

## 第5回 鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会（第2期） 議事概要

日時：令和8年3月18日（水）15:00～17:00

場所：合同庁舎第3号館8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5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、鉄道局鉄道事業課長の高橋と申します。

委員の皆様には、大変ご多忙のところ、ご出席いただき、心から御礼申し上げます。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。なお羽藤委員は、本日も都合により欠席となっております。

本日は、引き続き地方自治体からのヒアリングを行うほか、本検討会の論点整理についてご議論いただくこととしております。

議事に入ります前に、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

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5回会議にご参加いただき、誠にありがとうございます。一言、ご挨拶させていただきます。

前回2月18日は、長野県、広島県、新潟県の各知事にご出席いただき、県内のローカル鉄道に関する取組状況、再構築の課題などについてご説明いただき、意見交換をさせていただいたところです。

今回は引き続き地方自治体へのヒアリングとして、鹿児島県の塩田知事からお話を伺うこととしております。お忙しい中、ご対応いただき、感謝を申し上げます。

指宿枕崎線の指宿～枕崎間においては、検討会を立ち上げ、路線の在り方に関する議論を進められていると聞いておりますので、地域における取組みや、ローカル鉄道に関する率直なお考えをお聞かせいただければと思います。

また、本日は会議の後半で本検討会のとりまとめに向けて論点整理を行うため、事務局から課題整理案を示すこととしております。こちらについて、委員の皆様、オブザーバーの皆様から忌憚のないご意見をお聞かせいただければと思います。

いただいたご意見については、事務局としてもしっかりと受け止めさせていただき、最終案の検討に進んでまいりますので、どうぞよろしく願いいたします。

本日も活発な議論ができることを期待して、私の挨拶とさせていただきます。本日はよろしく願いします。

## ○事務局

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、よろしくお願いいたします。

## ○竹内座長

本検討会の座長を務めます竹内です。本日も年度末のお忙しい中、お集まりいただきありがとうございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は前々回、前回に引き続きまして、自治体へのヒアリングとして、鹿児島県からお話を伺うこととしております。塩田知事におかれましては、お忙しいところお時間を確保いただきまして、ありがとうございます。

これまでの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思います。

また、ヒアリング後は論点整理ということで、事務局から課題整理案を説明し、意見交換の時間としております。

それでは、早速ですが鹿児島県からのヒアリングになります。塩田知事からご説明をお願い申し上げます。

## ○鹿児島県知事

鹿児島県知事の塩田でございます。今日はこのような機会をいただきまして、ありがとうございます。私の方からは、鹿児島県内の鉄道等の現状等について、ご説明を申し上げたいと思います。

資料の2ページをご覧くださいと思います。鹿児島県内を走る鉄道には九州新幹線がありますが、その他に日豊本線、鹿児島本線、ローカル線では指宿枕崎線、肥薩線、日南線、吉都線。そして貨物列車も走行しております並行在来線の肥薩おれんじ鉄道、これらが鉄道ネットワークを構成し、通勤や通学などの地域内の移動、観光や物流など広域の移動を担い、鹿児島の社会経済活動を支えております。

このうち平均通過人員が1,000人（/日）未満となる線区が5路線6線区存在しています。各線区において利用促進の取組みや復旧に向けた検討、将来のあり方に向けた議論を行っております。

次ページ以降で、このうち県において、地域交通法に基づく法定協議会を設置し議論を行っている肥薩おれんじ鉄道及び任意協議会を設置し議論を行っている指宿枕崎線についてご説明いたします。

3ページをご覧ください。まず、肥薩おれんじ鉄道です。肥薩おれんじ鉄道は、九州新幹線の新八代～鹿児島中央間の開業とともに2004年に開業しています。しかしながら、沿線の人口減少や少子高齢化が進み、輸送人員は低下しています。開業当時の188万人と比較し、20年経った2024年度は104万人と約55%にまで減少しました。会社としても、2014年度の減価償却前損益は、赤字が8.4億円と厳しい状況が続いております。

また、肥薩おれんじ鉄道は地域の移動手段としての役割に加え、本県の基幹的物流ルート

としての役割も果たしております。本県からは、焼酎や飲料水、紙、パルプ、炭化ケイ素、馬鈴薯、柑橘類、鰹節などが発送されております。また、食料、加工品、建材、米、青果物、配合飼料など、本県の経済活動に必要な不可欠な品目が輸送されております。

加えて、現在肥薩おれんじ鉄道においては運転手不足が深刻化しており、定期列車や臨時列車の運行に必要な人数37名に対し、令和8年3月1日時点で25名と12名不足している状況にあります。このため、定期列車を減便しているほか、おれんじ食堂といった臨時列車の運行も休止している状況にあります。

このように旅客貨物両面から大変重要な役割を果たしていることを踏まえ、熊本・鹿児島両県と沿線市町において運行に係る支援を行っております。また、法定協議会において再構築実施計画を策定し、今年の1月に国土交通大臣の認定をいただきました。社会資本整備総合交付金等も活用しながら、今後レールや枕木の更新、利便性向上の取り組み、商工関係者等と一体となった地域資源の磨き上げによる来訪者の呼び込みなどを行っていく予定です。

また、運転手不足への対応として、現在地元の高校・大学を対象としたリクルートの強化、県外の転職イベントへの参加、給与の引き上げ、処遇改善などに取り組んでおり、令和8年4月1日における運転手候補者の新規採用予定者が、現時点では7名程度となる見込みです。引き続き将来にわたって持続的な運行が可能となるよう、関係者と一体となって路線の維持確保、改善に取り組んでまいりたいと考えています。

次に4ページです。指宿枕崎線ですが、鹿児島中央駅から枕崎駅までを結ぶ路線です。このうち、指宿から枕崎までの区間については、高校生の通学などの日常利用がされております。本土最南端のJR駅である西大山駅や終着駅の枕崎駅があり、また、開聞岳や東シナ海を望む車窓など、観光面での役割も大きい線区となっております。しかしながら、沿線の人口減少や道路網の発達により平均通過人員は低下しており、1987年度の942人から、2024年度は216人と約77%減少しております。

このような中、地域交通法の趣旨も踏まえ、鹿児島県においては同線区の将来のあり方を議論するため、2024年8月に任意協議会を設置いたしました。鹿児島県と沿線3市、JR九州が連携して、本日の有識者会議の委員でもあります神田先生のアドバイスをいただきながら、沿線地域における現状や課題を共有するとともに、指宿枕崎線の価値に関する調査や現地での実証事業、地域との意見交換などを行っております。

まず、価値に関する調査事業については、鉄道の地域経済への影響や鉄道を活用する場合の経済波及効果など、将来の地域のあり方、地域づくりに資する観点からも調査を行っております。また、実証事業については、観光客等の外部需要の取り込み、沿線市や民間事業者などの取組みとの連携、将来の地域づくりを担う人材育成体制づくり等の観点も踏まえ、地域が稼ぐ視点での事業を行っており、今年度は貨客混載やサイクルトレインなどの事業を行っております。

地域との意見交換については、地域で就業されている方、地域の将来を担う若年層、高校生とのワークショップ・座談会を行っております。引き続き、移動手段としての鉄道の視点のみならず、地域との関わりを深めながら鉄道を地域の活性化に活かすという視点も重視し、検討を進めてまいりたいと考えています。

次は5ページです。肥薩おれんじ鉄道についての課題、要望について申し上げます。

1点目ですが、先ほど申し上げました再構築実施計画に関する国の補助メニューの財源確保です。今回の計画においては、10年間で総額約250億円規模の事業を盛り込んでおります。具体的には、鉄道施設の改修更新、維持修繕などを行っていくこととしており、これらには社会資本整備総合交付金などの支援を受けることが可能となっております。事業の適切な実施のためにも、財源確保をしっかりとさせていただきますようお願い申し上げます。

2点目は、鉄道貨物ネットワークの維持です。国においては、令和6年11月、陸海空のあらゆる輸送モードを総動員し、トラックドライバー不足や物流網の障害などに対応するための、新たなモーダルシフトに向けた対応方策を取りまとめております。この中では鉄道等へのモーダルシフトの取組みの更なる強化が謳われており、今後10年程度で輸送量・輸送分担率を倍増させることを視野に入れて取組みを進めることとされております。

鹿児島県においても、鉄道貨物輸送は本県の基幹的物流ルートとして重要な役割を果たしておりますが、トラックドライバー不足も深刻化する中、モーダルシフトの輸送量・輸送分担率を倍増するためには、鉄道貨物輸送についても大都市間のネットワークのみならず、地方部も含め現在の全国の鉄道貨物ネットワークが必要であると考えます。国においては、鉄道貨物ネットワークの維持に対する方向性を示すとともに、それに基づいた取組みを着実に推進していただきますようお願い申し上げます。

3点目は線路使用料の設定です。肥薩おれんじ鉄道は、貨物列車を運行するJR貨物から線路使用料を受け取っておりますが、この線路使用料はJR貨物の負担分と、JR貨物の負担増を回避するために鉄道運輸機構からJR貨物に交付されている貨物調整金の合算となっております。この線路使用料の考え方については、貨物調整金の財源確保も含め、整備新幹線に関するこれまでの政府与党申し合わせ等によって、方向性が決められてきたものと承知しております。しかしながら、平成27年1月の政府与党申し合わせにおいては、貨物調整金制度の見直しについて、平成42年度（令和12年度）までに、貸付料を財源とせず、並行在来線に必要な線路使用料の確実な支払いを確保する新制度へ移行することとされております。このように、令和13年度以降の制度については貨物調整金の財源も含め、まだ決まったものはないと考えております。肥薩おれんじ鉄道から見ますと、令和6年度の営業収益は16.7億円となっておりますが、このうち線路使用料は、貨物調整金を含め11.2億円となっております。今後も政府与党申し合わせに記載されている通り、並行在来線に必要な線路使用料が確実に支払われるよう検討を進めていただきますようお願い申し上げます。

次は6ページです。指宿枕崎線の課題・要望について、申し上げたいと思います。指宿枕崎線の検討にあたっては、移動手段である鉄道の視点のみならず、持続可能な地域をつくるために今後地域がどうあるべきか、その上で地域の公共交通としてどうあるべきかという発想のもと、地域との関わりを深めながら、関係者間で議論を重ねております。これは従来からのいわゆる利用促進の範囲を超えた取組みであります。行政・事業者ともに、このような（ことについての）ノウハウ・人的資源が十分ではありません。

現在の検討会議には、九州運輸局もオブザーバーとして参加し、アドバイスをいただいておりますが、一定期間継続した検討事業の実施にあたっては、予算面も含め体制の構築が不可

欠と考えております。このため、従来よりも深掘りした検討事業の実施にあたり、必要となるデータの整備や他事例を踏まえた進め方等のノウハウの提供、任意協議会であっても再構築協議会並みの国からの人的支援、一定期間継続した検討を見据えた補助制度とすること等について、国からの支援をお願いしたいと考えております。

また、調査業務にあたってはコンサルタントに発注し、協力いただくことが一般的かと思いますが、地方部での調査を行うにあたっては、交通費や宿泊費等の経費が多くかかります。しかしながら、国庫補助における調査事業費の上限は 2,000 万円と変わらないことから、このままでは今後受注者が現れなくなる可能性も見込まれます。地方部における調査においては、事業費の増額等の配慮をお願いしたいと思います。

次に 7 ページです。ここからは少し鉄道から離れ、鹿児島県内の公共交通全体について申し上げます。

鹿児島県は離島も含め南北 600 キロメートルと長く、また 28 の有人離島を有しています。この広大な県内を鉄道やバス、ライドシェアに加え、離島航路、離島航空路が各地を結び、各地域の社会経済活動を支えています。また、東京や大阪などとも航路、航空路によって結ばれております。左下の地図をご覧くださいと思いますが、鹿児島からは東アジアの各都市に近く、ソウルや上海、台北、香港などに直行便が就航しています。鹿児島県の国際化の観点からも港湾や空港を含め、公共交通ネットワークが重要だと考えております。鹿児島県としても、この公共交通ネットワークを支えるため、陸海空それぞれに対し、広域移動を担う交通モードを中心として最大限の支援を行っております。

右下のグラフは、交通政策課が所管する 2026 年度当初予算案ベースでの予算の内訳を示したものです。県の全体予算が約 9,200 億円ですが、当初予算ベースで約 0.6% を超えるシェアとなっております。これに加え、離島航路関係の補助について、毎年補正予算において 6～7 億円程度を追加的に措置していますので、結果的に 0.7% に近づいています。

次に 8 ページをご覧ください。鹿児島県が抱える課題を踏まえた要望とご提案ですが、先ほどご説明申し上げたとおり、鹿児島県内には陸海空様々な交通モードがありますが、このうち各地域における移動手段の確保については、現在国における交通空白解消に向けた支援制度も活用しながら、県内において公共ライドシェアの導入等が進められています。しかしながら今後については、本県が抱える課題である、より広域移動を支える交通モードもしっかりと維持ができるよう、積極的に対策を講じていただければと考えております。

例えば、鹿児島の本土と離島等を結ぶ離島航路については、人流のみならず物流面でも大きな役割を果たしていますが、いずれも船舶の老朽化が著しくなっています。令和 6 年度には鹿児島と屋久島等を結ぶフェリーが故障し、半年もの間運休したことで、屋久島に大きな影響を与えました。一方で、新造船の船価は年々上昇し、仮に黒字航路であっても償却費を賄うことは困難な状況になってきております。このため、離島航路の船舶建造について、地方債制度の拡充を含め、さらなる支援措置の充実をしていただきたいと思います。

今申し上げたことは、鹿児島における広域交通の一モードの話でございますが、航空路をはじめとした他のモードにもそれぞれ課題がございます。また、鹿児島に限らず離島を有している地域や人口減少が著しい地域において、広域移動を支える公共交通の維持確保に向け

た共通の課題があると考えておりますので、国においても検討いただければ幸いです。

最後になりますが、人口減少局面において日々の豊かさをどのように維持するか、それを支える公共交通をどのように構築にするかは、次の課題であると考えております。こうした中、本県においてはこれまでご説明申し上げたとおり、鉄道をはじめ陸海空の各モードに対して、現在できる支援、将来の検討、双方の取組みを行っております。国におかれても、当初予算及び補正予算において、公共交通関係の予算を確保いただき、交通空白解消に向けた取組みや、福祉や教育との連携など、他領域との連携等に関する施策を行っていただいておりますが、今後については、公共交通に関する財源確保方策等を含め、あらゆる観点から検討を強力に進めていただければ幸いです。よろしく願いいたします。

以上で、私からの説明を終了いたします。ありがとうございました。

#### ○竹内座長

ありがとうございました。それでは、意見交換に移りたいと思います。委員の皆様全員に発言していただきたく、またもうひとつの議題について議論の時間を取りたいこともありますので、恐縮ですが各委員1分半程度でお願いします。まずは、板谷委員、よろしく願いいたします。

#### ○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。短い時間なので私からは2点、コメントと質問をさせていただきます。

1点目ですが、鉄道の状況についてよく理解できました。鹿児島県では80年代以降に限ってみても、私が知る限り宮之城線、山野線、志布志線、大隅線、それに加え民間の鹿児島交通の枕崎線の5つの路線廃止があったと思っております。廃止というのは地域に大変影響があるかと思っておりますが、40～50年を経過して、廃止された路線の沿線には大きな負の影響が出ているのか、それとも地域の努力でそうした影響を感じさせないぐらいに頑張っておられるのか、そのようなことについて、ご存知のこと、あるいはお調べいただいていることがありましたら教えていただきたいです。

2点目は、7ページ目で交通政策課所管の予算を出していただいております。これを見ますと、交通全体でいろいろ（と取組みを）なさっているということで、鉄道の割合はだいたい5%ぐらいかと思っております。それは県庁の予算総額の中で全体の何パーセントなのか、0.3%ぐらいか、もう少し低いかと思うのですが、鉄道に関しては、おそらくもう少し支援があると、維持あるいは発展がしやすいと思っております。そうした余裕を、それ以外の予算の見直し等を含めてやっていただくことで、（鉄道の予算を）出していただくことが可能かどうかについて教えていただければありがたいと思います。以上です。

#### ○竹内座長

ありがとうございました。続いて加藤委員からお願いします。

#### ○加藤委員

名古屋大学の加藤です。まず聞きたかったのは4ページの「地域交通法の趣旨を踏まえ、任意協議会を設置」とあるが、これはどのような意味なのか。法定（協議会）は活用しづらいので任意（協議会を選んでいる）ということを行っているのか、それとも地域交通法の趣旨を踏まえた上で、あえて任意（協議会）を選んでいるのか、いずれにしても、なぜ任意協議会なのかということが、少し理解ができませんでした。というのは、その後に6ページで「任意協議会であっても、再構築協議会並みの国からの人的支援（をお願いしたい）」とおっしゃっているので、それであれば再構築協議会をやれば良いのに、なぜそうしないのかと思いました。

再構築協議会は（路線を）やめるかやめないかともあるかもしれませんが、そもそも再構築をどのように行うかについて話す場であり、（最初から）再構築協議会を使ってやれば、それだけで済むのではないかと思えるため、なぜあえて、あまり支援がないやり方を選び、その一方で（国からの）支援をくださいとおっしゃるのかについて、少し不思議に思ったところです。

もう1点は、6ページの上のところ、「持続可能な地域をつくるために、今後地域がどうあるべきか」、これはわかるのですが、その上で「地域の公共交通としてどうあるべきか」ということの意味が少し図りかねました。「地域の公共交通として鉄道がどうあるべきか」という意味なのか、「地域の公共交通がどうあるべきなのか」とふたつあり得ると思うのですが、このどちらかによって全く話が異なると思います。それに加え、「従来の「利用促進」の範囲にとどまらない検討」という記載について、とどまらないのは良いですが、とどまらないのだとしたら、何を検討されているのか不明確に思われたため、もう少し説明をいただきたいです。この2点を教えてください。以上です。

#### ○竹内座長

続きまして、ウェブでご参加の神田委員よりお願いいたします。

#### ○神田委員

はい、呉高専の神田です。ありがとうございます。

先ほど知事からお話がありましたように、実は鹿児島県の指宿枕崎線の検討に深く関わっている経緯があり、しかも大体毎月鹿児島に伺い、県庁の方々、JR九州の方々とも、ものすごく深く細かく議論をしている状態です。非常に厳しい地域、特に半島地域というのはものすごく難しいと思いつつ、そうした中でハンデを乗り越えて、特に沿線3市の枕崎市、南九州市、指宿市を上手く横で調整されている県の方々の動きに関しては本当に敬意を表したいと思っております。

それだけ、こうしたケースについて、県がどのような動き方をすることが非常に重要だということを良い意味で示している事例だと思っています。

その上で、1点質問がございます。なかなか厳しい状況の中、交通だけで解決できる領域とそうでない領域があります。資料の中では、交通の領域で（国に対する）リクエストを挙

げてくださっていましたが、まちづくりや都市計画、そのあたりで「制度支援などで、こうしたものがあつたら、より良い」ということがあれば、お話をいただきたいと思いました。以上です。

○竹内座長

ありがとうございました。次は田村委員からお願いします。

○田村委員

長野県立大学の田村でございます。時間もないため1点だけ。

4ページの指宿枕崎線について、私も昨年乗り、「こういうところか」とわかったのですが、この実証事業について、貨客混載やサイクルトレインはまだ道半ばだと思うのですが、実証実験で得られた成果と、見えてきた課題などがあれば教えていただきたいと思います。以上です。

○竹内座長

ありがとうございます。それでは、ウェブでご参加の宮島委員よりお願いいたします。

○宮島委員

ありがとうございます。ひとつは、(板谷委員と)同じように、今まで廃線になった地区の状況がどのようになっているかということを知りたいのと、もうひとつは、地域の方々いろいろな議論をされていると思うのですが、その議論にはどういった方が入っていらっしゃるのか。老若男女、あるいはいろいろな立場の方が入っていらっしゃるかどうか。そしてその地域の話し合いで、そういったお立場によって結構意見が離れていたり離れていなかったり、そうした状況はどうなのかについて教えてください。お願いします。

○竹内座長

ありがとうございます。次は森委員からお願いいたします。

○森委員

大変細かな話で、知事にご質問するような事柄ではないのですが、今の説明を聞いて関心を強くしたことが1点ありまして、JR貨物の線路使用料について、実情がどうなっているのかということを知る範囲でお聞かせいただければと思います。確か、並行在来線が運行している53本を40本に減らしたとすると、反射的にJR貨物の負担が増えるというしくみになっているはずなのですが、それがきちんとルール通りに動いているのかどうかを知りたいと思います。

私の地元の富山県では三セクが増便をしようと考えた時、(その分、割合的には)JR貨物の負担が減ると、JR貨物は何の動きもなさってないのですが、三セクが前向きに発展しようとするとうとJR貨物の負担が減ることが起きています。しかし、今回の鹿児島県のケ

ースでは全く逆で（旅客輸送が減便しているため）、この場合は当然にしてJR貨物の負担が増えているということで良いか確認させていただきたいです。よろしくお願いします。

○竹内座長

ありがとうございます。次に吉田委員よりお願いいたします。

○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。

私からも何点かあるのですが、まず1点目として、4ページ目にある、「県と沿線3市、JR九州が連携して」という任意協議会について、この事務局はどこがやっているのかの確認です。おそらく全国でいろいろなケースがあると認識しております。

2点目です。加藤博和先生の指摘とも重なりますが、「利用促進の範囲に留まらない検討」と6ページ目に書いていることは、非常に興味深いと思っています。JR線に関する検討の多くは、利用促進の範囲に留まっている現状にあります。4ページの任意協議会で取り組まれているような、サイクルトレインや貨客混載のように地域が稼げる事業をやってみたという内容が「利用促進の範囲に留まらない」ことなのか、それとも3ページの肥薩おれんじ鉄道の再構築実施計画のように鉄道をどう活かすのかというところに踏み込む議論がなされていることがそうなのかについて聞かせていただきたいです。

3点目として、6ページ目に国からの人的支援という話がありますが、これは具体的にどういった人的支援を求められているのでしょうか。以上3点についてお聞かせください。

○竹内座長

ありがとうございます。

それでは、私からも意見を述べさせていただきます。感想めいたお話ですが、6ページで指宿枕崎線について、「持続可能な地域を作るために、今後地域はどうあるべきか」とあります。これは非常に結構なことだと思いますし、そのためにどうするかということを考えるのは最初に必要なことですが、ここでは「指宿枕崎線については」と書いてありますが、肥薩線や日南線、吉都線であっても同じことですので、まずは地域がどうあるべきかを考えていただき、それがあってからこそその鉄道だと思います。

ただ、その際に鉄道はどうしても深く関わってくるため、路線ごとに注目する形になりがちです。しかし、そうではなく最初に地域に注目するという視点が必要だと思います。（路線に注目すると）当然赤字で苦しい、一生懸命お金を補助しても足りない、だからお金がほしい、というごくごく当たり前のことに帰着してしまうことになる。各地域において鉄道が果たす役割は異なり、あるいは鉄道以外が役割を果たすということもあるため、路線ごとではなく地域ごとに考えていただければありがたいと考えております。私からは以上です。

様々なご意見、ご質問をいただきましたが、知事からご回答、コメント等をお願いいたします。

○鹿児島県知事

いろいろとご意見等いただきました。

まず、鹿児島県のいろいろな路線が廃止された後の状況についてのご質問があったと思います。基本的にはバス等で代替していますが、最近はやはりバス交通も大変厳しくなっており、そうした意味では広域的な移動に係る公共交通をいかに維持していくかというところで、だんだんと難しくなっています。地域において過疎化も進展し、少子高齢化も進んでいるという状況の中で、若干厳しい状況にはなっていると思います。

森委員からの線路使用料についてJR貨物の負担が増えているか、という質問については、そのとおりということです。

また、どのような形で地域において議論をするかということで、任意協議会ではなく、支援の手厚い法定協議会をやればよいというご意見もございましたが、どのように地域の交通を考えるかについて、まずは地域で考えるべきではないか、その上でどのような交通が良いかというプロセスをしっかりと考えていきたいということで、この形でやっており、事務局は県がやっております。

それぞれの路線によっても違いはあり、日南線については宮崎県と協議会を設置しており、各線それぞれ県、市町村、事業者と協力しながら議論しているということです。

また、「利用促進にとどまらない」ということで指しているのは、(鉄道の)利用促進だけではない、地域づくりの観点から、地域でいろいろな仕事をされている方々も巻き込んで、地域として稼ぐという観点から行っているということです。メンバーにどのような方が入っているかということについては、地域の方々、その地域で様々な事業をされている方、若い高校生など今後その地域で暮らしていく方や他の地域から移住されてきた方といった方々が含まれております。

だいたい、これでお答えになっているでしょうか。漏れているところがあれば、またご指摘いただければと思います。

○竹内座長

ご回答をありがとうございます。今のご回答に対し、もう少し聞きたいということがございましたら、おっしゃってください。

それでは、加藤委員。

○加藤委員

私は、なぜ法定協議会にしないのかということを知りましたが、今のご意見(の内容)は法定協議会でもできるものです。私が関わっているところはほとんどが法定協議会ですが、そうしたことは当然やっているため、先ほどのご意見の内容をやるために任意協議会というのは、説明にはならないと思いました。

○竹内座長

いかがでしょうか。

○鹿児島県知事

まずは任意協議会という形で、データとファクトの整理をしながら機能的に検討を進めていきたいということで、行政・事業者・学識経験者等の皆様と任意の形で議論をしていきたいと考えております。

○竹内委員

ありがとうございます。他はよろしいでしょうか。

それでは、他の委員の方々からは特にありませんでしたので、以上で鹿児島県からのヒアリングを終了したいと思います。

塩田知事、お忙しいところをご説明並びに質疑応答に応じてくださり、誠にありがとうございました。お疲れ様でございました。

(以降の論点整理については非公表のため省略)