

第31回中四国サミット共同記者会見議事録

令和4年11月14日(月) 15:40~15:55
JRホテルクレメント高松3階 玉藻

○ 司会(淀谷香川県政策部長)

それでは、中四国サミットの記者会見を始めさせていただきます。

質問事項は、本日の会議の議題に関するものに限らせていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

ご質問のある方は、指名させていただきますので、挙手をしていただき、社名を申し出ただくとともに、どちらの知事、会長に発言を求めるかを伝えた上で、ご質問をお願いしたいと思います。

指名させていただいた方には、係のものがマイクを渡しますので、マイクが届いてから、質問を始めていただくようお願いいたします。

○ 朝日新聞

朝日新聞の谷と申します。

議長として香川県知事の池田さんにお伺いします。

まず、議長として、今日の中四国サミットを振り返って総括していただけますでしょうか。

○ 池田香川県知事

はい。私としても初めてのこの中四国サミットになりましたけれども、中四国という、地理的に、同様の課題、共通の面が多い、この中四国の各県の知事様、或いは経済界の代表の方が集まって、共通の課題について、いろいろな意見交換ができたというふうに思い、非常に意義深いものであったと感じております。

○ 朝日新聞

ありがとうございます。

最初の議題のコロナについて、その場で意見交換は行われませんでしたけれども、どういった話し合いがあったのかというのを、大まかにお伺いできますでしょうか。

○ 池田香川県知事

はい。新型コロナウイルス感染症に関しましては、今後年末に向けまして、インフルエンザとの同時流行も懸念されております。その中で、病床確保についてが、非常に重要な課題でありますので、その確保に向けて、しっかりとした、国の支援体制をとっていただきたいということが最も重要なポイントであったと思います。

○ 山陽新聞

山陽新聞の南原と申します。

J R ローカル線の問題について、岡山県の伊原木知事と広島県の湯崎知事にお伺いできればと思うのですが、今日の共同アピールの中でも、要望内容があると思うのですが、特に知事として強調しておきたいこと、それから、県知事として県庁として特に取組を強化していきたいところ。それぞれお答えいただければと思います。

○ 伊原木岡山県知事

ローカル線の問題、それぞれの県にとって非常に、大変な問題であります。岡山県にとっても、この芸備線をはじめ、J R 西日本さんにとっては、経営効率の悪い路線が、少なくとも3路線入っているということで、地元の皆さんの心配も非常に大きいものがあります。

我々とすれば、こういった大きな問題、地域だけで、本当に解決できるんだろうかと。ぜひ、国にもしっかり関与していただきたいというのが、我々の基本的な考え方です。補完性の原則で、市町村の中で完結するような公共交通については、市町村でしっかり対応していただく、地域をよく知っている市町村で頑張っていただくと。我々はこれまでずっと市町村を跨ぐ公共交通については、県もしっかり関与をしていくという方針で、いろいろな公共交通問題に対応してきました。

今回、持ち上がってきたJ Rの経営効率の良くない路線につきましては、県境すら跨っているわけございまして、岡山県の中だけでなかなか完結できない問題でもございます。我々当然、広島県ですとか、鳥取県ですとか、姫新線でいえば兵庫県と一緒にタッグを組んで、相談をする相手ということになるわけですがけれども、ぜひ、国にもきちんと関与をしていただきたいと考えております。

いろいろ我々考えるべきことはあるんですけども、それぞれ関係する団体としっかり相談をして、考えていかなければいけないと思っています。

○ 湯崎広島県知事

はい。ありがとうございます。

地域公共交通のことを考えるにあたっては、その持続可能性が非常に重要だと思っております。これについては鉄道だけではなく、バス、或いは、自家用運転のようなものも含めて、どう作っていくかということを、根本的に考えなければいけないという状況にあると思っております。

ただその中で、鉄道は非常に大きなインフラですし、簡単に始めたりやめたりするということは適切ではないものだと思います。鉄道がある中で、地域公共交通、全体の持続可能性という観点から考えたときに、J Rが、民営化の時に、内部補助をして、ネットワークを維持するという原則のもとで、合意されて、民営化されたものでありますから、その状況が変化をして維持できないという話になっているのですが、そうであれば、どう変化をしたのか

と。J R全体の状況も明らかにしながら、その上で、個別路線の議論をしていくということが非常に重要で、今は個別路線だけを取り出して、いわば、トカゲのしっぽ切りとは違いますが、そういう議論になっているので、それをやっていると、追加赤字になったところはどんどんやめましょうという議論になってしまいかねないので、まず全体を議論すべきではないかと。それが今回の国の提言では行われていないので、そこを改めて議論して、その上で、ローカル線も含めて、維持、ないしは、それも含めた公共交通の持続可能性を議論していくべきだと思っております。

○ 共同通信社

共同通信の浦郷と申します。

地方の鉄道について四国の4県の首長にも伺います。

J R四国は8日、線区別収支では2年連続全8路線18区間の赤字で、今日公表した第2四半期の結果も非常に厳しい経営状況が続いていることが明らかになりました。

四国の件も先ほどの質問とかぶる部分もありますけども、今後の公共交通ネットワークのあり方について、お考えをお聞かせください。

○ 飯泉徳島県知事

まず、徳島から申し上げていきたいと思えます。

実はJ R四国の路線別でいくと、ワーストツー、これがうちの牟岐線に当たるわけなんです。ということで、実は1回この鉄道で廃線であるとか、厳しいと。バス転換、こういった話が出てそれを元に戻すというのがいかに難しいかというのは、例えばJ R北海道の事例見てきても同様なんです。

しかしそうしたものがコロナ禍によって大都市部の上がりでもって、ローカル線を維持してきたと。これがもうもたないというのが、今ご質問のあったJ R西日本、そして何とこれがJ R東日本にも飛び火をするということになったんですね。

こうなる前に、もともと、国鉄改革、昭和62年、この時に、単独では難しかろう経営がということで、三島特例、税制で、財政支援で、J R北海道、或いはJ R四国、J R九州、これらが作られたんですね。

私もその時に担当させていただきましたので、しかしこの中でJ R九州、こちらは必ずしも新幹線ができたから黒字転換したわけではなくて、その波及効果で、地価が特に福岡中心に上がり、マンション、ホテル経営、こうしたもので黒字化をし、そしてこの三島特例から抜けるということになった。

しかし、J R北海道、或いはJ R四国ではなかなかここは難しいところなんです。というこうした大きな流れの中で、私も知事就任以来、必ずや牟岐線、或いは鳴門線、こうしたところの、いわゆるバス転換、或いは路線の廃止、こうしたものが打ち出されてくるであろうということがありました。実は今国において、国、県、市町村、そして関係する事業者、

皆が集まって協議会を作っというとしている。

実はもう先行して徳島の場合はそれを作って、まず初めに行ったものが、四国初のパターンダイヤ。これ、つまり牟岐線で00分30分、これ徳島駅出発ですね。高齢者の皆さんがたも時刻表覚えなくてもわかる。じゃあこれで何のプラスがあるのか。南小松島駅のところに、実はこれで定時性が担保できますので、路線バスを集約したんですね。これによって実はバスもJRも、乗降客が増えるということになりました。これが今パターンダイヤを他の路線にも、JR四国、広げようということになりました。

次に今度は日本初、これは何かというとパターンダイヤによって、阿南から南の牟岐線、本数が大幅に減ったんですね。学生さんにとってみると、例えばクラブ活動があったりして、じゃあ乗れない、じゃあ帰れないということになる。ただここに同時並行して走っている徳島バス的高速バスが、普通は高速バス甲浦から阿南までの間降りれないんですね。しかしそれが途中で降りれるように、まずはしていただいて、しかし、JRの定期でもって、実は高速バスに乗るとまた一から料金取られるんですね。何とかならないか。これをJR四国と、そして徳島バス、お互いに何とかしてもらいたいと提言をさせていただいた結果、日本初の独占禁止法の特例がこのエリアに導入をされて、共同経営というものができるようになりました。これによって結果、実は本数が増える、そしてお互いに収益が上がるということになりました。

そして最後、今度はそこから先、高知まで走っている、阿佐東線、世界初、DMVの導入と。それでDMVに乗りにくる人たちはそれが目的で来るというアンケート調査すでにできております。これによって、阿波海南までの間、この乗降客が非常に増えている、阿佐東線も増えている、こういった形になりました。世界初、日本初、そして四国初、こうしたものを導入し、これをさらに横展開、全国展開していくことによって、何とか日本のこの鉄道を守る、そして鉄道を守るだけじゃないんですね。つまり高齢者の皆さん方、中山間地域の足がなくなる、免許返上したいけど無理だ、こうしたものを。また、いよいよインバウンド再開となった二次交通、その足音、こうしたことがこれらをモデルとして、何とか維持、或いは発展することができるんじゃないか、しっかりと四国挙げて、また日本全体全国知事会ともども、しっかりとやっていきたいと思っています。以上です。

○ 池田香川県知事

香川県からでございますけれども、JR四国を含めまして地域の住民の足になっている鉄道については、これは事業者だけの問題ではなく、行政が関与してしっかりと維持をしていかなければならない。そういう課題だというふうに思います。

それと利用してもらわないといけないという面もございます。今、飯泉知事がおっしゃったような、いろいろな利用してもらえよう工夫ということも必要ですけども、それを生かして住民の方も利用していただく、こういったことも必要だと思います。

そういった協力も得ながら、先ほど言いましたように、事業者だけに任せるということで

はなく、国、県、市町が一緒になって、しっかりと維持をしていく、このようなスタンスで取り組んでいきたいというふうに考えております。

○ 濱田高知県知事

それでは、高知県から申し上げます。

冒頭飯泉知事から話ございましたように、J R 四国ないし北海道は、他の上場された西日本や東日本とは条件がもともと異なる中で国鉄改革が行われたという前提がまずあり、そうしたものを踏まえて今回、J R 西日本、或いは東日本で話が出てくる前の段階から利用促進策やダイヤの工夫など四国4県、J R 四国と一緒に、取り組んできたということが、自負としてございます。

今回こうした形で、国も検討会を開き、新しい支援の枠組みを考えながら、今後のあり方に関して、国としても関与していこうと、一声を示されたので、そのこと自身は一つの前進だというふうに思っておりますけども、国の関与支援、これが具体的にどういう形で展開されるかということもしっかり見極めたいというふうに思うし、高知県の場合、愛媛県との間の予土線がかなり収支が悪いというお話があるが、これもいろんな取組を既にやってきているので、そういったものを踏まえて、国における方針の具体的な中身がどうなっていくか。そしてJ Rの考えがどうかということもお伺いしながら、対応を検討して参りたいと思っております。

○ 田中愛媛県副知事

愛媛県です。

在来線のネットワークの維持に関しまして、広島県知事、それから徳島県知事にお話いただきましたように、路線単位での縮小均衡を図るのではなくて、J Rの分割が行われた当時に立ち返り、今後のあり方について大きな視点で議論されることが必要な時期に入っているのではないかなと思います。

そして、愛媛県と高知県の間の予土線の活性化については、J R 四国と連携しながら、そして、もちろん高知県と一緒に沿線の自治体の観光まちづくりを応援することで活性化を図っていきたいと思っておりますが、やはり新幹線等の強い収益基盤を持つJ Rと、そうでないJ R 四国のような地域との格差というのは、国が是正する観点で、国のほうにも考えていただく必要があると思っております。以上です。

○ 司会（淀谷香川県政策部長）

それでは時間の都合もございませうのでもうひと方だけ。何かございましたら、よろしいでしょうか。それではこれをもちまして記者会見を終了させていただきます。

どうもありがとうございました。

これで中四国サミットに係る日程はすべて終了いたしました。
せっかくの機会でございますので、皆様お集まりいただき集合写真を、撮りたいと思いま
す。よろしくお願いいたします。

席の前に出ていただけたらと思います。
それでは撮影いたします。
どうもありがとうございました。