

第二百一十一回国 参議院 国土交通委員会 會議録 第九号

令和五年四月十八日(火曜日)

午前十時開会

委員の異動

四月十三日

長谷川英晴君

補欠選任 足立 敏之君

四月十四日

清水 貴之君

補欠選任 室井 邦彦君

四月十七日

鶴保 庸介君

補欠選任 舞立 昇治君

室井 邦彦君

金子 道仁君

出席者は左のとおり。

委員長 蓮 舫君

理事 青木 一彦君

長谷川 岳君

森屋 隆君

高橋 光男君

石井 苗子君

足立 敏之君

石井 浩郎君

大野 泰正君

梶原 大介君

清水 真人君

豊田 俊郎君

永井 学君

舞立 昇治君

山本佐知子君

吉井 章君

鬼木 誠君

事務局側

常任委員会専門員

清野 和彦君

参考人

富山大学客員教授

京都大学非常勤講師

前富山市長

ひたちなか海浜鉄道株式会社代表取締役社長

日本大学名誉教授

桜井 徹君

吉田 千秋君

森 雅志君

本日の会議に付した案件

○地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(蓮舫君) たいだいまから国土交通委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。昨日までに、長谷川英晴君、清水貴之君及び鶴保庸介君が委員を辞任され、その補欠として足立敏之君、金子道仁君及び舞立昇治君が選任されました。

○委員長(蓮舫君) 地域公共交通の活性化及び再

生に関する法律等の一部を改正する法律案を議題といたします。

本日は、本案の審査のため、三名の参考人から御意見を伺います。

御出席いただいております参考人は、富山大学客員教授・京都大学非常勤講師・前富山市長森雅志君、ひたちなか海浜鉄道株式会社代表取締役社長吉田千秋君及び日本大学名誉教授桜井徹君でございます。

この際、参考人の皆様に一言御挨拶を申し上げます。

本日は、御多忙のところ御出席をいただき、誠にありがとうございます。

皆様から忌憚のない御意見を賜りまして、今後の審査の参考にしたいと存じますので、どうぞよろしく御願いたします。

次に、議事の進め方について申し上げます。

まず、森参考人、吉田参考人、桜井参考人の順にお一人十五分以内で御意見をお述べいただき、その後、委員の質疑にお答えいただきたいと思

ます。また、御発言の際は、挙手をしていただき、その都度委員長の許可を得ることとなっておりますので、どうか御承知おください。

なお、御発言は着席のまま結構でございます。それでは、まず森参考人からお願いいたします。

○参考人(森雅志君) おはようございます。こういう機会をいただきまして、まず冒頭、心からお礼を申し上げます。

富山大学客員教授など御紹介いただきましたが、私は研究者ではございませんので、富山市長として十九年間、特にLRTを中心とした取組をしてきましたので、現場の実務者としての経験を

基にお話をしていきたいというふうに思っております。

最初に、全国の地方都市あちこちで陥りがちなんですが、交通政策と都市政策というのは本来融合されるべきだと思っておりますけれども、しばしば交通担当セクションと都市、まちづくり担当セクションとの意思がなかなかきちつと交換されていないという例を見受けま

す。ここがすごく大事なポイントだと思っております。

先般、ニュースで知りましたが、北海道の北広島市の新しくできたエスコンフィールドという球場、何か試合が終わって札幌まで行くバスに乗るのに九十分掛かったとか、駐車場から出れなかつたということなどもあつて新駅を検討するなどという報道を見て、それは最初からやっておけばどうだったのかと、よその都市のことでちよつと言

い過ぎかもしれませんが、そういうことがしばしば起きております。

どことは言いにくいんですが、昨年、呼ばれて静岡県のある市に行きましたが、そこへ行くとときは東京から新幹線で三島駅に降りなきゃいけないわけですから、三島駅との交通アクセスの改善などというのは全く書かれていないんですね。そういう少し俯瞰した視座に立つて交通を論ずることが大変大事です。

しかし、なぜそうならないかというところ、一つは、明治以来、交通というのは本来民業で、更に単体で採算が合うことを求められ続けてきているわけです。右肩上がりの時代には奇跡的に日本の交通というのはそれでもつていまして、人口減少、さらには様々な社会的要因の変化でもたなくなってきたというものが、もう二十年も前から分かつていたことだと思

います。大事なポイントは、都市政策

を中心に考えていく、そして、交通というのは都市政策、まちづくりの重要なツールの一つなんだということにスタンスを置くことが大事だということに思っています。こうしないと、公費投入の妥当性をなかなか議論できないということになります。

私も最初、JR西日本の富山港線という短い枝線ですが、これを引き受けて富山ライトレールというLRT化を最初にやったときには、まさにドン・キホーテみたいに言われていました。また三セクをつくって赤字の垂れ流しだという批判も大きかったわけです。

そもそも、当時は交通政策基本法もありませんし、地域公共交通活性化法もなかった時代です。市費を投入することの妥当性というのは議会で予算を議決してもらったことしか根拠がなかったわけですが、今、そういう環境も変わってきました。

今回の改正の中で、まず冒頭に、その共創という言葉などを使いながら、つまり、ステークホルダーがみんな集まっていい方向、最適化というものを模索しようという考え方が示されたことは大変重要な意味があるというふうに思っています。

例えば、先ほど申しました富山ライトレールの事業は総事業費五十八億でしたが、富山駅の連続立体交差事業の支障補償という側面もあって、市の単費の負担は七億円でした。有利な財源を様々なに利用することができました。

国の制度として、当時はまち交ですとか今の社会資本整備総合交付金とか、使い勝手のいい制度がたくさんあります。問題は、基礎自治体がいちいち切って前へ出るかどうかということなんです。多くの自治体はどうしても腰が引けています。

例えば、その路線を使わない地域に住んでいる市民の理解が得られない、否定的なことを言う方の論拠としてこれがしばしば使われます。僕は、しかし、子供のいない家庭であっても少子化対策に予算を使うことに誰も反対しません。それは社会の宝だからですね。交通というのはまさに公共

財だというふうに思います。海の灯台ほどの公共性は強くありませんが、しかし、あえて言えば公共財なので、なくすと復活はなかなか難しい、将来市民にとっても大切な公共財だということに思っていますので、公費投入の妥当性ということをしつかり議論していくことが求められてきました。地域公共交通活性化法ができて、法定協議会その他、少しずつそのことについて制度が充実してきたと思っております。そういう中で今回の再構築事業化というものは大変意味があると思います。

何となく腰が引いている自治体にとっても、こういったことを根拠に、交通事業者としつかりテーブルに着こうということの後押しができるというふうに思います。その結果どうい結論が出るかはケース・バイ・ケースだろうというふうに思います。しかし、まずテーブルに着くということから始めないと、持続性というのは出てこないというふうに思っています。今まではそこところが少し希薄で、何となく前に出にくいというところが多かったですね。

さらに、市町村をまたぐ交通については、それぞれ意見が違ふということなどもあります。ですが、近江鉄道の滋賀県知事の三日月さんのおやりになったような例のように、やっぱり県も一緒になって旗を振るることによって、交通事業者と一緒に最適な道というのは探ることができたらいいというふうに思っております。

その上で、様々な取組をしてきましたけれども、一つは、鶏と卵の議論にどうしてもなっていないという感じがしますが、私どもは、思い切った最初に公費投入をする、運行頻度を上げる、あるいは始発も終電も時間を動かす、更に駅舎を直す、様々なことに取り組んできたわけですが、どれもしつかり結果が出ております。これは、二〇〇五年と二〇一八年の私鉄も含む地方鉄道の輸送密度の増加率を富山大学の中川先生がお調べいただきましたが、上位二十五の中に富山市が関わった路線が六線入っています。やっぱり手を掛けると

人は乗るんですね。とりわけ高山本線の富山駅と越中八尾に関して、JR西日本さんと協力をしてかなり思い切った増発実験をやりました。五年間の社会実験をやりました。それまでは一日三十四本走っていたものを最大六十本にまで増やしました。この費用は全て富山市が負担しました。五年終わった後、現在、ずっとそれ以降四十一本で抑えていますけれども、平成十七年と比べると三三％利用者が伸びています。六十本、五十九本だった時代から五年だけ増やして、四十一本まで落としましたんで、利用者はまだ伸びているんです。

したがって、例えば通学に母親に車で送ってもらっていたというような高校生生活を送っていた高校生たちが、通学時間帯に何人も出るということになることや、やっぱり電車で行くということに変わってくる。それは高校生自体の生活に変化をもたらしますんで、引き継がれていくということだろうと思います。

何よりも、公共交通を使うことに慣れて、東京や都会の人は当たり前のごとです。地方都市に住んでいる者は一人一台の車で、それもドア・ツー・ドアの暮らしをしていますから、いろんなことで仕掛けて、公共交通を使うことの心地よさとか、例えば飲食を伴うときに便利だとか、コンサートへ行くときにはマイカーで行くよりも公共交通で行くことによって幕間でワインも楽しめるとか、そういう生活の質を上げる大変大事なツールだと位置付けることが大事です。

あちこちで、交通への支援というのは赤字補填だと、後ろ向きの支援という発想はしっかりと議論されていますけれども、もっと積極的に、ポジティブに社会資本の質を上げるために公費投入するという論理でこの交通への公費投入を議論していくことが大事だろうというふうに思っております。全国に、あちこちに、質を上げると利用者がそのまま推移する、あるいは増えるという事例、事例は幾つもあるわけですので、後ろ向きな議論ばかりに終始しないで、思い切ったまは前に

出てみるということを各自自治体がいちいち切つてやるような環境づくりをしてもらうことが大事だということに思っています。

そういう意味で、今の改正に伴って社会資本整備総合交付金についても新しい制度をつくってもらったり、使い勝手のいいものとなってきたように思っております。予算の限度があるんだらうと思えますけど、やっぱりこれ、先ほども言いましたが、公共財である交通がこれ以上衰退しないように、更にブラッシュアップするように、先生方にもしつかり力を入れていただいで、様々な形での予算確保ということについてお願いをしたいというふうに思っております。

関西大学の宇都宮先生とかよくお話しですが、ヨーロッパでは当たり前のことで、三日月知事も交通税というふうなことをお話を始められました。そこまできかないにしても、基礎自治体、そもそもほとんどは限度額目いっぱい課税しています。上限に達しているわけですから、そこそこも少し制度を触って、目的をはっきりさせることによって新しい歳入を得るという方法というものについて総務省とも御議論いただきたが、やっぱりやっていたことが大変大事だということに思っています。

去年、国土交通省鉄道局の検討会に参加させてもらいました。あのとき、最後に局長の御挨拶で私はこれはすばらしいなと思ったのは、独り鉄道局だけではなく、道路局も都市局も総合政策局も挙げてみんなやるんだという御発言がありました。それをもう一歩越えて各府も一緒に、関係する皆さんが協力をしていただいで交通の持続性というものをしつかり上げてほしいというふうに強くお願いしたいと思えます。そのためにも、今回のこの改正、大変有意義なものになったというふうに思っております。エリア一括というのは、議論としては私も何度も議論に参加してきましたが、実現するとなるとかなり難しいと思えますが、方向としてはしかしこれしかないのかなというふうに思っています。福祉の輪

送、運送事業であれ、高齢者の移送であれ、様々なことを極端に小規模な事業者がやっているところを、一つのサービスにとどまらず一括である事業者が責任を持つというやり方は、まさに、零細な人たちをどうするかという問題は残りますけれども、そういうことが実現するとすれば、まさに持続性を発揮できるだろうというふうに思っております。

早口で分かりにくい説明になったかとも思いますが、申し上げたことをもう一度申し上げますと、交通政策と都市政策というものが連携しなきゃいけない。そして、民業だから公費投入ということに尻込みするというを変えていかなければいけない。あくまで交通は公共財なのだから公費を適当な範囲で投入するのは当たり前で、それは交通の赤字補填ではなくて、交通の質を変えて、都市生活そのものの質を変えて、QOLを上げて市民のシビックプライドを上げる、そういうための大変大事な出発点となるツールだということをもう一度申し上げて、意見の陳述とさせていただきます。

ありがとうございます。

○委員長(運動君) ありがとうございます。

次に、吉田参考人をお願いいたします。吉田参考人。

○参考人(吉田千秋君) よろしく願っていたします。

まず、こういう場、設けていただきました本当にありがとうございます。ちょっと慣れない感じなので聞きづらいつらいつところがあるかもしれせんけれども、ちょっとお聞きいただければと思います。

今、森前市長さんのお話で半分ぐらい終わったかなという気持ちになっちゃっているんですけども、今のお話も含めて現実問題として鉄道事業者がどういう形で取り組んできたかというお話をさせていただきたいと思えます。

お手元の資料、一枚めくっていただきますと、基礎情報があります。このひたちなか海浜鉄道、

おかげさまで全路線がひたちなか市内に入っているというちょっと特殊な路線でして、それだけちよつとお含みおきただけだと思います。第三セクターでして、ひたちなか市が五一%、それから経営引き継いだ茨城交通さんが四九%という形になっております。

三ページ目になりますけれども、存続の背景としてはどちらにも一緒なんですけれども、お客様が減って、当時の事業者がこれ以上鉄道をやっていけなくなつたということが始まりです。最盛期の昭和四十年には三百五十万人、これが二〇〇七年に七十万人まで減つちやつたということで、ただ、廃線に対してひたちなか市民がどうしてもこの鉄道を残したいということで、官民一体で湊線の活性化に取り組むということで始まつたという路線でございます。その際、当時の市長さんがおつちやつたのが、行政の力は限界があるだろうということ、社長は公募して、第三セクターとはいえ市長が社長になつていたら駄目だという話から始まつたという路線になってます。

こういう形で、二〇〇八年の四月一日、十五年前ですけれども、茨城交通から鉄道部門を分社化という形でこの会社が出ております。これが、今回の法改正でありました従来の事業者から行政の支援を受けて引継ぎという一つの例になっておるかと思えますので、こういうことを一応お含みおきただければ。

その中で、市民とそれから行政が協働という形でやつてきたということの一例としまして、まず、おらが湊鐵道応援団。市民の皆さんなんですけれども、本場に市民の皆さんです、自治会の皆さんなんですけれども、この方々がやつぱり自分たちの鉄道を守らなきゃいけないということ、ここにありますように、まず駅にサービスステーションというものをつくって、外からのお客様にお出迎えをする。それから、鉄道ではなかなか気が付かなかつたんですけれども、地元の商工会とかに声を掛けて、住民ならではのことですけれども、鉄道の御利用のお客様に特典をあげよ

うと。例えば鉄道で来たからお酒が一本ただになりますよとか、そういうことをやるというふうなことで、鉄道と町を市民の力で結び付けるということ、鉄道と町と再活性化を図るということをやつてくれる。

そうやっていううちに、あつ、あそこはこんなことをやっているんだということで、大学生さんがアートイベントをやつてくれたりとか、それから掃除をやつてくれたりとか、また、これはもう鉄道会社は思い付かなかつたんですけれども、正月、海まで鉄道で行つて初詣をしようという、こういうのが、がらがらの列車が、毎年、最近、四百人ぐらいのイベントに今年なりまして、こういう形で市民の皆さんのアイデアを取り入れて頑張つていく。

それから、応援団の皆さん、応援団報というものを作つて、鉄道がこんなことをやっていますよとかいふことを広くアピール。これの強みは、自治会組織が通じているということで、市の方がこれをちゃんと市の広報誌、それから回覧板なんかに載せていただいて、月に一遍は全市民の目に通るということで、市民一体で鉄道を守つていこうということ、市民一体で鉄道の立場から市民の立場から一生懸命やつていただく。

五ページ目になりますけれども、その象徴として、鉄道の存続が決まつたときに、こうやって市長さんと応援団長さん、お二人で、守つていこうということで誓いを立てたという形になっていまして。

そういう形でやつていくうちに、行政さんの方でやつていただいたことということで幾つか言うんですけれども、まず、市民感情の醸成。ひたちなか市、日立製作所の城下町になっているんですけれども、高い自治会組織率ということ、こちらの自治会に声を掛けたらあの人たちはやつてくれるだろうという、市民の感情をすごく理解されていて、行政がそういう働きかけをした。それから、当時の市長さん、これはもう徹底して鉄道は守るんだということでリードしてきた。さらに

は、鉄道と行政は一体化してやつていかなきゃいけないということ、今もそうなんですけれども、市の方から一人、行政から派遣をいただきまして、常に行政と鉄道がスクラムを組みながら鉄道の行政をやつていくことをやっています。

七ページ目、ソフト面になるんですけれども、これについてはどちらでもやつていらつしやるんじゃないかと思うんですけど、例えば市の広報誌、これで鉄道のイベントを宣伝するとか、それから教育委員会なんか、うちから定期券を買つてくださいな、中学三年生が高校生になつたらというときに、市の関係機関で橋渡しをしていただくとか、それから鉄道を使つたまちづくりということ、様々なことをやつていただく。さらには、先ほどの市の派遣の方が三年置きに替わつていくんですけれども、十五年たちますとその方々がある程度地位があつて、例えば観光の部門とかそれから秘書課とか、そういうところの要所要所に行つていただいて、市全体で、あつ、湊線のことだつたら分かるよみたいな行政まで動きになっていて、非常に鉄道会社としてはやりやすいというところになっていまして。

さらに、これは八ページになりますけれども、国、県、市の助成ということで、これは非常に茨城県さんも目を開いていただいているんですけれども、安全施設の設定投資、かなり何度も名前が変わるんですけども旧近代化の補助制度とは呼んでいられるんですけれども、これについて、国の制度で国が三分の一出していただく、これに対して、協調補助として茨城県が三分の一、そして、従来事業者負担でやるべきひたちなか海浜鉄道部分については市が負担ということで、鉄道の安全、それから施設の部分については行政の方で任せてくださいますという形ができています。

それから、しばらくは赤字が出るだろうということ、固定資産分、これについては、固定資産税を払つていただいて、ただ、赤字が出た場合は固定資産税に係る部分はお返ししますよという補

助制度、これが上下分離の考え方のちよつと流用かなというところ。

それから、開業から十年、これについてはしばらくは赤字が出るだろうということで、八年目までは修繕費についても県と市が赤字の部分を補助しますよということでやらせていただいている。これが、先ほどこいいただいた資料ではひたひたな海浜鉄道はみなし上下分離型というところに分類されていたんですけれども、あつ、こういうところなのかな。自分たちとしては、正直、上下分離という考え方は余りなかつたんですけれども、こういうところで活用されているのかな。

その流れでやっていますと、いろんなところでつながりができてきまして、例えば九ページ目、地域と連携した活性化施策ということで、行政、鉄道のお祭りとそれから商店街のお祭りを一緒にやるということ、ふだんほとんど人がいない商店街にこれだけの人があふれる。やっぱり、商店街の人にしても鉄道があつてよかつたなということ、それからお互いプラスになるといふこと。

さらには、十ページ目になりますけれども、地域との連携ということで、おらが湊鐵道応援団、自治会組織です。それから、商店街との連携、それから那珂湊焼きそば、これはBー1グルメなんですけれども、これも方向性は、焼きそばを売ってもうけようじゃなくて焼きそばでまちづくりをしようという考え方らしいので、その辺との連携をしたりとか、あとは、第一日曜日に朝市、これはちよつと一枚くつていただいて写真があるんですけれども、せつかく広い駅だからもつたいないからということで、JAさんとJFさん一緒になつて月に一遍、駅で朝市をやっちゃおうと。

プラスの面としては、ふだん鉄道に縁のない主婦の方に来ていただける。それから、JAさん、JFさんにしてもいい宣伝になる。それから、商店街の活性化というよりも、衰退化がひどくなつていまして、今とつとう商店街で野菜売のお店がなくなつちやつたところ、そのフォロ-

になつたりとか、いろんな面で鉄道があつてよかつたなということを見ていただく。

それから、十二ページ目になりますけれども、そうこうしているうちに、やっぱり地元の高校生さん、高校生さんも一緒に頑張って頑張つていこうということで、高校生発案のゆるキャラというのができまして、これが、やっぱり一緒に鉄道も活性化していこうということで、常に沿線の高校生さんとも連携していくと。

こういうことをやって周りの皆さんに助けていただいたところにもつてきて、一応鉄道も何かやっていますよという話をちよつとさせていたいただきたいんですけれども、十三ページ目になります。

先ほど森前市長さんいろいろお話があつたんですけれども、金上という途中の駅で、うちは単線なので擦れ違い設備を造つて、これによつて四十分間隔でしか動けなかつた列車を二十分間隔で動かせるようにする。これは、国のコミュニティ・レールの補助制度を使わせていただいていたということ、非常に効果的になつております。

それから、お客様の声を聞いて、終電、これはかつては二十二時七分だつたんですけれども、これじゃ東京から帰つてきてもなかなか帰れないといふことで、二十三時二十二分まで落とす。

それから、地元の皆さんの要望を聞いて高田の鉄橋という駅を造る。それから、美乃浜学園、これは後で申し上げますけれども、新設校のところに駅を造るといふことを順次、コミュニティ・レールの補助制度とか、それから行政の皆さんの力借りながらやってきました。

それから、通学定期券、高いと言われたんで、一年まとめて買ったら安いですよというのを作る。これで通学制度の足を固める。さらには、これは今回の改正のところにも出ていましたけれども、今、実験的ですけども、ひたひたな市内のバスと鉄道の共通一日乗車券、これをスマホのMaaSの形で作っています。これはまだちよつと実験段階で実績はなかなか上がらないんですけれども、こういう形で徐々に皆さんと一緒に頑張つていこうという試みがある。

でも、こういう形で徐々に皆さんと一緒に頑張つていこうという試みがある。

それから、十四ページ目、いろんなところとの連携ということになっていくんですけれども、例えばJR東日本さんとの連携、週末バスというのをやっていますけれども、これにうちも入れていただいでいこうということで連携する。それから、大手旅行社さんとは、ツアーの誘致、それから共同で地元の手し芋を使って鉄道と地域を開発して、なおかつ旅行者さんそこへ送客してということでもちよつくりを図ろうということやる。

さらには、国営ひたち海浜公園、国営の公園なんですけれども、こちらにかなり無理を言っています、入園券付きの乗車券を発売する。それから、今ちょうど時期なんですけれども、最盛期に一番たくさんお客さんがいらつちやいますので、うちの鉄道と海浜公園を結びシャトルバスを運行すると、こういうことをやってみたり、それから、まちづくり団体、応援団も含めていろんなところがあるんですけれども、こちらのところの、まあ法と公序良俗に反しなければ連携ということ。

例えば、そういうことで連携すると、うちの廃車になつた車両なんかは、じゃ、するかなと思つていましたら、やっぱり目の開きがあつて、これは本当に長いこと頑張つて走つて、無事故で走ってきたんだからもちよつと頑張つていこうと、無事故の神社にしたいといふことで、鉄道そのものを御神体にする鉄道神社といふものをつくるとか、いろんなことを考えていらつちやつて、それをそのまま取り入れるようなことをやっております。

加えていふことで、十五ページ目になりますけれども、観光誘致といふことで、海浜公園へのアクセス、これが潜在需要がすごく増えまして、今、バス一台で始めたのが、今年なんかはバス三台でも足りないくらいかなといふところで、しかも有り難いのが、そのお客様が大体三割くらい途中の那珂湊で降りていただいでいとおさかな市場へ寄つていただくといふことで、鉄道だけじゃなくやっぱり地域も発展しますよといふところの礎

になつていふ。

そんな感じでやつていた結果が、十六ページはちよつとちよつちやな表なのであれなんですけれども、十七ページちよつと見ていただいで、でつかく字を書いているんですけれども、一応開業十年目で、七十万人だつたお客様が百万人を突破するところまで行つた。それから、本当は八年でやつておこなぎやいけなかつたんですが、十年掛かりましたが、どうにか単年度黒字二万五千円達成したと。ただ、これが令和二年度以降、ちよつとコロナのおかげでちよつと厳しい状況になつていふかなといふ話を聞いております。

十八ページ目の表を見て、グラフ見ていただいたら分かるんですけれども、順調に増えていって、平成二十三年度はこれ震災でちよつと止まりましたので落ちたんですけれども、その後順調に増えていって百万突破してということ、ただ、今、令和二年は一気にちよつとコロナの影響で落ちていふかなといふ状況ではあります。

ただ、そんな中で、やっぱり地域と一緒に、それから行政、都市機能としていふことで、これ、十九ページ目になるんですけれども、沿線の少子化が進んで小学校、中学校を統合するといふ話になりました、沿線の三つの小学校、二つの中学校、これを統合して、沿線に駅を造つて、学校を造つて、そこに鉄道で通つてもらおうと。状況的にも良かったんです、鉄道の沿線に人が住んでいましたので。ですけど、これをやつたおかげで子供たちは自転車とか危なくなく鉄道で通うことができる。それから、鉄道としても、希望者全員に市の方からバスが出ますので、大体八百万円ぐらいの収入増になる。

あと、行政としても有り難いと言われていたのが、これも統合してスクールバスを運行するといふことになると八百万円どころじゃ済まない、億を超えるお金が年間掛かるといふことで、行政としても非常に有り難いといふことで、こういう面でも鉄道の使い方といふこと、それから、誰が見てもこれはいいねといふ使い方といふこと

が分かってきたということがちよつと見えるかなと。

おかげさまで年間の輸送人員は昨年度また百万人を戻しているんですけど、ただ観光客の五百円のお客様と小学生の何十円ですから、まだ赤字はちよつときついですけど、そういう状況になつてはいる。

そんな中で、こちらにあるピーク時の深刻な渋滞、今、先ほどどちらと国営海浜公園のことを申し上げましたけれども、自動車でこれだけ渋滞で動かない状況になつてはいる、その下をうちの鉄道が悠々とがらがる電車が走つてはいると。この状況をやつぱり市民の皆さんが何とかしてくれという話になりまして、シャトルバスを出したところが二十一ページ目ですけれども、これだけのお客様に御利用いただけるようになったということ、これもなかなか鉄道では思い付かなくて、市民の皆さんと行政の考え方を取り入れたということになつてはいるのかなと。

実は今、国の方に許可をいただいて、これ三年になるんですけども、終点の阿字ヶ浦から新駅、海浜公園まで延伸という話出ております。これについて今話を進めていくところであります。

これについて、二十三ページ目になりますけれども、多分もっと掛かるとは思ふんですけども、今のところの試算では、二十三ページ目、工費が三・一キロ七十八億円。ただ、七十八億円というところかどうかというときに、二百万人のお客様が年間いらつしやいますので、二百万人のお客様のうち一割だけが鉄道を使つていただいたとしても、千円いただいたら二億円。それから、そのうち三割の方が沿線で買物していただけますので経済効果もつかいということ、これは延伸が何とかできないかなということで、これについては今回の試算であります路線等の編成の変更というところにつながるのかなと思ふんですけども、こういうことも考えていると。

最後のページ、ちよつと大きく書かせていただいたんですけども、今のところ行政の支援とい

うことで市が考えていますのが、三分の二までは何とか国、県、市で出せないかなと。行政の負担が三分の二、事業者の負担が三分の一の二十六億円だとしたら、先ほど、二億の収入がありますので、初年度から償却前の黒、それから地域経済に大きな効果があるということで、恐らくこれで鉄道というものをちゃんと、今の森前市長さんのお話なんですけど、投資したということになると、今までの考え方と違つて恐らく濶線も、どうして維持しようかなじゃなくて、これを都市機能としてどうやって使つていこうかな、鉄道にも地域にももうかるよという話になるものですから、こういうことをやっていきたいなということで、このことを全部含みますとやつぱり今回の法改正というのは非常に期待することが大きくて、特に社説交、こんなふうに鉄道を入れていただいたということがありますので、何とかそのところをやつて、濶線自体が全国の地域鉄道の活性化の見本にならないかなということで今仕事をさせております。

含めて、ちよつと冗長な話になつたと思ひますけれども、事例紹介だけになりましたけれども、御紹介させていただきました。

○委員長(運動君) ありがとうございます。次に、桜井参考人をお願いいたします。桜井参考人。

○参考人(桜井徹君) 日本大学の桜井です。本日はお招きいただきまして、ありがとうございます。

私が述べることは、まず目次を御覧ください。大学の講義でも滑舌が悪いということで学生の評判が非常に良くない、そういう人間が今日こういう晴れの舞台で内容を説明する上で皆さんに御迷惑掛けるかもしれませんが、三十枚のスライドです、急いでやりますが、付いてきてください。

目次です。まず、「はじめに」では、私の立場を説明いたします。その後、ローカル鉄道危機の一般的背景、それから特殊の背景、その後、ヨーロッパ、特にドイツにおけるローカル線維持方策の特微から見た我が国の、今回法案でも上下分離の導入が言われてますけど、その問題点について述べたい。最後に、結びであります。

三枚目です。初めに、本法律案に対する参考人の視点です。いろいろ書いてありますけど、三つです。ローカル鉄道問題はローカルだけの問題ではない。確かにローカルの問題ではありますけど、ローカルだけの問題ではないんですと、このことを言いたい。二番目には、鉄道事業は公益事業として理解する必要がある。社会資本とも呼ばれますが、三番目、その際に、ヨーロッパ、特にドイツの経験に学ぶ必要がある。私は、長い間、日本とドイツの鉄道改革の比較をしてきました。

それではまず、ローカル鉄道危機の一般的背景について、外部要因、内部要因、相互連関、三つについてお話しします。

五枚目です。外部要因というのは、いろんなところで、国土交通省及び今回のモビリティ刷新検討会議でも述べられていますけれども、人口減少、マイカーの増加、高速道路の普及が挙げられています。しかし、それらはあくまでも与件です。ギブンとして言われているだけであつて、その政策そのものを転換しないと、人口減少やマイカーの増加、高速道路の普及そのものがそのまま進んでしまうわけです。それに対して受け身で、パッシングをやつていたら問題が解決しない。

じゃ、この外部要因を促進した要因は何かと、原因は何かという、それは自然現象じゃなくて政策だと私は思います。グローバル化による産業空洞化、東京一極集中の国土・産業政策、道路偏重のインフラ投資政策、そういう、まちづくりでも道路中心のまちづくり、そういうものを転換する必要があるわけです。その際に、特に強調したいのは、総合的なインフラ投資政策が、計画が日本では必要じゃないかと。

と日本語にも翻訳してあります。

それでは次に、内部要因について言います。七枚目です。内部要因というのは、負のスパイラル、悪循環とも言われます。これは私が言っているんじゃないかと、国土交通省も言っています、モビリティ刷新検討会議も言っています。経営努力としての列車の減便、減車、優等列車の削減、廃止、駅の無人化等の経費削減政策、あるいは投資の抑制、そういうものが結果として路線の廃止につながっていく、そういうものが負のスパイラルです。

問題は、この負のスパイラルがなぜ起こっているかということで、企業の独立採算制の問題があるんじゃないかと思ひます。確かに国鉄分割・民営化で、日本の鉄道はほとんど私企業として経営されてきます。じゃ、私企業だから負のスパイラルは許されるか、そうじゃありません。あくまでも公益事業ですので、政府が、いわゆる、アメリカでもそうですが、公益事業統制をしなけりやいけないんです。ところが、日本では、御存じのように、一九九九年に審議され、二〇〇〇年に公布されたと思ひますが、鉄道事業法の改正で、休止がそれまでの許可制から届出制になつて規制緩和されたんですね。いや、規制緩和されても大丈夫、だということなんですけども。

次のページ、八ページに、ある研究が書いてあります、載せてあります。需給調整廃止前後における新設延長と廃線延長ということで、二〇〇〇年を境に、大手私鉄、第三セクターを中心に、どしどし廃止の申請があつて行われたと。

その次、私鉄、大手私鉄や第三セクターの廃線が進んだ後、その後、二〇一五年頃からですね、九枚目ですけども、今度はJRが路線廃止をするわけです。それもこれもと言つたら語弊がありますが、やはり鉄道事業法の改正が影響しているんじゃないかと思ふわけです。ですから、今回鉄道事業法を見直すわけですけども、こういう方向で見直していただきたいと思つております。

いや、大臣指針があるじゃないかと、完全民営

化した後、きちんとそういう路線の廃止を進めたいようにするための大臣指針があるんじゃないかと言われるんですけども、あくまで指針でありまして、あくまでガイドラインであります。

次に、相互連関行きます。
外部要因と内部要因それぞれを促進した政策、そのための政策転換が必要なんですけど、更に問題は、外部要因と内部要因が相互連関しているということなんです。ここを見なければいけないわけです。つまり、負のスパイラルという内部要因と、人口の減少、マイカーの増加、そういうのは連関しているんですね。

鉄道事業が廃止、それは、済みません、十一枚目、連関を示しているのが資料一です。駅の廃止、運行本数の低下ということと沿線人口の減少が関係あるんじゃないかという研究が幾つかあります。そういう駅の廃止あるいは鉄道の廃止がそういう人口減をするんですけど、鉄道の廃止の後、バス転換がよく出てきます。今回の法案でもそうなんです。

資料二を御覧ください。バス転換をしたらうまくいくか。いかない、あくまで利用者減。aからeまでいろいろ書いてあります。BRTになっても駄目。十二枚目の右側の方に、利用者減は鉄道よりバスの方が大きいと書いてあります。これは、今回の参考人の質疑のために送っていただいた資料の中にあつたものです。鉄道よりバスの利用者の方が減少が大きいんですよ。ですから、バスになったから、ああ、大丈夫だということには決してならない。

そういうような内部要因、外部要因、そして相互連関、そういうのを全部ひっくるめて解決しないとローカル鉄道の危機はそのまま進行してしまふ、それを図に表したのが十三枚目の図一です。お読みください。私、一生懸命頑張つて書いたんですからね。結構、パワポでこういうの書くの結構しんどいんですけど、まあ何とか頑張りました。次行きます。

一般的背景はそういうことです。でも、一般的背景だけではないんですよ。特殊な背景がある。コロナ禍で、多くの公共事業者、JRも含めて赤字になつてきている。特に、一九八七年以降、分割・民営化以降初の上場JR三社が赤字になつて、あつ、大変だと、新幹線、都市圏輸送による地方線の内部補助が崩壊すると、あつ、大変だということ、特に二〇二一年五月頃からJR西日本なんかが、いや、内部補助が崩壊しているの、何とかできませんかということで今回こういうようになってきていると思うんですけども。

内部補助の問題、これから入るんですけども、内部補助崩壊が問題なのかどうか。先ほども言いましたように、JRを含め多くの公共交通機関が赤字なんです。ですから、そのとき政府がコロナ支援を大々的にやるべきだった。

資料三を御覧ください。十五枚目です。ドイツにおけるコロナ禍での公共交通への財政支援です。ドイツ鉄道に対しては、公共近距離旅客輸送、まあ日本の公営事業者あるいは私鉄事業者全てが入ったんですけど、そういうものに対して全体で一兆円ぐらい、日本円にして一兆円をばつとやつています。日本でもGOTOTトラベルとかいろいろやつていましたけれどもですね、まあそれ、もうそれ以上言いません。

次行きます。
そういうようなわけで、コロナ禍で大変だから、じゃ、内部補助が崩壊したから今回分離をお願いしたいね、自治体が関与してくださいよねということが今回の法案です。

じゃ、その内部補助の崩壊の問題で、次、三番目ですが、先ほど、済みません、十四枚目に戻つてください。その中で、いろいろ内部補助の崩壊して、内部補助の問題は非常に難しい問題です。衆議院の参考人質疑でも山内さんが一生懸命、それ難しいと言つています。モビリティ刷新会議の委員の中でも六名中三名が内部補助を維持するべきだという意見もあつたりして、なかなか割れております。

その中で注目されるのは、湯崎広島県知事です。内部補助をするということ、そういう約束で国鉄分割・民営化したんじゃないの、今更何を言つてくれるんだということ、それであれば国鉄分割・民営化に遡つて検討してほしいというのが湯崎広島県知事の意見です。それは資料五を御覧ください。資料五にあるので見てください。

問題は、じゃ、こつち、国鉄分割・民営化のときに地方交通線の取扱い、どうやったか。図二を御覧ください。十九枚目です。ピンク色の部分が最終的に国鉄再建監理委員会がJRから分離すると言つたわけです。ところが、その一年前に国鉄再建監理委員会の緊急答申、第一次緊急答申、第二次緊急答申ありました。そのときには、上のダイヤ色といいますが、ちょっとダイヤ色じゃない色、黄土色といいますが、薄い黄土色の部分があります。百七十五線、約一万六千キロを全部新会社が継承しないというように緊急提言で言つたんです。ところが、国民の反対があつたので、法案を通りやすくするためか、どちらか分かってませんが、とにかくこのピンク色の部分だけになつてしまつた。だが、今回、そうでないならば、いや、分割・民営化に遡れという議論も、湯崎さんの議論もむべなるかなと思つております。

二十枚目に行つてください。二十枚目の下、JR東日本の元会長、住田さんが著書で、旧国鉄から引き継いだ七千五百キロの路線を使い、いかに良いサービスを提供するかということがJR東日本追求すべき公共性だったとちゃんと述べています。今はその、まあもうこれ以上やめておきます。

次行きます。
で、そういうこともあるんですけど、じゃ、内部補助の崩壊について実際どうかということ、次の二十一枚目の表二を見てください。これはJR東日本とJR西日本のものを表したものです。もう時間がないのですが、要するに、収支差額、二千人未満の収支差額と、特にJR西日本がそうなんです、株主還元額がほぼ同じなんです。赤字

になつてきているのに、内部補助をやりながら、助けをねつて言つていっているのに株主に還元こんなにするのはどうかと思つております。

関連事業もやつていっているんですけども、それはもう省略いたします。

最後、もう四十五分、二十四枚目を見て下さい。ここでは、要するにドイツでは、もう宇都宮参考人とかが衆議院でも言われていますけれども、ドイツでは公共サービスだと、上下分離していただきますよ。で、近距離旅客輸送は地方政府が供給責任を持ちなさいと言つています。で、その際に、連邦政府が地域化資金ということで、赤字の六〇%以上を補填できるような資金を鉱油税から、まあガソリン税であります。そこからいつているということを書いてあります。特に最近はこの廃止路線、やはり民営化ですから廃止路線もありました。それがだんだん復活しているということが書かれてあります。私、ドイツを研究してきて、やっぱりドイツの人はなぜこれだけ気候変動問題、温暖化防止に熱心かなというのは、一九八七年に初めてドイツに、八九年に、までにドイツに行つたときに感じました。

それで、最後、もう二十八枚目、鉄道事業再構築事業としての上下分離の問題点と書いてあります。自治体保有にすることですけども、一定進歩ですけども、やはり自治体の財政力に限界がある、やはり国が前面に出さないと、出ないといけないんです。自治体が保有して各鉄道が上下分離をしたときにネットワークが失われるんです。そういう点も重視、そういう点も考えてもらいたいと思つております。

じゃ、おまえは日本の鉄道改革をどうするんかという質問があつたときのために、二十九枚目に一応大胆にも書いておきました。なかなか私も苦しいことでもあります。でも私は、ヘーゲルが、合理的なものには現実的であり、現実的なものは合理的なものではないけれども、頭の中で考えて合理的なもの、やっぱり現実的になるんだと私は信じ

ております。

次に、最後はお①から②、③と書いておられますので、読んでおいてください。

最後に、ゲーテの言葉を引用したい。外国語を知らぬ者は自国語については何も知らない。外国の鉄道を知らない日本の鉄道も知らないんじゃないかということであります。手前みそでありますけど、ドイツの鉄道を研究してきた、七十五歳にはまだならないんですけど、それに近い人間の箴言として述べておきたいと思えます。

ありがとうございます。

○委員長(蓮舫君) ありがとうございます。

以上で参考人の御意見の陳述は終わりました。これより参考人に対する質疑を行います。

なお、質疑及び答弁は着席のまま結構です。質疑のある方は順次御発言願います。

○吉井章君 自民党、京都の吉井でございます。よろしくお願ひいたします。

今、先生方から、参考人の皆さんからいろいろとお話をお聞きして、私も市議を十五年やってきまして、本当に、この地域での皆さんの、高齢者の皆さん、また子供たちですね、そういう皆さんが苦しんでおられる状況の中でのいろいろと頑張ってきたんですけども、なかなかうまくいかない部分がたくさんある中で、今お聞きして、何か勇気をもらって、またヒントをもらったような気がしております。

今回の法案では、リデザインというスローガンを掲げて、地域の関係者で共に創る、先ほどもありましたけれども、共創ということで、地域の鉄道について国の関与を強めるとともに、バス、タクシーなどについて、公共事業だけではなく、自治体と交通事業者、また鉄道、バス、タクシーなどの交通の担い手同士ですね、それから地域のあらゆる領域の、例えば医療、介護、そして教育、エネルギー分野などと交通の担い手がしっかりと連携、協働する取組の促進をうたっているというふうに思っております。

また、予算の質と量を大幅に拡充して、また、

これも先ほどありましたけれども、社会資本整備総合交付金の創設やエリア一括協定運行事業の創設など、まちづくり、地域づくりと一体となった取組をしっかりと支援していくというふうになっております。こうしたリデザインの推進、まさに全国各地で大変危機的な状況にある地域の移動の足回りを確保していくための画期的な政策であると私は思っております。

そういった中で、まず三人の参考人の皆さんに、思っております。今回の共創、つまり地域の関係者における連携、協働を促進していく、そこに国がしっかりと支援をしていくという考え方も、先ほどもお話の中にもあったかもしれないけれども、その部分についての見解、評価をそれぞれお聞かせいただきたいというふうに思っています。

○参考人(森雅志君) さっきの説明の中でも申し上げましたが、地方自治体で腰引けているところはたくさんあります。

さっき、今、桜井先生の御説明の中にもお触れでしたけれども、やっぱり負担が増していくということについての恐れです。それから、もつと出発点でいうと、テーブルに着くと廃止を認めてしまふのではという立場に取られるんじゃないかという不安です。

私の意見は、そうではなくて、まずはテーブルに着く、そして交通事業者からデータをとにかく出してもらう。今ほとんど手に入りません。ある駅で何曜日何日の日に何人乗っているなどというデータは全然手に入らないわけです。テーブルに着くことによつてそういうデータを得ることができまふので、この駅とこの駅の間であれば十分採算が取れているよとか、そういうことも推測、推計できます。その上で、最終的なリデザイン後の姿というものを各ステークホルダーで協議していくというテーブルの持ち方ですので、有効に働くというふうに思っています。

ですけど、元々持続性が損なわれつつあるものについてが対象ですので、百点満点の、地元の人

るんだらうと思えますけれども、しかし、ある区間は残る、ある区間はバス代替、そういうことと、高橋生二人毎日使っているんだなどという主張される方がいますけど、それはタクシー代払った方が安いですね。

つまり、一言で言うと、最適な方途というものをみながらつくるといっていいかと思っております。

○参考人(吉田千秋君) うちがひたななか市だけ走っているということでも割と横のテーブルができていたということになりますと、例えば今、横の関係、そういったところは、例えば、森前市長さんがおっしゃられた、うちと関係ないものみたいな市民もいらつしやいますし、その辺りの流れとか、それから、行政と国がこんな頑張っているんですけども、話を明確にテーブルに着かせていただく。

その中で、もしかしたら、うちの例だけになりますけれども、海浜公園の関係者の方、同じ国交省なんですけどもやっぱり場所が違うものですか、どの流れで、鉄道だけじゃなくて例えば海浜公園がこうしてほしいという話があった、それが公共交通の活性化につながっていくというふうなテーブルというものをつくっていただくこと、それはすくく効果的だと思えますので、そういう場をつくっていただくことすくく助かると思えます。

以上です。

○参考人(桜井徹君) 先ほども言いましたように、国がやはり前面に出ないで、あくまでも、今回の協議会もそうですが、自治体と鉄道事業者の間の話し合い、国は調停しますよというだけで仲人みたいな関係で、自分でだけがするのを恐れているんじゃないかという感じですが。

今回、協議会でも、入口のときには財政支援は

余りしないけども、出口になったら財政支援はいっぱいしますよというふうなことが刷新会議の方で出ていますね。つまり、協議会に入るときにはちよつとしか出さないけど、協議会が終わってバス転換にすればお金がいっぱい出すというふうな行動に私には見えるので、そこら辺をやっぱりもうちよつと協議会に安心して自治体が入れるようにしてほしいと思えます。

○吉井章君 ありがとうございます。しっかりと国がもう少し先頭に立つてという部分があるのかなというふうに思っています。

以前、私もこの国交委員会で質疑させていただいたんですけども、私の地元でも、府内であれば都市部から離れた京都府の北部の中山間地、また市内でも陸の孤島と言われているところがありまして、まさに高齢者、子供など、自分で車を運転できない方々が買物、病院通い、学校や習い事など日常の暮らしの中で、あるいは旅行、レジャーなどですね、少し日常を離れて遠出をしたといったときに路線バスも廃止されてしまつていふような地域があります。自宅から電車の駅まで、あるいは自宅から地域の各目的地の施設まで行ける手段がほとんどなくなつてきているというふうな実態であります。

今後、更に人口減、また少子高齢化、都市部も含めた全国の各地域でどんどんと進行していく、そういった状況は言うまでもないんですけども、交通、地域交通の中心を担っているバス、タクシーなど民間の交通事業者の経営、コロナの影響もあり大変厳しくなつてきている状況も片やあるわけでありまして。

私自身もその地域に行つていろいろなお話聞く中で、よくテレビでも言われる、これも国交委員会で言ったんですけども、高齢者の皆さんは免許を返してくださいというふうな簡単におっしゃるんですけど、免許を返したらもう生活ができないところはやはり幾らでもあるんです。だから、そういった部分においても、何としても、どういった形で前向きに進めていけるのかということでは

これまで来て、今回のこの法案ですね、本当に私自身も期待しているし、何としても形にしていかなければならないというふうに思っております。

そこで、森参考人に元富山市長の御経験からもお伺いしたいと思います。

私も市議やっていたときに富山の方に勉強させていたで、行きましたんで、非常に興味深く思っております。富山市も、市内の中心部だけではなく、面積的にも多くの中山間地エリアを抱えておられるというふうに思いますけれども、中山間地域の移動の足の確保のため、どういった施策を実践してこられたか、今後どういった施策が必要というふうに考えられるか、その辺りお聞かせいただきたいと思います。

○参考人(森雅志君) 都市部と中山間地などの周辺部とでは対応を変えていかなければいけないというふうに思います。

都市部のコミュニティバスも全国にあります。が、恐らくほとんど赤字ですね、公費を入れてやっています。交通不便地帯を解消することについてはある意味行政責務ですので、基礎自治体にとって、一定程度それはのみ込んでいかなきゃいけないんだらうと思っております。

中山間地は特に大変で、農業をやっている方々は軽トラに乗らないと作業ができないということがありますので、なかなか免許返上というのはできません。そういうところをどうしていくかということが大きな課題だというのはそのとおりだと思います。過疎バスは一定程度補助も入りますし、便数が少なくとも、少なくとも病院に通うなどのシビルミニマムを守る範囲で過疎バスを運営していくというのは行政の責任だらうというふうに思います。

今後どうするかという御質問ですが、私の私見ですけれども、まず、ドア・ツー・ドアでピックアップするということは恐らく無理です。集落の拠点に一日に何度か回るといような運行の仕方をして、その上でお一人お一人はシニアカーで暮らすというライフスタイルを中山間地こそ実現し

ていくべきだらうというふうに思います。

ある種の内部補助ですけども、市の、富山市、昨年、市税が過去最高になりました。新駅を造るとそこに住宅団地ができたとして、固定資産税ほとんど大きくなって、十年間で一三%増えました。そういうので四分の一の留保財源分残りますから、交付税との相殺で、それは中山間地の様々な対策に使うということとしておりますので、例えば集落の中を移動するためのシニアカーを買い取るとの補助金を出すとかですね、そういう形で郊外の高齢者の暮らしというものを支えていくということがこれからの施策としてはいいのかなと、私見ですが思っております。

○吉井章君 ありがとうございます。

さっき陳述の中で森先生おっしゃった部分で、交通は公共財だというのが、それと自治体もつと前に出なければならぬ、何よりも、交通政策と都市政策はしっかりと一体となつてという部分あります。もつと、私自身がやつぱり、ああ、全く自分自身も分かつてないなと思つてたのは、ここへ、こういう部分にお金を入れていくというのは、予算を投じていくというのは、何か補助的な、常に補助的な感じだということに私自身も思つてたので、そこへいかに手当てをしていくのかということ、かなりの予算を京都でも入れたんですけれども、なかなか先細りになつてしまふということでありました。

今おっしゃっているように、駅の近くに家ができて、そういう形で税金が入る部分、そこをまたさういう中山間地へ持つていくと、こういう部分もやつぱり首長が先頭に立つてやつていかなければならないというふうに思いますし、もつと、さつきも言いましたけれども、自治体が前に出てやつていく、また、それも同時に国も一緒に前向きな形で一緒にやつていくという形が必要なんじゃないかなと。だから、国がこうサポートしていきますよではやつぱり駄目だと思つてい、国も自治体も一緒になつて前向きな形でやつていくという部分が必要じゃないかなと。

さつきのLRTの予算も、かなり安い形で入れられたと、七億ぐらいですかね、入れられたということとで本場にすごいなと思つて、また、数十本、三十本ぐらいしかない路線のところを、まづ五年間六十本にしてということの中で逆に利用者が増えていったと、どんどん増えていったということ、その部分も、発想的にそういう発想にならないんですね。いかに少なくなつていく部分を耐えるかというふうにししか我々自身も考えてなかつたです、そういう発想も生かしてこれからやつていかなければならないというふうにも思っております。

いずれにしても、先生方のいろんなお話を聞きまして、本当に、冒頭も言いましたけれども、すごくヒントや勇気ももらいましたので、我々自身も全力で前向きな形で頑張つていきたいというふうに思っております。

○三上えり君 党派、立憲民主・社民の三上えりです。

本日は、お忙しい中、参考人の皆様、本当に貴重な、本場にためになります、勉強になりました、お話をありがとうございます。

まずは、予算から見た地域公共交通の在り方についてお伺いいたします。

国土交通省は、地域公共交通全体に関する予算の合計といたしまして、令和四年度補正予算でおよそ八百億円、そして令和五年度当初予算でおよそ五百億円を計上いたしました。一方で、道路関係予算は、令和四年度補正予算で三千七百四十五億円、そして令和五年度当初予算で二兆千八百八十三億円を計上していると説明しています。これ、地域公共交通は道路と比べて桁違いに予算額が少ないことになっております。

また、令和五年度鉄道局関係予算の額ですけれども、およそ千六百四十四億円でありましたけれども、このうち整備新幹線関係予算がおよそ八百二十億円となつておりました、これ、およそ八割を新幹線が占めております。残る約二割についても都市

鉄道関係の予算などが含まれておまして、ローカル鉄道に充てられる予算の規模は更に少ないものということが今の現実です。過度なマイカー依存にもつながりかねないこれ道路関係予算偏重から、地域の移動手段を守るという、こういった考え方へのバランスを考慮した予算への転換を図るべきかと思つてます。

先ほど森参考人からもお話があつた、公共財である交通が衰退しないようにブラッシュアップする、なくすと復活は難しいという、こういう点もあつて、地域公共交通関係予算、拡充していくべき、国が守つていくべきと考えますけれども、参考人皆様方のお考えを伺えますでしょうか。森参考人からお伺いします。

○参考人(森雅志君) そういうふうに御質問されるとそのとおりですとしか言いようがないんですけど、本来民業でスタートしてきて、鉄道だけじゃなくてバスも含めて民業という考え方でずっと来た過去の流れからいうと、急に道路特定財源のようなものをつくるというのは難しいのかなというふうに思います。

しかし、来年度から徴税が始まる森林環境税のように、都市部の人もひとしく負担をしながら森林保全についてそれを充てていくというふうなアプローチの仕方もあるのかなというふうに思いますので、直接的な税という形で徴収するか、あるいはまた、例えば地方交付税の中に特別交付税その他で自治体を支援してもらつるかというふうな様々なやり方はあるんだらうと思つて、地方の交通を維持するためにやつぱり財源をどうするか、難しい問題ですけど、是非国の関与をもつと大きくしてほしいということが率直な思いです。

○参考人(吉田千秋君) 今の御質問がそのままこちらの希望だと思つちゃうような気がしたんですけど、実際、事業者としてはもうちょっとお金が欲しいというのが正直なところでありました。

ただ、先ほど申し上げましたように、いろんな、国もいろんなところにお金が必要なんだらうな

ということを考えていたところが、例えば今日事例に出しましたうちの鉄道、延伸したということ恐らく道路事情もかなり良くなると思います。そういうところを例えれば今までの法制度とか体制とかをちよつと見直していただいて、あつ、道路のお金でもここに使つたら有効だよというところを例えれば考えていただいて、そうしたらその何千億のほんのちよつとでうちの鉄道も延びるというのがあるものですか、そういう辺りのちよつと御配慮とかそういうことがしていただけるとすごい有り難いなというのが今正直なところ

です。

○参考人(桜井徹君) また六枚目の表一を見てください。
さつき、ドイツの連邦交通路計画を紹介したんですけれども、連邦遠距離道路ですね、これアウトバーンのようなものですが、千三百二十八億ユーロ、大体十五兆円ぐらい、十五年間でやるということですが、それに対して連邦の鉄道の通路千百二十三億ユーロということで道路の方がまだちよつと多いんですけれども、鉄道もそれに負けず劣らずかなり入れているということなんです。なぜドイツにできて日本にはできないのか。いや、ドイツでも道路大国ですけども、やっぱり環境問題が影響をしているとしか私には思われません。

また、税源ですけど、ガソリン税とあるいはフランスのように交通税と二つのやり方があります。三日月さんなんかは交通税の方ですけども、あるいはアメリカでもガソリン税が都市鉄道に転用されております。そのことを考えると、いろいろなことができるかと私には思われます。

以上です。

○三上えり君 桜井参考人に再度伺います。というところ、今この機会に日本もやっぱり世界から見てこの地域公共交通の在り方を転換すべきときだと思つていらっしゃいますでしょうか。

○参考人(桜井徹君) オフコースとしか言えませぬけれども、そうです、絶対そうです。

もう今、G7でいろいろやっていますけど、気候変動問題やっていますけど、やっぱり今大きくかじを切ることが重要です。やはり、エネルギー対策の上で交通というのは非常に重要な構成要素で、特に貨物も含めまして、やはり鉄道に、いわゆるモーターシフトでありますけど、そういうのをやらないと、日本は十兆円規模の基金を積んだから大丈夫だと昔さんは言っていましたけれども、そうじゃないです。やっぱり現実の社会科学の側面での温暖化防止を進めていく必要があるんじゃないかと思っております。

以上です。

○三上えり君 私の地域にも、芸備線といつて大変経営が厳しい路線の議論が日々活発に行われているところがございます。廃線に対する警戒感、これをあらわにする自治体が協議に参加するためには、結論ありきの前提を置かないという点をいかに担保するのが重要であると思っております。

ひたしな海浜鉄道にも視察に伺いたいぐらいなんですけれども、具体的にどうすればいいか、こちら参考人皆様にお伺いします。お願いします。

○委員長(蓮舫君) まず、吉田参考人。

○参考人(吉田千秋君) まず、行政の方がきつちりやとやっぱり市民の皆さんに、鉄道はまず存続ありきで考えよう、その上でどうしようかというのが大事なのかなと思います。ちよつとひたしな海浜鉄道の例ではないんですけども、かつての富山県の万葉線、これももう赤字でどうしようもないところだったんですけども、基本的には行政がいろいろ学者の先生とやつて、これはもう必要ですか、必要ですというものを始めて、それから始めると。その後どうなるかはちよつと分からないんですけども、全国的にも廃線に関して取り組んでおります。とにかく、まず存続ありきで話をしよう、そのときにみんなどうしようかというふうな話から始めるというのが大事じゃないかなというのは実

感しております。

○参考人(森雅志君) 魅力を上げないと人は戻つてこないんですね。ただ存続だけではどんどんどんどん衰退していくだろうと思えます。

ですから、最初に、誰が負担するかは別として、思い切つて投資をして新駅を造るとか、例えばよくあるのは、改札の中通るとトイレはありま

すけど外にはない、地方の駅でそういうの多いです。そうすると送り迎えてきた親が困るとか、そういうようなことなど、細かいことまで配慮をしながら使い勝手を良くすることと同時に考えていくことがすごく大事だと思えます。利用者を増やさないと維持はできないという原点、原点をまず絶対ぶれないで、そこを中心に考えることが大事だろうと思えます。

例えば、新駅造るとかの、延伸させるとか、例えば富山市の場合、駅の北側にありました富山ライトレールと南の富山地方鉄道の駅の、新幹線の駅の中で、地表レベルでつないだんです。一気に利用者が増えました。やっぱり社会資本投資というのはそういうことなんだろうというふうに思えます。

○参考人(桜井徹君) 芸備線と木次線は、私、二月中旬に乗りに行つたんです。関西大学に用事があつて、そのときに姫路を経て、岡山、備後落合、それから松江まで行きました。で、行つたんですけども、やっぱり芸備線はすいていました。が、いや、思つたんですけど、芸備線と木次線が分断されているような側面があつて、芸備線と木次線というのは私は伯備線と並んで一つの大きなネットワークにあると思うんですね。別に特急電車もやっぱり走らせたなら活性化できるんじゃないかと思つております。

それから、特に芸備線なんかはバスが並行に走っているんですね。備後落合のあの大きな画面を見ましたけども、バスと並行に走っているんですね。ですから、やっぱりドイツの運輸連合のようにバスとJRが共同で地域の交通を担うようなことをやらないと、バスと鉄道がコンペティション

じゃなくてコオペレーションするように運輸連合を組んでいかないといけないんじゃないかと私は思っております。

以上です。

○三上えり君 ありがとうございます。芸備線も本当に話がもう前にも後にも行かないという状況だったんですけども、この度、国がイニシアチブを取つてということ少しずつまた理解が広がつていつているところなので、このままというふうに通つております。

次に、アフターコロナで大変、地域公共交通の経営環境、大変な状況は周知のことでございます。で、交通事業者、自治体、そして地域の関係者、これ地域公共交通の維持、活性化をどのように図っていくべきだとお考えでしょうか。これも三人の方にお伺いします、三人の参考人の皆様

に。

○委員長(蓮舫君) 桜井参考人から。

○参考人(桜井徹君) 非常に大きな問題ですけども、やはり鉄道と道路の関係を中心にながら、しなきゃいけない。その際にやはり、口幅つたい言い方ですけども、もう一度国鉄分割・民営化に遡つて考えて、こういうことでですから地域の人も協力してくださいよと言わないと、あつたときに、いや、地域、いや、引き受けるんですけど、だから分割・民営化賛成ですよといつてそのままになつた住民の人が多いんじゃないかと思つてます。

ですから、やっぱり地域住民が今回、いや、国がもつと前面に出て頑張つて地域の交通を全国ネットワークと並んで結合してやりますからということを引きとらなければならない、自治体と事業者が仲よくやつてくださいますよと言つただけではうまくいかない、人間感情として。

○参考人(吉田千秋君) 今実際にいろいろなことをやっていますけれども、やっぱり効果的になつてきているのが、例えば今シャトルバスを出して国営ひたしな海浜公園へ行く。海浜公園との連携は取れた。ただ、そのときに、去年から、地元

の干し芋と一緒にやりましょうねと言っていたところが、干し芋の業者さんが、じゃ、乗換えのときに、時間のときに干し芋を売っちゃおうみたいな話が始まって、こういうのがどんどん広がっていった、うちとしてはもう手数をいだけるの大きいですし、地域としても産業の干し芋を売れるということで、こういうことの幾つもの積み重ねが今ひたひたなか市内では鉄道を中心としたまちづくりとかそういうことに話を持っていきますので、とにかく鉄道の方が敷居を下げて、さっきのトイレの話じゃないですけども、その場合、うちの会社だったら、じゃ、もう改札なんかどんどん通ってくださいという、本来は入場料金要るんですけどもというように、鉄道の方もちょっと敷居を下げる形でやっていくということ、みんなで一生懸命やっていくと必ず活路が出てくるんじゃないかなと実感しております。

○三上えり君 ありがとうございます。より使い勝手のいい支援メニューの創設ですか、地域のニーズを丁寧にして継続的に把握しながら見直しを図っていきたいと思います。しっかりと議論してまいります。

○高橋光男君 公明党の高橋光男でございます。本日は、三名の参考人の皆様それぞれ御専門の知見に基づいて貴重な、大変貴重な意見陳述を賜り、感謝申し上げます。

○参考人(森雅志君) アフターコロナという切り口で考えていくと、その三年間に生じた赤字分どうするかというところがまず最初のスタート地点になると思うんですが、この交通の世界の多くの企業は補助金をもらうことに慣れ過ぎているというふうに思います。赤字が出ても補助金が入るといふような体質がどこかにある。吉田さんに悪いんですけど、そんな感じを受けています。それがあるんですから、データがなかなか出てこない。つまりばらかにすると、どの路線がどの赤字、何が原因なのかということがしつかり見えてくるんです。僕は、やっぱりそういうところから始めないといけないと思う。その上で、支援をする、どうしても必要ということであれば、それは赤字補填といって補助金を出すのではなくて、例えば増資をする、そして資金を出すすることによってキャッシュをつくる。したがって、出した側の国や自治体は株を持つわけですので、それは将来赤字になった時点で配当を出すなりなんなりという企業努力をするということをやったり交通事業者自体に考えてもらう必要があるんだらうというふうに思います。

この度の地域公共交通活性化再生法の改正につきましては、元々この法案、法律自体が、地域の主体的な取組によって地域の旅客運送サービスの持続可能な確保に資する取組を推進することが目的であるということが私は大変重要なことだと思っております。この法案につきましては、これまで四度にわたる改正をされてくる中で、直近の令和二年の改正においては、地域公共交通計画、こういうものを作成することを義務化した。また、地域旅客運送サービスの継続事業を創設するなどの様々な政策手段が可能となってきたところでございます。

そして、今回の法改正の主眼というのは、まさに官民の間、交通事業者間など、地域の関係者の連携、協働、そしてこれは共創ということ、共に創るということ、利便性や持続可能性、生産性が向上するように、地域公共交通ネットワークを再構築するリデザインをすることが目的となっているものと承知いたします。

その上で、私、一番重要なことは、地域の発意とか創意ですね、この創意というのは創る方の創意ですね、や工夫をどのように行政として応援とか支援とかしていくということかというふうにかえておりました、とりわけ住民目線に沿ったこの地域独自の取組の重要性に関して、そうしたものを支援していくことについての参考人のそれぞれの御意見をお伺いしていきたいというふうに思います。

ちよつと前置きが長くなりますが、私、地元兵庫県では、実はJRのローカル線の維持が大変問題となっております、四路線六区間が赤字収支の状況でございます。

そうした中で、兵庫県は、昨年はいち早くJRローカル線維持・利用促進の検討協議会というものを設置いたしました。そして、JR西日本も参画する中で、様々な議論されております。

そうした中で、JRの方の意見としては、やはりこの議論というのはノスタルジーではなくて現実直視で、現状維持ではなく未来志向で議論してほしいというようなコメントされております。別の交通機関への転換など、幅広い議論を求めているところでございます。

もちろん、事業者の立場に立てば十分理解できるところなんですけれども、私は、幅広い関係者が参画されるような今回の再構築協議会における議論においては、やはり事業者目線の効率性や経済性の観点だけではなくて、地域住民や沿線住民が今後持続的に安心して暮らしていけるような、まさに住民及び利用者目線に立った議論が大事だというふうな思っております。一つひとつと具体的な事例を取り上げていただきたいと思います。私、加古川線というところがあるんですけど、ここで、実は西脇市というところが対象となっております。ここが一番非常に収支が悪くて厳しいとされているところなんですけれど、この市長と私、一時間ぐらいいお話をさせていただく中で、様々な利用促進策を考えているんだという中で、一つ、通学自転車を使ったサイクルトレインの運行というものを提案されました。

具体的には、主に高校生等の通学利用を想定しつつ、将来的には沿線の小中学校の統合が行われる見込みでして、そうした小中学校の通学手段、またこれから部活動の地域移行がなされる中において、自転車でもまさにそういう地域のクラブにこそあるわけですから利用していく、こうしたようなことの取組を是非進めていきたいというふう

におっしゃって、また通学者に対する定期券購入の補助をこれ市独自でやるということも検討をされております。

それで、これまでこのサイクルトレインというのは主に観光目的では用いられているものだというふうな承知しておりますけれども、こういう通学目的でこうしたものとして使っていくことについてのまさにお考え、まさに行政の側、また事業者の側、それぞれあるかと思えますし、また研究者としては、桜井参考人は、ドイツとかヨーロッパではもう通常行われているようなことだというふうな聞いておりますけれども、それぞれの御意見をお伺いしたいと思います。

○参考人(森雅志君) 僕も、ヨーロッパで、自転車を載せるというのを、電車に乗った経験が何度かあります。それほど違和感がないです。分解して載せるわけじゃなくてそのまま乗ってくるんですが、スペースさえ確保しておけば大変便利な取組だというふうな思っています。

高校生がそれを使うことになって一車両で何百人も増えるかということ、そんなに生徒数多くないでしょうからそうはならないと思いますけど、しかし、新しい取組としてそれが弾みの一つになるのではないかとこのように思います。

私は、そもそも親が高校生を学校まで送迎すること自体が余りいい社会ではないと思っております。少しでも自分で通学する機会を増やすという意味からも意義が大きいというふうに思っています。

○参考人(吉田千秋君) まず、通学定期については、実感したんですけども、今のサイクルトレインも一緒なんですけれども、今のサイクルトレインも一緒なんですけれども、鉄道会社側は通学で使ってくださいねという宣伝を一切していないです。どこの鉄道会社も、まあ来るのを待っている状況だ。これを、例えば今、市の方からお願いして教育機関を通して、高校生になったら通学定期使つてねという話をしてやられてきたところが結構伸びているというのがあるので、恐らくこのサイクルトレインというのもそういう契機になっ

て、行政と一緒に話を持っていくと通学の利用の増加になることは間違いないと思います。

ただ、使うというか、事業者側としては、ふだんぎりぎりの採算性ですべて乗っていますので、ふだん一両で百二十人の高校生さんに乗っていたらだいたい乗らなくていいんですけど、ここに自転車載せるとなるとあと二両付けなきゃいけないという、その辺の費用増なんかをちゃんと行政の方でちよつと見ていただくような形で、これのおかげでかえって鉄道会社がマイナスになったということにならない配慮がいただければ、すごく有望な話だと思います。

○参考人(桜井徹君) 自転車ですが、自転車というのは、交通論では、徒歩、歩く、フッティングと、フット、歩く、ウォーキングと、その延長が自転車です。こういうのをアクティブトランスポートとかアクティブモビリティといいます。アクティブというのは、自分の中の内燃、自分、人間自身が持っている力で動くということです。それに対して自動車はバッテリーで、内燃機関を使って、エンジンを駆動して外部エネルギーで動くわけです。

コロナ禍で、ドイツを始めヨーロッパでは、このアクティブトランスポートですね、エネルギーを使わない、自分のエネルギーで自分のことをやるというアクティブトランスポートが出てきています。そういう意味で、やはり自転車が有効だと、健康にもいいと思います。特に若者は自転車をやればいいと思います。その際に、公共交通機関とそういうアクティブトランスポートをドッキングさせるといいことが重要ですね。

通学定期が通勤定期よりも安いということで、その部分を補填してはどうかということで私計算したことがあって、二千億円から三千億円くらいあれば、大体日本全体の鉄道の通学定期が通勤定期並みにしても国が負担すればいいということになったと思います。事業者の方も助かるんじゃないかと思えます。

特に、豊岡では交通連合という考え方でやって

いるように聞いております。私の友人も関わっているようにですけど、交通連合ですね、ドイツの運輸連合だけじゃなくて、自家用有償運送をも含めた、まあドイツよりも進んだ形になるかもしれないんですが、そういうのをやっているの、どしどしそういうのをやっていただきたいなと思っております。

○高橋光男君 それぞれ本場に前向きに御答弁いただいて、ありがとうございます。

私も、是非こうした取組は、今般の法改正で新たに取入れられます地域のまさに関係者の方々がそういう合意形成を結んでいくに当たって、そうした取組をまずやってみることに対して、国が例えば調査事業であったりこの実証事業として応援をしていく。やってみて、実際、今、吉田参考人おっしゃられたように、様々な課題も出てくるかとも思うんですが、実際、それほどこの利用者が通学者が増えることで増えないというような結果になるかもしれないけれども、やっぱりそうしたような取組をやっていく中で、実際、地域の方々がそういう鉄道の活用の方というところで、やはり理解も深まるでしょうし、それもやってもらえなかなきゃやっぱり難しいということでしたら、その先、また更に議論していくということのような方向性があるかというふうに思いますので、私もしつかり国に求めてまいりたいというふうに思います。

残りの時間もちよつと手短かにそれぞれお伺いしてまいりたいのが、今回のこの枠組みの中で、まさに再構築協議会というものが、なかなか、何となくうんでしよう、新たな取組として果たしてこれが機能していくのかということが非常に問題という課題になるかというふうに思います。

そうした、そもそも国が関わることに、これ自体について、どのようにして皆様がそれを受け止められているのか。もちろんこれ、まずはその地域の自治体为主导してやっていかないと、いけないことを、なかなかそういつたものが、動きが見られないときに国まで関与してやっていきま

すよということなんですけれども、このことについて、実際、これが本場に実効性を伴った取組となり得るのかどうかについて、恐れ入りますが、森参考人と吉田参考人にそれぞれお伺いしたいと思えます。

○参考人(森雅志君) 今までの法定協議会というのは、事業者側と自治体とで、妥協点を見付けようというただ自分の主張を続けていくということが見られたと思います。今度の制度は、昨年の鉄道局の検討会でたき台できたものがベースになっていると私は受け止めています。例えば、検討期間というものが三年と、目安としてですね、もちろん延長もあり得ると思いますが、それが国が関わるということ、それぞれ行間を読むと、いい計画がまとまれば国はしっかり支援するということに立って付け読んでいくのが素直な読み方ではないかというふうに思います。これ以上言うとお叱り受けるかもしれませんが、私の受け止め方はそういう受け止め方です。

一応期限を切る、切るから議論を急ぐ、で、まとまらない場合どうするんだといったら会議がなくなるんじゃないかと延長というテクニクは、当然、行間を読むと想定されているというふうに思いますので、しかし、対立しているものを誰かがきちつと、ここまでのみ込んでくれませんか、これはどうですかということ国が果たしていくという、そして、その上で、財政的に負担も一定程度国が関与していくことだろうと思っております。そうならないと意味がない、ないと思えます。

○参考人(吉田千秋君) 今、十五年うちの鉄道をやってきて体感的に感じるのは、やっぱり鉄道会社自体がやっぱりいろいろな問題が起こってきて、行政ともお話しするんですけど、その中で、さつき言った国営公園との連携とか、それから今の旅行会社との連携とかいうときに、どうしてもしつかり、特に延伸の話なんかは市の方から国の方にちよつとお話ししながら進めているんですけど、今までのうちの事例なんかを見ていく

と、やっぱりその中に国が入っていたら仲立ちしていただくとか、それから国の下で話し合いをやるというときに、すごく今までの事業が効果的に進むんじゃないかなという体感は法案を読む限りは大丈夫なんです、是非、これは国の力もいたたきながら全国の先進事例にやっていきたいなと思っております。私は、是非、この法案については国の会議は本場に期待をしております。

○高橋光男君 貴重なコメントをありがとうございます。

今日いただいたお話、またさらにはいただいた御回答も踏まえて、しつかりと、私もまた機会があれば、是非国に対して、この取組が、法改正によって、本場に地域のためになる法改正になるように求めてまいりたいというふうに思いますので、しつかりその決意も込めて、最後コメントさせていただきます。私の質問とさせていただきます。

本日は誠にありがとうございました。

○石井苗子君 ありがとうございます。日本維新の会の石井苗子です。

今日は、貴重な御講義をいただきまして、ありがとうございます。

私は鉄道とか交通の専門家では全くございませんで、利用者側から見れば、不便さとは何か、便利さとは何かという、それで生活者にどういろんな開発がされてきているのかということしか目に映らないわけなんです。

私は、四十年ぐらい前に、四十年ぐらい前に、HSS T、リニアビテーションの通訳をやったことがございまして、四十年後にやつとリニアモーターカーというのが今できていて、それは速く速くもつと便利にという視点だったと思うんですが、私は、地域の主体的な取組で地域モビリティの再構築をどうしていくかということになりますと、大きなこれまでとの考え方の違い、パラダイムシフトが必要なんじゃないかと、これまでの当たり前として開発してきたものをそうではないと考え直して変えていかなければならないと

いうことだと思っんですね。だから、今まであったものが、行き詰まった問題が起きたときにこれまでと同じ解決策では役に立たないと思うんですね。

それで、森参考人の「地域モビリティの再構築」だったり、「地域公共交通が果たす都市の持続可能性」という御著書を読ませていただきました。私も、オレゴン州のポートランドですか、あの人気ナンバーワンの、LRT、あれは、鉄道の価値を事業再生で評価するという発想を大きく変化させて、パラダイムシフトして公的資金の投入だったり自治体の力を入れてやるということがあったと思うんですね。

ただ、先ほども最初に言いましたその生活者、私が生活者や利用者としてのその不向き、何を感ずるかという、私の自宅の周り、電車はいつもラッシュなんです。で、駅にタクシーはないんです。で、バス停は悲惨なんです。自転車を持って電車に乗るなんてとんでもなくて、自転車と歩行者はもうほとんど歩くところがなく、端の方を危なく歩いていて、バス停なんていうのは傘を差していたらもう本当に待つのが嫌になるような、そんなところしかない、もうずっと何十年もそうだったわけなんです。だから、先ほどバスは駄目だとおっしゃった桜井参考人のことがすごくよく身にしみて分かったんですね。

すると、私たちの町にどんな新しいモビリティが再構築されるんだろうとか、このように思うんですが、まず森参考人からお話をさせていただきたいんですが、コンパクトシティという物の考え方があったと思うんですが、今、交通の便が悪いというのは、この過疎地をどうするかというところなんです。ね、主体的には、そうすると、チーズに穴がぼこぼこ空いていて、この大きなチーズに穴がぼこぼこ空いていくかという、空いているところから真ん中に持つてくるという、これをコンパクトシティと呼べば、今まで速く速く、外へ外へと広げてきたのを小さくまとめる小さくまとめるという方向にしていかなきゃなら

ない。

そうすると、コンパクトシティとかスマートシティとかスーパーシティとか、英語ではわかりで全然よく分からないんですけども、便利で賢くて何でもできて、そして小さくまとめるということにおいて、そういうことにおいて、地域のまちづくりと連携して有効活用していくという地域公共交通、ここにおいては、国と自治体、あるいは交通事業者、それぞれの役割というのを踏まえてどのように取り組んでいったらいいかということをお示唆お願いしたいんですけど。

○参考人(森雅志君) 答弁してはいた立場です。長く答弁して再質問が出ないように考えていたんですが、今はいかに短く内容をまとめるかと。

人口が右肩下がりで下がっていくにもかかわらず四十年、五十年続けてきた拡散型のモータリゼーション時代の町づくりをしていくと、将来市民の負担は物すごく大きくなります。で、税金も落ちていきます。で、負担を上げるかサービス水準を下げるしかないわけなんです。しかし、二十三年後、三十年後の市民にも暮らしやすい社会を提供しようとする、密なところとその他ところに提供するサービスに差ができてしまうのではないということをおっしゃる方が大事です。

そして、腕力で、住まい方を腕力で寄せようとしてきたわけじゃないんです。交通の質を上げることによって、郊外の集落に住んでいても町へ出やすくする、あるいは通勤もしやすくする、通学もしやすくする、そういうアプローチです。あくまで腕力でコンパクトにすることなどをしてきたわけじゃないんです。

だから、大変大事なのは、交通という軸をブラッシュアップすることです。そのことによって、渋滞解消その他の外部不経済も解消される部分の一部ありますし、環境問題への寄与みたいなことも当然生きますし、外出機会が増えますので健康寿命を延ばすというところにも寄与していくだろうというふうに思っています。最近、そういうデータどんどん具体的に

取れるようになってきましたので、まずは説得しやすくなってきたというふうに思います。

ですから、私は、二十年間ずっと、まず基本のどこにいても外出しやすいい環境をつくる、これが大事だと思っています。ただし、税収で反射させなきゃいけませんから、集中投資するという時期はどうしても必要です。そのことによって、固定資産税、都市計画税が還流してくる、そこにまた財源を見つけていく、そういうことをやってきたわけなんです。どの自治体でもできるということではないと思いますけれども、富山市の場合は結果としてうまく成果につながってきたかなというふうに思っています。

その都市その都市、その町その町にふさわしいやり方はそれぞれあるんだろうと思いますので、様々な参考例を参考にしながら、特に首長を中心としてリーダーシップを発揮していくことがまずスタート、第一歩かなというふうに思います。

○石井苗子君 ありがとうございます。

今のお話を聞いていると、やっぱりこの自治体でもできるということではないなということ、やっぱり法律を、その地域公共交通の活性化と再生に関する法律を作った地域の主体的な取組をしていくということになって、協議運賃制度とか再構築協議会だとか整備交付金だとか言ってますが、国が力を強化していきますと言っているんですが、その在り方については、なかなか法律を作っても、自分の住んでいるところでそれがどのくらい、どう生きてくるんだろうかと思うわけなんです。吉田参考人にお伺いします。

質問する前に、私、しょっちゅういわきに行くんですけども、常磐線の勝田ですよ、勝田から出された線路だということですよ。勝田ですよ。常磐線ってかなり乗り心地悪いですよ。あれもちょっと、かなと思うんですけども。

アフターコロナを見据えた地域鉄道の在り方というのを読ませていただきました。ひたちなか海浜鉄道と、これは先ほどの自治体の在り方とい

うとかかなり攻めの姿勢で地域に密着したものを造ったというふうに理解しておるんですが、路線の延伸、新しい駅を造るということで、整備する予算を組むのは国であっても運行していかなくてはならず、赤字をどうやって支えていくかと。

実際、その吉田参考人の場合は社長でいらっしゃるわけですから、海浜鉄道を率いてやっている当事者だということになります。そうすると、その自治体に対して予算面や制度面で何を期待されているか。つまり、先ほどの、国、自治体、交通事業者において、それぞれの役割というのを踏まえてどのような取組、何を期待されているかということをお話してください。

○参考人(吉田千秋君) 正直、今年十五年やってきまして黒字まで行ったということになりますし、正直、国、それから行政の方々からの支援というのは非常に大きなものがある、半分満足しているというのが正直なところなんですけれども。

ただ、今、駅の話、これについては本当に有り難い話に、国が三分の一、制度に県と市がくっついていてたいていということ、こういう設備投資の部分についてはやっぱり今までと変わらないような形、全国的にもっと最新事例があれば是非こういう形でやっていただきたいという気持ちがあるのと、あとは、いろんなところで、共創です。さっきの話、今回も地元の干し芋業者さんとは連携してやるんですけども、あくまで今自費でやって、なおかつ自費でやりますから採算性取んなきゃいけないということ、どうしてもちょっとコンパクトになっちゃうと。ただ、その辺り、例えば町のためとかということであって、ある程度こちらから出した成案で、最初だけでもちょっと予算見ていただけませんかという話でやっていただくと、すごくプラスになるのかなと。

うちの例でいうと、今、延伸の話が出ています。一番最初は阿字ヶ浦から海浜公園まで延伸のルートはなかったんですけど、そこをシャトルバスで結びましょう、今もうかっているんですけども、

最初はそのシャトルバス代については行政が見ていただいて、実験やろうということでやらせていただいた。それが結局効果的になって、バス代も全部担保してもらうには黒字になります。さらに、これだったら延伸しちゃってもいいんじゃないという話が出たということで、やっぱり鉄道会社としてこれちょっとやってみたいなということをおもしろくしていただくようなことができればすぐ将来的にプラスになっていくなというのが正直な気持ちです。具体的に言うと、今回のシャトルバス代みたいなものですね。

○石井苗子君 ありがとうございます。

では、桜井参考人にお聞きいたしますけれども、やはりこのバスを使つて、結局その路線を、バスを良くすればいいんだらうと思つたら、ローカルの地元の人には乗らなくて外国観光客ばかり乗つていたというような事例もあつて、結局、それではバスの路線を増やしたのは何のために地域に主体的な取組だったんだらうという結果が出てくるという。

今、参考人の、森参考人も吉田参考人も成功例が強いところなんです、非常に失敗しているところも多くて、ここを何とかしなきゃならないと思つている自治体も多いと思うんですね。今までやつてきたことを何とかしようと思つて協議会開いたり、共創だといつてみんなでつくるうと思つたけどみんな失敗してしまつたというようにところもあると思うんですが、外国の例を御紹介していただいて、なかなか同じようにはならないだろうと思うんですが、桜井参考人は、地域公共交通に関する現行の法制度、日本の法制度や支援の制度、まあ言つてみれば本法律案もそうなんですけれども、どのように今評価していらつしやうか、この法律案にはどんなような課題があるかというところを、地域公共交通の再構築に当たつて果たす役割というのがこの法律案に何か欠けていることがあつたら御指摘をお願いしたいんですが、いかがでしょうか。

○参考人(桜井徹君) 欠けているところは私がる

る述べたところでありまして、やはりインフラ投資政策ないとか、その全国的な、今地域に行くところのシャッター街です。ここにも書きましたように、この間のNHKの放送でも、地方の百貨店が一九九九年に二百十三あったんですけど、二〇二三年の三月に百になつてしまつた、もうシャッター街なんですね。こういうような車中心の町にしてしまつたためにそうなつた、もちろんそれは言い過ぎな面もありますけど、そう言われても仕方がないわけですね。

石井議員が冒頭でリニアの話をしました。今、国土交通省は、一方ではコンパクトシティと言

いながら、多くはスーパーメカリージョン計画に乗っているわけですね。私はやっぱり、もうそういうような時代遅れのことばやめて、やはり地域の交通政策をしっかりとやっていくようにすべきじゃないかと思つております。ちょっと答えになつてはいないんですけども、そう思います。やっぱり根本的な転換を国鉄分割民営化の前も含めてきつちりとやらないと、地域が主体ですけど、地域の主体を、活性化を支えるのは国なんです。国土政策なくして地域政策ないと思ひます。以上です。

○石井苗子君 時間が来ましたので、ありがとうございます。

○嘉田由紀子君 ありがとうございます。国民民主

党・新緑風会の嘉田由紀子でございます。実は、ちょうど四月十二日に本会議でこの問題を取り上げさせていただきました。そして、まずはヨーロッパで、それこそ今、富士大学の特別教授の中川先生が、まず、この交通というのは公共財なんだと、だから、事業者だけではなくて、全体の移動性だけではなくて、福祉や教育あるいは環境問題というところとセットで考えなければいけないと、で、ヨーロッパの例を出させていただいて、それと比べると日本は余りに負のスパイラルに陥つていて、地域に任せ過ぎ、民間に任せ過ぎだつた。私自身もドイツのフライブルクと

か見せてもらいました、それから富山も実は視察

に行かせていただいたことがあります、知事の時代に、で、本当にドイツモデルもそうですけれども、ヨーロッパ型の公共交通の考え方大事だろつたということをやまず最初に言わせていただいて。で、実は私、知事時代に信濃高原鉄道を上下分離させていたんだんです。そこも教育と環境とそれから観光とセットで上下分離、ちょうど十年たつんですけれども、今公共の負担が二十五億円になつて十年たつてどうなるのかという見直しも始まつております。もう一つ、近江鉄道、ここも県がかなり旗を振つて、十の市町があるんですけど、そこがようやく合意形成できて、この後、上下分離なりを今年と来年でプランを作ろうという段階になつております。

それで、十二日の本会議では、国の方から、まずは総務省、総務大臣、三日月知事は本当に全国で初めて交通税を提案をしました。この交通税を提案したバックは、県民の意識調査をすると、滋賀県、かつては私が知事をしていた時代は医療とか福祉系の要望が高かつたんですけど、一番、今かなりそこがもう安定して長寿化社会に対応できているので、県民のアンケートの一番の不満が公共交通なんです。

そういうこともあつて、三日月知事が去年の知事選挙で交通税というのを提案したんですが、実は、今回の県議会の統一地方選、六十五人候補者がおりまして、そのうち、新聞社がアンケートしたんですけれども、三割は反対なんです。それで、一割は賛成。あとはどちらでもない、まだこれから議論をするということ。

実は今日、済みません、前置きが長くなりました。お三方それぞれの立場から、交通税を導入するときに、かなりこの後、県議会有るいは県民の間で意見が分かれると思うんです。その合意形成するときの、言うたら論点ですね、合意形成のとき、お三方それぞれの立場から教えていただきたい、この後、滋賀県では県民意識調査も必要でしようし、まず県議会がかなりもめると思ひま

す。それは、実は森林税を入れたときも同じ議論したんです。かなり増税というのはみんな嫌がります。ですけれども、最終的には琵琶湖は森に守られてるんだからということで、琵琶湖一休論で県民が賛成してくれたんですけど、この交通税はそういうふうにはなかなかいきにくい。特に都市部と農村部の対立も大きいんですね。というふうなことで、合意形成のための論点、それぞれの御経験から教えていただけたらと、お三方それぞれにお願いしたいと思います。よろしくどうぞ。

○参考人(森雅志君) 税のこともそうなんです

が、私が最初に取り組んだのは、道路上の一車線を潰して軌道を入れるということをやつたわけなんです。したがって、車だけで暮らしている人から見ると大反対なわけです。しかし、そういう人たちに對しても、でも高齢化によつて車に頼れなくなる人、ベビーカーを押しているママさん、特に今の時代は仕事で来ている人もキャリアを引張つて動いていますから、なるべく垂直移動がない町をつくる、そして公共交通をブラッシュアップさせる、これは将来市民のためにどうしても避けて通れないんだということをひたすら説得して回りました。最初の年は二時間の説明会百二十回やつたこともありまして、一年に、一日に二時間を四回やつたこともありまして。説得のコツは、相手が疲れるまで言い続けるということ。そういうところが大事なんです。

ですが、その県議会の人たちも、自分の選挙というものを目をさらすときに、どうしてもぶれるんです。ですから、制度として、私が、交通計画についても都市計画法のような法定計画にするということが前提として必要ではないかと思ひます。そうしないと、首長が替わると方針がぶれてしまふということになります。やっぱり長期にわたる計画を作つて、飽かず説得を続けていくということだろうというふうな思ひます。法定外目的税みたいなやり方をこれから地方も

やっていく時代になるんだろうと思いますが、それもやっぱり、しっかりとリーダーシップで説得をすることだろうと思います。目の前にあるものについて負担が増えればみんな反対です。しかし、消極的な理解者にまでしていくことは十分可能だと思いますので、結論から言うと反対運動は一度も起きませんでした。説得できると思います。

○参考人(吉田千秋君) ストレートな答えにはならないと思うんですけど、やっぱりこの湊線の存続問題が出たときも、最終的には議会では満場一致だったという話は聞いたんですが、ただ、その前段階では多分六〇対四〇ぐらいで反対の人もいたよと。ただ、そのときに、やっぱり市長の方がきちんと説明したということだったのもあるでしょうし、あとは、実際に運行してみると、ああ、やっぱりよかつたねということがあったので、こういう事例がありますよという話とか、あとは、新駅ができたときに、当然新駅造るときに市の税金が入るんですけども、それについては特に反対が起らなかったというのが、やっぱり本当に利用の方が、自分たちが年を取ってきて、ここに駅がなかったら免許返納したらどうしようみたいな話になってきたので、そういうせつば話まった話とか、具体的に皆さんのプラスになるといえることが説得できるとそんなに反対は起らないのかなというのも体感しています。

その後はもう事業者、特に今、近江鉄道さんとか頑張っていると思うんですけど、もうちゃんとここまで頑張っていますよと、実際頑張っていると思います、という話もちゃんとアピールすることで、やっぱり交通税というのは必要だなというふうな認識を統一していくのは可能なんじゃないかなというふうに、事業者から見たら思うんですけども。

ちよつと答えになつていくかどうか分からないんですけども、こんな感じで思います。
○嘉田由紀子君 ありがとうございます。

実は、この県議会議員六十五人のアンケートを見ると、反対の人は都市部に住んでいる若い人なんです、傾向として。自分たち不便していないから、でも、農村部の高齢者は、あっ、交通税必要ですわね。もうこの県議会議員の候補者アンケートでも傾向が見えていまして、そういう意味では、いろいろな社会層に、先ほど森委員が言われたように、もう繰り返し繰り返し、すこいすね、二時間を、百二十分、それくらい理解をしてもらう努力というのが政策を作る側に必要だということですね。また、運営する側からも理解をしてもらうということの必要性ですね。

○参考人(桜井徹君) なかなか難しいんですけども、一つは、理詰めで車中心から公共交通中心にするという点がプラスですよということ、三日月さんなんかは早くからクロスセクター分析に取り組んでおられますよね、近江鉄道なんかで。そういうところの数値をもう少し細かく分析するということが必要です。

もう一つは、マイカーの利用者の意識を変えるということはどうしても必要です。マイカーを利用しているだけ費用が掛かっているんですよ。費用掛かっているんですよ。私、運転はしませんけど、聞くところでは結構いろんな、自動車重量税も含めまして掛かっているわけですね。

また、御存じのように、高齢になってくると免許を返さなきゃいけない人が出てきていて、そういうときに地域の公共交通、地域の移動をどうするかということですね、その地域ごとに綿密にやるということが重要ですよ。

それからもう一つは、やっぱりマイカーを捨てて公共交通を利用するところいう点がいいますよということも言う必要があつて、例えば岡山では電車の乗り放題とか無料デーですね、無料デーをつくったり、あるいはドイツでも、この間、去年の夏に三か月間、一か月で九ユーロ、九百円払えば全国どここの近距離輸送、都市交通を乗り放

題、そういうことで、自動車で通勤やっていた人が、ああ、やっぱり公共交通はこういうところがいいんだということですね。

やっぱり個人主義がこれだけはやっていますから、はやっているというの、個人主義に固まっているこの日本を変えていくことも必要だということも意識も持つてこの公共交通への転換を図っていくときになってくるんじゃないかとちよつと思つております。

以上です。
○嘉田由紀子君 ありがとうございます。

あと少し時間があるので、実は先ほど、今一つ、若い人で車も乗れて、そして都市部にいる人たちはどうしてもそんな税金払うのは嫌だと。それから、逆に、同じ路線、さつき卵と鶏の関係ということを言われましたけど、人口が減ったから不便になるのか、交通が不便になってしまうから人口が流出するのか、この辺のところもかなりデータで議論が必要があると思うんですけども、その辺りで、モーターリゼーションをずっと進めてきて、今の社会、それを今後三十年、四十年どうするのかという全体のビジョンですね、ここはもう世代間対立、地域間対立がたかさんあると思うんですけど、その辺はデータの例えはいろいろなところから提供していただくことは可能でしょうか。そこを少し森委員にお伺いしたいんですが。

○参考人(森雅志君) 脱車と言っているわけじゃないんですけど、車も使うんですけど公共交通も使うと、そういうライフスタイルに変えていこうというふうな市民に説得をするということをしてきたわけですけども、様々なデータは二十年もやってきましたので今あります。様々な、ガソリンの消費量がどうなったとか、渋滞解消はどうなったとか、路面電車の利用者がどう推移したか、さらに、京都大学の先生と協力して、千二百人ぐらいの人を対象に三年ごとに生の医療費を調査させてもらっているデータもあります。去年三回目をやりました。したがって九年目になるんですが、同じ対象者について一年間の医療費が幾らだったかということも同意を取って調べてきて、そして、よく路面電車を利用する、よくバスを利用する、公共交通を利用する人とうじゃない力テゴリーとどう変化するかということについても、統計学的にきちつと評価してもらえればどのサンプルでやって、したデータなどもあります。

そういうものについて、どの地域からでも御希望があれば幾らでも提供はできるので、お互いにそういうことを交換しながら市民に理解を求める説得をする際の資料にしていくということは大事だと思つたので、逆にどこか国の機関でまとめてもらうということも大事なのかもしれない。データはすごく大事です。で、変化が起きる前のデータから収集しないと比較できないので、そのところが行政はしばしば怠っているんで、質のいいデータをお互いに交換することは十分可能だと思います。

○嘉田由紀子君 ありがとうございます。

まさに長寿社会で、滋賀県は実は男性が長寿日本一になったんですけど、活動量、社会的活動と長寿化、かなりポジティブに相関しているんですけど、ですから、先ほど来、外出が多いと健康寿命も長くなるよというふうなところで、それを国がやってほしいと、富山さんのデータとかあちこちの、そういうデータブックみたいなものが、あるいは基があるといいですね。それは今回も求めていきたいと思つています。それでまた滋賀県の交通税の方もサポートいただけたらと思います。議論していきたいと思つています。

○田村智子君 日本共産党の田村智子です。

今日は本当にありがとうございます。ローカル鉄道を本当にまちづくりや地域の活性化というところに生かしていこうということで、自治体も事業者も住民も利用も、本当みんな力を合わせるということがとても大事だということを本当に実感いたしました。

その議論の前提として、桜井参考人にお聞きしたいんですけども、やっぱり協議会の出口がバス路線への転換ということになるとネットワークが失われるということも指摘をされて、私、この議論が全く抜け落ちてるんじゃないかなと思うかというふうに思っています。

今、JRがとりわけ全国に持っているものは鉄道網なんですよ。その鉄道網であって、ローカル線のこの区間が赤字だからとか、このローカル線が赤字だからということ、ぶつ切りとか、そのネットワークの網が破れていく、なくなっていくということは、非常に私は、国としてそれをどう考えるのかということを引きちんと議論しなければならぬと思っています。

そこで、そのネットワークとしての鉄道の意義、役割ということについて少しお話を伺いたいと思うんですね。

一つ、その中で、整備新幹線を造ったときに並行在来線はもう第三セクターにしていった、まさに、言わばぶつ切りにされてしまったわけですよ。しかし、その並行在来線というのは、人の移動だけでなく、貨物も含めて非常に利用しなければならぬ線であったのではないだろうか。

そういう大量輸送というときに、旅客だけではなくて、貨物を含めてこのネットワークということをもっともって考えて活用していくということが必要ではないかという問題意識を持っているんですけども、いかがでしょうか。

○参考人(桜井徹君) 今、貨物の話が出ました。ネットワークを一番発揮できるのは貨物です。人間の場合は行ったら帰ってくるので往復交通が成り立つんですけど、貨物は一方的交通でなかなか難しいわけです。そこで、ネットワークを密にしているこの貨物の営業政策を考える必要があります。

ネットワークの外部性というのがあります。Sイコール二分のn括弧nマイナスイコールというんですけど、要するに、放射線状の対角線です。

けれども、多角形になればなるほど放射線状の線が密になると非常に単純なものですけど、そういうのをネットワークの外部性といいます。ネットワークが粗雑になればなるほど、密じゃなくなればなくなるほど外部性が失われていくわけです。

また、最後に、一つ、一つ、あるいは一つというように、もう最後は新幹線しか、整備新幹線しか残らないというようになってくるわけでありまして、やはり、この特に貨物輸送、気候変動対策でも貨物のモーダルシフトがどこでも言われていますけれども、日本はやはりJR貨物が悲惨な状況で、モーダルシフトに十分対応できないような状況です。ましてや、今回、北海道で長万部などで貨物が利用できない、タマネギ列車が走れないというような状況が生まれたら非常に困るわけですね。

また、第三セクターも貨物のネットワークとして今重要になってきているわけで、そこを自治体が所有する第三セクターだけで十分に輸送力を賄えるかどうかという問題があるので、そういう意味でも、ネットワークは全国的なネットワークと地域的なネットワークをプラスして、相乗効果でネットワークの外部性をより高めていってもらいたいなと思っております。

○田村智子君 ありがとうございます。

桜井参考人にもう一問なんですけれども、やっぱり今言われた北海道は本当にネットワークがずたずたにされてしまっていて、本来その貨物は、農林漁業の振興で、いかにやっぱり全国結んで産業を活性化していくかということにもつながっていくのに、これほど北海道のネットワークがずたずたにされた状態です。どうなっていくんだらうという危機感を持っています。

この間のJRは、災害などがあると復旧せずに廃線ということも繰り返してきました。それを許さなかったのが只見線で、本当に福島の会津地域の皆さんが、鉄道が通っていない自治体も含め

て、会津全体の問題だとしてこの廃線を許さなかったというのは非常に重要な取組だったと思うんですね。

いただいた資料の中で、ドイツの取組の中で、近年廃止した線路を復活させているということが資料として挙げられています。このところをちょっとドイツの鉄道改革のこととしてもう少し御説明をいただきたいのと、その取組から、私たちも、日本は国有、民営などのやり方でやっぱり鉄道網を維持すべきだというふうに我が党考えているんですけども、どういうふうに日本の鉄道の改革がなされるか、御意見を伺いたいと思います。

○参考人(桜井徹君) その前に、今、北海道の例が出ましたけれども、やっぱり北海道の問題を考えたときに、私は貨物と一緒に考えるべきだと思っていたわけで、それをしないで、JR北海道は自分の利益で、これは何ですか、自分の枠の中で閉じこもってやってしまっている。JR北海道とJR貨物が共同して北海道の産業をこういうように再生するんだというふうな話をしたいので、JR北海道が収支の枠内でどうするんだということ、赤線区、黄色線区とか、信号みたいなことやってしまっているわけで、そこに大きな問題がある。それが日本の国鉄分割・民営化の分割の弊害なんです。別々の会社が自分の利益をまっすぐ考えてということです。

そこで、そういうようなネットワークを更に深めるために、ドイツでは、小さい路線で、廃止された路線でここをこういうように活性化したら、アンシユルースというんですけど、つなぐことができるということ、そういう効果も狙って、再活性化、レアクティブビルングというんですけど、再活性化が行われるようになってきて、最初は市民のイニシアチブでやっていったんですけど、だんだんドイツ連邦交通、今、デジタル・交通省というんですけど、デジタル・交通省も真面目に、本気に取り組みようになって、そしてドイツ国鉄もそれをやるようになってきています。

その際に重要なのは、路線の再開に当たって費用便益分析が、日本でもそうですが、行われるわけですけど、費用便益分析を以上にするために、費用を下に、分母、それで分子に便益を置くんですけど、この便益に、ちょっとそこにも書いていますように、CO₂排出量とか、土地利用の問題とか、第一次エネルギー消費量とか、アクセスですね、生存配慮って書いていますけど実際にはアクセスです、どれだけのアクセスが増えることができるか、そういうのを全部測って、鉄道を再開することによってこれだけの便益が増えるんだ、だから費用便益分析が一年以上になるんだということを実際に証明して、再開するようになっていきます。

日本でも、やっぱり費用便益分析の便益が、恣意的に行われる場合もあるんですけど、もう少し鉄道に有利なような便益、実際にもそういう便益があるわけですから、クロスセクター分析のようには、そういうのでやっていただければいいのではないかと思っております。

○田村智子君 ありがとうございます。

いや、本当に、今回、だからこの法案の中で貨物を除いているんですけど、貨物でどう使うかということ抜きにして再構築協議会になっちゃうんです。ここ、非常に私、問題だなというふうに考えます。

済みません、次、富山の例をお聞きしたいんですけども、ごめんない、森参考人、済みません。

高山線のお話があつて、JR西日本に本数を増やして利便性の向上をしてもらったんだというお話がありました。これとても大切で、私、大糸線を視察に行きましたら、長野県の場合は東日本と西日本で県内で分割されてしまつて、大糸線は南小谷という駅で東日本と西日本に分かれてしまつて、実は同じ線路なのに二時間待たなきゃその南小谷の先に行かれないとか、大変なダイヤの不便性が指摘されていたりするんです。あるいは、雪

の警報というか注意報とかが出ると、実際には全く雪がほとんど降らないような状態でも止めてしまおうと、計画的に止めてしまおうというのが、何か非常に回数が多いように感じるって住民の方が言っていて、利便性がどんどん悪くなって、使う人を少なくしよう、少なくしようとしているんじゃないかと疑念を持つような状態があるわけなんです。

ですから、その高山線の利便性を向上させるという話合いがどういふふうに行われて実現したのか、お聞かせいただきたいと思えます。

○参考人(森雅志君) 一言で言うとうと、当初は物すごく苦労しました。そういう協議をする制度がなかったわけで、JR金沢支社とその辺りを随分何度も協議をして取り組んできました。

現在も増発分の負担をしておりますが、予定した乗客数を超えた場合に、その超える分は返ってくるという仕組みになっておりまして、簡単に言うとうと、三千万円年間負担して一千万円返ってくるみたいな今は状況です。

ですけど、結果として、本数減らしても利用者がなお伸びているわけですので、元の三十六本に戻して、今四十一本走らせているんですが、三十六本に戻すとそれでも増えるかということはおそらくは恐ろしくて挑戦できませんけれども、おっしゃるとおりです。何も制度もない中で協議をして、のみ込んでもらったということ。

○田村智子君 つまり、ダイヤ改正等々はまさに事業者任せになっているので、いかに住民の意見、利用者の意見を反映させるかという仕組みがないということでしょうか。

○参考人(森雅志君) 小さなホームだけの駅を一つ造りました、高山本線に。それも最初は社会実験として位置付けてやったわけですが、一定程度の利用者が、千人だったかな、一日、超えれば常設駅に向こうは認めるといふことなどがあります。現在時刻表にもうちゃんと載っている駅です。

なかなかJRでこういう取組は全国でも珍しい

というふう聞いていますけれども、やっぱりそこは最後は、市民の生活の質を上げるために取り組んでいるわけですから、全く聞く耳を持たないという姿勢ではなかったわけですね。だから、その中で合意点をどう見付けていくか。

本数を増やすというのは、すごく向こうは御苦労されています。車両も持つてこなきゃいけませんし、乗車人員、運転手を含めて、管理者も含めて、そういう手配もありますので、難しいのは難しかったと思えますが、しかし、結果としては参考事例になったかなというふうには思えます。

○田村智子君 吉田参考人にお聞きします。今のような、利便性を向上させる事業者の側から、まあ駅を造ろうという努力もされているということなんですけど、やはりその費用の負担、それから経営上の赤字の問題というのが、事業者の側からその利便性と経営の問題をどういふふう整理しながら進めているのかということと、やっぱりそうなるかと、皆さんからお話あったとお

り、公益事業であるとして、公からどういふお金を入れるのかということをもっと議論する、その仕組みもないわけですから、仕組みがなくして、まさに自治体に任せて事業者との話合いの中で決めていこうという状況があるので、この辺りについて、御要望も含めてありましたらお聞かせいただきたいと思います。

○参考人(吉田千秋君) 割とうちの会社がスムーズにいけたのは、一つはまず、行政の方が鉄道頑張っていきましようねということと市民に声を掛けていた。その中で、例えば本数増やしましよねという話をする。行政の方にやっぱり要望が来るわけですね。これは、形としては、ああ、ひたひたな市で市に言えば何か聞いてくれることあるのかな、鉄道、という雰囲気はできちゃったので、それを受けて鉄道の方が、じゃ、本数増やすのどうしたらいいだろうと。そのときに、途中の駅の交換設備が要るよねという話になって、それについてはこのぐらい掛かるし、ただ、鉄道側

側にお金がないからということ、国の

のコミュニティ・レール化という制度を使って造るといふ流れで割とスムーズにできていて、あとは、今、森前市長おっしゃられたみたいな社内人員の問題とか。

これについては、正直、他社さんを批判するわけではないんですけども、鉄道というのは今までお客さん目線じゃなくて自分目線で動いていて、例えば鉄道自体が、普通スパーバードだったら、例えば買ってもらったたら安売りするとか、まとめて買って買ってもらったたら安くしますよというのを、別に鉄道でやっちゃおかしくないんだけども、ただ、あつ、車両の整備工場に運転免許持っている人がいるわと、彼に朝だけちよつと運転してもらおうかなという話とか、運行管理者にちよつと運転してもらってその間代わりの者を入れるというふうなことで、鉄道会社もそれに従ってちよつと工夫できる余地があるんですから、工夫する余地をやる。すると、財政負担はほとんど増えなくて、当然それが便利になって高校生が増えましたということがあるんで、その辺りはやっぱり鉄道会社もちよつと工夫が必要だし、そういうのをみんな一緒にやっていけたら、結果的にお客さんの要望が出て、それに従った運行ができたという形になるのかなという気はしています。

○田村智子君 ありがとうございます。

○木村英子君 れいわ新選組の木村英子です。本日は、先生方のお話を聞く機会をいただきまして、ありがとうございます。

社会生活を送る全ての人にとって欠かすことのできない公共交通機関ですけれども、やっぱり高齢化や過疎化が進み、特に地方の鉄道においては本数が減ったり、あるいは廃線に追い込まれるなど、その高齢者とか障害者の移動の手段というものが失われているということはとても深刻な状況かなというふうに思っています。公共交通機関の一つでも欠けてしまうということが、やはり移動

手段がとても難しい高齢者や障害者にとつて、本当に利便性、より便利で多様な交通機関の在り方というものが急務な課題だと思っています。

まず、森参考人の方に、参考人にお尋ねしたいと思えます。

富山市は、車社会が進んでいる中で、鉄道などの公共交通機関を拠点としたコンパクトシティーの再編というものを、地域の、まああされて、活性化が図られていると聞いております。その中でも、高齢者のデイサービスの充実とか障害児の保育の実施率が一〇〇%になるなど、福祉の分野においても注目しているところですので、富山市では公共交通機関を拠点としたコンパクトシティーづくりにおいて福祉の分野とどういふふうにつなげて促進につなげていったのかということ

をまず教えていただきたいということ、もう一つは、そのコンパクトシティーを実現する前に鉄道を廃線する話があったとも聞いていますけれども、その際に、存続というか、に至った経過の中で、どのような人たちが、まあ住民の方とかですね、が参加されて、どのような議論が尽くされてきたのかということも教えていただきたいと思えます。お願いします。

○参考人(森雅志君) 介護保険法で言う地域包括支援センターが今、富山市には三十二か所あります。中核市で一番たくさんあります。一か所の対象高齢者も少なくなくて、かなりきめの細かいケアができています。それから、中心部に市営の診療所もつくって、常設で常勤医師三名、看護師四名、どんな遠くても訪問診療に行くというところもやっています。また、産後ケアセンターをつくって、八週間まで何泊してもらってもいいというよう

な、お子さんと、赤ちゃんと一緒に来る施設をつくったり、それからお迎え型病児保育を全市的にやったり、様々なことをやっています。

そういうこと財源をつくるためにも、さっきちらつと言いましたが、必ずしも平準的や均質ではないサービスをやってきたわけですね。税で還流するところには厚く投資をして、まず税金を上げ

て自主財源をつくって、で、様々な福祉施策にもそれを財源として充てるといふことをやりました。

その際、交通もその中で大変重要なツールです。したがって、例えば、六十五歳以上の高齢者は年間千円払うとどんな遠くからバスに乗ってきても中心市街地で降りると百円というのをやっています。帰りも、岐阜県の県境まで行っても百円です。このことによつて全高齢者の二四％がその定期券を持っています。外出が増えます。要介護度が進んでいくことを少しブレーキ掛けるというようなことなどにも寄与しているといふふうに思います。

いづれにしても、外出機会をつくるということが交通と福祉をつなぐものだといふふうに思っています。そういうことも含めて全体を見ていたのは大変うれいしいです。しばしば交通だけ切り取った議論に終わってしまうんですけれども、それがさつき桜井先生がおっしゃったような外部評価になっていくんで、その非常に大きな要素だと思ひます。

したがって、そういうことも、さつき分子の中におつしやいました。そういうことも含めた鉄道評価マニュアルみたいなものを作ってもらふことも大変重要なこといふふうに思っています。

○委員長(運舩君) 森参考人、もう一つ、廃線に至るまでの議論等についても。

○参考人(森雅志君) 廃線のは、富山港線といふ八キロほどの短い枝線でしたが、富山駅の連続立体交差事業をして新幹線を入れるために駅に余裕な土地がなかったので富山港線を廃止する、そこに空間をできて、それを順番にドミノ式に南へ移つていって、そこに新幹線を造つたんです。

だから、廃線についての反対とかそういう議論は余りありませんでした。

○木村英子君 今お伺いしているときに、やはりその鉄道の維持あるいは交通機関がいかに福祉を促進していくかということが分かりました。ありがとうございます。

次に、吉田参考人にお聞きしたいと思います。ひたちなか海浜鉄道は、第三セクター化した後に廃線せずに黒字化を実現して、ピア列車の実施とか、あるいは駅舎内での野菜の直売所を実施するなど地域住民の方のコミュニティの場がつけられ、先駆的な取組をされていると聞いています。

それがひたちなか市の地域活性化というものにつながっているのかなと思ひますけれども、こうした取組を進めていく中で、地域のコミュニティの場が成功してきた様々なアイデアを住民の人たちとどのように話し合つてつくられてきたのか。また、多様な住民のニーズに合わせたコミュニティの場をつくるに当たつて難しいと思つた点とかがもしありましたら、その点についてもお聞かせ願ひたいと思ひます。お願ひします。

○参考人(吉田千秋君) まず、難しい点というのは、十五年やってきて、正直、まあ何でも通るんだなというのが正直な気持ちで、特に苦勞した点はないんです。それが何でかと考えますと、やっぱり、繰り返しの話になるんですけども、鉄道会社に対する世間の人たちの目というのは固いよ。例えばこんなことを言つたつて、鉄道の話には聞いなくていいよというのが強いんです。

例えば、高校行くのにこの電車がもう五分早ければ有り難いんだよねと思つているんですけども、一市民とか、一乗務員というか一乗客が鉄道会社に時間変えてくれなくていいよとも言えないみたいな雰囲気があったんですけども、そうじゃなくて、やっぱり御利用の方のことを思つていふことで時刻変えたりとか、あとは、こんな

アイデアがあるんだけどいふ話を持つていらつしゃつたときに取りあえず、さつき書いたんですけど、法と公序良俗に違反しない限りは全部聞いちゃおうといふ話をして、そうやっていふうちに、駅の構内に入るには当然規則では入場料金を要りますよといふ話になるんですけども、そんなこと言つていたら切りがないんでおいておいて、どうぞ自由に入つてくださいといふことをやつているといふことで、鉄道会社が今までの鉄道会社の常識の敷居を下げたといふところ、それに市民の方々が、この程度でいいのと鉄道会社側は思つているんですけども、呼応していただいたと。

で、それがどんどん広がつていって、あとは、鉄道会社が思ひ付かないこと、いろんなこと、言つていらつしやることを全部受けていたらいつの間にかそういうふうになつていたといふのが正直なところなので、基本的には鉄道会社が敷居下げるのが一番のみそだったのかなと思ひます。

○木村英子君 ありがとうございます。住民の方のアイデアが駅の活性化につながつたといふような形で、参考になりました。

次に、桜井参考人にお聞きしたいと思います。桜井先生の著書の中では、スウェーデンの鉄道の路線は日本とは違つて政府が保有しているといふことが紹介されていきました。また、ドイツではインフラ整備が国家の責任として進められていると書かれておりましたけれども、しかし、日本では国鉄が民営化になつたことで、何といひますか、本来積み残してきた鉄道の路線の整備が民間に押し付けられていることによつて鉄道の維持といふものの存続が危ぶまれる現状にもあると思ひます。

また、その鉄道のバリアフリーにおいては、私事ではありますけれども、以前スウェーデンに視察に行つた際に、スウェーデンの電車の乗降口とかがフラットで、車椅子でも利用しやすいと、また駅では、車椅子の人とかつえをついている人などが、障害者の人たちといふのを多く見かけられ

たといふことを覚えていふます。

このように日本においても、スウェーデンやドイツのようにバリアフリー化も含めた鉄道の維持について国が責任を持つて保障しているべきだといふ、保障しているわけですけども、日本もそういうふうな国が保障するといふ形になつた場合、どのような問題点あるいは方策が考えられるのかといふことについて教えていただきたいといふふうに思つております。桜井先生、お願ひいたします。

○参考人(桜井徹君) まずインフラ問題ですけど、国が所有するといふことで、日本は違つたといふことになるんですけども、そうでもないんですけども、例えば整備新幹線なんかは、JR東日本やJR西日本は整備新幹線についてはいわゆる上下分離でやつているわけですね、支援機構からお金をいっぱいもらつて都市鉄道の整備やつていて、自力で今、日本の鉄道はインフラを自分で整備できていないんです。だから、基本的にはもうインフラは国家所有になつてもおかしくないです、公式上はですね。

でも、実質的に、どちらか、名目上、やつぱり分割・民営化路線を進めたといふのが自負がやつぱり政府にはありますから、いや、これはインフラの国家所有を全面的に実質的にも名目的にもやるのはまずいよといふことになつてしまつていふんじゃないかといふことで、そこはやつぱりネットワークになつていふんじゃないかと、やつぱり、名目、実質とも国家所有にすべきだと、私はそう思つております。

また、日本では通勤輸送でもうかつていふからいいんじゃないかと思ひますけれども、私も若干足が悪いところもありますけれども、通勤輸送でもうかつていふからいいのと。今日も混雑の電車でもうかつて、久しぶりに来ましたけれども、結構大変です。やつぱり通勤輸送でもうかつていふから大手私鉄モデルといふのもそろそろ考え直してもらいたいと思つております。

そういう点で、バリアフリーを、やっぱり通勤輸送でも車椅子の人が乗れるようなバリアフリーを、単に自動ドアを付ける、プラス十円だということではなくて、もっと本格的にバリアフリーができるような整備を、これはむしろヨーロッパよりもアメリカの方が私、進んでいるように思うんですね、バリアフリー法は。ですので、そういう点で、もっと米国の状況なんかも研究されてやると面白いなと思っております。

ちよつと十分、最後の方、答えにならないんですけど、そういうように思っております。

以上です。

○木村英子君 参考人の先生方、ありがとうございます。

○委員長(運舩君) 以上をもちまして参考人に対する質疑は終了いたしました。

参考人の皆様には、長時間にわたり貴重な御意見を述べいただきまして、誠にありがとうございます。委員会を代表いたしまして厚く御礼を申し上げます。(拍手)

本日はこれにて散会いたします。

午後零時二十九分散会

四月十四日本委員会に左の案件が付託された。

- 一、交通運輸産業における迅速な運賃改定と賃金・労働条件への確実な反映に関する請願 (第九〇五号)

第九〇五号 令和五年三月三十一日受理
交通運輸産業における迅速な運賃改定と賃金・労働条件への確実な反映に関する請願

請願者 長野県中野市 山田林治 外八百六十八名
紹介議員 杉尾 秀哉君

この請願の趣旨は、第五四六号と同じである。