

交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会
ネットワーク・サービス小委員会（第5回）

平成20年1月18日

【企画室長】 皆様ありがとうございます。定刻となりました。陸上交通分科会鉄道部会第5回ネットワーク・サービス小委員会を開催させていただきます。委員の皆様方、お忙しいところ、ご遠方より大変ありがとうございます。鉄道局総務課の高橋でございます。小委員長に議事をお願いするまでの間、暫時進行を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

まず、お手元の資料でございます。資料一覧、議事次第、配席図、委員名簿がございます。それから資料1として、前回のご審議の続きで、地方鉄道の活性化に向けて、資料2として、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会の緊急提言の素案をお諮りしております。それから資料3として、最終取りまとめに向けてのスケジュール（案）をお配りしてあると存じます。なお、資料、議事要旨、あるいは会議の議事録の公開につきまして、ご了承賜れば幸いです。

早速でございますが、本日の議事に入らせていただきます。これ以降の進行につきまして、山内小委員長にお願いさせていただきます。委員長、どうぞよろしくお願いいたします。

【小委員長】 はい。承知いたしました。それではよろしくお願いいたします。お忙しいところお集まりいただきまして、ありがとうございます。

議事なんですけど、今日は議事次第のほうに3つ、地方鉄道の活性化に向けて、それから交通審議会陸上交通分科会鉄道部会・緊急提言（案）それから最後に最終取りまとめに向けてのスケジュールと3つございますので、それぞれ順を追って進めてまいりたいと思います。

前日も地方鉄道の活性化についていろいろ議論をしていただいたわけですがけれども、その議事の1番目、地方鉄道の活性化に向けてということで、これは資料をご説明していただいた後で、審議をしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【企画室長】 小委員長、ありがとうございます。

事前に資料をお送りさせていただいております。今回、簡潔に資料の説明をさせていた

だこうと思います。よろしくお願いいたします。

資料1でございます。ご説明に入ります前に、前回は地方鉄道が置かれている厳しい現状、あるいは地方鉄道が一たび廃止された場合に地域に与える影響、あるいは鉄道が地域にもたらしてくれるであろう便益のようなこと、それから地域の方々と鉄道事業者が連携・共同して輸送の維持を図っていくための取り組みについてどう考えるかといったことを、資料に基づいてご紹介し、たくさんのご議論をいただきました。

例えば、鉄道の廃止による社会的費用よりも、むしろ鉄道があることによる外部効果を強調して示していったらいいんじゃないか。鉄道ならではの観光の魅力、鉄道の付加価値をもう一度見直して、鉄道を利用した観光の成功事例をつくって広げていくということもいいのではないかと。まちづくりと鉄道を一体的に取り組んでいくべきではないか。あるいは、すべて鉄道を残せばいいというものでもないだろうし、地域が判断する際に忘れてはならない視点、あるいは勘案すべき視点等々を示していくことも必要ではないか。成功事例に関する情報発信はもとより、取り組みを推進するための体制整備が非常に重要である等々。網羅的にはご紹介いたしませんけれども、たくさんのお有意義なご指摘をちょうだいしました。それを踏まえて、今回資料1と題しまして、ご説明させていただこうと思います。

1ページ目でございます。地域において、すべての鉄道を残せばいいというわけではもちろんないと思いますが、地域の生活あるいは観光、まちづくりに組み込まれた持続可能な鉄道として、地域がその鉄道を残したほうがいい、コストをかけてでも残すべきではないかという判断をされるかどうか、その際の考え方を示させていただいております。

右下でございますが、地域社会に鉄道があることによってもたらされる便益、定量的にはかれるものと、定性的な評価をさせていただくものとそれぞれあると思いますが、例えば観光振興、商店街の活性化、まちの誇らしさ、沿線の一体感、移動制約者の足の確保、道路混雑の緩和等々、このような、要は運賃として輸送サービス利用者便益そのものとして、なかなか収受しきれないようなもの、これらについて、どのように評価をしていって、コストをかけて支えていくと考えるかどうか。そんなようなことでございます。

次のページから、観光、まちづくり等々を切り口として、鉄道が役割を果たしてきた、あるいはそれらによって活性化してきた事例を紹介しております。2ページでございますが、前回もご説明しました「いちご電車」、和歌山電鐵の例でございます。地元の方々が鉄道を支えるサポーターとして、お金を出していただいたり、あるいは地元特産のいちごを

テーマにした内装等々が特色であり、「日本一心豊かなローカル線になりたい」というフレーズを使っておられます。あるいは話題性を高めることによる利用促進ということで、「たま」の事例を出したりもしております。

ページをおめくりいただきまして、次のページは、このような取り組みで、長く減少傾向にありましたものがV字回復で増加に転じたという例でございます。

4ページ目でございますが、同じく観光を切り口とした事例でございます。鳥取県の若桜鉄道の例でございます。観光地に向かう足としての鉄道、その役割があるのは申し上げるまでもありませんが、一番下に書いてございますけれども、沿線の景観、あるいは古きよきものをゆっくりと味わってもらおう。この写真の下の方に出ていますが、日本にも珍しいSLの転車台のようなもの、歴史のある駅の景観そのもの、鉄道がみずからの魅力を訴えて観光資源となるといった取り組みもございます。

1枚おめくりいただきまして、5ページになりますが、まちづくりの視点。愛知環状鉄道の例でございますけれども、混雑激化、地球環境の悪化、交通事故死傷者等々の問題に対応するということで、鉄道通勤への転換を、沿線事業所と市が連携して取り組んだり、駅前広場やパーク・アンド・ライド駐車場の整備等々、連携をまちづくりといたしまして、鉄道利用が増加し、周辺道路の渋滞の悪化に歯どめがかかった例がございます。

6ページでございますが、同じくまちづくりを切り口とした事例で、伊予鉄道、三岐鉄道の事例が書いてございます。これにつきましても、自治体によるバリアフリー化等の駅前再開発との連携、パーク・アンド・ライド用の駐車場の整備等の連携により、まちづくりの中で、鉄道が役割を果たし、まちづくりの中で鉄道が活性化をした例を掲げさせていただいております。

それから最後7ページでございますが、直接その鉄道を利用している人に限らず、地元の方々との交流、心の触れ合いを大事にしていらっしゃる例であります。伊賀鉄道は車内に幼稚園児の絵を展示して、おじいさん、おばあさん等が鉄道を身近に感じて、また乗りたいと。あるいは駅の手づくりの魅力づくりということで、園児を招いて七夕飾りをやったりクリスマスイルミネーションの飾りつけをやったりしている。また、鉄道を愛して地元で支えていく人々、活性化に貢献した個人や団体の方々を表彰するというので、大きく地域にそのような取り組みが広がって、地元マスコミでもそのような取り組みが響き渡ったということでもあります。このようなことを通じて、駅は地域の顔、あるいは鉄道は地域の宝だというような認識が生まれてくるとすれば、それは大変意義のあることなのかな

と思っております。

以上、若干の事例をご紹介しました。ここからが骨でございますが、地域において、鉄道輸送維持をしたほうがいいと判断をされるかどうか、そのプロセス、あるいは鉄道輸送を維持しようという合意が形成されたときにそれをどう実現していくのか、国はどう支援をしていくべきかというようなお話がございます。大きく3つのプロセスに分けて示させていただいております。

1つ目が、鉄道輸送の維持の要否に係る評価・検討ということで、便益とコストを評価・把握をしなければいけないということであります。右のほうに今後講ずべき施策と書いてございますが、定量的な便益評価のマニュアル、非常にいいものがあります。ただ、住民の方々が例えば寄り合い所、集会所等でいろいろ物事を考えていくときに、もう少し一般の方にもわかりやすい形で評価手引のようなものをつくれれば、よりよいのではないかとといった問題意識。あるいは、地方鉄道への活性化の取り組みについて、ほかの地域の鉄道ではこんなことをやっているんだと。ああ、これを知っていればもっとこういうふうやりようがあったなという気づきの視点から、横の連携をとっていただくという意味で、データベースの構築、情報共有というようなことが有効ではないかなと思っております。

このような評価・検討を踏まえた上で、実際にその鉄道を残すべきかどうかという意味で、合意形成を地域で図っていただくことになると思います。この場合は当然開かれた議論の確保、いろいろな方々が開かれた議論に参加をしていただいて、議論を尽くして、納得のいく合意形成を図っていただくということでございます。今後講ずべき施策というところの右側でございますが、協議会の運営あるいは地域における連携計画の作成に対する支援というのも必要ではないかということと、私どもも、地方運輸局を持っておりますので、地域の方々が合意形成を図るに当たって、コンサルティング事業を実施させていただくことが必要ではないのかと、こんな問題意識でございます。

そして、鉄道輸送を維持すると決めた場合に、どういうふう to それを実現していくかということでございます。維持すべき鉄道輸送を担う鉄道事業の再構築と書いてございますが、問題意識としてなかなか鉄道事業は厳しい事業環境にあると。それから地方も財政難という課題がある中で、私どもとしても法制度面での受け皿の整備であるとか、あるいは予算、税制、地方財政措置等々、財政的にも総合的な支援パッケージのようなものが必要なのではないかなというふうな問題意識でございます。

これらの全体を俯瞰する3つのプロセスでございますが、それぞれについて簡単にプレ

ークダウンした資料でご説明します。9ページでございます。まず、そもそもの維持の要否に係る評価・検討ということでございます。左のほうに定量的にはかれるもの、あるいは定性的な評価をすべきもの、たくさん並べてございます。これらにつきまして、右上でございますが、市町村、観光関係団体、NPO、住民、あるいは沿線に立地する企業等々、関係者の方々が主体的かつ積極的に議論を重ねていただくということでございます。右下の今後講ずべき施策につきましては先ほどご説明しましたので、省略いたしますが、いずれにしても地域においてどのようなサービス水準で、どんな鉄道を維持すれば、それが地域にとって便益があって、コストをかけてまで支えることが有効であるかどうか。そのあたりの判断をするための評価・検討でございます。

おめくりいただきまして、10ページでございます。合意形成のご説明であります。前回もご説明しましたが、去年の10月に「地域公共交通活性化・再生法」という新しい法律ができております。その中で、地域の方々がその地域においてどんな交通のあり方が一番望ましいのか、住民、市町村、道路管理者、鉄道事業者、公安委員会、バス事業者等々、あらゆるステークホルダーが集まって、徹底的に議論をして頂きます。その中でパブリックコメント、あるいは利用者の方々による提案制度が設けられ、協議会に参加された方の協議結果の尊重義務等、非常にしっかりした制度ができ上がっておりますので、この場を活用して、利用者をはじめとする地域の関係者がみずからの意見を直接反映させ、実現をしていくプロセスができております。この協議会を活用しながら、法定の地域公共交通総合連携計画に位置づけをしていくのかなと思っております。

右下でございますが、お金もかかります。これらにつきまして、補助制度の活用、あるいは先ほど申し上げました私どもの地方運輸局によるコンサルティング事業というの、お役に立つのではないかなと思っております。

11ページでございます。実際に、鉄道輸送を再構築して、維持していくための取り組みとして、どんなことが必要なのかということでございます。まず11ページは、現状の取り組みを俯瞰的に整理しております。一番下でございますが、鉄道関係の資産の保有形態。左にいけますと、上下分離と言いまして、運行事業者と下物を持っている事業者が分かれておる、上下分離の形。それから右のほうであります、伝統的な一体型です。これらにつきまして、それぞれ自治体等々の方々が支援をしつつ鉄道の維持に向けた取り組みをしておられるということでもあります。

左からいきますと、上下分離型。第三種事業者が鉄道線路を保有管理して、分けている

ケース。それから真ん中が、自治体が鉄道線路を除く資産の一部、典型的には土地であります。それらを保有して、鉄道事業者の負担を軽減しているケース。それから右でございますが、事業者が全資産を保有しているが、自治体が各種の補助を実施して負担を軽減しているケース。こんなものがあります。

12ページでございます。前回もご説明いたしましたが、鉄道事業の特性として、インフラをセットで事業者が持たれるということが通例でございました。この場合に、鉄道線路をはじめとする施設保有にかかる経費が非常に多くなっております。左下の円グラフがありますが、ワンマン化とか無人化で人件費が削減されていって、相対的には人件費等々の占める割合が落ちてきていまして、逆に施設保有に係る経費の割合が高くなっております。

右の円グラフでございますが、現在、地方鉄道90社を見たときに約7割が営業赤字になっておりますが、施設保有経費を除いた場合には、約90%が営業黒字になるという試算を示させていただいております。

13ページでございます。今ご説明しました、資産保有コストを軽減させてあげれば、鉄道事業がより維持されやすくなるのではないかと問題意識でございます。左側の上下を一体的に運行しているケースに比較しまして、右でございますが、上下を分けた場合には、施設運輸に関する経費負担が軽減されるということは言うまでもございません。もしこのやり方を透徹していった場合に、第三種鉄道事業者として例えば、自治体が出物、鉄道線路を持って、それを第二種事業者としての上物事業者、運行事業者に貸してあげるといったような場合に、無償で鉄道施設を使用させていただくということは、私どもの鉄道事業法の制度では実施できないので、そこを何とかしてさしあげなきゃいけないのではないかなという問題意識がございます。

14ページでございます。昨年10月に施行された地域公共交通活性化・再生法では、先ほど申し上げた協議会、あるいは連携計画を基本にしながら、左下でございますが、各交通モードに応じて、いろいろな事業を設けております。鉄道につきましても、鉄道再生事業というのは既にご覧いただけます。ただ、これは廃止の届け出がされてしまっている鉄道事業について、ほんとにもうやめてしまうのかどうか、もう1回、話し合いの場に着こうじゃないかと言ったようなことで、特段支援措置を手厚くしているわけでもないものですから、これだけではちょっと足りないかなと。先ほどご説明したような問題意識から、右下の赤い囲みのところでありますが、鉄道事業再構築事業という新しい事業を追加させてい

ただいたらいいのではないかという問題意識でございます。廃止の届け出に至る前に、予防的に継続が困難な鉄道事業につきまして、鉄道事業者さんと地方自治体さんが連携して、共同で計画をつくって、経営の改善を図ると。

それからその中で、事業者さんが経営の改善努力をすることはもとより、市町村の支援を受けて、事業構造の変更を行っていただく。このような3点セットで鉄道輸送の維持継続を図る場合には、鉄道事業法上の法的な手続についての特例装置、あるいは財政支援措置等々、国としても支援させていただくような仕組みをつくらせていただくのが有効ではないのかなと思っております。

15ページでございます。具体的な法律改正の概要を簡単にご説明させていただきます。地域公共交通の活性化・再生法の一部改正となります。地域公共交通総合連携計画、これは既存のものでございますが、この計画をつくっていただいて、それに基づいた特定事業として、鉄道事業再構築事業を追加するというところでございます。具体的には左下のところではありますが、市町村等と鉄道事業者が共同で計画を作成する。内容としまして、事業者による経営改善努力、それから市町村等の支援。それに加えて、事業構造の変更。例えば上下分離。上下分離に限ったことではございませんで、事業の譲渡・譲受がいいようなことありましょ。あるいは重要な資産であります土地の譲渡・譲受等もありましょ。このような取り組みによって、事業構造の変更を図っていただいて、この三位一体で当該路線における輸送を維持するとの目的にかんがみて、事業者と自治体が頑張って連携計画をつくっていただく場合に、大臣が計画認定して、法律上の特例措置を講じさせていただくということでもあります。

具体的には右の箱であります。鉄道事業法の許認可につき一々としていただくのも大変なので、計画認定の中で、いわばワンストップサービスで、一括で許可等を受けたものと見なさせていただくという意味での特例でございます。手続の簡素化といいますか、負担の軽減でございます。

それから2ポツであります。これはすべての場合には当てはまりませんが、鉄道線路を第三種事業者として地方自治体が保有して、それを無償で運行事業者に貸していただくような場合に、それを私どもは「公有民営」と名づけておりますが、このような公有民営方式の上下分離をされる場合には、鉄道事業法上、第三種鉄道事業者となる地方自治体に、線路の使用料収入が一切入ってきません。収入がゼロになります。収入がゼロですと、さすがに私どもは事業採算性を見ることができませんし、見る必要もありませんの

で、鉄道事業法上の手続、基準から、当該部分を外すといったようなことでございます。

それから一番下に書いてありますが、このような取り組みに対しましては、予算補助制度、あるいは地方財政措置、税制特例等の総合パッケージでお手伝いをさせていただくということでございます。

16ページでございます。左に普通の上下分離、右に、それをさらに突き進めた公有民営方式の上下分離を書かせていただいております。右の赤いところをごらんください。効果としましては、当然のことながら運行事業者の費用負担はさらに軽減されます。それから、ここが大きいところだと思いますが、自治体が鉄道施設を自ら公の財産として保有されることとなりますので、通年予算補助ということで、補助を出してさしあげるといことと比べたときに、より安定的、継続的、かつ地域の声を反映した輸送が実現されるのかなと思っております。

もちろん、すべてのケースを公有民営でやらなければいけないということではありません。このようなことを自治体を選択される場合には、私どもとして鉄道事業法上、特例措置をとらせていただく必要があるという問題意識でございます。

最後になります。17ページでございますが、予算、税制、地方財政措置のパッケージの概要を簡単にご説明します。左のほうが現状でございますが、補助の名前をより積極的なものに変えます。輸送高度化事業費補助と申しまして、補助率をかさ上げしたり、赤字要件の撤廃ということで一部要件を見直していただくとともに、真ん中の下のほうであります。地方財政措置として、起債、あるいは交付税措置につきましても、新規で創設をさせていただきます。それから各種の税制特例措置を合わせまして、一体的、総合的に支援をさせていただきたいということでございます。

前回もご説明しましたが、まちづくり事業との連携等々、総合的な支援のあり方ということに心がけてまいりたいと思っております。前回ご説明した問題意識、あるいは前回いただきましたご指摘を踏まえて、法律を出して総合的に支援させていただくと、こんなような考え方があるのではないかといたご説明でございます。ありがとうございます。

【小委員長】 どうもありがとうございました。

今事務局から地方鉄道の活性化、具体的な手段も含めてご提案といたしますか、ご説明がございました。それではこの件につきまして、ご質問あるいはご意見がありましたら、ご発言をお願いしたいと思います。どなたかいかがでしょうか。どうぞ。

【委員】 15ページあたりを見ていて思ったんですけども、今回予防的なことも含

めてということで、今までよりはもっと先に手を打つようになっているんですが、継続が困難または困難となるおそれのあるというものに対して、特例措置をやるとなると、ちょっと変な言い方ですけど、おそれがないところもおそれを生じさせるとか、いわゆるモラルハザードが出てこないかとちょっと心配しているんですが、その辺の歯どめはどのようにお考えでしょうか。

【企画室長】 モラルハザードがあってはいけないと思っています。そのように制度を組み上げますし、運用もきちっと考えていかなければいけないと思います。もちろん、定量的に、例えば経常赤字が何%、何年とか、そう機械的に決めればよいというものではないと思いますが、事業の継続が大変困難になっておられる。それで、維持のための努力をいろいろ尽くし、それに地域の方々も力を合わせて、こういうふうにやっていったらいいんじゃないかと。鉄道事業者さんも力を尽くして、やることをやっていただいて、でも、なかなか刀折れ矢尽きてきて難しそうだなと。地域の方々もそこまで事業者さんがやっておられるから、地域としてもそれをコストをかけてでも、いろいろな意味で支援していかなくちゃいけないな、ということで、事業者さんと地域の気持ちが一体となってこの鉄道を残していこうということになって初めて連携計画の中に事業というのは盛り込まれるでしょうし、計画ができていくと思いますので、そのようなことをきちっと私どもも拝見させていただきながら、大臣による計画認定をさせていただくということになるという問題意識でございます。

【委員】 健全な経営をしている鉄道事業者が、こういう特例措置を求めて、逆にいいかげんな経営をするという心配はないでしょうか。

【企画室長】 そのようなものをこの制度に載せていくということではございません。

【小委員長】 よろしいですか。廻さん。

【委員】 2点あります。1つは8ページ目の、鉄道輸送の維持に向けたプロセスというところです。1つ1つの四角の中はそのとおりで、この順番でよろしいと思うんですけども、実際には合意形成が先にあって、それから取り組みという順番になるとは限らないのではないのでしょうか。取り組みのめどがある程度ついたら合意が形成されるケースもあるのではないのでしょうか。例えばこの鉄道を残そうというときに、いろいろなその前のページにあるようなことをやれば、大体残るだろうということになるんですよね。ところがいざ取り組みをしてみたら、やっぱり残せないわけです。ですから、取り組みをある程度視野に入れつつ合意形成をするというケースが出てくるんじゃないかなと思います。

それからあともう1つ、公有民営の場合、事業採算性に係るものは適用しないということなんですが、例えば、鉄道が値上げをしたりする場合はどうなるのでしょうか。

【企画室長】 ありがとうございます。

2点いただきまして、1点目は、あえて整理のためにこう書かせていただきましたけれども、実際の運用におきましてはやはり見通しといたしますか、こんなことをやればこうなるから、そこから戻って考えると、そのようなことがあるのはご指摘のとおりだと思います。

それから2点目であります。私のご説明でわかりにくかったら申しわけございません。ここで申し上げている事業採算性の部分は、下物、鉄道線路を保有管理して、それを貸し与えるという意味での、第三種鉄道事業についての事業採算性です。そのときに……。

【委員】 下のほうですね。

【企画室長】 はい。収入が入らないということです。

【小委員長】 よろしいですか。そのほかにいかがでしょう。どうぞ。

【委員】 11ページの質問なんですけれども、教えていただきたいんですが、この上下分離型とか、自治体が支援していくとすべてのタイプでなっているんですが、自治体が支援するというのも、ずっと永続的にできなくなる可能性がある。これはある時期非常に採算性の問題で、こういうふうに補助しよう、サポートしようとしてやったとしても、自治体に入ってくる財源自体が人口が減ることで減れば、サポートできなくなってくる時期もありますよね。それはどのように考えているんですか。これは永続的に自治体がサポートしていくというのが前提になるんですか。教えてください。

【企画室長】 ありがとうございます。

11ページは、まず、新しい制度の提案というよりは今まであるものを確認的にお示ししている資料でございますが、まず、刀折れ矢尽きてきて、もうすぐほんとに倒れてしまうかどうかという瀬戸際になりかかっている事業をどうしたら維持していけるのかというところでございます。目前に迫ったところをどうしていけばいいのか。

先ほど私が申し上げた、事業構造の転換が、3点セットの1つでご紹介したところですけど、今までのやり方をちょっと変えていただいて、先々持続可能、あるいは自分の足で立っていけるような鉄道にしていく。やはりすぐさま自治体さんの支援なしになかなかうまくいかないと思いますから、少なくとも自治体の支援を受けながら、廃止の危機といたしますか、つぶれてしまう危機的な状況を脱して、軌道に乗っていくといったようなこと

かと思えます。

ただ、いずれにせよ鉄道事業者さんは、鉄道事業法でももう撤退するしかないというときには、原則的には撤退は自由ですので、そのような中での話にはなりません。あるいは自治体さんの支援が永続的になければいけないとか、それを当然の前提にした制度ではありません。

【鉄道局長】 私のほうからも補足させていただきますけれども、私どもの今お諮りしている議論の内容の前提として、1億3,000万の国になってきた国が、今7,000万になる過程にあるわけです。それで今までは乗数効果的に人口が増えるということが、いろいろな風景に反映されていたわけです。それは、地方鉄道の需要に対しても、全部効いてきたわけです。それが今度は7,000万の国になっていくというのは、乗数効果的に、今度は減少の風景になってくる。したがって、命に終わりがあるように、あるいは国家にも終わりがあられるかもしれないという美学に立てば、社会がある限りという前提で、すべて何か一組織が永続するんだということは、まず前提にしていません。

それで、じゃあこれは何を考えているかということ、私どもは鉄道事業を存続させること自体を目的化しているのではないんです。あくまでも地域が活性化する、あるいは地域がこれからお年寄りも、それから若い者も含めて、老若男女が地域を生き生きと生きていく、その舞台の中に取り込まれている鉄道を実現するということを目的にしているんです。

したがってそこは、地域がというか、自治体もNPOも鉄道会社もすべての方々を含めて、この地域、おれたち合力していくんだという、本気の覚悟があるかどうか。今ご質問にあった永遠にというか、どこまでも続くということについては、終わりのないコマの回転はありませんから、必ずいつかは終わりがあられるかもしれない。ただ少なくとも、あしたはあしたの日が上るじゃないけれども、少なくとも次世代のときには次世代に考えてもらうしかない部分があって、ある程度の割り切りをしながら、ここはちょっとまだこれからも議論がありますが、例えば、最低限10年でも、地域がそれで活性化し、地域がみんな生きていけるという舞台が成り立つんだったら、それはそれでいいじゃないかと。その覚悟を一応絵姿にするスキームをつくるんだと。こんな形だと思うんです。ちょっとお答えになっているかどうかわかりませんが、そういうことを想定しています。

【委員】 ただいま局長がおっしゃったとおりだと思うんです。私、鉄道事業者として、先般ここに書いていただいています、伊賀線と養老線の上下分離をやりました。このときに、ここにいろいろ書いておられますが、沿線市町村の必死の思いがあったということで

す。レールはめくらないでほしいという要請に我々がこたえたものです。

養老線が年間9億程度の収入に対して、営業赤字が13億円。そして伊賀線が2億の収入に対して4億円の赤字が出るという状態でした。これは会社経営者として、そういう公共用だということを除外しますと、今はやりの経営責任という問題が大変な問題になってきます。ですから純粹に言えば、廃線ということですが、現状の地域を見ますと、過疎地域において中高の子供たちの通学、そして年寄りの病院通い、これはどうしても維持していかなくちゃいかんということで、大変ご無理なお願いをしまして、上下分離して、近鉄が鉄道施設を保有し、メンテをやる。そして新会社をつくって運用をやる。近鉄が、公共団体から補助金を得られませんので、補助金の受け皿として運行会社をつくった。ここへ各市町村がいわゆる議会の了解を得ながら、分に応じた基金を出すというものです。それで私の考えは、養老線については13億程度の赤字を、補助金を得ながら約5億円に、伊賀線については4億円の赤字を2億円に圧縮していく。あと残りは従来の経営者である近鉄が持ちましようということです。

これも今おっしゃったように、現状の需要がある限りの話であって、市議会がこういうものに対する支出はだめだよという判定が下されますと、これは維持できない。それは住民が自分たちの負担と鉄道のある利便との比較衡量の中で、もう鉄道は要りませんよという判断があれば、そのような対応をしていくということです。しかし、そういう判断ができるまでは、お互いに頑張りやないかということの合意の中で、鉄道局のご了解を得て、上下分離をやっていただいた。そのために、非常に沿線の方々は喜んでいただきました。

しかし依然として我が社には年間7、8億円の赤字が積み込まれていきます。社会奉仕という意味ではありませんが、鉄道業者として何とか歯を食いしばってやっていこうと思っておりますが、ここまでよく踏み込んでいただいた制度を考案していただきました。これも数年前なら考えられないことだったと思います。もう一步踏み込んで、経営主体に関係なく、そういう地方路線の補助制度というものにまで広げていただければ、さらにうまくいくのではないかと思います。特にこれからJR線の過疎路線の施設が老朽化してまいりますから、将来大きな問題として浮上してくると思いますので、ひとつこれをきっかけに、新しい制度に思い切り突っ込んでいただきたい。

そして今申しました地方自治体の負担でございますが、こういう過疎路線のある沿線の自治体は非常に財政難でございます。この財政難に対して、何らかの法的措置を講じていただければいいんじゃないでしょうか。だから今おっしゃったように、このレールを未来

永劫維持しようということではないと思います。地域の住民たちの生活の安定を図るために必要な限りは維持するというように私も理解しておりますので、思い切った施策をお願いしたいと思います。

以上でございます。

【小委員長】 ありがとうございます。飯島委員、先ほど……。

【委員】 ありがとうございます。お話をいろいろ聞いて、非常によくわかりました。そうした場合にちょっと思いましたのが、再生計画をつくっていくという段階で、例えば自治体が支援するのは5年間にするとか、状況によって計画書の中に組み込む数値が違ってくるとするんですけども、例えばその5年間の間で、鉄道会社が黒字に転換するようにしないといけない。そうすれば、自治体の支援をどんどん減らしていくとか、そういったのが、多分ケース・バイ・ケースでいろいろな計画書の中に反映していくというふうに私は受けとっています。それだけです。

【鉄道局長】 私のほうからちょっとコメントしておきますと、一番大事なことは今までの各委員のご発言の中にも含まれておりましたが、モラルハザードにならないということも大変大事なポイントでございまして、JRも、それから近鉄も大鉄道会社でございますので、そういう大鉄道会社が大きな懐の中で運営している路線のあり方と、それからまさに1区間のみで地方で頑張っている企業というか鉄道事業者とは、おのずと位置づけが違ってこようかと思っています。

それで、私どもが今直接まずはターゲットに置いているのは、まさに地方の中小鉄道が一番の照準でございまして、いろいろなところに適用していただきたいというご意見もよくよく私どもとしては真摯に受けとめて、これからまた検討の材料にはしたいと思っています。それで、中小鉄道がターゲットでありますけれども、直ちにすべて大手民鉄の枝線みたいなものは排除するかどうかは、これはまさに本気度とか、それが真にその時点で極めて緊急度があって大事なのかとか、それまでの社会的、あるいは歴史的経緯、そこをよくよく見きわめながら、この再構築事業を認定するときに、斟酌したいと思っています。

【小委員長】 よろしいでしょうか。そのほかに何か。

【委員】 はい。

【小委員長】 どうぞ。

【委員】 いろいろ議論がございましたけれども、やはりこの20年間、例えばJR東日本だけを見ましても、東北の遠いほうの路線などは線区によっては3分の1になってい

るところもあるわけです。これは先ほどもお話がございましたが、自治体もそういったところは非常に苦しんできている。そもそも人口が減ってきていて大変だという状況の中で、さあどうするかというと、これはそれぞれ個別のケースの議論が必要だと思えるのですけれども、鉄道があればいいということではない。もちろん先ほど局長がおっしゃった鉄道の本気度というのですか、合力とおっしゃいましたけど、ワン・オブ・ゼムとしてどこができるかということだと思えるのです。公共交通といいますか、いわゆる住民の足として本当に必要なものは何なのかということは、鉄道だけではなくてバスでも当然あるだろうし、バスでも大きな乗り合いでなくて、小さな乗り合いバスみたいなものもあるだろうし、そういういろいろな可能性の中で何をやるのかということが、これから本当に人口7,000万人に減っていく中では必要なだろうと思えるのです。それが1つ。

それから、これは一般論、抽象論で恐縮なのですが、もう1つ思いますのは、やはり鶏が先か、卵が先かみたいな議論にどうしてもなるのですけれども、先ほど幾つか事例がございました都市に近いところ、あるいはそこそこの観光地があるようなところは、こういったことができてくるのかもしれませんが、現実に過疎化で悩んでいるようなところではなかなかそうもいかない。そうすると、鉄道だけではなくて、非常に大きな話になってしまうのかもしれませんが、国全体の議論かもしれませんが、やはり地方に人が行けるような、住みつくような、あるいは今の流出が止まるような政策、もちろんこれは別に国土交通省だけの議論ではないわけですが、そういった本当に根っこの議論としての対策を打たない限り、この議論というのは常に鶏か卵かという議論で、未来永遠に続くのではなからうかという気がします。私どももワン・オブ・ゼムとしていろいろ努力はしていくし声も上げていきたいと思えるのですが、やはり国全体の中でこういう人口流出をどうするのかということ、それぞれの立場から声を大にして言っていく必要があるのではないだろうかという気がいたします。抽象論ですが、

【小委員長】 ありがとうございます。よろしいですか、伺うということで。

そのほかに、どうぞ、竹内委員。

【委員】 ちょっと違う観点かもしれませんが、9ページのところで、便益が地域に発生するという点での意義を確認して、その意義があるならば鉄道存続になるわけですし、今後そういうことが判断しやすい手引をつくりましょうということだと思える。その点で、少し気にしなければいけないと思う点があります。9ページ左側の上から3番目において、例えば鉄道があるならば商店街が活性化しますよと、こういうメリットがあ

るので、鉄道はいいですね、といったときに注意しなければならないのは、例えばある自治体である国道があって、その沿道にお店がある場合と、同じように同じ自治体の中に鉄道があってそこに駅前商店街がある場合に、仮に鉄道がなくなるとそれに代わって今度は国道の沿道のお店が潤うわけです。とすると、トータルとしての交通需要が一定であるとするならば、便益が発生する場所が違ってくるだけの話であって、トータルとしてのにぎわいは変わらずにどちらかの場所が向上するかしないかだけで便益の発生とは関係ないじゃないかということがあり得ると思うわけです。これはさまざまな設定によると思いますが、必ずしも鉄道がなくなると駅前がさびれますよということだけではないということを確認した上で考えなくてはいけないのではないかと思います。

それから、私も実際に地方鉄道の存廃に関するプロジェクトに何回かかかわったことがあり、そこでのアンケートで聞いたことがあるんですが、同じ自治体の中でも鉄道沿線とは関係ない住民の方々の中には、おれは関係ないと言う方が結構いらっしゃいます。そうした住民の方々は、そんなところにお金を突っ込むのはとんでもない話で、自分の生活には一切関係ないから、さっさと鉄道をやめて車でいいじゃないかという意見がわりと多い。

となりますと、自治体がお金を出してインフラを買い取るとか、持つということになったときに、ほかの住民たちに説明責任がなかなかつきにくいと思います。鉄道を廃止したことによるコスト、鉄道があることによる便益というのが、いかに自治体の鉄道に関係がなさそうに見えるところでさえも及ぶのがちゃんと説明できない限りは、なかなか住民の納得は得られませんから、そういうところまで配慮したような手引が今後必要なのではないだろうかと考えます。

以上です。

【小委員長】 ありがとうございます。これもお聞きすればよろしいですね。

【委員】 まさに今の9ページをごらんいただきながらお聞きいただきたいんですが、ここで今議論されているのは、要するに便益の評価というのは、非常にある意味でローカルなんです。例えば、東京の近郊の、今まで鉄道がなかったところに、何らかの形で鉄道が敷設されれば、当然それは一気に東京の通勤圏というようなことになって、そしてそこに移り住む人が増えるということで、その鉄道自体が採算がとれると。それがまたさらにより一層スプロール化していくというケースとは違って、これは全くローカルなレベルでの議論をしているのか、その点です。

ですから、ほんとにローカルなところに鉄道を敷くことによって、例えば人口が増加す

るとか、それから何らかの意味での経済的な効果が、もともとそこに住んでいる人たちにどういう形で生じるのかとか、そういうようなことがこれから見えないわけです。

1つ、最近よくカーボンオフセットというような言い方をしますね。例えば一番単純な例だと、自動車で走るんだったら、あなたはCO₂を出しているんだから木を植えなさいとか、それでオフセットしなさいというようなことです。ですから例えば鉄道を敷くことによって、今まで自家用で通勤、あるいは移動をしていた人が、電車に乗りかえるということによって、日常生活、日々の暮らしの中でもCO₂を出しているわけですから、それをオフセットするということにもなるわけです。確かにさっきどなたかがおっしゃったことも関係するわけです。

私が住んでおります京都で、今出川通りという通りがありまして、その今出川通りにLRTを引こうじゃないかということで、京都市もかなり前向きで検討して、そして沿線の、今出川通りの周辺に住む住民のアンケートをとると、要するに賛成派のほうがかなり少なく、やめてくれと。つまり自動車が走りにくくなるからという単純な理由なんです。だけどそういうときにでも、そこにLRTを引くことを正当化、あるいは合理化するための1つの根拠は、それは確かにあなた方が使われる車には多少不便になるかもしれないけれども、これを引くことによって、あなた方が日ごろ排出しているCO₂をオフセットすることになるんですよという説得が通用するようになることを願いたいと思うんですが、例えばそういう観点はこの中に出てきていませんよね。9ページの一番下のところにちらっと書いてあるだけで。

そんなふうなことですから、ちょっと質問としてお伺いしたいのは、要するにほんとにローカルなところに鉄道を引くということを考えなのか、それともある基幹のような鉄道があって、そこから支線のような鉄道を引くのかということで、その効果なり意味なり、かなり違うと思うんですが、その辺はいかがなんでしょうか。

【企画室長】　そもそも今ここにある鉄道が倒れてしまいそうなので、そこを維持するかどうかというような問題意識で、ご説明をしております。新たに今から引くということではなくて、今ある鉄道を残すべきかどうかという問題意識でございます。ただそのときに、そこに鉄道があることが、ないときと比べて、どんな便益を地域にもたらしているのか、あるいは残すことによってどんな便益をもたらしているのかということでございます。

【委員】　残すときに、例えば今まで1時間に1本、あるいは2本しか走っていなかったから、非常に不便だからうちの自動車で移動していた人たちが、15分に1本とダイヤ

の本数が増えることによって、当初はその鉄道を運営するセクターにとっては、本数を増やすことによって、費用の負担が増えるかもしれないけども、逆に、1時間に4本走るということになって、今度は今まで自動車通勤していた人が、鉄道にシフトしてくるということで、むしろ自治体が支援すること、それも持続的にといいますか、続けて負担するのではなくて、むしろほうっておけばつぶれてしまうような私鉄が、経営的に成り立つようになる可能性も、十分あり得るわけですね。

【企画室長】 ありがとうございます。9ページの右に書いておりますように、地域が求めるサービス水準を満たすという点であり、1時間に1本ではみんな乗らないけど、もしそれが1時間に4本になれば、例えば3倍の人が乗るかもしれない、6倍の人が乗るかもしれない。サービスの改善によって収支がよくなって皆さんが使うかもしれない。事業者さんの経営収支もよくなるし、地域にとっても本当に必要な鉄道になるしという、その部分を支えるといいますか、やってみてもらおうというようなことも、当然私どもは考えていますし、そういうような、何といいますか、地域にとって真に意味のあるサービスが提供されなければ、残してもしょうがないと思うので、そこをコストと見合いで、地域と事業者と一緒に考えていただくという前向きな取り組みだと思います。

【鉄道局長】 ちょっと補足しますと、これは17ページに今回の再構築事業のいろいろな支援措置がまとめてあるわけですが、基本的には下物は自治体の行政財産として持っていていただく。そして上物について特化して鉄道事業者が運営していく。そうすると、さっき資料の中でもご説明しましたが、相当数が赤字だけれども、その要因といのはいわゆるインフラ部分で、保有コストで相当赤字が出ているというところがありますので、その部分が相当払拭される。そうするとかなり身軽になっていく。それからここで支援している内容はまさに出発するときの車両の使い勝手をよくする。バリアフリー型にするとか、あるいは駅舎もおじいちゃんおばあちゃんも含めて乗りやすくするとか、そういう出発点のときの一押しをしてあげるような支援になっております。

したがってその一押しをすれば、あと下物は自治体が行政財産として保有して、上物についてはかなり特化した形で運営ができるので、かついわゆる町役場とか病院、診療所というものも、なるべく駅の近くに置くとか、いろいろなことを全部総合的にやりながら今後、コンパクトシティじゃないですけども、レールタウンみたいな、ルーラルタウンじゃないですけども、沿線にいろいろな利用度の高いものを置いておいて、利用と自治体の方々の生活が共存するような、そういうものを目指していこうじゃないかというのが

根底には発想としてあります。それが結局は車がもう運転できなくなってしまったような方々、お年寄りも含めてですけれども、そういう方々も地域の中で暮らしやすい。それからちょっと話は飛びますけれども、えちぜん鉄道というのが今ありますけれども、あれは京福だけ、最初。

【企画室長】 京福です。

【鉄道局長】 京福というのが、あるとき大事故を起こしまして、それでとまってしまっていて、1回廃止しました。それでバスでオーケーだろうと思いましたが、朝夕の通勤通学の方々の需要を賄いきれず、それから雪の季節のまさにバス停で待っているつらさ、そういうものがあって、とうとう復活をしたと。結局鉄道でないと地域のコミュニティーをなかなか維持できないというところで、実は復活してきたという事例があります。

そういう中で、よくよくケーススタディーをしてみると、最初の一押しが大変大事だということで、我々はこのスキームの中では総務省さんのお力もかりながら、地財措置とか税制措置とか、そういうものを動員して、我々が持っていた今までの予算の補助金なんかも、全部そういうものに集中するようにして、赤字でなければ補助しなかったのを、もう黒字の段階からいい循環に回せるというような内容であれば、これはそういうところに応援してあげようという内容になっております。

したがって逆に言ったら、赤字で立て直すというんじゃなくて、赤字で将来難しいなという内容については、やはりこれはメリハリをつけて、退出していただくのはもう退出していただくしかないと思っております。そういうメリハリをつける時代になっているんだろうと思っていて、やはり予算とか税制とか、それから地財措置も、メリハリをつけていきたいというふうに考えております。

【財務課長】 財務課でございます。1点、細かい補足をさせていただきます。

先ほどの佐和先生のお話の中で、今まで1時間に1本の運行だったのを15分に1本の運行にして、お客さんが増えるかどうか、ただコストがかかる。まさにそのとおりでございます。利便性を上げていく上ではコストがかかる。それについて、経営の苦しい鉄道会社はなかなかこの足を踏むというところでございます。

その意味で今回、17ページをごらんいただきますと、先ほどの補足ですけれども、右側のほうにグリーンのところがございます。これは鉄道関係だけではないんですが、公共交通全般につきまして、新しく補助制度ができて、これは「地域公共交通活性化・再生総合事業費補助」と、非常に長い名前でございますけれども、この中で実証運行という

欄がございます。例えば今まで1時間に1本だったものを15分に1本。これは当然コストはかかります。あるいは、場合によっては運賃をちょっと割引するとか、いろいろな企画切符を売るとか、なかなか事業者が二の足を踏むようなことを2分の1の補助で、トライアル・アンド・エラーが当然必要になってきますので、そういうものを後押しする制度を今回ご用意しております。こういったものを含めて、ご活用いただければと考えています。

【鉄道局長】 ご参考までに、たしか南海電鉄がやめた貴志川線が和歌山電鐵ということで再生しておりますけれども、その貴志川の駅から歩ける距離のところ、大きなスーパーマーケットがあるんです。これは全国チェーンのような大きなスーパーマーケットですけれども、そこでも貴志川線というか、南海電鉄に乗ってきたお客に対して、いろいろな特典をつけるような制度も始まってまして、いくなれば大規模店舗も含めてみんなで力を合わせるといふ、それによって先生がおっしゃるようなCO₂も含めた、いろいろな環境にいいような生活パターンに持っていくという努力が始まっているというところは、我々としても大いに着目したいところだと思っています。

【委員】 さきほど局長が一押しという言葉が述べられましたが、どこの事業者も一押し欲しいと思うはずで。特に今回のスキームの中にはインフラを切り離せるという非常に大きなメリットがあり、しかも、黒字の状態でもその候補になり得る。そうすると例えば性悪説に立ちますと、「我が社はトントンでやっている。だけど今度こういういい制度ができた。ちょっと苦しいことにしてみようか。それで一度レールを切り離すことができれば、あとは運営だけでやれる。その後は一生懸命頑張ったスタイルをとる。利益が出たらまずいからそれは子会社に移す」といった悪いストーリーも一部では考えられます。結局、先ほども局長がおっしゃっていますが、どれを対象にこれを適用するのか。そこに尽きると思うのです。先ほど佐和先生がローカルと言いましたが、ここでいうローカルというのは、どういうところなのかということを確認しないと、せっかく予算が本当に助けるべきところじゃなくて、違うところに回されてしまう。その辺の問題点をどう解消していくかについて、政府当局には是非ご検討願いたいと思います。

【委員】 すいません、お言葉ですけど、私、そのような鉄道事業者はいないと思います。大きいところも小さいところも、みんな必死でやっているわけでありまして、補助金欲しさに少々いいかげんなことをやってみようという鉄道事業者がもしいたとすれば、そのような鉄道事業者はもう既に地元から見放されているんじゃないかと私は思いますけれ

ど。

【小委員長】 おそらく経営者のDNAみたいなもので、必死になるのは前提だと思うんです。でも念には念をとということで、先ほどのモラルハザードみたいなことも考えるということで、その辺もさっきご回答があったようにお含みだと思しますので、それも含めて次の具体的な制度設計を考えていただきたいと思います。

すいません、ちょっと時間の関係がございますので、この資料1のほうをご議論していただきました。皆様のご反応を伺っていると、これに対して何か大きな異議があるという形ではないと思いますけれども、ある意味ではこれを受けて、議事の2で交通政策審議会の鉄道部会としての緊急提言というのを、ちょっと皆様でご議論いただいて、よろしければこの方向に進みたいと思います。これもご説明を、よろしくをお願いします。

【企画室長】 小委員長、ありがとうございます。

どういたしましょう、一言一句読み上げるのはちょっと皆さんお時間……。

【小委員長】 そうですね。

【企画室長】 お忙しい中ですから、かいつまんでよろしゅうございますか。

【小委員長】 概要でやってください。

【企画室長】 わかりました。ありがとうございます。

タイトルで書かせていただいておりますのは、先ほど局長が申し上げましたように、地域の暮らし、あるいは観光、まちづくりにしっかりと組み込まれていて、地域に必要とされた持続可能な鉄道輸送を実現できればという思いでタイトルをつけさせていただいております。

「はじめに」のところであります。鉄道部会では、昨年6月に中間取りまとめを出していただいております。その中では地方鉄道のみならず、都市とか幹線とかサービスのあり方全般についておまとめいただいておりますが、今回、なぜ地方について取り急ぎ焦点を当てて取り上げたかということのご説明をさせていただいております。

第2章は、現状分析の章でございます。1つ目は、地方鉄道の現状分析ということで、需要が大変、モータリゼーション、少子高齢化等々で厳しい経営状況にあるということを書かせていただいております。中身は資料のほうでご説明しておりますので、ご説明は省略いたします。

2ページでございます。まず最初にコスト構造上の経営圧迫要因でございます。これも先ほどの資料でご説明をさせていただいたとおり、施設保有コストが経営圧迫要因となっ

ているということでございます。

次に規制緩和の実施に一言触れております。平成12年の規制緩和の効果が、なかなか地方においては需要が少ないということ、あるいは交通手段の選択肢が限定されるということで、競争が促進される環境に乏しいので、効果が発揮されにくいまま、需要の減少等に伴って、経営悪化して事業を廃止される事業者の方々が多々おられるという現状認識を述べております。

次は、鉄道輸送の維持に向けた、さまざまな地域の方々の取り組みを俯瞰させていただいております。

次に、一たび鉄道が廃止されたときに地域にもたらされる影響ということで、バス転換されても豪雪地帯でバスがとまってしまうというようなことに加えて、定時性にすぐれて大量輸送が可能な鉄道が一たび廃止されてしまいますと、中高生の通学に支障が出たり、高齢者の方々がなかなか外に出にくくなったというケースも多々聞きます。あるいはマイカーへの転換や道路混雑等々、その地域にいろいろな影響が出てくるのが指摘されております。ここまでが現状認識でございます。

第3章でございます。鉄道輸送の維持に向けて、地域で評価・検討して合意形成をしていただくということでございます。ポイントはここの第3章の前書きの一番最後のところでございますが、先ほども局長からご説明いたしましたとおり、いわば鉄道事業の存続自体を自己目的化するということではなしに、地域において鉄道が求められている役割をしっかりと果たしていく。その地域の暮らし、観光、まちづくりに組み込まれた鉄道輸送であるか否かを、地域に判断していただく。輸送の維持が必要であれば、そのために必要になる支援を講じていくという視点が大事であろうということであります。言いかえれば、鉄道事業に対する一過性の止血策なり延命策ではなくて、真に地域に必要なものか否か検討した上で、しっかりと地域に根差した存在として、役割を果たしてもらうという判断を地域が主体的にされる場合に鉄道事業再構築事業を行って頂こうという問題意識でございます。

説明資料に重なることが多うございますので、ポイントのみ説明してまいります。3ページの下の方の1は、先ほどのステップの中の1つ目。維持の要否に係る評価・検討プロセスでございます。2つ目が地域の合意形成プロセスにつきまして述べさせていただいております。

それから第4章でございますが、いざ鉄道輸送を維持すると決めた場合にどのような取

り組みがあるかということに焦点を当ててご説明をしております。前書きのところでは先ほど大口のほうからもご説明しました。重なりますが、大事なところですので申し上げます。地域と事業者の取り組みを通しまして、地域の人々の暮らしを支える輸送の維持が図られますと、中高生の通学あるいは高齢者の買い物、通院等のための移動手段が確保されることはもとより、例えば市役所とか病院、公共施設、スーパーマーケット等、商業施設が併設・隣接されたり、駅機能が高度化して、パーク・アンド・ライドの推進、バスとの接続の改善等々によって、いわば駅がまちづくりの1つの核となる。あるいは、鉄道が沿線の景観、古きよきものをゆっくりと味わってもらうための交通手段となったり、あるいは鉄道がみずからの魅力を訴えて観光資源となること等々、鉄道を中心とするにぎわいや、人々の交流が盛んになる中で地域が活性化されていく、地域が生き生きと輝いていくということに、一役買う、あるいはそこに組み込まれた存在として、鉄道輸送が役割を果たしていくことを期待しております。

そのときの鉄道事業者・地域による具体的な取り組みであります。4ページの一番下のほうは事業者さんの経営改善努力。これは言うまでもございません。次のページでございます。(2) 地域による支援のあり方。これは財政的支援がもちろん中心になりましょうが、ソフト的な支援等々、たくさんあると思います。地域の実情に応じてさまざまな取り組みを組み合わせる実施をしていただくということかと思っております。それから3つ目の要素として、事業構造を変更していただくということでもあります。先ほどご説明しましたが、鉄道施設の保有と運行を分離する、いわゆる上下分離方式に限らず、事業の譲渡・譲受、あるいは地方公共団体が土地などの重要な資産を保有して、負担を軽減することなど、いろいろなやり方があると思います。このような3本柱で鉄道事業の再構築を図っていただくといったことでございます。

5ページの後半、2のところからは、それにつきまして国としても総合的かつ積極的な支援を行っていく必要があるのではないかということでございます。

2の(1)であります。法制度面の支援。ここは先ほど説明資料で細かくご説明をさせていただきます。ポイントは、廃止届け出に至る前に、抜本的な対策を講ずることが適切な場合があり、そのときに、地方公共団体と鉄道事業者が共同で作成する計画をベースにいたしまして、鉄道事業者さんの経営改善努力、地方公共団体の支援、それから事業構造の変更の3点セットで鉄道事業の再構築を図っていただく。このようなことを行っていただくときに、鉄道事業法上の許認可手続を、簡素化・迅速化させていただくというこ

とを6ページの上の2行で書かせていただいております。それから、一番地方自治体の取り組みが進んだケースであります、公有民営制度による上下分離手法をとられる場合には、事業採算性に関する基準を適用することができません、あるいは適用することが適切ではありませんので、所要の法的な改正を加える必要があるということでございます。

それから、法制度面の支援のみならず、財政的支援ということで先ほどご説明しましたような予算制度、あるいは税制措置、それから地方財政措置。この大きな柱立てに基づきまして、総合的な支援パッケージを提供させていただきたいということになります。

それから細かい話ですが、3のところにあります。「また」のところにあります、安全というのは非常に大事であります。言うまでもありませんが、上下一体で運行していくのが基本でございますが、上下を分けて、地方自治体さんが三種事業者となる時に、当然のことではありますが、日常的な維持管理業務を第三者に委託する場合に、業務の受委託の適切な運用など、安全管理体制がゆめゆめ、おろそかにならないように、国としても具体的な運用方針を明確化させていただくということになります。

最後になります、地方鉄道は長く地域の足として役割を果たしてきたにもかかわらず、少子高齢化、モータリゼーションの進展等々、時代の波に洗われております。事業としての存続が危ぶまれる事例が多々全国各地で出てきております。鉄道は、ひとり鉄道事業としてのみ地域に存在するわけではございません。地域において、意義・役割が問い直され、地域の支援によって存続させるべきものか否か、地域で真剣に議論される中で、人々の暮らし、あるいは地域の発展にとってなくてはならないものとして、再認識される。まちづくりに生かされる。あるいは観光に役割を果たして、直接の利用者、あるいは直接の沿線の方々はもとより、広く地域の人々に愛されて、地域とともに維持・発展が図られるように願って、報告を閉じさせていただくというような終わり書きを書かせていただいております。

雑駁でございますが、以上でございます。

【小委員長】 どうもありがとうございました。ご説明いただいたように、先ほどご議論いただいた内容を文章の形で、しかも提言という形でまとめたというものでありまして、これをもって、まさに地方鉄道の存続について新しい方向性を提案しようというものです。いかがでございましょう。これについて、ご意見あるいはご質問等ございましたら、ご発言願えますか。最後のところは格調高く結ばれてらっしゃいます。どうぞ。

【委員代理】 私ども地方民鉄の会員、今までほんとに自分の会社の資産を切り売りし

て、地方鉄道の経営者は自分たちが地方において果たしている役割を十分に認識して頑張
ってまいりました。いろいろと時代も変わっていますが、やはりここでもう一回、地方鉄
道の意味を見直して、それで地域で議論していただく。そして新しい形で存続できるもの
は存続していくという、非常に画期的な制度の提案でございますので、行政ご当局のご努
力、もう何と言ったらいいんでしょうか、評価なんてものじゃなくて、ほんとに感謝申し
上げます。ありがとうございます。

【委員】 先ほどは性悪説の話を申し上げて、申し訳ありませんでした。一応念のため
ということで、ご理解いただければと思います。そこで1点、教えていただきたいことが
あります。この制度の中で、例えば上下分離で自治体に土地なりレールを持ってもらった
ときに、運賃というのは自然に安くなっていくと考えてよろしいのでしょうか。今は上限認
可制と聞いておりますが、レールが無償で提供されるとなったときに、それがコストから
外れるとなると、運賃が安くなる方向になるかと思うのですが、その辺のところを教えて
ください。

【小委員長】 じゃ、どうぞ。東井さん。

【鉄道業務政策課長】 鉄道業務政策課長の東井でございます。

いい形で反映されれば大変いいとは思いますが、いかんせん養老線の例で見ま
すと、やっぱり運賃はこれはこれで上がっていきます。この場合、例えば分離、一種が二
種、三種と分かれていきまして、二種会社の運賃申請ということになるわけですが、そこ
はそこでまた原価というのが出てまいりますので、線路使用料等々という下物にかかる経
費というのは原価に入ってこなくなるでしょうから、そういう意味ではマイナス要因でし
ょうけれども、運行にかかるコストというのはこれはこれで見なければだめだとい
うことですので、一概にこれは下がるようにいろいろ助成とか、そういった支援があれば
下がりますけれども、ただ単に上下分離をしたからといって、二種の運行事業者の運賃が
下がるかどうかという、これはなかなか難しいところがあるんじゃないかと申し上げたい
と思います。

【委員】 とすると、この5ページの下にある「事業構造の変更にあたっては、鉄道事
業法上、事業の許可や事業基本計画の」云々で、上限運賃の変更認可など、複数の手続を
伴うけど、これは簡素化するというのがありますが、上限運賃は簡素化しないんですか。

【鉄道業務政策課長】 すいません。これは手続でございまして、手続自体は、こうい
った計画後は出していただければ、その中で運賃についてもきちんと見ていきますので、

改めて運賃について申請をしていただいで認可をするというような行為をしなくても、ワ
ンストップで見ましようということでございます。

【鉄道局長】 再構築事業の中で、運賃も含めて経営を見るといったときには、それを
もって運賃の上限認可をしたということにみなすということも含めてということだよ。

【鉄道業務政策課長】 はい。

【鉄道局長】 それから、先ほどちょっとモラルハザードの話をしましたけれども、清
野社長のおっしゃることは、私どもも胸を張ってそういうふうに言えると思うんですが、
1つだけ申し上げておきますと、自治体さんの中にはやはりコストも度外視して鉄道を絶
対守るといふようなところもありますから、そういうところもモラルハザードにならない
という意味で、よくよくこの再構築事業というのは鉄道事業者さんと自治体とすべての一
緒になってつくる計画というのはそういう意味でございます。ですから、しっかりとみんな
ながよくよく見るという形になろうかと思ひます。

【小委員長】 どうぞ。

【委員】 全般的によくできていると思うんですが、1つだけちょっと気になるのは、
鉄道事業者の意欲とか意思とか、そういうものを尊重するというのが出てこないんです。
合意形成とか、その中にみんな潜り込まされている。それから、「頑張る地域と鉄道事業者」
はそこで出ている。だけど、ほんとは自治体の支援を受けながら、事業としてはかつかつ
か、あるいはマイナスかもしれないけど、鉄道事業者だって鉄道事業だけでやっているわ
けじゃなくて、いろんな事業をやりながら、その中で鉄道事業を位置づけているわけです
から、やっぱり自治体からこれだけ支援をもらうならば、公的な部門としては、地域のた
めに頑張ろうと、こういう意思を尊重すべきじゃないかと思うんです。だから、そのニュ
アンスをもうちょっと出したほうがいいんじゃないかなという感じはちょっと。それは別
に僕は文章が、どこがどうというわけじゃありませんけど、全体として合意形成の合意と
いうのがずっと表に出ていて、事業者の意欲を尊重するというところが、それは頑張る事
業者というのがそこに出るんだけど、突然、頑張る地域事業者には手を打とうと、こうい
うことなんだけど、若干気になるんです。そこがずっと出てこないんです。多分もうそれ
は当たり前のこととして皆さん、考えておられるんじゃないかという感じはするんですけ
ど、そこら辺を何かもしうまく潜り込ませるならば、そういう部分があったほうがいいん
じゃないかなとちょっと思ひます。以上です。

【企画室長】 ありがとうございます。例えば、鉄道が背負う意義、役割を意気に感

じて一肌脱ごうということ、もう少し言葉を変えて表現として入れさせていただくのはよろしゅうございましょうか。

【小委員長】 よろしゅうございますか。

【委員】 はい。

【委員】 鉄道事業者の覚悟というか、そういったものが問われるのかと思うので、おっしゃるとおりだと思います。非常に立派な提言ができそうで非常に意義深いと思っております。ただし、つぶれるおそれのある鉄道事業者があって、その地域にいろいろなコンサルティング的な役割も果たすとおっしゃっていましたが、鉄道の担当だけではなく、例えばちょっとジャンルが違いますが、観光とか、まちづくりのほうも含めていただければと思います。法律は法律というか、基本の提言は提言なのですが、具体の時には、まちづくりや観光などとの連携をして幅広いコンサルティングが必要です。まちづくりは別扱いになっている場合が多いので、その辺をお願いしたいということです。

【企画室長】 ありがとうございます。まさにそのとおりです。4ページの2行目ぐらいに「観光やまちづくりとの連携等の視点を含め」とありますが、実際にコンサルティングするときとか、私どもの中でもそういうことをしなきゃいけません。自治体におきましても、連携計画をつくるようなときに当然のことながらまちづくりとか、いろんな人たちが一緒になってやることになると思います。ご指摘を踏まえて、表現ぶりを充実させていただこうと思います。ありがとうございます。

【小委員長】 そのほか、いかがでしょうか。竹内さん、どうぞ。

【委員】 今、話題になっているところは私もちょっと気になってます。現在の段階ではこれでしょうがないのかなという気もすのですが、何となくやっぱりまだ消極的な、後ろ向きな感じがします。鉄道の廃止を何とか踏みとどまらせるにはどうすればいいかというところばかりが論調の中心で目立ってしまっていて、もう少し欲を出して、これからもっと前向きに展開していくというような主張が欲しいところです。もちろん最後の文章などは格調高く書かれていて、これはいいなと思うのですが、この最後の文章には主語がありません。それはともかくとして、もう少し前向きに、これから積極的にどう打って出るかというところまで、先鞭をつけるというのか、何かそういう心意気というのか、ほんとにあいまいな表現で申しわけないんですけど、そういうものがあるほうがもっと生き生きしてきていいのかなという気はしております。

【企画室長】 ありがとうございます。4ページの柱書きの下のほうで、「鉄道を中心と

する賑わいや人々の交流が盛んになる」鉄道が果たす能動的な役割という部分をもう少し書かせていただくのかもしれませんが。ありがとうございます。

【小委員長】 そのほかに何かございませんか。東井さん、どうぞ。

【鉄道業務政策課長】 補足するには、かなりテクニクな話で申しわけございません。先ほどの運賃の話でございまして、もう一度申し上げますと、こういう計画が出てまいります。出てまいりましたときに、運賃の申請があったものとして私どもは見ますけれども、運輸審議会との関係においては、お諮りすべきものはお諮りすべきということで、これは中の手続としてきちりやらせていただくということで、今、審議会のほうとも調整しておりますので、申しわけありません。この点だけ補足させていただきます。

【小委員長】 ということです。仕事は減らないって。

【委員】 今、拝見しただけなんですけど、第3章の前書きの最後のパラグラフが、おっしゃりたいことが一番凝縮されていると思うんです。ただ、表現が「一過性の止血策・延命策を施すのではなく」という言い方自体が、ある意味では、例えなんですけれども、それこそ内容について説明してくれると言われると、説明しにくい面があるということと、その他の「議論し、合意形成を行う」ということについて、「地域に根ざした存在」というようなことでして、ここに書かれていることというのは、僕は経済学者だからそういうことを言うわけじゃないんですけれども、少なくとも経済を離れた価値ですよ。つまり、経済のことについてはほとんどリファーせず、非経済的な価値、バリューのようなものを評価軸としていると読めるんです。そうすると、これを読んで批判的に読む人は、少々お金がかかってもいいんじゃないの。お金がかかって、まちづくりを支え、つまりこのかぎ括弧で囲まれている部分ですけど、「地域の暮らしや観光、まちづくりを支え、しっかりと地域に根ざした存在」であるというふうに検討の結果、認識されれば、その鉄道を持続可能なものとするというふうなことで、結局意味が非常にあいまいといいますか、いろんな意味にとれるということで、さっきポジティブなとらえ方というふうに表現を変えたいとおっしゃいましたけど、どこかでもうちょっとポジティブな、別に経済的な面だけではないけど、多少とも経済的なポジティブなものが期待されるんだというようなことがあったほうが受けはいいと思うんです。僕はなくてもいいような気もするんですが。

その次に、第4章の前書きの最後のパラグラフ、「駅がまちづくりの一つの核となり」ということは非常にいいことだと思うんです。これはむしろ、そういう意味では1つのポジティブな効果といいますか。それで実際、京都の場合、JR西日本が京都駅を大分前につ

くり変えまして、京都というのは四条河原町とか、やや北のほうが繁華街の中心だったんですが、今や京都駅が完全に一番人の集まるところになっているわけです。実際、近鉄線があって、奈良から人を京都駅に運んでくる。そこに伊勢丹があるとか。それから、滋賀県のほうからも東海道線が人を運んでくる。それから、宇治のほうからもJR西日本の奈良線が人を運んでくる。それから、北のほうから地下鉄で人を運んでくるというようなことで、京都の場合は京都駅というものがたまたま改造されて百貨店ができたとか、劇場のようなものができたとか、それから周辺に量販店がどんどんできるとか、そういうこともあって、駅が改装されたということがきっかけになって、中心部がまさに「まちづくりの一つの核」となったということの1つの事例としては典型的な事例じゃないかなと思います。

【鉄道局長】 「地域の暮らしや観光、まちづくりを支え、しっかりと地域に根ざした存在」として、その役割を果たしながら経営されていくということが一番のポイントでございまして、まさに事業を再構築することによって一押しになると。そのシステムづくりをやっている。こんなイメージですかね。

【小委員長】 そのほかにどうでしょう。よろしいですか。

そういたしますと幾つか、周辺のなという言い方がいいかどうかわかりませんが、こういうことも盛り込んだらというようなご意見を伺いましたが、基本的にはこの提言について皆様のご同意を得たというふうにしたいと思います。言葉の修正や追加点というのがあるかと思いますが、これをもって緊急提言に載っけるということです。

3つ目の議題が、最終的な取りまとめに向けてということで、今後の進め方ですね。これをちょっとご説明いただきたいと思います。

【企画室長】 小委員長、大変ありがとうございます。今日、たくさんご指摘いただきました。できる限り趣旨をきちんと盛り込んで、まとめさせていただきたいと思います。文言につきましては、小委員長にご一任いただくというような感じでよろしゅうございますか。

【小委員長】 すいませんけど、私のほうにご一任ということでよろしゅうございますか。ありがとうございます。

【企画室長】 ありがとうございます。

今後のスケジュールでございます。資料3でございます。赤いところが部会、それからオレンジがネットワーク・サービス小委員会、この小委員会でございます。オレンジのと

ころの5、本日1月18日ですが、この緊急提言について小委員会としてのお諮りをさせていただきます。それで、今、小委員長におまとめいただきましたようなことで、今日いただきましたご意見をきっちり反映させていただいて、来週金曜日、1月25日に鉄道部会のほうに小委員会からの議論を踏まえた提言案としてお諮りさせていただこうと思います。来週金曜日2時からでございます。そこでご理解をいただければ、緊急提言ということで取りまとめて、鉄道部会として正式に世の中に問うていただくということでございます。

1月中は地方鉄道に議論を集中させていただきました。大変ありがとうございます。去年の6月に中間取りまとめをおまとめいただいたその他の大事なフィールドが幾つもあります。これらにつきましても、この後、例えば2月、4月、6月等々、ネットワーク・サービス小委員会でご議論をいただいて、鉄道部会の最終取りまとめを全体について、ことしの6月頃にやっていただけたらと、こんなふうに事務局としては考えております。ありがとうございます。

【小委員長】 今後のスケジュールについて、事務局からご説明がありました。この件について、何かご意見、ご質問ございますか。基本的には来週の金曜日に部会が設けられていて、そこで今日ご審議いただいた緊急提言の取りまとめを行うということになります。その後はそれぞれに従っていきます。

特によろしゅうございますか。それでは、このような形で進めさせていただこうと思います。今日の議題に関する議論につきましては、これで一応終了ということになります。何か事務局からつけ加えることがあれば、お願いいたします。

【鉄道局長】 どうもありがとうございました。スケジュールの関係は今申し上げたとおりでございますが、今年6月以降に予定されております最終まとめに向けまして、地域交通、特に地方部、それから都会部等々を含めまして、最終的にいよいよ取りまとめに向かっていきますので、これからもひとつよろしくお願い申し上げたいと思います。ありがとうございました。

【小委員長】 それでは、これにて第5回ネットワーク・サービス小委員会を終了いたします。どうもありがとうございました。

了