

JRローカル線に関する提言

(第4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」提出資料)

令和8年2月18日
長野県知事 阿部 守一

- 1 JRローカル線に関する提言
 - ①国の責任の明確化
 - ②JRの内部補助のあり方

- 2 県内ローカル線に係るJR三社の連携に関する提言

1 JRローカル線に関する提言

<長野県における地域公共交通への公的関与の強化>

現状・課題

- 人口減少の影響等による、輸送需要の縮小・事業者収益悪化
- 乗務員の人手不足・高齢化が年々深刻化
⇒路線バスの赤字を貸切バス等の利益で補填する構造は限界にきており、交通事業が事業者の自助努力を前提として存続することは困難（国や県の支援が不十分）
⇒県内でもバス路線の減便・廃止が発生しており、県民等の移動に影響を与えるとともに新たな「交通空白」が生じる可能性

信州型広域バス路線支援制度

【基本方針】

- 単なる赤字補填にとどまらない県独自の新たな支援制度を構築し、公的関与を強化（事業者の経営基盤強化）
- 利用実態に即した運行形態、走行経路へ見直した路線を支援対象路線に（最適な交通ネットワークの構築）
- 処遇改善に必要な経費を支援単価に加算（人材の確保・定着）
- 新たな支援制度でも、運行の維持が困難な場合は、沿線市町村の協力（財政負担）により路線の維持・確保を図る

長野県の考え方

- これまでの公共交通は事業者の自助努力・欠損補助が基本。都市圏を除く地方においてはパラダイムシフトが必要であり、民営ではなく行政主導による取組が必要。

【制度詳細】

運行経費補助	支援方式	運行経費の1/2を支援単価とし、走行距離に応じた定額補助方式
	支援スキーム	$1\text{km当り支援単価} \times \text{実車走行キロ} = \text{支援額}$
	1km当り支援単価	運行実績と地域単価の低い方の1/2+処遇改善に要する経費
	処遇改善加算	$1\text{km当り運行経費} \times \text{経費に占める人件費割合} \times 2$ か年分の賃上げ率
	支援上限	運行経費 - 運行収益
バス事業維持・確保補助		「持続的な路線の維持・確保に向けた取組」を実施した事業者に対し、運行経費補助対象路線の運行経費の10%を上限に支援

1-1 JRローカル線に関する提言①

課題

<JRローカル線に対する責任が不明確>

長野県では、市町村を跨ぐ広域的なバス路線については、県の責任において維持確保を図るという考えの下、財政負担を大幅に拡大し、赤字補填に留まらない、運行経費の半分を支援する制度を構築。

運賃収入で移動の足を維持するという考えでは、人口減少という局面に対応できず、発想の転換をする必要がある。

国への提言



<全国ネットワークに関しては国が責任をもって取り組むべき>

➤ JR路線については、都道府県をまたぐ全国的なネットワークを形成するものであることから、他の交通モードに転換する場合も含め、その存廃及び存続する場合の財政負担等については、国が統一的に責任をもって取り組むべきではないか。

1 - 2 JRローカル線に関する提言②

課題

<JRローカル線を支える内部補助の考え方が不統一>

JRローカル線については、路線ごとに見た場合には、不採算の路線があっても、各社の内部補助により維持されている。

しかし、現在のような個々のJRに任せた対応では、各社ごとの考え方の相違により、JR会社及び路線によって対応に差が生じる可能性があり、全国的視点に立った対応が必要。



国への提言

➤ JRローカル線を支えているJR各社の内部補助について、全国的な視点でどう考え、どう求めていくのか、国と事業者で協議を行い、一定の基準を作るべきではないか。

2 県内ローカル線に係るJR三社の連携に関する提言

- 長野県は全国で唯一、JR三社（東日本、東海、西日本）が存在。
- 各社間の接続も十分でない面もある。
- サービスも各社完結のものが多い。

<接続時間例（特急「あずさ」⇒特急「しなの」乗換）>

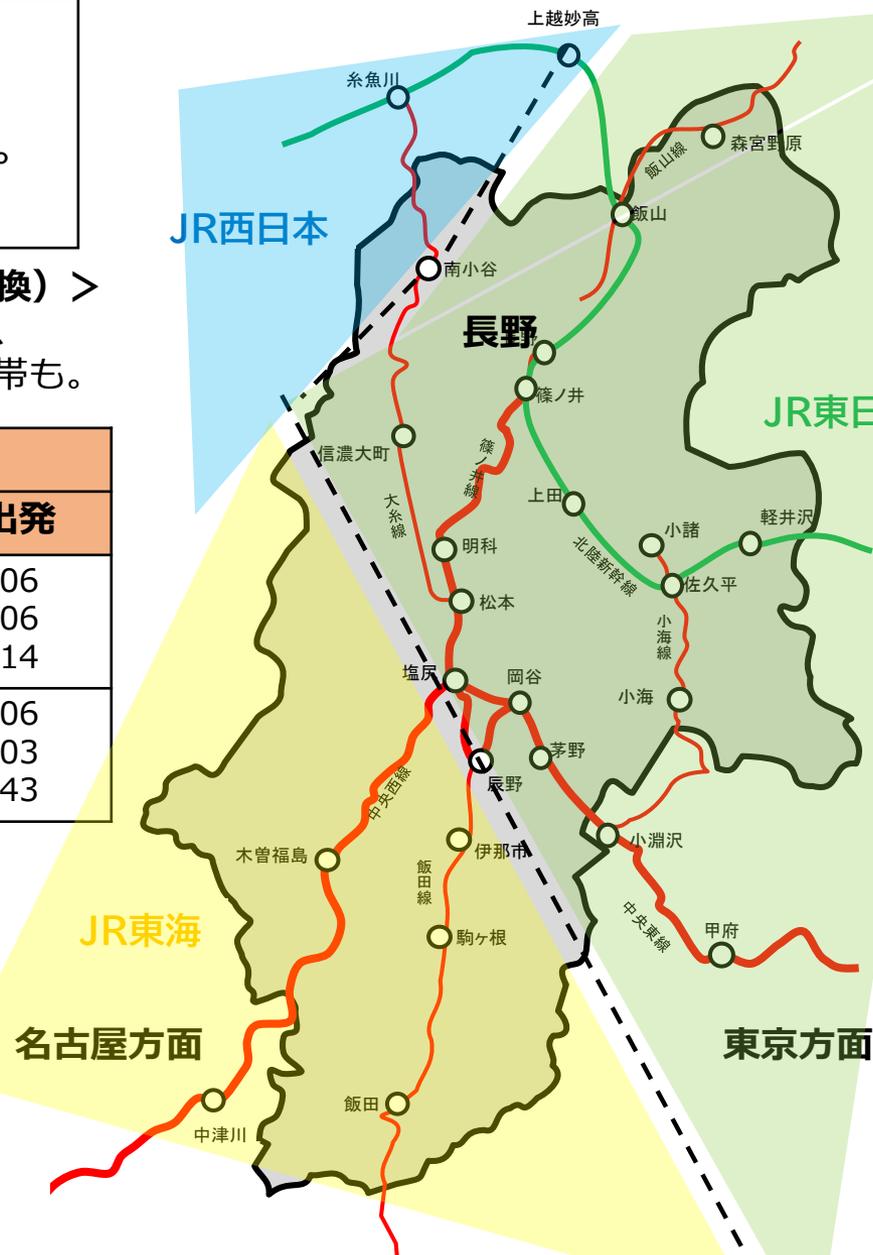
- ・東京方面から長野方面、名古屋方面に行く際に、特急間の乗継で接続時間が長くなっている時間帯も。

乗継パターン	令和7年度ダイヤ		
	到着	待合せ	出発
あずさ（新宿→松本） ↓（乗継） しなの（松本→長野）	13:35 14:35 18:29	(31分) (31分) (45分)	14:06 15:06 19:14
あずさ（新宿→塩尻） ↓（乗継） しなの（塩尻→名古屋）	13:25 14:25 19:31	(41分) (38分) (72分)	14:06 15:03 20:43

<JR三社の縦割りによる県民サービスへの影響>

- ・各社縦割りのサービスにより、同一県内の移動の利便性に影響も。

- 企画きっぷ・割引きっぷ
各社のエリア内完結型の商品が多い
- 交通系ICカード
各社のエリアを超えた利用ができない
- きっぷのネット予約システム
利用者自ら各社システム間の連携をする必要



課題

< J R 三社の連携に課題 >

J R 各社の区分は、国鉄時代の鉄道管理局に由来する区分であり、県境を考慮しない分割となっている。一方で各社のダイヤやネットワーク、またサービス（企画乗車券等）などは、各社ごとに最適化が図られている。

そのため、長野県では同じ県内であるにもかかわらず、接続に不都合が生じるだけでなく、サービスも十分に得られないなど、県民の移動や利便に不都合が生じている現状。



事業者への提言

➤ J R 各社は全国鉄道ネットワークの一部を担う者として、各社間のより一層の連携をとるべきではないか。

とりわけ同一県内で移動することが多い、県民の移動の利便を十分に考慮していただきたい。