

様式1〔申し合わせ事項〕 【委員会、全協：共通様式】

令和5年8月2日

東員町議会

議長 山 本 陽 一 郎 様

東員町議会

伊 藤 治 雄

研 修 報 告 書

研修期間	令和 5年 7月 25日（火） ～ 7月 26日（水） 【 2日間 】
研修（視察）先	25日 国土交通省 26日 千葉県銚子市
目的（テーマ等）	国土交通省 ローカル鉄道に対する支援について 銚子市 銚子電鉄について
資料添付の有無	なし

※ 研修概要、内容、所感などは、次ページに記入すること。

様式1〔申し合わせ事項〕：【委員会、全協：共通様式】

〔氏名： 伊藤治雄 〕

研修概要、内容、所感

⇒印は所感

■国土交通省

◇ローカル鉄道に対する支援の経緯等

- ・令和5年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が制定され、あらゆる交通モードにおける地域関係者の連携・協働を通じ、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築（リデザイン）する必要性を明確にした。
- ・法律の概要は、
地方公共団体又は鉄道事業者は、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした旅客輸送サービスの持続可能な提供が困難な線区（特定区間）について、国土交通大臣に「**再構築協議会**」といった組織づくりを要請
という点がポイントである。
- ・再構築協議会の組織は
既存の地方公共団体が組織する法定協議会の構成員は地方公共団体、鉄道事業者等であったものに国が参画し、実証事業を通じて実効性を検証し、再構築方針を決定
となり、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」を創設するなど、合意実現に向けた国の支援が明確になった。
- ・ローカル鉄道に係る公共交通再構築に向けた鉄道事業者、沿線自治体等の関係者が参画する協議の場で、**廃止ありき**、**存続ありき**といった前提は設けないこととなっている。また、必要に応じ実証事業を実施し、効果的な方針を決定するという合意形成のプロセスを支援することとなっている。

⇒本制度の運用が10月1日からとしており、対象鉄道の輸送密度を千人から4千人未満まで拡大しているものの、旧国鉄改革によるバス転換基準に即して設定しているが、相当以前のものであり現時点に即していないと思える。地域の実情に応じた状況を判断し、設定すべきである。また、全線区を対象とすることも必要ではあるが、重点地区を選定し、その在り方を検討しても良いのではないか。

⇒本年度から北勢線事業運営協議会が実施する調査や今後計画策定等に要する事業費に関しては、十分に国・県等と協議を行い、可能な限り補助事業の対象とすべきである。

■銚子電鉄

◇「銚子電鉄」に対する欠損補助に至った経緯等

- ・昭和38年以降、経営悪化を理由として鉄道事業者から廃線意向が伝えられ、沿線住民による反対運動を受けて、市としては公益上の必要性を認め運行維持を図るべきと判断し、昭和44年度から単独で、昭和45年度から県市2分の1、昭和50年度からは国(1/2) 県(1/4) 市(1/4) の支援が平成9年度まで欠損補助として継続された。

⇒北勢線に対する支援は平成15年度からであり、国県の支援は受けられなかったと推察するが、県においては千葉県が一時期単独で支援していた実績があるので、今現在においても三重県では地域交通の必要性を鑑み部分的な単独補助を実施すべきである。

⇒現在も「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」は県が主体となり協議を実施しており、特例的に認められていると伺っており、施設改善等は必要に応じ三重県が積極的に国に働きかける必要がある。

- ・市が銚子電鉄に支援している内容は、単なる欠損補助ではなく鉄道輸送における安全性の確保を目的とするものである。また、財源は銚子電鉄応援基金(7割)、特別交付税(3割)が充当されており、一般財源の負担がないことから、市民・行政も異論はない。

⇒特別交付税が永久に担保されることはないものの、クラウドファンディングやふるさと納税を充当するよう三市町で検討してはどうか。

◇銚子電鉄の実情

- ・6.5億円の事業費における、鉄道収入が1.2億円、地元支援金が0.3億円で、その他収入が約8割を占めている。
- ・社員65名中、鉄道に携わる30名が正社員で、残る35名がパート等であり、煎餅製造に携わっている。

⇒総沿線距離が6.4kmのローカル鉄道の主要駅には土産物を販売する売店があり、ウィークデーにも拘らず2名の販売員がいることを見ても、鉄道運賃以外の収入を重視し、鉄道存続に努力していることがうかがえた。

⇒運営は旧態依然の方式で、自動改札や発券機もなく、車内には若い車掌が乗車券の販売を行い、駅員は高齢者の方が担当しており、人件費の節減等に努力していることがうかがえた。北勢線も経費節減のためいかなる運営方法が最善かを検証すべきである。

◇柏木常務の考え方

- ・民間旅行社の出身で、会議室では会議を行わず、立ち話程度で方針を決定し、やると決めたら必ずやるということを徹底している。

- ・銚子電鉄は百周年を迎え、「絶対あきらめない銚電」をキャッチフレーズに、「銚電ありがとう」をスローガンに、外貨獲得を目途に観光産業にも寄与している。
- ・鉄道が衰退すればまちが衰退するとの理念のもと、自らが率先して街に出かけている。
- ・BRT等バス転換については、一切考えていない。なぜなら、バス路線は鉄道と並行して走行している。また、土・日曜日は観光客を中心に250～300名で一杯になっている。

⇒柏木常務は経営責任者として鉄道存続のための一貫した考え方を持っておられ、リーダーとしての大いなる資質を感じた。北勢線関係者も全国の先進事例をよく研究し、経営改善に努めていただきたい。

◇総括

⇒三岐鉄道も鉄道運賃収入以外にも地域の特性を生かした収益事業が必ずあると認識する。大いなる企業努力を期待する。

⇒三岐鉄道北勢線に対する本町負担の支援額は令和6年度予定で7,860万円余となり、対令和3年度と比較すると約1.7倍となる。平成15年度からの10年間支援額に限りなく近づいてきている。このように未来永劫、赤字補填のための支援は再検討しなければいけないと考える。

⇒是非とも、国土交通省が提唱する「再構築協議会」を組織し、現状をよく検証し、早期に再構築方針を決定すべきである。