

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（４回目）

1. 日 時

令和4年9月15日（木） 10：30～12：00

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>

（審議室）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

（Web 会議）三浦大介

<国土交通省>

鉄道局：益本 JR 担当室長、中澤旅客輸送業務監理室長 ほか

事案処理職員：運輸審議会審理室 久保、渡真利、齋藤、宮田

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に関連し、同社の中期経営計画等について説明した。
- 運輸審議会委員からは、
  - ① JR 北海道と比べると、地域を巻き込んだ鉄道の在り方の議論や利用促進の取組が遅れているのではないか。JR 四国は路線を維持することが前提であるから地域との議論も進んでいないのか。
  - ② 中期設備投資計画の金額は資料に記載されているが、コロナ禍前の5年間ほどくらい投資していたのか、規模感を知りたい。
  - ③ 鉄道に対する地域住民等の団体からの期待感はどのようなものであるか。自分たちで鉄道を守るだとか、将来に向けてもう一步踏み出す意気込みはあるか。
  - ④ 令和2年3月に国交省から JR 四国に発出した指導文書に記載された「経営改善に向けた取組」には、「利用促進とコスト削減」と記載されているが、コスト削減は乾いた雑巾を絞るようなものではないか。利用促進として、目に見える形で収益改善の道筋が見えるような施策について資料に記載がないが、例えば観光・ワーケーションなど次の収益の芽になりそうなものや、優先順位について、JR 四国はどう考えているのか。また、経営改善委員会には経済界から参画していると

のことだが、委員会からはどのようなアドバイスが出ていたのか。

- ⑤ 「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」(以下「モビリティ検討会」という。)において、ユニバーサルサービスとしての鉄道の維持について方向性が示された一方、公共交通に携わっているのは民間企業であるから、ある程度の収益性や経営に関する自由裁量が必要であるが、どのように整理しているか。
- ⑥ 輸送密度の低い路線では、大量輸送手段である鉄道が今の時代に合わない一方、カーボンニュートラルには資するという議論はないのか。
- ⑦ これまで維持補修・設備投資を抑えてきたとのことだが、維持補修に関し他地域と比べた特性があれば教えてほしい。
- ⑧ JR 四国も含めた JR 各社に対する国の支援について、会社としての規模の違いもあると思うが、それぞれの支援の規模感に差はあるのか。
- ⑨ 中期経営計画では、非鉄道事業の営業収益を、2019 年度比で 2025 年度までに 50 億円ほど増加させることになっているが、それに向けて現段階で具体的にはどのような取組を行っているのか。
- ⑩ 地域にとって、JR と民鉄とで関わり方に差はあるのか。
- ⑪ JR 四国としては路線網を維持していくということだが、JR 九州のように大きく収益を伸ばしていくというよりは、現状維持あるいは縮小均衡を目指していくということか。
- ⑫ 国が JR から得ている法人税と、これまで国が JR に対して支援した額について、対比はどうかになっているのか。もし前者の方が大きければ国鉄改革は成功であったと言えるのではないか。
- ⑬ 高速道路の計画路線も完成すれば、四国を 8 の字で結ぶ路線網ができる。鉄道については、廃止ありきではないが、長期的に見て、もしバス転換があれば、鉄道網が寸断されていくのではないか。
- ⑭ 中長期計画は新型コロナウイルスの影響を織り込んでいないものとなっている。仮にコロナの影響を加味した場合は、中期計画上の 2025 年度の鉄道運輸収入が 236 億円であるのに対して、以前に説明のあったコロナの影響による需要の減少率を掛け合わせると 214 億と試算されるところ、運賃の収入原価総括表上では同年度の鉄道運輸収入は 215 億円であり、中期経営計画における 236 億円とは大きな差が生じる。今回に限っては、鉄道局が中期経営計画の数字の修正を認めたらどうか。東急・近鉄などの答申では、コロナによる行動変容を加味しているため、JR 四国の中期経営計画にコロナを加味していない意味が問われるのではないか。

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 JR 北海道は輸送密度が 200 人を下回る路線があり、その存廃に関して自治体

としても議論せざるを得ない状況であった。輸送密度が 200 人以上 2,000 人未満の「黄線区」である宗谷線などについても、JR 北海道としては、観光列車などによる利用促進について自治体と議論を行っている。

JR 四国には、JR 北海道とは異なり、輸送密度が極端に少ない線区がないことから、直ちに存廃議論を行うような状況とはなっていない。このため、地元との議論と言っても、意味合いが少し異なる面があると思う。ただ、いずれにしても JR 北海道という黄線区と同様に、利用促進が中心ではあるが、関係自治体との議論が行われており、同社の取組が JR 北海道と比べて遅れているわけではない。

- ② 具体的な数字は持ち合わせていないが、これまではあまり多くはなかったと聞いている。特に、平成 23 年以降に国の支援が本格的に入る前は国鉄時代の資産を何とか修繕しながら対応しており、投資や維持補修の額を相当抑えていた。しかし、国鉄改革から年月を経たことで施設の老朽化も進み、抜本的な対応が必要になってくることもあり、国としても支援を行ってきた。これに加え、運賃改定による増収分を使って、更に設備投資を行うという流れである。
- ③ 地域における鉄道の存在感、鉄道に対する期待感は大きい。鉄道があるから町が発展したという思いもある。鉄道ありきという考えがあり、無くなれば衰退するのではないかという思いが強いのではないか。ただ一方で空気のように存在して当たり前という捉えられ方もなされているというのが、まさにモビリティ検討会の問題意識である。今後の鉄道の在り方について地域にも考えていただくことが必要である。
- ④ コスト削減について、乾いた雑巾というご指摘のとおりだと思うが、ワンマン化の対象範囲の増加などは可能性があるし、キャッシュレス導入による改札の簡素化などは進めるべきであり、その前段階としてアプリでの切符購入の取組などを行っている。利用促進については、観光列車やイベントに向けたツアーなど様々な取組を行っており、さらに進めていければと考えている。ただし、これをやれば確実に収益が大きく伸びるという取組はなかなかアイデアがない。また、経営改善委員会では、不動産事業等の運営方法について具体的なアドバイスが出されたほか、四国のビジョンについて、JR 四国が主導して議論すべきという意見が出ている。
- ⑤ JR については、一般的な民鉄と異なっている面もある。大臣指針のとおり、現に営業する路線を適切に維持することが前提であるが、無制限に赤字を出して維持してくださいとは言えない。大量輸送機関としての鉄道が全く役割を失くしてしまったところまで維持せよという話ではないが、単に輸送密度で区切るのではなく、個別の状況を見ていきたいと思いますという考え方である。
- ⑥ カーボンニュートラルについて議論は必要だと思っているが、輸送密度によっては車の方が、二酸化炭素排出量が少ない場合もあり、総合的に検討すべき話である。

- ⑦ 四国は山間部、単線・非電化区間が多いため、維持にかなり手間がかかる。気動車の特急が多いのも特徴である。
- ⑧ 補助金の規模感については、年度ごとに見れば JR 北海道が JR 四国のおよそ倍であるが、会社の規模からすると、どちらの方に手厚いという差はあまりない。
- ⑨ 中期経営計画は状況に応じ見直しも必要だろうと考えている。非鉄道事業の収益拡大策としては、ホテル、飲食関係、マンション建設、また 2025 年に間に合うか分からないが、高松駅の開発を行っている。2025 年に高松駅に隣接して大学キャンパスが移転するので、大学生向けの施策も考えている。やれるものは何でもやる状況であるが、これを軸に収益拡大を図ると明確に言えるものがない。
- ⑩ 住民としては、JR か民鉄かという意識の違いはない。自治体としては、民鉄は自分たちの地域とのつながりが強いものと認識して、補助金を出して支援しているが、JR については、国が何とかするものであって、自分たちが支援する対象ではないという意識があるかもしれない。
- ⑪ 四国には新幹線を期待する声もあるが、着工に向けた具体的な動きにはなっていないため、JR 四国としては、現状維持を前提に、交流人口増加・インバウンドの吸収など着実に取り組んでいる。
- ⑫ 国からの JR 各社への支援は、新幹線を売却した資金を原資としているものであって、国費による支援というわけではないので単純に比較できるわけではない。また、民営化した会社で一定程度国鉄の借金を引き受けている。また、法人税収は累計 6 兆円程度となっていることもあり、民営化自体は成功だったと思っている。
- ⑬ 四国は輸送人員が極端に少ない線区がないため、廃止の議論は現時点で起きていない。なお、牟岐線ではバスと協力し、バスと鉄道の通し運賃を導入するなどの工夫も行いつつ、朝夕は鉄道、昼はバスが主体で担うような取組を行っている。このような取組により鉄道の利便性をを上げていくようなことも選択肢には含まれることになるのではないか。
- ⑭ 中期経営計画の見直しについて、鉄道局としても状況によって実施すべきと考えており、JR 四国とも相談していきたい。一方で、中期経営計画上の運輸収入額を確保しようとした上で、コロナの影響による需要減を加味すると、改定率が倍になってしまう。これは利用者負担を考えると現実的ではないことも踏まえ、今回申請された改定率となった。

等の回答を得た。

(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。