

第6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4月9日（木）15:00～17:00

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6回会議を開催いたします。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でございます。

委員の皆様におかれましては、本日もご多忙のところご出席を賜り、心から感謝を申し上げます。本日の出席者のご紹介は、お手元に配付しております出席者名簿に替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。

本日は、本検討会の「課題整理・今後取り組むべき方向性」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

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）の第6回会議にご参加をいただき、誠にありがとうございます。ご挨拶を申し上げます。

前回、3月18日の会合では、鹿児島県の塩田知事にご出席いただき、ヒアリングを行いました。また、事務局からは課題整理案を提示し、委員・オブザーバーの皆様から多くのご意見をいただいたところです。

いただいたご意見につきましては、座長の竹内先生とも相談しながら、可能な限り反映させる形で、本日、「課題整理・今後取り組むべき方向性」の修正案としてお示ししたいと考えております。

昨年10月に開会いたしました本検討会は、本日の会議をもって最終回となる予定です。これまで、委員の皆様、オブザーバーの皆様から、様々な視点でのご意見をいただき、誠にありがとうございました。

今回行う課題整理については、国、自治体、事業者がそれぞれの役割を果たすにあたって、重要な指針となるものと認識しております。国としても、こうした課題にしっかりと取り組んでいく考えです。

本日も委員の皆様から忌憚のないご意見を賜り、本検討会の成果となる課題整理に繋げていきたいと考えておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

○事務局

これより議事に入ります。傍聴されているプレスの方は、ご退出をお願いいたします。

（報道機関退出）

それでは、以降の進行を検討会座長の竹内先生にお願いしたいと思います。座長、よろしくお願いいたします。

○竹内座長

竹内でございます。本日は年度始めのお忙しい時期にお集まりいただき、ありがとうございます。

本日は、本検討会における課題整理・今後取り組むべき方向性について意見交換を行いたいと考えております。はじめに、事務局から資料の説明をお願いいたします。

○事務局

ありがとうございます。お手元に、見え消しの検討会の課題整理案をご用意しております。こちらに基づき、前回の議論を踏まえた修正内容についてご説明いたします。

本資料は見え消しとなっておりますが、前回資料を非公表としている関係上、本資料も非公表の扱いとさせていただければと考えております。

見え消しの赤色は追加した箇所、青色は削除した箇所、後ほど出てきますが、緑色は位置を変更した箇所を示しています。

「1. 第1期提言後の対応、・・・」の一段落目は文章が長いとのご指摘を踏まえ、全体の構成を整理しています。二段落目、「大量輸送機関としての鉄道の特性が十分に発揮できていない」ことは前提であるため冒頭に移し、また「維持・確保を図ることが必要である。そこで・・・」というところで問題意識を記載しています。

また、1. の最後、表の下に「バス等への転換についても、いくつかの地域において議論されているところであるが、・・・」と記載し、バス転換についても言及しています。実績はありませんが、表の内容を受けて補記している形です。

「2. 検討会（第2期）開催の背景」の最後の部分では、望ましいモビリティの実現を図るという検討会の趣旨を明確にする文言としています。

「4. 検討会（第2期）での議論のまとめ」の（1）①は、前回のご指摘を受け、「人件費高騰」を「人手不足等」として文言をまとめています。

その後ページを飛ばし、核となる「5. 課題整理・今後取り組むべき方向性」について説明します。

多くのご意見をいただいた点として、ひとつは第1期からの継続性、そして鉄道という言葉を多用しない、本検討会は「モビリティ」の検討会であり、地域の関係者がまずモビリティについてしっかりと議論し、その上で鉄道が出てきた時にはどうするかを考える、という議論の順序を明記すべきとの指摘がありました。

これを踏まえ、5. の柱書きとして、やや長めではありますが、そのあたりを記載しています。

モビリティ検討会第1期からの引用として、「国や地方自治体はローカル鉄道の現状を直視し、効果的に対応してきただろうか、・・・」という問題意識を共有し、「・・・制度の見直しも行ってきたところである。」と記載し、これを受ける形で、第2期でも同様の問題意識が

引き継がれていることを明確にしています。

二段落目、「地方自治体を含む地域の関係者はできるだけ早い段階から、」のところで、協議会を設置する等、地域においてモビリティの方向性を主導していく重要な役割を自治体が担うことを明記しています。

前回ご意見をいただいた法定協議会及び再構築協議会の活用について段落を起こしていません。法定協議会は公共交通の在り方を議論する上で重要な役割を担っており、令和5年には再構築協議会の制度が創設されたことから、これらを活用して積極的に議論すべきであるとしています。こちらについては、平成筑豊鉄道において多数決で（存廃が）決められたような例があったことも踏まえ、本検討会としては、しっかりと議論を行うことに言及しているところです。

その後「一方で、・・・」のところで、鉄道事業者の役割についても記載し、前の段落の「地方自治体を含む地域の関係者は・・・役割を担っている」に対応させています。JR上場4社は、路線の適切な維持に努めているという認識を示し、その上で、国、自治体、事業者それぞれの役割を明確にして課題整理を行いました。

その際の観点として、鉄道ネットワークやまちづくりにおいて鉄道が果たす役割を整理し、議論の順序を明確にした柱書きとしています。

(1) では、ローカル鉄道再構築のための制度の充実・強化について整理しています。

1つ目のポツでモビリティ検討会（第1期）を引用し、制度改正を行い地域における議論に基づいていること、また2つ目のポツでも「地域の議論を踏まえ」と記載し、地域が先であり鉄道ありきの議論ではないことを確認しています。

また、1つ目のポツでは再構築事業の定義を明確化するため、「上下分離等の方法によりローカル鉄道の再構築を行う場合について、」と認定対象を明記しています。

2つ目のポツでは、「必要に応じてまちづくりや観光振興という観点も踏まえつつ、」と記載し、何事もケースバイケースで検討していく考え方を示しています。

3ポツ目の「加えて、・・・」から、ローカル鉄道の再構築を後押しする上で意義がある地方債の制度改正について記載しています。

(2) は、前回、1つ目のポツに「鉄道は、地域の幹線として機能している場合、・・・」から記述を開始していたため、鉄道ありきの文章に見えてしまうとの指摘を踏まえ、構成を変更しました。(1)の最後でローカル鉄道について触れているため、(2)も「ローカル鉄道については」という文章から起こしています。

削除した内容としては、「高速バスの系統増加」について、これはローカル線との直接的な関係が薄いとの指摘を踏まえたものであり、また、「ローカル鉄道を取り巻く環境」も、ローカル鉄道に限らない内容であったため削除しています。

「大量輸送機関としての特性を有しないローカル鉄道の在り方については、」は、3行目に移し、前提としての位置付けを明確化しました。また、「事業構造の変更や新たな交通手段への転換といった再構築」について、議論の順序を以前より精緻に記載しています。

同じく、令和5年の法改正のタイミングで公表された地域交通法の基本方針から引用のため長くなり恐縮ですが、我が国における基幹的ネットワークを維持することは重要であると

記載しています。このように、ローカル鉄道と基幹的鉄道ネットワークの認識を書き記した上で、特急と幹線の議論を後段に配置する構成としています。

3つ目のポツでは、これまでの議論を踏まえ、特急列車は鉄道事業者の経営判断に委ねられるものだが、今後の計画については早期に周知する位置付けとしています。

4つ目のポツでは、鉄道事業者に続いて国の役割を記載しています。「鉄道が地域の幹線として機能している場合においては、・・・大きな存在」であるため、我が国の基幹的ネットワークの在り方を検討すべきと記載しています。

5つ目のポツでは、「引き続き国において基幹的ネットワークに関する検討を深め」、また「維持すべきサービス水準」についても併せて検討することを明記しています。加えて、前回委員から将来的なコスト負担の方法についても議論すべきとの指摘をいただいた点についても、最後に位置付けています。

(3)は、地域とローカル鉄道の関係についてです。柱書きを設け、地域と事業者の役割を明確化しています。引き続き、「地方自治体を含む地域の関係者が」というのが3行目の後半からありますが、その上で次の文章、鉄道事業者を含む関係者が果たすべき役割を整理する位置づけとしています。

(ア)の表題も、「まちづくり」と「ローカル鉄道」を並列にするのではなく、「まちづくりを見据えたローカル鉄道」とし、順序関係が分かるよう変更しています。

1つ目のポツ、将来その地域で生活する人々の負担を勘案しながら、「地方自治体を含む地域の関係者が地域モビリティの在り方について考えるべき」、「そして鉄道を存続させる場合においては、」という形で、鉄道を活かしたまちづくりから入るのではなく、まずモビリティを地域全体で考えることが先であるということが修正の趣旨となります。

2つ目のポツ、委員からのまちづくりの具体的内容を記載すべきと指摘いただいたことを踏まえ、鉄道を維持する選択をした場合には、土地利用や施設配置を主体的に検討することが重要であると記載しています。

3つ目のポツでは、地域の交通体系を議論するにあたり、鉄道事業者の役割について記載しています。「モード転換」という表現は用いず、「新たな交通手段を導入」という表現に、他の箇所も合わせて表現を統一しています。その後ろ、(鉄道事業者が)「総合的な交通提供者」という表現についても、必ずしも交通提供者に限定されず、多様な貢献の仕方があるため、「一定の役割の役割を果たすことも重要ではないか」という記載にしています。また、「必要に応じて」という表現を加え、事業者の経営状況や地域の実情に応じて役割が異なるという認識を踏まえた記載としています。

4つ目のポツでは、一文が長いとの指摘を受けました。箇条書きも検討しましたが、その場合は事業者と自治体の役割の書き分けをした方が良い等、様々な意見をいただき、しかし微に入り細に入り規定することは本来の趣旨ではないため、本文に趣旨を吸収させ、例示は削除しました。

5つ目のポツでは、「地方自治体を含む地域の関係者が・・・」という主語をもう一度起こしています。前のポツの後段で、「最もふさわしい交通モードに関する仕組みを構築する」主体は地方自治体を含む地域の関係者としているため、こちらを再度強調する趣旨です。そし

て、BRT を特出しする書き方をしていましたが、当然 BRT に限定する趣旨ではないため、「デマンド交通等の新たな交通手段の実現可能性も含めて」という文言を、また実現可能性を考慮する上で必要な視点として「その地域における将来的な負担も勘案して」という文言を追加しています。

次の（イ）は、鉄道事業者によるデータ等の積極的な提供についてです。

1つ目のポツでは、地域におけるモビリティの議論を行う場合を前提として、鉄道事業者は地方自治体の呼びかけに応じる形で議論に参画するという立場を確認しています。また、地域のモビリティが鉄道に限らず、交通全般を対象とするものであることを改めて明記しています。

2つ目のポツでは、鉄道の運行データ等が事業者内部に分散しており、横断的な把握が難しいこと。また、（鉄道の安全や利用の）価値は、単一企業の範囲ではなく相互接続により生まれていること。利用データ等を管理することで、複数の交通モードを含めたネットワーク全体の最適化が可能になることを整理しています。

3つ目のポツでは、前回委員から、「路線は各事業者をまたいで接続しており、データの横展開は鉄道ネットワークの議論に不可欠である」という指摘をいただいたため、その重要性をここで確認しています。

4つ目のポツでは、輸送密度の算定方法、区間の区切り方などの説明が重要であるという意見があった記載は残した上で、そうしたデータや考え方について開示することは議論の前提となるため、記載の順番を変更しています。

（4）は、国鉄分割等の経緯を踏まえた J R の役割についてです。

2つ目のポツで、鉄道の再生が「一定程度図られている」と記載しておりましたが、「図られてきている」と書き換えました。

3つ目のポツ、「一部のローカル線では」と記載していましたが、ローカル線に限らない事情であるため削除し、もう一つの事情として、コロナ禍による行動様式の変化を追記しています。

4つ目のポツ、大臣指針の引用については、該当箇所を正確に引用する趣旨で一部削除していますが、意味合いに変更はありません。また、「つまり、事情の変化による新たな交通手段への転換等について排除はされておらず」と明記した上で、発言主体を明記する趣旨で、「一方で、地方自治体からは、… J R が…資産を承継している」といった意見が寄せられたことを改めて記載しています。

6つ目のポツは、前回の案では望ましくないことを列挙する書きぶりであり、現に J R が対応していないかのようなネガティブな印象を与える可能性があったこと、また後述しますが、既にそうした努力は J R によってされていることが事実であることから、表現を肯定的な書き方に変えた上で、「地方自治体からの具体的な指摘としては、」と主体を明確にする構成としました。

7つ目のポツは、また「自治体が鉄道の価値を最大限活用するという発意と創意工夫のもとで」という前提をしっかりと記載した上で、「維持・活性化を行う場合には、鉄道事業者も、引き続き、…現状を踏まえつつ…利用促進とサービス水準の向上に取り組んでいくこ

とが望ましい」という構成としました。

(5) 内部補助に関する考え方について、「巨額の利益を計上」を「多額の利益の計上」に変更し、首都圏に限定していた表現も大都市圏等という表現に修正しています。また、委員からの意見を踏まえ、(投資先として) 防災・減災対応を追加しています。

2つ目のポツ「内部補助のみで…」の箇所も同様の趣旨で整理しています。

3つ目のポツ「一方で、前述したようなJR各社が公共交通機関として一定の役割を…」のところでは先ほど申し上げたとおり、「JR各社のこれまでの鉄道路線の維持に係る努力も勘案しつつ」という記載を追加した上で、「一定の内部補助も活用しながら線区を維持し」のところで限定をかけております。「維持すべき基幹的ネットワーク」とは、「鉄道特性が残っていること」と同義に近いですが、実際にそれがどういったものなのかは、本検討会の出口としてネットワークの議論を今後進める中で、より具体化していきたいという趣旨です。本検討会での議論を踏まえ、当然、何でもかんでも内部補助で維持するという趣旨ではないという前提でこうした文章としています。

その後、内部補助の限界を論じる(6)に入ります。

全体の論理構成として、最初の3つのポツで内部補助の限界を論じています。1つ目は、国鉄再建監理委員会の意見も踏まえ、過度な内部補助は適正ではないということ。2つ目は、鉄道特性が発揮されていない鉄道については、過度な内部補助ではなく、地域において主体的に議論されているということ。さらに、委員からのご指摘のとおり、運賃制度についても令和5年及び令和6年に、協議運賃制度や総括原価の算定方法の改正が行われていることを確認しています。

こうした状況を踏まえてもなお、人口減少等による利用者の低迷があり、運賃収入のみで公共交通を維持することの困難性を確認した上で、「広域的な地域間の移動に資する」財源の確保が必要ではないかということ。その前提として、鉄道施設の安全を確保するための維持管理に要するコストについての記載として、先ほど(2)の最後で記載した内容と同様、財源の議論も併せて行うべきであると整理しています。

具体的には、今回我々が実施したアンケート結果も踏まえ、「幅広い受益者から負担を収受する仕組み」と記載しています。前回は、森林環境税方式やユニバーサル料金といった具体例の記載もありましたが、議論が十分に熟していないことに加え、(負担者を)鉄道(利用者)に限定すると、利用と負担の対応関係が必ずしも一致しない点、また森林環境税では、二酸化炭素削減など国民全体が受益する性質を持つことを例に、「幅広い受益者から負担を収受する仕組み」と記述を改めています。

これらの課題を踏まえ、国、自治体、鉄道事業者を含む関係者において、引き続き議論を深めていただきたいという点を、本検討会の課題整理として提言したいと考えています。以上が修正点となります。

○竹内座長

ご説明ありがとうございました。

それでは、意見交換の時間に移りたいと思います。ただいま、ご説明があった課題整理・

今後取り組むべき方向性について、各委員3分程度でのご発言をお願いいたします。

それでは、順番に板谷委員よりご発言をお願いいたします。

○板谷委員

流通経済大学の板谷です。ご説明ありがとうございました。2点に絞って意見を申し上げます。

まず、前回と比べて委員の意見が反映され、非常にわかりやすくなったと思います。

私の意見は、5.(5)内部補助に関する考え方の最後の部分についてです。同じ赤字路線であっても、維持すべき鉄道路線と、役割を終えた路線があると考えています。特に後者については、内部補助を用いず、鉄道以外の交通手段に転換した方が望ましい可能性が高いことから、積極的に見直していくという認識で議論を進めてきたと理解しています。

そうした路線については、無理をして残さなくても良いのではないかと、という点について、検討会全体としてはコンセンサスが取れていると考えていますが、その文脈が適切に読み取られるかについては、やや不安があります。

具体的には、「今後の「維持すべき基幹的ネットワーク」の在り方に係る議論も踏まえて」という部分から読んでほしいと考えていますが、現存する路線は全て維持すべきだと読まれてしまわないかを懸念しています。もう一步踏み込んだ表現も検討できるのではないかと、という点が1つ目です。

2つ目は、(6)の最後のボツについてです。具体的な「森林環境税や賦課金方式によるユニバーサル料金」といった表現を削除し、受益者から負担を収受する仕組みとしていただきました。「負担金を収受する」か「負担してもらう仕組み」なのか、表現を工夫する余地はあるかもしれませんが、問題の本質はそこではありません。「鉄道をはじめとする公共交通ネットワークが維持されることの受益がある場合には」という表現になっています。公共交通のネットワークが存在することによる受益・外部効果はほとんどの場合に存在すると考えています。個別の鉄道路線を対象とした場合には外部効果が小さい場合があり、受益者がほとんど特定できないということもありますが、公共交通全体として見れば受益は「存在する」ため、「ある場合には」という弱い表現ではなく、「受益者から負担を収受する仕組みを検討する」という、より強い表現とした方が読み手に意図が伝わるのではないかと考えます。以上です。

○竹内座長

ありがとうございました。続いて、加藤委員をお願いいたします。

○加藤委員

私は、この20年鉄道の存廃の現場に関わってきた立場から発言しなければいけませんでしたが、第2期では十分にその役割を果たせなかったことについて、強い反省と後悔の念があります。そのため、この発言で補いたいと考えています。

第1期では、このまま何もしなければローカル鉄道沿線地域が朽ち果ててしまい、時間を

これ以上浪費してはならないという認識を共有しました。そのため、ローカル鉄道は刷新しなければならないと提言されました。「存廃」ではなく、「刷新」です。

その司令塔が法定協議会であり、地域の関係者が集まり、地域モビリティを刷新するという意識を共有し、具体的な方向性を話し合い、取り組み、役割分担を決めていくことが重要だと私は述べてきました。

本来、自治体は法定協議会を自ら設置できる立場にありますが、実際には設置されないケースも多く、時間的猶予がない中で、国が主体的に関与する再構築協議会が必要となり、法改正が行われたと理解しています。

しかし現実には、法定協議会でも十分な議論が行われていない場合や、任意協議会にとどまっているケースが多く、再構築協議会も1件しか設置されていません。その原因や、いかに利活用を喚起すべきかという点こそが、第2期で議論すべき課題だったと考えていますが、十分に議論できなかったという認識です。これは、この会議の持ち方の問題だと考えておりますが、本日の最終回は自由に話せるため、その点は指摘したいということです。

そのため、本来もう少し議論すべきだったところであり、私のこの意見だけで変わるとは思っておりませんが、私とその観点から思っていることをもう少し述べたいと思います。

第2期で私が提言すべきと思っていたことは、法定協議会、自治体が主催する活性化協議会、国が主催する再構築協議会を開くことが、まずスタートラインであるということです。水面下で協議している場が任意協議会では話になりません。なぜなら、具体的に何かを実行しようという段階になっていないからです。時間がない中で、早くやらなければならないにもかかわらず、時間を浪費してきたということをまず認識すべきです。その上で、法定協議会をどのように皆さんに開いてもらうかを具体的に提言すべきでしたが、残念ながら抽象的な内容にとどまっています。

5. (6) の2つ目のポツでは、「地域において主体的に議論されてきているところである」と記載されていますが、正直に申し上げますと、議論しているところも一部にはありますが、多くは議論のスタートラインにも至っていないというのが現実です。そのため、ここはそのような記載に改めるべきであり、スタートラインに至っていない以上、どのようにすればスタートラインに立ってもらえ、さらに議論を深め、結論に至れるかという点を明確に書くべきだと思います。

最も大きな原因は、協議会そのものを理解していないという点です。この会議に長く出席してきて感じたことは、多くの方が、協議会が何であるのかを理解していないという点であり、ここが根本的な問題だと思いました。

私は協議会に年70回出席しており、自らハンドリングし、活用して様々な取り組みを行ってきました。そのため、非常にもどかしさを感じています。どのように運営され、どのように議論されているのかを実際に見ていただきたいと思います。それを見れば、多くの疑問は解消されるはずですが、前向きに議論をし、地域を良い方向に導くためにモビリティをどうするかという議論に使われるべきものです。

しかし現実には、協議会が国からお金をもらうためだけに開かれたり、九州のある地域で行われたように、存廃を採決する場として使われたりする例が出てきています。こうした使

い方はあってはなりません。あのようなとんでもない使い方をすると出てくると、協議会が本来果たすべき役割が損なわれます。

したがって、適切に運営されている良い協議会を、我々（有識者）もやらなくてはならないことですが、国の側からもしっかりと紹介し、「このようにすると地域モビリティの刷新に至る」という道筋を示すことが非常に重要だと思います。

つまり、協議会を開いた方が確実に得をするということです。私自身、そのように感じています。法定協議会を開いて損をしたことは一度もありません。開かない方が、時間を浪費し、結果的に大きな損失を被っています。

そのため、法定の活性化協議会、再構築協議会のいずれでも構いませんので、積極的に活用していただきたいと思います。そうしなければ、本質的な議論はできません。

先ほど採決の話をしました。法定協議会で存廃に関する合意形成が行えず採決に進んだ例は過去にもありましたが、廃線を決定した場合、地域のモチベーションは著しく低下します。その結果、新たな手段を考える意欲が失われ、良い案が生まれなくなります。

一方で、資金を出す「誰か」に全て任せてしまうと、本来関与すべき人が関与しなくなる、いわゆるモラルハザードが生じます。これでは刷新にはつながりません。だからこそ、法定協議会でなければならぬのです。任意では駄目なのです。公開性や関係者の網羅性を確保するためにも、必ず法定協議会とすべきだという点を、はっきり示す必要があります。

今回の提言については、かなり修正していただきましたが、当初はJR4社しか見ていない内容であったと感じています。先ほどの（存廃について採決をした）九州の例は第三セクターですし、現在存続困難になっている路線を持つ中小規模の鉄道事業者も存在します。そうした所を全く見ていない議論であったように思います。鉄道はJRだけではありません。

この提言では、かなりJR4社だけでなく全国の鉄道会社に通底する形に書き換えていただきましたが、内部補助の記述は完全にJRの話になっています。それであれば主語をJRに限定して書くべきですし、JR以外の民鉄や第三セクターについてどうするのかという視点も、本来は記載が必要だったと思います。ただし、時間が限られている以上、今回はJRを中心とした議論となったと理解しています。

また細かい点ですが、法定協議会が重要であると述べている一方で、「法定協議会」という言葉を検索してもあまり出てこない点や、（会議の）タイトルにある「刷新」という言葉が、本文中でほぼ使われていない点も気になりました。再構築という言葉には複数の意味があり、「再構築協議会」と「鉄道事業再構築事業」の「再構築」は意味が全く異なりますが、混同されがちです。その点、「刷新」という良い言葉があるにも関わらず使っていないことは勿体ないと思いました。再構築と関連するワードとして、「刷新をしていく」という言葉に置き換えられる部分があれば、ぜひそうしていただきたいと思います。

さらに、多くの県が意見を述べたにも関わらず、都道府県の役割についてほとんど記載がありません。これは、あってはならないと思います。「地方自治体」という言葉は30箇所程度ありましたが、市町村と都道府県では役割が異なると思います。むしろ、鉄道は広域に渡るものであり、都道府県の役割は極めて大きいはずですが、何も記載がないことはどうかと思います。

地方運輸局についても、法定協議会を十分にハンドリングできていないと感じています。国の組織として、法定協議会の適切な運営方法を示していただきたいと思います。

最後に、私自身はこれまで法定協議会を含む様々な現場で、鉄道を続けるかやめるかという厳しい局面を対応してきました。もし理解が十分でないのであれば、どこへでも伺い、説明し、一緒に取り組む用意があります。ぜひ呼び出していただきたいと思います。この検討会に同席する有識者の方々も同じようなことを経験されているため、そうした方々を是非活用していただきたいと思います。

以上です。ありがとうございました。

○竹内座長

はい、では神田委員お願いいたします。

○神田委員

大きく2点申し上げます。全体としては様々な議論を経た上で、前回からの指摘も反映されており、内容について大きな異論はありません。その上で、言葉の解釈について本来の意図がより伝わるとよいと考え、2点申し上げます。

まず1点目です。5.の冒頭二段落目「できるだけ早い段階から」議論すべきといった記載がありますが、この「早い」には二つの意味があると考えています。ひとつは、状況が悪化してきたら、できるだけ早く対応するという意味。もうひとつは、加藤先生が沿線とローカル線が同時に衰退していくといった発言をされましたが、現場ではなかなかそれに気がつかないものの、それは明らかにジワジワと進行しています。それを踏まえ、問題が顕在化する前の、より早い段階から各地で議論を始められないか、という意味です。

私自身、芸備線の再構築協議会に現在携わっており、また自分自身が高校生の時に芸備線を利用して通学しておりましたが、当時既に高校生ながら将来的な危機感を覚えていました。鉄道だけでなく、まちについても同様です。おそらく沿線の方々も同じ感覚を持っていたはずですが、鉄道の在り方を議論すること自体が非常にデリケートな問題であり、議論を始めきっかけを作れなかった。あるいは誰かが始めようとしても別の誰かがためらったまま、議論が先送りされてきたのが実態だと思います。

その結果、地域全体やローカル線の状況がさらに厳しくなっている現状があります。もっと早い段階で議論を始めていれば、サービス水準の在り方も含め、もっと良い議論ができ、より高いサービス水準を実現できていた可能性は高かったと考えています。議論を遅らせることで失われる便益が非常に大きいという点を、うまく表現できないかと感じています。

「早い」という言葉には、問題が発生した後の迅速な対応という意味だけでなく、将来を見据え、地域づくりを含めて前倒しで議論を行うという意味があることを、表現できればと考えています。

特に九州のある地域の例のように、未だに鉄道の議論については、多くの関係者の調整を重ねてから、ぎりぎりの段階で行うという流れが一般的だと認識されていますが、そうではないということ、明確に伝える必要があると考えます。資料の中では「(存廃等の)前提

を置かない議論」とされていますが、そのあたりについて、うまく伝えていただければと思います。

とにかく、恐れずに議論するということと、できるだけ早く議論するというニュアンスが、もう少し表現されると良いと考えております。

2つ目です。これはそれほど大きな論点ではありませんが、5.(6)の最後のポツにある「幅広い受益者」という表現についてです。

一般に「受益者」という言葉は、社会的には「利用者」と混同されやすい傾向があると感じています。ここで想定されている受益者は、日常的な利用者に限らず、様々な便益・外部効果を楽しむ幅広い主体を指しているものと理解していますが、それが一般の方にもわかるよう、表現を少し調整していただけるとよいのではないかと思います。以上です。

○竹内座長

ありがとうございます。続きまして、田村委員からお願いいたします。

○田村委員

私は第1期の議論を十分に理解できていない部分もあり、的外れなことを申し上げるかもしれませんが、これまで様々な意見を伺う中で、自治体ごとにかなり温度差があると感じました。

自治体が十分に議論していないという厳しいご指摘もありましたが、実際に路線ごとに見ても、私も現地をまわる中で、何とか鉄道を残したいという強い思いが伝わってくる地域と、そうではない地域があります。その違いの一因として、協議会が機能しているかどうかという点もあるのではないかと思います。

一方で、地方自治の世界に長く関わってきた立場から申し上げますと、法定かどうかを抜きにしても、協議会という方式は広域行政の中では必ずしも十分に機能しない場合があります。協議会は、様々な関係者の意見を聞いて議論を進めていく、という形式であり、新しいものを創出する場面では比較的機能しやすい一方で、撤退や縮小を議論する局面では協議会という形式自体に限界があると感じることもあります。もちろん、うまく機能している事例があることも承知していますが、その点は強く印象に残りました。

また、今回の検討会の名称にもあるとおり、対象はモビリティであり、鉄道に限られるものではありません。刷新という観点に立てば、鉄道単体の議論では不十分であり、教育、観光、医療、防災におけるリダンダンシー（冗長性）といった観点も含めて考える必要があります。今後のステップとしては、国全体として、鉄道に限らず、医療や学校へのアクセス等も含めた交通ネットワークを多面的に議論していく必要があると考えます。

こうした議論を通じて、末尾に記載されている財源確保の必要性についても、鉄道事業者だけでは限界がある中で、鉄道を使わない住民にも、公共交通ネットワークから受けている恩恵があることを理解してもらう努力が不可欠です。次の段階として、そうした議論が進められることを期待しております。

次に細かな点です。報告書では冒頭から「ローカル鉄道」という言葉が使われていますが、

第1期でこの用語の定義が行われていたのかが、この資料だけではわかりにくいと感じました。また、「ローカル鉄道」と「ローカル路線」の違いについても確認させていただきたいと思います。念のための確認です。

いずれにしても、地方では鉄道だけでなくバスやタクシーも非常に厳しい状況にあります。場合によっては、鉄道以上に深刻かもしれません。そのような状況の中で、モビリティの在り方を自治体や地域住民が真剣に考える必要がありますし、地方分権時代には厳しいかもしれませんが、国としても運輸局などを通じて、より強い後押しを行うことが必要ではないかと考えます。以上です。

○竹内座長

ありがとうございます。続きまして、ウェブでご参加の羽藤委員よりお願いいたします。

○羽藤委員

ありがとうございます。

地域モビリティの刷新については、データの重要性に関して、事業者、自治体、専門家の間で一定の共通認識が形成されたと受け止めています。特にネットワーク効果を踏まえると、大都市交通センサス等でも調査は行われていますが、大都市の圏域を越えた地域を跨ぐ移動や消費の波及効果まで計測可能な方法論へ高度化していくべきではないでしょうか。

十分なデータがないままでは、多様な運賃体系に対応した、行動様式変化や地域における潜在的ニーズを捉え損ねるおそれがあり、路線の必要性そのものの判断が困難になります。

その意味で、今回データ提供について合意が得られ、とりまとめに明記された点は、高く評価したいと考えています。

一方で、税や運賃負担の在り方については、サービス購入型を含む新たな制度設計の可能性が議論されていたにもかかわらず、最終的には十分に盛り込まれなかった部分があるように感じています。

負担の在り方やローカル鉄道のまちづくりへの関わり方について、一定の深さで議論が行われたこと自体には意味があったと言えるものの、運賃引上げによって短期的に経営改善が見込まれる場合もありますが、円安や物価高が続く中では、利用者負担は一層重くなります。現行制度の枠組みのまま、こうした緊張関係をいつまで支え続けられるのか、制度そのものを根本から見直さなければ、インフラの維持管理は立ち行かなくなるのではないかという危機感が残っています。

過度な内部補助は抑制されるべきですが、同時に各事業者の努力も先入観なく評価されるべきです。同様に、人口減少が進む中で民生費（地方自治体が住民の福祉向上のために支出する経費）の比率が高まり、財政余力に乏しい地域が抱える切実な状況が、今回の議論の中で十分に汲み取られていたのかという点も、改めて問われるべきだと思います。

その上で、持続可能な交通サービスとインフラ維持を両立させるための財源確保について、先送りを許さないという覚悟のもと、今回のとりまとめを端緒として、制度改革に向けた議論を一段と加速させる必要があると考えており、引き続きこうした議論を進めていただきたい

いと思います。以上です。

○竹内座長

ありがとうございます。続きまして、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。意見のとりまとめをありがとうございました。前回の議論の結果も多く反映されていると感じているため、全体としての印象を申し上げます。

今回、新たに会合が開かれた際の率直な印象として、最も強く感じたのは、「このスピード感で本当に大丈夫なのか」という点でした。実際には一部で取組みが進んでいるものの、今後事態が深刻化する恐れのある地域は数多く存在します。そうした地域に対して、適切な刺激を与え、行動につなげていく必要があると考えます。

今回のとりまとめでは、議論に参加されている方々の間では、意見が対立していたとしても、データの重要性等を含め一定の危機意識が共有されていると感じますが、最も懸念しているのは、この問題を「自分には関係ない」と受け止め、遠巻きに見ている層についてです。実際には危機が迫っている、あるいは将来的に持続不可能となる地域に対し、どのように意識を喚起していくのかが重要だと思います。

地域の協議会も、うまく機能すれば良い形になりますが、現世代や今後 10 年程度の視点に基づいた判断が優先されてしまうのではないかと懸念もあります。とりまとめに入れ込むのは難しいことは理解していますが、データやアンケートなどを活用し、20 年後、30 年後の地域にとって何が最善かを考える必要があると思います。

そのような視点が欠けると、結果として 10 年後に再び対処に行き詰まることにもなりかねません。各ステークホルダーの皆様には、長期的な視野と負担の在り方を含め、将来世代の負担にならない方法を検討していただきたいと思います。

様々な政策において、全てが「その場限り」とは申しませんが、直近の 5 年、10 年しか見えていない結論が出るのがかなり多いと感じています。そのため、本当に実現するにはかなりの工夫が必要だと思いますが、少なくとも意識の上で、関係者の方々には 20 年後、30 年後を視野にいれた議論を行っ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した。続いて、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学の吉田です。前回の意見も踏まえ、事務局において整理していただいたことに感謝いたします。

総論的なことを 1 点と、細かいことを 2 点ほど申し上げます。

まず総論として、私自身の認識では今回の議論の目的変数は、ローカル鉄道の危機そのものというよりも、地域全体が直面している危機にどうモビリティが応えるかという点にある

と考えています。その中で、鉄道をどう活かすのか、他のモビリティをどのように活用するのかが、本来のゴールではないでしょうか。

私は現在、東北地方の大学に所属していますが、少子化の影響は非常に深刻です。現在は定員を維持している国立の福島大学でも、10年後には定員割れが生じる可能性が十分にあります。それほど急速に子どもの数が減ってくる中で、鉄道や地域が厳しい状況に置かれるのは避けられません。

これまでの延長線上で緩やかに縮退・減少していく段階ではなく、今後10年から15年で極めて大きな変化に直面するという前提を、いかに共有できるかが重要な論点だと考えます。その中で、国として基幹的な鉄道ネットワークをどのように位置づけるのかが問われているのではないのでしょうか。

協議会の在り方についても触れられていましたが、鉄道を残すか残さないかという二項対立ではないと言いつつも、結果として広くゼロかイチかで捉えられてしまい、協議会における議論が円滑に進みにくいという構造的な問題はあると考えています。

本来、何を議論すべき場なのかという点についてのメッセージは、今後も発信していくべきではないかと思っています。

その上で、各論についても少し申し上げたいと思います。

まず、5. (1) 2つ目のポツにあります「国は引き続き地域の議論を踏まえ、…社会資本整備交付金などの予算の確保等に努めるべきである」という部分についてです。「まちづくりや観光振興という観点も踏まえつつ」の記載、こちらは「ローカル鉄道が存在すること自体が、まちづくりや観光振興に資する」という趣旨ではなく、「まちづくりや観光振興にローカル鉄道を活かしていくという点について、関係者の間で十分な合意形成がなされている場合」には、社会資本整備総合交付金等の予算が活用され、国もそれを引き続き確保していくという意図であろうと理解しています。

ただし、そのように読み取れるかどうかについては、「必要に応じて…」以下の記載ぶりには様々な解釈が生じ得ると感じたため、多少修正が必要ではないかと思いました。

次に、加藤先生のご指摘と重複しますが、5. (3) (ア) の3つ目のポツ冒頭の「持続可能なまちづくりに資する交通体系を議論」の部分に、当該鉄道事業者が一定の役割を果たすと記載されていることについて、今回「必要に応じて」という文言が追加されたことには一定の配慮がなされたと感じています。

一方で、どちらかというとJR、とりわけ上場4社の動きに忠実な文章という印象があります。九州での先だつての動きなど、地方の第三セクターをはじめとする鉄道事業者の場合、当該路線が廃止されれば、事業者そのものも存続しなくなるため、そもそもこの文章自体が成り立ちにくくなります。

運行実態に関するデータ提供は求め得るとしても、どこまで関与を求めるのかという点は、置かれている鉄道事業者によって異なると考えられるため、その違いが読み取れるような整理が望ましいと思います。

続いて、5. (4) の6ポツ、地方自治体からの指摘にある「当該路線の（地域における）価値も勘案する」という表現についてです。そもそも、この「価値」というものが具体的に

何を指すのかについては、各県から発言いただけたかというところは私はまだ十分に納得できておりません。

むしろ、今後の地域モビリティ刷新や持続可能な地域づくりを考える上では、鉄道のみならず、広く公共交通自体の価値とは何かをしっかりと考えなければなりません。その点が曖昧なままでは、課題整理の最後に記載されている「受益」を含む、いわゆる「外部性」の議論にも結び付いていかないのではないかと考えるため、引き続きの議論を期待したいと思います。

最後にもう1点、5.(6)3ポツ目に記載されている協議運賃制度についてです。これについては、これまでの検討会の議論の中でも、十分に活用されていないと報告されていますが、なぜ活用が進まないのかについて検証が必要ではないでしょうか。

実際に聞いたところでは、結局原価計算が必要であり、通常の申請と労力が変わらないため使いにくいという声も複数ありました。そうであれば、制度の機動性が十分に発揮されないこととなります。制度が設けられたにもかかわらず十分に活用されていない点は、ローカル鉄道再構築において重要な論点であると考え、申し添えます。以上です。

○竹内座長

ありがとうございます。

私からも意見を申し上げたいところですが、予定時間を超過しているため、別のタイミングで申し上げたいと思います。

事務局からは後ほど一括してご回答いただくということで、続いてオブザーバーの皆様からご意見を承りたいと思います。

まずJR各社にご意見をお願いしたいと思います。順番に、恐縮ですが3分以内でお願いいたします。JR東日本よりお願いいたします。

○JR東日本

JR東日本です。第2期の議論のとりまとめに向けたご尽力に感謝申し上げます。

今回のとりまとめは、「鉄道特性が発揮できていない路線であっても、鉄道として一律に維持すべきである」という誤解を生じさせないように、各所で配慮がなされていると受け止めています。これまでも地域の皆様と、より良い地域交通に向けて真摯に対話を重ねてまいりましたが、今後も前向きな話し合いを進めていきたいと考えています。

鉄道路線は、鉄道特性が発揮できていない路線、健全に運営できる路線、特急や貨物が走行しているものの維持には課題を抱える路線など、いくつかのグループに分けて考えることができると思います。

これらを同列に扱うのではなく、それぞれについて、誰が費用を負担し、誰が安全の責任を担うのかを明確に議論すべきであるという考えのもと取り組んでまいりました。

今回のとりまとめにもあります「維持すべき基幹的ネットワーク」の在り方について、早期に具体的な議論の場を設けていただきたいと思います。

その上で2点申し上げます。

1つ目は、5.(3)(ア) 5つ目のポツに記載されている二次交通についてです。それまでの文も踏まえた文脈上、鉄道を一次交通、バス等を二次交通とする整理になっているように読めます。「域内の二次交通も含めたモビリティの在り方についても」という表現は、「域内に入る際に利用する鉄道」について一次交通、としているのか、鉄道特性が発揮されているかどうか等の状況により、扱いは変わるべきと考えます。

2つ目は、5.(4)の最後のポツの冒頭「地方自治体が鉄道の価値を最大限活用するという発意と創意工夫のもとで」という表現についてです。後段で「輸送特性を活かして」と書かれているため、大量輸送という鉄道特性を活かせる路線に限定した趣旨で記載しているかどうか、確認をさせていただきます。

仮にそうではない(鉄道特性を発揮できない路線も対象としている)場合、地域の皆様には、「発意や創意工夫」に留まらない、より強力な支援を求める必要が生じる可能性があるため、表現の整理が必要だと思います。

以上が気になる点でした。

また、とりまとめの中にも記載がありますが、設備の老朽化と働き手不足は、今後持続可能性を維持するためには避けては通れない、深刻な課題です。将来的に修繕が追いつかず安全が確保できない状況になれば、列車の運行自体が不可能となります。この点についても、喫緊の課題として議論を深める必要があると考えています。

鉄道事業者として最大限の自助努力は続けますが、それだけでは対応しきれない段階に入りつつあるという危機感を共有していただきたいと思います。

以上、今後の議論づくりの場の提供の依頼と、具体的な記載2カ所についての確認、そして設備の老朽化・働き手不足の観点からの持続可能性に対する将来の懸念を申し上げました。

弊社としても引き続き、地域の皆様とともに、モビリティサービスを中心とする様々な領域において、地域を元気にする取組みを進めてまいります。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。続いて、JR西日本よりお願いいたします。

○JR西日本

JR西日本です。まずは、この第2期において、こうした議論の場を設けていただき本当に感謝を申し上げます。

本検討会では、第1期や法改正の要点が改めて確認できたものと認識しております。まず1点目は、地域、とりわけ自治体の主体性。2点目は、関係者による連携と協働の重要性。3点目は、本検討会のタイトルでもある地域のモビリティの刷新、特にローカル鉄道における事業構造の変更、新交通への転換の重要性について、改めてご確認いただいたものと考えており、非常に重要な点と思っております。ありがとうございます。

その上で、3点意見を述べさせていただきます。

1点目は内部補助についてです。委員の方々からも指摘がありましたが、5.(3)冒頭の「大量輸送機関としての特性が十分に発揮できていないローカル鉄道については…引き

続き…」という一文により、大量輸送機関としての鉄道特性の発揮を判断の基準とすることは、今回確認できたかと思えます。また、5.（5）及び（6）の中でも、過度な内部補助には否定的な記述があった上で、維持すべき基幹のネットワークを持続的に支える財源の検討が必要、という構成になっていると認識しています。

これらを踏まえると、「一定の内部補助を活用しながら（5.（5）3ポツ目）」という表現は、事務局からの説明においても「鉄道特性を發揮できる線区」を対象としていると認識しております。ここは非常に重要な部分になると思うため、是非今後明確化をお願いします。

2点目は地域モビリティの判断主体について、5.（3）冒頭の「地方自治体を含む地域の関係者が主体的に」モビリティの在り方を議論する役割を担うことが重要であるといった記述があり、5.（4）の最後のポツ「こうした点について…」の箇所において、「沿線地方自治体が鉄道の価値を最大限活用する」中で、「維持・活性化を行う場合には、…」と続くところ、活性化については問題ありませんが、鉄道の維持を地方自治体が主体的に判断する、と読めてしまうリスクがあります。鉄道の維持を自治体が単独で判断するということはありえず、また鉄道の維持の判断は事業構造の変更等、極めて重い判断であり、判断主体及びその責務が誰にあるかは誤解を生まない記載への検討をお願いしたいと思います。活性化の取組みについては、これまで同様、自治体と一緒に弊社も熱意を持って取り組むことを考えております。

3点目は緊急度についてです。委員からも指摘があったとおり、第1期や法改正の場面では、「スピード感」や「喫緊の課題である」ことについての言及がかなり散りばめられていたと認識していますが、今回はあまりその点について触れられていないと感じています。

コロナは収束しましたが人口減少は加速しており、鉄道・バスを問わず担い手不足はかなり進行しているため、是非この「緊急性」について、感度を上げて関係者で取り組んでいきたいと考えています。

ローカル鉄道の関係のみならず、人口減少が進む中で地域の持続可能性の向上は、地域にとっても事業者にとっても対応は極めて難しい問題であり、我々としても本当は目を背けたいくらいではありますが、だからこそ問題を先送りにせず、地域も事業者も覚悟を持って取り組んでいくということについて、今回明確に考え方を整理していただきました。これに基づき、しっかりと取組みを進めていくことが重要だと思っております。我々も逃げることなく地域と協働してローカルエリアのモビリティ刷新を早期に実現し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。それでは次に、JR九州よりお願いいたします。

○JR九州

JR九州の松下です。今回、このようなとりまとめをしていただき、ありがとうございました。また、このような会議にお呼びいただき、感謝申し上げます。

今後、国土交通省を中心に鉄道ネットワークの基本的な在り方や今後の財源確保等につい

て議論を深めていかれると理解したところです。

そうした中、この取りまとめについて2点、重複する部分もありますが、あえて申し上げます。

5. (4) 最後のポツ、「こうした点について」から始まる部分についてです。ここについて、地方自治体からの意見であるのかどうかはわかりにくいと感じました。この部分が誰の発言なのかを明記する必要があるのではないかと考えています。

もう1点は、内部補助に関する考え方について、5. (5) 3つ目のポツの「一方で」から始まる箇所です。「今後の「維持すべき基幹的ネットワーク」の在り方に係る議論も踏まえて」と記載されていますが、ここについては、「鉄道特性を發揮できる線区については」といった形で表現に改めてはどうかと考えています。この点については、意見として申し上げておきたいと思います。

今回のとりまとめを受けて、これまで当社が取り組んできた内容や経営努力については、これまでも申し述べてきたところです。一方で、経営環境は非常に厳しさを増しており、自助努力だけで将来にわたり公共交通機関として機能を維持していくことは困難になりつつあると考えています。このことは既に顕在化しており、喫緊の課題であると認識しています。

ローカル線に限らず、交通ネットワーク全体において重要な一部の幹線についても、当社発足時と比較して利用者数は7割以上減少しており、赤字計上が続いている区間もあります。現状のままでは、内部補助機能の低下が避けられず、本来投資すべき利用者の多い区間への投資や、鉄道需要創出に向けた機能向上への投資も困難になっていくことが想定されます。この点については、これまで申し上げてきたとおりです。

ローカル鉄道、また基幹的ネットワークに関する議論は、まさに待ったなしの喫緊の課題だと考えています。これまでの議論を踏まえると、ローカル鉄道を中心とした地域交通については、まず地方自治体が主体となり、持続可能な地域やまちづくりをどのように進めていくのかという将来ビジョン、グランドビジョンを描いていただくことが重要です。その中で、地域にとって最適な交通ネットワークについて、我々も共に未来志向かつ建設的に議論していきたいと考えています。

その際、鉄道特性を發揮できない線区を存続させるという判断を行う場合には、その受益に応じた事業主体等を含む、担い手や責任の所在について検討する必要があると考えます。

地域交通法は改正されましたが、自らの地域の「あるべき交通ネットワーク」に関する議論への姿勢については、地方自治体ごとに依然として温度差があると感じています。

当社としても、将来にわたり持続可能な交通ネットワークの確保という地域交通法の趣旨に則り、必要に応じて再構築協議会等を活用し、地域交通の在り方について議論をさらに深めていきたいと考えています。

そのためにも、国においては、地方自治体がより主体的に取り組めるよう、指導力を發揮していただきたいと考えています。

また、地域をまたぐ広域ネットワークについて、国による国土強靱化や産業発展等を見据えた将来ビジョンに基づき、鉄道特性を發揮できない線区を存続させる場合には、ローカル鉄道と同様、その受益に応じた担い手を検討する必要があると考えます。

内部補助機能が限界に近づく中、「維持すべき基幹的ネットワーク」を定義し、鉄道という重要な社会インフラを維持するための安定的な財源の在り方について、国がリーダーシップとスピード感を持って踏み込んだ議論を進めていただくことを強く期待しています。

本日の取りまとめが、日本の地域交通を刷新する新たなスタートとなることを期待するとともに、当社としても、できる限りの努力を着実に続けてまいります。以上です。

○竹内座長

ありがとうございました。それでは、他のオブザーバーの皆様からご意見がございましたら伺いしたいと思います。オンラインでご参加の方は、挙手ボタン等でお知らせください。はい、お願いいたします。

○交運労協

交運労協の池之谷です。前回の発言に対し、修正の対応をいただいたことについて感謝を申し上げます。

新たな内容について、働く側の観点からひとつお尋ねしたいと思います。

5.(3)(ア)3ポツ目、「新たな交通手段に転換されるとしても、必要に応じて、当該鉄道事業者が引き続き地域において一定の役割を果たす」という記載についてです。具体的にどのような役割を想定しているのかがわかりにくいと感じました。新たな交通手段への手助けなのか、雇用の移管なのか、何を指しているのかについて、教えていただきたいと思います。

また、内部補助に関する記載では、「過度な内部補助は望ましくない」としつつ、一定の内部補助についてはウェイトが大きいように読めます。内部補助により、安全精度や従業員の労働条件の維持向上が損なわれることがあってはならないと考えています。そのためにも、国や地方自治体による支援の必要性について、より明確に記載することが望ましいのではないかと思います。

さらに、JR中心の議論となっており、JRに接続する第三セクター、民鉄、バス事業者等との関係性が切れているようにも見受けられます。今後の議論では、民鉄等も含めた幅広い参加のもとで意見交換が行われることを期待しています。以上です。

○竹内座長

ありがとうございました。続いてご意見はございますか。はい、お願いいたします。

○全国知事会

全国知事会のオブザーバーとして参加しております、広島県の三島です。今回の取りまとめにあたり、地方側の意見をお話する機会をいただき、誠にありがとうございました。また、委員の方々におかれては、終始熱心に議論いただいたこと、厚く御礼申し上げます。

地方側では、前回以降、課題整理案について47都道府県に照会を行い、そのうち9県から意見が提出されましたため、とりまとめの上、国土交通省へ提出させていただきました。

内容としては、昨年4月の特別要望や、今回の検討会でのヒアリングに沿ったものとなっています。

国土交通省におかれては、引き続き都道府県をはじめとする地方の声に、しっかりと耳を傾けながら検討を深めていただきたいと考えておりますし、地方からも引き続き意見をお伝えしてまいります。以上です。

○竹内座長

ありがとうございました。それでは、ここまで多様なご意見をいただきましたので、事務局からコメントをお願いいたします。

○事務局

様々なコメントをいただき、誠にありがとうございました。

個別の文言に入る前に、総論的なご指摘について申し上げます。

ひとつは、議論の範囲が限定的ではないかという点については、ご指摘のとおりであると認識しています。今回の検討会は、開催に至った経緯もあり、時間的制約の中ですべての事業者やパターンを想定した議論を行うことは困難でしたが、皆様からいただいたご意見については真摯に受け止め、今後の制度設計や、今から申し上げるネットワークに関する議論に活かしていきたいと考えています。

また、スピード感についてもご指摘のとおりです。特にローカル線沿線については、地域によっては2050年時点で2020年比3割から4割の人口減少が見込まれるところも多くあります。そうした中、待ったなしで制度設計を進めなければならない状況にあることは、我々も十分認識しています。

JR各社からもご質問をいただいた「大量輸送機関」について、最初に明確にしておきませんが、鉄道の輸送特性は大量輸送機関であることです。そうした輸送機関としての鉄道を、今後どのように考えていくのかについて、我々もネットワーク論としてしっかり検討し、とりまとめていきたいと考えています。

以上の認識のもと、個別の点について申し上げます。

「受益がある場合には」という表現について、(利用者でなくとも)ほとんどの人に受益があるのではないか、(「受益者」が)「利用者」と混同されるのではないか、といったご意見をいただきました。幅広い受益を前提として制度設計を行い、当局とも議論を進めていかなければならないため、現時点では一旦この表現で整理させていただき、皆様からのご意見は、我々の制度設計の参考とさせていただきたいと考えています。

また、加藤委員からご指摘いただいた「刷新」や「協議会」、また、神田先生からいただいた「できるだけ早い段階」の考え方については、5.の柱書きに盛り込んだつもりです。

「できるだけ早い段階から」「法定協議会」「再構築協議会」について記載しました。これらのご意見については、我々の方で制度運用をしていく中で、しっかりと受け止めて進めていきたいと考えています。

地方運輸局の役割についてもご指摘がありました。これについても、5.(1)の2つ目

のポツで「地方運輸局も含め、…必要な助言等に努めるべきである」と記載したつもりです。芸備線における中国運輸局の対応をはじめ、地方運輸局を中心に国で取り組んでいるものであり、我々としても常に連携を密にしながら進めていきたいと考えています。

また、田村委員からは、財源の確保にあたり、鉄道以外に医療や教育といった多面的な観点からの議論が必要であるとのこと指摘をいただきました。財源を確保していくための検討にあたり、非常に重要な視点であり、関係省庁とも連携しながら議論を進めていきたいと考えています。

加藤委員からは、運賃値上げの限界についてもご指摘をいただきました。こちら、財源確保を検討する上で重要な示唆であり、引き続き検討していきたいと考えています。

宮島委員からご指摘いただいたスピード感については、先ほど申し上げたとおり、人口減少が急速に進む状況を踏まえ、危機感を持っていない人に働きかける必要があると感じています。我々も今回とりまとめの最後にアンケートを付したのは、15 ページに及ぶ活字だけの資料だけでは分かりにくい部分もあり、視覚的に、ひと目で皆様のローカル鉄道に対する意識を理解していただくことを意図したものです。

吉田委員からご指摘いただいた路線の価値の不明確さについては、今後さらに議論を深め、明確化した上で整理していきたいと考えています。また、協議運賃制度については、現状十分に活用されていない事実を踏まえ、改善に向けた検討を進めていきたいと考えています。

鉄道の輸送特性が大量輸送であるという点は、先ほど申し上げたとおりです。感度を高めて取り組む必要がある点についても、同様の認識です。

個別の文言については、国として、今後とりまとめていく中で検討させていただきたいと考えています。

最後に交運労協から御意見いただいた鉄道事業者の「一定の役割」については、国の立場で申し上げるのは「手助け」であり、新たな交通手段へ転換する際には手助けをされる場合もあると考えられ、その結果として雇用につながる場合もあると考えています。

労働条件と内部補助の関係についても、財源を検討する際には重要な観点であり、その点も含めて制度設計を進めていきたいと考えています。

本日は多くのご意見をいただき、ありがとうございました。以上です。

○竹内座長

ありがとうございました。

それでは、以上をもって課題整理および今後取り組むべき方向性に関する意見交換を終了したいと思います。長きにわたり、委員及びオブザーバーの皆様から、多くの貴重なご意見を賜りましたことに、改めて御礼申し上げます。

確かに、加藤委員からご指摘のあった問題提起は重要なものであり、これらをすべて盛り込むと第3期が必要になるほどの内容であったため、第2期の範囲では対応が難しい部分もありました。また、JR東日本からも「今後も議論の場を設けてほしい」というご意見をいただきました。それらについては、議事録等に残し、今後の対応を事務局で検討することとしたいと考えています。

本日いただいたご意見を踏まえると、全面的な書き換えが必要となるものは無かったかと認識しております。細かな箇所の記載の修正については、座長一任とさせていただきたいと考えますが、よろしいでしょうか。

(異議なし)

ありがとうございます。それでは、そのように進めてまいります。

第2期の検討会も本日で最終回となりますので、全体を通じてご意見があれば、今回は指名ではなく、発言を希望される方に挙手等でお知らせいただき、ご発言いただければと思います。オンラインでご参加の方は、挙手ボタン等をご利用ください。

特にご発言が無いようでしたので、先ほど発言を省略させていただいたこともあるため、最後に一言申し上げます。

今後、私に一任いただく修正作業はありますが、その前提として、事務局において、多様な関係者の意見を丁寧に集約し、このような形でとりまとめたこと、まず感謝を申し上げます。

これまでも繰り返し申し上げてきましたが、目的と手段を取り違えてはなりません。まず、その地域にとって望ましいモビリティや社会の姿を明確にし、その上で鉄道をどう位置付けるのかを考える必要があります。この順序を誤ってはいけないという点を、改めて強調したいと思います。

自治体を含む地域の皆様をお願いしたいのは、仮に鉄道を存続させたいのであれば、それをどのように使いたいのかを明確に示していただくことです。地域の足だから、通勤通学に必要なだからという理由は、どの地域にも当てはまりますが、それだけでは不十分です。その地域が何を求めている、どこに重点を置き、どのようなまちをつくりたいのかによって、鉄道の役割は変わってくるはずですが、公共性という言葉も、定義が曖昧なまま使われがちですが、具体性がなければ説得力を持ちません。

地域に鉄道を残したいのであれば、どのようなまちをつくりたいのか、そのために鉄道をどう使いたいのかを明確にし、鉄道事業者に何を求めるのかを示すことができれば、鉄道事業者にとっても意義のある議論になります。地域が潤い、鉄道会社の赤字額も削減されるような、または外部効果が生まれるため結果的に利点が生まれるような、そうした具体的な話をしていただく。その結果、鉄道をどうしていくかという議論に進み、今の鉄道の在り方のままではなく、これからの自治体のモビリティの在り方の全体像から、鉄道を残すにしてもより良い在り方に変えられるところはあるかという発展に繋がっていくと思います。

そうした具体的・将来的な話をしていけば、漫然と現状の維持を求め、財源の話だけを先行させるような議論にはならないはずです。

まずは、どのようなまちをつくりたいのかを考え、その必要性をデータに基づいて積極的に説明することが、議論の出発点であると考えます。今回の取りまとめが、そのような前向きな議論に活かされる資料となることを期待しています。

以上、感想を交えて申し上げます。

それでは、本日の議事は以上となります。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。

続いて、事務局から連絡事項です。

本日の検討会の資料については、座長確認の上、後日国土交通省のホームページで公表します。

議事概要については、後日委員およびオブザーバーの皆様に確認いただいた上で公開します。

以上をもって、本検討会を終了します。誠にありがとうございました。