地域鉄道フォーラム 2023「地域と鉄道」講演録

はじめに

国土交通省鉄道局後援・一般社団法人交通環境整備ネットワーク主催の地域鉄道フォーラム 2023「地域と鉄道」を 2023 年（令和 5 年）6 月 10 日（土）東武博物館ホールで開催しました。

2023 年 4 月に地域交通法（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）が改正され、地域の関係者の連携と協働により、より良い地域公共交通ネットワークの再構築が求められている今、地域戦略と鉄道を考える上で、大変有益なご議論が展開されました。

この内容は、地域交通を考える際の手引になるものであり、自治体や交通関係者は無論のこと、広く一般市民の方々にも共有されることを願っています。

はじめに、ご来賓の国土交通省鉄道局鉄道事業課長の田口芳郎氏からご挨拶を頂戴し、続いて、富山大学都市デザイン学系特別研究教授・（一財）運輸総合研究所主席研究員の金山洋一氏より「地域のまち、経済を持続可能にするための処方箋」と題して基調講演をいただきました。その後、関西大学経済学部教授の宇都宮浄人氏がコーディネーターとなって、「鉄道の価値・可能性」をテーマに、金山洋一氏、流通経済大学経済学部教授の板谷和也氏、ひたちなか海浜鉄道社長の吉田千秋氏によるトークセッションが行われました。

プログラム
1．来賓あいさつ　　国土交通省鉄道局鉄道事業課長 田口芳郎氏
2．基調講演 「地域のまち、経済を持続可能にするための処方箋」
富山大学都市デザイン学系特別研究教授・（一財）運輸総合研究所主席研究員　金山洋一氏
3．トークセッション「鉄道の価値・可能性」
コーディネーター／関西大学経済学部教授　宇都宮浄人氏
富山大学都市デザイン学系特別研究教授　金山洋一氏
流通経済大学経済学部教授　板谷和也氏
ひたちなか海浜鉄道株式会社取締役社長　吉田千秋氏

1. 来賓あいさつ　国土交通省鉄道局　鉄道事業課長　田口芳郎氏

昨年もこの場にお呼びいただき、引き続きの登壇となりました。昨年は「鉄道を書く」がテーマでした。それ以前も写真や旅等鉄道にまつわるソフトな話題を取り上げており、非常にリラックスできる雰囲気だったものですから、私も自分が鉄道マニアだとカミングアウトさせていただいてしまいました。しかし、今回はいきなり直球のテーマ設定になっており、ご登壇の先生方も日頃からお世話になっております方々で、私も少し気合を入れてご挨拶を申し上げます。

昨年のフォーラムでは、当時の政府の中におけるローカル線の話題について紹介をいたしました。それから今日までのこの 1 年の間に非常に多くの動きがありました。今日ご登壇の板谷先生にもメンバーになっていただきました「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」からは、これからの鉄道行政、公共交通行政における課題への基本的なスタンスについて 2022 年 7 月にご提言をいただきました。それを踏まえて交通政策審議会地

域公共交通部会を立ち上げご議論をいただき、今年 2023 年 1 月には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案をまとめて国会に提出し、4 月 21 日をもって法律が成立いたしました。この法律に基づく鉄道関連部分は、最後の詰めの段階ですけれども、今年の 10 月 1 日に施行すべく準備を進めています。現在、私も全国各地を回って自治体の皆様、事業者の皆様方に、正確にこの法律の趣旨をご理解いただけるようお話をさせていただいているところです。

社会資本整備総合交付金の基幹事業に

併せて予算の面においても、自治体がインフラ整備をするときの交付金である社会資本整備総合交付金の中に、鉄道を含む地域公共交通再構築事業を基幹事業として追加しました。これはこの制度が創設されて以来の初めての追加となるもので、予算面でも強力な枠組みを作ったところです。これまでの鉄道事業者に対する補助金と違い、自治体向けのものであることから、JR・大手民鉄の線路も含めて対象となります。交通事業者の皆様や自治体の皆様にお任せすることなく、国としてもこの問題に真剣に取り組み、支援をするという覚悟をお示ししたものです。

これまで自治体の法定協議会が中心となって地域の将来的な交通体系を作っていただき、それを国がある意味、陰から支援をさせていただくという建付けでしたが、これからは、自治体また事業者の皆様からご要請をいただければ国が再構築協議会を設置し、国が主催者となってこの問題の落としどころ、合意形成を見つけていくこととしています。

輸送密度の基準が 1,000 人とか 4,000 人とかが話題となっており、つい昨日も共同通信が 4,000 人に拡大されると書いていました。この 4,000 人という数値は、我々で言うところの大量輸送機関としての鉄道特性が発揮できているかどうかの一つの目安として申し上げているものです。JR 線区で再構築協議会の設置要請には 1,000 人未満の線区に当面限定して対応する、また、貨物や特急が走っているような基幹的鉄道ネットワークについては再構築協議会の対象としない、という有識者の提言内容を間もなく出す予定の国の告示の中に入れて、しっかりと指針をお示ししたいと思います。

鉄道路線の廃止が加速されていくのではないかとか、コロナで経営が苦しかったので、経営上の重石となっているローカル線を切ることにより経営支援をしようとしているのではないか、といった論調が多くありましたが、私共は、明確に「違う」ということを申し上げています。

私が申し上げているのは、例えば輸送密度 1,000 人を切るような状況にまでお客様が減ってしまったこの状況を放置していれば、さらに人口は減りますし、道路の整備も進んでモータリゼーションも進みますので、今から良くなることはありません。そのような厳しい現実を前提として、まず皆さんがこの問題に向き合っていただきたい。今のまま鉄道をそのまま残していても状況が良くなることはありませんので、鉄道を維持する以上は、地域のまちづくりとか観光戦略の中でどのように生かすことができるか、しっかりもう一度考え直していただく必要があります。もし、鉄道を徹底的に使うということがなければ、鉄道を維持すること自体には、さほど意味がないのではないか、ということを申し上げています。

鉄道を残すことは非常にコストもかかるし手間もかかるものであり、いっそのこと、より軽量の輸送モードに切り替えて持続可能性や利便性を上げて行きましょうとなれば、それも別に否定はされないということです。しかし、国として何か特定の意思を持って進めるということではなく、あくまで自治体・事業者の徹底的な協議を経て合理的な結論が得られるように努力をしていく、この対話を進めていくのが国の役割です。

二つの悩み

今回の検討を行っていく中で、本質的なところの二つの事項に悩みました。

一つは、そもそも鉄道事業は何なのかということです。我が国においては皆さんご承知のように 151 年前、新橋・横浜間に鉄道が敷かれた時には、国が設置し、国自らが所有し、国自らが運賃を収受して運営する完全な国営事業として始まりました。その後、日本鉄道をはじめとした民間事業者が鉄道を敷設していくことになります。渋沢栄一さんや小林一三さん等が鉄道を敷けばビジネスになるとの考えのもとに、鉄道を敷設しニュータウン開発や関連事業開発を行って、運賃収入と関連事業収入を得るビジネスとしてこの鉄道を成立させていく。これが我が国の一つの文化として定着してきました。その後、鉄道国有化の時代を経て、最終的には、1987 年の国鉄分割民営化において、民間事業としての鉄道の世界に国鉄を流し込んで行ったと言うのがこれまでの歴史でした。したがって、鉄道は上下一体の民間ビジネスであるというのが一つの前提になっており、これは行政側にとって非常に都合のいい前提で、補助金を入れなくて済み、受益者負担と関連事業収益の中で鉄道は維持されるという、負担の軽いインフラ整備の仕組みでした。

この仕組みに甘えすぎてきたこともあると思いますが、官と民の二元論というものが強くなり、国の補助制度も民間ビジネスには補助を入れる必要はない、全体的に黒字になっている事業者に公金を入れる必要があるのか、というところで思考が止まってしまい、国も自治体も補助金を入れない存在になってしまった。ローカル線は、お客様が減って収支が悪化しているので、民間鉄道事業者としては投資の対象にならない、株主にも怒られると聞きますけれども、その中で、公もお金を入れない、民間鉄道事業者もお金を出せない、こういう、まさにポテンヒット状態の中で、近代化から取り残されてしまったのが今のローカル線の姿です。地方の道路は都会よりもボコボコだとか極端に狭いとか古いとかそういうことはなくて、どちらかというと地方の道路の方が充実しているわけで、こと地方鉄道やバスに関して言えば、未だに国鉄時代の車両が走ったり、ボロボロの駅舎だったり、これはこれでマニアにとっては味わいのある世界ではありますが、普段使いされている方にとっては本当にこれで良いのか、鉄道事業としてローカル線を守っていくということについては、かなり根本から考え直していかなければいけないのではないかとの感想を持ちます。

もう一点は、ネットワークについてです。今の鉄道事業法制というのは全て民間事業者がビジネスとしてやる前提で申請を上げ、それを国はやっても良いと許可をする、いわば受け身の姿勢です。その結果が今の地図に落とし込まれた鉄道のネットワークであるというのが現実です。我々が、このネットワークがこの国の発展にとって必要だとか、ここは鉄道でなければ困るけれど、ここはバスでも良いとか、そのような意思表示は行っていません。本当に黒字か赤字かで判断すると多分我が国の鉄道路線の 8 割 9 割は消えてなくなると思われますが、その中で民間鉄道事業者として色々なご努力の中で守られてきたネットワークであり、今後どのように国として次世代に繋いでいくのか、高速鉄道ネットワークや貨物鉄道ネットワークを含めてこの鉄道ネットワークをどう考えていけば良いのか、非常にこれは重たい宿題であって、今回の法律改正の中でもまだ答えが出ていない部分です。政府の今年の骨太の方針でもこの分野にしっかり取り組んでいくことの意思表明をしたいと考えています。

クロスセクター効果

最後になりますが、ローカル線については、どこどこの線区が何億円の赤字だとか、100 円稼ぐのに何円かかるのかが非常に注目されてきました。鉄道事業者にとっては大変深刻な問題であり、何億円もの赤字が出ているものを意味もなく続けていくというのは、まさに株主からすれば不安要因になるものです。赤字、赤字というところが注目され、輸送密度も話題となり、お客様が非常に少ないという現実が明らかになっています。

それでもなお、このローカル鉄道にはどのような魅力があるのかを考えてみると、その地域からすれば鉄道があることで、象徴的な存在にもなるし、マイカーにはないコミュニティの形成能力というものがあるわけです。皆さんが駅に集まり、皆さんが同じ車両の中で過ごすことで自然にコミュニティができる。あるいは、地域の歴史の鏡となったり、人生の鏡にもなったりで、色々な非金銭的な価値もあると思います。このようなことも含めて我々は、クロスセクター効果という言葉を去年以来大きく使ってきていますが、まさに、地域経営全体で見た時に、鉄道自体の収支が赤字であっても、地域全体で見れば鉄道があることによって地域にプラスの効果が出ている、周辺でフリーライドされている方がいるのであれば、その部分を鉄道事業の中に入れていくことによって全体を回し、鉄道を残していく。ということが我々の考えているローカル鉄道再構築の本質であり、国が間に入ることで自治体の方々あるいは事業者の方々、また、鉄道事業以外の方々が皆さんで知恵やリソースを集めながら、必要なものであればしっかり鉄道を次世代に残していく、そういう取り組み、きっかけを作っていきたいと思っています。

官・民一緒に

長年にわたるこれまでの鉄道イコール民間ビジネスで、公が事業者に関与をしない、事業者側も自分達の領域に手を突っ込むなというような価値観があったわけですから、これを変えていかなくてはなりません。官・民で一緒に守っていくという新しい手順を作っていかなくてはなりません。これは簡単な仕事ではないと思いますけども、皆さんで思いを一つにしてやっていけば決してこの今の流れを逆転できないことはない、と私は確信しております。

今日はご登壇の先生方のお話を皆様と一緒に最後までお聞きして帰りたいと思います。少々長くお話をしてしまいましたが、以上で私の挨拶とさせていただきます。（拍手）

プロフィール（敬称略）
田口芳郎　Taguchi　Yoshiro
国土交通省鉄道局鉄道事業課長
1995 年運輸省（現国土交通省）入省（鉄道局）。米国留学（ハーバード大学行政大学院）、海上保安庁、総合政策局、鹿児島県企画部交通政策課長、航空局、大臣官房、在米国日本国大使館参事官、内閣総理大臣官邸国際広報室内閣参事官、観光庁参事官（外客受入）、国土交通大臣秘書官等を経て 2021 年より現職。「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」を設置し、2022 年 7 月には『地域の将来と利用者の視点に立ったローカル鉄道の在り方に関する提言』のとりまとめを行う。乗り物全般、とりわけ鉄道には、ことのほか造詣が深い。

２．基調講演 「地域のまち、経済を持続可能にするための処方箋」

富山大学都市デザイン学系特別研究教授・（一財）運輸総合研究所主席研究員　金山洋一氏

はじめに

先ほど田口課長がかなり言い尽くされましたので、私はここでご挨拶だけして帰っても良いかもしれませんが（笑）、資料を準備してきておりますので、お話しをさせていただきたいと思います。

タイトルに「処方箋」という言葉をあえて使わせていただいています。これは、今の日本が死にかかっているとそう言っても過言ではない、特に地方においてのことをイメージしたもので、あえてこのエキセントリックな言葉を使わせていただきました。

私は、日本国有鉄道があった時代に就職し、その後、日本鉄道建設公団、鉄道・運輸機構と勤務し、国交省にも出向をさせていただいております。長く実務に就いてきましたが、6 年前に富山大学に新しい学科を作るから是非に、とのお誘いがあり教員になりました。2005 年に「鉄道分野の官民分担論」で博士論文を書かせていただきましたが、これが今流行りの上下分離、公設民営、公有民営の官民分担論です。上下分離の政策提案を行ったのですが、当時は宇宙人のように言われまして、上下分離教の教祖様、出来っこないこと言ってる（笑）と揶揄もされたりしていたのですが、最終的には「都市鉄道等利便増進法」として日の目をみることとなりました。都市鉄道等利便増進法は、この論文の骨格部分が相当程度採用されて出来上がった法律です。それによって 2023 年 3 月 18 日には相鉄・東急直通線が開業しています。

人によって持つ時間の尺度が違います。地質学系はだいたい数億年単位、物理学系は最大で 137 億年以上とか、ビッグバンの世界ですね。私は社会基盤系ですので、現在から 100 年くらいまで、これが今日の時間的視点です。そして心理学とか行動経済学では楽しい時間は短いと言われています。ということは、世の中を楽しく住みやすくすると人生短く感じるのではないかなと（笑）。でもそれを目的にできたらと思います。

北陸新幹線の開業効果

北陸新幹線の開業効果ですが、濃い色が開業後、薄い色が開業前の交流人口を示しています（図-1）。北陸圏は関西の奥座敷と言われてきましたが、一日 1 万人の方が鉄道で交流していました。それが北陸新幹線が出来、関西の方の交流人口は変わりません、なぜなら金沢開業だからです。一方、関東方面の交流人口は 7,000 人台であったものが約 1 万 8,000 人と、1 万人強増加しています。関西との交流分が関東にまるまる上乗せされて、とてつもなく交流人口が増えています。それによっ

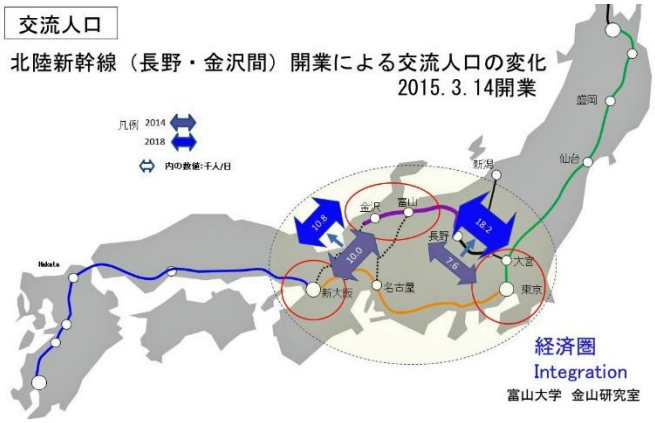


図-1

て経済活動が活発化し、すると当然地価も上がります。金沢の商業地価はかなりの右肩上がり、富山も右肩上がりとなっています（図-2）。それ以外のところも右肩下がりが少し緩くなっているということが分かります。特に金沢・富山については開業の 2、3 年前から上向いていて、これは経済活動が開業を見越して活発化していたということに他なりません。税収も当然良くなります。

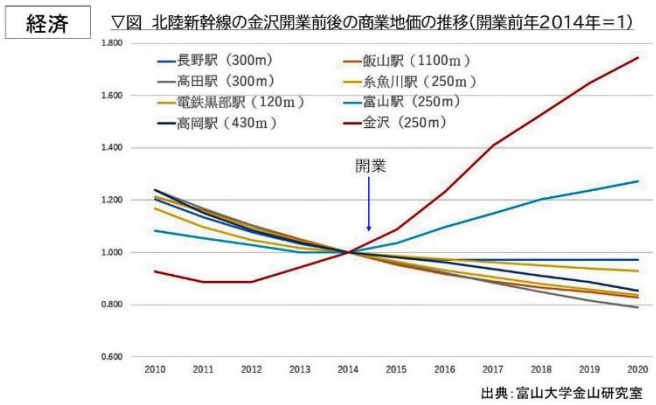


図-2

日本は天然資源に乏しいことから、だからこそ「人材が宝だ」と私は認識していますが、富山大学、金沢大学への首都圏からの志願者数が増えています。これは東京の皆さんがいろいろな選択肢の中で北陸新幹線沿線も考慮に入れるようになったと説明を受けます。本人にとっては嬉しい話ですが、社会的に見ると、より適した教育を受けるチャンスが広がることから、人材の輩出にもつながる、そういったものも効果として私は見ています。

図-3

移住者も増え、そして注目するのは、出生率が上がったのです。今、日本は少子化で苦しんで将来の青写真はどんよりとしていますが、その大きな原因は出生率の低下です。けれども新幹線開業によって少なくとも富山県、石川県については出生率が跳ね上がっていて、全国平均との差をとると顕著です（図-3）。分析が必要ですが、例えば、経済的な理由で出産をためらっている方は必ずいらっしゃいますが、そういう方たちは出産に踏み切ることができたと言えるかと思います。

もう一つ、金沢開業に伴うアンケート調査の結果、北陸新幹線が開業して「まちに活気を感じる」、「どちらかというと感じる」と答えた人が 92%となっています。つまりどんよりとした街よりも活気を感じる街の方が、多分に出生率とか、定住しようとする方向に良い影響をもたらしているのではないか、これも効果であると考えています。

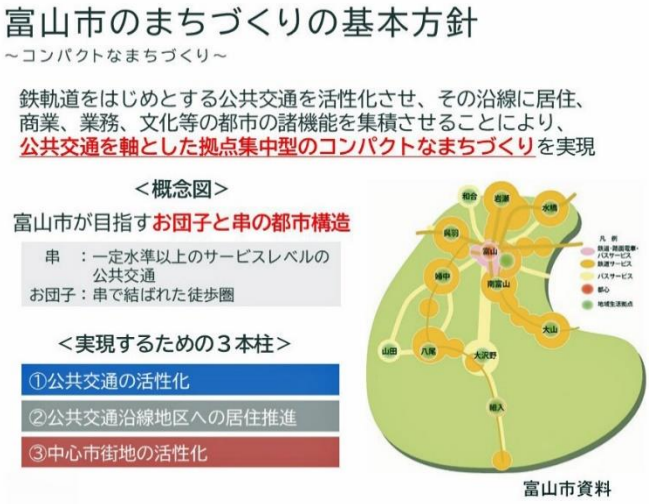


図-4

富山市におけるまちづくり

富山市はご存知の方も多いかもしれませんが、お団子と串の都市構造を目指して、公共交通をメインにした都市政策を展開しています（図-4）。富山ライトレールは、もとは JR 西日本富山港線で、

当時は片道一時間に一本程度しかなく、しかも不規則な時間に走っていて、「使うな」と言っているに等しいものでしたが、LRT 化し、本数を増やしてそれを簡単なパターンダイヤとすることによってお客様が増えました。開業前に比べて利用者数が平日で 2 倍、休日で 3 倍と、かなり増えました（図-5）。

LRT 化で、きれいな車両ばかりがクローズアップされますけれども、実はそれだけではない。先程お話しましたように、ダイヤも 30 分から 1 時間間隔だったものを 15 分間隔へ、しかもパターンダイヤに対応しました。終電も 21 時台を 23 時台へ伸ばしています。終電が 21 時台ということはお酒飲んで帰るな、定期券買うなと言っているようなものでした。

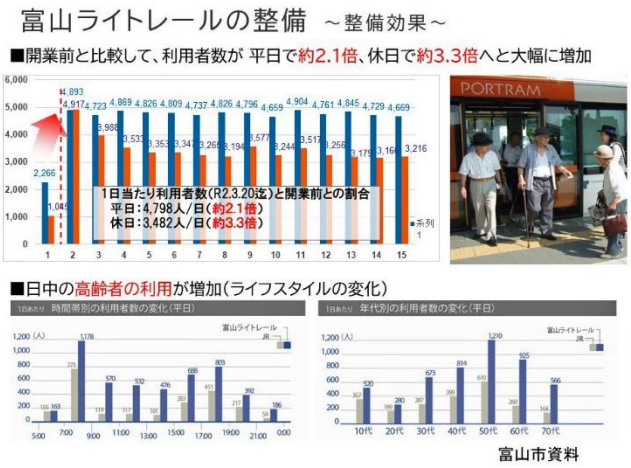


図-5

駅もスーパーマーケットの近くに、また住宅地の近くに作って、それによって「使うな」的ダイヤを「使えるダイヤ」にし、さらに利用者にとっての利便性を高めることによって、利用者が 2 倍、3 倍に増えたのです。

富山駅の特徴として、新幹線の高架下に路面電車の電停を設けたことです。かつては駅前の道路上の電停に雨の日でも、雪の日でも沢山の人が立ち並んでいました。それが駅構内で乗り換えができるようになり、利便性が非常に大きく高まりました（図-6）。

鉄道は、公共交通という社会基盤ですが、その整備だけですべてが上手くいくとは限りません。つまり都市政策とセットになってはじめて大きな効果が期待できます。

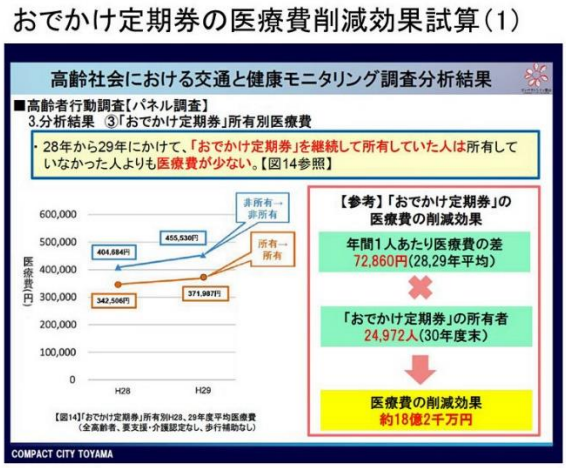
そのため富山市は、中心市街地や居住推進地区という定められた場所に引越してきた方には補助金を出すといった、大胆な策を打っています。中心市街地には、グランドプラザというガラス屋根の大きな広場、空間があります。富山市中心部で最も坪単価が高いところですが、そこをわざわざ広場にしたのです。普通なら商業ビルを作ってしまうところに広場空間を作り、ウォーカブルなまちづくりを行っています。本学はここで街の空気を吸いながらの授業も行っています。

図-7

魅力ある都市景観を形成するため、街に花を飾るとか、花束を購入した人の運賃を無料にすることも行っています。

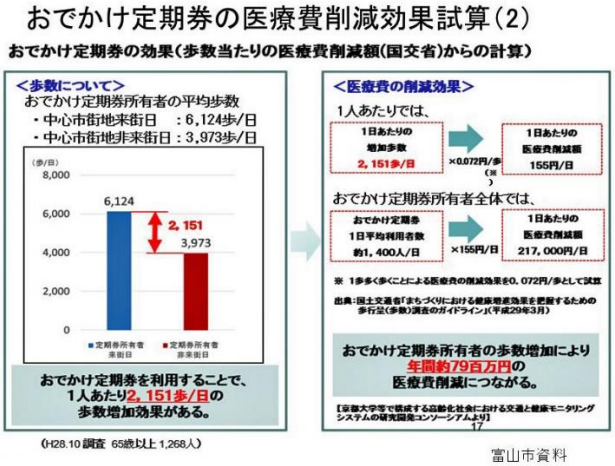
おでかけ定期券は富山市在住の 65 歳以上の高齢者を対象とし、中心市街地、中心エリアで乗り降りする人はどこから乗っても 100 円となるものです。中心エリアに入る手前の駅で降りますと 1,000 円ほどであっても、中心エリアの駅で降りれば 100 円になるもので、モビリティを高めて中心市街地活性化に資する仕掛けです（図-7）。

おでかけ定期券により外出、歩行の機会が増えたことで、おでかけ定期券を持っていない人に比べて年間医療費が 7 万円削減され、お出かけ定期券所有者の人数を掛け合わせると年間 18 億円の医療費の削減効果があるという試算があります（図-8）。歩数が増えると一歩当たり 0.072 円医療費が安くなるという国交省の指標があります。それを基におでかけ定期券所有者の方の人数に増加歩数を掛けると年間医療費 8,000 万円弱の削減につながるという試算（図 8_2）もあり、健康促進にも資するものです。今日は省略しますが、認知症になる方も減るというデータもあります。



富山市資料

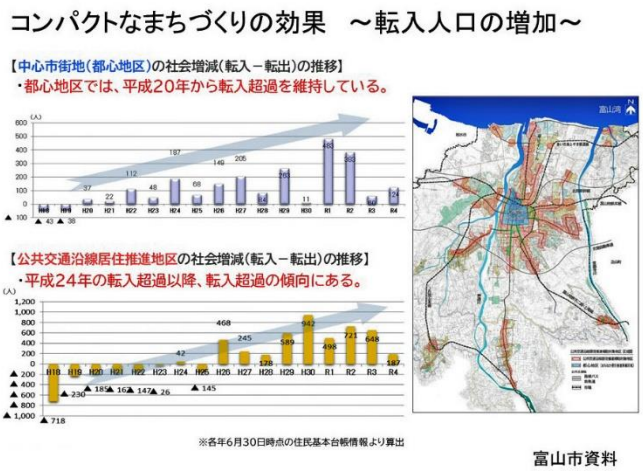
図-8



富山市資料

図-8_2

富山市の中心市街地の人口はずっと転出が続いていました。車社会で、DID（人口集中地区）の人口密度も低かったのですが、それがプラスに転じました。中心市街地がまずプラスになり、それに続いて公共交通沿線居住推進地区でもプラスになっています（図-9）。



富山市資料

図-9

中心市街地を大事にするというのは税収面でも大きく寄与しています。中心市街地は、市全体のわずか 0.4 パーセントの面積ですが、土地関係税収の 1/4 近くがここからのものであり、富山市はその稼ぎ頭を作って、市域全体の都市戦略を進めています（図-10）。

他にも、「あいの風とやま鉄道」のダイヤ改善をする、本数を増やすということをやっておりますし、通勤需要、通学需要を考えて始発駅をより遠くにするとかも行っています。それにより、2015 年の

あいの風とやま鉄道を作る前の需要予測では、利用者数がどんどん減っていくという右下がりで予測を行っていましたが、わずか開業 4 年で予測の 20 パーセント増となり、値上げする計画があったものをそれを先延ばしにする、値上げ幅を小さくするということになり、鉄道が非常にまちの役に立っているという状況です（図-11）。

富山市は、高山線にも運転本数を増やすための公的措置を JR に行っています。地域の活性化に寄与し、利用者も増えているという状況にあります。では、富山市は交通関係に沢山のお金を投じているかというと決してそうでなく、鉄道だけに限りませんが公共交通の維持、運行等支援に関する予算額は、一般会計予算のうち 0.5 パーセントです。

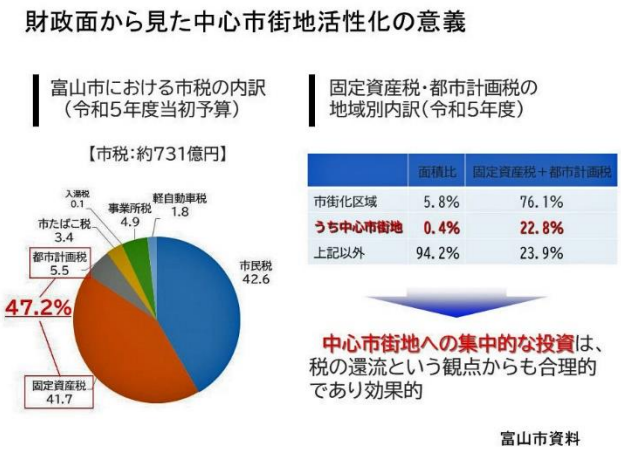


図-10

60 本ライン

富山市の事例が、なぜ全国の他の都市では広がらないのでしょうか。富山市が成功したのは 2000 年代です。にもかかわらず二十年近く経った今でも他の都市に広がっていない。

その証左の一つを挙げます。全国の地域鉄道の運行本数の分布を調べた結果、一日の本数 60 本ラインに着目し、ここでは公的支援がされている三セクと公有民営行っている鉄道についてみるとこの 60 本ラインを下回るところが大部分となっています（図-12）。この 60 本ラインの根拠は、1 時間にだいたい 4 本程度のダイヤとなっていて、それは富山ライトレールのダイヤ相当で、その程度あれば活性化するのではないかと考えられます。

図-11

税金が入れられているのに、本数は少ない、つまり線路を残すことだけに着目していて、鉄道の利便性を高めていない。これは、役に立たないことをやっていて、中途半端に税金を使っている、とも言えます。

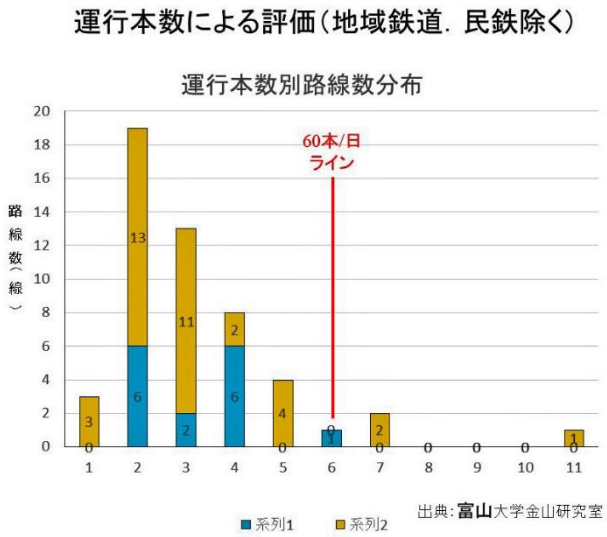


図-12

パラダイムシフトの可能性

パラダイムシフトの可能性に期待したいことを申し上げたいと思います。

そもそも公共交通機関については、国土交通大臣の諮問機関である都市計画中央審議会の 1999 年の

答申で「都市の装置」と位置付けられています。運輸政策審議会の 2000 年の答申でも、大都市の鉄道ですが、同様の位置付けがされています。公共交通機関に対する考え方は分かっているのですが、制度化するにはなかなか事情があって難しかったということかと思います。

2004 年の私の論文においても「コンパクトシティ」という言葉を使っています。コンパクトシティ化により「心理的豊かさを生む効果を期待できる」と書いています。自動車型社会は渋滞や事故等による直接的な損失を招くこと、NOx、CO2 による地球環境問題、中心市街地の衰退、治安の悪化、高齢者や未成年者が出歩けない、これは当時アメリカで見られていた現象でしたが、現代日本でもそれが現実になってきています。長期的にはコンパクトで経済的にも地域環境面でもサスティナブルな都市の構築に寄与できる、そのような公共交通が必要ではないか。心理的な豊かさや経済の活性化、都市の経営の観点で公共交通を見ましょうと書いて、それから 20 年近く経っているのですが変わっていないということです。

当時、ローカル線については、確かに地元住民の利用促進や線路の美化運動をやっていますけれども、だからどうなのか、一生懸命ボランティアで支えることに当時疑問を持っていて、やはり鉄道が及ぼす社会経済効果を評価して、地域の過疎化の歯止め、学童・学生、高齢者等の交通弱者に対する移動機会の確保の観点などの外部効果を内部化する観点も含めて、自治体の関与を検討すべきです。鉄道を上下一体での維持・活性化か、もしくは廃止・バス転換かの両極端な二者択一を選択せざるを得ない状況でした。官民分担型の公設公有民営というのは、官側がある程度コミットして官の良いところと民の良いところを抱き合わせするという考え方で、そのようなものも必要です。

運賃収入が少なく経営難の鉄道があっても、サービスレベルが悪いのでしょう、鉄道は不便だから、たとえなくても関係ないという人も沢山いらっしゃいます。それは違うのです。官側・自治体側も一緒に考え、合理性が高く便利な鉄道だったらどのようにポテンシャルが上がるかということを前提に議論することが必要なのです。公民分担というのは、今は官民分担と言っても良いでしょうが、インフラの維持・管理は社会（自治体）が行う。線路使用料については、大都市の中心市街地を走る場合は線路使用料はプラスで、運行主体がインフラ側に使用料を払うという立て付けですが、地域鉄道では線路使用料がマイナスの場合も想定しています。マイナスということは下部保有者から上部運行者にいわば運行委託するということです。これは欧州では普通に行われていることです（図-13）。

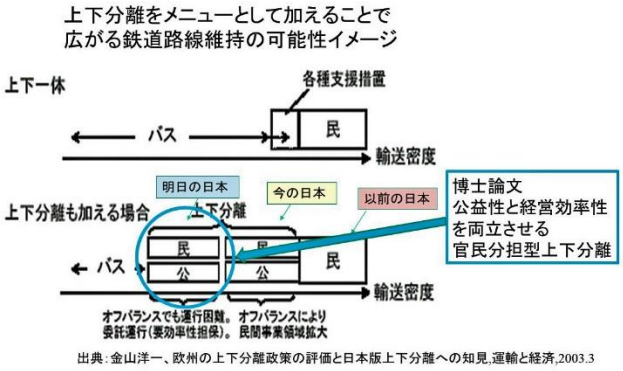


図-13

地域は「公費支出の程度」と「得られるサービスの程度」の、すなわち地域にとっての「公益性」とこの「程度」を総合的に比較検討することが重要となってきます。そのための制度設計方法でもあるのです。

輸送密度が多いと上下一体の民間で可能ですが、そうでない場合は公設民営、更に、公有民営で、公であるインフラ所有者の自治体が上部運行者の民間に対して運行本数を増やす等のサービスを上げるための公的な関与をすることによって再生される余地がいくらでもあるのではないか、それでもダメならバスという選択肢もあるのです。

求める未来のすがた

とは言っても一般解の時代はすでに過ぎています。どういうことかというと、まず人口減少問題です。

今から 20 年先は、もうすでに決まった未来であって、今生まれた子が 20 歳になる時です。エマニュエル・ドットというフランスの歴史・人口統計学者は「人口は社会の最重要事項である」と言っています。皆さんもそう思っていると思います。人口減少は確定的に受け入れるものではありません。神様が人口減少しなさいと言ってるわけではないのです。人間社会が出生率に影響を及ぼしているわけで、低下している出生率を増やそうと、これは先進国では世界的な潮流で、フランスとかスウェーデンとかは V 字回復してます。フランスやスウェーデンは公共的な政策、福祉政策とか教育政策で有名ですが、それらだけでなく、フランスでは 30 万人都市や 20 万人都市での LRT 整備は既に終わっていて、今は 10 万人プラスアルファぐらいの都市で BRT の整備を行っています。スウェーデンは、上下分離の EU 指令が出る前に、独自で上下分離方式を導入しています。つまり公共交通や鉄道に対する見識がものすごく高く、それが 2 つの国の出生率に V 字回復を及ぼしているという風に私には見えます。

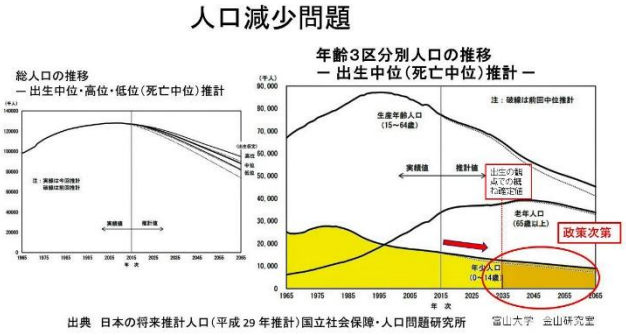


図-14

では、日本の将来はどうなっているでしょうか。2040 年から 2090 年というと、少し未来の話に聞こえますが、今は 2023 年で、今日生まれた子が 20 歳になるのは 2043 年、その子がまだ生産年齢層である 50 年後が 2093 年、つまり 2040 年代から 2090 年代というのはすぐに見えている現実の未来です。今日生まれた子供が生きて社会活動を行っている時代なのです。その時にどのような社会にするかを今、考えなくてはなりません。このまま人口減少が続くと経済は縮小、インフラの保持も限定的、国防の維持も限界、治安は悪化、都市の維持も限定的なものとなり、各地の消滅都市は立ち入り禁止エリアになるという恐ろしいことが生じるかもしれません。そもそも治安が維持できないと考えられます（図-14）。

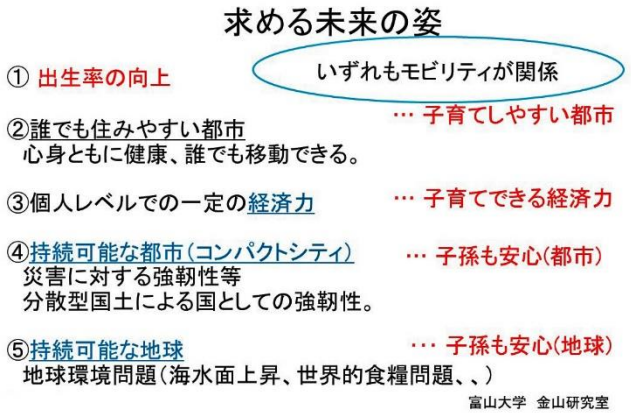


図-15

本来の未来の姿は、「子育て」という切り口で見ると、子育てしやすく、住みよい都市、子育てできる経済力、子孫も安心な都市、子孫も安心な地球であって、それらはいずれもモビリティに関係していて、それが出生率の向上のベースになることは明らかです（図-15）。

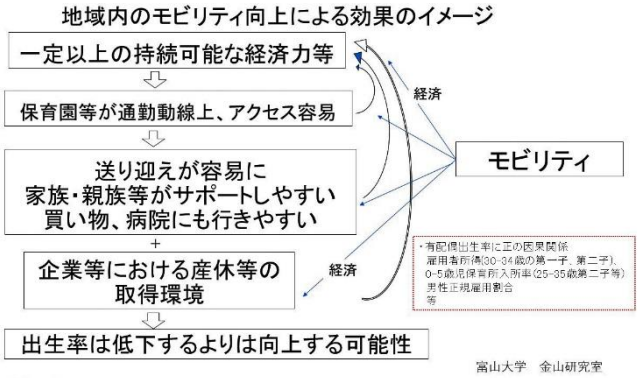


図-16

地域内のモビリティ向上の効果において、一定

以上の持続可能な経済力にも影響しています。ドイツでは「モビリティなくして繁栄はない」との考え方が定着してます。保育園などが通勤動線線上にあるか、送り迎えのアクセスが容易で、家族のサポートをしやすい、買い物に行きやすいか、これらについては全てモビリティに関係します。企業における産休等の取得環境ができるかも実はモビリティが関係します。モビリティが良くなることによって経済は活性化するからで、そのようなことを許容する企業が増えることによっても、出生率が向上する可能性があると考えられます（図-16）。

必要なのはＭＭＭ

都市や国土の生命維持のための処方箋として、2 つを掲げています。

一つはパラダイムシフトの必要性です。なぜかと言うと鉄道の都市に関わる認識の肌感覚が薄い。私の方でいろいろアンケート調査をしても、全国の自治体とか鉄道事業者、一般の方も肌感覚的にもう少し危機感を持つ必要があると思います。

「MMM」という言葉は昨日思いついた造語で、モビリティ・マネジメントの「MM」はよく言われますが、この MM は市民側が使いたい、使おうという気持ちにさせることです。今、大事なのは「MMM」、モビリティ・メーカー・マネジメント（Mobility Maker Management）で、モビリティを提供する人、提供側の人たちの意識も変わる必要があります（図-17）。

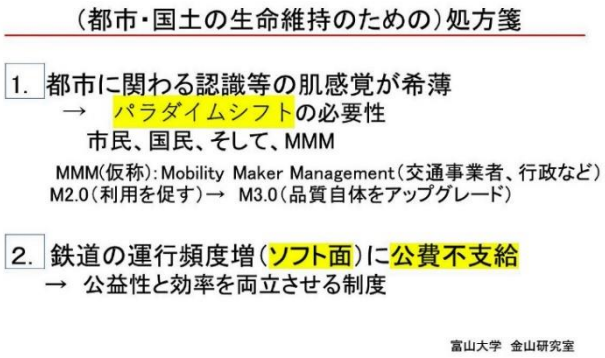


図-17

鉄道の運行頻度が極めて少なく悪い状態でも、アンケートをすると提供側は現状に満足していて、問題ないとの回答が見られます。提供側はとりあえず経営が成り立ってるから現状に満足している、でも社会においては不便で困ってる、そういったミスマッチが生じています。そこで MMM の登場になります。M が二つの MM を M2.0 と称して「利用を促す」、そして M が三つの MMM を M3.0 と称して「品質をアップグレード」する。いかに供給側の意識を改革できるかが大事になります。運行頻度の少ない状態に満足している自治体も見られ、そうした意識を如何に変えれるかが大事です。

処方箋の二つ目は、鉄道の運行頻度を増やすことで、これには公費が必要です。運行本数を増やすために税金を使っているのは富山市だけと言ってもいいでしょう。他の所はなかなかできない。公益性と効率性を両立させる制度が必要ということになります。

そのためには、鉄道が「大量輸送機関」としてだけの認識から、「都市構造を住みやすくする、経済に影響する有効な社会基盤」として再認識を行うことです。それこそ、チコちゃんが、「今こそ全国民に問う」そのようなノリで（笑）。つまり大量輸送機関としての適用のみを志向するということは、運賃のみにより収支を図る価値観の延長線上にある訳で、社会基盤として再認識をしないことには、街づくりに活用できないということです。私たちが日常的に当たり前と思っている東京圏の鉄道は、実はそれは世界的にみるととても特殊なものです。欧州において大量交通機関としてのみの活用を考えていれば、ほとんどの鉄道は廃止となります。スウェーデンでは国全体の鉄道の輸送密度が 2000 人に届いておりません。

火星から見ない

世界の都市圏の人口をみると、東京圏が世界一の 3700 万人、大阪圏が 1900 万人で 10 位です（図-18）。我々は東京に居ていろいろ考えていますが、実は地球に居なくて火星に居るのではないか、特別なところに居て、それを前提にいろいろな制度を施行するということは、日本の他の場所では適用できないことが明らかです。

東京－大阪間の東海道新幹線が大成功しました。それは世界一の東京圏と世界 10 位の大阪圏の都市間を結び、中間の名古屋都市圏もパリとかロンドンに匹敵する規模の都市です。

世界においては、パリやロンドンのように、名古屋都市圏に匹敵する都市が国に一つあれば立派なのです。そうであっても世界における鉄道は便利な存在となっています。鉄道線路は公的なところが管理保有した上で、民間が輸送を行っています。日本では線路を含めて民間がすべて保有し、輸送も行っていますから仕組みが全然違うのです。こう見てくるとやはり我々は火星にいると思って、地方部や世界の鉄道をご覧いただいた方が分かりやすいと思います。

輸送密度を見てみると、圧倒的に大きいのは大手民鉄、そして JR と続いています（図-19）。JR も大都市圏の線区と地方の線区と様々ですがその合計値を示しており、本州三社、JR 九州、JR 四国、JR 北海道、そして中小民鉄と続いています。北海道や四国の鉄道は、いらないのでは、無理なのでは、との論調が 10 年ほど前の新聞でありました。しかし、世界の国の輸送密度をご覧いただくと JR 四国や JR 北海道、中小民鉄の輸送密度はスペインやスウェーデンより多いのです。

大手民鉄や JR 本州各社の輸送密度は、むしろそれが異常値で、世界標準は実は JR 四国、JR 北海道、中小民鉄などの数値にあるということです。

国交省の「道路空間を活用して地域公共交通（BRT）等の導入に関するガイドライン」の中にあるモード別の図を見ると鉄道の上は濃く塗られていますが、大量に運べるところにしか鉄道は使えないと誤解されるので、下の方にもスケーリングして薄い色をつけ、適用できる余地を残してます（図-20）。

東京圏、大阪圏の人口ポジション（世界）

国	圏域	都市圏人口（千人）
日本	東京	37,468
	大阪	19,281
	名古屋	9,507
イギリス	ロンドン	9,046
	マンチェスター	2,690
フランス	パリ	10,901
	リヨン	1,690
ドイツ	ベルリン	3,552
	ハンブルグ	1,793
イタリア	ミラノ	3,132
	ローマ	4,210
スペイン	マドリッド	6,497
	バルセロナ	5,494
スイス	チューリッヒ	1,371
オランダ	アムステルダム	1,132
	ロッテルダム	1,008
オーストリア	ウィーン	1,901

（都市圏人口の世界順位）
1位：東京（日本） 37,468千人
2位：デリー（インド） 28,514千人
3位：上海（中国） 25,582千人
4位：サンパウロ（ブラジル） 21,650千人
5位：メキシコシティ（メキシコ） 21,581千人
6位：カイロ（エジプト） 20,076千人
7位：ムンバイ（インド） 19,980千人
8位： 北京（中国） 19,618千人
9位：ダッカ（バングラディシュ） 19,578千人
10位：大阪（日本） 19,281千人

都市圏国連による定義であり、OECD-EUが定義する Functional Urban Area などと共通の考え方である。

出典：The World's Cities in 2018（United Nations）

図-18

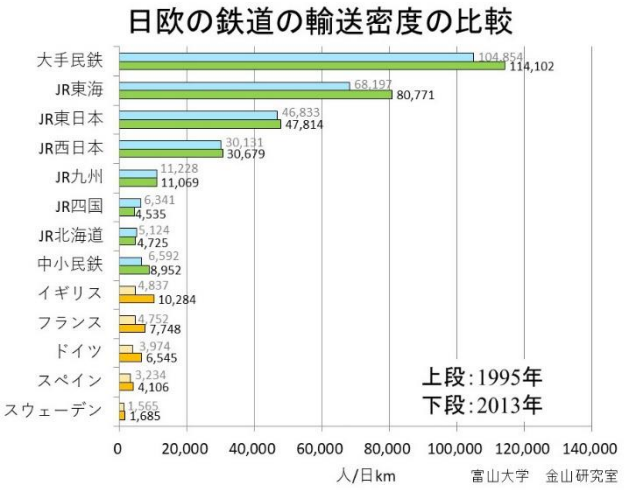


図-19

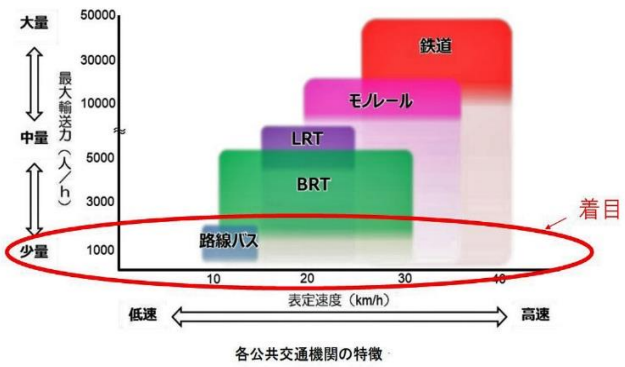


図-20

出歩きたくなる利便性

鉄道整備は、ハード面だけでなく、運行面の利便性が重要となります。線路があるかないかに注目されがちですが、たとえ線路があったとしても 1 日 3 本ぐらいしか走っていない路線があり、それでも 1 日 50 人とか 100 人乗っていて、不便なのになぜ乗っているのでしょうか、つまりどうしても利用せざるを得ない学生たちが乗っているだけなのです。それでは交通機関としては終わっていて、モビリティとは言えません。

運転頻度の少ない線路があるだけでは、建物と同じ一般工作物です。鉄道は電気やガスと違い、電気が通ってるか、ガスが通ってるかだけでなく、運行頻度が多いか少ないかの連続的なサービスレベルによってその影響、価値が全く変わります。地方部では現在の運行サービスレベルで判断されがちですが、利便性を高めた場合のポテンシャルを想定して判断すべきです。

最低限必要な運行頻度を聞いてもモビリティ向上に結びつきにくい回答になります。そこで、私の研究室は昨年度と一昨年度と Web アンケート調査をして、お出かけしやすくなる運行頻度というのを調べました。運行サービスは、「必要最低限」ではなく、「出歩きたくなる利便性」が重要となります。調査の結果、大体 10 分に 1 本、少なくても 15 分に 1 本あればモビリティがある程度期待できること、パターンダイヤであれば更に効果が出るということが分かりました。「出歩きたくなる街」が本質的なあるべき街の将来の視点です。必須の外出ではなく、買い物とか、ちょっとした外出の移動者が増えることによって、街の賑わいと経済が活性化します。どうしても出かけなくてはならない学生等はもちろんいますが、それだけではだめだということです。なお「ウォーカブルシティ」のウォーカブルも、歩けるかどうかでなくて、歩きたくなるという意味で国交省も考えています。

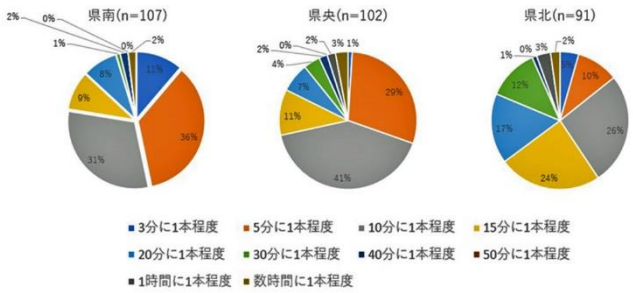


図　気軽にお出かけしたくなる運行頻度

出典：日本の縮図（都市計画学会）とされる埼玉県を対象とするwebアンケート調査（2021年度、2022年度実施）　金山研究室

モビリティ向上に資する鉄道サービスレベルの研究,島津光佑・十田拓実・金山洋一 第66回土木計画学研究発表会講演集,2022.11

図-21

Web アンケートは、日本の縮図とされる埼玉県を対象とし、県南が大都市圏、県北は地方圏を表しています。お出かけしたくなる運行頻度は、15 分に 1 本とか、10 分に 1 本以上あれば、だいたいその 6 割 7 割の方が満足するという回答結果が得られています（図-21）。

公的関与のありかた

企業としてできるものを「商業領域」と言い、企業でできないものを「非商業領域」と言います。欧州では PSO というパブリック・サービス・オブリゲーションによる契約方式があり、非商業領域の場合は政府がコミットする、そうでない場合は民間に任せる仕組みがとられています。ただし、民間に任せる場合でも線路は公が持っていますから、日本での任せているとは意味が違うことに留意する必要があります。

商業領域か非商業領域かの境界は、不便でも線路が維持できるかどうかではなく、「利用しやすい利便性が提供できるかどうか」で、切り分けています。 日本においては線路があるかないか、に気を取られ

ていますが、そうではありません。例えば、フランスのアンジェは 10 数万人の都市ですが、そこの LRT を 1 日に 120 本、その本数が維持できるかどうか。それを民間でできなかったら、公的に行いましょう、ということになります。

そして、非商業領域の場合は、運賃等による事業収支ではなく、広く都市・社会の収支で判断しましょうということです。運賃収入で自立経営ができるという考えは東京中心の発想で、その東京自体がガラパゴスなのです。東京中心の発想では国を衰退させます。ただ都市・社会の収支と言っても定量的な計算は難しいです。だから定性的な効果も含めていろいろな効果を総合的に評価していただきたい。富山市の例は分かりやすく、都市の生き残りをかけて行っています。生き残るための方策を、死ぬか生きるかの選択の中で富山は行った訳です。

鉄道が得意とする街づくりとか鉄道が敷設されることによる経済発展、人口増等の集積の経済効果についても技術的な理由で定量化が難しい。そのために国の鉄道プロジェクト評価手法マニュアルの中でも定量化していません。効果がないからでなく、技術的な限界によって集計されていない。でも鉄道こそが最も得意な分野なのですが。

視点による相違

鉄道しか見ていない人は、地域が支えるということを言います。しかし、支えるというよりも、都市との一体性で、いったいそこの都市をどのようにしていくか、こうしていきたいから鉄道を活かそう、活用しようという視点が必要です（図-22）。

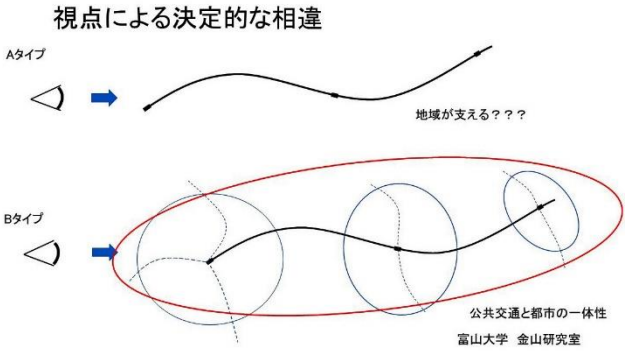


図-22

先ほども申し上げましたが、運行が少なくあまり役に立っていないから廃線しても良い、と考えていませんか。役に立つこと、利便性の高い状態を想像してご判断ください。鉄道の場合、一旦廃止すると再生は極めて困難です。地域の人がこの鉄道はいらないのでは、と簡単に言いますが、それを新たに作るとしたら何千億円もかかります。その鉄道が今そこに在るならば、地域全体で考えて、活用できるのであれば活用してください。それでもいらないとなればお辞めくださいと言うことなのです。必要がなければ当然廃線すればいいし、それも地域の判断です。でも必要だと思えば、都市の経営の一環の中で考えましょう。単にそのままを残すことが目的ではありません。地域にとって大事かそうでないか、国にとって大事かそうでないか、その文脈の中で考えましょうということです。

技術的な限界もある定量的な費用対効果を計算してる暇はないです、そもそも 30 年後には計算する人もいなくなってしまう、都市が駄目になってしまい、人もいなくなるという危機感で、2002 年頃の森富山市長は、「車がないと自由に移動できない街は 30 年後に生き残れない」という問題意識をお持ちでした。

補助は投資

そして、都市経営の一環なら、補助金を、企業がやることを支援するものと思うのではなく、「投資」

と捉えるべきです。つまり公園や警察とか消防署、これは言ってみれば100%赤字です。100%赤字だからやめるとは誰も言いません。鉄道の場合は、なまじ運賃を取るから、採算性となりますが、実は違って、鉄道に対する補助も投資なのです。バスの運営に対しては公的資金が入れられています。しかし、鉄道の運営にはほとんど行われていません。富山市はやられていますが、他のところはできていません。鉄道会社に補助を入れるということは鉄道会社の言い値になる可能性もあるかもしれない、給付先が固定される、そのままでは非効率化される恐れ、既得権化される恐れがある、そして底なし沼にはまる可能性がある、と恐れる。そういうことがあるので注意しないといけないということは共通認識としてあると思われますが、官民分担型の公設公有民営は、その解決策であり、すでに地方において公設公有民営が認められている経緯もあり、そこに官民分担の知見を加えることによって解があるのではないかと考えられます。

1991年のEU指令（EEC91/440）では、「鉄道事業経営の独立」、「インフラ事業と輸送事業の分離」、「鉄道事業の財政状況の改善」等が謳われています。当時の欧州においては鉄道のマイナスが国家財政を圧迫する大問題となっていました。私はそれを見て日本版上下分離を提案しました。1969年PSO契約についてのEEC指令。それから1991年の上下分離のEEC指令、そして1997年のECMT報告書の内容、インフラ事業者が運行事業者と同一企業グループである場合に、差別的な線路使用料が見られ、モラルハザードが現れる。私はそこまで見て欧州の上下分離は中途半端だと思って日本型の上下分離を提案した訳です。EUもそのあとにEU規則を改訂して入札等選別調達するということにシフトしています。決して欧州の真似をしたわけでなく、欧州の上下分離を批判的な目でも見ながら日本版上下分離を設計しています（図-23）。

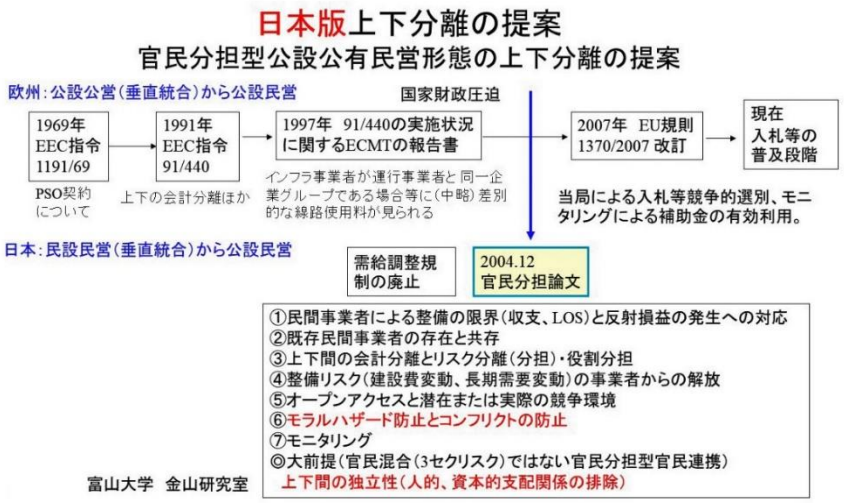


図-23

その中で、「民間事業者による整備には限界がある」、「既存民間事業者との存在と共存」、「上下間会計分離とリスク分離・役割分担」、「モラルハザード防止とコンフリクトの防止」について述べていますが、それらすべての大前提が「上下間の独立性」です。上下間で支配関係があるとモラルハザードが生じ税金投入の多寡がコントロールされやすい、それを避けるには、上下が各々主体的になるよう、資本関係に実益関係のないようにすることです。日本版上下分離の特徴としては日本の制度と実務の現実、実情、関係者の利害を踏まえた解になるよう作っています。上下分離というのは機能分離です。物理的な鉄道路線は必ずも必要でなく、ですからバスでも使え、現に欧州でも使われていると言えます。

事業に税金を入れる場合はすごく慎重にしないといけません。つまり、税金は、租税徴収権に係るもので、大原則としては、「税金を用いる事業と国民の平等取り扱いの原則」があります。ですから、税金で特定私人の営利の手助けをしてはならない、ということで、参入機会の平等性や受益に応じた線路使用

料等の額の妥当性や厳格なコンプライアンスの遵守が求められる訳です。

黒字の会社に税金を入れられないという話がありましたが、この考え方では入れられます。なぜなら税金を入れて便利にする、便利になって収入が増える。その収入増は税金を入れたことによって生まれたのだから納税者に還元すれば良い。受益に応じて還元する、つまりその収入が特定私人の利益に化けない、従って、会社が赤字か黒字かを問わず税金が入れられるようにしたのが上下分離型の官民分担の特徴です。

ということで地域交通全般としての展開も可能なものであり、鉄道だけでなくバスも一緒に考えて欲しいのです。ただし、既存事業者との併存領域の存在があり、反射損益やクリームスキミングの話もあり、詳しくは、今日は避けますけれども、少し慎重さが必要となります。

住みたいまち

云うまでもなく、目的は交通自身、交通ビジネスだけではありません。鉄道等のモビリティ向上だけでもなく、「人中心の空間再配分」、「居住誘導」、「中心市街地活性化」等の施策があって、要は「住みたいと思うかどうか」なのです。

ドイツのデュッセルドルフでは、以前には高速道路が走っていましたが、今は、そこに人の集う空間ができています（図-24）。フランスのアンジェでは、LRT が整備されました（図-25）。

姫路も取り組んでいます（図-26）。欧州を見てみれば、人が行き交い賑わいのある都市が展開されています。欧州での特徴は、このエリアだけでなく、そこに来るのに車を使う必要もなく、全体として公共交通で移動できるように設計しています（図-27）。

提供：国土交通省都市局　今佐和子 Twitter

図-24

写真提供：国土交通省 淺見知秀
（前 小山市都市整備部長）

図 25

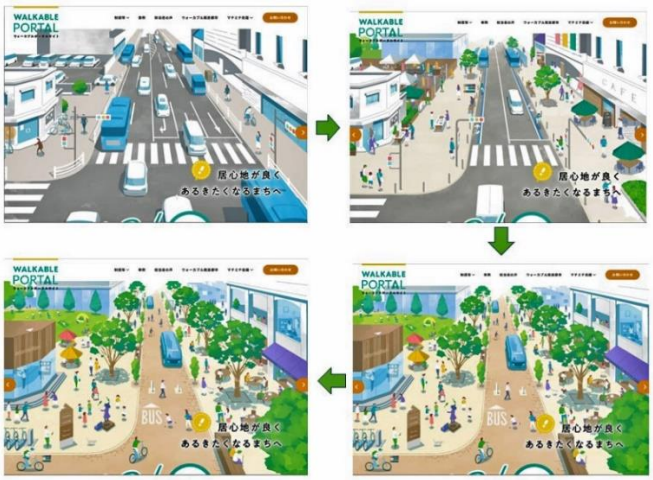
提供：国土交通省都市局　今佐和子

図-26

出典：ベリー史子、塚本直幸：「路面電車と風景 －LRTデザインパレット－」
技報堂出版、2022

図-27

国交省のポータルサイトで、「居心地よく、あるきたくなるまちへ」、このような絵を見つけました。段々歩行空間が広がって、こんな街にしたら良いですね（図-28）。さらに私はこの絵に路面電車を引かせてもらいました（図-29）。（笑）



国交省HP https://www.mlit.go.jp/toshi/walkable/

図-28

国交省HP https://www.mlit.go.jp/toshi/walkable/ 一部改変

図-29

要は住みたいと思えるかどうか、この価値観で行こうということです。

むすび

最後に注意しないといけないのは、「問題の顕在化・拡大と回復困難性」についてです。いろんな問題が大きくなる前、最初は気づく人は少ないが、この時点なら回復は容易で簡単です。さらにある程度問題が大きくなると気づく人は多くないけどもまだ回復は容易、しかし、より多くの人が気づく頃には回復は困難で、皆が気付いた時は回復不可能となります。何を申し上げているかというと地方都市の状況です。どんどん人口が減っていったら正直言って公共交通の再構築は手遅れです。その場合、都市をたたむ方の勉強をした方が良いのではという状況が出てきているのです（図-30）。

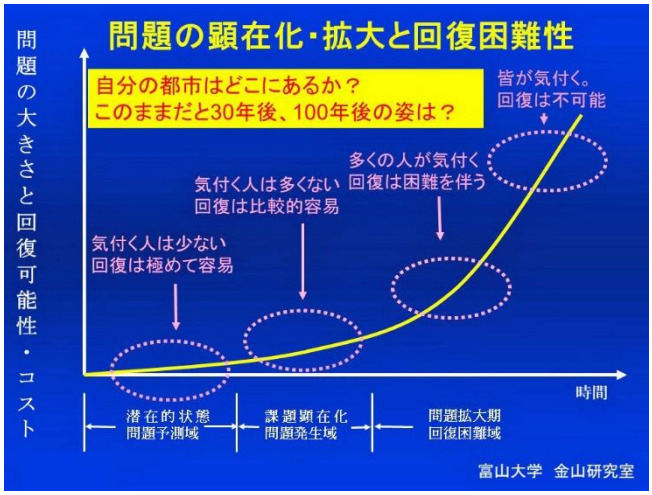


図-30

従って、回復できる時、一定の力があるときに手を打たなくてどうするのでしょうか。

と、今日はここまでのお話で終わらせていただきます。ありがとうございました。(拍手)

プロフィール（敬称略）
金山洋一　Kanayama　Yoichi
富山大学都市デザイン学系特別研究教授、（一財）運輸総合研究所主席研究員、日本大学客員研究員
1982 年日本国有鉄道に就職、線路保守に携わる。1987 年日本鉄道建設公団(現（独）鉄道・運輸機構)に移り、鉄道の調査、計画、建設に従事。この間、運輸省大臣官房国有鉄道改革推進部、鉄道局に出向し、鉄道行政に携わる。北海道新幹線建設局長などを歴任し、2018 年 4 月より富山大学。2005 年博士（工学．東京大学）、博士論文は都市鉄道等利便増進法の制定に反映されている。『改訂 電気鉄道ハンドブック』(コロナ社・2021、共著)、『城端線&氷見線わが列車 わが鉄路 ―未来をひらく 交通まちづくり』(北國新聞社・2021、監修）など。国土交通省『道路空間を活用した地域公共交通（BRT）等の導入に関するガイドライン』策定の委員等国土交通省、地方公共団体等の交通・都市関係の各種委員会委員に就任。

３．トークセッション　「鉄道の価値・可能性」

関西大学経済学部教授の宇都宮浄人氏がコーディネーターとなって、富山大学都市デザイン学系特別研究教授・（一財）運輸総合研究所主席研究員の金山洋一氏、流通経済大学経済学部教授の板谷和也氏、ひたちなか海浜鉄道社長の吉田千秋氏によるトークセッションが展開されました。（以下、敬称略）

プロフィール

宇都宮浄人　Utsunomiya　Kiyohito
関西大学経済学部教授
1984 年日本銀行に入行、同行調査統計局物価統計課長、金融研究所歴史研究課長等を歴任。2011 年より関西大学経済学部教授。2017 年にはウイーン工科大学客員教授を兼任。『地域公共交通の統合的政策』（東洋経済新報社・2020、日本交通学会賞、第 42 回国際交通安全学会賞受賞）、『地域再生の戦略―「交通まちづくり」というアプローチ』（ちくま新書・2015、第 41 回交通図書賞受賞）、『鉄道復権―自動車社会からの「大逆流」―』（新潮選書・2012、第 38 回交通図書賞受賞）、「路面電車ルネサンス」新潮選書・2003、第 29 回交通図書賞受賞）など交通に関する文献を著す。

板谷和也　Itaya　Kazuya
流通経済大学経済学部教授
2005 年横須賀市都市政策研究所研究員、2006 年財団法人豊田都市交通研究所研究員、2008 年一般財団法人運輸調査局研究員、主任研究員を経て 2015 年より流通経済大学経済学部准教授、2016 年同大学教授、2022 年同大学院経済学研究科長。ローカル鉄道の活性化、運賃政策、財源等の研究に携わる。『地域公共交通政策の新展開』（勁草書房・2022、共著）、『地域モビリティの再構築』（薫風社・2021、共著）など。国土交通省「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」委員として提言を行う。

吉田千秋　Yoshida　Chiaki
ひたちなか海浜鉄道株式会社取締役社長
富山地方鉄道、万葉線株式会社を経て、2008 年 4 月よりひたちなか海浜鉄道株式会社取締役社長。関東運輸局地域公共交通マイスターを務める。
2021 年に阿字ヶ浦・国営ひたち海浜公園までの鉄道路線延伸許可を取得、現在、工事着手に向けて関係者間で鋭意調整中。2009 年一般社団法人交通環境整備ネットワーク理事、2010 年同常務理事、2023 年同専務理事。

【 Session 1】　鉄道の特性と価値

宇都宮浄人（コーディネーター）

只今からトークセッションを始めます。皆様には「さん」付けで進めて参りますので、よろしくお願いいたします。

田口さんの話も良かった、金山さんの話も良かった。これで終わっても満足ですが、さらにトークセッションです。

「鉄道の価値・可能性」とありますが、それは鉄道自身の価値ではなく、あくまで都市にとって鉄道にどのような価値があるのか、地域にとって鉄道にどのような可能性があるのか、という議論であることを間違わないようにしなければなりません。

このセッションを企画する上でも議論させていただきましたが、「持続可能な鉄道」とか「持続可能な交通」という言葉は国交省も使っておられますが、「持続可能な」は、鉄道やレールを持続するための言葉ではありません。もともとの「持続可能な」という言葉の目標は、「持続可能な地域・社会」であって、そのツールとしての鉄道等がある訳ですので、これを勘違いしないでください。レールの価値ではなく、あくまで

都市や地域にとって鉄道がどのような価値があるのかということを、改めて金山さんの基調講演を聞いて感じた次第です。

では、どのような価値があるのか、これがまた火星に住んでいる我々にはなかなか理解できないわけですね（笑）。基調講演で、世界の都市の人口規模でみると東京が 1 位、大阪が 10 位とありましたけれども、そのほかの上位 10 位に入っている都市は、デリーとかメキシコシティとか、いわゆる発展途上国であって、先進国では東京・大阪が突出した都市なのです。名古屋市クラスの都市が先進国の各都市に匹敵する規模なのです。私が今日お話しするオーストリアは人口密度 106 人、日本で例えると下から 5 番目の島根県の次というレベルです。それでも豊かでしっかりした生活ができていて、日本の名目一人当たり GDP よりも 2 割ぐらい高い生活を営んでいます。我々にとって人口減少は大変なことではあるのですけれど、やはり、もう少しやりようがあるのでは、という意識を持ちながら潜在的価値を考えてみたいと思います。

鉄道の特性については、国交省における 2022 年の「地域の将来と利用者の視点に立ったローカル鉄道の在り方に関する提言」の中で、「鉄道は、大量輸送、速達性および定時制に優れた交通機関」と書かれています。この「大量輸送」については、先ほどの金山さんの講演でも少し批判的にお話をしておられましたが、私もそう思っていました。誤解を招かないように言いますと提言では、「ただし」、と続きがあって、「鉄道が各地域で果たしている意義・役割は様々であり、個々の線区を評価するに当たっては、あくまで利用者や地域戦略の視点に立って評価すべき」と書かれています。大量輸送、速達性、定時性が優れているけれども、各地域で果たしている意義役割は様々なわけです。この様々というのはまた微妙で、なかなか何が様々であるのかということがわからず、この 20 年が過ぎてきたのかもしれません。

図-U1

金山さんも言われていましたが、大都市圏のイメージで、「鉄道は大量輸送」という概念に皆様が染まっているのではないかと思います。図-U1 は、有名な図で、自動車なら 100 台、バスなら 3 台、ライトレールなら 1 編成で済むという絵で、国交省の「まちづくりと一体になった LRT 導入ガイダンス」でも使われています。地方都市圏、あえて言えば、いわゆる中量輸送でもその特性は充分発揮できるけれど、それ自体で黒字になるかどうかは別、けれども都市圏、地域の収支としては、この特性が十分活かせるのではないか。一方で、日本はどうしても経営効率や生産性に重きが置かれ、その結果、地方の電車は結構ピーク時に混んでいます。

順位	路線	区間	時間	乗車人員（人）	混雑率（%）
1	JR武蔵野線	東浦和→南浦和	7:05~8:05	22,770	137
2	JR埼京線	板橋→池袋	7:51~8:51	36,860	132
3	JR可部線	可部→広島	7:30~8:30	3,395	132
4	JR信越線	新津→新潟	7:27~8:27	5,665	130
5	JR中央線快速	中野→新宿	7:41~8:41	53,090	120
5	JR白新線	新発田→新潟	7:26~8:26	2,996	120

図-U2

JR の混雑率の全国トップ 5 はどこか、本当はクイズにすれば良かったのかもしれませんが、3 位は、広島の可部線、4 位と 5 位が新潟で信越線、白新線なのです（図-U2）。もちろん大都市圏の鉄道線と運んでいる量は違いますが、要は極端に供給を細めている結果、東京の満員電車以上の混み具合になっているということです。この間、富山の方にお話聞いたら実際もう乗れない人がいるという状況なのです。なぜかというと地方では収支はなかなか合わない、「収支を合わせろ、生産性を上げろ」と、国交省はそういう指導をしているのではと思いたくなりますが、結局このようなことになってくると、高校を卒業したら、このような満員電車はもう乗りたくないと乗らなくなる。これが現状で、では鉄道の特性は何なのだろうか、となります。

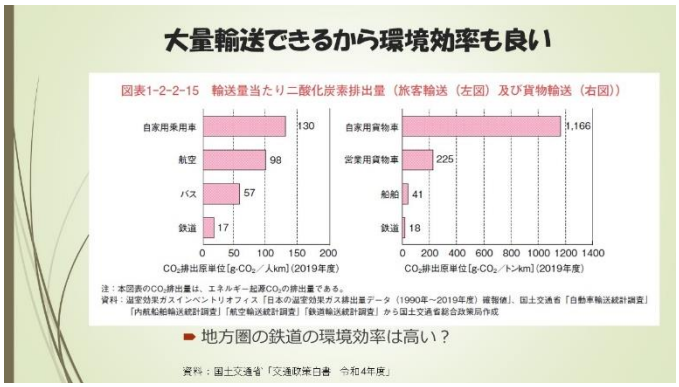


図-U3

鉄道の特性の一つとして、「環境にやさしい乗り物」ということがあります（図-U3）。これも最近、「大量輸送だから環境効率が良い」という言われ方をされていますが、では地方圏で大量に輸送をしない鉄道も環境効率は高いのか、素朴な疑問が生じて調べました。交通安全環境研究所の評価数値を見ると輸送密度 200 人から 300 人ぐらいを超えるとバスより環境効率が良さそうです。輸送密度が 100 人にも満たないと、ディーゼルカーでは環境効率が悪いのでしょう。イメージとしては、輸送密度 200 人から 300 人程度あればバスより効率的と計算ができます（図-U4）。

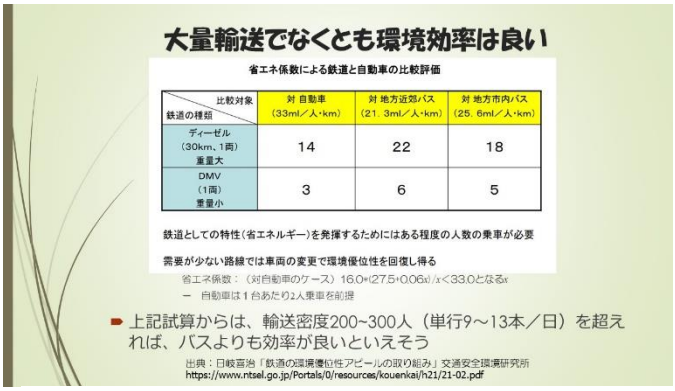


図-U4

–潜在需要を見出す–

私は、しばらくオーストリアの交通を研究対象としていますが、オーストリアでのプレゼン資料をご覧ください（図-U5）。鉄道においては、潜在需要を見出すことが重要です。金山さんの講演の中にもありましたが、1 日 3 本走っていて、そこで何人乗るのかでは、そもそも潜在需要を掘り出しようもありません。

潜在需要をどこで判断するのか、その時に「輸送密度」が使われます。彼らのランキングだと路線カテゴリーの A,B はまあ問題なくて、C は潜在需要をもう少し掘り起こさないといけない、その C が輸送密度 500 人です。500 人を下回ると潜在需要プラス不定期の利用とか観光利用も考えていかないと鉄道を活かせないとしています。オーストリアにおいては、このぐらいのレベル感で話

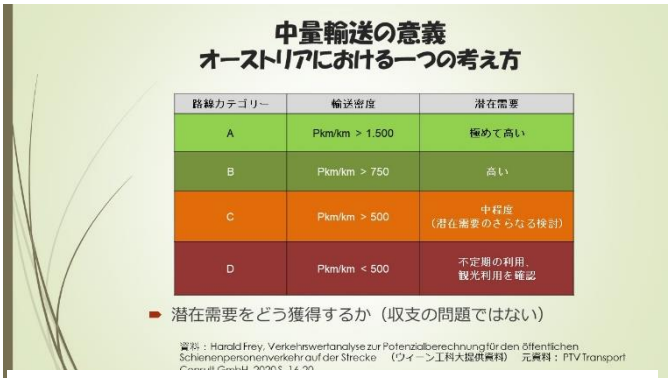


図-U5

が行われています。もちろん輸送密度がたとえ 750 人であっても日本的に言えば大赤字ですけれども、先ほどお話ししたように鉄道の収支より、むしろ地域、都市への投資であって、地域・都市がどれほど儲かることができるのかで判断が行われるのです。

先ほど金山さんが費用便益分析の話を少しされましたが、国交省の「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル」には、鉄道がもたらす社会的便益、スピードが速くなること等による「利用者便益」、「供給者便益」、「環境等改善便益」がありますが、プラス重要なのが「存在効果」で、鉄道が存在することの安心感、いつでも利用できる安心感、あるいはイメージアップ効果なのです（図-U6）。

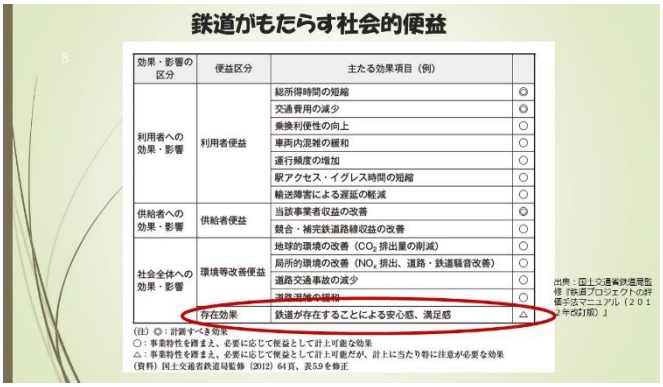


図-U6

「いつでも利用できる」というのは、逆に今利用していないと今の収入には入らないわけですが、歳をとった時にしっかり利用ができる、あるいは自分の子供が中学・高校に利用して通える、このような安心感があるわけです。東京近郊で家を買う時に何を考えて買うでしょうか。今、自分は車を運転するけれども鉄道があるから子供が将来高校生になった時に通える、ということを考えると思います。このことを含めて鉄道の価値を考えなくてはならないのであって、金山さんのお話にありましたように短期でなく、我々が生きていく 3 年、30 年、そして 2090 年頃までの価値を考えなければならないということです。しかし、「存在効果」を計測することは難しいのです（図-U7）。

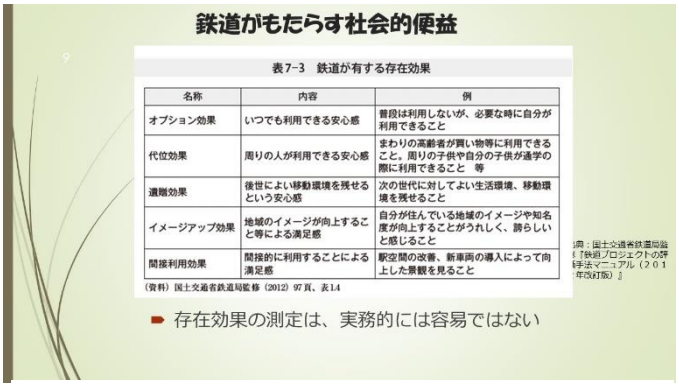


図-U7

-鉄道が街の魅力形成に与える影響-

鉄道が街の魅力形成に与える影響についてアンケート調査を行いました。

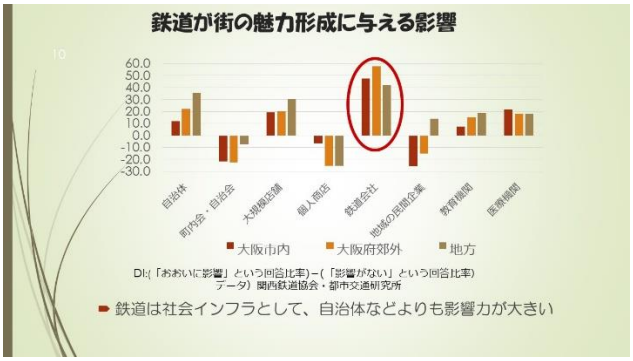


図-U8

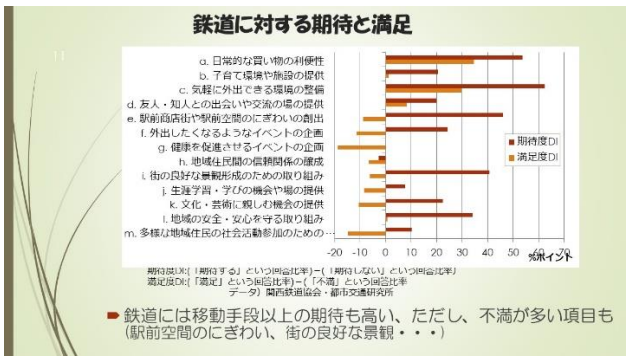


図-U9

大いに影響しているか、影響はあるのかないのか、これは「大いに影響という回答比率」から「影響が無いという回答比率」を引いた D.I.で、日銀短観の D.I.と同じ考えのものですが、この中で「鉄道会社」

は一番大きく、魅力形成には、ある意味で自治体よりも大きな存在だと皆さんが感じておられます。関西の大都市圏で調査を行ったので、大阪市、大阪府郊外の回答が多いのですが、地方の回答を見てもやはり鉄道の存在感が結構あります（図-U8）。ただ、期待をしているのだけれど満足をしているのかというと、そうでもないものもある、ということも分かってきたので、そこはしっかりサービスをしていく必要があります（図-U9）。

期待ということで言えば、いわゆる「レールボーナス」という、ある種の鉄道の存在効果を含めた価値というものを CVM というアンケート調査から計算しましたが、バスとの対比で見て、1～2 割、鉄道の価値が大きいと皆さんは考えておられます（図-U10）。

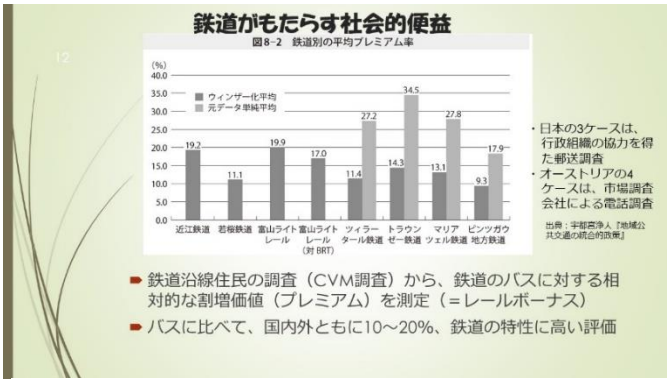


図-U10

鉄道というのは、大量輸送、速達性というステレオタイプな言葉で語り尽くせない特性、価値が、少なくとも地域に対してはもたらされているだろうと考えられます。私はこのように効果を計測いたしましたが、なかなか普遍的で継続できる計測とはならなく、費用便益分析には採用されていません。

しかし、国土交通省のマニュアルでは、「費用便益比で 1.0 を下回るということだけで、誤った評価をしてはならない。これはあくまで多岐に亘る便益のうち、学術的に計測方法が確立し、一定の精度で計測できる効果に限定されており、さまざまな仮定のもとに計算を行うもの」としっかり書かれていますのでご留意ください（「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012 改訂版」P57）。

–鉄道を改善しないと–

鉄道を改善しないと何が起こるか、図-U11 で説明をします。日本では公共事業で道路にたくさんの投資がされてきていますが、鉄道は民間ベースなので投資が進んでいない。道路の投資は、「渋滞しているから、道路を増やそう」と行われてきました。

これを図で示しています。自動車交通量は、左の軸を原点に、右側に行けば増加します。公共交通、鉄道をイメージしていますが、こちらは右側の軸を原点に、左側に行けば利用者が増加するとします。

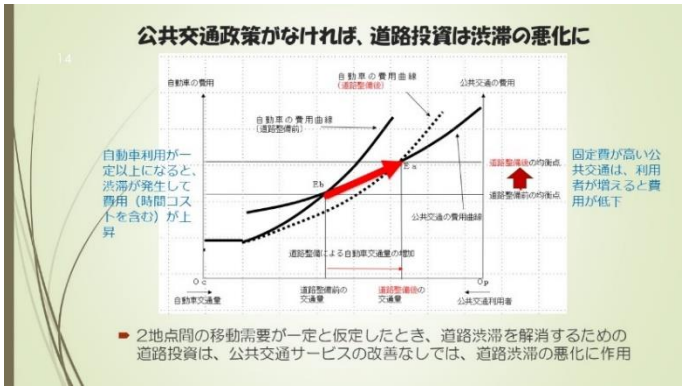


図-U11

縦軸のその費用はガソリン代という費用に加えて、時間的なコストも費用と考えます。

もし、ある A 地点と B 地点、浅草から東向島とすると、この間を通う人は通学とか通勤を一定量と考えて、それを鉄道と自動車でどう配分しているかの見方をすると、自動車はある一定量を越えると渋滞してきます。それで渋滞解消のため道路拡幅をすることとなるのですが、渋滞することによる費用は、時間的なコストの費用もあるので、自動車交通量がある点を超えて増えると、右上がりに費用は増大していきます。自動車に乗る人が増えると時間がかかり、その結果、コストが増大するのですが、鉄

道はどうかというと固定費が高く、お客様に多く乗っていただいた方が一人当たりのコストが下がってきますので、この右側の原点から左側へ鉄道に乗る人が増えていく程、費用曲線が左下がり、つまり費用が下がってくるという関係にあります。そうすると、どこで均衡するのかというと、自動車の費用曲線と鉄道の費用曲線が交わったところで、これ以上車に乗って渋滞に巻き込まれるよりも鉄道を利用した方が良いとなります。この均衡がこの図の Eb 地点です。

ここで、道路渋滞がしているので道路を拡幅しました。でも鉄道の投資は特に何もしませんとなると、この図の道路整備後の自動車の費用曲線に変わるので、整備前に比べ曲線が下がります。「おお！道が空いて自動車でも結構スムーズに行けるようになった。時間も早くなった」、そうなると、もっと車に乗る人が増えます。車に乗る人が増えて、どこで均衡するのでしょうか。自動車に乗る人が増え、もし鉄道のサービスが従前のままだとすると、むしろ鉄道側からすると利用者が減るので、本数を減らすか、あるいは運賃を上げて固定費を回収しようとするでしょう。鉄道の場合は、利用者が減るとコストが上がっていくわけですから、そうすると車に乗っていて前と同じ渋滞状況になったとしても「鉄道の本数は減って来ない、2 時間に 1 本になってしまっている、運賃も上がっている、では仕方ないからそのまま車に乗り続けるか」、ということになると、結局均衡するどころか、渋滞を解消するつもりで渋滞によるコストを下げようとしたにも関わらず、結果的に出来上がった姿は、むしろ前より渋滞が激しくなって、そこでやっと均衡することとなる（Ea 地点）。鉄道に対しての投資が行われていないとこうなるのです。多分日本の現実は、これを示しているのではないでしょうか。

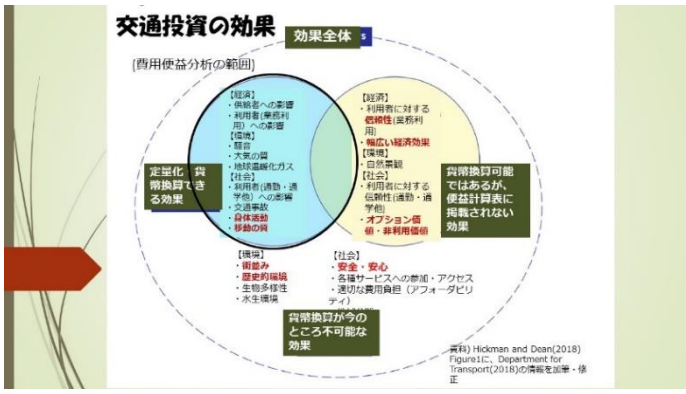


図-U12

鉄道には、潜在的な価値があり、でも費用対便益分析で測ることができるのはごく一部で、まだまだ測り切れていないわけで、それ以外の効果、幅広い経済効果、オプション価値といったものがあるのです（図-U12）。鉄道のこれらの価値をしっかりと把握し、さらにそこで投資をして、より良いサービスを提供できるようにする必要があるのではないでしょうか。

続きまして、金山さんお願いいたします。

金山洋一

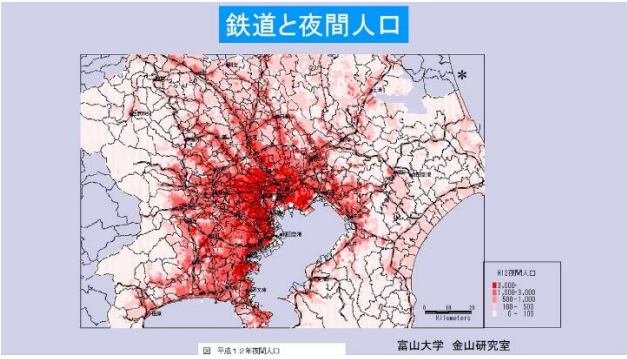


図-K1

図-K2

図-K1 は、平成 12（2000）年の夜間人口の図ですが、鉄軌道沿いに人がしっかりと張り付いているということが分かります。

同じく従業人口を見ても鉄軌道沿いにしっかり張り付いている（図-K2）。つまり鉄道の歴史を振り返ってみれば、既に街は鉄道に伴っているということです。

埼玉県に鳩ヶ谷という市がありました。鉄道の無い町でしたが、そこに初めて埼玉高速鉄道という鉄道が平成 13 年に出来ました。鉄道が出来て、鉄道の駅の周辺とバス停の周辺と、人口の伸びを比較しました。鉄道開業前の平成 12 年を分母に、平成 27 年を分子として人口定着率を計測、500m 圏の鉄道駅周辺は最大 2.29 倍、バス停周辺は 1.19 倍となっています。ということは、鉄道駅は、バス停と比べると伸びた割合だと 6 倍近く、より多くの人が住むようになっているという結果が得られています（図-K3）。

図-K3

逆に、鉄道路線が廃止されたらどうなるか、廃止される路線というのはそもそも不便です。不便だから廃止されても関係ないと思うかもしれません。しかし、不便だったはずの路線も廃線することによって駅勢圏人口は更に減り、減少率が加速します（図-K4）。

-鉄道の永続性-

図-K5 は、どうして鉄道はバスと居住に与える影響が違うのか、要因をヒアリングをした結果ですが、まず第 1 に鉄道駅の位置は変わることはまずありません。寝る前にはあった駅が、翌日朝起きたらどこかに行ってしまったら、SF の世界ですね。

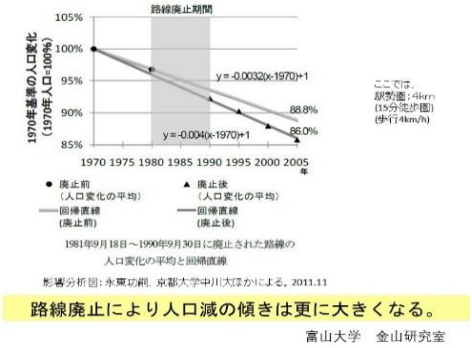


図-K4

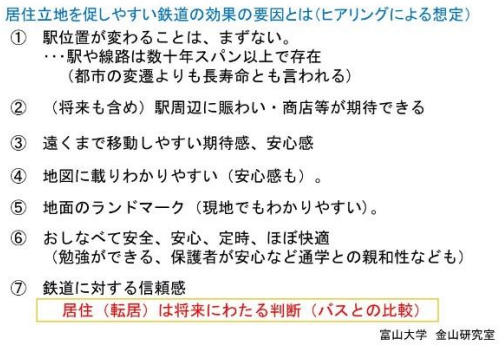


図-K5

線路は何十年も前から存在していて、市長が変わろうが変わりはしません。2 番目には、将来も含めて駅周辺に賑わいや商店の立地が期待できます。3 番目には、遠くまで移動しやすい期待感・安心感がある、4 番目には地図に載っていて分かりやすい。5 番目に地面のランドマークであって、現地でもわかりやすいこと、6 番目に、おしなべて安全、安心、定時、ほぼ快適。子どもさんの声を聞くと、鉄道では勉強ができますと、そこはバスとは違うみたいで、保護者も安心して送り出せる。そして、鉄道に対する信頼ということになります。つまり居住に当たっては、大抵ローンを組みますね、例えば 30 年ローンを組む。

将来にわたる判断となりますが、もしバス停の前に家を作ったら、一年たったらバス停がなくなるかもしれない。その時にお父さんまだローン 29 年残っていますという状況になるわけです。鉄道の場合はそれがありません。30 年、90 年、100 年スパンで見ても鉄道はなかなか無くなりにくいということであり、居住立地を促しやすいということが分かってきています。

図-K6 は、国交省の「道路空間を活用した地域公共交通（BRT）等の導入に関するガイドライン」の交通機関の特徴ですが、鉄道はルートの固定度が高く、ルート設定が固定され、沿線に住居や事業所の立地が促され地域開発されやすい特徴があり、バスのようにルート設定の自由度が高い場合は、まちの広がりや分散にあわせた対応が可能という特徴があります。BRT は、鉄道の延長のような恰好をしているので誤解を受けやすいですが、やはりバスなのです。したがって、永続性があるかないか、その駅（停留所）をどのように作るのか、やがては無くなりはしないか、鉄道とは違った部分があるため、誤解されないようにしないといけない、ということを私は申し上げたい。BRT は欧州で普及しているから日本でもどんどんやりましょう、という考えをもし持っておられたら、それは間違いです。外見は欧州と同じ BRT が走ったとしても、欧州では PSO により、政府が責任をもって運行がされています。つまり住民との合意が前提となっていますから、日本の場合は、これからの課題で、そういった意味で、まだまだ状況が違います。

各交通機関の特徴

名称	鉄道	モノレール	LRT	BRT	路線バス
イメージ					
概要	専用の用地にレールを敷設した線路上を車両が走行するシステム。軌道上を走行,高速運転が可能であり、迅速と安全を両立。多数の車両を連結して頻繁に運転できるため、大量輸送が可能。	専用走行路にガイドされた走行システムであり、速度が高く、無人走行による高頻度運行が可能なシステム。	道路上の併用軌道や専用軌道を走行するシステムで、渋滞による影響は受けにくく、高頻度運行などにより輸送力を高めることが可能。また、システムによっては鉄道との直通も可能。	走行空間、車両、運行管理等に様々な工夫（バス専用道等やPTPS，連節バスなど）を施したバスシステムであり、速達性、定時性、輸送力を高め、利用者に高い利便性を提供するバスシステム。	一般道を主体に路線を設定して運行する。一般道を走行するため、渋滞等により、定時性・速達性が大きく影響を受ける。
導入費用	高価 → 安価（導入費用）				
ルート設定の特性	固定度が高い → 自由度が高い（走行ルート、停車箇所の特性）				

※ルート設定が固定される場合、沿線に住居や事業所の立地が促され、地域開発がされやすい特徴があり、ルート設定の自由度が高い場合、まちの広がりや分散にあわせた対応が可能という特徴がある。

道路空間を活用した地域公共交通（BRT）等の導入に関するガイドライン
令和 4 年 9 月 国土交通省 総合政策局･都市局･道路局

図-K6

-都市の再生による住みたいまちづくり-

なぜ廃線してはいけないのか。商店が減少する、学校が統合でなくなる、あるいは移動が困難になる。そうならないよう、持続可能な都市にしましょう、今から 20 年弱前に論文で記した「コンパクトシティ」が必要となっています（図-K7）。実際に進学校が凋落したり、学校がなくなり、子供は通えなくなるとか、北海道ではそのような状況が耳に入ってきます。半端なく大変な状況に今なってきており、そのためにも集約型の都市再生が大事となります。

図-K8 は、空間的なイメージの写真で、車が賑わっている、人だとこれだけ、バイクだとこれだけ、バスだと余白が使えるようになります。その余白に人の賑わいがある状況が図-K9 です。私たちはこのイメージを持つ必要があります。

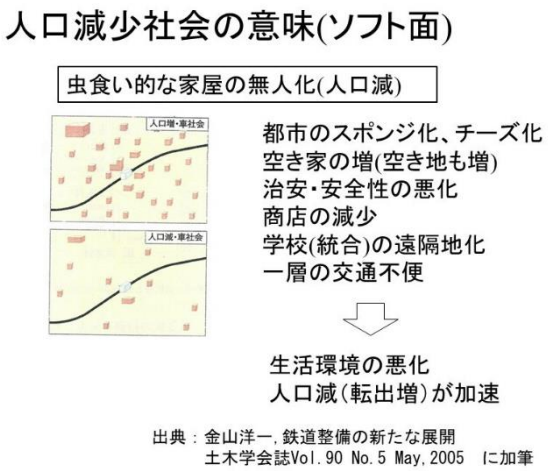


図-K7

都市が再生されると、賑わいの発生とか、交流、コミュニケーションが活性化し、就学選択先も増える、シビックプライドや活気が生まれ、それから事業所立地、集積による経済活動が活発となり、居住立地、出生率、人材輩出、治安の維持、持続可能な社会の創出、都市のコンパクト化、更には CO2 の削減といったようなことが、外部効果として期待ができます（図-K10）。

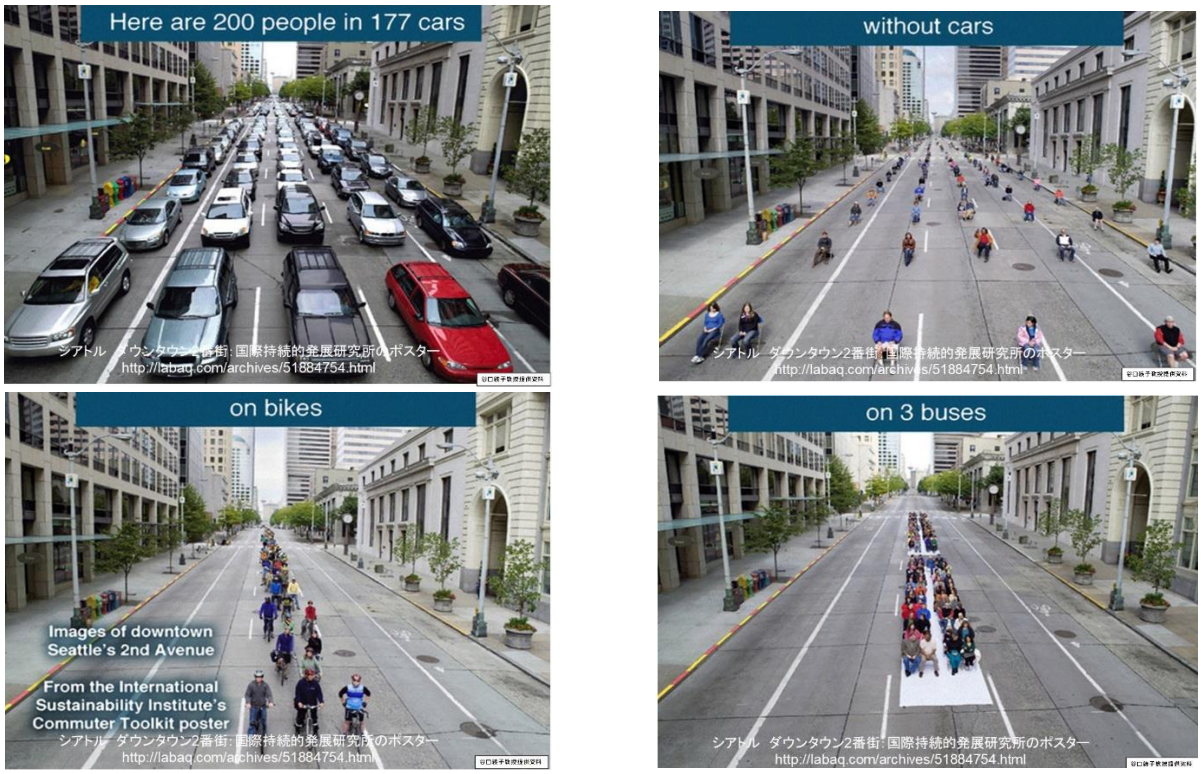


図-K8

ちなみに栃木県の小山市の資料によれば、小山市のお母さんはタクシー代わりになってます。これは大変なことで、私が居る富山県でも、子供が生まれた親御さんたちは、「私たちはこれから送迎マシンになります」と言われるのです。そういう人生が待ってるわけで、そのような時に出生率を増やしましょうと言えるのでしょうか、難しいですね。

図-K9

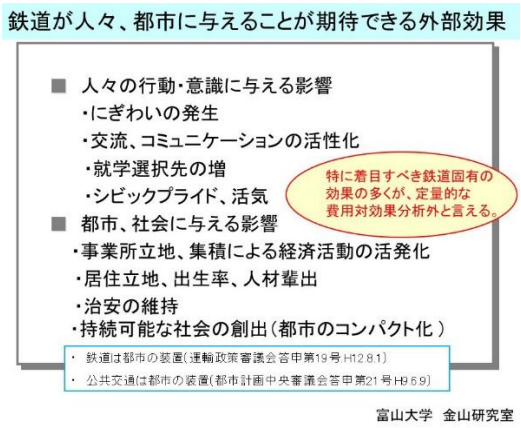


図-K10

-幅広く鉄道の特性・価値を考える-

鉄道の社会経済効果について、「波及効果」として人口が増える。集積の経済効果、集積の経済というのは企業などが近づくことによって、色々な会話が生まれて、気づきが生まれる、これは大事なことですね。もちろん人と人が一緒に出会ってもその意味があります。そして「まちづくりの効果」があって、契機・立案・合意形成がされやすくなります（図-K11）。コンパクト化が進むことによって、CO2 も減ります。コンパクト化された都市、公共交通沿いに育った都市ができたと仮定すると、移動が効率化されます。例えば、家電量販店が何店かあっても車でしか行けないのが、鉄道沿線にあったとしたら車で時間をかけて南に行ったり、東に行ったりしなくて済むわけです。つまり交通そのものが合理化され、それが究極の地球環境問題対策になるわけです。と申し上げても、波及効果や、まちづくり効果は、これも定量化されておりません。存在効果についても宇都宮さんからお話がありましたが、定量化の手法が確立されていません。

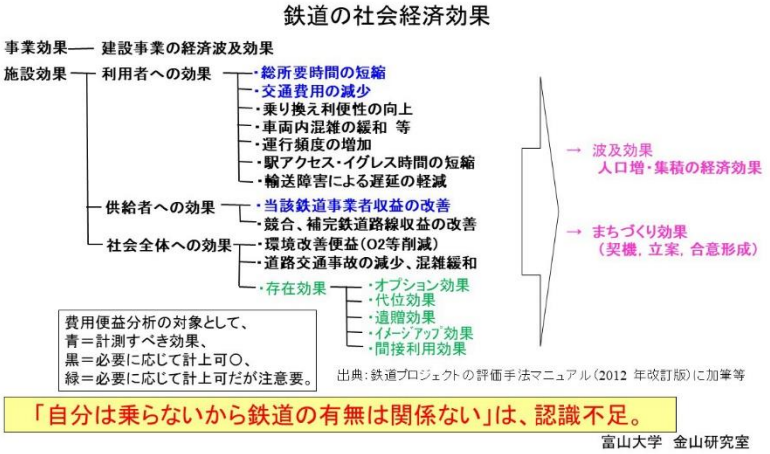


図-K11

このように、鉄道が最も得意としている部分が入ってないと言っても過言ではありません。特に地方においては、そこが大きな課題となっています。また、地方でよく耳にするのですが、「自分は鉄道に乗らないので関係ありません」と言っている人がいます。私はその人たちに「駅前にあるお店は利用しているのでしょう、もし駅がなかったらそのお店も無くなるかもしれませんよ」と話をします。幅広く鉄道の特性、価値を捉えるということが大事と思い、お話をさせていただきました。

宇都宮浄人

金山さんには私の話をうまく補足いただき、ありがとうございました。

逆に私から補足させていただければ、ヨーロッパで BRT を有する都市のうち、かなりの都市は既に LRT も入っています。BRT のみの都市を計算してみたのですが、その 4 割は 10 万人未満の都市で、残りの 5 割近くが 20 万人未満の都市、つまり、小さな都市は BRT だけというケースはありますが、人口 20 万人以上の都市になると、基本的には LRT を補完しつつ BRT が入っている、ということを一つ付け加えておきたいと思います。

それでは続きまして板谷さんお待たせしました。

板谷和也

このトークセッションは事前のすり合わせが一切なしでして、皆さん、ものすごく学術的で勉強されているものをお使いですが、私のスライドは数字を使わないという方法で作りましたので、若干毛色が違うかと思いますが、問題意識はかなり近いところにありますので、少し視点を変えて、お話をさせていただきます。

最初のスライド（図-I1）ですが、これは北海道の余市駅という駅の朝のラッシュ時の写真で、昨年撮

ったものです。沢山の通勤・通学者がいて、ここの場合、鉄道は使われているのですが、ほぼ廃止決定のようなことになっています。輸送密度という指標が先ほども出ましたけれど、2000 人前後以上ありますので、私の感覚で言うと、残したほうが良いのではないかと思っており、残すのであったら単に残すだけではなくて、より発展させる、スピードアップをさせたり運転頻度を上げたり、といったことをやった方が地元のためにも、あるいは観光でも役に立つのではないかと思っているのですが、この手の選択肢がなかなか議論される状況にないというのが今の日本の状況なのかなと思っています。

図-I1

今回のトークセッションに登壇される皆様は、私以外は当代一流のビッグネームばかりで、私に関しては、誰だお前はという方も多いのではないかと思い、少し自己紹介をさせていただきます。

流通経済大学は茨城と千葉にキャンパスを持っていまして、そこで経済学部の交通論の教員として、先ほどの金山先生の素晴らしいお話の中での問題意識と私も基本的には同じものを持って、不採算で、会計学的には赤字であっても社会的に必要な公共サービスというものを維持をしたり発展させるために必要な課題の解決方法を提案して行くための研究をさせていただいています。

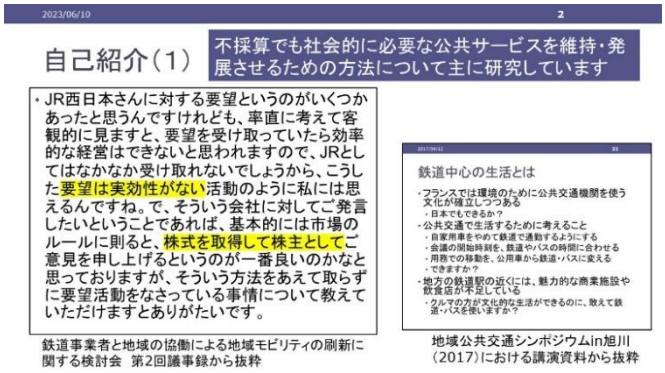


図-I2

2022 年に国交省に設けられた「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」に委員としてコメントをさせていただいてきましたが、私としては普通のことを喋ったつもりが、毎回「厳しいことを言っている」というような評価を頂いています。例えば某県の某知事さんが、「鉄道の輸送ボリュームが少なくなったからといって簡単に廃止するのはまかりならない、是非そういうことはやめて地方いじめせず、企業としてきちんと鉄道を維持するようにしていただきたい」という強い要望を検討会の中でお話をされました。私は、「そのような要望は実効性が無いのでやめられた方が良いのではないですか、ただ言うだけでは何もならないので、鉄道会社の株式を取得して、株主として株主総会でご意見を仰られたらいかがですか」と申し上げたら、「それは極論だ、そのようなことを言われるために私はここに来たのではない」と言われました。私としては本来そのようにやれば良いと思うし、もっと地方自治体の方で鉄道を守るためにできることがあると思っていて、申し上げたのです。

以前に、国の方でお招きいただいた席上で、「今、鉄道あるいは公共交通機関が使える生活は、使えないに比べて良し悪しでいったら当然良い方の事

が沢山ありますが、実際に使うこととなったら大変で、地方に住み、駅も近くにないところで育った者の立場として申し上げると、鉄道あるいはバスで移動できるかと言われたら、結構なかなか大変なところがあります。地方の高校生がこぞって皆さん運転免許をなぜ取るのかというと、時刻表にとらわれずに行動ができるようになり、大変自由度が高まって良いからです。例えばバスを待っているところで何かほかのことができるのかと言うと当時はスマホもないですから、ただひたすら待たされて面白くもなんともない。それでやっと乗ったら、やたらと混んでいる。先ほどの話ではありませんが、赤字だからといって空いているのではありません。赤字であっても地方を見ますと非常に混んでいます。それを回避するために頑張って免許を取って、やっと車に乗れるようになった人達に、もう一度鉄道に乗ってもらえませんかと言っても、それはなかなか出来ないことなのです」のようなことを言って、嫌われています。

−利用されている鉄道が好き−

そのような辛口を言っているので、鉄道嫌いな人だと思われているのですが、そうではなく、むしろ好きな方で、一応、日本の鉄道は全線乗らせて頂きました。最後、完乗するのはどこにしようか、乗り鉄だと大抵気にするわけですが、私は最後の私鉄が津軽鉄道、それから JR の津軽線にさせていただきました。青森が好きでして、好きなら先に行けば良いのですが、結局最後になりました。普段は写真を撮りませんが、この時は全線完乗の記念に撮ってもらいました（図 I-3）。津軽鉄道は、全部乗り終えたあとに、アテンダントさんに写真を撮っていただきました。アテンダントさんに、「経営は大変じゃないですか」、とお話をさせていただいたら、「めっちゃ大変です」と。どのぐらい大変なのかをお聞きしたら、「運転士は半農半鉄で農業をやりながら時々時間を決めて運転をしていて、そのような訳で給料もフルタイムの額が出ているわけでありません」、との話を伺いました。津軽線に乗った時には、乗客が少なく、乗っている人は 3 人か 4 人だったのですが、その当時はワンマン化されていなく、二両編成で運転士と車掌の二人が乗ることで、効率化もされていないと感じました。あまり乗ってないところであればもっと効率化が出来る、あるいはもっとサービスを改善することが出来る状況でありながら、色々な状況や事情が絡まって、そのようなことが出来ていないというのが問題で、趣味として乗るのは楽しいのですが、そのようなことに疑問を強く抱きました。

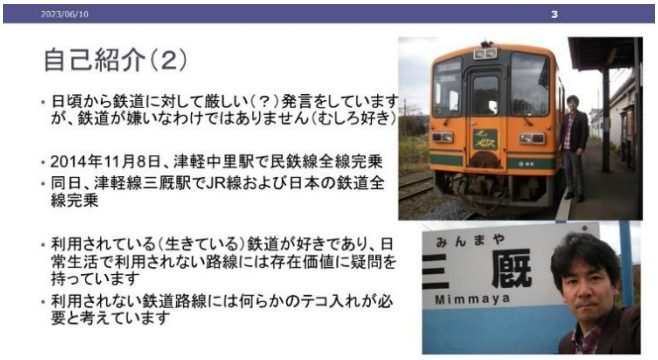


図-I3

利用されている鉄道が好きで、そうでないなら存在価値は本当にあるのだろうかと思います。利用されないのであれば何らかのテコ入れを、改善策を考えて実行しなければいけないと思います。

図-I4

ここにお集まりの皆様に敢えて申し上げるような話でもないでしょうが、利用の少ない路線ということで、ここに写真を出していますのは、芸備線と札沼線です。札沼線はもう廃止された区間になりますけど。見ていて感じるのは昔ながらの鉄道サービスをそのまま維持し続け、ただし、あまり投資などしないので、だんだんサービスが劣化して行くと言うことを繰り返してきて、それで更にお客さんが少なくなっていったということです（図-I4）。このような路線は、低頻度運行で、キャッシュレス対応は無く、ホームドアはないし駅窓口もない、と正直不便です。在る意味があまりあるように思えないし、このままのサービスレベルで運行継続しても絶対に利用は増えないと断言できるレベルなのです。ところが、先程の知事さんは、こういうのを「残せ」、と仰ったわけですね。もし、残すのであったら何か少しでも改善する方法を考えて実行しなければダメなのです。

図-I5

本来の鉄道の役割は、地方の鉄道も含めて、バスで運びきれない、そのような大きな需要がある中で鉄道は最もその能力を発揮できるものであって、そのようなまちづくりをする、あるいはそのようなところで維持をして行くというのが基本であると思っています（図-I5）。

–もうひとつの鉄道の役割–

一方で、それだけが鉄道の役割ではないという金山先生のお話には真に同感で、同じくフランスのアンジェの写真ですが、やはりこの街に行くと魅力的で、街の真ん中には、頻繁に来る便利な路面電車が通っていて、それを見ているだけでも気分が良く、更にそれを見ながらご飯を食べることができるまちづくりがされています（図-I6）。ここに来るのに車で来ている人はまずいないでしょう、と言いたいところですが、実は広場の下に地下駐車場がありまして、行こうと思えば車で行くこともできます。その代わり駐車場の料金はかなり高く設定されていて、「車を使うなら、それなりのコストを払ってください」となっていて、車はなるべく少なくして排気ガスのない快適な街を作ろうとしています。このようにまちづくりと連携した鉄道の活用をしている限りにおいて、恐らく赤字で運行されている部分があると思うのですが、このような役割を果たしているのであれば赤字でも当然維持すべきであり、維持する方法を皆で考えて実行していかなければいけないと思います。

図-I6

日本ではいわゆる都市型の鉄道のほかに、その地域で、ある特定の役割を果たしている鉄道があり、いってみれば「地域のシンボル」として活用がされている三陸鉄道、それから先頃復旧、復活した只見線。最終的には BRT で復旧することになった日田彦山線は運休中のところに行った時に撮影したものです（図-I7）。

このような路線は正直なところ、輸送密度や営業係数といった数字を見たら鉄道ではない方がたぶん効率的になるだろうと思われる路線ですが、住民の方に聞くと、「普段はいつも乗るわけではないけれど、無くても良いかというとそうではなく、観光で来てもらうためにも必要だし、遠くに行く時には当然利用するので、残したい」と言われます。どうやっても運賃収入だけで黒字にすることはできない、このような路線をどのように費用を確保して維持して行くかというのが課題になります。

図-I7

日田彦山線の場合、鉄道線があったところを BRT のバス専用道として復旧させるとして、今、工事が進められています。大行司駅は、階段を 50 段ぐらい登った山の中腹みたいなところにあり、そこまで行かないと乗り降りができないので、そのような不便なところの駅をそのまま残して BRT の駅にするのはどうだろうかと思いましたが、多分目的が違います。普段使いのための駅として残したいということではなくて、そこに決まった時間に、鉄道ないし優れた車両の BRT が走るという、そのこと自体が大事なのです。「我々はその姿を見て非常に元気が出て、ほかの地域と繋がっているのだと実感できる」、そのようなことを言われれば、それも非常に大事な役割になると思います。

−維持費を確保するには−

では、その役割を果たしてもらうために必要な費用を、民間企業に、株主に海外の投資家もいるような民間企業に全部任せるということではなく、自分たちで何かできる方法がないかを考えなければなりません。「陳情」することではないのは明らかです。国鉄越美南線は、現在は長良川鉄道という三セクになって維持されていますが、国鉄当時に廃止が取り沙汰されていたときに、「住民こぞって一人でも多く一回でも多く利用、収入の増加のほかなし、100 回の陳情より一回の利用」、ともう 50 年も前に言われていて、それに応じてたくさんの人が鉄道を使って生活をするようになったのかどうなのかは分かりませんが（図-I8）。

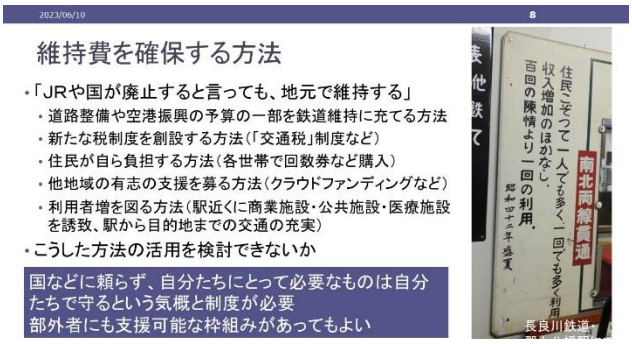


図-I8

JR は廃止すると言うかもしれない、だけれども地元としてはぜひこの鉄道を残したい、そうする場合の社会制度が今整っているかというと整っておりません。鉄道廃止と言われた時にどうして地方は抵抗するのかというと、「自分たちで残したいのだけれどお金がないので残せない」と言うところから来ていると思います。では道路や空港は赤字でも、どうして維持ができているかというと、過去には特定財源がありましたが、今はきちんと維持のための予算が確保できているというところにあります。鉄道に関しては、それが欠落していますので、そのための新たな税制度を創設する。実際にフランスでやられている方法で、これを日本でもできないかということですが、今、滋賀県において交通税の検討がされていて、他の地域でも検討していってもらいたいと思います。

もっと小さなところですと、地元のバス路線がなくなってしまうからと、世帯の皆で回数券を購入して、それにより維持していくということもやられています。鉄道ファンなどの地域外に住んでいる方々が支援する方法として、クラウドファンディングや、ふるさと納税を利用する方法もあります。

本来的には利用者増を図るために、駅近くに商業施設、公共施設、医療施設を誘致したり、目的地までの二次交通を充実させたり、そもそもの鉄道サービスを上げるとか、そういうことを行って、鉄道を社会的に使おうと思い、使える状態にする必要があると思います。その場合特に大事なのは、他の人たちがどう言っているのかではなく、「地元の自分たちにとっての社会インフラを自分たちできちんと維持する、守っていくという気概」が必要となります。その上で、部外者も支援するというような形が正しいのだろうと思います。私は、交通ではありませんが、地域密着で頑張っているスポーツクラブがあって、そこに対して毎年決まった額で支援をさせていただいているのですけど、そのような仕組みが交通にもあって良いのではと思います。

維持費負担の話が本格化してこないと、いろいろ議論してもなかなか実現しません。地方鉄道を維持し、発展させようとなった時に、必要な費用を負担できるのは、地方自治体であり地方の住民その人たちです。国に頼り過ぎない、基本的には国に頼らないやり方で自分たちの自治で維持して行く方法を考えるようにしないといけないと思います。現状では内部補助で支えられている地方路線が結構多く、JR の本州三社などは、赤字路線を黒字路線、黒字部分の収益を使って維持がされているということです。要するに大都市圏の鉄道利用者が JR に稼がせ、その人たちが地方の鉄道を支援しているという今のあり方は、今まではそうであったかもしれませんが、本当にそれで良いのか、それは社会的に正しいやり方なのか、考えると私は若干違うのではないかと思います。では、どうすれば良いのかは、多分社会的にいろいろ考えた上で、制度そのものを変えていく必要があると思っています（図-I9）。

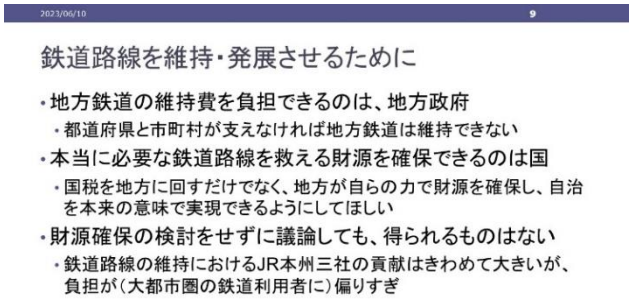


図-I9

宇都宮浄人

板谷さんありがとうございました。最後、政策的な議論まで出していただきましたが、政策論はまた最後のトークで少し議論をいたしたいと思いまして、最初の一巡目を進めて、吉田さんお願いします。

吉田千秋

かなりハイレベルな話で、伺っていて頭の中も今しっかりと整理されたのではと思います。

幕末に長州藩が幕府と戦っていた時に、大村益次郎がものすごい明晰な頭で、「港に軍艦が来た、どうしよう、こうしよう、このままじゃ勝てない」といろいろ考えて、考えているうちに高杉晋作がいきなり乗り込んで行って、全部ぶっ壊して帰ってきた、という話がありますが、私のするお話はそれに近いかと（笑）。すごくハイレベルの話に爆弾を打ち込むような話になりますが、お聞きいただけたらと思います。

−市民と一緒に−

私どもの会社が今まで実行してきたことがいくつかあります。

まずは市民と一緒にやっていこうということで、ひたちなか海浜鉄道の開業前の今から 16 年前に、運行継続が決められた時に市民と一緒になって支えていくことになりました。背広を着た方が当時の本間源基ひたちなか市長、ジャージで長靴の方が、今も活動していただいています佐藤彦三郎応援団長で、もうこの時点で市民と市が一生懸命鉄道を支えて行こうということになっていました（図-Y1）。その市民の方々に大変な活動をしていただいており、鉄道会社ではとても手が回らないだろうということで商工会議所や商店に声をかけて市民の立場から鉄道の利用者に対して何かおまけを付けて欲しいと話を通していただきました。乗車証明書を配って、サービスステーションでご案内をする、そのような活動を今日もやってもらっています。土曜日曜にはボランティアで参加、そうやっているうちに、「市民と一緒に鉄道も頑張っている」、「他の鉄道会社では聞いてもらえないことも聞いてもらえる」ということになって、鉄道の沿線でアートイベントが行われたり、自治会では一生懸命に無人駅の花壇の整備や駅の清掃をしてもらったりしています。市民の皆さんから、「正月の朝一番の列車はほとんど誰も乗っていないけど、乗って終点までいったら初日の出が見られるのでは」との発案があって、元旦朝の一番の湊線に乗って終点の阿字ヶ浦まで行き、初日の出を拝み、それから初詣は近くの神社に詣でることを始めました。銚子電鉄が多分日本で一番早い初日の出だと思うのですけれど、その次は阿字ヶ浦であると、今では 400 人ぐらいお客さんが乗っていただくようになりました。

図-Y1

応援団は、「おらが湊鉄道応援団」が正式名称で、今年 17 周年になりますが、毎月欠かさず応援団報を発行し、これが市の自治会組織を通して市民の皆様に配布をしていただいています。

市のコミュニティバスとの接続改善についても、市の方で対応していただき、朝の勝田駅の接続や、海浜公園方面に向かうバスを全便阿字ヶ浦駅経由とし、ダイヤも鉄道と接続をするようにしてもらっています。それから勝田駅から海浜公園までの一日フリーきっぷを茨城 MaaS に組み込んで、スマホで利用ができるようにしています。

−地域との連携−

町と一緒に頑張りましょうということで地域と連携を行ってイベントを行っており、明日も「ひたちなか海浜鉄道 15 周年記念祭」と町の活性化のイベントの同時開催を計画しています（図-Y2）。

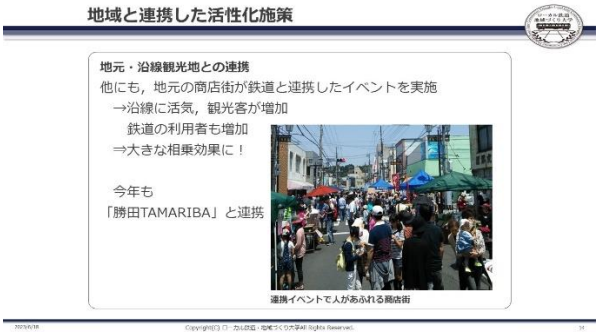


図-Y2

図-Y3

町の皆さんが列車を単に通勤・通学で使うのではなく、ビール電車で使おうとか、お祭りの時に、どうせホームは空いているからとお祭りの休憩所に使ったり、鉄道を知らない子どもたちに鉄道を利用していただく機会をつくる、というようなことをやって、商店街と連携する、地域と連携する、市と連携する、そういうことを行っているうちにいつのまにか「地域の活性化と鉄道の活性化がイコール」という認識が街の中に生まれました（図-Y3）。第一日曜日には那珂湊駅ホームで JA、JF の女性と一緒に朝市を行っていまして、その結果ホーム一杯にお客様に来ていただいています（図-Y4）。

沿線の那珂湊高校は生徒募集の数が減ってきていて、高校自体が存続の危機になりかかっているという状況にあるのですが、その中でまちづくりとして連携してできるのではということで、非公認キャラクター「みなとちゃん」というのを作って鉄道と一緒に PR を行っていただいています（図-Y5）。

図-Y4

その他にも色々なところとの連携をしてきています。その一つに JR 東日本の週末パスとの連携があります。1 枚売れて 20 円しかもらえませんが、JR 東日本ではすごい数を売上ており、私共にしてみたら、その 20 円が月収入の数パーセントの上昇につながっています。

大手旅行社とも連携を行っています。鉄道の使い道というのは鉄道に乗るだけでなく、沿線名物に干し芋があり、海浜公園もあり、しかし、旅行会社の目で見ると干し芋単独や海浜公園単独ではツアーで来てもらうにはちょっと弱い、それぞれをつなぐのは湊線の大きな役割だということで、3 年前くらいから両方をセットとして地域おこしと一緒に観光開発を行っています。

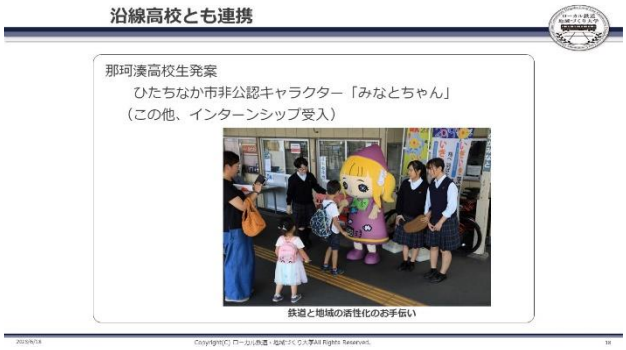


図-Y5

国営ひたち海浜公園との連携では、入園券付き乗車券を発売しています。

まちづくり団体との連携では、鉄道会社側の責任になりますが、以前は鉄道会社へは声をかけにくい話もあったようですが、私共は基本的に歓迎しますということで、法律と公序良俗に反しなければ何でも連携しましょうという姿勢を打ち出しています。

–鉄道延伸への期待–

国営ひたち海浜公園へのアクセスとして、終点の阿字ヶ浦駅から公園までの無料のシャトルバスを出していますが、これが予想を超えるご利用があり、正直びっくりしました。本当に沢山のお客様にご利用いただいて、市民の皆さんからあれだけ乗っているのなら公園まで線路を延ばせば良いのでは、との話が出てきまして、それが今度本当に実現しかかっています。公園に行かれる内の 3 割ぐらいのお客様は、那珂湊おさかな市場に寄られています。特に鉄道会社として途中に那珂湊駅がありますから寄っていってくださいとは宣伝はしておりませんが、やはり那珂湊のおさかな市場は存在感があり、那珂湊駅で途

中下車しておさかな市場でお金を落としていただいています。那珂湊のおさかな市場をご存じの方はお分かりいただけると思いますが、土日、祝日はもう車が渋滞して全く動けない状態で、これ以上お客様に来ていただくには、やはり鉄道しかありません。それが地域の活性化にもつながるのです。

−学校統合と鉄道利用−

需要喚起での具体的な数字がなかなか出ないというお話がありましたが、数字が出ているお話をさせていただきます。沿線の平磯・磯崎・阿字ヶ浦地区には小学校が三つと中学校が二つありましたが、少子化が進んで、市はこの小学校三つと中学校二つを全部統合して小中一貫校にすることとしました。全部統合しても一学年二クラスしかないというものですが、その小中一貫の新設校は私どもの沿線に作り、そこに駅まで作りますということで、2021 年に開校しました。条件が良かったのですが、そこに通う小学生、中学生の 7 割以上が鉄道をご利用していただいています。その効果は、スクールバスをチャーターした場合、市の負担は年間 1 億円以上との試算が出たそうです。それが今は定期券代を全部市が持っていますが、年間 800 万円で済んでいます。これは年間輸送人員に換算すると 100 万人分に相当します。この結果をみても鉄道はあるべきで、皆さんの足として有効に機能していると感じています。

本音を申し上げますと、2022 年度の決算を出しましたら、1400 万円の赤字でした。そのくらいは赤字補てんしてもらってもいいのかなと、今日の話を聞きながら思ったのですが（笑）。そこまではなかなか言えないのが実情で、やはり採算性というものを最優先で考えてきましたが、地域交通の在り方と合致するのかどうか、赤字でも何とかしなければいけないのですが、黒字になってしまったらこれまた本当にどうしようかなと思っているのです（笑）。

年間の輸送人員は昨年 116 万人で開業以来最高を記録しています。ただ大きな違いはコロナで観光のお客様がガクンと減った分だけ小中学生が増えているので客単価の低い、子供さんの片道 80 円とか通学の年間定期で一日 100 円のお客様が増えた分、収入が増えていないことがお分かりいただけると思います。潜在需要のお話がありましたが、ほとんどガラガラだった鉄道が 3 両、目いっぱいで乗り切れないこともあるようになりました。いろいろなところで気がついていただき、地元の干し芋屋さんは、あれだけのお客さんが乗り降りするのなら、あそこで干し芋売ったら儲かるのでは、と今年からシャトルバス運行日に地元特産の干し芋の販売を始められました。まだ始まったばっかりで 100 万円ぐらいしか稼げなかったという話ですが、100 万円稼げばたいしたものだと思います。このような形で沿線の経済効果と鉄道利用者の満足度の向上を目指し、鉄道 1 本での収入ですが、やり方によってはすごく効果を表すことができ、しかも地域活性化になるということです。

これまでの話の流れから飛んで、成功しましたという話になってしまいました（笑）。

宇都宮浄人

ありがとうございました。本当の地域活性化につながっている好事例で、私も実はよそで講演するときは、ひたちなか海浜鉄道の取り組みを使わせていただいています。ご存知の方が多いかと思いますけど、ひたちなか海浜鉄道は、一度廃止申請がされた路線です。そこを先ほど写真に出ていた市長さんが、「い

や存続するんだ」と言って、それで吉田さんが富山から公募社長として入ってからのスタートでした。それがなんと今後路線を延伸されようとしています。皆さん、延伸を期待したいですね。さらに活性化するのではないかと思います。

ということで、好事例の紹介をいただいたのですが、もし金山さん、板谷さんで、例えばこのようなことをしたら、もう少し鉄道が元気になるという、ひたちなか海浜鉄道以外での鉄道で、地域活性化のツールになりそうだとか、こうしたら良いのだろうと思っておられる方、もし何かアイディアがあれば一言お願いします。では板谷さん、何かありますでしょうか。

板谷和也

アイディアがあるというのではないのですが、ひたちなか海浜鉄道はすごいと思っていて、それはなぜかというと、昔、鉄道の存廃論議が盛んになった時期というのが 2000 年代当時から 10 年くらいの間ありました。その時に実際廃止になってしまった路線とそうではない路線を区別できる要因は何かを調べ、最終的には輸送密度とその地元都道府県の財政状況が影響しているということを論文で報告しました。その時の分析式に鉄道の状況データを入れると、残るものはこう、廃止するものはこうと分かったのですが、その結果、実はひたちなか海浜鉄道は廃止されているグループに入っていました。廃止の話が取りざたされている時は、非常にお客さんが少なく、それを残すというのは、大丈夫だろうかと危惧していましたが、もう今はとんでもない話でして、このように乗ってくれるようになったというのはすごいことで、それは会社としての吉田さんはじめとして皆さんの努力と共に、やはり行政がかなり力を入れて、鉄道を使ってのまちづくり、あるいは生活の一部として鉄道を使っていこうということをやっておられるからだと思っています。

そのような姿勢がとれる町でないと、きつい言い方をすると鉄道を残しても仕方ないのではと思っています。兵庫県にもいくつか事例があり、鉄道の本数を増やしたら利用が増えたとか、あとは今の学校統合の話が本当に典型的で、鉄道事業者の方で、どこまで営業ができるかという話はありますが、ちゃんと使えるように鉄道駅の近くに学校あるいは医療施設、公共施設、こういったものを誘致、配置してもらえるようにする、そのようなことも必要と感じます。

宇都宮浄人

ひたちなか海浜鉄道は、ひたちなか市が完全にバックアップし、国と県も負担していますけど、事業者負担なしで、例えば列車の交換設備を作ることによってラッシュ時は 20 分に一本走れるようになったとか、あるいは新駅も先ほどの学校以外にも設置していますが、それも全部ひたちなか市ということで、やはり市が一押しすればこのように変化をしていけるのだと思いました。

では、金山さんどうぞ。

金山洋一

論点としては、民間的にできるものはどんどん頑張っていただきたいと思います。ただ、三セクでありながらそこまで頑張っておられるのは、私に言わせると大変驚きでありまして、第三セクターに関するアンケートも実施したことがあるのですが、どちらかというと現状維持型の回答が多く、そこは半官半民ということもあろうかと思いますが、そういった中で、ひたちなか海浜鉄道は非常に頑張ってらっし

ゃるということは驚愕に値すると思っております。言い方を変えると吉田社長のキャラでしょうね。つまり三セク、民間もそうですけれども、社長のキャラによってものすごく伸びることもある。かといって社長が半年ほどで代わることもあるかもしれない、そういった意味での持続可能性についての観点もあるかもしれませんが、今日は非常に貴重な事情をお聞かせいただけたと思っています。今日の吉田さんのプレゼンには、海浜公園のネモフィラもコキアの写真も出てこない。PR されれば多分 Web 配信を見ている方も沢山おられるでしょうから、もっとお客さんが増えたかもしれない。そういう意味では本当に大事な部分のお話をしていただいたと思いました。

私の関心は、やはり民間で鉄道経営が行われることが大事だと思います。三セクも悪くはないのですが、頑張った時にボーナスをくれるのかというと、違って公的資金を引き上げると言った議論になりがちで、インセンティブが働きにくい。そこは改善の課題が考えられます。官と民を明確に切り分けた公有民営型というのが民間活力の発揮が期待でき、私の関心事は、東京圏や大都市圏で見られるまちづくりに関しての民間活力が、地方の鉄道事業者においても発揮可能にできないか、ということも考えています。

吉田さんにおかれては健康で長くいていただきたいので、吉田さんの健康維持の方に公的資金を入れるというそういう選択肢があるかもしれない（笑)、と思いながら聞かせていただきました。

【 Session 2】　鉄道政策への提言

宇都宮浄人

時間もなくなってきましたので、先ほど板谷さんから提起された政策論に入りたいと思います。

明日の鉄道が、吉田さんのキャラとか、吉田さんの健康が心配ではいけません、やはり日本の制度がシステムとしてしっかりでき、第二、第三のひたちなか海浜鉄道ができて、それがさらに続いていく、ということが求められています。その意味で吉田さんはどのように、政策なりあるいは国交省に対してどうしたら良いのか、大胆に高杉晋作のごとく（笑）切り込んでいただければと思うのですが、いかがでしょうか。

吉田千秋　-世論を促す-

正直、一生懸命やっていて気がついたら今の状態になっていて、これからはどのようにしていくかを考えているところです。以前に田口課長さんに質問させていただいたことがあり、延伸に社会資本整備総合交付金のお金が使えるのかというお話をさせていただきました。当方の気持ちとしてはぜひ使わせていただきたい。ただその時には、はい、どうぞということは言ってもらえませんでしたが、既存の路線の改良、活性化を行うことでは可能性があるというお答えをいただきました。その交付金に正式に再構築事業が追加され、今後は国全体で、更に鉄道に広く使って良いということになれば、鉄道会社としてはありがたく、それが必ずプラスになるのが見えていますので、そういう風に世論も一緒になって動いてくれたらと期待しているのが今の正直な気持ちです。当社は、当面黒字は間違いなさそうなので、市民のためにも頑張っていきたいと思っていますが、この度の法律改正によって、ぜひそのような世論になるよ

う国の方で、促して行っていただければと思っています。

宇都宮浄人

ありがとうございました。現場で実際に運営している立場からすると、なかなか高杉晋作と言うわけにはいかないのかもしれませんけれども、その分は我々が全員奇兵隊の隊員となって、あっちこっち切り込んで行かなければいけないだろうと思っているわけです（笑）。そういう意味で、世論を作っていく、幸い今回の法律改正も、田口さんも含めてご尽力いただきましたし、さらに最近で言えば例えば元国交省事務次官でした宿利正史さんは、今までの「利益中心のいわゆる独立採算のあり方を改めるべき」ということを、かなり上のお立場の方でも言い始めています。あとは世論次第と私も思っています。そういう意味でも今日素晴らしいお話を聞いて、もっと進めなければならないし、それをしないと金山さんのお話ではありませんが、「地方は死んでしまう」、という危機感があります。

それでは板谷さん、先ほど言いたりなかったことも含めてお願いします。

板谷和也　−契約ができる人の育成−

今後の政策については、回答がなかなか出ないところなので、話しづらいのですけれど、問題意識をお話させていただきます。先程お金の話をいたしましたが、実はもうひとつあると思っており、それは「人」です。どういうことかと言いますと、研究者間においては、ヨーロッパでどういうやり方で鉄道あるいは公共交通サービスを維持しているかについては、だいたい知識を共有できています。公金を投入して、それで契約、または委託をする、あるいはそうでない別の契約をする等の方法は色々あり、分かり合えていますが、実際に日本で同じような契約を実現しようと思ったら、市町村あるいは都道府県の担当者がそれらの方法について深く勉強をし、できるようにならないといけません。

日本のこれまでの考え方は、「赤字になったら補填しましょう、赤字でなくなったら補填しなくて良いね」ということで、それでは民間事業者が経営していることのメリットが出てきません。

ミクロ経済学的な市場理論は、交通市場に通用しません、普通にやっていたら必ず赤字になってしまいます。ですからそこに対していくらかのお金を先に出します、定額でこのぐらい出しますということを宣言してもらいます。その上で事業者には、この額で運営することができるかを聞いて、それでやれるとなったら契約を行って、実際の結果は赤字であろうと黒字であろうと、どちらでも良いのですが、きちんとそのお金が事業者に支払われるようにしないといけない。

この方法は、日本でもできるはずですが、なかなか広まらない。それは多分理解不足だと思っています。今まで他の分野でもそのようなことをやられていることが、まず無いはずですので、国交省の本省の皆さんが聞いてぱっと理解できることでも、地方のその末端の方まで全部広がっていくかというと、なかなかちょっと時間がかかると思われます。

これこそ世論が必要なところで、赤字だったら廃止して良いと思っていたら、このような話が全く議論されないままに、「もうお金出さなく

て良いかな、それでは失くしてしまいましょう」、ということになりかねないと思っています。そうではなく本当に廃止になっては困る方々、ローカル線にご関心持っている皆様には、その辺のことはだいたい共有されていると思いますが、これは是非もっと多くの方々に知ってもらいたい。この問題はかなり根が深くて街の崩壊まで本当にあと少しとなっている可能性がある、というところまで知っていただいて、特に地方の公務員などの具体的にそういう政策に関わることができる方々にも、深く知っていただくということが大事だろうと思っています。それができた上での政策実行となります。

要は制度だけあっても「使う人」がいないとなかなか実効性が担保できないと思っています。

宇都宮浄人

ありがとうございます。では、制度設計や政策にも携わってきた金山さんお願いします。

金山洋一　−資金投入のための制度−

わが国は、少子化とか高齢化対応とか、いろいろ個別の政策を盛んに打ってきているわけですが、交通に対しては、これまでどちらかといえば冷淡だった歴史があります。交通というのは皆さん多分共通認識だと思うのですけど、派生需要であって、中には乗ること自体を目的とする方もいらっしゃいますが、何処かに行きたい、何かをしたいから行くのであって、派生需要であることは交通を単体でとらえること自体、ナンセンスな面があるわけです。そう考えると、学生、子供たちそれからお母さん、通勤者、そして高齢者、色々なものが解けてくるのです。つまり色々な政策を各分野で打っていますが、全ての分野に共通するのは交通であって、今こそもっと充実すべきではないかと感じています。

鉄道の運行に公的資金を入れられない歴史があります。それは国としてはなかなか限界があると私は思っておりますが、富山市では、つまり自治体では今でも行っていて、出来ているわけです。ただ問題はそれが他の市ではなかなか展開しない。なぜか、それは先ほどお話したように、公的資金を入れるのには結構根性がいるわけです。ズーっと支出することになるか、既得権益になるのではないか、そうなると逡巡する。富山市は生き残りをかけて戦略として大胆かつ非常に勇敢に公的資金を入れて、しかも成功しているわけですが、国が、もしやることがあるとすれば制度設計です。こういうことに注意すれば鉄道運行というソフト面に対してもお金を入れられるのではないかを示す制度です。

まさに都市鉄道等利便増進法でその実績がありますので、国は考え方を示す、そうすることによって、地方自治体も安心して、では使ってみよう、やってみよう、となると思います。つまり官民分担の上下と言いましたけれども、今まで鉄道は「民」、民間主導型でやってきた。一方、都市は「官」です。民というのは効率性とか活力があります。官というのは長期的なまちづくり、公益的なことを考えて、「みんな平等」も考える立場です。官のステークホルダーは納税者であって、民のステークホルダーは株主です。それぞれが向いているところが違いますが、それぞれの良いとこ取りをするというのが本来の「官民が分担する」ということです。官民が混合すると悪いことになったりすることもあります。

そのような方法についての制度、指針なり考え方を示すということが非常に重要ではないかと考えます。制度は、もちろん何かしたい時に使うのですが、実は人々の思考にも影響を与えるものでもあります。何かしようと考える時に、制度があるか無いかでは思いつきが違い、発想が変わってきます。制度の整備を行うことによって、安心して適切に、持続可能な社会に向け、無駄のない且つ有効な公費の投入というものを可能にすることになるので、考え方を示していくことが大事だと考えています。

宇都宮浄人

ありがとうございました。今までパネラーの方の発言がありましたが、いきなりですけれども、せっかく国交省から田口さんが見えておられますので、今までの議論をお聞きになり、何かコメントがあればお願いします。

田口芳郎（国土交通省鉄道局鉄道事業課長）　−正しいことを発信−

無茶振りだと思うのですが（笑）。

今、私は全国を回ってお話をさせていただいています。我々鉄道局は鉄道事業者を対象にお話する機会は沢山あったのですが、ここ 1 年半ぐらい自治体の皆さんとお話をする機会が増え、自分の時間を考えると半分以上自治体の方々とお話をすることに使っています。実際に現場に行ってお話をすると皆さん色々な悩みを抱えておられて、色々なことを考えておられます。でも「その考えが正しいことなのかどうかということを誰かに言ってもらいたい」、というのを感じます。我々も頑張りますし、先生方の理論的な後ろ盾が必要と思いますので、ぜひ自治体の方々に改めて正しいか、どうなのかの判断の背中を押していただけると良いのではと思います。今日のこういうセミナーも、全国の自治体の皆さんが 1,000 人ぐらいに聞いてもらえる場になれば、本当は良いのだろうと思います。

先ほど人材のお話がありましたが、やっぱり最後に物を作って動かしていくのは自治体の皆さんで、最後決断されるのは首長さんです。昨日もある自治体の方々とお話をしていて、議会に出向くと、「そもそも儲かっている会社にお金を入れるのはけしからん、公共政策として間違っている」と言われるらしいのです。それは、どうしてそう思っているのか、国鉄改革の時に、1 ミリも廃止しないという約束だったのではないかと、それをまさに正論のように信じ込んでいる方がいるからです。これは間違っていて、そのようなことが結構一人歩きし、信じ込んでいるところで物事が止まってしまっているということがあります。これは一つ一つ丁寧に壊していく、正しいことを発信して、価値観を作っていくということが重要だと思います。

金山先生がおっしゃった事例のように、極限まで頑張ってお金を入れている自治体もあって、成功している事例があります。「仏作って魂入れず」にならないように、これから 1 年かけて、現場の方々に分かってもらえるものを、如何にたくさん示していくか、というのがこれからの重要なことだと思っています。

宇都宮浄人　−まとめ−

すいません、無茶振りしてしまいましたけれども、今仰っていただいた事を我々も受け止めなければいけませんね。自治体と言いましても自治体のバックにいるのは住民であり、市民であり、ここに来ていらっしゃるそして私も含めた「人」であるわけですから、結局我々にかかってきているという事であるという気がいたしました。

短い時間ではありましたが、いろいろなお話があって、確かに 1000 人ぐらいの方に聞いていただきたかったのですけれども、今日、ご参加いただいた方がそれぞれの地域なり場所で、今日の内容を 20 人の

方にお話ししていただくと、またその 20 人からねずみ算的に広がりますので、そうしていただければとお願いします。

これまでのお話に尽きますが、繰り返しになりますけれども、今回法律も変わりますので、今まで、ともすると民に丸投げになりかねなかったものを、しっかり役割を、分担をしていく。その際、単に運輸事業の赤字を補助する、補助を無くす、の考えではなく、地域経営、都市としての収支を考える上で、どう「投資」をしていくか、こういう視点が必要だと思います。

そしてその際の投資の仕方ということで言えばやはりこれは時間がかかるけれども、しっかり「人材」を育てて、それも横断的に育てていくことが必要になります。別にヨーロッパの人が賢くて人材が育っている訳ではないのです。

ひたちなか海浜鉄道や富山市など色々な成功例が出てきていて、そこをつなぐのはそれぞれ自治体の方もあるでしょうし、NPO の方もあるでしょうし、コンサルもあるでしょうし、あるいは一般の住民なのかもしれない、そういった形で「人と人とのネットワーク」を繋げ、それによって進めていく。

そのような人たちが絡めば、結局は交通単体ということではなく、ありとあらゆる政策、環境政策しかり、福祉政策しかり、土地利用政策しかり、諸々そういったものとの連携が深まっていく。そのことが最終的には、地域の活性化に繋がっていく。そうなれば、地域崩壊にならないと思います。

人口がたとえ減っても、まだまだ我々には幸せな暮らしを追求する余力もあるし、力もあるし、希望もあるのではないか、とそのように思った次第です。

ということで、時間も過ぎましたので、本日のフォーラムはここまでにしたいと思います。今日ご登壇いただいた皆様に感謝いたしたいと思います。どうもありがとうございました。（拍手）

＊ご登壇いただきました田口芳郎氏は、2023 年 7 月 4 日付で大臣官房参事官（人事担当）に異動されています。本講演録の肩書、プロフィールは、フォーラム開催時のものです。