

2022年9月24日

国土交通大臣 齊藤鉄夫 殿  
鉄道局長 上原 淳 殿

クルマ社会を問い直す会  
共同代表 青木勝 足立礼子  
本件主担当世話人 杉田正明  
<https://kuruma-toinaosu.org/>  
[group@kuruma-toinaosu.org](mailto:group@kuruma-toinaosu.org)

「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの  
刷新に関する検討会」の提言に対する意見書の送付について

当会は、クルマ依存社会の弊害（交通事故、移動の格差、環境汚染、温暖化促進等）を問題視し、その解決のために公共交通の充実が極めて重要と考えている市民団体です。

「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」の提言を読んで何より納得できなかったのは、この提言が地域・地方自治体と鉄道事業者のなすべき課題を提示しているが、国が何をなすべきか・何を引き受けるべきかについてほとんど何も示していないことです。「ローカル鉄道については、地域と鉄道事業者で話し合っ何とかしなさい」とだけ提言しており、国がそこにおいて果たすべき前提が何も示されていないことです。

鉄道は交通を支える社会インフラです。国鉄分割民営化以前は国有鉄道であり、国が直接保有運営していました。国がかかわることの根拠としては、鉄道が国土の連携に資するネットワークであること（各地域を相互に結びつける、観光を可能にする、貨物を輸送するなど）、鉄道が国民の連帯に資するネットワークであること（交通移動を最低限保証するなど）、国土の安全保障・国防に資するネットワークであることなどが共通認識として存在したと考えられます。国鉄分割民営化は、経営の効率化と労組対策のためになされましたが、鉄道が有するインフラとしての特性に変化があるわけではなく、鉄道は国が積極的に関わり支えるべきものです。

気候変動と政情不安の中で、国として食料・エネルギーの確保が課題となっており、国土の有効活用・多面的活用が必要とされ、その中で地方の鉄道の果たすべき役割の吟味も必要となっています。

鉄道はバスと比較して、大量輸送に優れ、定時輸送に優れ、高速輸送に優れ、乗り心地に優れ、事故が少なく安全性に優れ、環境負荷が小さく、積雪への対応力も大きく、災害時の

バイパス機能も果たしうるという特性を有しています。また、鉄道の存在は移動の不自由を緩和し、自動車依存を抑制するという点で大きな意味があります。こうした特性を踏まえつつ国民の交通移動インフラとしてしっかり位置づけていくべきと考えます。

国鉄分割民営化に際して、赤字ローカル鉄道については内部補助で支えるか、(JR 北海道、JR 四国、JR 九州の三島会社については) 経営安定基金の運用収益で支えることが想定され基金が設置されました。この時 7.3%の利回りで運用することなどを想定して基金額を設置しており、その後の低金利時代に全くそぐわないことになりました。

ローカル鉄道は「赤字」の場合否定的にみられがちですが、内部補助で支えられるべきもの、もしくは経営安定基金の収益で支えられるべきものとして位置づけられていたことをしっかり確認すべきです。経営安定基金の収益で支えられなくなったことについては、低金利時代の到来にも対応できる制度(例えば毎年一定額の補填支出を国が行うなど)に変更すべきでした。

以上の点を踏まえて次の要望をします。

1. 鉄道の持つ社会インフラの特性に沿って国が担うべき事項・負担すべき事項を明確にしてください。
2. 低金利時代にも対応できる経営安定基金に代わる制度を創出してください。
3. 輸送密度 1000 人未満の鉄道の今後についてどういう形になるにせよ、国は国民の移動の権利を守るために十分な負担・手当をおこなうべきです。自治体・鉄道事業者任せにすべきではありません。国が何をするか明確にしてください。
4. 輸送密度 1000 人～4000 人の鉄道については今後成り立つよう国が一定の手当てをすべきです。国が何をするか明確にしてください。