

## 第5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7月25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、ただいまから、第5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高橋でございます。どうぞよろしくお願いいたします。会議に先立ちましてのご案内ですが、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。議事進行中は資料をスクリーンに映しますが、オンラインでご参加いただいている先生方で送付漏れ等がございましたら、事務局までご連絡をくださいますようお願いいたします。委員構成およびご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たいと思っております。なお、本日の議事は公開で実施をさせていただきますのであらかじめご了承をお願いいたします。

それでは、これ以降の議事進行を検討会座長の竹内先生をお願いしたいと存じます。座長、どうぞよろしくお願いいたします。

### ○竹内座長

はい、竹内でございます。本日はお暑いところ、また、お忙しいところお集まりくださりまして、オンラインの皆さんもお集まりくださりまして、どうもありがとうございます。本日、みなさんの議論の成果が形となり、できあがったということになります。皆様のおかげで、ここまでなんとかたどり着けたということでございます。最後の詰めといいますか、今日はそういう回となりますので、皆様最後の力を振り絞って、いろいろご意見等を賜って、完璧なものを仕上げていきたいと思っております。どうか宜しく願い申し上げます。それでは、さっそく議事に入りたいと思っております。本検討会としてですが、提言をとりまとめしていくにあたって、まず事務局の方からとりまとめについてご説明を頂戴して、その後意見交換に移りたいと思っております。では、ご説明の方をお願いいたします。

### ○事務局

はい、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。これから議事に入りますので、撮影の方はここまでとさせていただきますのでお願いいたします。また、後ほど再び撮影を可能としますので、その際にはお声がけをさせていただきます。

では、お手元に配布しております提言案につきましてご説明申し上げます。非常に関係者も多岐にわたり、いろいろとご意見も賜っておりまして、一語一語に意味があったり、こだわりがあったりしますので、少し丁寧にこの内容をご説明していきたいと思っております。

まずタイトルですけれども、「地域の将来と利用者の視点に立ったローカル鉄道の在り方に関する提言」となっています。あくまで鉄道を今のまま残すことではなくて、地域戦略の中でどういうふうに生かし、どう刷新するかというのがこの提言の意義だということでございます。下につけておりますイラスト、それからの表紙の裏、あるいは裏表紙の裏につけるイラストにつきましては、それぞれ水戸岡先生が代表を務めておられるドーンデザイン研究所の方から寄贈いただいたものでございます。

めくっていただきまして、1ページ目ですけれども、「はじめに」でございます。ここは、この検討会が発足をした問題意識を改めて整理しています。言うまでもなく、地域の公共交通は地域住民の日常生活や社会経済活動の基盤であって、デジタル田園都市国家構想の実現にも不可欠な存在で、鉄道というのは、その公共交通全体の一部として重要な役割を果たしているというのが最初のところであります。他方で、この検討会の議論のきっかけであるローカル鉄道における利用者の減少ということですが、よく言われるのは、コロナがきっかけで事業者の経営が悪化したために、その裾切りをしていかなければいけないのではないかと、それは問題だ、という話もありますが、この検討会の問題意識というのは、そういう一過性のものでなく、もっと構造的な問題を対象としていて、人口減少や少子化、あるいはモータリゼーション、そしてまちの構造自体がマイカーを使う方にフィットするように変化していく中で、鉄道がどういうふうになってきたかということについての危機認識が広く共有されてこなかった。それがたまたまコロナの中で明らかになったということで整理しております。

なぜ、その対策をしなければいけないかということにいけば、鉄道というのはあくまで民間事業者であって、営利事業という前提に立っていますので、お客様がどんどん減っていけば、それに合わせて減便や投資の抑制というのをしていかなければいけない。その結果として、公共交通としての利便性が低下をして、どんどんそれがお客様の逸走を招いてしまう。こういう負のスパイラルが発生していて、結果として民間事業者として許容できないレベルの大幅な赤字収支となっているところもあり、それはひいては地域の公共交通としての持続可能性を失わせているということです。その下には少し厳しめの言葉が並んでおりますけれども、事業者はローカル鉄道を経営上の重荷としか見てこなかったのではないかと、逆に国や自治体はこういう状況を見て見ぬふりをして、事業者任せにしてきたのではないかと。また、今年で、JRが発足し国鉄分割民営化後、35年が経過をしているわけですが、その間、JRは大丈夫という前提のもとに、結果的に真実というのが覆い隠されて、国や自治体を含めて、この厳しい状況というのを自分ごととして危機感を抱くことなく対策を先送りしてきたのではないかとということで、改めて、2ページの上から2つ目のパラですけれども、これからさらに人口減少は進んでいく中で、これ以上の問題の先送りは許されないということが書いてあります。

本文に入り、4ページであります。ここにもこれまでの経緯がまとめておりますけれども、これまで地域鉄道事業者の経営の厳しさというのは広く認識されておまして、結局、

地域の中小民鉄や三セクというのは、その路線しかやってないことが多くございますので、その路線の経営状況が悪くなれば、他のところから内部補助でサポートするという構造ができませんので、即座に危機が顕在化をして、そこに対して対策が行われてきましたが、他方で、特に JR や大手民鉄の場合には、全体の内部補助構造の中でそこが包み隠されたところで、これまであまり顕在化してこなかったということです。4 ページの下のところですけれども、JR の発足の経緯ということで、国鉄改革の時には様々なある種の損益調整措置を講じた結果として、当時の状況が続けば、不採算路線も含めた鉄道ネットワークが守られていくというような見込みが示されたこともあって、それが結果として、繰り返しになりますけれども、対策を遅らせてきたという側面があるのではないかとということが記載されています。

さらに、6 ページの上に資料をつけておりますけれども、JR が完全民営化して国の特殊会社としての監督措置から卒業するにあたって、こういったいくつかの引き続き配慮すべき事項というのが書かれておまして、その中でも2 ポツ目の、路線の適切な維持及び駅その他の鉄道施設の整備に当たっての利用者の利便の確保に関する事項の中にございますように、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を踏まえて、現に営業する路線の適切な維持に努めるものとするというのが、ルール化されています。これは最終的には罰則で担保されている大変重いルールですけれども、各社これを遵守していただきまして、国鉄の末期に 3,200 キロもの路線が廃止されたわけですけれども、これが7 年間の間に集中的に廃止が進んだものと比べれば、過去 35 年間で合計 18 線の 790 キロという状況でございます。これが多いか少ないかというのは、意味のある議論ではないと思っておりますけれども、少なくとも国鉄末期の頃からすれば、全体的にはそれは抑えられてきたということはあると思っております。ただ、そのことが良かった面と、結果として対策を遅らせてきた面もあるというのが、この検討会での議論です。

8 ページにいきまして、そのためにということで、上から3 つ目のパラですけれども、改めて国、自治体、事業者等、関係者が現状をまず直視し危機認識を共有して、その上で、単なる現状維持ではなくて、真に地域の発展に貢献し、利用者から感謝され、利用してもらえる、人口減少時代に相応しい、コンパクトでしなやかな地域公共交通に再構築していく、これが、今回の検討会のメインテーマであるということでございます。そこからは利用状況や経営状況をいろいろ書いてございますので、そこはスキップして、11 ページに飛んでいただきます。

国鉄改革との比較の議論がよく出てきますので、ここでおさらいをもう一度させていただいております。当時、昭和 55 年に国鉄再建特措法という法律ができて、当時はまだ分割民営化の方向が定まっておらなかったもので、何とかして国鉄の経営を再建しようということで、当時の経営の重荷となっていた地方のローカル線を切り離していったということでございます。12 ページの上の表にあります。改めて、基本は輸送密度 8,000 人というのが黒字か赤字かというところの一つの目安というふうに、当時はされまして、

8,000 人を超えているものが幹線系、8,000 人未満のものが地方交通線という整理にされて、さらに 4,000 人を切っているものが、特定地方交通線という形になりまして、そこが法律上、バス転換がふさわしいということで、転換の議論が進められてきたわけでございます。ただし、この 4,000 人を切っている場合も、片道の需要が 1,000 人以上の場合、平均乗車距離が長い場合であったり、代替交通が未整備である場合、こういったいくつかの例外がありまして、結果、83 線 3,200 キロが先ほど申し上げたように廃止をされ、逆に 4,000 人未満であっても、当時 4,500 キロぐらいの路線は JR に引き継がれました。現在非常に厳しい状況にあるのは、この当時残った 51 線 4,500 キロの区間が中心となっております。ただ、こちらの廃線の基準とかバス転換の基準というのは、昭和 62 年 4 月 1 日の JR の発足とともに法律自体が廃止されておりますので、現時点で国として何らかの廃止や転換の基準を持っているわけではないというのが 11 ページの下に記載されています。

それから 14 ページであります。ここで鉄道事業を取り巻く法制度について改めておさらいをしているわけですが、昭和 62 年に国鉄が JR になりまして、その時点でこの国の鉄道会社というのは、ほぼ全部が民営会社になって、一部は公営企業というのがありますけれども、基本は民営企業でやってきたということで、その根拠となる法律が鉄道事業法です。通常の民間ビジネスを規制するという位置づけでの法律ですが、規制緩和の流れの中で、平成 12 年に需給調整規制という、国の強い関与が解消されまして参入も最低限の規制に留めるといふことのセットで、退出についても一年前の事前届出制という形になりました。入るのは自由だけど、出るのはダメというのは、なかなか民間ビジネスのルールとして成立しませんので、参入と退出がセットで議論されているわけです。他方で JR 各社については繰り返し出てきますけれども、この大臣指針の中でいわば上乗せのルールとして、仮に路線を廃止しようとする時も、どうして路線の廃止をせざるを得ない状況になったのかということに関係自治体に対して十分に説明することというのがルールとなっております。こちら JR 各社はしっかり守っていただきまして、実態としては廃止にあたっていかに厳しいかという現状を説明し、特に廃止後の代替交通手段の確保・維持策の調整をして、必要な場合には、自ら運行するとか、基金を積むとか、そういった努力をした上で、廃止届を提出してこられています。こういう十分な調整を行わずに廃止届出が行われた事例はこれまでになく、検討会としても、国においては、今後引き続きこうした運用を徹底することが期待されるということになります。

それから 15 ページですけれども、ここから地域公共交通活性化再生法という法律について述べられています。こちらの鉄道事業法、あるいは道路運送法という、それぞれの縦割りの中で、国が権限を持ってきたというのが、これまでの交通事業の規制の建付けだったわけですが、やはり地域の交通の在り方というのは、一番住民に近い地方自治体が主役となるべきである。これは地方分権の流れの中で、15 ページの下段ですけれども、平成 19 年に地域公共交通活性化再生法という法律が成立しています。この中で地域の交通のマスタープランとして法定計画の策定をして、そのために関係者が集まる法定協議会と

いうものも法律に位置づけられています。この対象としては、15 ページの下から 2 パラ目にもありますが、当然に鉄道も含まれていますが、後に述べますように、なかなか鉄道については十分な活用の実態というのは積みあがってこなかったという実情があります。

16 ページの上から 3 つ目の「さらに」のところですが、令和 2 年の改正においては、この法定計画の策定というのは、各自治体の努力義務になっています。さらにこの令和 2 年改正の中では独占禁止法の適用除外の特例法もできまして、バス事業とバス事業者あるいは、バス事業者と鉄道事業者の間のカルテル規制についても適用除外にするということが創設されて、事業者間の連携を促進する方策もございいます。

17 ページで、先ほど申し上げたその活用が十分ではないということですが、地域鉄道においてはそれなりの活用の実態がありまして、すでに上下分離などもこの法律において 10 件認定されています。最近の事例では、この検討会でも第一回目の検討会でヒアリングをいたしました近江鉄道につきまして、沿線 10 市町にまたがる調整を滋賀県庁が行いまして、結果的に公共交通計画ができて、それに基づき上下分離が進められようとしているところであります。他方で 17 ページの最後のパラですけれども、JR 各社についてはさまざまな計画に参画はしているんですけれども、一方で、その鉄道の在り方について、正面から議論された事例というのは 1 件もないということで、いずれも鉄道が所与のものとして扱われているという傾向が見られます。

18 ページにその背景が分析されておりますけれども、一つは、鉄道は多くの自治体をまたがって自治体の中で調整が難しいということです。もともと地域公共交通活性化再生法も、市町村が中心というものが、都道府県も並列で位置付けられるようになりましたので、都道府県でも調整ができるんですけど、なかなか広域的な鉄道は、都道府県においても、傘下の市町村の調整が難しいということもあって、手をつけにくいということがあります。さらに路線によってですけれども、特急や貨物列車が走っていて、一都道府県の中で完結するようなものではないんじゃないかということもあったと思います。特に JR は、もともと国鉄だった、あるいはそれが JR になった。そしてローカル線も含めて、全体のネットワークの中で守られるという考え方が示されていた。こういう経緯もあって、自治体が主体的に取り組む対象ではないという認識が定着してきたというのがあって、さらに事業者側の課題もあって、これまで積極的に情報開示を行って、自治体に協議を申し入れるということが、最近、非常に活発に行っておられますけれども、伝統的には、十分でなかったんじゃないかということも原因として紹介されております。

19 ページからは再構築の事例が紹介されています。再構築という言葉はあとで出てきますけれども、必ずしも鉄道をやめてバスに転換するということの意味しているわけではなくて、当然、鉄道を維持して、鉄道を活かしていくということも含む概念であります。ここにも相当程度、鉄道に関わる話が紹介されています。後段部分では別冊として、各事業者における再構築の事例も事例集として紹介していますので、また詳しくご覧いただければと思います。いくつかの事例をご紹介します。19 ページの③に上下分離があります。こ

これは上下分離というと、非常に厳しい状況で行き詰まった地域鉄道を救済するために、自治体が線路等施設を引きとっている、隠れ補助金ではないかという指摘もあるんですけども、本来の上下分離というのは19ページの下に書いてございますが、施設や車両を鉄道事業者のバランスシートから、オフバランス化して減価償却費や固定資産税の負担を無くして、さらに自治体が、その使用料の減免や無償化をすれば、経常の方にも改善効果が出てくる。その結果、事業者の事業改善や新規投資のための余力が生まれてくるということでもありますし、分割すれば上物のところには既存事業者とは別の事業者を入れてくることもできますし、別に必ずしも下物を自治体は持たなくても、下物を既存の事業者が持って、上に新しい事業者を入れてくることも可能です。これは欧州ではよく行われていることでありまして、まさに上と下を分離して役割を分割することによって活性化していこうという発想で、その点では20ページの下にもありますが、PFIと考え方は一緒なんですけど、どうも上と下が分かれた後にどうしていくのかということの合意がファジーだということもあって、単純な救済策と見られがちであります。したがって、これを積極的に活用していくためには、少しテコ入れをして、上下分離が本来の鉄道の競争力を回復させるためにやっているんだということの意義づけが必要だというのが指摘されています。

それから飛びまして⑤ですけれども、車両の購入支援ということで、ここで観光列車の紹介もしております。⑧にも述べていますが、普通車も、最近ですと、電気式の気動車であったり、蓄電池車両であったり、あるいは水素式の車両であったり、ローカル線という旧型の国鉄の車両が未だに、40年物、50年物の車が走っている印象がありますが、本来は環境に優しい鉄道としてはまだまだ車両の近代化をする余地があるのではないかとということが書かれています。車両の近代化を、22ページの上ですけれども、例えばJR西日本の姫新線の一部区間では、自治体が支援を行って実現したことによって、速達性と快適性が向上し、お客様が平成21年度の238万人から令和元年度の322万人に大幅に増加したという事例が紹介されています。一般的に人口が減っている中で、右肩下がりというのがローカル線の現状でありますけど、きちんと地域が一緒になって取り組めば、大きな結果が生まれるという一つの事例だと考えて紹介をさせていただきます。

⑦は駅の合築化でありますけど、ここもどんどん無人駅化が進んでいるという現状もありますけれども、一方で地域の玄関口でありますので、駅施設や駅の用地を引き取っていただいて、自治体の方で公共施設だったり、あるいは郵便局になって、そこに駅の業務を委託したりとか、外部資源を積極的に活用しながら駅の賑わいを回復させているという事例もございます。道の駅と一緒にしていくべきじゃないかという議論もよく聞かれるところでもあります。

それからスマート化のところ、ICカードがなかなか入ってこないということがあります。ICカードは非常に便利なんですけれども、大量のお客様を短時間にさばくことを前提に開発されたシステムですので、地方においては、導入コストやメンテナンスコストが高すぎるという意見を聞くところでもあります。その点、23ページの下のところを書いていま

すが、クレジットカードのタッチ決済とか、QR 決済とか新しい決済方式を導入することで、スマート化を実現しているところがあります。

⑨、⑩がバスとの共同運行や BRT 化・バス化の事例が紹介されています。BRT は特に気仙沼線・大船渡線の事例がよく紹介されますが、どうしても震災復興の文脈の中で整備された物ですので、少し施設が過大であったり、専用道のメンテナンスのコストがかかりすぎるといようなお話もございました。その点、24 ページの真ん中あたりに紹介されている日田彦山線においては、むしろは線路を離れて一般国道を走った方が空いているし、集落も近くて、駅も大幅に増加できるというメリットも書かれていまして、こういう BRT というのは必ずしも全線、旧線路敷を走ることが原則ではなくて、むしろ利用の実態に応じて一般道と専用道の区間をベストミックスで作っているべきということが指摘されています。結果的に専用道の整備・メンテナンス経費も落としているということです。

24 ページの一番下ですけれども、JR 北海道の事例として日高線の事例を紹介しております。これは令和 3 年 4 月 1 日に転換されていますけれども、これにあたっては JR 北海道の方で地域に入り込んで、かなり密接な協議を行って、資金的な面での支援のほかにも、地元バス会社、あるいは最終的には、JR 北海道グループのバス会社含めてバス路線の再編を行って、さらにノンステップバスだったり、道内初のようなですがリフト付きのバスを導入して、かつては跨線橋を越えなければいけなかったような鉄道から、むしろバリアフリー化が進んだといような声も利用者から寄せられているところであります。こうしたさまざまな事例というのが、全国で見られるところでもありますけれども、これをシステムティックに導入していくためにということで、25 ページ・26 ページには課題を整理しております。

25 ページでは、そもそも協議になかなか入れないという実態があるんじゃないか、今の地域公共交通活性化再生法のメカニズムが有効ではないというわけではないのだけれども、それをしっかり機能させていくためには、少し新たな工夫が必要なんじゃないか、特に国の関与というものが必要になってくるケースもあるんじゃないか、というのが①です。

②は、地域公共交通活性化再生法のマスタープランを実現していくために様々な特定事業があり、鉄道に関しては、鉄道事業再構築事業や鉄道再生事業がありますが、廃線ぎりぎりのところを何とか生き伸びさせようさせようといようなものばかりで、鉄道をしっかりと甦らせるといような文脈のものがないという指摘がありまして、やはり打ち手の面でも、もう少し前向きな取組をもっと導入すべきではないか、あるいはバスや BRT に切り替える場合も、なかなか使い勝手が良いものがない、あるいはあるけれども十分活用されていないのではないかとこのご指摘も多くいただいております。そこについては、当該特定事業の在り方も根本的に見直して行く必要あるのではないかと。

③は規制・運用の適正化ということで、一つは、鉄道の運賃というのは国鉄時代の伝統で、現在では、2 本のタリフしか設定されていません。先ほどの 8,000 人を超える幹線系路線のタリフと地方交通線のタリフの二本立てでありまして、全体が総括原価方式で上限

認可をされており、この上限を一円たりとも超えてはならぬというのが今の鉄道事業法のルールであります。全国広範にビジネスを行っておられる JR さんのような場合には、もう少し線区ごとに地域と協議の中で、柔軟な運賃設定の考え方がとられてもいいのではないかと。例えばですが、バスとカルテル規制の適用除外を受けて共同経営する場合も、バスの運賃と鉄道の運賃の間には大体ギャップがありますので、例えばバスに揃えようとする値上げになってしまいますから、その場合にこの上限規制に引っかかってくるという話も聞きます。あるいは、観光客からもう少し高い運賃をいただくという場合も、そういう柔軟な設定も難しいという話もありまして、こちらは運賃の在り方の検討会でも議論になっておりますけど、もう少し運賃規制の在り方というのは柔軟化して行くべきではないかというお話です。

それから、BRT もしくはバス化にあたって、実態として例えば気仙沼線の場合には、時刻表にも引き続きのっていますし、鉄道時代の運賃がそのまま据え置きになっています。機能としては鉄道の機能が代替されているにも関わらず、実際には一旦鉄道の廃止届出をして、バス事業の許可をとり、バスの上限運賃の認可をとって鉄道とマッチングさせるために割引運賃の届出を出しているということで、非常に迂遠な手続きが必要になっております。実態として鉄道と同じような機能を代替しているバスであれば、今でも災害が起きたときの代行バスというのは、当たり前ですけど、鉄道の廃止届や休止届を出さずに、実態としてそのまま鉄道事業者が鉄道としてバスを運行しているというケースがございますが、もう少しこの辺りの規制の扱いというのも、柔軟にすべきではないかということがございます。それから、技術・安全の規制ですが、こちらもすでに性能基準化がなされていますので、数値的な側面での規制の緩和は現時点で必要ないわけですが、ただ安全であることの証明というのは逆に鉄道事業者が挙証責任を負っていますので、その辺について本当に極端な話、山手線の基準と一日 3 本しか走らないような路線の基準が全く同じ必要があるのかということももう一回、問い直してみる必要があるのではないかと。それぞれの使用環境に適した設備の車両になっているか、余計な経費増を招いていないかというところの検証は事業者と国が一緒になってやっていく必要があるのではないかとこのところがあります。

④ですけれども、財政支援制度ということで、現在はあくまで地域鉄道に対する安全投資と利用促進に限られているわけですが、もう少し踏み込んだ支援制度が必要なのではないかというのは、検討会の中でも、あるいは自治体からもさまざま指摘いただいているところであります。

27 ページですけれども、伝統的に JR・大手民鉄というのは国においても内部補助でやるのだから補助しなくていい、営利会社にそこまで補助しなくていいというのが、いわば憲法だというふうに言われることもあるわけですが、これだけ 35 年も経過して、この検討会にあるように、ローカル鉄道の環境というのは激しく変化しておりますので、その変化に伴って必要性が認められれば、JR・大手民鉄も含めて財政支援の余地があるのではない

かという指摘があったところです。

その上で28ページ以降、この検討会として、どうするかというところの提言をいただいているわけでありますが、28ページの真ん中あたりから、まず自治体が、原理原則としては地活法の中で、地域公共交通計画を作成するよう努めなければならないとされていて、鉄道もその対象から除かれているわけでありませぬので、原理原則からいけば、やはりローカル鉄道の在り方の見直しに、これまで以上に積極的に取り組んでいただくべきだということが書かれています。特に一市町村で完結する鉄道というのはほとんどありませんので、広域調整という意味で、都道府県が、各市町村の調整をするということも含めて一層、大きな役割を果たすべきということが書かれています。それから、鉄道は先に述べましたように様々な事情があり、地活法の中ではその在り方を正面から取り扱っている事例が少ないという状況がありますので、基本は、地活法は地域が主体なので、国は脇から見守っているという位置づけになっているわけですが、もっと国が正面に出て重要な役割を果たしてかけなければならないのではないかというのが一貫した議論だと思っています。自治体からも、これまでではどちらかという国より地方へという議論があったわけですが、鉄道に関して言うと、もっと国が主体的に関与していくべきだという意見が多く寄せられたと思います。

29ページですが、事業者も引き続き公共交通サービスを提供するという社会的責任の意識をしっかりと持ってもらい、地域に寄り添い、丁寧に向き合う姿勢が期待されるということです。特に積極的に利用状況、経営状況に関する情報を公開していくことが望ましいというふうに書かれています。その上で、国・自治体も、なかなか営利企業に対して単純に欠損補助をしていくというのは難しいというのがありますが、一方で、例えばバリアフリーの補助や、災害のための強靱化の補助などはやっているわけでありまして、公共政策的な意義がしっかり説明される場合には、当然相手が営利企業であっても、その補助というのは説明がつくわけでありまして、単純な欠損補助ではない形での説明がつく場合には、何らかの補助のスキームを考える余地が出てくるのではないかというのが、ここに書かれています。

ただ、②の JR 線区についてですけれども、これも自治体との意見交換の中で、JR 線区は他のローカル鉄道とは違うのではないかという意見もありまして、そこはまさに大臣指針に示されているわけですので、今一度、大臣指針をしっかりと遵守していただくことをすべての前提ということで書かせていただいております。他方で、35年の時代の経過の中で、お客様が減ってしまったというのは、JR の経営努力の問題だけではないということでありまして、ある種どうしようもなかった部分というのものもあるわけです。そのために、この大臣指針の考え方を基本としながらも、国が国鉄分割民営化をやった経緯を踏まえて、しっかり JR の路線の在り方については国が主体的に関与していくべきではないかというのがここで述べられています。

30ページでは、協議の枠組みを工夫していくということで、新たに特定線区再構築協議

会の設置ということが記載されています。まず基本原則は、繰り返しですけれども、自治体が自らの地域のモビリティの在り方について検討を進めていくのが基本原則です。ただ、国も協議会の円滑な立ち上げ及び進行に積極的に協力すべきである。このときの目安としては、JRさんは繰り返し、2000人未満の線区については、自らの経営努力のみによって、利便性・持続可能性が高い鉄道サービスを保っていくのは困難だということをおっしゃっております。これはただちに廃線云々ということではないでしょうが、これだけ厳しいとおっしゃっているということは、この水準を切ってくると、やはり投資の先送りや減便の対象になってくるということでありまして、持続性・利便性の観点から、何らかの対策を講じていかないと見つくなってくるという一つの目安になのかなということを紹介をされています。ただ、JR以外の鉄道事業者は、大手から中小、三セクまでその経営状況は多種多様ですので、30ページの下にあるように、それぞれの事業者、路線の状況に応じた判断が求められるとしています。いずれにせよ、まず自治体が対策を講じるというのが基本原則として確認されています。

31ページは、その上でということ、ある種、例外的な位置づけなわけですが、なかなか難しい実態もあるということで、31ページの真ん中辺りに a) と b) の二つの要件を書いています。一つ目は、対策の必要性・緊急性の観点、もう一つの方は、広域的調整の必要性の観点です。a) はより厳しい状況にあるので、一刻も早く対策を講じないと、利便性・持続可能性の点で課題が出てくるということです。この一つの目安として対象線区の平常時の輸送密度は 1,000 人ということで、これは国鉄再建特措法の赤字か黒字かという基準でいくと、当時 8,000 人と紹介しましたが、その 1/8 です。当時の転換基準である 4,000 人の 4 分の 1 ということです。これでもかなり低い基準に設定されていると思いますけれども、かつ、最大ピーク時のお客様を、どこかの駅間で 500 人を超えているような場合は、バスが 10 台以上 1 時間に必要になってきますので、これは転換するといってもなかなか難しいということもあって、この二つの目安を踏まえて、より厳しい状況にある線区から優先順位をつけながら、対策の必要性の要件を見ていくということになります。1,000 人を下回っているから即座に協議入りするということではなくて、あくまで今申し上げた、いろんな基準を踏まえて、より厳しい状況にある線区から優先順位をつけながらということになります。もう一点の、広域的調整の必要性という意味では、あくまで自治体が自らやっていくのが基本原則だというように繰り返し述べられていますので、国が関わる以上は自治体の意見を聞いて、なかなか自分たちだけの手には負えませんという広域的調整の必要性を明らかにすることが要件になっております。この二つの観点から必要な場合には、国が関与していくというメカニズムを取るべきではないかと述べられています。

ただし対象線区の設定にあたっては、特定の線区を切り出すことについて合理的な説明が求められますので、この点については改めて確認することとなっております。路線については、明治時代から設定されているものもありまして、今の利用実態や、輸送実

態とはかなりかけ離れたところもあるのが実態でありまして、あくまで線区で切っけて見ていくというのは、我々としては合理的な考え方だと思っています。一方で悪いところだけを切り出すのはどうなのか、という意見があることも確かですので、関係者の納得いくような形で利用実態、輸送実態から整理していく必要があるということです。この点に関しては自治体から意見が出ていまして、1,000 人未満の線区を中心に議論していくというのは必要かもしれないが、それと接続している 1,000 人以上の線区についても一体的に議論した方が、より合理的な結論が得られるのではないかというような話もあります。

再構築協議会等での検討事項と書いておりますが、この再構築協議会あくまで国がでてくるバックアップの仕組みになりますので、あくまで主役は自治体の法定協議会や任意協議会ですが、再構築協議会、法定協議会、任意協議会、いずれの場合においても、32 ページの上にある、廃止ありき、存続ありきといった前提を置いて開催すべきものではありませんということで、その上できちんとファクトとデータに基づいて整理をしていきましょうということになります。

③ですが、新しい仕組みとして実証事業であります。様々な仮説を試してみないと正しい結論に誘導できないということでありまして、根っことしては、自治体からよく聞くのは、事業者の努力がまだまだ不十分である、やるべきことをやっていない状態でお客様が減ったので減便したい廃止したいというのは、なかなか自治体・住民の方々も納得いかないというお話もよく聞くわけでありまして。それもありまして、ここは自治体にも入っていただいて、協議会の中で様々な仮説を設定していただいて、それをいろいろ試していただいて、しっかり結果が出る内容なのか、なかなか難しいのか、この辺の見極めが必要ではないのかということが書かれています。

33 ページですが、設置期限として、これもいつまでも議論を続けていっても、先ほど申し上げたように、対策は急務でありますので、そういう意味で合理的な期限を設けるべきということで、一つの目安として実証実験を行う場合も含めて、最長でも 3 年以内という期限を関係者合意の上で設定の上やっていきたいと思います。

それから、(3)線区評価の考え方で、これも鉄道はやはり、たくさんのお客様が乗ってこそ、初めて効果が発現されるということで、そういう意味で、国鉄末期のときの 4,000 人基準というのも、大量輸送機関かどうかというところで線が引かれたわけでありまして、一方で、きめ細かく見て行きますと鉄道が各地域で果たしている意義とか役割というのは様々でありまして、お客様が少ないからということだけで鉄道としての特性を判断するという画一的な判断というのは、一線を画すべきだということが書かれております。これは、線区の状況は、地域ごとにしっかり丁寧に見て行く必要があるということで、例えば現在 10 月 1 日からの復旧を目指して工事が進んでいる只見線においても、被災前の輸送密度は 50 人未満という大変厳しい線区ですけれども、JR 東日本さんも納得の上で、福島県が上下分離を選択し、今、復旧に向けて進んでいるということでもあります。これは福島県からすれば、当該地域にとっては鉄道が絶対的になくってはならないものであるというのがはっき

りとした意思として示されていることだと理解しております。

この際には、よく言う、ノスタルジーで鉄道を残すべきではないとか、雰囲気を残すべきではないという話もあります。必要なものと、ノスタルジーで議論されているものが、ごっちゃになっている部分がありますので、しっかりまさにファクトとデータに基づいて鉄道を残す必要性を議論するという意味においては、この検討会でもご紹介のあった近江鉄道のクロスセクター効果の分析というのが参考になるのではないかとということで紹介させていただきます。

34 ページですが、このように、しっかりと地域にとって公共政策的な意義が認められるということで、証明がなされて、住民の方々含めて納得がいく形であれば、受益者という立場から、単純な利用促進とかのイベントに止まらず、上下分離化等のより踏み込んだ関与というのも正当化されてくるのではないかとということが書かれております。

35 ページですが、他方で、むしろお客様が非常に少ないので、バスに切り替えた方が機動的な輸送サービスを提供できるのではないかとということも、これは別に悪い話ではなく、むしろ良い話として位置づけるべきではないかという議論がありました。鉄道はどうしても、大量輸送機関ですので、駅の数も限られていますし、歴史的経緯もあって敷かれているところも案外街から遠かったりするということがあります。このことから、地域によっては、むしろバスに切り替えた方がより良いサービスが提供できるという場合には積極的に現状を見直していくべきだということも書かれています。

さらに、BRT のメリットというのもご紹介しましたがけれども、特に鉄道の機能をそのまま維持した方がいいとか、あるいは定時性や高速性の観点で一般のバスだと非常に懸念があるという場合には、BRT というのも良いオプションではないか。ただし、その場合には、これまで災害復旧でやったものしか事例がないのですけれども、これからのことを考えれば、専用道を公道化し、その上を鉄道事業者あるいはバス事業者が BRT を走らせるといったパターンもこれからは検討していくべきではないかというのが書かれています。

35 ページですけれども、JR の特例として、大臣指針から導き出される話ですけれども、特に JR さんの特色としては、この国の基幹的な鉄道ネットワークを支えていただいているというのが、大きなところだと思います。これは純粋に地域の高校生やお年寄りを輸送するという、まさに地域公共交通としての役割だけではなくて、幹線的な役割を果たしている。典型的には特急が走っているとか、貨物列車が走っている。貨物というのはだいたい平均輸送距離が 900 キロを超えているということなんですけれども、そういう場合にはまさに国家的な観点で議論する必要があるわけでありまして、35 ページの下の方に書いてありますが、引き続き、鉄道の維持を図っていくことが強く期待されるので、当面は特定線区再構築協議会の対象としない。ただし、同時に普通列車は走っていますから、その部分に関しては線区の活性化というのは引き続き自治体にやっていただく必要があるということでもあります。

36 ページも自治体からのご要望が非常に多かったところなんですけれども、鉄道が仮に

バスや BRT になった場合も、実際に JR 各社、いろいろ工夫されておりますけれども、地域のモビリティを長年に渡って担ってきた経緯等を踏まえて、引き続き、自治体・地元のバス事業者さんと協働して、新たなモビリティの持続的な運行及び利便性の確保に最大限の協力を行うべきということが書かれています。こうした取組が、路線の廃止にあたって地元の理解と協力を得る上で重要な要素となるという考え方も示されていまして、さらに鉄道が残った部分との対面での乗り継ぎを確保するといった乗り継ぎの利便性向上や、運賃の連続性の確保、それからご要望が強かったのが、観光も含めた地域の振興への協力、このような観点から引き続き地域との関係性を継続するように努めるべきだということも記載されています。

その上で、36 ページ(4)は、皆様が合意したものをそれぞれがしっかり約束を果たしていく、その中で、自治体さんにおいては、もはや合意がなされている上ですので、しっかりと地域公共交通計画を作っていただいて、特定事業に流して行って、動いていくようにする。そして、都市計画などとの整合性を図っていく。それから鉄道施設が不要になった場合の撤去等の時期についての、施設管理者としての適切な配慮、この辺も書かれています。

最後に国の関与ということですが、37 ページですが、入口段階の支援として、まずは、この協議会の枠組みがスムーズに行くようにする必要がありますので、国がやる協議会、あるいは自治体が自ら設置している協議会両方を含めて、鉄道のクロスセクター評価も含めた評価が行われるための必要な分析などの支援ができないか。最近ですと、ビッグデータ分析などもお金さえかければ簡単にできるところもありますが、しっかり旅客の流動を分析した上で必要な対策を講じていくということが必要になってきます。

それから、先ほど実証事業をいろいろと試してみる必要があるのではないかとということも申し上げましたが、ここも、国と自治体と事業者が役割を分担しながら、様々なことを試していけるように、国としても必要な経費の負担をしていけないかということが書かれています。

37 ページの下は、その上で鉄道をやっていく、あるいはバスをやっていく方向性が決まったら、それを実現するための後押しということも、鉄道局のみならず、関係部局の予算を総動員して頑張っている地域を応援するという観点からやっていく。これは要するに、事業者と自治体が手と手を取ってこれでやっていきましょうという合意がある場合を前提として、国がやっていくことであり、国が自治体を飛び越えて事業者を直接支援するということではないのですけれども、その意味では、38 ページにありますような、地域との協議運賃制度を導入していくとか、上下分離をもっとやりやすくするための特定事業の要件を見直していくとか、技術に関する規制・運用についても経費の削減に資する新たな設備・車両の導入を促進していくとか、それから、様々な前向きな投資、多くのローカル鉄道においては投資が凍結されておりますけれども、改めて事業者さんがちゃんと必要な投資をやっていただけるように、その投資を促すための支援をやっていく。

38 ページ一番下のなお書きですけれども、ここに書いてあるのは、こういう新規投資の支援はさることながら、例えばということですから、災害を受けて、これはある意味ランダムに起きてしまうものですが、その結果、鉄道が廃止に追い込まれるようなケースが過去にもたくさんございます。これも地域からすると、突然やってくることでありますので、そういう事態に直面して自治体さんがどうしてもこの地域には鉄道が必要だということで、災害復旧のための資金も負担し、上下分離も決意したい、ただ、あまりにその負担が大きすぎて、自治体で負担できないがために、こういう結論は諦めざるを得ない、それはあまりに理不尽ではないかということで、何らかの更に踏み込んだ国の支援も必要ではないかということが問題提起されているところであります。

39 ページは、バスに転換した場合も、先程の迂遠ないろいろな手続きを緩和するための規制の特例を設けていくとか、様々な形で鉄道の利便性・持続可能性を高めるための追加的な投資を促していくための支援であるとか、こういうものが紹介されております。以上まとめたのが40 ページの上の箱の表でございます。

検討会の中でも議論されていた、専門人材の育成ですけれども、自治体さんの中でこれまであまり交通政策というのが自らの行政分野として十分に位置づけられていないということが多くございまして、組織も弱ければ、人材も弱いという話はよく聞かれます。今の様な様々な協議にはかなりのノウハウが必要になってきますので、この育成の支援であるとともに、国もこれをバックアップするためのノウハウの蓄積とサポートの体制が必要ではないかということが書かれています。

(6) のその他は、これはJRさんというよりはむしろ地域鉄道向けですけれども、先ほどのように被災をした場合に、今どこの鉄道会社もどんどん人員を削っていますので、普段の運行に必要なギリギリの体制でやっているときに、いきなり被災が起きてしまうと、鉄道施設の再設計であったり、そういうもので、とてもじゃないけど、ノウハウも体制も足りませんという話もあります。こういう場合に整備局がやっているテックフォースを参考に、鉄道版のテックフォースを作ってはどうかというご意見もありまして、そういったバックアップの体制も検討していくべきじゃないかということが書かれてあります。

42 ページの「おわりに」のところですが、総括的なことが書かれていまして、真ん中あたりには、総合政策局の方でやっているリ・デザイン有識者検討会が近いうちに提言をまとめる予定ということで、我々は鉄道のことだけ議論してまいりましたけれども、当然、面的に交通の在り方を考えるべきで、受け皿となるバスも、自家用有償もみんなどこも経営が厳しく、なり手も不足しているという深刻な問題に直面しています。こういう状況を踏まえて、より統合的な地域公共交通戦略に発展させていくために、議論を継続していく必要があるんじゃないかというのが一つございます。この検討会の提言の内容を実現するためにも、新たな制度的な枠組みの整備とか、必要な予算の確保等々、必要なアクションがありますので、その実現を求めています。その下に書いているのは、あくまで今回の提言が最初の第一歩であって、これで終わりじゃないんだということで、特に基幹

的鉄道ネットワークについて守っていくべきとされていますが、こういうところが、人口減少などで、さらに経営が厳しくなっていく場合に、どうやって国として守っていくのかというところについては、もともとこの検討会の主たる論点ではなかったのですが、あまり踏み込んで触れられていませんけれども、やはりそういう、より大きな財源論のお話も含めて議論を継続すべきじゃないかというところも触れられているところでございます。以上、長くなりましたけど、提言の内容のご説明でございます。

○竹内座長

ご説明ありがとうございました。それではですね、これから意見交換に移りたいと思います。今回最後ということにもなりますので、ぜひ委員の皆様からご発言賜りたいですし、オブザーバーの皆様からも意見をいただければありがたいと思います。では、どなたからでも結構でございますので、いかがでしょうか。では森委員お願いします。

○森委員

ご説明ありがとうございました。長い間、基礎自治体で仕事をしてきた立場から発言させていただきますが、交通政策は交通政策、都市政策は都市政策として、その連携が上手くできていないとか、計画もその連携に沿って立てられていないというようなケースが大変多いと感じてきました。しかし、ご説明ありましたように、やっぱり交通というのは都市政策の大変重要なツールだという位置づけで見えていくことが大変大事だと常々思ってきましたが、そのトーンでまとめられていることが非常に良かったというふうに思っています。自治体はその姿勢を取ろうとするときに、やっぱり民業になぜそこまでやるんだという声が、どうしてもハードルになっているわけですが、それを先ほどはクロスセクター評価というお言葉でしたけれども、私たちは社会的便益が大きいということなどを言いながら進めてきたわけですけど、こういうことを明確にさせていただくことが、今後の基礎自治体や都道府県が交通政策にもっと積極的に関わろうとするときの、一つの大きな論拠になり得ると思いますので、そういう動きを誘導する、誘発するという意味において提言のまとめ方というのは、非常に効果するだろうというふうに思っております。その上で最後のまとめのところで書いていただいておりますが、頑張る地域を支援するという文脈・ニュアンス、ここから読み取れるものも非常に大きいと思いますので、交通事業者と自治体が良い計画をつくる、そしてそれを国において評価して一緒になって支援していただけるというようなベクトルというものが大事だと思ってきましたけども、そのことについても触れられていることを評価したいというふうに思います。ありがとうございました。

○竹内座長

はい、ありがとうございました。続いていかがでございますでしょうか。板谷委員お願いします。

○板谷委員

流通経済大学の板谷です。私からは2点申し上げます。提言書の案そのものに対しては大枠で非常によくできていると思っていまして、これに対する修正や追加はありません。

1点目ですが、この提言案に関するここ数日の報道に、やはり鉄道存廃にかかわる問題であるということが強調された表現が多いと感じています。今ご説明いただいたように、この提言の趣旨はそこではなく、利用減で投資ができなくて、サービスの内容が現状の住民のニーズに合っていない部分に対して、鉄道を残して鉄道に投資して活性化するのか、あるいはそうではなくて、バスなどの別の交通機関を使って活性化していくのか、そのどちらかを検討してほしいということです。それは要するに現状維持では明るい未来が全く描けないので、明るい未来を描くためにどのようなやり方がリーズナブルかつ効果的かというところを議論していただきたいということです。である以上、黒字・赤字で分ける議論をしているわけでもありません。輸送密度 1,000 人以下の路線に関してはおそらく赤字であろうと思われませんが、では、それ以上の路線が全て黒字かということ、おそらくそうではありません。先ほどかつての幹線を定義する水準として 8,000 人という数字もありましたが、確認したわけでありませんが、おそらく 8,000 人を超えても、黒字ではない路線というのがいくつもあるだろうと思っています。と言いますのは、40 年前の鉄道と比べると今の鉄道のサービスレベルは非常に上がっています。ホームドアをつけて安全性を高め、列車の運行回数を増やし、編成両数を増やして輸送力を高めるなど、鉄道各社もサービス改善のために色々やっているところがあります。こうしたことを考えますと、赤字だから何とかしなければいけないということではなく、やはり地元のニーズに合ったサービスができていないところに対して改善を求めていくための提言であるというふうに理解していただきたいと思っています。

それから 2 つ目ですが、地元のことは地元で協議していただきたいということについてです。私は、鉄道事業者の側から鉄道の将来のことを考えたいということで協議をしてほしいと要請しているにもかかわらず、協議に応じない地方公共団体が複数あるということの問題視してきました。どんな結果になるにせよ、協議自体はしていただきたいと思っていますので、そうした問題に対する対応策として、輸送密度 1,000 人を切っている路線に関しては、とりあえず協議ができる形にさせていただいたのは大変ありがたいと思っています。ただ地方公共団体の側がなぜ協議できない、協議したくないとおっしゃるかということ、要はそうした協議に参加してしまうと、廃止を前提とした議論になってしまうのではないかという危機感があるものと思われれます。それは鉄道を自分たちで維持しようとする、財政面で資金がなかなか捻出できないということが大きいのだろうと私は思っています。財政面で支那の支援に関しては、今回、国の補助制度でも強力な支援をしていくということで、提言の中でもいろいろ出させていただいていますが、私はこれだけで十分とは思っていません。諸外国に目を向けますと、たとえばフランスのように、交通税と呼ばれる地元

の住民あるいは企業に対して負担を求める制度を使っている国もあります。交通税については滋賀県で独自にご検討されていますが、こうしたやり方は、フランスでも全国一律に導入するようなやり方でやっているわけではなく、制度を国が作っておいて、それを導入するかは地方で決めていくというやり方でやっています。日本でもそうした制度をご検討いただいてもよいのではないかと思います。とにかく金銭的な下支えがないことには、こういう議論を前向きにするのは難しいので、この点についてはぜひ継続的に、ご議論いただきたく考えています。そうした条件整備をした上で地元の現場をよく知る方々が中心に関わって議論し、意思決定をしていただきたいと思います。それはつまり、鉄道事業者も行政も前向きに、同じ立場で議論いただけるとありがたいと思っています。その際、地方の側では鉄道に関わる政策立案が十分にできないということが本音としてあるようです。それは、これまで鉄道に関して政策的にあまり対応したことがないために、知識でもそれ以外のところでも、不足している部分があるということが実態としてあるようです。そうした状況への対策として、例えば都道府県や市町村のほうで、勉強あるいは相談できるような体制について、提言の中に入れていただけると良いのではないかとということを申し上げていましたが、これについても最後のところで触れていただきました。とにかくこの 2 点、存廃の問題ではなく、サービスを改善して活性化していくということ、それから地元のことは地元でやれるような体制を整えていただくということ、この 2 点を私は中心的に申し上げてきましたが、これに向けた道筋ができたということで、この案を非常に高く評価しています。以上です。

#### ○竹内座長

はい、ありがとうございます。続いてよろしいでしょうか。事務局から何かございますか。

#### ○事務局

はい、ありがとうございます。いずれもご指摘の通りだと思います。確かに赤字だから切り捨てるのかということに関しては、おそらく、輸送密度 1,000 人以上のところは黒字かということ、まだまだ赤字だと思います。事業者さんも 2,000 人以下は大変だとおっしゃっていますけど、それですら赤字だから即やめたいということではないと我々は捉えています。この検討会は赤字の企業に対してどうこうするかということが直接的なトリガーではなくて、あくまで人口減少の中で、どういうふうに足腰の強い地域公共交通を再生させていくかというのが狙いだということでもあります。一部の報道ぶりで行くと、1,000 人を切ってきた線区というのは、もう廃止が前提じゃないかというような、先走った報道も実際に見受けられたところではありますが、あくまで 1,000 人以下は協議入りの基準であって、厳しい現実であるということは考え方として示していますけれども、当然再構築の中には鉄道としてしっかり守っていくということも含まれ、堂々と議論すべきだと思います。地

域に協議を申し入れているのに協議に応じないというご指摘もありましたが、一般的には事業者が自治体に申し入れると、自治体さんの方からすると「民間事業者なので、もうやめたいのが本音なんですよ」というところで、本音がチラチラ見えている中で協議には入れないというご事情はよく聞きます。そういう意味で、我々は鉄道事業者を監督する立場でもあり、公の立場でもあるという両方の立場がありますので、そういう意味で中立の立場から、まさに廃止でも存続でもそういった前提条件を置かない議論の場を主宰するのに適切な立場なんじゃないかということで、提案がされているものと理解しています。最後に財源論ですけど、これはご指摘の通りでございまして、来年度の概算要求に向けて、いろいろと議論を進めていかなければいけないんですが、やはり国の財政も今、非常に厳しい状況になりまして、どこからかお金が降ってくるという、そういう仕立てにはなっていないんですね。ですから、もし仮にこの対策をどんどん進めていった結果として、財政需要が膨らんでくるような話になってくるとすれば、それは自治体の財源、国の財源含めて、少し腰を据えて議論しなければいけない性質の話なのかもしれません。ただし、この検討会では、まずは関係者に協議の場に付いていただき、その協議を円滑に進めるところからスタートしましょうということですので、そういう意味でちょっと時間差がある話かもしれないということで整理しています。

○竹内座長

はい、ありがとうございます。では、次に宮島委員、お願いします。

○宮島委員

日本テレビの宮島です。大変なとりまとめをどうもありがとうございました。これまで会議を通じて、あるいは会議の外でも、相当丁寧な議論を積み重ねられての報告書だと思います。細かい文言含め、わたくしも異論がありません。まずは、ただ先が見えない状態で放置しているということは、国民に対しても、未来の国民に対しても全く責任が取れない話だということで、みんなが歩み寄って、そしてどの鉄道もあって当然という姿勢を変えて一つ一つを丁寧に考えていく。そして、やる方向としては、この地域をどうしていくかということが一番大事だというのが、みんなの共通意見である報告書だと理解しております。この人口減の影響というのは鉄道だけではありませんので、希望としては、まさにこの鉄道の議論がその地域の活性化を引っ張るような、まちづくりを引っ張るような形になると良いなと期待しております。報告書の細かいところでは、この会議の間、私もいろいろですね、普段よりも地方のいろいろな鉄道を気にして、二つ三つ訪ねてみたりしたんですけども、意外なほど、苦しいところでも地域の人が盛り上がり頑張っていらっしゃるな、こんなに良くなったんだと思うところが本当にあってびっくりしました。みんなが力を合わせることで相当見えてくるものがあるのではないかと思うので、そういうところに期待しています。そういう意味では、やはり協議会をスタートするというのがすごく

大事なので、ここに目安として 2,000 人、1,000 人と、いろいろな議論はありますけれども、それが入ったことはとても良かったと思います。逆に言いますと 31 ページに、協議の対象にすることに関して、合理的な理由があることを確認すると書いてあるんですけども、合理的な理由がないというふうに、関係者が寝てしまうというところがないように、どれが合理的な理由なのかというようなところで議論が詰まってしまうということに関しては、ちょっと心配がありますので、そこは何よりも、話し合いのテーブルにつかなければ何一つ進まないというところを皆さんが共有されて、進められると良いかなと思います。この先ですけれども、やはり最終的に財政も含めた支援というのは必要だと思います。今、課長さんもおっしゃったように、エネルギー、防衛、社会保障、あらゆるところにお金が必要な中で、ここにお金を投入するということには、相当、国民、そして未来の国民への説明が必要だと思います。なので計画を作る上ではなんとなく頑張っただけで計画を作ったから、あるいはその地域の人には「まあ、あった方がいいかな」というふうに思ったから、そこで支援が来るなどというような形ではなくて、本当にさらにつっこんで、その地域の未来を考えた上で、絶対にプラスであるというところまで、しっかりと考えていただきたいと思います。だから、なんとなくやったというところではなくて、本当に精緻に計画を作ったところにしっかりと支援がいくというような組み立てを今後考えていただきたいと思います。さらに、今回の検討会を外れますけれども、割合、財政の方向からいろいろなことを見ている立場からすると、今までの交通計画は、鉄道は鉄道でわかるんですけど、道路との関係はどうだったのかなとか、日本全体の計画としてどうだったのかなというような疑問はわきます。というのは、やはり道路にもものすごくお金を投入して、高速道路が便利になって、そしたらその影響として鉄道に乗る人が減るということは、ある意味わかっていたはずのことで、そういった総合的な観点を含めて、この先さらに人口減の日本は考えていかなければいけないんだと思います。だから鉄道の幹線だから必要なのかということもさらに超えて、将来にも渡って、交通全体としての維持可能性を考えていく必要が今後あると思いますので、そうした側面も含めた今後の議論を期待したいと思います。

#### ○竹内座長

はい、ありがとうございます。事務局、何かございますか。

#### ○事務局

一つは財源の話なんですけど、何らかの財源を作ったからといって、お金があるからジャブジャブと、今あるものを残していくということだと、それは正しい方向でもないし、あるいは何らかの負担をいただく場合も、負担する側の納得感が得られないと思います。それは結局、内部補助で都会の方々の運賃収入で地方を支えるにしても、あるいは、国が税金によって、所得を再配分するにしても、結局は、絶対的に必要なものなので皆さん負担をお願いしますということで、納得感が出てくるかというのが大事なポイントだと思います。

す。ですから、今回地域にとって本当に必要な交通手段は何なのかという問いかけをしていますけれども、そこは、真に必要なものは何なのかというところの議論を整理しておかないと、その次の負担の議論にいかないという問題意識の表れということでもあります。

もう 1 点は、面的なアプローチが必要じゃないかということだと思いますが、全く同感でありまして、今回の検討会の中では路線だけ切り離して、お客さんが多いか少ないかという議論とは一線を画すべきだという話を書かせていただいています。地域によっては鉄道が絶対的に必要なところもあると思いますし、鉄道以外の選択肢というのが現実的に難しいところもあると思うんですね。ですから、鉄道は贅沢品だとか、バスがあるからいいじゃないかという議論があったり、逆に、本当に必要じゃないものも含めて残せという議論もあったりということで、何が本当に必要なものかというところのあぶり出しの議論が甘かった部分があると思っています。そこはまさに各自治体さんにも申し上げているのですが、地域の全体戦略をまず描いていただいて、それは観光かもしれないし、都市計画かもしれませんが、その中で鉄道も含めた交通手段について、それは道路との関係性もそうかもしれませんが、そういう中で鉄道が必要だということが、出てくるのかどうかということの一つありますし、それが国民的な議論になってくれば、より大きな、より踏み込んだ対策というのも出てくると思うんですね。そういった大きな議論のきっかけになればというのが、問題意識であります。

#### ○竹内座長

はい、ありがとうございます。それでは、羽藤委員お願いします。

#### ○羽藤委員

どうもとりまとめ本当にありがとうございました。よくまとまった内容ではないかなと思います。最後にとということですので、私も何点かお話をさせていただければと思います。森さんからも冒頭お話があったように、都市計画との関係の中で、特にその人口減少に対しての地方鉄道の再構築というところが、冒頭から問題意識としてちゃんと設定されているということが重要だと思います。特定線区再構築協議会の設置が、待ったなしだという問題認識は的確だと思います。ただ一方でそう考えた時には当然、例えば立地適正化法や立地適正化計画といった都市側の施策との連携なしには、地方の公共交通維持が難しくなっているということですので、いわゆる団子と串といったような掛け声で、中心市街地だけ需要を集中させても鉄道には乗らないわけです。要するに都心居住だけ推し進めても、郊外にネイバーフッドコアを作らないと、行ったり来たりの特リップが発生しないわけですから、地方鉄道に乗る需要は出ない。だからむしろ都心というより、郊外に人口を寄り添わせる、ここについても、何らかの合意を作っていく連携を国土交通省全体としてというよりも、自治体さんで連携して、計画作りを目指していただきたいという想いが、この提言の中にも含まれていると思いますが、よりいっそう、働きかけていただくことは必要不

可欠と思います。その中で需要の分析の方法についてもご提案がされているわけですが、クロスセクター方式といったような分析方法は良い方法だと思いますが、残念ながらこの方法には将来人口がどれぐらい減少してしまうか、30年後どれぐらい減少する、あるいはそういう未来に向けて公共交通の路線に沿ってどれぐらいの人口の目標値をキープさせるのか、あるいは寄せていくのか、そういったところに向けてさらなる高度な需要予測、あるいは情報共有のためのカルテ、インデックスを開発していかないと、鉄道事業者さんも苦しい、自治体も苦しい、住民の方々も苦しい、その見通しが見通せなくなります。このため、そうした分析手法の開発は、それこそ待ったなしなのではないでしょうか。そのためには、ICカードというものも各鉄道事業者でやられていると思いますが、やはりぜひこれを社会インフラ化していただいて、鉄道事業者さん側でも自治体さん側でも住民側でも、実際鉄道を使って人がどう動いているのかというところを可視化していただいて、自分たちで目標値が議論できる、そういうビッグデータのデータプラットフォーム整備を新たな社会基盤整備としてぜひやっていただきたいというのが1点目でございます。

2点目は、駅施設の合築化という項目がありまして、これはおそらく財政的な負担を、合築させることで鉄道事業者さんだけが負担することはないという文脈で整理されていることと思いますが、新しい考え方も一方で必要なのかなと思います。要するに駅施設は当然収益の拠点ともなるわけですから、収益の拠点となるという考え方は、拠点駅の賑わい機能が、線ものの維持分を負担できるという考え方も当然あるかと思いますが、そういったところについては、すでに国土交通省さんの様々な制度で補助もされてきているところもあります。このところをぜひ適正に評価していただいて、どういう負担、どういうインセンティブが、単なる線区の需要を超えて担っていくのかというところをぜひ精査していただきたいと思いました。

最後3点目ですが、26ページの財政支援の中で、メンテナンス費用のところでございます。田口課長からも、いったんそのメンテナンス費用の支援制度は、現状では少し弱いのではないかというところについて言及があったわけですが、鉄道路といったような考え方で鉄道をBRT化していく、バス化していく、という政策の中で、実際にはインフラ部の負担支援を、単純に道路だから道路でやっていくという考え方でいいのか、あるいはBRT、今、東北で動いているものについては、民間の鉄道事業者さんが下部のインフラを持っていますが、そのために固定資産税を自治体に払っているという状況です。こういう維持管理の負担、あるいは支援をどう行っていくかというところについて、さらなる議論が必要だろうと思います。特に鉄道、あるいはバスといったものというのはカーボンニュートラルに対して貢献がございます。じゃあ、BRTや鉄道に何人乗っていて、これがガソリン車で動いた場合に対して、どれぐらいのカーボンニュートラルの効果があるのかについては、あまり話を大きくすべきではないかとも思いますが、炭素税、あるいは一般財源化した道路特定財源のガソリン税といったようなものが電気自動車になる中で、どういう財源の取り方になっていくのかということをお考えたときには、改めて非常に重要な示

唆を含んでいると考えます。この点について国としての見通しが無い中では、なかなか地域も議論しにくいと思います。こうした問題については引き続き、ぜひ省庁を超えて議論を継続していただきたいというふうに思いました。私から以上です。

○竹内座長

はい、ありがとうございます。事務局の方はございますでしょうか。

○事務局

はい、ありがとうございます。実は国土形成計画の見直しというのを進めていまして、国土の在り方とか、都市の在り方というところからこの話を位置づけていかなければいけないんじゃないかというのは、いろんなところからもご指摘をいただいています。今回の検討会には都市局にも入ってもらって、今、来年度の予算要求に向けてお話をいろいろさせていいただいて、都市のサイドからの鉄道、バス、BRTというのをどういうふうに改めて位置づけていけるかというところも、いろいろ突っ込んだ議論をさせていただいております。その中でも駅の部分というのは、まさに鉄道と都市の結節点ですので、そういうところというのは、どんな役割分担をしながら良くしていけるのかなというところも、議論としてはあるところですが、我々も見ていく中で、専用道を新たに道路で整備すると、ものすごくその費用がかかることを、鉄道敷を使えば非常に安価に整備できるというメリットがあるんだと思います。それも今は民間事業者に全部やっただいているところがありますが、トータルで見たときにどういう資源配分をしていくのがベストなのかというのは、これはまた道路局ともよく議論していかなければいけない話だと思います。財源の話は今いただいたように、今のガソリン税に代わる徴税方式をどうしていくのかとか、GXの中でどういう財源が必要なのかと、そういう議論がいろいろ行われていますので、その中で公共交通、鉄道の意義というのをどう位置づけて、どこから財源を持ってくるかといった議論は、これから活発に行われていくんだらうなというふうに思っていますので、それに先駆けたと一つの問題提起ということで、捉えていただければと思います。

○竹内座長

はい、ありがとうございます。では続いていかがでしょうか。加藤委員、ご発言があればと思いますけれども。

○加藤委員

よろしいですか。名古屋大学の加藤です。今日、本来は伺うつもりでいしましたが、時節柄、ちょっと行くことができなくなりまして、申し訳ございません。名古屋からの参加になります。あと、一点お断りしたいんですけど、私は、結構こういう検討会の最後の回

で、いろいろ意見をいっぱい言うタイプで、もしかするとそのことを危惧されている方がおられるかもしれませんが、今回の報告書については、かなり事前に意見を申し上げて、私の考えているところをかなり入れていただいたと思っていますので、そういう修正のことは今言うことはありませんので、まずご安心いただければと思います。その上で懸念事項というか、私の想いだけ申し上げさせていただければと思います。

本当に私も含めて、いろんな方の想いとか考えとかが盛り込まれた報告書になっていると考えていますので、これがきちんと読まれることを期待したいし、とはいっても、何十ページもあるものをそんなに詳しくはみんな読まないと思いますので、概略を示すようなものというのは、端的にこの内容は何を言いたいのかということを示すようなものとして、作っていく必要があるということをお願いしておきたいと思っています。というのは、すでにこれは板谷先生からお話がありましたけれど、事前に報道がいろいろ出ていて、特定線区再構築協議会（仮称）であるとか、1,000 人の話とかが、大きく出ていますけれど、私からすれば木を見て森を見ずとはこういうことを言うんだろうなと思っています。報告書の30 ページを見れば、まずは沿線自治体が、特に都道府県が中心となって云々と書いてあって、「協議会を設け、利用者や地域戦略の視点に立ち、将来に向けた自らの地域のモビリティの在り方について関係者と検討を進めていくことが基本原則となる。この際、国も協議会の円滑な立ち上げ及び進行に積極的に協力すべきである。」と。これが一番のポイントなのに、そこをすっ飛ばして特定線区再構築協議会にいくというのは、ちゃんと文章読んでいない、これを強く思っています。つまり、基本的にはやっぱり自分たちで考えようねと、でなかなかそういう場を自分たちで作るのは難しいんだったら国が作るよ、というのがこの報告書なので、そういうふうに見てほしいと思いますよね。ということであれば、別に自分たちがこういう検討をしたいのであったら、自分たちがそういう協議会を作ってやればよいということなので、そういうふうにぜひ行動して欲しいというのが私の想いです。

それから私自身、この検討会でずっと考えてきた、それから、現場で考えることも同じなんですけれど、地域の公共交通がとても不便なので使っていただけないことに対して、どうすれば便利になって、そのことによってどうすれば地域が良くなっていくかということしか考えてなくて、それをずっと考えて話をしているので、その中で鉄道も私の中で1個のツールです。とても役に立つけれど、お金もかかる。そういうツールだとみなしています。だけど、地域公共交通活性化再生法において鉄道も対象なんですけれど、それが対象であっても、ある種の聖域だったということについて、ずっとそれではダメだと、そのまま何もやらなきゃローカル鉄道が野垂れ死になるんだと、そのことをすごく危機感を持っていたので、今回そこに対して、こういうふうにやっていけばいいんだということをこの報告書で示したことが非常に大きいと考えています。そういう意味からも、本当にこの報告書をしっかり皆さんに読んでいただきたいという想いです。

あと、協議については今の話、特定線区再構築協議会というのが提案されているのも、

なかなか自分たちで協議に入るのが、なかなか臆するところがあるんだろうということなんですけれど、私自身 30 何か所の地域公共交通会議とか協議会に出る中で、例えばバスであつたらその会議の中で「本当は辞めたいんですけど」なんてしょっちゅう言われていますからね、事業者さんから。この路線やめたいですよ。儲からなくて利用が少ないんだつたらやめたいのは、別に本音はそうだと思うんですけど、やめたいんだけど必要だから何とかして続けたいからこの協議にいますので、協議会とはそういう場所だと思っていただいて、そこで何か聖域を作って議論したとしたら、本当にいいものなんかできるわけがないと思います。だからそこを怖がっては何も進まない。何も進まないで、関係者で協議していいものを作るということをやらなかったら、先ほどの繰り返しになるんですけど、野垂れ死になるだけです。これはすでに日本の中でも先例が起きていますよね。そういうことにならないように、一体どうしたらいいのかを考えるために、このスキームが使えるし、あと地域公共交通活性化再生法のスキームは基本的には有効だということが、鉄道においても適用されると、ぜひ考えてほしいと思います。

それに対して国が支援していただけるということについて、特に頑張っているところ、いい案を出してくれたところに国が支援する、ここは全面的に、本当に現場の立場としてはお願いしたいところです。あと、地域公共交通の部分と国家的に必要な路線はなんなのかというところの切り分けも明確にできたので良かったと思います。今のタイミングはコロナ禍で、またちょっと激しくなっているんですけど、このことによって移動が減ったというときに、この話になったわけですが、今こそどういふふう、出かけたくなるとか乗りたくなるような公共交通を作っていくか大事なところなので、鉄道をどうしていくかということが、そういった出かけたくなる、乗りたくなる地域公共交通を全国で作るということをやっていくきっかけの一つになったらいいなと思います。

最後、一点だけお願いがあつて、鉄道を残していく、生かしていく、あるいは BRT とかに変えていくとかというのは、そうできればいいんですけど、少なからず廃線にせざるを得ないところも出てくるんじゃないかと思っています。そうなった時にどうしていったらいいのかというスキームについても、この報告書では触れていただいているので、見ていただいたらいいと思うんですが、私が経験している限りでは、鉄道とかで残していくときにはたくさんの方が外からも来ていただいて助けてくれるんですけど、鉄道廃線になるときというのはあまり助けてくれる人がいないんですよ。だけど鉄道廃線というのも難しいもので、どういふふう新しいものを作っていくかというのは本当に考えたらきりが無いほど大変なことです。ここにぜひ、そういうふうやむを得ずになったけれども支援をしていただけるようなことを国にはお願いしたいですし、それから地域でもそこは鉄道がなくなるから諦めるとか、そういうのでは全然ありません。いい公共交通を作るためにどうしていくかというときの一つの転機であると思って、みんなでいいものを作ることを考え続けてほしいなと思います。この報告書が、そのためのある種のバイブルになるんじゃないかなと思っていますので、今回、私もいい機会だったなと思いますし、また、私自身、現

場に戻っていい公共交通を作ることが頑張っていききたいなと思いました。どうもありがとうございました。

○竹内座長

はい、ありがとうございました。事務局、何かございますか。

○事務局

先生にはかなり親身にご指導いただきまして改めてありがとうございました。いかに皆さんに手にとって読んでいただけるかということですね。当然、これをちゃんと普及していく、皆さんに正確に理解していただくということは、今日以降しっかりやって行きたいと思っています。わかりやすい説明ぶり等々含めてしていきたいと思っています。

やはり、いかにこれが新しいクリエイティブな仕事を提案しているのかということ、皆様にちゃんと理解していただけるかだと思います。私自身もいくつかの線区の協議の場に関わらせていただいておりますが、やはり地域の方々に特に廃線が行われるような場合というのは、最終的には住民の方々が今よりこれはいいものになるね、という納得感が得られるかどうかというのがとても大事であって、そこに関しては、私に関わっている線区でも JRの方が相当一生懸命、バス事業者との間に入って、具体的な提案を皆さんに出されて、最後、納得がいくまで、当然、廃止届をいきなり出すようなことはないというのが実態で、その過程においては、どこを乗り継ぎ拠点にしていこうとか、どこをこれからその街の玄関口にしていこうとか、鉄道だとかっししか抜けられなかったところがバスだとあらゆる方向に抜けられることがあったりしますので、これはむしろ良いものができるかもしれないという納得感を、普段は公共交通のあり方について考えておられない方にもご理解いただけるかという、そこはある種とてもクリエイティブなプロセスかなと思うことがありますので、そこはそういう問題意識を持っていただけるような進めぶりも心掛けていきたいと考えております。

○竹内座長

はい、ありがとうございました。委員の方々、よろしいでしょうか。

オブザーバーの方々、ぜひこれが最後のチャンスですので、ご発言はいかがでしょうか。はい、ではお願いいたします。

○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した。最後ということで発言というか、お願いをさせていただきたいと思います。まずこの提言ということでは、本当に先ほども丁寧なご説明もいただきましたし、委員の先生方含めて各関係者が様々な意見を出し合って方向性を出したということについては大変良かったと思っています。その上で、2、3点、私の方から少しお願い

させていただければと思っています。

まず1点目、関係主体の役割の関係でありますけども、今回の地域公共交通が抱える課題の解決が進展しなかった要因の一つに、やはり鉄道事業者と自治体の十分なコミュニケーションができていなかった。私もそういうふうに十分認識をしております。その上で、やはり働く側の立場としても、会社に対して地域とコミュニケーションをしっかりと図れるように、課題を今後提起していきたいというふうに思っています。また、自治体をはじめ地域におきましては、鉄道が真に必要な公共交通機関であるか否かといった観点から議論していただきたい、とりわけ鉄道だけということではなくて、全体を含めた中で議論していくべきだろうというふうに思っています。併せて、特定線区再構築協議会が新設をされるというふうに聞いておりますけども、共通認識をさせていく上で、やはり働く者の代表として、労働組合もそこに参画をしていく、産官学労そして地域の皆さん含めて、やはり、大きな方向性を出す上で、皆さんで良くしていくという意味では、労働組合も否定はしていませんということが言われておりますけども、ぜひそういった方を参加させて、みんなが一緒になって創り上げていくためにもぜひお願いをしたいというふうに思っています。

もう1点は今後の支援の考え方についてということで、この提言の中に、運営主体の役割を明確にしたうえで、従来のいわゆる欠損補助とは異なる頑張った地域に対してインセンティブをもった支援を講じれば、当然、事業者が主体的な運営に取り組むことが本当の意味ではできるようになるというふうに思っていますし、地域公共交通の維持活性化を行うためにも、働く者にとっても将来性を持って働けるようになることから大いに評価をできるところだというふうに考えております。

もう1点は拠点都市間の連絡や貨物鉄道輸送といった、今回、基幹的な鉄道ネットワークを担う線区などについては当面、再構築協議会の対象にはしない、ということでもありますけども、これらの線区にあってもですね、自治体や事業者はじめとする関係者の協議や地域の支援・連携は非常に不可欠でありまして、取組の促進を図っていただきたいというふうに考えています。加えて、基幹的な役割を担っておりますので、国も積極的に関与して交通政策、物流政策の一環として国の支援を講じていただきたいと思います。

最後、予算と財源の考えがそれぞれ先生方からもありましたけども、予算につきましては、各部局を総動員して対応いくと、考え方が示されていますが、先ほど宮島委員が言われたように、従来の全体の道路予算、それから公共交通の予算を総合的に見る中で優先順位的にはどうなのかということもですね、やはりもう一度考えていかなければ、せっかく書いていただいているんですが、なかなか見えてこないというのが、今の現状だろうと思っています。また、財源問題ですが、私はどう国民の皆さんに公共交通に対しての財源のあり方について関心を持っていただくためには、やはり様々な関係者を交えたワーキンググループを立ち上げた中での議論が必要だと私は思っています。特に、重点課題である環境問題とかいろいろあるんですが、たとえば高齢者、免許返納者の人たちには、このエリ

アは無料で利用できるとか、子育て支援の一環として、地域の公共交通が支えていくんだという様々なメニューを出していかないと、財源の問題というのは議論の俎上に上がっていかないだろうと思っています。そういったいくつかのメニューの中で、今後皆さんに対して必要な財源問題をどう考えていただけるかということが必要だと思いますので、そういった視点も今後検討していただければと思います。長くなりましたけれどもよろしくお願ひします。

○竹内座長

はい、ありがとうございます。

○事務局

この検討にあたっては、労働組合の皆様からもかなり前向きで積極的な提言をいただきまして、最大限に取りこませていただいています。みんなで納得の上で新しい姿を作っていくのはおっしゃるとおりですので、しっかり検討していきたいと思っています。財源のところで申し上げれば、鉄道だけの話じゃなくて、最後のところで申し上げましたが、バス等の他の輸送モードも含めて同じ問題がありますので、我々のところでいう総合政策局とよく相談しながら議論が前に進むように、「第二章」にしっかり取り組んでいきたいなと思っています。様々な形でいろいろと世の中に問題提起をしていかなければならなくて、そういう意味ではこの鉄道の議論をきっかけに、世の中の関心は高まっていると感じていますので、その中で国民的な議論に資するような、議論というのを進めていきたいと思っています。

○竹内座長

はい、ありがとうございます。続いてオブザーバーの方からご発言される方いらっしゃいますか。

○日本バス協会

日本バス協会の稲田と申しますが、よろしいでしょうか。

○竹内座長

はい、どうぞ。

○日本バス協会

バス事業におきましても、国、地方自治体、公共交通事業者が、協力・協働しながら、地域公共交通の維持に取り組んでいるところでございます。今回示された提言案でございますが、鉄道事業だけでなく、バス事業においても、非常に参考になるものでございま

す。国や地方自治体と交通事業者が一緒になって、鉄道、バスなどの公共交通を考えていくきっかけになるものだと考えております。バス事業でございますが、各地域で地域公共交通計画の策定が行われております。交通ネットワークの維持活性化に向けた様々な取り組みが行われているところでございます。しかしながら、地域におきましても、通勤通学の利用者の方の減少とか、沿線の人口減少などで、これまでも本当に厳しい状況にあったのですが、それに加えて、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者減などによりまして、本当に非常に厳しい状況が続いているところでございます。鉄道廃線の受け皿は、やはりバスへの転換でございますけれども、そのバス事業が、鉄道と同等、あるいはそれ以上に、厳しい状況に今なっております。今後 10 年、20 年かけて、生じる社会変化、高齢化、過疎化の進展というのも直前に迫っております、鉄道廃線の受け皿として、また、地域の交通を担う公共交通機関として、バスが引き続き維持されていくためには、本当にしっかりと支援が必要でございます。このため、固定経費の削減などについて、国としてぜひ支援をお願いしたいと考えております。また、今回の提言でございますが、鉄道の特性を發揮できないと判断された場合には、バスやBRTへの転換を検討すべきという方針が示されているところでございます。その中では、鉄道と同等またはそれ以上の利便性を実現しつつ、運営経費を抑えられる新たな輸送サービス形態を導入する選択肢を検討すべきと示されているところでございますが、現在もバス事業の多くが、非常に厳しく、路線の維持の確保に苦慮している地域も多くありますので、転換の検討がされる際には、ぜひ地元のバス事業者などの意見も聞いていただき、地域全体の交通ネットワークを維持活性化するためにどうするかということ、協議会でしっかり話し合ってくださいということをお願いいたします。

最後に提言の中で、単なる現状維持ではなく、真に地域の発展に貢献し、利用者から感謝され利用してもらえる、人口減少時代にふさわしいコンパクトでしなやかな地域公共交通に再構築する、と記載されてございます。人口減少時代にふさわしい地域公共交通として、利用者から感謝され利用してもらえるという視点と共に、地域住民が積極的に利用していただき、住民の方も一緒に、地域公共交通を支えるという視点もあって良いのではと思っております。以上でございます。ありがとうございました。

○竹内座長

はい、ありがとうございます。事務局、何かよろしいですか。

○事務局

はい、鉄道の受け皿という表現がいくつかありましたけど、やはり地域によってはバス事業者が受けてくれないというのも、現実としては出てきているというところだと思います。鉄道の話だけではなくて、最終的にはバスも含めた総合的な地域交通戦略を作っていく必要があると思いますので、財源のことも含めて、総政局、自動車局と合わせて、しっかり

一枚の絵にしていけるように努めていきたいと思っております。ただ、単純に鉄道かバスかというだけではなくて、鉄道もバスもというのが現実的にはたくさんあると思うんですが、その中で鉄道とバスが、もっとミックスしていくような公共交通の姿も出てきてもいいのではないかと思います。そして、輸送モードの垣根、事業者の垣根があって、横の連携というのは現場でも進みにくい。なんとかそこを乗り越えていけるように、バス事業者におかれても、これまでのようなライバル関係だけではなくて、協調協働という側面でも関わっていただけるとありがたいと思います。以上です。

#### ○事務局

はい、ありがとうございます。では倉坂様お願いします。

#### ○JR 西日本

JR 西日本の倉坂でございます。この間、皆さまに真正面から国の政策課題として、鉄道を含めた地域公共交通の課題に対して議論をしていただいたことにつきまして、鉄道事業者として心より感謝申し上げます。本当にありがとうございました。私どもといたしましては、この間、議論がございました、地元との丁寧なコミュニケーションを図るための入口論、それから財政的な支援も含めました出口論を含めて今回示されました提言の内容を踏まえて、表題にありました「地域の将来と利用者の視点に立ったあり方」という、そういった視点で、地域のまちづくりにあわせた、ご利用しやすい最適な交通体系の実現に向けて、地域の皆様と丁寧に議論を進めてまいりたいと考えております。一点だけ申し上げたいのは、基幹的な鉄道ネットワークとして、災害時に貨物が走行する蓋然性の高い線区の扱いにつきまして、私どもとして貨物との関係でいろいろな課題を抱えている部分もあり、この点については、本検討会として残された課題であろうかと思っておりますので、国と引き続きご相談・議論をさせていただいて、進めてまいりたいと考えています。一点だけでございます。

#### ○竹内座長

はい、ありがとうございます。他にご発言されるという方はいらっしゃいますか。

#### ○全国町村会

全国町村会の角田と申します。よろしく願いいたします。ご提言をまとめていただきましてありがとうございます。その中で、運用面について検討していただきたいことがございます。

まずこの協議会等で、沿線自治体という言葉が出てきます。沿線と言いますと、どうしても物理的に線路が通っている自治体ということもあろうかと思えますけれども、線路が通っていないんだけれども、線路とバスで繋がっているのが唯一の公共機関というような、

そういう自治体もですね、この沿線自治体に加えていただきたいと考えております。

それからもう一点ですけども、協議会の設置期限というのが3年ということでございます。これについても、ある程度の期限を設けるといのは理解できるところでございますけれども、住民に対する説明、それから議会等もございますので、こういったことに非常に時間かかるなというふうに思っています。そういう説明をしていくのは、市町村の役割ということになろうかと思っておりますので、まず時間がかかるということをご理解いただきたいと思っております。それから、実証事業を行う場合も含めてと書いてあるんですけども、現実にはこの実証事業をやってもうまくいなくて、もう一度協議をし直すさなくちゃいけないというようなケースが生じるのではないかなというふうに思っています。そうした場合には、この3年という期間が非常に短いのではないかなという気もいたしますので、そこらへんについては柔軟な対応をお願いしたいというふうに思っています。

それからですね、25ページ、26ページあたりに、規制運用の適正化ですとか、財政支援制度の充実というのが掲げていただきました。これについては非常にありがたいと思っております。具体的な議論は今後だというふうに思いますが、是非これについても実現をお願いしたいと思います。

#### ○竹内座長

はい、ありがとうございます。田口課長、何かありますでしょうか。

#### ○事務局

ありがとうございます。関係する自治体も協議の場に加えるようにということで、実際の運用の中ではそうなると考えております。3年の期限も、協議入りにあたって皆さんの共通理解として、3年以内に結論を出せるようにしっかり目指して頑張っていきたいと思います。ということで、協議に入ってくださいということです。3年経ったら自動的に打ち切りとかそういうものではございません。また、期限が近づいてきた段階で、皆さんの合意の下で、新しい期限を設定することは十分ありえるのかなと思っておりますが、最初からの延長ありきで議論しないで、しっかり期限を決めてやっていこうということです。実証事業も本文の中で書いていますが、さまざまな仮説を試していただくことですので、ある仮説がうまくいかなかったからといってそれで終わりではなくて、この検証の結果はPDCAをやっていただいて、新しい仮説を試していただくこともあるかということで、我々の予算制度もこれから財政当局との議論が必要ですけども、この3年の期間ぐらいは支援できるように、長めに支援期間をとっておこうということ書かれているものがございます。その検証の結果、皆さんの合意の下で多少の期限の延長をするということはある話だと思っております。最初からそれを書いてしまうと、なし崩しになってしまうことで、原則としての3年が書かれているものです。

○竹内座長

続きまして、全国市長会様からはいかがでしょうか。よろしいですか。あとは全国知事会様の方も何かありましたらと思いますけども、無ければ結構ですが、よろしいでしょうか。では、特に無いということで了解いたしました。一通りご発言はいただいたところでございますけれどもよろしいでしょうか。皆様から多様なご意見頂戴いたしましてありがとうございました。今後のことについてもですね、非常に参考になるお話をたくさんいただいたことと思います。提言案につきましては今回、皆様からもいただいた中で、内容を大きく変えるような本質的なことはなかったと思います。今後精査をして、若干微修正等あるかもしれませんが、最終的な確認を含めたそういうとりまとめにつきましては、私の方で一任させていただいて、よろしいでございますでしょうか。はい、ありがとうございます。ではそのようにさせていただきます。それではですね、本日の議事は以上となりますので、進行を事務局にお返しいたします。

○事務局

はい、どうもありがとうございました。これからカメラ撮り可能となりますので、報道関係の方は入室をお願いいたします。委員の先生をはじめ、ご参加の皆様にはしばし、お待ちいただきたくお願いいたします。では恐れ入りますが、竹内座長より一言ご挨拶お願いいたします。

○竹内座長

今回、座長を務めさせていただきました竹内でございます。皆様のご協力で、最終的に非常に良いものができあがったことを改めて皆様へ感謝申し上げたいと思います。また調整をいろいろしていただいて、細かいところも一生懸命気を遣って書いていただいて、事務局の皆さんも本当にお疲れ様でございました。ありがとうございました。この会議では廃止ありきとか存続ありきということではやらないという共通認識があったと思います。私もずっとそう思っていました。いわば後ろ向きの議論ではなくて、もっと前向きにやっていきたい、より良い地域の実情に合ったサービスを提供するにはどうしたらいいかという、そういう前向きの議論していきたい、それを頭に思い描いてやってきた次第でございます。また、そのことをですね、皆さんもよくお考えいただいて、それがこのようにまとまったものと考えております。先ほど田口課長がおっしゃっていましたが、これは本当に第一歩なんですよね。我々、この検討会を通じて、協議の場まで関係各方面の方々を連れていくというところまではできたわけです。それから今度は皆さんにテーブルに座っていただいて、そこから始まるのが本番になるということでございます。ですから、これは私のお願いになるかもしれませんが、協議の場に、ようやく皆さんがテーブルについていただいたのですから、鉄道を廃止するかとか存続するかとか、転換するかとか、そういうような話をメインにして欲しくないと思っています。まちづくり、都市づくり、その他の

いろんなことを考えて、こういうモビリティサービスが良いということをもまず議論していただいて、そのために鉄道は何ができるのか、あるいはできないのか、あるいはどういう役割があるのか、あるいはないのかという、そういう順番で議論していくべきだと思うわけですね。そういう形で皆様、その地域の方々が納得いただける、そういうような理想の形ができあがることを前向きに検討していただきたいと思います。国鉄の分割民営化の頃には、鉄道がなければバス転換という、単純な二者択一的なようなことになっていましたけど、今はこの報告書にありますように、多様な選択肢があるわけですね。ですから、鉄道がなくなったからバスしかないんだということではなく、鉄道を残すにしても様々な方法があり、また鉄道ではないにしても、バスだけでなく、そしてバス自体にもいろんな方法がある。そういう中で、最適なものを選んでいくということ、それを考えて、理想の形を築き上げていただきたいと思います。今年には日本に鉄道が来て、ちょうど 150 年になるという節目に当たっています。今後 50 年、100 年、150 年、地域がどんどん激変する社会環境の中で、持続可能なサービスを作っていくということは、難しいことだと思いますけども、関係各方面の協力のもとにですね、持続可能なサービスができあがることを期待いたしまして、私のご挨拶と代えさせたいと思います。どうもありがとうございました。

#### ○事務局

竹内座長ありがとうございました。続きまして鉄道局平嶋次長より閉会のご挨拶をお願いいたします。

#### ○鉄道局次長

鉄道局の平嶋でございます。私から最後にご挨拶を申し上げたいと思います。まず、委員の先生方におかれましては、本年 2 月から検討会の内外において、集中的に議論・検討を行っていただきました。誠にありがとうございました。また、オブザーバーとしてご参加いただきました、自治体の皆様方、鉄道事業者をはじめとする関係の皆様方にもこの場をお借りしてお礼申し上げたいと思います。ありがとうございました。

現在、新型コロナウイルスの感染が再拡大しており、鉄道事業者の皆様方におかれましても引き続き厳しい環境が続いているところであります。また、利用者の方々も大変だと思います。特にローカル鉄道においては、もっと先のタイミングにおいて発生した状況というのが、このコロナ禍にあって、早期に顕在化した、ある意味、時計の針が先に進んだというような面があるものと考えております。

こうした中、人口減少等の状況にある環境において、それぞれの関係者の方、例えば、鉄道事業者におかれましては、再生方策について、取組が十分にこれまでできてきたのかどうか、また、国や自治体については、今まで、ローカル鉄道を取り巻く状況の変化、そして現状というのを正面から見つめるということをしてこなかった面があったのではない

か、そういった観点というのが、この検討会を開催するに至った問題意識でございました。

今、委員の皆様からご提言いただきまして、人口減少時代に相応しい地域公共交通の再構築を実現していくという点において、存続なのか廃止なのかといった二者択一の議論ではなくて、地域や住民の方にとって、何がよりよいものであるのか、地域の足を守る上で何がよいのかということ、関係者みんなで一丸となって議論していくということが必要だと考えております。鉄道事業者の皆様方、沿線自治体、そして国が相互に協力して、地域づくり、国土づくりの中でどういった役割を果たして行くべきなのか、また地域の足がどうあるべきなのかを将来を見据えてしっかり議論するということが重要であると考えております。

一方で、このような議論を進めて、地域住民にとって、よりよい地域の足を作り上げていくという観点におきましては、検討会でもご紹介いただきましたが、いろいろな取組がございました。利便性・持続可能性の高い交通に向けた取組を実証的に行っていく、いろいろなトライアルをしていくことが重要であると思います。関係者で知恵を出し合って、試行しながら、実効性のある対策を進めていく、そして地域の足を持続可能な形で確保していくということ、事業者任せ、自治体任せではなく、国としてもそうした取組に、積極的に支援していく。新たな協議会に関する制度構築というものを進めて、提言いただいた内容を実現できるようにしていきたいと考えております。最後になりますけれども、アフターコロナを見据えて中長期的な視野に立って、様々なご意見・ご提言をいただきました委員の先生方、自治体の皆様方、鉄道事業者の皆様方、そして多くの関係の方々に改めてお礼を申し上げたいと思います。本当にありがとうございました。

#### ○事務局

ここで事務局からのご連絡事項がございます。まず本日の検討会の議事概要及び資料につきましては、近日中に国土交通省のホームページにて公表したいと考えております。議事概要につきましては、後日各委員の先生方に送付させていただき、これを確認いただいた上で公開する予定でございます。提言についても座長にご確認いただいた上で、後ほど公表させていただきます。

以上をもちまして、本日の検討会は全て終了でございます。皆様、ありがとうございました。