資料⑤－２

第３回富山地方鉄道鉄道線再構築検討会・第３回本線部会　次第

日　時：令和８年９月 29 日（火）16 時 45 分～
場　所：パレブラン高志会館２階「嘉月」

１　開　会

２　挨　拶

３　議　事

（１）富山地方鉄道鉄道線再構築検討会 設置要綱の改正について

（２）再構築事業に係る事業構造の変更について

（３）再構築国庫補助事業費及び費用負担について

（４）その他

４　閉　会

【配布資料】
出席者名簿、配席図
資料１　富山地方鉄道鉄道線再構築検討会 設置要綱の改正
資料２　鉄道事業再構築事業について
資料３　富山地方鉄道鉄道線再構築事業の事業構造の変更（案）及び費用負担
資料４　再構築国庫補助事業費及び費用負担
資料５　鉄道線クレジットタッチ決済の導入による各種施策、鉄道線の利便性向上について

資料１

富山地方鉄道鉄道線再構築検討会 設置要綱の改正

【現行】

別表２

立山線	委員	富山県知事
		富山市長
		立山町長
		富山地方鉄道株式会社代表取締役社長
	オブザーバー	国土交通省北陸信越運輸局鉄道部長

【改正案】

別表２

立山線	委員	富山県知事
		富山市長
		立山町長
		富山地方鉄道株式会社代表取締役社長
	オブザーバー	国土交通省北陸信越運輸局鉄道部長
		立山黒部貫光株式会社代表取締役社長

改正理由

・立山黒部貫光株式会社代表取締役社長には、「富山地方鉄道鉄道線のあり方検討会　立山線分科会」時から、会議にご出席いただいており、立山線の状況やこれまでの協議内容等を把握されている。

・立山黒部アルペンルートにつながる「観光路線」として位置付けられた立山線の鉄道事業再構築事業実施にあたり、立山黒部アルペンルート観光を担う事業者の知見が必要であることから、「オブザーバー」として明確に位置付けるもの。

第３回　富山地方鉄道鉄道線再構築検討会

資料２

鉄道事業再構築事業について

令和8年9月29日

北陸信越運輸局
鉄道部長　秋山敬介

国土交通省

鉄道事業再構築事業の概要（令和5年法改正後）

国土交通省

鉄道事業再構築事業

○ **大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況**にある路線（旅客輸送密度4,000人未満の区間が目安）を対象

○ **地方公共団体等と鉄道事業者が共同で当該路線（区間）の鉄道事業再構築事業実施計画を作成**し、計画に記載の施策を実施

内容

- 地方公共団体等の支援
- 利便性向上施策を実施
- 事業構造の変更　例：上下分離

目的

当該路線における輸送の維持

国土交通大臣による計画の認定

支援措置

1. 地域公共交通計画及び立地適正化計画その他のまちづくり・観光計画等において、中長期的に必要なネットワークを位置づけた場合に、ネットワーク形成に必要な鉄道施設整備等に関して、社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）等の活用が可能

2. 鉄道施設整備等に対する『鉄道軌道安全輸送設備等整備事業』の予算、税制特例を含む総合的なパッケージにより重点的に支援。

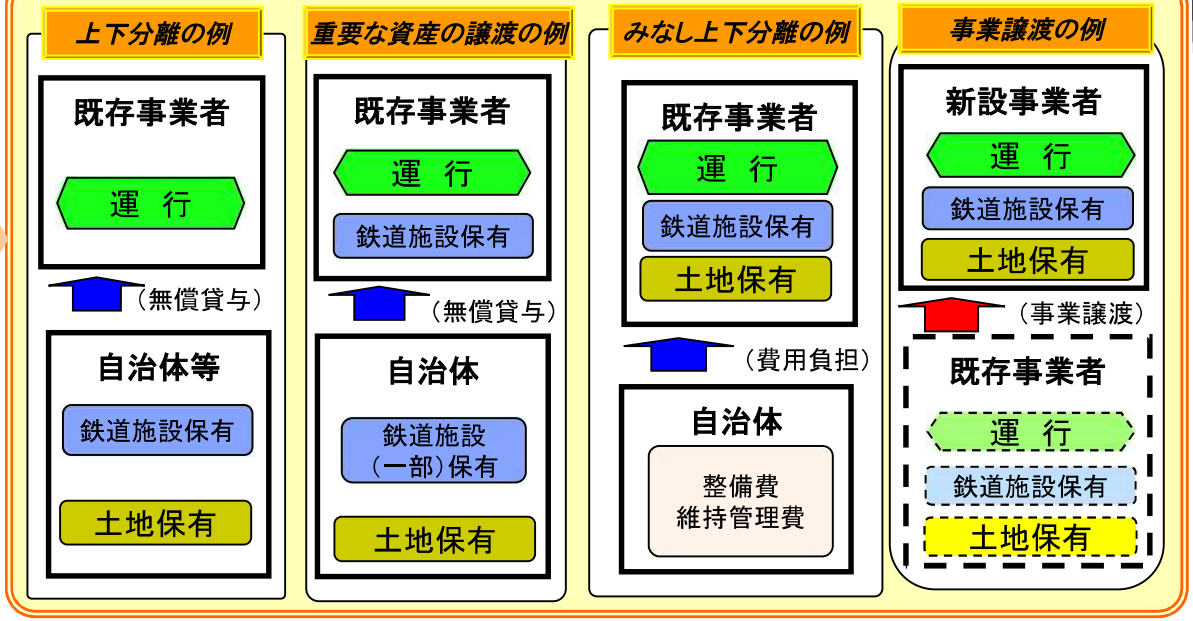
特例措置

1. 鉄道事業法の許可等を受けなければならないもの等について、計画の認定により一括で許可等を受けたものとみなす等の特例

2. 現行の鉄道事業法では実施できない「公有民営」方式の上下分離（※）について、同法における事業許可基準のうち事業採算性に係るものを適用しないことにより、その実施を可能とする特例

（※）地方公共団体が鉄道線路を保有し、これを運行事業者に無償で使用させるもの。
この場合、計画認定の審査に際して、経営上の適切性の審査を要しない。

事業構造の変更パターン



鉄道事業再構築事業・事業構造の変更について

国土交通省

○地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）（抄）

（定義）

第二条

十　鉄道事業再構築事業　大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある路線の全部又は一部の区間における旅客鉄道事業による輸送の維持を図るための事業であって、当該区間において旅客鉄道事業を経営する鉄道事業者（以下この号において「現行事業者」という。）又は当該現行事業者に代わって引き続き旅客鉄道事業を経営しようとする者が、当該区間に係る旅客鉄道事業について、地方公共団体その他の者の支援を受けつつ次のイからニまでに掲げる事業構造の変更を行うとともに、次のホ又はヘに掲げる措置その他の措置により利用者の利便を確保するもの（鉄道再生事業に該当するものを除く。）をいう。

イ　事業の譲渡及び譲受

ロ　法人の合併又は分割

ハ　イ及びロに掲げるもののほか、事業の実施主体の変更

ニ　イからハまでに掲げるもののほか、重要な資産の譲渡及び譲受その他の国土交通省令で定める事業構造の変更

ホ　現行事業者が行う鉄道施設の建設若しくは改良又は車両の取得若しくは改良（イからハまでに掲げる事業構造の変更とともに行うものにあっては、当該事業構造の変更前に行うものであって、当該鉄道施設又は車両が当該事業構造の変更に係るものである場合に限る。）

ヘ　他の運送事業者の運送との間の旅客の乗継ぎを円滑に行うための運行時刻の設定

○地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則（平成十九年国土交通省令第八十号）

（第二条第九号ニの国土交通省令で定める事業構造の変更）

第九条　法第二条第十号ニの国土交通省令で定める事業構造の変更は、次に掲げるものとする。

一　重要な資産の譲渡及び譲受

二　鉄道施設の整備及び維持管理に要する全ての費用の負担その他の措置（旅客鉄道事業により現に提供されている地域旅客運送サービスの提供方法の改善を図るための措置（法第二十九条の三第二項第一号に掲げる措置に該当するものに限る。）を講ずるためのものに限る。）に関する地方公共団体との協定の締結

鉄道事業再構築実施計画について

国土交通省

〇地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）（抄）

（鉄道事業再構築事業の実施）

第二十三条　地域公共交通計画において、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区間において旅客鉄道事業を経営する鉄道事業者及び当該鉄道事業者に代わって引き続き旅客鉄道事業を経営しよ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及びその区間

（削除：旅客鉄道事業の経営の改善に関する事項）

二　地方公共団体その他の者による支援の内容

三　旅客鉄道事業の第二条第十号イからニまでに掲げる事業構造の変更及び利用者の利便を確保する措置の内容

四　鉄道事業再構築事業の実施予定期間

五　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

六　鉄道事業再構築事業の実施により見込まれる効果

七　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

３　前項第三号に掲げる事項には、鉄道事業再構築事業の実施に係る鉄道事業法の許可、認可若しくは確認の申請又は届出を要する行為に関する事項を定めることができる。

鉄道事業再構築事業について

国土交通省

○地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針（令和5年総務省国土交通省告示第2号）（抜粋）

三　地域公共交通特定事業その他の地域公共交通計画に定める事業に関する基本的な事項

1　地域公共交通特定事業について―(5)鉄道事業再構築事業に関する留意事項

・鉄道事業再構築事業は、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある路線の全部又は一部の区間を対象に、地方公共団体等の支援を受けつつ事業構造の変更を行うとともに、利用者の利便を確保するものであり、事業継続が困難となり、又は困難となるおそれがある赤字の鉄道事業者のみならず、制定時の旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律（昭和六十一年法律第八十八号）第一条に規定する旅客会社（以下「JR各社」という。）や大手民鉄（十六社）のローカル路線の区間も対象となる。また、鉄道事業再構築事業の対象となる区間については、旧日本国有鉄道経営再建促進特別措置法施行令（昭和五十六年政令第二十五号。以下「旧国鉄再建特措法施行令」という。）第三条柱書に規定するバス転換の基準であった旅客輸送密度四千人未満の区間か否かを目安とする。

・また、事業構造の変更に加えて利用者利便の確保が鉄道事業再構築事業の要件とされていることを踏まえ、地方公共団体等は、JR各社や大手民鉄（十六社）のローカル路線の区間を含め、対象区間に係る旅客鉄道事業について、事業者の経営の改善の観点ではなく、あくまで利用者利便の確保の観点から、一種の公共財・社会インフラとみなして関与することが期待される。

・事業構造の変更については、重要な資産の譲渡及び譲受や事業の実施主体の変更等、様々な形態が含まれるが、それらが事業構造の変更に該当するかについては、鉄道事業再構築実施計画の実施期間（原則として十年以上）を通して、対象区間の維持と利便性の確保を図っていくための官民の合理的な役割分担が協定等により取り決められているかどうかを審査する。

・また、鉄道事業再構築実施計画については、実施予定期間中の事業内容の変更及び実施予定期間の更新が可能である。

・なお、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社及び九州旅客鉄道株式会社（以下「JR上場四社」という。）の路線については、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律（平成十三年法律第六十一号）附則第二条に基づく新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針（平成十三年国土交通省告示第千六百二十二号）及び旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律（平成二十七年法律第三十六号）附則第二条に基づく新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針（平成二十七年国土交通省告示第千二百七十二号）（以下「大臣指針」と総称する。）に留意する必要がある。また、四1(2)で述べるとおり、JR各社のローカル路線の区間のうち、我が国の基幹的鉄道ネットワークを形成する区間については、当面、再構築協議会の対象としない一方、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある区間については、地域公共交通計画に位置付けられた場合には、鉄道事業再構築事業の対象となり得る。

資料３

富山地方鉄道鉄道線再構築事業の事業構造の変更（案）及び費用負担

富山地方鉄道との協議結果

○　鉄道線全線の再構築事業の事業構造は、富山地鉄がこれまで培ってきたノウハウを生かすことができ、かつ、円滑な移行が可能な「みなし上下分離方式」とし、県及び７市町村と富山地方鉄道が、鉄道施設の維持管理費（線路保存費、電路保存費、車両保存費）を２分の１ずつ負担する。

○　再構築計画に盛り込む 10 年間の鉄道施設の維持管理費については、令和７年度の鉄道施設の維持管理費の実績額（7.8 億円）を 10 年間据え置いた金額（78 億円）とし、物価上昇の影響は、再構築事業導入による維持管理費用の減少や、外注工事の見直し等により対応する。

○　鉄道施設の維持管理については、保守要員、保守用機械、資材調達及び検修設備等を全線で一体的に運用しており、実態として路線ごとに独立した維持管理体制となっていないこと、第２回検討会において、鉄道線全線を対象として再構築事業の検討を進める方向性が確認されていることから、鉄道線全線を一体として取り扱う。

＜鉄道施設の維持管理費＞鉄道線全線

必要な金額　１年あたり7.8億円 （R9から10年間で78億円）		
線路保存費 4.4億円 （44億円）	電路保存費 1.4億円 （14億円）	車両保存費 2.0億円 （20億円）

みなし上下分離方式で２分の１を地鉄が負担する場合の調達方法

調達方法（R9から10年間）		
地鉄1/2 3.9億円 （39億円）	自治体1/2 3.9億円 （39億円）	
	県1/2 1.95億円 （19.5億円）	７市町村1/2 1.95億円 （19.5億円）

※県と７市町村の負担割合：これまでの支援や県内の他の鉄道と同様に１：１

【参考１】上下分離方式の場合の調達方法

調達方法（R9から10年間）	
県1/2 3.9億円 （39億円）	７市町村1/2 3.9億円 （39億円）

【参考２】　みなし上下分離方式で上下分離方式と同様に経費相当額を自治体が負担する場合の調達方法

調達方法（R9から10年間）	
県1/2 3.9億円 （39億円）	７市町村1/2 3.9億円 （39億円）

資料４

再構築国庫補助事業費及び費用負担

１　鉄道施設の機能向上（国庫補助対象（国 1/2））本　線　　※立山線、不二越上滝線の事業費は各部会で検討中

○　鉄道施設総合安全対策事業（同種交換事業：国 1/3）については、乗り心地改善や維持管理費用の減少につながる機能向上を図るため、国庫補助率の高い再構築対象事業（鉄道施設の機能向上：国 1/2）に振り替える。
（７月の精査では、再構築対象事業（鉄道施設の機能向上：国 1/2）と、鉄道施設総合安全対策事業（同種交換事業：国 1/3）に振り分けていた）

○　再構築対象事業には、レールや枕木などの機能向上に加え、全線で対応が必要な整備として、富山地鉄から提案があったクレジットカードによる乗車サービス（タッチ決済）を含む、次の事業の本線負担分を計上する。
①中古車両導入、変電所及び変成機器の更新、保守用車両の更新　21.8 億円（うち本線負担分 11.4 億円）
②タッチ決済の導入　　7.0 億円（うち本線負担分 3.7 億円）

○　県と７市町村の負担割合は、「鉄道施設の維持管理費」と同様に１：１とする。

必要な金額　１年あたり5.08億円 （R9から10年間で50.8億円）
再構築対象事業（国1/2） 鉄道施設の機能向上

⇒

調達方法（R9から10年間）		
国1/2 2.54億円 （25.4億円）	県1/4 1.27億円 （12.7億円）	７市町村1/4 1.27億円 （12.7億円）

２　駅舎改修費等の鉄道施設整備事業（国庫補助対象（国 1/2））本　線　　※立山線、不二越上滝線は各部会で検討中

○　利用者を増やす取組みとして想定される駅舎改修やパーク＆ライド駐車場整備などの鉄道施設整備事業（再構築対象事業）については、現在、沿線地域において具体化に向けた検討・調整を行っている段階にあるため、負担割合のみを示す。

○　市町村負担分は７市町村ではなく、該当する市町村が負担するものとする。

○　県と該当市町村の負担割合は、「鉄道施設の維持管理費」と同様に１：１とする。

再構築対象事業（国1/2） 駅舎改修費等の鉄道施設整備事業		
国1/2	県1/4	該当市町村1/4

資料5

鉄道線クレジットタッチ決済の導入による各種施策、鉄道線の利便性向上について

富山地方鉄道株式会社

1. 鉄道線クレジットタッチ決済の導入による各種施策の展開について

(1)新規顧客の掘り起こしによる増収を図るため、クレジットカードによる乗車サービス(タッチ決済)を新たに導入する。

①既存システム・既存カードの活用による利便性

・日頃から利用している既存のクレジットカードがそのまま IC カードの代わりとなる。

・専用乗車カードの購入・所持や、事前のチャージが不要になる。

②国際規格による汎用性

・国際規格であるため、地元・県外問わず広く利用でき、カード会社独自のポイント還元を受けることができる。

(2)期待される効果

①乗車環境の改善と定時運行の確保

・クレカ決済の導入により、無人駅乗降者における車内精算の煩わしさが解消される。

・スムーズな乗降によって定時運行が確保され、サービスが向上する。

②新規顧客の獲得と増収

・専用の IC カードが不要になることで、潜在利用者の掘り起こしが進み、新規顧客の獲得による増収につながる。

③データ活用と効率化

・現金からカード利用への移行により利用者データが取得可能となり、更なるサービス向上の検討や、現金利用からの移行による効率化が図れる。

(3)サービス施策の展開:クレジットタッチ決済の導入に加え、既存の「ecomyca」含め、多様なニーズに応える幅広い営業施策を展開する。

①新規の企画施策の展開

・新たな企画乗車券の造成

・地元の商業施設などと連携した施策

・公共施設など沿線施設との連携施策　等

2. 今後の関係自治体と連携した鉄道線の利便性向上施策について

(1)運賃負担の軽減・割引施策の展開

・通学定期券の利用者負担の軽減策　:通学定期正規運賃との差額の助成

・時間帯限定割引制度(定期外)　:昼間時間帯における利用割引

・ねらい:　沿線住民の利用促進を図るとともに、通学および日中帯における利用者の大幅な掘り起こしを実現する。

(2)利便性の大幅な向上とダイヤの充実を図り、利用促進と増収につなげる。

(3)駅や車内アメニティの充実・情報強化をはじめ、観光列車のブランディング、人気コンテンツや他事業者とのコラボ企画、SNS 等による情報発信の強化、さらにはパークアンドライドの整備、他社線との連携などが考えられる。具体的な内容については、当社もさまざまなアイデアを持っており、県や市町村の皆様との共創により、適切な役割分担の下、推進していきたいと考えている。