

**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）  
課題整理の方向性****(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****【鉄道事業者】**

- ・ 鉄道特性が発揮できないが、公共の利益の観点から鉄道を維持すべきと国や地方自治体が判断した場合、維持・運営への公的支援の仕組みが必要。ローカル鉄道再構築のための安定的な財源確保や拡充も重要な課題。
- ・ 鉄道からのモード転換後の土地の扱いや鉄道施設の利活用・撤去の取扱いに関する支援をお願いしたい。

**【地方自治体】**

- ・ 地域交通は国家的課題の解決に寄与するものであるため、明確に公共財として位置付け、財源の創出・拡充、地方への配分をお願いしたい。
- ・ 全国での再構築事例を一層拡充し、鉄道を幹とした地域でのまちづくりを進めていくには、国からの継続的・安定的な支援が不可欠であり、予算の拡大をお願いしたい。また、再構築事業に対する税財政措置の安定的な確保及び充実、地方財政措置をより使いやすい制度への充実をお願いしたい。
- ・ 交通に関する予算が少なすぎる。地方もしっかり頑張るが、国においてもぜひご検討いただきたい。

**【委員】**

- ・ 地域で鉄道に対して一定の投資あるいは維持のための資金を確保していこうとしたときに、そのための手段がないことは非常に問題。国として制度のあり方について見直すことが必要。また、JR や地域が頑張ることができるインセンティブを付与するシステムが考えられないか。
- ・ 持続可能な地域のために必要なネットワークを考え、鉄道をもっと生かすべきとの結論を得た地域には、しっかりと手当できる仕組みを国も地方自治体も考える必要がある。

**(2) 鉄道ネットワークの基本的な在り方****【鉄道事業者】**

- ・鉄道は通勤・通学の基盤、まちづくりや観光、防災、産業支援など多面的な役割を担う。鉄道の強みは、大量・高速・定時輸送であり、首都圏や長距離輸送に最適。一方で、ドアツードアやオンデマンド輸送など柔軟な輸送には不向き。
- ・鉄道に限らず、他の交通手段と組み合わせることで、より便利で持続可能な交通体系が実現可能。地域交通については、地域の実態や様々なニーズを踏まえ、最適なモビリティを選択することが望ましい。
- ・今後の鉄道ネットワークの最適解を見出すためには、国、地方自治体、地域住民、交通事業者が自分ごととして捉え、未来に向けて建設的な議論をしていくべき。
- ・生活圏・都市圏における地域交通は地方自治体が主体、都市間を結ぶネットワークの広域交通は国が主体となり、あるべき姿を検討するべき。
- ・駅へのバス乗り入れ、乗り継ぎ改善などバスとの連携を図ってきており、引き続き、交通モード間の補完・連携が必要。
- ・ネットワーク性について、鉄道が単なる地域圏の交通なのか、災害のリダンダンシーとして国レベルの代替交通を担うのかは重要な論点。
- ・貨物列車が走行する路線の持続可能性も課題が多く、何らかの枠組みが必要。
- ・地方自治体には、持続可能な公共交通の実現に向けて主体的な議論を期待。住民意識の理解促進に取り組んでいただきたい。
- ・ネットワークについては、単に物理的につながっているだけでなく、機能としてどのようなネットワークが構築されているのかという中で、本当にその路線がそれぞれの地域において必要かどうかを考えていただくことが基本。

## 【地方自治体】

- ・国はネットワーク全体のあり方、維持すべき路線の考え方とその基準を明確に示していく必要がある。その上で、地方自治体及び鉄道事業者は、路線の将来像やあり方について、議論を率直に重ねていくことが必要。
- ・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。
- ・鉄道ネットワークは、繋がることで機能が発揮されるものであり、国として、国土づくりや地方創生、安全保障などを踏まえた全国的な鉄道ネットワークをどう考えているのか、明らかにするべき。
- ・国土の均衡ある発展、国土強靱化及び大規模災害時のリダンダンシーの観点から、国として必要と考える鉄道ネットワークの範囲と考え方を示していただきたい。
- ・災害を契機に JR が一方的に路線の存廃を議論しないよう、国は厳しく指導し、早期復旧に向けて JR や地方への財政支援を行っていただきたい。また、ローカル線の持続的な運行のため、自動運転や信号システムの DX 化などの新技術の活用と、維持管理費を抑える技術開発等を進めていただきたい。
- ・地域交通サービスは、地域の活力・魅力に直結する公共サービスと認識し、地方自治体と県民、企業などが地域の当事者として自ら考え、地方自治体・県民の役割を「事業者

への側面支援」から「自らの地域に対する投資、そして参画」に舵を切ることが必要。

- ・ 県の役割について、これまで交通事業者の伴走支援という立ち位置から、公共交通を社会インフラ、公共サービスと位置づけて、地域の魅力・活力に直結する投資を進めていくという立ち位置で、持続可能な交通ネットワークを維持していく姿勢である。

### 【委員】

- ・ 国として維持することが不可欠な幹線を明示するグランドデザインのものを検討して公表することも必要。機能している幹線と役割を終えた路線の切り分けは、鉄道事業者任せにするのではなく、客観的な基準が必要ではないか。
- ・ 地域住民のための鉄道以外の役割が他にあるのかチェックが必要。災害時のバックアップなどの観点も踏まえるべき。地域のためだけではない鉄道の役割があれば、それなりの負担を国がすべき。
- ・ 鉄道ネットワークのあり方を考えるにあたり、全ての路線を残すことは現実的ではない。必要なところに積極的な投資をすることで、必要なサービスを実現・発展させることが重要。
- ・ 鉄道が社会インフラ、公共サービスであるといった曖昧な概念や言葉ではなく、その路線に何が必要なのか、どのような意義があるのか、といった議論をしていくことが必要。
- ・ 都道府県や市町村の役割は、住民の生活の質を向上させることが責務であり、そのためにモビリティをどうするかという視点で検討を進めるべき。地域が積極的に当事者として関わっていくことが重要。
- ・ より良い方向に進むため、県の役割として事業者との議論のテーブルをつくることも重要。

## (3) 地域とローカル鉄道の関係

### (ア) まちづくりとローカル鉄道への関わり方

#### 【鉄道事業者】

- ・ まちづくりと鉄道の関係については、まずどのようなまちを目指すかを議論し、その後最適な交通手段を検討すべき。
- ・ ローカル鉄道は利用者が少なく、運行本数や利便性も限定的。鉄道以外のモビリティや地域活性化策との組み合わせが効果的な場合も多い。
- ・ 地方自治体において、まちづくりと交通が連携したビジョンの検討が必要。
- ・ 持続可能な地域づくりのために公共交通が重要であり、省庁横断的に協力して政策を検討すべき。
- ・ まちづくりにおいては、地域交通の実態を踏まえ、学校カリキュラムの改変などの公的サービスの最適化についても検討すべき。
- ・ 地域の実態、様々なニーズを踏まえつつ、モビリティの特性を考慮し、輸送量等に応じて最適なモビリティを選択することが望ましい。

### 【地方自治体】

- ・ 鉄道を維持活性化する上でまちづくりは必要不可欠な要素であり、鉄道駅を拠点として鉄道沿線を軸とした広域的な連携によるまちづくりを目指しながら、鉄道事業者や沿線市町と検討を重ねていきたい。
- ・ 県全体を一本の木のようにつながるネットワークとして形成するイメージで、鉄軌道サービスの利便性向上、結節点となる駅の機能向上、地域内のモビリティサービスの確保、ネットワーク内のサービスの統合・進化を目指すべき姿としている。
- ・ ローカル線の議論は、単に沿線地域の交通問題として捉えるのではなく、将来に向けた日本全体の活力の向上と発展につなげていくため、中山間地域の切り捨てにならない視点を持ち、「国土のグランドデザイン」の中で在り方を議論することが重要。

### 【委員】

- ・ 自分のまちのビジョンやグランドデザインがあり、その理想のまちを実現するために鉄道が必要だというロジックが必要。
- ・ 鉄道を生かした地域づくりをどう進めるかが重要であり、地域づくりに鉄道をどう活かすのか、活かしたいのか、地域側の主体的・能動的な判断が今後のポイント。
- ・ ローカル鉄道の議論が進まないのは、地域を巻き込んでいないからではないか。今後何十年も当該地域を生活する世代が地域をどうしていきたいか、地域を担う意思を引き出す必要がある。
- ・ 地域公共交通計画においても鉄道の議論が行われている地域は少なく、立地適正化計画には JR 路線が入っていない。地域のまちづくりの重要なツールとして鉄道を位置づけることが重要。
- ・ 地域としての県土感、国土感をどう考えるか。それを踏まえ、官と民のそれぞれが果たすべき役割、果たせる領域を議論すべき。

### (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

#### 【委員】

- ・ データは地域とのコミュニケーションツールであり、鉄道事業者は地域への共有に前向きになってもらう必要がある。また、議論で用いる輸送密度や収支などのデータは第三者が判断できるものでないといけない。

### (4) 国鉄分割・民営化の経緯を踏まえ JR に期待される役割

#### 【鉄道事業者】

- ・ 鉄道事業者として、持続可能な公共交通体系構築のため、地域と協働してモビリティのベストミックスに取り組む。地域共生企業としての地域プレイヤーとしてまちづくり等様々な役割で地域に関与していくことを地域に示していく。
- ・ 地方自治体など地域とのコミュニケーションは課題であり、引き続き、地域と真摯に

向き合いながら対応していくことが必要。

### 【地方自治体】

- ・JR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。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するべき。

### 【委員】

- ・地方創生や国土の均衡ある発展、公共交通や地域の持続可能性に貢献するために、JRの鉄道網をどのように活かしたり、見直したりしていくか議論すべき。
- ・地方自治体は鉄道（特にJR）に関するノウハウや情報がなく、JRと対等に議論ができない。沿線での地域交通の計画や仕組みづくりへ積極的に関わるなど、JRにはシンクタンク的な機能が求められている。

## (5) 内部補助に関する考え方

### 【鉄道事業者】

- ・地方路線の利用減少に伴い、内部補助の規模が拡大している。外部収益の観点も含めて見ていく必要があるなど、内部補助のすべてを否定するものではないが、過度な内部補助は、利用が多い路線への設備投資やサービス向上を抑制し、公平性の観点から課題。
- ・現状のままでは内部補助機能の低下は不可避。本来投資すべき、お客様の多いところにきちんと投資し、お客様により質の高いサービスを提供すべき。
- ・国鉄改革以降、大臣指針に基づき、必要な安全対策、ダウンサイズ等の適正化を行う等適切な路線の維持に努めてきたが、設備や車両の老朽化による更新時期が迫っており、人材確保も困難となる等厳しい状況に直面している。そのため鉄道の特性が発揮できていない路線については、社会課題として地域全体で支える仕組みを考えていただきたい。

### 【地方自治体】

- ・内部補助でのローカル鉄道の維持について、一定程度、内部補助を充てることは望ましいこと、また必要なことと考える。一方で人口の減少、利用者の減少といった構造的な状況を踏まえれば、内部補助のみによって維持を続けることは限界がある。
- ・JRローカル線を支えているJR各社の内部補助について、JRは努力していると思う。どう維持するかをJR各社と地方自治体が相対で話すだけではなく、全国的な視点でどう考えていくのか、一定の基準を作るべき。
- ・JRは、多額の利益を計上している中、その利益を地域に還元し、地域の重要な社会インフラであるローカル線の維持に活用すべき。また、現在の経営状況の中で、なぜ内部補助によりローカル線を維持できないのか説明いただきたい。国は、JRが内部補助

により維持すべきローカル線の考え方を明らかにしていただきたい。

- ・国においては、国鉄改革の経緯等を踏まえ、ローカル線の維持に関する内部補助の考え方を示していただきたい。また、JRの内部補助による路線の維持が難しい場合、その負担を地方に転嫁するのではなく、路線の維持に係る国の責任のあり方を示していただきたい。

#### 【委員】

- ・黒字で赤字路線を補填するだけの理屈を地方側が合理的に説明することが重要。一定程度都市部の収益を分散させる場合、地方の人々が鉄道を日常生活の手段として必要としているのか、必要としてもらうためには何が課題か整理が必要。
- ・内部補助で最大限ローカル線を維持するとすると、最低限度のサービスレベルになってしまい、それは本当に地域が望んでいる姿なのか疑問。
- ・黒字路線の利益は、黒字路線のサービス向上や残すべきローカル線の維持に投資すべき。過度な内部補助は賛成できない。

### (6) 全国の鉄道ネットワークを支える財源確保について

#### 【鉄道事業者】

- ・内部補助によるサービスの維持・向上に努めてきたが、特に1,000人/日未満の区間では、鉄道単独での維持が困難。社会インフラとして機能を果たせていない鉄道は、地域全体で支える仕組みの構築をお願いしたい。

#### 【地方自治体】

- ・JRの内部補助でローカル線を維持できないのであれば、国の責任や負担の在り方、ユニバーサルサービスとして位置付けることも含めて議論をしていただきたい。
- ・地域交通の取組みを進めるためには財源が必要。既存の取組みでは賄えない部分を新たな税で少しずつ負担でき、財源を生み出すことができるか、議論を全国に先駆けて行っている。

#### 【委員】

- ・適正な運賃が混雑に対して設定されていないため、都市間輸送等で混雑を緩和する負担をしっかりと取り、混雑緩和やサービス向上に投資しつつも、新幹線のような都市間輸送にもつながりネットワークの広がりを生みだしているローカル鉄道の維持にも回すことが必要ではないか。
- ・利用者負担について、税やユニバーサルサービス料などで財源を確保していく必要がある。事例として、環境省の森林環境税があるが、これを参考にして、国民全体で薄く広く負担できるような方法を考えていくべき。
- ・全てを鉄道で残すことが難しい中、移動の手段を多様な形にしながら、次世代に負担を渡さないよう、納得できるコスト負担を考えていくことが重要。