

第4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（議事（2）は概要のみ）

令和4年5月13日（金）
国土交通省3号館11階特別会議室

○事務局

それでは、定刻より少し早いですが、皆様おそろいですので、ただ今から「第4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。冒頭の進行を務めさせていただきます、事務局の水野と申します。委員の皆様には、大変ご多忙のところご出席いただき、心から御礼申し上げます。

開会に先立ちましてご案内申し上げます。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方で、送付漏れ等ございましたら、事務局までご連絡くださいますようお願いいたします。それから、委員構成及び出席者名簿も配付をしておりますので、出席者のご紹介はこれに代えさせていただきます。なお、羽藤委員は本日、都合によりご欠席されております。また、本日は広島県の湯崎知事にもお越しいただいております。お忙しいところありがとうございます。本日はよろしく願いいたします。

本日は、議事の（1）までを公開で実施させていただき、（2）については非公開とさせていただきます。また、開会のご挨拶については、鉄道局審議官の石原が公務につき遅参となりますので、申し訳ありませんが、割愛させていただきます。

それでは、これから議事に入りたいと思いますので、これ以降の撮影は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をお願いしたいと存じます。座長、よろしく願いいたします。

○竹内座長

竹内でございます。今日も皆様、お忙しいところお集まりくださり、またオンラインでお集まりくださりまして、どうもありがとうございます。第3回の検討会より論点整理を行っているところでございますけれども、今回もそれを継続して皆様からいろいろなご意見を頂戴し、今後の方針に役に立てていきたいと思っておりますのでお願いいたします。では、事務局より、まずは資料の説明をお願いいたします。

○事務局

本日もよろしく願いいたします。事務局からご説明申し上げます。お手元の資料1と資料2に基づきましてご説明いたします。資料1の論点整理の論点1から4までにつきましては、今、座長からご紹介のあったように、前回の4月18日の第3回会議で既にご議

論いただいておりますので、今日は5ポツのところを中心に説明申し上げたいと思います。

こちらに入ります前に、資料2のほうで、今回は打ち手のお話ですから、少し先行事例というようなものをご紹介したいと思います。前回も似たようなものをお付けしていましたが、かなり内容を拡充しております。時間の関係もありますので、ざっとご説明申し上げます。1ページ目ですけれども、我々のこの会議におきます地域モビリティの刷新というのは、何も鉄道を廃止して別のものに転換することだけを申し上げているわけではなくて、鉄道を再活性化するというのも当然刷新という概念の中に入っています。まず1ページ目の例ですが、こちらはあいの風とやま鉄道といたしまして、JR西日本の持っていた北陸本線の一部を新幹線の開業に伴って切り離したものですけれども、自治体の三セクとなることで、より地域に密着した運営ということで、運行本数を増やしたりダイヤ設定を工夫したりしながら、お客様が着実に増えているという好事例でございます。右のひたちなか海浜鉄道も、こちらは旧JRではありませんが、三セクとして、こちらも地域との連携が進み、例えば小・中学校の統合に併せた新駅の設置をやったりして収益も改善し、現在は国営ひたち海浜公園への延伸工事まで進めるに至っているということでございます。

2ページ目ですが、これはJR西日本の山陰線の複線化によって使われなくなった旧線部分の経営を切り離しまして、別会社として嵯峨野観光鉄道、いわゆる観光鉄道として分離したものであります。したがって、賃率もJR西日本とは別体系の運賃設定が可能になっていまして、運賃を880円まで引き上げているという事例でございます。2ページの右側、上下分離ですけれども、こちらは福井鉄道の事例でして、一般的に上下分離というのは実質的に鉄道事業者の欠損を補助しているだけで、上下合わせた実態としては変わらないのではないかと、単なる欠損の付け替えではないかというお話がありますが、こちらは前向きな取組ということで、上下分離を行った上で、いわゆる下物を自治体を持つことによって都市部局との連携が進んで、駅前広場への乗り入れや、他の路線との相互直通運転が実現をいたしまして、利用者が大幅に増えているという成功事例でございます。

3ページ目も同じく上下分離で、左のほうは、これも旧国鉄の特定地方交通線由来の鉄道であります。もともとあった京都の三セクが上下分離をして、三セクは下物を持つ会社に特化をし、上物の運営をWILLER TRAINSというバス会社に委託しまして、かなり斬新な姿勢で運営を行っているという事例でございます。このように、上下分離によって営業主体を入れ替えるということも可能になってまいります。3ページの右側はJR九州の例ですけれども、今年の9月に西九州新幹線が開業いたしますので、それに伴って長崎本線が並行在来線になりますけれども、JR九州が引き続き運営する代わりに、線路のほうは佐賀・長崎鉄道管理センターという両県出資の新法人が引き取る形になりまして、その際に、JR九州としては23年間現行本数の維持をするというお約束をしているものであります。さらに、いわゆるスマート化ということで肥前浜と諫早の間の電化設備の撤去をしまして、維持管理経費の節減に努めているというものであります。こちらは事

実上、J R路線では初めての上下分離の例ということになります。

4 ページですが、群馬方式と言われているみなし上下分離ですけれども、こちらは実際上下分離しますと、自治体のほうが事業者の免許を取らなくてはいけないということで、その際の手間であるとか責任、人材の確保、これは負担ということで、実質的に上下分離したのと同じような経費を自治体で負担するということであります。単純な欠損補助ではなくて、ある意味ここまでしか自治体ではカバーしませんよというお約束をすることによって、事業者の経営改善努力のインセンティブを失わせないようにする仕組みの一つであります。4 ページの右側ですが、これは車両を北海道庁と鉄道運輸機構ので取得致しまして、それを無償で貸与するというものであります。これも一見、車両の上下分離のように見えるんですけれども、あくまで北海道庁としてはJ Rに対して欠損補助のような形というのは取れないので、道としても受益をする観光の促進に使うための費用負担であるということで、道経済への寄与という文脈の中でこういった施策を実施しているという事例でございます。

5 ページは、高速化・複線化をして、その鉄道の利便性を高めた事例でございます。右側は今年の3月に実現したものですけれども、高校の近くに駅を引っ越して、より高校生の通学の利便性を高めているものであります。こちらも地元とのいろいろな合意の中で実現している取組と聞いております。

6 ページですが、駅につきましても、これまではJ Rさんが自ら直轄管理しているというのが一般的ですけれども、実質的に自治体とか民間事業者に管理を委託したり、そもそも所有権を移転して、そちらのほうで合築をさせていただいたりして、駅は無人駅ですけれども、そこに役場とか郵便局、銀行などが入って賑わいを確保するという取組をしている事例であります。それから、右の運賃見直しですが、これも先ほどのあいの風とやま鉄道等々、並行在来線になるときは運賃が上がる 경우가多くあります。利便性を高めるのとセットで運賃を高めて、運営の改善に資するというのを地元の同意を得てやっているというケースでございます。

7 ページは、これはJ R九州の香椎線の例ですけれども、ローカル鉄道であっても、「DENCHA」といわれる蓄電池車を入れまして、電化区間でパンタグラフから電気をためて、電車のように非電化区間を走ることができるという車両であります。さらに自動運転も実現することによって、従来よりも経費を節減することに成功している事例です。7 ページの右側は、駅の管理についても大変なコストがかかっていますので、こちらは単純な無人化ということだとサービスレベルが低下いたしますので、いわゆるスマート化という形で、お客様の利便性を低下させない工夫をしながら省人化を進めているという事例です。

8 ページは、森委員からもご紹介のあった例ですけれども、J R西日本の高山本線において地域が負担をしながら増便の実証実験をやって、その後も引き続き増便が継続し、この下にあるようにお客様が顕著に増えています。増便をすれば、ローカル線においてもし

っかり結果が出るという一つの好事例であります。8ページの右側は、旧富山港線をLRTにして、こちら大幅に増便をしたり富山駅の南北地域間での直通運転を実現することによって利用者数が大きく増えているという、極めて先進的な事例であります。

9ページはバスとの共同運行で、これも有名な事例ですけれども、JR四国の牟岐線の便数が少ない区間ですが、並行して走っている徳島バス的高速バスとの共同運行を、独占禁止法の適用除外を受けて実現することによって、便数が少ない分をバスと補い合いながら、利用者の利便を確保しているという事例でございます。9ページの右側、これは芸備線の広島・三次間において、地元のご努力によって高速バスとどちらも使える割引切符を導入していただきまして、行きは鉄道、帰りはバスとか、その逆ができるということで、異なる輸送モード間の連携、従来はライバルだったものが連携をすることによって、こちらも乗車機会を増やし、利用者利便の確保に努めている事例です。

10ページは、何度もご紹介しているBRTの事例でありまして、左は気仙沼線、大船渡線、右側は日田彦山線の事例でございます。特に右側の日田彦山線は現在工事中で、来年夏の開業を目指して準備が進んでいますけれども、こちらは一般道を積極的に活用して、利用者の利便性確保を図りつつ、実際の導入経費、特に専用道の導入経費の部分を抑える工夫をして、より普及型のBRTということになっております。このように鉄道との結節部分ではホームに乗り入れまして、対面で乗換えができるようにしたり、そのほかの様々なIT技術の工夫によって鉄道に近い利便性を確保したり、そういった様々な努力をしているところです。当然左のBRTと同様に、引き続きJRの時刻表にも載って、実質的に鉄道と変わらない利便性、あるいはその運賃を維持していこうという工夫をしているものがございます。

11ページはJR北海道のバス転換の事例ですけれども、こちらはいずれも、左は25億円、右は7億円ということで、JR北海道が地元の基金のほうに拠出をしまして、そちらのお金を使って新しいバスを買ったり、バスの運行経費をみたりということをしているものであります。

12ページはデジタル投資ということで、鉄道、バスにかかわらず、このようにデジタル投資の余地がまだこの部分では十分ありますので、この辺についてもデジタル田園都市国家構想の実現と併せて、これからまだまだ打ち手としてはあるのかなということでのご紹介でございます。

その上で、資料1の論点整理の5ポツに戻っていただきまして、1つ目が、これまでこの検討会で出たご議論のご紹介ということで、地方公共団体による支援についてもう一步深掘りができないかというご指摘がございました。ご紹介申し上げたように、様々な形の自治体と事業者の関係性というのがございます。欠損補助、上下分離から、先ほどの駅の有効活用に至るまで、こういう様々なメニューの中から最適なものを、事業者と自治体で交渉しながら着地点を目指していくということが必要なのではないかと問題提起でございます。「特に」とありますのは上下分離ですけれども、こちらは実は地活法上の

上下分離を促す仕組み、これは鉄道事業再構築事業とされておりますが、これは事業自体が継続困難となった段階での事業者を救うための上下分離という性格が強いものになっていきます。したがって、今日ご紹介いたしましたような、より利便性を高めたり、持続性を高めるといった、会社自体が必ずしも事業継続が困難となっているわけではない状態における前向きな上下分離については、この地活化法の既存の規定ぶりでは読みづらいのかなというご指摘があったところであります。

2点目のローカル鉄道の利便性・持続性の向上、こちらもこの米印1、2にあるように、ローカル鉄道であってももっと工夫をすれば、まだまだ鉄道の競争力は回復できるんじゃないか。あるいはまだ省力化や省人化の余地があるんじゃないか。ただ、いかんせんローカル鉄道の採算が悪いものですから、事業者のご努力だけではなかなか投資が進まないというケースにおいても、いま一步鉄道の競争力回復のための取組が必要なんじゃないか。その場合には、その上にあるような公の主体の支援とセットで、こういう投資にもインセンティブをつけていくということができないかという問題提起がございました。

3点目ですけれども、こちらの運賃の見直しの事例は今日いくつかご紹介をいたしましたが、現在の運賃制度というのは非常に硬直的な仕組みになっていまして、上限認可で一つの賃率を設定してしまいますと、どんなケースであれ、その上限の運賃を越えてはいけないというのが今の国の制度でございます。ただ、地域の同意を得て、様々な形での運賃の柔軟化の余地というのがまだまだあるんじゃないか、路線が危機的な状況になってしまう前に、運賃をいろいろ工夫することで路線を救えるところも出てくるんじゃないかということで、沿線地域の同意を得た場合には、実質、国の認可を受けた上限を超えて設定できるような仕組みも検討すべきじゃないかというご指摘がありました。

6ページ目ですけれども、こちらのBRTも様々なタイプがございまして、既に気仙沼、大船渡や日田彦山線での事例をご紹介しましたが、手続上は一旦鉄道事業を廃止して、バスの許可を取っているというケースばかりであります。ゴムタイヤなので、道路運送法のバス事業だという扱いになっているんですが、一方で機能としては、引き続きその駅に止まりますし、時刻表にも載っていますし、運賃も鉄道のをそのまま据え置いています。けれども、事業としてはバス事業なので、一番典型は、バス事業として上限運賃を道路運送法に基づいて認可を受けて、鉄道運賃にマッチングさせるためにわざわざ割引の届出をいただいている。さらには、鉄道と通し運賃をさせるためには微妙に刻んだ割引をしなければいけない。こういう手続が法的に求められているものですから、このように、バスですけれども鉄道の機能を担っていくBRTについては、もう少し根拠法上の整理をしたほうがいいんじゃないかというご指摘がございました。

その他の取組のところ、特にこの2つ目のポツですが、地域旅客運送サービス継続事業については、法令上は鉄道事業も対象となっておりますので、このようにこの仕組みをうまく使いながら、既存の事業者ではない他の事業者による運営の可能性を探ることというのでも検討していくべきじゃないかというご指摘がございました。

最後のところですが、このような様々な打ち手について、自治体や事業者の取組というものをもっと推進していくために、国も仮に対象がJR路線であったとしても、これまでのルールを見直して積極的な支援を行えるように仕組みを変えていくべきじゃないか、さらにこういった取組をぐっと進めていくために、支援は短期集中的に行うべきではないかというご指摘もあったところです。

以上、論点5についてのご紹介を終わります。

○竹内座長

ご説明ありがとうございました。論点整理の5、出口論を中心に、そして資料2を併せてご説明を頂戴したところでございます。

では、意見交換に移りたいと思います。またこの後にも十分議論をする時間はとっておりますので、大体今の段階だと20分ぐらいお時間をいただいて、皆さんから自由にご意見をいただきたいと思っています。これは別にどなたからということはありませんので、自由に私のほうにお知らせいただければと思います。いかがでしょうか。あるいは事業者の方々の、今の資料2の補足説明でも結構ですし、いかがでしょうか。

では、加藤委員、お願いします。

○加藤委員

名古屋大学の加藤です。初めて対面で参加させていただきましたけど、これはめちゃめちゃ緊張しますね。大学でやっていたほうが圧倒的に楽でした。はい、すみません。今、竹内先生がおっしゃったこととかなり近いことだと思っていますけど、結局何で鉄道があって、これをきちんと性能を発揮するというか、役に立つようにするにはどうしたらいいかというところが、ここでは明確じゃないというのが一つあると思っています。逆の言い方をすると、今鉄道を残したいとおっしゃる方というのは、実は「とにかく」という言葉が出てくるのですが、とにかくじゃないだろうと。何か必要があって、理由があって残していくのであって、とにかくと言われると、私は非常に違和感がある。どうしてかと言ったら、地域公共交通の見直しを私がやっているときは、常に「どうして？」というのは聞かれていて、高校生がきちんと通学できるようにとか、観光客の皆さんがきちんと旅行していただけるようにとか、そういうことをちゃんと答えているわけですよね。そのことについて、今、問題になっている鉄道が答えられていないから、どうやったら答えられるようになるかということをするために、この協働だとか刷新だとかが出てくるという目的意識、そこをきちんとしないといけないと思います。

そのときに、私は地域公共交通の協議会に30数か所で参画していますけれども、やはりどうしても地域の委員からは、地域の足というのがどうしても出てくる意見ですし、実際高校生でしたら年間400回乗るわけですから、確かに単価は高いんですけども、1回来てくなくても2回目、3回目も来てくれるか分からない人を、全国に対してあるいは地域に対

してアピールして来てくださいというより、そこにいる高校生に乗っていただいてちゃんと定期券を買っていただいたほうが、圧倒的に実際の収入としても大きい、それから手堅いということになるので、そこはきちんとやらなきゃいけない。これはあるんでしょうけれども、当然外から来ていただくことも考えなきゃいけない。そういったことをやろうとすると、単に鉄道がどうかではなくて、地域公共交通をどういうふうによくしていくかということのスキルが非常に問われるので、そのスキルをどのようにこの中に入れて、具体的に実現していくかという仕組みが必要ですが、それもこの内容だけだと十分じゃない。今はとにかくそういう心持ちでやっていこうという段階であって、じゃあ、どうやって具体的にそのことを実際の状況、実際のシステムとして実現するかについての方法論は、もうちょっと詰める必要があると思います。

あと、運賃の話が出たんですけれども、通学定期と通勤定期の差額の問題というのは、これも竹内先生がずっとおっしゃっていたことで、私もずっと思っていることで、なぜ事業者が負担しなきゃいけないのかというところの妥当性。逆に言えば、その負担を公的に負担するとすれば、それだけで収支が非常によくということ。昔私も計算しましたけれども、第三セクター鉄道だと3割から4割ぐらいは黒字に転換するということが出てくる。それだったら、そういうやり方だって単なる赤字補填じゃないんだから、地域の生徒さんがきちんと通えるようにするという、これは非常に有効なことなので、そういう形で投資することだってあり得るというように、いろいろな論理もやはり考えていかないといけないと思います。

あと、協議していく中で、運賃をどのように決めていくかというのは、道路運送法の地域公共交通会議だと、これは上限認可じゃなくて届出になりますよね。そうやってコミュニティバスの運賃とかは決めている。届出というのはあまりにも簡単過ぎるので、もうちょっと考えたほうがいいのかもしれないけれども、公費負担をしていくのであったとしたら、総括原価方式とは全然別の決定の考え方になるので、そのときには鉄道についてももうちょっと地域の協議会に運賃設定とかも委譲するというか権限をそこに投げるということだってあり得ると思うし、実際、バスではそれが有効に機能していると思うんですよ。そういったことをきちんと考えてみるのもいいと思いました。それも含めて、協議会に一体何かできるかということをもうちょっと整理すべき。今の地域公共交通会議と協議会は、単に諮問に答えているだけで、実際によくしていくために関係者が力を合わせて政策を推進していくというふうになっていないところが多いと思いますので、そういったことがきちんとできる組織に変えていくことも必要とも思っていました。

今私が申し上げたようなところが、この論点整理の中でもうちょっと強化されるといいなと思いましたけれども、これは具体論になるかもしれないので、そこで入れていただいてもいいかなと思いました。以上です。

○森委員

先生、いいですか。

○竹内座長

では、森委員。

○森委員

今、加藤先生がお話になった通学定期の件は、さっき紹介のありましたあいの風とやま鉄道という三セク並行在来線の運賃の議論をしたときに、私も大分主張したんですが、中心が県なので、なかなかその辺り理解が広がらなかったんですけど、教育行政の一環としての支援をしていくという位置づけにしていって、運賃は通勤と同じようにもらうというような組立てはできたんじゃないかと今も思っていますけれども、今後の一つのヒントだろうと思っています。

私が申し上げるのはいつも同じことを申し上げていますが、赤字補填だとか採算性を支援するとかいう発想にとどまらないで、いつも言うように都市政策とか都市計画のその中の一つのツールとして交通を位置づけるということがすごく大事だと思っています。そうすると採算の問題にとどまらないわけですから、社会的な外部便益というものがどの程度、そのツールがあることによって生まれてくるか、あるいは発展するかという視点がすごく大事だと思うんです。どこかのご意見の中に、コロナで採算が悪くなったからこんな議論が始まっているみたいなことをおっしゃる方がいらっしゃるとすると、そういうところに立ってはいつまでも解決しないわけで、そうではなくて、仮に黒字であってもより質を上げていく。使い勝手がいいというのは市民生活の質を上げるということになる。したがって、さっきご紹介いただきましたJR西日本さんの高山本線に、富山市が費用負担して新駅を造りました。出来上がった瞬間に所有権はJR西日本さんに帰属するわけですが、しかしその地域住民にとっては、ここに駅があったらいいなとずっと思っていた。最寄りの駅まですごく距離があるということについて、日々の生活の質を上げるために基礎自治体が負担するというのは何らおかしいことではないというふうに位置づけて、議会や市民の理解もつくってききましたので、やはり鉄道の本質的な役目のどこかに、都市政策とか都市計画とか市民生活、ライフスタイル、そういうものを支える基礎的なツールだということを文化として書き込んでいくことが大事じゃないかと思っています。

○竹内座長

ありがとうございます。

板谷委員、お願いします。

○板谷委員

続けて失礼いたします。流通経大の板谷でございます。今のお話の中で、まちづくりと

交通、特に鉄道との関連性が重要であるというご指摘がありましたが、この論点整理の中でまちづくりについて述べられている部分はちょっと少ない感じがします。まちづくりとの関係については一つ項目として挙げて論じていただくのがよいのではないかと思います。と言いますのは、鉄道単体で利用の多寡の議論をしても、その路線の将来がどうなるかはなかなか把握しにくいところがあるのではないかと思います。地方の鉄道において利用が減っている根本的な要因は少子化・高齢化であり、人口減少こそが地域の最大の課題であると思われます。そういう状況のところで、鉄道が使いやすい環境になっているかどうか。あるいは今後そういう計画をつくって公共交通も利用しやすいような地域になっていくかどうかといったところについても、鉄道に投資するかどうかを議論する際には考慮していかなければいけないのではないかと私は考えます。なのでこの点についても論点として項目出しをしていただくのがよいのではないかと思います。

○竹内座長

ありがとうございます。では、宮島委員。

○宮島委員

ありがとうございます。論点整理、丁寧なまとめ、ありがとうございます。やはり平均的な普通の人から見て、本当にこれは大丈夫なのだろうかという鉄道があることが確かなのと、あと、国鉄改革のときには想像もしなかったような状況が、今現実に起こっているということは確かだと思います。なので、あのときこうだったからとか、そういうことを言い合うのではなくて、たった今と未来のためにどうすることが一番いいのかということを考える必要があると思います。その場合に、やはりその地域の方々はとても大事で、その方々にとっていいまちづくりをしていただきたいと思いますけれども、そのまちづくりのために、たぶんその町の人たちの収支だけでは成り立たないので、それを結果的に何らかの形で支えることになる都市部の人や、あるいは次の世代の人、そういった人たちが一定程度の納得感を持つためには、なぜこの形なのか、なぜこうすればその地域の人にいいのかということの説明が必要があって、その説明をちゃんとしていただくためにも、まずは膝を突き合わせてどうすればいいかということをも未来志向で考えるということが大事だと思います。

こちらの論点でも、廃線ありきでもない、あるいは持続ありきでもない、ちゃんと全体で考えましょうということがあると思うんですけれども、もう一つ全体の政策として、この検討会からは外れるかもしれないですけど、その地域の人の交通インフラとしてどうだったのかということは考える必要があると思います。全体で見ると、やはり少子高齢化で乗らなくなったこともあるんですけれども、道路がすごく充実したから乗らなくなったことも一部にはあると思っていて、その地域の方が道路のほうがいいとなったからそちらにいったという部分もあると思うんですね。いろいろなものを、それは便利だからいいとい

っていっぱいづくり、こっちも経営が成り立たない、こっちも経営が成り立たないと、ここに税金を突っ込んでいったら、どちらも利用の引っ張り合いになって収支が合うわけがなく、単にそれぞれあったほうが良いというだけであり、そして実際にお金を投入するのは、一部分は必ず次の世代のお金を使わないわけにはいかないのだとすると、もっと全体としてその地域がどうしたら幸せに過ごせるか、まちづくりや交通がちゃんと利用できるかということをやはり考え直して、説明する必要があるのかなというふうに思います。なので、今回、まずは両方がそっぽを向いているのではなくて、いろいろな方法がある中で、この地域の人とこの地域の未来の人のためには何がいいんだろうということをしかり示すということが、スタートとしてとても大事ではないかと思います。

○竹内座長

ありがとうございます。今の皆さんご意見を伺って思ったことなんですけれども、どうしてもその目的と手段の取り違いというのが起こりがちなんですね。つまり鉄道を残すということが目的になってしまいがちですが、そうではなくて、皆さんおっしゃっていたように、その地域の方々が快適なモビリティサービスをどうやって受けることができるか、移動するときはどういう不自由がなく、利便性を保てるか、そしてまちづくり、都市づくりに貢献することができるかということが目的であると思うんです。それをするために、鉄道は何ができるかを考えることだと思うんです。だから、鉄道を残さなければならないという金科玉条があって、それを目指すのではなく、人々が楽しく生きて暮らせる社会のために、鉄道は何ができるのかが考えられるべきだと思うんです。それがどうしても何か目的と手段がひっくり返ってしまって、鉄道を残すということさえできればあとは何でもいいということになってしまうのがまずいという、多分そういうことを皆様はいろいろなお立場からお話をしてくださったと私は理解したところであります。

一応ざっと今皆さんおっしゃったので、事務局のほうは何かこれに対してございますか。

○事務局

ありがとうございます。いろいろとまたございますけれども、この後の自由討議の中で適宜コメントを入れていきたいと思っております。

○竹内座長

分かりました。追加で何かございますか。あるいはオブザーバーの方々、今の議論で何か補足しておきたいことがあれば、オンライン上でも結構ですし、お知らせいただければと思います。お願いいたします。

○広島県・湯崎知事

ありがとうございます。今、まちづくりの観点で交通を考えていく必要があるというご

意見、森元市長からもございました。我々もそのとおりだと思います。その中でももう少し詳細な議論が必要だと思うのは、まちづくりと言ったときに、その町の態様といいますか、どんな町かというか、大都市部と、中堅ぐらいの都市と、非常に小規模な、町というよりは村といったほうが近いような中山間地域というものがあって、それぞれやはり役割であるとか、あるいはまちづくりといったときのあり方はそれぞれ違うので、一律に議論ができないというところは少し分けて考えておく必要があるかなと思います。つまり中堅以上のところであれば、まさに鉄道などを利用しながらどういう町にするのかということがあるわけですが、中山間地域のほうに行くと、大きな意味でいうとまちづくりになるわけですが、むしろその移動手段の確保といったところはかなり近くなって、そういう意味では輸送のあり方ということはかなり近くなってくるので、それぞれの特性に応じた議論をする必要があるということは必要だということは指摘をさせていただきたいと思います。

それからもう一つ、今、竹内先生のコメントにもあったんですけども、鉄道を残すことが目的という、それは何となく我々の意見を示唆しておっしゃっているようにも感じられたわけですが、決して自治体にしても、鉄道を残すことが目的であると言っているところは、どこもないと思うんですよ、それ自体はですね。ただ、こういう地域公共交通の様々なフォーラムで検討されることがありますけれども、そういう場面においても、ただ単純に残すことを目的に残してくれと言っているところはまずないと思うので、むしろそこに至る、今回論点整理の中で入口論だとかいうことも詳細に書かれていますけれども、その入口論、出口論のところの整理がこれまで十分になされていなかったということが大きな課題なんじゃないかなとも思いますので、それをきちんと整理した上で議論していくということが求められることではないかなと思います。

○竹内座長

湯崎知事、ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。では、加藤委員。

○加藤委員

今の知事のお話も聞いていて、ちょっと思ったことがあります。私は1週間前、1日で山口まで車で行きまして、その後、山口線から山陰線沿いをずっと鳥取まで行って泊まって、翌日、鳥取から名古屋まで帰ってきたというので、恐縮ながら車だったんですけども、全部駅も細かく、合計で30か所ぐらい見て帰ってきたという感じなんです。やはり改めて思うのは、そういった大都市ではないところの駅というのは大体集落から近くないんですよ。私自身、鉄道代替バスであるとか鉄道のフィーダーのバスをとかをデザインしていくときには、そこが一番困ることなんです。つまり大都市であったら、例えば名古屋であったら、名古屋だってもともとは町外れの駅だったんですが、東京からでも大阪からでも便利な特急列車、今だったら新幹線がたくさん走ってくる。なので、駅に引きつける

力が強い。そこからフィーダーとなる地下鉄だとか、あるいは私鉄だとかバスだとかが網のようにある。広島も同じですよ。ですけれども、中小のまちだったらそうはならない。むしろ鉄道で行ってもそんなに便利な列車は走っていない。今だと、高速道路に乗ればすぐ行けちゃう。それで、鉄道の駅のところに何があるかといったら、商業施設とかあるわけじゃない。今だったら、駅で待っているのも何もやることなく、ただベンチで座って待っているとかがぶらぶらしているだけというところが圧倒的に多いです。ずっと私はそういうことばかり経験しているわけですよ。だから駅を活性化したいなと思っているし、実際いろいろところでやっているんですけれども、やはり駅にたくさん電車が来てくれて便利でないと駄目ですけど、その需要がないからできないです。じゃ、便利にしようと思ってフィーダーを増やせば非常に非効率になる。バスのほうだって、効率のことを考えなきゃいけない。いや、むしろ駅なんか経由していないで、直接高校だとか病院だとかへ行ったほうがいいじゃないかとなってくる。というふうに、鉄道の駅とか鉄道の路線に拘束されると、中小のまちですと利用の多い路線網がつかれない。これが問題だと思っています。

鉄道をもっと便利にすることができれば生き返らせることができるけれども、そうできないんだったらまた違うやり方があるんじゃないかと思うのが、現場で公共交通を責任持ってどうやって直していくかを考えている者の率直な思いなんです。広島県内を見たときでも、知事が広島県の知事だから申し上げるわけですけど、私も広島のいろいろなところに行ったことがありますけど、両方あるんじゃないかなと。鉄道で見直していったら非常によくできるところと、いや、むしろ別の手段だったほうが良いところもあるんじゃないかと。このときに、日本の場合はやはり鉄道がずっと花形というか圧倒的な存在だったので、鉄道がないというのは本当に雲泥の差だとみんな考えてこられたと思うんですけど、今となってはこれだけ車を持っていたりとか、高速道路が発達したという中で、その中でもいい公共交通をつくるためには一体どうしたらいいかという、鉄道一辺倒じゃないんじゃないかなと私は考えて行動しています。ただ、そのことがきちんとできるような人とか、そういうやり方が必ずしも確立されていないので、既存の鉄道廃止代替みたいなのはうまくいかなかった例が多いと認識しています。だから、もし鉄道を生かそうとしてもなかなか生かせず、本当は生かせないのでもっと違うやり方にしたいと思っても、今までの経験からすると、鉄道を残したほうがいいんじゃないかと思って、結果もっとひどいことになる。そういうことを回避するためには、きちんとその地域のモビリティはどのようにすればよりよくなるのかということをきちんと考える仕組みをつくってやり直していくことをやったほうが良いし、そのためにも話し合いをちゃんとやるのが最初にあるべきじゃないのかなと個人的には思っています。そうなれば、特に法定協議会とかを考えたら全部公開でやりますし、もちろんその後ろで下打合せとかはいろいろ内緒の話をしなきゃいけないことも多いんでしょうけれども、大きなところは公開でやっていくので、変なことを言ったらばかにされる。私も、ちゃんと後で責任を持って、「こういうふうにこ

のときに言っただろう、だからこうなったんだ」と言えるようにと思って発言しています。

それはみんな同じで、そういうふうになんかきちんと考えてやるという場をつくって協議すれば、いい方向に行けるんじゃないかなと思うのですが、今、ここの入口論の中で一番問題になっている、そもそも法定協議会の仕組みというのは既に活性化再生法で規定されていて、それで立て直しをしているところが私の現場も含めていっぱいあるのに、どうして鉄道においてはそういうふうな入口にも入らないのか。私は入らないから駄目なだけだと思っているので、入ったら全然違う世界が見えてくるんじゃないのかと。ただし、そのやり方を気をつけないと変なほうに行ってしまうので、入って、そのやり方をどうするかというのをきちんとかこの入口のところにもっと書き込んだほうがいいのかも思っていた。そんなふうには私は考えているんですが、これはほかの先生方にも聞きたいし、皆さんにも聞きたいところなんです。私はそういうふうに今までいろいろな現場でやってきて、そういう思いを持っているということです。以上です。

○竹内座長

ありがとうございます。まだちょっとこのお話は続けていかなきゃいけないところではありますけれども、後の時間の都合もありますので、一旦ここで議事の（１）はおしまいということにしまして、議事の（２）に進んでいきたいと思えます。

○事務局

それでは、これ以降の議事について非公開とさせていただきますので、申し訳ありませんが、プレスの方、傍聴の方はご退出をお願いいたします。

議事（2）とりまとめの方向性に関する自由討議

○委員・オブザーバーからの主な意見は以下のとおり。

- ・今までであれば、廃線せざるを得ない状況の路線から協議の申し入れがあるので自治体も身構えてしまっていたが、廃止前提ではなく、鉄道として復活も望める路線も含めて、この先どうしていくかを話し合うフレームができるといい。
- ・自治体・国も財政が厳しい中で、地域の鉄道のためにお金を出すには、未来世代を含めた負担者に対して納得感のある説明が必要ではないか。そのために、地域の現状を認識・評価しなおすことが大切で、自治体と事業者の話し合いの場で一緒に考えてほしい。
- ・国が入って、まずデータを出してもらうことで前向きな協議の場になると考えている。
- ・基礎自治体には、政策の方向性としてどこに重点を置くかについて、予算編成の中で一定の自由度があるので、交通に力を入れる代わりに他を薄くするなど、リーダーシップをとることも考えられる。それについて市民や議会、周囲の自治体など関係者が納得するためにも協議の場は重要だろう。
- ・協議のプロセスを作っていくことは重要であると考えているが、廃線ありき・存続ありきにならないようにすることが必要だろう。
- ・仮にモード転換するとき、実証を含めたファクトを収集して合理的な議論を進めていくことが必要であり、それには一定の時間がかかる。1年とかでは十分に議論ができないと考えている。
- ・人口減少が進み、モータリゼーションが進展する中で、地域交通をどうするか考えなければならないのに、特にJRのローカル線については何もしてこなかったのがこの20年だったと思う。既に手遅れかもしれないが、これ以上対応が遅くなると何もできなくなってしまう。一刻も早く地域が議論を始めることが大事。
- ・ここ10年、廃線議論を見てきたが、ずっと地域は「廃線はあり得ない」と言い続けて、あるとき急に「仕方ない」と変わる経緯ばかり。廃線する場合としない場合を比較して、より良くなる選択肢は何かと議論した形跡がない。結果、廃線が決まるだけで、どう代替していくかの話し合いが事前に何もなかった。
- ・地域にとってどういうモビリティが必要で、そのことによって地域として何をやりたい

かということ意識共有して、財政面も含め、一体どうすればそれを達成できるか、関係者みんなで考えないと何もできない。

- ・ 鉄道を残す・残さないという二択ではなく、多様な選択肢があるということを提示して認識してもらうことが良いのではないか。
- ・ 地方の政府に財源的な余裕がなく、自由度が低いのが問題と思っている。もう少し選択肢が多ければ、もっと前向きに提案ができるのではないか。都道府県や市町村は、鉄道は維持されるのが前提とするのではなく、自分たちで主体的に地域公共交通に関わるから、財政的な支援する制度を作ってほしいというような要望をした方がいいのではないか。
- ・ 輸送密度が 1000 とか 2000 とか言われている路線であっても、ポテンシャルは大いあって、頻度を高めたり速度を上げたりすることによって多くの方に沿線に住むように変わるところもたくさんあると思う。
- ・ 国の関与が強くなること自体を悪いことだとは言わないが、地方政府は危機感を持った方がいい。自分たちの関わる公共サービスについて、自分たちでニーズを把握して議論していくことは地方自治に本来求められることではないのか。
- ・ 協議の申し入れについて、自治体の方の感想として「唐突」という言葉をよく聞くが、本当に唐突なのか。日頃から現状をウォッチしていれば唐突なんてことはない。今の状態が当たり前という認識を改めて、協議の席について問題意識や危機認識を共有する必要があるのではないか。
- ・ 協議をする基準については色々な意見があり、多様な観点から考える必要がある。輸送密度等の客観的な数字だけでなく、社会的意義も含めて他の要素があるということを明確にする必要があると思う。
- ・ 内部補助は良くないというが、タクシーやバスなどあらゆる公共交通機関で行われている。内部補助が全て否定されると公共交通機関はぶつ切りになってしまう。全体でネットワークを維持していくという考え方がなければ成り立たない。それがどの程度まで求められるかということ議論すべきではないか。
- ・ 同じ輸送密度でも個別の状況は違う。実態にあわせてどのようなモビリティがいいのか考えていきたい。ぜひ、国においても考え方を整理してほしい。

- ・ 鉄道事業者は、採算が取れないからやめるということでないならば、「ここは鉄道よりももっといい方法があって、こうしたほうがよくなる」という提案の仕方をしてほしい。
- ・ 自治体は住民の説得が難しいというが、良い交通機関をつくれるということを論理的に説明できれば住民は納得してくれる。自治体はぜひ怖がらず主体的に議論してほしい。国に強制されて議論を始めるのは非常手段であると認識してほしい。