

3 安心・安全な暮らしづくり

(2) 鉄道ネットワーク及びJRのあり方に関する方向性の議論

国への提案事項

1 鉄道ネットワーク及びJRのあり方に関する方向性の議論

- 令和5年10月から、国が再構築協議会を設置する制度が開始され、基本方針において、再構築協議会の設置要件(輸送密度1,000人未満の区間を優先)が示されたところである。
- 全国的な鉄道ネットワークのあり方については、現在のJR各社の経営状況や、事業構造及び内部補助の考え方等を踏まえることに加え、人口減少をはじめとした社会環境が変化する中における将来の総合的な交通体系も勘案し、国の責任において議論を行い、方向性を示すこと。
- また、このことは、芸備線再構築協議会における再構築方針の議論のベースとなるものであるため、早期に対応すること。

2 関係者で合意された取組を実現する手段の担保

- 改正地域交通法の基本方針では、鉄道からモード転換した場合、JR各社が「グループ会社による運行」など、十分な協力を行うべきと定められているが、よりJRの責任を明確化するよう、法律等で担保することや、国から指導を行うことで、地域公共交通の「持続可能性」を確保すること。

【提案先省庁：国土交通省】

現 状

【JR西日本の現状】

- 令和4年4月及び11月、特定線区のみを取り出し、ローカル鉄道に関する課題認識と、輸送密度が1日2,000人未満の線区に関する「収支率」「営業係数」「営業損益」について発表。
- 令和5年10月、国の法改正で創設されたローカル鉄道のあり方を議論する「再構築協議会」について、国へ設置を要請。

【国の現状】

- 令和5年10月、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が施行。
- 法改正は、ローカル鉄道に関する議論や支援の枠組の創設が中心になっており、国が主宰する「再構築協議会」の創設は、本県をはじめとした全国知事会等で要請してきた、ローカル鉄道の在り方を、国も主体的に関与して協議の場に入って検討を行うことが反映されている。
- 財政支援は、協議会での議論の結果、「社会資本整備総合交付金」による施設整備等への新たな支援が創設されているが、運行経費についての支援はない。
- 令和6年3月に第1回芸備線再構築協議会(会長：中国運輸局長)を開催。

【広島県の現状】

- 令和3年8月から、JR西日本の申入れ(同年6月)を受け、本県・庄原市・岡山県・新見市が、JR芸備線の利用促進等について協議・検討を進めている。(計6回実施)
- 令和5年2月から、JR西日本に対し、芸備線の利用状況・経営状況等についてヒアリングを実施(計3回実施)
- 第1回芸備線再構築協議会に出席。

広島県の取組

- 令和2年度から、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し、鉄道利用促進の取組を進めている。
- 国の有識者検討会への参加(R4年3月及び5月)、国交大臣への提言(R4年5月(有志28道府県))や要請(R4年11月、R5年8月(全国知事会))など、様々な機会を通じて、「ローカル鉄道議論への国の主体的な関与」「国の交通政策の根幹として、内部補助の枠組み整理を含む鉄道ネットワークのあり方」や「止むを得ずモード転換等した場合の移動手段を持続可能なものとするための支援」を求めてきた。
- JR西日本に対しては、特定線区のみを取り出し「内部補助を含めた事業構造が維持できなくなった」という主張に対し、ヒアリングを開催し、内部補助の考え方の説明を求めてきたが、開示されている経営状況等を説明するのみで、地域に対する十分な説明はない。

課 題

- 法改正で創設された「再構築協議会」は、本県をはじめ全国知事会において求めてきた「国の主体的な関与」が実現するものであるが、「大量輸送機関としての特性がない」とされる一部線区のみを対象とした枠組みとなっている。
鉄道のあり方議論においては、一部線区のみを議論するのではなく、その前提として、国において全国的な鉄道ネットワークの方向性を示すことが必要であり、そのためには内部補助の考え方の整理が必須であるが、このことが議論されていない。
- 利便性が高く、持続可能な地域の公共交通のためには、仮にモード転換した場合のJRの責任が明確化されていない。