

**鉄道事業者へのアンケート調査について**  
**(第3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)**

**【調査の実施について】**

今後の議論の参考とするため、第2回検討会で紹介した都道府県アンケート調査と同様の調査を鉄道事業者に対して実施。(一部追加質問あり)

※JR各社、日本民営鉄道協会、第三セクター鉄道等協議会に協力を依頼。(41者より回答)

※同一の意見は統廃合する、個別路線の名称は伏せるなど一部加工を行っている。

**1. 鉄道事業者と沿線自治体が協働して利便性・持続性の高い地域モビリティの実現に向けて取り組むにあたって、それぞれが果たすべき役割と考えるものは何か。**

**【鉄道事業者】**

- 鉄道事業者においては、現在の鉄道を運営する上での最大の責務である安全な輸送に取り組むつつ、地域との取組みの中で真摯に議論に加わり必要な協力をさせていただくことが大切と考える。
- 安全輸送に徹し、必要な設備投資ができる環境を構築し、老朽化した設備を安全性の高い設備に交換すること。そのために沿線自治体の補助などの協力をお願いする必要がある。
- 他の交通事業者と連携し、立地適正化計画などのまちづくりと連携した交通計画に基づき、地域の移動特性をふまえた交通計画を実行していくこと。
- 鉄道は通勤、通学、通院等の地域の生活の大事な交通路線であるとともに、観光振興等地域活性化を図るための貴重で有力な資源の一つでもあるので、鉄道事業者としては、沿線自治体や地域住民とも連携しながら、利用促進を図り、路線の維持活用を図っていくことが必要と考える。
- 利便性の向上や地域や自治体と連携した地域活性化に資する取組みなどを通じて、利用者増を図るとともに、利用者・住民から支持される鉄道を目指すこと。
- バスと異なり、路線維持の補助支援の仕組みがないことから、鉄道事業者として、路線に関する情報を開示のうえ、持続可能な取組みを実行するとともに、地方公共団体に対して、利用者にとって利用しやすい持続可能な地域公共交通のあり方を提案していくこと。
- 沿線人口の減少に伴い単独で鉄道サービスを維持することが出来なくなっていることについては、沿線自治体に対して情報を開示し、無人駅化、減便等の施策に理解を得るとともに、補助制度を活用した利便性向上施策、観光による地域への交流人口の拡大策、駅を中心としたまちづくりを地域に働きかけることが必要である。

- 国鉄改革以降の輸送量の推移や、道路整備状況などの事情の変化について、沿線自治体をはじめとした地域の皆さまに丁寧な説明を行うとともに、必要な情報開示を行うこと。
- 利用状況などの情報収集や分析を行い、沿線の地域自治体を含むステークホルダーに対して経営状況、サービス内容等を含む情報提供をすること。
- 基幹的輸送機関を担う民間企業として、旅客輸送需要動向に的確に対応し効率的な輸送を提供することが使命である。
- 中小鉄道事業者は単線が多く、駅、行き違い設備の制約を受け線路容量に限界がある。このため、沿線住民のニーズを出来るだけ把握し、ダイヤに反映するとともに関係公共交通機関と連携を図り、乗継の利便性を確保することが必要。
- モード転換を図った場合においても、観光・生活サービスなど鉄道事業者の持つノウハウを活かし、引き続き地域活性化に貢献すること。
- 旅客や貨物などの広域鉄道ネットワークの一翼を担っている。
- 車庫見学や駅施設開放などを通じ、鉄道事業は経費がかかることなどの理解を高める。
- コロナ禍において経営環境はさらに悪化している現状だが、交通弱者にはなくてはならない交通手段と考えている。また通勤、通学の足として公共の交通である鉄道事業の継続は、今後も必要とされていることを自覚している。ただ、現状を見ると、一般のお客様の減少が、コロナ禍前に比べ落ち込みが大きく、回復には至っていない。行政にはさらなる公的支援をお願いするところである。外国では施設等は全て自治体が管理し、民間は運営のみとも聞いている。将来的には地方鉄道を維持する上で、道路と同じように官は施設、民は運営をとという役割を考えていくべきと思う。なお、当然、自社としても運行本数の継続や、国からの補助事業へできる限り申請することで少しでも経費削減と路線維持に努めたいと考えている。
- 鉄道事業者は、安全運行を確保しつつ、ご利用状況に応じて一定のサービスレベルを維持しながらも徹底的なコスト削減に努め、収支改善を図っていく。一方、収支改善効果が限定的で他の黒字路線からの内部補助が合理的な範囲、すなわち都市部のお客様のご理解を得られる範囲を超えるにも関わらず、沿線自治体が当該路線を地域に欠かせない公共交通として位置づけられるのであれば、上下分離や公有民営方式の導入等により、地域のインフラとして鉄道を支えていただきたいと考える。

- 鉄道事業者は、安全・安定輸送を前提として地域のニーズに応え運行を維持するために不断の経営努力を行うことが責務であると考え。とは言うものの、特に地方路線では少子高齢化が進み、鉄道事業者はワンマン化や駅の無人化、減便などのサービスの低下を行いながら事業継続に努めているのが現状である。地域によっては、鉄道路線の展開とともにまちづくりが行われており、鉄道事業者の都合だけで一方的なサービス低下や運賃値上げ、ましてや路線の廃止などはできないと考えているが、一民間企業として果たせる責任については自ずと限界がある。
- 交通手段を持たない高齢者や障がい者にとって安全かつ時間に正確な乗物であるという大きな役割を担っている。
- 自治体や沿線住民にも分かり易い企業努力（収支状況、コスト削減策、安全に関わる設備投資等の情報開示、イベントや時刻表個別配布等による利用促進、駅の清掃活動、優しい運転・接客のおもてなし活動、地域の祭りやイベントへの積極参加、他の公共交通機関との連携等）の見える化に取り組む。
- 各関係機関において、鉄軌道を応援してくれる方（キーマン）を発掘する。
- 事業者トップ自らが積極的に関与する。社員にも公共交通を支えていくという使命感を持たせる。
- 鉄道事業者としては、鉄道は、道路などと同様に重要な社会インフラであるため、地域の公共交通機関として路線を維持していくことが必要であると考え。

## 【行政】

### <全体>

- 鉄道だけでなく、バス、タクシー、デマンド交通なども含め、地域交通の問題を総合的に検討するのは行政の立場からできないことから、当社も鉄道事業者として議論に積極的に参画するが、沿線自治体におかれては、地域交通を持続的に維持する方策について行政の立場から議論を加速し総合的な指針を示すこと。
- 地域公共交通活性化再生法第 1 条にも記されているように、鉄道を含めた地域モビリティの厳しい現状を踏まえ、「地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与すること」に向けてリーダーシップを発揮していただくこと。
- 鉄道存続ありきでなく、地域住民にとって真に必要で利便性の高い地域モビリティとはなにか、住民に対して情報発信し、理解を得るよう努力したうえで、沿線住民の声をしっかり吸い上げ、交通政策に反映させること。

- 県等の自治体から、交通ネットワークをどう考えるのか、その中で鉄道の果たす役割として何を求めるのか、また、小さい単位でいけばまちづくりのなかで駅の位置づけをどうするのか、住民の公共施設利用のために交通手段はどうするのか等、全体像を示すことが最も重要と考える。さらに実現に向けては各事業者間で様々な方針や制約が交錯するので、その調整を主導的な立場で関与し、事業者と連携してともに解決に向けて取り組むのが自治体の役割と考える。
- 地域の活性化に寄与するための最適な輸送モードミックスのデザイン策定。
- 鉄道を含む公共交通網の持続性に関する複数年度計画の策定。
- 沿線自治体における交通体系としての鉄道の位置づけの整理。地域にとって最適な公共交通として「鉄道」として整理された場合、持続的な鉄道運営となるべく事業者への必要な金銭的・制度支援、持続的な鉄道となるよう都市計画など、各種計画策定、継続的な沿線活性化に資する施策の実施、地域住民の「マイレール意識」の醸成。
- 地域の実情、移動特性の正しい事実認識のもと、立地適正化計画をはじめとするまちづくりと連携した地域公共交通計画を作成すること。バスとは異なり、路線運営補助の枠組みが存在しないという鉄道事業者の事情を正しく理解したうえで、地域にとって最適で持続可能な公共交通のあり方を主体的に考え、実現に向けて取り組んでいただくこと。
- 街づくり、地域づくり（状況や規模によっては国づくり）に向けて、他の交通モードと共に鉄道にも求める役割を明確化させ、協業実施を可能とする地域公共交通計画の策定。
- 地方部にありがちな車社会ありきの郊外開発を抑制し、公共交通利用者や交通弱者にとって利便性の高いまちづくりを行うこと。
- 鉄道の存続に終止するだけでなく、まちの在り方や生活環境に踏み込んだまちづくり、暮らしづくりの検討。
- 公共交通機関である一方、民間事業者でもある鉄道事業者の経営状況を理解し、鉄道事業者が持続的に公共交通を維持できるよう、経営的視点に立ち自治体も積極的に公共交通の利用促進に資する政策を実施すること。
- 人口減少・少子高齢化を始めとした環境変化や、ご利用の実態を理解していただき、鉄道事業者と危機意識を共有していただくこと。
- 沿線自治体においては、地域モビリティの刷新に取り組むことは地域の責任との認識のもと、地域の鉄道のご利用が著しく減少しているという実態を踏まえて、最適な交通モードについての議論や、鉄道利用促進に関わる等、具体的な行動を起こしていただくことが必要と考える。
- 鉄道を含めて地域交通の計画・検討を行うことができる部署及び人材の確保。検討や協働を行うための部局横断的なタスクフォース等の自治体内体制の構築。

- 沿線自治体は、地域の住民の足の確保のため、鉄道、バス等の地域の望ましい公共交通を構築し、維持していくため、そのための利用促進の取組や鉄道を維持していくための支援等の役割を果たして行くことが必要。
- 収支の見合わない線区での鉄道の維持や、増便による旅客サービスの維持、拡大を行う場合には、運行を維持するための最小限の公的な経費の支援が必要と考える。
- 地域の公共的な資本である鉄道を住民や地域のためにもっと活用されるよう、路線の役割や重要性を理解し、観光・福祉・教育分野などの視点を踏まえた提案や取組みの実施や、駅ごとに地域の実情に応じた利用促進のための企画や取組みのほか、運行に必要な財政支援を行うこと。
- 営業路線において複数の自治体が関係する場合、その関わり、支援に温度差がある。このため、将来に向けた施策、鉄道の有効活用など、支援に対し沿線自治体として一体的に取り組むことが必要。
- 交通インフラとしての重要性の認知し、自動車、航空、船舶と違い、鉄道はインフラの基盤整備を鉄道事業者が担っているという他のモビリティとの違いの認識の下、地域の（状況や規模によっては国の）鉄道インフラとしての有り方を明確化させ、その必要性を論じ、鉄道事業者の事業運営に向けて最適な支援の方法の確立。
- 鉄道事業者の収支均衡が難しい中で基盤となるインフラ部分に対する財政的支援を通じて鉄道を維持していく必要がある。
- 自治体として当該鉄道が住民の生活に必要なようにするため、ダイヤ改善などの住民からの要望をまとめることと、利用促進のための住民への補助金などの手当ても必要であると考え。
- 将来の地域における移動状況を踏まえた種々の交通モードの方向を見据え、自動車・バス・飛行機などの他交通モードに対する空港・道路整備などの公的資本のあり方を検討すること。
- 沿線自治体は、鉄道の存在を前提にまちづくりが行われているが、経営の厳しい地方路線においては、存続のためのサービス低下、運賃値上げ、路線の廃止などが避けて通れない状況となっている。これらは住民サービスの大きな低下とともに地域の活力の低下、ひいては資産価値の低下や人口流出にも繋がることから、鉄道路線は道路などと同様の社会的インフラと認識し、自らも鉄道の運営に対して、利用促進策の実行と併せて必要な財政投入を行うことにより維持・存続に積極的に関与することが責務であると考え。
- 沿線自治体は、交流人口の増加や商業の活性化に加え、交通弱者などへの対策や観光戦略の拡大などのため公共交通の中核としての鉄道事業者を支援する役割がある。

- 沿線自治体については、収支の見合わない線区での鉄道の維持や、増便による旅客サービスの維持、拡大を行う場合には、運行を維持するための最小限の公的な経費の支援が必要と考える。
- 沿線人口増加施策の実施。事業場の誘致などの対策。
- 魅力的な観光地の造成による観光旅客の増加。
- 住民へのモビリティマネジメントの啓発・普及やマイレール意識の醸成、イベントの協働開催など、住民の継続的な利用促進への取組み。
- コストシェアリングという意識の醸成。
- 鉄道の評価にあたり、鉄道によってもたらされる地域経済への貢献も含めた地域収支を考慮した評価体系の確立。
- ①首長の積極的な関与。②地方公共交通の必要性を主張できる理論武装。③交通担当だけでなく、都市計画、観光、教育等を含めた議論、クロスセクター効果の把握を図る。④地域一体となった運営組織で議論をし、実行していく。⑤議会や国への十分な根回し。⑤職員の通勤等における積極的な公共交通の利用。⑥沿線住民や企業、学校等に対する利用促進のための積極的な広報活動。⑦財政的な支援。
- 鉄道事業者の取り巻く環境や置かれた経営環境は様々であり、環境の違いにより、国、県、沿線市町の役割は異なってくると考える。各事業者によって経営形態、収入構造等が異なるので、事業者の特情を踏まえた指針の提示、支援スキームの構築、取組みの関与を自治体等には望む。

#### <市町村>

- 市町村レベルでは専任の担当者がいないこともあり、鉄道会社の運営を理解するために欠かせない、民間企業運営の知識と公共交通の知識を身に付けていただけると、事業者との対話がスムーズに行くと思う。また、国の施策の理解（実際に自治体担当と接していると再生活活性化や上下分離などが全く浸透していない場合も）とバス含め交通事業者の実情の理解（鉄道がだめならバスが走ってくれると安易に考えている）。
- 鉄道は市町村の区域を超えた広域的なネットワークであるため、広域的観点からの県との連携強化。
- 国・都道府県と同様に財政的な支援はもとより、人的支援も重要と考える。鉄道業務や利用者ニーズなど現場で分かることは数多い。自治体職員が直接鉄道経営に携わる必要があると考える。

## <都道府県>

- 鉄道は複数市町をまたがって運行するため、時に利害が一致しないこともあり、財政負担の判断や住民の合意形成なども生じることから、広域自治体には指導力を発揮し、広域的な計画をとりまとめていただくことを期待。
- 県については、県内の複数の基礎自治体にまたがる移動サービス、また、共通する課題の解決に向け、特に交通に関する専門人材が基礎自治体に不足していることを踏まえ、必要な助言、その他援助を行う役割があると考ええる。
- 広域的な目線に立った判断 ⇒ 鉄道の利用者は1市町村内では移動が完結しないため、鉄道利用へのシフトやそのための政策を県としてもバックアップしてほしい。

## <国>

- 地方鉄道に対する考え方の転換 ⇒ 現状維持（維持存続）がベースとなっている考え方や、民間企業としての取り扱いを改め、公共サービスを提供する地域のインフラという考え方に改めるべきと考える。欧州の公共サービス義務における契約による運行などを手本とした日本型の解決法を取り入れていただきたい。そのためにも、現在、鉄道事業者に対する経営的支援（赤字補填や新たな投資に対する支援など）はほぼ行われていないが、バス事業者への経営支援は制度化されていることから、公共性の高い地方鉄道も同様に、一定程度の経営支援や新たな投資に対する支援を行っていただきたい。
- 国については、地方路線の維持・存続に関する財政支援等を明確に示し、沿線自治体や鉄道事業者とともに、地方鉄道のあるべき姿を共有することが責務と考える。

### 【鉄道事業者と沿線地域の協働】

- 鉄道事業者、沿線自治体、広域自治体などの関係者が率直に話し合い、それぞれのできることを持ち寄り、地域交通を持続的に維持する仕組みを構築していくことが肝要と考える。
- 過疎化が進む沿線地域の魅力づくり、掘り起こし（自治体）、鉄道に乗ることの楽しさ（鉄道自体の魅力）を再認識できる利用促進事業（移動への付加価値の創出）の実施（鉄道事業者） ⇒ 沿線地域への来訪者を増やす（交流人口の増加、資金の流入） ⇒ 地域経済の活性化（大都市圏との地域間格差の是正）
- 地域鉄道は地域全体の交通体系の中でどのような役割を果たすのか関係する自治体、事業者、住民等で共有化されてはじめて持続性の高い輸送機関の実現に向けた具体的な方策が検討できると考える。

- 利便性・持続性の高い地域モビリティに対する自治体と民間事業者の考え方には基本的な相違がある。民間においては事業性という観点から不採算の事業は改善することがステークホルダーから求められる。鉄道事業の赤字を他の事業でカバーするという考え方もあるが、他の事業で働く従業員の待遇やモチベーションとその結果として人材の流出につながることを踏まえると鉄道事業単独で採算が合うことを前提で考える必要がある。沿線住民が鉄道を必要とする熱意が高く、沿線自治体の主体的に持続させていく姿勢があれば、事業として成り立つことを前提に官民協働でその実現に向けて、様々なスキームを検討し、それぞれの役割を果たせばよい。
- 共通した目的・目標を設定したうえで、それぞれの役割分担を明確にすることが前提。そのうえで、事業者は、交通インフラとしての「安全」「安心」な運行および地域貢献(共生)、沿線自治体は、事業者への支援および連携と鉄道を中心とした街づくり、加えて地域住民の理解と利用が必要と考える。



## 2-1. 各地域において鉄道が果たす他のモードでは担うことのできない特有の機能として何が考えられるか。

- 大量輸送、安全、安心、定時、速達といった機能があり、都市圏輸送、空港アクセス輸送などはバス代替不可能。
- 大量性：鉄道は一度に多くのお客さまを輸送可能なモビリティで、1両で定員が約100名以上、編成両数を増やせばさらに増加させることができる。⇒ご利用の少ないローカル線においては、今後も更にご利用の減少が見込まれ、鉄道の大量性を発揮することが見込めない場合があると考ええる。
- 専用軌道による大量輸送の機能が他の交通モードでは担うことができないものと認識。一方、専用軌道を自らが保有維持するため、公有民営を採用している事業者を除き、維持管理の負担が他交通モードと比較すると、格段に大きいという特徴がある。
- 鉄道は、駅から駅にお客さまを大量に輸送することで特性が発揮される。一方で、乗降場所が固定的、施設・設備の維持管理が必要といった面もある。したがって、ご利用が少ない路線については鉄道の特性が発揮できないため、地域の実態に即した適切な交通モードを選択していくことが現実的と考える。
- 利用者数の少ない線区ではオーバースペックとなり一人当たりの輸送コストはむしろ他のモードより相対的に高くなる可能性がある。
- 大量輸送により、他の交通モードに比較してCO<sub>2</sub>排出量が比較的少なく地球環境に優しい。
- 当社が運営する鉄道は、過疎の進んだ地域であり、道路が渋滞することもなく、鉄道ほどではないにしても定時性が保たれている。このような地域では潜在的利用者も少なく大量輸送は必要のないことが現実である。このため、交通弱者である子供の通学及び高齢者の通院、買い物の足になることでその特性が発揮できると考える。
- 定時性：鉄道は交通渋滞などの制約が少ないことから、正確な時間で目的地に到着することができるモビリティである。⇒特に地方部においては、鉄道に並行した道路が整備され、交通渋滞や信号待ちが少ないことから、鉄道が定時性において優位とならない場合があると考ええる。また、強風、豪雨など異常気象においては鉄道独自の運転規制を有するため、並行道路には規制がない状況であっても鉄道には運転見合わせや大幅な遅れが発生することがある。
- 高速性：鉄道は定時性と同じく交通渋滞や信号待ちが少ないことから、早く目的地に到着することができるモビリティである。⇒地方部路線では単線区間も多く、近年路線に並行して高速道路や高規格道路などの整備が進んでおり、車での移動時間が短縮されていることから、鉄道が高速性において優位とならない場合があると考ええる。

- 快適性：鉄道はバス輸送と比較して揺れが少なく、車両によってはトイレも備えており、快適な移動を旅客に提供できるモビリティである。
- 鉄道における優位性については、観光利用等における乗車時の車内における自由度が格段に優れており、満足度が高い。このため、コミュニケーションに重きを置く一定規模の団体の輸送においては有用である。
- 話題性・観光との親和性（観光線区、観光列車）といった、鉄道ならではの訴求力。
- 実際に鉄道の現場にいと、メディア露出・SNS などで鉄道だけでない地域全体を情報発信する力は大きい。（過大評価は禁物だが）
- 同規模の違う職種の会社様に比べネームバリューが大きいと考える。小回りの利くことを生かしたイベントの開催、工場地帯を運行する特色を生かしたイベントの開催や、地元の支援団体との連携をさらに深め集客を目指したいと思う。また、バス会社様との連絡時間を含めた、すり合わせも大事かと考える。駅からバスへ又は、バス停から駅へなど相互の連絡を勘案したダイヤなどが実現できればと思う。
- 駅を中心とした市街地形成機能（駅を中心とした街イメージの浸透）や、地図や時刻表に記載されるシンボルとしての機能がある。また、定時性、行き先の不安感が少ない。※「道の駅」の充実や地図・時刻表の工夫やバスロケの活用などで代替・克服可能。
- 鉄道路線は、地図に掲載されることの価値がバス路線との違いであるが、現在はスマホ等で目的地を検索すれば、鉄道だけでなくバスも表示されることから、その価値は従前より低下している。
- 鉄道には、バスや自動車にはない存在感や安心感がある。地図上に路線や駅は表示されるが、バス停は表示されていないことが多いため、ビジターにとっても安心して知らない土地へ行くことができる。また路線自体ブランドやPRの媒体として取り扱われることも多く、地域で愛されるシンボリックな存在となっている。
- 沿線市町村や地域の玄関口としての「駅」機能（交通結節点、人が集まる場所）。
- 鉄道は、地域の基幹的・広域的な公共交通としての役割を担い、鉄道駅を中心にバス、タクシーの交通網が広がり、他の交通モードとの連携を図る中心的存在である。
- 歴史的・文化的価値（地域のレガシー、まちの象徴）。※鉄道が廃止となっても大切に継承していくことも可能。
- 鉄道が通っていることの地域の誇り・愛着。
- 鉄道の持っている特性としては、鉄道ネットワークとして全国の路線とつながっていること、それにより、首都圏等を含め、広域的な移動ができる全国的な交通インフラであり、それを生かして、地域の観光振興等の大きな資源にもなっている。

- 運行ダイヤの定時性と交通ネットワークの形成が鉄道の役割として大きいと考える。各事業者が直接運営する鉄道単独では、そのフリークエンシーや提供輸送力からバス等の代替輸送機関も考えられるが、線路がさらにつながっている場合は結節点となる駅等を介しての交通ネットワークを形成する役割を果たし、利用者が享受する便益は極めて大きく、他モードが担うことができない鉄道特有の機能となり得る。
- 地域の足を守る公共交通としての一面と、貨物列車の運行により日本の物流を支える一面を持ち合わせている。物流の維持については、安全で環境に優しく、少人数での速達、大量輸送は他のモードでは担うことができないものとする。
- 鉄道貨物輸送を行っていると、鉄道以外の他モードへの移行は考えにくい状況にある。
- 鉄道かバスかという議論ではなく、災害時には、どちらかが災害で遮断しても他の交通が使えるということが重要な意味をもってくるので、両方を生かす知恵と工夫が必要と考える（リダンダンシーの確保）。台風被害の際も、国道で土砂崩れが発生し、通行止めが何日か続いたが、鉄道は利用可能だったので、地域の孤立化を防ぐことができた事例がある。このように複数の手段が確保されているということも、非常時には大きな力を発揮する。
- 険しい山間地を貫く路線特性から、冬期を中心に厳しい気象条件にさらされており、定時制、速達性、安全性については、唯一無二の存在であると自認している。ただし昨今の激甚化する自然災害や、多雪等により、安全安定輸送の維持確保に向けて施設設備の保守等に苦慮している現状もあり、ハードソフト両面での対策が大きな課題となっている。
- 鉄道事業の収支だけでは計ることのできない、鉄道という公的サービスが生み出す価値（沿線地域が鉄道を利用して稼ぐ）を創出する。⇒急速に広がる大都市圏との地域間格差の是正（地域振興への貢献）。
- 長距離輸送が多い、目的地の中心市街地の道路渋滞が激しいなどの課題があれば、赤字でも（市町村が補填してでも）鉄道の有用性が確保できるため鉄道を残す価値はあると思われる。
- 骨格的な交通軸の形成。ただし、都市間輸送については、高規格道路整備に伴い変化の兆候 → 高速バス網の拡大としてその代替的機能が相当に見られる。当社沿線においても一部競合。
- 通勤、通学、買い物、子育て（親子の触れ合いなど）の利便性がもたらす定住化。
- 企業進出、宅地開発等の動機付け、契機。
- 中心都市へのアクセスの増大、沿線及び駅周辺の活性化・価値向上、定時の移動を可能にする交通手段などが特有の機能であると考えている。
- 鉄道以外の様々な分野（観光・伝統工芸・高齢者見守り等）における地域や自治体をつなぐパイプ役的な機能。

- MaaSで各モードの敷居は小さくなっており、弊社はじめとする3セクが発足した時代とは大きく異なっている。情緒的な点をのぞけば、モードにこだわるのは利用者目線の点でも違うと思う。
- 以前は問題であった悪天候下（積雪時）輸送については道路整備に伴いほぼ解消。

## 2-2. 鉄道の維持が困難、又は他モードへの転換が適切であるとする基準やその根拠。

- 鉄道特有の機能が発揮できない線区については、他の交通モードにより鉄道と同等のサービス提供が可能だと考えられる。
- 最も重要なのは、鉄道特性を発揮できているか否かであり、特に「大量性」に関する評価（その線区が鉄道に見合ったご利用があるか）である。その評価指標としては、国鉄末期の特定地方交通線第2次線レベル（平均通過人員2000人/日未満）が一つの目安であると認識しているが、まずは1000人/日未満の極めてご利用の少ない区間について、路線立地、沿線環境（道路事情、公共施設の有無など）、鉄道施設等の老朽度合いなど、様々な条件を総合的に勘案しながら議論を行うべきと考える。なお、同一路線の中でも、区間により大きく状況が異なる場合もあり、この基準を適用するにあたっては、路線全体のほか、区間別のデータも考慮いただきたいと思う。
- 道路環境の影響による、利用者の選択が薄れ、大量輸送としての使命が減ってきている状況で他のモードに検討を必要と思われる。
- 輸送密度4,000人未満はバス輸送が効率的であるとする国鉄再建法で採用された基準があり、今もなおこの基準は参考とすべき基準であると認識している。その上で、特に輸送密度2,000人未満の線区でかつ、ピーク時1時間あたり片道1,000人以上という当時の除外要件に該当しない場合は、明らかに大量輸送という鉄道の特性が発揮できていないため、他のモードへの転換が適切である。
- 沿線自治体における鉄道の交通体系の位置づけを前提に、鉄道の「大量輸送機関」という特性が発揮できなければ、他モードへの転換も検討が必要と考えられる。定量的な基準としては、国鉄が鉄道を維持する基準として示した「輸送密度4,000人/日」が一つの指標とは考えられるが、地域の事情等に鑑みて、適切な輸送体系を検討する必要があると考える。また、私企業が運営する鉄道の場合は、事業収支といった観点が指標の一つとなってくると考えられる。
- 基本的には輸送密度（目安として2千人以下）によるものと考えているが、それ以上の場合でも、公有民営化等により事業者の負担を軽減しても経営が維持できない場合には、輸送力等の各種の要件を考慮して、利便性が高く安価な他モードへの転換を図るべきと考える。（但し、観光資源となっていること等の実情に応じて、地域の経済効果が図れる場合で関係者のコンセンサスが得られる場合は、当然異なることと思う）
- JRの示した輸送密度4000人は、一つの尺度になると考えられる。その上で、各路線の特性を反映し論議すべき。収支を計算し、維持費等が利便性や地域への貢献度に見合うかを論議するのが、ひとつの方法ではないか。

- 輸送の効率性に関する標準的な指標である、輸送密度や営業係数。輸送密度が低い路線は、バス等での代替輸送も可能である。ただし、営業係数（線区別の収支分析）は各社独自の基準でなされており、他事業者間で比較できないことからその基準を策定する必要がある。
- 交通モードの適切性については、輸送量に加え、沿線人口の推移や流動特性、高規格道路等の道路整備など各線区の特状を総合的に判断する必要がある。
- 線区の利用人員とコストに着目して、鉄道を到底維持できないことを個別に明らかにした上で、議論すべきと考える。
- 鉄道が廃止されバス転換等となることによる行政コストの増加（A）と、鉄道へ毎年赤字補填する補助金（B）を比較し、 $A < B$  の状況となった場合は、自治体として他モードへの転換を考えるべき。
- 鉄道車両 1 両の定員とバス車両 2 両の定員が概ね同等であり、なおかつバス輸送の運行経費は鉄道運行の約 10 分の 1 であることが示されている。
- 鉄道会社の成り立ちや経営形態で基準は異なると考える。地元の要請により存続が決定した鉄道会社においては地元の判断が基準になるかと思う。ただ、鉄道も事業の一つであり、かつ、代替手段もあることを考えると、残すとしても必ずしも鉄道維持ありきではないと考える。ただ、鉄道を維持することにより享受する便益と、コストを比較して判断することも重要と考える。便益については、旅客収入のみならず、移動に伴う飲食や観光産業等の間接効果、ネットワーク形成による経済波及効果、また、高齢者や通院等の移動手段の提供等、福祉行政への貢献も含めて算出し、費用と比較するべきと考える。また、透明性や妥当性を担保するため、便益の計算については国が一定の基準を策定することが望ましいと考える。
- 昭和 50 年代の国鉄改革の時のように輸送密度等の一律の基準で交通モードの転換を強いることのないようにすべき。沿線自治体、関係団体、地域住民等の声をしっかり踏まえ、利用促進を含め、そのあり方を検討すべき。
- 各路線のご利用者の属性、ご利用ニーズによる収益、また、インフラの状況による経費、さらには、まちづくりにおける地域に適切なモード、これらを考慮してモード転換を考える必要があり、一律の基準の設定は考えていない。
- 大規模災害発生により鉄道施設の復旧に多大な経費を要する場合には、国・自治体からの支援措置を踏まえてモード転換の議論をする必要がある。平時においても、民間企業として資金不足により事業継続が困難な見込みとなる場合には、運賃改定とあわせてモード転換による資金確保策を検討する必要がある。

- 人口減少等による減収が見込まれる中で、施設の維持に多額の費用が必要となることが、鉄道の維持するうえでの課題となる。これを他モードへ転換する場合、貨物輸送も含め、大量輸送が不要な個所について、鉄道を維持するよりも費用が抑制され、利便性・持続性が確保されることが必要になると考える。
- 観光振興などによる地域経済への貢献、沿線地域の存続などを考慮したものでなければならない。
- 子供の通学の需要がなくなるほど少子化が進行した場合、老人の通院及び買い物についてはバスなどで対応できると思われるので、子供が沿線地域からいなくなれば他モードへの転換が適切であると考ええる。
- 第三セクターであり、維持費用が市町村財政に左右されるが具体的には、木まくら木などの老朽化に対して、維持・更新費用が追いつかない場合（現実的に直面）、車両の更新費が、補助事業など活用しても、負担できない場合（弊社の場合今後10年前後に直面）、利用者の減少が想定以上に進んだ場合、担い手である社員（特に工務・電気・車両）などの専門技能を持った社員の確保が困難になる場合（現実に直面）に鉄道の維持が困難と考える。
- 他モードへの転換は、コストの低減はもとよりだが、鉄道より便数の確保が容易、バリアフリー化が進む(弊社は旧国鉄路線で、高架駅や大規模なこ線橋が多くバリアフリー的に難が多い)、ICカードの導入の可能性が高いなどの顧客ニーズに応えることがより容易と思われる。
- 沿線自治体の財政を含む支援がなくなること。地域鉄道は、地域とともにあるが、沿線自治体の支援、持続意思がなくなれば、鉄道の維持が困難になる。
- 鉄道の維持が困難という項目に対しては、単純に鉄道事業者の経常損失が生じれば維持困難と見做すまでと考える。但し、それに対して如何なる経営努力が行われているかを検証することは必須とし、それが不十分であれば維持困難とは見做せないと考える。他方、他モードへの転換が適切であると考えられる基準については、沿線人口とその推移予測、及びそれに比例すると思われるピーク時の地域間人員移動量の把握、交通渋滞状況、その一方での鉄道含め交通モード全般の利用者数（日別、時間帯別、利用区分別、券種別）の把握、これらをもって総合的に判断することで、基準が設けられる可能性は有ると考える。
- 輸送の安全という面から、施設の老朽化等により事故やインシデント、故障等による輸送障害が多発し、再発防止対策についても資金的にこれ以上できない場合は、輸送の安全を確保できないことから、他モードに転換が適切と考える。

- 様々な収支改善に向けた取組みにも関わらず、効果が限定的で他の黒字路線からの内部補助が合理的な範囲を超えると認められる場合、鉄道事業者単独での維持は困難と考えられる。このような場合であっても、例えば通学時間帯だけに輸送が集中するといった輸送実態に鑑みると他モードへの転換が困難であると考えられるケースもあり、他モードへの転換だけでなく、事業形態変更による鉄道の存続の是非も含めて、地域とともに個別検討していく必要があると考えられる。
- 黒字区間・路線であっても、少子高齢化等の影響により将来的には赤字に陥る可能性が高い地域においては、それ以前から上記のような議論を早めに行うべきと考える。
- 本来エネルギー効率が良いとされる鉄道において、輸送人員が極端に少なくなれば別モード（バスなど）よりもエネルギー効率が悪くなる可能性があり、その場合、鉄道の機能特性を發揮できなくなる。
- 沿線環境から予測される将来の需要見通し（まちづくりの動向、道路の整備、大規模事業場の廃止、学校の廃校等を含む）。
- コロナ禍のような状況で、エッセンシャルワーカーとして運行本数を維持していただくだけで経営が非常に困難な状況になる。特に地方鉄道は鉄道事業以外の収益割合が低い上に損益分岐点が高く、利用者が減少することでの減収が経営に大きな影響を与え、沿線自治体の支援を頂けなくなった時点で経営維持が困難となる。
- 路線末端部で輸送量が極端に少ない区間は、他モードへの転換も可能であると考え。しかしながら、沿線の自治体からは厚い支援を受けて運行を行っているのが実情であり、特定の自治体に属する路線末端部だけを切り離して考えるのは難しい状況にあると考えている。
- CO<sub>2</sub>排出の観点からも、極端にご利用が少ない場合には、バス等の方が環境優位性が高い。
- 高規格幹線道路の延伸、幹線道路の4車線化等により、道路交通の定時性・高速性が大幅に向上している。



### 3-1. 鉄道事業者と沿線地域の間で利便性・持続性の高い地域モビリティの実現に向けた議論を開始するにあたって、課題として感じていること。また、円滑な議論に向けて国の関与が必要と思うもの。

- 地域においては、鉄道がバスよりも上位で優れたモードであるとの認識があるようで、交通モードの転換を地域の衰退と受け止めるため、各輸送モードの長所を活かして自由闊達な議論を行うというよりも、鉄道を残すことが目的化してしまう雰囲気になる傾向があり、前向きな議論がなかなかできないこともある。
- そもそも議論の場を設定していただけないケースがあるため、前向きな議論を円滑に行うことができるような枠組みづくりが必要と考えている。
- 現実として、鉄道を維持する議論をしても、その横で路線バスの撤退が先に進むことがあり、包括した議論をしなくてはならないと考える。
- 「国鉄改革で発足したJRが、鉄道を維持し続けることは当然である」といった誤った考え方が全般的に浸透していると感じる。公社としての国鉄は、経営の自主性が失われていたこと、運営が画一化され地域の实情に即した経営がなされなかったことなどにより、環境の変化に対応することが出来ず、経営破綻に陥ったという国鉄改革の経緯について、あらためて沿線自治体・地域の皆さまにご理解いただくことが必要と考えている。
- 「鉄道は地域のシンボル」といった抽象的な話になると、前向きな議論に進展しづらくなるため、まずは、地域の皆さまに路線の実態を正しく認識していただくことが必要であり、ご利用状況や運営経費（線区別の収支など）等の情報を開示していくことを検討したいと思う。
- バスと異なり、国の制度として自治体が鉄道事業者に対して運営補助を行う仕組みが整備されておらず、かつ独自の支援も行われていないことから、自治体が主体的に検討議論を行うことなく、鉄道事業者への要望にとどまっている自治体が多数であること。
- 県・市町村には交通専門の人材が不足しており、かつ、担当者は数年で異動するため、危機感の共有に苦労している。また、自治体の首長や議員の方々の理解が不可欠である。
- 鉄道業特有の近接工事は（国の省令もあり）資格登録業者に限定されている（地元の業者を活用できない）ことや、列車間合いの夜間工事が多く見張員も配置しなければならないなど、事情を説明してもなかなか理解が得られない。
- 今後の大幅な利用者の減少を想定し、鉄道輸送の利便性・持続性確保が困難になる危機意識を、鉄道事業者、沿線自治体がまず共有認識すること。

- モード転換については、住民からの反発が想定されることから、自治体への丁寧な説明による危機感の共有化、さらには利用促進等を通じた住民への危機感の醸成が不可欠である。
- 鉄道事業者が無くなる、あるいは他のモードへ転換した場合の地域への影響度合いについて、沿線自治体の財政負担だけに着目するのではなく、利用者目線でどのように利便性が変化するかを議論すべき。
- 最終的には、鉄道（上下分離の可否含む）・バス・BRT・LRT化などについて、それぞれの維持コストを算出し、比較し判断することが必要と思われる。比較の際に困難なのが以下である。①メンテナンスコスト（大規模土木構造物や車両）の費用算出。②鉄道をバスに転換した場合の逸走率（利用者鉄道100に対しバス80など）。③廃線費用、転換費用については一時的だが、極めて巨額であり、事例も少なく、また市町村財政の見地からも見えにくい。④待合環境・バリアフリー性などの金銭価値で数値化しにくい点の評価。
- 県主導で、地域公共交通計画の策定に向けた動きが加速するなど、鉄道単体という概念を超えて「地域モビリティ」のあるべき姿を定め、交通事業者および関連する自治体と県が一体となった取り組みがスタートした。総力戦として取り組むべき具体的な事業や推進する体制など、枠組みの整備が進んでいる事実を評価したい。
- 鉄道事業の収支だけでは計ることのできない、鉄道という公的サービスが生み出す価値（沿線地域が鉄道を利用して稼ぐ）の視点。
- 沿線自治体から、会社の赤字縮小のため経費削減を常に求められている中で、安全確保のため避けて通れない「修繕工事や設備投資」が（通常の公共工事に比べて非常に）割高となり、是正すべきという意見がある。
- 交通モードの転換（鉄道路線の廃止）ありきの議論とならないように留意願いたい。例えば、JRのローカル線の検討を行う場合、当該路線の利用状況等だけでなく、その路線に接続している第三セクター路線がある場合は、モードの見直し等は、当該三セク路線にも大きな影響を与えることから、そういった点にも十分に留意した検討、議論を行う必要あり。仮にJR線の路線廃止となれば、その先にある第三セクター鉄道路線が鉄道ネットワークから分断・遮断され、利用者も大きく減少となるような事態も考えられる。そうなれば、これまで地域と一緒に必死になって守ってきた三セク鉄道の梯子を外すようなことになりかねない危惧がある。
- 利便性・持続性の高いモビリティと称して「不採算」、「不効率」といった理論のみで鉄道の存廃が議論されるのは問題である。全国規模のネットワークが構築されている中において、国の交通政策のみならず地方経済、人口の偏在、国土保全、食料需給など総合的に鉄道の意義を検討すべきである。

- 持続性の高い地域モビリティの実現のためには、交通ネットワーク全体の中での鉄道の位置づけや、まちづくりの中での駅の位置づけ、各交通輸送機関との結節の考え方等、県等自治体としての全体スキームや方針の策定が必要と考える。高速道路をはじめとする道路のネットワークについては今後の整備方針や構想は示されているが鉄道については方針もなく、各事業者任せになっているのが実情である。議論の前にまずは道路行政だけでなく鉄道も含めた交通ネットワーク全体の方向性を示したうえで議論を開始する必要があると考える。また、自治体は今後も社会インフラとなる様々な施設を整備予定であるが、住民が公共インフラを利用する際の交通手段について視点が道路中心となっており、高齢化社会を見据えて公共交通機関の利用という視点も反映した整備計画の検討も望む。そのうえで議論を始めないと、各事業者が自前の手段のみという極めて限られた範囲で検討することになり、これまでの延長線上での議論に陥りかねない懸念を持つ。
- その地域として、鉄道を必要としているかどうかには尽きると思う。その必要性を感じていない地域では、特に当社のような地元が出資して支えていただいている鉄道会社は成り立つことができないと考える。
- これまで鉄道のあり方についての議論の中では、利用実態にかかわらず鉄道存続ありきの議論となり、沿線住民および利用者にとって真に必要で利便性の高い地域モビリティとは何かは議論されず、議論が膠着している事例が見受けられる。沿線地域に適したモビリティについて、利用者を置き去りにせず意見をしっかりと汲み上げたうえで、鉄道事業者及び沿線自治体が一体となって議論することが必要と考える。
- 鉄道を利用しない地域住民は、運賃や運行時刻など基本的な運営情報も知らないことが多いことから、事業者は住民に対し、鉄道事業への理解度向上を図る必要がある。
- 議論する場において、若い世代の意見が反映されにくい（議論するメンバーの高齢化）。
- 弊社は現時点において、関係自治体（県及び沿線市）より、自治体への資産譲渡が行われていない「みなし上下分離方式」による下の部分、インフラ整備の支援を受ける体制が出来上がっている。現時点において即時の解決課題は無いと考える。但し、将来的には自治体側への資産譲渡が行われた、完全分離型の上下分離方式への実現を目指したく、この点が今後の課題と考えている。
- 各家庭では、成人以上の人は車の免許取得者が大半である。一人に一台の車の保有が珍しくない。通勤・通学のお客様も弊社を利用せず、自家用車で家族による送迎（JRの駅への送迎）や駅周辺の駐車場や駐輪場を利用した方を多く見かける。沿線利用客を増やすことに限界を感じている。移動手段、それも便利で利便性を向上するとすると、運行本数を増やせばと考えた場合、車両の台数や運転士の養成・社員の増員、各種経費の増加など経営的に厳しい現実が待っている。

- 地域住民が鉄道を重要なインフラと考え、普段から利用することが大事。普段利用しないで「鉄道は廃止しないでほしい」という姿勢であると鉄道はいずれ廃止となる。
- 地方路線の多くは、市町村を、場合によっては都府県を跨ぐ形で運行されているが、路線の維持・存続にあたっては、関係自治体ごとの利用者数、鉄道への依存度、財政状況や他モードの有無等によってその考えが大きく異なる。そのことから議論・協議が進展しないことが多いが、これを地方鉄道事業者が調整して結論を取りまとめることは困難であるため、広域行政を担う都道府県や国が主体となってリーダーシップをとり、あるべき姿へ導いていく必要があると考える。
- 利便性向上に関して列車本数の増加等を沿線自治体から求められるが、その効果に関する具体的な内容の提示がない。
- 過疎地域に関する特措法により指定された自治体の支援余力。
- 対象区間の行政区域が単独であるときの財政余力と政策構築力。
- 地域公共交通会議への鉄道事業者の位置づけ（自動車輸送がメイン）。
- 鉄道会社と自治体で目線が異なることから、いわゆる首長と社長との調整になりがちであり、議論を開始すると長引くといったジレンマに陥りがち。両者ともユーザーの目線に立って、調整にあたっての指標や調整プロセスが標準化されることを期待。
- 国の担うべき役割、地方の担うべき役割、事業者が担うべき役割などについて、国民にもわかりやすく丁寧な議論が必要。
- 維持管理費の増加への支援を改善すべきであるが、経営体質の改革が難しい業種であると考ええる。
- 鉄道事業者が沿線自治体と議論を開始するにあたり、そもそも沿線自治体が議論に参加していただくまでに時間と労力がかかってしまうと感じている。
- 鉄道事業者全体の利益が黒字の場合、一部分の線区の赤字を取り出して支援を仰ぐことに対し、沿線自治体からご理解を得られないケースがある。
- 沿線自治体においても、住民の意見の吸い上げ方についても、残した方がよいかどうかといったアンケート集約となると、普段利用のない住民においても残した方がよいとの回答となり、本質的な持続可能な交通体系として鉄道かどうかの意見の吸い上げとなっていないことも課題。

- 沿線地域住民に公共交通のおかれた現状、実情を理解いただき、さらなる利用を促すための広報を行うことがあるが、特にコロナ禍を受けた事業者の経営状況を地域に知らしめるほど、人材確保が非常に困難（将来性や安定性の無い職場として敬遠され、欠員補充もままならない）となり、それによる減便もあり得、ひいては労務倒産への不安も感じている。
- 議論を進めることは必要かと思うが、議論が進むにつれて実際に事業等の企画が立ち上がった場合の資金繰りや事業を中心的に担う人材不足(マンパワー的にも能力的にも)が課題となると思われる。
- 資金的な面でいえば、国庫補助等を受ける場合、書類等の手続きが煩雑であったり、単年度事業(事業開始がどうしても申請・決定からとなると年度当初からではないので単年度で終わられない)であったりするので、期間や人材で課題がある。
- 鉄道事業者による維持が困難となった場合、どのようにして沿線住民に説明し、理解を得るかまた、特に沿線地域やその住民は、鉄道があることを前提として街づくりや生活をしており、鉄道がなくなることの抵抗感が大きいと考えられる。

(国の関与)

- 何らかの目安となる「期限」を設けるとともに、地域が主体的に考えるインセンティブを用意いただけると議論が加速すると考える。
- 一定の基準（要件）をベースに、鉄道事業者と自治体が建設的な議論を開始できる枠組みづくりをお願いするとともに、この対話・協議を地域公共交通活性化再生法の仕組みと連動させることを検討いただきたいと思う。
- 国（または県）では、コストや採算性を強調することが多いため、住民との議論においても、お金のことばかりが議論になることが多い。今後は、持続可能な社会や脱炭素社会に向けて、鉄道や公共交通が更に重要であるという考え方を示してほしい。
- 地活法に基づく各種取扱い（地域旅客サービス継続事業等）がバスに限定している表現に見えるため、鉄道にも適用可能な旨を周知していただきたい。
- 地活法に基づく国の役割に基づき、自治体に対して、地域公共交通に関わる人材育成や情報提供を積極的に展開していただきたい。
- 協議会等の開催に当たっては、他の地域での事例を含め、有識者の派遣をお願いしたい。
- 地域公共交通という観点から、鉄道の特徴や全国の様々な事例紹介、交通政策等に関する国としての方針などについて、適宜情報提供およびアドバイス頂きたい。

- 鉄道事業者と沿線地域の2者間で議論を進める場合、鉄道事業者が自らの窮状を沿線地域に訴えても説得力に欠ける面があるため、国が中立的な立場で議論の場を主催し、他地域の事例や地域の公共交通を支える仕組み・制度に関する情報提供を行うなどしていただければ沿線地域との議論が活性化するものと考えられる。
- 地域に適したモビリティを導入する際のハード、ソフトの補助金による支援の他、これまで鉄道からBRT等輸送モードの変更等により成功した事例について好事例集としてまとめていただくなど、鉄道ありきの議論ではなく地域に適したモビリティへの転換について、提案しやすい環境を整えていただきたいと考える。
- 鉄道から他輸送モードへの転換が理想とされる評価基準の検討および開示が必要と考える。
- 国や都道府県においても、鉄道事業者と自治体との協議が円滑に進むような支援だけでなく、当事者として参加していただくような枠組みが用意されるとよい。
- 国としては、検討を地域に丸投げするようなことなく、地域の議論にもステークホルダーの一つとして主体性をもって参画願いたい。その場合にも、無理に一つの結論を導くことのないように配慮し、お互いが知恵を出し合い、地域の全体の合意の上で結論をとりまとめするよう配慮願いたい。
- 加速度を増す大都市圏への資本・人口流入にともない拡大する地域間格差の是正に貢献度が高い（他のモビリティと異なり移動への付加価値が高い）ので、地域振興策として国が積極的に地域鉄道の経営に加わるべき。
- 鉄道を維持し安全を守るコストは割高であることを、国において（沿線地域行政の）理解を促進すべき。
- 議論を行うにあたっては、都道府県の枠を超えた他事業者との調整が必要な場合も想定されることから、こうした調整を行う機能を担っていただく必要があると考えている。
- 「持続可能な交通体系」の構築に向けて、予算・税制等の支援をお願いする。
- 国の経営赤字補てん、電話料金のような「ユニバーサルサービス料金設定」。
- 公共交通を維持するために基盤設備の維持に対する財政支援を沿線自治体が支出しているが、財政規模が異なる自治体間で連携しており、自治体の支援に対する意識にも格差があると考えられる。広域的な社会インフラの維持の観点からも国としての財政支援や支援制度の拡充など財源確保に向けた取り組みを進めていただきたい。
- 本来、国の政策としてやるべき通学定期、障害者等に係る各種割引について、国または自治体負担など、コストシェアリングという発想が必要。

- 新型コロナウイルスは深刻な影響を与え、地域モビリティは瀕死の状態となっており、相当程度の期間を要する議論を進める間にも現場の経営が行き詰まりかねないことから、まずは地方創生臨時交付金等による緊急支援も並行してお願いしたいと思う。また、交通政策基本法の一連の法改正により施策は大きく変わってきたが、この実効性とスピードを早めるよう、国は具体的な政策を示して主導し、これに自治体も一体となって進めてほしいと願っている。(公共交通はまずは基礎自治体が主導して、頑張る地域を応援、という声をよく耳にするが、意欲はあれど財源が確保できない自治体も多いことから、やはり財源や制度的な裏付けが必要である)。

3-2. 鉄道路線のあり方について沿線自治体に協議を申し入れた際に、これを拒否された事例はあるか。拒否された事例がある場合、どの程度あったのか、どのような理由があったのか。

【はい】

- 事務方での議論や調整の状況が、自治体内で首長まで正確かつタイムリーに伝達されなかったことにより、結果として正式な協議が進まなかったというケースがある。
- 地域公共交通活性化再生法の基本方針に基づき、地域にとって最適な地域公共交通のあり方、持続可能な旅客運送サービスのあり方についての検討議論を申入れる際、限定した議題・項目でないと受け容れられない等、持続可能な地域公共交通のあり方の議論を拒否された事例があった。
- 広域行政に対して、地域公共交通のあり方を申入れる際、「特定線区の議論開始を行うことはできない、全県の線区が対象でないと議論開始できない」、という回答のため、議論開始に至らなかった事例があった。
- 開かれた場での地域における地域公共交通のあり方の議論を申入れる際、「時期尚早である」「唐突である」という回答のもと、議論開始を回避された事例があった。
- 路線存続のための活性化策、利用者増加策、安全に係る投資補助等については支援をいただいているが、利用者の減少はとどまらず、経営努力による路線の維持は既に限界に達しているため、「鉄道事業再構築事業」を適用した上下分離による運営へ移行する方策を提案しているが、一部の沿線自治体から「他の路線の黒字で補填すべきではないか」、「会社全体で黒字となっているのに、その必要はない」「市民全員が鉄道を利用しているわけでは無いので、多額の税金を投入することの説明ができない」などと難色を示され、議論が進展していない。

【いいえ】

- 過去2回、会議を開催した際には、県が主体となり参加し、沿線自治体は市町村会の会長が参加した。その際、上下分離やモード転換についても提議したが、まずは国が果たすべき役割があるということで議論の深度化には至らなかった。
- コロナ禍前は、安全関連の設備投資において資金援助を受けてきており、協議も幾度と行ってきた。ただ、コロナ禍後の今後については、コロナ前の水準に輸送が回復することが困難であることを踏まえ、支援の増強を求めていくことになる。ただ、一層の厳しい情勢を踏まえれば、これまでの資金援助という視点の支援スキームだけでなく、利用促進による収入増加に向けて事業者と自治体が連携して取り組む必要があると考え、そのための検討組織の整備を望む。



- 当社は、もともと国鉄再建法による第二次廃止対象路線であったものを沿線自治体が引き受け、第三セクター鉄道として維持している会社であり、自治体も株主として毎年の株主総会に出席し、経営方針等について協議を重ねている。
- 沿線自治体から「公的支援(補助)」を受けているので、補助予算の中で拒否されることはあまりない。沿線自治体も財源が厳しいので稀に容認されないこともある。台風災害復旧では、国からの補助はあったが、それについての自治体へ補助依頼をしたが(通常の補助で精一杯ということであろうが)拒否された。
- コロナ禍による鉄道事業の窮状と自助努力による経営改善策の実施について説明している。減便や駅の無人化等に一定の理解を示してもらったが、各自治体によって受け止め方は様々であった。その他、将来の鉄道路線のあり方に関する件については、話題程度であり正式な協議の場を持ったことはない。
- 架道橋下の道路拡幅にあたり、モード転換が工事コストの大幅な縮小となることからこれを提案、財政部門から前向きな回答を得たが、インフラ整備部門は見解が異なり、モード転換は当社独自の施策であり、行政として対応しないと判断されたことがある。
- 現在、沿線自治体と任意協議会を設置し、鉄道路線の安全投資について協議している。鉄道路線のあり方については法定協議会を設置し、今後協議していく予定である。
- 協議を拒否されたことはないが、積年の要望である公有民営化について、自治体は「公有民営化して公が表に出れば、沿線住民は安心し、廃止の危機はなくなったと捉え、地域で支えよう、自分たちで乗って残そう、という機運に大きく水を差す」ということで、協議が前に進まない状況が続いてきた。ただ、このコロナ禍を受け、自治体は「公有民営化並みの支援」として、毎年の協議の上で当面は修繕費等の補助を行う意向を示しており、今後は本格的な議論を進めていけるものと理解している。乗って残そう、という意志は大事であるが、それは持続せず、同情的な乗車だけでは限界があることを理解いただき、クルマだけに依存しないまちをつくる観点で、市民が安心して沿線地域に居を構えよう、定住しようと思える施策が重要だと思っている。

3-3. 沿線自治体との円滑な協議を進めるために、収支状況や利用状況といった情報の開示を行う意向はあるか。情報開示を行う意向がある場合、具体的にどのような情報を開示することを考えているか。

【はい】

- 輸送密度や線別収支などの情報を積極的にHPに掲載するとともに、定期的に沿線自治体にご説明を行っている。HP掲載情報以外でも、沿線自治体から情報提供等の照会があった場合は、できる限り対応している。
- 地域の側から見ると当然把握しているであろうと考える情報でも当社の側で用意できない場合もあり、情報収集分析力向上に努めなくてはならないと課題認識を持っている。
- 利用状況については、毎年度HPで路線毎の旅客運輸収入と、路線を幾つかの区間に分けて平均通過人員を公表している。また、収支状況については、個別協議において開示してきた。
- 路線を維持することが難しいという場合には、利用人員やコストについてご理解いただくために情報開示する必要があると考えている。
- これまで公表している数値として、路線別の収入、線別別の輸送密度、駅別乗車人員を示している。今後、円滑な協議を促進する一助として、鉄道の特性を発揮できていない線区については、輸送密度に加えて、経営状況についての情報の開示を検討している。
- 第3セクター鉄道の場合は、すべての数字や情報は沿線自治体にオープンとなっている。
- 第3セクターであるため、株主である自治体には常に経営諸表を開示している。特に資金繰り・株主資本が傷んでおりかなり財務的に厳しい状況（今期末は一時的に債務超過）。しかし、今後は施設の老朽化や人手不足など、財務諸表に現れにくい情報を共有すべきと考えている。
- 経営収支の状況。施設・設備の老朽化に伴う費用、安全対策のための費用、運営費等の増嵩。運転士不足や、技術継承の困難度。安全にかかわる設備投資の現状と今後の見通し。利用促進策やサービス、利用者数推移の現状。
- 線別別の収支、営業係数、輸送密度について、適切なタイミングで情報開示を行っていきたい。
- 関連会社を含めた鉄道事業者の収支内容、利用状況については全て詳らかに開示すべきと考えるし、既に支援を頂戴しております弊社はそのように開示している。でなければ自治体との率直かつ実質的な協議は出来ないと考える。他方、自治体側からも沿線情報（沿線人口とその推移及びその先の見込み、他交通モードの利用状況、都市計画や開発計画、等々）を詳らかに提供いただく必要もあると考える。

- 協議の進捗状況に応じ、収支状況や利用状況の開示を行うことは可能と考えている。路線別の輸送密度、輸送人員等の利用状況については、すでに一部地域に対しては開示を行っているが、収支状況については、収入、費用や本社経費の他路線との按分方法の取り扱いも含め、開示にあたっては慎重に行う必要があると考えている。
- 「公的支援」を受けており常に財政状態は開示している。補助を受けている以上それは当然であると考え、自治体からは事業者の「自助努力」と鉄道部門以外の収支が赤字にならないよう厳しく指導されている。
- 既に開示している。コロナ禍の影響を受け業績が低迷して以降、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に定める法定協議会の沿線自治体に対して、当社全事業のうち鉄道事業の輸送人員、収支状況について、概ね半期ごとに説明。輸送人員と運輸収入は「鉄道事業等報告規則」に基づき、通勤・通学定期と定期外の詳細まで、収支においては営業費用合計と営業損益のほかキャッシュフローを開示。コロナの影響は当面の間は続くことが予想される。情報共有により実態を把握してもらうために今後も開示していく予定である。
- 鉄道維持困難基準に係る情報について必要な場合はできる限り公表したい。他方、情報開示内容が、標準化された調整プロセスにのり、調整が加速されていく仕組みも重要である。

4-1. 鉄道事業者と沿線地域の協働による利便性・持続性の高い地域モビリティの実現に向けた取組として、どのような方策が考えられるか。また、その方策を実現しようとした場合に課題と感ずることがあるか。

<地域・国の関与>

- 地域のまちづくりとして鉄道を活用する場合には、まちづくりの中で鉄道をどのように位置付けるか、他の交通モードとの役割をどのように考えるか、上下分離方式の採用等、自治体と交通事業者による役割分担に関して整理を進めていく必要がある。なお、自治体がクロスセクター評価により地域経済への価値が鉄道を選択した方が望ましいかどうか、検討を行い、地活化法の趣旨に則った地域公共交通計画を策定いただくことが望ましいと考えている。
- 線区の現状を正しく理解するために、鉄道のご利用状況や沿線地域の現状、利用者のニーズなどを沿線自治体と鉄道事業者で共有し、コミュニケーションを通じて相互理解を図る。また、地域公共交通活性化協議会の場を活用して、沿線地域と鉄道事業者などが一緒になって、利用者視点にたつて地域に即した地域公共交通について議論することが大事と考えられる。鉄道事業者側から上記のような提案をした場合、路線の廃止やモード転換議論につながると意識するため、議論の場の設定そのものが難しい。活性化再生法の趣旨に基づき、沿線自治体が主体となって地域公共交通に関する議論や取り組みを進めて頂きたいが、現状では交通事業者まかせになっている部分が大きく、特に鉄道は顕著である。
- 鉄道事業者と沿線自治体、関係団体、有識者、地域住民等を含め、幅広い意見を集約できるような工夫が必要。その際、モード転換ありきということではなく、いかにしたら鉄道を存続できるかという利用促進等についてももしっかり検討すべき。
- 通学定期券補助や、免許返納者優遇措置など、すでに機能している施策があり、活用も図られている。鉄道単体での利用促進に一定の限界も感じることから、地域モビリティの可能性の議論が必要と考えられるが、自治体レベルでは、地域内の機運が高まらず、ベクトル合わせもできていないと感じることが多い。
- 県及び沿線自治体の「公共交通協議会」を活用し、担当者レベルの分科会において、鉄道事業者、沿線自治体、地域住民が本音の意見で利便性・持続性の回復に向け、抜本的な改善方策を前向きに検討すべき。
- 鉄道事業者と沿線地域との協働と言え、利用促進活動が真っ先に考えられ、これについては今後も深度化していく必要があると考える。それと共に沿線地域による鉄道利用促進に資するまちづくりが行われれば理想だが、予算面の問題と沿線土地の利用制限（都市計画上の用途制限・農地法の制約など）などもあり、難しい状況である。

- 各種イベントとのタイアップによる臨時便の運行や観光事業者との協力体制の構築など積極的に取り組む。なお、沿線地域の住民との取り組みに行政が関わってもらうことを期待する。
  - 地方部路線を転換してバス路線とする場合に、地域公共交通計画の再編、自治体・既存バス路線運行会社・交通管理者との調整、関連法令への対応等が発生するため、調整に時間がかかることが課題だと感じている。
  - 弊社は現時点において、関係自治体（県及び沿線市）より、自治体への資産譲渡が行われていない「みなし上下分離方式」による下の部分、インフラ整備の支援を受ける体制が出来上がっている。鉄道事業者の収支状況のみで行われる欠損補助より補助、支援の内容に透明性があり、また支援内容が明確化されることで自治体、ひいては沿線住民の理解を得られやすいかと思われる。他方、支援の体制は一度決定事項が生じるとその既定路線に沿う形となりやすく、支援を受けている側とすると支援内容の変更に向けての提案が行いにくい環境が生じる可能性は有るかを考える。また、そもそも論ではあるが、沿線地域の皆様にその鉄道インフラの必要性が認められることが大前提で協業が行われる訳であり、それを沿線地域の皆様が如何に協議し、如何なる結論をもって協業や支援に向かうことになったのか、この議論を尽くさなければ沿線地域の自治体や住民であっても理解は得られないものになってしまうと考える。
  - 都道府県及び沿線自治体の積極的な役割を果たすために、法律などの改定が必要であると考ええる。（バスは法律にあるが鉄道にはない）
  - 具体的な取り組み事例として、地方部の路線は、概ね通学輸送が多く、朝の特定時間のみが混雑し、それ以外の時間帯はバスでも十分輸送可能な利用者しかいないのが実態である。例えば、学校単位、または学年単位で時差通学とすることで需要の平準化が図られ、効率的な輸送が実現できると考える。その際の課題として、学校を所管する省庁や自治体との調整が必要になると考える。
  - 小中学校の統廃合に伴い、学校付近への駅を新設することで列車通学という生活スタイルを構築したが、人口減少社会の進行が想定される中、地方鉄道の新たな維持・存続、また鉄道事業者と沿線地域の協働による持続性の高い地域モビリティに向けた取組の一つとして期待される。また、公共交通離れが激しい地方においては、通学を通じて公共交通を身近に感じてもらえる良い機会であり、公共交通教育の一つの方法としても期待できると考える。
- ⇒地方では、鉄道を利用する機会が少なく自動車社会でもあることから、鉄道を利用することは「危険」という誤解も多く、地域との調整も課題となる（鉄道輸送の安全性を理解してもらうのに想定以上に時間を要す。また、鉄道施設の安全性向上を図る要望も多い）。

- 現行の貨物調整金制度では、JRが長年使ってきた経年劣化した橋梁・トンネル・変電設備などの大規模更新に（経営基盤が弱く、資金に乏しい）並行在来線会社は手を出せない。全国物流ネットワークの維持という観点から、国において責任を持ってインフラを整備すべき。
- 鉄道は車より利便性が高い。車だと不便である。という意識を持たせる要素がなくては、厳しいと思う。地方では道路環境が整備され渋滞も少なくなり、あらゆる目的地は駅から遠い郊外にあり、駐車場は無料。駅周辺は衰退し、このような車社会のまちづくりでは、車の方が圧倒的に優位性が高く、なかなか実現できないと考える。駅の近くに公共施設、病院、店舗、学校など集客施設を作り、駐車場は有料化するなど、車移動は不便と考え、公共交通と徒歩、自転車で移動が可能なコンパクトシティを国の指導で全国の地方都市で実施してもらいたい。例えば、沿線に公共施設を作った場合、自治体が新駅を新設するなど国が補助を入れて推進することや、鉄道利用者への特典をつけるなどコンパクトシティと鉄道優位性の仕組みへの働きかけをお願いしたい。
- 鉄道が担ってきた「地域の移動の足」をどう刷新するか、入口論で参考となる好事例があれば国から情報提供をお願いしたい。
- アフターコロナを見据えた中でも、鉄道路線を地域のインフラとして考え、「鉄道事業再構築事業」による上下分離を適用すべきであると考え。しかしながら、地方財政も厳しく、地方自治体の財源確保という面での課題は大きいように思う。さらには、上下分離への移行にあたり「鉄道事業再構築事業」に認定されるハードルが高く感じる。これは認定に際し、鉄道資産を地方自治体が保有することが条件となっているが、民間企業を支援するための資産取得や将来的な鉄道の運行の存否を考えた場合に、この鉄道資産の取得が大きな壁になっているように思われる。資産保有を伴わない支援（みなし上下分離的な支援）についても、「鉄道事業再構築事業」と同様の国からの支援を構築いただきたい。
- 鉄道の存廃に関する協議は、国策があって協議が始まり、自治体向けの取り組むガイドラインができて、それをもとに具体的な話し合いに進むと考える。コロナ禍の影響により国や県において公共交通のあり方について検討会が立ちあがった。事業者と自治体の関係者はその検討会が出す方向性や方策を待っている段階ではないか。当社の場合、複数の自治体に跨る路線のため、関係者が統一した見解のもとに納得できる取組みにしていくことが課題である。
- 事業者、自治体、沿線住民との三位一体での運営を目指すものの、地域のいずれにとっても財源の確保が困難である以上、ローカル線を含めた交通のネットワークをどう作り、維持していくのかについて、国の考え方を示すべきではないか。
- クロスセクター効果について、その測定が非常に難しいこともあってか、自治体は消極的なように感じる。国としての統一的な考え方や手法を示し、自治体の活用を促し、鉄道存廃の一つの基準にしていくことも必要かと思う。

<支援措置、負担に対する考え方>

- 地域振興策と捉えた直接的な経営支援が求められる（財政面、人的、立地環境に応じた利用促進ノウハウの伝授など）。
- 地方鉄道に対する支援制度は、維持確保や安全対策が主になっており、地方創生や地域活性化に大きく寄与する延伸等の新線整備に対する支援制度がない。人口減少が進む地域にあっても、前向きな投資と利便性向上で利用者を増やしてきた。国の制度としても、このような前向きな投資を支援する制度が必要だと感じる。
- 利便性、持続性の確保に要する経費への支援（財政面での支援、税制面での優遇）が考えられる。
- 沿線地域が地域鉄道の運営に直接参画するには公有民営化等の仕組みはあるものの、煩雑な手続きと長い協議時間が必要となる。事業形態変更まで実施せずとも、上記のような取り組みについて、民間企業への優遇ととらえられることなく、公的資金を投入しやすい仕組みがあれば、鉄道が地域モビリティとして存続する蓋然性が高くなると考えられる。
- 地域の実状に応じた最適なモビリティネットワークを構築するため、地域の関係者が連携して持続可能な移動の在り方、まちの在り方を検討する必要があり、その場合、国による十分な財政的支援も必要となる。
- 施設・設備及び車両などの修繕等の経費負担が大きく経営を圧迫している中で、確実な予算確保がなされていないことから一層の支援拡充を図る必要がある。
- 地域交通を維持する仕組み構築にあたり、鉄道・バス・デマンド交通などの輸送モードを選択する場合でも、ドライバーなどの深刻な担い手不足問題に直面しているほか、仕組み構築のための初期費用、構築後に必要な地域負担、構築まで猶予期間中の費用負担、仕組みが出来ない場合の取り扱いなどが課題であると考えている。
- 鉄道は、道路と同様に、国を支え、地域を支える重要な交通基盤であるが、道路、港湾、空港予算に比べ、鉄道予算が格段に少ない状況にある。国としては、鉄道予算の更なる確保や地方の各種取り組みに対しての地方交付税による支援の充実を図るとともに、将来的にしっかりとした鉄道予算を確保するための総合的な検討を進めてもらいたい。
- 自治体にとってはハードルが高い「公有民営化」のメリットをより感じられる制度への見直しや運用の工夫も不可欠と感じる。なお、地域鉄道への30%の交付税措置について、他の交付税と一括で計上されており、本当に入っているのかどうかかわからない、負担軽減の計算には入れられない、という自治体の声をよく耳にする。せつかくの支援が実感できないものになっているようで、何らかの改善が必要ではないか。
- 県、沿線自治体が、鉄道事業者に対して支援しやすい環境の整備（交付税措置など）。

## <利便性の向上>

- ご利用実態や路線の特性に応じて、バス、BRT、デマンド交通、自家用有償運送（必要により組み合わせ）などにモード転換することにより、駅の新設、フリクエンシーの向上など利便性の向上を図るが考えられる。加えて、交通系ICカードやMaaSをなど新しい技術（DX）を活用して利便性向上を図ることにより、「地域交通のリノベーション」を行うことも有効な方策と考える。  
⇒（課題）
  - ・運営主体をどうするか（事業者、自治体、地域の交通事業者等）。
  - ・新たな交通モードについて、イニシャルコスト・ランニングコストの観点から、持続的な運営・が可能か。可能でない場合は、国などの支援が得られるか。
  - ・既存の地域交通との整理統合をどのように行うか。
  - ・鉄道運賃と新たなモードとの運賃の格差（特に利用者の負担増となる場合）に対して、利用者への差額補助など経過措置を実施するか。
  - ・不要となった鉄道施設・用地の利活用方法や不要となった構造物の撤去等をどうするか。
- 現に鉄道からバスやBRTに転換し、利便性が向上した実例があると認識している。鉄道の維持ありきではなく、そうした実績や路線毎の実情を踏まえた議論が大事である。
- 鉄道から他の交通モードに転換する場合には、地活法に基づく「地域旅客運送サービス継続事業」の適用を念頭において、地域にふさわしい持続可能な交通体系を構築する必要がある。
- 方策として乗車券のIC化が考えられるが、費用面（イニシャルコスト及びランニングコスト）、運用面（導入・維持のノウハウが欠如）が課題。
- バス等の交通機関との連携による地域の輸送サービス、移動手段の維持確保及びMaaSの活用。これを実現するには、鉄道事業者によるバスの所有や、バスを保有しない場合の、自治体、バス会社との運用に向けた整理が必要と考える。
- MaaSなどを活用した沿線店舗・イベント等とのタイアップやインバウンド対応への強化、駅周辺の施設・飲食店などの関係者と連携した地域沿線情報の発信力の強化。課題として、沿線地域の店舗等とのマッチング調整事務が大変であることや、MaaSの使用料金（デジタル乗車券の開発費用）、手数料コストの負担がある。
- 投資効果があるのかが課題だが、便数の拡大が考えられる。
- バリアフリー対策。



## <まちづくり、二次交通等との連携>

- 新駅開業や新改札口設置と連携した駅周辺のまちづくり。整備に必要な財源の確保することや、都市計画区域などの土地利用調整を図ることが必要であることが課題。
- 自治体と連携したパーク&ライドの推進、駅周辺のラストワンマイルの移動の確保（駐輪場の整備、軽車両の駐車スペースの確保、グリーンスローモビリティ車両を活用した駅周辺の移動手段の確保）など、駅へのアクセス性の向上。駅周辺における「パーク」の用地の確保が難しいことや、整備コストの負担をどうするか、また、利用者の負担感の軽減をどう図るか（例：企業側が、パーク&ライドの場合には駐車料金を通勤手当として支給するなど）、新技術の導入に向けた人的・財政的な資源の確保が難しいことに課題がある。
- 事業者としては安全安定輸送を確保、快適な輸送サービスの提供に尽力し、かつ利用促進のために情報発信や様々なイベントを実施して地域の足を提供し続けることが使命でありこれまでも実践してきたところである。ただ、経営環境は厳しく、今後一層厳しさが増しコロナ禍前の水準に戻らないことが想定されることを踏まえれば、利用者を増やす取り組みに一層磨きをかけて、またそれに加えて、利用者の母体となる沿線住民や労働人口の増加を促進する取り組みが必要となる。例えば、利用者を増やす取り組みについては、駅における他モードとの結節機能の強化、沿線観光の魅力向上等が挙げられる。利用者の母体となる人口増加の取り組みとしては、沿線における公共施設の整備、沿線住環境の整備、沿線への企業誘致等が考えられる。これらの取り組みは一事業者単独では実現が困難なものであり、沿線自治体の主導により関係者が連携して取り組める組織やフレームの創成を望む。
- 駅における他モードとの乗継利便確保（ネットワーク機能、ラストワンマイル）。
- 鉄道施設を中心とした街づくりの推進（公共施設、産業、住宅地の駅周辺への集積化、駅までの交通手段の確保）、持続可能な運営形態の検討（補助金、上下分離方式等）⇒課題：鉄道中心の街づくりとする地域全体の同意、地域収支の観点からの鉄道の持つ役割への理解。
- 時刻や運賃面での交通モード間の連携強化、交通結節機能の強化。
- 駅舎の空きスペースの有効活用によるまちづくりの拠点化等。

## <その他>

- 車両そのものを観光資源とする観光列車の取組みと、利用者が沿線地域を回りたくなるような連携事業の実施。地域連携の取組みに向けた人材の確保が課題。

- 増収・活性化策が思い浮かぶが、過去何度か、コンサルティングを行いあり方や長期計画を立ててきたところ、バラ色の増収策・活性化策にとどまり、結果として役に立たないものであったと感じる。会社発足から現在まで振り返ると事業者・自治体の我慢でなんとか乗り切ってきた。しかし、ここまで働き手不足が続くと、そこから崩れていく恐れをひしひしと感じる。具体的な問題が多発しており、現実を直視すべき段階に来ている。また、車両更新などはまったく目途がたらず、長期的な維持には極めて不安。しかし、バス転換なども一時的に多額の費用がかかり、未知の点が多い。大変不安定な状況で事業運営を強いられている。理想論ではあるが、鉄道事業者と自治体で冷静な比較の上、何とか鉄道を残そうという意思決定が明確にできると良いし、そのために日々努力している。
- 検討の枠組みとして、協議会等のメンバーには行政中心ではなく、高齢者、学生など真に地域モビリティを必要としている方もメンバーとするなど、利用者目線で意見を聴取できる枠組みが必要と考える。
- ダイヤの利便性(本数を多くする)ということと運賃の安さが必須であると考え。しかし設備の問題(単線や車両数)や、人口集約場所にあわせて線路敷設場所を簡単には変更できないこと、また運賃を半分にしたからと言って利用者が2倍にはならないという現実がある。また自家用車の通行規制も必要だと思う。(通勤に自家用車が使用しにくくなれば、鉄道利用に繋がる可能性がある)
- 鉄道利用促進のための施策(観光キャンペーン、住民への利用補助、通勤利用の補助)、鉄道を軸とした地域モビリティの構築(コミュニティバスなどとの結節強化)が考えられるが、各施策について一過性となりがちであり持続性の実現に繋がらない。
- 沿線学校や観光団体など様々な主体が関わりながら活発な議論を交わし、マイレール(自分たちの鉄道)を持続させる取り組みとしての意識づくりを醸成させるような工夫が必要と考える。

#### 4-2. 鉄道の維持が困難である場合、地域の移動の足の確保のために会社が関与できると考えていることはあるか。

- 交通事業者としてできる協力（鉄道とバスの接続時刻表等を作成してホームページに掲載、バスに関するPRポスターを駅に掲出など）のほか、地域の協議会での議論に引き続き参画し、持続的で利便性の高い交通体系の構築に共に取り組んでいる。
- 代替交通モードの運行、または運行の補助、基金の創出など。
- 地域にとって最もふさわしい交通モードが選択されるべきと考えており、その担い手として、（経費負担は別途議論するとしても）これまでの知見の範囲内であれば、鉄道事業者として新しい交通モードの運行についてお手伝いできるところもあるかもしれないと考えている。
- バス転換が現実的であろう。その場合、働き手の面でのスムーズなバス転換への協力（鉄道乗務員→バスなど）これまで鉄道運営での知見を活かした、理想にちかいモビリティの実現への協力は十分できると思う。
- （輸送力に余力があり、かつ自治体の金銭的補助があることを前提だが、）鉄道以外にもグループ会社としてバス、タクシー事業を営んでおり、これまで培ったノウハウを活かし、地域の移動の足として多様なモビリティを提供することが可能と考えている。
- 鉄道以外の輸送モードへの転換となるが、第一義に考えられることはバスへの転換と思われる。地方自治体と連携のうえ、鉄道線路敷のバス専用道路への転用や、グループのバス会社によるBRTの運行などが提案できる。ただし、沿線には既存の路線バス会社もあり、地方自治体との連携や地域公共交通計画に則って関与したい。
- 弊社グループは当地域において長年にわたり公共交通事業を提供してきた。鉄道の維持が困難になって後も、鉄道以外の何らかの手段で地域の移動の足を確保することに努め、その役割を果たしていきたい。
- 鉄道から他モードへのスムーズな移行のための調整・協力。
- 新たなモビリティ開発として、自動運転・隊列走行BRTの研究開発を進めており、実用化により輸送量に応じた交通モードの実現に向けて努力して参りたい。
- 弊社が他モードでの運営を直接行うのはハードルが高いため、まずは地域の既存のバス、タクシー事業者が担える仕組みを考えていくほかないと思う。
- 鉄道事業者である当社が鉄道以外での地域の足として関与することは考えていない。しかしながらこれ以上利用者が減少していけば、補助金交付前提のバス転換や路線の縮小が現実味を帯びてくる。

- 現在のところ、沿線自治体の厚い支援と旅客のご利用、および貨物荷主のご理解もあって、鉄道の維持がたちどころに困難となっている状況にはないと考えている。しかしながら、将来に鉄道としての維持が困難となり、他モードの交通手段に転換となる場合は相当の困難が生じると考えている。
- 交通系 IC カードや MaaS を活用して、利便性の向上を図ること。
- 代替可能な新たな交通モードに対して、これまで地域の交通を担ってきた事業者として、「地域公共交通計画の見直しに関する支援」「新たな交通モードに関する初期整備と一定期間の維持運営経費の支援」「MaaS システム（オンデマンド交通を含めた予約・検索・決済）に関する支援」等に関して、必要な関わりを持つことができると考えている。
- グループ会社全体で利便性、持続可能な地域社会に向けて、地域の街づくりに合わせ、今よりも利用しやすい環境の関与が可能である。
- 地域公共交通活性化協議会への参画や定量的目標設定・評価に基づくデータ提供、二次交通との連携強化。
- 輸送実態（駅間毎の細かな利用者数、定期・定期外さらには観光利用等を区分したもの）などを開示。それに基づいて幅広く活性化のアイデアを募集する。
- 自治体と連携した取り組みの推進（地域の課題解決に資する取り組み等）。
- 地域活性化のために、観光キャンペーンやイベントの実施、さらには地産品など地域の特色を活かした事業展開を行うこと。
- 廃止路線跡地の原状での提供、及び線路跡地を使ったバスへの転換であれば道路などインフラ整備（譲渡後の利用目的には制限が必要）
- 土地や建物など JR から引き継いだ資産の活用。
- 市では自転車を使ったイベントによる活性化を実施（検討）しているが、電車に自転車を乗せる方策があれば、できることで協力したいと考える。ホームと電車との段差の解消、階段でなくスロープの新設や車内の自転車留置方などクリアせねばならない問題はあるが、実施に向けた国からの補助を期待しながら考えたいと思う。
- 上下分離など、経営構造そのものの抜本的見直しは避けて通れない課題である。分離実現については、「黒字化前提」などの現在国が定めている適用条件の大幅な緩和が必要であり、県レベルでの強い働きかけによる見直しが求められる。
- 第三セクター鉄道会社として鉄道を維持し、公共交通としての社会的使命を果たしていかなければならないと考えている。

- 当社では、毎年、発生する単年度の赤字については、沿線自治体が補填することにより、長期債務は発生していない。これにより、通勤・通学の輸送力を確保しており、併せて、観光路線として他地区からの観光客を誘致している。地域の移動の足の確保としては、これまでのところ、国・県・市などからの補助制度を活用した設備の維持・管理及び更新を進めることにより、安全で安定した輸送を提供することができている。このような路線を維持している当社としては、沿線自治体が地域の移動の足として必要であると考えられる限りは、以上の取組みを継続して鉄道を維持していかねければならないと考えている。

4-3. 鉄道の維持が困難である場合、鉄道以外のモードで地域の移動の足を提供し続ける意向はあるか。その場合、どのような方法が取り得るか、また、どのような支援が必要になると考えるか。

【はい】、【どちらともいえない】

- 鉄道事業者がその強みを活かして、鉄道以外のモードを主体的に運営し続ける可能性はある。ただし、沿線自治体や地域の事業者が運営を行った方が、利用実態に即した柔軟な運営が可能となる場合も想定されることから、運行主体については、ケースバイケースとなると考える。なお、運営主体とならない場合においても、地域の足の確保に必要な支援を行っていく考えである。
- 地域に既に存在する交通事業者との関わりによって、ケースバイケースの判断となる。地域にバスやタクシー等の交通事業者が既に存在する場合には、既存の事業者の経営を支障しないためにも、その事業者が核となり、代替交通事業者として運営することが望ましいことが多いと考えている。当該地域に代替交通を担う事業者が不在であり、新たな交通事業者の設立もしくは住民が主体となった自家用車有償運送を開始するにあたっては、その設立、運営、事業運営効率化等に関して積極的に取り組んで参りたい。
- 何らかの移動サービスの提供を維持するかについては、ケースバイケースで考えていきたい。長期間ご利用の鉄道利用者に暫定的な足を確保することと、別のモードによる輸送を一定の条件下で義務化することは分けるべきと考える。
- 地域にとって最もふさわしい交通モードが選択されるべきと考えており、その担い手として、（経費負担は別途議論するとしても）これまでの知見の範囲内であれば、鉄道事業者として新しい交通モードの運行についてお手伝いできる場所もあるかもしれないと考えている。
- 鉄道の維持が困難で、既存交通事業者による代替が難しい場合、地域の移動の足を確保するため、関与せざるを得ないと考えている。方法としては、代替となる交通手段の提供、既存交通事業者への財政面等の協力や連携などが想定される。なお、鉄道以外のモードとする場合、そのモードの特性を活かし持続的かつ利便性の高い公共交通を構築していく必要があるため、自治体等関係者との合意形成とともに、国から自治体や事業者へ、また、自治体から事業者への金銭的、人的支援等が必要になると考えている。
- バス転換時、バスにより利便性が向上し、バス事業者としても支援金による設備投資（新車導入等）のメリットがあったという事例がある。当社としても地域の協議会への参画を通じて、地域交通に引き続き関与をし、鉄道とバスの接続時刻表の作成、HP掲載等をしている。

- 鉄道の維持が困難な地域には、例えば BRT など他の輸送モードに転換することでコストを削減するとともに、利便性、効率性を向上させることで、地域社会からの賛同を得ながら持続可能な輸送モードを提供し、公共交通事業者としての使命を果たしていきたいと考えている。
- 民間での運営が困難な場合は、行政が運営するコミュニティバスやデマンドタクシー等において運行業務を受託するなどして対応する。
- バス等の交通機関との連携による地域の輸送サービス、移動手段の維持確保及び MaaS の活用。これを実現するには、鉄道事業者によるバスの所有や、バスを保有しない場合の、自治体、バス会社との運用に向けた整理が必要と考える。
- 全路線をフルカバーするバス転換やオンデマンド型輸送による代替は極めて難しいと考える。各路線それぞれ自治体を単位としたコミュニティにおいて、DMV の導入など、現在のモビリティサービスの導入可能性を検証してみるには一定の価値があると考ええる。(大前提は DMV の運行認可条件の大幅緩和)
- まずは自治体による既存事業者の路線を含めた前向きな交通体系再編の議論が必要になると思う。

#### <必要な支援>

- 新たなモードへの移行に伴う行政手続きの簡素化や、転換後のモードにおける規制緩和(管理の受委託の範囲拡大、柔軟な運賃設定など)。
- 他の交通モードへ転換する際のイニシャルコストや、その後のランニングコストに対する財政支援。
- モード転換後の鉄道施設の利活用や撤去等の取扱い、ならびに鉄道跡地に関する税制上の支援。
- 鉄道から転換したバス路線についての補助制度のかさ上げ、要件の柔軟化(同一系統要件、運行回数要件など)。
- バスやタクシー事業を行うグループ会社との連携が可能と考えているが、初期投資をはじめとした自治体等による費用負担の支援が必要と考えられる。

#### 【いいえ】

- 当社の設立経緯(並行在来線会社)や貨物線の利用状況を踏まえると、路線の維持が難しい場合に鉄道以外のモードで提供することは現時点では考えていない。

- 当社の場合、鉄道を維持することで最低限のコストで便益を享受できる特殊な経営形態であるため、他モードへの転換は選択肢としてない。他モードでの輸送に切り替えることを否定するものではなく、その場合は全く別の経営主体で運営すべきと考えている。
- 当社の路線は、地域の移動手段としての性格を持っており、それが例えばバス転換となるのであれば、自治体の行う転換のための方策に従っていくことになる。その場合、当社にそのバス会社を運営するように話が合った場合は、検討には値すると思うが、鉄道会社の形態を変更する意思は今のところない。
- 鉄道専門の第3セクター鉄道であり、会社自体としては清算が現実的。しかし、人材（社員）は地域で次のモードの担い手として活躍することは十分可能であり、そうあってほしい。
- 鉄道の維持が困難であれば、まずはバスに変わると思う。しかしながら、バスは現状、運転士不足、安全性、定時性、大量輸送は困難となり、地方のバス会社も決して経営が安定していることは無いので、乗車が少なくなれば便数は減少、そして、いずれはバス路線もなくなると考える。よって、鉄道の維持を支えられなければバスも同様、いずれは公共交通を維持することは難しいと考える。



4-4. 鉄道の維持が困難である場合や利用実態に応じて便数が少ない状態になっている場合に、国又は自治体から支援があれば鉄道の維持や便数の増加を行うことは可能か。その場合、どのような支援（金銭的、技術的、人的、物的等）が必要になるか。

【はい】

- 国または自治体からの支援によって鉄道を持続的に維持する仕組みが構築されるのであれば可能になると考える。支援は、車両取得に対する支援、インフラ保有負担の軽減など、実施可能なものを組み合わせて検討していくことになると思う。設備の老朽化や要員の確保問題などについても考慮しなくてはならず、これらも含めて関係者間で維持する仕組みについて協議しないとできないと考える。
- 沿線の環境変化などから鉄道利用の増加を見込むことができるなど、地域や事業者にとってメリットがあると判断した場合は、鉄道の維持や便数の増加の検討を行っていく可能性はあると考える。なお、便数の増加を行うに際し、車両の新造や乗務員などの要員増加を伴う場合は、イニシャルコストやランニングコストなど、財政的な観点からご支援が必要になる場合もあると考える。
- 鉄道の特性を發揮できない線区に対して、単に維持存続させることは難しいが、地域がクロスセクター評価等に基づいて定量的な価値判断に基づき、鉄道を選択する方が地域経済に価値があり、上下分離等で鉄道を維持していくと判断された場合であれば、経営上合理的な範囲内で地域に協力することは可能と考える。そのような場合においても、鉄道維持に必要な経費に加えて、自治体が増便等のサービスレベル向上を期待されるのであれば、その施策に必要な金銭的支援が必要になるものと考えている。（例えば、車両増備、地上設備改良など）
- 鉄道の維持や便数の増加、いずれも金銭的な支援が必要。なお、便数の増加は、乗務員や車両不足で対応できない可能性があるため、鉄道という一つのモードだけでなく、並行運行するバス等を合わせたモーダルミックスによる増便等、新たな視点で公共交通の利便性を高めていく必要があると考えている。
- 地方鉄道は単線運行が主流であるため増便に限界はあるが、金銭的な支援を受ければ行き違い駅を増やす事により増便が可能となり利便性が向上し、利用客増加につながる。（現在もあるが国の補助率を上げてほしい）
- 鉄道事業者の財政状況が厳しい為、費用対効果を優先し列車を減便する。減便すれば利便性が低下し、利用者離れも進むという負のスパイラルを解消する為には国の運行経費に対する金銭的支援をお願いしたい。

- コロナ禍前から金銭的な支援を受けて経営を維持してきたが、コロナ禍により従前の支援スキームでは経営が成り立たないため支援の増強が必要となっている。支援の増強があれば引き続き経営は維持できるが、支援の増強がスムーズにいくかどうかは不透明である。支援の増強については関係市町の理解が必要となるが、そのためには享受している便益の具体化および数値化が効果的であり、その透明性と妥当性を担保するために国から一定程度の便益の算出標準の提示を望む。
- 経営安定のための支援を受ける中で、快速列車の運行本数の増や、運行に当たって必要な車両の導入に当たって、国や自治体からの支援を受けながら、増便を行ってきている。今後も現行のダイヤを基本とする方針であるが、この運行を支えるための経営基盤の安定に必要な金銭的な支援をお願いしたい。
- 運行ダイヤや営業体制の最適化を主とする経営の効率化については出口のない必要対応として、毎年実施している。国（観光庁）の補助金を得て、観光ダイヤの季節臨時実証運行にチャレンジするなど、自助努力を続けている。車輛の効率運用においては、国や県、沿線市の経済的支援を受けて、観光車両の改修整備を実施しており、その価値の最大化と有効活用により、利用拡大を図るところである。現状において金銭的、物的支援については一定の補助が得られていると考えている。
- 経常損失が続いている状態であるが、国、県、沿線自治体からの金銭的支援により運行本数が確保されており、公共交通としての体を成している。
- 現状ではある程度十分な本数は維持していると思われるものの（1時間に1本を死守）長期的には乗務員の要請が課題。現状ではJRに委託しているが、いつまで受けてくれるか。この場合、複数の第3セクターでの協働育成などが考えられる。
- 経営の状況にもよる。収益的な課題で経営が困難な場合は、金銭的支援で便数の回復・増便は可能。コロナ等でBCPが困難な場合は、便数の維持・増便は難しい。基本的に平時であっても人材不足が大きな課題の一つである。
- 地域観光振興や地域活性化などの協働名目での人的支援が必要。
- 大量輸送機関という鉄道の特性が発揮できない地域では、支援を受けたとしても、赤字負担が事業者から国や自治体に付け替わるだけであり、根本的な収支改善には至らないと考える。地域の将来的な負担を考えると、鉄道の特性が発揮できない地域では、鉄道以外の輸送モードに変更した方が利便性、持続性の高いモビリティになると考える。
- 当面の支援の内容と合わせて、中長期的にリスクとなるのか、持続可能であるかなどを勘案して、維持や便数の在り方を議論する必要がある。
- 潜在需要が見込まれる場合は、中期的な社会実験（経費公的負担による増便など）を実施し、掘り起こしを模索する。また、ヘビーユーザーである通学輸送について、定期割引分の補填などが効果的ではないか。

- ある程度は可能と思われるが、少なくとも下記支援等が必要。(主に国から)①実証実験補助だけでなく赤字補填と設備補助のハードルを下げる(条件緩和 補助率アップ)②新しい車両の確保(老朽化が激しく故障が多い)③4種踏切の廃止に国も自治体と協同、参画する。④技術者の派遣や調達(新規採用ができず運行確保や技術の伝承ができない) ⑤自家用車利用規制。
- 鉄道が担う移動の役割を路線ごとに明確化することが前提(鉄道輸送を必要とする理由)。
- 輸送サービスの運營業務以外の維持、更新に必要な支援と公共交通全体の利用促進の協働。
- 柔軟な運賃制度が必要。

#### 【いいえ】

- 現状としては適切な運行ができており、便数の大幅な見直し等は検討しない。
- 現実的に考え、今の鉄道設備では、列車本数は限界である。国や自治体からの支援があっても、例えば行違い駅を設置するとか、車両を増備が必要である。これらの施策には十億円単位以上の設備投資が必要であり、現実的ではない。以上の前提を踏まえたうえで補助金としてこれらの設備投資を国や県・市で賄ってもらえるならできないことはないが、現実には、当社のように人口減少が進んでいる地域を運行する鉄道会社では、その後には誰も乗らない列車を数多く走らせることになり、無駄な投資となる。

#### 【その他】

- 支援による鉄道の維持も一つの考え方ではあるが、現在の鉄道ありきで考えるのではなく、鉄道のご利用が著しく減少しているという事実を踏まえて、地域の実情に即した適切な交通モードを選択することが先だと思う。
- 第三セクター鉄道からみた場合、JRのローカル線の利用促進の取組は、非常に弱いと感じる。沿線自治体や地域住民との日頃の連携、協力関係を持ち、一定の自治体の支援も得ながら、地域と一体となった利用促進の取組はまだまだできる余地は大きいと感じる。

5. 地方部路線における課題認識の一つとして、都市部・新幹線の黒字で地方部の赤字を埋める内部補助が成立しなくなりつつあることが挙げられるが、なぜこれまで成立していた内部補助が、今後はできなくなると考えるか。

- 地方路線においては、少子高齢化の進展から利用者数の減少が止まらず、大半の区間・路線において収支の悪化が課題となっている。従来は、閑散区間・路線の赤字を、黒字区間・路線で補填するいわゆる「内部補填」が可能であったが、赤字区間・路線の収支がさらに悪化し、黒字区間・路線の収支悪化や赤字転落が現実となる中、補填しきれずに全線収支が赤字となるような現状である。加えて、コロナの影響が大きく長く続いており、アフターコロナにおいても、ワークスタイルやライフスタイルの変化によって（都市部を含め）運輸収入はコロナ前の状況に戻ることは見込めないとともに、引き続き少子高齢化等により収支の好転が見込める要素はほとんどない。
- 内部補助は国鉄分割・民営化当時の状況を前提とした制度設計であって、それ以降、著しく人口や需要が減少し、あわせて都市間鉄道や都市圏鉄道も新しい働き方や生活様式により厳しい状況になっているため。
- 地方における急速な少子高齢化に伴い、都市と地方の格差がますます広がるため、内部補助は難しいと考えている。
- 国鉄改革の経緯を踏まえると、鉄道の特性が発揮できる線区について引き続き経営努力を行いながら、鉄道としての運営を維持して参りたいと考えているものの、鉄道の特性を発揮できていない線区は内部補助で維持できる状況ではなくなっていると認識している。
- 地方部路線の収支悪化は内部補助の拡大と同義であり、都市部を含む幹線の安全性やバリアフリーを含む輸送サービスの維持向上、老朽化した鉄道施設の更新を妨げることにつながる。今後、都市部における利用者の流失を招く恐れや、結果として地方を含めた鉄道ネットワーク全体の持続可能性の低下の懸念もあり、内部補助を減少させる取組みが急務であると考えている。
- 都市部の利用者から得られた収益は本来都市部の利用者に還元することが望ましく、その大部分を地方部維路線維持のために流用するスキームは、全線的な鉄道サービスの低下につながり、ひいては持続的な鉄道事業運営に支障をきたすものであると考える。
- 会社全体の収支均衡が図れたとしても、過度な内部補助は都市部の利用者の理解を得られる範囲を超えることも考えられる。
- 地域交通確保の問題は、厳しい経営状況に端を発する経営問題というよりも、ご利用が少なく老朽化の進む鉄道によって今後も地域交通を維持し続けるのか、関係者間で協議し地域交通を持続的に維持する仕組みを作らないと早晚立ち行かなくなるのではないかとこの問題であると考えている。

- 赤字路線が走る地域内での路線利活用に関わる議論が十分になされていないことが問題の根幹にあると考える。
- 線区の維持については、内部補助の成立可否によってではなく、大前提として大量輸送機関としての特性を發揮できるか否かで判断されるものと考えている。
- 近年、加速度を増す大都市圏への資本、人口の流入にともない、地域間格差が一層拡大したことにより、地域鉄道の経営がどんどん厳しさを増した。今後は、地域間格差を是正する（地域振興策）と考え国が積極的に地域鉄道の経営に乗り出すべき。
- 内部補助という考え方は成立しにくいという考え方は資本主義経済の中での企業経営上、至極自然な形と考える。コロナ禍で炙り出された問題ではあるが、現に国鉄時代末期以降、今日まで各所の廃線区間が生じたのは、或いは廃線が許されたのは、事業者として内部補助の考え方がそもそも成立しなかったからではないか。敢えて内部補助の考えが成立するとすれば、都市圏から地方への優等列車運行区間においては、既存線区の既得権をもって運行可能となる訳で、営業施策上必要となるこれらの区間に関しては内部補助という考え方は成立すると思うが、前記の列車などが走行しない、且つ単独収支で成立しない区間を残すのであれば、株式会社を主とする民間鉄道事業者としては、株主に向けて説明可能なそれなりの理由を必要とするのは必然と考える。
- 過去には鉄道以外の部門から鉄道部門の内部補助によって、会社全体として黒字としてきたが、最近ではコロナ禍により他部門でも大幅に売り上げが減少し、内部補助を行うのは難しい状況にある。
- ヤードスティック方式による経営努力を前提とした運賃制度（消費税率見直し時以外の運賃改定への高いハードル）。
- 社会的要請に応える設備投資や老朽インフラの更新、近年頻発化・激甚化している自然災害への対策、復旧費用など、資本を増強するコストの負担増、復旧期間の運輸収入減少。

6. 鉄道ネットワークを維持しようとする場合、地方部又は都市部も含めた全体の運賃値上げも選択肢として考えられますが、そういった対応についてどう考えるかご回答ください。

- 人口減少や、老朽施設の更新などを踏まえると、今後の鉄道の経営状況は厳しい状況にあることから、受益者負担の観点から、利用者の方に一定のご負担をいただくことはやむを得ないものと考えている。
- 社会や利用者からサービスの維持・向上が求められる場合、例えばバリアフリー設備の整備や人的サービスの拡充が必要と判断される場合には、それを目的とした運賃の値上げが必要と考える。
- 都市部も含めた全体の運賃値上げ、地方部のみの運賃値上げ等の柔軟な運賃体系の構築により、内部補助も含め会社全体で収支が均衡し、お客様のご理解が得られるのであれば、引き続き鉄道ネットワークを維持することは可能であると考えられる。
- 関係の方々のご理解をいただければ、ネットワーク維持の観点からの運賃改定（維持コストの見える化）や通勤・通学定期の割引率の見直しも考えられると思う。
- 維持する仕組みを検討するために、収支に合わせて線区別に運賃・料金を設定できるようにすること、特に観光線区においては、提供するサービスに見合った対価を観光のお客様から頂戴することなどができるようになるとありがたいと考えている。
- 設備投資や修繕への投資にあたって、当該線区の収益（利用者数）に応じて調整しており、駅周辺人口の少ない地方部への投資は制限せざるを得ないのが現状である。しかし、安全・安定な輸送を持続するためには定期的な投資が不可避。以上のことから、全体の運賃の値上げや、特定の区間に限った当該利用者にご負担いただくといった加算運賃等の工夫も必要と思料している。
- 認可制度の簡便化や、事業環境に応じた金額設定を機動的かつ柔軟に運賃に反映できるなどの仕組みづくりが必要。
- 都市部利用者の理解が前提となるが、都市部路線の運賃値上げによる収入増を地方部路線の維持に充てる仕組みを国が主導して構築することを検討する価値はあるのではないかと（地方財政平衡交付金の鉄道版）
- 当社は、JR線に乗り入れている現状があり、各種割引等はJRの動向を踏まえて判断している。更に、当社として収入を確保し経営基盤を強化するためにも、JRが値上げすれば、連動して運賃を値上げすることも検討できる。

- 地方部においては、鉄道にこだわらずに「あるべき交通体系」について、地域と一緒に前向きな議論を行うことが重要である。そのうえで、地域として鉄道を維持するという判断に至った場合に、どのような運賃体系にするかを検討していくことになると考えている。その場合、地方部（ローカル線）の運賃については、現行の総括原価方式の枠外で、路線の特性に応じた運賃や、モード間の乗り継ぎに配慮した運賃等を柔軟に設定できるよう、検討をお願いします。なお、都市部を含めた運賃値上げも一つの選択肢と考えるが、鉄道特性を發揮できていない路線の維持のために、都市部のお客さまに更なるご負担をいただくことについて、ご理解を得るのはかなり困難を伴うものと考えている。
- 鉄道ネットワーク維持の検討に際し、運賃値上げは選択肢のひとつとしてあるべきと考える。事業収支が負債側に傾いているのであれば、それを明確な理由として必要に応じた額の値上げはあるべきものとする。ただ、運賃値上げによって利用者減少が生じ、更に事業収支の悪化を招く可能性もあるが、その際は需要と供給のバランスが成り立たなかったとしてネットワーク維持困難と判断せざるを得なくなる。また人口減少傾向はこれら一連の動きを更に増幅させる要素も持ち合わせる。そうならないためにも、需給バランスは取れないが国や地方自治体が必要と考える路線や区間については、国や地方自治体による政策的な支援が必要になる、このように思う。ただ、その議論の前段として、自動車、航空、船舶と違い、（一部補助の制度が用意されているのは承知のうえで）鉄道はインフラの基盤整備を鉄道事業者が担っているという他のモビリティとの違いを行政側全般で如何考えているのか、他の交通モード同様に鉄道インフラを行政が手掛けていくところまで立ち戻り、検討の俎上にしても良いのではないかと考える。国鉄の民営化は民間資本による鉄道事業活性化をもたらしたことに相違はないが、その一方で国土中の鉄道インフラ整備は資本の論理に委ねられたとも言える。欧州、特にイギリスを主として行われている、鉄道インフラ整備は国、運行は民間という手法も今後、鉄道事業を維持する考えのひとつと思う。
- 鉄道会社の多くは、沿線人口減少に起因する利用者減少、コロナ禍に代表されるイベントリスク、激甚化する災害対応、老朽化する施設整備の保守、燃料費等の高騰など、多くの社会的環境や社会問題によって収支バランスの維持が極めて困難な状況と認識している。これらの要因を合理的理由として運賃改定の適正実施は避けられない対応である。一方で、中長期的対応としては、地域モビリティの可能性を探求するなど、地域の総合力で利用促進を図ることが喫緊かつ重要課題であると認識している。
- 地方における鉄道ネットワークを維持するためには、運賃値上げも一つの選択肢であると認識しているが、運賃改定に関する規制の厳しさから、現時点での運賃改定は困難であると考えている。そのため、運賃設定の自由度を高めることについて、運賃制度のあり方に関する検討会にてご検討頂きたい。

- 値上げによる利用者逸走（減収）と増収見込みの比較検討で、値上げ幅を判断することになるが、車社会の地方では（幹線を除き）鉄道を必ず維持すべきという方向を決めることは少ないため、値上げを打ち出したタイミングで「バス転換議論」が加速することも懸念される。
- 利用者の逸走による事業継続性にも関わるため、慎重に進める必要があると考える。また、地域住民の移動の足であるにもかかわらず、利用者に負担を強いることで、利用者が減ることについて、株主でもある自治体から了解が得られないことも考えられる。なお、鉄道は、道路とともに重要な社会インフラである。各地域・会社でのネットワーク維持に向けた運賃値上げ等の議論とともに、全国的視点で、道路予算に匹敵する予算確保の必要性についても議論が必要と考える。
- 地方鉄道においては、運輸収入の大きなウエイトを占めている通学需要の低下を招きかねないことから、慎重にならざるを得ない。通学に関して父兄から負担増反対（安易に値上げすべきではない）の意見が必ずでるので、地域行政との十分な調整が必要。
- コロナ禍前より経営が厳しい地域鉄道においては、ダイヤ、コスト等は極限まで切り詰めた状態で経営をしている状況であるため、コロナ禍により運賃値上げを実行すると、値上げによる収入以上にご利用が減る可能性が高くいわゆる負のスパイラルに陥る懸念があり、より慎重な検討が必要と考える。
- 地方部は車社会であることから、運賃を値上げすることで車へのさらなる転移が進み、長期的には利用者の減少、ひいては公共交通の衰退につながると考える。
- 都市部での収入により地方部を含めた鉄道ネットワークを支える内部補助の考え方は、都市部の利用者に負担を寄せることになってしまうので、適切ではない。一時的な対処でなく将来を見据え、地域の実態に即した適切な交通モードを選択すべきと考える。
- お客様のニーズや移動特性に応じた交通ネットワークが必要であり、鉄道ネットワークの維持そのものを目的とするものではなく、地域のまちづくりにふさわしい地域交通計画をどのように作成、実行していくのかという議論をお願いしたい。
- 内部補助を目的とした運賃値上げは、非効率な交通網維持を助長することにもなり、鉄道の持つ本来の機能を損なうことにつながる。
- 地域鉄道の維持が地域間格差を是正する（交流人口を増やす）と考え、地域鉄道においては、これを阻害する運賃値上げはすべきでない（地域振興策として、国等が積極的に支援すべき）。



- 東京～大阪のような大動脈も、毛細血管である地方の公共交通の利用者が乗り換えを重ね、支えている面も大きいことや、国民生活に不可欠なネットワークとしての鉄道維持の観点から、例えば電話料金に上乘せされる「ユニバーサルサービス料」と同様、広くあまねく徴収し財源を確保することを真剣に考えていただく段階に来ていると思う。なお、ここで回答すべきことではないかもしれないが、地方からみれば都市部の鉄道は既に相当に高い利便性を持っているように思うが、速達性向上等のさらなる利便増進に多額の予算が使われていることに違和感を感じる。B/C等の評価からいえば全く問題ないのかと思うが、首都圏への一極集中を是正し、地方への定住促進の政策をとるのであれば、そうした施策を見直し、地方部の利便増進を進めることも必要なのではないか。