

四国における鉄道ネットワークの維持・活性化と 四国の新幹線の早期実現に向けた緊急提言

四国における鉄道ネットワークについては、平成29年8月に設置された「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」において、四国4県や経済界、有識者等による5回にわたる懇談会での議論を経て、令和元年10月に中間整理がとりまとめられ、「新幹線を骨格とした公共交通ネットワークの構築」を四国が目指すべき公共交通ネットワークの将来像として位置付けたうえで、県別に利便性向上や利用促進などの取組みを検討していくことが示された。

この中間整理を受けた県別での検討を踏まえ、令和2年9月までに各県が利用促進策をとりまとめ、現在は、各県において、市町村、交通事業者と連携して同方策に基づく取組みを推進しているところである。

こうした中、先月、JR四国から令和7年度決算及び輸送密度が公表され、新型コロナウイルス感染症の5類移行や運賃改定などにより、鉄道運輸収入は回復基調にあるものの、輸送密度は令和元年度の9割程度の水準にとどまるなど、改めて、四国の鉄道ネットワークが厳しい状況に置かれていることが明らかになった。

JR四国に対しては、令和8年度からの5年間で1,025億円の支援や、経営安定基金の下支えなど、経営自立に向けた取組みを進めるための国の支援が継続・拡充されたところであるが、人口減少や少子高齢化が全国に先駆けて進む四国地域においては、こうした分割民営化当時のスキームによって路線を維持することは困難になっている。

国では、「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」の議論を踏まえ、地域公共交通活性化再生法が改正され、ローカル鉄道の再構築に関する新たな仕組みとして、地方公共団体又は鉄道事業者からの要請に応じて、地域の合意形成のために、国が「再構築協議会」を組織する制度や、社会資本整備総合交付金を活用した新たな支援制度が創設された。

四国の鉄道は、四国全体で一つの鉄道ネットワークを形成しており、赤字を理由に一部の路線が廃止されてしまうと、ネットワークの効果そのものが失われ、沿線地域のみならず、四国全体に大きな負の影響を及ぼすことが懸念される。

さらに、近年、全国的にも社会問題となっている運転士をはじめとする要員不足は、今後、路線の減便等、利用者へのサービス水準の低下を加速させることが懸念されている。

こうしたことから、既存の鉄道ネットワークの維持・活性化を図り、将来にわたって役割を發揮させるためには、利用環境改善等の利便性向上に資する投資、安全運行等に必要な設備投資に加え、四国への新幹線整備や、自治体等が取り組む駅を中心とした「まちづくり事業」による鉄道事業者の資産価値向上、沿線地域の意向を尊重した路線の維持や利用促進、人材確保に向けた取組みなどについて、積極的な支援が必要である。

これまでの四国における鉄道ネットワークについての議論や取組みを踏まえ、新幹線を骨格として、持続可能な鉄道ネットワークの構築の実現に向け、以下の事項を提言する。

記

- 1 JR四国については、国鉄分割民営化の際の経営安定基金を活用した事業継続スキームによる路線維持が困難になっている現状を踏まえ、持続可能な新たなスキームの構築を含め、同社の様々な経営課題の解決に向け、国の責務として引き続き取り組んでいくこと。特に、令和8年度をもって終了する国鉄民営化時からの「二島特例」や「承継特例」を継続すること。
- 2 ローカル鉄道の再構築に関する新たな仕組みの運用に当たっては、路線ごとの利用状況や収支を過度に重視して、安易に路線の廃止やモード転換等を促進することがないようにするとともに、こうした抜本的方策の議論の前提として、鉄道事業者の徹底した経営努力の明示や国による新たな財政支援措置など、鉄道事業者と地域が合意形成するための仕組みをあわせて示すこと。
- 3 これまで、鉄道事業者と沿線地域が議論して進めてきた利便性向上や利用促進などの取組みを尊重するとともに、近年顕在化している運転士不足などへの人材確保策にも留意し、既存の鉄道ネットワークの維持・活性化に向け、補助制度の拡充や新たな補助制度の創設など、地域の実情に応じた財政支援策を講じること。
- 4 四国が目指すべき公共交通ネットワークの将来像の骨格となる四国の新幹線の早期実現に向け、令和8年度に実施予定の「基本計画路線に係るケーススタディ」について、地域が一体となっている四国を調査対象に選定するとともに、整備計画への格上げに向けた法定調査を早急を実施すること。

令和8年6月5日

四 国 知 事 会

常任世話人	徳島県知事	後藤田	正純
	香川県知事	池田	豊人
	愛媛県知事	中村	時広
	高知県知事	濱田	省司