

## 都道府県に対するアンケート調査について

### (第 2 回 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)

#### 【調査の実施について】

今後の議論の参考とするため、第 1 回検討会で示した 4 つの論点に関するアンケート調査を実施。(43 団体より回答)

※鉄道は地域の基幹的・広域的な公共交通で、地域の公共交通のあり方全体を左右する存在であるため、自治体の中でも広域的な観点を持つ都道府県を対象とした。

※同一の意見は統廃合する、個別路線の名称は伏せるなど一部加工を行っている。

#### 1. 鉄道事業者と沿線自治体が協働して利便性・持続性の高い地域モビリティの実現に向けて取り組むにあたって、それぞれが果たすべき役割と考えるものは何か。

##### 【鉄道事業者】

- 特に新幹線等の収益路線を引継ぎ、内部留保を多く積み上げてきた J R 各社においては、コロナ禍の一時的な減収減益を鉄道路線の廃止・縮小の理由とせず、地域にとって不可欠な交通サービス（特に通学輸送）の維持と利便性向上を図るべき。
- 鉄道は、道路などと同様に重要な社会インフラであるため、今後とも、鉄道事業者は地域の公共交通機関として、路線を維持していくことが必要。
- 日本全国あるいは大都市との鉄道ネットワークを備え、地域モビリティを支える中心的な公共交通機関として、沿線地域ごとの状況に合わせ、新たなテクノロジーを活用しながら、利用者のニーズに丁寧に対応したサービス提供を実現していくこと。
- 旅客や貨物の基幹的広域的交通としての役割を担う鉄道ネットワークを維持・活性化して移動の利便性と信頼性を確保すること。
- 定時制・速達性・安全性に優れた利便性の高い輸送サービスの提供。
- 現在の鉄道の利用状況、収支採算性等に関する情報を公表・沿線自治体に提供するなど、利便性・持続性向上のための円滑な議論を行うための基礎となるデータを用いて、沿線住民や自治体から疑念を持たれぬよう丁寧に説明を行うこと。
- 観光を含む利用促進（路線や車両自体の魅力向上）。
- 地域に対して引き続きコミットする姿勢を示し、自社の広域ネットワークを最大限に活用し、沿線地域と持続可能な路線としての方策について議論し、その実現に向けた取組を進めること。

- 区間別の輸送密度や収支状況など一律の基準を用いた廃線ありきではなく、将来に渡って「地域の移動の足」として持続的に確保していくため、地域資源を活用した利用促進策の実施や沿線自治体を実施する利用促進策への積極的な協力などの柔軟な対応。
- 他の地域の交通機関の好事例を目標に、自ら利用者本位で利便性を高める（運行便数の確保、ダイヤ利便性の向上、利用しやすい運賃の設定、利用環境の整備、各種企画の実施、線形改良等施設の整備・維持など）努力を行うこと。
- 自治体の行うまちづくりに参画し、積極的に利便性向上を果たしていくべき。
- 輸送サービスの強化、利用環境の充実、他の交通モードとのダイヤ面での連携など。
- 内部補填構造の再構築（都市部の料金値上げ、ユニバーサル料金の設定など運賃体系の見直し）も含めた利益創出（収益を得られる企画の実施）のための弛まぬ努力。
- 鉄道事業者が持っているリソースやノウハウを活用し、沿線自治体に対し、利用促進を含む収益増加策のほか、コスト削減など路線継続に向けた方策や、新規ニーズの開拓に向けた投資等の新たな取組など、前例にとらわれないことのない様々な改善方策を積極的に提供。
- 鉄道事業者については、人口減少が進行していく中で、鉄道利用を維持、促進していくための利用実態の把握や利用者の声を吸い上げ、可能な限りダイヤに反映しながら、効率的な運行を行っていくこと。
- 地域交通の維持・確保や地域づくりへの積極的な関与。地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会への参画、主体的・積極的な議論、決定事項の尊重。
- 安定的な輸送サービスを維持するため、順次施設等整備を実施していく必要があるが、施設等整備に対して支援している沿線自治体の財政状況が厳しいことから、計画的に実施してもらいたい。
- 主要な都市間を結ぶ中長距離の移動は鉄道が、鉄道の輸送を補完しながら短距離の移動をバスやその他の交通手段が担うと行った基本的な役割分担のもと、各交通モードが連携して公共交通の最適化に向けた取組を行うべき。
- シームレスな移動の実現に向けて二次交通など幅広い交通モードとの円滑な連携を促進。

#### 【沿線自治体】

- 地域の欠くことのできないインフラとして、路線の役割や重要性、現状（利用者数、収支等）について、地域住民や議会と認識の共有を図るとともに、利用促進に努めること。
- 地域公共交通計画を策定し、鉄道に求める役割や事業者への支援策、あるいは再構築後のモビリティの具体像を示すことで、地域交通のあるべき姿を描くこと。

- 現状の経営状況を理解した上で、地域への影響や財政負担等を考慮の上、鉄道路線の存廃を含む最適な地域公共交通支援のあり方について検討し、鉄道事業者及び自治体等支援者において協議すること。
- 鉄道だけではなく、路線バスやデマンド交通等その他の交通モードを含めた地域の公共交通ネットワーク全体のあり方を整理した上で、鉄道の果たすべき役割を明確化すること。
- 地域の活性化や持続可能な路線としての方策について、鉄道事業者や沿線市町村等とともに幅広く率直に議論できる場を設定し、その実現に向けた取組を進めること。
- 地域における鉄道の利活用策の検討・実施や観光資源の魅力向上。
- 地域鉄道の経営収支及び利便性の向上並びに安全の確保を図るための、輸送設備の更新等に対し国、沿線自治体と協調した財政的な支援。
- 県内交通事業者、市町村等との連携体制を構築したうえで、地域のニーズ調査を実施するなど、実際に利用している地域住民のニーズを把握し、鉄道事業者と共有することにより、鉄道と路線バスやコミュニティバスとの乗継を円滑にしたり、駅のバリアフリー化や鉄道利用者の送迎がしやすい駅前広場の整備を行って利便性の向上を図るなど、輸送資源を活用して地域に最適な移動手段を確保していくこと。
- 地域の各種行政分野を総攬する自治体として、特に地方部においては公共交通が衰退する中で、福祉・医療・教育等の各分野で独自の輸送サービスを実施する動きが広がっており、交通部局以外の各分野の関係者をとりまとめ、相互の重複を整理したり、接続させて利便性を向上させるなどの連携を図ること。
- 駅を核とした中長期的なまちづくりと二次交通の確保など、都市政策と地域公共交通政策の連携。
- 住民へのモビリティマネジメントの啓発・普及やマイレール意識の醸成など、住民の継続的な利用促進への取組。
- 移動の目的となる観光等の分野の関係者との連携体制や地域住民、団体を巻き込んだ支援体制のプラットフォームを構築すること。
- 市町村が、地域住民に対する路線の必要性を最も把握することができる基礎自治体として、地域としての路線の必要性を明らかにし、鉄道事業者の状況を把握した上、便益とコストを比較し、支援が必要か判断すること。支援が必要であれば、住民合意のもとで、支援スキームを構築することが重要。都道府県は市町村が路線が必要と決断して支援することになった場合は、協働して路線の維持を図る。
- 都道府県は、広域的な路線の検討、コミュニティ交通施策の方向性提示・財政支援・研修機会の充実等の検討が必要。

- 地域内における公共交通の維持・確保等については市町村が、市町村を跨がる広域的な移動手段は県が国・市町村・交通事業者と連携し、維持充実させていく。
- 鉄道事業者まかせではなく、地域がより主体的に公共交通の課題分析、改善策の検討、運営形態等の見直し、利用促進策の実施、鉄道事業者と連携した地域づくり等に参画する取組を推進していくこと。
- 輸送人員が大幅に減少している中において、漫然と「鉄道が必要」ということでなく、人口減少や新型コロナウイルス感染症といった社会情勢の変化を適切に捉え、各沿線自治体の「地域公共交通計画」に位置付けるなど地域における鉄道の重要性、役割を整理、関係者間で共通認識を持つこと（合意形成）が重要であり、その上で持続可能な公共交通維持に向けて適切に措置していくべき。

## 【国】

- 地域の厳しい財政制約に鑑み、地域公共交通全般への支援を拡充していく役割。
- 地域モビリティの活用を促進する場合、地域公共交通関連の規制の透明化、自治体への国の有するデータの提供等、地域モビリティの活用柔軟化に向けた制度・運用の改善も国でしかできない役割。
- オープンデータ化・オープン API 化に際して、バス・旅客船と異なりいまだ策定されていない鉄道向けの全国的なフォーマットの策定についても主導すべき。
- 県内の鉄道のあり方は県が主体的に取り組むものとするが、県を跨ぐ広域的な鉄道のあり方は国が主体になるべき。

## 【鉄道事業者と沿線地域の協働】

- 利便性・持続性の高い地域モビリティの実現については、国、地方公共団体、公共交通事業者などの関係者が、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律及び国の基本方針に定められたそれぞれの役割を果たしつつ、相互に連携を図りながら取り組むべき（鉄道事業者の経営努力、沿線市町村の運行支援、これに対する国・県の支援）。
- 鉄道事業者は路線の維持・活性化、安全運行等を担い、沿線自治体は鉄道事業者の実情、当該路線の利用状況等に応じて、鉄道事業者による利用促進等を支援する。また、両者常に理性的で、忌憚のない議論・検討ができる関係性を構築しておく。
- 危機認識を共有するためにも、まず、鉄道事業者と沿線自治体の双方の歩み寄りが必要であり、それぞれの立場の垣根を越える意識を持つことが最も重要。

- 地域住民利用と観光利用の双方の促進を促す企画及び実施や、他のモード（バス、タクシー、航空、レンタカー等）との連携を鉄道事業者と沿線自治体が協働して行うこと。
- 乗降調査やアンケート等による沿線住民のニーズ等の把握、及び鉄道輸送に要するコストが公共交通機関として維持するニーズに見合っているかの検証。
- 鉄道が観光に果たす役割として、沿線地域へ波及効果をどの程度もたらしているのか評価。
- 国に対する現況説明や財政支援措置の拡充等の要望。
- 複線化等の利便増進にあたっては、鉄道事業者の経営判断が最優先となる中で、自治体としてどのような取組を行うべきか苦慮しているところであるが、まずは、鉄道事業者と沿線自治体が協働して取り組むロードマップの共有することが必要。
- 鉄道は、日常生活における移動手段のみならず、まちづくりや地域コミュニティの構築、観光振興など、歴史的にも地域に根ざした貴重な社会基盤であり、地域にとって不可欠な公共交通。まず前提として、鉄道以外の他のモビリティへの転換を検討する前に、現在の鉄道ネットワークをどのようにすれば維持することが可能なのか議論を尽くすことが必要。
- 国鉄の分割民営化から30年以上経過し、その間、各JR会社ごとに鉄道サービスの提供が行われてきたが、各会社間における収支状況等に大きな差が生じている。経営体力の弱いエリアから鉄道の廃線が進むような不公平な事態は避けなければならない。そのため、これからの鉄道のあり方を考える上では、国鉄改革からの状況の変化等を検証することも必要ではないか。

2. 各地域において鉄道が果たす他のモードでは担うことのできない特有の機能として何が考えられるか。

- 観光資源・地域活性化の起爆剤、地域のシンボル、他地域と比べた付加価値の創出。
- 地図、Webマップに掲載されているため、重要なランドマークになる。
- 駅は重要な交通結節点であり、周辺には商店街や公的機関、居住地、就業地があるなど、地域の拠点として賑わいの中心になっており、乗合バス等では代替が不可能。
- 交通弱者の通院・通学等にも対応した高い定時性や速達性、安全・安定性を有している。
- 鉄道が開通することで、地元から通学が可能になるなど、子ども達の日常生活と教育機会の均等の観点からも必要不可欠な存在。
- 全国に張り巡らされた鉄道は、交流人口の拡大と地域の持続的発展を支え、市町村間・ブロック間を結ぶ広域移動幹線として重要な役割を担っており、地域住民の日常生活や経済活動に密着した大切な移動手段である。
- 路線バスと比較して大量輸送が可能であるため、通勤・通学の時間などの利用者が多い時間帯や観光地輸送において、一度に多くの人を運ぶことが可能である。(バスは運転手も不足)
- 車社会の地方においては、通勤・通学の時間や観光地アクセスは交通渋滞等が発生するが、鉄道はその制約を受けないため、定時性及び速達性に優れている。
- 災害時における道路交通に対する交通・物流ネットワークのリダンダンシー機能。
- 貨物輸送は1台の車両で大量の貨物を陸路で輸送することが可能。
- 他のモードと比べ、環境負荷が少ない(輸送量あたりCO<sub>2</sub>排出量が少ない)ことから、朝晩の通勤通学などにおいて積極的に鉄道を利用することで地球温暖化対策(カーボンニュートラル)に効果的。
- 路線が固定されているため、行き先がわかりやすく、外国人観光客等域外の来訪者も迷いにくいという信頼性といった他の交通モードでは果たせない機能である。
- 上記の安定性・信頼性等のため、Google等のインターネット検索時における認知も非常に高い。
- 地域への誇り・愛着や、地域における一体感の醸成
- 積雪等にも強い待合施設の確保が比較的可能なこと。
- 他の交通モードとの連携における地域内の利便性の高い交通ネットワークの形成。
- 鉄路であれば乗り換えなしの直通運転が可能。

- 鉄道は、地域の基幹的・広域的公共交通としての役割を担っており、鉄道駅から居住地周辺などへ移動する路線バスなどの地域公共交通の運営を左右する、人の移動を支える大きな屋台骨となる機能を有すると考えられる。
- 車内空間に余裕があって、動きやすく快適。観光面でも快適な旅を提供できる。
- 並行道路の整備が十分でない区間では代替できる手段がない。
- 連続性（広域のネットワーク、共通の切符、統一の料金制度）。
- 首都圏と直通しているという利便性。
- 県外への発信力および県外客に対する二次交通としての認知度。

3. 鉄道事業者と沿線地域の間で利便性・持続性の高い地域モビリティの実現に向けた議論を開始するにあたって、課題として感じていること。また、円滑な議論に向けて国の関与が必要と思うもの。

- 沿線地域の中で、今後鉄道が無くなるかもしれないという危機意識が醸成されていないことが課題。
- 鉄道事業者の経営環境の悪化などにより、閑散線区の存続の可否などが突然提起される懸念がある中で、特に大手鉄道事業者とは、日常的な情報交換ができる関係が乏しいことから、国の関与により、鉄道事業者と地域が情報共有できる仕組みが必要。
- 各交通機関による線区ごとの収支状況や時間帯ごとの利用状況、運行状況などに関するデータの収集や、県を含む関係者への開示等を担保する制度的枠組みを整備していただきたいこと。また、データ収集に必要な環境整備に対して財政上の支援をいただきたい。
- 自治体や住民が、地域の鉄道が置かれた状況を把握し理解できるようにするため、法に基づいて国へ報告される情報（例えば、路線別の輸送密度等）については、ホームページ等に公表されることが望まれる。
- 鉄道事業者、特にJR各社は地域の基幹的な交通サービスを提供する主体として、独占的な地位を占めており、観光等への影響力も絶大である。そのため、交通サービスの維持や誘致、観光集客等の要望を行うことが多い沿線自治体は、JR各社等大手鉄道事業者と対等な議論がし難い。
- 鉄道事業者のサービスカットに対して地域の意見が反映されるような国の制度上の担保が必要。
- 住民、利用者に対しては、線区や区間ごとの運行経費や収支の状況が説得力を持つと考えられるが、鉄道事業者は把握している情報を開示してもらわなければ議論が進まない。また、沿線自治体においては、現在、鉄道を利用していない人も含めて、地域住民のニーズを把握するための調査等を実施する必要がある。
- 鉄道事業者による路線の維持が困難となり、その他の地域モビリティの実現に向けて議論を開始する場合、どのようにして地域住民に説明し、理解を得るか。特に沿線地域やその住民は、鉄道があることを前提としてまちづくりや生活をしており、鉄道がなくなることに対する抵抗感が大きいと考えられる。
- ローカルな在来線の多くは、鉄道事業者にとって収益路線ではないため、当該サービスへの投資は経済学的に鉄道事業者のインセンティブが働かない一方で、全国的なサービスに接続しているため沿線自治体としては、JR各社等のローカルな在来線への支援は、規模が大きすぎたり、範囲が確定し難かったりするなど困難なことが多い。そのため、沿線自治体と鉄道事業者とのローカルな在来線維持に向けた協議はただの一方的な要望か単純な金額の駆け引きに陥りがちである。

- 住民に近い基礎自治体は、住民・議会からの批判を恐れ、再構築議論への参加に消極的となりがちである。
- 鉄道事業者が地域モビリティの議論、特に将来想定されるであろうバス転換に当たった協議等において、一方的に強い立場とならないよう適切に規制するとともに、オープンデータ化・オープンAPI化・交通系ICカード・バリアフリー等、地域を問わず有効な取り組みを促進するためのルールや基準、フォーマットの策定に主導的な立場を発揮していただきたい。
- 地域交通事業者、市町村、利用者などの意見を丁寧に集約すべき。
- 国の担うべき役割、地方の担うべき役割、事業者が担うべき役割などについて、国民にも分かりやすく、丁寧な議論が必要。
- 「鉄道が必要な理由」を沿線地域の住民と共有する必要。
- 国は、国・地方・事業者の役割分担を示し、誰が責任を持って、どのように進めていくのかを示すことが必要
- 鉄道事業者の経済的インセンティブが働かないローカルな在来線の維持についての協議が不毛な膠着とならないよう、路線の維持について国として基準を明示し、その上で万が一縮小・廃止する場合の持続的な国の支援などの手当を措置されたい。
- 各都道府県において鉄道・路線バス、新幹線・高速道路の整備状況など、おかれた前提条件が全く違うことから、その多様な実情に応じた公平なルールづくりが必要。
- 全国規模の広域交通ネットワークである鉄道の維持は、国の交通政策の根幹として考えるべき課題であり、鉄道事業者と地域の協働によってのみ課題解決を図ろうとする前提で、検討会の議論が進められようとしていることに違和感がある。
- 「不採算」「自由度が低い」といった観点のみで、鉄道の存廃が議論されること自体が課題。広域的な移動手段の確保、教育機会の均等、モーダルシフトなど幅広い観点から、鉄道の意義の議論がなされるべき。
- 国においても、ローカル線を含めた鉄道ネットワークは地域交通として必要であるだけでなく、災害時の移動手段の代替性・補完性の確保等、国の交通政策の根幹として捉え、調整を鉄道事業者と沿線自治体に任せ切りになることなく、リーダーシップを発揮し、鉄道ネットワークが維持できるよう、当事者が納得できる手厚い支援を準備しながら、主体的な調整への関与が必要。
- 地方と交通事業者のみの議論ではなく、交通政策基本法第8条に則り、国として公共交通のあり方や国家の鉄道ネットワークをどのように形成していくべきか考え方を示すとともに、必要な線区については、国の負担において維持していく姿勢を示すなど、必要な施策を講じることが求められる。

- 鉄道は広域ネットワークの一端を担っており、鉄道事業者の設定する線区のみでなく、繋がりのある広域的な区間での議論が必要、国は、広域交通ネットワークの整備に関する方針を示すべき。
- 住民利用、観光利用など全国の優良事例に関する詳細（経緯、事業の全体費用、費用の圧縮効果、関係者間の費用分担、他の交通モードとの連携等）な情報提供、モデルスキームの提示。
- JR本州3社はできる限り経営努力により地方鉄道路線の維持に配慮すべき責務があるという認識を持たずに、民間事業者として営利を求め、一方的な合理化にならないよう国の関与が必要。
- 鉄道沿線地域で策定されている地域公共交通網形成計画では、鉄道を地域の幹線として位置づけられているものの、具体的な施策は「他の交通モードとの乗継ダイヤの調整」等に留まっているものが多く、利便性・持続性の高い地域モビリティの実現に向けた具体的な施策まで議論が深まっていない。
- 通学定期割引や障害者割引の割引額の自治体負担に関する指針を示す必要。
- 交通税を検討し、公共交通を公営化することが必要。（運営費を税金で賄う）
- 沿線住民の鉄道に対する真意が不明確なまま、鉄道事業者及び自治体間で鉄道の「存続」を前提とした議論が進んでいる現状があると考えられるが、地域の実情に応じた利便性・持続性の高い地域モビリティを実現するためには、鉄道の存続に限らない議論が必要であり、具体的に議論を進めていく上で、国からの助言やノウハウの共有が必要。
- 鉄道事業者と沿線自治体双方が連携しながら、鉄道を維持させるといった方向性の共有が必要。
- 多くの場合、鉄道サービスの範囲は、沿線自治体の範囲を越えるため、沿線自治体による利便性向上の提案は「他地域との整合性」「全国的な慣行」といった理由で鉄道事業者から断られることが多い。
- 過去の経験として、JRとの議論は実質的には路線廃止に向けた議論となるため、利害が対立する事業者と地元自治体との議論はお互いに多大な労力と時間を要することになる。特に複数の県に跨がる路線の議論は両県で考え方が違う場合は多大な労力が必要になる。
- 鉄道によっては関係する沿線立地自治体数が多く、各自治体の人口（利用者数の違い）や鉄道施設の立地kmなどが大きく異なることから、各沿線自治体における鉄道の重要性（公共交通機関としての位置付け・意識）や支援（沿線自治体の財政的負担（負担割合））に対する考え方に大きな隔たりがあり、合意形成（議論について理解を得ること）が進まない。

- 鉄道事業者は収益性や乗車人員に着目し、沿線地域は住民の移動手段や利便性の確保に着目するなど立場や考え方に相違が大きい。
- 地域のニーズを満たす手段が他のモードで対応可能かどうかを議論する際には、直接必要となる経費だけでなく、鉄道ネットワークが地域にもたらす価値の評価（クロスセクター効果など）を含めて議論する必要がある。
- 国には、モビリティ再構築に向けた指針・ルール作りの策定と、助言等の観点から、議論への主体的参画を期待する。
- 協議会において、これまでイベント列車の運行や沿線写真コンテストなどの利用促進につながる取組や、課題・ニーズ把握のための沿線住民アンケート調査を実施してきたところだが、予算確保が困難な状況になり、費用をかけない取組の検討を開始したところである。今後、円滑な議論を進めるためには、国の助言や、調査研究に関する費用について財政的支援があれば、議論の活性化にも資する。
- 鉄道事業者と県や沿線市町村の協議にあたって、国の関与による調整として首都圏と地方の格差解消を進める財政支援等が必要。
- 議論にあたっては、採算性といった事業者側の効果だけでなく、時間節約や安全性向上といった利用者側の効果、災害時に代替の基幹交通となり得るといった存在効果、経済波及効果なども分析し、現状の鉄道を正しく評価する必要がある。
- 鉄道評価マニュアルの充実（鉄道存廃時の費用便益の求め方、存在価値の算定事例等）
- 議論を開始すると、鉄道事業者は、赤字補填を短絡的に沿線自治体に求めると予想されるが、沿線自治体は、鉄道事業者からの十分な説明がない中で、支援の必要性の対外的説明、沿線自治体間での調整、自治体の厳しい財政状況の中で実現可能な支援スキームの検討などは実施できない。
- 事業者が届出を出せば事業廃止が可能な制度となっており、広域的なネットワークを担っているJRについても、輸送需要の動向等を地元自治体や住民に説明すれば路線を廃止できる仕組みとなっている点を是正すべき。具体的には、全ての鉄道事業者が、一律に届出により事業廃止できる制度を見直し、大規模な上場企業である鉄道事業者については、国等が例外的に事業廃止の是非を審査する仕組みを設けるべき。
- 地域公共交通計画の策定にあたって、鉄道を骨格としたモーダルミックスを進めている中で、唐突な廃線は地域が築いてきたネットワークを崩壊させるものであることから、鉄道の減便や廃止等の手続きについては、地域との協議を制度化するなど、地域の実情が反映される見直しが必要。

- 議論を具体的・効率的に進めるためには、利用者数や収支率、公費負担額等の客観的な数値の現状と目標を議論の土台とするべきだと考えるが、採用する数値やその評価分析手法について、ノウハウが蓄積されていない。
- 地域における生活の足としての公共交通サービスを維持していくためには、鉄道事業者の収益のみではまかなえず、自治体が地域住民のために必要な交通インフラとして予算を投入し、共に維持していかねばならない構造になってきていると考えられるが、沿線自治体における姿勢はそれぞれであり、自治体自身の意識の転換を図っていくことが課題であることから、国からの助言や財政面での支援が必要である。
- 利用実態などのデータに基づかず交通モードの転換や路線の減便等を検討すれば、サービスレベルの低下に伴う利用者離れや地域交通の疲弊を招くおそれがある。
- 持続可能な交通体系を検討するに当たって必要となる法制度、関連通達、支援メニュー、他地域の好事例等を一元的に網羅したデータベースを整備していただきたい。
- 広域交通ネットワークにおける鉄道の重要性に鑑み、安全対策や施設整備だけでなく自治体や交通事業者が連携して行う鉄道や他モードの利用促進、地域での活用を推進する取組への支援をいただきたい。
- J Rの地方路線の果たしている役割が引き続き堅持されるよう、J Rが行う安全輸送設備等の整備や利用促進に向けた支援制度も設けていただきたい。
- J Rは、ローカル線に対して、減便や駅の無人化などコスト削減しかなく、新たな投資に対して議論に応じないことが課題
- J Rは（コロナ禍を除けば）赤字路線があっても全体として利益をあげている中で、赤字路線を廃止することに対する住民の理解を得にくい。
- 内部補助ありきで、都市部の収益により地方ローカル線の存廃が左右されるような仕組みに課題あり。
- 鉄道には、国民生活に不可欠なものであり、全国で公平に安定して確保されるべきユニバーサルサービスとしての役割があるため、路線ごとに採算を合わせる必要はない。地方路線の収支状況が赤字であれば、例えば新幹線等の黒字路線の運賃を値上げすることによって得た収益を赤字路線に配分するなど、全体ネットワーク維持の方向で資源配分を考えるべきであり、鉄道事業者の収益を内部移転させるルールを国が定めるべきである。
- これまでJ Rは、ローカル線における営業努力が不十分であるとともに、利便性向上への投資が行われず、地域における利用促進活動にも限界あり。
- これまで主に市街地を走り定期利用者による運輸収入によって経営を維持してきた鉄道事業者は、新たな取り組みや改善方策を行う社風がないことが多く、沿線自治体が改善方策を求めても、具体の提示がない。

- 民営化された J R 各社においては、鉄道以外の部門において大きな収益を得ているところであり、バス・タクシー等の地域公共交通事業者とは経営体力が異なる。単に利用者が少ないという理由で、他のモビリティへ転換するという議論を開始することは、自治体、地元住民等の関係者の理解を得ることは到底できないと考える。少なくとも鉄道と遜色のない地域モビリティの具体的な提案や、それを維持するための国における手厚い財源的支援など、議論を開始するに当たっての前提条件の整理が必要。
- 鉄道事業者と沿線地域の間で利便性・持続性の高い地域モビリティの実現に向けた議論を開始するためには、前提として、既に全国知事会から提言しているとおり、新型コロナウイルス感染症の影響等により非常に大きな打撃を受けた鉄道事業者に対し、国において路線ごとの収支差に応じた減収補填制度の創設など、事業規模に応じた経営支援を行っていただきたい。さらに、新型コロナウイルス感染症の影響を理由とした急進的な合理化をすることがないように、路線ごとの構造的課題への対策について、国として積極的に関与していただきたい。

4. 鉄道事業者と沿線地域の協働による利便性・持続性の高い地域モビリティの実現に向けた取組として、どのような方策が考えられるか。また、その方策を実現しようとした場合に課題と感ずることがあるか。

【国の関わり】

- 国による政策面、財政面での強い関与が必要。
- 国において、これまでの鉄道事業者の独立採算制を前提とした鉄道政策が、社会インフラとしてどうあるべきか方向性を示すことが必要
- 都道府県の財政当局の理解を獲得するためにも、沿線自治体の積極的な役割を期待する旨を、法律や国の基本方針などで明示することが必要。
- 利用者を増やすための方策（運賃割引やマイレージポイントの付与等）への行政の関与のあり方や責務が不明確。
- 施策実施に当たっての費用負担の問題、国の支援制度拡充と会社、国、地方の負担のルールづくり。

【支援措置の拡大】

- 安全な鉄道輸送を確保するため、地域鉄道事業者に対しては、安全性向上に資する設備の整備等に必要な経費の一部を補助する制度があるが、JRや大手民鉄等の地域鉄道事業者以外には、実態として同様の利用状況や採算性の路線であっても、国庫補助対象とならない。これまでは、こうした路線は事業者の内部補助で維持されてきたが、今後そうしたことを望むことが難しくなることから、補助対象の拡大を検討されたい。
- 地域鉄道については、これまでも経営安定化や安全輸送設備等の整備に向け支援制度の充実・強化を求めてきたところであるが、引き続きコロナ禍での支援を含めた地域鉄道への支援の充実・強化を図るとともに、JRの地方路線の果たしている役割が引き続き堅持されるよう、新型コロナウイルス感染症の影響により経営が悪化しているJR各社に対して、コロナ禍を乗り切るため、国の責任において一定の経営支援を講ずること。
- 鉄道に係る国庫補助制度は、機能向上など設備投資に係る支援制度は比較的手厚いが、維持修繕に係る支援は制度としてはあるものの、予算の状況から非常に限定されている。鉄道が、道路と同じく地域の交通インフラとして機能していることから、維持修繕に対しても一定の支援ができるよう予算を拡充されたい。

- 鉄道は、道路と同様に、国を支え、地域を支える重要な交通基盤であるが、道路予算に比べ、鉄道予算が格段に少ない状況にある。国としては、鉄道予算の更なる確保や地方の各種取組に対しての地方交付税による支援の充実を図るとともに、将来的にしっかりとした鉄道予算を確保するための総合的な検討を進めてもらいたい。
- 全国ネットワークとして必要な線区については、既存の支援制度の拡充が必要。(現行補助制度、税制措置の拡充等)
- 鉄道ネットワークはつながってこそを前提に、地方鉄道等ネットワークの維持・確保に対する国による支援、新たな料金制度による財源確保の仕組づくりが必要。
- 民間事業者のみでは限界があるとの認識のもと、公共交通を社会インフラとして、その維持・運営費に対しての支援(国費、地方財政措置)が必要。
- 地域鉄道については、安全運行に係る施設・設備の維持修繕などの経費負担が事業者の経営を圧迫しているが、確実な予算確保がされていない。加えて、耐用年数を大幅に過ぎた設備更新も十分になされていないことから、年々維持経費が増大しており、一層の支援充実を図っていく必要がある。
- 赤字路線等の存廃を議論する際、維持する場合であっても他の交通モードに転換する場合であっても、地域の足として何らかの公共交通を維持するためには沿線自治体からの財政支援が求められることが想定されるが、地方の財政負担が増加すると予想され、小規模自治体等においては財政力を理由に選択肢が狭まってしまうおそれがある。沿線地域が最も適切と考える公共交通のあり方を実現できるよう、国において十分な財政的支援を行っていただきたい。
- 利便性と持続性の両方を高めていくためには、利用者の増加により収益を向上させ、それを利便性向上のための投資に充て、さらに利用者を増加させるという正のスパイラルにのせていく必要があるが、過疎地域にある路線など沿線人口が少ない路線では、利用促進活動に十分に取り組んでも、多額の鉄道維持費用を賄えるだけの収益の確保が困難な状況にある。このような路線については、年間の赤字が数億円規模に及ぶものが多く、沿線住民が鉄道の存続を希望しても、多額の費用負担がネックとなり、沿線自治体と鉄道事業者の協議が難航することが想定される。このため、このような条件が不利な地域について、多額の負担がなくとも鉄道の存続を選択できるよう、沿線住民のニーズや熱意、利用促進活動や収入の改善状況など一定の要件のもとに国が財政支援を行うルールについて検討していただきたい。
- 人口減少等の影響により輸送需要が減少しており、交通事業が独立採算制を前提して存続することは困難。鉄道事業者や地域鉄道を支える沿線市町の負担も限界にきており、許認可権限を有する国に財源確保策を模索していただきたい。
- 駅を中心としたまちづくりに対する十分な支援。

- L R T ・ B R T の導入や運賃低廉化・便数確保のための補助、パークアンドライドのための駐車場の整備、駅の施設（カフェ等）の充実による利便性の向上や、設備投資に対する支援強化や欠損補填制度の創設等による持続性の確保が考えられるが、鉄道事業者が経営努力を行わなくなる可能性や地方自治体の財政状況が厳しいなか、長期的な財政負担に耐えられるのが課題。
- 公共交通を自家用車と遜色ないレベルに引き上げていく取組が必要で、それは大量輸送機関と個別輸送機関のそれぞれの特性を上手く組み合わせトータルの移動コストを下げつつ、それらをシームレスに繋ぐことであり、鉄道のみではなく、バス、タクシー等他の交通モードも含めて総合的かつ抜本的な交通再編を行う必要があるが、その実現のためには、使い勝手の良い支援制度が必要。
- 単に乗車密度で判断するのではなく、地域の支援も加味して支える施策を検討いただきたい。
- 地域鉄道の運行は、在来幹線の維持・利用促進にも大きく寄与するものだが、運行そのものに対する国からの支援がなく、運行を維持するための財源確保が大きな課題となっている。バスと同様に地域鉄道を最後の交通手段と位置付けたうえで手厚い支援制度が必要。
- バス事業者も、国の補助上限額の設定など補助制度のもどかしさに窮しており、深刻な運転士不足にも陥っている状況。鉄道をバスに転換せざるを得ない場合も含めて、国は、現行の補助制度の改善はもとより、「バス事業者への委託運行」についても支援の対象にするなど、バス事業者を受け入れられやすい環境づくりが必要。
- 県内の生活バス路線は大半が赤字となっており、赤字額の全額を行政が補てんしている。国のバス路線への支援は、一定の輸送量がないと対象とならないことから、鉄道からバスにモード転換した場合、地元自治体の財政負担は確実に増加する。現在、バス路線の赤字に対する地方自治体の負担に対して8割が特別交付税で措置されているが、特別交付税の総額が増えない限り、実質的に地方の負担は増加する。
- 転換等を促す支援制度の創設等を検討しているのであれば、既存の支援制度よりも手厚い内容としていただき、地域として前向きに転換等の議論ができる環境を作ってほしい。
- 転換等を促す支援制度の創設以前に、ローカル鉄道の維持・活性化に使える補助制度の充実。ローカル鉄道路線においても、地域の特性に応じて、バス補助制度と同様に、事業者にはではなく、その路線に補助するという考えに基づいた運行支援制度が必要ではないか。
- 地域の実情に応じた柔軟な対策を実現させるために、国からの一定規模の交付金を原資とした基金や民間寄付を地方路線維持に活用する制度の創設。

- 地域モビリティを鉄道と連携し、あるいは鉄道を代替して活用するに際しての課題として、国の地域公共交通への補助額が必要額を依然満たしておらず、自治体の負担はおろかバス・タクシー事業者の内部補助によって地域の公共交通の赤字を補填している実態がある。バス等の地域公共交通事業者と比較して経営力がきわめて強い大手鉄道事業者から地域モビリティの負担を沿線自治体や地域のバス事業者等に少しでも振り向けるということであれば、国の地域公共交通補助の大幅な拡充は必須。
- 例えば地域のバス事業者が民間融資を活用する場合、単年度会計かつ次年度の補助受給が不安定なため、金融機関の融資の際の根拠となる売り上げに補助金を計上できないといった問題もあり、地域の負担を求めるに際しても、より活用しやすく柔軟な国の補助制度が必要。
- 補助制度に関しては、特に人口が疎らな地域のローカル鉄道との連携においては、乗用タクシーの活用がカギとなるが、国の乗用タクシーへの支援がバス等に比べて非常に限られていることが活用促進のボトルネックとなっている。現行のバス補助制度から、バスのみではなく鉄道をはじめ他交通モードも含めた地域公共交通計画に対して一定率で手厚く補助するなどの補助制度への抜本的な見直しが必要。
- コロナ禍にあって、エアラインの場合は、国がきちんと支援した上で、地方自治体に対してもこれを促すメッセージを発しており、地方として支援することに一定の理解を得られているが、鉄道事業者（特にJR）に対して国はこういった姿勢はなく、地方も財政当局等との関係で支援案を通しづらい。
- 「鉄道事業再構築事業」（上下分離）の採択要件の緩和をお願いしたい（県・市からの運営費補助を含めた当期純利益で黒字化を目指す計画も対象としていただきたい）。
- 抜本的な交通再編の基盤となる公共交通に関する様々なデータのデジタル化（バス情報の国際標準化、乗降データの取得、キャッシュレス決済など）が遅れている地方に対する手厚い補助。
- 鉄道の利用促進に関する特別交付税措置が必要。

#### 【住民への説明】

- 鉄道事業者への利用促進や沿線地域の観光需要を喚起するための助成金や補助金による公的支援が考えられるが、他のモードとのバランスや沿線地域外の自治体（住民）からの理解を得ることの困難が想定される。

### 【沿線地域の实情に合わせた検討】

- 沿線自治体が鉄道事業者や他の交通モードの担い手とともに、既存路線の存廃を含めた公共交通ネットワークのあり方をゼロベースで検討する機会の創出が考えられる。
- 持続可能な路線となるよう、鉄道事業者と沿線自治体等がオープンな場で方策を考え、方策を実施した中で効果を検証することが必要だが、効果検証結果を明らかにするまで事業者の経営体力がもつか。
- 地域のニーズや課題は多種多様であることから、地域の関係者が相互に連携して地域公共交通について総合的に検討し、鉄道とバスやタクシーが有機的に連携した当該地域にとって最適かつ持続可能な公共交通のあり方について合意形成を図っていくことが重要。
- その地域に最適な輸送モードの検討にあたって、転換・廃線ありきの議論ではなく、維持していくためにどのような方策ができるか、国の制度面、財政面での支援も含め検討が必要。
- 多様な交通モードと連携した運賃など、営業路線、需要動向等に応じた柔軟な運賃、料金設定の実現。
- 国による鉄道、地域交通が一体的に利用できる MaaS アプリの開発。
- 過疎 MaaS 導入における手数料やアプリ使用料の負担ルールづくり（鉄道事業者負担）
- 二次交通が弱い路線での列車への自転車持ち込みのルール緩和。
- 生産性向上のための規制緩和（自家用有償の貨物輸送と鉄道の貨客混載など）。
- 福祉有償、スクールバス、貨物等、地域の輸送資源を総動員するにあたってのルールづくり。
- 沿線地域の实情に合わせた検討がなされるべき。その際には、国が国民の移動手段を等しく維持・確保する観点から、しっかりと責任を果たすべき。
- 国鉄改革の時のように輸送密度等の一律の基準でモード転換を強いることのないよう、鉄道事業者と沿線自治体の合意の上で、いろいろな取組が進められるように配慮願いたい。
- 鉄道からモード転換等を行うことになれば、そこに接続している他の鉄道路線の経営にも大きな影響が予想される。鉄道がつながっていることで利用する方も多くいることを考慮し、当該路線だけでなく、それに接続している鉄道路線への影響なども視野にいれた検討が必要。

- 駅を誰でも利用しやすい環境にするためには、バリアフリー化を進めていく必要があるが、利用者が少なく、無人も多い地方の駅では、バリアフリー化未実施の駅も多く、時間もコストも多くかかる。地方鉄道のバリアフリー化等に向けた規制の緩和（構内踏切、ホーム段差など）が必要ではないか。
- 鉄道事業者と沿線自治体による利用促進事業があるが、助成金ありきの事業になりがちである（助成金なしに利用者数を維持できない）。

#### 【まちづくりとの連携】

- 各地域で核となる駅を中心として、商店や医療、福祉などの機能を集め、駅を中心としたまちづくりを行うことが必要。また、駅から離れた地域に分散して街が形成されている地域も多いため、医療や福祉などの機能を駅周辺に誘導する方法を考えることが必要。
- 沿線自治体の取組として、公共交通機関の利用を促進する施策の推進（ノーマイカーデー、パークアンドライド、利用助成等）が考えられるが、自動車利用を前提とした土地利用の見直しが必要になる。

#### 【鉄道事業者の情報開示】

- 地域公共交通全体の経営や利用情報をオープンにし、福祉や医療、教育、その他地域活性化のための多分野との連携を図る取組を進める上では、例えば、路線別収支や無人駅も含めた各駅の利用状況の詳細、交通系 IC カードの利用データ等、大手鉄道事業者の有する情報の多くが、バス・タクシーに比較して自治体に共有される仕組みとなっていないことが課題。
- 各地域では、地域モビリティの維持のために「輸送資源の総動員」という国交省の政策を受け、特に ICT 技術によって各交通手段を連携させる MaaS をはじめとする取組を行っており、自治体においても、そうした施策を推進している。そのためには、交通情報や予約・決済を連携させるための交通事業のオープンデータ・オープン API 化が必須である。しかしながら、鉄道事業は、JR をはじめオープンデータ化・オープン API 化が最も遅れているモードであり、鉄道運輸規程でもアナログでは駅頭での掲示義務等があるダイヤ・ルート情報のオープンデータ提供やバス等他の交通手段の接続利便に大きく影響するロケーション情報のオープン API 化は、鉄道が独立した事業ではなく、地域と協働して「地域モビリティ」としての利便性向上を図る上で必須のものである。

- 多くの地域で路線バスや旅客船等の公共交通情報を国の標準フォーマットに基づいてデータ化し、公開・連携しており、こうした取組に鉄道事業も巻き込んでいくことが、地域全体として地域モビリティの維持・利便性向上を図る上で非常に重要。しかしながら、鉄道事業については、国の標準フォーマットが存在せず、また、JR各社をはじめ多くの大手鉄道事業者はデータ化をしていないか、有償でのデータ提供を行っている。有償データ提供の価格設定は、範囲や金額の規模が地域モビリティとしては負担できないレベルにあり、オープンな連携や地域発・ベンチャー発の取組ができないため、情報検索の段階で地域モビリティと大手鉄道が接続できない状況にあることは大きな課題となっている。

#### 【その他】

- 地元自治体、沿線住民の理解と協力が得られるかが重要。そのためには、利便性・持続性の高い地域モビリティの意義・必要性について地域における理解を深める取組がまずは必要不可欠。
- 本検討会で取り上げられる予定の「鉄道への必要な追加投資」や「公有民営化」、「モード転換」などの抜本的な構造改善策については、非常に重たい内容であり、慎重な議論が必要。
- 利便性・持続性の高い地域モビリティの実現に向けた取組としては、LRT、BRT、DMV、バスなどへのモード転換が考えられるが、鉄道の廃止を前提として新たな地域モビリティの実現を検討するのではなく、地域の基幹的広域的公共交通である鉄道路線の維持を第一に考えていただきたい。
- 既存鉄道の経営体質改革（例：上下分離、運賃見直し、省力化、省人化等）が考えられるが、鉄道施設の維持管理費用に係る自治体負担、鉄道施設管理に必要な専門的知見に係る自治体職員の人材育成、並行路線との運賃バランス、ICT等先端技術の活用方策等が課題。
- 鉄道以外の代替交通モードへの転換（例：LRT、バス等）が考えられるが、地域にとってどの代替交通モードが最善か、どのような経営状況になった場合に他の代替交通モードへの転換を行うべきか判断指標や費用分析の手法がない、転換時の初期投資資金がない、代替交通モードの運営主体はどこにするか、他種別の運転免許取得費用の負担者は誰か、代替交通モードのルート設定はどうするか等が課題。

- 上下分離方式への転換については、自治体としては自己保有施設として将来にわたって鉄道施設の維持管理費用を負担し続ける責任が明確化するとともに、運行事業の赤字に対する補填も必要と想定されることから、現状と比較した費用縮減効果はなく、また、経営分離による運輸収入の向上等といった全体収支の改善も大きくは期待されない。諸外国のような国の関与について考えるべき問題であり、安易に従来の我が国の地方鉄道における事例を前提にすべきではない。
- 定時性の高い鉄道に対して、バスは利便性の点で劣るおそれがあり、また観光利用も見込みにくく、公共交通全体の利用減につながるのではないかと懸念がある。
- 仮に鉄道を廃止・縮小などした場合、すでに定時定路線型の民間事業者によるバス運行が成り立たずに撤退した地域もあることから、他の交通手段への転換自体が難しいケースが多いことが想定され、単に公共交通空白を増やすだけになるのではとの懸念がある。
- 地域の交通事業者は慢性的な運転手不足が続いており、将来にわたりモード転換後の公共交通を維持するためには、運行の効率化（自動運転技術の導入など）や人材確保・技術承継など運転手の確保のための支援が必要。
- 通常の鉄道車両とDMVの共存（朝夕は鉄道車両、昼間はDMVとし観光施設との連携を図る。）。
- 地域の鉄道が、国土の骨格をなす幹線網や鉄道貨物輸送に果たす役割をこれまで以上に評価し、支援する仕組みの構築。
- 新幹線を骨格として、各交通機関がそれぞれ特性を十分に発揮できる公共交通ネットワークの構築に取り組むことが重要。
- JR線区については、国鉄分割・民営化における支援措置等の経緯や、全国的なネットワークを担う公共的な存在であることから、存廃や地域に影響を及ぼす減便や駅営業時間の短縮（駅の廃止）等については、企業の経営論理に委ねるのではなく慎重な議論が必要。
- JR線については、国鉄改革の際に不採算路線も含め全体で採算が確保されるように制度設計がされているとの認識が必要。
- JRは多額の国民負担を伴って民営化された会社であるので、「地方路線の維持という責務」と「地方路線のモード転換という方針」との整合性の整理が必要。
- 地域と合意形成を図るためには、鉄道事業者の徹底した経営努力の明示や、財源の議論が必要。
- 決済について、全国相互利用のICカード対応端末の設置が遅れており、こうしたDXによる地域モビリティと連携する取組への鉄道事業者側の投資不足は地域の取組を促進する上での障害になっている。

- バス転換も含めた刷新を行うのであれば、鉄道⇄バス路線の結節点はこれまで以上に増加していくが、地域住民や利用者の利便性を損なわないためには、バリアフリー化をはじめとしたシームレス化していくことが必須。
- 鉄道施設の活用（道の駅のような産直市、移動販売など）が利便性・持続性向上の対応策として考えられるが、地域振興策と鉄道（交通政策）の連携、鉄道施設の利用制限の緩和、地域資源としての魅力向上、地域住民等の協力などが必要。
- 線区自体の魅力向上（車窓、食・酒、車内イベントなど）が利便性・持続性向上の対応策として考えられるが、観光資源の発掘・磨き上げ、観光部門と地域振興・地場産業部門との連携、情報発信などが必要。
- 交通モード全体の連携による最適化（利便性向上）が利便性・持続性向上の対応策として考えられるが、交通事業者の協力、交通モードの確保などが必要。
- 鉄道とバス等が一体となったダイヤ編成（相互乗り継ぎ機能の強化）が利便性・持続性向上の対応策として考えられるが、バス事業者の協力が必要で、鉄道の便数が少ないことや、鉄道ダイヤが柔軟に変更できないことなどが課題となる。
- エリア内の鉄道やバス等が乗り放題となる定額定期券（サブスクリプション）が利便性・持続性向上の対応策として考えられるが、料金制度、採算性、料金の分配、利用しやすいダイヤ設定などが必要。
- 自動運転等の新技術活用によるコスト削減が利便性・持続性向上の対応策として考えられるが、技術開発、導入コスト、規制緩和といった課題の解決が必要。
- 交通モードの見直し、転換が利便性・持続性向上の対応策として考えられるが、膨大な財政負担、担い手不足や脆弱な経営体質等により転換できる交通モードがないことなどが課題。
- 鉄道基盤設備整備費等の維持に要する費用の平準化、トータルコストの削減を行う必要がある、有識者による長寿命化を図るための技術的な支援や助言が必要。
- 全国民で鉄道ネットワークを維持するための費用を負担する仕組みの創設。例えば電気、郵便、通信等の事業における「ユニバーサルサービス」の考え方の鉄道事業への応用（国レベルでの検討が不可欠）。
- 鉄道事業者の取組として、モビリティ再構築後の運営費用に対する支援、運営ノウハウ等への協力、地域振興への協力が考えられるが、どこまで継続的な協力が約束できるかが課題。
- 鉄道の代替移動手段である自家用車の普及によって鉄道利用者が減少してきたことは事実であり、利用者増のためには、その逆の手段をとる必要もあるのではないか。鉄道利用の強制はできないので、自家用車に対する何らかの規制をする必要があると考える。

- 自治体が予算を充実させて積極的に設備整備等を実施してきた路線では、利用者が増加しているという報道もあるため、こういった事例から行政の関わり方を検討していくことが必要。また、積極的に関わっていくこととした場合に、鉄道事業者側の経営への意欲が削がれないような関わり方も併せて検討していく必要。
- 低収入の地方路線に対する公的支援の仕組みの導入（鉄道事業者の運行に対する支援（上下分離方式など）、鉄道利用促進のための運賃助成）。
- モード転換後の公共交通に対する鉄道事業者の財政負担として、大規模な上場企業である鉄道事業者については、鉄道からバス等にモード転換をした場合、バス等の運行に対する行政負担の軽減のために、一定の事業者負担を求める仕組みを設ける。
- 人口の少ない地域の公共交通を維持するため、地方自治体と鉄道事業者で観光振興等による利用者の確保に向けた方策を検討・実施。
- 多様な地域の輸送資源を総合的に捉えて議論する場を設け、行政、鉄道事業者やバス事業者、タクシー事業者、送迎バスを運行している施設、さらには地域づくり団体など、多様な関係者が地域のまちづくりと交通に連携して前向きに取り組む姿勢のもと、地域に最適な交通体系の構築に向けて、施策を検討。
- 観光やまちづくりの取組と連動した企画きっぷや新たな運賃制度の導入（複数モードの通し運賃、ゾーン運賃、マイレージポイントの付与等）、複数モード間の共同ダイヤの設定など、移動需要を喚起するための取組（MaaSの積極的な推進）。
- 鉄道事業者による、安全・安心な輸送サービスおよび利用者の利便性に配慮したサービスの提供や自治体の実施する利用促進策への積極的な協力（運行本数、所要時間、ダイヤ（運行間隔、他のモードとの接続、終電繰下げ等））。
- 国・自治体・事業者がより一層緊密に連携し、街づくりも含めた議論を積極的に行い、MaaS等の最新技術の導入なども含め、各交通モード間の円滑なネットワークの構築を図る必要がある。
- 地域における広域的な公共交通利用促進（組織的な利用促進策の設定等）に努めていく必要があるが、様々な交通モードや自動車が必要という地理的条件の地域もある中で、どのようにして鉄道利用の機運を醸成していくかが課題。
- 原油価格の高騰や、テレワークの拡大等による移動ニーズの減少への対応策も重要。
- 沿線地域外からの利用客を増やし収益を高めるには、観光列車等の県外他社と競合する中で自社を選んでもらう必要がある、そのためには旅行需要の変化により、個人客、小グループの多様なニーズに対応するための取組が求められる。
- 事業継続に向けて採算性を向上させるには、減便や駅営業時間の短縮等が考えられる一方で、利便性の低下といった相反関係がある。

- 人口減少社会において、鉄道の持続可能性を高める効果的な利用促進策が見出だせない状況。
- 鉄道事業を民間事業者の経営観念に委ねてしまうと、儲かる路線だけを残して採算が取れない地方路線は切り捨ててもよいという議論になるため、鉄道事業者の社会的責任を十分踏まえたうえで、鉄道存廃の基準となるルール作りを国が行うべき。