

現 状

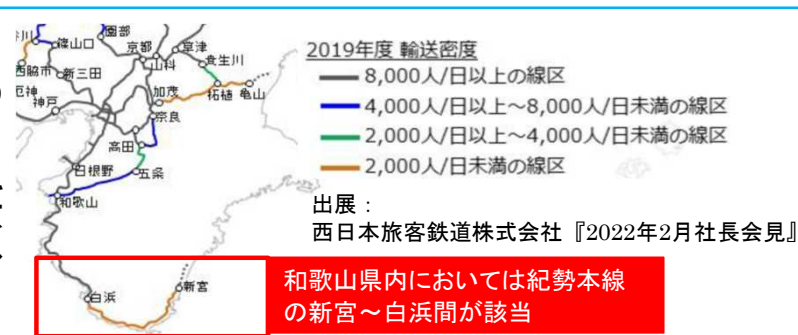
過疎化や少子高齢化の進む本県においては、鉄道利用者数は減少傾向にあり、加えて新型コロナウイルス感染症の影響により利用者が大幅に減少し、大手・中小事業者を問わず大変厳しい経営状況

国の動き

鉄道事業者と沿線地域が相互に協力・協働しながら利便性・持続性の高いモビリティを構築するための検討会を開催し提言を実施

J R西日本の動き

輸送密度2千人未満／日の線区について収支等を公表し、自治体を含む地域の関係者と課題を共有の上、議論を幅広く行っていききたいと発表



令和4年7月 「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」提言（抜粋）

- (1) 沿線自治体が自ら協議会を設けて、在り方について検討することが原則
- (2) 関係者の合意形成が困難な場合など、自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、国が中心となって協議会（特定線区再構築協議会（仮称））を設置する枠組みの創設が適当

【特定線区再構築協議会（仮称）設置の要件（以下の①及び②を満たす場合）】

- ① 平常時の輸送密度が1,000人／日未満 ※ 隣接する駅間の最大輸送人員が500人／時間を超える場合を除く
 - ② 複数の自治体をまたがる等、関係者の合意形成に広域的な調整が必要
- ただし、以下の線区は対象としないことが適当（引き続きJRが維持）
- (i) 特急列車が拠点都市間を相互に連絡する区間で設定されている線区
 - (ii) 災害時等において貨物列車が走行する線区など、国とJRの間で、我が国の基幹的な鉄道ネットワークを形成する線区として確認した線区

1 協議の場の設置(令和4年9月)

沿線24市町村で構成され、紀勢本線の活性化を目的に平成6年から利用促進等の取組を行っている「紀勢本線活性化促進協議会」の中に、エリアを限定した路線の維持・活性化に向けた協議・取組を行う「新宮白浜区間部会」を設置し、沿線市町村のみならず、JR、県、学識経験者も参加。(令和4年10月14日に第1回部会を開催)

JRからのデータ提供による現状分析や、課題の共有及び利用促進を実施していく。

2 サイクルトレイン

JR西日本和歌山支社が、紀勢本線の新宮駅～御坊駅間において、自転車をそのまま普通列車の車内に持ち込めるサイクルトレインを実施しており、令和4年10月からは、新宮駅～白浜駅間の特急くろしおにおいても、自転車を解体せずに車内に持ち込める「特急くろしおサイクル」を新たに開始。

県も同支社と連携して積極的にPRを実施。



JR西日本
サイクルトレイン(左)、特急くろしおサイクル(右)

3 地域鉄道への支援

複数市にまたがる和歌山電鐵に対し、「和歌山版公設民営」方式により沿線市とともに運行の継続を支援するとともに、コロナの影響に係る利用促進や運営への支援を実施

➤和歌山版公設民営

平成18年度～ 沿線市が鉄道用地を保有して和歌山電鐵に無償貸付するとともに運営費を支援
 県は、沿線市に対し土地取得費用を、和歌山電鐵に対し変電所の大規模修繕費用を補助

平成28年度～ 鉄道施設は和歌山電鐵が所有したまま、安全運行に係る設備整備に対して支援
 支援額：10年間で総額12.5億円(県 4.5億円、沿線市 8億円)

(追加支援) 令和3年度 6,873万円(県 2,504万円、沿線市 4,369万円)

➤コロナの影響に係る支援

令和3年度 利用促進 「たま電車ミュージアム号」列車改修支援
 (県 681万円、沿線市 1,362万円)

運営支援 コロナ前と比較した運輸収入の減少分の1/2を支援(県 923万円)



和歌山電鐵
たま電車ミュージアム号

1 国の交通政策の根幹としての鉄道ネットワークのあり方

- (1) 地方の重要なインフラであるJRローカル線を含む地域鉄道が、地域の活性化のみならず、持続可能な社会の実現に果たす役割に鑑み、地方の切り捨てとならないよう、国において維持等に向けた方針を示すこと。
- (2) 将来にわたり地域鉄道が持続的に運営できるよう、国土強靱化や国土の均衡ある発展などの観点から、国が鉄道事業を重要な社会インフラとして明確に位置付け、強力な財政支援を含め、鉄道の活性化・再生に向けた県、市町、鉄道事業者等による協議段階からの積極的な国の関与や地域と連携協力できる体制の構築、鉄道事業者の経営状況等に関する情報開示やチェックのルール化など、国の責務において、全国の鉄道ネットワークの維持・活性化に必要な対策を早急に講じること。
- とりわけ、地域鉄道の維持・活性化を担っている地方自治体に対し、地域鉄道ごとの実情を勘案しながら新たな支援措置を講じること。
- 加えて、JRを含めた鉄道事業者が実施するイベント列車や駅周辺施設による観光誘客等、地域鉄道の維持・活性化に資する取組について、多様な財源の活用がなされるよう仕組みの検討を行うこと。

2 JRを含めた鉄道事業者の経営基盤の安定化への支援

地元自治体、鉄道事業者、地域住民や企業等が連携して実施する維持・存続に向けた取組に対して必要な財政支援等を行うこと。

3 鉄道廃止に係る仕組みの検討

鉄道事業の廃止は、届出により可能となっていることから、国において、事業者が鉄道事業の廃止や運行計画の変更をする際に、地域の同意を得ることなど、地域の実情が反映される仕組みを検討すること。

4 国鉄改革の趣旨や社会情勢の変化を踏まえたJRローカル線の適切な維持及び利便性の高い地域公共交通サービスを確保する仕組みの構築

国鉄改革時には、不採算路線を含む事業全体での採算確保を前提とした制度設計が行われた経緯やその後の社会情勢の変化を踏まえ、利便性の高い運行計画の変更を促す仕組みや収益の内部移転を明確にする仕組みの検討など、国としてJRローカル線が適切に維持され、利便性の高い地域公共交通サービスが確保される仕組みを構築すること。

5 やむを得ず地域が主体的に鉄道事業を維持する場合の新たな制度の構築

やむを得ず現在の枠組みでは鉄道を維持することが困難な場合、地域の発意により府県及び市町村が鉄道事業者と連携し、上下分離方式をはじめとする路線維持ができるような導入基準や財政支援など、国において新たな制度を構築すること。

なお、導入基準の設定にあたっては、地域の実情に応じた内容となるよう、地域の意見を聞きながら制度を構築すること。

また、地元合意を経てバス転換等を行う場合には、必要に応じ鉄道事業者が鉄道敷等を自治体に無償譲渡するなど、地元自治体の負担とならないよう円滑に再構築できる仕組みを構築すること。