

6月13日(2日目) 1コマ

「幹線鉄道等活性化事業（形成計画事業）」

【説明者】 鉄道事業課長の石原と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

私のほうから本事業の概要についてご説明いたします。資料につきましては、説明資料、パワーポイントのA4横のものを使わせていただきますので、よろしくお願ひいたします。

1ページ目をごらんいただければと思います。本制度は、地域公共交通活性化・再生法に基づく地域公共交通網形成計画に基づきまして、地域にとって望ましい公共交通ネットワークをまちづくりと一体となって実現させる取り組みを支援するものでございまして、具体的には鉄道の利便性向上のための施設整備を支援しております。

ちょっと飛びますが、資料9ページ目にまとめましたけれども、これまで全国24取り組みがございまして、内容としましては、新駅や行き違い設備を設置して鉄道の利便性を高めるものが中心となっております。

続きまして、10ページ目に本事業の効果についてまとめてみました。事業前と事業完了時から5年後の事後評価時までの利用者の推移をまとめたものでございますけれども、これまでに完了した15の事業についてまとめておりますが、そのうち6つが5年を経過してございまして、これらは全て事業開始前よりも利用者が増加しているということが見ておわかりになろうかと思ひます。

1ページ目に戻っていただきまして、補助対象事業者でございまして、これは地域公共交通活性化・再生法に基づく法定協議会等に限られておりますけれども、この点は論点の一つとして後ほど改めてご説明させていただきます。

補助率ですけれども、本事業は地域が主体となって行うまちづくりや鉄道の利用促進活動と一体となって実施されるものであることから、地域の補助率と同等とすることとしてございまして、上限は3分の1となっております。

資料2ページ目から4ページ目まで、事業の実施事例として3つ挙げてございまして、3駅とも新駅設置を支援するものでございまして、その背景にあるまちづくりのコンセプトはさまざまです。

2ページ目の高松は、鉄道を基軸に市内のバス路線を再編し、市内の公共交通の利便性

を飛躍的に高めることを目的としたまちづくりの事例でございます、次の3ページ目の茨城県のひたちなか海浜鉄道の事例は、高齢化の進む沿線住民の利便性を高めるために新しく駅を設けまして、車に頼らないまちづくりを目指したものでございます。

続いて、4ページ目も同じくひたちなか海浜鉄道の事例ですけれども、こちらは児童数が減少する中、学校規模の適正化と地域の声を踏まえまして、小中一貫教育を実現するために、3つの地区にあります5つの小中学校を1つに集約して、新しい学校の近くに新駅を設置して、沿線地域の新たなまちづくりを行おうというものでございます。

続きまして、本事業の論点につきまして、3点、ご説明いたします。

資料5ページ目、1点目でありますけれども、立地適正化計画の有無の考慮についてです。地方部を中心に、コンパクトプラスネットワークというコンセプトのもと、公共交通の沿線に居住を誘導して公共交通で結ばれたコンパクトなまちづくりを実現する。このためには、本事業と立地適正化計画に基づく施策の連携が何より重要になってきますけれども、このため、本事業の採択に当たりまして、立地適正化計画について、何らか考慮すべきではないかという問題意識でございます。

2点目、6ページ目ですけれども、補助対象事業者は第三セクターや法定協議会等に限定されているという点であります。本制度は、地域主導によるまちづくり等と連携しながら、鉄道の利便性向上を図る取り組みを支援していくという性格から、現在、補助対象は三セクや法定協議会など公的な性格を有する組織体に限定しているところです。しかしながら、本事業で整備した駅等の施設は、最終的には鉄道事業者に帰属されること、また、公共事業関係費でも鉄道事業者に直接補助している公共事業があること、さらに法定協議会を構成する地域に補助金の管理事務に係る負担が生じているということなどもありまして、鉄道事業者そのものを補助対象に加えてもいいのではないかという問題意識であります。

最後の3つ目、次の7ページ目ですけれども、これは鉄道事業者の規模にかかわらず、同じ条件で現在補助しているという点であります。これは本制度が鉄道事業そのものの支援を目的としたものではなく、地域主導で行う鉄道の利便性向上の取り組みを支援するというものでありますことから、全ての鉄道事業者にひとしくこの制度を適用しているところであります。しかしながら、限られた予算を有効活用するという観点からも、補助率等につきまして、事業者の規模に関係なく同じように制度運用することで果たしていいだろうかという問題意識でございます。

以上で説明のほうを終わります。よろしくお願いいたします。

【市川会計課長】 はい、ありがとうございます。

論点につきましては、今、担当課長のほうから3つ説明がございましたので、私のほうから説明はいたしませんけれども、その辺を中心にご議論いただければと思います。

ここからは長谷川先生、取りまとめ役としてご議論を誘導いただきますようによろしくお願いいたします。

【長谷川委員】 それでは、ご意見ある先生方からよろしくお願いいたします。

では、加藤先生、よろしくお願いいたします。

【加藤委員】 1番の論点の適正化計画の有無と新駅の設置の目的がリンクしてきて、例えば人口がある程度あるところとないところで目的が違ってきます。効率性を改善する、つまり人を増やすような駅の設置と、逆にものすごく不自由だから駅をつくったとしても乗る人がいないけれども必要、という場合があるかと思います。そうすると、単純に旅客の数が増えたというだけじゃなくて、例えば車の転換需要が増えたといった定性的なことも把握されるとか、あるいはあるいは公共性、公平性といいますか、そのような2つの評価もありうると思います。それを同じように評価するのは難しいと思いますので、評価の仕方も工夫していただければというのが私の率直な意見であります。

以上です。

【説明者】 事業の採択に当たりましては、事業評価ということをやっております。その中で、今までやってきました事業は、比較的、全体で見ますと、鉄道としては小さなローカル鉄道が多いわけございまして、その効果、さまざまかと思います。今、先生おっしゃいましたような自動車交通への影響とか、もちろん、そういったこともございますので、そういったことが大きく事業評価上、影響を与えるようなものであれば、そういったものも取り込んで、事業全体を評価していくというふうに、規模が小さいので、なかなかそういうものが全てにおいて行われているかというところとあれですけども、そういった影響があるものであれば、そういうものをしっかり拾った上で評価していくべきだと、おっしゃるとおりかと思います。

【加藤委員】 事業評価がありますのでなかなか難しいとは思いますが、そういうふうには書くと鉄道の意味も理解されやすいと思いますので、ぜひご検討いただければと思います。

以上です。

【長谷川委員】 そのほか、先生方、よろしいでしょうか。

【林委員】 ご説明ありがとうございました。

確認ですけれども、9ページ目の実施事業一覧のうち、立地適正化計画が策定されていないものというのはどれになるのでしょうか。

【説明者】 立地適正化計画が策定されていないものですが、立地適正化計画の仕組みができましたのが26年の改正ですので、27年度以降、事業期間が始まっています、番号でいうと、11番の福井鉄道から下のものになりますが、全部で14ございますけれども、このうち、立地適正化計画が策定されていないものは14番目の秩父鉄道、それから17番目の若桜鉄道、18番目の三陸鉄道、それから22番目のひたちなか海浜鉄道、それから23番目の北条鉄道、以上になります。数としては5つになろうかと思えます。残りの9の事業者取り組みについては、立地適正化計画があるということです。

【林委員】 ありがとうございます。

一応、今回、法律を見直してみたんですけれども、義務的に立地適正化計画がなければいけないということではないと理解しておりまして、要はもともとの概念というか、都市の機能との調和を保ちましょうねと、都市の計画ができていれば、それと調和した結果、地域公共交通網の形成がなされるようにという理念が書かれているだけだと理解しておりまして、もしこの理解に間違いがあれば、ご指摘ください。

【説明者】 公共交通活性化・再生法における立地適正化計画との関係でございますけれども、地域公共交通網形成計画の策定に当たりまして、2つ、立地適正化に関するところがございまして、1つは都市計画法の市町村の都市計画に関する基本的な方針、立地適正化計画もこれに含まれますが、そういったものが定められているときには、それと調和を保ってくださいと。これは保たれたものでなければならないということで義務化されてございます。それから、もう一つ、必ずしも立地適正化計画がない場合がございすけれども、そういったものにつきましても、都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策、これは立地適正化計画に限らず、そういった政策が何かしらあればということだと思いますけれども、そういったものに配慮すべき事項を定めるように努めるということがございますので、そういった立地適正化と配慮するような努力義務が課されている、このようなたてつけになってございます。

【林委員】 ありがとうございます。

今、第5条の3項と5項ですよね。要は、そういう計画があれば、基本的な構想との調

和を保たなければいけないという義務がありますというのと、都市機能の増進については努力義務ということなので、なければいけないとは読めないで、そういう意味で許容性がある。立地適正化計画がなくてもよいのではないかと、法律の文面上は許容性があるというふうに考えています。また、必要性という観点から見ると、要は地域公共交通網形成計画等を策定する中で、当然、地公体としては都市との機能連携を考えなければいけない、この法律の発想からして。そういう意味で、仮に立地適正化計画がなかった場合でも都市部がありますという場合に、都市と連携、ちゃんと交通が不便にならないようにしましょうねという発想は、むしろ計画の中で定めなければいけないとあっていて、そういう意味で、そういう計画になっているのかというチェックができるような体制になっているのかというほうが論点の立て方としては適切なんじゃないかなとと思っている次第ですが、その点、いかがでしょうか。

【説明者】 ちょっとすみません、確認でありますけど、まさに先生おっしゃいます網計画そのものの中身にしっかりそうしたことが書かれているかということを確認すべきであって、必ずしも立地適正化計画のほうとのリンクージュではなく、そちらのほうが大勢じゃないかというご指摘かと受けとめましたけれども、そこのご指摘は、まさしく先生おっしゃるとおりだと思います。現状、網計画が500ぐらいございますけれども、この中で鉄道を記載されているのは7割ぐらいあるところがございますけれども、こうした事業などを行うに当たっての、特に網計画をしっかり見る際には、先生おっしゃいましたような観点は、これは今も見ているところではありますけれども、よりそういう意味では、網計画そのものにおける都市計画との関連ですとか、そういったものをしっかり意識して、これからも確認をしていく必要があろうかと思えます。

【林委員】 ありがとうございます。わかりました。

【長谷川委員】 伊藤先生。

【伊藤委員】 先ほどもご説明いただいた輸送人員の推移状況の資料ですが、まず1点確認で、ここで言う輸送人員は、区間、距離、一定区間ではかることになるかと思うんですが、これは始点から終点の数字でとられているんでしょうか、それとも、どこどこ駅からどこどこ駅と区分してとられているんでしょうか。

【説明者】 最初におっしゃられたように、路線全体、始点から終点で捉えております。

【伊藤委員】 もともと事前勉強会の際にもお聞きしていた、新駅ができて、乗降人員でいくと、その駅はきっと増えるだろうけれども、周辺のところから結果的に流れてし

まった場合、まちづくり全体でいくと、それほど効果がないんじゃないかという点に関しては、この数字を見ると、沿線の利用が増えてきているから、全体の活性につながっているという意味合いでとってよろしいということですか。

【説明者】 ほかにも要因はもちろんあるかと思いますが、事業の効果としては全体に及んでいるというふうに捉えることができるかと思います。

【伊藤委員】 今回、モデルでも出ている高松の琴平電鉄、私もよく知っているというか、話も伺ったことがあって、そのときに社長さんが新駅をつくることの効果を明確に言っていたんですね。駅をつくることによって、そこからまちづくりが始まるから、新たな住民をとることが、これは鉄道事業者としても非常に大きくて、かつ、ある程度の補助金がもらえるという意味においては、この事業というのは非常に重要だという話を伺ったことがあるんです。鉄道事業者の視点で行くと、間違いなくそういうことになるかと思うんですが、この点と先ほど来、話が出ているももとの計画、網計画もそうですし、立地適正化計画もそうですし、網計画自体にそこまで実際に新駅とか明確に書かれているわけではなくて、鉄道事業者のある意味、イニシアチブでこういうものが始まって、後から計画がついてくるというケースを知っています。理想的な形は計画があって、その計画に基づいて整備されるということになるかと思うんですが、何が言いたいかという、今日の論点の2番目にもあるような自治体側が計画をつくること、また、業務量の負担感というのは、鉄道局の中でいくと、この事業への計画になりますけど、ほかにもまちづくり関連の計画をつくったり、補助申請でかなりの業務量が生じていて、その効率化は考えなければいけないのかなと思った中で今の質問なんですが、いかがでしょうか。

【説明者】 今、先生おっしゃいました高松に関しては、ここは比較的というか、相当よくできているところでありまして、琴電の沿線に地域公共交通総合連携計画という連携計画の時代にもう重点駅の整備というものが載っておりますので、そういう意味では、後から駅の事業というものがつけ足されたというよりは、もともとこういう駅づくりということ視野に入れてまちづくりとか公共交通結節点というものをつくろうというふうになっているのが高松の事例ではあります。先生おっしゃいましたように、いろいろ地域のほうの都市計画の関連、その他も含めて、いろいろ事務量は相当あるということは我々も認識しているところございまして、そういう中で、論点の2番目にありますような実際の補助金の対象は地域の協議体というんですか、そういうところになってしまう、それに伴うお金の管理、その他の事務もあわせて生じてしまうということについては、我々も問題意

識は持っているところでありますので、ここは地域の負担軽減という観点からも何とかできれぱと思っているところです。

【伊藤委員】 最後、もう1点、。多分、今の部分と1つ目の論点にもある立地適正化計画も踏まえることが望ましいという点、先ほど林先生からの話にもあるように、義務化されているわけではないことを考えたときに、もしかしたら通知か何かで望ましいということが出されているのかもしれないんですが、受ける自治体側からすると、どうしてもそれが一つの拘束力のように見えてしまっているケースがあるので、弾力的な運用で、それぞれのまちごとにどうしたいか、どうありたいかということを自治体側が考えなきゃいけないけれども、実態としては複数の計画をつくっても、ありたい姿には結びついていないことが多い。計画はどうしても形式的になりがちなので、それよりは自由な自治体側が思っていることがちゃんと補助のスキームに乗っかってくるというような形を今後とっていく、結果的には立地適正化計画を少し外すというようなことになろうかと思えます。意見として申し上げたいと思えます。

【長谷川委員】 はい、上山先生。

【上山委員】 レビューシートの予算額と執行額を見ているんですけど、結構、年によってばらつきがあるように見えるんですけど、これはどういった原因でこのような形になっていくんでしょうか。

【説明者】 1つの事業、五、六年かかるものもありますけれども、大体、新駅、短いもので1年、長いもので二、三年ぐらいで終わっておりますと、そうしますと、年によって事業箇所数にばらつきが出てきておりますのと、さらに1カ所当たりの事業につきましても、大規模な駅もあれば小さなものもあるということで、予算額にばらつきが出ていると。ちなみに、最近5年ぐらいで見ますと、大体、少ない年で3カ所くらい、多い年で6カ所ぐらい事業をやっているというような状況になってございます。

【上山委員】 日本全国で考えて、3カ所というのは極めて少ないように思うんですが、そもそもこういう案件が上がってくる過程というのはどういった形で上がってくるんでしょうか。先ほどイニシアチブという言葉もありましたが、どこがイニシアチブをとって、案件として上がってくるという形になるのが多いんですか。

【説明者】 私どもは本省のほうから、地方運輸局に鉄道部がございまして、こちらを紹介しまして、それぞれの管内の事業者さんのほうにそういった事業化の要望があるかないかということを毎年伺っております。その中から、手が挙がってくれば、内容を聞いた上

で、事業に向けて調整していくというようなプロセスになってございます。

【上山委員】 そうすると、基本的には事業者がやりたいというところから始まっているという形ですよ。

【説明者】 そういうことになります。

【上山委員】 そうすると、必ずしも地域公共交通網形成計画でこういう形にしたいというのがあって、そこから派生しているというのではなくて、あくまでも事業者の事業がもとになっているということになると、事業の目的というのはなかなか達成することは難しいんじゃないのかと思うんですが、いかがでしょうか。

【説明者】 我々がお尋ねしているのは基本的には鉄道事業者でございますけれども、既にこういった網計画の策定等の取り組みが行われている場合には、必ずそこに鉄道事業者が入っておりまして、地域でそういった計画の策定等の取り組み、調整が行われているということは事業者が承知しておりますので、そういった意味では、それらも反映した上で要望が上がってくると考えておりますけれども。

【上山委員】 例えば挙げていただいた事業数が24ですか。その中で、実際、事業実施事例としても挙げていただいているんですけれども、同じひたちなか海浜鉄道が2つあるというのは、茨城県内でもこれだけですよね。やはり随分、偏りがあるんじゃないのかなと。本来の目的としては、事業じゃなくてまちづくりというところから来ているんだと思うんで、もう少し自治体なり御省なりでシニアチブをとる形になってもいいんじゃないのかと思うんですが、どうでしょうか。

【説明者】 おっしゃるように、自治体に十分かというのはあるかもしれませんが、我々、地方運輸局単位でそういった地域の鉄道事業者、それから自治体の方にもお声がけして、毎年、勉強会等を行っております。どうしても鉄道事業者中心になってしまっていて、ご参加いただける自治体が全てとは申しませんが、そういった場も捉えて、こういった事業の周知というのは図っているところでございます。

【上山委員】 事業の周知という話でなくて、それぞれの自治体とかでここにこういったまちづくり、公共交通網形成というのをしたいというのがあるんじゃないのかなと思うんです、自治体の考えとして。そういったものに基づいた、もちろん、それで事業者が乗ってこなければそれまでだという話ではあると思うんですけれども、一定程度、考えるところで働きかけをして、まちをつくっていくというところを目的としている事業なのかなという気がするんですけれども、実際の運営としては、事業者が補助金を得て事業の運

営が収益を生むようにというような形になっているということなのかなという気がするんです。そうすると、交通網形成というよりは事業者の補助、赤字の事業者の補助にとどまっているというような事業のように思えるんですけども。

【説明者】　　ちょっと私のほうからもお答えさせていただきますけれども、先生の問題意識、我々も非常によくわかるところでありますけれども、我々が運輸局を通じて鉄道事業者のほうから手を挙げてもらうといえますか、案件を出していただくというのは、今、室長のほうからもお話ありましたけれども、その前提として、鉄道事業者が入っている当該地域のまちづくり、交通網形成計画のような形ですね、あるエリアでそういう話が具体的に上がってきて、何らか鉄道のほうでも新しい駅を設ける、行き違い設備を設けるといったようなものがその地域のまちづくりの中である程度、議論として出てきているというようなものを鉄道事業者のほうで、これは鉄道施設の整備を直接の支援対象としているという関係で、鉄道事業者のほうから我々が情報をいただいているということではありますけれども、もちろん、これを我々が全国の自治体に対して何か鉄道の関係の利便性の促進、それからまちづくりを一緒に行うような事業は何かございますかという聞き方も、もちろん、これはやり方としてはなくはないかと思えますけれども、ここは事業対象というところに着目して、まちづくりの議論に参加している鉄道事業者から案件を上げていただくということで、まちづくりといった目的にも資するような事業をピックアップできるのではないかと考えているところです。

【長谷川委員】　　どうぞ、林先生。

【林委員】　　資料12ページの見方として、今のご質問にちょっと関係するのかもしれないんですけども、これはまず、298自治体のうち、網形成計画策定済みなのは6割未満なんですか。他方で鉄道会社について言うと8割が沿線の全または一部の自治体で網計画を策定済み。つまり、地域鉄道があるところについて言うと、その周りの自治体は結構な高さで計画をつくっているけれども、全体の自治体としては6割程度にしかなくなっているという見方をすればいいんですかね。

【説明者】　　切り口がそれぞれ違いますけれども、沿線自治体をベースとして見ると6割、鉄道事業者が何らかの形成計画策定済みで鉄道が走っているかどうかという意味でいくと、8割超になっているということでございます。

【説明者】　　若干補足をいたしますと、ほんとうに例えばなんです、1本の鉄道事業者について10自治体がありまして、そのうち1だけつくっていても、右側の緑の部分に

分類されますので、切り口として、沿線の自治体数を数えて集計すると左になって、事業者ベースで集計すると右になるという集計の仕方でございます。

【林委員】 ありがとうございます。

思い浮かんだ疑問点として、要するに、そうか4割はつくってないんだと思って、要するに地域鉄道が走っていないところって、あんまり計画自体もつくっていないのかなというのがこの資料から思った疑問だったんですけど、そういう理解になりますか。

【説明者】 走っている自治体だけを298ピックアップしまして、逆に言いますと、走っているんだけど、残りの123自治体はつくられていないという状況でございます。

【林委員】 見方が間違っていたことはわかりました。ただ、結構低い率なんですね。それ自体は、もちろん、法律上はつくらなきゃいけないという義務になっていないからだとは思いますが、それ自体の問題点というのはないものなんでしょうかね。

【説明者】 問題点というと、なかなかお答えしづらいところですけども、ざっくり申し上げて、今、地域鉄道のうち、赤字が大体、4分の3、4分の1が黒字という状況になっていまして、そうしますと、赤字、黒字で分けられるわけではありませんけれども、より地域として、そこの地域鉄道のあり方、存続なども含めて、ほかの交通網ともあわせて、どういうふうにあるべき交通網、交通のネットワークをつくっていくかというような、より問題意識のある自治体というのは、大体、地域鉄道全体で見ると4分の3ぐらいのエリアかなと思いますので、そういう意味では、網形成計画が策定されていない自治体が41ございますけれども、これは若干、想像の部分もございまして、4分の1の黒字の地域鉄道の沿線の自治体などは、ひよっとすると、鉄道ということに着目して網計画をつくる必要性というものをあまり考えていないといえますか、問題意識があまりそっこのほうはないということもあって、これぐらいの数になってしまっているかもしれない、ちょっとここは想像でありますけれども。

【長谷川委員】 アトキンソン先生。

【アトキンソン委員】 資料の10ページを見ますと、6番がJR西日本、8番もJR西日本で、新駅の設置にお金を出していますけど、これで見ると小さい沿線かもしれませんが、連結で見ると、JR西日本というのは1,969億円の営業利益を出している会社ですが、こんなにもうかっている会社になぜこういう補助金を出すのかというのはご説明していただきたいのと、7番、13番なんですけど、そもそも事業完了前年度から圧

倒的に乗る人数が多いところで、想像するにはそんなには困っていないと。なおかつ、満遍なくこういうところも増えていますので、それ以外のところは想像するにはなるほどだなと思いますけれども、この4つに関しては、なぜこういうところが対象になるのかちょっと不思議に思いますが。

【説明者】 この点は、特にJR西日本が2つございますけれども、確かに非常に大きな営業利益を上げている事業規模の大きい会社ではございますが、この事業の大きな目的が鉄道事業者を支援するという、経営支援ということが目的ではございませんで、こういう仕組みを設けることで、地域に鉄道なども活用した公共交通の利便性の促進とまちづくりという動きを起こさせるといいますか、一種のこういう助成の仕組みを得ることで、考えるインセンティブを与える、触媒のような働きかなと私は思っておりますけれども。まちづくりの一つのプロモートをするためにこういう仕組みがあるので、そういう意味では、確かにJR西日本、非常に大きな会社ですけれども、可部線や城端線というローカル鉄道で、こういう沿線で地域の方がローカル線を使ってどうまちづくりをしていくかということを考えることを促進するという意味では、こういうものも支援の対象にするということについて、一定の意義があるのかなと思っております。あと、利用者数の多い7番や13番も同じ考えでございまして、やはりこういう仕組みがあることで、比較的、これは皆、ローカルの鉄道で、確かにほかと比べると利用者数は多いですけれども、それでもそうした事業目的から考えると、一律にこういう事業規模や利用者数というところで、支援するかしないかというふうに切りわけるとは、これまではしていないところです。

【アトキンソン委員】 ということであれば、例えば利益が10兆でも100兆でも、新駅が必要だと思えば、その会社はやりたくない、無理やりにやらされているということであればわかりますけれども、そうじゃなければ、ここでやることによって、もうかりますよ、それで利益が出ますよ、さらに大きくなりますよ、利益と全く関係なく、1兆、10兆、100兆の利益でも、こういうふうに理屈としては税金を出す考え方ということですか。

【説明者】 論点には出ささせていただいておりますけれども、現在の考え方は、事業者の規模ということで差をつけるということにはしていないということでございます。

【アトキンソン委員】 いいんですかね、それで。だけど、そうだとすると、まちづくりをやりましょうということで、利益があるなし関係なく試しにやってみれば、国がお金を出しますからといって、どのぐらいの現実性があって、その会社のリスクはほとんどぜ

口にしているのです、かなり少なくしているのです、経済合理性がどうであれ、自分たちはそんなに負担しないからやりましょうと、無条件に必要なところにぼんぼん出すことは考えられないわけではないということですよね。さっきも申請が来れば応えるみたいな話でもありましたので。

【説明者】 そういった意味で申し上げますと、最初にご質問ありました事業評価というものを行っております、その中では事業の収益性というようなこともチェックしてございますので、これまでの事業で補助金を入れなくてももうかっているじゃないかというところはなかったかと思えますけれども、もしそういうふうな事業をやることによって膨大な利益が生まれるというようなことがその中で見えてくれば、そこは当然、補助金を入れる必要があるかどうかということは考えていかなければいけないと思います。これまでそういったことはなかったかと思っております。あと、JR西日本のこれまで支援してきた2路線ございますけれども、先ほども説明いたしましたけれども、JR西日本でありましても、いわゆる地方交通線といわれている路線でございます、路線を区切って取り出してみれば、さほど収益性の高い路線ではないというふうには思っております。

【長谷川委員】 伊藤先生。

【伊藤委員】 今回の部分を理屈にしてみると、じゃあ、もともと収益性よりも公益的観点で三セクをつくったり、地域鉄道を運行している事業者と、全体路線の大部分がある意味では収益性のとれないところ、そもそもそれを一つの公益的観点という目的の中で事業をされているので、そこがあるからJR西日本にも補助しなければいけないんですよという理屈にはいけないんじゃないかなと。もちろん、切り取ったときに、そのエリアはなかなか収益性がとれないから、そこへの整備に補助をするんだという理屈は、多分、そっちの理屈のほうが強いんだろうなと思うんですが、これは秋のレビューのときに、アトキンソンさんと私が一緒にやったホームドアの設置の話も結構同じところがあって、安全のためのホームドアだとか、まちづくりの観点での整備なんだと目的はわかる場所があるけれども、最終的にお金が行くところと考えると、結果的にそういう事業者の違いがあるから、優先順位はつけられるんじゃないかなと思うんです。もちろん、自治体が協議会でそういう計画をしっかりと作ってもらうということもあるのかもしれないんですが、そこには何かしらの補助率かもしれないし、優先順位なのかもしれないんですけど、そういう差をつける必要性はあるんじゃないかなと思うんですが、いかがでしょうか。

【説明者】 私も冒頭の説明でちょっと申し上げましたけれども、今、この制度のある

意味、まちづくりといたしますか、そういう目的のほうからの帰結として、支援対象の事業者について、何らかそういった事業の優先採択等々においても特段、差異は設けていないところではありますけれども、ただ、確かに先生おっしゃいますように、予算が無尽蔵にあればそういうこともあり得るかもしれませんが、限られた予算ということもありますし、そこはより効果的なお金の使い方としては、一つの考え方として、白か黒かということにはすべきではないかと思いますが、何らかの運用なり仕組みに当たって、採択の順番なのか、そこはちょっといろいろ考えないといけないと思いますけれども、そこは一つ、考え方としてはあろうかと思えます。

【市川会計課長】 間もなく質疑が終わりますので、先生方、コメントシートのご記入をお願いいたします。合図をいただければ回収に回りますので、よろしく願いいたします。

【長谷川委員】 上山先生。

【上山委員】 輸送人員の推移状況、10ページなんですけれども、完了したところは1から120なんですかね。ただ、ひたちなか海浜鉄道、沿線全部という話だったと思うので、そうすると、1番に関しては、多分、10番の効果も含めて増えているという形ですよね、5年目に関しては、おそらくそういうことですよ。

【説明者】 そうです。完了年度が違うだけです。

【上山委員】 だから、実際には多分、120を切れるぐらいの数字なんじゃないのかなと思うんですが、当然、増えていくべきだと思うんですけども、増加率としては、このくらいが当初見込んでいたような数字なんじゃないでしょうか。おそらく事業を採択するときに、こういった事業をすることによって、これだけの効果が見込めるという計画が出てきて、それで採択に至っているということだと思うんですけども、増えるのは当然、増えてもらわなきゃいけない。当初予定していたものと比べて、結果的にどうだったかというところがわかれば教えていただきたいんですけど。それによつては、採択の適否というところがわかるんじゃないのかなと思うので。

【説明者】 採択時の事業効果の測定ですけれども、あくまでも駅によって増加するのが何人ぐらいだろうというところは計測しておるんですけども、路線全体で何名増えるというところはその時点では計測しておりません。ちなみに、議論と異なるかもしれませんが、ひたちなか海浜鉄道の新駅の高田の鉄橋駅の場合でいきますと、当初、1日当たり、その駅の利用者数は376人という想定をしておりましたが、開業5年目で見

ると491人というふうな結果、予想を少し上回ったような結果にはなっております。路線全体での当初見込みというのは把握できておりません。

【上山委員】 測定するものが区々になっていると、なかなか効果測定はしにくいと思うので、効果がこういうふうに上がったというのであれば、当初の採択時においても同じ数字というのをまず把握していただくことが必要なかなと思います。あとは、当然、こういったところ、補助するところというのは、そんなにもわかる路線ではないとは思っているんで、これによって、収益がどれだけ上がったというのは、必ずしも効果測定のはかりとしては正しくないのかなと思うんですが、そうは言いつつも、最初、採択するときにこのくらいの効果が見込めるというのに対して、どれだけの効果が実際に上がったか、そういうところはやはり比べる必要はあるのかなと思うので、単純に人が増えたというだけでなく、当初予定されたものと比べてどれだけ人が増えたかというところをちょっとアウトカムの考え方にも入れていただければかなと思います。

【長谷川委員】 私からも一つ。

基本的には、自治体さんと事業者さんの間で、まず、自治体さんのほうで立地適正化計画があって、法定協議会のほうでもしっかり同意に基づいて地域の公共交通の再編計画がなれていて、そういうものに対して、その中で鉄道で新駅を設置するとか、そういうのがあれば国が補助していくということなんだと思うんですが、私ども、気になっているのは優先順位についてなんですけれども、こういう要件を満たしていれば、どの自治体さんでも基本的には公平に受け付けて、その中でいろいろ時期とかを見ながら予算をつけているということなのかなとは思いますが、ただ、この資料を見させていただいたときに、ひたちなかですかね、学校が統合されて、駅がないととても通えません。親が車で送り迎えするんですかというような地域に対して、駅さえできれば、今までどおり、あまり通学時間も変わらず行けますという地域と、もう一つは7ページにJRさんの例も書いてありますけれども、そもそもおそらくミッシングリンクのようになっていたと思いますが、ある程度、住宅街とか官公庁ができて、そろそろ鉄道もという、地元からそういう声が上がっているということだと思いますけど、そういう部分ですとか、緑井駅、要は大型商業施設があるので利用者が多いので、スロープをつけたり、屋根をつけたり、要は雨にぬれず、快適に歩いて商業施設に行けるようにということなのかなと思うんですが、やっぱりこういう2つを比べてみたときに、自治体でも事業者でも両者でも解決できないものに国の補助を出していくという意味からすると、優先度というのはつけられるの

ではないかなと率直には思うわけですが、前者のほうがより国がさらに補助としてお金を出していくという意味では、優先度とか緊急度が高いのではないかなと思うんですけど、現状の運用に照らして、そういうことというのは、今、考慮されているのでしょうか。

【説明者】 駅をつくる目的はさまざまかと思います。小学校、まさに必要不可欠な施設と誰が見ても間違いないかと思いますが、それ以外にも立地適正化の施設として、商業施設とか病院ですとか市役所ですとか、そういったものも入ってくるかと思いますが、どれが優先できるのかというのはなかなか難しいのかもしれませんが、あくまでも比較考慮になるのかもしれませんが、今までは周辺施設によって何か差をつけるということはしてはいません。

【長谷川委員】 おそらく国交省さんのほうで自治体が持ってきた計画に優劣というのはなかなかつけにくい立場なのかもしれませんが、ただ、国交省さんとして国のお財布から補助を出すということは、どこにどういう順番で出していくのか、これはおそらく国が説明責任を負うことだと思いますし、そこはいろんな政策的な合意で決めればいいんだと思いますが、ただ、計画ができて、補助が上がってきた順番で、工事の進捗の順番でというのは、私は少し違うのではないかなと思っている次第でございます。

【説明者】 今、先生からご指摘いただきましたことにつきましては、そこはこれからの運用に当たっても、しっかり考えていきたいと思っております。

【市川会計課長】 ちょっと無線が混線しているみたいで、すみません。

【長谷川委員】 加藤先生、どうぞ。

【加藤委員】 事業評価からすれば効率性が高いほうが通りやすいですね。逆に今の話って、効率性が高いところにまずいですよという話ですから、さきほど申し上げたように評価を整理すればよいように思います。まちづくりの場合は供給力効果をいっているわけですね。そうすると、事業評価とは違うことをやっているわけですから、評価が混線しているように思うので、評価の体系とか、整理が重要になっていると私は感じました。

以上です。

【伊藤委員】 先ほどお話があった網形成計画をつくっているかどうかの12ページの資料なんですけど、これはもともと何か調査をされていたものになるんですか、それとも今回調査をしてみたのでしょうか。

【説明者】 今回、ご質問がございましたので、確認してみました。

【伊藤委員】 ありがとうございます。

【説明者】 網形成計画が何件つくってある、どの自治体がつくっているというのは国交省として把握していましたが、地域鉄道事業者を拾い出すということは今まで作業していなかったので、今回、調べをさせていただきました。

【伊藤委員】 ありがとうございます。とてもイメージがつきやすいと感じました。その上で、今、つくっていない41%、123ですかね、これは市か町かはわかりますか。私がふだんかかわっている実感でいくと、町単位では作れていないんじゃないかなと思っているんですが、いかがですかね。そんなこともないですかね。

【説明者】 ちょっと一概にはあれですけども、町でもつくられているところはございますし、市でもつくっていない、ちょっと数を集計していないのでわからないんですけども、町だからつくっていないということもなく、つくられているところも複数あると認識しています。

【伊藤委員】 であれば、一つの事例としか申し上げられないと思うんですが、地域鉄道が本来はまちづくりの中の一つの中心にしなければいけないけれども、だんだんと人口が減少して行って、乗降客が減ってくるから廃線の危機を迎えるという状態があると思います。大体、人口規模の小さい自治体に多くて、私がかかわった幾つかの自治体の中でも、計画をつくっていないんですね。一番の課題は何かと聞くと、鉄道の廃線になるかどうか。これって、実はすごいギャップというのか、本来、そういうところほどこういった方向性をつくってちゃんとした支援を受けられるような体制をつくらなければいけないと思うんですが、ただ、これも実感で、じゃあ、そういうところに計画を早くつくれよと言ってつくれるかというのと、やっぱり人口規模が小さいところって、職員数も少ないので、なかなかそうならない。今回のこの網形成計画は、必ずしも一行政区に限定しているわけじゃなくて、協議会をつくるから、近隣の沿線の市と一緒にすることもできるようになっていると思うんですけど、これを聞いていると、実際にそういうケースってあんまりなくて、やっぱり結果的には隣接している市は、単独で形成計画つくろうというふうにしてつくってしまっているケースをよく耳にしているので、何か解決策があるわけではないんですが、今ある駅や鉄道をどうまちの中の軸にしていくかということを考えなければいけない自治体ほど、どんどん考える余力が減ってきているように感じています。

【説明者】 答えになっているかあれですけども、あの計画自体は市町村単独というのがありますし、県が町と連携してつくるということも法律の制度上できるようになっていますので、例えばですけども、若桜鉄道という鳥取の上下分離した第1号なんですけ

れども、そういったところでは、かなり鳥取県のほうも協力して引っ張ってというようなこともありますので、町だけでできなければ、県の力も借りてというのも一つのあり方かなと思います。

【長谷川委員】 取りまとめの案が出てまいりましたので、説明差し上げます。

評価結果につきましては、事業内容の一部改善が3名、事業全体の抜本的な改善が3名でございます。

主なコメントをご紹介いたしますと、地方や都市、事業者の規模、収益性も判断基準に加えて、補助の配分についてしっかり優先順位を設けるべきではないか。この事業の目的に地域鉄道の利用促進が入っていることを鑑みますと、優先順位の補助率の差異などをつけられないのか。より自治体等が目的意識を持って推進すべきではないか、また、アウトカムについても当初計画の見込みと比較をもう少し取り入れていただきたい。新駅設置の目的につきましては、自動車からの転換による混雑の緩和や子供のアクセシビリティの改善など目的は多様でありますけれども、事前に事業評価を経ているため、効率性の評価はクリアしていると思いますけれども、別の評価基準についてもあるのではないか。地域開発効果と同列にするのはいかがなものかという意見もございます。また、事業者の収益状況と関係なく補助することは理解できないという意見。公共性を全面的に出して事業者の経営状況を見ないというのは、やはり明確に他の国の補助制度とも矛盾しているのではないかという意見がございます。協議会に補助対象者を限定することは妥当でないというふうな意見もございます。理由としましては、一つは許容性として、既に自治体の意見というのは計画の作成に反映されておりますし、いわゆる法的分野のほうでも自治体の同意をとって計画をつくっていくということになりますので、そちらである程度、自治体の意見も反映されているのではないかということと、必要性の面でも、やはり法人格がなくて、法定協議会が意思決定のプロセスが明確に仕組みとしてなっておりませんので、やはりそぐわしくないのではないかという意見がございました。

これらの意見を踏まえまして、本公開プロセスの評価結果及び取りまとめについては、評価結果については事業全体の抜本的な改善とさせていただきたいと思います。成果目標について、各路線の個別の状況にも留意しつつ、単に駅の乗降人員だけに着目するのではなく、事業の効果を測定するために多様な指標を検討すべき。2点目が地域公共交通の利便性向上という目的を達成するために効果的なものとなるよう、例えば利用者数の多い路線については事業者の収益、利用者数によって補助率に差をつけたり、採択に当たって優

先順位を決めるなど、補助対象者のあり方についても検討すべき。3点目、単なる事業者補助とならないように、また、地方公共団体の負担感を少しでも減らすよう、まちづくりや地域公共交通網形成計画との連携を強めるべきではないかとさせていただきたいと思えます。

ご意見等はいかがでございましょうか。

それでは、案どおりとさせていただきたいと思えます。どうもありがとうございました。