

「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」  
第五回懇談会 議事要旨

1 日 時 2019年10月18日(金) 10時00分～12時00分

2 場 所 阿波観光ホテル(徳島市)

3 出席者

・委員15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 吉井教授  
(経済界)

四国経済連合会 千葉相談役、四国商工会議所連合会 高島常任幹事(代理)  
(労働会)

(※四国地方交通運輸産業労働組合協議会 井上議長は欠席)

(地方自治体)

徳島県 飯泉知事、香川県 浜田知事、愛媛県 神野副知事(代理)、  
高知県 川村中山間振興・交通部長(代理)、  
四国市長会 遠藤副会長(徳島市長・代理)

(※四国町村会 稲本会長(内子町長)は欠席)

(国)

四国地方整備局 佐々木企画部長(代理)、四国運輸局 上園局長  
(事業者)

JR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 寺田次長

4 議事概要

(1) 懇談会座長挨拶

(2) 議題

- ① JR四国の現状等について [JR四国] ※「資料6」の説明
- ② 中間整理(案)について [事務局] ※「資料7」の説明
- ③ 意見交換
- ④ 県別の状況等について [4県]
- ⑤ 今後の進め方について [事務局]

## 5 議事要旨

### (1) 懇談会座長挨拶

正司座長（神戸大学大学院経営学研究科教授）より挨拶

### (2) 議題概要

#### ① J R 四国の現状等について

J R 四国より、資料 6 「J R 四国資料」について説明

#### ② 中間整理（案）について

事務局より、資料 7 「中間整理（案）」について説明

#### ③ 意見交換概要

飯泉委員（徳島県知事）

○本日は皆さまに徳島にお集まりいただき感謝する。また、今回の中間整理（案）作成にご尽力いただき、心より感謝する。私からは 2 点申し上げる。中間整理（案）に記載されているように、利便性の向上を行わないことには、鉄道の利用者は増えない。では、どのような観点から利便性を高めていけばよいのか、徳島の具体的な事例を含めて、まず 1 点申し上げたい。先ほど、M a a S の考え方が出てきたが、鉄道だけの取り組みでは不可能である。鉄道と幹線バス、あるいはコミュニティバス、更にはタクシーを組織化したもの、もう一つあるのは高速バス、こうしたものをモーダルミックスという観点で上手く連携していく必要がある。先ほど収支の話でも出てきたが、四国の鉄道路線の中で大変厳しい路線の一つに本県の牟岐線がある。阿南から南の区間が特に厳しいと指摘されている。そこで我々も J R 四国にご提案させていただき、今年の春のダイヤ改正において、J R 四国初となるパターンダイヤを牟岐線に導入していただいた。パターンダイヤの利便性の高いところは、時刻表をいちいち覚える必要がないことであり、ほとんどの時間帯で 0 0 発、3 0 発などとなっており、覚えやすい。高齢化社会には非常に優しい形となっている。また、各主要駅と路線バスを結ぶ施策、例えば県南の主要駅である小松島市の南小松島駅では、徳島駅から県南方面の路線バスの 1 / 3 しか繋がっていなかったが、今年の 4 月からこれを全部、南小松島駅に繋げることにした。これにパターンダイヤが追い打ちをかけ、乗降客は倍増となった。このように路線バスをどう繋いでいくのかが重要であり、パターンダイヤと路線バスの連携というものを四国全域で行っていただくのが一つあると考えている。それと高速バスが並行して走っている区間への対策である。県南地域、特に牟岐線エリアは高速バスが鉄道と並行して走っている。室戸から大阪の高速バスでは、徳島県海部郡エリアでの降車はできなかった。しかし、今回のパターンダイヤの導入にあたり、特急列車が 4 本から 1 本になり、特に阿南から南側が不便になるということから、高速バス会社へ相談し、その結果、有料ではあるものの、阿南までは乗り降りが自由になり、鉄道の減った部分をカバーすることができた。しかし、一方で課題も出てきた。鉄道の定期を持っている学生にとっては、高速バスに乗車する場合、新たに高速バスの料金を負担しなければならない。モーダルミックスということを考えると、全ての交通機関で一つの制度をつくりあげていく必要があると実感させられた。こう

いう施策も、全域に広げていく一つのパターンではないかと考えている。

次に、資料に記載されていない点についてだが、2020年にインバウンドが4千万人と言われており、これはほぼ達成可能となっている。そして、国策として2030年に6千万人と言われている。四国の一番近くでインバウンドの方が多く乗り入れしているのは、関西国際空港であり、平成30年のインバウンド乗降客は765万人と成田に匹敵している。こうしたことを踏まえると、このインバウンドを四国に呼び込む、そして鉄道などを利用していただく、こうした新たな需要について、考える必要があるということである。また、新幹線の話があったが、四国については、新幹線は縦軸も横軸も厳しいと言われている。しかし、徳島からも提言しているが、国土交通省では、平成30年度の幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査結果において、新幹線の整備効果の推計方法に係る検討として、交流人口の増加等を踏まえたB/Cの新たな算出方法の検討を行うことが示された。今後増えるインバウンドを見据えるという方向性を出していただき、そして交流人口の増加による影響を明確化するため、新幹線の整備効果の推計方法やこれを踏まえたB/Cの新たな算出方法の検討を行う。つまり、新幹線のB/CのBenefitの中に従来は圏域の人口のみが考えられていたが、ここにインバウンドが新たに加わる。日本の人口はどんどん減少していく、特に地方は急激に減少していくことになるが、その一方でインバウンドはどんどん増える。これを取り込まないことには、地方に新幹線を伸ばすことはほぼ不可能であり、四国としてB/Cの中のインバウンドについて考えていく必要がある。次にインバウンドをどう引き込んでいくのか。今年のラグビーの世界カップでは、ジョージア代表が徳島へ事前キャンプに来たが、ファンも含めた方々に鉄道に乗っていただき、徳島だけでなく四国を自由に行き来する。そうした例えばレールパス、レールだけでなくバス等と連携したモーダルミックスのパスが必要となる。来年はオリンピック・パラリンピックを控えている。徳島県でもホストタウンとしてドイツ・カンボジア・ネパールがあるが、四国4県を考えると多くの方が来られる。更に3年連続となるアジア発となるワールドマスターズゲームズ2021関西、徳島ではゴルフ、ボウリング、トライアスロンなど、12競技種目が開催され、約5万人の競技者・家族が来られる。当然、徳島だけで滞在するわけではなく、香川、愛媛、高知も訪れることとなり、「四国に来ると利便性が高い、是非、次も四国に来たい。」と思っただけが必要がある。JR四国への提案だが、インバウンドの皆さんが四国圏域に入った場合に、より四国を周遊しやすくするため、「ALL SHIKOKU Rail Pass」の高速バス等の既存の公共交通機関との連携拡大など、フリーパスの企画を是非、出していただきたい。我々としても、ワールドマスターズゲームズ2021関西を四国の鉄道維持の起爆剤にしていければと考えている。是非、インバウンドを戦略として入れ込んでいただきたい。

正司座長（神戸大学大学院経営学研究科教授）

○1点目、利便性向上に関わるお話しについてはおっしゃるとおりである。本整理（案）でもその考え方は出ており、それをしっかり推し進める必要がある。

2点目、インバウンド対応については、資料の中には単語は入っている。今後、交流人口の拡大に向けた議論を行っていくことが大切である。

半井委員（四国旅客鉄道株式会社社長）

○インバウンド対応についてだが、「ALL SHIKOKU Rail Pass」を発売して現在、7年が過ぎた。当時は年間2千枚程度であったが、現在は年間2万枚を超えている。使用方法についても、徐々に使えるモードも増えてきている。現在は、小豆島方面へのフェリーや島内バスも利用できるようになってきている。今話にあった高速バス等を含めてどうしていくかは、これから検討していく。ちなみに高速バスのみフリーパスもあるが、残念ながら利用が増えていない。海外の方はバスよりも鉄道をメインに考える傾向がある。今後、鉄道プラス二次交通を中心にパスの使用範囲を増やしていくことが、次のステップだと考えている。パターンダイヤについては、ご協力感謝する。現在、他のエリアの導入に向けても検討を進めているので、引き続き、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）

○事業者同士が話し合いをする中にも、行政が間に入ると上手くまとまることもある。県別での検討は、フットワーク軽く動ける点も強みだと思うので、上手く活用していただきたい。

浜田委員（香川県知事）

○これまで4回の懇談会を通じて様々な議論があった。それをJR四国と4県の事務局で整理し、この中間整理（案）ということになった。基本的にこの中間整理の内容に賛同する立場として申し上げたい。

1点目は、四国の新幹線の早期実現について、これは何度も私からもこの懇談会で、四国における持続可能な交通ネットワーク維持のために四国の新幹線を早期に実現することが不可欠であると申し上げてきた。その点について、P3「四国の鉄道の現状と将来見通し」の中で、まさに公共交通ネットワークをどうしていくかという基本になるところであり、負のスパイラルを正のスパイラルへ転換するために、また、災害に強い鉄道整備を進めるという観点からも四国の新幹線の早期実現を目指す。そしてその新幹線を骨格として、各機関がそれぞれ特性を十分発揮できる公共交通ネットワークを再構築する。これが今回の整理、そして四国の公共交通ネットワークを考えたときの最大のポイントであり、P5「四国が目指すべき公共交通ネットワークの将来像」として示されている。これは国の施策としても、地方創生回廊を実現していく中には、新幹線を含めた鉄道ネットワークの構築が基本にある。鉄道の果たす役割は重要であり、その中で新幹線空白地帯である四国の鉄道全体を考えた場合、新幹線を骨格とする公共交通ネットワークの構築が必要であるという、P5の整理は非常に重要である。また、MaaSの話があり、この懇談会においても議論されてきたが、色々な交通サービスを、ICTを活用して一つのサービスとして利用できるように統合していくことは重要なことであるが、その中心に新幹線という核が形成されて、初めて全体としてMaaSが利用できる。ネットワークの幹となる新幹線がない中で、枝である二次交通だけの議論をしてもMaaSは上手くいかない。新幹線を含めた鉄道ネットワークがあって利便性の高いMaaSができるのではないかと考えている。それからP5に「四国の活力の維持・向上」と記載しているが、四国の新幹線を四国の公

公共交通の将来像として提示することで、ビジネスや通勤・通学等の面において、将来にわたって、四国からあえて大都市圏に出て行く必要がないということになり、そういったことで地域の活力が維持できることを具体的に示すこととなる。それによって四国で頑張っていこうという思いが醸成される。四国からの都市圏への人口流出の問題、基本として必然のような議論が多いが、そこを食い止めるためにも、人口流出、企業の転出の阻止に繋げるためにも、新幹線が必要であり、それが更にJR四国の経営自立にも直結していくと考えている。持続可能な公共交通ネットワークの維持には、四国の新幹線の導入が必須であり、一日でも早い実現が必要であるということを繰り返し申し上げるとともに、中間整理でも位置づけがなされたということについて、重要であるということ強調したい。

もう1点は、JR四国の具体的な経営について、中長期的な経営計画の策定が必要である。JR北海道では、すでに色々な議論がなされており、新幹線開業効果を踏まえた経営計画が策定されていると聞いている。JR四国においても、より一層の経営努力を行っていただき、これまでの議論を踏まえ、経営自立に向けた実効性のある中長期的な計画を策定し、着実に取り組んでいただく必要がある。中期・長期の経営計画は、経営自立に向けての持続的な事業活動を示した将来の絵姿であり、その策定を通じて四国における鉄道が、住民の皆さまの生活、また、地域の経済活動の基盤的なインフラとして、今後も重要な役割を担っていくということを懇談会に示すとともに、世の中にも明らかにしていただくことが必要である。

以上2点、繰り返しこれまで申し上げてきたことと重なるが、私の意見としたい。

正司座長（神戸大学大学院経営学研究科教授）

○それぞれ重要なご指摘であり、浜田委員が繰り返し強調されてきたことである。これらを踏まえて中間整理（案）を作成しており、作成できたことで安心するのではなく、しっかり実行することが大切であるということのご指摘だと理解している。

半井委員（四国旅客鉄道株式会社社長）

○新幹線に関しては私どもから申し上げることはないが、中長期計画の策定について、現在、計画の策定にかかっているところである。但し、中長期といってもどれぐらいのタームかというのがあり、それにより新幹線が入ってくるのかどうかがある。差し当たっては5年、10年といった計画を策定中である。また、開催については、別途検討するが、計画が固まり次第、こういった場でお話をさせていただきたい。

千葉委員（四国経済連合会相談役）

○飯泉知事、浜田知事によく似た意見となるが、瀬戸大橋線を除く他の全ての路線で、採算性という点では非常に厳しく、これが今の四国の実情である。こういった現実を踏まえたうえで、今後の四国の公共交通ネットワークの再構築とJR四国の経営を改善していく、こういう大きなテーマがある。これまでこの懇談会で、再々にわたって申し上げてきたが、将来、四国に新幹線を導入していくことをネットワークの骨格に据えて、そのうえで今後の鉄道のあるべき方向、更にはバス等での代替などについて、路線ごと、地域ごとに議論を深めていくことが極めて大切である。合わせて先ほども

話があったが、パターンダイヤ、M a a Sといった利便性向上・利用促進施策について、建設的な課題対策を検討・明示していくことも大切である。こういった意味で今回、中間整理（案）を取りまとめていただいたが、特にP 5以降に記載しているとおり、四国の新幹線整備を骨格としたうえで、「四国の公共交通ネットワークのあり方」と「JR四国の経営」が示されており、これまでの「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」での議論が最大公約数的に取りまとめられていると感じている。今後は中間整理の方向に沿って個別具体的な課題対策を行っていくことが大切である。

それと先ほどより新幹線の話がでていますが、私自身、四国新幹線整備促進期成会の会長という立場として、別途の議論として早期導入に向けた努力をしていく。その中で、いつ開業するのかが全く分からない、というのではいけないということで、今年の決起大会では、リニア中央新幹線が大阪まで開通してくる頃には、少なくとも一部でも四国の新幹線が開業しているという方針を示した。目標としては少し高いかもしれないが、我々としてはこれを目標として取り組んでいく。それともう1点、飯泉知事から、インバウンドに関係してB/Cの話があったが大賛成である。本来、インフラ整備はB/Cに囚われるものではないことが基本であるが、日本の財政状況を考えると、やはりB/Cの高い順となるのはやむを得ない。今までのB/Cの概念として、交流人口の拡大による効果が反映されていないということについては、国土交通省の方でも見直しを進めていただきたい。少し外れたことも話したが、以上である。

正司座長（神戸大学大学院経営学研究科教授）

○B/Cの話については、本懇談会の議論ではないのでご意見として伺っておく。新幹線を骨格として整備する方向での議論を更に行うとともに、足元の議論もしっかり進めていく必要があるといった指摘であったと認識している。

土井委員（大阪大学大学院工学研究科教授）

○P 8, 9にまたがるところだが、直近の台風被害のようなことを念頭におくと、P 9に記載されているJR四国の経営としての「安全・安心・信頼の確保」については、平時の安全・安心・信頼という表現がされていると考える。非常時、特に災害時には誰が対応するのか？鉄道事業者だけでは限界がある。P 8の地域の視点にこれが記載されていないのは問題でないか。それに関連して、P 2(4)「四国の鉄道に関する将来見通し」に①利用者の減少、②労働力の不足、③大規模修繕の増加、④防災対策の必要性が記載されている。4つの側面があるとも読めるが、実際に地方の交通の衰退のパスをみていると、まずは利用者が減少して、そこで相当衰退する。その上で担い手不足、供給側で要員不足、そしてより長期的な現象として老朽化、最後にカタストロフィックな災害によってネットワークが回復不能となる。このように段階的に進むという認識が必要なのではないか。そういうことを考えると長期的な視点で持続可能な交通体系を維持するためには、これらを段階的に捉えたうえで、新幹線の議論で言えば、例えば交流促進だけではなく、減災のためのインフラ、減災新幹線といったイメージを持つ必要があるのではないかと感じている。そういった意味では鉄道事業者の議論というよりは、地域の議論として、そういった論点が必要だと考えている。

正司座長（神戸大学大学院経営学研究科教授）

○先般の台風は、大きく取り上げられ、鉄道のインフラとしての役割についても報道された。前半の話については、BCPプランを地域として作成するという記事を記載した方がよいという意見だと思う。たしかにと思う反面、いきなり県側で受け入れられるかという問題があり、すり合わせが必要である。不必要であるという意見はないと思うが、この場がその議論として相応しいのかどうかは議論の必要がある。また、あまりこれまで議論していない内容でもあり、あくまでこれまでの中間整理（案）であるので、今後、事務局で検討する必要があるといった整理とさせていただきたい。

青木委員（同志社大学商学部教授）

○全く今までと議論が違うが、四国にお住まいの方に乗ってもらう工夫についてもう少し記載できればと考えている。本年度の日本交通学会での発表論文の中に、無料化等の利便性向上を行っても公共交通へ転移する人は自転車や歩行者がメインであり、車に乗っている方の転移は難しいというものがあつた。その意味で車を使っている方にかどうか鉄道に乗っていただくための具体策について県と協力して考えていただきたい。

もう一つは、資料ではほとんど言及されていないが、温暖化についてである。今回の台風19号については、海水温が高くなっているから、あのような大型の台風となったと分析されている。結局は温暖化が原因であり、車の利用、あるいは家庭での電気の使い方といった生活そのものについて、温暖化の視点から見直すということも重要ではないかと考えている。9月に国連で温暖化に関する会議が開催され、スウェーデンの高校生の女性が非常に強い口調で温暖化について述べていたが、今年の夏、フランスやドイツでは40度を記録したが、家庭での冷房普及率は5%程度であり、今の日本と同じような暑い夏を、冷房なしで過ごさなくてはならず、温暖化への意識や政策もすすんでいる。交通の面からも温暖化対策について検討いただきたい。

正司座長（神戸大学大学院経営学研究科教授）

○温暖化については、県別会議の背景にある議論になっていくと考えている。

半井委員（四国旅客鉄道株式会社社長）

○環境に優しい交通モードが何かということは当然議論がなされるべきであり、県別の会議の中で検討していきたい。P8にある「地域に合った、より良い公共交通の検討」の中の一つの観点になる。交通量によってバスがよいのか、車がよいのか、鉄道がよいのか、需要によって一人あたりのCO2の発生量が違ってくるので、そういった観点を含めて議論していきたい。

正司座長（神戸大学大学院経営学研究科教授）

○地域レベルでも話をしていく必要があるというご指摘だと思う。この点についても、意識をして議論を進めていただきたい。間違いなく地域としても大切な問題であり、公共交通の問題も背景にはあるということを踏まえ、目先の議論だけでない議論をしていくことも重要である。

大内副座長（高知工科大学システム工学群教授）

○新幹線の話に戻るが、資料6「JR四国資料」P22を見ていただきたい。4つ災害が出ているが、復旧工事費と減収を含めると一回の災害で約30億円の損害が出ている。復旧には人手もかかり、これからその災害を経験した人もいなくなる。幹線交通網を鉄道でやるという意思を決定したとなると、災害の恐れのない新幹線をやるしかないという覚悟を持たなければならない。大阪乗り入れよりも前に手を打たなければ、四国はもたない。四国から人がいなくなってしまう。それぐらいの覚悟が必要である。地域の交通を安定させるため、四国に新幹線は必要であると改めて感じた。一番幹になるところを最初に決めなければ、末端の二次交通をどうするかが決まらない。新幹線を早く決めて推進すべきである。

正司座長（神戸大学大学院経営学研究科教授）

○鉄道が地域全体のバックボーンとして必要だという意見だと思う。この中間整理（案）でもその方向性で整理されている。減収額と復旧費総額が出ているが、これ以外に代替バスの費用等もかかっている。阪神大震災でも相当な額が出ていたと聞いており、大変であることは間違いない。

吉井委員（愛媛大学大学院理工学研究科教授）

○P5の新幹線を骨格とした公共交通ネットワークの構築については、是非とも進めていくべきである。飯泉知事から利便性向上施策の効果が出ているとの話があり、喜ばしいことではある一方、パターンダイヤなどのソフト面での技術革新は見えるが、ハード面の技術革新が見えない。P5の新幹線の下にある都市間鉄道について、今ある在来線をそのまま使うとなると、将来的にはよくない。新幹線は、現在と比べると技術が進むということにはなるが、新幹線だけではなく、全体として新しい技術を導入していくことが大切である。鉄道は、複雑なシステムを運用、維持しなければならない。維持するだけでコストがかかる。需要が大きく大量輸送が伴わなければ、アスファルトを敷くだけの道路の方が優れていると大学の時に習った。まさしくその通りであり、需要がなければ複雑なシステムを取り払い、アスファルトだけにした方が極めて効率的である。新幹線については、土井先生や大内先生が言われたとおり、減災の効果や速達性があり必要だと思う。但し、都市間鉄道となると鉄道が優れているかどうかは疑問である。新しい技術として自動運転の技術、新幹線は既に自動運転が入っているが、都市間鉄道、都市圏鉄道、あるいは高速バス、路面電車、この辺りに新しい技術の導入を検討していくということを追加していただきたい。将来的には、新幹線だけではなく四国の公共交通ネットワーク全てが自動運転されているという絵を描いていただきたい。いずれにしても、今ソフト面の技術革新が進んでいるので、ハード面に関しても技術革新を進めていくという方向で検討していただきたい。

正司座長（神戸大学大学院経営学研究科教授）

○技術進歩に関する言及が少し足りないのではないかというご指摘であった。鉄道のシステムが複雑なことは確かであり、逆に言えば複雑なシステムであるからこそ信頼



性が高いということもある。需要は大きな判断基準ではあるが、需要だけでない判断基準というものもある。システムの信頼性というのも判断基準である。鉄軌道では自動運転は既の実現しており、さほど新しい技術ではないということも言える。当然、これらの動きを踏まえて議論をしていくべきである。ただ、一般道路での自動運転については、今後どう展開することになるのか分からないので、現段階では、この整理（案）に記載することは難しいのではないかと。

神野氏（愛媛県副知事、中村委員〈愛媛県知事〉の代理）

○2点意見を申し上げたい。

1点目は、各県が利用促進策等について議論を進めることは当然であるが、一緒に議論しないにしても、JR四国の経営とは完全に切り離せないところもある。言い方は悪いかも知れないが、利用促進策等の議論が空論になってしまう可能性もある。民営化した際の国のスキームが破綻しているのが現状であり、国の新たな支援や関与がどうなるのかを外して議論はできない。JR四国の経営努力については、中間整理（案）にもう少し具体的に記載して欲しいという思いもあるが、より具体的に議論が進むことを望んでいる。

2点目は、新幹線を含めたネットワークを位置付けたことについては評価したい。四国の公共交通ネットワークの将来にとって、そしてそのネットワークを維持するという観点から、新幹線は柱となる欠かせないものだと認識している。

後、細かい話になるが、P10の「今後のスケジュールイメージ」の表は、2020年度以降はずっと同じである。2020年度以降変わらないのであれば、2021年度までの記載でよいのではないかと。2026年度まで記載する必要はないと考えている。2020年度以降、漫然とした取り組みになってしまう懸念がある。

正司座長（神戸大学大学院経営学研究科教授）

○整理されたことをしっかりやる、ということについてご指摘いただいたと思う。スケジュールのところは、どんどんブラッシュアップするという意味で2026年度まで記載しているとみればよい。レベルが上がることを立体的に記載できないのでこのような形になっているともいえるだろう。

半井委員（四国旅客鉄道株式会社社長）

○P8に色々な検討事例を記載している。例えば、まちづくりだと息の長い話になるが、利用促進策であれば、早く実証実験的に取り組み、それを検証しながら、次の手立てを考えていく。施策によってタームがずれてくる。だらだらと議論ばかりするのではなく、実証実験を行いながら、PDCAを回してスパイラルアップをしていく意味で長く記載している。5年もだらだらとやるようなことは考えていないのでご理解いただきたい。年々、何らかの方策を決めながらPDCAを回していきたい。

正司座長（神戸大学大学院経営学研究科教授）

○県別の会議で議論が決まり、中身が入ってくると具体的なスケジュールが見えてくる。そういう形の報告が次の懇談会でできればよいと考えている。

国土交通省鉄道局 寺田次長（オブザーバー参加）

○オブザーバーとしてコメントさせていただきたい。3点ほど申し上げたい。

まず、「四国の公共交通ネットワークのあり方」について、まとめていただき感謝する。この懇談会での議論・論点の整理を踏まえ、県別での会議で検討を深めていただき、実際の取り組みを進めていただければありがたい。

次に2点目だが、「JR四国の経営」についても整理していただいた。当然のことだが、会社としての経営努力、それから浜田知事からもあったが、中長期の経営計画をしっかりと策定し、これを世の中にも示したうえで進めていく。国も必要な検討、必要な対応をしていきたい。その関係で、P9に「国の役割・関与」の記載があったが、これは皆さまがこういったことについて、国と協議・調整をしていきたいと求められているものと認識している。

最後3点目であるが、新幹線について、色々ご意見・ご指摘があったし、中間整理（案）にも記述として盛り込まれている。それから災害に関するご指摘もあった。しかし、当然ながら新幹線も万能ではない。今回の台風でも北陸新幹線はとまっているし、例えば、昨年度は九州において地震で新幹線がとまって、在来線の臨時特急を運行したという事例もある。新幹線の強みはあるが、一度、大きな災害が発生し、もし、構造物に被害が及べば、大変なお金をかけて修繕することになる。新幹線については、色々なステップがあり、時間軸としては、別の時間軸で議論するべきだと考えている。この懇談会のメインテーマは、現在のネットワークをどうしていくかであったと思う。まずは、今回まとめていただいたような「四国の公共交通ネットワークのあり方」や「JR四国の経営」について、今できること、今やるべきことをしっかりと取り組んでいくということが大切であると、私共としては理解している。中間整理については、JR四国と4県を中心として策定することは承知している。オブザーバーの立場で色々、申し上げることは恐縮ではあるが、ここは重要な点であるので発言させていただいた。

正司座長（神戸大学大学院経営学研究科教授）

○貴重なコメントだと思う。中間整理の文章を作成しただけでは駄目で、実行していくことが大切であるが、これを進めたからといって全てが解決するわけではない。より高度な問題に取り組む必要性について、ご指摘いただいたのではないと思う。

この中間整理（案）については、いくつかご指摘をいただいたが、総じて、文面を大きく修正するというのではなく、中身をしっかりとやっていくことや、表面の言葉だけでなく本質を捉えて議論していく必要があるといった、ご指摘であったと考えている。「てにをは」の修正や勘違いされる表現などについて、座長の責任で再点検させていただく。したがって、最終的な文案は座長に一任ということで、内容はこのままとしたいと考えている。

浜田委員（香川県知事）

○「てにをは」があればということではあると思うが、ここまで議論をしてきて、こういう組み立ての中間整理になったという経緯もあり、そこが変わるようなことは避

けていただきたい。本県も事務局の一翼を担っているのです、最終的なところも是非、ご相談いただきたい。

寺田次長からコメントをいただいたが、時間軸という点では、大内先生から話があったように災害という点だけをみても、新幹線の問題は緊急の課題であると考えている。いわゆる地方創生という観点から、新幹線を軸とした公共交通ネットワークを四国に確立していくことは、今そこにある課題・危機であると考えている。

正司座長（神戸大学大学院経営学研究科教授）

○委員の皆さまの意見をまとめたものであり、趣旨を変えることがあってはならない。JR四国と4県の事務局の意見を聞きながら、むしろ誤解を招くような表現があった箇所だけ、場合によっては修正するという意味である。

#### ④県別の状況等について

飯泉委員（徳島県知事）より、「徳島県資料」について説明

○次世代地域公共ビジョン策定について、この懇談会に先んじて平成29年5月、国、全市町村、鉄道、バス事業者からなる「徳島県生活交通協議会ワーキング部会」を立ち上げ、次世代地域公共交通ビジョンを策定することとした。ビジョン策定委員会については、今申し上げたメンバーに加え、各分野として学識、タクシー、観光、教育、福祉、ITに詳しい方に参加していただいている。徳島県が今年中に策定を目指している「次世代地域公共交通ビジョン」の3つの柱と6つの処方箋ということで、まずは「公共交通の最適化」の柱として、モーダルミックスの推進、そして特にこだわっていききたいのが新たな運行形態の導入である。資料にはスクールバス、福祉バスだけを記載しているが、ホテル、旅館あるいは様々な飲食業のところにもバスがある。しかし、縦割りということもあり、なかなかこれを横軸に使うことができない。例えば、AIを活用すれば、それぞれが空いた時間帯を立ちどころにマトリックスで示すことができる。これを地域のコミュニティバスや二次交通のインバウンド対策に使う。これを求めていきたい。先ほど、吉井委員、土井委員、大内委員から災害の対応やハード面の技術革新が必要であるとの話があったが、それが高知県とともに導入を進めているDMVの活用であり、いよいよ来年営業運転を予定している。また、「利便性の向上」として、つなぐ仕組みの構築が柱としてあり、先ほど申し上げたMaaS、特にSociety5.0、5GをはじめとするIoTビックデータ、AIを活用することにより、公共交通のオープンデータ化、配車システムの実装などがある。配車システムについては、既に実証を終えて実装の段階に入ろうとしている。「利用促進」についてだが、こちらもインバウンド対策として、様々な形でのフリー乗車券、半井社長から課題として縦割りになっているとあったが、それをモーダルミックスで一本化していく、こうしたものも今後の方向性として必要となってくると考えている。次に「地域で支える意識の醸成」だが、地域の方にこの意識を持っていただく必要がある。青木委員からも話があったが、温暖化対策としてマイバック運動やレジ袋の有料化だけでなく、公共交通機関に乗ろうとする意識をどう作り上げていくのか、マイレール、マイバス意識の醸成を進めていきたい。

このビジョンが策定できるのが今年であり、それを先取りしたのが次のページとな

る。DMV導入に向けた取り組みについてだが、世界初のものを阿佐海岸鉄道で導入しようとしている。このDMVは、鉄道とバスの両方の機能を持っているので、中山間地域をコミュニティバスとして回り、そして鉄道として主要な箇所へ道路の渋滞関係なく走ることができる。特に本県の南側の地域は、道路と鉄路が並行するとともに、崖ですぐ海という構造であり、三陸海岸と同じ状況である。東日本大震災では三陸鉄道が復旧するのにかなりの時間がかかった。しかし、DMVであれば、道路が残れば道路、鉄路が残れば鉄路、両方が駄目になった場合は、どちらかを整備することにより、短時間で公共交通が復活する。災害に強い公共交通を確立することができる。鉄道局の寺田次長がお越しになっているので、お伝えしておきたい。DMVについては、国の技術審の方の評価もいただき、導入できるようになったが、今は阿佐海岸鉄道のみ走らすことができる条件となっている。当然、営業運転をして安全性を確保されてからにはなるが、これを牟岐線にもお願いしたい。JRとの相互乗入れが可能になれば、都市間交通への活用やバスとのモーダルミックスも進めやすくなる。この点について持ち帰りご検討いただきたい。次に、配車システムの実装についてだが、デマンド型乗合交通実証というものであり、タクシーをコミュニティバスとして使用する。しかも、その配車システムをAIで行うものである。電腦交通がこの実証を終え、いよいよ実装の段階となる。実証実験を行っている阿波市には駅がないが、その周辺の市の駅、例えば鴨島駅などに市域を超えて結ぶなど、新たな形で利用促進を図っていきたいと考えている。最後にインバウンド向けの企画乗車券の発行について、資料にはバスを記載しているが、先ほど半井社長にお願いしたとおり、是非、他の公共交通機関との連携を図っていただきたい。

#### 浜田委員（香川県知事）

○香川県においては、これまでも申し上げてきたが、段取りとしては、懇談会において中間整理がなされた後に、その方向性を踏まえて、学識経験者、各市町、交通事業者等で構成する県別懇談会を開催し、利用促進・利便性向上策を中心に議論を進めたいと考えている。従って、他県のような、先行している資料はお示ししていないが、県別の懇談会を開催するに際し、各市町、交通事業者等に、JR四国の現状等について理解していただく必要があるため、この4月に各市町に対し、JR四国から経営状況や本懇談会の議論に関する説明をしていただいた。更に6月には、各市町や交通事業者を対象としたJR四国の取り組みに関する意見交換会を開催し、経営状況について情報共有を図るとともに、各市町から参考となる利用促進策の取り組みについて、意見交換を行っているところである。今後、中間整理を踏まえ、地元各市町、交通事業者と連携して、JR四国との連携協定などの取り組みを含めた観光・インバウンド等の利用促進策、そして、まちづくりなどと連携した利便性向上策について議論を深め、できれば今年度末を目途に利用促進策を取り纏めたいと考えている。

神野氏（愛媛県副知事、中村委員〈愛媛県知事〉の代理）より、「愛媛県資料」について説明

○愛媛県では、鉄道をはじめとした公共交通の維持活性化を図るため、実効性のある利用促進策を検討することを目的として、沿線の市町や交通事業者等の参画をいただ

き、6月5日「愛媛県鉄道ネットワークあり方検討会」を設置した。検討会では松山市近郊などの利用の多いエリアでの利用を更に伸ばし、県内全体の活性化を図る方針を確認したうえで、WGによって検討を行うこととした。9月9日、2回目の検討会を開催し、今後の方向性として、「生活利用の促進」「観光利用の促進」「交通機関の相互連携促進」等について検討を深めていくことを確認した。なお、予土線については、高知県とも連携を図っていきたい。

最後に、先日、四国向けのTV放送「どうなる四国の鉄道」にて予土線の紹介があったので言及したい。放送では県と地元市町、地元住民の皆さまが協力して、予土線を応援する取り組みが紹介された。その中で、松野町の女性グループの方が、「予土線あつての松野町です。そして松野町が生きていくための命綱ぐらいに思っている。」との発言があった。また、言うだけではなく、自分達に何ができるのかということで、松野町で協議をしていることが紹介された。まさに我々も思いは同じであり、この路線の利用促進策について引き続きしっかりと取り組んでいきたいと考えている。

川村氏（高知県中山間・振興交通部長、尾崎委員<高知県知事>の代理）より、「高知県資料」について説明

○まず初めに、高知県では、これまでも、四国の新幹線の早期実現と「公共交通ネットワークの骨格となる鉄道を将来にわたって維持する仕組みの確立」ということで、JR四国への支援スキームを抜本的に再構築することと、四国の鉄道ネットワークの一部を構成する第三セクター鉄道への支援の強化について、機会あるごとに知事が国へ政策提言を行っている。

そういったことから、（中間整理の）方向性としては一致しているのではないかと考えている。

高知県では、今年3月22日に開催された「第四回懇談会」の後、知事が会長となり、翌月4月25日に「高知県鉄道ネットワークあり方懇談会」を立ち上げた。

検討状況について、土讃線と予土線の2つのグループに分けて検討を進めており、JR四国をはじめ県内交通事業者や自治体、学校関係者、沿線住民の方などにご参加いただいている。予土線WGは2回開催し合計66名が参加、土讃線WGは1回開催し28名が参加している。内容としては、各グループに分け、それぞれのグループには必ずJR四国や地元の交通事業者にも入っていただき、グループワークによる検討を行い、観光や日常の利用促進策について知恵出しを行ってきた。こうした中、四万十町では、利用促進策として、職員の勤務時間を公共交通の時刻に合わせることでできる特例措置を実施し、少数ではあるが予土線の利用にもつながっているとお聞きしている。

3ページ目には、これまでに出示された提案の一部を記載しているが、他県の取り組み内容と重なるところもある。これらの提案について議論することを目的として、10月9日に「第2回高知県鉄道ネットワークあり方懇談会」を開催し、提案の実現性について意見を聞いたところである。一部の提案については、事業者から、運転士が不足していることから難しいといった意見もあった。一方、予土線については、利用者の減少から減便となっている。今後、益々利用し難いものになり、更に減便が進むと、更に乗らなくなるという負のスパイラルに陥ると考えている。利用を増やすには、

地元の方の外出機会を増やすことが重要であり、そのための移動手段の確保は大変重要と考えている。

例えば、鉄道の走っていない隙間にバスを走らせて、移動手段を確保するという考え方もあるのではないかと考えている。より効果を高めるためには、鉄道とバスの共通切符というのも一つの方法であると考えているが、仮に実現するとしても、事業者間同士の調整が必要である。今後、出された提案を実現するため、次のステージとして事業者間同士が調整する場面が不可欠である。県がコーディネーター役となりイニシアチブを取りながら、出された提案を具体化していこうと考えている。具体化された施策についてはPDCAを回して、県民に示し再びアイデアを求めるなど、県民を巻き込むことも重要だと考えている。

半井委員（四国旅客鉄道株式会社社長）

○本日は、大変活発なご議論をいただき感謝する。また、この2年間、5回にわたり忌憚のないご議論・ご意見をいただいたことに改めてお礼申し上げますとともに、本日、中間整理という形で今後の検討すべき事項について、スケジュールを含めまとめていただいたことに厚く御礼申し上げます。

各県で勉強会も進んでいるが、重要なのはこれからであり、提案される施策について、私共も積極的に取り組む必要がある。実際にやってどうなるか、しっかりとPDCAを回して検証していきたい。そこで重要となるのは、他の事業者との連携である。そういった意味でも行政の方々にはご協力をお願いしたい。こういったことを繰り返しながら、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けて取り組んでいきたい。

次に、経営問題についてだが、現在、中長期の計画を策定中であり、皆さまに一度、お示ししたいと考えている。また、自助努力を超えた部分については、どのように支えていただくかを国とも相談して参りたいと考えている。

本懇談会については、これで終わりではなく、各県での検討状況の把握やご支援をいただくとともに、私共の経営問題を開示する場としても活用して参りたい。

国土交通省鉄道局 寺田次長（オブザーバー参加）

○先ほど、各県の皆さまから取り組みについてご紹介いただき感謝する。飯泉知事からは、パターンダイヤなど、先進的リーディングケースになる取り組みについて、自ら強力に進めていただき感謝する。お話のあったDMVについては、持ち帰り確認させていただく。繰り返しになるが、半井社長からもあったように、各県での検討を進めていただくことを私からも願います。

正司座長（神戸大学大学院経営学研究科教授）

○こちらからも、我々の背中を押していただけるように是非とも、フレキシブルによりしくお願いしたい。

⑤今後の進め方について

事務局

○本日、ご議論いただいた「中間整理（案）」については、合意をいただけたという

ことで、基本的にこのままではあるが、「てにをは」的なところを座長と事務局で最終確認のうえ、案を取った形で、本懇談会の「中間整理」として、公表させていただきたい。また、本懇談会については、今後も存置し、県別会議等における議論についても、引き続きご支援いただきたい。なお、次の懇談会については、現在のところ開催時期を定めていないが、必要に応じ開催したいと考えているので、ご協力をよろしくお願いしたい。

以 上