

持続可能な地域公共交通をつくる
J R 連合政策提言

2022 年 2 月



日本鉄道労働組合連合会
(J R 連合)

目 次

1. はじめに（JRの地方路線が置かれた現状と課題）	1
2. 法に基づく地域公共交通の維持・活性化に向けた政策制度	4
3. 地域公共交通を維持・活性化するため関係主体に求められること	6
(1) 地域と共生する企業としてのJRが地域と真摯に向き合う姿勢づくり （JRの労使に求めること）	6
(2) 地域（自治体や住民・利用者等）が公共交通のあり方を主体的に考える 環境づくり（地域に協力いただきたいこと）	6
(3) 国が地域や事業者などの関係主体を支える仕組みづくり （国に協力いただきたいこと）	7
4. 「鉄道特性の発揮の可否」を踏まえた、地域に望ましい公共交通の選択	9
(1) 公共交通の「選択」において留意しなければならない要素	9
(2) 鉄道を存続させる場合の方策（鉄道特性を発揮できる、可能性があると 判断するケース）	10
(3) 鉄道の存続が困難な場合の方策（地域が鉄道特性を発揮し得ないと 判断するケース）	11
(4) 上記の方策を実施するために必要な財源の確保	11
(5) 付記（鉄道特性が発揮でき、「民」の力を大いに活用すべきところ）	13
5. 提言のまとめ	13

【コラム】

① 地方路線を考えると、なぜ地域の社会・経済政策につながるのか	2
② 鉄道はなぜ、コロナ禍においても列車走らせ続けたのか	3
③ 輸送密度、ODデータとは何を表しているのか	8
④ 地域公共交通は、利用しない人にとっても役に立っているのか	12

1. はじめに（JRの地方路線が置かれた現状と課題）

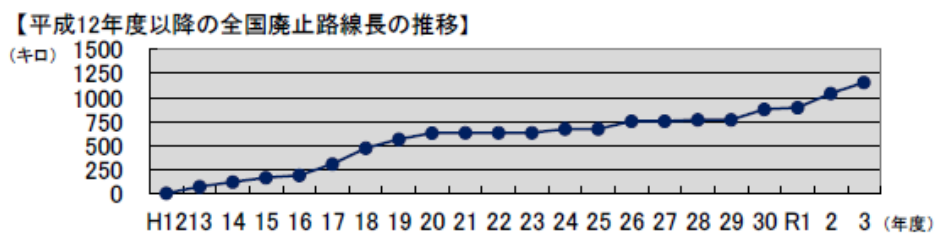
- (1) 国鉄改革から34年が経過し、JRは民営化によって「民」の力を発揮し「鉄道の再生と発展」を果たすため、鉄道サービスの向上や鉄道を核とする多様な事業展開を行うことで、沿線地域の人々の生活や産業を支え、企業としての成長を遂げてきました。今後もJRは民間活力をフルに発揮し、鉄道の安全性や定時性はもとより、高速鉄道ネットワークによる速達性を磨き上げ、さらには駅を起点とした生活・ビジネスに密接する利便性の高い関連サービスの提供など、あらゆる経営資源を活用し、わが国・地域の経済・社会の発展に寄与するために、鉄道産業の力を一層高めていかなければならないと考えています。
- (2) 一方で、JRをはじめとする鉄道事業者の大半は民間企業でありながら、わが国・地域を支える社会的インフラとしての「公」の性質を有しています。地方路線の『公共的側面』、すなわち、多くの路線の収支が赤字であるものの、地域の生活を支える輸送手段という役割を担うため事業者の持ち出しによって維持に努めているという性質があります。多くの諸外国では鉄道の持つ公共的な面が重要視されており、路線の施設・設備の維持や更新については公共側が責任を持ち、様々な税が投じられる形となっているのが通例です。しかし、日本では私鉄の発展や、国鉄の分割民営化によるJR発足と発展等の経緯から、諸外国とは異なり、公的な資金の投入が基本的にはない仕組みとなっています。
- (3) しかし、人口減少や少子高齢化、高速道路網の拡大による利用者の減少は、特に地方路線においては事業の運営が困難になるほど深刻であり、路線の廃止や駅の無人化等が相次いでいます。また近年、多頻度化・大規模化する自然災害によって鉄道施設が被災する事例が増加しており、復旧に係る費用の負担や運休期間中における代行輸送費用の負担も大きくなっています。さらに、2020年以降のコロナ禍の長期化によってJR各社は甚大なダメージを受け、現在もJR発足以来最大の危機的な状況が続いています。これまで都市圏輸送や新幹線輸送が生み出した利益や、鉄道以外の物販、飲食、宿泊、旅行業、不動産業などの多角的な経営によって生み出した利益を、地方路線の不採算路線に充当する形で支えてきた「内部補助」に基づくビジネスモデルの限界が強く顕在化し、10年先の人口減少（特に生産年齢人口の減少）による経営危機という未来が一挙に到来したかのような状況に直面しています。公共交通事業者は緊急的な対応として、人件費などの固定費の削減やポートフォリオ（経営資源の配分）を変更するといった自助努力を重ねているものの、今回顕在化した危機は、これまでの内部補助で不採算路線を支える発想や手法では解決

し得ないものとなっています。

(4) すなわち、わが国で超少子高齢化・人口減少が進み、とりわけ地方の衰退が進む中において、私たちには人と物の移動・輸送を担い地域社会を支える事業に携わる者として、今後の地域社会をいかにして発展させていくのか、そのためにJRをはじめとする鉄道を含む地域公共交通を地域にふさわしい仕組みとしてどのように活用していくのか、といった視点に基づく総合的な政策の展開が求められています。以上のような観点から、地域において「真に必要とされる持続可能な交通体系」を確立するために必要な方策を提言します。

【コラム①】 地方路線を考えることが、なぜ地域の社会・経済政策につながるのか

わが国では、少子高齢化や人口減少が進んでおり、とりわけ地方路線の利用者が減少しています。国土交通省によると、2000年から2021年までの間に全国で45路線、1157.9kmの鉄道路線が廃止されてきました。



(出典：国土交通省ホームページ)

地方路線の廃止は、交通事業者のみが影響を受けるものではありません。廃止によって人々のモビリティ（移動手段）が変化することに伴い、商業施設・工場などの事業所はもとより行政・福祉・教育施設が移転した事例や、自動車の交通量の増加により道路整備が必要となった事例は数多くあります。このように、地方路線の廃止は地域の社会・経済に大きな影響を及ぼします。

また、交通は地域の人口動態にも影響を及ぼします。例えば、中学から高校に進学する際に、自宅から希望する学校に通学できなければ、転居などにより人口流出が起こります。それに対して公共交通を利用して希望する学校に通学できる場合には定住の可能性ががあります。交通政策が地域社会を支えることにつながっている一例と言えます。

したがって、地方路線を考えることは、モビリティ政策という一分野ではなく、社会・経済政策として大きなビジョンを持って議論する必要があります。

【コラム②】 鉄道はなぜ、コロナ禍においても列車を走らせ続けたのか

新型コロナウイルス感染症の影響により、鉄道の利用は大幅に減少しました。しかし、最終列車の一部繰り上げや、臨時列車の取り止めなどを実施した程度で、列車はガラガラであっても大幅な減便は実施されませんでした。これらの主な理由として以下が考えられます。

- i) 指定公共機関としての使命を果たすべく、「密」を避けつつも一定程度の運行が求められたこと。
- ii) 仮に都心から郊外に向けた最終列車を運休したとしても、翌朝に郊外から都心に向けた通勤・通学輸送を確保するため、回送列車で郊外に車両や乗務員を送り込む必要があるなど、ち密な運用の調整が発生し、経費削減につながりにくいこと。
- iii) 鉄道は、朝の通勤・通学など最大となる需要に合わせて車両・駅・線路・電気などの施設や乗務員の要員を確保しており、これらに要する固定費は、一部の減便では経費削減につながりにくいこと。

人口減少・少子高齢化とコロナ禍が相まって、公共交通を取り巻く危機が一挙に到来した今こそ、これまでの公共交通のあり方を変える転換点と言えます。

2. 法に基づく地域公共交通の維持・活性化に向けた政策・制度

- (1) 交通運輸の各分野においては、事業者の競合による共倒れや廃止による日常生活への影響を最小限にとどめるため、需給調整規制により行政が関与してきました。需給調整規制のもと、事業者は採算路線や本業以外の関連事業における利益を不採算路線に充当する「内部補助」のビジネスモデルを構築し、不採算路線を維持してきました。しかし、事業の活性化を図り事業者の経営の自主的な経営判断を尊重するため、2000年から2002年にかけて各分野において規制緩和が進められました。鉄道分野においても2000年施行の改正鉄道事業法により、旅客鉄道事業の需給調整規制が廃止されたほか、運賃や退出に関しても、許認可制から事前届出制に改められました。
- (2) 交通政策全般に関する総合的な法律・計画については、2013年制定の「交通政策基本法」に基づき2015年に交通政策基本計画が閣議決定されました。また、2020年の法改正に伴い、2021年度から第2次交通政策基本計画がスタートし、交通に関わる諸施策の数値目標による取り組みが進められています。
- (3) 地域公共交通の維持・確保に向けた法律については、2007年制定の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域公共交通活性化再生法）」が2014年及び2020年に改正され、「コンパクト+ネットワーク」の考え方のもと、まちづくりと持続可能な交通体系の構築に向けた取り組みの展開・深度化が図られています。

＜地域公共交通に関する制度・政策＞

年 月	制度・政策とその概要	備 考
1987年4月	鉄道事業法施行 ・参入や退出は国の許可が必要 ・運賃は総括原価方式に基づき1事業者につき1つの運賃を国が認可 JR発足	<u>鉄道事業の規制を継続</u> 総括原価方式：適正な原価と公正な報酬に基づき運賃を計算する方式
2000年3月	鉄道事業法改正 ・参入は許可制に変更 ・退出は事前届出制に変更 ・運賃は認可運賃を上限とする割引運賃の設定が可能に	<u>旅客鉄道事業の規制緩和</u>
2003年4月	鉄道事業法改正	<u>貨物鉄道事業の規制緩和</u>
2007年10月	地域公共交通活性化再生法施行 ・「地域公共交通総合連携計画」を作成 ・地域公共交通の維持・確保や利便性向上を促進	規制緩和の一方で、これまでの事業者任せを改め、市町村が主体的に地域交通のあり方を検討
2013年12月	交通政策基本法施行 ・「交通政策基本計画」の策定を明記	
2014年11月	改正地域公共交通活性化再生法施行 ・連携計画を「地域公共交通網形成計画」に変更 ・まちづくりとの連携と面的な公共交通ネットワークの再構築を促進	市町村及び都道府県が主体となって取り組み、同計画のもと地域公共交通再編事業を実施
2015年2月	第1次交通政策基本計画を閣議決定 ・「地域公共交通網形成計画」の策定促進	計画期間：2014年度～2020年度
2020年11月	改正地域公共交通活性化再生法施行 ・網計画を「地域公共交通計画」に変更 ・まちづくりとの連携に加え、地域の輸送資源を総動員し、持続可能な輸送サービスを確保 ・鉄道の上下分離方式の導入推進	地域の移動ニーズに対応させ、デマンド交通や福祉・通学バスなどあらゆるモードが連携
2021年5月	第2次交通政策基本計画を閣議決定 ・「地域公共交通計画」の策定促進 ・地域公共交通計画を立地適正化法と連携させた策定の促進 など	計画期間：2021年度～2025年度

3. 地域公共交通を維持・活性化するため関係主体に求められること

(1) 地域と共生する企業としてのJRが地域と真摯に向き合う姿勢づくり（JRの労使に求めること）

- ① JRから積極的に地域に歩み寄る姿勢を持つことが重要です。ビッグデータの活用をはじめとする様々な方法で住民や利用者のニーズを把握するとともに、地方自治体や住民・利用者などの関係主体に向けて、JRが持つ駅の乗降人員、線区別収支やODデータ、輸送密度などを積極的に情報開示し、政策の立案や、関係主体との連携強化を図る必要があります。

JR各社においては、経営悪化や業務体制の見直しにより駅や企画部門など地域と向き合う人的資源が削減・縮小・廃止される動きもありますが、連携強化と逆行することがないように、積極的に取り組んでいく必要があります。

- ② 路線の存廃を議論する際には、地域の理解や協力は不可欠です。法定協議会・地域公共交通会議等への参画を通じて、地方自治体や住民・利用者との日常的なコミュニケーションを深度化し、地域公共交通再構築事業へ主体的に参画し対話するため、より一層の努力が求められています。
- ③ 国鉄時代から続いてきた内部補助の仕組みがJR発足後も残存しており、これに基づく地方路線の維持が限界に来ていることを地域に丁寧に説明し理解を求める必要があります。
- ④ 上記の取り組みは、JR各社だけが行うのではなく、私たち労働組合も地域とのつながりを活かし、ともに展開していくことが重要です。

(2) 地域（自治体や住民・利用者等）が公共交通のあり方を主体的に考える環境づくり（地域に協力いただきたいこと）

- ① 住民や利用者のニーズを客観的に把握し、交通政策にタイムリーに反映していただくことが重要です。
- ② 「まちづくり」と「公共交通の再生」をセットでとらえた中長期的な展望に基づく計画を策定するべく、事業者や住民を巻き込んだ議論を推進することが求められています。とりわけ、持続可能な都市経営を行うためには、公共施設や居住地を集中させることによって公共投資や行政サービスを集中させることが不可欠であり、都市機能の一つとして公共交通を軸としたまちづくりが重要です。
- ③ 法定協議会・地域公共交通会議等の設置及び運営に当たっては、地域公共交通の関係主体としてJRにも参画を呼びかけていただくことが重要です。
- ④ JRの路線の議論は市町村の範囲では完結しないことが多いため、都道府県が

これを強く認識し、都道府県単位や地方ブロック単位といった市町村をまたがる広域での検討を促進する必要があります。

- ⑤ 公的セクターとして地域の交通政策を主体的に実行できるよう、地方の権限や財源の強化を国に求めるとともに、専門部署の設置や専門的見地からのサポート、人材の確保・育成を図ることが不可欠です。

(3) 国が地域や事業者などの関係主体を支える仕組みづくり（国に協力いただきたいこと）

- ① 上記(1)及び(2)の円滑かつ効果的に実施に向けて、これまで国は法整備（義務化等）や制度・運用の深度化、国の公共交通に関する予算（財源）の確保、地方自治体への権限の委譲等、必要な措置の実施により取り組んできましたが、なお及ばない部分について、より強力で推進することが重要です。
- ② 鉄道に関する国の予算は年間約 1,000 億円、整備新幹線の整備費用を除くと約 200 億円であり、国土交通省の一般会計約 5 兆円に占める割合はわずかであることから、鉄道予算の拡充が求められます。あわせて、「クロスセクター効果」（【コラム④】参照）の考え方に基づく、他省庁の予算の活用も重要です。
- ③ 協議会等の対象区域を一つの基礎自治体の範囲内に限るのではなく広域化すること、並びに幅広い関係主体の連携を促進することが肝要です。

【コラム③】 輸送密度、ODデータとは何を表しているのか

鉄道事業者が集計している輸送量に関する主なデータはいくつかあります。

i) 乗降人員

ある駅における乗車人員及び降車人員を集計したデータです。駅の規模や混雑度などを表します。

ii) 輸送密度

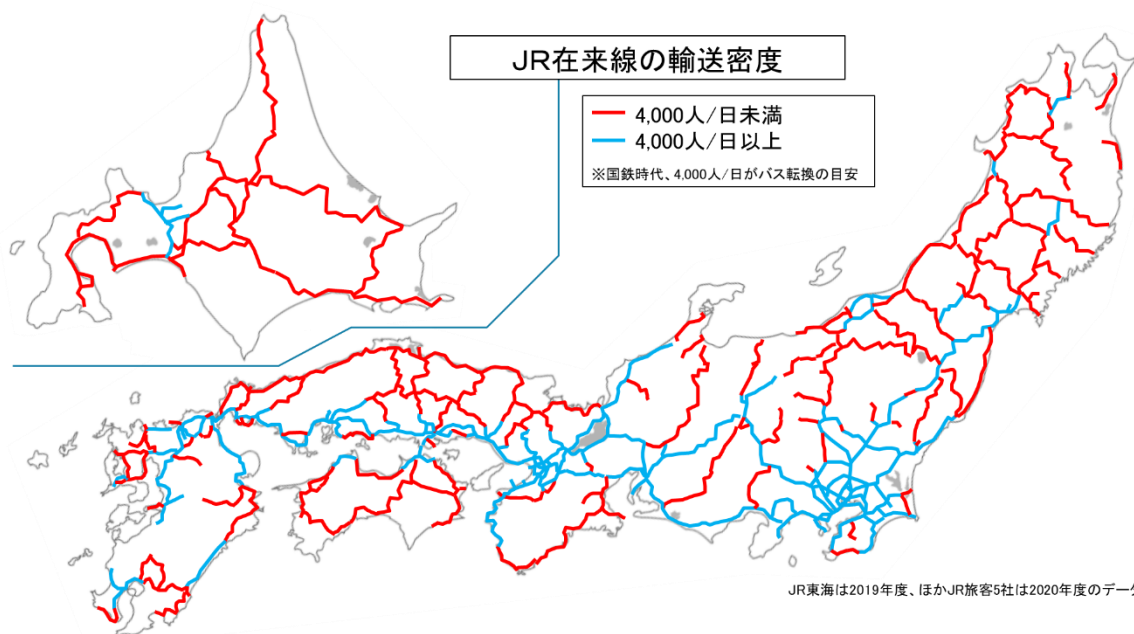
ある区間における1日1kmあたりの平均通過人員を表したデータです。その区間における輸送量を表しており、国鉄時代には4,000人/日以下が鉄道からバスに転換する目安とされていました。近年、各事業者は輸送密度を公表しており、100人/日を下回る線区や区間も多くあることが明らかとなりました。

iii) ODデータ

出発地 (Origin) と目的地 (Destination) の組み合わせごとに人数を集計したデータです。

データは調査票から集計することも可能ですが、集計に多くの労力が必要です。一方、自動改札があれば、入出場の記録がビッグデータとして自動で蓄積されます。

これらのデータは事業者の経営計画に用いられますが、地域公共交通の計画においても重要なデータとなることから、地域で共有することを前提に、調査費用の公費負担も検討すべきと考えます。



4. 「鉄道特性の発揮の可否」を踏まえた、地域に望ましい公共交通の選択

必要とされる公共交通は生き残り、その役割を果たしていきます。これまで鉄道は存続するのが当たり前と捉えられていましたが、地域にとって持続可能で真に必要な交通機関として「選択」される必要があります。公共交通を残すことが目的ではなく、人が移動する手段を維持することが目的であることを念頭に置き、現実的かつ客観的に判断しなければなりません。

本項では、「鉄道特性を発揮できるか否か」を場合分けし、具体的な処方箋を示します。

(1) 公共交通の「選択」において留意しなければならない要素

- ① 「効率的に人を運ぶ」という交通政策の要素を単独で扱うのではなく、クロスセクター効果の考え方により「公共交通が通学や医療・介護をはじめ移動の仕組みを支える役割を持つ」ことを再認識し、地域の生活基盤整備や地方の人的・物的交流のあり方を検討する総合的な視点から検討することが重要です。
- ② 異なる交通モード間の協力、機能分担・連携を進める、交通事業者、沿線自治体、生活者、観光関係者などから構成される「チーム公共交通」の取り組みが求められます。
- ③ ご利用者への配慮、とりわけ自家用車を運転することが困難な身体障害者や学生への配慮が必要です。一方で、障害者割引や通学定期については国鉄時代から引き継がれていますが、福祉・教育等の社会政策的な要素が含まれていることから、クロスセクター効果の考え方により公的負担を求める視点も重要です。
- ④ JRは、民間企業として、安全運行を担う鉄道のプロとして、責任を持つべき事業領域のあり方を再確認し実施していくことが求められます。
- ⑤ 路線の存廃について、2021年8月には、23道県知事が「地方の鉄道ネットワークを守る緊急提言」を発信するなど、鉄道廃止手続きの見直しに向けた動きがみられますが、これまで規制緩和によって事業者の経営の自主性を尊重してきた流れに逆行するものであり、国の規制強化によってコントロールしようという手法は誤りです。

もちろん、JRは路線の廃止に積極的な姿勢ではなく、地域との丁寧なコミュニケーションを重ねてご理解いただかなければなりません。そのうえで、あくまで地域におけるすべての関係者による議論・検討と、冷静かつ客観的な判断に基づく選択が重要です。
- ⑥ 鉄道の持つ社会的優位性を考慮することが重要です。一定の輸送がある場合に

は、鉄道の輸送量当たりの二酸化炭素（CO₂）排出量は他のモードに比べて優れています。また、交通渋滞の解消につながる面でも優位性を有すると考えます。これは、国連が提唱する「持続可能な開発目標（SDGs）」の理念や方向性等と共通するものと言えます。

(2) 鉄道を存続させる場合の方策（鉄道特性を發揮できる、可能性がある」と判断するケース）

- ① 事業者の内部補助のみに依存するのではなく、国や行政の公的な支援を組み合わせることで維持できるよう、事業者が主体的に国や行政と関わる必要があります。
- ② クロスセクター効果を重視したポリシーミックスの実現、あわせて行財政措置を行い維持できるよう、事業者が主体的に関わる必要が不可欠です。

これまで、災害被災時の代行バスの運行経費（熊本県）や、コロナ禍で「密」を回避するための車両増結費用（徳島県）を、通学の足を確保する観点から教育予算にて支援していただいた事例があり、こうした取り組みの展開を図ることが有効です。

- ③ JRが明確に上下分離・鉄道事業再構築事業の対象として取り扱われるよう、法定協議会・地域公共交通会議の設置・参画を推進していきます。
 - ④ 上下分離方式といった公有民営、公設民営方式の導入による維持も効果的な手法として認識を深め、これを念頭におきつつ国・地域・事業者・住民が向き合っ
- て議論を進める必要があります。とりわけ、鉄道路線が完全に疲弊してしまう前に上下分離方式を導入することによって、地域にとって有用な路線として再整備することが肝要です。

民鉄においては、近江鉄道、富山ライトレールなどにおいて上下分離方式の導入事例が多数あり、JRにおいても法律や制度を整備することによって導入が可能と考えます。

- ⑤ 地域公共交通に関わる事業者、行政、住民など全ての関係者が協働する「チーム地域共創」を体現し、あらゆる切り口から地域との連携・協働を深める取り組みが重要です。

MaaSの推進により複数の公共交通や移動サービスを組み合わせた移動の利便性向上や、鉄道とバスを相互に利用可能とすることでダイヤの補完や災害時の振替輸送を円滑に行うなどの他モードとの連携、駅舎を地域の拠点（観光案内所、交流施設、図書館、郵便局など）として活用する事業者と自治体等との共同利用、さらには、無人駅の管理を地域に委託するなど、事例は全国に多数あるこ

とから、好事例を展開していくことが重要です。

(3) 鉄道の存続が困難な場合の方策（地域が鉄道特性を発揮し得ないと判断するケース）

- ① 廃線・減便の議論を行う前に、利用者がどのような目的で、どのような使い方（輸送の量、目的、時間帯）をしているのかをプロフィールとしてしっかり整理することが重要です。
- ② 地域の関係者がデータに基づく客観的な議論を重ねた結果、鉄道特性を発揮し得る余地がない場合、すなわち真に必要とされる持続可能な交通モードとして鉄道が選択されない場合には、他の交通モードや別の運営スキームを選択し、持続可能な交通体系を再構築する必要があります。すべての関係者が集い「チーム地域共創の取り組み」を進めることが必要です。
- ③ 代替交通モード（LRT、バス転換、BRT化、オンデマンド交通など）を適切に選択するとともに、地域公共交通の再構築が実行されるまで、JRも既存の交通モードとして主体的に役割と責任を果たすことが求められます。あわせて、実行後においても、JRは「チーム地域共創」の一員として、観光振興や誘客のノウハウを活かすことなどにより関わっていく姿勢が求められます。

この好事例としては、岐阜市において鉄道路線の廃止後にバス転換を図り、地域公共交通網の仕組みを整備し発展・充実させた事例があります。

(4) 上記の方策を実施するために必要な財源の確保

- ① 公的助成の前提として「鉄道は社会的共通資本である」という位置付けのもと、官と民がそれぞれの責務となる事業領域・役割分担を明確化しなければなりません。諸外国においては、鉄道事業の自立経営は成立せず、公的な負担が必要であるという認識が一般的です。わが国の事情は特殊であることを理解していただくために事業者も努力し、国民の認識を高める世論形成に取り組むことが重要です。
- ② 国は、偏りのない総合交通政策を推進するため、道路と公共交通の一体的な活用を前提として適切な交通量の分担を計画するとともに、その実現に必要な交通政策財源を確保し予算の配分を行う仕組みを構築することが重要です。

これまで、JR連合「鉄道特性活性化プロジェクト」及び交運労協「公共交通ネットワーク委員会」においても継続して提言を発してきましたが、今後も粘り強く訴えていく必要があります。
- ③ 地方自治体の権限を拡大し、柔軟な予算配分・執行を行う裁量を確保するとともに、地域の実情に応じた柔軟な財政出動を行える環境整備をより一層進めるこ

とが重要です。コロナ禍における「地方創生臨時交付金」のように、地方自治体の柔軟な執行が可能な予算を創設する必要があります。

【コラム④】地域公共交通は、利用しない人にとっても役に立っているのか

地域公共交通は、様々な年齢や特性を持った人が利用しています。したがって、地域公共交通が廃止されると、多様な行政部門において代替費用が発生します。この代替費用と地域公共交通に投じる財政負担を比較することで把握できる効果を「クロスセクター効果」と言います。クロスセクター効果を表す事例をいくつか紹介します。

i) 地域公共交通の利用による健康増進（岡山市など）

病院に通院する際に地域公共交通を利用すると、自宅から駅やバス停までの徒歩移動が発生します。既往の研究では歩数の増加が健康増進につながり医療費が削減される相関関係が明らかになっています。

ii) 自動車交通への転移による影響（福井県）

2000年から2001年にかけて、福井県にある京福電気鉄道（現・えちぜん鉄道）は相次ぐ事故を受けて運行を停止しました。すると、これまで鉄道で通勤・通学していた人が自家用車やバスに転移したため、周辺の道路で交通渋滞が発生し、バスの輸送力が不足し乗車できない人が発生するなど、地域は混乱しました。もともと自家用車で通勤していた人にも、渋滞により通勤時間が長くなる影響が生じました。

この事象は「マイナスの社会実験」と呼ばれました。その後、県や沿線自治体の支援を受けて地域公共交通は再建しました。

iii) 通勤・通学の送迎に伴う家族の負担（滋賀県）

近江鉄道の上下分離方式の導入による存続の議論において、家族の通勤・通学を地域公共交通が担うことにより、自家用車による送迎時間を余暇に充てられるという効果が示されました。

クロスセクター効果の考え方を活用して、地域の役に立つ地域公共交通をつくることが重要であり、関係者による丁寧な議論を重ねる必要があります。

ポリシーミックス：いくつかの政策を組み合わせて同時期に実施すること。これによって、それぞれの長所や短所が組み合わさった相乗効果が期待される。

MaaS (Mobility as a Service)：一人ひとりの移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

LRT (Light Rail Transit)：低床式車両の活用や軌道・電停の改良によって乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する軌道系交通システム。

BRT (Bus Rapid Transit)：連節バス、公共交通車両優先システム、バス専用道路、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム。

(5) 付記（鉄道特性が発揮でき、「民」の力を大いに活用すべきところ）

- ① JRは、内部補助を行う必要がなくなった場合、都市部や新幹線における利益をさらなる経営資源として投下し、適切な維持管理による安全性の担保、及びサービスの向上・ブラッシュアップを図ることが可能となります。
- ② 社会変容に柔軟に対応した、地方における定住やワーケーションの促進などの多極分散化、ラッシュの混雑緩和など平準化の取り組みを推し進めることが重要です。
- ③ 施設や設備の検査周期延伸、自動運転技術、ワンマン運転化など様々な技術革新が行われ、効率化と生産性向上、省人化・省力化がより一層進展することが期待されます。
- ④ 終電繰り上げなどによる夜間の保守作業時間の確保や、駅・乗務員の泊まり勤務の縮減などの業務効率化によって、働き方の改善につながることを期待されます。

5. 提言のまとめ

本提言は、人口減少・少子高齢化とコロナ禍によって地域公共交通を取り巻く状況が急激に変わる中、持続可能な地域公共交通をつくるために必要な視点や考え方を示しました。

今後、私たちは本提言を活用し、JR各社をはじめ国や地方自治体、関係する国会議員・地方議員、さらには利用者や地域住民などすべての関係者に対し、地域公共交通のあり方についてご理解・ご協力いただくための取り組みを展開していく必要があります。あわせて、地域公共交通をめぐる動きは現在も進行していることから、本提言策定の取り組みを継続し、内容をブラッシュアップするとともに、提言内容を発信していきたいと考えます。

ワーケーション：Work（仕事）とVacation（休暇）を組み合わせた造語。テレワーク等を活用し、リゾート地などで余暇を楽しみつつ仕事を行うこと。