令和8年10月29日
第1回持続可能な鉄道ネットワークの在り方に関する検討小委員会

資料

事務局説明資料

鉄道局

令和８年１０月

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

1. これまでの検討の経緯と本小委員会の設置

2. 国鉄改革時の鉄道ネットワークの考え方

3. 社会経済情勢の変化と鉄道ネットワークを巡る課題の顕在化

4. ご議論いただきたいポイント

これまでの主な検討の経緯

国土交通省

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（第１期）

2022（令和４）年２月～７月

○ 鉄道事業者と沿線地域が危機認識を共有し、ノウハウとリソースを提供し合いながら、改めて利用者視点に立ち、その利便性と持続性の回復を目指して地域モビリティを刷新していく取組を促す政策のあり方について検討。

○ 今後取り組むべき方向性として、「関係者の果たすべき役割・責任」、「協議の場づくり」、「線区評価の考え方」、「公共交通再構築の方策」、「国の支援の在り方」について提言をとりまとめ。



地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の改正

公布：2023（令和５）年４月28日　　施行：2023（令和５）年10月１日

○ 地域交通法の改正により、地域が主体的に行うローカル鉄道の再構築に向けた取組みを後押しするための制度面・予算面の枠組み整備。

【鉄道に関する主な改正点】

- 地方公共団体又は鉄道事業者は、国土交通大臣に対し、ローカル鉄道のあり方を協議する「再構築協議会」の組織を要請することを可能に。
- まちづくりと一体となって行う鉄道・バスの施設整備等について、新たに社会資本整備総合交付金による支援が可能に。

鉄道ネットワークの在り方等に関する国と地方の意見交換の場

2025（令和７）年８月26日

○ 広島県知事等から総理への「全国的な鉄道ネットワークのあり方に関する特別要望」を踏まえ、国土交通省と関係知事による意見交換の場を実施。

○ 出席の知事からは鉄道ネットワークの考え方、路線の維持に関する国の責任の在り方などについて発言。



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（第２期）

2025（令和７）年10月～ 2026（令和８）年４月

○ 令和５年の地域交通法改正等により整備された仕組みを活用したローカル鉄道の再構築の取組みが全国的に進んできている中、制度の充実・強化や全国的な鉄道ネットワークの在り方等について様々な意見が出ていることを踏まえて実施。

○ 課題整理・今後取り組むべき方向性として、「鉄道ネットワークの基本的な在り方」、「全国の鉄道ネットワークを支える財源確保」などについて提言をとりまとめ。

ローカル鉄道の再構築に係る制度の概要

国土交通省

協議会の概要

地域交通法において、ローカル鉄道の再構築に向けた地域の関係者の合意形成に国が積極的に関与する仕組みを導入。

地方公共団体が組織する**法定協議会**

構成員：地方公共団体、鉄道事業者等

※ 鉄道事業者からの要請も可能

国が組織する**再構築協議会**（※）

（地方公共団体又は鉄道事業者からの要請に基づき組織）

構成員：国、地方公共団体、鉄道事業者等

※ 当面輸送密度1,000人/日未満の線区を対象

↓

実証事業を通じて実効性を検証

↓

地域公共交通計画の決定

再構築方針の決定

①「鉄道の維持・高度化」→**鉄道事業再構築事業**（※）　②「バス等への転換」→地域公共交通利便増進事業等

※ 従前は赤字会社を対象としていたが、黒字会社の線区（輸送密度4,000人/日未満を目安）も対象

↓

地域公共交通の再構築を実現

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・みなし上下分離

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

○ 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

○ 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

○ 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

○ 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。

地域公共交通法に基づく基本方針

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）

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

⑸　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。

（略）

四　再構築方針の作成に関する基本的な事項

１　再構築協議会に関する事項

⑴　再構築協議会の組織に係る区間

（略）

なお、ＪＲ各社のローカル路線の区間のうち、特急列車等の優等列車が拠点都市間を相互に連絡する区間を含む区間で設定されており、相当程度の利用がある区間のほか、貨物鉄道が現に走行しており、全国一元的な貨物鉄道輸送サービスの一部として重要な役割を果たしている区間、災害時や有事において貨物列車が走行する蓋然性が高い区間など、国とＪＲ各社との間で、我が国の基幹的鉄道ネットワークを形成する区間として確認した区間は、当面、再構築協議会における協議の対象としない。

（略）

再構築協議会における協議の対象となる区間は、交通手段再構築を実施するためには関係者相互間の連携と協働の促進が特に必要と認められる区間に限られることから、当面、旅客輸送密度千人未満の区間を中心に、早急な改善が求められる区間を優先することとする。

ローカル鉄道の再構築に係る国の支援策の活用実績

国土交通省

○ 令和5年改正地域交通法の施行後、JR西日本の芸備線で再構築協議会を設置。
○ また、以下のとおり、これまでに23件の鉄道事業再構築実施計画を認定。

【鉄道事業再構築実施計画の認定実績】

（令和８年１月27日現在）

	事業者	路線	認定日	備考
1	JR西日本	城端線、氷見線	令和6年2月8日	新規認定
2	養老鉄道	養老線	令和6年2月29日	変更認定
3	北近畿タンゴ鉄道	宮福線、宮津線	令和6年2月29日 令和6年12月25日	変更認定 再認定
4	信楽高原鉄道	信楽線	令和6年2月29日	再認定
5	JR九州	長崎線	令和6年2月29日	新規認定
6	南阿蘇鉄道	高森線	令和6年2月29日	変更認定
7	山形鉄道	フラワー長井線	令和6年3月29日	再認定
8	近江鉄道	近江鉄道線	令和6年4月1日	新規認定
9	高松琴平電気鉄道	琴平線	令和6年6月27日	新規認定
10	北陸鉄道	石川線、浅野川線	令和6年12月26日	新規認定
11	青い森鉄道	青い森鉄道線	令和7年1月30日	新規認定
12	秋田内陸縦貫鉄道	秋田内陸線	令和7年1月30日	新規認定
13	由利高原鉄道	鳥海山ろく線	令和7年1月30日	新規認定
14	会津鉄道	会津線	令和7年1月30日	新規認定
15	JR東日本	只見線	令和7年1月30日	新規認定
16	三陸鉄道	北リアス線、リアス線、南リアス線	令和7年1月30日	変更認定
17	四日市あすなろう鉄道	内部線、八王子線	令和7年3月25日	再認定
18	のと鉄道	七尾線	令和7年6月24日	新規認定
19	一畑電車	北松江線、大社線	令和7年6月24日	新規認定
20	くま川鉄道	湯前線	令和7年10月24日	新規認定
21	ひたちなか海浜鉄道	湊線	令和7年12月22日	新規認定
22	阿武隈急行	阿武隈急行線	令和8年1月27日	新規認定
23	肥薩おれんじ鉄道	肥薩おれんじ鉄道線	令和8年1月27日	新規認定

認定計画に基づく再構築の取組例（※ 国は社会資本整備総合交付金により支援）

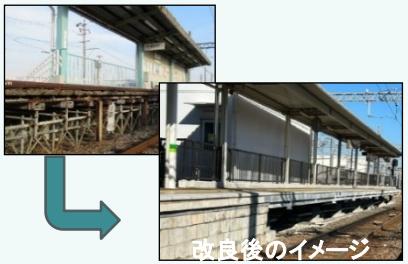


新駅の設置と駅前整備
（高松琴平電鉄）



新造車両・ICカードの導入
（城端線・氷見線）

画像提供：城端線・氷見線再構築会議



駅舎の改良
（養老鉄道）



線路設備の更新
（北陸鉄道）

課題整理・今後取り組むべき方向性（令和8年4月9日）①

(1)ローカル鉄道の再構築推進等のための制度の充実・強化

○ 国は引き続き地域の議論を踏まえたローカル鉄道の再構築が進むよう、地域に対して制度の説明や必要な助言等に努めるとともに、社会資本整備総合交付金などの予算の確保等に努めるべき。

○ 鉄道事業再構築事業において、第三セクター等公的団体への事業承継前に民間の鉄道事業者が事業を実施するものに地方自治体が支援をする場合等について、地方債で資金調達ができるよう制度改正が進んでいることは意義深い。

(2)鉄道ネットワークの基本的な在り方

○ 基幹的鉄道ネットワークの在り方に影響するものとして、鉄道事業者においては、特急列車の運行計画（廃止含む）について、今後の計画及びその理由について可能な限り早期に周知すべきではないか。

○ 国において基幹的ネットワークに関する検討を深めるとともに、その中で「維持すべき基幹的ネットワーク」とされたものについては、維持すべきサービス水準等についても併せて検討する必要がある。

(3)地域とローカル鉄道の関係：(ア)まちづくりを見据えたローカル鉄道への関わり方

○ 鉄道を存続させる場合は、地方自治体を含む地域の関係者が自らの地域のまちづくりのビジョンやグランドデザイン等を踏まえ、鉄道をどのように活かすかについて主体的・能動的な判断が求められる。

○ 仮にローカル鉄道が新たな交通手段に転換されるとしても、鉄道事業者が地域において必要に応じた一定の役割を果たすことも重要ではないか。

(3)地域とローカル鉄道の関係：(イ)　鉄道事業者による地域の議論への貢献とデータ等の積極的提供

○ 鉄道事業者は、地方自治体からの呼びかけに応じ、地域におけるまちづくりをはじめとした鉄道を含む地域のモビリティに関する議論に積極的に参加し、貢献すべきである。

○ 地域における最適なモビリティを議論する際には、鉄道事業者が必要なデータや考え方を開示し、説明を十分に尽くすとともに、鉄道路線の「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かず、ファクトとデータに基づき議論を行うことが重要である。

課題整理・今後取り組むべき方向性（令和8年4月9日）②

（4）国鉄分割・民営化の経緯を踏まえたJRが果たす役割

○ JR会社法の一部改正法に基づく大臣指針も踏まえ、利用者の低迷により社会インフラとしての機能を果たせていない鉄道については、地域全体で支える又は新たな交通手段への転換も含めて議論がなされてきたところ。

○ 一方、地方自治体からは、国鉄改革によりJRが資産を承継しつつ、長期債務を現在も国において償還している状況において、JR各社は営利企業であるものの、公共交通機関としてしっかりと役割を果たすことが望ましいとの意見が寄せられた。

○ 沿線自治体が鉄道の価値を最大限活用するという発意と創意工夫のもとで、鉄道事業者も公共交通機関が社会に果たす役割を十分に認識し、地元と一体となって公共交通機関の利用促進とサービス水準の向上に取り組んでいくことが望ましい。

（5）内部補助に関する考え方

○ 有識者委員からは、利用の多い黒字路線の収益は、当該黒字路線の投資に使うべきであり、また、内部補助のみでローカル路線を維持するとなると、最低限のサービスレベルとなり、過度な内部補助は控えるべきとの意見が挙げられた。

○ JR各社の公共交通機関としての役割などを勘案しつつ、「維持すべき基幹的ネットワーク」の在り方に係る議論も踏まえて、一定の内部補助も活用しながら線区を維持し、利用を促進していくことも期待されると考えるべきではないか。

（6）全国の鉄道ネットワークを支える財源確保について

○ 運賃収入のみで公共交通を維持することが困難となっている実情に鑑み、広域的な地域間の移動に資する「維持すべき基幹的ネットワーク」を持続的に支えるに当たっては安定的な財源の確保が必要ではないか。

○ 事務局で実施したアンケート結果や委員の意見を踏まえ、鉄道をはじめとする公共交通ネットワークが維持されることの受益がある場合には、幅広い受益者から負担を収受する仕組みを導入することが考えられるのではないか。

本小委員会の開催趣旨

- 国鉄分割民営化から40年近く経過し、人口減少、少子高齢化や人口偏在、道路交通の発達や都市の構造変化等に伴う輸送需要の減少に加えて、物件費・人件費の上昇、金利の動向など、鉄道を取り巻く社会経済状況が国鉄改革時に想定していた以上に大きく変化し、ローカル線にとどまらず、全国的な鉄道ネットワークの持続的な維持・発展が課題となっている。

- 全国的な鉄道ネットワークの一翼を担うＪＲ二島貨物会社の経営自立は道半ばであり、更に、国鉄分割民営化後、新幹線の整備に伴って発足した並行在来線各社の経営安定化も鉄道行政上の重要な課題である。上場４社についても、資本効率の向上に向けた要請が高まる中、鉄道ネットワークの維持に向けた内部補助や機能向上投資の限界が指摘されている。

- そのような中、本年４月の「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（第２期）」のとりまとめにおいて、

  - 国において基幹的ネットワークに関する検討を深めるとともに、その中で「維持すべき基幹的ネットワーク」とされたものについては、維持すべきサービス水準等についても併せて検討する必要がある。
  - 運賃収入のみで公共交通を維持することが困難となっている実情に鑑み、広域的な地域間の移動に資する「維持すべき基幹的ネットワーク」を持続的に支えるに当たっては安定的な財源の確保が必要ではないか。

  との提言がなされたところである。

- そこで、国鉄分割民営化当時の考え方を振り返りつつ、その後の社会経済情勢の変化を踏まえて、今後の持続可能な鉄道ネットワークの在り方等について議論を深める。

1. これまでの検討の経緯と本小委員会の設置

2. 国鉄改革時の鉄道ネットワークの考え方

① 鉄道特性のあるものはしっかり残していくべき

② 一部例外を除き輸送密度4,000人未満のものは廃止又はバス転換

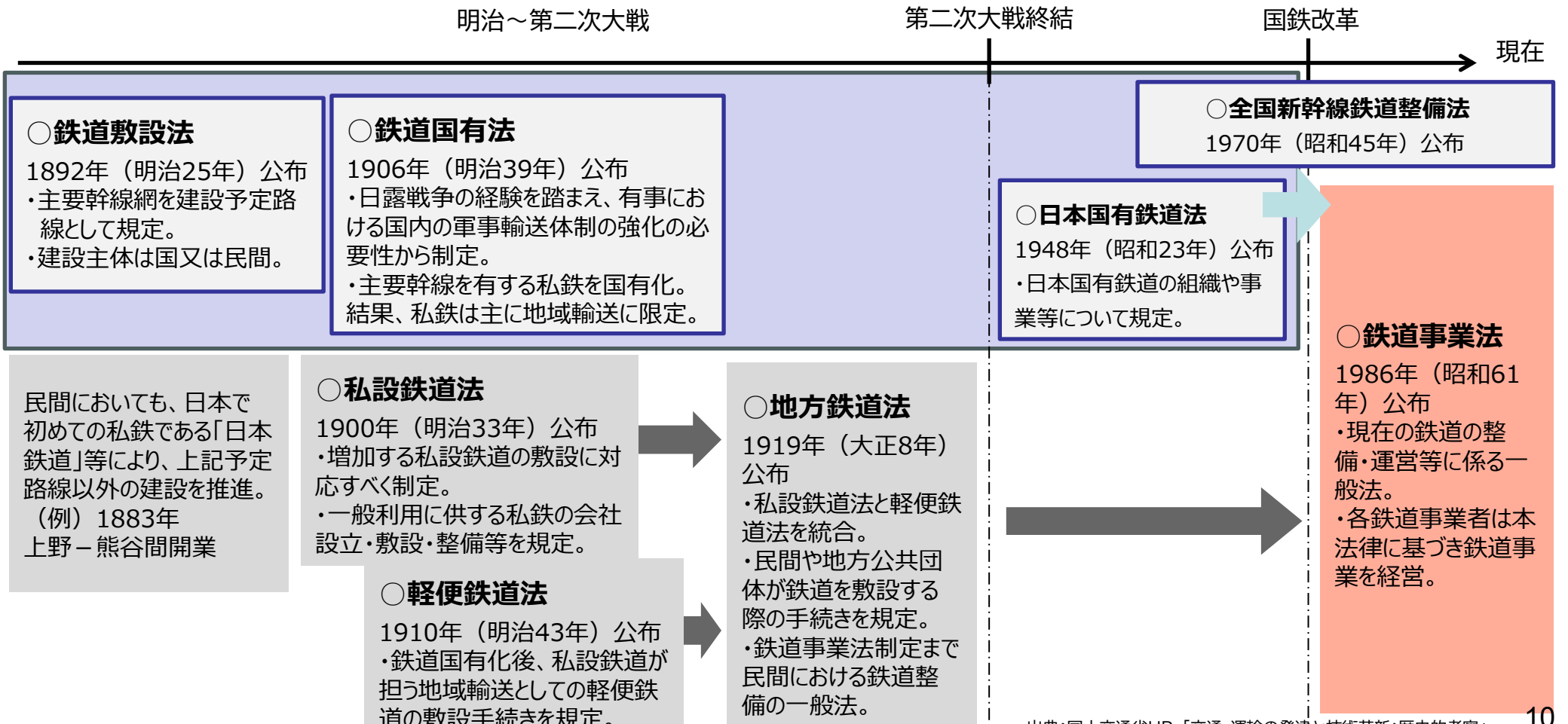
③ 分割後の各社は収益調整措置によりいずれも採算がとれる

3. 社会経済情勢の変化と鉄道ネットワークを巡る課題の顕在化

4. ご議論いただきたいポイント

日本の鉄道の歩み

- 1872年（明治5年）10月14日、日本で初めて新橋-横浜間に鉄道が開業。
- 当初は官営鉄道による整備が進められたが、国の財政状況の悪化から、民間資本の導入による民営鉄道の整備に重点が置かれることとなった。その後、政府の富国強兵施策の下で全国的な鉄道網の敷設を促進する等の観点から、明治25年の鉄道敷設法及び同39年の鉄道国有法により幹線鉄道の国有化が進められ、大正11年の鉄道敷設法の改正によりローカル線についても整備が促進された。
- さらに第２次大戦後、国による鉄道の直営制度を改め、政府の監督を最小限にとどめた自由な経営主体として事業を行わせる企業体制を実現する観点から、昭和24年６月１日に公共企業体として日本国有鉄道（国鉄）が発足した。　（平成８年度　運輸白書）



出典：国土交通省HP、「交通・運輸の発達と技術革新：歴史的考察」

国鉄の経営悪化の要因

■　国鉄の経営が悪化した原因は、公社という自主性の欠如した制度の下で全国一元の巨大組織として運営されている経営形態そのものに内在している。経営形態そのものを抜本的に改革することによってはじめて国鉄事業の再生が可能となる。

■　現行経営形態を改め分割・民営化することを基本とし、あわせて、巨額の債務等について適切な処理を行い、過剰な要員体制を改め、健全な事業体としての経営基盤を確立した上で、国鉄事業を再出発させることを骨子とする改革案を提出する。

（日本国有鉄道再建監理委員会「国鉄改革に関する意見」より）

○公社制度の問題

① 国の関与の度合いが大きいことから、外部干渉を避けがたい体質を持っていること

② 経営の自主性がほとんど失われているために、経営責任が不明確になっていること

③ 労使関係が不正常なものとなりがちであること

④ 事業範囲に制約があり、多角的、弾力的な事業活動が困難となっていること

○全国一元的組織の問題

① 日本全国を事業区域とし、極めて多数の職員を抱える巨大組織となっているため、適切な経営管理が行われ難いこと

② 全国一元的組織の下で事業が行われるため、その運営が画一的に行われがちなこと

③ 全国一体の収支管理が行われるため、各地域や各事業部門の間に依存関係が生じやすく、それぞれの経営の実情に即した効率化が阻害されていること

④ 同種企業間における競争意識が働かないものとなっていること

国鉄改革時の鉄道特性の考え方

昭和６０年7月　日本国有鉄道再建監理委員会 「国鉄改革に関する意見」

I. 国鉄改革はなぜ今必要か

2.鉄道は今後とも重要な役割を担う

（略）このような観点から、次に述べるように各交通機関の役割について将来を展望すると、鉄道は、旅客については中距離都市間旅客輸送、大都市圏旅客輸送及び地方主要都市における旅客輸送の分野で、今後とも国民生活にとって重要な役割を果たしていくことが見込まれ、また貨物についても大量輸送や長距離輸送の分野において相応の役割を果たしていくことが見込まれる。当委員会としては、このような鉄道の持つ役割を踏まえた上で、将来にわたりその特性を最大限発揮させていくためには、抜本的改革によって速やかに国鉄事業を再生させることが必要であるとの認識を持つに至った。

(1) 旅客輸送

② 交通体系における今後の鉄道旅客輸送の役割

（略）このように、わが国では、欧米諸国と比べて都市への人口集積度が高く、また狭隘な国土に都市が連鎖状に分布しているという地理的な特色があるため、大量の旅客の移動を高速で、かつ定時に輸送し得るという優れた特性を有する鉄道の果たす役割は大きい。

したがって、これからのわが国の鉄道輸送は、既設新幹線を中心とする中距離都市間旅客輸送や輸送密度の高い大都市圏旅客輸送及び地方主要都市の旅客輸送の分野における基幹的交通機関として、経営の効率化と一層のサービスの向上を図ることにより、十分収益性のある事業としてその責任を果たし続けることが可能である。また国民も鉄道輸送にそうした役割を強く求めている。

特定地方交通線等の考え方

■ 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（昭和55年）に基づき、国鉄線を幹線系線区（*）と地方交通線（輸送密度8000人未満＝収支均衡が困難）とに大別し、さらに、地方交通線から、輸送密度4,000人未満の路線を特定地方交通線として、昭和56年9月から62年2月にかけて、3次にわたって選定。

■ 特定地方交通線ごとに協議会が開催され協議が行われた結果、昭和58年10月から平成2年4月にかけて、バス輸送又は第三セクター等による鉄道輸送への転換が行われた。

国 鉄 線
245線
22,460キロ

- **幹線系線区***
  70線：12,300キロ
- **地方交通線**
  175線：10,160キロ
  （※8,000人未満）

特定地方交通線
83線：3,160キロ

- **第一次特定地方交通線** 40線：730キロ
  ① ※2,000人未満かつ営業キロ30キロ以下の行き止まり線
  ② ※500人未満かつ営業キロ50キロ以下
- **第二次特定地方交通線** 31線：2,090キロ
  ○ ※2,000人未満（第一次選定線区を除く。）
- **第三次特定地方交通線** 12線：340キロ
  ○ ※2,000人以上4,000人未満

45線（1,850キロ）がバス輸送に、
38線（1,310キロ）が第三セクター等の鉄道輸送に転換。

- **その他路線**
  92線：7,000キロ
  - 鉄道輸送の方が効率的な路線
    （※4,000人以上 8,000人未満）
    41線：2,550キロ
  - バス輸送への転換が困難な路線
    （※4,000人未満）
    51線：4,450キロ

*幹線系線区
・幹線鉄道網
①10万都市相互連絡線
②10万都市と①との連絡線
③上記以外で貨物輸送密度4000トン以上
・その他
④旅客輸送密度8000人以上
⑤貨物営業線

※輸送密度
1日平均旅客輸送人員
（線区年間輸送人キロ÷営業キロ÷３６５日）

（注）線区数及び営業キロは基準日（S55.3.31）の数値である。

① いずれかの1区間で1時間あたり片道旅客が最大1,000人以上
② 代替輸送道路が未整備
③ 代替輸送道路が積雪等のため10日を超えて不通
④ 平均乗車距離が30キロを超え、かつ輸送密度が1,000人以上

輸送密度算定の根拠（国鉄改革時）

旅客の輸送密度が8,000人未満の線区：

8,000人は、旅客の輸送密度が8,000人未満の線区では仮に地方の民営鉄道並みに運賃を改定し、徹底した経営合理化を行っても収支を相償うことは困難であるという趣旨であり、中小私鉄（地方鉄道50社）についての実態調査の結果がその根拠となっている。

（注）8,000人は国鉄の１キロ当りの原価（１キロ当りの営業経費のうち資本経費以外の経費を固定費と変動費とに分け一定の合理化を行うこととして算出したもの）と中小私鉄１キロ当り収入とが等しくなる輸送密度で、下記の式から求められる。

（資本経費を除くキロ当り固定費×0.85＋資本経費）＋（人キロ当り変動費×0.85×M）
＝中小私鉄人キロ当り収入×M
Mは輸送密度

旅客の輸送密度が4,000人未満の線区：

4,000人は、旅客１人1キロを運ぶ時の鉄道の合理化後のコスト（除く管理費）と民営バス137社のコスト（除く管理費）とを比較した場合、旅客の輸送密度4,000人未満ではバスの方が安くなるという試算に基づいている。

すなわち、国民経済的に見て4,000人未満の路線はバスへ転換した方が有利であることを示している。

（注）4,000人は国鉄の１キロ当りの原価（管理費を除く１キロ当りの営業経費のうち資本経費以外の経費を固定費と変動費とに分け一定の合理化を行うこととして算出したもの）と民営バスの１キロ当たりの原価（管理費を除く営業経費）とが等しくなる輸送密度で、下記の式から求められる。

（資本経費・管理費を除くキロ当り固定費×0.85＋資本経費）＋（人キロ当り変動費×0.85×M）
＝（民営バスの管理費を除くキロ当り固定費）＋（民営バス人キロ当り変動費）×M
Mは輸送密度

国鉄分割民営化の概要

○分割及び経営形態についての考え方

■ 新しい経営形態は、特殊会社とするが、できるだけ民間企業と同様の経営の自由、自主性を有することとなるよう、国の監督規制は必要最小限にとどめ、経営者が経営について権限と責任を持ち当事者能力が発揮できる経営体制とする。
　経営基盤の確立等諸条件が整い次第、逐次株式を処分し、できる限り早期に純民間会社に移行する。

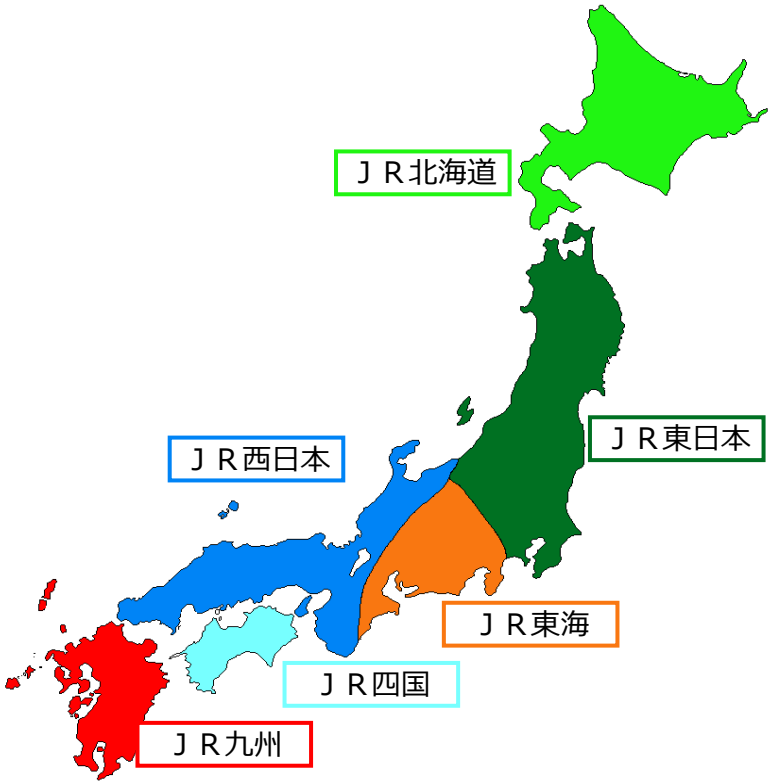
■ 旅客部門を全国６社に分割し、貨物部門については旅客部門から経営を分離する。

（日本国有鉄道再建監理委員会「国鉄改革に関する意見」より）

○ＪＲ会社間の収益調整措置等

■ いずれの会社も発足時において採算がとれ、将来にわたって安定的な経営を継続し得る基盤として、以下の収益調整措置等が講じられた。

本州３社	３島会社	貨物会社
長期債務の一部を負担 ＪＲ東日本　４．２兆円 ＪＲ東　海　０．５兆円 ＪＲ西日本　１．１兆円	**長期債務の負担** なし	**長期債務の一部を負担** ＪＲ貨物 0.1兆円
新幹線施設リース料 ＪＲ東日本　２．６兆円 ＪＲ東　海　５．１兆円 ＪＲ西日本　０．９兆円	**経営安定基金の設定** ※基金の運用益により、毎年生じる営業損失を補填 ＪＲ北海道　6,822億円 ＪＲ四　国　2,082億円 ＪＲ九　州　3,877億円	**アボイダブルコストルールの設定** ※線路の維持管理に関わる様々なコストのうち、貨物輸送により傷んだレール、枕木などの修繕費のみを負担



■ これまでに旅客4社が完全民営化（令和8年4月現在）

ＪＲ東日本	平成5年（1993年）10月 平成14年（2002年）6月	株式上場 完全民営化
ＪＲ東海	平成9年（1997年）10月 平成18年（2006年）4月	株式上場 完全民営化
ＪＲ西日本	平成8年（1996年）10月 平成15年（2003年）3月	株式上場 完全民営化
ＪＲ九州	平成28年（2016年）10月	株式上場 ・完全民営化

JRの収益調整措置の考え方

昭和60年７月26日　日本国有鉄道再建監理委員会「国鉄改革に関する意見」より

11.旅客鉄道会社の経営見通し
国鉄の貨物部門については、旅客部門から分離し、独立した事業体とする。
先に述べた旅客輸送の需要見通し、事業範囲、収益調整措置等や後述する要因規模等を前提とした昭和６２年度の各旅客鉄道会社の収支見込みは以下のとおりである。

（単位：億円）

区　分	北海道	東日本	東　海	西日本	四　国	九　州	計
収　入	1,279	13,849	7,795	7,053	430	1,348	31,754
費　用	1,270	13,711	7,717	6,982	427	1,337	31,444
損　益	9	138	78	71	3	11	310

（注１）（略）
（注２）各旅客鉄道会社に、収入（注１に同じ）の概ね１％程度の利益が出るように収益調整措置を講じた。

運輸省「昭和６０年度運輸白書」より

1　再建監理委員会の「国鉄改革に関する意見」
(2)　効率的な経営形態の確立
「意見」において示された新しい経営形態の具体的な内容は、次のとおりである。

ア　分割
国鉄の旅客部門について、北海道、四国、九州の3島を分離し、本州を3分割することとする。また新幹線については、・・・なお、これらの分割に当たっては旅客の流れとの適合や、分割に伴う技術上の問題の最小化といった観点を重視し、地域的にも自然な形の分割となるよう配慮している。
また、各旅客鉄道会社については、将来にわたって安定的な経営を維持し得る基盤を整備する必要があるとし、このため、発足時においていずれの会社も採算がとれるよう収益調整措置を講じることとし、この収益調整措置については、本州については前述の新幹線一括保有方式の採用により、3島については長期債務の引継ぎの免除及び基金の設定により、行うものとする。なお生じる収益差については、政府において微調整の具体的方法を検討すべきものとする。

国鉄改革時の分割民営化による利用者利便への影響に対する考え方

昭和６０年7月　日本国有鉄道再建監理委員会「国鉄改革に関する意見」

分割に際して考慮すべき多くの要請を完全に満たすことが困難であるとしても、これまで述べてきたような全国一元の巨大組織であることから生じる弊害の大きさを考えると、分割に際して考慮すべき要請の最大公約数を求めた上で、分割を断行することが、鉄道事業を再生するためには不可欠の条件である。

このため、当委員会は、分割に際して考慮すべき要請のうち、安定的な経営基盤の確保については、別途の収益調整措置を講じることによって担保することとし、旅客の流動実態との適合や分割に伴う技術上の問題の最小化といった観点を重視した地域的にも自然な形の分割が、実行可能性の面からも妥当であると判断して、以下に述べる全国6分割案が最も適切であるという結論に達した。

１．利用者の利便が損なわれることはない

(2) 境界駅での乗換えは増えない

旅客鉄道会社間をまたがって乗車する利用者は、各会社の境界駅で列車を乗り換えることが増え、その利便性が著しく低下するのではないか。

現在境界を跨って運行される列車は、分割後も境界駅で運航を打ち切らずに会社間で相互乗り入れを行うことにより、従来どおりの運航を確保することが可能である。

当委員会の分割案を前提とすると、会社間をまたがって乗車する利用者は１日30万人～40万人と推計され、国鉄の全利用者（１日約1,900万人）の２％程度であると見込まれる。一方、現在全国の国鉄度私鉄や私鉄相互の間で行われている列車の相互乗入れの利用者は毎日200万人を超えている。

したがって、こうした相互乗入れの経験を生かして従来どおり円滑に輸送することは十分に可能である。

昭和61年11月20日　第107回国会　参議院　日本国有鉄道改革に関する特別委員会

○橋本龍太郎運輸大臣

（略）　そこで、今回の新会社の境界につきまして、現在の現実の旅客流動の実態、また列車体系等を考慮して、できるだけ旅客流動のまとまりに配慮したものとなっておることもこれまた事実でございます。それだけに地域の方々には、あるいは不安をお持ちかもしれませんけれども、私どもは新会社発足後に利用者の利便が損なわれることはありませんということを申し上げ、何とか御理解をいただきたいと考えております。行政区域の境界と旅客会社間の境界が必ずしも一致しておらないという御批判はそのとおりでありますが、線区の実態等から考えてまいりますと私はこれは問題はないと考えております。

JR会社法の一部改正法に基づく大臣指針

○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13年国土交通省告示第1622号※1）（平成27年国土交通省告示第1272号※2）

Ⅱ　配慮すべき事項

新会社は、Ⅰの趣旨を踏まえ、以下の１から３までに規定する事項に配慮してその事業を営むものとする。

２　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た現に営業している路線の適切な維持及び駅その他の鉄道施設の整備に当たっての利用者の利便の確保に関する事項

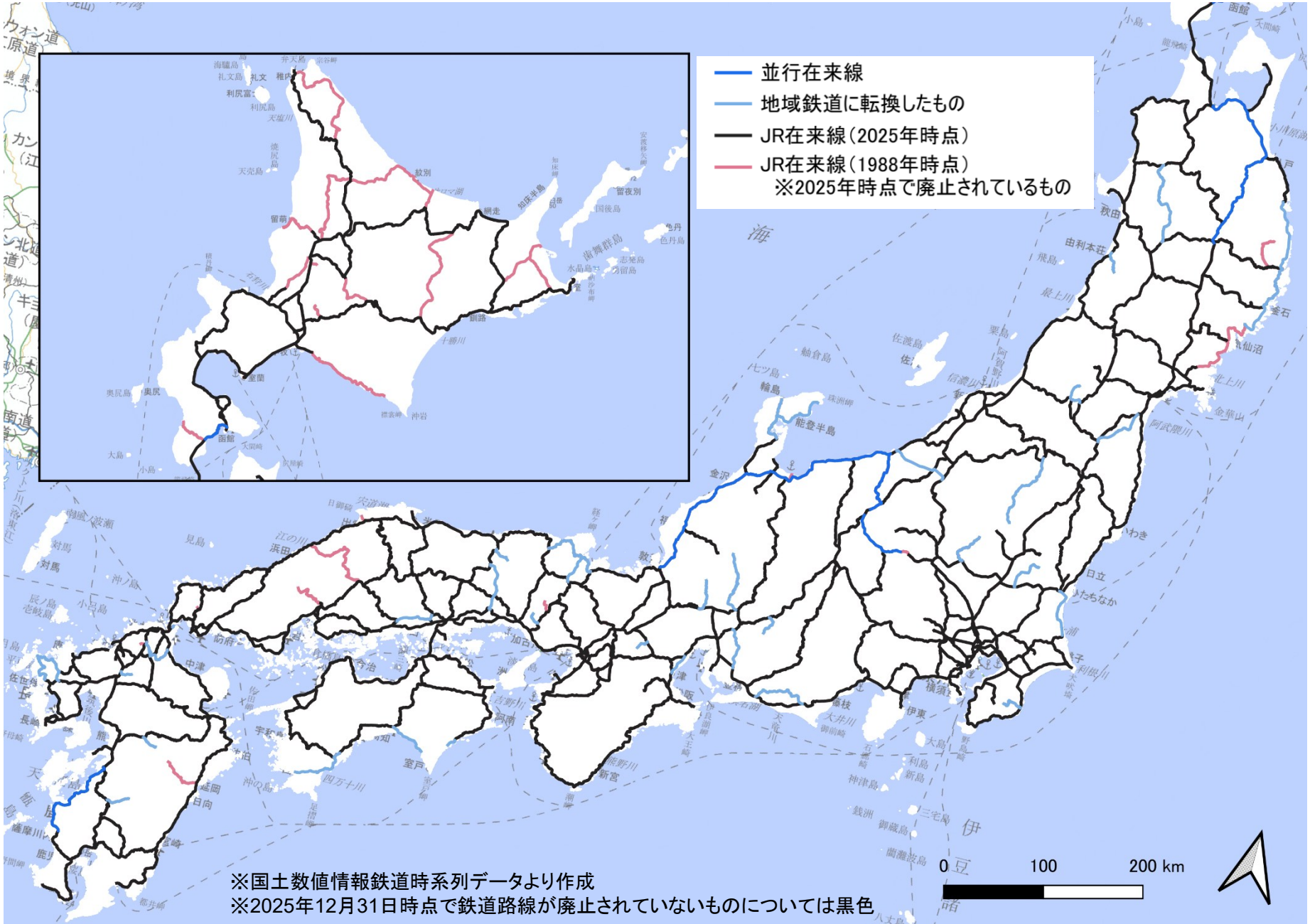
一　国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を踏まえた現に営業している路線の適切な維持に関する事項

イ　新会社は、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ものとする。

ロ　新会社は、鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）第二十八条の二の規定により、現に営業している路線の全部又は一部を廃止しようとするときは、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関係地方公共団体及び利害関係人に対して十分に説明するものとする。

※１：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が対象
※２：九州旅客鉄道株式会社が対象

国鉄改革直後（1988年）と現在（2025年）の路線の比較



※国土数値情報鉄道時系列データより作成
※2025年12月31日時点で鉄道路線が廃止されていないものについては黒色

1. これまでの検討の経緯と本小委員会の設置

2. 国鉄改革時の鉄道ネットワークの考え方

3. 社会経済情勢の変化と鉄道ネットワークを巡る課題の顕在化

① 人口減少・モータリゼーションの進展等による旅客輸送量の減少

② 上場４社と２島貨物会社との経営体力格差の拡大

③ 並行在来線の経営分離とその後の状況

④ サービス改善の取組の限界

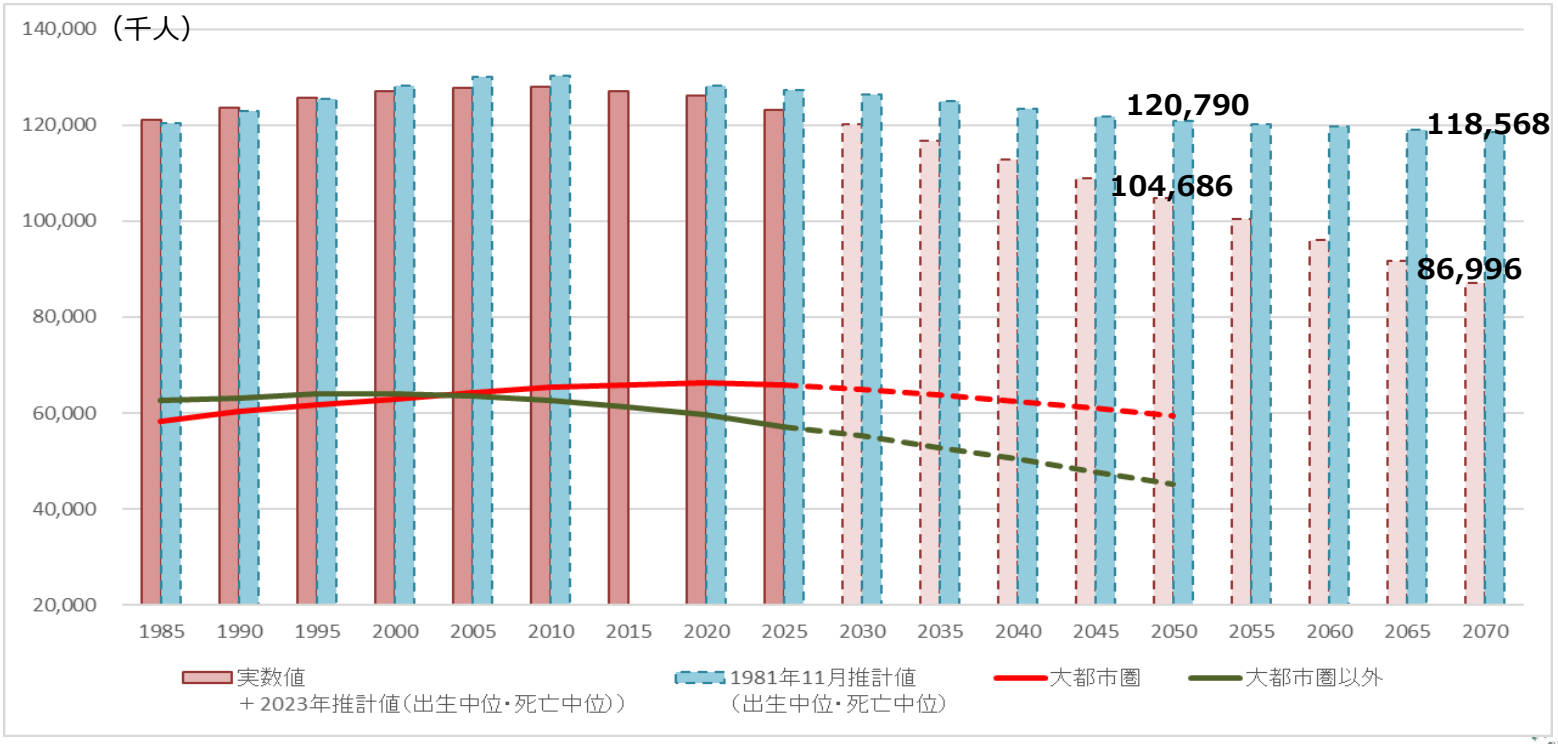
⑤ 資本効率の向上に向けた要請の強まり

⑥ 国における対応

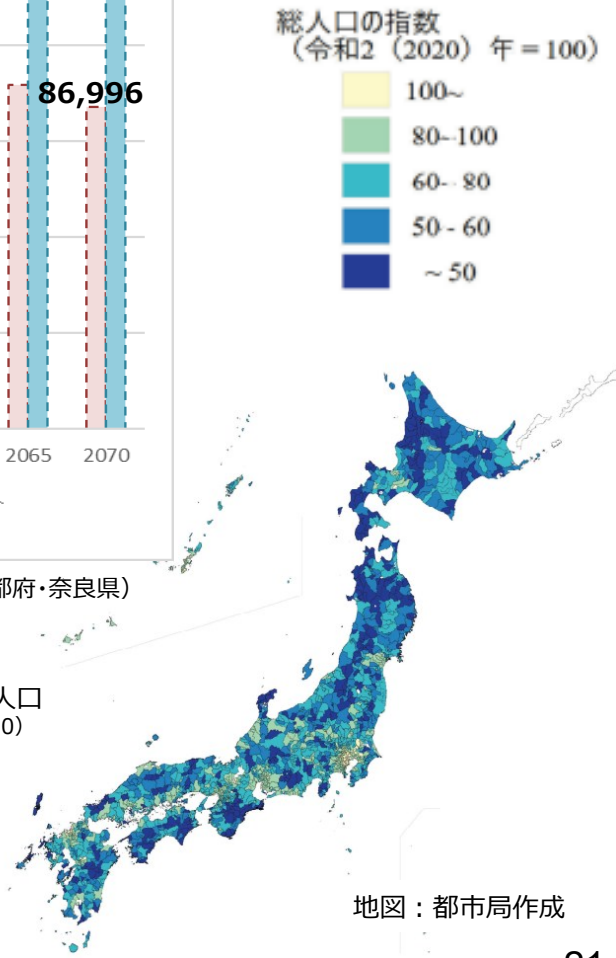
4. ご議論いただきたいポイント

人口の推移と将来推計人口

○ 国鉄改革が検討されていた1981年時点での将来推計を超えて、急激・急速に人口が減少している
○ 大都市圏と大都市圏以外の人口減少幅も年々広がっている



（注）大都市圏＝東京圏（東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県）＋名古屋圏（愛知県・岐阜県・三重県）＋大阪圏（大阪府・兵庫県・京都府・奈良県）
※住民基本台帳人口移動報告の定義に基づく
（備考）人口統計資料（厚生省人口問題研究所,1985）
日本の将来人口推計（令和５年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）、
令和2年及び令和7年国勢調査結果（総務省統計局）より作成



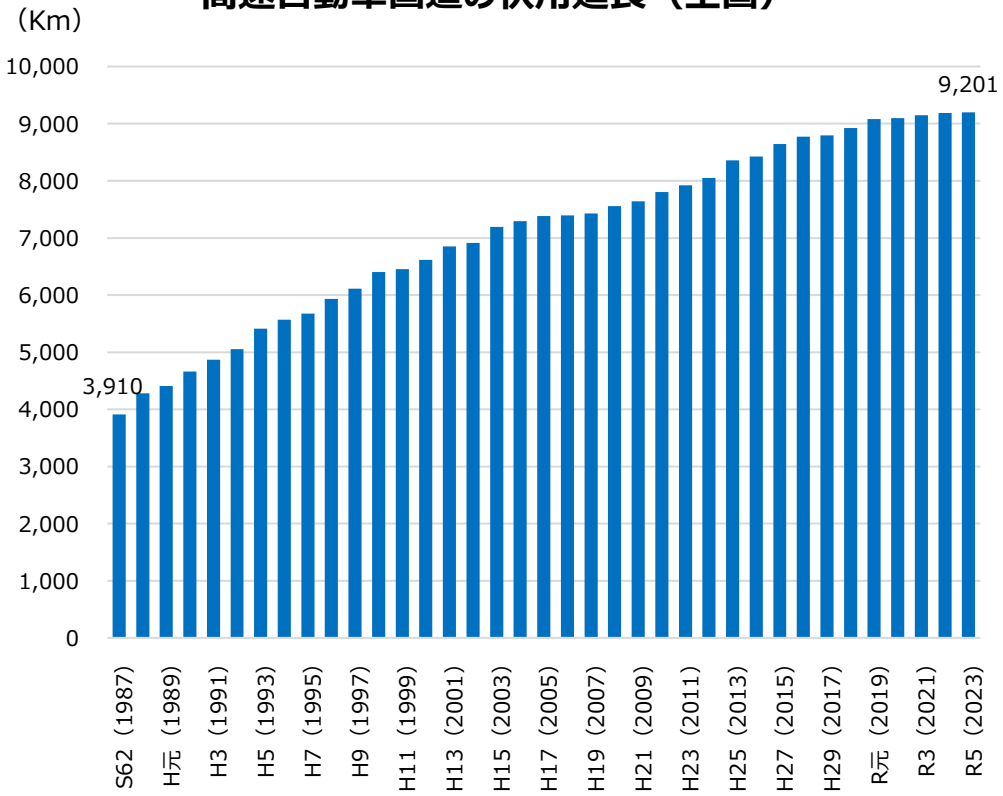
2050年の総人口
（2020年＝100）

地図：都市局作成

高速自動車国道の整備状況・乗用車保有台数の推移

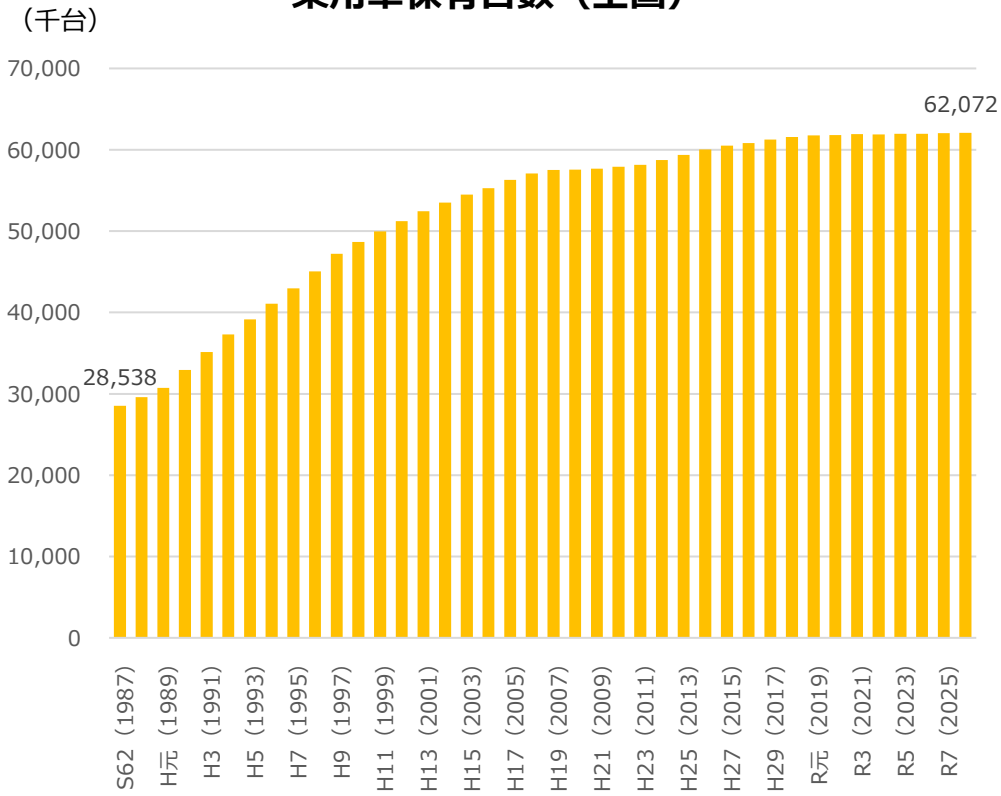
○ 高速自動車国道の供用延長は国鉄改革時と比較して約2.4倍に増加。
○ 乗用車の保有台数は国鉄改革時と比較して約2.2倍に増加。

高速自動車国道の供用延長（全国）



［出典］国土交通省「道路統計年報」
昭和62年度～平成30年度は年度当初現在、
R元年度～令和５年度は年度末現在

乗用車保有台数（全国）



［出典］一般財団法人自動車検査登録情報協会HP　統計情報
「自動車保有台数」（各年度末現在）

高速道路の整備状況

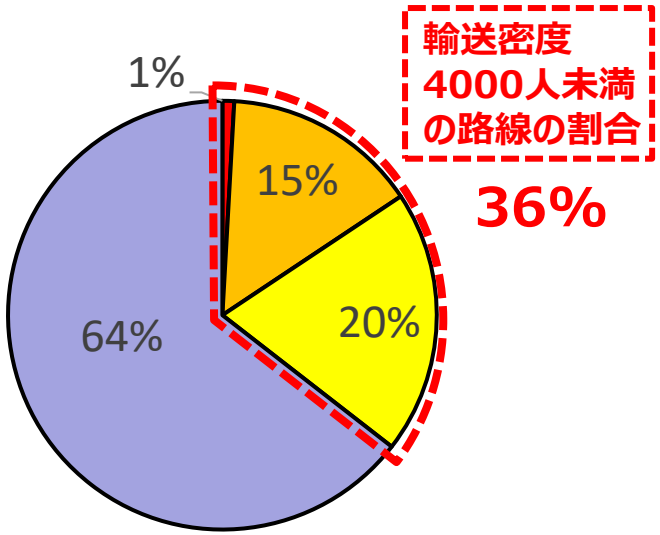


※国土数値情報鉄道網及び高速道路時系列データより作成

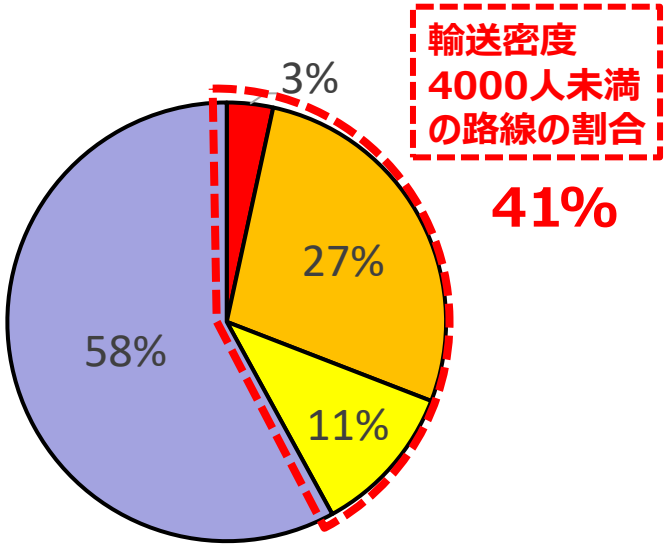
旅客輸送量 JR旅客6社における各輸送密度ごとの路線の割合

○ 国鉄改革時と比較して輸送密度4,000人未満※の路線の割合は拡大傾向。また、輸送密度2,000人未満の割合は16%から32%に増加。

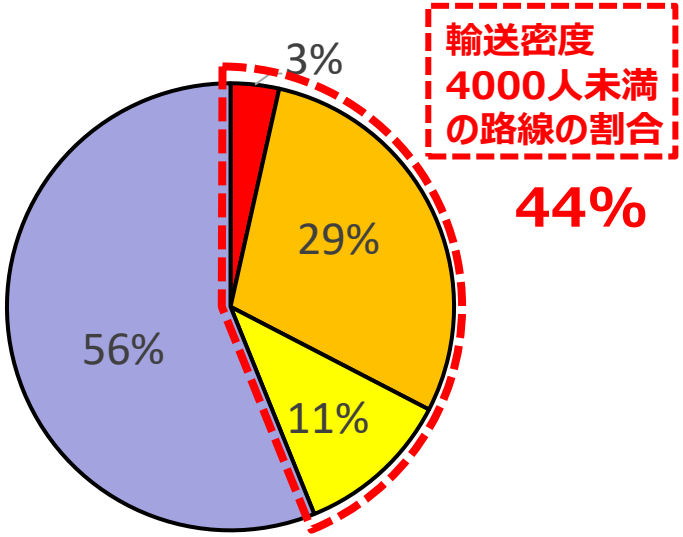
※　当時、原則バス輸送又は第三セクター等による鉄道輸送への転換の目安とされた



昭和62年度
（特定地方交通線を除く）



令和元年度



令和５年度

凡例	輸送密度	昭和62年度（特定地方交通線を除く）	令和元年度	令和5年度
	200人未満	1%	3%	3%
	200人 ～ 2,000人	15%	27%	29%
	2,000人 ～ 4,000人	20%	11%	11%
	4,000人以上	64%	58%	56%
		（100%）	（100%）	（100%）

※営業キロベース（路線単位での計算）
※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。
※新幹線を除く

［出典］鉄道統計年報

JR旅客6社における輸送密度（2024年）



※国土数値情報鉄道網（2024年）及びJR各社公表資料より作成

国鉄改革時の「幹線」鉄道網に対する輸送密度（2024年）の現状



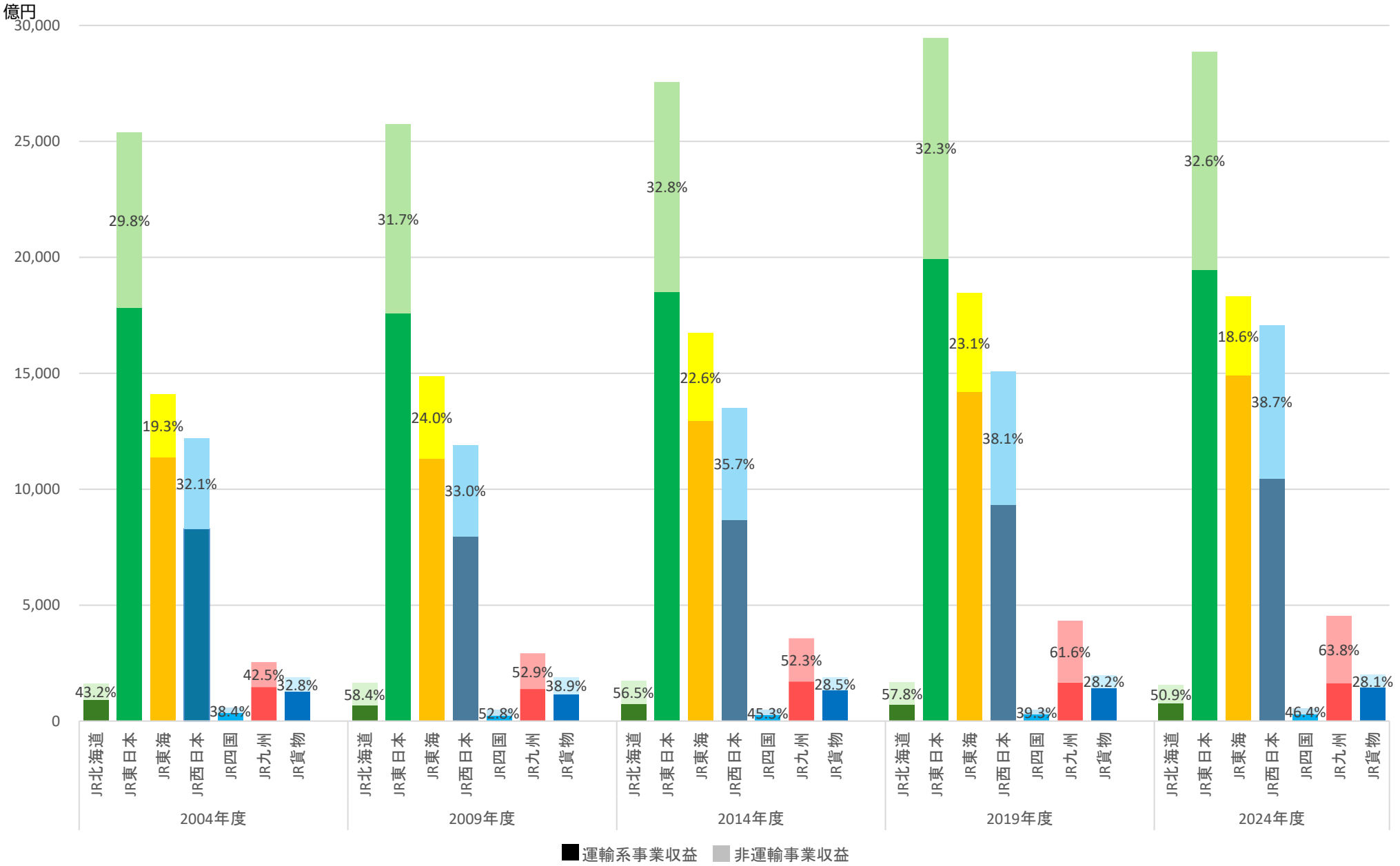
※国土数値情報鉄道網（2024年）及びJR各社公表資料より作成
※並行在来線の輸送密度は会社毎の令和6年のもの

JR在来線における特急・貨物走行の現状



※国土数値情報鉄道網、貨物鉄道営業路線図及び（株）交通新聞社『JR時刻表』特急走行路線図（2026年9月版）より作成
※特急はJR九州の観光列車（D&S列車）及び臨時便は除く

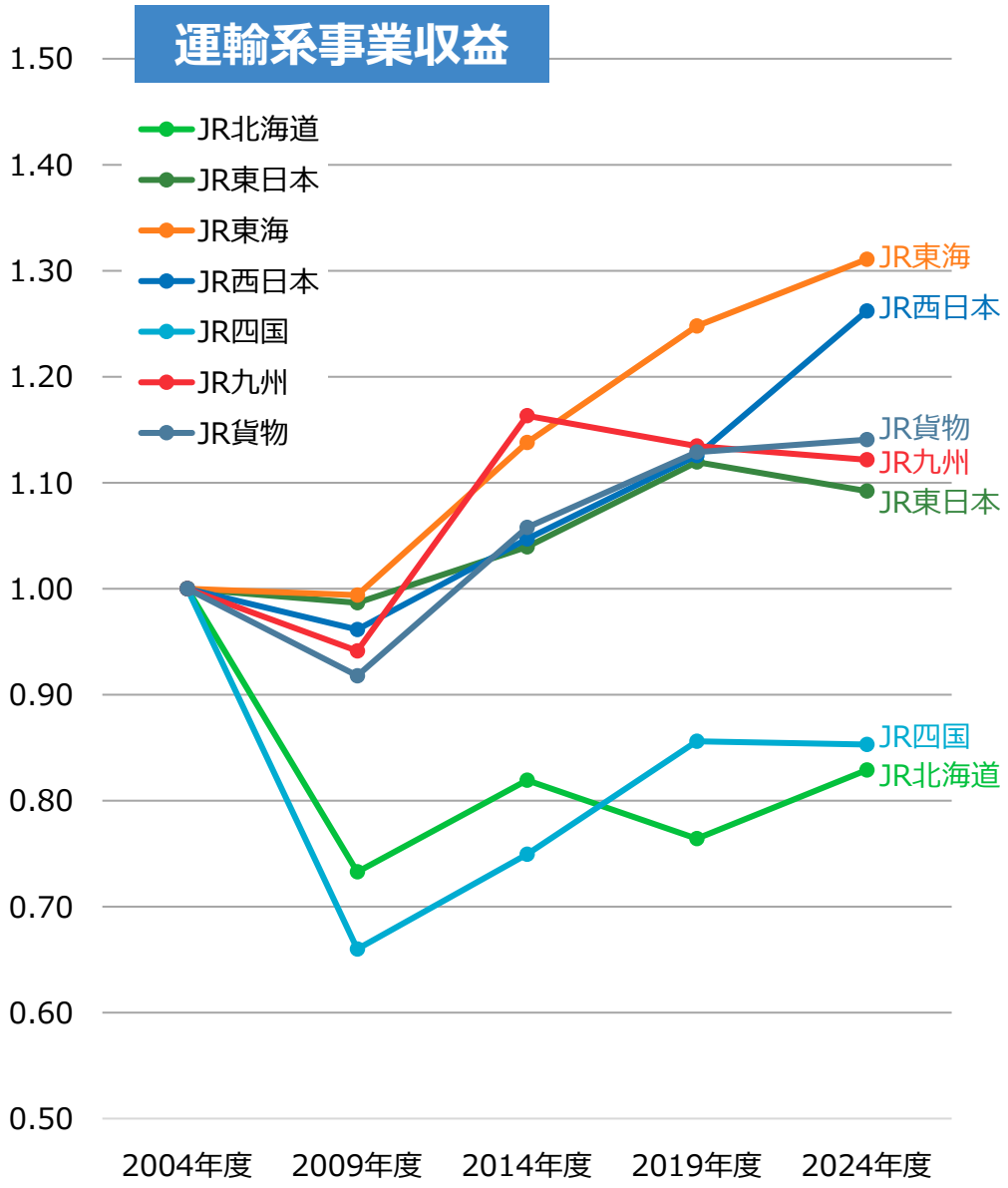
JR各社の連結営業収益

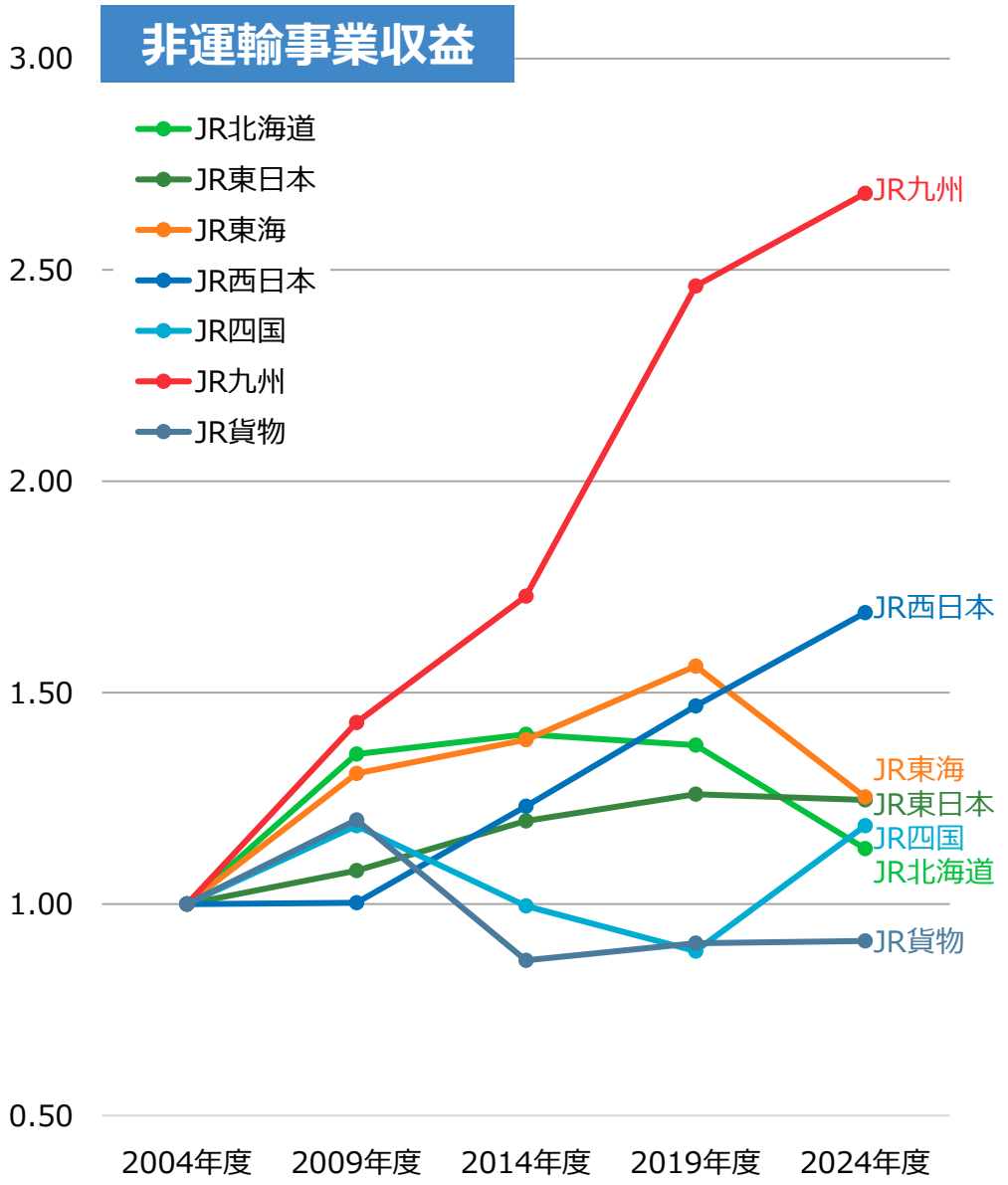


※JR北海道・JR四国は運輸系収入≒鉄道事業収入として扱っている

出典：各社IR資料等より作成

JR各社の連結営業収益（2004年度比）





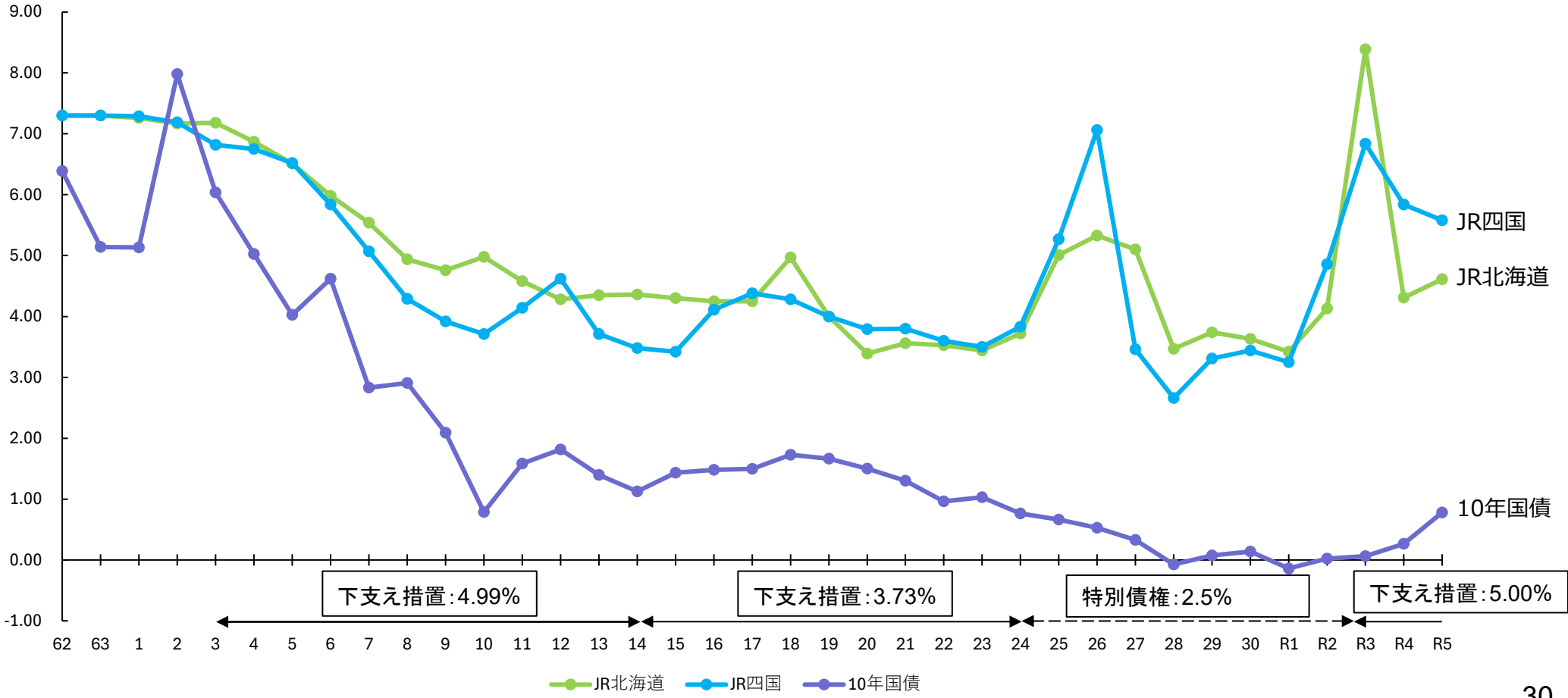
※JR北海道・JR四国は運輸系収入≒鉄道事業収入として扱っている

出典：各社IR資料等より作成

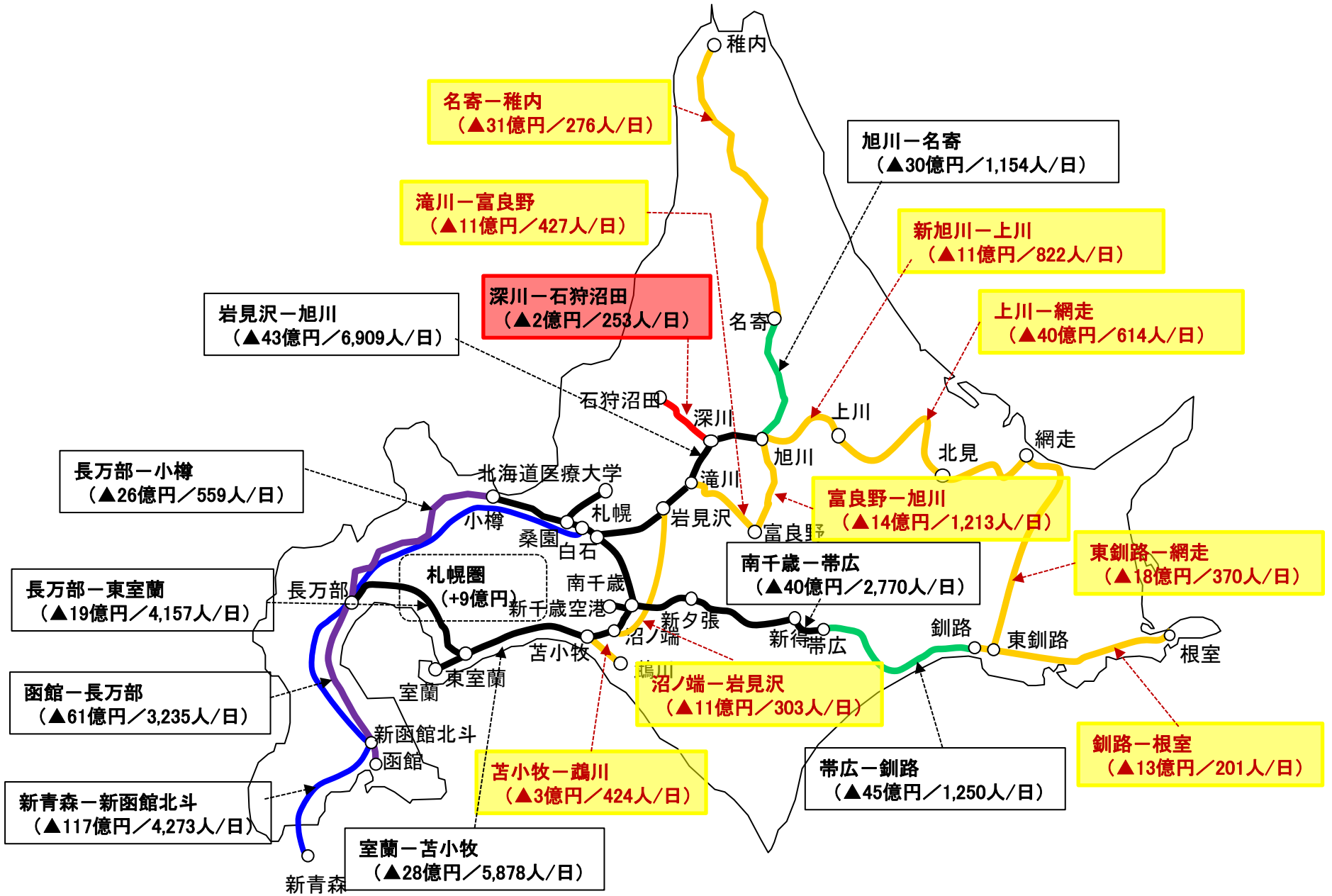
JR北海道・JR四国の経営安定基金と運用益

額の設定方法

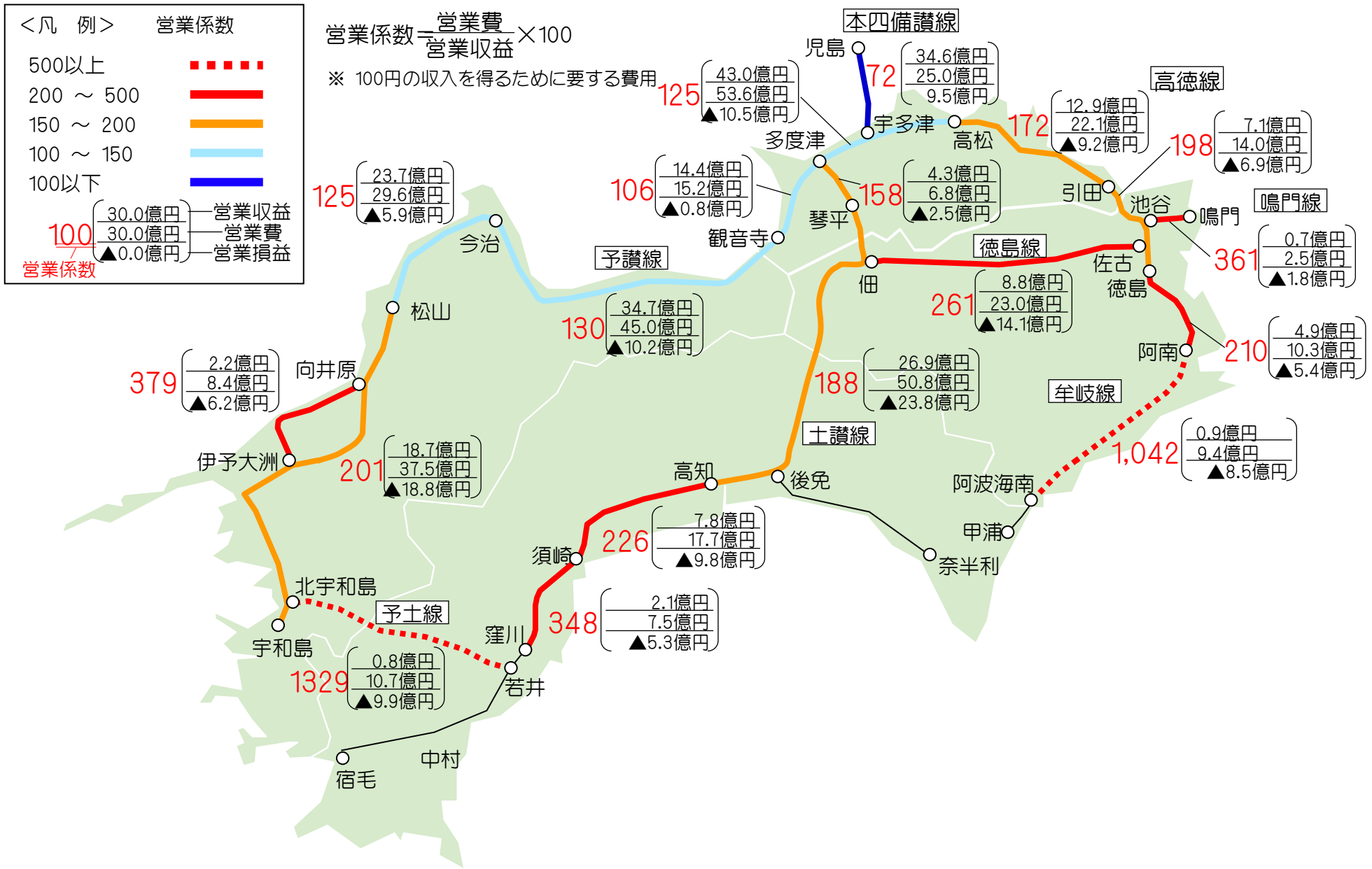
① 運用益収入額（補填額）については、事業範囲、旅客輸送の需要見通し、要員規模、引き継ぐ資産の価格等の前提条件から算出した６２年度の収支見通しにおいて、収入の概ね１%程度の利益を出すために必要な額を設定した。
② 運用利回りは、7.3%（当時の十年国債の過去十年平均金利）から設定した。
③ 金利低下に伴い、JRが保有する経営安定基金の一部を鉄道運輸機構が一定の金利で借り受ける下支え措置を実施。なお、平成24年度から令和3年度については、別手法（特別債権）にて下支えを実施している。



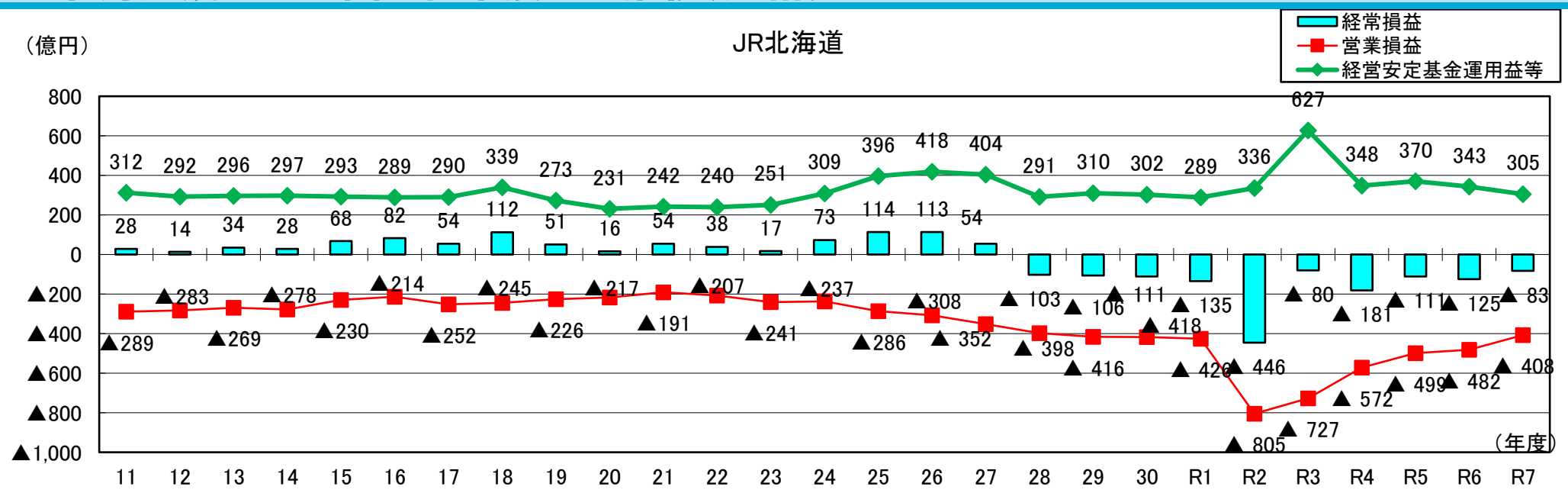
JR北海道の線区別収支（令和7年度）

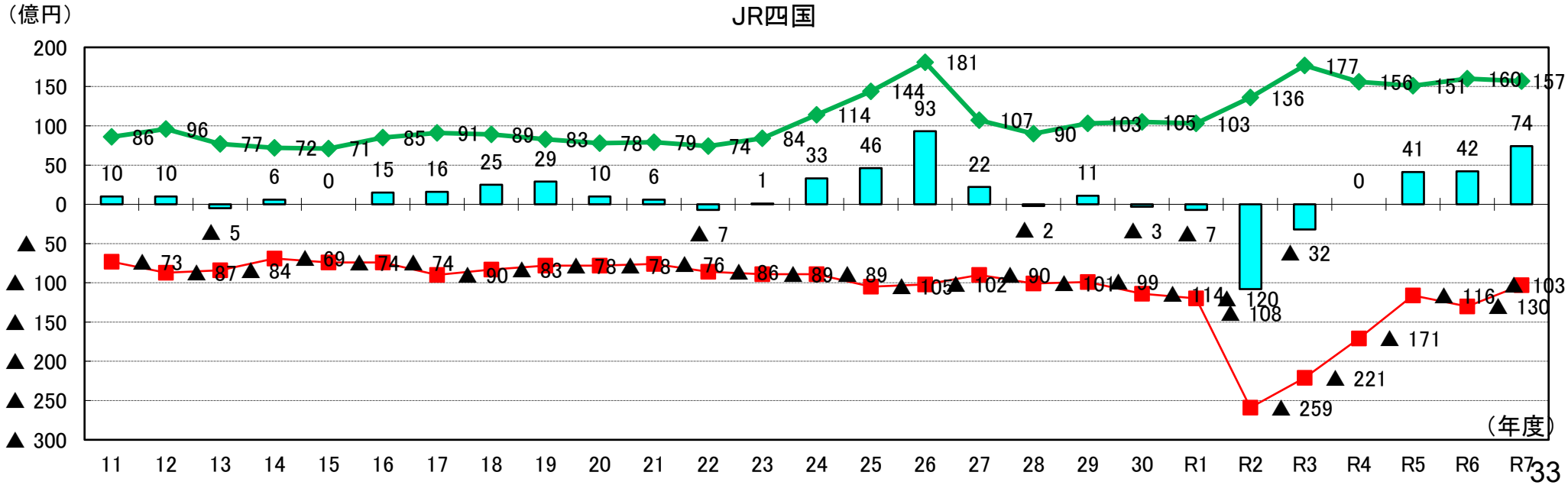


JR四国の線区別収支（令和6年度）



JR北海道及びJR四国の経常損益の推移（連結）





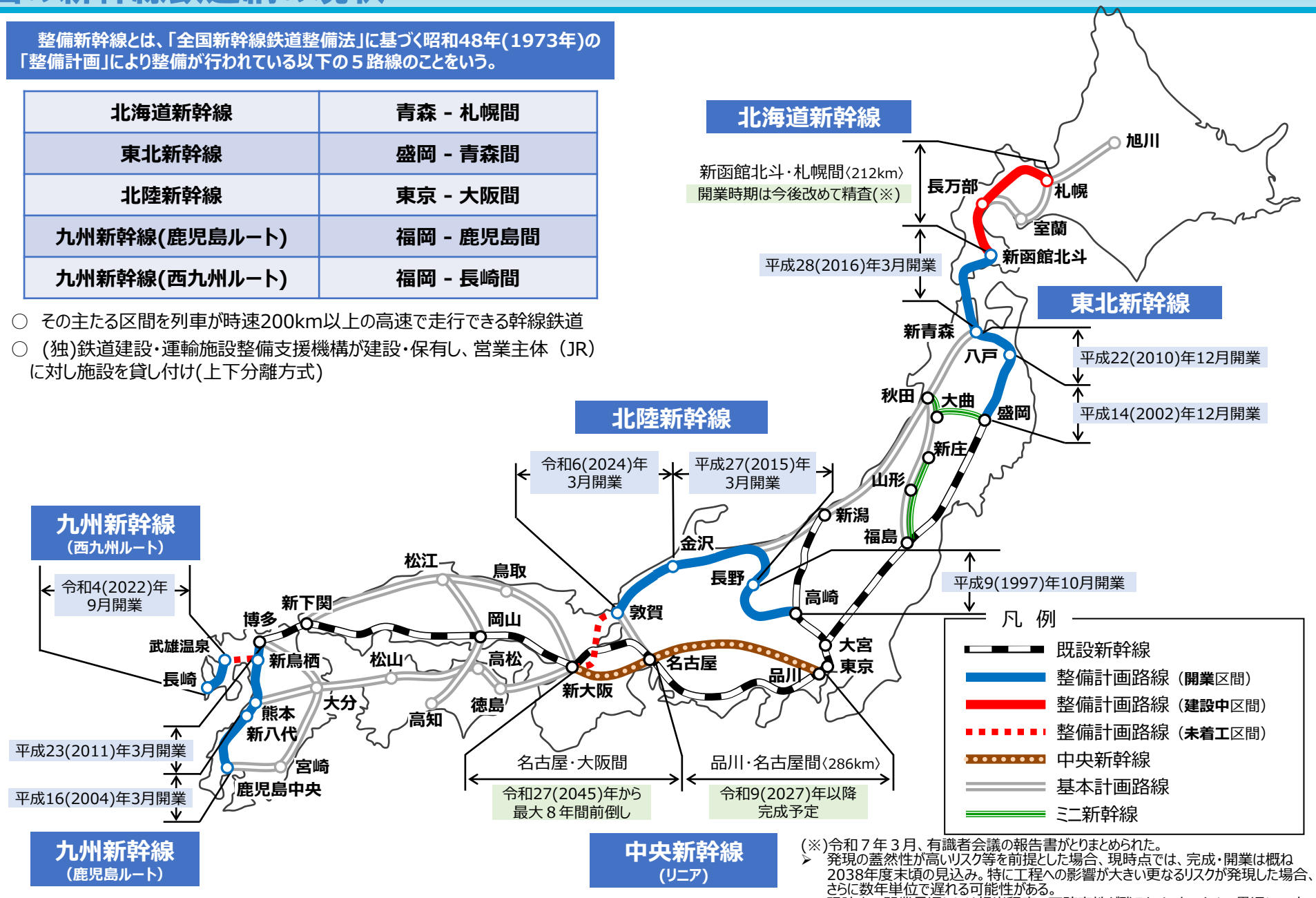
全国の新幹線鉄道網の現状

整備新幹線とは、「全国新幹線鉄道整備法」に基づく昭和48年(1973年)の「整備計画」により整備が行われている以下の５路線のことをいう。

北海道新幹線	青森 - 札幌間
東北新幹線	盛岡 - 青森間
北陸新幹線	東京 - 大阪間
九州新幹線(鹿児島ルート)	福岡 - 鹿児島間
九州新幹線(西九州ルート)	福岡 - 長崎間

○ その主たる区間を列車が時速200km以上の高速で走行できる幹線鉄道

○ (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設・保有し、営業主体（JR）に対し施設を貸し付け(上下分離方式)



(※)令和７年３月、有識者会議の報告書がとりまとめられた。

- 発現の蓋然性が高いリスク等を前提とした場合、現時点では、完成・開業は概ね2038年度末頃の見込み。特に工程への影響が大きい更なるリスクが発現した場合、さらに数年単位で遅れる可能性がある。
- 現時点の開業見通しには相当程度の不確実性が残るため、トンネルの貫通に一定の目途が立った段階で、改めて全体工程を精査し、開業時期を定めることが適切。

整備新幹線に係る政府・与党申合せ等における並行在来線の扱い

整備新幹線の取扱いについて【抜粋】　（昭和６３年８月３１日　政府・与党申合せ）

２　北陸新幹線（Ｌ案のうち、高崎・軽井沢間）については、６４年度には、建設に本格的に着工する。また、その他の区間等についても引き続き着工するが、難工事の部分については早期に着手する。

　このため、着工の具体的な手順方法については、財源問題（国、地域、ＪＲ等の負担　区分等）、並行在来線の廃止の可否及び具体的方法、法制上の論点等に関し、整備新幹線建設促進検討委員会（親委員会）において更に検討し、地方公共団体及びＪＲの意見、地元のコンセンサス等に配慮して、本年１２月末までに必ずその結論を得る。

整備新幹線の取扱いについて【抜粋】　（平成８年１２月２５日　政府与党合意）

四、並行在来線については、以下のとおりとする。

(一)　建設着工する区間の並行在来線については、従来どおり、開業時にＪＲの経営から分離することとする。

(二)　具体的なＪＲからの経営分離区間については、当該区間に関する工事実施計画の認可前に、沿線地方公共団体及びＪＲの同意を得て確定する。

(三)　ＪＲからの経営分離後の並行在来線について安定的な鉄道輸送を確保するため、当該鉄道事業に係る固定資産について税制上の所要の措置を講ずる。

五、鉄道貨物輸送については、並行在来線のＪＲからの経営分離後も適切な輸送経路及び線路使用料を確保することとし、新幹線鉄道上を走行することを含め、関係者間で調整を図る。

整備新幹線に係る政府・与党申合せ等における並行在来線の扱い

整備新幹線の整備に関する基本方針【抜粋】　（平成２１年１２月２４日　整備新幹線問題検討会議）

２．整備新幹線の整備に関する基本的な考え方

（２）着工に当たっての基本的な条件

整備新幹線を上下分離方式で整備する場合には、次の基本的な条件が整った区間について、これを確認した上で、着工するものとする。

①～④　（略）

⑤並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意

整備後の新幹線と並行在来線をともに経営することは、営業主体であるＪＲにとって過重な負担となる場合がある。この場合には、並行在来線をＪＲの経営から分離せざるを得ないが、その経営分離について沿線自治体の同意を得るものとする。

（３）当該地域における鉄道のあり方の検討

整備新幹線の整備に伴い、当該地域における鉄道のあり方に関する次の事項について、国、関係地方公共団体、ＪＲ等の関係者で、検討を行うものとする。

①並行在来線の維持のあり方

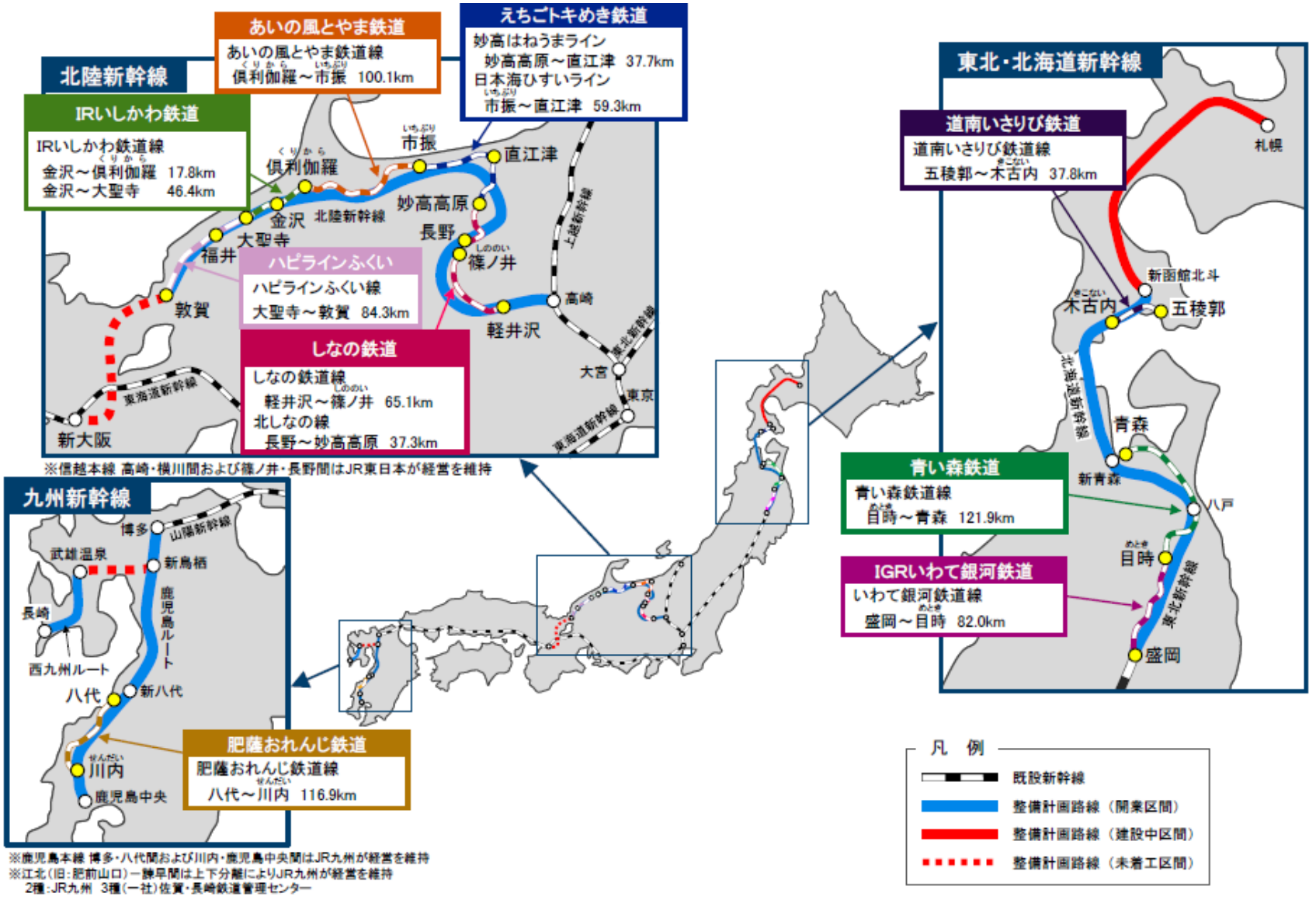
沿線自治体の同意によってＪＲから経営分離された並行在来線については、地域の足として、当該地域の力で維持することが基本となる。一方で、ＪＲも当該地域における鉄道事業者として、経営分離後も並行在来線維持のためできる限りの協力と支援を行うことが求められる。こうした見地から、沿線自治体の要請があった場合には、関係者により必要な対策を検討するものとする。

②貨物鉄道の維持のあり方

新幹線の整備後においても、並行在来線等を運行する貨物鉄道ネットワークを維持する必要がある。このため、並行在来線の分離等に伴うＪＲ貨物に対する影響を検証しつつ、必要な対策を検討するものとする。

並行在来線一覧

○ 整備新幹線区間と並行する形で運行する在来線鉄道は、政府・与党申合せに基づき、沿線全ての道府県及び市町村から同意を得た上で、整備新幹線の開業時に経営分離されることとなっている。
○ １９９７年以降、９つの並行在来線が開業。



営業収益に占める貨物調整金の割合（令和7年度）

	道南いさりび鉄道	青森県 青い森鉄道		ＩＧＲいわて銀河鉄道	しなの鉄道
開業日	平成28年3月26日	目時・八戸間：平成14年12月1日 八戸・青森間：平成22年12月4日		平成14年12月1日	軽井沢・篠ノ井間： 平成9年10月1日 長野・妙高高原間： 平成27年3月14日
鉄道事業営業収益（A）	22.2億円	青森県 48.9億円	青い森鉄道 25.4億円	41.1億円	46.4億円
鉄道線路使用料	17.7億円	52.3億円		27.8億円	7.3億円
うち、貨物調整金（B） （B)/(A)	**16.2億円** **73.4%**	**40.5億円＋8.1億円=48.6億円** **65.4%**		**25.2億円** **61.3%**	**7.2億円** **15.5%**
経常損益	▲3.3億円	▲5.0億円	0.6億円	0.6億円	▲2.8億円
	えちごトキめき鉄道	**あいの風とやま鉄道**	**ＩＲいしかわ鉄道**	**ハピラインふくい**	**肥薩おれんじ鉄道**
開業日	平成27年3月14日	平成27年3月14日	倶利伽羅・金沢間： 平成27年3月14日 金沢・大聖寺間： 令和6年3月16日	令和6年3月16日	平成16年3月13日
鉄道事業営業収益（A）	36.1億円	63.4億円	64.1億円	44.1億円	16.4億円
鉄道線路使用料	20.9億円	22.2億円	17.0億円	18.0億円	11.3億円
うち、貨物調整金（B） （B)/(A)	**19.9億円** **55.1%**	**20.4億円** **32.2%**	**15.8億円** **24.6%**	**16.5億円** **37.4%**	**10.8億円** **65.9%**
経常損益	▲１.5億円	▲1.9億円	0.5億円	▲2.8億円	▲10.7億円

※線路使用料収入はJR貨物申告額を、その他は鉄道事業報告書及び実績報告書を使用。
※青森県及び青い森鉄道の数値を合算し、指定管理事業に係る収入を除いて算出。

北海道新幹線札幌延伸に伴う鉄道物流のあり方に関する有識者検討会議について

国土交通省

趣旨

北海道新幹線の札幌延伸に伴って生じる鉄道貨物輸送（海線（函館線 函館～長万部間））に係る諸課題の解決方策等について検討を進めていくために設置。

構成員

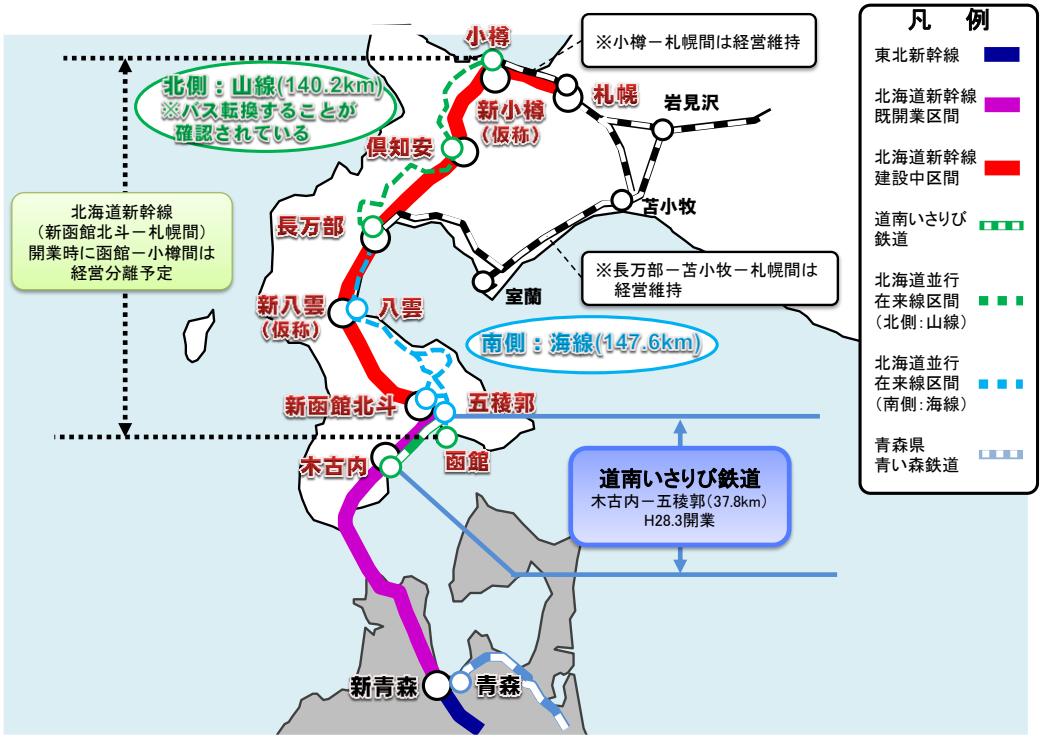
【学識経験者】（座長）二村　真理子　東京女子大学現代教養学部　教授
石井　吉春　北海道大学公共政策大学院　客員教授
岸　邦宏　北海道大学大学院工学研究院　教授
兵藤　哲朗　東京海洋大学海洋科学技術研究科　研究科長

【関係団体】北海道経済連合会
（一社）北海道商工会議所連合会
ホクレン農業協同組合連合会
（一社）北海道機械工業会
（一社）北海道消費者協会

【鉄道事業者】JR北海道
JR貨物

【オブザーバー】北海道開発局、北海道経済産業局、北海道地方環境事務所、北海道農政事務所
【事務局】国土交通省（鉄道局、北海道運輸局）、北海道庁

＜北海道新幹線の並行在来線経営分離区間＞



＜開催実績＞

令和５年11月29日　有識者検討会議（第１回）
・北海道新幹線札幌延伸と北海道における物流をめぐる状況等について

令和６年３月22日　有識者検討会議（第２回）
・関係者からのヒアリング（利用運送事業者等）

令和６年８月８日　有識者検討会議（第３回）
・関係者からのヒアリング（荷主等（農産品、食料工業品等））

令和６年11月６日　有識者検討会議（第４回）
・関係者からのヒアリング（荷主（小売）、内航海運事業者団体）

令和７年１月15日　有識者検討会議（第５回）
・鉄道事業者からの説明（ＪＲ北海道、ＪＲ貨物）

令和７年７月25日　有識者検討会議（第６回）
・中間とりまとめ（案）について

⇩

令和７年９月３日　中間とりまとめの公表

北海道新幹線札幌延伸に伴う鉄道物流のあり方に関する有識者検討会議　中間とりまとめ 概要（Ｒ７．９）

経緯・背景

○ 北海道新幹線の札幌延伸に伴って生じる鉄道貨物輸送（海線（函館線 函館～長万部間））に係る諸課題解決方策等について検討を進めていくために有識者検討会議（座長：二村 真理子 東京女子大学現代教養学部教授）を設置。
○ 令和5年11月から6回にわたって、関係者から丁寧にヒアリングを実施。

ヒアリングにおける主な意見

・トラックや船舶の輸送余力にも制約がある。港湾からの陸送距離やトラックドライバー不足、札幌に近い苫小牧港への航路の集中を考えれば、**貨物鉄道の輸送量を全て船舶で代替するのは難しい**。

・**鉄道で使用されている５ｔコンテナにもニーズ**があり、**輸送モードが限られるとサービス品質にも影響**が出る。**各輸送モードによる相互補完が必要**。

・輸送手段が寡占になれば**コスト面での競争が働かず**、**輸送価格が上昇**する。

・環境性能に優れ、全国ネットワークで輸送している**貨物鉄道は**、**カーボンニュートラル実現**や、**食料安全保障などの観点**から、**重要な役割**を果たしている。

・貨物鉄道機能を残す場合は、**青函共用走行問題への対応にも留意**すべき。**北海道新幹線と貨物列車の共存**のため、**関係者で技術開発も含め**、**効率的な運行を模索**しつづけることが必要。

貨物機能を維持することとした場合の論点

（１）鉄道施設の保有主体
ＪＲ北海道から引き継ぐ**鉄道施設の保有主体を決めることが必要**。
出資者、出資割合、人材の確保・育成等の調整を進めていくこととなる。

（２）維持管理費用
毎年度、**数十億円規模の施設の維持管理費用**を誰がどのような割合で負担するかを検討する必要。費用負担のあり方については**多様な観点から検討すべき**。鉄道施設の維持に必要な費用を低減させる努力も必要。

（３）要員の確保・育成
ＪＲ北海道から鉄道施設を承継するに当たり、**鉄道施設の維持管理要員の確保**が数百人規模で必要。ＪＲ北海道から業務が円滑に引き継がれるよう採用開始時期を設定する必要。

（４）北海道新幹線の高速化、青函共用走行問題
鉄道貨物輸送を残す場合には、青函共用走行問題への対応にも留意。
北海道新幹線と貨物列車の共存に向けて、**技術開発の進展**も十分に取り込んだ**効率的な運行を模索**しつづけることが必要。

（５）ＪＲ貨物におけるサービス改善
海線を含めた全国一元的な貨物鉄道による輸送ネットワークの機能が最大限に発揮されるよう、**ＪＲ貨物が提供するサービスについても改善が必要**。

現時点における基本的な方向性

・少なくとも北海道新幹線札幌延伸開業の時点では**海線の維持により貨物鉄道の機能を確保することが必要であるとの結論**に至った。

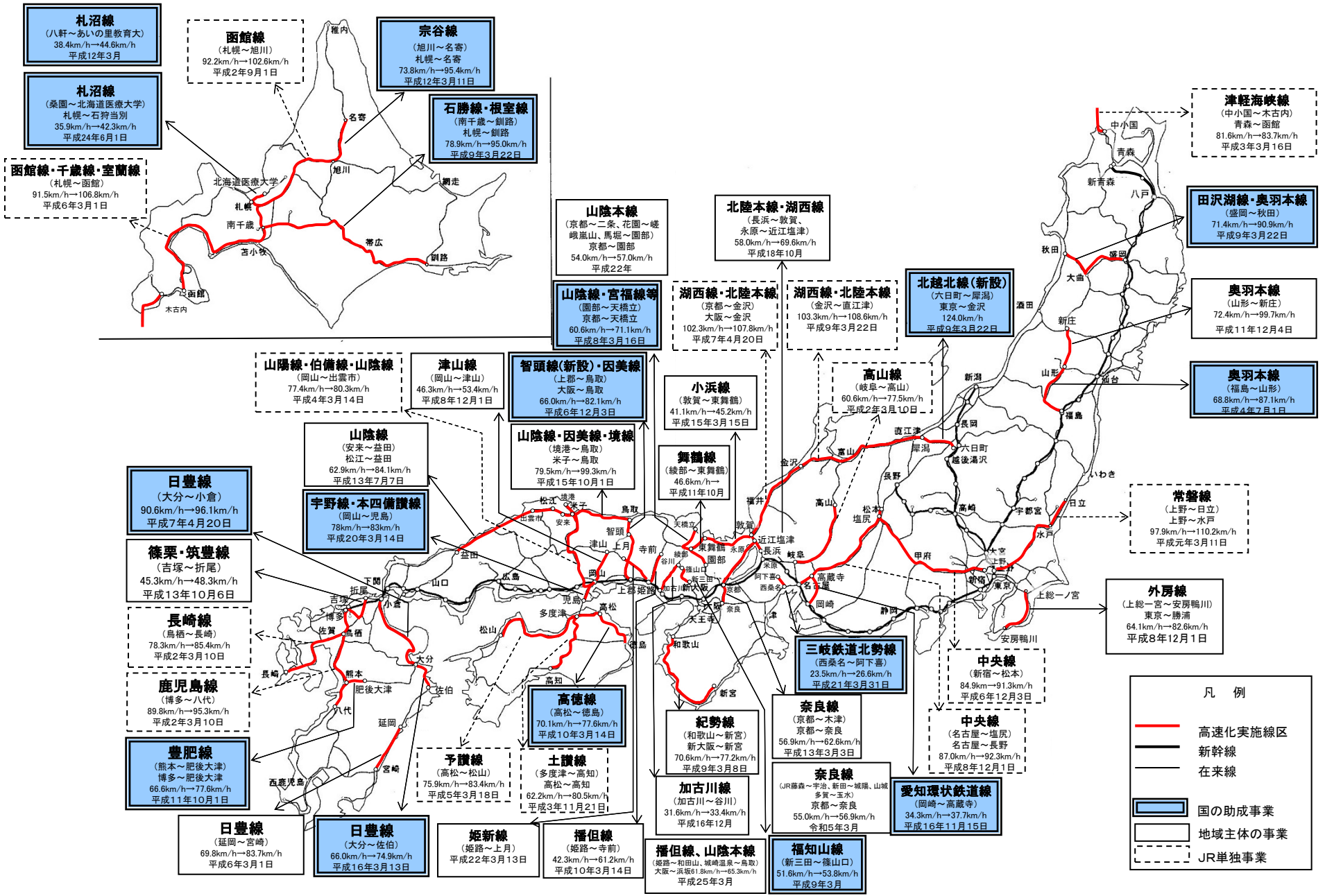
・他方、貨物鉄道の機能を維持する場合に整理すべき**多岐にわたる課題の解決に当たっては国をはじめとする関係者においてなお一層検討を深度化させていくことが必要**。また、青函共用走行に関する各種の課題については、**北海道新幹線の高速化との両立が図られるよう、貨物輸送の需要の平準化や積載率の向上などの効率化、技術開発、船舶による部分的な転換等他の輸送モードとの連携など**多様な関係者が一体となった**継続的な努力が必要**。

今後の進め方

・**北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）**については、国土交通省が設置した有識者会議において、「**現時点では、完成・開業は概ね2038年度末頃となることが見込まれる**。」等とした報告書がとりまとめられた。

・**こうした状況から、**今後は、**海線を取り巻く情勢が大きく変化していることを踏まえ**、検討に当たっての時間軸を整理するとともに、**旅客輸送に係るブロック会議の動向等に留意しながら**、**課題解決に向けた議論を継続**していくこととする。

在来幹線鉄道高速化実績一覧



JR各社の予約システム

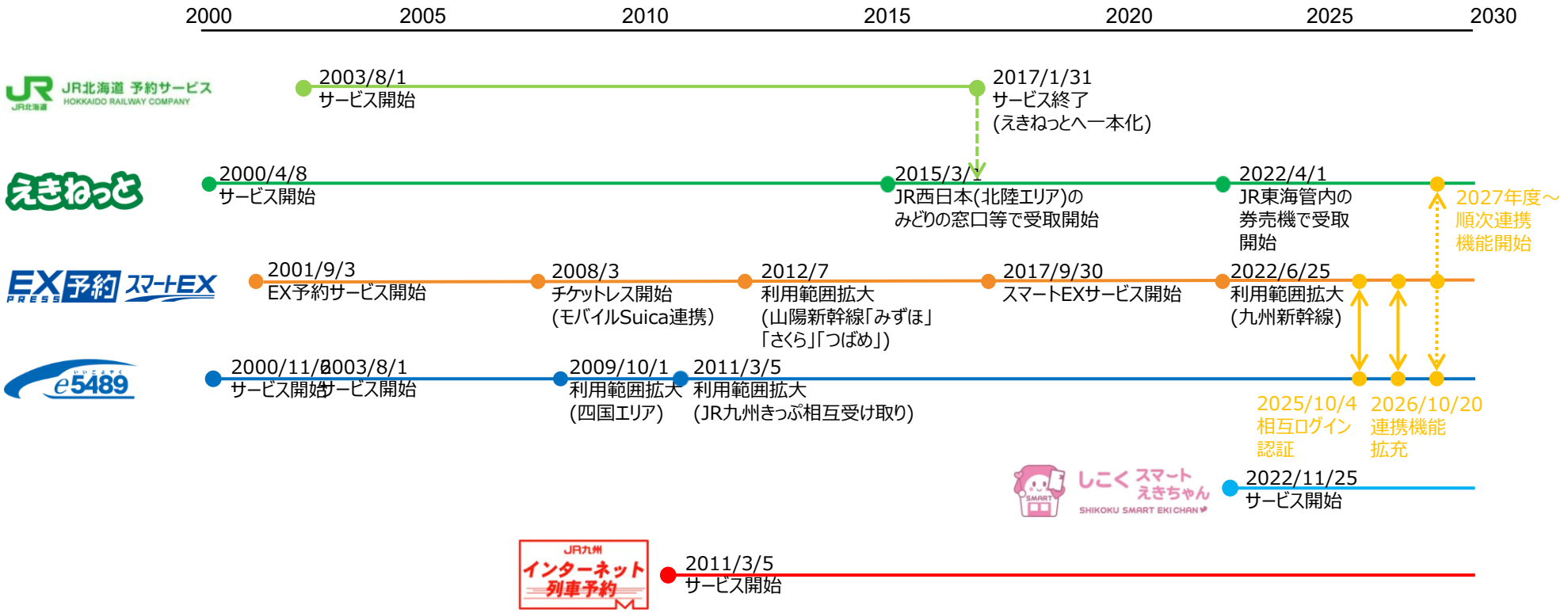
○ JR東日本・JR東海・JR西日本はいずれも2000年代初頭にサービスを開始しており、JR九州も遅れて開始。

○ JR北海道・JR四国は他社連携により対応している。

○ 2025年9月、JR4社（JR東日本・JR東海・JR西日本・JR九州）が運営するネット予約サービス間の連携を発表。2026年10月20日の「EX サービス」と「e5489」の連携から順次サービスを開始。

○ 連携により、１回のログインで他社の予約サービスに移行が可能。他社の予約状況を同じ画面で確認可能。

サービス年表

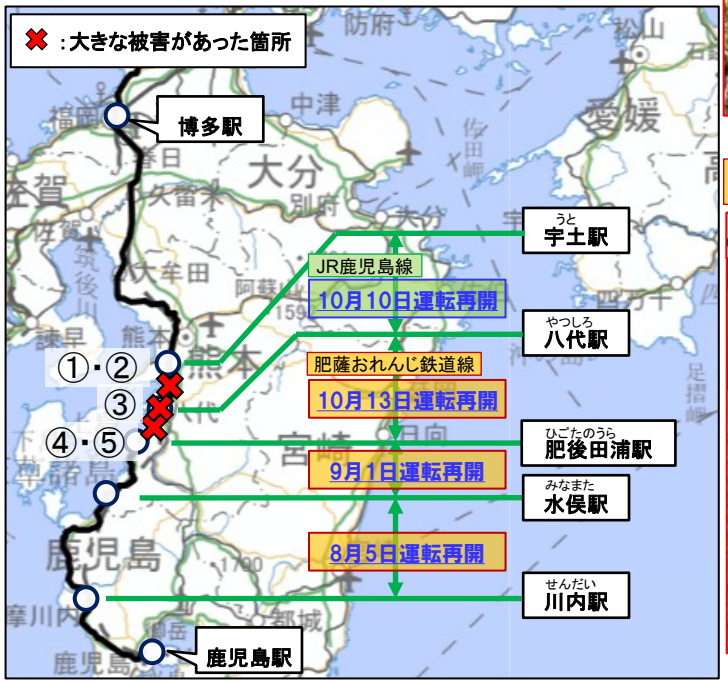


令和8年熊本地震により被災した鉄道の状況【在来線】

1. **発 生 日 時**　令和8年7月28日(火)　16時27分
2. **発 生 場 所**　熊本県熊本地方　深さ16km(暫定値)
3. **マグニチュード**　7.1(暫定値)
4. **震　　度**　熊本県宇城市、氷川町で震度7を観測
   中部地方から九州地方にかけて
   震度6強～1を観測
5. **在来線の主な施設被害**　*[鉄道事業者からの報告による]*

〇JR九州 [鹿児島線(宇土～八代間)]
- 構造物の変状　29箇所(橋りょう変状、乗降場変状)
- 軌道変状　約10km(レールの歪み)
- 電柱損傷　27本、架線金具損傷　300箇所超

〇肥薩おれんじ鉄道 [肥薩おれんじ鉄道線(八代～川内間)]
- 軌道変状、架線断線、乗降場破損等　計96箇所



〇被害の大きかった宇土～肥後田浦間の被害状況

JR鹿児島線

①小川(おがわ)～有佐(ありさ)間　軌道変状



②小川～有佐間　電柱損傷



③八代駅　構内留置中機関車脱線・横転

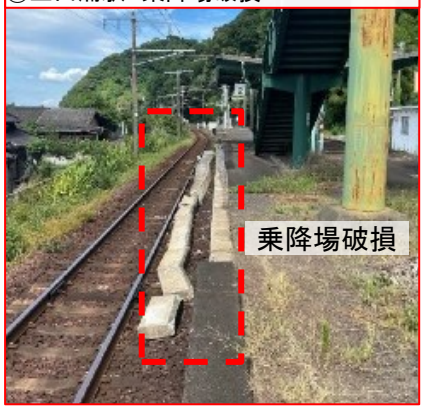


肥薩おれんじ鉄道線

④肥後高田(ひごこうだ)～日奈久温泉(ひなぐおんせん)間　軌道変状



⑤上田浦(かみたのうら)駅　乗降場破損



〇復旧後

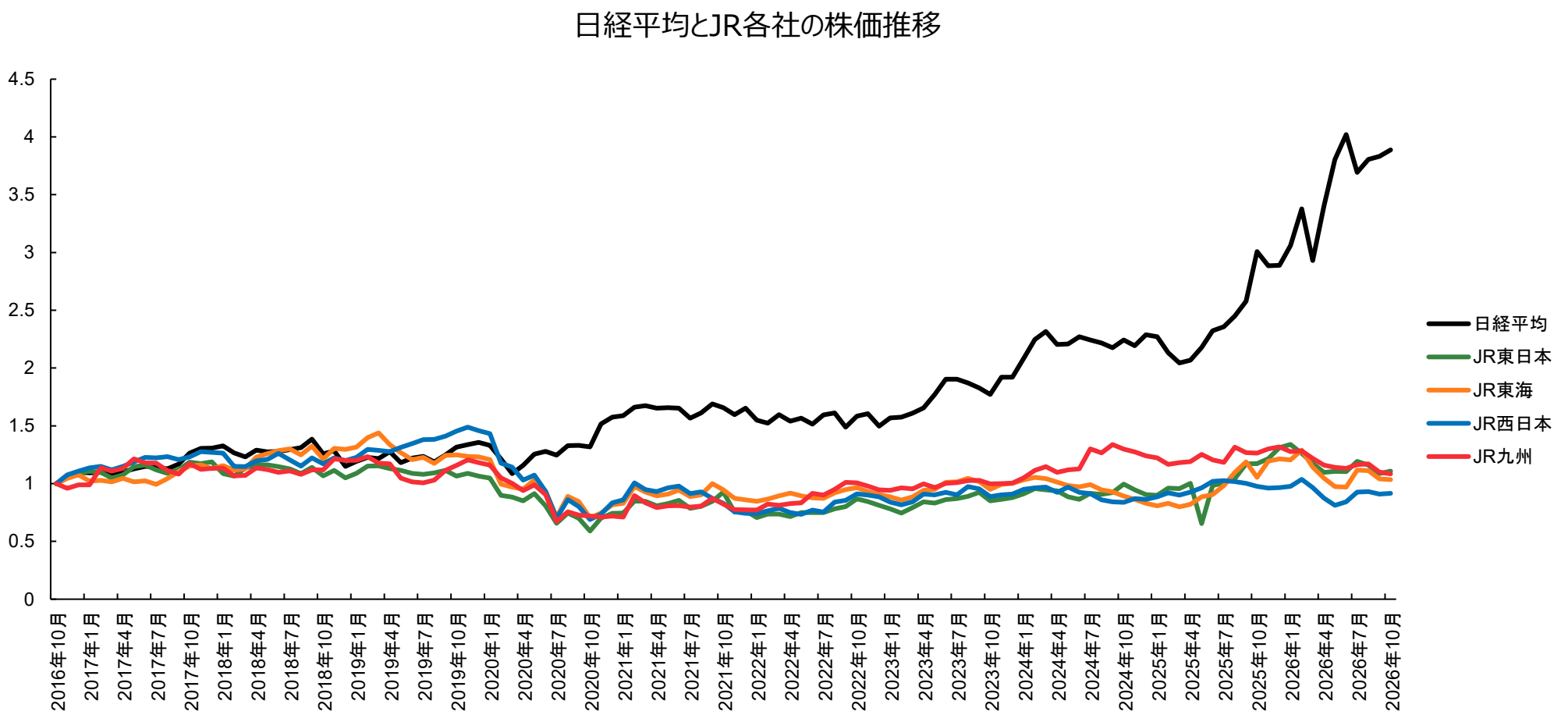








日経平均とJR各社の株価推移



国鉄長期債務等の処理について

○ 国鉄改革時の当初スキーム（昭和62年4月）においては、国鉄長期債務等の総額37．1兆円を国鉄清算事業団、JR4社、新幹線鉄道保有機構が承継することとされた。
○ しかし、国鉄清算事業団の承継分25．5兆円については、土地や株式の資産処分収入を順調に確保することができなかったこと（地価高騰問題や株式市況の低迷）等から 、債務が膨張。
○ このため、平成10年10月の処理スキームにより、大部分を国（一般会計）が承継することとされ、現在も償還が続いている。

国鉄改革時の当初スキーム（昭和62年4月）

国鉄長期債務等
〔総額37．1兆円〕

国鉄清算事業団
〔25．5兆円〕

新幹線保有機構 2．9	土地売却 7．7			国民負担13．8

（営団持分0．7）（JR株式0．5）

JR4社〔5．9兆円〕
（東日本、西日本、東海、貨物）
→ 平成8年度までに完済

新幹線保有機構
〔5．7兆円〕
→ 鉄道整備基金 6．2兆円 ※平成3年
→ 鉄道・運輸機構 平成28年度までに完済

債務膨張

国鉄長期債務等処理スキーム（平成10年10月）

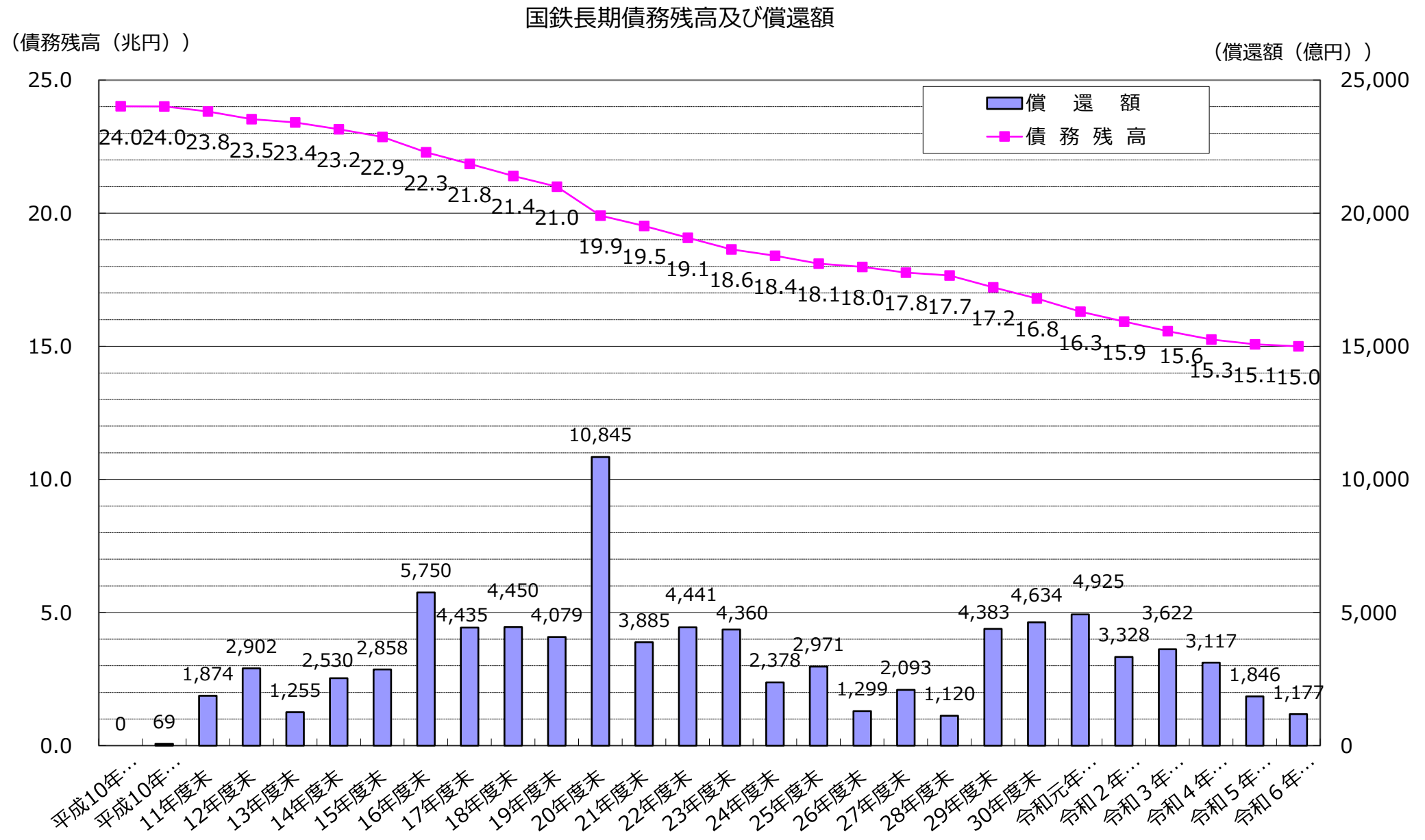
国（一般会計）において処理
〔24．0兆円〕

鉄道建設公団が負担
（年金等給付費用等）
［4．0兆円］（当時の推計値）

現在、鉄道・運輸機構特例業務勘定において
・旧国鉄職員の年金給付費用
・業務災害補償費用
等を負担

JR各社が負担
（年金等給付費用）
［0．2兆円］

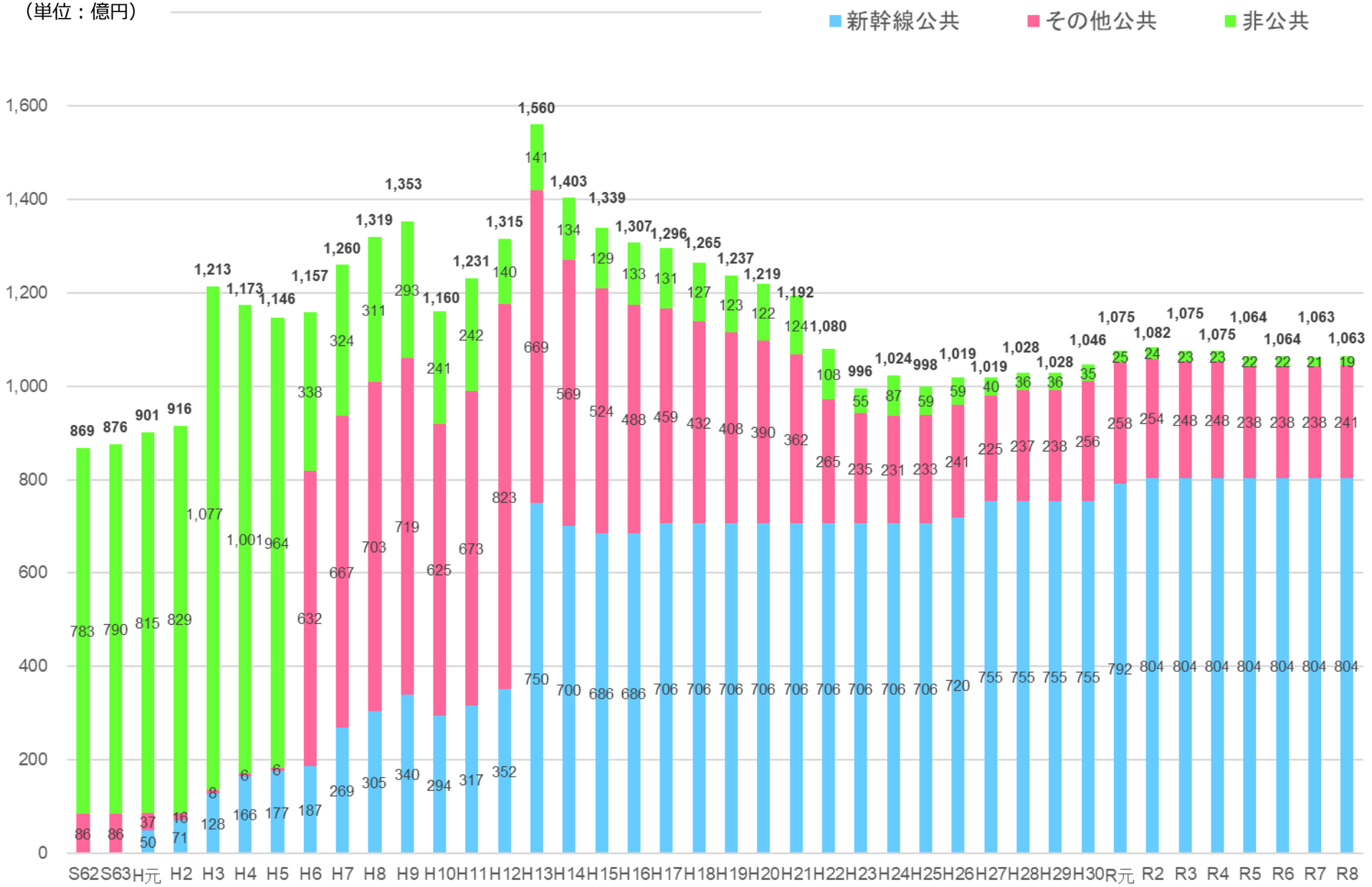
一般会計に承継された国鉄長期債務の状況（令和6年度）



※平成10年10月に一般会計に承継された国鉄清算事業団の有利子債務

鉄道局予算推移（当初予算ベース）

（単位：億円）



※端数において合計とは一致しないものがある。

JR北海道・JR四国・JR貨物に対する支援

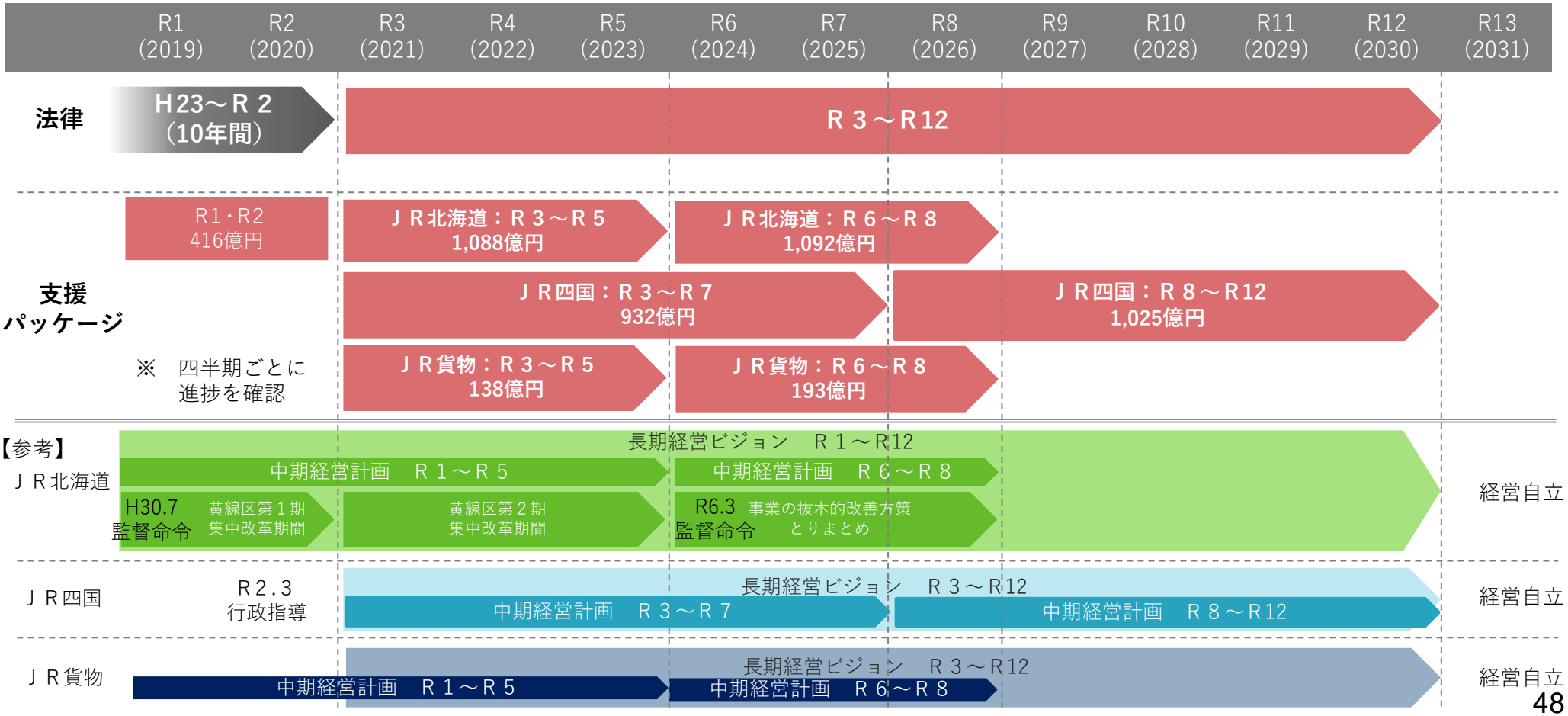
国土交通省

基本的な考え方

○　ＪＲ北海道、ＪＲ四国及びＪＲ貨物について、令和３年に改正された国鉄債務等処理法等に基づき、経営自立に向けて、必要な支援を継続。（助成金の交付等の支援の期限は、令和12年度まで）

○　各社の中期経営計画期間内における支援を実施。

○　ＪＲ北海道・ＪＲ四国については、経営安定基金の下支え（運用益の安定的な確保）を実施。



1. これまでの検討の経緯と本小委員会の設置

2. 国鉄改革時の鉄道ネットワークの考え方

3. 社会経済情勢の変化と鉄道ネットワークを巡る課題の顕在化

4. ご議論いただきたいポイント

鉄道ネットワークに期待される役割

鉄道ネットワークについては、国家・社会的観点から引き続き、以下のような役割が期待されるのではないか

- 大量・安定輸送により国民生活と社会経済活動を支え、他の交通手段では代替困難な基幹的輸送機能を確保する。
- 会社の枠を超えた全国的なネットワークを通じて、円滑に広域移動できる環境を確保し、二地域居住の促進やインバウンドの地方誘客を含め、地方の観光振興や経済活性化を支える。
- 物流面においても、会社の枠を超えた全国的なネットワークを活用して、脱炭素化、輸送の担い手不足、安全保障などの新たなニーズに応えていく。
- 上記のほか、ローカル鉄道についても、それぞれの地域において他の交通手段では代替困難な社会経済的な価値が認められる場合には、関係者が連携・役割分担してその維持・機能向上を図っていく。

JR各社、並行在来線各社は、旧国鉄が築いた全国的な鉄道ネットワークを承継しており、引き続き、その維持・機能向上に向けて中心的な役割を果たしていくことが期待される。
ただし、その役割は社会経済情勢の変化に伴ってどのように変化しているのか検証が必要。

【参考】

鉄道は、旅客については中距離都市間旅客輸送、大都市圏旅客輸送及び地方主要都市における旅客輸送の分野で、今後とも国民生活にとって重要な役割を果たしていくことが見込まれ、また貨物についても大量輸送や長距離輸送の分野において相応の役割を果たしていくことが見込まれる。

このような鉄道の持つ役割を踏まえた上で、将来にわたりその特性を最大限発揮させていくためには、抜本的改革によって速やかに国鉄事業を再生させることが必要であるとの認識を持った。

（日本国有鉄道再建監理委員会「国鉄改革に関する意見」より）

ご議論いただきたいポイント

【論点①】

○ 航空、高速バス・自家用車など、他の輸送モードの利便性も向上する中で、今後も、国家的観点から維持していくべき「基幹的ネットワーク」とはどのようなものか。全国新幹線整備法に基づき、国が整備している新幹線網以外に、どのような鉄道ネットワークが必要と考えられるのか。

○ 「基幹的ネットワーク」以外の鉄道ネットワークについて期待される役割はどのようなものか。

【論点②】

○ 「基幹的鉄道ネットワーク」とされたものについて、社会的な要請に着実に応えていくために、確保すべき、あるいは確保が期待される機能とはどのようなものか。

【論点③】

○ 民間事業者の経営自主性を確保しつつ、他方で、会社ごとに収益力に大きな格差がある中で、「基幹的鉄道ネットワーク」を維持し、必要な機能を確保していくためには、どのような方策が求められるか。

○ 特に、そのために必要となるコストを、誰がどのように負担していくべきか。