

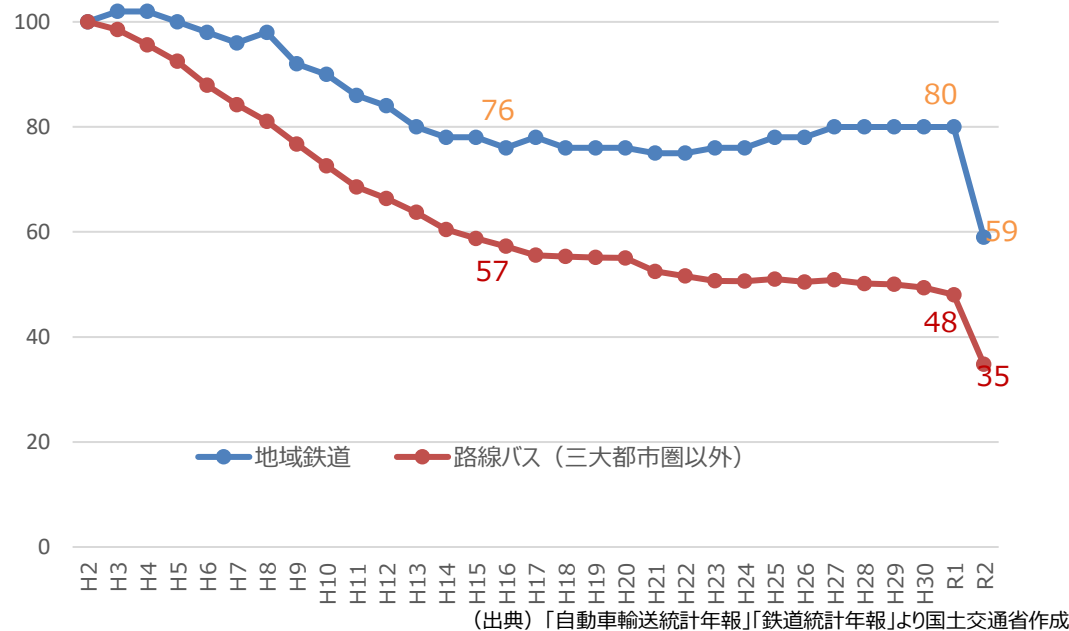
地域交通法の一部改正及び 鉄道関連施策について

令和5年9月
東北運輸局鉄道部

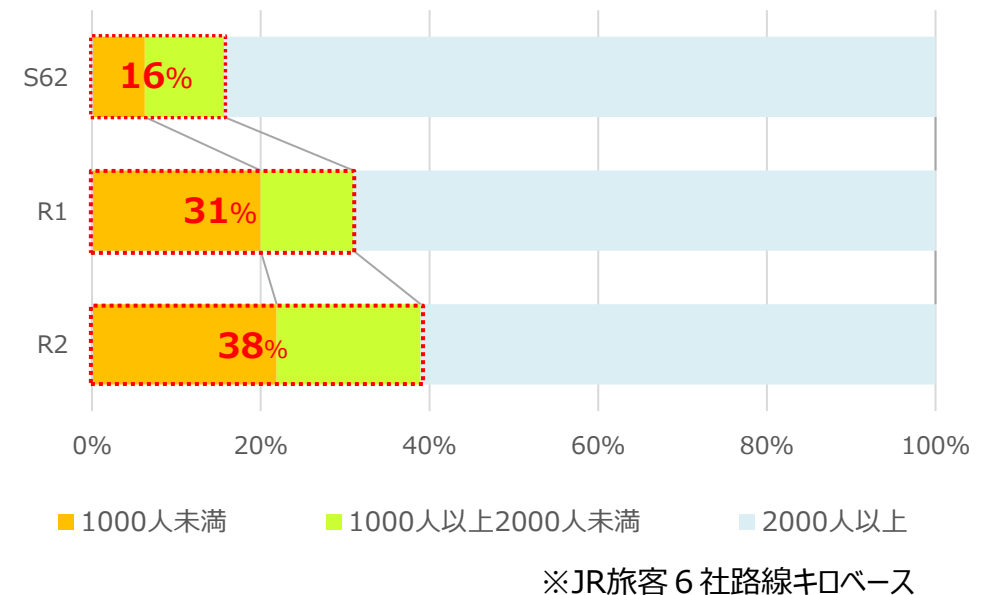
地域公共交通の現状

○ 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。

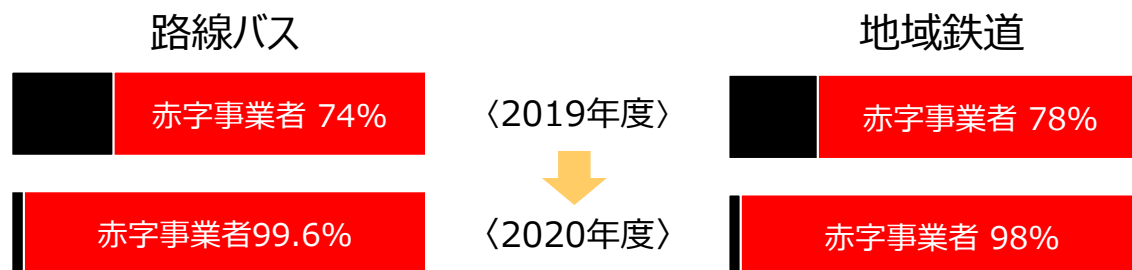
路線バスと地域鉄道の利用者数



輸送密度2,000人未満の鉄道路線の割合



コロナ前後における赤字事業者の割合



路線廃止の状況

- 一般路線バス (平成20年度→平成29年度)
13,249 kmの路線が廃止。
- 鉄軌道 (平成12年度→令和4年度)
1,158 km・45路線が廃止。

地域交通法の概要

地域の主体的な取組等によって「**地域旅客運送サービスの持続可能な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、**地域公共交通計画**の作成やこれに基づき実施する事業等について定める。（平成19年制定）

地域公共交通計画

「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする**地域公共交通のマスタープラン**

- ・ **全ての地方公共団体**に対して**作成の努力義務** ※計画作成数：835件（2023年3月末時点）
- ・ 地方公共団体が、地域の関係者を構成員として組織する「**法定協議会**」において協議を行い、**地域公共交通計画**を作成

地域公共交通特定事業

地域の実情に応じた取組の実施を円滑化するため、**地域公共交通計画に盛り込む**ことができる法定事業

- | | | |
|--|---|---|
| ◇ 軌道運送高度化事業
LRT（Light Rail Transit）の整備 | ◇ 道路運送高度化事業
BRT（Bus Rapid Transit）の整備 | ◇ 鉄道事業再構築事業
鉄道の上下分離等 |
| ◇ 地域旅客運送サービス継続事業
公募を通じた廃止予定路線の交通の維持 | ◇ 貨客運送効率化事業
貨客混載の導入 | ◇ 地域公共交通利便増進事業
路線、ダイヤ、運賃等の見直しによるサービス改善等 |



実施計画

- ・ 個々の**特定事業**について、地方公共団体・事業者が実施計画を作成
- ・ 実施計画について**国土交通大臣の認定**を受けた場合、**予算上の措置**（地域公共交通確保維持改善事業等）や**法律上のワンストップ特例**（許認可手続の一元化）などの特例措置

地域の関係者の連携と協働の促進【地域交通法】

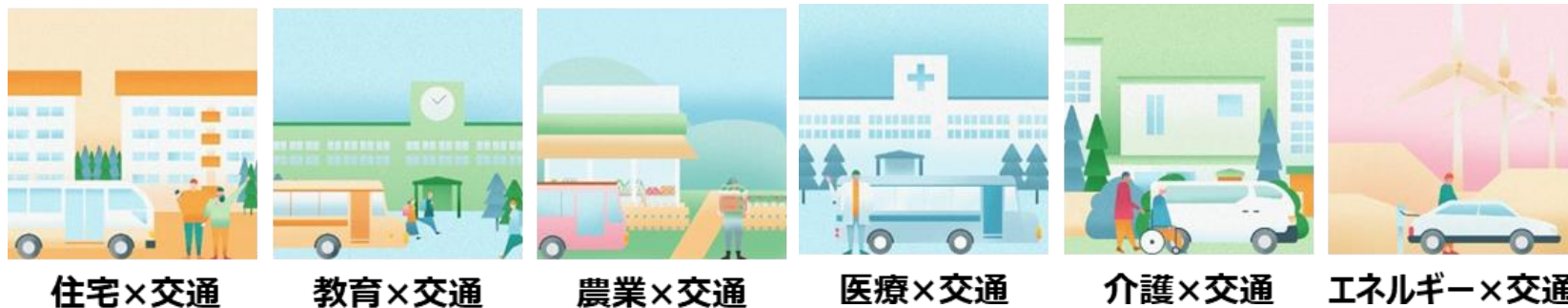
背景・必要性

- 官民間、交通事業者間、交通・他分野間における地域の関係者の連携・協働＝「共創」により、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。

概要

- 地域の関係者の連携と協働を促進するため、以下を法律に規定。
 - ・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。
 - ・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。

交通・他分野間の共創（地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現）



『経済財政運営と改革の基本方針2022』（骨太方針）（令和4年6月7日閣議決定）

第2章 新しい資本主義に向けた改革 2. 社会課題の解決に向けた取組 （3）多極化・地域活性化の推進

（分散型国づくり・地域公共交通ネットワークの再構築）

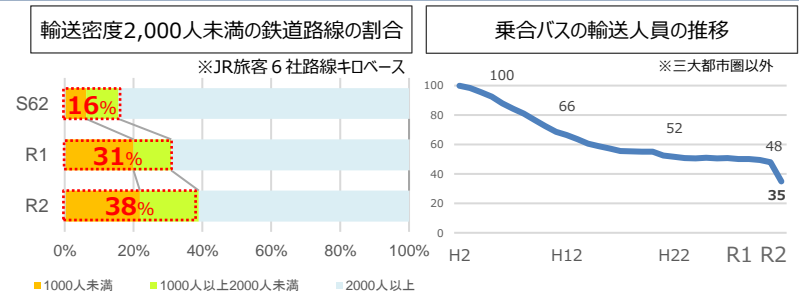
デジタル田園都市国家構想の実現に資する持続可能で多彩な地域生活圏の形成のため、交通事業者と地域との官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築に当たっては、法整備等を通じ、国が中心となって交通事業者と自治体が参画する新たな協議の場を設けるほか、規制見直しや従来とは異なる実効性ある支援等を実施する。

<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。



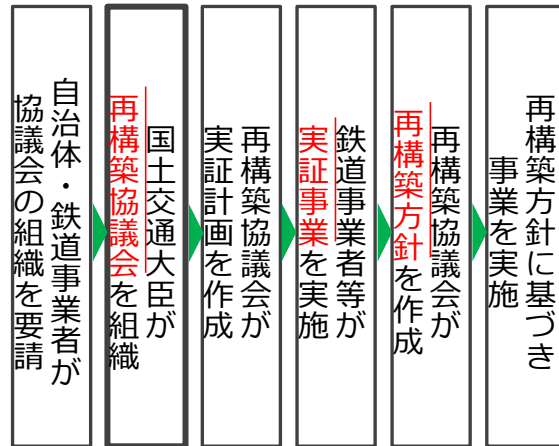
法改正の概要

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な措置。<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）

ローカル鉄道をめぐる状況の変化

- 昭和62年（1987年）の国鉄改革時、JR各社においては、都市部路線等の収益による内部補助を通じて、国鉄改革時の経営環境を前提とすれば、不採算路線を含めた鉄道ネットワークを維持していくことが可能と考えられた。

～ 国鉄改革から35年が経過 ～

地方部の人口減少・
少子高齢化の進行

乗用車保有台数の増加

〔約2,960万台（S62）⇒約6,192万台（R2）〕

高速自動車国道の整備進展

〔3,910 km（S62）⇒9,050 km（R2）〕

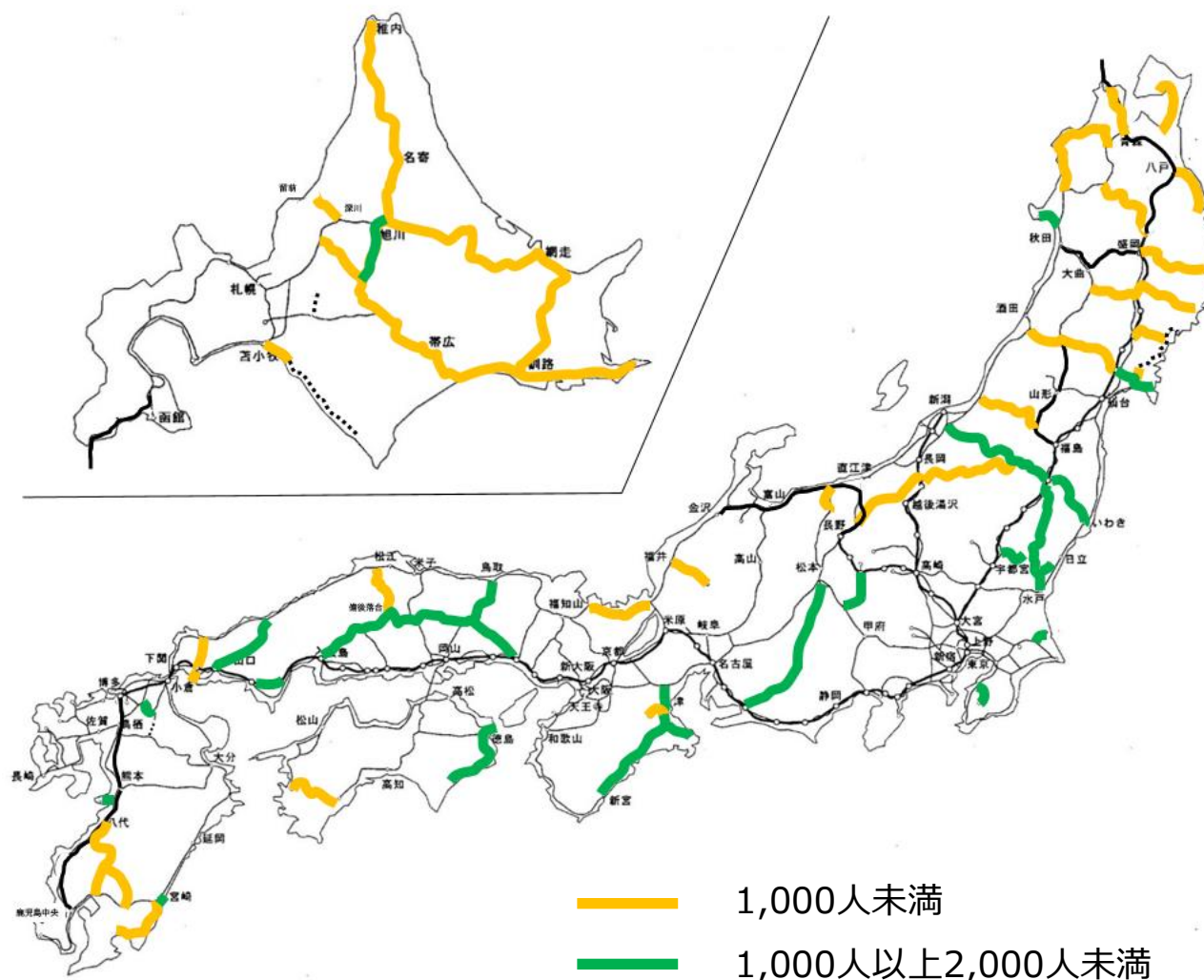
高速乗合バスの運行系統の拡大

〔249本（S60）⇒5,132本（H30）〕

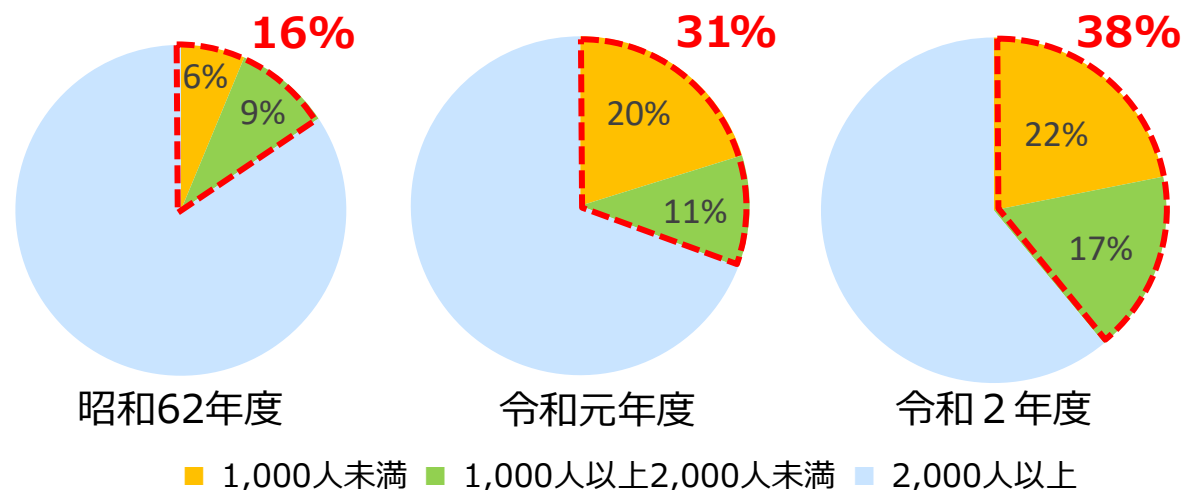
- この間のJR各社による廃線は抑制的（18線、787km（参考：国鉄末期には83線、3,157km））
- 他方、コロナ以前から、人口減少やマイカーへの転移等に伴う利用客の大幅な減少により、大量輸送機関としての鉄道の特性が十分に発揮できない状況
- 減便や投資抑制等により公共交通としての利便性が大きく低下し、更なる利用者の逸走を招くという負のスパイラル
- アフターコロナにおいてもコロナ以前の利用者数まで回復することが見通せず、事業構造の変化が必要
- 人口減少時代に相応しい、コンパクトでしなやかな地域公共交通に再構築していくことが急務

JR旅客6社における路線別の輸送密度

※令和元年度実績（会社別）



JR旅客6社における輸送密度2,000人未満の路線の割合



(注) 輸送密度：1日1kmあたりの平均旅客輸送人員

(注) 営業キロベース（路線単位での計算）

(注) 路線全体の輸送密度を示したものの。今後の協議については、線区（路線を旅客の利用実態や輸送実態等に応じて特定の区間で区切ったもの）単位で判断

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いる場合は、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】

(新設)

地方公共団体が組織する法定協議会

構成員：地方公共団体、鉄道事業者等

※鉄道事業者からの要請制度を創設

国が組織する**再構築協議会**
(地方公共団体又は鉄道事業者からの要請に基づき組織)

構成員：国、地方公共団体、鉄道事業者等

実証事業を通じて実効性を検証

【合意形成に向けた国の支援】

- 協議会開催、調査事業・実証事業について、「地域公共交通再構築調査事業」（新設）により国が支援

地域公共交通計画の決定

再構築方針の決定

【合意実現に向けた国の支援】

- 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」を創設し、国が支援

①「鉄道の維持・高度化」→鉄道事業再構築事業（※）

②「バス等への転換」→地域公共交通利便増進事業

※ 現行は赤字会社を対象としているが、黒字会社の線区も対象となるよう拡充

- 規制・運用の緩和・見直し
- ・協議運賃制度の導入
- ・技術・安全規制の見直し等

地域公共交通の再構築を実現

地域公共交通再構築調査事業

- 危機的状況にあるローカル鉄道について、国も主体的に関与しながら、鉄道事業者と沿線自治体の共創を促し、単なる現状維持ではなく、持続可能性と利便性の高い地域公共交通への再構築を促進していくため、関係者の合意形成に向けた支援を行う。

地域公共交通再構築調査事業

ローカル鉄道に係る公共交通再構築に向けた鉄道事業者、沿線自治体等の関係者が参画する協議の場において、廃止ありき、存続ありきといった前提を置かず、ファクトとデータに基づく議論を重ね、必要な場合には対策案の実効性を検証するため実証事業を実施し、効果的な方針を決定するという合意形成のプロセスを支援。

【支援対象】

- **協議会の運営**
 - ・協議会の開催に係る費用
- **線区評価のための調査事業の支援**
 - ・パーソントリップ調査の活用
 - ・ビックデータ分析
 - ・クロスセクター分析 等
- **実証事業の支援**
 - ・対策案の実効性を検証するための、期間を限定して行う以下の取組

鉄道輸送の高度化に向けた検証

(事業例)

- ・増便、接続改善、ダイヤ変更
- ・現行の技術・安全規制の検証
- ・サイクルトレインの実施
- ・駅、駅前広場等の新たな利活用
- ・季節運賃・旅行者向け運賃の導入
- ・観光列車等の借り入れ、持ち込み
- ・チケットレスシステムの導入 等



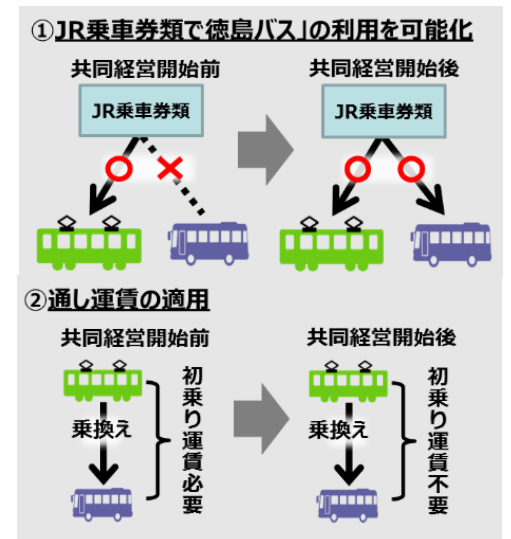
バスとの共同運行やバス転換の検証

(事業例)

- ・並行路線バスとの共同運行
- ・鉄道とバスの乗り換え時における共通・通し運賃の導入
- ・一部又は全部の区間における、バス等の新たな輸送サービスの導入

等

JR四国と徳島バスの事例



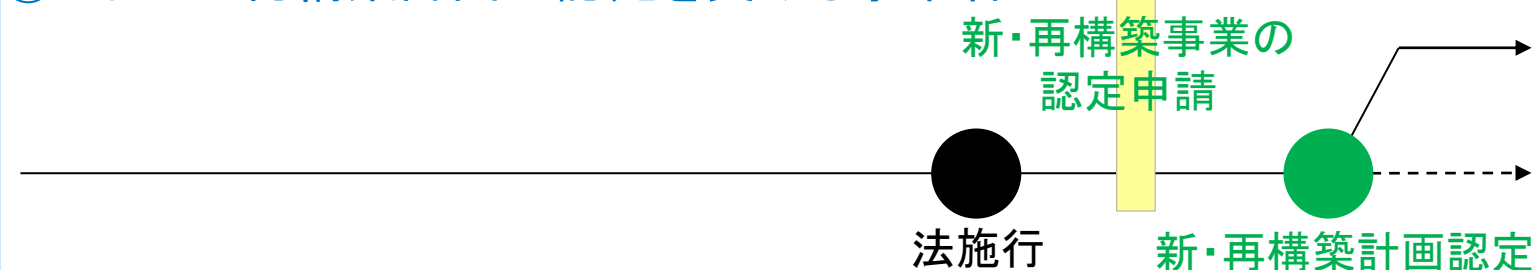
新・鉄道事業再構築事業認定の要件イメージ

○鉄道事業再構築事業の新たな規定(抄)

(中略)当該区間において旅客鉄道事業を經營しようとする者が、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、利用者の利便を確保するもの(中略)をいう。

※既存の鉄道事業再構築事業の認定をもって、新たな規定による鉄道事業再構築事業の認定とはならない

①これから再構築計画の認定を受ける事業者

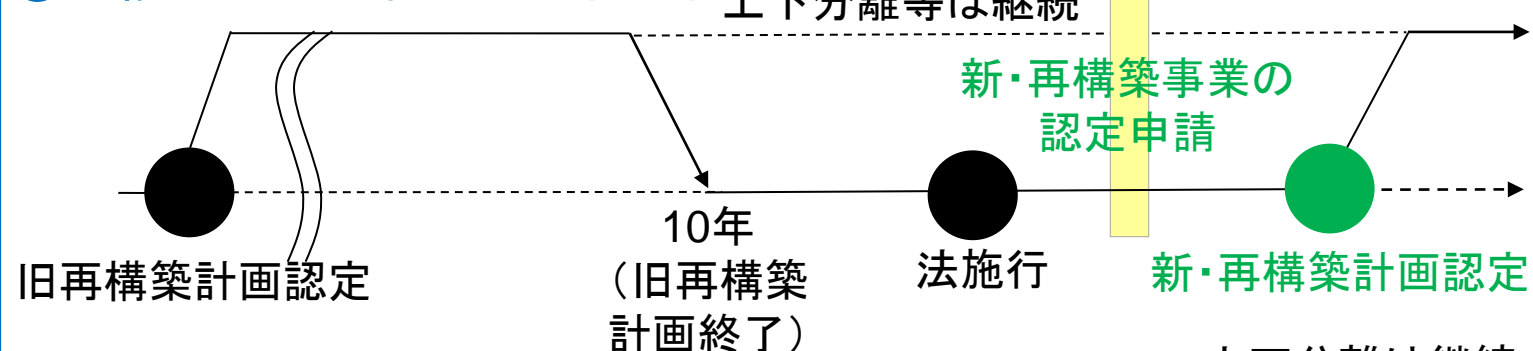


●事業構造の変更

10年間の再構築計画において、上下分離、重要な資産の譲渡等(駅や車両等を自治体に譲渡等)、維持管理・修繕費の自治体負担、運行経費の補填、一定の補助金の支出の確約などを担保(※)し、官民連携でローカル鉄道の持続可能性を確保する体制の構築。(※)事業者と自治体との協定等を想定

●利用者利便の確保方策:別紙のとおり

②再構築計画が終了した事業者

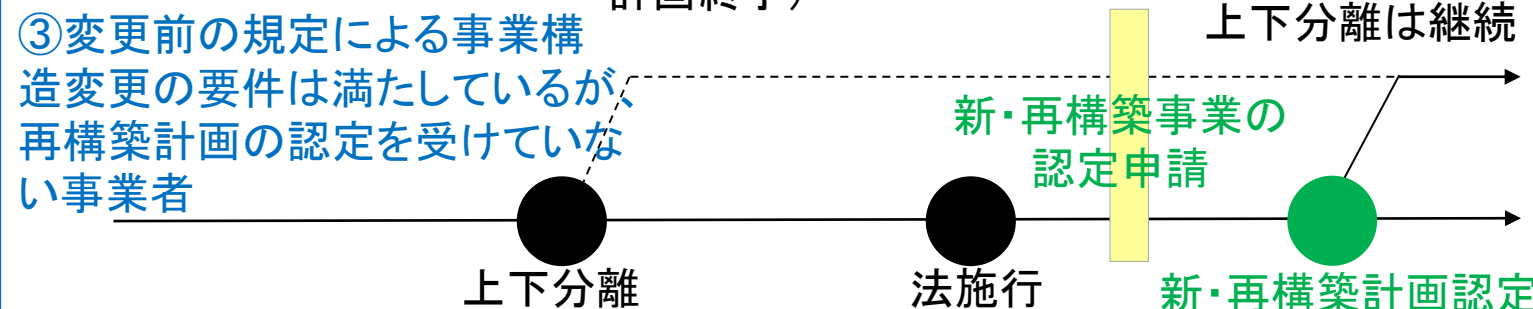


●事業構造の変更

上下分離等の継続を前提に、新たな10年間の再構築計画において、社会資本総合整備計画等に基づく施設整備に対する自治体の支援等を担保(※)し、官民連携でローカル鉄道の持続可能性を確保する体制の構築。(※)事業者と自治体との協定等を想定

●利用者利便の確保方策:別紙のとおり

③変更前の規定による事業構造変更の要件は満たしているが、再構築計画の認定を受けていない事業者

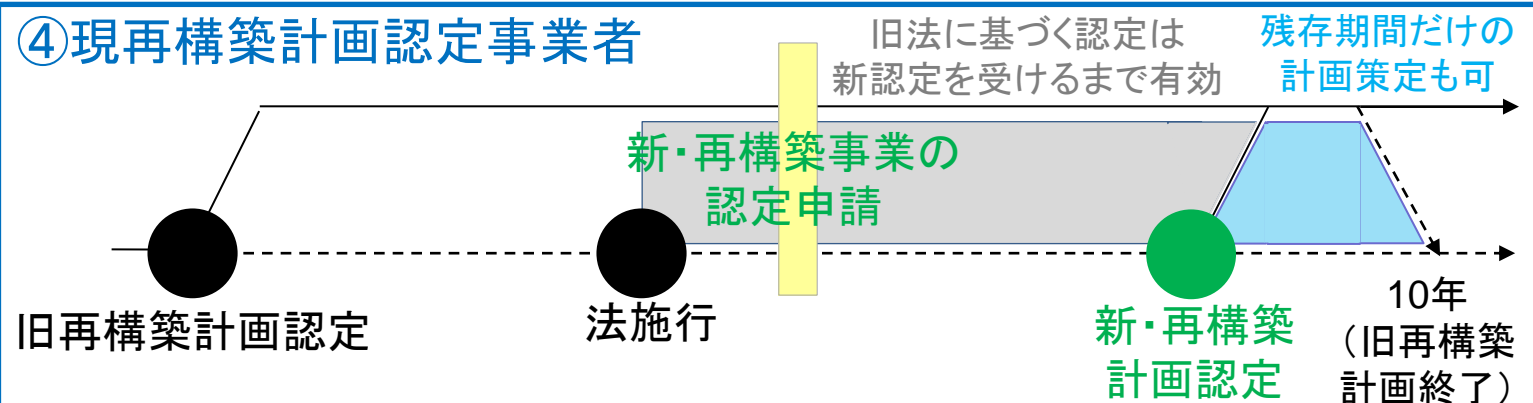


●事業構造の変更

上下分離等の継続を前提に、新たな再構築計画において、社会資本総合整備計画等に基づく施設整備に対する自治体の支援等を担保(※)し、官民連携でローカル鉄道の持続可能性を確保する体制の構築。(※)事業者と自治体との協定等を想定

●利用者利便の確保方策:別紙のとおり

④現再構築計画認定事業者



●事業構造の変更

上下分離等の継続を前提に、新たな再構築計画において、社会資本総合整備計画等に基づく施設整備に対する自治体の支援等を担保(※)し、官民連携でローカル鉄道の持続可能性を確保する体制の構築。(※)事業者と自治体との協定等を想定

●利用者利便の確保方策:別紙のとおり

A社

- ・訪日外国人周遊パス販売(県内三セク鉄道・バスフリーパス)
- ・駅の新設
- ・他社線との直通運転の実施

B社

- ・運行ダイヤの見直し、増便、快速列車の運行
- ・沿線施設とのセット切符・家族割引切符販売
- ・二次交通(バス等)との接続を強化

C社

- ・分岐器設置と他社線との直通運転の実施
- ・駅舎建て替え
- ・パーク&ライド駐車場整備
- ・バス・乗合タクシーとのダイヤ調整等乗継利便の向上
- ・外国人旅行客受入環境整備(言語バリアフリー、多言語に対応した新車両導入)

D社

- ・フリー切符の販売
- ・既存バス路線等との接続改善
- ・パーク&ライド駐車場・サイクル&ライド駐輪場の整備
- ・駅の新設

E社

- ・企画乗車券の充実、運賃体系の見直し
- ・終電の繰り下げ
- ・駅の新設
- ・パーク&ライド駐車場の新設・増設

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、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、赤字路線であって再構築協議会（仮称）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、「新会社と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

事業採択

- 地域公共交通再構築事業は、費用便益比率(B/C)の算出対象となった。
- 新駅設置や延伸など、B/Cの算出方法に例示があるものについては、過去例も確認しつつ、算出を行うとともに総合的に評価。
- 一方、算出方法の事例のないものについては、供給者便益を計算しつつ、利用者便益については、アンケート調査なども活用しながら、定性的評価も加え、総合的に評価。
(簡易的に計算を実施できるような仕組みを協議中。)

■ B/C

- B: 収入(利用者数の下げ止まりによる実質的な収入増)
費用削減効果、利用の金銭価値化
- C: 設備投資費用

■ 定性的評価

項目	良い	普通	悪い
快適性	○		

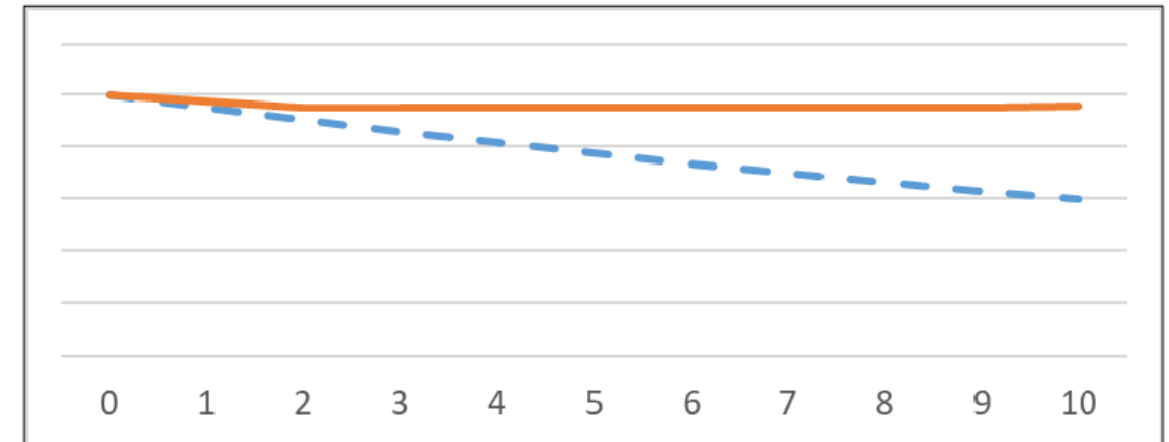
⋮

■ 総合評価

B/C及び定性的評価を確認し、事業実施の妥当性を判断。

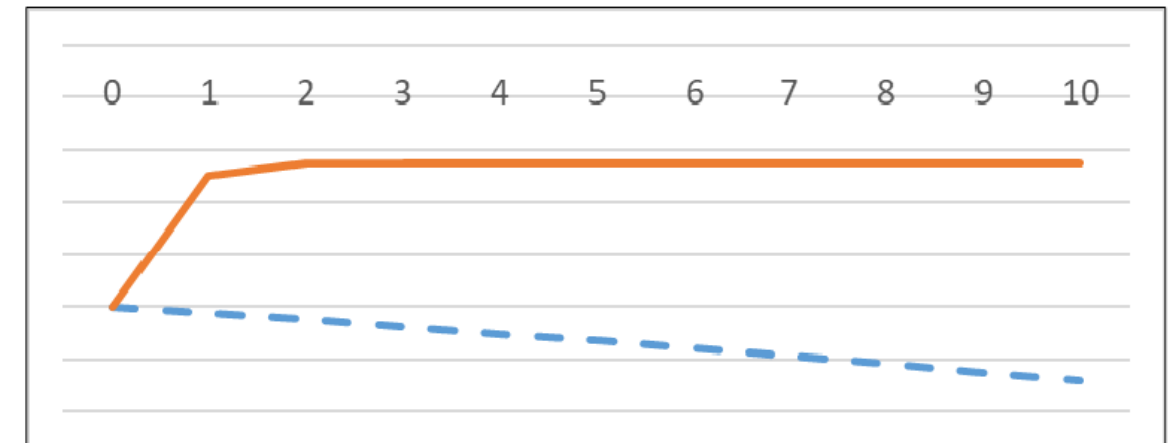
要件(KPI)の基準イメージ

- 利用者数や事業収入は再構築の取組を行うことで、将来的に下げ止まることを目標として設定。



橙線:再構築事業を実施した場合の目標値目安
青線:再構築事業を実施しない場合

- 事業収支は、事業構造の変更後(1年)に上向きになった後、利用者数と同様に一定の値をとることを目標として設定。



橙線:再構築事業を実施した場合の目標値目安
青線:再構築事業を実施しない場合

鉄道輸送の高度化を実現した事例

■ 上下分離（JR東日本（只見線））

JR東日本の役割
(第二種鉄道事業者)

上

列車の運行



保有
・乗務員
・駅係員
・車両等

ふたたび、はじまる。
再会、只見線



2022.10.1
只見線全線運転再開



県による復旧ポータルサイトの立ち上げ、
企画列車の運行等による機運の醸成

福島県の役割
(第三種鉄道事業者)

下

鉄道施設保有
土地保有



保有
・線路や駅舎の
土地等
・線路・駅等の施設

■ MaaS（Mobility as a Service）・スマート化



トヨタファイナンシャルサービス
my route アプリ

チケットのQRコード化 (近鉄)



クレジットカードのタッチ決済
(JR九州)



MaaSやスマート化により、「安価で」
「簡易に」移動できる環境を整備

■ GX・DX対応車両等への転換



旧国鉄型気動車 H100形電気式気動車 819系蓄電池車 水素ハイブリッド車 自動運転の実証実験

■ 外部資源を活用した駅の活性化



左：江見駅（JR東日本）
郵便局と駅窓口を一体化

右：湯浅駅（JR西日本）
町立図書館や地域交流センターを
含めた複合施設化

BRTやバスへの転換や連携を実現した事例

■ BRTへの転換（JR東日本（気仙沼線・大船渡線））



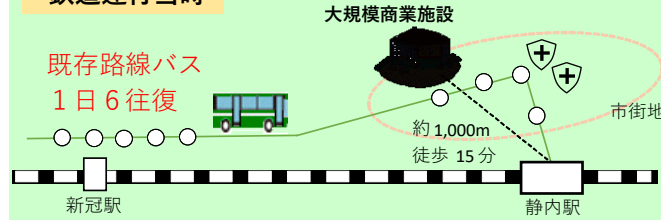
- ・JRが引き続き運行
- ・時刻表にも掲載
- ・便数大幅増
気仙沼線：22本⇒65本
大船渡線：19本⇒53本

↓
鉄道と同等以上の
利便性を実現

■ バスへの転換（JR北海道（日高線））

鉄道運行当時

既存路線バス
1日6往復



車いす用エレベーター付き車両
(道内初)

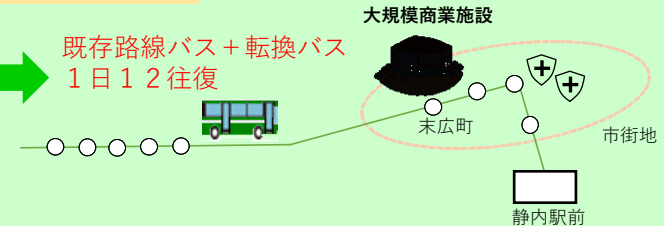


低床車両

- ・JRが沿線のバス路線の再編をサポート
- ・JRがバス転換等のために25億円を支援
- ・新型バスの導入によりバリアフリー化を実現
- ・医療施設、大規模商業施設及び学校への
立ち寄りを実現

バス転換後

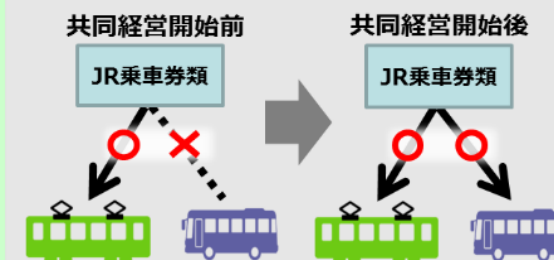
既存路線バス+転換バス
1日12往復



→ 鉄道と同等以上の
利便性を実現

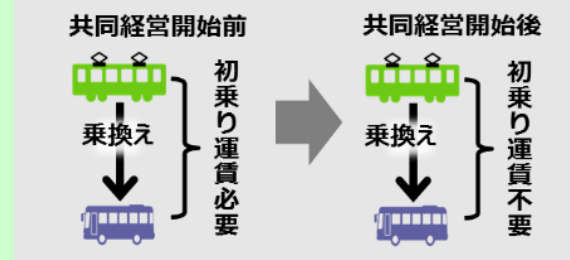
■ バスとの共同経営（JR四国（牟岐線）・徳島バス）

① JR乗車券類で徳島バス」の利用を可能化



共通乗車券・通し運賃の導入

② 通し運賃の適用



→ 利便性の向上

1. 車両・軌道・信号等の低コスト化・効率化

■ 鉄道の自動運転

有識者検討会において、鉄道分野における生産性革命にも資する自動運転の導入について、安全性や利便性の維持・向上を図るための技術的要件を検討。特に、香椎線（JR九州）において、運転士以外の係員が前頭に乗務する自動運転の実現を目指し、実証運転を実施。



香椎線車両



自動運転の実証実験

■ 低コスト化・GXに対応する車両への転換

従来型気動車よりも軽量化され、構造がシンプルで機械的な要素が少ない、燃料電池鉄道車両等のモーターで駆動する車両等へ転換することにより、メンテナンス時の負担を軽減とコスト削減を図る。



旧国鉄型気動車



H100形「DECMO」
電気式気動車



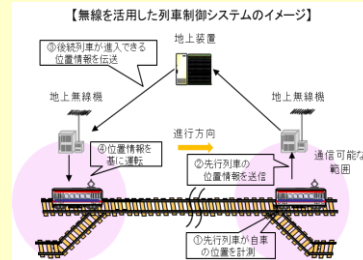
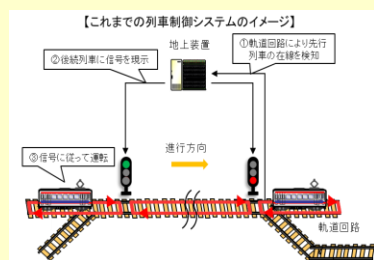
BEC819系「DENCHA」
蓄電池電車



FV-E991系「HYBARI」
水素ハイブリッド電車

■ 新たな信号システム（無線式列車制御）の導入

近年、無線通信技術が進化している中、地方鉄道向けに、こうした技術を活用した「無線式列車制御システム」の技術開発を実施。本システムにより、信号設備や踏切等の地上設備の削減にも寄与。



■ 車両の検査周期の延伸

車両の検査周期について、耐久性等の性能が基準期間以上に確保できることを証明する際、他の鉄道事業者が証明した機器と、構造上の相違や使用条件等の比較によることが可能。今後、車両の標準化が進めば、同等の車両を有する他社の結果を活用することで維持コストを削減。

■ メンテナンスの省力化・効率化

カメラを活用した鉄道施設等の状態監視及び車両モニタリングによるCBM（コンディション・ベース・メンテナンス）により、検査・修繕を行う職員を省力化・省人化。

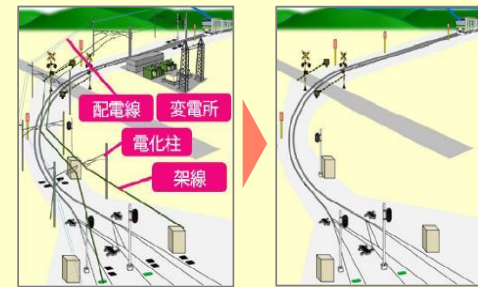


車両の状態監視（JR西日本HPより）

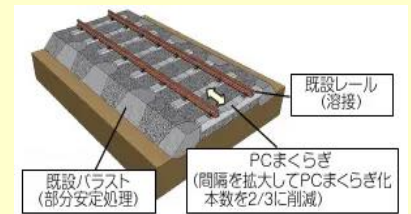


沿線の状況の監視

また、設備の統廃合によるスリム化や地上設備の構造強化等により、保守量を削減。



例) 架線レス化
電化区間における架線・電力設備等のスリム化



（第1回モビリティ検討会 JR 東日本資料から一部抜粋）

地域鉄道に適した
ロングレール軌道構造

■ 標準化車両の開発・共同購入・リース方式の導入

車両の標準化を進め、設計費用等のコストを削減。広く標準化車両が導入されれば、鉄道事業者同士の共同購入による更なるコスト削減や車両保有会社によるリース方式も追求。

総合車両製作所の共通仕様「sustina」の車両

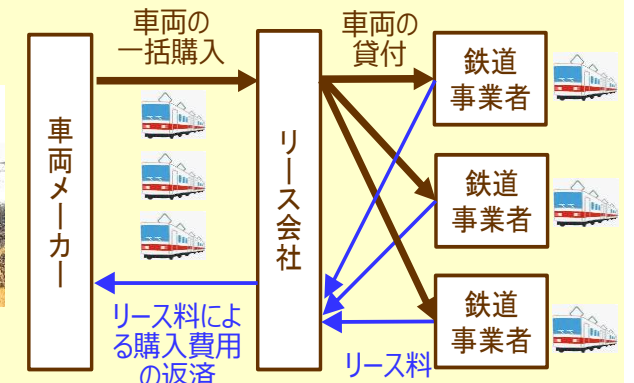


（JR東日本）



（しなの鉄道）

（リース方式のイメージ）



■ 携帯電話の活用による通信設備の撤去 ※制度・運用の見直し

現在、駅や指令所等、保安上必要な箇所間では直通電話を設置することが求められており、専用のメタルケーブルや搬送装置を全線にわたって設置することが必要となっている。

保安通信設備に携帯電話網による通信を含めることで、固定設備を縮小し、維持管理・更新コストの軽減を図る。 ※ 携帯電話の通信エリアの確保が必要

2. 利用者利便性の向上・利用促進

■ MaaS (Mobility as a Service) ・スマート化

MaaSやスマート化により、「安価で」「簡易に」移動できる環境を整備。

1. マルチモーダルルート検索
(複数の交通手段をまとめて検索)
2. 予約・決済
3. 店舗・イベント情報検索

トヨタファイナンスサービス my route アプリ

チケットのQRコード化 (近鉄) クレジットカードのタッチ決済 (JR九州)

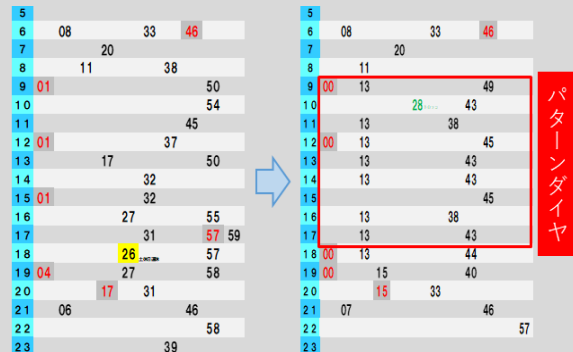
■ 駅のスマート化

駅係員がいない駅などに自動券売機、自動改札機、自動精算機、チャージ機、インターホンなどを設置し、利用者からの問い合わせなどを係員のいる駅から案内する、駅集中管理システムを導入。 (名古屋鉄道の例)



■ パターンダイヤ化

普通列車の発車時刻を概ね統一 (パターンダイヤ化) し、わかりやすく、利用しやすいダイヤに見直し。



JR四国：徳島線 (徳島～穴吹間)

■ 簡易な停留所の追加設置

簡易な停留所を駅間に追加設置し、利用機会を拡大。乗降客の有無に応じて停車できる自動運行システムを技術開発。

(福井鉄道の例)



■ 跨線橋の撤去と構内踏切化によるコスト削減、バリアフリー化

※運用の見直し

対面駅において跨線橋の維持管理・更新費用を軽減するとともにバリアフリー化を実現するため、プラットフォーム間移動の安全が確認できたものについて、構内踏切化を検討。



■ 他線区の観光列車の導入

他の鉄道事業者が保有する観光列車を自社線区において運行。



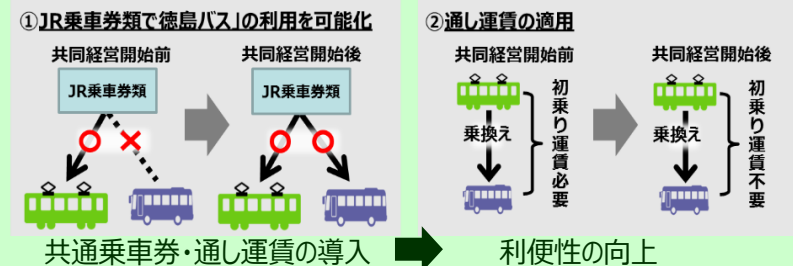
(東急(株)が運営する「THE ROYAL EXPRESS」がクルーズ・トレインとしてJR北海道内線区を走行)

3. 他の交通分野との連携

■ バスとの共同運行化・役割分担

独占禁止法特例法に基づく大臣認可を受け、鉄道とバスの間での共通運賃・通し運賃等を実施し、地域間移動の利便性向上を図る。

JR四国(牟岐線)・徳島バスの例



■ 貨客混載輸送

集配トラックを旅客列車や路面電車を活用した貨客混載輸送に転換。



4. 官民連携の推進

■ 地域全体で取り組む事業構造の改革

地域が創意工夫を活かし、事業者と一体となって鉄道の活用・利便性向上のための様々な施策を展開。

ふたたび、はじまる。
再会、只見線



2022.10.1
只見線全線運転再開



沿線の観光地とを結ぶ
周遊バスの運行

自治体等が鉄道資産を分割保有

事業者の役割
(第二種鉄道事業者)



列車の運行

乗務員・駅係員・
車両等の保有

自治体の役割
(第三種鉄道事業者)



鉄道施設保有

土地保有

線路や駅舎の土地、
線路・駅等の施設
の保有

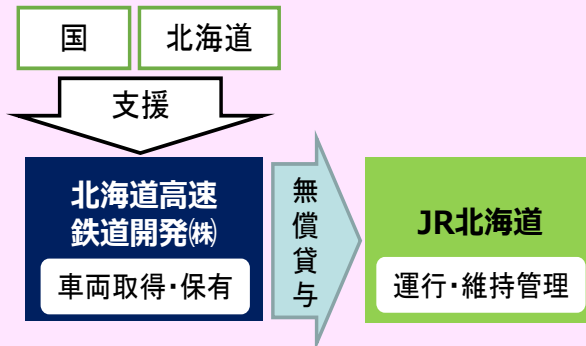
■ 新造車両の導入促進

地域住民の生活路線における快適性向上や、観光列車やイベント列車の運行など、鉄道の利用を更に拡大する取組を戦略的に推進するため、観光列車等の取得に対し、国と地域が協力して支援する。

例) JR北海道における観光列車の導入 (国と北海道が連携して支援)



〔特急車両・ラベンダー編成〕



■ 地域協議運賃の導入 ※第211回通常国会に関連法案を提出

利用者利便の向上につながる、交通モードの垣根を越えた交通事業者間の連携を後押しする観点から、地域の関係者が合意すれば、認可運賃とは異なる運賃設定を可能とするような制度を構築。

■ 高速化

高速車両の走行が可能となるよう、インフラ設備を改良し、所要時間の短縮を実現。



JR西日本：山陰本線の一線スルー化



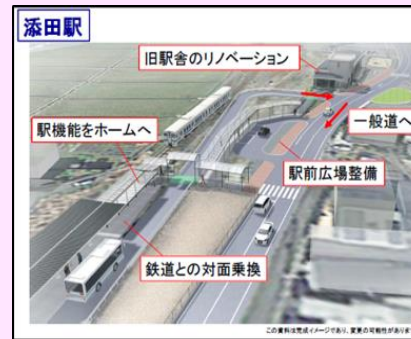
マクラギを木からコンクリートへ

■ バス等との乗り継ぎ利便性向上 (対面乗り換え化等)

鉄道の乗降ホームから、直接バス等へ乗車が可能になることで、シームレスな交通体系が構築され、利用者の利便性が向上。

日田彦山線 (JR九州) 添田駅 (イメージ)

気仙沼線・大船渡線 (JR東日本) 鉄道⇔BRT



■ 外部資源を活用した駅の活性化

利用目的の異なる公共施設等と複合化し、多様なサービスを提供することで、利用者の利便性が向上するとともに、新たな需要を創出。

江見駅 (JR東日本)
郵便局



湯浅駅 (JR西日本)
町立図書館・地域交流センター



長井駅 (山形鉄道)
長井市役所



■ まちづくりと連携した駅の新設・移設

新設：ひたちなか海浜鉄道
沿線の5小中学校統合に併せて、
新駅を設置し、利便性を向上。



移設：JR北海道・宗谷線
地元からの要望により、駅を高校付
近まで移設し、利便性が向上。



まちづくりを軸とした公共交通再構築の事例①

JR姫新線では、自治体・JR・地元企業が連携して、新車導入、軌道強化、駅整備、駅周辺開発、利用促進に一体的に取り組んだことで、通勤需要等を取り込み利用者を大きく増加

○ 輸送改善事業(H18~H21) ※

目的

新車両導入による速達性・快適性の向上

効果

速達性の向上：姫路駅～上月駅間 **9分短縮**

(車両費)

JR
34億円
自治体
無利子貸付

(地上設備費)

JR
10億円
**自治体
35億円**
県：23億円
地元市町：12億円

おおいち 姫新線 太市駅周辺整備 ※

【事業経緯】

- H27 地元が主体となり太市地区の将来像を検討
- H28 まちづくり協議会の発足（連合自治会、市、JR等）
- R2 賑わいづくりに向けた連携協定の締結（市、JR、民間企業、連合自治会）

【事業の概要】

- ① 新駅舎の完成(R3.3)
- ② 新社屋の完成(R3.10)
- ③ 駅前広場の完成(R4.3)



シンプルな新駅舎

凡例

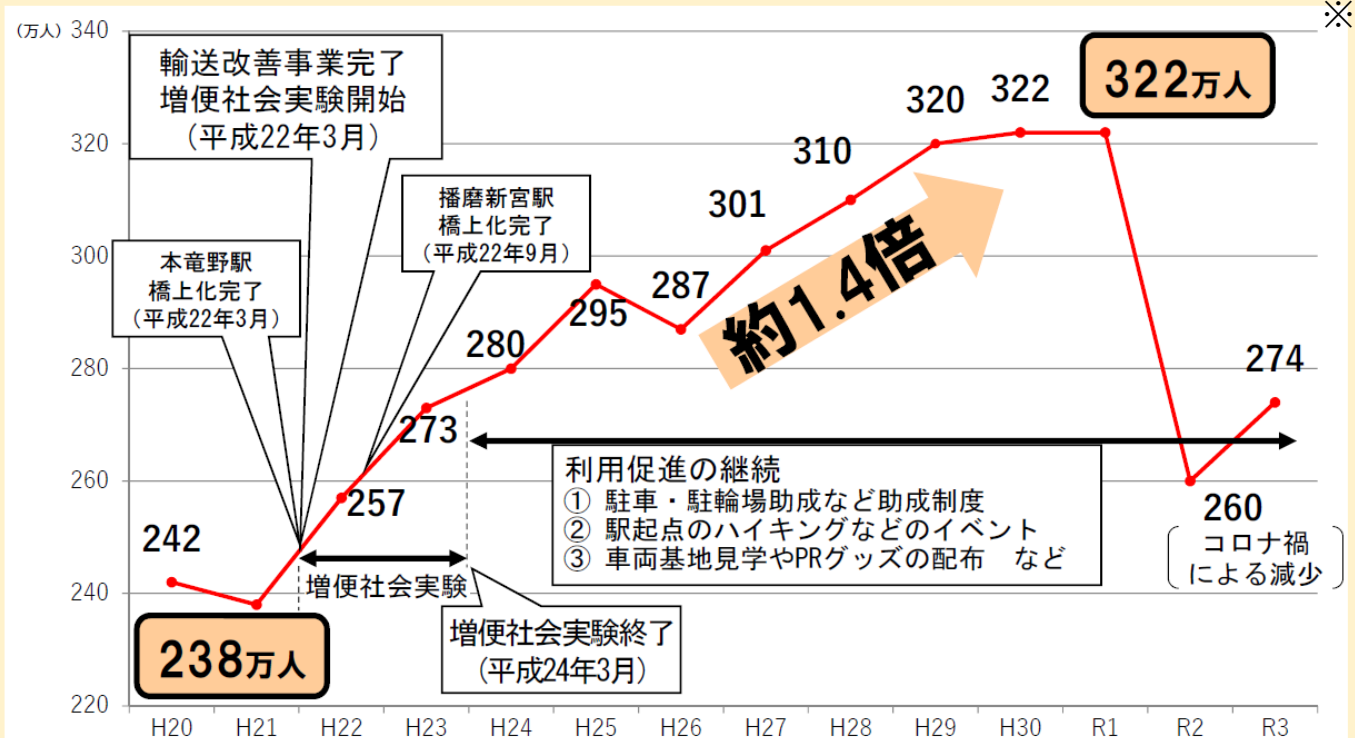
- 事業区間
- == 複線区間 (電化・高速化済)
- 単線区間



▲ 姫新線 新製車両



▲ 駅間の速達化(線路改良)



※ 令和4年6月24日 第1回 JRローカル線維持・利用促進検討協議会（兵庫県）資料より抜粋・加工

まちづくりを軸とした公共交通再構築の事例②

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)】



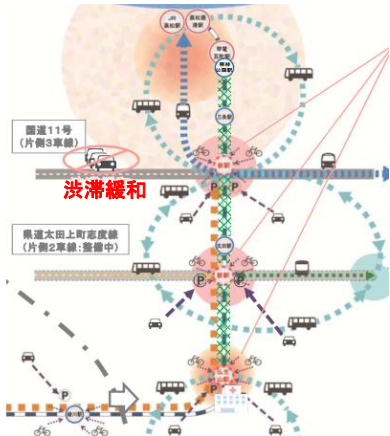
【再編後】



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)



新駅を交通結節拠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)



- 被災した只見線は、只見～会津川口間を上下分離の上、令和4年10月1日に全線運転再開
- 只見線の利用促進のため、沿線自治体が連携し、観光を主とした取組を推進

路線図



上下分離スキーム

J R 東日本の役割 (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	福島県の役割 (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
--	--	---	---

地域の取組

福島県を含む沿線自治体により只見線利活用計画を策定し、只見線ポータルサイトの立ち上げや企画列車の運行など、全線再開にあわせて様々な利用促進の取組を実施している。

経緯

- 平成23年 7月 新潟・福島豪雨により被災
- 平成29年 6月 福島県とJR東日本が、只見線(只見～会津川口間)に上下分離方式を導入し、鉄道で復旧することを合意
- 平成30年 6月 復旧工事に着手(復旧費約91億円)
(負担割合: 国1/3・県及び沿線市町村1/3・JR東1/3)
- 令和 4年10月 1日 全線運転再開



只見線利活用計画に基づくアクションプログラムの取組



只見線ポータルサイトによる広報



記念ロゴマーク



企画列車の運行、車内でのおもてなし



プロモーションの強化

- 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組を推進

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

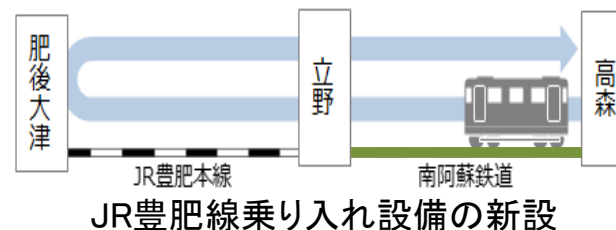
南阿蘇鉄道管理機構の役割
(第三種鉄道事業者)

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



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

地域の取組



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組を実施している。

気仙沼線・大船渡線 (JR東日本): 東日本大震災による被災から、BRTにより完全復旧。
 日田彦山線 (JR九州): 平成29年7月九州北部豪雨による被災から、BRTにより復旧が決定。令和5年夏に開業予定。

BRT転換による利便性向上

JRが土地、車両、駅・停留所、専用道を保有し、地元バス事業者やJRグループ会社に運行業務を委託

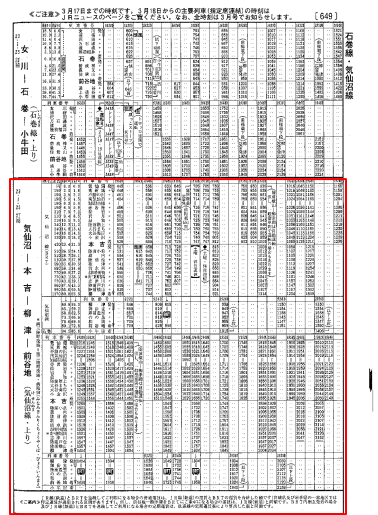
運行主体	【気仙沼線・大船渡線】 ・地元バス事業者に運行を委託
	【日田彦山線】 ・JR九州バスに運行を委託


利便性の向上


増便(乗車機会)

	鉄道	BRT
気仙沼線	22本 (90分)	65本 (106分)
大船渡線	19本 (65分)	53本 (77分)

※いずれも最大本数となる区間、最短となる系統を記載 (R5.2時点)

時刻表への掲載


DX・GX車両の導入




鉄道との乗り継ぎ利便性向上(対面乗り換え化)





運行ルート工夫

利便性の向上

専用道と一般道を組み合わせた運行ルート (日田彦山線)



約8km 一般道を走行
 約14km トンネル(4.4km) 専用道を走行
 約18km 一般道を走行
 約40km

役場・病院への乗入れ (気仙沼線・大船渡線)


利用者の声(気仙沼線・大船渡線)

- ・運賃も鉄道並みであり利用しやすい。運行本数が増えて便利になった。
- ・買い物がしやすい場所や病院前に駅が設置されて便利になった。
- ・交通系ICカード導入により、スムーズに乗降できる。
- ・スピードや到達時分、運行の安定性についても概ね満足・不都合ない。

日高線：平成27年1月の高波被害から不通(バス代行輸送開始)、令和3年3月末に鉄道事業廃止
 留萌線：令和5年3月末に石狩沼田 - 留萌間が先行廃止、令和8年3月末に深川 - 石狩沼田間が廃止予定

バス転換による経済的支援・利便性向上

バス転換後は、JR北海道の支援や国の補助を活用しながら、地元バス会社が運行を担うとともに、利便性が向上。

【JR北海道】

- ・代替交通支援
鉄道廃止から最大18年間分
バス購入資金、バス停設置費用、欠損補助等
- ・まちづくり支援金
沿線自治体の地域振興資金として活用
- ・鉄道定期運賃とバス定期運賃の差額補償(一定期間)

<跡地活用>



経済的な支援

【国】

- ・バス運行補助制度
国庫補助系統(留萌線)留萌旭川線、沼田線
(日高線)日勝線、日高線沿線
- *上記で賄えない運行経費は、JR北海道の代替交通支援負担

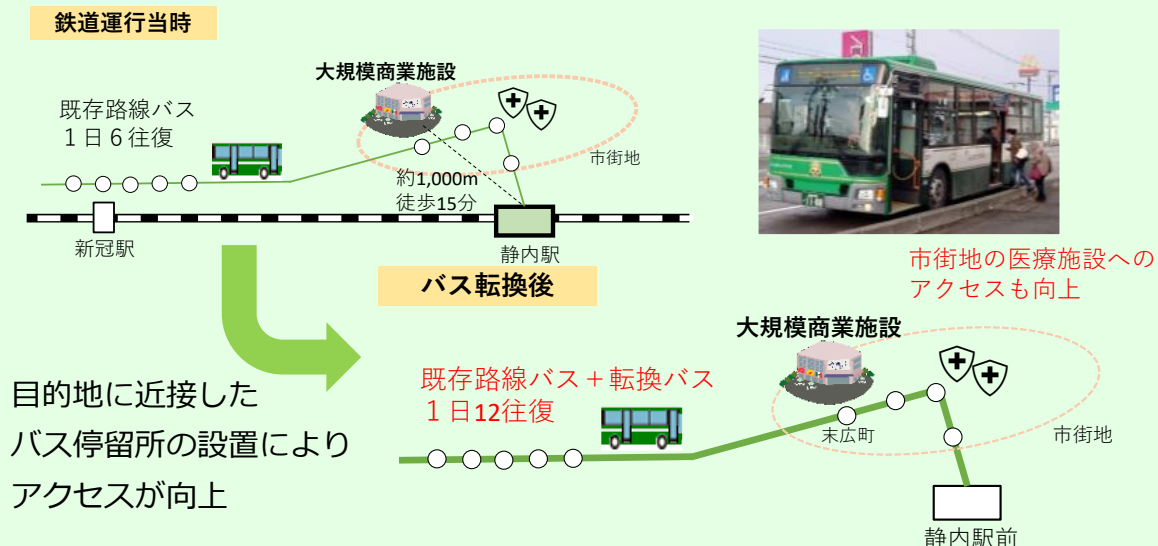
乗車機会の増加

日高線

	平成26年	令和3年
新ひだか町の商業地区 (静内・未広町バス停)	12 (既存路線バス)	20
浦河町の住宅地 (常盤通バス停)	— (バス停なし)	26

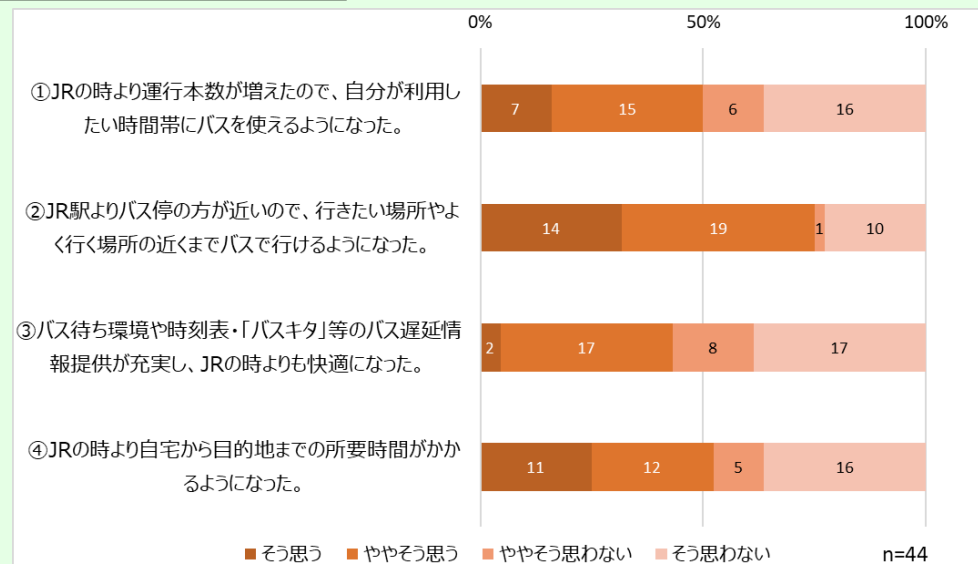
運行イメージ

日高線



利便性の向上

利便性変化の評価



利便性の向上

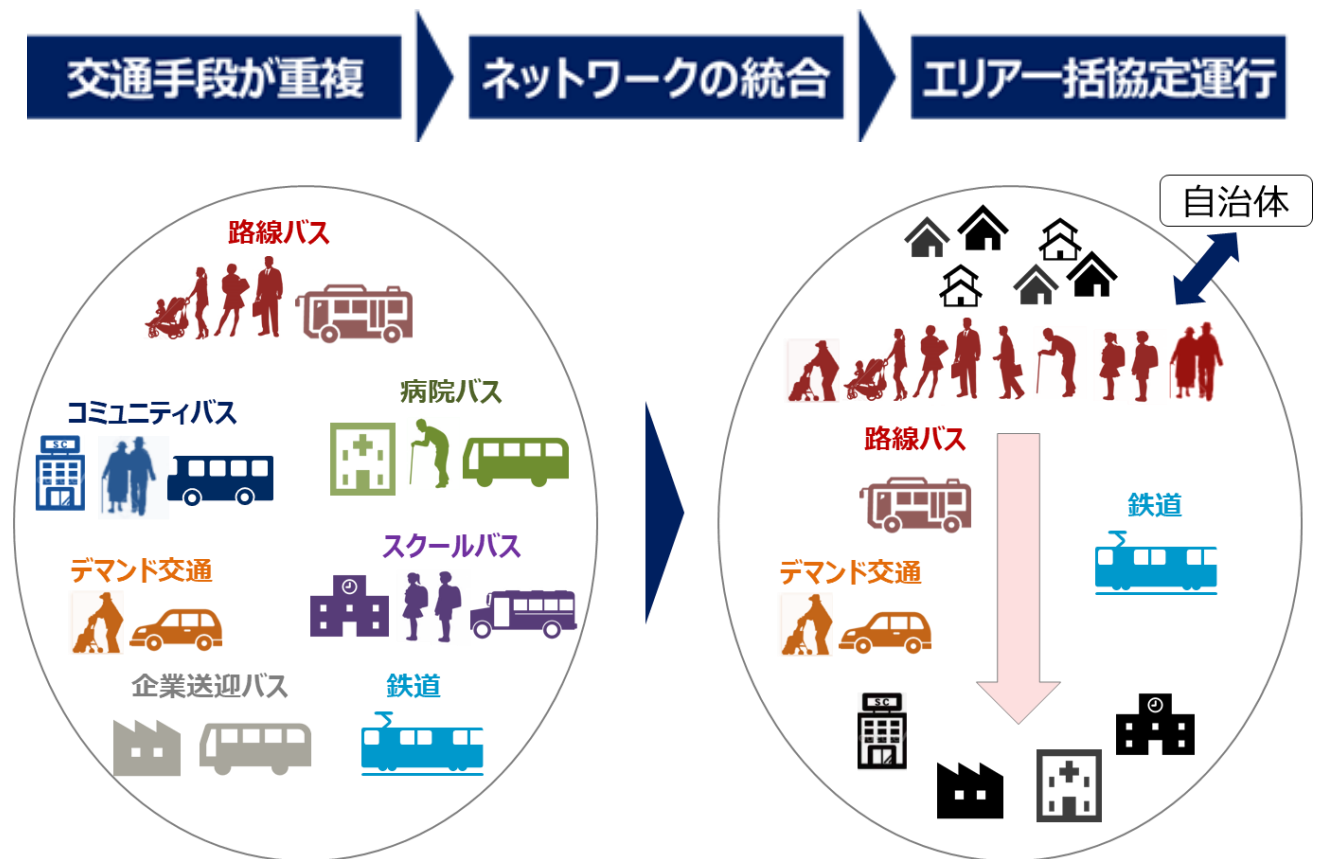
背景・必要性

- 路線バス事業等は、主に民間の交通事業者が主体となり、行政が運行サービスに対して赤字補填を行い維持。
- こうした手法は、路線維持に効果がある一方、事業改善インセンティブがなく赤字拡大に歯止めがかからない恐れ。

概要

エリア一括協定運行事業を創設。
(地域公共交通利便増進事業の拡充)

- 自治体と交通事業者は、一定のエリア・期間について、以下の協定を締結。
 - ・交通サービス水準（運賃、路線、運行回数等）
 - ・費用負担（上下分離も可能） 等
- 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、複数年の支援額を初年度に明示。（事業改善インセンティブ） <予算>



背景・必要性

- 高齢者人口の更なる増加、ライフスタイルの変化等により、利用者のニーズや移動手段のあり方の多様化とともに、2050年カーボンニュートラルの実現に向けた社会的要請の高まり。
- 地域公共交通分野において、デジタル技術や交通データの効果的な活用により効率性・利便性の向上を図る交通DXと脱炭素社会に向けた車両電動化等の交通GXの推進が不可欠。

概要

- AIオンデマンド交通・キャッシュレス決済等の技術や、EVバス・EVタクシー等の導入を通じて、交通DX・GXを推進する事業を創設。（道路運送高度化事業の拡充）
- 国は、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、財政投融资を活用した(独)鉄道・運輸機構の出融資、固定資産税の特例措置により支援できるよう措置。

AIオンデマンド交通

(スマホや電話で乗車予約→AIによるルート決定)



非接触型クレジットカード・QRコード

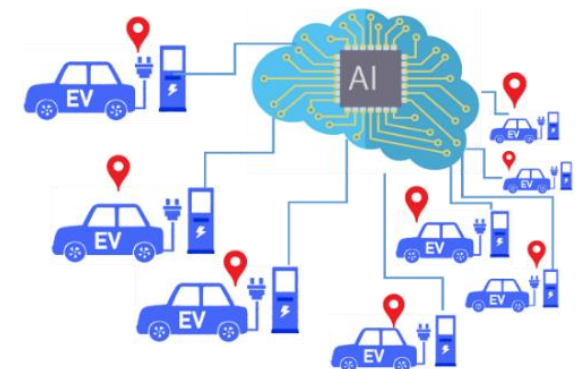
(データ収集→路線・ダイヤの効率化)



EVバス



EVタクシーのエネルギー マネジメントシステム (運行管理と充電管理を一体的に実施)



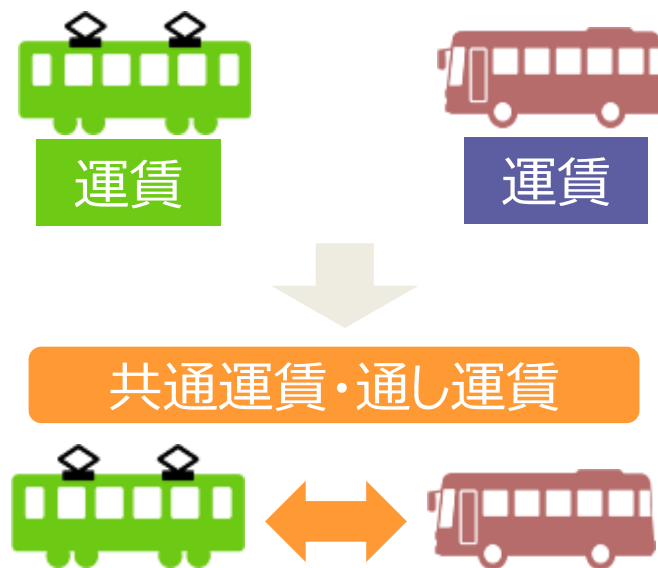
背景・必要性

- 路線バスについては、平成18年道路運送法改正により地域の関係者間で協議が調った場合に届出で運賃設定できる協議運賃制を導入し、コミュニティバスなど地域に根差した輸送サービスの提供に活用。
- 地域公共交通において、地域の関係者の連携・協働の一層の促進や地域に根差した輸送サービスの充実のためには、**鉄道・タクシーの運賃**についても、**柔軟な運賃設定**を可能とすることが必要。

概要

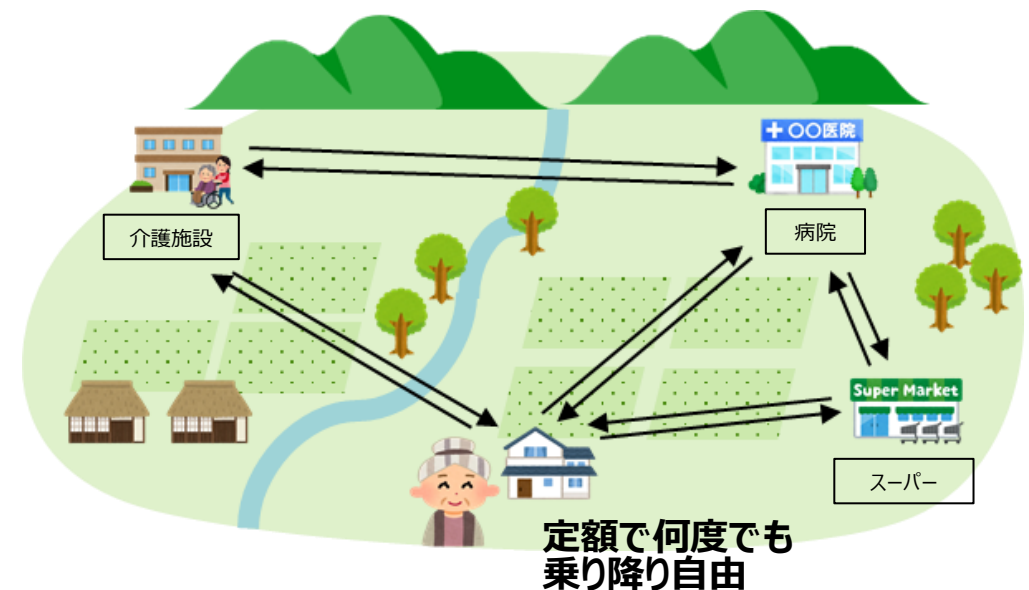
- 鉄道及びタクシーについて、**地域の関係者間の協議が調ったとき**は、国土交通大臣への**届出**による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。

鉄道とバスの連携イメージ



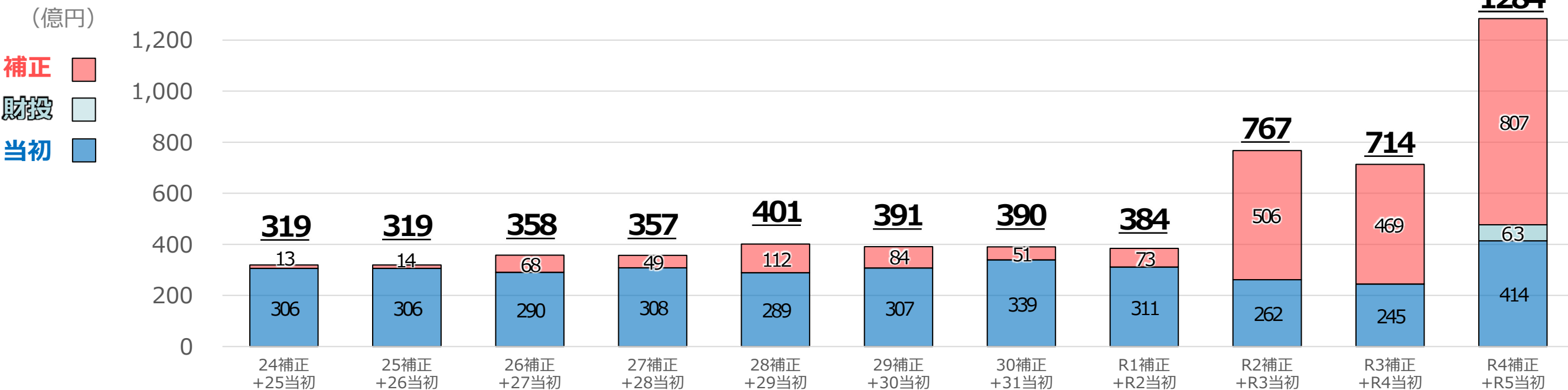
※鉄道とバスの共通運賃・通し運賃を導入し、鉄道の乗車券類を利用できる本数の増加を実現した事例あり

タクシーの柔軟な運賃のイメージ



※タクシー協議運賃は都市部以外の地域が対象
(全国で営業区域の約8割、車両数の約1割が対象)

地域公共交通関係予算(R4補正予算・R5予算)



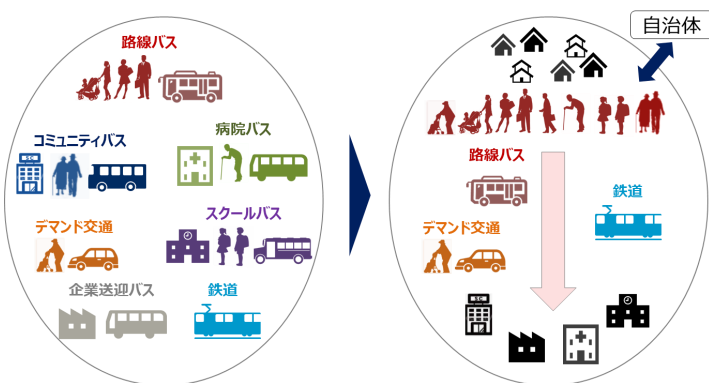
主なR4補正予算・R5予算

- 地域公共交通確保維持改善事業
 - ・地域交通への運行支援
 - ・**エリア一括協定運行事業(※1)**
 - ・地域公共交通再構築調査事業
 - ・交通DX・GX
 - ・共創モデル実証プロジェクト
- 観光庁計上予算 (交通事業者支援)
 - ・交通による観光地の高付加価値化事業
 - ・インバウンド受入環境整備事業
- **社会資本整備総合交付金(※2)** 等

(※1)エリア一括協定運行事業

(R5~)

- ・自治体と事業者は、交通サービス内容、費用負担等の協定を締結
- ・国は、**複数年支援**の額を事前明示 (事業改善インセンティブ)



(※2)社会資本整備総合交付金

(R5~)

基幹事業

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

- ➡ 「**地域公共交通再構築**」を追加
- ➡ 「市街地整備」の「**都市・地域交通戦略推進事業**」を拡充

効果促進事業

- ・基幹事業の効果を高めるために必要な事業
- ・全体事業費の2割目途



多様な関係者の共創やDX・GXによる持続可能な地域公共交通の実現

共創・MaaSプロジェクト

- ・官民、交通事業者間、他分野の共創による交通プロジェクト
- ・MaaSの広域化や交通データの利活用の推進
- ・地域モビリティ人材（まちづくりはじめ他分野との連携、DX等）の育成支援



DX・GXによる公共交通の基盤強化

- ・新たな決済手段や新しいモビリティの導入、交通情報データ化等

自動運転実証調査

- ・自動運転による公共交通の社会実装に向けた実証事業

地域公共交通の維持確保・体質改善等

○地域公共交通の維持確保・体質改善

- ・地域公共交通計画に基づく運行費等の支援強化
- ・エリア一括協定への長期安定的な支援 等
- ・バス・タクシー運転者の安全・安心な職場環境構築の支援等、人材確保対策の強化
- ・離島航路・航空路の運航への支援

○ローカル鉄道の再構築方針策定等の後押し

○快適で安全な公共交通の実現

- ・公共交通におけるバリアフリー整備の推進等



まちづくりと連携した公共交通の基盤整備(社会資本整備総合交付金等)

地域交通ネットワークの再構築に必要な鉄道施設・バス施設のインフラ整備を支援



都市の骨格となる公共交通軸の再構築のため、LRT・BRT・鉄道等の走行空間を整備 (都市局予算)

EV車両・自動運転車両などの先進車両を導入

地域鉄道の安全対策

地域鉄道における安全性向上に資する設備整備支援 (鉄道局予算)

持続可能な観光受入環境整備

公共交通における受入環境整備を図る取組 (観光庁予算)

- ・富裕層・オーバーツーリズムに対応した受入環境の整備
- ・Wi-Fi、サイクルテイン導入 等



財政投融资

地域交通への財政投融资
鉄道・バス・タクシー等のDX・GX投資に対する出融資

上記のほか、「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」にて各省庁と連携し、あらゆる政策ツールを総動員。

1. ローカル線の**特性把握**(状態把握・マーケティング等)
2. 路線コンテンツの**磨き上げ**(内外客向けのストーリー作り)
3. 広域的な**連携**(情報発信・集客・相互送客・滞在・消費意識)
4. 実働部隊の**構築**(誰がやるか、特に若い世代の意見・関心)
5. 地域住民＋応援隊やファン層等の**熱量・取巻強化、目標設定**
6. **利用促進の仕組み作り**(積極的な交通機関の来訪案内 等)
7. 公共交通に対する**コスト意識の醸成**(収入・経費の見える化)