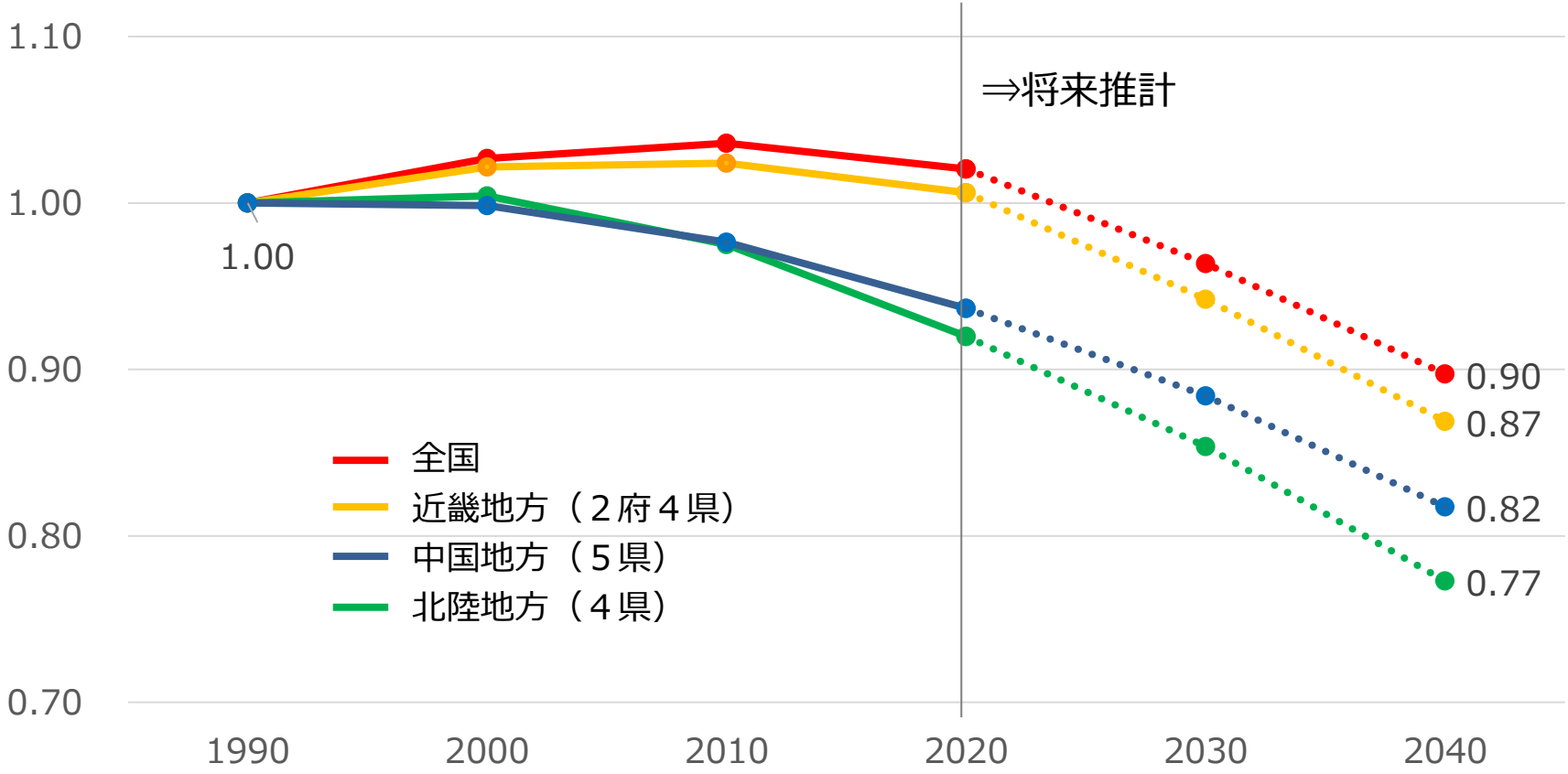


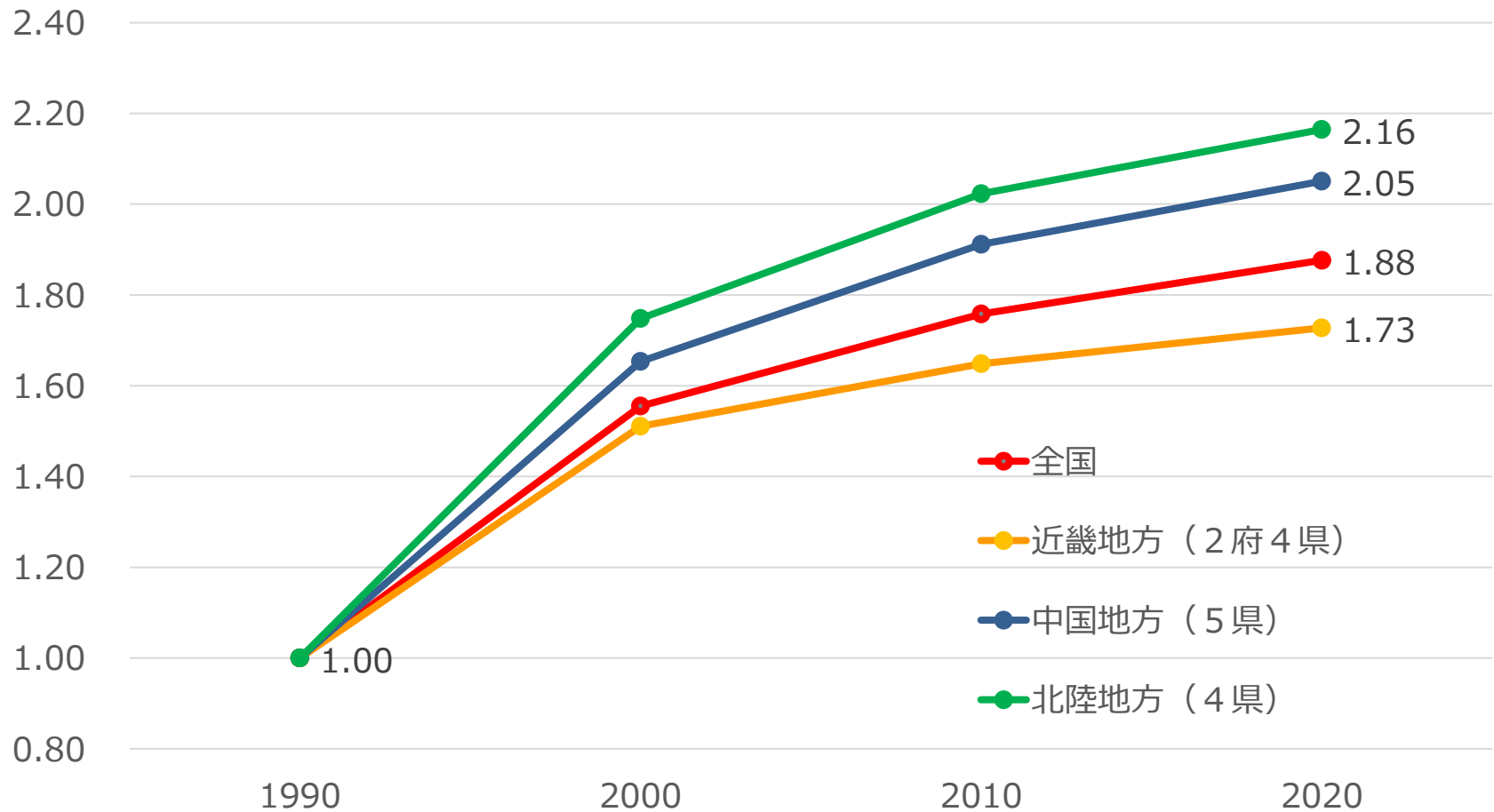
人口推移と将来推計(1990年を1.00とした場合の比率)



※人口推移は国勢調査による

※将来推計は『日本の地域別将来推計人口(2018年推計)』国立社会保障・人口問題研究所による

自動車（乗用車）保有台数（1990年を1.00とした場合の比率）

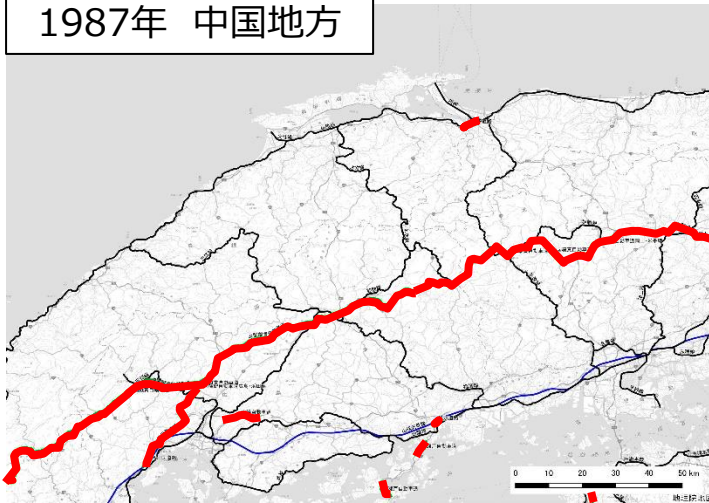


※一般財団法人自動車検査登録情報協会 統計資料より

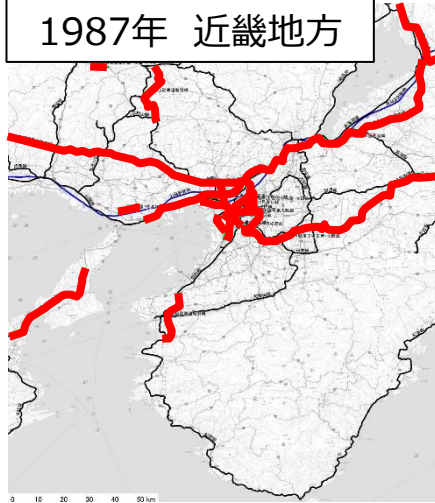
高規格幹線道路供用延長（全国）

1987年 4,387km ⇒ 2019年 11,882km（約2.7倍） ※国土交通省HPより引用

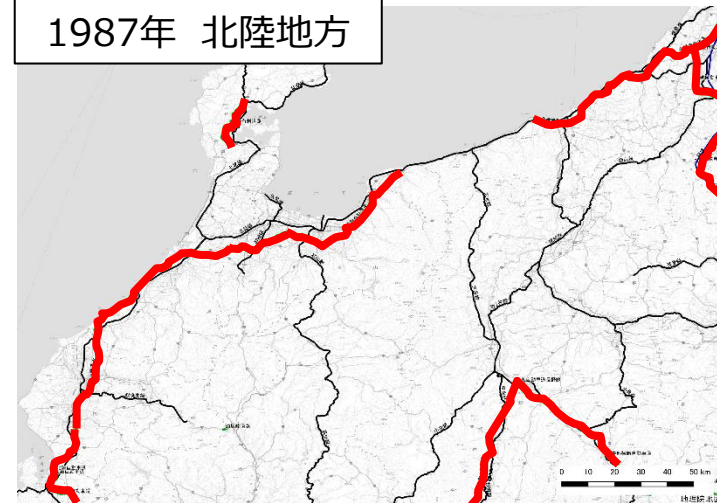
1987年 中国地方



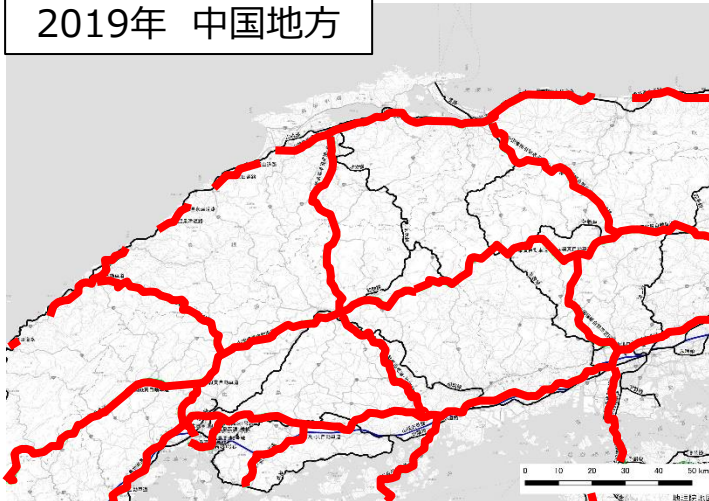
1987年 近畿地方



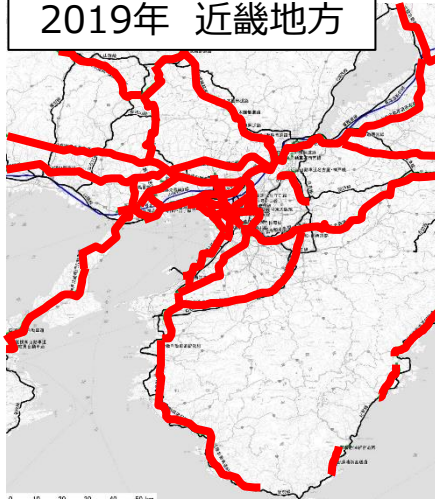
1987年 北陸地方



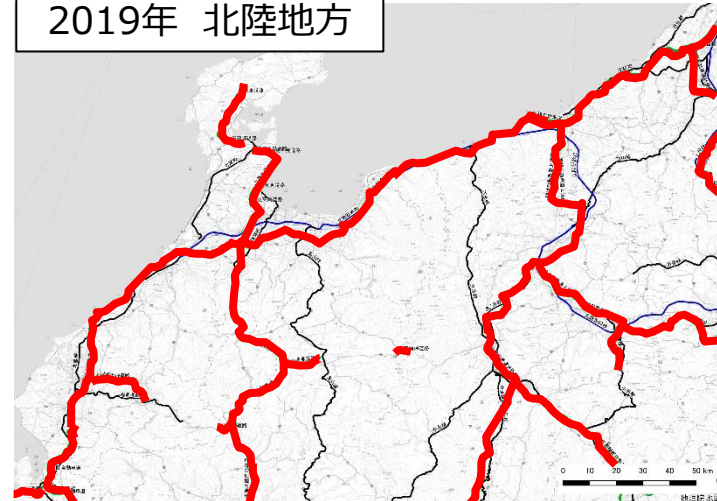
2019年 中国地方



2019年 近畿地方



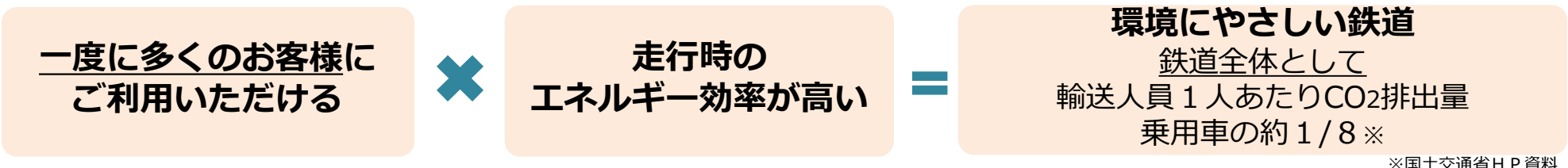
2019年 北陸地方



※地図データは、国土数値情報を基に当社作成

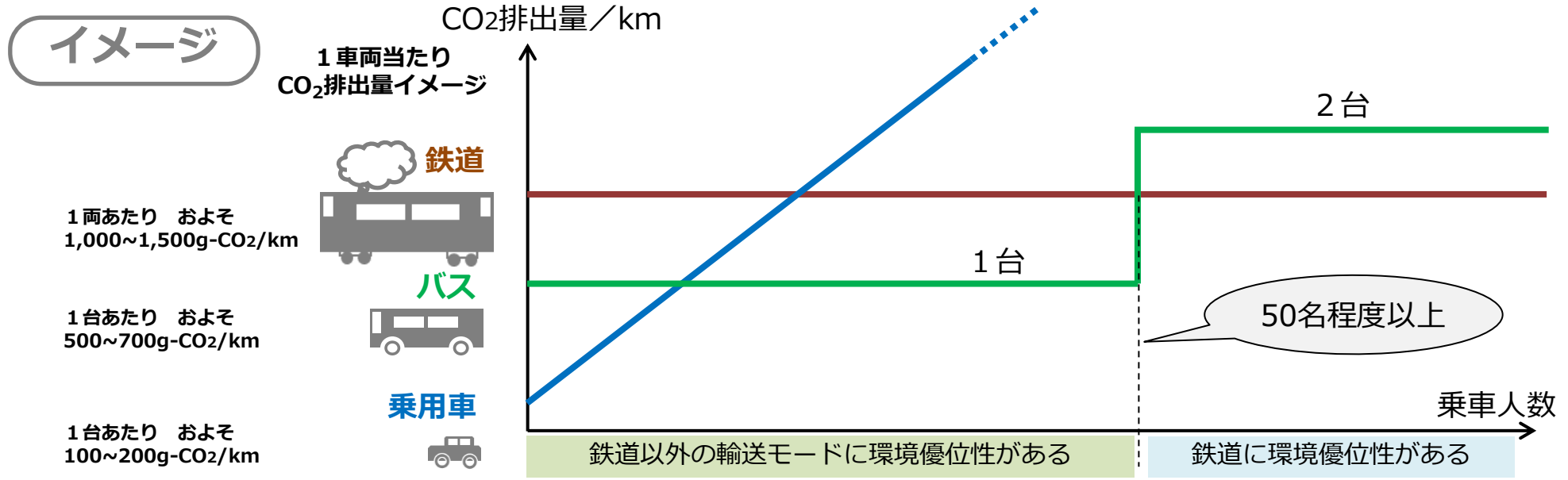
ローカル線のCO₂排出量

一般に鉄道は次のような特長から、エネルギー効率が高く、環境にやさしい乗り物といわれます



鉄道はお客様のご利用の多い線区、特に都市圏・都市間での大量輸送において大きな環境優位性を発揮します。

お運びするお客様が非常に少ない線区では、他のモードが環境の観点で優れています



(注釈) 輸送モードごとのCO₂排出量は車種・線区・運用条件等で異なり、上記は特定の数値を正確に表したものではありません。鉄道の数値は当社の線区をもとに試算、バス、乗用車の数値は国土交通省自動車燃費一覧(令和4年3月版)の代表的数値から概数として引用。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(地域交通法)の概要

地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する**地域公共交通の活性化及び再生**」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定める。(平成19年制定)

地域公共交通計画

「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする**地域公共交通のマスタープラン**

- ・ **全ての地方公共団体**に対して**作成の努力義務** ※計画作成数：835件（2023年3月末時点）
- ・ 地方公共団体が、地域の関係者を構成員として組織する「**法定協議会**」において協議を行い、地域公共交通計画を作成

地域公共交通特定事業

地域の実情に応じた取組の実施を円滑化するため、**地域公共交通計画に盛り込む**ことができる法定事業

- | | | |
|--|---|---|
| ◇ 軌道運送高度化事業
LRT（Light Rail Transit）の整備 | ◇ 道路運送高度化事業
BRT（Bus Rapid Transit）の整備 | ◇ 鉄道事業再構築事業
鉄道の上下分離等 |
| ◇ 地域旅客運送サービス継続事業
公募を通じた廃止予定路線の交通の維持 | ◇ 貨客運送効率化事業
貨客混載の導入 | ◇ 地域公共交通利便増進事業
路線、ダイヤ、運賃等の見直しによるサービス改善等 |



実施計画

- ・ 個々の**特定事業について**、地方公共団体・事業者が実施計画を作成
- ・ 実施計画について**国土交通大臣の認定**を受けた場合、**予算上の措置**（地域公共交通確保維持改善事業等）や**法律上のワンストップ特例**（許認可手続の一元化）などの特例措置

地域公共交通計画について

- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月改正）に基づき、地方公共団体が作成する「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープラン。
- 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成するよう努めなければならない。

計画のポイント

- ◆ **まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保**
 - ・コンパクトシティ等のまちづくり施策との一体的推進
 - ・観光客の移動手段の確保等、観光振興施策との連携
- ◆ **地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保**
 - ・公共交通をネットワークとして捉え、幹線・支線の役割分担の明確化
 - ・ダイヤや運賃等のサービス面の改善による利用者の利便性向上
- ◆ **地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ**
 - ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を最大限活用
 - ・MaaSの導入等、新たな技術を活用した利用者の利便性向上
- ◆ **住民の協力を含む関係者の連携**
 - ・法定協議会を設置し、住民や交通事業者等の地域の関係者と協議
 - ⇒ 地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ



- ◆ 利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定と毎年度の評価・分析等の努力義務化 ⇒ データに基づくPDCAを強化

地域旅客運送サービス

公共交通機関



鉄軌道



路線バス



旅客船



コミュニティバス



デマンド交通



乗用タクシー



自家用有償旅客運送



福祉輸送、スクールバス、病院・商業施設等の送迎サービスなど



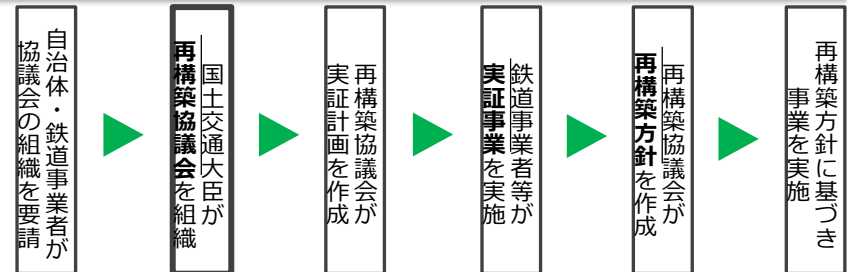
2. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律

地域の関係者の連携と協働の促進【地域交通法】

- ・**目的規定**に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、**国の努力義務**として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加。
- ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、**地域公共交通計画への記載**に努める事項として追加。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域交通法】

- ・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「**再構築協議会**」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援）。
- ・また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化 ②バス等への転換のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは**再構築方針を作成**。国は協議が調うよう積極的に関与。
- ・国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、**社会資本整備総合交付金等により支援**。 <予算>



(協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かずに議論)

※ J R各社は、引き続き J R会社法に基づく「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充【地域交通法】

「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「**エリア一括協定運行事業**」を創設。
- ・国は、**複数年の支援総額を事前明示**するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援（上下分離も可能）。 <予算>

「道路運送高度化事業」の拡充

- ・AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバスの導入等の**交通DX・GXを推進**する事業を創設。
- ・国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、（独）鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるよう措置。 <予算・財投・税制>



鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設【鉄道事業法・道路運送法】

地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。（※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。）

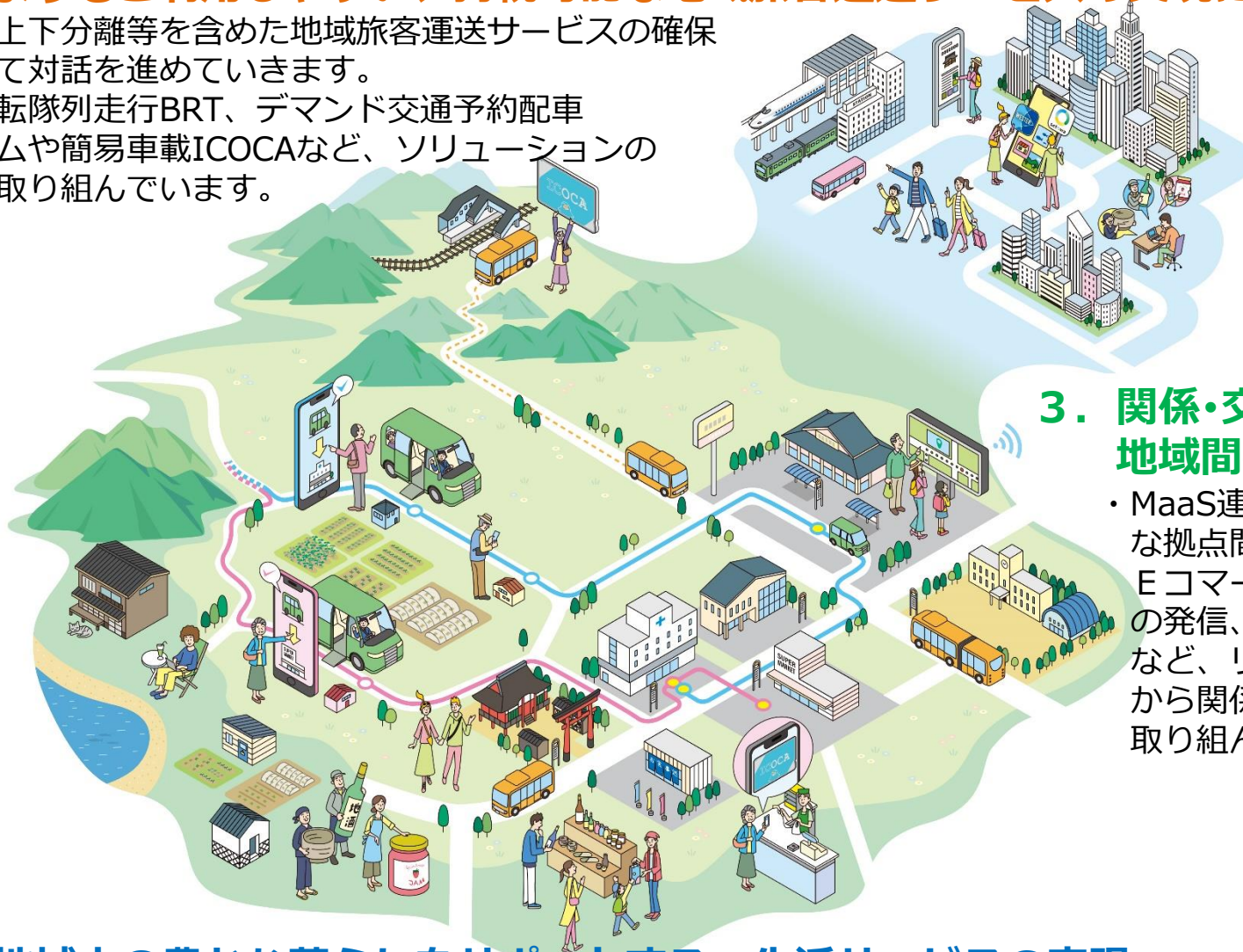
【目標・効果】：再構築協議会における協議や地域の関係者との連携・協働を通じ、地域交通を再構築 (KPI) 地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数：67件（2022年10月時点）⇒300件（2027年度）

鉄道だけでなく、様々な場面で地域の活性化に貢献

地域課題の解決に地域の皆様と取り組み、地域共生企業を目指すJR西日本グループとして、持続可能な地域社会の実現や地域の活性化に引き続き貢献していきます。

1. 今よりもご利用しやすい、持続可能な地域旅客運送サービスの実現に貢献

- ・鉄道の上下分離等を含めた地域旅客運送サービスの確保に向けて対話を進めていきます。
- ・自動運転隊列走行BRT、デマンド交通予約配車システムや簡易車載ICOCAなど、ソリューションの開発に取り組んでいます。



3. 関係・交流人口が拡大する、地域間のつながりづくり

- ・MaaS連携によるシームレスな拠点間輸送、各種観光振興、Eコマース等による地域商品の発信、多拠点居住サービスなど、リアル・デジタル両面から関係・交流人口の拡大に取り組んでいます。

2. 地域内の豊かな暮らしをサポートする、生活サービスの実現

- ・ICOCAと連携した地域ポイントの展開など、地域内消費活性化に取り組んでいます。