

2026 年 10 月 16 日 第 97 回運輸政策セミナー

「地方都市の持続可能化・強靱化に貢献しうる鉄道の可能性と実現策」

宿利会長 開会挨拶

皆さま、本日はお忙しいところ、大変多くの方々にご参加いただき、誠にありがとうございます。

先ほど、直前の参加者数の報告を受けました。会場には 58 名の方にお越しただいており、この会議室は満席となっております。また、オンラインでも 900 名弱の方にご参加いただいております。全国のさまざまな分野の多くの方々にご関心を持っていたいただいていることを、大変うれしく思います。

これは、鉄道に関する世の中への関心が高いことに加え、昨今の地方都市を取り巻く状況の中で、公共交通をどう考えるべきかという問題意識が非常に強くなっていることの表れだと思います。

ご承知の方もいらっしゃると思いますが、当研究所では昨年 6 月、地域の公共交通を抜本的に革新しなければならないという問題意識で、制度改革の提言を発表しました。第一次提言に続き、合わせて約 3 年をかけて第二次提言を取りまとめたものです。その際に開催したシンポジウムにおける参加者の皆さまの反応とも、今回の状況はほぼ共通するものだと思います。

この提言については、当時の中野国土交通大臣にお持ちして、直接説明を行いました。その後、石破総理のところにも伺い、予定の時間をかなり超えて話を聞いていただきました。抜本的に取り組まなければならないという問題意識を共有し、どのように進めるべきかという話をしたところです。しかし、石破総理はその後退任され、新たな内閣が発足しました。

私たちが考えているような抜本的な制度改革については、残念ながら先送りになっている状況です。

本日は、お忙しい中、来賓としてご挨拶いただくために、国土交通省から鶴田国土交通審議官にお越しいただいております。ありがとうございます。

鶴田さんをはじめ、国土交通省の皆さまには、抜本的な制度改革について、ぜひじっくりとご検討いただきたいと思います。当研究所としても、今後ともさまざまな切り口からこの問題を皆さまと一緒に掘り下げていきたいと考えています。そして、国民的・国家的な喫緊の課題として、大きな制度改革につながることを、引き続き求めていきたいと思っています。

そこで、本日のテーマに関連して、私から二つの大きな切り口を申し上げたいと思います。

一つ目は、地域公共交通の革新に関する提言の背景にもある問題です。

日本では、「赤字の路線だから廃止する」という考え方が当たり前のようになっています。しかし、このような考え方が当然のこととしてまかり通っている先進国は、日本のほかにはありません。

少なくとも、日本が交通政策の参考にすべき先進諸国の中で、路線が赤字だから廃止するという考え方が当然のように通用する国を、私は聞いたことがありません。

1960年代に、イギリスやドイツで国鉄の赤字が大きな問題になった際には、かなりの路線が廃止されました。しかしながら、その後そのことへの大きな反省があり、ヨーロッパの交通政策が変わったという経緯があり、今日ヨーロッパで、日本と同じような議論を続けている国はないと思います。

一方、日本では、この20～30年の間に、赤字路線だから廃止するという考え方が当たり前のようになってきたと感じます。

しかし、本当にそれでよいのでしょうか。

先ほどご紹介した提言は、決してバスだけを対象としたものではありません。鉄道、バスなど地域公共交通全般に及ぶ基本的な提言です。

日本では、民間の交通事業者が事業経営の枠組みの中で公共交通を担ってきました。

しかし、経済成長が止まり、モータリゼーションがここまで進展し、人口減少がま

すまず進む社会においては、従来の仕組みはもはや通用しません。

だからこそ、新しい考え方を、待ったなしで導入しなければならない、ということを提言したわけです。

その際、公共交通とは本来どのようなものなのかを考え、民間事業者に担っていた公共交通サービスの本質は「公共財」とであると捉えました。

そのうえで、民間事業者が持つ知見や経験、効率的な経営を最大限に生かして「公共財」を確保する仕組みに変えるべきではないかと提案しました。

これは、日本独自の、ひいては日本が世界に誇れるような仕組みになり得るもので、そのための法律や制度のあり方を提言したものです。

この一つ目の切り口には、地方の鉄道をどうするのかという問題が当然含まれています。

もう一つの重要な切り口は、日本では鉄道が、諸外国と比べて最も軽視されているインフラなのではないか、という問題です。

ヨーロッパの動向をご存じの方も多いと思いますが、現在、ヨーロッパでは鉄道に大きく軸足を移しています。都市や住民の生活のクオリティを高めるために鉄軌道は不可欠なものだという考え方が明確に定義しておりますし、環境政策という位置づけも非常に強くあります。

日本が参考とし、あるいは見習うべき国々で、鉄道に追い風が吹き、新たな計画が立てられ、整備が進められている一方で、日本ではどうでしょうか。

前向きな議論としては、整備新幹線の延伸の話はありますが、しかし、それ以外に鉄道について前向きな議論がどれだけあるでしょうか。

新聞などメディアで取り上げられるのは、ローカル線をどうするかという話を中心です。

しかし、ローカル線も、現在ではそのように扱われていますが、かつては日本の国策として、法律に基づいて整備が続けられてきた路線です。国鉄改革の際に輸送密度の低い路線の整理が行われましたが、そのときにも、存続する路線については、不要

だという判断がなされたわけではなく、それらを維持していくための仕組みも用意されました。にもかかわらず、時間がたつにつれて、そのうちのかかなりの部分が不要なのではないかという議論の対象になっています。

果たして、本当にそれでよいのでしょうか。

かつては、国が主体となって鉄道政策を作り上げ、整備を進めてきました。

しかし、国鉄改革という大改革を経た後、鉄道は民間事業者が民間経営の中で担うものだという位置づけに大きく変わってしまったように思います。

国は、空港や港湾、道路、河川といった基幹的なインフラをどう整備し、どう維持していくのか。

本来は、鉄道についても同じように考える必要があるはずです。

国は、基幹的なインフラの一つである鉄道について、どのような責任を持ち、日本の鉄道ネットワークをどのように作り、確保していくのか。その責任や政策が、昨今非常に後退してしまっているのではないのでしょうか。

そのような状況の中で、ローカル線を維持すべきか、廃止すべきか、という議論が中心になってしまっています。政府は数年前に、その議論のための仕組みをつくりましたが、鉄道政策として本当にそれだけで日本はよいのでしょうか。

私は、そのように考えています。

本来、鉄道はどうあるべきかという議論と、地域の公共交通をどうすべきかという議論。この二つの切り口から、ぜひ皆さまに本日のお話を聞いていただければと思います。

まず、講演者の金山さんについてご紹介します。

金山さんには、現在、当研究所の主席研究員・研究統括として、研究活動の中心を担っていただいています。本日はその立場に加え、富山大学で長年研究を続けてこられ、現在も研究を続けておられる有識者として、お話しいただきます。

ご存じの方もおられると思いますが、金山さんの2005年の東京大学博士論文は高く評価され、都市鉄道等利便増進法という、上下分離の仕組みを活用して都市鉄道の整備を進めるための法律の制定に大きく貢献された方です。

私は金山さんと、1990年代の終わりに親しくお付き合いをしています。

私は1997年から1999年にかけて、当時の運輸省運輸政策局で地域計画課長を務めておりました。

少し分かりにくい名称の課ですが、現在でいう交通計画課長に加えて地域振興を担当する役職です。当時の運輸省では、地域に目を向けた行政が必ずしも十分ではなかったこともあり、地域の側に立って交通政策や計画を考える課として、このような名称が付けられていたのだと思います。

当時私は、東京圏の鉄道整備計画を定めた運輸政策審議会答申第18号の検討委員会の事務局の責任者として、その策定作業に携わっていました。委員会ではさまざまな議論が行われましたが、その一方で、実際には裏側で調べたり、検討したりしなければならないことが多くありました。

森地先生に座長をお務めいただいた委員会でしたが、森地先生に「誰か、内々に協力してもらえる鉄道の専門家はいないでしょうか」と相談したところ、「鉄道建設公団に金山という人がいる」と紹介していただきました。それで金山さんをお願いし、検討対象路線のルートなどを一緒に見て回ったり、計画や別案を検討したりしました。その成果の一部は、18号答申やその考え方にも反映されています。

そうした経緯から、以来長いお付き合いが続いています。

本日は、金山さんが長年研究してこられた、鉄道分野における公共交通制度改革についてお話しいただきます。金山さんは、「上下分離こそが解決策である」と主張し続けておられます。

官と民が役割分担をした上下分離をもっと活用すれば、地方の鉄道が活力を取り戻し、それによって地方都市がよみがえる可能性は大いにある。今日は、そのことを金山さんにお話しいただきたいと思います。

続いて、パネリストとして、宇都宮大学の大森先生にお越しいただきました。大森先生は宇都宮ライトレールにも大変お詳しく、都市交通計画を専門としておられます。そのようなお立場から、本日お話しいただきたいと思います。

また、JR 四国から、代表取締役専務鉄道事業本部長の長戸さんにお越しいただいております。大都市圏を持たない四国地域で幹線鉄道を担っておられる鉄道事業本部長であり、まさに本日のテーマに最もふさわしい鉄道事業者のお立場から、ご意見をいただけるものと考えております。

ぜひ、突っ込んだ議論をしていただきたいと思います。

そして、ご参加の皆さまにもお願いがあります。本日の鉄道の問題を含め、日本の公共交通を本当にどうやって立て直していくのか、ぜひ考えていただきたいと思います。

日本が世界に誇れるような、全国どこに住んでいても質の高い生活ができる国を実現する。そのためには、国民の移動の自由を確保することが重要です。そうした国になるためには、公共交通の制度はどうあるべきか、財源をどう考えるべきか、国や国民や関係者がどのように関わるべきか、を考えていただきたいと思います。

したがって、決して他人事ではなく、ご自身の問題として議論に参画していただき、後半のディスカッションにも積極的にご参加いただければ幸いです。

多くの皆さまにご参加いただきましたことに、改めて御礼申し上げます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

(以上)