

# 四国地域における鉄道をとりまく状況 ~希薄な公共交通に対する意識~

香川高等専門学校 准教授  
 宮崎 耕輔

I

四国地域の概況

II

四国地域に対する問題意識

III

事例からみる鉄道存続の方向性

IV

まとめにかえて

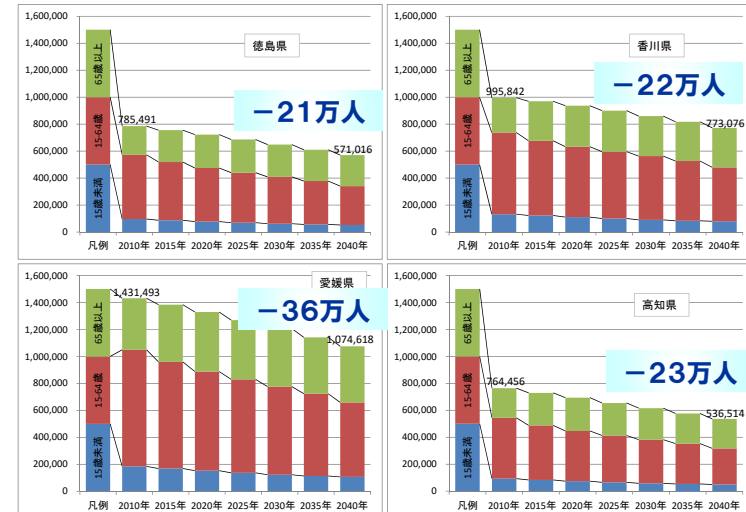
四国には、四つの県がある

県名	県庁所在地	旧国名
徳島県	徳島市	阿波
香川県	高松市	讃岐
愛媛県	松山市	伊予
高知県	高知市	土佐



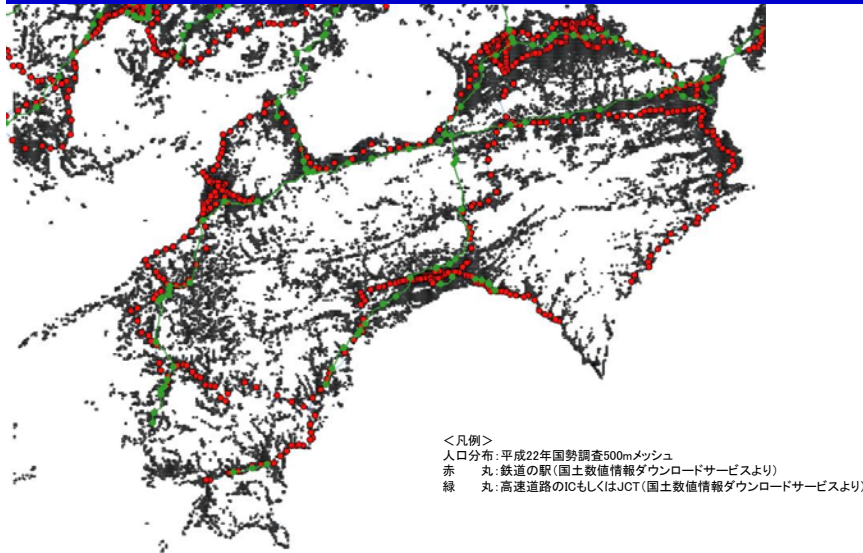
## 四国四県の将来推計人口の推移

(国立社会保障・人口問題研究所 平成25年3月推計より)

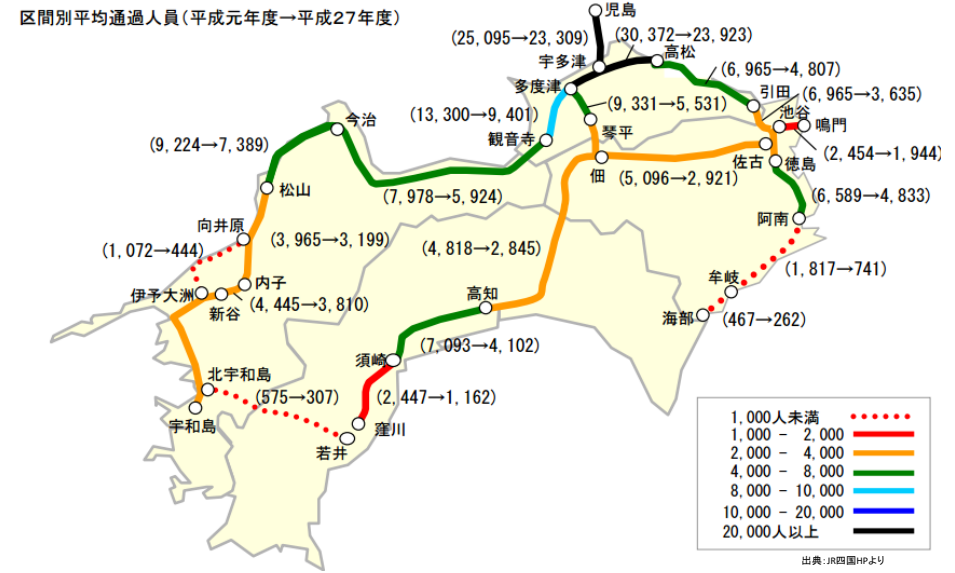


今後30年で  
 約100万人  
 減少

# 鉄道，高速道路ネットワークの現状



# JR四国 区間別平均通過人員

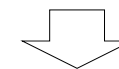


# 四国地域の概況

- 人口減少傾向にある(国立社会保障・人口問題研究所 平成25年3月推計より)
  - 四国全体で約400万人の人口(2010年)
  - 30年後には約300万人に(約100万人の減少).
- 既往の鉄道に並行する形で高速道路が整備中
  - 海岸部に張り付いている集落に沿う形で整備された鉄道は、海岸線に沿っているため、高速化事業や振り子列車などで対応するもののスピードアップが難しい.
  - 都市間の短絡ルートで高速道路が整備.
  - 鉄道と自動車との所要時間差がなくなる(Door to Door では自動車の方が早い場合が少なくない).
- JRをはじめとする公共交通の利用が減少
  - マイカーを中心としたライフスタイルに.
  - わが国の地方部と同様に、公共交通利用者が減少.
  - 公共交通に対して無関心に(生まれたときからマイカー).

# 四国地域に対する問題意識

- Localのみを見ていて、公共交通特有の**公共交通ネットワーク**については軽視されているのではないか.
- 地域公共交通の整備に関わる人は、「自動車が前提」という先入観のためか、及び腰?
- 公共交通は使ったことがないから、よくわからない！(公共交通利用を想像できない)



結果として、JRを代表とする幹線系公共交通の衰退を招いているのではないか？

生活交通がフィーダー交通を担うという意識が欠如

- 赤字補填のための行政負担の増加  
(広域的な交通手段であるため、一般的に沿線自治体で協調負担)
- 『使わないものに対する支出増』ということに対する不満

## 事例からみる鉄道存続の方向性

### ことでんの事例から



photo K.miyazaki

出典: ことでんHPより

## 事例からみる鉄道存続の方向性

### ➤ 鉄道事業者は取り組んでいる

- 地域に愛される会社へと改革中(サービス改善など)
- 商品としてのダイヤの工夫(パルスタイムによる30分ヘッドの運行)
- 二次交通との連携(パークアンドライド駐車場など)

### ➤ 行政も協力している(ある自治体の例より)

- 都市計画マスタープランで駅周辺を地域拠点に指定.
- 土地利用制度による民間による開発を促す.
- コミュニティバスを接続.

### ➤ 利用は低迷し、駅周辺はもの寂しい雰囲気

- マイカー社会となっているためか、公共交通に関心を持つ地域住民はあまりいない?
- その結果からか、鉄道の駅にあまり関心がない?

10

## まとめにかえて

### ➤ 鉄道を残すには、鉄道事業者の思いが重要!

- 当事者が取り組むのは当然.
- 地域全体に愛されるように.

### ➤ 行政の支援も必要!

- 単なる財政出動ではなく、行政にしかできない支援が良いのでは.
- たとえば、都市計画的な支援、特区などのような制度的な支援など

### ➤ でも、最も重要なのは、地域全体の取組み!

- どのような“まち”にしたいか.
- どのような“住まい方”を実現したいか.
- “将来ビジョン”が重要!

11

## ご清聴、ありがとうございました。

### ご質問、ご相談、お問合せ等は、

〒761-8058 香川県高松市勅使町355  
香川高等専門学校 建設環境工学科  
宮崎 耕輔  
miyazaki@t.kagawa-nct.ac.jp

TEL.087-869-3924(直通)  
TEL.087-869-3811(学校代表)  
FAX.087-869-3929(学科共通)

まで

12