

第2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（第2期） 議事概要

日時：令和7年11月25日（火）13:00～15:00

場所：合同庁舎第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、「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（第2期）」第2回会議を開催いたします。

冒頭の進行を務めさせていただきます、鉄道局鉄道事業課の高橋と申します。よろしくお願いいたします。

委員の皆様には、大変ご多忙のところ、ご出席いただき、感謝申し上げます。

本日の出席者のご紹介は、配付しております出席者名簿に代えさせていただきます。なお、森委員は本日、ご都合により欠席となっております。

議事に入ります前に、まず、鉄道局審議官の田島よりご挨拶を申し上げます。

○田島審議官

鉄道局審議官の田島でございます。本日は、皆様、ご多忙の中、「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（第2期）」第2回会議にご参加いただき、誠にありがとうございます。

本検討会は、先月10日に第1回を開催し、関東・北陸信越・中国の各運輸局から管内の再構築の現状について説明があったところです。また、委員の皆様から多くのご意見をいただきました。それを踏まえ、本日以降、鉄道事業者及び地方公共団体の皆様からヒアリングをする上での論点を事務局で整理しております。

本日は第2回ということで、この検討会にオブザーバーとしてご参加いただいているJR東日本、JR西日本及びJR九州の各社からお話を伺うこととしております。JR東日本の渡利副社長、JR西日本の春名副社長、JR九州の松下常務におかれましては、率直なご意見をいただくとともに、委員の皆様とも忌憚のないやりとりをしていただき、この検討会の方向性や課題整理につなげるような議論になればと期待とお願いを申し上げ、挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願いします。

○事務局

これから議事等に入りますので、傍聴しておられるプレスの方はご退出願います。

（報道機関退出）

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存じます。座長、よろしくお願ひいたします。

○竹内座長

本検討会の座長を務めております竹内です。よろしくお願ひします。本日はお忙しいところ、どうもありがとうございます。

それでは早速議事を進めてまいりたいと思います。お手元にあるとおり、本日は、オブザーバーとして出席いただいております、JR東日本、JR西日本及びJR九州からのヒアリングを行います。ヒアリングの論点を整理しておりますので、ヒアリングを進める前に事務局から説明いただき、それからヒアリングしてまいりたいと思います。それでは、お願いいいたします。

○事務局

お手元に「資料1 事業者・自治体ヒアリングの論点」というペーパーを用意させていただきました。前回、委員の先生方からいただいたご意見を事務局の方で、簡単にまとめたものになっております。こうした視点に基づいて、本日お集まりのオブザーバーの皆様にヒアリングをお願いしております。

早速ご説明させていただきますと、6点ほどありますが、1つ目は「鉄道ネットワークの在り方と地域のモビリティの最適化に関する考え方」です。3つありますけれど、概ねグランドデザインというものについてです。自分のまちのグランドデザインがあって、そのためには鉄道が必要だというロジックが必要ではないか、あるいは幹線鉄道を含めたもの（ネットワークのグランドデザイン）を国で描くべき、地域内のグランドデザインの必要性を論じていただきました。

2つ目は、「まちづくりとローカル鉄道への関わり方」について、JRローカル線の厳しい状況については、地域の巻き込みが必要なのではないかというご意見をいただきました。その制度的な面としては、2つ目の地域公共交通計画で鉄道の議論を行ったほうが良い、ですか、5つ目の立地適正化計画にJR路線を入れるべきではないか、というようなご意見です。3つ目では、事業収支が厳しいなら他の便益、特に地域づくりをどう進めるのかが重要である、4つ目にあるとおり、そのためには今後何十年もその地域で生活する世代、30代ぐらいの世代という言い方をしていただきましたけれど、そのような地域を担う方の意思を引き出す必要があるのではないかという論点です。6つ目で、首長が変わると施策が変わることがあり得るため、都市計画決定のようなピン留めできる制度設定、これが必要ではないかというご意見もいただきました。

3つ目が、「内部補助で路線を維持することについての意見」です。これについては、黒字で赤字路線を補填する理屈を合理的に説明することが必要です、とか、経済学的な観点からは賛成できないというご意見をいただいたところです。これに加えて、自治体の一般会計予算の0.3%という数字をいただきました。こうしたものは地域公共交通にかけられるはずではないかというご意見をいただいたところであります。

こうした先生方のご視点に加え、我々の方では、ローカル鉄道を含む持続可能な地域公共交通に向けて、国に求めるもの、それから役割ということを提示させていただいている。

今回はJR各社に（ヒアリングを）お願いをしておりますが、ローカル鉄道を含む持続可

能な地域公共交通に向けて、自らが果たす役割、それから自治体に求めることについて、論点を事前にお示しさせていただき、これに基づいて資料等を作っていただいたところです。事務局からは以上です。

○竹内座長

ご説明ありがとうございました。整理していただいた点について、今後、触れながら鉄道事業者の皆様、地方公共団体の皆様にヒアリングをすることを考えております。

それでは本日のヒアリングを始めます。最初は、JR東日本からのご説明で、15分程度でお願いできればと思います。よろしくお願ひいたします。

○JR東日本

JR東日本の渡利です。今日はこのような機会をいただき、ありがとうございます。それでは早速、資料に基づいて説明をさせていただきます。

ただ今、ご説明ありましたように、論点として6つありますけれども、私どもとしては事業者への依頼を含めた5つの論点で申し上げます。それに加えまして、もうひとつ特に申し上げたいことを資料の⑥で出させていただいております。これも合わせてご説明させていただきます。

まず1つ目、「鉄道ネットワークのあり方と地域におけるモビリティの最適解に関する考え方」です。申し上げるまでもありませんが、鉄道の得意分野は大量・高速・定時輸送であり、首都圏ですとか長距離輸送には最適な交通モードだと考えております。一方で、駅から歩かなければいけない、駅まで歩かなければいけないため、ドアツードアですとか、あるいは、行きたい時に呼ぶといったオンデマンド、こうした柔軟な輸送が苦手です。

鉄道に限りませんけども、輸送業務は安全が最大の使命ですので、この輸送の安全を確保するためには、鉄道で言いますと地上設備のメンテナンスあるいは車両のメンテナンスなどに多大なコストをかけております。例えば、鉄道にありますレールと枕木、バラスト(碎石)といった構造は、列車が通るたびに枕木がバラストの中に沈み込んでいきます。従いまして、定期的にバラストの中から枕木を持ち上げるような、いわゆる保線作業が必要になってまいります。

それから、人口減・高齢化が進む地方の域内交通としては、先ほど言いました鉄道が苦手なドアツードアですとか、思い立った時に移動ができるといった機能を持つ交通モードが適している面もあると考えております。鉄道だけでなく、他の交通モードを最適な形で組み合わせることによって、今より便利で持続可能性の高い交通体系の実現が可能だと考えております。

2つ目の「まちづくりとローカル鉄道の関わり方について」です。当社は、鉄道を中心とした「モビリティ」と、「生活ソリューション」と言っておりますモビリティ以外の事業による価値創造、この二軸で社会に価値を提供し続けることを、今年7月に発表した新しい経営ビジョンで謳っております。地域を元気にすることは当社グループの重要なミッションと考えております。参考資料③に、こうした観点でのいろいろな取組みを紹介しております

で、後でご覧いただければと思います。

一方で、鉄道があれば街が活性化するのかということについて、私どもは正直疑問を持っています。まちづくりと鉄道という事柄については、どのような街を作るかという論点があり、その後に、その街にふさわしい交通という論点が来るのではないかと考えております。そして、そのまちづくりに大量輸送の鉄道モードが必要ということになれば、まちづくりと鉄道という話になるのではないかと考えております。

ローカル鉄道は、一般的にはご利用が多くないため、1日あたりの本数も少ない状況です。首都圏の列車の運行頻度などとは全く違う状況であるため、結果として、首都圏の鉄道と比べますと、利便性も劣っているのが実態です。そのような中で、鉄道以外のモビリティと、的を射た地域活性化の取組みを組み合わせることで、効果を上げられる地域も多いのではないかと考えております。まちづくりの観点で、地域に最適なモビリティについて、地域の皆様と一緒に考えていきたいと思っております。

3つ目に、「内部補助で路線を維持することについての考え方」ということです。当社はJR会社法の一部改正に伴い発せられた大臣指針に基づき、路線の適切な維持に努めているところです。これまでも、収支が赤字だという理由だけで路線のモード転換を進めるといったことはしておりません。しかし、事実として1987年年の会社発足以降、弊社における鉄道のご利用状況は大きく変化しており、地方における鉄道のご利用は大きく減少しております。参考資料①にグラフがありますので、こちらをご覧いただきたいと思います。これは、JR発足以降の各路線の状況ですが、地方の路線は、かなり（平均通過人員が）減ってきてています。これに伴い、内部補助の規模も拡大しているという実態です。

内部補助につきましては、ネットワークという観点で鉄道事業をしているため、すべてを否定するものではありませんが、過度な内部補助は、ご利用が多い線区に行うはずの設備投資やサービス向上を抑制することにもなるため、公平性の観点から問題だと考えております。

4つ目に、「ローカル線を含む持続可能な地域公共交通に向け、国に求めること、役割」です。まず、求める役割についてです。地域の活力の維持向上のために移動の利便性を確保するということは必要不可欠だと考えております。地方においては、特に高齢化が進み、自動車免許返納など自ら移動手段を持たない方が増加する中で、域内を主眼とした公共交通体系の構築が不可欠ではないかと考えております。

持続可能な地域公共交通の実現には、便利に使っていただけること、経済的負担が少ないこと、人手がかからないことが必要です。特に省力化については、生産年齢人口が減少し、地方において働き手（不足）が深刻化する傾向にあることから、重要な課題であると考えております。また、大前提として輸送業務の最大の使命は安全です。これは鉄道にかかわらず、公共交通において常に最優先に置くべき事柄であるため、設備のメンテナンスも重要になってきます。働き手が減る中で、将来も安全に運行するため、設備を保持し続けるためには、どのような交通モードが適しているのか、といったところも重要な観点だと思っております。従いまして、国、地方自治体、事業者が一体となって、いろいろと検討・取組みを深める上で、指導力をさらに發揮していただきたいと考えております。

次に、求める支援についてです。鉄道は大量・高速・定時輸送といった特性が発揮できる

路線を中心に公共交通の役割を果たしていくべきだと考えております。仮に、「鉄道特性は発揮できないけれど、公共の利益の観点からあえて鉄道を維持すべき」と国、自治体が判断される路線があるとすれば、そのような路線の維持・運営コストを、事業者がすべて負担するということは合理的でないと考えております。例えば、通常のご利用は減少傾向であるものの、国策上の観点から鉄道を維持すべきと国が判断されるような路線が仮にあれば、公的な支出により維持することもご検討いただければと思います。こうしたことを含め、維持・運営に公的な支援が入る仕組みを構築していただければと思います。また、今回のテーマからずれるかもしれません、貨物列車が走行する路線の持続可能性、これも課題が多いと考えております。何らかの枠組みが必要と考えております。

それから、モード転換を行った場合に、もとより安全運行を確保するための鉄道施設は重厚であるので、撤去するにも多額の費用がかかるため、鉄道施設の利活用・撤去の取扱いに関するご支援をお願いしたいと思います。

加えて、現在ある枠組みに関して、ローカル鉄道の再構築に関わる財源の安定的な確保や、さらなる拡充をお願いしたいと思っております。

5つ目に、「ローカル鉄道を含む持続可能な地域公共交通に向けて自らが果たす役割、自治体に求ること」です。自らが果たす役割として、鉄道として運行する以上、列車衝突、列車脱線、列車火災、踏切障害など、お客様、乗務員の命が脅かされる事故を防ぐために最大限の努力を払います。その方策として、設備強化や機能増強などもありますが、ソフト対策としての徐行や、早めに運転中止の判断をすることなども、リスクを低減する取組みとして着実に実施してまいります。

また、安全確保を前提として、鉄道の持続可能性を高めるため、設備のスリム化やオペレーションの簡素化など、省人化や生産性の向上にも取り組んでまいります。

地域の活力を高める地域の共創パートナーとして、地域の特性・強みに応じた観光地のPR、地域の魅力発信も行ってまいります。

持続可能な地域公共交通体系構築のため、モビリティのベストミックスを、意欲のある地域の皆様と協働して取り組んでまいります。

自治体に求ることとしては、持続可能な地域公共交通の実現に向けて、どのような移動ニーズに応えていくべきか、主体的なご議論をお願いしたいと考えております。事業者と一緒にモビリティのベストミックスに取り組んでいただきたいと思います。また、鉄道として維持する場合には、持続可能性を高めるため、こちらに書いてある、鉄道運行に直接関係しない設備の維持管理や、昼間帯の運休を伴う線路メンテナンス、設備のスリム化等へのご理解・ご協力といったご支援をお願いしたいと思います。

その他、特に申し上げたいことを最後に申し上げます。参考資料②の右側に書いておりますが、国鉄から承継した鉄道インフラは着実に老朽化が進行しており、日々のメンテナンス以外にも、トンネルや橋梁などの大規模修繕の必要性が高まっております。こうしたことに対応していくにあたり、ご利用の少ない路線に関しては投資回収ができないことから、株主のご理解を得ることはなかなか困難な状況です。また、働き手が減少する中で、将来のメンテナンスは大きな課題です。現在はなんとか安全を確保しながら運行しておりますが、抜本

的な設備強化ができない以上は、今後深刻な問題になると懸念しております。以上です。

○竹内座長

ありがとうございました。続きまして、JR西日本からご説明をお願いします。

○JR西日本

JR西日本の春名です。このような場で説明の機会を設けていただき、ありがとうございます。それでは、説明資料に基づいてご説明させていただきます。

前段、私どもの状況について、簡単に説明をさせていただきます。

3ページ目ですが、ご利用状況の推移ということで、これは会社発足時点と2024年度の輸送密度を示しており、2,000人/日未満、2,000～4,000人/日未満の線区がかなり増えているという状況を示しております。その中でも薄いブルーで示しているところは、会社発足以降、4,000人/日未満の線区を含めた、輸送改善、高速化等の新たな取組みをしてきた線区です。ただ、こうした線区でも、やはり利用の減少が現れているといったところも見て取れるかと思っております。

その結果、輸送人キロの推移としては、在来線全体ではほぼ横ばいですが、4,000人/日未満の線区については、約4割まで減少しているという実態です。私ども、こうした線区については、運賃を据え置きながら安全性向上を図りつつ、路線維持に努めてきました。いろいろな政策を実施するものの、こうした現状になっているということです。一方で、新たな需要の変化等を踏まえ、左のような再構築についても進めさせていただいているという状況を示しております。

次のページです。会社発足から約40年が経過し、人口減少とともに道路整備とモータリゼーションにより車への転移が進んできた結果、道路の状況が左下のとおりで、高速道路としては、約2.3倍に拡張しているといったところです。加えて、地方部におきましては、道路を中心としたまちづくりが進展してきたという実態です。商業施設などの各種サービス施設はロードサイドへ移っていく。加えて、学校や病院などの公共施設の統廃合も進められました。一部はロードサイドへ移る施設も散見されていると考えております。

右下は芸備線の一部線区の例ですが、人口が緑の線で約67%に減少に対して、鉄道のご利用は12%まで減少しているといった状況です。その利用者のうち77%、約8割が学生の利用という実態になっているということです。左下には、環境変化のステップを示しておりますが、利用促進に併せて、各種路線維持に向けた取組みを行うものの、こうした環境の激変により利用者が大幅に減っている。それに伴い、私どもとしてはダウンサイジングせざるを得ない状況になっている。これがまた、利便性の低下を招くといった、スパイラルを招いてしまっているという結果になっております。

一方で、先ほどJR東日本からの話にもございましたが、担い手不足の顕在化、設備老朽化、これらが待ったなしの状況になっており、車両などはまさに設備更新の負担が急増する、そういう場面にも現在直面しているという状況です。

また、「※」に書いておりますけれど、地方ローカル線は河川に沿った路線が多く、豪雨

被害も多発しております。近年、被災リスクも増大しているということで、ローカル線は持続性、利便性の観点で大きな課題に直面しており、大量輸送機関としての鉄道特性を発揮できていない状況になっていることを考えると、社会インフラとしての鉄道の対応が急務になっていると、改めて感じているということです。

次のページをお願いいたします。ローカル線における対話状況です。主に 2,000 人/日未満の、大量輸送機関としての観点で、その特性が発揮できないと考えられる線区について、任意な形も含めて自治体の皆様と議論を進めてまいりました。令和 5 年の改正地域交通法に基づき、ここに示しておりますような線区での議論を開始しております。

この中で城端線・氷見線は 2,000 人/日を上回る線区ですが、地元との間で持続的なまちづくりに向けた計画が合意に至ったということで、2029 年の経営移管に向け、様々な取組みを、今、進めている状況です。

私どもとしては、やはりいろいろな形での関わりが必要であると考えており、右下に示しておりますが、地域プレーヤーとしてまちづくりに関与するイメージ、これは地元に対して示す必要があると考えております。これは、芸備線の（再構築）協議会で示したものであり、今回検討会にご出席いただいている神田先生のご指導のもと、中国運輸局、自治体の皆様と現在ご議論させていただいている状況です。その他の線区につきましても、持続可能な、最適な交通体系の構築について対応を進めてまいりたいと考えております。

次のページです。これから課題認識ということで、鉄道ネットワークのあり方について考え方をまとめたものです。

鉄道ネットワークにつきましては、生活圏・都市圏における上の地域交通と、下に大きく示している都市間を結ぶネットワーク、広域交通に分けられます。中でも地域交通は、日々の生活における地域の足、広域交通は広域行政・国土計画の視点での人流・物流に関する交通ネットワークであり、地域交通については自治体が主体、広域交通は国が主体となり、あるべき姿をご検討いただくことになるのではないかと考えているところです。

ここで、主に地域交通について述べさせていただきます。地域交通については、地域の足となるモビリティの最適化、地域交通ネットワークの最適化、これによる利用者の利便性と事業者・行政の持続性の観点からも、重要であると考えております。

その際、左側にございますとおり、地域の実態、様々なニーズを踏まえつつ、モビリティの特性を考慮し、輸送量等に応じて最適なモビリティを選択することが望ましいと考えております。その上で、各モビリティの統合・組合せにより、生活圏・都市圏ごとの地域交通ネットワークを最適化することは、利便性・持続性の高い地域づくりにつながると考えております。このネットワークの最適化にあたっては、どのようなモビリティを選択するか、どのような形で連携させるのか、さらには補完といったものが必要ではないかと考えております。この補完は、同じ路線を 2 つのモードで運行するようなイメージであり、例えば鉄道を基本にしつつ、並行してバスで補うといったことも考えられるのではないかでしょうか。

本日、特に申し上げたいのは、これから 2 点です。

1 点目、鉄道は先ほど JR 東日本のお話もございました大量・高速・定時といった優位性がある一方、高い固定費とともに、ピーク対応で車両や人の投入数量が決まる特性がありま

す。すなわち、輸送本数が些少であっても、設備の維持更新に相当のコストがかかります。また、車両や乗務員は朝のピーク時で必要数量が決定されます。別の見方をいたしますと、例えば鉄道とバスを組み合せれば、鉄道の負担を減らすことも可能になるということです。

次に、街と交通についてです。街の中心がインターチェンジ付近や幹線道路のような地域では、鉄道よりも道路ネットワークを活用した交通体系の方が、利用者・生活者にとっても望ましいと考えております。また、この図のように、鉄道のネットワークとして他地域とつながっているものの、右に示すようなネットワーク効果が発揮されていない場合、広義でのネットワークの意味は薄いと言わざるを得ないと考えております。

続いて、内部補助、公的負担のあり方についてご説明させていただきます。

国鉄改革時において、バス転換の目安のひとつであった輸送密度 4,000 人/日に照らし、私どもは、内部補助によるサービスの維持・向上に努めてまいりました。一部、4,000 人/日未満であっても、代替交通のない部分については、ここに含まれます。

国鉄改革から 40 年が経過し、先ほど申し上げたとおり、多くの線区で輸送量が減っております。こういった 4,000 人/日未満の線区でも、先ほど申し上げたとおり、必要な安全対策、ダウンサイズ等の適正化を行い、大臣指針に基づき、適切に路線の維持に努めてまいりました。

しかし、設備や車両が老朽化して更新時期が迫り、人材確保も困難、こういった場面に直面しております。特に、ここに書いております、早急な改善が求められる、1,000 人/日未満のような区間については、鉄道の特性が発揮できておらず、私どもだけでの維持は困難な状況です。

そこで、社会インフラとしての機能を果たしてない鉄道への対応として、社会課題として地域全体で支える仕組みをお願いしたいと考えております。

ここで 2 つ示しております。左側は、鉄道による地域効果を最大限捉えた選択で、引き続き鉄道を維持するケースですが、この場合は内部補助だけではなく、地域全体で鉄道を支える仕組みをお願いしたいと考えております。この図は、定性的な価値を含め地域価値を最大限捉えた形で、便益が費用コストを上回る場合のケースとなっております。こういったケースで維持する場合は、事業者だけではなく、自治体、国も含めて、地域全体で負担する形で鉄道維持をお願いしたいと考えています。また、右は持続可能な地域交通に向けて選択した場合、これはすなわち鉄道に比べ、コストのかからない持続可能な交通モードを選択した場合ですが、便益が小さくなる一方でコストも小さくなるということで、こうした場合であっても、私ども鉄道事業者はあらゆる形で、プレーヤーとしてまちづくりの取組みに関与してまいりたいと考えております。

いずれの選択でも、私どもとしては持続的な地域づくりに向けて関わりながら、社会全体で支える仕組みを是非ともお願いしたいと考えている次第です。

最後です。各関係者に求める役割、お願い等をまとめさせていただきました。

地域における問題点を 2 点書いています。まちづくりと地域交通の観点として、2 点書かせていただきました。まちづくりと地域交通は、行政において各種計画が作られておりますが、実態として相互に結びつきがなされているという事例が少ないのではないかと考えてお

ります。また、鉄道を生かした沿線まちづくり、鉄道ネットワークを生かすためには、都市圏等の広域的な視点からの都市機能の配置、例えばここでは学校・病院等の統廃合等を示しておりますが、そうした統廃合をする場合であっても、どういった形で鉄道を生かすのか、こうしたことを一緒に考えていく必要があります。また、居住誘導との連動も不可欠です。

右側は、関係者間の連携の観点ということで、従来、鉄道事業に関しては、私どもと自治体との間での情報共有の意識が低く、対話できる環境が進んでなかつた、これは事実です。これは、私どもにも責任があったと思っています。現在は、いろいろな形で自治体との対話を進めております。こうした、任意の協議会であっても、モビリティの最適化といった観点では鉄道に関する議論が不足していたと思っております。また、鉄道の議論を行う場合、複数の自治体をまたぐような場合は、広域調整が必要になり、調整に負担がかかるといった問題点もあります。

最後に、関係者に求める役割、お願いをまとめております。

左側、自治体に対してということで、3つ書いておりますが、1点目、まちづくりと交通が連携したビジョンをまずご検討いただきたいということと、2点目、地域交通の実態を踏まえた交通・公的サービスの最適化。これはやはり、今までご説明した地域交通というものは非常に厳しい状況にあり、こうしたことでもう少し柔軟性をもつて、各種サービス、交通と公的サービスといったものをうまく組み合わせる、こうしたことを、是非とも考えていただきたいと思いますと共に、住民の意識についても理解促進をお願いしたい。例えば、「思い切った学校カリキュラムの改変」と書いておりますが、始業時間の変更といったことをお願いさせていただいており、例えば、もう少しリモートを活用した、学校に来なくても良いような、できるだけ交通に負担かけないやり方も含めて、社会全体で枠組みを考えられないかと思っております。こうした意味で、事業者とともに主体的に地域交通を担う意識や姿勢といったものをお願いしたい。

一方で、私ども（事業者）ですが、これは地域が直面する課題やビジョンに関して、私ども自身が、やはり自治体と向き合って対応する姿勢や実際の対応が必要になると思っております。その上で、地域共生企業としての地域プレーヤー、各種いろいろな役割があると思いますが、こうしたものを考え、明示して、お互い納得できるような形で行っていきたい。

最後に、国に対してです。省庁横断的な「公共交通を基点とした持続可能な地域づくりの推進」に向けて、リーダーシップの発揮とモデル事例の展開ということで、少し不遜ですが、こうした形で書かせていただきました。交通というのは、あらゆる所管の省庁に関わります。学校であると文科省、病院であると（厚労省）、いろいろな形で各省庁が関わりますが、やはり持続可能な地域づくり、公共交通が必要だというところを考えていただいて、是非とも、こうした形での推進をお願いしたい。さらに2点目、最適なモビリティ選択における負担軽減ということで、財政支援、先ほどJR東日本の方からもお話をありました。自治体、私ども（事業者）に対しての各種ご支援をいただきたいと思っております。

最後に、鉄道と連携する二次交通、これが重要になっていくので、二次交通の自動運転と省人化モード開発。こうしたことに対しても推進をお願いしたいと考えています。以上で

す。

○竹内座長

ありがとうございました。続きまして、JR九州からご説明をお願いします。

○JR九州

JR九州の松下です。本日はこのような機会を設けていただき、本当にありがとうございます。持続可能な鉄道ネットワークの構築は、まさに今直面している喫緊の課題であると認識しているところです。

私どもの方から、考え方をお示しさせていただきます。一問一答という形にはなっておりません。ストーリーと言いますか、全体的な流れをまとめておりますので、大変恐縮ですが、よろしくお願ひいたします。また、すでにご存知のこと、重複する部分もあるかもしれません、その辺りはご容赦いただければと存じます。

まず、当社の旅客鉄道を取り巻く環境ということで、少し九州のことも触れさせていただきながらご説明してまいります。

まず、(1) 人口減少、少子高齢化の継続によるお客様の減少についてです。

鉄道事業を取り巻く環境で、九州は人口減少において全国平均を上回るペースでの人口減少が見込まれているところです。九州は、いわゆる1割経済と言われるところですが、1,200万の人口がいる中で、2020年度を100としますと2050年には79.3%です。全国が83%ですので、それよりもさらに人口が減っていくことが予想されているという環境です。

続きまして、(2) 競争環境の変化、高速道路網の著しい発達と生活様式の変化です。

生活様式の変化はご案内のとおりですが、やはりコロナ禍での生活様式の変化により、リモートの会議などが行われております。この辺りにつきましては、いわゆる不可逆的な動きだと考えております。

高速道路網の著しい発達については、当社の鉄道路線とほぼ並行する形で、あるいは山あいを、山肌を縫うように走っている鉄道を短絡する形で敷設された高速道路、高規格道路もございます。こうしたところが段階的に整備をされ、マイカーや高速バスとの競争が熾烈になっているところです。

1987年、会社発足時はまだ、東西南北につながっていない状況でしたが、2025年には既に東西南北につながっているという状況です。また、福岡、北九州の都市高速と九州自動車道などがつながったといったこともございました。また、当社の指宿枕崎線、あるいは日南線についてはそれを短絡する形で、高規格の道路が整備されているところです。

先ほど申し上げた人口減少、それから高速道路、あるいは短絡道路の整備により、鉄道の特徴である高速輸送・大量輸送という役割が果たせていない状況だという認識です。

(3) 労働市場の変化です。人手不足、それから待遇改善による人件費の高騰がございます。人手不足ですが、よく九州では「JR九州であれば人は採れるでしょう」と仰られるのですが、決してそんなことはございません。非常に人材確保に苦労しているところです。

例えば、エントリーシート、以前、私も人事をやっておりましたが、その当時は1万件近

い枚数（の申し込み）がきておりましたが、今では千数百です。15%位に減ったという感覚でして、学生数そのものが減っているということもあります、熾烈な（採用）競争があるという状況です。また、待遇改善による人件費の高騰ですが、私どもこの3か年で20%の賃上げを行ってまいりました。国の方針もございますが、先ほど申し上げたような環境の変化に応じて人件費を上げてきております。これによって、採用環境を少しでも好転させる、あるいは離職を減らす、こうしたことに取り組んできたところです。

ただ、それでも地場、よく九州では七社会と言われますが、七社の中でもまだ一番下でして、（賃金を）20%上げてやっと追いついたと思ったら余所様も上げる、といった競争が行われている環境です。

こうしたことも踏まえ、高コスト構造が深刻化していると考えております。物価の上昇、動力費あるいは修繕費、それから金利、こうしたものもこれから上がっていくと想定されているわけです。

こうした中で、当社のこれまでの取組みを少しまとめさせていただいております。会社発足以来、先ほど申し上げたモータリゼーションの進展等がございましたが、安全を最優先にサービスの向上を図ってまいりました。鉄道運輸収入の確保、業務運営の効率化に最大限取り組んできたところです。思いつくこと、やれることは最大限やってきたという思いです。これにより、会社が発足した時の営業利益は約300億の営業赤字でしたけれど、今年度は731億の利益を目指すところまで来ております。約1,000億の収支改善を図ってきたということです。これには、トップラインを上げるということにしっかり取り組み、またお客様を増やしていくことに取り組んできたつもりです。鉄道運輸収入でいきますと、会社発足時から140%ほどの伸びです。一方で、社員数は約半減をしております。単体の人数でいきますと、会社発足時から半減ということとして、いわゆる生産性向上の取組みを進めてきたということです。ワンマン化や無人化、いろいろな設備を入れることも行ってまいりましたし、コロナ禍におきましては、私どもはBPR（ビジネスプロセス・リエンジニアリング）と呼んでおりますが、鉄道の固定費を1割下げるという大きな目標を設け、前中計（中期経営計画）の間に達成したところです。冒頭申し上げました、やれる努力はすべてやってきており、もちろん、これからも様々な努力はしていきたいと考えているところです。

また、（2）で市場規模の小さな九州と書いておりますが、県庁所在地と申しましてもお客様の数は少ないところです。こうした駅におきましても、駅ビルですとか、沿線の開発、まちづくりに取り組んでまいりました。駅周辺の経済活動の活性化や雇用の創出に取り組んだところであり、こうしたことが鉄道の利用促進にもつながっている、つなげてきたという思いです。マーケット的には非常に厳しい環境下でしたけれど、駅ビル等、高いハードルではございましたが、不動産事業の中できちんとキャッシュを回しながら、冷徹な投資判断も行って、なんとか成り立ってきたというのが実態だと思っております。

その結果、（3）に書いておりますが、2016年に国鉄改革のための基本方針に定められた株式上場も果たしたところです。

現在、鉄道事業の持続可能性における喫緊の課題でございます、安全への投資、これは維持更新の投資、あるいは安全投資、こうしたものも、やはりボリュームを増やしながらしつ

かりと取組みを進めているところです。お客様の利便性向上、そして老朽化、こうした対策が必要なことも本当にいろいろなところで見えてきております。また、先ほど申し上げた待遇改善、物価高騰、あるいは激甚化する災害、こうした対応も着実に進めているところです。

車両や設備もやはり、JR東日本、JR西日本からもございましたけど、非常に老朽化が進んでいるという状況であり、激甚化している災害に対して、様々な対策もしっかりと行っているところです。

こうした中で、3番にございます、当社のローカル線の現状と取組みです。

2018年度から線区別の収支を公表させていただいております。2024年度、(線区別収支を公表している線区の)昨年度の営業損益は、合計でマイナスの48億円です。悪化をしているという状況です。

こうした中で、指宿枕崎線と日南線につきましては、当社から将来のあり方を議論したいということを、呼びかけをさせていただいて、複数回にわたって事務レベルでの丁寧な議論を進めてまいりました。それぞれ任意協議会を立ち上げたところです。

指宿枕崎線については、2023年の11月に当社からこうした議論をしたいということを申し上げ、7回の勉強会を経て2024年の8月に第1回の協議会を開催したという状況で、すでに4回の検討会議を進めてきております。また、日南線については、2024年の11月、ちょうど昨年の今頃、こうした議論をしたいと申し上げ、6回の勉強会を経て、先月第1回の協議会を開催したところです。

いずれも、「活性化」から「あり方」という議論にシフトしまして、出口を設けず「あり方」を考えていくという議論を進めさせていただいているところです。ただ、やはり現状のままのスキームでは鉄道を運用していくことは厳しい、ということを冒頭で申し上げ、議論を進めている状況です。

(資料の)裏面です。今後の持続可能な鉄道ネットワークの維持に向けて、というところです。

3つ書いておりますが、まず(1)当社の認識です。鉄道は、やはり通勤・通学の基盤、日々あるいは暮らしを支えるものとして、あるいはまちづくり、これは交流人口、雇用、それから定住人口を生み出すもの、それから観光、インバウンドあるいは国内のお客様、そして防災、これを支えるものだと考えております。また、九州においては、例えば熊本ではTSMC(Taiwan Semiconductor Manufacturing Company)が工場を作り、半導体の工場が集積しているところです。こうした産業に寄与するものとして、あるいは産業に携わる方々の足として、必要な、非常に大切なものだと考えております。我が国の経済を支える大動脈として、国家戦略上も重要なインフラであると認識しているところです。

そうしたことでも踏まえ、当社としては今後も、国鉄改革あるいは株式上場の意義を踏まえ、交通ネットワークを担う責務を果たし、同時に上場企業として企業価値向上の両立を継続させていく所存です。東京証券取引所からは、資本コストや株価を意識した経営という方針も示されております。こうしたことでもしっかりと踏まえながら、両立を果たしていくという所存です。

一方で、地域交通法が改正されています。これは非常にありがたい法改正だったと感謝を

しているところです。進展はございましたが、自らの地域のあるべき交通ネットワークに関する議論に対しては、やはり温度差があるのが実態という肌感覚です。

将来の見通しですが、人口減少、需要の構造的減少、インフレ化ということで、やはり自助努力だけでは将来にわたって公共交通機関としての機能維持は困難であると考えております。もちろん自助努力、今後も我々は努力をしてまいります。ただ、指宿枕崎線、日南線で申し上げたように、現行のスキームのままでは厳しいということを認識しているところです。

また、交通ネットワークにおいて重要な一部幹線においても、大きな赤字を計上しているところです。今後の人口減少等を踏まえた場合、現状のままでは内部補助機能の低下が不可避であると考えております。本来、投資すべきところ、お客様の多いところにきちんと投資をすべきだと考えております。国内あるいは国外も含めたお客様に向けて、より質の高いサービスを提供していくべきだと考えているところです。

これは少し違った見方ですが、都市圏などお客様の増加が見込める線区については、投資により需要を増加させることで、鉄道のプレゼンスと持続可能性を高めていくべきだという認識もございます。ただ、こうしたことについては、巨額の投資を民間会社だけでやっていくことは困難で、やはり今後移動手段として、あるいは渋滞緩和、環境貢献、様々な鉄道の役割があろうかと思います。あるいはまちづくり。こういったものに不可欠な交通体系として、鉄道の役割がある地域には優先順位をつけながら、公的資金も投入しながら、持続可能性を高めていくという視点も必要ではないかと考えているところです。

今後に向けて、今後の鉄道ネットワークの最適解を見出すには、やはり国、それから地方自治体、地元住民、そして交通事業者である我々、一人一人が自分ごととして捉え、未来に向けて建設的な議論をしていくべきだと考えております。

また、少し変わったことも書いておりますが、運賃制度は改善されておりますが、今後も検討が必要であると認識しております。制度改革の小委員会が開催され、中間取りまとめがされたところですが、今後さらに議論を深めていく必要もあるという記載がされております。こうした議論も必要ではないかと考えております。

今後ですが、地方創生の観点も考慮して、持続可能な交通ネットワークのあり方を踏まえた鉄道の存在意義、あるいは役割、あるいは担い手や主体といったこともあるかと思いますが、将来像等について議論が必要だという認識です。

私どもからは以上です。ありがとうございました。

○竹内座長

ありがとうございました。

ヒアリングが終了しましたので、委員の皆様との意見交換に移りたいと思います。

前回と同様で恐縮ですが、私の方から指名の形で進めさせていただければと思います。前回ご欠席であった、羽藤委員と吉田委員におかれでは、御意見をいただく時に、合わせて御挨拶、自己紹介等、簡単に含めていただければありがたいです。

では指名で申し訳ありませんが、まず板谷委員より御意見をお願いいたします。

○板谷委員

流通経済大学の板谷です。ご説明どうもありがとうございました。今のJR各社の置かれている環境をよく理解できました。

赤字の路線を社会的な要請のもとで維持しなければいけないという使命を（JR各社が）負っておられる中で、そのために必要な資金が十分に得られないということが（JR）各社共通の問題であり、かつ、そうしたことについての認識が十分でない方々との協議における議論がなかなか進んでいないということが、改善に向けた取組みが進まない要因になっていると理解しました。

私はそうしたことになっている原因として、費用負担に関わる意識が、特に今の日本では極めて低いためではないかと思っております。例えば、物流における宅配便の受け取りに際し、送料は無料であることが当たり前だと思う国民が多いと思いますが、本来無料な訳がないですし、（テレビ）放送ではCMを見ることで無料にもらっていますけど、本来これも無料ではありません。自動車に関しても、ガソリン代は全部ガソリン代だと思っていて税金がたくさん入っていることに無自覚な方々が多いです。こうしたことが原因で、インフラ関連の維持、整備、投資にお金がかかることを認識していない方々や、あるいは認識しているでも自分の問題だと思っていない方々が多いのではないかと思っています。

こうした状況であるため、JRのビジネスモデルとして、内部補助で、黒字の路線における利益を使って、赤字の路線を維持することをずっとやってきているわけですが、本来好ましくないので、変えていかなければならぬのではないかと、改めてご説明を伺って感じたところです。

ただ、その時に、どこの路線の運行形態を見直すことにするべきか、ということについて、全て事業者任せにするのは、やはりやや問題があると思っておりまして、みんなで支えなければならない幹線、きちんと機能している路線と、そうではない一定の役割を終えた路線との切り分けについては、客観的な基準が必要なのではないかと思います。

みんなで支える路線は幹線で、そうでないところがローカル線と考え、ローカル線については速やかに廃止ということではなく、地域で維持するかどうするかを決めていくという形にするのが望ましい方向で、現状、そのような形で議論が進めてられているはずなのですが、突き詰めて言ってしまうと、自治体側でお金を出す気が無いにもかかわらず、廃止されるのは好ましくないと考えているから、話が進まないのだと思っております。この部分を変えられない限り、この問題は全く解決しないと思っているところです。黒字路線で稼いだお金は、本来、黒字路線におけるサービスの向上、あるいは維持・管理等に全て使うべきだと私は考えています。

欧米の鉄道路線は、大半が日本でいうところの赤字で運営されていますけれども、そうしたところはどのような状態になっているかというと、比較的輸送状況に余裕があつて乗りやすい。例えば、自転車、ベビーカー、それから車椅子といった様々なお客様を受け入れる余地があります。しかし日本の、特に黒字路線に関しては、そうした余裕のある状況の路線はほとんどないと思っています。本来こうした方々にも広くご利用いただくのが鉄道のあるべき姿だと思いますが、そのようなことが制度上、ほぼできない状態になっていますので、黒

字の部分に関しては、是非そうした方面で、さらにサービスの拡充に努めていただきたいと思っています。

一方で、不採算でも社会的に必要だということであれば、それは地方政府、あるいは地方政府に対する財政措置をもとに政府の責任で残していくべきであろうと考えているところです。そのようなことを言うと、黒字で稼いでいるにもかかわらず廃止するのか、あるいは、地元に責任を負わせるのは無責任だとか、こうした意見がどうしても出てくるかと思われますが、そうしたこととは民間事業者の経営方針に合致しないおかしな話であると私は考えます。そうならないようにするため、冒頭申し上げたように、国の方で基準を決めて残すべきところとそうでないところを区分けして進めていくしかないのではないかと思っているところです。それを行った上で、財源論もJRで稼いでいる部分を使ってなんとかしましょうではなく、国民全体で負担できるような方法を考えなければいけないのではないかと感じたところです。

長くなりましたが、以上です。よろしくお願ひいたします。

○竹内座長

ありがとうございました。それでは続いて、加藤委員からお願ひいたします。

○加藤委員

名古屋大学の加藤です。午前中に授業がありましたので、オンラインで参加しております。今、ちょうどオンラインで参加している5名は、昨日まで同じ学会に出でていました。

ただ今伺ったお話はよく理解いたしました。

公共交通をどうしていくのか議論が出るときに必ず出てくるのが、自治体や地域でいろいろな取り組みを考えるけれども、JRの路線はなかなか扱うことができない、何かをやろうとしても手が出せないとか、(手を)出そうとしてもやってくれないという話があります。ここだからはつきり言いますが、JR線は地域公共交通の幹線なので、他の路線とうまく一体的にならないといけないけれど、それができないと、大学教員のレベルでも言ってしまうのが現状です。なぜかというと、自治体から考えると、あまりにもノウハウや情報に差がありすぎて、戦えないという言い方もおかしいですが、対等でないことがとても大きいと思います。

自治体から、どのようにすれば利用が増やせるかどうか、もっとこのJRの路線が活かせるかどうかなどは、いろいろなことを考えるけれど、それで大きく増収するとか、便利になることに対して、きちんと説得できるほどのものもなく、そこはJR各社の皆さんに頼りたいところだと思います。私も様々な法定協議会などに出ていますが、ほとんどそうした話は出ないわけです。この地域はこのような状況なので、(我が社としては)こういうやり方があるのではないかといった意見はほとんど鉄道会社からは出てこないです。でもそこは、ある意味シンクタンク的なところがJR各社には期待されているのではないかということと、もう少し幹線である部分を使いやすくするために、何をやっていただけるか、あるいは一緒にできるかということを議論することについて、JRの方で発議していただかないと、なか

なか鉄道が議論にならない。自治体は自信もないし、お金も持っていないし、ノウハウもないので、なかなか言い出せない。言い出すと言いくるめられるのではないかと思っている、私も含めて思っています。そこをやっていただかないと、なかなか前に進まないことも明らかになると、昨日出た学会で議論していても思ったことです。

それから、少し細かい各論になるのですけど、適材適所でやっていく、あるいは私が良く言うトリアージ。幹線としての機能、鉄道の特性が発揮できる部分について、現状でよく言われているのは、同じ輸送密度であるとか、ポテンシャルを考えたときに、JRの場合は民鉄に比べて本数が少ない、あるいは車両数が短いとか、輸送力的に非常に詰め込んでいるということです。サービスレベルが高くないのではないかということをよく言われているし、私も実感します。

鉄道の特性が発揮できないところを、他のやり方に転換することによって、逆に特性を発揮できるところは、もっと充実させていけることができるのであれば、非常に良いことだと思いますが、JR九州のお話でも、そこは難しいと言われてしまうと、幹線の部分が充実するということに対して何も担保がなかったら、ただ端の路線が切られるだけだったら、残る幹線はどうするの？となります。だから幹線となる部分、利用が多い区間、あるいは特急などを走らせて速く動けることに対して運賃・料金を倍ぐらい払っても良いという区間であったとしたら、鉄道会社だけではできることではあると思うけれど、それこそ大きな議論で鉄道を充実させることについてのスキームがあつてしかるべき。それが今は新幹線などずっと上の方（のレベル）になってしまって、ほどほどの、例えば中核市あたりの郊外に行く路線などがもっと頑張らなくてはいけない。そこで稼ぐことができるのであつたらやるべきで、中小民鉄だとそこで稼いでいるところがあるのに、もったいないというところ。そこにソリューションを示していただくことも大事ではないか。

正直、ローカルな路線でしたら、私自身もいろいろと、この街でこのようなものが良いのではないかと出していけるのですけれど、幹線はやはりJRにきちんとやっていただいて、そこが充実したので、ぶら下がるフィーダーとなる路線や支線も、それにつられて利用が増えて、ということを提案していかないといけないのではないかということを是非お願いしたい。

あとは駅や窓口。どんどん無人化していきますが、昨日も出張先の駅で窓口や自動券売機にたくさん並んでいる人がおりました。以前と比べて明らかにそこは（サービスが）悪化している。駅は地域と鉄道会社のコミュニケーションの大事な接点なので、そこがそのような状況だと、インターフェースがきちんとしていないことに対して、みんなすごく鬱屈するわけです。それはとてもマイナスなことではないかと思うのです。これは職員がなかなか集まらないといったことからなっているのであれば、まさに駅を地域の皆さんと一緒にになってどうするかということをやるべきだと思うのですが、それはやはり十分ではないのではないか。駅は地域のものではなくて、鉄道会社のものであるということがまだまだ強くあるのだろうと思います。駅を地域と一緒になってどのようにしていくか、その中で窓口機能やコミュニケーションをどう図るかということを考えることをやっていただかないといけないと思います。

運賃の話も出ました。運賃を変えるのは難しいということを常に言われるのですが、それを簡単にするために、私自身ずっと協議運賃の制度が必要だと言ってきたので、なぜ協議運賃の制度ができたのにそれを使えないのかと。まさに収支率が悪く、けれども、もっとたくさんお金払ってもいいから、この路線を維持したいという地域があるのでしたら、協議運賃を躊躇なく使うべきではないですかということです。今日はそのことは一切出てこなかつたということです。難しいと言っておられると。そこは是非やるべきではないですか？それこそ地域と話し合ってやることだと思います。その上で、他の自治体や地域の負担もさらになってくるのではないかと思います。

最後に、再構築協議会については、今は一箇所しかないです。一方で、JR各社と各自治体の考え方には違いがあるのが、なかなか難しいとのことです。まさに再構築協議会をやる価値があるのだとすれば、ある意味強制的に（協議会を）作れるので、この制度の中でやはり自治体間の足並み揃えてやらなくてはいけないことをやるために、再構築協議会（の設置）を発議することはあって良いのではないか。本当は、各地域公共交通会議等でもやらなくてはいけないことなのですが、横並びを作るために再構築協議会を活用するということは、特に鉄道の場合は十分あることだと思います。事業者から発議されると、やめたいから発議するのではないかという雰囲気になるかもしれませんけれど、そういう活用があると改めて思つたので申し上げました。以上です。

○竹内座長

ありがとうございました。それでは、神田委員お願いいたします。

○神田委員

今日のJR各社からいただいたプレゼンテーション、ご説明も踏まえながら、考えていることを申し上げます。

ひとつは、今まで鉄道の存在、あるいは交通のインフラが街の形をつくってきた経緯を踏まえたときに、この先の議論も交通のモードだけで果たして良いのかということを考えております。特に、経済や街が発展をしている段階であれば、その上位にある鉄道や道路の計画に則って、街の形を作ってくれれば良かったですけれど、今、その逆になっている時に、なかなか元に戻せない都市計画、あるいは地域づくりの難しさの中で、都市と交通を連動して考えていかなくてはいけない。交通だけで考えてしまうと、街そのものの活力を失いかねないと思っています。

都市の規模と旅客輸送の多寡を二軸でプロットして考えた場合、街の規模が大きく、旅客も多いところであれば、今の鉄道の運営がほぼ民間でなされている状態であったときに、民間がどんどん進んでいく形のスキームが成り立ちますが、今回まさに議論しているのはその逆で、輸送量も少なく、街の規模も小さいという時に、地域のあり方、あるいは街のあり方、モードのあり方を能動的に検討する主体がなかなか現れないまま今に至ってしまっているのが実態だと思っています。

これは鉄道に限らず、バスも同じような形ができてしまっていて、今回の地方鉄道のあり

方においても、モードをどうするか、手段をどうするかという議論でなく、運営をどうするか、あるいはもっと踏み込んで、サービス水準はいかにあるべきか、あるいは駅を踏まえた拠点のまちづくりをどうすべきか、というところが、結構整理されずに議論されているような気がしています。それぞれの担い手は一体誰なのか、官なのか民なのか、官とした時には自治体なのか国なのかというところも、一旦整理がいると感じているところです。民間による鉄道事業がずっと営まれてきた結果、JRでも随分コストダウンは図られてこられましたが、その時のコスト、出てくるお金は消費なのか投資なのか、要はストックとして残るもの、フローとして消えるものという中で、本来的にはストックとして残すべきものまで削ってしまって今の実態があるということを考えなくてはいけないと思っています。民間のビジネスとして考えるならば、本来残すべき水準を少し下げて、よく言われるのは25km/hの徐行区間の存在がその典型だと思うのですが、本来保つべきサービス水準の議論もなきまま、出費のみ議論してしまうことになってしまっていることも考えなければいけないと思っています。

こうした議論に私は2か所で関わっていて再構築協議会を含めて議論していますが、沿線地域は一つの自治体だけに収まらない中で、広域的な目線で見た県土感、あるいは国土感ということをどのように考えるのか、特に沿線地域は、将来、果たして30年後、50年後、自立可能な地域していくのかどうかまで含めて考えていくべき問題だと思いましたし、改めてその中の官民の役割は一体何だろうか、あるいは民がもっと果たせる領域は、あるいは官がもっと果たすべき領域は何かということを、より丁寧に論じていくべきだと感じた次第です。以上です。

○竹内座長

ありがとうございました。それでは続いて、田村委員からお願ひいたします。

○田村委員

前回、ほとんど発言できなかつたので、前回発言すべきことも含めて、何点かお話をさせていただければと思います。私は他の先生と多少（専門）分野が違い、地方自治や行政、公共政策というところになります。

前回（の資料にある）知事の方々の発言に対していろいろなご意見がございましたが、長年地方に住んできた人間からすると、当然そのように考えるということが、一点目のコメントです。

我々は地方にいますと情報が少ないです。我々が見聞きするのは、例えば、JR東日本がゴールドマンサックスから500億円超のビルを区分所有したとか、2031年度末までに1兆円に資産運用規模を拡大するとか、あるいはJR西日本が2年連続の過去最高利益で1,185億円になるとか、こうした報道がされているところはよく伝わるわけです。しかしながら、JRが非常に努力されているということは、今回の資料も含めてよく理解した上での発言ですが、JRの今後の鉄道の将来展望について、特に地域に住んでいる（我々に）なかなか見えてこない。すごく変な言い方かもしれません、とても稼いでいるのになぜか、見捨てられてしまうのではないかという地方の人の代弁で、それは非常に非合理的だというご意見もあ

るでしょうが、それが現実の地方の声です。もちろん地方も努力しなくてはいけないのも事実ですし、自治体ももっと汗をかくべきですが、そういうところから出ている発言だと私は理解しております。

二点目は、データに関することで、1987年もそうですけれども、鉄道の議論の時には、いわゆる収支率や、係数、100円を（稼ぐのに）何円（かかる）という話があり、その時に、確かに一定の前提条件を置いてと、書かれているのですが、では具体的にどのように算出されているのか。京都大学の中川名誉教授のあるところでの発言もあるのですけれども、それなりの想定をされて出されているということなのですが、なんとなく見えないと言うか、情報がモヤモヤしている。単純に収入を1日あたりの人数、さらに365で割ると80何円というところもあり、確かに定期（利用者）が多いとそうなのか、区間が短いとそうなのか、あるいはそれほど乗っていないのかと。なぜ私がこのようなことを申し上げるかというと、ここ2～3ヶ月の間に、1日千人以下の路線を10数路線に乗らせていただいている。意外と昼間に乗客が乗っていて、数字にすると少ないかもしれないが、1両あたりに十数人とか20人、平日の昼間に乗っている。これは自治体の中で、声掛けして乗ろうよ運動などを行っているところもあるでしょう。他方で、昔は青春18きっぷだけでしたけれど、様々な企画きっぷがある中、それを使って乗っている中高年もいるなど。そのような方はどのようにカウントされているのか。

いわゆる定数だけ、一つの指標は大事だけど、それだけで判断なのかなと。もちろん客観的な指標は大事ですし、データは私もいろいろ研究していますので重要性はよくわかっている中で、そのデータは一方で第三者が評価できるようなものでなければいけない。情報の一定の公開性など、なんとなくそのようなところを、中川先生もモヤモヤされているのかと。私もモヤモヤしていて、今、直ちにお答えいただく話ではないですが、二点目です。

三点目は、前回の会議の内容についてです。これはむしろJRというよりも委員内部での議論かもしれません、本日ご欠席の森委員が（一般会計総額の）0.3%という数字を出されました。議事録を見ると、おそらく中核市のデータを捉えているかと思うのですが、地方自治体の予算編成をやったことのある人間からみると、0.3%は一見するとすごく小さく思えるのですが、中核市であれば財政力指数が0.8位で豊かです。一方で、3割自治などと言いますが、実際この沿線の自治体は1割とか2割が自主財源、地方税などになります。そのような自治体からすると、地方税の1%、2%を毎年出さなくてはならないのがこの0.3%という数字で、結構大きい訳です。この数字が一人歩きするのは少し怖いと思っておりまし、またおそらくすでに頑張っている自治体、バス路線の維持などで、それよりも出している自治体もある訳です。そうすると、あまりこのような数字、もちろん森委員はしっかり調べられたと思うのですが、中核市をいわゆるベストプラクティスと言いますか、ベンチマークにするというのは、議論があるのではないかなどと思い、この段階でご指摘させていただきました。

次に、先ほどから、自治体の対応について話が出てきます。確かにそうですけれども、予算など20世紀、地方自治をずっとやってきた人間からすると、やはり鉄道、特にJRは自治体が触ってはいけない分野だったわけです。ご存知のように補助金、寄付を出してはいけ

ないことが法律で決まっていたわけです（注：財政健全化法附則第5条）。それが2011年の秋にいわゆる再生化法でやっと出せるようになりました。本当に10年ちょっとです。確かに自治体もそのような意味で距離を置いていた世界だったということ、当事者性がないということ、もちろんそれだから自治体がもっと頑張るべきだということもあるわけですが、本当にここ最近になってということをまず理解した上で、今後だらだらとした議論は当然できないですから、自治体も真剣になるべきなのですが、自治体にノウハウがないということは当然といえば当然なことかと思います。

最後に、これは国としてどのように考えていらっしゃるのかということを、私は自分の経験を踏まえて思うのですが、私は17年間、新潟大学おりました。新潟で、いろいろ勉強させていただきましたけれども、中越地震が2004年に起きました。その際に非常に助かったのは越後線と磐越西線です。どういうことかというと、上越新幹線がダメになった、上越線がダメになった、高速道路もダメになった、その時に長野から迂回して越後線と磐越西線の2つのルートがあったということで、非常に少なからず助かりました。もちろん飛行機も羽田から新潟に飛んでいます。この災害が多いというお話は先ほどから出ておりますが、その際にどのようなところのネットワークをしっかりと維持すべきか、という議論を、JRももちろんすべきかとは思いますが、やはり国全体として災害面、バックアップということを国としてどう考えるのか、どのような路線が重要であるのかということもなければ、もちろん営業という観点は当然大事ですが、どんどん切られていき、ネットワークが切れていった中で、大きな災害の時にバックアップがないとどのようになるのかということは、この21年前の新潟の時の経験を踏まえると、やはりひとつ論点として残すべきではないかと思っております。以上でございます。

○竹内座長

ありがとうございました。それでは続いて、羽藤委員からお願ひいたします。

○羽藤委員

ご説明いただきありがとうございます。東京大学の羽藤です。ご説明は非常にわかりやすかったですけれど、2点ほどコメント、質問させていただければと思います。

まず、JR西日本が、省庁横断的な公共交通を起点とした持続可能な地域づくりには、国による明確なリーダーシップが不可欠ということを指摘されていまして、なるほどという感じがありました。鉄道単体では、地域交通の維持が困難になる中では、鉄道、道路、バス、地域交通を束ねた総合交通政策を進める上で、駅を鉄道の側から見るとよりは、バスの側から見て、より使いやすい形に、一体的に整備していくことが必要と思っています。その最たる例が、鉄道ではなくて、道路の側が積極的に進めているバスタのようなものだと思うのですが、こういうものは、まさに国交省内の鉄道局、道路局だけでなく、都市局だとか、いろいろな公共交通政策に関して、協力すべき省庁横断プロジェクトだと思います。

そこでお伺いしたいのは、例えば、JR西日本がこのような道路側と鉄道側の一体的な整備など、利用勝手をより使いやすいようにしていく上で、どのような工夫、あるいは積極的

な、主体的な役割を果たそうとしているのか。あるいは道路側に対して、具体的にどのような財政的・制度的支援、道路側予算による駅前空間への投入など、駅前交通結節点整備の優先採択など、どのようなことを期待しておられるのか、こうしたことをお伺いしたいと思った次第です。

2点目は、JR東日本の渡利副社長から、都市部の利用者収益は低需要線区の赤字補填に回す旧来型の内部補助は、都市部利用者との公平性の観点から制度的に限界があるのではないかという指摘がありました。一方で再三再四、委員の先生方が述べられているように、地方のローカル線は単体では赤字であっても、新幹線や都市部の輸送も間接的にはそこからの移動、そこへの移動が観光等によって生まれていて、ネットワークの外部性が当然生み出されているわけですから、単純な切り離し型の収益の議論は、あまり合理的ではないと思うのです。

そう考えると、やはり必要なのは都市部の収益性の向上と、地方の持続性の確保を、同時に達成する新しいやり方であって、そのようなことを考えると、都市部において海外で導入されているような混雑料金、要するに値上げをする。都市部は混雑しているわけですから、混雑料金を導入することで鉄道予算の収益も増える、それによって都市部のサービスを改善するとともに混雑を改善し、一部の予算については地方への投資に回していく。こういうことが一つの選択肢としてあり得るのではないかと思います。すでにご存知のように、道路側ではアクアラインのように混雑料金、時間帯変動制が導入されていて、需給の調整、収益管理で一定の成果が見られる中で、鉄道分野では、その混雑料金について、どのような研究や実証、制度設計の検討を現在進めているのかについて、是非お話を伺いできなかつた次第です。以上です。

○竹内座長

ありがとうございました。ただ今のJR西日本、東日本へのご質問は、委員の皆様のご意見が終わった後で、回答をお願いしたいと思いますので、しばらくお待ちください。

それでは続きまして、宮島委員からお願ひいたします。

○宮島委員

今日はご丁寧なご説明、プレゼンテーションをありがとうございました。以前、議論した問題意識がそのまま続いているところもありますが、私からは主に質問をしたいと思います。

私の感想としては、当時、思ったよりは自主的な議論はそれほど盛り上がらなかつたと思つてしまふのですけれども、実際に（自治体と）向き合つたケースにおいては、温度差というものが具体的にどのような状況だったのか。私はこだわつていましたけれども、首長や、そうした方々だけではなく、様々なステークホルダー、地域におけるいろいろな方々の意見が、きちんと吸収できているかということがとても気になります。そのような状況も含めて、どのようなことだったかということを、もう少しそれぞれ伺えればと思います。

2つ目は、JR西日本からの説明で、学校の始業時間などを変えていただくことが、うまくいっていないと仰っていたのですけれども、これは止めているのはどこなのか。つまり教

育委員会や自治体の問題なのか。ルールなのか、雰囲気をうまく動かせないのか、他省庁も含まれることなのかどうかというところを伺えればと思います。

質問がたくさんあるので、もし今日答えていただけなければ、後で簡単な方法でもいただければ嬉しいです。

再構築のための支援だけではなくて、もし行うのであれば、維持や運営に関しても支援が欲しい、あった方が良いというご意見がありますが、それは具体的にどのようなスキーム、あるいはどのような形かお考えがあれば、それも伺いたいと思います。

さらに言いますと、今日のJR九州の話の中で、道路との熾烈な競争というワーディングがありました。ずっと道路と鉄道が競争をしていく先には、日本国民のための健全な状態はなかなか難しいと思うので、道路と鉄道が良い形で共存していくことはすごく大事だと思っています。その中で、今、すでに行われている議論は、ローカル線の明らかにもう全く収支が取れないところに関して、地元の交通機関と協力をしてはどうかということが出てくるのですが、これは将来的にもっと広い意味での道路、あるいはバスなどの協力が十分あり得るのかどうか伺いたいと思います。

具体的に言えば、今は黒字の特急（列車）だけれどもこの先わからない特急（列車）があります、新幹線は結構いけるかもしれないんですけど、その特急（列車）が、赤字ではないけれどそれほど収支が良くなくなった状態の時に、隣接して（運行する）高速バスがすごく便利で、そちらが良いという状況が仮に生まれている場合には、特急（列車）ではなく高速バスに乗り換えてもらうという形でまで協力し合うということが、現実に今後あり得るのかどうかに関して、お伺いしたいと思います。以上です。

○竹内座長

ありがとうございました。それでは、ご回答は後ほどとして、最後に、吉田委員よりお願ひいたします。

○吉田委員

福島大学兼前橋工科大学の吉田です。初回は東北運輸局と我々の大学と一緒に実施している「おでかけ交通博」というイベントがあり、そちらと重なりましたので欠席となり大変失礼しました。私自身、加藤先生も一緒ですけれども、群馬県内のローカル鉄道や、福島であるとか、そういうところでいろいろと鉄道との接点がございます。

今日、JRの皆さんから、いろいろとお話を伺わせていただいて、そうだなと思いつつ、やはりいくつか気になった点がありますので、そこを手がかりとして、2～3点お話できればと思っています。

1点目ですけれど、皆さん、我々もそうですが、「持続可能な交通ネットワーク」とか、あるいは「交通ネットワークの最適化」という言葉をよく使うのですけれども、私自身、最近その言葉をあまり使わないようにしています。というのは、人によって捉え方が非常にまちまちだからです。例えば、特にJRとの関わりでいくと、いろいろと展開されていく中で、内部補助ということもあり、そのようなことが知られているから、経営努力でや

ってほしいと言われることもありますし、先ほど田村先生からも、JRとの接点と言っても、そもそも生まれてきたのは、それほど歴史が長くないとの話もありましたけれども、そのような中で、自治体にとっての最適を考えると、できれば1年でも2年でも長くJRにやり続けていただくこと、やはりそこになってしまふのです。だから、どうしても現状で動いている区間では、コミュニケーションが取りにくいという構造が拭いきれないというところがあると思っています。

一方で、普段から鉄道を使わない、特に輸送密度が薄い区間は、言ってしまえばマイカー社会ということになりますから、そのような皆さんにとっては、できる限りお金をかけないでほしいと、特に鉄道に対してお金かけないでほしいという意見が根強くある。現在、阿武隈急行線に関わっていて、そこは全線存続を決定したわけですけれども、アンケート調査の中で少し衝撃的だったのが、鉄道の維持に対しての支払意思額は多少ある、だけど、鉄道の改善に対する支払意思額はほぼない。それは、結局は最低限残せばいいのではないかと思われる非利用者の方が相当数いらっしゃるということです。そうすると、同じローカル鉄道といつても、他の鉄道以外のモードに代替するのが適材適所となり得るところもあれば、もう少し鉄道としての機能を強化していかなければいけない、逆に言えば前向き投資をしていかなければいけないような都市圏というものがあるはずですから、いずれにせよ、鉄道に対する投資を最低限やれば良いという話になってくるとやはりうまくいかない。ですから、持続可能なとか、最適化というところが狭く捉えられてしまっているところは、少し考えなければいけないのではないかと思っています。本来であれば、持続する地域のために必要な交通ネットワークをどう考えるかで、そこで鉄道を引き続き選択するのか、あるいは鉄道をもっと生かせないのかというところに力点があるべきであって、鉄道をもっと生かすべきではないのかというところに対して、しっかりと手当ができるような仕組みを国も考えていかなければならないし、地方政府も考えていかなければいけないのではないかと思っています。

2点目ですけれど、私もある分析をしてみましたが、加藤先生も指摘されていましたけれど、同じような通過人員、輸送密度のところでも、JR、特に東日本や西日本はそうなのですが、例えば、収支率は一桁パーセントですが、ローカル鉄道の民間鉄道事業者になると50何パーセントという形で開きがあります。おそらくJRの方が安全投資をされているのだろうと。確かにローカル鉄道に比べたら揺れが少ないので、私としては乗り心地が良くてありがたいですけれど、やはりそうした違いがなぜ起こるのかというところが、地方自治体の皆さんにとって非常にわかりづらい。

現在、私は八戸にいまして、隣の部屋でバス会社の職員の皆さんと自治体の職員の皆さんと、来年10月のダイヤ改正に向けた打合せをしているのですけれど、パソコンを開いて、最新のICカードから得たOD調査のデータを基にして路線の再編策を練っています。バスではそのようなことができています。ところが鉄道に関して、特にローカル鉄道に関しては、全くそのようなデータがない。だから輸送密度という数値は出てくるのですけれども、実際にどのように使われているのかという解像度が高いデータがそもそも手に入れにくいから、余計、地方公共団体にとってみたら、鉄道に投資することがやりにくい環境にある。私は、

データというのはコミュニケーションツールだと思っています。そういう意味でも、やはりデータというものをどのような形で共有していくのか、あるいは作れていないのだったら、どう作っていくかという、そういうところに対しても国が関わっていく、鉄道事業者の皆さんに前向きになっていただく必要があるのではないかと思っています。

最後、3点目です。鉄道事業者としての関わり方です。今、特にローカル線区の中での任意の協議会に、私もお手伝いをしておりますけれども、JRの職員の皆さんはものすごく頑張っておられます。驚くぐらい真摯に対応いただいている、すごいなと思っています。一方で、そのようなエリアはやはり本来多いはずで、その時に私自身も注意しなくてはいけないと思っているのが、例えば、仮に、鉄道としての存続ではないという選択肢になった時に、JRがどう関わっていくのか。大きな会社ですから、ずっとうちの地域の交通を担っていただけなのですか、手伝っていただけるのですかと言ったとしても、マンパワー的にも限界があるし、ずっと地域のイベント屋として機能するというのも変な話で、そう考えれば、自治体、あるいは地域の皆さんとどのようにコミュニケーションをとっていくのかというところも整理しておかなくてはいけないのでないかなと思っています。

一方で、小規模な自治体、特に今回のようなローカル線区ですと、輸送密度が少ない地域が非常に多いと思っています。そうすれば、個々の基礎自治体のマンパワーも少ない。そうなってくると、もう少し沿線単位で、バスも含め、タクシーも含め、場合によっては自家用有償などの話も含めて、一緒にいろいろなことを計画したり、実行したりしていけるような仕組みづくり、私は今、地域交通法に関わっていて、そのような広域でのプラットフォームの議論に、外部人材をという話もありますけど、むしろそういうところに、JRにも積極的に関わっていただけると、すごく心強いなと思います。私もいろいろな協議会に参加しますが、バスを中心とした協議の場では、JR東日本の方々とは名刺交換をしたことがほぼないです。鉄道の話になると名刺交換も意見交換もしますが、そうでないとなかなかない。地方自治体にとってどうしても接点が薄くなりやすいので、そのようなプラットフォームのところに是非JRも関わっていただけると、より良くなってくるのではないかと思った次第です。長くなりました。以上です。

○竹内座長

ありがとうございました。最後に、私の方からも、何点かお話を申し上げたいと思います。

基本的な考え方は変わりませんし、また皆様から今日ヒアリングで頂戴した中でもなるほどと思ったこともありました。ネットのニュースや、あるいはメディアなどでも聞くのですが、相変わらずローカル線の話の時によく出てくるのは、「〇〇線の存続のために…」といった表現、あるいは「〇〇線の未来のために…」という表現がある。それではなくて、「地域のために…」、「地域の人々のために…」という発想がまだまだ浸透していないところがあり、それがおそらくJR九州が仰った温度差というところに反映している気がしています。ですから、そうしたところの意識改革というものを、やはりしていかなければならぬのではないかということを、ひとつ思った次第です。

あとは、前回も通学定期の負担割合の話もしましたけども、やはりそれと同じことで、そ

れ以外にあると思うのですけれども、本来、鉄道会社が負担しなくても良いものを、鉄道会社が代わりに負担しているものを洗い出す必要がある、それが一体どれぐらいの額になっているのかということを知りたいです。例えば、ある地方のローカル線があって、通学定期を今JRが負担していますから、それがもしもきちんと入れば、どれだけの収入が上がるのか、それだけあるのならば、どれだけのことができるのか。あるいは今、災害で不通になっているところも本来ならばこれだけの収入がある。それだけあるのならば、復旧ができるけれども、それができないことがあるかもしれない。そのあたり、その数字が、なかなか企業秘密であって難しいのかもしれません、もしも可能であるならば、負担しなくても良いものを負担しているものがどういうものがあるのか、どれだけの金額になるのかということがわかると非常に参考になるのではないかと思った次第です。

それから、先ほど、田村委員からありましたけれども、その地域の住民のための鉄道という以外に、その路線が果たす役割が他にあるのかどうかというところのチェック、洗い出しあるかと思います。いわゆる災害の時のリダンダンシーとしての役割があるかもしれませんし、国家安全保障上の問題もあるかもしれない。地域のためだけではない鉄道の役割があれば、それはそれなりの負担をやはり国がしなくてはいけない。そのようなことについて洗い出しが明確になっていなくて、なんとなく進んでいっているところがあるので、そのようなことも今後の検討課題ではないかと思っています。

それから協議会等で、皆さんご尽力していらっしゃるけれども、目に見える形でのインセンティブの付与と言いますか、そのようなシステムを考えていく必要があるのではないか。よく言われる空港で行っている搭乗率保証のような、ある一定の目的があって、それでその基準を目指して何かやる、それでお互いに頑張れるということ。これは、JRだけではなくて、自治体も頑張れる。そのような何か明確なシステムを作り、それを基準に頑張れるという、あくまで何も搭乗保証をやるという意味ではなくて、類似するような発想で、何かできることがあれば良いのではないかと思った次第です。

私からは簡単に以上ですけれども、ご質問が何点かございました。一問一答をやっていると時間的に無理なので、全体にわたってご回答いただければと思うのですけれども、ご準備ができたところからいかがでございますか。それでは、JR東日本からお願ひいたします。

○ JR東日本

私の方から、ご議論を伺っていて、またご質問をいただいたところもお答えしながら、申し述べさせていただきたいと思います。

まず地方との接点が、JRというと敷居が高いというご指摘がありまして、そこについては、改めてそのように認識しながら、さらにより円滑なコミュニケーションを取っていくようにしていかなければならぬと思っています。私どもも、ここ3年ほどの間に組織を変えてきて、地方組織において地域共創部というセクションを作り、いろいろな形で地域の皆さんと一緒に取り組んでいこうとしております。地域を元気にすることが、私どもの本当に大事な役割だと思っておりますし、地域が元気にならないと、私どもの鉄道ネットワークの事業も元気が出ませんので、そういう意味でもしっかり取り組んでいるところです。

そのような中で、内部補助についてのご指摘がありまして、外部収益も合わせて考えるべきというお話がありました。ここは仰る通りで、例えば地方の本当に最果てのところに、東京の方からお出かけになる方が新幹線ご利用になるのであれば、そういった方の新幹線のご利用にも寄与しているというところは、見ていくべきだと思います。

そのような意味でも、私どもも内部補助を全く否定しているわけではないことは先ほど申し上げた通りでして、一定の部分は、ネットワークという観点から、その外部収益の観点も含めて見ていく必要があると思います。ただ、やはり程度問題というものがあると思います。地方の本当にご利用の少ないところに関しては、鉄道でなくとも、その最終目的地まで移動したいというお客様のご期待、ご要望にどのようにお答えするかということで、本数の少ないローカル線が良いのか、むしろ駅に行ったら車が待っていて、駅までではなくて、目的地まで運んでもらうような二次交通があつたら良いのかとか、そういったところも含めて、考えていくべきではないかと思っています。

それから、混雑料金を收受することで、地方に回すという考え方もあるのではないかという話がありました。これについては、その考え方として、混雑料金は混雑緩和、あるいは混雑している中で、お客様に少しでも快適に安全にご利用いただくための設備の維持、新たな整備といったことに使うことが、やはり本来の姿かなと思っております。実際にどのようなものを実施しているかということですが、私どもとしますと、ピーク時間帯のご利用をなるべく減らすことで、快適にご利用いただきたいと考えております。また、先ほどJR九州からお話があったと思いませんけれども、ピーク時間帯に合わせて、いろいろな設備、車両ですとかをきちんと用意しなければいけないので、ピーク、山が小さくなることによって、我々としてもメリットがあります。日々のピークに関しては、オフピーク定期券ということで、割増料金の逆で、ピーク時間帯を避けてご利用いただく方に15%低い定期料金でご利用いただけるものとしております。それから、年間波動に対しては、繁忙期料金をいただいておりますけれども、これは額的にはそれほど大きな額ではなく、お盆、年末年始、ゴールデンウィークについては、どうしてもご利用が集中するところですので、効果が限られております。ここについては、さらに弾力性のあるものができないかといったことについても、勉強をさせていただいております。

特急料金につきましては、自由席の特急料金について、国交省にもいろいろ形で相談をさせていただいておりますけれども、少し弾力的な形で決められるようにさせていただけないかという話をしております。こうしたことにより、さらにピーク料金をダイナミックに、弾力的にすることもできるようになります。それにより、例えば、地域の旅館に年間を通じてフラットな形でお客様をお送りできることになれば、地域の観光業などにも資するのではないかと考えております。

それから、地域の交通にどのようにJRが責任を持つのか、関わるのかというご指摘がありました。これについては、冒頭申し上げましたように、地方のローカル線は、今、利便性という面で見ましても、決してベストな姿だと思っておりません。そういう中で、地域と議論をさせていただきながら、いくつかの路線では、別な形の交通モードにして、モビリティとしてさらに利便性を上げるといったことに取り組んでいるところです。

例えば、青森県の津軽線ですけれども、こちらについては、自動車を使った交通に変更していくということに、地域にご理解いただきしております、JR東日本も入った形で、組織体を作り、そこが新しい交通を担っていくような形にしてまいります。それから、これはモード転換ではありませんけれども、千葉の館山では公共ライドシェアにも取り組んでおり、当社のOBが運転をする形で、新しいモビリティのベストミックスを模索しているところです。館山については、私どもがライドシェアをしている時間が夜の22時からで、少し遅い時間でほとんどご利用がないところですので、もう少し早くからできないかということも含めて、もっとその地域にとって、より使いやすい交通というものを、いろいろご提案や相談をさせていただいているところです。この部分については、引き続き、進めてまいりたいと思います。

来年の7月から組織をさらに変えて、地方機関のメッシュを小さくして、現在12ある地方機関を36の事業本部というものに分けて、より地域に根差した形で様々なご意見をいただきながら、地域にとって良い公共交通、あるいは生活サービスといったものを一緒にになって作りたいと考えております。以上でございます。

○竹内座長

ありがとうございました。続いて、JR西日本より、お願ひいたします。

○JR西日本

羽藤委員から省庁横断的についてご質問がございました。

道路の話をされておりましたけれど、私の趣旨としては、利用される側の目線で、その交通をどうするかということです。例えば、先ほどの芸備線では通学定期の割合が77%です。そうすると学校をどのようにするかで交通が変わってくると考えており、そのような意味で、学校のスタイルをどうするかだとか、病院をどこに持っていくか、駅前に病院を持ってくることで大きく変わってきますし、そのような持続的な地域づくりのために公共交通が重要だと私どもも思っております。そのような意味、観点で、これから地域づくりを省庁横断的に各省庁の皆さんにもご理解いただきたい、政策を打っていただきたいということで申し上げました。

以前、別の検討会において、幹線鉄道のあり方を申し上げたのですけれども、地域交通だけでなく、幹線鉄道においても、地域間それぞれの都市でひとつの公共施設を維持するのではなくて、都市圏をまとめた形でいろいろな公共施設を維持するとなった場合には、幹線鉄道も必要になってくるので、そうした地域づくりの観点での交通というのも、是非とも省庁横断でお願いしたいということで申し上げました。

ちなみに、道路との連携で言いますと、駅前広場などでは、以前は、高速バスはどちらかといえば競合と位置づけており、正直、そのような意味では、協議においてあまり連携をしてないところもありました。ただ、現在では、ある意味その棲み分けもできていますので、私どもとしても、大規模ターミナルにバスターミナルを入れるとか、駅前広場には、道路局にお願いしてバス停を作っていただくとか、そういう連携を進めております。引き続き、

そうした交通モードの連携や補完が必要ではないかと思っています。

地方との向き合い方については、私からのご説明でもお話をしました。本当にこれはJRの方にも原因があると思っております。ダイヤなどの情報を出すタイミングをギリギリに、地元に対してお示しすることも以前はありました。今は可能な範囲ということになりますが、ニーズをお聞きしながら、地元と使いやすい鉄道を進めさせていただいております。特に地域で一緒になって、鉄道を使った新たな地域づくりにご熱心なお立場の自治体の皆さんとは任意の協議会の中で、データを共有しながら一緒になって、どのような形が良いかということもさせていただいている。目標設定という話もございましたが、例えば試験増便のような形をして、そのときには自治体に増便のご負担いただいて、目標に達しなかったらこうしようと、KPIを設定しながら実施するということも行っております。さらに我々としても、新たな制度を作っていただいているので、任意協議会、再構築協議会の中で連携を深めていく。そうしたことをやっていきたいと思っています。

運賃の話がございました。運賃については、私どもとして、先ほどJR東日本の渡利さんからもお話をありがとうございましたが、柔軟な形での仕組みに変えられないか。例えば、インフレ、コストアップが顕著ですけれども、どちらかというと目の前のところで、これから先の経営環境を考えた場合の状況に対しての柔軟な対応を含めて、我々としても、お話をさせていただいている状況です。

またネットワーク性という話がありましたが、地域にとって、単なる地域圏だけの鉄道なのか、災害等のリダンダンシーを確保できるのか、場合によってはそうしたケースも以前ありましたが、やはりこれは国家レベルでの大きな代替計画、リダンダンシーの計画といった中の位置づけになると考えております。

最後に持続性、利便性というお話をしたが、やはり利便性は、やはり住んでおられる方々、住民の方々の利便性であり、持続性というのは私ども事業者であり、行政であると思っています。こうした三位それが最適な形、少し軽い言葉になりますけれども、三者がWin-Winの形でネットワークを構築するというのが、我々としての目指す方向かと考えている次第です。以上です。

○竹内座長

ありがとうございました。では続いて、JR九州より、お願ひいたします。

○JR九州

ご質問ありがとうございました。

自治体との向き合い方ですけれども、今回、日南線、指宿枕崎線について、協議会を持たせていただいております。当社の方からあらかじめ、こうした議論をしたいということを申し上げ、そして数回の勉強会を経て、協議会が始まったという、きちんと自治体の意向を踏まえながら、協議会まで運んでいったような状況と思っております。

こうした中、ご質問にもありましたが、様々な方々のご意見を聞くことも大事だと思っております。出口を設けずに議論していくことでやっている訳ですが、指宿枕崎線の場

合では、まずは鉄道のあり方を模索、検討したいということでしたので、その中で、例えば、高校生ですか、あるいは商工業者の方に来ていただいて、鉄道をどうしたらより使っていただけるか、こうした議論を一緒に行っております。こうした議論を経て、例えば将来的な便益ですか、担い手はどうあるべきかといった議論につながっていくと思っていますので、こうした議論を地元の皆様と真摯に行っていくのがまず大事だと思っています。

また、向き合い方という意味ですと、ダイヤの設定などについても、この辺りについては他の地区でもそうですけれども、基本的には、JR西日本からもございましたが、前広に可能な限り早めにお伝えをし、またご意見を伺いながら、最終的な決定をするといったやり方をしているというところです。こうした、鉄道をいかに使っていただけるか、より利便性を上げるか、こうしたことに関しては、地域としっかりと向き合っていっていますし、これからもしっかりと向き合っていきたいと考えているところです。

また、高速バスとの競争についても申し上げました。これは会社発足以来、ずっと競争してきましたし、高速バスだけではなくて、一番はやはりマイカーだと思っていまして、他の交通機関との中でいかに鉄道を使っていただくかということに尽力をしてきたところです。もちろん、我々がやめて、乗り換えをしていただくことではないと思っておりますが、JR西日本からもありましたが、バスとの連携、高速バス、特に路線バス、こうしたところとの連携はこれまで図ってきたところですし、鉄道から路線バスへの乗り換えですか、あるいは高速バスについても、一部は駅の中まで入っているところもあります。こうした連携も含めて、これまで取り組んできたところですので、そうした中で、我々は我々で、やはり鉄道の魅力を高めて、乗っていただくような取組みをこれからもしていきたいと思っているところです。

いろいろお話を伺いました、私どもも参考にさせていただく、非常に勉強になったところですが、やはり、改めて思ったのは、持続可能な街、地域をいかに作っていくかということが大事だと思いますし、その中で交通のあり方がどうあるべきかを考えていくことが必要だと思いますし、その中で鉄道がどうあるべきか、ではその担い手はどうなのか、便益はどうなのか、こうしたアプローチ、こうした手順で考えていくことが非常に大切だということを改めて認識した次第です。以上でございます。

○竹内座長

ありがとうございました。時間がありませんので、他に追加したいこと等がございましたら。では、JR東日本からお願ひいたします。

○JR東日本

JR東日本の渡利です。手短に。

吉田委員から、同じ輸送密度でも、3セクとJRでは、収支率などが違うということについて、ご指摘をいただきました。これについては、おそらくもっといろいろなデータをお出しして、きちんとその地域とコミュニケーションを取っていくべきだというご指摘だと思いますし、そのような意味では、私どもも念頭に置いて、取り組ませていただきたいと思って

おります。実際には、厳密に比較したわけではありませんけれども、第一印象で申し上げますと、やはり安全管理のためのメンテナンス体制ですとか、そういったところが違っている部分はあるのかと思っております。その辺りも勉強をした上で、地域の皆様とのコミュニケーションに使わせていただきたいと思います。ありがとうございます。

○竹内座長

ありがとうございます。お答えで不十分だと思われる方がいらっしゃいましたら、後日、まとめて整理していただきたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

事務局の方から何かございますか

○事務局

特にございません。今日もたくさんご議論いただき、ありがとうございました。

○竹内座長

ほぼお時間になってしまいました。本来、時間があれば、他の個別の点についても、委員の方々からご意見を頂戴したかったところですけれども、今日はたくさん皆様からご意見、ご質問を出していただき、時間がここまでになってしまったので、それはまた機会があればということにしたいと思います。

それではこれで、質疑応答は終了としたいと思います。JR東日本、JR西日本、JR九州の皆様におかれましては、資料をご準備いただき、並びにご説明をご丁寧にしていただきありがとうございました。また、委員の皆様にも、今日はたくさんご意見を出していただき、ありがとうございました。本日いただいた鉄道事業者からのご意見、それから委員の皆様からのご意見を踏まえて、事務局の方で整理していただいて、今後、議論していただければと思います。

それでは、本日の議事は以上で終了としたいと思います。進行を事務局にお返しします。

○事務局

ありがとうございました。事務局から2点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、後日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、各委員の皆様に送付させていただき、ご了解をいただいた上で公開する予定です。

また、次回の検討会は、地方公共団体からのヒアリングになります。改めてご連絡させていただきますので、引き続きよろしくお願ひいたします。

以上をもちまして、本日の検討会を終了いたします。本日は誠にありがとうございました。

(以上)