

市町村に対するアンケート調査の実施について
(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市町村に対して実施。(一部追加質問あり)

※鉄道路線の沿線地域のうち、地方ブロックごとに数者ずつ調査への協力を依頼。(39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】

- 負のスパイラルの入り口とも言える減便などのサービス低下に繋がる変更を行わざるをえないことが予見される場合は、場当たりのコスト削減を行うのではなく、中長期的視点にたった再建・再興策を真摯に検討するよう沿線自治体等と連携していただきたい。
- 安全な輸送を実現するためには、鉄道施設の整備を継続的に行う必要があり、沿線自治体も支援を行っているところであるが、費用負担が多額になってくるため、計画的で持続可能な形での実施をお願いしたい。
- 日々の交通サービスの確実な提供はもとより、利用実態の把握やデータ分析とそれに基づくサービス改善に努めること。また、沿線自治体に対し、定期的な利用状況共有と意見交換を行い、自治体が推進するまちづくりへの主体的な関与も求められる。
- 利用者の安全輸送を大前提としながら、持続性や利便性の向上を図り、かつ、まちづくりの基本インフラの一部を担う事業者であることを再認識し、国や都道府県、市町村と緊密に連携を図る。
- 鉄道・交通サービス全体の質の向上を図るため、行政のみならず、他の交通事業者との連携を強化し、これまでの例にとらわれない新たな取組の実施が求められる。
- 鉄道インフラの維持・管理において、トラブルを未然に防止するために、かなりの高コストとなっている事業者とその逆の事業者がいる。安全に係る費用は削減できないが、長年の知識と経験を生かし運行サービスレベルに応じてインフラの維持・管理費を縮減する努力と工夫が求められる。

- 鉄道事業者は、経費節減のため経営合理化に向けた最大限の自助努力を行われている。また、サービスを提供する事業者間では経営基盤・体力の違いなどから賃金格差が生じているが、運転士などの人員確保の観点から、担う役割や責務の対価に見合った賃金水準への見直しなど、サービスを提供する者にとっても、より誇らしく魅力的な組織への変革が求められる。
- 鉄道事業への理解度向上 ⇒ 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深める
- 既存路線を効率的且つ安全な輸送が維持できるような技術提供
- 利用状況や住民ニーズ等を踏まえた利用促進施策や経費削減等に取り組んでいく。
- 鉄道事業は、「鉄道利用者の利益を保護するとともに、鉄道事業等の健全な発達を図り、もって公共の福祉を増進すること」を目的とした鉄道事業法に基づいて実施されるものであると理解している。鉄道事業者においては、一般的な民間企業とは性格が異なることから、利潤追求だけではなく、移動手段の確保を事業実施の目的として、持続可能な地域モビリティの実現に向けて真摯に検討し、沿線自治体と連携していただきたい。また、市町の事業提案に対して腹を割った実現可否についての情報交換や実施に対して一層の協力を願いたい。
- 地域を支える基幹的な移動手段として、定時性・速達性および安全性に優れたサービスを持続的に提供するため、幅広い交通モードとのシームレスな接続や、効率的なダイヤ改正により利用環境を向上させるとともに、沿線自治体における地域活性化策との連携など、地域の観光資源を活用した利用促進策の実施。
- 地域を支える公共交通機関としての役割は、他の公共交通機関と比べても非常に大きく、経営収支のみをもって一律に鉄道路線存廃の理由とせず、地域の実情を鑑み持続可能な鉄路としての方策について地域と合意形成をしていくことが必要。
- 鉄道は、広域的な移動需要に対して重要な役割を果たす本市の広域的な公共交通軸であり、コロナ禍の減収減益を鉄道路線の廃止・縮小の理由とせず、交通サービスの維持と利便性向上を図ること。
- 利便性・持続性の高い地域モビリティの実現のためには、鉄道事業者における路線の維持、利用者の目線に立った他の地域公共交通との接続の確保、事業の一部に地域モビリティの確保を明確に位置付けることが重要であると考えます。
- 県及び沿線市町村と持続可能な路線としての方策について、色々なパターンを提案しながら議論し、その実現に向けた取組を進めること。

【行政】

<全体>

- 鉄道ネットワークの議論にあたっては、単に路線や区間で区切るのではなく、経済や生活の“繋がり”単位で議論する視点が必要だが、この“繋がり”が複数行政区域に跨る場合は、より上位の行政機関（行政体）が調整役を担うことになることから、日頃から国・都道府県・市町村とが鉄道に係る価値観を共有することが重要。

(国)

- 地域の厳しい財政状況を鑑み、鉄道が地域ネットワークの基礎となる重要な社会インフラであることを前提に、地域公共交通全般に対して使い勝手がよく、かつ補助割合も拡充していただきたい。
- 鉄道網の強靱化やハード整備に関する補助の拡充。また、地域間格差のない鉄道網形成に関する議論の主導と今後のあり方の策定。
- 欧州をはじめとする先進事例を参考にしながら、鉄道事業を単なる営利事業としてだけでなく都市インフラとして位置付け、様々な主体と手法を用いて持続性を確保する必要性があることを共通認識し、日本型地域鉄道維持存続のモデル構築と国民への意識転換や行動変容を促す。
- 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。
- 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。
- 地域公共交通が維持できるような法制度及び運行支援、他地域の取り組み事例の提供、自治体や鉄道事業者からの相談に対する対応。
- 地域の実態に合わせた情報提供や最新技術を導入する際の支援などが考えられる。また、鉄道維持に要する地方公共団体の財政負担が大きいことから、運行経費（人件費含むソフト面）に対する財政支援の拡充をお願いしたい。
- 全国を視野に各都道府県、鉄道関連事業者など状況把握、連絡調整、全国的な施策を展開をする。
- 全国的な公共交通網のあり方決定、地域調整の支援び財政支援

- JR 各社を含めた各鉄道に対する経営安定化や安全輸送設備等の整備に向けた支援制度の充実、強化
- 利便性・持続性の高い地域モビリティの方策についての研究及び地方への情報共有
- 経営再建・鉄道の恒久的な維持・存続に向けた支援の継続、積雪寒冷などの地域特性を踏まえ、安全対策上必要となる費用の支援措置を講じること。
- 鉄道事業者に対する積極的な情報開示促進
- 国の支援（地域公共交通確保維持改善事業等）や地方財政措置（地域鉄道対策事業債に対する地方財政措置等）の制度が一定程度整っているが、鉄道事業者及び地方自治体が連携して、地域特性に合せた創意工夫で活性化策を考えても、それらに対する国の支援は充実していない。結果として地方自治体が他の施策を減らして財源を生み出すしかないため、苦渋の選択を強いられている。熱意のある地方・地域に対してインセンティブとなるような地域公共交通に対する手厚い支援と国の十分な予算の確保が求められる。
- 政府が掲げる脱炭素社会の実現に資する、新型車両等の新たな技術開発の促進が求められる。
- 災害時等の物流ネットワークの確保、国土強靱化の観点から、国として必要な鉄道ネットワークの明確化など、国の社会資本整備における鉄道のあり方や必要な財源の議論の加速化が求められる。

（都道府県）

- 地域内の公共交通の維持・確保等については各市町村が行い、市町村を跨る広域的な移動手段は、資金面も含め県がリーダーシップを発揮していただきたい。
- 広域的な鉄道網維持に関する施策と鉄道利用促進施策の策定・実施。また、広域的な交通計画の議論の主導。
- 鉄道ネットワークは、複数市町村に跨るものが多く、沿線市町村間の鉄道の維持・活性化等に対する考えの不一致などを解決するため、リーダーシップを発揮し関係市町村間の合意が得られるよう努めることが求められる。
- 多くの地域鉄道が複数の市町村にまたがっていることが多いことから、地域鉄道の維持存続を図るために改正活性化再生法に基づき、地方鉄道の維持存続を図る協議体の設置・運営と、市町村間の調整において主体的な役割を担う。
- 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。

- 国との協調による地域鉄道に対する運行費補助、および利用促進に係る支援制度を拡充すること。
- 鉄道事業者・国・市町村と連携し、交通サービスの維持と利便性向上を図ること。
- 利便性・持続性の高い地域モビリティの実現に向けた協議への積極的な関与
- 地域内都市間交通の維持・利便性向上のための施策検討、国・事業者等関係機関への働きかけ
- 鉄道ネットワークは、都道府県に跨る広域的な路線があるため、都道府県間の連携を強化することが求められる。
- 国の支援制度等の新設・拡充について、市町村等の意向を汲取った上で、地方自治体の代表として関係機関へ働きかけることが求められる。

(市町村)

- 鉄道の利用状況、収支状況の把握と日々の意見交換により、鉄道網維持に関する必要な施策の策定・実施。また、地域公共交通計画を策定し、まちづくりにおける鉄道の位置付・役割を明確化し、住民との意識共有を図る。また、公共交通事業者、観光事業者、近隣市町村、都道府県等との連絡調整の要となる。
- 地域鉄道の維持存続は人口減少対策、市民の通勤通学手段の確保や健康寿命の延伸などにも多大な影響を与えることから地域鉄道の将来にわたる維持存続を図るため近隣自治体と連携し、地域公共交通計画を策定し、公的支援を含む利用促進と利便性向上に取り組む。
- 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。
- 参画機会の確保と協働の環境づくり（交通事業者や市民の参画機会の確保、市と鉄道事業者や市民が協力しやすい環境づくり）
- 必要に応じた運行支援、鉄道事業者や市民が主体となって行う取り組みに対する支援や、地域住民の生活の足として安全輸送を維持できるよう支援すること。
- 鉄道の存続による地域モビリティの確保に向け、沿線地域一丸となって利用促進に取り組んでいく必要があると考える。さらに、利便性の高い地域モビリティの実現に向け、地域住民の移動ニーズの正確な把握に努める必要があると考える。
- 駅を核とした中長期的なまちづくりと二次交通の確保によりまちの魅力を向上させるとともに、地域鉄道事業者や沿線自治体と連携した利用促進策を実施すること。

- 地域の公共交通機関として、地域のニーズを把握するとともに、住民利用だけではなく、観光客も利用する貴重な路線であるため、近隣自治体と連携して路線全体の活性化施策の実施や促進活動を行う。
- 身近な公共交通として地域の公共交通網の検討。住民への利用促進案の策定、他交通事業者や観光業など各種団体との連携・調整が必要と考える。
- 路線の必要性に対する沿線地域の要望等を把握し、地域の声に応え、鉄道事業者に伝え国や県といかに協働していくかが、沿線自治体として重要な役割である。
- 鉄道事業者へ現状以上の利便性の向上を働きかけ、また、鉄道事業者と連携し、利用促進啓発活動に取り組むこと。
- 沿線の地域、住民と一緒に、路線や路線を生かした地域の活性化に向けた継続的な取組
- 地域の活性化や持続可能な路線としての方策について、鉄道事業者や沿線市町村等とともに幅広く議論し、その実現に向けた取組を進めること。
- 国や県等に対し協力や支援の働きかけ
- コミュニティ交通等の二次交通網との結節強化
- 基礎自治体として、住民・利用者ニーズに対し、交通事業者とともに極め細やかに耳を傾け現状等を認識し、課題を整理することが求められる。
- まちづくりの観点から都市計画と交通計画の整合を図った政策的な各種施策を関係者とともに議論を深め、交通まちづくりの将来像を示す地域公共交通計画を策定し、その実践を関係者とともに進めることが求められる。
- 国や都道府県、沿線市町村とも協調した取組を強化するとともに、地域住民・議会に対しては、まちづくりのビジョン、地域公共交通の意義や必要性について、その理解が深まるよう努めるとともに、モビリティマネジメントなどの取組により利用促進を図ることが求められる。
- 利用者の利便性の向上させるための駅周辺の駐車環境の整備等の環境整備

<国・都道府県>

- 鉄道路線は、複数都道府県や市町村に跨って運行されている場合が多いことから、国・県においては、各関係者の調整役としての役割を担っていただきたいと考える。
- 情報提供、広域にわたる路線の調整、補助金など支援制度の充実

- 地域公共交通、生活路線の維持に必要な鉄道事業者への支援と、既存法律の見直しも含めた利用促進（例えばサイクル列車等）の規制緩和が必要である。

<都道府県・市町村>

- 鉄道誘致が政治的成果であったという歴史的背景からか、廃線が「政治的敗北」と見られてしまう風潮があるが、こうした風潮が行政機関と鉄道事業者との風通しの悪さを生んでいるように感じられ、打つ手が無くなった状況になって初めて議論が始まるといった悪循環に陥っているように感じる。まちづくりの最前線において、利便性と持続性を両立する視点に立った「正しい議論」こそが評価され、歓迎されるよう、平常時から市民との意見交換による信頼関係構築が求められているのではないかと。
- 沿線自治体連携のもと、安定的に運行が維持できるよう定めた施策をいかに多く実行し収益を上げるか。また、沿線住民にマイレールという認識を持っていただくことも必要。
- 財政支援を含めて事業者の取り組みを側面的にサポートするとともに、広域での政策連携等に取り組んでいく必要があると考える。
- 鉄道事業者と連携した地域振興・観光客集客の取組
- まちづくりと連携した地域公共交通施策（計画策定、駅周辺の整備）や二次交通の確保、利用促進への取組（普及啓発等）

【鉄道事業者と沿線地域の協働】

- 鉄道事業者による安全・安心で質の高いサービスの提供と、国・県・市町村による事業者の持続的なサービス提供を支えるための支援を連携しながら取り組んでいくこと。
- 自治体間をまたぐような中・長距離の移動は鉄道が担い、それを補完する駅からのラストワンマイルなどの短距離の移動はバスやその他の交通機関が担うなど、各交通機関と国、都道府県、沿線自治体が連携をして地域住民の利便性の向上に取り組むべき。

【その他】

- 新型コロナウイルス感染症に関して、国・県・市も感染症対策として「不要不急の外出は控えて」、「テレワークの積極的な活用を」とお願いしている一方で、鉄道線の利用促進を推進している現状で、市として一貫性のない相反する施策を実施していて良いのか疑問である。

- 市町村や都道府県の限られた資源（職員、予算）の範囲で対応している感があり、各機関で連携して対応する枠組みの構築が必要と感じている。その枠組みの中でそれぞれの役割を論じるべきと考える。
- それぞれの主体の役割を明確化する一方、特に、ゼロカーボン・スマートシティの時代においては、サービスを楽しむ側（住民・観光客等）の役割も含めて議論することが必要と考える。
- 日本のモータリゼーションの進展による環境負荷の増大、公共交通の衰退に対して、諸外国のように、公共交通とまちづくりを一体的に考え、QOL（生活の質）を高めるためにも、国として、政策転換を図ることができるか、また、住民・観光客等が生活スタイルの転換を図ることができるかが、カギになると考える。
⇒国の政策転換とは、道路行政と運輸行政（都市計画行政、観光行政）の法令・補助制度面における総体的な議論により、自動車優先社会から公共交通優先社会への転換を図ることを意図。
- 多様な交通モードが連携するプラットフォームづくり、地域公共交通計画への鉄道事業の位置付け、そして、最終的には、地域住民・観光客に選ばれる移動手段の構築に向けて、官民連携を進めることが必要であると考え。
- 被災により長期間不通が続いている鉄道を復旧するための、復旧費や赤字路線の補填といった財政支援策については、額の規模も相当大きいことから、国による新たな補助制度の創出といった復旧に向けて加速する支援策の制度確立が必要。県においては、交通事業者や国、地元自治体との調整、かじ取り役。地元自治体は、利用促進につなげられる気運の醸成を、地元からいかに大きく展開できるかが重要。
- 鉄道をはじめとする地域公共交通は、地域住民の生活の足のみならず、来街者等の移動手段として、住民の生活や地域の経済活動に必要不可欠な公共財である。とりわけ地域鉄道ネットワークは、先人の努力等により、現在の基盤が整えられ、その多面的な効用を様々な関係者にもたらしているものであり、あらためて道路などと同様に、沿線の土地利用をはじめとする都市計画と一体となった重要な社会インフラであることを関係者が再認識した上で、将来世代へ繋ぎ育む資源・資産として、沿線地域の活性化、さらには国土の均衡ある発展につなげていく必要があると思料する。

2. 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。

- クロスセクター効果（地方都市における人口減少対策、高等教育の選択権（通学）の確保、住民の健康寿命の延伸、企業立地の促進、道路インフラにかかる公費支出の軽減など）。
- 大正期より、国土形成を牽引してきた鉄道は、人や経済の繋がりだけでなく、地域風土や連帯意識など、目に見えない地域価値を繋ぐ役割を担っている。
- モータリゼーションや少子高齢化等によって、仮に鉄道の役目が見直され、持続性の高い地域モビリティへ転換しようとする議論を行うにあっては、単に移動手段としてのあり方だけではなく、例えば“代替バス”を“BRT”に昇華させる、鉄道との共通券などによってサービスの連携を図るといったことを検討するなど、転換しようとする「新しいモビリティ」に、引き続き地域価値を“繋ぐ”役割が担えるよう、まちづくりと一体となった議論が必要ではないか。
- 日本の鉄道は、世界一定時性に優れた移動手段であり、バスや自動車にはない。また、コロナ禍による密の回避が課題ではあるが、鉄道は1両で100人以上の輸送が可能であり、朝夕のピーク時や需要が集中する時期は、バスでは対応が困難。
- 大量輸送機関であり、学生の通学のための移動手段を維持することが、学習環境を守ることにつながる。
- 沿線住民の通勤・通学や通院、買い物といった日常生活に欠かせない移動手段であると同時に、地域間を結ぶことによる観光振興や地域経済の活性化に大きく寄与する重要な幹線交通路線である。ヒトやモノの単なる移動はもちろんのこと、地域と地域を結ぶ役割を持つほか、鉄道でつながった生活圏域の人々の意識を繋ぐ役割を担っており、一体感の創出にもつながるものであると考える。
- 産業においても観光においても駅は極めて重要な社会資本。駅を中心に他の交通網も張り巡らされ、駅があればその地域は栄え、なければ廃れていくと言っても過言ではないほど、（特に地方部では）まちづくりにおける重要な拠点であり、そのまちの玄関口となる。
- 駅を生活拠点とすることによる鉄道への愛着、地域における一体感の醸成。
- レールが物理的に存在し、目的地への行き先がわかりやすく、輸送の安全対策の高度化が進んでおり、非常に高い信頼性。
- 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。市内を走る路線も、地域で愛されるシンボリックな存在となっている。

- 車窓や降り立った駅から望む「景観」があり、地域の主力産業である観光業の面からも、鉄道路線はなくてはならないものであり、この魅力は代替手段では生み出せない。
- 日本遺産の構成文化財の一つに鉄道施設を位置付けており、今後 100 年先にも引き継ぐべき地域のシンボル、地域資源として位置付けている。日本遺産は、2020 東京オリンピック・パラリンピックの開催を契機としたインバウンド推進を大きな目標としており、新型コロナ収束後の観光振興面において、再び、重要な役割を有するものとする。
- 観光列車が代表するような時間をかけた旅の提案など、旅客が広域的な観光地を巡るための有効な手段である。
- 知名度がある「線」として、市町村や県を越えた観光プロモーションとして地元自治体の商材となりうる。
- 地域の基幹となる交通であり、その二次交通となるバス交通など他の交通モードと連携して地域の交通ネットワークを形成していくため地域に不可欠な役割を有している。また、山々と大渓谷の中を走ることによる魅力ある車窓風景の提供を通し鉄道自体が地域の重要な観光資源となっている。
- 全国を網羅する鉄道のネットワーク網で利用者が移動できるため、移動に関して全国一体的なイメージを持つことができる。
- 都市圏に繋がる鉄道ネットワークを担う観点から大きな役割を果たしている。また、新幹線が開業することで、他の都市圏からの誘客も見込め、鉄道ネットワークを形成してこそ強みが発揮できる将来性がある。
- 乗り継ぎが必要になるものの、鉄路を通じて他の圏域とつながっていること自体が大事だと考えられる。
- 道路については、地図上に道の表記はあるが険しく走破が難しい道路がある反面、鉄道は時刻に正確であること・安全が確保されている。
- 移動の快適性（路線バスや航空機と比較し、移動時の身体的自由度が極めて高い）
- 鉄道沿線の花壇づくり、児童・生徒による駅舎の清掃活動、大学生によるフィールドワークなど、住民協働や教育分野においても、優位性のある機能を有している。
- 一つの行政区域のみならず広域的な輸送手段として、旅客・貨物ともに大量輸送が可能であり、航空ネットワークや道路ネットワークとのすみ分けによる機能分担が適切に行われる必要がある。
- 貨物輸送に関しては、貨物専用のみならず貨客混載なども進めることで、効率的な鉄道事業の運営が可能になる。
- 物流のモーダルシフトを推進する上で、貨物輸送ネットワークとしての機能

- 災害時における地域の交通・物流ネットワークの代替機能。
- 農畜産物を全国に移出することなど、貨物輸送を支える役割を担う重要な社会基盤。特に、バスやトラックの運転手確保が難しい状況が続く中、鉄道が果たす役割は大変重要である。
- 鉄道は単なる移動手段ではなく、産業とともに市を支えた歴史と市民にとっての誇りであったと考える。
- 自家用車ではなく、積極的に鉄道を利用することで二酸化炭素排出量の抑制ができ、脱炭素社会の実現に効果的である。
- 冬季等の気象条件によるダイヤの乱れが少ない

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・都道府県の関与が必要と思うもの。

【全体】

- 鉄道事業は専門性が高く、また、十分な情報共有がされていない中で、沿線自治体としては、効果的な支援や利用増進施策が手探り状態である。また、単独の自治体でできる支援策は限界があり広域的な支援が求められるところであるが、沿線自治体の中でも温度感が様々であり、意思統一が困難。この点において、国又は都道府県が主体的な立場をとり、鉄道網維持に関する統一的なルール・施策の策定が必要。
- そもそも一部の収益路線の収入をもって地方赤字路線を維持する形態である中、財務状況が悪くなったため地方赤字路線から切捨てるという議論がなされているが、この議論を突き詰めると便利なところはより便利に、不便なところはより不便にという結果に繋がることが予想され、地方間の格差が拡大することになる。これはコンパクトプラスネットワーク構想においても、ネットワークの根幹となる鉄道網が維持ができなくなることに繋がる。
- JRは（コロナ禍を除けば）赤字路線があっても全体として利益をあげている中で、赤字路線を廃止することに対する住民の理解を得にくい。JRは多額の国民負担を伴って民営化された会社であるので、「地方路線の維持という責務」と「地方路線のモード転換という方針」との整合性の整理が必要。
- 新型コロナウイルス感染拡大が収束されたもとでも、人口減、在宅・テレワークの一定の普及が進むもと感染拡大以前の利用客数にもどることが難しいことが予想される。沿線地域、特に鉄道利用に頼らざるを得ない住民からの要望に、鉄道事業者から収益などの経営的な観点から回答せざるをえない状況があり、円滑な議論がさらに困難になることが考えられる。
- コロナ禍における鉄道事業者の経営状況の悪化により、鉄道路線の存廃議論が線区の自治体に提起される懸念がある中で、鉄道は線区の自治体のみならず広域的なネットワークの中での議論が必要だと思われるため、国及び県が議論の場の仕組みづくりに積極的に関与することも必要である。何かあってから協議が始まるのではお互いに調整が大変となる。
- コロナ禍での短期的な視点だけではなく、ポスト・コロナを見据えた新幹線延伸効果やインバウンドの動向など長期的な視点からの議論が必要。
- 公共交通の持続性を確保するために喫緊の課題となる担い手の確保、養成、DXの導入による業務の効率化。

- 地域の实情や特性に合わせた利便性・持続性の高いモビリティの実現には新たな技術の導入や多くの情報分析が必要と考えており、そのために必要とする時間、費用、技術の確保が課題となる。
- 豪雪地域での技術的な課題
- ゼロカーボン社会の実現に向けた、過剰なマイカー依存社会から公共交通利用への行動変容の促し（特に地方都市において）。
- 公共交通は単なる営利事業ではなく、都市基盤を担うものであることを前提とした、多様な主体と手法による永続的維持を図ることの意識づけ、啓蒙。
- 鉄道は広域にまたがるインフラであることから、国及び都道府県の積極的関与による我が国の国情や地域に根差した持続可能モデルの構築が急務であると考えます。
- 路線別経営状況が開示されておらず、自治体も市民も、鉄道路線の持続可能性に危機感を持ちつつも、具体的にどれほど危機的な状況であるか、正確に把握できていないため、自治体としても議論に入りづらいつという実情がある。この点は4月以降の動きを注視したい。
- 地域鉄道の利用者が大幅に減少し、持続的なサービス運営が危ぶまれる中、沿線住民に危機感が上手く共有できていないと思われるため、地域全体で支えていく必要があるという意識を醸成させることが課題。
- 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。また、行政が仲介役としての役割を果たす必要があると考えます。
- 関係団体が把握する住民ニーズや課題などの集約・整理ができていない。また新型コロナウイルス感染症の影響により、利用促進策の効果（輸送人員増加、収支改善）が掴みづらいことや、事業者努力だけでは解決できない面が大きいという現状にある。今後の議論においては、鉄道利用による経済波及効果が可視化したものがあれば、関係団体が同じ目線での建設的な議論につながりやすいのではないかと考える。
- 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）。
- 国や県では、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。
- 現状、鉄道路線の維持に取り組んでいる中であって、表立って議論することでさらなる鉄道離れが進む懸念がある

- 協議入り⇒廃線議論⇒鉄道がなくなると地域が衰退するという考えが自治体、住民ともに根強く、これも議論に入りづらい一因となっている。
- 導入費がどれくらいかかるのか目安がわからない。
- 利便性・持続性の高い地域モビリティの検討・導入にあたっては、バス転換や上下分離方式の導入といった市町村にとってコストが増大する手法が議論されることが多く、運行事業者から具体的な路線の存廃が言及されていない状況下にあっては、将来的な運行維持と財政上の不安から、沿線市町村による議論を進めにくいという現状がある。過去に廃線になった事例でも、運行事業者から具体的に廃線が言及されたのちに、行政によるバス転換後の運行コスト等を算出したというケースが見られ、短期間で鉄道廃線後の運行計画を策定せざるを得ないという状況が考えられる。
- 円滑な議論に向け、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り、国や都道府県においては、バス転換や上下分離方式ありきではない議論の誘導や、鉄道利用促進を含めた成功事例の共有により、市町村にとって議論のテーブルにつきやすくなるような関与をお願いしたい。
- 既存路線の維持が困難となり、例えばバスやBRT、LRTといった他の交通モードへの代替可能性を検討する場合、財政的な比較だけでなく、鉄道ネットワーク自体が地域にもたらす価値をどのように評価するのか議論が必要である。また、鉄道の存在を前提として生活する地域住民に対してどのように情報を開示し、説明を行うのか、課題が大きいと考えられる。
- 鉄道、バス、タクシーの各交通事業者において現状維持ですら困難であり、地域モビリティの実現に対応する体力があるか危惧される。
- 域内では自家用車利用が大勢を占め、公共交通利用に向けた機運が醸成されていないことが課題と感じている。
- 人口減少が著しく、定期的に公共交通を利用する絶対数が少ない中で、自治体の努力だけでは課題解決が難しい。
- 沿線自治体では判断が難しいため、国及び県が検討する場や、どのような検討が必要か等、広域・包括的な仕組みづくりに関与が必要と考える。
- 国・都道府県が行っている支援内容や他自治体の事例などを示しながら、考える視点を鉄道事業者、沿線地域に示すような関与が必要かと思われる。
- 広域にわたる路線の場合、ダイヤ設定の要望に対する対応や速達列車の設定などでは各市町村にある他の地域交通との接続性に関する調整は難航が予想されるため、国及び県が主となり調整にあたる必要がある。また、各市町村にとって当該鉄道の重要度や位置づけが異なることが多いため、同様に国及び県が主体となり調整を行う必要がある。

- 鉄道は、広域的な移動需要に対して重要な役割を果たす本市の広域的な公共交通軸であり、鉄道の減便や廃止等の手続きについては、地域の実情が反映するよう、都道府県・市町村・地域との協議を制度化すること。
- 現在の鉄道事業法では届け出によって路線を廃止可能であり、民間事業者である鉄道事業者が優位な立場の中で、沿線自治体は対等な立場ではないため議論が難しい。
- JRは、ローカル線に対して、路線の廃止・縮小や駅の無人化などコスト削減しかなく、新たな投資（バリアフリー化等による駅設備及び待合環境の改善等）に対して応じないことが課題である。
- 鉄道事業者と中心に観光しやすい二次交通の充実と鉄道路線の魅力づくりに取り組んでいるが、各市町における交通担当部と観光担当部間との情報共有や自覚を持ったさらなる連携強化が課題である。
- 鉄道、タクシー、バスなど、交通モード間の連携により、公共交通全体でネットワークとして機能させることが必要であると考え、行政が主導する施策の実施に際して、各交通事業者において、経営理念の相違、温度差などもあり、調整に苦慮する場面が多々あるため、自動車優先社会から公共交通優先社会への転換を図るなど、国・都道府県の関与が必要である。
- 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においては、単に鉄道事業者だけではなく、航空、貨物、バス、タクシー、新モビリティサービス事業者などの関係主体が議論の中に入るべきであり、鉄道事業の維持に議論が偏るのであれば、現状においては財政支援しかない問題となって、利用する側の地域住民に対する取り組みの必要性が薄れてしまうのではないかと考える。鉄道を利用する目的、手段のニーズがどう変化してきているのか、これまでの鉄道の歴史も踏まえた中で、今後の鉄道事業の在り方を検討すべきではないか。国や都道府県の積極的な議論への関与が期待され、目指すべき方向性を共有することが最も重要であり、財政的な支援はもちろんのこと、利便性・持続可能性という点で関与を強くすべきと考える。
- 「鉄道が必要な理由」を沿線地域の住民と共有する必要。
 - 鉄道事業に関する情報開示が必要（収支構造、経営状況、利用促進の取組など）
 - 鉄道ネットワークが地域にもたらす価値の評価が必要（クロスセクター効果など）
- 沿線市町村の地域特性により、鉄道に対する住民の意識は様々であり、自治体職員の鉄道に関する知見も異なることから、まずは鉄道の意義や必要性について、自治体が住民向けにわかりやすく説明するマニュアル等の充実が求められる。

- 鉄道が地域の産業、経済、文化の振興に大きな役割を果たすこと明白だが、実際に具体的な話となると温度差が見られる。地域の交通マスタープランとなる公共交通計画の策定は、公共交通の利便性の向上や、将来的に持続可能な交通体系の構築を目指すものであり、共通理解のもと目標達成に向け進めていくには策定の重要性は十分に認識している。ただ、持続性の高い地域モビリティの実現には国等の補助制度を活用する必要がある。策定は努力義務といたしつつも地域公共交通計画と紐づけした補助制度該当条件は仕方ないとしても、地域公共交通確保維持改善事業の2分の1補助率を大幅に下回る決定には、その後の追加対応を要望する。
- 行政側と鉄道事業者側が対等に議論を進める上で、双方が要望を伝える姿勢ではなく、関係者双方がメリットを享受する視点で、議論を進めることが求められる。ただし、現実としては自治体として、相応の負担等が生じることが見込まれることから、国の手厚い支援制度の充実などが求められる。
- 沿線自治体と鉄道事業者とのローカル線維持に向けた協議が一方的な要望にならないよう、国や県の持続的な財政支援や主体的な関与をお願いしたい。
- 市町村によっては、そもそも鉄道事業者と対等な立場で議論を開始できる関係性ではない可能性があり、鉄道により行政側が享受する効用を様々な観点（包括的な分野：教育、医療・福祉、環境等）から整理し、行政（国、都道府県、市町村）と各交通事業者が担う役割を明確化した上で、その解消に向けた仕組みが求められる。
- 沿線町村で鉄道事業者の利便性・持続性の向上を目指すうえで、一番に財政的な負担が大きく感じる。国や県による専門的アドバイスと、財政的支援スキームの説明など、鉄道の利便性をポジティブに議論できる環境を整えば、地域モビリティの実現に向けて幅広い議論できるのではないかと。
- 鉄道事業者は、利用者、特に沿線地域住民の声を積極的に聴取し、可能な限り鉄道事業の維持確保に努めていただきたい。また、住民の声を聴取する際は各種方法があるが、当事者意識をもち沿線自治体に任せることなく可能な限り直接対話を行うべきと考える。（そこには当然自治体も同席する）

【国の関与】

- 早期から鉄道事業者と沿線自治体等とが建設的な議論を進めていくにあたっては、収支状況等のデータを踏まえた検討が必要だと考える。ただし、鉄道事業者としても経営戦略上、積極的に収支係数等を公開できない（したくない）実情もあることから、「試算・比較マニュアル」など経営状況を客観的に共有する新たな仕組みが必要だと感じる。

- 全国的にローカル線問題が顕在化するなか、それぞれにおける円滑な議論のため、「正しく建設的な議論によってバージョンアップを遂げた好事例」づくりを積み重ね、成功体験を全国レベルで共有する仕組みが必要だと感じる。
- ローカル線の多くは、赤字路線であり、今後の路線存続を議論するにあたり、国としての路線維持の基準を明示し、廃止や縮小する場合には、持続性の高い地域モビリティの実現に向けた、継続的な国の財政措置をお願いしたい。
- 第三種鉄道事業者における安全統括管理者の選任に対する国の推薦及び運営に対する財政支援
- 通勤・通学をはじめとした生活における公共交通の積極的な利用に向けて、本格的な取組や仕組みづくりを国策として動くなど大きな流れが必要と感じる。
- 本市の生活バス路線は大半が赤字となっており、赤字額の全額を行政が補てんしている。国のバス路線への支援は、一定の輸送量がないと対象とならないことから、鉄道からバスにモード転換した場合、地元自治体の財政負担は確実に増加する。現在、バス路線の赤字に対する地方自治体の負担に対して8割が特別交付税で措置されているが、特別交付税の総額が増えない限り、実質的に地方の負担は増加する。また、地域の交通事業者は慢性的な運転手不足が続いており、将来にわたりモード転換後の公共交通を維持するためには、運転手の確保に対する行政の支援が必要と考える。
- 鉄道ネットワークの維持のために、行政が鉄道事業者を支援する場合は、国庫補助や地方財政措置を適切に行うことが必要。
- 鉄道路線を将来にわたり維持・活性化し、安定的に運営していくために国の積極的な関与による財政支援や地方ローカル線を支える制度の設立を要望しているところである。
- 国全体の鉄道ネットワーク維持・確保に係る計画策定
- 事業者が届出を出せば事業廃止が可能な制度となっており、広域的なネットワークを担っているJRについても、輸送需要の動向等を地元自治体や住民に説明すれば路線を廃止できる仕組みとなっている点を是正すべきと考える。具体的には、全ての鉄道事業者が、一律に届出により事業廃止できる制度を見直し、大規模な上場企業である鉄道事業者については、国等が例外的に事業廃止の是非を審査する仕組みを設けるべきと考える。
- 鉄道事業者との議論には、沿線市町村だけでは力不足と感じており、県からもバックアップしていただいているが、貴重な移動手段である地方鉄道や鉄道ネットワークの維持は、単に鉄道事業者の収支だけではなく、国の交通政策としてリーダーシップをとっていただきたい。

- 国のリーダーシップのもと、鉄道のあるべき姿を示し、全国ネットワークとして必要な線区については、国の負担において維持していく姿勢を示すことが必要。
- 特に、JR 線区については、国鉄分割・民営化における支援措置等の経緯と全国的なネットワークを担う公益的な存在であることから、存廃については慎重な議論が必要。

【都道府県の関与】

- 協議や計画策定への積極的な関与
- 地域内都市間交通の維持・利便性向上のための施策検討、国・事業者等関係機関への働きかけ。
- 地域交通を検討する際の地方自治体間の主導的役割、自治体・事業者間の調整。

3-2. 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に関して、都道府県と市町村の間で方向性が大きく異なるなど、課題として感じていること。

- 日頃から赤字バス路線などの公共交通維持を主務としている都道府県の公共交通部門や、組織規模から公共交通を専門とする部署を設置できない中山間地の自治体では、地下鉄や都市モノレールなどの企画・経営の経験を持つ都市部の自治体と比べ、組織的にノウハウが蓄積しづらい状況にある。
- こうした都道府県・自治体においては、鉄道事業者からの申し入れや災害などによる運休になった場合を除き、平常時に、事業構造などに着目した大掛かりな議論を始める“動機”がなく、比較的用户数に恵まれている都市部自治体の“関わりにくさ”と相まって、具体的な検討に着手できていない状況にあると感じる。
- 鉄道の存続を決定した際、県は沿線市町で決定したとの認識で、市としては県を含む県市町全体で決定したとの認識の違いがあり、交通部局であるため県立高校への通学の手段を維持し学習環境を守る意識がない。
- 地方鉄道すべてにとは思わないが、場合によっては、現状維持（維持存続）や民間企業としての取り扱いにとらわれず、地域モビリティの刷新へ向けた支援等をお願いしたい。現状として、利便性・持続性の高い地域鉄道を目指すための取組について、理解を得られていない。
- 公共交通網は各市町村内だけでなく広い範囲で連携することにより維持できることから、各市町村や特定沿線における課題については、該当する市町村だけでなく、県内全域の課題として検討する必要がある。
- 県は観光面に比重を置いた事業を実施しているように感じている。地方鉄道において観光需要の取り込みは重要であるが、コロナウイルスや災害等の外的要因により大きく左右される。当地域においては、生徒数の減少や自家用車での送迎により定期利用者が大幅に減少している状況にある。持続性の高い地域モビリティの実現向け、安定的な需要が見込める日常者利用者を増やす施策が必要である。
- 鉄道の維持に対して県は主体性が乏しい。
- 利便性・持続性の高い地域モビリティの実現に向けては、さまざまな具体的な対応策が考えられるが、しばしば上下分離方式の導入といった実施主体となる沿線市町村にとってコストが増大する取組が議論の中心となる。こういった取組は、都道府県や都市自治体にとっては実施に耐えうる事業かもしれないが、中山間自治体にとっては、その財政規模等を勘案するに、実施は困難であると考え。それぞれの自治体の規模が異なる場合において、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の方向性が定まらないという課題があると感じている。

- 同じ線区内でも、複数県にまたがる場合、県によって課題把握に差異があり、具体的な取り組みに結実していないと感じる。
- 鉄道は「点」ではなく、「線」で考えることが必要であること、また、広域的なネットワークをつくり、大量輸送を行う特性であるため、鉄道に関する会議については、積極的な参加をいただきたい。
- 沿線自治体を中心となって議論を進めて行くことには違いないが、鉄道は広域的なネットワークを構成する意味でも、県の役割は非常に重要であるため、県も積極的に議論に参加していただくことが望ましい。一つの路線が県境を跨ぐ場合は特に重要。
- 鉄道は地域間をまたぐ広域的な公共交通であることから、沿線自治体だけでなく、都道府県による積極的な関与や財政支援、持続可能な交通機関となるよう都道府県による広域的な計画策定が必要ではないかと考える。
- 方向性が大きく異なることはないが、市町村・都道府県間において担当者レベルも含め、意見交流をする機会をさらに増やすことが求められると考える。
- 市町村にとっては、地域住民や来訪者の利便性向上などにより、当該地域において様々な公共交通の移動手段が確保されていることが重要であり、都道府県は、そのエリアの広域的な公共交通を担っていくものであると考える。鉄道事業者の路線維持範囲も膨大であると、運賃収入だけでその維持が厳しいのは明白。そうした状況を踏まえた課題の解決に向けて都道府県が果たす役割は大きく、市町村においても、そうした都道府県の主導のもとに地域におけるモビリティサービスの在り方を議論していく必要があると考えている。

4. 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。

【鉄道事業者との協働】

- どのような施策に関しても市が主導で進めた施策は継続しないと考えており、鉄道事業者と地域が一緒になって取り組みを考え、その実現に向けた課題に対して市が支援できることは市が行なうべきと考えている。
- 地域との連携強化を図りながら、路線の特性を判断し、それに基づく施策を実施すること。
- 事業者と沿線地域が協働で利便性向上と運行収支改善に向けた新モビリティの研究や実証運行が出来ればよい。課題としては、沿線自治体では、新モビリティに関する技術的専門知識がないことや、実証運行に必要な費用を事業者や自治体が負担する余力がないことなどである。
- 沿線地域との意見交換を通じたニーズの把握等
- 鉄道事業者については、民間事業者としての経営があり、一方、県や自治体は住民の意思を汲み取る中で方策や要望を働きかけていく。それぞれ足並みや、スピード感が異なることをお互い理解し、調和・協力が取れた議論を行うべきと考える。
- 人口の少ない地域の公共交通を維持するため、地方自治体と鉄道事業者で観光振興等による利用者の確保に向けた方策を検討・実施

【支援措置の拡大】

- 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。
- 安全な輸送を確保するために、設備整備費等に必要な経費の一部を補助する制度がありこれまでも、支援制度の充実・拡充を求めてきたところであるが、維持修繕に係る支援は非常に限定されており、道路と同じように維持修繕に対しても、支援の充実、拡充されたい。
- 過密地域と過疎地域では、利用者数に大きな差があり、利用者数増加による収益力にも大きな差がある。地域ごとに一定の要件（指標）を決め、その達成度に応じ、国が財政支援を行うようなルールを決めてほしい。

- JRは、国鉄から民営化を図り現在に至っているが、広い視点で世界を見ると欧米諸国においては、依然、国有鉄道、出資による公有鉄道が幹線路線などを担っており、上下分離も含めた維持管理の問題を解決することが何より重要である。地域公共交通として国全体でどう維持していくのか、一定の財政支援、税金の投入がそもそも必要である。
- 鉄道からバスへの転換を図った（自治体として受け入れた）場合、それに伴う整備が必要になるため、イニシャル、ランニングに係る部分の財政支援をお願いしたい。
- 鉄道と地域モビリティの連携においては、鉄道以外の交通手段も必要であるから、鉄道、バス、タクシーなど全ての公共交通に対する財政支援を必要とお願いしたい。
- 国として必要な鉄道ネットワークについて、国の積極的な関与が必要であり、国による財源も含めた議論の進展が求められる。また、地方の鉄道線については、仮に上下分離を採用したとしても行政側への費用の付け替えであるため、そもそも独立採算性を基本とした事業運営の考え方に限界がきており、国の運営経費に対する支援制度の創設や保守点検等の維持管理に対する国の支援が求められる。
- 利便性、持続性の高い、地域モビリティを実現しようとする場合、懸念されるのは赤字補填であり、住民生活を支える公共交通を守っていくには手厚い国の支援が必要
- 低収入の地方路線に対する公的支援の仕組みの導入（鉄道事業者の運行に対する支援（上下分離方式など）、鉄道利用促進のための運賃助成）
- 人口減少や少子・超高齢化が進行する中においては、車を自由に使えない高齢者等の交通弱者の移動手段や、郊外や中山間地域における生活の足となる交通手段を確保することは、今後もますます重要な課題となってくるものと考えていることから、本市では将来を見据えたコミュニティバスのあり方を検討し、それぞれの地域の特性にあったAI（人工知能）を活用したデマンド交通やNPO法人等による無償でのボランティア輸送、グリーンスローモビリティや超小型モビリティの運行、シェアリングサービスなど新たな移動手段の導入の可能性調査を進めることとしており、こうした地域の実情に応じた、福祉的な観点を有するコミュニティバス等の運行について、国の手厚い支援が求められる。

【住民の意識醸成】

- 当然沿線地域としては再分配の仕組みにあぐらをかくことなく、「乗らなければなくなるかもしれない。」という危機感を持って、住民を巻き込んで鉄道網の維持について議論をする必要がある。

- 持続性の高い地域モビリティの実現に向け、社会全体でのモビリティマネジメントの取り組みが重要になる。自家用車に依存する状態から、公共交通をかしこく利用する方向へと転換を図っていくことが求められる。モビリティマネジメントの進め方や手法といったノウハウが不足している状況にある。
- 沿線地域との協働には、公共交通利用の機運醸成が肝要と考えられるが、自家用車利用が大勢を占めている実情があり、大きな課題の一つと感じている。
- 事業者と利用者という関係だけでなく、環境問題など一致して求める方向性の価値観をもって、自家用車等の自らの交通手段を持つ沿線自地域の住民も鉄道を利用するような取り組み。

【負担に対する考え方】

- 少子高齢化・過疎化のトレンドのなか、利用促進策のみで収支構造を改善することは困難である。こうした赤字鉄道を維持しようとした場合、内部補助か税金投入かの違いはあれ、その負担者の多くは都市部の市民であることから、都市部の市民こそが、「自分たちの鉄道」との認識を持ち、「自分たちの負担でこれを支えよう」とする機運醸成が必要だと考える。
- 人口減少とモータリゼーションの進行が進む中、沿線住民を中心とした既存の利用対象者を増加させる取組だけで、鉄道を持続可能なモビリティとして維持していくことは困難であると考え。鉄道の持つ長大なネットワークを活かし、利用者の減少が進む中山間地域だけではなく、都市部の利用者にも鉄道を守るという意識を醸成し、鉄道路線の沿線であるなしを問わず、持続性の高い地域モビリティとしての鉄道を自分事として守っていく機運を高めていくことが大切であると考え。
- 都市部とその他の沿線自治体との連携によるモデル的な取組により、「国・地域社会及び利用者等の関係者がそれぞれ必要な負担を行う」という理解醸成を図ってはどうか
- こうした取組にあたっては、鉄道は（道路や学校等と同様に）市民全体の社会インフラであるとの共通認識のもと、総務省等の他省庁の補助制度の適用、地方交付税制度の改正といった、施策を総動員する視点に立った検討が必要になることが見込まれることから、沿線自治体による検討にあわせ、国や都道府県による支援する側のWGを立ち上げるなどによって、この取組に積極的に関わっていただくなどの横断的な連携が必要になると考える

【利便性の向上】

- 主に通学で利用されており、通学利便性の高いダイヤを要望しているが、特急や貨物も運行する路線に乗り入れている関係で実現が非常に難しい。

- 駅舎の多機能化などによる利便性向上
- ICT 活用による、多様な交通モード間の連携・ネットワークという視点も含めて、地域の公共交通全体として、定額定期券（サブスクリプション）、ゾーン制運賃、乗継割引などにより、利用者目線のサービス向上を図る必要があると考える。
- 鉄道の運行ダイヤ等のサービスに関するノウハウの共有化とダイヤの改善が考えられるが、鉄道事業者の理解と協力なくしては、鉄道ダイヤの改善を進めることは困難であることが課題。解決策として、国等の専門機関による議論を踏まえ、ダイヤ作成の標準化フォーマットの作成が求められる。
- デジタル技術の積極的な活用が考えられるが、日々の利用実態（OD など）を把握する上でも有効となる IC カードの導入について、地方の鉄道線では交通事業者にとって明確な投資効果（収支改善）を算定することが困難な状況。導入費およびリプレイスに関する国の手厚い支援が求められる。
- 利便性の確保にあたり、誰もが利用しやすい環境の整備を図る必要がある。施設のバリアフリー化や運賃の助成等ソフト、ハードの両面で対策する必要がある。施設のバリアフリー化にあたっては、財源の確保が課題となる。
- MasS などの他の公共交通機関との一体利用を進めることとあわせて、高齢者も一定数の利用者を持っていることを勘案し、単にデジタル化を進めるだけでなく高齢者層が使いやすい「紙」ベースの対応も含めて利便性を高める必要があると考えられる。
- パーク&ライドを実現するための駅周辺駐車場の整備（課題：整備コスト）
- 鉄道への自転車の持ち込み（課題：車両整備費）

【まちづくり、他モード等との連携】

- モード間、交通事業者間の垣根を超えた運賃制度の実施が考えられるが、国による仕組みは創設されているものの、鉄道における事例は現時点ではない状況。現在の運賃制度の見直しや、MaaS の考え方による国等における共通プラットフォームの整備が求められる。
- 公共交通を移動手段としての役割だけでなく、まちづくり、教育福祉、観光・経済活動等の様々な分野との連携が必要と考える。そのためには専門性の高いスキルを有する機関による技術支援が必要と考える。
- 駅の結節点機能強化、バリアフリー化、路線バス、コミュニティ交通など二次交通との結節利便性を併せて図る必要がある。

- 現実的なところでは、交通事業者間の連携による住民の移動ニーズに沿った路線バス等との接続（見直し含む）や、二次交通の充実などが考えられる。電子決済の導入も有益と考えるが多額の費用負担が課題となる。
- 鉄道路線や都市圏への高速バスを軸として、地元のバス路線を接続させることで域内交通ネットワークの充実を目指しているが、乗り継ぎが生じることにより公共交通利用を避けられているのではないかと感じている。
- 鉄道駅が地域の中心拠点として機能している点に鑑み、駅を中心とたまちづくりを行うとともに、駅から目的地までのいわゆるラストワンマイルをシームレスに接続するため、MaaS を活用した新たな二次交通手段の在り方について検討を行う。鉄道単体ではなく、まち全体の交通の中でどのように位置付けるのか議論を行うため、幅広いステークホルダーとの調整が課題。
- 利用者を増加させるための駅前の再開発（課題：整備コスト、住宅等の事業者の協力）

【鉄道事業者の情報開示】

- 鉄道の運営経費に関するノウハウの共有化と関係者による負担のあり方の検討が考えられるが、鉄道事業者の営業情報であることから、その開示は困難である可能性が高く、また、開示できるとしても公表は困難な可能性が高い状況。解決策として、国等の専門機関による議論を踏まえ、経費の標準フォーマットを作成することや、関係者が担う役割、関与のあり方の議論を踏まえた取組みの推進が求められる。

【その他】

- このモータリゼーションが進展した現代社会において、地方部で収益性を確保することは非常に困難であり、事業者と沿線地域の協働でできることには限界がある。滋賀県で検討されている「交通税」を国税として導入するなど、都市部から地方への再分配の仕組みが必要と思われる。
- 市町村が国や都道府県に対し、人的、財政的支援を求めていくことは、今後も継続すると思われるが、定量的、定性的なデータの収集と分析をもとにした意識転換や行動変容を住民に促す具体的、効果的な手法（制度・政策）の展開に悩んでいる。
- 鉄道事業者は、地域公共交通を担う役割と反面、民間事業者である以上、不採算路線の縮小等を検討するのは理解する。一方、沿線自治体は、鉄路としての必要性や持続可能な公共交通についての方策を鉄道事業者と協議を行う。こうした、ともすると相反する側面を抱えながら、議論を重ねていくことは非常に困難を極める。なかなか効果的な取り組み方法が見出せないのが実情であり、終期を決めての議論は絶対に避けるべき。

- 単に輸送密度（JR 西日本：2,000／日未満）だけで、鉄道としての特性を發揮しているかを判断するのは疑問である。
- 上下分離方式を含めた、県、沿線市による支援が考えられるが、4月にJR西日本が輸送密度2千人未満の路線について経営状況を開示し、具体的な財政支援額の検討が可能となった際に、運行に係る赤字額が非常に大きい可能性があり、短期的にも長期的にも自治体が負担に耐えられない可能性がある。
- 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）。
- 当地域では、列車の空転、鹿等の衝突による輸送障害がたびたび発生している状況にあり、鉄道利用離れに拍車をかけている。鉄道の優位性である定時性の確保のためにも対策が必要であるが、効果的な対策は講じられていない。効果的な対策の実施や実施に係る経費が課題である。
- 企業の地方移転と鉄道利用のマッチングなど安定した鉄道利用の底上げや地方鉄道で人員確保や人材育成が難しい営業部門への人材派遣支援などが考えられる。ただし、沿線への企業誘致する場所は、市街化調整区域の場合が多く、都市計画法や農地法などの制約により困難なケースが多い。
- 安全性、持続性を確保したうえで、多様な主体（担い手）や手法（DXの積極導入等）の検討が必要と考える。
- 人口減少と共に税収が落ちていく中で都市基盤インフラ整備に要する予算と専門人材の獲得は難しいのが現状。
- 生活圏ごとに分科会を開催し、各分科会の意見を取りまとめて、鉄道事業者と都道府県および各分科会の代表等が最終調整を実施する。その場合、住民によって生活圏としていたる地域が異なるため、生活圏をどこで線引きするかが課題となる。
- 地域の公共交通では担い手不足が深刻であり、鉄道の代替機能を果たす余力が確保できるか不透明
- 利用者が減少してもある程度の設備投資は必要だが、費用対効果が見込みにくい

- 新型コロナ禍の経営難にあえぐ事業者は、新たな施策にチャレンジすることが、財政面・人材面で困難であり、また、経営理念の異なる事業者間の調整に苦慮している。
- 地方自治体・交通事業者には、地域の公共交通を生かしたまちづくりをリードできる専門人材が足しているため、国には、専門的な人材の育成や派遣の支援をしていただきたい。
- 世界的な脱炭素の潮流の中、二酸化炭素排出削減の面から鉄道は他の輸送手段よりも優れており、鉄道事業の推進は今後重要になってくるのではないかと考えている。
- 地域として利用向上のために必要な利便性の確保や持続可能な地域モビリティサービスをそれぞれの役割において取り組んでいくこと、特に路線の維持に関しては、広大な都道府県の場合は、延長キロも長いことから、コストがかかっていることを踏まえた財政支援が重要であると考えている。
- JRにおいても首都圏の収益により地方鉄道の運行を賄っており、地方の事業者の経営努力や沿線自治体の支援のみでは鉄道を維持していくことは難しい。国・県・沿線市町村により、打開策について検討していくことが喫緊の課題である。
- 各種利用促進策の実施等による利用者数の増。ただ、利用促進策を実施し、利用者数が増えたとしても、抜本的な解決にはならない。
- 一番大事なことは利用者目線でまずは鉄道をどのように維持していくことを考えるべきである。そのためには何といたっても継続して利用してもらわないと話にならないが、一自治体だけで地域振興や観光客集客に積極的に取り組み鉄道利用者数の増を目指していくことは、過疎地において人口減少が進む中においては、ますます困難となっている。このため、地域のローカル線であればこそ、沿線自治体間の連携、また鉄道事業者の積極的な集客活動を実施し、鉄道の維持確保に取り組むべきである。
- 旅客の利便性、信頼性を担保するため、安全性の確保はもとより自然災害等への迅速な対応が求められるが、維持経費の増大が見込まれる。
- これまでの公共交通活性化の取り組みをさらに深化させるとともに、地域ごとの特性にあった新たな移動手段の導入にも積極的に取り組むことにより、郊外や中山間地域など市域のどこに住んでいても不便を感じることなく、安全・安心で誰もが豊かさや暮らしやすさを実感できる都市の実現に努めたいと考えている。
- その地域の歴史的背景や地理的条件などにより異なってくると思うが、共通して言えることは、特に輸送需要が少ない過疎地域においては、「移動の一つの手段」にこだわるだけでは持続性の高い地域モビリティの実現は厳しいものと感じる。
- 自動運転等の新たな設備整備による事業者コストの低減（課題：整備コスト）
- 都市への車の乗り入れ規制（課題：他自治体の協力）