

地域鉄道の高付加価値フォーラム in 五所川原 ～どっすー？地域鉄道～

はじめに

一般社団法人交通環境整備ネットワーク主催の「地域鉄道の高付加価値フォーラム in 五所川原 ～どっすー？地域鉄道～」を2023年（令和5年）12月16日（土）青森県五所川原市民学習情報センターで開催しました。

一般社団法人交通環境整備ネットワーク代表理事の原潔より開会のあいさつの後、国土交通省大臣官房参事官の田口芳郎氏から「地域交通法改正のポイント～地域の鉄道はどうあるべきか～」と題して基調講演を頂戴し、続いて、東京女子大学現代教養学部教授の矢ヶ崎紀子氏がコーディネーターとなって、田口芳郎氏と津軽鉄道株式会社顧問の澁谷房子氏、ビデオメッセージで参加をいただいた温泉ビューティ研究家・旅行作家の石井宏子氏によるトークセッションが展開されました。

会場からの質疑応答の後、津軽鉄道株式会社代表取締役社長の澤田長二郎氏の開会のあいさつを頂き、フォーラムは終了しました。

プログラム

- | | | |
|---------------------------------------|-------------------------|--------|
| 1. 開会のあいさつ | 一般社団法人交通環境整備ネットワーク代表理事 | 原 潔 |
| 2. 基調講演 「地域交通法改正のポイント～地域の鉄道はどうあるべきか～」 | 国土交通省大臣官房参事官 | 田口芳郎氏 |
| 3. トークセッション「地域と地域鉄道」 | コーディネーター／東京女子大学現代教養学部教授 | 矢ヶ崎紀子氏 |
| | 国土交通省大臣官房参事官 | 田口芳郎氏 |
| | 津軽鉄道株式会社顧問 | 澁谷房子氏 |
| | 温泉ビューティ研究家・トラベルジャーナリスト | 石井宏子氏 |
| 4. 閉会のあいさつ | 津軽鉄道株式会社代表取締役社長 | 澤田長二郎氏 |

1 開会あいさつ

一般社団法人交通環境整備ネットワーク代表理事 原 潔

本日は、年末のお忙しい中、このように多くの皆様にお集まりいただき、ありがとうございます。主催者を代表して心より御礼を申し上げます。

2023年は地域交通にとって、大変大きなエポックの年となりました。それは地域交通法の改正です。この法律改正の礎をつくれ、改正に至るまで大変ご尽力をいただき、この法律のすべてを知り尽くされている国土交通省大臣官房参事官の田口芳郎様に基調講演をお願いすることができました。



その後、東京女子大学教授の矢ヶ崎紀子様をコーディネーターとして、トークセッションを行います。トークセッションには、温泉ビューティ研究家の石井宏子様にご登壇をいただくことになっておりましたが、実は昨日、急遽高熱が出てしまって残念ながらご本人の登壇はなりません、先程、温かいビデオメッセージをいただいておりますので、それをトークセッションの中でご披露できるかと思います。トークセッションの方は、田口様と地元、津軽鉄道の澁谷房子様により行っていただきます。皆様と地域戦略を共に考える機会となればと思っております。

最後にひとつご案内をさせていただきます。私共、一般社団法人交通環境整備ネットワークは、お手元のパンフレットにありますように「鉄道は地域の架け橋」の合言葉のもとに色々な活動をしてまいりました。特に地域と鉄道の関わりにつきまして、これまで学識経験者の皆様等を交えて議論を積み重ねて参りました。その集大成となるのが、この11月に発刊したばかりの『地域の発展と鉄道』という冊子です。

本日ここにお越しの皆様には特別価格でお分けさせていただきますので、お帰りの際に、よろしければお買い求めいただければと思います。なお、お買い求めいただきました収益は、全額私共から津軽鉄道様にご寄付申し上げますので、ご協力をよろしくお願いいたします。

皆様と共に、より良い地域の交通を考えていく機会になればと願っております。最後までお付き合いの程よろしくお願いいたします。

ありがとうございました（拍手）。

2 基調講演

「地域交通法改正のポイント ～地域の鉄道はどうあるべきか～」 国土交通省大臣官房参事官 田口芳郎氏

はじめに

皆さんこんにちは、東京から参りました国土交通省の田口と申します。大臣官房参事官という肩書がついておりますが、行っている仕事は人事でして、国土交通省には6万人もの職員がおり、その人事を担当しております。なぜその人間がここに来ているかと言いますと、本年7月異動までは鉄道局の鉄道事業課長のポストに就いており、先ほど紹介を賜りましたように地域交通法の改正に関わらせていただきました。お手元のプロフィールには鉄道に造詣が深いと書かれていますが、要は「鉄ちゃん」ということでありまして、基本的に鉄道マニアは国土交通省では採用しない、鉄道局には配属されない、というジンクスがあり、これは鉄道が好きすぎると判断を誤るからとの解説を受けていたのですが、結果的にご縁があって鉄道の仕事をさせていただき、特にローカル線の問題に着眼して取り組ませていただきました。



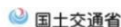
この地域交通法は、今年（2023年）4月28日に公布をされまして、10月1日に全面施行されておりますけれども、改正に至る背景とか、国がこの法律改正を通じて何を狙っているのか、この辺についてのお話をいたしたいと思います。40分いただいておりますので、少々長くなりますけれども、くつろいでいただきながら、お耳だけお貸しいただければと思います。

鉄道事業とは ー民間ビジネスー

鉄道事業は、新橋-横浜に鉄道が開通してから去年(2022年)で150年、今年は鉄道貨物輸送が始まって150年という節目の年ですが、もともとは、新橋-横浜に鉄道を敷いたのは国、政府であって、「官設官営」ということで国が整備をし、国が運賃も徴収し、運営・管理するという仕組みから始まりました。さらに日露戦争を経て「鉄道国有化」が行われ、日本全国に私鉄が整備されていたものを一気に国有化しました。例えば東北本線なども私鉄でしたが国の鉄道ネットワークに繰り入れられたわけです。戦後、公共企業体として国鉄が発足

をし、38年経って分割民営化され、今の JR になりました。JR になってからの鉄道は、基本的に「鉄道事業法」という法律に基づいて運営が行われており、まさにこの名のごとく鉄道というのは「事業」であって、いうなれば「民間ビジネス」ですというのが国の建前となっています。したがって鉄道の整備も運営も利用者の方々からいただく運賃収入の中で賄いなさい、それで十分利益が出るでしょう、というのが建前になっています。

日本の鉄道の歴史



- 1845 ジョン万次郎が日本人として初めて鉄道に乗車
- 1872 日本初の鉄道路線開業 (昨年で150周年！)
- 1906 鉄道国有法可決、大手私鉄17社が国有化
- 1949 公共企業体である「日本国有鉄道」発足
- 1964 夢の超特急、東海道新幹線開業
- 1987 国鉄分割民営化
- 1988 青函トンネル・瀬戸大橋の供用開始、「一本列島」
- 1997 500系新幹線のぞみ、山陽新幹線で300km/h運転
- 2001 Suica導入 (PASMOは2007)
- 2013 日本初のクルーズトレイン「ななつ星in九州」運行開始



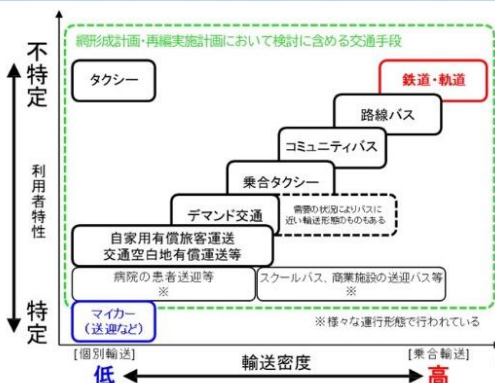
※ JR系、主なもの

4

鉄道の大量輸送特性



- ・輸送密度の高い区間での大量、高速輸送に適している
- ・輸送密度の低い区間では輸送に必要な費用を賄うことが困難
- ・環境優位性は大量輸送が前提であり、輸送密度の低い区間では他の交通モードに劣る



「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き 第4版」
2018年12月、P.20より一部引用し作成

5

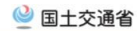
鉄道は大量輸送が可能な特性を有しており、たくさんの人を一度で運べば、それだけ一人当たりのコストは低くて済み、利益が出やすい。一度線路を引いて車両を導入すれば、後は乗れば乗るほど収入が増えるので、固定費の比率は高いのですが、たくさんの人が乗れば儲けが出る仕組みであるということです。

地方において鉄道が民間ビジネスであることは幻想

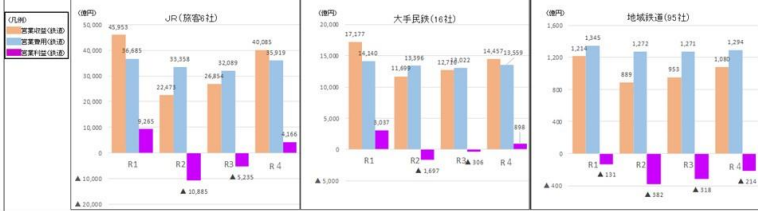
私が鉄道事業課長に着任する前に新型コロナウイルス感染症が始まり、JR6社は、鉄道単体の決算で1兆円ぐらいの赤字を出しました。これは国鉄分割民営化されてから初めての未曾有の事態であり、各JRもこのときには大幅な減便であるとか、路線の見直しなどをやって対応しておりました。もうコロナ前に戻らないのではないかというのが当時の各JRの受けとめ方で、まさに民間ビジネスとして儲けられる鉄道という前提が完全に崩れてしまった、というのが3年前の姿でありました。

その後、順調にお客様が回復し、今は大体9割ぐらいは戻って、昨年度の決算では再び黒字に転じています。これはJR6社全てを足し合わせた数字ですので、当然JR北海道やJR四国などは赤字体質から抜けきっておりませんが、都市部とローカル線の全てを含めれば、鉄道はまだ黒字であるというのがこのグラフの示すところです。

鉄道事業者の決算状況について(単体:R元~R4)



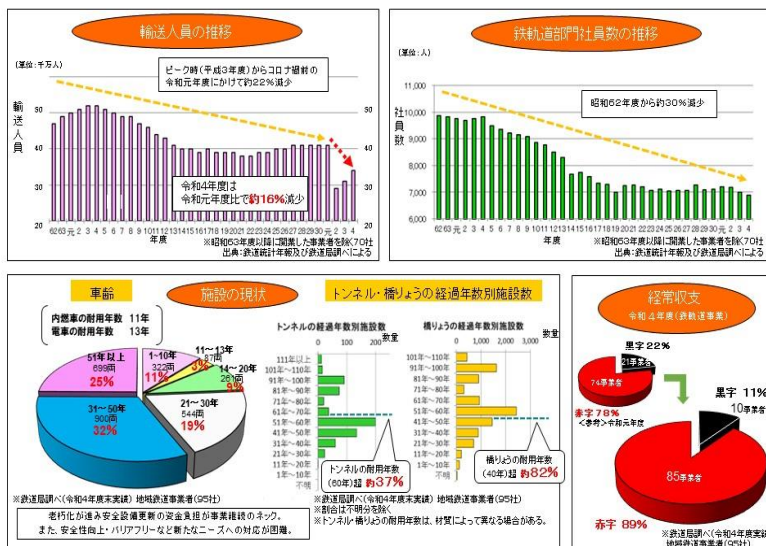
分類	JR(旅客6社)				大手民鉄(16社)				地域鉄道(95社)			
	R1	R2	R3	R4	R1	R2	R3	R4	R1	R2	R3	R4
営業収益(鉄道)	45,953	22,473	26,854	40,085	17,177	11,699	12,716	14,457	1,214	889	953	1,080
営業費用(鉄道)	36,685	33,358	32,089	35,919	14,140	13,396	13,022	13,559	1,345	1,272	1,271	1,294
営業利益(鉄道)	9,265	▲10,885	▲5,235	4,166	3,037	▲1,697	▲306	898	▲131	▲382	▲318	▲214
経常利益	9,251	▲10,879	▲4,015	3,535	4,229	▲1,296	371	1,754	▲6	▲430	▲279	▲8
純利益	6,397	▲9,810	▲2,855	3,205	269	▲1,658	777	1,673	▲32	▲314	▲212	▲2



※数値については四捨五入の処理をしているため、合計が異なる場合がある。

東京、名古屋、大阪、福岡にある大手民鉄16社もコロナ禍で大変苦しい思いをしましたが、令和4年度の決算では黒字に転換をしています。JRも大手民鉄も令和5年度決算ではさらに改善すると見込まれていますので、鉄道事業自体に儲けが出ないようになってしまったのかということ、決してそうではないと思います。しかし、地域鉄道については、津軽鉄道も含めた地方にある中小の民鉄、国鉄の赤字路線が転換されて出来た第三セクター鉄道、整備新幹線ができてJRから切り離された並行在来線の会社を含む95社の決算を全部足し合わせると、コロナ禍以前からも赤字であり、コロナ禍を経てさらにこの赤字額が増えています。こと、地方の鉄道に関して言えば、もはや鉄道が民間ビジネスとして儲けが出るというのは幻想となっていることは間違いないと思います。

地域鉄道の現状



JR や大手民鉄は都市部でビジネスを行っており、駅前の資産、駅ナカの資産は非常に資産価値が高く、そこにホテルを建て、駅ナカのビジネス等を行い、そこでも高収入を上げています。例えば東急ですと、鉄道の収入というのは全体の1割で、9割は他のビジネスで稼いでいる。JR 東日本であれば4割、JR 九州では7割近くを鉄道以外のビジネスで稼いでいますが、地域鉄道、特に地方においては独力でそういった投資をして十分儲けの出る関連ビジネスが

できるのかについては、投資余力的にも地方の経済体力的にもなかなか限界にあるということで、やはり鉄道がビジネスとして成立することは難しくなってきたのが現実です。地域鉄道は輸送人員も、ずっと右肩下がりという状況ですし、赤字の事業者の比率をみると、なんと9割以上の会社が赤字というのが現実です。

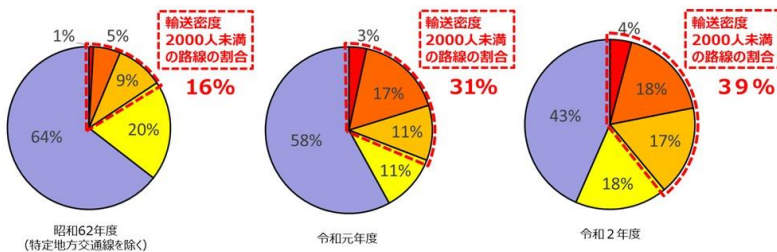
JR については先ほどご紹介したように、全体でいえば黒字でしたので、国鉄分割民営化以降もあまり赤字ローカル線の問題というのはクローズアップされてきませんでした。新幹線や都市部路線で十分な利益を上げ、その利益の中で投資も行い、あるいは配当も行ってきており、ローカル線の赤字をカバーしても、まだ余りある黒字を出していたということですから、いわゆる内部補助の中で赤字ローカル線は維持されていくのでしょうと、そのような期待があった訳です。

輸送密度とは

輸送密度という考え方があって、基本的にこれはお客さんがキロ当たりどれぐらい乗っているかという指標ですが、国鉄時代には2,000人未満の線区がバス転換を最も望まれる線区と法律（国鉄再建法）で規定されて、基本的には自動車やバスになるか、あるいは地域の方で第三セクター等の鉄道として引き取るか、その判断を国としても迫った基準値でありました。法律上では、4,000人未満の路線を特定地方交通線として鉄道からの転換対象とされ、そのうち2,000人未満は特に優先的にバス転換を図るべき路線と定められた基準値でした。

時々、「輸送密度が4,000人とか2,000人というのは、黒字か赤字の基準ですか」と聞かれるのですが、国鉄時代でも8,000人ぐらいが黒・赤の基準でありました。8,000人乗っていても赤字だと当時は言われていました。ちなみにコロナ禍以前の東海道新幹線の輸送密度は30万人ぐらい、山手線が100万人ぐらいということですから、それぐらい乗ると十分黒字が出るのですが、この4,000人とか2,000人というところの輸送密度ではかなりの赤字であり、2,000人未満の路線が全体に占める比率で見るとJR発足時の16パーセントから39パーセントまで増えてきているという状況です。

JR旅客6社における各輸送密度ごとの路線の割合



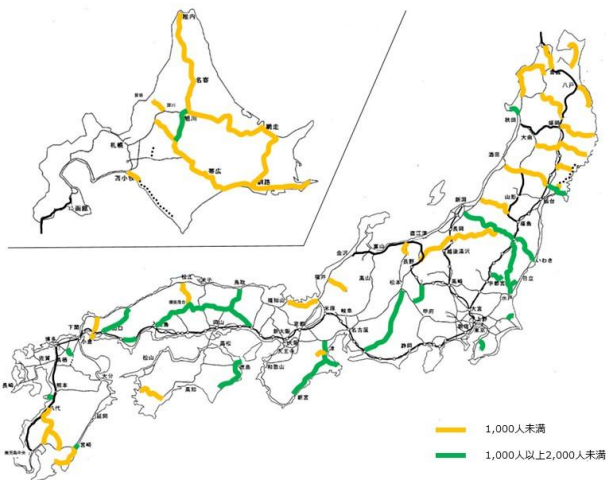
※営業キロベース（路線単位での計算）
 ※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。
 ※新幹線を除く
 ※輸送密度：1日1kmあたりの平均旅客輸送人員

凡例	輸送密度	昭和62年度 (特定地方交通線を除く)	令和元年度	令和2年度
■	200人未満	1%	3%	4%
■	200人～1,000人	5%	17%	18%
■	1,000人～2,000人	9%	11%	17%
■	2,000人～4,000人	20%	11%	18%
■	4,000人以上	64%	58%	43%
		(100%)	(100%)	(100%)

9

この2,000人未満の線区をそのまま日本地図に落とすと、全国の中山間地域に走っているものは、ほとんどが2,000人未満であり、これを当時の国鉄時代の転換基準に当てはめると、我が国の鉄道網は廃止によりズタズタになってしまうという厳しい状況になっていることが分かります。

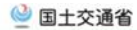
JR旅客6社における路線別の輸送密度 ※令和元年度実績(会社別)



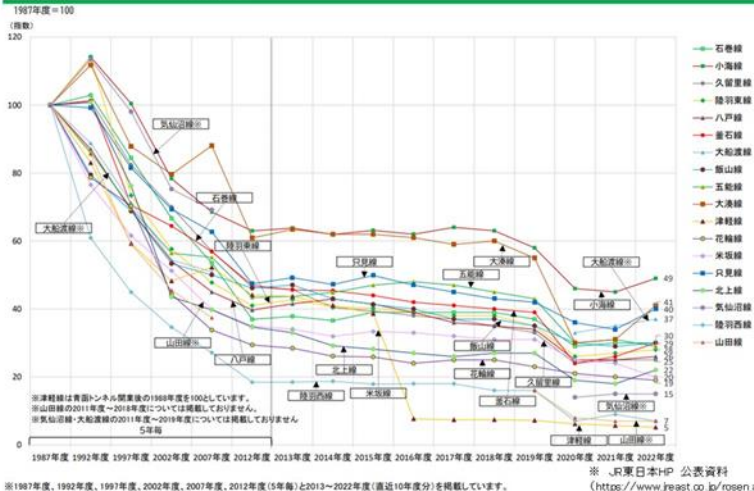
10

JR 東日本が公表している分割民営化のときに100とした線区別輸送密度の推移を見ると右下がり、特に厳しい線区では1割を切るようなところも出ています。一般的に人口減少に伴って鉄道は厳しくなっているということはよく言われるのですが、さすがに9割も人口が減った地域というのは無いわけであり、人口減少だけでは説明できず、モータリゼーションでマイカーが普及し、道路の整備も進んで、基本的には高校を卒業すると、地元の方は鉄道になかなか乗らないというのが現実としてあって、まさに鉄道離れの結果として、ここまでお客様が減っているというのが現実です。

JR東日本 路線別平均通過人員推移グラフ



路線別平均通過人員の推移(在来線④)



JRの歴史

一方で、分割民営化後、本州のJR3社とJR九州の4社は完全民営化し、今、国は1株も持っておりません。その代わりに外国人の投資家もたくさん株を持っており、JR九州ですと、かつて4割ぐらいが外国人の投資家だったこともあり。このように完全民営化会社になると通常の民間会社と同様、儲かるところには投資をしてさらに儲けを伸ばす。儲からないものを切っていくというのは、これはもう民間会社の宿命ですので、自然体で会社経営が行われていますと、赤字路線がどんどん切られていくのではないかと懸念されたものですから、完全民営化の際に大臣指針というものを定め、「現に営業する路線の適切

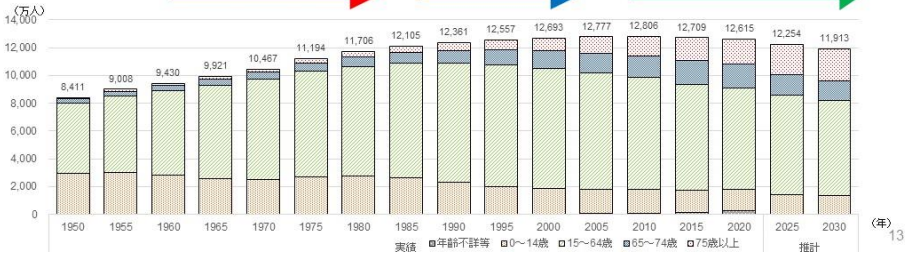
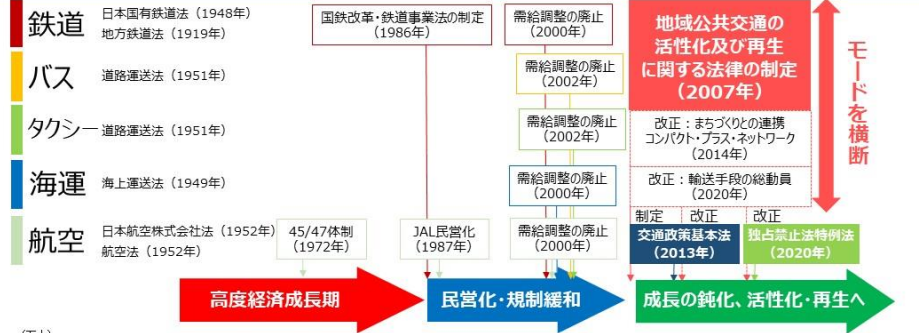
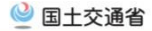
な維持に努める」というルールが定められました。さらに、「路線を廃止しようとするときは、新たな事情の変化を地方公共団体及び利害関係人に対して十分に説明を行う」としています。これは1ミリも廃止してはダメと言っているものではないのですが、一方でどんどん切っても良いわけでもないという、非常に玉虫色な表現で、当時の私どもの先輩がいろいろ議論した結果、一つは民間会社だから、その「経営の自由を完全に縛ってしまうと、国鉄改革を行った意味がなくなってしまうのでは」、という意見があり、一方で、「鉄道の果たしている公共性を考えた場合に、あるいは国鉄改革の経緯を踏まえれば好きに廃止して良いのか」、という意見があり、とは言って輸送密度何人というところで線を引くのも適当ではないし、具体的な基準が定め切れなかったというのが正直なところだと思います。ただし、先ほど申し上げたように、民営化後 JR 各社は経営努力によって利益を伸ばし、輸送人員自体もトータルで右肩上がりだったものですから、JR もこの点に余り文句を言わず、基本的には赤字路線というのは切らずに、ここまでやってきたというのが過去35年間の JR の歴史であったと思います。

交通行政の流れ

翻ってこの国の交通行政の流れについては、昔は鉄道省があり、戦後は組織を改め運輸省になった後も、国が直接鉄道運営を行っていましたが、もっと効率的に企業会計原則に基づいて鉄道を運営すべし、というマッカーサーの指令によって1949年に国鉄という公共企業体ができました。しかし結局は国の管理下に置かれていますので、政治の介入も大きく、採算を度外視したローカル線が造られ、あるいは運賃を上げようと思っても、改定運賃は法律（国有鉄道運賃法）で定めることとなっていて、その都度国会の議決が必要となり、その値上げも国民の生活を痛めるからという理由で反対されました。結果、経費は増えるけれども収入は増やすことができない、加えて公共企業体であるが故に民業圧迫という議論もあって関連事業もできない、そのような状況の中で国鉄は破綻し、分割民営化という流れになりました。当時は中曽根民活という言葉があり、「民にできることは民に委ねましょう」と、「国がやる、あるいは自治体がやるから非効率なのであって、民がやればうまくいくのだ」、という考え方がかなり支配的でありました。その後も小泉政権の中で新自由主義的な流れがあり、需給調整規制や免許制といったものも撤廃されて、基本は参入自由、廃止も自由で、これが鉄道事業の世界でも考え方の底流になっていったというこ

とです。国鉄分割民営化の際に制定された鉄道事業法も、安全さえ満たしていれば許可で参入でき、廃止するときも1年前に届け出で良く、民間ビジネスなので、やめてはダメということはないのがこの法律の考え方です。

高度経済成長期以来の公共交通政策の変遷

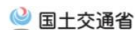


地域交通法の制定と改正

実は鉄道だけでなく、バスもタクシーも全て儲かる民間ビジネスということでの独立採算性を前提としていましたが、経済は低成長期に入り、地方部は鉄道もバスも、どこもかしこも赤字路線という状況の中で、2007年に地域交通法が制定されました。地域のことは地域で、鉄道・バスの横断的なグランドデザインを描き、まちづくりとセットで地域の交通のあり方を考えていきましょう、ということに転換を図りました。これまでの、事業者が儲け過ぎないように国土交通大臣が事業法に基づき監督をする、という考え方を転換し、自治体が地域のために必要な交通サービスは何なのかを考えた上で、自治体の関与をより強めながら、地域交通の維持再建を図っていくというのが、この地域交通法の基本的な発想です。まちづくりのプランなどと連動しながら、地域の交通のグ

ランドデザインを描いて、その方向に民間ビジネスを誘導していく、そのお手伝いを国としてもさせていただくもので、許認可の特例もあれば補助金も活用していただく、これが地域交通法の本質です。

地域交通法の概要



地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定める。（平成19年制定）

地域公共交通計画

「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする**地域公共交通のマスタープラン**

- ・全ての地方公共団体に対して**作成の努力義務** ※計画作成数：892件（2023年10月末時点）
- ・地方公共団体が、地域の関係者を構成員として組織する「**法定協議会**」において協議を行い、地域公共交通計画を作成

地域公共交通特定事業

地域の実情に応じた取組の実施を円滑化するため、**地域公共交通計画に盛り込むことができる法定事業**

- ◇ **軌道運送高度化事業**
LRT（Light Rail Transit）の整備
- ◇ **道路運送高度化事業**
BRT（Bus Rapid Transit）の整備
- ◇ **鉄道事業再構築事業**
鉄道の上下分離等
- ◇ **地域旅客運送サービス継続事業**
公券を通じた廃止予定路線の交通の維持
- ◇ **貨客運送効率化事業**
貨客混載の導入
- ◇ **地域公共交通利便増進事業**
路線、タイヤ、運賃等の見直しによるサービス改善等



実施計画

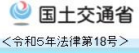
- ・個々の**特定事業**について、地方公共団体・事業者が実施計画を作成
- ・実施計画について**国土交通大臣の認定**を受けた場合、**予算上の措置**（地域公共交通確保維持改善事業等）や**法律上のワンストップ特例**（許認可手続の一元化）などの特例措置

14

この法律について今年改正をしたわけですが、改正の目的は、さらに自治体の関与を強めていくということにあります。まちづくりや観光等々、地域としてどのような地域にしていきたいという考え方がまずあって、それを支えるための地域交通とは何なのか、鉄道であればどのようなサービスが必要で、バスであればどのようなサービスが必要なのか、その考え方を根底に、その上で民間ビジネスである交通事業者との対話を促し、その中で必要な双方の落としどころを探っていく。さらに必要な場合には、国が積極的に協議の場を設け、前向きな関係で対話が進むようにやっていくこととしています。これは鉄道を残すことを自己目的化しているわけではありません。

逆に、鉄道の廃止を促進しようとしているのではないかと、というマスコミの厳しいご意見もありましたが、我々の本意は果たして鉄道が地域にとって意味のあるものなのか、そこをしっかりと突き詰めた上で、必要があれば、むしろ残していきましょう、その際には地域の社会インフラとして位置づけた上で、そこに国の社会資本整備のための交付金も入れながら残していく、これがこの法律改正の狙いなのです。

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



<令和5年法律第18号>

背景・必要性

○人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍の影響により、地域交通を取り巻く状況は年々悪化。特に一部のローカル鉄道は、大規模輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況。

あらゆる交通モードにおける**地域の関係者の連携・協働**＝「共創」を通じ、**利便性・持続可能性・生産性**が向上するよう、地域公共交通ネットワークを**再構築**＝「リデザイン」することが必要。

法改正の概要

地域の関係者の連携と協働の促進【地域公共交通活性化再生法】

- ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「**地域の関係者**」の「**連携と協働**」を追加し、国の努力義務として、**関係者相互間の連携と協働の促進**を追加。
- ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、**地域公共交通計画への記載**に努める事項として追加。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域公共交通活性化再生法】

- ・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する**再構築協議会**を創設（協議会の開催・調査・実証事業等に対して国が支援）。
- ・また、協議会において①鉄道幹線の維持・高度化②バス等の転換のいづれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が講じたときは**再構築方針を作成**、国は協議が調うよう積極的に関与。
- ・再構築方針等に基づいて実施する**鉄道事業再構築事業**を優先し、路線の存続に際しては鉄道輸送の高度化を実現。
- ・国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組み自治体について、**社会資本整備総合交付金**等により支援。<予算>

バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充【地域公共交通活性化再生法】

「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「**エリア一括運行再構築事業**」を創設。
- ・新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないが審査。
- ・国は、**複数年の支援路線を事前明示**するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を認め、予算面で支援（上下分離も可能）。<予算>

「道新築並高度化事業」の拡充

- ・**AI・ドローン、キャブレス決済、EVバスの導入等の交通DX・GXを推進**する事業を創設。
- ・国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を認め、予算面で支援（上下分離も可能）。<予算>

鉄道・タクシーにおける協働運行制度の創設【鉄道事業法・道路運送法】

地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運営設定を可能とする**協働運行制度**を創設。

【※乗合バスについては、平成18年より協働運行制度を導入済み。】

【目標・効果】：再構築協議会における協議や地域の関係者との連携・協働を通じ、地域交通を再構築（K2）、地域公共交通再構築事業の実施計画の認定総数：67件（2022年10月統計）⇒300件（2027年度）

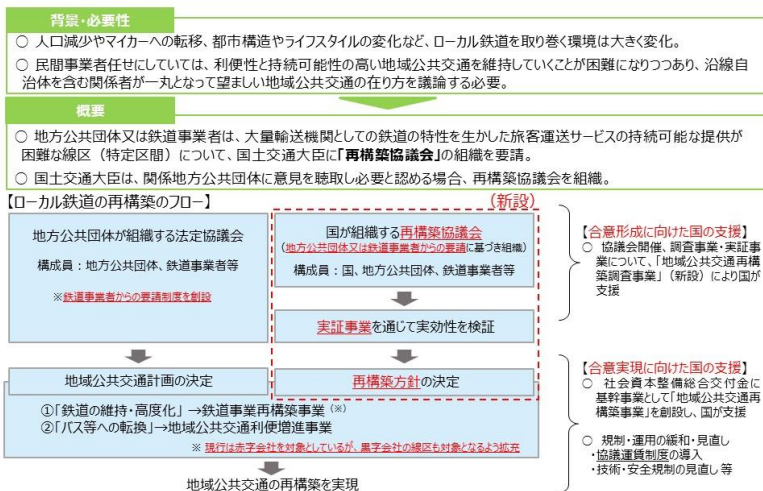
15

国が積極的に関わる

自治体が関与し事業者の方と共に地域交通サービスを考えていくというのが地域交通法の考え方でしたが、こと鉄道に関しては、基幹的な公共交通網であり、全国的なネットワークという側面もあることから、初めて国がこの協議に積極的に関わるとい仕組みを設けました。国が関わることで、逆に廃止が進むのではないかとか、あるいは逆に廃止ができなくなるのではないかとという声が自治体、事業者双方から出てきましたが、現実を見ると、例えば広島芸備線は随分話題になりましたけれども、それこそ輸送密度が2桁とか区間によっては10人程度ということで、非常に利用の少ない路線であり、JR西日本としては、「本当にここを鉄道でやらなければだめなのですか」というお話をしたいと自治体に投げかけても、自治体の方はテーブルに着いた瞬間に、廃止に持ち込まれるということを危惧し、そもそもテーブルにつきたいと拒んでいたのです。これが唯一最大の抵抗の手段だとお考えもあったようですが、そうしている間にもどんどんお客様が減っていき、もし、災害が起きて途絶したりすれば、結果的に日々使っている方々の利便性が損なわれることになり、このまま放っておいて、ただ、ただ先延ばししているのは良くないのではないかという議論の中で、国が積極的に関わるといスキームが導入されたのです。

ようやく広島県と岡山県、沿線の自治体とも話がついて、恐らく年明けからこの再構築協議会の第1号が発足できると思います。「路線を廃止する、廃止しない」というところで動きが止まるのではなく、そこに国が間に入って、「まずどのような地域にしなくてはならないのか、その場合、鉄道はどのような役割を果たせるのか、この辺からしっかり整理をしていきましょう」と、国の立場は右でも左でもない中立という前提であることが関係者への理解が進み、協議会ができる形になりました。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設【地域交通法】



16

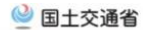
このように、改正地域交通法は、自治体と鉄道会社が入り口論でつかえてしまっていて、何も話が進まず、ただ時が浪費されていくという状況を避けることが一つのキーポイントとなっています。

社会資本整備総合交付金の適用

もう一つのポイントが社会資本整備総合交付金の適用です。社会資本整備総合交付金は、これまで道路とか港湾とか空港とか自治体が社会資本整備をするときに、掛かった費用の基本2分の1を国が交付金の形で応援するというもので、大きな意味では国土交通省の補助金のようなものです。しかし、冒頭お話ししたように、鉄道やバスは民間ビジネスとなっていて、そこが「社会資本」の範疇に入るのはおかしいということで、これまでこの交付金対象ではありません

でした。今回の改正に当たって、私どもは様々な議論を行い、要は「鉄道もバスも特に地方においては社会資本である」と考え、民間事業者が赤字だから、その赤字の補填をするということではなく、「地域にとって必要な社会資本である場合には、その社会資本の維持にお金を出す」ものであり、それは道路や河川の場合と同じではないか、という議論の結果、交付金の対象として入れることができました。

社会資本整備総合交付金の対象事業



※このほか、社会資本整備円滑化措置整備事業(社会資本整備と地籍調査の連携を図り、社会資本のストック効果の最大化を図る観点から行う措置整備事業)等がある。

補助金の世界において、「鉄道やバスが社会インフラとして認められた」ということは、非常にエポックメイキングな制度改正だったと思っています。特にこの点に関しては、「JRのように儲かっている会社に、なぜこの交付金を入れるのか」というところで、財務省との間でかなり大きな議論になりました。

ありとあらゆる鉄道向けの補助金において、JR は基本的に対象外でありました。なぜなら儲かっているから、という理由なのです。しかし、儲かっているからといって、不採算の路線に積極的に投資をするのでしょうか。それは、難しい訳であり、しっかり投資を行っていくためには、最低限のインセンティブが必要となります。我々は別に JR を応援したいからでなくて、「地域のインフラを維持するための自治体の努力を応援したい」のです。結果、JR に資金が流れていくことになるかもしれないけれども、あくまでも自ら立ち上がりとしている自治体に対する支援のための交付金であり、JR 線区も対象だとい

うところで決着をし、結果的に、この社会資本整備総合交付金は民間の鉄道会社、中小であろうが、大手であろうが、JR だろうが全ての線区が対象となりました。自治体が社会資本として、鉄道やバスにお金を入れる必要があると判断した場合に、そのかかった経費の2分の1を補助しましょう、という形で整理がされた訳です。

参考とした事例の数々 - ローカル線と地方創生 -

この制度をつくるときに参考にした事例が幾つかあります。

まちづくりを軸とした公共交通再構築の事例① 国土交通省

JR姫新線では、自治体・JR・地元企業が連携して、新車導入、軌道強化、駅整備、駅周辺開発、利用促進(一体的)に取り組んだことで、通勤需要等を取り込み利用者を大きく増加

目的
輸送改善事業(H18~H21) ※

新車導入による速達性・快適性の向上

効果
速達性の向上：姫路駅～上月駅間 **9分短縮**

(車両費) (地上設備費)

JR **10億円**
自治体 **35億円**

車両区間
— 複線区間
— 単線区間
(電化・高度化済)
— 単線区間

▲ 姫新線 新製車両

▲ 駅間の速達化(線路改良)

姫新線 太市駅周辺整備

【事業経緯】
校? 地元が主体となり太市地区の将来像を検討
校? まちづくり協議会の発足 (連合自治会、市、JR 等)
校? 駅周辺づくりに向けた連携強化の開始 (市、JR、国鉄バス、連合自治会)

【事業の概要】
① 新駅舎の完成(R.3.3)
② 新社屋の完成(R.3.10)
③ 駅前広場の完成(R.4.3)

輸送改善事業完了
増援社会資本開始
(平成22年3月)

増援社会資本終了
(平成24年3月)

利用促進の経緯
① 新車・新編成車など新製車両
② 駅舎周辺のサイン・グラフィックなどポイント
③ 車庫裏地帯等の中核ゾーンの活用 など

増援社会資本による効果

238万人 → 242 → 257 → 273 → 280 → 295 → 287 → 301 → 310 → 320 → 322 → 322万人

約1.4倍

※ 令和4年6月24日 第1回 Jローカル線維持・利用促進検討協議会(兵庫県) 資料より抜粋・加工 22

姫新線は、姫路と新見をつなぐ路線ですが、JR 西日本は不採算路線ということで、車両も施設も古いままでしたが、地域の方において、このままではいけないということになり、県沿線市町と JR が協力して一気に新型車両を導入し、路盤をきれいにし、駅舎を自治体で整備をし、その結果スピードアップ、増便も図られてお客さまが非常に増えたというケースです。姫路の都市圏であるのにもかかわらずやるべきことをやっていなかったの、やった結果、答えが出たのではないかと、地方の路線でこれと同じことをやったからといって、同様にお客様が1.4倍に増えるのかということ、それは簡単なことではないと思いますが、しっかり投資を行えば、たとえ地方の路線であっても一定の効果が出るというのがこの事例であって、自治体が非常に積極的に取り組まれた例です。

高松にある高松琴平電気鉄道の例は、ここでは高架化複線化、駅前広場の整

備を自治体が熱心に行われて、交通体系の全体的な見直しとともに路線の再構築を図っています。

まちづくりを軸とした公共交通再構築の事例②



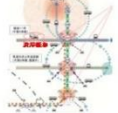
新駅の設置と一体的に「交通結節点としての整備」・「アクセス向上のための整備」を実施

駅前広場の整備(高松琴平電気鉄道・伏石駅)



駅前広場の整備に伴い、バスターミナルとしての活用、バス路線再編(ダイヤ改正、経路変更等)

駅を中心とした道路整備(高松琴平電気鉄道)



新駅を交通結節点として活用することにより、
・地域内交通の連携強化
・都市間交通との連携強化を回す。

既存バス路線の再編(高松琴平電気鉄道)



既存駅(太田駅)には駅前広場を整備するスペースがないため、新駅(伏石駅等)を整備することでターミナルとして活用できる駅前広場を整備。これにより、交通結節点として複数のバス路線の接続や渋滞緩和を実現。

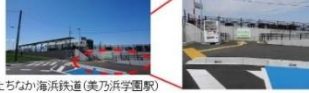
新駅の設置と一体的に利便性向上のための施設整備を実施

パーク&ライド駐車場の整備



JR可部線(可部駅)
駅前広場において、自家用車駐車スペースを整備

スロープの整備



ひたちなか海浜鉄道(美)浜守園駅

ひたちなか海浜鉄道は、茨城県の第三セクターの鉄道ですが、沿線に点在していた小中学校を1カ所に集約をし、そこに新駅をつくって無料の通学パスを市が提供して利用者を増やしたという例です。経営も堅調ということであり、先ほどお話しをした社会資本整備総合交付金を使いながら、ひたちなか海浜公園のあるところまで路線の延伸をする計画と聞いています。

観光を軸とした公共交通再構築の事例①



- 被災した只見線は、只見～会津川口間を上下分離の上、令和4年10月1日に全線運転再開
- 只見線の利用促進のため、沿線自治体が連携し、観光を主とした取組を推進

路線図



上下分離スキーム



地域の取組

福島県を含む沿線自治体により只見線利用計画を策定し、只見線ポータルサイトの立ち上げや企画列車の運行など、全線再開にあわせて様々な利用促進の取組を実施している。



只見線利用計画に基づくアクションプログラムの取組

只見線ポータルサイトによる広報

経緯

- 平成23年 7月 新潟・福島豪雨により被災
- 平成29年 8月 福島県とJR東日本が、只見線(只見～会津川口間)に上下分離方式を導入し、鉄道で復旧することを合意
- 平成20年 8月 復旧工事に着手(復旧費約1億円)(負担割合:国1/3・県及び沿線市町村1/3・JR東1/3)
- 令和4年10月1日 全線運転再開



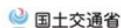
記念ロゴマーク

企画列車の運行、車内でもお楽しみ

プロモーションの強化

只見線は、よく報道でも紹介されていて、観光を軸とした事例です。輸送密度は2桁台と非常に厳しい線区ですが日本を代表するすばらしい景観の路線で、私も大好きな路線です。10年前の大災害で被災をし、JR 東日本は両端から復旧を行っていききましたが、最後の2区間は余りにもお客様が少なく、被害も大きいので、バス転換ではどうだろうかと地元へ投げかけました。国も関わりながら、厳しい折衝を経て、最後は福島県が、いわゆる上下分離方式により、線路部分は県の方で引き取り、JR 東日本は運営だけを行うということで両者が協調し、昨年（2022年）10月に全線開通いたしました。県の方では各地に道路管理事務所がありますが、それと同じように只見線管理事務所という組織を作って、そこでこの線路の管理を道路の管理と同様に行います。まさに社会インフラとして福島県が投資価値を認めたということだと思います。福島県にとってみれば、この本当に山奥の交通の便の悪いところで、特に冬場は国道すら途絶をするようなところですが、鉄道があることで地域の安全安心につながりますし、観光振興にもつながります。ここで列車に乗り、景色を見る目的に来られる方が、地域にお金を落とせば、その分は経済効果となります。県は毎年2億円ぐらいの負担となりますが、投資対効果というのは十分説明ができるということで判断をされたわけです。県が線路を持ち、特にこの路線の活用ということに関して、県が主体的に相当取り組んでいて、そのこともあって、えちごトキめき鉄道の観光列車の雪月花の入線にもつながったと聞いております。

観光を軸とした公共交通再構築の事例②



- 南阿蘇鉄道は、再構築事業（上下分離）を実施の上、令和5年7月15日に全線運転再開
- 沿線自治体が連携し、トロッコ列車の運行等、利用促進のため観光を主とした取組を推進

路線図

経緯

2016(平成28)年 4月
熊本地震により被災し運行休止
2022(令和4)年 4月
一般社団法人南阿蘇鉄道管理機構
設立(熊本県、高森町、南阿蘇村)
2023(令和5)年 3月
鉄道事業再構築実施計画認定
2023(令和5)年 7月
全線運転再開

上下分離スキーム

保有 国土交通省 国土保有	保有 熊本県 鉄道施設 土地保有	保有 南阿蘇鉄道管理機構 鉄道施設 土地保有	保有 高森町 鉄道施設 土地保有	保有 南阿蘇村 鉄道施設 土地保有
---------------------	---------------------------	---------------------------------	---------------------------	----------------------------

被災状況

被害状況

第一山崎橋りよりの被災

復旧状況

第一山崎橋りよりの復旧

支援策

立野駅周辺整備事業

高森駅周辺整備事業

地域の取組

トロッコ列車ゆづり号

熊本県、高森町、南阿蘇村の沿線自治体と連携し、駅舎を活用した賑わいづくりを行うほか、トロッコ列車の運行を軸とした鉄道の観光資源化、熊本型観光Mass導入に向けた検討を行うなど、様々な利用促進の取組を実施している。

今年（2023年）7月15日に全線運転再開いたしました南阿蘇鉄道は、阿蘇の地震で山が崩れたり、橋がずれたり、トンネルは歪んでしまったものですから、山ごと削ってトンネルをなくすこともしました。また、ずれた橋も全部かけ直すという大規模な工事を行うとともに、運転再開に合わせて新車を導入し、空港に近いJR 豊肥線の肥後大津駅までの直通運転を実現しました。両端の駅舎は町と村が建て直して大変綺麗な駅舎に生まれ変わり、そこにはコミュニティセンターや観光案内所の機能も入りました。この鉄道は第三セクターの鉄道であり、社長は沿線自治体・高森町の町長さんで、まさに直轄事業のような形で行っておられますが、地元の熱意が非常に強く、上下分離方式により地域のインフラとしてしっかり見守っていく、という熱い地元の思いに、国としても様々な補助支援の形でお応えをいたしてまいりました。

第3の道へ ー民の良いところ官の良いところー

最初に申しあげましたように、この国の鉄道の運営の仕方は、歴史の中で右へ左へと結構振れてきました。最初は国、政府が設置、運営をする官設官営で、さらに既存の私鉄を国有化までするというをやってきたわけであり、国が行わないと鉄道というのは成り立たない、あるいは国防も含めた国家にとって必要不可欠なインフラとして扱ってきました。そこから「民」の発想を入れていった方が効率化できるのではないかとということで、今度は民の方に振れていきます。公共企業体を経て、国鉄改革、分割民営化をもって今日この国の鉄道は全部民間ビジネスとなるところまで行き着いたわけです。

その一方で、この人口減少の中で、地方においては、民間ビジネスという建前、前提というのは崩れているのではないかと、この事実を正面から認めて、民の良いところと官の良いところをミックスしたような、そういう取り組みの方向性を目指していこうというのが、今回の地域交通法改正の最大の精神であり、私の願いでもあります。

第3の道へ



I:官設官営方式	1872年 新橋・横浜間に鉄道が開業
II:民設民営方式の導入	1883年 日本鉄道が上野～熊谷間開業 1900年 私設鉄道法
III:鉄道国有化	1906年 鉄道国有法
IV:公営企業体化	1948年 日本国有鉄道法
V:民営化	1986年 国鉄改革法+鉄道事業法
▶▶▶	VI:新たな官民連携の仕組み

27

ローカル鉄道の持つ力

- ローカル鉄道は、本来の鉄道特性（大量輸送性・速達性・定時制）以外にも多くのポテンシャルを有している。
- 民間事業者である鉄道事業者の経営の観点からは厳しいかもしれないが、地域経営の視点、他の事業者の視点からは投資価値が認められる可能性。

- ・ 地域の「公共財」であり、象徴的存在、多くの人にとっての「記憶」、「心の繋がり」
- ・ コミュニティの形成能力
- ・ 絶大な注目度、地域におけるブランド力
- ・ 全国の鉄道ファンが存在、応援
- ・ 具現化していないものも含め、幅広いクロスセクター効果
- ・ ネットワーク効果、広告効果、インバウンド観光客も含めた将来発展性
- ・ 駅、車両あるいはデータは様々な事業の「プラットフォーム」
- ・ 広大な未利用、低利用敷地

近江鉄道のクロスセクター効果の分析の例

近江鉄道線の代りに医療、教育、建設等の多様な分野で代替施設を実施した場合の費用は19.1億円/年以上となり、近江鉄道線の国・県・市町の財政支出と事業損失額の合計である6.7億円/年を大きく上回る事が確認された。



本来、鉄道は地域の「宝」

外部経済効果の流出

鉄道の魅力は、いわゆるノスタルジー的なものもあれば、実際の経済効果に繋がってくるものもあると思います。地域の足を支え、定住が促進されている

こともあります。

例えば阪急とか東急における「民鉄モデル」というのは、開発利益を内部化できるモデルのことで、先ず土地を買ってそこに鉄道を引いて、それで土地が上がったらその土地を売り、デパートをつくることにより、鉄道によって地価の上昇した利益分を自分の中に吸収できる仕組みを作っているのです。民鉄が行っている関連事業モデルも同じことで、鉄道だけではなかなか儲けが出ないので、鉄道以外のところで儲けられるようセットで行われていて、これによって鉄道による外部経済効果を鉄道の中に取り込むことが行われているのですが、ローカル鉄道ではそれがなかなかできません。ローカル鉄道の受益者はどこにいるのかというと、これは免許を持たない高齢者であったり、高校生であったり、あるいは地域の観光関係事業者で、鉄道に乗りに来た方が宿泊をし、食事をする。鉄道があることによって、そこで利益を上げておられ、そこから法人税が支払われ、固定資産税が入ってくるのであって、自治体にとってもメリットがある訳です。このように外部経済効果は流出していて、ローカル鉄道自身の中に取り入れることができているというのが現状です。そこで「赤字だからこんなものをなくしてしまえ」というのは非常に短絡的で危険な議論だと思います。

JR西日本 城端線・氷見線に係る動き



- 令和5年7月より、富山県、沿線4市^{※1}、JR西日本、あいの風とやま鉄道を構成員とする「城端線・氷見線再構築検討会^{※2}」において、地域の将来像の中でどのような地域公共交通が必要なのか、自治体が主体的に検討を進めている。
- 検討会においては、あいの風とやま鉄道への移管も含めた鉄道事業再構築実施計画について、今後関係者で合意のうえ、今年度中の国土交通大臣による認定を目指している。

※1 高岡市、氷見市、礪波(となみ)市、南砺(なんど)市 ※2 地域交通法によらない任意の協議会

● 区間

城端線：高岡～城端 14駅、29.9km（単線非電化）
氷見線：高岡～氷見 7駅、16.5km（単線非電化）

● ご利用状況（輸送密度）

区 間	S62年度	R元年度	R4年度
城端線	4,479	2,923	2,481
氷見線	4,416	2,498	2,157

● 城端線・氷見線のこれまでの動きと現在の状況

- 昭和62年度に、城端・氷見線活性化推進協議会を立ち上げ、利用促進策を検討・実施
- 令和2年6月 城端線・氷見線LRT化検討会設立。
(メンバー：富山県、沿線4市、JR西日本)
令和5年3月、LRT化せず、新型鉄道車両の導入を含めた、鉄道の利便性・快適性向上施策を図ることで合意
- 令和5年7月 第1回城端線・氷見線再構築検討会開催
10月 第3回検討会 あいの風とやま鉄道への移管を大筋合意
11月 第4回検討会 鉄道事業再構築実施計画案を議論

● 周辺路線図

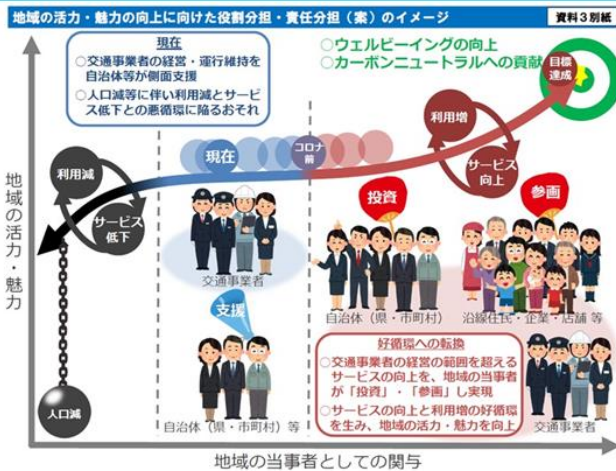
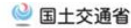


29

改正地域交通法に基づいて、今動いている最新の事例としては、富山県の城端線、氷見線という両線です。氷見線は海沿いを走る風光明媚な路線で、たくさんの方の高校生の方も乗っています。地域の方では通勤通学、あるいは観光の手

段としても、これは欠くことのできない社会インフラとなっていますが、一方でJR西日本は赤字で輸送密度は落ちてきていて悲鳴を上げているという路線です。かなり県との議論を重ねた結果、最終的にはJR西日本が運営している段階で、まず車両と線路を徹底的に近代化する、近代化した暁には並行在来線を運営している第三セクターのあいの風とやま鉄道が資産を丸ごと引き受けて運営を行い、それについては将来にわたって県、沿線自治体の方でしっかり支えていくというディテールが成立しました。JR西日本も150億円程の投資をし、全て新車に入れ替え、駅軌道施設も近代化しようという合意をしたのです。JR西日本になぜそこまで汗をかくのかを聞いたところ、「地域の熱意に負けた」と言っていました。将来に向かって運営費をずっと払い続ける負担から解放されるということもあるのかもしれませんが、まさにこの地域の熱意の勝利だと思います。

富山県の例(第5回富山県地域交通戦略会議資料)



第5回富山県地域交通戦略会議(令和5年8月24日)資料より
<https://www.pref.toyama.jp/8000/kendodukur/koukyou/koukyoukoutsuu/senryukaigaikj00050824.html>

間もなく、富山県の方から地域交通法に基づく鉄道事業再構築計画と社会資本整備総合交付金の申請書が出て参りますが、富山県地域交通戦略会議での踏み込んだ文言をご紹介します。「地域交通サービスは、その地域の活力・魅力に直結する公共サービスであり、自治体・県民の役割を、事業者への側面支援から、自らの地域に対する「投資」・「参画」へと舵を切ることが必要」と書いておられます。これこそが、私どもが目指していた思想であり、それを最も先んじて取り組んでおられるのが富山県だと思います。

富山県の資料の絵は、非常にわかりやすく、人口が減少していく中で、民間事業者には任せていると減便が起きて投資はされず、サービスの低下に陥った結果、お客様がさらになくなるという負のスパイラルに落ちていくというのが現状です。ただ、ローカル線も全てが全てにおいて負のスパイラルに落ちていくのではなく、しっかりと投資をして取り組みを行えば、サービスレベルが上がり、需要も上がっていく可能性がある、こういう発想の絵です。その発想の切り替えが、今まさに求められているのではないかと思います。

まとめ ー地域としてどのような意義があり、どのような形で交通手段として守っていけるのかー

最後のまとめとなりますが、冒頭から申し上げているように鉄道が民間ビジネスだという前提自体は、もはやそれは都市部とか、一部の幹線でしか成立し得ない状況となっていることを、まず正面から認めるべきではないかというのが私の考え方です。自分で観光列車を走らせるなり関連事業を行えば良いのではというお声もありますが、それもできない程の厳しい環境にあるというのが、多くのローカル線の現状です。一方で、鉄道がたくさんの外部経済効果を持っている可能性があり、これは検証が必要だと思いますが、その外部経済効果は外に流れ出してしまっている、このこともしっかりと認識すべきではないかと思っています。受益者が地域の方々为主体になっている状況というのは道路や河川などのインフラと一緒になのです。道路については、皆さんはあまり意識されることはないと思いますが、費用は一般会計の中に紛れていますからよく見えない訳で、当然多くの維持費がかかっています。鉄道の場合は維持費が企業会計で見えてしまって、「幾らの赤字だということで、けしからぬ」となりますが、それは全然けしからぬことではなくて、社会インフラとしてその維持費が一定程度かかるというのは当たり前のことなのです。ただし、それが果たして地域に必要なものなのかどうかというのをしっかりと見ていく必要はあります。そこにあるから全て残さなくてはならないという立場は国も採っていませんが、必要なものであれば、それは堂々とお金を入れて残すべきだ、というのが私どものポジションです。

今までの我々の、あるいは自治体を持っていた固定観念というのは、鉄道会社は民間事業者であり、そこが赤字だったら、けしからぬことで経営努力が足りない、その民間会社である鉄道会社に補助金を入れたら切りがなく、赤字の

飲食店とか、赤字の民間ビジネスは実際たくさんあるけれど、そこには補助金を入れることなく、鉄道会社だけに入れるのか、いわんやJRは全体では儲けているのに頼ってくるのはけしからん、というところで思考がとまっているのが現状です。赤字の会社に対して補助金を入れるというのはなかなか皆さん納得がいかない部分があるかもしれませんが、あるところで線を引いて、これは「社会インフラとして必要なコスト」なのであり、その部分には道路と同様にお金を入れていく、国も社会資本整備総合交付金で応援していくというのが私どものロジックです。従って、「民間ビジネスに対する支援」という過去の発想から切り離し、「地域の必要な社会インフラであり、それを守っていく」というところに意識を変えていけるのかが、今大きな分かれ目であり、これをうまくやれたところでは、しっかりと鉄道、その他の公共交通を守りながら、地域が安定的に発展していくに違いないと思います。

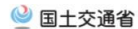
地域における効果にはどのようなものかという点、観光、通勤、通学、医療といろいろありますが、それは一体どの人たちにどれ程及んでいるのかはイメージが付きにくいことがあります。例えば、「うちには子供がいないので、通学的手段としては要らない」という人もいますし、「鉄道は北の地域しか走っていないので南に住んでいる俺が維持費を払わなければならないのか、俺は乗らないから関係ない」、これはよくある議論です。その説得のためには本当に市や県の全域に効果が及んでいて、「具体的にどのような効果があって、結果、市の財政に好転をもたらして市民全体に効果が及んでいる」という形で、一度改めて調査を行い見える化をしていくことが必要で、市民、県民の中で新たな議論を起すきっかけにもなるのではないのでしょうか。調査の結果、実はあまり効果がないというところもあるかと思えます。その場合には、鉄道を残すことを目的とするのではなく、より低い経費で同程度の効果が得られるのであれば、例えばバス転換とかも当然議論していくべき時代に来ていると思います。ただし、鉄道というのは一度剥いでしまったら事実上それを戻すことはできませんから、その大きな決断をする前にはよく調査をし、議論をする必要があります。

熊本県のJR肥薩線は、ここも災害で大きな被害を受け、復旧に235億円もかかってしまうと言われていています。また、復旧させた瞬間から運営に年間10億円の赤字が出るので、JR九州は難色を示しています。そこで国が主体となった会議を立ち上げて、今一生懸命落としどころを探そうとしています。つい先日行った会議では、この肥薩線が地域にどんな経済効果をもたらしているかが示され、肥薩線を活用すると、更に経済効果が膨らむことから、地域にとつ

て必要なインフラだから残したい、上下分離をしてでもこれを守りたいとして、
 県市町村の方で一枚岩になっておまとめいただき、JR九州に提示しました。
 JR九州は持ち帰って検討すると言っていますが、やはり地域のこのような声
 というのは、JR九州としても無視できないと思われます。

まず、「地域としてどのような意義があり、どのような形で交通手段として
 守っていけるのか」、これを議論するのが第一歩であり、ここを国としてもい
 ろいろな形でサポートさせていただきたいと思っています。ご清聴ありがとう
 ございました(拍手)。

まとめ



- 「鉄道＝営利の出る民間事業」というのは、もはや、都市部や一部幹線でしか成立しない状況。
- 地域鉄道会社や、JRの不採算ローカル線で、自社投資のみにより不動産、ホテル等の関連ビジネスを拡大するも限界。
- 他方、鉄道は多くの外部経済効果（クロスセクター効果）を持っている可能性。観光、まちづくり、交通、医療、教育など。
- その受益者は、地域住民、地域の産業、地方自治体といった鉄道会社以外の主体。
- この状況は、道路等、他の社会インフラや公共施設と同様。
- 「鉄道会社支援＝民間事業の赤字補填、民間事業者支援」という固定観念を捨て、「社会インフラの整備・維持経費」という考え方に発展できるかがキー。その場合、国も社会資本整備総合交付金等により支援。地域鉄道会社も、JRも対象。
- 行政による支援（地域住民全体での受益＝負担）、運賃の引き上げ（利用者の受益＝負担）、他の事業者による支援（連携した事業者の受益＝支援）等を組み合わせつつ、「外部経済効果を内部化」する仕組みを早急に検討する必要がある。

- 鉄道は廃線してしまえば元には戻せない存在。
- まずはそうした外部経済効果がどれほどのものか、把握するところから始めてはどうか。
- そのうえで、地域住民等のコンセンサスを形成し、皆で支えていく体制を作っていく。
- 国としてもそうした対話の場を積極的に支援。



近畿運輸局「地域公共交通 赤字＝廃止でいいのか」資料より
https://www.ttb.mlit.go.jp/kinki/content/cross_sector_leaflet.pdf 32

プロフィール（敬称略）

田口芳郎 Taguchi Yoshio

国土交通省大臣官房参事官

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、鉄道局鉄道事業課長を歴任。鉄道事業課長として「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、2022年7月に『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』をとりまとめ、この提言を受けての地域交通法の改正に関わる。2023年7月から現職。乗り物全般、とりわけ鉄道には、ことのほか造詣が深い。

3 トークセッション 「地域と地域鉄道」

東京女子大学現代教養学部教授の矢ヶ崎紀子氏がコーディネーターとなって、「コメントと自己紹介」、「地域鉄道の価値を高める可能性」、「地域鉄道に、地域は、国は何をなすべきか」の3つのセッションでトークが繰り広げられました。(以下、敬称略)

プロフィール

矢ヶ崎紀子 Yagasaki Noriko

東京女子大学副学長・現代教養学部国際社会学科教授

2008年から2011年まで観光庁参事官(観光経済担当)、2012年には国土交通省地域鉄道の再生・活性化等研究会の座長を務める。

住友銀行、日本総合研究所、首都大学東京特任准教授、東洋大学教授を経て2019年より現職。国土交通省交通政策審議会観光分科会会長、同・陸上分科会鉄道部会委員、国土審議会北海道開発分科会特別委員を初め、数多くの審議会等委員に就任。東武鉄道及びJR貨物の社外取締役、NEXCO 東日本の社外監査役を務める。著書に『インバウンド観光入門』(2017年晃洋書房)ほか。

田口芳郎 Taguchi Yoshiro

国土交通省大臣官房参事官

詳細は、前述。

澁谷房子 Shibutani Fusako

津軽鉄道株式会社 顧問

1977年津軽鉄道株式会社に入社。総務、経理、企画部門等を担当、管理・企画グループを統括する執行役員を経て、2017年より現職。

社長の右腕として「仮想乗車」などの企画、商品開発の他、津軽鉄道の魅力を広く発信し続ける。津軽鉄道津軽飯詰駅構内「種村直樹汽車旅文庫」開設に尽力。沿線住民や津軽鉄道を愛するファンからは、親しみを込めて「津鉄のお母さん」と呼ばれている。

石井宏子 Ishi Hiroko

温泉ビューティ研究者・トラベルジャーナリスト

日本・世界の温泉や大自然を旅して写真撮影・執筆を行う。

温泉・自然・食で美しくなる旅には専ら鉄道を利用。観光鉄道のアドバイザーも務める。2012年には国土交通省地域鉄道の再生・活性化等研究会の委員を務める。

杏林大学観光交流文化学科兼任講師(温泉療養学)、日本温泉気候物理医学会会員、日本温泉科学会会員、日本旅のペンクラブ会員、気候療法士(ドイツ)、温泉入浴指導員。

著書に『感動の温泉宿100』(2018年文春新書)『新・温泉ビューティ』(2023年グリーンキャット)ほか。

【はじめに】矢ヶ崎紀子

改めまして皆さんこんにちは。

東京女子大学の矢ヶ崎と申します。どうぞ、よろしく申し上げます。

まず、田口さんから地域交通法の改正、地域の鉄道はどうあるべきかのお話をさせていただきました。

皆さんも頭の中に情報がビシッと入ってらっしゃると思います。これを踏まえましてトークセッションを進めてまいりたいと思います。

一番最初に私の方から、少し観光の方にも寄せた形で、柔らかい感じのお話を15分ほどさせていただきます。その後、ここにお並びの方々に、田口さんと私、矢ヶ崎のお話へのコメントを、自己紹介も交えながら、いただくということにいたします。その後「地域鉄道の価値を高める可能性」についてのお話を、そして「地域鉄道のため、地域は、国は何をすべきか」、という役割分担のお話へ進めてまいりたいと思います。

その後10分ほど皆様から質疑をお受けできる時間を取れればと思っておりますので、皆様方、今から考えておいてくださいますよう、よろしくお願ひいたします。



地域と地域鉄道の関係性の再構築

まず最初私の方から、「地域と地域鉄道の関係性の再構築」ということでお話しさせていただきます。

実は、この水曜日でしたが、日本が誇ります学会の中の「土木学会」、「日本機械学会」、「電気学会」、「日本交通学会」という錚々たる4学会が共催をいたしまして、毎年「鉄道技術政策連合シンポジウム」を開催していますが、30回目を迎えるということで記念のシンポジウムとなり、私にも出席をして、観光と鉄道の話をして欲しいということでした。私以外の学会の錚々たる方々がシンポジウムでお話されましたが、土木の方も、機械の方も、電気の方も、交通の方も、皆様共通して指摘されていた課題がありました。

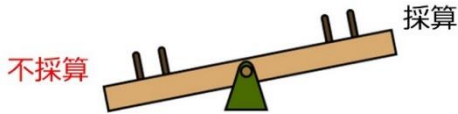
ひとつは、地域鉄道をどうするのか、今本気で考えなければいけないということ、もうひとつは、JR貨物も含めて、ネットワークというものを全ての交通モードで実現していくにはどうしたら良いのか、ということ。

そのような共通項があって、今日のこの場のシンポジウムも大変意義のあるものと思っております。

その折にも話させていただいたことですが、私は、ずーっと「地域鉄道は地域の重荷なのか」という疑問を持っていました。

いろいろな
ご意見があり
ます。「採算」、
「不採算」で
の思想の中で
物事が考えら
れてきている
のですが、い
つも思うのは、
地域鉄道の経
営状況を単に

地域鉄道は、地域の重荷なのか？



地域鉄道の経営状況を単体で見ているだけ？

➡ 地域は、グループ経営の発想が必要！

見ているだけの論調がすごく多いのではないかな。

民間企業であれば、グループ経営の発想があります。

地域というのはいろんな主体の方々が居て、皆で地域を盛り立てていく、地域にもグループ経営のような発想が必要なのではないかな。

まず、地域にとって地域鉄道の必要性を考えること、その時に事業の採算、不採算こういった目元の1個の軸で考えて良いのでしょうか。このような疑問がずっと私の中にありました。

—例えば国際会議場—

観光の分野の例でお話をさせていただきますが、例えば国際会議場の話です。ドイツは世界に誇る国際会議をたくさん開催する国であります。ドイツの方と話をしていると、その方は、「ドイツの町々に国際会議場があるのですけれども、これ単体で採算を取る必要はない。もちろん、大きな赤字の垂れ流しも困るので、経営という感覚はなければならぬのだけれども、大体トントンで良い」、とおっしゃるのです。日本の場合は国際会議場そのものがちゃんと収益を上げなければならないという考え方が強くありますと申し上げましたところ、「国際会議場に人が来れば、宿泊もするでしょうし、交通機関にも乗るでしょうし、観光にも行くでしょう。観光に行くと食べるでしょう、飲むでしょう、そうしてその全部にお金が出ていくでしょう。全体では採算がとれてい

るのではないのでしょうか」と言われて、なるほどと思いました。

例えば、国際会議場



日本の国際会議場の状況を考えますと、自治体の方々は、自分のところで造った会議場に「単体でちゃんと採算をとりなさい」ということの厳しいご指導をされています。

もちろん、とっでもうまく経営しているパシフィコ横浜は横浜市に税金を払うくらいの利益を出していました。

ところが一方で、「ちゃんと儲けなさい」と自治体から言われ、頑張っけてられているのですが、その結果、国際会議の開催を受けるのではなく、もっと儲けが出るような、アイドルの握手会とかそのようなお仕事がメインになっているようなところもあります。本来の国際会議の開催は、数%と、本末転倒なことが起きてしまっているのです。国際会議開催のメリットというものを、近視眼的にとらえるのではなく、先ほど基調講演で田口さんもおっしゃっていましたが、範囲を広げた形で考える必要があります。ドイツの方がおっしゃっていたとおり、金がいくら流れて全体ではどういう採算になっているのか、説明できるようにすることが大事なことと思います。

一付加価値を高めて高単価に

私も久々にこちらで鉄分の補給をしようと思って参りました。この地域が誇る津鉄（津軽鉄道の愛称）さん、皆様はご承知だ思うんですがホームページでこの写真を見つけました。津鉄に乗って夕日を見ながらワインを飲めるようなのです。その値段を調べてみたら、かなりお安く、なんと500円です。ワンコインで、すごく安い、お買得と思ったんですけども、これはこれでひとつの

やり方ではあると思いますが、もう少し単価を上げましょう。

地域鉄道に数万人規模でたくさんの方が一度に来て、はっきり言ってそれは地域も困りますので、地域が受け入れられる、ゆったりと上手にその地域の良

さを失わない形で受け入れられるということになるには、適正な規模であって欲しい。その適正規模とするために来られる方には単価の高い料金をいただくという方向に舵を切ることも必要と思っています。全国の地域鉄道の皆さんは、提供している体験サービスをローカル鉄道ならではの付加価値の高いものにしていくことを考えて、多くの人数による低単価で稼がず、少ない人数でも高単価で稼ぐということを考えていったら良いのかと思っています。地方への誘客のためにも大事なコンテンツを更に大事に磨いてその付加価値を高めていただければと思います。

観光地域づくりと地域鉄道



— 観光地域の進む方向 —

ここで、観光地域がどの方向に向かって進んでいくのかについて、少し情報提供をさせていただきます。

観光立国推進基本計画が、国の定める観光関連の全ての計画の最上位計画となっており、農林水産省も文部科学省も観光関連の計画を作るとなるとこの基本計画に添って作ることになります。その最上位計画の中にいくつかの目標が設定されていて、目標の第一番が持続可能な観光地域づくりに取り組む地域の数が現在20前後しかありませんが、関西万博が終わる頃までには100地域にし、そのうちの半分は国際認証を取らせるというものです。青森県さんもこれに向けて頑張られるだろうと期待を申し上げております。

では、何をやれば持続可能な地域と言われるようになるかについてですが、まずは観光庁が出しているガイドラインに沿って取り組みを行っていくこと

になります。持続可能な取り組みを行っている地域という土台ができて、そこに加えて「グリーン・デスティネーションズ」という、国連世界観光機関 (UNWTO) が推奨し、連携して行っている協議会 (GSTC) が出している国際認証と、同様に国連世界観光機関 (UNWTO) が推奨している国際認証がもう一つあり、それが「ベストツーリズム・ビレッジズ」というもので、人口1万5,000人以下のところしかエントリーできないというタイプのものがあり、100地域のうち、半分はこのどちらかの国際認証を取らせることとしています。観光のインバウンドで良いお客様をその地域に招きたいと思うと、そのお客様を送ってくれる海外の旅行会社が、国際認証を取っている地域でなければ送客しないという風潮になるからです。その地域が持続可能な地域として、しっかり世界的にも説明でき、お客様を送っても大丈夫の地域であると、優先的にお客様を送ってくれるということに、ここ4、5年でそういう商習慣に傾いていくと言われており、今からその準備をしなければなりません。

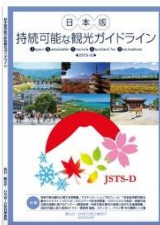
今後の観光地域経営と地域鉄道

観光立国推進基本計画 (2023-2025)

目標①：持続可能な観光地域づくりに取り組む地域数

「日本版持続可能な観光ガイドライン」に沿って取り組む地域数

2025年：100地域 (うち国際認証・表彰地域 50)



「日本版持続可能な観光ガイドライン」(JSTS-D)

- 持続可能なマネジメント
- 社会経済のサステナビリティ
- 文化的サステナビリティ
- 環境のサステナビリティ



5

雲の上のサステナブルリゾート「奥日光」



6

有名な日光市ですが、市全体ではなかなかCO2の削減は厳しいものがあるのですが、日光の奥の方には中禅寺湖という有名な湖があって、あの辺りを奥日光と言い、その奥日光のエリアだけを取り出すとなんとゼロカーボンに、CO2の排出量を0にするという、夢のようなエリアにできる可能性が高いのです。ここでは2030年までにゼロカーボンを目指す戦略のビジョンが策定されています。この地域の方々は、環境省の支援もいただきながら頑張っただけで策定し、その中ではしっかりと鉄道の役割が組み込まれています。環境負荷ゼロの形でお客様の送客を鉄道を含めた交通体系を充実させていく、そしてこの地域全体が世界に誇るゼロカーボンの地域になる、このような取り組みも既に始まっています。

ー地域鉄道の役割はもっとあるのではー

最後の例ですが、私が最近委員会でご一緒した方から直接教えていただいたのですが、地域鉄道が大変重要な遊休資産だと思いついた長野県の若者たちの活動例です。

ワーケーション×地域鉄道



資料：株式会社
ふるしまやHP
(2023年12月6
日)より抜粋。

- 2022年2月に観光列車を貸し切り、流れる雄大な信州の車窓を眺めながら仕事をする「トレインワーケーション」を日本で初めて企画・実行。
- 株式会社ふるしまや、一般社団法人信州千曲観光局、しなの鉄道株式会社が3社提携で「トレインワーケーション体験ツアー」を定期的にパッケージとして提供。
- 観光列車「ろくもん」（金・土・日曜日・祝日を中心に運行）は、週7日のうち3~4日しか稼働していない。ワーケーションコンテンツとして、平日運行の需要が作れないか？

7

「ワーケーション」は、最近コロナ禍で生じた行動様式で、「ワーク」、仕事をするということと、「バケーション」、休むということを併せた和製英語ですが、お気に入りの先に行き、ゆったりとお休みと仕事の両方をやっちゃいましょうということですが、そのワーケーションをする現場になんと鉄道車両が使われているのです。ここで仕事もします、弁当も食べます、飲みもします。2022年2月に観光列車を借り切って、雄大な信州の山が映る車窓を眺めながら、優雅に仕事するという、トレインワーケーションが実際に行われま

した。地元の元気な若い人が集まっている、まちづくり会社の株式会社ふろしきやと一般社団法人信州千曲観光局、しなの鉄道の三者が連携して実施したものです。観光列車「ろくもん」にはお客様は土日しか来ない、平日は空いてる。では、平日は遊休資産となっているこの列車をどのように活用したら良いのだろう、平日の需要を作ろうではないかという発想から生まれました。

地域を維持して盛り立てていくためには、地域鉄道が果たせる役割はもっともっとたくさんあるのではないのでしょうか。観光に携わっている人だけで考えると観光関連に偏ってしまうかもしれませんが、地域には、いろいろなことを考える人がおられますので、そのアイディアを持ち寄るときっと面白いことができるのではないのでしょうか。

線路がなくなると何かあった有事の際に、人流も物流もその地域では止まってしまいます。私

は多分この中でも唯一の経験をしているひとりではないかと思います。

私が生まれ育ちました北海道の羽幌町というところは第二次赤字ローカル線の最後の路線

として羽幌線が廃止になりました。鉄路が引き剥がされ、その結果、街が変わりました。繁華街の重心も変わっていき、人々も居なくなって行きました。かつては3万人いた人口も今では6千人です。そのように一旦無くなってしまえば取り返すことはできません。是非今の段階で、皆で考えておきたいと思っています。

ご清聴ありがとうございました（拍手）。

観光だけでなく、
地域を維持し盛り立てていくために、
地域鉄道が果たせる役割は、もっともっと、
発見や開発がなされても良いのではないで
しょうか？

線路が無くなると、有事の物流も心配ですよ。



ご清聴、ありがとうございました。

【Session 1】 コメントと自己紹介

矢ヶ崎紀子

トークセッションに移ってまいります。

では、田口さんの基調講演、そして今私が申し上げた話に関してコメントをいただきながら、かつ自己紹介もしていただきたいと思います。

まずは澁谷さんからお願いいたします。

澁谷房子

皆様こんにちは、津軽鉄道顧問の澁谷房子と申します。本日はお忙しい中こんなにたくさん集まっていたいただきまして、本当にありがとうございました。

コメントと自己紹介ということですが、その前にお時間をお借りして皆様にお知らせしたいことがあります。

この会場に入場して、優しい雰囲気、温かな雰囲気を感しました。それはなぜだろうと思って、今日の出席者の名簿を見せてもらったら、まず津軽鉄道沿線からの参加者に、「津軽鉄道サポーターズクラブ」はじめ、「五所川原市」さん、五所川原市と中泊町の若い職員で作ってる「津鉄ア・モーレ」の皆さん、「西北地域県民局」の自治体の方々、色々地域の活性化の活動している「五所川原第一高校じゃわめき隊」の生徒さんも9名ほどいらしてくださっています。



それから飯詰駅で無人駅を活性化するため動いてくれている「飯詰を元気にする会」、津軽鉄道沿線の花いっぱいにしてくれる、「さつき町花を愛する会」、無人駅の活性化や五農高前停留所の駅舎を造ってくれた「つがる夢庭志仙会」の方々等、普段から支援していただいている方々が来ていただきました。

地元の企業様、「でる・そーれ」さん、「今与建設」さん、「ミワ電工」さん、「丸中五所川原中央水産」さん、「まつしま団地こども園」さん、「サンライズ不動産」さんがいらしています。

あと県内では、「青森県庁」の方々、「弘前市役所」の方々、同業者では、「弘南鉄道」さん、「青函トンネル記念館」さん、それから「鉄道友の会青森支部」の皆様、そして県内の企業の方々がお見えです。

県外では、このフォーラムを主催している「一般社団法人交通環境整備ネットワーク」をはじめ、同業である「えちごトキめき鉄道」からは鳥塚社長さん、「種村直樹汽車旅文庫」関係者の皆さん、それから「名古屋鉄道」様、「日本旅行」様、「三菱商事」様、「グリーンエナジー」様、「T-LIFE ホールディング」様、「アール・ビーアイ」様、大学関係者では楓先生、西城戸先生、木村先生ほかご参加いただいて、その方々の津軽鉄道愛が深い人たちがこの場に結集して、それがこの会場の雰囲気を作ってくれていると、すごく嬉しく思っていま

す。ご参加、どうもありがとうございました（拍手）。

さて本日のテーマは、「どっすー？地域鉄道」ということですが、私は津軽鉄道のことしか知らないの、きっとこの裏には「どっすー？津軽鉄道」というテーマが隠れているのではと思い、話を進めて参りたいと思います。

津軽鉄道は昭和5年に開業して、皆様に愛されつつ今年（2023年）で93年を迎えました。



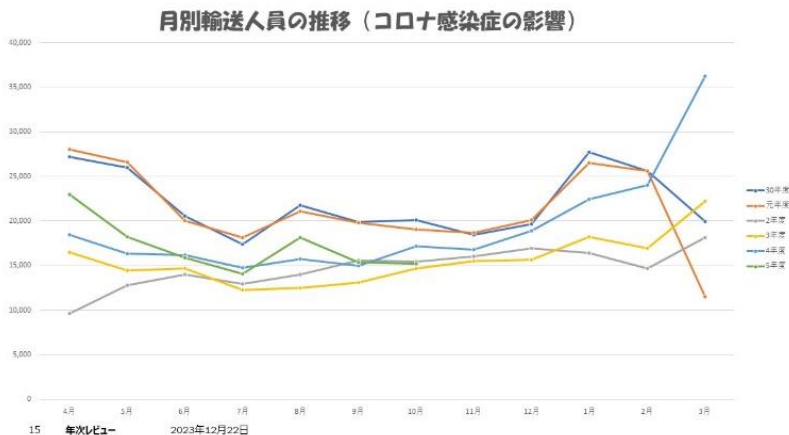
昭和40年代からの輸送人員をご覧いただくと、一番多い年が昭和49年で、五農高が今の場所に移った時に年間に257万人を運んでいましたけれども、令和4年度はコロナ禍もあって26万人と実に昭和49年の10%に減ってしまっています。

津軽鉄道が存続してるのは不思議だとよく言われますが、その津軽鉄道93年の歴史の中で、半分ぐらいの期間を私は関わってきました。

その間、今走っている走れメロス号が入線したこと等の嬉しいこともいっぱいありました。一方で貨物運送が廃止になって、旅客収入だけになってどっと年収が減ったりした悲しいこともありました。様々な困難を体験しながら津軽鉄道と共に歩んできました。

乗降客は減っていますが、年度別・月別の輸送人員の折れ線グラフを見ていただくとコロナ禍の時期は、本当にお客さんが減ってしまいました。その中であって、令和5年の分をご覧いただくと、明るい兆しが見えてきています。

職員もお客さんがいない時は自分たちは「本当はお客様をもてなしたいのにお客さんいないのさ、来ないのさ」と嘆いていました。この明るい兆しに、きっと職員も張りが出てくると思います。



自己紹介は簡単で、津軽鉄道と半世紀近く共に歩んできた・・・あの、年齢は数えないでください（笑）。

コメントとしては、矢ヶ崎先生からは、地域全体にメリットをもたらす施設ということで、国際会議場を例えにしてくださいましたが、津軽鉄道も地域鉄道も同じに地域にメリットをもたらしているのではないかと思います。

田口さんの基調講演では、「地域としてどのような形で交通手段として守っていけるのか、これを議論するのが第一歩」と聞き、とても心強く感じました。今日は講師の方々や皆さんと一緒に「どっすー？津軽鉄道」を考えていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いします（拍手）。

矢ヶ崎紀子

ありがとうございます。澁谷さんとは長いお付き合いになりましたね。

先程私から何か高いサービスプログラム作りましようとお話しましたが、澁谷さんのお話を聞きながら「夕日を見てワインを飲みながら津軽鉄道の勉強をする一日プログラム」であつたら、結構良いものができそうと思いました。津軽鉄道での50年、色々あつたと思いますのでそのご経験を皆さんに聞いてもらいたいと思います。これから自分で企業を立ち上げようとしている若い起業家たちにとっても響くのではないかと思います。

田口さん、この段階で先程の基調講演の追加、あるいは澁谷さんのお話もお聞きになられて、コメントをお願いできますか。

田口芳郎

先程ほとんど話し尽くしてしまったので、追加ではありませんが、津軽鉄道に関して申し上げれば、この地域で非常に愛されてるというのは、全ての出发点としてとても大事な要素と思います。

その上で、そうは言ってもやはり企業経営をされていかななくてはならないと思いますので、その観点からも矢ヶ崎さんのお話にあった、地域全体で、どのようにその存在意義があるのかっていうのは、繰り返しになりますけれども、民間企業であれば連結決算財務諸表の中で、グループ会社全体での利益がどう出ているのかを測る方法がありますが、地域のいわゆる連結決算財務諸表のようなものは通常作られていません。

地域全体の中で誰がどういうメリットを受けておられて、そのメリットの代わりとしての負担というものはどのようにあるのか、というのを整理していくプロセスがまず大事になると思いました。

矢ヶ崎さんのお話にあった、もっと高いお金を取るべきではないかという話、これもそのとおりだと思います。JRの皆さんとお話をして、非常に風光明媚なところに列車を走らせているのですが、「ところで、これに乗るのはいくらですか」と聞くと、例えば快速列車であれば、「会社の決まりで指定席券は530円です」とお



答えになる。特徴の何もない沿線を走ってる列車も530円だし、美しい景色の人気列車で走っても530円なのです。もっと路線とか、列車によって金額に差をつけても良いのです。指定席料金は、届出でできることになっています。

私が経営再建に関わっていた JR 北海道も、ある列車は例えば山側の席は普通座席ですが、海側の席だけは指定席にして、皆そちらに座りたいわけですから、予約ができるようにしましょうと実現しました。SL 冬の湿原号というのは指定席券が1,680円とかなり高い額ですが、それに応じたコンテンツが用意されているわけで喜んで買っていただけるし、むしろ高い方が値打ちがあると思っただけの部分もあったりします。

むやみに高い値段をつけて、ぼったくるということはあり得ませんので、やはり払いたいという人からはしっかりいただく、ということは「あり」と思います。

先程は触れませんでしたでしたが、今回の地域交通法の中でも運賃そのものも、まだ実例はありませんが、「地域協議運賃」という仕組みを取り入れています。

JRであれば、キロ当たり都市部ではいくら、地方部ではいくらということですが、社内一律のタリフが設定されているのですが、路線別に、地域別に運賃を設定しても良いという考え方を打ち出しています。当然、まず地域の方々がご了解の上という条件を課してはいただきますけれども、運賃や料金は、もっと柔軟に設定されても良いのではないかと、その方向を目指していくというのが私共の考え方であって、今、国の方でも運賃制度のあり方を検討しています。

これまで公共交通の運賃は安くはないといけないということで、その運賃を民間会社が勝手に上げないように監督するのが国の役割という非常に固定的な観念がありました。ただ世の中の民間企業というのは自分の提供する物やサービスに対してその対価の設定をするのは自由なのです。

あまり高い料金をつけすぎてお客さんが減ったら、それは自己責任なわけです。普通は自分の手塩をかけて作った物であったり、サービスというのはそれに応じた代金をいただくのは当たり前のことですが、公共交通という名のもとに、民間ビジネスだと言いながらも、運賃は上げてはだめという、かつての国鉄時代の考えが未だ根っこに残っているのです。民間ビジネスだというならば、運賃・料金の設定の自由度をもっと高めていくべきだと思いますし、それだけではカバーできないようなことがあっても、地域に十分な外部経済が及んでいるのであればその内部化のために、地域だったりあるいは受益企業だったり鉄道会社に還流させるような方式を作っていかなければならないと思っています。

矢ヶ崎紀子

価格のことについても触れていただいてありがとうございます。世界的にも言われていることですが、日本は良いものを作り安く売るのが上手です。「ものづくり大国日本」、良いものを大量に生産することに長けておりましたから、品質の良いものを大量に作ってそれで安く売り、かつお客様は神様です、ということで行われてきました。

でも、観光の世界における世界水準はそうではありません。「良いものは高いのが当たり前」です。旅行者は、自分の旅行行動を正当化するためにも適正な対価を払いたいのであって、それで自分がちゃんとしたところに来ている、その結果高い支払いも行っている、だからこの旅行は良い旅行なんだ、こういう旅行を選んで実施できた私はすごいし、良い思い出だった、ということを確認したいのです。

旅行者がどういうことに価値を感じるのか、皆さま方が普段見慣れた風景

だって旅行者からしたらすごい価値のあるものなのです。観光の場合は、第三者の目も借りながら、私たちにとっては普通だけど実はよそから来たらすごい価値あるものを見つけていかれると良いのではないのでしょうか。

【Session 2】 地域鉄道の価値を高める可能性

次は、このように地域鉄道の価値をより高めていくことについて、どのように考えていったら良いのか、可能性についてお話を進めてまいりたいと思います。では澁谷さん、またお願いします。

澁谷房子

津軽鉄道の価値魅力はどこにあるんだろうなと考えた時に、通学生とか高齢者の移動手段、いわゆる公共交通としての役割りがまず先にあつての話になりますが、鉄道が大好きというファンの方々には津軽鉄道の設備そのものに魅力を感じて、機関車とか客車、ラッセル車、腕木式信号機だとかタブレット交換に興味を持っていただいています。以前、小学館の編集長さんと話しをした際に、「津軽鉄道は動く博物館、大人の遊園地ですね」と言ってくださいました。沿線には観光施設が一杯あります。太宰治の関係とか、五所川原だと立佞武多祭り、終点の中泊町だと宮越家スタンドグラスを売り出しています。津軽鉄道の車両で行うストープ列車と沿線のいろいろな観光施設が相まって観光鉄道としても動いています。

先程、矢ヶ崎さんから、地域への経済活動の貢献で、国際会議場の話も出て

いましたが、津軽鉄道に乗るために宿泊もする、飲食もするし土産も買って行く、二次交通の便が悪いところはレンタカーも使われる、

そういう風に見えない貢献を津軽鉄道は地域に行っているのではと思います。

津軽鉄道の価値（魅力）

- ・通学生、高齢者の移動手段
- ・鉄道設備 機関車・客車・ラッセル車
腕木式信号機（動く博物館・大人の遊園地）
- ・観光鉄道として（沿線観光地とともに）
ストープ列車 桜の戸野公園 作家太宰治生地
夏祭り立佞武多 中泊宮越家スタンドグラス
- ・地域経済への貢献（宿泊・飲食・お土産・レンタカー他）
- ・支援団体によるイベント開催（賑わいづくり）
- ・観光アテンドによる「おもてなし」・情報発信
- ・岩木山を背景に車窓に広がる「癒しの風景」
- ・全国的な知名度
TV・マスコミ・雑誌 旅番組 パラエティー番組に取り上げられる

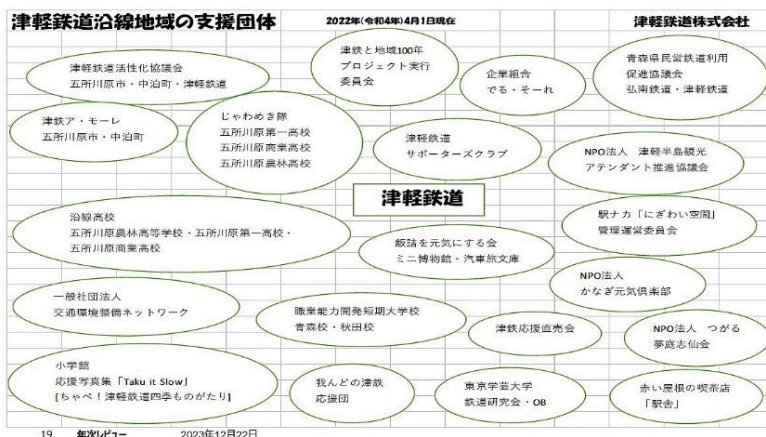
先程、本日参加していただいている色々な団体を紹介させていただきました、にぎわいづくりにとてもお力添えをいただいています。

皆様ご存知の観光アテンダントは、列車内でもおもてなしをしています、加えて外への情報発信もさせていただいており、それも魅力を高めているひとつではないかと思っています。

岩木山を、私たちは「津軽の山の母」と言ってますけれども、それが車窓に広がってそこを走るのが津軽鉄道で、それが癒しの風景になっているのではないのでしょうか。プロの写真家が来られた時に、岩木山の風景を撮るのは1回で良いのですが、そこに津軽鉄道が走ることによって、色々な景色が変わり、それが全部風景になり、写真になるとお話をしてくれました。

全国的に知名度が高いことについて自負しているのですが、マスコミ、テレビのバラエティ番組、旅番組、雑誌等にたくさん取り上げられています。

でも、なんとと言っても津軽鉄道を愛し、津軽鉄道に関わる人々の存在がすごく大きいと私は思っています。ここでは津軽鉄道を真ん中に置いて、いろんな支援団体を載せているのですが、もう数え切れないほどの団体が津軽鉄道を応援して賑わいづくりを行っていただいております。



11月13日は津軽鉄道の開業記念日の日なのですが、2021年の11月13日、レイルウェイ・ライターの種村直樹さんの著作を集めた汽車旅文庫が津軽飯詰駅にオープンいたしました。私は恥ずかしいことにそれまで種村直樹さんをよく知らなかったのです。今日の主催者の一般社団法人交通環境整備ネットワークから種村直樹さんの本を引き受けてもらえないかと言われ、種村さんは知らない

かったけれど鉄道に関わった大切なひとの書籍が残せていけるのなら引き受けたいと思って社長に相談したら、「それはやってみなさい」となり、実現しました。今日お越しの飯詰駅を元気にする会の岡田さんや沿線にある職業訓練短期大学校に相談して、飯詰駅にこの文庫をオープンすることができたのです。

文庫をオープンしたらそれで終わりだと思っていたら、その種村さんのファンの関係者の方たちが毎月1回第3日曜日の文庫の開館に、その都度10名ほどの方に来ていただいています。文庫の説明をしてくれたり、飯詰駅に集まる地元の人たちと交流をしていただいて、まさにリピーターをどんどん呼び込んでいただいて、最近耳にする「交流人口」とか、「関係人口」といった時にぴったり当てはまっているのではないのでしょうか。明日がこの文庫の会館日ですので、本日

会場にお越しの皆さまも、お時間ある方は是非立ち寄ってみてください。地元のりんごと八甲田ホテルのシェフがいらして昼のランチを提供したり、もちろん津軽鉄道のグッズも販売し

てますのでとても楽しい空間です。

津軽鉄道の施設や、来ていただくお客様によっても価値が作り出されると思



うのですが、沿線のいろいろな支援団体や、沿線からは離れた県内外の方々の支援があってこそその価値づくりだと思っています。

矢ヶ崎紀子

ありがとうございます。津軽鉄道の可能性は、津軽鉄道を中心とした人々の関係性の中から出てくる感じがします。また、津軽鉄道の澤田社長が、「やってみなはれ」ということで、色々やってこられて、きっと澁谷さんたちにとっても動きやすい環境がおりなのでしょう。

では、田口さんよろしく願いいたします。

田口芳郎

今ヒントをいただいたことでは、「連携」ということでいくつかお話をしたいと思います。

上下分離など行うことで、自治体から直接お金を入れていただくというのも非常に分かりやすい、「還流」の手段です。

一方、いろいろな方とパートナーシップを組んで、一緒に儲けを出すというやり方もあると思います。そのような仕掛けをうまくやられている所は沢山あります。特に食事とか、お酒というのは鉄道とは大変相性のいいものであって、地元のものを取り入れた仕掛けを作り、鉄道に乗らないと味わえないようなものとか、スペシャルなものが出てくるとそこに付加価値が加わる。それによって得られる利益をパートナー企業と分配するという仕組みができれば、お互いにWinWinの関係が作れるのではないのでしょうか。

やはり「あの鉄道に乗ろう」という動機付けがとても大事だと思います。「この鉄道に乗らないとできない食事」とか、「この鉄道に乗らないとできない体験」、「この鉄道に乗らないと見えない景色」、これらは自動車ですつと通るのとは違うというところを、いかに訴求できるかということであり、そのために地元のいろいろな企業の方の総力を結集していくということもあるのではないかと思います。

JR 東日本さんがやられている「スタートアップ」、矢ヶ崎さんからも若い人との協業という話がありましたが、JR 東日本さんは、スタートアップしようとする方々に、「鉄道は、非常に多くの人に来ては去っていく、そのクロスロードであって、マーケティングには非常に素晴らしい場所であり、実験台として使ってみませんか」という言い方をされているようです。一方で、鉄道の世界というのは安全第一主義で、悪く言えば非常に硬い世界でもあり、そのスター

トアップの方々がこんなことをやりたいと言うと、現場の人は、「そんなチャラチャラしたものは認められない」と言って怒ってしまうこともあるらしく、そこを「うまく繋いでいくのが本社の人間の腕の見せ所」とおっしゃっていました。

JR 東日本の土合駅は上越国境のモグラ駅で、大変深い地下にある駅があります。外に出るには階段を何百段も上がらないといけない駅ですが、その駅前に非常に大きな遊休スペースがあり、そこにグランピングの施設を作るというスタートアップの人を連れてきて、一緒にパッケージで商品売の新しい取り組みをされています。鉄道は古いものなので、伝統的な方々との連携は得意ですが、新しい人たちとの連携というのはあまり行われておらず、鉄道側で場を提供し、新しいサービスを導入していくという形での協業には、まだまだ可能性があるのではないかと思えます。

また、ご紹介する例としては道の駅との連携です。自治体さんは道の駅が好きで、今確か全国で1200箇所ほど道の駅があると思えますが、この道の駅と鉄道施設とはほとんどが離れたところに作られています。しかし、地域によっては道路からも入れるし、駅からも入れるような道の駅を作って成功させているところもあり、まさに「駅」なのです。地域のゲートウェイとしては「鉄道と道路の連携」というのも見えてくるのではないのでしょうか。

いずれにしても、鉄道だけで物を考えるのではなくて、せっかく愛されている地域の方々がいらっしゃるわけですから、そうした方々とのパートナーシップで、その中で一緒に利益を上げて、それを分配していくっていうそのようなアプローチも大事になってくると思いました。

矢ヶ崎紀子

ありがとうございます。大変重要なキーワードをいただきました。

可能性を考える上で、澁谷さんからは人間関係性の中で色々な人が集まる中から、田口様からは、パートナーシップということの中から、生まれてくるものがある、ということでした。

お話をお聞きしていて、鉄道ならではの速度感や風景が見えるのも価値ですとのご指摘をいただいて、思い出したことがあります。確か水戸岡鋭治先生から教えていただいたことだったと思えますが、自動車で移動すると大体がお父さん、あるいはお母さんが運転していて、その隣にはお父さんかお母さんかどっちかが乗り、後ろに子供が乗って、みんな前を向いているから、お互いの背中しか見れない。けれども鉄道は違い、向かい合って座って一緒に行った人た

ちが顔を見て会話をし、車窓の素晴らしいことをお互いに確かめ合いながら旅ができる、それが鉄道の良さだと教えてもらったことがあり、なるほど、そのような見方ができるのかと納得したことを思い出しました。

鉄道に乗るとおいしいお食事がいただけるということについて、本日のシナリオにはないのですけれど、前列にお座りの方はそのご経験を語っていただけるのではないかと思います、また急に振っても大丈夫だろうと思ったりしております。どうぞ、差し支えなければご経験をご披露いただけると大変ありがたいので、鳥塚さん、よろしくお願いします。

鳥塚 亮（えちごトキめき鉄道株式会社代表取締役社長）

こんにちは、新潟県からやってきました、えちごトキめき鉄道の鳥塚です（拍手）。

矢ヶ崎さんともかなり古いおつきあいで、前職いすみ鉄道の時にレストラン列車を始めました。地元の名産がイセエビ、アワビ、サザエでしたので、それを列車の中で食べてもらおうということで始めたものです。

田舎の地域はリソースが非常に少ないです。リソースというのは作ってくれるお店だとか働いてくれる人だとか、そのようなところがすごく少ない。例えば、観光バス10台で行くから、500円で弁当を1,000個用意してくれというのは、対応が無理なのです。

そうであれば、先ほどからの話のように、少ないお客様にできるだけ高いお金を払っていただくということ、付加価値の高い商品を提供すればできるのではないかと考え始めました。多分その頃、地方の鉄道でレストラン列車をやっているのはほとんどなかったと思います。私は鉄道食文化は、駅弁とペットボトルの組み合わせは違うのではないかと考えていました。私の子供の頃は親が昭和一桁で、おじいちゃん、おばあちゃんもおり、ペットボトルのようなもので口をつけると、「ラッパ飲み」と言われてお行儀が悪いと言われたものです。今の時代、ペットボトルは皆平気で飲み、冷たいお弁当を食べて、もちろん駅弁は駅弁で良いのですが、でもそれが鉄道食文化かということと違う。やはり飲み物はグラスに、陶器のお皿でフォークとナイフ、あるいはお箸でちゃんと食べれることをやってみたいと思って始めたのですが、これが意外と受けました。



今は、えちごトキめき鉄道で「雪月花」というガラス張りの観光列車で食事を提供しています。民鉄、地域鉄道は通常古い車両を改造して観光列車に仕立てるのですが、この雪月花は開業の時に造られた新車です。新車で観光列車は、「七つ星」とか「四季島」、「瑞風」ぐらいしかなく、これに乗るといくらかかりますか、それこそ何十万円でしょう。で、雪月花は、2万5千円なのです。「安いでしょう」と話をすると、皆さん「安いですね」と言ってくれるのです。実は去年、1万9,800円だったものを2万5千円に値上げしました。円安だし、これからどんどんお客が来てくれるだろうという時に、もっと地域にお金を落としてもらいたい、できるだけ良いものを食べてもらったら地域の価値も上がるのではないかと考えて2万5千円にしたのです。社内では大反対されました。「社長そんなことやってって大丈夫？」と言われたのですが、今は満席で、ほとんど予約が取れない状況となっています。その半分が台湾の方で、やはりどうやってお金を落としていただくかを考え、落としていただいたお金は必ず地域に還流するので、そのような仕組みづくりをすることにより鉄道が地域にお役に立てるのではないかと思います。

鉄道は政治的なところがあるものですから、ここだけの話ですが、いすみ鉄道時代には市議員が関係しているところのホテルを主に使うようにしていました。そのようなことまで一生懸命考えながら、ちゃんとお金が地域に還流しているのだ、ということを示しながらやってきました。

津軽鉄道のストーブ列車も私はすごい鉄道食文化のひとつだと思います。ストーブでスルメを焼いて、地元のお酒を飲んで、いいですね。このスルメが年間5千枚ぐらい売れているのです。これも地域にお金が還流してる証拠です。

役所は日帰り旅行者が何人、宿泊旅行者が何人という数字をお持ちですから、それと鉄道利用者の人数を掛け合わせることで「見える化」ができるのではないかと考えています。

ありがとうございました（拍手）。

矢ヶ崎紀子

すみません、突然振っていますのに、ここまでお話しいただき、大変ありがとうございました。

確か、いすみ鉄道の社長でいらした時に、大変おいしいお食事を出す地元の若いイタリアンのシェフとのコラボをされましたが、その際にテストマーケティングをされまして、私も乗車させていただき、実際に出すお料理を試食させていただきました。最後にアンケートを書かないと帰してもらえないのです

が、そのアンケートには、「いくらなら払うのか」とあり、私は7千円か8千円と書いたのですが、さすが鳥塚さんは上を行っていました。アンケートの平均額の倍の1万5千円で勝負しても大丈夫だったそうです。

先程来からパネラーの石井さんの席が空いていて寂しい思いをいたしておりますけれど、石井さんは体調を崩されましたが、なんとその体調が悪い中で、多分昨日の夜遅くか、今朝かと思いますが、ビデオメッセージの動画を作ってくださいました。皆さんにお届けくださいとのことでした。

石井宏子（ビデオメッセージ）

温泉ビューティ研究者でトラベルジャーナリストの石井宏子です。今日は会場に伺うことができず申し訳ございません。

私は全国の温泉を旅して記事を書いています、その土地それぞれの地域鉄道に乗ることも旅の大きな楽しみです。

今日は観光という側面から地域鉄道の価値を考えるお話をしたいと思います。地域鉄道は旅の目的になるということでお話をしたいと思います。



地域鉄道は 旅の目的になる

温泉ビューティ研究者・旅行作家
石井宏子





これは津軽鉄道のストーブ列車の様子です。津軽鉄道といえば金木駅でのタブレット交換があり、これも鉄道マニアとしては、あるいはマニアでなくても心踊るこういう光景に遭遇するというのも旅の楽しみです。ストーブ列車で私は舟歌をつい口ずさんでしまいます、というのはスルメをストーブで焼いてそしてカットしてくれますの、それをいただきながら、「肴はあぶったイカでいい」という風に思ってしまうわけです。



そして硬券のキップを買い、今このキップがとても旅の思い出になりますので、私は必ずお願いしてこの切符を記念に持ち帰るようにしています。

予約をするとストーブ弁当とかそれから太宰弁当とか、そういった特別なお弁当を列車の中で食べることができます。これももう旅の中でとても楽しみで、私はお昼の時間に津軽鉄道に旅の途中で乗るようにして、この季節の特別なお弁当を食べて景色を楽しんでいます。

私の大好きなのが旅先のカフェですが、芦野公園駅の古い駅舎を改装してここが喫茶店になっていますが、駅舎の雰囲気を楽しみながらレトロな空間で美味しいコーヒーをい



ただくのは至福の時間となります。津軽鉄道は1時間に1本ぐらいのダイヤですので、この駅で降りて、そしてゆっくりとコーヒーをいただいて次の列車に乗る、これがちょうど良いローテーションになっています。旅のひとつのブレイク、癒しの時間です。

えちごトキめき鉄道の鳥塚さんは、今日も会場にお越しですけれども、雪月花はとても素敵な観光列車です。真っ赤なこの列車が田園風景を走る、あるいは雪景色を走る、海の前を走る、その風景がとても美しい鉄道で、地域の人たちがお見送りをしてくれたり駅でお出迎えをしてくれたり、そして今は珍しい駅弁の立ち売りも残っていてそれにも出会えるというのが、この観光鉄道の楽しみです。雪月花車内でお料理がいただけるのですが、これがなんと新潟ガス

トロノミー
アワードに
選ばれたの
です。とても
美味しい、
そして地元
のレストラン
であったり、
料亭であつたり、
そこのお料



理が3段重ねのお重に詰まって出てくるのです。

星野リゾートは全国で展開していますが、青森にも沢山の施設があって、津軽鉄道とか

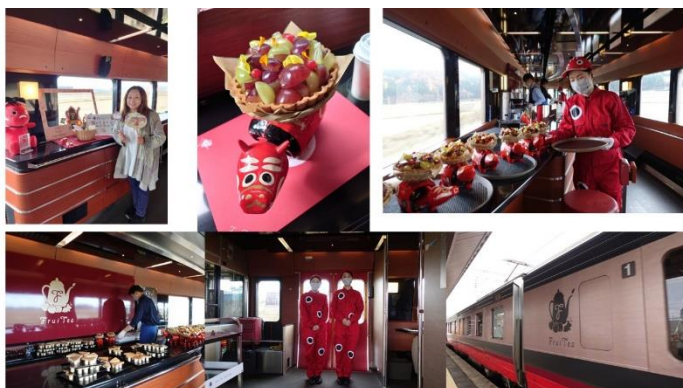


色々の鉄道とコラボができないかということを模索していますが、全国で観光列車とコラボした楽しい企画が展開されています。

山口県の長門湯本温泉というところの温泉宿とJR西日本と温泉地の3者が一体になってコラボの観光列車「ゆずきち号」を走らせました。ゆずきちというのは地元の名物の柑橘ですが、それを使ったお菓子とかお茶とかを車内でいただける楽しい列車でした。

こちらも星野リゾートさんのコラボの事例ですけれども、福島県の磐梯山温泉ホテルとJR東日本のフルーティアという観光列車とがコラボして走らせた「福

がくるくるフルーティア」というもので、フルーツたっぷりの美味しいスイーツを車内で赤べこ



満載の中でのいただけるというすごく楽しい列車です。このように地域の工芸品であったり、地域の農産品であったり、それらをプレゼンテーションするコラボの舞台にもなると思っています。

まだまだ鉄道はそこに乗って、たとえ通常のダイヤであっても楽しめること

が一杯あり、全国で活躍する舞台が沢山広がっていると私は思っています。どうか皆様、地域鉄道の色々な可能性を考えていただけたらと思います。

今日はありがとうございました（拍手）。

矢ヶ崎紀子

東京にいらっしゃる石井さん、ありがとうございました。後ほど皆様の温かい拍手をいただいたことをお伝えしなくてはなりません。

【 Session 3】 地域鉄道に、地域は、国は何をなすべきか

それではトークセッションは最後のテーマに移ってまいります。

地域鉄道の存在価値そしてこれから可能性も考えていくために、地域は、国は何をすべきかということについて、お話を承って参りたいと思います。先ほど来からパートナーシップ等々のキーワードを田口さんからいただいておりますが、今一度まとめていただく形でコメントを頂けるとありがたいです。

田口芳郎

最後のコメントとのことですので、総括的なことになると思いますけれど、今回の地域交通法の改正の議論をする中で、報告書「地域の将来と利用者の視点に立ったローカル鉄道のあり方に関する提言」の中で少し踏み込んだ言い方をした部分があります。それは、「国も、自治体もこのローカル線の問題を見て見ぬふりをしてきた」というフレーズです。

これは、民間事業者としても 100 年以上ある歴史の中で、そこに存在してきた鉄道会社であって、それを「今更自治体とか国に頼られても困るよ」、ということが裏にあるのです。自治体の予算もすでに組んであって、決して財政も余裕があるわけではなく、例えば鉄道に新しいお金を出そうと思うと何かを削らなければならないわけです。国も似たような話があって、今回、社会資本整備総合交付金を要求しようと思っても、国土交通省の予算の枠の中で行え、というようなことを言われます。そのためには何かを削ってこちらにつけなければならないのです。それを自らやるのには、とても高い行政コストと政治的エネルギーも使いますので、だったら見て見ぬふりをして、とりあえず会社でやっておいてよ、というのがこれまでのビヘイビアだったと思います。

それが、JR も含めていよいよ効かなくなってきて、噴出したのがこのコロナの期間でした。そのこともあって、我々も積極的にこのファクトを国民の皆さんに

お知らせし、マスコミもたくさん記事にしてくれたこともあり、また学会でもこの問題が取り上げられたという話がありました。大変多くの方々が、「このままではまずい」ということに気づき出していると思います。ただ、「まずいよね」と言っているだけでは、またそこで止まってしまいますので、やはりここで本当に具体的な変化を起こさなければいけないと思っています。そのためには私が講演の中で申し上げたように、意識の切り替えをして、しっかり国、自治体、地域の皆さんが、地域のかけがいのない公共インフラだという意識のもと地域交通を守っていく新しいモデルを作っていくないと、これまた時を浪費してしまうことになってしまうと思います。

矢ヶ崎さんのお話にもあったように、決して赤字だからといって地域の重荷ではない。たまたまその部分は企業会計原則を当てはめれば赤字というだけであって、それが地域に及ぼしている外部経済効果も含めればひよっとしたら地域全体では黒字なのかもしれない。多分にアジェンダセティングの問題があると思っています、しっかりともう1回見つけ直すためにも、再三申し上げている地域経済効果、それをどうやって高めていくかということに関する調査費用を応援する仕組みも今回の予算の中で設けさせていただいています。既に多くの事業者、自治体での活用の実績があり、先ほど紹介をした肥薩線でもそれを突破口にして、逆にJRを説得していこうというような動きも出てきているわけであります。

本当に今苦境に立たされてる多くの鉄道会社があると思いますけれども、今一度、その役割を正面から、皆で議論して、見て見ぬ振りをしないで欲しい。そこに問題があるのですから、加えて人口減少社会の中で、避けては通れないひとつの現象であり、皆で受け止めて議論していく、そのきっかけが、今ここにあると思っています。

議論をさらに深めていくことで、意味のある鉄道はしっかりと将来世代に残していくことを進めていければと思います。国としてもこれまでのように後ろに引っ込んでいるのではなく、必要があればどんどん前に出て行く、という姿勢をとっていきたいと思っています（拍手）。

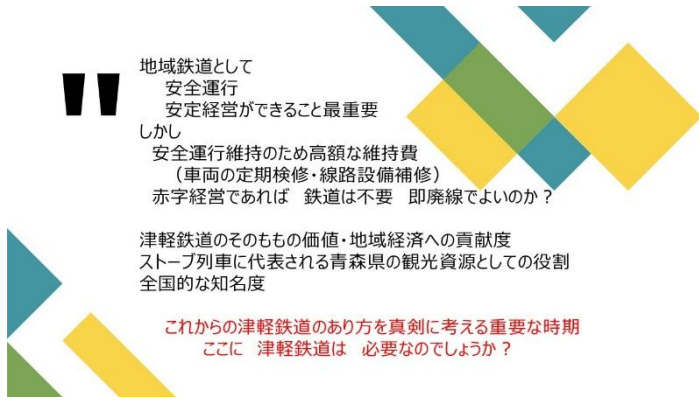
矢ヶ崎紀子

ありがとうございました。それでは澁谷さんお願いいたします。

澁谷房子

津軽鉄道としては、まず安全運行が第一ということはよく分かっています。それから安定経営ができることが最重要であるということも分かっています。付加

価値は、
自分たちが考える以上の魅力があり、もう少し儲けなさいと言われるのも良くわかります。



ただ、昔から、慣習というか、お客様を第一に考え、運賃をこれ以上上げたらますます人が減ってしまうのではないかと、ストーブ列車にはストーブ料金があり、今 500 円ですが、それを 1,000 円に、2,000 円に上げれば良いと思う一方、そうするとお客様が減ってしまうのではないかと、いつも考えながら運賃料金設定をしています。でも自分たちが考える以上の価値があるのであれば、そこで儲けさせていただくこともこれから考えていかなければならないと思っています。

色々和努力はしてるのですが、安全運行維持のためには高額な維持費がかかります。車両の定期検修などで一両につき、数千万の費用がかかっています。線路設備の補修は、道路なら国が作って補修するのが当たり前ですが、線路は自社で作って補修するのが当たり前。線路には踏切があり、そこには大きなトラック等が通りますがそれを直すのも鉄道側、津軽鉄道です。それらの費用は莫大で、運賃収入でその高額な負担を負うのは大変です。それでずっと赤字経営を続けてきていますが、赤字経営であれば鉄道はいらないのか、この地域にいないのか、即廃線となってもそれで良いのか、ずーっと考えてきました。

先ほどからのお話の津軽鉄道そのものの価値や、地域への貢献度、この貢献度はなかなか見えづらく、先程の国際会議場の話と同じで、津軽鉄道に乗るために観光客が来て、その旅客がホテルに泊まる、飲食するわけで、鉄道は赤字ですが、それ以外では付加価値を及ぼしており、地域に貢献しているところがあると思っています。

また、ストーブ列車に代表されるように、青森県の観光資源としての役割、全国的な知名度があります。以前に原代表理事から津軽鉄道をこれから作るとなれば 1,800 億円ぐらいかかると聞きました。1,800 億円の価値がある津軽鉄道をこのまま廃止して良いのか、地域に必要なかどうか、私たちがだんだんと疑問を持つ

てきています。

沿線の人口はますます減少し、疲弊していくこの地域のあり方と、それに合わせて津軽鉄道がこの地域にどのような役割を果たせるのかを真剣に考える重要な時期が今ではないかと思いました。

今日はたくさんの行政の方々が来られています。私たちは一民間鉄道なので、これからの地域を考えると行政の方の力がすごく助けになります。今日は、田口さんがいらして、国の考え方をお聞きしました。今日いらした自治体の方がどのようにお考えなのか分かりませんが、是非先頭に立ってこの地域のあり方とか地域鉄道、津軽鉄道のあり方を一緒に考えていただけないでしょうか。

矢ヶ崎紀子

ありがとうございます。おそらくここにご参加の皆さんの心の中にずしんと響いた言葉だと思います。

おそらく今考えることをしないと、チャンスとしてこれは先延ばしにできないでしょうと、考えるタイミングのことを大事と思わせていただきました。

それではトークセッションを一旦ここで閉め、皆様方からご質問あるいはご意見を頂戴していきたいと思います。

【質疑応答】

質問者 1

津軽鉄道サポーターズクラブの会員の棟方と申します。今日は、本当に素晴らしいお話を聞かせていただき、ありがとうございます。私の仲間でも今日来られなかった人がいるのですが、今日の話を紹介していきたいと思っています。

津軽鉄道のことを考えたりお話しをする時のきっかけとしては、「公共交通の側面」からアプローチしていくのがいいのか、それともフォーラム後半でのお話の「観光資源という側面」からアプローチしていくのがいいのでしょうか。沿線地域の人たちに話を持ちかけていく場合に、どちらの側面からお話をしていくのがいいのか、アドバイスがありましたらお願いいたします

矢ヶ崎紀子

沿線の方々、いつも津鉄を見ている足元にいらっしゃる方々にまずご理解をいただき、やる気を掻き立てるといような方向を想定した時に、どのような話し方をしたら良いのだろうかという大変重要なご質問だと思います。澁谷さんい

がでしょうか。

澁谷房子

この地域の人口減少を考えると、公共交通としての生活の足としての部分を維持していくことはとても難しい。社長はそこに観光鉄道としてプラスすることによって、外貨を稼ぐ、それによってこの鉄道を守るということを考え、これまでずーっとやってきました。

地方はどんどん人口減少、高齢化になっていく中で、鉄道の果たす役割を考える時に、まずはこの地域をどのようにしていくのか、そのことが見えないと鉄道の果たせる役割も良くは分からないところがあります。

会社としては、公共交通として地域の足を守ることができるよう、足りない部分は外貨で稼ぐということを行っている現状を踏まえた上で、今が、行政や地域の皆さんがこの地域をどうしたいのか、そこに津軽鉄道がどのような役割を果たしていけるのかということを考えていただくいくチャンスだと思っています。

田口芳郎

今のお話と重なりますが、結局、鉄道はひとつの手段なのです。鉄道そのものがどうかというよりは、今お話があったようにこの地域をどうしたいのかというところがまず最上流に来る話だと思います。今回の地域交通法改正の議論の中でもかなりその話をしてきました。まず地域がこの人口減少という現実を目の前にして、引き続き多くの人に来ていただいでお金を落としていただく、かつ住民の皆さんが引き続きこの地域に住んでいきたい、住んでいける、と思える地域を作っていく、それが一般的なゴールだと思います。けれど、そのために一体何をしなければいけないのか、そのための移動の足としてどういうものが必要なのか、このアプローチにまず自治体さんの方で徹底的に詰めていただいた上での話になると思います。鉄道によって公共交通的な役割を果たしているところか、観光資源としての役割を果たしているところか、これは線区によって異なっていて、例えば只見線は、先ほどの上下分離区間は、1日3往復しか走っていません。それをもって公共交通として使える足なのかということ、かなり厳しいと思われます。ですから割と観光に振った議論をしていたような気がします。肥薩線のお話もやはり沿線の人口がかなり少なくなっていますので、メインは観光で、これだけの経済効果が出るという話をしていました。ただ、観光に寄った説明をすると、結局一部の観光事業者しか儲けられないのではないかと、私は飲食店もやってなければホテルもやってないし、自分の仕事も全然その辺とは接点がない、一部の人にしか儲けが

出ないものに、なんで公金を使うのだという話に落ちるリスクがありますので、そこもうまく立論しなくてはなりません。観光による外貨がしっかり市域の中に入り、ぐるぐる回って、雇用効果とか、経済効果を通じて市の財政が豊かになって皆さんが住みやすいまちづくりができる、といったようにうまく立論ができるのであったら観光で攻めていくというのも十分ありだと思います。

津軽鉄道に関して言えば、通学需要は多くあると聞いてますし、また観光資源としても十分な魅力を持っている線区だと思いますので、まさに両にらみで押していけば良いのではないかと思います。いずれにしても全体像をしっかりと立論する中で、その中で津軽鉄道の役割は何なのか、なぜこの地域の未来にとって必要なのか、というところをしっかりと固めて持っていく、そのようなアプローチが必要だと思います。

質問者 2

今日は貴重なご講演等を色々ありがとうございました。私は、はるばる神奈川から津鉄沿線の繁栄を祈念しましてやって参りました。

私はもう退職していますが過去に市職員でございまして、国交省大臣官房の方にも随時要望活動でお邪魔をさせていただいておりました。

今日伺った中で、こちら青森県の方とか弘前市の方もお見えでしょうからご賛同いただけるかと思いますが、やはり法改正によって、社会資本整備総合交付金の対象になったのは非常に大きい、ひとつの大きなハードルを超えたのではという感想を持ちました。



今日はこのフォーラムのポスターの写真は、DD352 が 1 番先頭で、次がストープ列車、メロス号という編成で走っています。この DD352 機関車は私と同年で 64 歳、非常に古いですが、これが観光の目玉のストープ列車、そうです煙突がっ

いている列車は見たことなく、神奈川ではそれはあり得ないという特色をお持ちでも、乗客数が年々減少しているというのは、やはりこの高齢化、人口減少社会となっていることから、これは神奈川であっても既成の事実なのです。首都東京都のすぐ隣なのに人口減少は事実としてございます。そういった中で、人がいなければ人を呼べということになります。今日と明日は五所川原の人口は2人増えております、私と女房が来てますので(笑)。そのようなことでもっと観光客が来れば人が増えるのではないかと、観光の力というのは非常に大きく、人がいなければ人を呼べということでございます。

そういった中で、鉄道の機能としましては接続性、五能線と接続したり奥羽本線と接続したりしながら人がこちらの方にやってこれるというこの機能、それから来たら滞在をしなければいけませんので滞在のための施設もいるということで、ストーブ列車は経済の喚起、アップに非常に効果があると思っております。



私の住んでいる神奈川は雪がなく、この地のような地吹雪はありません。岩木山はシンボルまさに山のシンボルだと私も思いますが、この地吹雪というのもひとつの観光資源だと思います。ラッセル車の見学会で、雪を吹き飛ばすから撮影は危ないからだめとの話もあったのですが、私からすると望遠レンズで撮れば良く、ラッセルなんて見たことのない人にとっては観光の資源にもなると思います。

ご講演の中に出た道の駅とのリンクということですが、この辺で私が知っている限りでは「道の駅もりた」が五能線の沿線にあり、24時間トイレが使えますし、外から来る者にとってはありがたい施設です。そのようなトイレが使えるような施設があると、また利用しやすくなると思いました(拍手)。

矢ヶ崎紀子

拍手をいただきました。大変貴重なアドバイスをいただきました、ありがとうございます。きっと澁谷さんがしっかり受け止めてくれていると思います。

質問者3

平川市議会議員の葛西と申します。私が東京に住んでいた時には私鉄を結構使

わせていただいていた。私鉄は大体が鉄道以外の例えば不動産とか、駅中とか飲食いろんな事業をやられていて、例えば私がいた沿線では毎週のようにどこかの駅で、街中巡りとか、食べるイベントとかをやって、結構電車に乗ってもらうような仕組みを作っていました。私はこの青森の私鉄も鉄道だけという固定概念に囚われるのではなく、サービス業なのだという位置付けを持って取り組んでいかなくてはいけないのではと思っています。そこで田口さんにお伺いしたいのは、地域連携も確かに良いのですが、例えば異業種とタイアップするとか、ホールディングスを作るだとか、そういった取り組みに対して補助金を出すとか、地域鉄道でひとつ困るのは、資力が弱いというところがあるのでその資本を増強する手段として地域の、例えばスーパーとの異業種と連携するケースに補助金を出すというようなことは、お考えになっておられないでしょうか。

田口芳郎

民鉄の場合、都市部では人がたくさん住んでいますので、右から左、左から右に動かすことで自分の会社の中でお金を回すことはできるのですが、地方の場合にはなかなか民鉄さん単独でそこを全て内部化していくというのは難しいこともあって、繰り返し申し上げてきた通り地域全体でいかに儲けていくか、その中核に鉄道をどう位置づけていくかというアプローチが必要だろうと思います。国も観光庁で、異業種連携を通じて高付加価値の取り込みをするようなものについて1/2を補助する仕組みを持ってまして、実は鳥塚さんのえちごトキめき鉄道の直江津D51 レールパークの関係で、この補助金を活用いただいています。これも地域の事業者との連携というところで補助がおりていると思います。補助金の仕組みは常に見直しをしていますので、同じようなメニューで今後も続くかどうかは見通せないのですが、やはり我々としても地域においての地域ぐるみでの取り組みを応援していきたいという方針は変わりませんので、なんらかの形でそういった補助の仕組みは残っていくと思いますので、色々ご活用をいただき、またお問い合わせいただければと思います。

諮問者 4

五所川原第一高等学校の木村と申します。

澁谷さんのお話を聞きまして、人口減少そして少子化の時代に定期収入を安定して得るとするのは難しいのかなと思いました。そこで運賃以外の外貨を獲得していかないとダメということでしたけれど、その中でふとした情景が浮かんだのですが、JRと津鉄の五所川原駅前に行くと、夕方の時間帯に高校生が待合室から

溢れて外におり、階段に座ったりして待っている人も多く見受けられます。そこで、津軽鉄道で現在使っていない客車列車があると思うのですが、そういったものを勉強する学習スペースに改造して、使う際には100円とか200円とか少しでもお金を取っていけば、収入も得られるし、高校生も暑い中、寒い中、外で電車を待つこともなくなると思うのでどうでしょうか。車両の改造ではじゃわめき隊や津鉄アモーレさんの協力もいただけるのではないのでしょうか。

澁谷房子

今日の日は大人数の人がいっぱい集まり、地域鉄道をどうするについて話があると、五所川原第一高校さんにお話をしたところ、生徒さんが参加してくれたことがすごく嬉しくて、そして最後にこういう提案いただき、私たちも知らないところの困った、こうすれば良いのではという提案にすごく嬉しく思っています。

そうであれば是非じゃわめき隊、五所川原第一高校さんとそれから津鉄アモーレの皆さんと一緒に遊休車両を活用するための話をしていきたいと思っておりますので、その時はどうかお知恵をお貸しください（拍手）。

矢ヶ崎紀子 —鉄道は地域の宝—

ありがとうございます。なんと、このフォーラムでもうひとつ成果が出そうです。大変素晴らしいことです。

皆様のご協力に大変感謝いたします。それから田口さん、澁谷さんも本当にありがとうございます。石井さんもお熱が早く下がると良いと思います。

今日はいろんなキーワードが出ました。それをまとめきるのはなかなか難しいと思いますけれども、田口さんの資料の中にありました、「本来、鉄道は地域の宝」、その地域の宝というその力を顕在化させるためには、地域がまとまってパートナーシップを組んで、今こそ考えていきたいと思いますというメッセージを心の中心に一番重たいものとして受け取って、そしてみんなで進んでいけたら良いのではないのでしょうか。何年か後に振り返ったら、あの時のこのフォーラムがきっかけだったかも、のような話ができるとっても素敵だろうと思いました。

本当に素晴らしい雰囲気の中で、皆様方が本当に前向きに盛り上げてくださって、こういった温かい雰囲気のフォーラムをさせていただくのは本当にありがたいことだと思います。私からも心からの感謝をいたしまして締めくくりとさせていただきます。

どうもありがとうございました（拍手）。

4. 閉会のあいさつ

津軽鉄道株式会社代表取締役社長 澤田長二郎氏

今日は、こうして皆さんにお集まりいただきまして本当に有り難く思っております。田口さん、矢ヶ崎さん、それから国土交通省鉄道局から福田さんはじめ、県内外の大勢の方々にお集まりいただきまして、本当に感謝いたしております。

津軽の人は、こういうイベントの開催案内をいたしますと、参加の返事が遅めにくるという感じをしていました。それで今回は場所の制約もあり、80名という定員で前広に参加募集をして参りましたが、先程澁谷さんから参加者の報告がありましたように、県内外のいろいろな地域の方々に参加いただいているとのことで、本当に有り難いことだと思う一方、同時にそれだけご支援いただき、この私もまだまだ頑張らなければいけないと思いました。

今日は、田口さんはじめ、いろいろな貴重なお話をいただきました。今回は、私から津軽鉄道の話をする時間はありませんので、私からは来年になってから改めて機会あればお話しさせていただきたいと思っております。

今日のお話は非常に大事なお話でした。田口さんからお話しがありましたように、昨年は鉄道開業150年という節目の年、また国鉄改革で、JRが誕生してから35年でありました。新型コロナウイルス感染症の問題が発生し、JRのローカル線問題が生じましたが、私どもはその何年も前から赤字でやってきております。

先ほど矢ヶ崎さんから「本来、鉄道は地域の宝」というお話がありましたが、津軽弁で「タカラモノ！」と、そういった言い回しがあり、これは、「困ったやつ」みたいなニュアンスを込めて「この宝もの！」と言うのを子供の頃からよく聞かされていたことを思い出しました。

今日のお話をひとつの契機とし、「地域としてどうするのか」を是非皆さんで積極的にご討議いただき、先ほどのように津軽鉄道はこうやっているけど、更にこうした方がいいのではないかという、ご提案を頂戴できればと思いました。

来年は、私が社長に就任して20年という節目の年になりますので、その辺も含めまして改めてお話しさせていただく機会があるかもしれません。今日は、本当に皆さんここにお運びいただきましてありがとうございます（拍手）



地域鉄道の高付加価値フォーラム in 五所川原 どっすー？ 地域鉄道



2023年12月16日(土)

13時30分～15時45分 13時開場

会場:五所川原市民学習情報センター
五所川原市宇一ツ谷503番地5

参加費:無料

参加申込み:ホームページから(<https://ecotran.or.jp/>)

電話での申込み:津軽鉄道総務課 0173-34-2148



ホームページ

プログラム

開会のあいさつ 一般社団法人交通環境整備ネットワーク
代表理事 原 潔

基調講演「地域交通法改正のポイント、地域の鉄道はどうあるべきか」
国土交通省大臣官房参事官 田口芳郎氏

トークセッション「地域鉄道の付加価値を高めるには」

コーディネーター／東京女子大学現代教養学部教授 矢ヶ崎紀子氏
田口芳郎氏
パネラー／ 国土交通省大臣官房参事官 石井宏子氏
温泉ビューティ研究家・旅行作家 石井宏子氏
津軽鉄道株式会社顧問 澁谷房子氏

閉会のあいさつ 津軽鉄道株式会社代表取締役社長 澤田長二郎氏



田口芳郎氏
国土交通省参事官



矢ヶ崎紀子氏
東京女子大学教授



石井宏子氏
温泉ビューティ研究家



澁谷房子氏
津軽鉄道顧問

鉄道はエコ、鉄道でエコ



ecotran JNSTE

一般社団法人交通環境整備ネットワーク主催

○このフォーラムの動画配信を行っています。
<https://ecotran.or.jp/act/231216/231216.html>

QR コードは、

