

參考資料

(参考1) JR会社法の一部改正法に基づく大臣指針

○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 (平成13年国土交通省告示第1622号^{※1}) (平成27年国土交通省告示第1272号^{※2})

II 配慮すべき事項

新会社は、Iの趣旨を踏まえ、以下の1から3までに規定する事項に配慮してその事業を営むものとする。

- 2 国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を踏まえた現に営業している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
 - 一 国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を踏まえた現に営業している路線の適切な維持に関する事項
 - イ 新会社は、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を踏まえて現に営業する路線の適切な維持に努めるものとする。
 - ロ 新会社は、鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）第二十八条の二の規定により、現に営業している路線の全部又は一部を廃止しようとするときは、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を関係地方公共団体及び利害関係人に対して十分に説明するものとする。

※1：東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社を対象

※2：九州旅客鉄道株式会社を対象

○地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針（令和5年総務省・国土交通省告示第2号）

三 地域公共交通特定事業その他の地域公共交通計画に定める事業に関する基本的な事項

1 地域公共交通特定事業について

(5) 鉄道事業再構築事業に関する留意事項

鉄道事業再構築事業は、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある路線の全部又は一部の区間を対象に、地方公共団体等の支援を受けつつ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であり、事業継続が困難となり、又は困難となるおそれがある赤字の鉄道事業者のみならず、制定時の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（昭和六十一年法律第八十八号）第一条に規定する旅客会社（以下「JR各社」という。）や大手民鉄（十六社）のローカル路線の区間も対象となる。また、鉄道事業再構築事業の対象となる区間については、旧日本国有鉄道経営再建促進特別措置法施行令（昭和五十六年政令第二十五号。以下「旧国鉄再建特措法施行令」という。）第三条柱書に規定するバス転換の基準であった旅客輸送密度四千人未満の区間か否かを目安とする。

（略）

なお、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社及び九州旅客鉄道株式会社（以下「JR上場四社」という。）の路線については、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一部を改正する法律（平成十三年法律第六十一号）附則第二条に基づく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（平成十三年国土交通省告示第千六百二十二号）及び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一部を改正する法律（平成二十七年法律第三十六号）附則第二条に基づく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（平成二十七年国土交通省告示第千二百七十二号）（以下「大臣指針」と総称する。）に留意する必要がある。また、四1(2)で述べるとおり、JR各社のローカル路線の区間のうち、我が国の基幹的鉄道ネットワークを形成する区間については、当面、再構築協議会の対象としない一方、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある区間については、地域公共交通計画に位置付けられた場合には、鉄道事業再構築事業の対象となり得る。

四 再構築方針の作成に関する基本的な事項

1 再構築協議会に関する事項

(1) 再構築協議会の組織に係る区間

次の三つの要件をいずれも満たす区間は、再構築協議会の組織の対象となる。

- ① 鉄道路線のうち、二以上の都道府県の区域にわたるもの又は一の都道府県区域内にのみ存する路線で他の路線と接続して二以上の都道府県の区域にわたる鉄道網を形成するものとして国土交通大臣が定めるものの全部又は一部の区間

(略)

「一の都道府県の区域内にのみ存する路線で他の路線と接続して二以上の都道府県の区域にわたる鉄道網を形成するものとして国土交通大臣が定めるもの」については、地方公共団体又は鉄道事業者から相談があった場合に、利用実態等を踏まえ、他の路線と一体となって機能しており、広域的な交通ネットワークの一部を構成しているものについて、国土交通大臣が当該路線及びその区間を個別に告示する。基本的に一の都道府県の区域内にのみ存する路線については地方公共団体が主体的に協議の場を設けることが期待されるが、幹線に接続し、観光利用など広域的な旅客流動が認められる場合や、広域的な視点が必要となる場合など一の都道府県において交通手段再構築の方策を検討することが困難な場合には国の関与が必要と考えられるため、個別具体的に指定の必要性を確認する。

なお、JR各社のローカル路線の区間のうち、特急列車等の優等列車が拠点都市間を相互に連絡する区間を含む区間で設定されており、相当程度の利用がある区間のほか、貨物鉄道が現に走行しており、全国一元的な貨物鉄道輸送サービスの一部として重要な役割を果たしている区間、災害時や有事において貨物列車が走行する蓋然性が高い区間など、国とJR各社との間で、我が国の基幹的鉄道ネットワークを形成する区間として確認した区間は、当面、再構築協議会における協議の対象としない。

- ② 大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある区間

大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある区間の判断基準としては、三1(5)の鉄道事業再構築事業の要件と同様、旧国鉄再建特措法施行令第三条柱書に規定するバス転換の基準であった旅客輸送密度四千人未満の区間であるか否かが目安となる。

- ③ 交通手段再構築を実施するためには関係者相互間の連携と協働の促進が特に必要と認められる区間

再構築協議会における協議の対象となる区間は、交通手段再構築を実施するためには関係者相互間の連携と協働の促進が特に必要と認められる区間に限られることから、当面、旅客輸送密度千人未満の区間を中心に、早急な改善が求められる区間を優先することとする。

(略)