

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向けて

令和5年3月

国土交通省 鉄道局

- 昭和62年（1987年）の国鉄改革時、JR各社においては、都市部路線等の収益による内部補助を通じて、国鉄改革時の経営環境を前提とすれば、不採算路線を含めた鉄道ネットワークを維持していくことが可能と考えられた。

～ 国鉄改革から35年が経過 ～

地方部の人口減少・
少子高齢化の進行

乗用車保有台数の増加

〔約2,960万台（S62）⇒約6,192万台（R2）〕

高速自動車国道の整備進展

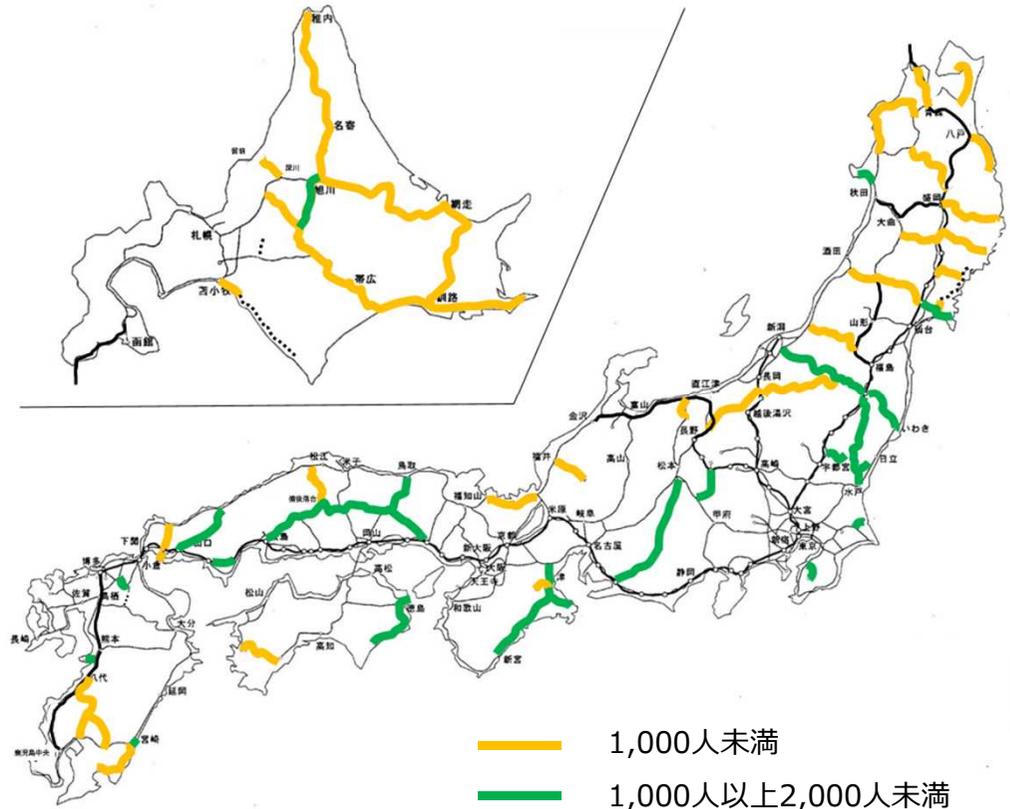
〔3,910 km（S62）⇒9,050 km（R1）〕

高速乗合バスの運行系統の拡大

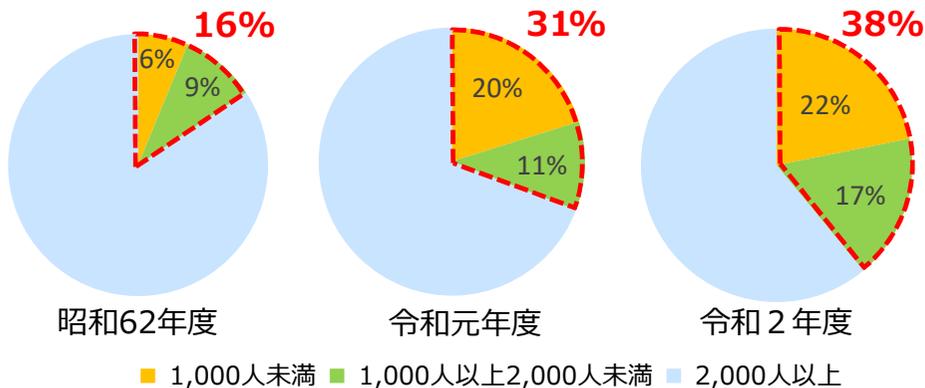
〔249本（S60）⇒5,132本（H30）〕

- この間のJR各社による廃線は抑制的（18線、787km（参考：国鉄末期には83線、3,157km））
- 他方、コロナ以前から、人口減少やマイカーへの転移等に伴う利用客の大幅な減少により、大量輸送機関としての鉄道の特性が十分に発揮できない状況
- 減便や投資抑制等により公共交通としての利便性が大きく低下し、更なる利用者の逸走を招くという負のスパイラル
- アフターコロナにおいてもコロナ以前の利用者数まで回復することが見通せず、事業構造の変化が必要
- 人口減少時代に相応しい、コンパクトでしなやかな地域公共交通に再構築していくことが急務

JR旅客6社における路線別の輸送密度 ※令和元年度実績（会社別）



JR旅客6社における輸送密度2,000人未満の路線の割合



(注) 輸送密度：1日1kmあたりの平均旅客輸送人員
(注) 営業キロベース（路線単位での計算）

(注) 路線全体の輸送密度を示したものの。今後の協議については、線区（路線を旅客の利用実態や輸送実態等に応じて特定の区間で区切ったもの）単位で判断

政府方針における位置づけ

- 「骨太方針」、「デジタル田園都市国家構想基本方針」等（本年6月閣議決定）において、「交通事業者と地域との官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築」を図るため、「**法整備等を通じ**」、「**国が中心となって事業者と地方公共団体が参画する新たな協議の場を設ける**」ほか、「**規制見直しや従来とは異なる実効性ある支援等を実施する**」とされた。

『経済財政運営と改革の基本方針2022』 （令和4年6月7日閣議決定）

- 第2章 新しい資本主義に向けた改革
2. 社会課題の解決に向けた取組
(3) 多極化・地域活性化の推進

（分散型国づくり・地域公共交通ネットワークの再構築）

デジタル田園都市国家構想の実現に資する持続可能で多彩な地域生活圏の形成のため、**交通事業者と地域との官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築**に当たっては、**法整備等を通じ**、**国が中心となって交通事業者と自治体が参画する新たな協議の場を設ける**ほか、**規制見直しや従来とは異なる実効性ある支援等を実施する**。

『デジタル田園都市国家構想基本方針』 （令和4年6月7日閣議決定）

- 第2章 デジタル田園都市国家構想の実現に向けた方向性 1. 取組方針
(1) デジタルの力を活用した地方の課題解決 ④ 魅力的な地域をつくる

【公共交通・物流・インフラ分野のDXによる地方活性化】

・買い物や通院などに利用するための十分な移動手段やこれを支えるインフラが確保されていることも地方に求められる大きな条件である。MaaS（Mobility as a Service）の活用や自動運転の活用場面の更なる拡大など公共交通分野にかかるデジタル化や先進技術の活用を一層進めるとともに、**官民や交通事業者間、他分野との垣根を越えた「共創」で地域交通をリ・デザインし、自家用車を持たない高齢者をはじめとする地域住民の移動手段を確保することを可能とする**。（略）このように、地域住民の生活に不可欠なサービスをデジタル技術の活用により維持・確保し、利便性の高い暮らしの実現、地域の生活水準の向上を目指す。

- (2) デジタル田園都市国家構想を支えるハード・ソフトのデジタル基盤整備
④ ICTの活用による持続可能性と利便性の高い公共交通ネットワークの整備

・ICTを活用し、**交通事業者と地域との官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築を図るため**、**法整備等を通じ**、**国が中心となって事業者と地方公共団体が参画する新たな協議の場を設ける**ほか、**規制見直しや従来とは異なる実効性ある支援等を実施する**。

新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画・フォローアップ （令和4年6月7日閣議決定）

<実行計画>

- 豊かな田園都市国家を支える交通・物流インフラの整備

・MaaS（Mobility as a Service）や自動運転などの新技術の実装を進めつつ、**バスや鉄道等の地域交通ネットワークの再構築を図る**。**地域交通と医療・介護等の他分野を組み合わせた共創型の事業モデルの実証を行うなど地域交通サービスの利便性の向上を図る**。

<フォローアップ>

- 地域交通（インフラパート）

・各地のローカル鉄道について、**国が中心となった新たな協議の枠組みを通じて**、**鉄道事業者と沿線地域が相互に協力・協働しながら**、**地域での必要性を再確認し、保守等を含むDXの推進や新技術の活用、輸送モード間の連携等により**、**地域の理解を得つつ**、**持続可能性と利便性の高い地域交通ネットワークへ再構築していくための具体的方策を2022年度中に検討し**、**その再構築のための環境を整備する**。

検討会の目的

人口減少社会の中で、デジタル田園都市国家構想の実現にも資する、将来に向けた利便性と持続可能性の高い地域モビリティへの再構築に向けて、鉄道事業者と沿線地域が危機認識を共有し、相互に協力・協働しながら、輸送サービスの刷新に取り組むことを可能とする政策のあり方等について、自由に議論を行い、検討する。

検討会における論点

- ・民間企業である鉄道事業者と、沿線の地方自治体のそれぞれが、ローカル鉄道が担ってきた地域モビリティの利便性・持続可能性の回復に向けて果たすべき役割と責務とは。
- ・鉄道特性の評価についての基本的な考え方、指標とは。他のモードでは担うことのできない鉄道特有の機能とは何か。
- ・「入口論」として、鉄道事業者と沿線地域の間でどのような対話の機会が望ましいか。円滑な議論に向けて国としてどのような関与が必要か。
- ・鉄道事業者と沿線地域の協働による「出口論」として、どのような方策が考えられるか。利用促進、省力化・省人化、他モードとの連携、分社化、運賃の見直し、公有民営化（上下分離）等によるリスク分担、他モードへの転換等の様々な打ち手について、どのような課題があるか。これに対して、国は制度面、財政面でどのような支援ができるか。

<委員>

- ◎ 竹内健蔵 東京女子大学現代教養学部国際社会学科
経済学専攻教授
- ・ 板谷和也 流通経済大学経済学部教授
- ・ 加藤博和 名古屋大学大学院環境学研究科教授
- ・ 羽藤英二 東京大学大学院工学系研究科教授
- ・ 宮島香澄 日本テレビ放送網（株）報道局解説委員
- ・ 森 雅志 富山大学客員教授（前富山市長）

※鉄道事業者、自治体関係者等はオブザーバー参加

<スケジュール（令和4年）>

- ・ 第1回：事務局より趣旨説明、
鉄道事業者ヒアリング（2/14）
- ・ 第2回：自治体ヒアリング（3/3）
- ・ 第3回：論点整理（4/18）
- ・ 第4回：とりまとめの方向性の議論（5/13）
- ・ 第5回：とりまとめ案の議論（7/25）

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設【地域公共交通活性化再生法】

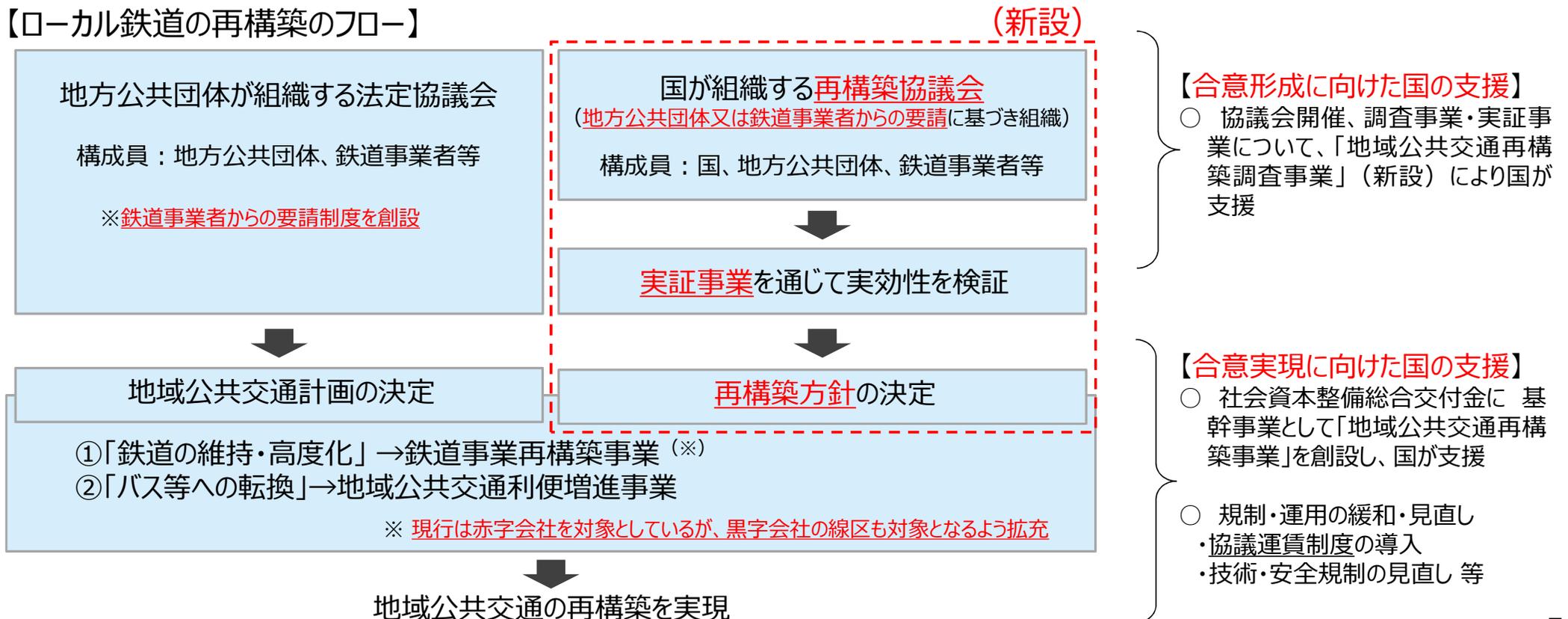
背景・必要性

- 人口減少やマイカーへの転移、都市構造やライフスタイルの変化など、ローカル鉄道を取り巻く環境は大きく変化。
- 民間事業者任せにしている、利便性と持続可能性の高い地域公共交通を維持していくことが困難になりつつあり、沿線自治体を含む関係者が一丸となって望ましい地域公共交通の在り方を議論する必要。

概要

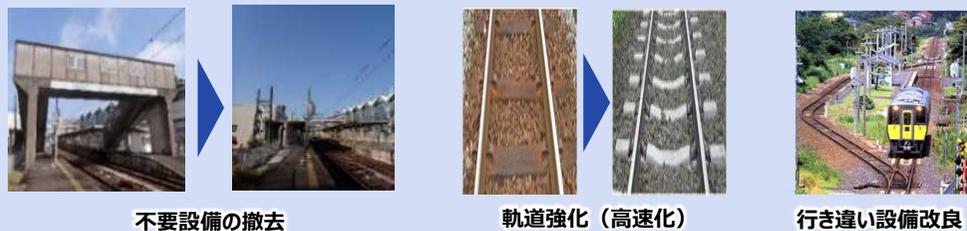
- 地方公共団体又は鉄道事業者は、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な線区（特定区間）について、国土交通大臣に「**再構築協議会**」の組織を要請。
- 国土交通大臣は、関係地方公共団体に意見を聴取し必要と認める場合、再構築協議会を組織。

【ローカル鉄道の再構築のフロー】



鉄道の維持・高度化

■ 設備整備



■ 外部資源を活用した駅の活性化



■ GX・DX対応車両等への転換



■ 事業構造の見直し

企画列車の運行

沿線の周遊バス運行

事業者の役割
列車の運行

自治体の役割
鉄道施設保有

土地保有
線路や駅舎の土地、線路・駅等の施設の保有

自治体等が鉄道資産を分割保有

■ 利便性向上

MaaS (Mobility as a Service)

チケットのQRコード化

クレジットカードのタッチ決済

| ●● 駅発車時刻表 | | ●● 駅発車時刻表 | |
|-----------|----|-----------|------|
| ××方面 | | ××方面 | |
| 6 | | 6 | |
| 7 | 30 | 7 | 30 |
| 8 | 0 | 8 | 0 30 |
| 9 | | 9 | |
| 10 | | 10 | |
| 11 | | 11 | |
| 12 | | 12 | 0 |
| 13 | | 13 | |
| 14 | | 14 | |
| 15 | 30 | 15 | 30 |
| 16 | | 16 | |
| 17 | 30 | 17 | 0 30 |
| 18 | | 18 | 0 |
| 19 | | 19 | |

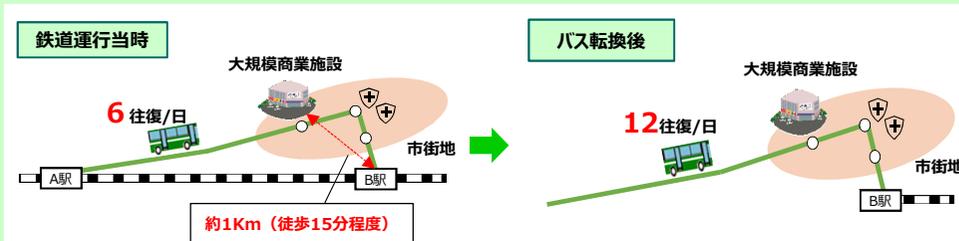
便数増加

並行バスのフィーダー化

AIオンデマンドの活用

バス等への転換

■ BRT・バスへの転換



■ GX・DX対応車両等への転換



■ 設備整備



地域公共交通再構築調査事業

- 危機的状況にあるローカル鉄道について、国も主体的に関与しながら、鉄道事業者と沿線自治体の共創を促し、単なる現状維持ではなく、持続可能性と利便性の高い地域公共交通への再構築を促進していくため、関係者の合意形成に向けた支援を行う。

地域公共交通再構築調査事業

ローカル鉄道に係る公共交通再構築に向けた鉄道事業者、沿線自治体等の関係者が参画する協議の場において、廃止ありき、存続ありきといった前提を置かず、ファクトとデータに基づく議論を重ね、必要な場合には対策案の実効性を検証するため実証事業を実施し、効果的な方針を決定するという合意形成のプロセスを支援。

【支援対象】

○ 協議会の運営

- ・協議会の開催に係る費用

○ 線区評価のための調査事業の支援

- ・パーソントリップ調査の活用
- ・ビッグデータ分析
- ・クロスセクター分析
- 等

○ 実証事業の支援

- ・対策案の実効性を検証するための、期間を限定して行う以下の取組

鉄道輸送の高度化に向けた検証

(事業例)

- ・増便、接続改善、ダイヤ変更
- ・現行の技術・安全規制の検証
- ・サイクルトレインの実施
- ・駅、駅前広場等の新たな利活用
- ・季節運賃・旅行者向け運賃の導入
- ・観光列車等の借り入れ、持ち込み
- ・チケットレスシステムの導入
- 等

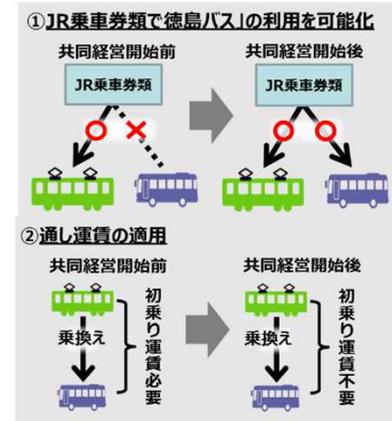


バスとの共同運行やバス転換の検証

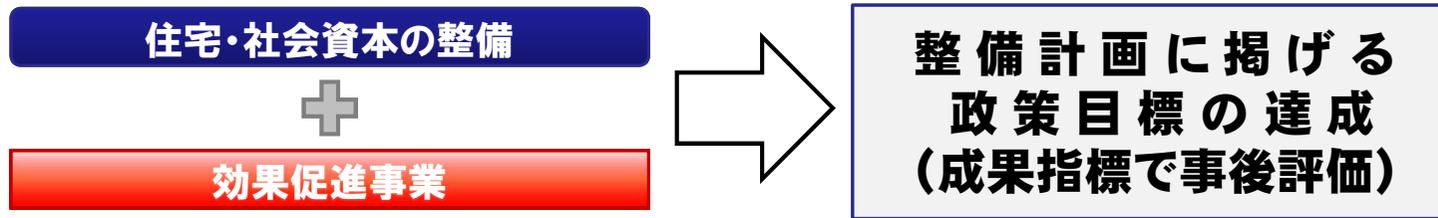
(事業例)

- ・並行路線バスとの共同運行
- ・鉄道とバスの乗り換え時における共通・通し運賃の導入
- ・一部又は全部の区間における、バス等の新たな輸送サービスの導入

JR四国と徳島バスの事例



等



住宅・社会資本の整備

基幹事業

- 道路
 - 港湾
 - 河川
 - 砂防
 - 下水道
 - 海岸
 - 都市公園
 - 市街地
 - 住宅
 - 住環境整備
 - 地域公共交通再構築 等
- (※都市・地域交通戦略推進事業を含む)
- (※基幹事業の追加は創設以来初めて)

(社会資本整備総合交付金の例)

- ・ 産業・観光振興等による活力ある地域の形成

例) 都市公園の整備



例) 港湾施設の整備



- ・ 民間投資を誘発する取組

例) PFI等を活用した下水汚泥固形燃料化施設等の導入



効果促進事業

- 計画の目標実現のため、基幹事業と一体となって、基幹事業の効果を一層高めるために必要な事業・事務
- 全体事業費の2割目途

(社会資本整備総合交付金の例)

- ・ アーケードモールの設置・撤去
- ・ 観光案内情報板の整備
- ・ 社会実験(レンタサイクル、道路の歩行者優先化等)
- ・ 計画検討・策定(景観計画、住生活基本計画等)



例) 観光案内情報板の整備

※このほか、社会資本整備円滑化地籍整備事業(社会資本整備と地籍調査の連携を図り、社会資本のストック効果の最大化等を図る観点から行う地籍整備事業)等がある。

利用者の大幅減等により、現状のままでは地域交通ネットワークの維持が難しい状況になっている地域において、地域戦略と連動した持続可能性・利便性・効率性の高い地域交通ネットワークへの再構築を図るため、新たに社会資本整備総合交付金に基幹事業として「**地域公共交通再構築事業**」を創設（**基幹事業の追加は創設以来初めて**）

地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金の基幹事業として創設

地域づくりの一環として、**地域公共交通ネットワークの再構築**に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、**地域公共交通計画**及び**立地適正化計画**その他の**まちづくり・観光計画**において中長期的に必要な**ネットワーク（鉄道・バス路線）を位置付けた場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援**

【交付金事業者】 地方公共団体 ※交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【補助率】 1/2

【交付対象事業】 **地域公共交通特定事業**※の実施計画の**認定**を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備

※地域公共交通活性化法に基づく、**ローカル鉄道に係る公共交通再構築**や**バス路線の再編**等を行う事業実施計画

・**鉄道施設**（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等）の整備

・**バス施設**（停留所・車庫・営業所・バスロケ施設・EVバス関連施設（発電・蓄電・充電）等）の整備

※上記とあわせて、**効果促進事業**（地方自治体の作成する社会資本総合整備計画ごとに交付対象事業全体の20%を目標）で、**鉄道・バス車両**の導入も支援

※JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限（1/3は事業者の自己負担）

【補助要件】

(1) 地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定

- 地域公共交通計画が作成され、かつ、地域公共交通特定事業実施計画の大臣認定を受けていること
※鉄道については、赤字路線であって再構築協議会（仮称）等において策定された鉄道事業再構築実施計画に係る路線が対象

(2) 地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携

- 地方公共団体が作成する、まちづくり/観光等に関する計画（例：立地適正化計画）において、まちづくりや観光における戦略の一つとして「鉄道の活用」「バスネットワークの活用」が位置付けられ、そのための実効性ある取組が具体的に記載されていること

(3) 事業の効果（実効性）を確認するための目標設定

- ①利用者数 ②事業収支 ③国/地方公共団体の支出額 の目標を設定すること

(4) 実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用

- 本事業に関連する施設整備を含め実効性ある利用促進施策が実施計画に具体的に位置付けられること



※JRに関し、「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」の運用を何ら変更するものではない

地域公共交通の再構築のため、鉄道・バスに係るEV車両、自動運転車両、GX/DX車両等、**先進的な車両を導入等**する場合において、導入等の目的に応じて支援ができる事業を創設。

1. 先進車両導入支援等事業

鉄道・バスに係るEV車両、自動運転車両など先進的な車両導入や、その機能改良・高度化についての実証研究等を支援することにより、より持続可能で利便性・生産性の高い地域交通へと再構築を図る。

(対象事業) 先進的な車両の導入・機能改良等に関する経費

2. インバウンド先進車両導入支援事業 (ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業)

省エネ性能や経営効率化に寄与する先進的な車両であって、観光コンテンツとしてのインバウンドの魅力向上に資するような観光車両等を導入することにより、まちづくり・観光政策に寄与し、持続可能で利便性・生産性の高い地域交通へと再構築を図る。

(対象事業) 先進的な車両※の導入・機能改良に関する経費 ※観光車両としての機能を備えた車両

(補助率) 補助対象経費の1/2

(補助対象事業者) 地方公共団体 ※地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

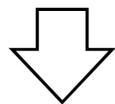
※地域公共交通再構築事業（社会資本整備総合交付金）と同様の考え方

・JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限（1/3は事業者の自己負担）

※JRに関し、「新会社と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」の運用を何ら変更するものではない

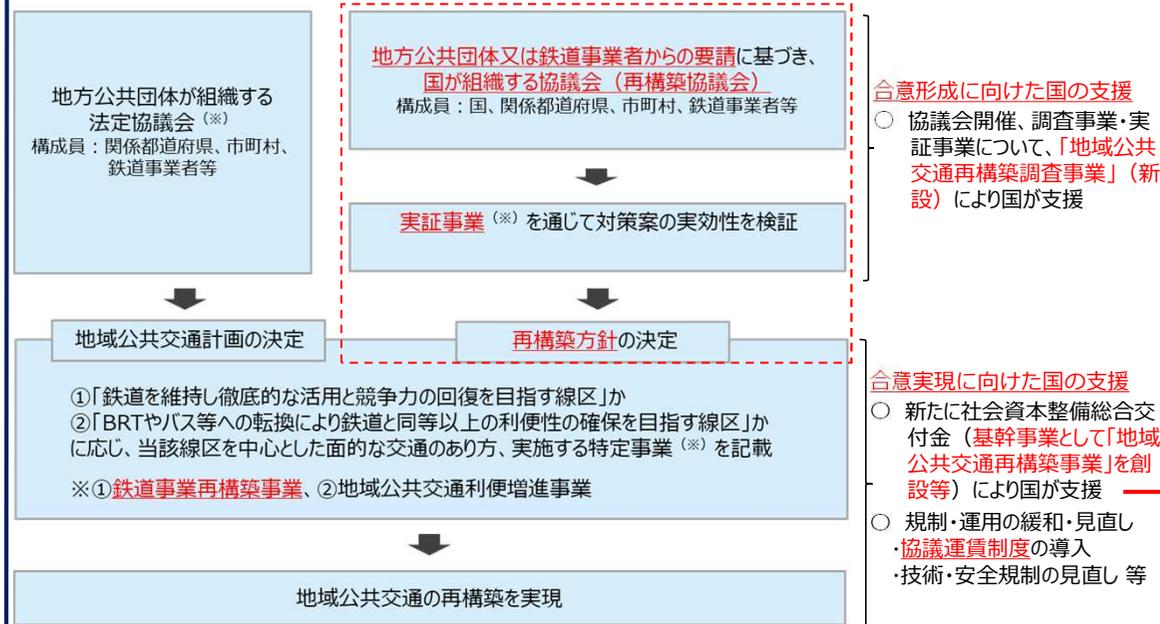
背景

- ローカル鉄道については、昭和62年(1987年)の国鉄改革から35年が経過し、人口減少やマイカーへの転移等に伴う利用客の大幅な減少により、大量輸送機関としての特性を十分に発揮できない状況
- そのため、事業構造の変化が必要であるとともに、人口減少社会に相応しい、コンパクトでしなやかな地域公共交通に再構築していくことが急務



危機的状況にあるローカル鉄道について、事業構造の見直しを進めつつ鉄道輸送の高度化を図り、鉄道を徹底的に活用して競争力を回復する取組みを支援することが重要であるため、税制特例措置の拡充・延長が必要不可欠

新たな再構築事業の取組



拡充内容

◆特例措置の内容(固定資産税・都市計画税)【現行】

鉄道事業再構築事業を実施する鉄道事業者が、鉄道軌道安全輸送設備等整備事業等に係る補助金を受けて整備した安全性の向上に資する償却資産等について課税標準を5年間1/4に軽減



◆特例措置の内容(固定資産税・都市計画税)【拡充後】

- ・ 鉄道事業再構築事業(再構築協議会を通じて合意が得られたものを含む。)を実施する鉄道事業者が、鉄道軌道安全輸送設備等整備事業等に係る補助金を受けて整備した安全性の向上に資する償却資産等及び**社会資本整備総合交付金を活用して取得した償却資産等**について課税標準を5年間1/4に軽減

- ・ 1年間(令和6年4月1日~令和7年3月31日)延長

<新たに活用が想定される償却資産等の例>

