

第2回鉄軌道サービス部会 議事録

日 時： 令和4年11月4日（金）15：00～16：00

場 所： 富山県民会館7階 701号室

出席者： 委員名簿のとおり

1 開会

2 挨拶

●田中局長

皆さんこんにちは。本日、富山県地域交通戦略会議第2回鉄軌道サービス部会を開催しましたところ、皆様方には大変お忙しい中、ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。また宇都宮部会長には、遠路ご参加賜りまして、重ねて御礼申し上げたいと思います。

地域公共交通の利用については、新聞報道等でご案内の通り、新型コロナ対策の行動制限の緩和ということで、若干上向きつつあるのですが、コロナ前と比べますと依然として大変厳しい状況となっております。

このため将来を見据えまして、地域公共交通の維持確保、利便性の向上は重要な課題であります。

こうした課題に対応するため、県ではご案内の通り、富山県地域交通戦略会議を立ち上げまして、持続可能な地域公共交通の確保に向けた、新しい計画を策定することとし、議論を重ねております。

9月に開催しました第2回の全体会議では、戦略の基本的な方針・考え方についてご議論をいただき、ウェルビーイングの向上をもたらす最適な地域交通サービスの実現を目指すこと、また、関係者間の役割分担・責任分担について考え、地域全体での実現を目指すことなど、ご了承をいただいております。

本日の部会では、こうした基本的な方針・考え方に留意しつつ、地域鉄道に対する国の支援制度を踏まえ、鉄道事業者への支援について、皆様にご議論いただきたいと思います。皆様方には、それぞれのお立場から忌憚のないご意見をいただきますようお願いいたします。それでは本日よろしく願いいたします。

3 議事

(1) 地域鉄道に対する国の支援制度について

●宇都宮部会長

部会長を仰せつかっております、宇都宮でございます。本日もよろしくお願いいた

します。では座って司会を務めたいと思います。

早速、お時間もないので議事に入りたいと思います。すでに局長からご説明ありました通り、この参考資料、お手元、こちらに9月1日の第2回の戦略会議の結果が出ております。

ウェルビーイングの向上をもたらす、最適な地域交通のサービスの実現を目指すこと。自治体や地域住民の積極的関与、参画事業者間の協調など、関係者間の役割分担・責任分担について考え、地域全体で実現を目指す。

この大きな方向が出ましたので、本日はこの方針・考え方に沿って、具体的な役割分担等について、委員の皆様と意見交換をして参りたいと思います。

まず、本日議論のための参考として、事務局に資料をご用意いただいております。

まず、事務局の方からのご説明をお願いしたいと思います。

●事務局

(資料1、資料2、資料3に沿って説明)

(2) 質疑応答・意見交換

●宇都宮部会長

道路などの場合は公共事業として国も含めて全面的な支援がある一方で、制度があるとは言え、あくまで地域鉄道に対しては側面支援です。したがって3分の1の範囲、しかもあとは自治体で考えてくれという形になっています。

ウェルビーイングの向上ということを掲げたわけですが、利便性の向上、移動の利便性向上といった補助金というのは本当にごく僅かであるという現状かと思えます。富山県としてもいろいろ要望されているということですが、現状、非常に厳しいのだろうと考えます。

その辺りも含めまして、現行の制度を基に、今後どういう形でウェルビーイングの向上に資する最適な鉄軌道サービスを実現していくべきか、自治体を含めた関係者間の役割分担・責任分担を考えていくにあたり、まず交通事業者の委員の皆様にご発言いただき、先ほど事務局から紹介ありました地域鉄道に関する国の支援制度について、自社で活用されている場合はその状況について、ご負担の状況なども含めてご説明いただければと思います。

また、現行制度について、最適な鉄軌道サービスを実現するにあたり何かご意見があればお伺いしたいと思います。

●日吉委員

あいの風とやま鉄道でございます。よろしく申し上げます。

まず、国の補助制度の活用事例ということで、資料2ページに国の支援制度の概要が出ております。

まず安全輸送の確保に関しては、今までの例とすれば投排雪除雪車の整備などに活用させていただいています。先ほど部会長がおっしゃった通り、金額が極めて少なく、全国的にも非常に少ないということで、例えばこの補助制度の中に検査補助というメニューがあるのですが、これは全体の予算がないので配分されません。そういった話が、いつものようにあるという状況になっております。

大規模橋梁の塗装などは、今まではやってこなかったのですが、これからやっていかななくてはいけないなかで、こういう補助を活用しながら進めていかなければいけないと思っております。

そのためには県と一緒に、この安全輸送の確保に関する国の補助を大幅にふやして欲しいという形で、要望を一緒にしていかないといけないと思っております。

例えば、投排雪除雪車を入れたときなのですが、この時国の補助が原則3分の1と言われているのですが、実際のところ予算がないということで、4分の1にされてしまうというようなケースもありました。当社の場合は経営安定基金がございまして、残りについては、その経営安定基金を充てさせていただく形で、安全確保に努めているということでございます。

それから2ページの右の方にあるコミュニティ・レールは、新駅の整備に活用させていただいているのですが、この場合は国が3分の1、県が3分の1、地元市が3分の1ということで、国、県、市で賄っていただいているということでございます。

これについては、いわゆる並行在来線として立ち上げた経緯もあるので、公的な負担で新駅の設置をお願いするという形で進めてきたところでございます。

それから下の方の車両の整備もあるのですが、この車両の整備についても基本3分の1と言われていますが、なかなか国の予算が無いということで、場合によっては4分の1に絞られるケースもございます。

さらに、この車両の整備についての問題点は、原則として更新を前提とする点で、つまり古い車両をつぶして、その代わり新しい車両を作るというのが前提ということになっております。

そのようなことから、基本的にはこの国の補助制度を活用していきますと、車両を増やして増発とか増車をしていこうとしても、足かせになってしまい、車両は増やせないというようなことになっております。

サイクルトレインを整備する場合などは、例外として措置をされているのですが、なかなかその例外というのは、やっていくのはなかなか難しいということもあって、大変だということでございます。

この車両の整備の際の財源内訳ですが、国の補助金、残りは先ほど申し上げた安定基金で補填させていただいています。

それと、書いてはありませんが、バリアフリー関係の補助金で、エレベーター関係の整備を対象とした補助制度もございます。これについては、国の方は今まで補助対象基準で3,000人と言っていたのを、2,000人に緩和してきているのですが、それにしても、まだまだ県内では2,000人ぎりぎりのところが多いので、要望が多いという

ことで、これは国に対しては、この 2000 人というのも、弾力的な運用をして求めていくということが必要だろうと思っております。

バリアフリー補助を活用した時の財源内訳ですが、これは国が今 3 分の 1 なのですが、今後 2 分の 1 になるという話もあります。現状の補助制度で言うと 3 分の 1 で、6 分の 1 が県、6 分の 1 が地元市になり、残り 3 分の 1 が鉄道事業者ということになるのですが、私どもの方では安定基金で補填させていただいています。

そういうような形でございますので、役割分担という意味で言いますと、当社の場合は先ほども申し上げましたが、並行在来線として立ち上げて、出資が県と県内全市町村、そして県内の有力な企業さんによって出資を受けたという経緯もありますので、基本的には国、県、市、或いは県の基金という形での支援がされているという形をとっております。

そういう意味では、この役割分担については、当社においてはある程度、先進的な形で整理されているのではないかと、思っております。

●宇都宮部会長

先進的という言葉もありました。この間、私も新駅を見てきましたが、ああいう形で新駅が出来てくると、利便性が上がるのだらうと思った次第です。

●楠委員

万葉線の楠です。よろしくお願いいいたします。

当社万葉線は、高岡と射水、2 つの市を行ったり来たりしている通勤と通学に利用される生活路線です。それともう一つ、ドラえもん電車というのがあり、コロナ感染症の関係で今は外国の方々は少ないですけれども、観光に見えられる方は、それに乗るために綿密に時刻を組んで乗られるような状況でございます。

電車を使ったものとしては、地元密着型として、町の活性化に一役立たせないかということで、いろいろまちづくり会社の企画と一緒に、電車を路面に停めて、そこでいろんなことをしていただくとか、そういうこともしております。

当社の方、あいの風さんと重なるかと思えます。まず前提が当社の場合も 3 セクということで、県並びに両市の方からの手厚い支援を頂戴しておることが大前提でございます。

車両は大別して、四角い電車、鉄の電車といいたいでしょうか、7000 形と言われるものですね、もう製造されて 50 年経過しているものがあります。それともう一つはアイトラムということで、平成 16 年から、2、3 年ごとに 2 両ぐらいつ入れたところ、申し上げたいのは、県、並びに両市の方から、いろいろな面で支援を頂戴しています。

専門的になりますけれども、全般検査といまして、車でいえば車検に似たようなものです。7000 形が 600 万ぐらいで検査していただけるのに対し、アイトラムということになると大体 3,500 万かかるんです。それと 7000 形については、どちらかといえ

ば機械的な話なので、ある程度手慣れた整備の方で直せるものはあるけれども、アイトラムについては、ライセンスの関係とか、ユニット的に交換ということで、さわれない部分もあったりします。

一番大きいものは、車検、修繕関係の費用で、ものすごく高くなっており、その分、県、市、両市にご迷惑をおかけしています。それと差し迫って、いずれ出てくる車両の更新です。

これはざっくりした話になりますけれども、アイトラム、2つの列車で1編成、それが3億数千万円という金額になります。ほとんど同時期に入れておりますので、壊れてくるといふか、更新もそれなりの時期に来るだろうという、今後いろいろな面で、大事な生活路線を走っている路面電車、一部鉄道区間もございましてけれども、継続して未来につなげるということから、国自身も、こういう電車なり路面電車が走っているということを十分に認識していただいて、補助率3分の1となっておりますけれども、具体的に車検等ですね、これ実際6分の1なのです。実際出るのは結構そのシビアな割合ですよという状況にあります。

今後も地元地域、そしてまたインバウンド関係、そういうものに万葉線を使っていたきたいと思っておりますので、またよろしく願いいたします。私の方からは以上です。

●宇都宮部会長

ありがとうございました。3分の1以内というのは、実態は6分の1程度というお話がございました。

●新庄委員

富山地方鉄道の新庄でございます。よろしく願いいたします。

第2回の全体会議の時に、この戦略を進める上でどこか一方だけに負担が偏らないことを意識した話し合いをしていきたい、と述べさせていただいております。これからそれぞれの立場を意識するような議論にもなって参ると思っておりますが、今日は民間事業者としての富山地方鉄道として、その視点でお話させていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

先ほど資料にありましたように、弊社の鉄道線は本線、立山線、不二越・上滝線の4線で合計が93.2キロ。それ以外に、市街地を走る軌道線が15.2キロございまして、あわせて108.4キロということで、第3セクターを除く中小私鉄では、現在最長規模の営業キロとなっております。

これだけの規模の施設面の整備を進めて、安全性の向上を図るため、やはり弊社でも整備事業に対する国の制度の活用を行っております。具体的な数字も申し上げますが、今年度の計画分としては、レール更新や枕木更新などで約2億4,000万円。それと、橋梁の老朽化対策事業として約8000万円。

合わせて約3億2,000万円の費用をかけて、国、県、沿線市町村の方から約2億5,000万円の支援をいただき、弊社としての負担は約7,000万円となる見込みでござ

います。

さらに、今お話しました支援対象となる事業以外の、弊社自身で賄う施設維持に関する費用、先ほどの規模で申し上げましたが、レール総延長は200キロ、枕木は約15万本、その他駅舎、踏切、変電所、橋梁など、そういったものが5億円以上ございまして、これらはすべて、お客様のご利用の多い少ないにかかわらず、必要となる固定費でございます。

一方でこのように大きな費用をかけております鉄道線ではありますが、昭和39年に利用のピーク、年間3,800万人というご利用がございましたが、今日ではコロナの影響も加わり、500万人まで利用が減少して、慢性的に赤字で不採算事業になっております。

このようにもともと厳しい事業環境の中で、さらにコロナの影響で、創業以来最大の赤字となるダメージを受けまして、お客様が減ったことはもちろん問題ですけれども、様々な要因によって利用が戻らないということの方が、大きな問題だというふうにとらえております。

そうなりますと、改めて慢性的な赤字事業である鉄道線を抱える弊社が、どのようにサービスの利便性を高めて、これだけの規模の鉄道施設を維持して、そして会社従業員を守っていけばいいのか、民間会社として、これまで果たしてきた公共事業に対する責任の範囲も含めて、改めて考えなければならない。そういった非常に難しい局面にあるというふうに、私は思っております。

全国的に鉄道線の減便、或いは存続廃止の議論など、事業者が生き残るための採算重視の施策が進みつつありますが、一方、この富山県では利便性向上を目指すこととして、それに向けた議論の準備を、もうすでに県及び一部の自治体の皆さんとも始めておりますし、弊社においても、そのことについての機運は大きく高まっております。

ただこれだけの大きな計画ですから、実際、安定的かつ継続的に覚えられるかは、やはりこれまでも出てきております、官民の役割分担・責任分担をどう整理していくかが重要だと思っております、これまで運営に苦勞してきました事業者にとっては、どれだけ自治体さんに関わっていただけるか、或いは主体的に取り組んでいただけるかが最も注目しているところでございます。

特にこれらの中で大きなウエートを占める適切な財源確保の問題を、しっかり議論して、利便性向上の議論と並行して進めていかねばならないと、このように思っております。

弊社の鉄道線、先ほど申しましたように、非常に規模が大きいわけでございますけれども、地域交通戦略においては、基幹交通としてだけではなくて、沿線地域の結びつきであったり、或いは立山、宇奈月温泉といった県を代表する観光地へのアクセス、またこれから将来に向けての課題、環境問題とか健康維持、或いは沿線地域のまちづくりの資源として必要とされるのであれば、これだけ運営費用のかかる鉄道線を維持するための、関係者の強い覚悟が、これから議論に必要なようになってくるというふうに思っておりますし、これからの協議ではご理解いただきたいと、民間の事業者として思

っております。

県としてもぜひ中心となって、こちらの議論についても遅れることなく、進めていただきたいというふうに思っております。よろしくお願いいたします。

●宇都宮部会長

ありがとうございました。中小民鉄として厳しいご意見をいただいた感じがします。

●鹿野委員

J R 西日本金沢支社の鹿野でございます。いつもお世話になり、ありがとうございます。

今回ご提示いただきました、地域鉄道に対する国の支援制度につきましては、弊社としては活用させていただいているもの、或いは活用できていないもの、様々ある状況です。

例えば安全輸送の確保に関する補助金は、そもそも弊社は対象になっておりませんし、幹線鉄道等活性化事業費補助などにつきましても、地域の協議会を通して活用させていただいたケースがある、そのような状況かと思っております。

個別制度の話につきましては、なかなか活用しづらい状況ということもあり、ご容赦いただければと思っております。

今回この議論をしていく前提といたしまして、これは一般論として申し上げさせていただくのであれば、今回ウェルビーイングの向上をもたらす最適な地域交通サービスを考えていく上で、やはり一番大切なことは持続可能であることだと思っております。

前回戦略会議の中で、いろいろな方からもご指摘賜ったかと存じますが、このような支援制度につきましても、従来の交通事業者の努力プラス補助金という形であればどうしてもその事業者が抱える根本的な構造的な赤字は固定したまま或いはもう削減できないままの運営というのが継続してしまうということであり、抜本的な課題解決には繋がらず、結果的に現在の課題になっていると思っております。地域交通というのをマーケット視点で見ると、どうしてもご利用に応じた輸送サービスの提供という形で言葉を選ばずに言うと、赤字の最小化を目指していく、そういう形に結果的になってしまっているというのが今の状況かと思えますし、そうやって持続可能性を高めていく方向にならざるを得ない。それがご利用に応じた輸送力の提供や縮小を前提とした動きにしかないというのが、今の苦しい状況だと思っております。

今回、地域交通戦略会議の中で、公共交通をその事業者だけではなく、地域全体で支えるという枠組みについて、どのようなものが最適であるかということ、自治体様、地域住民の皆様、積極的関与・参画、そして役割分担・責任分担という言葉もいただいておりますが、そういった観点を考慮しながら、関係者全体の合意というのを、何とか得られるようにしていく必要があると思っております。

そういう意味では、我々は必要な情報の提供をはじめ、我々が苦しんでいる事柄等も

しっかり俎上に上げていただけるようお伝えしていく必要があるのかなと思っております。引き続きよろしく願いいたします。

●宇都宮部会長

4名の委員からお話をいただきました。

最後にJR西日本の鹿野委員からありました通り、現状は事業者の努力を横からちよっと支援する、業者としては利用者の状況に応じて、結果的には縮小均衡的な議論が今も続いているのではないかと。

それを今回の戦略会議は打破すべく新しい方針を取り入れたというふうに考えていますので、まずそこの方針が大きく変わったということは繰り返し強調した上で、改めて新庄委員、日吉委員、楠委員の話を聞いて思ったことは、3セクとして、すでに成り立っている事業者と、そうではない地鉄さんのケースが、大分違うということです。

3セクという事業者に対しては、例えば、あいの風さんはかなり先進的なことをやられているのだと思っております。

しかしながら、富山地鉄さんのお話を聞くと、かなりの部分はほとんど事業者負担でやらざるをえない。そういう状況があるのだと改めて実感し、今後の役割分担・責任分担を考える上で、その差をどう埋めていくかみたいな話も一つ必要かと。

あとはそもそも論として、ご発言ありました通り、国が3分の1以内と言っても6分の1しかないみたいな、こういうことははっきりと改めて、我々が議論していかなければならない。ただ、いきなり国が増やすわけでもないとするれば、それも今回の県の戦略会議で大きく考えていかなければならないと思った次第です。

簡単に私が今感想を申し上げましたが、そのあたりも踏まえて、学識者の方、富山大学の本田委員、ご意見を伺いたいと思います。

●本田委員

富山大学の本田でございます。

ただいま事業者の方々からいろいろお話を聞いたのですが、日頃から県内の様々な公共交通を利用している身として、普段の問題意識の再確認ができたような気がします。様々な生々しい話に対して、危機感が伝わってまいりました。少し、私なりの意見を申し上げたいと思います。

まず新型コロナで公共交通の利用者が大幅に減少したということです。移動そのものが減少したということもありますし、公共交通から車に交通行動が変容したということもあるかと思えます。様々な要因があると思いますが、いずれにしても利用者が戻らないというのが現状かと思えます。

それに加えて、新型コロナの影響もあると思いますが、中央都市の人口減少というのは、今も加速しています。富山県の人口減少も当然加速しております。私が5年前に来た時、2018年の時点では105万人割れましたというニュースがあったのです

が、それから1年半ぐらいで104万人、1年ぐらいで103万、また1年で102万人と、毎年1万人以上減っていますので、多分もう2年もしないうちに100万人を切るのではないかと思っていますところでは。

ということで、鉄軌道事業者さんにとっては、経営環境が今も当然、かなり悪くなってきているわけですが、人口減少がございいますので、コロナ後も厳しいという状況は変わらないと思っております。

実際に報告されている地域鉄道の収支状況を見ましても、この地域鉄道事業者さんのほとんど、95社あると聞いていますが、2社ぐらい以外は、すべて赤字という状況だと聞いております。

ということで、利用者が減少すると収入が当然減少し、収入が減少すると、補助金とか赤字補填とか欠損補助とか言いますが、そういった形で、コスト削減と言わず収入の補填をするんですけども、それでも間に合わない場合は、やはりコストの削減ということになってきます。

そうすると、例えば路線とか本数を削減したり、或いは運転手を削減したりというところで、結局は利便性が低下する、利便性が低下するとまた利用者が減少するというような、負のスパイラルが起こっていると思っております。

先ほど、事務局の方からのご説明にもありましたように、現行の国の支援制度とおっしゃるのは、事業者負担というのが基本で、国の負担割合は3分の1が最大といいますか6分の1という話もございました。一方で道路はすべて国とか地方の負担で成り立っているというような状況でございます。

皆様方の話を聞きますと、中小民鉄と3セクでは少し負担の考え方に違いがあるということで、これは先ほど部会長もおっしゃったと思うのですが、そうしたことを考えると、今後については、例えば国の予算確保或いは負担割合の引き上げ、こういったものの働きかけも当然重要になってくると思っておりますが、それ以外に関係者間の役割分担、こういったものを見直して、事業者負担分への公共の関与を強めるということが先決なのではないかと思っております。

ということで、私の意見をまとめますと、ウェルビーイングの向上を目指す上の方針ということで、やはり、鉄軌道への公共、自治体の関わりを強めることが重要ではないかと思っております。中小民鉄さん、それから3セクさんも、公共交通サービスを安定的に提供できるような運営体制をするべきと思っております。道路と同じように公共が、もう少し関与していくということが必要だと思いますし、それに対して運行事業者の方は、公共の方が関わった施設を運営して、市民に快適で安全な交通サービスを提供するという責任を持って、運行していただきたいと思っております。

いずれにしても、やはり公共が責任を持って、都市の装置としての鉄軌道サービスに関わっていくということが重要ではないかな、ということ改めて感じた次第でございます。以上でございます。

●中川地域交通政策監

今日、鉄道事業者の皆さんから、コロナも含めた現在の状況も聞かせていただきました。あと宇都宮先生からのコメント、本田先生からのお話も伺って、今日ここにお集まりの皆さんの思いは大分一致している方向に行っているのではないかと感じました。

鉄道事業として考えた時には非常に厳しいけれども、社会的な役割を考えるとやはり鉄道は非常に重要な役割を果たしているのです、みんなで知恵を絞って、将来に向けてしっかり維持していかなければいけない。そのための方策をみんなで考えましょうということで、皆さんかなり一致しているのではないかと受け取りました。

日本の他の地域では、相当厳しい議論がされていまして、その状況については富山県も同じではありますけれども、その中でも、それぞれの事業者さんが知恵を絞って、これまでにいろんなことをしてこられました。

実は、今週もある県の県議会の皆さんが来られて、富山県の公共交通の状況について聞きたいということがありましたので、その時に、私から話させていただいたのは、まず一つは、コロナでお客さんが減っているというのは全国的な傾向ですが、コロナ前においては、富山県の公共交通利用者は上昇基調であったということで、全体としては伸びてきていたというお話をさせていただきました。

それもやはり、それぞれの事業者さんと自治体が一緒になって、いろんなことを進めてきたからだということも一緒にお話させていただきました。データで見ますと、全国の地域鉄道と呼ばれる民間鉄道と第3セクターについては、先ほどお話がありました95社があるわけですが、それに加えてJRの輸送密度2万人以下の路線が123路線ありまして、全部足しますと218路線あるのですが、その218路線の2005年から2018年までの輸送密度の伸び率を計算しますと、富山県内の路線は、すべて全国平均を上回っているという結果でございます。あいの風さんは2005年のデータがありませんし、その時はJR路線として特急が通っていましたので、少し違うのかもしれませんが、それ以外はJR路線も含めてすべての路線が、全国の平均を上回っていたということで、それぞれの会社が努力してこられた成果だというふうにお話をしました。

とりわけ万葉線さんについては、全国に先駆けて、自治体と一緒に維持していこうということをしたという極めて重要な例だと思いますというお話もさせていただきました。それから地鉄さんも民間企業としては自治体とずっと一緒にやられてきたことによって、例えば上滝線は非常に上位でして、全国的にも伸び率の高い路線であるというお話をさせていただきました。それからあいの風さんも、増便ですとか新駅の設置などによって、元の計画と比較して相当大きな伸びを維持しておられますし、採算についても元の計画より非常にいい結果を残しておられるということもお話させていただいています。それからJRさんも城端線や高山線で自治体と一緒に増便していることによって非常にいい成果が残っているということもお話をさせていただきました。

このように、富山県が続けてこられた自治体と事業者が協力しながら便利にしていく

ことにより、お客さんに少しでも乗ってもらおうということは、これまでも続いてきたことだと思いますし、全国的にどんどん不便になって行きかねない状況の中で、富山県は便利にして、マイナスのスパイラルから脱却する方向に向かっているということを発信できるといいと思いますし、この今回の会議の議論の中でも、そういう方向に向かっていると期待できるような、本日の議論だったように思います。

●宇都宮部会長

ありがとうございました。

すでに富山県はこれまでも先進的な形で進めてきたという土台はあるわけですが、今ほど中川さんからお話がありました通り、富山がよそに比べて頑張っていると本当に注目をされております。

私がこの部会でお話をさせていただきました、持続可能な都市モビリティの計画、サステナブル・アーバン・モビリティ・プラン、略してSUMPですが、これを具体的に進めているということを他所でも言いましたところ、富山県の動きを各地域がかなり注目をしています。もちろん、それを具体的にどうしていくかというのは決して容易ではないわけですが、全体会議でSUMPの最も重要なバックキャスト、最初に目標を立てることができ、本日の話を聞くと、それに向けて事業者さんも含めて頑張ろうとしておられるということ、改めて私も感じた次第でございます。

事業者さんが頑張るにあたりどうするかということになった時に、各論で今後議論が出てくる。それが今日のお話の中で、JRさんは少し違いますが、いわゆる中小鉄道と3セクの間での差が見えてきた、そんな感じがしました。

そういう中で、今後どうしていくかということを取りまとめにかかりたいと思うのですが、本田委員からございました通り、道路というのは基本的には公共事業でやられている、まさに地域づくり、まちづくりとして、公共が関わってきたわけですが、鉄道は、基本的にはそういう地域づくり、まちづくりではなく、事業者のビジネスを側面支援する形でやってきました。

これをSUMPの考えでは、そうではないと。大きな社会目標に向かって、進むその過程の施策として、鉄道なり公共交通をどう使っていくかという議論があるわけですので、やはりそのためには単に事業者さんに丸投げ或いはおまかせ、頑張っただけではなく、前回あった責任分担・役割分担を、財源的なものも含めて、具体化をしていかなければならないのかなというふうに思っております。

今日のお話ですと、3セクの会社はかなり自治体さんが頑張っておられるということですが、そうではない中小民鉄の地鉄さんの場合は、そこが非常に厳しいということでありました。しかし、繰り返しになりますけれども、それでいいわけではなく、それをうまく生かすことによって、富山の地域づくりが進むわけですので、もう一歩進めていく必要があるのではと感じた次第です。事業者を取り巻く状況は、人口減少或いはコロナにより利用者が戻らないわけですから、新たな施策を進めていく必要があると改めて思います。

ただ、自治体に関わるということになりますと、各市町村の皆様にも大きく関わる話だろうと思いますので、今日のようなお話を、部会としてはもちろん今後議論していくわけですが、市町村が参加する交通ワンチーム部会にも共有してはと思いますが、皆様いかがでしょうか。

(委員から異議なし)

そういう議論に加え、国に対する支援の引き上げとか、こういったものを含めてこの鉄軌道部会でも議論を継続していきたいというふうに思っております。あと本日の概要については、次回の戦略会議へ報告させていただきますが、こちらもよろしいでしょうか。

(委員から異議なし)

それでは、交通ワンチーム部会での共有、戦略会議への報告については、今までの話を踏まえて事務局の方でご対応いただきたいと思います。

4 閉会

●田中局長

本日は、改めて事業者の皆様方から実情をお聞かせいただきましたし、また有識者の方々からも、公共の関与ということでご意見をいただきました。

部会長の最後のまとめの話にもありましたけど、公共ということで県だけではなく、市町村にも大いに関係がありますので、近く交通ワンチーム部会でも共有をして、進めて参りたいと思いますし、全体会議での報告の話もありました。

今日で結論を出すわけではありませんので、引き続き議論を進めて参りたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。本日はありがとうございました。