

第1回高知県鉄道ネットワークあり方懇談会 議事録要旨

〈日時〉平成31年4月25日（木）午後1時半から午後3時半まで

〈場所〉高知共済会館3階「藤」

〈主な内容〉

1 開会

副知事が「資料1」を読み上げ。

2 懇談会設立の目的

事務局から「資料2」の説明。

3 議事

(1) 高知県鉄道ネットワークあり方懇談会規約（案）

事務局から「資料3」の説明。

全員の賛成により規約案は可決。

(2) JR四国の鉄道ネットワークの現状

JR四国から資料の説明。

(3) 「リョーマの休日～自然&体験キャンペーン」と連携した取り組み

県中山間振興・交通部から資料の説明。

(4) 各交通事業者の利用促進策

①土佐くろしお鉄道から資料の説明。

ア JR四国との連携事業

高知駅でサイクリングに必要な「輸行バッグ」の貸出し及び回収の協力をいただいている。

イ 中村・宿毛線

全収入のうち、特急収入が約7割となっており、短い区間での地元利用が少ない。このため、3年ほど前から、「土佐くろおでかけきっぷ」「土佐くろシニアパス」を導入したり、戸別訪問を実施するなど、利用促進の取り組みを続けている。

利用促進の取り組みにより、総収入は増えてきている。

ウ ごめん・なはり線

通勤定期が減少しており、高規格道路の延伸により今後も厳しい状況が見込まれる。

- ・ 6日間無料で利用できる「通勤お試しキャンペーン」や、「パーク&ライド」を展開し、のいち駅付近にある商業施設と提携した取り組みを実施。
- ・ 新駅「県立あき総合病院前駅（仮称）」整備を進め、病院への通勤・通院者の利用者増加を目指す。今年3月には、2021年度までの3年間の「アクションプラン（行動計画）」を策定。

②とさでん交通からパンフレットの説明。

ア 日ごろから電車・バスを利用されている方に対する利用促進策

「はりまや橋の乗り継ぎ割引」をPRしているほか、施策を考える際には、データの見える化が必要。

イ 電車・バスを利用されていない方に対する利用促進策

電車・バスの沿線に住まわれている方に、電停又はバス停の時刻表、サービス一覧表、バス路線等を配付する「ローラー活動」に取り組んでいる。

「高齢者への出前講座」や「電車で市商祭へGo」も常に情報発信していくことが大切。

ウ 観光に来られた方に対する利用促進策

「電車1日乗車券」をPR。

エ 未来に対する（小中学生）利用促進策

小学生とその保護者を対象として、電車・バス沿線に設置されているクイズの答えを探す「電車とバスで高知をうろちょろ」をPR。

小学校の授業の一環として、小学校に路線バスを持ち込み、乗車体験などを行う「小学校への出前講座」をPR。

オ バスの利用促進策

「ばすこっち（バスロケーションシステム）」を導入して、利用者視点に立った利用促進策を展開中。

（5）意見交換

（高知市）

公共交通並びに鉄道の利用促進に関する考え方等を踏まえ、当懇談会では、今後の鉄道ネットワークの考え方を検討していきたい。

県内では、少子高齢化と人口減少が急速に進んでおり、各地域の活力の維持が重要であり、県下34市町村が連携して地方創生の取組を進めている。

こうした取組において、地域間の連携や人々の交流のために、鉄道をはじめとする公共交通ネットワークを持続可能なものとしていくことは大変重要なことと考えている。

高知市では、鉄道については、都市間をつなぐ交通として考えており、また、土讃線は本市の中心部を東西に走っており、通勤・通学といった生活利用、県外からの観光客の方

の広域的な移動を支える交通として、観光振興の面でも大変役割が大きいと考えている。

先ほど、J R 四国からも話があったが、経営上の厳しさは認識している。我々としても、何らかの活性化策に取り組んでいかなければならないと感じている。

J R 四国には、引き続き経営基盤の強化に努めて、路線維持をしていただきたいと考えている。

当懇談会のテーマである、「利用客の増加による収益の確保」に関しては、利用者の利便性の向上の取組が必要と思っている。鉄道に加えて、路面電車・路線バス・乗合タクシーといった機能を勘案しながら、他機関のネットワークを見直していくことが必要と考えている。

当懇談会において、各事業者間での協議が進展していくことを期待していく。加えて、利用促進につながる情報発信であったり、新たな利用展開についても考えていけたら良いのではないかと考えている。

高知市としても、鉄道路線を維持していくために、関係機関の皆さまと連携しながら知恵を絞っていきたい。

(安芸市)

高知東部交通及びごめん・なはり線の赤字補填を行っているので、鉄道・バスの経営環境の厳しさについて、深刻に受け止めている。

昨年度、南国市から東洋町までの11市町村を対象地域として、「高知県東部広域地域公共交通網形成計画」を策定している。

先ほど、土佐くろしお鉄道も発言されたが、ごめん・なはり線、高知東部交通バスともに、沿線人口の減少などにより、利用者の減少傾向が続いており、経営状況が今後更に厳しさが増していくだろうというのが、沿線自治体の共通認識となっており、昨年度策定した網計画においては、幹線的な公共交通の将来にわたって持続可能なものとしていくため、県の支援もいただきながら、具体的な取組施策を取りまとめた。

主な施策は、①新駅（あき総合病院前駅）設置、②地域内と高知龍馬空港を結ぶ新たな輸送方法の検討、③既存のバス路線網の改善となる。

こうしたことを、今後の利用促進につなげるため、沿線自治体を中心になって実行に移していくが、こうした取組についても、J R 四国の現状の鉄道ネットワークが維持されるということが大前提としている。

安芸市としても、関係機関の皆さまと鉄道ネットワークが守れるよう、利用促進に取り組んでいきたい。

(四万十市)

予土線については、昨年の災害に早急な復旧をいただき感謝している。

関係路線としては、JR予土線、土佐くろしお鉄道中村・宿毛線の2路線がある。

予土線については、平成25～29年度の平均の営業係数が1,159円と公表され衝撃を受けた。本市としても、大変な中で営業されていることは認識している。こういった中で維持いただいていることには感謝申し上げます。

予土線は、特に西土佐地域の貴重な移動手段と認識している。通学者や車を持たない方、また宇和島からの流動もある、重要な手段と認識している。

また、四万十川を左右から眺められるので、観光資源のある路線である、とも認識している。そうした特性もあり、予土線の維持を望む。

沿線自治体として、地元の利用促進を図ることが重要であると認識しており、四万十市、四万十町等で構成する「予土線利用促進対策協議会」で様々な対策を行っており、例えば、フェイスブック等を活用した沿線の魅力発信、ホームページの多言語の対応の取り組みを進めた。

また、JR四国ツアーのバス借上料の助成、JR四国の協力による企画列車の運行に加え、昨年度からは団体利用運賃助成を始めた。

鉄道を利用されている以外の方々への利用を働きかけることも重要だと思っている。日々の重要な移動手段と認識しているので、本市としても、関係機関と協力しながら、利用促進について引き続き取り組んでいきたい。

土佐くろしお鉄道中村・宿毛線についても、経営状況は非常に厳しいという認識。毎年、県と沿線自治体で運営支援を行っている状況であり、大変厳しいと認識している。

こうした中、関係自治体で構成する「中村・宿毛線運営協議会」で、経営支援に加え、鉄道会社で進めている耐震工事等の鉄道安全対策事業への支援、利用促進事業の支援をしている。

鉄道利用者の増加に向けた方策の協議、民間事業者同士による鉄道利用の活性化を協議する場が設立されたことについて、自治体として心から歓迎し、期待したい。

また、本市は2つの協議会に関わっているが、地元の関係者間など限られた中で議論をしている。本市から高知市方面など県内各地への人の流れもあるので、県全域を対象とした様々な利用促進策の検討が行われることに期待したい。

(大豊町)

当町は中山間地域にありながら、JR四国及びとさでん交通の路線があり、比較的交通網には恵まれている。しかし、全国でも上位に入るほど高齢化が進んでおり、乗合タクシーを高知市まで運行する制度を設け、高齢者の移動手段を一定確保しているが、基本はJR四国及びとさでん交通と考えている。

先日のJRダイヤ改正で、残念ながら7時の普通列車がなくなった。要望活動もさせていただいたが、是非、来年度に向けて復活していただきたい。

普通列車の乗客が少なく、経営上、どこかを削らなければならないというのは承知しているが、朝夕の便は残していただきたい。利用の少ない日中の便を間引きするのは致し方ないと考えている。

利用促進の提案としては2点ある。

吉野川のラフティングが盛んであり、正確に調査をしたことはないが、夏場に5～6万人の来客があると言われている。JRとラフティング業者が連携して、企画切符等の検討をしていただければ。

また、土佐くろしお鉄道の「くろしおシニアパス」の四国版として、JRだけでなくバスにも乗車できる切符を企画したらどうか。団塊の世代をターゲットにし、地域を活性化することを考えていただければありがたい。

(四万十町)

予土線は昭和49年に開業して45年経過しているが、開通6年後の昭和55年に廃線危機にあった。当時、愛媛県と高知県が連携して廃止反対運動を強力に進めていった。

結果的に予土線が残った理由は、国道381号が未整備という理由であった。

愛媛県と、予土線は四国の循環線であることを強力に訴えたことを覚えている。

現在、宇和島と窪川の人口を除けば、沿線の人口は2万人を切っている。四万十高校も当時は300人近くいたが、今は70人。通学、通院する方は1日10～20人程度。

そうした現状を踏まえ、観光列車としての位置づけが重要である。予土線は、マスコミの注目度も非常に高く、鉄道ファンの多い路線。

十川駅のすぐ近くにゲストハウスがある。SNSで発信をして、年間1,000人が来られている。うち、半分がJRである。小さな利用ではあるが、こういったことに連携していければと考えている。

予土線全20駅あり、うち高知県側は7駅あるが、半家駅、十川駅、土佐昭和駅、打井川駅は道路から高い場所にあるので、電動リフト等、高齢者が利用しやすい方法をJRと一緒に考え、取り組む必要があると考えている。

また、地域住民や町職員も利用していないこともあるので、当町では、職員に月一回回数券を配布し、予土線を利用してもらう取り組みをしている。

当町は、四万十市や愛媛県と一緒にサイクリングイベント「四万十・南予横断2リバービューライド」の取り組みをしている。愛媛県がサイクルトレインを強力に進めてきた経過もあるので、こうした取り組みの連携も進めていければと考えている。

(土佐くろしお鉄道)

中村・宿毛線では、J R 四国とも連携を取りながら、特急列車の相互乗り入れを継続していきたい。併せて、6年間の中期経営計画を策定しているので、しっかりP D C Aを回しながら取り組んでいきたい。

ごめん・なはり線の方は、通勤定期は一定堅調だが、高速道路が延伸されると、売上が低下するといったことが見受けられる。一方、学生が少なくなっているが、のいち駅からの利用が増え、平成30年度は増収となっている。

メリットのある施策は続けていき、まず乗っていただく、という取り組みを進めていく。

また、新駅(あき総合病院前駅)整備についても、B/Cの値が良いこともあるので、しっかり取り組んでいきたいと考えている。

(とさでん交通)

後免町駅からの土佐くろしお鉄道との共通定期を平成17年9月から開始している。

枚数は多い時で月20枚程度、年間150枚前後。

販売は土佐くろしお鉄道にお願いし、当社は、手数料を土佐くろしお鉄道に支払っている。

(J R 四国)

各事業者や沿線自治体の皆さまに色々なご意見をいただいた。改めて、まだまだやれることがあると認識した。観光面や利用促進策を含めて沿線の皆さまと色々な形で連携できるよう御協力をお願いしたい。

鉄道は、一般的に、地上設備を事業者が保有しているので、コストが高くなってしまふ。そのため収入をいかに増やすかということを考えていく必要があり、特に日常的な利用を増やしたいと思っている。沿線人口の多い高知市周辺において、例えばバスなどのフィーダー輸送との連携を図るなど、利便性を上げ利用者を増やす施策に取り組んでいきたいと考えている。牟岐線のパターンダイヤや富山市の高山本線の事例などを参考にして、高知駅周辺の利便性を上げることを一つ考えていきたい。

大きな絵姿としては、資料の37ページのようなことを、各事業者の皆さま、地域の皆さまと考えていければと思っている。

交通特性を考え、都市間では飛行機、将来的には新幹線などの高速鉄道、高速バス、都市圏では鉄軌道、B R T、バス、タクシーをどう組み合わせしていくか、今後も人口減少が心配されるが、公共交通網をどう残していくかを考えながら、いわゆる四国モデル、高知モデルともいうべき、地域の皆さまに役立つ公共交通網を構築できればと思っている。

キーワードはMaaSである。サービスとして移動をどう考えていくか、お客様目線で提供

していけるかということも議論のテーマだと思っている。公共交通機関同士が競争する時代ではなく協力して棲み分けを行い、ここは鉄道、ここはバスといった持続可能な公共交通にしたいと思っている。

最後に、大豊町さんから朝の列車の話が出たが、実情を申し上げますと、乗務員の需給が厳しい。特に朝のピーク時の運転士の需給が厳しいことからやむを得ず列車削減を行っている。何とかご理解いただきたい。

今後とも議論のほど、よろしくをお願いしたい。

(四国運輸局)

いずれは、鉄道ネットワークのあり方や、地域にとって必要な交通ネットワークがどういうものか、というところにつながっていくと考えられ、非常に大事なポイントだと思っている。

利用促進という観点から申し上げますと、全国各地で自治体を中心となって取り組まれている。多くは、自治体単位での網計画の策定が多いが、高知県は、嶺北や東部といった、いくつかの地域をまとめる形で網計画を策定している。今回、鉄道という観点から言うと、大量輸送や速達性、あるいは安定性といった特性があるので、沿線の自治体の連携も非常に大事だと思っている。

また、参加主体としても、住民の皆さまにご理解をいただくことが大事と思うし、交通ネットワークの一つのトリップの中に、鉄道をどのようにはめ込んでいくかということも大事だろうと思う。

当懇談会で、必要に応じて色々な方の意見を聞かれる、ということなので、交通ネットワークという観点で、いわゆるラストマイルを担う事業者を含めて、利用促進策が議論されれば良いと思っている。引き続き、ワーキンググループでもオブザーバーとして参加させていただくので、全国的な事例などがあれば提供したいと思っている。

(県)

先ほど、JR四国さんから、「高知市を中心に増収ができれば」という説明があり、まさしくそのとおりであろうが、高知市での収入を他路線にカバーできればと思う。

また、バスの利用促進の取り組みなどについて説明いただいたが、こうした説明をしていただいた意図は、列車を降りた後の移動手段サービスがある、ということを知っていれば、鉄道を活用するのではないか、という思いからである。そういった点では、予土線と土讃線について一緒に議論出来たら良いとも思った。

また、交通事業者間同士でお互いの情報発信が出来れば、利用促進につながるのではないか。

(6) 今後の進め方

事務局から「資料2」の説明。

路線別にワーキンググループを行っていくことや、次回9月に開催予定の当懇談会において報告することについて承認いただいた。

(7) 閉会

(副知事)

本日は、大変貴重なご意見をいただいた。

JR四国さんからの現状説明を受け、まだまだ利用促進策について考えていかなければいけないと実感した。

また、四万十町さんから、予土線については、観光面でも大きな役割があるという話もあった。県としても、今年2月に、「自然&体験キャンペーン」を始めたばかりで、愛媛県とも協力をして、予土線の利用を促進していくにはどういった試みをすれば良いのか考えていく。

四万十町さんからも紹介のあったように、沿線の宿泊施設やゲストハウスを海外の方が非常に多く利用しているということも聞いている。

今後は具体的に、予土線・土讃線のワーキンググループをつくって、皆さまのお知恵をいただきながら、利用促進策をとりまとめていきたい。その際には、とさでん交通が事例として発表していただいたように、思い切った、リミッターを外した利用促進策をしっかりと考えていければと思っている。

今後も、様々な面でご提案をお願いしたい。