

四国旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の  
上限変更認可申請に係る審議（1回目）

1. 日 時

令和4年8月30日（火） 10：35～12：10

2. 場 所

国土交通省 4号館3階 運輸審議会審議室

3. 出席者

<委 員>

牧満（会長）、和田貴志（会長代理）

河野康子、山田攝子、二村真理子、三浦大介

<国土交通省>

鉄道局：中澤旅客輸送業務監理室長 ほか

事案処理職員：運輸審議会審議室 渡真利、齋藤、宮田、本間、内山、佐藤

4. 議事概要

- 鉄道局から、四国旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限変更認可申請の概要等について、説明した。
- 運輸審議会委員からは、
  - ① 令和4年度から5年度にかけて、輸送人員は減少する見込みである一方で、輸送人キロは増加する見込みであるのは、長距離移動が増えると理解してよいのか。両者のトレンドの違いはどう理解すべきか。
  - ② 令和元年度と令和7年度（推定）の輸送人員を比べると、通勤・通学定期より定期外の方が利用の落ち込む原因を調べてほしい。また、通勤定期よりも通学定期の利用者数が多い点はどう理解すべきか。
  - ③ 通勤における車と鉄道の輸送分担率や高速バスとの競合の状況について教えてほしい。
  - ④ JR 四国における経営努力の状況はどうなっているのか。
  - ⑤ 新チケットシステムや新型気動車の「開発」と記載されているが、既に先行事例もあるのに多額のコストがかかる開発も自前で行うのはなぜか。
  - ⑥ JR 四国グループ長期経営ビジョンにおいて、地元自治体との協力関係についてどう位置付けられているか。
  - ⑦ JR 九州は、不動産業等の非鉄道事業に投資家から見てより将来性があると見

られているようだが、JR 四国では、非鉄道事業を伸ばす余地があるか。

- ⑧ 他の鉄道事業者と競合する区間には一律の運賃体系を適用しないなど、柔軟な運賃設定はできないのか。
- ⑨ 経営安定基金運用収益について、低金利下にもかかわらず令和3年度は2年度より増加しているが、何か策を講じたのか。
- ⑩ 路線別の収支状況が分かる資料を提出してほしい。

等について、意見・質問があった。

○ これに対し、鉄道局からは、

- ①及び②について、精査して後日ご報告する。
  - ③ こちらも後日ご報告するが、四国では高校を卒業すると車を使うことが主流になるため、定期券の割引率の高い高校生ばかりが乗っている線区もある。
  - ④ 平成8年から令和元年にかけて人件費はおよそ5割減少し、従業員数も大幅に減員されているほか、社員の給与・賞与についても経営努力がなされている。
  - ⑤ 新チケットシステムの開発に多額の費用がかかっているものではなく、早ければ本年10月から運用が開始される。気動車についても基礎的な技術は完成している中で、自社の仕様に適合するような調整を行うという意味合いである。
  - ⑥ JR 四国5カ年推進計画 2021～2025 に基づき、四国4県別に、各種施策の取りまとめを行っている。地域との関わりについては、JR 四国では路線の存廃議論を進めようとしているわけではない点が他社とは異なる面もある。
  - ⑦ 九州には、福岡市のような需要の柱になる大都市があるが、四国には、人口数十万の都市しかなく、不動産・物販・ホテル等の非鉄道事業を伸ばすことには課題が多い。
  - ⑧ JR 各社は、全社通し運賃、遠距離逓減といった国鉄時代からの原則があり、変わった運賃の設定は難しいという事情がある。今回の運賃改定では、近距離をターゲットにして改定を行うことを申請している。
  - ⑨及び⑩について、詳細を調べた上で後日ご報告する。
- 等の回答を得た。

○ 本件に係る公聴会を開催することを職権で決定し、その詳細については別途調整することとした。

(注) 事案処理職員とは、運輸審議会一般規則第7条の2の規定に基づき、運輸審議会の指名を受け、指定された事案を処理する国土交通省職員のことである。