

公共交通ネットワークの骨格となる鉄道を維持する仕組みの確立

政策提言先 国土交通省

政策提言の要旨

鉄道は、速達性、定時性、全国の面的ネットワークなどに優れた交通機関であり、中・長距離移動における競争力が高く、また、路線、ダイヤのわかりやすさや安心感などから国内外からの来訪者にも利用されやすいという特徴があります。

こうした特徴を持つ鉄道は、交流人口の拡大、地産外商等により、広域にわたる国土の維持、発展を続けるために不可欠なものであり、全国の「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につきまして、以下のとおり提言します。

【政策提言の具体的内容】

- ① 全国的な鉄道ネットワークの水準を維持するため、将来にわたって地域間の不均衡を緩和する仕組みの構築
- ② 国土の維持、発展に必要な幹線的な路線に対する国による維持対策の拡充

【政策提言の理由】

- 我が国の鉄道事業は、1987年（昭和62年）4月に国鉄分割民営化が実施されて以降、民間による経営が基本で、採算が見込めない等の理由により、民間が運行しないところを地方自治体が第三セクター方式等で運営を支える形となっています。
- 全国総合開発計画で「国土の均衡ある発展」が掲げられ、昭和62年6月の第4次計画では東京一極集中の是正が目標とされました。全国各地で地域の振興発展に向けて、様々な工夫と努力がなされてきましたが、残念ながら大きな流れは変わらず、地方と大都市の格差は拡大し、東京への一極集中はその度合いを増しています。
- そうした中で、国鉄分割民営化から30年が経過し、鉄道の運行事業者についても収益力の差が極端に拡大し、低金利の中で経営安定基金の効果も大幅に縮小、かつ、不安定化するなど、分割の際には想定しえなかった格差が生まれ、ローカル線を含めた路線網を維持する力にも大きな差が生じており、今後、この傾向の拡大は必至の状況にあると考えられます。
- JR本州3社及びJR九州は既に上場し、純粋な民間企業となっていることから、JR各社間での相互扶助には限界があり、財政面における、国の新たな支援の仕組みは不可欠な状況です。
また、JR線と接続している地域の第三セクター鉄道も、立地条件の厳しさ等により、その経営は年々厳しさを増す状況になっています。
- このため、鉄道の維持に対しては、自治体も支援を行っておりますが、その負担についても、いずれのJR旅客会社の管内に所在するのか等、地域による不均衡が拡大しており、当事者の努力だけでは如何ともしがたい、許容の限度を超えた格差になろうとしています。
- 本県における第三セクター鉄道を含めた鉄道は、まさに県内の主要都市を結び、全国につながる公共交通の骨格となる広域的幹線路線であり、道路でいえば、直轄国道以上に相当するもので、企業誘致や国内外からの観光客の誘客等にも極めて重要です。
- つきましては、国民や企業が全国各地で力を発揮し、国土の維持、発展を続けるため、経営安定基金等のJR設立当初の仕組みを見直し、国策として、全国的な鉄道ネットワークについて一定の水準を保つ仕組みを構築するとともに、特に、県内主要都市を結び、社会的便益が大きな公共交通ネットワークの骨格となる幹線鉄道路線については、高速道路等のように、全国で、将来にわたって維持できる仕組みの確立を提言します。
このことは、本県を含む四国地域だけではなく、北海道など全国各地の課題への対応方策になるものと考えます。