

第4回 鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会（第2期） 議事概要

日時：令和8年2月18日（水）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、ただ今より、「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4回会議を開催させていただきます。

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。どうぞよろしくお願いいたします。

委員の皆様には、本日も大変ご多忙のところ、ご出席を賜り、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、羽藤委員は、本日、都合により欠席となっております。

本日は議事次第の通り、引き続き、地方自治体からのヒアリングを行います。

議事に入る前に、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す。本日は、ご多忙のなか、「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4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12月24日の会議では、事務局からローカル鉄道に関するアンケート調査結果をお示しいたしました。また、滋賀県、富山県の両知事にご出席いただき、近江鉄道や城端線・氷見線の事例を紹介いただきながら、それぞれの県内のローカル鉄道に関する取組状況、また、再構築の課題などについてご説明いただいたところです。

今回は前回に引き続き地方自治体へのヒアリングということで、長野県 阿部知事、広島県 横田知事、新潟県 花角知事からそれぞれお話を伺うこととしております。お忙しい中、ご出席いただいております知事の皆様に改めてお礼申し上げます次第です。

知事の皆様には、地域における取組み、また、ローカル鉄道に関する率直なお考えをお聞かせいただくとともに、その後の意見交換では、委員の皆様と忌憚のないやりとりをお願いできればと思っております。

本日も活発な議論ができることを期待しまして、私からの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

それでは、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、よろしく願いいたします。

○竹内座長

本検討会の座長をしております竹内です。よろしくお願いいたします。

本日はお忙しいところ、皆様、お集りくださり、また、オンラインの皆様、お時間を割いてくださり、ありがとうございます。

本日は前回に引き続きまして、自治体へのヒアリングということで、長野県、広島県及び新潟県の各知事からお話を頂戴したいと思っております。各県ごとにご説明・意見交換を行わせていただきます。3県の知事の皆様、本当にお忙しいところお時間を確保していただきまして、ありがとうございます。なお、広島県知事と新潟県知事におかれましては、冒頭から最後までご参加と伺っております。ありがとうございます。

また、前回会議でもお示しさせていただいておりますが、ヒアリングの論点として、本日の資料1でお示ししている内容に触れながらご説明をお願いしたいと考えております。

それでは、早速ですが、長野県からのヒアリングになります。阿部知事からご説明をお願いします。

○長野県知事

長野県知事の阿部です。本日、竹内座長をはじめ、検討会メンバーの皆様方には、私たちの意見を聞いていただく機会を作っていただき、大変ありがとうございます。また、国土交通省鉄道局をはじめ、関係の皆様方には、公共交通の発展のために、日々ご尽力いただいておりますことに心から敬意を表したいと思っております。

私の方からは、資料の2ページですが、大きく2点、JRローカル線に関する提言と、長野県内は少し特殊な地域で、JR3社に鉄道事業をしていただいておりますので、それに関連した提言ということで、お話をしたいと思っております。

まず、JRローカル線に関する提言です。このページ（3ページ）に記載していますのは、私ども長野県の問題意識と具体的な取組み内容です。ご承知の通り、人口減少がどんどん進む中で、我々、都道府県、市町村も同じですけれども、この交通、移動の足をどう確保するかということが、最大の地域課題と言っても過言ではない状況です。この交通の問題は、例えば、子どもたち、高校生の通学であったり、あるいは高齢者の皆様の通院であったり、さらにはインバウンドも含めた観光客の皆さんの移動であったり、様々な生活、あるいは産業がこの移動の足の確保を抜きには語れないという状況です。そのような意味で、今回、広島県、新潟県、両知事と私も参加しておりますが、我々都道府県としては、この問題は極めて重要な課題と受け止めております。

そうした中で、今までの公共交通の基本的な考え方は、とにかく運賃収入で事業者が頑張ってくださいという発想で取り組んできました。これは人口が右肩上がり、どんどん増えている局面にあっては、極めて有効に機能してきた仕組みだと思っておりますが、しかしながら、

これも特に地方部で顕在化していますが、運賃収入では様々な公共交通の運営の維持すらままならないという状況の中で、そもそもこうした運賃収入で事業者が頑張るという仕組みは成り立たなくなってしまうと思っています。

そうした観点で、ひとつの例ですが、信州型広域バス路線支援制度ということで、名古屋大学の加藤先生にもいろいろとご指導いただきながら、我々、地域公共交通の観点で、通院、通学、観光の移動の足はしっかり保証しますと、移動を保証することを長野県地域公共交通計画の中に位置づけています。加えて、ご覧いただいているような、広域バス路線の支援制度を作って、単なる赤字補填ではなく、県としてしっかり関与する、運行経費の2分の1について、しっかり我々が支援をします、負担をしますということです。加えて、働く皆さんの処遇改善に関する経費等も盛り込んで発展をさせていく、しっかり維持存続してもらい、そうした形の支援制度をつくって、バス事業者の支援に取り組んでいます。支援というより、我々行政も一体となって、路線の維持に携わっているという状況であります。そのような意味で、最後の方に書いていますように、特に地方部、日本全体で今はそうだと思いますけれども、これまでとは発想をしっかりと変えていく必要があるのではないかと。特に、行政の関わり方をこれまで以上に、より踏み込んだものにしていくことが必要だと思います。国も地方も、行政の関わり方を強めていくという方向性が不可欠ではないかと思っています。

そうした中で、次のページ（4ページ）ですが、私どもからの提言のその①ですけれども、JRのローカル線については、是非、国の責任をより明確にさせていただきたいと思っています。資料に書いてあるように、課題の部分は先ほど申し上げたことですが、運賃収入で移動の足を維持することは、これから将来に向けて困難な状況になっている。そのような意味では、パラダイムチェンジをしていかないと交通を支える、移動の足を確保するということが難しい状況になっていると思っています。

私ども先ほど申し上げたように、全てが国の責任だと申し上げるつもりはありません。先ほどご覧頂いたように、地域のバス路線、あるいは地域のローカル鉄道のようなところについては、やはり我々都道府県も主体的な役割を果たしていくことが必要だと思います。ただ、一方で、テーマになっていますJRの路線は全国的なネットワークがあってこそ機能しているわけで、パーツパーツの議論だけで良いかということ、決してそのようなことはないだろうと思っています。

私は何が何でも全て鉄道路線を維持しろと申し上げているわけではなく、場合によっては他の交通モードに転換することもあり得ると思いますが、そうしたことも含めて、国がしっかり責任を持つことを明確にする必要があるのではないかと思っています。国が責任を持つという意味は、どのようなものについては存続をさせるのか、あるいはモード転換をするのか、モード転換を図るのであれば、その際の財政負担のあり方はどうするのかということです。こうしたことも含めて、国が統一的な方向感を示すことがなければ、それぞれの地域で、各JRと話し合いをして、話し合いがつけばやめていく、あるいはモード転換するということだと、日本全体のネットワークが非常にちぐはぐなものになりかねないのではないかと思います。国において何に責任を負うのか、もちろん鉄道事業、交通事業は安全性が第一だということと言うまでもないわけですので、安全性に対して責任を持っていただくことは大前

提だと思いますが、一方で、先ほど申し上げたように、国民の暮らしや産業と密接に関わる話ですので、移動自体を維持する、あるいは快適性を向上するといったことについても、より踏み込んだ責任を国土交通省あるいは国として持っていただくことが必要ではないかと思っています。

次のJRローカル線に関する提言の2つ目ですが、これまでもこの検討会でご議論いただいていると伺っておりますが、JRのローカル線はいわゆる内部補助により維持されているという現状があります。各事業者に一生懸命ご努力いただいていると思っておりますが、個別地域の状況によって考え方が違ってしまうということでは、やはり全国ネットワークを考える上では不十分ではないかと思っています。そのような意味で、このJR各社の内部補助のあり方について、国が中心になって考えて、一定の基準を作っていただくことが必要になってきたのではないかと思います。国と事業者で協議を行い、と書いていますが、国と事業者だけではなく、有識者の皆さんや我々地方公共団体の声も聞いていただくことが必要だと思えます。

各JRは民間企業ですので一定の限界はあると思えますが、しかしながら、赤字になればすぐにやめてしまうということでは我々は困ります。その一方で、事業者の皆さんも赤字路線は是が非でも頑張り続けろと言われても、おそらく困ると思えますので、そのような意味で多くの皆さんが納得するような方向性を、国においてお示しいただくことが必要ではないかと思っています。

次のページ（6ページ）、ここから長野県独自の課題の話になりますけれども、冒頭、お話申し上げましたように、長野県はJR東日本、JR東海、そして大系線の一部はJR西日本と、長野県内にJR3社に乗り入れていただいています。それぞれ利便性の向上等について、ご努力、ご尽力いただいているところですが、とはいえ不都合を感じる場面がたくさんある状況です。

資料の真ん中に特急あずさと特急しなのの接続時間を書いております。JRの皆さんにお願いをさせていただき、いろいろと工夫と改善をしてきていただいているところですが、ご覧いただいているように乗り継ぎ時間が30分とか40分とかかかります。私も何度も使わせていただいておりますが、寒い塩尻駅で待たなければいけない。これは大都市側のダイヤに接続することを重視されるとこうなってしまうのですが、我々長野県からすると、県内移動の利便性では、せっかく幹線鉄道が走っているのに、なかなか鉄道で快適に県内を移動することが難しいという状況に残念ながらなっている現状があります。

また、その下に書いていますが、例えば、企画きっぷ、割引きっぷもそれぞれのエリア内で完結する商品が多いという状況や、交通系ICカードも各社エリアを乗り越えた利用ができない。さらには、きっぷのネット予約も会社をまたいでしまうと、なかなか使いづらいといったことがあるので、我々、長野県の特殊な課題ですが、3社の円滑な連携を進めていただければありがたいと思っています。

次のページ（7ページ）、各社ごとには最適化が図られていますが、今申し上げたように、JR3社が乗り入れていて、長野県というエリアから見るといろいろ課題も多い状況ですので、事業者の皆様にはより一層の連携を図っていただき、県民の皆さんあるいは観光客の皆

さんの移動の利便性により配慮いただければと思っていますし、ここには記載していませんが、国においても、こうした実態を十分承知いただきたいと思います。

我々都道府県も、交通に対する責任から決して逃げるつもりは全くありません。むしろこれからはもっと我々都道府県も責任を果たしていく必要があると思っていますが、今申し上げたような、J R各社を通じた課題であるとか、あるいは、これは県内の接続が不便だという話を申し上げていますが、広域的なネットワークの観点から見ても、同じような不都合が生じていると思っています。J Rの他社区間をまたいで移動される方は、今私が申し上げた長野県内の移動と同じような不都合を感じている方が多いと思っています。そのような意味では、例えばICカードの広域利用であったり、あるいは予約システムの利便性向上であったり、こうした部分についても、より国が指導力を発揮していただき、J R各社に対して、必要な財政的な支援も含めて、国民の移動の利便性の確保により踏み込んだ対応をしていただきたいと思っています。

以上、私からは、J Rローカル線の維持存続に向けての基本的な考え方に関する提言と、J R区間、これはJ Rの皆さんも好きでこうやって分割されたわけでは必ずしもないと思いますので、J R各社がそれぞれ最適化することだけでは不都合になる部分を、国として、統一的な視点で改善に向けた対応をしっかりと行っていただきたいということを申し上げさせていただきます。

私からは、以上です。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。それでは、次に意見交換に移りたいと思います。今回も時間が短く、申し訳ありませんが、各委員1分半以内でお願いできればと思います。各委員から意見を頂戴した後、一括して知事よりお答えをいただければと思います。まずは、板谷委員よりお願いいたします。

○板谷委員

流通経済大学の板谷と申します。ご説明どうもありがとうございました。非常にわかりやすくご説明いただいて理解できました。特にご提案のJ R 3社の連携についてはこれまで以上に取り組んでいただきたいということで、私も全くその通りと思っています。

私からは質問2点にとどめさせていただきます。

1点目ですが、J Rのローカル線に対する責任が不明確、それから内部補助の考え方も同一、このようなご提案をされていて、その通りとも思うのですが、J Rはローカル線だけでなくいろいろな路線を持っています。その中で残すべき路線は、今J Rが持っている路線全てなのか、あるいは、現在でも幹線と地方交通線に分けられている中で、特に幹線について国の方で明確にすべきとお考えなのか、そのあたりについて教えていただけるとありがたいというのが1点です。

それからもうひとつは、今回のスライドではJ Rに特化した形でご説明いただいています。長野県ではしなの鉄道という第三セクターの鉄道線を維持されていると思います。第三

セクターの路線とJRとの間での連携はどのような感じなのか、問題があるのか、あるいはスムーズにしているのか、このあたりについても、もし問題意識がありましたら教えていただくとありがたいと思っています。私からは以上です。よろしくお願いします。

○竹内座長

ありがとうございます。それでは、神田委員、お願いいたします。

○神田委員

呉高専の神田です。ご説明ありがとうございました。特に長野県の地理的な条件を含めて、なかなか大変なところがあるなどと思って見ておりました。

私から2点ございます。ひとつは、財政負担について、国が統一的に責任をとるところで、この財政負担の対象範囲を少し切り分けてみた場合に、何を対象とすると自治体にとって良いのかというところを教えてくださいたいです。運行費なのか、あるいはストック、インフラなのか。一言で言ってしまえば、財政負担に括られるのですけれども、そのうち具体的にどのような領域の支えが必要なのかということをし具体にいただくとありがたいです。

2点目ですけども、JR3社がひとつの県に入ってくるという、珍しいというか、変わった地域でもあるのですけれど、一方で、県と各社とのコミュニケーションを密にすることによって、課題を解消できることもあるのではないかと考えています。平素からこうした環境の中で各社とのやり取りを円滑に行えているのか、そうでないのか、そうでない場合には何が原因なのかというところをご教示いただくとありがたいです。よろしくお願いします。

○竹内座長

それでは続いて、加藤委員、お願いいたします。

○加藤委員

名古屋大学の加藤です。私からも2点あります。

まず、長野県の場合、JR3社があるから問題ということは、よく理解するのですけれど、そうだとすると、例えば、しなの鉄道がありますが、長野県内のJR3社の普通列車は全て上下分離してしなの鉄道が上を全部やると。それに対してしなの鉄道がどこからお金をもらうか考えなくてはいけないのですけれど、そのように一元化された方が、手っ取り早く長野県としてやりたい鉄道のサービスができるのではないかと思います。

JR3社がお互いに話し合うことは、これは今もやっておられると思います。塩尻駅でも、特急あずさと特急しなのは、東京・新宿の方で事故があつて特急あずさが遅れても特急しなののが待つて、それで私の出身地の多治見のあたりで列車が遅れるということがあるぐらいで、きちんとそのような連携を取っておられると考えています。普通列車だとしたら、そのような連携は、むしろ県内のところが一元的にやったほうが良いのではないかと思えるので、そ

のようなことが、もしも知事の中でできると、それで財政的にも、なんとかいけそうということであったら、そういう選択はウェルカムなのかどうか、そこを伺いたいと思います。

それからもう1点、ネットワークを考えたときに、特急あるいはJR西日本の新快速であれば県をいくつもまたぐので、全国ネットワークを構成している。それがどこかで途切れることは、例えば米原駅が典型ですが、途切れていると乗り換えなど面倒くさいと思うのですが、JRがネットワークとして機能しているかどうかということが、特急など長距離を速く行けるものが充実しているということなのか。あるいは例えば、MARS（マルス・旅客販売総合システム）で、全国各地へ行くためのきっぷがそこから出せるようなことをネットワーク性と言っているのか。このネットワーク性というのが具体的に何なのかということをもっと突き詰めないといけないのではないかと思っているのですが、知事が考えられるネットワーク性というのは何なのかを教えていただければと思います。以上です。

○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、お願いいたします。

○田村委員

田村でございます。

2点ほど、かなり前の方と近いのですが、私も長野に住んでいて、本当に接続が悪いなど思っています。知事から、いろいろとJRにも言っているというお話でしたが、実際にJRはどのような回答をしているのか、具体的にどのように改善されてきたのか、もう少しお聞きしたいのがひとつです。

先ほどもお話がありましたけれど、長野県内にはしなの鉄道を含めて4社の私鉄がありますし、JR3社とで全部で7社あると思います。そのようなところと県が定期的にもっと議論をすべきだと思うのですが、そのようなことをどのようにやられているのか教えてください。以上です。

○竹内座長

それでは次に、宮島委員、お願いします。

○宮島委員

宮島です。リモートで失礼いたします。私からも2点です。

お話の中で、住民にとっての移動手段があることを守るのが先決とお考えには大変賛同いたします。何が何でも鉄道とか、何が何でもこうでなければいけないということではなくて、住民主体でということだと思っておりますけれども、今、長野県の中で、そのような考え方で、鉄道であったものを廃止して、別のモビリティにするということを視野に入れながら話し合いを進めているような場所がありましたら、具体的にどのような状況かを教えていただきたいのが1点です。

2点目は、内部補助に関する考え方がJR3社でそれぞれ違うというお話があったのです

けれども、知事はそれぞれどのように内部補助についての考えが違っていて、例えばそれを統一するのであればどのような形、例えば都市部からローカルへの移転が何パーセント以内とか、ルールの作り方はいろいろとあると思うんですけれども、具体的にはどのような形の基準がよろしいと思われるでしょうか。よろしく願いいたします。

○竹内座長

それでは、森委員、お願いいたします。

○森委員

まず冒頭、12月の会に急に欠席しましてお詫び申し上げます。ご迷惑をおかけしました。

今の知事からのお話を伺っていて、印象として非常に前向きなお考えをご披露いただいたことは、私は大変歓迎すべきことだと思って受け止めております。

交通事業者の方々を支援するために自治体が前に出ていくということではなくて、基本は住民に対する支援、あるいは住民のライフスタイルの質を向上するために、行政責任として市町村、都道府県が前に出ていくことが原則だと思っていますので、そのようなトーンでお話しいただいたことが大変良かったと思っています。

さらに、県の担当の皆さんのスタンスとして、その交通線は県内の一部区間に限定されているので、県の守備範囲ではないといった発言が出るのがしばしばある中で、全県的な視野で見られているということについて、それを是非今後も深化する、深めるという意味で深化させていってほしいと思っています。

専門的な見地がありませんのでわかりませんが、おそらく（議論の）テーブルをきちっと作っていけば、解決策が見出していけるのだらうと思います。例えばダイヤの問題であれ、なんであれ、100点満点でなくても、より良い方向に向かうことについては、おそらく各事業者も決して否定的ではないでしょうから、そのような意味で言うと、やはり県の役割は大きいと思います。テーブルや会議を作るという意味ですごく大事なことだと思います。是非、今後ともよろしく願いしたいと思います。

○竹内座長

ありがとうございます。それでは、吉田委員、お願いします。

○吉田委員

福島大学兼前橋工科大の吉田です。オンラインで今日は失礼いたします。

私からも2点あります。まず1点目ですけれども、阿部知事が仰っていた全国ネットワークあるいは全国鉄道ネットワークというのが、どのようなものを指すのかということをお聞きしたいと思っています。この検討会の第1期の時にも、貨物列車や特急列車が走るというところについては、やはり引き続き国の責務も重いでしょうという議論がありました。一方で、例えば、長野県内ですと、大糸線もそうだと思いますし、飯山線もそうだと思いますけれども、必ずしも特急列車、貨物列車が走らない区間というものもあります。往々にしてその

ようなJRのローカル鉄道は、県またぎの区間もたくさんあり、そのようなところがだいたい輸送量、通過人員としては少ないという傾向があるので、そもそも全国ネットワークというのが、そのようないわゆる通常の県またぎのところまで意図されているのかどうかをお聞きしたいと思っています。

2点目が内部補助について、国が責任を持った統一的な基準、一定の基準を作るべきではないかという話をされてきました。国と事業者でという話でしたけれども、これは、ともすれば、いわゆる通過人員とか輸送密度で一律の閾値を作ってしまう考え方に陥ってしまい、それだけだと地方の多様性とか実態に即していないのではないかというご批判もあるわけです。国と事業者で協議を行い、と資料に書かれておりますが、県や沿線自治体のコミットもやはり必要なのではないかと思います。そこと一律の基準というものをどのように調和させることをお考えなのかお聞きしたいと思います。以上です。

○竹内座長

ありがとうございます。最後に私から、質問というよりコメントのようなものです。

先ほど、森委員も仰っていましたが、いわば赤字ローカル線ファーストではなくて、住民ファーストの姿勢というところが、よくわかった印象深いご説明であったと思います。

そのような中で、少し簡単にまとめ過ぎかもしれませんが、バスについては、自治体が、長野県が現在頑張っていることがよくわかりました。それで、鉄道は国できちんとした基準を、というお話でした。

これも先ほどのネットワークに関わることもかもしれませんが、実際の赤字ローカル線は路線バスと同じで、東京直通とか名古屋直通という列車はそれほど多くはあるものではなく、その意味で赤字ローカル線はほとんどバスと変わらないような役目・役割で地域的に短距離しか運ばないような状況になっていて、乗り換えて東京まで行くような人はなかなかいません。そのような状況になっているローカル鉄道について国がどこまで考えるのかという点については、今後少し考えなくてはいけないのではないかということをお印象として持ちました。

それで、非常に多様なご意見・ご質問が出ております。なかなか時間的に難しいと思いますが、全体的な概括で結構ですから、お答えいただければありがたいと思います。いかがでしょうか。

○長野県知事

多岐にわたっていろいろとご質問をいただき、ありがとうございます。

まとめて申し上げますと、JRの路線をどこまで残すのかどうか、ネットワークの話が複数の先生から出ていましたけれども、私のイメージしているネットワークは、先ほど少し出ていましたが、大糸線や飯山線も含めてというイメージです。ただ、冒頭も申し上げたように、私は全て鉄道路線で残す必要があるかどうかといえば、全てを鉄道で絶対死守と申し上げているわけではなくて、最適な交通手段を選ぶことは当然あると思います。ただ、いかなる交通手段にしても、国内の移動の足をどのように確保するのかということに対して、やはり国として、しっかり向き合っていただくことが必要ではないかと思っています。ですから、バ

ス路線に転換するとしても、一定の、今、鉄道路線があるところを全て公共交通で維持すべきかどうかということも、そこは場合によっては無い場合もあると思いますが、日本の国土全体を考えたときに、有効に国土を利用して、そして地域の暮らしが営まれるために、移動をどのように確保するのかということについては、広域的な視点で国が責任を持ってもらいたいということが基本的な考え方です。

私は、いろいろな審議会等で申し上げていますが、なにしろ交通に関する予算が少な過ぎると思っています。これは、我々地方もしっかりと頑張っていかななくてはいけません、どうしても公共交通に関する予算が少ないので、そのようなことも含めて、是非、ご検討いただきたいと思っています。

しなの鉄道とJR、いろいろと調整させていただいたり、人的交流もしたりしていますので、乗り継ぎの問題などいろいろと課題がありますが、調整をしながら進めています。

JR各社とどのようになっているのかとの話がありましたが、長野県JR連絡調整会議という会議を設けております。ここでいろいろな課題について協議をしています。また、私もJR東日本、JR東海の社長あるいは幹部の皆さんと直接お話をし、それに対してはいろいろな形で、できないことはできないのですが、順次、改善してきている状況です。

ただ、我々ローカル対JRの話になっていますので、国全体で、例えば、JR東海とJR東日本のシステムを統合すべきではないかというようなことは我々から申し上げる問題ではないので、そうしたところは国においてしっかりと対応していただきたいと思っています。

財政負担の範囲はどのように考えるのかという話ですが、基本的には、上下分離等もある中で、公共部分はインフラ部分をしっかり押さえることが基本だと思っていますが、先ほどの我々のバス路線の維持の話のように、人口減少局面においては、本当にそれだけで十分かという議論を是非していただきたいと思っています。要するにランニング、オペレーションの部分についても、税金を一定程度投入しないとやはり維持できないので、移動を確保する上では必要な地域だけ、ネットワークだけでも税金入れないとなんともならないというケースは出てきていますので、まずそうした議論をしていただきたいと思っています。

JR 3社とは、先ほど申したように、円滑にコミュニケーションをさせていただいています。DCキャンペーンなども含めて、JRの皆さんには大変お世話になっています。

加藤先生から大胆なお話をいただきました。しなの鉄道で一元化したらと。私は、先ほど申し上げたように、公共交通は国や地方がもっとしっかりと責任を持つべきだと基本的には思っています。しなの鉄道という形が良いのか、あるいは別の組織を作るのか。交通オーソリティのような形で運営していくということは、可能性として無くはないのだと思います。我々の責任としては、地域の足を確保することは、冒頭に申し上げたように最重要責任であります。ただ、今の仕組み上、地方自治の仕組みであったり、交通の仕組みであったりでは、なかなかできないので、もしそのようなことも考えろということであれば、しっかり考えていきたいと思っています。

田村先生からのお話について、JRからは先ほど申し上げたいろいろな前向きな回答をいただき、順次改善をしてきていますし、鉄道事業者の皆さんとの関係では、いろいろな検討を行っています。ローカルレベルでできることだけではないということをご理解いただけれ

ばと思います。

内部補助についての考え方ですが、JRの皆さんには非常にご努力いただいていると思っています。我々は3社を相手にして、各社からはこの路線をやめる・やめないという以前に、この路線が赤字路線だと公表されているわけですが、そうした路線をどのように維持されるのかということ、我々がJR各社と相対で話すだけでは十分ではなく、是非、国も交えてしっかりとした考え方やルールを定めていただきたいと思います。

森先生からは、テーブルを作ることが大事という話がありました。まったく同じ思いで、そのようなところで我々がしっかりと役割を、都道府県が役割を果たすということは重要なことだと思っています。是非、国と地方の適切な役割分担のあり方という観点でもご検討いただければありがたいと思います。

統一的な基準のところ、先ほどお話したように、我々地方は、少なくとも私はこの交通の問題から逃げるつもりは全くありません。むしろ、もっと踏み込まなくてはいけないと思っています。ただ、今、いろいろな分野でナショナルスタンダードが何なのか結構曖昧になっていて、福祉や医療の側面でもナショナルスタンダードと言えるところまで国が動かないため、我々都道府県がやっている、市町村がやっているという分野があります。例えば、子ども医療支援のような。この鉄道も国がどこまでナショナルスタンダードとして確保して、そこから地域としてスタンダードではやっていられないから、もっと個別にもっと手厚い支援をする、もっと利便性高めるということは、地方が責任を持って行うということです。しかしながら、今、ナショナルスタンダードが何なのか見えないです。ナショナルスタンダードが何なのか見えないので、我々が見えない中で、頑張るという状況は何とか改善していただきたいと思います。

雑駁になっていて十分答えきれていないかもしれませんが、ひと通り、皆さんからの発言についてコメントをさせていただきました。どうぞ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。

なかなか質問がたくさんあったので、お答えのなかったところなど、皆さんから何かありますでしょうか、よろしいでしょうか。多様なご質問がありましたので、またこれもご参考にさせていただければと思います。それでは、特に無いようでしたら、お時間がまいりましたので、長野県からのヒアリングは終了としたいと思います。阿部知事には、本当にお忙しいところご対応いただき、どうもありがとうございました。

○長野県知事

どうもありがとうございます。

○竹内座長

それでは次に、広島県からのヒアリングに移りたいと思います。横田知事よりご説明をお願いいたします。

○広島県知事

広島県の横田でございます。皆様方には日頃より大変お世話になっております。

まず、広島県はこれまで国において鉄道ネットワークのあり方について示していただいたと、様々な場を通じて申し上げてきたところ、今回、このように鉄道ネットワークのあり方の議論を深めるということで、この検討会を開催していただいたこと、そして、本日、このように意見陳述の機会をいただいたことに感謝を申し上げます。

JRのローカル線に関しては、これまでも有志知事と大臣との意見交換の場ですとか、意見書などで、意見・要望をお伝えしてきたところですが、改めてJRローカル線に関する意見を、私の方から述べさせていただきたいと思っております。

まず資料の2ページです。鉄道に関する議論においては、現在、地方だけでなく、国全体が直面している課題に向き合わなければならないと考えています。それは中山間地域が年々厳しさを増しているという状況です。国土の約7割を占める中山間地域ですが、多面的・公益的な機能を持ち、国土形成上、極めて重要な役割を果たしています。しかし、人口減少が加速化していること、それに伴って過疎化の進行、そして東京一極集中の加速によって、近年そうした機能が失われつつあります。

都市部を含む日本全体の活力の維持・向上のためには、この中山間地域の持続可能性を確保することが極めて重要です。地域間を結びつけて、中山間地域の住民生活を支える地域公共交通の維持ができるかどうかということが、地域の持続可能性に直結する問題です。

令和4年にまとめられた提言が示されていますけれども、ローカル線の議論については、鉄道の大量輸送性という特徴のみを考慮して、輸送密度だけであり方を考えるのではなく、また、沿線地域のローカルな交通問題としてのみ捉えるのではなく、将来に向けた日本全体の活力の向上と発展につなげていくため、中山間地域の持続可能性を確保していくという視点を持って、国土のグランドデザインの中で鉄道、ローカル線のあり方を議論することが重要ではないかと考えています。

次のページ（3ページ）です。鉄道が持つ役割についての意見です。専門家の皆様がお集まりの場ではありますが、改めて、このことについて申し上げたいと思っております。

鉄道は、住民の日常生活に必要な移動を支えているほか、広域的な人の移動や交流を生み出し、まちの骨格を形成して、産業振興や観光振興など、地域への様々な波及効果を創出しているものです。

特に観光において、鉄道ネットワークは、インバウンドを含む遠方からの誘客・周遊を促進するほか、鉄道の持つ定時性・速達性を活かした広域的な観光によって、経済効果が複数の自治体にも波及して、広範囲での地域活性化に寄与しているということです。

また、ネットワークがつながることで、観光促進とともに、災害を含む危機管理に対応できるリダンダンシーを確保することができます。

こうした鉄道について、一部区間を取り出して、大量輸送のみに着目した議論が全国各地で広まっていることに大変大きな危機感を抱いているところです。

国で定められた国土形成計画、令和5年に定められた計画においても、人口減少等の難局

を乗り越えるため、「新時代に地域力をつなぐ国土」を目指す姿に掲げ、シームレスな拠点連結型国土の構築を図るとしてはいますが、JRが持つ全国の鉄道網は、その実現を図る広域的な社会基盤として重要な役割を担っていると考えております。

鉄道はひとたび廃止すれば、なかなか容易に復活できないということは歴史が証明しています。全国につながるこのJRの鉄道網は、地方創生、国土の均衡ある発展に大きく貢献しているにもかかわらず、現在そのネットワークを形成している路線の一部を切り出して、輸送密度のみによって存廃を判断することになると、多くのネットワークの分断が進み、ローカル鉄道と地域そのものがますます衰退していくことになるのではないかと懸念しているところです。

ネットワークがつながってこそ、その機能が発揮されるということで、国として、国土づくり、地方創生、安全保障などを踏まえた全国的な鉄道ネットワークの考え方及びその範囲について明らかにしていただきたいと考えているところです。

次のページ（4ページ）、JRは民間企業ですがけれども、同時に大きな公共性も有していると考えています。国鉄改革の経緯ですがけれども、国鉄分割民営化によって継承した全国的な鉄道ネットワークを適切に維持するため、JRに駅や関連施設等の事業用固定資産が継承されました。その一方で、国鉄長期債務を国が肩代わりしており、現在も国民の税金から返済が続いている状況です。

地域住民の生活や経済を支える重要な社会インフラである鉄道ネットワークを国鉄から継承しているということ、その運用を担う責任をJRは有しておられると思います。平成13年に大臣指針が示されていますけれども、そこでも、公共性ということが認められるわけです。完全な民間企業の論理で運営するのではなく、地域公共交通の持続性と地域の経済及び社会の健全な発展に配慮した経営を行っていただきたいと考えています。

そして今、この国鉄改革によって継承した事業用固定資産の活用も含めて、JRの各社は、各社によって状況は異なっていることは承知していますがけれども、大きな利益を計上している中で、その利益を地域に還元して、地域の重要な社会インフラであるローカル線の維持に活用するべきではないかと考えています。

JRにおいて、今後トンネルや橋梁の修繕、車両の更新などに投資が必要になることは理解するものの、現在の経営状況の中で、なぜ内部補助によってローカル線を維持できないのか、このことについて、自治体や住民が理解できるように、今後必要となる設備投資の額や路線ごとの収支などの具体的なデータを示した上で説明していただきたいと考えています。

そして、国においては、JRが内部補助により維持すべきローカル線の考え方について明らかにしていただきたいと考える次第です。

次のページ（5ページ）、移動の確保に向けた自治体の取り組みです。

自治体としても、住民の皆さんが買い物、通院など、日常生活に必要な移動を確保していくために地域公共交通計画の策定ですとか、具体的な施策の実施、そして地域の実情を踏まえた交通体系を構築していく責任があると考えています。

また、その持続可能な地域づくりの構築に向けて、駅を中心としたまちづくりですとか、沿線市町、関係団体等と連携しながら観光の利用拡大ですとか、住民の日常生活での利用促

進を行うなど、ローカル線の維持・確保に取り組んでいく必要があると考えています。

またJRとも相談をしていきたいと思っていますけれども、地域づくりの視点や、あるいは貨客混載など、貨物輸送の可能性などの視点を是非持っていただき、JRにおいても自治体と一緒に取り組んでいただきたいと思います。

県としては、交通体系を考えていくためのモビリティデータ連携基盤の整備・運用も実施しております。そして、市町等の交通人材の育成・強化、利用促進に向けてデジタル技術等を活用した交通関係サービスの導入・普及などに現在積極的に取り組んでいるところです。

次のページ（6ページ）、ローカル線を含めた鉄道のネットワークのあり方は、中山間地域をはじめとした国全体の活力向上や発展につなげるために必要な、国の国土政策、交通政策の根幹として考えるべき問題だと思えます。

地域におけるモビリティの最適解の検討に当たっては、その地域に暮らす住民の生活、そして地域の活力を維持していくために、モビリティの運行を支える人材の確保、運行経費の負担に係る持続可能性を将来にわたってどう確保していくかが重要なポイントです。

現に、中山間地域の公共交通の維持・確保、これは財政規模が大変小さい自治体にとっては大きな負担となっています。上下分離だとか、バス等への転換の場合に、ではそのコストを誰が負担するのかということが大変大きな問題として浮上するわけです。自治体は、財政基盤が大変厳しく、過疎等によって厳しくなっています。そのような中、自治体に転嫁することは適切ではないのではないかと考える次第です。

JRの運行するローカル線は、現に地域の公共交通、さらには地域そのものの持続可能性に大きく寄与し、貢献していただいているところです。ですので、自治体がコストを負担するよりも収益によって経営基盤が安定しているJRにおいて、引き続き地域の交通を維持していただく方が、より持続可能性が高いので、JRがもっと企業価値を発揮していただき、持続可能な地域の交通体系の維持にご協力をいただきたいと思います。

JRは、地域交通の運行のみならず、まちづくりに関するノウハウもお持ちです。是非、交通需要の拡大につながるような地域資源を活用したまちづくりにも積極的にご協力をいただきたいと思います。

また、JRは国鉄を起源とした事業者であり、分割民営化の経緯を含めて考えると、内部補助によってローカル線を維持していただく仕組み、こうしたことをきっちりと機能を発揮していただきたいと思いますけれども、仮にそれが難しいということでしたら、これは国によってこうした仕組みがこれまで作られてきて、国全体のあり方に関わることで、国において、責任のあり方あるいは負担のあり方を議論していただく必要があるのではないかと考えます。

次のページ（7ページ）、まとめです。

今まで申し上げた通り、自治体も地域交通について責任を有していますけれども、国ですとか、鉄道事業者であるJR、それぞれ責任があるのではないかと、それぞれの役割をお願いしたいということです。

自治体においては、地域の交通を、観光利用の拡大ですとか、あるいは住民の日常生活での利用促進を行っていくなど、しっかりと維持・確保に取り組んでまいりたいと考えていま

す。

国においては、国土づくりや地方創生、安全保障など、将来の国土のあり方を見据えた鉄道ネットワークをどう考えるのかということ、JRの国鉄改革の経緯なども踏まえて、JRの内部補助によって維持すべきローカル線の考え方、そしてJRが負担しない場合の国の負担のあり方について示していただきたいと考えております。交通は最も重要なインフラのひとつです。通信や電気のようなユニバーサルサービスとして位置づけることも考えられるのではないかと、そうしたことも含めて議論をしていただきたいと考えます。

そして、JRに関してですけれども、これまでの経緯を踏まえると、JRは鉄道ネットワークを維持する責任を有していると考えます。会社の持つ公共性を認識いただき、経済性、効率性といった利益追求だけではなく、ローカル線を維持して、持続可能な地域づくり、そして地域の交通体系の維持にご協力をいただきたいということです。内部補助によってローカル線を維持できないということであれば、是非、自治体や住民が理解できるように、今後必要となる設備投資ですとか、路線ごとの収支などの具体的なデータを示した上で、納得感のある議論をしていきたいと考えているところです。

資料としては、11月26日に有志の道県知事の連名で国土交通省に提出した意見書を添付させていただいています。こうした中身を是非勘案いただき、議論を進めていただきたいと考える次第です。ありがとうございます。

○竹内座長

ありがとうございました。それでは、引き続き意見交換ですけれども、同じく持ち時間、1分半程度でお願いいたします。それでは、板谷委員からお願いいたします。

○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。

私には毎回、広島県に関する資料の理解が難しく、きちんと理解できているかわからないので、コメントも短めにまとめたいと思います。

鉄道ネットワークの重要性についてご指摘をいただきました。基本的な方針にそれほど異論があるわけではないのですが、実は鉄道ネットワークについては、50年くらい前の国鉄改革の文脈で、幹線と地方交通線と特定地方交通線に分けることをやったと、私の方では記憶しております。この時の分け方は、(輸送密度が)原則8,000人/日を超えたら幹線で、4,000人/日から8,000人/日が地方交通線、それ以下は特定地方交通線という形にして、利用の少ない路線については、鉄道として残すよりはバス転換をした方が、効率性が高くなり、利便性も高くなるという判断をしたものだと思います。

50年近くこうしたことをやっていないので、改めて鉄道ネットワークの見直しをするということに私は賛成なのですけれど、それをやってしまうと、おそらく今JRが維持してくださっている路線の大半が特定地方交通線扱いになってしまい、廃止しても良いという色分けになってしまうような気がします。

また数字で決めることは好ましくないということだったと思うのですが、あの時も国

鉄としては、赤字でやむなく改革をしないといけないということでやったわけです。そのような数字無しにネットワークの構成を検討するということは、私はありえないと思っていて、何をやるにしても、定性的な評価だけでなく、数字はやはり必要だと思っているところです。

その時、それをやったにもかかわらず、最終的に国鉄には 37 兆円ほどの借金が残ってしまいました。これは国が返済している部分もあるのですが、JRの本州3社の各社でも、これらをまだ返済している最中と認識しています。ですので、効率的な会社経営ができないと、こうした借金返済も滞ってしまって、かえって国のためにならないのではないかと感じるところです。

そう考えると、鉄道のネットワークを維持することを考えるときには、すべての鉄道路線を平等に残そうと考えるのはあまり現実的ではなくて、どちらかという、必要なところに積極的な投資をすることで、現代の移動に対して必要なサービスを実現・発展させていくことが必要です。逆にそれをやらずに赤字であっても人が乗ってなくても残すということをやろうとするのは、きつい言い方をすると、日本の経済成長を阻害する考え方だと私は考えます。そういうことをやっていると、第二の国鉄を生み出しかねないのではないのでしょうか。このあたりについて、ご意見をお聞かせいただければありがたいと思っています。

もうひとつが、ローカル線のあり方についてです。全国に影響を及ぼさず地域の中で完結するような、利用の多い路線について、私は良ローカル線と呼んで良いと思っております。こうした路線が仮に国としてはもう不要であると判断されたり、あるいはJRとしても別の交通手段に変えた方が良いのではないかと、と運輸事業のプロの立場から提案されたときに、いやそれは良くない、都市計画の観点でも、あるいは地域振興の考え方の観点でも、鉄道として残さなければいけないのだということを地元が主張されるのであれば、その時に実際に鉄道として残すことができる主体というのは、おそらく今の日本では都道府県しかないと思っています。

仮にそのような状況になってしまった時に、鉄道としての存続が危惧されているところについて、広島県として積極的に投資をして、鉄道を残していこうという意思がとおりかどうか。また例えば財源が足りないということであれば、交通税を滋賀県で検討されていると伺っていますけれども、そうした新たな財源の検討もなされるかどうか、こうしたことについて伺えればと思っています。以上です。

○竹内座長

ありがとうございます。それでは加藤委員、お願いします。

○加藤委員

名古屋大学の加藤です。本当に恐縮なのですが、突っ込みどころが満載なので、言い始めると1時間半かかる話なのですが、1分半なので、かいつまんで話します。

2の「鉄道が持つ役割」ですが、全国につながるJRの鉄道網は地方創生や国土の均衡ある発展に大きく貢献している。何の根拠でこうやって仰るのかと思っています。むしろ我々

は、地方創生や国土の均衡ある発展に大きく貢献できるようにJRの鉄道網をどのように見直していくか、という発想で考えるべきで、物理的に繋がっているから貢献しているということは全然科学的ではないと思っています。

それから3で「JRの公共性」と言っていますが、私からすれば、広島で広電（広島電鉄）は公共性がないのかということ、あると思うのです。JRの出自はそうなのですが、では広電がJRに比べて公共性に欠ける、あるいは公共性がなくて良いかということ、そのようなことは全然ないと思います。だからこれは、私は私鉄に対してとても失礼な言い方ではないかと思っています。

それからバスも、バスしか無かった地域がそれなりにやっているというのに、バスはネットワークではないといった、そのような言い方があるのかと。それはおかしいのではと思っています。

それから、地域の主要な社会インフラであるローカル線の維持に、内部補助を活用していくということであったとしたら、例えば、芸備線を取り上げると、私は呉市の仕事があるので、広島駅へよく行くのですが、いつも芸備線のホームを見に行きます。あれを放置しておいて、一体本当にローカル線を良くしていくという考え方があるのか。広島から下深川までの利用が多い区間にこそ（内部補助を）使っていく必要があるのではないですか。どれだけたくさんの方が、通勤時間帯にあの3両編成や2両編成のディーゼルカーの中で我慢して乗っておられるか。そのようなところこそ改善していくべきではないかと思っています。

逆に、利用の少ないところでしたら、そこなりの投資の仕方とか、いろいろなモードの考え方があるはずで、それをやらずに、どうして公共性だとか、あるいは効果的なのか言えるのか、そのようなところの考えがないのではないかと思っています。

広島－呉間はよく乗るのですが、単線ですしよく遅れる。それから表定速度を見たら快速で50キロ/時。広島－岩国間は普通列車で50キロ/時です。広島－呉間で一番早い列車の表定速度が50キロ/時とは、重要な都市を結んでいる路線ですがこんなにも脆弱です。西日本豪雨でも、神田先生の前で恐縮ですけど、何ヶ月も運休になってしまいました。それこそやらなくてはいけない投資ではないのかと。目の前にJR西日本がおられますから、そこにこそ私は内部補助を使っていたらいいかと思いました。なぜ、そのような議論が出てこないのかと思っています。

自治体の取組みについて、資料には計画を作るとか、ビジョンを作るとかあるのですが、中身が知りたいです。広島県として一体この鉄道網に対して何をしたいのか、どのように変えていきたいのかということは、是非、ここに書いていただきたいです。それであれば、それをどうやったらできるかという議論ができるはずなのですが、形式論に終始しているのではないかと思いました。

最後に5番目ですが、JRローカル線は公共交通と地域の持続可能性に貢献、ではなくて、これも先ほど話したように、全く逆で、公共交通と地域の持続可能性に貢献するために、JRのローカル線はどのように活かしたり、充実したり、あるいは作り変えたりしていくかという議論であるべきではないかと思っています。そこにこそ、県がどのように作り替えたらいかなければいけないかという議論をすべきで、残せばよいという単純な問題ではないのではな

いか。それをやっていると本当に地域の発展が止まるのではないかと考えています。そういうことにも目を向けていただきたい。それから、ローカル線がそこにあることが本当に地方創生になっているかどうかなんです。もっときちんと吟味して、ここにどのような公共交通があるかを考えることが、地域公共交通計画に書かれることだと思います。そうした発想があるべきではないかと私は思いますけれど、何か反論があれば、あとでじっくり、時間ないかもしれませんが、聞かせていただきたいと思います。以上です。

○竹内座長

それでは次に、田村委員、お願いいたします。

○田村委員

お疲れ様でございます。

私は、具体的なところで少し聞きたいと思っていますけれども、広島県のこのような鉄道は、県外にまでつながっているわけです。島根県ですとか岡山県ですとか。そうすると、路線をどのようにしていくかということでは、当然、隣の県とどのように議論を進めていくのかということが大事だと思います。その連携の現状と、連携にあたってどのようなところで課題があるのか、そのようなところを教えていただければと思います。

○竹内座長

それでは次に宮島委員、お願いいたします。

○宮島委員

ありがとうございます。それでは、質問させていただきます。

皆さんと共通のところがあるので、1点だけ。財政のことなのですが、もちろん国から補助があった方がよいということはわかるのですが、国民も減っていて、県民も減っていて、国と全体で最適を考えなければいけない中で、バランスということがすごく大事ではないかと考えています。お考えの中で、将来、どの地域も発展をするために、将来も含めてその地域の人たちが支えるというような考え方で、地域の人たちがどの位負担を含めて、覚悟することが必要だと思っていますでしょうか。

つまり、苦しい路線の多くを残すと、この先、人口の減る次世代が支えきれなくなる心配があります。財政は国から補助をもらうだけでは済まないと思っているのですが、そうした財政的な視点を教えてください。以上です。

○竹内座長

ありがとうございます。それでは、次に森委員、お願いいたします。

○森委員

事前にこの資料をいただいた時から、今も含めて2、3度読みましたが、どうも意味がよ

くわからなくて、私の語感で言うと、資料に書かれていることは簡単に言うと、あらゆる問題の解決はJRと国でやるべきで、広島県は何もする気がありませんと言っているに等しいです。

なかんずくその中でも自治体という言葉を使っていますけれど、よく読むと、これは市町村のことを自治体と言っていて、それに対して県としてはモビリティデータ連携基盤の整備や人材育成はやるけれど、現場に入っていく気は全くありません、というように読めてしまいます。恐らく違うと思うのですが、私の解釈が極端すぎたら謝りますけれど、でも、普通の人の語感で読むとそのように読めると思います。

私は、個人的には、交通事業者に対して、自治体や、あるいは都道府県の役割は積極的に赤字補填をするとか、支援をするとか、救済をするとか、そういうスタンスであることは間違っていると思っています。そうではなくて、まちづくりとか、市民の生活、シビックプライドを上げるとか、ライフスタイルを向上させるという自治体の責務を果たすために、交通というものを、どのようにブラッシュアップしていくかという役割があるのだろうと思っています。

例えば、JR西日本と富山市と協議をさせてもらって、高山線の高頻度運行を行ったり、100%市の費用で新駅を作ったりしました。そうすると大幅に利用者が増えているという現象が現実に起きていますし、新駅として作ったところも現在4,000人以上が利用していて、時刻表に掲載される駅となっています。決してJRへの赤字補填をしようとしたわけではなく、市民の生活の質を上げるために行政責務を果たすというスタンスでいるわけです。

けれども、この資料を読むと、先ほど加藤先生も仰ったような言葉ですとか、スポット的にもっと行政が前へ出て、交通事業者と一緒にやると、県民や市民の生活の中に良い効果が生まれるということがあると思います。そのことについても全然視野に無いのかということをお聞かせいただければと思っています。

私、最近すごく注目しているのは、先ほどどなたかのご発言にもありました特定地方交通線の継承路線として、全国に38路線あって、運行頻度も本数を上げたりしているところもあり、もちろん赤字ですけども、一方ではそうした実態があって、一旦見放されたけれども、地元と一緒に頑張って一定程度利用を維持することは現象としてあるわけです。人口が減ったからもうダメなのではなくて、新しい需要をどう作っていくのかということにこそ、県や市町村がその機能を発揮すべきだと思います。そのようなことも含めて、先ほどの質問の中で言ったように、具体の交通事業者と一緒に協力しながら利用者増が図れるような取組みについて、前向きにお考えいただけるのかということをお聞かせいただきたいと思っています。

○竹内座長

それでは、続いて吉田委員、お願いいたします。

○吉田委員

福島大兼前橋工科大の吉田です。ご説明ありがとうございました。私から2点ほどお伺い

できればと思っています。

ひとつは、ご発表の中でも内部補助を最大限に活用して、ローカル鉄道の維持を図るべき、というところが主軸だったと思うのですが、一方でそこにやはり落とし穴があるのではないかと考えています。

つまり、内部補助ということを前提として考えるときに、最低限度のサービスレベル、ここでいうサービスレベルは便数とか、先ほど加藤先生が仰ったスピードとかも入ってくると思います。あるいは車両も入ってくるかもしれません。それが最低限になってしまう。そうするとこの最低限のところをそもそも維持していくことが、中山間地域の生活を支えると仰っていましたが、本当にそれで幸せなのだろうか。鉄道なのか鉄道ではないのかわからないですけど、きちんと本数がある、いろいろなところに行ける、あるいはスピードもそこそこある、車両も新しいという、そのような形でちゃんと投資されている方が幸せかもしれません。今のじり貧のままのサービスレベルで残すことが、果たして地域の皆さんにとって、特に中山間地域の皆さんにとって本当に幸せなのかどうなのか、そこをまず県としてどうお考えになっているのかということをお聞かせいただきたいと思いますということが1点です。

もうひとつは、今のJR、特に先ほどJR東日本とJR西日本を挙げておられました。いずれも上場しているということで。その上場によっていろいろな資金調達が行われていて、その結果、かなりの黒字額を出している。それを内部補助として回すことができないかご主張されていたわけですが、株主に対してそのようなことは、なかなか理解していただくことが現状では難しいのではないかと考えています。

一方で、では、広島県としても、いろいろなことで頑張って投資をする。例えば、先ほど加藤先生が広島市内の3両編成の話をしていましたが、福山でも山陽本線が昼間は1時間に1本しかないところがあります。そうしたところの都市の鉄道をしっかりと充実させたい、あるいは新しい駅も作っていききたい、そのような形で前向きな投資というものを県も行っていきたい、だから国もJRも協力してくれというような新たなパートナーシップの組み方も実はあるのではないかと考えています。そうすると、実は県が果たすべき役割というのは、もう少し多様なのではないかと私自身は捉えています。そうしたところに関してどのような感触をお持ちなのか、この2点をお聞かせいただければと思っています。以上です。

○竹内座長

それでは最後に、神田委員からお願いいたします。

○神田委員

広島県に関しては地元だということで、発言の機会を最後にお願した次第です。

資料で表現されていないところで、実際に広島県の交通政策を見ていきますと、県内23市町に県の職員の方々は本当にしっかりと入ってくださっていて、地域に寄り添って対応されて、政策を実行されていて、ここは実は他県と比べると、結構しっかりとやっているところであることは確かです。

一方で、ローカル線という目線を見た時に、広島県と岡山県の芸備線再構築協議会などで

は再三申し上げていることがあって、今まで委員の方々が仰ってくださったように、結局どのような県土・国土、特に県土ですけれど、それをどう作りたいのかということがはっきりしないと答えは出ません。発言にありましたように、交通を数字の基準だけで決めて良いのかというのは、まさにそうだと思います、そうならない時に何を最後に目指すのですかというところがいろいろ重なると思っています。実は再構築協議会の中でも、それではどのような県土を作りたいのかというところが、まだ答えが見えていない状態です。なので、結局今迷走しているような状態になっていると、私自身の実感としてあります。

そのような意味で、会議の場所が違えど、改めて鉄道というアセットもありながら、どのような県土、地域づくり、おそらく鉄道が無くなってしまふことで、過疎がさらに促進することは間違いなくあって、鉄道は一定程度、過疎を抑制する効果もあると思いつつ、何もしなければ結局その効果が出ないので、どのような県土を、鉄道を活かして作られたいと思っているのかをお伺いしたいです。以上です。

○竹内座長

ありがとうございます。

最後に、私からも、質問というよりはコメント的なものになるかもしれませんが。

内部補助について、黒字で赤字路線を補填するための合理的な理由が必要ではないかということを以前にコメントして、事前にそちらにご連絡したと思います。国鉄改革以来の経緯を根拠として、どうも広島県はJR西日本からの内部補助をターゲットにしていられっように思うのですけれど、このロジックに基づくと、なぜJR東海とかJR東日本、JR北海道、JR九州から内部補助を求めないのか、ということになってしまうと思います。

私が以前お伝えした内部補助を正当化する合理的な根拠を示してほしいというのは、そうした意味ではなく、JR西日本に負担を求めるならば、例えば芸備線がいかにか、専門用語ですいませんがフィーダーサービスとして役立っているかということなどの説明を求めたかったということなのです。

この点は実際にJR西日本が関わってくるところだと思います。4ページに国鉄分割民営化によってという言葉があって、JRには駅や関連施設等の資産を提供する一方、長期債務は国が肩代わりをして、現在も国民の税金から返済しているということがありました。そのような認識のもとにおいて、内部補助に関する話が出てきているので、このような点から、JR西日本としてどのように認識をお持ちなのかというところを、広島県からのお答えの後で簡単にお答えいただければありがたいと思います。

少し時間が押していて恐縮ですけれども、広島県から概括的にお願いをいただけますでしょうか。

○広島県知事

多岐にわたってご意見をいただきましたので、全部にお答えできるかどうかはわかりませんが、私の説明で趣旨が伝わっていなかったと思うところがありますので、そこを中心にお答えしたいと思います。

まず、50年前に鉄道ネットワークの重要性について、幹線と地方交通線と特定地方交通線に分けた、その考え方をそのまま踏襲することを主張されているのかという話がございますけれども、これは逆でして、大量輸送性というところに着目をして、輸送密度によって分けていくという考え方は、なかなか難しいのではないかと思います。それ以外のいろいろな役割や地域の状況も当時とはずいぶん変わってきているので、様々な観点を入れた上で、もう一度この考え方を再構築していくべきではないかという意見です。

全ての鉄道について、平等に残そうということではなく、どういったところを残していくべきなのかということについて、国全体のあり方を考えながら、ネットワークのあり方をしっかりと議論していくべきではないかということです。ですので、第二の国鉄になるとの話がありましたけれども、そうではなく、コロナ禍の時は赤字が出て大変な状況だったとは思いますが、今は大きな利益を上げている状況にある中で、どういったものを国全体の発展のために残していくべきかということ、国レベルでしっかりと議論していくべきではないかということです。

それから、ローカル線のあり方について、鉄道なのか、あるいは別の交通なのか、それはその地域の状況に応じて、何が適切なのかは考えていかなければいけないと思います。

財源をどうしていくのかということです。税を取ったら良いのではないかという話もありましたけれども、私たちとしては、まずJRが民営化の時に大臣指針などもあり、様々な状況を考えながらネットワークを維持していく、公共性を持っている、責任を持っていると示されているわけですから、その中でまずは考えていただきたい。財源に関しても、先ほどから内部補助の話もありますが、どれだけのものが内部補助でできるのか、そうしたことも、データや、どういったところに投資をしていくのかという話も含めて、しっかりと議論をしていくべきなのではないかということです。

広島県として何に取り組んでいるのかということですが、先ほどの説明の中で、確かに大きく紙面をとって説明しているわけではないですけれども、当然、地域の中でどのような交通体系にしていくのか、ローカル線も含めてどのような公共交通を提供していくのかに当たっては責任があると考えています。そして、公共交通を維持していくためには、需要の創出という話もありましたけれども、まさにその需要の創出をやることは、県がしっかりと取り組んでいかなければいけないことだと思っています。観光の政策ですとか、様々な利用促進の取組みも、今、いろいろなところで開始しているところですし、駅を使っていくためのまちづくりも、現在進めているところです。必ずしも市町に全てを丸投げしているのではなく、市町への支援も含めて広島県で進めているところです。

内部補助に関して、内部補助をしたときに最低限のもので良いのかという指摘がありましたけれども、私は最低限で良いから内部補助をやってくれという話ではありません。今の需要を拡大するという意味からもしっかりと投資をしていかなければいけないことは認識しています。都市の鉄道は、前向きに投資をした上で、使えるようにならなければいけないので、そうした取組みは大変重要だと思っています。現在、芸備線の再構築協議会の中でも議論をしていますが、増便や使いやすいダイヤになっているかどうか、どのような発信をしていかなければならないかも含めて、実証実験をやっているところですので、そうしたことを無視

して、今あるものを最低限残してほしいという意見ではありません。

それから、どのような県土を作るのかということがはっきりしていないのではないかとこの指摘がありました。これは芸備線の議論の中でも関係者の皆さんで議論を進めているところですが、広島県としても、観光であるとか産業振興であるとか、様々な施策を実施しておりますが、それを合わせて考えていこうとしております。今現在、それが不十分ではないかと言われたら、確かにそうかもしれませんけれども、そうした県土の発展という意味で、県としてはしっかりと関係の皆さんと協議をしながら進めていきたい、その中で公共交通をどのようにしていくかということ具体的な路線それぞれについて考えていきたいと考えております。

県外と繋がっている点について、連携に関する現状の課題についてご質問があったと思います。阿部知事からのご説明の中でもJR各社がそれぞれ別の会社なので、少し連携が難しいところがあるという話がありましたけれども、広島県としても、JR西日本の中ではありますけれども、支社が違うことで、県境をまたぐような路線に関しては、もう少ししっかりと連携していくことを働きかけていかなければいけないと思います。支社が違うことで、なかなかスムーズにいかないという課題はあると認識しています。以上です。

○竹内座長

ありがとうございました。それでは、私から質問しましたけれど、JR西日本から簡単にご回答をお願いいたします。

○JR西日本

ありがとうございます。

芸備線に関しては再構築協議会が全国で最初のケースということで、いろいろな方々に、神田先生をはじめ、お世話になりながら、ここまで来られていると思っています。

私どもの主張については、第2回検討会のヒアリングの時に、先ほど聞かれた話について大体お答えしたつもりですが、まずネットワークについては、基本的に単に物理的につながっているというだけではなく、機能としてどのようなネットワークが構築されているのかという中で、本当にその路線がそれぞれの地域において、鉄道が必要なかどうかということを考えていただいた上で、我々としては、そのラインが地域の足だということであれば、地域の中で考えていただくということが、まずは基本ではないですか、ということをお示しさせていただいていました。

もうひとつ、内部補助の話です。これについては、先ほどの板谷先生からもお話がありましたが、国鉄改革において、バス転換の目安のひとつであった（輸送密度）4,000人/日、その目安の未満の区間も含めて、私ども、引き継いだところもあります。そうした路線については、必要な安全対策、財産の適正化を行いながら、大臣指針に則って、適切な維持に努めてまいりました。

そうした中で、ローカル鉄道について、人口減少並び道路を中心とした街づくり等々、私どもも一部責任はあると思っていますけれども、そのようなギリギリで運営できる、コスト

を抑えながら維持するといった形で、なんとか維持を進めたわけですが、担い手不足や設備老朽化も進み、結果として大量輸送としての鉄道の特性がますます発揮できなくなってきたという線区が多く出てきました。このようなところにおいては、基本方針に書かれておりますけれども、鉄道事業者の経営努力のみに委ねることは限界があると記載されております。私どもも何とか維持に努めてまいりました。ある意味、内部補助によって維持に努めてきたわけですが、その維持に努めるべく必要な路線かどうかというところがあると思っていて、我々、運転手、保線社員、電気社員含めて、頑張っって現場を維持していますけれども、実際乗っているお客様が数人という列車を動かしている状況を現場も見ていますし、経営としても、そのようなことをいつまでも続けるのかと考えているわけです。我々からの意思というより、現実的に1日数本しか走っていない路線について、地元として本当にどうですか、我々として維持できるレベルはこれですよということを示している中で、本当に持続的、利便性の高い交通とは、地域としてどうですかということで、今回、芸備線でご議論いただいていると思っております。

私ども、当然、内部補助で維持すべき路線というのはあると認識しております。国鉄改革の経緯を含めて。一方で、先ほどお話がありました、いろいろなステークホルダーがおられます。株主、地域住民、供給者、いろいろな方がおりますが、その方々に対して私どもは企業価値を維持する、高めていくことが我々の責務ですので、単にその路線を維持するというだけでなく、全体の企業価値をどう高めていくのかという中で、資金の配分、人材の配分、そうしたことを考えています。

そのような背景の中で、ローカル線問題については、あくまでも必要な路線であれば、我々も維持させていただく責務もあると思うのですが、そうしたことを含めてご議論いただいた上で、地域で方向性を出していただければと思っております。また、仮に別モードが良いということであったとしても、私どもとしては、逃げるつもりはございません。地域とコミットしながら、我々としても地域価値を高める取組みについては、これからも引き続き行っていきたいと思っております。以上です。

○竹内座長

ありがとうございました。それでは、加藤委員、お願いします。

○加藤委員

名古屋大学加藤です。今、春名さんが仰ったことと、ほとんど同じことを考えていたのですが、そのようなことをもっと細かく、私は申し上げましたけれど、何ら答えはいただけなかったです。反論があるのでしたら言ってくださいと言いましたが、何も無かったので反論がないということでよろしかったでしょうか。

つまり、同じお金があるのでしたら、もっと有効なところに活用した方が地域にとって良いのではないですか、それをなぜやらないのですか、ということを上申して、反論はありませんかと聞いたのですが、返事は無いですけれど。

○広島県知事

すみません。今のお話について、もう一度お願いできますか。

○加藤委員

内部補助を使わなくてはいけないと言っているのであれば、内部補助が有効に活用される、例えば、広島県内のここに非常に弱いところがあるので、そこをきちんと強化する。それから、先ほど春名さんが仰ったように、現場としてもここは非常に有効なところであると考えているところに、もっとやっていく必要があるのではないかと思います。そうしたことが一切計画などで見えていないということはどうなのかと。そのようなことについて伺いました。

○広島県知事

それは、JRからもいろいろと状況なりデータなりをいただいて、しっかりとそれを議論していきたいと考えております。そのデータを見ながら、どこをどうするという話まで残念ながら行けていないところがあります。芸備線等々に関しては、です、そうした議論を拒否しているということではございません。

○竹内座長

ありがとうございます。他にも皆さん、ご意見があるかもしれませんが、時間が押しておりますので、ここで広島県からヒアリングは終了したいと思います。横田知事にはお忙しいところ、ご対応いただき、どうもありがとうございました。

○広島県知事

ありがとうございました。

○竹内座長

それでは、お待たせしました。最後に、新潟県からのヒアリングです。花角知事からご説明お願いいたします。

○新潟県知事

新潟県の花角です。今日は検討会の皆さんにお話しする機会をいただいたこと、感謝申し上げます。私も冒頭から参加いたしましたので、長野県とのやり取り、そして先ほどの広島県の説明後のやり取りで、検討会の各委員のお考えの一端は多少理解しているところでありますし、今のJR西日本のお話も伺いました。

これからお話しすることは、かなり広島県や長野県の話と重なるということ承知で、改めて地方、特に活力が乏しくなっている中山間地、また平地であっても急速に過疎化が進んでいる地域がございます。ましてや都市の周辺の、まちづくりと呼べるようなエリアではない、非常に沿線人口が薄いエリアにおけるローカル線の役割や維持について、非常に悩んでいる自治体、市町村や都道府県の悩みを是非理解していただきたいというのが思いです。

それでは、資料について簡単にお話しします。

まず2ページは新潟県のローカル鉄道の状況です。これは多くの方はご承知だと思いますが、新幹線は上越新幹線と北陸新幹線があり、JRの在来線は11路線あります。そのうち9路線は（輸送密度が）2,000人/日未満の非常に利用者の少ない線区であり、さらに1,000人/日未満の線区も7路線あるという状況です。このうち、大糸線はJR西日本の路線であり、それ以外はJR東日本の路線です。このほか、北陸新幹線が開業した際に切り離された第三セクターであるえちごトキめき鉄道と、北陸新幹線開業前から上越新幹線と北陸方面をつないでいた路線である「ほくほく線」を抱えている北越急行という2つの第三セクターの鉄道がございます。以上が新潟県のローカル鉄道の状況です。

次のページ（3ページ）をご覧くださいなのですが、今の状況の中で2つの路線があり方議論の渦中にあります。

ひとつは米坂線で、ちょうど3年半前の令和4年8月に集中豪雨があり、新潟県側の坂町駅から山形県側の今泉駅までが現在でも復旧していないため、代行バスが運行されています。令和5年、災害が起きてから1年後に復旧検討会議が立ち上がり、沿線自治体とJR東日本との間で復旧に向けた協議が現在進んでいるところです。大きく4つの案があがっており、それぞれについて検討を深めているのが今の状況で、もう4年近く経つため結論を出さなくてはいけない時期に来ているというところです。ただ、難しいところは、新潟県と山形県にまたがる鉄道のため、山形県側と新潟県側でやはり置かれた状況が少し違います。従って、どう意見をすり合わせてひとつの結論に持っていくかというのは、なかなか難しいところもがございます。

そして次の資料（4ページ）をご覧くださいなのですが、これはJR西日本の持っている大糸線であり、まさにあり方の議論の渦中にあります。平成31年にJR西日本と沿線自治体とで、この路線をなんとか活性化していこうと活性化協議会が立ち上がりました。そして、令和4年にJR西日本から根本的な路線のあり方の議論を行いたいとの話があり、それを受けて、沿線の自治体で構成している期成同盟会の中に振興部会という場を作り、路線のあり方の議論をすることにしました。そのあり方の議論をする前に最大限活性化の議論をやってみよう、どこまで活性化できるのか自治体とJR西日本とで協力して取り組んでいこうということで、令和6年度、7年度にいろいろなプロモーション活動、北陸新幹線が敦賀まで延伸したことを受けて、バスを増便し、鉄道とバスのハイブリッドの形で利便性を上げることで、結果として鉄道の旅客を増やすことができるのではないかと実証実験を行ったところです。その結果はこの後お話ししますが、そうした努力をした上で、令和8年度から、この路線のあり方を根本的に議論しようとしているところです。

次の資料（5ページ）をご覧くださいなのですが、自治体が鉄道路線の事業にどう関わっていくのか、自治体としての責任や立ち位置、姿勢の問題について先ほど議論がございましたが、利用の促進が存続につながるということで、この大糸線に関しては、沿線自治体も新潟県、長野県も非常に危機感を持って、先ほど申し上げたような利用の促進に取り組んでおります。いろいろなプロモーションを行い、バスを増便する形で利便性を上げるといった努力をした結果、4割ほど利用客が増えております。それでも1日あたりの利用者は150人

ということで、もちろん採算に乗るレベルではありませんが、公共交通のあり方という中で、鉄道事業者任せやお互い押し付け合うということではなく、連携して一緒に取り組むことはやってきている路線です。

そして弥彦線でも同様に、利用促進の取組みを沿線自治体と鉄道事業者とで協力して取り組んだ例も出てきています。これは、鉄道利用者に対して周辺の観光地をめぐる周遊バスを無料で利用できるようにすることで利用促進を図ったということです。

こうした努力はなされていますが、冒頭にも申し上げたように、端的に申し上げて沿線住民が、鉄道利用者数を大きく増加させることはかなり難しいと思っています。人口の減少が急速に進む中、もう100%マイカーの社会と言ってもよく、(鉄道は)車が運転できない高齢者の方や怪我をされた方などの特別な方からのニーズはありますが、(利用者の)多くは通学で使う高校生、場合によっては中学生であり、利用者を増やすには外部からやってくる観光客等へリソースを投入していく必要があるというところです。

そうした意味では、地域住民の足という位置づけも、もちろん子どもたちにとってはまさに足であり重要かつ必要なものでありますが、冒頭に長野県の阿部知事が仰ったように、もはや路線バスやローカル鉄道はビジネス事業として成り立つものではなく、福祉サービスに近いものになってきており、まさに行政がかなり前に出てやらなければならないことだと思います。一方で、歴史的には鉄道事業者、バス事業者が事業としてやってきたこともあり、なかなか自治体側も、そもそも公共交通の維持に実績としてお金を大量に投じてきたことがなく、ましてや財政全体も非常に厳しい状況の中で、どこまで自治体が関与し、公共サービスないしは福祉サービスとして公共交通をやっていけるかというところで非常に苦しんでいる状況だと思います。したがって、やはり国の関与、もっと国が前に出てもらいたいというところが、全国知事会の要望等につながっているところです。

そして次のページ、6ページ目からになりますが、長野県や広島県の説明と重なっておりますが、鉄道として残すべきネットワーク、これについて国からしっかりその考え方を示してほしいというのが要望です。

もちろん採算ベースに乗らないことはもう分かっている中で、地域の足という意味であれば、ローカル線等の鉄道ではなく別のもので良いという考え方も、もちろん合理性があると思いますが、一方で、やはり鉄道はバスとは違い、特に外部から来る方にとって非常に信頼感のある交通機関だと思っており、観光というと軽く感じるかもしれませんが、国民または日本を訪問した海外の方も含め、移動の足としての鉄道はどこまでネットワークとして維持していくべきかの考え方を国から示してもらいたい。

先ほどの米坂線のように、今は、何かをきっかけとして、あとは地域で局地戦をやってくださいといった話になっている状況にあると思うため、もう少し哲学的なもの、大枠を示していただけないか、というのが地方の今の望みです。

その際に、国として維持すべきと考えるネットワークの範囲として、災害時のリダンダンシーや、鉄道がある地域が単純に活性化するというものではありませんが、やはり鉄道が持つ魅力や効果は厳然としてあると思うため、そうしたことも含めて考えてもらいたいという思いです。

実際に東日本大震災の際には、実は磐越西線や米坂線などの国土を東西、横軸に結ぶ鉄道ネットワークが、被災地域と首都圏を結ぶ交通手段になったという経験もあるため、そうしたことも考慮した上で必要な鉄道ネットワークというものを示してもらいたいということがひとつ目の要望です。

それから2つ目は、先ほどまさに話題になっていた内部補助にかかってまいります。国鉄改革の際、特にJR本州3社に引き継いだ鉄道ネットワークは、不採算路線も含め全体として新幹線や都市部の路線の収益で維持してくださいという形で、基本的にJRがネットワークから生み出せる収益の範囲で債務を承継させた経緯があり、それ以外の債務は国に残したというのが国鉄改革の時の整理です。それに基づけば、やはりできるだけ都市部や新幹線の収益で（国鉄から）承継された鉄道ネットワーク全体を維持してもらいたいというのが思いです。特に、数字を上げて恐縮ですが、経常利益で数千億の利益を出す会社であれば、それが可能なのではないかとというのが地方の思いです。感情論として、そういうものがあることを理解していただきたいと思います。それがローカル線の意義について（の意見）です。

最後に米坂線を例にとり、やはり今非常に自然災害が頻発しています。こうした大雨や大雪などによりローカル線が被災し、それを奇貨として、という言葉は失礼かもしれませんが、JRとしてみれば、もう投資はしたくないという、どうしてもそうした行動になってしまうのだらうと思います。そうした被災した鉄道は、なかなか復旧できないということが米坂線に限らずあると思います。

平時において、もうこれは鉄道としての特性が発揮できない、または、内部補助をしてでも維持しなくてはならない路線とは思えない、というものがあれば、それについて、地域ときちんと協議するために再構築の協議会に持ち込むことは地域としても受入れていかなくてはいけないと思うのですが、災害で突然止まったものを、もうやりませんよと言われるのは、これもやはり感情論としてなかなか受け入れ難いものがあります。（災害は）ひとつのきっかけではあるので、改めて地域にとって必要な公共交通はどのような姿なのか議論することも、もちろん合理性はあるとは思いますが、災害を奇貨としてということは、繰り返しになりますが感情的にはなかなか受け入れ難いものがあるということを共感していただけたいと思います。従って、災害復旧に対してはもう少し国が踏み込んだ支援をしていただけないか、一旦はとにかく元に戻すことを原則に持っていけないか、ということも地域の思いであります。

加えて、上下分離にしたり第三セクターにしたりと、地域がそれなりのお金を出してでもローカル線の鉄道として維持していきたいという結論になったとした時に、もう少し負担を軽くできないか、つまり鉄道を安全第一の中でレギュレーションも設備もかなり程度が高すぎるのではないかとこの思いもあります。デジタル技術を活用することで、維持管理費や運営費あるいは設備費を軽いものにする規制のあり方なり技術開発なりも、併せて検討していただきたいということが現状での思いです。

かなり感情的なものも含めてお話しさせていただいたため、共感いただけるかどうかわかりませんが、公共交通の問題に限らず医療や教育施設なども、人口の減少が進む地域にとって本当に大きな課題になっているものです。統廃合がどんどん迫られている中であって、地

域を地域として、つまり人が住める場所として持続可能なものにしていくため、(国に)依存しすぎるなどというお叱りを受けそうな気もいたしますが、もちろん自助努力をするのは当然として、国のもう少し前に出た支援、ないしは国鉄改革の経緯を踏まえた鉄道事業者のもうひとつ踏み込んだ内部でのやりくりというものを考えていただきたい、というのが今日の要望の趣旨です。私からは以上です。

○竹内座長

ありがとうございました。もうほとんどお時間がございませんので、恐縮ですが、是非発言をという方は挙手にてお知らせください。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

名古屋大学の加藤です。

お悩みについてはすごく共感しましたが、やはり始まり方が「ローカル線を維持する」という、そこから始まっているからそうなるのではないかと感じて聞いていました。そうではなく、ローカル線がある地域の移動手段をきちんと確保し、その地域に(人が)住んだり訪れてくれたりするにはどうしたら良いかというところから始めたら、その悩みは、もう少し軽減するのではないかと考えた次第です。

また、災害の件もそのとおりなのですが、災害で危ないところは事前からわかっており、そこが大事なところなのだとしたら、やはり事前から対策を取っておかなくてはいけない。そうした意味で米坂線は不幸でしたが、まだ新潟県内にも危ないところがあり、それをなんとか維持したいのだとしたら、今から手を打っておかないといけませんし、その時に本当に手を打つべきところなのかどうかも議論するべきかと思います。

そうすれば、悩みはかなり解消されるのではないかと感じました。いかがでしょうか。

○竹内座長

ありがとうございました。他によろしいでしょうか。

それでは、加藤委員からコメントがありましたので、いかがでしょうか。知事からお願いいたします。

○新潟県知事

ありがとうございます。一部共感いただいたようで嬉しい限りです。ローカル線を維持するというところからスタートするから悩みが深くなる、というのはごもっともだと思いますが、しかし現に住んでいる人に対してゼロから議論しようというのは、これも感情論としてなかなか難しいものがございます。特に政治・行政を預かる人間がそうしたことを言い出すことは、やはり悩み深いということは、これもまたご理解いただきたいと思います。

とはいえ、仰るとおり災害に強い交通機関にしていくということ自体は非常に重要なことであり、あらかじめ危ない箇所を手を入れていくことは、その後のダメージを小さくするた

めにも必要だと思いますが、残念ながら、JRにしてみれば、そうしたものに投資をすることは、今は優先順位が低いのだろうと、そうした現状だろうと思います。

ありがとうございます。

○竹内座長

ありがとうございました。それでは、お時間が参りましたので、新潟県からのヒアリングはこれで終了したいと思います。花角知事、お忙しいところ、どうもありがとうございました。

もう1件積み残しがあり、以前ご質問をして、森委員からお話を伺いたかったところ、ご欠席だったため、この場を借りて森委員からお話を頂戴したいと思います。

どのようなことだったかと言いますと、ローカル鉄道を維持するにあたり全国の鉄道利用者に負担を求めるとした場合について、羽藤委員と吉田委員からご意見いただいたところですが、森委員からもご意見をいただきたく、お願いいたします。

○森委員

まず根底として、取捨選択をするとしても地方のローカル線を維持していく、残そうとするものを残すためには、ユニバーサルサービス料等を含め、やはり税または税に近い形でどこかに財源を作っていないといけないと思います。

新税は本当に作って大丈夫なのかという心配も正直なところありましたが、環境省が森林環境税を作りました。私たちは住民税で年間1,000円をそれぞれ負担しています。世帯ではなくて住民税のため、確か600億円程度入っており（※令和6年度629億円）、それを一旦国で徴収した上で、森林面積その他の要件で基礎自治体に配分するというものを作ってくれています。

こうしたものを参考にしながら、何らかの形で薄く広く国民全体で負担する、経済学における公共財とは異なりますが、少なくとも交通が持っている公共性を考慮すれば、一定程度国民がみんなで薄く広く負担する方法をそろそろ考えていっても良いのではないかというのが個人的な意見です。

本当は運賃に乗せるなど、利用者負担の方がより良いのかもしれませんが、一方でスパッと税で取る方法もあるということが私の意見です。

○竹内座長

ありがとうございました。以上で本日のヒアリングを終了したいと思います。

長野県の阿部知事、広島県の横田知事、新潟県の花角知事におかれましては、お忙しいところご説明および質疑応答を本当にありがとうございました。各県の事務方の皆様もいろいろと準備していただき、資料等もありがとうございました。

また、委員の皆様もすべての御意見をお伺いすることはできませんでしたが、ありがとうございました。

本日ご説明いただきました自治体からのご意見及び委員の皆様からのご意見等も踏まえ、

事務局にて今後の課題整理等をお願いできればと思います。

では、本日の議事は以上ということになりますので、進行を事務局にお返しします。

○事務局

竹内座長、ありがとうございました。簡単に2件、連絡事項です。

議事概要、資料はいつものように、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、委員の皆様にご確認いただく予定です。

次回は、ただ今ご案内のあったとおり、事務局から課題整理案の提示などを予定しております。また、ご議論いただいた課題整理案をまとめるために、もう1回、開催することとなりましたのでお知らせいたします。

以上もちまして、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)