

## 5 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

主にJRが担う全国的な鉄道ネットワークの方向性に関しては、一部線区の方向性は示されているものの、JR各社の事業構造等を踏まえた鉄道ネットワーク全体の方向性は触れられていない。

- 国鉄改革から30年以上経過した状況を踏まえ、分割民営化が地方に与えた影響、分割方法の妥当性、国鉄改革の精神等を改めて検証し、社会情勢の変化や、現在のJR各社の経営、事業構造及び内部補助の考え方等についても踏まえた上で、基幹的線区以外の線区も含めた全国的な鉄道ネットワークを維持・活性化するための方向性について示すこと。
- また、利用者が大幅に減少し、危機的状況にある路線の在り方について検討する際には、当該事業者の全路線の収支に関する情報が開示され、それを踏まえた上で、個別の路線の役割や在り方が議論される仕組みとすること。

#### 2 関係者で合意された取組を実現する手段の担保及び予算措置

- 再構築協議会等において、関係者で合意された取組の持続可能性が最も高いものとなるよう、国による財政支援や、「JR各社がその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」ことについて、法律等で担保するとともに、国において十分な支援額を確保すること。

#### 3 鉄道事業者の経営基盤の安定化への支援

- 鉄道ネットワークは国全体・地域双方にとって重要であり、ひとたび廃止等が行われれば容易に復活できないことを踏まえ、JR各社の地方路線の果たす役割が引き続き堅持されるよう、国の責任において同社に対する経営支援及び指導を行うこと。

【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4年11月、国の法制度化を待つことなく、「特定の前提を置かない将来の地域公共交通の姿の議論」について、今後の進め方を国に相談。

### 【国の現状】

- 令和4年2月～7月、有識者検討会を実施し、提言を公表。
- 令和5年2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案」が閣議決定され、法案成立に向けた議論が進んでいる。(成立は令和5年4月中旬～下旬頃、施行は令和5年秋頃の見込み)
- 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、ローカル鉄道の議論に関して、国が主宰する「再構築協議会」の創設は、本県をはじめ、全国知事会等で要請してきた、ローカル鉄道の在り方を、地域の公共交通全体の中で、国も主体的に関与し、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。

### 【広島県の現状】

- 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。
- 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。

## 広島県の取組

- 有識者検討会への参加(令和4年3月及び5月)、国交大臣への提言(令和5年5月(有志28道府県))や要請(令和5年11月(全国知事会))など、様々な機会を通じて「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」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」のほか、JR西日本の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」という主張が、地域に対する説明として不十分であることを申し入れてきた。
- 令和5年2月、岡山県と合同で、JR西日本と国土交通省に対してヒアリングを実施し、JR西日本に対し、「JR西日本管内の『全路線収支の開示』」、「それを踏まえた『内部補助の持続可能性』」について説明を求めたが、十分な説明は無かった。

## 課 題

- 鉄道については、個別路線の在り方を検討する前に、ネットワーク全体としての方向性を示すことが必要であると考え、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。  
国鉄改革の経緯を踏まえ、改めてJR分割方法の妥当性や、改革時の鉄道ネットワーク維持の精神などを検証・総括し、現在のJR各社の経営、事業構造及び内部補助の考え方などについても踏まえ、基幹的線区以外の線区も含めた鉄道ネットワークのあり方を整理する必要があると考える。
- 利便性が高く、持続可能な地域の公共交通の実現には、施設整備等への支援だけでなく、転換後の運行経費についても支援が必要だと考えるが、法案には、運行経費に対する支援が含まれていない。