

第5回鉄軌道サービス部会 議事録

日 時： 令和5年11月14日（火）10：00～11：00
場 所： 富山県民会館3階 302号室
出席者： 委員名簿のとおり

1 開会

2 挨拶

●田中交通政策局長

おはようございます。本日、第5回の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方よりご参加賜りまして、重ねてお礼申し上げます。

県では昨年6月に地域交通戦略会議を立ち上げ、昨年度と今年度の2年間で、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ており、委員の皆様には協力をいただき、議論を重ねて参りました。ご案内の通り今年度は関係者間の役割分担責任分担や、取り組むべき施策についての検討を進めております。8月の全体会議では地域交通サービスは公共サービスであること、また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・参画へ舵を切ることが重要だと議論をしております。

本日はこれまでの部会や全体会議において、様々な検討を様々な点で検討いただいたことを踏まえ戦略に位置づける施策について議論いただくと共に、9月に開催された県議会において、通学定期の金額の差について問題提起がありましたので、この点についてもご議論いただきたいと思いますと考えております。

委員の皆様方にはそれぞれの立場から忌憚のないご意見いただきますようお願いいたします。それでは、本日はよろしくようお願いいたします。

3 議事

(1) 富山県地域交通戦略に位置付ける施策について

●宇都宮部会長

関西大学の宇都宮です。今日もよろしくお願いいたします。

富山県の戦略会議ですが、最初に私から紹介した参考資料3のSUMPに位置付けているこの策定プロセスを参考に、バックキャストで議論を進めて参りました。昨年度の議論は、参考資料1に整理していますので、またご覧いただければと思います。

そして8月の全体会議ですが、局長からお話がありました通り、関係者間での役割

分担・責任分担について、地域交通サービスを公共サービスと位置づけます。これは、今までの日本の考え方からは、一步出たものだと意識した上で今後進めていきます。

そして、地域の活力・魅力の向上のために、単に地域交通を守るための助けをするのではなく、むしろ地域の活力・魅力の向上のために、投資し、皆が参画をすることを目指し、整理して参りました。

今回の部会ですがSUMPでいうとフェーズ3です。具体的な施策について、これまでの部会の議論を踏まえて考えていくフェーズだと思います。

では、本日の議論を進めるにあたり資料をご用意いただいておりますので、まずは事務局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

ありがとうございました。

事務局からありました通り、本日の部会では、地域交通戦略に位置づける施策案について、鉄軌道サービス部会としての考えをまとめるために、議論をしていきたいと思っております。資料2は、これまでの会議や部会の議論を踏まえ整理した施策案です。後ほど、委員からの発言をいただきたいと思っております。

また資料3は、私が全体会議で話をしたことについて資料化したものです。通学定期券の割引は事業者が自らの営業施策として実施しているものではなく、あくまでも教育施策や社会政策として行われているものを、特定の事業者である鉄道事業者の負担で実施しています。これについては、国会でも附帯決議が出ました。

富山県に関しては、高齢者向けの社会政策は割引分を公共で負担をしている富山市の事例もあります。富山県内で非常に先進的ですが、是非、このような先進的な取り組みを、各県内の市町村に共有して広めていければと考えています。

通学定期券については、今のところその割引分を公共が負担をする事例はないのですが、県議会でも、特に交通事業者間での格差が取り上げられたと伺っておりますので、その点について本日の部会で議論いただきたいと思っております。

大きなテーマではありますが、第一歩として、本日の部会では通学定期券の運賃の差について、資料2の施策(案)とあわせて資料3を使いながら、委員の皆様からのご意見を頂戴したいと思います。1人3分程度でよろしく願いいたします。

●本田委員

富山大学の本田でございます。よろしく願いいたします。

事務局から、資料2の施策案について、資料3の教育福祉等の社会政策との連携に

についてのご説明とご紹介をいただき、ありがとうございました。施策案につきましては、これまでの部会や本会議での議論を踏まえ、輸送力の強化をはじめとした鉄軌道のサービスレベル向上に対する投資や、まちづくりと連携した駅の機能強化に対する投資について述べた意見を反映していただいたと思います。また、地域の活力・魅力向上のための参画の項目でも、同じく意見が反映されていると考えております。

次に、今の宇都宮部会長からお話があった通学定期券運賃の格差に関しては、部会長からご指摘をいただくまで、私自身も深く考えることはありませんでした。実際、県内の各鉄道沿線には、学校が数多くあります。そして、いずれの鉄道においても、学生の通学の足としてなくてはならない大切な役割を果たしていると思います。

一方で本来、鉄道運賃の体系は事業者ごとに異なりますので、通学定期の運賃を事業者間ですべて同じにすることは困難だと思います。しかし、運賃水準に明らかに大きな差が生じている場合には、地域の事情に応じて、その差を縮める対策を検討してもよいのではないのでしょうか。

そうは言いますが、これまで以上に鉄道事業者が、この割引分を負担することは難しいと思います。これまでも申し上げましたように、公共交通は社会インフラです。公共交通を道路と同じ公共サービスとして位置づけるべきであり、投資という考え方に基づけば、今後この通学定期につきましては、事業者が負担することを前提とせずに、割引については公共側でも検討するべきではないかと思います。

●日吉委員

あいの風とやま鉄道日吉です。よろしくお願いいいたします。

まず資料2ですが、今までの議論を踏まえ策定されていると思いますので、事務局にはよく整理していただきました。会議の内容は十分に反映されていると思います。

城端線・氷見線の関係では、当社は当事者になりますが、先ほど事務局が説明された通り、再構築に向けた検討については、戦略会議での議論、特に地方交通は公共事業であるという考え方を踏まえて議論しています。そのため、この戦略の議論の延長線上に進んでいる状況ですので、それを踏まえた一つの成果として出つつあると認識しております。

当社の通学定期は、JRのものをそのまま引き継いでおります。ただ、改定はしており、開業当初の段階でJRに対して1.03倍、その後今年の4月に1.05倍まで、つまり2%を上げました。これは、期間をかけながら上げてきており大幅に上げるのは非常に難しいのです。結局、通学している方の親御さんの経済的な負担もありますので、大幅な値上げは非常に抵抗が強いところがあります。

他の並行在来線の中では、例えば1.5倍や1.6倍まで上げた場合もありますが、その場合は、その地域において相当問題となっている状況がございます。そのため、大幅に見直すのは少し難しいのが実態だと思います。この辺については、もし何らかの形で考えるならば、教育政策や広く言えば子育て政策という観点で、支援を考えたほうが良いと思います。

●鹿野委員

J R 西日本金沢支社鹿野でございます。平素は弊社事業にご支援賜りまして本当にありがとうございます。

これまでの富山県の地域交通戦略会議でお示しいただきましたその投資、参画の考え方を踏まえ、資料2の6ページにもご紹介いただきましたが、弊社が運営させていただいております城端線・氷見線においても、富山県の強いリーダーシップのもと、再構築検討会を推進いただいております。

資料2の施策案にご提示いただきました「(1) 鉄軌道の混雑緩和等のための輸送力の強化」、「(2) 快適性、環境性の向上のための鉄道車両等の導入」、「(3) キャッシュレス決済の導入」、これらの項目につきましても、まさに城端線・氷見線再構築検討会でご議論いただいている内容と合致しており、本計画の整合性を取っていただいているものと認識しております。

この計画及び、それを踏まえた城端線・氷見線の再構築検討会の議論内容は、まさに地域交通のあり方に関するリーディング・ケースと認識しており、富山県や他の皆様には、改めまして深く感謝申し上げたいと思います。

また、まちづくりと連携しました駅の機能強化などにつきましても、ご説明いただいておりますが、鉄道は都市の装置の一つでございます。まちづくりと連携した駅の機能強化に対する投資など、地域の活力・魅力向上のための沿線まちづくりとしての参画などを、並行して進めていくことは非常に重要と認識しております。事業者としてできること、自治体の皆様をはじめとする地域の皆様の投資と参画、これらをうまく持ち寄りながら、ご利用しやすい持続可能な交通が実現できるよう、引き続きお力添えいただければと思っております。

通学定期の関係の話をします。当社も国鉄から続いているこれまでの経緯を踏まえながら、大学生用、高校生用、中学生用、さらには小学生用と、段階的に割引率を高めております。比較的高い割引率となっているのは事実で、10日通うと元が取れるほどの値段設定にさせていただいております。

先ほど申しあげました通り、これまでの経緯を踏まえたものであり、それを変更するには非常に大きな労力がかかるという認識があります。これらも含めて公共交通の果たす便益としてみなしていただければありがたいと感じるところでございます。

●楠委員

お世話になっております。万葉線の楠です。本日お示しいただいております資料2については、特段当社として申し上げることはございません。

その中で、大きくは投資と参画ということですが、投資についてはこれまでも申し上げておりました。車両等が古くなっており、補助的な部分の要素としては、修繕料が高つくということ。修繕料が高つくき壊れると安定した運行と定時性にも影響があるため、できるだけ支援を賜りたいと思っております。

また、当社の場合は成り立ちから、高岡市・射水市という狭い範囲の話になりますが共に支え合う形で運行を開始しました。車両の全面広告等については、今日の午後から新たに全面広告の電車も運行し、地域の特色と社会貢献的な要素を持ったような広告デザインで走らせることになっております。

もうひとつは、お客さんに喜んでいただけるサービスとして、常に考える必要がある運行時間や本数、列車ダイヤです。利用者は減っているため、変わることなく利用がある通学については、学校の始まる時間に合わせたい。そのために、その時間に車両のキャパと快適性が大丈夫かとOD調査等も進めており、その状況を見ながら、運行ダイヤ等を考えなければと思っております。反面、それには当然運転士等の勤務が関係しますので、そこを見極めたいと思っております。

もうひとつは、通学定期についてです。当社において、1か月の定期を通常運賃と比較すると、通勤定期は60%、通学定期は45%の運賃となっています。通学定期の場合は、期間が長くなるのに応じて割引率が高くなり、最長の1年間では通常運賃の28%となる、このような約款で運営しております。支援等の対応をとっていただける場合は、資金的な要素はかかる経費にまた回すなど、当社としても考えたいと思っております。

●宇都宮部会長

ありがとうございました。ラッピングの話が出ました。先日学生を連れて高岡に行きましたが、ドラえもののラッピング電車をみんな嬉しそうに写真撮影しており、まちな人も笑顔になっている様子を見ました。ラッピング電車は町や人を惹きつける何かがあるのだらうと思いました。

●新庄委員

富山地方鉄道でございます。よろしくお願いいたします。

前回の会議で、利便性向上の議論だけでなく、経営の厳しい交通事業者からすれば、現状を維持するために考えることも必要なのではとお話をさせていただいております。

今回、資料2にあるのは、今より向上させるための投資の考え方ですが、特に「(4) サービスを支える担い手の確保・育成」は、人手不足が日々悪化している交通事業者にとっては喫緊の課題であります。全国各地で鉄道事業者やバス事業者は、人手不足を理由に減便・廃止を行っております。当社においても人手不足は同じですが、公共交通は社会的なサービスであるため、他の利益の出る仕事を減らして対応しておりますが、この状況が続けば現状維持も厳しいと思っております。そのため、特にこの(4)は成果が見える投資となるように進めていただきたいと切に思っております。

資料3ですが、これは現状を着実に維持するためにできる支援の考え方であると思われました。このように、事業者が担ってきた役割を社会政策として、そこに公として関わる考え方は、今まで通学割引を当たり前の公共サービスの施策として、身の丈以

上の割引で対処してきた事業者にとっては、大変ありがたいと思っております。当社では、今大体1万枚を超える枚数を通学定期として発売しておりますが、このサービスを継続していくことに繋がる有効な支援策であると思えます。

個別事例として、公共が負担している高齢者向けの施策がありますが、この福祉分野における施策は、富山市以外の多くの県内市町村でも実施しています。当社においても、平成13年からすでに高齢の外出機会を支援する福祉的な意味合いを持つ割安定期券として、鉄道・バス全エリアを対象とするゴールドパスという定期を発売しています。これらも通学定期と同様の観点でとらえていただければありがたいと思えます。

最後になりますが、戦略会議で施策を具体化する大詰めの段階となっております。どうしても一つ申し上げたいことがございます。昨年6月の会議の設立当初から、鉄道の運営に関する最大の課題として、鉄道は線路や駅などのご利用の多い少ないに関わらず必要となる固定費が大変大きいということ、また同じ社会インフラであるのに道路は公費で、鉄道線路は事業者が自前で整備しているということです。結局、それが民間事業者による鉄道線の維持には大きな負担となっていることが指摘されております。恐らく委員の皆さんの見方も一致しているのではないかと思っております。

そのため、この富山県の交通網のメリットがある鉄道の持続性を本気で考えていくのならば、線路などのインフラをどう維持するのか、その費用負担のあり方、関係者間の適切な役割・責任の分担を改めて考え直すことは、これまでの議論からすれば必然で、もう少し踏み込んだ協議が必要ではないかと思えます。

もちろんこれまでの協議において、安全対策に関する部分は、その事業者の負担をなくすことになっておりますが、依然として事業者主体で公共とすれば側面支援までと感じております。

そのため、是非、事務局の県にお願いなのですが、残りの計画の策定期間約4か月の議論で、今回提案の通学定期券などソフト面の施策の検討も重要ですが、それとともに施設の管理・維持に対しても、もう少し目を向けていただきたい。これまで交通事業者が担ってきた社会インフラ維持の役割責任に、特に当社鉄道線の沿線自治体がさらに主体的に関与する方向で議論を進めていただき、交通事業者がより安定的な輸送サービスの提供に専念できる環境になれば良いと思っております。是非よろしくお願いいいたします。

●中川地域交通政策監

事務局からの説明に対して、大変前向きで積極的なコメントをいただいたと思えます。

全体としては、この戦略会議での議論が実際の施策に繋がってきていると思えます。その中でも特に城端線・氷見線で具体的な話が進みはじめているように、背景となる理論的な議論と、実際に現場で進めるプロジェクトが並行しながら、全国に先駆けて進んでいると感じています。

また本日の重要な論点になっていました通学定期についても、皆さんから一致したご意見をいただきました。最初に部会長からもお話がありましたように、通学定期の割引分は実質的に鉄道利用者が負担をしているということ、これは問題の本質として最も重要だと思います。今日ここで議論していただいている皆さんの中では、共通した認識であると思いますが、今日は、マスコミや県民の皆様が聞いておられると思いますのであらためて確認したいと思います。

本日の通学定期の議論は事業者の経営が厳しいから事業者を応援するために行政のお金を使うという話ではなく、本来教育の機会均等を実現する責任は、皆が担うべきという話です。現状は、鉄道を利用する人だけが負担をしている状況であり、それを正常な方向に進めるべきだという議論が根底にあることを、皆さんも理解していただければと思います。

鉄道事業者が負担しているのは日本独特で、世界的には社会全体で負担するのが常識であることを、認識していただければと思います。

●宇都宮部会長

ありがとうございました。

資料2は、これまで議論してきたことをまとめている内容です。修正や議論が必要というご意見はなかったように思います。あえて言えば、最後に新庄委員が言われた「施設の維持・管理も含めて投資である」ことを明確にしなければいけないと思います。鉄道サービスを今後も維持・管理する上では、当然様々な費用がかかります。それも含めて将来の投資であることは、皆さんの中では共通認識だと思います。この書きぶりについては、私に一任をいただきたいと思いますがいかがでしょうか。

(委員から異議なし)

公共交通への投資や役割分担についてこれまで議論してきました。資料2について、それ以外で特に異論や修正する話はなかったと思います。新庄委員がいわれた通り、担い手の確保・育成について、「人材への投資」も非常に重要なポイントになり、労働環境も含め、社会が支えながら、ウェルビーイングの高い富山の地域社会を築く上では重要であると思います。ハードの投資も重要ですが、人材投資も意識する必要があります。

さらに、地域の参画については、本部会の議論だけでは進まないため、事務局のほうで他の部会との連携も強くしていただいた上で、まちづくりや二次交通も含めて議論していただきたいと思いますと思っております。

以前も申し上げましたが、鉄道が拠点になった事例として、例えば山形県の長井市では、駅が市役所になっているケースもあります。富山地鉄では五百石駅など、図書館が併設しているケースもあります。JR西日本では会社の本社が駅にあるケースもあります。是非、事業者からも、駅の有効活用を発言していただきたいです。一方、地域や自治体、地域の事業者、様々な商業関連の企業とうまく手を取り合っていくことも進めていただければと思う次第です。

さらに、資料3の学割定期の問題です。これは私からも問題提起させていただきました。本田委員やその他委員の皆様からありました通り、格差が問題であることは明らかです。それについて、地域の実情を踏まえながら、第一歩として始めたいと思っておりますが、皆様よろしいでしょうか。その際には、公と民の役割分担、責任分担を考えれば、教育投資として公共が支える仕組みとして検討すべきことを部会の意見として押し出していき、事務局にも積極的に施策を進めていただきたいと思います。その場合、当然ながら県だけではなく、市町村、県の関与のあり方も含めて今後十分に検討することを、計画に是非盛り込むことが必要だと思っておりますが、その辺もよろしいでしょうか。

先ほど中川委員からもありました通り、これはある意味で大きな第一歩となります。機会均等で誰もが通学手段や通学運賃を心配せず、教育を受けられる。それは地域全体にとって教育水準が上がることであり、地域が受益者となります。それを今は、鉄道なら間接的に鉄道利用者が負担をしているのは、明らかに受益と負担という意味で歪んだ構造になっています。そうした今までの日本問題に対して、この度富山県が切り込んだということです。今回は格差是正から議論を開始しますが、この議論を全国に広めていくパイオニアとして、まず富山県がスタートしたと思っております。

この部会の議論が大きな一歩である意識のもと、まずは格差についての検討をしていくことをご理解いただければと思っております。

以上のような話で、計画上の盛り込む具体的な表現は、事務局と私に一任いただくこととなりますが、本日の議論を踏まえて、次回の全体会議で報告するということがよろしいでしょうか。

(委員から異議なし)

それでは、本日の議論を踏まえ次回の全体会議に報告をしたいと思っております。事務局にはご苦勞いただくこととなりますが、よろしく願いいたします。議事は以上でございます。皆様のご協力により、予定通り終了したことに感謝し事務局にお返ししたいと思います。

4 閉会

●田中交通政策局長

皆様本当に熱心にご議論いただき、ありがとうございました。

本部会では、これまで相当議論を深めてきたと思っております。施策の説明をさせていただきましたが、概ね色々な意見が反映されているとご意見もいただきました。また追加事項として今後検討していくことではありますが、計画に盛り込んではどうかのご意見もいただき、今日のご意見を踏まえながらさらに進めていきたいと思っております。

また部会長には他の部会との連携をとの話もありましたので、この後順次他の部会も開催して参りますので、部会ごとの連携も図って参りたいと思っております。

本日はどうもありがとうございました。