

地域鉄道の維持・活性化についての提言

近畿ブロック知事会

令和 7 年 1 2 月

地域鉄道の維持・活性化についての提言

地域鉄道は、地域住民の通学・通勤などの移動手段として重要な役割を担うとともに、産業や観光など地域の経済活動の基盤であり、少子高齢化や地球環境問題への対応等の観点からも、その活性化が求められている。

しかし、少子高齢化による人口減少や自家用車の普及などに伴い、地域鉄道の利用者は長期的に減少傾向であり、鉄道事業者を取り巻く経営環境は大変厳しい状況となっている。

こうした状況の中、国においては、地方公共団体又は鉄道事業者からの要請に応じて、地域の合意形成のために、国が主体的に関与して地域鉄道の再構築を議論する仕組みや、地域鉄道を社会インフラと位置づけ社会資本整備総合交付金を活用できる事業の創設など、法改正及び予算措置がなされたところである。

このような動きを受け、沿線地域の中には、持続可能な公共交通機関を目指して、地元自治体や鉄道事業者等が連携して、利便性の向上や利用の促進に向けた取組を行うため、協議会等を設置し、維持活性化に向けた検討・実施を進めている地域がある。

一方で、国の支援制度は、今後、新たに取り組む自治体を対象としており、既に地域鉄道の維持活性化に取り組んでいる地方の支援としては不十分である。

また、地域鉄道は、設備の老朽化等による維持管理・修繕に係る費用負担が大きく、さらに近年頻発する豪雨災害等による被害により、多額の復旧費用が必要となるが、国による老朽化や災害に対する補助制度は対象事業者が限定的であり、かつ、十分な予算措置がされているとは言い難く、復旧のための事業者負担が大きくなるため、全国では路線廃止となった事例も発生している。

加えて、地域鉄道においては人材不足が顕在化し、運転士不足を理由とした減便が実施されるなど、地域鉄道の人材確保が喫緊の課題となっている。さらに、JRローカル線においても、コロナ禍や人材不足に伴う減便、省力化のための駅の無人化が実施されるなど、鉄道の機能低下が顕著となっている地域もある。

以上の状況を踏まえ、国においては、地方の重要なインフラであるJRローカル線を含む地域鉄道が、地域の活性化のみならず持続可能な社会の実現に果たす役割に鑑み、地域の支援だけでなく、国の主体的な関与や働きにも期待するとともに、地域鉄道が将来にわたり維持・活性化されるよう、次の事項について特段の措置を講じられるよう提言する。

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

- (1) 鉄道ネットワークは、国土強靱化や国土の均衡ある発展、地方創生・一極集中のは正などの観点から必要であり、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の一つとして重要な役割を現に担っていること、さらに、鉄道が果たす社会的役割や有事・災害時の鉄道ネットワークの重要性に鑑み、国が鉄道事業を重要な社会インフラとして明確に位置付け、全国の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とともに、必要な対策を早急に講じること。
- (2) 国は、国鉄改革時に、不採算路線を含む事業全体での採算確保を前提とした制度設計が行われた経緯やその後の社会情勢の変化を踏まえ、現在のJR各社の経営、事業構造や黒字路線の収益を赤字路線に配分するなどの内部補助の考え方等についても検討した上で、国による上下分離や内部補助に代わる路線や運行本数、駅機能の維持の方法なども含め、地方路線の切り捨てや利便性の低下となるよう、国策として全国的な鉄道ネットワークを維持・活性化するための考え方や方向性を示すこと。
- (3) 地域鉄道について、設備の老朽化が進むと災害時の被害が拡大する恐れがあることから、国が社会インフラである鉄道ネットワークを維持するためにも、大手民間鉄道事業者も含めた地域鉄道の設備更新や維持修繕費用などの老朽化対策や災害に対する補助制度について、支援の拡充を行うこと。
- (4) 経営の効率化や災害等を契機として、沿線自治体の意向を十分に尊重することなく、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。

2 鉄道事業者と地域の協働等による鉄道の維持・活性化に向けた取組への支援

- (1) 鉄道の維持・活性化に向けた地方自治体、鉄道事業者等による協議段階からの積極的な国の関与と、鉄道事業者が経営状況や路線の収支等に関する情報開示を行う際は、事業者が恣意的に設定した一部区間ではなく、路線全体について開示するといったルールを取り決めるなど、全国の鉄道ネットワークの維持・活性化に必要な対策を早急に講じること。

(2) 国の支援制度（地域公共交通再構築調査事業、地域公共交通再構築事業、地域公共交通確保維持改善事業）について、輸送密度の条件を緩和し、過去に鉄道事業再構築実施計画の認定を受けた事業者等の継続した取組についても、簡易な手続きにより支援の対象とするとともに、国が認定した鉄道事業再構築実施計画を着実に実行できるよう、十分な予算枠を確保すること。

また、新駅の整備については、新規採択が中止されている地域公共交通計画事業（コミュニティ・レール化）に代わる新たな支援制度を早急に創設すること。併せて、新たな支援制度の創設までは、地域公共交通計画事業の新規採択を継続すること。

(3) また、地域鉄道の維持・活性化を担っている地方自治体や任意の協議会に対し、地域鉄道ごとの実情を勘案しながら、維持活性化の取組及び人件費を含む運営費に対する支援制度の新設や地方財政措置の充実など新たな支援措置を講じること。更には、多額の費用を要する車両更新は、交付対象事業全体の20%目途に限定される効果促進事業の対象であるが、基幹事業として認められる要件を緩和するなど、計画的に更新できるよう支援を拡充すること。

(4) JRを含めた鉄道事業者が実施するイベント列車や駅周辺施設による観光誘客等、地域鉄道の維持・活性化に資する取組について、多様な財源の活用がなされるよう仕組みの検討を行うこと。

また、大臣指針に基づき路線の適切な維持が求められているJRに対し、不採算路線や利用者の減少に加え、運転士などの人材不足を理由として一方的な減便や駅の無人化など、更なる利用者減を招くサービスレベルの切り下げを行うのではなく、運行本数など地域に求められる一定の利便性を確保し、かつ地方自治体と連携した利用促進策を講じるよう国において必要な対策を行うとともに、JRに対して指導すること。

(5) 第三セクター鉄道、JRローカル線の利便性向上に資するキャッシュレス決済の導入促進等に向け、支援制度の充実・強化を図るとともに、十分な予算の確保を行うこと。

3 鉄道路線の廃止に係る仕組みの検討

鉄道路線の廃止は、届出により可能となっていることから、国において、事業者が鉄道路線の廃止や運行計画の変更をする際に、地域の同意を得ることなど、地域の実情が反映される仕組みを検討すること。

4 やむを得ず鉄道事業を再構築する場合の地方に対する新たな制度の構築

- (1) やむを得ず現在の枠組みでは鉄道を維持することが困難な場合、地域の発意により府県及び市町村が鉄道事業者と連携し、上下分離方式をはじめとする路線維持ができるよう、鉄道施設の維持管理や人件費を含む運営費に対する支援制度の新設ならびに税負担の軽減など、国において新たな制度を構築すること。
- (2) 地元合意を経てバス転換等を行う場合には、必要に応じ鉄道事業者が鉄道敷等を自治体に無償譲渡したり、一定のバス運行費を拠出したりするなど、地元自治体の負担とならないよう円滑に再構築できる仕組みを構築すること。

5 鉄道事業者の人材確保に対する支援

鉄道運転士等の確保を図るため、就職セミナーの開催や就職奨励金の支給、誰もが働きやすい職場環境改善、給与等の待遇改善、在留資格の特定技能などによる外国人材の受入促進など、鉄道事業者や地方自治体等が行う人材確保および定着に向けた取組みに対して支援を行うこと。

令和7年12月

近畿ブロック知事会

福井県知事職務代理者

福井県副知事	中 村 保	博之
三重県知事	一 見 勝	造
滋賀県知事	三 日 月 大 隆 俊	文 彦
京都府知事	西 脇 村 隆	真 泉
大阪府知事	吉 斎 藤 洋	治 純
兵庫県知事	齋 山 下	
奈良県知事	宮 崎 伸	
和歌山県知事	平 井 徳	
鳥取県知事	後 藤 田 正	
徳島県知事		