

地域鉄道の現状と 活性化に向けた取り組み

川口 泉

国土交通省(鉄道局技術企画課 課長補佐)



かわぐち いずみ

はじめに

地域鉄道は、地域における移動手段の確保だけでなく、地域の経済的な自立・活性化、少子高齢化への対応、まちづくりの観点、環境問題への対応の観点からも重要な役割を担っています。しかし、近年、地域鉄道の多くは、少子高齢化の進展による沿線の人口減少や自動車交通への過度の依存、地域経済の低迷などを背景として、厳しい経営環境に直面しています。平成12年度以降、全国で事業を廃止した鉄軌道について見ると、33路線・634.6kmにも及んでいます。

このような状況の下、引き続き地域鉄道がその役割を適切に果たしていくためには、事業者による様々な経営努力と自治体をはじめとする沿線地域の関係者による支援が「車の両輪」となって、経営の維持・安定化やサービスの活性化を実現していくことが何よりも重要となっています。

国土交通省においても、平成21年度に鉄道局に新たに地域鉄道支援室を設置するなど、地域鉄道の維持・活性化に向けて取り組んでいます。

本稿では、このような地域鉄道の現状とその活性化に向けた最近の取り組みの概要について紹介します。

地域鉄道の現状

地域鉄道とは、一般に、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄道路線のことをいい、その運営主体は、JR、一部の大手民鉄、中小民鉄および旧国鉄の特定地方交通線や整備新幹線の並行在来線などを引き継いだ第三セクターです。これらのうち、中小民鉄および第三セクターを合わせて地域鉄道事業者と呼んでおり、平成22年4月1日現在で92社となっています。

地域鉄道の現状について見ると、上記92社のうち、平成21年度の鉄軌道業の経常収支で約8割(76社)が赤字となっています。また、輸送人員は昭和62年度から約17%減少するとともに、鉄軌道部門の社員数も約30%減少して

いる状況にあります(昭和62年から平成21年度の間に廃止・開業などに伴う営業路線の変化が少ない事業者72社)。

施設においては、昭和62年4月以降開業の地方鉄道新線を除き、トンネルや橋りょうの構造物について路線開業からの経過年数が70年以上となる事業者が8割を占めています。また、走行する車両については、その半数近くが車齢31年超となっています(平成22年に輸送高度化補助設備整備状況調査書を提出した事業者92社)。

このように、大多数の地域鉄道では、施設車両の老朽化が進み、厳しい経営環境の中、更新のための資金負担がネックになっているとともに、安全性向上やバリアフリーなどの新たなニーズへの対応が困難な状況にあると言えます。

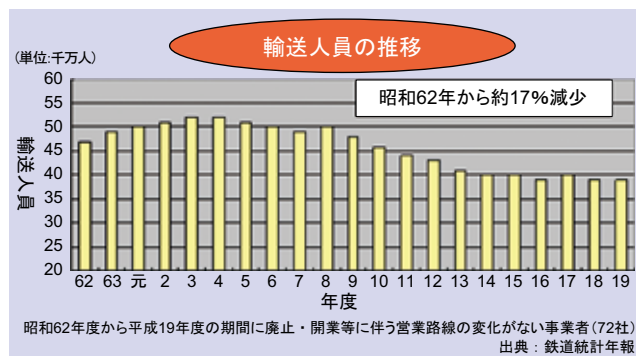


図1 輸送人員の推移

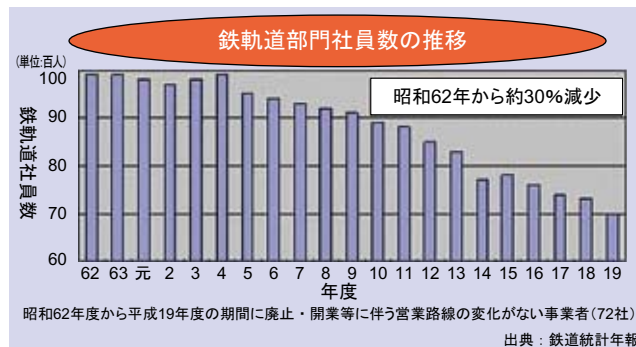


図2 鉄軌道部門社員数の推移

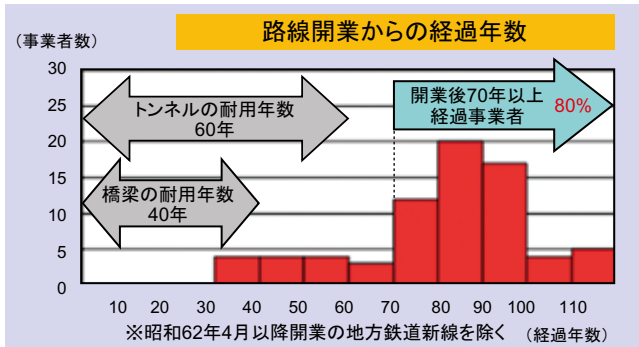


図3 施設の現状

地域公共交通の活性化及び再生化に関する法律の一部改正

平成19年10月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(地域公共交通活性化・再生化法)においては、市町村や公共交通事業者、利用者等で構成する協議会が、地域公共交通の活性化・再生化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」を策定できることになりました。その中で超低床LRTの導入など特に重点的に取り組む「地域公共交通特定事業」に対する関係法令の特例による支援措置や、デュアルモード・ビークル(DMV：ゴムタイヤを駆動輪として道路上とレール上の双方を走行できる新しい輸送システム)やインテリジェント・マルチモード・トランジット(IMTS：高度道路交通システム(ITS)の一種で走行路面に埋設された磁気マーカに沿って自動操舵できる新しい輸送システム)などのような複数の旅客運送事業を同一の車両を用いて一貫したサービスを提供する「新地域旅客運送事業」に対する円滑な導入のための鉄道事業法などの手続きの合理化などの措置が講じられました。また、鉄道事業者が単独で維持できなくなり、廃止届出がされた鉄道事業について、地域の支援によりその維持を図る鉄道再生事業が制度化されました。

その後、廃止届出に至る前であっても、継続が困難となり、または困難となるおそれがある旅客鉄道事業に対して、地域と鉄道事業者が一体となって路線の輸送の維持を図るために取り組む場合に総合的な支援措置を講じることを可能とするための同法の一部改正が行われ、平成20年10月1日より施行されました。

具体的には、継続が困難となり、または困難となるおそれがあると認められる旅客鉄道事業について、経

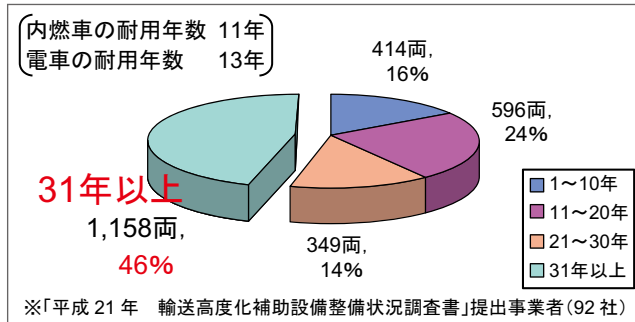


図4 車齢の状況

※地域鉄道の詳細は、以下の国交省ホームページを参照 (http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000002.html)

営の改善を図るとともに、市町村などの地域の支援を受けながら、上下分離方式などの事業構造の変更を行うことによって輸送の維持を図るための「鉄道事業再構築事業」が、地域公共交通特定事業の中に追加されました。これにより、市町村が鉄道事業再構築事業を地域公共交通総合連携計画に位置づけ、この計画について国土交通大臣の認定を受けて同事業を実施する場合、鉄道事業法の許認可などを受けなければならないものについて一括で許認可などを受けたものとみなす特例措置が設けられました。

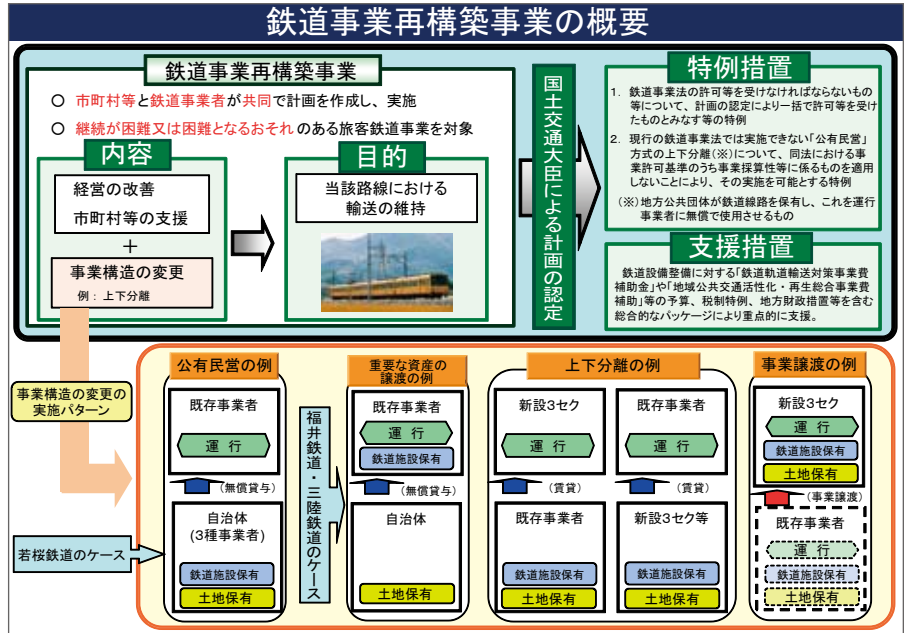
また、これまでの鉄道事業法では認められていなかった、鉄道線を地方自治体が保有し、これを鉄道運事業者に無償で使用する「公有民営」方式の上下分離に関して、事業許可基準のうち事業採算性に関する部分を適用しないことにより、その実施を可能とする特例措置なども設けられました。

同法の一部改正を踏まえ、平成21年2月、福井鉄道(株)の沿線3市(福井市、鯖江市、越前市)が鉄道用地を取得し、同社へ無償で貸与することにより資産保有に伴う費用負



図5 改正された地域公共交通活性化・再生化法のスキーム

鉄道事業再構築事業の概要



担を軽減するとともに、福井県および沿線3市が鉄道インフラの更新や維持管理費用を一定期間負担することにより安全対策を強化、さらに自治体、福井鉄道(株)および沿線サポート団体等地域が連携することにより、利用促進の取り組みを推進し、財務の健全化を図った上で、将来にわたり安全で安定した運行の継続を目指すことなどを内容とした鉄道事業再構築実施計画が認定を受けました。

引き続き翌3月には、若桜鉄道(株)の沿線の若桜町と八頭町が、同社から鉄道施設及び鉄道用地の譲渡を受けて第三種鉄道事業者となり、これを第二種鉄道事業者となった若桜鉄道(株)に無償で貸し付ける、いわゆる「公有民営」方式としては初めてとなる鉄道事業再構築実施計画の認定がされました。当該計画では、公有民営化による事業構造の変更と、沿線人口の減少が続く中で運行会社である若桜鉄道(株)の収支を均衡させるために地域の関係者が実施する利用促進策が柱となっており、この事業の実施により、計画期間(10年間)中に安全運行と安定経営を維持することが出来ることとされています。

また、平成21年12月、富山市において、富山地方鉄道(株)の軌道線の一部を延伸して新たに環状運行を行う富山都心線が開業しました。当該路線は、地域公共交通活性化・再生化法に基づく軌道法の特例により、路面電車として初めて地方自治体がインフラ等の整備・保有を行い、民間事業者が運行を行う「上下分離」方式となっています。

地域鉄道に対する財政的な支援

経営が厳しい状況にある地域鉄道に対しては、これまでも「鉄道軌道輸送対策事業費補助金」による安全性の向上に資する施設改良などのハード面の支援制度のほか、ソフト面の利用促進施策に対して支援する「地域公共交通活性化・再生総合事業費補助」、潜在的な鉄軌道利用ニーズが大きい地方都市やその近郊の路線について、新駅設置や行き違い設備の新設により増便するなど大幅な利便性向上を図るコミュニティ・レール化を支援する「幹線鉄道等活性化事業費補助(総合連携計画事業)」などの支援制度を導入し、これらの支援制度の総合的・機動的な活用により、事業者と地域が一体となった意欲的な取り組みを効果的に支援しています。

図6 鉄道事業再構築事業の概要

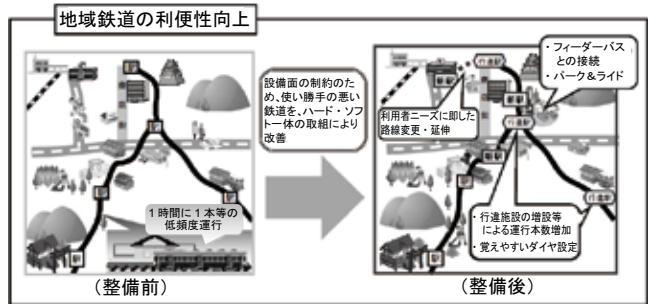


図7 地域鉄道の利便性向上のイメージ

また、近年、新たな都市の交通システムとして期待が高まっているライトレール・トランジット(LRT)の整備については、「LRT総合整備事業」により関係部局が連携し、低床式車両の導入などLRTシステムの構築に不可欠な施設の整備に対する各種補助事業を一括採択するなど、総合的な支援に取り組んでいます。

これらの地域鉄道の支援に関する事業については、現在進めている「交通基本法」(仮称)の制定に関する検討も踏まえ、平成23年度の国土交通省予算概算要求において大幅に見直しを行うこととなりました。具体的には、地域公共交通の確保に対する国の支援策については、これまでの期間限定の立ち上げ支援、離島路線および幹線バスの維持に対する事後的な補助などとしていたものを抜本的に見直し、地域公共交通に係る予算を統合した上で、公共交通が全国のすべての地域において地域特性に応じ効率的に確保・維持されるために必要な支援を総合的に行うとともに、移動に当たってのバリアがより解消されるために必要な支援を一体的に行うための「地域公共交通確保維持改善事業(仮称)」(生活交通サバイバル戦略)を新規に制度要求し

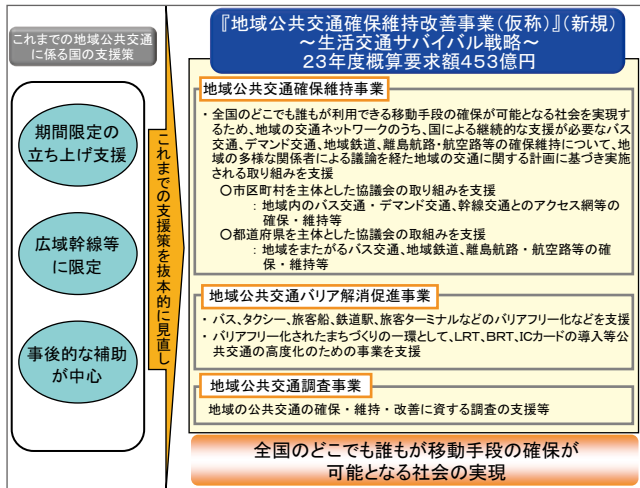


図8 地域公共交通確保維持改善事業(仮称)の概要

ています。その一環として、経営環境が厳しい地域鉄道事業者が行う安全な輸送の確保に必要な支援を行うこととされています。

技術開発の取り組み

鉄道事業においては、地上設備の設置や維持管理に多くの費用を要するため、特に輸送人員の多い都市部に比べ、利用者の少ない路線においては、設備の設置・維持に関わる負担が大きくなります。

このため、極力、地上設備を省力化した列車運行の仕組みを確立することを目指して、GPSなどの汎用技術を極力利用したハードシステムの構築や、鉄道システムの情報集中管理体系の構築により、利用者の少ない地方閑散路線などの合理的な運営に資することを目的とした技術開発の推進に取り組んでいます。

具体的には、従来の軌道回路などの列車位置検知方式による導入コストや保守コストの低減を図るため、列車の位置や速度などの運転状況を地上設備によらず、車上設備のみで検出し、センター処理装置との通信により先行列車の位置を把握してその位置に応じた列車制御を行うとともに、駅での追い越しや通過、上下列車の同時進入などを可能とするような運転管理システムの開発を行っています。

当該システムは、平成20年度で終了した、GPSを用いて列車位置と速度を検知する次世代運転管理システム技術研究組合の成果の活用を図りながら技術開発を進めているものであり、これにより、地方・ローカル線・路面電車に有効な、地上システムが省略可能な運転管理システムの実用化を目指しています。

地域鉄道の連携支援

平成20年6月にとりまとめられた交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会の提言においては、鉄道技術関係者全



図9 地方・ローカル線・路面電車に有効な、地上システムが省略可能な運転管理システムの技術開発

体としての技術力の維持・継承とその発展に関して、「一部の鉄道事業者においては、技術業務を適切に遂行し、技術力を維持・継承するために最小限必要な規模を下回り、技術力の低下を招くに至っていることが強く懸念されている。」と指摘されています。

近年、少子高齢化の進展と団塊世代の大量退職などにより、大手事業者と中小事業者で技術力の二極化が進む様相にあり、前項に掲げる鉄軌道部門社員数の推移の図からもそのことは明らかと言えるでしょう。このような状況を踏まえ、地域鉄道の連携支援の取り組みが始まっています。

例えば、関東鉄道協会においては、平成21年7月、関東運輸局鉄道部からの提案をもとに、会員事業者相互の連携支援に取り組むことを前提として、同協会内に地方鉄道専門委員会が設置されました。地方鉄道専門委員会では、会員事業者を地域ごとに栃木・群馬・埼玉地区、茨城・千葉地区、山梨・神奈川地区の3ブロックに区分し、地区内の他事業者の施設見学や(財)鉄道総合技術研究所・鉄道技術推進センターとも連携した支援に取り組んでいます。

おわりに

本稿では、地域鉄道の現状やその活性化に向けた最近の主な取り組みについて、紹介いたしました。

現在、国土交通省においては、人口減少、高齢化の進展、地球温暖化防止などの諸課題に対応するとともに、安全で安心な地域の移動手段を確保するため、次期通常国会への法案提出に向けて、交通基本法(仮称)の制定と関連施策の充実について検討を進めており、去る6月22日、「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方(案)」を公表したところです。その一つの柱として、地域の協議会を通じた地域公共交通の維持、再生、活性化を掲げており、今後、その具体化に向けた取り組みが進められるものと考えております。[RRR]