

四国地域における鉄道等の活性化について

平成18年11月14日

四国旅客鉄道株式会社

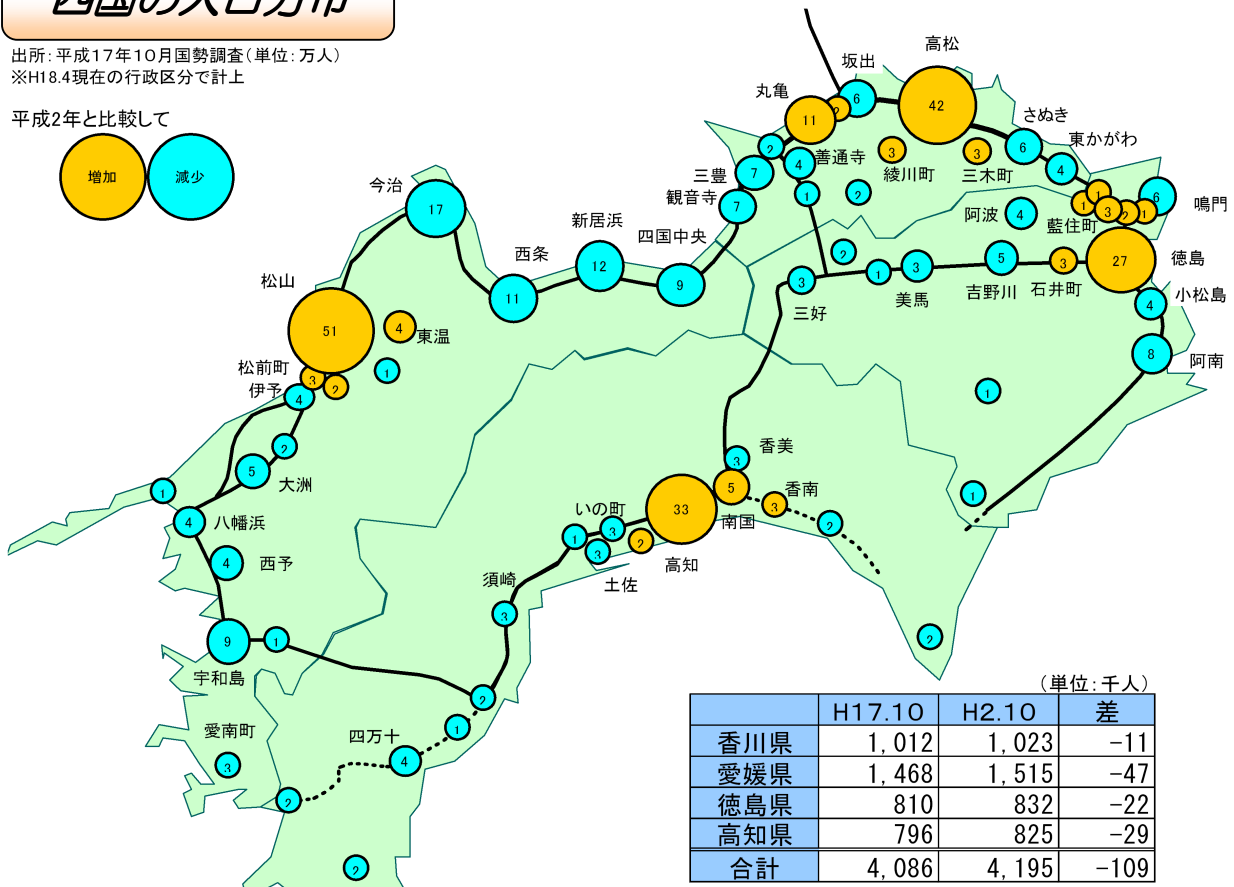
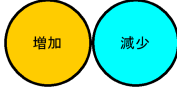
1. JR四国を取り巻く環境と現状について

(1) 四国の人口分布および年齢別構成

四国の人口分布

出所:平成17年10月国勢調査(単位:万人)
 ※H18.4現在の行政区分で計上

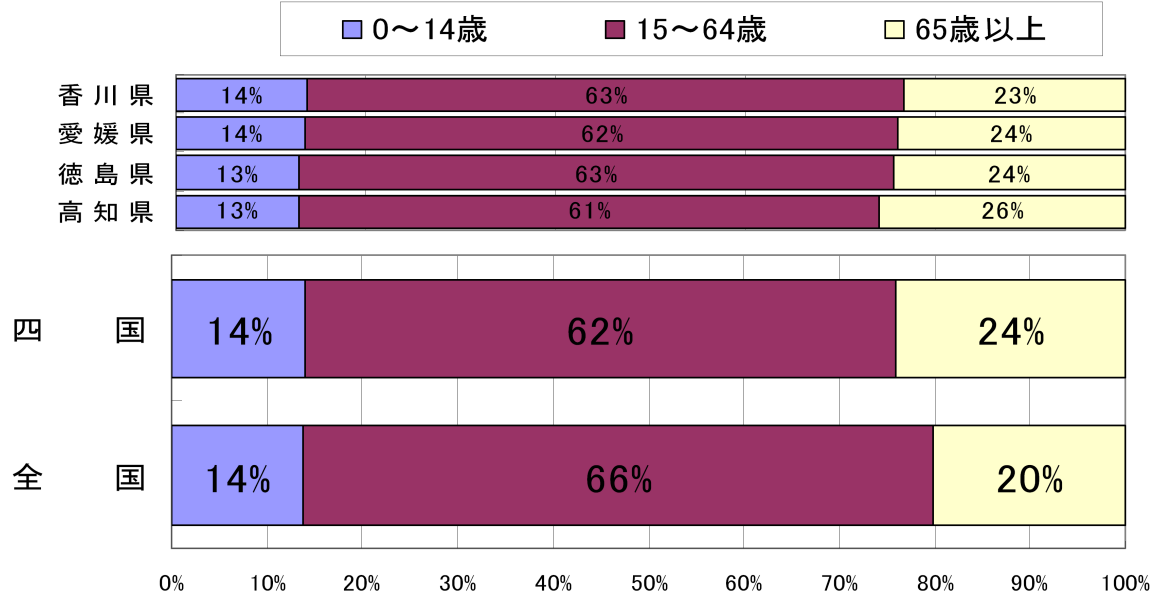
平成2年と比較して



(単位:千人)

	H17.10	H2.10	差
香川県	1,012	1,023	-11
愛媛県	1,468	1,515	-47
徳島県	810	832	-22
高知県	796	825	-29
合計	4,086	4,195	-109

年齢別の人口構成



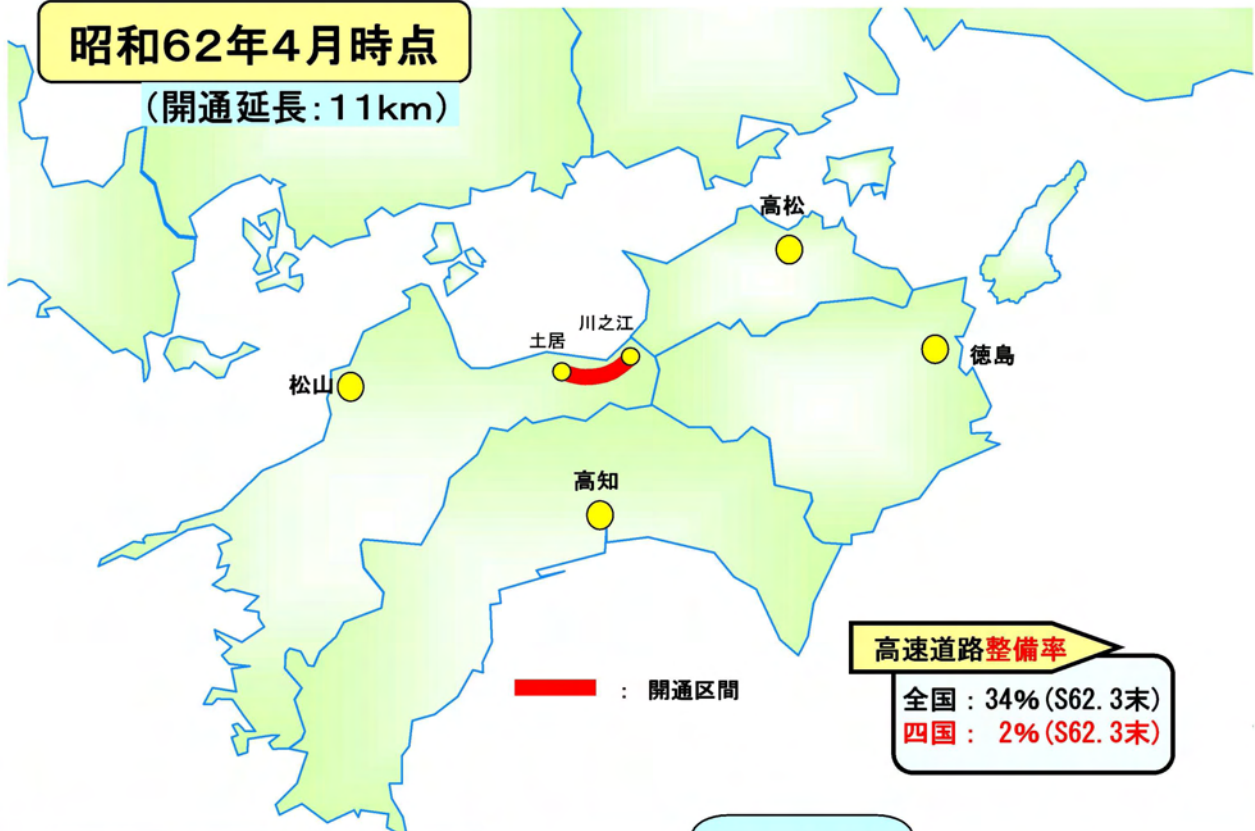
出所: H17.10国政調査

(2) 四国における他モードのインフラ整備状況

四国における高速道路・空港の整備状況

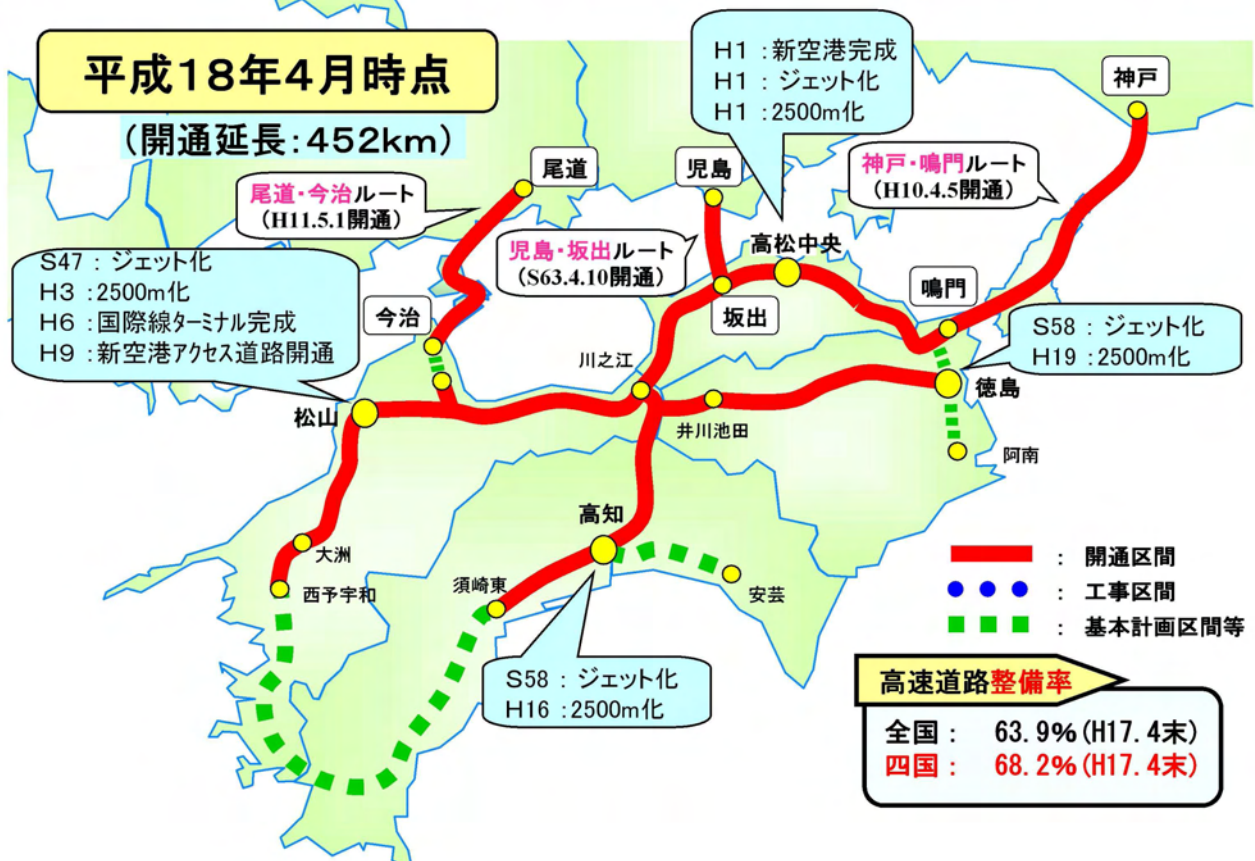
昭和62年4月時点

(開通延長: 11km)



平成18年4月時点

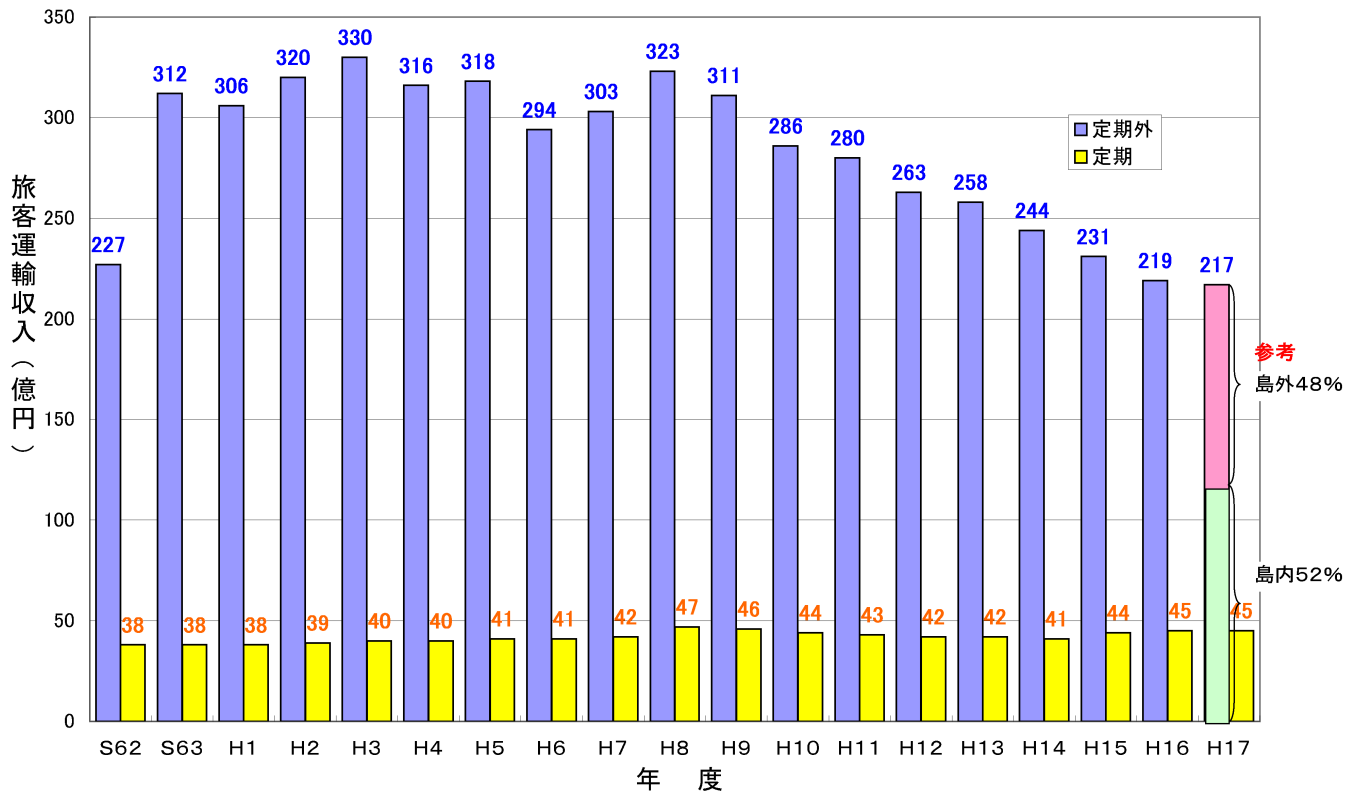
(開通延長: 452km)



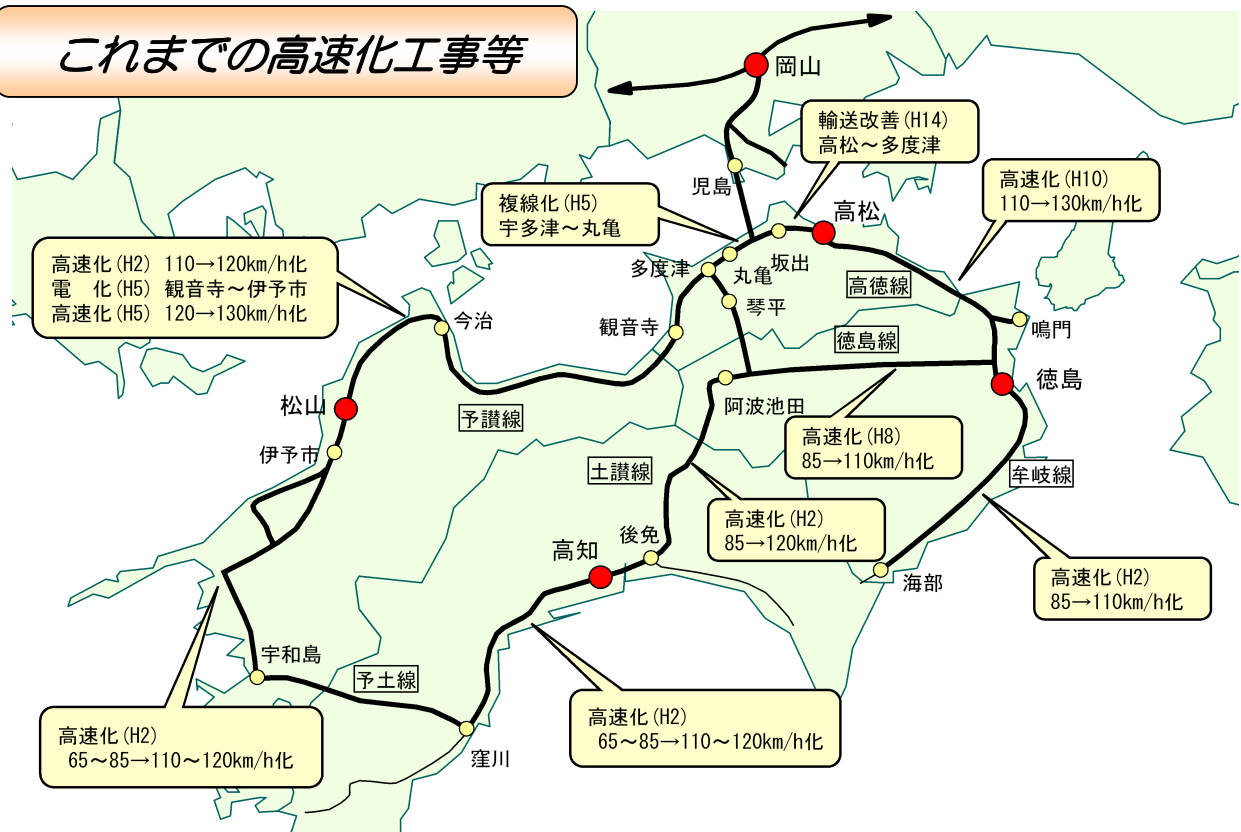
(3) JR四国における鉄道経営の状況について



鉄道運輸収入の推移及び構成



これまでの高速化工事等

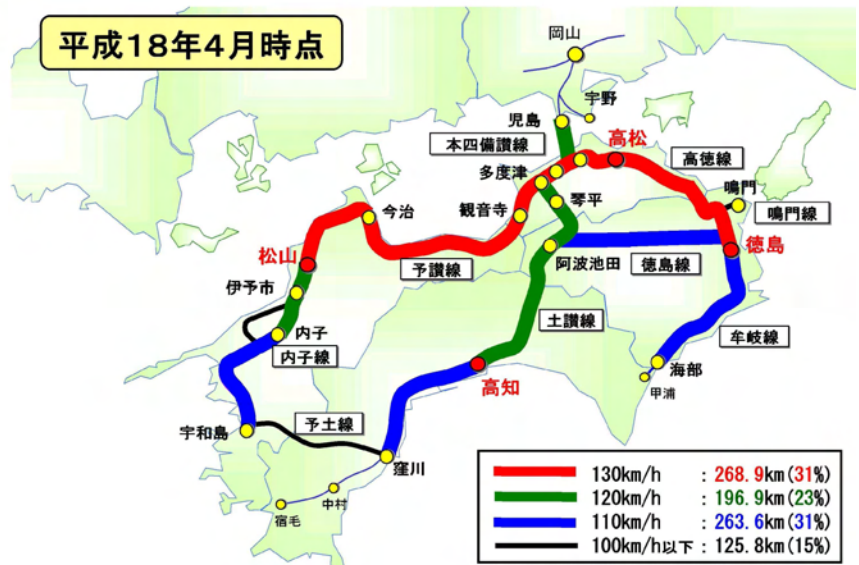


列車走行速度の推移

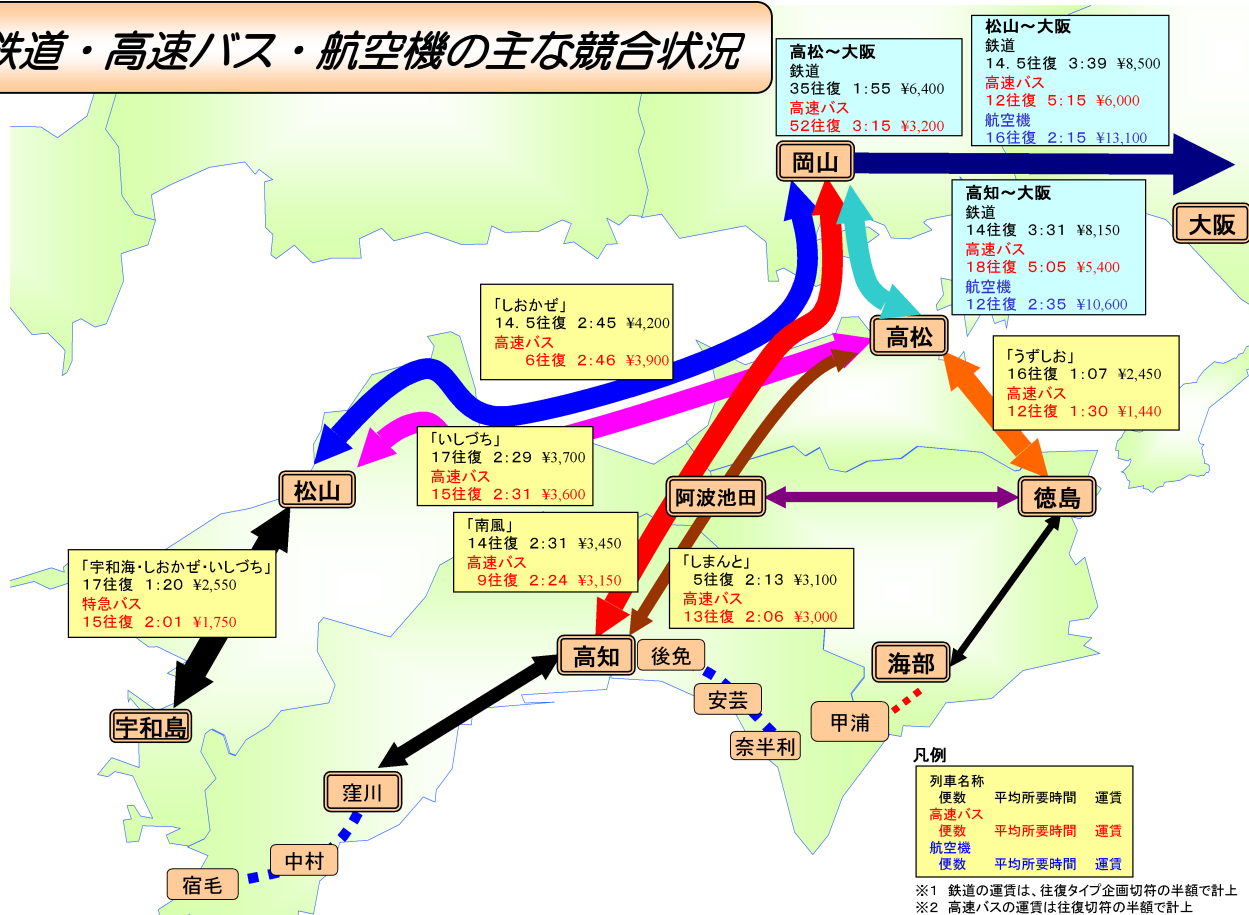
昭和62年4月時点



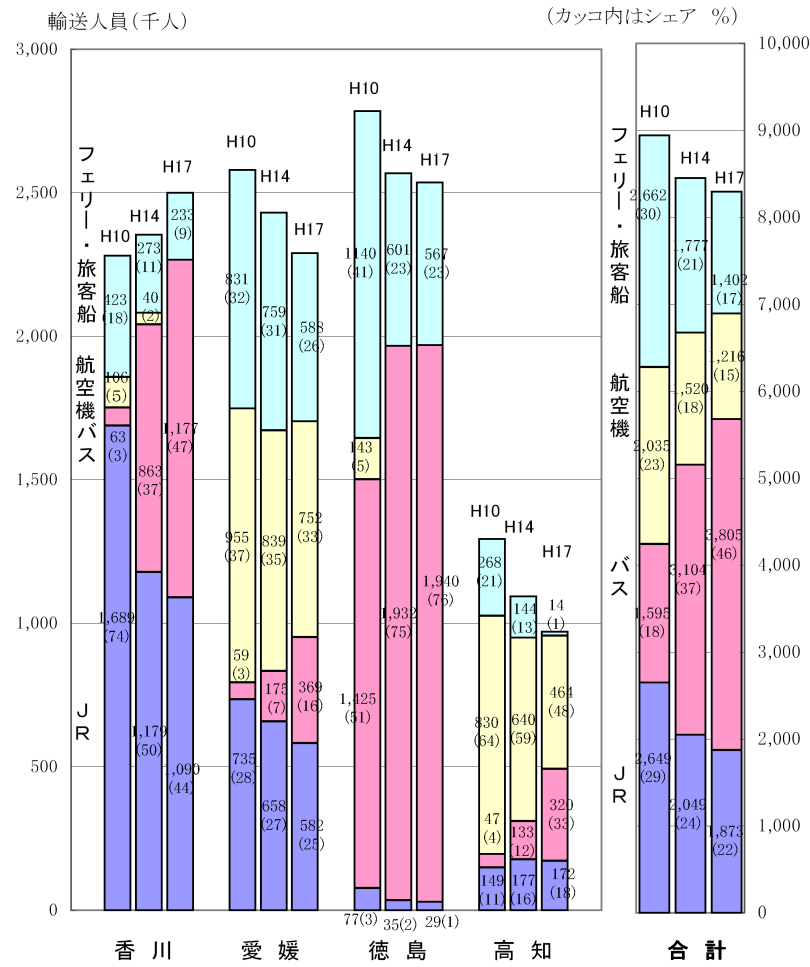
平成18年4月時点



鉄道・高速バス・航空機の主な競合状況



関西への県別輸送機関別輸送人員及びシェア



2. 地方都市間輸送における利便性向上策について

四国では、瀬戸大橋の開通を皮切りに本四3橋時代を迎え、**高速道路**については平成17年4月には**全国平均63.9%を上回る68.2%にまで整備**されました。一方で、鉄道については、依然全国平均を大きく下回る**電化率(全国56.0%→四国27.5%)**、**複線化率(全国33.2%→5.9%)**であり、根本的に他輸送機関に対抗できるインフラ整備には至っておりません。

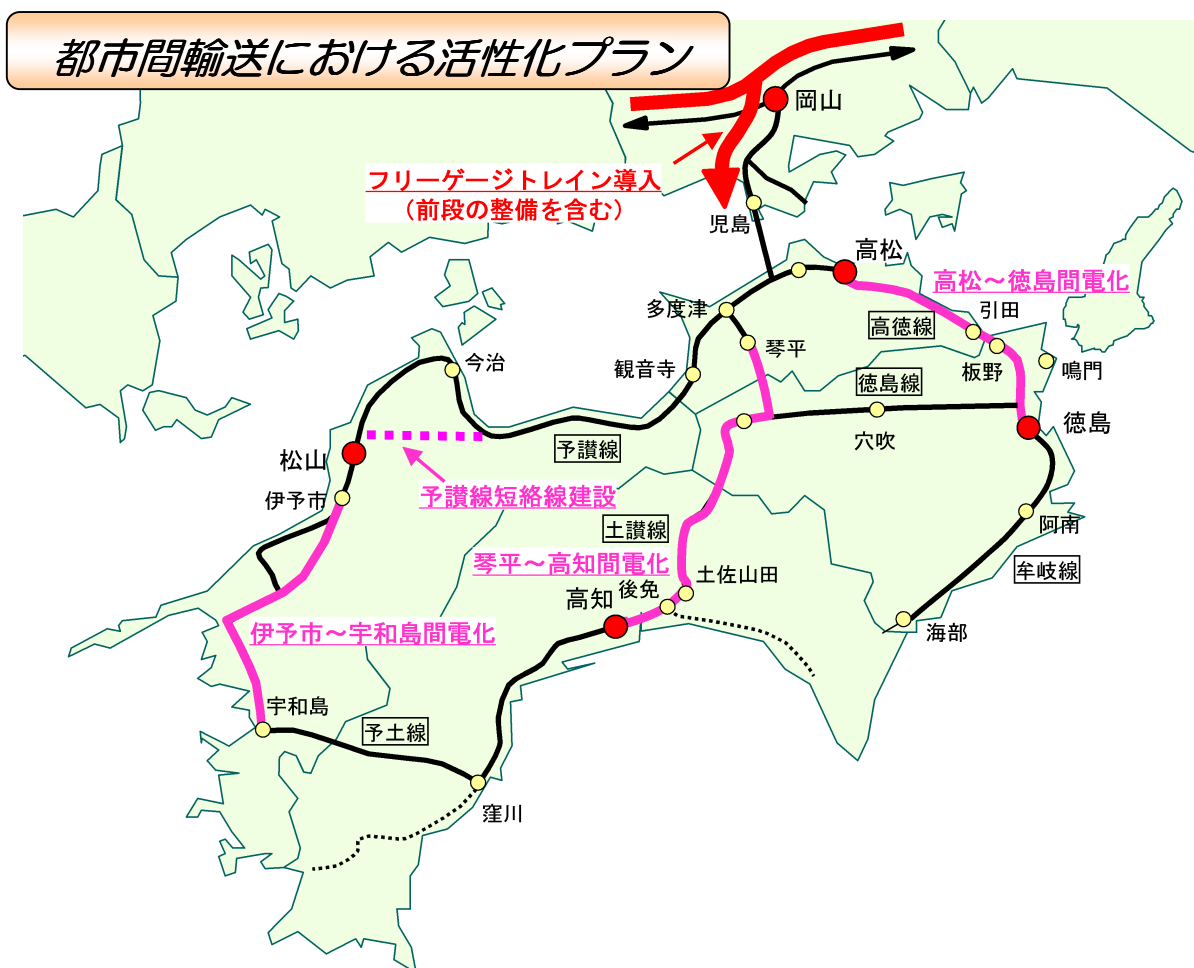
公共交通の利用促進を図り、地域交通を活性化させるためには、**短絡線の建設**や**電化工事**によって、地方都市間輸送における所要時間の短縮や既電化区間との直通化を可能とし、鉄道ネットワークとしての利便性向上を図ることが必要です。

◆事業の主な概要

- ・ 予讃線松山～西条間の短絡線建設
- ・ 予讃線伊予市～宇和島間(内子回り)電化工事
- ・ 土讃線琴平～高知間電化工事
- ・ 高德線高松～徳島電化工事

◆事業実施によるメリット

- ・ 電化により地球環境への負荷が軽減される。
- ・ 速度向上による時間短縮
- ・ 直通列車の運転による乗り継ぎの解消



3. フリーゲージトレインの導入について

瀬戸大橋線は、鉄道において四国と本州方面を結ぶ唯一の路線ですが、速達性をもって対関西方面等へアクセスするには、岡山駅での新幹線への乗り換えが必要となっています。フリーゲージトレインの導入は、整備新幹線計画のない四国において本州と四国を乗換なしで新幹線と接続するものであり、導入によって本州・四国間の交流人口が拡大し、地域の活性化が図られるとともに、当社にとっても四国内の高速道路が整備されたなかで抜本的に競争力を高める輸送改善として必要な施策です。

◆事業の主な概要

- ・ 岡山駅における新幹線と在来線の接続部の建設
- ・ フリーゲージトレインが走行するJR四国管内の在来線改良
- ・ 予讃線松山～伊予西条間の短絡線建設
- ・ 在来線部における踏切の削減
- ・ フリーゲージ車両の新製

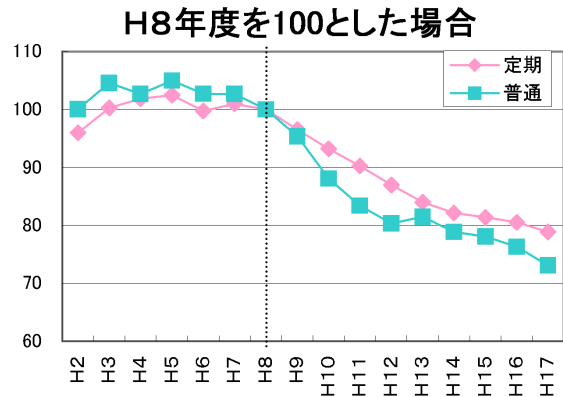
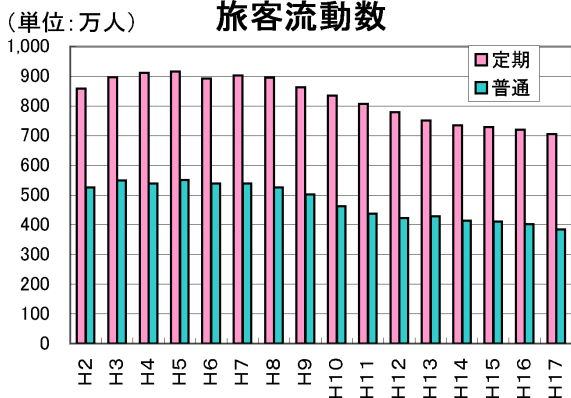
◆事業実施によるメリット

- ・ 岡山駅での乗り継ぎの解消
- ・ 四国島内から大阪方面への時間短縮
- ・ 新幹線幅への改軌方式に比べ、大幅なコストダウン

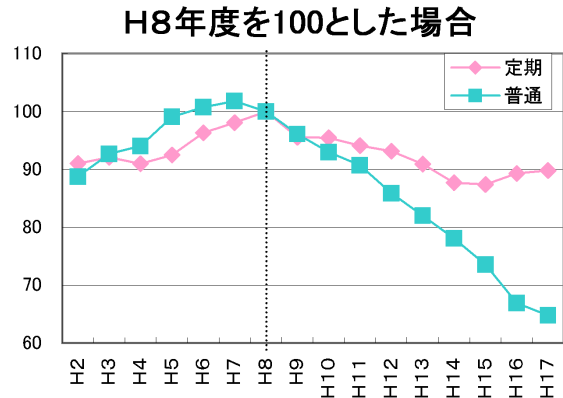
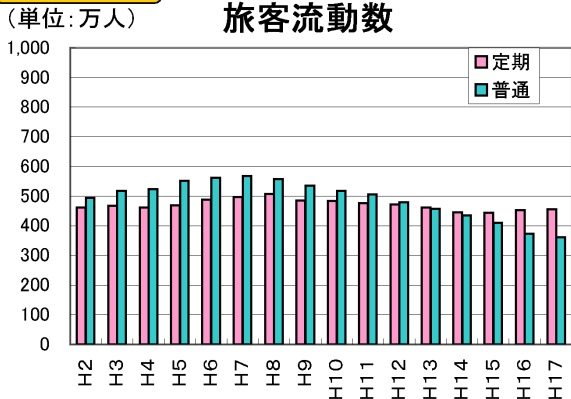
4. 地方都市圏における利便性向上策について ～徳島都市圏における輸送改善案～

JR四国における四国4県内の旅客流動推移

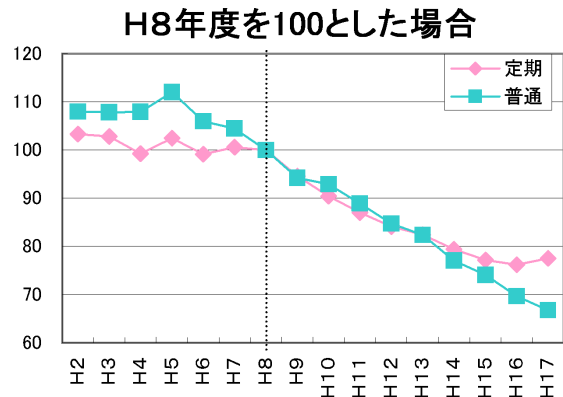
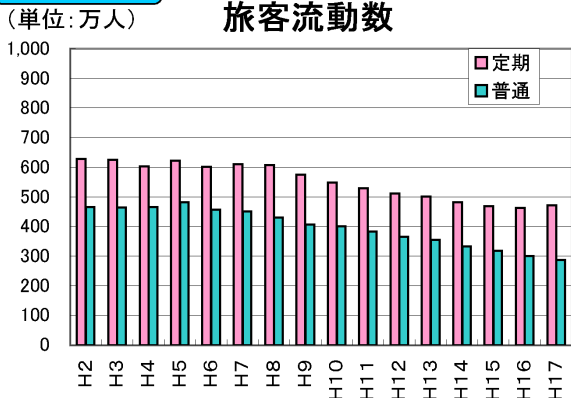
香川県



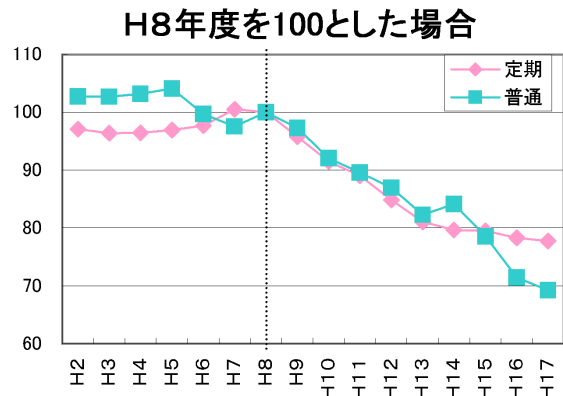
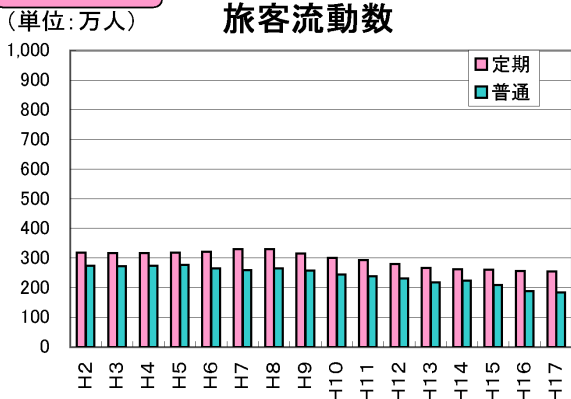
愛媛県



徳島県



高知県



地方都市においては、道路整備の進展によりマイカー等の自動車交通の利用が増加し、一方で公共交通の利用者は減少してきました。しかしながら、昨今では地球温暖化対策としてのCO₂削減や地方都市においても慢性的な交通渋滞の緩和を図ることが求められ、公共交通に対する期待が高まっています。

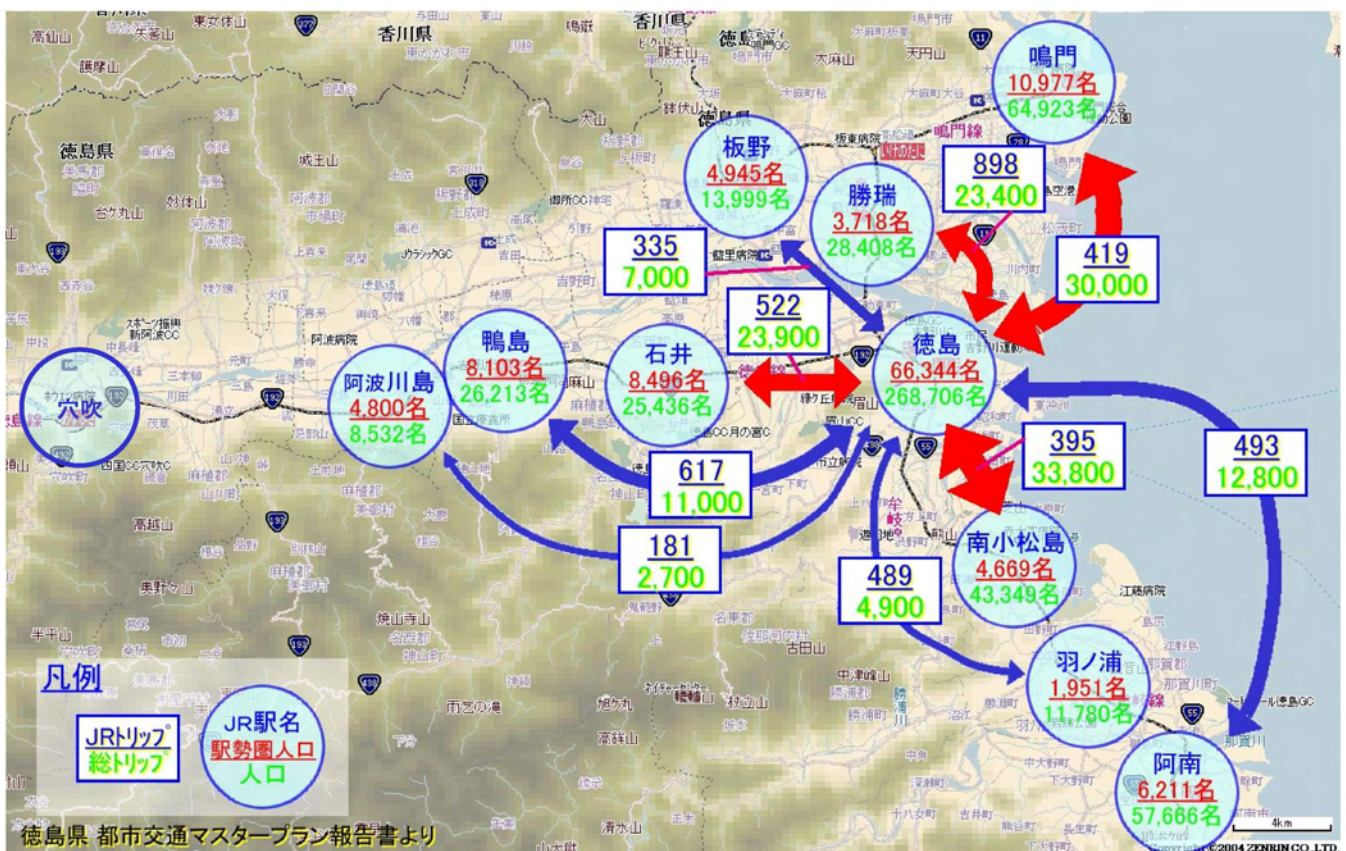
当社においてもこの期待に応えられるよう、鉄道利用促進に向けた二次交通の確保(パーク&ライド施設の整備、市内電車やバス等との連携)等に取り組んでいますが、さらなる公共交通の利便性向上には、輸送体系や駅機能の拡充等の輸送基盤整備が必要です。

(1) 徳島都市圏輸送の現状について

ア. 徳島都市圏の全体流動について

- 対徳島市街地を中心とした流動が主である。
- 特に、徳島へ向けての北・西・南3方向からの流動に集中している。
- 全体流動に占める鉄道の利用割合は極端に少ない。
- 道路利用が流動の大半を占めることから、通勤・通学時間帯に慢性的な交通渋滞が発生。

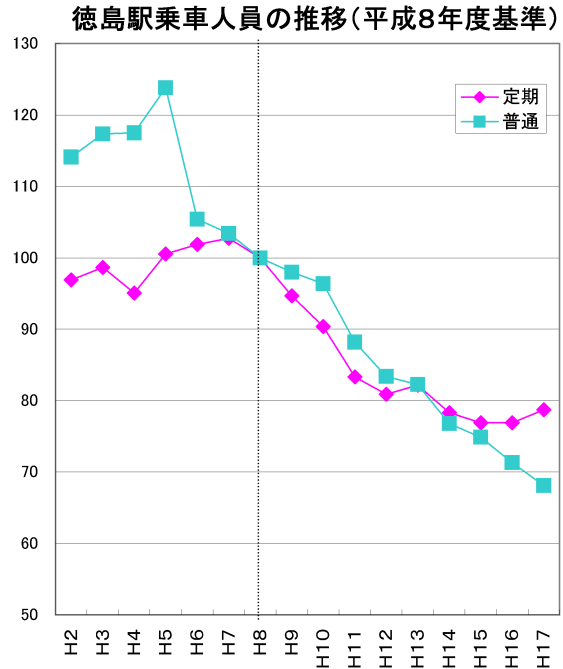
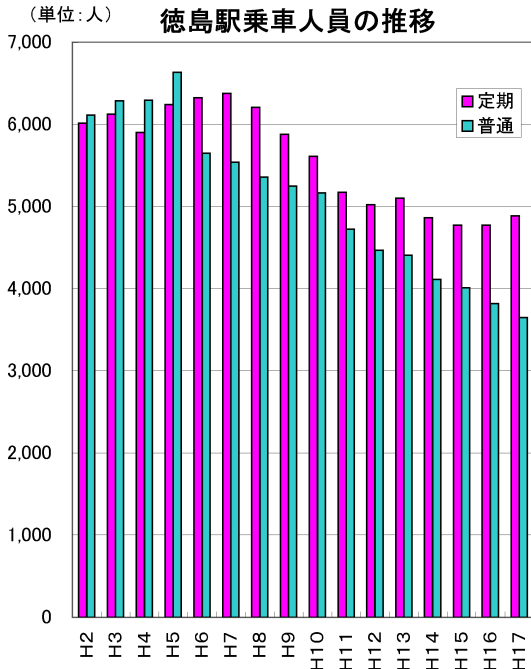
主要駅間の人の移動とJR利用者数



イ. 徳島駅の乗車人員の推移について

- 鉄道の定期利用は、少子化進展やマイカー利用の増加により、減少傾向が継続している。
- 最近では通勤・通学時間帯の特急列車の増発や停車駅見直しの効果により、定期利用の下げ止まり傾向が見え始めている。

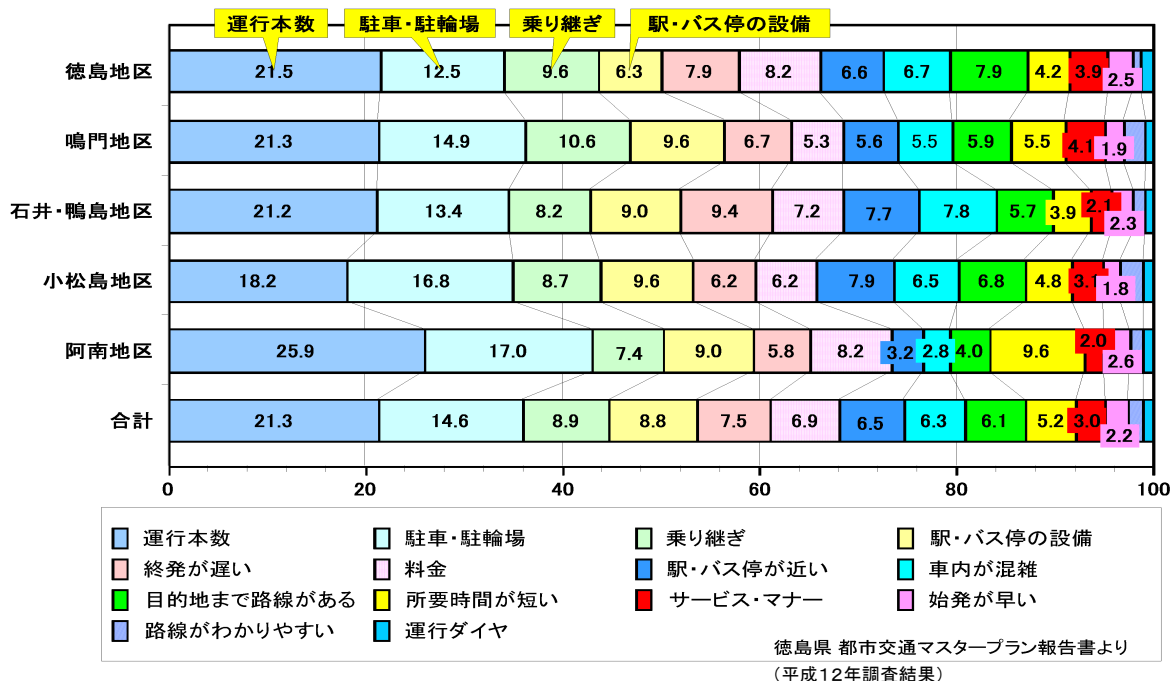
徳島駅乗車人員の推移



(2) 利用者から見た公共交通の課題について

徳島における公共交通に対する不満点は、「運行本数」、「駐車場・駐輪場の整備」、「乗り継ぎの改善」が全体の約50%を占める。

徳島県内の公共輸送の不満点

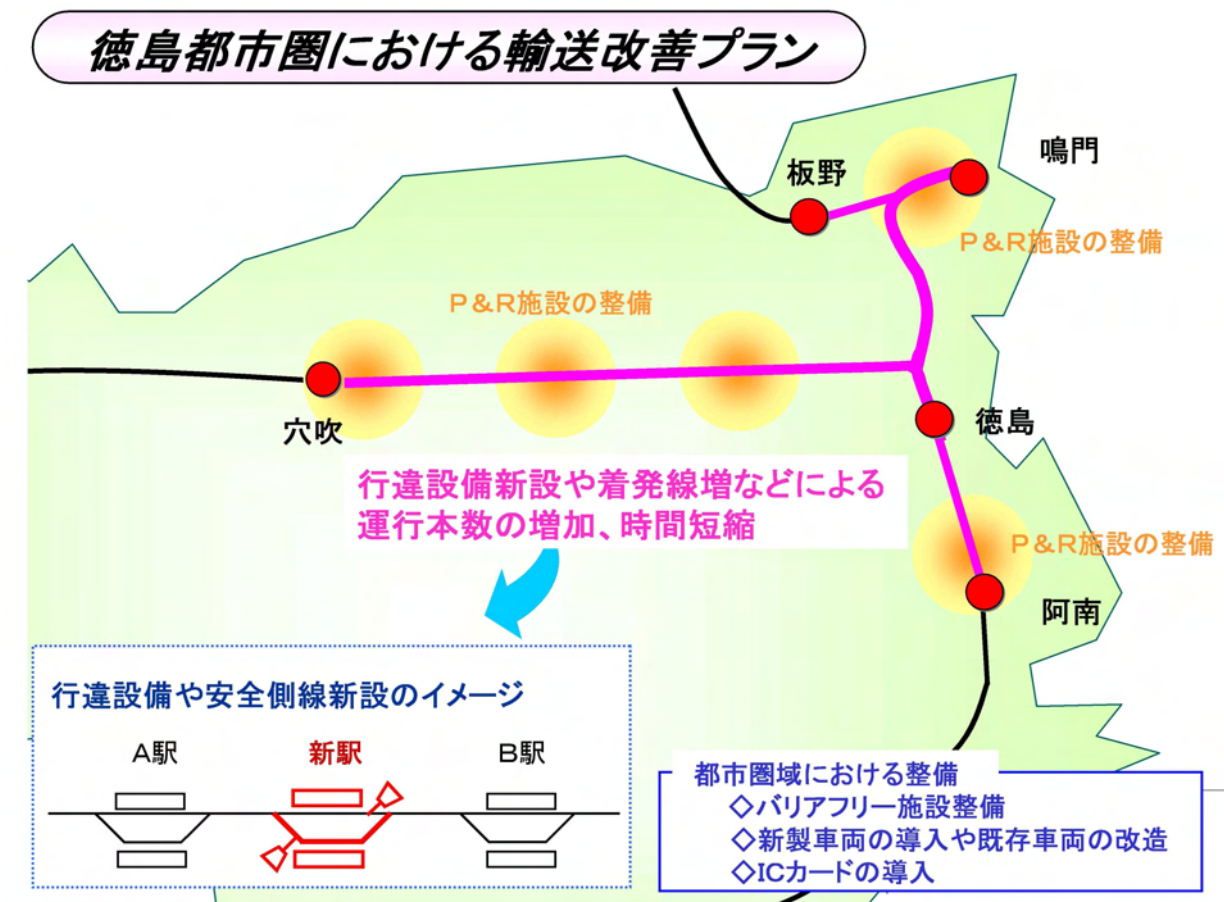


(3) 鉄道利用促進のための施設整備について

上記のことから、公共交通に対する不満点を解消すべく、鉄道の利便性向上を図るための施設整備が必要です。また、今後本格的な高齢社会が到来することから、高齢者が安全に移動できる交通手段としての整備が必要です。

このような環境整備には、下記の施設整備が必要です。

- ① 時間短縮や運行本数の増加などの輸送体系整備
 - ・ 行違設備や安全側線の新設
 - ・ 徳島駅における着発線の増設
 - ・ 信号設備の改善(CTC、保安設備等の老朽取替)
 - ・ 車両の新製 等
- ② 交通結節点としての駅機能の拡充
 - ・ パーク&ライド駐車場の設置
 - ・ 二次交通との乗り継ぎ利便性の向上(駅前広場の整備、駐輪場の整備)
- ③ バリアフリー化の推進
 - ・ 乗継円滑化、駅又は車両へのトイレの設置
 - ・ ICカードシステムの導入



◆事業実施によるメリット

- ・ 公共交通の利用が促進されることで、慢性的な交通渋滞が改善される。
- ・ 地球環境への負荷が軽減される。
- ・ 高齢者等の移動手段が確保される。
- ・ 駅の利用者が増加することで、中心市街地の活性化が図られる。

5. 車両の新規導入及び既存車両の改造について

公共交通の利用促進を図り、地域交通を活性化させるためには、快適な移動空間を提供することが必要です。鉄道車両のバリアフリー化及び環境負荷の軽減並びに利用者の快適性を向上させるためには、ある程度の周期における新製車両の導入が必要です。また、バリアフリー化等が図られていないものの、導入後あまり年数を経過していない車両については、省資源の観点から改造によりバリアフリー化や環境負荷の軽減を図る手段も有効です。

◆事業の主な概要

- ・ 特急車両の新製
- ・ ローカル車両の新製
- ・ 既存ローカル車両への身障者対応トイレの設置 等

◆事業実施によるメリット

- ・ バリアフリー化による高齢者等の移動手段の確保
- ・ 地球環境への負荷の軽減