

「全国的な鉄道ネットワークの在り方」に係る国の考え方について

主にＪＲ各社が担う全国的な鉄道ネットワークは、国土強靱化や地方創生をはじめ、国土の均衡ある発展などの観点から、全国で公平に安定して確保されるべきユニバーサルサービスとしての役割を担う重要な社会インフラであり、地域の活性化に重要な役割を果たしているが、近年、全国各地で利用の少ない線区について、複数のＪＲから存廃を含めた在り方の検討が求められている。

このため、令和７年４月９日に、有志知事により、内閣総理大臣及び国土交通大臣への特別要望を行い、また、同年８月２６日には、国土交通省において、「鉄道ネットワークの在り方等に関する国と地方の意見交換の場」が開催され、地方側から、鉄道ネットワークの在り方やＪＲの内部補助の考え方、国の責任などについて、国の考え方を明確に示していただくよう求めたところである。

しかしながら、国土交通省からの説明は、大臣指針や基本方針など、これまで公表されている内容にとどまっており、地方側が求めている疑問に対する明確な回答はなかった。

こうした中、芸備線再構築協議会をはじめ全国各地で路線の在り方について協議が行われていることを踏まえ、改めて国の考え方について、書面により早急に明らかにしていただくようお願いする。

令和７年１１月２６日

| | |
|--------------|--------------|
| 北海道知事 鈴木 直道 | 青森県知事 宮下 宗一郎 |
| 岩手県知事 達増 拓也 | 宮城県知事 村井 嘉浩 |
| 秋田県知事 鈴木 健太 | 山形県知事 吉村 美栄子 |
| 福島県知事 内堀 雅雄 | 栃木県知事 福田 富一 |
| 群馬県知事 山本 一太 | 神奈川県知事 黒岩 祐治 |
| 新潟県知事 花角 英世 | 富山県知事 新田 八朗 |
| 石川県知事 馳 浩 | 福井県知事 杉本 達治 |
| 山梨県知事 長崎 幸太郎 | 長野県知事 阿部 守一 |
| 滋賀県知事 三日月 大造 | 兵庫県知事 齋藤 元彦 |
| 奈良県知事 山下 真 | 和歌山県知事 宮崎 泉 |
| 鳥取県知事 平井 伸治 | 岡山県知事 伊原木 隆太 |
| 広島県知事 湯崎 英彦 | 山口県知事 村岡 嗣政 |
| 徳島県知事 後藤田 正純 | 香川県知事 池田 豊人 |
| 愛媛県知事 中村 時広 | 高知県知事 濱田 省司 |

【項目 1】国土の在り方を見据えた鉄道ネットワークの位置づけについて

《これまでの状況》

地方側からは、地方創生 2.0 の推進や大規模災害時のリダンダンシーの確保等の国土強靱化はもとより、持続可能な中山間地域づくりの観点も踏まえ、将来の国の在り方を見据えた鉄道ネットワークの位置づけを明らかにするよう求めている。

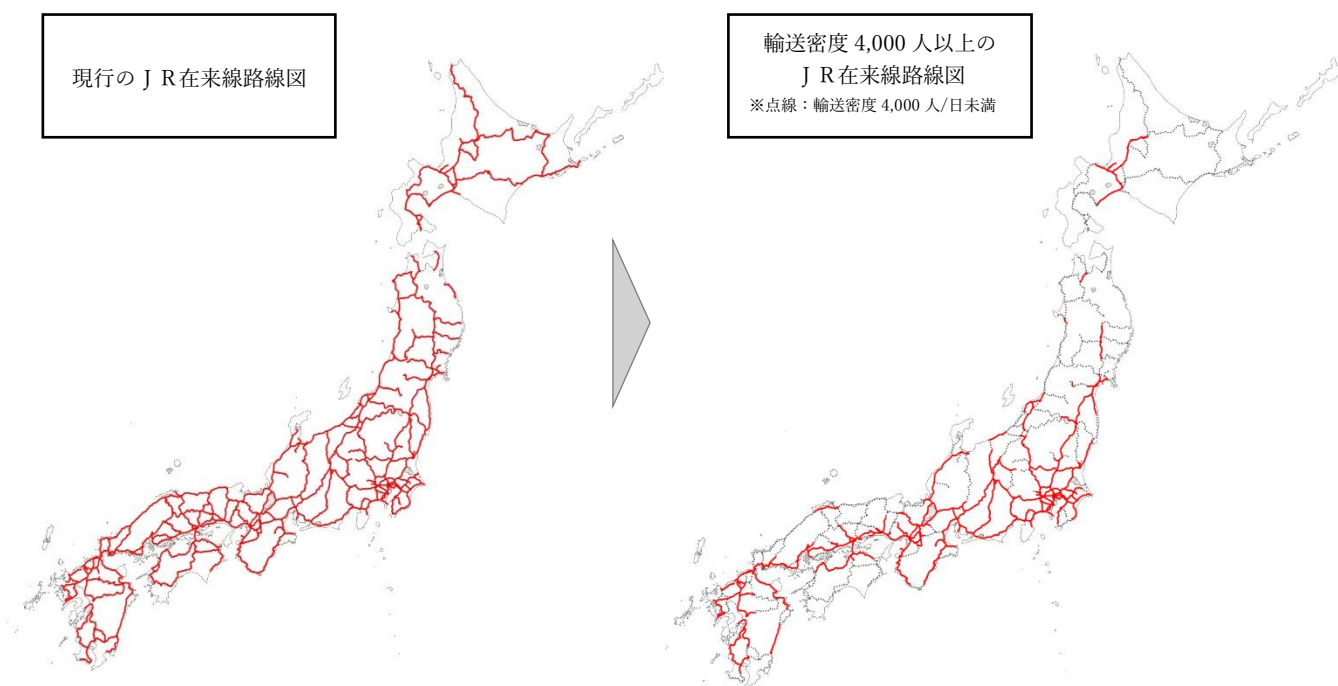
国からは、「基幹的鉄道ネットワーク」に該当しない輸送密度 4,000 人/日未満の路線については、地域と J R が個別に協議して決定すればよいとの説明があった。

《質問》

中山間地域においては、人口減少等に伴う旅客需要の減少や運転手不足による路線の縮小などにより、交通事業者の経営状況が悪化する中、将来にわたって住民の移動を確保することは重要であると考えるが、こうした観点を踏まえても、「基幹的鉄道ネットワーク」に該当しない輸送密度 4,000 人/日未満の路線について、国としては、廃止されることはやむを得ないとお考えか。

また、その場合、地域と J R のみの判断で、全国につながる広域的な鉄道ネットワーク網が分断されることになるが、国としてそれでよいとお考えか。

さらに、輸送力を判断する輸送密度は、算定する区間の区切り方に統一的な基準がなく、鉄道事業者の判断で区切り算定されており、場合によっては地域を分断するような区切り方となっている。国として、算定する区間の区切り方について、どのようにお考えか。



※ J R 各社の 2024 年度輸送密度公表資料より作成（J R 東海を除く）

【項目 2】 J R の内部補助の考え方と国の責任について

《これまでの状況》

地方側からは、国鉄改革の経緯や J R 各社の経営状態を踏まえた内部補助の考え方、ローカル線維持に係る国の責任の在り方を示すよう求めている。

国からは、大臣指針により、「J R は、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を踏まえて現に営業する路線の適切な維持に努める」とものと説明されてきているが、J R の現在の経営状況を踏まえた上で、J R がどこまで内部補助で路線を維持するのかについての見解は示されていない。

また、地方側からは、国鉄分割民営化により、多額の国鉄長期債務を切り離して国民負担とするほか、事業用固定資産の無償継承や経営安定化のための国費投入が行われている中、赤字ローカル線の負担を地方に転嫁することが適当かどうか、国に説明を求めてきたが、国からはその考え方が明らかにされていない。

《質問》

- ① コロナ禍の令和 2 年、例えば J R 東日本の経常利益は 5,797 億円、J R 西日本は 2,573 億円の赤字となったが、令和 6 年には、J R が「単独では維持が困難」とする輸送密度 2,000 人未満の線区の赤字総額を含めても多額の利益を上げており、J R 東日本は 3,215 億円、J R 西日本は 1,656 億円の経常黒字を計上している。

こうした現在の J R の経営状態は、大臣指針における「新たな事情の変化」に該当するのではないのか。

また、J R 西日本でいうと、内部補助によりローカル線を維持することが基本とされた完全民営化時の平成 16 年で 959 億円の経常黒字であったことを踏まえると、大幅に利益が増加して、財務体質は向上しており、現行路線の持続可能性は高まっていると言えるが、大臣指針において「現に営業する路線の適切な維持に努める」とされる責任を J R が放棄することを、国として認めるということか。

- ② 分割民営化時の昭和 62 年に 37.1 兆円あった国鉄の長期債務は、税や J R 株式の売却益などの国民負担によりこれまで 22 兆円が返済されているが、国鉄清算事業団の解散で債務が国の一般会計に引き継がれ、現在も沿線住民だけでなく全国民の負担による返済が続いており、このことは、事実上、国民負担で J R を補助していると言える。

そもそも黒字路線の利益で赤字路線を支える内部補助の仕組みは国主導で作られたものであり、国鉄改革の経緯や J R の経営状況を踏まえると、内部補助により J R が鉄道を維持すべきと考えるが、仮にそうでない場合、上下分離方式や他モードへの転換などにより、J R から自治体に負担を転嫁することは、さらなる国民負担を求めることとなることに加え、J R が国鉄時代からの国民の財産を引き継ぐだけとなり、J R のみを利することとなるが、それでよいとお考えか。

仮に自治体に負担転嫁するのであれば、ローカル線の沿線自治体は、現時点でも経常収支比率が 100%に近い財政状況であることを踏まえると、国として新たな財源措置を講じざるを得なくなるが、このことは内部補助の仕組みと矛盾することになるのではないか。

また、そうした国の財政支援がない場合、自治体において、公共交通に係る新たな負担が増えることとなり、医療や福祉、教育など、他の政策を縮小せざるを得ず、それらのサービス低下が余儀なくされてもよいとお考えか。

そもそもＪＲは「国鉄」を起源とした事業者であり、その後の分割民営化によるＪＲの発足や、内部補助によるローカル線維持の仕組みの制度設計なども、すべて国主導で行われた経緯も踏まえると、地方に責任を転嫁するのではなく、国が鉄道ネットワークの維持に責任を持つべきと考えるがどうか。

【項目３】利用促進に係る国の支援について

《これまでの状況》

地方側からは、広域的な鉄道ネットワークの活性化に向けて、国として、県、市町村、地域等が行う、ローカル線の利用促進や地域での活用を推進する取組への支援を行うとともに、鉄道事業者に対し、こうした取組に協働して取り組むよう働きかけることを求めているが、国からは、この要望に対して、特段の回答がない。

《質問》

鉄道ネットワークを維持するためには、各路線の利便性を向上し、利用を喚起する必要があるが、地域では、企画列車の運行や利用促進に向けたプロモーション活動などの取組を行っているが、国として、地方が行うローカル線の利用促進に対する取組に対し、積極的に支援しないのか。

【項目４】被災路線の復旧等について

《これまでの状況》

被災した路線について、早期復旧のため鉄道事業者及び地方に対し更なる支援を行うとともに、災害を契機として、沿線自治体の意向を十分尊重することなく、鉄道事業者側の一方的事情により、安易に存廃や再構築の議論を行わないよう、国の責任においてＪＲを含む鉄道事業者に対し厳格な指導を行うことを求めているが、国からは、この要望に対して、特段の回答がない。

《質問》

鉄道は、公共交通ネットワークの役割を担い、国民の生活・経済活動に不可欠な社会インフラの性質を持っており、被災した路線は、まずは復旧することを基本として、鉄道事業者の責任により実施されるべきであると考えられるが、国においては、鉄道が被災した場合における事業者の責務を明確に示さないのか。