

鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会の提言

1. 提言の経緯について

人口減少社会の中で、デジタル田園都市国家構想の実現にも資する、将来に向けた利便性と持続可能性の高い地域モビリティへの再構築に向けて、鉄道事業者と沿線地域が危機認識を共有し、相互に協力・協働しながら、輸送サービスの刷新に取り組むことを可能とする政策のあり方等について、自由に議論を行い、検討するために国が検討会を設置し、全5回の議論を経て、令和4年7月25日に提言を行った。

2. 提言の内容について

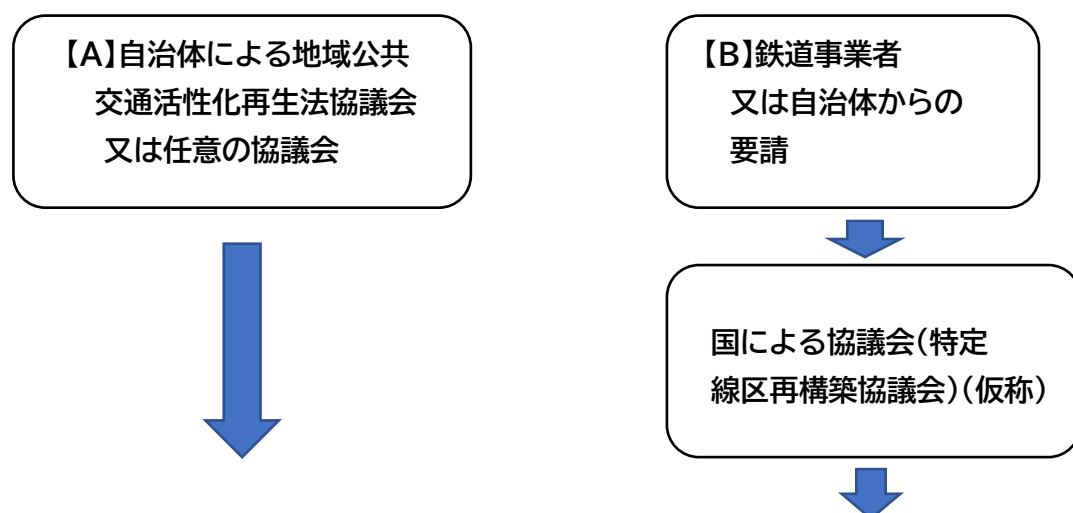
○基本的な考え方

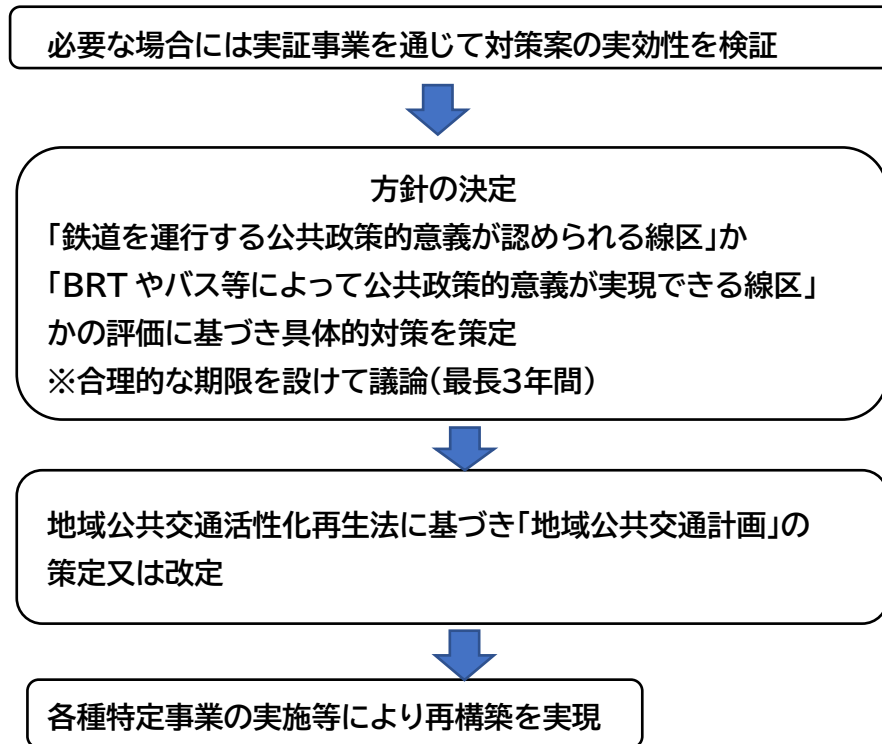
・基幹的な鉄道ネットワークを形成する線区(特急列車、貨物列車が走行等)については、引き続きJR各社による維持を強く期待。沿線自治体及びJRが協力して、協議会の開催等により線区の活性化に取り組む

・危機的な状況のローカル線区については、沿線自治体(特に都道府県)が中心となり、法定協議会等を受け、利用者や地域戦略の視点に立ち、将来に向けた地域モビリティのあり方について関係者と検討を進めていくことが基本原則。国は、協議会の円滑な立ち上げ及び進行に積極的に協力 【A】

・「基本原則」がうまく機能しない地域(線区)において、以下の①及び②の要件を満たす線区については、鉄道事業者又は自治体の要請を受け、国が特定線区再構築協議会(仮称)を設置し、廃止ありき、存続ありきという前提を置かず協議 【B】

- ① 利用者の著しい減少等を背景に、利便性及び持続可能性が損なわれており、対策を講じることが必要(JR各社のローカル線区については輸送密度が 1000 人未満、かつピーク時の 1 時間当たり輸送人員 500 人未満を一つの目安としつつ、より厳しい状況にある線区から優先順位を付けながら総合的に判断)と認められること
- ② 複数の経済圏・生活圏に跨る等の事情から、関係者の合意形成にあたって広域的な調整が必要(関係自治体及び鉄道事業者の意見を聞いて総合的に判断)と認められること





※鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会の提言の概要より抜粋

今後は、国土交通省を中心に、本検討会の提言の内容を実現するために、新たな制度的枠組みの整備や必要な予算等の確保、推進体制の在り方等の検討を本格化していくこととなるため、今後の動向を注視していく。

鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会について(2/14設置)

検討会の目的

人口減少社会の中で、デジタル田園都市国家構想の実現にも資する、将来に向けた利便性と持続可能性の高い地域モビリティへの再構築に向けて、鉄道事業者と沿線地域が危機認識を共有し、相互に協力・協働しながら、輸送サービスの刷新に取り組むことを可能とする政策のあり方等について、自由に議論を行い、検討する。

検討会における論点

- ・民間企業である鉄道事業者と、沿線の地方自治体のそれぞれが、ローカル鉄道が担ってきた地域モビリティの利便性・持続可能性の回復に向けて果たすべき役割と責務とは。
- ・鉄道特性の評価についての基本的な考え方、指標とは。他のモードでは担うことのできない鉄道特有の機能とは何か。
- ・「入口論」として、鉄道事業者と沿線地域の間でどのような対話の機会が望ましいか。円滑な議論に向けて国としてどのような関与が必要か。
- ・鉄道事業者と沿線地域の協働による「出口論」として、どのような方策が考えられるか。利用促進、省力化・省人化、他モードとの連携、分社化、運賃の見直し、公有民営化（上下分離）等によるリスク分担、他モードへの転換等の様々な打ち手について、どのような課題があるか。これに対して、国は制度面、財政面でどのような支援ができるか。

<委員>

- ◎竹内健蔵 東京女子大学現代教養学部国際社会学科
経済学専攻教授
- ・板谷和也 流通経済大学経済学部教授
- ・加藤博和 名古屋大学大学院環境学研究科教授
- ・羽藤英二 東京大学大学院工学系研究科教授
- ・宮島香澄 日本テレビ放送網（株）報道局解説委員
- ・森 雅志 富山大学客員教授（前富山市長）

※鉄道事業者、自治体関係者等はオブザーバー参加

<スケジュール>

- ・第1回：事務局より趣旨説明、
鉄道事業者ヒアリング（2/14）
- ・第2回：自治体ヒアリング（3/3）
- ・第3回：論点整理（4/18）
- ・第4回：とりまとめの方向性の議論（5/13）
- ・第5回：とりまとめ案の議論（7/25）

鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会の提言の概要①

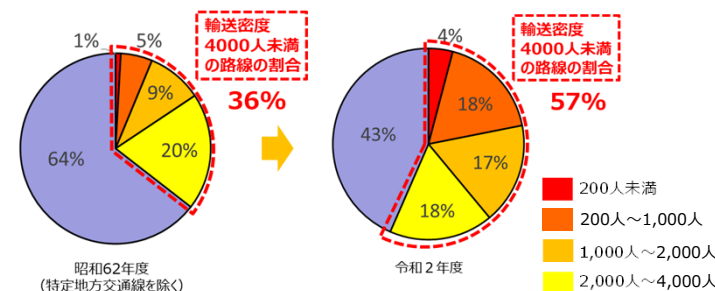
状況の変化

- 国鉄改革時、ＪＲ旅客各社においては、都市部路線や新幹線、関連事業の収益により、国鉄改革時の経営環境を前提とすれば、不採算路線を含めた鉄道ネットワークを維持していくことが可能と考えられた（完全民営化時も大臣指針でルール化）

輸送密度ごとの路線割合（ＪＲ旅客６社）

↓ ～国鉄改革から３５年が経過～

- コロナ以前から、人口減少やマイカーへの転移等に伴う利用客の大幅な減少により、大量輸送機関としての鉄道の特性が十分に発揮できない状況
- 減便や投資抑制等により公共交通としての利便性が大きく低下し、更なる利用者の逸走を招くという負のスパイラルに
- アフターコロナにおいてもコロナ以前の利用者数まで回復することが見通せず、事業構造の変化が必要



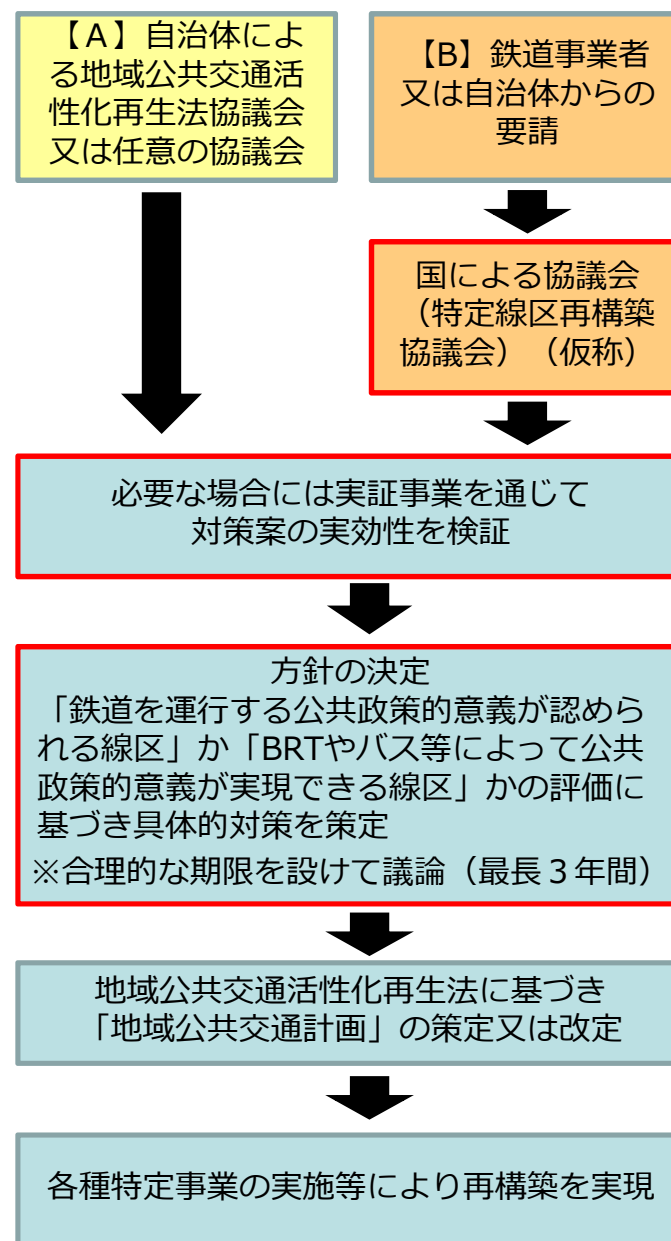
今後の方向性

- ＪＲ各社は、大臣指針を遵守し、「国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を踏まえて現に営業する路線の適切な維持に努める」ことが前提。特に特急・貨物列車の走行線区等、我が国の基幹的な鉄道ネットワークを形成する線区については、引き続きＪＲ各社による維持を強く期待。
- 利用者が大幅に減少し、危機的状況にある線区については、鉄道事業者と沿線自治体は相互に協働して、地域住民の移動手段の確保や観光振興等の観点から、鉄道の地域における役割や公共政策的意義を再確認した上で、必要な対策に取り組むことが急務。
 - 国鉄再建時のように、輸送密度だけで判断せず、実証事業等から得られたファクトとデータを基に多面的に評価
 - 守るものは鉄道そのものではなく、地域の足であるとの認識のもと、廃止ありき、存続ありきという前提を置かず協議
- 国は、より厳しい状況にあり、広域的調整が必要な線区については、鉄道事業者・沿線自治体間の協議が円滑に進むよう、新たな協議の場を設置。
- 鉄道を維持する場合は、運賃・経費の適正化を行いつつ、必要な投資を行って鉄道の徹底的な活用と競争力の回復に努め、ＢＲＴやバスへ転換する場合には、鉄道と同等又はそれ以上の利便性と持続可能性を確保するなど、人口減少時代に相応しい、コンパクトでしなやかな地域公共交通に再構築。
- 関係者間の合意に基づき、ＪＲ各社はその実現に最大限協力。自治体も必要な関与を強め、国も頑張る地域を支援。

鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会の提言の概要②

線区の分類、協議入りの基準に係る基本的な考え方

- 我が国の基幹的な鉄道ネットワークを形成する線区（特急列車、貨物列車が走行等）については、引き続きＪＲ各社による維持を強く期待。沿線自治体及びＪＲが協力して、協議会の開催等により線区の活性化に取り組む
- 危機的な状況のローカル線区については、沿線自治体（特に都道府県）が中心となり、法定協議会等を設け、利用者や地域戦略の視点に立ち、将来に向けた地域モビリティのあり方について関係者と検討を進めていくことが基本原則。国は、協議会の円滑な立ち上げ及び進行に積極的に協力【Ａ】
- ただし、「基本原則」がうまく機能しない地域（線区）において、以下の①及び②の要件を満たす線区については、鉄道事業者又は自治体の要請を受け、国が特定線区再構築協議会（仮称）を設置し、廃止ありき、存続ありきという前提を置かずに協議【Ｂ】
 - ① 利用者の著しい減少等を背景に、利便性及び持続可能性が損なわれており、対策を講じることが必要（ＪＲ各社のローカル線区については輸送密度が1000人未満、かつピーク時の1時間当たり輸送人員500人未満を一つの目安としつつ、より厳しい状況にある線区から優先順位を付けながら総合的に判断）と認められること
 - ② 複数の経済圏・生活圏に跨る等の事情から、関係者の合意形成にあたって広域的な調整が必要（関係自治体及び鉄道事業者の意見を聞いて総合的に判断）と認められること



鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会の提言の概要③

	鉄道を運行する公共政策的意義が認められる線区	BRTやバス等によって公共政策的意義が実現できる線区
再構築の方向性	地域戦略と利用者の視点に立った鉄道の徹底的な活用と競争力の回復（運行コストの削減を図りつつ、利便性を向上）に向け、鉄道輸送の高度化に取り組んでいく	BRT・バス等を導入し、運行コストを削減しつつ、増便、ルート変更、バス停の新設等により鉄道と同等又はそれ以上の利便性を実現していく
事業者の役割	自治体や他の輸送モードと連携して鉄道の利便性と持続可能性の向上に取り組み、鉄道の活性化と維持に努める	（JRは）自治体や地元バス事業者等と協働して新たな輸送モードの持続的な運行及び利便性の確保に最大限の協力 （JRは）鉄道区間との乗り継ぎ利便性の確保、観光を含む地域振興に引き続き協力
自治体の役割	- 公共政策的意義（鉄道が各地域で果たしている役割）の観点から、上下分離化を含め、今後の在り方に積極的に関与 - 国と共同で公共交通サービスの再構築を支援	- BRT導入に際しては、公共政策的意義の観点から、専用道の公道化を含め、今後の在り方に積極的に関与 - 国と共同で公共交通サービスの再構築を支援 - 不要となった鉄道施設の有効活用、橋梁等を撤去する時期等に関する関係施設管理者の配慮
国の役割	入口段階：協議会における必要なデータ分析や実証事業への支援	
	出口段階： - 協議会での合意を条件に、認可運賃とは異なる、地域二ーズを踏まえた運賃の設定を可能とする仕組みの構築 - 車両・駅の整備等の競争力強化や、新たなチケットレスシステムの導入等のスマート化に資する追加的な投資への支援 - 自然災害を被った線区を沿線自治体が上下分離方式を導入しつつ復旧させ、鉄道輸送の高度化を図る場合については、沿線自治体の負担内容を踏まえ、国による支援内容の拡充について検討	出口段階： - 鉄道からBRT・バスへの円滑な移行を可能とする制度的枠組みの整理 - 車両・駅、専用道の整備、デジタル案内システムの導入等、BRT・バス等が鉄道と同等又はそれ以上の利便性を確保するための追加的な投資への支援 - 不要となった鉄道施設の有効活用、橋梁等を撤去する時期等に関する関係施設管理者の配慮