

## 第2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

令和4年3月3日（木）

国土交通省2号館1階共用会議室

### ○事務局

定刻より少し早いですが皆様おそろいですので、ただいまから第2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させていただきます。冒頭の進行を務めさせていただきます、鉄道局鉄道事業課の水野と申します。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お礼申し上げます。開会に先立ちまして、ご案内をいたします。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映しますけれども、オンラインで参加されている先生方で送付漏れ等がございましたら、事務局までご連絡いただきますようお願いいたします。委員構成、及び出席者名簿も配布させていただいておりますが、出席者のご紹介はこれに代えさせていただきます。なお、本日ご出席の滋賀県の三日月知事、広島県の湯崎知事におかれましては、公務の都合上、途中でご退席となりますので予めご連絡をいたします。

それでは議事に入ります前に、まず鉄道局審議官の石原よりご挨拶を申し上げます。

### ○鉄道局審議官

おはようございます。鉄道局審議官の石原でございます。検討会の開催にあたりまして、一言ご挨拶申し上げます。今日が2回目になりますけれども、この検討会は、今、全国の多くの地域で地方鉄道、地域のローカル線が危機的な状況に陥っている中、いかに鉄道事業者と沿線地域がこの危機感を共有し、そして何よりも利用者の方にとって、利便性や持続性の高い、そうした地域公共交通をお互いが協力・協働してどうやって作り上げるか、そして、そのために国の方がどのようなお手伝い、政策を講じていくべきかといったことを忌憚なく議論して、一定の方向性を見つけていこうというものでございます。先月14日に第1回を開催し、鉄道事業者の皆様から地域のローカル線の現状などについてお話を伺いました。本日は先ほど司会の方からもご紹介しましたとおり、滋賀県から三日月知事、そして広島県から湯崎知事にご出席いただいております。本当に公務がご多忙のところご参加いただきましてありがとうございます。

両県知事のお二人からは、県内の鉄道路線の現状や課題、それから、そうしたところから生じてくる問題に対してどのように県としてご対応されてきたか、若しくはこれから先々を見据えて対応されようと考えておられるのかというようなところをお話いただき、またお話を踏まえて、ぜひ委員の皆様と、忌憚のない率直なやりとり、これを行っていただきまして、この検討会の一つの大きな方向性を見つける、そんなものが生まれればいい

と考えているところがございます。本当に両知事、重ね重ねお忙しいところありがとうございます。ぜひよろしくお願いいたします。私のほうからは以上です。

○事務局

ありがとうございます。それでは、これから議事の方に入りますので、傍聴のプレスの方はご退出をお願いいたします。

それでは、これ以降の議事進行を検討会座長の竹内先生をお願いいたしたいと思います。座長よろしくをお願いいたします。

○竹内座長

竹内でございます。皆様、朝早くからありがとうございます。それでは議事を進めてまいりますけれども、まずその前にですね、今回から初めてご参加となりますので、羽藤委員に一言ご挨拶いただければと思いますが、いかがでしょうか。

○羽藤委員

羽藤でございます。竹内先生、ご紹介いただきましてありがとうございます。地域の交通や災害復興などの関係の時に、いくつかの地域でお手伝いさせていただいていて、このテーマについても研究等をやっておりますので、専門家の立場からコメントさせていただければと思っています。よろしくお願いいたします。

○竹内座長

はい、よろしくお願いいたします。それでは、議事に入りたいと思います。第1回の検討会では、鉄道事業者よりヒアリングを行いましたので、今回は自治体よりヒアリングを行わせていただきたいと思います。最初に滋賀県の知事でいらっしゃる、三日月大造様よりお願いいたします。その後、そのまま質疑応答に入りたいと思います。

○滋賀県・三日月知事

皆様、おはようございます。今ご紹介いただきました、滋賀県の知事をしております三日月と申します。まずは、竹内先生はじめ国土交通省鉄道局の皆様方、このような時宜にかなった大変意味のある検討会を設置していただき、また開催していただきましてありがとうございます。非常に期待をしておりますので、ぜひ実りの大きいご議論と、そして今後につながる政策をお作りいただくことを期待申し上げたいと思います。また、今日は滋賀県の発言の機会をいただきまして誠にありがとうございます。限られた時間ですが、心を込めてお伝えしたいと思います。私が今、滋賀県の知事をさせていただいて、多くの使命があるのですが、このテーマは私が知事をやっているからこそ成し遂げていかなければならない、また変えていかなければならない、作っていかなければならないテーマだと思

っております。今日ご臨席の元富山市長の森さんをはじめ、多くの皆様方からご指導いただきながら、交通政策基本法や地域公共交通活性化再生法といった様々なものを作ってきましたが、それらに基づく具体の政策を地方において、形作っていくってことの重要性を感じているところでございます。また今、この時もそうですけれども、滋賀県にありましては年末からの大雪、また目下コロナ禍、こういう中にありまして、私たちの移動を支えていただいている地域の住民にとって大切な足を、公共交通を担っていただいている全ての方々に心から敬意を表しながら滋賀県の発表をさせていただきたいと思っております。

(資料 1・1 ページ目) 今、画面に出ておりますが、今日お伝えしたいことはこの内容になっておりまして、まず、鉄道をはじめとする公共交通の役割について、再確認する必要があると思っております。私はもちろん、一人一人の命にとっても大事ですが、文化の源であり、自治の根幹であると考えておりますし、位置づけを知事や行政だけではなく、もちろん鉄道事業者だけでなく、あらゆる主体、また、より多くの住民の皆様方、観光で訪れていただく方々と共に共有することが重要だと思っております。とは言え、今の鉄道をはじめとする公共交通が置かれている状況はとても厳しく、コロナ禍でさらに険しくなっておりますので、本県では近江鉄道という、大変重要なこの鉄道路線をどのように守り繋いでいくのかという観点で議論をしてきた、この経過についてご紹介したいと思っております。経営の課題を共有すると同時にですね、私どもは鉄道特性を生かせる路線については全線存続すべきだという、この確認をさせていただきました。運営改善を行った上で上下分離方式をとってですね、再生させていくというこの選択をとっております。最後に、本県独自の政策等についてご紹介いたします。

(2 ページ目) 今、画面にありますように、滋賀の位置なり路線は、琵琶湖を真ん中ですね、まさに地の利で、交通の要衝として発展してきたという歴史があります。今は琵琶湖上に表示しておりませんが、古くは水運もあったからこそ発展してきたという、こういう歴史があります。交通は文化・経済発展の源であり、自治の根幹だということでございます。次お願いします。

(3 ページ目) こういうことを改めて確認しながらですね、何か問題があるから確認するというのではなくて、平時においてしっかりとこのことをまず前提として確認しておくということが重要だと考えております。とりわけ、現在は人の健康、社会・経済の健康、自然の健康を保ち高めようということで、滋賀県は「健康しが」というものをテーマに政策作りをしておりますし、それを楽しく滋賀らしく実現していこうということで、イズムと三方良しをはじめとするイズムと、そしてコロナで狂ったリズムをもう一回取り戻そうというリズムと掛け合わせて「シガリズム」で「健康しが」を作ろうということ今提起しているところであります。人と人とが交わりつながるとするのは、私たち人間の根源的欲求であるがゆえにですね、それをしっかりと充足すること、公共交通でこのことを担保することは、人の幸せにつながるものと私は確信しております。次お願いします。

(4 ページ目) したがって、近江鉄道につきましても、ここでは詳しく路線等紹介

いたしませんけれども、そういう文脈でこの意義を再確認させていただきました。滋賀県の東部地域におきまして約 60 キロ、33 の駅を持つ鉄道路線、前回の第 1 回のおりに内容等ご紹介があったかもしれませんが、5つの市と5つの町をまたいで路線が広がるという、こういう鉄道路線があります。120 年を超える歴史を持つ米原駅で東海道新幹線と結節し、彦根、米原、近江八幡、貴生川で JR の線区と結節点がある、信楽高原鐵道と結節しているという、こういう重要な路線でございます。ただ、ご案内の通り大変厳しい経営状況があるということから、私ども再生の議論をスタートさせました。次お願いします。

(6 ページ目) はい、2016 年にですね、民間企業の経営努力では事業継続が困難だという、こういうご説明、表明を受けました。それを私ども受け止めました。民間事業者でやってくださいではなく、一緒に課題共有することからまず始めまして、勉強会や協議会を開催しながらですね、この課題を共有するというところから始めました。この時にですね、下に 3 つ書いてありますけれども、やはりしっかりと自治体と民間の鉄道事業者が課題を共有するという、このことが重要だと思いますし、前提となる情報開示につきまして、ルール作りをするということも必要なのではないでしょうか。次お願いします。

(7 ページ目) 協議過程においてはですね、鉄道の経営の、例えば知識ですとか情報量が明らかに大きく格差がございますので、それを揃えるというか、そのための基準や指標を設けて評価の枠組みを作るということも必要だと思います。例えば一例申し上げますと、CTC なんていう言葉が出てきても、自治体の人間・住民は何のことかさっぱりわかりませんが、鉄道会社は当たり前のように使われますので、例えばこういったことを含めてしっかりとした基準をつくる、仕組みを作るということも必要だと思います。次お願いします。

(8 ページ目) 私どもは令和 4 年度、5 年度と 2 か年かけて、具体的に言うと今年度から含めて 3 か年かけて運営を改善した上で、令和 6 年度から上下分離方式でやろうと、そして第二種と第三種、県も入って関与してですね、第三種の施設と管理する団体を作って、そして第二種を鉄道会社に運営してもらおうという、こういう方式をとることにいたしました。とは言え多額の財政負担が伴います。こういったことごとに、決断を促すような、財政支援があればいいと思いますし、滋賀県では信楽高原鐵道の事故がありました。現在、上下分離で SKR として運行されておりますが、やはり安全統括管理者の確保ということが非常に重要になってまいります。とは言え、この分野、そんなに人材が豊富なわけではありません。したがって、こういったことに対する支援というものがあればありがたいし、第二種鉄道事業者、第三種鉄道事業者の信頼関係に基づくとは言え、緊張関係の中での経営を確保するということが重要ではないでしょうか。次お願いします。

(9 ページ目) したがって私共がこの 6、7 年行ってきた近江鉄道を例にした、この公共交通・鉄道再生のための課題といたしましては、日常からの信頼関係の構築、そして基礎自治体・広域自治体を含めた地域との協働の枠組みの創設、さらにはそれを促すための支援、そういったことが大変重要だということを提起させていただきたいと思います。その上で、最後に短く 3 点、本県独自の取組をご紹介したいと思います。次お願いします。

(10 ページ目) 本県では、在来線が JR 西日本のエリアになっておりますので、2011 年に包括的連携協定を締結いたしまして、様々な取組を一緒に行っております。直流電化をして新快速の区間を延伸させるなどの経験もしてきましたので、そういった取組をさらに充実させていきたいと思っておりますが、このコロナ禍、鉄道会社の経営も厳しいということからダイヤの減便が行われたことを受けまして、住民の皆様方も多くのご意見、また、ある意味ではご不安をお持ちです。そういったことを乗り越えていくためにですね、ただ要望するだけではなくて JR 西日本と行政、県とで一緒にプロジェクトチームを作りまして、具体の政策作りをしているところです。今審議中の予算にも反映させていただきました。普段は車で移動する工場の通勤の方々を、どうやって公共交通、鉄道に誘導していくのかと。例えば工業団地ごとのバスをつくるといったようなこともですね、二次交通の確保手段として試行することができないかといった取組を行っているところであります。次お願いします。

(11 ページ目) ぜひ私どもは、この改めて交通ビジョンというものを作りなおそうということで、前回作ったビジョンが 2013 年でしたので、時代の変化を受けた新しいビジョンを作っています。前提として中段にございますが、やはりまちづくりの中で、この駅ですとか公共交通を捉え直していくという視点が必要だということで、まず都市計画の基本方針を定め、その上で交通ビジョンを作るという、こういう今プロセスを歩んでおります。まちづくり、都市計画におきましては拠点を作り、拠点を連携させる拠点連携型都市構造というものを施行いたしまして、公共交通の軸と公共交通の網で地域を発展させていくというモデルを構築していきたいと考えております。ぜひですね、今回の検討会での議論は、鉄道政策のみならず、まちづくり全体で財源とともに議論をしていただくことを強く期待したいと思います。次お願いします。

(12 ページ) 最後になりますが、私共としてただ国の支援を待つだけではなく、必要な公共交通を維持するための負担を分担する仕組みを作ろうということで、公共交通を支えるための税制について検討を始めております。2019 年に県として税制審議会を立ち上げまして、具体の諮問をさせていただいております。中段にありますように、現在、公共交通を支えるための税の導入可能性ということで、3 項目、諮問をし、ご議論をいただいております。例えば、県と市町の役割分担でありますとか、税収の用途と課税方式のあり方について、現在具体のご議論をいただいているところでございまして、ビジョンとセットですね、丁寧に合意形成を図りながら、持続可能な公共交通を作っていくための財源とセットの議論を自治体として展開していきたいと思っております。この点にもぜひ、国土交通省の様々な技術的な助言・支援をいただければ幸いです。最後になりましたが、ぜひですね、例えば JR なども分社化されて、それぞれの会社の事情や都合があるのかもしれませんが、例えば会社を超えた連携のやり方ですとか、JR と他の鉄道会社、バス会社とのシステムの共有化ですとか、こういったことごとさらなるご支援やご議論たまわることもお願い申し上げまして、滋賀県の発言とさせていただきます。ご清聴ありがとうございます。

した。

○竹内座長

はい、ありがとうございました。それではですね、質疑応答に移りたいと思います。どなたからでも結構ですので、オンラインの方はご発声、ならびに手挙げ機能があると思います。そちらでもいいですし、お願いいたします。いかがでしょうか。

○板谷委員

いらっしゃらなければ私お願いしたいです。

○竹内座長

はい。

○板谷委員

流通経済大学の板谷と申します。この度、非常に貴重なご説明をいただきましてありがとうございました。2点ほど教えていただきたく質問させていただきます。

1点目ですが、最後のスライドで、交通に関わる税制についてご検討されているとお聞きいたしました。率直に言うと、県民の皆様にご負担いただく、そういう制度であるということで、県内でのそうした制度の検討に関しての反応と申しますか、この不況の時代に少し新たな負担を求めるといえることになると思うのですが、こういったことについての受け止め方などについて、もしご存知のことがあれば教えていただきたいというのが1点目になります。

もう1点は、鉄道等の少し大規模な支出が必要な場合には、国の方で地方交付税措置などといった予算措置をしていただくことが、本来あるべき姿かと思っておりますが、そうした議論、あるいは要望なさっておられるかどうか、もしなさっておられる場合にはどのようなやりとりをしているか、教えていただければありがたいです。よろしく願いいたします。

○竹内座長

はい、2点ございます。よろしく願いいたします。

○滋賀県・三日月知事

ありがとうございます。まず1点目の税の議論についてはですね、確かにこのご時世、さらなる負担かというご懸念や、ある意味での反感のご意見もあります。県議会でも確かにあります。とは言え、公共で必要なものとして守るための負担というものを民間事業者や利用者だけに求めることができるのかということ言えば、それは持続可能じゃないよ

ねという、こういう理解も広がりつつあるのは確かでございます。具体的に言えば、例えば森林を作り守るための県民税というものも作りながらですね、等しく負担を分担し、必要な財源を確保するというのもやっておりますので、同じ文脈で公共交通というものを位置づけて、それを守るための負担分担をする仕組みというのが作れないかという議論を今行っているところです。丁寧にやる必要があると思っています。例えば税を負担することによって、どのような交通になるのか、今よりもどれだけ使いやすくなるのかということも示すことも重要だと思っています。それをビジョンで形作ればと思います。2点目は現在でも地方財政措置がございます。ただ、それで充分かということ、充分ではないと思っています。さらに、この検討会でご議論いただく、厳しくも同時に可能性のある公共交通をより良くしていくために、それを促す措置として交付税措置で充分かということ、それでは充分じゃないような気がしています。例えば、10年間時限で、20年でもいいでしょう。少しとったうえで倍か、一桁違うレベルの補助や交付金、交付税の仕組みをつくって議論を促すというようなこともあっていいのではないかと考えております。

○板谷委員

大変先進的な内容と感じました。どうもありがとうございました。

○竹内座長

すみません。じゃあ羽藤委員お願いします。

○羽藤委員

はい、知事どうも説明ありがとうございました。非常に想いが伝わってきて、なんか説得される感じがあったんですね。非常に良かったと思ったんですけども、実際ですね、公共交通の現場なんかに出ますと、やはり自治体と県の中にちょっと温度差があったり、あるいは県庁所在地と零細な自治体で、すごくやっぱ感じが違うじゃないですか。住民の人もやはり実際には車に普段乗っていたりするので、そこをまとめ上げるというのは結構大変なんじゃないかなと思ったんですけども、その時に通勤バスの接続の仕方を少し工夫しようみたいなことをおっしゃられていて、なるほどなと思った反面、鉄道にこだわらなければもっとバスを充実させて、公共交通をもっと便利にするっていうことも可能な地域もあるんじゃないかなって気もするんですけど、あるいは結節点の滞在機能とか、交流機能を充実させることで、シガリズムの充実みたいなことに、より貢献できたりとか、そんなこともあるんじゃないかなと思ったら、そのあたり、正直どう思ってるのかっていうのを聞いたかったのと、あと財政支援とか補助をしているっていうことに関していうと、民間の事業者さんの経営がですね、どれだけちゃんとしているのかチェックが必要だということをおっしゃられていて、それはまさに重要だなと思ったのですが、この上下分離を考えた際に、どういう確認を知事として行っているのか、なかなか民間企業の、例えばト

ップは給料をどれくらい貰っているのが適切かみたいな感じで自分の税が使われてるってなったら、気になるんだけど、なかなか突っ込めないところでもあるんです。そのあたり、どう工夫しているのか、この2点を聞かせていただけますか。

#### ○滋賀県・三日月知事

ありがとうございます、羽藤先生。まずはですね、おそらく私、この数年この近江鉄道や公共交通に関わる議論に一番時間を割いていると思います。やはり首長がどれだけこのことに関与、コミットメントするのかっていうことですね。で、知事だけではなくて、市長・町長ともテーブル囲んで膝交えて、侃侃諤諤の議論をやっています。これをやはりどれだけ積み重ねて信頼関係を作るのか、そこには近江鉄道の社長もずっと同席してもらって、2つ目にお尋ねいただいた経営の状況ですとか、施設の古さですとか、こういったことをしっかりと議論していくということが重要だと思います。このモデルは、今日もご出席いただいております、森さんが富山市長の時に相当頑張って首長として旗を振られましたんでね、こういうことは私は重要だと思っていますし、鉄道とバスのモードに関しても、私どもも近江鉄道のことと言えば、鉄道ありきで議論したわけではありません。他のモードとの比較検討をした上で、同じ機能を維持するとすれば、財源がやはり多くかかってしまうということとか、時間がその間、ラグが出てしまうということなども検討した上で、鉄道路線として全線残すことを考えました。最後に言えば、上下分離する時にも、やはり、不動産で儲けているじゃないかとか、親会社の西武鉄道から支援してもらえばいいじゃないかとか、こういうことが必ず出てきます。しかし、鉄道としてどれだけ持続可能な状況を作り出すのかということ、持っている資産をどう切り分けるのかといった議論を今詰めてやっているところですので、給料なんかは今年から来年にかけてさらに、また議論をしなければいけない課題かもしれません。

#### ○羽藤委員

丁寧に説明いただきましてありがとうございます。非常によくわかりました。

#### ○竹内座長

あとお一人だけ。加藤委員お願いします。

#### ○加藤委員

名古屋大学の加藤と言います。実は滋賀大学のデータサイエンス学部を兼任しております、ある意味地元ってことなんですが、よろしくお願いします。その意味もあって、よく彦根に行っていて、米原までは新幹線だったりJRの在来線を使って、そのあと行きはJR西日本の琵琶湖線を使って、帰りは近江鉄道を使うとかしておりますが、あそこはいつも非常に利用が少なく、本当に何とかなるかなあと思っています。それはやはり、今日

のプレゼンの中で引っ掛かりがあるとすると、残すとか守るっていうことと活かすというのは、かなり違うものだと私は考えているんですよ。つまり、ただ残すだけだと近江鉄道の軌道は夏だと草がぼうぼうになったりとか、揺れが凄いとか、そういうことになっていて、JRだと190円で、近江鉄道だと310円です。そうなっているときに、やはり活かすとか、使えるような路線にすることが非常に大事です。だけど、それはまたすごいお金がかかってくるので、意味があるのであればやるべきということで、そこに先ほどの交通税の話が入ってこれば、非常に明るい展望になってくるんだけど、残すだけの議論では必ずしもその話がきちんとできていなかったのかなとも思われます。そうすると、何年か経つとまた同じ議論になるっていうのが、今までの繰り返しのことなんですよ。つまり、活かすとか良くするっていうのを内在化しておくようなことをしておかないといけないと考えているんですけど、そのあたりどういう戦略をお考えなのか伺いたいです。

#### ○滋賀県・三日月知事

ありがとうございます。その点で申し上げれば、2つあると思っていて、1つは、沿線の企業や、駅ごとの自治会やグループ、そういったところとの連携をいかに作っていくかっていうことだと思うんです。今おっしゃった彦根と米原の間にも、フジテックという日本を代表するエレベーターメーカーの大きな研究所があるんですが、そのネーミングライツで作っていただいた駅などもありますし、こういった可能性をもっと追求できると思うんです。それをシステムとしてビルドインしていければいいなというのと、もう1つは先生のご専門かもしれませんが、データでいかに乗っていらっしゃるのか乗っていらっしゃらないのか、どの時間に乗られるのか乗られないのか、誰が乗っているのかということを通して政策に反映していくことをやりたいと思っています。今回も、近江鉄道と議論をするときに、「どれだけ利用してはりますか」って聞きますと、回収した切符を数えて確認しますっていう状態で、全然タイムリーじゃないところがあるので、今回の上下分離でシステムを整えて、次の政策が打てるようにしていきたいなというふうに思っています。

#### ○加藤委員

まさにおっしゃる通りですね。データがないっていうのは本当に致命的なことで、事業者さんが隠しているんじゃないかと思いきや、私もいろんなところで仕事しているんですけど、事業者も持っていないことが多いと。なので我々大学の方で直接調べに行くこともあります。だから、データをきちんととって現状を分析できる形をとるのは、やはりかなり基本的なことと思いますが、そのことに加えてどういうふうに良くしていくかということの、プランニングだとかデザインというのは非常に大事と思っていて、それは鉄道をやめて違うものにするときも同じなんですけれども、結局既存のことで全部考えているので展望が暗くなると思うので、そういったことでまた何か滋賀県さんで、いろいろやられる

ことを期待したいと思います。どうもありがとうございます。

○竹内座長

ありがとうございました。すみません、お時間が過ぎてしまっておりますので、以上でおしまいしたいと思います。事前に事務局よりご連絡がありました通りで、三日月知事におかれましては、この後公務によりご退席ということになります。本日は本当にお忙しいところありがとうございました。

○滋賀県・三日月知事

ありがとうございました。

○竹内座長

続きまして、広島県知事の湯崎英彦様よりお願いをいたしたいと思います。その後また滋賀県様と同様に、質疑応答に移りたいと思います。では知事、お願いいたします。

○広島県・湯崎知事

はい、広島県知事の湯崎でございます。三日月知事、どうもありがとうございました。三日月知事はJRご出身で広島関係にいらっしゃったということで非常にご縁深いんですけども、今日は、委員の皆様、それから国交省の皆様こういった機会をいただきまして本当にありがとうございます。三日月知事、さすが非常にご専門家ということで、取組をされているというところで、私も感銘を受けました。私の方からは、広島県の現状と、それから我々が地元で、基礎自治体を含めてどういう感覚でいるかということをご説明させていただきます。

(資料2・4ページ目) まずですね、飛んでいただきまして、路線図を出していただけますか。はい、ありがとうございます。これ広島県内の路線図であります。瀬戸内海沿いに、山陽線、呉線、それから縦に福塩線。それから、広島から斜めにいくような形で芸備線というのがございまして、そこからさらに木次線ということで山陰につながっているというのがございます。赤い点線が左上の方に伸びておりますが、これがですね、三江線という線でありまして、これが近年、100キロ超の長い路線だったんですが、廃止をされたというものであります。

(5ページ目) 今申し上げましたように、2000年以降に、今の三江線という路線と可部線という路線が廃止をされています。その都度、鉄道事業者様と代替交通について検討してきましたけれども、可部線については、平成15年に一部区間廃止されたんですが、その6年後には代替バス自体が半分ぐらいに減便をされていったというような現状がございません。

(7ページ目) 続いて県内の利用促進の取組を簡単にご説明させていただきます。本県

は平成30年7月の西日本豪雨で鉄道がかなり被災を受けまして、そこで改めて、鉄道輸送の価値というのを認識しております。令和2年度に、鉄道ネットワークを生かした中山間地域の魅力向上という事業を作りまして、沿線市長が企画する利用促進を支援して、また県でも直接事業をして利用促進を進めております。スライドの下のほうですね、ご覧いただくと令和3年6月にJR西日本から申し出がありまして、沿線自治体とJR西日本で芸備線に関する利用促進を実施しているところであります。その利用促進策、次のページ（8ページ目）をご覧くださいますと、様々なおもてなしイベント、あるいはイルミネーションといったような取組を進めています。

（9ページ目）こちらは芸備線の利用促進なんですけど、この左のほうにあると思いますけど、通勤利用の拡大、通学利用の拡大、地域住民の外出増、それから観光といったような方向性を定めて様々な事業を実施してまいりました。次のページをご覧ください。

（10ページ目）通勤利用拡大を目的とした庄原市の利用促進デーの取組でありまして、これも先ほどの三日月知事のお話にもありましたけれども、普段は車で行っている人がですね、本当に車じゃないとダメなのか、鉄道でもいいんじゃないかということですね、試してみるといったような取組を進めたりしております。

（11ページ目）それから次ですね、通学利用、これについても、高校生に一ヶ月分の定期券を交付してモニター調査をしたり、観光利用ということで、これはいろんなところでやっていると思いますけれども、観光促進、観光をベースとした利用の促進ということを様々な取組をしております。

（12ページ目）次は自治体以外の取組としてですね、例えば広島カープ、広島の方じゃないとなかなかご理解いただけないかもしれないんですけど、非常に生活に密着しておりますね、住民有志が寄付を集めてこの広島カープのラッピングトレインというのを作って走らせたりして、これは結構人気があるんですけども、あるいは高校生、県立向原高校というのが芸備線上にあるんですけども、そこが声を掛けて、周辺の保育園や、あるいは高齢者施設も参加したイベントを行う、「つなぎ絵」というふうになっておりますけれども、こういったことで鉄道の利用促進であるとか、あるいは愛着を深めるってというような取組もしております。

（13ページ目）それから今後もこういった取組を続けるとともに、やはりこのデータの方は我々の大きな課題だと思っております、この携帯電話のデータを使った利用促進策なども進めていきたいというふうに考えております。次から、これまで地方から様々な提言・要望が出されていますので、それを簡単にご紹介します。

（15ページ目）まず左側ですけども、これは昨年の8月に地方の鉄道ネットワークを守る緊急提言として一部の知事、23道県知事から国交大臣に提出をさせていただきましたが、まず鉄道利用促進のための機運醸成、それからJRを含めた鉄道事業者の経営基盤の安定化への支援、鉄道事業法における鉄道廃止等手続きの見直しといったことを提言しております。右側の方は、中国地方知事会からJR西日本へ地方ローカル線の維持存続に関する

要望を出させていただいております。主な内容としては、ダイヤ改正に関連する、これはダイヤが減って利便性が減ってお客が減ってダイヤが減るっていうこの悪循環が常に起きているので、それをどう見直すかということ、それから鉄道の利用状況を区間ごとに判断をしてやめるということではなくて、広域ネットワークとして考えていただきたいというようなことを要望しております。

(16 ページ目) 県内の声ですけれども、県議会では、地方鉄道の維持を求める意見書というのを昨年7月に採択をしております。令和4年の2月議会でも同旨の意見書を採択する予定になっています。芸備線対策協議会というのがあるんですけれども、こちらもJRを活用した利用促進策の実施に係る協力要請というのを行ってございまして、昨年11月には芸備線の存続に向けた支援の実施等にかかる要望書ということを提示させていただいております。

(18 ページ目) 今回は我々として提言・要望とさせていただきたいということを次からご説明しますが、まず前提として、私がどういう人間かっていうことを、少し簡単にご説明したいんですが、私はアメリカのビジネススクールで教育を受けており、基本的には何人も市場に勝つことはできないという原則を信じています。実際に県のいろんな施策においてもですね、水道における民間事業者の活用だとか、あるいは公園を民間事業者の力でですね、再生をしていくといったような取組をしています。そういう基本的に市場というのは非常に重要であるし、力が強いということですね、信じている者なんですけど、そういう人間が言っているというふうにご理解いただければと思います。まず最初に、採算・収支、それから株主の視点を過度に重視した、いわば市場原理主義のような発想に陥ることがないようにお願いしたいというふうに思っています。ご承知のとおり、地方においては鉄道というのは、原則独占状態なわけでありまして、公共性は非常に高いものであります。昨年10月から、新しい資本主義実現会議というのも行われていますけれども、企業が株主や市場を過度に意識してコストカットを重視することが、諸課題としてあげられているというようなこともあります。民間企業であると同時にですね、全国で社会インフラになっている、JRの取扱いにあたっては、利益だけではない企業価値の評価といった、新しい資本主義的な考え方に沿った議論も必要ではないかというふうに思っています。鉄道は、これもまたご承知のとおり、区間で見ると不採算区間もあれば、採算がとれる区間もあると。これは切り出して考えるんじゃなくて、やはりネットワーク全体のバランスの中で、存続を図るということを、叡智を集めて考えていただきたいというふうに思います。

次2枚は参考なので飛ばしていただきたいと思うんですが、次のページ(21 ページ目)ですね。区間ごとに扱う、考えるという前提ではなく、国鉄改革時の考え方も踏まえつつ、国の交通政策の根幹として鉄道ネットワークをどう考えるかという議論をお願いしたいというふうに思っています。ローカル線を含めた鉄道ネットワークのあり方というのは、鉄道事業者だけ、あるいは鉄道事業者と沿線自治体だけということでもなく、もちろん住民も含まれますけれども、国の交通政策の根幹として考えるべき問題じゃないかなというふうに思います。特にJRについては、民営化当時の国交大臣答弁がありますけれども、当時

の不採算路線を含めて事業全体で採算が確保できるように制度設計されているという事があると、これが基本的な考え方だと思うんですが、この事業構造が維持できないということであれば、単に路線を廃止して縮小均衡を図ろうということではなくて、JR のあり方そのものに立ち返って議論していくことも必要なんではないかというふうに考えています。

(22 ページ目) 3 番目ですが、地方切り捨てな議論にしないでいただきたいというふうに思います。地方のローカル線ですね、ほとんどが中山間地域の非常に貴重な移動手段でありまして、通学・通勤などの生活利用ももちろんですけれども、このインバウンドの誘客にあたってですね、ネットワークとして大都市や新幹線とつながっているということは非常に大きなメリットであります。JR はですね、低迷している 30 区間の収支を公開されるというふうに聞いておりますけれども、全体で考えるとですね、低迷している区間だけではなくてそもそも全路線どうなっているのかということも公開されてはどうかというふうに感じております。一番下ですけれども、JR が廃止をされた場合にですね、黒字路線とのバランスの中で運営されていた不採算路線、これが JR と比較しても明らかにですね、資本が脆弱な地元の交通事業者とか、あるいは補助金を出す地方自治体にとって非常に大きな負担になって持続可能性が問題になってくると思います。

(23 ページ目) 次が 23 道県で要望したものと同様のものですが、JR を含めた鉄道事業者の経営基盤の安定化への支援と鉄道事業法における鉄道廃止等手続きの見直しについても引き続きお願いしたいと思います。というのはですね、やはりこれまでの近年あった三江線の廃止ということについてもですね、もう議論の間もなく採択されちゃうんですね。JR から申し入れがあってですね、申し入れがあったらもう 1 年議論して、その間に代替交通についてどうするのかっていう議論をして、それで終わりというようなのがもうパターンになっておりまして、先ほどの三日月知事のようにですね、じっくりと地元のみなさんの意識をどう変えていくかだとか、日頃の利用っていうのが非常に重要だと思っているんですけれども、それをどういうふうに増やしていくのかって言ったようなことは、議論も時間がかかりますし、コンセンサスの時間がかかります。そういったプロセスなしに、ほぼいきなり、やめてしまうといったような議論になっていきがちなので、そういうことがないように、しっかりとプロセスを作っていく必要があるんじゃないかなというふうに思っております。私からは以上でございまして。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。それでは質疑応答に移りたいと思いますので、また皆様からいろいろお声いただきたいと思います。いかがでしょうか。

羽藤委員、お願いします。

#### ○羽藤委員

はい、どうも知事ご説明いただきましてありがとうございます。市場の原理だけで、こ

の公共交通・鉄道を考えるべきではないといった主張に、非常に公共交通に関わる者として共感しました。私、呉のですね、西日本豪雨の復興計画のお手伝いをさせていただいて、知事も相当現場に入られていたのを覚えているんですけども、あの際に呉線が、広から三原、それから安浦が被災して復旧に確か5ヶ月ぐらいかかったというふうに記憶しています。あるいは、広島～呉間でも2ヶ月ほどかかったということで、道路は非常に啓開が早いんですけども、鉄道の場合、復旧に非常に時間がかかってしまうということで、耐災害の信頼性みたいなことを考えたときに、必ずしも鉄道に依存するというよりも、むしろ、今、呉でバスタのようなプロジェクトも進んでいます、バスのネットワークをより充実させていくことで地域のトータルの公共交通力を高めていくようなことも、地元からある意味期待されている所もあるのではないかなというふうにも思ったりしています。そのあたりトータルの公共交通のパフォーマンスをとるという時に、知事はバスの可能性みたいな事については、地域によってどのようにお考えなのかというところ、お聞かせいただけないでしょうか。

#### ○広島県・湯崎知事

はい、当然ですね。もうこれを三日月知事もおっしゃってましたけれども、地域公共交通というのを考えたときに、バス、それからもちろん鉄道、それから今や、特に中山間地域などでは、いわゆる公共交通事業者というふうに括られる従来の事業者ベースのものだけではなくて、Uberの導入みたいなこともありましたけれども、そういった様々な移動手段・モビリティという観点から、いろんな方策を考えていくということが必要だというふうに思っています。それは当然、地域ごとに違いますので、例えば呉線ですと、やはりバスだけの輸送量ということでは足りないですし、JRだけでも足りないということで、両方組み合わせて行われているんですけども、やはり例えば安浦という広島からかなり離れた沿岸部の地域は、全部バスだと長時間乗車してらっしゃるっていうのは、やはりつらいんだと思うんですね。そういったことも含めて、やはり鉄道の選択というのはあると思います。一方で、市内中心部に直接乗り入れるっていう観点からいうと、バスが便利だとか、あるいは途中のストップアンドゴーというか、今、呉から行くバスは、メインはやはり広島呉道路で基本は途中であまり停まらないっていうのがあって、高齢者が隣の町に行く時に非常に不便だということがあり、やはりJRはそういうところが非常に役に立っております。ですから、地域ごとのベストなあり方というのはじっくり考えなきゃいけないし、一番の問題は、バスは増やしたり減らしたりというのは簡単ですけど、鉄道というのは一度廃止してしまうと復活させることが難しいということで、いかにまず維持できるかっていうことを最大限努力した上で、考えていくというようなプロセスがあるんじゃないかなというふうに思っています。

#### ○羽藤委員

最後のところは、確かにいきなりやめるというのはありえないので、やはりお試し期間を何らかの形で設けて、そこで地域と事業者が合意をする、そういう期間が必要かなというふうに思いました。どうもありがとうございます。

○竹内座長

はい、ありがとうございました。続いて加藤委員をお願いします。

○加藤委員

名古屋大学の加藤と言います。今、呉線の話が出ましたけれど、呉線は海田市から広までの区間と、そこから三原までの区間は大きく違いますよね。先ほどの話だと一体的に捉えなきゃいけないみたいなことだったと思うんですけど、私からすれば、海田市から広は利用が多いので、今のレベルではもう全然ダメで、もっと軌道整備とかもっとやっつけていかなければいけないと考えていて、逆に広から先は、鉄道としてやった方がいい路線だとは思っているんですけど、と言っても今のような走り方じゃなくて、違うことを考えなきゃいけないというように、2つの区間は全く違うものだと考えられると思うんですよ。だから線区ってというのは、どういう状況であるか、ある程度知ってもらったらいいたろうということ考えていると思うので、ネットワーク全体でどうするかというのはもちろん大事なことなんですけれども、その中でそれぞれのところにどういう役割が期待されるかを踏まえて、それが異なる区間は別々に考える必要があります。海田市～広間は、まさにもう全然それが満たされていない。で、災害にも弱いですよ。とすると、そこにきちんと投資できるような仕組みを作っていかなきゃいけないと思っているので、そこについてちょっとどうお考えかということを知りたいということがあります。

あと、地元で取組をされているということについて、「対策協議会」という言い方が好きじゃないです。「対策」っていうのは、悪いことが起こるんだとか起こりそうなので、それに対して受け身的に策を作るという、そういう言い方ですよ。そうじゃなくて創造していかなくちゃいけない。こんな状況じゃダメなんで、作り変えるというか、新しい発想で行かないとダメなんだと。だから創造協議会とかだったらいいんですけど、対策協議会と言っている時点で、私はもうやる気が問われるんじゃないかなと思っているんですよ。そのことと関連して言うと、私は廃線処理投手と言われていて、廃線決まると呼び出されるという、そういう縁起の悪い人なんですけど、廃線というのは別に私から見たら全然突然だと全く思っていない。昔から予想されていて、「ようやく言ったか」みたいな、むしろようやくというふうに思っている。だけど皆様、いきなりとか突然っておっしゃって、法令上は届出が出てくると1年で廃止なので、1年しかないとなりますけれど、その前に何年も、あるいは下手すると何十年も危ない危ないって言われているんですよ。その間に何も創造できていないからそういうことになったんじゃないかというふうに思えるので、広島県としてそういう創造をできるスキームをきちんと作っていくべきじゃないかなと思

います。ついでながら、過去の各地の経験では、イベントとかいくらやってもダメなんで、地域のライフスタイルだとか都市構造・地域構造を変える、あるいは保つと、そういうことをやっていかないと、鉄道は守っていかないと、あるいは活かしていかないと考えているんですけど、今日のプレゼンの中で、そういうところが読み取れなかったなということをお伝えした上で、もし何かお考えがあれば伺いたいと思います。以上です。

○竹内座長

はい、お願いします。

○広島県・湯崎知事

ありがとうございます。区間の考え方っていうのはおっしゃるとおりで、それぞれの区間で役割や状況も違いますから、まさにどう創造しているかとか、あるいはどう発展させていくかとかですね、どう守っていくかということは、それぞれの区間をベースに考えていかなければいけないというふうに思います。で、我々が申し上げているのは、ある区間は他の区間と比較して収益が悪いので、じゃあそこだけはやめてしまえばいいっていう考えではなくて、存続のために全体としてどう維持をするための方策があるか考えるべきじゃないかということでもあります。対策協議会って名前が良くないっていうのは、それはまたご意見を踏まえてですね、考えたいと思います。

次のご質問と同じだと思うんですが、私もですね、このイベントとかで、何か持続可能性が図られるというふうには思っておりません。まちづくりという話がありましたけれども、移動需要自体はいろいろあるわけでありまして、これをどういうふうに全体として満たしていくかというようなことの中で鉄道のあり方を考えていかなければいけない、ないしは鉄道にもう一度シフトをして守っていきたいということであれば、それを考えていかなければいけないというふうに思っています。ただ、まちづくりという観点であるとか、あるいは移動のモード全体をですね、どういうふうにシフトしていくかということについては、これはコンセンサスを作っていくのにも時間がかかりますし、一年や半年、場合によっては3ヶ月くらいの利用促進期間で、この期間の間に何かいろいろやってみましょうみたいな感じで、その期間だけで行ったことで判断していくということは、あまりにも短すぎるんじゃないかなというふうに思います。ご指摘のように、前から危なかったらというのは、そのとおりだと思うんですね。正直に言って地域もある意味甘んじていた所があると思います。で、それをどう変えるかというのは、今、一生懸命やろうとしてるんですが、繰り返しになりますけれども、すぐに皆が車をやめてJRや鉄道に戻ろうというようにはならないので、重要性といったことを丁寧に議論をしながら進めていくと、そういう中でやはり難しいよねということになれば、納得性もあるし、じゃあどういうふうにするのかという、まさに全体最適の中で公共交通を組み立てていくということになるんじゃないかなというふうに思ってます。

○加藤委員

はい、分かりました。ぜひ受け身じゃなく前向き、前向きというか先に一手を打つという、そっちをやっていただけるような体制を考えていただけるといいなと思いました。ありがとうございました。

○竹内座長

はいじゃあ、最後になりますけど、宮島委員をお願いします。

○宮島委員

ありがとうございます。お忙しいところ、今日は大変なご説明ありがとうございます。私は広島県の交通分布に全く疎いので、変な質問をしてしまうかもしれないんですけども、1つは素朴な質問として、この廃止路線、すでに廃止になったところの住民の方々は今どういうふうに思っているのかというのを聞きたいと思います。つまり、まず廃止になって、その時はバスがあるって言われたけど、バスが減便されたっていう状況だと思うんですね。それで、もちろんご不満だと思うんですけども、じゃあやはり鉄道に戻したほうがよかったのか、あの時大反対すればよかったと思ってらっしゃるのか。しかし、それをやるには自分たちも懐を全く痛めないというわけにはいかないと思うので、極端な話、運賃を2倍払ってでも欲しいのか、そこら中をお願いをするなど、相当なことをやってもやはり維持したかったと思ってらっしゃるのかということ、あるいは引っ越すとかですね、利便性がなくなったから住まい方を変えるなど、現状は結局どうなったのかということをお尋ねしたいと思います。

2つ目は、首長さんの立場の方にお話を伺える機会なので質問したいんですけども、私はどれもいわゆる市場原理主義とか株主中心とか、採算だけで捨てるべきではないということはもちろんだと思っております。しかしながら、これだけ急激な人口減少があるこの国において、今あるものを全部維持するということには限界があると思っていて、例えばそこに数軒だけ家があるために、そのうちの子供の通学のために路線を動かすなどは、いわゆるカーボンニュートラル等のためにもできないって限界ラインがあると思うんですね。その時に地域としては住まい方のリメイク、極端な話、引っ越してくださいっていうことはできないかもしれないけど、やはりスマートシティの発想を将来的にはしていかなないと、どうやっても不便な方っていうのは出てくることを避けられないのではないかと考えておまして、鉄道と住まい方の連携、視野の中にそういったものはどの程度入ってらっしゃるかをお伺いしたいと思います。

○竹内座長

はい、お願いいたします。

### ○広島県・湯崎知事

はい、ありがとうございます。まず廃線についてどう受け止めているかということですが、例えばもし、先ほど私のスライドですね、県内の鉄道の図画（4 ページ目）を出していただければと思うんですが、可部線という路線がありまして、これは広島出発で三段峡というですね、国の指定してある自然公園なんですけれども、可部からこの三段峡までが廃止をされました。この左側の方にこう赤く点線が伸びていますけれども、左の下のほうの、可部というところから三段峡まで廃線されたんですが、地元の皆様の非常に強い運動がありまして、可部からあき亀山というところまでが路線の復活をしました。これは、やはり地元の皆様、鉄道の利便性ということに非常に強い思いがあつてですね、相当な運動があり、広島市も相当努力をして復活したという。ただ復活までのものすごい努力と時間が必要で、お金もかかったわけですが、そういうふうに一度辞めるともう復活するのは非常に大変であるということは経験をしたことと、三江線というのが最近廃止になりました。皆様非常に残念がっておられます。今はバス代替で運行されていて、我々も最大限努力をしてバスの利便性向上というのを訴えてきたんですけれども、やはり地元からはいろんなご意見があるというのが正直なところです。

それから住まい方というお話で、これはまさにですね。先ほど申し上げたようなまちづくりっていうことだと思うんですね。あるいは芸備線なんかでももっと充実をしたら、広島の通勤圏にも充分になるんですよ。そういったまちづくりだとか、あるいはいわゆるコンパクトネットワーク的なそういった考え方は進めていかなければいけないと思いますし、また、まさにネットワークの部分が鉄道っていうのはですね、やはり非常に大きな役割を果たしうるといふふうに思っているところです。このインフラというのは、人口減少の問題で課題になるのは鉄道だけじゃなくて、もうこれはご承知の通り、医療であったりとか、あるいは教育であったりとかですね、これ全部やはり問題になるんですね。広島県ではですね、無医地区ってというのが、実は全国で二番目に多いんです。一番は北海道、二番は広島なんですね。それは何でかっていうと、広島県は割とどこでも住めちゃうのだからバラバラに住んでるってところがあつて、集落がいろんなところに点在してるってのがあつて無医地区が多いんですが、そういったことがやはり教育にもインフラにも言えるし、鉄道にも言えるっていうことなんです。ですから、人口が減ったんでとにかくやはり減らしましょうという事だとですね、基本的に地域をどんどんやはり畳んでいくということになるので、それは最終的にはですね、そういう方向に向かっていくっていうふうに我々思ってるんですが、そこにはやはり時間をかける必要があるし、住民の理解というのにも必要だといふふうに思っているところです。

### ○竹内座長

もうお時間が大変過ぎていて恐縮ですが、あと一人だけ板谷委員からご発言があります

ので、ちょっと簡潔にお願いします。

#### ○板谷委員

簡潔に申し上げます。2点ほど教えていただきたいことがありまして。すみません。流通経済大学の板谷と申します。よろしく申し上げます。

2点お伺いしたいんですが、1点目が、鉄道が独占という話があったんですけれども、実際ですね、例えば、広島から松江に行くときの交通手段を考えたときに、自家用車、あるいは高速バスとの競争の中で、鉄道は、恐縮な話ですがおそらく競争に負けていって、もともとあった急行などがなくなった結果として、利用が減っている部分もあるのではないかと考えています。で、そう考えたときに、広島から松江に向かう時の公共交通機関としては路線バス（高速バス）がありまして、それで十分にモビリティの維持はできていると私は考えるんですが、おっしゃることを伺っていると、やはり鉄道でなければならぬ何かというようなことがあるように、私には感じられます。路線バスでは実現できなくて、鉄道だと実現できるようなものというのは具体的にどのようなものかという、私もいろいろ研究したんですが、明快なものがなくてですね。そのようなものがあるなら教えていただきたいというのが1点目です。

それからもう1点は、そもそもの30数年前の国鉄改革の趣旨に立ちかえりますと、なぜ分割民営化したのかということ、要は地方の要望に任せて、すごくたくさん非効率なローカル線を作りすぎた結果として、借金がかさんで利子の高いお金をたくさん調達したことが原因として、20兆円を超える非常に多額の債務を抱えてしまったと。それを繰り返さないようにするために分割して民営化するというをやった以上、民営化された会社として一番やってはいけないのが、赤字をそのままにする非効率な経営だと思います。JR各社はそういうところから少し離れたところで経営について考えて、効率的な経営をしていかなければいけないということだと思っておりまして、そうしますとご要望の中で、JR西日本さんに対する要望というのがいくつかあったと思うんですけれども、率直に考えて客観的に見ますと、要望を受け取っていたら効率的な経営はできないと思われまので、JRとしてはなかなか受け取れないでしょうから、こうした要望は実効性がない活動のように私には思えるんですね。で、そういう会社に対してご発言したいということであれば、基本的には市場のルールに則ると、株式を取得して株主としてご意見を申し上げるというのが一番良いのかなと思っておりませんが、そういう方法をあえて取らずに要望活動をなさっている事情について教えていただけますとありがたいです。以上2点よろしく願いいたします。

#### ○竹内座長

はい、すみません簡潔で結構です。

○広島県・湯崎知事

はいすみません、まずですね、他のモードで担うことができないっていうのはですね、やはり実は、長距離にですね、例えば広島までっていう形で、長距離に移動するというのももちろんあって、これはですね、バスとかなり競合するということもありますし、一方でですね、地域内の利用っていうのもあってですね。これもやはりその鉄道ベースにいろんなことを組み立てているっていう方々もいらっしゃるわけですね。これが、だんだんと、いろんな、特にどちらかという、国の政策としてもですね、これは、地方の政策としても、その車優先ということでやってきたので、それが車にシフトしてしまっているということがあるんですよ。で、これも先ほど申し上げたような地方もちょっと安穏としてたっている部分なんですけど、鉄道は残るだろうということで、ちょっと甘く見てたところも正直あると思うんですよ。そのときにやはり本当になくなると困る人っていうのもいて、困る使い方っていうのもあってですね。それをどう維持していくかというのは、もう一度みんなで考えていかなければいけないっていう、そういうことじゃないかと思いません。

それから、今の効率経営というところですけども、おっしゃるとおり、作りすぎっていうのがあったと。ただ、分割民営化をした時に、そもそもで言うと、やはり基本的なネットワークはその維持する、それを維持するためにどういうことができるのかということで、国も相当なお金を入れながら、株式という形で資金を回すというようなこともやりながらやってたわけですね。で、その採算が悪くなってきたことで、どこまで持続可能なんですかと考えた時に、本当に持続可能じゃないんでしょうかということもどこまで問われるかということだと思うんですよ。株主になってやればいいじゃないかという、それは私はちょっと極論だと思います。それはなぜかという、まさにその株主でしたら市場主義的に考えたらですね、赤字路線をすべて切るべきなんです。株式の論理からいってらすべて切るべきなんです。赤字でどんどん縮小均衡になります。じゃあ、それが正しいやり方だったんでしょうか。それが正しいJRの分割の考え方だったんでしょうかということの問題提起したいということなんです。

○竹内座長

はい、ありがとうございました。時間が本当に超過してしまいまして、申し訳ございませんでした。ではですね、広島県知事におかれましても、この後公務によって退席となります。本日はお忙しいところどうもありがとうございました。

○広島県・湯崎知事

どうもありがとうございました。

○竹内座長

はい、可能なら、滋賀、広島両県の事務方の方々は引き続き残っていただくということですので、もしもご質問があれば、この後の意見交換、質疑応答の中で、またよろしくお願ひいたします。はい、ではですね、以上で議事の1番目が終了ということになりましたので、次は議事の2ということになります。続きまして今日、ご説明いただきました広島県、滋賀県以外の方ですね、都道府県の方についてご意見をいただいております。事務局よりご説明、ご紹介があると聞いておりますので、その点よろしくお願ひします。

#### ○事務局

それでは資料3について、事務局からご説明申し上げます。今の2県からご意見の表明がございましたけれども、私どもで、前回の会合以降、検討会でお示した4つの論点に基づいて、全47都道府県にアンケート調査を行っておりまして、43の団体から回答を既にいただいております。

なぜ市町村に聞かなかったのかという指摘もあったんですが、そもそも数が多かったということと、今回はまずは広域的な性格を有する鉄道ということですので、市町村の見解も踏まて、都道府県の方にご回答いただくような形でお願ひをしたところでございます。こちらの資料はなるべく生の声をご紹介したいということで、同じような内容のものは統合させていただいたり、特定の路線名が書いてあって、都道府県の名前が特定されないような加工はしておりますけれども、あまり手を加えることなく、ほぼ生のものを我々の方では、取捨選択をせずにご紹介を申し上げているところでございます。時間が限られていますので、かいつまんで特筆すべきものをご紹介申し上げたいと思っております。まず1つめの論点についてでありますけれども、鉄道事業者、沿線自治体が協働して、この地域モビリティの再構築をしていくにあたって役割は何だという質問についてです。これはあくまで、自治体側のご意見ですので、例えばJRさんにおかれては、すでに新幹線等の高収益路線もありましたので、単純に地方路線を切り捨てることなく、しっかりその維持と利便性向上に努めるべきであるという厳しい意見もございました。全体的にJRさんから、あるいは鉄道事業者さんから、その路線の収支状況、利用状況も含めたデータをもっと開示して欲しい。それから、地域にもっとコミットして欲しい。また、まだまだお客様が減っても、活性化に向けてやるべきことをやってないんじゃないかと、この辺りの努力不足を指摘する声もございました。

逆に沿線自治体の役割はということですので、こういう地域の鉄道に関して、住民、あるいは議会といったステークホルダーに対して、しっかりメッセンジャーとして情報を伝える役割、あるいは、他モードも含めて地域の公共交通のビジョンを示していくべき役割、更には、必要であればという前提付きですけれども、財政支援もやっていかななくてはいけないということまで言っているところもございます。4ページの上から2番目ですけれども、鉄道事業者任せではなくて、地域がより主体的に取り組んでいかななくてはいけない、といったことをおっしゃっていただいているところもございます。

5 ページの下から2つ目のポツですけれども、今、湯崎知事からもありましたが、この検討会での検討にあたって、まず鉄道は今ある路線をですね、いきなり単純に人がいないから廃止・転換だ、というような議論ではなくて、まず鉄道が残せないのかというところで徹底的に議論した上で、その先の議論をすべきじゃないかというご指摘ございました。

6 ページですが、2つ目の設問で、先ほど板谷委員からもご指摘がありました。鉄道じゃなきゃいけない、その価値って何だということを質問させていただいています。我々も大量高速性とか定時性、安全性といったことは、前回の検討会の中でもお示しいたしましたし、多くの自治体さんがそういうことは指摘されていますが、特筆すべきものとしては上から3つ目のバスなど他のものにはない駅というものについて、地域の交通結節点、あるいは地域のにぎわいの中心ということでも特別な意味合いがあるんじゃないかというご指摘がありました。それから、6つ目のポツなんですけれども、全国ネットワークということについてかなり多くのご指摘がございました。やはり新幹線、幹線と結びついている、線路がまさに1本だということなんですけれども、したがって、私どもの議論の中でも、本当にそれが全国的な人の動きを支えているようなネットワークの一部を構成しているのか、本当にその地域の方だけがお使いになっているとした動きのものなのか、形式上線路が繋がっていてもそれぞれの線区の役割というのは違うところは意識した議論が必要かなというふうに感じました。

8 ページですが、3つ目の問い立てとして、事業者と自治体の間で議論をするにあたって課題と感じていることということなんですけれども、この上の3つのところなんですけれども、実際、なかなか悩んでいらっしゃるしまして、どうやってその地域の方々とさっきのステークホルダーの方々と危機意識を共有しているかというところがございます。他にも、都道府県を超えた場合、あるいはその圏内にもいろんな市町村がいらっしゃるって、その間の調整というのが鉄道というのは広域性がありますから、非常に大変だと、間に挟まっているというような悲痛なお話もございました。それからこの3ポツのところ、上から2つ目のところですが、なかなか日常的に鉄道事業者と意見交換する仕組みがないだとか、各事業者からやはりデータがなかなか出てこないの、そういうものが提示されてくるような制度的な枠組みをもっと整備してほしいとか、そういったご指摘がございました。それから、9 ページに飛んでいただきまして、この下から4つ目、それから下から2つ目のところなんですけれども、まさに先ほどの全国ネットワークというキーワードに繋がる話なんですけれども、鉄道というのは全国性を有するので、もっと国が中心となってやるべきであって、地域と鉄道事業者の問題だけに押し付けるのはいかなものかというようなご指摘もございました。特にこれも線区の特性に応じて、全国的なものであれば、当然国としての役割でもあるんじゃないかという問題提起だと思います。

10 ページですけれども、上から4つ目です。地域公共交通活性化再生法でございますが、それにもとづいて各自治体が地域公共交通計画を作ることになっていきますけれども、この中で鉄道というのは基本的に所与のものとして扱われていて、鉄道のありようについて地

域が議論を深めてビジョンを示していくという形には今なっていないという話がございました。それからその下、今の項目の3つ下のところですけれども、鉄道の存続に限らない議論が必要なんだけれども、どうやっていっていいか分からないので、国からの助言やノウハウの共有や、その他の項目ですけれども、考え方、基準みたいなものを、もう少し示してもらえたらいいという話でございました。11 ページの下2つにつきまして、先ほど湯崎知事からご指摘になったところですけど、JR については他の鉄道事業者とその誕生の経緯などが違うので、一段高い何らかの責務があって、それを制度的にもしっかり担保すべきなんじゃないかというような問題提起がございました。

12 ページの下から3つ目ですけど、これも一つの大事な観点かと思いますが、当然に鉄道事業者というのは儲かるところの利益で儲からない部分を支えるネットワーク性を有する事業なものですから、ただ単にその儲からないところだけを取り出して、これを廃止するというのは、そもそもおかしいんじゃないのか、仮に儲からないところが大変なのであれば、儲かるところの運賃を上げて内部補助財源を確保した上で、自分の中でしっかりそれを守っていくべきじゃないかというようなことがございました。

それから4つ目の質問ということで14 ページですが、どんな打ち手があるのかということを知りたいと思っています。14 ページの1つ目の項目ですけれども、今、JR や大手事業者に対しては国の支援をあまり出せないことになってはいますが、厳しいローカル線については、国がもっと前面に出て、支援を行っていくべきなんじゃないかというご指摘がございました。これは15 ページにあるんですが、全国ネットワークだから国だというご指摘であったり、地方の財政が厳しく、財政負担力が弱いため、地方で鉄道を守りたいと思っても、その選択肢は事実上封じられてしまっているのだから、国がもっと支援すべきだというご指摘もございました。16 ページですけれども、上から4つ目ですが、一般的に国は、バスと違って鉄道は最終交通手段じゃないので、欠損補助などはやらないということできておりますけれども、地域によっては鉄道も最後の交通手段なんてところもあるんじゃないかというご指摘がございました。

それからちょっと飛んでいただきまして18 ページですけれども、下から2番目の項目のように、一定の輸送密度などの形式的な基準でモード転換を進めるということではなくて、いろんな線区がありますので、丁寧に見ていって、最終的には鉄道事業者と沿線自治体の合意の上で物事が進むような仕組みをつくっていくべきじゃないかというご指摘がございました。

20 ページの一番下のところですが、他モード転換を考えていくにあたっては、様々な論点がありますので、こういったことについてのガイダンスをもう少し整理してもらいたいというご指摘でした。21 ページの一番上ですけれども、上下分離については、単純に事業者の赤字分を自治体に転嫁するような形ですので、実態としてその利便性が上がってない以上、あまり意味がなく、単純な欠損補助と変わらないんじゃないか、果たして上下分離によって、どのように地域公共交通が良くなっているのか、というところの分析が

必要というお話でした。22 ページには具体的な打ち手のお話がいくつかあって、鉄道とバスの結節改善のために駅の改良が必要じゃないかとか、他モードとの連携などが必要じゃないかという話がありましたが、22 ページの下から2つ目の項目、それから、同じようなお話が23 ページの上から3つ目にもありましたが、モード転換後の運営主体は誰なのか、その費用負担は誰がするのか、これに当たっては現在鉄道を運行している事業者において、一定の負担というのをやりながら残していくことが必要なんじゃないかと、こういったご指摘がございました。

全体的にこれはあくまで自治体側の感想ですので、鉄道事業者の姿勢について、なかなかデータを出していただけない、あるいは本来やるべきことをやってない、地域とコミュニケーションがしっかり取れていない、儲からないだけでやめるっていうのはけしからん、もっと内部補助財源をかき集めるべきだとか、モード転換後もしっかり自分で運営すべきだと、こういった大変厳しいご意見がありまして、自治体に対して事業者の問題意識、あるいは努力というのがしっかり伝わっていないなという感想を持ちました。私ども次の会合に向けて、同じようなアンケート調査を鉄道事業者側にも取っていきまして、事業者の考え方、姿勢などが自治体にも適切にご理解されるように進めていきたい、と思っています。

資料4ですけれども、簡単にこちらの補足説明資料をご紹介します。両県知事からのお話あるいは今、私をご紹介しますアンケートの中でいろいろ触れられていることについての事実関係を整理した資料であります。

2 ページ、鉄道事業法上では、廃止はどんな手続きですかということに関してですが、現在ルールとしては3 ページにありますように、廃止の日の1年前までに届出をしなさい、届出をすれば1年後に自動的にやめられますという仕組みになっています。これをもって直前で届出が出てくるんだというお話がありましたが、実際には、そういうことがないように、届出を提出する前に、しっかり地元で丁寧に説明するよう指導をしているところでございます。

4 ページ、JR については、もう少し厳しいスタンダードがあるんじゃないのかというご指摘も多々ありますけれども、確かにJR 会社法という法律がございまして、これは特殊会社だった時にJR を監督するための法律なんですけれども、完全民営化すれば、当然、その監督から卒業していただいて、その法律の対象外になるんですけれども、法律の附則がございまして、この完全民営化された会社においても、いくつかの事項に配慮して事業を進めていただく、それを守らなかった場合には、指導、助言あるいは監督命令、最終的には罰則までかかっているという内容でございます。この中で2 ポツにありますように、国鉄改革後の輸送需要の動向などを踏まえて現に営業する路線を適切に維持しなさい、ただしその輸送需要の動向等の大幅な変化があった場合には、しっかりそれを説明した上で廃止などを進めてください、ということになっております。

これをもって廃止は許されないんじゃないかというご指摘もあるのですが、私どもの見

解としては当然に状況が変化しますので、輸送需要の動向等の変化があれば、それをしっかり説明した上で、ご理解いただいた上で進めてください、ということで、前回ご説明したように、三江線をはじめとする路線の廃止というのが現にいくつかあるというところがございます。

5 ページですけれども、これは国鉄改革当時からの変化ということで、簡単にまとめたものです。人口は当然に地方部では減少し、少子高齢化が進んでいます。左下でございしますが、高速道路も倍以上になっていて、乗用車の保有台数も、なんと地方部では 2.5 倍ぐらいいは増えているというなかで、さらに高速乗合バスの運行系統もこれはなんと 25 倍になっているという状況で、交通の変化というのが、この 30 数年であったということでございます。

6、7 ページは関係法令におけるそれぞれのアクターの役割がどういうふうに規定されているかということをご紹介しました。

8 ページは、よく出てくる地域公共交通活性化再生法なんですけれども、鉄道事業法はあくまで鉄道事業のバイブルと言われるものですが、こちらはより地域が主体的にビジョンをえがき、事業者を誘導してそのビジョンを実現するための、ある意味、誘導法でございまして、各モードに関連する取組もすでに位置付けられております。ただ、実態としてこの分野においてはなかなか鉄道の位置付けというのが、どうしても所与のものとして捉えられていて、なかなか自治体の方でそのありようというのを積極的に整理している現状にはなく、10 ページにもございますが、各種の事業についても、あまりその活用の実態がない、補助金の前提となっている鉄道事業再構築事業、上下分離などですけれども、これは 10 件程度あるんですけれども、それでも、全国の鉄道のネットワークを考えれば、あまりこの法律というのは、現状では、活用が進んでないというところがございます。

最後 11 ページは、お手元にも冊子を配布しておりますが、九州運輸局が平成 31 年に、この検討会と全く同じような問題意識で鉄道事業者、それから自治体による協働をすすめながら地域の鉄道を守っていかなくちゃいけない、そのために、どんな課題があって、関係者がどういう取組をすべきかというところを整理したものでございます。大変よくまとめていただいています。今回の検討会の議論の参考になればと思ひまして、ご紹介させていただいた次第でございます。すみません、駆け足で恐縮ですけれども、以上でございます。

#### ○竹内座長

はい、ご説明ありがとうございました。それでは、残りの時間を使いまして、意見交換に移りたいと思います。オブザーバーの事業者の方々、広島県と滋賀県の自治体の方々もご臨席でいらっしゃいますので、いろいろ議論ができればいいなと思っています。これもどなたからでも結構でございますので、ご発言よろしくお願ひいたします。

じゃあ森委員お願ひいたします。

○森委員

はい、改めておはようございます。不覚にも昨日まで入院してまして、言うべき時に言わないとものを言えないなと思って今日出てきました。まず、最初にですね、今の都道府県の調査は非常に良かったと思っています。目を通しましたけど、およそだいたい予想通りかなという印象を持ちました。やはり基礎自治体の意見も聴いてほしいというふうに強く思います。すべての市町村に聞く必要は全くないので、例えば、窓口作ってもらえば意見が持っているところはちゃんと手を挙げてくると思いますので、このことについてぜひお願いしたいと思います。というのもですね、どうしても都道府県の担当者っていうのはいまひとつ、現場感がなくて、確かに問題だよ、そのうちになんとかしなきゃっていうようなスタンスが多いんですね。その点、基礎自治体の職員っていうのは、やはり住民と直接触れ合っていて、便数が減って困るとか、あるいはもう将来に不安があるとか、というようなことをやはり皮膚感覚として持っていますから、そういうことについても耳を傾けてほしいということをもっとお願いしたいと思います。

その上で、全国ネットワーク的な意味での交通をどうしているかということは、大きな課題ですが、そのことはそれとしながらですね、それも簡単には答えるのはなかなか難しいと思うんです。さっき三日月知事がおっしゃったような、ある種の税というようなことを本当に導入できるのかというのは、国レベルで行くとかなり難しい議論になっているんだろうと思います。一方では、地方において、近江鉄道のように、あれだけ県も市町村も、あるいは様々なステークホルダーが入って時間をかけて検討して、一つの方向性を出すというようなケースについては国も含めて、少し積極的に支援をしてあげるべきだろうというふうに強く思います。したがって、私が言いたいのは、全国的な制度として、何かを作っていくとなると大変難しいので、仮に地方交通がターゲットであっても、地域でまとまって方向性や質のいいビジョンを作ったところについてある種手挙げ方式みたいに募集をして、そこに的を絞って交付税で対応するか、特交を使うか、あるいは地域特定交付金みたいな事業をだすとかですね、そういうことも含めて、地域がまとめたものの実現にむけて国がしっかり支えるということが大事だというふうに思っています。

そのビジョンについてはかなり厳しい目でも見ていく必要もあって、高校生20人しか使っていないんだけど、この駅残してくれっていうのは本当にそれで大丈夫なのかということも含めて、他のモードも含めたその属性というか、持続性ということも質のいいビジョンとしてまとめるっていうことを前提にして支える。こういう制度作りみたいなものができたらいいなと強く思っています。この検討会が求められているものは、そこまでの提言ではないような気がしますが、一つの方向性として、私見ですけれども、思っていることを披露させていただきました。ぜひ御検討いただきたいというふうに思います。

○竹内座長

はい、ありがとうございます。一通りご意見を頂戴して、もしも何かご回答ありましたら事務局の方とか、オブザーバーの方々からお願いしたいと思います。では加藤委員お願いしましょうか。お願いいたします。

#### ○加藤委員

はい、すみません。まずちょっと引がかかったのが、先ほどの事務局の説明で、事業者の、その努力が自治体に伝わっていないっていう話が出ましたけれど、それはちょっと一方的な言い方のような気がしています。私自身、事業者さんとも自治体さんともいろいろ仕事をしている立場としてはそうではなくて、コミュニケーションが全然できていないということなんです。この両方で何やっているかわからないし、何言ったって変わらないし、そもそもしゃべること自体ダメとは言わないけど、そういう土壌がほとんど鉄道の場合無いんです。前回だって近江鉄道さんがおっしゃっていたじゃないですか。廃線の話になって初めてそういういろいろな自治体さんと話をするようになったと。もうそれが論外なんです。だからそこが一番の基本だと思うんで、そういう時に鉄道局さんがそういう言い方をして、ご理解いただいてないという。ご理解いただいてないのは、コミュニケーションをするような、できるような土壌を作っていないからですよ。だからそこをやってほしいなってことなんです。そう考えたときに活性化再生法がめちゃめちゃ使えるものだというご認識があるのか。私はそういうふうにはずっといろんなところで言い続けていますよ。活性化再生法というのは、法定協議会こそ森さんが今おっしゃったようなことがおおっぴらにできる場じゃないですか。応諾義務だとか、遵守義務だとかあるんで、出てこなきゃいけないし、出てきて、そこで協議整ったらやってこなきゃいけないっていうものじゃないですか。しかも公開原則。そういうものをなんで活用しないのかと。活用しないのはなぜかといったら、国の方でさっき鉄道は所与のものだっていうふうに言っていましたけど、所与のものだって勝手に決めつけているだけで、所与のものだと思わなければ現状の制度がどれだけでも活用できるわけですよ。私は全然所与だと思っていないんで、活用しようとしているんですけど、みんなにそういう話をすると、加藤さんだからできるとか、国はそんなこと言ってないって、みんな言ってますよ。だからそこが変わるだけでも、大きく変わるんじゃないのかっていうのを非常に思いました。それから、活性化再生法の中の地域公共交通特定事業がいくつかあって、例えば鉄道再生事業は法律ができてから件数はゼロでしょう。鉄道再生事業というのは、中身を見ると廃止が出たらどうするかみたいなことなんですけれども、今日も湯崎知事からお話あったように、鉄道があるけど、危なくなっている時にどうするかっていうのをどうやったらできるのかっていうのに、ちゃんと使えるように改めることなんか、とっくにやってこなきゃいけないことだと思うんですけど、そうなっていませんよね。だから、そういうことをきちんとやってこなきゃいけないと思っています。

あと、ちょっとついでながら、画面共有したいことがあって、これは前回私がプレゼン

でお見せした資料ですけれど、地域公共交通活性化再生法で規定されている特定事業の中に地域旅客運送サービス継続事業、これが一昨年11月の改正でできたものですけれど、前回の説明ではこういうふうに言いました。「鉄道にこそこういう制度が必要だからっていうことを、審議会の方でお願いしたんだけど、制度ができたら、適用されるのは乗合バスだけです」と。しかしその後で指摘あったんですけれど、実は鉄道も対象になるんですよね。だけどこの国交省の資料では、確かに鉄道はできないとは書いてないけど、乗合バス事業者「等」とは書いてない。乗合バスはこうできるって書いてあるので、私は鉄道はできないと勘違いした。これ、全国みんな勘違いしていますよ。鉄道はこういうのは使えないと思っていますよね。こんな不適切なPRをしていて理解するわけじゃないんですか。そういうところを改めていけば、それだけでも大きく前進すると思うています。ぜひそういうことは議論していただきたいなと思いますし、私はもうできるってわかったんで、現場でどんどんやっていきます。ただ私がやっていく時に、国の方でそういうことであったとしたら、加藤さんだけは突っ走る人だからできるよとか、国がそんなこと言ってないから分かりませんかかってみんな言いますからね。そうならないように国交省として、そういう意識を持ってPRもしていただきたいと思った次第です。ちょっと余計なこと言ったかもしれませんが、以上です。

○竹内座長

はい、ありがとうございます。続いて羽藤委員をお願いします。

○羽藤委員

はい、私からも意見ということですが、地域構造というのはよくよく考えると、例えば中山間地だったら、昔は舟運やっていたんですよね。明治大正になって鉄道が入ってきて、舟運が全部淘汰されていった。でもその途上では河川の浚渫をやったり、速く走る船を入れていったりとか、そういうことをやったんですけれど、やはり基本的には高速化というところに転換して、鉄道のネットワークに依存する地域構造が出来上がったということです。だから、全国的な交通ネットワークの基本というのは、やはり高速化なんですね。それは海外との比較とか考えても同じです。世界的に見れば、人口20万人以上の都市というのは、高速鉄道で繋ぐべきだし、そのことに投資すべきというのが、おそらくこの委員会の議論の外側にありますけれども、やはりこれは関係して考えるべきだろうと思います。

そうした観点に立ったときに、じゃあどういふふうにこの問題を考えるかという、上下分離という考え方は確かにあるなと思う反面、もうちょっとやはりモードとかリンクのポテンシャルを加藤先生も話していましたが、やはりこれをちゃんと評価する必要があるんだろうと思います。

もちろん経営もそうですし、現場のコミュニケーションもそうです。これをやっていか

ないとトータルのネットワーク運用というのは議論できませんので、これをやる。そうすると結果として、モビリティハブのようなモード整備をやって、そこでちゃんと待って、バスにうまくつながっていく。そのことが対災害信頼性を増して行くようなネットワークづくりにつながる。要するに公共交通のアップグレードにつながるんだということをちゃんと見せていけるはずなんです。個別の議論でやっている、やはりどうしても、気持ちというものはあるんで、現場から言われると心が動くんですけど、やはり全体像をちゃんと作っていかないと次の世代の公共交通って生まれませんと思います。

それとやはり重要なのはお試し期間。次世代の公共交通像をやはり試す期間を設けて、バスも結構便利だとか、駅がこんなふうになるんだしたら待てるよとかですね、そういうことをやっていく必要があります。地域の基本構造は、必ずしも鉄道だけに依存しているのではなくて、駅前町だったり、在郷町だったり、魅力的な地域資源は車の方がアクセシビリティが良かったりもするんですね。だから、こういうところを繋げていくような全体像を議論した上で適切な計画づくりの支援制度をつくっていくべきかなというふうに思いました。以上です。

#### ○竹内座長

はい、ありがとうございます。続いてはいかがでしょうか。

では、板谷委員。

#### ○板谷委員

はい、板谷です。コメントさせていただきます。羽藤先生が最後におっしゃっておられたように、マルチモードで考えることが僕はとても重要だと思っています。鉄道だけを取り上げるから、鉄道は必ず残さなければいけない、ほかの交通機関に関してはとりあえず考えないで、鉄道だけで考えようというような、そういう観点から発言されることが、鉄道を維持したいとおっしゃる方々にはわりと多くて、今日の湯崎さんのご発言はおそらくそういうものだったと思っています。それで先ほど質問をさせていただいたわけですね。バスじゃダメなのかどうかと、ちゃんと経営にコミットされる気があるのかどうかというところですね。いずれも、そうではないということで、お答えをいただいたわけですが、ただ、ネットワークとして、鉄道はあるんだというふうなことをおっしゃっておられて、国鉄改革の時に、要はそのときに重要な路線だったところについては何とかして維持するような方向でこうやっていくというような、そういう制度設計をしていたと思うんですけども、あれから30年経っているわけですね。30年経って状況が大きく変化して困った状況になっているから、このような議論をしているというところについて、多くの都道府県、あるいは市町村の方々については若干認識が不足しているのではないかなと感じました。過去のたくさんの方が乗っていた時の鉄道をイメージすると、それを廃止するなんてとんでもないということになります。実際に今のその地方路線の多くはですね、ほぼ

高校生と高齢者の為の路線という形になっていて、ネットワーク性等についてはあまり考慮しなくてもいいのではないかと思われるようになっていきます。そうなっても、過去の重要性を鑑みて残さなければいけないというのは、あまり私は生産的な考え方ではないと思っております。

結婚という制度がありますが、30年経っても一度契約したら別れてはならないということになったら、多分皆様非常に大変ではないかなというふうに思います。実際に離婚される方もたくさんいらっしゃるわけですが、そういう権利が担保されているからこそ結婚できるという部分もあると思います。それを30年経っても、何があっても昔の約束は必ず守らなければいけないということになると、ちょっとあまりよろしくないのではないかとこのように思うところがございます。一方で、じゃあネットワークを考えると、ほかの交通機関についてどのように考慮していけばいいかというのは、かなり難しいといえますか、いろんなことを総合して考えなければいけないところではないかと思っております。特に地方の場合は、バスとか航空については比較的まだこういうネットワークの話に入れている場合が多いと思いますが、ほぼほぼすべての交通を自家用車に頼っている地域がかなりありますので、そういったところにおける自動車との共存、そして本当にその状況下で鉄道が必要なのかといったことについて、きちんと議論した上で、こうした問題への対処法を考えていかなければいけないのではないかと感じております。以上でございます。

#### ○竹内座長

はい、ありがとうございます。

はい、じゃあ宮島委員にお願いします。

#### ○宮島委員

はい、ありがとうございます。今回のアンケート調査に対しては、きっと事業者の方々、いろいろおっしゃりたいことがあるんじゃないかと思って、今日は時間がないから伺いませんけれども、事業者に対するアンケートですね、ぜひしっかり書いていただいて、両方のことを知りたいと思っています。両方の言い分というか、気持ちが綺麗に伝わってないというところがスタートの段階の問題だと思いますので。

まずは何よりも国としては、後ろ向きだったり、問題意識が薄いところであっても、コミュニケーションを相当密にとって危機感を持つという場を、かなり強制的に設けるといことと、それに対してどのぐらいのデータをちゃんと出さなければ、そもそも議論にならないかということを整備するというのは、まずスタート地点でやらなきゃいけないと思います。そして、もう時間はそんなにないので、その話し合いがしっかり必要なんだけど、すごく時間をかけてやったらいいってわけではないと思うので、それをしっかり進める必要があると思います。

またもうすでに出た話ですけど、私自身も、マルチモードで一から考える必要があって、

何がなんでも鉄道がないといけないっていうところから離れる必要があると思います。というのはもちろん、今の日本はかなりの地方が駅を中心に発展しているっていう事実もあると思うんですけども、皆様ご存知のように海外に行くと、意外と鉄道の駅ってというのは街から離れて不便な所にあるから鉄道と関係なく街を発展しているなというふうに思いますし、ましてアメリカなんかあの状態ですし、次の世代にどのような移動の仕方をするのかということをしっかり見極めてじゃないと、なんとなく今いる人、しかもわりと真ん中以上の年齢の人たちの若干ノスタルジーに近いことだけでも進めるのは、やはりいかなものかと思います。

さらに先ほどお話もありましたけれども、そもそも国鉄が民営化されたときに、そこで採算が取れるようにしたのは結局のところ、そういう民間というような歯止めがないと、まさに、今の自分たちの都合だけで、いくらでも次の世代にありもしないお金をあてにしてやるってということだと思うんですね。民間事業者さんはもちろん、ご自身の経営だけを考えていらっしゃるわけじゃないと、もちろん思いますし、歯止めをしないと、いくらでも次の世代、あるいはありもしないところへの期待が膨らんでしまうところを含めて考えて、他の事業でなんとかなるからいいとかっていうだけでもないかなと。原資がないけど、やった方がいいよねってような政策はいっぱいあるんですけど、いやでもやはり原資っているんだと思うんです。その何かをやるためには、それに対する負担があるっていう気持ちが全体的に足りなすぎるのが、今の日本の状態の最大の問題だと思っているのですが、先ほども廃線になって復活っていうのはいいなと思ったんだけど、復活するにあたってはですね。やはり多少の負担とか、いやこれぐらいやるんだから復活してほしいとか、ここは地域でお金をみるからどうしてもやってほしいという、逆に言うと、将来世代も含めて負担する側にとっての十分な納得感がないと、勝手に押し付けられるだけの、今発言もできない未来世代はあまりにも可哀想なので、そういった現場で話をする場合も、そういった視点を持った形での、話し合いになっていただきたいと思います。以上です。

#### ○竹内座長

はい、ありがとうございます。ちょっと私からも、何点かお話させていただきたいと思います。まず最初、滋賀県さんが、要するにまちづくりと一体化したとか、あるいは鉄道があることによって、その地域のその魅力が向上するとかっていう事があり、それは確かにそうおっしゃるとおりなんですけれども、そういう果実を全然事業者が手に入れることができないということが問題なんですよね。だからその鉄道があって、そこで潤うのはそこでいろんなものを買ってくれるお店であったりとか、そのアパートに人が住んで、それで家賃収入が入る人であって、全然事業者は得をしない。貢献をしているけれども、何の果実もないとなると、やはりやる気が起きないわけですね。ですから、まちづくりとか、そういう地域の価値の上昇に対する果実をその事業者が受け取れるっていう仕組みがあれば、もっと事業者は頑張れるはずなんです。それがなくて、たまたま得をする人だ

けが得をしていて、鉄道事業者は割を食っているという状況はやはりなかなか頑張れないというのがあるんじゃないかというのが1点思っています。

それから、同じような事なんですけれども、各自治体で、国からの支援とか地方の支援というのがあって、要するに補助金とか財源の確保ということだと思んですけども、これも問題なのは、その額をどうやって決めるのかということが問題であって、それが何か全く、その事業者や地域とは関係ない理屈でそれが決まってしまうということはまずいと思んです。こういう補助金をあげるけれども、今回は財政上厳しいからこれだけねとか、今回ちょっと懐に余裕があるから多めですねとか、そういうことで決まるのではなく、あくまで事業者のパフォーマンスによって決まるべきものであって、頑張れば頑張るほどちゃんとご褒美がくるような、そういう補助金じゃなきゃまずいと思んですよね。だからそういうことと関係の無いような理屈で決まる支援っていうのではなくて、何かそこは事業者の経営のパフォーマンスが合わせたような支援のあり方というのを考えていくべきじゃないかということが2点目です。

それから3点目で、これは広島県さんの市場原理主義に陥ってはならないということがあって、かなり厳しいご指摘だと、私もそれはそう思います。100%市場原理じゃ不可能なことは当たり前であって、いかに公共性、公益性とのバランスをとるかということが一番大事なものだと思っています。ただし、市場原理でなければ、まず事業者さんは何のインセンティブはないんですよね。やはり頑張ろうとか、なんとかしようと思ふ気持ちっていうのはそれをやると自分たちに利潤が入るから頑張ろうと思ふわけで、それが何もなくてご褒美はない。ただお前らは頑張れって言われても、まず普通はどんな人間も頑張れませんよね。それが失敗したのが社会主義国家であって、大躍進政策とか、文化大革命とかやって、頑張れ頑張れってそういうことをやっても全然うまくいかない。笛吹いても人踊らないと。なぜかっていったら、それはそういう仕組みになってないからです。ですから、その市場原理がもしもダメだというなら市場原理に代わる、事業者がもっと良いサービスを提供しよう、もっと高品質のサービスを提供しようと思わせるそういう仕組みを作らない限りは、市場原理がダメだというだけでは話は動かない。ですから、もし変わるとするならば、変わるとするならば、それに応じたインセンティブを与えるっていう。そういう仕組みづくりってのは大事じゃないかなということも思いました。私は経済学の間で、インセンティブってことばかり言うんですけども、やはりそのやる気を起こすことが一番大事なことです。その点を考えていかなきゃいけないと思いました。さしあたりは皆様からのご意見をいただいたということになります。

#### ○加藤委員

ほんのちょっとだけすみません。私さつき協議会とかの話をしたんですけど、報道とかですと、例えば輸送密度2000人以下のところだったら協議会を強制的にやるみたいなことも書かれてたりするんですね。私はそもそも協議会っていうのは、自治体がその自分た

ちで考えなきゃいけないと思ってやるという、これ法令上ももう明らかにそうなっているし、そうすべきもので、例えば国が無理やりやらせるとか、基準があって、それ以下だったらやらなきゃいけないとかっていう発想はやめて欲しいなと思っていますね。

それでそのことと、今、竹内先生がおっしゃったように、そうやって協議会でいろいろ考えて国の事業とかも使ったり、僕はここにさらに支援制度が欲しいというのが、僕の想いなんですけれど、そういうものを使いながらいろいろやることで、事業者さんもこの路線をやってよかったなど、あるいは、違う方法になった時に違うモードになって良かったなどと思えるような結果が出せるようにすることに対して、きちんとインセンティブを持たせるということが大事だなと思ってますんで、強制的にという方向に行かないように考えられるといいなと思っています。すみません、よろしくお願いします。

#### ○竹内座長

はい、ありがとうございます。ではすべて一括になりますけれども、ほとんどはご意見表明でしたけど、若干ご質問とかもありましたんで、その点、まずは事務局の方からお願いできますでしょうか。

#### ○事務局

はい、いろいろご意見ありがとうございます。少し事務局としてコメントさせていただきます。基礎自治体にも意見を聞いてくださいとのご意見がありましたが、全国で1,700ほど市町村があり、どの辺にターゲットを絞っていくかという検討はしたいと思いますが、何か意見を吸い上げる方法を考えてみたいと思います。

それから、事業者の努力が伝わってないという説明はいかがなものかというご指摘だったんですが、私が申し上げたかったのは結果的にコミュニケーションが全然とれてない、その結果として、このアンケートの結果だけをみれば、事業者に対する評価というのは決して高い内容ではなかったもので、結果論として申し上げた部分になります。むしろ、コミュニケーションがとれていないことをどうやって克服していくのか、というのが、この検討会でご議論いただきたい重要なテーマでございます。

そして活性化再生法についての認識なんですけど、これは現時点で、あまりその活用が進んでいない、また「所与のもの」というのも自治体さんが鉄道については所与のものと捉えられていて、自治体としてそのあり方を踏み込んで提言されている例が少ないということをお知らせしたものでありまして、むしろそれは活性化再生法がより積極的に使われるようにするためには、どうしていったらいいのかということをお知らせしたいところなんです。

特に、一つ問題意識としては、事業者さんからもお話があるかもしれませんが、非常に前向きな姿勢の自治体さんであれば、自らこの法定協議会を開いていただいて、そこに事業者さんをお呼びになり、あるべきマルチモードの視点も入れながら議論をしていくとい

うことも、十分に既存の法律でできるんですけれども、他方でなかなか、今の法律の枠組みというのは、自治体さんが自分でやると思わなければプロセスが起動しない形になっていますし、さらにその自治体さんが、どのような方をお招きするか、あるいはこういった内容のことを議論するか、資料はどのようなものを提出するかというものをすべてコントロールされるという状況ですので、例えば事業者さんが、鉄道以外の打ち手についてお話をしたい、あるいは資料を出したいということと言っても、それは出さないでくれというようなことでストップがかかる事例もたくさんあるというふうに聞いています。また、我々運輸局が参加したいと言っても、運輸局が来ると廃止の話がでる雰囲気がするので来ないでくれと断られたことがあるとも聞いております。

こういう中で先ほどの、一つはコミュニケーションをどうやってよりとれるようにするか、活性化再生法の協議会がちゃんと回るような入口までどうやってもっていくか、さらにマルチモードの視点を事業者が持っている際に、先生方からもご指摘のあったように、地域の側が「今のものを守りたいんだ、鉄道でなければだめなんだ」と主張して協議にすら辿り着けない時に、どうやってその部分をブレイクスルーさせるか、こういった点で、今の活性化再生法について何らかの改良の余地がないかどうかという点を私どもとしては、次回以降の検討会の中で論点としてお示しをしてご議論を深めていただきたいと思っています。私からは以上です。

○竹内座長

はい、ありがとうございました。オブザーバーの方々に何か。はい、では坂井さん。

○JR 東日本

ありがとうございます。JR 東日本の坂井です。一点だけお話しし、細かいところはまた改めて次回のアンケート等で意見表明などさせていただきたいと思っております。湯崎知事がいらっしゃらなくなって恐縮ですが、市場原理主義に任せると赤字路線が全部廃止というようなトーンでお話をされていたかと思いますが、我々決して赤字だから廃止とかモード転換という事を申し上げているわけではございません。当然ながら、一定の内部補助はあるという前提で、国鉄改革がなされたと考えております。ただ、これも皆様からあったように、35年経って、ご利用が半分になる、あるいは1/4になるなど、鉄道の特性が発揮できないところでは違うモードでも良いのではないかというご議論を、ぜひさせていただきたいということでございますので、その点を誤解されているのではないかと感じております。そうした誤解を前提に、法律を変えろとか、あるいはJRのあり方を見直せというご意見は、そこはさすがに筋の違う話かなと危惧したところでございます。私どもとしては、改めていろいろデータの開示などの検討を進めて参りたいと考えております。

○竹内座長

はい、ありがとうございます。その他、オブザーバーの方、自治体、滋賀県様、広島県様も結構です、ございますか。

はい、お願いいたします。

#### ○広島県・事務方

広島県でございます。よろしいですか。先ほどJR東さんのほうから赤字路線すべて廃止というようなことは少しおかしいのではないかと、というようなご意見がございましたけれども、私どものほうで考えているのは、例えば、芸備線で申し上げますと、広島市内は大勢の方が乗っていて相当な黒字になっていると推察するところで、沿線百キロを超える長い沿線でございますけれども、議論の対象がですね、一番この利用者が少ない一区間だけを取り上げてですね、議論されているのが少しおかしいのではないかとということでありまして、ネットワークというのが一旦途切れてしまうと、その効果というのが失われてしまうということがあります。

あと、もう1点、ちょっと若干、取組について補足させていただきますと、広島県の資料の、もう1回県の9ページの資料をご覧頂ければと思うんですけど、単にですね、利用促進沿線協議会のところを支援しているというところはおかしいんじゃないかというご発言もありましたけれども、我々もですね、最初の年、沿線協議会の支援という形で取り組んでみたところ、おっしゃるように確かにイベントにちょっと終始しているところが見受けられたので、ちょっと方向性を改める必要があるかなと思っていまして、9ページの方でちょっと書いてるのが、実際にこう人に乗ってもらう取組というのが大事だと思っております。例えば、通勤利用を拡大する。これは芸備線の中でもですね、広島に近いところで言えばですね、距離、時間で、自動車バスとの競合性を発揮できる区間もあるわけですので、そこをしっかりと利用促進していきたいとかですね、これまで通学利用がなかなか不十分だったところには、モニター利用なんかをしてもらいながらですね。本当に鉄道でも、十分に利用できるんだということを感じていただくとかですね、地域の住民にもしっかりと活用してもらうような取組というのをやっていきたいと思っております。今、令和3年度からそういう取組を始めているんですけども、これをしっかりと定着させるには、一定の時間がかかるという思いを持っております。ということなので、早急な議論に終始するのではなくてですね、やはりこう一定期間の取組をやっていく必要があるんじゃないかなという思いを持っています。おっしゃられるようにですね、本当に鉄道のデメリットを受け入れる方、そうでない方というのもあると思いますので、本当にいろんな取組をやっていく中で、また住民さんの声もしっかり聴きながらですね、あるべき姿を考えていきたいという思いを持っております。一応、補足させていただきました以上です。

#### ○竹内座長

はい、ありがとうございました。滋賀県さん、どうぞ。

○滋賀県・事務方

すみません、滋賀県でございます。

今日はありがとうございます。先ほどはお話の中で、事業者と自治体がコミュニケーション取れてないという現状に関してですけれども、我々も事業者側としっかり意見交換する形で、議論を進めてきてますけれども、やはり事業者サイドに立つと、指導監督官庁である国の方との連絡は、比較的やっておられるかと思えますけど、我々どうしても市ともそうですが、県と事業者も日頃の接点がないというところから議論を積み重ねていきますので、その辺りの意思疎通がですね、情報の中身についても、もう少し国の方で橋渡しをしていただくような形でお願いできればということで、先ほど知事からお願いしたのが1点でございます。

あわせて、鉄道の存続ということに関して、若干ノスタルジーではないかとか、将来的にはもう少し考え方を考えるべきではないかという観点のご意見がありましたけれども、やはり地域の皆様方の想いがあります。そのあたり、丁寧な意思疎通を図って行かないといけないということで、先ほど広島県知事さんも時間がかかるということをおっしゃっていましたが、我々も現状上下分離という形で基本的な構造は変わらないんですけれども、そこまでに5年を要したというところもございますので、丁寧な意思疎通が図れるような形のこの仕組みをですね、ご検討いただければと思っております。以上でございます。

○竹内座長

はい、ありがとうございます。それから、第三セクター鉄道協議会の中村様よりご発言ということでお願いいたします。

○第三セクター鉄道等協議会

第三セクター鉄道等協議会会長の岩手県・三陸鉄道の中村です。今回主に議論の対象になっているのが、JR線と中小民鉄路線かと思いますが、昭和50年代の国鉄改革で切り離されたところが、私どもの第三セクター鉄道になっています。仮に、今回の検討でJR路線のモード転換ということになると、その先につながっている第三セクター鉄道の経営にも大きな影響が出てきますので、検討を行う場合にはこういった点についても充分ご配慮いただきたいと思います。

検討の際には、現在の輸送密度などの利用状況だけを見てモード転換ということではなく、どうすればもっと利用してもらえるかという前向きな検討をしっかりとしてもらいたいです。地域ともっと連携した取組を進めると、利用促進につながる余地はたくさんあると思いますので、そういった前向きな議論を、ぜひ今後の検討の場で進めていただきたいと思います。

○竹内座長

はい、ありがとうございました。他はよろしいでしょうか。

JR 西日本さん、よろしくお願いいたします。

○JR 西日本

JR 西日本の倉坂でございます。今日も、大変活発なご議論ありがとうございます。本日の議論の中で、私どもとしても、やはり地元の皆さまとのコミュニケーションというのは非常に大切であるというふうに考えております。個別の議論をする場ではないと思えますけれども、その中で私ども広島県様と芸備線に関しては、地域公共交通計画の策定・見直しに向けての申し入れ<sup>1</sup>という形でさせていただきまして、地活化法の活用を前提として、現在のその状況がどうなのか、利用のニーズはどうなのか、と言うようなところの議論を、今一緒にさせていただいているところでございます。引き続き議論をさせていただきながら、どういうふうにしていくことが、地域のまちづくりにふさわしい公共交通が実現できるのかというそういった観点で、引き続き議論させていただければと思います。経営状況の開示につきましても、また改めて詳しく検討の上、ご説明させていただきたいと思えます。どうぞよろしくお願いいたします。

○竹内座長

はい、ありがとうございます。他にはよろしいでしょうか。

○広島県・事務方

すみません、広島県です。よろしいでしょうか。先ほど、JR 西さんの方からの芸備線の話もございましたが、広島県は公共交通ビジョンの策定も来年度からやろうと思っております、それにあたって鉄道だけということではなくて、いろんな様々なものも含めた形でですね、公共交通のあり方を考えていきたいということを考えておりますので、参考までに報告させていただきます。

○竹内座長

はい、他はよろしいでしょうか。本当に皆様、いろいろご意見がおありで頂戴したところですが、時間管理がちょっと悪くて10分超過してしまいました。いろいろご意見を頂戴いたしましたので、このご意見を踏まえて、次回検討会に向けて事務局におかれましては論点の整理をしていただきたいと思います。また今後の議論もですね、第3回以

---

<sup>1</sup> 「芸備線沿線の地域公共交通計画に関する申し入れ」

[https://www.westjr.co.jp/press/article/items/210614\\_01\\_geibisen.pdf](https://www.westjr.co.jp/press/article/items/210614_01_geibisen.pdf)

降に反映させていきたいと思ひます。では、以上で本日の議事終了となりますので、進行を事務局にお返しいたします。

○事務局

皆様、大変貴重なご意見いただきまして、大変ありがとうございました。終わりに事務局から2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、近日中に国土交通省のホームページにて公表したいと考えております。議事概要については、後日各委員の皆様へ送付させていただきます。ご了解いただいた上で公開をする予定でございます。それから次回の、第3回の検討会の日程につきましては、4月18日9時を予定しております。また、第4回は5月13日の16時を予定しておりますので、ご予定の確保のほどよろしくお願ひいたします。

以上を持ちまして、本日の検討会は全て終了でございます。本日も誠にありがとうございました。