

# 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す。このため、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事業継続スキーム（経営安定基金）による路線維持が極めて厳しくなっている現状を踏まえ、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を構築すること
- 2 1の新たなスキームが構築されるまでの最低限必要な措置として、令和2年度までとされている日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年10月19日法律第136号）に基づく設備投資への助成金や無利子貸付などの支援制度の期限を延長すること。
- 3 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に、国として積極的な関与及び必要な支援を実施すること。

## 【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、当初から見込まれていた営業赤字を補填するために経営安定基金（JR四国：2,082億円）が設置されました。
- また、JR四国及びJR北海道の経営安定化や安全対策等を図るため、日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年10月19日法律第136号）に基づき、設備投資への助成金や無利子貸付などの支援が行われていますが、同法は令和2年度に期限を迎えます。
- 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100億円程度にまで縮減してきました。しかしながら、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てい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、将来に向けて鉄道ネットワークを維持することが厳しい状況になっています。
- 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あり、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り、地域住民の日常生活における移動手段としてはもとより、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、平成31年4月に設置した「高知県鉄道ネットワークあり方懇談会」において、交通事業者等が検討した新たな収益を上げる鉄道利用の活性化策について、県がイニシアティブをとって実行に移しているところです。
- 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、新たなスキームが構築されるまでの最低限必要な措置として、令和2年度までとされている設備投資への助成金や無利子貸付などの支援制度の期限の延長と、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抜本的に強化することが必要と考えます。

【高知県担当課】 交通運輸政策課