

### 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 議事録

令和4年4月18日（月）  
国土交通省3号館11階特別会議室

#### ○事務局

定刻となりましたので、ただ今から、「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」を開催いたします。冒頭の進行をしばらく務めさせていただきます。鉄道局鉄道事業課の水野でございます。委員の皆様には、大変ご多忙なところ、ご出席いただき、心から御礼申し上げます。開会に先立ちまして、ご案内いたします。本日の資料につきましては、事前に事務局より送付させていただいております。議事進行中はスクリーンにも映しますが、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、事務局までご連絡ください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しておりますので、出席者のご紹介はこれに代えさせていただきます。なお、森委員は本日、都合により欠席されております。また、第1回・第2回検討会は非公開で開催いたしましたが、本日は公開で会議を実施させていただきます。

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。検討会の開催に先立ちまして、一言ご挨拶申し上げます。まずは、竹内先生をはじめといたしまして、委員の皆様、大変ご多忙のところ、検討会にご参加いただきまして、誠にありがとうございます。また、オブザーバーの皆様もご参加いただきまして、誠にありがとうございます。本検討会についてですが、第1回目のときに趣旨を申し上げましたけれども、一部の地方鉄道あるいはローカル線が現在は危機的な状況でございます。そうした中で鉄道事業者と地域の皆様がいかに危機感を共有して、そしてお互いに協力・協働しながら、いかにして持続性のある、利便性の高い地域モビリティをつくりあげていくか、また、国がそれに対してどのような政策・打ち手で対応していくか、こういうことについて議論を幅広くいただいているところでございます。2月14日の第1回目では、鉄道事業者の皆様から、そして3月3日、前回ですけれども、広島県の湯崎知事、滋賀県の三日月知事、両知事から、地域のローカル線に対するご意見・見方についてご紹介いただいたところでございます。本日の第3回目につきましては、これまで鉄道事業者の皆様、それから地域の皆様からいただいたご意見を踏まえまして、論点整理を始めていきたいと考えております。本日、事務局の方からこれまでの議論を踏まえて、論点整理を提示させていただきましたので、これを踏まえまして、委員の皆様から幅広く様々な観点から、ぜひ活発なご意見をいただければと思いますので、よろしく申し上げます。以上でございます。

○事務局

ありがとうございます。それでは、これから議事等に入りますので、これ以降の撮影はご遠慮いただきますようお願いいたします。

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

○竹内座長

竹内でございます。お忙しい中、皆様どうも今日はありがとうございます。最初にですね、議事に入ります前に、新しいオブザーバーがいらっしゃいますのでご紹介を申し上げます。全日本交通運輸産業労働組合協議会の議長でいらっしゃる住野様でいらっしゃいます。

○全日本交通運輸産業労働組合協議会

住野でございます。どうぞよろしくようお願いいたします。

○竹内座長

それでは、議事に入りたいと思います。第1回の検討会は、ただいまお話ありましたとおりで鉄道事業者、第2回検討会では自治体よりヒアリングを行ってまいりましたが、今回はこれまでの議論を踏まえた上で、論点整理に入っていきたいと思います。はじめに事務局より資料の説明をお願いしたいと思います。

○事務局

皆様おはようございます。事務局の鉄道事業課長の田口でございます。お手元の資料1と2に基づきまして、この論点整理についてご説明申し上げたいと思います。まず、もともと第1回の検討会の中で論点を4つご提示させていただきました。その各論点について整理したものという位置づけですが、それに加えて1ポツとして、そもそもこの検討会の目的につきまして、新たに論点として位置づけた上で整理させていただきたいと思っております。逆に4つ目の論点につきましては、本日は時間の都合上、割愛させていただきまして、主に最初の1から3の論点について、今日をご討議いただければと思っております。なお、論点整理につきましては、次回の第4回の検討会とあわせて進めていきたいと思っております。

まず、1点目ですけれども、そもそもローカル鉄道のあり方を見直す必要性ということですが、最近行われましたJR西日本の線区別収支の公開を受けて、非常に世間の関心も高まっていますが、逆にその収支に注目が集まりすぎているという印象を持っております。そもそも、この検討会の目的というのは、収支が悪化したことをもって鉄道事業者の負担を軽減し、その経営支援をしようということではなくて、あくまで非常にご利用が減ってい

る、そして鉄道特性が失われてきている、こういうものについて、いかに地域の足として再生させていくか、再構築していくかということにあるわけでありますので、この点は改めて確認をしておきたいと思っております。

それから、2点目ですが、事業者と自治体それぞれの果たすべき役割ということですが、この最初のところでは交通政策基本法で掲げてあるそれぞれの役割についてまずご提示をさせていただいております。特に自治体側からのアンケートの中では、事業者の情報提供は非常に少ないというようなご指摘もありましたが、基本法の中では鉄道業務に関する正確かつ適切な情報提供に努めることが規定されております。また、「意見」と書いてあるのは、特に委員の方々そして自治体の方々から出ているものの中で、必ずしも方向性が収斂していないものをあえて提示させていただいたものですが、特にこの2つ目の意見のところでは、他モードに仮に転換した場合もですね、その後も鉄道会社として、地域の輸送の足の確保にはコミットして運行を継続するべきではないか、してほしいという声がありました。地域の役割については、こちらも交通政策基本法の中で、地域の足の確保ということに関連して、住民の方々の理解を深めて、その協力を得るように努めることが規定されてございます。そういう意味で、この検討会冒頭でも申し上げましたが、まさに鉄道のあり方を自分ごととして捉えて、鉄道事業者と危機認識を共有して、再構築していただきたいということが触れられております。意見の中では、利用促進に取り組んでおられる自治体は数多くございますけれども、やはりイベントなど一過性のものではなかなか効果が薄くて、そもそもライフスタイルや都市構造を変えるなどの恒常的に利用環境を改善していくための取組が必要ではないかという声があげられております。

次のページですけれども、この検討会の中では路線の維持にあたっては、鉄道特性の有無というのが一つのキーワードになってきてございます。鉄道というのは、大変優れた輸送モードであって、大量輸送が可能であり、定時性・速達性・環境負荷が低いということがあげられておりますが、いずれもあくまで、大量輸送機関としての特性ですので、多くのお客様がいらっしゃることが前提ということでございます。ここで意見を2つご紹介させていただきますと、3つ目の意見ですけれども、一つは何人という輸送密度以下で一律に切っていくという考え方につきましては適当ではなく、個々の地域の輸送実態を踏まえて丁寧に見ていく必要があるんじゃないかというようなことがご意見としてありました。また逆に、地図で見ると、まさにどの路線も全国ネットワークの一部という考え方もあるわけですが、実際にはかつては特急・急行が走っていたけれども、並行道路の整備などによって、そういう優等列車もなくなってしまったという路線もあり、こういった輸送の実態についても、丁寧に見て行く必要があるんじゃないかというご指摘もございました。

その次のポツですけども、鉄道特性といってもですね、いろいろ議論されている時に、輸送モードとしての鉄道特性を議論している場合と、鉄道があることそのものの社会的意義、例えば観光ですとか医療ですとか教育ですとか、外部経済を前提に議論している場合、

二つございますので、そういうことは区別して考えるべきじゃないかというご指摘がございました。

次の丸ですが、鉄道の維持が求められるのはどういう場合か。これは今の考え方の延長で鉄道特性がある場合は、鉄道の維持存続を図るべきだということですが、意見としては、一つは残すことが自己目的化しているんじゃないか、結局残した上でどう活かすかというところが非常に重要であって、結果的に利用者の方々が離れていっているというのが現状ですから、再びご利用いただくためには、鉄道としての競争力をしっかり回復しないと意味がないんじゃないかというご指摘がございました。逆に鉄道特性が発揮しにくいと判断された場合には、より利便性持続性に優れた輸送モードに切り替えていくべきじゃないかというご指摘もあったところです。

次のページですが、費用負担のあり方については非常に活発な議論が行われていますけれども、こちらでは鉄道として維持し活かしていこうとなった場合、その費用を一体誰が持つのかということについて、内部補助に関する議論がございましたのでご紹介したいと思います。まずは上の2つにつきましては、自治体様の方からのご意見も多数ございましたが、特にJR各社においては、国鉄改革の経緯から、基本的に黒字路線で赤字路線も含めて維持していくというような前提であったはずなので、コロナ禍で一時的にそれが減っているからといって、地方路線の廃止縮小を議論するのはおかしいんじゃないかというご指摘がございました。それから、逆に黒字路線の内部補助財源が枯渇していることが理由であるならば、その分を値上げすれば再び内部補助財源が回復されて全国のネットワークが維持できるんじゃないかというご指摘もございました。次の2つは逆に、特に事業者の側からのご意見ですけれども、基本は内部補助というものは際限のない形で行われることについては、むしろ国鉄改革の趣旨に反するんじゃないかと。後でご説明いたしますが、確かに国鉄改革の時には、国や地方の要望、さまざまな政治的プレッシャーに負けて、非効率な路線を作り、またそれを維持したことで借金が膨らんだことを反省して、そのために分割民営化して民間企業としての自主的な経営努力を促したということからすれば、再び内部補助を押しつけて全ての路線を維持しようというような過度なプレッシャーをかけるのはいかがなものかというご指摘もございます。その次につきましては、少なくとも発足当初はそういう前提があったかもしれないけれども、それから35年の月日が経過して周辺状況は大変変化していますので、それを今でも前提とするのはちょっとやりすぎじゃないかというご意見もございました。最後の2つは、内部補助の中身に関する議論ですけれども、内部補助といっても、例えば幹線へのフィーダー効果がある場合、あるいは事業としての関連性が高いという場合は、当然、不採算部門を採算部門でカバーするというのは、通常、民間企業でもよく行われていることではあります。ただJRの場合には、その発足の経緯から、後に触れますが大臣指針というものも出されておりまして、単純にフィーダー、あるいは事業関連性などの経済的な理由のみでその判断が行われるのはおかしいんじゃないか、もう少し公共的な要請があるんじゃないかというご指摘もございました。国鉄

再建特措法のときの考え方に触れた上で、当時も内部補助によって維持することが国鉄に求められていたので、その承継主体であるJRにつきましても同じように、一定の路線維持義務があるんじゃないか、こういうご指摘もございました。

逆に自治体様ですけれども、この次の丸のところ、支援が必要な場合というのはどうということだということに関しては、多くの自治体様からはこれまでJRというのは営利企業でありまして、実際、株主に配当もなされている中で、そこに公金で支援を行うというのはなかなか説明がつかない、そもそもさまざまな財政需要に対応する中で、新たに交通に対して支援を行うといってもその財源がありませんという、非常に率直なご意見いただきました。その下の2つですが、これは逆に委員の中から、先ほどのような様々な外部経済効果、いわばクロスセクター効果があるということ踏まえれば、その部分まで鉄道事業者の負担に押し付けずに、受益の観点から市民に堂々と説明して、一定の支援を行うべきじゃないかというご指摘もございました。それから上下分離などにつきましても、単純に事業者の赤字の付け替えじゃないかというご指摘も数多くございまして、なぜその支援をするのかということについて、メリットベースで住民・利用者に対してしっかり説明をしないと、特に営利企業であるJRに対して、赤字欠損を埋めていくというような形での説明は難しいという話もございました。

最後のページですけれども、入口論ということで、なかなか建設的な協議が進んでいないという実態が明らかになっていますけれども、これに関する議論であります。1つ目の丸につきましても、まず、今ございます、地域公共交通活性化法のスキームが、そもそも有効なのかということに関してですけれども、多くの委員からは引き続き有用だというご指摘があったと思います。ただ、実態として、これがワークしていない部分もあって、そのところは改善が必要ということでございます。2つ目の丸ですが、なぜ鉄道の世界では、地活法のスキームが、ワークしにくく、地域公共交通計画の中で、鉄道のあり方が議論されたり、その地域公共交通協議会の中で、この問題が扱われることが少ないのかということですが、いくつかのご指摘もございまして、鉄道は非常に広域的で多くの自治体にまたがって存在していることが多くて、自治体の主導的な取組を前提とした地活法のスキームからすると、自治体間の連携を必要とする分、入口のところで詰まってしまっているというご指摘もございました。鉄道は他の輸送モードと比較しますと、線路設備があるという意味で、民間ビジネスといっても、実際に基幹的インフラという部分もございまして、ゆえに自治体からすれば所与のものとして捉えがちである、さらにJRにつきましても、先ほどの論点でもご紹介しましたように、かつては国鉄として存在をされていて、国鉄改革を経て、今存在しているという歴史的経緯もございまして、そもそも国の役割のものである、逆に地域が主体的に取り組む対象ではないという認識が定着をされていて、三セクや地域鉄道、バスと異なって、実際に財政支援を行う対象でもなかったという経緯もあるんじゃないかというご指摘もございました。ただ、事業者から情報開示が進まなかったもので、地域にとっては対応のしようがなかったというような声も聴かれています。

あります。

3つ目ですけれども、このように事業者と自治体の認識に大きなギャップがある中で、ここを埋める主体として、もう少し国が前に出てくるべきじゃないのかというご指摘もございます。地活法の中で国はあくまで脇役でございまして、求められれば助言をするという程度なわけですけれども、特に鉄道の世界においては今のようないきなり事情がある分、もう少し国の役割を大きくとるべきではないかというご指摘がございました。そのうえで協議のあり方についてですけれども、いくつかの考え方を整理させていただいていますが、一つはもともと地域公共交通活性化法の考え方は、市町村が主役でございまして、そことの関係性を考えますと、国があまり前に出過ぎていくのはどうかというお声もありまして、あくまで事業者や自治体いずれかが開催を要請した場合に協議会を開くという形での関与で留めるべきではないかというご意見、それから実際の協議の中では客観的な事実関係やデータに基づいて、みなさんが同じ土俵で議論を行うようにするべきではないか、それから国はまさに中立的な立場から事業者・自治体双方に対して、必要な資料・データの提出を求めるようにするべきじゃないか、また、有識者のご意見も聞きながら、客観的な立場からの評価をしていくべきじゃないかというご意見がありました。そもそも、この協議の場は廃線を前提としたものではありませんので、「対策協議会」ということではなくて、あくまで新しいものをクリエイトしていくという意味での「刷新協議会」的にやっていくべきではないかというご意見もございました。鉄道特性の有無につきましては、先ほど申し上げたように非常に多義的ですので、コンセンサスをつくりながら評価をしていく必要があるんじゃないか、その上で結論がまとまれば、地活法の枠組を活用して、必要な取組を各自治体がやっていくような流れをつくっていくべきではないか、必要があれば、実証事業をやりながら、その評価・検証の中で、住民含めた関係者の納得感を形成するプロセスを踏むことも有用じゃないか、あるいは、ただただやってもなかなか結論が出ないところがありますので、ある程度年限を区切って集中的にやっていくべきじゃないかというご意見もございました。

以上で論点整理の説明を終わりますが、資料2の方に移っていただきまして、今の論点の中でいくつかご指摘のあったことについて、事実関係を事務局としてまとめておりますのでご紹介申し上げます。

まず、めくっていただきまして、現行の地域公共交通活性化再生法についての資料でございます。こちらは過去二回の検討会の中でも出てきておりますけれども、地域が主体と位置付けられており、法律上、多くの規定の主語は、「地方公共団体は」、「地方公共団体が」ということになっていますが、地方公共団体自らが地域の交通のあり方というものを、関係者を集めて定めてマスタープランを作った上で、特定事業を使いながら、その実現の方向に交通事業者を導いていくという、非常に分権的な考え方の法律でございまして、国の役割というのは先ほど申し上げたように、あくまで助言を横からさせていただく、あるいは民間事業を監督している立場から、特定事業の認定などをさせていただくという役割

に留まっております。2枚目ですが、実際になかなか活用されていないというご指摘がございましたので、改めて件数を整理していますが、この右には鉄道分野での特定事業の活用の実績がまとめてございます。軌道運送高度化事業というのは、LRTを整備するためのものであってこれが3件。それから鉄道事業再構築事業というのが、これまで上下分離をするためのものとして10件認定されておりますが、この中にはいずれもJRが含まれておりません。地域公共交通利便増進事業も44件は、この中にはJRは含まれておりませんので、今度、JR四国さんと徳島バスの連携の中で、この一件が加わると認識しております。

次のページのところで、地域公共交通計画の作成状況ですが、そもそも全国1700ございます市区町村の中で地域公共交通計画が作成されているのは、873市町村の672件ということでございまして、まだ半分くらいのところは計画がそもそも作成されていないということでありました。さらに、この協議会にJRさんが参画しているものは右にございますように、全体の42%の247件ということになっています。

次めくっていただきますと、その中で鉄道、特にJRの鉄道がどのように位置づけられているかということをご個別に、すべて調査をいたしました。今の247件のうちJRに関する事業が記載された計画は220件ございました。ただ、ここにございますように、乗継の利便性向上とか、公共交通マップを作ろうとか、総合時刻表を作らしようというような事業が中心でございまして、いずれも鉄道はあくまで所与の前提として位置づけられていて、あり方をどうしようという形で、踏み込んで整理しているものは1件もございませんでした。これは先ほどご紹介したような鉄道特有の理由があるのかなというふうに思っております。このように地活法では、鉄道のことを十分に扱える枠組になっているんですが、JR路線について踏み込んで議論している実績というのは非常に少ないというのは、我々としても改めて確認したところでございます。

次のページですけれども、鉄道特性の評価についてということで、様々なご意見を踏まえて、我々の方でこのように整理させていただいております。大きく分けて、二つあるんじゃないかということで、一つ目が、大量輸送機関としての鉄道特性ということで、当然多くの方がご利用されているかとか、実際に多くの人を輸送しているかという意味での輸送密度を指標にするというのは、一定の合理性があるんじゃないかというふうに考えております。ただ一方で、輸送密度が低い場合であっても、優等列車が走行したり、あるいは貨物列車が走行しており、全国ネットワークの一部としての機能を担っている場合や、ピーク需要にはバスで代替可能といっても、実際に何十台のバスと何十人の運転手を確保して、それで本当にできるのかということがございます。今ではかなり少なくなっていると思いますが、並行道路の整備が進んでいなくて、バスに切り替えるといっても実際にそれが本当に現実的に可能なのかということや、環境負荷の観点で一般的に鉄道に優位性があるとよく言われておりますが、これは確かに大量輸送機関としての特性を正当化するものでありますが、一方で利用者が少ない場合には却って不利になってしまうというご指摘もあるところではあります。

もうひとつのかたまりはクロスセクター効果を含む鉄道特性ということで、よくある議論というのは、どうしても鉄道でなければならない、とお聞きするときには、観光の観点から幹線鉄道網に接続してないと、そもそもその地域に人が来てくれなくなるというご指摘もよくあります。あるいは街のヘソになっているものですから、鉄道がなくなると、そういう機能がなくなってしまって、まちづくりに大きな影響がでる。あるいは多くの方が通学に使っておられますので、教育上の困難が出る、同じように高齢者の方が使っているということで、医療福祉などに影響がでる。これはバスよりも鉄道の方がそういう効果が高いと認められる場合に、そのクロスセクター効果としての鉄道特性が正当化されるというものであります。

6 ページは、これもよく出る議論ですので、おさらいをさせていただきますが、国鉄再建特措法というものが国鉄の末期に成立しまして、当時はまだ分割民営化するという方向性が定まっていなかったものですから、国鉄がどんどん経営が悪化する中で、何とかして改善を図らなきゃいけないということが国家的な大きな議論になりまして、こういった法律が成立しております。ちなみにこれは国鉄改革の昭和62年4月1日をもって廃止をされていますので、現在の国の方針として、こういう形の考え方はとっておりません。「こんなに廃線基準を下回っている」といった報道もみかけますが、我々としては、今は廃線基準というものを持っておりません。

このときの考え方というのは、まず8000人のところが黒字か赤字かのボーダーラインだということで整理をされています。これは最近のJRさん、あるいは並行在来線の運用などをみても、8000人のところで、黒字か赤字かというのが割とこの世界に近いんじゃないかという意見は実際にございます。このときも拠点間輸送をしている路線、あるいは貨物の鉄道が走っている路線は、そもそも地方交通線の対象外とされまして幹線として位置づけられていますので、8000人を切っても、それはそもそも残すべきだということが当時の議論となっております。4000人をさらに切るものというのは、特定地方交通線という位置づけになっていまして、ここにあるように法律上は鉄道による輸送に変えて、バスによる輸送を行うことが適当であるものというふうに見なされまして、当時かなり強い勢いでバス転換の作業が進められたところですが、ここにもあるように、8000人が仮に黒字か赤字かのボーダーラインとすれば、当時であれば、8000人と4000人の間というのは、赤字を前提に内部補助をすることで国鉄であっても残そうということが方針づけられた訳でありまして。さらにここにある例外の1から4につきましては、4000人を切っても、それぞれ事情の中でいわば大量輸送機関である鉄道にその役割を担わせようというのが国の方針だったわけでございます。

7 ページはその結果として進められたバス転換なんですけど、当時対象が1次2次3次で合計83線ということになっていますが、国の法律上は、定義上、バスの方が適当なんだということが明言されているわけですが、実際には自治体のほうでご議論いただいた結果、38線につきましては三セク鉄道として鉄道が残った形になっています。これは我々の考え

でいけば、国としては大量輸送機関としての鉄道特性なしという判断しているわけですが、自治体さんの方で先ほどのクロスセクター効果を含めて地域にとって鉄道が必要だというふうに判断された場合には、自らこの三セクを立ち上げられて、鉄道を引き継いだところであります。ただ、残念ながらこの38線のうち7線はその後の事情の変化によって廃止されて、バス転換が進んでいるという状況もございます。

8 ページは今も三セク鉄道として運行されている事業者、これは全95社のうち31社につきましては、そういった経緯で現在も運行を継続していただいている事業者でございます。単純に大量輸送機関としての鉄道特性だけじゃなくて、地域から見たときにはやはり鉄道じゃなきゃダメだという判断というのが実際に存在しているということでございます。

9 ページですが、ここから内部補助に関する議論についての関連ですが、国鉄改革の時に内部補助についてもいろいろ議論がございまして、これは国鉄改革の前提となった、いわば当時のバイブルという位置づけの国鉄再建監理委員会が出した意見というのですが、この下線部にありますように、黒字部門と赤字部門の依存関係が合理的な範囲を超える場合には、他の交通機関との競争関係において、本来鉄道特性を発揮し得る分野の競争力を弱体化させて、鉄道特性のない非効率な分野を温存させ、事業経営の活性化を損なわせることとなる、ということで、当時も合理的な範囲を超えた内部補助というのは国鉄改革の前提として否定されていたということでございます。

次はその意見の中で、「基本的に鉄道は、旅客、貨物ともにそれぞれの特性を発揮し得る分野を中心として効率化な運営を行うべきもの」とあり、③のところですが、「シビルミニマムとしての輸送サービスについては、基本的には輸送需要に応じた最も効率の良い交通機関により確保されるべきもの」というのが、当時の国鉄改革の考えの前提にあったものでございます。したがって内部補助を前提とした仕組みだったとはいえ、あくまでそれは合理的な範囲であって、大量輸送機関としての鉄道特性が発揮されない場合には、その他の輸送モードの導入を検討すべきというのが前提にあったわけでございます。

11 ページですが、これはよく出てくる大臣指針でございます。今の国鉄改革の意見というのは昭和60年に出されまして、昭和62年に実際に国鉄の改革が行われまして、この指針は平成13年ですから、そこからさらに時が流れて15年後に出されているものでございます。これはもともと特殊会社に位置づけられていた、JR旅客6社のうちの一部が、完全民営化を果たしたことによって、特殊会社の法律から離れてしまう、通常の鉄道事業者と同じく、鉄道事業法のみ監督下に服すということもあって、ただ他の鉄道事業者と比べても特別な配慮が必要ですよということで、附則のなかで、こういったものを遵守するように規定されたものでございます。ここでは、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて、現に営業する路線の適切な維持に努めなさいということですので、引き続き内部補助を前提として、いくつかの赤字路線も維持しなさいということがはっきり書かれています。ただ、逆に廃止しようとするときには輸送需要の動向、その他の新たな事情の変化をしっかりと説明責任を果たした上でやってくださいねということも触れられております。

ので、そのことに限界があるということも同時に認識されているところでございます。

あと 12 ページからうしろ 17 ページまではですね、実際にモビリティを刷新した事例というものがどういうものがあるかということが、いろいろお問い合わせがありましたので、我々の思うところの「刷新」に該当するという非常に斬新な取組をいくつかご紹介をさせていただきます。刷新というとすぐモード転換じゃないかというご指摘もあるんですが、我々は当然、鉄道としての再生が図られるものもその概念に含まれるというふうに考えておまして、特に三セク鉄道になられたところでは、旧 JR 路線であっても駅を新設されたり、運行本数を増やされたり、マイレール意識を増やしたりということで、非常にご利用が増えたケースもございますし、かつての中小民鉄が三セクになったものも右にありますように、最近ですと、小学校を統合して新駅を作ったり、あるいはひたちなか海浜公園までの沿線の延長を手がけられたりといったところで、地域に支えられている鉄道もございます。

13 ページは上下分離は単なる負担の付け替えじゃないかというご指摘を受けることもありますが、左の京都丹後鉄道につきましては、上下分離をしたうえで、上物の運行会社として WILLER TRAINS というバス事業をやっておられる異業種の方の参入を進めまして、従来にない斬新な取組を進められておられます。右の方は福井鉄道の例ですけれども、これは上下分離ということで下物に、福井市さんほか、自治体が入ってきたことにより、まさに鉄道の日々の運営の中で事業者と自治体の間で協業・協働が行われることによって、特に都市政策との連携が進んだり、これは自分の街のものだということで、マイレール意識が進んで利用客が大きく増えたケースもございます。

14 ページは JR 九州の長崎本線ですが、これは只見線と並んでですね、今年の秋に JR 路線としては初めて上下分離が導入されるものであります。下物については佐賀と長崎の両県の管理センターが管理することになってますが、JR 九州も引き続き赤字が発生しておりますので、いわば明確な約束ごとの上に、ここまでは自治体が見るので、ここから先は JR さんでみてねというような約束が行われて、負担が軽減されたこともあって、JR さんとしては 23 年間に渡って現行の運行便数を維持しますという約束を同時にされているところでございます。右には同じく JR 九州さんが取り組んでいらっしゃる「DENCHA」という、非電化区間なんですけど、電化区間の駅でパンタグラフを通じて蓄電池に電気をためまして、そのまま非電化区間に入って行く。おまけにここには自動運転の仕組みが導入されていて、ローカル線であっても、しっかり投資を行うことで、輸送の改善が図られているというような事例でございます。

15 ページはすでに何度もご説明していますので割愛いたしますが、現在東日本管内で行われている BRT につきましては、事業法上の位置付けはバスなんですけど、鉄道と同等以上の利便性を確保しながら運行している。右の日田彦山線も現在工事中で来年度中の開業を目指しておりますが、こちらもむしろ普及型の BRT ということで、コストを抑えるために専用道の部分というのを必要不可欠なところに限定をしまして、できるだけ鉄道と同等の

利便性を確保しようということをやっているものです。

16 ページですが、これはバスに転換した JR 北海道の事例を 2 つ示しておりますが、いずれも JR 北海道さんが廃線をする時に、自治体と相当膝詰めで廃線後の地域交通の在り方を徹底的に議論されまして、左の例ですと 25 億円、右の例ですと 7 億円をそれぞれ自治体に拠出をされまして、このお金を使いながら新型の車両を買ったり、新たなバス停を設置されたり、そして長きにわたる欠損金のための基金をつくったりというような形で取組が進んでいるところであります。

最後の 17 ページはモード越えというのが、この検討会でもよく議論ございますが、左は牟岐線という JR 四国の路線において、バスと組み合わせることで、運行頻度の確保を図ろうとしたケース。これは独占禁止法の適用除外の鉄道分野での初の適応事例となっています。右の方は芸備線と並行する高速バスの方で、自治体さんからの働きかけで 3 社でご議論いただいた結果、行きは鉄道で帰りはバスという形での共通切符をですね、非常に低廉な形でお出していただいて、鉄道のご利用にも資しているということで聞いてございます。

事務局からは一旦以上でございます。

#### ○竹内座長

はい、ご説明ありがとうございました。皆様と意見交換に移る前にですね、第 2 回の検討会で、都道府県へのアンケート調査の結果を紹介いただいたところですが、これは委員の皆様のリクエストを踏まえてですね、鉄道事業者および市町村に対してへのアンケート調査を実施したということでもありますので、こちらを一括して説明いただければと思います。

#### ○事務局

はい、続きまして、事務局から資料 3 と 4 に基づいてご説明させていただきます。ちょっと時間がオーバーしておりますので簡単に、ポイントだけ触れさせていただきます。資料 3 の方は前回都道府県へのアンケートに続き鉄道事業者に対して行わせていただいたところです。こちらは、JR さんは全 6 社に聞いておりますが、民鉄の大手さんは 6 社、特に地方ローカル線も運行されているようなところに限定して聞いております。中小民鉄さんも 13 社、三セクさんも 16 社聞いておりますので、それぞれの立場によってお答えというのは随分変わってまいります。特に中小民鉄、第三セクターについては自治体からの支援がもともとかなり手厚く入っておりますので、それを踏まえたご意見ということになってきております。どの項目がどの方がお答えになったかというのは、あえて隠していますので、そこは内容を見ていただくしかないんですが、主だったものだけ簡単にご紹介をいたします。先ほどのいわゆる鉄道特性の判断基準ということでいきますと、13 ページに飛びますが、いわゆる大量性に対する評価基準として 2000 人が一つの目安じゃないか、あるいは、まずは 1000 人を目安にして進めるべきじゃないかというご意見もございました。一方

で、逆に 14 ページの上から 2 つ目にありますように、各線区によって状況は違うので、個々の線区を丁寧に見て総合的に判断する必要があるんじゃないかということ。それから見にくいのですが、上から 6 つ目の項目のところ、ここでは鉄道業者さんの方からクロスセクター効果にも触れておられまして、真ん中あたりですが、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、その便益については旅客収入だけでなく様々な社会的な価値を考慮すべきじゃないかということ。また、下から 2 つ目ですが、こちらでも一律の基準の設定は考えてないというところもございました。このように事業者さんによって何か一定の水準というものに、コンセンサスがあるという訳ではなさそうです。

17 ページであります、実際に先ほどの協議がなかなかうまくいってないんじゃないかということに関してですけれども、1 つ目の丸にありますように、これは典型的なご意見かと思いますが、地域においては鉄道がバスより上位で優れたモードであるという認識があるようではなかなか交通モードの転換というものを前向きに取り組んでいただけない。4 つ目のところで、国鉄改革からの経緯というのをどうしても強調されて、いくら厳しい状況に変化したからといっても、自治体のご理解が進まないんだといった悩みがございました。

少し進んでいただきまして 24 ページになりますが、これは事業者さんだけに聞いている質問なんです、実際にうまく協議に入れなかったケースがありますかということもお聞きしております。結果として正式な協議に入れなかった、限定した議題・項目じゃないと受け入れられないと言われてしまった、特定線区に関する議論を行うことはできない、全県の線区が対象じゃないと議論開始できないというご指摘、あるいは時期尚早だ、唐突だという様々な回答をもとに協議に入れなかったり、協議を拒否されたというケースが実際にあったようございます。

それから少し進んでいただいて 3-3 なんですけれども、情報提供が少ないというご指摘が多数ございましたが、いずれの事業者さんも近年のこういう議論を踏まえて、もっと情報を出していかないといけないということは、実際に感じてらっしゃるということが明らかになっております。

少しまた飛んでいただいて 4-2 なんですけれども、35 ページですが、実際に鉄道の維持が困難となってその他の輸送モードに変えてかなきゃいけないというときにどういう関与ができますかということなんです、これは非常にご意見分かれていまして、2 つ目にあるように代替交通モードになっても、引き続き自ら運行したり、運行の補助を出したり、基金を創出したりということは充分できるということをおっしゃっているところもあればですね、なかなか地元のバス会社さんもいらっしゃったりする中で、自分が出て行って自らやるのが、本当にいいことなのかどうかというのは、よく考えた方がいいんじゃないかというご指摘もございました。

似たような質問で 38 ページ、4-3 ですけれども、他モードでやる場合の関与というのを

もう少しはっきり聞いているんですが、一つ目にあるように、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りとおっしゃっています。二つ目の丸の後段部分ですけれども、地域に代替交通を担う事業者が不在であって、そういう場合には、より積極的に取り組んでいきたいということで、地域の事業者との関連性にはご配慮されつつも、積極的な役割を果たしていきたいということをおっしゃっているところも多数ございました。

それから 4-4 ですが、まるで廃線が前提のような議論がたくさんあるんですけれども、実際に厳しい状況になっていても、鉄道を残せる道はありますかというふうにお聞きしたのに関しては、一番率直におっしゃっているのは1つ目の丸で、国や自治体からの支援が入って持続的に維持する仕組みができるんだったら可能じゃないか。あるいは3つ目のところで、地域がクロスセクター効果に基づいて鉄道を選択する方が意味があるとおっしゃっているのであれば、経営上合理的な範囲内で地域に協力していきたいとおっしゃっているところもありますが、42 ページの下から3つ目にあるように、そもそもその大量輸送機関という鉄道の特性を発揮できない地域では、支援を受けたとしても、単純に負担が切り替わるだけで、持続性の向上にはつながっていかないんじゃないか、そういう場合には、鉄道の特性を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、むしろ利便性・持続性のうえで、いい選択肢なんじゃないかということをおっしゃっているところもあります。

それから5ポツですけれども、何で内部補助ができなくなっているんだということに関しては、44 ページの下から4つ目ですけれども、地方部の収支悪化分を都市部の方のさらなる負担によって補うということに関して言えば、都市部における利用者の流失を招く恐れや、結果としてそのネットワーク全体の持続可能性の低下を促すのではないか。その次の丸ですけれども、都市部の利用者から得られた利益は、本来、都市部の利用者に還元することが望ましくて、その大部分を地方路線に回すというのは、なかなか御理解得られないんじゃないか。その下の丸にしても、同じようなことをおっしゃっております。45 ページの上から2つ目ですが、そもそも線区の維持の云々については内部補助の成立可否ではなくて、その路線が鉄道特性を持っていて、鉄道であり続けることに意義があるかどうかによって判断するんじゃないかということをおっしゃっておられます。

46 ページですが、運賃値上げについてどう考えますか、ということもございます。もちろん、運賃については、より柔軟な形での制度運用を求める声もたくさんあったのですが、下から2つ目ですが、都市部利用者の理解が前提なんだけれども、全体の収入増を地方路線の維持にあてるような、新たな仕組みみたいなものができれば、利用者のご理解も得られるのかもしれない。よくいうネットワーク維持料金みたいなものが導入されればということをおっしゃっているんだと思うのですが、こういったご意見もございました。ただ、やはり全体的には、都市部の方のご負担で地方路線の維持を図るのは、なかなかご理解が難しいのではないかとというように、地方部の運賃については、47 ページの一番にありますよ

うに、現行の総括原価方式の枠外で路線の特性に応じた運賃とか、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な検討をお願いしたいというように、地方部においては柔軟な運賃制度の導入を求める声も見られたところであります。

資料4の市町村に対するアンケート調査につきましては、基本的には都道府県さんと同じようなご見解が述べられておりました。個別には申し上げませんが、全体としては、やはり実際の自治体規模が小さいので、特に山間部の自治体を中心にノウハウを持った専門の職員がいない、そのための人材育成などの支援をしてもらえないか、というご意見があったのと、財政的にも非常に厳しいものがありますので、そこはなんとか応援してほしい、市町村によって、その差かなりバラツキがありますので、そのバラツキをある程度抑えていく役割として、都道府県さんの役割に期待したいという思いが、市町村独自の意見としてはあったと感じているところであります。事務局からは以上です。

○竹内座長

ありがとうございます。それでは、ただいまご説明いただきまして、資料に基づきまして、意見交換、委員の皆様よりご意見ご質問を頂戴したいと思います。どなたでも結構でございますので、ご発言をお願いいたします。オンラインの方はちょっと見えにくいので、ご発声いただければ、私でご指名いたしますからお願いいたします。いかがでございますでしょうか。

○羽藤委員

じゃあよろしいですか。羽藤です。

○竹内座長

はい、羽藤委員お願いいたします。

○羽藤委員

まず、鉄道事業者さんの経営の悪化は、株主重視の観点からはなかなか受け入れがたいとすれば、やはり地方の公共交通維持の観点から今までその都度、内部補助という考え方でやっているんですけども、新たな経営安定基金の積み上げ、資本参加というような考え方への移行を不合理な依存関係を再現させないという形で、検討する必要があるのかもしれないということは、前回も板谷先生が株式参入という話をおっしゃられたんですけども、そういう考え方が一つあるのかなと思います。

次に、鉄道事業者さんと地元の方々の両者の協力とか努力、この互いの信頼関係を下敷きにしないと、疑心暗鬼の中では、囚人のジレンマのような状態になってしまいます。また情報の非対称性もあります、そういうことも起きやすいのかなと思いますから、ちゃんと公正な判断ができる、第三者、金融であれば金融庁というのがあられるわけですけども、

場合によっては MaaS 庁のような、公正な公共交通機関のトータルな経営審査機関による審査の場がないと、発展的な議論はやはり、なかなか難しいのではないかとことも思いました。

3 点目でございますが、法定協議会についてです。地域と事業者の協力によって、公共交通活性化に向けた社会実証を、やはり BRT、東北復興であれば、仮復旧のような形で行っていたわけですが、やはり間断なく PDCA のサイクルを地域でどんどんやっているとけないといけない。そのための場づくりにしっかり取り組んでいく必要があると思います。ただそれは鉄道の性質上、市域とか県域を越えていくところがございますので、やはり公正な立場にたてる第三者がそういったところの中心になっていく場づくりが必要かなと思います。

あと最後に 4 点目ですけれども、上下分離と地方財政が赤字というところ。財政支援の支出が難しくなっているという観点は、非常にわかるところでありますけれども、道路基盤のようなものが、BRT のような場合であれば、下部インフラの基礎になり得るということをポジティブに考えていただき、新たな公共交通の下部基盤に道路を持ってくる、それは財政支出の有効活用という考え方もありますから、LRT、BRT 化による地域のトータルな公共交通のサービス水準の向上を念頭に、道路予算が鉄道からの転換というところでも有効に活用できるという可能性もあると思います。わたくしからは以上 4 点です。

○竹内座長

はい、ありがとうございます。今の点について、事務局、何かございますでしょうか。

○事務局

引き続き検討会の中でしっかり議論させていただきたいと思いますが、経営の参画については、前回の検討会の議論の中でもありましたが、JR さんの株主になってしまったら、むしろ赤字路線を切るような方向性になってしまう、というような議論があったかと思いますが、一つは、事例としては近鉄さんがおやりになった分社化というものもあるのかなと思います。近鉄さんは一部の路線について分社化され、そこに自治体が参画した形での三セクを作って、さらに上下分離をする形で維持をしているところも事例としてはあります。分離することにより、経営状況が明らかになって、そこへの経営参画もやり易くなるのではないかとこのような印象は持ちました。道路予算の活用については、道路局ともよく調整するようにしていきたいと思っております。

○羽藤委員

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す。続いていかがでしょうか。

では、板谷委員お願いいたします。

#### ○板谷委員

流通経大の板谷です。私からも 4 点ほどお話しさせていただきたいと思います。今、おっしゃっていただいた都道府県が株主になるという話についてですが、資金的に地方政府の側で、鉄道の支援、あるいは資本参加が可能な状況というのをつくりないと、信頼関係に基づいた議論がしにくいだらうと思っております。特に地方政府が、今回の検討会での議論や鉄道事業者さんからの情報公開などをご覧になって、鉄道路線の廃止に係る議論をするんじゃないかと思ってしまうのは、地方で鉄道路線を維持してほしいと言われても、その支援するための金銭が準備できないという場合が少なからずあるためだろうと考えています。そのため、国による地方へのこうした公共交通に対する資金的な支援の枠組の中で、もう少し予算の確保をお願いしたい。財政状況が厳しいのは重々承知しておりますが、そういった部分についてご検討いただく必要があるのではないかと強く感じています。

二点目として、地方政府が支援をして維持すべき路線と、そうではなく国家幹線といえる、国全体のネットワークとして維持すべき路線とは、きちんと切り分けなければならないと私は考えております。一例として、北海道新幹線の並行在来線のうち、貨物列車が走っている函館・長万部間をどうするかという議論が行われていますが、あのような重要幹線については、地元だけで検討すべきではないのではないかと私は感じております。貨物列車が多数走り、沿線自治体に留まらず広域の経済に大きな影響を与えるような重要路線の将来像については、地元自治体だけが関与する形で議論することは適切でないと考えます。しかしそういった枠組みが現状ではないのも事実です。幹線を定める基準が必要ではないでしょうか。ただこうした幹線などを定める基準については、かつての特定地方交通線における廃止対象線区選定のように、輸送密度 8,000 人/日、4,000 人/日、2,000 人/日といった数字で切って、これを下回ったら一律で地方が維持すべき路線とするのが相当というような乱暴な使い方をするについては私も賛成できません。それらの路線をどう区分するかについては、それぞれの状況に応じて検討して決定していく必要があるのではないのでしょうか。

また鉄道事業者による情報公開については、今後、地方との信頼関係を作るために非常に重要ですので、積極的に進めていただきたく思っています。先週、JR 西日本が輸送密度 2000 人以下の路線について情報公開されました。私の意見としては、そういう経営の厳しいところだけではなく、基本的には全ての路線について、データの出し方については誤解のないようにする必要があるかもしれませんが、出していただいた方がよかったですのではないかと考えます。全部出すことで初めて、そういった幹線的な路線がどのようなところなのか、そうでないところがどのようなところなのか、具体的なデータをもって比較できるようになりますので、今後のデータの公開等に際しては、そういったところも含め

でご検討いただけると良いのではないかと考えております。

最後に、何らかの基準を使って、この数字を下回ったら廃止、上回ったら存続というような二者択一の議論がイメージされることが多いようですが、最初から申し上げておりますように、そうした硬直的な議論は望ましくありません。沿線地域や路線自体の事情に応じて、是々非々で対応するといえますか、鉄道を存続してサービス向上するのが良い路線なのか、バスに転換した方が却ってサービスが上がる路線なのかというところについて、実態に即した議論をしたうえで今後の形を決めていくというのが、本来あるべき姿だと考えます。国としてそういったやり方を支援するような制度づくりが必要なのではないかと思っております。長くなりましたが、以上でございます。

#### ○竹内座長

はい、ありがとうございます。ご意見いただいたんですけど、事務局の方で、何かございますでしょうか。

#### ○事務局

まずは資本参加できる道を開かないと、ということですが、今日の説明でも申し上げたように、三セクは、まさに資本参加していただいて、地域が自分事として会社経営をやっている。結果的にアンケートの中でも三セクの場合にはフルに経営状況はディスクローズして地域のご理解を得ているとお話もありました。他方で、よくある問題として指摘されているのは、三セクになってしまうと欠損金をすべて補助する仕組みになってしまっていて、せっかく鉄道事業が民間ビジネスとして、経営効率化を重視しながら運営されているという部分のインセンティブが十分に働いてないんじゃないか、というご指摘もございまして、果たして丸抱えしてしまうことがいいのかどうかということに関しては、議論のあるところかなと思っております。そういった意味で、上下分離というのは、一定の約束のもとですね、リスクシェアをするという考え方がありますので、いずれにせよ、経営に何らかの形でしっかり地域の側もコミットしていくことが、地域の自主的な参画を促すことに意味があると我々は思っておりますが、今、申し上げたようなインセンティブの両立が永遠のテーマであります。いろいろそこはスキーム作りの中で工夫する必要があるのかなというふうに思いました。

幹線ですが、実際にお示しいただいた海線につきまして、貨物列車も走行する重要区間でありまして、そういう線区につきましては、当然、我々も主体的に関与しながら議論していくべき問題だと思っております。実際に、様々な文書のもとでも、全国的な貨物ネットワークの維持というのは国の責務だと、明確にされているところもございまして、路線特性に応じて、国の関与というのは、いわゆる第三者的な、中心的立場での会議の主催者というところから踏み込んで、国家的な視点から議論するケースはありえると思っております。実際に、一部の並行在来線に対しましては、貨物調整金という仕組みでもっ

て、その線区の維持を国としてもしっかり務めを果たしているところであります。

数字で一律で切るのはどうか、あるいは 2,000 人以外のところもしっかり出していくべきではないか、とのことですが、それぞれ会社の経営判断に関わる部分だと思いますが、実際に、大臣がご答弁させていただいておりますように、やはり最終的には地域のご理解がいかにか得られるかというのが最終ゴールであると思っておりますので、地域の方が納得されるような形での情報公開をされていることが、我々国としても重要なのではないかと考えています。実際には、特に都市部の路線になってきますと、大きなターミナル駅の経費はどういうふうに切り分けるのかなど、かなり技術的な問題があるように聞いておりますが、どのような形であれ、最終的には地域の理解が進む形で、いかに情報公開できているかということではないかと思っております。今日の最後の論点のところでもご提示させていただいたように、国が仮にこの協議の枠組みで関与することとすれば、その中間的な立場からどのような情報公開がさらに必要かについても、国としての見解を述べていくことが大事なポイントなのかなというふうに感じたところであります。私からは以上です。

#### ○竹内座長

はい、ありがとうございます。続きまして、みなさまいかがでしょうか。  
では宮島委員。

#### ○宮島委員

はい、どうもありがとうございます。日本テレビの宮島です。丁寧な論点整理ありがとうございます。これまでの2回の皆様のご意見としても、まずはデータを広く共有するという、それから一定程度の国の関与を得たうえでの協議の場の必要性というのは、ほぼ皆さん必要だと思っているのではないかと思います。もうとにかく赤字だから廃線にするということではもちろんありませんし、でも全部このままで良い、持続可能だとは、とても思えない状況ですので、そのまま放っておくというのは、そうとう次の世代にも無責任なことなのではないかと思います。話し合いの中で鉄道をフックにこの地域でも頑張っていこうというようなところもあれば、よく見たら明らかに地域の住民にも選ばれていないような路線というものもあるのではないかと思います。地方でいろいろなローカル線の好事例なんかもあるし、JR に関しましては国鉄改革の時の経緯もありますので、立場によって、言い分はいろいろなのだと思っておりますけれども、まずはみんなが胸襟を開いて何がベストなのか、その地域にとって何がベストなのかということをお話し合うことが、一番最初だと思います。その際に、前の会議でも申し上げましたけれども、現在のその地域の人たちにとって良いということだけではなくて、次の時代にこの地域に住む人たちにとってもいいことなのかということも重要だと思います。話し合っていると、結局、どこも比較的に残そうということになって、そのためにはお金をたくさん貰おうということになるかもしれないと思っているんですけども、じゃあその負担はどこでお金はどこから来るのか、

次の世代に負担はかけないのか、あるいは、この国の国民全体に負担をかけることはないのか、ということは視点として大事だと思いますので、協議の場においてですが、第三者的な、その地域のことだけを考えるだけではない視点の参加者、あるいは枠組みというのにも必要なのではないかと思います。そして、最終的にお金を投入するということになると、結局は、選択肢は、都市部からの流用あるいは国の財源ということには一定程度なるんだと思いますけども、それをするためには、その地域からの明確な鉄道特性の説明というのは必要だと思います。みんな別に地方は減んで良いとは思っているわけではないので、それに対して、一定の気持ちはあると思うんですけども、それはまさに、地方の方が主体的にやる気を出して、ご説明いただかないと、特にクロスセクター効果の方は、なかなか納得いただけないのではないかと思います。そうした議論をしっかりと、共通の指標でそれぞれについての評価を固めた上では、協議をした上で運賃の柔軟性を高めるということもあると思いますし、国の支援というものもあるかとは思いますが。特に、納得を得た上で、維持する線を最新技術でスマート化する、あるいは変えるのであればその転換する線のBRT化に支援するなど、選択肢の中で、良い形をとっていくことだと思います。

議論をするべき基準なんですけれども、私も何人以下ということですぐ廃線ということには反対なんですけれども、逆にさすがに何人以下のところは議論はしようよっていうようなラインはあっていいかと思います。つまり、もしかしたら乗車人数は少ないんですけども、誰の目にも明らかに必要なもので、はい集まりました、30分でもう結論は出しましたみたいなどころも、もしかしたらあるかもしれません。でも、とにかく一回みんなが認識を合わせてですね、納得する再評価をして、そして再構築をする計画を作ることが、大事だと思います。以上です。

#### ○竹内座長

ご意見いただきありがとうございます。今につきましていかがですか。

#### ○事務局

ありがとうございます。やはり協議の場が必要だというのは全くご指摘の通りでありまして、よくあるご指摘として、コロナで非常に悪くなったからこの問題やっているのですかというご指摘がございまして、いやいや前からお客様は構造的に減って大変な状況だったところをなんとか便数は維持してきたんですという反論もございまして。ただ、それに対してはコロナの前にはやれていたじゃないか、引き続きコロナが終わったらやってよ、という議論もよくあるところです。じゃあなぜ我々がこの問題やっているかという最初の論点に戻りますけども、決してコロナだからやっているわけでも、コロナ中だからやっているわけでもなくて、本来ならばもっと以前からこの問題というのは事業者・自治体・国において議論すべき話で、これだけ状況が厳しくなっているということも最近行われている様々な情報公開でも明らかになっているところでもありますので、むしろこの機会を生かし

て、将来世代も含めた前向きな議論をしようじゃないかという問題提起をさせていただいているところでございます。これはコロナが終わるか終わらないか、あるいは、コロナ後の世界がどうなるかということに関係なく、避けては通れない課題なのかなというふうに私どもとしては考えております。

それから次のご指摘では、確かに結局内部補助によるか、あるいは国の財源によるかによらず、その本質では都市部の方々の負担で地方部をサポートするかということに尽きるというのは実際に事業者のアンケートの中でもそのようなご指摘がございました。内部補助か、公的財源による対応かというのは本質的には一緒ではないかというご指摘かと思うのですが、その前提としては、やはり地域から明確な鉄道特性があつてですね、これは国家的にもしっかり守っていくべき意味のある輸送モードだということのご主張というのは当然重要な視点だというふうに思っています。ただ、ユニバーサルサービスという議論もございますが、地域の移動の足はしっかり確保していくべき、というのは、この検討会的前提になっているものでありまして、そこはどんな形で守っていかなければいけないのですが、その手段というのはいろいろあるわけでありまして、それがどうしてもやっぱり鉄道じゃなければいけないのか、ということに関しては、それ相応の説明責任が必要になってくるのかなと思っております。

それからスマート化というのは非常に重要な視点だというふうに考えておりまして、これは昭和62年の時点では、今よりも輸送状況というのは良かったかもしれませんが、当時においては今使えるようなIT技術、例えばMaaSのような技術はなかったわけです。当然ICカードやQR乗車みたいなこともなかったわけでありまして、したがって、今日たまたま「DENCHA」だとか自動運転のこともご紹介させていただきましたが、いかに今、手もとに用意できている打ち手というものを最大限に活かしながら、地域の足を再生させていくかというのは重要な視点であります。やはり基本的に不採算路線のところ民間事業者が追加で投資をするというのはなかなか難しいことであつて、投資の抑制と減便などでコストを抑えて残してきているというのが実態です。スマート化などによってより良い形に作り上げていくことは必要なだけでも、やはりそれにあたっては民間事業者が投資を前向きにできるようなインセンティブを作っていかなければ上手くいかない部分もあるのかなと思っております。したがって、ある程度解が見えれば、その解に到達するための努力をみんなが負担を分かち合いながらどうやってやっていくかというのが、次の大きなテーマかなと思っております。

次に数字の基準ですけれども、協議入りに関しては何らかの目安があつても良いのではないかというのは、実際色々なところからご指摘いただいているところがありまして、そこも引き続き検討会の中でもよく議論いただければと思います。以上です。

○竹内座長

はい、ありがとうございます。続きましてはいかががございましょうか。

○加藤委員

よろしいですか。

○竹内座長

はい、加藤委員ですね。お願いします。

○加藤委員

名古屋大学の加藤です。今日も会場に行けなくて申し訳ありません。

もう皆さんお話になったので、あまり追加することもないのかもしれませんが、とりあえず思ったことを言いますので、その中で新しいことがあったら汲み取っていただければと思います。

やはり先ほどのアンケートの結果とかを聞くと、本当にこの業界って思い込みとかコミュニケーション不足の塊みたいなものだなと思っていて、みんなもうちょっと話をして、協力すれば良い方向に行くはずなのに、それをやらないとか怖がっているので全然進まないということを感じました。で、私の議論は、交通網とか、あるいは貨物、あるいは観光というところは別に考えて、地域公共交通というところでいつも考えているので、そういう観点からとっていただきたいんですけど、今までどうしてJR含めて鉄道のことを協議会で議論しなかったかって言えば、それは自治体としては協議は面倒くさいから鉄道をそのままやってもらうのが一番良いし、事業者の方はうるさいことを言われたくないので協議会をやりたくない。会社が黒字の時は赤字路線を走らせていけば、一番それがみんな幸せとか、楽だったということでそうになっていたと思っています。でもその結果として、議論してこなかったのでもんどもん悪くなってしまったということなので、私はずっと前から協議会をやるべきだって言っていましたけど、それがみんな面倒くさかったっていうのも事実なので、今回そこに入ってきちんとやり方を考えるというのは非常に有意義だと思っています。今回やれなかったら、今までのやり方続けたら、もうそこら中の鉄道とか公共交通がめちゃめちゃになるので、やらなくて済むのであればいいですけど、やらなかったら酷くなるというふうに、まず全国の皆さん思われたほうがいいんじゃないかなと思います。

私は鉄道を頑張って残そうとするところも、もうどうしようもないのでやめるということも、もともと鉄道がないところも、いずれの仕事もやっているんで、今ここでは鉄道で問題になっているところをどうするかを議論していますけど、そもそもそれが不公平とも言える。もともとバスしかないところは関係ないんですね、この議論は。で、今やっているバスでなんとか助けて欲しいと思っている、あるいは地域がもっと頑張って鉄道を維持しようとしている、三セクさんなんかそうなんですけど、そういうところだったらあまり関係ないのかもしれないですね、この議論は。この問題設定というのは、実はかなり狭い

ところで設定していると私からは感じる。で、鉄道廃線するか否かということが議論になりがちですけど、そうじゃなくて、その鉄道が地域公共交通として役に立っているかがまず大事。本来、地域を良くするために地域公共交通があるわけですけど、そこすらわかってない人が多いので、地域を良くするために地域公共交通をどうすれば良くできるか。そのために、大まかに言うと鉄道はザルです。ザルである鉄道が、その地域で役に立つのかということを中心に科学的に議論して、あるいは地域で腑に落として、それに沿ってどうしたら良くなるかということ、公共交通計画を策定するなどして、具体的な方向性を示して行動しているということをするべきです。そこに至っていないところがあまりに多すぎるので、そんなことも議論してないのにどうして無条件の存続を主張できるのかというのが非常にじくじたるものがある。もっと議論すればいいじゃないかと、なんでしないのかとなります。

私が30カ所以上の地域公共交通会議とか協議会に出ていて、JRさんとか鉄道会社さんが出ているのは半数以下です。どうしてかって言うと、私が地域公共交通会議委員の立場としてずっとと思っていたのは、以前だったら出ただけじゃなかったです、頼んでも。うちは関係ないからと。あるいは出てもいいけど、言われても何もできないので意味がないと言われました。はっきりこれは言われた。最近はどうでもないです。出ていただけています。だけど、何となく怖いんですよ。住民さんとかが「鉄道が不便だ」と仰ることもあるでしょうけど。で、その時に「こんなことを議論しているんだったら出たくない」とか言われたら困るなあと思うので、私みたいな地域公共交通会議に出ている人間としては、そういうふうに話がなんかわけのわからない方向に進むのは嫌なので、ここで鉄道について問題にできないんだったらやらなくていいんじゃないかって思っていました、ということです。ただ、鉄道がなくなりそうなところはそういうわけにはいかないし、本来だったらそうでないところだっけきちんと議論するのが地域公共交通会議や協議会の役割なんですけど、じゃあ国がそれを積極的にやるべきと言ってきたかといったら言っていないと思うんですよ。現実には多くの地域公共交通に関する議論というのは、バスとか、あるいは乗合タクシーとか、デマンドとか、そういったものの議論ですよ。鉄道とかタクシーの議論はしていませんよ、ほとんど。だから地域公共交通に関する国の報告書を見たって鉄道とかタクシーのことはほとんど書いていません。だから国だって、鉄道とかタクシー、ここはタクシーは関係ないですけど、これらが公共交通としてどういうふうに役に立つのか、どうしたらもっと良くなるのかということの議論は避けてこられました。今回はそれをやっていただかなきゃいけないということはお願ひしたいです。

あとは、もし財源が充分確保できて、地方の鉄道を維持することにまわせるとしても、一律にとかばらまきは絶対やめていただきたいなと思っています。どうしてかという、それは有効じゃないから。やはり地域で公共交通がなぜ必要で、どうしていったらいいかということを中心に考えていただいたところに重点的に配分するのが本来のやり方だと思います。そうでないと有効に活用されない。今までほとんど議論もしないで段々と減便

したところに、ただ単に本数を増やしたりして利用が増えるかということそんなことないと思うんですよ。どうしてかって言ったら、例えば利用の少ない路線でも高校生が通っているから、なくなると高校生が困ってしまうとか言っていますけれど、本当に鉄道がないと困るかといえば、駅から高校が離れているので鉄道の利用が少なく、代わりにバスで行った方がよっぽど便利なところがあるんですよ。そういうことを考えてないところに単にお金を出したって本当に有効なのか。そのお金を出して、もっといい方法があるか考えてくれたところにお金を出す方が有効に決まっていますよね。それさえやらないでどうして配るのかということになるし、それさえやらないところに配ったら、もし合計が同じなら、もともとバスしかないところで自分たちはこれで頑張らなきゃいけないところの分が減りますよね。それもおかしいことです。だから、鉄道とかJRとかの話が聖域になっているのはよくなく、そこにきちんとメスを入れて、みんなで議論するというをやっけていかなきゃいけない。それから、鉄道会社がきちんとデータを出すということも基本的に必要です。データが全然出てこないんで、データを出してくれないと具体の議論ができないんで、ここは全員でやっていただきたいですよね。

あと、自治体さんには、協議会を開くと廃線への道ができるから開かないようにしているところがあります。それは非常にバカで、そうじゃなくて、自分たちからこの鉄道を良くしていくために協議会を開いて、もう非常に大っぴらに活発に議論したらいいじゃないですか。で、それをやってなんとかして残すということをやることが大事です。そうやって先手を打たなくて、JR 西日本さんが仰っておられるように、まず協議会を開いてそこで議論しましょうと事業者から先に言われていてどうするのかと。地域公共交通活性化再生法では、自治体がちゃんと主体的に考えろって言われているのに、事業者に言われたらおかしいですよ。全く転倒している。そこだっちゃんと言っていたきたいですよね。

あとスキームですけど、先ほど地域公共交通特定事業の説明があったんですが、その中の地域公共交通利便増進事業、昔、地域公共交通再編事業と呼ばれたものについては、三江線の廃線の代替交通を検討する時に使われましたよね。あれなんかもきちんと紹介しておかなきゃいけません。それも含めて、特定事業の多くが、鉄道を残す、あるいはやめるといふ時の交通をどうやって良くしていくかということに活用できるスキームであるにも関わらず、ほとんどそういう説明を国はしていない。そこも問題なので、鉄道を考える時には一体どういうふうなスキームがあるのかを再整理して見せる必要があって、そういうのは国交省の資料にないのだからちゃんと見せる必要もあると思います。

地域旅客運送サービス継続事業も、前回前々回申しましたけれど、鉄道も対象として検討できる仕組みができていますよね。で、あれはエントリーのところだと思うんですよ。本当に手遅れにならないうちにきちんと議論して、より良い方向はどっちかを考えていこうと。考えたら、さっきの利便増進事業であるとか、あるいは鉄道やBRT絡みのいろんな特定事業があるんで、それらを活用する方向に行けばいいというロードマップができます。そこも全然わからなくて、今回ソリューションが何個か出ましたけれど、そういう事業を

使った結果としてこういうソリューションができてくるということが明確になれば、もうちょっと方向性も検討できるんじゃないかと思うんですよ。そこがあまりないので、自治体さんも不安になる。あるいは全く知らないんで廃線か否かしか考えられないというのもあると思います。

あとは、廃線するにしましめないにしましても、今よりもっと良くすることについて検討できる専門家とかが非常に少ない。特に廃線後については、私が廃線処理投手と言われてはいますが、廃線後のことをやるのはあまり好きな人がいないので、そういうことをできる人がいないんですよ。でもしょうがないんで、そういう専門家も養成しないといけないので、実はここは国に何とか考えてほしいところだと。もちろん、鉄道事業者さんも、自分達が最終的にやめたいと思っておられるんだしたら、その後を考える役割の整備を支援してほしいということも思っています。非常に脈絡なくて恐縮ですが以上です。

#### ○竹内座長

はい、ご意見ありがとうございました。只今の委員のご意見については何かございましょうか。

#### ○事務局

いろいろなご指摘をいただきました。

まず、これまである意味、内部補助というのがいろんな真実を覆いかぶすブラックボックスであって、その中で自治体と事業者の間でのコミュニケーションがあまり図られてこなかったという側面というのは確かにあるのかなというふうには感じました。いずれにせよ、先ほど宮島委員へのコメントで申し上げたように、今回のきっかけでその限界がはっきりしたというのは、一つのきっかけとして、本来のあるべき公共交通について、事業者と自治体がお互い席について、創造的な観点から議論を促していこうというのがこの検討会の目標ですので、まさにご指摘を踏まえてしっかり形を作っていきたいというように思っています。

それから地活化法の活用ということですが、確かに、実際にバスあるいはコミュニティバスのような駅から先をよくいう枝葉の部分についての検討をしやすい形でやってきたというのは、運用としてはあったのかもしれませんが。これだけ鉄道について活用実績がないということについて、特にJRさんについてはほとんどないというのは、我々も改めて真剣に受け止めて、むしろ今回の検討会の出口の議論として、この地活化法のスキームというのをもっと使っていくためにはどうしたらいいのか、逆に、例えば打ち手としても、今先生からいくつかご紹介のあった特定事業がございしますが、それが本当に今回の議論の出口として十分使い勝手の良いものになっているか、やはり足りないものとしてはもっとメニューを増やす必要があるのではないかと、そういうことも次回の検討会の中でご議論いただけるように私どもとしても準備をしていきたいと思っております。

そもそも問題設定が鉄道の話だけなのかというご指摘もありました。総合政策局の方では我々の検討会と並行して、地域交通のリ・デザイン検討会というものをやっております、今日も夕方に第2回が開かれる予定になっております。そちらは鉄道のみならず、地域公共交通全体を同様の視点で検討を進めているというふうに承知しておりますが、私どもがここであえてこの検討会を別立てでやらせていただいているのは、やはり今までは枝葉はなかなか難しいことになっているけど、幹は健全だというような前提で関係者が来たわけですけれども、この幹の部分も実は非常に深刻なことになっているということが世の中で明らかになってきておりますので、その幹の部分に関しては冒頭にもご説明申し上げたように、鉄道ゆえの事情でなかなか正面から議論が行われてこなかったという、ある意味周回遅れということになりますので、その分を追いつくためには、やはり特別な手当をすべきじゃないかということで、別途こういう形での議論をさせていただいたわけがございます。鉄道は非常に重要な輸送モードである反面、非常に問題が根深い部分もあって、ここはこれまでの考え方を関係者の皆さんと少し転換しながら新しい打ち手をしていかないと、先生ご指摘のように放っておくともっと大変なことになるのではないかとこのころは我々もしっかり認識をした上で、また関係者にも認識を持っていただいた上で絵を描いていく必要があるというふうに思いました。今日いただいたご指摘の部分については次回の検討会である程度整理してお示しして、ご議論していただけるように準備したいと思います。

#### ○竹内座長

はい、ありがとうございました。まだちょっとお時間あるので、私の方からも何点か指摘させていただければと思います。

一つはですね、これ前回申し上げたことで、この会議でも決めることではないんですけども、ただ長期的に考えてもらいたいのが、前まで申し上げたのは要するに内部補助の話として、通学定期割引がその特定の会社と特定の利用者が負担しているという、そのおかしさですね。それから同じ例で、身体障害者の方々もこれもやっぱり国としての政策であるのに、特定の会社の利用者がそれを負担してその人達も割引の原資を出していると。国家的な施策が特定の利用者に負担をさせて肩代わりさせているというところの問題点というのはご指摘したところですけども、最近また、鉄道の防衛・国防としての役割というのが出てきたということもあると思います。戦前の日本の鉄道のほとんどは鉄道院、鉄道省と国のものであり、その理由はなぜかというと鉄道の果たす軍事的な役割が極めて大きくて、軍事物資の輸送に極めて有効なものであったということだと思います。戦後になってからは平和になって、もう戦争と鉄道ということが国民の頭から飛んでしまうようになった。つまり鉄道は旅客輸送を、あるいは貨物でも非軍事的なもののためにあるものだという頭に最近までなっていたわけで、これまではそれでよかったということですけども、まあこれはもう本当に政治マターなので我々の範囲を超えることでありますが、もしも状況

が変わって安全保障上の必要性が出てくるとするならば、これは費用負担上防衛の予算に関わる話ですよ。もし仮にローカル線が、赤字だから廃止っていう話になったときに、それが果たして国家の安全保障上いいのかどうかを考えたとき、その費用負担の問題が出てきます。安全保障上の費用も特定の会社の利用者には負わせるというのはおかしな話ですから、こういう点も、頭出ししておく必要はあるんじゃないかと考えております。

それからみなさんもおっしゃっていることと同じことになってしまうんですけども、最近JR西日本さんが数字を出されて、一部の報道によると、その数字を見たある自治体の方がですね、「収支だけで廃線を決めるのか」ということを言ったとか、そういうのを見聞きしたことがあります。その報道が事実であるとするならば、明らかに自治体の方々の考え方と企業の考え方は全く違う方向を向いているという典型的な話だなんて思いながら、その記事を私は読んだんですね。ということで、要するに、企業と自治体が問題意識を共有していない、目的意識を共有していないということが問題で、それで先ほど板谷委員もおっしゃった株主として参画するという話を広げて、早い話がリスクのシェアとプロフィットのシェア、これについては以前も申し上げましたけども、そういう仕組みを作るっていうことを提案することが、やっぱりこの会議の一つの目的になっているんじゃないかという気がします。ですから、そういう点での議論が必要じゃないかということがあると思います。これが2点目ですね。

あとは3点目として、これも皆さんおっしゃった通りで、これも一つの共通認識ですけど、現行のサービス提供の形態を変えていくとき、単一の基準、例えば収支だけとか、あるいはその乗車密度だけだということではないということだと思います。それは私も同意見でありまして、このほかに加えるべき基準として、先ほども論点の中にありましたけれども、フィーダーサービスつまり培養効果っていうのが、最近あまり言われない言葉かもしれないけれども、あると思います。これはあまり具体的な数字が分からないのでいい加減な例で恐縮ですけど、分かりやすい例として、例えば、東北新幹線がおそらく仙台以北、それから盛岡以北だけを単独の路線と考えると経営が厳しいということになります。まああり得ませんけど、だからこの区間を赤字だからといって廃止するということになるのかということです。現在の路線が今後札幌まで延伸されると、その時におそらく需要が一気に増えて、需要が航空から移ってくるとなったときには、たとえ赤字であっても仙台以北盛岡以北の新幹線が、実は仙台以南の新幹線にかなり大きな収益をもたらしているということになるわけです。そういう役割を持っている路線であるならば、そこを廃止することによって、逆に本線の収益が悪化することもありえると思うんです。実際の例が北陸新幹線だと思います。長野までの路線が金沢まで開通したら小松～羽田間の航空便数が減ったっていうのがありますけども、これと同じことが言えるわけであって、結局そういう培養効果、フィーダーサービスがある所は、これは事業者さんが十分に理解されていると思いますけども、そういうところは赤字であっても残す必要があるかもしれません。このような観点もいろいろある基準の中の一つとして考慮することがあるんじゃないかと

いうことを考えた次第です。以上、3点だけ申し上げておきましたけども、私の意見につきまして何かございますでしょうか。

#### ○事務局

貴重なご指摘ありがとうございます。まず定期券割引率ですね。国鉄時代の割引率がある意味そのまま前提として承継されていまして、JRさんの通学定期が非常にお安いと。それは当然、前向きな教育効果を出している部分もある一方で、定期代が安いからということが、この線路を残してくれということの重要な指標になっていて、実はバスのは便利が良いんだけど、安いから鉄道を使っていますという声も地方によく聞かれるところであります。そういうことも踏まえて、地域の方で、今回お出しさせていただいているのは、まさにクロスセクター効果として様々な社会的効果があるというふうに、明確に整理されるのであればですね、その効果に応じ、受益の観点から、一定の負担を様々な観点から考えていくということもあるのではないかというのが一つ我々の問題提起でございます。その究極のものとして、今の国防の話だと思えますが、あまりそういう観点で現実には検討が行われていないのは事実だと思います。これからは鉄道の役割というのは、国防の視点も入れながら、多義的に考えてかなければいけないし、同じようにそれが国家的な受益だということであれば、そういう観点からの受益と負担の関係の議論もあるべきなんじゃないかと思うんですが、いずれにせよ今後の具体の議論の中で何のために鉄道が存在しているのか、誰が残してほしいと思っているのか、ということに応じた受益と負担の議論が必要になってくるのかなと思っております。

それから、2点目のリスク・プロフィットシェアであります。よくあるのは能登空港のケースですね。一定のところに線を引いて、これ以上お客様が増えて、それはまさに会社の経営努力として利益が増えたのであれば、それは逆に一定分は地域の基金の方に還流をさせましょう、逆に思ったよりも色んなことがあってお客様が減ってしまっただけで赤字が出た場合には、その基金から一定程度事業者に落としましょうという形で、ある意味、山と谷の部分埋める仕組みだと思いますが、このように自治体さんと事業者さんが明確な約束・契約関係に立って、リスクとプロフィットをしっかりと線引きをして、それぞれの役割をしっかりと果たし、民間企業の経営改善インセンティブが残る形でやっていくというのは大変意味のあるお話かなというふうに思います。そういう意味で上下分離もその一つかなと我々としては思っているところではあります。次回のいろいろな打ち手の中でそういう考え方を取り入れてをお示ししたいと思っております。

それから3つ目ですが、フィーダー効果というのは今日も簡単に触れさせていただきました。確かに、我々も根元効果といっていますが、先が伸びれば伸びるほど、根元の部分に効果が出てくるんじゃないかというところなんです。実際に一部の自治体からですね、この先っちょの部分だけ廃止するのはいかがなものか、その先っちょの部分の方も、根元の部分にも乗っているんじゃないかというようなご指摘もあったところであります。これは

実際に通して乗っている方がいらっしゃるのか、あるいはその地域内で完結しているような輸送がほとんどなのか。ここはかなり詳細を見て行かないと感覚論だけで議論する部分ではないんじゃないかと思いますが、先ほど私が申し上げたように、最終的には自治体の方が納得のいく形に出来るかどうかというところでの、情報公開の中で、フィーダー効果の部分というのもお示しをしてご理解いただくべきなんじゃないかと思っています。当然その考え方というのは、今後の取りまとめにあっても取り込んでいきたいと思っています。私からは以上でございます。

#### ○竹内座長

はい、ありがとうございます。一通り委員からはご意見頂戴したところでございますので、これまでのところで、オブザーバーとしてご参加の方で何かございましたら。最初に住野様お願いします。

#### ○全日本交通運輸産業労働組合協議会

ありがとうございます。今回からこの検討会に参加をさせていただきました、交運労協、住野でございます。まずこの検討会の趣旨から申し上げたいと思いますが、それぞれの関係者が、地域のモビリティの刷新に向けて、協働と共創ということで、この会議が開かれました。今後の展望を切り開いていくということが一番の重要課題であると思っていますし、ステークホルダーの一員であります、私たち公共交通に従事するエッセンシャルワーカーとして、今後の鉄道事業を含めて展望をどう切り開いていくか、このことが今問題になっております私たちの人材の確保・育成・定着にもつながっていくというふうに思っておりますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思っています。その上で今日初めてですけれども、3点、少し基本的な考え方について発言をさせていただければと思っております。

まず1点は、先ほど各鉄道事業者と自治体の相関関係は私から見ても、情報公開等、行き詰まっているというのは非常に感じているわけでありましてけれども、ただ、国も含めて、私が見る限り、自治体の取組として、やはり交通事業者任せであり、赤字であったら補填をすとか、そういう議論がこれまででしたけれども、今後は社会情勢の変化も踏まえる中で、とりわけ少子高齢化や、他県からの観光需要、また環境対策や街づくりとか、様々な課題があるわけでございますが、自治体として公共交通を軸にした取組というのが若干弱いのではないかなというふうに感じております。先ほど計画を策定するうえで、そういったノウハウを持った人がいないということも言われておりますけれども、実は地域公共交通計画策定にあたっては、有識者の参画もできるという仕組みも実はあるわけでございます。

もう1点は、財政的な問題につきましては、国もそうではありますが、道路整備等を中心とした公共事業予算が未だに非常に高いと思っております。一方で公共交通に使われているのは、私はまあ20分の1程度ではないかと思っていますので、そういった意味ではこれ

までの考え方というものを社会的にどう変化をさせていくか、これが一番の大きな論点ではないかなというふうに思っておりまして、国と自治体が今後の住民、行政サービスをどう見直していくのかが一つの大きな課題だろうと思っています。

最後に、鉄道単体で考えれば、定時性・速達性・大量輸送性はよく言われますが、一方では固定経費が非常にかかってくるという、これはまあ従来から言われていることでございますけれども、鉄道単体として、線として考えるのではなくて、多様なモードとの連携を重視し、総合的に面で見えていくことが最も必要な視点ではないかと思えます。その上で鉄道は幹線でありますから、これを生かしていけるのかどうか、こういう視点で全体的な総合交通の中でこの議論を進めていくということは、非常に重要な論点でございますし、住民の皆さん方が安いから乗るんだという利点だけではなくて、鉄道をこの区間だけは生かしたほうが総合的な交通としては良いだろうという、そういうようなことも含めて検討することが必要だと思えます。また、財政的な問題については、国や自治体の従来の予算配分の考え方と公共交通を軸とした街づくりとのクロスセクター効果を検証し、今後の住民サービスとしての在り方を考える必要があると思えます。初めて参加をさせていただきましたので、これから鉄道の事業の存続に向けて、様々な視点を考慮し、全体を見ながら議論を進めていくことが大事だということだけ、発言をさせていただきたいと思えます。以上でございます。

#### ○竹内座長

はい、ありがとうございます。続いて野澤様の手が上がりました。お願いいたします。

#### ○日本民営鉄道協会

日本民営鉄道協会です。野澤と申します。弊協会の加盟会社に対しましてアンケート調査を、資料3としてまとめられておりますけれども、実施していただきましたことをまずもって感謝申し上げます。内容については、国土交通省様から説明があった通りでございますけれども、私から2点ほど補足させていただきたいと思えます。資料3の24ページにあります通り、弊協会加盟会社からも、沿線自治体に対して鉄道事業の再構築事業を適用した上下分離による運営方式へ移行する方策を提案しているけれども、残念ながら難色を示されて議論が進展していないとの意見がございました。また、複数の自治体と議論をする必要がある場合には各自治体間で対応に温度差や意見の相違が出てくるという意見がございました。この件についてブレイクスルーしていくためには、20ページのところに上から2番目のポツがございますけれども、弊協会の加盟会社の方からも国や都道府県の積極的な関与、ご指導を求める意見が上がっておりました。この点が1点目でございます。

2点目は、26ページの質問3-3の事業者からの情報開示の部分ですけれども、実は弊協会の加盟会社の回答はすべて「情報公開ができています」という回答でございました。今ま

での各委員の話とか自治体の意見を聞いておりますと、ひょっとしたら事業者の出しているものと自治体の方が欲しがっているものとの間に、若干の違いが出てきているのかもしれないと思ひまして、この点に関しまして、ぜひもうすでに定型化されているのかもしれませんが、20 ページに情報開示のプロセスを標準化して欲しいという意見がございましたので、ご配慮いただければと思います。以上、2点でございます。

#### ○竹内座長

はい、ありがとうございます。続きまして、飯田様ですね、お願いいたします。

#### ○JR 西日本

はい、ありがとうございます。JR 西日本の飯田でございます。いろいろご議論いただきまして、またいろいろとアドバイスを頂戴しまして、ありがとうございます。4月11日にローカル線の課題認識の情報開示ということで、実際にプレスに説明させていただいた張本人でございますので、私から改めてご案内の通りかもしれませんが、申し上げたいと思います。鉄道事業者といたしましては、大量輸送機関としてその特性が発揮できる分野なのか、そうでないのか、もしくは発揮できるかどうかわからないのか、というところが非常に大事だと思ひていまして、国鉄の時の基準も一部交えながら輸送密度が2000人というところでそれぞれの区間をつぶさに見まして、ピークの時間帯のご利用による除外条件に該当するかどうか、そういったところも検証しまして、今回対象とした30線区につきましては、今のご利用状況では大量輸送機関という観点で鉄道の特性を十分に発揮できていないと判断して数字を示させていただきました。加藤先生からいろいろアドバイスいただきまして、損益の額ではなくて、収支率で示すことが、自治体の方にご判断、ご議論するために必要なんじゃないか、大切な指標だというご意見を頂戴しましたので、今回収支率を中心にお話しさせていただいたところですが、なかなか紙面であったり、それから自治体の方の受け止めで、金額の方に目がいってしまうというのは、まだまだちょっと説明が足りないなと痛感しているところでございます。数字を開示した目的は何かと申し上げますと、このモビリティの検討会もそうですけれども、地域の方が、子供とか孫の世代も含めてですね、これから持続可能でよりご利用しやすいものは何なのか、鉄道なのか鉄道じゃないのか、そういうのを真摯に議論させていただきたいということです。それでこういった区間の収支率を中心に発表させていただいたというところでございますので、そういった意味では委員の方々からご意見をいただいておりますけれども、地活化法の枠組みの中で私たちとしてもしっかり情報を公開して行きますし、しっかりと議論をしていかなければいけないと改めて感じたところであります。自治体の方に今回の報道、発表内容を含めて、しっかりとお伝えしないといけないなと思ひております。この検討会においても、そういった入口を、場を設定していただけるような、そういう方向に議論を進めていただければと思います。そういった意味で、鉄道特性がないという基準を定めるのはなかなか難しい

と思いますので、シンプルに鉄道事業者と自治体と、しっかり議論するレベル感といますか、宮島委員からございましたとおり、輸送密度が一番わかりやすい指標かと思いますので、議論する基準を定めていただくのが一番、私どもとしてはありがたいと思っているところでございます。ぜひよろしく申し上げます。以上になります。

○竹内座長

ありがとうございました。では坂井様お願いします。

○JR 東日本

JR 東日本の坂井でございませう。ありがとうございます。

まず1点目は、各委員から自治体の皆さまと胸襟を開いて議論をすべきという話がありました。私どもも心がけてきてはいますが、今までこちらの努力不足、あるいは情報の提供不足という面もあったと思いますので、この検討会における結論も踏まえて、しっかり対応していきたいと考えております。JR 西日本さまが収支を開示されたことについて、事務局からもそこに関心が集まりすぎたという話もありました。実は、私どもも区間別の平均通過人員や、路線別の収入については、だいぶ前から年度ごとに細かく開示をさせていただいているのですが、自治体の方々も含めて、なかなか見ていただく機会が少ないというところもあります。そういった意味では、収支を出す一気にインパクトが出てくるというか、もちろん収支だけで議論するつもりはありませんが、そうした感想を持ったところでございませう。私どもとしても、将来に向けて、建設的な議論の材料として提供できるのであれば、収支についても検討はしてまいりたいと考えているところでございませう。

2点目は、これも各委員からお話がありましたが、ぜひ今後議論させていただく路線等の基準のようなものはお願いしたいと思ひます。一律に平均通過人員だけでは難しいとは考えておりますけれども、いくつかの要素を加味して何らかの条件は設定できると思ひます。私どもも自治体さまとお話する際に、「あちらの路線は議論していないのに、何故うちの路線だけ議論しなければいけないのか」というようなご意見も出てくることも予想されますので、何らかの基準がやはり必要であると考えております。

そして3点目は、議論についていたずらに時間をかけるというのはどうかと思ひますので、論点整理の中にありますように、一定の年限を区切るなど、実効性が上がるような形での設定をお願いできるとありがたいということですね。

最後4点目は、以上を踏まえて、新しく刷新されたモードに対して、どのようなご支援をいただくかという点であります。国鉄再建法における議論の際は、バス転換あるいは第三セクターへの転換を図った時には、営業キロにつき3000万円のいわゆる転換交付金というものが措置されたというように記憶しています。今日は基金というお話もございましたけれども、いずれにしても重要なのは、まずは鉄道ありきではなくて、その地域の将来にとってどういうモードがいいのかというのを議論したうえで、それにふさわ

しい、まさに国民の皆様にもご納得いただけるような支援というものが必要ではないかと考えているところでございます。以上でございます。

○竹内座長

オブザーバーの皆さん、いろいろとご意見ありがとうございました。そろそろお時間なんですけれども、今のオブザーバーからの意見に事務局や委員の方から何かあれば一言。よろしいでしょうか。今のオブザーバーからいただいた意見も含めまして、委員の方からいろんなご意見を頂戴しました。これらを踏まえて、次回の検討会では、取りまとめの方向性について議論を深めていきたいと思っております。事務局は整理が大変ですけれども、よろしくお願ひいたしたいと思っております。では、本日の議事は以上ということになりますので、進行を事務局にお返しします。

○事務局

皆様、貴重なご意見をいただきまして、ありがとうございました。最後に事務局から 2 点連絡事項がございます。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して、ご了解いただいた上で公開する予定でございます。それから次回、第 4 回の検討会の日程につきましては、5 月 13 日の 16 時からを予定しております。それでは、以上をもちまして本日の検討会はすべて終了でございます。本日は誠にありがとうございました。