

# 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

「大量輸送・速達性・定時性」といった特徴を持つ鉄道は、地域住民の日常生活における移動はもとより、交流人口の拡大や観光振興など、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を確立するよう、以下のとおり提言します。

## 【政策提言の具体的内容】

- ① 国鉄分割民営化の際の経営安定基金による事業継続スキームでの路線維持が厳しい現状を踏まえた、JR四国及びJR北海道の経営の安定化を図るための新たなスキームの構築
- ② 国土の維持、発展に不可欠な、第三セクター鉄道を含む幹線的な鉄道路線の維持について、地方が主体的に関わることを前提とした、国の積極的な関与及び必要な支援の実施

## 【政策提言の理由】

- 1987年（昭和62年）の国鉄分割民営化により発足した、JR四国、JR北海道、JR九州のいわゆる三島会社では、当初から営業赤字が見込まれていたことから、JR四国においては、営業赤字を補填するため、2,082億円の経営安定基金が設置されました。
- 会社設立からこれまでの間、JR四国は経営努力を重ね、営業赤字を100億円程度まで縮減しているものの、高速道路の延伸など周辺環境が大きく変化するとともに、分割民営化時の想定を大きく下回る低金利が続き、近年では当初想定された運用益が確保できていない状況にあります。このため、現状では自助努力にも限界があり、大都市や新幹線などの大きな収益源を有する他のJR会社と比べて、路線を維持する力に大きな格差が生じており、将来に向けての路線維持が厳しい状況となっています。
- また、地方の鉄道を今後維持していくにあたり、その負担については、いずれのJR会社の管内に居住するかによって差が生じ、四国の住民と他の地域の方々との間で、如何ともし難い不均衡が生じるなど、分割民営化当時のスキームが時代に合わなくなっていることは明らかであります。
- 加えて、本県には、四国の鉄道ネットワークの一翼を担う第三セクター鉄道があり、沿線人口の減少など厳しい経営環境の中でも、県と関係市町村が一体となって幹線路線を維持しています。
- 「大量輸送・速達性・定時性」といった特徴を持つ鉄道は、バスでは代替できない公共交通の骨格として位置付けられるものであるとともに、地域住民の日常生活における移動はもとより、交流人口の拡大や観光振興など地域活性化を図る上でも大きな役割を果たしています。また、四国全体で一つの鉄道ネットワークを形成していることから、仮に赤字を理由に一部の路線が廃止された場合は、沿線地域のみならず、四国全域に大きな負の影響を及ぼすこととなります。
- このため本県では、四国4県、JR四国等で組織する「四国における鉄道ネットワークのあり方懇談会Ⅱ」での検討を踏まえ、公共交通等の事業者同士が新たな収益を上げる鉄道利用の活性化策を協議して実行に移す「高知県鉄道ネットワークあり方懇談会」を設置し、鉄道ネットワークの維持・活性化に向けた取り組みを進めているところです。
- 将来にわたって国土の維持・発展に欠かせない全国的な鉄道ネットワークを維持していくため、国において、JR四国等への支援スキームを抜本的に再構築するとともに、第三セクター鉄道を含む鉄道ネットワークを維持していくための支援を強化することが必要と考えます。

