

LRTの現状と課題及び支援スキーム

平成27年10月23日

国土交通省 鉄道局 鉄道事業課

地域鉄道戦略企画調整官 井野 則明



路面電車の歴史

日本初の路面電車

明治**28**年(1895年) **2月1日** 京都電気鉄道 開業



路面電車の最盛期

昭和 **7**年(1932年) **82事業者** 路線長**1,479km**



社会的背景

- ・地下鉄やバスへの転換などによる事業者数等の減少
- ・自動車の普及による利用者の減少 等



現在

平成**27**年(2015年) **19事業者** 路線長**220km**

軌道事業者一覧

公営事業者・第三セクター事業者

No	事業者名	都市名	路線 キロ
①	札幌市交通局	札幌市	8.5
②	函館市企業局	函館市	10.9
③	東京都交通局	東京都	12.2
⑥	富山ライトレール	富山市	7.6
⑦	万葉線	高岡市	12.9
⑮	とさでん交通	高知市	25.3
⑱	熊本市交通局	熊本市	12.1
⑲	鹿児島市交通局	鹿児島市	13.1

民間事業者

No	事業者名	都市名	路線 キロ
④	東京急行電鉄	東京都	12.2
⑤	富山地方鉄道	富山市	7.6
⑧	福井鉄道	福井市	3.3
⑨	豊橋鉄道	豊橋市	5.4
⑩	京阪電気鉄道	大津市	21.6
⑪	京福電気鉄道	京都市	11.0
⑫	阪堺電気軌道	大阪市	18.7
⑬	岡山電気軌道	岡山市	4.7
⑭	広島電鉄	広島市	19.0
⑯	伊予鉄道	松山市	9.6
⑰	長崎電気軌道	長崎市	11.5

路面電車・LRTの全国分布状況

○ 現在、国内では19の軌道事業者が路面電車やLRT(次世代型の軌道交通システム)の運送を実施



環境にやさしい

排気ガスはなし。CO2排出量は、マイカーの2割弱、バスの4割弱

道路渋滞の緩和

マイカーから軌道系へのシフトで、イライラも解消

**路面電車・LRT
の特徴****市街地の活性化**

歩行者と交通の共存により生まれる活気、にぎわい

ひとにやさしい

バリアフリー化した低床式だから乗り降りが楽

速達性・定時性

高性能な車両、優先信号等により目的地までスムーズに

建設コストが安い

1km当たり建設費
地下鉄： 約200～300億円
LRT： 約15～25億円


LRTの整備

LRTとコンパクトシティ+ネットワーク

地方都市の現状と課題

地方都市では、人口減少と高齢化が進展する中、住宅や店舗等の郊外立地が進み、市街地が拡散し、低密度な市街地を形成

持続可能な都市経営(財政、経済)のため

- ・公共投資、行政サービスの効率化
- ・公共施設の維持管理の合理化 等

地球環境、自然環境のため

- ・CO2排出削減
- ・エネルギーの効率的な利用 等

高齢者の生活環境・子育て環境のため

- ・子育て、教育、医療、福祉の利用環境向上
- ・高齢者・女性の社会参画 等

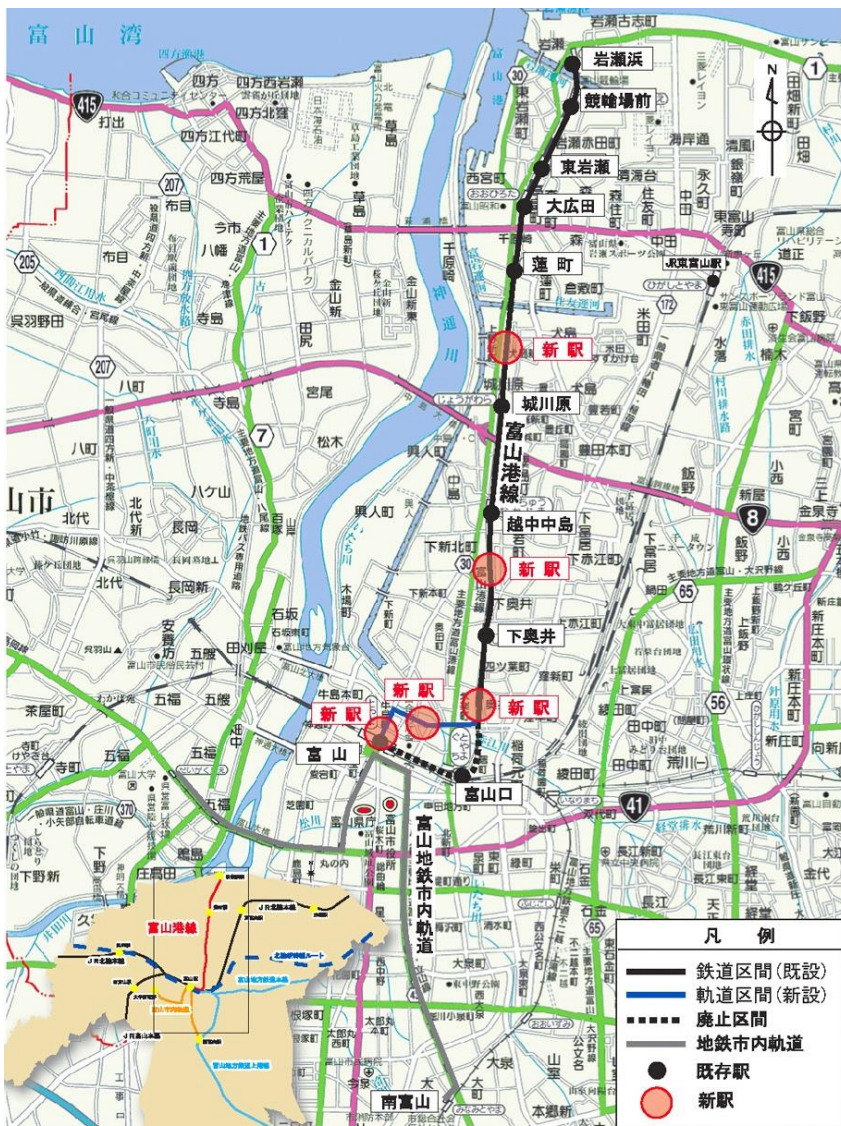
防災のため

- ・災害危険性の低い地域の重点利用
- ・集住による迅速、効率的な避難

コンパクトシティ+ネットワークにより
限られた資源の集中的・効率的な利用で持続可能な都市・社会を実現

LRTは都市中心部において速達性や快適性、利便性など、質の高い交通サービスを提供可能
⇒地域公共交通として、都市構造を支える軸としての役割が期待される

富山市の富山ライトレールの事例では、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを実現するという考え方のもと、LRTを整備(旧JR富山港線から富山ライトレール)



○ 富山ライトレールの整備

- ・低床式車両の導入
- ・ICカードの採用
- ・列車本数の増便 等



○ 駅アクセスの向上

- ・駅前広場の整備
- ・フィーダーバスとの接続 等

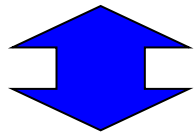


- 通勤・通学・通院など、日常の利用者の増加と定着
- 自動車利用からの転換と、転換利用者の定着
- LRTによる外出機会の向上、促進
- LRTが開業したことによる沿線就業者の増加 等

国土交通省(都市局、道路局、鉄道局)、警察庁の**連携**のもと、LRTの整備に対して**総合的に支援**

日本で整備が進まない要因

- 関係者間の合意形成
- コスト負担
- 導入空間の制約 など



LRT整備により期待される効果

- 移動のバリアフリー化
- 交通環境負荷の軽減
- 交通転換による交通円滑化
- 公共交通ネットワークの充実
- 中心市街地の活性化

LRTプロジェクト推進協議会の設置

- 事業者 自治体 有識者・NPO
- 国(運輸局、整備局)、公安委員会

合意形成と計画策定

計画について一体的・総合的に支援

- ◇人と環境にやさしい都市基盤施設と都市交通体系の構築
- ◇利用しやすく高質な公共交通ネットワークの整備
- ◇生き生きとした魅力ある都市の再生

国によるLRT等に対する支援制度(体系図)

国はLRT等の整備に対して以下の体系で支援を行っている

1. 補助制度

(1) 社会資本整備総合交付金
対象: 地方公共団体等

I 利用環境改善促進等事業
対象: 事業者

(2) 地域公共交通確保維持
改善事業 対象: 事業者

II 鉄道軌道安全輸送設備等
整備事業 対象: 事業者

2. 税制

(1) 低床式車両に係る固定資産税の特例 対象: 事業者

(2) 鉄道の安全性向上設備に係る固定資産税の特例 対象: 事業者

3. 地方財政措置

(1) 地方交付税 対象: 地方公共団体

4. 法制度

地域公共交通活性化再生法に基づく軌道運送高度化事業

5. 財政投融资

地域公共交通活性化再生法に基づく産業出資を原資とした
新たな支援制度

地方公共団体向け

〔公設部分
事業者への間接補助 等〕

社会資本整備総合交付金

〈道路局、都市局〉

LRTの走行空間（走行路面、停留所等）、施設、車両の整備、ICカードの導入等に対し総合的に支援

【国費率】 国 5.5/10等

【交付対象者】地方公共団体等

事業者向け

地域公共交通確保維持改善事業

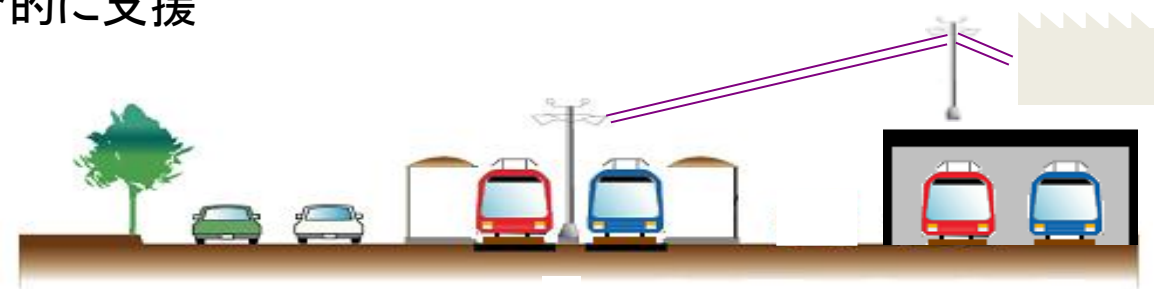
〈総合政策局、鉄道局〉

LRTシステムの構築に不可欠な施設（低床式車両、制振レール、車庫、変電所等）の整備、ICカードの導入等に対して補助

【補助率】 国 1/3 等

【補助対象者】鉄軌道事業者

上下分離方式などさまざまな官民の役割分担によるLRT整備を総合的に支援



地域公共交通確保維持改善事業（利用環境改善促進等事業）

バリアフリー化されたまちづくりの一環として、地域公共交通の利用環境改善を促進するために行われる、より制約の少ない交通システムであるLRTの導入に対し支援を行う。

1. 補助対象事業者 鉄軌道事業者
2. 補助率 国 ： 1 / 3 等
3. 27年度予算額 290億円の内数
4. 補助対象設備 LRT整備計画に基づき実施されるLRTシステムの整備に要する経費
(低床式車両(LRV)、停留施設、制振軌道、変電所、車庫、相互直通運転化施設、ICカードシステム導入等)



低床式車両(LRV)の導入



停留施設の整備



レールの制振性の向上



ICカードシステムの導入

利用環境の改善の補助金を活用して導入した低床式車両の例



富山地方鉄道(富山市)



阪堺電気軌道(大阪市)



函館市企業局(函館市)



広島電鉄(広島市)

利用環境の改善の補助金を活用して導入した低床式車両の例



福井鉄道(福井市)



広島電鉄(広島市)



岡山電気軌道(岡山市)



長崎電気軌道(長崎市)

利用環境以前の補助金を活用して導入した低床式車両の例



豊橋鉄道(豊橋市)



鹿児島市交通局(鹿児島市)



鹿児島市交通局(鹿児島市)



富山ライトレール(富山市)

【補助】地域鉄道の安全性の向上に係る支援

地域公共交通確保維持改善事業（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に支援を行う。

1. 補助対象事業者 鉄軌道事業者
2. 補助率 国：1／3等
3. 27年度予算額 290億円の内数
4. 補助対象設備 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、車両等

補助金を活用して導入した設備の例



軌道改良



分岐器



架線



踏切制御装置

【税制】LRT等に対する固定資産税の特例

低床式車両に係る固定資産税の特例

- 特例措置の対象 低床式車両（LRV）
- 特例措置の内容 固定資産税の課税標準を5年間1／3に軽減
適用期限：平成29年3月31日まで



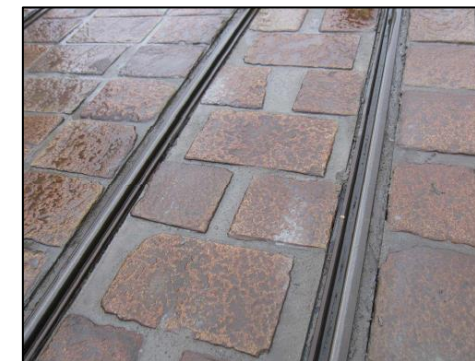
低床式車両



昨年度、2年間の延長が認められたところ

鉄道の安全性向上設備に係る固定資産税の特例

- 特例措置の対象 地域公共交通確保維持改善事業費補助金等の交付を受けて取得する鉄道の安全性向上に資する償却資産
- 特例措置の内容 固定資産税の課税標準を5年間1／3に軽減
適用期限：平成29年3月31日まで



軌道改良



昨年度、2年間の延長が認められたところ

制度

平成25年度から地方公共団体が行う地域鉄道の投資への補助について、地方財政措置が講じられている。

地域鉄道事業者の施設整備に要した経費



- 第三セクター鉄道(地方公共団体の出資が50%以上)の場合
 - ・地方公共団体が負担する費用を100%地方債で起債可能
 - ・地方債の償還時に30%が交付税として措置される
- 中小鉄道及び第三セクター鉄道(上記以外)の場合
 - ・補助を行った場合、後年度に30%が交付税として措置される

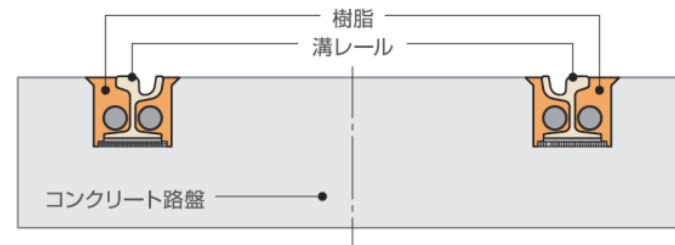
1. LRVの導入・運行

車両は、利用者の乗降に配慮した低床式で、低振動、低騒音等快適な乗り心地を実現した動力性能を持ち、街の景観と調和したデザイン性に優れたLRVを導入し、運行する。



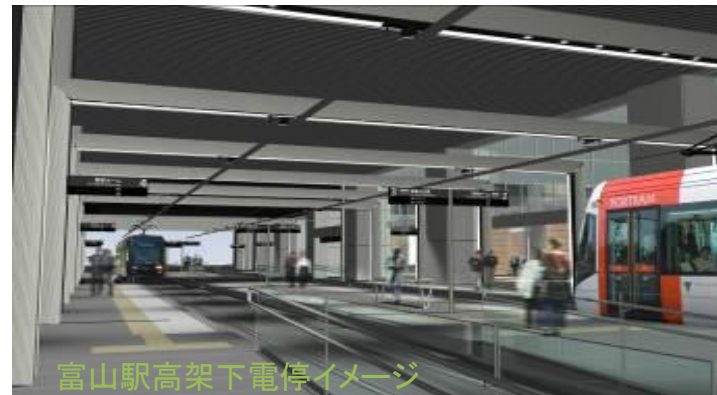
2. 制振軌道の保有・整備

軌道は、騒音や振動を抑制するため、レールを樹脂で固定する制振軌道を保有・整備。



3. 停留場バリアフリー化等

電停は、ホームと車両との隙間解消などのバリアフリー化を図る。運行情報をリアルタイムで提供する表示器を設置するなど乗車待ちの負担軽減を図る。更に、電停や柱のデザインにおいてもまちづくり計画の一環として、統一化を図り、都市景観に配慮する。



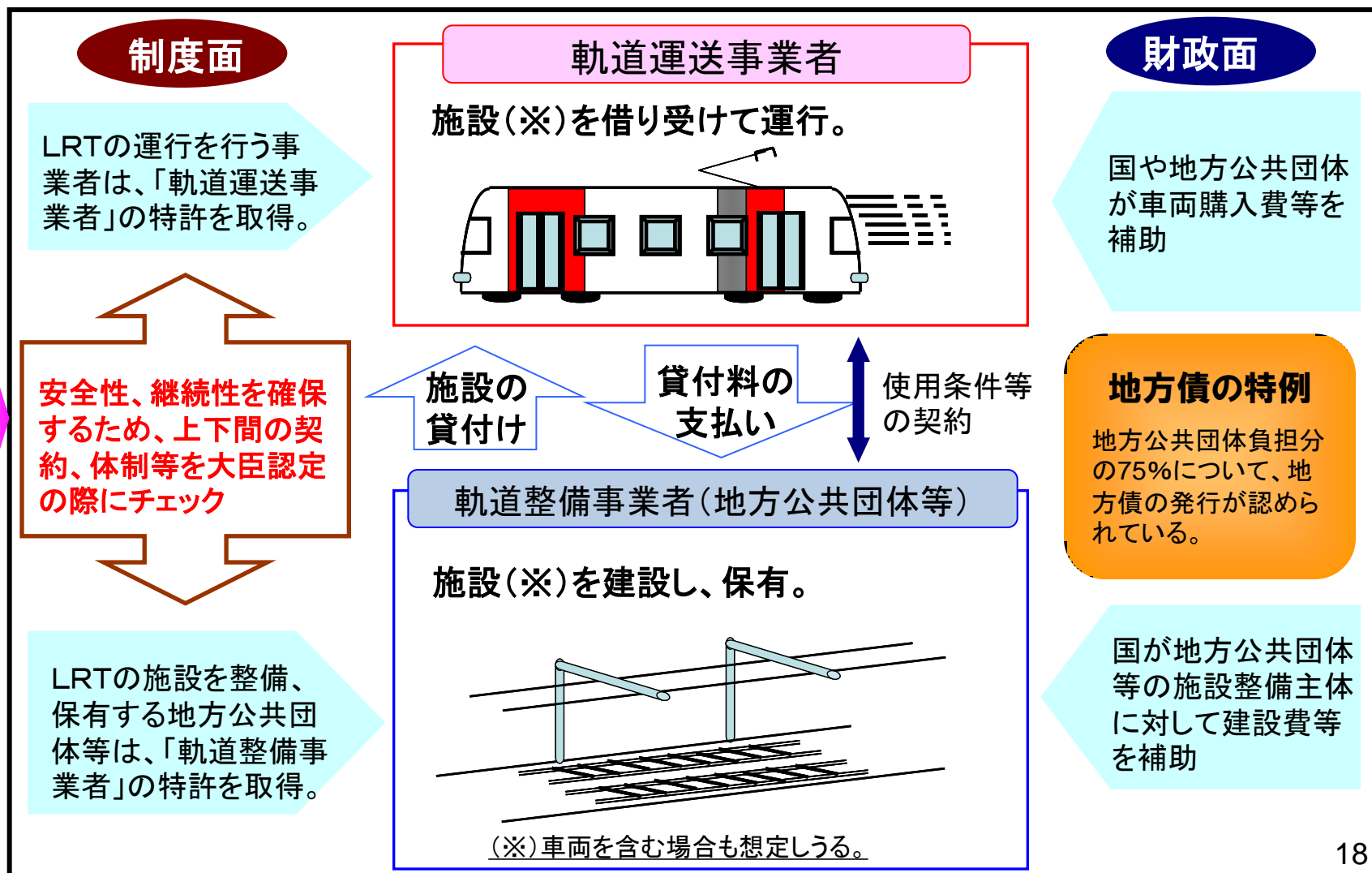
【法制度】軌道運送高度化事業の概要②

地域公共交通活性化再生法に基づく軌道運送高度化事業により、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可能になった。

地域公共交通網形成計画（地方公共団体・関係者が作成）

軌道運送高度化実施計画（大臣が認定）

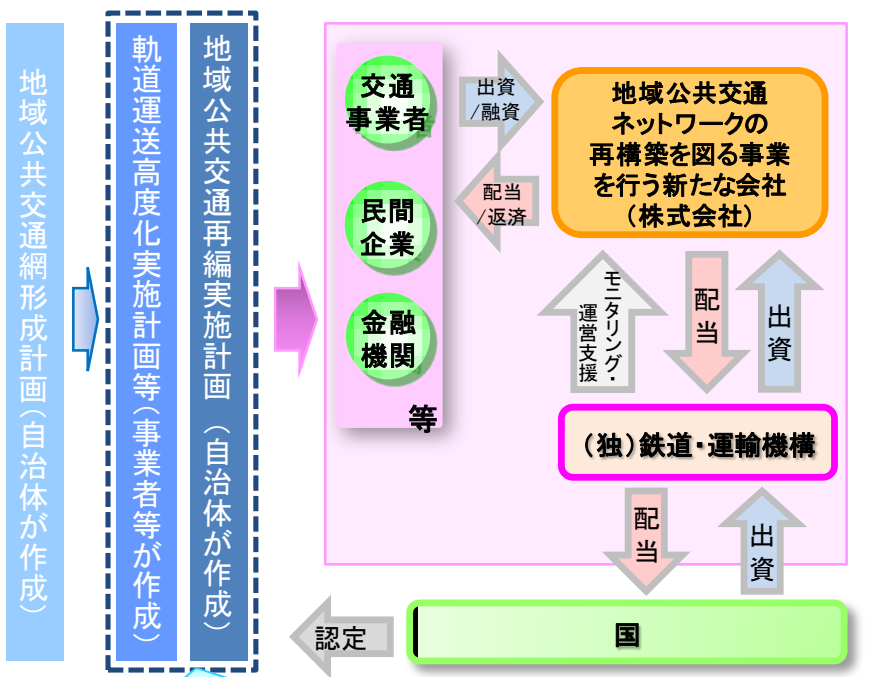
認定効果



【財政投融资】産投出資を原資とした新たな支援

○ 地域公共交通ネットワークの再構築を担う新設事業運営会社に対する出資制度を創設

基本スキーム



- ① LRT・BRTの整備・運行
- ② 上下分離による地方鉄道の再生
- ③ バス路線網の再編
- ④ これらと一体となったICカードや情報案内システムの導入等



(LRT)



(BRT)

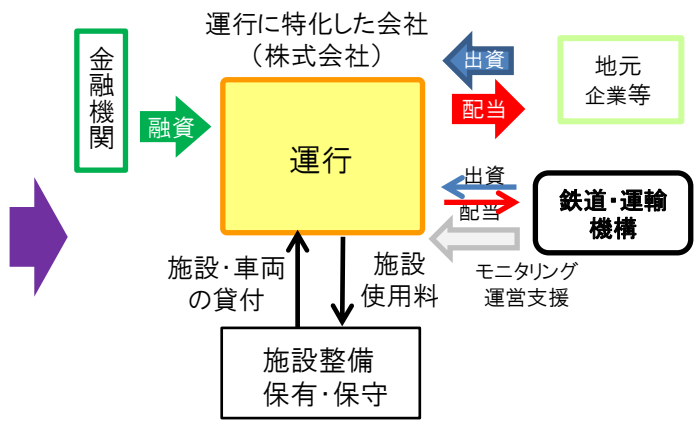
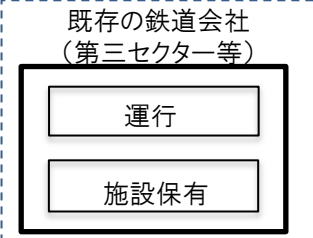


(ICカード)

産業投資による支援対象となる新設事業運営会社のイメージ

鉄道・運輸機構による出資が、地元企業等・金融機関の出融資の呼び水としての効果を発揮

1. LRTの整備・運行 / 地方鉄道の上下分離



2. バス路線再編

