

第2回日田彦山線復旧会議

2018年10月25日

目次

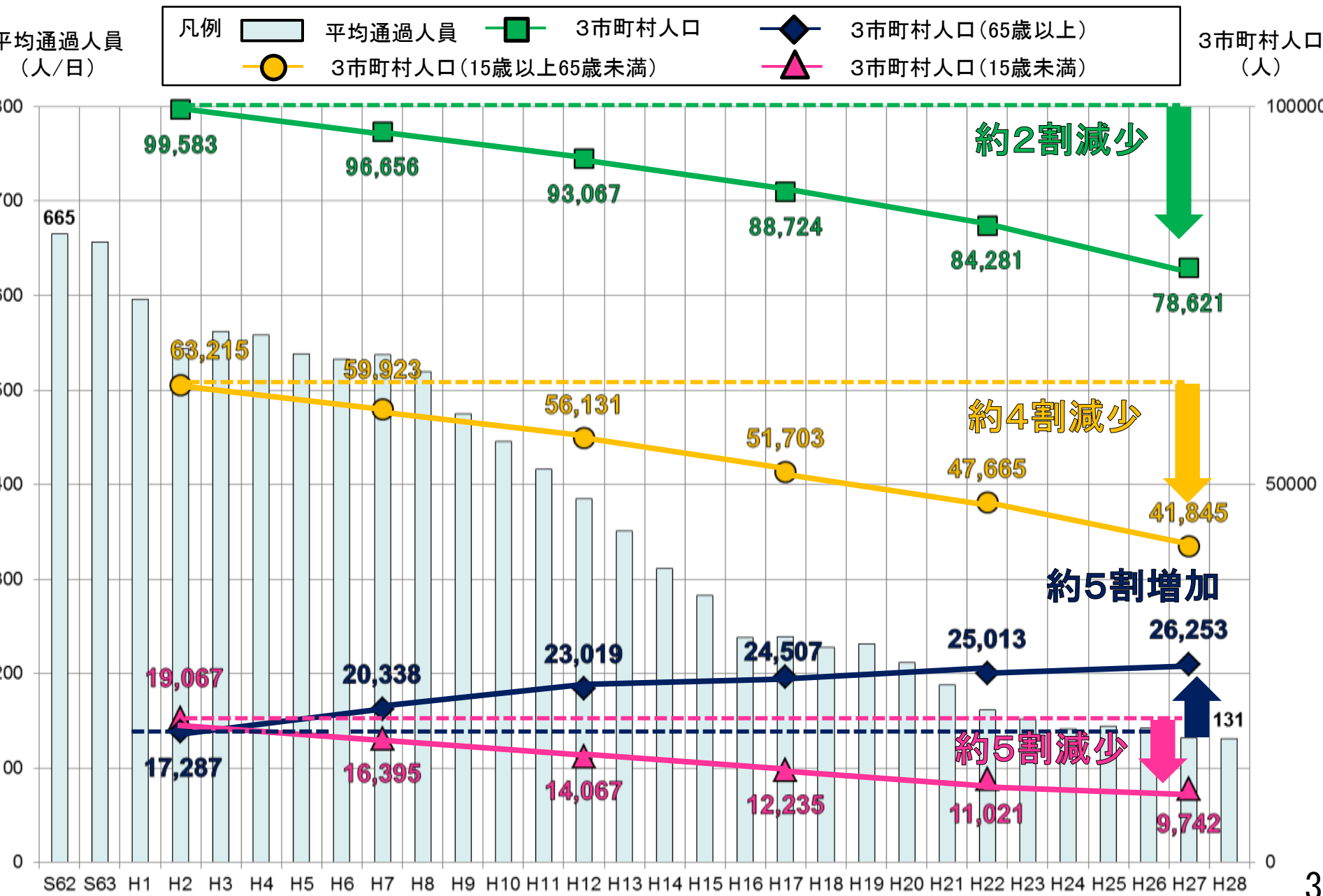
- これまでの復旧会議検討会からの報告 (P.3～P.5)
 - ・復旧費の精査と災害復旧事業との調整状況
 - ・鉄道の現状と沿線自治体の取組み
 - ・不通区間(添田～夜明間)の収支状況

- 鉄道軌道整備法の概要説明 (P.6)
 - ・改正のポイント

- 2つの課題である「鉄道で復旧するための方策に関する検討」と「復旧後の日田彦山線の継続的な運行の確保に関する検討」 (P.7)
 - ・鉄道軌道整備法の補助の活用について
 - ・継続的な運行の確保のための収支改善について

鉄道の現状 鉄道のご利用状況と沿線人口の推移（添田～夜明）

（第1回日田彦山線復旧会議検討会資料）



沿線自治体の取り組み

まち・ひと・しごと 創生 総合戦略

● 地域資源の活用による交流人口の増大

・ 地域資源のPR拡充、新たな観光資源の創出と活用

● 訪れた人が満足する受入体制の拡充

・ 観光客目線の案内板設置、満足できる観光施設の運営

● インバウンド（外国人観光客の誘致）対策の強化

・ 外国人向け情報と受入態勢の強化、多言語化観光案内サインの整備

◆ 特別列車の運行やJRウォーキング

・ 日田彦山線活性化推進沿線自治体連絡会で行っている特別列車の運行やウォーキングを引き続き行い、JRの集客や活性化に繋げていく。



↑ 特別列車運行の様様

↓ JRウォーキングの様様

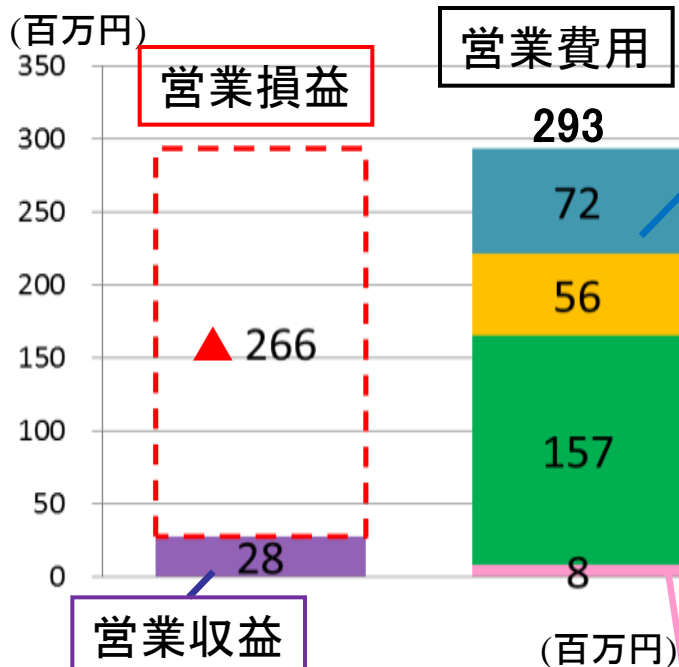


◆ 沿線の景観整備

・ 日田彦山線の車窓から見える沿線の景色を生かすため、景観整備を行う。「車窓から見てみたい景色が日田彦山線にはある」ことをアピールすることでJR利用客の増加を図る。



2016年度日田彦山線（添田～夜明）の収支状況について（第2回日田彦山線復旧会議検討会資料）



運行にかかる経費

乗務員、燃料費等



車両のメンテナンス費

車両の定期検査、修繕等



設備のメンテナンス費

線路、信号設備等鉄道設備のメンテナンス



その他の経費

諸税、減価償却費等

※端数処理のため合計値が合っていないところがあります。

補助制度の概要

1. 補助目的

- ・鉄道軌道整備法（昭和28年成立、議員立法）の規定に基づき、大規模な災害を受けた鉄道事業者が施行する災害復旧事業に要する費用の一部を国が補助。
- ・平成30年6月に鉄道軌道整備法が議員立法にて改正され、赤字会社の赤字路線に加え、激甚災害その他特に大規模の災害を受けた黒字会社の赤字路線に対しても、補助を行うことができること、並びに一定の要件を満たす場合には、補助率を嵩上げすることができる制度を追加。

2. 補助要件等

項目	赤字会社の赤字路線を対象 (従来の制度)	黒字会社の赤字路線も対象 (平成30年6月改正)
災害の種類	・大規模の災害	・大規模の災害（激甚災害の指定その他これに準ずる特に大規模の災害として国土交通省令で定めるもの）
赤字要件	・被害を受けた事業者が過去3年間赤字又は今後5年を超える赤字が見込まれること ・被災路線が過去3年間赤字であること	・被災路線が過去3年間赤字であること
災害の規模	・復旧費用が路線の年間収入の1割以上	・復旧費用が路線の年間収入以上
長期的な運行の確保	—	・長期的な運行の確保に関する計画の作成（交付基準）
補助率	・国：1/4、地方：1/4、鉄道事業者：1/2 補助率の嵩上げ(1/4→1/3)に関する要件(平成30年6月改正時に追加) 以下の要件を満たす場合 1) 災害を受けた鉄道に代わる公共交通機関の確保が困難である場合 2) 地方公共団体等が鉄道施設を保有する「公有民営」方式など、事業構造の変更による経営改善を図る場合	
その他	—	・平成28年4月1日以降に施行した災害復旧事業についても遡及適用

3. 予算額

- ・910百万円(平成30年度当初、国費)

鉄道で復旧するために検討が必要なこと

○鉄道で復旧するための方策に関する検討

- ・ 鉄道軌道整備法の活用を前提としたいこと

○継続的な運行の確保に関する検討

- ・ 継続的な運行の確保のために、鉄道軌道整備法の補助申請でも必要となる「長期的な運行の確保に関する計画」において、地方公共団体その他の者による支援の内容について検討したいこと