

第2回 平成筑豊鉄道沿線地域公共交通協議会

鉄道維持案（上下分離方式）

令和6年8月 平成筑豊鉄道あり方検討報告書（抜粋）

令和7年3月27日



鉄道における上下分離方式

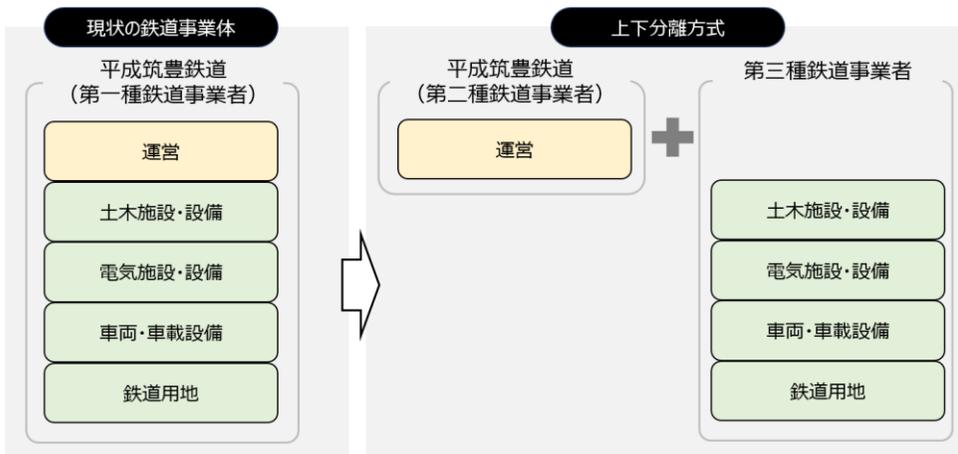
①上下分離方式とは

- ▶鉄道における上下分離方式とは、運行や営業を行う「上部」の主体と、施設の保有や維持管理を行う「下部」の主体を分けること。
- ▶鉄道事業法において、鉄道事業者は下表のとおり3つに区分され、「上部」が第二種鉄道事業者、「下部」が第三種鉄道事業者にあたる。

区分	所有	運行	備考
第一種鉄道事業者	○	○	現在の平成筑豊鉄道
第二種鉄道事業者	×	○	施設は所有せず、運行や営業を担う
第三種鉄道事業者	○	×	施設の保有のみを担う

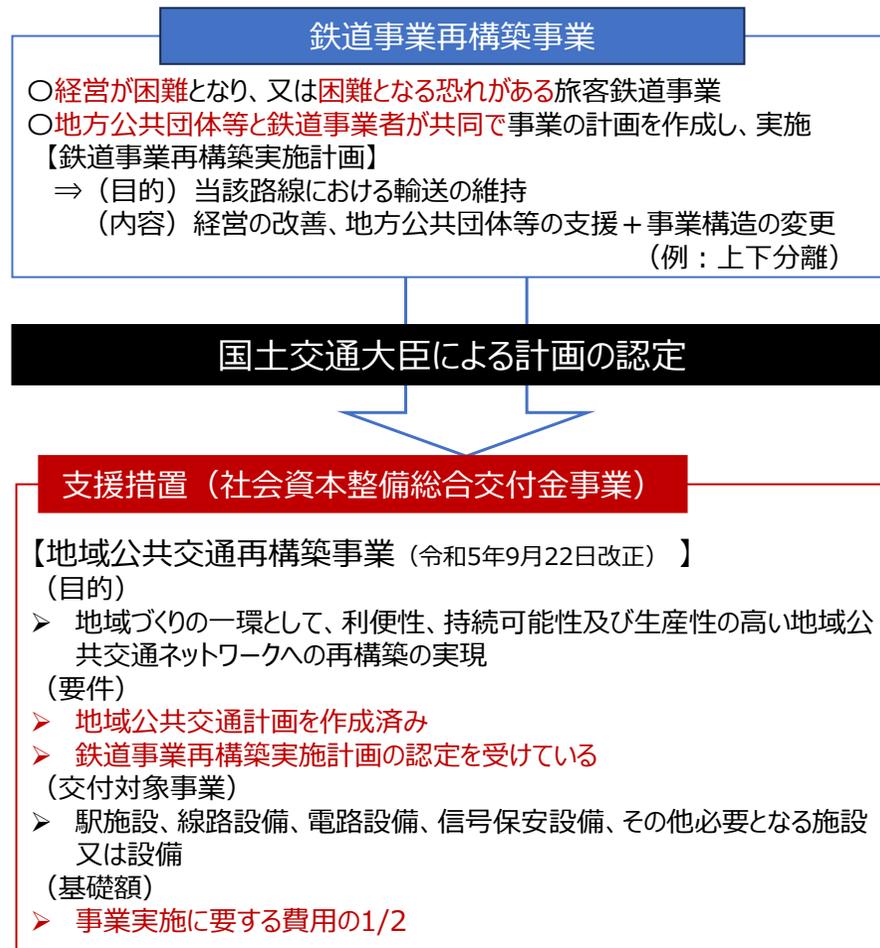
②平成筑豊鉄道における上下分離方式のイメージ

- ▶平成筑豊鉄道の事業区分が第一種鉄道事業者から第二種鉄道事業者へ変更となる。
- ▶下部施設の所有・維持管理が平成筑豊鉄道から第三種鉄道事業者となる。



③鉄道事業再構築事業による上下分離方式

- ▶鉄道事業再構築事業による鉄道の上下分離方式を活用することで、社会資本整備総合交付金事業の利用が可能となる。
- ▶この制度・仕組みを活用して平成筑豊鉄道の維持案を検討する。



(資料) 国土交通省資料より整理

鉄道における上下分離方式

④上下分離方式の比較検討

- ▶上下分離方式は、事例等によると、所有区分や管理方法によって下表に示す4タイプに分類される。
- ▶本シミュレーションでは、鉄道事業再構築事業による上下分離方式を行うこととし、その所有区分や管理方法は、標準的であり、事例も多く見られる「完全分離型」で検討を行う。

		完全分離型 (四日市あすなろう鉄道の例)			車両保有型 (南阿蘇鉄道の例)			用地分離型 (三陸鉄道の例)		みなし上下分離型 (上信電鉄の例)	
概要		土木施設・設備、電気施設・設備、車両・車載施設、鉄道用地を第三種事業者が所有・管理する。なお、各種管理(車両・施設)については、第二種事業者に委託する形となる。			車両・車載施設のみを第二種事業者が所有・管理し、他を第三種事業者が所有・管理する。			鉄道用地を行政財産として自治体が所有・管理する。これにより譲渡時の不動産取得税が回避できる。		所有・管理を鉄道会社に残し、整備費の1/3(国補助有)~1/2(国補助無)、線路保存費、電路保存費、車両保存費負担等を県が3/5、市町村が2/5負担する。	
		第二種	第三種	自治体	第二種	第三種	自治体	第一種	自治体	第一種	自治体
区分	土木施設・設備		○ 第三種から第二種へ管理委託			○ 第三種から第二種へ管理委託		○		○	整備費1/3~1/2負担 各保存費市町村2/5負担 固定資産税・都市計画税10/10負担
	電気施設・設備		○ 第三種から第二種へ管理委託			○ 第三種から第二種へ管理委託		○	設備更新・維持修繕負担(補助)	○	
	車両・車載設備		○ 第三種から第二種へ管理委託		○ 車両購入費は自治体補助			○		○	
	鉄道用地		○			○			○ ※鉄道用地とトンネル・橋梁、災害復旧に関わる鉄道施設を保有	○	
評価	平成筑豊鉄道からみた評価	▶ 営業改善が期待される。			▶ 車両所有の負担が生じて完全分離型に比べてメリットは少ない。 ▶ 事例の南阿蘇鉄道は、数多くの観光イベントを鉄道事業者が第三種の許可なく実施するために車両を保有した。			▶ 用地を自治体へ移管することで不動産取得税の納税義務がなくなる程度であり、平成筑豊鉄道の負担軽減が期待できない。		▶ 自治体側は平成筑豊鉄道に対して、鉄道施設等の管理に限定した財政負担となるため、欠損が生じてしまう可能性が高く、完全分離型に比べて負担軽減が期待できない。	
	沿線自治体からみた評価	▶ すべての施設・設備の維持・管理を受けることで負担額が他の分類の上下分離方式に比べて大きくなる可能性がある。			▶ 完全分離に対して車両を鉄道事業者が保有することで、自治体負担がやや軽減することが期待されるが、鉄道事業者の負担で赤字となった場合は自治体が補填することになる可能性がある。			▶ 用地を自治体へ移管することで不動産取得税の納税がなくなる。 ▶ 用地や橋梁などの施設に対して、直接維持管理する必要が出てくる。		▶ 上下の主体を完全に分離していないため、第三種事業としての認可を受ける必要がない。	

鉄道維持案（上下分離方式）収支シミュレーション

施設の健全化対策を優先的に実施する場合、初年度の赤字想定額は6億8,000万円が見込まれ、以降も毎年8億円前後の赤字が想定される。

※平成筑豊鉄道が行ったあり方検討では、日本銀行が公表している国内企業物価指数を用いて物価上昇率（毎年2.0%上昇）を設定（今後、最新値に置き換える）。

年度別収支の推移

- 第二種鉄道事業者（上）の旅客運輸収入・構内営業等収入
- 第二種鉄道事業者（上）及び第三種鉄道事業者（下）の支出
 - 人件費
 - 修繕費・検査費
 - その他の経費
 - 設備の更新投資費
- ◆ 補助金（国・県）
- ▲ 赤字想定額

収支シミュレーションにおける補助

- 国の鉄道軌道安全輸送設備等整備事業及び社会資本整備総合交付金の活用により、修繕費・検査費と更新投資費に対して、補助率1/2。
- 県の第三セクター鉄道等安全輸送設備等整備事業費補助金の活用により、修繕費・検査費に対して、補助率2/9。
- 鉄道事業再構築事業期間は原則10年以上であり、30年間にわたり1/2の国庫補助が見込む（30年間の途中、地域公共交通計画等の計画期間・内容等の改訂・見直しが必要）。

