

「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」  
第三回懇談会 議事要旨

1 日 時 平成30年9月5日（水） 10時00分～12時05分

2 場 所 JRホテルクレメント高松（高松市）

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 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 海野副知事（代理）、香川県 浜田知事、愛媛県 上甲特別参与（代理）、  
高知県 川村中山間振興・交通部長（代理）、四国市長会 大西会長（高松市長）

（※四国町村会 池田会長（中土佐町長）は欠席）

（国）

四国地方整備局 平井局長、四国運輸局 大谷局長

（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）懇談会座長挨拶

（2）JR北海道の経営改善について〔国土交通省鉄道局〕

（3）議 題

① JR四国の最近の状況について〔JR四国〕

② 中間とりまとめ（案）について〔事務局〕

③ 意見交換

## 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) J R北海道の経営改善について〔国土交通省鉄道局〕

国土交通省鉄道局 寺田官房審議官（オブザーバー参加）より、提供資料をもとに J R北海道の経営改善について説明。

### (3) 議題概要

#### ① J R四国の最近の状況について〔J R四国〕

半井委員（四国旅客鉄道株式会社社長）※提供資料をもとに説明

○ 弊社の最近の状況と、今後の検討で新たに加えて頂きたい「防災対策」、「人材確保」という観点について申し上げたい。

まず「防災対策」についてだが、7月の豪雨災害では、当社の線区もかなりの被害を受け、いまだ一部区間で運休が続いており、大変ご迷惑をおかけしている。また、復旧に際しては、関係の皆様にも多大なご支援、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。皆様のご協力により、当初見込みより全体的に運転再開が前倒しとなっている。

今回の豪雨災害では、収入の半分以上を稼ぐ予讃線が被災し、減収見込みは通年で約10億円、これは事業計画の収入全体の4.3%にあたる。復旧費はバス代行なども含め20億円規模を見込んでいる。今後、関係の皆様とも連携して

「四国観光復興キャンペーン」を展開し、早期復興に取組み、収入確保にも努めたい。ただ減収については、他交通モードへの転移も危惧しており、長期にわたる影響の可能性もあるので、その対策にも取組みたい。

昨年も予讃線で護岸損傷の被害を受け、7月豪雨以降も台風が3回来襲したが、激しく気象が変化している中で、防災対策が一層必要になってきたと感じている。防災対策については、これまでも国や自治体の補助等を頂き、優先順位を決めて計画的に進めているが、路線全体の75%が経年80年を超えるため、全線区の防災強度を上げることは非常に難しく、防災対策に要する費用の増加が重く負担としてのしかかり、現在の鉄道ネットワークを維持することが、だんだん難しくなってくると感じている。

次に、「人材確保」についてだが、人手不足は、各業界、特に地方で深刻化しており、当社グループでも昨年あたりから人手不足に悩まされている。このことは公共交通も同じことが言える。既にバス業界では人手不足が言われており、当社においても、国鉄採用社員の大量退職を迎えるにあたり、新たな社員の採用も厳しい状況になってきている。公共交通を担う人材の確保が課題になりつつあり、それへの対応、例えば運行体系の見直しなども考えざるを得なくなりつつある。

#### ② 中間とりまとめ（案）について〔事務局〕

事務局より、資料6「中間とりまとめ（案）」について説明。

### ③ 意見交換概要

浜田委員（香川県知事）

○ 私からは三点申し上げたい。

一点目は、この議論の原点は、低金利により国鉄改革のスキームが機能しなくなっていることであり、国において持続的なスキームを再構築して頂くことが必要ではないかということだ。中間とりまとめ案13Pの第2パラグラフで、「国として取り組むべきこと、地方自治体として取り組むべきことをきちんと整理し、事業継続を可能とするスキームの再構築を図るべき」とあるが、一義的には国においてスキームの再構築が必要ではないかと思う。JR北海道については、国の監督命令と支援がセットになっており、こうしたやり方をJR四国にも当てはめられるのではないかということをお大変懸念している。

13Pの『「JR四国の財務基盤の安定化を図ることが可能となるスキームを導入する必要があり、今後、国に働きかける必要がある」との意見がある。』という点については、単に意見があったということではなく、今後、当懇談会で議論を深め、具体的な提言としてとりまとめ、示していく必要がある。

また、13Pに「部分的な設備の公的整備・保有」について問題提起されているが、国鉄から引き継いだ鉄道施設の老朽化対策については、全国的な問題だと思いが、国の支援が必要と思っており、具体的には13P（1）の第3パラグラフ「国鉄から引き継いだ鉄道施設は・・・」という部分に、「国の支援」ということをきちんと提言として盛り込んでほしい。

二点目、JR四国の経営努力については、この中間とりまとめ案でも言及されているし、既に中期経営計画を策定して目標利益を設定されていることは承知しているが、JR北海道の例を参考に、一層の経営状況の開示とともに、短期計画、長期プランの策定、その間にある中期経営計画の見直しなどを行って頂き、当懇談会の場でお示し頂きたい。

三点目に今後の進め方についてだが、交通ネットワーク、四国全体の鉄道ネットワークの維持に関わる議論を、方向性も定まらないまま県別の会に移して検討を進めることはできない。この懇談会において、具体的なネットワーク維持の方向性として、廃線やモード転換、上下分離、自治体による経営支援などについて、明確な方向性を示すとともに、今後、この懇談会と県ごとの懇談会が、どのようなスケジュールで議論を進めていくのか明確にしてほしい。

海野氏（徳島県副知事、飯泉委員〈徳島県知事〉の代理）

○ 四点申し上げたい。

一点目、いまの国の支援スキームでは厳しい経営状況には対応できないと思っている。国の役割や新たなスキームの構築についてさらに踏み込むべきと考えている。

二点目は地域との協調。路線維持のためには、地域とともに考える仕組みを作っていくことが必要だ。中間とりまとめ案の「JR四国の経営努力」の中で、列

車の減便や駅の廃止等の記載があるが、企業の論理ではなく、関係者と合意形成を図る仕組みをしっかりと考えていくべきだと感じている。

三点目は、フィーダー交通との連携。本県では協議会を設置して、鉄道、バスの運行の効率化、乗り継ぎの利便性向上といったところを検討している。今年度はビジョンの作成に着手しているが、この部分はしっかりした連携がないとできない。その関連で、パターンダイヤの導入により、逆に所要時間が長くなってはならない。

四点目、DMVは、東京オリパラまでに高知県等とともに運行したいのでJR四国にも御協力頂きたい。あわせて、牟岐線の南部は観光資源が豊富だが、唯一観光列車が走っていないので、その点も配慮頂きたい。

上甲氏（愛媛県特別参与、中村委員〈愛媛県知事〉の代理）

○ 7月豪雨災害に際し、国、四国各県に大変なご支援を頂き、感謝申し上げます。

JR四国におかれても、早期復旧に全力で取り組んで頂き、代替バスの円滑な運行にもご配慮頂いている。卯之町～宇和島間は想定より相当早く再開予定ということで、感謝している。復興キャンペーンについても引き続きご協力をお願いしたい。

中間とりまとめ案について、JRは、本州三社と、四国や北海道とは状況が異なっており、格差が著しい。経営安定基金の運用益で損失を補填する現行制度が充分機能していないことは、分割民営化のスキームが原因である。これを、経営努力、地域での取組みで対処することは困難な状況にあると思っている。中間とりまとめ案は、全体として、自治体とJRとの連携による利用促進、自治体による財政負担の検討等に力点が置かれた書き方であり、もう少し国の具体的な対応を記入すべきではないか。

JR四国の経営努力については、効率化や非鉄道部門での収益確保等、収支改善に努力されていることは理解しているが、さらに徹底したコスト削減、経営基盤強化に努めていただくという面についても、もう少し具体的な内容を明らかにしてほしい。

具体的な国の支援スキームなどが見えていない段階で、県ごとの検討は時期尚早ではないか。

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）

○ 本県では土佐くろしお鉄道を設立・維持しており、その経験から、JR四国の経営努力、苦勞して頑張っておられること、ローカル鉄道を維持することの大変さについては痛切に感じている。

高知県としても、国鉄改革時のスキームが機能しなくなっていることの検証や、その再構築を抜きにして、地方自治体に支援を求めるのは、県民や議会に対して説明が難しいと考えている。

上下分離の話も出ているが、高知県では、土佐電鉄（当時）の路面電車の上下分離について、議会の特別委員会で議論された際、給与も含めた経費削減の必要

性など様々な意見や議論があり、時期尚早として実現に至らなかった経緯もある。上下分離により、自治体の支援を求めるのはハードルが高い。

公共交通の利用促進は真剣に考えるべきである。我々は鉄道だけでなく路線バスの運行にも非常に苦慮しており、路線バスと普通列車の連携など、モード間を超えて議論していくことが必要だと感じている。

#### 事務局

- 国の支援、国鉄改革の問題等については、頂いた意見を踏まえるが、一方で、いまの鉄道のご利用実態、J R北海道での議論の経緯も含め、事務局として、意見をとりまとめていきたい。

J R四国の経営努力という点については、この懇談会は公共交通ネットワークのあり方を議論する場であり、詳細なデータは開示していなかったが、今後、経営見通しを開示し、説明していくように取組みたい。輸送改善、パターンダイヤやフィーダー交通については、MaaSの視点を含め、公共交通をいかに連携して利便性を上げるか、検討を深めたい。一方、列車の減便に対する意見もあったが、コストや人材確保の問題も含め、議論をしていきたい。

今後の進め方だが、ご指摘の通り、これまでの懇談会では公共交通ネットワーク維持の方向性というところまでは至っていないので、再度この懇談会を開催して、長期的な輸送動向、J R四国の長期見通しもお示しし、その中で具体的にネットワーク維持をどう考えていくのか、どんな方向性で議論をするのか、諮っていきたい。また県別の懇談会は、各県と相談しながら、並行した形で調整をさせて頂きたい。

#### 千葉委員（四国経済連合会会長）

- 中間とりまとめ案は、具体性という点でまだ欠けており、県ごとの議論に向けては、もう少し具体的な方向性を出し、それについて協議することが必要だと思う。

四国の新幹線の動きだが、この1年間で良い方向に動いていると感じており、国においても前向きに検討する動きがある。新幹線は夢物語でない。今回の懇談会は「既存のネットワークの維持」のみが議論されているが、「高速鉄道ネットワーク」も一緒に考えないとうまくいかない。

例えば、リニア中央新幹線の大阪延伸を1つのターゲットとし、この時までには四国に新幹線が入るという強いビジョンをもって、既存の鉄道ネットワークをどうするかを考える必要がある。鉄道ネットワークとして維持すべき部分は維持するが、鉄道は難しいのでバスに転換するというのもありうる。また、経営主体についても、J Rがいいのか、自治体も含めた三セクがいいのか、いろんな方式がある。今後具体的な検討を進めるにあたって、新幹線整備をベースに置きながら、四国の鉄道ネットワークをどう構築していくかの検討を進める必要がある。

清水委員（四国鉄道協会会長）

- このネットワークの議論を行うにあたり、新幹線の議論は表裏一体だと思う。今回の豪雨災害でも、新幹線は問題なく走っている。新幹線整備は、地域振興やインバウンド対策に加え、災害対策にもなる。

JR四国の経営問題となると、「何が経営の核なのか」ということになるが、新幹線という核があれば議論が進む。ネットワークの議論において、新幹線の議論は欠かせないのではないかと。金利がほぼつかない状況の中、経営安定基金の一部を使えば、瀬戸大橋に新幹線を作れるのではないかと。新幹線は、30～40年先の議論となりがちだが、「10年くらいで出来るんだ」という、JR四国の戦略と覚悟を示し、そのうえでネットワークをどう維持していくか、表裏一体の議論をすべきではないかと。

事務局

- 新幹線の必要性は認識しており、地域で理解が深まっているという記載をしている。一方で、いまずぐには難しいので、新幹線が来るまでの期間について、鉄道、四国の公共交通をどうするか議論を経たうえで、次のステップで新幹線を含めた形で検討を進めたいと考えている。

大西委員（四国市長会会長（高松市長））

- 北海道庁での勤務経験があるが、北海道関係者から、JR北海道の路線廃止の問題は大変だと聞いている。それだけ、北海道では地域の反発があり、いまだに修復できていない状況と聞いている。少なくとも、地域との合意形成のやり方は、JR北海道を反面教師として慎重に進めて頂きたい。

これまでの2回の懇談会を通じ、中間とりまとめ案として総論的なものはまとまったと思うが、それを地域に下ろして具体的な議論に繋げていかなければならない。次は各論だとなると、JR北海道のように、維持するのか、バスにするのかという単純な議論に陥りがちなので、この懇談会の総論的な枠組みをきちんと維持し、四国新幹線の問題も踏まえたうえで、具体的に各地域との間で話し合うという形をぜひ取って頂きたい。

高松市では、人口減少、超高齢化社会をにらんで、平成25年に公共交通利用促進条例を作り、コンパクトなまちづくり、公共交通を中心にネットワークを機能させ、厳しい環境の中でも持続可能な活性化されたまちづくりを進めようとしている。四国の各都市、特に県庁所在地を中心とした都市はそのような方向性を持っている。

そういう中で、いかに鉄道ネットワークに踏み込むか、将来的に、国、県や自治体の役割分担の下にどうやっていくのか、地域の中で議論を進めなければとは感じている。ただ、いきなり県ごとでいいのか、もう少し地域の関係者と話し合いをしていただければと思う。

いずれにせよ、自治体としては、鉄道ネットワークは非常に重要なインフラ基盤であり、超高齢化、人口減少時代を迎えるからこそ、これまでより重要視しな

ければならず、市長会でも懇談会の内容を話していただく機会も設けながら、地域とのやりとりを始めて頂きたい。

大内副座長（高知工科大学システム工学群教授）

- J R 四国の経営努力に関して、現時点でやれることは全てやっていると思う。あの程度の輸送密度でも特急は1時間に1本来る、運賃は割引切符を使えば半額で、この人口密度で当たり前のように利便を享受していることは非常にありがたい。

あと一点足りないのは安定輸送。大雨が降ればすぐ止まり、特に高知は鉄道が一番あてにならない。これをみんなで支えるスキームを作り、安定輸送を確保して、鉄道離れがこれ以上おきないようにしなければならない。構造物の補修補強は早いほうが経済的であり、早く取り組むべき。20年前、災害で土讃線が3ヶ月不通になったが、他交通機関への転移があったと思っている。大災害があつて何か月も止まると、それだけで鉄道の利用者が減って戻ってこない。とにかく早めに、安定した災害に強いインフラを構築すべきだと思う。

新幹線は早くても15～20年後で、その間が大変な話で、「新幹線がある」と楽観視するのではなく、その間に鉄道離れが起きれば、新幹線のお客さんも少なくなるという危機感を持つべきだ。

渡邊委員（四国商工会議所連合会会長）

- 今回の中間とりまとめ案だが、これまでの議論がよくまとまっていると思う。では次にこれをどうするかという問題になる。基本的には、1つは国との問題、1つはJ R 四国としてやるべき課題、そして今後の進め方になると思う。

県ごとの議論は時期尚早ということだが、そうであるならば、この場で今後何を議論していくのかということを考えていないと論点がバラバラになるのではないか。J Rが行う利便性の向上や連携等は既にかんりのことをやられていると思う。そこで、経営安定基金の運用益による補填という機能が果たされていない状況で、どうやって国との関わりを持っていけるのか。例えばそこに論点を絞っていけばどうかと考える。

土井委員（大阪大学大学院工学研究科教授）

- この懇談会は、あり方に関する議論の場なので、新幹線の話はないにせよ、総論としてはまとまってきたと考えている。一方で、県別の議論に移していくときには、まだまだ問題解決の思考が足りないところが気になっている。これからはインターモーダルな交通を前提としながら、問題解決を横断的に考え、ネットワークデザインの議論を深める必要がある。

ネットワークデザインとは、モビリティの基盤となる公共交通のネットワークとしてのつながりを、可能な限り可視化することである。そして、人、まち、社会がより良くなるような政策戦略レベル、これはコンパクト+ネットワーク、まちづくり、MaaSといった議論。そして実施運用レベル、これはパターンダイヤ

や、フィーダー連携など。こういう様々なレベルの思考を繰り返し、モビリティのリノベーションを生み出していく。

また3つめのレベルとして、関係性のデザインが必要である。これは、国の支援のあり方、国、県、基礎自治体、住民の適切な役割分担をどうしていくか。そういった3つのレベルをもう少し明確にして、それぞれのレベルで何を共通項として各県が持ち、あるいは各県の固有なものとして何を検討していくのか、こういった議論の下地を県別の議論に進む前に整えて頂ければありがたい。

正司座長（神戸大学大学院経営学研究科教授）

○ 国鉄改革で鉄道事業法ができたが、基本的な鉄道事業の条件として、基本は採算ベースでと書かれていて、交通政策基本法成立後もこの点は変わっていないままである。国が別で法律を作った整備新幹線といった例外はあるが。

また、21世紀になり地方分権へと大きな枠組みが変わってきており、その中で、急いでやるべきことはやり、言うべきことは言っていき、全体の議論として変えていくことは変えていくということをやらないといけないのだろう。これを理解頂いたうえで、前に議論を進めていきたい。

半井委員（四国旅客鉄道株式会社社長）

○ 進め方のイメージだが、中間とりまとめ案の「Ⅲ. 必要とされる鉄道路線の維持に向けた具体的取り組み」のうち、「3 スキームの再構築」については、本懇談会で引き続き、当社の経営努力、今後の見通しを明らかにしながら、検討、審議頂くことになろうかと思う。

一方で、「1 鉄道を利用しやすい環境づくりの推進」の部分、すなわち、行政と連携して利用しやすい環境づくりを進めるという議論は、大筋が決まらなくても、個別に進められる話ではないかと考えている。地域と丁寧に協議しながら進めてほしいという要望もあったので、それも踏まえ、県別の懇談会を、並行してやっていきたい。しかし根本に関わる部分は、引き続きこの懇談会で議論するイメージで考えている。

青木委員（同志社大学商学部教授）

○ 国のスキーム見直しで言えば、経営安定基金は、昭和62年の高速道路ネットワークを基本として査定されたものと考えている。それが5倍以上にも伸びて、競争が激しくなっている状況で、やはり見直しが必要ではないかというスタンスはある。それは各県から主張して頂きたい。

一方で、1987年の民営化の後、2000年前後の規制緩和で、国のスタンスは「地域の交通は地元で考えなさい」となっている。決してそれが良いとは思わないし、基本的に国ももっと関与すべきだと考えているが、県別の懇談会の中では「鉄道路線は不要」という話ではなく、「県としても必要だ」ということを国に示す必要があると思う。その中で「JR四国と一緒に維持し、利用促進を図るから、国もスキームを考え直して」というセットで主張すべきではないか。少



し自分の考えと矛盾しているが、今回の議論としての意見を申し上げた。

吉井委員（愛媛大学大学院理工学研究科教授）

- 鉄道事業での採算確保が難しいというのは共通認識だと思っている。仮に新幹線が来ても、需要が十分にあると思えない。それゆえ上下分離方式という提案が出ているわけだが、下は国が持つとは限らないが事業者が負担しない。これは道路と同じで、社会インフラとして鉄道の空間を用意すること。道路に比べて鉄道の優位性は大量輸送に尽きるので、少なくとも新幹線レベルの災害に強い高規格な空間を用意して、そこを鉄道や他のモードが共同で効率的に使うことを考えてほしい。

国と地域という話が出ているが、まちがいなく国の発展を支える重要なインフラであることは共通認識だと思うので、やはり国を中心に、地域、事業者がセットになって、鉄道ネットワークでなく交通ネットワークのあり方を考えて頂ければと思う。

井上委員（四国地方交通運輸産業労働組合協議会議長）

- 国鉄改革、分割民営化の時点に帰ってもう一度整理すべきではという議論であったが、同意見を持っている。

先だって高知新聞に、「JR四国さんへ」と題する小学6年の女の子からの投書が載っていた。無人駅を猛スピードで通過する特急は怖いという内容であった。大都市では、ホームドアなど安全対策が進んでいるが、ローカル鉄道の実態は、この投書の通りである。所要時間は短縮されたが、特急を利用されない利用客からはこういった声上がる。

まずは、安全対策も含めたこういった部分への設備投資が重要であると思っているが、自治体は、域内の公共交通維持にもたくさん支出して、既に手一杯であると思う。できればJR四国に対しては、国鉄改革、分割民営化に立ち帰って議論すべきで、あるいは7社あるJRの再編についても手をつけることをしなければ解決しないのではと思っている。

とりわけ地方において、公共交通が事業として成り立っていない現状にある中、交通政策は国策でなければ、国民の移動を保証することはできないのではと思っている。

浜田委員（香川県知事）

- 非常に重い課題を抱えた懇談会であり、かつ、こういう審議会的なものを各省や自治体で行う場合、最終的には事務局である各省や自治体が責任をもって対処していくという前提がある。今回のテーマは、JR四国が非常にご苦労されており、我々も何とかしたいと思っており、国・鉄道局にも同感頂いていると思うが、最終的に誰が責任を持つのかということになると、進め方自体が難しいと思う。

進め方で言えば、並行で県別に進める前に、全体の懇談会が必要だと思ってい

る。またその後、仮に県別の議論に入っても、全体の懇談会と地域の懇談会が並行し、交互に開催する必要がある。

新幹線について需要が無いという話もあったが、B/Cはちゃんと1を上回っている。それに関連して、上下分離で国が下を持つという議論は初めて聞いたが、JR四国の下部構造を国が持つということであれば大議論が必要で、国の役割として、国鉄改革の再検討の1つの話になるのではないか。

非常に進め方が難しいが、「国が」と押し付けるつもりは全くなく、鉄道局においても、鉄道そのものが重要で、復権させる必要があると考えてもらい、地域においては現にこういう声があるんだという認識を頂き、それをこの懇談会で出して、こういった議論が必要なんだと訴えていく。スピード感が必要なのは仰るとおりだが、「安全も大事だから、国も出すので自治体も費用負担を」と言われても、いまの状況で議会に持っていく自信はなく、国はどうなっているのかという議論に戻ってしまう。そこはご理解頂きたい。

国の方針が基本法あたりから変わってきているのは事実だが、国に対して求めていくのは、そうした枠組みそのものを含めて、地域の公共交通のあり方について変えていくための議論だと考えている。いずれにしても、事務局の一端としてとりまとめ等には協力したい。

正司座長（神戸大学大学院経営学研究科教授）

- この中間とりまとめ案は、まだ議論すべきことも残っていて、70点くらいのもものかもしれないが、これまでの議論の総括として一旦ここでまとめて、ここからの議論をさらに詰めていきたい。（中間とりまとめ案の文言を議論するために）もう1回懇談会を開くわけにはいかないのでも、事務局で調整して皆さんにもお見せし、公表したい。

浜田委員（香川県知事）

- 中間とりまとめ案は、座長と事務局で字句修正して案を取るということではなく、もう一度、この懇談会の場で見ていただく必要があるのではないかと思う。

半井委員（四国旅客鉄道株式会社社長）

- できるだけ早いタイミングで、次の懇談会を開催し、その時にもう一度、中間とりまとめ案を出し、承認を受けて公表したい。そしてその会議の中で、スキーム論などをどうするかという内容もやっていくという方が、合意が得られそうだと感じている。

浜田委員（香川県知事）

- 「とりまとめ」という形で中間でも方向が出てしまうと、自治体の長としては、実現に向けて取り組むことになるので、その位置づけは、非常に慎重に考えざるを得ない。用語の問題かもしれないが、表現というか位置づけについて、「中間的な整理」と考えるなど、調整をお願いしたい。

国土交通省鉄道局 寺田官房審議官（オブザーバー参加）

- 国に対するご注文・ご意見の部分がかなり多く、意見はきちんと受け止めて持ち帰りたいと思う。オブザーバーとして出席しているので、ご意見やご質問に対する直接の回答や意見を伝えるのは控えるが、コメントとして述べたい。

経営安定基金の問題だが、低金利の影響によって想定していた金利が得られておらず、非常に大きな問題だという指摘があったが、私どもも非常に大きな課題だと思っている。一方で、さまざまな追加的支援策を施し、一定の手も打っており、それだけが要因ではないと思っている。

日本全国同じように金利が下がっているが、JR北海道は以前にも監督命令、事業改善命令を出しており相当大変な状況になっている。一方、JR九州は同じように低金利であったが、株式の上場を果たしている。金利低下は大きな要素ではあるが、こうした3社の動きを見ると、金利以外にも考えるべきものがあるのではないか。

大きなものは人口減少だが、各地域に影響を与える度合いも違うのではない。さらに言えば、JR東日本やJR西日本にも地域鉄道の問題があり、廃止を選んだ線区もあるし、自治体と協力して費用を負担して災害から復旧を図る特別な取り組みをした線区もある。そういう意味では、いろんな要素があり、地域の鉄道については新しい局面に直面していると考えており、しっかり向き合う必要があると思っている。

もう一点申し上げる。北海道で議論していると、もっと早くから、いろんな議論や提案をしてもらったら、いろんな選択肢、議論の可能性があったと、自治体の方からしばしば言われる。今後の進め方については、座長や関係の皆さんで決められると思うが、総論的に言うと、できるだけ早くいろんな議論をしていただき、あるいは個別に取り組んでいただければ、私どもとしてもありがたい。

事務局

- 今日の議論をふまえて、懇談会についても一度開催することは、合意がなされたと思うので、時期は未定だが、準備を進めていきたい。また、中間とりまとめ案については、事務局内、座長と相談しながら、次回の懇談会でお諮りする方向で調整させて頂きたい。各県の懇談会については、各県と相談させて頂きたい。

以上