### 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

まずは現行の支援制度を使い倒す！

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→鉄道事業再構築事業に伴う自治体負担に以下の措置を

- 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、離島航路と同様の運行維持措置

## 5. 鉄道政策の課題

### 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

## 5. 鉄道政策の課題

### ⑤鉄道関連法令の改正

#### ●地域公共交通活性化・再生法の改正

- ・都道府県主体の法定協議会と地域公共交通網形成計画を規定
- ・貨物鉄道が乗り入れる路線を対象とした鉄道事業再構築事業を規定（現行法は「上下一体」の「旅客鉄道事業」を前提とした規定しかない）

#### ●ＪＲ会社法の改正

- ・鉄道事業再構築事業を導入した場合の経営安定基金の取扱いを規定

#### ●鉄道・運輸機構法の改正

- ・貨物調整金の並行在来線以外への適用を規定