

現状と課題

- 地域鉄道は、地域住民の通学・通勤などの移動手段として地域の人々の暮らしを支えるとともに、産業や観光など地域振興に寄与する重要な交通機関。
- しかし、人口減少や自家用車の普及などに伴い、利用者は長期的に減少傾向であるのに加え、新型コロナウイルス感染症の影響により、さらに大幅に減少。
- JR西日本では、線区の維持が難しいとして、本年4月に輸送密度2,000人未満の路線の経営状況を公表。

JR西日本 2019年度輸送密度2,000人/日未満の線区の収支率
(2017~2019平均)

路線	区間	収支率
小浜線	敦賀～東舞鶴	14.8%
越美北線	越前花堂～九頭竜湖	7.3%
山陰線	城崎温泉～浜坂	11.8%
山陰線	浜坂～鳥取	11.8%
関西線	亀山～加茂	14.6%
紀勢線	新宮～白浜	19.0%
加古川線	西脇市～谷川	6.4%
姫新線	播磨新宮～上月	13.3%
姫新線	上月～津山	11.3%
播但線	和田山～寺前	29.4%
因美線	東津山～智頭	5.1%

※JR西日本が収支を公表した30区間のうち、近畿ブロック知事会議構成府県内を運行する11区間を抜粋。

国の動き

○国土交通省「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」（令和4年2月～）

【目的】

- ・鉄道事業者と沿線地域の間で、利用者の視点に立ち、地域モビリティとしての利便性・持続性の回復に向けて、具体的な協議を進めるよう、手順、仕組みを整理して強かに促す。
- ・鉄道事業者と沿線地域が合意に基づき、鉄道特性が発揮できる線区については、鉄道輸送を維持・改善し、
発揮が難しい線区については、輸送モードの転換も視野に入れて地域モビリティの刷新に取り組む。

→今夏までに結論を得て、概算要求等に反映。

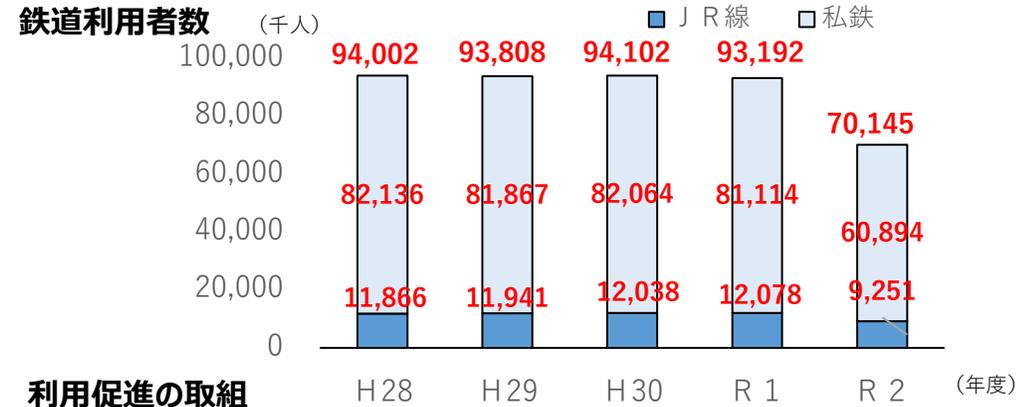
三重県の状況

○県内にはJR東海、JR西日本、近鉄のほか、5社の鉄道（※）が運行。新型コロナウイルスの影響もあり、利用者数が急減。

※5社の鉄道…伊勢鉄道（伊勢線）、三岐鉄道（北勢線、三岐線）、伊賀鉄道（伊賀線）、養老鉄道（養老線）、四日市あすなろ鉄道（内部線、八王子線）

○5社全7路線のうち、5路線が公有民営化および第三セクター方式で運行。鉄道施設及び車両の維持・管理等に係る経費の負担が、沿線市町や県の財政負担を増大。

○各鉄道では、利用促進の取組を実施。また、JR西日本の公表を受け、県と沿線市、JR西日本が連携して利用促進・利便性向上に向けた取組を行うための議論を進めている。



スポーツクラブとの連携 (三岐鉄道)



自治体との連携 新加太駅舎 (JR関西線)

福井県の状況

○地域鉄道を地元自治体等が積極的に支援。

えちぜん鉄道 H13 民鉄廃線後、地元3セク会社を設立しH15に運行再開

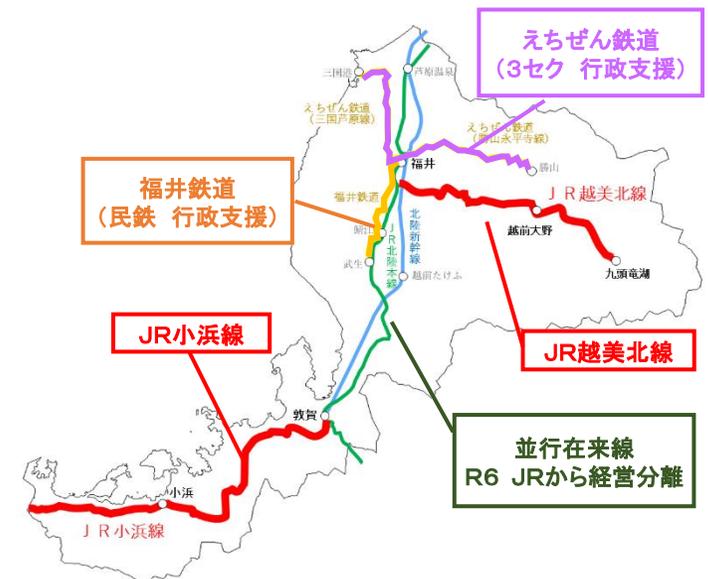
福井鉄道 H21 全国初の鉄道事業再構築実施計画認定

並行在来線 R6にJRから経営分離、地元3セク会社が運行担当

○利便性向上により利用者増加するも地元自治体に大きな負担。

	利用者数		増加率	自治体支援額
えちぜん鉄道	H21 311万人	R1 362万人	116%	5.8億円/年
福井鉄道	H21 164万人	R1 199万人	121%	4.3億円/年
並行在来線	開業後10年間 利用者数1日2万人の維持を目標			6.4億円/年 (R6~)

○JR越美北線・小浜線は、通学・通勤や北陸新幹線の開業効果を県内全域に波及させる重要な路線であり、JRなど関係者と一体となって利用促進策に取り組む。

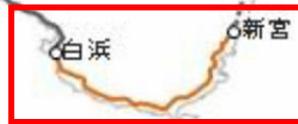


和歌山県の状況

- 県内にはJR西日本、南海電鉄、和歌山電鐵、紀州鉄道の鉄道4社が運行
- JR西日本から収支率等が公表された輸送密度2千人未満の線区について、県内においては紀勢本線の白浜駅～新宮駅間が該当する。
- 利用促進、鉄道維持の取組
 - ・JR西日本和歌山支社が紀勢本線の御坊駅～新宮駅間において、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、県も同支社と連携し積極的にPRを行っている。
(令和3年9月から紀伊田辺駅～新宮駅間で開始、令和4年4月から御坊駅～紀伊田辺駅間へもエリア拡大)
 - ・複数市町村にまたがる地域鉄道である和歌山電鐵に対し、沿線市とともに安全運行に係る設備整備や、利用者の増加を図った観光列車改修費用への補助などの支援を実施
 - 安全運行に係る設備整備：平成28年度から10年間で総額12.5億円（うち県 4.5億円、沿線市 8億円）
 - 「たま電車ミュージアム号」の列車改修に対して支援



出展：
西日本旅客鉄道株式会社
『2022年2月社長会見』
より編集



JR西日本
サイクルトレイン



和歌山電鐵
たま電車ミュージアム号

地域一丸となった県民運動を展開

①民間と行政の協働連携による運動スタート

- ・民間と行政で構成する協議会において、利用促進を県民運動として展開
- ・JR等の利用の促進に協力する企業の募集を行い、その運動を財政的に支援

②JRと一緒に取り組む観光利用促進

- ・特急やくも企画（国鉄色ハイバル運転(3/19～)、鳥取県宿泊キャンペーン、県内泊団体ツアー造成）
- ・「WEST EXPRESS 銀河」運行開始（5/6～9/21）、停車駅でのおもてなし
- ・鳥鐵駅印帳企画（第二弾：若桜鉄道編（9駅）4/15開始。
第一弾：伯備線編（10駅）R3.10/1～）



やくも国鉄色ハイバル

③県庁での公共交通機関の利用促進→市町村にも呼びかけ

- ・出張時の公共交通機関の利用促進、会議等の開催通知において、公共交通利用を呼びかけ
- ・県庁バス・鉄道乗ってまもり隊募集

鳥取県の状況

○県内にはJR西日本のほか、若桜鉄道、智頭急行の三セク鉄道2社が運行

○鉄道への地元の投資

智頭線高規格化 H2

総事業費22億円（うち自治体負担1/4）。智頭線内での高速走行が可能に。

JR（山陰本線（鳥取～米子間）ほか）高速化 H13～15

総事業費91.2億円（うち地元負担34.8億円）。時間短縮、列車本数が増加。

余部橋梁架け替え H17～22

総事業費30億円（うち鳥取県負担4.8億円）
山陰本線鳥取～豊岡間の直通列車（普通・快速）が復活。



余部鉄橋

運賃助成

- ・特定区間を利用した2名以上のグループへの半額助成
- ・高校生の月7千円を超える通学費を助成

地域鉄道の維持・活性化について

提 案

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

- ・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、国において方針を示すこと。
- ・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、国の責務において強力な財政支援や法制化を含め、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。

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 鉄道事業法における鉄道廃止等手続きの見直し

- ・鉄道事業の廃止や運行計画の変更手続きに、関係自治体の意見を聴くなど、鉄道事業法における手続きの見直しを行うこと。

4 国鉄改革の趣旨を踏まえたJRローカル線の維持方針

- ・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ローカル線が維持される仕組みを構築すること。