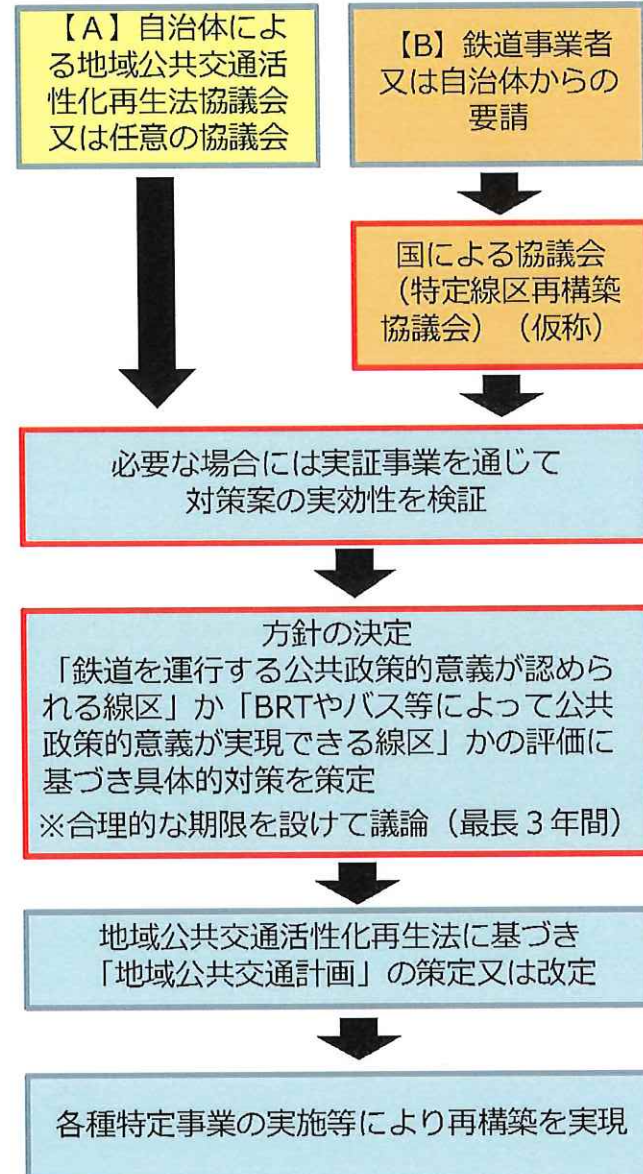


鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会の提言の概要②

線区の種類、協議入りの基準に係る基本的な考え方

- 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。沿線自治体及びJRが協力して、協議会の開催等により線区の活性化に取り組む
- 危機的な状況のローカル線区については、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】
- ただし、「基本原則」がうまく機能しない地域（線区）において、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、国が特定線区再構築協議会（仮称）を設置し、廃止ありき、存続ありきという前提を置かず協議【B】
 - ① 利用者の著しい減少等を背景に、利便性及び持続可能性が損なわれており、対策を講じることが必要（JR各社のローカル線区については輸送密度が1000人未満、かつピーク時の1時間あたり輸送人員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ながら総合的に判断）と認められること
 - ② 複数の経済圏・生活圏に跨る等の事情から、関係者の合意形成にあたって広域的な調整が必要（関係自治体及び鉄道事業者の意見を聞いて総合的に判断）と認められること

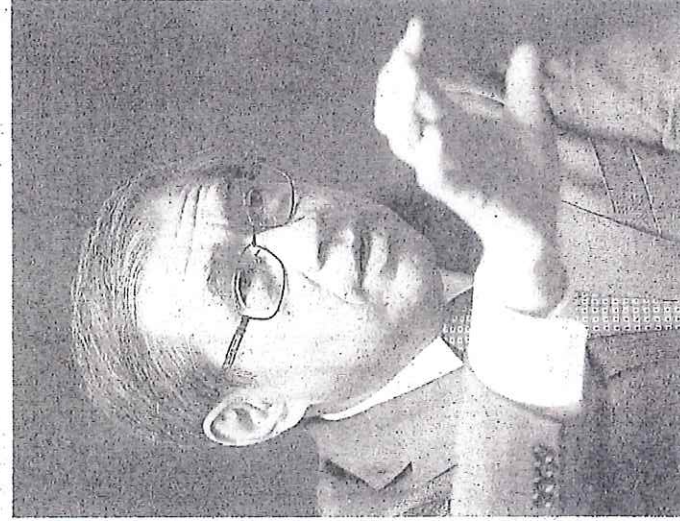


「国全体として人口減少、
 路線の課題が再び大きくなっ
 てきた。
 ー民営化で整理された赤字
 路線の検討を進めたいと強
 調した。

乗客が少ない地方路線
 の収支を初めて公表した
 JR東日本の深沢祐二社
 長(67)が、共同通信のイ
 ンタビューに応じた。深
 沢氏は、路線を廃止した
 場合にバス転換などで地
 域に関わっていくため、
 経営に余力がある間に廃
 線の検討を進めたいと強
 調した。

地方路線の収支初公表

JR東日本 深沢祐二社長に聞く



地方から都市への人の流れが なくなった
 強まった。それ以上に地方で ー対応が新型コロナウイルス
 は道路を中心とした街づくり ス禍の後になった。
 も進み、利用者の減少が大き 「先行きが厳しいことは目

体力ある時に沿線へ関与

インタビューに答えるJR東日
 本の深沢祐二社長

自治体に説明してきたが、なか
 なか踏み込んだ話ができなか
 った。東日本大震災からの復
 興にも10年ほどかかり、手が
 回らなかった

ー赤字の路線で赤字を穴埋
 める内部補助の在り方をど
 う考えるか。

「鉄道というネットワーク
 を機能させるため、一定の内
 部補助は必要だ。しかし利用
 者が極端に少なくなると、鉄
 道の輸送力が発揮できない」

ー路線の維持や廃線の検討
 に国も関与することになっ
 た。

「必要な費用の話になると
 自治体もそれほど財源がある
 わけではない。国が関与する

ということは、一定の負担も
 含めて考えてもらいたいとい
 うこと。国の関与が明確になっ
 た。意味は大きい」

ー廃線後のバス転換などへ
 の支援期間は。

「何年になるのか分からな
 いが、次の世代にまで責任が
 持てるわけではないから、一
 定の区切りは必要ではない
 が。現時点で期間を設けてい
 るわけではない」

ー廃線への警戒感は一強
 い。

「内部補助が限界に来てい
 るということもあるが、やは
 り地域の足として機能してい
 ない路線をどうするかという
 問題だ。廃線後も地域に関わ
 っていくためには、会社自体
 力があるうちに議論を進めたい」

22年8月豪雨被害で不通となっているJR東日本の路線、区間、20年度の収支、輸送密度

番号	県	路線	区間	Km	区間	収支	輸送密度	被災箇所・状況	運行再開見通し	県知事等の反応(9月時点)
					Km	20年度(百万円)	20年度(人/日)			
①	青森県	津軽線	(蟹田—三厩間)	28.8	中小国～三厩 24.4	△ 577	107	* 8月3日:同日及び8月9日の大雨により、設備に被害が出たため、蟹田駅 - 三厩駅間の旅客列車が当面運休となる	復旧のめど立たず バス代行運行	<ul style="list-style-type: none"> 「住民の貴重な生活の足で、観光面でも重要な役割を担っている」(三村申吾知事) JR東本社を訪れて早期復旧を要望 斉藤鉄夫国土交通相からは「復旧に全力をあげる」との回答
②	青森県	五能線	(鯉ヶ沢—深浦間)	74.7	深浦～五所川原 58.8	△ 1,311	383		運転再開時期は未定	
	秋田県		(深浦—岩館間)		能代～深浦 63.0	△ 1,529	177		12月前半の運転再開を目指す	
③	秋田県	奥羽本線	(鷹ノ巣—大館間)	18.0	東能代～大館 47.5	△ 3,290	1,012		10月7日運転再開	
④	秋田県	花輪線	(鹿角花輪—大館間)	37.2	鹿角花輪—大館間 37.2	△ 837	524	* 大雨被害が計54箇所が発生	復旧のめど立たず 代行バス運転	<ul style="list-style-type: none"> 秋田県の佐竹敬久知事「まずしっかり復旧させて、その後のことは全体の問題として、国も踏まえて相当議論をした上で結論を出すべきだ」との立場で、ただちに廃線には反対
	岩手県									
⑤	山形県	米坂線	(今泉—坂町間)	67.7	今泉～小国 35.3	△ 937	248	* 8月4日 大雨により羽前橋 - 手ノ子間の小白川に架かる「小白川橋梁」が崩落	復旧のめど立たず 代行バス運行	<ul style="list-style-type: none"> 山形県の吉村美栄子知事は米坂線について「深い谷、川、山があり非常に景観がいい。鉄道としての復旧しかない」と断言。JR東には「米坂線単独ではなく山形新幹線と連携した鉄道ネットワークの中で考えるべきだ」と訴える。
	新潟県				小国～坂町 32.4	△ 535	121			
⑥	福島県	磐越西線	(喜多方—山都間)	9.9	喜多方～野沢 25.0	△ 808	429	* 8月4日:大雨の影響で喜多方駅 - 山都駅間にある濁川橋梁の支柱が下流側に倒されて崩落していることが判明	2023年春頃を見込	<ul style="list-style-type: none"> 福島県の内堀雅雄知事は磐越西線について「交流人口の拡大など、会津地域の活性化にとって極めて重要な社会基盤」と述べ、早期の運転再開を求める
	新潟県									

<JR東の深沢社長>

9月6日の会見で廃線を含めた鉄道以外への転換の可能性について問われたJR東の深沢社長は「被害があったから即廃線にするという考えはないが、内容によって色々(自治体に)相談させていただく」と含みを残した。

設備のスリム化

【沿線自治体等に対する協力要請メニュー】

駅	不要設備撤去、無人駅廃止、無人化、トイレ撤去
輸送サービス	列車削減、編成の削減、ワンマン運転化
保守	保守間合いの設定(昼間・夜間)
その他	単線化、架線レス化、連動駅スリム化、踏切廃止・冬季通行止め

列車削減

- 2021年3月ダイヤ改正: 在来線普通列車を31本削減 (約7,000キロ)
- 2022年3月ダイヤ改正: 定期列車の約3%を削減予定 (新幹線: 約11,100キロ、在来線: 約12,400キロ)

無人駅廃止

- 2021年3月ダイヤ改正 奥羽本線 赤岩駅廃止
- 2022年3月ダイヤ改正 北上線 平石駅、矢美津駅廃止
山田線 平津戸駅通年通過

保守間合い拡大

昼間保守間合い拡大

2020年度～

五能線・山田線(代行輸送無し)、只見線
吾妻線、水郡線等

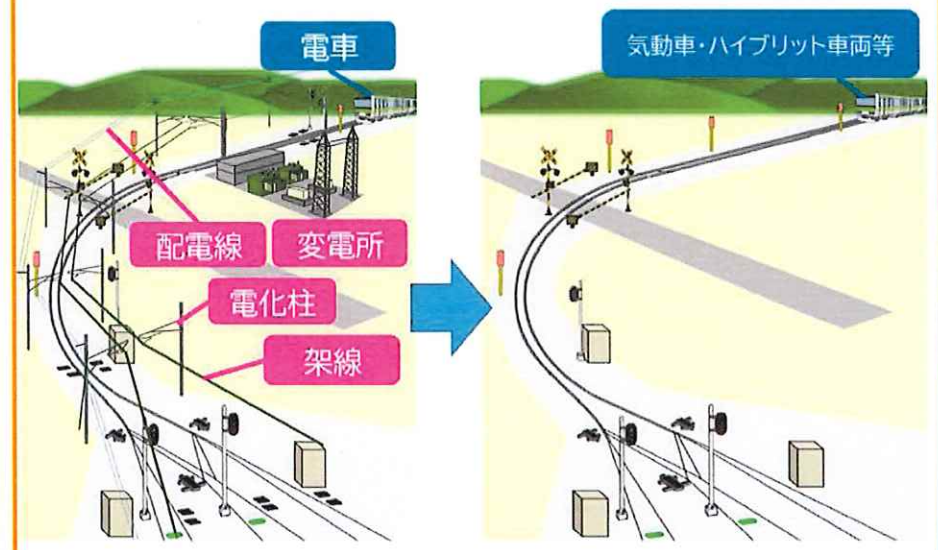
夜間保守間合い拡大 (2022年3月ダイヤ改正から実施)

東北本線郡山以北や中央線、羽越線等

設備スリム化

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



「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」について 国土交通省

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、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、遠距離逓減)
- 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 (ポイダブルストール)
- 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

- 輸送需要の動向等を踏まえて、現に営業する路線を適切に維持
- 路線を廃止しようとするときは、輸送需要の動向等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**
- ・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**
- ・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)**

過去の鉄道事業再構築事業の実例

事業実施主体の変更の例

上下分離(公有民営)の例

若桜鉄道、信楽高原鐵道、伊賀鐵道、養老鐵道のケース

既存事業者

運行

(無償貸与)

自治体等

鉄道施設保有

土地保有(又は借入)

四日市あすなろう鐵道のケース

新設事業者

運行

(無償貸与)

自治体

鉄道施設保有

土地保有(又は借入)

上下分離(民民分離)の例

北近畿タンゴ鐵道のケース

新設事業者

運行

(賃貸)

既存事業者

鉄道施設保有

土地保有

重要な資産の譲渡の例

福井鐵道、三陸鐵道、山形鐵道のケース

既存事業者

運行

鉄道施設保有

(無償貸与)

自治体

※三陸鐵道

鉄道施設
(一部)保有

土地保有

4-2 フラワー長井線利用者の意向

(1) 沿線高校等を対象とした利用実態調査

フラワー長井線の利用は高校生の通学目的が主であることから、沿線2市2町内の高校に通学する高校生に対しアンケート調査を実施し、利用状況、利用意向等の把握を行った。

①調査概要

1) 実施時期

平成27年8月20日～26日までの7日間

2) 調査対象

沿線2市2町に立地する高等学校等の生徒を対象とし、生徒総数1,674人のうち1,622人から回収、回収率は約97%であった。

表 高校別のアンケート回収結果

単位：人、%

校名	生徒数	回収数	回収率
置賜農業高校	60	55	91.7
南陽高校	536	521	97.2
長井高校	570	550	96.5
長井工業高校	288	285	99.0
荒砥高校	190	187	98.4
白鷹高等専修学校	30	24	80.0
計	1,674	1,622	96.9

注：置賜農業高校の生徒数は、フラワー長井線沿線2市2町居住者

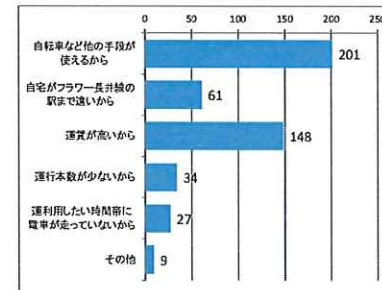
調査内容は、以下のとおりである。

・フェイスシート（性別、年齢、現住所等） / ・フラワー長井線の利用実績
【フラワー長井線利用者】
・通学定期利用の有無 / ・利用頻度 / ・乗降駅 / ・駅までの手段 等
【フラワー長井線非利用者】
・通学で利用可能な手段 / ・通学での利用手段 / ・利用しない理由
・駅アクセス手段改善時の利用意向 等

【フラワー長井線を利用しない理由（フラワー長井線利用実績がなく、フラワー長井線で通学可能と回答した高校生）】

フラワー長井線の利用実績はないもののフラワー長井線が利用可能と回答した301人に、フラワー長井線を利用しない理由を聞いたところ、約67%は「自転車など他の手段が使えるから」を挙げた。次いで多い回答は「運賃が高いから」が148人であった。

図 フラワー長井線を利用しない理由
（フラワー長井線利用実績がなく、フラワー長井線で通学可能な高校生）



【自宅から駅までのバスなどの交通手段できたら通学で利用するか（フラワー長井線の利用実績なしの高校生）】

自宅から駅までのバスなどの交通手段できたら通学で利用するか問いに対し、「ぜひ利用したい、利用したいと思う、利用を考えたい」の回答は148人であった。

図 自宅から駅までのバスなどの交通手段できたら通学で利用するか
（フラワー長井線の利用実績なしの高校生）

