

# 中間整理

---

2019年10月

四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ

## これまでの経緯

### 「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会」

車社会の進展や高速道路の整備・延伸等によって四国の鉄道が極めて厳しい状況に置かれる中、2010年4月、四国経済連合会の呼びかけにより設置。翌年7月、「四国の鉄道ネットワークを維持する」ことと、「鉄道の抜本的な高速化を進める」ことが必要であるとする「四国の鉄道活性化への提言」がとりまとめられた。

## 提言後の状況

### 四国の鉄道ネットワークを維持する

人口減少や車社会の進展に伴い、鉄道をはじめ地方の公共交通を取り巻く状況は一層厳しさを増している。

全国に先駆けて人口減少、少子化が進む四国においても、近い将来、鉄道事業者の経営努力のみでは鉄道ネットワークを維持することが困難になることが想定される。

### 鉄道の抜本的な高速化を進める

四国の新幹線実現を目指すため、2017年7月に「四国新幹線整備促進期成会」が設立されるなど、地域を挙げた取り組みが着実に進んでいる。

### 「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」の設置

前回の懇談会による提言後の取り組みや、鉄道特性、維持方策等について検証したうえで、四国における鉄道ネットワークのあり方について幅広く意見交換を行うため、2017年8月、JR四国の呼びかけにより設置し、議論を行ってきた。

## 中間整理の位置づけ

前回の懇談会による提言、一層厳しさを増す地方の鉄道の置かれた状況や、「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」におけるこれまでの議論などを踏まえ、

『四国の公共交通ネットワークのあり方』

『JR四国の経営』

に関する検討課題や今後の方針等について中間的に整理した。

1	四国の鉄道の現状と将来見通し	
(1)	四国の鉄道事業者のこれまでの経営努力	1 P
(2)	鉄道の運営に必要なコスト	1 P
(3)	四国の鉄道を取り巻く周辺環境の変化	2 P
(4)	四国の鉄道に関する将来見通し	2 P
(5)	現状と将来見通しを踏まえた四国の活力の低下への懸念	3 P
(6)	四国の公共交通ネットワークの維持・充実に向けて求められる取り組み	4 P
2	四国が目指すべき公共交通ネットワークの将来像（イメージ）	5 P
3	今後の進め方	6 P
4	「四国の公共交通ネットワークのあり方」に関する検討について	
	～本懇談会及び県別（地域別）会議の役割と検討事項等～	
(1)	本懇談会及び県別（地域別）会議の役割と検討事項等	7 P
(2)	県別（地域別）会議で検討する取り組み（例）～関係者の連携・協働による取り組み～	8 P
5	「JR四国の経営」について	
(1)	JR四国の経営努力等	9 P
(2)	国の役割・関与	9 P
6	今後のスケジュールイメージ	10 P

## (1) 四国の鉄道事業者のこれまでの経営努力

四国の鉄道事業者（JR四国、土佐くろしお鉄道、阿佐海岸鉄道、高松琴平電気鉄道、伊予鉄道、とさでん交通）は、これまで安全確保を大前提に様々な利便性向上・利用促進、経費削減等の経営努力を行ってきた。

### <利便性向上・利用促進>

輸送の安全の確保を大前提に、高速化・増便をはじめ、車両の新製、ICカードの導入、バリアフリー設備等の整備、鉄道の強みを生かした競争力のある商品展開、観光列車の運行、インバウンド取り込みなどの観光誘発、これらの宣伝展開など、多様な施策に取り組んできた。

### <経費削減>

駅の無人化やワンマン運転化、列車の短編成化等による人件費や物件費の抑制、また、経営健全化計画等による組織体制の見直しを含めた経費削減のための様々な取り組みを進めている。

### JR四国（高速化・増便）

- （高速化）主要都市間を結ぶ特急列車は、在来線では国内最高域を実現
- （増便）乗客一人あたりの運行列車本数はJR他社と比較しても高い水準

## (2) 鉄道の運営に必要なコスト

鉄道の運営には多額のコストが掛かる。

こうしたコストは、一般的には、大量輸送といった鉄道の特性を発揮できない場合、鉄道事業の収入のみで賄うことが難しい。

### 鉄道の運営 に必要な主 なコスト

- 大規模なインフラの保有・管理
- 安全性・定時性確保のための定常的な維持管理
- 安全確保のための老朽取替や大規模修繕、災害への対応
  - ※今後も経年による老朽化の進行に伴い、抜本的な更新を必要とする設備が増え続ける。
  - 設備の更新とそれに伴う要員の確保には多額のコストが掛かる。
  - ※大規模な災害が発生した際の復旧対応にも多額の資金を要する。

### JR四国（固定資産に関する特殊事情）

会社発足時に資産総額が圧縮記帳により減額調整されたため、その部分の減価償却費が計上できておらず、設備更新のための資金が不足する一因となっている。また、JR四国が維持・更新を施工する本四備讃線の地上設備については、（独）日本高速道路保有・債務返済機構に帰属しているため、減価償却費が計上できない状況にある。

## (3) 四国の鉄道を取り巻く周辺環境の変化

- 人口減少、都市部への人口集中、車社会の進展等
- 高速道路は不可欠なインフラとして整備が進む一方、鉄道は抜本的な高速化が進まず速達性の面で競争力が相対的に低下
- 他交通モードとの競合



鉄道利用者は・・・  
ピーク時（1965年度）と比較すると半分以下、瀬戸大橋開通時（1988年度）と比較しても約3/4にまで減少  
↓  
人口減少が進む地域においては、大量輸送という鉄道特性の発揮できる線区が減少しつつある。

### JR四国（経営安定基金）

JR四国の経営安定基金（2,082億円）の運用益が大幅に減少。一方、国はこれまで累次の支援を実施。

## (4) 四国の鉄道に関する将来見通し

- 人口減少、少子化の進展による利用者の減少
- 鉄道事業者における労働力の不足
- 老朽設備・車両の更新、大規模修繕が増加
- 南海トラフ地震、近年の激しい気象条件に備えた防災対策が必要 など

### JR四国（特にJR四国における課題）

- ・本四備讃線の地上設備については、開業から30年が経過し、今後は大規模な更新が必要
- ・開通から80年を超える路線が全体の約75%を占めており、老朽化に伴う更新が必要
- ・大量退職時代を迎えた人材確保 など

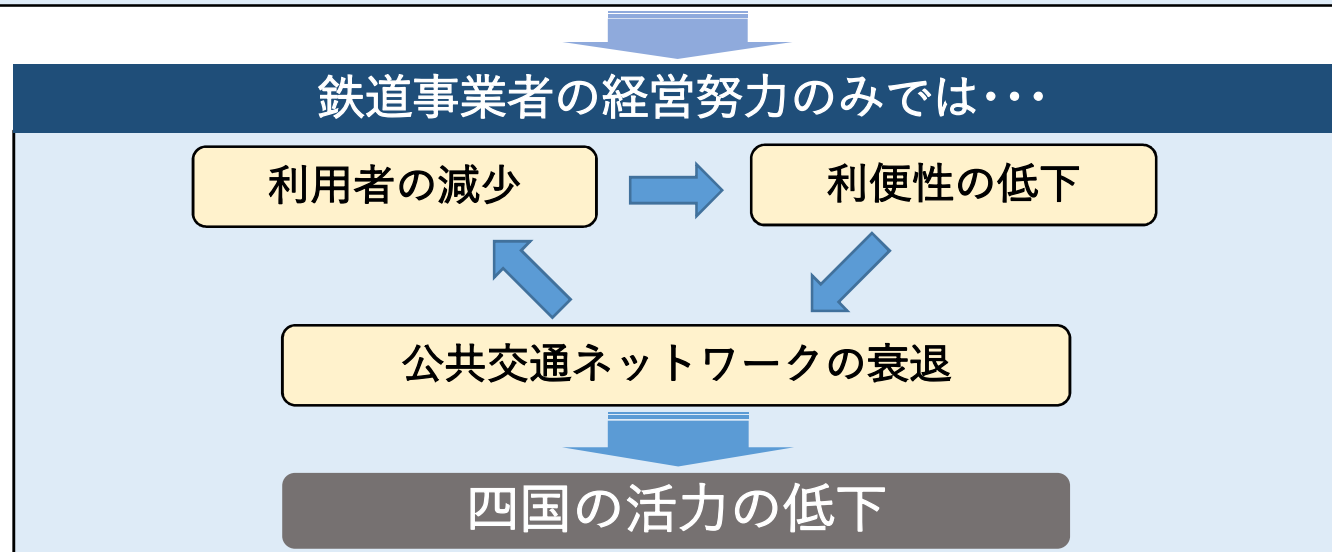
## (5) 現状と将来見通しを踏まえた四国の活力の低下への懸念

### ○四国の鉄道を取り巻く周辺環境の変化

人口減少、都市部への人口集中、車社会の進展、高速道路に対する競争力の相対的低下、他交通モードとの競合

### ○四国の鉄道に関する将来見通し

人口減少、少子化の進展による利用者の減少、鉄道事業者における労働力の不足、老朽設備・車両の更新、大規模修繕の増加、南海トラフ地震、近年の激しい気象条件に備えた防災対策が必要 など



四国の公共交通ネットワークは、利用者の減少から利便性の低下に繋がる悪循環により衰退の一途をたどり、四国の活力が低下してしまう。

公共交通がもたらす社会的便益を踏まえ、「公共交通ネットワークを社会インフラとしてどのように考えて、維持していくか。その中で鉄道をどう活かしていくか」についての検討が必要。

## (6) 四国の公共交通ネットワークの維持・充実に向けて求められる取り組み

### 利便性向上・利用促進に向けた当面の取り組み

○全ての関係者による、公共交通を利用しやすい環境づくり（利便性向上）、公共交通の利用促進等の具体的な取り組み

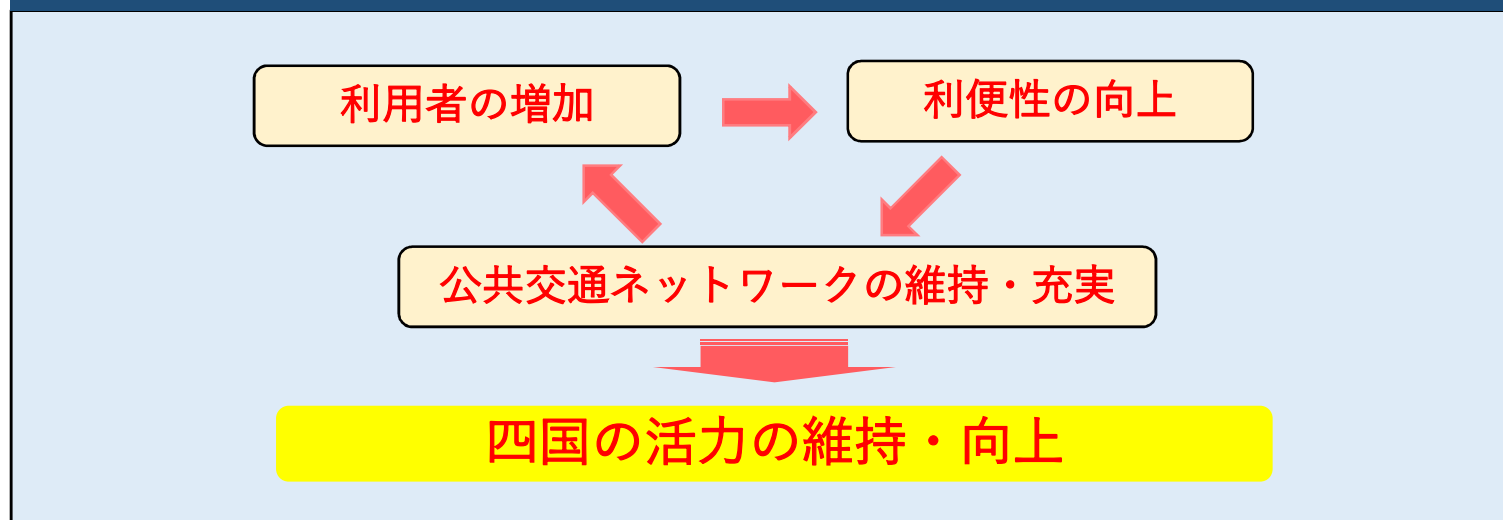


### 経済発展・観光活性化を図るため、四国が、長期的に目指すべき取り組み

- 四国の経済発展や観光活性化を図るためには、広域的な交流拡大と、四国の都市間の連携が必要。また、災害に強い鉄道づくりを進めるという面からも、四国の新幹線の早期実現を目指す。
- 新幹線を骨格として、各交通機関がそれぞれ特性を十分に発揮できる公共交通ネットワークを再構築する。
- 瀬戸大橋線が四国の交通ネットワークに主要な役割を果たしていることを踏まえ、適切な維持管理を図るとともに、その資産を活用して更なる利便性の向上を追求する。



## 全ての関係者の取り組みによる公共交通ネットワークの維持・充実



四国の活力の維持・向上

持続可能な公共交通ネットワーク

公共交通を活かすまちづくり

四国の新幹線の整備

利用しやすい交通サービス

新幹線を骨格とした公共交通ネットワークの構築

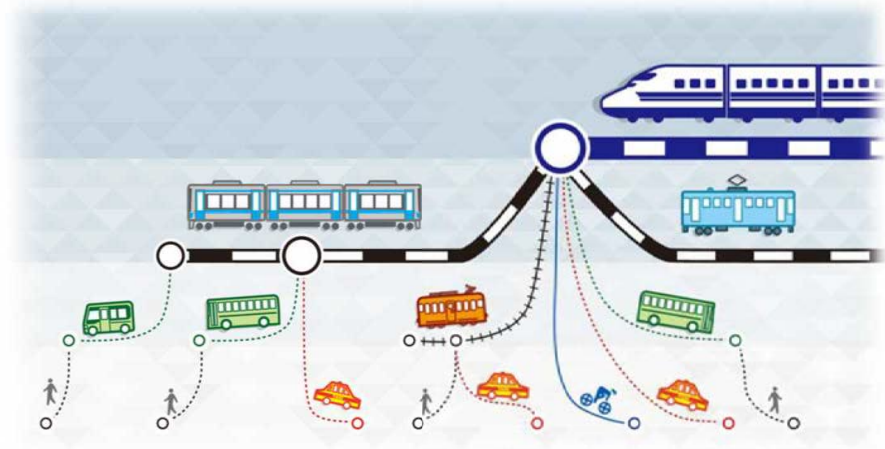
新幹線

都市間鉄道・都市間高速バス

都市圏鉄道・路面電車・バス

タクシー・自転車

各交通機関が特性を発揮  
相互に連携した  
公共交通ネットワーク



MaaS等による公共交通ネットワークの充実  
適切な輸送モードのあり方の検討



## これまでに整理された今後の進め方

四国の活力の維持・向上を支える持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けて、課題を明確化するため、「四国の公共交通ネットワークのあり方」と「JR四国の経営」を、切り分けたうえで並行して考える。

## 「四国の公共交通ネットワークのあり方」について

- 鉄道の利用促進に向けて、他交通モードとの連携強化（MaaS）、まちづくりの観点等からの検討
- 四国の活力の維持・向上の観点から、鉄道をはじめとする持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けて、
  - ・公共交通ネットワークを社会インフラとしてどのように考えるか
  - ・利用状況や将来見通しを踏まえ、各地域における適切な交通モードをどのように考えるかといった検討

これらの項目について、既に各地域で進められている利便性向上・利用促進策等の検討は引き続き深度化しつつ、地域の関係者（地元自治体、事業者、地域住民）の連携・協力による議論を踏まえ、必要な取り組みを進めていく。

## 「JR四国の経営」について

- < JR四国の経営努力 >
  - ・強化すべき経営基盤について検討が必要（競争力強化、利便性向上、非鉄道部門での収益確保）
  - ・徹底したコスト削減
- < 国の役割・関与 >
  - ・当初想定の基金運用益が確保できない状態  
→国による支援等について議論が必要

- ・「JR四国の経営努力」は、JR四国が主体的に考えるべきもの。
- ・JR四国という経営体を自立させることについて役割を果たすというのが国のスタンス。  
→国の役割・関与は重要であるとの認識の下、JR四国から、支援が必要な経営課題について具体的に示していくことが必要。

### (1) 本懇談会及び県別(地域別)会議の役割と検討事項等

四国の活力の維持・向上に向けて、公共交通がもたらす社会的便益を踏まえ、地域として「公共交通ネットワークを社会インフラとしてどのように考えて、維持していくか。その中で鉄道をどう活かしていくか」について、県別(地域別)で検討を深度化させることが必要。ただし、県別(地域別)での議論の範疇を超える課題については、本懇談会で議論する。

#### 本懇談会での検討事項等

- ◆四国全体での方向性の決定や調整が必要な事項

#### 県別(地域別)会議での検討事項等

- ◆公共交通を利用しやすい環境づくりなどに関する各地域の状況を踏まえた取り組み(利便性向上)
- ◆公共交通の利用促進方策
- ◆各交通モードの特性や地域の特性・実情を踏まえた適切な公共交通ネットワークのあり方に関する検討  
⇒公共交通を中心としたコンパクトなまちづくりの推進、交通体系の再編も視野に入れた地域の特性・実情にふさわしい移動手段の検討 など



持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた取り組み内容を2019年度中に取り纏めていくとともに、定期的に状況を確認し、改善を図っていく。なお、直ぐに取り組める内容については、取り纏めを待たずに取り組む。  
なお、交通事業者は上記について積極的に取り組んでいく。

## (2) 県別(地域別)会議で検討する取り組み(例) ～関係者の連携・協働による取り組み～

区分	取り組みの概要	具体例
利便性向上	駅を中心としたまちづくり	駅周辺への公共施設整備、フィーダーバス運行等、新駅の設置、立地適正化計画の活用など
	地域に合ったより良い公共交通の検討	地域公共交通網形成計画の活用、地域公共交通活性化協議会検討事項の活用など
	交通モード間の利便性向上・連携強化	MaaSの考え方を踏まえた交通モード間でのダイヤ連携・共通の時刻表の作成、共通運賃化、パターンダイヤ、複数の交通機関の予約・決済統合、データ収集・分析による交通施策への反映、交通ネットワークの充実など
	交通結節機能の強化	バスとの対面乗換、P & R 駐車場、公共駐輪場、送迎用駐車場、レンタサイクルなど
	利用環境の充実	バリアフリー化、Wi-Fi環境の整備、ICカード導入、情報通信技術を活用した販売など
	駅や路線の活性化	駅舎の整備、駅等での公衆トイレや観光案内所の整備、集客イベントの開催、社会実験としての増便運行など
利用促進	地域経済政策・健康福祉政策との連携	通勤・通学定期購入者に対する支援、高齢者に対する支援、運転免許返納者に対する支援など
	公共交通利用促進活動	広報誌、HPを活用した理解深度化、ノーマイカーデー運動、出張時の公共交通利用促進、駅近郊での会議等の設定、公共交通マップの作成など
	観光・インバウンドによる利用促進	インバウンドの拡大に向けた取り組み、観光列車の活用、企画きっぷ・旅行商品の販売など
	沿線でのイベント等を活用した利用促進	イベント等の情報共有や公共交通利用の働きかけ、イベント参加者への運賃助成など
その他	利用実態調査	統計値では把握できない内容の利用実態調査
	公共交通ネットワークのあり方に関する検討	各交通モードの特性や地域の特性・実情を踏まえた適切な公共交通ネットワークの検討

## (1) JR四国の経営努力等

### ◇ JR四国の経営努力

・以下の主な施策に取り組むことにより、経営努力を推し進めていく。

項目	施策概要
安全・安心・信頼の確保	「安全の確保」は事業運営の根幹であり、最重要課題であることを認識し、より質の高い安全・安心なサービスを提供するとともに、コンプライアンスの徹底を図り、信頼される企業を目指す。
鉄道運輸収入の維持・拡大	鉄道の利用促進に向け、輸送需要に応じたダイヤの設定や都市圏輸送の強化（パターンダイヤの導入など）、利用者の利便性向上、鉄道の強みを生かした競争力のある商品展開、宣伝・セールスの強化、観光列車の充実やインバウンド拡大による鉄道利用促進などに取り組む。
非鉄道部門における事業拡大	既存事業の収益性向上に加え、事業領域の拡大に取り組み、安定的に利益を計上できるよう取り組む。
更なる収支改善施策の洗い出し	JR四国では、高速化や増便をはじめとする増収施策、駅の無人化やワンマン運転化などの経費削減など、これまであらゆる経営努力を行ってきたが、外部の視点（コンサルティング）も活用し、更なる増収施策や効率化施策による収支改善に取り組む。
その他	運賃体系の見直しの検討や、情報通信技術を活用した利用者にとって便利で、JR四国にとっても経費削減となるシステムの構築の検討等に取り組む。

### ◇ JR四国の中長期の経営計画の策定

・経営自立に向けて、中長期の経営計画を策定するとともに地域にも示していく。

<これまでの議論でのキーワード>

- ◆ 鉄道特性の磨き上げ
- ◆ 交流人口拡大
- ◆ 省人化・省力化
- ◆ 適切な公共交通ネットワーク
- ◆ 地域との取り組み
- ◆ 非鉄道部門での収益確保

## (2) 国の役割・関与

- ・国の施策において、地方創生の取り組みに新幹線を含めた鉄道ネットワークを位置付ける。
- ・JR四国の経営自立に向けた様々な経営課題について、国と引き続き議論を進める。
  - ◆ 経営に対する支援
    - ・経営安定基金運用益減少分の確保策等、経営安定化や安全対策等を図るための抜本的な支援
    - ・時限措置とされている設備投資等に対する支援措置の継続
  - ◆ 設備投資等に関する課題
    - ・国鉄から引き継いだ老朽化した設備の更新
    - ・本四備讃線の鉄道単独部・専用部に係る設備等の維持・更新
  - ◆ 今後の四国における公共交通のあり方
    - ・新幹線を骨格とした公共交通ネットワークの構築

