これまでの主な検討の経緯

令和8年10月29日
第1回持続可能な鉄道ネットワークの在り方に関する検討小委員会　資料

国土交通省

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（第１期）

2022（令和４）年２月～７月

○ 鉄道事業者と沿線地域が危機認識を共有し、ノウハウとリソースを提供し合いながら、改めて利用者視点に立ち、その利便性と持続性の回復を目指して地域モビリティを刷新していく取組を促す政策のあり方について検討。

○ 今後取り組むべき方向性として、「関係者の果たすべき役割・責任」、「協議の場づくり」、「線区評価の考え方」、「公共交通再構築の方策」、「国の支援の在り方」について提言をとりまとめ。



地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の改正

公布：2023（令和５）年４月28日　　施行：2023（令和５）年10月１日

○ 地域交通法の改正により、地域が主体的に行うローカル鉄道の再構築に向けた取組みを後押しするための制度面・予算面の枠組み整備。

【鉄道に関する主な改正点】

- 地方公共団体又は鉄道事業者は、国土交通大臣に対し、ローカル鉄道のあり方を協議する「再構築協議会」の組織を要請することを可能に。
- まちづくりと一体となって行う鉄道・バスの施設整備等について、新たに社会資本整備総合交付金による支援が可能に。

鉄道ネットワークの在り方等に関する国と地方の意見交換の場

2025（令和７）年８月26日

○ 広島県知事等から総理への「全国的な鉄道ネットワークのあり方に関する特別要望」を踏まえ、国土交通省と関係知事による意見交換の場を実施。

○ 出席の知事からは鉄道ネットワークの考え方、路線の維持に関する国の責任の在り方などについて発言。



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（第２期）

2025（令和７）年10月～ 2026（令和８）年４月

○ 令和５年の地域交通法改正等により整備された仕組みを活用したローカル鉄道の再構築の取組みが全国的に進んできている中、制度の充実・強化や全国的な鉄道ネットワークの在り方等について様々な意見が出ていることを踏まえて実施。

○ 課題整理・今後取り組むべき方向性として、「鉄道ネットワークの基本的な在り方」、「全国の鉄道ネットワークを支える財源確保」などについて提言をとりまとめ。

ローカル鉄道の再構築に係る制度の概要

国土交通省

協議会の概要

地域交通法において、ローカル鉄道の再構築に向けた地域の関係者の合意形成に国が積極的に関与する仕組みを導入。

地方公共団体が組織する**法定協議会**

構成員：地方公共団体、鉄道事業者等

※ 鉄道事業者からの要請も可能

国が組織する**再構築協議会**（※）

（地方公共団体又は鉄道事業者からの要請に基づき組織）

構成員：国、地方公共団体、鉄道事業者等

※ 当面輸送密度1,000人/日未満の線区を対象

↓

実証事業を通じて実効性を検証

↓

地域公共交通計画の決定

再構築方針の決定

①「鉄道の維持・高度化」→**鉄道事業再構築事業**（※）　②「バス等への転換」→地域公共交通利便増進事業等

※ 従前は赤字会社を対象としていたが、黒字会社の線区（輸送密度4,000人/日未満を目安）も対象

↓

地域公共交通の再構築を実現

鉄道事業再構築事業

○ **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（旅客輸送密度4,000人未満の区間が目安）を対象

○ 地方公共団体等と鉄道事業者が共同で当該路線（区間）の**鉄道事業再構築実施計画を作成**し、計画に記載の施策を実施

内容

- **地方公共団体等の支援**
- **利便性向上施策を実施**
- **事業構造の変更**
  （例）上下分離・みなし上下分離

目的

当該路線における輸送の維持

国土交通大臣による計画の認定

支援措置

○ 地域公共交通計画及び立地適正化計画その他のまちづくり・観光計画等において、中長期的に必要なネットワークを位置づけた場合に、ネットワーク形成に必要な鉄道施設整備等に関して、**社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）等の活用**が可能

○ 鉄道施設整備等に対する『鉄道軌道安全輸送設備等整備事業』の予算、税制特例を含む総合的なパッケージにより重点的に支援。

特例措置

○ 鉄道事業法の許可等を受けなければならないもの等について、計画の認定により一括で許可等を受けたものとみなす等の特例

○ 現行の鉄道事業法では実施できない「公有民営」方式の上下分離（※）について、同法における事業許可基準のうち事業採算性に係るものを適用しないことにより、その実施を可能とする特例

※ 地方公共団体が鉄道線路を保有し、これを運行事業者に無償で使用させるもの。この場合、計画認定の審査に際して、経営上の適切性の審査を要しない。

地域公共交通法に基づく基本方針

国土交通省

○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

⑸　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）

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

⑴　再構築協議会の組織に係る区間

（略）

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。

（略）

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。

ローカル鉄道の再構築に係る国の支援策の活用実績

国土交通省

○ 令和5年改正地域交通法の施行後、JR西日本の芸備線で再構築協議会を設置。
○ また、以下のとおり、これまでに23件の鉄道事業再構築実施計画を認定。

【鉄道事業再構築実施計画の認定実績】

（令和８年１月27日現在）

	事業者	路線	認定日	備考
1	JR西日本	城端線、氷見線	令和6年2月8日	新規認定
2	養老鉄道	養老線	令和6年2月29日	変更認定
3	北近畿タンゴ鉄道	宮福線、宮津線	令和6年2月29日 令和6年12月25日	変更認定 再認定
4	信楽高原鉄道	信楽線	令和6年2月29日	再認定
5	JR九州	長崎線	令和6年2月29日	新規認定
6	南阿蘇鉄道	高森線	令和6年2月29日	変更認定
7	山形鉄道	フラワー長井線	令和6年3月29日	再認定
8	近江鉄道	近江鉄道線	令和6年4月1日	新規認定
9	高松琴平電気鉄道	琴平線	令和6年6月27日	新規認定
10	北陸鉄道	石川線、浅野川線	令和6年12月26日	新規認定
11	青い森鉄道	青い森鉄道線	令和7年1月30日	新規認定
12	秋田内陸縦貫鉄道	秋田内陸線	令和7年1月30日	新規認定
13	由利高原鉄道	鳥海山ろく線	令和7年1月30日	新規認定
14	会津鉄道	会津線	令和7年1月30日	新規認定
15	JR東日本	只見線	令和7年1月30日	新規認定
16	三陸鉄道	北リアス線、リアス線、南リアス線	令和7年1月30日	変更認定
17	四日市あすなろう鉄道	内部線、八王子線	令和7年3月25日	再認定
18	のと鉄道	七尾線	令和7年6月24日	新規認定
19	一畑電車	北松江線、大社線	令和7年6月24日	新規認定
20	くま川鉄道	湯前線	令和7年10月24日	新規認定
21	ひたちなか海浜鉄道	湊線	令和7年12月22日	新規認定
22	阿武隈急行	阿武隈急行線	令和8年1月27日	新規認定
23	肥薩おれんじ鉄道	肥薩おれんじ鉄道線	令和8年1月27日	新規認定

認定計画に基づく再構築の取組例（※ 国は社会資本整備総合交付金により支援）

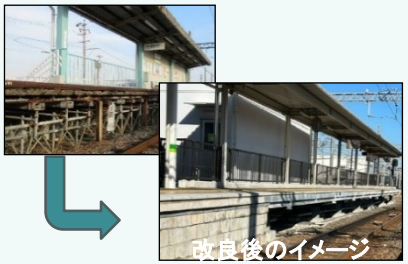


新駅の設置と駅前整備
（高松琴平電鉄）



新造車両・ICカードの導入
（城端線・氷見線）

画像提供：城端線・氷見線再構築会議



駅舎の改良
（養老鉄道）



線路設備の更新
（北陸鉄道）

課題整理・今後取り組むべき方向性（令和8年4月9日）①

(1)ローカル鉄道の再構築推進等のための制度の充実・強化

○ 国は引き続き地域の議論を踏まえたローカル鉄道の再構築が進むよう、地域に対して制度の説明や必要な助言等に努めるとともに、社会資本整備総合交付金などの予算の確保等に努めるべき。

○ 鉄道事業再構築事業において、第三セクター等公的団体への事業承継前に民間の鉄道事業者が事業を実施するものに地方自治体が支援をする場合等について、地方債で資金調達ができるよう制度改正が進んでいることは意義深い。

(2)鉄道ネットワークの基本的な在り方

○ 基幹的鉄道ネットワークの在り方に影響するものとして、鉄道事業者においては、特急列車の運行計画（廃止含む）について、今後の計画及びその理由について可能な限り早期に周知すべきではないか。

○ 国において基幹的ネットワークに関する検討を深めるとともに、その中で「維持すべき基幹的ネットワーク」とされたものについては、維持すべきサービス水準等についても併せて検討する必要がある。

(3)地域とローカル鉄道の関係：(ア)まちづくりを見据えたローカル鉄道への関わり方

○ 鉄道を存続させる場合は、地方自治体を含む地域の関係者が自らの地域のまちづくりのビジョンやグランドデザイン等を踏まえ、鉄道をどのように活かすかについて主体的・能動的な判断が求められる。

○ 仮にローカル鉄道が新たな交通手段に転換されるとしても、鉄道事業者が地域において必要に応じた一定の役割を果たすことも重要ではないか。

(3)地域とローカル鉄道の関係：(イ)　鉄道事業者による地域の議論への貢献とデータ等の積極的提供

○ 鉄道事業者は、地方自治体からの呼びかけに応じ、地域におけるまちづくりをはじめとした鉄道を含む地域のモビリティに関する議論に積極的に参加し、貢献すべきである。

○ 地域における最適なモビリティを議論する際には、鉄道事業者が必要なデータや考え方を開示し、説明を十分に尽くすとともに、鉄道路線の「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かず、ファクトとデータに基づき議論を行うことが重要である。

課題整理・今後取り組むべき方向性（令和8年4月9日）②

（4）国鉄分割・民営化の経緯を踏まえたJRが果たす役割

○ JR会社法の一部改正法に基づく大臣指針も踏まえ、利用者の低迷により社会インフラとしての機能を果たせていない鉄道については、地域全体で支える又は新たな交通手段への転換も含めて議論がなされてきたところ。

○ 一方、地方自治体からは、国鉄改革によりJRが資産を承継しつつ、長期債務を現在も国において償還している状況において、JR各社は営利企業であるものの、公共交通機関としてしっかりと役割を果たすことが望ましいとの意見が寄せられた。

○ 沿線自治体が鉄道の価値を最大限活用するという発意と創意工夫のもとで、鉄道事業者も公共交通機関が社会に果たす役割を十分に認識し、地元と一体となって公共交通機関の利用促進とサービス水準の向上に取り組んでいくことが望ましい。

（5）内部補助に関する考え方

○ 有識者委員からは、利用の多い黒字路線の収益は、当該黒字路線の投資に使うべきであり、また、内部補助のみでローカル路線を維持するとなると、最低限のサービスレベルとなり、過度な内部補助は控えるべきとの意見が挙げられた。

○ JR各社の公共交通機関としての役割などを勘案しつつ、「維持すべき基幹的ネットワーク」の在り方に係る議論も踏まえて、一定の内部補助も活用しながら線区を維持し、利用を促進していくことも期待されると考えるべきではないか。

（6）全国の鉄道ネットワークを支える財源確保について

○ 運賃収入のみで公共交通を維持することが困難となっている実情に鑑み、広域的な地域間の移動に資する「維持すべき基幹的ネットワーク」を持続的に支えるに当たっては安定的な財源の確保が必要ではないか。

○ 事務局で実施したアンケート結果や委員の意見を踏まえ、鉄道をはじめとする公共交通ネットワークが維持されることの受益がある場合には、幅広い受益者から負担を収受する仕組みを導入することが考えられるのではないか。

本小委員会の開催趣旨

- 国鉄分割民営化から40年近く経過し、人口減少、少子高齢化や人口偏在、道路交通の発達や都市の構造変化等に伴う輸送需要の減少に加えて、物件費・人件費の上昇、金利の動向など、鉄道を取り巻く社会経済状況が国鉄改革時に想定していた以上に大きく変化し、ローカル線にとどまらず、全国的な鉄道ネットワークの持続的な維持・発展が課題となっている。

- 全国的な鉄道ネットワークの一翼を担うＪＲ二島貨物会社の経営自立は道半ばであり、更に、国鉄分割民営化後、新幹線の整備に伴って発足した並行在来線各社の経営安定化も鉄道行政上の重要な課題である。上場４社についても、資本効率の向上に向けた要請が高まる中、鉄道ネットワークの維持に向けた内部補助や機能向上投資の限界が指摘されている。

- そのような中、本年４月の「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（第２期）」のとりまとめにおいて、

  - 国において基幹的ネットワークに関する検討を深めるとともに、その中で「維持すべき基幹的ネットワーク」とされたものについては、維持すべきサービス水準等についても併せて検討する必要がある。
  - 運賃収入のみで公共交通を維持することが困難となっている実情に鑑み、広域的な地域間の移動に資する「維持すべき基幹的ネットワーク」を持続的に支えるに当たっては安定的な財源の確保が必要ではないか。

  との提言がなされたところである。

- そこで、国鉄分割民営化当時の考え方を振り返りつつ、その後の社会経済情勢の変化を踏まえて、今後の持続可能な鉄道ネットワークの在り方等について議論を深める。