資料4

＜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＞

補足説明資料

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

鉄道事業法の概要

国土交通省

【鉄道事業法（昭和61年法律第92号）】

→　鉄道事業等の運営を適正かつ合理的なものとすることにより、輸送の安全を確保し、鉄道等の利用者の利益を保護するとともに、鉄道事業等の健全な発達を図り、もつて公共の福祉を増進することを目的とする。（第１条）

体系

◇ **参入（許可）**
種別・路線ごとに許可
事業基本計画の提出

◇ **工事の施行（認可）**
工事計画の提出
事業基本計画・技術基準への適合性を確認
工事の完成検査

◇ **車両（確認）**
技術基準への適合性を確認

◇ **運賃・料金（上限認可・届出）**
能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないか
実施運賃の届出

◇ **運行計画（届出）**

◇ **事業の譲渡及び譲受、合併及び分割（認可）**

◇ **事業の休止／廃止（届出）**　等

参考：他モードの規制内容

鉄道のみならず、他の交通モードにおいても需給調整規制の廃止に伴い参入・退出規制が緩和された。

- 乗合バス事業（道路運送法）
  - 参入（許可）
  - 退出（届出）
- 国内航空運送（航空法）
  - 参入（許可）
  - 退出（届出）
- 国内旅客船事業（海上運送法）
  - 参入（許可）
  - 退出（届出）

平成11年に成立した鉄道事業法の一部を改正する法律により、参入に際して需給調整規制を行わない許可制としたほか、退出について許可制から事前届出制とするなど規制緩和を実施

参考：鉄道事業法抜粋

○鉄道事業の休止／廃止

（事業の休止）

第二十八条　鉄道事業者は、鉄道事業の全部又は一部を休止しようとするときは、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

２　前項の休止の期間は、一年を超えてはならない。

（事業の廃止）

第二十八条の二　鉄道事業者は、鉄道事業の全部又は一部を廃止しようとするとき（当該廃止が貨物運送に係るものである場合を除く。）は、廃止の日の一年前までに、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

２　国土交通大臣は、鉄道事業者が前項の届出に係る廃止を行つた場合における公衆の利便の確保に関し、国土交通省令で定めるところにより、関係地方公共団体及び利害関係人の意見を聴取するものとする。

３　国土交通大臣は、前項の規定による意見聴取の結果、第一項の届出に係る廃止の日より前に当該廃止を行つたとしても公衆の利便を阻害するおそれがないと認めるときは、その旨を当該鉄道事業者に通知するものとする。

４　鉄道事業者は、前項の通知を受けたときは、第一項の届出に係る廃止の日を繰り上げることができる。

５　鉄道事業者は、前項の規定により廃止の日を繰り上げるときは、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

６　（略）

「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」について

国土交通省

平成13年にＪＲ本州三社、平成28年にＪＲ九州が、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対象から除外。

国鉄改革の趣旨を踏まえた事業経営の確保のため、

国土交通大臣は、ＪＲ本州三社・ＪＲ九州が踏まえるべき事業経営の指針を策定、公表。

（本州三社）国土交通省告示第1622号（平成13年11月）
（ＪＲ九州）国土交通省告示第1272号（平成27年12月）

【 指針［ 配慮すべき事項 ］の主な内容 】

1．ＪＲ会社間における連携及び協力の確保に関する事項
- ●他の会社の営業路線をまたがって乗車する旅客の運賃及び料金を定める場合の配慮（通算制、遠距離逓減）
- ●鉄道線路を貨物会社に使用させる場合、追加的に発生する経費相当額を基礎とする（ｱﾎﾞｲﾀﾞﾌﾞﾙｺｽﾄﾙｰﾙ）
- ●他の会社との駅、鉄道線路その他の鉄道施設の使用その他の鉄道事業に関する協定は、他の会社の鉄道事業の健全かつ円滑な経営及び利用者の利便に配慮した内容とする

2．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
- ●輸送需要の動向等を踏まえて、現に営業する路線を適切に維持
- ●路線を廃止しようとするときは、輸送需要の動向等の変化を地方公共団体及び利害関係人に対して十分に説明
- ●駅等の整備にあたっては、バリアフリー法の移動円滑化のため必要な措置を講ずるなど、利用者の利便の確保に配慮

3．中小企業者への配慮に関する事項
- ●地域において当該新会社が営む事業と同種の事業を営む中小企業者の事業活動を不当に妨げ、又はその利益を不当に侵害することのないよう特に配慮

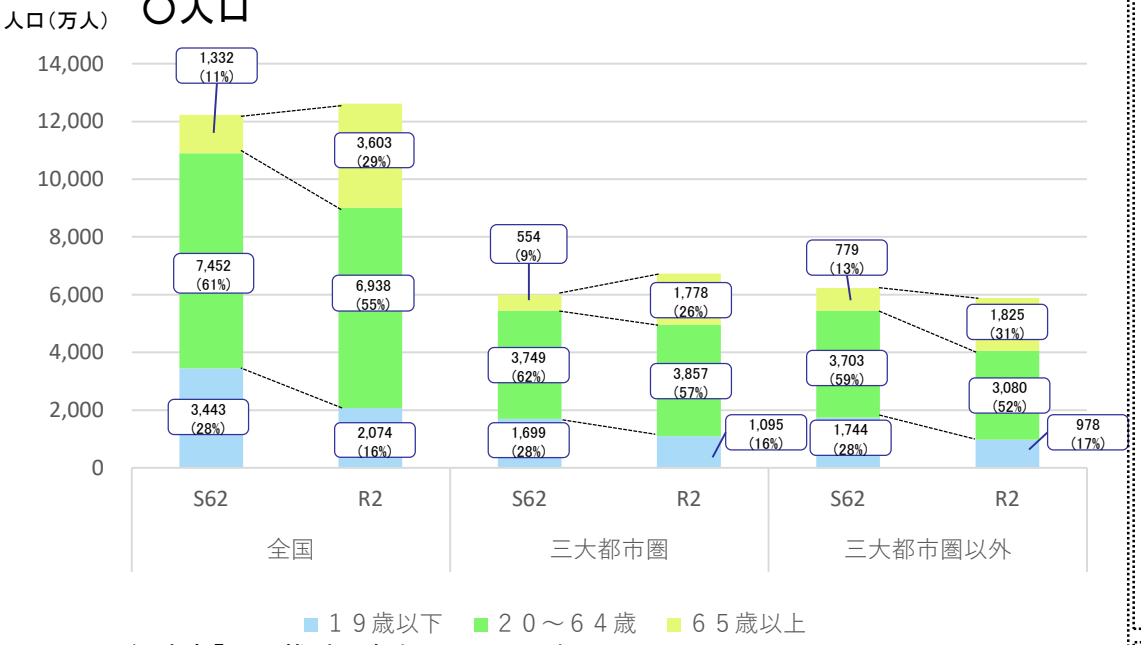
・国土交通大臣は、指針を踏まえた事業経営を確保する必要があるときは、会社に対し指導及び助言
・国土交通大臣は、正当な理由がなくて指針に反する事業経営等を行ったときは、会社に対し勧告及び命令
・命令に違反した場合は、違反行為をした会社の取締役又は執行役に対し罰則（過料）

国鉄改革当時からの情勢の変化

国土交通省

国鉄改革当時と比較して、少子高齢化が進行し、三大都市圏以外の地域では人口が減少している。
また、マイカーへの転移、高速道路の整備が進み、高速バスの運行は増加している。

○人口



※総務省「人口推計」（各年10月1日現在）
※三大都市圏は、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県、愛知県、三重県、大阪府、京都府、兵庫県、奈良県とした。
※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。

○乗用車保有台数

（全国）
昭和62年度　約2,960万台 ⇒ 令和2年度　約6,192万台

（三大都市圏）
昭和62年度　約1,383万台 ⇒ 令和2年度　約2,642万台

（三大都市圏以外）
昭和62年度　約1,577万台 ⇒ 令和2年度　約3,550万台

※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）
※三大都市圏は、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県、愛知県、三重県、大阪府、京都府、兵庫県、奈良県とした。

○高速自動車国道の供用延長

（全国）
昭和62年度　3,910km ⇒ 令和元年度　9,050km

※国土交通省「道路統計年報」
昭和62年度は年度当初現在、令和元年度は年度末現在

○高速乗合バスの運行系統数

（全国）
昭和60年度　249本 ⇒ 平成30年度　5,132本

※国土交通省HP　自動車関係情報・データ「高速バスの運行状況」
昭和60年度は6月1日現在、平成30年度は年度末現在。
平成17年度までは、当該系統距離の半分以上を高速自動車国道、都市高速道路及び本四連絡道路を利用して運行する乗合バスを高速乗合バスとした。平成18年度からは、系統距離が50km以上のものを高速乗合バスとした。

交通政策基本法等における関係者の役割

国土交通省

○交通政策基本法における関係者の役割

【国の責務（第８条）】
- 交通に関する施策についての基本理念にのっとり、交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する。
- 情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民等の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

【地方公共団体の責務（第９条）】
- 基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。
- 情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

【交通関連事業者及び交通施設管理者の責務（第10条）】
- 基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。
- 基本理念にのっとり、その業務を行うに当たっては、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする。

【国民等の役割（第11条）】
- 基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。

【関係者の連携及び協力（第12条）】
- 国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努めるものとする。

交通政策基本法等における関係者の役割

○地域公共交通活性化再生法における関係者の役割（第４条）

【国の努力義務】
・地方公共団体、公共交通事業者等その他の関係者が行う地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するために必要となる情報の収集、整理、分析及び提供、助言その他の援助、研究開発の推進並びに人材の養成及び資質の向上に努めなければならない。

【都道府県の努力義務】
・市町村、公共交通事業者等その他の関係者が行う地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行うとともに、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

【市町村の努力義務】
・公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

【公共交通事業者等の努力義務】
・自らが提供する旅客の運送に関するサービスの質の向上並びに地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努めなければならない。

地域公共交通活性化再生法について

国土交通省

地域公共交通に関する計画や様々な事業に関する措置について定め、地域旅客運送サービスの確保に資するよう、地域公共交通の活性化及び再生のための地域の主体的な取組等を推進する法律。

地域公共交通計画

・「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする、**地域公共交通のマスタープラン**。原則として、**全ての地方公共団体において作成が必要**。

・自治体や地域の交通事業者、利用者等により構成される協議会等を通じて作成。

地域公共交通特定事業

■ **軌道運送高度化事業**
：LRT（Light Rail Transit）の整備

■ **鉄道事業再構築事業**
：鉄道の上下分離等

■ **地域公共交通利便増進事業**
：路線、ダイヤ、運賃等の見直しによるサービス改善

■ **道路運送高度化事業**
：BRT（Bus Rapid Transit）の整備

■ **地域旅客運送サービス継続事業**
：公募を通じた廃止予定路線の交通の維持

■ **貨客運送効率化事業**
：貨客混載の導入

※地方公共団体又は事業者が、事業実施計画を作成。国土交通大臣が認定した場合、事業許可のみなし特例等の特例措置を講じる。

地域公共交通計画について

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（令和2年11月改正）に基づき、地方公共団体が作成する**「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープラン**。

○ 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成するよう努めなければならない。

計画のポイント

◆ **まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保**
- コンパクトシティ等のまちづくり施策との一体的推進
- 観光客の移動手段の確保等、観光振興施策との連携

◆ **地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保**
- 公共交通をネットワークとして捉え、幹線・支線の役割分担の明確化
- ダイヤや運賃等のサービス面の改善による利用者の利便性向上

◆ **地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ**
- 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を最大限活用
- MaaSの導入等、新たな技術を活用した利用者の利便性向上

◆ **住民の協力を含む関係者の連携**
- 法定協議会を設置し、住民や交通事業者等の地域の関係者と協議
  ⇒地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ

＋

◆ 利用者数、収支、行政負担額などの**定量的な目標の設定**と**毎年度の評価・分析等**の**努力義務化** ⇒ データに基づくPDCAを強化

地域旅客運送サービス

公共交通機関

鉄軌道

路線バス

旅客船

コミュニティバス

デマンド交通

乗用タクシー

＋

自家用有償旅客運送

福祉輸送、スクールバス、
病院・商業施設等の送迎サービスなど

地域公共交通特定事業と特例措置

国土交通省

事業名	イメージ	事業概要	主体 上段：計画策定主体 下段：事業実施主体	主な特例措置	認定件数 （R3.6時点）
軌道運送高度化事業		定時性、速達性及び快適性に優れた軌道運送を確保する事業	事業者 事業者	○軌道法の特例（第10条第1項・第2項） ・計画認定による軌道経営特許のみなし取得 （軌道整備事業と軌道運送事業に分けて特許をみなし取得可） ○地方債の特例（第12条）	３件 ・富山 ・札幌 ・芳賀・宇都宮
道路運送高度化事業		定時性、速達性及び快適性に優れた道路運送を確保する事業	事業者 事業者	○道路運送法の特例（第15条） ・計画認定による事業許可等のみなし取得 ○地方債の特例（第17条）	０件
海上運送高度化事業		定時性、速達性及び快適性に優れた海上運送を確保する事業	事業者 事業者	○海上運送法の特例（第20条） ・計画認定による事業許可等のみなし取得	０件
鉄道事業再構築事業 （H20創設）		継続が困難又は困難となるおそれのある鉄道事業について、経営改善を図りつつ上下分離等の事業構造の変更により存続を図る事業	地方公共団体 ・事業者共同 事業者	○鉄道事業法の特例（第25条第1項・第2項） ・計画認定による事業許可等のみなし取得 （地方公共団体が鉄道線路を保有して運行事業者に無償で使用させる場合には、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）	１０件 ・福井鉄道㈱ ・若桜鉄道㈱ ・三陸鉄道㈱ 等
地域公共交通利便増進事業 （R2改正前：地域公共交通再編事業）		地域公共交通ネットワークの再編策や、ダイヤ・運賃などの改善により、利便性の高い地域旅客運送サービスの提供を図るための事業	地方公共団体 事業者	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例 （第27条の18～第27条の21） ・計画認定による事業許可等のみなし取得、乗合バスの新規参入に係る特例 ・一般乗合旅客自動車運送事業に係る計画阻害行為の防止 ・自家用有償旅客運送者による少量貨物の運送の特例	４４件
貨客運送効率化事業 （R2創設）		旅客運送事業者による貨客混載運送の導入を円滑化することで、継続的な地域旅客運送サービスを確保する事業	事業者 事業者	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・貨物自動車運送事業法・貨物利用運送事業法の特例（第27条の10～第27条の15） ・計画認定による事業許可・事業計画変更認可等のみなし取得、運輸に関する協定のみなし取得	０件
地域旅客運送サービス継続事業 （R2創設）		地域公共交通の維持が困難と見込まれた場合、公募により新たなサービス提供者を選定し、地域旅客運送サービスの継続を図る事業	地方公共団体 事業者	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例 （第27条の4～第27条の7） ・計画認定による事業許可・事業計画変更認可等のみなし取得、廃止届出を不要とする特例	０件
鉄道再生事業		鉄道事業者と市町村が連携して、事業の廃止届出がなされた鉄道事業の維持を図る事業	地方公共団体 ・事業者共同 事業者	○鉄道事業法の特例（第27条第1項～第5項） ・鉄道再生計画作成協議中における廃止届出に係る廃止予定日の延長を容認 ・協議不調の場合、鉄道再生計画の期間後一定の場合に廃止届出から廃止までの必要期間を短縮　等	０件

参考：九州における鉄道の維持・活性化のあり方について（H31.3九州運輸局）

国土交通省

Ⅵ.「鉄道の維持・活性化のあり方」に対する取りまとめ（概要）

九州の地域公共交通における鉄道の現状

＜鉄道の利用状況＞

- ◆九州の鉄道旅客数は増加傾向にあるが、路線別にみると利用者が少ない路線が存在

＜鉄道の特徴＞

- ◆鉄道は一度に多くの人を運ぶことが可能（大量性）
- ◆鉄道は、走行空間が専用であるため、その施設の高度化によって高速性や安定性が可能
- ◆輸送人キロ当たりの交通事故死傷者数でみると鉄道は安全
- ◆運行に必要な資産を多く所有する必要がある
- ◆利用特性によって環境にやさしい交通機関となる鉄道
- ◆鉄道施設として整備された鉄軌道上でしか走行できない鉄道（機動力や柔軟性）
- ◆観光面での活用がみられる地域鉄道

県・市町村・鉄道事業者の意識のギャップ

- ●地方公共団体は、鉄道はバスと違って機動的に見直せないことや、単独市町村で対応しにくいという意識があって、鉄道そのものを十分理解しようとしていない。一方、鉄道事業者は、事前調整や周知が十分できていないなど、場合によって地方公共団体との協調に対する意識が低い場合があるといえる。このようなことから、相互の信頼関係が構築されていない。
- ●地方公共団体が鉄道の利用状況等の実態を把握しようとするときに鉄道事業者へデータの提供を求める傾向にあるが、データが無いとしても積極的に鉄道の実態を把握しようとしていない。一方、鉄道事業者は、すべてのデータを所有しているわけではないことや、また使用用途不明のためデータ提供が困難という事情について、地域への説明や協力意図の伝達が不十分で地域の誤解を招いている。
- ●お互いが正しく理解していないことから、地方公共団体は鉄道維持に対する積極的な取組み・行動が欠けている。そのため地域計画における鉄道の位置づけが不十分となり、また沿線地域の住民の鉄道に対する意識が低い傾向となっている。
- ●鉄道事業者は、地方公共団体や住民の危機意識が不足していると危惧するが、特に大手鉄道事業者には、一層、正しく理解を得るために地域に入っていくことや、地域と向き合うことが求められている。

有識者インタビューと事例からみる鉄道の維持・活性化のポイント

- ◆地方公共団体は鉄道との接点を持つ努力をする必要がある
- ◆鉄道事業者は地域との接点を持つ努力をする必要がある
- ◆地方公共団体、鉄道事業者はコミュニケーションに時間をかけて信頼関係を構築する必要がある
- ◆地方公共団体は、まちづくりの目標を持って能動的に鉄道との連携する必要がある
- ◆鉄道の維持・活性化には住民の参画も重要である
- ◆まずは地域の目指す姿を確立し、その実現のために鉄道を活用することが重要である
- ◆鉄道の維持・活性化は、地域と鉄道の「連携」ではなく「共創」が重要である

九州における鉄道の維持・活性化のあり方

- ◆鉄道事業者、地方公共団体、利用者、地域の方々が「主体的に」「共創」し鉄道に取り組むこと
- ◆地域の目指す姿を確立し、その実現に向けて鉄道を柔軟なアイディアで使い倒すこと
- ◆「存続」を目的化せず、鉄道のあり方について正面から捉えた議論を行うこと
- ◆イベントをやって満足せず、恒常的な取組みとして継続すること
- ◆コミュニケーションを大事にし、お互いの信頼関係を構築すること

県・市町村・鉄道事業者への提言等

＜3者共通への提言＞

- ①関係法令の内容やこれまでの改正経緯など、鉄道についての法令上の整理や性質について確りと認識し、鉄道というものを正しく捉えるべき
- ②鉄道利用状況をしっかりと確認し、鉄道事業者と地域とが一緒に考えるべき
- ③優良事例を創出し成功体験を蓄積すべき

＜地方公共団体（県・市町村）への提言＞

- ①鉄道の維持に向けて、まず危機感を持って本気になるべき。さらに鉄道の今後を議論すべき
- ②都市計画や交通計画において、鉄道の特徴を意識して作成すべき
- ③活性化協議会をフルに活用すべき、網形成計画の策定に鉄道を巻き込むべき

＜県への提言＞

- ①広域的観点から積極的に調整役をすべき

＜鉄道事業者への提言＞

- ①地域に積極的に入り、向き合うべき
- ②地域や他事業者の力を借りるため、門戸を開けるべき

＜九州運輸局の課題＞

- ①鉄道を含めた地域公共交通活性化の機運の醸成
- ②関係者間調整、優良事例創出の支援
- ③より広域的な鉄道のあり方についての議論、鉄道の社会的便益の評価