

「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」
第四回懇談会 議事要旨

1 日 時 平成31年3月22日（金） 16時00分～17時55分

2 場 所 サンピアセリーズ（高知市）

3 出席者

・委員17名

（学識経験者）

神戸大学大学院 正司教授（座長）、高知工科大学 大内教授（副座長）、
同志社大学 青木教授、大阪大学大学院 土井教授、
愛媛大学大学院 倉内准教授（代理）

（経済界）

四国経済連合会 千葉会長、四国商工会議所連合会 青木副会長

（労働界）

四国地方交通運輸産業労働組合協議会 井上議長

（地方自治体）

徳島県 海野副知事（代理）、香川県 浜田知事、愛媛県 神野副知事（代理）、
高知県 尾崎知事、四国市長会 岡崎副会長（高知市長・代理）、
四国町村会 池田会長（中土佐町長）

（国）

四国地方整備局 荒瀬企画部長（代理）、四国運輸局 大谷局長

（事業者）

J R 四国 半井社長

（※四国鉄道協会 清水会長は欠席）

・オブザーバー 1名

国土交通省鉄道局 寺田官房審議官

4 議事概要

（1）懇談会座長挨拶 ※「資料6」の説明

（2）J R 四国の現状等について [J R 四国] ※「資料7」の説明

（3）意見交換

5 意見交換概要

浜田委員（香川県知事）※提供資料をもとに説明

- これまでの議論を振り返り意見をとりまとめたが、文章の方がより明確と思い、あえてお配りしている。知事としての意見だが、正式に議会に示したものではないので、ご留意いただきたい。

これまでの議論は、J R 四国の経営問題に終始し、議論が硬直化してしまい、中間とりまとめも見送られたが、まずは地域公共交通機関の現状等を踏まえた上で、それぞれの地域において持続可能なネットワークの構築に向けた議論を進める必要があると思う。その中で、事業者、県・沿線市町等の地域、国、それぞれが取り組むべき内容の検討を深めていくことが重要ではないか。一方で、J R 四国の具体的な経営努力と、国の役割・関与を明確化していく必要があると考えている。

具体的な検討の方向と進め方だが、①として、人口減少やモータリゼーションの進展に伴う社会経済情勢の変動、将来の公共交通機関の利用推計等を踏まえたうえで、持続可能な地域公共交通について検討を行っていく。この場合、議論が散漫にならないように、この懇談会で項目整理をしたうえで、各県別懇談会につなげていく必要がある。その際、まずは利用促進策を中心に進めるべきで、また、各県ごとに議論を深化させるべき事項については中間整理に反映させる必要がある。また、交流圏や交流人口の拡大による経済活性化が必要で、その点では、四国の新幹線の早期実現が不可欠ということを中間整理に明記していただきたい。

②として、この議論と並行して、J R 四国より、これまでの経営自立のための計画等の進捗状況の説明等を改めて地域にも行い、そのうえでより実効性のある経営計画を策定して、この懇談会に提示いただくとともに、国にも示し、着実に実行していただきたい。

J R 四国に対して、県内の市長・町長から大変厳しいご意見も伺っている。これは、地域と事業者の対話が充分でないことに起因するのではないかと考えており、県別の懇談会において、地域とJ R 四国の意見交換を通じて、意思疎通を図りながら、地域との役割分担等について整理する必要があると考えている。

③として、J R 四国の経営に関し、国の役割・関与を明確化することである。そのうえで、J R 四国の厳しい状況を踏まえ、時限措置の支援は、最低限必要な措置として、恒久化・延長を国に求めていく必要がある。また、J R 四国に関して、分割民営化時点の想定を上回る利用者の減少による経営圧迫、また、国が実質上の株主である点を踏まえ、持続可能な地域公共交通ネットワークに関する議論を進めつつ、国に対して抜本的な追加支援を求めていく必要がある。

この問題は、昔流に言えばナショナルミニマム、通信事業はユニバーサルサービスということで、全国の利用者がコスト負担している部分があるが、それに類するものである。地方が衰退していく一方で、都市部のみが栄えることは全く持続性のない話であり、その点について鉄道が果たす役割は非常に大きい。国全体にとって必要であるという意味を込めて申し上げている。

変なことを言うようだが、地方財源の偏在が、東京一極集中の問題でよく言われる。法人税がなぜ東京で多くなるのか。それは本社があるからだ、多くの場合は税

収を上げている企業は全国展開し、全国の利用者から税収が結果的に上がっている。この懇談会での議論も、地域公共交通ネットワークとは言うが、似たような観点があり、決して我々がエゴを申し上げているわけではないことは理解いただきたい。

3の県別懇談会の進め方だが、懇談会本会で中間整理された項目に沿って議論を進めていけばいいのではないかと。JR四国に対する国の支援の継続を踏まえると、2019年度内に利用促進方策をとりまとめていく必要があるが、そういったタイムリミットがあるという認識のもとに実施状況を県別の懇談会でフォローしたうえで、懇談会本会に示していく段取りにしてはどうか。

また、県別の懇談会は、公共交通サービス維持のために、地域と事業者が密接に情報共有を図るとともに、何らかの形で地域と事業者が引き続き、協議・検討する常設の場として活用するのが望ましいと思う。

以上、議論の皮切りとして、今後の進め方について整理した意見なので、よろしくお願ひしたい。

尾崎委員（高知県知事）

- 浜田知事の意見に敬意を表したい。また、資料6で示された「議論のポイント」「議論の整理」の方向性については、大いに賛成するところである。

端的に言ってJR四国の経営状況が厳しいのは、高速道路が伸び、人口減少が進み、想定していなかった著しい低金利という、大きな環境変化があったからだろう。その中で、必死の経営努力をしていると思っている。地域の人にとって必要で、しかしながら苦境にあるその背景にそのような構造変化があるならば、それに対応して、それぞれの問題について、国と地方、JR四国の三者で共同してそれぞれが責任を果たしていくことが大事だと思う。

特に、JR四国の経営という観点について、当然、JR四国のさらなる努力を求めたいが、あわせて、当初スキームを組んだ時と比べて想定しないほどの低金利という状況において、現在の経営安定基金方式等の諸制度について、現状に合わせて抜本的な見直しをしていく必要がある、そのための議論を国はしっかり行っていくことが大事だ。三島会社を含めて分割した時の議論も踏まえ、新たな制度を構築していくことは、国の責任として極めて重要なことだと思う。

他方、「四国の公共交通ネットワークのあり方」の議論については、地域もしっかり責任を果たさなければならない。JR四国と私たちでしっかりと県別懇談会で議論を進めていきたい。ぜひ利用促進策を中心に前向きな議論を展開させてもらえればと考えている。

高速道路が伸びてきて、県庁所在地間を結ぶような幹線鉄道としての役割は変わってきており、むしろ通勤路線としての役割、観光ユースとしての役割、鉄道に乗ること自体に価値を見出す形での役割が求められてきている中で、どういう対応をしているのかがいいか。

パターンダイヤや、P&Rを徹底すること、また観光ユースを考えたとき、他の二次交通との組み合わせは絶対的に必要で、例えばサブスクリプション運賃（定額制運賃、交通機関のまたがりも含む）の導入など、地域の皆様、他の事業者とも共同して考えていく枠組みを作ることは有意義であり、高知のように二次交通が脆弱な県にと

ってはありがたいことだと思う。

また、航空機と車との間にあたる距離については、鉄道としての役割があるのではないか。即ち、四国の新幹線の導入も非常に重要だと考えており、しっかり中間整理に書き込んでいくことが大事だと思う。

海野氏（徳島県副知事、飯泉委員〈徳島県知事〉の代理）

- 資料6「議論のポイント」に従って議論していくことは賛同する。地域公共交通、とりわけその根幹となる鉄道路線の維持については、国、自治体、JR、他の交通事業者がそれぞれの役割分担のもと、責務を果たしていくことが不可欠と思っている。そういった観点に立って、既に県の努力として、DMVの導入を高知県と進めている。また協議会を立ち上げ、国、JR、他の交通事業者にも加わっていただき、鉄道とバス、バス同士の連携といった取り組みを進めており、新たなビジョンを策定して、県や市町村がどのような取り組みや負担ができるかといった議論を進めている。こうした、地域における最大限の努力を示していくことが必要だと思っている。

県別の懇談会については、地域で具体的な解決策を見つけていくため、すぐにスタートすべきだと思っている。その際は、国、県、市町村、JRやバス事業者など関係者が、データ提供など含めて、主体的に参加をして、真剣に解決策を見つけていくことが重要と考えている。ただ、地域だけで解決できないものも当然あるので、そういったものはこの懇談会に戻すといった形で議論を進めていければと思っており、我々も地域において建設的な議論できるように努力していきたい。

正司座長（神戸大学大学院経営学研究科教授）

- この春からパターンダイヤ導入と、それに絡めたバスとの連携も始まったと伺っており、すでに先行的に動いているといえるのではないか。その動きをしっかりと支えていくことが大切だと思う。

岡崎氏（四国市長会副会長（高知市長）、大西委員〈四国市長会会長（高松市長）〉の代理）

- 人口分布について、次回は2020年に大規模な国勢調査があるが、我々の推計では、この資料以上に、次の国勢調査では相当人口が減っているだろうという背景がある。

資料6のとおり、「四国の公共交通ネットワークのあり方」を考えることと「JR四国の経営問題」を別建てで議論していくことは重要だと思っている。市町村の場合、中山間は高齢化が進んでおり、どうしても医療機関に行かなければならないので、そういう観点で、住民の皆様の公共交通の足をいかに確保していくかが、市民に近い立場で大きな課題である。

資料に鉄道とバスの経営の係数が出ているが、バスも結構赤字であり、路線が廃止されてきている。市町村では、それをいかに代替で守っていくかが課題となっている。デマンド交通やタクシーの借り上げなどに乗り出しており、そういった負担が増えている。わかりやすく言うと、市町村はラストワンマイルを担いつつある。それと鉄道をどう連携するか、そういう視点を加えておきたいと思う。そこが市町村の役割

として非常に課題となっており、その財政負担は今もあるし、将来的にも増えてくる。そういう中で、鉄道路線にいかにつないでいけるかが、我々の課題であると申し上げたい。

正司座長（神戸大学大学院経営学研究科教授）

- ラストワンマイルの議論は非常に大切で、これはM a a Sという表現で資料でも言及されている。M a a Sと言うとすぐ自動運転が思い浮かべられるきらいがあるが、実はいろんな交通機関を上手く連携する枠組みで、それを地域としてどう考えていくか、その手法としてM a a Sがあるので、今の指摘は論点として押さえておく必要がある。

千葉委員（四国経済連合会会長）

- 線区別の営業係数を出されたが、ユニバーサルサービスを担う、あるいはそれが期待される事業者という立場では、なかなか出しにくいところだが、今回出していたことには敬意を払いたい。

通常の事業者であれば自らの経営判断のもとでビジョンを描き、長期計画、短期計画に結びつけていくステップになるが、ユニバーサルサービスを担う事業者という立場からすると、地域の実情を踏まえて議論を尽くしていく必要があるということで、今後、県別の懇談会で、市町村も含めて、きめ細かく各路線別に、どう進めるべきか議論していくことが肝要だと思う。

両県知事からも指摘があったように、将来的に四国に新幹線が入ってくることを前提にして、都市間的高速交通ネットワークである新幹線と在来の交通網を組み合わせ、生活の足としてのネットワークをどうするかを考える必要がある。これは鉄道、鉄道以外のモード、場合によっては経営をJR四国から分離することもあり得る。地域のニーズと合わせた形で対応していくことが必要だと思う。

今回、営業係数という、ひとつの提示があったわけだが、こういったことも念頭に置きながら、次のステップに進んでいけるのではないかと期待している。

尾崎委員（高知県知事）

- 線区別収支について一点だけ注意してほしいのは、全体としてネットワークを成しているということ。例えば本四備讃線は84だが、そこから先の鉄道がなければこの数値にはならない。四国の場合は特に、ネットワーク性を重視していただきたいうえで、いろいろな検討をしていただきたい。

正司座長（神戸大学大学院経営学研究科教授）

- 需要面ではネットワーク効果があり、一方、費用面では、共通費をはじめ配分をどうするかという非常に難しい問題がある。線区別収支は、あくまでも1つの目安である。

池田委員（四国町村会会長（中土佐町長））

- 町村の置かれている立場は非常に厳しい。人口激減もあるが、担い手不足、高齢化

が非常に進む中で、高知県はとりわけ山が深く、海に多く面しており、通学は鉄道に委ねている部分が多い。中土佐町は7千人くらいの小さな町だが、それでも高校生の通学だけでも70人が定期で通っている。鉄道がなくなると大変なことになるわけだが、JR四国の経営と、ユニバーサルサービスあるいは公共交通としてのネットワークのあり方は、分けるべきと言われているが、その通りだと思う。これは国の責任において、しっかりと役割分担、住み分けを果たしていく必要があると思う。

道路であれば、道路特定財源が高度成長期を支えてきた。無料の道路がたくさんあり、高速道路でも無料区間がある。しかし鉄道は、基本的に全て料金収入で賄いなさいとなっており、不公平ではないかと思う。上下分離の話もあったが、やはり国の責任において、ユニバーサルサービスとしての鉄道のあり方を、もっと深掘りしながら議論すべきだ。

そうでなければ、日本中の地域がそれぞれ存続していくことは厳しい。鉄道は、人間で言えば大動脈で、その毛細血管の中に、国道、都道府県道、市町村道がある。それで全体を網羅しているので、JR四国は今後とも存続してほしい。経営努力の点は、事業者としては当然のことであり、自治体もこれからは経営的な感覚が必要なので、お互いに努力しながら、しっかりと鉄道を守っていける会議になってほしい。

大内副座長（高知工科大学システム工学群教授）

○ 牟岐線で実現したようなパターンダイヤが良いということは何十年も前から言われてきたが、大都市圏以外の人口密度がそれほど高くないところではなぜか実現されてこなかった。これが、旅客需要や収益の面で一番大変なはずの四国で実現したということにすごく大きな意義があると思っている。しかも、鉄道事業者の努力でダイヤをパターン化するだけでなく、ライバルであるバス事業者とも共同した取り組みが、まさか四国から出るとは想像もできなかった。

スイスでは、公費助成もあるので当然だが、地域が一体となって公共交通のダイヤを組むということが行われている。このようなことが四国からも出てきたのは、これから各地域で議論を始めるに当たって幸先の良いことであり、四国のやる気の表れだと思う。

もう1つ、大災害から国と地方の関係を考えてみたい。高知県も大規模な津波対策に注力しているが、そもそも、日本全国どこに大災害が来るか、何が起こるかわからないのであるから、受け皿として、全国どこにでも最低限のインフラは維持していかなければならないという認識が出来つつあると思う。そういった観点から、必要なものは国から出していただくということを、声を大にして言うべきだと思う。

半井委員（四国旅客鉄道株式会社社長）

○ 牟岐線へのパターンダイヤ導入の経緯について説明する。単線区間でパターンダイヤを行うのは初めての試みだが、行き違いの問題もあり、なかなか難しかった。30分に1本なので少ないかもしれないが、時刻表を見なくてもこの時分に行けば必ず列車が来るというのがわかれば、利用増にもつながるのではないかと、また各駅でのバスとの連携も、同一時間ならば、バスもパターンでダイヤが組みやすいということから、導入した。

バス事業者も運転手不足等で厳しい中、お互い補完し合っていくことは、今後、四国のような地方においては重要ではないか。その1つの試金石として今回取り組んでいる。実施にあたっては、徳島県の絶大なるご支援、アドバイスもいただいている。上手く定着できれば、他の線区でも、バスやタクシーとの連携等を視野に入れつつ、こういう施策に取り組みたい。今後の県別の議論で、路線ごとに何が合うのか、相性がいいのか、そのあたりの議論をやっていききたい。

正司座長（神戸大学大学院経営学研究科教授）

- ぜひそれはお願いしたい。私の住んでいるところは神戸の市街地だが、家から駅へ行くバスが30分に1本でパターンダイヤになっている。いざ走り出すと、30分に1本でも、十分使えることを実感している。

青木委員（同志社大学商学部教授）

- 高速道路の延伸について、分割民営化の際には、昭和62年段階の高速道路との競争前提で考えられ、「この位の赤字だから、利子7%でこれだけ基金があれば埋めていける」と考えられていた。それが529kmと高速道路ネットワークが非常に大きくなったわけなので、ここはきちんと計算し直す必要がある。

もう1点は、JR四国の赤字がざっくり100億円くらい。どうにかしようとする大きな額に思えるが、四国の人口を約350万人とすると、「1人が年間3000円くらい乗ると、黒字になる」というようなわかりやすい示し方が重要ではないか。県民1人1人が実際何をすればいいのかという時に、「年間3000円乗ってください」と言われると、うーんと思う人もいれば、それなら少し乗ってみようかと思う人もいるだろう。四国の入込観光客が1300万人だが、その方々だと1000円、訪日外国人40万人なら3万円乗っていただければ大丈夫である。具体的な数値を示しながらやっていくということも重要だと思う。

正司座長（神戸大学大学院経営学研究科教授）

- 金額規模で言えば、四国の皆さんが隣の県に1往復すれば良い、という感じだろうか。四国の良さ、隣の県の良さを、人々が動いてお互いに見ていくことになれば、どちらにとっても良い話になる。

青木委員（四国商工会議所連合会副会長）

- JR四国の経営安定基金は、年率7.3%で算定された152億円の運用益確保のためのものである。もちろん人口減少や高速道路の延伸もあるが、「低金利だからJR四国がんばれ」と言っても、そもそも成り立たない話だ。その中で、地域公共交通ネットワークのあり方を考えていくというのは、不可能な話だ。

JR四国への抜本的な支援金額がどれくらい必要で、一方で、人口減少が進んでいる中、通学通勤や、観光客など交流人口の拡大、四国新幹線もあるが、その中で地域の公共交通ネットワークのあり方を考えていくべきではないか。

経営安定基金が低金利の中で、当初の計画通りの運用益が確保できていないことをきちんと認識しておかないと、不可能なことを議論するような形になりかねないとい

う思いがする。

神野氏（愛媛県副知事、中村委員〈愛媛県知事〉の代理）

○ 基本認識については、両知事と同様の思いである。

分割民営化のスキームである現行制度が、長期的な金利低下で充分機能しなくなっているが、これはオールジャパンの課題であり、J R 四国の経営努力や地域の取り組みのみで解決できるものではないと思っている。したがって、私どもにとって基幹的な交通機関である J R 四国の維持について、まずは国の責任を明確にし、国において具体的な対応をしていただく必要があると考えている。そして、J R 四国による更なる経営努力がなされたうえで、公共交通ネットワークのあり方が検討されるべきではないかと思う。

県別の検討について、両者を切り分けて議論するとしても、その中身として、完全には切り分けできないのではないかと考えている。具体的な国の支援スキームがどうなるのか、あるいは J R 四国の経営努力がどうなのかさらにお示しいただいたうえで、この懇談会で地域ごとの検討テーマもある程度合意を取った後に、県別の議論に入っていくべきではないかと思う。

ただ、利用促進策は、これまでも各県、市町村とも J R 四国と検討してきたわけで、それは当然の話だと思っている。

この資料だが、表現の仕方も含めて、慎重にしていく部分も必要ではないかというのが正直なところ。特殊要因ではあるが、今年の豪雨で大変な被害を受けた愛媛県としては、県別の検討に入るときに、先ほどのような数値が、出方によっては地域の皆さんにとって、例えば路線廃止など短絡的に様々な憶測を招きかねない。復興に向かって頑張っている皆さんに水を差すことになってはいけないというのが悩ましいところと思っている。

尾崎委員（高知県知事）

○ 愛媛県から話があったが、そうは言いながらも、議論は先に進めていかないといけない。「J R 四国の経営」についての議論と、「四国の公共交通ネットワークのあり方」に関する議論、現実問題としてスタートせざるを得ないという状況だと思う。それぞれのペースで進めさせていただければと思う。

一点、ぜひ県別の議論においても、民間の経営感覚を生かしていただきたい。パターンダイヤや地域のバス事業者との連携など、民間同士で話をしてもらい、その中で「ここが足りないので、税金を使ってでも公共に助けてくれないか」というような議論の流れがおそらく基本だと思う。その点は勘違いしないでいただきたい。自治体が頑張らないからというのでは、住民の理解は得られない。言わずもがなであり、いつもそうしていただいていることはわかっているが、今後の議論の進め方、1つの方向性として、ぜひお願いしたい。

半井委員（四国旅客鉄道株式会社社長）

○ 今後の県別の議論の進め方だが、4県にご相談に回っている中で、県によって受け止め方、熟度が違うというところは実感している。徳島県では、この懇談会と直接の

関係はないにせよ、公共交通に関する検討の場を設けて具体的な施策展開に入り始めている。一方では、まだまだJR四国をご理解いただけていなくて、敷居が高いというところもあるかと思う。県によって進め方に差が出てやむを得ないと思っている。

いずれにしても、スタートしたときに議論が違う方向に行かないように、十分説明できる場を設けていただき、熟度に合った進め方をしていきたい。それとともに、当然、事業者同士の連携が今後最も重要になるかと思っているので、バス事業者、タクシー事業者とも議論を進めながら、これも県によってお入りいただくところが異なるかもしれないが、地域にとって必要の都度進めていきたいと考えている。

土井委員（大阪大学大学院工学研究科教授）

○ 今日の一番重要な議論は、県別懇談会に進むにあたっての共通認識を持つことだと思う。それについて、浜田知事の資料で最後に挙げている3つのポイント（3の「」部分）が重要だと共感している。ただ順番として、まずは「鉄道を中心とした公共交通NWの充実」、その次に「利便性向上策」、3つ目に「利用促進策」と書いていただくと、より整理がしやすいと思う。

というのも、これまでの議論や懇談会Iでも、ネットワークの充実は議論したし、3つ目の利用促進策、観光促進やモビリティマネジメントについても、懇談会Iで多くの議論をした。圧倒的に抜けていたのが、この利便性向上策。今日の資料に出ている言葉としては、パターンダイヤやMa a S。これはB to C、事業者から市民に直接できる取り組みではなく、B to B、事業者間の取り組み、あるいはインターモーダルな取り組みが不可欠な領域である。これが、今後の懇談会でもっと議論され、それは4県で同じ議論をするのは難しいので、4県ごとに、事業者や行政に過大な負担をかける形での利便性向上策を徹底的に洗い出す。これが県別懇談会に向けての重要なポイントだと思う。

その際、この3つのポイントは、県や市町村によりもちろん温度差がある。そのベースとなるのは、線区別の営業係数、例えばこれを、線区ではなく、O（origin=出発地）D（destination=目的地）、人の移動の実態に合わせたものに修正することはどうか。その数値を根拠にしながら、3つの項目のウエイトを考えていくことも必要と感じる。JR四国からはさらにデータを出していただき、人のモビリティに関する正確な実態を把握することが重要だと思う。

最後に、Ma a Sではモビリティという言葉を使っている。これまで使われてきた「トランスポート」は事業者目線で与える側、一方、「モビリティ」は移動する主体、住民目線だと思うが、そういった目線の転換をしっかりと意識していただきたい。これまではコンパクトシティを図ろうとすると、立地適正化計画を作って、人の住まい方、活動を縮小していくという議論がされているが、これは市町村が絶対できないことをやらされているようなものだ。そうではなく、人の活動＝アクティビティの前に、モビリティをしっかりと考える時代に来ている。コンパクトシティを実現しようとするならば、人の移動を束ねることによって自ずと都市や集落がコンパクトになる。そういう道筋をつけるのが、四国においてはもっとも重要な議論である。モビリティがアクティビティに優先する、そういった形で公共交通ネットワーク、あるいはシェ

アイン型、私的でない様々な交通を存続させることになるので、そういったコンパクトをめぐる発想の転換が必要ではないか。例えば高松市では、コンパクト化のためのネットワーク作りをやっている。こういった取り組みを、県別の議論においても各自自治体が共有し合う場を設けていただきたい。

正司座長（神戸大学大学院経営学研究科教授）

- 懇談会 I の実務者検討会の座長をされた土井委員ならでのご意見である。さらに、モビリティとアクティビティの関係の議論についても、まさにパラダイム変換が起きていて、政策展開も動き始めている、そういう時代かなと感じているところである。

井上委員（四国地方交通運輸産業労働組合協議会議長）

- 会を重ねるごとに、JR 四国の経営環境が厳しいというのが詳らかになってきた。線区別の営業係数をネットワークトータルで見ると、数値の構成が変わる、これは尾崎知事が言われた通りだと思う。この中でも、予土線はネットワークから外れていて、単独の線区だと思われ、この営業係数は厳しい中であって、いろいろと策を講じられているが、正直言って、数字以上のしんどさがあるだろう。

資料に鉄道とバスの比較が書かれているが、バス事業者の要員不足は全国的にも深刻な状況にある。とさでん交通でも昨年、路線廃止・休止や減便を実施したところであり、利用者の要望、増便や深夜便の延長などには答えることができていない状況である。そうした中で、仮に鉄道がバス転換となった際、乗務員不足がある中で、バス事業者がこの運行を受けることができるのか、懸念される。

全国を見ても、バス転換になった所は、徐々にバスもなくなり、交通空白地域となり、住みづらくなる。いったん鉄道を廃止すると、絶対元には戻らない。決して、鉄道の廃止につなげてはならないと思っている。東日本大震災で、JR 東日本が BRT という形でバス転換したところもあるし、まだまだ復旧していない線区もある。鉄道は重要なインフラであり、なくてはならないものである。分割民営化の際の国策の議論もあるし、日本全体で、またオール四国でしっかりと議論していく必要がある。また JR 四国の努力も必要である。これ以降、県単位で話をしていく中で、民間事業との共同作業に、我々も参画しながら、検討させていただきたい。

正司座長（神戸大学大学院経営学研究科教授）

- 人手不足の問題は、バス分野で全国的に大きな問題として取り上げられてきているが、実は鉄道でも同じ状況であり、タクシーも含め、交通全体として議論しないといけないと感じている。

倉内氏（愛媛大学大学院理工学研究科准教授、吉井委員〈愛媛大学大学院理工学研究科教授〉の代理）

- 自動運転が導入されるとどうなるかや、高齢化率が 50% 近くへのぼるような市町村のモビリティをどうしていくかという研究をしている。「四国の公共交通ネットワークのあり方」という観点から申し上げると、交通の分野も 100 年に 1 度の転換期と言われており、公共交通という概念自体を大きく変えていかなければならないと思っ

ている。例えば自動車会社も、人口減少等に伴い、新車販売やメンテナンスで稼ぐというビジネスモデルは早々に成り立たなくなるので、地域のディーラーごとに、新たなビジネスモデルを考えるよう求められていると聞く。また、30年後くらいには、日本全国で、面積ベースで半分の地域が、人口密度が半減すると予測されており、公共交通の運営効率はより悪化する。それらを考えると、シェアリングなど自動車によるモビリティも含めて公共交通を定義していかないと厳しいのではないか。したがって、県別懇談会のプレイヤーとして、自動車メーカーや販売会社も巻き込んだ上で、Ma a Sの観点から議論していくべきなのかと思っている。

また、物流もうまく活用しないといけないと思っている。速達性や信頼性をもって物を運べることは、在庫リスクを減らせるなど非常に価値がある。加えて、ドライバー不足の問題も深刻であるため、コスト削減やコストシェアを図るという点で、物流も含めて考える必要があると思う。

さらには、将来見通しとして、どこを見るかにより議論が発散しがちなので、こういった会では比較的長期を見据えて、完全自動運転といった時代を見据えたロードマップも必要だし、そのうえで、中山間地では現状でも本当にまずい状況にあるということはアンケート等で感じているので、時間軸に応じて議論していくことが必要だと思う。

浜田委員（香川県知事）

- 最後に、せっかく鉄道局からもお見えになっているが、先ほどから議論に出ているように、鉄道というものの果たす役割は非常に大きい。議論をしていると、いろんな救済策や撤退戦略の議論になっているが、今の日本にとって何が重要かというときに、内閣として地方創生をずっと掲げてきている。その中で、鉄道ネットワークというものを、新幹線も含めて位置づけていくという観点を、ぜひお願いしたい。地方創生や、内閣官房で見直している「まち・ひと・しごと」というような、全国の地方創生戦略を見直していくなかで、一番の軸となる話、課題の1つである。単に四国や北海道を救済するという話ではなく、地域にとって鉄道が必要だというのは当然である中で、必要ならば自分で何とかしろということではなく、国全体として必要だということを、骨太な政策として、政府、内閣として、もう一度組み立て直していただきたい。当然地域としても深度化していく議論もするが、そこはぜひお汲み取りいただきたいという要望である。

正司座長（神戸大学大学院経営学研究科教授）

- 今、鉄道局の予算の多くが整備新幹線で消えている状況であり、とてもそのような議論とは違う方向になってしまっている現状もある。

国土交通省鉄道局 寺田官房審議官（オブザーバー参加）

- 浜田知事から、鉄道についてお考えをいただいた。もちろん鉄道は、素晴らしい可能性、ポテンシャルを秘めた重要な公共交通機関だと思っている、日本の政策体系の中で、重要な部分を占めていくように努力をしていきたいと思っている。

会議の冒頭に、浜田知事、尾崎知事より、会議の進め方や議論のポイントについて

お考えをいただいた。問題意識や基本的な考え方はよくわかったし、国土交通省としても、四国において、このような形で議論を進めていただくことはありがたいと思っている。もちろん、私共も議論に協力していきたい。ぜひ、四国での議論を進めていただきたい。

結局のところ、将来にわたって持続可能な公共交通体系をどう維持していくのか、ということが重要であると考えている。国鉄改革以来32年間で大きな環境変化もあったと思うし、これからもいろいろあると思うが、そういう中で、持続可能な形をどう作っていくかということが一番大事だと思う。今後、地域の皆さんの間のご議論もあるだろうし、国としては、鉄道行政として必要な役割を果たすべきということだと思う。国土交通省としても、引き続き、いろいろと検討させていただきたいので、今後ともよろしくお願ひしたい。

正司座長（神戸大学大学院経営学研究科教授）

○ 今日の議論で、「四国の公共交通ネットワークのあり方」と「JR四国の経営」、この2つをパラレルで「やっていきましょう」と言っていたので、その方向で進めていきたいと思っている。そういう意味では、県別の議論もスタートさせたい。スタートのさせ方は、各県とご相談しながら行うべきだろうと思うので、よろしくお願ひしたい。

「四国の公共交通ネットワークのあり方」についてはその方向だが、「JR四国の経営」については、JR四国の一層の経営努力はもちろんのことだが、「なぜ四国だけに」という議論に収まらない形で、筋を立てて議論していくことが大切だと思う。トランスポートからモビリティの時代という話もあったが、そうした大きな時代転換の中で、四国の鉄道ネットワークをどうしていくのかという議論ができたと思う。

また本日も言及があったが、現在、JR四国は国からの支援を追加的に得ているが、時限措置である。これを今後どうするかは、四国の公共交通ネットワークをどうするかという議論なしでは、なかなか国民のみなさんに訴えることができないので、そういう意味では、今日でワンステップ踏み出せそうかなと思っている。

お願ひとしては、県別・地域別の議論が、まるで団体交渉のような場にならないように、「三方よし」の良い会にしていくことが大切だろう。このようなことは言わずもがなで、関係者各位、自主的に動くという意識は持たれていると思うが。

今日の議論を整理させていただき、これまでの3回の懇談会の意見も踏まえた形で、次回いったん、「まとめ」という表現ではなく中間的な整理という形で行いたい。それは、さらに次のステップに踏み出すために確認させていただくということなので、ご理解を賜ればと思う。

青木委員（四国商工会議所連合会副会長）

○ JR四国の経営努力も非常に大事な話だが、例えばAIやIOT、自動運転や、運行管理を無人化する等、全然違う観点から考えてやらないと、積み上げ方式だけでは面白くないし、四国の特徴を活かしていけない。ぜひ違った観点で、先進的なことを考えてほしい。

半井委員（四国旅客鉄道株式会社社長）

- 仰る通りであり、今後のコスト削減を考えると、従来のやり方では限界があるのは事実である。運行の方法、切符の販売方法、運転の方法等も研究を進めたい。しかしながら、当社単独では非常に厳しいので、JR他社や他の業者の動きも敏感に見ながら追従できるようにやっていきたい。

尾崎委員（高知県知事）

- 座長からも話があったが、地域としても、主体的に取り組みを進めていかなければいけないだろうと思う。当県は、土佐くろしお鉄道をどう維持していくかという議論を、この懇談会よりずっと前からやってきて、地域として鉄道を支えるという仕事をしてきた。ある意味、そういうことに最も長く携わってきた県だろうと思っている。

地域の人々の暮らしを守るためにラストワンマイルをどうやって守っていくかが重要で、この議論も積み重ねてきた。もし鉄道がなくなると、支えないといけないラストワンマイルが、ラストテンマイルになってしまう可能性もある。ラストワンマイルをラストワンマイルに留めるためにも、地域において公共交通ネットワークがしっかりある、特にJR四国の路線がしっかり維持されていることが非常に重要だと思っている。

ぜひそれぞれ地域の実情に応じた形で、官と民で協力して話をさせていただきたいと思う。ただ、再度言わせてもらうが、官がいろいろ関与していくにあたって、大前提は、経営努力が徹底されているということである。コスト削減や、その他の収益源の確保ということも当然ある。あわせて、民間事業者同士の連携もしていただく中で、こういうプランがあるということも提示していただくことも大事だと思う。そういう基本的な考え方、原則みたいなものを、次回まとめるときに、しっかり明示していただければと思う。我々も当然、主体性をもって取り組んでいくつもりはあるが、県民・納税者の理解という観点から、そういう点が大事だということではご留意いただきたい。

正司座長（神戸大学大学院経営学研究科教授）

- 良い議論の舞台を作っていただき、必要に応じて時に大道具も作っていただきながら、議論が前にいくようにしていただければありがたいと思っている。

事務局

- 座長にまとめていただいたように、大きな方向性としては、「四国の公共交通ネットワークのあり方」と「JR四国の経営」を平行で進めていくということは合意をいただけたと思う。県別の懇談会についても引き続きご支援いただきたいので、よろしくお願ひしたい。

以上