

### 第3回 鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会（第2期） 議事概要

日時：令和7年12月24日（水）15:30～17:30

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3回会議を開催いたします。

冒頭の司会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、今回も大変ご多忙のところご出席を賜り、心から御礼申し上げます。

本日の出席者のご紹介は、配布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、本日、森委員は都合によりご欠席となっております。

また、本日の資料は議事次第のとおりですが、前回JR東日本・西日本・九州の3社から発表をいただき、委員から様々な質問をいただいたところですが、それに対する3社から回答をご提示いただきました。本日、参考資料として配付しておりますので、ご覧いただいた上でご質問等あるようでしたら、質疑応答の時間をお願いいたします。

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3回会議にご参加いただき、誠にありがとうございます。会議の開催にあたり、一言ご挨拶を申し上げます。

前回11月25日の会議では、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、事務局で整理した論点を踏まえたお話を伺いました。ローカル鉄道を運営されている立場から、今後鉄道事業者として地域にどのように貢献していくのか、また、どのような改善点が必要かといった点等について率直なご意見をいただきました。また、委員の皆様とも忌憚のないやりとりをしていただきました。ありがとうございます。

本日は第3回ということで、地方公共団体の富山県、滋賀県からお話を伺うこととしております。今回は公務が大変お忙しい中、両県とも知事にご出席いただくこととなっております。大変ありがたく思っております。公務の都合上、説明時に限定してご参加いただくことになっておりますが、富山県の新田知事、滋賀県の三日月知事から率直なご意見を伺えればと思っております。

また事務局の方で、ローカル鉄道の沿線住民の方、都市部の住民の方、それぞれに対してローカル鉄道に関するアンケートを実施しております。知事からのお話の前に、この結果の

概要についても事務局から報告をさせていただきます。

本日も活発なご議論をいただけることを期待して、挨拶とさせていただきます。どうぞ、よろしくお願いいたします。

#### ○事務局

これから議事に入りますので、傍聴しておられるプレスの方はご退出をお願いいたします。  
(報道機関退出)

それでは、これ以降の議事進行は検討会座長の竹内先生にお願いしたいと存じます。座長、よろしくお願いいたします。

#### ○竹内座長

竹内です。本日は年末のお忙しいところ、また、対面の皆様は寒く足元の悪いところをお越しくださり、ありがとうございます。

それでは、次第に従い議事を進めてまいります。

最初に、事務局で行いましたローカル鉄道に関するアンケート調査について、ご説明をお願いいたします。

#### ○事務局

お手元にお配りしております、ローカル鉄道に関するアンケート調査結果です。手短に概要をご説明申し上げます。

まず調査の概要ですが、ローカル鉄道の沿線と都市部の住民を対象にご意見を聞いています。ウェブによる調査で、調査対象としては、3,000人程度。ローカル線沿線の住民が2,000人、都市部の住民が1,000人と分けております。さらに、ローカル線については、輸送密度が1日1,000人に近い線区にお住まいの方を1,000人。輸送密度が2,000人に近い線区にお住まいの方を1,000人。さらにその中を、利用者と非利用者の2つに分けております。全国的な平均を取るため、8ブロックから2線区ずつ抽出しております。利用者とは「年1回以上自身または同居家族たる学生または高齢者の方がローカル線を利用する方」です。都市部の住民の1,000人は特別区か政令指定都市が500人。それ以外の人口20万人以上の都市から500人をそれぞれ抽出しております。今年の11月に実施をいたしました。

2ページ、少し基礎的なところから入ってまいります。交通手段の利用状況、これは沿線住民の方にお聞きしたものです。交通手段の利用状況は、青いところ、自家用車を「週4日以上使う」が実に3分の2の66%、鉄道については「ほぼ利用しない」「利用しない」が55%と31%、合わせて86%と大勢を占めております。

次の3ページ、日常利用について、週1日以上ですが、鉄道は7%、路線バスと予約制バスは6%という結果になっております。

次の4ページです。学生あるいは65歳以上の高齢者の方について、学生の方は24%、4人に1人ぐらいが「週4日以上」の利用、目的はほぼ通学ですが、一方で、「ほぼ利用しな

い」「利用しない」も 45%ありました。高齢者の方は 77%が「ほぼ利用しない」「利用しない」となっております。

次の 5 ページは利用目的ですが、沿線住民の方は日常的な利用、青い部分ですが、通勤通学が合計で 39%、一方で橙色の部分、旅行観光も 48%を占めておりました。都市住民は、グレーの「利用したことがない」が半分の 52%ですが、それ以外の利用目的としては、観光利用が 32%と 3 分の 1 を占めており、都市住民も沿線住民も意外と近い利用目的だったということです。

(6 ページ、) 沿線住民の方のうち鉄道を利用しない方にお聞きしたもので、なぜ鉄道利用しないのかについて、やはり青の「運行本数が少ない」あるいは「アクセスが不便」という、ローカル線にある特有の事情が挙げられましたが、その裏返しですが、他の交通手段、車の方が快適、という結果が 1 位でした。

では、鉄道に対する満足度はどうか、次の 7 ページです。今話が出ましたけれど、調査対象を問わず 8 割以上が運行本数について不満であると。また、駅まで、駅からのアクセスについて、利用者の方の満足度は実際利用しておられるので拮抗しておりますが、非利用者は 7 割が不満であると。運賃も同じような傾向であり、利用者は満足度が拮抗しておりますが、非利用者は不満の方が多かったという数字になっております。

8 ページ、次は「高速性」ですが、利用者は 50%が満足、非利用者は 60%が不満と、だいたい同じような数字でした。「定時性」については、利用者、非利用者ともに非常に満足度が高いということでした。「移動の快適性」は、利用者は 70%が満足、非利用者の満足は半分に留まっています。

9 ページ、「何が改善されれば鉄道を使うか」という質問です。数字の多いところで言うと、駅とのアクセス改善が 28%、運賃の値下げが 27%、所要時間の短縮が 26%となっており、やはり利便性や運賃といったところがポイントになってくるという結果になりました。

10 ページ、「ローカル鉄道の果たす役割」について、これは沿線住民の利用者は、「移動の足」と思っている方が 9 割ですが、「心の支え」と思う方も多く、80%近くおられました。都市住民でも結構多いという数字になっております。

次の 11 ページ、役割の続きですが、産業・観光への貢献、それから災害時・有事の移動手段との認識も一定程度ありました。

12 ページ、ローカル線を維持するためにどうしたら良いかについてです。沿線住民の利用者は、やはり「沿線住民の利用を増やす」「乗る」という意見が非常に多かったです。一方橙色の、「自治体が鉄道事業者に代わって施設の維持管理を行うなど、地域で支える」という意見も、調査対象問わず多かったという数字になっております。

(13 ページ、) 次に、「ローカル鉄道の方向性」です。これは個別の手段について聞いておりますが、いわゆる黒字路線の利益で維持する「内部補助」で支えることについて、「そう思う」「ややそう思う」が 70%、公的負担については（沿線住民利用者が）80%という数字でした。

次の 14 ページ、ユニバーサルサービス料やクラウドファンディングについて、6 割、7 割が「そう思う」「ややそう思う」で、クラウドファンディングについては、都市住民の方の

理解が非常に高かったです。

こうした手段の中でどれが良いのか選んでもらったものが 15 ページになります。内部補助を 1 位に選んだ方は、沿線住民の 3 分の 1 程度、都市住民の 4 分の 1 程度に留まっております。公的負担もやはり 3 分の 1 程度、ユニバーサルサービス料とクラウドファンディングは都市部の方が多く、これも足し合わせると 3 割程度の数字になっていて、3 つは拮抗しているという結果になりました。

16 ページです。「ローカル鉄道維持のための利用者負担の形」について、ユニバーサルサービス料、運賃値上げ、クラウドファンディングから聞いております。ユニバーサルサービス料など、利用者が負担するという点について「そう思う」、「ややそう思う」と回答された方に限定してお聞きをしていますが、運賃値上げの意見は割と少なく、それよりもユニバーサルサービス料、クラウドファンディング、これもまた都市住民の方がクラウドファンディングの支持が多かったという数字が出ております。

では、維持のために如何ほど負担いただけるのか、ということが 17 ページです。やはり沿線住民非利用者の 3 割は「払いたくない」とありつつも、全体的には年間「1 円以上 500 円未満」という方が 3 割程度おり、更に「500 円以上 1,000 円未満」も 4 分の 1 から 3 分の 1 程度いる結果になっております。

18 ページです。「ローカル鉄道維持への考え」で、「【A】鉄道として維持すべき（青）」と「【B】他モードも考えるべき（赤）」としておりますが、沿線住民は鉄道として残すべき、都市住民も沿線住民の利用者並みに鉄道として残すべき、という意見が多かった一方で、沿線住民で利用していない方は、他モードを支持する割合も多くなっています。

理由をお聞きしたのが 19 ページで、ローカル鉄道を維持する「青」派の人では、「移動が不便になると思うから」が沿線住民利用者を筆頭に非常に多いですが、「地域のシンボルが失われると思うから」との意見は、意外と都市住民からが一番多いという数字が出ております。

(20 ページ、) ローカル鉄道を他モードにすべきとの意見の理由は、調査対象を問わずピンク色の「コストが削減されると思うから」が 1 番多いという結果が出ております。

我々で行った調査で、いろいろと限界もあろうかと思いますが、これも参考にご議論いただければと思っております。簡単ではございますが、以上です。

#### ○竹内座長

ご説明ありがとうございました。それでは、ただいま事務局から説明のありました内容について、皆様よりご意見・ご質問・コメント等などがありましたらお願いいたします。

どなたからでも結構ですのでお知らせいただければと思います。オンラインの方も挙手ボタンをお願いいたします。

いかがでしょうか。それでは、田村委員お願いします。

#### ○田村委員

このアンケートはウェブ会社のモニターから集めたことかと思いますが、できましたら、

もう少し実際に回答した方の属性を知りたいです。通常であれば、(アンケートの) 最後の方などで性別・年齢層・職業など、どういった方々が回答したのか、今回の資料のシートにも学生か高齢者かとの記載はあるようですが、その辺り(属性)が見えにくくなっているのも、もし可能であれば、沿線住民利用者・沿線住民非利用者・都市住民ごとに出していただければ一番(良いです)。要は無作為一律の世論調査ではないので、少し解釈する必要があるため、そういうところの情報が欲しいということがひとつです。

それから細かい話で恐縮ですが、6ページの「定時性(が低い)」とは、「ない(0%)」との理解で良いでしょうか。色の分け方で見えにくいため確認したいのがひとつです。また、1位と書いてあるということは、2位や3位も聞いてあると思うので、その結果も示していただきたいです。それから、これは情報が出せるのかどうかわかりませんが、各(ブロック)2線区を抽出したと最初に書いてありますが、(2線区がそれぞれどこか)知りたいと思います。

最後に1点、ここでいう「学生」というのは高校生、大学生なのか、確か学生というのは大学生を指す言葉だったと思いますが、「学生」にはどこまで含まれているのか、確認させていただきます。細かい意見ばかりで恐縮です。

○竹内座長

お尋ねがメインでしたが、ご回答は後でまとめてにしましょうか。

○事務局

念のため確認して、後ほどお答えいたします。

○竹内座長

はい、ではご検討ください。それでは、何名かの方々からまとめてお伺いしたいと思います。他にいかがでしょうか。板谷委員お願いいたします。

○板谷委員

流通経済大学の板谷と申します。非常に貴重な内容を含むアンケートで大変興味深く拝読いたしました。

いくつかコメントがありまして、まず1点目が、ローカル線の沿線住民の方々と都市部の住民、両方に(アンケートを)とっているとのことですが、ローカル線の沿線住民にとってのローカル鉄道は、おそらく沿線のローカル鉄道をイメージされている一方で、都市部の方々にとっては、特に乗らない方も多いただろうと思いますので、ローカル鉄道のイメージが回答者によって大分異なっているのではないかと思いました。例えば、1日に100人も乗らないような路線と、1,000人、2,000人と乗っているところで、どちらもローカル鉄道に区分することができるため、(対象とするローカル鉄道が、その)どちらかというところについては、もう少し掘り下げて、聞き方を分けても良かったかもしれないと思いました。

それから、維持に際し費用が必要ということについては恐らく共通理解があるものと思

ますが、14 ページで費用を負担するための方策として、いくつか選択肢を出していただいているところ、例えば「ユニバーサルサービス料」は、鉄道事業に馴染むものなのかということについて、私は少し疑問に思うところです。ユニバーサルサービス料は NTT の東西などで、要は赤字にならざるを得ない離島などの通信施設等を維持するため利用者みんなで負担する、という意味合いのものだと私は理解しています。間違っていたら申し訳ないのですが、NTT 等の場合は、全国のどこに住んでいる方からでも電話の利用の希望があった場合にはそれを拒否することができないため、赤字でもサービスを提供しなければならないのだらうと思っています。そういう場合に、経営を毀損しないようにするために、こうしたものを入れるのは論理としてわかるのですが、鉄道の場合は、退出は条件付きですが可となっているため、こうしたものを使って鉄道利用者の人たちから費用を集めるのは、内部補助の対象を広げるだけになります。こうしたやり方があること自体は否定しませんが、これ以外の方法についても選択肢として入れていただけると良かったかもしれないと思っております。

特に海外事例等を見ておきますと、地方のことは地方で解決しようという考え方でやっている場合が多く、そうしますと地方税を独自に課税し、それを使って鉄道等の公共交通を維持するというやり方もありますので、こうした点についても、住民の方々の意見はどのような感じなのか聞いてみたかったと思ったところです。

国と地方とで区別すると言いますか、特に地方で鉄道を利用していない方々（の協力）も含めて赤字の路線を維持していくことが可能かどうか、ということについて聞いていただけるとありがたいと思ったところです。

質問というよりはコメントでした。以上です。

#### ○竹内座長

ありがとうございました。続いていかがでしょうか。それでは、加藤委員。

#### ○加藤委員

名古屋大学の加藤です。

まず、このアンケート、もう少し詳しいことがわかればいろいろと言えそうですし、今この段階でも結構面白い結果が出ているので、非常に参考になったと思っています。

ここでは1点だけ伺うのですが、そもそも都市部の住民に対して聞いた意図は何だったのか、個人的にはわかっていないです。例えば、こういう言い方をした時に、皆さんがどう思うかですが、「(10 ページ) 鉄道は心の支え」と出ていますが、これについて、都市住民の方にも多いという結果が出ていました。そこはある意味大事なところで、都市住民の方が鉄道に対する存在感は大きく、「それがなくなったら大変だ」と思うから、「心の支え」と思う人が多いのだらうと私は感じます。

かつ、内部補助で維持すべきとの回答も都市部の住民からは結構ありました。それだけを見て、「(都市住民は) 運賃を上げ、都市住民がもっと負担をしてローカル線を支えても良い(と思っている)」と言って良いのかどうか。多分そうではなく、(都市住民は)「鉄道会社は結構儲けているのだから、そこから(費用を)払えば良い」と思っていて、実は自分たち

が払っているお金がそこ（内部補助の財源）だとは、あまり思っていないのかもしれないと感じました。

今のようなことについて、（事務局の）皆さんがどう解釈するのかと思い、コメントしました。きっとそう短絡的な解釈はしないと思うため、これは一例でしたが、この調査結果はやはりもっと深めないといけないところがあると思いました。

繰り返しになりますが、都市住民に聞いたのは、一体どういう意図があって聞いたのか、教えてください。

○竹内座長

ありがとうございます。続いて神田委員をお願いします。

○神田委員

呉高専の神田です。非常に興味深いデータであり、いろいろな解釈が可能だと思っておりました。

1点細かい確認として、ユニバーサルサービス料とクラウドファンディングの選択肢を出して、クラウドファンディングはある程度いろいろなメディアでも出てくるため、回答される方は比較的認識をされているのだろうという反面、ユニバーサルサービス料の言葉を的確に知っている方はどれくらいいるのかというところだけ、確認をしておきたいと思いました。ひょっとしたらこの言葉を知らずに答えている人も若干いる可能性があるというところでの確認です。ただ、この結果を全く否定したいというわけではなく、一応そこを押さえておきたいという意図です。

そもそも、なぜそのようなことを申し上げたかという点では、クラウドファンディングにしても、我々はある程度応援をしたいもの、それぞれのプロジェクトの目的なり意思に賛同できるものに対して払うという特徴があると理解をしています。そうなると、このアンケートの結果が示唆する点として、単に維持というわけではなく、何らかの意思を持って取り組むものであれば応援すると。それは沿線の直接便益を裨益される方々もそうですが、他地域の方であっても、意思が見えれば応援する、とのメッセージに捉えられたと。ローカル鉄道の維持における議論では、受益者負担の観点で「受益者ではない自分たちは関係ないから負担したくない」ということになりがちですが、そうではないこととして、ある意味、それぞれの地域にとっては、頑張るのであれば、ポジティブに捉えることができるメッセージかと受け止めております。そういう意味での細かい点の確認をさせていただいたところです。以上です。

○竹内座長

ありがとうございます。他にいかがでしょうか。それでは、羽藤委員をお願いします。

○羽藤委員

ご説明いただきましてありがとうございます。

私も同じように、13 ページの黒字路線の内部補助で鉄道事業者（が支えるべきとの意見）が7割、それから公的負担（で支えるべきとの意見）が8割という、この回答結果がかなり国民の皆さんの本質的な方向性を示していると思いました。

これは結局、鉄道事業者がもっと黒字にならないとなかなか難しいところもあること、またユニバーサルサービスとしての制度支援（を支持する人）は5割前後で、意外と低いところを見ると、単純な制度設計でも多分うまくいかないことは、薄々皆さんも感じ取られていると感じました。

同時に、財政規律、円安、物価高という中では、非常に正論が言いにくい空気感はありませんが、このアンケートの中で唯一含まれていないことがあるとすると、都市部の混雑の外部不経済に対して、経済学的には課金すれば良いと単純に答えはあるわけです。要するに混雑しているなら、課金して混雑を減らすことが妥当だと思いますが、鉄道事業者が必ずしもそれを運賃の中ではできていないことからすると、都市部で鉄道の収益性を上げる、黒字化を図る意味では、もう少し別の問い、都市部の混雑緩和のために混雑税のようなものを導入し、そこで出てくる収益を一番はもちろん都市部の混雑緩和、サービス向上のために使うけれど、そのうち得た黒字の部分のいくらかは地方鉄道の維持というところに向けて振り分けていく。恐らくこうした制度の部分が、まだこのアンケートの中からは具体性を持った問いとしてはできていないため、そうしたところも都市部の住民の方、あるいは地方の方への問いとして、この先に考えられるのではないかと思った次第です。以上です。

#### ○竹内座長

ありがとうございました。他にはいかがでしょうか。オンラインの方ではいかがですか。それでは吉田委員をお願いします。

#### ○吉田委員

福島大学兼前橋工科大学の吉田でございます。ご説明ありがとうございました。

非常に興味深い内容であり、もっといろいろなことを深く知りたいと思っています。その中で確認ですが、ウェブアンケートをした時に、それぞれ沿線住民 2,000 人、都市部 1,000 人という形で、n 数を見てもだいたいその数字に当てはまっているため、その人数が取れていると思いますが、この人たちがどれだけ代表性を帯びているのか気になりました。

ウェブ上で「答えてください」とアサインされて、「ちょっとこれには答えたくない」と抜けられる人がいた時に、追加的に 1,000 人、2,000 人になるまでサンプルを集めている場合、実際に回答いただいた方の代表性が担保されていると解して良いか、議論があると思った次第です。そのため、どのような形でサンプルを集められているのか補足いただけるとありがたいということがひとつです。

もうひとつ、私自身が若干気になっている点があります。資料の 15 から 17 ページ、特に 15 ページと 16 ページとの対比ですが、15 ページの中で「ローカル鉄道の中長期的な方向性について、あなたの考えに近いものは」とありますが、ここで答えていただいた方は、大体沿線（利用者）が 990、非利用者 990、都市住民 1,000 のため、サンプリングされた方はほ

ば全員が何らかの回答をされている。一方で次の 16 ページを見ますと、「ユニバーサルサービス料など全国鉄道利用者の負担で維持する」あるいは「クラウドファンディング等の全国の支持者の負担で維持する」で「そう思う」「ややそう思う」と回答した方に限定して（質問して）いるわけですが、ここの n 数が約 800、700、800 と、先ほどの 7 割から 8 割ほどに留まっているわけです。

つまり、15 ページから 16 ページに行き着くところに恐らく何かしら別な質問があり、そこで分岐されて、「そう思う」「ややそう思う」と答えた人を対象に）16 ページの回答が得られたのでしょうか。16 ページにある「全国の利用者で負担する」や「支援者の負担で維持する」と回答した割合はどこに出ているのでしょうか。このことが明示されないなかで、「都市部の人は結構クラウドファンディングしたがつている」と解釈するのは少し危ない気がします。

また、ユニバーサルサービス料も、どのようなものかきちんと理解されているのかご指摘もあったかと思いますが、そうした前提条件を含めて気になったため質問しました。以上です。

#### ○竹内座長

ありがとうございます。他にはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは私から 1 点だけ、都市部の方へのアンケートについて、具体的な取り方を私も理解していないためわからないところですが、都市部の方々が過去に観光か何かで訪れ地方の路線に乗ったかどうか、帰省した人もいると思いますが、そうしたことがあるならば、かなり印象が違ってくると思います。その路線がどこの県のどの場所にあるか全くわからない人が回答する時とはかなり印象が異なってくるため、その辺りについて、これもひとつの属性として、あまり細かく聞くと、回答が嫌になってやめてしまうため難しいですが、わかるようであれば、（アンケートの）取り方についても教えていただければありがたいと思います。

それでは、質問がたくさん出てまいりましたが、いかがでしょうか。お答え願います。

#### ○事務局

いろいろとご質問いただきありがとうございます。お答えになっているかどうかの部分も含めて、またご指摘いただければと思います。

まずは順番に田村委員からご指摘いただいた属性、年齢や性別、それから線区の部分、あとは 6 ページの 2 位、3 位の結果について、今は手元にはないのですがお示しできますので、後ほどお知らせさせていただきたいと思います。「学生」については自分で「学生」と回答した人のほか、親御さんが学生だと認識した人も学生の対象にしています。また、6 ページのピンク色の「定時性が低いから」については数字として少なかったということです。

次に、ユニバーサルサービス料についてご指摘いただきました。ご指摘のとおり、そのイメージが共有されているかという、クラウドファンディングとの違いを回答者が理解できているかとの話もあるのですが、あまり細かく言い出すと、これもご指摘あったとおり、皆さん回答が嫌になって止めてしまうため、この単語で聞いております。我々のイメージと

しては、鉄道を利用する方で、当該路線と回答者が関係ない場合でも、その路線のためにお金を追加的に払っていただけるかというイメージで用いました。

また、都市部の方に聞いた意図ですが、神田委員のご指摘にありましてとおり、都市部の人もクラウドファンディングを支持するようなメッセージを送ってくれているということで、都市部の方がどれだけローカル線を応援してくれる、あるいは支える意思があるのかを聞いてみたかったところでした。話は戻りますが、ユニバーサルサービス料となった時に都市部の方がローカル線を支援するためのお金を出すことになるため、都市部の方々にも聞いてみようと思った次第です。

加藤委員がご指摘のあった、ローカル鉄道を支えるとなると内部補助が出る、運賃が上がるのは、ご指摘とおりであり、そうした質問同士の因果関係をもう少しはっきりさせて質問しようとの話もありましたが、調査会社から「あまり詳しくしすぎると回答数が減ります」と言われ、少し削ぎ落とした部分があるのはご容赦をいただければと思います。

羽藤委員からご指摘がありました「制度設計が難しい」のは、そのとおりだと思います。類似のアンケートを行う時は、皆さんのご意見も踏まえ、混雑料金等もう少し具体性をもって、調査対象との兼ね合いになってくるかと思いますがトライしてみたいと思います。

吉田委員からお話がありました代表性があるか、途中で回答から抜ける人もいる点について、ご指摘のとおり最後まで回答されない方もいるため、類似線区からピックアップし、ある程度人数が集まるまでやっています。

それから 15 ページと 16 ページの関係について、15 ページで 4 つ選択肢がありますが、どれが良いか聞いた後に、クラウドファンディングまたはユニバーサルサービス料を選んだ方に対して、その中で更に割合を聞いてみるため、我々の方で次にご用意したものであり、そこに運賃値上げも混ぜさせていただいたという次第でございます。

簡単ではございますが、事務局から以上です。

#### ○竹内座長

ありがとうございます。今のお答えで大丈夫でしょうか。それでは、加藤委員。

#### ○加藤委員

加藤です。さきほどきちんと見えなかったのですが、例えば 13 ページにおいて、「鉄道事業者が黒字路線の利益で維持」ではなく、「鉄道事業者が赤字であっても維持」となっていたらどう答えるかとか、クラウドファンディングについても「クラウドファンディングで維持するのが良いか」ではなく、「あなたはクラウドファンディングに協力しますか」と聞いた時にどう（答える）かの方が個人的には興味があります。つまり、都市住民の方に払っていただけるかどうか、そこが本来聞くところであり、今のこの質問だと普通に「鉄道会社が黒字でやるなら、それでやれば良いよね」「クラウドファンディングも良いことだからやったら良いよね」ということしかわからなかったと感じたところです。

○竹内座長

事務局はよろしいですか。

○事務局

ありがとうございます。ご指摘の「赤字でも維持するのか」については、一応 18 ページで聞いたつもりで、「本当にローカル鉄道の利用が少ないですが、どうしますか」というところで、「赤字でも維持するべき」というところは、「費用負担のあり方を見直しながら」と少し言葉を変えてお聞きしたという認識です。

クラウドファンディングについては、そもそもクラウドファンディングという手段があり得るかかどうかというところで、今回は回答を集めたいという観点も含め、こうした聞き方にさせていただきました。

○竹内座長

ありがとうございました。

知事の方々は（16 時）15 分頃からスタンバイしてくださるため、まだあと 8 分ほど時間があります。短い時間で恐縮ですが、以前もお伺いしようかと思ったのですが、ローカル鉄道を維持するにあたり、全国の鉄道利用者負担を求めるとした場合のご意見について、是非専門の方々にお尋ねしたいと思います。

指名になりますが、今の件につきまして羽藤委員からご意見頂戴できますでしょうか。

○羽藤委員

ご指名いただきありがとうございます。私の論点といたしましては、先ほども少し申し添えさせていただきましたが、黒字を鉄道事業者の中でどうやって出していくのかについて、やはりもう少しアイデアが必要ではないかと思っております。

そのひとつは、適正な運賃が混雑に対して設定されていないという事実に対して、その混雑を減少させるような負担を、外部不経済を発生させている通勤を前提とした企業の方々、要するに朝通勤を前提とした業務形態をしておられる方々にしっかりと負担していただき、これによる収益を増やし、黒字を増やしていくところがひとつです。

もうひとつは、この後地方鉄道の話が具体的になっていくわけですが、新幹線のような都市間の高速のネットワークにおいても、その後新幹線の駅からどのように移動するのかを考えた時には、当然のことながらローカル鉄道に接続し、ネットワーク的には広がりのある様々な地域資源にタッチしていく。そうしたところを前提に、人々の様々な交通行動が成り立っているとすれば、この都市間鉄道に対しても、ある程度混雑等によって柔軟な料金体系、混雑税という形が良いのか、または高速鉄道税、運賃税のような形が良いのかはともかくとして、相応の課金をしていただき、その 2 つからしっかりと収益を得る。それを、当然、直接的にサービスが向上するところに投資しつつも、ローカル鉄道の維持にも同時に回していくことにより、制度設計、メカニズムデザインですから市場全体の efficiency（効率性）、これが高まっていくと同時に、それぞれ個別の事業者の方々のサー

ビスそのものにも合理的な設定となる。そして、利用者におかれても当然混雑が減少していき、適正なサービスになるため、そこにおいても Strategy-Proofness、耐戦略性（状況を正直に共有することで、相互に効用が最大化すること）が成り立つというメカニズムデザインの制度設計を目指していくべきではないかと私自身としては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。続いて、吉田委員からいかがでしょうか。

○吉田委員

ありがとうございます。吉田でございます。

都市間の話は、今、羽藤先生からも出てきましたが、鉄道はある種のネットワーク性を有していることとなります。そのため、特に貨物や都市間の旅客流動を踏まえていくと、一定程度都市部における収益を分散させていくところに合理性はあると思っています。ただ一方で、ローカル鉄道という言葉について、それこそ全国的なネットワークの元にあるところと、ある種の地方都市圏の中で機能するところの両方あると思っていますし、あるいは地方都市圏の中で作用するところにおいても、かなりよく使われているところとそうではないというところで、ここもやはり違うと思っています。

先ほどのアンケート調査の中でも、地方都市圏のローカル鉄道の沿線地域の非利用者だと「鉄道以外の維持可能な交通手段に変えていくべき」、これは 18 ページにあります。その割合が都市住民や沿線住民の利用者に比べて少し高い。そうすると、例えば都市部で上げた収益を逆に地方に分散させていくことを考えていくときに、広く地方の皆さんが鉄道というものを日常の生活の手段として必要としているのか、逆に必要とさせていただくためには何が課題なのかを整理した上で、行うことが前提条件になると思っています。

そのため、ネットワーク性があるから広く薄く負担をしていくことに合理性はある一方で、それを果たして地方住民がローカル鉄道の文脈の中で有効に受け取れるのが、また別な課題としてのし掛かっていると思った次第です。以上です。

○竹内座長

ありがとうございました。ご意見をお二方から頂戴いたしました。

ほぼお時間ですので、議事の 2 に移りたいと思います。

本日は自治体へのヒアリングとして、滋賀県および富山県の両知事からお話を伺うことになっております。前回の会議でも示させていただきましたが、ヒアリングの論点として本日の資料 2 にお示ししている内容に触れながらご説明を頂戴したいと考えております。

それでは、はじめに滋賀県の三日月知事からご説明をお願いしたいと思います。

○滋賀県知事

こうした機会を作ってください、ありがとうございます。滋賀県知事の三日月と申します。資料はお手元にあると思います。まず 1 枚目、「国に求めること（その 1）」ということで

書いております。本県は鉄道の維持活性化に取り組んでおりますが、利便性が低いことが地方の行う利用促進の妨げになっていることがあります。県民に対する世論調査でも 15 年連続で（公共交通に関する）不満度が 1 位という状況になっています。

従いまして、本日も多くの事業者の皆さんがお聞きになっていると思いますが、利便性の向上により利用を喚起する視点を持ち、鉄道事業者への働きかけ、各種施策への反映をお願いしたいということが、まず 1 つ目です。

1 枚おめくりください。しからば、滋賀県の路線の状況、課題がどうなっているのかですが、ご覧いただければおわかりのとおり、真ん中にある琵琶湖を取り巻くように JR 各路線があり、東側には北陸本線、東海道本線、西側には湖西線、そして南側には草津線が位置しております。各路線で協議会等を設け、市や町とともに利用促進に取り組んでおります。利用者数は長らく横ばいでしたが、コロナ禍の影響で大きく減少しまして、現在は増加傾向にあります。コロナ禍前までは戻りきっていない状況です。

1 枚おめくりください。コロナ禍の令和 3、4、5 年と相次いで減便、そして終電の繰り上げ等が行われ、利用者数が戻りつつある現在も継続されており、利便性が低下している状況があります。増便や復便、増便の前にまず復便ですが、復便・増便に向け県内各路線で利用促進に取り組んでおりますが、利便性の低下が利用促進の妨げとなっております。

次のページをお願いいたします。先ほども一部申し上げましたが、鉄道をはじめとする公共交通に関する項目が 15 年連続で不満足度ナンバーワン、連続でワーストとなっているため、知事として公共交通施策は最優先で取り組むべき重要課題であると考え、今様々な取り組みを行っているところです。是非国からの支援もお願いしたいと存じます。

次のページをお開きください。「国に求めること（その 2）」として申し上げます。地域交通は国家的課題の解決に寄与するものです。当然、地方創生からも第一に据えられるものではないかと思えます。この地域交通を明確に公共財として位置付け、財源の創出、作り出し、そしてその拡充、地方への配分をお願いしたいというものです。このことは夏に大臣に対しても直接申し上げました。

次のページをお開きください。国に頼る、お願いするだけでなく、滋賀県としても様々な取り組みを困難な壁を乗り越えながら行っているところです。また、今現在チャレンジしていることについても一部ご説明申し上げます。

そのひとつが近江鉄道でございます。平成 28 年に鉄道事業者から事業継続困難という宣告と言いますか、悩みの共有がございまして、その後、市や町と勉強会や協議会等を立ち上げて議論を重ねてまいりました。その結果、昨年 4 月から公有民営で運行を開始することができました。新たなサービスを開始したり、需要を掘り起こしたり、イベントを開催したり、沿線企業や学校との交流機会の創出などの取り組みにより、おかげさまで公有民営化初年度である昨年度に、コロナ禍前の輸送人員レベルに回復させられるとともに、今年度も輸送人員は増え、収入・収益も確保、拡大している状況になる見込みです。沿線人口が減る中で輸送人員を増やすことができているのは、ある意味画期的なことだと思っており、負のスパイラルから正のスパイラルを作り出すことができつつある状況です。

次のページをお開きください。現在目指すべき姿である、自家用車を使えない人、使えな

い時でも移動ができる、自家用車を使わないという選択ができる社会の実現に向け、滋賀地域交通計画の策定作業を進めております。策定にあたり様々な対話の機会を設けながら、公論熟議を今行っております。その中で、今よりも充実した地域交通を望む声をたくさんいただいているところです。次年度以降、この計画に基づいて様々な取組みを進めていく予定です。

最後、もう一枚お聞きください。そうした取組みを進めていくためにも財源が必要となります。当然今ある予算、既存の財源の組換え、さらには国から補助をいただく。そして私たち利用者が払う、事業者にしていただく努力など、そうした財源も考えますし、使わせていただきますが、それだけでは賄えない部分を新たな税、交通税と称されることもございますが、新たな税があれば、私たちが少しずつ負担・分担することができ、財源を生み出すことができればどのような社会になるのか、こういう議論を全国に先駆けて今行っているところです。この点は滋賀県としても引き続き頑張ってやっていきたいと思っておりますので、今日ご参加の委員の先生方にも引き続きよろしくご指導いただきますようお願い申し上げまして、私からの問題提起とさせていただきます。以上です。

#### ○竹内座長

ご説明ありがとうございました。知事からは質疑応答があればとのことでしたが、お時間もございますので、私の方から代表して質問させていただきたいと思っております。

そちらにもお手元に資料2があると思っております。こちらに論点がまとめてあります。この論点について、滋賀県の方でどのようにお考えなのかをお伺いしたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

#### ○滋賀県知事

ありがとうございます。当然、滋賀県というひとつの県でも地域はいろいろですので、私たちが県内を3つの地域に分け、「近くで頻繁に公共交通が利用できる場所」、「マイカーと組み合わせながらやる場所」、さらには「そういった場所も薄い山間部」等と分け、そのそれぞれ3類型の中で最適な公共交通、モビリティのあり方を描く、そうした計画を今作っているところです。ただ、その際も先ほど申し上げたように、マイカーが使えない人が自家用車以外の選択肢を持つという、このことは強く意識をしながら、車の運転ができなくなっても、また車の運転ができない人たちも移動ができるだけスムーズに、そして安く安全にできる、こうした体制を目指そうとしているところです。

また、まちづくりの観点からはコンパクト&ネットワークという言葉と一緒にですが、拠点連携型まちづくりということで、それぞれ拠点を作りながら拠点と拠点を結ぶ交通の軸と、拠点の周りを交通網で整備する、こうした役割分担を作りながら、事業者との連携策、例えば市町はデマンド交通を作る、そして県は市町間を移動する交通軸を事業者とともに整備していく、そうしたことを考えながら行っているところです。

また、「まちづくりとローカル鉄道への関わり方」で2つ目の丸でご提起いただいておりますが、鉄道を維持活性化する上でまちづくりは必要不可欠な要素でございますので、私ども

も鉄道駅を拠点として鉄道沿線を軸とした広域的な連携によるまちづくりを目指しながら、鉄道事業者と沿線市町と勉強会を今行っているところです。引き続き、事業者にどこまで願いますか、特に昨日もJR西日本京滋支社でやっていたのですが、「自治体はまちづくりの面でこういうことをやるので、事業者にはこういったことを願いたい」という、こういう対話を引き続き重ねていきたいと思っているところです。

そして3つ目、内部補助で路線を維持することについては、最近大臣指針ですとか経営状況等を踏まえた議論の中で、ローカル鉄道の維持にあたっては一定程度内部補助が当てられること、私はこのことは望ましいこと、また必要なことではないかと考えておりますが、一方で人口の減少、利用者の減少、こういう構造的な状況を踏まえれば、内部補助のみによって維持を続けることは限界があるとも思います。したがって、国はネットワーク全体のあり方ですとか、維持すべき路線の考え方、その基準、これを明確に示していく必要があると思います。その上で、私たち自治体及び鉄道事業者の皆様方は、当該路線の将来像やそのあり方について、議論を率直に重ねていくことも必要ではないかと思っております。

よく他県の知事からアドバイスを求められることがあります。滋賀県が交通税ということをやったり、近江鉄道の取組みをやったりするので、私たちは非常に困っています、と言われることがあるのですが、逆に早めに話は聞いた方が良いでしょう、鉄道事業者と率直に状況を共有し、自分たちができることを模索し始めた方が将来的にはうまくいく、持続可能なモデルを作ることにつながるのではないのでしょうか、ということをおし上げておりますので、そうしたことを後押しするような制度や支援があれば良いと思っております。以上です。

○竹内座長

三日月知事、ご説明及びご回答をどうもありがとうございました。三日月知事におかれましては、この後に公務がありますので、ご退席となります。お疲れ様でございました。

○滋賀県知事

ありがとうございます。

○竹内座長

それでは続いて、富山県の新田知事からご説明を頂戴したいと思います。お願いします。

○富山県知事

富山県知事の新田八朗でございます。城端線・氷見線をはじめとする富山県の地域交通の現状について説明するチャンスをいただき感謝申し上げます。ありがとうございます。

城端線・氷見線再構築実施計画は令和5年の改正地域公共交通活性化・再生法の施行後、第1号の計画として認定をいただきました。本日はこの計画の策定の経緯、地域公共交通活性化法に基づき、同じ時期に並行して策定しました富山県地域交通戦略、これらの概要を中心に説明させていただきます。

次のスライドをお願いします。まず富山県の鉄軌道のネットワークについてご紹介させてい

たきます。富山県は東西南の三方を急峻な山々に囲まれ、北側の富山湾を抱くように平野が広がった半径 50km ほどのコンパクトな地形となっています。鉄道のネットワークはグレーの線ですが、隣県の石川県、新潟県まで東西に伸びている北陸新幹線、それから緑色のラインの並行在来線であるあいの風とやま鉄道のほか、J R 西日本が経営する城端線・氷見線、高山・名古屋につながる高山本線、これらは青のラインです。そして、富山駅から県の東部の立山や黒部の宇奈月温泉を結ぶピンク色の富山地方鉄道があります。

富山県には 15 の市町村がありますが、その市町村すべてに鉄道駅が存在しています。これは全国で唯一であり、すべての市町村に鉄道駅があるという豊富なネットワークが強みです。2015 年には北陸新幹線が開業し、それ以降は県や沿線市などが出資するあいの風とやま鉄道が並行在来線を引き継ぎ、運営をしております。

北陸新幹線開業以降、富山県の地域交通の利用状況は増加傾向にありましたが、新型コロナウイルスの流行により大きく落ち込みました。さらには燃料価格など物価の高騰の影響、今後ますます人口減少、少子高齢化が進展することが予想される中、地域交通を取り巻く環境は厳しさを増し、どのように鉄軌道ネットワークを維持していくかが大きな課題と捉えております。そのような中で、関係者でこれまで議論を重ね、国の支援もいただき、再構築実施計画を進めることとなりました、県の西部、高岡市、氷見市、砺波市、南砺市を走る城端線・氷見線の再構築事業について、これからお話をさせていただきます。

次のスライドをお願いします。はじめに城端線・氷見線鉄道事業再構築実施計画の策定の経緯です。両線の活性化に向けた取組みとして沿線 4 市を中心に国・県・鉄道事業者の J R 西日本・経済団体・自治振興会などから構成される城端線・氷見線活性化推進協議会、会長は沿線の高岡市長が務めておりますが、ここにおいて活性化に向けた取組みを推進してまいりました。城端線・氷見線の活性化に向けた沿線の皆さんの取組みは、実は昭和 62 年から始まっており歴史は古く、城端線において新幹線と乗り継ぐための新高岡駅の整備のほか、観光列車「べるもんた」やラッピング車両の活用、各種調査や施設改善などを推進してまいりました。また、住民が積極的に参画して取組みを実施・支援してきており、沿線地域で開催されるイベントとのタイアップや、チューリップで有名な砺波市の城端線沿線などでは、花壇やプランターの植栽なども行われてきました。また近年も J R 西日本からの提案などを受けながら、城端線・氷見線をどうしていくべきか関係者で議論を積み重ねたところ、現在の鉄道を活かし、利用者の満足度につながる取組みを充実させるのが、この地域に最も馴染む姿ではないかとの共通認識に立ちました。

そこで、それまでの検討を具現化するため令和 5 年 7 月に設置されたのが城端線・氷見線再構築検討会です。検討会では、国の新たな支援制度の活用を視野に再構築実施計画の策定を目指しました。計画に盛り込むこととして、それまでの関係者での議論にありました新型鉄道車両の導入、運行本数の増加、交通系 I C カードの導入、両線の直通化、これらのテーマを実施計画の利便の確保の柱にしました。5 回にわたる検討会での検討を経て、城端線・氷見線鉄道事業再構築実施計画を策定し、令和 6 年 2 月に国土交通大臣の認定を受けることができました。

この認定は、改正地域交通活性化再生法の施行後、第 1 号の計画として受けさせていただ

くことができました。このように再構築検討会での検討から計画の認定までは1年足らずと短かったのですが、それは昭和62年の活性化協議会の立ち上げから、関係者間での長い取り組み、検討の積み重ねがあったからできたことだと理解をしております。

次、お願いします。再構築実施計画のポイントをご紹介いたします。計画の中身について、ポイントを大きく4つに分けてお話をします。

1つ目は、公共交通の考え方です。今回の検討会のテーマでも、公的負担のあり方、あるいは自らが果たす役割とありますが、私どもの計画では公共交通は「社会インフラ」であり、地域交通サービスは地域の活力や魅力に直結する「公共サービス」であると位置づけました。そのような考えのもと、地方公共団体の役割を自らの地域に対する投資とし、鉄道事業者とともに支援することとしております。

2つ目は、国の支援を受けて利便性・快適性の向上を進めることで、令和6年に立ち上げた城端線・氷見線再構築会議において現在も議論を重ねています。新型鉄道車両の導入については第2回から第4回の再構築会議で検討し、新型ハイブリッド気動車を導入することとし、デザインについても決定したところです。車両の製造を担うJR西日本は技術の向上で蓄電池の寿命が延び、ランニングコストも改善できるとしており、カーボンニュートラルにも資するものと期待をしております。運行本数の増加については、通勤通学時間帯の増便・増車や日中の時間帯の運行本数を1時間に約2本に増やすこと、また日中のパターンダイヤ化を検討します。交通系ICカードについては、昨年度から整備に取り組んでおり、来年（令和8年）3月14日のダイヤ改正に合わせ、全駅で利用開始予定です。また、高岡駅での城端線と氷見線の直通化について、これは検討の上で改良を行うこととしております。

スライドの右上ですが、鉄道事業再構築事業費については、国と、地方の県・沿線4市、JR西日本が費用を負担することとなっております。ご覧のとおり、400億円近くかかる膨大な事業であり、各関係者が覚悟を持って取り組んでおります。なお、JR西日本は当事業に150億円を拠出することとしており、施設整備費に充当した後の残余につきましては、あいの風とやま鉄道の経営安定に充てることとしております。

次、お願いいたします。ポイントの3つ目になりますが、事業構造の変更です。計画開始から概ね5年後を目処に、事業主体をJR西日本から現在の並行在来線の運営主体であるあいの風とやま鉄道へ変更することとしています。これにより、高岡駅を中心に東西南北を結ぶ鉄道路線が同一の運行主体となり、県西部地域の交通ネットワークのさらなる強化が期待されます。

4つ目は、まちづくり・観光施策との連携です。持続可能な路線の実現に向けては、利便性、快適性の向上に取り組むとともに、人口減少、少子高齢化が進展する中で、新たな鉄道利用者の増加に向けた取り組みが必要となってきます。コンパクトなまちづくりに向け、主要駅周辺への都市機能の誘導、まちなか居住の推進を図るとともに、駅周辺の駐車場や駅前ロータリーの整備、鉄道利用者の駐車場割引の導入などによるパークアンドライドの推進、市営バス路線の再編による鉄道ダイヤとの接続の改善により、新たな鉄道利用者の増加につなげてまいります。海と山が織りなす沿線の美しい景観や文化、自然が息づく立地環境を生かした観光関連施設、集客施設などの整備拡充により、新たな利用者の創出を図ってまいりま

す。

スライド右の写真は、あめはれと書いて雨晴（あまはらし）駅と言いますが、ここでは高岡市において、ホームと接続し富山湾を望むことができる展望デッキを整備し、今年（令和7年12月）の20日から供用を開始いたしました。

以上、城端線・氷見線の再構築事業について説明をさせていただきました。

次、お願いいたします。続いて、今回のテーマであります鉄道ネットワークのあり方や、まちづくりとローカル鉄道への関わり方に関連しまして、富山県の交通戦略についてお話をいたします。

富山県では、ウェルビーイングを向上させる地域交通サービスの実現に向け、地域交通ネットワークの目指すべき姿を富山県地域交通戦略としてまとめました。こちらは令和6年2月に令和10年度までの計画を取りまとめたもので、鉄道が木の幹、そして駅を結節点として、そこからバスや路面電車、タクシーなどの枝があり、行った先のそれぞれの地域での移動手段、そして目的地の観光、買い物、病院などのあらゆるサービスが葉っぱといったイメージで、富山県全体が一本の木のようにつながるネットワークを形成しようというものです。目指すべき姿を鉄軌道サービスの利便性向上、結節点となる駅の機能向上、地域内のモビリティサービスの確保、そしてネットワーク内のサービスの統合・進化としています。また、この計画ではKPIを作っており、県民1人当たりの地域交通利用回数を1年当たり50回とすること、これは昨年度で43.7回まで来ております、またガソリン車の台数を20万台減らすこと、そして地域交通への満足度を1.25倍とすること、などを掲げています。

次、お願いいたします。今回の検討会のテーマのひとつにも、自らが果たす役割、事業者に求めることとありますが、富山県地域交通戦略の策定にあたり理想の姿に近づけていくために、関係者の役割分担をどうすればよいか検討を重ねました。これまでは、鉄道会社、バス会社などの交通事業者の経営努力の下、採算性が確保できる範囲でサービスが維持され、自治体もそれを側面から支援してまいりました。ただ、人口減少などにより、これまでのように事業者の経営改善・採算性確保の視点のままですと、利用減少によるコストカット・サービスの低下により、負のスパイラルに陥ってしまう可能性があります。地域交通サービスは、地域の活力・魅力に直結する公共サービスと認識しまして、地域をより良くするために必要なサービスについて、自治体と県民、企業などが地域の当事者として地域交通サービスをどうしていくのか自ら考え、自治体・県民の役割を「事業者への側面支援」から「自らの地域に対する投資、そして参画」に舵を切ることが必要と考えております。

次、お願いいたします。最後に、再構築を進めるにあたっての課題と要望を申し上げたいと存じます。

1つ目、再構築事業を全国展開するための予算の拡大をお願いいたします。法改正後、城端線・氷見線の第1号認定を皮切りに、すでに全国で20を超える再構築計画の認定がなされていると承知しています。全国での再構築事例を一層拡充し、鉄道を幹とした地域でのまちづくりを進めていくには、国からの継続的・安定的な支援が不可欠となります。これが安心感と呼び、また、再構築計画が全国に広がっていくものと理解しております。

2つ目に、再構築事業に対する税財政措置の安定的な確保及び充実についてお願いいたし

ます。城端線・氷見線でも必要となるわけですが、J R西日本からの資産の譲渡にあたり、登録免許税や不動産取得税などの特例措置の延長、また城端線・氷見線では、J R西日本が整備を行っております再構築事業への地方財政措置について、より使いやすい制度に充実いただきますようお願い申し上げます。

最後に、1つ目のお願いと被る面もありますが、城端線・氷見線再構築事業の計画的な実施のための十分な予算の確保をお願いいたします。まず、国にはこれまで城端線・氷見線の再構築事業の整備について必要な支援を手当ていただき、本当に感謝をしております。一方で、城端線・氷見線の再構築事業については、今後、車両整備やレール・まくら木交換などの整備が本格化していくほか、近年の物価・人件費の高騰により、現在これを精査しておりますが、事業費の増嵩が見込まれているところです。引き続きの支援について重ねてお願いいたします。

以上で、富山県からのプレゼンテーションを終了させていただきます。今日はこのようなチャンスをいただきまして、重ねてお礼を申し上げます。ありがとうございました。

○竹内座長

新田知事、ご説明どうもありがとうございました。新田知事におかれましては、この後に公務があるとのことでご退席となります。お疲れ様でございました。

○富山県知事

それでは質疑応答はスタッフでさせていただきます。よろしく申し上げます。ありがとうございました。

○竹内座長

ありがとうございます。それではこの後の時間を使い、皆様との意見交換の場に移りたいと思います。いつものことで恐縮ですけれども、私の方から、順に指名させていただければと思います。時間も限られておりまして、ご回答、コメントなども含めて、おひとり3分ほどしかないのですが、簡潔にお話を賜ればと思います。

それでは、順番に、最初は、板谷委員より、ご意見をあればお願いいたします。

○板谷委員

ありがとうございます。流通経済大学の板谷と申します。

ご説明ありがとうございました。大変わかりやすく、また、この再構築実施計画がきちんと実施されると、だいぶ地域の状況も変わってくるのではないかと、大変勉強させていただいたところです。私からは、1点にとどめたいと思いますが、鉄道事業の再構築事業に際して、説明資料上では計382億円で、非常に高額な費用が必要になることになっていると思います。改めまして、J R西日本にご負担いただける150億円以外について、どのような形で経費をご負担されているか、十分になんとかなっているのか、あるいはそれに対して何かできるとしたら、お金の確保に際して、こういうことが必要だということが、もしありました

ら、改めてコメントいただけるとありがたいです。よろしくお願いいたします。

○竹内座長

ありがとうございました。ご回答等につきましては、後で一括して、お答え願えればと思いますので、次の委員の方をご指名させていただきます。

それでは、続いて加藤委員からお願いいたします。

○加藤委員

はい、名古屋大学の加藤です。

まず、私は滋賀大学も兼任していますので、滋賀県はある意味地元だと感じておりますし、米原駅もしょっちゅう出没していますので、いつもダイヤの貧弱さを感じております。ただし、米原市役所3階は米原駅と直結してしまっていて、市役所のオープンスペースによく私はおります。そこに多くの皆さんがいるのは、JRの本数が少ないので、そうなるということだと思います。この滋賀県が作られた資料のようにやはりこれではダメでしょうと私自身はいつも思っております、なんとかしてほしいということです。

それはいいとして、滋賀県の場合は近江鉄道、それから富山県の場合は城端線・氷見線が出てきているわけですが、県内のこれ以外の地域の皆さんはどう思っているのかなど。湖西線の北の方も、それから北陸本線の長浜、今、長浜も本数が少なくなっているのですが、そのような地域の皆さんにとって、なんでそちらの方ばかりやっていて、こちらやってくれないのかと思うだろうし、富山県の場合、(富山)地鉄沿線はこの絵姿だったら、なぜ今までそのようなことはやっていなくて、今になってあのようなことになっているのかと思うのが普通ではないのかと思います。今のこの近江鉄道とか城端線・氷見線について(の取組み)だけを聞いたら、とても素晴らしいと思えるのですが、全県できちんとやっていかないと、県民の皆さんもそれを望んでおられると思うのですが、そのような道筋はどうなっているのかを教えてくださいたいと思います。以上です。

○竹内座長

ありがとうございました。それでは続いて、神田委員よりお願いいたします。

○神田委員

先ほど、滋賀県の事例、富山県のお話も含めて、それぞれの事業者と今の行政の役割分担からさらに踏み込んで、県の方は随分とサービス水準の改善、あるいはインフラ整備というところに含めて、ずいぶんと関わっているとの印象を持ちました。

私から1点、非常にシンプルで、非常に難しい質問にはなるかと思うのですが、こうしたローカル線の議論の中での県の役割は今後いかにあるべきか、どう捉えていらっしゃるかをお聞かせくださればと存じました。よろしくお願いいたします。

○竹内座長

ありがとうございます。それでは続いて、田村委員よりお願いいたします。

○田村委員

長野県立大学の田村でございます。両方の県にお伺いしたいです。特に滋賀県の方にお伺いしたいのですが、確かにそれぞれの県は、非常に積極的な政策を取られている。これは私も高く評価したいと思うのですが、他方で鉄道は別に県域で切れているわけではございません。当然のことながらネットワークですので、そうするとやはり少なくとも隣県とか、特に滋賀県の場合、関西広域連合に入られているわけですから、そういうところでの取組み、もっといろいろな連携など、自治体間、特に県と県との間の鉄道政策に関する議論が私は非常に必要だと思っているのですが、そういうことについて、滋賀県が隣県や関西広域連合とどのようにされているのかを知りたいです。

富山県は、私がおります長野と接していると言えば接しているのですが、私は以前、新潟にもおりました。新潟から富山へ行く時には、当然路線、鉄道会社が変わり、いつもどうかと思っていたのですが、そのような北陸なり新潟なり他県との連携を、鉄道政策でどのようなことをやられているのか、ご教示いただければと思います。

○竹内座長

ありがとうございます。それでは続きまして、羽藤委員よりお願いいたします。

○羽藤委員

ご説明いただきましてありがとうございます。滋賀県のご説明から、公共交通サービスに対する不満が県民から率直に示されているところにきちんと反応して、公共交通を公共財として正面から位置づけて議論していること自体が、もう本当に素晴らしいと思いました。また、交通税という提案が今回あったと思いますが、負担と受益、ネットワークとしての公共交通の維持を制度として結びつけようとする発想は、私自身の考えとも重なるところもあり、非常に共感した次第です。

財源の確保の中で、鉄道の予算を鉄道でと考えがちだとは思うのですが、現実には滋賀の鉄道から降りると車に乗り換えるわけですので、道路側の予算を鉄道のリ・デザインなどにも使っていくようなことも、ひょっとしたら考えられるのかなと思ひまして。そうしたことも是非ご検討いただけないかと思った次第です。

一方、富山県の場合は、三セクでやられていて、経済財政諮問会議でもよく三セクになると、会計がかなり不透明になることが注視されております中、公共財としての便益は会計に乗らないところを、KPI をきちんと設定しているなど、将来負担の可視化も踏まえて、非常によくやられているという印象です。総合会計とか、ダッシュボードとして、できるだけ経営の適正化を見えるようにしていくという努力がきちんとなされているというところがあれば、先ほどの交通税のようなことを、投資として盛り込みながら、きちんとした経営をやっていくということについての基盤づくりというところで、非常に評価できる取組みがなされ

ていることに感服した次第です。本当に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。それでは次に宮島委員、お願いできますでしょうか。

○宮島委員

両県の知事の方々、どうもありがとうございました。

ダブリを外して質問をしますと、まず滋賀県の方は、まさに税財源を含めて検討されているとのお話でした。今回、やはり地元の人たちの責任感も含めて、自分たちの話として議論を盛り上げているのは非常に素晴らしいと思うのですけれども、最後のところはやはりコストをどのように賄うかというところからは避けて通れないのだと思います。

富山県の方々には、税を増やしても進めようというところまで、一般の人たちが思っているかどうか。

これは両県そうなのですけれども、全部を賄うとなると、国からの支援を求められているわけですが、やはりどこかで、できるものとできないものを分けなければいけない。あるいは他の、例えば社会保障とか、教育の予算とか、そのようなところを削ってこちらに入れなければいけないことも議論としてはあり得るのですけれども、そこまで含めて議論をされているかどうかを伺いたいと思います。

○竹内座長

ありがとうございます。それでは、吉田委員からお願いいたします。

○吉田委員

福島大学兼前橋工科大の吉田でございます。ありがとうございました。

それぞれの県にお聞きしたいと思っております。まず滋賀県の場合は、先ほど田村委員からもありましたけれども、やはり近畿の中での位置づけがあって、しかも私の記憶では直近まで人口が比較的增加基調という側面があり、大阪を中心としたところのベッドタウン的な側面もあった中で、JR西日本との関わり方で、先ほど減便で話も出てきましたけれども、コミュニケーションをどのような形で取られているのか、非常に重要になってくるかと思っています。つまり、JRとしては自社としてサービス維持を設定する。けれども、滋賀県としてはこういうことを望みたいというところにギャップがあるわけで、そのギャップというものをどのような形で埋めていこうとされているのかが1点伺いたい点です。

もう1点が、今回、近江鉄道の話もひとつのトリガーとしながら、いわゆる交通税の話が出てきたのではないかと理解をしています。一方で、それを全県で広げていくために、県としての公共交通計画を立案している。これは滋賀地域交通計画と（資料に）書かれているかと思っております。その中で目指すところは、先ほどお話しいただいたところで理解がされたのですが、鉄道、あるいは公共交通を使っておられない県民の皆さんにとってみたら、税負担をしてまで地域交通を維持していくかどうかというところに対して、やはり反

対意見もあるのではないかと。報道でも報じられているところだと思います。そのところを、どのような形でこれから訴えかけようとしているのか。場合によっては、公共財という言葉を使うことによって、むしろそれは自治体が用意するものだから、県民が直接負担をしなくても良いでしょうという逆のメッセージにもなりやしないのかというあたりも含めてお聞きしたいのが滋賀県への質問です。

富山県に関しては1点だけです。事業構造の変更ということで、JR西日本からあいの風（とやま鉄道）に移管することが目論まれているわけですがけれども、並行在来線事業者、第三セクターができたから、このような形での事業構造の変更ができる環境にあるのかと思いつつ、現実的にサービス水準を高めていくことを、県の責任の中でやるというところにおいては、合理的な判断であると思っています。一方で、JR西日本からあいの風（とやま鉄道）に移管するところでメリットとデメリットが各々あるような気がしていて、その辺をどのような形で評価をされておられるのか、この点をお聞きしたく存じます。以上です。

#### ○竹内座長

ありがとうございました。

私からも1点だけ、吉田委員が話されたことなのですが、滋賀県で検討された交通税の件です。1期目の検討会の時に、マスコミの方々から交通税はどうですかと聞かれて、その時の私の回答は、まずは滋賀県民の方々がそれを受容できるかどうかが一番課題ではないかと、お答えするのが普通だったです。特に滋賀県の場合は、地理的に見て、真ん中に琵琶湖がどんとあって、東西南北が迂回して行かなくてはいけないので、地図から見ると交流が難しい、なかなかお互いに行き来ができないところが多いのではないかと、という気がしております。そうすると地元の理解として、自分が全然行ったことがないし、行く必要もない場所のところに、なぜ俺が金を払うんだみたいなこともあり得るのではないかとという気がするのです。だからそのような点、実際にその県民の方々の、現時点での感触と言いますか、空気感と言いますか、その点が、もしもわかるようでしたら、お尋ねしたいと思います。

皆様、ほとんどがご質問で、各自治体への質問でございましたので順番にお答えをいただければと思います。それでは、滋賀県からご回答をお願いしますでしょうか。

#### ○滋賀県

交通戦略課長の小林と申します。よろしくお願いいいたします。

最初にいただきました、近江鉄道については対応されているけれども、湖西線や北陸線といった他の線への広がりやどう考えているのかというご質問をいただきました。まさにJRの湖西線や北陸線、草津線といった幹線である琵琶湖線以外の線では、ダイヤの問題ですとか、他にも様々課題を抱えている中で、先ほど知事からも紹介しました沿線の協議会で、そこには、勉強会などはJRにも入っていただいて、まちづくりの検討会なども始めております。また、先ほど知事が紹介した通り、JR西日本に対する要望の場を設けて、そこには県だけではなくて、沿線の市町ですとか、草津線の場合でしたら、地元の観光団体の方などにも来ていただいて、地域の実情を伝えて、利用促進のためにどのような取組みをしているの

かも紹介しながら、協力を求めているところです。

また、現在検討しております滋賀地域交通計画の中では、目指す将来デザインとして、鉄道は、通勤時間帯は1時間に2本以上ないと選択肢として選ばれないことも含めて、この状態までのダイヤの確保を目指したいというものを示した上で、様々な施策を組み上げていこうとしておりますので、今後、計画の施策に取り組みながら、全県にそうした改善を広げていきたいと考えているところです。

そうした中で、ローカル線の議論の中での県の役割としては、先ほど申し上げたような、JRとの窓口として要望等の取りまとめもしておりますし、沿線の勉強会なども立ち上げて、仲介役をさせていただいているところです。交通計画の中でも、いわゆる幹線、交通軸にあたる部分が、県の役割で、地域の交通網の部分が市町の役割で、それを相互に支えていこうと描いておりますので、そうした役割分担になっていくものだと考えているところです。

また、広域での取組みについては、関西広域（連合）では要望活動などはしておりますけれども、具体的な取組は、正直あまりないところです。先ほどから申し上げています草津線でしたら、三重県側の伊賀市も駅があるので、そちらと連携した沿線のまちづくりの取組みなどを行っているところです。

また、羽藤委員など、何人かの方からいただきました税財源の考え方について、全体を総括してのご回答になりますが、正直なところ、やはり現に公共交通を使っていらない方、車で過ごしていらっしゃる方には、何のためにそのような負担が生じるのかと、負担に反対するご意見もたくさん出てきているところです。そのため、県の方では、交通計画の中でもページを割いて公共交通が充実することで、車を持たない人、使えない人以外にも、選択肢ができるのですよと、現に車で移動されている方にも車を使わないという選択肢ができることのメリット、例えば、公共交通の利用が促進されることで渋滞が減ることとか、町の活性化でどれだけの経済価値が生じるかですとか、企業へのメリットですとかも紹介しながら、その理解を求めていきたいと思っております。

計画の策定にあたっては、かなり細やかに各地域でのワークショップですとかフォーラムも開催しております。今月（令和7年12月）も13日にフォーラム開催しましたけれども、最初に一般的なアンケートとして、負担についてどう思うかと聞いたときと、最後にいろいろと県の状況ですとか、世界的な状況ですとか、車の利用に関する状況ですとかをご説明申し上げた後で、アンケートを取った場合には、最初のアンケートでは他の財源を回せば良いのではないかと、もっと事業者が出せば良いのではないかとといった意見が多かったところ、最後のタイミングでは、そうした新たな負担という選択肢も、実は（回答の）比率が少し上がっていました。対応を重ねて、丁寧にご説明を重ねていくことは必要だと思っております。計画を作成した後、来年度以降も地域への説明ですとか、計画の見直しですとかの過程は大事にしていきたいと思っております。答えきれてはいないと思うのですが、以上です。

○竹内座長

ご回答ありがとうございました。それでは続いて、富山県からお願いできますでしょうか。

## ○富山県

ありがとうございます。富山県の交通政策局次長をしております島田です。よろしくお願いいたします。

大きく6つほどご質問いただいたと思っております。まず1点目です。JRの負担、どのような形でご負担いただいているかです。JR西日本からは、150億円を負担いただくことで、計画に盛り込んでいます。国の社会資本整備総合交付金ですとか、その他、国の補助制度に基づいて負担いただく形になるのですが、例えば国が1/3、JRが1/3、地方が1/3という形の負担割合があるのですが、その地方負担については、県と沿線市の折半で、全体の負担をいただいています。

それで十分かということですが、現在、物価がだんだん高騰しているところで、その経費については、精査しているところで、国からの支援もいただければありがたいと思っております。

2点目については、鉄道を県民の望む姿に導いていく道筋はどのようになっているのかです。先ほどの知事のプレゼンにもありましたけれども、城端線・氷見線については、昭和62年から沿線自治体で、この路線をどのように地域資源として生かしていこうかと議論が続いています。まずは沿線市で住民としっかりとあるべき姿を議論いただいて、その姿を今回、再構築計画に整理して、形にしているということです。

また、(富山)地鉄の質問もございましたけれども、(富山)地鉄も同じように沿線市町でそれぞれ分科会を設けて、まずは沿線市町でこの鉄道をどのようにしていくのかという議論を、今まさにいただいているところです。これを先ほどご説明しました交通戦略を策定した立場から、県が、全体の交通ネットワークの維持の視点も踏まえて、議論を一緒に進め、県民の望む姿を形にしているところです。

3点目について、県の役割をどのように考えているかということですが、これも交通戦略に整理させていただいた通りと思っており、これまで鉄道、交通事業につきましては交通事業者の伴走支援という立ち位置だったものが、公共交通については、社会インフラ、公共交通サービスと位置づけて、地域への投資との位置づけに大きく舵を切っていくということで、地域の魅力・活力に直結する投資を進めていくという立ち位置での役割を考えています。そうしたことを通じて持続可能な交通ネットワークを維持していくことが、県の役割と考えております。

4点目としまして、鉄道政策についての隣県との取組みについてです。富山県において隣県とつながっているのは、並行在来線のあいの風とやま鉄道があります。三セク同士で、隣県とフリーパスや観光列車の行き来なども含めて、利用促進などを連携して行っているところです。県と三セク会社が非常に密接に連携して取り組んでおり、三セクと一体になって、隣県との交通政策を行っているところです。

5点目としまして、税負担の関係で、他の予算を削ってでも、鉄道を維持していくのかという点です。人口が減少していく中、どこの都道府県も予算を今まで通り執行していくことは難しい状況です。また、インフラのコストも高くなってくるところですが、今回の鉄道の計画を遂行していくにあたって、例えば教育、医療福祉というところを削る議論を、比較、

考慮しながらやっているということは、私の知っている中では、ないものと認識しております。ただ、検討する際には当然そういったこともイメージしながら、鉄道事業は非常にコストがかかる場所ですので、コスト意識を持ちながらサービスの向上を進めてきているところだと思っております。

最後に事業構造の変化、三セクに移管していくことのメリット・デメリットです。まず、メリットとしましては、あいの風とやま鉄道は富山県を東西に横断している鉄道です。一方、城端線・氷見線は高岡駅を起点として、南北に走っています。その交通ネットワークがあいの風とやま鉄道というひとつの事業者によって運営していただくことになることで、サービスの向上、利便性の向上につながるということが、メリットだと思っております。デメリットとして、強いて挙げるとすれば、あいの風とやま鉄道が並行在来線として開業してから、約 10 年とまだ若い会社です。経験豊かなベテランの職員がまだ少ない中で、路線を追加していくこととなるため、体制強化を図りながら、どのように安定運行していくのかということが、課題になるのかと思っております。

雑駁なご説明になったかと思うのですが、一旦これで回答とさせていただければと思います。ありがとうございます。

#### ○竹内座長

ご回答ありがとうございました。皆さんにご協力いただき、多少まだ時間がございますので、自治体へのご質問の他にもありましたら、コメントやご質問等をいただければと思いますけれども、いかがでしょうか。それでは、田村委員、お願いいたします。

#### ○田村委員

滋賀県とその他の県との連携について、関西広域連合といったところとの連携の話聞き洩らしたみたいですので、もう 1 回お聞かせください。それがひとつです。

また先ほどの羽藤委員の発言から、これは JR の方にここで聞くのもと思うのですが、やはりピークとオフピークの値段の差があまりにもなさすぎることは、私は、30 年来思っています。1997 年にイギリスに行った時には（値段の差が）4 倍でした。特急料金が安い時は 15 ポンドで、高い時は 60 ポンド。バーミンガムにいたのですが、ロンドンに行く時には 15 ポンドになる時に出かけようとか、地元の人はもちろんいろいろ工夫しているのですが、イギリスは当時から鉄道はとても遅れていて、ひどかったということはあるのですが、それでそういうことをやっていたと。

都市の中では、この人口減少ですけども、今、インバウンドでとても混んでいて、地下鉄、JR もそのような中で少し考えるべきかと思いました。この際、少し聞いてみたいと思いました。

#### ○竹内座長

ご質問とコメントでしたけれども、まずご質問について、滋賀県からお願いいたします。

○滋賀県

繰り返しになってしまうのですが、関西広域連合との連携については、正直なところ、あまりできていないという現状です。合同での要望活動などはさせていただいておりますし、広域の検討の場などはあることはあるのですが、具体的に何か事業が進んでいるかという、そういったものはないのが現状です。ただ、先ほど少し申し上げたのは、JR草津線で沿線の同盟会を作っておりまして、三重県の方にも駅がありますから、伊賀市の方とは連携して、沿線のまちづくりの取り組みなどを進めております。そうした面では、他府県との連携も当然進めていきたいと思っていますところです。以上です。

○竹内座長

ありがとうございます。他にはいかがでしょうか。それでは加藤委員、お願いします。

○加藤委員

私は岐阜県出身ですが、滋賀県も富山県も岐阜県に行っている路線があるのですが、今回全く出てこないですね。他府県といった時には、岐阜県は入ってこないのでしょうか。明日、富山県につながる飛騨市と高山市の協議会に出ますが、今日ここで何も出なかったの、何を言おうかと思っているくらいです。是非忘れないようにしてほしいです。

そこは良いのですが、私が言ったことに全然答えていただけていないです。要するに、近江鉄道に比べて他のところ、あるいは城端線・氷見線、高岡だと万葉線も頑張ってもらったけど、そのようなところに比べてあまりにも落差が大きいと言っているのです。今、何かの検討を始めたとかではなく、とっくにやっていたらいけなかったことだと思えます。過去のことは言っても仕方がないですが、そのような落差が大きくある中で、一体どのように埋めていかれるのかが聞きたいところです。今、何かをやっているとの話を聞いてもあまり響かないというか、もっと全県としてどのような仕組みを持ってやるかという中でやらなければ難しいのではないかと思うのですけれどもいかがでしょうか、ということを知りたいのです。

○竹内座長

再度のご質問になりますけれども、順番で滋賀県からよろしいですか。ご回答があればお願いします。

○滋賀県

先ほども申し上げていたのですが、近江鉄道とギャップがあるというのは、投資の状況などにギャップがあるという趣旨でしょうか。

○加藤委員

投資もそうでしょうし、サービスレベルだとか、沿線でやっていることも、大きく違うのではないかと思います。今、やり始めたから、それで許してということで良いのでし

ようか。

○滋賀県

湖西線や北陸線など他の沿線についても、目指す交通デザインのダイヤの状況ですとか、サービスレベルを目指して、今、地域交通計画でどのような施策を組んでいくかを検討しておりますので、その中でということになってしまいます。

○加藤委員

これからということでわかりました。個人的には湖西線の駅も、北陸本線の駅も、全部見てまいりました。まったく近江鉄道と違う雰囲気です。それから、長浜市と高島市でほとんど沿線になっているとなると、大きく合併しましたので、それぞれのところの思いは滋賀県に上がってこないのではないかとも思いました。一体、そのようなところは、どのようにやっているかと思いました。どちらかという、近江鉄道の方は自治体が細かいです。そこと大きく違いがあるのかなとも思いました。

○竹内座長

それでは、同じことですが、富山県からございますか。

○富山県

ありがとうございます。コメントがございました万葉線等についても、沿線の市町から支援が入っている、あるいは利用促進に向けた取り組みも行っているところとして、それぞれ、沿線の市町がマイルールとして、それぞれの路線を守っているところです。

○加藤委員

万葉線は関係ないです。万葉線が最初に盛り上がり、その後、城端線・氷見線になったことはよく理解していて、そのように西の方ではやっていて、東の方では全然なかったと。そこをどのように追いついていくようにしていられるかを聞いています。

○富山県

今、まさに東の方で、それぞれの（富山）地鉄の路線をどのような路線として、地域として活用していくか、まちづくりと一体として作り上げていくかというところを議論しているところですので、これから県も一体となって議論を深めていくところです。

○竹内座長

ありがとうございます。他にはいかがでしょうか。

私から質問ではなく、ひとつ感想めいたこととお話しさせていただきます。

今日はたまたま富山県と滋賀県でしたので、例に取り上げて恐縮です。論理の問題になるのですが、例えば、良く言われる言葉として、今回も2つの県は使われておりましたけれど、

いわゆる鉄道は社会インフラだからとか、鉄道を公共財として位置づけるとか、あるいは公共サービスであるからとか、そのような言葉があるから鉄道は、という流れが結構多いです。これは本当にいろいろなところで、自治体の方もおっしゃいますし、自治体でない方々もおっしゃる言葉です。

けれども、この言葉は結局誰も定義できていない言葉で、特にインフラという言葉もマスコミが何にでも使うものだから、学生も間違えてしまい、重要なものがインフラだと勘違いしてしまって、そのような意味でインフラという言葉を使っています。それはインフラではないでしょうというものにまで使っています。このように言葉が錯綜していて誰もきちんと定義ができていないことがよくあります。

公共性という言葉も、これはいつも言うのですが、みんながバラバラのものを頭に思い浮かべながら、公共性が、という議論をしています。それから、インフラ、公共のほかにも、公共財という言葉、これは経済学とは全く違う意味で、使うならばその時に定義が必要なのですけれど、それがなくてバラバラに使われています。

私が思うのは、そういう曖昧な概念や言葉を使って、だから鉄道が、という流れではなくて、その路線に何が必要だからとか、この路線にはこういう意義があるから、という話をしなければいけないと思うのですが、鉄道とはそういうものだからと、そういうものというのがはっきりわからないまま、議論するところに引っかかるものがあります。もう少しそのあたりの理屈をうまく考えていかないと、議論の整理ができていかないのではないかと、そうでないと、かえって議論を混乱させるので、そのことを私は心配に思っているところが、最後に感想として思った次第です。

ありがとうございます。他になければ、JRにも関係することがありましたので、何かありましたら承りますけど、いかがでしょうか。事務局もよろしいでしょうか。

他に全体通してよろしいでしょうか。それでは、宮島委員、お願いします。

#### ○宮島委員

今日前半は参加できませんでしたので、アンケートで非常に興味深いデータを取っていたので感想を申し上げたいと思います。

今の公共財、インフラという単語とも関わるのですが、やはり普通に聞くと、皆さん鉄道はあったほうが良いよね、使っていない人も含めてあったほうが良いよねとの答えになりがちだと思います。一方で、都市部の人や使わない人も少しは負担しても良いかなという気持ちがあることはわかったのですが、では（どこまで）負担をして良いのかというと、1,000円未満であったり、5,000円未満であったり、必要な額とは離れているのです。ありとあらゆる財政や政策問題で、今、受益と負担、欲しいけれども負担するのは嫌だということの距離が空いてしまっている問題が、こちらにもあると思います。

でも、今日の2県は地元の意見も含めてよくやっているとしたいと思いますし、今回のケースにおいては鉄道を残す方が良くなくなったのはわかります。本当にそれは納得できるのですが、全部のところと同じようにやることはできない中で、やはりそのコストをどう考えていくのかはすごく大事だと思います。最後は一生懸命やったら国から（お金が）来る

という発想になってしまいますと、その国から来るというのは、国は赤字なので次の世代から来ることも同義語になってしまう部分があります。でも、最近の報道でもあるように、とにかく出生数がとても少ないので、次の世代に渡す、この負担を渡すわけにはいかないもので、そのような中で整備していく形をどのように多様にしていくか、鉄道に拘らないけれども、車でなく動けるといふものを、どのように確保していくのかというところ、そしてそれが、皆さんが納得できる負担を計算できる中でやっていくことはとても大事だと思います。ですので、今日のアンケートは非常に興味深く思ったのですが、次にアンケートをするときには、もう少し前提をいろいろと置いて、あれも欲しいけど、これを負担するのは嫌だということは選べないような工夫をしながら、アンケートをしていただければ良いと思われました。ありがとうございます。

#### ○竹内座長

ご意見ありがとうございました。その他、よろしいでしょうか。

それでは以上で質疑応答を終了いたしたいと思えます。滋賀県と富山県の皆様、資料のご準備及びご説明、ありがとうございました。大変参考になりました。また委員の皆様も貴重なご意見を頂戴いただき、有意義な質問もありがとうございました。本日、ご説明いただいた自治体からのご意見、委員の皆様からのご意見等を踏まえて、事務局の方で今後の課題整理をお願いしたいと思っております。それでは、本日の議事は以上となりますので、進行を事務局の方にお返しします。

#### ○事務局

竹内座長、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1点目、本日の検討会の議事概要と資料は、後日、国交省のホームページで公表いたします。議事概要は、後日、委員の先生方にご送付し、ご了解いただく予定でございます。

また、次回の検討会は、引き続き、自治体からのヒアリングです。改めてご連絡をさせていただきますので、引き続きよろしく申し上げます。

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

(以上)