

地域の将来と利用者の視点に立ったローカル鉄道の在り方に関する提言案 (概要)

※第5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（令和4年7月25日）において公表

1. 特定線区再構築協議会の設置

- 対策を講じることが必要と認められる線区について、新たに、国の主体的な関与により、沿線自治体や鉄道事業者から構成される協議会（特定線区再構築協議会）を設置する枠組みを創設

【対象となる線区】

- ・ 国が、以下の要件を満たす線区について、沿線自治体又は鉄道事業者の要請を受けて設置
 - ① 利用者の著しい減少等を背景に利便性及び持続可能性が損なわれている、又は損なわれるおそれがあり、緊急に対策を講じることが必要と認められること（当面、平常時の輸送密度が1,000人を下回っていること※を一つの目安）
※隣接駅間の一時間当たりの最大旅客輸送人員がいずれかの区間で500人を上回っている場合は除く
 - ② 複数の自治体や経済圏・生活圏に跨る等の事情から、関係者の合意形成にあたって広域的な調整が必要と認められること
- ・ 特急設定区間など、基幹的な鉄道ネットワークを形成する線区については、鉄道の維持を図っていくことが強く期待されるため、当面、対象としないことが適当
※ただし、自治体及びJRは協力して、活性化に取り組む

【協議の内容】

- ・ 「廃止ありき」「存続ありき」といった前提を置いて開催すべきものではなく、利用者目線で、データ等に基づき、真摯に協議する
- ・ 実効性のある議論のため、鉄道の利便性向上や新たな輸送サービス導入の実証事業の実施も有効
- ・ 協議開始後、最長でも3年以内に、自治体と事業者が合意の上、鉄道輸送の高度化や新たな輸送サービスの導入といった対策を決定
- ・ 極めて利用者が少なく（全列車の全区間において平常時の乗客数が50人を下回る等）、バス等の導入によっても利便性と持続可能性の向上が見込まれる場合には、積極的に、現状を見直し、新たな輸送サービスを導入する選択肢を検討すべき

【JRの協力】

- ・ 協議の結果、バス等の導入が適当との結論に至った場合でも、JRは、沿線自治体や地元のバス事業者等との協働により、持続的な運行及び利便性の確保に最大限の協力を行うべき。
事業主体についても、自らの運行、グループ会社による運行、地元企業への運行委託、基金への出捐等、沿線自治体と協議しながら検討し、最適な代替手段を選択することとする
- ・ 鉄道区間との乗り継ぎ利便性、運賃の連続性の確保や、観光を含めた地域振興にも引き続き協力し、地域との関係性を継続するよう努めるべき

2. 国の支援の在り方

○ 入口段階の支援

- ・ 国は、特定線区再構築協議会における効果的な協議を促進するため、協議会経費や実証事業経費に対する支援等を講じるべき

○ 出口段階の支援

- ・ 協議会において、鉄道輸送の高度化に取り組んでいく、又は、バス等を導入して鉄道と同等又はそれ以上の利便性を実現していくと関係者が合意した場合、国は、制度面での支援を行うほか、関係部局の予算を総動員して、再構築に必要な経費を財政面で支援すべき

(参考1) J R西日本 輸送密度 2,000 人/日未満の 17 路線 30 線区の収支等公表



■ 県内の公表対象線区 3 路線 5 線区

路線	区 間	営業 キロ	2019 年度 輸送密度 (人/日)	2020 年度 輸送密度 (人/日)	2017～2019 年度平均		
					収支率 (%)	営業係数 (※)	営業損益 (億円)
山陰線	出雲市～益田	129.9	1,177	725	22.4	446	▲34.5
	益田～長門市	85.1	271	238	7.6	1,314	▲11.5
木次線	宍道～出雲横田	52.3	277	198	7.6	1,323	▲7.2
	出雲横田～備後落合	29.6	37	18	1.5	6,596	▲2.7
山口線	津和野～益田	31.0	535	310	14.7	681	▲5.5

※営業係数: その区間で 100 円の収入を得るためにかかる費用

(参考2) 県内の特急設定区間 ※山陰線益田以西、木次線には特急設定なし

スーパーおき: 山陰本線(鳥取駅～益田駅間)、山口線(益田駅～新山口駅間)

スーパーまつかぜ: 山陰本線(鳥取駅～益田駅間)

やくも: 山陽本線(岡山駅～倉敷駅間)、伯備線(倉敷駅～米子駅間)、

山陰本線(米子駅～出雲市駅間)