

3 安心・安全な暮らしづくり

(4) 鉄道ネットワークの維持・確保と利用促進の支援

国への提案事項

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

- JRについては、国鉄改革時に、当時の不採算路線を含めて事業全体で採算が確保できるように制度設計された。この事業構造が維持できないということであれば、単に路線を廃止して縮小均衡を図るのではなく、JRのあり方そのものや地域公共交通のあり方に立ち返り、今後の鉄道ネットワークの方向性について、国が中心となって示すこと。
- 民間企業であると同時に全国的な鉄道ネットワークを担うJRの取扱いにあたっては、不採算区間のみを切り出して扱うことや、採算・収支を過度に重視した市場原理主義のような発想に陥ることのないようにすること。
- 地方ローカル線の廃止や著しく利便性を欠く減便は、通学・通勤・通院など中山間地域における生活を困難にし、地域そのものの衰退を加速することが強く危惧されるため、地方切り捨てにならないよう、一部の地方ローカル線の収支のみを問題視しないこと。

2 鉄道事業者の経営基盤の安定化への支援

- コロナ禍の影響による利用状況の変化が鉄道事業者の経営基盤を不安定化させ、地方の広域交通ネットワークの維持に支障を来すことのないよう、鉄道事業者の経営基盤の安定化を支援すること。

3 鉄道事業法における手続きの見直し

- 鉄道事業者が、届出により事業廃止できる現行の鉄道事業法制度について、地域における鉄道活性化の取組や廃止に伴う影響等を国が評価するなど、処理手続きの見直しを行うこと。

【提案先省庁：国土交通省】

3 安心・安全な暮らしづくり

(4) 鉄道ネットワークの維持・確保と利用促進の支援

現 状

【JR西日本の現状】

- 新型コロナウイルス感染症の影響により収益が悪化（2020年度決算：2,332億円の赤字）
- 令和3年12月、平均通過人員2,000人/日 未満の線区について見直しの方針を表明。また、令和4年4月には当該線区の収支を公表。 ※JR西日本営業キロの約3割が該当

【国の現状】

- 国交省鉄道局が「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」を開始
- 目的は「鉄道特性の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」としており、令和4年6月にとりまとめ案を示し、7月以降に結論を出す予定。

（国鉄改革の経緯）

H13.4.10衆院本会議 国土交通大臣答弁(抜粋)
「ローカル線の廃止につきましては、(中略)JRについては、国鉄改革時に、当時の不採算路線を含めて事業全体で採算が確保できるように事業用固定資産の継承等を行ってきたという経緯を踏まえる必要がございます。」

【広島県の現状】

- 本県、庄原市、岡山県及び新見市は、JR西日本の申入れ（令和3年6月）を受けて、JR芸備線の利用促進等について協議・検討を行っている。

広島県の取組

【広島県の取組】

- 鉄道ネットワークを活用して地域交流の拡大等を図る事業を創設(令和2年度)し、鉄道利用促進の取組を進めている。
- 令和4年5月、有志28道府県が連携し、国交大臣に対し、未来につながる鉄道ネットワークを創造する緊急提言を行った。
- 令和4年3月から、鉄道局からの依頼により国の鉄道検討会(前述)に参加し、本県の現状、取組、提言について意見発表し、委員との意見交換を実施。

課 題

- 継続的な利用者の減少やコロナ禍の影響で鉄道事業者の経営基盤が不安定化し、ローカル線の廃止が進むおそれがある。
- 国の鉄道検討会では、国鉄改革の経緯を踏まえた鉄道ネットワークの方向性についての議論がされず、利用の少ない線区のモード転換についての議論が進められている。