

鉄道が地域を活かし、 地域が鉄道を活かすために ～選択も大事だが、 その後の行動はもっと大事である～

地域公共交通プロデューサー
名古屋大学大学院環境学研究科教授
国土交通省交通政策審議会委員
加藤博和

バス発車時刻表 4月1日～11月30日

十勝バス		北見バス		北見バス		十勝バス	
発車時刻	乗車時刻	発車時刻	乗車時刻	発車時刻	乗車時刻	発車時刻	乗車時刻
		5:52	7:30			5:25	8:21
		7:40	8:19			6:26	9:21
8:44						6:45	9:41
10:33	17分	10:50	12:29	7:25	55分	8:20	11:16
12:44	11分	12:55	14:29	9:41	14分	9:55	12:51
14:07	16分	14:25	15:59	11:48	12分	12:00	14:56
15:50				13:48	12分	14:00	16:56
16:47	11分	16:58	18:32			16:00	18:56
17:55	15分	18:10	19:44	16:33			
20:10				17:53	12分	18:05	21:01
22:40				20:33			

駅もあるし、路線もある。人を呼べるものもある
決して「ふるさと銀河線」は途切れていない
ただし、アピールはもっとうまくやれるはず
(いま、どういう取組がなされているのか?)

名古屋大学 加藤博和 17/11/27

1

廃線処理を敗戦処理に終わらせないために



名鉄岐阜600V線区
(2005年4月1日廃線)

近年はJR西日本・三江線が廃線決定。これ以上、呼び出されないことを切に願うが...

存続運動の時に押しかけた外の人たちは、廃線が決まった瞬間いなくなった。そこで「廃線処理投手」として呼び出された

桃花台新交通ピーチライナー
(2006年10月1日廃線)



2

名古屋大学 加藤博和 17/11/27

鉄軌道存廃検討における課題

短期的課題:

- ・代替交通確保(特に通学)
- ・並行道路対策

→ 検討が必ずしも十分でない?

長期的課題:

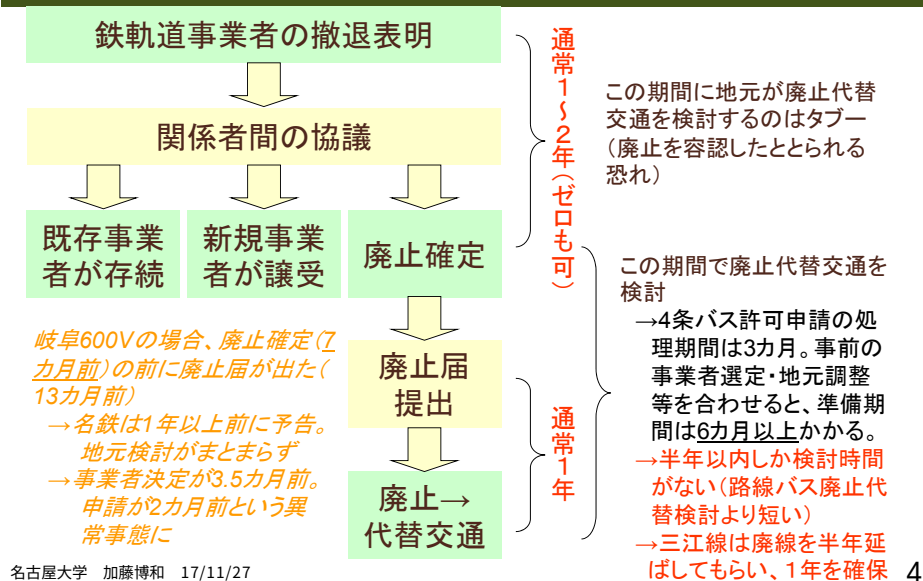
- ・公共交通網の衰退
- ・都市構造の郊外拡散、中心市街地空洞化加速
- ・地域の活力減退、観光への悪影響
- ・地球環境問題、少子高齢化対応

→ 存廃検討では大きな議論
(結局は、費用対効果と負担の問題に帰着するが)

名古屋大学 加藤博和 17/11/27

3

鉄道存廃論議は 「不毛な時間の浪費」に陥りやすい



4

代替交通をじっくり検討するのはかなり困難

- (1) 代替交通手段検討時間の不足
- (2) 代替交通手段検討手法の不在
- (3) 代替交通関係者の低いモチベーション
- (4) 自治体・行政間の考え方の違い

日頃から「有事」に備えておかないといけない！（急に言われても）と言っている時点でアウト

鉄道存廃を「我が事」と考えていない
地域・自治体は、日頃からの取組もおろそか
結局、存廃検討や、決定後の動きもトンチンカンに
（というか、そういうことだから残せない）

名古屋大学 加藤博和 17/11/27

5

2つの「鉄道神話」

1. 鉄道廃止代替バスは乗客を大きく減らす？

- 単に廃線をぬって走るだけなら減るに決まっている
- 廃線を機に、公共交通網を大きく見直さないとダメ

2. 鉄道が廃止されると地域が衰退する？

- 「自らで鉄道を維持する気がないような地域だから衰退する」が正解
- 鉄道があってもなくても、衰退する地域は衰退するし、しない地域はしない
- 利用されていないものならなおさら関係ない

結論：鉄道は神棚に飾って拝んでも全くありがたくない
地域づくりのための「高級な」道具であり、自ら率先して
「守り」「育て」「活かす」もの

名古屋大学 加藤博和 17/11/27

6

「まず地域が必要性の根拠と自らのやる気をきちんと示す」ことなくしてはスタートにさえ立てない

- ・ どのくらい利用されているか？
- ・ どのくらい金がかかるか？
- ・ どこを直せばどのくらいよくできるか？ そのための投資に意味があるのか？

→ そんなことも調べないで存廃論議などできるわけがない（現状を見ない人の無責任な空論では妥当な結論は得られない）。ましてや国（つまり国民）に訴えかけることなどできるはずがない

→ 日頃からの事業者とのコミュニケーションがなかったことがここに至った大きな理由

名古屋大学 加藤博和 17/11/27

7

地域公共交通をJRが担うスキームの問題

-地域で自己改善のメカニズムが全く働かない-

- 『モラルハザード』 地域が維持に責任を感じない、あるいは手を出せない
 - そもそも、自治体では手に負えない財政規模、ノウハウ
- 内部補助が成り立たないと回らない
 - 新幹線や大都市で乗ってくれるたくさんの方がいるおかげで、ローカル線が維持できるしくみ
 - ただ、冷静に考えると、その負担ルールの妥当性に疑い
 - 2000年鉄道事業法改正による需給調整規制廃止(規制緩和)で内部補助を否定された(地域が責任を持つ必要)
 - しかしJRは例外(三島会社はそれではもたないので、経営安定基金で経営の独立性を確保しつつ下支え)

北海道・・・内部補助が可能となるための収益区間が皆無
ところが、地域は維持に対する主体性が極めて低い
(「あなたの鉄道」という自覚・覚悟が薄いくない?)
これでは国(すなわち道外)からの支援も正当化しづらい

名古屋大学 加藤博和 17/11/27

8

JR北海道の路線を考える際の留意点

以下の両者をごちゃごちゃにせず吟味すべき

- 幹線輸送(旅客・貨物)
 - どちらかという道が主体となり、国がサポートする話題(トップダウン)
 - 対: 高速道路(バス・トラック)・航空機
- ローカル輸送(旅客)
 - 市町村が主体となり、道がサポートする話題(ボトムアップ)
 - 対: バス・乗合タクシー・オンデマンド交通

→ こういった整理の中で、上下分離・公有民営など(すなわち役割分担)の議論も可能となる

名古屋大学 加藤博和 17/11/27

9

幹線としての重要性を追求するなら・・・

- 他モードに比した優位性を確保するためには、いまの速度では戦えない。最高速度200km/hを視野に(
 - 線形改良・重軌条化・踏切除却・駅削減・信号システム置換・高性能車両導入など、大規模投資が伴う
 - これが中途半端になったことでいまの苦境を招いた)
- 利用僅少区間では主要駅のみ残して普通列車を廃止。地域輸送はバス等に任せ、駅の結節点・拠点化を推進
 - (貨物も走る)新幹線に近づく必要
 - 貨物が重要だから残す必要がある、そのために貨物運賃のルールも変える必要がある(JRのルールは旅客主体前提だから)、というのも十分あり得るが、時間がかかるだろう(北海道だけというわけにはいかない)

名古屋大学 加藤博和 17/11/27

10

時間が全くない中で(本当はあったけど)

- 10路線13区間! 1,237km! 同時多発!
- JR西・東は1路線ずつ順番に廃線している(よって県も対応しやすい)が、JR北にその余裕はない(2020年度末までに手元資金枯渇見込み)

地域の路線維持に対する「モラルハザード」はもう許されない。しかしそれゆえに、地域は自分たちの路線として考えることができる

残す意味があるかどうか?
残せる力が地域にあるか?
残すならどう残すか?
残さないならどう代替するか?
どう「急いで熟議」「急いで行動」するか?

名古屋大学 加藤博和 17/11/27

11

私がお伝えしたいこと

1. **地域公共交通**は目的でなく手段
 2. **地域公共交通**は適材適所が大事
 3. **地域公共交通**の存在意義はそれ自体の採算でなくまち全体の採算で決まる
 4. **地域公共交通**を主体的に守るのは地域自身
- 以上の心構えに基づいて選択・行動すれば道は開ける

これではいけない

1. **鉄道**はなんとしても残さないといけない
 2. バスでは**鉄道**の代わりにはならないからダメ
 3. なぜ**鉄道**が必要かをきちんと検証していないけど、とにかく必要
 4. **鉄道**の維持はJRや国が主体的にやるべき
- このような思考停止では援軍は現れない

地域公共交通政策に臨む際に とるべき態度は、ここ15年で激変！

- 地域公共交通を国や鉄道・バス会社が管理運営する時代は、収益性低下に伴い終わった
 - 規制緩和による、内部補助<事業者の帳尻合わせ>からの解放 → 必要な地域公共交通は地域が主体となって支える
 - 同時に、法令や補助・支援制度も、「地方分権」を前提とするものに変化してきた
 - その方が、やる気があるところはいいものができる
 - 国ではとても抱えられない。現場から遠く、いい案も出せない
 - ほうっておくとジリ貧(何でもそうだが)。今や、自治体・地域・住民・利用者が主役になって動かないと、なくなってしまう
 - 事業者任せでは限界
 - そのためにも、なぜ公共交通が必要か、なぜ維持しなければならないかを真剣に考え、要領よく体现する必要がある
 - 地域・利用者に何ができるか、発信できるかが問われている
- こういう激変を全然知らずに発言する、化石のような方がまだ少くない

持続可能な地域公共交通網形成に関する努力義務 (地域公共交通活性化再生法 4 条、2007年10月)

1. **国**: 情報の収集・整理・分析・提供、研究開発の推進、人材の養成・資質向上
2. **都道府県**: 市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行う。必要があると認めるときは、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組む
3. **市町村**: 関係者と相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組む
4. **公共交通事業者等**: 旅客運送サービスの質の向上、地域公共交通の利用を容易にするための情報提供・充実

おでかけ環境の「調整」「組織化」

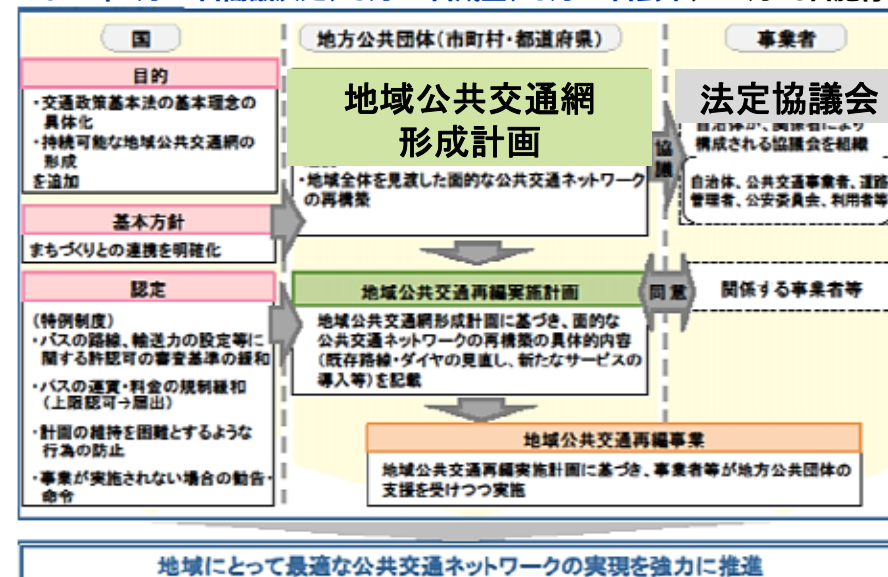
「公的補助」「コミバス運行」でない、もちろん
「要望」「陳情」でもない、自治体が主体的に果たすべき役割

- ・「おでかけ」確保戦略の確立
 - 「地域の一体感」「住民のQOL向上」「訪問者の利便性確保」のためのネットワークづくり
 - 「担い手」は問わない(いい担い手が出てくるしくみこそ「戦略」)
- ・交通ネットワークの維持発展
 - 結節点整備(停留所、ターミナル、駅広、P&R・K&R)
 - 共通運賃・共通案内等のソフト的シームレス化
 - 事業者間の調整・連携の模索(調整・意識共有の「場」づくり)
- ・各交通システムのサポート
 - 「適材適所」となる運行手段のコンサルティング
 - 「戦略」に適合する交通機関の公認・広報・案内
 - 「担い手」となる事業者・NPO・住民組織の側面支援

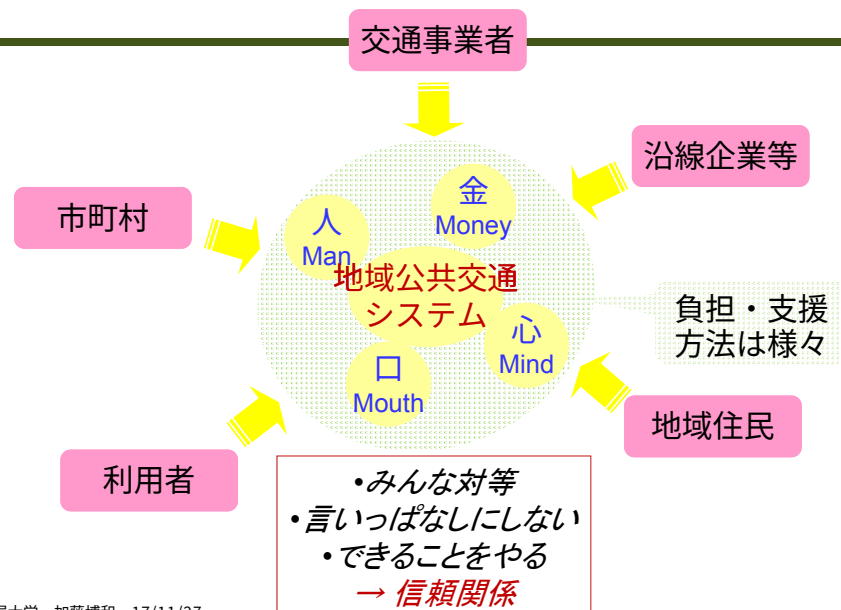
これこそ「網形成計画」<後述>に書くこと

改正「地域公共交通活性化・再生法」

2014年2月12日閣議決定、5月14日成立、5月21日公布、11月20日施行



地域のみなで「一所懸命」つくり守り育てる



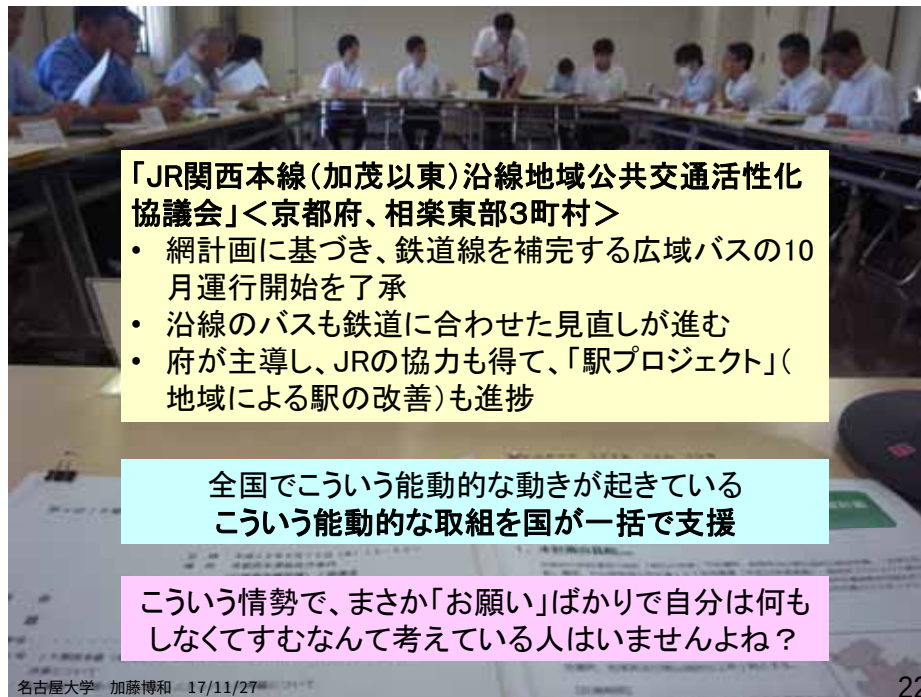
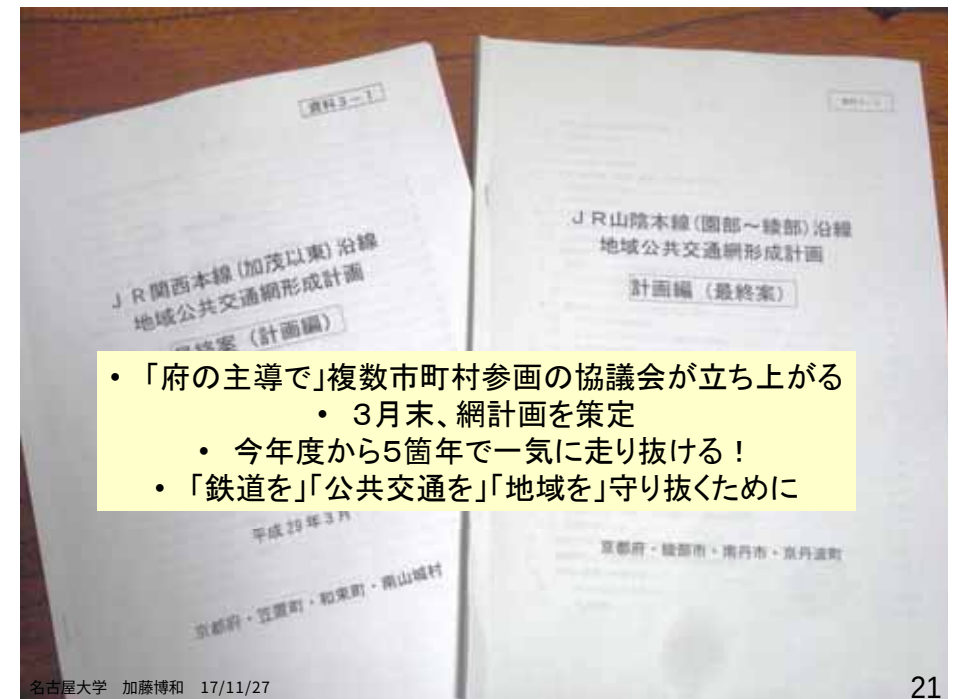
「一所懸命」が有効な理由

- ・地域公共交通を適材適所とするためには、当該地域の主体的な参画が必須
 - ・地域公共交通は、当該地域にほとんどの便益をもたらす
 - ・地域特性によって必要な公共交通の「かたち」と「支え方」は異なって当然
 - ・不採算路線維持に対する自治体・住民の「モラルハザード」解消が必要
 - ・「お願い」意識の脱却。「与えられる」から「つかみとる」へ
 - ・負担の意味を問い直し、適当な負担で効果を最大化するよう自ら努力
- ・地域が自ら考え、自ら責任を負うことで、身の丈に合った地域公共交通がつくり出される
 - ・住民意識はアンケートだけでは分からないし、アンケートだけでは意識変化につながらない(自覚・覚悟を生まない)
 - グループインタビュー(膝詰め、説明会でなく懇談会)の重要性
 - ・「マイバス」意識の醸成 → 活動を通じた地域活性化へ
 - ・適材適所に完成形はない(自立的なPDCAサイクルの必要)

改正地域公共交通活性化・再生法の キーワード（活性化・再生の基本方針）

-改正前の取組の不十分な点を踏まえて-

1. 地域戦略との一体性
→ 役に立たないものを「残せ」と言うのはなし
2. 総合的なネットワーク形成
→ 鉄道単体だけで考えない
3. 多様なモードの組み合わせ
→ 適材適所の交通機関を導入し、互いに結びつける
4. 広域性
→ 単独市町村での検討は必要だがそれだけでは不十分
5. 住民等関係者の連携
→ 地域全体で熟議し、必要なことに連携して取り組む
6. 数値化した目標設定と評価
→ あることでどんな効果があるか科学的・客観的に評価



地域公共交通網形成計画（活性化再生法5条） っていつつくるの？ 今でしょ！

- ・ **地域公共交通政策の「憲法」**
 - この計画をつくらなくて、場当たり的でない政策ができるのか？
 - 必要な地域公共交通サービスを提供する「網」を明らかにし、その実現策を示すもの
 - コミバス・デマンド・3セク鉄道だけでなく、一般路線バス・鉄道・一般タクシーを含めた包括計画として策定すべき
 - 目的と評価指標を明確に。スケジュールをきちんと書く(自分たちがどのようにPDCAを進めていくかを具体的に)
 - 関係者(全委員)がそれぞれ「何をやり」どう「連携」するか、地域の状況や計画の目的に則し「具体的に」書かれるべき
- ・ **網計画をつくり実行していく組織が「協議会」**

鉄道を大事と言うなら当然、この計画はつくっているでしょうね？
これさえやっていないのではアウトオブ論外ですが…



地域公共交通特定事業(2条5)

～現在のところこれらがほとんど活用されておらず残念～

軌道運送高度化事業(LRT)

- より優れた加減速性能を有する車両を利用
- 上下分離制度の導入、自治体の起債対象化

道路運送高度化事業(BRT、オムニバスタウン)

- より大型のバス(連節バス等)を利用
- 交通規制等道路交通円滑化措置と併用、自治体の起債対象化

海上運送高度化事業

- より優れた加速・減速性能を有する船舶を利用

鉄道再生事業

- 事業廃止届出がされた鉄道事業の維持を、地域の支援によって図る
- 計画策定の間、廃止予定日が延期できる

鉄道事業再構築事業(2008年改正で追加)

- 市町村等の支援による旅客鉄道事業の経営改善
- 自治体が下を保有する上下分離、自治体の起債対象化

地域公共交通再編事業(2014年改正で追加)

- バスの路線・輸送力設定、運賃・料金規制の緩和
- 計画維持を困難とする行為の防止、実施されない場合の勧告・命令





28

名古屋大学 加藤博和 17/11/27

地域の状況や移動ニーズ (生活スタイル) に合わない路線設定

- 駅の位置が悪い(高校、総合病院、商業施設、その他集客施設の多くは遠いところに立地。一方、バス停は近くにある)
- P&Rも考えられていない(駅へ乗り入れる道路も貧弱なことが多い)
- 高速走行できない(高速道路の延伸は進む)
- 災害にも脆弱

復旧させる意味は？
そのお金でほかにやるべきことはないか？
ところで、沿線の方はいま、かなりお困りでしょうか？

名古屋大学 加藤博和 17/11/27

29

多くの鉄軌道廃止代替バス検討に見る 「役に立たない固定観念」

- 鉄軌道存廃問題は、その線区が**時代に取り残された結果**
- しかし、**代替バス化によって乗客が更に減少**する例が多い
- これをもって、「**鉄道廃止・バス化は公共交通確保の観点から見て失敗であった**」「バスではしょせん鉄道の役割をカバーできない」と結論すること自体が**噴飯もの**
- 鉄道存廃論議が、時代から取り残されていた**鉄道中心の地域公共交通網をリニューアルするチャンス**であることに気付かず、「とにかく鉄道存続」「鉄道代替バス」という**固定観念にとらわれ、ニーズとかけ離れた路線網を再設定することこそが本質の問題**
- 代替バスの**路線・ダイヤ設定は、鉄道時代の反省を十分に生かし、各主体の移動ニーズ変化に配慮しつつ、バスの特性(鉄道との違い)を理解した上で行う必要**

30

名古屋大学 加藤博和 17/11/27

最もやってはいけないこと

＝鉄道存続自体を「目的」としてしまうこと

- － 鉄道は高価な、豪華なもの
 - － 大量輸送でないと効果が出せない
 - － 需要が少ないのであれば、他の方法で安く提供可(だから、国の補助対象外)
 - － しかし、存続が目的となってしまうと、これらのことをすべて忘れてしまう
 - － その典型が「イベント頼み」「乗って残そう運動」
 - － 地域の生活に根ざしたものでなければ到底持続できない(観光を主眼に残すとしても)
- 本当に、地域を、公共交通を、それに頼る人々の生活を大事に思うなら、これからの本番！

そして、万が一廃止決定となったとしても、それでやる気なくなるなどもってのほか！(それこそが地域を衰退させる原因)

名古屋大学 加藤博和 17/11/27

31

キーワードは・・・



「残す」から「活かす」へ

32

名古屋大学 加藤博和 17/11/27



上毛電鉄(群馬県)
群馬型上下分離で役割明確化
考えられる限りアイデアを形に

33

名古屋大学 加藤博和 17/11/27



鳥取県東部地域公共交通網形成
計画(法定計画、2017.3策定)

JR、若桜鉄道<輸送密度500人台>、バ
ス(日本交通・日ノ丸自動車・町村営)、
タクシー、公共交通空白地有償運送
従来は全くバラバラ

→「まとまり」「つながる」網づくり



「歴史的和解!」あれだけ仲が悪かった人たちが、話ができるようにな
って、心を合わせて、地域のくらしを支える「おでかけ」手段を死守!

→これこそ「地方創生」の芽生えではないのか?

34

名古屋大学 加藤博和 17/11/27



名古屋大学 加藤博和 17/11/27

35

長野電鉄屋代線（2012年4月1日廃線）



名古屋大学 加藤博和 17/11/27

36



- 便数確保。定時性に配慮し、朝は快速便・高速道路経由便を運行。長野中心部方面への路線も新設
- 所要時間は延びたが、高校・総合病院の前など停留所位置を工夫しカバー（駅からかなり遠かった）
- 運賃は鉄道時代と変わらず（普通運賃はもとより、通学定期割引や鉄道との連続運賃を維持）

→ 地域住民が主体的に検討に参加

→ ラッシュ時渋滞に悩まされるも、利用者数は3割減にとどまる

名古屋大学 加藤博和 17/11/27

37



名古屋大学 加藤博和 17/11/27

38

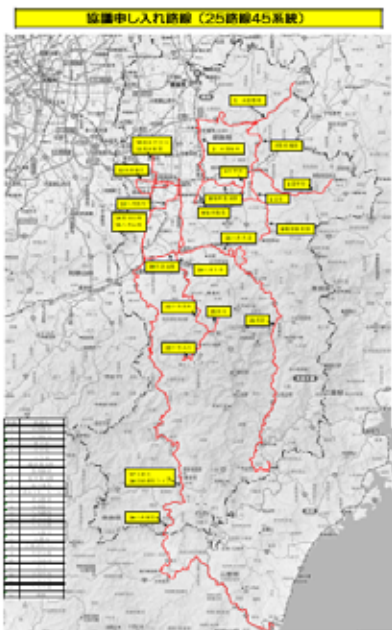
鉄道で重要なのは、都道府県の関わり

1. 鉄道網の維持改善と、地域間幹線バス網計画（鉄道網の補完、高校・総合病院への足の確保など）
2. 各地域での一体的な路線網維持・再編（市町村界での分断を防ぐ）
3. 市町村の計画策定の支援、相互調整

- 市町村でできないことをやる
- 広域での公共交通の品質確保に努める

名古屋大学 加藤博和 17/11/27

39



名古屋大学 加藤博和 17/11/27

あの奈良県さえも・・・

- 全国で最もバス利用者の減少が遅かった(路線維持のことを考えなくてよかった)
 - しかし、ドル箱であった北部ベッドタウン路線が**少子高齢化の直撃**を受け、事業者が赤転
 - 県南部25路線45系統(地域間幹線補助路線)が維持困難と、事業者が2013年に表明(規定の補助を得てもなお3億円以上の欠損)
 - 維持する必要があるか? あるとすればどのように維持するか? **残された検討・対応時間は1年半**
- 事業者の捨て身の問題提起を県が受け止め、市町村を主導(国が、事業者が、などと言っていても時間の浪費だと理解)

40

公共交通とまちづくりのデッサン

複数の市町村をまたぐ路線バス、市町村連携コミュニティバスを中心に、まちづくりの方向性、実施事業などを示した「公共交通とまちづくりのデッサン」を作成しました。

県内を東部、中部、南部、北西部に大別し、さらに路線ごとに13グループに細別しています。

- 都道府県は「地域間幹線(バス・鉄道・船)マネジメント」を能動的にやることが求められる
- 地域間幹線国庫補助の見直しも必至になっている。補助率切り下げにただ文句を言っているだけでは済まない(自ら頑張っていないところは助けないというのが国庫補助のトレンド)

名古屋大学 加藤博和 17/11/27

奈良県 地域公共交通網 形成計画

2016年3月策定

地域間幹線バス路線
を県・市町村・事業者
で抜本見直し

グループ	系統名
東部A	大和郡・東山郡・上野市等
東部B	大和郡・大和郡
東部C	大和郡・大和郡
東部D	大和郡・大和郡
東部E	大和郡・大和郡
東部F	大和郡・大和郡
東部G	大和郡・大和郡
東部H	大和郡・大和郡
東部I	大和郡・大和郡
東部J	大和郡・大和郡
東部K	大和郡・大和郡
東部L	大和郡・大和郡
東部M	大和郡・大和郡
東部N	大和郡・大和郡
東部O	大和郡・大和郡
東部P	大和郡・大和郡
東部Q	大和郡・大和郡
東部R	大和郡・大和郡
東部S	大和郡・大和郡
東部T	大和郡・大和郡
東部U	大和郡・大和郡
東部V	大和郡・大和郡
東部W	大和郡・大和郡
東部X	大和郡・大和郡
東部Y	大和郡・大和郡
東部Z	大和郡・大和郡

- まちづくりの方向性
グループ別に開催した「路線別検討会議」で議論したまちづくりの方向性を示しています。
- 関係市町村
各グループに関係する市町村を示しています。
- 主な沿線施設
対象となるバス系統の主な沿線施設(駅、行政施設、病院、学校、観光地、商業施設)を示しています。
- 評価指標
路線を評価する指標と、各グループにおける目標を示しています。
- 実施事業
目標を達成するために行う事業及び実施主体、目指す効果と事業の実施期間を示しています。
- 系統表
対象となるバス系統の番号、起点・経由地・終点を示しています。
- 系統番号
対象となるバス系統を番号別に色分けしています。
- まちづくりに関する課題・意見
「路線別検討会議」で課題や意見があった施設等を赤枠で囲っています。
- 過去の路線別検討会議での意見
「路線別検討会議」での具体的な意見(意向・問題・アイデア等)を示しています。

41

楽しく「おでかけ」できる地域が生き残れる ～自治体の覚悟の違いが、レベルの差をどんどん広げている～

だれもが「おでかけ」しやすくすることは、
地域をいきいきわくわくにするための方法の1つ
それには「乗って楽しい」「降りても楽しい」が必要

- 「乗って楽しい」: 交通手段自体に魅力がある
 - 「降りても楽しい」: 必要なところや行きたいところに行ける
 - それを提供することで、QOL(Quality Of Life)を向上し、地域の豊かさを増進させるサービスを提供するのが公共交通網の存在意義
 - そういう公共交通網をつくるためには、地域の様々な主体が「一所懸命」に取り組まなければならない
 - その取り組み自体が、地域を盛り上げる原動力に
- つまり、地域公共交通を頑張ることで、地域をよくできる
この大事なことを他人任せにしているようでは、地域をよくできるわけがないし、だれも助けてもくれない

名古屋大学 加藤博和 17/11/27

42

本日皆さんにお伝えしたかったこと

- 地域公共交通は使われることで初めて付加価値が出る
- 地域公共交通は「地域の」「地域による」「地域のための」ものである
- 地域みんながチームとなり、意識を共有して取り組む体制が必要である
- 地域がやる気になって案を出し率先行動してこそ、他からの援軍も有効になる
- その結果として再生された「地域公共交通に貢献できる鉄道」は生き残れ、地域を支える存在になる。一方、貢献できない鉄道を残せば地域公共交通が減び、そして地域が減びる

名古屋大学 加藤博和 17/11/27

43

今ならまだ間に合います！

北海道の皆様が、鉄道網を自らの手に取り戻し、自らが考え、適材適所を考えて取捨選択し、活かすことで、地域の役に立つ公共交通網を再生させること、その中で、**存在意義がある鉄道が残り活かされ、そうでない鉄道は地域に合った新しい公共交通に生まれ変わり、持続可能な地域をしっかりと支えるありがたい存在にしていけることはきっとできます。**

**地域公共交通プロデューサーとして、
廃線処理投手として、
私も最後まであきらめないで支援します！**

名古屋大学 加藤博和 17/11/27

44

加藤博和

検索

URL:

<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm>

E-Mail: kato@genv.nagoya-u.ac.jp

facebook: [buskato](#)

公共交通戦略立案や路線バス網再編、鉄道存廃問題対応などに、各地の現場でボランティア参加しています。意識を共有できる方々とならどこへでも出かけて協力します！ ぜひ一緒に仕事しましょう！

パネルディスカッションでの発言要旨

○(活性化再生法は交通政策基本法<2013年施行>の趣旨を汲んで再改正する必要があるのでは?)という意見に対して)活性化再生法の2014年改正はまさにその趣旨で行われた。また、活性化再生法は広域交通を想定していない。これを考えるには別の議論が必要だが、それはかなり時間がかかると思われ、JR北海道問題への対応に間に合わない。

○(「国が支援策を示さない段階で、地元が対応策を検討するのはおかしい」「資金ショートが懸念されているが、出資者である国に増資などをお願いすればしのげる」という意見に対して)支援をお願いするのなら、どのようにそれを利用して立て直していくかを示さないといけないわけで、まさに網形成計画策定がそれにあたる。それをせずをお願いしても聞いてもらえるわけがない。支援策は、地元が積極的に鉄道の必要性を検討し、具体案を示し行動しようとする姿勢を見せ、その上で何を助けてほしいかを示すことで初めて組上り上がる。

○(「まだ地元での理解や議論が十分でなく、時間をかけるべき」という意見に対して)いまだに入口の議論にとどまっていることが問題。(資金ショートまで時間がないとかの話は本質的ではなく、)時間をかけていい成果が得られるとも思えず、その場しのぎは問題を先送りしより深刻化するだけ。今まさに短期で集中的に考えることの方が実りが多いのではないかな。なお、存廃の選択も大事だが、その後の対応がもっと大事だと、私は経験から感じている。

○(貨物調整金の活用について)整備新幹線の開業で収入が大きく減ってしまう並行在来線について、JR線では(貨物列車は旅客列車が走るついでであるという前提で)アポイダブルコストルールで決められている貨物列車走行の線路使用料では厳しいことから行われる調整措置なので、それ以外の区間についてこれを持ち出すのがよくわからない。検討するのならアポイダブルコストルール自体、およびその運用(実態としては十分には払われていない)であり、特に貨物列車運行が重要な路線ではこのルールは合理的と言えない。

○(「鉄道に対する支援策が手薄である」という指摘について)鉄道として維持できなくてもバスがある、バスでもだめなら支援する、というルールである。そのことでより多くの地域が救われるわけで、鉄道維持に過度に肩入れするのは適切と言えない。

名古屋大学 加藤博和 17/11/27

46

(本資料使用における注意)

※本資料の著作権はすべて制作者に帰属します。ただし、一部、他の機関・個人が作成した図や、撮影した写真があります。

※自治体担当者・地方運輸局・交通事業者・学識経験者等、地域公共交通会議・法定協議会運営に関わる方々におかれましては広くご活用いただけます。ただし、公の講義・講演・研修・書籍・論文等への転載、および他への再配布は、必ず制作者の許可を得て行ってください。

※本資料は、国土交通省の担当部局による監修を受けたものではありません。また、地方運輸局によっては見解や運用方針が異なることもありますので、ご注意ください。

名古屋大学大学院環境学研究科 加藤 博和

kato@genv.nagoya-u.ac.jp

<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm>