

「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」
第一回懇談会 議事要旨

1 日 時 平成29年8月18日（金） 10時00分～11時45分

2 場 所 JRホテルクレメント高松（高松市）

3 出席者

・委員18名

（学識経験者）

神戸大学 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 土井教授、愛媛大学 吉井教授
（経済界）

四国経済連合会 千葉会長、四国商工会議所連合会 渡邊会長
（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 飯泉知事、香川県 浜田知事、愛媛県 上甲副知事（代理）、高知県 尾崎知事、
四国市長会 梅岡松山市副市長（代理）、四国町村会 池田会長
（国）

四国地方整備局 平井局長、四国運輸局 瀬部局長
（事業者）

四国鉄道協会 清水会長、JR四国 半井社長

・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）JR四国社長挨拶
- （2）懇談会座長挨拶
- （3）事務局資料説明
- （4）意見交換

5 意見交換概要

飯泉委員（徳島県知事）

- 民営化時点で採算が厳しいとされたJR四国、規模の小さい四国において鉄道をどう維持していくのか。議論のポイントとして2点、インバウンドも含め、地域の足をどうするか、JR四国の経営の安定をどうするか。

地域の足という点では、昨年から県で、路線バスと鉄道との最適化を探るワーキング部会を開き、モーダルミックスという観点から検討を進めている。

また、未来の乗り物であるDMVの、牟岐線につながる阿佐東線への導入や、スマートベストなどの新しい技術開発を地域に導入し、日本のモデルとして広めていくという観点が求められるのではないかと。

経営の安定化に向けては、基金の運用益による赤字補填ではなく、低金利時代にこそ積極的に投資して回収する、四国の新幹線や高速化等「未来への投資」を行うべきであり、新しい交付金制度の創設を四国から打って出るべき。

青木委員（同志社大学商学部教授）

- 日本以外の先進国では自家用車交通と公共交通がセットになって初めて都市機能や交通機能が充実するという考え方である。鉄道の路線は、道路と同様に社会的共通資本と捉えられている。

十分な本数の確保、利便性の向上、サービスの充実、車との競争を可能にする運賃水準により公共交通を維持していこうということで、公共交通には多くの国で道路財源が投入されている。

まちづくりでは、人口減少にどのように対応するかではなく、人口密度の管理という考え方で、まちなかに住まわせるような都市計画の誘導を進めている国が多くある。四国でも、新しい基軸として、人口密度を管理するという視点が出てくれば良いのではないかと。

大内委員（高知工科大学システム工学群教授）

- 四国と同程度の人口密度であるスイスでは、鉄道やバスを公共サービスと位置付け、自動車を持っていない人でも日常生活に全く困らなくなっている。

スイスでは、公共交通への公費投入は当たり前になっている。スイス国鉄への補助金が住民1人あたり3万円に対し、JR四国が運賃で賄えないコストは、四国の住民1人あたりたった3千円であり、もう少し何とかできるのではないかと。スイスの公共交通のシステムは、住民主体で作られたもので、公費の投入も円滑で、長続きしているようだ。ぜひ四国も、この方向で検討してほしい。

土井委員（大阪大学大学院工学研究科教授）

- 前回から変わった点は、住民の公共交通に対する関心度が格段に上がってきたこと。また、公共交通の乗継ぎ、インターモーダルな移動が、市民にはかなり定着してきた。

鉄道を残すには、インターモーダルな乗継ぎを徹底する必要がある。フィンランドでは、

MaaS (Mobility as a Service) という、鉄道、バス、タクシー等をワンストップで乗継げるシステムを作り、マイカーゼロを国策に挙げている。

四国の鉄道はすべて幹線・環状で、四国というコミュニティを支えるいわばコミュニティ交通の役割も果たしており、どこか切るというのはあり得ない議論だが、鉄道だけでは困難と思われる。この先、自動運転化技術と関連付けるなど、新しい技術の応用もこの懇談会の1つの柱になると思っている。

吉井委員（愛媛大学大学院理工学研究科教授）

○ 鉄道の社会インフラとしての役割を考え直すことが重要。鉄道は社会的共通資本であり、採算も大事だが、社会的便益をさらに大きくしていくことを考えるべき。

鉄道の優位性は、安価に大量輸送できること。この特性をふまえ、1つは、都市内の旅客輸送に力をいれること。大都市が無い四国では厳しいとの話だが、JRが、ことでんや伊予鉄と協力して都市内の交通サービスの充実化を図ることが出来れば、都市のコンパクト化推進を助けることにもなる。これは、社会的便益でもあり、行政も一部の負担を担うべき。

もう1つは、都市間物流。物流業界ではドライバー不足が問題であり、採算をとることも可能なので、モーダルシフトに取り組んでいただきたい。

千葉委員（四国経済連合会会長）

○ 四国の課題であった高速道路整備促進と本四連絡橋の料金値下げが、逆に、鉄道ネットワークの維持に影を落とすという皮肉な状況だが、これは前回の懇談会当時と状況は変わっていない。

前回の提言のうち、鉄道の抜本的高速化は、新しく「四国新幹線整備促進期成会」が結成された。新幹線が整備されるまでの間に、将来の二次交通ともなる既存の鉄道ネットワークが無くなってしまえば、四国全体に新幹線の効果を波及させることもできないので、新幹線と同じく、四国の官民が一体となって、その存続を考える必要がある。

前回提言で、鉄道ネットワークの利用促進と維持方策は、中長期的な検討課題も含め網羅的に検討整理されており、どのような時間軸で、どう実行していくかが今回のテーマ。

一方で、JR四国は鉄道を支えるため、グループを挙げて非鉄道事業の収益拡大に向け経営努力をされているが、その現状や見通しもこの場で提示していただき、全体の鉄道事業の今後のあり方について議論を深めていく必要がある。

渡邊委員（四国商工会議所連合会会長）

○ 鉄道ネットワークのあり方は、地域住民の生活はもとより、まちづくりや観光振興、防災など様々な視点から議論を進めないといけない。四国では観光振興が地方創生の重要な切り札だが、観光客や地元利用者という視点で交通を考えると、交通事業者間で、乗継ぎのためのダイヤ調整など、ストレスなく目的地まで移動できるように利便性を高めることが重要であり、潜在需要も掘り起こせるのではないかと考える。

井上委員（四国地方交通運輸産業労働組合協議会議長）

- 鉄道など公共交通に対する危機意識の共有を広めていくことが重要。これまでも危機的な経営実態は訴えてきたが、「潰れるはずはない」と真面目に取り合ってもらえなかった。私鉄やバス事業者はもっと厳しく、民事再生などが毎年繰り返され、交通空白地域が発生し続けている。

公共交通は道路と同様に重要な社会インフラで、事業者の壁、労使の壁を越えて、上下分離や公設民営などを中心に訴え続けていくことが大事。そして各自治体とも連携しながら、地域公共交通網の将来像を含めて、議論を深めなければならない。

浜田委員（香川県知事）

- 四国の鉄道ネットワーク維持は重要と考えており、基幹的な交通は県が、地域密着の交通は市町が中心に取り組んでいる。利便性向上による利用者の確保など、鉄道の収入増加が基本的には必要。そのための色々な役割分担はあるが、地域公共交通の確保維持に向けた方策について前向きな議論がされることを期待する。

運輸局の需要見通しは人口減少を前提としたものだが、一方、4県それぞれで、減少を留めたいという思いで、人口ビジョンを出している。また、インバウンドも国は非常に高い目標を置いており、それらを需要見通しに反映させていくことが必要ではないか。会での議論が進み、県民に対して説明する場合に、国と4県の想定の根拠が異なっているのでは納得されない。

また四国新幹線に取り組む理由の1つは、「在来線の確保維持がこのままでは成り立たない」からであり、在来線ネットワークに対する新幹線のプラス効果を示さないと、「何のために新幹線をやっているのか」という議論になりかねない。

上甲氏（愛媛県副知事、中村委員〈愛媛県知事〉の代理）

- 利用者が少ない予土線や予讃線の海回り線では、JR四国で観光列車を運行されており、県としても、予土線利用促進対策協議会において、イベントや企画列車、PR事業等に取り組み、また、伊予灘ものがたりの利用促進のため、伊予灘沿線観光活性化連絡会議も設置し、地元のおもてなし等の連絡調整を行っている。予土線、海回り線ともここ数年は利用者が増えているが、今後も広域観光の促進やさらなる利用促進策を検討したい。

地元住民の生活の足という面では、交通政策をもう少し行政がリードしなければならないと考えており、ネットワークが将来維持されるよう、行政がどのような役割を担うべきか議論していきたい。

ただ、基金の運用益で損失を補填する現在の国鉄改革のスキームは機能しなくなっており、地域やJR四国の努力だけでは解消できない構造的な課題でもあるので、これは国への提言等、4県で連携して対応する必要がある。

尾崎委員（高知県知事）

- JR四国は経営努力を積み重ね営業赤字を圧縮してこられたが、さらに収益を拡大するため、今後、何をすべきかを考える必要がある。そして、この徹底した収益改

善努力を前提に、国も含め、公としていかに支えていくか検討しなくてはならない。

(収益増のための観点の) 1点目は、インバウンド観光客や高齢化の進行など、自動車では対応できない部分があることを視野にいれ、いかに鉄道の利便性を高めていくか。そのためには、各県ごと、各駅ごとに、インターモーダルな仕組みを作り上げるための検討が大事。

2点目は、飛行機や自動車より、鉄道が優位性を持つ距離間の輸送について、競争力が発揮できるような特急ダイヤの検討もお願いしたい。ただ究極的には新幹線の実現であり、この観点からも検討を積み重ねていきたい。

3点目は、鉄道事業以外の収益源の確保。鉄道事業以外で、人を呼び寄せてくるための収益源をいかに見つけるか、多角的な検討をしてほしい。

そのうえで、公的にどう支えるかの議論が大事。経営安定基金のスキームが機能しなくなっていることは明らかであり、予測もされていたこと。国が責任をもって、これに変わるスキームをどう考えるか議論いただくことが重要。また地方公共団体としても、負うべき責任は負っていないといけないので、そのような面も議論させていただきたい。

梅岡氏 (松山市副市長、野志委員<四国市長会会長 (松山市長)>の代理)

○ 社会的インフラとしての鉄道ネットワークは、日々の交通手段、交流人口の拡大、駅前の活性化など、経済活動基盤として地域社会への貢献は大きく、持続すべきと考えているが、人口減少の中でどうしていくか議論が必要。また、インバウンドという面でも、輸送量が大きく、短時間で移動ができる交通ネットワークは必要。

厳しい状況だが、ネットワーク維持に力点をおき、いかに存続できるか、オール四国で考えていくべきではないかと思う。

池田委員 (四国町村会会長 (中土佐町長))

○ 「鉄道はユニバーサルサービスと言えるのか?」、再確認しなければならない。私はそうであると信じている。一方で、四国57町村のうち半分に鉄道がないが、公的資金を投入するとなると、鉄道の無い自治体の理解が必要だ。

鉄道と道路が反目し合うのでなく、交通のベストミックスに取り組み、その利便性を利用者に伝えることが重要。また、鉄道は乗るのが楽しいという方向も考えなければ、年間を通じた乗客確保はできないのではないか。

平井委員 (四国地方整備局長)

○ 地方整備局では、四国の人口減少や高齢化を最重要課題として取り組んでおり、都市のコンパクト化・ネットワーク化を進めることが必要と考えている。

また、連続立体交差事業や駅周辺の拠点整備等への社会資本整備総合交付金を通じた財政的支援のほか、地方公共団体における都市交通の検討会等において、まちづくりの観点から法制度や事業制度などの技術的支援をしている。非鉄道部門や観光等の議論が深まれば、地方整備局として、これらについても、貢献、議論できる場面があるのではないか。鉄道を含め公共交通のネットワークの議論を深め、四国の発展につなげていき

たい。

瀬部委員（四国運輸局長）

- 各県や各市町村とはすでに、地域公共交通再生活活性化法等に基づいていろんな施策を行っているが、鉄道については、今回の懇談会で真摯に対応したい。鉄道全般については、本省とも連携して進める必要があると考えていおり、各委員からのご意見、ご議論をお願いしたい。

清水委員（四国鉄道協会会長）

- ネットワーク維持の議論のためには、路線ごとの収支がどうなっているのか、議論の前提として必要ではないか。また、JR四国が、民間企業としての経営の核をどうするかという中で、新幹線や高速化という議論もあったが、これはネットワークの維持と表裏一体ではないかと考えている。

半井委員（四国旅客鉄道株式会社社長）

- 各委員より、鉄道の利用促進に向けた他モードとの連携、観光やインバウンドへの対応、また維持方策のヒントを頂くとともに、経営面で非鉄道部門をどうやっていくのかという意見を頂いたので、今後、活かしていきたいと考えている。時間の関係で言えなかったご意見も頂いた上で、ご意見を整理して次回に向け作業を進めるので、ご協力をお願いしたい。

正司座長（神戸大学大学院経営学研究科教授）

- 非常に多様な論点が出たが、いずれも大切なもので、これらを全部こなしていくことが、四国の公共交通の基幹を担うJR四国のネットワークをどう考えていくか、そしてそれが四国の将来の議論につながる話だと思う。

事業者としてのJR四国の今後、一方で鉄道を中心に公共交通ネットワークとしての利便性をどう高めるか、さらに地域の大切な足としてどう支えるか、地域全体で考えていくことであるし、国もその立場で考えるところもあるという議論であったかと思う。一言でいうと、社会インフラとして交通、鉄道をどうとらえるか。社会からの負担もいろいろなパターンがあり、そのあたりの議論も含めていかなければいけないと考えている。

データに関する要望については、難しいところもあると思われるが、JR四国・4県とともに考え、可能な範囲で提示することにしたい。

以上