

「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」の変更案に関する意見募集の結果について

令和5年8月31日
国土交通省
総合政策局・鉄道局・自動車局

国土交通省では、令和5年6月30日から令和5年7月29日まで、「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」の変更案に対する意見の募集を行いました。その結果、本件に関して、17件の御意見が寄せられました。

お寄せいただいた御意見の概要とそれに対する国土交通省の考え方を別紙のとおりまとめましたので公表いたします。

皆様の御協力に深く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進に御協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

1. 実施方法

(1) 募集期間

令和5年6月30日（金）から令和5年7月29日（土）

(2) 周知方法

電子政府の総合窓口（e-Gov）

(3) 意見提出方法

電子メール及び郵送

2. 意見の数

提出意見数 13件

（今回の意見募集の対象となっているもの以外についての意見等が4件ございました。）

3. お問い合わせ先

国土交通省総合政策局地域交通課 意見募集担当

電話番号 03-5253-8987

御意見の概要及び国土交通省の考え方

No	御意見の概要	御意見に対する国土交通省の考え方
1	<p>>速やかな議事録の公開など、最大限の透明化を図るべきことを記載。</p> <p>ここはより踏み込んだ内容を提案したい。</p> <p>速やかな議事録の公開など、最大限の透明化を図るべきことを記載。「また、会議資料は原則公開とする。なお、会議は全て公開で行い、オンライン・オフライン問わず傍聴を可能とする措置を講ずる。さらに会議日程は原則二週間以上前にインターネットその他の方法を用いて公知するものとする。」</p> <p>※「」部を加筆願う。</p>	<p>貴重なご意見ありがとうございます。</p> <p>今後の施策の実施にあたり参考とさせていただきます。</p>
2	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1 (1) 3 点目「国において、関係府省との」と記載されているが、「国土交通省」に「関係府省」は存在しても「国」に「関係府省」は存在しないので、不適切な改定ではないか。例えば「国において、関係府省【間の】連携」等とすることが適当ではないか。 ・ 1 (1) 2 点目「地域の関係者」と 4 点目「地域関係者」は意図する意味が異なるのか。 ・ 1 (1) 4 点目「関係府省」と 4 点目「関係省庁」は意図する意味が異なるのか。 ・ 5 (1) 5 点目及び 6 点目「再構築協議会を (の) 設置」との文言があるが、再構築協議会は「組織」するものではないか。 	<p>貴重なご意見ありがとうございます。</p> <p>ご指摘や審議会資料等を踏まえ「関係省庁間」「地域の関係者」「関係省庁間」「組織」で統一させていただきます。</p>
3	<p>「再構築協議会の事務局機能は地方運輸局が担」うこととされていますが、その場合、再構築協議会の事務局において作成又は取得した文書は行政文書となり、公文書管理法及び行政機関情報公開法の対象となると考えて良いでしょうか。</p>	<p>貴重なご意見ありがとうございます。</p> <p>再構築協議会の事務局において作成又は取得した文書は、行政機関の保有する情報の公開に関する法律第 2 条第 2 項中の「行政機関の職員が職務上取得した文書であつて、当該行政機関の職員が組織的に用いるものとして、当該行政機関が保有しているもの」に該当していると考えられますので、情報公開請求の対象になると考えています。</p>
4	<p>現時点ですでに大赤字の路線は、沿線自治体の判断でバス転換するか鉄道事業として残すなら高コスト構造の大手や JR から経営分離し第三セクターなどの地域鉄道事業者としてリスタートさせるという方向性は間違っていないと思われる。(輸送密度が低くすでに公共交通機関としての使命を終えている鉄道路線に対し、金にならない「旅情」や「思い」により鉄道を維持することは税金の無駄遣いであり、国は全体</p>	<p>貴重なご意見ありがとうございます。</p> <p>今般の法改正により、鉄道事業再構築事業の定義を見直し、鉄道事業者の赤字・黒字といった収支の状況ではなく、「大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客</p>

<p>最適を考えて協議会に参加してほしい。沿線の総意として観光用鉄道路線として維持し、ついでに地元住民も運ぶという考え方もよいと思う。）</p> <p>一方若干の赤字や黒字の地方路線は、利用者から必要とされかつ民間企業として経営努力を行っている路線であると考えられるが、民間企業ゆえにわずかな黒字を出すために安全投資や人員を必要以上に削減し、結果として事故につながったり、DX化・GX化が遅れて利便性が低下してしまうこと等が想定されるので、「若干の赤字や黒字の地方路線」への支援を強化したほうがよい。</p> <p>このような路線は上限分離を行ってしまうとよりコストが増加することになりがちなので、上下一体のまま行政支援を強化することがよいと思われる。具体的には、国補助率のかさ上げや「みなし上下分離（自治体による運行経費負担や減税、赤字補填）」を行った場合における地方交付税の増額等を盛り込んでほしい。</p> <p>本基本方針が、単独維持困難な路線の「リスタート」となることに加えて、将来性のある鉄道に対してもしっかりと支援できるものとなることに期待する。</p>	<p>運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある路線の全部又は一部の区間における旅客鉄道事業による輸送の維持を図るための事業」としたところです。この新たな定義により鉄道事業再構築事業を実施する路線の区間においては、社会資本整備総合交付金等の支援策を講じることとし、こうした新たな法制度・予算等により地域の取組を支援してまいります。</p> <p>なお、上記の鉄道事業再構築事業の定義において、「事業構造の変更を行うとともに、利用者の利便を確保するもの」と規定しており、この5「事業構造の変更を行う」ものとして上下分離のような「事業の実施主体の変更」が定義されています。</p>
<p>5</p> <p>私は、地域公共人材として、地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針（一部変更）について、以下のような意見を述べたいと思います。</p> <p>まず、基本方針の目的規定に「地域の関係者」の「連携と協働」を追加したことは、地域公共交通の活性化及び再生を推進するために重要な視点であると考えます。私は、昨年度、NPO法人 再生塾？持続可能なまちづくりをめざして？に参加し、地域公共交通の現状や課題、可能性について学びました。その中で、地域公共交通は単に移動手段としてだけでなく、地域の活性化や福祉にも大きく貢献する重要なインフラであることを実感しました。そのためには、地域公共交通の利用者や事業者だけでなく、行政やNPO、ボランティア団体などさまざまな人たちが協力して、地域に適した交通サービスを提供する必要があると思います。基本方針がそのような連携と協働を促進する仕組みを整備することを明確にしたことは評価できます。</p> <p>次に、ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充についても、地域公共交通の活性化及び再生に向けて有効な施策であると考えます。私は、小さい頃から鉄道が好きで、特にローカル鉄道に魅力を感じています。しかし、ローカル鉄道は利用者の減少や経営の悪化などにより存続が危ぶまれる状況にあります。その一方で、ローカル鉄道は地域の歴史や文化を伝える役割や、観光客や移住者を呼び込む役割も果たしています。そこで、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」制度を創設し、協議会において「再構築方針」を作成することは、ローカル鉄道の現状や将来像を多角的に検討し、適切な対策を講じるため</p>	<p>貴重なご意見ありがとうございます。</p> <p>本基本方針にご賛同いただき、ありがとうございます。こうした新たな法制度・予算等により地域の取組を支援してまいります。</p>

	<p>に必要な取組だと思えます。また、「鉄道事業再構築事業」を拡充することも、ローカル鉄道の持続可能性・生産性・利便性を高めるために効果的だと思えます。</p> <p>最後に、バス・タクシー等地域公共交通の再構築に関する仕組みの拡充についても、地域公共交通の活性化及び再生に資する施策であると考えます。私は、「地域公共交通利便増進事業」や「道路運送高度化事業」により、地域の移動ニーズに応える多様な交通サービスが提供されることを期待しています。特に、AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバス等の導入を通じて、交通分野におけるDX・GXを推進することは、地域公共交通の利用者満足度や環境負荷の低減につながると思えます。</p> <p>以上のように、基本方針（一部変更）は、地域公共交通の活性化及び再生を推進するために必要かつ有効な内容であると考えます。私は、地域公共人材として、地域公共交通のGSE（クロスセクター効果）を明らかにし、それを基にした交通政策の提案を行うことができると思えます。これによって、地域公共交通の持続可能な運営と地域の活性化・福祉の向上に貢献できると考えます。</p>	
6	<p>鉄道事業再構築事業の対象の目安を輸送密度4000人未満としています。</p> <p>この基準は旧国鉄再建特措法に基づくバス転換基準から引用していますが、同法制定から43年経過し、鉄道の事業構造や経営形態が変わっていることから、目安の基準値を見直す必要があるのではないのでしょうか。</p>	<p>貴重なご意見ありがとうございます。</p> <p>輸送密度4,000人の目安は、旧国鉄再建特措法におけるバス転換の基準であった「特定地方交通線」の基準を参考に設定したのですが、改正地域交通法において、この基準は旅客鉄道事業による輸送の維持を図ることを目的とする鉄道事業再構築事業の対象として旅客輸送における大量輸送特性が十分に発揮できていない線区の目安として設けたものであり、本基準値を見直す必要性はないと考えています。</p>
7	<p>「地域の関係者」には国・自治体・事業者のみならず、その交通モードの継承を希望する団体・法人などを追加すること。</p> <p>これまで鉄道廃止時の意見聴取に継承を希望する団体・法人などを参加させない行為が多々見られたが、そういった排除行為は許されないことを明記すべき。</p> <p>また道路予算と同様に鉄道にも地方交付税を充当出来るようにし、地方自治体の自由意思で予算を使える体制を作ること。</p> <p>上記を前提として他の交通モードのように、鉄道なら車両運行のみ（第二種鉄道事業者）での新規参入</p>	<p>貴重なご意見ありがとうございます。</p> <p>ご指摘の廃線の際の手続きに関する内容は本基本方針には記載はございませんが、本基本方針において、再構築方針の作成に当たっては、住民、利用者等の利害関係者の意見を適切に反映するため、意見聴取等の措置を講ずることを明記しております。</p> <p>その他ご意見につきましても、今後の施策の実施にあたり参考とさせていただきます。</p>

<p>を容易にし、独占性を廃すること。</p> <p>まず我が国は何らかの商品を提供して外貨を得て、その外貨で海外から原材料や食料を購入し、発展する「輸出国家」である。将来は情報や金融を商品として外貨を得る方法が模索されているようだが、まずはそれは置いておくとして日本最大産業である「製造業のうち自動車産業」に焦点を当てる。</p> <p>自動車は全製造業のうち 18.6% (https://www.jama.or.jp/statistics/facts/industry/ による)とのことで、日本の大きな稼ぎ頭になっている。一方、自動車の主な販売先は海外で、全体の約 8 割 (https://www.jama.or.jp/statistics/foreign_prdct/20220531.html ほか) を占める。そして海外では電気自動車 (EV) が求められており、日本では EV が大幅に遅れており、海外のお客様に買っていただけない状況になった。</p> <p>さて熊本県では半導体最大手である TSMC の誘致 (2021 年 10 月 菊陽町への工場建設を発表) で経済が大きく盛り上がり、また北海道では実質的に再エネ特区になったことで経済が盛り上がっている。これによって新たな高速道路が計画され、鉄道延伸計画の呼び水となっている。つまり地域経済が盛り上がることで、道路はもちろん鉄道の存続あるいは新設が可能となる。</p> <p>8 逆に言えば、地方鉄道沿線で TSMC の誘致に匹敵するような、あるいは再エネ特区に匹敵するような政策をおこなうことが、地方鉄道の生きる道である。すなわち EV 再エネ蓄電池という産業の全国展開を提案し、そこで得られた技術を鉄道に展開することが望ましい。</p> <p>具体的には、北海道や青森県、その他全国的に見て「飲水が美味しいと感じる県」で電池工場を誘致し、建設。その工場の下流側で鉄道や高速道路を新設 (既設鉄道が工場より上流なら新設不要)。この電池を貨物列車または高速道路で全国展開。関東では組立工場として、広大な関東平野を最後の挑戦として徹底的に巨大都市を作る覚悟で、東京？上野？北千住？柏？水戸付近を一直線で結ぶような鉄道を新設し、茨城中央駅を拠点駅として扱い、高速道路も新東名に直結するような経路で新設する (https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1eGQIYCXrTL7jYxrbIOXdBjoIiaWPToA&usp=sharing) ものとする。</p> <p>さて世界的に求められている EV は、単に動力をエンジンから電気モーターに置き換えただけではなく、自動運転やエンタメ、車内でのテレワークなどビジネスでの使用も想定されている。実際に海外では無人タクシーが走り出し、一般ユーザーもエニカのような貸し出しで無人タクシーを営業している。また航続距離も、電池競争によって既に 1000km を走れるようになっている。</p>	<p>貴重なご意見ありがとうございます。</p> <p>今般の法改正に伴い新設された「再構築協議会」を組織するにあたり、大量輸送機関としての鉄道特性を十分に発揮できていない路線の区間であって、関係者相互間の連携と協働の促進が特に必要である路線に関して、優先的に再構築協議会を設置することとしています。</p> <p>「JR各社のローカル線区について、特急列車・貨物列車が現に走行する線区等、我が国の基幹的な鉄道ネットワークを形成する線区」については、将来的に再構築のための協議を行う必要性が出てくる可能性は考慮するものの、優先的に協議すべき対象としては当面は該当しないと整理しています。</p> <p>その他ご意見につきましても今後の施策の実施にあたり参考とさせていただきます。</p>
---	---

ここで当方が提案するのは、EVのように大容量電池を積んだ小型車(サイズは日産セレナ程度)を大量配備し、軌道上を自動運転でほぼ個人利用してもらってはどうか? というものである。利用イメージは以下の通り。

1: 利用者は利用区間を予約する(例: 仙台駅→宮古駅)

2: 利用者は指定された車両に乗る(スマホのQRコード認証し、これが無いと利用できないようにする)

3: 車両はノンストップで移動する(トイレ休憩を希望する場合、駅の分岐 600m 手前までにスマホで「トイレ休憩」をタップすると、駅の分岐に入って停止する。この時、直後に通過車両がある場合は通過車両を先に通してから再出発する)

4: 目的駅に着いたら、同じスマホアプリで無人タクシーに認証して乗り込み、近隣を移動する。

※ 車両の最高速度は線路の最高速度に規制される

本稿で重要な点は、とにかく「早い」こと。最高速度 100km/h 超は当たり前で、本数も数分待てば次の車が来るような頻度が重要。これが満たされない場合、地方鉄道の再生は諦めて、自動運転に注力した方が良い。

なお本稿の適用範囲外として「JR各社のローカル線区について、特急列車・貨物列車が現に走行する線区等、我が国の基幹的な鉄道ネットワークを形成する線区については、当面、再構築協議会の対象としない旨を記載。」とあるが、これはやめた方が良い。むしろ東京付近で言えば「電車特定区間は対象外」とまで記して、列車専用の範囲を大幅に絞って良い。

例えば常磐線では取手? 仙台が本稿の対象になり、続けざまとして前記の仙台? 宮古は東北本線または三陸線(仮)(営業名として仙台? 志津川? 釜石? 宮古? 八戸とする)(BRT から鉄道復活が前提)を選べるようにすれば良い。

ただし下記の場合は本稿の対象外として良い。

- ・普通列車が 10 分に 1 本程度(1 時間あたり 6 本以上) 走るような線区
- ・営業列車が 160km/h 以上の速度を出す線区(成田スカイアクセス線など)

1 時間あたり 12 分間隔または 5 本以下の線区は、電車特定区間であっても本稿の対象になるものとする。常磐線では朝ラッシュ時でも取手? 土浦で 30 分近く開く時間帯があるので、本稿の対象となる。よって 1 時間あたり 5 本以下の線区で本稿を回避する場合、160km/h 以上の速度を出せるように改良工事をお

<p>こなうものとする。</p> <p>ただし本稿よりは定期列車優先としても良くて、本稿が待避するタイミングは定期列車が追い越す1分前までに待避を完了させれば良いものとする。130km/hで走る列車が1分で走る距離は2.16kmで、列車が緊急停止に必要な距離は600mなので、約3.5倍の余裕がある。</p> <p>運転イメージはザ・ポーリングカンパニーが参考資料として提示したマイクロバスの予想図 (https://japan.cnet.com/article/35154937/) だろうか。本稿での車両はここまで大型でなくても良くて、前記の通り日産セレナ程度で十分である。</p>	
<p>9</p> <p>事項1</p> <p>1. 「連携・協働」の促進のため必要な事項の追加等 (2) 地域公共交通計画の作成及び記載事項等について</p> <p>【二1(4)】に記載予定の項目に資金調達の多角化を記載予定とのことであるが、国交省管轄の予算に偏っている。定住自立圏に関する補助金、過疎・辺地・半島・離島などの地域指定に伴う財政措置、地方バスに関する特別交付税措置など、活用可能な包括補助金や交通に関する財政措置には他の省庁(特に総務省)が管轄する予算もある。これらについても言及するべきではないか。</p> <p>事項2</p> <p>1. 「連携・協働」の促進のため必要な事項の追加等</p> <p>(3) 法定協議会【二3】について(その1)</p> <p>若者の意見反映の重要性を記載予定とのことであり、これについては賛成するが、構成員の在り方に関してより踏み込んだ記述が必要ではないか。</p> <p>現状としては、過去数十年公共交通を利用したことのない長老的住民を住民代表として構成員に含める自治体が多く存在する。利用者の意見反映という面でも、日常的に利用する者を少なくとも1名含めることを推奨するなどの踏み込んだ記述が必要と考える。</p> <p>事項3</p> <p>1. 「連携・協働」の促進のため必要な事項の追加等</p> <p>(3) 法定協議会【二3】について(その2)</p> <p>最大限の透明化を図るべきことを記載する旨に強く賛成する。</p> <p>その上で、現状としては「議事録」「開催要旨」などとして、決定事項のみを列挙し、会議中にどのよう</p>	<p>貴重なご意見ありがとうございます。</p> <p>資金調達の多角化については、国土交通省以外の他の省庁が管轄する補助金等についても積極的に活用していただくべく、「他分野との連携による資金の確保」という形で記載させていただいております。</p> <p>協議会の構成員、運営方法については、現在も地域公共交通計画等の作成と運用の手引きにて、より具体的に記載をしており、各運輸局でもサポートを行っております。</p> <p>指標に関する記載については、ご指摘も踏まえ、各地域においてアウトカムに着目して目標を設定することが望ましい旨とさせていただきました。</p> <p>基幹的な鉄道ネットワークに該当するかどうかについては、現に優等列車や貨物列車が走行しているかどうかだけではなく、災害時や有事における貨物列車が走行する蓋然性等さまざまな点を考慮し、慎重に判断する必要があることから、国と鉄道事業者の間で確認することとしています。</p> <p>再構築協議会については、本基本方針に、たとえ期限内に結論が出ない場合でも、協議を打ち切ることなく丁寧な合意形成に努める旨を明記することとしていることから、</p>

な議論があったのか、どの参加者がどのような意見を表明したのか、不明な文書を公表する例が散見される。記載事項についても言及するべきと考える。

事項 4

2. アウトカム指標に関する事項の追加について

クロスセクター効果を追記することには賛同するものの、評価の観点が不足していると考ええる。

重要な点は、地域に必要な交通を提供する上でより効率的な手法の有無である。地域条件の悪い地域においては、より効率的な代替選択肢が無ければ、利用状況や採算性に関する指標が芳しくない手法であっても、それを採用し地域に必要な交通を確保するのが最善策である場合も考えられる。全国画一の基準に囚われるあまり、地域にとっての最善策を否定することのないよう、注意すべき旨、記載が必要と考える。

事項 5

4. 地域公共交通利便増進事業の拡充等【三 1 (9)】 について

エリア一括協定運行事業に関する記述に関して、意見を表明する。

2002 年の道路運送法改正や、その根拠となった運輸政策審議会答申においては、需給調整規制の撤廃による競争促進によって創意工夫ある新規サービスの出現を企図していた。しかし、エリア一括協定に関する「計画阻害行為」の該当有無に関する審査は新規参入規制そのものであり、抑制的に運用すべきである。

そもそもエリア一括協定運行事業は、特定事業者の営業圏域の防衛のために使用される危険性をはらむ事業である。

第一に、公的資金投入路線における運行事業者選択の競争抑制に作用する。中小事業者も参入可能な個別契約に基づく委託・補助路線運行に対してエリア運行一括協定運行が費用効率的であることを検証した上で適用すべき旨を記載すべきと考える。

第二に、公的資金を投入しない自主運行路線が「計画阻害行為」として、運行できなくなる可能性があることである。現行法制においては路線バスは競争促進をしている分野であり、協定エリア内の路線であっても、エリア一括協定において示された機能と重複しない限り、「計画阻害行為」とは該当しないと判断すべき旨記載すべきである。このような記載を行わなければ、協定エリア内に大規模テーマパーク等の大規模集客施設が新設された際に、当該施設と交通結節点とを結ぶバス交通を協定事業者が独占的に運行できることになり、協定事業者に不当な利益を供与することとなる。

事項 5

敢えてご意見いただきました記述を明記しなくとも趣旨は反映されていると考えております。

その他ご意見につきましても、今後の施策の実施にあたり参考とさせていただきます。

<p>5. 再構築方針の作成に関する基本的な事項の追加【新設】</p> <p>(1) 再構築協議会に関する事項について</p> <p>「特急列車・貨物列車が現に走行する線区等、我が国の基幹的な鉄道ネットワークを形成する線区」とあるが、「我が国の基幹的な鉄道ネットワークを形成する線区」を国が判断するのではなく、鉄道事業者の経営判断の結果である「特急列車・貨物列車が現に走行する」かどうかで判断するのは不相当である。国が具体的に「我が国の基幹的な鉄道ネットワークを形成する線区」を指定し、それに基づき判断すべきである。</p> <p>少なくとも「我が国の基幹的な鉄道ネットワークを形成する線区」への該当有無は「特急列車・貨物列車の走行状況等を踏まえ国が判断する」という建付けにする必要があると考える。</p> <p>事項 6</p> <p>5. 再構築方針の作成に関する基本的な事項の追加【新設】</p> <p>(1) 再構築方針に関する事項について</p> <p>結論ありきの会議ではないとしつつも、関係者の合意に至らなかった場合の対応に疑問がある。</p> <p>次項に「関係者の合意に基づかない再構築方針の作成は行わないことを明示」とのことであるが、やや不十分と考えられる。</p> <p>再構築協議会の開催をもって「国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を地方公共団体等に対して十分に説明」したとしない旨、明記すべきである。</p>	
<p>10 (該当箇所) 1. (2) 地域公共交通計画の作成及び記載事項等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画に定められた事業の実施に当たっては、国庫補助金（地域公共交通維持確保改善事業等）だけでなく、社会資本総合整備交付金や財政投融资の活用、他分野との連携による資金の確保、民間からの投資・融資、寄附金の受入など、多様な資金の調達方を検討・活用することが重要であることを記載。 <p>(意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基本方針の記載事項の最重要項目は、国による資金調達方策といっても過言ではなく、地域による公共交通の選択や計画を大きく左右するものである。特に財源制度の根幹は、地方自治体が担う鉄軌道事業への「地方交付税措置」であり、沿線自治体が行う鉄軌道事業に道路やバスと同様の普通交付税措置を強く求めたい。現在この制度がないがために、地域は鉄軌道を選択したくても実質的に選択できず、赤字路線はバス転換を強いられる構造となっている。 	<p>貴重なご意見ありがとうございます。</p> <p>利用者の協議会参画については、従前より法律においても、協議会を構成する者として「地域公共交通の利用者」を明記しており、基本方針にも明記しています。（改正後の地域交通法第6条第2項第4号、第29条の3第5項第6号）</p> <p>再構築協議会の組織の対象となる区間については、本基本方針に明記していることから、誤解を招くことはないものと考えています。なお、「大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある区間」と「交通手段再構築を実施する</p>

- ・「他分野との連携」でとりわけ重要なのは道路財源の鉄軌道事業との連携である。駅及び駅広、連続立交、路面電車など道路と鉄道の両方に絡む事業は、現在も道路財源が一部投入されているが、できる限り積極的に絡ませ、かつ道路財源の投入割合を増やす方策を講じるよう求めたい。
- ・「他分野との連携」では、インフラを事業者自らが保有する鉄道について、災害、特に風水害で橋梁が破壊され廃止される事例が後を絶たない。鉄道の災害復旧の場合は河川・砂防・海岸の財源で全面的に賄って頂きたい。
- ・「寄附金の受入」では、ふるさと納税、ガバメントクラウドファンディングによる公共交通の資金確保に好事例が多数生まれている。マイレール（マイ公共交通）の意識醸成や、まちづくり・地域活性化の取り組みとしても有効であり、これらのPRを積極的に行って頂きたい。

（該当箇所） 1.（3）法定協議会

- ・地域公共交通計画の作成・実施に当たって、連携・協働を効果的に推進していくため、法定協議会には、必要に応じ他分野を含めた多様な地域の関係者の参画が望ましいこと、単なる通学利用の観点だけではなく次世代を担う若者の意見反映が重要であることを記載。

（意見）

- ・若者はもちろんであるが、公共交通を現に利用している利用者の協議会の参画は必須とすべきである。
- ・協議会の方向性を実質的に決定づけるのは、会長や議長を務める学識経験者等専門家である。専門家の人選により、地域公共交通計画の内容が大きく変わってしまうことに留意し、人選の透明性確保が重要である。コロナ禍以降、遠方の専門家でもリモートで会議への参加が可能な環境が整ってきたことを踏まえ、地域外の専門家も積極的に参画を促し、他地域の好事例を学ぶ機会を増やして頂きたい。

（該当箇所） 1.（3）法定協議会

- ・地域における交通の「リ・デザイン」の実現に向けては、協議会の運営方法等の一層の工夫によって協議会が有効に機能し、地域の多様な関係者間での協議が行われることが重要であることを記載。

（意見）

- ・地域公共交通計画の策定時及び策定後のフォローアップにおいては、法定協議会で公共交通への試乗や駅周辺の街歩きを行うなど、現場見学を必須とすべきである。

（該当箇所） 1.（3）法定協議会

- ・速やかな議事録の公開など、最大限の透明化を図るべきことを記載。

ためには関係者相互間の連携と協働の促進が特に必要と認められる区間」をそれぞれ記載しているのは、改正後の地域交通法第 29 条の 3 第 3 項各号に規定する再構築協議会の組織の要件に対応した記載としているためです。

利用者の参画については構成員への選任に限らず、公聴会やヒアリングの実施等様々な方策が考えられますが、丁寧な意見聴取に努めるべきである旨を本基本方針に記載しております。また、協議会の人選について、透明性の確保に努めてまいります。

その他ご意見につきましても、今後の施策の実施にあたり参考とさせていただくとともに、個別の案件については、この場で回答することは差し控えさせていただきます。

(意見)

- ・速やかな議事録の公開に加え、会議の公開（傍聴可）を原則とすべきである。

(該当箇所) 5. (1) 再構築協議会に関する事項

- ・「大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある」区間の判断基準としては、三1(5)の鉄道事業再構築事業の要件と同様、旧国鉄再建特措法に基づくバス転換の基準であった輸送密度 4,000 人未満の線区であるか否かが目安となる旨を記載。

(意見)

- ・この記載は、輸送密度 4,000 人未満の線区を全部、再構築協議会の対象にするかのように読み取れかねないため、削除すべきである。輸送密度 4,000 人未満の線区は、地域の判断により鉄道事業再構築事業に位置付ける対応で十分である。

(該当箇所) 5. (1) 再構築協議会に関する事項

- ・ローカル線区の沿線の地方公共団体又は鉄道事業者から再構築協議会の組織の要請があった場合、国土交通大臣は、当該要請があった区間の沿線の地方公共団体に対し、意見聴取を行い、再構築協議会を設置する必要性及び対象区間を個別具体的に判断することを記載。市町村の圏域を超える路線を対象とする場合には、広域行政機関である都道府県の意向を十分に踏まえることを記載。

(意見)

- ・JR北海道のいわゆる「赤線区」とされた根室線富良野－新得間と留萌線については、この程の「再構築協議会」の仕組みができる前に合意形成不十分のまま廃止バス転換が決定されてしまった。両線区はまだ廃止されておらず、今からでも「再構築協議会」による再協議をするよう求めたい。

(該当箇所) 5. (1) 再構築協議会に関する事項

- ・地域の実情に応じて多様な意見が反映されるよう、再構築協議会の構成員の考え方を記載。

(意見)

- ・再構築協議会の構成員については、法定協議会についての意見同様、利用者の参画と専門家の人選の透明性確保が必要である。

(該当箇所) 5. (1) 再構築協議会に関する事項

- ・再構築協議会における協議に当たっては、廃止ありき、存続ありきといった前提を置かず、具体的なフ

<p>ファクトとデータに基づき議論を進めるとともに、会議開催後速やかに議事録を公開するなど、可能な限り透明化を図るべき旨を記載。</p> <p>(意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・法定協議会についての意見と同様、会議の公開（傍聴可）を原則とすべきである。 	
<p>11</p> <p>(該当箇所)</p> <p>1. 「連携・協働」の促進のため必要な事項の追加等</p> <p>(2) 地域公共交通計画の作成及び記載事項等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画に定められた事業の実施に当たっては、国庫補助金（地域公共交通維持確保改善事業等）だけでなく、社会資本総合整備交付金や財政投融资の活用、他分野との連携による資金の確保、民間からの投資・融資、寄附金の受入など、多様な資金の調達方策を検討・活用することが重要であることを記載。 <p>(意見)</p> <p>鉄道運行の土台となるインフラ部分の整備あるいは災害復旧に要する経費については、地方交付税交付金の対象とすること。</p> <p>(該当箇所)</p> <p>3. 鉄道事業再構築事業の定義変更及び留意事項の追加</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道事業再構築事業の対象となる「大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある」区間について、輸送密度 4,000 人未満が目安となることを記載。 <p>5. 再構築方針の作成に関する基本的な事項の追加【新設】</p> <p>(1) 再構築協議会に関する事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある」区間の判断基準としては、三 1 (5) の鉄道事業再構築事業の要件と同様、旧国鉄再建特措法に基づくバス転換の基準であった輸送密度 4,000 人未満の線区であるか否かが目安となる旨を記載。 <p>(意見)</p> <p>鉄道事業再構築事業対象及び再構築協議会設置の対象として、輸送密度 4,000 人未満とする「目安」を導入しないこと。同様に国が半ば「強制的に」再構築協議会を設置する基準である輸送密度 1,000 人未満についても、導入しないこと。</p>	<p>貴重なご意見ありがとうございます。</p> <p>今般の法改正に伴い、新たに社会資本整備総合交付金に基幹事業として「地域公共交通再構築事業」を追加し、本事業を通じて地方公共団体が主体となって行う鉄道施設の整備事業に係る地方公共団体の負担分について地方財政措置を講じることとしています。</p> <p>再構築協議会については、鉄道の存続又は廃止のいずれかを前提とした議論ではなく、地域の公共交通の再構築に向けた議論をする場であることから、鉄道廃止一択という結論にはならないよう国としてもあくまでも中立的な立場から議論を促していきます。</p> <p>ご指摘のとおり、再構築協議会の構成員の中には学識経験者も想定されています。また、利用者については、地域の内外という括りではなく、交通手段再構築により大きな影響を受けるかどうかを考慮すべきであり、大きな影響を受ける利用者のニーズを適切に把握するため、再構築協議会の構成員への選任、公聴会・ヒアリングの実施等を通じて丁寧な意見聴取に努めることとしております。</p>

<p>(該当箇所)</p> <p>5. 再構築方針の作成に関する基本的な事項の追加【新設】</p> <p>(1) 再構築協議会に関する事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の実情に応じて多様な意見が反映されるよう、再構築協議会の構成員の考え方を記載。 <p>(意見)</p> <p>再構築協議会の構成員について、単純に多くの地域団体から入ってもらうことではなく、地域の課題と課題解決の方向性を整理できる専門家を入れること。さらに、鉄道の存亡により直接影響の及ぶ利用者(当事者)と、広域に及ぼす影響を考慮し、地域外に在住する利用者も構成員とすべき。</p>	
<p>12</p> <p>1. 「連携・協働」の促進のため必要な事項の追加等</p> <p>(2) 地域公共交通計画の作成及び記載事項等の文中「潜在的な輸送需要に的確に対応するために必要な関係者の連携と協働」について、他分野の関係者との連携、まちづくり・地域づくりと一体となった地域経営における連携の観点から取り組む必要があることを新たに記載」とあるが、鉄道の利用において、ダイヤや他路線との接続等の関係で利用しない(できない)等の潜在的な輸送需要に対し、自転車を直接電車内に持ち込める「サイクルトレイン(通勤・通学時間帯を含む。)」を取り入れ、駅からの2次交通の課題解消や機動性の確保など、利便性を高めていく取組が有効と考える。</p> <p>令和5年4月18日に開かれた参議院国土交通委員会においては、学校の統廃合やクラブ活動の地域移行を見越したサイクルトレインに関する西脇市の提案について議論され、参考人から前向きな意見をいただいたところである。</p> <p>サイクルトレインの取組を推進するためには、乗客の安全性の確保や設備の改修など多くの課題を解消する必要があり、車両の改修費用や増設費用、また安全対策等の経費負担が生じるが、計画への記載だけでなく、実際に取組が進むよう実効的な財政支援や制度定着への事業者へ向けた働きかけなどを盛り込んだ内容にしていきたいと考える。</p> <p>5. 再構築方針の作成に関する基本的な事項の追加</p> <p>(1) 再構築協議会に関する事項の文中「再構築協議会の対象は、「交通手段再構築を実施するためには関係者相互間の連携と協働の促進が特に必要」と認められる線区に限られることから、当面、輸送密度1,000人未満の線区を中心に、早急な改善が求められる線区を優先する旨を記載」とあるが、線区内における対</p>	<p>貴重なご意見ありがとうございます。</p> <p>サイクルトレインについて特出しをして本基本方針に記載はしていませんが、サイクルトレインの推進をはじめとする利用者利便の確保に向けて各種施策に取り組んでいるところです。</p> <p>鉄道事業者に対しては、改正後の地域交通法第29条の3第3項に規定する「特定区間」に係る利用状況や収支状況などのデータの共有が求められる旨を、本基本方針に明記しています。</p>

<p>象区間の考え方について、現在ではJRが独自で判断し、利用状況等により同じ線区内でもある駅からある駅までと区切って対象区間とされている。線区内での対象区間の切り分けについては、JRの都合により対象区間を設定するのではなく、利用者からも同意が得られる形で進めていくようにしていただきたいと考える。</p>	
<p>13</p> <p>(該当箇所) ○三 1 (5) 鉄道事業再構築事業に関する留意事項 (意見)</p> <p>① 「鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況」の目安＝輸送密度4,000人未満の線区と明記されている。一方、全国につながるJR路線は、大量輸送以外にも「定時性」、「交流を支える広域ネットワーク機能」、「有事発生時のリダンダンシーやセーフティネット機能」など地域の持続・発展を支えるユニバーサルサービスの視点で現代社会において大きな役割と可能性を有している。</p> <p>日本国有鉄道経営再建促進特別措置法の時代とは、社会経済情勢、インフラ整備状況、ICTを活用した経営効率化、鉄道事業以外の収益確保によるユニバーサルサービス維持の経営基盤の有無など時代と共に多くの状況が変化している中、JR発足を目的としていた当時の目安ではなく、輸送密度を指標とするのかも含めて、国が時代に合った新たな基準を示すべきと考える。</p> <p>② 線区の定義が不明であり、鉄道事業者が不要な線区として切り出すのではなく、国の描くまちづくり・観光施策、デジタル田園都市構想、国土強靱化など様々な角度から判断し、地方自治体の意見も反映でき、地方創生や地域交流などに配慮した線区設定の基準を国が示すべき。</p> <p>(該当箇所) ○三 4 その他留意事項 (意見)</p> <p>① 鉄道維持について、ローカル線区について都市部の維持と同じシステムで営業するJRが運行主体のままでは、他の地域鉄道並みの経費削減や集客に向けた営業努力は期待できないのではないかと考える。今も残る国鉄債務15兆円に見合う責務を持って、JRはローカル線に合った子会社設立などできる体制維持が必要ではないか。</p> <p>② バス転換により仮に日常生活利用の移動はフォローできたとしても、地域のまちづくり再生や交流人口拡大などの将来的なチャンスを奪いかねない鉄道廃止については、その地域の中長期的なビジョンと</p>	<p>貴重なご意見ありがとうございます。</p> <p>輸送密度4,000人の目安は、旧国鉄再建特措法におけるバス転換の基準であった「特定地方交通線」の基準を参考に設定したのですが、改正地域交通法において、この基準は旅客鉄道事業による輸送の維持を図ることを目的とする鉄道事業再構築事業の対象として旅客輸送における大量輸送特性が十分に発揮できていない線区の目安として設けたものであり、本基準値を見直す必要性はないと考えています。</p> <p>その他のご意見については、今後の施策の実施にあたり参考とさせていただきます。</p>

	<p>併せて、慎重に議論し、地域が納得しながら議論が進められるべきであるとする。3年などの期限をもって拙速に地方に結論を促すのは、国土を維持する観点からも大きな影響があるのではないか。</p>	
--	--	--