

観光・交通政策調査特別委員会会議記録

観光・交通政策調査特別委員会委員長 吉田 敬子

- 1 日時
令和6年4月17日（水曜日）
午前10時01分開会、午前11時28分散会
- 2 場所
第4委員会室
- 3 出席委員
吉田敬子委員長、村上貢一副委員長、五日市王委員、郷右近浩委員、
菅野ひろのり委員、上原康樹委員、岩崎友一委員、福井せいじ委員、松本雄士委員、
高橋但馬委員、ハクセル美穂子委員
- 4 欠席委員
川村伸浩委員
- 5 事務局職員
菊地担当書記、古澤担当書記
- 6 説明のため出席した者
國學院大學 法学部 教授 高橋 信行 氏
- 7 一般傍聴
なし
- 8 会議に付した事件
 - (1) 調査
地域公共交通の再生と地方自治体の役割
 - (2) その他
 - ア 委員会県内調査について
 - イ 次回の委員会運営等について

9 議事の内容

○吉田敬子委員長 ただいまから、観光・交通政策調査特別委員会を開会いたします。

なお、川村伸浩委員は欠席ですので、御了承願います。

委員会を開きます前に、当特別委員会の担当書記に異動がありましたので、新任の書記を紹介いたしたいと思います。

菊地担当書記。

古澤担当書記。

これより、本日の会議を開きます。本日は、お手元に配付しております日程のとおり、地域公共交通の再生と地方自治体の役割について、調査を行いたいと思います。

本日は、講師として國學院大學法学部教授、高橋信行様をお招きいたしておりますので、御紹介いたします。

○高橋信行参考人 ただいま御紹介にあずかりました、國學院大學法学部の高橋信行と申します。私が専門にしている行政法の中には、道路運送法や鉄道事業法などがあり、その辺からいろいろと地域公共交通について研究をしております。きょうは県議会にお招きいただき、大変光栄に思っております。よろしく願いいたします。(拍手)

○吉田敬子委員長 高橋様の御略歴につきましては、お手元に配付している資料のとおりでございます。

本日は、地域公共交通の再生と地方自治体の役割と題しまして、お話しいただくこととなっております。高橋様におかれましては、御多忙のところ、このたびの御講演をお引き受けいただき、改めて感謝申し上げます。

これから、お話をいただくことといたしますが、後ほど、高橋様を交えての質疑・意見交換の時間を設けておりますので、御了承願いたいと思います。

それでは、高橋様、よろしく願いいたします。

○高橋信行参考人 それでは、どうぞよろしく願いします。

お手元に、パワーポイントとワード原稿の2種類の資料を配付しております。ワード原稿のほうは、制度についての非常に細かい説明となっておりますが、ただこれを説明すると、大きなところが見えてこないため、パワーポイントのほうを中心に、これからより取り組む必要があるだろうと思われる、少し大きめの改革について説明させていただきます。

最初に、ワード原稿のほうですが、これはちょうど1年前に、地方自治に掲載した私の論文です。皆さん御存じのとおり、地域公共交通はもともと人口減少等により非常に危険な状況にあったところ、新型コロナウイルス感染症で危機を受け、さらに深刻化しています。現在はいろいろなものが復活していますが、公共交通の利用者はあまり回復していない状況であり、これも問題をより複雑化していると思います。

ここで、一つポイントになるのが、10年ほど前に制定された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律により、地域公共交通に関する政策が大きく変わったことです。ただ、その変わり方もちょっと弱く、徐々に変わっていくという感じで、ある種、中途半端な状況です。その辺も、後で説明させていただきたいと思います。この法律は、最近頻繁に改正されており、令和2年にも改正され、立て続けに去年も再改正されました。それを受けて、今年度からは地域公共交通を新しくデザインし直す、リ・デザインという大きな政策が本格始動します。具体的には、従来は各種のインフラ整備に用いられていた社会資本整備総合交付金が公共交通にも拡充されるというもので、国からの支援がより強化される状況にあると言えます。各自治体、岩手県あるいは県内の各市町村には、この機を逃さず、より大胆な改革を打ち出すことが求められているのではないかと思います。国土交通省も本格化しており、各自治体に対してこういうことをやったらいいのではないかといろいろな提言をしていますが、それに早く乗っているいろいろな対策を行っている自治体と、なかなか

かそこまで踏み切れない自治体とでは、かなり温度差があるようです。

この法律が制定されて以降、地方自治体の役割は増大しています。今から20年、30年ほど前までは、民間事業者や運輸事業者が主体となって公共交通を提供し、国や地方自治体は受動的な立場にありました。ところが、今はむしろ、地方自治体が公共交通に関する司令塔となって、その全体を再編していくことが求められています。民間事業者限りでは、なかなか大きな再編は望めないため、地方自治体がイニシアチブをとっていかないといけません。先ほど、中途半端と言いましたが、では、各県や各市町村に強力な権限があり、事業者に対してある種強制的に再編できるかということ、まだそこまではいっておらず、あくまで事業者との協議を経て方針を定め、それを実行に移すというものであり、そういう意味では、事業者への説得が失敗に終わるとなかなか進まないという非常に苦しい状況です。ただ、その中でも、ちょっとずつ変わっているところもあるため、さらに再改正などがあるのではないかと予想しております。逆に言うと、国が大規模な支援を決心しなければならぬほど、状況が悪化しているということです。

岩手県についていろいろと調べさせていただきましたが、広大で人口密度が低いとなると、公共交通の維持は容易ではありません。基本的には、網の目のように公共交通を張り巡らせないとはいませんが、人口密度が低いとどうしても採算がとれず、本数が減りサービスが低下する、また、料金を上げざるを得ずサービスが低下する、そしてさらに利用者が減っていくという負のスパイラルが起きてしまいます。この悪循環を変えていくには、結局、これから説明する2点に帰着します。運行頻度を上げて本数をふやすこと、そして料金を下げること、簡単に言うとこの2点しかありません。それができれば簡単だと皆さん思うでしょうし、私もそう思うわけですが、そのためには、公的な財政支援として公共投資をふやさざるを得ないということです。私は、以前ヨーロッパに留学しており、そちらでもいろんな公共交通を見てきましたが、経費にかかる運賃収入の割合は、大体4割、5割が平均的と言われていました。つまり、あとは公的支援というのが、どうも平均的な数値となっているようです。将来的には、日本もそういうふうに変わっていかねばいけないと思います。運賃収入だけで賄うという、いわゆる独立採算制から抜け出していく必要があります。そのためには、国民や県民の御理解がないといけないということになりますが、その意識をどのように変えていくかということも重要な問題です。また、最終的には予算ということですから、県議会の先生方の御理解も賜らないといけません。変な言い方ですが、公共交通にしっかりとお金をかけた分、経済を活性化させて元を取ろう、そして税収を上げていこうという考え方が必要になってくるのではないかと考えております。確かに、岩手県は非常に厳しい状況にあると思いますが、逆に、この岩手県で成果を上げることができれば、その方法はほかの県でも容易に適用できると思います。個人的には、ここでもし実験ができるならぜひしてみたいですし、成功すればこのモデルを全国的に広げていきたいと考えております。また、そういう大きな目標を掲げることによって、住民と行政の士気も高まり、いろんな意識が変わっていくのではないかと思います。岩手県では、

既に、公共交通網の形成計画が制定されていて、いろいろな政策を実施することが提言されています。利用促進や路線の整理統合といった基本的な考え方は、ここで網羅されているため、これをより徹底していくことが必要です。基本的な方向は非常に正しいと思いますから、これをいかに、より強化していくかだと思います。

先ほど、公的な財政支援について御説明したところですが、県単独で公共交通を維持することは極めて困難であり、国の支援がより一層必要です。県でできることにベストを尽くすことも大事ですが、やはり、国全体を巻き込む動きが必要ではないかと思います。最近補助制度もどんどんふえています、まだ足りないところもあるため、令和5年の改正で新たに実現したり・デザインに関する補助制度を活用しつつ、他県とも協力し、国に対してより手厚い制度をつくるよう要望を続ける必要があると思います。そうしないと、県財政も非常に苦しい状況で、限られた財源の奪い合いになってしまいますから、国への働きかけは必要です。大規模な改革に踏み切れない自治体は非常に多いですが、このまま待っていると、どんどん人口減少が進み、ますます公共交通の維持が困難になってきます。ですから、ここ5年、10年ぐらいが、最後のチャンスとまでは言いませんが、非常に重要な機会だと思います。この時点で大規模な先行投資を行い、維持費用の少ない効率的な交通網を確立していく必要があります。例えば、鉄道網においても、効率的な路線整備などに今投資をしておけば、今後の維持費用が少なくて済み、未来の世代にとって正の遺産になるということですから、この5年、10年でどれだけ重点的に投資できるかということが非常に重要だと思います。

私の個人的な話ですが、今から10年ほど前、フランスのストラスブールに留学しておりました。ちょうどそのころストラスブールでは、LRTの路線網がどんどん広がっており、ヨーロッパでも結構先駆的な取り組みの成功事例として紹介されていたのですが、これが非常に画期的でした。そもそも、ヨーロッパでも日本と同じように、路面電車は廃れてなくなっていました、それを新規路線として開設したのです。それも、1路線や2路線ではなく、街と郊外を全て網羅するような、非常に大きな路線網をつくりました。当時の市長がこれを打ち出したときはみんな懐疑的でした。今の時代に路面電車なんて要らないなど、批判が非常に多かったようですが、市長はそこで諦めず、住民との対話を通じて、必要なのだということを提言していきました。ただLRTをつくるというだけではなく、中心市街地の自動車乗り入れ禁止もセットにしており、車を使うとあちこちが通行禁止ですが、LRTに乗れば5分、10分で中心市街地に着くため、非常に便利になります。そのほかにも、バス路線網も全て再編し、LRTで郊外の乗りかえ拠点まで行き、そこからバスに乗るという大きな改革をしました。でき上がってみると、皆さんも大変便利だということに気づき、これがヨーロッパにどんどん広がっていきました。このように、最初は大体みんな無理だと思うのですが、一度成功すればパラダイム転換をもたらします。これから先は、実現可能性や効率性ももちろん大事ですが、その枠内で最大限の改革を考えて実行に移していくことが肝心です。そのためには、行政だけではなく、住民や企業に関心を持

ってもらする必要があります。企業の協力がなければ、通勤客が公共交通に移ってくれませんので、巻き込んでいく必要があるということです。

このLRTをつくるということは、明確でインパクトのある目標です。広く見れば、公共交通全体の改革でもありましたが、この目標を掲げることで、住民の意識が変わっていったのだと思います。こういったキャッチーな目標を掲げることは効果的で、一つうまくいくと、好循環がどんどん起きてきます。私が住んでいる栃木県宇都宮市の場合も、当初はLRTは無駄ではないかという反対派が非常に多く、途中で計画が遅延したり、建設費がふえたりとさまざまな問題が起きたため、さらに反対派がふえた時期もありました。特に、建設している時期は、道路がふさがって大渋滞が起きてしまい、LRTをつくって渋滞を減らすという話だったのに、逆に大渋滞が起きているではないかというような批判が非常に多かったです。ところが、いざ完成すると、思った以上に市民の方々が利用してくれて、宇都宮市役所の担当者の方も、こんなに成功するとは思わなかったと驚いています。このとき大きかったのは、基本的には駅から工業団地に向かう路線のため、平日は通勤客がたくさん利用するが、土日は誰も利用せず閑散とするのではないかというもくろみだったところ、土日も結構利用客が多かったということです。最初は、何となく見学しに行こうというお客さんだけかと思っていましたが、それが半年、1年がたっても続いていますから、日常的な利用が続いているということになります。これまでは、郊外に住んでいる人が中心市街地でお酒を飲もうと思っても、運転代行やタクシーにお金がかかってしまうため、家飲みにしようあるいは飲みに行く機会を減らそうということになっていたところ、LRT一本で行って飲んで帰って来られることで、では飲みに行こうという利用客が結構いるようです。そういう今まで想定していなかったおもしろい事象も起きており、新たな発見があるなと思いました。

私が調べた範囲で、岩手県の話を少し具体的に御説明すると、確かに、全体的な条件は非常に厳しいですが、ほかの県と比べてみると、アドバンテージもあると思います。県の中央部に人口等が集積していて、また南北に新幹線も通っています。南北間の広域交通というのは非常に有意です。また、復興道路・復興支援道路も全面開通し、東西間の道路交通網も大幅に改善されています。10年ほど前に、私が陸前高田市へ視察に行ったとき、いろいろインタビューをしたなかで、県庁が遠いという言葉が印象に残っています。いろいろな手続のために県庁に行かないといけませんが、本当に遠いとのことでした。確かに、山を二つも三つも越えて県庁まで行くというのは非常に大変だと思いましたが、大分、いろいろ改善されていると思います。さらに、インバウンドにも回復の兆しが見られますが、日本に来るのが2回目、3回目の方になると、ある程度メジャーな観光地にはもう行ったため、少し新しいところに行ってみようとなるようですから、そういった方にとって、岩手県は非常に魅力的な旅行先になるのではと思っております。南北間の交通網の効率を図り、そこでいろいろな余力が生まれれば、それを東西間あるいは山間部の交通網の維持に使っていくことができるのではないのでしょうか。

これもよく言われる話ですが、県や市町村、運輸事業者で協力しつつ、効率的な交通網を構築していくには、一番大きな事業者であるJRの協力も取りつける必要があります。しかし、これがなかなかうまくいかず、協力が得られないということがあります。現在の仕組みでは、鉄道再構築協議会で協議が調べば交通網の再編ができるわけですが、なかなかその協議が調わないというところがあります。強力な権限が知事や市町村長にないことは問題ですが、ただ、状況は大分変わりつつありますから、説得を続け、必要な財政支援等をセットで提示すれば、何とかなるのではないかと考えております。

また、岩手県には鉄道路線網もかなり残っていますから、それをバス路線やオンデマンド交通に接続するということもできるのではないのでしょうか。これはマルチモーダルサービスと言い、複数の交通手段を有機的に結合し、横断的に利用できる制度の実現を目指すというものです。これが肝であり、そのためには各事業者の協力が非常に必要になってくるということです。具体的には、まずは運行本数を増加させることが有効ですが、これは最初に御説明したように、言うのは簡単で、なかなか難しいところです。また、車両のダウンサイジングというのは、大型バスやコミュニティーバス、あるいはハイエースといったバンなどの車両をいろいろ組み合わせ、需要に合わせて提供していくというもので、これも効果的です。さらに、競合する路線の整理や、定額共通運賃や通し運賃の導入という料金の低減も重要で、ある種のサブスクリプションのように、一回払えば幾らでも乗り放題という運賃体系が必要になっていくでしょう。乗れば乗るほど、長い距離を乗れば乗るほどますます料金がかかるというのでは、どうしても車を利用してしまいますから、これはかなり思い切った改革が必要なところです。極端な話ですが、無料にしてしまえば、それなら乗ってみようということになります。乗った先でいろいろと消費をして自宅に戻ってくるという、経済の活性化も踏まえた運賃設定ができればいいと思います。さらに、乗りかえ拠点の整備、バリアフリー化や自動運転の導入など、個別的にいろいろなところで既に実証実験が実施されています。これらを県全体のレベルで大規模に導入していくことができれば理想的ですが、そのためには膨大な準備と調査が必要になってくるということになります。

これも岩手県の特徴ですが、運行距離が30キロ、40キロといった非常に長大なバス路線はあるけれども、どうしても定時性が劣るため、効率が悪くなっています。しかし、よく見てみると、特定の区間では利用者が非常に多く、ほかはあまり利用者がいないというところもあります。その場合は、そういった潜在的な需要に合わせて複数系統へ分割し、乗り継ぎで最終的な目的地に行ってもらおうということも必要です。参考になる事例としては、香川県高松市の、通称ことごとと呼ばれる高松琴平電気鉄道です。再編前、中心市街地では路面電車と路線バスが競合していました。これでは効率性が悪いということで、どうしたかという、駅の途中に乗りかえ拠点として新しく伏石駅をつくりました。基本的には、郊外から来たバスはここで乗りかえ、あとは路面電車で移動するというようにして、競合するバスの本数をかなり減らしました。乗りかえが必要になるという点では利便性が

劣りますが、今は運転手不足や経費の増大ということが起きていますから、路線バスの本数を減らすことは事業者にとっても非常に大きなメリットとなり、その分、路面電車の利用者がふえて収益は改善するということになります。昔は、バスを減らすと収益が減るため、反対する事業者が非常に多かったのですが、今は状況が変わり、整理できる路線があるならどんどん整理して、運転手を郊外部の路線に回したいというところがふえています。このときのポイントは、路線バスの事業者にとっては収益減となる話ですから、いかにその利益を調整するかということです。ここは、地方自治体がしっかりとイニシアチブをとる必要があります。なかなか難しいですが、避けては通れないところです。各種の補助金を支給する形で、郊外部の路線を維持することとセットにする、そういったネットワークの再構築が必要になってきます。例えば、JRに既にある駅を乗りかえ拠点として整備し、路線バスからはこの駅で乗りかえて、そこから盛岡駅まで行くJRの本数をふやすというような再編は、非常に有効です。こういったものを県全体のレベルで考えていくことができればいいと思います。

次に、バス路線ですが、いろんな統計的なデータにより、1時間に1本、あるいはどうしてもというところは2時間に1本のパターンダイヤにしないと、利用者の増加は望めないということがわかっています。いつでも乗れるという安心感と、ダイヤのわかりやすさがないと、どうしても車利用に流れてしまうようです。例えば、急に昼間に外出する必要があるとき、バスが夕方まで来ないとなれば、みんな車を使ってしまいます。やはり、バスの路線を整理して、1時間に1本のパターンダイヤで、ある程度の利用者が見込めるところの路線バスを残していくということです。残りは、オンデマンド交通という形で、先ほど言ったような乗りかえ拠点まで行き、そこから路線バスに乗ってもらうといった再編も必要になってくると思います。群馬県前橋市の事例を御紹介すると、これは、事業者によるダイヤ調整ということで、ある種、バス路線の幹線部分の話になりますが、再編前は複数事業者が乗り入れていて、各事業者が個別にダイヤを設定するため、いつバスが来るのかが非常にばらばらでした。それでは不便ということで、共同経営計画を策定し、複数事業者間で協力して、この時間にはどの事業者が走らせるという調整を行い、パターンダイヤ化を図ったというものです。もともとは、このような複数事業者が競合するところでのダイヤ調整は、独占禁止法違反に当たり得るものでしたが、適用除外が認められ、こういった複数事業者間の共同経営計画もつくられるようになっていきます。昔は、事業者間の競争でサービスをよくするという考え方でしたが、今はむしろ協調する形になってきています。地方自治体がリーダーシップを発揮して協調体制をとり、地方自治体の定める計画のもと、事業者が分担して運輸サービスを担うという関係に変わりつつあるということです。そういう意味でも、まず岩手県なり盛岡市がリーダーシップを発揮して、路線の再編をできるか、事業者を説得できるかということが非常に重要になってきています。

最近では、運転手不足の問題が非常に深刻であり、大型免許が必要となるとどうしても採用の面で難しくなってしまうため、中型免許や普通免許で運転可能な車両にダウンサイズ

ングしていくことも必要となってきます。朝夕のピーク時は大型バスで、そうでない時間帯はマイクロバスやハイエースといった車両で運行するというものです。こちらは、山形県鶴岡市の庄内交通で、パターンダイヤ化や本数増の事例です。定期的にいつでもバスが来れば、日常的な利用者がふえていくだろうということで、ダウンサイジングをした分、本数を4倍近くにふやすというかなり意欲的な取り組みではありますが、一つの参考になると思います。結果、利用者が3倍にふえたため、やはり、本数をふやせば当然利用者もふえるということです。バスを小型化するため、輸送容量としては少し減るが、利用者はふえるという逆転の発想が、ある程度大きな市街地では有効ではないかと思います。

乗りかえを前提とした路線を再編し、乗り継ぎを前提としたマルチモーダルサービスを提供するとすれば、次は料金の問題が出てきます。ヨーロッパでは、何度乗りかえても、どこまで行っても、定額の運賃しかかからない定額共通運賃が、割と普通になってきています。例えば、1枚のチケットで路面電車やバス、場合によっては鉄道も利用できるけれども、1時間たったら終わり、引き続き乗るにはもう一枚チケットを買ってもらうというものです。これが1時間であったり、2時間であったり、あるいは24時間の場合もあります。おもしろいなと思ったのは、家族チケットです。5人までなどの制限はありますが、同じ1枚のチケットで家族も乗れるというもので、格安に出かけられるため、家族で出かける機会が効果的に促進されるということになります。

そのほか、復興道路・復興支援道路ができたことで、どうしても、東西の交通はJRよりも高速バスのほうがかなり速くなっていると思います。そうすると、並行するJR路線の役割分担をどうするかということも考えていかなければいけません。これは、広島県広島市のバスとバスの接続事例ですが、高速バスと路線バスをつなぐ乗りかえ拠点をつくったというものです。道の駅をそのまま再利用する形で、市内から高速バスで道の駅まで行き、乗りかえて、郊外あるいは周辺の住宅地等に行くというものです。直接向かうのではなく、一旦道の駅を挟んで乗りかえることで、最終的には路線の効率化にもつながり、速達性も上がるということになります。この乗りかえ拠点の整備が非常に細やかでして、休憩所や総合案内所、切符のコーナー、待合所も整備され、さらに、道の駅ですから、次のバスまで時間があるからちょっと買い物をしようという感じで、ちょうどよく買い物ができます。また、この水色の線の部分に屋根がつくっており、雨の日でも濡れないまま、移動や乗りかえができるようになっていて、非常に細やかな心配りがしてあります。大雨が降っているときに傘を差して大きな荷物を持って移動する、あるいはベビーカーを押して移動することは非常に大変ですから、非常に細かいところまで配慮が行き届いた乗りかえ拠点の整備例として、大変参考になるなと思いました。

また、岩手県には鉄道路線が多く残っていますから、それらを有効的に活用することも不可欠です。こちらにも1時間に1本のパターンダイヤが理想ですから、路線バス、あるいはオンデマンド交通と鉄道の駅をつなぎ、盛岡駅まではJRで行くというふうに全体の仕組みを変え、利用者をふやすということをセットで提案すれば、JRの理解も得やすくな

るのではないのでしょうか。ただ本数をふやせと言うと、JRはそんなことできないということになりますから、既存の競合するバス路線を減らして、みんなが一旦駅に来るようにするため、本数をふやしてもらわないと困るということが提案できればいいと思います。いろいろな面から見ると、鉄道の自動運転化のほうが現実的で、国の支援もおおりのはずですから、鉄道の自動運転を導入し、運行費用を抑え、本数を増加できればいいと思います。逆に言うと、自動車の自動運転化は、まだまだ相当大変で、私も関係する研究会に出ていますが、まだ実用はできないでしょう。下手すると10年、20年かかってしまうのではないかというレベルですから、変に路線バスの自動運転化にとらわれず、むしろ、鉄道で生かしたほうがいいのではないかと思います。大胆な目標にはなりますが、例えば、県内どこからでも県庁まで片道1,000円で行ける一日乗り放題チケットを設定して、まずオンデマンド交通で高速バスの乗り場まで行き、高速バスで盛岡市のバスターミナルへ行き、また乗りかえて県庁まで行けるという片道が1,000円というのはどうでしょう。あるいは、500円で公共交通2時間乗り放題として、30キロぐらいまでの移動であれば2時間で行けますから、そういうときには500円で移動できるなどの大きな目標を立てて、それに向けて、どこを変えていけばいいかということを考えていくことが理想的だと思います。料金の低減というのは大事ですから、やはり上限が決まっているといいと思います。今までの公共交通は、乗れば乗るほど料金がかかる距離制で、短ければ500円、長ければ1,000円でした。乗った距離に比例してお金を払うのだから平等だと思われていましたが、ただ、よくよく考えてみると、岩手県に限らず、地域に根差した方々というのは生まれながらそこに住んでいます。自分で選択してそこに住んでいるというより、生まれながらにそこに住んでいて、そこがたまたま市街地から近かったり遠かったりするわけです。そうすると、ある種、しっかり根差して地元で活躍されている方が、ただ距離が違うというだけで、料金が変わって本当にいいのでしょうか。同じく公共団体に貢献しているという役割は変わらないわけですから、そこは同じように、遠くても近くても500円という運賃を設定したほうが、それこそ平等ではないかという考え方になるわけです。たくさん乗ったのだからたくさん払うべきと言われてきましたが、そうではないという新しい平等の理念で運賃を設定するといいいのではないのでしょうか。

もう一つは、新幹線の特急料金です。きょう私ははやぶさで来ましたが、岩手県内には新幹線の駅がかなりあるにもかかわらず、統計データを見ると利用者が非常に少ないようです。定期券の利用者はある程度いますが、それでも利用者が非常に少ないというのは、特急料金がかかるからということです。そこを減らしていかないといけないでしょう。例えば、理想的には無料ですが、そうでなければ3分の1程度にするとか、あるいは定期券を持っている方には3分の1、4分の1の追加料金で乗れるとか、先ほど言った乗り放題チケットを持っている人は追加料金500円払えば新幹線に乗れるとか、そういったことをしていくと効率的に移動できるようになりますし、ほかの路線の負担も軽減されます。これを言うと無理だと思ってしまうかもしれませんが、高速道路にも昔は無料区間はありませんでした。

いろんな動きがあって、利用者が少ないところは地域振興も兼ねて無料区間を設定しようという話になったわけですから、同様の対策ができるはずではないでしょうか。関東でもアクアラインがいい例で、昔は非常に値段が高かったのが、今は3分の1、4分の1になっています。ですから、やればできるということです。アクアラインでできる話が、なぜ新幹線でできないのかということです。変な話ですが、どうせ利用者は減っているのですから、その分料金を下げたとしても、それで利用者が3倍、4倍になれば、JRにとっては元が取れます。国の理解も必要になってくるとは思いますが、そういったことをうまく提言して実現できれば、みんないいじゃないかと思うわけです。みんながどんどんあちこちにお出かけしようという気分になってきますし、少し郊外に住んで新幹線で通勤しようといった利用もふえてくると思います。実現不可能に見えますが、実はやれるのではないかという、パラダイム転換をもたらさそうな気がしているわけです。

交通事業者間となるJRと路線バスの競合をどうするかということについて、まだ小さいですが、おもしろい取り組みがあります。徳島県南部地域の取り組みで、JRの乗車券を持っていれば、鉄道も高速バスも使うことができる共同運賃というものです。一つのチケットあるいは定期券でどちらに乗ってもいいというものです。高速バスと鉄道網のそれぞれで見れば割と本数はあるのですが、鉄道と高速バスの間の競合がどうしても難しかったため、共通運賃を設定することにより、時間帯に限らず必ず移動できるようにしました。これを参考に、例えば、三陸のほうから盛岡市まで出てくる場合に、JRでも高速バスでも、どちらでも同じ乗車券が使えるという工夫の仕方が考えられると思うわけです。あとは、大規模な先行投資にはなりますが、国の試験を受けて、岩手県内の鉄道路線網で自動運転の早期導入を図ることで、一旦実現してしまえば、効率的な路線となり、余計な経費がかからなくなって、将来的にはメリットとなって返ってくると思います。

具体的な方策というのは、なかなか難しいですが、令和5年改正で導入された制度でも、ある程度のもんはできると考えております。新たに導入された鉄道再構築協議会などの場を活用して、積極的にJRに働きかけることです。鉄道再構築協議会は、路線を廃止するためのものという非常に悪名高いマイナスイメージがあり、これが開かれると路線が廃止されてしまうと思われてしまっていますが、よくよく見てみると、本来は、鉄道路線を維持して徹底的な活用と競争力の回復を目指す場合と、廃止する場合という2パターンに分かれています。ここの取捨選択で、例えば、先ほど言ったような路線バスとの接続を改善するという形で、徹底的な活用と競争力の回復を目指す方向に方針が決まれば、大規模な投資で回復することが可能になってくるということです。場合によっては、バスへの転換ということも起こり得るとは思いますが、早めに対策をとることによって、むしろ鉄道を維持し、徹底的な活用と競争力の回復を目指すことが可能となりますから、これも早めに対策をとっていただければいただくほど、回復の可能性が高まっていきます。これをずるずる進めてしまうと、どうしてもJR側に押され、廃止の方向へ持っていかれてしまうということですから、早めに対策ができればいいなと思っております。

地域公共交通利便増進事業の一つとして新しくできたエリア一括協定運行事業とは、先ほど言ったように、複数の交通手段の連携を確保するというもので、これも予算面の支援があります。事業者間でどうしても欠損が出てしまう路線の整理などには、国が支援して補うというものです。ここも利益調整をどうするかが難しいところですが、まずはエリア一括協定運行で複数事業者と協定して、それが地方自治体の定める計画のもと、運輸サービスを分担するということになります。運賃収入と補助金を事業者間で配分するということになりますが、この配分の基準がまた難しいところです。運行している路線距離で配分するのか、あるいは実際の利用者数で分担するのか、これはなかなか難しいのですが、事業者でかかった経費を賄うことを基本に、運賃収入を補助金で賄っていけば、事業者の協力も得られるのではないかと思います。ここの配分の仕組みが大きな問題ではありますが、チャレンジする価値はあると思います。長野県松本市の取り組みを御紹介します。エリア一括長期運行委託ということで、鉄道再構築協議会の合意を前提に、自治体が先ほどの通し運賃などをここで設定します。そして、この路線網はこの事業者に、別の路線網は別の事業者に行ってもらおうという計画を立てて分担し、補助金と運賃収入を分配するという仕組みです。これはまだ始まったばかりで実例が少なく、また、ある程度事業者がふえてエリアが広がると、非常に複雑な問題になってきてしまっていますが、これも利用可能ではあると思います。

ほかにも、道路運送高度化事業によりAIオンデマンド交通が導入されました。日本に来る観光客は、みんなスマートフォンを持っていて、各種の検索等を使いますから、アプリを利用した配車サービス等は有効となります。また、今回新しく社会資本整備総合交付金の基幹事業として創設された地域公共交通再構築事業を活用することで、先に御説明した乗りかえ拠点や駅の整備などにも、こちらの交付金から支援がおります。

ということで、どれも非常に大規模な再編となりますが、個別的な取り組みは各自治体で既に実施され、それなりに成果を上げてきていますから、これをいかに、大規模で統合的に、県内全域で実施できるかということになってくると思います。多大な準備と調整が必要になることですから、やはり知事や県議会の先生方が積極的にこの問題にコミットして、運輸事業者や国を説得することが大事だと思います。どうしても、行政限りではなかなか大規模な運輸事業者を説得することはできません。政治のリーダーシップが必要になってきますし、国のリーダーシップも必要になってきますから、このぐらい思い切った手を打たないと、なかなか再生できないのではないかと思います。最近の私の考えです。大きな目標を打ち出し、本当にそんなことできるのかということで注目を集め、それによって議論が活発化し、みんなの意識が変わっていくということです。いきなりは難しくても、例えば、最初は毎週水曜日、あるいは土日など、限られた期間だけでこれができるということでもいいと思います。水曜日と土日はこういう乗り放題チケットで移動できるとなれば、みんな便利だと気づいていき、どんどん拡大していけるのではないかと思います。そういったいろんなことを考えながらも、では、具体的にどうすればいいのかというのは、

私もなかなか提言しにくいところではありますが、参考になる例はいろいろあるということです。これは私の好きな言葉ですが、成らぬは人の為さぬなりけりということで、成功する可能性はまだまだありますし、成功するためのポイントもいろいろありますので、それらを活用していくことにより、どんどん変わっていくのではないかと考えております。

少し長くなりましたが、以上で私の御説明を終わらせていただきます。御清聴、どうもありがとうございました。(拍手)

○吉田敬子委員長 大変貴重なお話、ありがとうございました。

これより、質疑・意見交換を行います。ただいまお話しいただきましたことに関し、質疑、御意見等がありましたら、お願いいたします。

○福井せいじ委員 本当に参考になるお話でした。

まず、鉄道再構築協議会についてですが、実は、岩手県はほとんどの自治体がこれに反対していて、開催できていないのが現状です。先ほど先生もおっしゃったように、JRが存続を継続する可能性もあると話をしたのですが、今、岩手県と沿線自治体の首長には、これを設置することによってJRが廃線されるのではないかという考えがあります。逆に言えば、鉄道構築協議会は悪いものだと言われています。このあたりをどうやって説得していけばいいのでしょうか。先ほど、その部分にも先生はコメントされていらっしゃいましたので、もう一度伺いたいと思います。

○高橋信行参考人 最初の例が廃止を前提としたものだったため、皆さんの危機意識が高まっているのではないかと思います。ただ、本来はそうではなく、先ほど言ったように社会資本整備総合交付金等の基金を投入して、より鉄道の高度化を図ることが、国土交通省が出したペーパーにはっきり明記されています。そこを何とか説明して御理解を賜らないといけません。また、国土交通省が、もしこれを鉄道廃止のための言いわけとしているのであれば、どうしても皆さんもそういう雰囲気になってしまいますから、国土交通省から絶対残すのだということを強くアピールしていただくと大変助かるところですが、その辺も、やはり国との折衝ということになります。あるいは、鉄道再構築協議会の有識者メンバーがどういうふうに構成されるか等にもかかってきますから、なかなか難しいところではあります。しかし、本来はそういうものだということを、きちんと説明していかないといけないと思います。

○福井せいじ委員 鉄道再構築協議会を設置すると社会資本整備総合交付金を使えるという御説明でしたが、つくらなくても、社会資本整備総合交付金は別に使えますよね。

○高橋信行参考人 そうですね、はい。

○福井せいじ委員 私は、設置するとどういったメリットがあるのかを明確にしてもらったほうが良いと思います。鉄道再構築協議会を設置すれば社会資本整備総合交付金を使えるのかと聞いたら、どういう場合でも社会資本整備総合交付金は使えるから、特にメリットがあるわけではないというような県当局の答弁だったと思いますが、こういったものをつくればこういったものが担保されるというようなものは、今はないのでしょうか。

○高橋信行参考人 鉄道再構築協議会はあくまで協議の場ですから、そこでどういう結論が出るかというのがポイントです。ここで徹底的な活用ということが決まればそうなるわけです。ただ、現実問題では、確かに鉄道再構築協議会を通さなくても、JRとの協議が調べば国からのいろいろな支援がおりてくるわけですが、鉄道再構築協議会は、国との協議が調わない場合の最後の手段ということにはなりません。自治体とJRが対等な立場で、この路線をどうするかということ協議するわけですが、どうしてもJRのほうが力としては強く、中小の自治体、市町村では政治的影響力も弱く負けてしまいます。そこで、国の主導で、JRにいろいろ言うことを聞いてもらうというのが基本的なスタンスです。ただ、国土交通省の姿勢が弱腰ですと、どんどん廃止のほうに傾いてしまうという、そういう不安はあります。

○福井せいじ委員 私は、この鉄道再構築協議会をつくったタイミングが悪かったと思っています。JRが赤字路線に対する一つの方向性を示したタイミングでつくったため、それとセットというイメージがついたのではないかと思うのですが、先生のおっしゃるとおり、国がもう少し強く、鉄道再構築協議会で決めた方向性をJRに対してしっかりと物申すというような、そういった担保があればありがたいなと感じています。

○高橋信行参考人 鉄道再構築協議会で決まったことについては支援もおりますし、JRもそれに従うと思うのでそこは心配ありませんが、最終的に協議でどういう結論が出るかというのは、若干不透明なところがあります。ただ、状況が悪化すれば悪化するほど、どうしてもJR側に主導権を握られて廃止になってしまいますから、それは先のタイミングで、岩手県なりがこうしたいという目的を掲げて鉄道再構築協議会の開催を提案すれば、主導権が県にある限りは、大分変わってくるのではないかと思います。ずるずると待ってJR側に押し切られてしまうというのが一番怖いパターンかなと思います。

○福井せいじ委員 わかりました。

○ハクセル美穂子委員 きょうは大変勉強になるお話をありがとうございました。私は、エリア一括協定運行事業のお話をお聞きして、これはいいなと思いました。長野県松本市の取り組みが出ていましたが、これはみちのりホールディングスが主体となってやっているのだと思うのですが、私の住んでいる町は1万5,000人ぐらいの小さい町で、この松本市のように、スクールバスや患者輸送バス、デマンド交通という感じで運営しています。それぞれに何千万円という自治体の予算がありますが、どうしても利便性のアップがなかなかうまくいかず、デマンド交通もどんどんなくなってきて、利用者も減ってきているのが実際です。また、同じ時間帯におじいちゃんも、子供も、それから通学する人たちもみんな使いたいというときに、文部科学省だから子供とか、そういうのがすごくあるのです。このエリア一括協定運行事業をみちのりホールディングスのような大きな事業者がないところで実際にやるとすると、どんなふうに運用できるのかということと、実際にやっていると、教えていただきたいと思っています。

○高橋信行参考人 この制度は昨年度できたばかりで、私が見た限り、事例はまだなさそ

うです。こちらでも少し御説明しましたが、交通計画を作成したときに、どういう分担をするのかということは協議会で協議できますから、必ずしもエリア一括協定運行である必要はなく、本来は、交通計画の中でどういう分担にするかを決めておけば大丈夫です。例えば、スクールバスならこの時間にこう運行する、そのときに病院に行きたい高齢者の方も同乗できる、あるいは病院のバスであっても患者さん以外も利用できるなどです。ところが、具体的にそういうところがまだ伝わっておらず、今までどおり縦割りで別々に終わってしまっている可能性もありますから、そこは私も、国土交通省に、本来は交通計画でそういった地域の輸送資源を最大活用できるはずだということを確認したいと思います。

あとは、きょうは取り上げませんでした。人口がある程度少ない場合ですと、オンデマンド交通の月額制サブスクリプションという事例があります。例えば、毎月3,000円払うことで、市内限定でオンデマンドタクシーが乗り放題というものです。そうすると、高齢者の方も、一旦お金を払ったのだから使ってみようかということになり、利用がふえて、いろんなイベントに参加してくれたり、あるいは道の駅でアルバイトなどもしていただいたりということもあるようです。そういうところは、おもしろい取り組みだなと思いました。

○**ハクセル美穂子委員** 月額制サブスクリプションをやっているところとは、どの辺の自治体なのか教えていただけると助かります。

○**高橋信行参考人** きょう資料を持ってきたので、後でお渡しします。これがおもしろくて、島根県大田市の、過疎地域における持続可能な交通のまちというもので、井田いきいきタクシーという取り組みです。

○**高橋但馬委員** 私は、盛岡市の外れのほうに住んでおり、岩手県交通というところがバスを出してくれているのですが、利用者が少なくなってどんどん路線が廃止になってきています。となると結局、例えば、高校に通うために駅までバスを利用していた子供たちが減れば、その時間帯のバスがなくなり、そうなれば、基本的に送り迎えをしなければいけないという状況に、現になってきています。利用者が減ればそこをなくすというのは普通の流れだとは思いますが、そこを国や県、市町村がタッグを組んで維持していく方法について、何か考えがあればお伺いしたいと思います。

○**高橋信行参考人** 送迎問題はいろんなところで問題になっています。この問題の一つは、路線バスでは採算がとれずにやめたとき、保護者の方が送迎することの、コストが見えてこないということです。時間やガソリン代などで換算すれば、結構なコストになるところを、各家庭がそれぞれで頑張っているわけですから、一旦試算化して、路線バスをやめると実はこれだけコストが上がるということを見える化します。それを示しながら、県民の方々、あるいは国に対して、そのために路線バスの維持が必要なのだということを説明すると思います。見えないコストを試算して、なくなることによって数十人の高校生の送迎でこれだけの時間がロスされ、金銭換算するとこれぐらいになるという説明は、一つの説得の材料になるだろうと思います。

あとは、どうしても郊外のほうは利用客が少ないですが、ある程度のところまでいけば利用客がふえるという幹線部分があります。そこに乗りかえ拠点をつくって、そこまではオンデマンド交通にする、あるいはどうしてもという場合は、そこまでは保護者の方に送迎してもらって、そこから先は十分採算のとれる路線バスですから、多頻度化して利用をふやしていくということです。バス一本で市の中心まで行けるとというのが理想ですが、どうしても効率が悪い末端部分のところを、オンデマンド化などによりいかに変えていくかです。ここまでなら十分採算がとれるというところを見極めて、そこに乗りかえ拠点をつくるということが必要ですから、そういった意味では、全体の交通網の再編が必要です。この二つを軸にやっていければ、いろいろ改善していくのではないかと思います。

○高橋但馬委員 例えば、盛岡駅から小岩井駅というところまでは電車で、その小岩井駅から私の住んでいるところまでをタクシーやオンデマンドのバスが利用できるようにしたいと思った場合、それに対する国の支援などはあるものなのでしょうか。

○高橋信行参考人 申し訳ございません。細かい制度まではちょっと存じませんが、今回の公共交通の策定計画の中にも入るとは思います。しかし、詳細は国土交通省に直接聞かないとわからないところです。そういった地域間交通の整備支援もあるとは思いますが、ちょっとそこは詳しくありません。

○高橋但馬委員 わかりました。

○村上貢一委員 全体に関連することですが、フランスでは1970年代から交通税が導入されていて、先生がいらっしゃったストラスブールでも、LRTの導入などにつながっているのだと思います。日本では今、滋賀県が交通税の導入を検討しています。滋賀県の近江鉄道は約30年ずっと連続赤字で、今年の2024年度からは上下分離方式なども頑張っているのですが、そうはいつでも財源の確保が大変だということで、日本では交通税を導入しているところはまだありませんが、頑張っています。実はけさも、近所の息子さんから電話がかかってきて、実家に帰ってきたら、うちのばあさんがすごく文句を言っているということです。バスが減便になって高齢者の足がない、村上さんも偉くなったのだから、少しどうかしてくれと厳しいところを突かれたのですが、いずれにしても、財源の確保という点で、広大な岩手県で鉄道とバスの路線を確保するためには、私は交通税の超過課税というところが非常に重要ではないかと思っているのですが、先生の交通税に対する現時点での見解をお伺いしたいと思います。

○高橋信行参考人 どこからお金を調達するかということで、なかなかこれも難しい問題ですが、たしか滋賀県の交通税は県レベルでの話ですから、県の中で公共交通を利用しない人も利用する人も含めて徴収をするということになります。それでもいいのですが、全国的に考えると、県単位で財源を賄うのは難しいだろうと思います。やはり、国からの支援がないといけないうことで、ヨーロッパでは自動車の利用を減らすことを一つの大きな目的としていて、逆に言うと、自動車の利用が悪だからそこから税金を取ろうとなりました。ですから、例えば、駐車場代金などを逆に高くして、自動車を利用させな

くしようと進めて、自動車を利用する人から全国的にお金を集めて、各地域の、特に末端部分の公共交通を維持するというのが個人的にはいいのではないかと考えています。最終的には、道路特定財源ということになりますから、ガソリン税などのあたりを利用することになればいいのではないのでしょうか。自動車を利用することは、環境にもインフラにも非常に負荷を与えますから、今後はそこからお金を取って、クリーンな公共交通に使うというような流れになっていくはずだと思います。そういう意味でも、グリーントランスフォーメーションということになりますから、道路特定財源を一部でいいので利用するというのが一番いいかなと思います。これは、全国的な機運がないと難しい話ですから、ほかの県とも協同して作戦を立てて国へ働きかけていくというのが理想的だと思います。

○村上貢一委員 わかりました。

○岩崎友一委員 法律上、地域公共交通に定義されているのは、鉄道とバスとタクシーがあると思います。うちもちっちゃいタクシー会社をやっているから質問するというわけではないのですが、大体市町村ごとに地域公共交通会議があり、鉄道事業者とバスとタクシーが入ると思います。長期的な課題などにも、大体総論賛成各論反対という状況です。売り上げがどんどん減って経営が苦しいというのは3者とも共通で、なかなか具体的な方策を見出せないというのが現状です。もし全国的に、ここはうまくやっているという3者一体の取り組み事例があれば教えていただきたいです。

また、いろいろと今質問にもありましたが、岩手県紫波町では、フルデマンド運行を行っています。できればアプリ予約がいいがどうしても高齢者が多いため電話予約になるという事情もあるそうですけども、タクシー会社がAIを使って予約を行い、注文が反映されると、AIが一番効率的な運行ルートを示し、それをジャンボタクシー2台で走って、ドア・ツー・ドアで運行するという、結構すばらしい取り組みです。町の負担が3,000万円弱くらいだったと思います。市町村が市町村で実施するのはいいですが、例えば、さつき先生がおっしゃられたように、県内のどこからでも500円、1,000円の定額で盛岡市に来られるということ、観光も含めて広域的に実施する場合には、県と近隣市町村もかわっていかないといけないと思いますが、こういった取り組みがうまくいっている事例があれば、教えていただきたいです。この2点いかがなものでしょうか。

○高橋信行参考人 変な話ですが、割と小さいレベルの市や町でも、個別の取り組みが成功している事例は結構あります。しかし、3者が協働して、大規模な改革を成功させた事例というのは、始まったばかりということもあり、まだ見当たらない状況です。宇都宮市もLRTはつくったものの、実は、市の東側半分の話です。そこはいろいろと路線網が再編されたり、オンデマンド交通とつながったりしていて、LRT単体で見ると成功していますが、全体の交通網として成功しているとはまだ言えないところではあります。そういう意味では、3者がきちんとマッチして大きな成果を上げているというのはまだなく、それが残念なところではあります。

同じように、広域的な事例も県レベルではまだなく、市レベルでは、例えば500円で乗

り放題のお出かけパスのようなものを発行して、公共交通の利用がふえたというような事例はありますが、県レベルで言うところとちょっと見当たらないところではあります。

○岩崎友一委員 難しいところですね。電車もバスもタクシーもやってくれるのであれば1者でいいのですが、やはりなかなかそういった大きい会社というのは地方には少ないもので、電車は電車、バスはバス、タクシーはタクシーという感じなので、これから工夫していかなければならないということですね。

先生に一つお願いがあるのですが、社会資本整備総合交付金の話を何度もしていただきましたが、先生も意見できる場があればぜひ言っていただきたいのは、令和6年度に限れば、社会資本整備総合交付金はもともと公共工事に使われてきたわけですが、全体の枠はふえていないのです。全体の枠がふえていない中で、この地域公共交通にも活用することができるということですから、つまり、公共工事が減るということです。もしくは、こっちに使えると言っても、それは分配上、一気に公共工事が減るからだめだという形になってしまうので、社会資本整備総合交付金が見えるのはいいことですが、公共工事とは別枠で予算を確保していくということが大事だと思います。我々も12月に国土交通省でこういう話をされて、では財源は別枠ですかと言ったら、一緒ですとのことでした。それではだめだろうと、我々のほうはしっかりこれからも要望していきますが、先生も機会がありましたら、ぜひ別枠で確保されるように提言をしていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。終わります。

○高橋信行参考人 頑張りたいと思います。

○吉田敬子委員長 ほかにありませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○吉田敬子委員長 ほかにないようですので、本日の調査は、これをもって終了いたします。高橋様、本日は、お忙しいところ、御説明いただきまして、誠にありがとうございました。思い切った政策を打たないといけないということで、きょういただいた御提言を踏まえ、岩手県として、県議会として、頑張らせていただきたいと思っております。誠にありがとうございました。(拍手)

○高橋信行参考人 ありがとうございました。なかなか、財政支援の細かいところまでは入っておらず、申し訳ございませんでした。また国土交通省と確認したいと思います。

○岩崎友一委員 よろしく申し上げます。最終的には財務省なのですけどもね。

○高橋信行参考人 そうですね。でも、道路特定財源やガソリン税の関係は、結構国土交通省が持っています。確かに、公共事業を減らして公共交通網をふやすというのはなかなか痛しかゆしではありますが、今後30年、40年と日本が続いていく中で、どうしてもどこかで縮小していかないといけないということになるので、全体をふやせば理想的ですが、その辺がなかなか難しいところではないかなと感じました。

○吉田敬子委員長 先ほどのハクセル委員からの御質問について、先生から後で御提供いただく資料は、後ほど委員の皆さんにも御提供させていただきたいと思っております。

委員の皆様には、次回の委員会運営等について御相談がありますので、しばし、お残り願います。

○高橋信行参考人 きょうは大変有意義な時間を与えていただき、ありがとうございました。県議会の先生方とお話する機会がこれまでなかったものですから、大変楽しくといたらあれですけども、いろいろとこちらも頑張っていないといけないという気になりました。ありがとうございました。(拍手)

○吉田敬子委員長 次に、6月に予定されております、当委員会の県内調査についてであります。お手元に配付しております委員会調査計画(案)のとおり実施することとし、調査の詳細については、当職に御一任願いたいと思いますが、これに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○吉田敬子委員長 御異議なしと認め、さよう決定いたしました。

次に、8月に予定されております、当委員会の調査事項についてであります。御意見等がありますか。

〔「一任」と呼ぶ者あり〕

○吉田敬子委員長 特に御意見等がなければ、当職に御一任願いたいと思いますが、これに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○吉田敬子委員長 御異議なしと認め、さよう決定いたしました。

以上をもって、本日の日程は全部終了いたしました。本日は、これをもって、散会いたします。お疲れさまでした。