



国土交通省の

ローカル線見直しとは何か？



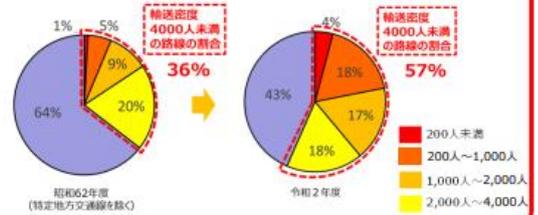
鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会の提言の概要①

状況の変化

- 国鉄改革時、JR旅客各社においては、都市部路線や新幹線、関連事業の収益により、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（完全民営化時も大臣指針でルール化）

～国鉄改革から35年が経過～

- コロナ以前から、人口減少やマイカーへの転移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に
- 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



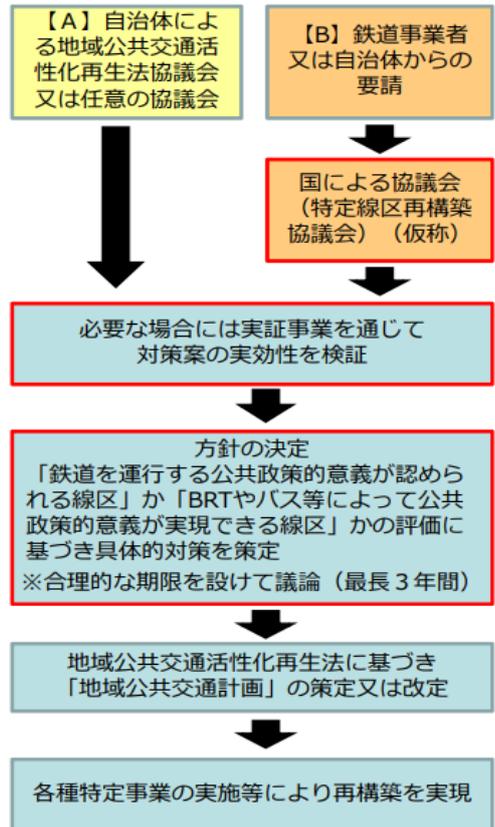
第2の国鉄改革が目指されている！？



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



出典：国土交通省ウェブサイト (<https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001492228.pdf>)

組合員・家族の雇用と生活と仕事を守り抜こう！