

**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  
議事録（一部非公開）**

令和4年2月14日（月）  
国土交通省3号館11階特別会議室

○事務局

それでは定刻となりましたので ただいまから第一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を開催いたします。

私は鉄道局鉄道事業課の水野と申します。よろしくお願いいたします。

委員の皆様には、大変ご多忙のところご出席いただきまして、心から御礼申し上げます。ご集まりの方も出席いただきありがとうございます。

開会に先立ちましてご案内いたします。本日の資料につきましては、事前に事務局より送付させていただいております。議事進行中はスクリーンにも投影いたしますけれども、オンラインで参加されている先生方、来られている先生方も資料の方、漏れ等ございましたら事務局までご連絡いただきますようお願いいたします。

本検討会につきましては、趣旨紙にもございますとおり、各地のローカル鉄道が危機的状況にある中で、鉄道事業者と沿線地域が危機認識を共有し、相互に協力・協働しながら改めて利用者視点に立ち、地域モビリティを刷新していくという取組を促す政策のあり方を議論いただきたいと考えております。

委員構成及び出席者名簿も配布しておりますが、竹内健蔵先生に座長をお引き受けいただくことになっております。

なお、羽藤委員は、本日、ご都合によりご欠席されております。

それでは議事に入ります前に、まず、鉄道局長の上原よりご挨拶を申し上げます。

○鉄道局長

本日はご多忙の中、本検討会にご参加いただきまして、誠にありがとうございます。検討会の開催にあたりまして、一言ご挨拶を申し上げます。

新型コロナウイルスの感染拡大の影響を受けまして、様々な行政分野につきまして見直しが求められる中で、鉄道行政も例外ではございません。

鉄道のネットワークにつきましては、コロナの影響によりまして、リモートワークの定着などで、事業構造の変化が生じております。また、これは将来にわたっても続く可能性があるところと指摘をいただいているところでございます。

特に全国のいわゆるローカル鉄道は、これまでも長年にわたる沿線人口の減少、少子化、マイカーへの移転等によりまして利用者が大幅に減少してまいりましたが、これに加えて、従来の大都市圏における通勤・通学輸送から生じた鉄道事業収益、これからの内部補助によって路線を維持するという、これまでの構造がコロナの影響により立ち行かなく

なるなど、大手・中小事業者かを問わず、一部の線区につきましては危機的状況にあると言わざるを得ません。

一方で、全国各地では沿線自治体を含む地域、地域の関係者の皆さんが住民の日々の生活を支え、また、観光などを通じて地域経済を支えるローカル鉄道のあり方を、まさに自分事として捉え鉄道事業者と協力をして利用促進を図ったり、あるいは上下分離という手法により、経営リスクを分担する事例が増えております。また、鉄道に代えまして、L R TやB R T、高頻度のバス輸送などの、新たな輸送モードを導入される事例も見られます。いずれも、現実の利用者の視点で利便性や持続性の面から、地域のモビリティの刷新を目指すものと考えております。

本検討会の委員の皆様には、こうした各地の前向きな取組も参考にさせていただきつつ、人口減少社会の中で、鉄道事業者と沿線の地域がローカル鉄道のおかれた現状について、危機意識を共有し相互に協力・協働しながら、いかにして利便性・持続性の高い地域の移動の足を再構築していくか、また、そのために国としてどのような政策をとっていくべきかについてご議論いただき、夏頃を目途に、一定の方向性をお示しいただきたいと考えております。

本検討会の議論、ご提言を、利便性の低下が続きます地域モビリティの反転攻勢のきっかけとしたいと考えております。

ぜひ多様な観点から、忌憚のないご意見を賜りますようお願い申し上げまして、私のご挨拶と代えさせていただきます。よろしくお願いいたします。

#### ○事務局

ありがとうございます。それでは、これから議事に入りますので、プレスの方は申し訳ありませんが、ご退出をお願いいたします。また、鉄道局長も、公務の都合により、これにて退席させていただきます。

それでは、これ以降の議事進行につきまして、検討会座長の竹内先生をお願いしたいと存じます。座長から一言ご挨拶と今後の議事進行をお願いいたします。

#### ○竹内座長

座長を仰せつかりました東京女子大学の竹内でございます。ローカル鉄道というと、すぐにその言葉だけで廃止にするのかしないのかという二元論、0 か 100 かということになってしまいがちですが、今回は、関係各方面の方々にお集まりいただいて、いろんな知恵を出していただけるので単に廃止する、しないということではなく、いろんな選択肢、可能性を見出して、その中で利用者本位の、望ましい解決策を見出していきたいと考えております。皆様、どうぞよろしくお願いいたします。

では、座らせていただきます。

これから議事を進めてまいりたいと思います。まず始めに事務局よりご説明いただける

ということでことでもありますので、まずそちらからお願いいたします。

#### ○事務局

みなさんおはようございます。事務局を務めております鉄道事業課長の田口でございます。お手元の資料1から資料3に基づきまして、この会議の趣旨、ご議論いただきたい論点、その背景についてご説明申し上げたいと思います。

以後、座って説明させていただきます。

検討会の趣旨につきましては、先ほど鉄道局長の上原の方からご説明があった通りですので、むしろ、その背景について、お手元の資料を使いながら少し掘り込んでご説明申し上げたいと思います。

資料2をご覧ください。1枚目をめくっていただきますと、地域鉄道の現状がございます。地方の中小民営鉄道、あるいは国鉄から転換された三セクなど95者の地域鉄道の現状をまとめたものでございます。ここにごございますように、かねてより人口減少、マイカーへの転移等によりまして、大変厳しい経営状況にありました。

コロナ前の令和元年度におきましては、赤字会社が8割、コロナ後の最新のデータでは、ほぼ全社が赤字という状況で大変苦しい状況となっております。

次のページをめくっていただきますと、こうした状況はJR6社においても同様の傾向が見られておりまして、特に過疎地を多く抱えるJR北海道におきましては、右下にありますように、札幌圏以外の路線におきましては、民営化後の中で一番厳しいものでいけば、9割ぐらいお客様が減少している路線も見られるところです。こうした中で、赤線区、黄線区におきまして、各沿線地域と協議しながら、今後の公共交通のあり方を議論しているということです。

2枚目のJR四国につきましても同じように、特に高速道路の整備などにより厳しい現状にありまして、コロナ前の令和元年におきましても右下にあるように、利用状況が大変厳しくなっているという状況です。

こうした状況は、全国各地でも傾向として見られるようになっていくところでして、4ページ目は国鉄が分割民営化されました昭和62年度の段階で、特定地方交通線を除いた形で整理したものは、当時、新幹線を含めて20,000キロという状況でした。分割民営化後、35年近くを経て、現在は新幹線が延びた分、全体としては20,444キロということで、鉄道ネットワークとしての距離自体は寧ろ増えているという状況にございますけれども、ここでいうところの地方交通線にあたる部分というのは、このように若干の減少が見られるというところでございます。

5ページ目でございますが、例えばJR各社において非常に健闘いただいて、何とかローカル線を守るという方向でやっていただいております。北海道では長大路線の廃止案件はいくつかありましたが、全国的に見るとまだまだ廃止・バス転換といった形のもの少ない状況にございます。

6 ページ目でございます。現在残っている路線をそれぞれ輸送密度で分解いたしますと、国鉄が分割民営化されるときの特定期間交通線に指定される一つの要件でありました、輸送密度 4,000 人未満の路線というのが、現在ではコロナ後の影響を踏まえると半分を超えており、特に我々注目しておりますのは 2,000 人未満というカテゴリで、このオレンジと赤のものを足し合わせますと、昭和 62 年度の段階では 16%だったものが、現在は 39%まで増えてきている。何とか全体としてのネットワークは維持していただいているものの、その輸送の状況というのは大変悪化が進んでいる状況です。

7 ページ目は、施設の老朽化も非常に進んでおりまして、多くの鉄道施設というのが、特に在来線は明治大正時代に造られたということもあって、相当な年数が経過しています。これに伴って近年激甚化、頻発化している自然災害への脆弱性というのも高まっている状況でございます。

8 ページ目は、会社別そして路線別に今ご説明した輸送密度を路線図に落としたものですけれども、先ほども申し上げたように、全体で言うと半分以上が 4,000 人を切っているということで、何らかの色が付いている路線というのが、ほぼ全国、幹線も含めて行き渡っている厳しい状況でございます。

9 ページ目は、近年、JR 各社さんも何とか路線を維持するというところで、コストをカットしたり、あるいは、減便を進めていらっしゃるところでありますが、こうした動きに対応して、これは昨年ですけれども、全国 23 の道県知事様が連名で、国交大臣に対してご提言をいただいております。地域においてもご懸念、ご心配が高まっておりまして、何とか地域の足の確保に向けて国としてもしっかりとやっていただきたいと、こういった要望をいただいて、この検討会に繋がっております。

資料 1 の 2 ページに戻っていただきますと、この検討会の目的、そしてご議論いただきたい論点を整理しております。今のように厳しい状況で、鉄道事業者も各社様々な経営努力を積み重ねて来られておられます。他方で自治体も非常に心配しておられる、こういうことですが、一方で、なかなかその両者が同じ方向を向いて、今後の地域交通のあり方に関する協議を円滑に進めているかという点、必ずしも現実はそうにもなっていないと聞いております。事業者側もかねてから自治体と緊密にコミュニケーションをとって、こうした厳しい状況についてしっかり情報共有してきたか否か、また、自治体の側も地方のバスであれば自ら補助をされていたり、三セク鉄道であれば自ら出資されているので、まさに自分事として、いろいろと取り組んでこられていますが、中小の民鉄、あるいは JR さんともなるとですね、伝統的にはある意味で事業者さんにお任せをして、特に金銭的な関与をしなくても、その路線が守られてきたという伝統もありますので、なかなか自分事として考えていただく過去はなかったということもあって、その両者が同じ危機認識を共有して公共交通のあり方というものを、利用者目線に立って議論をするという土壌が現時点ではあまりなかったのかなと我々は見ております。そのため、この検討会におきましては、局

長が申し上げたように、まさにその両者が利用者の視点に立って、地域公共交通のあり方を前向きに議論し、その実現を後押ししていくための方策というのをご議論いただきたいと考えております。

本検討会でご議論頂きたい論点を4つにまとめておりますけれども、まず1点目は、そもそも事業者側は、民間事業者、民間ビジネスとしてこの鉄道事業を担っていただいておりますけれども、この地域の足の確保ということに関しまして、いったいどのような役割や責務があるのか、という点です。鉄道事業法自体は、あくまで参入は許可、安全基準を満たしていれば、基本的には許可されますし、廃止は届出、1年前に届出書を出していただければ、それ以上の事業の継続の義務というものは、法律上は無いという形になっております。

他方で各事業者さんも紙切れ一枚で、どんどんやめているという状況には、先ほどご紹介したようにないわけでありまして、ここにその何らかの不文律である一定の地域の足の確保に対する責務というものを鉄道事業者さん皆さんご認識されて、これまでも取り組んでいただいているところであります。

他方で自治体におかれましては、民間事業という建前のある鉄道に対して、どのようにその関わりを持ってきたのか、また、本来的に多くの利用者がその地域の住民の方であるという現実の元に、地方の自治体における役割や責務とはどういったものなのか、ある程度議論して整理しておかないと、なかなか、両者が同じテーブルについて議論するという事にならないのでは、ということで考えております。

2点目、鉄道特性の評価についての考え方・指標とありますが、これもなかなか難しい論点でありますけれども、やはり、すべての、今存在しているその鉄道のネットワークというものを、この先、人口減少が続く中で、20年、30年先も今と同じ状態で保つことがこの検討会の目的ではないと考えております。この厳しい現実を前提として、引き続き鉄道を鉄道として残していかなければならない路線と、寧ろ違うモードに切り替えたほうが、より利用者の利便に資するという路線もあるかと考えます。

このあたりの考え方の整理というのを可能な限り進めていきたいと考えております。

3点目が、鉄道事業者と沿線自治体の協議を促すと申し上げましたが、現在の法制度の中で、地域公共交通活性化再生法という法律がございます。あくまで自治体が自らリードしながら地域公共交通計画を策定し、そこに事業者を誘導していくというのが法律の建前でございます。

他方で、こういった前向きな議論が両者で進まない実態があると、また、鉄道のように、あまり自治体が自分事として取り組んでいただいた経験がない中で、こういった議論を前に進めていくためには、制度論を含めてどのような仕掛けをする必要があるのかということでございます。

4 点目、ようやくその事業者、自治体が協議の結果一つの結論に到達し、それを実現しようとしたときに、そこに向けて、私ども国の制度が十分に対応できているかどうか、その前向きな合意を実現するための仕組みがあることが、むしろ先ほどの入口論で述べた円滑な協議入りということも助けるという側面もあるかと思えます。

様々な出口論に対する私どもの関与のあり方も併せてご議論いただければと思います。

資料 3 の方に、今申し上げたことに関連する資料を付けておりますので、簡単にご紹介をさせていただきます。

めくっていただきますと、1 ページ目ですけれども、こちらが昭和 62 年の特定地方交通線の考え方をまとめてございます。先ほど申し上げている輸送密度、少々分かりにくい概念ですが、輸送人キロを営業キロで割った数字でございまして、いわばある路線、あるいは線区の起点から終点まで平均して何人の方が乗ってらっしゃるか。

例えば輸送密度 200 人で片道 10 本、往復で 20 本設定されていれば、200 人を 20 で割った 10 という数字。これが起点から終点まで、1 列車にだいたい 10 人の方が平均して乗ってらっしゃる。こういう考え方です。

10 人となると、かなり鉄道の世界でいけば、少ないという印象だと思いますが、こういった概念でして、当時はこれが 4000 人ということでした。

この 4000 人にも様々な例外がございまして、瞬間風速的にたくさんの通学生の方がお乗りになる場合、バスに転換しようと思っても、バスの車両や運転手の確保の問題があって、なかなか現実的じゃないということもあります。

あるいは、都市間を連結するような路線でありまして、山越えや都道府県境越えの区間が大変厳しくても、長い距離を皆さん乗ってらっしゃるのであれば、この場合は対象外。こういった様々な例外措置の中で、当時、特定地方交通線から外されたものが、今まさに JR さんが「特定」ではない地方交通線として残していらっしゃる路線に含まれております。

こちらは、当時、あくまで国鉄の経営を救うためにその重荷となっているものを切り離すという目的で整理された概念であり、今回の検討会は、そうしたことが目的ではなく、あくまで、地域交通の利便性・持続性を確保していくためにどうすべきか、ということが目的であります。そのため、ある基準以下になったらそれを切り離すという同様の考え方は取りませんが、鉄道特性の 1 つの評価の考え方として、こういったものも参考にしながら、ご議論を進めていただければと思います。

少し飛びまして 4 ページ以降になりますが、これは出口論として、いくつか参考になるものをまとめております。4 ページは利用促進の事例で、特に北海道で黄色線区に指定されたものについては、自治体が自分事として、様々な形で事業者と協力されて、利用促進に取り組んでいらっしゃいます。

8 ページですが、こちらは鉄道を鉄道として残しながら自治体が関与したり、事業者の中でなんとか鉄道を残していこうということで取り組んでいらっしゃる事例です。

我々が関心を持っていますのは、右上にありますように、自治体が一定の支援をされながら、列車の増便を実現されて、利便性を確保されているケースもございます。

左下でございますが、JR の下では運賃というのは会社内の一律の賃率が適用されているわけですが、このように並行在来線として分社化されて、三セクになった場合には運賃は上がるが列車本数も増えるというケースもあります。このように分社化されて自治体に関与される中で自治体の負担と、運賃値上げという形で利用者の負担の中で何とか利便性と持続性を確保していくという、こういう努力も見られるところです。

それから9ページ、10 ページは、局長のご挨拶の中でも紹介させて頂いた上下分離の例でございまして、伝統的には地方の中小民鉄の場合で多くございましたが、最近ですと右のピンク色の箱にありますように只見線、長崎本線において、それぞれ災害の復旧、あるいは新幹線の開業に伴うという特殊な事例ではございますが、ご地元の方で線路を引き取られて、全体としての路線の維持を図られているケースもございます。

11 ページ、12 ページには積極的に他モードに転換をされて、増便や利用者利便の確保を図っているという事例を紹介させていただきます。

ここで、11 ページの左下は富山港線のLRT化のケースが示されてございますが、また後程、森先生の方からもご紹介いただければと思います。13 ページにありますように鉄道とバスの運行費用でいきますと、だいたい10倍ぐらいの開きがあるということになりまして、バス転換を積極的にすれば、運行経費を下げながら利便性と持続性の確保が可能となるという、一つのヒントかと思えます。

14 ページ以降は既存の国の支援を予算・税制・地方財政措置ごとに簡単にまとめております。いずれもポイントとしては基本的には地方の中小民鉄が対象でございます。冒頭に申し上げた95者が対象で、JR については路線の維持に関連した支援措置はございません。やはり全体としては伝統的に黒字会社で、あるいは都市部、新幹線の内部補助で、地方部も手当していただくという考え方のもとに、いくら厳しい現状であっても、国・自治体による地方の路線に対する支援というものは、制度的には今のところないという状況でございます。

17 ページ以降は、現在の地域公共交通活性化再生法の仕組みでございまして、これも先ほどご紹介申し上げた通り、あくまで自治体のイニシアチブで進むということを建前とした制度となっておりますので、これも鉄道のこれからを考えるときには、今の仕組みで良いのかどうかというのは我々としても検証の必要があると感じております。

最後に資料1の3ページでございまして、本日は、この後、JR 東日本様、JR 西日本様、近江鉄道様からヒアリングをさせていただきまして、第2回、3月3日を予定しておりますが、こちらは自治体のヒアリングを予定しております。

また、全国の自治体に対して何らかの形でご意見を照会させていただいて、こちらで紹介をさせていただくようなことも考えていきたいと思っております。

その後、ご議論いただき、論点整理をしていただいたあとに、7月頃をめどに全体のと

りまとめということで、進めていければと考えております。

雑駁ではございますが一旦事務局からの説明を終了いたします。

ありがとうございました。

#### ○竹内座長

はい、ご説明ありがとうございました。続きまして、鉄道事業者様より、各社の地方路線に関する考えをお話いただきたいと思います。最初に JR 東日本の常務取締役総合企画本部長、坂井宥様よりお願いいたしたく思います。

#### ○JR 東日本

坂井でございます。本日はご説明の機会を頂戴しまして、ありがとうございます。

それでは資料 4 に基づきまして、ご説明を申し上げます。

まず、2 ページ目でございますが、これ今、田口課長からご説明があった国鉄時代の線区の分類の考え方ということでございます。時刻表で黒いラインで記載されているところが幹線で、青い線で引いてございますのが地方交通線です。8,000 人を目安に分けまして、8,000 人を切るとやはりなかなか収支が厳しいだろうというのが地方交通線、その中でも、4,000 人を切るものについては、鉄道の特性がなかなか発揮できないということで、右側でございますように、バス転換、あるいは、第三セクター等への転換といったようなものを、国鉄末期になされたというところでございます。私ども、線区として承継いたしました、この青い地方交通線、33 線区ございまして、3 ページに非常に細かい資料で恐縮ですが、その 33 線区の平均通過人員の推移といったものを表で記載してございます。色でご覧いただくと下に凡例がございまして、やはりこの 30 数年で、人口減少、あるいはモータリゼーションの進捗等の影響を受けて、各線区ともほぼご利用減ってきております。また、2,000 人未満、あるいは 1,000 人、500 人といったところを切るような線区も増えてきているというのが、色でお分かりいただければと思います。

ご参考までに、これは線区全体で人数を記載してございますが、線区の中でも、非常にご利用の多いところと少ないところがあるものもございまして。したがって、線区全体だけでなく区間に分けて、その特徴などを考えていかなければいけないと思ってございます。

4 ページにいただいて、これも冒頭、上原局長からございました、内部補助の構造についてです。私ども国鉄改革で発足して以降、基本的には、この首都圏、あるいは新幹線の黒字で、地方の在来線、これは幹線も含みますが、その赤字を埋めてきたというのが実情でございます。

それを補填し、併せて安全投資などをしてきました。しかし、ここに来て、これもご案内のとおり、コロナウイルス感染症で打撃を受けておまして、昨年度は大幅な赤字決算、今年度も赤字が予想されておまして、非常に厳しい状況になってきているというところでございます。

5 ページ目は、これまでの私どもの効率化、設備のスリム化の取組です。ご地元のご理解いただきながら取り組んでまいりまして、ご利用実態に応じた列車の削減でございますとか、あるいは、ご利用のほとんどない駅の廃止などが記載してございます。また右側に設備のスリム化ということで、架線がある電化区間を架線レス化するといったようなこと、これはメンテナンスコストの削減はもちろんですし、設備の維持・更新投資、何十年かに一回は設備の抜本的な取替を行いますので、そうした点を考えても、こうした設備のスリム化はこれからもしっかりやっていかなければいけないと考えてございます。

併せて、駅の管理等について、特に地方の雪の多い地域の除雪ですとか、あるいは除草ですとか、非常にコストがかかっており、またなかなかやっていただける人も集まらないような状況になってきております。今後は、そういう駅の管理などについても、自治体とお話しながら、一定のご協力を頂ければありがたいと考えているところでございます。

6 ページです。一方で、当然でございますが、利用者促進の取組も、自治体や地域の皆様と一緒にしながら、取り組んでいるところでございます。

7 ページにまいりまして、会社発足以降にモードを転換、鉄道からバス、あるいは鉄道のままで、第三セクターへ移管をした例ということで、記載してございます。

ご覧いただいておりますお分りの通り、災害によって一旦不通になり、その復旧にあたり、ご地元といろいろお話をしながら、いくつかの選択肢の中で、こうした選択をさせていただいたというのが、それぞれの線区でございます。

8 ページ、9 ページに、それぞれの線区がどのように転換を果たしたのかというようなことについて、事前と事後の運営の構造を記載をさせていただいております。

10 ページにお進みいただきまして、これもよくご地元の方からですね、バスに転換してしまうと、もうそれで JR との縁も切れるのではないかと、あるいは不便になるのではないかとというようなご心配をいただくことが多いです。そこで、10 ページに、私どもがバスあるいは BRT に転換して、どういう形でやっているのかについて、記載してございます。やはり利用者の利便性を確保することが大事でございますので、左側の岩泉線などではですね、バスにして停留所を増やしたり、あるいはフリー乗降でバス停ではなくても乗降ができる、あるいは昔は鉄道で使っていたトンネルを地元とご相談の上、自動車道にそのトンネルを使っていただいて、バスの所要時間を短縮したというような、将来にとっても一つのモデルになり得るような取組をさせていただいております。また、右側の BRT では、津波で大きく被害を受けた気仙沼線・大船渡線の一部区間を、鉄道敷にアスファルトを敷いて専用道化し、気仙沼線では 9 割、大船渡線では 5 割でございますが専用道化をして、一定の高速性、あるいは、運行時間の安定性を保ちつつ、かつ右下ご覧いただいておりますように、運行頻度も大幅に増やしながらですね、地元の足として活用いただいているところでございます。さらに、IC カードを使えるようにしたり、接続駅での乗り換えを鉄道と同じホームで BRT に乗り換えできるようにしたり、そうした工夫もさせていただきながら、こちらも将来のモデルになるような線区にしたいということで取り組んでいるところでござい

す。

11 ページです。モード転換後も地元との関係をしっかり保つというのは、私どもの方針でございます。地元の製品の PR でございますとか、あるいは地元のイベントと一緒にやらせていただくといったような取組を続け、モード転換をしても、基本は地元と一緒に歩んでいくというスタンスでやっているところでございます。

同様に、12 ページで、3 年前に発表いたしました中期の経営ビジョンの抜粋です。今申し上げたことを基本方針に据えてございます。「地方を豊かに」していくという中で、この図の左上に「輸送サービスの変革」、「地域特性に応じた輸送モードへの転換」ということで、必ずしも鉄道にこだわらずにいろんな選択肢を考えながら、私どもが持っているグループとしての強み、「観光振興」でございますとか、「6 次産業化」、あるいは「まちづくり」といった強みを活かして、トータルで「地域の活性化」に関して地元と一緒に考えていくという方針でございます。

最後はまとめでございます。改めて、13 ページにありますように、内部補助の構造が成り立ちにくくなっていることから、地元の皆様にもいろいろご協力いただきながら、一緒になって、鉄道にこだわらず、持続可能なサステナブルな交通体系、将来に向けてどういう交通体系が地元あるいは住民の皆様の為になるのかということを考えていきたいということでございます。具体的に、14 ページにいくつかお願いしたいことが記載してございます。まず「沿線地域との円滑な対話」ということで、冒頭に竹内先生からもあったように、我々がお話ししましょうと申し上げても、自治体の皆さまは「すぐ廃止されるのではないか」という感じで構えられてしまってますね、なかなか建設的な議論ができないということもございます。したがって、できるだけそうした協議を円滑に進めていくような枠組み作り、あるいは田口課長からもあった、この地域公共交通活性化再生法という良い枠組みがございますので、これと前段の我々と自治体との話し合いをうまく連動させるような形をご検討いただけると有難いということです。また、モード転換後も含めて、予算・税制等の支援をお願いしたいということ、そしてまた運賃についても、運賃のあり方自体は、別に議論がなれるようでございますが、地方の路線に関して、より特性に応じた柔軟な運賃設定を認めていただけることをご検討いただけると有難いと思います。

最後に、JR 西日本様なども同様だと思いますが、モード転換後に不要となった鉄道の設備をどうするのかということについて、先程ご説明したように、うまくトンネルとして活用するとか、あるいはレールバイクなどで観光の一つの素材にするという場合もあります。活用策がないと撤去ということになります。例えば、河川を渡る鉄道の橋梁を撤去となると多大なコストがかかるものですから、そうした場合はしばらく存置を認めていただくなどの一定の支援措置をお願い申し上げたいと思います。

以上、ご説明をさせて頂きました。

○竹内座長

はい、ありがとうございました。では続きましてですね、JR 西日本代表取締役副社長兼執行役員総合企画本部長でいらっしゃる、倉坂昇治様をお願いします。

## ○JR 西日本

ご紹介いただきました、JR 西日本の倉坂でございます。本日このような機会をいただきまして、本当にありがとうございます。では、座ってご説明させていただきます。

まず1ページ、目次に記載のようなことをこれからお話しさせていただきたいと思えます。2ページをご覧くださいと思います。

ローカル線に関する課題認識、弊社としての課題認識でございますが、地域の皆様にご協力いただきながら輸送改善・利用促進を進めておりますけれども、一方で、本日冒頭にもございましたように、沿線の人口減少、少子高齢化、道路整備や道路を中心とした街づくりの推進など、取り巻く環境が大きく変化しております。

鉄道は自動車に比べまして、きめ細やかな移動ニーズに対してお応えできないということもございまして、線区によっては沿線にお住まいの方々のお役に立てていないような実情でございます。特に、輸送密度が 2,000 人未満の線区につきましては、大量輸送機関という鉄道の特性が発揮できておらず、このままの形で維持していくことは非常に難しい状況ではないかと考えております。また一方で、CO2 の排出の面でも、現状のご利用実態では、必ずしも鉄道の優位性を発揮できていないという状況であろうかと思えます。

コロナ禍の以前からの課題ではございましたが、ローカル線の問題につきましては、コロナ禍によりまして、より社会の行動変容が急激に進む中で、鉄道全体のご利用は元に戻らないと想定されます。地域交通は鉄道に限らず、バスやタクシーなどを含め厳しい状況にあり、これは当社の課題でもあります、地域社会全体の課題ではないかと思えます。そういった意味で、持続可能な地域社会の実現に向けて、線区の特性の違い、移動ニーズを踏まえ、地域の街づくりに合わせた今よりもご利用しやすい具体的な地域交通体系を、地域の皆様と共に模索し、実現してまいりたいと考えております。

3ページをご覧くださいと思います。田口課長の方からご説明がありました、路線図でございますけれども、私どもさらに路線別ではなく、ご利用の状況を線路の形態、例えば電化・非電化ですとか、列車の運行体系なども踏まえて、より細分化して既に公表をさせていただいております。それを地図にいたしますと、ご覧のような色分けになろうかと思えます。オレンジで塗っております 2,000 人未満の線区については、当社の在来線の営業キロの約3割を占めているという状況でございます。一方で、お客様のボリューム、輸送人キロなどでみますと、約1%程度ということで、非常に線路の維持等についても負担が大きいところを抱えているところでございます。

続きまして、4ページをご覧くださいと思います。こちらの方は、路線名ごとの、路線ごとの推移でございます。一番左のグレーは、凡例にもございますように、当社発足時 1987 年度でございます。青の濃い色がコロナ前の 2019 年度、薄い色がコロナ後の 2020

年度でございます。ご覧のような推移でございまして、左下に記載しております通り、1987年度と2019年度を比較をいたしますと、4,000人未満が15路線から20路線、2,000人未満が5路線から11路線ということで、お客様の量も約40%減少しているところでございます。なお、今の申し上げました数字については、途中でモード転換をさせていただいた三江線・富山港線は除いた数字でございます。

続きまして5ページをご覧くださいと思います。取り巻く環境の変化ということで、左上は人口推計と将来推計、人口の推移と将来推計でございます。全国的にも今後、大きく減少するというところでございますが、私どものエリアでは近畿圏が今丁度トントンぐらいですが、中国地方、北陸地方と厳しい状況に既になっております。

ちょっと右側のモータリゼーション、これについても近畿圏は緩やかではございますが、中国地方・北陸地方等は1990年との比較です。約2倍になっているというような状況です。

左下、道路の整備で、特に高規格道路の総延長を全国で約2.7倍ということでございますが、左下の中国地方をご覧くださいますと、中国自動車道が丁度真ん中、背骨のようなところを走っていた1987年から比べますと、2019年度、ちょっと見にくくて恐縮ですが、東西を結ぶ海沿い山陰サイド、山陽サイドもそうですが、縦に山陰と山陽を結ぶ道路についても三本ほど整備されている、非常にこういった道路整備の影響を受けているということでございます。右側、北陸と近畿も同様でございまして、説明省略させていただきます。

続きまして6ページ。こちらまず利用促進や利便、路線維持に向けた取組でございますけれども、まず運賃は消費税を除き、今まで実質的には1度も上げておりません。30年余り、運賃を据え置いているという状況でございます。観光振興、地域振興につきましては、様々なキャンペーンですとか商品造成、それから地域の皆様と地域産品の発掘販売、そういったものを一緒にさせていただいています。右側はこういった情報誌で、観光列車なり、地域の魅力を発信する、毎月そういったものを発行させていただいております。

また非対面サービスの拡大ということで、予約システムですとか、駅に置くICOCAと言いますか、私どもICカードをICOCAと申しておりますが、駅に置くだけではなくて車載型のシステムを入れさせて頂くというようなことで、ローカル線についても順次投入しております。

駅舎の合築等についても地元のご協力を得て、賑わいの創出にご協力いただいております。その他、様々な効率化施策を行っているところでございます。

続きまして7ページ。国土交通省さんからのご説明にもございました、高山本線の関係でございます。こちらは主な経緯に記載の通り、2005年の新しい富山市、合併後にできた富山市ができた以降、今日もご参加の、当時の市長であられました森先生の強いリーダーシップのもとに、様々な社会実験なり、臨時駅の設置、それを常設化するなど、地域を挙げての取組をしていただきました。2005年からコロナ前の2019年の間、お客様が約3割増加するというような成果にも繋がっております。そういうことを踏まえて、2021年には

ブラッシュアップ会議ということで、さらに具体的な検討を地域の皆様と進めさせていただいているところでございます。

続きまして8ページでございます。こちら富山の事例で、特に全国的にも知られる事例になっていると思いますが、まちづくりの観点からご地元で検討がなされ、北陸新幹線の連続立体交差化事業を契機として、地元が主体となって路面電車化をしていただきました。この緑色の太い線をLRTに転換していただきまして、記載しておりませんが、バスなどと合わせた地域交通全体の体系を見直しされたことによって、こちらにつきましても、非常にお客さまの利便性が上がり、お客様が増加しているというような、そういう線区でございます。本当にありがたく思っております。

それから9ページ。これはモード転換の事例の、バス等への転換の事例でございます。三江線、108キロという非常に長大な路線でございます。国鉄時代には代替輸送道路が未整備であったということでバス転換をしませんでしたが、その後道路整備が進み、鉄道としてのご利用、極めて減少致しました。主な経緯に記載しております通り、豪雨災害などにより何度も不通になるというようなことと併せまして、地元の活性化協議会なりの取組で連携して進めてまいりましたが、2016年に（1）から（4）に記載のような事情をもって廃止の意思表示をさせていただきました。現在、例えばバスもそうですけれども、右側にありますように、地方版のMaaSということで、島根県の邑南町というエリアにおきまして、自家用有償運送を実施しているところでございます。利用者の方々が、最初は電話予約でしたが、現在はWeb予約によりまして、簡単な仕組みで予約をされ、ドア to ドアでの便利な輸送が実現しているということで、当社は予約ですとか、配車のデジタル化のバックアップをさせていただいているという状況でございます。

以上のようなことを踏まえまして、10ページ。当検討会でご議論いただきたいこと、とさせていただいております。

1つ目はいわゆる入口論の話で、地元との円滑な対話に向けて、よりご利用しやすく、まちづくりに合わせた最適な交通体系の再構築に向けまして、事業者と自治体との皆様との対話が円滑に開始できますように、例えばでございますが、輸送密度2,000人未満の線区など、一定の明確な基準を設けるなどの仕組みをご検討いただければと思います。加えまして、その仕組みを地活法に組み込むなどの方策のご検討をお願いできればと考えております。

続きまして各種支援について、これは本日のテーマでは出口論ということになるかと思っております。

鉄道事業者と沿線自治体が連携して持続可能な交通体系の実現に向けて、例えば公有民営化、モード転換、記載の通りのいろんな抜本的な構造改善策に取り組む際には、国や自治体における予算・税制等の支援措置の拡充新設をお願いできればと考えております。また、こういった取組をする路線につきましても、総括原価方式の枠外で柔軟な運賃を設定できる仕組みをご検討をお願いしたいと思います。輸送密度2,000人を超える線区につつま

しても、上記同様に抜本的な構造改革に取り組むというような場合には、さらに支援を拡充する仕組みのご検討願えればと思っております。

また、東日本さんからございました、線区をモード転換する場合等、河川や道路を占用する橋梁などの利活用・撤去等の取扱いについてのご支援をお願いできればと思います。

弊社としましては、地域の移動特性やニーズにふさわしい最適な地域交通体系を地域と共に実現していくために、必要な情報開示の検討なども行いたいと考えております。利便性に配慮した持続可能なプランの提案などにも努力して参りたいと思います。

最後、2点だけお話ししたいと思います。1点は、今日このような場を設けていただき、本当に感謝いたしております。持続可能な交通体系を実現していくためには、国や自治体のコミットメントなしでは成り立たないような状況であるかと思います。事業者の経営が成り立つ持続性のあるような形で、国・自治体でのコミットメントをぜひお願いできればと考えております。これが1点でございます。

また、もう1点、事業者の内部補助だけを前提としたままでは持続性は無いような状況かと思います。内部補助はもはや成り立っておりませんので、時間的な余裕・猶予というものも限られているところかと思います。ぜひこの検討会を契機に、より対話を進めさせていただいて、実現可能なプランをぜひ前に進めていけるように宜しく願いたいと思います。私からは以上でございます。ありがとうございました。

#### ○竹内座長

ありがとうございました。では続きましてですね、近江鉄道代表取締役社長の飯田則昭様よりお願いいたします。

#### ○近江鉄道

ご紹介いただきました、滋賀県の近江鉄道から参りました飯田と申します。本日はどうぞよろしくお願いいたします。このような機会を頂戴できましたことを御礼申し上げます。

先ほど田口課長からご紹介をいただきました通り、私ども、現在、いわゆる上下分離に向けての話し合いを県・沿線市町と共に進めているところでございます。本日はここに至るまでの経緯について、少しご紹介をさせていただければと思っております。

資料に基づきまして、簡単にご説明申し上げます。資料1ページ、私ども近江鉄道の概要でございます。

下から3つ目、大株主とございますが、私ども、西武グループでございます。株式は西武鉄道100%保有でございますけれども、いわゆるグループ内ガバナンスにおきましては西武ホールディングスの直接管理会社という位置づけでございます。

一番下、単体の収支実績でございます。2020年、昨年度でございますけれども、会社としての売上げが66億円、そのうち鉄道が8億円。営業損益は11億円の営業赤字、鉄道においては8億円の営業赤字という実績でございます。

2 ページでございます。当社線の概要ということでございます。一番最初は1898年の開業ということで、以降、合併でありましたり路線延長等もございまして、現在営業路線としては3つ、合計59.5キロ33駅を営業しております。そのエリア、沿線自治体でありますけれども、私ども滋賀県のおよそ東部を走っております。JR西日本さんの米原駅、それから彦根駅、そして近江八幡駅に、さらには草津線の貴生川駅といったところと接続をしております。沿線には5市5町がございます。今お話し上げたことは、次の3ページの方でも数字でご覧いただけるかと思います。

なお、右側、輸送密度について簡単にお示しをさせていただきました。区間を全部で7つに分けてございますけれども、2番の彦根駅から高宮というところまでの輸送密度2700人あまり、それから一番下7番、八日市―近江八幡、これは近江八幡駅から八日市線という支線ではありますが、こちらが4600人あまりということでございます。これは2019年度、コロナ前の実績でございます。

4 ページをご覧くださいますと、経営状況ということで、まずは輸送人員のグラフでございます。ピークは1967年、昭和42年の1126万人ということでございました。現在は2019年度で475万人、2020年度は400万人を割っているというところでございまして、ピークから比べておよそ58%減（2019年度比）ということでございました。こういう中でグラフに赤で囲ったところがございます。1994年、平成6年度に鉄道事業が営業赤字になり、そして2016年度、青で囲ったところ、ここで県並びに市町に対して協議の申し入れをしたというのが、このグラフの中でお読み取りいただけるところかと思います。

次をご覧ください。続きまして5ページ、近江鉄道線の経営状況についての記載でございます。営業収益につきましては、オレンジ色のグラフ、そして費用がブルーの棒でございます。これでご覧いただきましても、平成6年、1994年度が収支ほぼトントンということでございましたが、一番右、2019年度になりますと5億円の営業赤字ということでございます。

次をご覧ください。6ページでございます。ここから県並びに市町の皆様との協議に関しての概略のご説明になります。

先ほど来申し上げております通り、近江鉄道線の維持の困難になったという判断に基づきまして、協議の開始をさせていただきました。この折に、一企業の経営努力でこの路線を維持していくのは非常に厳しいというスタンスで、まず2016年の6月、①の協議申し入れですけれども、滋賀県さんに鉄道事業の状況、並びに協議をさせていただきたいという旨申し入れまして、続きまして同年の9月から2カ月かけまして、沿線5市5町に同様の話をさせていただきました。

ここからお話が少し前へ進みましたが、次の②でございます。実はですね、この協議申し入れまで、ほぼほぼ県に対しましても沿線市町に対しましても、私ども会社としてのいわゆる経営状況のディスクローズということをはほぼ全くしていなかったというぐらい、地域との関わりが大変乏しかったという状況にございました。この勉強会を通じて、近江鉄

道というのは今このような経営状況ですということを、先ほど来ご説明を申し上げましたような資料であったり、あるいはもっと詳細な状態についての報告をさせていただきました、今後の地域公共交通政策に関する情報の共有を図ったということで、県・市町の課長級の皆様と、その他に県ともですね、全8回にわたり協議をさせていただきました。

そして正式な協議開始について、関係各所との調整に入り、そして2018年の6月には近畿運輸局さんと調整をさせていただきました。それを経まして、④のとおり協議会が2018年の12月に発足を致しました。先ほど来申し上げております沿線の皆様、そして近畿運輸局の方、さらには有識者の方々、こちらにもお入りいただきまして、こちら記載のような回数、あるいは内容で協議会を実施してまいりました。その中では、一番下アスタリスクをつけてございますけれども、地交研さんのお力を頂いて、地域公共交通ネットワークのあり方検討調査というものを2019年の3月に実施させていただきました。

次をご覧くださいと思います。その中でも触れているところでありますけれども、定性面・定量面から、鉄道存廃、あるいは代替手段というものと比較した上で、どのようなメリット・デメリットがあるのかということについて検討をしたものでございます。こちら19年3月時点のものでございます。定性面については、こちらは記載の通りでございます。それから定量面、代替手段との比較ということで検討したものでありますけれども、こちらの鉄道がその時点で年間5億円の赤字ということでありましたけれども、バス転換あるいはBRT・LRT、こういったものに転換をした場合の収支の検討、それから初期投資額ということで影響を見たものでございます。この中で、一番下のアスタリスクでございますけれども、バスやBRTに関しましては、乗務員が確保できないという可能性に、すでにこの時点でも言及してございます。

次のページをお願いいたします。こういった議論を経まして、⑤が2019年8月に法定協議会設置と言うことで、滋賀県知事さん、そして沿線地域の市町の長の皆様との会議で合意がなされました。そして同年11月に、正式に法定協議会がスタートを致しました。こちらのメンバーも記載の通りでございます。この中で鉄道の存廃や運営形態を含む、地域公共交通計画の策定を目指すということになってございます。以降ですね、第2回の法定協議会になりますが、⑦番、2020年3月に行ったものでございます。こちらで、全会一致で近江鉄道線全線存続が決定をされました。ちなみに、これは次のページにまたご説明をさせていただきますけれども、この前にですね、いわゆるクロスセクター調査というものを実施して、その数値も公表し、全線存続にあたっての裏付けの1つとなったというふうに思っておりますけれども、この数値の公表をしたものでございます。そして一昨年12月、2020年には、2024年度からの公有民営化方式による上下分離への移行が決定をいたしました。そして昨年の10月には、地域公共交通計画の策定、並びに提出に至っているところでございます。

次のページでございますが、先ほど申し上げました、クロスセクター調査の概略でございます。それぞれの輸送をこういった動機で行っているのかといったようなことに着目を

して、それぞれの分野別に、例えばお医者さんに通うために鉄道がないとすれば、こんなことをしなきゃいけないだろうといったこと、こちらは記載の通りではありますけれども、このようなことを個別に分解をして分析をし、代わりにどのぐらいのお金がかかるのかといったようなことについて試算をし、それを足し合わせましたところですね、分野別代替費用の合計、少し擦れておりますけれども、右下赤で囲っておりますが、トータルで、かなり幅がありますが、19 億円から 54 億円年間にかかるというふうな見立てが出たものでございます。これも先ほど来申し上げておりますが、鉄道事業の赤字幅 5 億円というものと比べても非常に大きかったということで、一番下赤線を引いておりますけれども、近江鉄道線を維持存続した方が廃止して代替施策を実施するよりも効果的であるというふうな 1 つのサポートのデータになりました。

次のページをお願いいたします。上下分離に移行すると、といったことも含めまして、現在敷かれておりますスケジュールでございます。一昨年の 12 月の法定協議会での資料になりますが、現在、令和 3 年度でございまして、これを含みます 3 年間は運営改善期間ということでございます。こちらの間にですね、もっと近江鉄道線でやれることがあるだろう、これもですね、ディスクロージャーをしていなかったということを始め、沿線地域の皆様との関係が大変希薄であったという反省に立ちまして、例えば沿線にお住まいの方と私どもの社員とが連携して、こんなことあんなことはできないかということを、これは「みらいファクトリー」というふうに名付けておりますけれども、こういった取組の中から実践をしていこうと、こういった事を含む取組を始めております。

また令和 4 年度、令和 5 年度に関しましては、鉄道事業の営業赤字相当額、又は設備投資と修繕費の合計額、こちらの小さい方を上限に県、並びに市町からそれを補助していただけないというふうな臨時のスキームを組んでいただいております。そして地域公共交通計画の実施、それから現在、鉄道事業再構築実施計画についての策定準備を始めているところでございます。

そして上下分離への移行準備を受けまして、令和 6 年度からのスタートということでございます。また、一番下は当然のことでございますけれども、これをめがけまして利用促進策あるいは利便性向上策についての検討・実施をしていこうということでございます。

11 ページ、最後のページでございます。役割分担ならびに近江鉄道としてなすべき経営努力ということを簡単に図示させていただきました。近江鉄道としましては、国・自治体の交通政策に対してしっかり協力をしていくということでございます。そして下、地域の皆様と相互連携をする、先ほど申し上げたような取組をもっと深めていくといったこともございます。こういったことを通じましてですね、私ども、近江鉄道線に対するご理解を一段と深め、利用に繋げるということを私どもとしてしっかり努めていかなければいけないという認識でございます。

それから最後こちら記載ございませんけれども、私ども実は、昨年の暮れと、それからまだ先週でありますけれども、この短い間に二度にわたる脱線事故を起こしております。

この事も地域の皆様にとっても大変不安な状況を招来するということで、大変懸念をしております。今後しっかり再発防止策を策定のうえ、これを実践するというのを、地域の皆様にしっかりご説明をしながらですね、信頼を繋げていかなければいけないということ、直近の事実としてさらに思いを強くしています。それから、これもまた冒頭申し上げました西武グループとしての支援というもの、特に今、人的支援をもらっているところでもありますけれども、こういったこともお示ししながら、再発防止を進めて参りたいと、そして地域との信頼をますます深める方向へつなげたいというふうに考えているところでございます。

以上、近江鉄道からご説明させていただきました。ありがとうございました。

#### ○竹内座長

ご説明ありがとうございました。それではですね、事業者の方々に引き続きまして、今度は委員の皆様から、ご挨拶も含めまして意見交換に移りたいと思います。

まず最初、板谷委員からお願いいたします。

#### ○板谷委員

流通経済大学の板谷と申します。自己紹介ということですが、長野県長野市出身、東京都に住んで、茨城県と千葉県にキャンパスがある流通経済大学で交通論の講義を担当する教員として、7年ほど勤めております。専門は都市工学で、割と短距離の交通を対象にした研究をしてきました。よく言われる、採算は取れないけれども社会的には必要な交通サービスを残すためにどのような支援をしていくべきかというような、そういう観点からの研究をしています。

私は現在の大学に勤める前に、「運輸と経済」という専門誌の編集者をしていた時期がありまして、その当時は雑誌の対象として、自分の研究対象だけではなく非常に幅広く、交通その他のモビリティを扱っていました。この雑誌の編集作業を通じて、特に長距離の鉄道路線、それから航空とか海運といった私の専門外の知識を入れていくに従って、短距離の交通を維持するときの論点と、比較的長い距離の交通を維持していくときの論点は少し違うのではないかなと思うようになりました。今日はそうしたことも含めて、私が今思っていることについて説明したいと思います。

まず、長距離の鉄道路線が赤字で、その後の状況をどうするかを議論する時に、先ほども少しお話がありましたように、残すか廃止するかというような二者択一になる場合が多いです。しかし私は、そもそもこれは議論の方法が違っていると思っておりまして、単に残しただけでは性質の悪い現状維持しかできないと思っております。長距離の路線というのは、通勤通学のような毎日の利用だけではなくて、出張や旅行のような都市間の輸送が多く含まれています。そういった長距離の利用が減る要因というのは、これまでいろんな路線のいろんな状況を調べてきましたが、やはり沿線に高速道路のような高規格の道路ができる

につれて、自動車での移動が非常に便利になっていくにしたがって、鉄道が選ばれなくなっていったような状況の路線が多いのではないかと思います。その状況に対して、残すか廃止するかという議論をするのはおかしいです。それはなぜかという、昔のように、鉄道が独占状態で事業を運営できていた時ならまだしも、現状では今申し上げたように、道路などのほかの交通モードとの競争の中で成立している事業ですから、ただ残したところで自動車より不便なので、絶対に利用は増えません。なので、残すか廃止するかではなくて、サービスレベルを上げるか、別のサービスの方法を考えるか、といった考え方に変えて行かなければいけないと思います。そうしますと、現状で利用が少ない中でもサービスの内容を抜本的に改善する高速化をしたり、あるいは車両をリニューアルか新車を導入して改善するなど、そういう大きなサービス改良をやったら、また利用が戻ってくるのではないかとと思われるような、そういう路線に集中的に投資をしていかなければいけないわけで、そういうポテンシャルがある路線を探していかなければいけないのではないのでしょうか。

現実にはそういうことが必ずしもできるわけではなく、そもそも維持するための資金も充分ではないという状態で、地元との会話の中で廃止せざるを得ないというようなことが結論として出ている路線が、北海道を中心にいくつかあります。ただ、短距離と長距離の路線の最大の違いは維持費の金額です。路線維持のための費用が、都道府県の財政規模で維持できる水準なのか、それともそこをはるかに超えているのか、といったところについては可視化する必要があるのではないかと考えております。要するに、路線維持のために都道府県レベルでは拠出できない金額が必要な場合には、存廃の議論を無理してやらせても、結局お金がないから廃止という結論にしかたどり着かないのではないかと考えています。今後特に長い距離の路線について、モビリティの維持方法を模索していくにあたっては、選択肢がない状態での議論にならないようにするということが必要になってくるのではないかと考えております。

一方で、何らかの方法で維持費を確保してその路線を残せばいいのかというと、当然そういうことでもありません。鉄道を残さなければいけないと主張する方々の中には、バスなどのほかの交通機関では達成できないような特別な役割が、鉄道にはあるんだというようなことをおっしゃる場合が多いわけですが、それはつまり、路線バスでは鉄道の代替はできないと言っているわけです。でも実際には、鉄道と路線バスがうまく共存して長距離の輸送を担当している事例というのも多いです、路線バス事業者も当然、サービスレベルの向上には心を砕いて、実際に乗り心地がよくサービスのレベルも高いバスを導入して事業をやられているところも多いです。そんなわけで、鉄道でなければダメだというような言葉を使用されるような方々に関しては、路線バス事業者に対して失礼なことをおっしゃっていると私は感じるところです。

こういったことを考えあわせますと、今回は国として、残すべき路線とそうでもない路線といったところの色分けのようなことを、単に輸送量だけで測るのではなく、少し定量

的に各種のサービスの評価などもした上で、やっていく必要があるのではないのでしょうか。この機会に、今後 50 年、100 年の、日本の鉄道ネットワークをどのように維持・発展させていくべきか、ある程度方向性を議論しておく必要があるのではないかと考えます。

なお、鉄道は人だけを運ぶ交通機関では必ずしもなく、貨物も同じ路線で利用している場合というのが少なからずあります。貨物列車が運行している路線については施設もかなり水準の高いものが維持されているというふうに理解しておりますが、その維持・管理費に関しては貨物会社ではなくて旅客会社がたくさん負担していると聞きます。コロナ禍で旅客会社がこうした負担をする余裕がなくなってきていますが、だからといって貨物会社にそれを負担させるというのもまた話が違うところです。おそらく、採算上この費用を貨物会社が負担することはできないと思いますが、では、そういった重い負担を今後誰がどのような形でやっていくのでしょうか。こうした避けて通れない議論も、今必要になっているのではないかと思います。

国鉄の分割民営化から 30 年を過ぎました。当時のスキームは当時としては非常に有効だったと私は思っておりますが、30 年過ぎた後のこれからの 30 年ということを考えたときに、果たしてこのままの状態でのいのかどうかというと、私は若干疑問で、抜本的な見直しをする時期が来ていると思います。本来、コロナが来なければ、これから 10 年ぐらいで考えれば良かったものが、今すぐに考えて、今すぐに結論を出さないと路線が持たないというような状況になっていると思います。その中では、事業者が必要な金銭を必要な時に確保できるようにする方策についても、併せて検討すべきではないのでしょうか。特に運賃制度については、利用実態に合わせて柔軟に対応すべきところもある中で、若干硬直的な運用がなされているようにも思われますので、そういったところも含めて、議論していく必要があるのではないかと思います。大変雑駁ではありますが、私からの意見は以上でございます。ありがとうございました。

#### ○竹内座長

ありがとうございました。続きまして加藤委員、オンラインの形になりますけども、よろしく願いいたします。

#### ○加藤委員

画面共有させて頂きました。資料の配布もしていただいているかと思いますけれど、会議を聞きながら一部修正しましたので、最新のものを画面共有させて頂きます。

はじめさせていただきます。自己紹介がてら私の考えているところを述べます。

「住民こぞって、一人でも多く、一回でも多く利用、収入増加のほかなし、百回の陳情より一回の利用、昭和 42 年盛夏。」

50 年前からわかっている人はいたんですね。誰かに助けてもらって、とりあえず残ったとしても、それを活用して地域が活性化しなければ意味がないし、守っていくこともでき

ない。自己改善されないまま、外部からの支援で残れば、利用減は止まらず、将来もっと深刻な形で問題が再燃する。当事者意識を持つことが大前提。50 年前にわかっていたことが今もできていないのが日本です。使わないけど残すなんて、寝言でしかないと思っています。

すみません。自己紹介が遅れました。名古屋大学環境学研究科の加藤です。滋賀大学の教員も兼任しております。岐阜県多治見市生まれ。JR 中央線・太多線の多治見駅の近くに住んでおりました。国鉄が民営化して JR になる過程で中央線・太多線が非常に便利になりました。それまでは親に「名鉄沿線に住みかえてくれ。国鉄は不便でしょうがない」と言っていたんですが、非常に便利になって良かったと、大変お世話になった人間です。

私、いろいろやっているんですけど、その考えが、固定観念にとらわれず、新たなパラダイムを切り開き、臆せず現場に出て、実際の世の中を変えることで閉塞した社会状況を打破する。これは、公共交通だけでなく、私の研究全般のミッションです。

その意味で、公共交通でも旧弊な現状をいかに革新するか、逆に言えば私、現場をやっていて本当に思うんですけど、今のままだったら全く残れない。利便性が高く、費用の安い公共交通実現を現場で目指して変えていかないといけない。これのために地域公共交通サービスのソリューション提示、そして実現支援というのを、大学教員の枠を完全に超えているので、地域公共交通プロデューサーと名乗っていますけれど、ほとんどボランティアでやり続けています。そういう時に、最もこういうことに対してほど遠いのがローカル鉄道、特に JR、ここを何とかして欲しいなあと、ずっと現場で思っていましたので、今回非常に良い機会じゃないかと思っています。

板谷先生がおっしゃったように、コロナ禍がなければ 10 年間じっくり考える時間はあったけど、多分考えられなかったと思うんですよ。だらだらやっていたでしょうがない。ここでこれをやらなければ、もう鉄道は立ち上がれない、公共交通は立ち上がれないんじゃないかって危機意識でやっています。

なぜそういうことを考えるかという、私は廃線処理投手とか鉄道おくりびとと言われて人。つまり、いろんなところで廃線代替交通確保の仕事をして、「お前、バスが好きだから鉄道なくなって良かったな」とか、「よくそんな仕事やるよな」とか言われ続けてきた人間です。別に私が廃線を決めたわけではなくて、廃線が嬉しいはずもないんですけど、誰もやれないじゃないですか。誰もできない、やりたくない、やる気がない。結局、私自身いろんなところで鉄道存廃に関わって、そのノウハウ、いろんなことを身につけました。これについてはまた、この検討会でも考えていることを述べる機会があればと思っていますけど、今日はできません。それから鉄道維持の仕事もいろいろ頑張っています。その説明もどこかでやれればと思っています。

全体的に言うと、地域公共交通再編に関するエキスパートがあまりにも少なすぎる。なので、現状、国がどうこうとか、事業者がどうこうって言っても、どう変えていくかっていう、その変える人がいないんで、そこが非常に問題だと思っています、何とかしないといけ

ないと思っています。私自身仕方ないので、いろんな所へ行っていますけれど、例えば 10 年前、長野電鉄屋代線、90 年の歴史があって、千曲川の東岸の方に走っていた路線です。ただし、長野市の方に向かう路線ではないために、どんどん利用者が減少して、当時、活性化再生法の協議会ができて、そこで利用促進をどうやってやるかということを 2 年やったと。しかし、利用が伸びなかったので多数決。この多数決ってすごいですけど、多数決で廃線が決まったということで、そういうやり方をして、当然反対の人もたくさんいましたので、協議会の信頼関係とかモチベーションが著しく悪化した。だいたい、こういう時に私は呼び出されます。

私の見立てとしては、やはりこの路線は残ることが難しかったと考えていますけれど、みんなここで終わったと思ってしまうんですよ。鉄道がなくなったら終わり、そんな訳無いです。

採算は全然合わないんですけど、たくさんの人が鉄道を利用しているし、必要な路線です。それを代わりにどうやっていくのか、ここを考えないといけない。どうやってそういうものに転換していくかということ、これが私の仕事です。なので呼んでいただいて、地元の皆さんに講演させていただいた時のタイトルが「廃線処理を敗戦処理に終わらせないために」です。いつも言っているんですけど、最もやってはいけないことは、鉄道存続は目的じゃないよと。そうじゃなくて、地域や公共交通、それに頼る人々の生活をどうやって良くしていくかということ、そのために鉄道がどうなのか、あるいは代替交通はどうなのか考えることが根本であって、鉄道を廃止するか否かというのは些末な問題だと私は考えています。それよりも問題なのは、地域にとって必要な公共交通サービスを現場・利用者視点で考え、創り出す。先ほど申し上げたように、これができないんですよ、こういう仕事人が少ない。そういう人をきちんと作りだして、現場でソリューションを提示していかなきゃいけない。私は最近、これがモビリティ革命なんじゃないのかと言っています。全然これできていないのが、日本の現実です。

実際、屋代線について私も協力して、かなり良い形で代替バスが運行できて、結果、住民の皆さんも主体的に参加して頂き、今も頑張って走っておられます。私はこの経験も踏まえて、みんな勝手なことばかり言っているから、地域公共交通が、そして鉄道が奈落の底へ落ちていくんだというふうに強く感じています。つまり、利用者地域の皆さんは不便だし、何を言っても変わらないからと突き放し、事業者は利用が少なくて経営できない便利にしても乗ってくれるわけではないと言っている。それぞれがこう勝手に思っているだけで悪くなるばかりじゃないですか。

私は、鉄道とかバスがなくなるから地域が衰退するとは思っていません。今の地域公共交通が使えないから地域が衰退し、維持できなくなるんだと考えています。そこで互いに腹を割って話し合い、その結果に基づいて協力して取り組むことができればいい方向、すなわち正のスパイラルに転換できるのだと考えている。実は、それができる法定の場はほとんどの自治体にあります。地域公共交通会議ですよ。これはまさに、地域で話し合っ

めることを、国がおまけをつけることで促進する仕組みであって、地域公共交通会議は乗合バスですけど、鉄道など他モードに拡大されたのが活性化再生法の協議会ですが、うまく使いこなしている地域はまだ少ない。

これは中部運輸局さんのリーフレットですけど、住民代表の方が「スーパーまでバスが来ないから、何とかしてほしい」と言ったら、ステークホルダーの皆さんがよってたかっていろいろ考えて、これを実現する。これが地域公共交通会議あるいは法定協議会の役割ですよ。これができていないんです。それどころか、鉄道の場合、これは鉄道が廃線になったあるところの協議会ですけど、ここは網形成計画もありますけれど、それに鉄道線のことがほとんど書かれていない。廃線が問題になっているとは思えない。しかもメンバーにも鉄道事業者が入っていない。自治体に聞いてみたら「補助対象事業者じゃないから入れてない」と。ずっこけました。補助のために協議会を開く、アウトオブ論外、論外のさらに外でしょこんなのは。公共交通を考えるために協議会をやっているのに、補助のためって補助なんか関係ないです。むしろ廃線されそうなんだから、補助対象にしなきゃダメなんじゃないですか、と言いたくなる。こういう体たらくです。

今、活性化再生法においては、自治体は主体的に取り組むとなっている。なぜなら、主体的にならないと改善できないし、自覚や行動も緩慢なままです。一方、公共交通事業者には主体的に取り組むということは書いてないですけど、情報提供充実をしろと書いています。これ、近江鉄道さんもおっしゃってましたけれど、事業者が情報提供し、前向きなのを示さないと埒があかないです。

公共交通事業者は、実は活性化再生法の第七条で、地域公共交通計画を提案することができる、発議することができるとも書いてある。こういうことも危機的ならやっていただいたらいいんじゃないかと。しかし、聞いたことがないですね、こういうことをやったというの。

そして、板谷先生がおっしゃったとおり、地方鉄道についてはトリアージが必要だと考えています。救える、あるいは活かせる路線は、きちんと整備して集中的に投資する、そうでないところは違うやり方を考えた方がより効果的であることが多いと言えらると思います。代替交通については語ることもたくさんありますけれど、ここで示すことを注意すれば再生の道が開けると考えています。

それから活性化再生法においては、今、地域旅客運送サービス継続事業があります。これは2020年の法改正で、私自身もお願いして作っていただいた制度です。しかし、この国土交通省が出して、よく出回っているパワーポイントを見ると、乗合バスのみ対象にしているように書かれている。実際は、鉄道・軌道・船も対象となるのですが、国土交通省がそのような広報をしていないのは問題です。

鉄道のあり方について議論し変えていける制度があるのに十分活用されていないということが問題。すなわち、鉄道について法定協議会で議論し、地域で支えることをちゃんとしないといけないし、さらに検討と行動を国が物心両面で支援する制度を整備するっていう

ことが急務だと考えています。今日は時間がないのでこの程度にさせていただきます。これからよろしくお願いいたします。どうもありがとうございました。

○竹内座長

ありがとうございました。では、続いて宮島委員よりお願いします。

○宮島委員

日本テレビで報道局の解説委員をしております。宮島香澄と申します。よろしくお願いいたします。

今日は初めてなので、やはり自己紹介から始めたいと思います。私は今日ちょっとびっくりしちゃったんですけど、長野市生まれで小さい頃は今の屋代線がある千曲市で中学から松本市で育ちましたので、お二人の委員の話を聞いて非常に親近感が湧きました。

これまでの仕事ですけれども、社会部、経済部の記者を経て、今は経済全般と社会保障などに関して解説委員をしております。例えば、朝の今 ZIP になっていますが、その前のズームイン super ですとか、いろいろなニュース・情報番組でニュース解説をしてきて、並行して政府の審議会としては財政制度等審議会や産業構造審議会などで、財政政策や成長戦略などに関わってきました。私の記者や解説委員としての最大の問題意識は、このままで次の世代は大丈夫なのだろうか、私たちは本当に良い国だと胸を張って残せるのだろうか、ということです。

ですので、特に社会保障に関して全世帯型に変える転換があった議論ですとか、人生 100 年時代のそれぞれの役割や、若者や女性の活躍というところも政策の転換点において割合議論に参加してきております。自分自身はもう若いとは言えませんが、子供や孫の声を上げることができない人たちの視点で政策を考えたいと思っております。

また、先ほど申し上げたように、地方出身でありまして、15 年前に活発だった、道州制の議論にも参加しておりまして、地方の状況などには、やはりとても関心があります。

この中では、いわゆる鉄道のプロというわけではありませんので、将来世代を含めた一般の人たちはどのように思うかというような立場で意見を申し上げたいと思っております。

その中で思うところを述べますと、たまたま夫や息子たちが鉄ちゃんであることもあり、旅行はほぼ鉄道で、いろんなところに行っております。そんな時によく私を含めて数人しか乗っていないという場面に出くわしまして、その度に、ここは大丈夫なのだろうか、あるいは私は 200 いくらか払ってないんだけど、このコストはどこがどうなっているのだろうか、というような心配を持って、これがそもそも維持が可能かどうかというのは、地域の方も皆様心配なんじゃないだろうかと感じていました。

心配なんだけれども、結局被災地などの一部を除いては、劇的な大きな変換をすることがなく、今日お示しされたグラフのように、どんどん乗る人が減ってきているというのが今の状態だと思っております。

住民にとっての重要な足なので、インフラの根幹、つまり、住民の声を聴くということが大事なんですけども、これはほとんど本当に必要なかを聞く必要があると思います。というのは、住民は要るか要らないかと聞かれれば、「要る」と答えると思うんですね。誰が支払うかを考えなければ。

でも、これとこれと比べたら、あるいはこっちの方にこういうやり方や投資・お金の使い方があるのであれば、その方がいいのではないかという選択がありえると思うんですが、そうした実のある対話をちゃんと住民とされているのだろうかいうところに、疑問があります。

さらに、日本は全体として給付と負担の感覚、コスト意識が大変低い国になってしまっています。例えば、隣の町に公民館ができたら、うちの町にも公民館が欲しい。立派ななんとかセンターが欲しいという希望があって、それが叶ったとします。でも実際にそれができたときに、これにこれだけのお金が使われたんだよ、というようなことを知れば、いや、そこまでのものが欲しかった訳ではないとか、あるいはもっと別のところに使って欲しかったというようなことは往々にして出てくるのですけれども、必ずしもそのリアルな、そしてコスト意識も含めた住民の希望が叶っているとは言えないのではないかと思います。もちろん、今ある物がなくなったり変わるということには、一定の抵抗感があると思うんですけども、そして自治体はやっぱりそれを維持した方がいろいろな意味でプラスだと思うのかもしれませんが、じゃあそれは次の世代も含めてコストパフォーマンスに合っているのか、もっと言うと、たった今の住民にとっては、もしかしたらちょっといいかもしれない、でもそれは20年後のその地域の住民にとってもいいと言えるのかどうかというようなところまで、ちゃんと考えられているか疑問があります。今、ほとんどの自治体は完全に財政的にも自分達で維持できているわけではないし、もっと言うと国はそもそも財政的に維持できていない状態において、一体どこまでこのコストを他に自分たちで負担せずにどこかに負担させて物事を進めるかっていうことに関しては非常に問題があります。

こういうふうに言ってしまうと、なんか財政論者と言われちゃうんですけども、やっぱり住民の人たちも、未来のこの地域に住む人たちのために何ができるかという視点があるかないかで、だいぶ違うのではないかと思います。その地域のその時の利便性のみならず、その後の持続性も含めて、さまざまな事業体や地域の人たちがまずは胸襟を開いて、アイディアを出し合って話し合う必要があるのではないかと思います。その場がなによりも必要だと思います。

で、資料を見まして、いわゆる地域公共交通計画や協議会の状況っていうのに、ものすごい関心があって、これが具体的にどうなっているのかなと思ったんですけども、いま一部加藤委員のお話もありまして、必ずしもこれが理想的に運営されているわけではないということがわかりました。一方で、事例としての富山市や、今の近江鉄道さんのお話とか、やっぱり胸襟を開いて、本当に同じ目標に向かって話し合えば、出てくるものはい

ろいろあるんだなと思いますので、こういった良い事例を共有しつつ、まずは実質的な本  
当に真摯な議論する場を作るということが一番大事なのではないかと思います。

特に、国や政府、自治体に支援を求めるのであれば、まあ一部税制とか予算措置のご希  
望もありますけれども、それはまずそういった胸襟を開いた議論プラス、たった今の地域  
の人たちだけでなく、未来を含めた人たちの納得感、あるいはその地域の人たちだけじゃ  
なくて、間接的にはそれを支えることになる、地方を支えるつもりの都市部の人たちの納  
得感を含めて、ちゃんとした計画があるべきではないかというふうに思っています。

私は地方出身なので、やはり訪れる度に自分のふるさとの、微妙な状態になっているこ  
とには胸を痛めております。ですが、利便性が悪ければ、持続性に疑問があれば、やっぱ  
り若者はそのままいることは選ばないこともあるのではないかと思います。

この会議の直接のテーマではないかもしれませんが、たった今の高齢者の暮らしという  
ことだけではなくて、未来の住民も含めて、一定の快適な暮らしが持続できるよというか  
たちで、住まい方も含めて意識を高める場になるといいなというふうに思っております。

#### ○竹内座長

ありがとうございました。続きまして森委員よりお願いいたします。

#### ○森委員

おはようございます。委員に選んでいただきまして、ありがとうございました。

ご存じの方も多いと思いますが、昨年まで富山市長を 19 年勤めて辞めました。2002 年  
に初めて市長に就任しましたので 19 年です。もう賞味期限も切れて鮮度も無くなってしま  
ってるんですが、それなりに、一定のビジョンを作って、その具現化ということについ  
て、職員と一緒にかなり頑張ってきたなというふうに思っております。その時に、交通と  
いうことについて、最初からフォーカスしてビジョンを作ってきた訳ではありません。今、  
宮島さん、おっしゃったあの全くその通りでして、僕はしばしばこういう言い方をしま  
すが、市民の意見を聞くってのは、現在市民の意見を聞くだけではダメなので、過去の市  
民の思いですとか、将来市民の考え、将来市民に何が利益なのかということを絶えず考  
えていく。例えば、路面電車の環状線化ができましたのも、広い道路、そして広い歩道が  
きちんと富山市整備されていたからです。これはすべて震災復興事業です。

市の中心部の 96 パーセントぐらいが空襲で燃えたので、8 月 1 日の早朝に空襲を受  
けて燃えたんです。8 月 2 日の昼には当時の県知事と富山市長が県庁で会って、震災復興  
について計画をやろうと。従って、復興次号の都市計画第 1 号は富山市が受けています。  
その時代に広い道路に変えたということは、地価の一番、高いところを所有していた人  
たちが、その官製事業に積極的に参加してくれたから、今の私達の利益があるわけです。  
同じことをですね。20 年後、30 年後の市民のためにどういう街を残せるかということ  
を、これは基礎自治体の姿勢として大変大事だということをずっと思ってきました。その時、20

年前ですけど、富山市はほとんど DID（人口集中）地区消えるんじゃないかというぐらいに希薄な薄っぺらな街になっていました。従って、これ以上の拡散を止めなきゃいけないということを強く、市民に訴えました。まあ、きれいに言うと、コンパクトシティということですが、富山市の取組は必ずしも腕力でコンパクトにすることではありません。団子と串という言葉をよく使ってきましたが、既存の市街地というのがいくつか市町村合併でありますので、そこをつなぐ公共交通というものをしっかり作ろうということを中心に据えたわけです。従って、街づくりのツールとして交通というものを位置づけてきました。例えば、先ほどの高山本線の話をしていただきましたけれども、高山本線の沿線の市町村で合併したと思っていただければいいと思います。で、神通川の流域で合併しましたが、旧富山市は、こんな言い方言葉が過ぎるかもしれませんが、必ずしも市町村合併しなくてもやってこれたと思いますけれども、なぜ合併したのか、それは神通川・常願寺川の上流域の体力が落ちて荒れていくと、中流域下流域に都市型浸水含め、様々な影響がでると考えたからです。従って、上流域に積極的に投資をする財源をどうつくるかという時に、平準的・均衡的な投資ではなくて、都市経営の観点から税を還流、ちゃんと期待できるような集中投資をすべきだと、この集中投資をするために公共交通をブラッシュアップし、公共交通の交通の利用勝手の良いところに住む人をゆるやかに誘導し、さらには中心市街地に積極投資をして地価を下げない、バブル崩壊後の全国の地方都市は、今も地価が下がり続けているところが圧倒的に多いです。

幸い富山市この 8 年間連続平均地価が調査ポイントすべての平均が上がりました。6 年前対比で固定資産税と都市計画税 13%増えました。これはすごく大事なことでして、税が増えると、3/4 は地方交付税で相殺されますけど、1/4 は留保財源でしっかり残りますので、これは自由に使えます。これで上流域で稲作をしなくても、畔を縫って水を張るだけで 10a あたり 1 万円払ってます。

それから中流域では 400ha で、農地の水のはけ口を小さくして瞬間的に緑のダム機能を持つということなども積極的にやってきました。こういうのは、農林水産省から補助金が出るわけがないですね。したがって、どうやって自主財源を作るかっていうことがすごく大事です。でさっきおっしゃったようなそういう意味での将来市民に責任が持てる都市経営をどうするかということがすごく大事です。従って交通に積極的に投資をしようと決めたわけですね。

この頃ですね、人口減少を盛んに論じるということさえあまりなかった、増田寛也先生のあのショッキングなレポートのもっと前です。ましてやですね、単体で採算が合うことを求められ続けてきた地方交通にとって、基礎自治体が積極的に公費投入するなんてことはもうドンキホーテじゃないかって最初の頃に言われました。しかし、いつまでも元気でやれるわけじゃありませんし、超高齢社会になる中で、どういう暮らしが幸せなのか。私達は車での移動を全否定しているわけでは決してありません。私も車を毎日のように使います。車も使いますが、公共交通でコンサートに行くとアルコールを楽しめるという、そ

ういうある種の上質な暮らしを実現することが大事だというふうに思ってきました。例えば、市役所の職員で同じ住宅に夫婦で住みながら同じ職場に来るのに一台ずつ車乗ってくるっていう、なんかとても変な暮らしをしている人が圧倒的に多い、車でお買い物に行くとか目的のものを買うとすぐ帰ってしまう。しかし、公共交通で町へ出ると滞留する。

色んな人と出会う、感動に出会う、あるいは新しいことに気づく。そういう上質な暮らしを実現することが目的だろうというふうに思います。しかし、多くの自治体は先ほどどなたかのお話でしたが、赤字補填だとか、維持するために補助を出すという視点でとどまっていることは問題なので、交通は魅力的なものになる、あるいは乗ってみたい動機づけを作る。そういうようなことをつくっていくことが最終的に大変重要だというふうに思っています。

ご存知ないと思いますが、富山市が中心部の花屋さんで花束を買うと、路面電車は無料です。外国からいらした方が宿泊のホテルのレセプションに行くと、無料の路面電車の利用券が何枚でも貰えます。県外から来た方は半額です。外国人っぽく振舞うと、きっといいことが起きるんだけど、これはですね。交通の振興ということではなくて、シティプロモーションだと思ってやっているわけです。納税者である市民は有料で乗っているのに、なぜ旅行者の私が無料なんだということは必ず関心を引く。これが国へ帰ってから話題になるだろう。それがシティプロモーションにつながるということです。しかし、結果的に市が負担しながら利用が増えるということにはなっています。利用者を増やすためにやっている、第一義的な目的ではありません。というふうにさまざまなことをやっています。

そしてその上で私先程近江鉄道さんのご説明聞いて大変ご苦労だったと思いますね。市町村をまたぐ交通について改善しようとするときの合意形成、さっき加藤先生がおっしゃった協議会の合意形成の大変ご苦労だったというふうに思います。お気づきだと思いますが、富山港線も高山線についてもすべて富山市内だけで事柄が完結していますので、市とJRさん、市と富山ライトレール、市と富山地方鉄道と協議をすることによって、様々なサービスを提供できています。

例えば 65 歳以上の方は今、私もカードを持っていますが、どんな遠くから持って来ても、中心商店街で降りるとバスは百円です。途中にあるショッピングセンターで降りるとまともに払わなきゃいけないんですが。そういうことなどをやるにしても、ステークホルダーがそんなにたくさんいるわけじゃない。タクシー会社さんが分かったと言ってくればできるので、そこが凄く大事なんです。その時は、誰かが汗をかくと加藤先生おっしゃいました。誰かが汗をかいてまとめる必要があります。

さっき国土交通省から出して頂いた資料 3 の 8 ページに北陸新幹線の並行在来線である北陸本線を三セクのあいの風とやま鉄道が引き継いで、運賃も少し上げたというご説明がありましたが、あまり言われていないので、おそらく外で言うの初めてかもしれません。実は、この時に、北陸新幹線が通った市町村全ての首長を口説いてですね、現在、何をやっているかっていうと、北陸新幹線がもたらせていただいた固定資産税、トンネルも橋梁

も駅も、この固定資産税は増収になったわけです。市町村の努力ではなくて、新幹線ができたから増収になったので、さっき言った地方交付税の留保財源分増収分の 1/4 は新幹線がなかったら入らなかったものなんだから、全額あいの風に寄付しようということをまとめまして、今も続いています。直接寄付できないので、県が基金を作ってそこに入れています。で、これも運賃は改定したけども、さらなる改定に繋がらないように抑制するための財源として、毎年投入してきています。

ここがすごく大事なポイントで、固定資産税というのは基礎自治体にとっては一般財源で独自財源です。それをある目的のために寄付しろってのはめちゃくちゃ乱暴な話なんですけれども、しかし、並行在来線を維持しないと、将来市民にとっても大変大きな影響が出る。そもそも中学生、高校生は車に乗れないわけですので、そういうようなことがポイントとして実はあります。で、高山本線についてもまったく同じでして、さっきご説明ありましたように、社会実験によってずいぶん増発しました。利用者伸びました。その社会実験の期間が終わった後、今も若干増発を市が負担してやっていますが、しかし、社会実験の時から見るとかなり便数落ちていますが、利用者は伸びています。ずっとその負のスパイラルのままに放っておくんじゃなくて、一旦基礎自治体が頑張って増発実験やってみる、そうすると乗る人がそこに瞬間増える、若干サービス水準落としても、まあやっぱり増えていくということは一つの現象として見ることもできたのかなというふうに思います。乗らないから間引くじゃなくて、やっぱりそこは市民生活を守るという趣旨で公費投入する。これを全国の自治体がもっと前向きに考えるような仕掛けが必要だろうというふうに思います。例えば新駅を作りましたが、これ、富山市の全額負担で作りました。できた瞬間に JR 西日本さんに所有権は帰属します。それを議会や市民に説得するのは大変な作業でしたが、しかし、その新駅の予定地の周辺に住んでいる市民は難渋していたわけですね、最寄りの駅に。もっとここに駅があれば便利になるのに、それに応えるのは基礎自治体の行政責任だというふうに思います。そういう論理で説得を続けながら、市内の鉄道だけじゃありません。バスも軌道も含めてブラッシュアップしてきたということになります。そういう意味で、さっきの平成 19 年の地域公共交通活性化再生法の改正で軌道法に上下分離を認めていただいたことは大変ありがたかったというふうに思っています。

富山ライトレールを作った時は上下分離を認められていなかったわけですので、一旦市に財源を全部集めて全額寄付で富山ライトレールという新しく作った新設三セク会社に出しました。法人税法の特例で簿価はゼロにできますから、減価償却は発生しなかった。これが経営上手くやってきた最大の原因だったというふうに思います。今は、上下分離になれば、減価償却だけじゃなくて、固定資産税も発生しないわけですし、金利負担もないわけですから、上下の上の経営を民間がうまくやるっていう可能性が極めて高くなっていくというふうに思っています。富山ライトレールが 16 年で開業前の赤字を全部消して 1 株の純資産額を額面に戻しました。額面に戻したことによって、大口出資者でした、富山県、富山市、北陸電力、北陸銀行それぞれの株を富山ライトレールが自己株式取得しました。

額面通り資本金がありますから、財源が。最後、減資して富山地方鉄道を、一人株主にしました。この結果、富山地方鉄道は何の努力もしないで富山ライトレールを 100%子会社化できたわけですので、南北接続で事業形態を一緒にするという作業もそういうやり方でやりました。で、そのことをしっかり受け止めてくれて、富山地方鉄道は1回 210 円のそれぞれの2社がくっついたわけですので、210 円+210 円で 420 円は納得できないと一年半ぐらい私はあちこちで言い続けてきましたが、結果として富山地方鉄道が大英断してくれまして、210 円と 210 円が繋がって 210 円で今運行してくれております。これもですね、まさに富山地方鉄道という交通事業者と基礎自治体の富山市が連携しながら、さらに地域の経済界の各企業も一緒になって、いい街にしていこうということでの連携がうまくいった一つの例ではないかというふうに思っています。

ちょっと話変わりますが、3日の日に上田市のNPOの人からリモートでしゃべってくれと言われて、別所線のことなどについて、いろいろ話しました。それから6日の日に盛岡市に呼ばれて、これも民間の団体ですねNPOですが、富山市の取り組みについて知りたいということでした。明後日、沼津に静岡経済同友会東部協議会に呼ばれていきます。結構、全国のあちこちの市民の間からは、うちの市も頑張ろうっていうようなことが出てきているんだと思うんですよ。で、あとは市当局がどこまで前向きに出てくるということがすごく大事なので、あの私はやめて今、農業と言えないのは、2年間これから梨栽培してきましたが、収支があってないので業とはいえませんが、ほとんど素人みたいな立場で梨栽培場合やっていますので、言われたら農作業の合間であればどこでも行きますと皆に言っているので、まあ拙い経験ですけども、富山市で取り組んできたことを手掛かりにしながら、ここまでは前に出られるんじゃないか、ここまでは交通事業者と協力できるんじゃないか、ということなどについてお話をこれからもしていきたいというふうに思っています。

先生方から、いろいろこういう場でお話を聞かせていただくことによって、知識も少しずつ広がってきております。必ずしも交通を専門にやってきたわけじゃありませんが、繰り返して言いますが、私たちの一番の目的は、シビックプライドをあげることです。シビックプライドが上がっていくと、いい街だから遊びに来なさい。いい街だから東京に行った息子にすぐに帰って来なさいということになるんで、企業経営者から見て魅力的な都市像というものを作るっていうことはすごく大事で、その一要素が交通だというふうに思っていますので、ぜひ使い勝手のいい交通の実現に、これからも私も勉強していきたいというふうに思っています。よろしくお願い致します。

#### ○竹内座長

ありがとうございました。もうほぼ時間が無いのですが、私はもう省略する方がよろしいですか。それとも延長してもいいんですか。みなさんもお都合あると思いますので。

## ○事務局

続けていただいて結構です。

## ○竹内座長

では時間超過して大変申し訳ないんですけど、私のほうから、先ほどご挨拶はしましたので、自己紹介と意見を述べさせていただきたいと思います。

皆さんご出身をおっしゃったので、私も地方の出身で、生まれは福岡県の北九州市です。ルーツは大分県の豊後高田市で毎年のようにそこには行っております。豊後高田市は、今たしか「市」という名前がつく中ではの人口のワースト10に入るかどうかという、そういうところからの出身であります。もう遥か昔になりますけども、大学の卒業論文は国鉄赤字地方交通線問題小論というタイトルで書きまして、赤字ローカル鉄道が私が最初に書きたいいわゆる学術論文ということになります。相当昔の話になりますが、そのころにですね、当時は国鉄でしたけども国鉄全線の乗車を済ませております。で、その時の自分の書いた記録を見てみますと一番好きな車窓が根室本線の狩勝峠で、その次に好きな車窓が岩泉線となっていました。で、JR 西日本さんのところだと、備後落合の駅が好きでしたね。今はだいぶ状況は違うと思うんですけどね。そんなことがありました。

私の専門は交通経済学ですので、経済学の観点から、つまり効率と公正という二つの観点から、いつも物事を考えてお話をしています。で、効率というのは、与えられた一定の資源のもとにおいて、いかにして社会全体の幸せを大きくするかということの観点から物事を考えることです。公正というのは、その得られた最大の幸せをどうやって社会の構成員に分配をするかという観点から物事を考えるということです。この二つの観点から、だいたい経済学は物事を考えるんですね。で、そこでまず第1点、その先ほどから何回も出てきました内部補助のお話です。内部補助については既に理論的に解明されていまして、内部補助というのは、資源配分つまり先ほど申し上げた効率を実現できないということが理論的に明らかになっています。そういうことからだと思のですが、1985年の道路審議会で、高速自動車国道の整備と採算性の確保についての中間答申というのが出されています。ここにおいて内部補助はなるべく避けようという、なるべく都市の収益でもって地方を補うということの規模を縮小していこうという方針が決まっています。公正の観点については、例えば都市部で上がった収益がある特定の地域に、なぜ使われなければならないのか、それが公正なのかということです。その説明が明確にできないと、混雑などで苦しむ都会の利用者は納得できない。公正の観点は価値判断ですから、論理的に証明できるものではないんですけど、この説明責任は大事だと思うんですね。このように効率の観点からも公正の観点からも内部補助っていうのは理論上はなかなか旗色の悪いものでありまして、どのようにして内部補助を正当化していくかということが重要になってくるところが一つあります。

それから、2点目ですけれども、補助を考えるとときや公共交通に関する計画なんかを考

えるときには、どうしても自治体単位県とか市町村単位が出てきてしまうことになります。ところが、人間というのは、その行政単位で行動するわけじゃないわけですよ。バスにしろ鉄道にしろ、人間が移動する時は、その行政圏は関係なくて、経済圏で行動するということになるわけです。その点で興味深いのは、北陸新幹線の並行在来線です。第三セクターで運営するわけですから仕方ないんですけども、県単位、つまり行政圏で鉄道会社ができる。人は行政圏に関係なく行動するんですけども、どうしても自治体の論理で物事が進んでしまう。でもそれはやはりまずいと思うんですよ。補助のスキームがある以上どうしても避けられないことであることは確かですけど、我々ここで考えるべきなのは、行政単位の視点だけではない、また当然、事業者の視点だけでもない、利用者視点で物事を考えるということをしていかないとまずいんじゃないかということです。そういう点も気をつけなきゃいけないと考えます。

3点目ですけども、先ほども近江鉄道さん、近江鉄道さんもすでにかかなり前に全線乗車しております。近江鉄道さんもおっしゃっていた上下分離についてです。日本の場合の上下分離は非常に特殊でありまして、それは事業者の負担を軽くするためだけの上下分離ということです。私はこれよくガラパゴス型上下分離と言ってるんですけども、世界標準では、上下分離はそういう認識でとらえられてはいないわけです。あくまで上下分離というのは、特に上の部分に競争を導入することにより、より良いパフォーマンスを出したいというのが、元々の上下分離の趣旨なわけです。ところが日本においては、どうしてか下は自治体が持ちますから負担が軽くなりますよ、でoshiまいになっちゃいます。これからは世界標準での上下分離も考えていく必要があると思います。たとえば補助金入札とかですね、そういう形でやる気のある事業者に運営を任せる、そういうような仕組みを作っていくことが大事じゃないかと思います。いかに上下分離という仕組みをうまく使っていくかということを考えていかなければならないというのが、3点目です。

4点目ですけども、自治体と鉄道事業者が共に汗をかく仕組みづくりということを考えるべきだと思うんですよ。どっちかが得するどっちかが損するということではなく、両者がやるべきことをやり、共同して結果に責任を持つ。そこで頭に浮かぶものが、能登空港で最初に行われたいわゆる搭乗率保証制度です。要するにプロフィットシェア、ロスシェアという考え方ですね。そういう仕組みを考えていく必要がある。しばしば行われる、「〇〇線に乗りましょう」みたいな運動がよくあります。この種の運動について、私は残念ながら悲観的に考える人間でして、持続可能性が乏しい施策だと思います。やる気がある人がいればいいんですけども、その人がいなくなったら運動は終わってしまうことが多いです。そうでなくて、インセンティブを持たせるということですね。当事者同士でリスクを分担する考え方がやっぱり大事じゃないかなと思っています。

あと2点ばかりで5番目です。これはもう長期的な展望ですので、今回はちょっと議論にならないかもしれないと思う点があります。かねてからいろいろところで申し上げていることなんですけども、歪んだ費用負担の是正をすることが大事だと思います。特に典

型的な例が通学定期割引です。通学定期割引で発生する費用負担は、鉄道事業者が内部補助で負担しているわけですね。大量に乗車してくれるのはいいのですが、通学定期割引を使う利用者はみんな単価が安い。で、その差額のお金は誰が出しているのかといえば、それはなぜか鉄道事業者、さらにいえば他の利用者になっている。教育というのは外部効果で、その外部効果は国家や地方が得るのであって、特定の鉄道会社の利用者が負担するのは筋が通らない。そういうところから直していかないと、負担が大きいあまりに大事なローカル線がなくなっちゃうこともあるわけです。こうした歪んだ費用負担の是正ということも、長期的にはですね、考えていくべきではないかと思っています。

最後です。これもどなたかおっしゃっていましたが、よく言われることに、バスは環境に良くない、自家用車は環境に良くないが、鉄道は環境に優しい、だから残すべきだ、とよく言われます。しかし、これは少なくとも鉄道利用者の少ない地方においては妥当しないということです。少なくともローカル鉄道では環境負荷軽減のためのモーダルシフトは理由にはならないんです。そういうところも考えていかなきゃいけないのではないかと思います。非常に早口ですみませんでした。もう時間が過ぎてますので、以上で私の意見表明としたいと思います。

本当はですね。この後、若干皆様で議論をしていただく時間があればいいとは思っていたのですが時間がもう過ぎておりますので、今日はここまでにさせていただきたいと思います。今回、皆さんに意見いろいろ頂戴しましたので、この意見を踏まえて、今後の論点の整理をさせていただきたいと思っています。それらを反映させてより良い、地方の交通のあり方を考えていきたいと思っています。では、本日の議事は以上で御座いますので、進行をお返しいたします。

#### ○事務局

皆様、大変貴重なご意見、お話ありがとうございました。事務局から二点連絡事項がございます。まず本日の検討会の議事概要及び資料につきましては、近日中に国交省のホームページで公表したいと考えております。議事概要については後日、各委員の皆様にも送付させていただきまして、内容をご了解いただいた上で、公開する予定でございます。

それから次回の検討会日程につきましては、資料1においても書いていますけれども、3月3日の9時からを予定しておりますので、ご出席のほどよろしくお願いいたします。それでは以上をもちまして、本日の検討会は全て終了でございます。本日は誠にありがとうございました。