

2 鉄道施設の維持管理

(1) 長寿命化計画の策定の推進

勧告	説明図表番号
<p>国は、国民の安全・安心を確保し、中長期的な維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減や予算の平準化等を図るための方向性を示すものとして、平成 25 年 11 月に、国や地方公共団体、その他民間企業等が管理するあらゆるインフラを対象とした基本計画を策定し、国や地方公共団体等が一丸となったインフラの戦略的な維持管理・更新等を推進している。</p> <p>基本計画においては、国民の安全・安心を確保するための取組として、メンテナンスサイクルを構築すること、中長期的視野に立ったコスト管理のための取組として、予防保全型維持管理を導入すること等とされている。</p> <p>また、各インフラの管理者及びその者に対して指導・助言するなど当該インフラ関係業務を所管する立場にある国や地方公共団体の各機関は、基本計画に基づき、インフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中期的な取組の方向性を明らかにする長寿命化計画として「インフラ長寿命化計画」（以下「行動計画」という。）を策定することとされ、各インフラの管理者は、行動計画に基づき、個別施設ごとの具体の対応方針を定める長寿命化計画として「個別施設毎の長寿命化計画」（以下「個別施設計画」という。）を策定することとされている。行動計画には、①対象施設、②計画期間、③対象施設の現状と課題、④中長期的な維持管理・更新等のコストの見通し、⑤必要施策に係る取組の方向性、⑥フォローアップ計画を、個別施設計画には、①対象施設、②計画期間、③対策の優先順位の考え方、④個別施設の状態等、⑤対策内容と実施時期、⑥対策費用を記載することとされている。</p> <p>なお、各インフラの管理者が、既に行動計画及び個別施設計画と同種・類似の計画を策定している場合には、当分の間、当該計画をもって、行動計画及び個別施設計画の策定に代えることができるものとされている。</p>	<p>図表 1-⑫（再掲）</p>
<p>国土交通省は、基本計画に基づき、同省が管理等するあらゆるインフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取組の方向性を明らかにする計画として、平成 26 年 5 月、国土交通省行動計画を策定している。</p> <p>国土交通省行動計画では、個別施設計画の策定を推進する対象施設を定めており、鉄道分野については、鉄道（線路（橋りょう、トンネル等構造物））及び軌道（線路建造物）が挙げられている。また、個別施設計画について、①全ての管理者によって早期に計画の策定が進むよう、策定方針や手引きの策定等を実施する、②その際、中長期的な予算管理に資する計画となるよう、蓄積された情報を基に、概算費用の算定や計画期間の考え方についても明記するなどとされ、計画策定の推進と計画内容の充実を図ることとされている。さらに、鉄道分野における個別施設計画の内容については、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令等に基づき規定した実施基準等」及び「それらに基づく記録等」（以下「実施基準等」という。）によって構成されることが基本とされている。</p>	<p>図表 1-⑭（再掲）</p>
<p>また、国土交通省は、鉄道事業者に対し、「インフラ長寿命化計画等の取扱いについて」（平成 26 年 5 月 30 日付け事務連絡）を发出し、事業者が策定する行動計画と同</p>	<p>図表 2-(1)-①</p>

<p>種・類似の計画については、例えば、鉄道事業法第 18 条の 3 の規定に基づく安全管理規程及びこれに基づく計画等が考えられるとしており、また、個別施設計画と同種・類似の計画については、実施基準等によって構成されることを基本とするとして、これらに、基本計画に規定された記載事項が記載されていない場合は、速やかにその内容を追加等することとしている。</p> <p>今回、68 鉄道事業者（注 1）における行動計画及び個別施設計画の策定状況を調査した結果は、次のとおりである。</p> <p>（注 1）調査対象とした 69 鉄道事業者のうち 1 事業者は、自らが敷設する鉄道線路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「第二種鉄道事業者」であり、長寿命化計画の策定に関与していないため、本細目の調査対象からは除外した。</p> <p>ア 行動計画及び個別施設計画の策定状況</p> <p>(7) 同種・類似の計画の内容の充実</p> <p>調査した鉄道事業者が保有する鉄道施設は、その多くが高度経済成長期に整備され、このうち、平成 26 年度末現在、建設後 50 年以上を経過する橋りょうの割合は 45.6%、同トンネルの割合は 56.7%となっている。これが 20 年後には、橋りょうが 78.8%、トンネルが 88.1%にまで増加すると見込まれている。</p> <p>調査した鉄道事業者では、安全管理規程や実施基準、検査記録など、従来から策定することとされている規程等を同種・類似の計画に位置付け、行動計画及び個別施設計画の策定に代えている。</p> <p>しかし、鉄道事業者において同種・類似の計画としている規程等の内容をみると、i) 基本計画において行動計画に記載することとされている「中長期的な維持管理・更新等のコストの見通し」が記載されていないものが 9 事業者（大手鉄道事業者 3 事業者、中小鉄道事業者 6 事業者）、ii) 基本計画において個別施設計画に記載することとされている「対策内容と実施時期」及び「対策費用」が記載されていないものが 2 事業者（大手鉄道事業者 1 事業者、中小鉄道事業者 1 事業者）みられるなど、インフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取組の一部が明らかになっておらず、鉄道施設の長寿命化に資するものとなっていないものがある。</p> <p>これらの鉄道事業者では、その理由について、国からは、計画策定の考え方が示されているにすぎず、具体的にどのような計画内容にすればよいのか判断が難しいためなどとしている。</p> <p>また、上記のほか、必要な時期に措置を要するとした橋りょう等について、個別施設計画に補修等の「対策内容と実施時期」及び「対策費用」が記載されていないものが 2 事業者（中小鉄道事業者）みられた。当該事業者では、これらの施設について、当面、監視のみを行うこととし、補修等の「対策内容と実施時期」等は定めていない。しかし、直ちに安全を脅かすものではないが、予防保全の観点から、鉄道施設の補修等が計画的かつ適切な時期に実施されるよう、補修等の</p>	<p>図表 2-(1)-② ～④</p> <p>図表 2-(1)-⑤</p> <p>図表 2-(1)-⑥</p>
--	--

<p>「対策内容と実施時期」等を定め、個別施設計画に記載し、鉄道施設の長寿命化を推進していくことが重要である。</p> <p>今回、調査対象とした中小鉄道事業者からは、国に対して、i) 個別施設ごとの中長期的な補修計画の策定に当たり、予算管理や概算費用の算定方法を示してほしい、ii) 鉄道事業者が策定する長寿命化計画のひな型を作成・提供してほしい、iii) 予算管理や概算費用の算定方法、ひな型の内容などについて、説明会を開催して詳しく説明してほしいなどの意見がみられた。</p>	<p>図表 2-(1)-⑦</p>
<p>(イ) 公有民営化方式により鉄道施設の保有・維持管理を行う地方公共団体における長寿命化計画の策定の推進</p> <p>鉄道事業者においては、その 5 割近くが赤字を計上している。特に、地方の中小鉄道事業者においては、その多くが、赤字を計上するなど、極めて厳しい状況が続いており、老朽化が進む鉄道施設の維持管理・更新コストが事業継続のネックとされている。</p> <p>このため、国土交通省では、これら経営の継続が困難又は困難となるおそれがあると認められる鉄道事業者における輸送の維持を図るため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）に基づく鉄道事業再構築事業を実施している。当該事業では、地方公共団体が第三種鉄道事業者（注 2）として、継続が困難又は困難となるおそれがあると認められる鉄道事業者の施設を保有・維持管理し、民間鉄道事業者が第二種鉄道事業者として、運行を行う「公有民営化方式」等に事業形態を変更すること等により、当該路線における輸送の維持を図ることとしている。</p> <p>（注 2）鉄道路線を第一種鉄道事業者に譲渡する目的をもって敷設する事業及び鉄道路線を敷設して当該鉄道路線を第二種鉄道事業者に専ら使用させる事業を行う者。</p> <p>なお、交通政策基本計画（平成 27 年 2 月 13 日閣議決定）においては、地域公共交通を活性化し、活力ある地域社会を実現するため、当該事業における目標件数を、「2013 年度の 4 件を 2020 年度までに 10 件にする」と設定しており、国土交通省では、当該事業を今後一層推進することとしている。</p>	<p>図表 1-⑧（再掲）</p> <p>図表 2-(1)-⑧</p> <p>図表 2-(1)-⑨</p>
<p>調査した 68 鉄道事業者のうち、3 事業者が、4 地方公共団体との共同により、公有民営化方式への事業形態の変更を行っている。</p> <p>当該地方公共団体では、鉄道事業による輸送人員は減少傾向にあるが、①今後も通勤や通学などの利用が見込まれること、②慢性的な交通渋滞や冬期における積雪などによりバスの安定的な運行ができないなど鉄道以外の代替輸送機関もないこと、③加えて地域住民からの事業継続に対する強い要望があること等を踏まえ、できる限り長期的に事業を継続していく必要があるとしている。</p> <p>また、当該地方公共団体では、公有民営化方式の導入により、鉄道施設を保有し、施設の維持管理・更新の費用（注 3）を負担しており、国や県の補助金も交付</p>	<p>図表 2-(1)-⑩</p>

<p>されている（注4）。</p> <p>このため、今後も鉄道施設を社会資本の一つとして管理する必要があることから、中長期的な維持管理・更新コストの縮減に向けた計画的な維持管理・更新が必要となっている。</p> <p>（注3）年間コストの見込み額は、4 地方公共団体の合計で約1億5,000万円である。 （注4）国から地域公共交通確保維持改善事業費補助金として、平成26年度には合計で50,725千円が交付されている（27年度の予算合計額は222,315千円）。</p> <p>一方、国土交通省行動計画においても、厳しい財政状況下において、維持管理・更新等に係る計画的な投資を行うためには、施設の管理者は、あらゆる角度から維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減を図り、予算の平準化に努めることが重要であり、そのためには、将来必要となる費用の全体を見通しながら優先順位を検討し、投資を計画的に実施していく必要があるとされている。</p> <p>当該地方公共団体においては、赤字経営となっていた鉄道事業者が策定した安全管理規程や実施基準などの規程等をそのまま引き継ぎ、同種・類似の計画に位置付け行動計画・個別施設計画に代えている実態がある。</p> <p>しかし、当該地方公共団体の中には、経営状況が厳しい鉄道事業を長期的に継続していくためには、維持管理コスト（税金）の縮減及び住民に対する説明責任を果たす観点からも、中長期的な維持管理・更新コストの縮減に資する長寿命化計画を策定する必要性があるとしているものがあるが、i) 中長期的なコスト削減に資する計画を策定するための技術・ノウハウがない、ii) 中長期的なコスト削減に資する計画を策定する場合、事前に鉄道施設の検査をする必要があり、その費用が工面できないなどとして、これを策定していない。</p> <p>このため、国に対して、i) 鉄道事業者の規模に応じた長寿命化計画の策定指針等を示してほしい、ii) 長寿命化計画の策定に当たって事前に行う鉄道施設の詳細な検査にかかる費用などの補助を検討してほしいとする意見がみられた。一方、特段の支障がなく、現時点では、策定の必要性があると考えていないとしている地方公共団体においても、今後、長寿命化計画を策定することとされた場合は、策定するノウハウや資金がないため、計画策定に係る技術の提供、費用の支援が必要であるとしている。</p> <p>なお、全国の鉄道事業者の中には、管理する鉄道施設の長寿命化を図ることを目的として、維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減及び予算の平準化に向けた長寿命化計画を策定し、計画的かつ効率的な維持管理・更新を行うこととしているものがある。</p> <p>イ 長寿命化計画の策定等に係る国の指導等</p> <p>国土交通省では、鉄道事業者においては、従来から基本計画が定めるメンテナンスサイクルの構築や予防保全型維持管理の導入が行われており、既に同種・類似の計画も整備されているなどとして、現時点では、長寿命化計画の策定について、特段の指</p>	<p>図表1-⑭（再掲）</p> <p>図表2-(1)-⑪</p> <p>図表2-(1)-⑫</p> <p>図表2-(1)-⑬</p> <p>図表2-(1)-⑭</p>
--	--

導・支援を行う予定はないが、鉄道事業者から相談があれば対応したいとしている。

上記のように、中小鉄道事業者の中には、長寿命化計画に位置付けされた同種・類似の計画の内容について、インフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取組の一部が明らかになっていないものがみられるが、個別施設ごとに対策内容や対策費用等を設定するノウハウがないなどとしており、経営状況が極めて厳しい中小鉄道事業者においては、的確な維持管理、更新等を行うことによる中長期的な維持管理・更新コストの縮減に向けた取組を推進することが重要である。

また、公有民営化方式を導入した地方公共団体では、同種・類似の計画をもって、行動計画及び個別施設計画の代替計画としているが、老朽化が進む鉄道施設を維持管理・更新しつつ、鉄道事業を長期的に継続するためには、事業継続のネックとされている維持管理・更新コストの中長期的な縮減に向けた取組を推進することが重要である。

【所見】

したがって、国土交通省は、鉄道施設の長寿命化対策を推進する観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- ① コスト縮減に向けた中長期的な維持管理・更新費用の算定方法等について、説明会の開催等を通じ、中小鉄道事業者に対し情報提供すること。
- ② 公有民営化方式により鉄道施設を保有・維持管理する地方公共団体に対し、長寿命化計画の策定に必要な技術・ノウハウ等を提供すること。

また、新たに公有民営化方式により鉄道施設を保有・維持管理する地方公共団体における長寿命化計画の策定に資するよう、対象施設、計画期間、対策内容等を記載した長寿命化計画の策定方針等を作成・明示すること。

図表 2-(1)-① 「インフラ長寿命化計画等の取扱いについて」(平成 26 年 5 月 30 日付け鉄道局技術企画課課長補佐(土木基準)、施設課課長補佐(土木)連名事務連絡)(抜粋)

標記については、平成 26 年 5 月 21 日に国土交通省の「インフラ長寿命化計画」(以下「国土交通省行動計画という。))が決定されたところである。

「インフラ長寿命化基本計画(インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議 平成 25 年 11 月 29 日決定)」(以下「基本計画」という。))を踏まえた鉄軌道事業者及び索道事業者の行動計画(以下「事業者行動計画」)の策定及び「個別施設毎の長寿命化計画」(以下「個別施設計画」という。))に係る取扱いについては次のとおりとする。

(1) 事業者行動計画の策定について

基本計画において行動計画は、インフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中期的な取組の方向性を明らかにする計画であり、その策定については、基本計画(IV. インフラ長寿命化計画等の策定)において、「既に同種・類似の計画を策定している場合には、当分の間、当該計画をもって、この計画の策定に代えることができるものとする」としている。

なお、同種・類似の計画については、例えば、鉄道事業法第 18 条の 3 の規定に基づく安全管理規程及びこれに基づく計画等(安全重点施策等)が考えられ、これらの計画に別表 1 の内容が記載されていない場合は、速やかに別表 1 の内容を追加等するものとする。

(2) 個別施設計画の策定について

基本計画において個別施設計画は、行動計画に基づき、個別施設毎の具体的な対応方針を定める計画であり、基本計画(IV. インフラ長寿命化計画等の策定)において、「既に同種・類似の計画を策定している場合には、当分の間、当該計画をもって、この計画の策定に代えることができるものとする」としている。

また、国土交通省行動計画において、個別施設計画は、鉄道事業者等が「鉄道に関する技術上の基準を定める省令等に基づき規定した実施基準等」及び「それらに基づく記録等」によって構成されることを基本とすることとしており、これらの記録等に別表 2 の内容が記載されていない場合は、速やかに別表 2 の内容を追加等するものとする。

別表 1

[基本計画に規定された行動計画の記載事項]

① 対象施設 ※1	・計画的な点検・診断、修繕・更新等の取組を実施する必要性が認められる全ての施設が行動計画の対象
② 計画期間 ※2	・「④中長期的な維持管理・更新等のコストの見通し」を踏まえつつ、「⑤必要施策に係る取組の方向性」で明確化する事項の実施に要する期間を考慮の上、計画期間を設定
③ 対象施設の現状と課題	・対象施設について、維持管理・更新等に係る取組状況(点検・診断、修繕・更新等の措置の進捗状況、維持管理・更新等に係る情報や組織体制、基準等の整備状況等)や、行動計画の策定時点で把握可能な施設の状態(建設年度、利用状況、点検・診断の結果等)等を踏まえ、維持管理・更新等に係る課題を整理
④ 中長期的な維持管理・更新等のコストの見通し	・行動計画の策定時点で把握可能な情報に基づき、対象施設の維持管理・更新等に係る中長期的なコストの見通しを明示 ・なお、行動計画の策定時点で把握可能な情報が限定的であるなど、中長期的なコストの見通しに一定の精度が確保されず、必要施策に係る取組を検討する上で参考とすることが困難と判断される場合にあっては、必要な情報が蓄積できた段階で実施
⑤ 必要施策に係る取組の方向性	・「IV. 必要施策の方向性」に掲げる施策のうち、「③対象施設の現状と課題」や「④中長期的な維持管理・更新等コストの見直し」に照らして必要性が高いと判断されるものについて、自らの取組の方向性を明確化 ・その際、「2. 個別施設毎の長寿命化計画」に基づく個別施設計画の策定方針についても明らかにする。
⑥ フォローアップ計画	

- ・「⑤必要施策に係る取組の方向性」で明確にした取組について進捗状況を定期的に把握するなど、行動計画を継続し、発展させるための取組について明記

[国土交通省行動計画に基づく取扱い]

- ※1 対象施設とは、次の規定に基づき検査をする施設
 鉄道：鉄道に関する技術上の基準を定める省令第90条
 軌道：(略)
 索道：(略)
- ※2 計画期間は必要施策に係る取組の方向性を示すもののうち、具体的計画期間が設けられるものは計画期間を設定するものとする。

別表2

[基本計画に規定された個別施設毎の長寿命化計画の記載事項]

① 対象施設 ※1
・行動計画において、個別施設計画を策定することとした施設を対象
② 計画期間
・インフラの状態は、経年劣化や疲労等によって時々刻々と変化することから、定期点検サイクル等を考慮の上計画期間を設定し、点検結果等を踏まえ、適宜、計画を更新 ・中長期的な維持管理・更新等に係るコストの見通しの精度向上
③ 対策の優先順位の考え方 ※2
・個別施設の状態(劣化・損傷の状況や要因等)の他、当該施設が果たしている役割、機能、利用状況、重要性等、対策を実施する際に考慮すべき事項を設定の上、それらに基づく優先順位の考え方を明確化
④ 個別施設の状態等
・点検・診断によって得られた個別施設の状態について、施設毎に整理する。なお、点検・診断を未実施の施設については、点検実施時期を明記 ・また、「③対策の優先順位の考え方」で明らかにした事項のうち、個別施設の状態以外の事項について、必要な情報を整理
⑤ 対策内容と実施時期 ※3
・「③対策の優先順位の考え方」及び「④個別施設の状態等」を踏まえ、今回の点検・診断や修繕・更新、さらには、更新の機会を捉えた機能転換・用途変更、複合化・集約化、廃止・撤去、耐震化等の必要な対策について、講ずる措置の内容や実施時期を施設毎に整理
⑥ 対策費用 ※4
・計画期間内に要する対策費用の概算を整理

[国土交通省行動計画に基づく取扱い]

- ※1 対象施設とは、次の規定に基づき検査をする施設
 鉄道：施設及び車両の定期検査に関する告示第2条に規定した「橋りょう、トンネルその他構造物」
 軌道：(略)
 索道：(略)
- ※2 実施基準に「鉄道構造物等維持管理標準(構造物編)」を規定することにより対応可能
 ・鉄道構造物等維持管理標準(構造物編)
 [第7章措置7.1一般(1)「措置の方法と時期は、構造物の健全度、重要度、列車運行への影響度等を考慮し、決定するものとする。」]
- ※3 鉄道構造物等維持管理標準(構造物編)に基づく健全度Aとしたものについては、必要な措置を適切な時期に行う必要があり、措置内容と実施時期を明確にすること。措置の内容には、監視も含む。
 <鉄道構造物等維持管理標準(構造物編) 7章措置 7.1一般(2)参照>
- ※4 ⑤対策内容とあわせ、対策費用(概算)を算出したものを整理しておくこと。

(注) 下線は当省が付した。

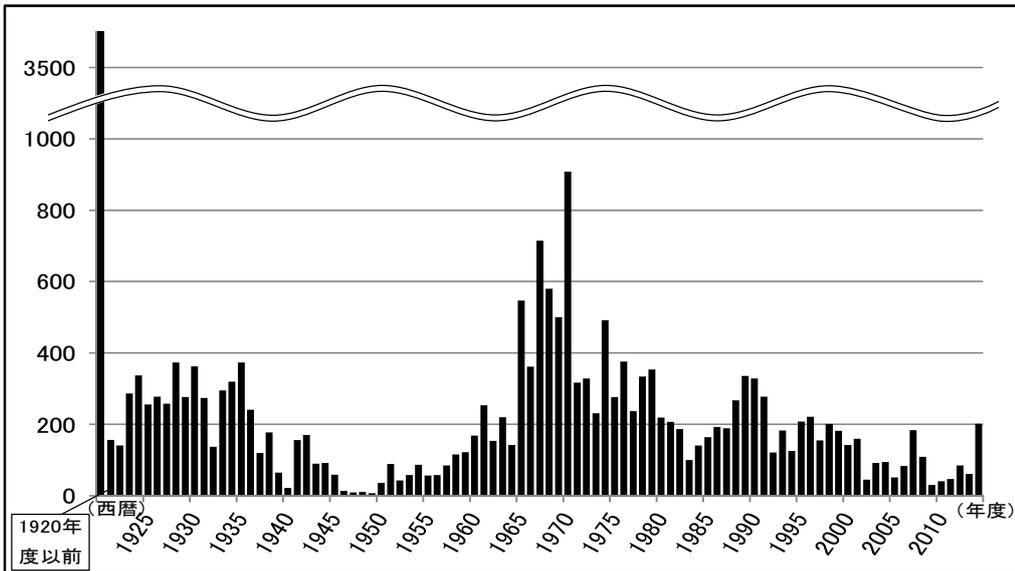
図表 2-(1)-② 建設後 50 年以上経過する橋りょう及びトンネルの割合

(単位：橋、本、%)

施設名 (事業者数)	施設数	左記のうち、建設後 50 年以上経過する施設の割合	
		平成 26 年 3 月末現在	20 年後 (平成 46 年 3 月末)
橋りょう (63 事業者)	22, 301	10, 162 (45. 6)	17, 577 (78. 8)
トンネル (49 事業者)	2, 751	1, 560 (56. 7)	2, 423 (88. 1)

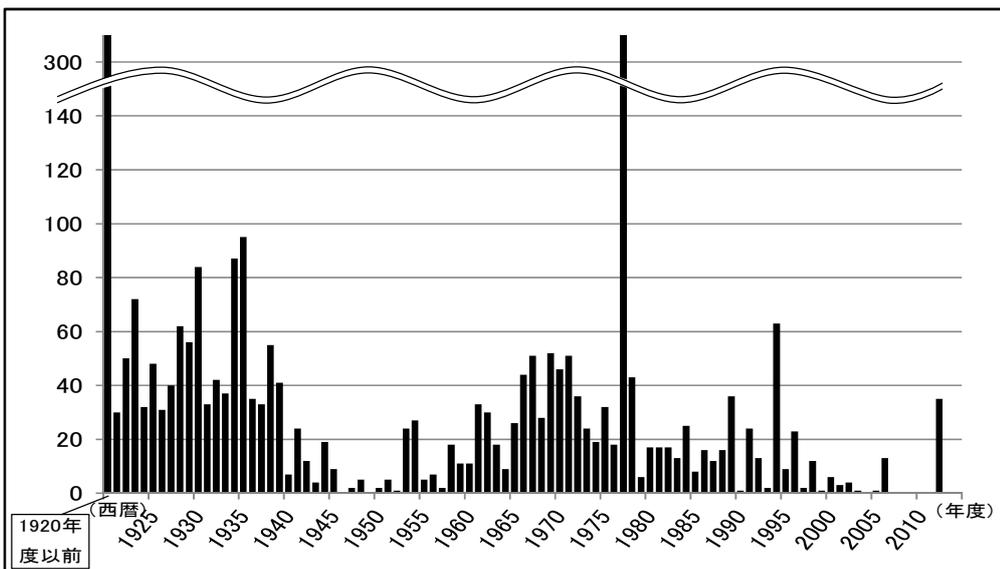
- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 当該施設を設置していない事業者等を除外している。
 3 () 内は、「施設数」に対する割合である。

図表 2-(1)-③ 調査対象鉄道事業者が管理する橋りょうの建設年別設置数



- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 当該施設を設置していない事業者等を除外した 63 事業者分の数値である。

図表 2-(1)-④ 調査対象鉄道事業者が管理するトンネルの建設年別設置数



- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 当該施設を設置していない事業者等を除外した 49 事業者分の数値である。

図表 2-(1)-⑤ 同種・類似の計画の内容の一部が鉄道施設の長寿命化に資する内容となっていない例

区分 (該当事業者)	内容	左記の理由
行動計画 (大手鉄道事業者 3 事業者、中小鉄道事業者 6 事業者)	安全管理規程等により行動計画を策定済みとしているが、基本計画において明示することとされている「中長期的な維持管理・更新等のコストの見通し」が記載されていない。	<ul style="list-style-type: none"> 国からは、計画策定の考え方が示されているにすぎず、具体的にどのような計画にすればよいのか分からないため。 既存の記載事項で足りると考えていたため。
個別施設計画 (大手鉄道事業者 1 事業者、中小鉄道事業者 1 事業者)	個別施設計画の記載事項として示されている「対策内容と実施時期」及び「対策費用」について、「中期経営計画」に定めているとしているが、同計画は、会社の経営全般について計画している資料であり、個別施設の補修については記載されていない。	現在、供用されている路線は、平地に敷設された線路が多く、構造的に単純なので、計画策定の必要性がないと考えていたため。
	個別施設計画の記載事項として示されている「対策内容と実施時期」及び「対策費用」について、工事予算書で定めているとしているが、同予算書は、単年度の工事に係る予算について記載したものであり、中長期的な予算管理に資するものとなっていない。	中長期的な計画とは何か、また、計画策定が必要となる個別施設に何が該当するか分からないため。

(注) 1 当省の調査結果による。

2 理由欄には、明確な理由を把握することができたものについて記載している。

図表 2-(1)-⑥ 必要な時期に措置を要するとした施設について、予防保全の観点から、個別施設計画に記載することが重要と考えられる補修等の「対策内容と実施時期」等が記載されていない例

区分 (該当事業者)	内容	左記の理由
中小鉄道事業者 2 事業者	必要な時期に措置を採るとされている 12 か所の橋りょうについて、直ちに安全を脅かすものではないことから、当面、監視のみを行うこととし、補修等の対策内容、対策時期及び対策費用は定めていない。	当該施設については、変状が悪化するまで補修等を行う必要はなく、当面、監視すれば足りると考えていた。 また、個別施設ごとの中長期的な予算管理や概算費用の算定方法もよく分からない。
	必要な時期に措置を採るとされているトンネル 1 か所及び土留擁壁 1 か所について、直ちに安全を脅かすものではないことから、当面、監視のみを行うこととし、補修等の対策内容、対策時期及び対策費用は定めていない。	

(注) 当省の調査結果による。

図表 2-(1)-⑦ 行動計画及び個別施設計画の記載内容の充実に係る主な意見・要望（中小鉄道事業者）

内容
<p>個別施設ごとの中長期的な補修計画を策定するに当たり、予算管理や概算費用の算定の仕方が分からないので、参考となる資料を示してほしい。</p> <p>対策内容や費用についてコンサルタントなど外部委託する必要があるため、必要な費用も含め、補助制度を充実させてほしい。</p>
<p>個別施設ごとに対策内容、対策時期及び対策費用を設定等するノウハウがないことから、解釈基準のようなマニュアルを示してほしい。</p> <p>また、地方運輸局において、長寿命化計画の策定等に係る説明会を開催してほしい。</p>
<p>鉄道事業者が考えている長寿命化に当たっての方策や方向性が、国が考えているものと合致しているのか否か分からないため、意見交換の場を設けた長寿命化計画の策定に係る説明会を開催してほしい。</p>
<p>同種・類似の計画として、既存の規程、記録等で十分に対応できているのか、また、修正等の必要があるのか判断が難しいので、鉄道事業の長寿命化計画のひな型を作成してほしい。また、長寿命化計画の策定等の参考にしたいので、予算管理や概算費用の算定方法、ひな型の内容などについて、説明会を開催して詳しく説明してほしい。</p>

(注) 1 当省の調査結果による。

2 同種・類似の計画に必要な事項が盛り込まれている事業者の意見も含む。

図表 2-(1)-⑧ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）（抜粋）

第一章 総則

(目的)

第 1 条 この法律は、近年における急速な少子高齢化の進展、移動のための交通手段に関する利用者の選好の変化により地域公共交通の維持に困難を生じていること等の社会経済情勢の変化に対応し、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図るための基盤となる地域における公共交通網（以下「地域公共交通網」という。）の形成の促進の観点から地域公共交通の活性化及び再生を推進することが重要となっていることに鑑み、交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）の基本理念にのっとり、地方公共団体による地域公共交通網形成計画の作成及び地域公共交通特定事業の実施に関する措置並びに新地域旅客運送事業の円滑化を図るための措置について定めることにより、持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。

第二章 (略)

第三章 地域公共交通網形成計画の作成及び実施

第一節～第四節 (略)

第五節 鉄道事業再構築事業

(鉄道事業再構築事業の実施)

第 23 条 地域公共交通網形成計画において、鉄道事業再構築事業に関する事項が定められたときは、当該地域公共交通網形成計画を作成した地方公共団体、当該鉄道事業再構築事業に係る旅客鉄道事業を営む者及び当該鉄道事業者が当該旅客鉄道事業に係る路線において引き続き旅客鉄道事業を営もうとする者その他の国土交通省令で定める者は、その全員の合意により、当該地域公共交通網形成計画に即して鉄道事業再構築事業を実施するための計画（以下「鉄道事業再構築実施計画」という。）を作成し、これに基づき、当該鉄道事業再構築事業を実施するものとする。

2 鉄道事業再構築実施計画には、次に掲げる事項について定めるものとする。

- 一 鉄道事業再構築事業を実施する路線
- 二 旅客鉄道事業の経営の改善に関する事項
- 三 地方公共団体その他の者による支援の内容
- 四 旅客鉄道事業の事業構造の変更の内容
- 五 鉄道事業再構築事業の実施予定期間
- 六 鉄道事業再構築事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法
- 七 鉄道事業再構築事業の効果
- 八 前各号に掲げるもののほか、鉄道事業再構築事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項

(鉄道事業再構築実施計画の認定)

第 24 条 鉄道事業再構築事業を実施しようとする者は、国土交通大臣に対し、鉄道事業再構築実施計画が持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を適切かつ確実に推進するために適当なものである旨の認定を申請することができる。

2 国土交通大臣は、前項の規定による認定の申請があった場合において、その鉄道事業再構築実施計画が次の各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。

- 一 鉄道事業再構築実施計画に定める事項が基本方針に照らして適切なものであること。
- 二 鉄道事業再構築実施計画に定める事項が鉄道事業再構築事業を確実に遂行するため適切なものであること。
- 三 鉄道事業再構築実施計画に定められた事業のうち、次のイからへまでに掲げる許可又は認可を受け

なければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該イからへまでに定める基準に適合すること。

イ 鉄道事業法第3条第1項の許可 同法第5条第1項各号に掲げる基準

ロ 鉄道事業法第7条第1項の認可 同条第2項において準用する同法第5条第1項各号に掲げる基準

ハ 鉄道事業法第15条第1項の認可 同条第3項の基準

ニ 鉄道事業法第16条第1項の認可 同条第2項の基準

ホ 鉄道事業法第25条第1項の許可 同条第2項各号に掲げる基準

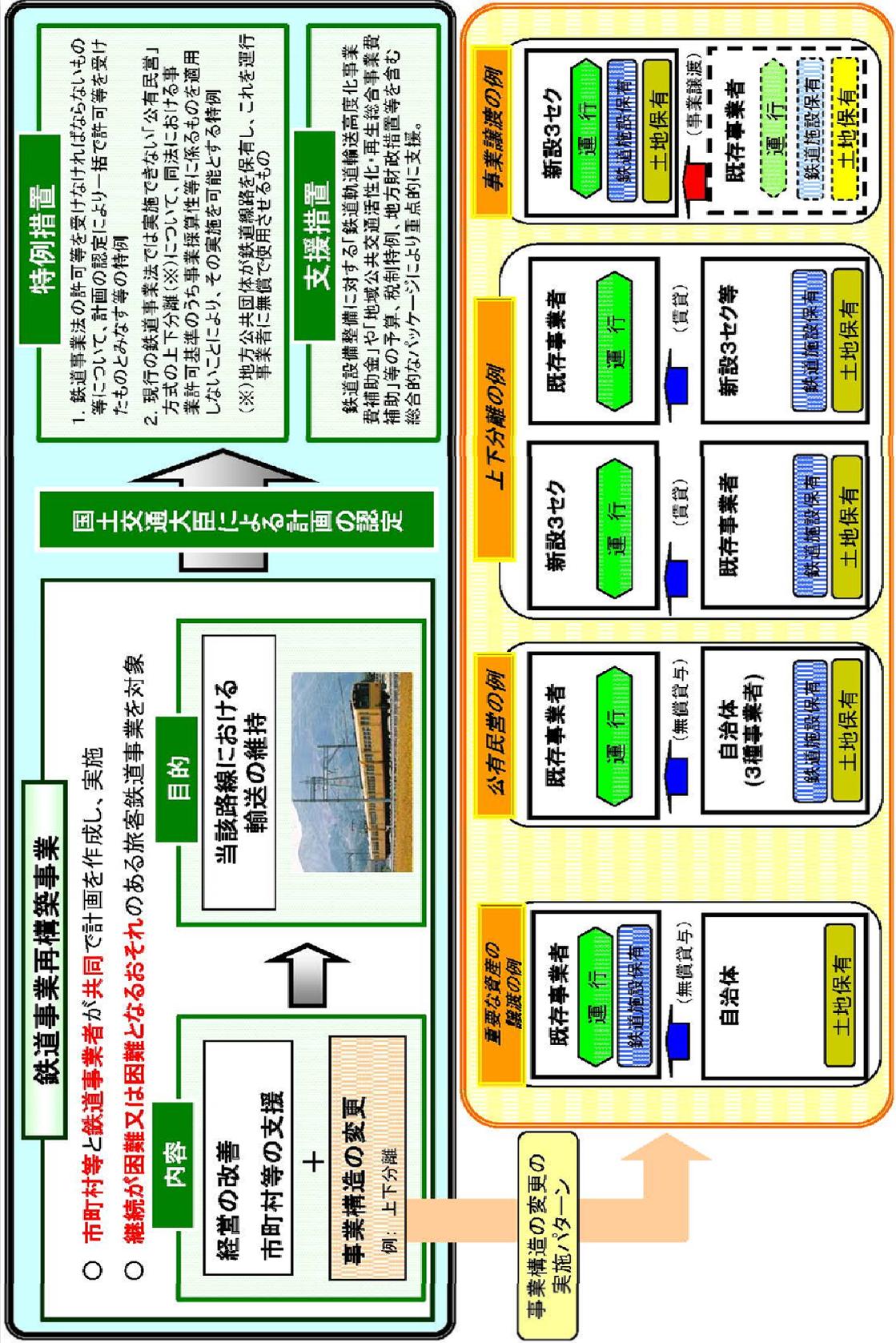
へ 鉄道事業法第26条第1項又は第2項の認可 同条第3項において準用する同法第5条第1項各号に掲げる基準

四 (略)

3～8 (略)

図表 2-(1)-⑨ 鉄道事業再構築事業の概要

鉄道事業再構築事業の概要



(注) 国土交通省の資料による。

図表 2-(1)-⑩ 調査対象鉄道事業者が地方公共団体との共同で公有民営化方式に移行した経緯等

- ・ 年間利用者数の減少に伴う赤字について、沿線地方公共団体等と国で設けた基金で補填をしてきたが、それも底をついた。他方、当該鉄道の沿線には医療、教育等のサービスの十分な提供体制がなく、公共交通手段の確保が不可欠な状況であるが、豪雪地帯で冬期はバスの安定的な運行が困難であることから、地元住民等からも強い存続要望があった。このため、鉄道事業を長期継続する必要がある、事業継続のネックである維持管理・更新の費用等を地方公共団体が負担する公有民営化方式に移行した。
- ・ 年間利用者数の減少に伴う赤字について、当該地方公共団体で補填をしてきたが、収支は改善されなかった。他方、鉄道は、通勤通学の足として定時運行が期待でき、観光資源として活用できることなどから、地元住民等からも強い存続要望があった。このため、鉄道事業を長期継続する必要がある、事業継続のネックである維持管理・更新の費用等を地方公共団体が負担する公有民営化方式に移行した。
- ・ 年間利用者数の減少に伴い継続的に赤字が発生した。また、保有する車両の一部が 60 年以上経過し、更新の必要があるなど、事業継続が難しい状況となった。そこで、線路敷を道路に換え、バス車両を運行させることを検討したが、数十台の車両購入費などの初期投資や整備までの間にバス代替輸送が必要になる（渋滞等で定時輸送困難）など、課題が多数あった。他方、鉄道は、通勤通学の足として定時運行が期待できる、観光資源として活用できる、環境にもやさしいなどとして、地元住民等からの強い存続要望があった。このため、鉄道事業を長期継続する必要がある、事業継続のネックである維持管理・更新の費用等を地方公共団体が負担する公有民営化方式に移行した。

(注) 当省の調査結果による。

図表 2-(1)-⑪ 中長期的な維持管理コストの縮減に向けた計画策定の必要性に係る意見等

- ・ 事業継続のネックとなっている維持管理コスト（税金）の縮減、住民への説明責任を果たす観点から、道路橋や下水道などと同様に、地方公共団体が主体となって、鉄道施設の長寿命化計画を策定する必要性はあると考えている。
- ・ 本鉄道施設の検査結果では、部分的な損傷しか発生しておらず、この程度であれば、当面は、同種・類似の計画に基づく対応で十分と考えられることから、現時点では、策定の必要性があると考えていない。

(注) 当省の調査結果による。

図表 2-(1)-⑫ 中長期的な維持管理コストの縮減に向けた内容の計画を策定していない理由

- ・ 中長期的なコスト削減に資する計画を策定する場合、事前に鉄道施設の検査をする必要がある、その費用が工面できないため。
- ・ 中長期的なコスト削減に資する計画を策定するための技術・ノウハウがないため。
- ・ 現段階において、同種・類似の計画で特段の支障はないと考えているため。

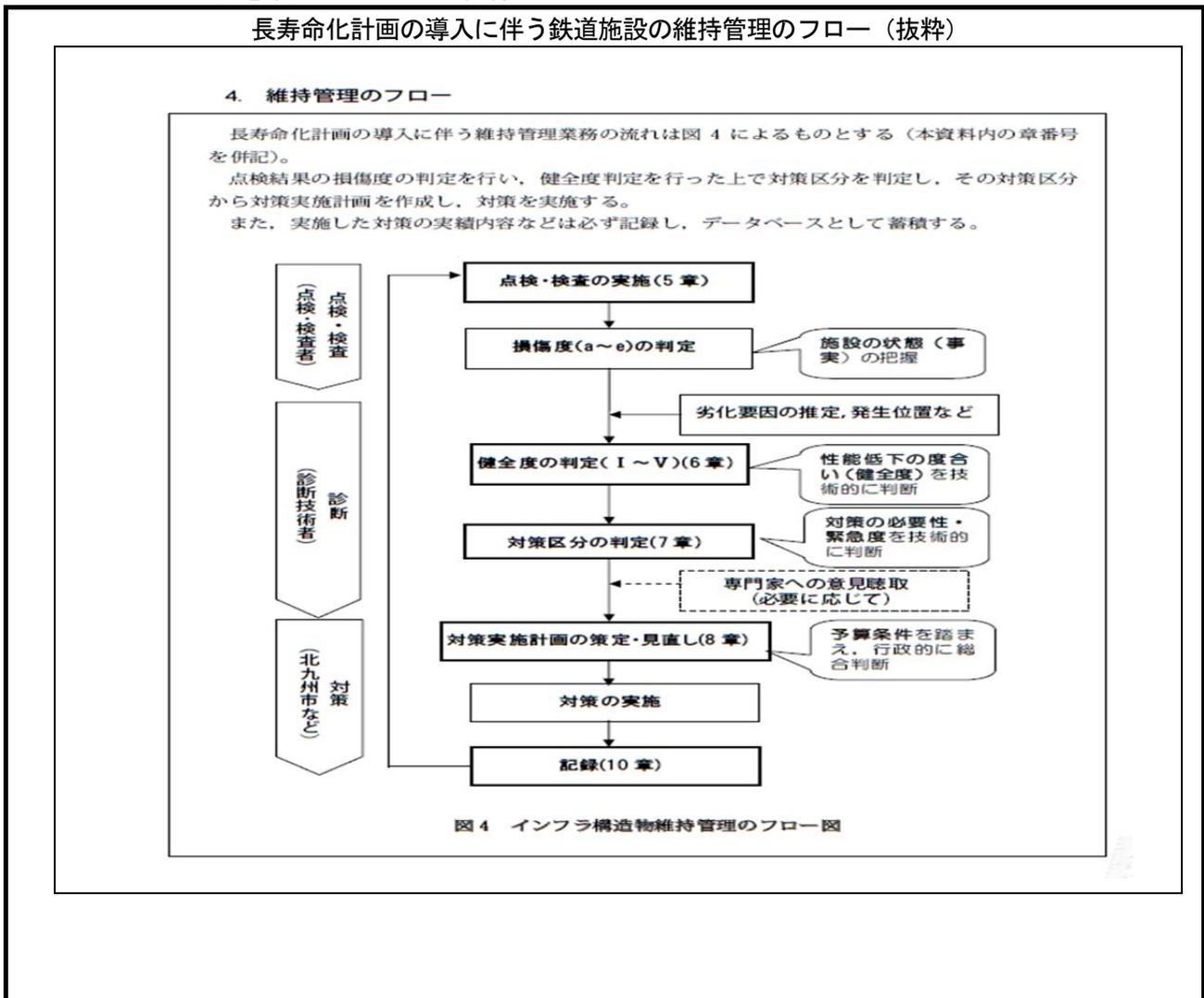
(注) 当省の調査結果による。

図表 2-(1)-⑬ 中長期的な維持管理コストの縮減に向けた計画策定に係る国に対する意見・要望

- ・ 鉄道施設のうち、個別施設計画の対象となる橋梁は2本（支間30m、昭和53年設置）しかなく、また、トンネルはないため、他の構造物を含めた長寿命化計画を策定すれば、その効果（コストの縮減）が期待できると考えられる。
 しかし、長寿命化計画を策定する技術・ノウハウがないため、事業規模（特に中小事業者）に応じた長寿命化計画の策定指針を示してほしい。
- ・ 今後、橋梁の部位ごとに特別全般検査の実施を予定（2～3年おき）していることから、その評価結果を基に、橋梁の部位ごとに、長寿命化計画を策定していくことは可能であると考えられる。
 ただし、全体の施設について、早期に長寿命化計画を策定する場合は、予算を工面できないため、策定に必要な施設の事前検査費用、計画策定に係る費用を補助してほしい。
- ・ 今後、長寿命化計画を策定することとされた場合は、策定するノウハウ、資金がないため、計画策定に係る技術の提供、費用の支援が必要である。

(注) 当省の調査結果による。

図表 2-(1)-⑭ 鉄道施設の維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減及び予算の平準化に向けた長寿命化計画を策定している例（抜粋）



予防保全による長寿命化と維持管理コスト削減のイメージ（抜粋）

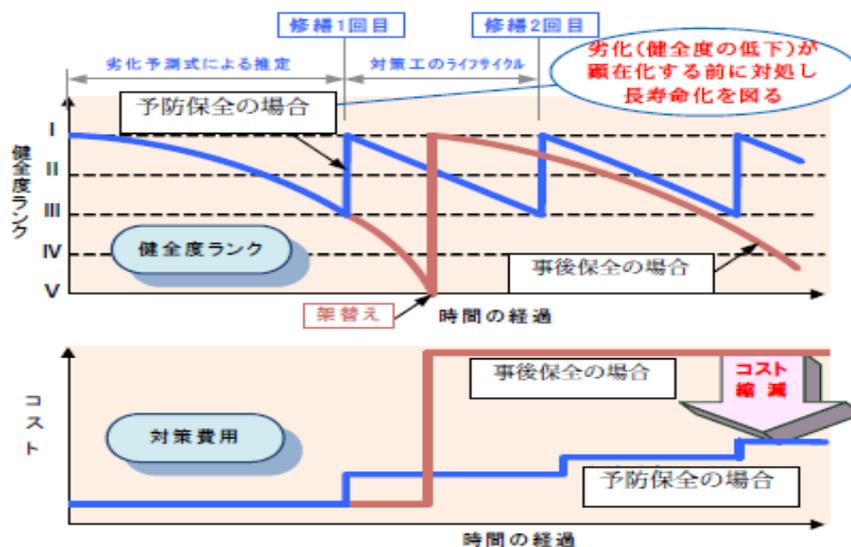


図1 予防保全による長寿命化と維持管理コスト削減のイメージ

長寿命化計画による効果（抜粋）

3) 試算結果

今後 75 年間（開業後 100 年まで）の中長期対策費用のシミュレーションでは、長寿命化計画を実施しない場合と比較して長寿命化計画の実施によるコスト削減効果は約 120 億円と試算され、長寿命化計画の有効性が確認された。また、短期的には、これからの 20 年間で予防保全が 42 億円、事後保全が 64 億円となり、短期でも効果が現れる。（図 10）。

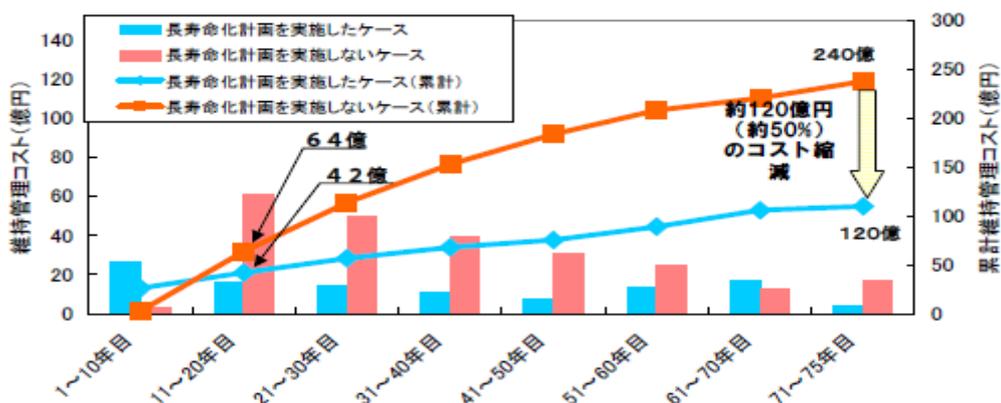


図10 長寿命化計画の実施有無の違いによる事業費推移の比較

(注) 「北九州モノレール長寿命化計画（平成 23 年 6 月）」による。