

鉄道事業の運営主体の変更等について

1 鉄道事業の運営主体

鉄道事業とは、鉄道事業法（昭和 61 年 12 月 4 日 法律第 92 号、以下「法」という）第 2 条において、第一種鉄道事業、第二種鉄道事業及び第三種鉄道事業をいうと定められている。

【第一種鉄道事業】…鉄道施設を保有し、運行も行う

他人の需要に応じ、鉄道による旅客又は貨物の運送を行う事業であって、第二種鉄道事業以外のもの

【第二種鉄道事業】…鉄道施設を保有せず、運行のみを行う

他人の需要に応じ、自らが敷設する鉄道線路（他人が敷設した鉄道線路であって譲渡を受けたものを含む）以外の鉄道線路を使用して鉄道による旅客又は貨物の運送を行う事業

【第三種鉄道事業】…鉄道施設のみを保有し、運行は行わない

鉄道線路を第一種鉄道事業を経営する者に譲渡する目的をもって敷設する事業及び鉄道線路を敷設して当該鉄道線路を第二種鉄道事業を経営する者に専ら使用させる事業

2 事業の譲渡譲受

法第 26 条において、鉄道事業の譲渡及び譲受は、国土交通大臣の認可を受けなければ、その効力を生じないと定められている。

また、国土交通大臣がその認可をしようとするときは、法第 5 条により、その事業の計画が経営上や輸送の安全上適切なものであること、その事業の遂行上適切な計画を有するものであること、その事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること、を審査することとなっている。

3 鉄道の運賃及び料金

法第 16 条第 1 項では、鉄道運送事業者は、旅客の運賃及び料金の上限を定め国土交通大臣の認可を受けなければならないこと、また、同第 2 項では、国土交通大臣がその認可をしようとするときは、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査することが、それぞれ定められている。

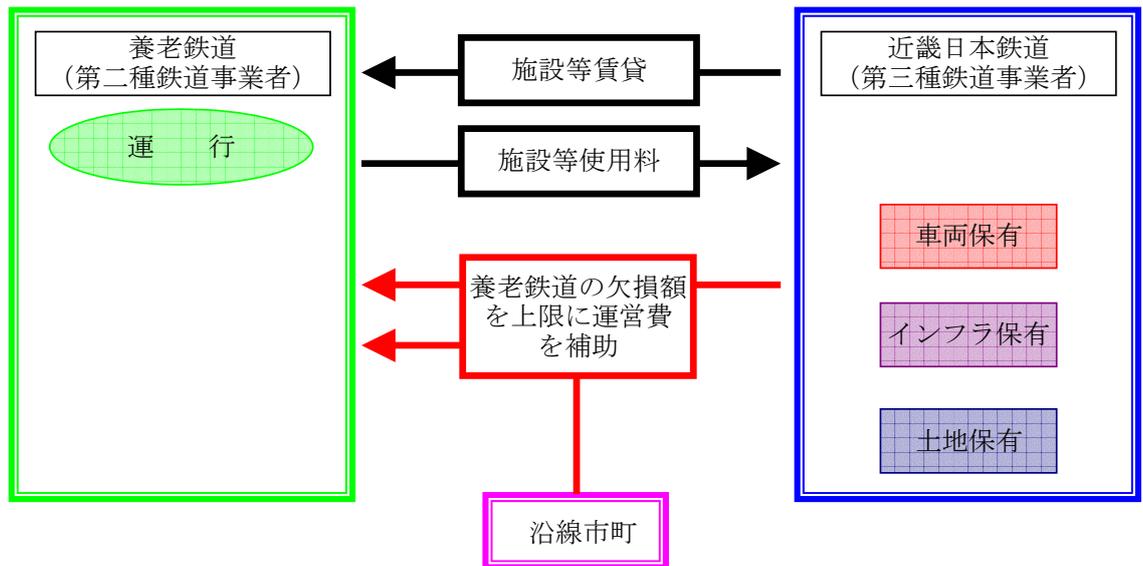
4 経営再編や行政支援による地方鉄道の存続事例

(輸送密度等は、平成 17 年度実績)

(1) 上下分離方式 (第二種鉄道事業と第三種鉄道事業の組合せ) によるもの

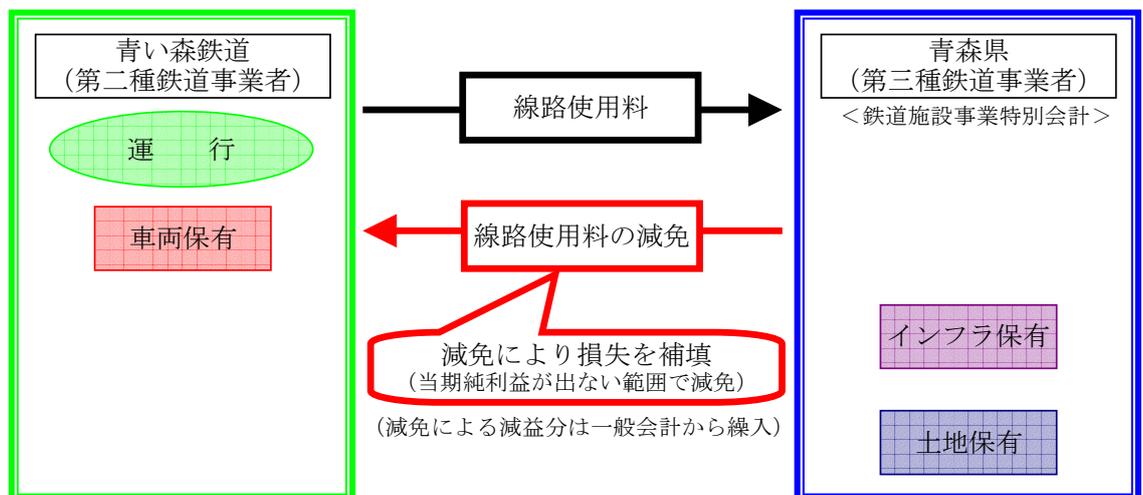
ア 養老鉄道 (営業キロ : 57.5 km、輸送密度 3,605 人/日)

- ・ 近畿日本鉄道による第一種鉄道事業の運営継続を断念
- ・ 養老鉄道が、第二種鉄道事業者として運行
- ・ 近畿日本鉄道が、第三種鉄道事業者として線路・車両等を保有



イ 青い森鉄道 (営業キロ : 25.9 km、輸送密度 1,144 人/日)

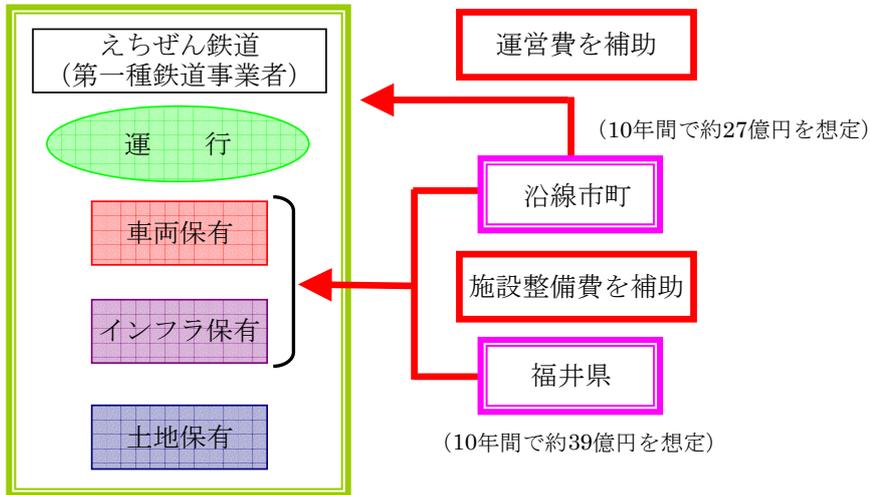
- ・ 東北新幹線の延伸により、並行在来線が第三セクター鉄道化
- ・ 青い森鉄道が、第二種鉄道事業者として運行
- ・ 青森県が、第三種鉄道事業者として線路等施設を保有



(2) 新たな第一種鉄道事業者によるもの

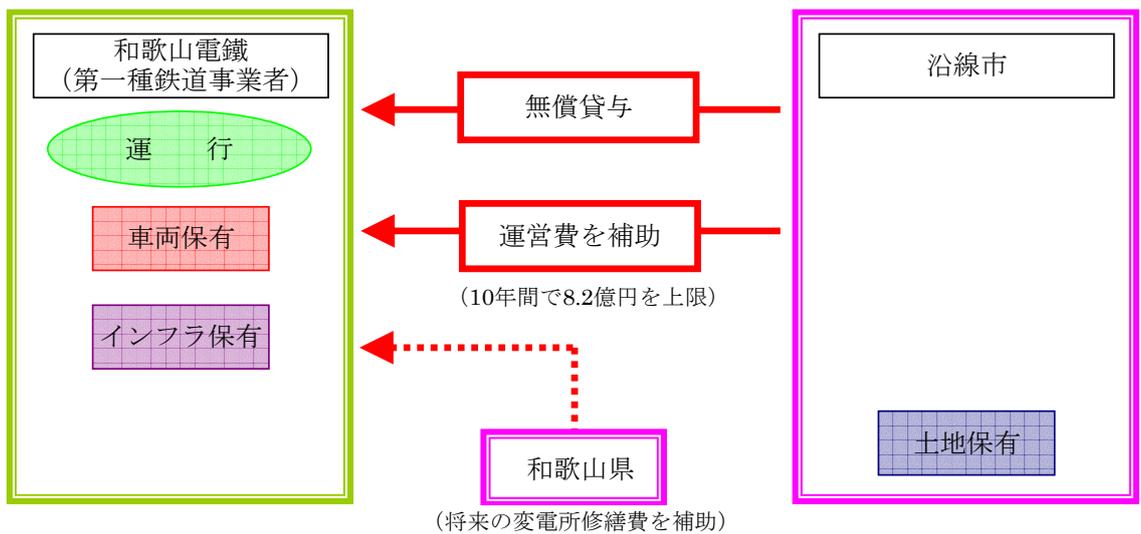
ア えちぜん鉄道（営業キロ：53.0 km、輸送密度 1,622 人/日）

- ・京福電気鉄道が、経営悪化と相次ぐ列車衝突事故を契機に廃止届出
- ・沿線市町村による第三セクター「えちぜん鉄道」が事業譲渡を受ける



イ 和歌山電鐵（営業キロ：14.3 km、輸送密度 2,971 人/日）

- ・南海電気鉄道が、貴志川線の廃止検討を表明
- ・存続に向け、沿線自治体が鉄道用地の買取を決定
- ・運行主体は、公募により、岡山電気軌道の子会社である和歌山電鐵に



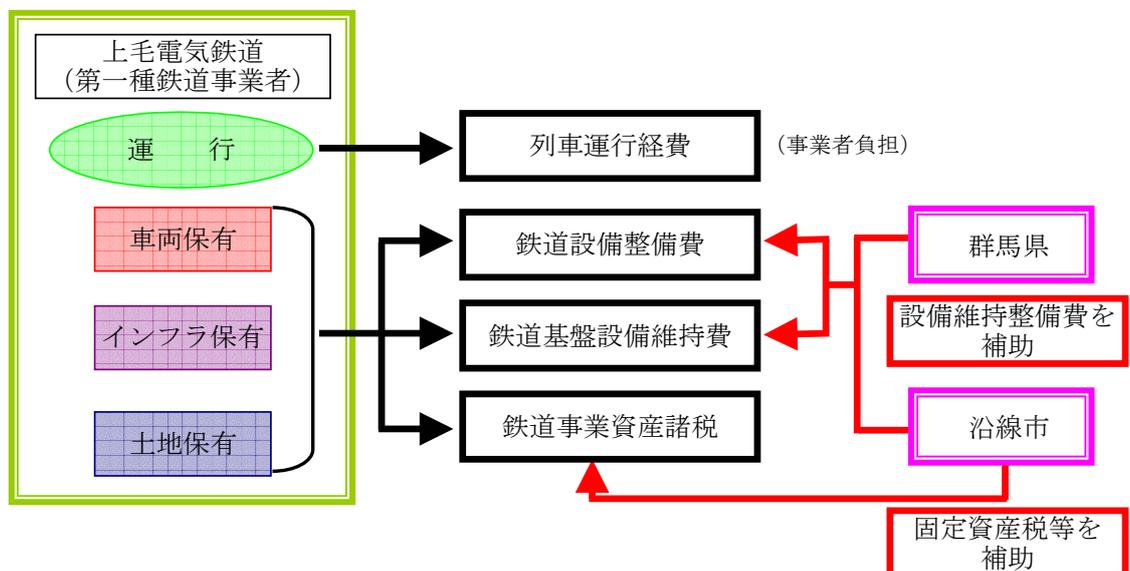
(3) 既存鉄道事業者に対する支援によるもの
(会計上の上下分離方式)

ア 上毛電気鉄道（営業キロ：25.4 km、輸送密度 2,049 人/日）

- ・ 鉄道軌道整備法に基づく国からの欠損補助の打ち切りを契機に検討開始
- ・ 線路、電路、車両等の維持補修費及び近代化補助の事業者負担分を、県、沿線市で補助
- ・ 鉄道に係る固定資産税収相当額を沿線市が補助
- ・ 運行に対する補助は実施せず、民間側が責任を負う

イ 一畑電車（営業キロ：42.2 km、輸送密度 1,530 人/日）

- ・ 鉄道軌道整備法に基づく国からの欠損補助打ち切りを受け、島根県及び沿線市町による欠損補助を実施
- ・ 一畑電車及び沿線公共交通確保のあり方に関する検討委員会において、「インフラ所有権を移転しない上下分離方式」が提言される
- ・ 県補助金の段階的引き下げや沿線市町の合併を契機に、運行の安全確保のため電路、線路、車両の維持、更新に係る経費等を、県及び沿線市で補助



(以 上)