

「地方部の鉄道の維持・活性化」

令和6年3月
国土交通省

<p>テーマ名</p>	<p>地方部の鉄道の維持・活性化</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>鉄道局鉄道事業課 (山崎 雅生)</p>
<p>評価の目的、 必要性</p>	<p>利用者の大幅な減少により、大量輸送機関としての鉄道特性が十分発揮できていない地方部の鉄道が、引き続き本来の期待された役割を発揮するためには、鉄道事業者と沿線自治体が連携・協働し、役割分担しながらその活性化を図っていくことが不可欠である。</p> <p>国においては、こうした連携・協働を促すため、これまで、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成十九年法律第五十九号)(以下「地域交通法」という。)に基づき鉄道事業再構築事業を創設するなどの施策を講じてきているが、そのような事例が広がっているとは言い難い状況となっている。</p> <p>前国会において、地域交通法を改正し、国が主体的に関与しつつ関係者の協議を促す新たな枠組みを設けるとともに、自治体の再構築の取り組みに対して、社会資本整備総合交付金の活用を可能とするなどの対策を講じたところであるが、この新たな制度を活用してどのように、鉄道事業者と沿線自治体との連携・協働事例を増やしていくかが課題となっている。</p> <p>今回は、これまでの地方部の鉄道の維持・活性化のための政策について検証・評価することによって、新しい鉄道事業再構築事業等をより効果的に実施運用していくための施策へ反映させることを目的とする。</p>		
<p>評価対象</p>	<p>改正前の地域交通法に基づく鉄道事業再構築事業をはじめとした、これまでの地方部の鉄道の維持・活性化のための取り組み</p>		
<p>政策の目的</p>	<p>地方部の鉄道の維持・活性化に係る取り組みを推進することで、活力ある地域社会の実現に寄与することを目的とする</p>		
<p>評価の視点</p>	<p>地方部の鉄道の維持・活性化を図るために実施した施策について、以下の視点により評価を実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国の関与と関係者間の調整 ・自治体の創意工夫の変化 		
<p>評価手法</p>	<p>JR各社や地域鉄道事業者などの鉄道事業者、沿線自治体へのアンケート調査により得られたデータを整理、分析しこれまでの取り組みの評価を行う。</p> <p>(アンケート内容)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・これまでに再構築事業の認定を受けた事例をはじめ、鉄道事業者と沿線自治体の連携・協働が図られた事例 ・鉄道事業再構築事業の活用意向及び活用が難しい場合の理由等 		

<p>評価結果</p>	<p>制度改正前の鉄道事業再構築事業における以下の課題については今回の制度改正により対応。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・協議会の設置等にあたり、関係者間の調整に時間を要するため、国が「再構築協議会」を組織することができるようになるなど再構築に係る本省及び地方運輸局の組織体制を増強 ・対象路線は赤字鉄道事業者が運行する路線に限定されていたが、JRや大手民鉄を含む路線対象の拡充 ・厳格だった「事業構造の変更」要件を緩和し、「みなし上下分離(※上下の主体を分離することなく、鉄道事業者と自治体の間でコスト負担を分担)」などを含めるなど対象の拡大 ・鉄道事業再構築事業実施中に状況の変化があったとしても原則期間の延長が認められなかったが、再度の認定により延長可能 ・自治体における費用負担・予算の確保が課題だったが、社会資本整備総合交付金を活用可能 ・日常的な利用促進の取り組みが無かったが、まちづくり等の計画において鉄道の利活用について具体的な記載を要件化 ・取り組みの効果・検証が不十分だったが、フォローアップする仕組みを構築 <p>一方で、現状においても以下の課題が残っている。</p> <ol style="list-style-type: none"> ①鉄道事業に対して自治体が精通していないことによるノウハウや人材の不足 ②継続的な予算の確保 ③これまでの再構築事業の活用事例が少ないことによる情報収集の難しさ ④再構築認定に至るまでの手続きが煩雑 ⑤補助制度の分かりやすい説明の不足
<p>政策への反映の方向</p>	<p>今般の法改正による新制度の運用に、地方部の鉄道に関するこれまでの取り組みについての評価結果の方向性を反映させることで、JR各社や大手民鉄線区も含め、鉄道事業者と沿線自治体の連携・協働による地方部の鉄道の利便性と持続可能性の向上に活かしていく。</p> <p>上記課題①、③～⑤については令和5年度において基礎データを収集し、来年度には鉄道事業再構築事業に係るマニュアルを作成することによって対応していく。さらには、自治体及び事業者向けの地域の実情に応じた説明会を継続的に実施する。また、上記課題④については各種補助金や社会資本整備総合交付金について引き続き、必要な予算確保に努める。</p>
<p>第三者の知見の活用</p>	<p>本政策レビューの実施に当たっては、学識経験者等からなる「国土交通省政策評価会」より助言をいただいた。</p>
<p>実施時期</p>	<p>令和5年度</p>

- **第1章 評価方法の概要**
- **第2章 地方鉄道の概要**
- **第3章 これまでの地域鉄道活性化の取り組み**
- **第4章 課題と取り組み状況**
- **第5章 鉄道事業再構築事業に係る施策の実施状況と効果**
- **第6章 評価結果**
- **第7章 今後の取り組みに向けて(政策への反映)**

- **第1章 評価方法の概要**
- 第2章 地方鉄道の概要
- 第3章 これまでの地域鉄道活性化の取り組み
- 第4章 課題と取り組み状況
- 第5章 鉄道事業再構築事業に係る施策の実施状況と効果
- 第6章 評価結果
- 第7章 今後の取り組みに向けて(政策への反映)

1. 評価の目的、必要性
2. 対象政策
3. 評価の視点
4. 評価手法
5. 第三者の知見の活用

1-1. 評価の目的、必要性

利用者の大幅な減少により、大量輸送機関としての鉄道特性が十分発揮できていない地方部の鉄道が、引き続き本来の期待された役割を発揮するためには、鉄道事業者と沿線自治体が連携・協働し、役割分担しながらその活性化を図っていくことが不可欠である。

国においては、こうした連携・協働を促すため、これまで、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）（以下「地域交通法」という。）に基づき鉄道事業再構築事業を創設するなどの施策を講じてきているが、そのような事例が広がっているとは言い難い状況となっている。

前国会において、地域交通法を改正し、国が主体的に関与しつつ関係者の協議を促す新たな枠組みを設けるとともに、自治体の再構築の取り組みに対して、社会資本整備総合交付金の活用を可能とするなどの対策を講じたところであるが、この新たな制度を活用してどのように、鉄道事業者と沿線自治体との連携・協働事例を増やしていくかが課題となっている。

今回は、これまでの地方部の鉄道の維持・活性化のための政策について検証・評価することによって、新しい鉄道事業再構築事業等をより効果的に実施運用していくための施策へ反映させることを目的とする。

1-2. 対象政策

「鉄道事業者と沿線自治体の連携・協働事例」の取り組みに関して分析・評価を行い、法改正後の「鉄道事業再構築事業」を活用していくための方策を今回の政策レビューでとりまとめる。

1-3. 評価の視点

地方部の鉄道の維持・活性化に係る取り組みを推進することで、活力ある地域社会の実現を図るためには、関係者間の連携と協働が欠かせないことから、以下の視点により評価を実施する。

- ・ 国の関与と関係者間の調整
- ・ 自治体の創意工夫の変化

1-4. 評価手法

JR各社や地域鉄道事業者などの鉄道事業者、沿線自治体へのアンケート調査により得られたデータを整理、分析しこれまでの取り組みの評価を行う。

(アンケート内容)

- ・ これまでに再構築事業の認定を受けた事例をはじめ、鉄道事業者と沿線自治体の連携・協働が図られた事例
- ・ 鉄道事業再構築事業の活用意向及び活用が難しい場合の理由 等

1-5. 第三者の知見の活用

○本政策レビューの実施に当たっては、学識経験者等からなる「国土交通省政策評価会」より助言をいただいた。

【国土交通省政策評価会委員】

上山 信一	慶應義塾大学名誉教授(座長)
大串 葉子	同志社大学大学院ビジネス研究科教授
加藤 浩徳	東京大学大学院工学系研究科教授
工藤 裕子	中央大学法学部教授
佐藤 主光	一橋大学経済学研究科教授
白山 真一	上武大学ビジネス情報学部教授、公認会計士
田辺 国昭	国立社会保障・人口問題研究所所長
松田 千恵子	東京都立大学 経済経営学部 教授

- 第1章 評価方法の概要
- **第2章 地方鉄道の概要**
- 第3章 これまでの地域鉄道活性化の取り組み
- 第4章 課題と取り組み状況
- 第5章 鉄道事業再構築事業に係る施策の実施状況と効果
- 第6章 評価結果
- 第7章 今後の取り組みに向けて(政策への反映)

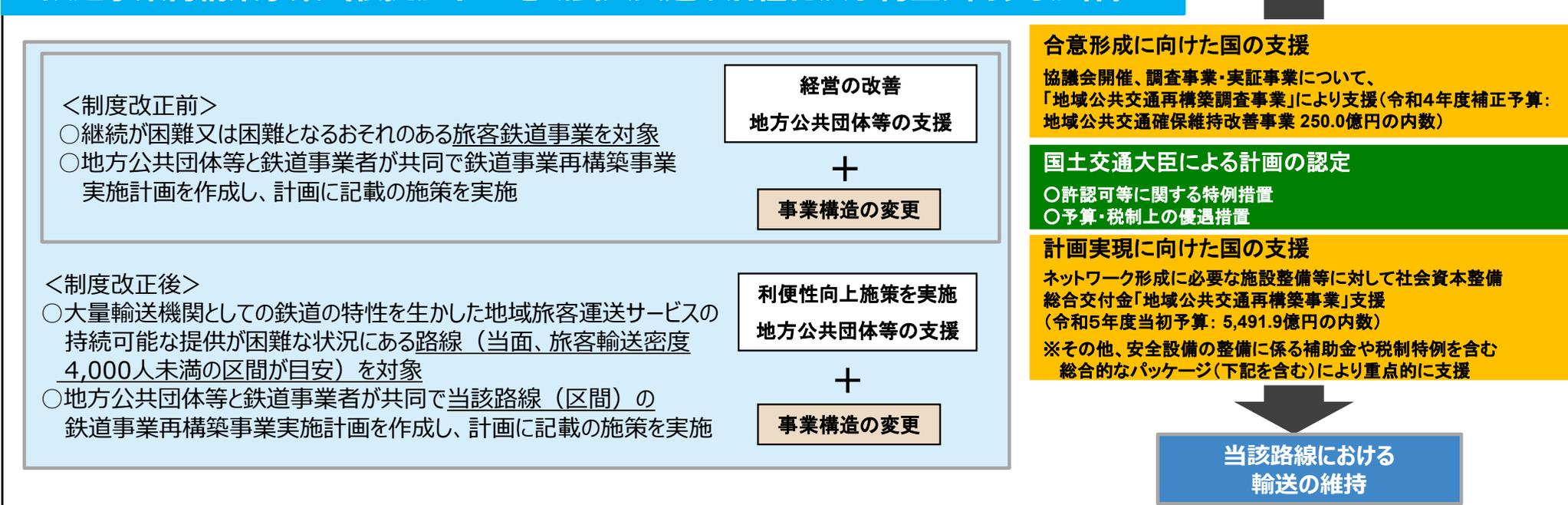
1. 評価対象の全体像
2. 地方鉄道の概要

2-1. 評価対象の全体像

地方部の鉄道の維持・活性化

- 地方部の鉄道の維持・活性化に係る取り組みを推進することで、活力ある地域社会の実現に寄与。

鉄道事業再構築事業（根拠法令：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）



地域鉄道等に対する支援（→P25, 26 参照）

□安全輸送の確保

- ・鉄道施設総合安全対策事業（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）
- ・地域公共交通確保維持改善事業（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）
（利用環境改善促進等事業）

□移動の利便性向上・利用環境の改善

- ・訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業
（インバウンド対応型鉄軌道車両整備事業）（交通サービス利便向上促進事業）
- ・観光振興事業（公共交通利用環境の革新等事業）

□利便性の向上

- ・幹線鉄道等活性化事業（地域公共交通計画事業）

地方鉄道

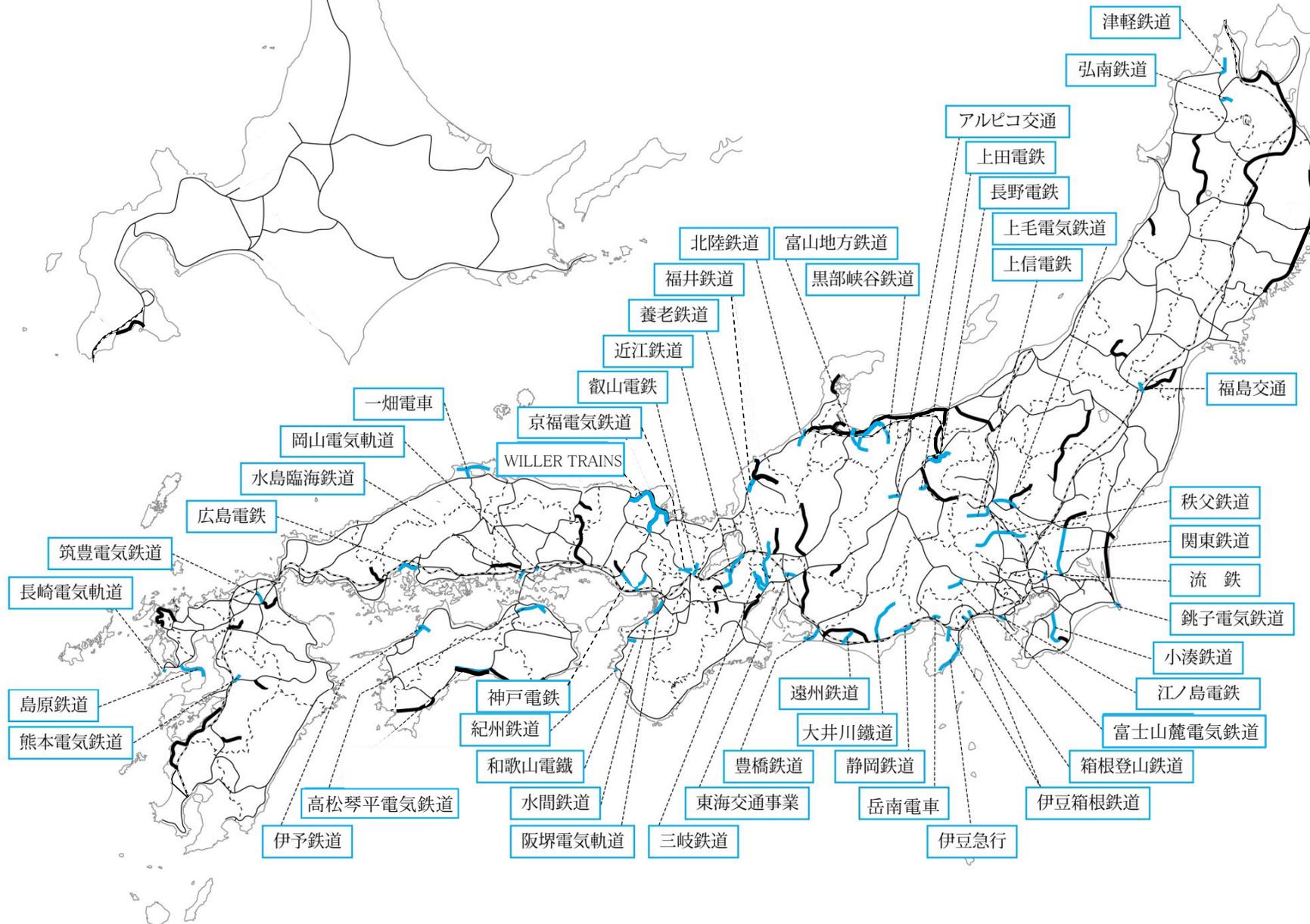
- 地方部の鉄道は、以下の通り、民間事業として運営されてきているが、通勤や通学の足として沿線住民の暮らしを支えるとともに、観光等地域間の交流を支える基幹的な公共交通としての役割を果たしてきている。
- これらが安全運行を前提として、利便性と持続可能性の高い輸送サービスを提供し、本来期待されている役割を十分に発揮できる環境を整備することが重要。

【該当路線】

種別	路線数	
① 中小民鉄	49社 61路線	地域鉄道 95社
② 旧国鉄の特定地方交通線等を 引き継いだ第三セクター鉄道	旧特定地方交通線 32社 33路線 並行在来線 8社 9路線 その他 6社 6路線	
③ JR・大手民鉄のローカル線区	輸送密度4,000人未満(旧国鉄再建特措法 に基づく「特定地方交通線」の基準の一つ)の ものは、 9社 87路線 ※令和元年度実績	JR・大手 ローカル線

2-2.地方鉄道の概要(地域鉄道)

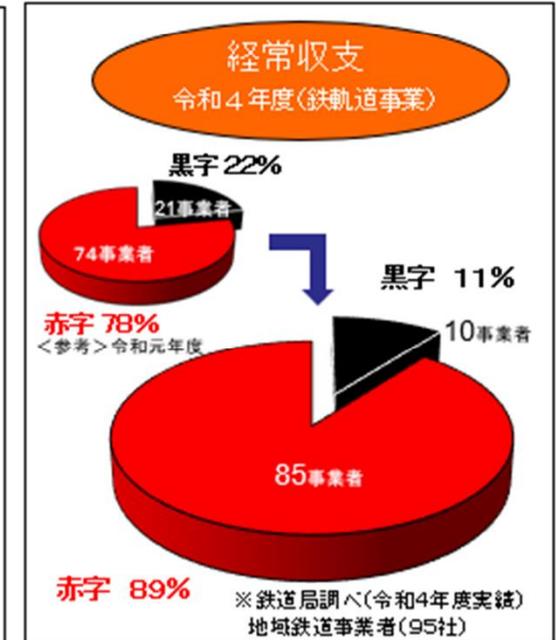
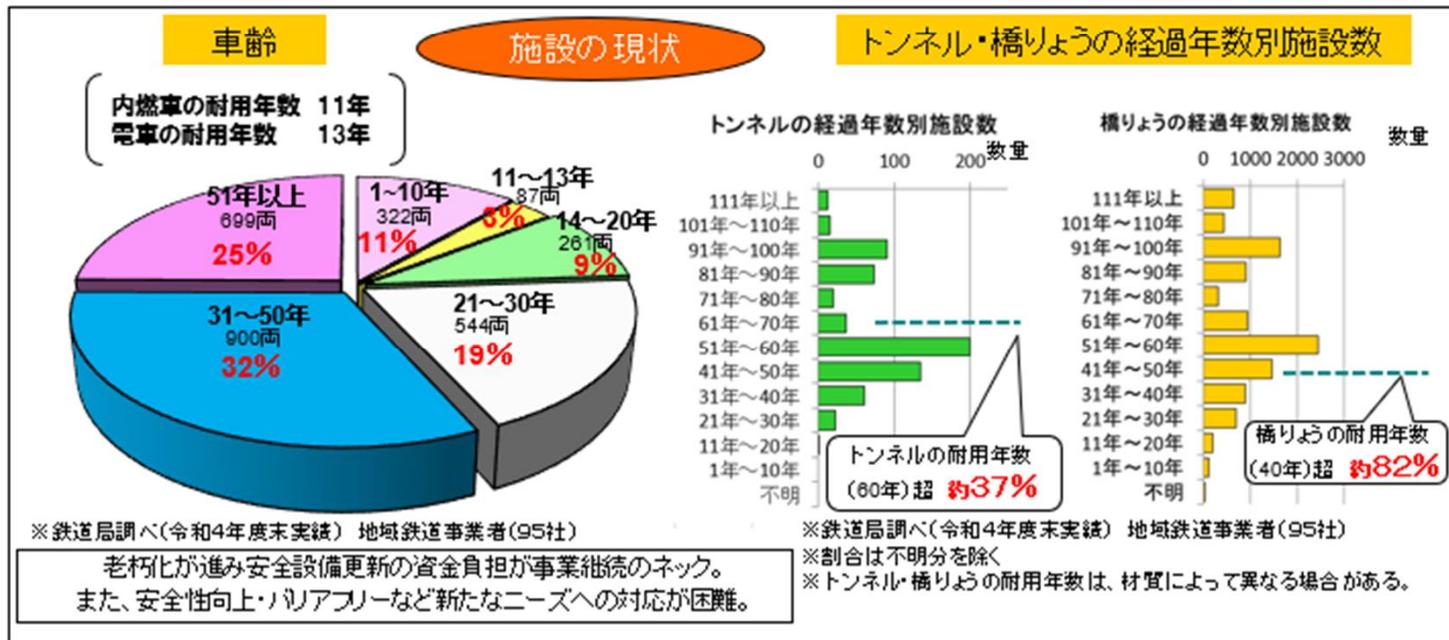
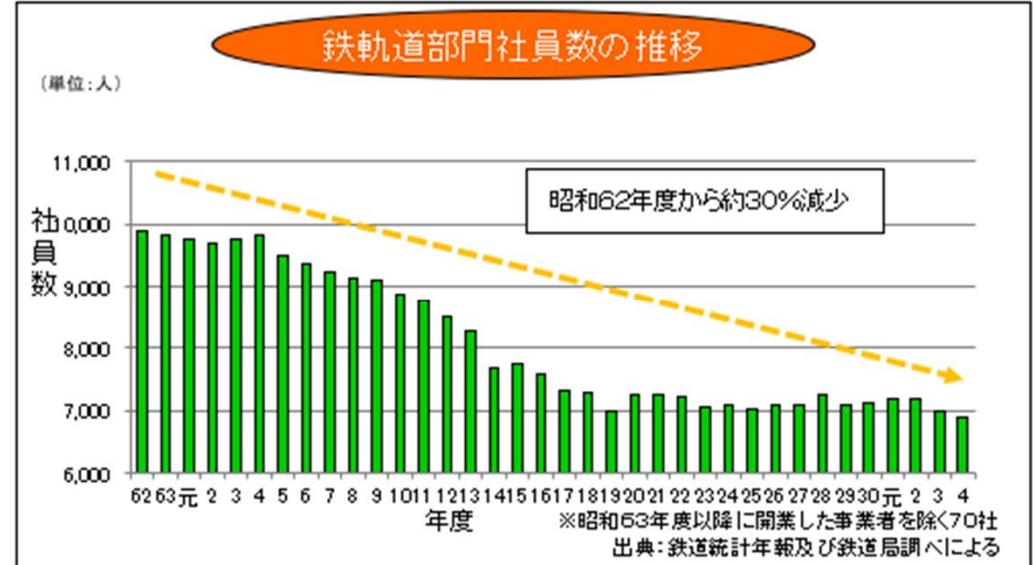
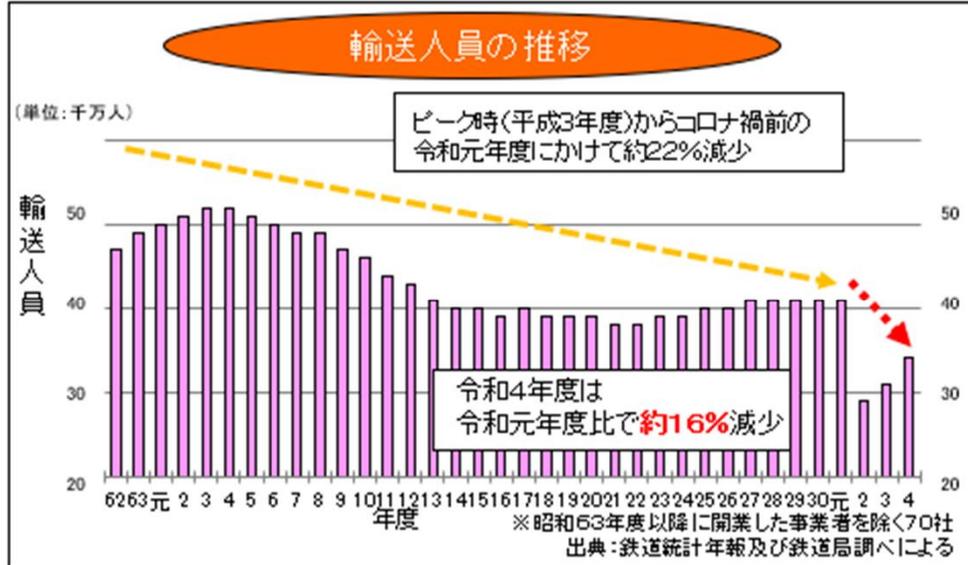
【地域鉄道】①中小民鉄49社 位置図【R5.4.1現在】



2-2. 地方鉄道の概要(地域鉄道)

地域鉄道の現状

○地域鉄道事業者を取り巻く環境は極めて厳しい状況が続いており、令和4年度実績では、89%にあたる85社が赤字となっている。



2-2. 地方鉄道の概要(JRローカル線)

「新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」

○JR各社は、JR会社法に基づく大臣指針を遵守し、「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」ことが前提となっている。

平成13年にJR本州三社、平成28年にJR九州が、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の対象から除外。

国鉄改革の趣旨を踏まえた事業経営の確保のため、

国土交通大臣は、法附則第2条に基づき、JR本州三社・JR九州が踏まえるべき事業経営の指針を策定、公表

(本州三社) 国土交通省告示第1622号 (平成13年11月)

(JR九州) 国土交通省告示第1272号 (平成27年12月)

【 指針 [配慮すべき事項] の主な内容 】

1. JR会社間における連携及び協力の確保に関する事項

- 他の会社の営業路線をまたがって乗車する旅客の運賃及び料金を定める場合の配慮 (通算制、遠距離通減)
- 鉄道線路を貨物会社に使用させる場合、追加的に発生する経費相当額を基礎とする (アホイダブルストルル)
- 他の会社との駅、鉄道線路その他の鉄道施設の使用その他の鉄道事業に関する協定は、他の会社の鉄道事業の健全かつ円滑な経営及び利用者の利便に配慮した内容とする

2. 路線の適切な維持及び駅その他の鉄道施設の整備に当たっての利用者の利便の確保に関する事項

- 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
- 路線を廃止しようとするときは、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地方公共団体及び利害関係人に対して十分に説明
- 駅等の整備にあたっては、バリアフリー法の移動円滑化のため必要な措置を講ずるなど、利用者の利便の確保に配慮

3. 中小企業者への配慮に関する事項

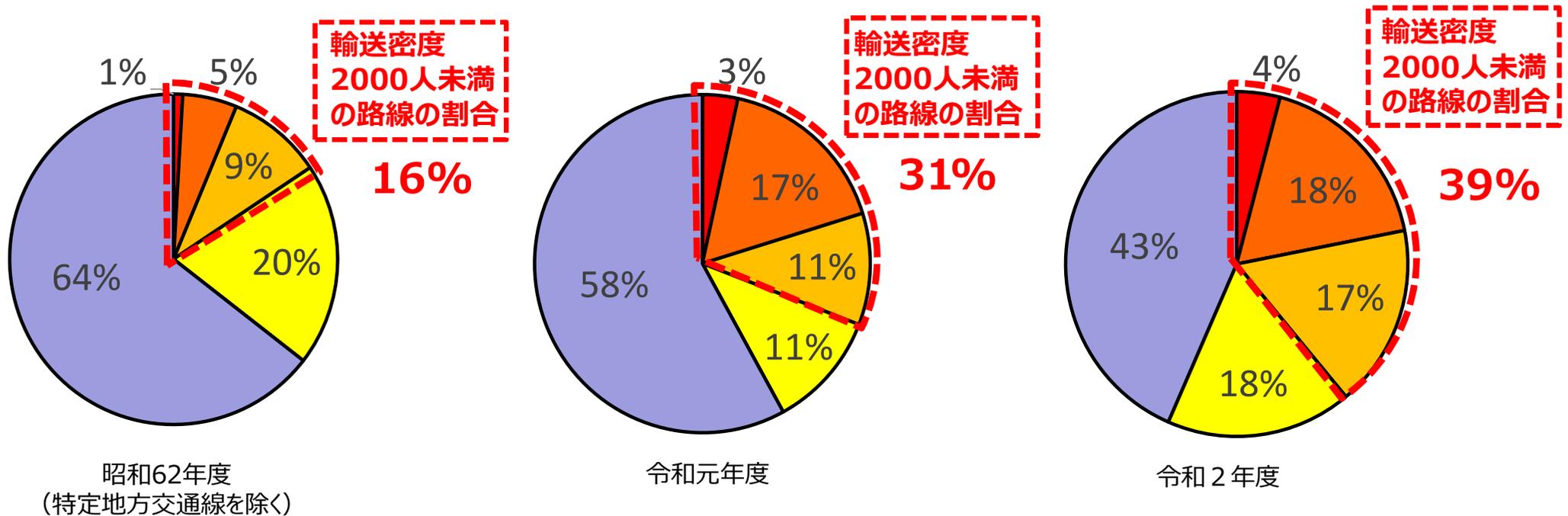
- 地域において当該新会社が営む事業と同種の事業を営む中小企業者の事業活動を不当に妨げ、又はその利益を不当に侵害することのないよう特に配慮

- ・国土交通大臣は、指針を踏まえた事業経営を確保する必要があるときは、会社に対し**指導及び助言** (法附則第3条)
- ・国土交通大臣は、正当な理由がなくて指針に反する事業経営等を行ったときは、会社に対し**勧告及び命令** (法附則第4条)
- ・命令に違反した場合は、違反行為をした会社の取締役又は執行役に対し**罰則 (過料)** (法附則第5条)

2-2. 地方鉄道の概要(JRローカル線)

JR旅客6社における各輸送密度ごとの路線の割合

○JR旅客6社における輸送人員2千人未満の路線の割合は、国鉄分割民営化からの約30年間で大きく増加している。

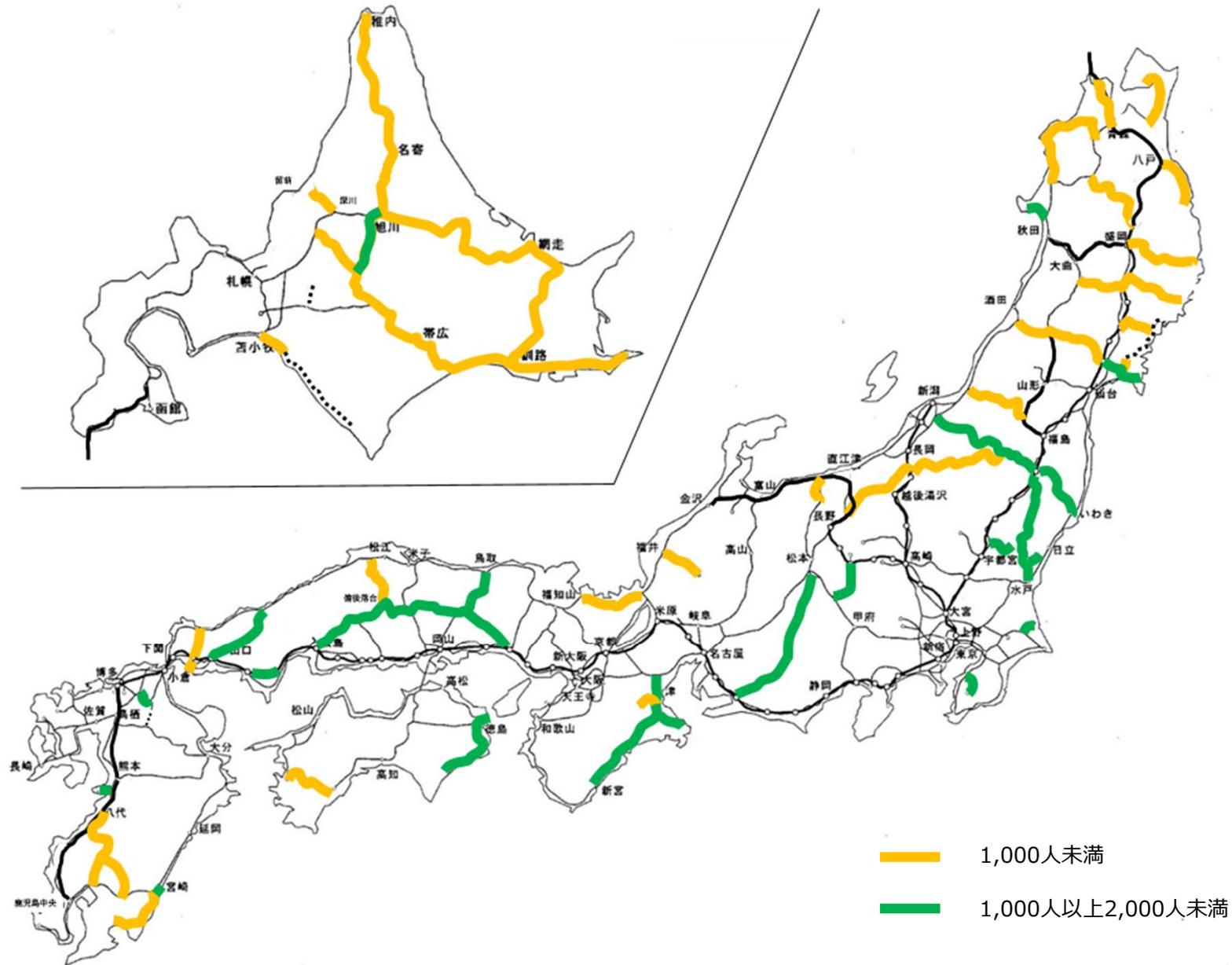


- ※営業キロベース (路線単位での計算)
- ※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。
- ※新幹線を除く
- ※輸送密度：1日1kmあたりの平均旅客輸送人員

凡例	輸送密度	昭和62年度 (特定地方交通線を除く)	令和元年度	令和2年度
■	200人未満	1%	3%	4%
■	200人～1,000人	5%	17%	18%
■	1,000人～2,000人	9%	11%	17%
■	2,000人～4,000人	20%	11%	18%
■	4,000人以上	64%	58%	43%
		(100%)	(100%)	(100%)

2-2. 地方鉄道の概要(JRローカル線)

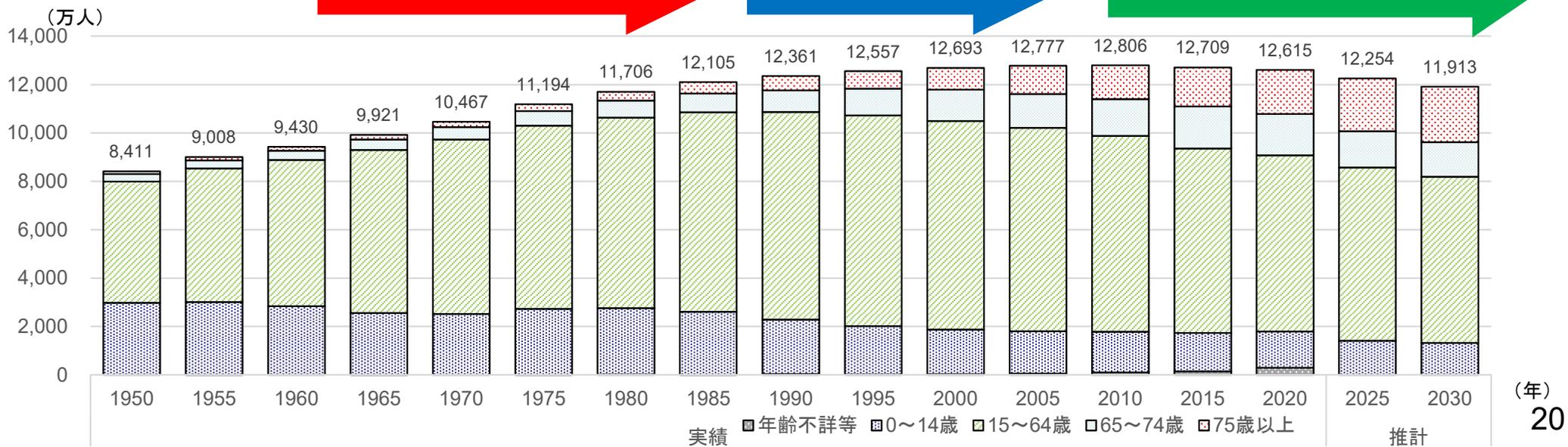
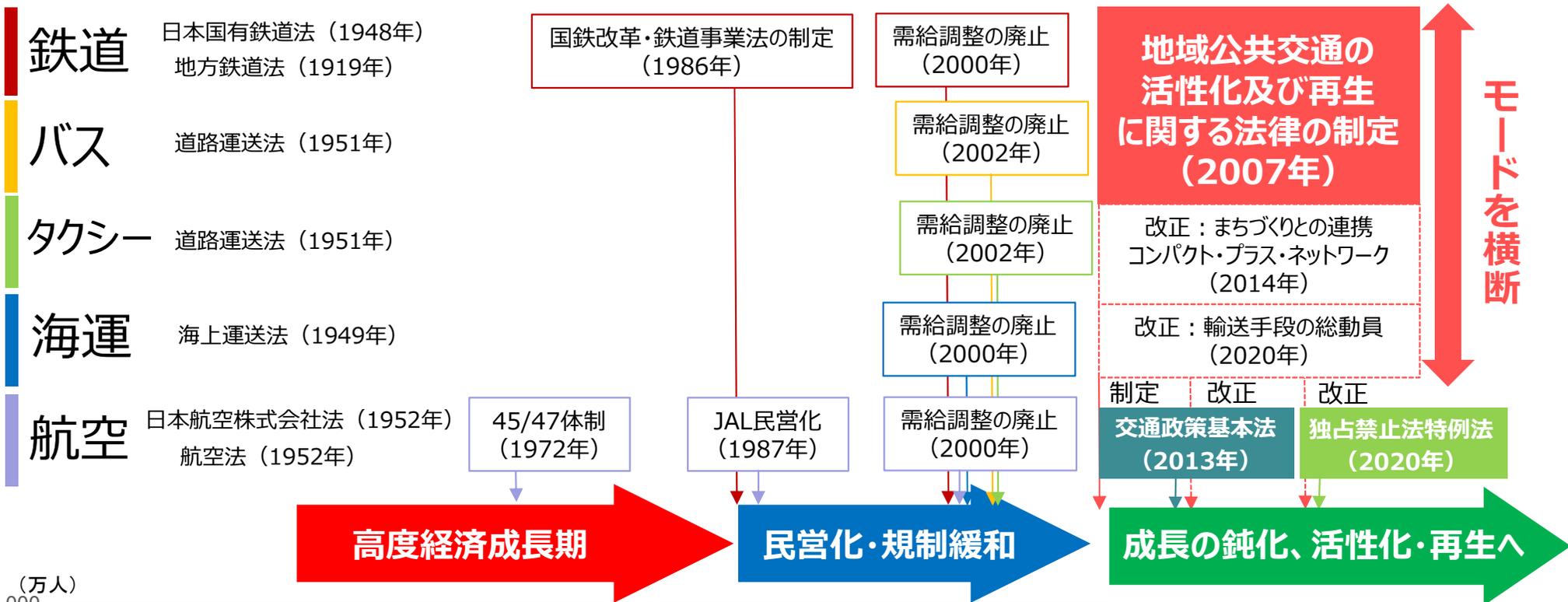
JR旅客6社における輸送密度2,000人未満の線区 ※令和元年度実績(会社別)



- 第1章 評価方法の概要
- 第2章 地方鉄道の概要
- **第3章 これまでの地域鉄道活性化の取り組み**
- 第4章 課題と取り組み状況
- 第5章 鉄道事業再構築事業に係る施策の実施状況と効果
- 第6章 評価結果
- 第7章 今後の取り組みに向けて(政策への反映)

高度経済成長期以来の公共交通政策の変遷

○高度経済成長期の後、公共交通政策は社会環境の変化を背景に、民営化・規制緩和、その後モードを横断した地域公共交通の活性化・再生へと変遷してきている。



○鉄道事業においては、平成11年の鉄道事業法改正により規制が緩和され、参入は許可制、退出は届出制となっている。

【鉄道事業法（昭和61年法律第92号）】

→ 鉄道事業等の運営を適正かつ合理的なものとすることにより、輸送の安全を確保し、鉄道等の利用者の利益を保護するとともに、鉄道事業等の健全な発達を図り、もつて 公共の福祉を増進することを目的とする。（第1条）

体系

◇ 参入（許可）

種別・路線ごとに許可
事業基本計画の提出

◇ 工事の施行（認可）

工事計画の提出
事業基本計画・技術基準への適合性を確認
工事の完成検査

◇ 車両（確認）

技術基準への適合性を確認

◇ 運賃・料金（上限認可・届出）

能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないか
実施運賃の届出

◇ 運行計画（届出）

◇ 事業の譲渡及び譲受、合併及び分割（認可）

◇ 事業の休止／廃止（届出） 等

参考：他モードの規制内容

鉄道のみならず、他の交通モードにおいても需給調整規制の廃止に伴い参入・退出規制が緩和された。

● 乗合バス事業（道路運送法）

参入（許可）
退出（届出）

● 国内航空運送（航空法）

参入（許可）
退出（届出）

● 国内旅客船事業（海上運送法）

参入（許可）
退出（届出）

平成11年に成立した鉄道事業法の一部を改正する法律により、参入に際して需給調整規制を行わない許可制としたほか、退出について許可制から事前届出制とするなど規制緩和を実施

交通政策基本法における関係者の役割

○交通政策基本法における関係者の役割

【国の責務（第8条）】

- ・交通に関する施策についての基本理念にのっとり、交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する。
- ・情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民等の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

【地方公共団体の責務（第9条）】

- ・基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。
- ・情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

【交通関連事業者及び交通施設管理者の責務（第10条）】

- ・基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。
- ・基本理念にのっとり、その業務を行うに当たっては、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする。

【国民等の役割（第11条）】

- ・基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。

【関係者の連携及び協力（第12条）】

- ・国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努めるものとする。

○地域交通法における関係者の役割 (第4条)

【国の努力義務】

- ・ 地方公共団体、公共交通事業者等その他の関係者が行う地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するために必要となる情報の収集、整理、分析及び提供、助言その他の援助、研究開発の推進並びに人材の養成及び資質の向上に努めなければならない。

【都道府県の努力義務】

- ・ 市町村、公共交通事業者等その他の関係者が行う地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行うとともに、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

【市町村の努力義務】

- ・ 公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

【公共交通事業者等の努力義務】

- ・ 自らが提供する旅客の運送に関するサービスの質の向上並びに地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努めなければならない。

鉄道法制度

補助制度

1987年 国鉄改革
 鉄道事業法 制定（1986年）
 [国鉄改革に伴い、日本国有鉄道法と地方鉄道法に
 代わって制定された法律]

1999年 鉄道事業法 改正
 [参入許可制、休廃止届出制、運賃上限認可制等の
 規制緩和に係る改正]

2007年 地域交通法 制定

2008年 地域交通法 改正
 特定事業に鉄道事業再構築事業を追加

2013年 交通政策基本法 制定

2023年 地域交通法 改正
 鉄道事業再構築事業 改正

(1969年度 地方鉄道軌道合理化設備整備費補助金創設 以降 適宜改正)
 1987年度 鉄道軌道近代化設備整備補助金 創設

1997年度 鉄道軌道整備法に基づく、欠損補助制度の終了

2008年度 鉄道軌道輸送高度化事業費補助金 創設

2009年度 幹線鉄道等活性化事業費補助に総合連携計画事業を
 追加

2010年度 鉄道軌道輸送対策事業費補助金 創設

2011年度 地域公共交通確保維持改善事業費補助金 創設
 (鉄道軌道安全輸送設備等整備事業)

2016年度 鉄道施設総合安全対策事業費補助に鉄道軌道安全
 輸送設備等整備事業を追加
 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補
 助金 創設

2023年度 社会資本整備総合交付金に地域公共交通再構築
 事業を追加

地域鉄道等に対する支援の概要

○経営基盤の脆弱な地域鉄道事業者に対しては、安全性向上のための設備整備をはじめ、各種支援を実施している。

1. 安全輸送の確保

■ 鉄道施設総合安全対策事業費補助金【公共】
《 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 》

■ 地域公共交通確保維持改善事業費補助金【非公共】
《 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 》

○ 安全な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備の更新等に対し、支援を行う。

○ 補助率 国:1/3、1/2

(例)



軌道改良



ATSの整備



法面固定



車両の更新

3. 利便性の向上

■ 幹線鉄道等活性化事業費補助【公共】
《 地域公共交通計画事業（コミュニティ・レール） 》

○ 潜在的な鉄道利用ニーズが大きい地方都市やその近郊の路線等について、利用者の利便性向上を図るための施設の整備に対し、支援を行う。

○ 補助率 国:1/3 地方:1/3

(例)



新駅の整備



行き違い設備の新設

2. 移動の利便性向上・利用環境の改善

■ 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金【非公共】
(令和5年度より「ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業補助金」)

○ 訪日外国人旅行者等の移動に係る利便性の向上や利用環境の改善を促進するため、LRTシステムの整備やICカードの導入、鉄軌道車両設備の整備等に対し、支援を行う。 ○ 補助率 国:1/3、1/2

《 インバウンド対応型鉄軌道車両整備事業 》

(例)



車両の更新



車内案内表示の多言語化



車体の行先表示の多言語化

《 交通サービス利便向上促進事業 》

(例)



全国共通ICカードの導入



低床式車両(LRV)導入



停留施設の整備

■ 公共交通利用環境の革新等【非公共】 ※ 国際観光旅客税財源

○ 空港等から訪日外国人旅行者の特に多い地域への公共交通機関の利用環境を刷新するため、訪日外国人ニーズの高い下記①～⑤のうち3つ以上とセットで整備する場合に、ICカード、LRT整備等に対し、支援を行う。 ※ R4補正予算では、上記の訪日外国人予算で措置

○ 補助率 国:1/3、1/2



観光列車
サイクルトレイン

※ 一部整備済みの場合も含む



①多言語対応



③洋式トイレ



②無料Wi-Fi



④キャッシュレス

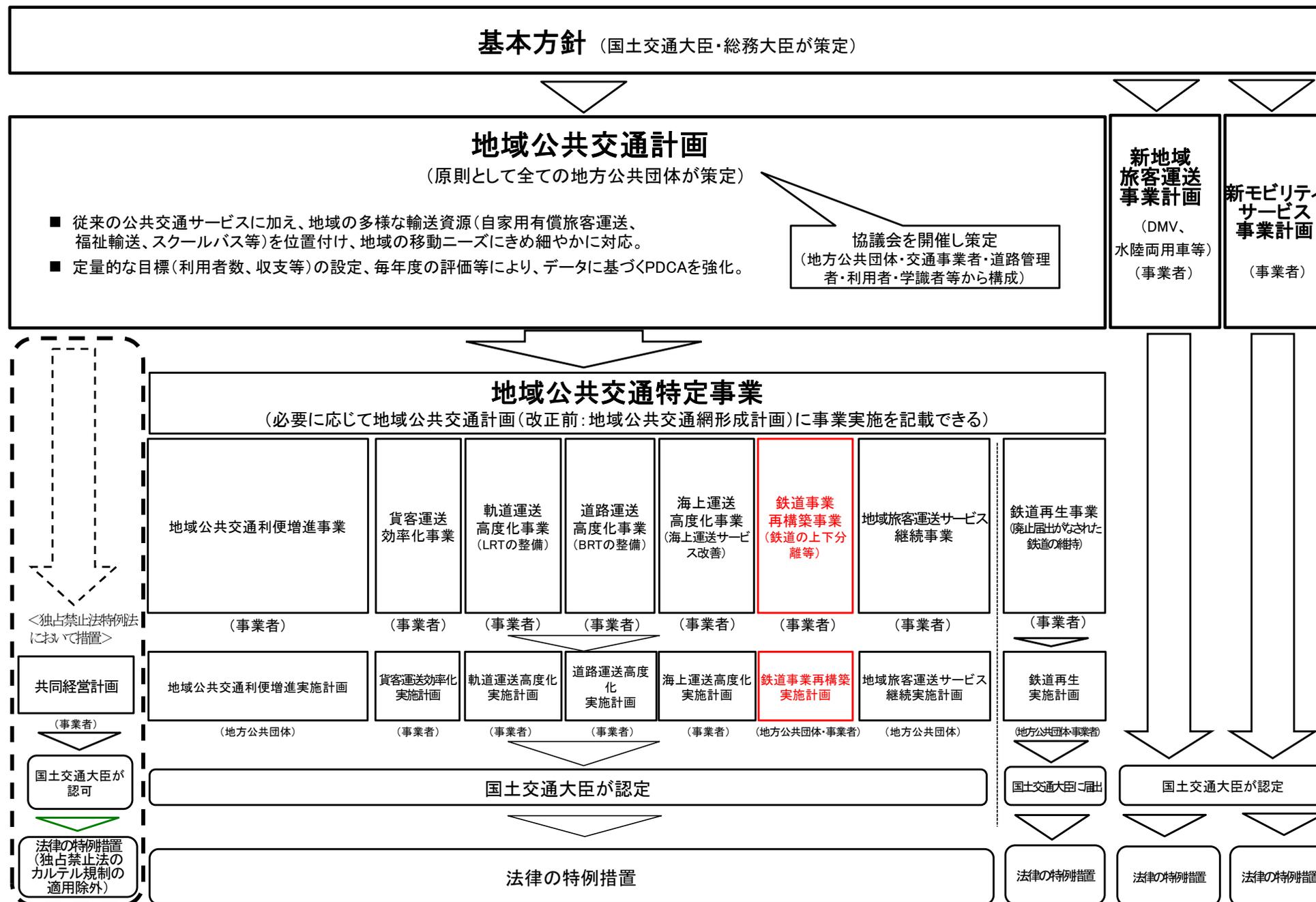


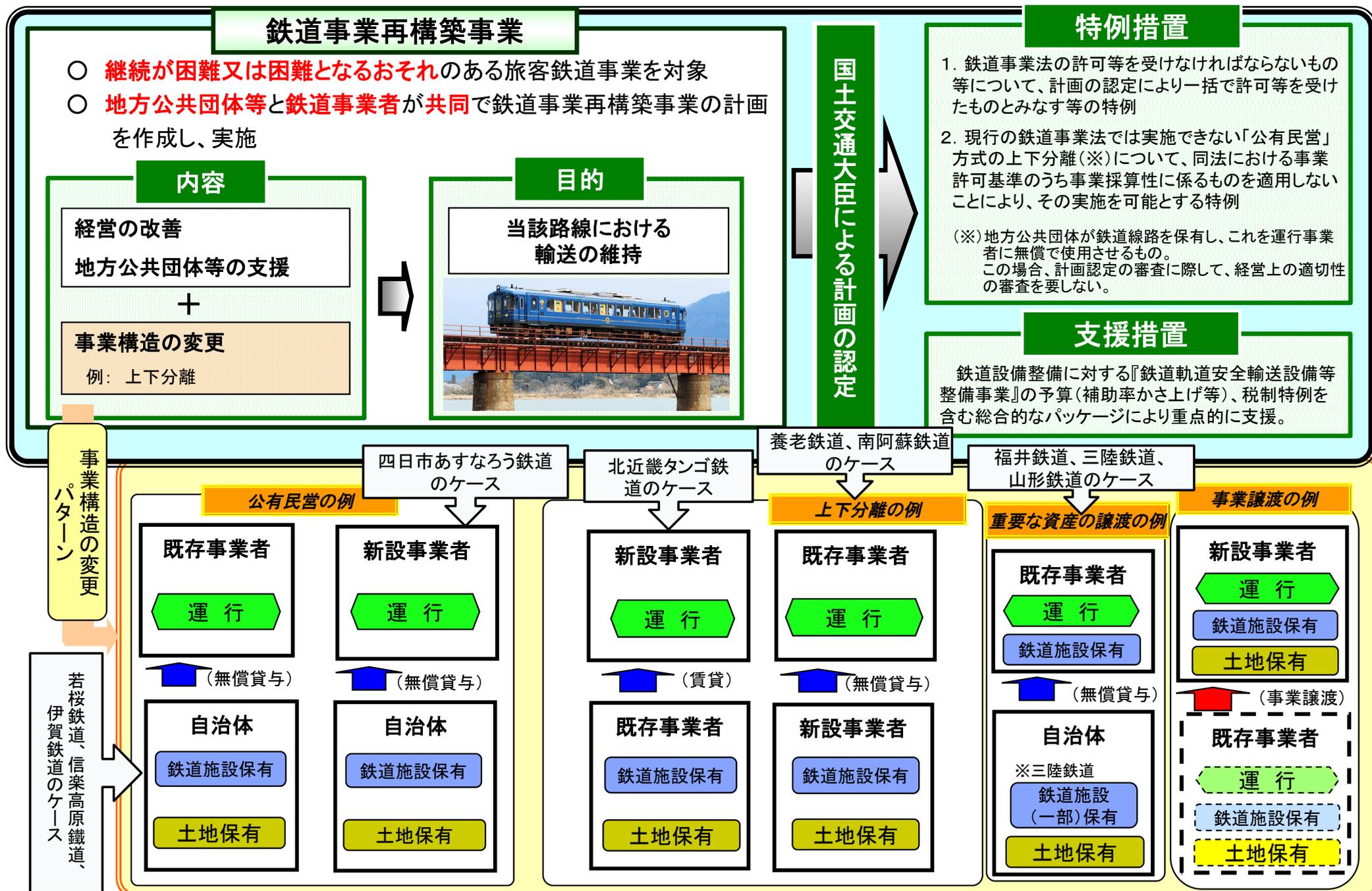
⑤感染症拡大防止対策

(単位:億円)

補助対象事業	補助制度の名称等	年度	R2	R3	R4	R5	R6
PCマクラギ化、 信号、踏切、法面等 の設備整備	鉄道施設総合安全対策事業 (鉄道軌道安全輸送設備等整備事業) 【鉄道局予算】	(前年度) 補正予算	(R1補正) 30.1の内数	(R2補正) 59.6の内数	(R3補正) 56.2の内数	(R4補正) 53.2の内数	(R5補正) 66.0の内数
		当初予算	46.3の内数	43.1の内数	45.9の内数	50.4の内数	45.1の内数
車両更新・改良 車両・設備修繕 (車両検査含む)	地域公共交通確保維持改善事業 (鉄道軌道安全輸送設備等整備事業) (利用環境改善促進等事業) 【総合政策局予算】	(前年度) 補正予算	(R1補正) 49.2の内数	(R2補正) 305.0の内数	(R3補正) 285.0の内数	(R4補正)※3 250.0の内数	(R5補正) 318.5の内数
		当初予算	204.3の内数	206.3の内数	207.3の内数	206.9※3 の内数	214.1の内数
LRTシステム (低床式車両、 軌道改良等)	訪日外国人旅行者受入環境整備 緊急対策事業(※1) (インバウンド対応型鉄軌道車両整備事業) (交通サービス利便向上促進事業) 【観光庁予算】	(前年度) 補正予算	(R1補正) 配分なし	(R2補正) 50.0の内数	(R3補正) 99.9の内数	(R4補正)※3 362.7の内数	(R5補正) 243.6の内数
		当初予算	54.1の内数	33.8の内数	27.1の内数	16.4の内数	13.7の内数
ICカードシステム ロケーションシステム 観光列車 サイクルトレイン	観光振興事業 (公共交通利用環境の革新等事業・出国税) 【観光庁予算】	当初予算	44.0の内数	12.4の内数	0.01の内数 ※2	0.01 の内数 ※2	5.0の内数
新駅設置 行き違い設備等	幹線鉄道等活性化事業 (地域公共交通計画事業[コミュニティ・レール]) 【鉄道局予算】	(前年度) 補正予算	—	—	—	(R4補正) 4.2の内数	(R5補正) 5.9の内数
		当初予算	4.8	3.6	1.7	0.2	—

- ※1 令和5年度予算では「ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業」、令和6年度予算では「地域における受入環境整備促進事業」に名称を変更。
- ※2 予算要求を行った補助対象事業について、訪日外国人旅行者受入環境整備事業の前年度補正予算で措置。
- ※3 「令和5年度鉄道局関係予算概要」に記載の金額を記載しており、「令和6年度鉄道局関係予算概要」に記載の金額とは異なる。





鉄道事業再構築事業一覧(令和5年法改正前)

No	鉄道事業者		事業構造の変更内容	実施計画期間	
	実施前	実施後			
1	第一種: 福井鉄道	第一種: 福井鉄道	【重要な資産の譲渡】 ・福井鉄道が鉄道用地を福井市、鯖江市、越前市に有償譲渡。 → 福井鉄道へ無償貸付。	H21.3～H30.3 (10年間)	
2	第一種: 若桜鉄道	第二種: 若桜鉄道 第三種: 若桜町、八頭町	【上下分離(公有民営)】 ・若桜鉄道が鉄道用地・鉄道施設を若桜町、八頭町へ無償譲渡(H28より車両も含む)。 → 若桜鉄道へ無償貸付。	H21.4～H31.3 (10年間)	
3	第一種: 三陸鉄道	第一種: 三陸鉄道	【重要な資産の譲渡】 ・三陸鉄道が鉄道用地を沿線8市町村(※)に無償譲渡。 → 三陸鉄道へ無償貸付(変更後は、震災から復旧した施設等も含む)。 (※)久慈市、野田村、普代村、田野畑村、岩泉町、宮古市、釜石市、大船渡市	当初	H21.12～H26.3(5年間)
				変更	H21.12～H31.3(10年間)
4	第一種: 信楽高原鐵道	第二種: 信楽高原鐵道 第三種: 甲賀市	【上下分離(公有民営)】 ・信楽高原鐵道が鉄道用地・鉄道施設・車両を甲賀市へ無償譲渡。 → 信楽高原鐵道へ無償貸付。	H25.4～R5.3 (10年間)	
5	第一種: 北近畿タンゴ鐵道	第二種: WILLER TRAINS 第三種: 北近畿タンゴ鐵道	【上下分離(民営分離)】 ・運行主体としてWILLER TRAINSを設立。 ・北近畿タンゴ鐵道が鉄道用地・鉄道施設・車両を保有。 → WILLER TRAINSへ有償貸付。	H27.4～R7.3 (10年間)	
6	第一種: 近鉄 (内部・八王子線)	第二種: 四日市あすなろう鐵道 第三種: 四日市市	【上下分離(公有民営)】 ・運行主体として四日市あすなろう鐵道を設立。 ・近鉄(内部・八王子線)が四日市市へ鉄道施設・車両を無償譲渡、鉄道用地を無償貸付。 → 四日市あすなろう鐵道へ無償貸付。	H27.4～R7.3 (10年間)	
7	第一種: 山形鐵道	第一種: 山形鐵道	【重要な資産の譲渡】 ・山形鐵道が鉄道用地を長井市、南陽市、白鷹町、川西町に無償譲渡。 → 山形鐵道へ無償貸付。	H28.12～R3.3 (5年間)	
8	第二種: 伊賀鐵道 第三種: 近鉄(伊賀線)	第二種: 伊賀鐵道 第三種: 伊賀市	【上下分離(公有民営)】 ・近鉄(伊賀線)が伊賀市へ鉄道施設・車両を無償譲渡、鉄道用地を無償貸付。 → 伊賀市が伊賀鐵道へ無償貸付。	H29.4～R9.3 (10年間)	
9	第二種: 養老鐵道 第三種: 近鉄(養老線)	第二種: 養老鐵道 第三種: 養老線管理機構	【上下分離(公有民営)】 ・施設保有主体として沿線7市町(大垣市、桑名市、海津市、養老町、神戸町、揖斐川町、池田町)が養老線管理機構を設立。 ・近鉄(養老線)が養老線管理機構へ鉄道施設・車両を無償譲渡、鉄道用地を有償(公租公課相当)で貸付。 → 養老線管理機構が養老鐵道へ無償貸付。	H30.1～R9.3 (10年間)	
10	第一種: JR東日本 (山田線・宮古～釜石間)	第一種: 三陸鐵道 (※移管後はリアス線)	【事業の実施主体の変更】 ・リアス線の運営に必要な鉄道施設・鉄道用地をJR東日本からリアス線沿線4市町(宮古市、山田町、大槌町、釜石市)に無償譲渡。 → 三陸鐵道へ無償で譲渡・貸付。 リアス線と一体的に運営がなされる南北リアス線も含めた計画として認定	H31.3～R11.3 (10年間)	
11	第一種: 南阿蘇鐵道	第二種: 南阿蘇鐵道 第三種: 南阿蘇鐵道管理機構	【上下分離(公有民営)】 ・施設保有主体として沿線3自治体(熊本県、高森町、南阿蘇村)が南阿蘇鐵道管理機構を設立。 ・南阿蘇鐵道が南阿蘇鐵道管理機構へ鉄道施設・鉄道用地を無償譲渡。 → 南阿蘇鐵道管理機構が南阿蘇鐵道へ無償貸付。	R5.4.1～R15.3.31 (10年間)	

※このほか、ハピラインふくい(計画期間R4.3～R17.3)及びIRいしかわ鐵道(計画期間R5.7～R16.3)も鉄道事業再構築実施計画認定を受けている。

新駅の設置と一体的に「交通結節点としての整備」・「アクセス向上のための整備」を実施

駅前広場の整備(高松琴平電気鉄道・伏石駅)



駅前広場の整備に伴い、バスターミナルとしての活用、バス路線再編(ダイヤ改正、経路変更等)

既存バス路線の再編(高松琴平電気鉄道)

【再編前(現況)】



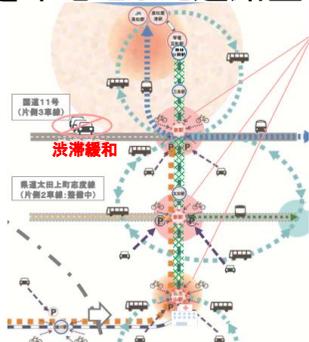
【再編後】



新駅(太田～仏生山駅間)にアクセスするバスのピーク時運行本数
21本/h

既存駅(太田駅)には駅前広場を整備するスペースがないため、新駅(伏石駅等)を整備することでターミナルとして活用できる駅前広場を整備。これにより、交通結節点として複数バス路線の接続や渋滞緩和を実現。

駅を中心とした道路整備(高松琴平電気鉄道)



新駅を交通結節点として活用することにより、
・地域内交通の連携強化
・都市間交通との連携強化を図る。

新駅の設置と一体的に利便性向上のための施設整備を実施

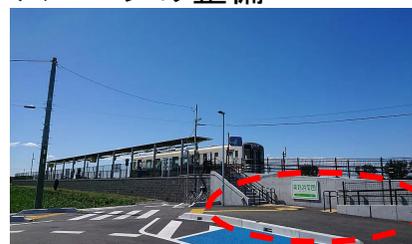
パーク&ライド駐車場の整備



JR可部線(可部駅)

駅前広場において、自家用車駐車スペースを整備

スロープの整備



ひたちなか海浜鉄道(美乃浜学園駅)



鉄道事業者と沿線自治体の連携・協働事例(中小民鉄・三セク)②

- 南阿蘇鉄道は、再構築事業(上下分離)を実施の上、令和5年7月15日に全線運転再開
- 沿線自治体が連携し、トロッコ列車の運行等、利用促進のため観光を主とした取り組みを推進

路線図



経緯

2016(平成28)年 4月
熊本地震により被災し運行休止

2022(令和4)年 4月
一般社団法人南阿蘇鉄道管理機構
設立(熊本県、高森町、南阿蘇村)

2023(令和5)年 3月
鉄道事業再構築実施計画認定

2023(令和5)年 7月
全線運転再開

上下分離スキーム

南阿蘇鉄道の役割
(第二種鉄道事業者)

列車の運行

上



保有
・乗務員
・駅係員
・車両等

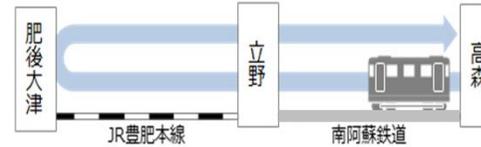
南阿蘇鉄道管理機構の役割
(第三種鉄道事業者)

鉄道施設保有
土地保有



下 保有
・線路や駅舎の
土地等
・線路・駅等の施設

支援策



JR豊肥線乗り入れ設備の新設



新型車両の導入

被災状況

被害状況



犀角山トンネルの移動



第一白川橋りょうの変形

復旧状況



犀角山トンネル



第一白川橋りょう



立野駅周辺整備事業



高森駅周辺整備事業

地域の取り組み



トロッコ列車ゆうすげ号

熊本県、高森町、南阿蘇村の沿線自治体と連携し、駅舎を活用した賑わいづくりを行うほか、トロッコ列車の運行を軸とした鉄道の観光資源化、熊本型観光MaaS導入に向けた検討を行うなど、様々な利用促進の取り組みを実施している。

- 第1章 評価方法の概要
- 第2章 地方鉄道の概要
- 第3章 これまでの地域鉄道活性化の取り組み
- **第4章 課題と取り組み状況**
- 第5章 鉄道事業再構築事業に係る施策の実施状況と効果
- 第6章 評価結果
- 第7章 今後の取り組みに向けて(政策への反映)

1. **課題とこれまでの取り組み(評価対象)**
2. **ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設**

4-1. 課題とこれまでの取り組み(評価対象)

○法改正前の鉄道事業再構築事業をはじめとした、これまでの地方部の鉄道の維持・活性化のための取り組みについて評価・検証することによって、改正後の鉄道事業再構築事業をより効果的に運用するための施策に反映させることを目的としている。

【地域交通法制定前】

- 急速な高齢化の進展など今後の経済社会情勢に照らして考えると、良質な公共交通サービスを確保することが極めて重要な課題。
- 地域公共交通の在り方については、「地域」が主体となって、自らの地域に最適な在り方を、自らの重要課題として検討し、幅広い関係主体が連携しつつ取り組むことが必要不可欠。

【平成19年】地域交通法 制定

- 地方自治体が主体となって、交通事業者、住民等幅広い関係者の参加による協議会を設け、地域に最適な生活交通等の在り方について議論・検討し、関係者の合意形成を図りつつ法定計画を作成し、地域公共交通等の維持・確保や利便性向上に取り組むことを促進。

【平成20年】地域交通法 改正

→特定事業に鉄道事業再構築事業を追加

- 地方自治体等と鉄道事業者が共同で、上下分離をはじめとする事業構造の変更により路線の維持を図る。

鉄道事業再構築事業の活用状況

- 特定事業に鉄道事業再構築事業が追加されて10年以上経つが、その活用件数は11件にとどまっている。

要因

- 対象は赤字事業者の路線。
- JRについては内部補助が基本とされ、多くの沿線自治体にとって主体的に取り組む対象ではないとの認識がある。
- 鉄道は多くの地方自治体をまたがって存在していることが多く、地方自治体間の調整が難しい。
- 国の関与は「必要な助言」にとどまる。
- 鉄道事業者から地方自治体に対する、利用状況や赤字の程度等の積極的な情報開示と密なコミュニケーションの不足。

【令和5年】地域交通法 改正

→ローカル鉄道再構築のための仕組みの強化

- 関係者の合意形成が困難な場合、鉄道事業者又は地方自治体からの要請により、国による再構築協議会の設置が可能。
- 黒字事業者の線区についても事業の対象となるよう鉄道事業再構築事業を改正。

期待される効果

- 国の積極的な関与による、再構築に向けた関係者間の議論の進捗。
- JR・大手民鉄のローカル線についても、自治体の創意工夫により利便性及び持続可能性が向上。

まちづくりと連携した地域公共交通の活性化

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について(R4 2/14設置)

○ローカル鉄道の危機的な状況に関心が集まる中、国土交通省では検討会を立ち上げ、自治体と鉄道事業者双方の声を聞きながら、関係者間でどのような対話の機会が望ましいか、円滑な議論に向けて国としてどのような関与が必要かといった点について議論を行い、提言がまとめられた。

検討会の目的

人口減少社会の中で、デジタル田園都市国家構想の実現にも資する、将来に向けた利便性と持続可能性の高い地域モビリティへの再構築に向けて、鉄道事業者と沿線地域が危機認識を共有し、相互に協力・協働しながら、輸送サービスの刷新に取り組むことを可能とする政策のあり方等について、自由に議論を行い、検討する。

検討会における論点

- ・民間企業である鉄道事業者と、沿線の地方自治体のそれぞれが、ローカル鉄道が担ってきた地域モビリティの利便性・持続可能性の回復に向けて果たすべき役割と責務とは。
- ・鉄道特性の評価についての基本的な考え方、指標とは。他のモードでは担うことのできない鉄道特有の機能とは何か。
- ・「入口論」として、鉄道事業者と沿線地域の間でどのような対話の機会が望ましいか。円滑な議論に向けて国としてどのような関与が必要か。
- ・鉄道事業者と沿線地域の協働による「出口論」として、どのような方策が考えられるか。利用促進、省力化・省人化、他モードとの連携、分社化、運賃の見直し、公有民営化（上下分離）等によるリスク分担、他モードへの転換等の様々な打ち手について、どのような課題があるか。これに対して、国は制度面、財政面でどのような支援ができるか。

<委員>

- ◎ 竹内健蔵 東京女子大学現代教養学部国際社会学科
経済学専攻教授
 - ・ 板谷和也 流通経済大学経済学部教授
 - ・ 加藤博和 名古屋大学大学院環境学研究科教授
 - ・ 羽藤英二 東京大学大学院工学系研究科教授
 - ・ 宮島香澄 日本テレビ放送網（株）報道局解説委員
 - ・ 森 雅志 富山大学客員教授（前富山市長）
- ※鉄道事業者、自治体関係者等はオブザーバー参加

<スケジュール>

- ・第1回：事務局より趣旨説明、
鉄道事業者ヒアリング（2/14）
- ・第2回：自治体ヒアリング（3/3）
- ・第3回：論点整理（4/18）
- ・第4回：とりまとめの方向性の議論（5/13）
- ・第5回：とりまとめ案の議論（7/25）

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の提言の概要①

基本原則

- 危機的状況のローカル鉄道については、沿線自治体（特に都道府県）が中心となり、法定協議会等を設け、利用者や地域戦略の視点に立ち、将来に向けた地域モビリティのあり方について関係者と検討を進めていくことが基本原則。国は、協議会の円滑な立ち上げ及び進行に積極的に協力。【A】

JR各社のローカル線

- JR各社は、JR会社法に基づく「大臣指針」を遵守し、「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」ことが前提。

【参考】新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針（平成13年11月7日 国土交通省告示）（抄）

- ・新会社は、現に営業する路線の適切な維持に努めるものとする。
- ・新会社は、現に営業している路線の全部又は一部を廃止しようとするときは、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関係地方公共団体及び利害関係者に対して十分に説明するものとする。

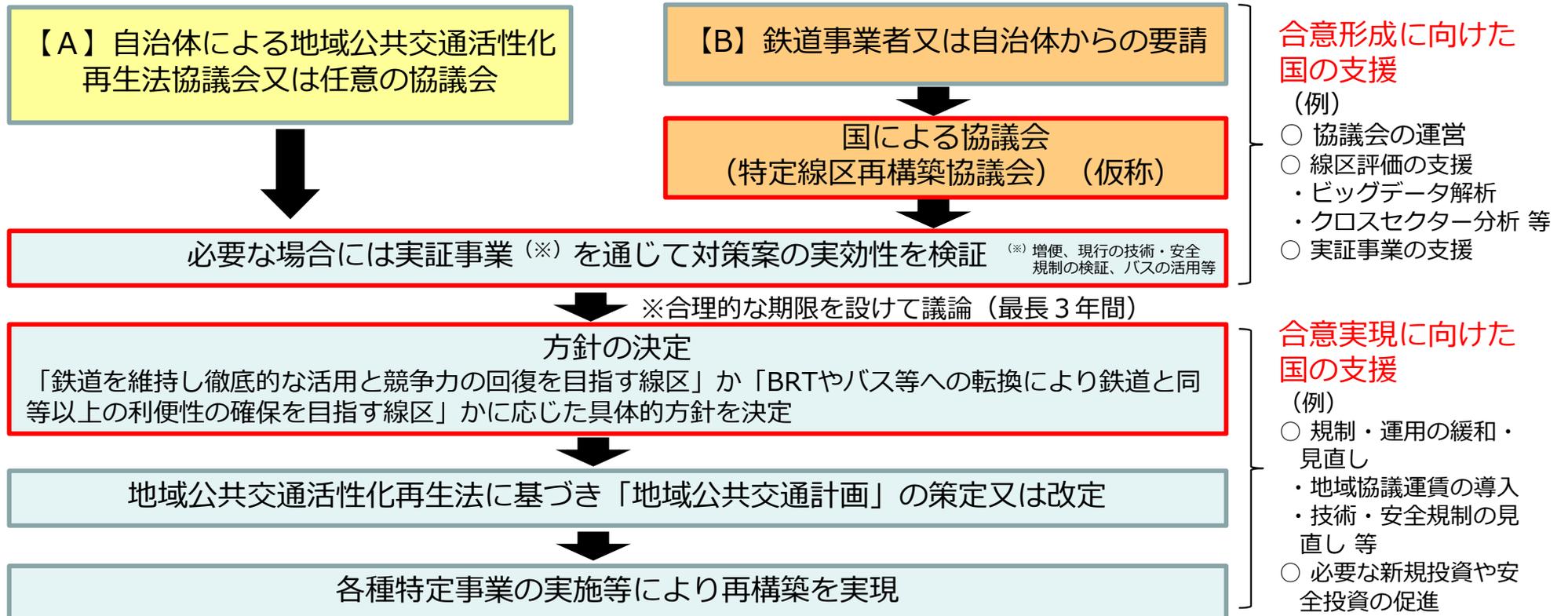
※国土交通大臣は、JR会社法附則に基づき、会社に対し勧告・命令（違反した場合の罰則（過料）有り）が可能

- 我が国の基幹的な鉄道ネットワークを形成する線区（特急列車、貨物列車が走行等）については、引き続きJR各社による維持を強く期待。
- 以下の①及び②の要件を満たす線区については、鉄道事業者又は自治体の要請を受け、国が新たな協議の場（特定線区再構築協議会（仮称））を設置。【B】
 - ① 「再構築の必要性」：利便性及び持続可能性の回復に向けて公共交通の再構築に取り組む対策を講じることが必要。（輸送密度が1,000人未満、かつピーク時の1時間当たり輸送人員500人未満を一つの目安としつつ、より厳しい状況にある線区から優先順位を付けて判断。ただし「基幹的な鉄道ネットワークを形成する線区」は対象外。）
 - ② 「広域的調整の必要性」：上記の基本原則がうまく機能せず、広域的な調整が必要であることを関係自治体及び鉄道事業者の意見を聞いて判断。

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の提言の概要②

再構築のポイント

- ・国が関係自治体や鉄道事業者の意見を聞かずに、一方的に協議の場を立ち上げることはない。
- ・協議の場は「廃止ありき」、「存続ありき」という前提を置かず、利用者目線で協議。
- ・一定の輸送需要を下回っているという理由だけで鉄道の存廃を画一的に判断すべきではなく、地域ごとに丁寧に見て行く必要。
- ・「実証事業」の実施を通じて、対策の検証と関係者の合意形成を後押し。
- ・鉄道を維持する場合は、運賃・経費の適正化を行いつつ、必要な投資を行って鉄道の徹底的な活用と競争力の回復に努め、BRTやバスへ転換する場合には、鉄道と同等又はそれ以上の利便性と持続可能性を確保。
- ・関係者間の合意に基づき、新たな輸送手段への転換を含め、JR各社はその実現に最大限協力。自治体も必要な関与を強め、国も頑張る地域を支援。



法律面では、ローカル鉄道を含むあらゆる交通モードにおける、地域の関係者の連携・協働＝「共創」を通じ、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」するため、地域交通法が改正された。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの改正が行われ、地方公共団体又は鉄道事業者は、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な線区（特定区間）について、国土交通大臣に「再構築協議会」の組織を要請できることとなった。国土交通大臣は、関係地方公共団体に意見を聴取し、必要と認める場合、再構築協議会を組織する。

また、協議会において、①鉄道輸送の維持・高度化、②バス等への転換のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について関係者の協議が調ったときは、再構築方針を作成する。国はこの協議が調うよう積極的に関与する。

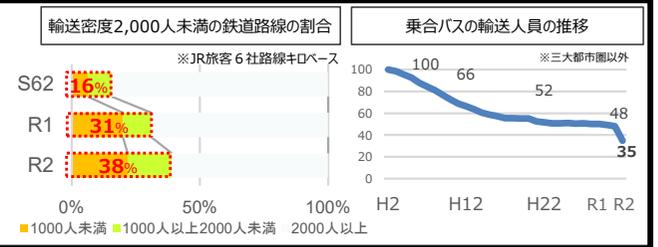
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律

＜令和5年法律第18号＞

背景・必要性

- 人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、地域交通を取り巻く状況は年々悪化。
- 特に一部のローカル鉄道は、大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況。

あらゆる交通モードにおける**地域の関係者の連携・協働**＝「**共創**」を通じ、**利便性・持続可能性・生産性**が向上するよう、地域公共交通ネットワークを**再構築**＝「**リ・デザイン**」することが必要。



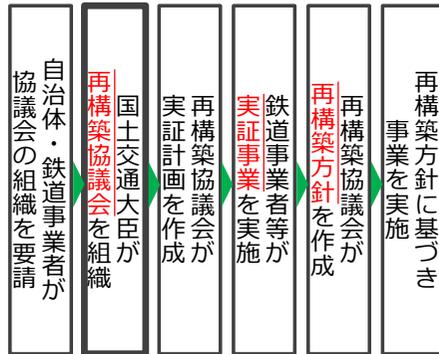
法改正の概要

地域の関係者の連携と協働の促進【地域公共交通活性化再生法】

- ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「**地域の関係者**」の「**連携と協働**」を追加し、国の努力義務として、**関係者相互間の連携と協働の促進**を追加。
- ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、**地域公共交通計画への記載**に努める事項として追加。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域公共交通活性化再生法】

- ・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「**再構築協議会**」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援。）。
- ・また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化 ②バス等への転換 のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは**再構築方針を作成**。国は協議が調うよう積極的に関与。
- ・再構築方針等に基づいて実施する「**鉄道事業再構築事業**」を**拡充**し、路線の特性に応じて鉄道輸送の高度化を実現。
- ・国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。＜予算＞



（協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かず議論）

※JR各社は、引き続きJR会社に基づき「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充

【地域公共交通活性化再生法】

「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「**エリア一括協定運行事業**」を創設。
- ・新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査。
- ・国は、**複数年の支援総額を事前明示**するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援（上下分離も可能）。＜予算＞

「道路運送高度化事業」の拡充

- ・**AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバスの導入等の交通DX・GXを推進**する事業を創設。
- ・国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、（独）鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるよう措置。＜予算・財投・税制＞



鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設【鉄道事業法・道路運送法】

地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への**届出**による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。

（※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。）

【目標・効果】：再構築協議会における協議や地域の関係者との連携・協働を通じ、地域交通を再構築

（KPI） 地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数：67件（2022年10月時点）⇒300件（2027年度）

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設【地域公共交通活性化再生法】

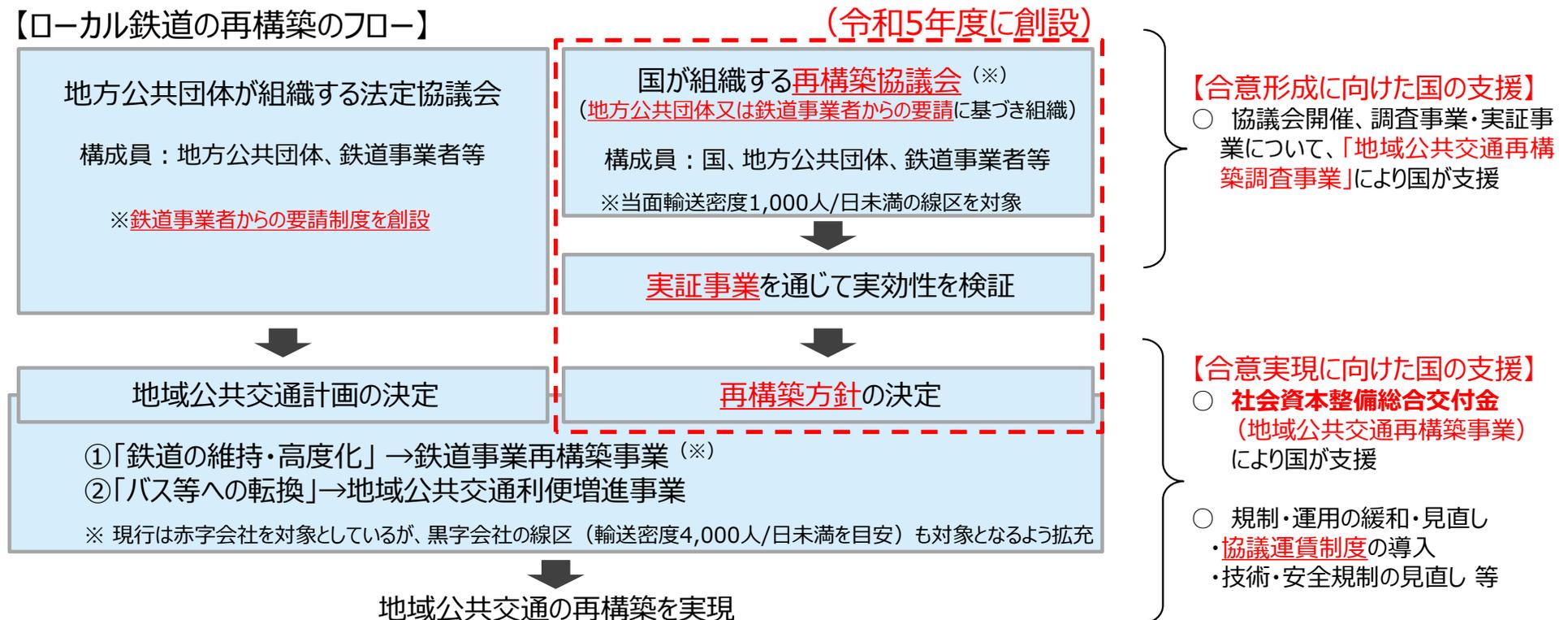
背景・必要性

- 人口減少やマイカーへの転移、都市構造やライフスタイルの変化など、ローカル鉄道を取り巻く環境は大きく変化。
- 民間事業者任せにしては、利便性と持続可能性の高い地域公共交通を維持していくことが困難になりつつあり、沿線自治体を含む関係者が一丸となって望ましい地域公共交通の在り方を議論する必要。

概要

- 地方公共団体又は鉄道事業者は、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な線区（特定区間）について、国土交通大臣に「再構築協議会」の組織を要請。
- 国土交通大臣は、関係地方公共団体に意見を聴取し必要と認める場合、再構築協議会を組織。

【ローカル鉄道の再構築のフロー】



地域交通法における鉄道事業再構築事業の定義の見直し

改正後	改正前
<p>九 鉄道事業再構築事業 <u>大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある路線の全部又は一部の区間における旅客鉄道事業による輸送の維持を図るための事業</u>であって、当該区間において旅客鉄道事業を経営する鉄道事業者又は当該鉄道事業者に代わって引き続き旅客鉄道事業を経営しようとする者が、当該区間に係る旅客鉄道事業について、地方公共団体その他の者の支援を受けつつ次に掲げる事業構造の変更を行うとともに、<u>利用者の利便を確保するもの</u>（鉄道再生事業に該当するものを除く。）をいう。</p> <p>イ 事業の譲渡及び譲受</p> <p>ロ 法人の合併又は分割</p> <p>ハ イ及びロに掲げるもののほか、事業の実施主体の変更</p> <p>ニ イからハまでに掲げるもののほか、重要な資産の譲渡及び譲受その他の国土交通省令で定める事業構造の変更</p>	<p>九 鉄道事業再構築事業 <u>最近における経営状況に鑑み、その継続が困難となり、又は困難となるおそれがあると認められる旅客鉄道事業</u>（鉄道事業法による鉄道事業（以下単に「鉄道事業」という。）のうち旅客の運送を行うもの及び旅客の運送を行う鉄道事業者に鉄道施設を譲渡し、又は使用させるものをいう。以下同じ。）<u>について、経営の改善を図るとともに、地方公共団体その他の者の支援を受けつつ、次に掲げる事業構造の変更を行うことにより、当該旅客鉄道事業に係る路線における輸送の維持を図るための事業</u>（鉄道再生事業に該当するものを除く。）をいう。</p> <p>イ 事業の譲渡及び譲受</p> <p>ロ 法人の合併又は分割</p> <p>ハ イ及びロに掲げるもののほか、事業の実施主体の変更</p> <p>ニ イからハまでに掲げるもののほか、重要な資産の譲渡及び譲受その他の国土交通省令で定める事業構造の変更</p>

改正地域交通法に関する基本方針

○改正地域交通法の施行に向けて、地域公共交通の活性化及び再生の意義・目的や、地域交通法に関する基本的な事項を定める基本方針を変更

変更のポイント

鉄道事業再構築事業の定義変更に伴う留意事項の追加

- ・ 鉄道事業再構築事業(=社会資本整備総合交付金による支援)の対象となる「大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある」区間(大量輸送性の基準)について、輸送密度4,000人未満が目安となることを記載。

再構築方針の作成に関する基本的な事項の追加

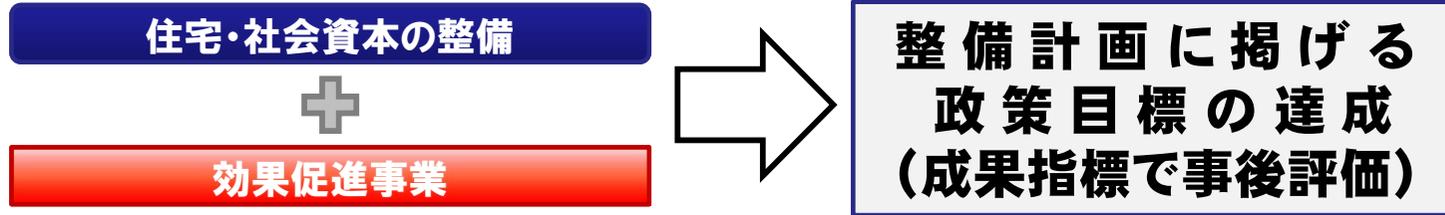
- ・ 再構築協議会の対象は、当面、輸送密度1,000人未満の線区を中心に、早急な改善が求められる線区を優先することを記載。
- ・ 協議開始後3年以内を一つの目安として再構築方針を作成すべき旨、また、真摯な協議が行われている場合には協議を打ち切ることなく丁寧な合意形成に努めるべき旨を記載。
- ・ JR各社については、大臣指針の趣旨を踏まえ、対象区間が赤字ということのみによっては再構築協議会を組織する理由とはならない旨、また、特急列車・貨物列車が現に走行する線区等、基幹的鉄道ネットワークを形成する線区については、当面、再構築協議会の対象とはしない旨を記載。
- ・ JR各社はバス転換等の場合にあっても、その持続可能な運行及び利便性の確保や、観光を含めた地域振興等に十分に協力すべき旨を記載。

予算面では、従来、鉄道等に対する支援メニューのなかった社会資本整備総合交付金に、令和5年度当初予算から新たな基幹事業となる「地域公共交通再構築事業」を創設した。

これは、地方公共団体が、地域のまちづくり・観光振興の計画の実現に不可欠なものとして、中長期的に必要な公共交通ネットワーク（鉄道・バス路線）を立地適正化計画やその他のまちづくり、または観光の振興に関する計画に位置づけた場合に、当該ネットワークの形成・発展に必要な施設整備等に関する地域の取り組みを支援するものである。

具体的には、国の認定を受けた鉄道事業再構築実施計画等に基づく、地域公共交通の持続可能性・利便性の向上に資する駅の新設・改築や軌道強化等の施設整備が広く対象となる。

社会資本整備総合交付金の対象事業



住宅・社会資本の整備

基幹事業

- 道路 ○ 港湾 ○ 河川 ○ 砂防
- 下水道 ○ 海岸 ○ 都市公園 ○ 市街地
- 住宅 ○ 住環境整備

(※都市・地域交通戦略推進事業を含む)

○ 地域公共交通再構築 等

(※基幹事業の追加は創設以来初めて)

(社会資本整備総合交付金の例)

- ・ 産業・観光振興等による活力ある地域の形成
- ・ 民間投資を誘発する取り組み

例) 都市公園の整備



例) 港湾施設の整備



例) PFI等を活用した下水汚泥固形燃料化施設等の導入



効果促進事業

- 計画の目標実現のため、基幹事業と一体となって、基幹事業の効果を一層高めるために必要な事業・事務
- 全体事業費の2割目途

(社会資本整備総合交付金の例)

- ・ アーケードモールの設置・撤去
- ・ 観光案内情報板の整備
- ・ 社会実験(レンタサイクル、道路の歩行者優先化等)
- ・ 計画検討・策定(景観計画、住生活基本計画等)



例) 観光案内情報板の整備

※このほか、社会資本整備円滑化地籍整備事業(社会資本整備と地籍調査の連携を図り、社会資本のストック効果の最大化等を図る観点から行う地籍整備事業)等がある。

社会資本整備総合交付金-地域公共交通再構築事業の概要

利用者の大幅減等により、現状のままでは地域交通ネットワークの維持が難しい状況になっている地域において、地域戦略と連動した持続可能性・利便性・効率性の高い地域交通ネットワークへの再構築を図るため、令和5年度に新たに社会資本整備総合交付金に基幹事業として「**地域公共交通再構築事業**」を創設（**基幹事業の追加は創設以来初めて**）

地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金の基幹事業として創設

地域づくりの一環として、**地域公共交通ネットワークの再構築**に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、**地域公共交通計画**及び**立地適正化計画**その他の**まちづくり・観光計画**において中長期的に必要な**ネットワーク（鉄道・バス路線）を位置付けた**場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援

【交付金事業者】 地方公共団体 ※交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【補助率】 1/2

【交付対象事業】 **地域公共交通特定事業**※の実施計画の**認定**を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備

※地域公共交通活性化法に基づく、**ローカル鉄道に係る公共交通再構築**や**バス路線の再編**等を行う事業実施計画

・**鉄道施設**（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等）の整備

・**バス施設**（停留所・車庫・営業所・バスロケ施設・EVバス関連施設（発電・蓄電・充電）等）の整備

※上記とあわせて、**効果促進事業**（地方自治体の作成する社会資本総合整備計画ごとに交付対象事業全体の20%を目途）で、**鉄道・バス車両**の導入も支援

※JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限（1/3は事業者の自己負担）

【補助要件】

(1) 地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定

- 地域公共交通計画が作成され、かつ、地域公共交通特定事業実施計画の大臣認定を受けていること
※鉄道については、再構築協議会等において策定された鉄道事業再構築実施計画に係る路線（原則輸送密度4,000人未満の線区）が対象

(2) 地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携

- 地方公共団体が作成する、まちづくり/観光等に関する計画（例：立地適正化計画）において、まちづくりや観光における戦略の一つとして「**鉄道の活用**」「**バスネットワークの活用**」が位置付けられ、そのための**実効性ある取組が具体的に記載されていること**

(3) 事業の効果（実効性）を確認するための目標設定

- ①利用者数 ②事業収支 ③国/地方公共団体の支出額 の目標を設定すること

(4) 実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用

- 本事業に関連する施設整備を含め実効性ある利用促進施策が実施計画に具体的に位置付けられること



※JRに関し、「新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」の運用を何ら変更するものではない

- 第1章 評価方法の概要
- 第2章 地方鉄道の概要
- 第3章 これまでの地域鉄道活性化の取り組み
- 第4章 課題と取り組み状況
- **第5章 鉄道事業再構築事業に係る施策の実施状況と効果**
- 第6章 評価結果
- 第7章 今後の取り組みに向けて(政策への反映)

1. アンケート実施の概要
2. アンケート結果
3. 鉄道事業再構築事業実施前の問題構造
4. アンケート結果の総括

5-1. アンケート実施の概要

1. アンケート目的

- 改正前の地域交通法の下実施された鉄道事業再構築事業の事例分析及び今後の鉄道事業再構築事業の実施にかかる課題を整理し、政策レビューとしてまとめることにより、今後の地方部の鉄道維持・活性化に係る施策に反映する。

2. アンケート対象者

		事業者数	自治体数 (県・市・町)
制度改正前における 鉄道事業再構築事業の 認定を受けた事業者 及び自治体	①終了後	4	4
	②実施中	6	6
改正後の 鉄道事業再構築事業の 活用可能性がある 事業者及び自治体	③地域鉄道事業者 (制度改正前の適用対象)	9	7
	④JR路線 (制度改正前の適用対象外)	3 (8路線)	7 (②③と重複あり)

3. アンケート実施時期

- 令和5年9月～令和5年10月

4. アンケート方法

- アンケート対象者によるアンケート記入及び地方運輸局によるヒアリング
- 類似の回答が多く見られたことから、質問ごとに主な回答とその傾向を整理

5. アンケートの主な内容

【制度改正前における鉄道事業再構築事業の認定を受けた事業者及び自治体】

- 鉄道事業再構築事業を行うことになったきっかけ
- 鉄道事業再構築事業の実施前・中・後に、沿線自治体と路線の維持・活性化のために取り組んだ内容及び効果
- 鉄道事業再構築事業を実施するにあたり、〈自治体との連携・協働〉〈鉄道事業再構築事業の制度適用〉等に関して直面した問題及び課題
- 収支状況及び輸送人員の推移

【改正後の鉄道事業再構築事業の活用可能性がある事業者及び自治体】

- 改正前の鉄道事業再構築事業の検討状況及び理由
- これまで鉄道事業者と自治体で連携・協働して取り組んでいた内容
- 改正後の鉄道事業再構築事業の活用見込み及び理由
- 今後鉄道事業再構築事業で取り組みたい事業及び期待する効果
- 鉄道事業再構築事業を検討するにあたり、〈自治体との連携・協働〉〈鉄道事業再構築事業の制度適用〉等に関して想定している問題及び課題

【共通】

- 地域公共交通の活性化に向けて、鉄道事業者（自治体）に期待すること
- 地域公共交通の活性化に向けて、国に期待すること

制度改正前における鉄道事業再構築事業の 認定を受けた事業者及び自治体

※アンケートについては、各質問設定時のロジックに基づいた「仮説」及び実際に得られた「回答」、当該回答を踏まえた「傾向」により構成

5-2. アンケート結果

【問】鉄道事業再構築事業を行うきっかけ

仮説

経営問題、災害や大きなイベント開催といった特殊な事情が考えられる。
→鉄道事業再構築事業を実施するに至った経緯の傾向把握

回答

- 鉄道事業者が路線の存続困難を表明したことを契機に、地方自治体との協議を開始
- 地方自治体による赤字補填を実施してきたものの、負担額の増大により、経営改善について議論するため、学識経験者、鉄道関係者、沿線自治体首長等からなる検討会を設置
- 災害で被災した鉄道の復旧を目指すこととなった
- 他の鉄道事業者から路線を移管、既存路線と一貫運行を行うことで経営の効率化等による経営改善等を実施することとなった
- 車両や施設の老朽化が進み、修繕や設備投資の費用が必要となったことや、累積欠損による経営環境の悪化を受け、地方自治体と鉄道事業者で協議を行った結果 等

傾向

- 長期的な利用者の減少やそれによる恒常的な経常赤字状態を背景に、鉄道事業者が存続困難を表明したり、協議会等で経営改善について議論する中で再構築に取り組むこととなったものが大半。
(その他、被災をきっかけとするものが1件)
- 鉄道事業再構築事業を行うきっかけ以後、主に自治体が主導して協議を進めた。

【問】鉄道事業再構築事業実施前から鉄道事業者/自治体と路線の維持活性化のために連携して取り組んでいた内容及び効果

仮説

- 公共交通利用促進キャンペーン ○観光商品の造成 ○施設整備 ○まちづくり 等 を実施し、
 - 一時的に輸送人員が増加 ○一時的に経営状況の改善 等
- 鉄道事業再構築事業実施以前は、あくまで限定的な効果に留まる

回答

多くの事業者・自治体で実施されていたもの

- 鉄道施設整備(線路、車両等)にかかる補助 ○赤字補填 ○各種イベントの開催
- 企画列車や鉄道利用を組み込んだ旅行商品の開発 ○自治体職員の鉄道利用促進 等

その他、一部事業者・自治体における取り組み

- デザイン列車の導入 ○観光資源としての鉄道施設の文化財登録
- 鉄道駅を経由する市営バス路線ルート設定 ○駅前広場、駅前無料駐車場の整備
- 高齢者の免許返納制度による鉄道利用促進 ○ファンクラブの設立 等

効果として

- 利便性の向上 ○利用者の増加 ○地域住民のマイレール意識醸成 等がある一方、
- 経営改善に至るほどの効果はなかった
- イベント実施による利用はあるものの、効果は一時的なものにとどまる
- 各市町で個々に取り組んでいたものはあるが、連携して取り組んではいない 等の結果も出ている

傾向

○効果が限定的であるなど、長期的な連携がとれていない面も見受けられる。

【問】鉄道事業再構築事業実施【中】に鉄道事業者/地方自治体と路線の維持活性化のために連携して取り組んでいた内容及び効果

仮説

- 長期的な安全対策支援 ○自治体への事業移譲 ○住民参画促進策 ○定期補助 等を実施し、
 - 鉄道事業者の経営状況安定 ○自治体と事業者が定期的に会合を開催 等
- 鉄道事業再構築事業実施前の取り組みより効果的・持続的、実施するべく組織体や住民が参画

回答

- 事業構造の変更(公有民営等の上下分離、土地や重要資産の譲渡)
- 市役所移転、大型商業施設オープンに伴う新駅整備 ○駅と総合病院を繋ぐ市営バス路線の整備
- 市役所と合築した駅の待合場所整備 ○他社路線との相互乗入開始 ○観光車両化
- 毎月の定例会議の実施 ○自治体による鉄道施設等の更新・整備、修繕・維持管理に要する費用負担
- 運行経費の削減等(研修業務の直轄化、列車本数の減、駅員の減等)
- 情報発信の強化(ホームページのリニューアル、情報発信手段の多様化(SNS利用等)) 等

効果として

- 経営状況の健全化・安定化 ○長期的な計画による設備投資や修繕の実施
- 観光客の利用増加、団体利用の大幅増加(営業力強化)
- 鉄道事業者と地方自治体の連携強化 ○地域住民のマイレール意識醸成 等

傾向

- 鉄道事業再構築事業を契機として新規の取り組みが増加
 - 利便性の向上につながる取り組みが増加する一方で、コスト削減策もあわせて実施
 - 新たに関係者間で定期的な情報交換の場を持てるようになった等連携が強化された
- ▶次ページ以降に具体事例

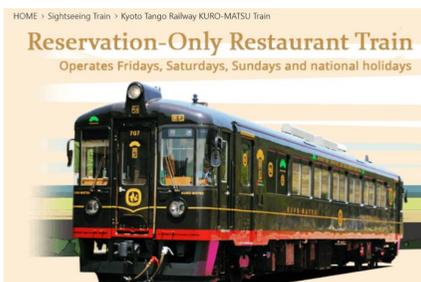
▶ 前ページの具体事例紹介

事例1【北近畿タンゴ鉄道(株)、WILLER TRAINS(株)】

取り組み 内容

再構築期間：平成27年4月～令和7年3月

- 第三セクターによる運行から上下分離を行い、既存事業者の北近畿タンゴ鉄道(株)が鉄道用地、鉄道施設及び車両を保有し、公募で選定された民間事業者であるWILLER TRAINS(株)が運行主体となった。
- 鉄道ダイヤの改正と地域パルスタイムテーブル(鉄道と接続するバスなどの運行をパターンダイヤ化し、相互乗り継ぎを改善)を実現し、利便性が向上。
- ホームページの外国語対応、JR西日本のインバウンド向けパス対象への加入等インバウンド戦略により、インバウンド利用者が増加。
- 観光列車内のサービス(食事・接客等)を充実させ、収益増加に貢献。
- 丹後くろまつ号の積極的な取材受入れ、プレスリリース等情報発信の強化により、マスコミ取り上げ件数が増加。
- 他の交通事業者、自治体と連携した公共交通をテーマとしたイベント等を開催し、利用を促進。



【ホームページの外国語対応】



【観光列車内の食事】

事例2【若桜町・八頭町(若桜鉄道(株))】

取り組み 内容

再構築期間：平成21年4月～平成31年3月

- 公有民営方式で上下分離。若桜町、八頭町が鉄道用地、鉄道施設および車両(平成28年～)を保有し、若桜鉄道(株)が運行主体となった。
- 高校生の通学定期補助制度を導入し、安定的な輸送人員を確保。
- 沿線自治体と連携したイベントを年間を通じて実施。
 <例> 因州若桜鬼っこまつり(若桜町主催)
 イベント内で若桜鉄道の利用を促進。ほかにも、若桜駅構内の無料開放、SL乗車体験等を実施し、地域住民の交流の場となっている。
- 観光車両化を実施した(若桜号、八頭号、昭和号)。また、若桜町、八頭町の施設宿泊等を利用条件とした団体利用のツアー商品を造成し、観光客を誘致。



【写真】上段：若桜号
下段：(左)八頭号、(右)昭和号



▶ 前ページの具体事例紹介

事例3【四日市市(四日市あすなろう鉄道株)】

取り組み 内容

再構築期間:平成27年4月～令和7年3月

- 近畿日本鉄道株の単独運行継続が困難となった路線を公有民営方式で上下分離。四日市市が鉄道施設及び車両を保有し、新設の四日市あすなろう鉄道株が運行主体となった。
- 全線にICカードを導入し利便性が向上。
- 内部駅及び西日野駅の駅前ロータリーや駐輪場を整備し、パーク&ライドを推進。
- 車両の新造(6両)、リニューアル(8両)(シートの改良、冷暖房設備や行先表示モニターの導入等)を実施し、車内快適性が向上。
- 四日市あすなろう鉄道を活用した利用促進策等について地元団体等から企画を公募。まんじゅう列車や沿線散策MAPの作成等を実施し、交流が促進。



沿線散策MAP



リニューアル車両



駅前広場(西日野駅)

事例4【山形県(山形鉄道株)】

取り組み 内容

再構築期間:平成28年12月～令和3年3月

- 運行形態は変えずに、長井市、南陽市、白鷹町、川西町が、山形鉄道株から鉄道用地の譲渡を受けて保有し、これを同社に無償で貸与する事業構造の変更。
- 鉄道用地の市有地化をきっかけとして、長井市役所と合築した長井駅に待合場所を整備。鉄道利用者の待合の場としてだけでなく、市民交流や山形鉄道のグッズ販売の場としても活用。都市機能の集積により、長井駅の交通拠点としての役割が増加。
- 主要駅にレンタサイクル用電動アシスト自転車を配備することで、桜の名所等を巡る際に個人観光客の利便性が向上。
- 地域の食を提供できるよう飲食可能なテーブル等を設けた車両に改造。地元食材を活用した飲食を伴う企画列車を開催することで、県内外からの観光客が増加。さらに、地元名産品のPRや産業振興に繋がった。



【長井駅待合場所整備】



【レンタサイクル】



【車両改造】

5-2. アンケート結果

【問】鉄道事業再構築事業を実施するにあたって直面した問題・課題

【①鉄道事業者/自治体との連携・協働に関して】

仮説

- <再構築事業実施前> ○負担割合が決まらない ○関係者間の調整が困難 ○自治体ごとの危機感の差 等
 - <再構築事業実施中> ○突発的な問題に対応できない ○一度合意した以上の支援が難しい 等
 - <再構築事業実施後> ○設備投資等の長期計画が途絶える ○自治体ごとの温度差 等
- 再構築事業の各段階において鉄道事業者/自治体との連携・協働に際して留意すべき事柄を整理

回答

- <鉄道事業再構築事業実施前>
 - 協議会設置等にあたり関係者間の調整に時間を要する(自治体・事業者)
 - 自治体・事業者間における費用負担調整の難航(自治体・事業者)
 - 沿線自治体間、または同一市内でも沿線地域とそれ以外の地域での意識差(自治体・事業者)
 - 長期にわたる財政負担のシミュレーション及び予算措置(自治体) 等
- <鉄道事業再構築事業実施中>
 - 上下分離後に第3種鉄道事業者となった自治体のノウハウ・人材不足(自治体)
 - 第2種事業者、第3種事業者との施設保守面の役割分担協議の難航(自治体・事業者)
 - 計画時に想定していなかった事案に対する予算確保に苦慮(自治体・事業者)
 - 鉄道事業者の営業努力への意識醸成(自治体) 等
- <鉄道事業再構築事業実施後>
 - 補助金等の優遇措置の終了(事業者) ○施設の老朽化等により必要経費が増加(自治体) 等

傾向 ○関係者が多いほど、協議会設置や費用負担の調整に時間を要する傾向がある。(自治体も事業者も同様の回答)

- 自治体側が鉄道事業に精通していないことも課題となっている。
- 当初計画以上の自治体の費用負担が難しいという回答が多数。

5-2. アンケート結果

【問】鉄道事業再構築事業を実施するにあたって直面した問題・課題

【②鉄道事業再構築事業の制度適用に関して】

仮説

- ＜再構築事業実施前＞○情報収集に時間がかかる ○実施すべきことが多岐にわたる 等
 - ＜再構築事業実施中＞○実施期間中に状況の変化があっても延長が認められない 等
 - ＜再構築事業実施後＞○計画後の優遇措置がなくなり、十分な設備投資がしにくくなる 等
- 再構築事業の各段階における再構築事業の制度適用に際して留意すべき事柄を整理

回答

＜鉄道事業再構築事業実施前＞

- 再構築事業の事例が少なく、情報収集や検討に時間を要する(自治体・事業者)
- 関係者が多く、協議に関する調整や確認・承認に時間を要した(自治体・事業者)
- 事業構造の変更までに実施すべきことが多岐に渡り時間を要する(自治体・事業者)
- 予測収益の算出等について、自治体の鉄道事業者としてのノウハウ不足(自治体) 等

＜鉄道事業再構築事業実施中＞

- 鉄道事業再構築事業実施期間の延長が原則認められない(自治体・事業者)
- 計画予算をフレキシブルに変更できない(事業者) ○予算の確保に苦慮(自治体)
- 広域事業であるにも関わらず、県の主体的関与が無い(自治体) 等

＜鉄道事業再構築事業実施後＞

- 固定資産税の特例終了による収益悪化(事業者)
- 補助金の優遇措置終了により追加の設備投資がしにくい(自治体・事業者) 等

傾向

- 自治体・事業者ともに、再構築事業の事例が少なく、情報収集等に時間を要したとの回答が大半。
- 再構築事業実施中に状況の変化があっても原則期間の延長が認められないことについて、延長を認めて欲しいという意見が多数。

5-2. アンケート結果

【問】鉄道事業再構築事業を実施するにあたって直面した問題・課題 【③その他課題】

仮説

- ＜再構築事業実施前＞○日常的な利用促進策が実施されない ○各種団体と一過性の連携に留まった 等
 - ＜再構築事業実施中＞○効果の検証・見直しが行われなかった ○情報共有が不十分だった 等
 - ＜再構築事業実施後＞○再構築事業実施前と同じ状況に戻った ○継続的な取り組みが難しかった 等
- 再構築事業の各段階における留意すべき事柄を網羅的に整理

回答

＜鉄道事業再構築事業実施前＞

- 私企業に対する支援に消極的(自治体)
- 学校や地元企業などとの日常的な利用促進の取り組みがない(自治体・事業者)
- 苦しい経営状況が沿線に認知されず、地域を巻き込んだ積極的な利用促進策は乏しかった(事業者)
- 利用促進のための施策の多くが、イベント等の一過性の取り組みにとどまり、日常的な利用者増に繋がらなかった(自治体) 等

＜鉄道事業再構築事業実施中＞

- 上下分離による再スタート後は、鉄道の運行が当たり前となり、危機感が欠如(自治体・事業者)
- 地域によっては、バス運行を望む声もあり、鉄道の価値を再認識する取り組みの必要性を感じた(自治体・事業者)
- 慢性的なマンパワー不足等により、利用促進や経営改善に関する取り組みが十分に実施できなかった(事業者)
- 駅周辺の道路整備や駅周辺の格安駐車場の増加により、鉄道を利用せずにマイカーでの送迎数が増加し、鉄道利用客減少に繋がった(事業者)
- 上下分離時は地元企業より寄付があったが、それ以降の寄付は無い(自治体)
- 取り組みの効果・検証が不十分、数年ごとに取り組みの効果・検証が必要(自治体・事業者) 等

▶次ページに続く

5-2. アンケート結果

【問】鉄道事業再構築事業を実施するにあたって直面した問題・課題 【③その他課題】

事例

<鉄道事業再構築事業実施後>

- 持続的、長期的な取り組みが難しい(事業者)
- 再構築事業実施当初はサポート団体や自治体の意欲も高いが、時間が経過するにつれて意欲低下や、取り組みのマンネリ化(事業者)
- 上下分離による再スタート後は、鉄道が走ることが当たり前になり、危機感が欠如(自治体・事業者)【再掲】
- 再構築実施期間中は市の予算に優先的に配分がなされたが、終了後は優先的な配分がされず、必要な整備の実施が困難になることや利用促進等がしづらくなる可能性(自治体) 等

傾向

【実施前】

- 鉄道事業再構築事業実施前はイベント等の一過性の取り組みに留まり、日常的な利用促進施策が実施されていない傾向が見られた。
- また、鉄道事業者の苦しい経営状況が沿線に認知されておらず、鉄道事業者に対する支援に消極的であるという回答から、鉄道の維持は鉄道事業者任せの傾向にあったことも読み取れる。

【実施中・実施後】

- 地元企業やサポート団体の意欲を持続させることが課題であることが分かる。
- 自治体と事業者で回答に大きな差は見られなかった。

5-2. アンケート結果

【問】鉄道事業再構築事業で検討したものの、実現することが困難であったもしくは実現できなかったことおよびその理由

仮説

○設備のスリム化や予定以上の設備投資ができなかった ○人手不足で人事交流が出来なかった 等
→改正前再構築事業の制度面・運用面での課題を整理し、改正後再構築事業の運用に活かす

地方自治体の回答

- 上下分離方式の導入により、財政負担が大きくなり、さらに財政負担を増加させる主要施設・設備の更新ができなかった
- 安全対策を優先した結果、利用促進策については手が回らなかった
- 老朽化した施設の維持に費用が嵩み、経営のスリム化が困難であった
- 定期的な会議により経営状況の把握と協議を行なっているが、経費の精査や増収施策についてのシミュレーションを行なう十分な人員と時間の確保が難しい

等

鉄道事業者の回答

- 人手不足により、増収に向けた取り組みを実施することができなかった
- 人件費が高騰し、経営状況が想定通りに推移しなかった
- 施設・設備の更新費用が高額のため、更新できなかった
- 災害・感染症の流行等の突発的な出来事により経営状況が悪化したため、計画を全部実施することが困難となった
- 利用人員数は目標を達成したものの、割引乗車券の発券等による輸送収入の減少、設備修繕費の増加等により経営面での収支均衡が長期的に図れなかった
- 維持管理(保守人員・費用)面から、観光列車の導入ができなかった 等

傾向

○自治体・事業者ともに、費用が課題となり、実現できなかった計画があるとの回答が多数であった。また、人手不足も課題であることが読み取れた。

5-2. アンケート結果

【問】(実施中の地方自治体・鉄道事業者向け)鉄道事業再構築事業に今後期待すること

仮説

- 利便性の高い公共交通が構築されることにより輸送人員が増える
 - 利用者増加による経営安定化
 - 手厚い支援により長期的な投資が可能になる 等
- 鉄道事業再構築事業の実施意義を把握

地方自治体の回答

- コスト上の上下分離(※)による支援を実施することで鉄道事業者の安定的な運行が確保されること
 - ※施設保有せずに、施設に係る費用を自治体が負担
- 鉄道事業者において長期的な投資が可能となること
- 利用者増加に結びつく取り組みに対して、社会資本整備総合交付金を活用すること
- 地域の足である公共交通を守るのみならず、観光資源として沿線地域を含めた地域経済の活性化に繋がること 等

鉄道事業者の回答

- 設備投資への確実な支援により、長期的な安全対策設備への投資が可能となること
- 鉄道事業者単体では資金面で不可能な設備投資や利用者利便の向上につながる長期的な視点に立った投資が可能となること
- 今後発生する環境の変化に対する柔軟な支援 等

傾向

- 長期的な視点に立った投資が可能になることを期待する声が多い。

5-2. アンケート結果

【問】改正後の鉄道事業再構築事業の現時点での活用見込みおよびその理由

仮説

- ＜活用予定と回答＞○社会資本整備総合交付金を活用して設備のスリム化を行いたい 等
 - ＜活用しないと回答＞○経営が安定したので追加の事業は必要ない 等
 - ＜決めかねていると回答＞○自治体の協力を得られる見込みが立たない 等
- 改正後の鉄道事業再構築事業の意向把握、また制度以外の運用に関する課題を把握

回答

＜活用予定と回答：自治体8/10、事業者9/10＞

- 社会資本整備総合交付金等を活用し、利便性・機能向上に資する設備の整備（新駅設置、車両更新、キャッシュレス化等）、老朽化する設備の更新などを行いたい（事業者、自治体）
- 現在実施中の鉄道事業再構築事業実施期間中の経営安定化が困難なため、現行計画以降について協議を進める必要がある（自治体）
- 他の鉄道事業者の路線との直通運転化に取り組みたい（事業者）
- 人材不足を補うシステム等（統計・集計）の構築等への補助も検討してほしい（事業者） 等

＜決めかねていると回答：自治体2/10、事業者1/10＞

- 現時点での必要なスケジュールや、第三種鉄道事業者のメリット等が明白でない（引き続き、情報収集に務め、活用について検討したい）（自治体）
- 日々の経営が綱渡り状態であり、災害等が起こった際に、行政の財政力では対応できない可能性もある（自治体、事業者） 等

※活用しないという回答は無し

傾向

- 社会資本整備総合交付金を活用して設備投資を実施したいという意見が大半だが、新制度の情報不足等により現時点では決めかねている自治体・事業者もある。

5-2. アンケート結果

【問】地域公共交通の活性化に向けて、鉄道事業者に期待する(又は期待されると考える)こと

仮説

○二次交通の連携強化 ○手厚い財政支援 ○鉄道利用への誘導 ○主体的な施策の実施 等
→鉄道事業者に期待される事項を把握し、改正後の鉄道事業再構築事業の運用に活かす

地方自治体の回答

- 鉄道事業の継続 ○安全・安定運行
- 経営改善、欠損補助を前提としない運営
- 定期外利用を増加させるための観光誘客
- 自主財源の確保
- 鉄道会社としての地域貢献、輸送業からサービス業への意識改革
- HP、SNS等を通じた情報発信やインターネットを活用した予約 等

鉄道事業者の回答

- 鉄道事業の安定的な継続
- 安全・安定運行
- 経営改善、欠損補助を前提としない経営努力
- 観光誘客 ○自主財源の確保
- 利便性の向上(運行本数・ダイヤ・キャッシュレス化・インバウンド対応等)
- 鉄道を単なる移動手段として考えるのではなく、地域のシンボル、経済活性化のツール、鉄道がもたらす人流と観光誘客のための位置づけ 等

傾向

○安定的な鉄道事業の継続、経営改善を第一としつつ、更なる誘客や利便性の向上を双方で認識。

【問】地域公共交通の活性化に向けて、地方自治体に期待する(又は期待されると考える)こと

仮説

○事業の継続 ○安全・安定運行 ○欠損補助を前提としない経営努力 等
→自治体に期待される事項を把握し、改正後の鉄道事業再構築事業の運用に活かす

地方自治体の回答

○手厚い財政支援 ○二次交通の連携
○まちづくりや沿線活性化
○鉄道の利用増に結び付くような観光戦略と協働体制の構築
○沿線住民への鉄道利用の促進 ○人的支援 等

鉄道事業者が地方自治体に期待すること

○手厚い財政支援(長期的な視点に立った設備投資等への補助など)
○二次交通の連携(地元のコミュニティバスとの連携など)
○定期外利用を増加させるための観光客、イベント開催や利用促進に関する取り組みへのさらなる協力
○主体的な施策の実施 等

傾向

○手厚い財政支援や二次交通の連携、利用促進の取り組みなど、双方の認識にほぼ差はない。

5-2. アンケート結果

【問】地域公共交通の活性化に向けて、国に期待すること

仮説

○協議会での議論における積極的関与 ○手厚い財政支援(補助金、税) ○優先採択 等
→国に期待される事項を把握し、改正後の鉄道事業再構築事業の運用に活かす

地方自治体の回答

- 手厚い・長期的な財政支援(補助金、税)や優先採択
- 事務手続き、補助制度の簡略化、柔軟な運用
- 議論における国の積極的な関与
- 鉄道路線の維持を図る方策の提示 等

鉄道事業者の回答

- 手厚い財政支援(補助金、税)、補助金の優先採択
- 各種補助金手続きの簡素化
- 複数年度事業など、柔軟な補助制度の運用
- マイカー使用を転換した人に対する環境負荷軽減補助金など個人の努力に対する具体的な施策の実施 等

傾向

○大半の事業者・自治体が、国による手厚い財政支援を要望する他、補助金申請に係る柔軟な運用事務手続きの簡略化など、補助金に係る要望が特に多い。

改正後の鉄道事業再構築事業の 活用可能性がある事業者及び自治体

※アンケートについては、各質問設定時のロジックに基づいた「仮説」及び実際に得られた「回答」、当該回答を踏まえた「傾向」により構成

5-2. アンケート結果

【問】今までの鉄道事業再構築事業検討の有無および(検討した地方自治体・鉄道事業者向け)実現しなかった理由

仮説

＜検討したことがある＞○財政負担が重い ○事業構造の変更にかかる手続きが煩雑 等
＜検討しなかった＞○再構築事業を実施する必要に迫られていない ○制度適用対象外 等
→制度改正前の再構築事業が活用されなかった理由の把握、今後の運用に活かす

回答

＜検討したことがある＞

- 沿線自治体に必要性を訴えても前向きな検討がなされなかった
- 災害復旧事業を活用した復旧を目指すことを契機に、再構築事業に基づく事業構造の変更を検討することとなったが、現時点では復旧の最中であり計画の策定に至っていない
- 上下分離実施で合意形成がなされており、現在再構築実施計画を策定中 等

＜検討しなかった＞

- 制度適用対象外(JR各社) ○検討する必要性に迫られていなかった
- インフラ所有権を移転しない「みなし上下分離」による支援を受けており、改正前の地域交通法に基づく再構築事業の対象外 ○制度についてあまり理解できていなかった
- 鉄道の維持に向けた事業構造の変更等は議論されていなかった
- 鉄道安全輸送設備等整備事業等ほかの支援を実施してきた
- 手続きの煩雑さ ○事業者だけで検討、具体化に向けて進めることが難しい 等

傾向

- 改正前の鉄道事業再構築事業では事業構造の変更要件に該当しない、会社として黒字の場合対象外であるなど、要件を満たさないことから活用されていない例がある。
- 鉄道事業再構築事業の議論が不十分であったり、鉄道事業再構築事業に関する情報の不足といった面も見受けられる。

5-2. アンケート結果

【問】鉄道事業再構築事業の活用見込み(現時点)およびその理由(地域鉄道事業者)

仮説

＜活用予定＞○社会資本整備総合交付金を活用の上、設備のスリム化 ○駅舎の改築
＜活用しない＞○経営が安定したので追加の事業は不要
＜その他(決めかねている等)＞○自治体の協力を得られる見込みが立たない
→改正された鉄道事業再構築事業活用意向の変化を把握、需要を把握

回答

＜活用予定(活用する方向で検討中を含む):自治体5/7、事業者7/9＞
○社会資本整備総合交付金を活用して、鉄道施設の整備(車両の更新、駅舎の改修等)に資する鉄道施設の整備を検討(自治体・事業者)
○再構築事業に伴う補助率の嵩上による負担減(自治体)、運営の正常化(事業者) 等
＜活用しない:自治体1/7、事業者1/9＞
○自治体と重要な資産の譲渡や施設の整備費、維持管理費の負担について、議論、検討をしていないため、現時点では活用は考えていない(事業者) 等
＜その他(決めかねている等):自治体1/7、事業者1/9＞
○現在、鉄道沿線地域の持続可能な公共交通の確保・維持に係る方向性等を検討しているところであり、具体的な方向性が決まっていない現時点では活用見込について回答することは困難(自治体・事業者) 等

傾向

○自治体と事業者の意見はほぼ一致。活用の可否を判断するのに至っていないという回答もあるが、社会資本整備総合交付金を活用して施設整備を実施したいという意見も複数見受けられる。

5-2. アンケート結果

【問】鉄道事業再構築事業の活用見込み(現時点)およびその理由(JR路線)

回答

＜活用予定(活用する方向で検討中を含む):自治体6/7、事業者2/7＞

○社会資本整備総合交付金を活用し、利便性向上策の実現を図るべく、議論を実施(事業者)

○社会資本整備総合交付金の活用を視野に協議を進めたい(自治体)

○まちづくりの骨格となる、公共交通軸として相応しい、利便性の高い公共交通とするには、事業者の経営努力に頼るだけでは限界があると感じており、行政が積極的に介入する必要があると感じている(自治体)

＜活用しない:自治体1/7、事業者1/7＞

○利用者数は、コロナで落ち込んだものの回復傾向にあり、鉄道事業再構築事業を活用する必要性がない(自治体)

＜その他(決めかねている等):自治体0/7、事業者4/7＞

○自治体と連携した活性化の取り組みを進めており、その状況や効果について注視している段階(事業者)

○自治体の協力を得られるようであれば活用したいが、議論の遡上に上がる状況がない(事業者)

傾向

○鉄道事業再構築事業について、自治体は「活用予定」と回答する一方で、鉄道事業者は「活用を検討中」と回答するなど慎重な回答が多かった。

5-2. アンケート結果

【問】（鉄道事業再構築事業活用予定と回答した地方自治体・鉄道事業者向け）今後鉄道事業者/地方自治体と連携・協働して取り組みたいこと及び期待する効果

仮説

○施設整備 ○まちづくり ○長期的な安全対策支援 ○自治体へ事業移譲 ○住民参画促進策 等
→改正された鉄道事業再構築事業活用意向の変化を把握、需要を把握

地方自治体の回答

- 交通系ICカードの導入
- 施設の整備（新駅の設置、駅施設のバリアフリー化、駅前駐車場の整備等施設の整備等）
- 観光列車、ラッピング車の導入
- 運行本数の増加を含むダイヤ改正（路線バスと連携、パターンダイヤ化）
- 通勤・通学定期の補助
- 住民参画の促進（マイレール意識の醸成）
- 鉄道を活用した教育旅行
- 各種イベント、キャンペーンの実施 等
- ⇒公共交通ネットワーク充実による交流人口拡大と地域活性化を期待

鉄道事業者の回答

- 施設の整備（駅改修、駅周辺施設等）
- 車両の購入 ○長期的な安全対策
- 二次交通の充実、二次交通との連携（高齢者等一部の利用者限定した取り組みではなく、利用者全ての利便性向上に関する取り組み）
- 利用促進策（乗ることを楽しむ空間としての鉄道の利用促進等）
- 観光商品の造成
- マイレール意識の醸成（住民参画の促進、地域の非沿線住民も対象等）
- 各種イベント、キャンペーンの実施
- 広報媒体の活用やSNS等による情報発信及び利用啓発 等
- ⇒安全で利便性の高い公共交通ネットワークの構築を期待

傾向

○施設整備の他、自治体も事業者も他の輸送モードと連携し、公共交通ネットワークの充実を期待している意見が多い。

5-2. アンケート結果

【問】（鉄道事業再構築事業活用予定と回答した地方自治体・鉄道事業者向け）鉄道事業再構築事業を検討するにあたり、現時点で想定している課題

仮説

- 費用負担割合が決められない ○自治体ごとの危機意識の差
 - 法定協議会設置にあたっての関係者間の調整 等
- 鉄道事業再構築事業実施前後（実施中含む）における各種課題を把握し、今後の運用に活かす

回答

<鉄道事業者自治体との連携・協働に関して>

地域鉄道事業者

- 事業者と自治体の費用負担等への調整（自治体）
- 事業実施にあたっての業務負担増への対応（自治体）
- 鉄道事業者の危機意識の欠如やチャレンジを避ける思考の意識改革（自治体）
- 自治体ごとに財政力が異なり、個々の決定に時間を要する（事業者）
- 複数の市町に跨がる場合、県の主体的関与が不可欠（事業者） 等

JR路線

- 事業実施にかかる鉄道事業者の理解と協力（自治体） ○自治体意向と事業者意向の乖離（自治体）
- 計画策定にかかる事務負担（自治体）
- 費用負担や事業構造変更の内容について、社内合意まで時間を要する（事業者）
- 現時点では特になし（自治体・事業者） 等

傾向

- 再構築事業実施中・実施済みの事業者及び自治体と同様、複数の市町や県に跨がる場合、個々の決定に時間を要することを懸念している回答が多数あった。
- 一方で、既にみなし上下分離を実施している自治体・事業者においては、連携に支障は無いとの回答も見られた。

5-2. アンケート結果

【問】（鉄道事業再構築事業活用予定と回答した地方自治体・鉄道事業者向け）鉄道事業再構築事業を検討するにあたり、現時点で想定している課題

仮説

- 期間中に状況の変化があっても認められない
→鉄道事業再構築事業実施前後（実施中含む）における各種課題を把握し、今後の運用に活かす

回答

＜鉄道事業再構築事業の制度適用に関して＞

地域鉄道事業者

- 期間中に状況の変化があっても期間の延長や事業内容の変更が認められない（自治体・事業者）
- 再構築事業実施計画の終期と公共交通計画、まちづくりや観光計画の終期はズレが生じることが想定されるなかで、どのように整合性を取るか（自治体・事業者）
- 勉強不足かつ日程的に余裕がない（事業者） 等

JR路線

- 複数の市町村や県をまたぐ場合、関係沿線自治体で意思統一ができなかった場合、制度適用がどのようになるのか見通せない（自治体）
- 再構築事業実施計画に記載する内容について、関係者間の合意に長い時間を要すること（自治体） 等

傾向

- 地域鉄道事業者においては、再構築事業実施期間の延長や実施計画策定といった制度そのものに関する回答が見受けられたが、JR沿線の自治体については、関係者の合意に関する懸念があることが分かる。

5-2. アンケート結果

【問】（鉄道事業再構築事業活用予定と回答した地方自治体・鉄道事業者向け）鉄道事業再構築事業を検討するにあたり、現時点で想定している課題

仮説

○日常的な利用施策（学校や地元企業との連携等）の取り組みがない ○観光協会と長期的な連携がない 等
→鉄道事業再構築事業実施前後（実施中含む）における各種課題を把握し、今後の運用に活かす

回答

<その他>

地域鉄道事業者

- 鉄道事業者への公費負担に対して、地元「非沿線」住民と沿線住民とで意識の温度差がある（事業者）
- 日常的に鉄道を利用していない住民に対する理解の促進（事業者）
- 協議会委員は各界の長や自治会長等で構成され、鉄道の利用実績のない高齢者がほとんどであるため、交通弱者（高齢者等）対策による利用促進が主体となる（事業者）
- 観光協会等とは一過性の協力関係のみで長期的な取り組みに至らない（事業者） 等

JR路線

- 観光協会等の主体的な取り組みに発展せず、自治体への依存度が高い（自治体）
- 鉄道事業者から赤字路線の在り方を検討する上で不可欠な各種データの提供が得られないこと（自治体）
- 事業構造変更にあたって広く市民の理解を得ること（自治体）
- 事業構造変更後の地元費用負担に係る協議難航（自治体） 等

傾向

- 地域鉄道事業者については、事業者から各種課題の声が多かったが、JRについては、自治体からの課題について多く回答があった。
- 共通して、住民から広く理解を得ることを課題と考えている傾向がある。

5-2. アンケート結果

【問】地域公共交通の活性化に向けて、鉄道事業者に期待する(又は期待されると考える)こと
(地域鉄道事業者)

仮説

○事業の継続 ○安全・安定運行 ○欠損補助を前提としない経営努力 等
→鉄道事業者に特に期待される事項を把握し、改正後の再構築事業に活かす

地方自治体の回答

- 鉄道事業の継続、安全・安定運行
- 営業強化やコスト削減等の経営努力
- 沿線地域の活性化への貢献
- 鉄道事業者の意識改革(危機意識欠如、チャレンジを避ける思考)
- 積極的に自治体や地域を巻き込んでいくという姿勢(活性化分科会が設置されてから鉄道事業者の取り組みを初めて知ったことも多く、声をかけてもらっていただければ協力できることもあった)
- 利用者増加に係る取り組み等の実施による持続可能な路線の構築 等

鉄道事業者の回答

- 鉄道事業の継続、安全・安定運行
- 経営努力
- 利便性向上
- 地域の賑わい創出のツールとなること
- 利用促進の取り組み
- バス事業者等他の交通事業者との連携 等

傾向

○安定的な鉄道事業の継続、経営改善について双方で認識する中、自治体側からは、事業者の積極的な姿勢を求める声もあった。

5-2. アンケート結果

【問】地域公共交通の活性化に向けて、鉄道事業者に期待する(又は期待されると考える)こと(JR路線)

仮説

○事業の継続 ○安全・安定運行 ○欠損補助を前提としない経営努力 等
→鉄道事業者に特に期待される事項を把握し、改正後の再構築事業に活かす

地方自治体の回答

- 鉄道事業の継続
- 安全・安定運行
- 利便性向上のための投資
- 自治体の政策と連携した施策実施への協力(増便運行やパターンダイヤ化等)
- 被災による運休を鉄道存廃の議論に直結させないこと
- 鉄道存続に向けて地方行政に求めることの明確化
- 費用対効果を前面にした利便性の低下につながる経費縮減(減便や編成車両数の減少)はせず、ともに改善に努めてほしい 等

鉄道事業者の回答

- 鉄道の維持
- 利便性維持または向上
- 地域と連携した利便性向上等に、事業者間で協調しつつ継続的に取り組むこと
- 地域交通の維持に際して、自治体の負担が増加しないこと 等

傾向

○鉄道事業の継続や利便性の向上について双方で認識する一方で、利便性向上施策実施のための費用負担に係る課題が見られる。

5-2. アンケート結果

【問】地域公共交通の活性化に向けて、地方自治体に期待する(又は期待されると考える)こと
(地域鉄道事業者)

仮説

○二次交通の連携 ○手厚い財政支援 ○鉄道利用への誘導等主体的な施策の実施 等
→地方自治体に特に期待される事項を把握し、改正後の再構築事業に活かす

地方自治体の回答

- 手厚い財政支援
- 鉄道利用へ誘導しやすい環境整備(駅周辺への企業や商業施設等の誘致、住宅誘導などの推進)
- 鉄道事業者と連携した利用環境改善や利用促進に向けた取り組み(集客力の高いイベントの開催等)
- 情報共有体制の構築
- 地域の足という側面だけでなく、鉄道を軸とした外貨獲得、地域経済の活性化、交流人口増加などといった「鉄道の価値」の肯定 等

鉄道事業者の回答

- 手厚い財政支援 ○二次交通の連携
- 鉄道利用への誘導
- 生活交通の位置づけの再構築(一部の利用者向けのものではなくすべての利用者を対象)
- 一過性のイベントではない恒久的な取り組み
- 行政の縦割りがなくなること(まちづくりがあって、公共交通はそのパーツだというイメージを持っていない)
- 鉄道を主軸とした公共交通網の構築
- 県のリーダーシップにより自治体間の温度差が埋まること
- 情報の共有及び情報の発信 等

傾向

○手厚い財政支援だけでなく、特に鉄道事業者からまちづくりをはじめとした、日常的な鉄道利用を誘導するための環境整備を求める声が多い。

5-2. アンケート結果

【問】地域公共交通の活性化に向けて、地方自治体に期待する(又は期待されると考える)こと(JR路線)

仮説

○二次交通の連携 ○手厚い財政支援 ○鉄道利用への誘導等主体的な施策の実施 等
→地方自治体に特に期待される事項を把握し、改正後の再構築事業に活かす

地方自治体の回答

- 利用者を増やすための駅を中心とした沿線のまちづくり
- 日常利用の維持拡大
- 赤字拡大に歯止めをかける財政支援・利用促進
- バス転換や路線廃止を含めた協議
- 経費削減に向けた取り組みへの理解(不採算鉄道施設の自治体への譲渡, 運行数・運行車両の減, 無人駅化)

鉄道事業者の回答

- 鉄道を利用しやすい環境整備、人口維持・集積施策と公共交通カバー率を意識した総合的なまちづくり施策
- 地域公共交通の検討に必要な資料の提供(人口分布、現状の公共交通の利用状況、教育や医療・商業施設の立地状況等)
- 必要な費用のみの負担といった従前の側面支援を越える積極的な関与
- 一過性の利用促進だけではない、現状の直視、自分ゴト化して危機感を持つこと
- 持続的に取り組むことが可能な施策

傾向

- 自治体・事業者とも鉄道を利用しやすい沿線のまちづくりを挙げている。
- 事業者側から自治体に対しては、地域が必要と考えるサービスレベルの確保・向上について、地域の当事者として積極的に関与を期待する声もあがっている。

5-2. アンケート結果

【問】地域公共交通の活性化に向けて、国に期待すること(地域鉄道事業者)

仮説

○協議会の議論における積極的な関与 ○手厚い財政支援(補助金、税) ○優先採択 等
→国に特に期待される事項を把握し、改正後の再構築事業に活かす

地方自治体の回答

- 手厚い財政支援(補助金、税、地方交付税措置)
- 各種補助制度の分かりやすい説明・資料等の提供
- 複数自治体に関わる場合、一律ではない柔軟な制度の運用
- 事業継続が著しく困難になる前の段階において、維持・活性化に向けた抜本的な施策が実施できるよう支援体制の創設・拡充 等

鉄道事業者の回答

- 手厚い財政支援(補助金、税)
- 補助対象の拡充、柔軟化
- 各種補助制度の分かりやすい説明・資料等の提供、補助金申請の簡便化
- 協議会の議論における国の積極的な関与
- 他地域における有効な取り組みの情報提供
- 地域衰退を緩やかにするための地域自治体等との更なる連携 等

傾向

- 大半の事業者・自治体が、国による手厚い財政支援を要望。
- 近年は補助金の種類が増加しており、手続きが一律でないという背景もあり、分かりやすい運用を求める声がある。

5-2. アンケート結果

【問】地域公共交通の活性化に向けて、国に期待すること(JR路線)

仮説

○協議会の議論における積極的な関与 ○手厚い財政支援(補助金、税) ○優先採択 等
→国に特に期待される事項を把握し、改正後の再構築事業に活かす

地方自治体の回答

- 手厚い財政支援(JRへの支援含む)
- 地方に負担を押し付けることなく、国の責任における、地方路線の維持に向けた経営支援
- 鉄道事業者との協議における調整役
- 鉄道事業者の収益を内部補助させるルールの創設 等

鉄道事業者の回答

- 必要な財政支援、ランニングコストの補助
- 協議会議論における国の積極的な関与、議論活性化の支援(関係法令に基づく関係者の役割明確化、有識者の紹介等)改正地域交通法と地域公共交通の再構築の必要性に関する関係者間の理解の深度化
- 早期に議論を行う自治体へのインセンティブ
- 鉄道と補完関係にあるバス、タクシー等が事業継続可能となる従事者確保策 等

傾向

- 大半の事業者・自治体が、国による手厚い財政支援を要望。
- JR路線においては、自治体・事業者間の協議における国の調整役としての機能など、積極的な関与に係る要望が地域鉄道事業者より多い傾向。

5-3. 鉄道事業再構築事業実施前の問題構造

ローカル線の沿線の状況など地域性によるが、一般的な諸問題は以下のとおり整理される。

事業の継続

※巨大な装置産業の特性上、とくにローカル線では収益性が見込めづらい。

収入

利用者減少
(労働力人口の減、学生の減、高齢者の利用減など)

収入減少

サービスの縮小
(減便、値上げなど)

投資の抑制

・サービス向上施策が困難

・効率化施策が困難
(施設の機能向上、施設のダウンサイジング) など

利用者の逸走

支出

施設の老朽化

修繕費の増

コスト縮減の限界
(人件費の抑制)

地域との連携

※これまで事業者任せとなっており、鉄道を自分ごとと捉え、公が支えるとの意識は薄い。

まちづくりなどの連携

まちづくりにおける鉄道の位置付け

- ・主要道路周辺の開発による、市街地の拡散
- ・駅に繋がる二次交通の連携不足
- ・鉄道を所与のものとして捉え、まちづくり戦略等と連動していない



・駅周辺の空洞化の進捗

利用促進の取組

イベント開催など

- ・一部の観光イベントなどで協力しているものの、観光戦略と連動していないため、収益増となる効果は一時的
- ・沿線地域(住民・企業)を巻き込んだ、日常かつ長期的な利用促進が行われていない

モビリティ・マネジメント、定期券補助など

- ・個々の自治体で取り組んでいるものの、恒常的な経営改善にはなかなか繋がらない

経済的な経営支援

安全設備整備等に係る支援

- ・安全設備の整備に対しては、国の補助金(補助率1/3)に沿って地方も補助金(補助率1/3等)を措置するものの、事業者は赤字のため自社負担分の拠出は困難

赤字支援(自治体の単独)

- ・赤字支援は、ごく一部の地域鉄道に対し自治体から行われているのみ(運賃値上げに対するプレッシャーは大きい)

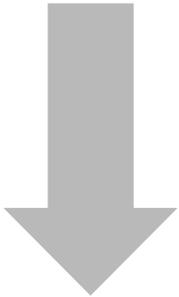
災害時の復旧支援

- ・自治体による災害時の復旧支援が確立されていない

5-4. アンケート結果の総括

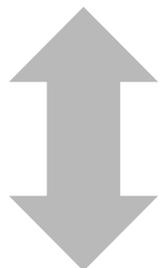
- 現状のままでは存続が困難な路線において、鉄道事業再構築事業実施前から鉄道事業者と自治体が連携し、鉄道の維持・活性化を図るための各種取り組みが進められていたが、効果は一時的なものに留まる傾向にあった。
- 鉄道事業再構築事業の実施することで、一定の効果はあったものの、これまでの活用件数は11件と低迷していた。

現状のままでは
存続が困難な路線



鉄道事業再構築事業
の実施

鉄道の維持・活性化に
おいて
一定の効果を発揮



一方で、これまでの活用件数は11件と低迷

鉄道事業再構築事業実施前

- 鉄道事業再構築事業を実施している全ての地域において、再構築以前から鉄道施設整備に係る補助や赤字補填、各種イベント、公共交通利用促進キャンペーン等自治体と鉄道事業者が連携した取り組みは実施されていた。一方で、短期間に実施する取り組みの効果は一時的なものに留まる傾向にあり、経営改善に至るような成果を得ることは難しく、その後に関わる自治体と鉄道事業者の間で協力関係を構築出来た例も少なかった。
- 経営の厳しい鉄道事業者においては、事業規模の大きな取り組みは実施が困難であった。【詳細は52ページ】

効果

- 公有民営化による上下分離や重要な資産の譲渡等の事業構造の変更によって鉄道事業者の施設保有に係る負担軽減が図られた。また、国による補助金の優先採択や補助率の嵩上げ、税制特例といった更なる負担軽減策も加わることで、設備投資や観光車両の導入などの大規模な計画の実施も可能となった。
- 鉄道事業再構築事業が5～10年にわたって実施されるため、長期的な計画を立てやすくなり、他の交通モードと連携した利便性向上事業や将来を見据えた大規模な設備投資等のより一層効果的な施策の実施が可能となった。
- 自治体と鉄道事業者が鉄道の維持・活性化という同じ目標を持つことにより、協力関係を築きやすくなる。さらに、自治体と事業者の打ち合わせが定例化するなどの変化も見られた。【詳細は53～55ページ】

○制度改正前の鉄道事業再構築事業について、一定の効果が認められるものの、活用実績が少ない理由を以下のとおり整理した。

I 関係者間の調整・連携が困難

- ①沿線に複数の自治体が跨る場合や、同じ自治体内でも沿線地域とそれ以外の住民で鉄道に対する考えに温度差がある等、協議会の設置等にあたり関係者間の調整に時間を要する(56,57ページ)
- ②鉄道事業に対して自治体が精通していないことによるノウハウや人材の不足(57,58,60ページ)
- ③日常的な利用促進の取り組みが無い(59ページ)

II 再構築事業計画認定要件が限定的

- ④対象路線は赤字鉄道事業者が運行する路線に限定され、大手民鉄やJR各社は制度適用外(67ページ)
- ⑤「事業構造の変更」要件が厳格で、実質的に自治体が鉄道事業者を全面的に支援・負担を肩代わりしていたとしても、再構築事業計画の認定不可(67ページ)
- ⑥再構築事業実施中に状況の変化(感染症の流行等)があったとしても原則期間の延長が認められない(最長10年)(57ページ)

III その他

- ⑦-1自治体における費用負担・予算の確保が困難(56,57,60ページ)
- ⑦-2継続的な予算の確保(56,57,60ページ)
- ⑧鉄道事業再構築事業の前例が少なく、情報収集が困難(57ページ)
- ⑨再構築認定に至るまでの手続きが煩雑(67ページ)
- ⑩補助制度の分かりやすい説明(67,78ページ)
- ⑪取り組みの効果検証が不十分(58ページ)

- 第1章 評価方法の概要
- 第2章 地方鉄道の概要
- 第3章 これまでの地域鉄道活性化の取り組み
- 第4章 課題と取り組み状況
- 第5章 鉄道事業再構築事業に係る施策の実施状況と効果
- **第6章 評価結果**
- 第7章 今後の取り組みに向けて(政策への反映)

○アンケート結果の総括から見えてきた課題について、設定した評価の視点ごとに分類し、今般の制度改正で対応（課題解決）できる事項を以下のとおり整理した。

※【これまでの課題や求められること】の各項目末尾の番号は、82ページで整理した課題番号と同じ

評価の視点(1)

国の関与と関係者の調整

これまでの課題や 求められること

- ・協議会の設置等にあたり、関係者間の調整に時間を要する①

今般の制度改正で対応した事項

【関係者間の合意形成促進】

法改正によって、必要と認められる場合に国が「再構築協議会」を組織することができるようになるなど、鉄道事業再構築に係る国の関与の深度化を背景に、再構築に係る本省及び地方運輸局の組織体制を增強。

自治体や事業者に対しては、新制度に係るブロック別説明会やWEB説明会による情報発信を行うとともに、個別路線についても会議への出席や打合せを実施。

【合意形成に向けた国の支援】

自治体や鉄道事業者等関係者の合意形成促進のため、協議会開催および調査事業・実証事業に対し、国の支援を措置（地域公共交通再構築調査事業/令和4年度補正予算～）

【合理的な協議の期限設定】

地域公共交通としての利便性と持続可能性を早急に改善する観点から、地域交通法の基本方針等において、協議および実証事業期間は協議開始後3年以内を一つの目安として明示。

評価の視点(2)

自治体の創意工夫の変化

これまでの課題や 求められること

- ・対象路線は赤字鉄道事業者が運行する路線に限定④
- ・「事業構造の変更」要件が厳格⑤
- ・鉄道事業再構築事業実施中に状況の変化があったとしても原則期間の延長が認められない⑥
- ・自治体における費用負担・予算の確保⑦-1
- ・日常的な利用促進の取り組みが無い③
- ・取り組みの効果・検証が不十分⑪

今般の制度改正で対応した事項

【鉄道事業再構築事業の対象拡大】

鉄道事業再構築事業の認定にあたり、JRや大手民鉄を含む対象路線の拡充や、「事業構造の変更」に「みなし上下分離」を含めるなど、従来より対象を拡大。

【鉄道事業再構築事業の実施期間の柔軟な設定】

従来は事業構造の再変更を伴わない再構築実施期間の延長は原則認められなかったが、再度の認定により延長も可能。

【地域公共交通再構築事業の創設等】

社会資本整備総合交付金の基幹事業として「地域公共交通再構築事業」を創設。法改正後の鉄道事業再構築事業の認定を受けた持続可能性・利便性向上に資する施設整備が支援対象となり、補助率優遇の他、地方財政措置の嵩上げ、税制特例を含む総合的なパッケージによる支援を可能としており、再構築に取り組む自治体の費用負担軽減に資する制度を拡充。

【まちづくり等の計画位置づけの要件化】

社会資本整備総合交付金の「地域公共交通再構築事業」では、地方公共団体が作成するまちづくりや観光等の計画(立地適正化計画など)において鉄道の利活用について具体的に記載することを要件化。

【事業の評価】

社会資本整備総合交付金の「地域公共交通再構築事業」における取り組みの実効性を高めるために、フォローアップする仕組みを構築。

○制度改正前の鉄道事業再構築事業における課題については、前ページのとおり一般的な制度改正により一部対応したところであるが、現状においても以下の課題が残っているものと認識している。

※数字は82ページで整理した課題番号と同じ

<対応すべき課題>

○鉄道事業に対して自治体が精通していないことによるノウハウや人材の不足 ②

○継続的な予算の確保 ⑦-2

○これまでの再構築事業の活用事例が少ないことによる情報収集の難しさ ⑧

○再構築認定に至るまでの手続きが煩雑 ⑨

○補助制度の分かりやすい説明の不足 ⑩

○第7章において、今後の方向性を整理する。

- 第1章 評価方法の概要
- 第2章 地方鉄道の概要
- 第3章 これまでの地域鉄道活性化の取り組み
- 第4章 課題と取り組み状況
- 第5章 鉄道事業再構築事業に係る施策の実施状況と効果
- 第6章 評価結果
- **第7章 今後の取り組みに向けて(政策への反映)**

○ 第6章で分析した課題を踏まえ、以下のとおり今後の政策に反映させていく。

課題

- 鉄道事業に対して自治体が精通していないことによるノウハウや人材の不足②
- これまでの鉄道事業再構築事業の活用事例が少ないことによる情報収集の難しさ⑧
- 再構築認定に至るまでの手続きが煩雑⑨
- 補助制度の分かりやすい説明の不足⑩
- 継続的な予算の確保⑦-2



政策への反映

- 鉄道事業再構築事業に係るマニュアル等の作成
⇒全国で行われている自治体と鉄道事業者が連携した好事例を収集、取り組みに至ったプロセスや活用方法を体系的に整理し、ローカル鉄道の再構築に資する事例集を作成する。また、地方自治体職員が鉄道の再構築に主体的に取り組むことができるよう制度運用に向けてのマニュアル(手引き)を作成・周知する。加えて、自治体等が相談できるよう、運輸局において学識経験者等をリストアップし、情報提供を行う。
- 自治体及び事業者向け説明会の継続的实施
⇒本省や運輸局の職員が、鉄道事業再構築事業の活用に向けて検討している自治体及び鉄道事業者に対して、地域の実情に応じた説明会を実施する。
【地域により異なる実情】
 - ・沿線自治体が鉄道事業再構築事業に前向きか否か
 - ・対象路線がJR・大手ローカル線か否か
 - ・地域鉄道の中でも民鉄なのか、自治体の関与が大きい第三セクターなのか等
- 継続的な予算の確保
⇒安全性や利用者利便の向上に繋がる施設や車両の整備等、事業の実施にあたっては財政面の充実が不可欠となることから、各種補助金や社会資本整備総合交付金について、引き続き必要な予算の確保に努める。