

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（7回目）

1. 日 時

令和4年10月20日（木） 14：55～16：30

2. 場 所

サンポート高松合同庁舎南館1階 南101会議室

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

<四国旅客鉄道株式会社>

西牧代表取締役社長、四之宮代表取締役専務 ほか

事案処理職員：運輸審議会審理室 宮田、佐藤

4. 議事概要

- 四国旅客鉄道株式会社（以下「JR四国」という。）から、申請に至った経緯、経営自立に向けた取組み、今後の経営努力及びサービス向上施策、地域との連携、申請理由・内容について説明した。

- 運輸審議会委員からは、
 - ① 申請に至った経緯に関して、JR四国として特に強調したい点はあるか。
 - ② 高規格幹線道路網の急速な整備など、JR四国を取り巻く環境の変化は大きい
が、そのことによってJR四国が果たすべき「四国における基幹的公共輸送機関
としての社会的使命」に何らかの変移があると考えているか。
 - ③ 改定率の考え方に関して、JR四国として特に強調したい点はあるか。
 - ④ 定期旅客運賃について、とりわけ通学定期の改定率が大きいことについてパブ
リックコメントでも複数の反対意見が寄せられているが、JR四国としてはどの
ように考えているか。
 - ⑤ 今回の高い改定率に関する理解を得るため、JR四国としては利用者等へどの
ような方法で周知を行うことを考えているか。
 - ⑥ 利用者の利便性がどのように向上するのか。具体的な投資内容も含めてお聞か
せいただきたい。
 - ⑦ 新型コロナウイルスの影響に加え、地域環境の変化も踏まえ、JR四国では、

今後の需要動向についてどのような想定を行っているか。

- ⑧ 地域住民や、営業エリア外からの旅行者を対象とした需要創出策について、J R四国ではどのように考えているか。
 - ⑨ J R四国における中期経営計画における収支計画と、今回の改定によって想定している鉄道運輸収入との関係について、どのように考えているか。
 - ⑩ 現行の中期経営計画の期間終了後には、さらに経営環境が厳しさを増すとも考えられるが、その点についてJ R四国ではどう考えているか。
 - ⑪ 公聴会での意見は重要だと考えているが、J R四国の運賃改定に係る公聴会においては、一般公述の申出がなかった。これは地域と既に十分なコミュニケーションが出来ているからなのか、あるいは関心が薄いからなのか。
 - ⑫ 克服すべき経営課題が多岐にわたる中、J R四国としては、安全・安心・信頼の確保が事業運営の根幹であるという点は何ら変わることはないとの理解で良いか。念のため、改めて確認したい。
- 等について、意見・質問があった。

○ これに対し、J R四国からは、

- ① 今年度の運輸取扱収入は、8月末までの累計で、2019年度との比較で約6割程度に留まっている。そのような厳しい経営状況を踏まえ、当社グループをあげての徹底的な経営努力を前提に、利用客にも一部ご負担をお願いさせていただくという実情をご理解頂きたい。
- ② 輸送人員の規模が減少してはいるものの、当社は依然として四国では最大規模の公共交通事業者であると認識している。交通手段の多様化により、当社の地位は相対的に低下していることも事実ではあるが、移動サービスの提供という社会的使命は変わらないものと考えている。中長期的には、各モード・事業者間において、競争ではなく協調を進め、それぞれのモードが特性を發揮し有機的に連携することで1つの移動サービスを提供することが重要であると考えている。
- ③ この改定率をもってしても収入と原価に差が生じており、改定率をさらに高めるという選択肢もあり得ることは認識する一方、この申請内容以上に改定率を高く設定した場合、利用客に与える影響が非常に大きく、逸走がさらに増加し競争力が低下する恐れがあるため、他事業者の改定率も参考にしつつ、増収額の規模について慎重な検討を行ったものである。
- ④ 新型コロナウイルス流行前の2018年度において、当社における通学定期の利用客の数は当社全体の約40%を占めるのに対し、収入は約10%に過ぎないという実態がある。またその割引率も極めて大きいものとなっている。その中でも通勤・通学輸送時間帯のピークにあわせた設備・要員を確保し、必要な輸送力を提供してきたほか、学校の行事にあわせて車両を増結するなどの細やかなサービスを提供してきた。今後も持続可能な輸送サービスを提供し続けるためにも、定期外・通勤定期の利用客に限らない形で、広くご負担頂くという観点で、一定

程度のご負担をお願いしたいと考えている。この改定が家計負担に直結することは当社にとっても大変心苦しいところであるが、通勤定期に比較して通学定期の改定幅を小さくする形の実施としているところでもあり、前述の事情も踏まえてどうかご理解をお願いしたい。

- ⑤ 当社主要駅に運賃改定の背景等をまとめたポスターを掲出しているところであり、ポスター内のQRコードから当社のWEBサイト上に掲載してある、より詳細な資料も確認できるようにしている。また、SNSの活用などに加え、報道機関からのインタビューには積極的に応じて運賃改定の背景等を丁寧にご説明するなどし、運賃改定に理解を得られるように努めている。
- ⑥ 以下の施策に取り組む予定である。
- ・ スマートフォンアプリで乗車券を購入できるシステムを開発・導入し、キャッシュレスでより簡単に列車に乗れる環境を提供していく。
 - ・ 国鉄型気動車（キハ40形等）の老朽取替を進め、ユニバーサルデザイン・バリアフリーも考慮した新型ローカル気動車の開発・導入を進める。
 - ・ 無人駅も含めてデジタルサイネージの整備を拡大し、輸送障害時の運行情報を映像と音声で分かりやすく伝えられる環境を整備する。
 - ・ 既存の特急電車（8000系）について、バリアフリー化、座席の更新、コンセント増設等を行い、より快適に利用できる環境を整備する。
- ⑦ 地域の人口減少等により、新型コロナウイルスの影響がなくとも、当社の需要は漸減するとの想定であった。現実には、さらに新型コロナウイルスの影響を受けている。ついては、まずはその影響なかりせばの需要を推計し、そのうえでその影響によるご利用の減について当社で実施したWEBアンケート調査を踏まえて推計を行った。さらに、過去の改定時の逸走率や特殊要因を加味して需要を推計するという3つの段階を経て算出した。
- ⑧ 都市圏輸送についてはパターンダイヤの導入・拡大を進めており、分かりやすく、また、他モードとも接続しやすくなるものとして、公共交通ネットワーク全体としての利便性向上を図っていく。
- また、交流人口の増加を目指し、地域と連携しつつ四国外からの誘客に取り組んでいる。その際には、沿線、県単位の連携だけではなく、四国全体という観点から四国ツーリズム創造機構とも連携して進めている。なお、調度品や車内での食事に地元の名産を使うなどして、地域製品のPRにもつながるような形で観光列車の運行を行っているところ。
- ⑨ 鉄道運輸収入は漸減すると想定せざるを得ないが、利便性向上などによる利用促進、国からの支援措置を活用した生産性向上、経営安定基金の下支え措置も含めて収益の改善に取り組む。また、非鉄道事業についても最大限の収益拡大を図る。中期経営計画における収支計画は新型コロナウイルスの影響を見込んでおらず、同計画の目標年度である2025年度の鉄道運輸収入については、運賃改定案における収入見通しと20億円ほどの差が生じている状況である。

この差分については、増収施策、人件費・業務費・修繕費の削減、非鉄道事業の収益拡大の取組みなどで改善していきたいと考えている。

あわせて、改定による逸走防止の取組みとしては以下を実施。

- ・直近では、スマートフォンアプリによる新チケットシステムを活用した利用促進を図る。
- ・中長期では、駅を中心としたまちづくりとの連携、交通モード間の利便性向上・連携強化、運行情報がリアルタイムで表示されるデジタルサイネージの設置拡大による利便性向上、MaaSの推進などにより、鉄道だけではなく公共交通ネットワーク全体として利便性の確保・向上を図る。

⑩ 非鉄道事業も含めて、各セグメントのありたい姿を策定し、中期経営計画や長期経営ビジョンの終了時において、どのような姿を目指すべきかを考えていきたい。

⑪ メール等で直接ご意見を頂いているほか、報道機関からの取材も受けている。2回にわたって「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」を開催いただき、地域において鉄道に関心がないということはないと考えている。この懇談会での議論も踏まえ、県ごとに具体的な計画をたてて利便性向上・利用促進に向けた取組みを進めている。

輸送モード間の連携による「公共交通ネットワークの四国モデル」の追求だけではなく、地域外の人材を引き付ける「地域の将来ビジョン」実現に向けてしっかりと役割を果たしていきたい。

⑫ 安全・安心・信頼の確保は、当社の事業運営の根幹であり、今後とも変わるものではない。これまでの取組みとして、例えば、年度予算の策定時に、法令上必要な案件、安全確保に必要な案件に予算が措置されているかについて、経営者がしっかり確認できる仕組みを構築している。

等の回答があった。

○ これに対し、運輸審議会委員からは、

⑬ パブリックコメントでも通学定期の改定に関して切実な声があった。地方部では学校の数が多いこともあり、遠距離の通学となることもある。そういった地域特性も踏まえ、学ぶ機会を失うことがないようにする必要あると考えている。ただ、ご説明の事情も理解はするところであり、今後も地域の声を聴くようにして頂きたい。

⑭ JR四国では日常的にどのように利用者の声を聴いているか。その方法と具体例はどのようなものか。

⑮ スマートフォンアプリの導入を進めるとのことであったが、JR四国におけるICカードの導入状況はどうなっているか。

⑯ JR四国が追求していくという「公共交通ネットワークの四国モデル」について、何か先駆的な取組みはあるか。

- ⑰ (報道機関から、運賃改定について多数の取材を受けているという説明に対し) 運賃改定に関する報道について、賛成まではいかなくとも、ある程度、報道機関からは理解して頂いているということか。
- ⑱ 中期経営計画の目標と収入想定との差分については、計画を見直すという形ではなく、まずは経営努力によって何とか差分を埋めていくという想定か。
- ⑲ 中期経営計画の目標達成は可能なのかと疑問に思っていたところだ。一般に、ともすれば計画の目標が達成できない場合には、本来必要となるコストまでカットしてしまうという事態が起きかねない。実際に、先ほどのご説明では修繕費の削減も含まれていた。ただ一方で、収入面を厳しめに見込んでいるという説明もあったので、新型コロナウイルスの流行がある程度収束した後の影響が不確かな今の段階においては、計画自体は維持したうえで、今後の収入の推移も踏まえつつ、計画達成に向けて実施可能な範囲で努力していくことなのだと理解した。等について、意見・質問があった。

○ これに対し、JR四国からは、

- ⑬ 承知した。
- ⑭ 電話やメールのほか、係員に直接寄せられるなど、その方法は様々である。いずれにしてもそれらをお客様サービス推進室で集約し、会社としてしっかり受け止めるかたちをとっている。もちろん、その中で対応できることとできないことはあるが、なるべく早くご回答するようにしている。ご意見の中身は様々ではあるが、例えば駅の時刻表が見にくい、トイレが使いにくいなど、細かいものも含めて可能な限り対応している。
- ⑮ 高松駅周辺の20駅では利用可能となっている。JR西日本のシステムを利用しているので、そこまで多額の投資というわけではないが、自社単独でのシステム導入は難しい面があると考えている。
- ⑯ 先行的な事例として、当社の牟岐線と並行する徳島バスと共同経営を実施しており、当社のきっぷをお持ちの方はバスもご利用いただける取組みを行っている。利用客の絶対数はまだ少ないとはいえ、当初の想定よりも利用実績は上がっている。他の地域においても当社から声かけをしているところであり、今後は香川県内の高德線でも路線バスやコミュニティバス路線との連携の実証実験を開始する予定である。
- ⑰ そうだと認識している。賛成まではなくても25年間以上にわたって運賃の改定を行わなかったという点については、一定程度の評価を頂いているのではないか。
- ⑱ そうである。現状では新型コロナウイルスの収束後にどこまでご利用が戻るかわからない面はある。今はかなり厳しめに捉えていることもある。
- ⑲ そうである。なお、修繕費の削減については、無理に削減するのではなく、設備投資の実施による削減などによるものであり、安全を犠牲にすることはない。

等の回答があった。

(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。