

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4回）

平成19年11月29日

【企画室長】 定刻となりましたので、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会第4回ネットワーク・サービス小委員会を開かせていただきます。本日は、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。事務局を務めております鉄道局総務課企画室長の高橋でございます。山内小委員長に議事をお願いするまでの間、暫時事務的な進行を務めさせていただきます。よろしくお願い申し上げます。

まず、お手元の資料につきましては、議事次第、配席図、ネットワーク・サービス小委員会の委員名簿、それから資料1としまして、中間取りまとめで提言された施策に関する取り組み状況、2といたしまして、地方鉄道の活性化に向けて、3としまして、最終取りまとめに向けてのスケジュール（案）、4としまして、鉄道をめぐる最近のトピックス、それから参考資料ということで、6月におまとめいただきました陸上交通分科会の鉄道部会中間取りまとめというものをお配りしてあると存じます。ご確認いただけたらと思います。

また、議事の公開につきましては、きょうお配りしております資料、議事要旨、会議の議事録を公開することとさせていただければ幸いです。

それでは、冒頭に、鉄道局長の大口から一言ごあいさつを申し上げたく存じます。

【鉄道局長】 きょうは、ひとつよろしくお願い申し上げます。7月10日付で平田の後任として局長を拝命しまして、多分今回お会いするのが初めての方もいるかと思っておりますけれども、前回、いろいろな議論を賜ったわけでありましたが、その当時、次長として参画させていただいておりましたので、またこの席をおかりしまして、よろしくお願いしたいと思っております。

私どもが、鉄道行政を進めておりますとつぶさに感じますのは、日本のいろいろな地域が変貌しつつあるという実感でございます。1つは、やはり人口が明らかに、1億3,000万人になってきた国が7,000万の国においていくターニングポイントは越えているという風景が津々浦々で広がりつつございます。地方鉄道でも、ここ五、六年の間に相当数の鉄道が退出しておりますので、そういう意味からもかなり危機意識が出てきております。

それからまた、日本の人口の問題と同時に、グローバル化という1つの大きな

流れの中で、これは欧米の物差しというわけではないんでしょうけれども、かなり企業経営、あるいは事業経営に相当の体質の強化が求められていることもまた事実でございます。これは株式の話も含めてでございますけれども、いろいろな体質の強化が求められていることもございます。

そんなことから、どちらか1つだけでも大変な時代だと思うんですが、この大波が2つかぶっている時代を私どもは生きていますので、鉄道もまた相当したたかに大波を2つ越えていかないと、多分、社会の中で受け入れられるようなモードになっていかないんじゃないかなという危機感がございまして、ひとつ、さまざまな観点から、欲張りではございますけれども、アイテムをご提供いただきながら、議論を煮詰めながら、これからつながる施策に結びついていきたいと思っております。

ちなみに、現在、私がきょうも実はばたばたしておりましたのは、1つは整備新幹線の問題でございます。財源がかなり厳しい中で、どこまでほんとうにつくれるのかということもございまして、それから並行在来線という問題で、整備新幹線が通る地域の並行在来線も、どこまでほんとうに地域が支え、どこまで国が関与していくのか、その役割もいろいろな意味で議論があろうかと思えます。

それからまた、純粹なる地方鉄道も、富山市のライトレール等が出てきておりますけれども、そうした新たなまちづくりに一体となった都市の機能としての鉄道、そうした新たな動きも出てきておまして、そういうことから、今申し上げた時代の2つの大波の中で、特色は違うんですけれども、新幹線、都市鉄道、それから地方鉄道といういろいろな分野での鉄道が、これからいろいろな政策判断、あるいは経営判断を求められるということが、我々が行政を進めていまして非常に感じるところでございます。きょうはまた一番差し迫ったような議論もさせていただきたいと思っておりますけれども、ひとつよろしくお願ひしたいと思っております。

【企画室長】 それでは早速、本日の議事に入らせていただきたいと思います。これ以降の進行につきましては、山内小委員長にお願いさせていただきたいと思います。委員長、どうぞよろしくお願いいたします。

【小委員長】 承知いたしました。きょうは、皆様、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。

早速ですけれども、議事に入りたいと思えます。まず、議事の最初ですけれども、中間取りまとめで提言された施策に対する取り組み状況ということで、これは事務局からご説

お願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【企画室長】 ありがとうございます。貴重なお時間ですので、事務局からの説明はごく簡潔にとどめたいと思います。急ぎのご説明になりますので、ご質問等がありましたら、後でちょうどできればと思います。お手元の資料と同じものをスクリーンのほうに映させていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず資料1、中間取りまとめで提言された施策に関する取り組み状況でございます。小委員会でのご審議の結果をもとに、6月19日の鉄道部会におきまして中間取りまとめをいただきました。骨といたしましては、左のほうにあります。幹線鉄道、都市鉄道、地方鉄道、バリアフリー化の4つの切り口でご提言をちょうどしたところでありまして。

まず、次のページ、幹線鉄道につきましてであります。高速化のボトルネック要因に関する調査、施設の先行的整備の促進、あるいは次世代型の高速度省エネ車両の導入、他分野の施策との連携の促進等々の切り口からご提言をちょうどいたしました。

私どもといたしまして、右のほうの箱であります。ボトルネック要因調査につきましては、全国規模の調査を実施するとともに、調査の結果を踏まえまして、高速化の早期確保につながる施設について先行的整備を促進すべく検討させていただくほか、あるいは高速度省エネ車両に係る技術開発や、導入に当たっての補助等の予算要求をさせていただいているところでございます。

4ページでございます。都市鉄道につきましてもご提言をちょうどしております。利便増進事業を着実に推進するように、あるいは利用者満足度調査の導入、輸送障害時の情報提供の高度化、ピーク時間帯の前後、夕刻・深夜等の混雑実態の調査と対応策の検討、安定的な事業資金確保のための措置をとるようというご提言をちょうどしております。

1枚おめくりいただきます。利便増進事業につきましては、速達性の向上、駅施設の利用の円滑化といった切り口から、両事業につきましても着実に推進していくという予算要求をしております。

6ページでございます。新しい切り口として、左は、輸送障害時の情報提供の高度化、右は、ピーク時間帯のみならず、その前後、あるいは夕刻・深夜等の混雑実態を調査し、対応策の検討を行っていくということでございます。これらにつきましてもしっかりと調査、検討していきたいと思っております。

おめくりいただいて7ページでございます。今回、地方鉄道につきまして、特に一刻も

許されない問題として、後ほど細かくご説明しようと思います。この場では検討項目のみご紹介します。

地方自治体による鉄道施設の保有などの取り組みを活発化させるための支援措置、鉄道事業者・自治体・住民などが連携して行う取り組みに対する総合的かつ重点的な支援情報・ノウハウを共有しよう。あるいは地方自治体が必要と考えるサービスの水準を実現するための制度をつくらうじゃないかと、このようなご提言をちょうだいしております。ここににつきましては、後ほどまた細かくご説明、ご議論いただこうと思います。

おめくりいただきまして8ページでございます。バリアフリー化が4つ目の柱のご提言であり、エレベーターなどの設置が困難な駅における対応、1日当たりの利用者数が5,000人未満の駅におけるバリアフリー化、ホームドア・可動式ホーム柵の整備の促進でございます。

右のほうでございますが、例えば構造上の制約などによりエレベーターの整備が難しい駅につきましても、制約要因の解消に向けた具体的な方策を調査・検討するための予算要求を行いますとともに、5,000人未満の駅につきましても、交通、観光などの拠点的な駅で、地域の強い要望があって、地元のご協力が得られる駅というような切り口で、5,000人以上の駅と同等に支援するべく予算要求させていただいております。

また、ホームドア・可動式ホーム柵等につきましても、普及のための方策の検討、設計仕様の標準化等についての検討の深度化といった取り組みをさせていただいているところでございます。

以上、非常に駆け足でございますが、まず、中間とりまとめでご提言いただきました事項につきまして、私どもとしても、予算要求を含めまして、しっかり対応させていただいておりますことのご紹介でございます。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。質問等があるかと思えますけれども、後ほど一括して議論したいと思いますので、引き続きまして、議事2の地方鉄道の活性化に向けてに入りたいと思います。事務局からこれをご説明願います。

【企画室長】 ありがとうございます。資料2、地方鉄道の活性化に向けてということでございます。後ほど今後のスケジュールの中でもお諮り申し上げようと思っておりますが、今後、さまざまな事項をご議論の上、来年に最終的なとりまとめをお願いすることになるのでございますが、まず本日におきましては、大変勝手ではございますが、一刻の猶予も許されない地方鉄道の活性化というところに、ぜひご議論を集中してちょうだいできればと

思っておりますので、本日の事務局よりの説明の中核は、この資料2でございます。ご説明いたします。

おめくりいただきまして1ページでございます。これは、地方鉄道の置かれている厳しい状況でございます。沿線人口の減少、あるいは少子高齢化の進展、モータリゼーションの進展といった外部環境もあり、経営環境が非常に厳しゅうございます。事業者の側でも人員削減等の合理化努力を行っておられますが、もはや限界に達しつつある。車両等も老朽化しておりますので、新たなニーズへの対応が困難となる。その中でさらに利用者が減っていくというなかなか難しい状況でございます。悪循環とあえて申し上げますが、そのような循環も顕在化してきているということでございます。

左の真ん中の表は輸送人員の推移でありまして、昭和62年当時から約2割減少してきているということ。それから左下であります。車齢31年以上の車両を使っておられるケースが56%にも上っているということでございます。

1枚おめくりいただきます。縦軸に経常収支率、横軸に輸送密度をとっております。赤字で書かせていただいたのが、廃止された鉄道事業者でございます。左下のほうに非常に厳しい状況の中で経営をしている事業者がたくさんおられます。

次のページは、近年廃止された鉄道路線でございますが、平成12年度以降、全国で23路線、総延長530キロ余りの鉄道が廃止されております。右下のほうでございますが、近年、残念なことながら廃止のペースに拍車がかかってきてしまっているということが見受けられると思います。

4ページでございます。廃止された路線を図示しております。これも残念なことながら、日本全国津々浦々、さまざまところで赤字のところは廃止されている　ピンクのところです。それから既に鉄道として廃止が予定されてしまっているところをクリーム色で表現させていただいております。

おめくりいただきます。次の資料のグループは、経営再編、あるいは行政支援の強化によりまして、地方鉄道がどのような形で存続してきたかという事例を3つの大きなカテゴリーに分けてお示ししております。

1つ目は、上下分離型を採用しているケースでございます。具体例としては青い森鉄道、養老鉄道でございます。2つ目が、自治体が資産の一部を保有して、事業者の負担を軽減しているケースでございます。3つ目が、資産としては鉄道事業者がそのまますべて保有しておられますが、自治体が各種補助を実施されて負担軽減を図っておられるケースでござ

ざいます。

それぞれにつきまして、簡単にご紹介します。6 ページ、まず青い森鉄道でございます。青森県が第三種の鉄道事業者として鉄道線路等施設を保有した上で、上物、運行面は、青い森鉄道が運行しておられます。日本の第三セクター鉄道で初めて上下分離方式の採用に踏み切ったケースでございます。

左の真ん中のほうに、資金スキーム等が書いてありますが、線路使用料につきましては、青森県が青い森鉄道に対して一定程度減免しておられるということでございます。表の中で黄色で囲ってありますところが資産を示しております。ここの黄色の資産の部分、どう関係者の方々に分け持っていただくかということに着目しながらお読みいただけたらと思います。

右のほうは、同じ上下分離の例でございますが、民 - 民のケースでございます。近鉄の養老線のスキームであります。近鉄さんが第一種鉄道事業の運営継続を断念された際に、養老鉄道さんが上の運行を引き継いだものでございます。第三種鉄道事業者として線路・車両等のインフラにつきましては近鉄さんが保有された上で、沿線の市町が鉄道の欠損額を上限として運営費を補助されているケースでございます。

おめくりいただきます。次のケースが和歌山電鐵さん、えちぜん鉄道さんのケースでございます。和歌山電鐵さんにつきましては、南海電鐵さんが貴志川線の廃止表明をされた後、存続に向けた住民の方々の動き等も踏まえて、沿線自治体が鉄道の用地を買い取りするということに決められまして、運行主体につきましては、公募により岡山電気軌道の子会社であります和歌山電鐵さんが運行されているということでもあります。

このケースの特徴としては、沿線市が土地を持っておられ、その土地を和歌山電鐵さんに無償貸与しておられるということ、それから県、あるいは市がそれぞれの形で、運営費の補助や変電所の修繕費の補助ということで、支援に一役買っておられるということでもあります。

右は、えちぜん鉄道さんでございます。京福電気鉄道さんの輸送人員の減少、あるいは列車衝突事故という残念なケースがございました。えちぜん線の廃止届け出をきっかけとしまして、沿線の市町村による第三セクターである、えちぜん鉄道さんが事業譲渡を受けて運転を再開しています。このケースの特色は、一種事業者としてえちぜん鉄道さんが車両、インフラ、土地をそのまま持っておられて、沿線市町、福井県が財政支援を行っているということでございます。

おめくりいただきます。国や地域の支援の現状を簡潔にまとめさせていただいております。黄色の枠であります。国の支援制度といたしましては、近代化補助、あるいは幹線鉄道等活性化補助、災害復旧補助、踏切補助、まちづくり交付金等の制度がございます。

それから1枚おめくりいただきまして、国のみならず、地域が独自に支援されている例を集めてございます。沿線の自治体の支援としまして、例えば電路・線路・車両等の維持補修、近代化補助における事業者の負担分の負担、あるいは自治体さんが土地を取得・保有して無償貸与されたり、運営費に対する財政支援をされたりしております。

さらに、住民の方々の支援ということで、しなの鉄道さんにおいては、レール・車両の保守費の一部をサポートが支援されており、和歌山電鐵さんでも、いちご電車の改装費を支援されている。あるいは沿線の住民の方が駅の清掃活動を行ったり、地元住民による出資が行われているというケースがございます。

この項目の最後の資料は法律の動きでございます。地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が、本年10月1日から施行されております。

肝は、左の真ん中の黄色の箱にございますが、地域における公共交通のあらゆる課題につきまして、地域にとって一番望ましい公共交通のあり方につきまして、関係者すべてを集めて合意形成を図り、合意に基づいてそれぞれの主体が責任を持って推進していただく。国もそれにつきまして総合的な支援を行わせていただくということで、右のほうの四角ですが、予算等の支援、あるいは法律上の特例措置などを設けております。鉄道を含めまして、公共交通の特定事業という形で各モードについて特例措置等がございます。

以上、駆け足で御説明して参りましたが、ここから先、特に細かくご説明したいポイントでございますので、少しスピードを落としてご説明させていただきます。11ページでございます。今までごらんいただきました現状から、我々、事務局としてとらえております課題につきましてご説明いたします。

まず、地方鉄道に関する財務面からの問題意識をまとめさせていただいております。左側の円グラフは、今、地方鉄道が置かれているコスト構造でございます。ワンマン化、あるいは無人化による人件費の削減等によりまして、総体的に見ますと、赤いグラフの部分ではありますが、いわゆる施設保有に係る経費の占める割合が増えてきております。昭和60年度の38%から、17年度で約46%にまで、相対的に膨れ上がってきているという状況にあると思います。

それから右でございますが、赤字事業者の割合であります。現在、営業赤字ベースで、

赤字事業者は約7割いらっしゃるということでもあります。これにつきましても、施設保有に係る経費を除いて試算いたしますと、全体の約9割の事業者が、営業ベースで黒字に転じられるということでございます。

下のほうでございますが、鉄道事業は、バスとか、飛行機とか、ほかの交通機関と異なりまして、インフラ施設、土地、線路、駅などをセットでみずから所有するというのが通例である中、輸送に直接必要な経費に限定すれば、その大半を運賃収入で賄って、自立的な事業継続が可能なのではないかなと見えるものでも、インフラ、施設保有に係る経費でなかなか事業が回らないといった厳しい状況にあるのではないかとということでございます。

それから、施設保有に係る経費を事業者から切り離して、例えば先ほどごらんいただきましたようなケースにおいてもありましたが、自治体など別の主体が施設保有の経費を負担することで、安全上も非常に大事な施設更新をより円滑に行っていくことが可能ではないかということをご述べさせていただいております。

12ページでございます。事業採算性ではなかなか評価し切れない鉄道の意義・役割があるのではないかと資料でございます。左のほうは、今まで申し上げてきたことを繰り返し述べしておりますので、ポイントのみ申し上げます。

少子高齢化で需要が減少する上、マイカーの利便性、快適性に押されているというところがあると思います。モータリゼーションが進みまして、郊外の幹線道路沿いに商業施設が出てくるため、従来、町の核としての駅という位置づけがあったものの、地域住民の方々の多くにとっては、鉄道、あるいは駅の意義・役割というものが相対的には薄れてきているという現状も一部あるのではないかとございます。

それから、事業採算性の視点では、存続困難な鉄道が多うございます。ここに写真をつけておりますが、先ほど申し上げましたように保守管理費等が経営を圧迫しているという現状にあると思います。

右のところでございますが、そうはいつでも他の交通モードでは代替し切れない輸送需要があるのではないかと、例えば地方におきましても、学校に通う高校生等、一部の朝のピーク時には、バスなどで代替し切れない需要があるのではないかと、ただし、1日を通して見た場合に、鉄道特性を發揮するだけの需要とは言えないということで、事業として見たときに採算がとれないという厳しい状況にあるのではないかとございます。

これらについては、事業採算性ということではなかなか評価し切れない地域への便益であり、高校生やおじいさん、おばあさん等の移動制約者、あるいは交通弱者の足の確保というのは、事業採算性では切りきれないものではないか、また、道路混雑の緩和、CO₂の排出の抑制といった切り口も大事なのではないかと考えております。それと裏腹であります、いざ鉄道を切ってしまった場合に地域に生ずる影響として、駅前の商店街が寂れる、あるいは観光客が激減するといったケースも多々ございます。

このようなこともあわせて、一番下の赤いところでございますが、鉄道の社会的な便益、それを廃止した場合の社会的費用、また、いざ存続させる場合にコストはどれだけかかるのかといったことを、今までのような右肩上がりの需要、あるいは人口増加は見込めない中で、少子高齢化、あるいは地球環境問題というようなさまざまな外部要因をよく踏まえた上で、総合的に考えていくことが必要なのではないかということでございます。

単なる一過性の止血策とか延命策ではなくて、地域の中で地域の生活や観光の中にしっかりと組み込まれて、求められる役割を果たしていける持続可能な鉄道として、地域が支えていくべきものであるかどうかということ、地域の方々がみずから問い直していただくということではないかと事務局としては考えております。

1枚おめくりいただきます。1つの例ということでお示しいたします。地方鉄道をめぐる費用と便益分析(試算)でございます。表の左側をごらんいただけたらと思っておりますが、4つの事例でいろいろな分析が行われておりますので、取りまとめてお示ししております。上田交通別所線、秋田内陸縦貫、一畑電車、南海貴志川線といった事例を挙げております。真ん中に鉄道の存続に要する費用と書いてございます。赤字にしております。これは、鉄道として今後続けていく場合に、いわゆる通常の補修ではなくて、トンネルや橋梁等の維持改良をして長く鉄道としてやっていくというような意味での存続費用というものを outsizing させていただいております。これはバス代替にした場合にも初期投資がかかりますから、それを引かせていただきまして、ネットとして鉄道の存続に要する費用というのを outsizing させていただいております。

それから右のほうですが、鉄道の廃止に伴って失われる便益ということで、4つの切り口をお示ししております。いざバスに代替してしまったときの運賃上昇、あるいは所要時間増についての貨幣価値換算を行っております。それから、並行して走る道路の自動車交通量の増加に伴います移動速度の低下につきましても、貨幣価値による損失額の換算をしております。

それからCO₂排出量の増加、あるいは、最後の4番目は算出がなかなか難しいんですが、いわゆる仮想市場評価法、CVMアプローチというもので、鉄道があることによりまず安心感、誇らしさ、都市の骨格といった要素につきましても、貨幣価値に換算してみたら幾らだろうかといった試算を行っていただいているところでございます。

単純な比較はできませんけれども、鉄道の存続に要する費用に比べて、地域に与える便益というものはなかなか無視できないものがあるのではないかとといったようなことを、あくまでも試算ですが、お示ししております。

1ページおめくりいただきます。えちぜん鉄道の経験ということで書かせていただいています。先ほども出てまいりましたが、えちぜん鉄道は一度廃止になりました。約2年余りの期間に、鉄道運行から停止、あるいは鉄道再開という3つの状況を経験しております。一度運行が停止された後、今まで鉄道を使っていた利用者の36%が代行バスを利用されました。他方、42%が自動車運転、あるいは送迎に転じております。

鉄道の再開前には、ピーク時間帯にバスが満員で高校生を中心に乗客が乗れない、あるいは交通量増加による渋滞で学生が試験に間に合わない等々の声が寄せられたといったような新聞記事もよく出ていたということでございます。

鉄道が無事運行再開された後、えちぜん鉄道という形で京福電鉄さんからかわりまして運行が再開された後、代行バスに乗っておられた方々から鉄道に戻った方々、自動車運転・送迎から鉄道に転換された方々に加えまして、約9%の新規利用者が存在したということでございます。

それから次のページは、鳥取県でございますが、若桜鉄道の取り組みをご紹介します。国鉄分割民営化により廃止路線の対象となりましたが、沿線住民の大変強いご要望により昭和62年に第三セクター鉄道として再出発されています。

恒常的な赤字補てんと設備投資が必要でございましたので、運営資金として積み立てた基金も近々枯渇するという危機的な状況にあります。何とかしなければということで、沿線自治体の関係者とともに協議会が設置されまして、今後の方策について真摯な議論を積み重ねておられます。右下のほうで、運転体験企画とか、「ローカル列車の旅」企画とか、県内外から多くの観光客を引きつけるといったような努力もされているということでございます。

この中では最後のご説明になりますが、次は、このような状況を踏まえまして、私どもなりにお手伝いできないか、支援できないかということで、予算等の要求のパッケージ

のご説明でございます。16ページであります。

地域の活性化に資する支援パッケージということで、左のほうに赤、橙、グリーンとあります。地方鉄道の活性化そのもの、あるいは地方都市拠点駅、拠点の活性化ということ、あるいは幹線鉄道の活性化、これらを束ねまして、地域の活性化に資する鉄道を応援していきたいということでもあります。

地方鉄道の活性化におきましては、先ほど申し上げましたように、自治体とか事業者の方々が連携する計画への重点的な支援を行うという予算要求が中心でございます。このほか、デュアルモードビークルの技術開発、拠点性に着目して、駅のバリアフリー対策、あるいはLRTシステムの整備ということでございます。

それから右のほうに、すべてに通底する話でございますが、鉄道を活性化させていくためのコンサルティング機能の強化ということで、私どもが、事業者や自治体、NPO等に開かれました相談窓口を置かせていただき、地方鉄道の活性化ノウハウの共有ということで、専門家の派遣などにも取り組んでいきたいと思っております。

次のページでございます。予算につきましては、先ほど申し上げました従来の支援に加えまして、頑張る地域と事業者が連携して取り組む意欲的な取り組みに対して重点的な支援を行いたいということでもあります。

現在要求中でございますが、自治体の事業者連携計画への重点的支援ということで、赤字要件を見直して、形式的な赤字要件ではなくて、事業者単独では取り組めない、キャッシュフローがなかなか回らないといったような事業につきまして、何とか補助対象にできないか、あるいは今までのハードに加えましてソフト事業も対象にできないかというようなことでございます。

それから最後の資料でございますが、これも予算を中心にいたしまして、私どもの補助支援スキームにつきまして、現状と今後を比較して整理させていただいたものでございます。考え方といたしまして、従来は赤字の事業者さんの近代化投資を支援するという考えであったのに対し、頑張る地域と事業者さんを重点的に支援させていただくということでございます。

具体的な支援措置といたしまして、左側は活性化対策ということで、近代化補助をやらせていただいているわけでございますが、名称を変更しまして、高度化事業費補助にあらためますとともに、補助率のかさ上げをやらせていただくとともに、地方財政措置、税制特例につきましても、予算以外に広げていけないかということで要求をいたしております。

また、地方鉄道の老朽化対策という切り口につきましても、下のほうでございますが、安全対策関連の公共事業の統合・拡充という切り口で鉄道施設総合安全対策事業費補助を新設させていただくべく要求を行っております。

そのほか、イベント列車、ソフト事業に対応します総合事業費補助の新設、まちづくり事業との連携等々、頑張る地域・事業者を重点的に支援するべく、鉄道事業再構築実施計画といったような1つのアンブレラの中に入れてさせていただいて、パッケージとして支援させていただくべく、必要な要求を行っております。

政府を挙げて地方活性化に取り組めます中、地方鉄道につきましても、私どももしっかりと取り組んでまいるといことで頑張っておりますところ、以上、駆け足でございますが、御紹介させていただきました。今回貴重なお時間をちょうだいしまして、私どもの地方鉄道に対する取り組みの方向性につきましても、ぜひご審議を賜れればと思っております。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。地方鉄道の活性化に向けてということでご説明いただいて、最後のほうに、今とられている具体的な施策もご説明いただきました。

これから大体1時間ぐらい、これについてご議論願いたいと思いますけれども、どなたからでも結構ですので、ご意見、あるいはご質問等がございましたら、ご発言願いたいと思います。いかがでございますでしょうか。

地方鉄道の問題は、やっぱり古くて新しい問題かなという感じがしておりまして、これは日本の経済にもっと確実性があったころから、非常に重大だったけれども、先ほど局長のごあいさつにもあったように、まさにこれから日本の社会経済が構造変化する中で鉄道というものをいかに位置づけていくか。ある意味じゃ分岐点なのかなという感じもしておりますし、直近でも、今もご紹介がありましたけれども、地方の活性化、地域再生というのは非常に大きな話題になっておりますし、それと同時に観光という新しい側面がこのところ何年か出てきて、今の地方鉄道のことでも観光としての役割というのを随分ご強調されたかと思っております。

そんなことも踏まえて、今回、地方鉄道の活性化ということで皆さんにご議論願いたいということではありますが、いかがでありましょうか。

【委員】 質問なのですけれどもよろしいでしょうか。

【小委員長】 どうぞ。

【委員】 13ページですが、先ほど費用便益分析の一例ということでご説明がありました。鉄道の存続に要する費用というのは何とかわかるのですけれども、その右側は、こういう計算をすれば存続させる費用のほうがはるかに少ないということを言いたいのかもしれないのですが、もう少しこの数字の持つ意味、あるいはこれから何を訴えたいのかということをお教えしてほしいと思います。

【企画室長】 ありがとうございます。先ほどは駆け足の説明で恐縮でございました。まず廃止に伴って失われる便益 から までに通底する条件としまして、前提は、『鉄道プロジェクトの費用対効果分析マニュアル99』という、左の表の米印2の注にございますが、私どものほうで監修させていただいて財団法人運輸政策研究機構が発行しているものでございまして、山内小委員長はじめ、有識者の方々のご指導を得て、鉄道の公共事業プロジェクト評価のベースとして取りまとめられたマニュアルがございまして、上田交通さん、秋田内陸縦貫さん等々、これらの分析を行いました際には、この『マニュアル99』をベースに試算されたと伺っております。

バス代替による運賃上昇、所要時間増につきましては、鉄道からバスに転換しました際に、なかなか道も込みますので、所要時間の増加がどれぐらいかかるのかということをお予測、あるいは算定をします。そのときに、いわゆる時間評価値として厚生労働省の毎月勤労統計調査というのがありまして、毎分何十円といった全国値がございまして、諸活動をするときに自分1人の時間は幾らの価値があるかというのは決めの問題があるわけですが、さまざまな試算を行いますときの1つのベースでございまして、そのようなものを使いまして、例えば10分道路が混雑して、鉄道に比べて移動に時間がかかれば、その人にとって時間価値として貨幣換算するとこれだけのお金分の損失があるというような試算をしているということでございまして、運賃上昇につきましては、そのまま利用者掛ける運賃の差額ということでお出しされると認識しております。

それから、並行道路の自動車交通量の増加と、それに伴う移動速度の低下ということでございまして、これも地方鉄道の乗客が、バスを含む自動車に転換すると仮定する場合には、移動速度が低下いたします。これにつきましても、先ほど申し上げました時間評価値といったものを使いまして貨幣換算してお出しいただいております。

それから3番目、CO₂排出量の増加でございまして、これも若干マクロな出し方でございまして、CO₂の増加により海面の上昇とか、農業への影響とか、非常に大きな枠組みでとらえたときのCO₂の増加による損失分というのを割り戻していった想

定値でございます。トンカーボン、トンCで幾らにするかというのは技術的にはなかなか難しいものがありますが、近年やはり地球環境問題への対応が大事だということになりまして、ここの数値につきましてもどんどん大きく評価していくという時代の流れになっておりますので、今お示ししている数字というのは、今のトレンドから見れば若干控え目な試算になっているということでございます。

それから でございますが、鉄道の存在による安心感、誇らしさ、都市の骨格等につきましては、先ほど申し上げましたが、沿線住民の方々に仮想市場評価法アンケートというのをやりまして、 印をつけておりますけれども、現状から、ある未来の状態に改善、あるいは悪くなるというときに、それがゆえに幾ら支払ってもいいかということをお答えしていただきまして、支払意思額として把握し、その方々の実感としての貨幣換算値を評価しております。

先ほど、これに基づいて何を示したいのかというお言葉がございました。ご説明の中で申し上げましたように、数字自体を評価するだけの厳密性はあるのかと言われれば、なかなか難しいところがあるかもしれません。

ただ、廃止に伴って失われる社会的な便益というものは、我々が考えているよりもかなり大きなものなのではないか、鉄道の存続に要する費用と比べましたときに無視できない、なかなか大きいものがあるのではないか、事業採算性という切り口だけで議論できるようなものではないのではないかと、というようなことを大きなイメージとしてお示しできればということでお示しさせていただきました。

【委員】 わかりました。

【委員】 質問しても、よろしいでしょうか。

【小委員長】 どうぞ。

【委員】 今ご説明いただいた表ですが、左の欄に鉄道路線の存続に要する費用とあり、右の方には失われる便益の額が書いてありますけれども、これは同じ路線について年間で評価したものののでしょうか。

【企画室長】 資料の中に書き込むべきでございました。要する費用につきましても、失われる便益につきましても、タイムスパンといえますか、とっている期間は同じでございます。

ただ、事業者さんで、それぞれ期間に違いがございます。通常、この種の分析をやるときには30年が通例だと思っておりますが、 の上田交通さん、それから の秋田内陸縦貫さん

につきましては30年、の一畑さん、の南海貴志川線につきましては、が20年、が10年で試算されていると伺っております。

【委員】 この表は少しわかりにくいですね。まず鉄道の利用者が少なくなって、鉄道の経営が難しくなる。それで鉄道が廃止になります。鉄道を利用できなくなった交通量はバスなど他の交通機関に転換していきます。ここまではマーケットメカニズムで動いていくわけです。この先どうするかというのは、今度は道路投資の問題になりますよね。道路の需要が増えるわけですから、これだけの需要を賄う道路整備はこうなりますとの議論になるはずですが、ところがこの表では、鉄道の廃止にともなってこれだけの社会的な費用が発生するから、また鉄道に戻しましょうというストーリーになっています。これでは筋が通らないような気がして心配なのですが、この点、いかがでしょうか。

【鉄道局長】 私のほうからコメントさせていただきますと、ここは議論を呼ぶかなと思ひまして、あえて載せさせていただいた資料でございます。

ただ、我々が今いろいろと議論をしようとする中で、年ベースで存続するコストがこういうようなレベルであっても、大体その地域で失われるトータル便益がこんなにあるんだよということを言いたいということもあったものですから、一例として挙げたということとです。

【小委員長】 今の質問は、多分私が答えたほうが良いと思います。鉄道投資については、その費用便益分析のためのマニュアルがあります。費用便益分析をやる時は、何か投資をしました、その投資によって技術的な外部効果が出ました、技術的外部効果については、投資の社会的効果として何らかの金額的な換算をして、それを社会的評価の1つにしましょうという発想ですよ。

それで、ここでは逆のことをやっているわけです。それがなくなったときにどのような効果が出るか。それをマイナスの便益として計上しているということとです。

やっぱり今、委員が言われたように、確かに、例えばこれで道路の需要が増えましたというので、道路をつくります。それで対応すればいいじゃないかという考え方もあるけれども、ここの視点というのはおそらく、今申し上げたように、鉄道がなくなりました、そのマイナスの外部効果を金額換算しているだけなので、これを見る限りはこれで正しいんだと思います。

もともと費用便益分析は、一般均衡でも分析可能ですが、基本的には部分均衡分析なので、だから、ここで今、鉄道というマーケットの中で議論している限りにおいては、これ

で正しいんだと思うんです。

確かに道路を入れたらどうかという議論は少しあるけれども、考えてみないとわからないのは、例えば道路の投資でまたお金が要りますよね。ここの失われた便益が何らかの回復をするというような形で、道路の投資をする。その道路の投資の費用と便益ということもまた考えなきゃいけないですね。

だから、多分一般均衡的にやるとそれは解けないのであって、おっしゃるような意味はわかるけれども、ここはここで部分均衡で見れば正しいんじゃないかということです。

【委員】 需要がシフトするというのは、交通市場においてマーケットメカニズムが働いているということです。それをまずしっかりとらえた上で、これを道路の投資で対応するか鉄道の投資で対応するかという疑問が出てきた時に、鉄道だけに偏った表となっている点を心配してお尋ねしたのです。

【鉄道局長】 そこはもちろん、そういう表なんです、これは。まさに議論のための議論を呼ぶために、きょうは出させている資料でございまして。

【小委員長】 これは多分、極めて理論的なことを言うと、代替的な交通があったときに、便益の流れというのは、多分片方だけはかればいいんだと思う。それで言えば、これはそんなに意味がないものではない。だから、とにかくそれは置いておいても、鉄道だけの部分均衡で見て、こういう形に換算できるという理解でよろしいんだと思います。

【委員】 この前のとつながっているんじゃないですか。

【小委員長】 うん、まあね。

【鉄道局長】 だから、ありとあらゆる影響を込みにして見ると、それはほんとうに天のみぞわかる世界が実はあるんですね。これは鉄道のあるなしというところだけでwith、withoutであらわに見せていると。だから、ある部分で上からカットして見ると、こういう光が見えますというグラフなんですね。ですから、先ほど、委員が何となくよくわからないとおっしゃったところも私どもはよくわかります。

【委員】 今後、この表は鉄道部局から外に出ていくものですので、前提条件を明記し、それなりの理論づけをして、うまく使っていかななくてはいけないと思います。

【企画室長】 ありがとうございます。前提をよくお示ししなくて申しわけございませんでした。

まさに小委員長がおっしゃったとおりなんです、1つだけ申し上げますと、先ほども申し上げましたように、高校生とか、いざ道路ができて車になればそれでいいかという問

題がやはり気になるところで、実際、子供が学校に行くときにマイカーで送ることが通例となっていて、それでいいのかというような議論が地域で出てきたということがありまして、高齢者の方々が、マイカーを自分で運転されるのか、タクシーで病院や買い物に行かれるかということも、数としては地域住民の大半ではないのかもしれないんですが、そのあたりの移動制約者の方、あるいは交通弱者の方にどう光を当てて地域として判断していくのかということが、私どもとしては大変気になるところでございました。

【委員】 それはそのとおりだと思いますけれども、この表の説明とは少し違ってきますよね。

【鉄道局長】 いずれにしても、その前の12ページが、ある意味では、定量的じゃなくて、極めて定性的な資料であるんですが、ありとあらゆるすそ野が広いという意味においては、いろいろな影響が出てくると。こんなことなんですね。ですから、事務局が用意した資料も、実は12ページを一番重点に説明したいところでありまして、13ページは、ある意味では、こんな議論もあると言いたいということで付加的に追加したとご理解賜りたいと思います。

【小委員長】 よろしいですか。そのほかにいかがでしょうか。どうぞ。

【委員】 よろしいですか。あえて異を唱えるわけではないのですが、今お話があった12ページで、右側の の廃止による地域への影響というのがあります。特に駅前商店街の衰退、観光客の減少と、廃止した結果こうなると書いてありますけれども、今地方においては、高校生とか病院に通うご老人しかいなくなってきているような線区でなくても、現実問題として駅前商店街がほんとうに衰退してきているのです。ですから、鉄道がなくなるから衰退、あるいは観光客が減るということではなくて、もちろん廃止してしまえばそういうことになるのかもしれないけれども、現実に今鉄道があっても、地方都市ではもう駅前に人が来ない、商店街はシャッター街になってきているわけですね。

だから、そういった意味で言えば、今、もう既に商店街がだめになってきていることをどうとらえるかということもあるんじゃないかという気がいたします。

【鉄道局長】 おっしゃることはほんとうによくわかりまして、もともと郊外大規模店舗が決定的な影響を与えているということは私どもも事実だと思います。それにとどめを刺すのが電車、列車がなくなるということかなと思います。ということか、これはたしか。

【小委員長】 どうぞ。

【企画室長】 鉄道が廃止されたから、それが100%の理由でどうなった、というようなことは社会一般の分析がなかなか難しいんですが、1つの例として、少しお示ししようと思います。

名古屋鉄道さんで、谷汲線が平成17年9月に廃止されたんですが、観光名所への人出が、廃止を境に廃線前の約半分に落ち込んでしまったというケースがございましたり、あるいは下北交通さんの下北 - 大畑間の鉄道が廃止されたときに、1店舗当たりの売上げが15%減ってしまったりとか、鉄道が廃止された瞬間をもって、その前後の一、二カ月間を比較したときに、例えば1店舗当たりの売上げが15%落ちるとか、観光名所への人出が約半分に落ちてしまうとか、幾つかそういうケースを見ると、現実にはやはり数字は下がってしまうんだなということを、事象として事務局としては認識しておりまして、そのような問題意識から申し上げました。

【小委員長】 そのほかに、よろしいですか。

【委員】 よろしいですか。12ページと13ページ、ちょっと違う、定性的で定量的という、私も経済のプロじゃないのでわからないんですが、ポイントは12ページだということも私もよく理解しています。実際に、公共交通が発達していて、公共交通を利用して歩くことができるところ、公共交通を交えて動けるところが観光地としては発展しているという事実はあると思います。ですから、鉄道の有無というのは、地方鉄道だけではなく都市鉄道も含めてですけれども観光には非常に影響を与えているのだと思います。

鉄道と観光との関係ですけれども、速達性が目的なら新幹線があるわけですから、地方鉄道の役割はおのずと違ってくるのだと思います。ことしの夏に出張の際に山田線という在来線に乗る機会があり、楽しい経験をしました。盛岡から宮古まで100キロを2時間半もかかって行くんです。冷房がなくて窓を開けるので髪の毛がくしゃくしゃになりましたが、それでも非常に楽しかったです。三陸鉄道にも乗りましたが、こういった在来線に乗ってみると鉄道ならではの観光の楽しさを感じます。やはり鉄道でゆっくり走るなら、景観などの地域の魅力が楽しめることが第一ですね。道路だってわざわざ遠回りしていくことがあるわけですから。地域の景観の魅力に加えて目的地の魅力、それから鉄道自体の魅力もあります。今日では、お座敷になっていたり、レトロになっていたり、いろいろなタイプの車両がありますけれども、そういった魅力の付加価値をある程度つけていくことが大切です。道路利用の方が当然速いのですから、鉄道ならではの観光の魅力を、鉄道の付加価値をもう一回見直していくことが大事ではないかなと思います。

ですから、昔は船を交通機関と考えていましたが、現在では客船は交通機関ではなく、付加価値の高い船の生活、クルーズライフを楽しむためのものになったことと同じです。ですから鉄道の魅力を見直して、復活させませんと、なかなか観光とは結びつかないなと思います。

各地の在来線を見るたびに、これがなくなったら寂しい、残して欲しいと思います。ですから、1つは、確かに高校生の通学のための鉄道、交通弱者のための鉄道という考えもありますけれども、何とかどこかで鉄道を利用した観光で集客効果のある二、三の成功例をつくっていただいて、それを他の地位に広げていければと思います。

【小委員長】 お答えはよろしいですか。

【鉄道局長】 1つだけご紹介しておきたいと思うんですが、南海の和歌山から山側に貴志川線という線区があったんですが、そこが2年前に廃止の話が出まして、現在、和歌山電鐵ということで再生が図られております。先ほどそのスキームについては、図のところで何ページかでご説明したかと思うんですが、その運営をまさに今受託しているのが、岡山電気軌道という岡山市の中で軌道を運営している会社でございます。

それで、さまざまな試みをしていまして、1つは貴志川町という、紀の川市に変わってしまいましたけれども、その町民みんなが利用するようなファンクラブもちゃんとできまして、それからあとは、車両も非常に変わった、いちご電車とか、あるいはおもちゃ電車とか、遠くからも人が来るような、意欲を生むような列車に全部切りかえています。

それから、あと、たまたまその貴志川という駅に居ついていた猫を駅長ということで、帽子もちゃんとそのためにつくっちゃったりして、今やその猫の駅長ブランドの缶詰とか、これは人間用につくっているんですけども、そうしたおもしろいグッズまでどんどんできていまして、実は私が和歌山電鐵の方に聞きましたら、今や土日は他県から来る人たちが結構あふれかえる時間帯があるというんです。そんなこともありまして、やはり運営の意識というのは相当違うんだなと。

ただ、忘れてはならないのは、運営している和歌山電鐵が、相当人のやりくりから何かから効率化に非常に努めているということなんです。したがって、コストと収入がかなり見合うような運営の仕方もしている。だから、大規模店舗とも一緒になってポイント制もやっていますので、工夫の仕方によっては、地域においてもまだまだ相当いろいろな組み立て方があるんだなということが言える事例だと私もはとらえています。

【小委員長】 どうぞ。

【委員】 今の局長の話は全くそのとおりだと思います。要は、鉄道があることによる外部効果の大きさです。観光の角度からもご指摘がありました。先程の表は、右の欄に「鉄道の廃止によって発生する社会的費用」が書かれていたので、少し奇異な感じがしたのです。むしろその欄には、鉄道がこれだけ大きな外部効果をもたらしているのだということをしっかり書き、それと左の運営費用とを比較してみるといった表にすべきだと思います。

確かに経営体という枠組みで見ると、多くの外部効果を内部化することができていませんから、赤字となりがちです。しかし、そこから便益の帰着先である自治体や国が補助すべきとの方向が出てくるのです。先程の表の右の欄も、そうしたプラスの外部効果を記述する形で修正した方が、素直に読めると思います。12ページと13ページの間には、落差を感じます。鉄道はこんなにすばらしい効果をもたらしているのだ、それを算定するところです。対して存続に関する費用はこの程度なので、この落差は自治体や国など公的なセクターがサポートしていかないとだめでしょう、という理屈です。

【鉄道局長】 そうですね。

【委員】 山内先生もそう思われるのではないのでしょうか。

【小委員長】 私は否定しているわけじゃないけど。

【委員】 今の13ページのまとめ方では、明るい未来が見えにくいものとなっていますので、是非、資料の作り方も工夫して下さい。

【鉄道局長】 いずれにしましても、それまで貴志川線に乗らなかった高校生の通学生徒が、家のマイカーのほうが、ある意味では非常に楽だった方も全部鉄道に乗るようになったというんです。ですから、地域住民が使えるときには徹底的に使うという構造も含めて、地域に取り込まれた、単に維持していくよじゃなくて、地域で全部支える気になっている鉄道というのはやはり強いなということは言えるかと思います。

【委員】 経営の仕方によっては大きな外部効果を発揮できるし、その効果を経営にうまく反映させるような新たな制度を提案します、といったストーリーでお願いしたいと思います。

【鉄道局長】 ぜひ、そういうふうにつくりかえます。

【委員】 いいですか。

【小委員長】 どうぞ。

【委員】 私のところでは、沿線に阿武隈急行という第三セクターの鉄道があるので

が、11ページの表で、鉄道は損益分岐点が高いというか、固定費が高いと。だからそれをだれかが補助すれば、90%は黒字経営できるということなのだと思うんですけども、ただ問題は、その下のほうにある、施設保有に係る経費を事業者から切り離して、例えば自治体等 大体田舎じゃ自治体等しかないと思いますが、現実の問題として、私どももそういう意味では阿武隈急行に沿線自治体で些少の補助をしています。維持していくためにはそういう努力もしていこうということなんですけど、非常にこれは厳しくなっています。ご承知のとおり、地方財政は非常に厳しくなっていて来ておりまして、交付税が毎年削減されているのが現状です。

ですから、そういう意味ではこれからなかなか困難になってくると思うので、そうしたときにどういうふうにしていったらいいのかというところを、もちろん国からの補助は当然期待しますが、そういう意味で、鉄道があればいいというような話じゃなくなってくると思うので、どこかにも書いてありましたけれども、鉄道を含む地域の活性化の1つの手段、ワン・オブ・ゼムということで、インフラの1つとして、その計画の中で必要だと地域が判断すれば、当然地域としてもそれは出していこうということになると思います。ただ、出し切れるかどうかという問題はあるのですが、出し切れるのかどうかというのは、結局それだけ有用性があるかないかということにもなると思います。

したがって、その辺のところは、我々沿線地方自治体からすると一番の問題点ということとして、それが具体的に見えてくると非常にいいと思うんです。ですから、中身はよくわかりませんが、失礼ながら中身はこれからのものかもしれませんが、補助金の中で再構築実施計画という、鉄道だけじゃなくて沿線全体の、鉄道を含んだ計画ということの意味だと私としては解釈するんですけども、そういうふうにしていかないといけないのではないかなと思います。

【小委員長】 どうぞ。

【企画室長】 ありがとうございます。資料の18ページになりますけれども、先ほど申し上げましたところで、鉄道事業再構築実施計画、これにお言葉を今ちょうだいしました。頑張る地域・事業者を重点的に支援ということであります。もちろん日本全国津々浦々の鉄道で、すべて鉄道であるがゆえに残さなければいけないということではないでしょう。しかしながら、地域の生活あるいは観光に組み込まれた鉄道として、やはりどうしても地域で支えるべきだということで、地域の自治体、あるいは事業者さんがともに頑張ること、この資料では「地域と事業者が合力して」と表現させていただいておりますけれど

ども、力を合わせて、例えば事業者さんは事業者さんで自主的な経営改善努力をなさる、あるいは地域、地方の自治体さんはさまざまな支援をなさる、あるいは自治体さんにかかわらず地域のサポーター、あるいはNPOの方々が必要喚起策を講じていただく等々、事業者さんと地域のさまざまな主体が力を合わせて鉄道事業を再構築しようという計画をおつくりになるときに、私どもとしても予算補助、地方財政措置、あるいは税制特例等々、あらゆる財政的な手段を、要求中であり、ぜひ応援させていただきたいと思っております。

【委員】 いいですか。

【小委員長】 どうぞ。

【委員】 そのときに、例えば私どもの鉄道は、福島市から我々の伊達市 市とはいっても小さな町が合併しただけの名ばかりの分散型の町で、そこを来るわけですけれども、いわゆる地方都市、福島市という30万都市の衛星都市の郊外線でもあるわけです。それなのに福島市の山の上のほうが開発されて、とんでもないところに団地ができています。しかし、せっかくある鉄道だから、そこへ住宅を張りつけたらいいじゃないかと思いますが、これは大手私鉄だったら自分でやるし、当然そういう能力もある。しかし、地方の私鉄ではとてもじゃないけれどもそういう能力はない、資金力もないし。それから、じゃ、沿線自治体がそういうことをやるかといったら、それは武家の商法で全くダメですから、そうすると、団地開発をする者と地方鉄道は関係ないという話になっているのです。

だから、すべての地方鉄道がそういう状況にあるわけではないでしょうけれども、郊外型のローカル線みたいなのは、そういういき方もあるはずなのですが、残念ながらそういうことを発揮できていない。中小私鉄でもそういう能力はなかなか持ち得ていないし、ましてローカル線では全くそういう能力はありません。せいぜい売店で何か売るとか、その程度の事業しかできないんです。その辺を何か支援していただく方法はないのかなと考えます。

【企画室長】 完全なお答えにならないと思いますが、先ほどお示した資料の18ページにもあります通り、鉄道は地域において鉄道のみで立っているわけではもちろんございません。まちづくりの中で鉄道がその役割を果たしていくという意味で、私どもの役所が持っておりますまちづくり事業補助等と連携しながら、鉄道のみではなくて、地域の中で立っていける、あるいは役割を果たしていくような取り組みをさせていただくことを考えております。

【委員】 質問があります。

【小委員長】 どうぞ。

【委員】 郊外型の鉄道だと、周りに住宅開発の動きがあっても、それを引き付けられない。特に公的なセクターでは出来ないとの話がありました。そのところが少しわかりにくいのですが.....。

【委員】 だから、要するに鉄道とは全然関係なく、山の上を民間のディベロッパーが開発して、結果そこに住む人は通うのに大変なわけです。マイカーとか何か、雪が降ったらどうするんだとか。それよりも沿線を開発して、団地開発をやったらいいんじゃないかと思うんだけど、その能力が鉄道側にはないわけです。

【委員】 鉄道は敷くことはできるわけですね。

【委員】 いやいや、現に今あるわけで、その後の話としてです。

【委員】 普通ならば、その周りには住宅が張り付きますよね。

【委員】 うーん、だからそれが鉄道とは一体にはならないわけです。大手私鉄ならば自分で開発して.....。

【委員】 それは郊外型の鉄道でも公的セクターでも同じです。自治体でも民間でも、鉄道沿線が開発されるように真剣に働きかければ、住宅の立地は促進すると思います。線路から多少離れたところが開発されるのでも、自治体ならば税収として捕捉可能です。鉄道という経営体には入りにくくても、自治体には入りますよね。そうすると、それは自治体が鉄道の外部効果を吸収していることになります。制度さえしっかり作りこめば、大手私鉄よりも自治体など公的セクターの方が適しているかもしれません。

【委員】 ええ、そうです。ですからそういうことで補助はできると思いますけれども、ただ、私鉄自体がそういうことをやろうと思ってもできないということですよ、私の言いたいのは。だから、それを沿線自治体がやってやればいいじゃないかと。これも我々自治体としてはなかなかできないので、ディベロッパーがやってくれないかなと言っているだけだということなので、その辺を何か結びつける方法がないんでしょうか、ということです。

【小委員長】 多分簡単ではないんでしょうけれども、今のまちづくりの話は、ある意味ではそういうのが引き金になるというか、例えば鉄道のインフラというのは鉄道だけにとられないで、まちづくりと一体として考えるということになれば、おのずとまちづくりのあり方と、今おっしゃったような開発、ディベロップのお話がリンクしてくるという

ことだと思っんです。多分、委員のところはたまたま非常に地価か何か安くて、そういうところに民間の開発が行ってしまったというイメージを持ちますけれども。

【委員】 そうでしょうね。

【小委員長】 ええ。だからまちづくりができるような、逆に鉄道だけじゃない、道路も含めてつくってあげて、それで誘導するとか、これは一体的にやるというところで、おそらく事務局側が考えているようなイメージではないかと思っます。

よろしゅうございますか。今、先ほどのお話の猫の写真が配られますので。

そのほかにいかがでしょうか。何かご意見。どうぞ。

【委員】 問題意識は、私も大変結構だと思っんですが、12ページに多分、一番鉄道局がおっしゃりたいことが書いてあると思っんですけれども、何となく、今ある鉄道をやめるのがもったいないという気持ちもちょっとあるんじゃないかと思っんですが、ほんとうに交通だけではなくて、産業全体、観光も含めた地域の活性化等々、もっと全体として鉄道の持っている意義と、鉄道を存続させる費用を総合的に考えて、どちらが得かという判断を地域に任せたいということ自体はよくわかります。

ただ、せっかくあるんだからもったいないというところに、あんまり立たないほうがいいんじゃないかとも一方では思っます。1つは、相当の反対を押し切ってやりましたけれども、国鉄の地方ローカル線の廃止を北海道と福岡県で随分やりましたが、あれの評価は一体どうだったんだろうかなと。残したほうがいい鉄道もあったんじゃないかと思っんですけれども、あの当時はどれか1つだけ残すとか、どれか幾つだけ残すという選択はなかなか、特に北海道の場合はできないから、全部やめるということにしたわけですけれども、全体としてやめて間違っていたのかどうかですよね。必ずしも別に国鉄、あるいは今となればJRの経営上どうかというだけじゃなくて、もともと鉄道特性として存続できなかったのが多かったんじゃないか。こういう感じもしますので、そこら辺はよく見きわめが必要なんじゃないかなと思っます。

そのときに、地元の意見はとても大切だと思っますけれども、地元の判断に関して、できれば国が地元の判断に役立つような客観的な基準というか、考え方というか、そういうことを示すことができれば結構じゃないかなと思っています。

【小委員長】 何かご回答はありますか。よろしいですか。

【鉄道局長】 たまたま私は広島運輸局長のときに、可部線というところを廃止する協議会を主催しまして、それをつくづく感じたのは、広島に赴任したときに最初に可部線

に乗りに行きましたら、土曜日の夕刻でございましたけれども、乗客が私以外にあと2人しかいませんでした。これだけやはり地域で乗る人がいない線だと、幾ら残そうと思っても無理なんだろうなと感じた次第なんです。

それで、その後、協議会を1年開くわけですけれども、期間の中でやるわけですが、結局いろいろな存続の意見もありましたけれども、最終的には地元でそれを存続させるだけのコスト維持をするようなこともできないし、それからさらに、乗客を集めるだけの工夫もなかなか難しいというのでバス転換をしたというのが事例としてございましたけれども、やはり結局、各線区ごとに住民の意識、あるいは自治体の取り組み方、それから需要構造が違うものですから、そこは梅崎委員のおっしゃっていることも私どもはよくよくわかりますし、そういうものも出したいという気持ちもあるんですけれども、片や一筋縄のスタンダードにはならないものですから、ケース・バイ・ケースで、退出については、今、鉄道事業法の中で協議会を設けながら、もし届け出があったら、協議会でよくよく代替輸送について協議するとなっていますので、そのフレームは生かしていきたい。

逆に言ったら、私どもはこれからそういうフレームに乗ったとしても、地域がほんとうにこれからもう少し需要喚起するなり、コストのサポーターにもなるというような構造が見えてくれば、さっきうちの事務局のほうで説明したようなフレームにも乗ってもらって、いつでもリカバリーショットが打てる。それは地域のご覚悟と、それからほんとに事業者のやる気を含めて、常に誰何しながら、決めていくものなのかなと。

ただ、私どもとして、よく改善した、あるいは存続するリカバリーショットが打っている事業者の、あるいは線の状況をよくPRするための情報発信は、私どもの公務の一番大きな役割じゃなからうかなと思っています。

【小委員長】 どうぞ。

【企画室長】 委員のご指摘、ありがとうございます。局長が申し上げましたが、リカバリーショットという申し方をしましたけれども、あ、こうすればよかったんだ、こうすれば隠れていた需要を引き起こすことができるんだ、今お配りしました猫の駅長もそうなんですけれども、気づきといたしますか、こういう発想だったら観光にも取り組んで、こんな生きる道があったんだということを知っていれば廃止せずに済んだ、というケースがやっぱり多々あると思います。そういう意味で、私どもは懸命に情報発信して、皆さまに広く共有していただくような努力をするということが1つでございます。

それから、リカバリーショットということで、また違う意味で思い出したのは、先

ほど14ページでお示したえちぜん鉄道がございます。このように短い期間でトライ・アンド・エラーを行うにはコストがかかります。こういうことが簡単にできれば、市場原理も組み込み易いのですが、社会実験的なことはなかなか簡単にはできないとすれば、ほんとうにふだん地域の住民の方々が自分の日常で気づいていない鉄道の意義というのがわかった上で、やめようか、それとも続けようかということをよくお考えいただいた上で、日本全国でこういうふうにやったら取り組みがうまくいったよという例も知っていただいで、総合的にお考えいただくということなのかなと思っております。

【小委員長】 どうぞ。

【委員】 結果的とは言え、一度やめたが再開したといった経験は非常に貴重です。多くの人々は、鉄道が地域に与えている効果というのを実感としてわかっていない。ですから政策に携わる者が鉄道というものを社会経済的に評価し、そのもたらす便益が費用よりも大きいことを確認し、結果を広く公表する必要があります。

経営体という枠組みだけで捉えてしまうと、全ての効果が経営体に戻ってくるわけではありませんから、当然に赤字となりますし、それが大きな問題のように見えてしまいます。しかし鉄道そのものを撤去してしまったら、外部効果の全てがなくなってしまうのです。

鉄道事業に対しては、経営上の表面的な頑張りを見てサポートするのではなく、その鉄道が地域にもたらす本質的な影響を客観的に評価して、支えるかどうかを決めるべきです。自治体が、私どもでは支え切れませんと言いつつ、一方では外部効果を税収として吸収しているとすれば、それをちゃんと鉄道に還元してほしい。あるいは地域住民が有形無形のいろいろな便益を受けているとしたなら、その分をボランティアという形で鉄道に還元する。そうした仕組みをうまく作る必要があると思います。

繰り返しになりますが、基本は経営評価ではなく社会経済評価です。新設された制度や補助金が、あたかも不良債権に追加で貸し込むような印象を周りに与えるのが一番よくありません。どのような趣旨と基準で事にあたって行くのか、その辺のスタンドをきちっと出していく必要があります。そうした枠組みを国土交通省の鉄道当局に是非、考えていただきたいと思います。

【委員】 先ほど言ったことと矛盾するようですが、鉄道を観光に活用する場合、何でもかんでも、どの鉄道でも観光に活用できるという幻想は与えてはいけないと思います。観光に活用するにはそれなりの条件が必要ですし、猫ちゃんもかわいいんですけども、どこでもかしくても全部がそのようにうまくいくとは限りません。例えばこの前行った三

陸鉄道などは、南半分はトンネルばかりで期待はずれですが、北側は非常にきれいな景観がありますね。美しい景観は立派な観光資源ですから、努力等の仕方によって非常によい観光コースになりますし、既にならかなり努力し繁盛しているようです。高校生の通学客もいるようで集客の条件が揃っています。しかし各々の鉄道の条件は異なっていますから、必ずしも同じことがどの鉄道でもできるわけではありません。さっき言ったことでちょっと勘違いがあるといけないので申し上げます。

【委員】 よろしいですか。

【小委員長】 どうぞ。

【委員】 もう一つ、あえて申し上げたいんですけども、地方鉄道はいっぱいありますけれども、残れるところと残れないところがこれから絶対出てくる。これは当たり前です。それは何故かといったら、いろいろなアイデアを考えることが仮にあったとしても、現に住んでいる人がもういなくなってくる、そういうのがどんどんあらわれているわけですね。そういったところで、最終的に地方の自治体か何かを選ぶことになるのかもしれませんが、じゃ、どうしようかと言っても、もう現にどんどん人が減ってきているわけです。鶏が先か、卵が先かという議論がよくあるんですけども、しかし、地方の鉄道事業者としても人がいない、お客様がいない、それだけでもうやっていけないという現実がありますし、最近やめているところはそういうところだと思うんです。ということは、今の日本のこのような事情が続けば、水をかけるようで恐縮ですけども、やっぱりもっとシビアな状況が必ず出てくるだろうと思います。それが1つ。

それからもう一つ、ここではJRの議論にはなっていないので、あえて議論するつもりはないんですけども、やはり20年たってみますと、いろいろと努力はしてきているにしても、スタートした時点に比べると輸送密度が3分の1に減ってきているところもあるわけです。これは今全体の経営の中で何とかカバーしながらやってきていますけれども、それが今後どうなるかという議論もあり得ると思います。

人口が減ってきて、さらに加速化されているところにおいて鉄道を維持していくということは、結局だれかがカバーするということになると、だれもカバーできないということが現実に、残念ながらたくさん出てくるんじゃないのかなという気が私はいたします。

【小委員長】 いろいろご意見をいただいたんですが、そのほかにいかがでございましょうか。

さっき大口局長がおっしゃった情報発信といいますか、おそらく今回のやつですと、頑

張るといのがかなりキーワードになっていて、どうやったら頑張れるかという情報発信の話で、先ほどお話しになった公共交通の活性化・再生の法律の中での発想もそうだったんですね。やっぱりベストプラクティスというか、そういうのを集めてきて、それを情報発信する。いかにそれを普及させるかということだったと思うので、そういうのと非常にディメンジョンが合うのかなと思いますけれども、ただ、今回の地方鉄道の場合には、今かなり難しい局面もあると伺いましたが、それと同時に、いかに具体的にそういうものを推進していくかという、体制とか人というのはすごく大事じゃないかと思います。地域の観光の問題というのは人づくりというのがよく言われるんですけども、どういう体制で、どういう人がいてというのはかなりキーポイントになるかなと思いました。何かそういったものをテークノートしていただければと思います。

そのほかいかがでしょうか。

【委員】 いいですか。

【小委員長】 どうぞ。

【委員】 16ページに、鉄道活性化のためのコンサルティングの強化と書いてありまして、先ほど申し上げたように、鉄道の活性化を図るときに、その地域にとって必要でない、活性化の役に立たないといいますが、重荷になるような鉄道は当然廃止されるべきだと私も思うんです。しかし、やっぱり鉄道というのは他の交通機関にはない特性を持っているわけで、活用によっては非常に重要な力を発揮すると思うんです。

その場合、地方の人口がどんどん減っているというのは全くそのとおりでございまして、まさに限界集落をどうするんだというような議論にまでなっているわけです。

そうした場合に、それで交通弱者とか、地域の交通をどうしようとか、開発も含めていろいろあるんですけども、これは一自治体ではおさまらない。そうすると県ということになるんだと思うんですが、国は国土交通省で一本になったかもしれませんが、県レベルだと、土木部というのがあるんですが、鉄道を見ているのはどこだというと、企画部内の一セクションであると。

要するに、先ほど言ったように、都市計画というか、開発計画とか、国土計画といのかな、そういった地域の計画と交通というのは必ずしも一緒じゃない。だからその辺をもう少し我々自治体にも指導してもらおうというか、あるいは中小の地方鉄道にその役割を位置づけてもらおうというか、鉄道のほうからどうしてくれとはなかなか言えないというか、そういうところが私は地方では必要なんじゃないかと思うんですけども。

【企画室長】 委員、ありがとうございます。先ほど、ご説明が駆け足になってしまいました10ページでございますけれども、まさに委員がおっしゃったような発想で国会においても法律がつくられております。地域公共交通の活性化・再生法でございます。この法律の特徴の一つといたしまして、主務大臣に私ども国土交通大臣とともに、総務大臣が入っておられます。

いわゆる交通手段としての鉄道、バスのみならず、地域をどうしていくか、交通手段が交通手段のみで立つのではなくて、地域においてどういう役割を果たすのかということ、まさに地域自身が考えていただく。それに総務省としてどう支援していくのかというようなことで、私どもとしては今まで交通の世界にはなかった画期的なといいますか、地域のあり方を考えていく役所と、それから交通モードを考えていく役所が初めて一体になって主務大臣になったということであります。役所の縦割りの話をこれ以上申し上げてはいけないんですが、とにかく国の、国会のご意思として、地域づくりの中で鉄道をどう考えていくのかということに対し、総務省と国土交通省が手を携えて取り組んでいくという制度が出てきたということで、委員がおっしゃるとおりで大変意味のある法律です。

当然のことながら、先ほど申し上げた地域公共交通総合連携計画は、地域づくりをやっている主体としての市町村が主体となってつくりまします。その中で市町村自身が、交通政策にとどまらず、文教政策、福祉政策、国で言えば縦割りで役所にいろいろ分かれている部分も総合して、自分の地域をどうしていくのかという議論の中で総合的に構想を考えていただける。そこにすべての関係者に入ってきていただいて物を決めていくという意味で、委員がまさにおっしゃったような地域づくりのための場づくりをする画期的な法律であると思っております。この法律をどう磨き上げていくのかということが今まさに問われているのかなと思います。

【小委員長】 実は、私はこの法律にちょっと関係させていただきました。協議会制度ですね。全国の協議会というのをつくって、それから地域ごと、ブロックごとに協議会をつくったという段階まで今、来ているんです。この間、全国レベルの協議会をやって、各地の協議会のご報告をいただきましたけれども、まだできて十分な時間がたっていないので、これからもう少し、さらに細かい地域のところまでおりていって、この法律の趣旨がおわかりいただけるのかなという感じがしております。

その意味では、モビリティ・マネジメントという言葉の前面に打ち出して、この法律をつくったんですけれども、こちらのほうでも道路系も鉄道系もあって、その中でもその

地域地域の最適点というものを考えながら計画をつくっていくということですから、まさに交通の中もちろんそうですし、まちづくりとか、あるいはさらに広い行政の中でこれを位置づけていただきたいということになってくるだろうと思っています。まさにこれを磨き上げるということで、1つの方法であり、我々の鉄道の部会で議論していることも非常に方向性に合致していると考えています。

そのほかにかがでございましょうか。一わたりご意見をいただいたと思いますので、まだまだご意見があろうかと思えますけれども、また機会を改めてご議論いただくことにしまして、次の議事がございまして、最終取りまとめに向けてのスケジュールということで、これも事務局からご説明をお願いいたします。

【企画室長】 ありがとうございます。小委員長をはじめ委員の方々に大変いろいろな角度から御意見をちょうだいしました。鉄道局、あるいは事務局として、しっかりと受けとめさせていただいて、少し考える時間をいただきたく思います。

資料3として、最終取りまとめに向けてのスケジュールと書いてございます。1枚おめくりいただいて、線表をつけてございます。本日は、11月29日、オレンジ色、この小委員会の流れでございます。今日いただきましたご議論をしっかり踏まえて、少し考える時間をいただいて、来年年明けの1月18日に、もしお日取りをちょうだいできれば、そこでまたきょうのご議論を踏まえて、私どもとして、ひとつ考え方をお諮りしたいと思っております。

そこで、きょうお集まりいただいている皆様方の小委員会としてのお考えをおまとめいただきまして、できますれば鉄道部会、赤色の線表でございます、同じく年明けの1月25日に開いていただいて、そこでまず地方鉄道についてどう考えるのかといったことにつきましてお考えをおまとめいただければと思っております。

仮称でございますが、地方鉄道活性化に向けた総合支援に関する緊急提言、先ほど申しましたように、政府としても地方をどうやったらご支援できるのかといったことが一刻を許さない緊急課題だと思っております。取り組んでおります中で、鉄道につきましてどう考えていったらいいのかということをお緊急のご提言としてお取りまとめいただけたらと、事務局としては考えております。

本日は委員の方々のご協力をいただきまして、地方鉄道にぎゅっと集中的に絞ってご議論いただきました。1月の段階でもぜひそのようにちょうだいできたらと思うんですが、そのお取りまとめをいただいた後に、地方鉄道に限らず、幹線鉄道、都市鉄道、バリアフ

リー、あるいはサービスのあり方等々、鉄道全般について中間取りまとめでお取りまとめいただいたものを基礎として、またそこでちょうだいし切れない、あるいは私どもとしてこなし切れなかったさまざまな視点があると思いますので、それらにつきまして、またさらに多角にご議論をちょうだいするという意味で、オレンジの線表でございますが、来年2月、あるいは4月、6月ぐらいに、地方鉄道に限らず、さまざまな角度からご議論をちょうだいして、できますればお取りまとめいただいた上で、赤いところの鉄道部会の最終取りまとめということで鉄道全般につきましてのご議論のまとめを、5のところではありますが、来年の6月ごろちょうだいできたらと事務局としては勝手ながら思っております。以上でございます。ありがとうございます。

【小委員長】 ありがとうございます。今お聞きのようなことでして、年明けに小委員会をもう一度開いて、それから部会でご議論いただくということであります。ただ、今回議論しているのは地方鉄道が中心でございますので、それ以外のところでまたご議論いただくようなスケジュールということでございますが、これについて何かご質問、ご意見はいかがでしょうか。よろしゅうございますか。それでは、スケジュールをご了解いただいたということにさせていただきます。

それから、次に議事4というのがございまして、鉄道をめぐる最近のトピックスということで、鉄道のこの部会もしばらくお休みしていましたが、その間いろいろ事態の変化もあるということで、その辺をご紹介いただくという趣旨でございます。よろしく願いいたします。

【企画室長】 トピックスということで、議事の本題ではないので簡単にご紹介します。1ページ目でございます。先ほど小委員長からおっしゃっていただきました地域の公共交通を考える大もとの法律の、実際に連携計画が出てきた第1号ということで富山市におけます例ですが、富山市が国土交通大臣に対しまして、地域公共交通総合連携計画という、地域におけるいろいろな交通モードを連携してやっていこうと、地域におけるあり方を考えておつくりになった1号の計画が出てまいりましたので、認定申請いただきましたということでトピックスとしてご紹介させていただきます。この中で軌道法の上下分離という形で、富山市において新しい形での取り組みがまた始まるということのご紹介でございます。

次のページでございます。舎人線の開業でございます。東京都の区部の北東部、なかなか交通が便利でないという地域がございました。その交通不便の解消、あるいは沿線地

域の発展等ということで、東京都さんが軌道事業の譲渡許可を受けられて、来年3月30日には運用営業開始できる見込みということで旅客運賃の申請をいただきましたので、認可させていただいたというトピックスのご紹介でございます。

最後、3ページでございます。ご記憶に新しいところではありますが、10月12日にP A S M Oさん、S u i c aさんをお使いになっている利用者の方々との関係で、日本信号がつくられた自動改札機の一斉ダウンという問題がございました。10月12日の早朝、自動改札機でトラブルが生じたのですが、午前5時、J R東日本さんとP A S M O協議会さんに合同対策本部を設置していただいて、速やかに応急措置、あるいは自動改札機の開放扱いということをしていただいて、同日の午前11時までにはすべての駅で応急措置を完了したということでございます。

原因としては、センターサーバーから送信されたデータを書き込む共通運賃判定モジュールというプログラムにバグがあったということでございますが、早速、左下でございますが、プログラムの改修、あるいは検討会の設置ということで善後策をおとりいただいたということでございます。トピックスとしては以上でございます。

【小委員長】 ありがとうございます。これについて何か、ご質問とかは受け……。

【企画室長】 もしあれば。

【小委員長】 もしあれば。皆さん、よくご存じかな。

【委員】 では、一言発言させていただきます。

【小委員長】 どうぞ。

【委員】 3番目のダウンの件につきましては、大変ご迷惑をおかけしました。幾つか書いてございますが、単なるバグだけではなく、データのやりとりや、チェックの仕方等について、私どもとしてもS u i c a、P A S M O、それぞれの陣営として反省することがあり、二度とこのようなことを起こさないようにと固い決意で再スタートしております。ご迷惑をおかけしましたけれども、ひとつよろしくお願ひしたいと思ひます。

【小委員長】 そのほか。ほかは別に、よろしゅうございますか。

それでは、時間が若干早目ですけれども、以上で本日の議題に関する議論は一通り終了いたしましたので、最後に事務局から連絡事項がありましたらお願ひしたいと思ひます。よろしくお願ひします。

【企画室長】 小委員長、大変ありがとうございました。本日は委員の皆様方より、いろいろな角度から御意見をちょうだいしまして、ほんとうにありがとうございました。

今回は、先ほどお話ししましたように、新年明けまして1月18日の金曜日の4時から開かせていただきたいと思います。どうぞよろしくお願い申し上げます。本日はお忙しい中、本当にありがとうございました。

了