

2026年4月、ＪＲ北海道は単独で維持困難な路線を表す黄8線区について、沿線自治体に対して協議を申し入れた。自治体に大きな財政負担を求める上下分離を含むもので、どこも財政状況が厳しい中、路線の収支が見通せなければ廃止もあり得る。深刻化する少子高齢化、ドライバー不足、病院・学校統廃合等、地方の足は収支ありきの議論では足りない。今後、全国に広がっていく地方の鉄道課題について、本道から全国へ提言する。

沿線市町村アンケートから考察する地方鉄道再構築の方向性
— JRから沿線自治体への協議提案を受けて —

北海道本部／小林 涼太郎

1. 地方の足が消失の危機

(1) JR北海道からの問題提起

北海道は全国で最も早く少子高齢化が進んでいる。2025年国勢調査速報値では前回20年調査からの減少数が都道府県別で最も大きく、1920年の調査開始以来最大の減少数と減少率となった。この間、JR北海道の輸送密度は人口減少以上のペースで低下し、2015年には単独で維持困難な路線を公表し大規模な路線の見直しを表明。輸送密度が最も低い赤線区を廃止し、2026年4月には次に輸送密度が低い黄8線区についても、沿線市町村へ財政的な支援を含む協議を申し入れた（※1）。これは、国土交通省から2026年度末までに抜本的な改善方策をまとめるよう命ぜられている背景もある（※2）。しかし、報道によれば政治的介入でこの協議は暗礁に乗り上げている状況だ（※3）。

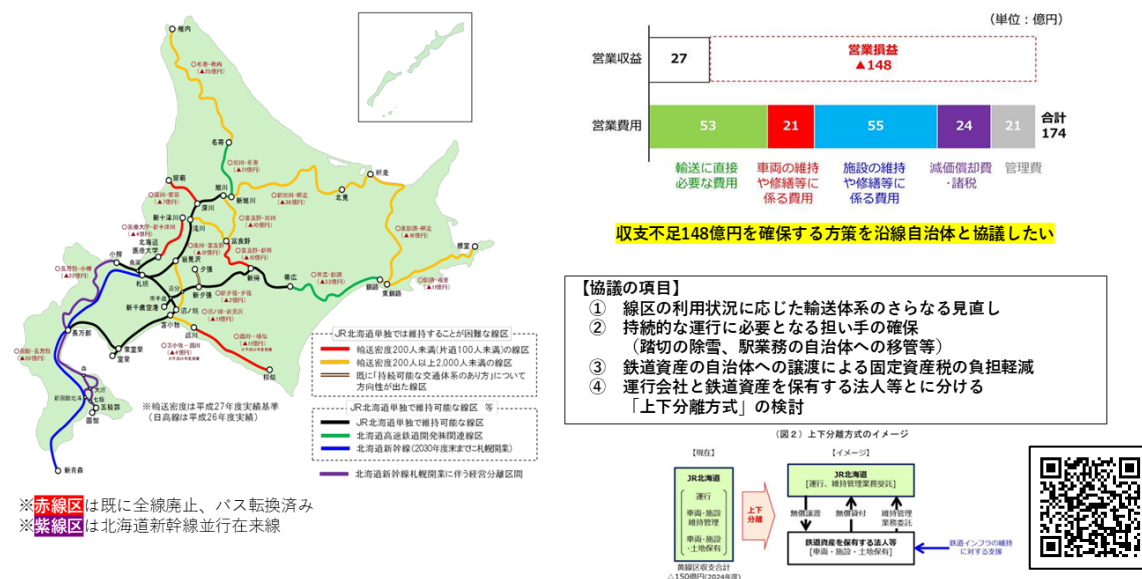
仮に、黄８線区が廃止になった場合、道北・道東から鉄道が消滅する。これを本州に重ねると、関東・北関東エリアから鉄道が消える規模であり、それだけ人口密度が低く、需要が限られる地域なのである。JR北海道が単独で採算を確保することは非常に困難だと想像できるだろう。

(重ね合わせた本州各大都市を北海道各地に形成することができれば、話は全く変わってくるという可能性を秘めた大地とも言えるが、インドネシアの首都移転構想並みの話だ。)

【図1】JR北海道から沿線自治体に申し入れがあった内容（JR北海道プレスリリースから筆者が抜粋）

黄 8 線区を維持する仕組みの構築に向けた当社の考えについて

2026年4月15日 JR北海道

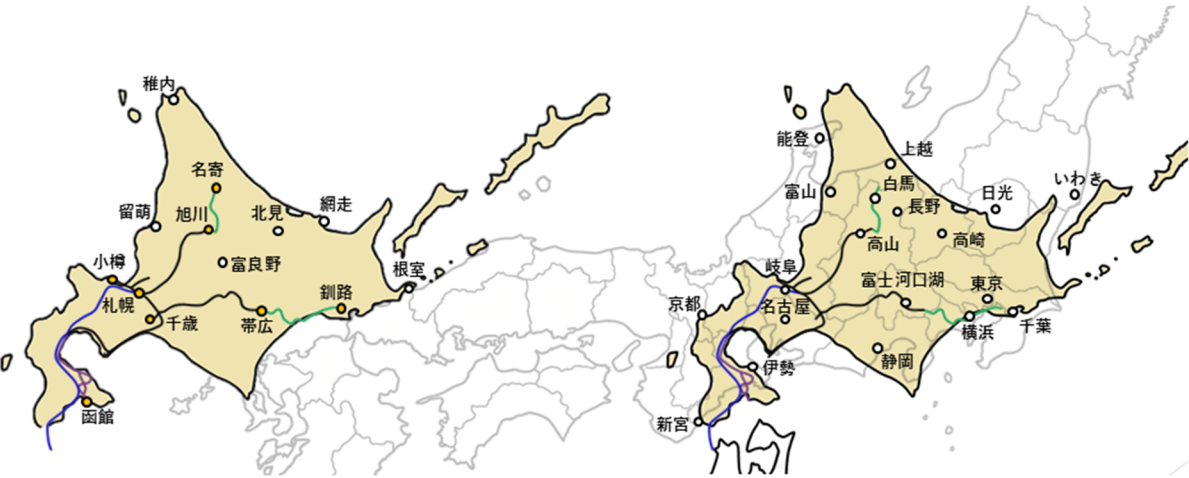


【表1】黄8線区の状況（JRプレスリリースを基に筆者作成）

線区		営業キロ	輸送密度				特急	貨物
			1987年	2015年	2024年	減少率		
室蘭線	沼ノ端～岩見沢	67.0km	1,629	500	327	▲79.9%		○
日高線	苫小牧～鶴川	30.5km	1,283	589	388	▲69.8%		
根室線	滝川～富良野	54.6km	725	488	457	▲37.0%		△
富良野線	旭川～富良野	54.8km	2,056	1,477	1,304	▲36.6%		
宗谷線(北)	名寄～稚内	183.2km	751	401	273	▲63.6%	○	
石北線	新旭川～上川	44.9km	2,415	1,141	843	▲65.1%	○	△
	上川～網走	189.1km			627	▲74.0%	○	△
釧網線	東釧路～網走	166.2km	846	513	378	▲55.3%		
根室線	釧路～根室	135.4km	1,006	449	217	▲78.4%		
8線区総延長		925.7km					3	4

※△は季節運行

【図2】黄8線区が廃止になった場合を想定した道内鉄道路線図（筆者作成）

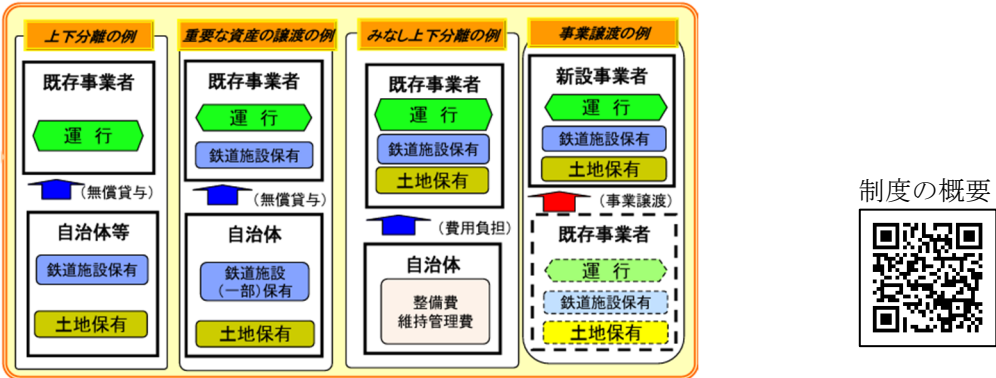


黒色：JR北海道が単独で維持可能な路線 緑色：北海道高速鉄道開発(株)関連線区
紫色：貨物用に維持が検討されている路線 青色：北海道新幹線（札幌延伸後）

（2） 国が進める地方部の鉄道事業の再構築

国土交通省は、地方部の鉄道維持には鉄道事業者と沿線自治体が連携・協働し、役割分担しながらその活性化を図っていくことが不可欠であるとし、これまで地域公共交通活性化再生法の整備、再構築事業の創設、社会資本整備総合交付金の活用を可能とするなど対策を講じてきた（※4）。国が考える鉄道事業者と沿線自治体との役割分担は、沿線自治体が土地や鉄道施設等を保有するか、保有しなくとも費用面を負担する形で運行を既存鉄道事業者が担うか、新設事業者に事業譲渡する形が想定されている。JR北海道の協議提案は国土交通省の考え方をベースにしたものと言える。

【図3】鉄道事業再構築事業における事業構造の変更パターン（国土交通省）



国のスキームでは、国、沿線自治体、鉄道事業者等で構成する再構築協議会を立ち上げ、実証事業を通じて①鉄道の維持・高度化か、②バス等への転換かを検証し、鉄道が選ばれた際には鉄道事業再構築事業実施計画を策定すると国の様々な支援策（※5）が活用できるというもの。

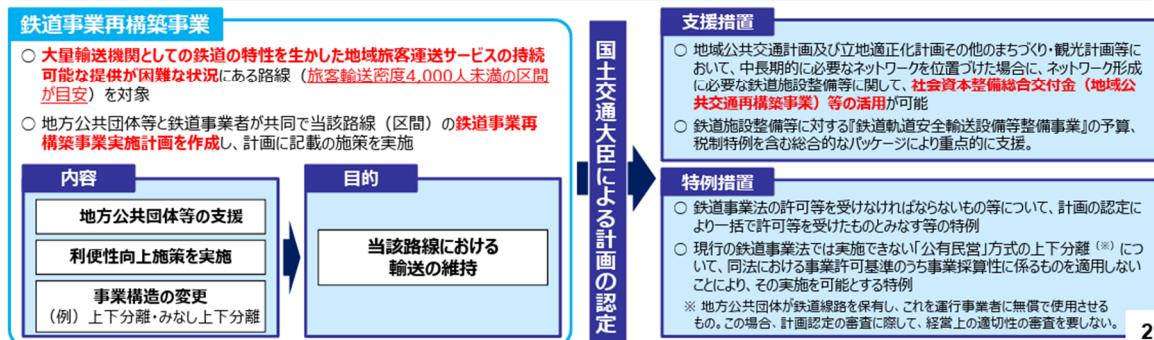
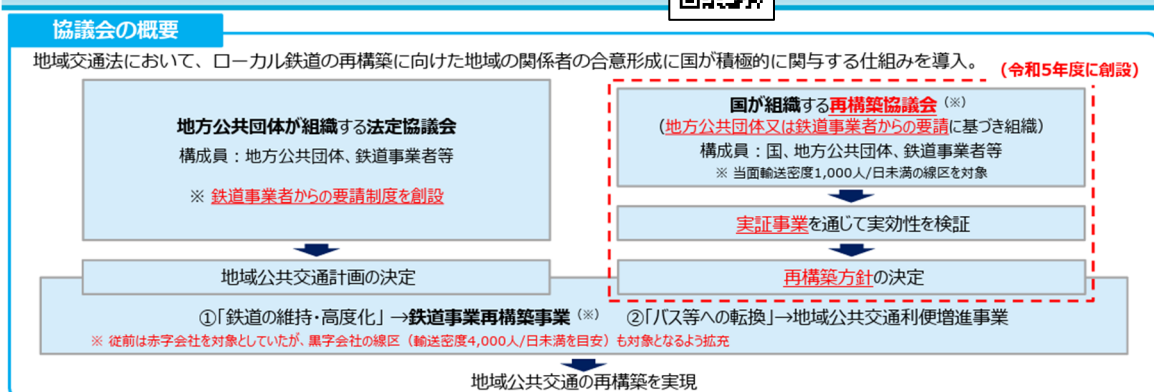
国の支援策は、鉄道の軌道強化や駅の新設・移設・改築、既存施設の撤去、GX/DX車両の導入費用の1/2が社会資本整備総合交付金として国から措置され、さらに残りの1/2は地方債を100%充当でき、その45%は普通交付税もしくは特別交付税措置される。このため、沿線市町村は事業費の27.5%を負担するだけで設備投資が可能となる。このほか、インバウンド対応やICカード導入等の支援事業も用意されており（※6）、これらの活用による鉄道維持の取り組みが全国で広がっている。

【図4】地域公共交通活性化再生法の全体像（国土交通省）

ローカル鉄道の再構築に係る制度の概要



国土交通省



【表2】国土交通省 鉄道事業再構築実施計画申請事業者一覧より〔上下分離方式〕を抜粋（筆者作成）

鉄道名	輸送密度	上部分（運行）	下部分
青い森鉄道 （121.9km）	1,984人	青い森鉄道（青森県、4市町他）	土地・施設 青森県
只見線 （27.6km）	280人	JR東日本	土地・施設 福島県
三陸鉄道 （163.0km）	263人	三陸鉄道（岩手県、2市他）	土地 沿線10市町村
山形鉄道 （30.5km）	379人	山形鉄道（山形県、4市町他）	土地 長井市、南陽市、白鷹町、川西町
近江鉄道 （59.5km）	1,630人	近江鉄道（西武鉄道）	車両施設 （一社）近江鉄道線管理機構（滋賀県、沿線5市5町）
養老鉄道 （57.5km）	2,715人	養老鉄道（近鉄）	車両施設 （一社）養老線管理機構（沿線7市町） ※土地は近鉄所有
北近畿タンゴ鉄道 （114km）	559人 799人	WILLER TRAINS	車両土地・施設 北近畿タンゴ鉄道（京都府、兵庫県、沿線7市町）
信楽高原鐵道 （14.7km）	762人	信楽高原鐵道（滋賀県、甲賀市他）	車両土地・施設 甲賀市
JR九州長崎線 （60.8km）	9,298人	JR九州	土地・施設 （一社）佐賀・長崎鉄道管理センター（佐賀県、長崎県）
南阿蘇鉄道 （17.7km）	89人	南阿蘇鉄道（5町村）	土地・施設 （一社）南阿蘇鉄道管理機構（熊本県、南阿蘇村、高森町）

くま川鉄道 (24.8km)	708人	くま川鉄道（4市町 他）	車両 施設	（一社）くま川鉄道管理機構（熊本 県、沿線10市町村）
-------------------	------	-----------------	----------	--------------------------------

今、北海道は黄8線区総延長900km超もの路線が危ぶまれている中、本道において他県のような再構築の動きが一切ないことは非常に残念でならない。40もの自治体が対象となる中、広域自治体である北海道が議論を主導し地域を取りまとめるリーダーになるべきであり、鈴木直道知事の認識は非常に甘いと言わざるを得ない（※7）。

そこで、自治労北海道本部は本課題が将来的に沿線市町村に大きな影響を与える重大なものと捉え、沿線市町村に対してJR北海道からの論点に対する意向等をアンケート調査し、浮かび上がった課題を整理することにした。

2. 沿線市町村へのアンケート調査

（1） 調査方法

アンケート調査項目の検討にあたり、JR北海道からの協議提案のあった4項目を軸に、鉄道趣味者や過去に総合計画やまちづくり事業に携わったことのある単組組合員、北海道地方自治研究所研究員とともに諸課題を議論しながら調査票を作成した。また、具体的な選択肢を複数列举することで、少しでも沿線市町村が回答しやすくなるような設問とした。

アンケートの実施期間は5月20日から6月5日までの約2週間とし、地方議会の会期と重ならないよう配慮したほか、回答の負担を減らすため、Wordファイルに加え、Google Formでの回答を設けて実施している。さらに、少しでも多くの市町村からの声を得るため、沿線市町村単組執行部に対し、本アンケートを実施することと担当部署に回答を促してもらえよう依頼した。その結果、沿線40市町村のうち27市町村（回収率67.5%）から回答を得られたことは、日頃からの自治労道本部への理解と各単組執行部の働きかけの賜物であり、この場をお借りしてお礼申し上げる。

〔依頼文書〕



〔調査票〕

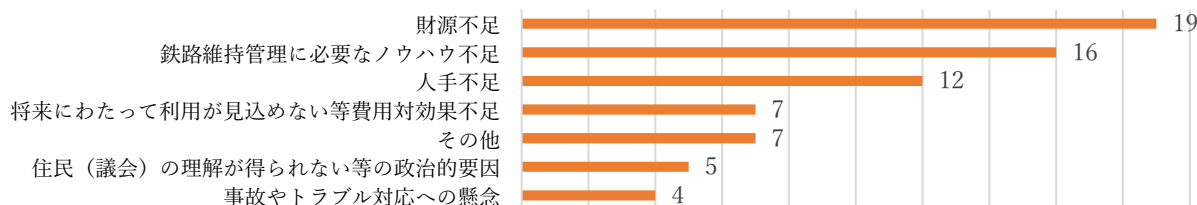


（2） 調査結果

はじめに、JR北海道が提示した4つの論点のうち、JRの収支不足解消に最も大きな効果が見込まれる「上下分離方式」について、【質問1】では検討する上で直面する課題を、【質問2】では検討を進めるための必要な条件を質問した。

課題は、「財源不足」が最も多く、次いで「鉄道維持管理に必要なノウハウ不足」、「人手不足」が続いた。必要な条件は、「維持管理に必要な費用に対する国や道等からの財源確保策」が最も多く、次いで「必要な費用の透明性（どのような計算で自治体間の負担割合を算出しているか等）」、「維持管理業務に割ける人員確保策」「必要な費用が自主財源の範囲内で収まること」であった。

【質問1】上下分離方式（【図1】右下参照）を検討する場合に直面する課題（上位3項目回答）

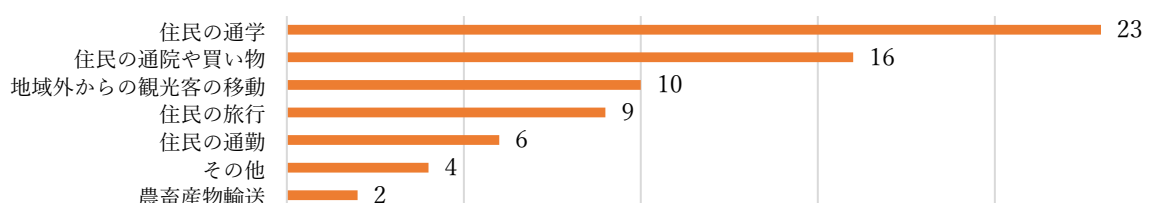


【質問 2】 上下分離方式を検討することを想定した場合に必要な条件（上位 3 項目回答）



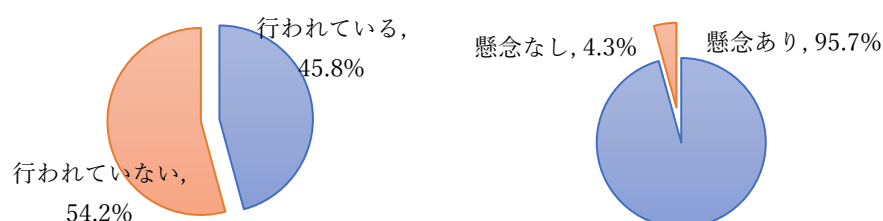
【質問 3】 では、論点「線区の利用状況に応じた輸送体系のさらなる見直し」について、まず地方の鉄道の利用状況を聞いたところ、圧倒的に「住民の通学」が多く、次いで「住民の通院や買い物」、「地域外からの観光客誘致」であった。また、鉄道以外の地域公共交通と鉄道とでダイヤ調整が行われているかについては約半数で行われているという結果となった。そして、ほぼすべての市町村が人手不足や経営上の課題によって鉄道以外の地域公共交通の消失を懸念しているという結果になった。

【質問 3-1】 地域内の鉄道需要



【質問 3-2：左】 鉄道と鉄道以外の地域公共交通機関との運行区間やダイヤの連絡調整

【質問 3-3：右】 鉄道以外の地域公共交通機関の消失の恐れ（運転手不足や経営上の課題により）



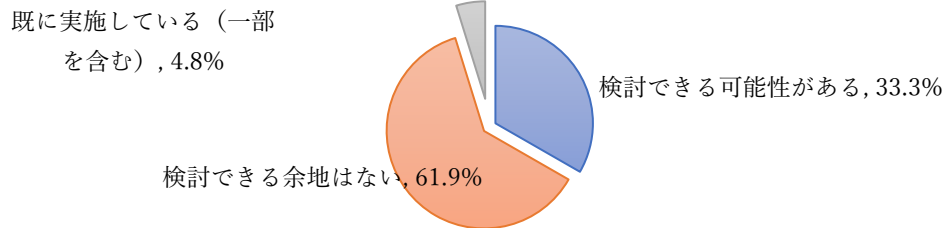
【質問 4】 では、論点「持続的な運行に必要な担い手の確保」について、沿線市町村職員や委託先、住民等が担い手になる可能性があるか聞いたところ、「いずれも担えない」が最も多い。「有人駅の管理業務」と回答した 4 市町は、既に簡易委託駅として受託しているところや交流施設と駅舎が一体となっている。

【質問 4】 自治体職員や委託先、住民ボランティア等が鉄路維持の担い手になる可能性



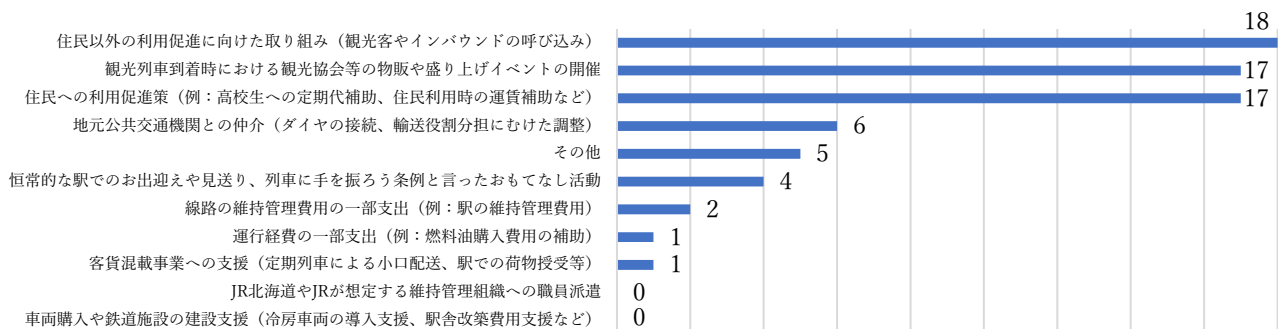
【質問 5】 では、約 6 割が「鉄道資産の自治体への譲渡による固定資産税の負担軽減について、検討できる余地はない」と回答。資産譲渡を伴うことから、上下分離同様に維持管理に必要な財源、人手が恒常的に必要となるため、質問 1、2 の回答のとおりハードルがあるだろう。

【質問 5】鉄道資産の自治体への譲渡による固定資産税の負担軽減の検討可能性



【質問 6】では、JR北海道が提示した論点以外で沿線市町村が鉄道維持に対して“できること”を質問した。結果は、「住民以外の利用促進に向けた取り組み（観光客やインバウンドの呼び込み）」、「観光列車到着時における観光協会等の物販や盛り上げイベントの開催」、「住民への利用促進策」が圧倒的多数となった。観光列車到着時のおもてなしや、高校生むけの定期代補助等の利用促進策が一部の自治体で既に実施されていることを受けた結果と予想する。一方、「JR北海道やJRが想定する（上下分離方式等の）維持管理組織への職員派遣」、「車両購入や鉄道施設の建設支援」の回答が無かったことは、財源と人手に余力がないことと関連していると言えよう。

【質問 6】自治体で考え得る鉄道維持にむけた支援策（複数回答）



最後に、【質問 7】では、JR北海道から提案のあった上下分離方式を含む協議内容について、沿線市町村の現在の検討状況に最も近い考えを質問した結果が次のとおりである。

そもそも国鉄民営化を推し進めた国が責任を持って維持するべきと考えており、現時点で協議を受けるつもりはない。	10
そもそも複数の自治体を跨ぐことから道が主体的に検討するべきと考えており、現時点で協議を受けるつもりはない。	7
協議は受ける意向（協議内容次第で検討できる）	7
提案は受ける意向（協議入りするか否かは提案内容次第）	1

※「その他」の回答もあったが自由記載が選択肢に近い意見であったため再仕分けした。

【質問 8】その他意見・自由記載

- ・国鉄民営化を推し進めた国が責任を持つことは当然だが、北海道全体の産業・観光業の基本となる公共交通は北海道が議論のイニシアチブをとってほしい。貨物など利用者収益以外の利用もあり、利用者収益のみをもって上下分離協議は納得できない。
- ・国鉄改革の失敗を全く責任のない沿線自治体が上下分離という形でなぜ尻拭いするのか。基金の運用益という前提が崩れた以上、国につき返すのが、JRが本来取るべき筋道。
- ・人口減で自治体の維持も苦慮している中でのさらなる負担は難しい。国や道が主導して関係者と調整し、「地域に住む国民の生活を守る」という視点で進めてほしい。
- ・利用者が安全に利用できることが最も重要であり、今後、仮に上下分離となったとして、「その対応は自治体だから」、「その対応はJRだから」などのように他人任せになってしまうと全く話にならない。体制が作れて初めてスタートできる。まずはそこから。人の安全が第一で、財源などの議論はその次の段階だ。
- ・自治体毎に負担（費用や人員）をするということには限界がある。

3. 北海道における鉄道事業再構築の方向性

(1) 国のスキームと本道における課題

ここで沿線市町村へのアンケート結果も踏まえながら本道の状況と照らし合わせ、鉄道事業再構築事業の課題を整理する。なお、国は政策評価（※4）において、次の課題を掲げていることを先に紹介する。

①鉄道事業に対して自治体が精通していないことによるノウハウや人材の不足
②継続的な予算の確保
③これまでの再構築事業の活用事例が少ないことによる情報収集の難しさ
④再構築認定に至るまでの手続きが煩雑
⑤補助制度の分かりやすい説明の不足

まず、財源不足と財源確保策を求める意見であるが、自治体の財政的なゆとりを歳入一般財源から経常経費充当一般財源を除いた差額でみた場合、2024年度の沿線40市町村の合計は約1,047億円となる。また、自治体の貯金を示す「財政調整基金」は2024年度合計で638億円ある。しかし、どちらも減少傾向だ。一般財源の余力やそこから積み上げる基金は、老朽化した公共施設、公営住宅の耐震化や建て替え、上下水道管の交換、道路や橋の補修、自然災害への対応に加え、物価高等による予定外の経費増や排雪経費増等に対応するものであり、『「貯金取り崩さないと赤字」自治体、道内101市町村に拡大（※8）』と報じられているように、沿線市町村に鉄道の赤字補填として約150億円もの鉄道維持費を捻出できる余力は無いだろう。

そもそも沿線に地方交付税不交付団体が存在しなく、都道府県別の市町村財政力指数平均は、北海道が全国ワースト3位となっていることは、例えば国の支援策があっても市町村の持ち出しがある以上、決断に相当な検討・検証が必要と言える。特に今回は多くの市町村を跨る路線である上、北海道による介入・調整が無いことから、個々の市町村が判断できないのはアンケート結果で挙げられているとおり当然である。

また、本道は全国的に見ても広域自治体から市町村への職員派遣数が多いとされており（※9）、このため、人的な面でも沿線市町村が鉄道用地や施設を取得し維持管理するためのハードルが存在すると言える。ノウハウ不足も含め、国が課題の1番目に挙げているとおりだ。過疎化が進む本道はより一層の財源と人的な支援策が求められる。

【表3】沿線40自治体の財政的余力の推移

	2024年度	2023年度	2022年度
歳入一般財源－経常経費充当一般財源(PL)	104,662千円	135,159千円	147,399千円
財政調整基金(BS)	63,756千円	65,791千円	66,535千円

※総務省「決算カード」より筆者作成

【表4】沿線40市町村の財政力指数（総務省 2024年度「決算カード」より）

室蘭本線		富良野線		石北線		釧網線	
苫小牧市	0.75	富良野市	0.36	旭川市	0.53	小清水町	0.21
安平町	0.43	中富良野町	0.22	当麻町	0.20	斜里町	0.33
由仁町	0.22	上富良野町	0.30	愛別町	0.15	清里町	0.18
栗山町	0.29	美瑛町	0.22	上川町	0.15	弟子屈町	0.23
岩見沢市	0.38	宗谷線（北）		遠軽町	0.26	標茶町	0.23
日高線		名寄市	0.27	北見市	0.44	釧路町	0.50
厚真町	0.37	美深町	0.15	美幌町	0.36	釧路市	0.45
むかわ町	0.23	音威子府村	0.10	大空町	0.25	根室線（花咲線）	
根室線		中川町	0.10	網走市	0.45	厚岸町	0.23
滝川市	0.39	幌延町	0.24	全国平均 0.49 道内市町村平均 0.27		浜中町	0.21
赤平市	0.18	豊富町	0.25			根室市	0.34
芦別市	0.25	稚内市	0.40				

加えて指摘したいのは、国の支援策は設備投資中心となっており、ランニングコストへの支援が想定されていない点がハードルを高くしているものと考える。再構築時の設備の新設や強化、高度化に

よって維持管理コストの低減をはかることは可能であるが、経常的な市町村の負担が見えない点は質問2で2番目に挙げられているとおりでらう。この点は実証事業で明らかにしたいところだ。

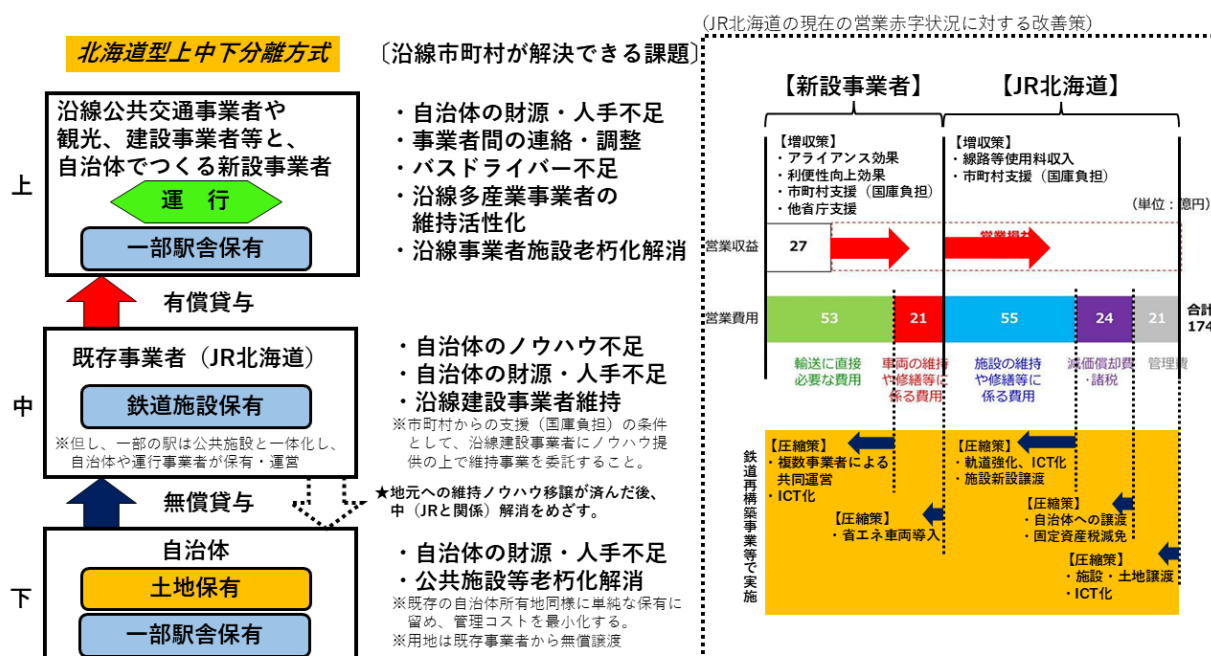
【表5】鉄道事業再構築にむけた課題整理（筆者作成）

国のスキーム	国の課題認識	道の状況
法に基づく協議会を組織	制度の説明不足	リーダー不在、主体性欠如
再構築議論	自治体のノウハウ不足、他事例不足	ノウハウ不足
実証事業		道内に前例なし
再構築計画の策定	手続きの煩雑さ	深刻な財源不足、人手不足 (再構築＋事業継続)
再構築計画の実行	継続的な支援事業の予算確保	
公共交通の維持・継続	自治体の人手不足	

（2） 北海道における鉄道事業再構築の方向性

国のスキームをベースに沿線市町村アンケート結果を踏まえ、本道に適した新たな事業構造パターンを提案する。北海道型上中下分離方式だ。

【図5】筆者が提案する北海道型鉄道事業再構築パターン



沿線市町村の財源・人手不足の実態は簡単に解消できるものではなく、最も考慮すべき点だ。このため、国のスキームのように【下】を自治体が持つのだが、純粋に鉄道用地を他の市町村所有地同様に保有・管理するに留める。加えて、再構築事業で公共施設と駅舎を統合した施設を新設・改修することで、元々予定していた公共施設改修費を抑え、さらに公共施設運営人員で駅舎も管理し省人化をはかる。公共施設と駅舎の一体化を進めることで鉄道利用の促進や観光列車到着時のおもてなし、地元物販の販売増につなげる。観光協会やこども家庭センターと一体運営しても良いだろう。既存予算で駅舎運営ができるほか、過疎化が進む地域にとっては、人が集う場所の方がPR効果や目が行き届く安心感も生まれる。

次に、新たに【中】として、既存事業者であるJR北海道を入れる。アンケート結果や国の認識のとおりに自治体のノウハウ不足に対応するものだ。上中下分離によりJR北海道の営業損失は圧縮され現状よりも改善される上、再構築事業での施設・軌道の強化や、遠隔装置・ドローン監視等の保守ICT化をはかることで維持管理コストを抑える。加えて、【上】【下】へ駅舎譲渡が進めばさらなる圧縮も可能。収入は【上】やJR貨物からの線路・施設使用料に加え、新たに国庫負担による市町村からの支援で収支均衡をめざす。実質的に株主が国の機関であるJR北海道は、地域公共交通の維持と地場産業の活性化に寄与するため、本スキームに協力するとともに維持管理ノウハウを地元建設

事業者等へ移譲することを進め、地域経済の活性化をはかり、将来的に【中】の解消をめざす。

最後に【上】は、のちに東急電鉄グループ伊豆急行THE ROYAL EXPRESSの北海道運行に繋がる、2018年に打ち出したJR北海道の線路開放という国土交通省の構想をベースに、【上】は既存事業者のJR北海道ではなく、沿線の公共交通事業者や物流、観光、建設事業者と自治体でつくる新たな第二種鉄道事業者とする。

【図6】鉄道分野におけるインバウンド受入環境整備について（国土交通省）



国のスキームでは、実証事業で鉄道かバス等かを検証することになっているが、最新の賃金構造基本統計調査では、バス運転者の平均年齢が56歳、タクシー運転者は56.9歳に対し、鉄道運転従事者は40.9歳、車掌は38.9歳と、鉄道従事者が10歳以上若年という結果が出ており、担い手確保の観点から鉄道の方が持続可能な交通手段と言える。また、処遇の差から、仮に鉄道を廃止しても担い手がバスやトラックへ移行しないことは明らか。アンケートで沿線市町村が鉄道以外の公共交通事業者の消失が懸念されていることを鑑みれば、他県よりも早く高齢化が進む本道は、鉄道かバス等かの二択ではなく、両者を統合したモビリティのベストミックスを当初から考える必要がある。

【表6】令和7年賃金構造基本統計調査より筆者抜粋（※10）

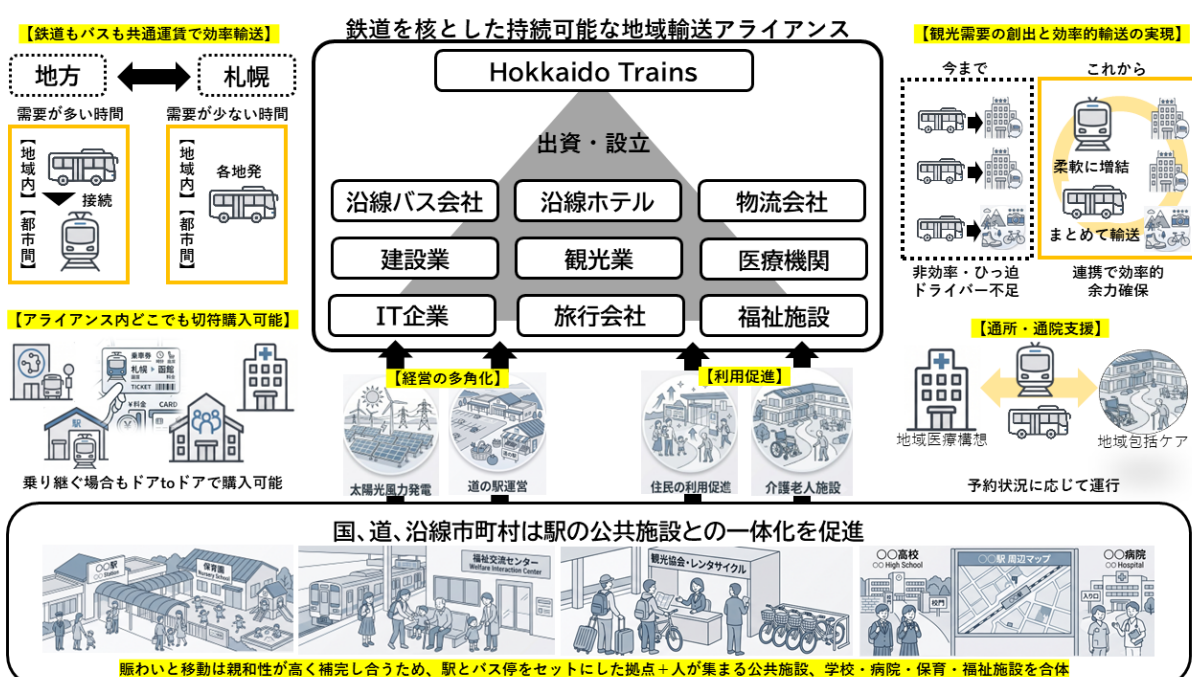
	平均年齢	毎月の支給現金給与額	年間賞与額
鉄道運転従事者	40.9歳	464.1千円	1,633.3千円
車掌	38.9歳	379.2千円	1,307.4千円
バス運転者	56.0歳	326.5千円	583.6千円
タクシー運転者	56.9歳	359.2千円	197.1千円
大型トラック運転者	51.5歳	384.9千円	421.3千円

ここで参考にしたいのが北近畿タンゴ鉄道の【上】にあたるWILLER TRAINS(株)だ。親会社のWILLER(株)は子会社にバス会社、旅行会社、ホテル会社、損保会社、MaasアプリやQRコード決済アプリを開発するシステム会社を持ち、海外展開もしながら収益を得ている。黄8線区沿線に存在する同様の機能を持つ中小企業をまとめ、各社が出資する運行会社を設立するとともに一大アライアンスを形成することで、限られた資源で効率を最大化させる輸送ネットワークが構築できる。幸いにも同地域のバス会社の親会社に大手私鉄や大手バス会社が存在する。進まない交通事業者間のダイヤの連絡・調整も

解決できる。重複する都市間バスと鉄道の供給量を需要に最適化しコストを最小化することも可能だ。さらに観光や宿泊、旅行事業者との共同企画商品で新たな需要を呼び込み、加えて医療、介護福祉施設との連携で利用者の移動を補完する。災害時の鉄道・道路の輸送バックアップ体制も整う。DMO認定を受ければ、観光庁の支援事業も活用でき、これらを沿線市町村が各種施策で後押しするとともに地元IT企業の育成でICT化を進め、利便性を向上させる。

これにより、バス運転手の高齢化で担い手が減少しても地域のバス会社が生き延びる。車両の保守を他県の第三セクター等から地元建設業者にノウハウ伝授してもらうことで新たな需要を生み、災害復興で欠かせない地元業者を維持できる。中山間でコストがかかる福祉施設や統廃合が進む医療施設の支援にもつなげることができるだろう。地方創生には働く場所が必要で、企業が存在することが重要だ。こうした地域公共交通を核としたネットワークこそが、過疎化が進む本道の生き残る形であり、国が掲げる「住み慣れた街で自分らしい暮らしを生まれてから人生の最後まで続けることができる」とする地域包括ケアや「デジタル田園都市国家構想」を実現するものだと考える。

【図7】沿線事業者でつくる新たな運行事業者とアライアンス効果（筆者作成）



（3） 実現するための国からの更なる支援策についての要求と提言

沿線市町村のアンケート結果や過去の経過も踏まえ、国の各分野における政策や既存支援策をベースに本構想実現のための更なる支援策を次のとおり提言させていただきたい。

【下】市町村への支援策の拡充

- 1 鉄道事業再構築事業にかかる鉄道に関する設備投資について、バス同様に国庫補助を除く市町村負担分の80%を特別交付税措置すること。
- 2 駅舎と公共施設を一体化するための新設・改修について、鉄道施設が占める割合に関わらず、事業費全額を鉄道事業再構築事業における支援対象とすること。
- 3 脱炭素化推進事業に資する駅舎と公共施設の新設・改修については、組み合わせることで自治体の負担を最小化できる仕組みを設けること。
- 4 どこに生まれても等しく教育が受けられるよう、統廃合が進む高校の通学利便性を低下させないための駅の高校付近への移設を文部科学省の予算事業で推進すること。
- 5 地域医療構想や地域包括ケアの実現に必要な移動手段として認められる場合、駅の医療機関付近への移設を厚生労働省の予算事業で推進すること。
- 6 空港アクセスのための経路変更、駅の新設を国土交通省の予算事業で推進すること。
- 7 鉄道事業再構築事業によって事業構造の変更を行った路線が海岸線を通る場合は、海岸法第二条及び同法施行規則第一条の三の公共海岸から除かれる土地に該当しないこと。

- 8 災害発生時、鉄道事業再構築事業によって住民の移動手段として高く評価される路線の復旧については、災害対策基本法、激甚災害法に則った道路復旧と同様の扱いとすること。

【中】JR北海道の収支均衡実現にむけた必要な支援策

- 1 残存する北海道の鉄路は他県のローカル鉄道と異なり全て都市を結ぶ幹線であり、さらに食料基地としての物流を支え、国境付近の地域を守るため、食料安全保障と国防（後述）の観点で全国民に便益があることから、電話サービスを維持するユニバーサルデザイン制度を鉄道に導入し、本スキームにおける鉄道施設維持費を支援すること。
- 2 国は物流を貨物トラックからトラックの1/10のCO2排出量である貨物鉄道（※11）へのシフトを強力に後押しすること。具体的には地球温暖化対策税の使途として、物流事業者の鉄道利用を促進する事業実施と、JR貨物からJR北海道へ支払う線路使用料の上乗せを行うこと。

【上】新たな沿線事業者でつくる運行事業者に対する支援策の拡充

- 1 現在、市町村がバス事業者の運行赤字を補填した場合、80%が特別交付税措置されるが、これを運行事業者にも適用すること。
- 2 駅舎と地元事業者の事業所（住民が利用する施設に限る）を一体化するための新設・改修について、鉄道施設が占める割合に関わらず、事業費全額を鉄道事業再構築事業における支援対象とすること。
【想定】バス窓口や道の駅、観光アクティビティ施設、福祉施設と駅の一体化等
- 3 新たな運行事業者のスタートアップを支援するため、地域のバス路線の再編に適用されるエリア一括協定運行事業の対象とし、最長5年間の定額支援を認めること。
- 4 鉄道事業再構築に取り組む地元事業者を後押しするため、車両の保守・管理ノウハウに関する教育・人材育成を国が主導して行うこと。
- 5 どこで生まれても等しく教育が受けられるよう、高校生の通学手段維持の観点から、通学定期代と通常利用時の運賃との差額を文部科学省の予算事業で運行事業者に補填すること（※12）。

（3）最後に

地域公共交通の維持は、国土交通省だけでなく、厚生労働省、文部科学省に加え、財源措置を検討する総務省、財務省の連携が必要だ。地方自治体も同じであり各所管部門を横串にし、国、都道府県、市町村が縦に一体となり、官民学が連携して議論していかなければならない。

食料供給基地である北海道は欠かせない地である。また、国境に触れる道北や道東の過疎化が進めば、住民の監視の目が行き届かなくなり、他国の侵攻リスクを高めるという国防上の課題もある。こうしたことを加味すれば、本課題は、単に一地域の公共交通問題ではなく、日本全体の課題であり、国は、北海道の公共交通を含むグランドデザインを描き、鉄道を含むすべての公共交通を明確に公共財として位置づけ、安定した財源の確保と地方への配分が必要と考える。JR北海道の黄8線区に対する沿線市町村へのアンケート調査結果とこのレポートが、我が国における地域公共交通の未来をつくるきっかけになれば幸いである。

【参考】

※ 1	【社長会見】黄8線区を維持する仕組みの構築に向けた当社の考えについて／JR北海道 https://www.jrhokkaido.co.jp/CM/Info/press/presstop.html	
※ 2	J R 北海道・J R 四国・J R 貨物に対する支援（令和6年度～）／国土交通省 https://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo05_hh_000144.html	
※ 3	JR北海道 赤字8区間「上下分離案」、協議入り難航 赤字150億円の負担巡り自治体など 反発／北海道新聞	
	JRの黄色線区、増えたのに動き乏しい自民国会議員 「タブーになっている」／北海道新聞 https://www.hokkaido-np.co.jp/article/1330953/	
※ 4	令和5年度 政策レビュー結果（評価書）「地方部の鉄道の維持・活性化」／国土交通省 https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_fr_000008.html	
※ 5	第1回 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） 配布資料／国土交通省 https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000022.html	
※ 6	地域鉄道に対する国の支援制度／国土交通省 https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000001.html	
※ 7	鈴木北海道知事、JR北の上下分離案「課題多く容易でない」／日本経済新聞 https://www.nikkei.com/article/DGXZQ0FC107CM0Q6A410C2000000/ 鈴木知事は「JRは自治体と目線をあわせて議論すべき」と指摘／uhb https://www.uhb.jp/news/single.html?id=58701	 
※ 8	「貯金取り崩さないと赤字」の自治体、北海道内101市町村に拡大 札幌・釧路・旭川も 24年度決算／北海道新聞 https://www.hokkaido-np.co.jp/article/1284908/	
※ 9	鈴木道政の検証と北海道がめざす未来／自治労北海道本部・（公社）北海道地方自治研究所 https://www.jichiro-hokkaido.gr.jp/wp/wp-content/uploads/2026/04/report.pdf	
※ 10	令和7年賃金構造基本統計調査 結果の概況／厚生労働省 https://www.mhlw.go.jp/toukei/itiran/roudou/chingin/kouzou/z2025/index.html 第3表 職種（小分類）、性別きまって支給する現金給与額、所定内給与額及び年間賞与その他特別給与額（産業計）（役職者を除く）	
※ 11	環境面から見た貨物鉄道輸送／国土交通省 https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk2_000016.html	
※ 12	北海道における鉄道の現状と課題／一般財団法人運輸総合研究所（JR北海道(当時)代表取締役会長坂本眞一） https://www.jttri.or.jp/members2/kenkyuh/19_sakamoto.pdf 15Pより通勤通学者数の割合と得られる運賃収入の差が大きいことから	