

国土交通大臣 齊藤鉄夫 様

未来につながる鉄道ネットワークを創造する緊急提言

令和4年5月11日

北海道知事 鈴木 直道

岩手県知事 達増 拓也

秋田県知事 佐竹 敬久

福島県知事 内堀 雅雄

富山県知事 新田 八朗

福井県知事 杉本 達治

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(代表)

鳥取県知事 平井 伸治(代表)

岡山県知事 伊原木 隆太(代表)

山口県知事 村岡 嗣政(代表)

香川県知事 浜田 恵造

高知県知事 濱田 省司

青森県知事 三村 申吾

宮城県知事 村井 嘉浩

山形県知事 吉村 美栄子

新潟県知事 花角 英世

石川県知事 馳 浩

山梨県知事 長崎 幸太郎

静岡県知事 川勝 平太

京都府知事 西脇 隆俊

和歌山県知事 仁坂 吉伸(代表)

島根県知事 丸山 達也(代表)

広島県知事 湯崎 英彦(代表)

徳島県知事 飯泉 嘉門

愛媛県知事 中村 時広

大分県知事 広瀬 勝貞

国は、令和4年2月より「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」を開催しており、その目的として「鉄道事業者と沿線地域の間で、(中略)具体的な協議を進めるよう、手順、仕組みを整理して強かに促す」ことや、「鉄道特性が発揮できる線区については、鉄道輸送を維持・改善し、発揮が難しい線区については、輸送モードの転換も視野に入れて地域モビリティの刷新に取り組む」ことを掲げている。

JRの路線維持については、平成13年4月10日の国会答弁で国鉄改革の経緯を踏まえた考え方に言及しているが、この国鉄改革時に想定された制度設計、事業構造が維持できないということであれば、単に路線を廃止して縮小均衡を図るのではなく、JRのあり方そのものに立ち返って、地方ローカル線を維持する方策について議論することが必要ではないか。

地方ローカル線の廃止や著しく利便性を欠いた減便は、地域住民の通勤・通学・通院や、インバウンドを含めた観光客の広域的な移動手段など、日常生活や経済活動を支える重要な役割、さらには地方創生の取組への影響が強く危惧される。

また、廃止後の代替交通等は、運行に継続的な補助金が必要になることや、少子高齢化による慢性的な人手不足の状況から、地方公共団体や代替交通を担う地元交通事業者のみの負担で運行することは持続可能性に大きな課題があり、結果として地域の公共交通を失いかねない。

については、鉄道ネットワークを活かしたまちづくりを地方の「伸び代」と捉え、可能な限り将来の世代に継承するため、また、止むを得ずモード転換した場合も同様の趣旨から、その移動手段を持続可能なものとするため、次の四点に取り組まれるよう強く要望する。

1 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

- JRによる全国的な鉄道ネットワークについては、国鉄改革時に、当時の不採算路線を含めて事業全体で採算が確保できるように制度設計された。この事業構造が維持できないということであれば、単に路線を廃止して縮小均衡を図るのではなく、JRのあり方そのものに立ち返って方向性を示すこと。
- 民間企業であると同時に民营化時に多額の国民負担を要し、重要な社会インフラである全国的な鉄道ネットワークを担うJRの取扱いにあたっては、不採算区間のみを切り出して扱うことや、採算・収支を過度に重視した発想に陥らないようにすること。
- また、地方と交通事業者による協議に先立って、まずは国鉄改革の実施者である国が鉄道ネットワーク維持の考え方を責務として示すこと。
- JRが担う鉄道は、国土強靱化や国土の均衡ある発展などの観点から、国策としてネットワークを維持する必要がある。また、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もある。このことから、鉄道ネットワークについては路線ごとに採算を合わせる必要はなく、例えば黒字路線の収益を赤字路線に配分するなど、全ネットワーク維持の方向で資源配分を考えるべきであるため、鉄道事業者の収益を内部移転させるルールを創設すること。

2 JRを含めた鉄道事業者の経営基盤の安定化への支援

- 地方鉄道については、これまでも経営安定化や安全輸送設備等の整備に向け支援制度の充実・強化を求めてきたところであるが、引き続きコロナ禍での支援を含めた地方鉄道への支援の充実・強化を図るとともに、JRの地方路線の果たしている役割が引き続き堅持されるよう、新型コロナウイルス感染症の影響により経営が悪化しているJR各社に対して、コロナ禍を乗り切るため、国の責任において適切な経営支援を講じること。
- JR各社は、完全民营化された社も含めて、全国的・広域的な鉄道ネットワークを担う唯一の存在である。そのネットワークは、国鉄改革の経緯に鑑み、その路線の廃止については、地域との十分な協議を経た上で、慎重に考えるよう指導すること。また、地域に影響を及ぼす減便についても、地域の意見を踏まえ、慎重にするよう指導すること。

3 鉄道事業法における鉄道廃止等手続きの見直し

- 鉄道の廃止や運行計画の変更が地域にもたらす影響や、地域における鉄道活性化の取組やその成果を国が評価するなど、全国的・広域的な鉄道ネットワークを担うJR各社については、鉄道事業の廃止や運行計画の変更手続きに、地域の実情が反映されるよう、鉄道事業法における手続きの見直しを行うこと。
- JR路線は国全体・地域双方にとって重要であること、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、鉄道事業者側の事情・判断のみによって廃止等が可能である現行法の手続きについて、より公の関わりを強める方向に見直すこと。

4 地域との十分な協議を経て、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

- 特に中山間地域の地域公共交通は、運行に継続的な補助金が必要になること、少子高齢化による慢性的な人手不足の状況から、地方公共団体や地元交通事業者にとって大きな負担となっており、第三セクターや公有民営化(上下分離)方式等の場合も同様の課題が存在する。
- その課題解決のため、沿線自治体と鉄道事業者において合意された取組を実現する場合の財政的支援や、経営規模が大きな鉄道事業者については持続的な地域公共交通への支援にあたり相応の事業者負担を求めることなど、地方に負担を転嫁しない仕組みを創出すること。
- また、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律上の地域公共交通特定事業として実施する場合には国の補助制度が設けられているところであるが、地方公共団体の要望額に対して十分な予算が確保されていない等の問題がある。同法律の基本方針において、国の役割として地域の取組に対する財政的支援が挙げられていることを踏まえ、地方公共団体及び交通事業者が過度な負担を負うことのないよう、補助制度の拡充等を含め、地域の取組に対し、十分な財政的な支援を行うこと。

- なお、各路線の先には、国鉄改革で切り離された現在の三セク鉄道が存在しており、各路線の連続性が損なわれると三セク鉄道の経営にも大きな影響が予想される。鉄道がつながっていることで乗車する利用者も多く、当該路線だけでなく、それに接続している三セク鉄道などの路線への影響なども視野に入れた検討・支援を行うこと。

(参考)平成13年4月10日 衆院本会議 国土交通大臣答弁(抜粋)

「ローカル線の廃止につきましては、(中略)JRについては、国鉄改革時に、当時の不採算路線を含めて事業全体で採算が確保できるように事業用固定資産の継承等を行ってきたという経緯を踏まえる必要がございます。したがって、完全民営化後におきましても、今回の法律に基づく指針により路線の適切な維持を図ることとし、路線の廃止を行う場合にあっては、国鉄改革後の輸送需要の動向等について、十分、地元への説明責任を果たすように求めてまいりたいと考えております」