

＜第3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

地域公共交通活性化再生法について

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 | ■ 道路運送高度化事業
：BRT（Bus Rapid Transit）の整備 |
| ■ 鉄道事業再構築事業
：鉄道の上下分離等 | ■ 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 |
| ■ 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 | ■ 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。

地域公共交通特定事業と特例措置

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	○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
			事業者		
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	○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
			事業者		
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	○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
			事業者		
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	○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(株) ・若桜鉄道(株) ・三陸鉄道(株) 等
			事業者		
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	○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
			事業者		
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	○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
			事業者		
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	○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
			事業者		
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	○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
			事業者		

地域公共交通計画の作成状況について

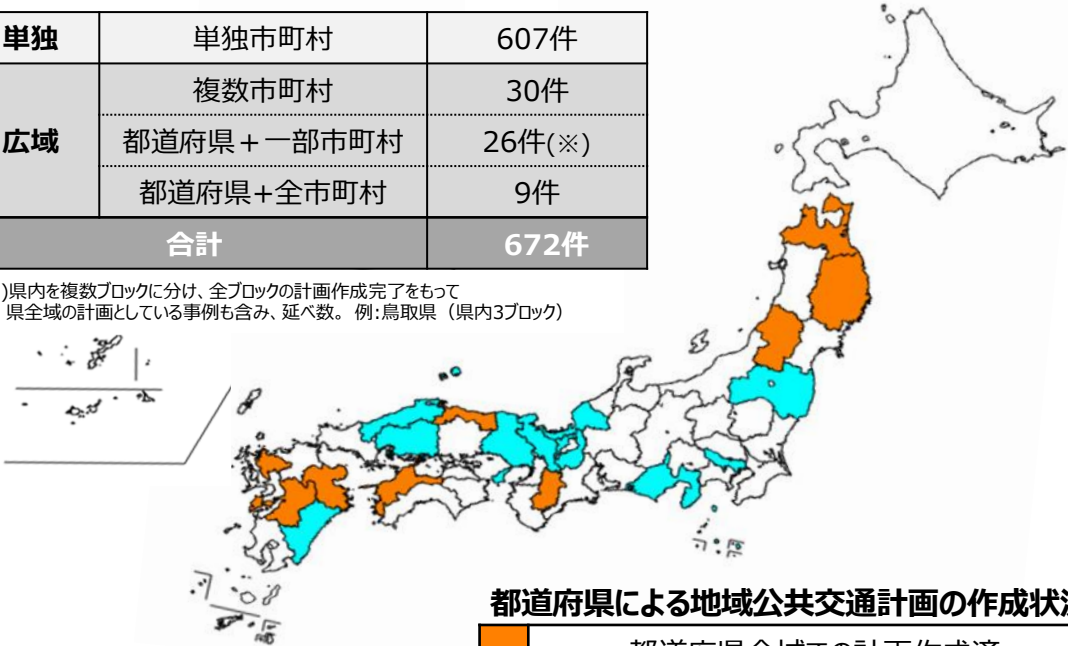
- 全国の約半分の市町村は、地域公共交通計画の区域に全部または一部が含まれていない。
また、全国の都道府県のうち、28道府県で地域公共交通計画を管内の市町村と共に作成していない。
(※) 873市町村／1,724全市区町村。作成された計画は延べ672件。数値は全て令和4年2月末時点のもの。
- 令和2年の法改正で地方公共団体による作成が努力義務化されたため、計画作成数は増加していく見込み。
- 鉄道事業者については、JRが協議会に参画している計画の件数が全体の42%となっている。
(※) 247件／593件。計画期間が終了したものは除く。数値は全て令和3年4月末時点のもの。

地域公共交通計画の作成状況 (令和4年2月末時点)

地域公共交通計画の作成主体の内訳

単独	単独市町村	607件
広域	複数市町村	30件
	都道府県＋一部市町村	26件(※)
	都道府県＋全市町村	9件
合計		672件

(※) 県内を複数ブロックに分け、全ブロックの計画作成完了をもって
県全域の計画としている事例も含み、延べ数。例：鳥取県（県内3ブロック）



地域公共交通計画と鉄道 (令和3年4月末時点)

JRが協議会に参画している計画の件数

北海道	25件
東北	54件
関東	16件
北陸信越	32件
中部	17件
近畿	27件
中国	39件
四国	16件
九州	21件
合計	247件

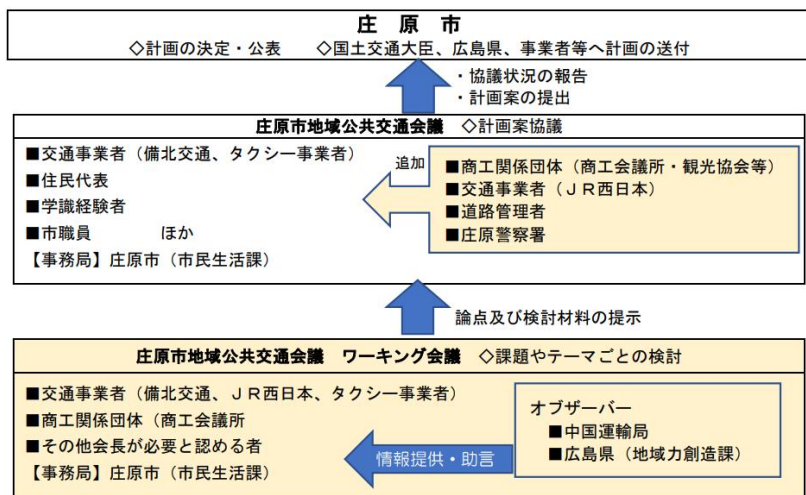
地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会について

- 地域公共交通活性化再生法に基づく**法定協議会**においては、**地域の公共交通に関するマスタープラン（地域公共交通計画）に関する協議**のため、**地方公共団体が組織し、公共交通事業者や利用者等の地域の多様な主体が構成員**となり、**地域の公共交通の活性化及び再生に向けた議論**がなされる。
- 鉄道事業者については、**JRが協議会に参画している計画のうち、路線のあり方について踏み込んで整理しているものはゼロ**。鉄道＝幹として捉えており、それを前提に、枝・葉の交通について整理している実態がみられる。

法定協議会の主な構成員



例：庄原市地域公共交通会議とワーキング会議の構成



出典：庄原市地域交通会議HP

法定協議会と鉄道

（令和3年4月末時点）

JRが協議会に参画している計画 ⇒ **247件**
うちJRに関する事業が記載された計画 ⇒ **220件**
(220件/247件=89%)

- ・乗り継ぎの利便性向上（ダイヤ調整等）：約170件
- ・公共交通マップ・総合時刻表の作成：約100件
- ・J R 路線の利用促進（沿線自治体による支援を含む）：約40件
- ・鉄道駅のバリアフリー化：約40件
- ・パーク＆ライドの推進：約20件
- ・〇〇線の現状の維持について記載したもの：約30件

いずれも鉄道を所与の前提として位置づけしており、そのあり方について踏み込んで整理しているものはゼロ。

鉄道＝幹として捉えており、それを前提に、枝・葉の交通について整理している実態がみられる。

（理由）

- ✓ 複数の自治体を跨っていて、自治体同士の連携が困難
- ✓ 地域においては古くから存在している基幹的インフラであり、所与のものとして捉えがち
- ✓ 国鉄分割民営化を経て存在している歴史的経緯（JR）
- ✓ 事業者からの情報がなければ、地域にとっては利用状況や赤字の程度などが分かりにくく、危機認識をもちにくい

鉄道特性の評価について

客観的なデータやファクトに基づき、鉄道事業者と沿線地域が共同で、
鉄道特性の有無を評価し、共通理解を持つべきではないか

①大量輸送機関としての鉄道特性

- ・ 平均的に多くの旅客を輸送しているか（輸送密度）
- ・ 輸送密度が低くても、
 - 優等列車が走行するなど、全国ネットワークの一部として拠点間輸送を担っており、かつ、他モードと比較して輸送力・速達性・定時性等の点で十分な競争力を有しているか
 - 鉄道貨物輸送のルートとして全国ネットワークの一部を担っているか
 - 通勤・通学時間帯等のピーク需要に対応するために必要なバス等の車両台数・ドライバーの確保が困難又はコストが非常に高くなる、あるいは冬季等における鉄道並みの安定運行が困難なため、バス等への置き換えが難しいか
 - 並行道路の整備が進んでおらず、代替交通手段の確保が困難か
 - 環境負荷の観点で鉄道に優位性があるか（一人あたりCO₂排出量の比較）
※利用者が少ない場合は却って不利になることに留意

②クロスセクター効果を含む鉄道特性

- ・ ①の鉄道特性が十分に認められなくても、
 - 鉄道が廃止され代替交通手段に置き換わった場合に、観光等の地域経済活動、まちづくり、教育、医療、福祉等にマイナスの影響があるか

国鉄再建特措法に基づく特定地方交通線の考え方

- ・日本国有鉄道経営再建促進特別措置法※に基づき、輸送密度が8,000人未満の路線が「地方交通線」（その運営の改善のための適切な措置を講じたとしてもなお収支の均衡を確保することが困難であるもの）として選定。
（主要都市を結ぶ路線や貨物輸送密度が4,000トンを超える路線は選定の対象外とされた。）
- ・地方交通線のうち輸送密度が4,000人未満の路線が「特定地方交通線」（その鉄道による輸送に代えて一般乗合旅客運送事業による輸送を行うことが適当であるもの）として選定され、バス転換の対象とされた。
- ・ただし、以下のような要件に該当する場合はバス輸送への転換が困難な路線として、選定の対象外とされた。

※昭和62年4月1日に廃止

例外①

- 1方向1時間あたりの最大輸送人員が1,000人以上。

例外②

- 積雪等によりバスの運行が困難となった日が年度平均で10日を超える。
⇒道路交通に関して権限を有する者が当該代替輸送道路の全部又は一部につき、自動車の通行を禁止した時間が午前7時から午後7時までの間に連続8時間を超える場合を1日として算定することとされた。

例外③

- 旅客1人当たりの平均乗車距離（定期旅客を除く）が30キロを超え、かつ、輸送密度が1,000人以上。

例外④

- バス転換への前提となる代替輸送道路及び代替輸送道路として整備されることが明らかである道路がない。

⇒以下、代替輸送道路の要件

- ※1 (a)当該営業線に接近し、または並行していること。
(b)当該営業線の駅が、その道路から概ね2キロ以内にあること。
(c)当該営業線の両端の駅を相互に連絡する区間にバスを走行させた場合の走行距離が旅客営業キロの概ね1.5倍以内であること。
- ※2 (d)当該営業線を利用する旅客の量を勘案して必要になると認められるバスの走行が可能であること。
- ※3 (e)代替輸送道路として整備されることが明らかである道路は、道路管理者等がその整備を現に行っており、又は行う旨を文章により明らかにしている道路であること。

※1 (a)は代替輸送の要件の第一として、いわゆる並行道路であることをあげ、(b)、(c)は、並行道路の概念を示したものである。

※2 (d)は道路の整備状況を示したもので、営業線の旅客量に見合ったバスの運行を可能にする状況にあることを必要としている。

※3 (e)は現状において整備不十分であっても、代替輸送道路として整備中の道路又は整備されることが確かな道路を代替輸送道路に含めることとするものである。

特定地方交通線について

区 分	基 準	対象路線
第1次	- 輸送密度2,000人/日未満かつ30km以下の行き止まり線 - 輸送密度500人/日未満かつ50km以下	40線 (729.1km)
第2次	輸送密度2,000人/日未満で第1次特定地方交通線に選定されなかったもの	31線 (2,089.2km)
第3次	輸送密度2,000人/日以上、4,000人/日未満	12線 (338.9km)
合計		83線 ※1 (3,157.2km)



三セク等転換 (鉄道)	バス転換
18線 (327.2km)	22線 (401.9km)
11線 (670.6km)	20線 (1,418.6km)
9線 (312.9km)	3線 (26.0km)
38線 ※2 (1,310.7km)	45線 (1,846.5km)

※1 うち30路線(1,438.4km)はJR各社に承継された後、平成2年度までに転換。

※2 うち7路線(302.9km)は三セク等転換後に廃止。

(参考)特定地方交通線以外に、国鉄再建法により工事が凍結されたものの第三セクター鉄道として開業した路線(地方鉄道新線)が14路線(497.7km)ある。

地域鉄道事業者一覧

特定地方交通線から第三セクター等の鉄道に転換され、現在も地域鉄道として鉄道による運行が行われている路線は、31路線（26事業者）1,008km。

運輸局	事業者名	営業 キロ	運輸局	事業者名	営業 キロ	運輸局	事業者名	営業 キロ	運輸局	事業者名	営業 キロ
北海道運輸局	●道南いさりび鉄道	37.8	北陸信越運輸局	●万葉線	12.9	中部運輸局	伊豆急行	45.7	中国運輸局	●智頭急行	56.1
東北運輸局	●青い森鉄道	121.9	関東運輸局	上田電鉄	11.6		●愛知環状鉄道	45.3		一畑電車	42.2
	●三陸鉄道	163.0		秩父鉄道	71.7		●樽見鉄道	34.5		●井原鉄道	41.7
	●秋田内陸縦貫鉄道	94.2		関東鉄道	55.6		伊豆箱根鉄道	29.4		広島電鉄	35.1
	●IGRいわて銀河鉄道	82.0		●鹿島臨海鉄道	53.0		●明知鉄道	25.1		●錦川鉄道	32.7
	●会津鉄道	57.4		●わたらせ渓谷鐵道	44.1		豊橋鉄道	23.4		●若桜鉄道	19.2
	●阿武隈急行	54.9		●真岡鐵道	41.9		●伊勢鉄道	22.3		水島臨海鉄道	10.4
	弘南鉄道	30.7		小湊鉄道	39.1		福井鉄道	21.5		岡山電気軌道	4.7
	●山形鉄道	30.5		上信電鉄	33.7		遠州鉄道	17.8	四国運輸局	●土佐くろしお鉄道	109.3
	●由利高原鉄道	23.0		●野岩鉄道	30.7		●伊賀鉄道	16.6		高松琴平電気鉄道	60.0
	津軽鉄道	20.7		●いすみ鉄道	26.8		東海交通事業	11.2		伊予鉄道	43.5
	福島交通	9.2		富士山麓電気鉄道	26.6		静岡鉄道	11.0		●とさでん交通	25.3
北陸信越運輸局	●しなの鉄道	102.4		上毛電気鉄道	25.4		岳南電車	9.2		●阿佐海岸鉄道	10.0
	富山地方鉄道	108.4		箱根登山鉄道	15.0	近畿運輸局	●四日市あすなろう鉄道	7.0	九州運輸局	●肥薩おれんじ鉄道	116.9
	●あいの風とやま鉄道	100.1		●ひたちなか海浜鉄道	14.3		WILLER TRAINS	114.0		●松浦鉄道	93.8
	●えちごトキめき鉄道	97.0		江ノ島電鉄	10.0		神戸電鉄	69.6		●平成筑豊鉄道	49.2
	●北越急行	59.5		銚子電気鉄道	6.4		近江鉄道	59.5		島原鉄道	43.2
	長野電鉄	33.2		流鉄	5.7		阪堺電気軌道	18.3		●くま川鉄道	24.8
	●のと鉄道	33.1	中部運輸局	●長良川鉄道	72.1		●信楽高原鐵道	14.7		●南阿蘇鉄道	17.7
	北陸鉄道	20.6		●天竜浜名湖鉄道	67.7		叡山電鉄	14.4		筑豊電気鉄道	16.0
	黒部峡谷鉄道	20.1		大井川鐵道	65.0		和歌山電鐵	14.3		●甘木鉄道	13.7
	●IRいしかわ鉄道	17.8		養老鉄道	57.5		●北条鉄道	13.6		熊本電気鉄道	13.1
	アルピコ交通	14.4		●えちぜん鉄道	53.0		京福電気鉄道	11.0		長崎電気軌道	11.5
				三岐鉄道	48.0		水間鉄道	5.5	〔●印：第三セクター〕 〔 : 特定地方交通線から転換された鉄道〕		
							紀州鉄道	2.7			

第1章 国鉄改革についての基本認識

Ⅱ. 分割・民営化はなぜ必要か

2. 原因は現行制度に内在する

(2) 全国一元的組織の問題

③不合理な依存関係

第3の問題は、全国一元的組織の下で、北海道から九州まで、あるいは旅客輸送、貨物輸送を通じて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である。

鉄道事業の活力ある経営のためには、各地域や事業部門ごとの経営の実情を明確に把握し、それぞれの経営上の責任者及び職員が明確なコスト意識と利益目標を持って取り組むことが必要である。しかしながら国鉄の現状は、全国一体の収支管理が行われるため、それぞれの間に依存関係を生じやすく、経営の効率化を阻害することとなっている。また、このような依存関係が合理的な範囲を超える場合には他の交通機関との競争関係において、本来鉄道特性を発揮し得る分野の競争力を弱体化させる一方、鉄道特性のない非効率な分野を温存させ、事業経営の活性化を損なわせることとなり、ひいては交通体系全体の効率性を阻害することにもなりかねない。

そのうえ、全国一体の収支管理の下では、地域ごとの受益と負担の関係が明確とならない結果、国鉄経営の深刻な事態について、地方公共団体や地域住民の正しい理解と協力が得難いものとなっている。このような現行体制の下では、経営に対する地元の意欲と責任を喚起することは極めて困難と言わざるを得ない。

3. 現行制度での再建はもはや不可能である

(1) 現行制度を維持すべき特別の意義はあるのか

①全国交通ネットワーク論

全国交通ネットワークについては、各種交通機関の発達した今日においては、原則として、利用者の自由な選択により自動車、鉄道、航空等が各々その特性に応じて役割を分担することにより形成、維持されており、鉄道のみによる全国交通ネットワークを考える必要性に乏しい。基本的に鉄道は、旅客、貨物ともにそれぞれの特性を発揮し得る分野を中心として効率的な運営を行うべきものである。

また、鉄道特性を発揮し得る分野の鉄道ネットワークを考えるにしても、鉄道旅客の現実の流動実態や列車の運行形態などに適合した分割を行えば、全国一元的に運営しなくとも、ネットワークの一体性は十分確保できるものとする。

②全国一律運賃制

全国一律運賃制について、これを維持することは、各種交通機関の発達した今日において鉄道特性を発揮し得る分野の営業基盤の弱体化を招くとともに、競争条件が不均等になり、交通体系全体の効率性を阻害することになる。また、首都圏等では、国鉄の運賃が私鉄の運賃よりかなり高くなるなど、かえって利用者間の負担の公平を損なう結果ともなる。

③シビルミニマムとしての輸送の確保

シビルミニマムとしての輸送サービスについては、基本的には輸送需要に応じた最も効率の良い交通機関により確保されるべきものである。また、鉄道によらざるを得ない場合においても、多くの中小私鉄がその役割を担っている点から見て、国鉄という形で維持しなければならない必然性はない。

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（抄）

平成13年11月7日

国土交通省告示第1622号

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。

1 （略）

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

二 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。

3 （略）

鉄道事業者と地域が協働して地域モビリティを刷新した事例①

あいの風とやま鉄道・富山県等

【取組の内容】

- ・北陸新幹線開業に伴い、2015年3月にJR西日本の北陸本線の一部を引き継ぎ、第三セクター鉄道として開業

【ポイント】

・地域と連携した利用促進、利用者サービスの向上

- ✓開業前より運行本数を増加（286本→328本、あいの風ライナーを設定）
- ✓効果的なダイヤ設定や乗り継ぎ等の改善
- ✓新駅の開業により駅勢圏を拡大し需要増加（高岡やぶなみ駅<2018.3>新富山口駅<2022.3>）
- ✓ファンクラブ創設〈2014.9〉
会員数 2961人・社（2021.10末現在）
⇒マイレール意識の醸成
- ✓利用者は2015年推計値約38千人/日に対し、2019年で1割増の約41千人/日（10%増）
※開業年（2015年）から5年間増加傾向



【観光列車「一万三千尺物語」】



【新富山口駅開業式典 2022.3.12】

ひたちなか海浜鉄道・ひたちなか市等

【取組の内容】

- ・経営難の茨城交通の湊線を引継ぎ、2008年4月に第三セクター鉄道として開業

【ポイント】

- ・地元・沿線観光地との連携により、鉄道利用者増と沿線地域の活性化が図られるwin-winの関係
- ✓沿線の5小中学校統合に併せた新駅（美乃浜学園駅）設置で、通学時の利便性向上と安全確保
- ✓まちづくりと連携して路線延伸（阿字ヶ浦～新駅 2駅3.1km、78億円）2024年6月春開業予定
⇒ひたちなか海浜公園（年間利用者数200万人）への延伸で、10%の鉄道利用者があれば2億円増収、沿線への立寄り（買物等）により1億8千万円の経済効果を見込む
- ✓利用者数が70万人（2007年度開業前）から106万人（2019年度・151%）と大幅に増加
- ✓単年度収支も黒字達成（2019年度、289万円）



【連携イベントで人があふれる商店街】



【延伸計画】

鉄道事業者と地域が協働して地域モビリティを刷新した事例②

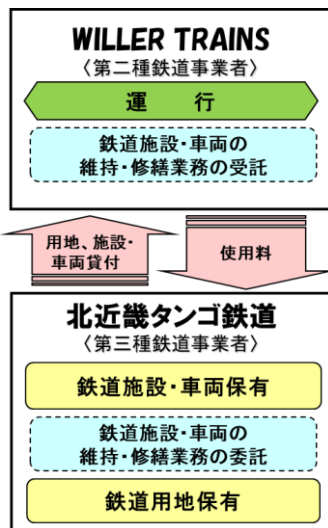
京都丹後鉄道(WILLER TRAINS)・京都府等

【取組の内容】

- ・鉄道事業再構築事業による上下分離を行い、三セクによる運行から公募で選定された民間事業者による運行に移行(2015年4月～)

【ポイント】

- ・上下分離によるリスクシェア
- ・異業種の民間事業者のノウハウ等を活用した斬新な利用者サービスの提供
 - ✓ 4種類の観光列車導入による沿線の観光地化
 - ✓ 沿線地域の交流人口増加をねらいとした企画きっぷの発売やインバウンド需要の拡大
 - ✓ クラウドファンディングを活用した新規事業の展開



福井鉄道・福井市等

【取組の内容】

- ・鉄道事業再構築事業による上下分離を行い(2008年度、全国初)、鉄道用地を沿線3市(福井市、鯖江市、越前市)に有償譲渡し沿線3市が無償貸付

【ポイント】

- ・資産保有コストの削減、各種利用促進策の実施
 - ✓ パークアンドライド駐車場の整備、新駅の設置
 - ✓ 低床式車両の導入
 - ✓ えちぜん鉄道との相互乗り入れ実施による福井市南北交通軸の形成、地域間交流の促進
 - ✓ 都市政策との連携が進み、福井駅西口駅前広場開発に伴うJR福井駅への延伸による交通結節点としての機能強化、駅前中心市街地の活性化
 - ✓ 地域のマイレール運動等の各種利用促進策により、利用者数が24%増加(2007年度→2017年度)



【低床式車両】



【福井駅西口駅前広場】

鉄道事業者と地域が協働して地域モビリティを刷新した事例③

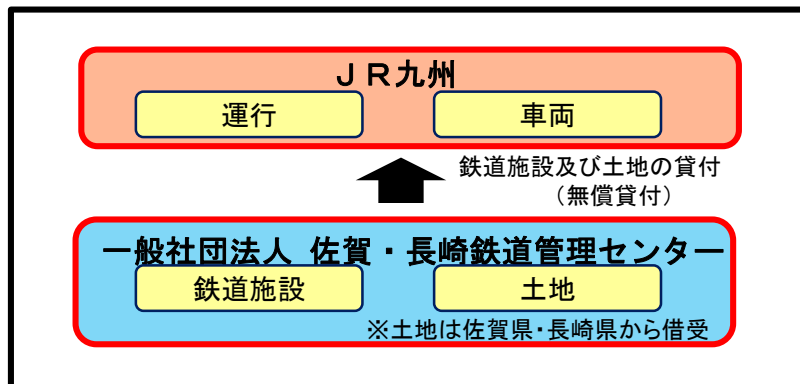
J R九州 長崎本線

【取組の内容】

- 2022年9月の西九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の開業にあわせて、JR九州の長崎線（肥前山口・諫早間）において上下分離方式を導入予定。

【ポイント】

- J Rによる一定水準での運行サービスの継続を確約**
 - ✓ J Rと地域が鉄道維持に係る負担を分担。
⇒ J R九州が普通列車の運行を現行程度の本数により23年間維持する一方で、佐賀・長崎両県が設立した（一社）佐賀・長崎鉄道管理センターは鉄道施設等を J R九州に無償で使用させることとする。
- ✓ 維持管理費の縮減のため、一部区間（肥前浜・諫早間）の電化設備の撤去を予定



J R九州 香椎線

【取組の内容】

- 全区間が非電化である中、全列車に蓄電池電車「DENCHA」を導入。

【ポイント】

- 環境への配慮と利便性の向上**
 - ✓ 気動車から蓄電池車両へ置き換えることで、所要時間が短縮、乗り心地が改善
(西戸崎～香椎間 平均2分、香椎～宇美間 平均3分短縮)
 - ✓ エネルギー使用量及びCO2排出量が大幅に削減
- 自動運転による効率化の試み**
 - ✓ 運転士以外の係員が前頭に乗務する自動運転の実現を目指し、実証運転を実施
 - ✓ 踏切が存在する区間での自動運転は初



【DENCHA】

鉄道事業者と地域が協働して地域モビリティを刷新した事例④

J R東日本 気仙沼線・大船渡線

【取組の内容】

- ・東日本大震災により被害を受けた気仙沼線・大船渡線の復旧について、JR東日本と沿線自治体とで協議を行い、BRTによる本格復旧を行うことで合意。

【ポイント】

・鉄道と同等又はそれ以上のサービス

- ✓ JR東日本が引き続き運行、時刻表にも掲載
- ✓ 専用道を整備することで、定時性・速達性を確保
- ✓ 運行便数は震災前（鉄道）の1.5倍～3倍程度
気仙沼線：1日上下22本⇒1日上下65本
大船渡線：1日上下19本⇒1日上下53本
- ✓ 沿線地域の要望を踏まえ、
駅（停留所）の新設・移設を柔軟に実施
- ✓ 運賃は鉄道と同額、ICカードも導入



【専用道を走行中のBRT車両】



【鉄道駅への乗入れ】

J R九州 日田彦山線

【取組の内容】

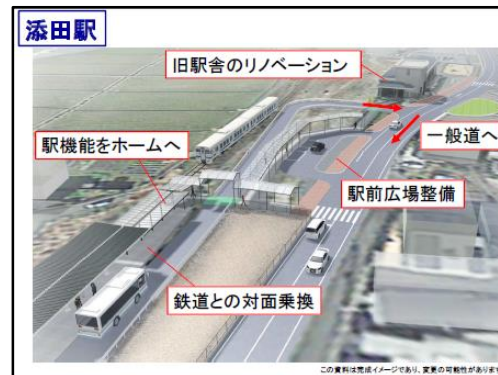
- ・平成29年7月豪雨で被災した日田彦山線は、地域と事業者の合意によりBRT方式による復旧を予定。現在、来年度中の開業を目指して工事が進む。

【ポイント】

・鉄道と同等又はそれ以上のサービス

・新規投資を抑えた普及型のBRT

- ✓ 運行はJR九州の関連会社、時刻表にも掲載
- ✓ 鉄道トンネルにより短絡可能な区間は鉄道用地を活用した専用道として「速達性・定時性」を重視しつつ、その他区間は可能な限り一般道を活用して新規投資を抑えつつ「使いやすさ」を重視
- ✓ 鉄道との対面乗換の実施、新たな停留所の設置、バリアフリー車両・電動車両の導入、駅舎での運行情報の提供



【鉄道とBRTの対面乗換のイメージ】

鉄道事業者と地域が協働して地域モビリティを刷新した事例⑤

JR北海道 日高線

【取組の内容】

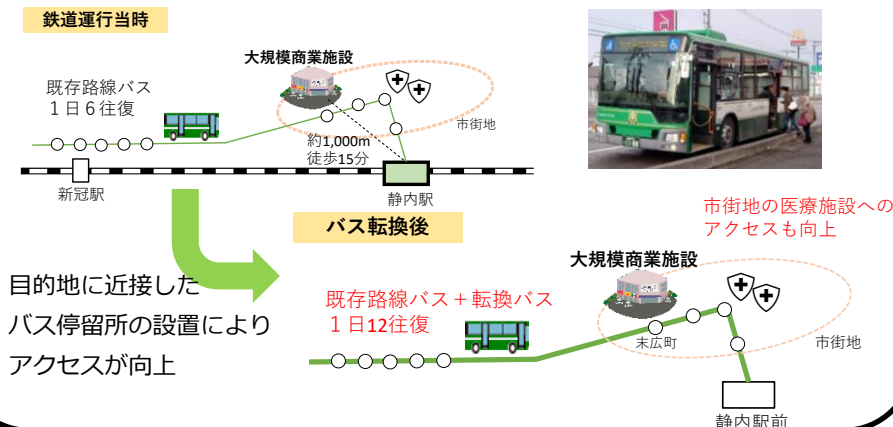
- ・度重なる自然災害により不通となったJR北海道の日高線（鷗川・様似間）についてバス転換を実施。

【ポイント】

- ・ **利用者のニーズにきめ細かく対応**
 - ✓ 登校バスの増便(6便)や新たに高校へ乗り入れ
 - ✓ 停留所の増設(10ヶ所)や低床バス化の推進
 - ✓ 時間帯に応じ短絡ルートと市街地立ち寄りルートを使い分け 等

— 鉄道より本数が増え利用したい時に移動しやすくなった
 — 駅よりバス停が近く目的地近くまで行きやすくなった等、
 調査の結果、**バス利用者からは利便性向上を評価する声
 が多数寄せられるなど、鉄道以上の利便性を実現**

※JR北海道から代替交通の運行経費等として約25億円が拠出



JR北海道 石勝線（夕張支線）

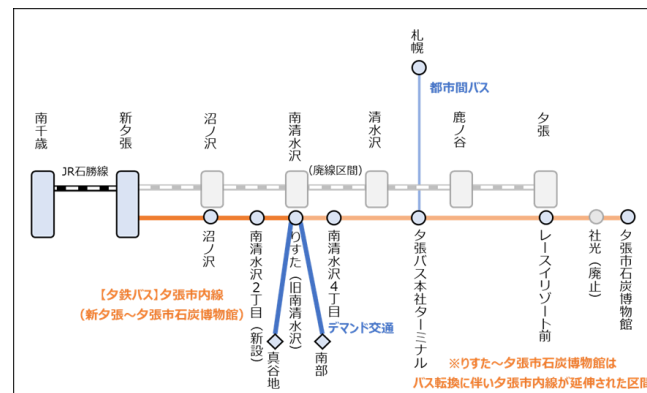
【取組の内容】

- ・利用者が大きく落ち込んだJR北海道の石勝線夕張支線（新夕張・夕張間）について、市長自ら廃止を提案し、積極的にモビリティ転換を実施。

【ポイント】

- ・ **利便性が飛躍的に向上**
 - ✓ 運行本数の倍増（鉄道5往復→転換バス10往復）
 - ✓ 運行ルートの改善
 - ✓ バス起終点の延伸
 - ✓ 札幌への都市間バスとの接続を意識したダイヤの改正 等
- ・ **夕張市拠点複合施設「りすた」を新設**
 - ✓ 市内バス運行の拠点化
 - ✓ バス待ち環境の改善
 - ✓ 時刻表・バスの遅れなどの情報提供が充実 等

※JR北海道から代替交通の運行経費等として約7億円が拠出



鉄道事業者と地域が協働して地域モビリティを刷新した事例⑥

J R 四国牟岐線・徳島バス

【取組の内容】

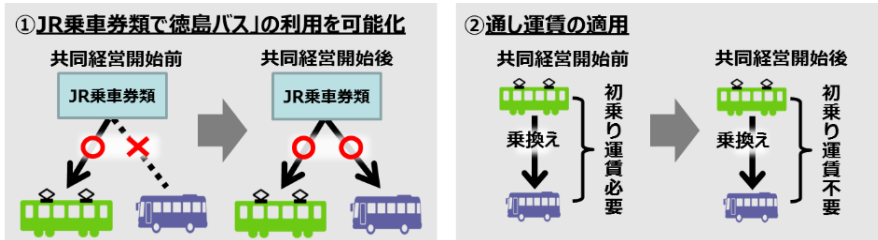
- ・徳島県南部（阿南駅以南）の地域間移動の利便性向上を図るため、独占禁止法特例法に基づく国土交通大臣の認可を受け、JR四国の牟岐線に並行して運行する徳島バスのJR乗車券による利用を実現（本年4月～）。

※鉄道とバスという異なる交通モードの事業者間の共同経営に係る認可としては、全国初

【ポイント】

- ・異なる輸送モード間における共通運賃・通し運賃の設定と利便性向上

- ✓ JR切符等でバスを利用可能とすることで初乗り運賃が不要
⇒事業者間での運賃差を埋める配分方法については、徳島バスの正規運賃の半額をJR四国が徳島バスに支払うこととする。
- ✓ 徳島県南部地域の平均運行間隔時間が20分以上短縮
- ✓ 利便性向上に伴う利用者増等により、交通事業者の経営力が強化



【取組のイメージ】

J R 西日本芸備線・高速バス

【取組の内容】

- ・公共交通機関の利用促進を図るため、地域の要請を受け、鉄道事業者とバス事業者が連携し、広島・三次間のJR西日本の芸備線と備北交通・広島電鉄の高速バスを片道ずつ利用できる企画乗車券（バス&レールどっちも割きっぷ）を発売（2021年11月～2022年3月）。
- ・自治体の財政支援により低廉な価格を実現

【ポイント】

- ・異なる輸送モード間の連携と地域による財政支援
- ✓ これまで競合していた鉄道と高速バスが公共交通機関の利用促進という共通目的の下で連携
- ✓ 事業者による割引分（470円）に加えて、広島県三次市の財政支援（900円）により低廉で利用しやすい価格を設定（通常価格2,870円→1,500円（往復））
- ✓ 2022年3月末までに約3,700枚を発売
※1/9～3/7はまん延防止等重点措置に伴い発売中止



【パンフレット】



【券面のイメージ】