

【参考資料 12】 鉄軌道に関する制度

(参考 1) 鉄道事業法と軌道法の併用整備事例

新交通システムではあるが、鉄道事業法と軌道法の併用整備事例として(株)ゆりかもめの東京臨海新交通臨海線がある。ゆりかもめは、昭和 63 年 5 月 28 日に当初整備区間である新橋～有明間のうち、新橋～日の出、お台場海浜公園～テレコムセンター、国際展示場正門～有明間で軌道法による特許を、残りの日の出～お台場海浜公園、テレコムセンター～国際展示場正門間で鉄道事業法による免許*を申請し、平成 7 年 11 月 1 日に開業した。

なお、延伸区間である有明～豊洲間は軌道法により整備されている。

* : 昭和 63 年当時、鉄道事業法は免許制であり、平成 11 年以降許可制に変更された。

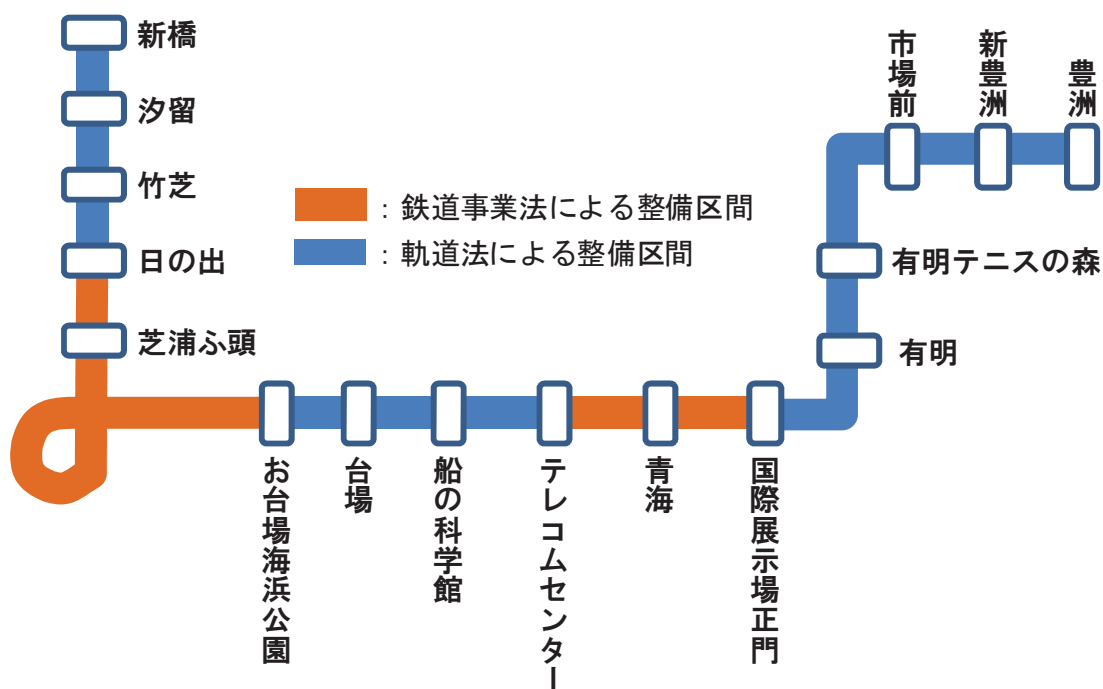


図 ゆりかもめにおける鉄道事業法による整備区間と軌道法による整備区間

(参考2) 整備スキーム、役割分担について

整備スキーム、役割分担については、様々な種類がある。

例えば、阪神なんば線の西九条駅～大阪難波駅においては、西大阪高速鉄道（株）が第三種鉄道事業者（*）として施設整備を行い、阪神電気鉄道（株）が第二種鉄道事業者（*）として運営を行う上下分離方式を採用している。本例においては、整備主体が施設の保有を、運行主体が車両の保有や施設の保守を行っている。

整備スキームや運行主体と整備主体の役割分担の在り方は、事業の安全を確保する責任の所在等に関わっており、様々な研究すべき論点がある。

(*) 第1種鉄道事業者：整備・保有および運行を一体的に行う鉄道事業者

第2種鉄道事業者：鉄道施設を別主体である整備・保有主体から借りて、運行のみを行う鉄道事業者

第3種鉄道事業者：鉄道施設を別主体である運行主体に貸して、整備・保有のみを行う鉄道事業者

<阪神なんば線路線図>



出典：阪神電気鉄道（株）プレスリリース（<http://www.hankyu-hanshin.co.jp/ir/data/SR200708091N1.pdf>）

図 阪神なんば線路線図

(参考3) 鉄道事業の種別について

鉄道事業法及び軌道法では、鉄道事業などの種別を下表のように定義しており、これらを経営しようとする場合は鉄道法規の定めるところによって各種手続きを行う必要がある。

表 鉄道事業の種別

種別	概要	鉄道法規
第一種鉄道事業	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つて、第二種鉄道事業以外のもの（鉄道事業法第二条二項）	鉄道事業法
第二種鉄道事業	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つ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（鉄道事業法第二条三項）	
第三種鉄道事業	鉄道線路を第一種鉄道事業を經營する者に譲渡する目的をもつ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經營する者に専ら使用させる事業（鉄道事業法第二条四項）	
軌道事業	道路に敷設する軌道を使用して運送を行う事業（軌道法第一条～第三条）	軌道法

また、整備新幹線については、鉄道事業法の適用の特例として、以下のとおり各種鉄道事業の許可を受けたものとみなされることとなる。

表 整備新幹線における鉄道事業法の適用特例

営業主体と建設主体		鉄道事業法の適用特例
営業主体と建設主体が同一法人の場合 （全国新幹線鉄道整備法第十四条第一項）		当該法人は、第一種鉄道事業の許可を受けたものとみなす
営業主体と建設主体が異なる法人の場合 （全国新幹線鉄道整備法第十四条第二項）	建設主体が（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構	営業主体は、第一種鉄道事業の許可を受けたものとみなす
	建設主体が（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構以外の法人	営業主体は、第一種鉄道事業（建設主体が当該建設線を営業主体に使用させようとするときは、第二種鉄道事業）の許可を受け、建設主体は第三種鉄道事業の許可を受けたものとみなす

*：いずれも建設主体に対する国土交通大臣の建設指示が行われた時の特例

(参考4) 鉄軌道等の整備に係る主な助成制度

鉄軌道等の整備に係る助成制度には、以下のとおり多岐にわたっており、それぞれ補助対象、システム、国や地方の負担率等が異なっている。

- ・ 都市鉄道利便増進事業費補助
- ・ 地下高速鉄道整備事業補助
- ・ 空港アクセス鉄道等整備事業費補助
- ・ 整備新幹線整備事業費補助
- ・ インフラ補助
- ・ LRT総合整備事業
- ・ 軌道運送高度化事業
- ・ 社会資本整備総合交付金

等